

【논 문】

사회주의 시기 중국 동북지역의 국가와 기업*
— 대련기차차량창의 전형단위제를 중심으로 —

박 철 현**

— 차례 —

- I. 서론
- II. 동북지역의 집관과 전형단위제
- III. 대련기차차량창(中國大連機車車輛廠)의 전형단위제
- IV. 결론 : 대련기차차량창의 전형단위제로 본 ‘동북 사회주의’

— 국문초록 —

이 논문은 1899년 성립된 중국 최대의 내연기관차량 제조업체인 대련기차차량창(大連機車車輛廠)을 대상으로 해서, 1949년~1978년 기간 동안 (지방)국가와 기업 관계를 전형단위제의 형성과 변화를 중심으로 살펴본다. 중국 동북지역은 “전형단위제(典型單位制)”가 강하게 표출된 지역으로, 중공업 위주의 중대형 국유기업들이 거대한 공장과 대규모 노동자를 거느리고 중앙정부에 직속되어 강력한 물질적 자원과 네트워크를 이용해서 종종 해당 지역 지방정부보다 정치경제적으로 우세하여, “약한 정부(국가)-강한 기업(사회)”라는 구도가 생겨날 정도였다. 사회주의 시기 중국 어디에나 발견할 수 있는 “강한 정부(국가)-약한 기업(사회)”의 구도가 “전형단위제”가 지배하는 동북지역에서는 역전되었던 것이다. 대련기차차량창은 100년이 넘는 역사를 가진 대련 지역의 대표적인 대형 국유기업으로 2000년 초 국유기업 개혁을 거쳐서 현재 주식제 국유기업이 되었다. 이 기업을 대상으로

* 이 논문은 2009년도 정부재원(교육과학기술부 학술연구조성사업비)으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2009-362-B00011).

** 국민대학교 중국인문사회연구소 HK연구교수

사회주의 시기와 개혁기 두 시기 각각 국가와 기업의 관계를 “전형단위제”를 중심으로 살펴보고, ‘물질과 제도’로서의 사회주의에 대한 연구의 필요성을 제기한다.

주제어 : 전형단위제, 동북지역, 대련기차차량창, 접관, 사회주의 시기

I. 서론

개혁기 중국은 시장경제의 급속한 확산과 함께 사회주의 시기 중국 도시 지역 사회조직의 가장 중요한 기초였던 단위체제(單位體制)가 서서히 약화해체되어왔다.¹⁾ 단위는 사회주의 시기 도시 주민이 소속된 직장을 가리키는 것으로, 국가기관단위(國家機關單位), 기업단위(企業單位), 사업단위(事業單位)로 나뉜다.²⁾ 국가기관단위는 중앙과 지방의 공산당, 행정부, 군대, 의회 등을 가리키고, 기업단위는 국유기업과 집체기업 등을 가리키며, 사업단위는 국가가 설립한 교육, 과학기술, 문화, 위생 등의 서비스를 제공하는 조직을 가리킨다. 여기서 사회주의 시기 중국 도시사회에서 가장 중요한 것은 기업단위로 주민의 대다수는 기업단위, 즉 크고 작은 국유기업(國有企業)과 집체기업(集體企業)에 소속되어있었다. 국가는 정치적으로는 단위 내부에 설치된 공산당 조직을 통해서 인민을 조직 동원했고, 또한 사회경제적으로 단위를 통해서 인민에게 노동에 대한 대가를 지불하고 식량을 배급했으며, 동시에 주택, 의료, 문화, 교육 등은 물론이고 각종 보험까지 제공하여 인민의 생활을 보장했다. 이렇게 사회주의 시기 중국 도시 주민은 자신이 소속된 직장 (=단위)를 통해서 국가와 정치 경제 사회적으로 연결되어있었던 것이다.

이러한 단위체제는 중화인민공화국 수립 후 사회주의적 공업화 과정이

1) 이 논문에서 사회주의 시기는 중화인민공화국이 건국된 1949년 10월부터 마오쩌둥 사후 개혁개방을 선언한 1978년 12월까지를 가리킨다.

2) 이 시기 농촌에서는 인민공사(人民公社)가 농민을 조직하는 가장 근본적인 실체였다.

시작되는 「1차 5년계획(第一個五年計畫 : 1953-57)」(이하 ‘일오’) 시기에 본격적으로 형성되었고, 개혁기 시장경제의 확산으로 약화 해체되기 전까지 중국의 모든 도시사회는 단위체제에 의해서 조직되어있었기 때문에, 개인은 단위를 떠나서는 사실상 생활이 불가능했다. 따라서 사회주의 시기 중국에서는 일반적 의미에서의 사회와 사회인(社會人)이 존재했다기보다는, ‘단위’와 ‘단위인(單位人)’이 존재했다고 말할 수 있을 정도로 당시 중국인의 삶에 있어서 단위는 모든 측면에서 절대적인 존재였다.³⁾ 이렇게 볼 때, 단위체제는 도시 지역에서 국가와 기업의 관계 및 노동자와 기업 관계와, 그 관계에서 권력과 자원이 배분되고 행사되는 방식을 포괄하는 개념이자 실체였다고 할 수 있다.

중요한 것은 사회주의 시기 중국의 모든 도시사회는 단위에 의해서 조직되어있었지만, 단위체제를 구성하는 요소들이 가장 전형적으로 드러나는 지역은 바로 동북(東北)지역이었다는 사실이다.⁴⁾ 동북지역은 중화인민공화국 건국 이전인 1946년 4월 28일 하얼빈을 시작으로 공산당에 의해 도시들이 “해방”되기 시작했으며, 공산당은 이 지역 도시를 “접관(接管 : 접수와 관리)” 하면서 기업들에 공산당 조직들을 설치했다. 이러한 동북지역에서의 도시접관 과정에서 채택한 국가-기업 관계 및 기업-노동자 관계는 1949년 중화인민공화국 건국 이후 “일오” 시기에 들어서 공산당이 단위체제를 전국적으로 확산시킬 때 하나의 ‘모범’으로서 역할했다. 건국 이전 동북지역에서 공산당이 구축한 이러한 국가-기업-노동자 관계와 권력 및 자원의 배분과 행사의 메커니즘은, 이후 사회주의 시기 중국에서 본격적인 단위체제를 구성하는 각종 요소들의 맹아들을 가지고 있었으며, 전국적 차원에서 단위체제가 형성되는 과정에서 동북지역에는 단위체제의 구성요소와 특징들이 가장 강력하게 드러나는 “전형단위제(典型單位制)”가 형성되었던 것이다.

3) 그 기원은 중화인민공화국 성립 이전 연안(延安)을 중심으로 하는 혁명근거지에서 중국공산당의 통치경험에서 찾는 것이 일반적이다.

4) 일반적으로 동북지역은 요녕(遼寧), 길림(吉林), 흑룡강(黑龍江)의 3개 성(省)을 가리킨다.

관련 선행연구를 보면, 중국 측에서는 길림대학(吉林大學) 사회학과 전의 봉(田毅鵬) 교수가 전형단위제의 주요 논자이다.⁵⁾ 그에 따르면 1950년대 성립되어 사회주의 시기 내내 중국인의 삶을 지배했으며 개혁기에 들어서 서서히 약화 해체되면서도 여전히 강력한 영향력을 발휘하고 있는 단위체제에 대한 기존 연구는, 공산당, 정부기관, 인민대표대회, 인민해방군과 같은 ‘국가기구’에 대한 분석만으로는 제대로 포착할 수 없는 중화인민공화국 건국 이후의 중국사회의 구조와 동학을 해명했다는 측면에서 의의를 가지고 있지만, 다음과 같은 두 가지 측면에서 보완될 필요가 있다.⁶⁾

첫째, 연안(延安)과 같은 혁명근거지에서 공산당의 경험이 건국 이후 사회주의 건설과정에서 단위체제 구축의 기원이 되었다는 기존 연구의 주장은 기본적으로 타당하지만, 이 주장은 공산당이 1949년 10월 건국 이전에 이미 “해방”시킨 동북지역 도시들에서 1947년 여름부터 시행하고 있던 기업관련 정책에 대한 분석에 의해서 보완되어야 한다는 것이다. 즉 연안시기 혁명근거지에서의 경험이 건국 이후 사회주의 건설의 토대가 되었지만, 그 경험은 바로 건국 이후로 이어진 것이 아니라, 건국 이전에 이미 “해방”된 동북지역 도시들에서 공산당이 축적한 국가-기업-노동자 관계 및 권력과 자원의 배분과 행사의 메커니즘의 경험을 매개로 해서, 비로소 건국 이후 사회주의 건설로 이어진 것이라는 점이다. 즉, 건국 이전 1947-49년 동북지역 도시접관 과정은, 공산당이 기존 농촌 중심의 혁명 근거지에서 축적한 “소박하고 단순한” 경험의 수준을 극복하고 건국 이후 전국적 차원에서 본격적으로 도시와 기업을 장악하고 운영할 수 있게 하는 노하우를 축적할 수 있었던 시기였다고 할 수 있다.

둘째, 사회주의 시기 단위체제는 중국 전역의 도시사회를 구성하는 근본 토대였지만, 지역별로 서로 다른 단위체제가 존재했다는 점이 충분히 강조

5) 중국 측 연구를 제외하면 해외에서는 동북지역 전형단위제에 대한 연구는 전무하다.

6) 田毅鵬 漆思, 2005, 『“單位社會”的終結：東北老工業基地“典型單位制”背景下的社區建設』, 社會科學文獻出版社, 38~41쪽.

되어야 한다는 사실이다. 즉 기업내부에 설치된 당조직을 통한 노동자에 대한 국가의 정치적 조직 및 동원과, 국가가 보조하고 단위가 독점한 자원에 기초한 소속 노동자에 대한 사회경제적 보장이라는 단위체제의 구성요소들이 지역별로 서로 다른 강도로 나타난다는 것이다. 이러한 지역별 차이는 기본적으로 각 지역이 가진 역사적 조건과 1950년대 건국 초기 상황에서 시행된 국가의 정책에 의해서 생겨난 것이다. 동북지역에서는 이러한 조건과 정책에 의해서 단위체제의 구성요소가, 광범위한 지리적 공간, 폐쇄적 자급자족 공동체, 중앙정부 직속 기업단위, 정치적 사회경제적 자원을 독점한 대형 국유기업이라는 특징들로 나타난다.

이처럼 건국 이전 사회주의 중국의 국가-기업-노동자 관계 및 권력과 자원의 배분과 행사의 메커니즘의 원형이 형성되었고, 건국 이후 이러한 단위체제의 구성요소와 특징들이 가장 강하게 드러나는 전형단위제가 형성되었다는 점에서, 동북지역은 사회주의 시기 중국 단위체제를 이해하는 데 관건이 되는 지역이라고 할 수 있다. 또한 개혁기 다른 지역들이 1990년대 들어서면 도시부문 국유기업에 대한 본격적인 개혁이 이뤄지는 것과는 달리, 동북지역은 2003년이 되어야 중앙정부 차원의 ‘동북진흥(東北振興)’ 정책 하에서 노후공업기지 개조에 의한 국유기업 개혁이 본격화된다. 이렇게 다른 지역들에 비교해서 국유기업 개혁이 늦춰진 것도 동북지역 중대형 공업 기업을 중심으로 형성된 전형단위제가 과거 ‘사회주의 중국’을 대표하는 실체적 상징적 의미 때문에, 중국 정부로서도 우선 다른 지역부터 국유기업 개혁을 추진하고 그 과정에서 노하우를 축적한 후 2003년에야 비로소 동북 지역 개혁을 추진한 것으로 보인다.

이렇게 보면 동북지역 전형단위제는 사회주의 시기는 물론 개혁기 중국의 국가-기업-노동자 관계 및 권력과 자원의 배분과 행사의 메커니즘을 이해하는 데 핵심적인 의의를 가졌다고 할 수 있다.

이 논문의 목적은 사회주의 시기 동북지역에 존재했던 이러한 ‘전형단위제(典型單位制)’의 성립배경과 특징을 파악한 후, 요녕성 대련의 대표적인 중

공업기업인 대련기차차량창(大連機車車輛廠⁷⁾)의 사례를 통해 이러한 전형단위제의 존재양태를 실증적으로 분석하는 것이다.

대련기차차량창은 1899년 성립된 중국 최대의 내연기관 차량 제조업체로, 1898년 러시아가 “여대조지조약(旅大租地條約)”을 통해서 여순과 대련 지역을 식민화하고 동청철도(東清鐵道)의 남만선(南滿線) 부설권을 획득하면서 1899년 대련에 동청철도기차제조소(東清鐵道機車製造所)를 만든 것이 그 원형이다. 이후 러일전쟁에 승리한 일본이 1907년 남만주철도주식회사를 세워서 동청철도기차제조소를 접수하였다. 1945년 8월 15일 일본의 2차 대전 패배 후 9월에는 소련군이 대련에 진주하면서 이 공장을 접수한다. 이후 중국과 소련의 ‘합영공관(合營共管)’을 거쳐서 최종적으로 중국 철도부로 귀속된다.⁸⁾

사회주의 시기 대련기차차량창은 동북지역을 대표하는 대형 국유기업 중 하나로, 광범위한 지리적 공간을 차지한 폐쇄적 자기완결적 사회경제공동체 이면서, 중앙정부의 관련부문에 직속된 기업단위라는, 전형단위제의 주요 특징들을 갖추고 있었다. 또한 19세기말 성립되어 현재까지 100년이 넘는 오랜 역사를 가지고 있다는 측면에서 보면 장기간에 걸친 국가-기업-노동자 관계 및 권력과 자원의 배분과 행사의 메커니즘을 동태적으로 분석하

7) 현재 대련기차차량유한공사(大連機車車輛有限公司). 중국어로 ‘기차(機車)’는 기차와 같은 궤도차량(軌道車輛)의 기관차(locomotive)를 가리킨다.

8) 이후 1953년 8월에는 대련기차차량공장으로 개명한 후, 개혁기인 1994년 대련기차차량창으로 다시 개명하고, 국유기업 개혁을 거쳐 2003년 말 오늘날의 대련기차차량유한공사(大連機車車輛有限公司)가 된다. 이 논문에서는 중국에서 여전히 가장 일반적으로 사용되는 대련기차차량창이라는 표현을 사용하기로 한다. http://www.dloco.com/LISTS/article/_MAI NPAGE/jtqk/default2.aspx?classid=463 (검색일 : 2015년 11월 5일). 합영공관(合營共管)은 국공내전을 배경으로 1947년 4월부터 소련군과 중국공산당이 대련지역의 공업기업들을 공동으로 경영 관리하여 공산당이 필요한 군수품을 생산하는 것을 가리킨다. 대련기차차량창의 경우, 1950년 5월 1일부터 1952년 12월 31일까지 합영공관이 실시되었고, 1953년 1월부터는 중국의 독립경영이 시작된다. 이후 1954년에는 대련조선창(大連造船廠)에 대한 합영(合營)을 마지막으로 대련지역의 합영공관은 모두 종료된다. 당시 공산당으로서의 공업기업의 경영 관리 경험이 부족했을 뿐 아니라, 국공내전에서 소련군의 지원을 받을 필요가 있었기 때문에 이러한 합영공관을 받아들인 것이다. 劉志民, 2011, 『大連解放初期中蘇合營公司探究』 『大連近代史研究』 第8卷, 遼寧人民出版社, 340~346쪽.

는 데도 좋은 연구대상이라고 할 수 있다. 이 논문에서는 건국 이전 1947년 여름부터 시작해서 건국 이후 본격적인 사회주의 공업화의 시작과 함께 전형단위제가 형성되는 1950년대 중후반까지를 주요 분석대상으로 하되, 필요할 경우 1960년대와 1970년대도 분석대상으로 한다.⁹⁾

이 논문의 구성은 다음과 같다. 1장 서론에 이어서, 2장에서는 동북지역의 접관과정과 전형단위제의 특징을 살펴본다. 3장에서는 먼저 대련지역의 접관과정을 개괄한 후, 대련기차차량장을 대상으로 해서 2장에서 살펴본 동북지역 전형단위제의 특징이 대련의 대형국유기업에서 어떻게 나타났는가를 실증적으로 분석한다. 4장 결론에서는 개혁기 중국을 이해하기 위해서는 전국적 추상적 수준에서 이념과 사상으로서의 사회주의를 분석하는 것도 중요하지만, 지역에 존재했던 ‘물질과 제도’로서의 사회주의를 분석하는 것이 중요하다는 주장을 제기한다.

II. 동북지역의 접관과 전형단위제

1. 동북지역의 접관

동북지역에서 공산당이 최초로 접관한 도시는 하얼빈이었다. 1946년 4월 28일 하얼빈을 점령한 공산당은 인민의 생명과 재산 및 권리를 보호할 것을 선언하면서 상공업 발전을 통해서 일반시민의 생활을 안정시키겠다는 방침을 내걸었지만, 하얼빈의 접관을 실제로 담당하고 있는 공산당 동북국(東北局)은 도시 노동자들과 시민들이 과거에 착취당했던 것을 “청산”해야 한다는 것을 가장 중요한 목표로 삼고 있었기 때문에, 기존 만주국과 일본인의 자산을 몰수하여 노동자와 시민들에게 분배하는 “청산(清算)투쟁”에 주력한다.⁹⁾ 군중을 동원해서 각 공장, 학교, 가도(假道)에서 전개된 청산투쟁으

9) 동북국은 중국 공산당 중앙위원회가 중앙기관 이외의 지역에 설립한 일급 조직기구인 지

로 다수의 노동자들이 가담하여 임금인상을 요구하고 대다수의 자본가들은 큰 타격을 입게 되자, 동북국에서는 청산투쟁의 대안으로 기업의 순이익(“紅利”)을 노동자에게도 분배하는 “분홍(分紅)투쟁” 방식을 통해서 ‘좌편향’을 방지하면서 자본가들의 이익도 보장하려고 했지만, 분홍투쟁이 진전될수록 노동자들의 임금은 계속 증가했지만 자본가들의 몫은 날로 감소되었다.¹⁰⁾ 이처럼 청산투쟁과 분홍투쟁이 급진노선으로 치닫자, 하얼빈을 비롯한 점령 도시들에서 상공업 보호를 통해서 기존 항일전쟁으로 파괴된 생산력을 회복시켜서 국공내전 상황에서 군대를 지원한다는 공산당의 전략구상은 실현되기 어렵게 되어, 공산당 내부에서도 기존 급진노선의 비판적 재검토가 요구되자, 공산당의 “도시공작”은 기존의 계급투쟁보다는 상공업의 보호와 육성에 강조점을 두는 방향으로 전환되기 시작했다.¹¹⁾

접관과정에서 상공업의 보호와 육성을 강조하는 정책들로 도시공작의 전환이 이뤄진 1948년 봄부터 동북지역 도시들에는 공유제(公有制) 기업을 중심으로 다음과 같은 단위체제의 맹아들이 출현하기 시작한다.¹²⁾

첫째, 동북지역 도시들의 “해방”과정에서 공산당은 기존 국민당의 도시 정부기구를 없애고 새로이 시정부(市政府), 구정부(區政府), 가정부(街政府)라고 하는 삼급(三級) 도시관리체계를 구축한다. 그런데 실제 접관과정에서 처리해야 할 업무가 가장 기층인 가정부 층위에만 집중되어 상당수의 당정(黨政)

방국(地方局)의 하나로, 팡진(彭真)을 서기로 해서 1945년 9월 14일 설립되었다.

- 10) 1946-1948년 시기 하얼빈을 중심으로 동북지역 도시집관의 변화과정을 분석한 논문으로는 다음을 참고 : 이원준, 2015, 「중국공산당의 도시 집관(接管)정책과 하얼빈 통치방침의 변화」, 『도시연구』 제13호.
- 11) 이러한 정책전환은 1947년 12월 섬서성(陝西省) 미지현(米脂縣) 양가구(楊家溝) 회의에서 모택동(毛澤東)이 제출한 「目前形勢和我們的任務」를 통해 경제지도 방침으로 제시한 “發展生產, 繁榮經濟, 公私兼顧, 勞資兩利”에서 단적으로 드러난다. 이 보고를 통해 모택동은 “생산을 발전시키고, 경제를 번영시키기 위해서는, 공영경제와 사영경제 모두를 고려해야 하고, 노동자와 자본가 모두 이득을 얻어야 한다.”고 주장함으로써, 당시 도시공작 과정에서의 급진노선으로 ‘위기’에 빠진 민족상공업을 보호하고 육성하려고 했던 것이다. 다음을 참고 : 『毛澤東選集』 第4卷, 人民出版社, 1991.
- 12) 이하 도시집관 시기 동북지역 단위체제 맹아들에 대해서는 다음을 참고 : 田毅鵬 漆思, 2005, 위의 책, 43-52쪽.

간부들이 대중과 직접 관련된 업무에 투입되어 도시 전체 차원에서 효율적 업무의 조정과 배분이 이뤄지지 않을 뿐 아니라, 상당수의 학교, 공장, 기업 쪽에서는 간부가 부족해서 관련업무가 방치되어있는 상황이었다. 이에 동북국은 중소도시는 구정부와 가정부를 모두 폐지하고 시정부만 남겨두고, 대도시에서는 가정부를 폐지하고 시정부와 구정부만 남겨두는 정책을 단행하여, 정책 및 법령의 집행업무를 시정부를 중심으로 다시 배치한다.¹³⁾ 이 정책은 소수의 교외 지역과 농촌지역을 제외하고 동북의 모든 도시에서 시행되었다.

이 과정에서 기층정부인 가정부에 있던 간부들은 시정부 층위의 기구나, 기층의 공안과출소, 학교, 공장, 기업 등으로 재배치되었고, 그 결과 시정부와 시당위원회(市黨委員會)는 이제 직접 개별 주민들을 조직하는 것이 아니라, 학교, 기업, 협회, 공장, 단체들과 같은 ‘단위’를 통해서 주민들을 조직하게 되었다. 그래서 시정부와 시당위원회의 업무중점도 구와 가가 아니라 공장이나 기업으로, 개별 노동자가 아니라 노동자 ‘계급’으로 바뀌게 되었다. 공산당은 공회(工會 : 노동조합)도 이전처럼 구와 가를 기준으로 조직하지 않고, 업종별로 재분류하여 조직하고 이에 대한 당의 지도를 강화하였다.

이상과 같이 동북지역에는 건국을 전후한 시기에 이미, 시정부 층위 이하 구정부와 가정부와 같은 직접적 행정적 위계를 통해서 정부와 개인이 연결되는 과거의 ‘수직적’ 방식이 아니라, 상호 직접적 행정적 위계에 있지 않은 시정부와 학교, 공장, 단체, 협회, 기업 등의 ‘단위’가 ‘수평적’으로 연결되는 구조가 정착되고 있었던 것이다. 나중에 가거제(街居制)가 다시 등장한 이후에도 동북지역에는 여전히 기업을 중심으로 하는 ‘단위’가 도시에서 핵심적인 지위를 차지하고 있었다.¹⁴⁾

13) 『堅決改變城市政權的舊的組織形式與工作方法』, 『人民日報』, 1950년 1월 23일.

14) 가거제는 도시지역 기층정부인 구정부의 파출기관(派出所)인 가도판사처(街道辦事處)와 주민의 “자치조직”인 거민위원회(居民委員會)를 중심으로 하는 기층 행정체계를 가리킨다. 가도판사처는 관할지역 내에 존재하는 기업, 협회, 학교 등과 같은 ‘단위’들과 ‘지도-피지도’ 관계에 있지 않았고, 수평적인 ‘협조’관계에 있었을 뿐이었고, 각 단위들은 단위 내부에 설치된 당 조직을 매개로 상급단위와 연결되어있었다. 한편 거민위원회는 도시

둘째, 기업 복지제도가 수립되었다. 혁명과정에서 전쟁을 수행하면서 근거지에서 일상생활에 필요한 물자들에 대해서는 공급제(供給制)가 이뤄졌다. 최초에는 식량과 피복만을 대상으로 공급제가 시행되었고 평균주의에 입각해서 지위의 고하를 막론하고 공급량에 차이가 없었으나, 나중에는 공급제 적용의 범위를 주택, 의료, 교통, 교육, 출산, 육아, 양로, 질병, 사망, 부상, 장애 등 생활의 모든 분야까지로 확장했고 직무와 경력에 따라 상이한 등급의 공급표준을 정했다.¹⁵⁾

이러한 혁명근거지에서의 공급제를 기초로 한 기업 복지제도는 동북지역 접관과정에서 공산당이 취한 일련의 조치들에 의해서 구체화된다. 동북국은 1949년 3월 4일 「동북 공영기업 전시 임시 노동보험조례 시행세칙(東北公營企業戰時暫行勞動保險條例施行細則)」(이하, '세칙')을 발표하여, 노동자의 사망, 부상, 장애, 질병, 퇴직, 육아 등에 관한 전반적인 보장을 세분하여 명문화하였다.¹⁶⁾ 주목할 것은, 노동보험을 실시하고 있는 공영(公營)기업 공장 중에서 정규직 노동자와 그 가족들에 대해서는 국적, 민족, 연령, 성별을 가리지 않고 모두 이 「세칙」을 적용하나, 임시 노동자나 부속 공사합작(公私合作) 혹은 사영(私營) 기업의 노동자는 이 「세칙」을 적용하지 않는다는 사실이다. 이렇게 노동자의 신분에 따라 '내외(內外)'를 확실히 구분해서 물질적 보장을 제공하는 복지제도는 이후 폐쇄적 사회경제적 공동체로서의 기업이 그 내부에 구축한 '단위 복지제도'의 기원이 된다. 또한 이 「세칙」은 공산당이 동북지역을 장악하고 도시접관 과정에서 발표한 최초의 전면적 전면적 사회보험 관련 규정으로 건국 이후 전국통일적인 도시지역 사회보험 제도의 기초가 된다. 공산당은 동북지역의 도시접관 과정에서 이러한 복지제도를 시행함으로써 노동자를 고무시켜, 생산력을 회복하고 "해방전쟁"을 지원하기 위

주민들 중 단위에 속하지 않은 극소수의 인원들(예를 들어, 실업자, 장애인, 퇴역군인 등)을 거주지를 기초로 관리하는 조직으로, 단위에 소속된 단위인들은 이러한 거민위원회(거민위)의 관리대상이 아니었다. 따라서 사회주의 시기 도시에서 단위체제가 가장 핵심적인 사회관리의 기제였고, 가도관사처와 거민위원회는 보조적인 역할에 머물렀다.

15) 路風, 1993, 「中國單位體制的起源和形成」, 『中國社會科學季刊』 5期.

16) 夏波光, 2011, 「解放戰爭中誕生的勞動保險制度」, 『中國社會保險』 8期, 8~9쪽.

한 물질적 토대를 마련하고자 했던 것이다.

셋째, 공산당은 기업을 물질생산을 위한 경제적 실체만이 아니라 도시에 서 사회적 동원을 조직하는 정치적 실체로 인식했기 때문에, 기업 내부에 공산당 조직을 설치하여 공산당원을 중심으로 노동자를 동원했을 뿐 아니라, 노동자가 공장의 주인이라는 “주인의식”을 배양해서 아래로부터의 “혁명역량”을 조직하고자 했다. 1949년 8월 6일 동북국 조직부(組織部)는 「공장 과 광산에서 당 건설에 관한 동북국 조직부의 통지(東北局組織部關於在工廠鑛山中建黨的通知)」를 발표하여 공장과 광산 등지에서 공산당 조직을 건설할 것을 촉구한다. 동북국은 특히 1951년 초 심양(瀋陽)의 한 공장의 당 조직 건설에 관한 사례를 높이 평가하면서, 「한 공장의 공작에 관한 중공 심양시위원회 결정(中共瀋陽市委關於某工廠工作的決定)」을 발표하여 기업의 당 조직 건설작업에서 이 공장의 사례를 진지하게 참고할 것을 강력히 촉구한다.¹⁷⁾ 이 발표에 따르면 이 공장에서는 공산당 조직 건설은 행정단위 및 생산단위와 작업성질에 따른다는 원칙에 기초해서, 공산당의 지도와 생산목표의 완성이 완전히 결합되는 방식으로 통일적으로 당 조직이 건설되었다. 즉 작업장마다 하나의 공산당 지부(支部), 공청단(共靑團) 지부, 공회 지회(支會)를 건설하고, 공산당원이 이러한 정치조직의 중심이 되는 것이다. 이로써 기업은 생산을 위한 조직만이 아니라, 당 조직을 중심으로 노동자의 정치적 동원을 위한 조직이 된 것이다.

1946년 4월 소련군이 철수한 하얼빈에 공산당이 들어오면서 시작된 공산당의 동북지역 도시들에 대한 접근은 기존 연안 등의 농촌혁명근거지에서 쌓아온 국가-기업-노동자의 관계를 중심으로 하는 권력과 자원의 배분과 행사의 메커니즘을, 기존과 같은 농촌이 아닌 도시들에서 본격적으로 형성할 수 있게 된 계기였다. 공산당은 도시접관 과정에서 기존의 농촌에 기반을 둔 군사조직을 벗어나서 광대한 지역을 장악하고 도시들에 행정체계를 구축하고 단위 내부 당 조직을 통해 인민을 동원하고 국가경영과 공공내전

17) 이상의 동북국의 두 가지 사례는 田毅鵬 漆思, 2005, 위의 책, 48~49쪽에서 재인용.

수행에 필요한 물질적 자원을 생산해내기 위한 국가체계를 만들어갔고, 그 과정에서 이상에서 살펴본 지방정부와 ‘단위’들 사이의 수평적 관계, 기업 복지제도, 공산당 조직을 통한 노동자의 정치적 사회적 동원 등, 사회주의 시기 전형단위제의 맹아들이 생겨난 것이다.

2. 전형단위제

건국 이전 동북지역 도시집관 과정에서 나타난 전형단위제의 맹아들은 1950년대 “일오” 기간을 통해서 본격적인 전형단위제의 구성요소를 형성하게 되는데, 관련 연구에 따르면 동북지역 전형단위제는 다음과 같은 특징을 가지고 있었다.¹⁸⁾

첫째, 전형단위제를 지닌 기업은 물리적 공간 측면에서 광범위한 면적을 차지했다. 동북지역의 전형단위제 기업은 건국 초기 비교적 짧은 기간 내에 상대적으로 조밀한 공간에 집중적으로 건설되었고, 기업공간은 동일한 기업에 근무하는 노동자들과 그 가족들만이 노동하고 생활하는 곳이기 때문에, 거주공간과 기업공간이 중복되어 나타나게 되어, 단위(=기업)의 기능이 해당 지역 커뮤니티의 기능을 대체해버리는 결과를 낳았다. 이것은 사회주의 시기 중국 도시에서 흔히 얘기되었던 “단위가 사회의 역할을 대체하는(單位辦社會)”, 즉 사회는 없고 단위만이 존재하던 현상으로 나타나게 되었다.

중요한 점은 건국 초기인 1950년대 “일오”시기 중국의 중공업 발전을 위해서 소련이 자금, 기술, 전문가까지 모두 지원했던 대형 개발 프로젝트인 “156개 중점건설항목(重點建設項目)” 중 약 35%에 달하는 54개가 동북삼성(東北三省)인 요녕(24개), 흑룡강(19개), 길림(11개)에 배정되었고, 동북 공업기지 대형 기업들의 대다수가 이 프로젝트를 통해서 만들어졌다는 점이다.¹⁹⁾ “일

18) 이하 전형단위제의 특징은 다음을 참고 : 田毅鵬 漆思, 2005, 위의 책, 52~62쪽.

19) 이 기업들의 일부는 원래 과거 만주국 시기 일본이 세운 것들도 있다. 다음을 참고 : 何一民 周明長, 2007, 「156項工程與中國工業城市發展」, 『當代中國史研究』 第14卷 2期. : 張翼鵬, 2012, 「1954年蘇聯對華援助15項工業企業項目之緣起問題的再探討」, 『黨史研究與教學』 6期.

오”시기 본격적인 사회주의 공업화의 일환으로 세워진 이 기업들은 대부분 도시 교외의 텅빈 황무지와 같은 ‘성향결합부(城鄉結合部)’에 위치해있었는데, 건물들이 차지하는 물리적 공간의 면적이 넓으면서도 그 분포는 조밀한 특징을 가지고 있었다.²⁰⁾ 또한 생활구역과 생산구역이 함께 있었고 생활구역의 주민은 거의가 해당 기업의 노동자와 그 가족이었다.²¹⁾ 이런 기업들로 인해서 동북지역은 중국 전체 중공업의 중심지역이 되고, 이후 공업화의 진전에 따라 여기서 구축된 기업의 입지와 물리적 형태는 다른 지역 공업기업에도 “모범”이 되었던 것이다.

둘째, 동북지역 도시들은 사회공간(social space) 측면에서 볼 때, 상대적으로 폐쇄적인 공간 속에서 기업 소속 노동자들 사이의 상호작용이 이뤄졌고, 이것은 이후 전형단위체 특유의 사회적 분위기와 관습들을 만들어냈다. 따라서 앞서 언급한 기업 부지가 들어선 광범위한 물리적 공간만으로는 전형단위체의 특징을 제대로 포착할 수 없고, 이러한 물리적 공간이 가진 사회정치적 역할과 기능을 해명해야 전형단위체 기업의 사회공간적 의미를 총체적으로 인식할 수 있다.

전형단위체의 사회공간적 의미를 이해하기 위해서는 건국 초기 중국공산당이 도시 중공업을 건설하는 과정에서 노동자 거주지역에 대해서 어떤 구상을 가졌는지를 이해하는 것이 중요하다. “일오” 시기 “156개 중점건설항목”을 위주로 한 대형 중공업 프로젝트 추진에서 공장 건설은 기본적으로 소련 모델을 모방해서 진행되었다. 따라서 생산구역이 건설되면서 동시에 생산에 종사하는 노동자의 주택도 함께 건설되었다. 소련의 노동자 주택 건설이념은, “사회주의는 자본주의보다 우월하다”는 체제이념에 기초해서, 소비, 향락, 자본가, 제국주의라는 기존 자본주의의 공간을 사회주의 공간으로

20) 성향결합부는 도시와 농촌의 경계지역을 가리킨다.

21) 예를 들어, “일오” 시기 세워진 장춘제일기차제조창(長春第一汽車製造廠)은 장춘 서남부 교외 농촌지역에 세워졌는데 그 면적이 무려 14km로 모두 60개 구역으로 구성되었으며 그 중 생활구역이 55개였다고 한다(田毅鵬 漆思, 2005, 위의 책, 55쪽에서 재인용). 참고로 연간 자동차 150만대 생산능력을 갖춘 한국 울산 현대자동차공장의 면적은 5km이다.

바꾸는 데 있어서 핵심은 사회주의 사회의 “주인”인 노동자의 거주조건을 개선하는 것이기 때문에, 공장을 건설할 때도 노동자 주택을 동시에 만들어서, 더 이상 노동자가 “구사회”처럼 열악한 거주조건으로 고통 받지 않는 사회주의 공간을 건설하겠다는 것이었다.²²⁾ 소련의 절대적 영향력 하에 있던 “일오” 시기 중국의 사회주의 공업화 과정에서 중국공산당이 이러한 이념을 수용한 것은 당연한 것이었다. 또한 경제발전전략 측면에서 보아도, 농업생산물의 가격을 최대한 낮게 유지함으로써 창출된 잉여를 도시 중공업 부문에 우선적으로 투입하는 “빅 푸시 공업화(Big Push Industrialization)” 전략을 실현하기 위해선, 도농분리(都農分離) 호구제도를 통해서 농민의 도시이주를 차단하고 도시 중대형 중공업 국유기업 소속 노동자의 복리후생을 개선하고 “보호”하는 것이 중대한 과제였다.²³⁾ 따라서 노동자의 국가를 표방한 중화인민공화국은 건국 초기 특히 노동자 거주지역 구성에 많은 관심을 기울였고 이것은 각 지역에서 “공인신촌(工人新村)” 건설로 나타났다.²⁴⁾

동북지역 전형단위제 기업들은 생산구역과 노동자 공동주택이 근거리에 배치되고, 주택 주변에는 생활에 필요한 각종 시설들이 들어서서 거주지역을 떠나지 않고도 사회경제적 삶을 유지하는 데 아무런 문제가 없을 정도였다. 중요한 점은 전형단위제가 구현된 대형 국유기업의 사회경제적 기능과 역할은 전적으로 소속 노동자에게만 제공되었기 때문에, 해당 기업을 떠나는 순간 노동자는 아무런 서비스와 보장도 제공받지 못하는 것이 일반적이었다. 이러한 전형단위제 사회공간의 강한 폐쇄성과 배타성으로 인해서, 서로 다른 부서의 다른 직종에 종사해도 동일 기업 노동자라고 한다면 그 생활방식에 있어서는 동질성을 유지하고 있었다. 이로 인해 같은 기업에 근무하는 노동자들 사이에는 해당 단위(=기업)의 특성을 반영하는 독특한 커뮤

22) 노경덕, 2001, 『알렉세이 가스페프와 소비에트 테일러주의, 1920-1929 : 이론적 구성요소를 중심으로』 『서양사연구』 제27권.

23) 배리 노턴 · 이정구 전용복 역, 2010, 『중국경제 : 시장으로의 이행과 성장』, 서울경제경영.

24) 건국 이후 최초의 공인신촌은 상해시(上海市) 보타구(普陀區)에 세워진 조양신촌(曹楊新村)으로 1952년에 입주가 시작되었다.

니티 문화가 형성되어있었고, 이러한 동질적 커뮤니티 문화는 노동자 정체성의 중요한 구성요소였다.²⁵⁾

또한 앞서 지적했듯이 “일오” 기간 세워진 다수의 대형 기업들은 근교(近郊)나 원교(遠郊)에 위치했기 때문에, 역사와 전통에 토대를 두고 전승되어오는 사회적 인적 관계와 같은 유산이 없었기 때문에 국가의 입장에서는 “구사회”와는 전혀 다른 새로운 사회를 기업 내부에 구축하는 데 있어서 용이했다.²⁶⁾ 즉 역사와 전통에 영향 받지 않는 ‘단위인(單位人)’과 그들 사이의 관계를 구축하는데 있어서 근교나 원교에 새로이 건설된 자급자족적 대형 기업은 최적의 환경을 제공했던 것이다. 초기에는 노동자 개인만이 단위인으로 간주되었으나, 노동자가 안정적으로 생산에 몰두하기 위해서는 가족의 안정이 중요하다는 인식 하에, 노동자의 가족구성원들도 단위인으로 간주되었고, 주로 공회(工會)가 전담부서를 설치하여 가족 구성원들의 현직적응과 복리후생 등을 담당했고, 노동자들도 국가의 동원과 선발에 의해서 전국 각지에서 모여들었기 때문에 부족한 ‘공동체 의식’을 조성하기 위해서 이들을 대상으로 하는 “정치수업(政治課)”을 하기도 했다.

이렇게 ‘가족화’된 기업의 특징은 무엇보다도 기업 내부 노동시장의 형성에서 찾아볼 수 있다. 사회주의 시기 중국은 노동력 수요와 공급이 국가계획에 의해서 관리되었는데, 실제적으로는 개별기업별로 생산에 필요한 인원을 자율적으로 확보하였다. 그런데 노동시장이 기업 외부에 독자적으로 형

25) 단위체제가 여전히 유지되고 있던 사회주의 시기와 개혁기 초기, 중국 노동자의 정체성을 설명할 때 논의되는 것이 이른바 “단위정체성(單位認同感)”이다. 이것은, 중국은 개별 기업 차원을 초월하여 사회적 차원에서 일정정도 동일한 계급정체성을 가진 노동자 계급이 형성되어 있었다기보다는, 개별 단위라는 사회공간에 의해서 형성된 단위정체성이 노동자의 정체성을 지배하고 있었기 때문에, 중국 노동자들은 계급정체성보다는 단위정체성이 훨씬 더 강했다는 주장이다. 이러한 입장에서 개혁기 중국 노동자 계급의 재형성의 문제를 분석한 연구로는 다음을 참고 : 吳淸軍, 2010, 『國企改制與傳統產業工人轉型』, 社會科學文獻出版社.

26) “경로의존성(path dependency)”이 상대적으로 약한 사회공간의 (재)구성에 의해서 그 공간에 소속된 인간의 정체성을 (재)구성하려는 시도는 개혁기 1990년대 들어서 상해 포서(浦西)지역 재개발 과정에서 나타난다. 자세한 내용은 다음을 참고 : 박철현, 2015, 「중국 개혁기 사회관리체제 구축과 지방정부의 역할 변화 : 1990년대 상하이 푸둥개발의 공간생산과 지식」 『공간과사회』 제25권2호.

성되어서 기업이 필요한 노동력을 이 시장에서 구매하고 노동자는 자신의 노동력을 판매하는 것이 아니라, 기업에서 필요한 인력은 기업 내부에서 충원하는 것이 현실이었다. 단위체제의 특성 상, 동일 기업 내부에서도 자신의 직위와 업무를 다른 것으로 바꾸는 것이 힘들었기 때문에, 사망, 출산, 퇴직과 같은 예외적인 경우에만 발생한 ‘공석(空席)’을 주로 해당 노동자의 자식이 계승하거나 기업 내부의 다른 인원이 승계했고, 기업 외부의 다른 인원이 그 자리를 충원하는 경우는 거의 없었다. 심지어는 단위 소속 노동자 가족의 일자리를 확보하기 위해서 특별한 생산수요가 없음에도 불구하고, 기업이 가족 일자리 창출용 공장을 세우고 가족들로 자리를 충원했는데, 이 ‘자식공장(子工廠)’이 경영상 적자가 발생하면 ‘모기업’이 매꾸주는 것이 관례였고, 농촌으로 하방되었다가 도시로 돌아온 ‘지식청년(知青)’의 일자리를 만들기 위해서 만든 ‘지식청년공장(知青廠)’까지 세우기도 했다. 이처럼 기업의 경영과 고용이 생산과 판매의 합리성과 효율에 의해서 결정된 것이 아니라, 폐쇄적 배타적 사회경제 공동체로서의 단위가 소속 노동자만이 아니라 그 가족들의 복지까지 모두 책임질 필요성에 의해서 결정된 것이다.²⁷⁾

셋째, 동북지역의 전형단위제 기업은 이상과 같은 물리적 공간과 사회적 공간으로서의 특징에 더하여 행정구역으로서의 역할을 하고 있었다. “중국의 단위조직은 명령권력과 재산권리를 결합한 국가통치의 조직화 도구나 수단”인 것이다.²⁸⁾ 사회주의 시기 국가는 각종 사회적 자원을 독점하고 이 자원을 인민에게 직접적으로 배분하는 것이 아니라, 단위조직을 매개로 해

27) 노동부(勞動部)가 1953년 1월26일 발표한「중화인민공화국 노동보험조례 실시세칙 수정초안(中華人民共和國勞動保險條例實施細則修正草案)」과 1956년 1월14일 발표한「노령으로 휴직 및 퇴직한 직공의 자녀로 그 업무를 대신하는 문제에 관하여 경공업부에 대한 회신(關於年老休退職工以其子女代替工作問題復輕工業部的函)」를 통해서, 노동자가 업무로 인해 사망하거나 장애를 입었을 경우와 노령으로 휴직 및 퇴직했을 경우, 그 자녀가 노동자의 일자리를 대신해서 승계하는 것이 가능해졌다. 이러한 부모의 일자리를 그 자녀가 대체하는 제도는 개혁기 1980년대의 일련의 조치들을 통해 폐지되었다. 이 제도 및 그 제도의 ‘온정주의(父愛主義: paternalism)’에 관한 연구는 다음을 참고: 王愛雲, 2005, 「試析中華人民共和國歷史上的子女頂替就業制度」, 『中共黨史研究』 5期; 田毅鵬 李珮瑤, 2014, 「計劃初期國企“父愛主義”的再認識」, 『江海學刊』 3期.

28) 李路路, 2002, 「論單位研究」, 『社會學研究』 3期.

서 배분했다. 동북지역의 전형단위제 기업은 다른 지역의 단위들에 비해서 그 규모가 방대하고 공간적으로도 집중되어있어서, 사회적 자원에 대한 점유가 훨씬 더 독점적이라고 할 수 있다.

우선 권력자원 점유 측면에서 보면, 앞서 지적했듯이 동북지역 대형 기업들은 초기에 종종 도시의 근교나 원교지역에 설립되어 사실상 지방정부 통제 밖에 있었다. 이후 이들 기업들이 모여 있는 공업기지가 발달하면 지방정부는 구(區)정부나 가도판사처(街道辦事處)와 같은 행정관리기구를 이 지역에 설치하지만, 이들 대형 기업과 지방정부는 수직적 지도관계가 아니라, ‘수평적 협조관계’였다. 오히려 이들 기업은 보통 중앙정부의 부처나 위원회에 직속되어있는 ‘중앙기업’이어서, 구정부나 가도판사처보다는 행정적 지위가 더 높았다.²⁹⁾ 또한 자원 통제 측면에서 보면, 단위는 사회주의 시기 국가가 직접 통제 조달하는 식량, 기름, 석탄을 제외하면 거의 모든 사회적 자원을 직접 장악하고 있었다. 예를 들어 장춘제일기차제조장(長春第一汽車製造廠)은 생산공장 말고도, 노동자 주택을 건설하고, 병원, 도서관, 탁아소, 수영장, 요양소, 문화학교, 기술학교 등의 문화복지시설을 제공하고 있었고, 각종 상점과 우체국, 은행까지 갖추고 있었다.³⁰⁾ 이렇게 “요람에서 무덤까지”라고 할 수 있을 정도로 완비된 기업 내부의 사회적 서비스 체계는 종종 해당 층위의 지방정부가 갖추고 있던 것보다 훨씬 더 풍부했다.

이렇게 동일 층위의 지방정부보다 완비된 사회적 자원을 갖춘 행정구역으로서의 전형단위제 기업들은 그 내부에 공산당 조직이 설치되어, 국가는 단위의 공산당 조직을 통해서 인민을 정치적으로 조직 동원하였다. 하지만 이것이 국가가 단위와 소속 인원에 대한 모든 정보를 장악하고 정치적으로 지배하는 ‘전체주의’를 의미하지는 않는다. 왜냐하면 단위는 조직적인 독립

29) 중앙기업은 중국 중앙정부인 국무원(國務院)의 국유자산감독관리위원회(國有資產監督管理委員會)가 직접 감독관리하는 국유기업을 가리킨다. 이에 대해 지방기업(地方企業)은 중앙정부가 아닌 각급 지방정부의 국유자산감독관리위원회가 감독관리하는 국유기업을 가리킨다. 현재 110개의 중앙기업이 있다. <http://www.sasac.gov.cn/n86114/n86137/c1725422/content.html>(검색일 : 2015년 11월15일)

30) 田毅鵬 漆思, 2005, 위의 책, 60쪽에서 재인용.

성과 완결성을 가지고 있어서 단위의 지도자는 사회적 자원의 배분에 대한 해석권과 실질적 통제권을 가지고 있었기 때문에 사실상 국가가 단위 내부의 모든 사항들을 파악하고 전면적으로 통제할 수는 없었다. 또한 단위 내부에서도 위계(hierarchy)가 존재했을 뿐 아니라, 지도자들 내부에 갈등과 모순이 존재해서 파벌주의가 만연했고 이러한 파벌주의는 공식구조 배후에서 실질적으로 작동하는 권력구조, 이익구조, 행동구조였다. 아울러, 사회주의 시기 단위 지도자가 소속 인원에 대한 평가를 내리고 자원 분배를 결정하는 가장 중요한 기준은 실질적인 성과가 아니라 매우 주관적이고 모호한 “정치적 이데올로기적 충성심과 헌신성”이었기 때문에, 국가는 단위가 자체적으로 평가한 이러한 “충성심과 헌신성”을 검증할 사실상의 수단과 방법이 없었다.

결국 동북지역 전형단위제 기업들이 그 내부에 설치된 공산당 조직을 통해서 중앙정부에 직속되어있었고 광범위한 사회경제적 자원을 보유하고 있었기 때문에 마치 하나의 ‘행정구역’으로서 소재지 동일 층위 지방정부로부터 사실상 독립되어 있었지만, 이것이 곧 중앙정부가 해당 기업들을 완벽하게 지배할 수 있었다는 것을 의미하지는 않는다. 왜냐하면 앞서 지적한 국가와 단위, 단위와 노동자 사이에 존재하는 ‘정보의 비대칭성’과 다양한 ‘균열구조’로 인해서, 단위는 국가(=중앙정부)에 대해서, 그리고 노동자는 단위 지도부에 대해서 ‘자율적 공간’이 생길 수 있었던 것이다.³¹⁾

31) 사실 ‘자율적 공간’의 형성은 동북지역만이 아니라 사회주의 시기 중국 기업들에 만연한 보편적 현상이었다. 그런데 동북지역 전형단위제 기업들은 지방에 소재하는 ‘중앙기업’이라는 특수한 지위 때문에, 지방정부로부터 독립적이었던 것은 물론이고 자신의 직속 상부조직인 중앙정부로부터도 일정한 자율성을 획득할 수 있었던 것이다. 단위 일반의 이러한 자율적 공간의 형성 가능성에 대해서는 다음을 참고: 李培林 李強 馬戎 主編, 2008, 『社會學與中國社會』, 社會科學文獻出版社, 74~75쪽.

Ⅲ. 대련기차차량창(大連機車車輛廠)의 전형단위제

1. “특수해방구(特殊解放區)” 대련

1945년 8월14일 중국국민당과 소련이 모스크바에서 체결한 「중소우호동맹조약(中蘇友好同盟條約)」, 「대련에 관한 중소협정(中蘇關於大連之協定)」, 「여순구에 관한 중소협정(中蘇關於旅順口之協定)」 등을 통해서 8월22일 소련군은 여순을 “해방”시키고 육군과 해군이 진주하기 시작하면서 소련의 대련에 대한 군사관제(軍事管制)가 실시된다. 소련군은 기존 일본이 설치한 시정부기구를 비롯한 식민지 통치기구를 폐지하고, 법원, 감옥, 선박, 은행, 우체국, 박물관, 상수도회사 등을 접수하였다. 중국공산당은 1926-42년 시기 대련지역에 조직을 가지고 있었으나, 일본의 공격을 받아서 이 시기에는 조직이 거의 와해된 상태였다. 동년 11월 중국공산당 동북국의 지도하에 시공산당위원회, 시정부, 공안국, 직공총회 등이 세워져서, 대련은 소련군이 통제하면서도 중국공산당이 이끄는 정부조직과 대중조직들이 병존하는 “특수해방구”가 되었다. 하지만 이때 공산당은 자신의 조직을 공개적으로 드러내지 않았고, 1949년에 들어서 동북지역 전체가 “해방”되고 혁명의 승리가 가시화되자 비로소 전면에 나서기 시작했다.³²⁾

이 시기 동북국의 지시에 따라서 대련 공산당위원회는 “생산을 발전시키고, 민생을 안정”시켜서 “해방전쟁”을 지원한다는 목표를 설정하고 공업생산력 회복을 위해서 다음과 같은 정책을 실행한다. 우선 군수공업을 발전시켜서 대련이 동북지역 최대의 군수품 생산기지가 되었다. 1947년이 되면 기

32) 여대지역 공산당 조직이 “공개”로 전환되는 것은 1949년 4월 1일이었다. 또한 “특수해방구” 시기는 소련군이 대련에 진주한 1945년 8월22일부터 중화인민공화국 건국일인 1949년 10월 1일까지이며, 소련군이 최종적으로 대련에서 완전히 철수한 때는 1955년 5월 31일이다. 특수해방구 시기 대련의 집관과정에 대해서는 다음 연구를 참고: 荊蕙蘭 付瑩, 2015, 「抗戰勝利後中國共產黨接管大連的機遇和挑戰」, 『學理論』 6期; 梁恩寶, 2006, 「旅順口: 特殊的解放區 隱蔽的根據地」, 『黨史文匯』 3期; 佟吉命, 1991, 「從殖民地到社會主義工業城市」, 『科學社會主義』 3期; 范勝麗, 2011, 「東北解放戰爭與老工業基地的初創」, 『東北史論』 3期.

존의 화학, 철강, 기계 관련 공장들을 기초로 해서 대형 군수공업 기업인 대련건신공사(大連建新公司)를 세운다.³³⁾ 다음으로는 소련이 상당부분의 원재료와 자금을 제공하여 향후 생산품을 예약구매하는 방식으로 중소합영기업을 설립하였다. 중소조선공사(中蘇造船公司), 중소합영원동전업공사(中蘇合營遠東電業公司), 석유공사(石油公司), 염업공사(鹽業公司), 대련기차차량창 등이 대표적이다. 또한 공산당은 1947년 4월 4일 관동실업공사(關東實業公司)를 설립하고 이 회사를 통해서 방직, 기계, 요업, 염색, 신발 등 업종의 기업들을 집관하고, 주민의 생활에 필요한 각종 용품들을 생산하게 하여 주민생활을 안정시켰다.³⁴⁾

이상과 같이 대련의 집관과정은 다음과 같이 정리된다. 첫째 일본의 패배로 2차 대전이 끝났음에도 불구하고 국민당과의 조약을 기초로 소련군이 진주하여 군사관제를 실시하고 있었고, 둘째 소련의 군사관제가 시행되면서도 중국공산당이 행정기구와 대중조직을 건설하여 사실상 도시를 통치하고 있으며, 셋째 다른 지역에 비해서 먼저 “해방”된 동북지역 도시 중에서도 유일하게 대규모 해항(海港)을 보유하여 다른 “해방구”에 필요한 물자를 보낼 수 있는 교통허브의 역할을 할 수 있고 동시에 발달된 근대적 공업을 기초로 “해방전쟁”에 필요한 군수품을 생산하여 홍군을 지원하는 배후지역의 역할을 했으며, 넷째 도시 집관 과정에서 주요 공업기업들을 소련과의 ‘합영’을 통해서 관리하는 경험을 축적했다는 점이다.

중요한 점은, 2장에서 살펴본 것처럼 하얼빈을 비롯한 동북지역의 집관 과정에서 중국공산당의 정책이 “청산”과 “분홍”을 중심으로 하는 급진노선

33) 대련건신공사는 1947년 중국공산당이 대련에 만든 최초의 대형군수공업 공장으로서 소련군이 군사관제를 실시하는 특수조건하에서 민간공장의 명의를 내세워서 국민당과 전쟁 중인 홍군(紅軍)에게 군수품을 제공했다. 특히 이 공장은 국공내전 3대전역(戰役) 중 하나인 회해전역(淮海戰役)에 군수품을 제공함으로써 공산당이 승리하는 데 결정적인 기여를 했다고 평가된다. 대련건신공사에 대해서는 다음을 참고 : 徐剛 王磊, 2009, 「淮海戰役如何軍第一個大型軍工企業大連建新公司」, 『軍事經濟研究』 6期; 何忠誠, 1998, 「大連建新公司 : 我黨創建的第一個大型兵工聯合企業」, 『遼寧師範大學學報』 6期.

34) 관동실업공사에 대해서는 다음을 참고 : <http://www.dldj.gov.cn/show.aspx?id=50263&cid=308> (검색일 : 2015년 11월 15일)

에서 시작했다가 1947년 12월 중공 양기구 회의에서 제기된 기존노선에 대한 비판을 계기로 정책전환이 이뤄져 상공업 보호와 육성에 대한 강조로 바뀐 것에 비해서, 대련지역은 공산당이 하얼빈을 점관하기 훨씬 전인 1945년 10월부터 이미 생산에 방점을 두는 노선에 제기된다는 사실이다. 당시 동북국은 한광(韓光)을 대련시당위원회 서기로 임명하여 파견하면서, 생산의 회복을 통한 전선지원과 이를 가능하게 하기 위한 소련의 입장에 대한 고려 및 다른 해방구와는 다른 ‘모델’의 채택을 강조하는 업무방침을 하달한다.³⁵⁾ 또한, 1946년 10월에는 공산당 여대(旅大)위원회가 「앞으로의 재경공작에 관한 결정(關於今後財經工作的決定)」(이하 ‘결정’)을 발표하고, 중국공산당 재정경제체계에서 여순 대련 지역이 해항과 근대적 공업도시로서 가지는 ‘특수한 역할’을 지적하면서, “생산을 조직하고, 무역을 발전시키고, 전선을 지원하고, 민생을 개선”할 것을 방침으로 정한다. 특히 「결정」은 공회조직의 기본임무를 ‘생산의 조직화’에 두고 있으며, “혁명적 정권은 생산력을 발전시키는 정권이며, 동시에 생산력 발전의 주요한 조건이자 도구”라고 하여, 공산당 조직의 임무가 노동자를 동원한 “청산”이나 “분홍”에 있는 것이 아니라, 생산에 있다는 점을 명확히 하고 있다.³⁶⁾

이러한 ‘생산력 중심 노선’은 무엇보다도 “특수해방구”로서의 대련의 조건들에 의해서 생겨난 것으로 보인다. 첫째, 앞서 지적했듯이 1945년 8월 14일 소련정부가 국민당 정부와 맺은 「중소우호동맹조약」, 「대련에 관한 중소협정」, 「여순구에 관한 중소협정」에 의한 “제약”으로 대련에 진주한 소련군은 국민당과의 외교관계를 의식하지 않을 수 없었기 때문에 표면적으로는 대련에서의 공산당의 활동을 제한하고 감독하며, 공산당 측에게 ‘비공

35) “노동자계급의 역량에 기초하여 생산을 회복 및 발전시키고, 민생을 안정시키며, 전선을 지원하게 위해서 노력한다. 소련의 외교관계를 고려하여 일을 처리하고 … 각 정책을 실시할 때는 소련군과 협의하며 다른 해방구에서와 같은 방식으로 헤서는 안 된다.” 다음을 참고 : 工廠簡史編委會編, 1999, 『大連機車車輛廠簡史(1899-1999)』, 中國鐵道出版社, 71 쪽.

36) 王元新 王萬濤 趙好娃, 2015, 「試述黨在大連“特殊解放區”時期(1945-1949)的艱難探索」 『中國井岡山幹部學院』 5期, 88-89쪽에서 재인용.

개적'으로 활동하고 사실상 공산당이 조직한 대련시정부도 공식적으로는 '합법적' 행정기관으로 중립을 유지할 것을 요구했다.³⁷⁾ 둘째, 대련은 하얼빈이나 선양 등의 다른 동북지역 도시와 달리 제정러시아 시기부터 생겨난 소련의 이해관계로 인해서, 일본의 2차대전 패전 이후에도 소련군의 군사관제와 중국공산당의 '비공개적 통치'가 병존하고 있었는데, 소련의 목적은 정치경제적 안정의 유지를 통해서 자신들의 이권을 확보하는 것이었기 때문에 급진노선에 의해서 정치사회적 불안정성이 증가하는 것을 원하지 않았고 공산당도 이러한 소련의 정책을 존중할 수밖에 없었다. 셋째, 이러한 소련과 국민당의 관계 및 대련에서의 소련의 이권에 대한 "이해와 고려"에 더하여, 중국공산당 입장에서도 대련이 가지고 있는 해방이라는 교통허브가 가진 지리적 조건과 일본이 남긴 근대적 공업도시로의 인프라를 이용해서, 동북지역을 포함한 다른 지역에서의 "해방전쟁"을 물질적으로 지원할 필요가 있었기 때문에, 소련군이 진주한 1945년 후반기부터 이미 "청산"과 "분홍" 투쟁보다는 공회를 통해서 생산을 조직하는 데 자신의 최우선적인 임무를 부여했던 것이다. 이렇게 보면 소련과의 공동통치와 전쟁지원 공업도시라는 '특수해방구'로서의 성격이 대련의 접관과정을 이 시기 다른 동북지역 도시들의 접관과정과 다르게 만든 요인이 된다.

2. 대련기차차량창의 국기와 기업

이상에서 보았듯이 대련은 소련군이 일찍 진주하였고 공산당이 비공개적

37) 물론 소련군은 내부적으로는 공산당의 활동을 적극 지지하고 세력 강화를 지원했다. 또한 이 시기 대련지역 공산당의 활동은 다른 해방구와는 달리, 사실상 공산당 조직이 장악하고 있는 시정부나 민간단체를 통해서 '합법적 공개적인 형식'으로 이뤄졌으며, 이것은 "반매국노청산투쟁(反奸清算鬭爭)"에 있어서도 다른 해방구에서처럼 군중대회를 열거나 거리시위를 하면서 지주나 "매국노"에게 "긴 모자를 씌워(戴高帽)"서 투쟁대회를 여는 방식과는 달리, 주로 법정에서 원고와 피고의 관계로써 판결을 통해서 이들을 처벌하는 방식을 취했다. 심지어 공산당 기관지인『民衆報』를 통해 국민당을 비난할 때도 "국민당"과 "장개석" 같은 표현을 쓰지 않고,『국민당 반동파』라는 표현으로 대체하여, 대련에서의 소련군의 외교적 입장을 충분히 고려하였다. 자세한 내용은 다음을 참고: 梁恩寶, 1996, 「旅順區: 特殊的 解放區 隱蔽的根據地」, 『黨史文匯』 3期.

으로 당 조직을 통해서 시정부를 장악하고 대중조직을 만들어서 소련군과 사실상 ‘공치(共治)’를 시행한 특수해방구로서, 해항과 공업도시라는 조건을 이용해서 다른 지역의 전쟁을 지원하기 위해서 1945년 10월부터 이미 생산력 중심 노선에 강조점을 둔 정책을 펼치고, 공개적 합법적 조직을 이용해서 국민당 세력과 “매국노”에 대한 “청산투쟁”을 전개하고 있었던 것이다. 이런 상황을 배경으로 대련기차차량창은 1945년 9월 소련군이 진주하여 관리하기 시작한 이후 1950년 5월 1일부터 중국과 소련의 합영공관이 시작되어 1952년 12월 31일까지 계속된다. 이 장에서는 앞서 2장에서 살펴본 전형 단위제의 특징을 기준으로 대련기차차량창의 전형단위제의 실체를 실증적으로 분석하도록 한다.

1) 당 조직을 통한 정치적 동원

2차 대전이 끝난 지 두 달이 지난 1945년 10월 중순 공산당은 대련시직 공총회주비회(大連市職工總會籌備會) 명의로 공산당원을 파견하여 대련기차차량창에서 비밀리에 조직작업을 개시했다. 11월 하순에는 중공 대련시 사하구(沙河口) 위원회에 의해 대련기차차량창 당지부(黨支部)가 성립된다. 이 시기 대련은 사회질서와 생산이 점차 회복되고 있었으며, 국민당 세력이 활동하고 있었기 때문에 공산당은 비공개로 활동하였고, 이에 따라 대련기차차량창 당 조직은 우선적으로 공회와 경비대(警備隊)를 장악하고 공장의 생산을 위한 원자재와 설비 등을 지키는 “호창(護廠)” 활동에 집중하는 한편, 공장 소속 노동자들을 조직하여 “청산”에 나서도록 선전활동을 전개한다. 1946년 1월에는 공장 차원의 “청산투쟁”이 시작되어 만주국 시기 “한간(漢奸)”을 대상으로 하는 군중대회가 개최되었다. 중요한 점은 이러한 “청산”과정을 통해서 당 지부는 공장 내부에서 각 작업장에서 공회대표를 선발하여 기층 공회조직을 만들었다는 점이다. 이후에도 계속된 당 조직 역량강화를 거쳐 5월에는 당 지부가 당 총지부로 바뀌고 그 아래 3개의 지부를 거느리는 조직으로 확대되었다. 1946년 6월 국공내전이 발발하고 국민당이 대련

지역을 봉쇄하는 상황에서 대련기차차량창은 “생산을 조직하고 자력갱신한다(組織生產, 自力更新)”는 공산당의 방침에 따라 필요한 식량과 일용품을 스스로 조달하기 시작했다. 1948년부터는 전선지원을 위한 생산증가에 집중하여, 노동자들 사이에 생산경쟁 분위기를 조성했다.³⁸⁾

중화인민공화국 건국 후 대련기차차량창 당 조직의 노동자에 대한 정치적 조직과 동원은 주로 정치운동과 생산력 증가라는 두 가지 측면에서 진행된다. 첫째, 정치운동 측면에서 보면, 1950년 6월 한국전쟁이 발발하자 당 조직은 “항미원조(抗美援朝)”를 위한 애국주의 사상교육 운동이 전개되어 일부 노동자가 참전하고 모금을 통해 “대련철로공창직공호(大連鐵路工廠職工號)” 전투기를 “중국인민지원군(中國人民支援軍)”에게 기증하기까지 한다.³⁹⁾

이처럼 당 조직은 공장 노동자를 정치적으로 동원한 생산력 증가운동과 함께, 건국초기 요구되던 정치운동도 주도했는데, 대련기차차량창에서는 1949년 6월부터 1950년 7월까지 “반혁명진압운동(鎮壓反革命運動)”이, 1955년 7월에는 “숙반운동(肅反運動)”이 전개되었다.⁴⁰⁾ 또한 1951년 9월에는 “삼반운동(三反運動)”이 전개되어, 공장 내부에 “삼반인민법정(三反人民法庭)”을 조직(貪污), 낭비, 관료주의의 혐의가 있는 공장 간부들과 관료들을 심판했다.⁴¹⁾

둘째, 생산력 증가 측면에서는, 1951년 여대시당위원회가 제출한 문건인 「광공업기업 당위원회의 임무(工鑛企業黨委的任務)」를 통해서 공장당위원회의 임무는 다음과 같은 몇 가지로 규정되었다: “계획에 따른 생산임무 완성을 감독한다”, “당의 정책과 국가경제정책의 정확한 집행을 감독한다”, “당원에 대한 사상과 정책 교육을 일상적으로 실시하며, 생산과정에서 당원이 정책을 집행하고 임무를 완성하는 선진적 모범이 될 것을 요구한다”, “공회의

38) 大連機車車輛工廠廠志編纂委員會, 1993, 『鐵道部大連機車車輛工廠志(1899-1987)』, 大連出版社, 534~535쪽.

39) 大連機車車輛工廠廠志編纂委員會, 1993, 위의 책, 538~540쪽.

40) “반혁명진압운동”과 “숙반운동” 모두 건국 초기 정부기관, 군대, 민간단체, 학교, 기업 등에 숨어있는 “반혁명분자”를 색출하여 처벌하기 위한 전국적 규모의 정치운동이었다.

41) 大連機車車輛工廠廠志編纂委員會, 1993, 위의 책, 540쪽.

지도를 강화하고 청년조직 공작을 지도한다”. 또한 중공 동북국이 “도시공작 회의(城市工作會議)”를 통해서 결의한 「국영기업에 대한 당의 지도에 관하여(關於黨對國營企業領導)」를 통해서 “공장장 책임제(廠長負責制)”가 실시된다.⁴²⁾ 아울러 한국전쟁 시기에도 당 조직은 앞서 언급한 사상교육활동과 참전을 위한 운동을 전개한 것을 제외하고도, “공장은 전장이고, 공구는 무기이며, 임무를 완성하고, 미제를 소멸하자(工廠就是戰場, 工具就是武器, 完成任務, 消滅美帝)”라는 구호아래 노동자를 동원하여 애국주의 생산경쟁 활동을 벌인다. 공장 당 조직은 “일오” 시기 마지막 해인 1956년에는 “선진생산자운동(先進生產者運動)”을 전개하여 당해 연도 생산계획을 시기, 생산량, 품질 등의 측면에서 모두 100% 이상 완성할 것을 독려하는 활동을 벌인다.

이상과 같이 “특수해방구” 시기 공산당은 기본적으로 비공개 상태에서 대련기차차량창에 당원을 침투시켜 비밀리에 공회를 조직하고 공회를 중심으로 당 지부를 건설했고, 국공내전 발발 이후에는 “청산”보다는 “생산”에 강조점을 두어 전선을 지원했다. 건국 이후 당 조직은 공회와 간부를 중심으로 노동자를 동원하여 정치운동을 전개하면서도, 사회주의 공업화에 필수적인 토대인 생산력 증가를 중시하는 정책을 취했다.

여기서 공산당이 노동자를 조직하는 핵심적인 수단이자 매개는 공회인데, 이러한 공회의 위상과 역할에 대해서는 건국초기부터 다음과 같은 몇 가지 문제를 중심으로 논쟁이 이뤄졌다: 첫째 공회는 공산당의 지도를 받으면서, 동시에 조직적 독립성을 유지할 수 있는가, 둘째 노동자 이익과 국가 이익이 일치하지만, 그래도 양자 간에는 모순이 존재하는가, 셋째 공회

42) 공장장 책임제는 일장제(一長制)라고도 하는데, 공장 내부의 당위원회 책임자와 공장장의 직위를 하나로 통일하여 동일인물이 담당하도록 만든 제도이다. 이 제도는 공장 내부의 권력구조가 다원화되어 “아무도 책임지지 않는(無人負責)” 현상을 방지하기 위해, 다수인의 의지를 두 가지 직위를 겸직한 동일인물에게 통일하여, 단일하고 강력한 효율적 생산지휘와 경영관리 체계를 수립하는 것이 목적이었다. 이것은 건국 초기 생산력 증가를 강조하는 시대적 분위기를 반영하는 제도였다. 동북지역에서는 1951년부터 이미 추진되고 있었으며, 대련기차차량창에서는 1950년 5월부터 1952년 12월 사이에 시행되었다. 자세한 내용은 다음을 참고: 孫強, 1987, 「建國初期的“一長制”和改革中的廠長(經理)負責制」, 『黨政論壇』 12期.

는 노동자와 국가 사이의 비적대적 모순 속에서 노동자의 이익을 지켜야 할 책임이 있는가. 이러한 문제를 둘러싸고 당시 중공중앙중남국(中南局) 제3서기(書記) 등자회(鄧子恢), 중공중앙 서기처(書記處) 서기 유소기(劉少奇), 전국총공회상무부주석 겸 서기 이립삼(李立三) 등은, 노동자와 국가의 이익은 기본적으로 일치하지만, 모순도 존재하기 때문에 공영(公營)기업에서 공회는 노동자의 이익을 대표해야 하고, 공장 측의 부속품이 되어서는 안 된다는 입장이었다. 이에 대해 모택동(毛澤東)의 정치비서였던 진백달(陳伯達)과 중공중앙 동북국 서기였던 고강(高崗) 등은 공영기업에서 계급착취나 계급모순은 없다고 주장하면서, 국가와 노동자의 이익은 일치하고 입장은 동일하다는 점을 강조하고, 등자회 등의 입장은 사회주의 국가에서 노동자가 지도계급이고, 공영기업은 사회주의 기업라는 사실을 강조하지 않고, 공영기업과 사영기업 사이의 차이를 모호하게 했다고 비판한다. 이후 이립삼을 뒤이어 1958년 5월 전국총공회 주석에 당선된 뇌약우(賴若愚)는 공회 조직의 독립성을 강조하는 입장을 취했으나 곧 사망하고, 이후 전국총공회는 국가와 노동자의 이익은 일치하고 공회는 생산을 초과달성하기 위해서 노동자를 동원해야 한다는 입장으로 바뀐다.⁴³⁾

건국 초기 당-국가와 노동자의 관계를 공회를 중심으로 구성하는 방식에 관한 이상과 같은 논쟁의 결과, 공회는 노동자의 이익이 아니라 당-국가의 이익과 명령에 충실히 봉사하는 존재가 되었고, 공산당은 공장 내부에 공산당 조직을 구축하여 공회를 통해 국가가 요구하는 생산력 발전과 정치운동에 노동자들을 동원하였던 것이다.

2) 폐쇄적 사회경제적 공동체라는 사회공간

사회공간으로서 대런기차차량장은 주민으로서 생활하는 데 필요한 모든

43) 樊濟賢, 1999, 「建國初期有關工會問題的分歧與爭論」, 『工會理論與實踐』 12期; 胡其柱, 2004 第, 「工會轉向: 建國初期的工會之爭」, 『聊城大學學報』 4期; 건국초기 공회에 대한 2차례 논쟁을 통해서 당국체제의 확립을 분석한 논문은 다음을 참고: 장운미, 2015, 「1950년대 중국 노조2차 논쟁과 당국체제 확립」, 『동아연구』 제34권1호.

것이 완비된 사회경제적 공동체였다. 식량, 기름, 석탄과 같은 핵심적인 물자를 국가가 단위를 통해 노동자에게 배분하는 것을 제외하고는, 생활인으로서 필요한 거의 모든 복지를 기업이 직접 공급하였다. 제공되는 복지의 범위는, 육아, 교육, 의료, 위생, 문화, 주택 등은 물론이고 노동자의 질병, 양로, 퇴직에 관한 각종 형태의 보험도 제공되었다.⁴⁴⁾

1950년 5월 1일부터 2년 8개월 동안 지속된 합영공관 기간 동안 노동자의 복지를 위한 많은 투자가 이뤄졌다. 주택수리를 통해서 노동자들의 거주를 안정시켰고, 직원식당과 목욕탕을 새로이 만들었다. 또한 노동자구락부(工人俱樂部)와 오락실을 만들어서 노동자들이 문화생활을 누릴 수 있게 했으며, 그 자녀들을 위한 탁아소, 유아원, 학교를 지었다. 또한 단신(單身) 노동자를 위한 기숙사는 물론, 기술학교와 그에 부속된 기숙사까지 제공하여 대련기차차량창 노동자에게 필요한 기술교육은 공장 내부에서 담당하게 되었다.⁴⁵⁾

중요한 것은 앞서 지적했듯이 과거 만주국 시기 일본인의 주택을 압수하여 개수를 거쳐서 노동자들에게 제공한 것에 더해, 건국 이후에는 신규주택을 대규모로 건설하여 노동자에게 제공했다는 점이다.⁴⁶⁾ 또한 대련기차차량창은 이렇게 늘어난 주택을 관리하기 위한 주택관리위원회를 별도로 만들어서 이 위원회로 하여금 주택의 분배, 조정 및 관리를 전담시켰다. 주택관리위원회는 노동자들로부터 주택사용신청을 받아서 우선순위를 정해서

44) 1948년 8월 공산당은「임금문제에 관하여 동북국에게 주는 지시(關於工資問題給東北局的指示)」를 통해 동북지역에서 최초로 “노동에 따른 분배(按勞分配)” 원칙에 따라 기술등급과 직무등급에 기초한 등급임금제도를 확립하고 실시하지만, 건국 전후 시기는 임금제도를 국가가 직접 관리하였고 평균주의적 경향이 강했다. “일오” 시기 마지막 해인 1956년에 생산성을 자극하고 경제효율성을 증대할 목적으로 임금개혁이 이뤄지지만, 곧 이은 1958년 대약진과 1966년의 문화대혁명 같은 극좌적 이데올로기 영향으로 개혁의 효과는 미미했다. 서평·박상언·서도원, 2012, 「중국 국유기업 임금제도의 역사적 변화과정」『한중사회과학연구』 제10권 3호, 164~167쪽; 陳二祥, 1999, 「建國以來三次工資制度改革比較」『安慶師範學院學報』 4期.

45) 工廠簡史編委會編, 1999, 위의 책, 97쪽.

46) 노동자 주택 건설은 개혁기에 들어서도 계속되었다. 大連機車車輛工廠志編纂委員會, 1993, 위의 책, 443~446쪽.

주택을 분배했으나, 주택수요가 급증하자 1958년 4월 14일 제5차 직공대표대회(職工代表大會)를 개최하여 「공장 신규주택 분배방안(工廠新建住宅分配方案)」을 통과시켜서 주택분배에 관한 규칙을 명문화하였다.

이렇게 온갖 형태의 복지를 제공한 사회경제적 공동체로서의 특징은 특히 기업 내부에 형성된 노동시장을 통해서 강하게 드러난다. 기업에서 필요한 노동력을 기업 외부의 시장에서 ‘구매’하는 것이 아니라 기업 내부에서 ‘충원’하는 것으로, 사회주의 시기 중국 도시에서는 노동유동성(labor mobility)이 사실상 존재하지 않았기 때문에 기업과 기업 사이의 노동자 전직(轉職)은 물론이고 동일 기업 내부에서도 부서 사이의 이동이 매우 엄격히 제한되었기 때문에,⁴⁷⁾ 공석이 발생하면 기업 외부에서 적합한 직무능력을 갖춘 노동자를 고용하는 것이 아니라 기업 내부에서 ‘적당한’ 노동자를 충원하였다. 이것은 사회주의 시기 사회경제적 공동체로서의 기업이 가진 특징으로 기업 소속 노동자와 그 가족의 ‘복지’에 대한 고려가 낡은 결과라고 볼 수 있다.

대련기차차량창은 노동자와 그 가족들의 ‘복지’를 위해서 기업에 부속된 ‘집체기업(集體企業)’을 설립하였다. 이렇게 기업의 생산과 경영상의 경제적 필요와 상관없이, “사회적 필요”에 의해서 부속기업을 설립하는 것은 전형 단위제의 주요 특징들 중 하나이다. 『철도부대련기차차량공창지(鐵道部大連機車車輛工廠志(1899-1987))』에서도, 당시 공장의 집체기업은 주로 직공자녀와 하방되었다가 돌아온 지식청년들의 일자리 문제를 해결하기 위해서 세워졌다고 명시적으로 밝히고 있다.⁴⁸⁾ 1968년 10월 당의 결정으로 모든 중학교 졸업생은 농촌으로 내려가서 상산하향(上山下鄉) 운동에 참가한다.⁴⁹⁾ 1972년

47) 이러한 점들은 당시 소련과도 크게 차이가 난다. 1970년대 소련의 경우 기업 외부의 노동시장이 형성되었고, 이 시장에서 노동자들은 적절한 임금을 제시하는 기업에 자신의 노동력을 팔고 전직을 할 수 있었다. 사회주의 시기 중국과 소련의 경제체제를 전반적으로 비교한 연구는 다음을 참고 : Barry Naughton, 1995, *Growing Out Of the Plan : Chinese Economic Reform, 1978-1993*, Cambridge : Cambridge University Press, pp.26-56.

48) 大連機車車輛工廠編纂委員會, 1993, 위의 책, 153쪽.

49) 상산하향 운동은 도시의 지식청년들이 농촌으로 가서 농민으로부터 배우고 농촌의 발전에 기여한다는 목적으로 1956년 최초로 시작된 것으로 1970년대까지 지속되었다.

대련기차차량장은 공산당위원회 정치부 선전과에 사무실을 설치하고 상산 하향 지식청년을 전담하게 하는데, 1970년대 말까지 5,300명의 공장 소속 지식청년을 요녕성 장하현(莊河縣) 평산인민공사(平山人民公社) 등에 내려 보낸다. 또한 1979년 2월 대련기차차량장은 시정부의 결정에 따라 도시로 돌아온 지식청년들의 취업을 위한 집체기업인 보조(補助)재료공장을 만들어서 1413명의 지식청년을 취업시킨다. 개혁기에 들어선 1980년에도 이 보조재료공장을 종합공업공사(綜合工業公司)로 확대 개편하여 다시 2695명의 지식청년에게 일자리를 제공한다. 아울러 1982년 초에는 중공중앙과 국무원이 발표한 「널리 방법을 찾아서 경제를 살리고 도시 취업문제를 해결하는 약간의 방법에 관하여(關於廣開門路, 搞活經濟, 解決城鎮就業問題的若干規定)」에 따라서, 대련기차차량장 내부의 모든 작업장마다 소규모 부문을 신설하여 직공자녀들을 취업시키고 전담 직원을 배치해서 자녀들을 교육시켰다. 또한 동년 10월에는 두 번째 집체기업인 건물수리회사를 만들고 기존 작업장들과 주요 부서들에서 직공을 차출하여 건물수리회사의 주요 직책을 담당하게 직공자녀들을 고용했다. 이후에도 쌍흥실업공사(雙興實業公司)와 전자부품공장(電子器件廠) 등을 세워서 직공자녀들의 취업문제를 해결했다.⁵⁰⁾

이렇게 철도에서 사용하는 기관차(機車)를 생산하는 대련기차차량장이 기업 본래의 전문분야와 관련이 적은 각종 회사들을 설립한 것은, 생산과 관련된 각종 업무를 세분화하고 각 분야를 담당하는 전문회사를 만들어서 효율성을 제고하는 것이 목적이 아니다. 앞서 『鐵道部大連機車車輛工廠志(1899-1987)』가 명시적으로 밝히고 있듯이, 학교를 졸업한 직공자녀들과 도시로 돌아온 지식청년들의 취업문제를 해결하기 위한 것이 목적이다. 이것은 전횡단위제 특유의 강력한 온정주의가 직접적 원인으로, 기업 내부에서 상급자와 하급자의 임금차이가 크지 않고 ‘연성예산제약(soft budget constraint)’ 때문에 혁신과 효율성에 대한 동기가 부재한 상황에서, 생활에 필요한 모든 자원이 단위 내부에서 완벽히 제공된다는 의미에서 바깥과는 완전히 분리된 ‘사회공

50) 大連機車車輛工廠志編纂委員會, 1993, 위의 책, 153-155쪽.

간' 속에서 단위 소속 노동자들 사이에는 온정주의가 형성되고, 기업은 노동력 채용에서 있어서 생산성 증대에 대한 기여가능성보다는 사회경제적 공동체의 유지에 보다 더 큰 관심을 가지게 된다.⁵¹⁾

3) 중앙정부에 직속된 대형 국유기업단위

1950년 5월1일 「중국장춘철로 여순구 및 대련에 관한 협정(中國長春鐵路旅順口及大連的協定)」을 통해 대련기차차량장은 중소합영공관에 들어가면서 중장철로공사(中長鐵路公司)에 속하게 된다.⁵²⁾ 중국과 소련이 번갈아가면서 공장장과 부공장장을 담당했다. 대련기차차량장은 기관차, 객차, 화물차의 수리와 제조를 담당했고, 생산재무계획과 생산임무는 중장철로관리국 창무처(廠務處)가 직접 관할했으며, 생산재료는 재료처에서 공급했다. 각종 기술문건, 세칙, 수리규정 및 제조표준 등은 공장이 직접 관리했지만, 다른 부분은 중장철로 관련부처와 중국철도부서가 관리했고, 공장의 소득과 이윤은 중국과 소련이 공평하게 나눴다. 1953년 1월1일 중소합영협정이 종료된 후, 대련기차차량장은 중국 철도부 소속이 된다.⁵³⁾

중소합영공관 시기가 종료된 후, 대련기차차량장은 1953년부터는 중국 중앙정부 철도부 직속의 “중앙기업(中央企業)”이 된다.⁵⁴⁾ 대련기차차량장의

51) 연성예산계약이란 동유럽 사회주의의 기업들은 ‘사후’에 정부와의 협상을 통해서 정부로부터 적자부분을 보충할 수 있었기 때문에 예산계약이 엄격하지 못한 현상을 가리키기 위해서 헝가리의 경제학자 야노스 코르나이(Janos Kornai)가 창안한 개념이다. 이러한 연성예산계약으로 사회주의 기업들은 생산요소 부족시 그 추가구입에 필요한 자금을 국가가 언제나 보충해주고 가격에 대한 기업의 반응성은 둔화되고, 기업은 혁신의 동기는 사라지고 정부에 대한 ‘로비’를 통해서 당면한 문제를 해결하려 한다. Janos Kornai, 1980, *Economics of Shortage*, New York : North-Holland Publication.

52) 중장철로는 만주리(滿洲里)부터 수분하(綏芬河)에 이르는 중동철로(中東鐵路)와 하얼빈에서 장춘을 거쳐서 대련에 이르는 노선을 함께 지칭하는 용어로서 2차 대전 종전 후 소련이 이 노선을 관리하면서 중장철로라고 명명했다.

53) 大連機車車輛工廠廠志編纂委員會, 1993, 위의 책, 29-30쪽.

54) 중앙기업은 중국 국무원 국유자산감독관리위원회(國有資產監督管理委員會)가 직접 관리하는 국유기업을 말한다. 주로 에너지, 통신, 국방, 우주 등 국가 기간산업과 관련된 기업들로 현재는 110개가 있다. 대련기차차량장은 현재 대련기차차량유한공사로 개명했고, 중앙기업인 중국중차고분유한공사(中國中車股份有限公司) 소속이다. <http://www.sasac.gov.cn>

중앙기업으로서의 특징은 정치부(政治部) 설립과정에서 단적으로 드러난다. 1961년 1월 26일 중공중앙은 국무원 철도부 당 조직이 만든 「철로계통에 정치공작부문 건립과 관리체제 개선에 관한 보고(關於在鐵路系統建立政治工作部門和改進管理體制的報告)」를 비준하는데, 이 보고는 “철로는 국민경제의 대동맥이고, 고도로 집중된 기업이며, 반(半)군사적 성격이 있으니, 모든 권력을 철도부에 집중시켜야 한다”는 점을 명확히 하고 있다. 이것은 대련기차차량창과 같은 철도부 기업들이 해당 층위 지방정부나 당 조직의 관리대상이 아닌 중앙기업이라는 점을 중공중앙차원에서 명확히 한 것이며, 동시에 지방에 소재한 기업이라고 해도 중앙기업은 중앙정부의 해당 부문인 철도부의 지휘계통에 직속되어있다는 것을 보여준다.

구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 대련기차차량창 정치부는 공장 내 사상정치공작과 조직공작을 담당하는 부서였다. 정치부는 중공중앙이 철도부에 설치한 부서로, 철도부 당위원회는 중공중앙의 위탁을 받아서 철도부 정치부를 지도하는 것이다. 중앙정부 국무원의 철도부 당위원회 및 정치부는 지방 각 층위(성, 시, 자치구)의 당위원회와 함께 해당 층위의 철로총국, 철로국, 공정국(工程局), 설계원(設計院) 및 철도부소속 공장 등에 설치된 정치부에 대해서 ‘이중지도(雙重領導)’를 행사하는데, 중앙정부 국무원의 철도부 당위원회와 정치부에서 수직적 지휘계통으로 내려오는 지도가 주된 역할을 하고, 해당 층위 지방정부 당위원회의 수평적 지도는 부차적인 것이지만, 수직적 수평적 이중지도가 이뤄진다는 것이다. 따라서 중앙정부 국무원의 철도부 직속단위인 대련기차차량창의 정치부는 중앙의 국무원 철도부 정치부의 수직적 지도를 받으면서 동시에 대련시 공산당위원회의 이중지도 받는다. 그런데 이러한 중앙과 지방의 이중지도는 사상정치공작과 조직공작 분야인 정치부에만 해당된다. 따라서 철도부 내부의 사상정치공작과 조직공작을 제외하고, 철도부 고유의 업무인 “운수생산지휘, 물자자금분배, 설비조

/n86114/n86137/c1725422/content.html(검색일 : 2015년 11월15일). 이에 대해 지방정부 국유 자산감독관리위원회가 직접 관리하는 국유기업은 “지방기업(地方企業)”이라고 부른다.

정, 간부안배, 직공이동” 등은 중앙정부 국무원의 철도부에서 내려오는 수직적 지휘계통에 따라서 결정되고, 대련시 공산당위원회는 이러한 업무에 전혀 개입하지 못하게 된다.⁵⁵⁾

이렇게 사상정치공작과 조직공작을 제외한, 철도부 고유업무에 대해서는 중앙의 철도부 당 조직의 수직적 지휘계통만 작동을 하고 같은 당 조직이라고 해도 대련시 당 조직은 지도를 행사하지 못하는 것은 전형단위제의 주요 특징이다. 다시 말해서, 사상정치공작이나 조직공작과 같은 업무에서는 중앙정부 철도부 정치부와 대련시 당위원회가 동시에 개입하는 이중지도가 이뤄지지만, “운수, 물자, 자금, 설비, 인사” 등과 같은 철도부의 고유업무에 관해서는 대련시 당위원회도 전혀 개입하지 못하고 대련기차차량창은 중앙정부 철도부에서 내려오는 수직적 지휘계통의 지도만을 받는 것이다. 이것은 대련기차차량창이 대련이라는 지방에 소재하고 있지만 중앙정부 철도부에 직속된 기업단위이기 때문에 대련시정부와 당위원회와 어떠한 수직적 지휘계통에 속해있지 않고 ‘수평적 협조관계’를 구성하고 있는 것이 가장 큰 이유이다. 즉 정치부 업무를 제외하고 대련기차차량창은 기관차, 객차, 화물차의 생산과 수리라는 자신의 고유한 업무와 관련해서는 대련시정부는 물론, 시당위원회로부터도 어떠한 지도 및 협조관계도 구축하고 있지 않는 것은, 대련기차차량창이 대규모의 공장부지, 대량의 노동자, 전면적 기업복지, 폐쇄적 사회경제 공동체라는 특징을 보유한 중앙기업으로서 실제로 동원할 수 있는 사회경제적 자원의 측면에서나 중앙정부와의 지휘계통이라는 정치적 관계 측면에서 해당 층위의 지방정부 및 당 위원회에 대해서 결코 ‘약자’의 위치에 있지 않았기 때문이다.⁵⁶⁾

대련기차차량창과 마찬가지로, 사회주의 시기 수도 북경의 중앙정부 직

55) 工廠簡史編委會編, 1999, 위의 책, 160쪽.

56) 이와 같이 수직적 권력관계와 수평적 권력관계 사이의 결합에 의해서 중국의 중앙과 지방 관계에 대해서 분석하고 있는 대표적인 연구는 다음을 참고 : Kenneth Lieberthal, 2003, *Governing China : From Revolution Through Reform*, (2nd ed.), New York : W. W. Norton & Company.

속단위들도 해당 층위의 지방정부(=북경시정부)에 대해서 종종 우세한 지위를 점했다. 관련 연구에 따르면 1950, 1960년대에 북경에서는 수많은 단위들이 북경시도시계획위원회의 허가를 받지 않고 건물을 신축하거나 증축하였으며, 이러한 건설작업에 소요되는 경비는 대부분 수직적 지휘체통의 상급 부문이 북경시정부를 거치지 않고 바로 해당 단위에 지급하여 사용하게 했다. 이들 단위들의 대부분은 중앙정부의 직속 기업단위 혹은 사업단위이거나 국가기관단위였기 때문에, 북경시정부 계획위원회로서는 이러한 단위들의 “불법건축물들”에 대해서 직접적인 단속을 할 수 있는 수단과 자원은 사실상 없었다.⁵⁷⁾ 중앙정부 직속단위는 수도 북경과 동북지역을 막론하고 해당 층위 지방정부에 대해서 우세한 지위를 점했고, 동북지역에는 이러한 직속단위인 중대형 기업들이 밀집되어 있었던 것이다.

IV. 결론 : 대련기차차량창의 전형단위제로 본 ‘동북지역 사회주의’

1946년 6월 발발한 국공내전에서 공산당이 제일 먼저 장악한 지역은 요녕, 길림, 흑룡강이라는 동북지역이었고, 동북지역 도시들을 접수하고 관리하는 “성시접관” 과정을 통해서 공산당은 국가-기업-노동자의 관계 및 권력과 자원의 배분에 관하여 기존 농촌 근거지에 구축한 것과는 질적 양적으로 완전히 다른 경험을 구축할 수 있었다. 이러한 동북지역 “성시접관” 시기의 경험은 사회주의 시기 단위제의 맹아가 되었고, “일오” 시기 공업화 과정에서 동북지역에는 사회주의 시기 중국의 단위제를 대표하는 전형단위제가 형성된다.

57) Lu Duanfang, 2006, *Remaking Chinese Urban Form : Modernity Scarcity and Space 1945-2005*, London : Routledge, pp.85~87 ; David Bray, 2005, *Social Space and Governance in Urban China*, Stanford : Stanford University Press, p.141.

대련은 19세기 말부터 러시아에 의해서 군항으로 개발되었고 러일전쟁 후 일본의 남만주철도주식회사의 본부가 설치되면서, 동북지역을 대표하는 해항과 근대적 공업기지를 갖춘 도시로 발달하였다. 1945년 8월15일 일본의 무조건 항복으로 2차대전이 종전된 1주일 후 소련군은 대련에 진주하기 시작하였고, 대련기차차량창에도 소련군이 진주하여 군사관제가 시작된다. 1955년 5월 31일 소련군이 완전히 철수할 때까지는, 소련군이 공식적으로 통치하고 중국공산당이 (비)공개 조직으로 시정부와 대중조직을 장악하는 “특수해방구” 시기였다. 이 시기 중 건국 이전에는 공산당은 대련기차차량창에 공회와 당 조직을 설치하고 “합법적 공개적” 방식의 “청산투쟁”을 하는 한편 ‘생산력 중심 노선’에 강조점을 두는 활동을 통해, 전선에 필요한 군수물자를 지원하였다. 건국 이후 대련지역의 일정한 공업기업들을 대상으로 중국과 소련이 동시에 기업을 경영하고 관리하는 합영공관이 시행된다.

대련은 공산당이 “해방”한 동북지역의 다른 도시들처럼 “성시점관”이 시행되었지만, 소련의 이해관계, 해항, 근대적 공업기지, 전선지원의 필요성이 라는 ‘특수해방구’로서의 조건이 작용하고, 대련기차차량창도 1952년 말까지 중국과 소련의 합영공관이 이뤄진다. 이러한 ‘특수해방구’로서의 대련의 조건과 함께, 대련기차차량창에는 공산당의 동북지역 ‘성시점관’에서 획득한 경험이 동시에 투영되어 동북지역 특유의 전형단위제가 형성되었다.

『철도부대련기차차량공창지(鐵道部大連機車車輛工廠志(1899-1987))』와 『대련기차차량공창간사(大連機車車輛廠簡史(1899-1999))』 등을 통해서 분석한 대련기차차량의 실체는 ‘당 조직을 통한 정치적 동원’, ‘폐쇄적 사회경제적 공동체라는 사회공간’, ‘중앙정부에 직속된 대형 국유기업단위’라는 전형단위제의 특징이 그대로 나타난다.

2000년대 들어서 중앙정부 차원에서 ‘동북진흥’ 정책이라는 이름으로 동북지역의 ‘노후공업기지 개조’가 추진되는데, 산업구조 조정과 소유권 개혁을 목적으로 하는 국유기업 개혁이 핵심내용이었다. 이러한 동북지역 국유기업 개혁의 대상은 바로 전형단위제의 해체라고 할 수 있다. 하지만 동북

지역의 전형단위제는 대련기차차량창의 사례에서 드러나듯이 ‘물질과 제도’로서 존재했던 이 지역의 사회주의의 실체로서, 이 지역의 문화와의 화학작용을 거쳐서 사람들의 관념과 습관을 지배했기 때문에, 중앙정부 차원의 ‘개혁’에 의해서 쉽사리 사라지지 않았다.⁵⁸⁾

이렇게 볼 때 대련기차차량창 분석에 알 수 있는 것은, 개혁기 중국에 대한 이해의 전제가 되는 개혁기 이전 중국을 이해하기 위해서는 전국적 추상적 수준의 이념형(ideal type)과 사상으로서의 사회주의뿐만 아니라, 지역에 존재했던 ‘물질과 제도’로서의 사회주의에 대한 분석이 필요하다는 점이다. 이것은 앞서 지적했듯이 전국적 추상적 수준에서 전제하기 쉬운 사회주의 시기 중국의 ‘전체주의’ 모델로는 당시 지역 수준에서 존재했던 현실사회주의의 ‘물질과 제도’를 제대로 설명할 수 없다는 사실을 의미한다. 이상과 같은 대련기차차량창 전형단위제 분석은 중국연구가 ‘지역’연구로서 전국과 지방을, 이념과 물질 및 제도를 결합시키는 방법을 취할 것을 요구하고 있다.

58) 전의봉 교수는 전형단위제가 기층 사회관리체제의 사구로의 신속한 전환에 심각한 장애가 된다는 점을 지적하고 있다. 田毅鵬 漆思, 2005, 위의 책, 67~82쪽.

참고문헌

1. 사료

「堅決改變城市政權的舊的組織形式與工作方法」『人民日報』1950年 1月23日
工廠簡史編委會, 1999, 『大連機車車輛廠簡史(1899-1999)』, 中國鐵道出版社
大連機車車輛廠黨組織史編委會, 2001, 『中共大連機車車輛廠組織史資料匯編 (1921-2001)』,
大連機車車輛廠
大連機車車輛廠史編寫組, 1962, 『戰鬥的里程—大連機車車輛廠史』, 春風文藝出版社
『毛澤東選集』第4卷, 1991, 人民出版社

2. 한국어 문헌

노경덕, 2001, 「알렉세이 가스체프와 소비에트 테일러주의, 1920-1929 : 이론적 구성
요소를 중심으로」『서양사연구』 제27권
박철현, 2015, 「중국 개혁기 사회관리체제 구축과 지방정부의 역할 변화 : 1990년대
상하이 푸둥개발의 공간생산과 지식」『공간과사회』 제25권 2호
배리 노턴 저, 이정구 전용복 역, 2010, 『중국경제 : 시장으로의 이행과 성장』, 서울
경제경영(2006, The Chinese Economy : Transitions and Growth, The MIT Press)
서평 · 박상언 · 서도원, 2012, 「중국 국유기업 임금제도의 역사적 변화과정」『한중
사회과학연구』 제10권 3호
이원준, 2015, 「중국공산당의 도시接管(接管)정책과 하얼빈 통치방침의 변화」『도시
연구』 제13호
장윤미, 2015, 「1950년대 중국 노조2차 논쟁과 당국체제 확립」『동이연구』 제34권 1호

3. 외국어 문헌

梁恩寶, 1996, 「旅順區 : 特殊的 解放區 隱蔽的根據地」『黨史文匯』 3期
_____, 2006, 「旅順口 : 特殊的解放區 隱蔽的根據地」『黨史文匯』 3期
路風, 1993, 「中國單位體制的起源和形成」『中國社會科學季刊』 5期
劉志民, 2011, 「大連解放初期中蘇合營公司探究」『大連近代史研究』 第8卷
李培林 李強 馬戎 主編, 2008, 『社會學與中國社會』, 社會科學文獻出版社
李治亭, 2001, 「東北地方史研究的回顧與展望」『中國邊疆史地研究』 12期
樊濟賢, 1999, 「建國初期有關工會問題的分歧與爭論」『工會理論與實踐』 12期
范勝麗, 2011, 「東北解放戰爭與老工業基地的初創」『東北史論』 3期
徐剛 王磊, 2009, 「淮海戰役如何軍第一個大型軍工企業大連建新公司」『軍事經濟研究』 6期
孫強, 1987, 「建國初期的“一長制”和改革中的廠長(經理)負責制」『黨政論壇』 12期

- 吳清軍, 2010, 『國企改制與傳統產業工人轉型』, 社會科學文獻出版社
- 王愛雲, 2005, 「試析中華人民共和國歷史上的子女頂替就業制度」 『中共黨史研究』 5期
- 張翼鵬, 2012, 「1954年蘇聯對華援助15項工業企業項目之緣起問題的再探討」 『黨史研究與教學』 6期
- 田毅鵬 呂方, 2014, 『單位共同體的變遷與城市社區重建』, 中央編譯出版社
- 李珮瑤, 2014, 「計劃始期國企“父愛主義”的再認識」 『江海學刊』 3期
- 漆思, 2005, 『“單位社會”的終結：東北老工業基地“典型單位制”背景下的社區建設』, 社會科學文獻出版社
- 陳二祥, 1999, 「建國以來三次工資制度改革比較」 『安慶師範學院學報』 4期
- 修吉倫, 1991, 「從殖民地到社會主義工業城市」 『科學社會主義』 3期
- 何一民 周明長, 2007, 「156項工程與中國工業城市發展」 『當代中國史研究』 第14卷 2期
- 何忠誠, 1998, 「大連建新公司：我黨創建的第一個大型兵工聯合企業」 『遼寧師範大學學報』 6期
- 夏波光, 2011, 「解放戰爭中誕生的勞動保險制度」 『中國社會保險』 8期
- 荊蕙蘭 付瑩, 2015, 「抗戰勝利後中國共產黨接管大連的機遇和挑戰」 『學理論』 6期
- 胡其柱, 2004, 「工會轉向：建國初期的工會之爭」 『聊城大學學報』 4期
- Barry Naughton, 1995, *Growing Out Of the Plan : Chinese Economic Reform, 1978-1993*, Cambridge : Cambridge University Press
- David Bray, 2005, *Social Space and Governance in Urban China*, Stanford : Stanford University Press
- Janos Kornai, 1980, *Economics of Shortage*, New York : North-Holland Publication
- Kenneth Lieberthal, 2003, *Governing China : From Revolution Through Reform*, (2nd ed.), New York : W. W. Norton & Company
- Lu Duanfang, 2006, *Remaking Chinese Urban Form : Modernity Scarcity and Space 1945-2005*, London : Routledge

투고일 : 2015년 10월 31일, 심사완료일 : 2015년 12월 16일, 게재확정일 : 2015년 12월 20일

■ Abstract ■

State and Enterprise of the Northeast China in the Socialist Era : Focusing Typical Danwei System of Dalian Locomotive & Rolling Stock Company

Park, Chul-Hyun

With the case of Dalian Locomotive & Rolling Stock Company which was made in 1899, this paper analyzes the shaping and changes of Typical Danwei System, focusing the relationship between State and Enterprise from 1949 to 1978. Northeast China was the core region of Typical Danwei System where large State Owned Enterprises had a lot of workers, huge socioeconomic assets, and strong political power, belonged to central government, and often occupied superior position to local governments. So “strong state vs weak society” formula which could be found everywhere in socialist era did not applied to Northeast area, where, in contrast, made the structure of “strong enterprise vs weak (local) states”. Using the case of Dalian Locomotive & Rolling Stock Company, this paper seek to find the realities of Typical Danwei System in Northeast region to raise the needs to research the Chinese socialism as “substance and institutions”.

Key words : Typical Danwei System, Northeast China, Dalian Locomotive & Rolling Stock Company, Urban Takeover, Socialist Era.