

【특 집】

동아시아 철도를 둘러싼 일본과 러시아의 경쟁*

김지환**

차례

- I. 서론
- II. 동아시아 철도를 둘러싼 러일 간 대립
- III. 한반도 철도 부설과 궤간 경쟁
- IV. 중국 동북지역 철도와 러일 정부
- V. 남만주철도 배양선과 세력 변화
- VI. 결론

국문초록

19세기 후반과 20세기 전반기는 전 세계적으로 영국과 러시아가 대립하는 국면이 전개되었다. 동아시아에서는 영일동맹에 기초한 일본이 지역의 이권을 두고 러시아와 치열하게 대립하였다. 이 논문은 한반도와 중국 동북지역, 즉 만주를 중심으로 철도의 부설과 경영을 둘러싼 일본과 러시아의 경쟁 양상과 변화에 초점을 맞추고 있다.

만주지역에서 러일 양국은 중동철도(동청철도)와 남만주철도를 배경으로 이 지역의 여객 및 물류를 두고 치열한 경쟁을 전개하였다. 이러한 과정에서 일본제국주의는 남만주철도의 여객 및 물류의 점유율을 제고하기 위한 목적에서 철도 배양선을 부설하게 된다. 본 논문은 남만주철도의 배양선으로 간주되는 조양철도, 제극철도, 랍빈철도, 안봉철도의 부설 및 경제 효과를 통해 만주에서 물류의 변화 양상과 그것이 초래한 러일 간의 세력 변화를 살펴본다.

주제어: 일본, 러시아, 남만주철도, 중동철도, 안봉철도, 랍빈철도, 조양철도, 제극철도

* 이 논문(저서)은 2019년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2019S1A6A3A02102843).

** 인천대학교 중국학술원 교수.

I. 서론

서구에서 발신된 근대는 마침내 동아시아 각국에도 파급되었다. 근대는 동력혁명을 기반으로 전통적인 수공업 생산으로부터 기계제 대량생산체제로의 전환이 핵심적인 내용이었다. 철도는 근대의 산물인 동시에 근대를 가속화시킨 핵심적인 요소로서, 근대화를 위한 필수적인 문명의 이기로 받아들여졌다.

동아시아에서 철도는 근대화와 자주독립이라는 양대 과제를 달성하기 위해 불가결한 수단인 동시에, 제국주의가 식민지나 반식민지를 침략하는 전형적인 통로이기도 했다. 근대 제국주의 열강의 식민지 및 반식민지에 대한 침략은 종종 ‘은행과 철도를 통한 정복’(Conquest by Bank and Railway)으로 비유되었으며, 철도 부설권의 분포는 바로 열강의 세력범위와 다름 없었다.¹⁾ 이와 같이 철도는 경제, 군사적 유용성으로 상징되는 근대의 전파자인 동시에, 국민경제의 형성을 왜곡하고 현지의 주체적 성장을 억압하는 태생적 성격을 지니고 있었다.

아편전쟁이 발발한 1840년부터 1894년 청일전쟁 시기까지 중국에 대한 제국주의 열강의 경제침략은 상품수출이 주요한 방식이었다. 그러나 청일전쟁의 결과로 체결된 시모노세키조약(下關條約)에서 중국이 자국에 대한 열강의 자본 투자와 개항장에서의 ‘設廠權’(현지에서 공장을 설립하여 경영할 수 있는 권리)을 보장한 이후, 열강은 기존의 상품수출로부터 고정성의 자본투자라는 전략적 전환을 통해 중국시장을 자본수출시장으로 확보할 수 있게 되었다.²⁾ 중국에 대한 열강의 자본투자가운데 가장 눈에 띄는 항목이 바로 철도였다. 초기 중국 철도는 상공업의 발전으로 제품을 운송하기 위한 수요보다 오히려 제국주의가 중국을 분할하기 위한 경쟁으로부터 발전하기 시작하였다.³⁾

식민지와 반식민지에 대한 침략의 과정에서 제국주의 열강은 철도를 둘러싸고 치열한 경쟁을 전개하였다. 특히 동아시아지역에서 철도의 부설권과 경영권을 두

1) 김지환, 2014, 『철도로 보는 중국역사』, 학고방, 65쪽.

2) 오승명, 김지환 역, 1992, 『구중국인의 제국주의 투자』, 신서원, 47쪽.

3) 오승명, 위의 책, 48-49쪽.

고 러시아와 일본은 상호 치열한 경쟁관계에 있었다. 본 논문에서는 러일 양대 세력을 대표하는 중동철도(동청철도)⁴⁾와 남만주철도를 중심으로 한반도와 만주지역에서 전개된 러일 간 경쟁 구도와 그 양상을 살펴보려 한다.⁵⁾

특히 양 철도 노선의 대립 속에서 남만주철도의 배양선⁶⁾으로서 역할을 수행한 안봉철도, 랑빈철도, 조양철도, 제극철도 등을 중심으로 철도 부설의 목적과 물류의 변화 양상을 살펴보려 한다. 이를 통해 이들 철도 노선이 결과적으로 양대 철도를 중심으로 전개된 러일 양국 간 경쟁 속에서 어떠한 역할과 결과를 초래했는지 규명해 보고자 한다.

II. 동아시아 철도를 둘러싼 러일 간 대립

19세기 말에서 20세기 초에 걸쳐 국제질서는 기본적으로 영국과 러시아 간의 패권 쟁탈전이 전 세계적으로 전개되는 상황이었다. 한반도와 만주 등 동아시아 지역에서는 영국을 대신하여 일본이 러시아와 대립각을 형성하였다. 러시아는 크림전쟁(Crimean War, 1853-1856)에서의 후퇴를 계기로 불가피하게 동방으로 세력을 확장하기 시작했으며, 중국 동북지역과 조선에서 부동항을 개척하여 자국 세력의 근거지로 삼고자 기도하였다. 이러한 결과 한반도, 만주 등 동아시아지역에서의

4) 중동철도는 영어로 'Chinese Eastern Railway'로서 동청철도, 동성철도, 동지철도, 북만철도, 장춘철도 등 다양한 명칭으로 불리었다. 대체로 청조 시기에는 동청철도로, 신해혁명 이후에는 중동철도로 많이 불리었다. 본 논문에서는 편의상 중동철도로 명칭을 통일하여 표기한다.

5) 중동철도 및 국제관계 등과 관련하여 기존에 상당한 연구 성과가 축적되어 있어 상세히 열거하기 어려우나, 일본의 경우 麻田雅文, 2012, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會를 근래 대표적인 연구 성과로 들 수 있다. 근래 중국의 대표적 연구로 郭俊勝, 2010, 『中東路與中東路事件』, 遼寧人民出版社와 金志煥, 2014, 『中東鐵路出售的經濟背景』, 『近代史研究』 5期를 들 수 있다. 국내의 관련 연구로는 김지환, 2004, 「러시아의 제국주의와 동방정책의 역사적 고찰」, 『중국학보』 50, 한국중국학회; 2013, 「중국 동북지역 상품유통망의 변화와 동청철도의 매각」, 『歷史學報』 217, 역사학회; 장은주, 2001, 「동북아철도와 러일관계 1891-1904」, 『역사와 담론』 30, 호서사학회 등이 있다. 이 밖에 국내에서 제작된 관련 자료집으로 金志煥, 2015, 『中東鐵道新聞資料集成』, 學古房을 들 수 있다.

6) 철도 노선에서 특정 기간노선(간선, 본선)에 접속하여 지선으로서의 부차적 역할을 통해 본선에 여객과 화물을 집중시킴으로써 운송량을 증대시키고 활성화하는 역할을 수행하는 노선을 지칭한다.

이권을 두고 러시아와 일본은 치열한 경쟁을 전개하게 된다.

청일전쟁 이후 조선을 자신의 배타적 세력권으로 편입하고자 분투해 온 일본 으로서는 러시아의 세력 팽창을 극력 저지해야 했다. 영국의 입장에서도 인도와 중국에서 실리를 지키기 위해서는 러시아의 남진을 저지할 필요가 있었다. 따라서 자신을 대신하여 동방에서 러시아를 저지할 동맹으로 일본의 역량에 주목했다. 이러한 결과 일본은 러시아의 전통적 라이벌인 영국과의 동맹관계를 발판으로 한반도에 대한 독점적 침탈에 혈안이 되어 적극 나서게 된 것이다. 결국 일본과 러시아 두 세력이 한반도를 비롯하여 만주 등 동아시아에서의 패권을 두고 충돌하였으니, 이것이 러일전쟁으로 분출된 것이다.

러일전쟁은 한반도와 만주 등 동아시아지역을 둘러싼 러시아와 일본 간의 패권전쟁이었으며, 교통과 군수의 확보가 근대전쟁에서 얼마나 중요한지를 단적으로 보여준 전쟁이기도 하였다. 철도를 군사적 측면에서 본격적으로 이용하게 된 것은 19세기 중반의 크림전쟁에서 시작되었다. 특히 일본은 근대전쟁에서 철도가 가지는 효용성에 비상한 관심을 가지고 역량을 쏟아 부었다. 일본은 1871년 프로이센과 프랑스와의 보불전쟁에서 철도를 군수에 적극 활용한 점으로부터 크게 시사점을 얻었다. 이후 일본육군은 독일육군을 모범으로 하는 군제와 군비의 정돈에 착수하였다.

1880년대 중반 일본은 이미 청과의 전쟁에 대비하여 육해군의 증설과 더불어 군비의 확장에 역량을 집중하였다. 1887년 일본 육군참모본부의 오가와 마타지(小川又次)는 청국과의 충돌에 앞서 ‘淸國征討案’이라는 작전계획을 수립하였다. 또한 1889년 도카이도선을 개통하여 도쿄-오사카를 연결하였으며, 이후 1894년에는 다시 이 노선을 히로시마까지 연장하였다. 이로써 일본은 철도노선을 통해 도쿄 및 오사카의 군수품을 전장으로 실어 나르는 철도의 수송체계를 갖추 수 있었다.⁷⁾

일본참모본부는 1888년 3월에 『철도론』을 정리하여 군대의 이동과 군수의 보

7) 박영준, 2014, 「청일전쟁 전후 일본의 대외전략과 군사정책」, 『한국정치외교사논총』 36, 한국정치외교사학회, 36-1·106-108쪽.

급을 철도의 부설과 결합시키는 전시체계를 수립하였다. 1894년 일본은 아오모리(靑森)에서 히로시마(廣島)에 이르는 종관철도를 개통하고, 히로시마의 우지나(宇品)항을 군대의 출항지로 정하여 병력의 수송체계를 확립하였다. 러일전쟁 시기인 1904-1905년에는 아사히카와(旭川)에서 구마모토(熊本)까지의 종관철도 부설을 통해 약 100만 명에 달하는 병력의 수송이 가능하게 되었다.

철도의 부설이 동방으로 세력을 확장하기 위한 관건이라는 점은 당시 러시아 수뇌부의 언급으로부터도 잘 알 수 있다. 러시아황제 짜르(Tsar)는 중동철도의 부설이 완공되면 머지않아 만주는 잘 숙성된 과일처럼 러시아의 손으로 떨어지게 될 것이라고 낙관하였다. 만주 침략을 주도한 러시아 재무상 비테(Witte)도 철도야말로 중국을 평화적으로 정복할 수 있는 매우 유력한 통로라고 주장하였다.⁸⁾

러시아는 동아시아로의 확장 전략을 수립한 이후, 군대와 물류를 대량으로 수송하기 위해 철도의 부설이 시급하다는 점을 인식하였다. 1861년 3월 알렉산드르 2세가 농노해방을 단행하고, 같은 해 4월 27일 이민법을 반포하면서 러시아 농민들을 유럽령 러시아로부터 동방으로 대거 이주시키기 시작하였다. 그리고 식민정책을 추진하기 위한 필요에서 시베리아철도의 부설을 적극 추진하였다.

1890년 7월 아무르구역 행정장관인 코르프(Korff)는 짜르에게 시베리아철도의 부설을 통해 블라디보스토크를 방어하는 일이 긴급하다고 보고하였다. 1890년 8월 31일 러시아 대신위원회에서 육군대신은 다양한 지역에서 수립된 철도 부설 계획을 잠정 중단하고, 모든 역량을 시베리아철도를 부설하는 데 집중해야 한다고 건의하였다. 마침내 1891년 2월 21일 러시아 짜르는 시베리아철도의 부설에 착수하도록 지시하였으며, 이에 따라 3월 31일부터 부설 공사가 시작되었다.

한편, 일본은 러시아의 시베리아철도를 동아시아 세력에 일대 변화를 가져올 전략적 수단으로 간주하며, “동북아의 안정과 평화를 침해하는 것으로서, 일본에 대한 군사적 위협”으로서 간주하였다.⁹⁾ 러시아가 시베리아철도의 부설에 착수한

8) 김지환, 2004, 「러시아의 제국주의와 동방정책의 역사적 고찰」, 『중국학보』 50, 한국중국학회, 163-164쪽.

9) 장은주, 2001, 「동북아철도와 러일관계 1891-1904」, 『역사와 담론』 30, 호서사학회, 149쪽.

바로 다음 해인 1892년 4월 일본은 한반도를 종관하는 경부철도를 부설하기로 정책을 수립하고, 서둘러 측량조사에 착수하여 1892년 10월에 완료하였다. 일본은 시베리아철도가 지선의 형식으로 한반도철도와 연계될 것을 우려하였으며, 이에 대비하여 한반도에서 철도의 부설을 주도하고 장악하려는 의도였다.

일본은 동방에서 러시아와 이해가 상충하는 영국과의 협력에 많은 노력을 기울였다. 영일관계는 청일전쟁 전야인 1894년 7월 12일 양국 간 기존의 불평등조약을 개정하기로 합의하면서 한층 강화되었다. 일본은 청일전쟁의 결과로 체결된 시모노세키조약의 6조 4항에서 중국에 대한 열강의 설창권을 보장함으로써 실질적으로 중국에 대한 최대의 투자자인 영국의 입장을 배려하였다.¹⁰⁾

이러한 연유에서 청일전쟁이 종결된 이후 삼국간섭의 과정에서도 당초 러시아가 프랑스와 독일 이외에 영국에게도 공동대응을 제의하였으나 영국은 이를 받아들이지 않았다. 1904년부터 1905년까지 미국과 영국은 총 네 차례에 걸쳐 일본에 4억 1,000만 달러의 차관을 제공하였으며, 이 가운데 약 40퍼센트가 일본의 전비로 사용되었다.¹¹⁾

영국이 동방정책에서 일본과의 협력을 강화해 나가자, 이는 다시 중국의 외교 전략에 영향을 미쳤다. 영국과 러시아 간의 오랜 대립관계를 의식한 중국은 전통적인 외교전략인 ‘이이제이정책’, 즉 영국과의 대립관계에 있던 러시아를 끌어들이 영국과 일본을 견제하려는 외교정책을 구사한 것이다. 이를 위해 청조는 직예 총독 겸 북양해군대신 이홍장을 러시아로 파견하여 군사동맹의 가능성을 타진하였다. 이러한 과정에서 러시아는 시베리아철도의 만주 횡단노선인 중동철도의 부설권을 요구하였다.

만주지역에서 일본의 독점적 세력구도라는 국제정세의 변화 가능성에 직면한 러시아로서는 프랑스, 독일과 함께 ‘삼국간섭’을 단행하여 일본의 요구를 저지하

10) 시모노세키조약에서 청국이 일본에 부여한 설창권은 최혜국조관의 규정에 기초하여 영국, 미국 등 제국주의 국가에도 동등하게 부여되었다. 특히 기존 중국에 가장 많은 투자를 시행한 영국이 실질적인 수혜자였다고 할 수 있다(오승명, 앞의 책, 47쪽).

11) 劉培華, 1991, 『近代中外關係史』, 北京大學出版社, 390쪽.

는 데 성공하였다. 기존 동아시아에서 열강 간 세력관계의 현상유지에 힘써온 러시아로서는 시모노세키조약에서 중국에 대한 일본의 요동반도 조차 요구가 사실상 러시아를 겨냥하고 있으며, 특히 시베리아철도의 부설과 불가분의 관계를 가지고 있다고 받아들였다.

1895년 4월 11일 러시아 어전회의에서 재무상 비테(Witte)는 일본이 청일전쟁을 발동한 이유는 러시아가 시베리아철도를 부설하고 있기 때문이며, 따라서 일본이 남만주를 점령하려는 시도는 러시아에 일대 위협이 된다. 러시아로서는 일본이 남만주를 점령하는 사태를 용인할 수 없다고 주장하였다.¹²⁾

Ⅲ. 한반도 철도 부설과 궤간 경쟁

이차대전 이전 종결된 1945년 한국에서 철도의 총연장은 6,407킬로미터로서, 이 가운데 1435밀리미터의 표준궤 선로가 5,038킬로미터로 전체의 약 79퍼센트를 차지하였다.¹³⁾ 철도 부설 초기에 한국 철도는 대부분 일본자본에 의해 부설되었는데, 당시 일본이 채택하고 있던 협궤 선로가 아니라 중국의 간선철도와 직접 연결할 수 있는 표준궤 선로를 기본으로 채택하였음을 알 수 있다.

1899년 한국 최초로 부설된 경인철도의 궤간을 어떻게 결정할 것인가는 중요한 의미를 내포하였다. 1872년 동아시아 최초로 철도를 부설한 일본은 청일전쟁 이후 조선에 대한 배타적 지배권을 확립하기 위해 많은 노력을 기울이고 있었다. 한편, 한반도에서의 세력 확대와 부동항의 개척에 골몰하고 있던 러시아 역시 시베리아철도와 한반도 철도와의 상호 연계에 큰 관심을 가지고 있었다. 따라서 협궤 궤간의 일본 철도와 광궤의 러시아 철도, 그리고 중국대륙의 표준궤 사이에서 한국 철도의 궤간 결정은 열강 간의 각축을 그대로 반영할 수밖에 없었다.

한국 철도의 궤간을 결정하는 데에는 열강 가운데에서도 일본과 러시아의 경

12) 김지환, 앞의 논문, 176쪽.

13) 정재정, 2005, 「근대로 열린 길, 철도」, 『역사비평』 2005년 봄호, 역사문제연구소, 223-224쪽.

쟁이 주요한 요인으로 작용하였다. 러시아는 광궤인 시베리아철도를 부설하면서 한반도의 철도와 연계하여 부동항을 확보하는 데 큰 관심을 가지고 있었다. 러시아로서는 중동철도의 부설을 통해 시베리아로부터 만주로 진출한 이후, 다시 압록강을 넘어 한반도로 세력을 확장하려는 의도를 노골적으로 드러낸 것이다.

한국에서의 철도 부설과 노선의 선정은 청일전쟁 이후 일본의 대륙침략정책 속에서 이루어졌다. 일본은 1894년 8월 20일 주한 일본공사 오토리 게이스케(大鳥圭介)와 조선외무대신 김윤식 사이에 ‘조일합동철도조관’을 체결하고, 경인철도와 경부철도를 부설하기 위한 협정초안에 서명하였다. 조관에서 한일 양국은 한국 측의 재정 부족을 이유로 경인철도의 부설 과정에서 “일본정부 또는 일본국 공사(公司)와 합동할 것”을 공식화하였다.¹⁴⁾

1894년 9월 주한 일본군사령관 야마가타 아리토모(山縣有朋)는 총리 이토 히로부미에게 발송한 상주문에서 부산-의주 사이의 철도를 연장하여 만주를 횡단하는 것은 군사적으로나 경제적으로나 매우 중요한 현안이라고 강조하였다. 이와 함께 한국 철도와 만주 철도를 통일적 지휘 및 관리하에 두어 경영하고, 설비를 일치시켜 전시의 요구에 부응해야 한다고 주장하였다.¹⁵⁾

이 문건에서 야마가타 아리토모의 주장을 살펴보면, 명확히 한반도 철도를 대륙침략정책의 교두보로서 활용하려는 의도였음을 알 수 있다. 특히 설비를 일치시킨다는 대목은 한반도 철도를 표준궤로 부설하여 대륙과 연계하려는 의지를 명확히 한 것이다. 일본에서는 러일전쟁 이전부터 이미 러시아와의 군사적 충돌을 예상하고, 이에 대비하기 위해 한반도 철도를 조속히 부설해야 한다는 공감대가 형성되어 있었다.

이러한 과정에서 경부철도주식회사 사장 시부사와 에이이치는 경부철도가 대륙철도와 연결할 수 있는 국제간선으로서의 위상을 갖추어야 하며, 이를 위해서 궤간을 반드시 표준궤로 부설하지 않으면 안된다고 주장하였다.¹⁶⁾ 이러한 주장은

14) 『조선왕조실록』(고종실록 32권): 고종 31년(1894년) 7월 20일.

15) 김지환, 2013, 「안봉철도 개축과 중일협상」, 『중국근현대사연구』 59, 중국현대사연구회, 49쪽.

16) 高橋泰隆, 1995, 『日本植民地鐵道史論』, 日本經濟評論社, 63쪽.

1902년 일본내각회의가 한반도 간선철도를 만주로 연장하여 아시아대륙 철도의 간선으로서 삼는다는 국책과도 합치되는 내용이었다. 결국 시부사와의 주장은 일본군부와 철도당국의 승인하에 마침내 표준궤간의 채택으로 실현되었다.

청일전쟁에서의 승리를 계기로 일본이 한반도에서 철도의 부설권에 적극 개입하려는 움직임에 대해 조선정부는 이를 견제하기 위한 대책을 강구하였다. 조선 정부는 러시아공사 베베르(Karl Ivanovich Waeber)와의 협력을 통해 친일세력을 배제하기 시작했다. 이러한 가운데 일본이 자행한 을미사변에 대해 한국인들 사이에 분노와 반감이 팽배하였다. 이러한 분위기 속에서 조선정부는 일본과 경쟁관계에 있던 러시아에 힘을 실어주면서 일본을 적극 견제하기 시작했다.

조선정부는 일본의 세력 확장에 대응하여 철도 부설권을 서구열강에 허용하는 방식으로 이를 견제하였다. 이러한 결과 1896년 3월 경인철도 부설권을 미국인 모스에게, 그리고 같은 해 7월 경의철도 부설권을 프랑스인에게 부여하였다. 1894년 이미 한일 간에 체결된 '조일합동조약'에서 경인철도 부설권을 인정하였음에도 불구하고, 미국인 모스(James R. Morse)에게 경인철도 부설권을 부여한 배경에는 동아시아 정세의 변화에도 주요한 원인이 있었다.

일본이 경인철도 부설에 관심을 집중하고 추진한 배경에는 청일전쟁의 과정에서 철도가 가지는 군사적 효용성도 내재해 있었다. 청일전쟁에서 중국의 군사적 허점이 백일하에 드러나면서 예상보다 이른 시기에 인천보다 훨씬 북쪽인 압록강 너머의 만주지역으로 주전장이 이동하게 되자, 경인철도가 가지는 군사적 효용성이 저감되고 만 것이다.¹⁷⁾ 뿐만 아니라 청일전쟁 이후 러시아, 독일 등도 일본에 독점적으로 철도 이권을 부여하지 말도록 조선정부에 요구하였다. 이러한 결과 경인철도에 대한 일본의 관심과 추진 계획이 순연되면서, 결국 미국적 모스에게 부설권이 주어진 것이다.

1896년 7월 17일 조선정부는 한반도 철도의 부설과 관리를 위한 기관으로서 철도국을 설립하고, 이를 통해 '국내철도규칙'(칙령 제31호)을 반포하였다. 칙령의

17) 김지환, 2022, 『모던철도』, 책과함께, 55쪽.

제3조에서 “국내 각지 철도의 넓이를 외국의 현행 규정을 따라 두 철로의 사이를 영척(英尺) 4척(尺) 8촌(寸) 반(半)으로 확정한다”라고 규정하여 한반도 철도를 1435 밀리미터의 표준궤로 부설할 것임을 내외에 선언한 것이다.¹⁸⁾

한편, 1892년부터 러시아는 시베리아철도의 종착역인 블라디보스토크로부터 한반도 원산항으로 이어지는 지선의 부설을 계획하였다.¹⁹⁾ 더욱이 러시아는 프랑스에게 경의선 부설권을 부여하도록 조선에 권유하였다. 여기에는 경의철도를 시베리아철도와 상호 연계함으로써 러시아의 이권을 한반도로 확대하고자 하는 목적이 있었다.²⁰⁾ 더욱이 1895년 5월 러시아는 청러밀약을 통해 중동철도의 부설권을 획득한 이후 부설조약의 제8항에서 이 철도의 지선을 영구와 압록강 사이의 한 곳으로 연장하도록 규정함으로써 한반도에 대한 야심을 노골화하였다.²¹⁾

1896년 1월 1일 러시아의 태평양함대 사령관 알렉세예프 제독은 마산포를 확보하여 시베리아철도를 원산을 거쳐 마산과 연계시키는 방안을 자국정부에 건의하였다. 시베리아철도의 부설에 참여했던 철도기사 톨마체프는 블라디보스토크의 단점을 보완할 수 있는 항구뿐 아니라, 경제적으로 한국에 침투하기 위해 한반도에 위치한 부동항을 확보해야 한다고 주장하였다. 더욱이 한반도 항구를 시베리아철도와 연계할 경우 유럽과 아시아를 잇는 세계무역의 주축으로 시베리아철도가 부상할 것이며, 나아가 친러적 조선을 이용할 경우 대한해협의 통제권까지도 장악할 가능성마저 제기하였다.

1896년 10월 10일 러청은행장 보코필로프는 조선의 철도 궤간을 표준궤가 아닌 러시아가 채택하고 있던 광궤로 변경할 것을 조선정부에 요구할 것을 자국정부에 촉구하였다.²²⁾ 러시아 재무상 비테 역시 본국에 전한 보고서 속에서 러시아

18) 『조선왕조실록』(고종실록 34권): 고종 33년(1896년) 7월 15일.

19) 정재정, 1999, 『일제침략과 한국철도』, 서울대학교출판부, 82쪽.

20) 정재정, 2005, 「역사적 관점에서 본 남북한 철도연결의 국제적 성격」, 『동방학지』 129, 연세대학교, 245쪽.

21) 장은주, 앞의 논문, 148쪽.

22) 이항준, 2019, 「한국철도 궤간 문제와 경인철도 이권 획득을 둘러싼 보코필로프의 인식과 러시아 정부의 정책」, 『사학연구』 135, 한국사학회, 97쪽.

의 만주 노선, 즉 광궤의 중동철도와 동일한 궤간으로 부설하도록 조선정부에 요청하도록 건의하였다.²³⁾

을미사변 이후 고종이 러시아공사관으로 피신한 아관파천(1896.2.11-1897.2.20)의 와중에서, 러시아 대리공사 베베르는 이 시기를 조선정부의 정책에 영향력을 발휘할 수 있는 절호의 기회로 인식하였다. 1896년 6월 22일 베베르는 조선정부에 한반도 철도의 궤간을 러시아와 동일한 5피트로 부설하도록 조언하였다. 이러한 배경하에서 1896년 11월 15일 한국 철도의 규격을 표준궤가 아닌 러시아식 광궤로 채택한다는 고종의 칙령이 반포되었다. 이에 따라 조선정부도 1897년 1월 15일 한국 철도의 궤간을 시베리아철도와 동일한 1524밀리미터의 광궤로 개정할 것임을 공식화하였다.

그러나 러시아 세력이 한반도로 남하할 것을 우려한 미국과 일본이 이에 강력히 반발하였다. 이와 함께 일본정부는 한국정부에 500만 원의 차관을 제공하기로 약속하였다. 더욱이 1897년 11월 독일이 산둥반도 교주만을 점령하면서 상황이 급변하기 시작하였다. 청조는 사절을 러시아에 파견하여 ‘청러밀약’에 근거하여 독일의 교주만 점령에 간섭해 주도록 도움을 요청하였다. 그러나 러시아는 이미 독일과의 사이에 독일의 교주만 점령을 용인하는 대신, 독일은 러시아가 대련을 점령하는 데 상호 합의해 둔 상태였다.

12월 14일 러시아 함대가 여순과 대련항에 러시아국기를 달고 입항하였다. 다음 날 러시아 짜르는 여순, 대련을 점령하도록 명령을 내리는 동시에, 청조에게는 러시아가 이 지역을 점령한 이유는 단지 독일의 교주만 점령에 대응하여 중국을 보호하기 위한 조치라고 강변하였다.²⁴⁾

러시아는 독일의 교주만 점령에 대응하여 중국정부와 조약을 체결하고 요동반도의 조차에 나섰다. 이와 함께 중동철도 거점역인 하얼빈역에서 요동반도 대련에 이르는 중동철도 지선의 부설권을 획득하였다.²⁵⁾ 1898년을 전후하여 시베리

23) 노주석, 2009, 『제정러시아 외교문서로 읽는 대한제국비사』, 이담, 57쪽.

24) 程維營, 2008, 『近代東北鐵路附屬地』, 上海社會科學院出版社, 15쪽.

25) 박우현, 2021, 『식민통치의 혈관을 놓다』, 동북아역사재단, 27-28쪽.

아철도의 종착역을 요동반도 남단에서 구하려는 방향으로 전환하면서 러시아가 한반도 철도의 부설에 시급히 나서야 할 필요성이 현저히 감소하였다. 1898년 9월 8일 한국정부는 일본에 경부철도 부설권을 부여하는 '경부철도합동'을 체결하였으며, 여기서 철도의 궤간을 4척 8촌 5분의 표준궤로 부설할 것임을 명시했다.²⁶⁾

IV. 중국 동북지역 철도와 러일 정부

1900년을 전후하여 중국 동북지역에서는 거대한 사회변혁이 출현하였는데, 변혁을 가져온 최대의 동인은 철도와 이민이었다. 철도로 인해 인적, 물적 흐름이 가속화되면서 대대적인 이민이 추진되었다. 19세기 말 동북3성의 인구는 600만 명이었는데, 1940년대가 되면 4,000만 명으로 크게 증가하였다.²⁷⁾ 다른 통계에서도 1898년의 500만 명으로부터 1913년의 2,000만 명, 1930년에는 3,000만 명으로 급속히 증가하였음을 알 수 있다.²⁸⁾ 철도로부터 멀리 떨어진 지역은 쇠퇴하고, 철도역을 중심으로 새롭게 장춘, 심양, 대련, 하얼빈 등의 대도시가 형성되었다.

1945년 일본이 이차대전에서 패한 시점에서 만주지역의 철도 총연장은 1만 2,000킬로미터에 달하여, 중국 관내지역과 비교하여 무려 10배의 밀도를 가지고 있었다.²⁹⁾ 이러한 사실은 만주를 둘러싸고 러시아와 일본이 치열하게 경쟁하였음을 말해 준다.

러시아는 삼국간섭을 통해 시베리아철도의 만주 횡단노선인 중동철도의 부설권을 획득할 수 있었다. 청조의 입장에서 청러밀약은 청일전쟁으로 노골화된 일본의 만주 진출을 차단하는 전통적인 '이이제이' 정책의 일환으로 간주하였다. 그

26) 이용상, 2011, 『한국 철도의 역사와 발전』, BG북갤러리, 413쪽.

27) 安富歩, 2010, 『滿洲の成立』, 名古屋大學出版會, 60-70쪽.

28) 趙中孚, 1971, 「1920-1930年代的東三省移民」, 『中央研究院近代史研究所集』 2號, 中央研究院近代史研究所, 327-328쪽.

29) 安富歩, 앞의 책, 61쪽.

러나 러시아의 입장에서 청러밀약을 통해 중동철도 부설권을 획득한 것은 만주지역에 대한 일본의 세력 팽창을 저지하기 위한 적극적인 대책의 일환으로 강구된 결과였다.³⁰⁾

중동철도 부설권을 획득한 러시아는 이 철도를 부설하고 관리, 경영하기 위해 중동(동청)철도공사를 설립하였다. 철도를 경영하기 위해 외양상 주식회사라는 기업의 형식을 취한 것은 정부의 직접적 개입을 통해 지배야욕을 노골적으로 드러내지 않으면서도 실질적으로 이를 관철하기 위한 방편이었다고 할 수 있다. 마치 영국이 식민지 인도를 지배하기 위해 동인도회사를 전면에 내세운 것과 마찬가지로 이치이다.³¹⁾

1896년 9월 8일 러청은행과 청국전권공사 허경징은 '중동철도공사장정'에 서명하였다. 이에 앞서 러시아대장성은 1896년 5월 30일 러청은행과 비밀협약을 체결하고 중동철도를 자신의 관리하에 두었다. 협약에서 중국정부와의 협정을 비롯하여 주요한 사안은 반드시 사전에 러시아 대장대신의 허가를 받도록 규정하였으며, 자본의 모집 역시 대장대신의 재가를 거치도록 규정하였다.³²⁾

규정상 중동철도공사의 주식 매입은 러시아인과 중국인으로 제한되었으나, 실제로 중국인에게는 기회가 주어지지 않았다. 1896년 12월에 중동철도공사의 주주모집 공고가 관보에 공시되었지만, 당일 오전 9시에 주식의 장이 서자 러청은행의 창구는 불과 몇 분 안에 폐쇄되었다. 공사의 주식은 러청은행이 전량 구매하여 모두 러시아정부의 수증으로 들어갔으며, 러시아 국립은행에 보관되었다.³³⁾

러시아는 중동철도를 부설하기 위한 비용으로 총 6억 6,200만 루블을 국고에서 편성하였으며, 매년 약 2,000만 루블을 경영 비용으로 지출하였다.³⁴⁾ 이와 같이 이 공사의 재원 조달은 러청은행의 감독권을 가진 러시아 대장대신에 의해서 이루어졌다. 따라서 철도 부설을 위한 예산의 편성, 회사 내의 조직과 개조, 자본

30) 百瀬弘, 1993, 「東支鐵道をめぐる露支關係」, 『歴史學研究』 1卷 1號, 47쪽.

31) 김지환, 2019, 『중국근대 철로관리와 국가』, 인터북스, 224-225쪽.

32) 金士宜, 2000, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社, 33쪽.

33) 麻田雅文, 2012, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 86쪽.

34) 吾孫子豊, 1944, 『滿支鐵道發達史』, 内外書房, 58-59쪽.

의 관리 등은 러시아 대장대신의 동의 없이는 불가능한 구조였다.³⁵⁾

중동철도의 최고이사결정기관인 이사회는 1명의 이사장과 9명의 이사로 구성되었다. 이사회를 소집할 수 있는 주체는 이사장과 부이사장으로서 5명 이상의 이사가 출석해야 한다는 조건이 있었다. 의결은 다수결로 하였다. 1917년 러시아 혁명 이후 1919년 제1차 카라한선언과 1920년 제2차 카라한선언으로 소비에트 연방은 중국 측에 중동철도를 처리하기 위한 후속회담을 제안하였다. 협상을 통해 중동철도공사는 양국의 공동경영(합판)으로 결정되었다.³⁶⁾ 협정에 근거하여 공사의 이사회는 10명의 이사로 구성되었는데, 소련과 중국 정부가 각각 5명씩 선임하도록 하였다. 의결에 필요한 이사의 출석인수는 7명이었으며, 6명 이상의 동의가 있어야 가결될 수 있었다.³⁷⁾

그러나 양국 간 민감한 의안에 대해서는 6명 이상의 동의가 어려운 실정으로서, 이해가 상충되는 문제의 경우 결정이 불가능한 상황이었다. 이러한 결과 소련 측이 임명한 관리국장이 이사회에 구애되지 않고 독자적으로 전결하여 실행할 수 있는 권한을 행사하였다.³⁸⁾ 관리국의 수뇌부는 관리국장 1명과 이를 보좌하는 부관리국장 2명으로 구성되었다. 제정러시아 시기에는 모두 러시아인이 차지하였으나, 중소합작으로 개조된 이후 관리국장은 소련이 임명하였으며, 부관리국장은 중국과 소련이 각각 1명씩을 임명하였다. 따라서 철로공사의 주요 업무는 사실상 소련의 입장이 반영되는 구조였다.³⁹⁾

한편, 일본은 러시아의 시베리아철도 부설에 대응하여 한반도 및 만주에서 철도의 부설과 경영을 위한 전략을 마련하였다. 먼저 한국에서의 철도사업은 일본에게 ‘한국경영의 핵심’으로 받아들여졌을 뿐만 아니라, 종국적으로 중국대륙을 침략하기 위한 발판으로 인식되었다. 경부철도 부설권을 획득한 일본은 1901년 6월 경부철도주식회사를 창립하였다. 이 회사는 의견상 민영을 표방하였으나, 사

35) 麻田雅文, 앞의 책, 86쪽.

36) 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 1933, 『鐵道年鑑』 第一卷, 1212쪽.

37) 北京大學法律係國際法教研室編, 1959, 『中外舊約章彙編』 第二冊, 三聯書店, 466-469쪽.

38) 麻田雅文, 앞의 책, 96-98쪽.

39) 麻田雅文, 앞의 책, 104쪽.

실상 일본정부의 대리기관일 뿐이었다. 일본정부가 자본금의 4분의 1을 국고에서 보조하였으며, 이자 지급의 보증은 물론 불입자본의 10배에 달하는 공채 모집도 승인하였다.

시부사와 에이이치 사장을 비롯한 회사 간부들은 경부철도를 한국에서 일본이 보유한 혈맥이자 사활이 걸린 현안이라 주장하며 황족, 귀족, 부호, 촌부에 이르기까지 회사의 주식을 매입하여 애국행위에 동참할 것을 선동하였다. 이러한 결과 각계각층을 망라한 국민주 모금운동이 일본 열도를 뒤흔들었고, 그 덕분에 경부철도회사는 2,500만 원의 자본금을 어렵지 않게 조달할 수 있었다. 주주 가운데 일본인이 99퍼센트를 차지한 것은 당연한 귀결이었다.

1904년 5월 10일 일본원로회의는 '대한방침에 관한 결정'을 의결하여 같은 달 31일 일본내각회의에서 통과시켰으며, 6월 11일 일황은 이를 최종 승인하였다. 여기서 "경부철도는 한국 남부를 관통하는 핵심 철도 노선으로서 조속히 완성한다. 경의철도는 경부철도와 연계하여 한반도를 종관한 이후 그 연장선상에서 만주 철도와 접속하여 대륙간선의 일부를 형성하는 중요한 노선이다. 현재 군사적인 필요로 말미암아 군대에서 부설에 착수하고 있으며, 평화가 도래한 이후 본 철도의 경영 방식과 관련해서는 한국정부와 논의한다"고 결정하였다.⁴⁰⁾

1910년 8월 29일 일본은 한국을 강제 병합하여 조선총독부에 철도국을 설치하고, 1910년에는 평남선, 1914년에는 대전-목포 간의 호남선, 그리고 서울-원산 간의 경원선을 개통하였다. 1915년에는 한국철도 1,000마일을 달성하고, 1917년에는 한국의 철도를 남만주철도주식회사로 하여금 경영하도록 일괄 위탁하였다.

러일전쟁의 결과로 체결된 1905년의 포츠머스조약에서 러시아는 장춘 이남의 중동철도 지선에 대한 권리를 일본에 양도하였다. 같은 해 12월 22일 '회의동삼 성사의정약' 및 '부약(부속협정)'에서 러일강화조약의 원칙이 일본과 청조 사이에 확인되었다. 일본의 철도 권리와 관련하여 제1조에서 "중국정부는 러일조약 제5조 및 제6조에서 합의된 러시아가 일본에 양도하는 사항을 승인한다"라고 규정하

40) 日本外務省, 1965, 『日韓協定書』, 『日本外交年表並主要文書』上, 原書房, 223-225쪽.

였으며, 철도를 부설하기 위한 토지의 조차를 확인하였다.⁴¹⁾ 포츠머스조약 제6조는 “장춘-여순 간 철도 및 일체의 지선, 그리고 이에 부속된 일체의 권리, 특권, 재산, 탄광을 일본에 인계한다”라고 규정하였다.⁴²⁾

1906년 6월 9일 남만주철도주식회사의 설립이 공포된 이후 11월 26일 도쿄에서 설립대회를 개최하였다. 12월 7일에 등기를 마치고 1907년 3월 5일 본사를 대련으로 옮기고 도쿄에 지사를 두었다. 사장 1명, 부사장 1명, 이사 이상 4명, 감사 3-5명을 두고, 1907년 4월 1일 정식으로 업무를 개시하였다. 이 밖에 일본 정부는 남만주철도주식회사의 감리관리를 통해 회사의 업무를 감찰하도록 규정하고, 정부가 회사의 감독상 필요한 명령을 발동할 수 있도록 하였다.⁴³⁾

1906년 6월 7일 일본천황은 142호 칙령을 반포하여 남만주철도주식회사의 장정을 공포하였다. 장정의 규정에 따르면, 이 회사는 유한공사로서 주식은 모두 기명으로 발행하며, 중일 양국 정부 및 국민이 소유할 수 있도록 한정하였다. 남만주철도주식회사는 1906년 9월 10일자 『東京朝日新聞』에 주식모집을 공시하였다. 여기서 만철의 자본금은 2억 엔으로 규정하고, 주식 총수는 100만 주로 설정하여 1주당 200엔으로 정하였다. 이 가운데 50퍼센트는 철도, 항구, 건축물 등을 담보로 일본정부가 출연하였고, 나머지 절반은 일반에 공모되었다.⁴⁴⁾

남만주철도 주식에 대한 일반의 호응이 뜨거워 모집된 자본 총액이 1억 654만 4418엔에 달하였다. 이러한 열기는 일본인들의 전시 애국심의 발로인 동시에, 정부가 6퍼센트의 이윤을 15년간 보증하였다는 점도 유리하게 작용하였다.⁴⁵⁾ 이러한 자산 규모는 중국에 대한 일본의 직접투자 가운데 약 55퍼센트, 그리고 만주에 대한 투자의 약 80퍼센트에 상당할 정도로 방대한 규모였다.⁴⁶⁾

일본은 철도 부속지를 마련한다는 명목으로 방대한 토지를 확보할 수 있었다.

41) 日本外務省, 1965, 「日露講和條約」, 『日本外交年表並主要文書』上, 原書房, 246쪽.

42) 日本外務省, 위의 책, 246쪽.

43) 程維營, 앞의 책, 61쪽.

44) 程維營, 위의 책, 62쪽.

45) 滿鐵會編, 2007, 『滿鐵四十年史』, 吉川弘文館, 21-23쪽.

46) 레머(Remer), 1934, 『列國の對支投資』, 東亞經濟調査局, 523쪽.

1907년 남만주철도주식회사가 성립된 초기에 철도 부속지의 면적은 총 1억 5,000만 평방미터였으나 이후 30년간 확장을 거듭하여 1936년 말 5억 2,400만 평방미터로 증가하였다. 이 가운데 철도 부지는 7퍼센트에 불과하였다.⁴⁷⁾ 다시 말해, 철도 부지를 확보한다는 명목으로 일본 소유의 토지를 크게 확장한 것이다.

V. 남만주철도 배양선과 세력 변화

만주에서 물류는 남만주철도를 통해 대련항으로 운송되어 이출되거나, 혹은 중동철도를 통해 러시아의 블라디보스토크를 종단항으로 이출되는 두 루트가 중심이 되었다.

[표 1] 만주에서 중동철도와 남만주철도의 물류 운송 비중 비교(1913)

철도명	화물 운송거리 (100만 러시아리)	여객 운송거리 (100만 러시아리)	화물 운송수익 (1000루블)	여객 운송수익 (1000루블)
중동철도	38,187	14,928	12,648	4,136
남만주철도	45,989	23,032	10,902	4,720

〈출전〉 南滿洲鐵道株式會社, 1928, 『北滿洲と東支鐵道』上, 大阪毎日新聞社, 273쪽.

위의 표에서 알 수 있듯이 만주지역에서 남만주철도와 중동철도는 물류와 여객의 운송에서 치열한 경쟁을 전개하며 대체로 운송 수익을 양분했음을 알 수 있다. 이러한 양상은 1920년대 중반의 통계에서도 양 철도의 종단항인 대련항과 블라디보스토크항의 상품 운송량의 비중을 보면, 전자가 55퍼센트, 후자가 45퍼센트로 치열한 경쟁을 지속하고 있음을 알 수 있다.⁴⁸⁾

이러한 가운데 일본은 남만주철도의 배양선을 부설함으로써 이 지역에서 물류 운송량을 확대하고 이를 통해 중동철도의 세력을 약화시키는 정책을 적극적으로

47) 顧明義, 1991, 『日本侵佔旅大四十年史』, 遼寧人民出版社, 162쪽.

48) 町田稔民, 1926, 『滿蒙の鐵道戰』, 民衆時論社, 3쪽.

추진하였다. 이를 위해 일본은 안봉철도를 부설하여 새로운 물류루트를 개척하였으며, 길든철도, 길장철도, 돈도철도 등으로 구성된 길회철도를 부설하여 중동철도를 견제하였다. 나아가 조양철도, 제극철도, 랍빈철도를 부설하여 북만주에서의 물류를 분점함으로써 중동철도의 세력을 약화시키는 데 진력하였다.

일본은 러일전쟁 시기에 무단으로 본계호탄광을 점유하고 탄광을 채굴하여 군수로 보급하기 위해 봉천과 안동 사이에 임시 군용철도를 부설하였다. 이것이 바로 안봉철도의 시초였다.⁴⁹⁾ 1909년 2월 6일 일본 주중공사 이주인 히코키치(伊集院彦吉)는 청조 측에 ‘동삼성육안’을 제출하고 동북지역에서 중국이 일본에 철도의 부설권과 광산개발권을 부여하는 대가로 간도의 중국 영유권을 인정할 수 있다는 의사를 전달하였다. 간도협약이 체결되기 직전인 8월 19일 중국 동삼성총독은 일본대표 주봉천 총영사 고이케 초조(小池張造)와 ‘안봉철도절략’에 서명하고, 안봉철도를 표준궤로 개축하는 데 합의하였다.⁵⁰⁾

안봉철도를 기존의 협궤로부터 표준궤로 개축한 것은 일본철도-관부연락선-한반도철도(경부선, 경의선)-안봉철도-남만주철도-중동철도의 노선을 통해 대륙과 연계하고, 나아가 시베리아철도와 연계하여 유럽으로 이어지는 국제철도의 물류유통루트가 출현했음을 의미하였다.

1909년 3월 30일 일본내각회의에서는 ‘한국 병합에 관한 건’이 제출되었는데, 제3조에서 “한반도 철도를 제국철도원의 관할로 통합하고, 철도원의 감독 하에 남만주철도와 긴밀히 연계시켜 일본과 대륙철도의 통일적 발전을 도모한다”라고 결정하였다.⁵¹⁾ 한반도 철도를 대륙 철도와 연계하기 위해서는 당연히 압록강철교의 가설이 불가결하였다. 한일강제병합 직후인 1911년에는 압록강철교 가설 공사가 완공됨으로써 일본과 한반도, 중국대륙이 하나의 교통, 운수권역으로 연결

49) 1905년 12월 22일 중일 간 체결된 ‘중일회의동삼성사의정약’ 부속 제6조는 안봉과 봉천 사이의 군용철도를 일반 화물을 운송할 수 있도록 허가하며, 이를 위한 개축을 승인하도록 하였다. 단, 개축의 방법은 중국 측과 상의하도록 한다고 규정하였다(日本外務省, 1930, 『滿蒙問題に關する交渉一件: 滿蒙鐵道交渉問題』).

50) 1896.08.21, 「西伯利亞鐵路及東西洋之開通」, 『時務報』 6冊, 393쪽.

51) 日本外務省, 1965, 「韓國併合に關する件」, 『日本外交年表並主要文書』上, 原書房, 315쪽.

되었다.

압록강철교가 준공되자 일본은 최혜국대우 조관의 규정에 근거하여 중동철도 육로관세제도를 안봉철도에도 적용해 주도록 요구하였다. 일찍이 1869년 증리는 육러통상조약을 체결하고, 철도를 통한 변경무역의 경우 수입정세의 3분의 1을 경감하기로 합의하였다.⁵²⁾ 1896년 9월 8일 청러 사이에 ‘合辦東清鐵路公司合同章程’이 체결되었으며, 조약의 제10조에서 “중동철도(동청철도)를 통해 청국으로 수입되는 상품이나 청국에서 러시아로 수출되는 화물은 수출세와 수입세 정세의 3분의 1을 경감한다”라고 규정하였다.⁵³⁾

일본은 청조 측에 국경관세의 감세를 지속적으로 요구하여 마침내 1913년 5월 29일 일본공사와 총세무사 사이에 ‘조선남만왕래운화감세시행판법’을 체결하였다. 이 조약에서 “철로 운송을 통해 만주, 조선 국경을 통과하는 화물은 해관수출입세율의 3분의 1을 감세한다”라고 규정하였다.

안봉철도 개축과 더불어 압록강철교의 가설이 완성되고, 이를 통한 물류유통을 활성화하기 위해 안봉철도를 통한 국경 통과 화물에 대한 관세의 경감 조치, 그리고 오사카-관부연락선-한반도 철도-안봉철도-봉천을 통해 만주로 운송되는 화물에 대해 30퍼센트의 요금을 경감하는 내용을 골자로 하는 ‘3선 연락운임제’를 실시하였다. 관세 경감과 3선연락운임제를 통해 1913, 1914년부터 만주지역에 대한 일본의 상품 수출이 급증하였다.⁵⁴⁾

이 밖에 일본은 조양철도와 제극철도를 남만주철도와 연계함으로써 중동철도를 견제하기 위한 공작에 착수하였다. 조양철도 노선은 최초 동삼성정부가 군수품 등을 운송할 경우 러시아의 중동철도를 이용해야 하는 불편을 해소하기 위해 부설한 노선이다. 장작림이 철도의 부설을 결정하자 남만주철도주식회사는 즉시 동삼성 당국에 조양철도의 부설 공사를 청부하였다.

52) 北京經濟學院財政教研室, 1988, 『中國近代稅制概述』, 北京經濟學院出版社, 25쪽.

53) 北京大學法律係國際法教研室編, 1959, 「合辦東省鐵路公司合同章程」, 『中外舊約彙編』第一冊, 三聯書店, 674쪽.

54) 김지환, 2013, 「안봉철도 부설과 중국동북지역 신유통망의 형성」, 『중국사연구』 87, 중국사학회, 333-334쪽 참조.

1924년 9월 3일 동삼성의 왕영강과 남만주철도주식회사 마쓰오카 요스케(松岡洋右)는 '조양철도합동'을 체결하고, 일본이 부설 비용으로 1,292만 원을 연리 9리의 차관 형식으로 공여하기로 합의하였다. 일본은 남만주철도주식회사가 직접 철도의 부설에 참여할 경우 일소분쟁의 가능성을 우려하여 중일합판 형식의 동아공사를 설립하여 철도를 부설하는 전략을 수립하였다. 이와 함께 남만주철도주식회사가 4명의 직원을 파견하여 부설업무를 감리하였으며, 조양철도의 모든 수입, 지출을 관리하고, 자본 지출 명세서를 심의하도록 합의하였다.⁵⁵⁾ 조양철도가 완공된 이후 남만주철도와의 연계운수를 실시하기로 합의하였으며, 운임은 남만주철도주식회사가 결정하도록 하였다.⁵⁶⁾

조양철도는 중동철도와 북만주의 이권을 다투게 되었으며, 남만주철도와 연계운수를 실시함으로써 실질적으로 배양선 역할을 하였다.⁵⁷⁾ 당초 일본은 조양철도의 종단역인 치치하얼까지 도달하도록 계획을 수립하였으나, 이 경우 중동철도를 횡단하게 되어 소련의 반대에 직면하였다. 이러한 가운데 1925년 6월 8일 모스크바에서 일본대사와 러시아외무대신 사이에 협상이 진행되었다. 소련 측은 조양철도가 부설될 경우 洮南 부근의 농산물의 남하에 대해서는 별다른 이의가 없지만, 치치하얼 방면은 흑룡강성의 물자 집산지인 安達의 농산물까지도 흡수할 가능성이 커서 중동철도로서는 타격이 매우 심할 것이라 항의하였다.

소련은 중국정부에 항의서를 제출하고, 조양철도를 당초 중국자본의 自辦으로 부설하려는 계획과 달리 일본의 차관을 도입하여 부설하려는 계획에 우려를 표명하였다. 그러나 중국은 자본과 부설 자재 등의 부족으로 말미암아 조양철도를 중일합판의 동아공사에 부설 공사를 위탁했을 뿐, 철도의 권리는 여전히 중국의 소유이며 결코 일본 측과 하등의 관련도 없다고 회답하였다.⁵⁸⁾

소련외무위원회의 카라한은 조양철도의 중동철도 횡단에 강한 반대 입장을 전

55) 王慕寧, 1929, 『東三省之實況』, 中華書局, 80쪽.

56) 김지환, 2019, 『철로가 이끌어낸 중국사회의 변화와 발전』, 동아시아, 138쪽.

57) 王占才, 1994, 『中國鐵路史』, 汕頭大學出版社, 187쪽.

58) 김지환, 2019, 앞의 책, 139쪽.

달하였다.⁵⁹⁾ 소비에트러시아 측이 중동철도를 넘어 치치하얼에 도달하는 것에 극력 반대를 제기함으로써 결국 중동철도 노선 이남의 小村인 三間房까지 부설되어 여기를 종점으로 할 수밖에 없었다.⁶⁰⁾

1925년에 부설공사에 착수하여 1926년 1월 조남에서 鎭東關까지의 구간에 열차가 개통되었다. 4월에는 江橋, 6월에는 嫩江橋가 가설되었으며, 7월 1일에는 昂昂溪에 도달하여 조양철도 전선이 개통되었다. 이후 제극철도가 완공된 이후 비로소 양 철도가 상호 연계될 수 있었다. 제극철도는 조양철도의 종단역인 삼간방을 기점으로 치치하얼, 양년, 부유, 태안을 거쳐 극산에 이르는 총연장 205.7킬로미터의 노선이다.

1928년 동삼성 동북교통위원회는 치치하얼에서 극산에 도달하는 제극철도를 부설하기로 결정하였다. 특히 조양철도와 연결하기 위해서는 중동철도를 횡단하지 않으면 안되었다. 이에 동삼성정부는 인원을 파견하여 러시아당국과 철도 노선이 중동철도를 통과하는 문제를 둘러싸고 교섭을 진행하였다. 중국 측의 자판 주장에 러시아는 중국 측의 요구를 수용할 수밖에 없었으며, 마침내 제극철도는 중동철도를 횡단하여 조양철도와 연결되었다.

제극철도는 부설 즉시 조양철도와 연계운수 협정을 체결하고 콩, 깻묵, 잡곡 등의 운임 할인을 단행하였으며, 남으로 대련과 영구를 통해 수출할 수 있도록 기반을 마련하였다. 중동철도 서선의 각 역으로 운송되던 콩, 깻묵 등도 제극철도, 조양철도를 거쳐 남쪽 대련으로 운송되었다.⁶¹⁾ 뿐만 아니라 이 유통루트를 통해 일본의 상품이 급속히 유입되었다. 1930년 제극철도가 개통되고 더욱이 1933년 제극철도가 북안까지 연장하여 호해철도와 연계하면서 북만주의 물류 운송에 상당한 변화가 발생하였다.⁶²⁾

이 밖에 일본이 중동철도의 세력을 견제하기 위해 부설한 대표적인 철도 노선

59) 日本外務省, 1925, 『洗昂鐵道關係一件』, 5쪽.

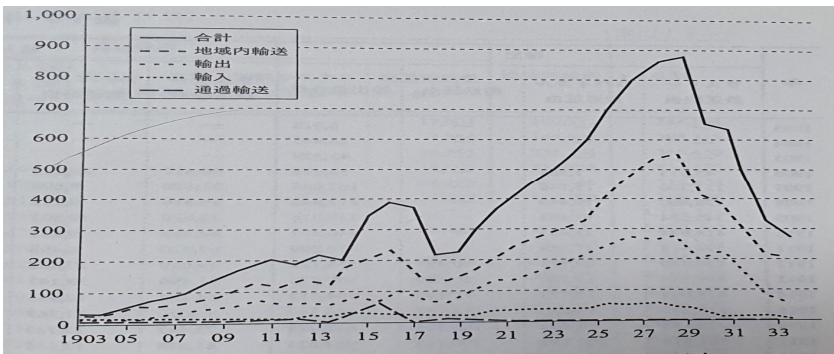
60) 王占才, 앞의 책, 187쪽.

61) 김지환, 2019, 앞의 책, 199쪽.

62) 王占才, 앞의 책, 215-216쪽.

이 바로 랫빈철도였다. 일본의무성은 랫빈철도 부설의 목적에 대해 “중동철도에 타격을 주기 위한 전제에서 부설계획이 수립되었다”라고 스스로 시인하였다.⁶³⁾ 만주에서 발행되던 신문 역시 “랫빈철도의 부설로 말미암아 중동철도의 세력이 크게 약화될 것”으로 예측하였다.⁶⁴⁾

랫빈철도는 만주의 핵심지역인 랫법, 신점, 육가자, 평안, 상영, 소성, 산가둔, 오상, 안가, 랫림, 우가, 주가, 평방, 삼과수 등을 경유하는 노선으로서, 만주국 수립 이후 가장 먼저 부설에 착수하여 1934년에 완공되었다. 랫빈철도는 중동철도를 횡단하여 길회철도 및 북만주에서 호해철도와 연결됨으로써 일본과 북만주를 최단거리로 연결하는 효과를 불러 일으켰다. 이에 만주의 신문도 랫빈철도가 호해철도와의 연계운수를 통해 시너지효과를 극대화시킬 수 있다고 보도하였다.⁶⁵⁾ 1935년도의 언론보도에 따르면, 1934년 중동철도의 화물 운송량은 전년도에 비해 18만 3천 톤 감소한 277만 7,000톤으로서 랫빈철도의 영향이 컸다고 지적하였다.⁶⁶⁾



[그림 1] 중동철도의 화물 운송 추이(1903-1933년) (단위: 만 톤)

〈출전〉 麻田雅文, 2012, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會, 174쪽.

63) 日本外務省, 1935, 『拉賓鐵道關係一件』, 1쪽.

64) 1933.12.17, 「拉賓鐵道の使命」, 『滿洲日報』.

65) 1934.04.05, 「早廻り競争」, 『滿洲日報』.

66) 1935.03.07, 「北鐵昨年度の特産輸送は激減」, 『滿洲日報』.

양 철도를 연계하기 위해서는 반드시 송화강철교의 가설이 필요하였으니, 이것이 바로 동북 최장의 철교인 송화강철교이다. 송화강철교를 가설하기 위한 공사는 남만주철도주식회사의 주관으로 진행되었다. 철교는 총연장 1,100미터의 2층 구조로서 아래는 철교, 위는 마차도로 구성되었으며, 가설 비용으로 총 420만 엔이 소요되었다.⁶⁷⁾

만주국이 수립되기 직전인 1932년 초 관동군은 만주국의 수립 계획 속에서 만주의 철도에 대한 관리권을 일본이 장악하고, 남만주철도주식회사로 하여금 철도를 경영하도록 하는 기본 원칙을 정하였다. 이에 1932년 4월 19일 혼조 시게루(本庄繁) 관동군 사령관과 우치다 고사이(内田康哉) 만철 총재 사이에 '철도, 항만, 하천의 위탁경영 및 신설에 관한 협정'이 체결되고, 1933년 2월 9일 만주국 정부와 남만주철도주식회사 사이에 위탁 경영에 관한 계약이 체결되었다. 같은 날 만주국 교통부가 훈령을 반포하였으며, 3월 1일 다시 이를 발표하였다.⁶⁸⁾ 만주국은 국유철도, 항만, 하천의 경영을 만철에 위임하였으며, 만철의 모든 경영은 관동군의 감독하에 두었다.

일본은 만주지역에 대한 투자에서 각국과 비교해서도 가장 큰 비중을 차지하였음을 알 수 있다. 만주국이 수립된 이후 만주에서 새로 부설된 철도 노선은 모두 국유재산으로 귀속되었으며, 이후 철도의 부설 공사는 남만주철도주식회사로 하여금 통일적으로 시행하도록 결정하였다. 1935년 만주철도 전 구간의 노선을 합치면 총연장이 8,712킬로미터에 달하였는데, 이 가운데 2,600킬로미터가 만주사변 이후에 새로 부설된 노선이었다.⁶⁹⁾

일본은 해외투자 가운데 만주 지역에 대한 비중이 58퍼센트를 차지하였으며, 중국 투자 가운데에는 65퍼센트를 차지하였다. 이는 다음의 표에서도 잘 나타나 있다.

67) 1933.11.19, 「拉賓線愈鐵完成」, 『大阪毎日新聞』.

68) 高橋泰隆, 앞의 책, 346-347쪽.

69) 王成組, 1948, 「民元來我國之鐵路」, 『民國經濟史』, 華文書局, 400쪽.

[표 2] 열강의 만주 투자와 일본의 투자 비교

국가별	(A)국외투자액 (100만엔)	(B)중국투자액 (100만엔)	(C)만주투자액 (100만엔)	C/A(%)	C/B(%)
일본	2,780	2,500	1,617	58.0	65.0
영국	42,000	2,532	40	0.1	1.6
미국	48,780	382	26	0.06	6.8
프랑스	9,400	376	21	0.2	5.6
소련	590	590	590	100.0	100.0

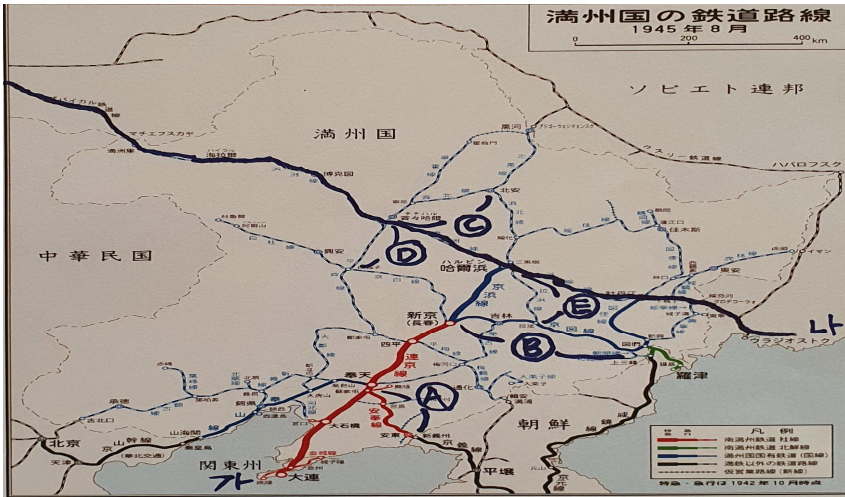
〈출전〉 東亞經濟研究所, 1932, 『滿蒙政治經濟提要』, 改造社, 519쪽.

일본과 만주 사이의 무역 추이를 살펴보면, 1928년의 경우 수출이 총액의 5.6퍼센트인 1억 1,000만 원에 불과하였다. 그러나 만주사변이 발발하고 만주국이 수립된 다음 해인 1933년에는 3억 원, 1936년에는 5억 원, 1938년에는 8억 5,000만 원에 달하였다. 수출 총액에서 차지하는 비중도 1933년에는 16.3퍼센트, 1936년에는 18.5퍼센트, 1937년에는 19퍼센트, 1938년에는 32퍼센트로 급증하였다.⁷⁰⁾

만주국이 수립되고 2년 후인 1934년의 상황을 살펴보면 수입이 총 5억 9,300만 원, 수출이 약 4억 4,800만 원이었다. 무역상대국은 일본이 압도적으로 수출에서 2억 1,800만 원, 수입이 4억 800만 원이었다. 즉 일본으로부터 수입이 총액의 68.8퍼센트를 차지하였으며, 수출의 경우 전체의 48.6퍼센트에 상당하였을 정도로 큰 비중을 차지하였다.⁷¹⁾

70) 高橋龜吉, 1939, 『東亞經濟ブロック論』, 千倉書房, 331쪽.

71) 日本實業協會, 1935, 『滿洲に於ける關稅及鐵道運賃に就て』, 6-9쪽.



[그림 2] 남만주철도 배양선의 노선도

- 가- 남만주를 중단하는 남만주철도 노선도
- 나- 북만주를 횡단하는 중동철도 노선도
- A- 안봉철도, B- 길회철도, C- 제국철도, D- 조양철도, E- 랍빈철도

VI. 결론

근대 시기 중국에서 제국주의 열강에 의한 철도의 부설은 교통운수를 넘어 그것이 관통하는 지역에 대한 배타적 지배권을 의미하였다. 이러한 의미에서 중국 동북지역에서 철도의 부설과 경영은 해당 지역에 대한 배타적 세력권을 의미하였다. 러일전쟁 이후 하얼빈에서 대련에 이르는 중동철도 지선이 일본에 양도되어 남만주철도로 변화된 이후 러일 양국은 만주에서 여객과 물류의 운송을 두고 치열한 경쟁을 전개하였다.

양국 간의 대립은 북만주를 횡단하는 중동철도와 남만주를 중단하는 남만주철도 간의 여객과 물류를 둘러싼 경쟁을 의미하였다. 많은 통계자료를 통해 양 철도 노선은 여객과 물류의 점유율에서 절반 정도로 대등한 수준을 유지하고 있었다는 사실을 확인할 수 있었다. 따라서 일방이 우세를 확보하는 길은 당연히 다른 일방

의 물류를 분점함으로써 점유율을 제고하는 길밖에 없었다.

이러한 가운데 일본은 남만주철도의 배양선을 부설하는 방안을 적극 강구하였다. 대표적인 노선이 바로 안봉철도, 조양철도, 제극철도, 길회철도, 랫빈철도 등이었다. 길회철도는 중동철도의 병행선으로서 기존의 물류 유통에 변화를 초래하였으며, 안봉철도는 한반도에서 만주로 이어지는 새로운 유통루트를 개척함으로써 기존 중동철도가 가지고 있던 물류 점유율에 변화를 가져왔다. 뿐만 아니라 조양철도, 제극철도, 랫빈철도는 북만주로 연장되어 기존 중동철도의 주요한 물류 운송의 대상지에서 양자 간 치열한 경쟁을 전개하였다.

남만주철도 배양선의 부설과 운영은 기존 러일 간의 세력에 큰 변화를 초래하였다. 배양선의 부설과 운영을 통해 중동철도의 물류를 탈취함으로써 점유율에 다대한 변화를 초래한 것이다. 이러한 결과 1930년경을 기점으로 중동철도는 급속한 경영 악화에 직면하였다. 확대되는 재정적자를 보조금으로 더 이상 충당할 수 없는 단계에 도달한 것이다. 결국 러시아는 1935년에 이르러 중동철도의 소유권을 만주국에, 실질적으로는 일본에 양도하지 않을 수 없었다. 마침내 만주에서의 철도 권리를 독점한 일본은 이를 발판으로 본격적인 대륙침략에 나서게 된 것이다.

참고문헌

1. 사료

- 『大阪毎日新聞』, 『滿洲日報』, 『時務報』, 『朝鮮王朝實錄』
 北京大學法律係國際法教研室編, 1959, 『中外舊約章彙編』 第一冊, 第二冊, 三聯書店
 日本外務省, 1925, 『洮昂鐵道關係一件』
 _____, 1930, 『滿蒙問題に關する交渉一件: 滿蒙鐵道交渉問題』
 _____, 1935, 『拉賓鐵道關係一件』
 _____, 1965, 『日本外交年表並主要文書』 上, 原書房
 鐵道部鐵道年鑑編纂委員會, 1933, 『鐵道年鑑』 第一卷

2. 국문

- 김지환, 2004, 「러시아의 제국주의와 동방정책의 역사적 고찰」, 『중국학보』 50, 한국중국학회
 _____, 2013, 「안봉철도 개축과 증일협상」, 『중국근현대사연구』 59, 중국현대사연구회
 _____, 2013, 「안봉철도 부설과 중국동북지역 신유통망의 형성」, 『중국사연구』 87, 중국사학회
 _____, 2013, 「중국 동북지역 상품유통망의 변화와 동청철도의 매각」, 『歷史學報』 217, 역사학회
 _____, 2014, 『철도로 보는 중국역사』, 학고방
 _____, 2019, 『중국근대 철로관리와 국가』, 인터북스
 _____, 2019, 『철로가 이끌어낸 중국사회의 변화와 발전』, 동아시아
 _____, 2022, 『모던철도』, 책과함께
 노주석, 2009, 『제정러시아 외교문서로 읽는 대한제국비사』, 이담
 박우현, 2021, 『식민통치의 혈관을 놓다』, 동북아역사재단
 박영준, 2014, 「청일전쟁 전후 일본의 대외전략과 군사정책」, 『한국정치외교사논총』 36-1, 한국정치외교사학회
 오승명, 김지환 역, 1992, 『구중국안의 제국주의 투자』, 신서원
 이용상, 2011, 『한국 철도의 역사와 발전』, BG북갤러리
 이항준, 2019, 「한국철도 궤간 문제와 경인철도 이권 획득을 둘러싼 보꼬쥘로프의 인식과 러시아정부의 정책」, 『사학연구』 135, 한국사학회
 장은주, 2001, 「동북아철도와 러일관계 1891-1904」, 『역사와 담론』 30, 호서사학회
 정재정, 1999, 『일제침략과 한국철도』, 서울대학교출판부

- _____, 2005, 「근대로 열린 길, 철도」, 『역사비평』 2005년 봄호, 역사문제연구소
- _____, 2005, 「역사적 관점에서 본 남북한 철도연결의 국제적 성격」, 『동방학지』 129, 연세대학교

3. 일문

- 高橋泰隆, 1995, 『日本植民地鐵道史論』, 日本經濟評論社
- 高橋龜吉, 1939, 『東亞經濟ブロック論』, 千倉書房
- 南滿洲鐵道株式會社, 1928, 『北滿洲と東支鐵道』上, 大阪毎日新聞社
- 東亞經濟研究所, 1932, 『滿蒙政治經濟提要』, 改造社
- レーマー(Remer), 1934, 『列國の對支投資』, 東亞經濟調查局
- 麻田雅文, 2012, 『中東鐵道經營史』, 名古屋大學出版會
- 滿鐵會編, 2007, 『滿鐵四十年史』, 吉川弘文館
- 百瀨弘, 1933, 「東支鐵道をめぐる露支關係」, 『歷史學研究』1卷 1號
- 安富步, 2010, 『滿洲の成立』, 名古屋大學出版會
- 吾孫子豊, 1944, 『滿支鐵道發達史』, 内外書房
- 日本實業協會, 1935, 『滿洲に於ける關稅及鐵道運賃に就て』
- 町田耘民, 1926, 『滿蒙の鐵道戰』, 民衆時論社

4. 중문

- 顧明義, 1991, 『日本侵佔旅大四十年史』, 遼寧人民出版社
- 金士宜, 2000, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社
- 金志煥, 2014, 「中東鐵路出售的經濟背景」, 『近代史研究』 2014年 5期
- 北京經濟學院財政教研室, 1988, 『中國近代稅制概述』, 北京經濟學院出版社
- 王慕寧, 1929, 『東三省之實況』, 中華書局
- 王成組, 1948, 『民國經濟史』, 華文書局
- 王占才, 1994, 『中國鐵路史』, 汕頭大學出版社
- 劉培華, 1991, 『近代中外關係史』, 北京大學出版社
- 程維營, 2008, 『近代東北鐵路附屬地』, 上海社會科學院出版社
- 趙中孚, 1971, 「1920-1930年代的東三省移民」, 『中央研究院近代史研究所集』 2號

투고일: 2022년 10월 02일 심사완료일: 2022년 10월 04일 게재확정일: 2022년 10월 17일

■ Abstract ■

Competition between Japan and Russia over East Asian Railways

Kim, Ji-hwan (Incheon National University)

From the late 19th century to the first half of the 20th century, expansionist geopolitical exploits had created a Western world that pitted many countries between the British and Russian Empires. Early on, British representatives made their way to the Far East to form ties with Japan and promulgated an *Anglo-Japanese Alliance*, a policy aimed at pre-emptively negating any such relations with Russia, Britain's main competitor at the time. Soon, however, shared regional interests eventually challenged this power dynamic. This paper investigates the shifting geopolitical concerns and changes in competitive patterns between Japan and Russia, focusing on the construction and management of railways on the Korean Peninsula and in Manchuria. It finds that Russia and Japan engaged in fierce competition for passengers and train freights in Manchuria, often vying for allotments on the Chinese Eastern Railway and South Manchuria Railway. In this process, the Japanese Empire built a feeder line to increase their number of passengers and expanded their distribution of goods along the South Manchuria Railway. In examining the changes in goods distribution in Manchuria and the changes in power relations between Russia and Japan, this paper elucidates on the construction and economics of South Manchuria's primary feeder lines: Taoyang Railway, Qike Railway, Labin Railway, and Anfeng Railway. It finds that the South Manchuria Railway prospered by applying Northern Manchurian logistics, which significantly curtailed Chinese Eastern Railway operations and eventually prompted Japan's acquisition of the railway in 1935.

Key words: Japan, Russia, South Manchuria Railway, Chinese Eastern Railway, Anfeng Railway, Labin Railway, Taoyang Railway, Qike Railway