



산업시대 해외도시개발 주체의 구조적 특성에 관한 연구

– 영국 동인도회사, 일본 남만주철도주식회사를 중심으로

Overseas Urban Development and its Actors in the Industrial Age – Focused on East India Company of England and South Manchuria Railway Co. Ltd. of Japan

저자 (Authors)	김진우, 김도년 Kim, Jin-Woo, Kim, Do-Nyun
출처 (Source)	한국도시설계학회지 13(3) , 2012.6, 37–50 (14 pages) Journal of The Urban Design Institute of Korea 13(3) , 2012.6, 37–50 (14 pages)
발행처 (Publisher)	한국도시설계학회 Urban Design Institute of Korea
URL	http://www.dbpia.co.kr/Article/NODE02172959
APA Style	김진우, 김도년 (2012). 산업시대 해외도시개발 주체의 구조적 특성에 관한 연구. 한국도시설계학회지, 13(3), 37–50.
이용정보 (Accessed)	성균관대학교 115.145.201.60 2016/01/04 13:39 (KST)

저작권 안내

DBpia에서 제공되는 모든 저작물의 저작권은 원저작자에게 있으며, 누리미디어는 각 저작물의 내용을 보증하거나 책임을 지지 않습니다.

이 자료를 원저작자와의 협의 없이 무단게재 할 경우, 저작권법 및 관련법령에 따라 민, 형사상의 책임을 질 수 있습니다.

Copyright Information

The copyright of all works provided by DBpia belongs to the original author(s). Nurimedia is not responsible for contents of each work. Nor does it guarantee the contents.

You might take civil and criminal liabilities according to copyright and other relevant laws if you publish the contents without consultation with the original author(s).

산업시대 해외도시개발 주체의 구조적 특성에 관한 연구

- 영국 동인도회사, 일본 남만주철도주식회사를 중심으로

Overseas Urban Development and its Actors in the Industrial Age

- Focused on East India Company of England and South Manchuria Railway Co. Ltd. of Japan

김진우*·김도년**

*성균관대학교 건축학과 석사졸업, 現 LG CNS 엔트루컨설팅 전임컨설턴트/

**성균관대학교 건축학과·U-city 공학과 교수

Kim, Jin-Woo* · Kim, Do-Nyun**

국문요약

산업시대의 해외도시개발은 식민지개발의 부정적인 영향과 식민주의라는 주체의 민감성 때문에 구체적인 연구로는 잘 다루어지지 않았다. 그러나 최근 관심이 지속적으로 증가하고 있는 해외도시개발의 관점에서 이는 여러 가지로 의미 있는 사례라고 할 수 있다. 이를 위해 본 연구는 산업시대의 대표적인 해외도시개발 주체인 영국 동인도회사와 일본 남만주철도주식회사를 사례로 이들의 조직 구성 및 역할, 활동에 대한 분석을 하였다. 이들 회사의 조직 구성의 특징은 국가와 민간의 두 가지 특성을 갖고 있으며 도시의 건설뿐만 아니라 다양한 사업 분야의 실행을 통해 도시를 조성하였다. 또한, 조직 내부에 기밀위원회, 조사부와 같은 특수한 지식집단을 두고 있었으며 정책입안 등의 다양한 역할을 수행하였다. 두 조직의 도시개발은 장기적으로 계획·진행되었으며 이 시기에 구축한 도시 기반시설은 경제, 산업, 생활방식 등 사회 전반적인 영역에서 현재 까지도 영향을 미치고 있다. 이들의 해외도시개발 활동을 산업적인 측면에서 바라본다면, 해외도시개발은 물리적인 건설의 영역이 아닌 종합적인 산업 영역과 문화를 포함하는 복합적인 해외사업 활동이라는 점을 확인할 수 있다. 이와 같은 특성은 해외도시개발을 주로 해외건설의 측면으로 바라보았던 우리나라의 경험과 비교하여 앞으로의 새로운 해외도시개발을 수행하는데 있어서 중요한 시사점을 갖는다.

Abstract

Overseas urban development during the Industrial Age has not been treated as main research topic due to its negative influence of colonial development and sensitiveness of colonialism. However, it is important case from various aspects since global interest in overseas urban development has been steadily increased recently. Thus, this study analyzed the organization, roles and activities of the East India Company of England and the South Manchuria Railways Corporation of Japan as the case study to understand overseas urban development during the industrial age. Main bodies of the companies consist of both public and private sectors. They had established cities not only through their construction service but also through their businesses activities such as the spice trade, railway enterprise and etc., which played a role for policy-making by their special intelligence group such as confidential committee and investigation department. The urban development by these two sectors (public-private) had been executed through their long term plan. The urban infrastructure constructed during this time of period has influenced over many areas locally including local economy, lifestyle and etc. even until present time. From industrial point of view, their activities of overseas urban development show it is rather comprehensive business performance rather than physical construction activity only. This has important implication for establishing new concept of overseas urban development for those who had narrow view on overseas urban development as overseas construction business only.

주제어 : 해외 도시개발 주체, 해외도시개발, 산업시대, 식민도시

Keywords : The Actor Of Overseas Urban Development, The Industrial Age, Colonial City

본 연구는 국토해양부 첨단도시개발사업의 연구비지원(11첨단도시G04)에 의해 수행되었습니다.

Corresponding Author : Kim, Do-Nyun, Department of Architecture, Sungkyunkwan University,
300 CheonCheon-Dong, Jangan-gu, Suwon, Gyeonggi-Do, Korea. Tel : +82-31-290-7565,
E-Mail : dnkim@skku.ac.kr

1. 서론

1.1. 연구의 배경 및 목적

최근 들어 해외도시개발(도시수출)에 대한 필요성이 높아지고 있다. 특히, 개발도상국의 인구증가와 함께 급속한 도시화의 수요발생, 에너지 위기로 인하여 국가별 자원 확보와 관련한 자원개발협력, 우리나라의 국제적 위상 변화 등의 국제 여건의 변화는 국내 도시화의 종결(도시화율 90%)로 인한 건설시장의 포화상태의 돌파구 마련의 필요성과 함께 해외도시개발에 대한 이유로 제시되고 있다. 그러나 해외도시개발은 해외건설과는 분명히 다른 개념임에도 현재까지 국내에서는 건설의 영역에서만 이를 바라보고 있었으며, 이를 극복하기 위해 건설 외에 여러 분야를 포함한 복합적·종합적 전략의 필요성이 제기되고 있다¹⁾.

해외도시개발에 대한 종합적 전략이나 추진체계를 갖고 있는 선진국에 비해 현재 우리나라는 이 부분의 부재로 인한 부작용이 나타나고 있다. 해외도시개발과 관련하여 우리나라의 유상·무상으로 이원화된 대외원조 체계는 무상원조에서부터 사업진출까지 이어지는 선진국들과는 달리 개별적 원조에 그치고 있으며, 알제리 신도시 건설·베트남 수도계획 등 기존에 성과가 있었던 해외 도시 진출은 정부의 후속 지원의 미흡으로 진행이 더딘 상태에 있다. 또한 최근 발표된 기사²⁾를 통해 알 수 있듯이 우리 기업 간의 과다 경쟁으로 인해 전체적으로 국가적 손실이 발생하는 경우가 생기고 있는 점은 종합적인 해외도시개발 관련 정책·전략의 마련이 시급함을 보여주고 있다.

‘해외도시개발’은 국가와 자본이 결합하여 타국의 영토를 대상으로 ‘도시개발’이 이루어지는 것으로 볼 수 있다. 우리나라의 ‘해외도시개발’경험은 1960년대 이후 해외 건설 부문에만 국한되어 있으며, 따라서 종합적인 영역에서의 ‘해외도시개발’에 대한 외국의 사례 연구가 필요한 실정이다. 그러나 국내에서 이에 대한 연구는 식민주의의 부활 등의 우려로 이루어지지 않고 있다³⁾.

산업화와 함께 현대의 해외도시개발은 선진국들에 의해 주도적으로 이루어지고 있으며, 자원외교와 공적 개발원조 등의 공공부문뿐만 아니라 민간의 다국적·초국가기업들의 도시 분야 사업진출도 활발히 진행 중이다. 선진국의 해외도시개발은 구호 및 교육에서부터 계획 및 기술전수뿐만 아니라 산업 인프라 조성 및 거점 단위 개발 등 다양한 영역에서 진행되며 많은 긍정적인 역할도 하고 있으나, 이와 같은 활동은 개발도상국 등에 대해 산업 전반에 걸친 자국의 영향력 강화라는 점에서 신식민지 확보와 신자유주의의 진출에 대한 비판에서 벗어나지 못한 상황이다⁴⁾.

특히 현대의 세계 경제 구조와 산업 체계를 구축한 것이 네덜란드·영국·미국 등의 서구세력이었으며⁵⁾, 이들은 산업시대의 해외팽창(해외도시개발)을 통해 산업·문화·지식 등 대부분의 영역에서 국제표준(Global Standard)이라는 명분으로 자국의 표준을 세계화하였다. 이로 인해 “발전=서구화”의 개념은 현대의 도시개발에 적용되고 있으며, 개발도상국 및 후진국에서의 국가 발전을 위한 노력은 선진국의 수요를 창출해주는 구조가 구축되었다⁶⁾. 이들의 해외도시개발 활동은 서구의 관점으로는 “발전된 문명과 산업을 미개한 개

1) 조진철 2009, 『민관협력시스템을 통한 해외도시개발 촉진 방안 연구』, 국토연구원.

2) 최서우 2011, “‘제살 깎아먹기 식’ 경쟁? 건설사, 불꽃 튀는 해외수주 눈살”, SBS CNBC 경제, 2011.06.07.

3) 조진철 2009, “해외도시개발의 배경 및 필요성”, 『도시 정보』, 330권, p.3.

4) 김호균 역 2010, 『신자유주의의 종언과 세계화의 미래』(C. Grefe, H. Schumann 2009, *Der globale countdown*, Kiepenheuer & Witsch.), 영림카디널.

5) 백승욱 역 2008, 『장기 20세기 : 화폐, 권력, 그리고 우리시대의 기원』(Arrighi Giovanni 1994, *The long twentieth century*, Verso), 그린비.

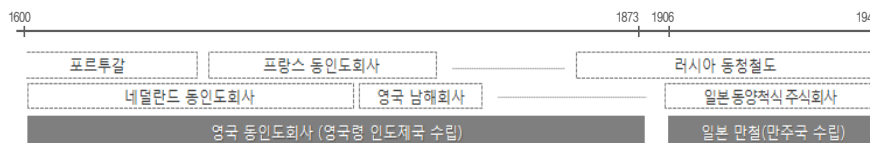
6) 국제관계의 시각에서 구조주의는 마르크스즘적 세계관을 전제하고 있다. 국제사회에는 지배와 착취하는 구조가 있고, 그 속에서 강대국은 약소국을 착취하여 저발전상태로 남겨둔다고 본다. 위키백과

척지에 전파하며 전 세계를 하나로 연결하여 현재의 모습을 만들어낸 것”으로 포장되기도 하지만, 실상은 비서구 세력에 대한 서구의 식민지 개척이었으며 식민도시의 개발이었다. 그러나 수 세기 동안 식민도시의 개발로 인해 조성된 도시의 구조와 인프라는 현재까지도 도시민들의 삶에 많은 영향을 미치고 있다.

따라서 산업시대의 해외도시개발 사례의 연구를 통해 당시의 해외도시개발 주체의 구성과 도시개발의 결과로 인한 구조적 특성을 도출하여, 앞으로의 해외도시개발이 식민지 개발의 연장선이 아닌, 공여국과 대상국 모두에게 기여하는 도시개발의 순기능을 극대화할 수 있는 방향으로 나아가기 위한 근거자료로써 과거 사례를 분석하였다.

1.2. 연구의 범위 및 방법

본 연구의 시간적 범위는 자본주의의 등장과 산업화로 인한 서구 중심의 해외 팽창-해외 식민도시개발이 이루어졌던 16C 후반으로부터 2차 대전 종전 이후 식민지가 독립하는 20C 중반으로 한정하였고 이를 산업시대로 설정하였다. 내용적 범위로는 인도의 근대화 및 인도제국 수립에 상당한 연관이 있는 영국의 동인도회사(이하 동인도회사, 1600~1873)와 일본에 의한 만주국의 설립에 큰 역할을 한 남만주철도주식회사(이하 만철, 1906~1945)를 사례로 선정하여 조직 특성과 도시개발활동에 대해 연구를 진행하였다. 이 두 회사는 산업시대의 처음과 마지막에 해당하며 같은 활동시기의 다른 조직과의 경쟁에서 우위를 점하였고, 각각 근대 국가의 수립에 많은 영향을 주었다는 점에서 대표적인 사례로 선정하였다.



〈그림 1〉 연구의 시간적·내용적 범위

연구는 문헌고찰과 사례연구로 다음과 같이 진행하였다. 이론적 고찰을 통해 해외도시개발과 산업시대의 개념을 정립하고 이 시기 해외도시개발의 의의에 대하여 살펴보았으며, 사례 연구를 위한 사례 선정 기준과 분석의 틀을 밝히고 사례 주체의 개요를 정리하였다. 그리고 사례로 선정한 동인도회사와 만철의 조직과 도시개발 활동에 대한 분석을 통해 산업시대 해외도시개발의 구조적 특징을 도출하여 결론 및 향후 과제를 도출하였다.

2. 이론적 고찰

2.1. 해외도시개발의 특징

2.1.1. 해외도시개발의 개념

개발행위는 인간의 삶을 개선하는 행위로서 근본적으로 일종의 경제행위이며, 경제학과 개발학은 깊은 연관을 맺고 있다. 그리고 개발에 대한 모든 이론은 경제학 차원의 분석을 요구한다. 하지만 개발이라는 국가적 차원의 계획을 결정하는 것은 정치적인 행위이다⁷⁾. 이와 같은 이유로 해외도시개발은 경제학, 정치학 등에서 개발 원조 등을 포함한 해외 개발이라는 상위의 개념에서 논의되고 있다. 도시는 「인간의 정치·경제·사회적인 활동 무대가 되는 장소이며, 인구 집중으로 인해 비교적 인구 및 인구 밀도가 높은 지역」으로 정

7) 김진건 2010, “한국의 공적개발원조(ODA)정책 분석”, 경희대학교 대학원 정치학과 석사학위논문, p.13.

의되고 있으며⁸⁾, 따라서 도시개발은 경제적·정치적 행위인 동시에 장소를 기반으로 하는 개발 행위의 총체로 볼 수 있다. 해외도시개발은 자국의 영토가 아닌 지역을 대상으로 하는 경제적·정치적 개발행위로서 개발 주체와 대상국가간에 중요한 관계가 형성된다.

2.1.2. 해외도시개발에 대한 인식

현재까지 우리나라에서의 해외도시개발은 해외건설로 인식됐던 것이 사실이다. 그 이유에 대해 조진철(2009)은 우리나라의 경험이 해외건설 도급에 국한되어 있는 점과 자주 인용되고 있는 ENR자료⁹⁾의 한계를 그 이유로 들고 있으며, 해외도시개발의 개념을 건설, 개발, 관리를 포괄하는 개념으로 정립하고 있다. 또한, 해외도시개발은 국내 영토가 아닌 해외에서의 다른 제도와 법률에 영향을 받으며 진행된다는 점에서 해외도시개발은 단순 건설사업 이기보다는 국제협력관계의 증진으로 귀결된다는 점을 밝히고 있다.

한편 현재의 국제 개발 협력(개발 원조)에 대한 시각은 정치·경제학에서 활발히 논의되고 있는 주제로 다음과 같은 이론적 논의가 지속되고 있다. 개발원조의 정치적 목적을 중시하고 있는 현실주의의 시각, 인도주의적 목적을 중시하고 있는 이상주의의 시각, 그리고 공여국의 경제적 목적에 대해서 비판하고 있는 구조주의의 시각, 상호의존을 위한 경제적 목적을 중시하고 있는 자유주의의 시각을 들 수 있는데¹⁰⁾, 특히 현재의 개발원조 및 해외도시개발이 주로 선진국에 의해 개발도상국과 저개발국을 대상으로 진행된다는 점과 개발원조 등 행위의 결과로 종합적인 산업의 진출이 이루어진다는 점에서, 과거 식민지개발의 연장선 혹은 경제를 바탕으로 하는 새로운 식민주의의 등장이라는 비판과 우려를 낳고 있기도 하다. 그러나 어떤 경우이든지 간에 해외도시개발의 결과는 타자에 의한 자국의 산업과 도시의 변화로 귀결된다는 점에서 정치·경제적 측면뿐만 아니라 산업과 도시의 차원에서의 분석이 요구된다고 할 수 있다.

2.2. 산업시대와 해외도시개발

해외도시개발의 형태는 역사적으로 산업의 발달과 함께 변해왔다. 기술의 발전은 산업의 발달과 인간의 생활방식의 변화를 가져왔으며 도시의 변화와 함께 국가의 경제·정치구조의 형성에도 영향을 미쳤다. 특히 16C 이후로부터 시작된 유럽 세력의 산업 발달과 도시의 변화는 해외 팽창과 함께 진행되었으며, 유럽 중심의 산업화와 세계 경제 체제의 형성은 이 시기의 해외 식민지 확보와도 밀접한 관련이 있는 것으로 분석되고 있다¹¹⁾.

2.2.1. 산업시대의 시간적 범위와 특징

산업시대는 일반적으로 1700년대 중반 영국의 산업혁명을 통해 “기술 혁신과 생산력의 급증, 이에 따라 일어난 사회·경제 구조상의 급격한 변화”의 시기를 말한다. 협의의 산업혁명은 흔히 ‘공업화’의 개념으로 사용되고 있으며, ‘물질적 재화의 생산에 무생물적 자원, 특히 석탄과 석유와 같은 화석연료를 광범위하게 이용하며, 이에 근거하여 조직화된 경제체계의 조직화 과정’이라 할 수 있다.

그러나 넓은 의미에서의 산업시대는 공업화의 과정으로만 볼 수 없으며, 토지와 농업을

8) 한국민족문화대백과, 한국학중앙연구원

9) “해건협 등에서 제시하는 데이터와 많은 연구 자료에서 사용하는 ENR(Engineering New Record)자료는 엔지니어링 및 건설관련 자료로서 이를 근거로만 하는 경우 해외건설시장을 해외도시개발 시장으로 오인하게 만드는 결과를 초래하였다고 본다.” 조진철(2009)

10) 김진건 2010, “한국의 공적개발원조(ODA)정책 분석”, 경희대학교 대학원 정치학과 석사학위논문, pp.13-24.

11) 백승욱 역 2008, 『장기 20세기 : 화폐, 권력, 그리고 우리시대의 기원』(Arrighi Giovanni 1994, *The long twentieth century*, Verso), 그린비.

기반으로 하는 자급자족형 경제체제에서 상품을 기반으로 하는 산업 경제체제로의 전환이 일어나는 시기로 볼 수 있다. 광의의 개념으로 ‘산업’이란 재화를 생산하는 모든 활동으로 볼 수 있으며 경제행위를 위한 자원의 채취 및 생산, 가공에서부터 서비스까지를 포함한다. 따라서 포괄적인 개념으로 산업시대를 정의한다면 산업혁명이 일어날 수 있게 만든 16세기 후반에서 17세기 전반에 걸친 유럽의 산업발전과 변혁을 포함한 초기산업혁명¹²⁾시기를 포함할 수 있다.

따라서 본 연구에서는 산업시대를 근대사에서 이야기하는 16C 이후 초기 산업혁명의 시기와 함께 18C 영국의 산업혁명이후의 산업시대를 포함한 광의의 개념으로서의 산업시대로 정의하였다. 그리고 산업의 발전에 따른 해외도시개발의 특성 분석을 위해 산업혁명 이전의 산업시대를 전기 산업시대, 산업혁명 이후를 후기 산업시대로 구분 지어 살펴보았다.

〈표 1〉 산업시대의 시기 설정 및 특징

구분	전기 산업시대(16C 후반~18C 초반)	후기 산업시대(18C 중반~20C 초반)
관련	대항해시대, 중세 말, 근세	산업시대, 근대
기술 · 도시변화	상업, 항해술, 금융업, 인쇄, 조선, 직물산업 등 산업의 발전에 따른 조직화, 도시 공간 구조변화 주요상품 생산 배후지, 교역 거점, 항구도시 성장	철도, 기계동장, 광산개발, 금속공업 등 공업 중심지, 원료산지 도시성장, 도시의 광역화 공업도시의 급성장, 과밀화, 교외도시의 발달
도시계획 변화	장중한 공공건물, 다양한 도시기능, 바로크도시 상업 활동을 위한 넓은 도로(avenue) 접근성을 강조한 방사형 도로, 광장 개방성과 여가를 위한 가로 토지구획과 매매를 위한 격자형 도시구조	도시 인구 집중, 도시화 현상 진행 토지 투기현상, 슬럼과 스쿼터 발생, 도시계획대두 직주근접 현상, 도시환경 악화, 정부의 법령 마련 구민법, 공중보건법, Housing Act 등 이상도시, 전원도시 등 다양한 도시이론 등장
특징	유럽세력의 해외식민지배 시작 해외진출을 통한 유럽중심 세계경제체제 구축 과학혁명, 상업혁명, 자본주의	열강의 식민지 확보 경쟁 가속화 산업발전의 가속화, 기계화, 산업표준 경쟁 산업혁명, 공업화, 제국주의

2.2.2. 산업시대 기술의 발달과 도시의 변화

기술이 도시에 미치는 영향은 인류역사의 전개 과정을 통해 꾸준히 검증되었다. 특히 산업시대의 기술의 발달과 도시의 변화는 인간생활의 물질적 측면뿐만 아니라 규범, 가치, 신념 등의 의식세계 전반에 이르기까지 많은 변화를 초래하였다. 기로워드(1987)는 중세부터 현대까지의 서양도시문화사에서 중세 이후 도시의 발생과 팽창의 원인으로 제조업·무역·화폐 등 산업으로 인한 인간생활의 변화를 들고 있다¹³⁾. 리프킨(2009)은 중세 말의 “연산업혁명”(산업혁명의 원인이 되었던 농업기술 혁신과 인쇄술의 발달로 인한 상업과 무역의 발달)이 휴머니즘을 탄생시켰고 이로 인한 개인의 의식변화 및 사상의 발전은 인간의 삶을 바꾼 원동력이라고 밝히고 있다¹⁴⁾. 전기 산업시대의 대표적인 ‘중공업’의 하나인 조선업은 대규모 자본과 노동이 투입되고, 원거리 교역에 의해 원자재들을 대량 조달하며, 오랜 기간 발전해 온 기술들이 적용되므로 조선업은 이 시대의 상공업 전반과 긴밀한 연관관을 가지는 중요한 분야였다. 또 이렇게 생산된 선박은 다시 다른 상공업 분야에 원재료

12) 미국의 경제사가 J.U.네프가 처음 사용한 용어로 초기산업혁명으로도 번역된다. 네프는 중세문명과 대비에 있어서 현대문명의 본질은 양적 문명(量的文明)이며, 그 탄생은 생산성이나 능률, 즉 양의 추구를 지향하게 되면서 종래 거의 개발되지 않았던 광산업이나 정련업(精鍊業)에 대한 투자가 활발해진 1540~1640년의 시기에서 찾아볼 수 있다고 주장하였다. 이 용어의 보급으로 그 시기의 영국 등지에서 볼 수 있었던 신중산업의 확립, 기술혁신의 전개, 대규모 경영의 출현 등을 포함한 변화를 초기산업혁명으로 부르게 되었다. 그러나 후의 산업혁명과는 달리 이 시대의 산업·기술상의 혁신은 전 산업분야에 미치지 못하였으며, 변혁의 주역이었던 자본도 절대왕제가 부여하는 특권이나 독점특허와의 결부가 농후하여 결국은 시민혁명의 과정에서 청산되고야 말 성격의 자본이었다. 따라서 초기산업혁명은 산업·기술상의 변혁이기는 하였어도 사회적 변혁을 동반하지는 못하였다. [출처] 초기산업혁명 [初期産業革命, early industrial revolution] | 네이버 백과사전

13) 민유기 역 2009, 『도시와 인간 : 중세로부터 현대까지의 서양도시문화사』(Mark Girouard 1987, *Cities and People*, Yale University Press), 책과 함께

14) 이경남 역 2010, 『공감의 시대』(Jeremy Rifkin 2009, *Empathic Civilization : The Race to Global Consciousness in a World in Crisis*, Penguin USA), 민음사, pp.321~396.

와 상품을 공급하는 기능을 담당한다. 조선업은 그야말로 핵심적인 ‘생산재 생산’이었다¹⁵⁾. 이를 통해 유럽의 주요 항구도시들은 산업의 중심지로서 발전하게 되었다.

산업혁명 이후에 기술의 발달은 더욱 가속화되어 산업과 도시의 급격한 변화를 가져왔다. 철도는 이전의 조선업이 했던 기능을 더욱 빠르게 수행하며 도시들을 연결시키고 자원과 상품, 사람들의 이동을 가속화 시켰다. 이와 함께 도시들은 더욱 성장하게 되었으며, 철도를 바탕으로 거점 도시들이 등장하였고 이 시기 철도의 구축은 현재까지 도시의 구조를 형성하고 있는 요인이 되었다.

2.2.3. 산업시대의 식민지 개척과 해외도시개발

산업시대의 유럽의 기술과 산업의 발달은 유럽 내의 도시의 변화뿐만 아니라 해외팽창을 통한 무역로 확보와 해당 도시들의 변화를 가져왔다. 초기에는 무역로의 거점 도시에 유럽 세력이 자국의 상관(商館)과 보호를 위한 요새를 건설하였으나, 유럽 열강간의 경쟁과 원주민과의 마찰 등으로 인해 이들 도시의 요새는 거대화 되었으며 결국 군사적·상업적 목적을 위한 식민도시로 변화하게 되었다. 이후에는 정치적 목적과 안정적인 운영을 위해 도시개발이 진행되었고 이를 통해 서구를 중심으로 하는 산업과 경제 체계 및 사상과 문화의 전파를 가능하게 하였다. 이런 과정에서 산업시대의 식민지 개발 주체는 결과적으로 해외도시개발을 수행하는 주체가 되었으며, 이들은 국가와 산업에 따라 다양한 형태의 조직으로 구성되었으며 통치 대상지의 산업화·근대화·도시화를 진행시켰다.

그러나 서구 열강의 식민지 개척과 제국주의 영토 확장은 지배세력의 수탈을 위한 폭력적인 방법으로 진행이 되었고 원주민들의 삶을 왜곡시키고 많은 피해를 주었다는 점에서 정당화 될 수는 없으며, 향후 보다 긍정적인 방향으로의 해외도시개발을 실현하기 위한 자료로서 의의를 갖는다.

3. 영국 동인도회사와 일본 남만주철도 주식회사

3.1. 사례 선정 기준 및 분석의 틀

산업시대의 해외도시개발 주체의 특성을 살펴보기 위해 전기 산업시대와 후기 산업시대의 대표적인 조직을 선정하였다. 초기 산업시대의 시작과 함께 가장 대표적 조직으로 성장한 영국 동인도회사는 당시 유럽의 동인도회사 중 가장 성공한 조직이었으며, 식민도시 경영의 결과로 영국령 인도제국이 설립되는 결과를 낳았다. 영국 동인도회사를 통해 영국은 경제·산업·영토의 확장을 통해 경쟁 국가들을 따돌리고 세계의 헤게모니를 장악할 수 있었다. 후기 산업시대의 일본의 남만주철도주식회사(이하 만철)는 일본의 효과적인 만주지배를 가능하게 하였고, 만철을 통해 일본은 만주국을 설립하여 자국의 이익을 극대화하기 위한 다양한 시도를 할 수 있었다. 특히 만철은 식민지 개발을 통해 일본의 산업발전과 도시계획에 큰 영향을 미친 것으로 평가되고 있다는 점에서 해외도시개발에서의 중요한 사례로 볼 수 있다.

사례에 대한 분석의 틀은 크게 두 가지로 해외도시개발 주체로서의 회사 조직의 특성과 해외도시개발 행위의 결과로 나타나는 대상지역의 구조적 특성으로 나누어 보았다.

15) 주경철 2008, 『대항해시대 : 해상 팽창과 근대 세계의 형성』, 서울대학교 출판부.

〈표 2〉 분석의 틀

범 위	해외도시개발 주체로서 회사 조직	해외식민도시개발 행위로 인한 구조적 특성
내 용	설립과정 및 주체 운영방식 및 조직변화 수익창출 구조 및 리스크 관리	도시 구조 사회 구조 산업 구조

3.2. 사례 개요

3.2.1. 영국 동인도 회사

영국의 동양진출은 동인도회사(英國東印度會社)(Governor and Company of Merchants of London Trading into the East Indies 1600년~708년, United Company of Merchants of England Trading to the East Indies 1708년~873년, 통칭:East India Company)를 통해 이루어졌다. 산업시대의 유럽에서 국내 경제 및 외국무역의 발전과 더불어 식민제국의 확대는 자국경제의 중요한 국면이었다. 1492년 콜럼부스의 신대륙 발견 이후 유럽은 왕실 원조 하에 해외진출을 시도하였으나 성과를 올리지 못하였고, 그 결과 왕실은 수익성 없는 해외사업에 직접 자금 원조를 하지는 않고 민간 기업에게 특허를 부여함으로써 간접적으로 원조하였다. 유럽의 해외진출은 특허를 받은 이들 민간 기업에 의해서 수행되었다(신윤길, 2004). 포르투갈이 동방 무역로를 선점하자 네덜란드, 영국, 프랑스 등의 나라에서 동인도회사를 설립하여 해외진출을 시도하였다. 가장먼저 두각을 나타낸 것은 네덜란드였으나 후발주자인 영국에게 주도권을 넘기게 되었다. 영국 동인도회사는 16C 후반 영국의 해상권 장악과 중상주의 정책을 바탕으로 무역 거점 확보와 군사 활동 및 국가의 권한 대행을 통해 식민제국을 만드는데 주도적인 역할을 하였으며, 특히 인도제국의 형성과 인도의 근대적 도시 체계를 구축하는데 큰 역할을 하였다. 동인도회사는 사적인 형태를 갖추면서 영국 정부의 대리인 역할을 한 산업시대 유럽의 산물이었던 것으로 평가되고 있다¹⁶⁾.

3.2.2. 일본 만철

남만주 철도 주식회사(南滿州鐵道株式會社, South Manchuria Railways Corporation)는 러일전쟁 이후 일본이 러시아로부터 양도받은 철도 및 부속지를 기반으로 1906년에 설립되어, 1945년에 제2차 세계대전 종전까지 중국 동북지방(만주)에 존재한 일본의 국책회사이다. 일본은 만철을 통하여 광활한 만주지역을 지배할 수 있었고, 이후 지속적으로 일본 통제하의 철도네트워크를 확장시켜나갔다. 일본은 자국의 세력범위 안에서 형식상 민사회사인 만철을 통해 만주에서 사회 전반의 인프라 구축을 확대해갔고, 이는 중국이나 다른 서구열강들을 상대로 일본의 정치적·군사적 위상을 강화시켰다. 만철은 철도사업을 중심으로 하였으나, 광업, 제조업 등 광범위한 분야에 걸쳐 사업을 전개한 복합기업의 성격을 가지고 있으며, 특히 만철 조사부는 관동군과 함께 만주제국 설립에 중요한 역할을 하였다. 초기엔 다롄(大連), 이후 신징(新京) - 현재의 창춘(長春)에 본사를 두었다. 1945년에 소련에 의해 점령되어 실질적 기능을 상실하였고, 이후 연합군 최고사령부(GHQ)에 의해서 해산되었다. 만철을 통한 일본의 만주 지배는 군사적 정복을 토대로 한 경제적 침탈이라는 서구 열강들의 고전적 침략행태와는 반대로 경제적 침략을 토대로 한 군사적, 정치적 정복의 한 전형을 보여주었으며 이는 식민주의 혹은 경제 식민주의의 중요한 사례로 평가되고 있다.

16) 임성모 역 2004, 『만철-일본제국의 싱크탱크』(小林英夫 1996, 『滿鐵 - 「知の集團」の誕生と死』, 吉川弘文館), 산치럼.

4. 사례 분석 및 식민도시 개발 주체의 특성

4.1. 해외도시개발 주체로서 회사 조직의 구성과 변화

동인도회사의 최초 목적은 동방 무역로의 개척을 통한 시장 확보였다. 영국은 포르투갈, 네덜란드 등의 경쟁 국가에 비해 크게 뒤쳐져 있는 상황이었으며, 이를 극복하기 위해 상인들은 연합을 조직하고 국가는 특허권을 부여하게 되었다. 국가는 회사에 특허권을 부여하고 용자와 납부금이라는 간접적인 방법으로 회사 운영에 참가하였으며, 회사는 국가의 특허와 국가에 준하는 권한을 바탕으로 사업을 확장하고, 영토지배를 통해 시장창출과 경쟁세력에 대한 무역의 주도권을 쥐게 되었다. 대외적으로는 영국을 대표하는 회사로서 인도를 지배하였고, 무역 거점이 되는 곳에 도시를 조성하고 관리하면서 무역회사에서 통치조직으로 바뀌게 되었다.

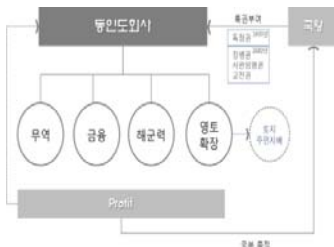
회사의 운영은 국가의 간섭 없이 독립적이었다. 회사의 조직은 초기에는 이사회와 위원회, 각 부분을 담당하는 부서들로 구성되어 있었으나, 인도를 담당하는 인도총독과 현지 상관회가 발전하여 인도정부를 구성하였으며, 정부가 설립한 인도청과 이원적 통치 구조를 형성하였다. 조직 구성에서 특이한 점으로 기밀위원회(機密委員會)로 이루어졌으며, 회사의 조직과 인도청 사이에서의 의견조정 역할을 하는 동시에 계획수립과 연구·저술활동이 이루어졌다⁷⁾.

회사의 운영은 해군력을 바탕으로 해상권을 장악하고 회사군(軍)을 통해 영토 점령을 하면서 안정적인 무역활동과 시장개척, 통치를 할 수 있었다. 그리고 특허권이 의회를 통해 법령으로 보장됨에 따라 회사는 국내 정세에 따른 영향을 받지 않고 대외 사업에 집중할 수 있었다. 회사의 주요 활동이 무역에서 인도 통치로 바뀌게 되면서 회사는 통치기구의 역할을 하였으며, 회사의 인도 총독과 상관회의는 인도정부의 시스템을 형성하였다. 세 포이 항쟁으로 동인도회사의 인도 통치는 막을 내리게 되나, 회사의 지배에서 영국 정부의 지배라는 형식의 변화를 가져왔을 뿐 인도에서의 영국의 통치는 1947년까지 이어지게 된다.

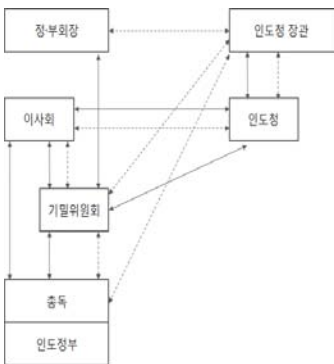
동인도회사가 무역을 위한 해외 시장 개척을 목적으로 상인들에 의해서 만들어진 반면, 만철은 국가 전략에 따라 만들어졌다. 만철은 러일 전쟁의 승리로 일본이 러시아로부터 양도받은 철도 및 부속지를 기반으로 만주식민지를 경영할 수 있도록 조직된 국책회사로 시작하였다. 육군참모총장인 고다마 겐타로를 위원장으로, 초대 총재는 前대만 총독부 민정국장인 고토 신페이를 초대 총재로 하였으며, 초기 자본금의 반액은 정부의 출자로, 주식 백만 주(株)로 시작된 『정책적 의미가 있는 특수회사』로 반관반민의 조직이었다. 대외적으로는 민간 철도사업회사라는 명목으로 열강세력의 국가적 견제에서 자유로울 수 있었으며, 대내적으로는 정부의 특수 기관으로 활약하였다.

만철은 철도사업을 기반으로 탄광, 철강, 전선, 전기, 가스, 항만, 토목, 운송, 농업 등 만주의 전체 산업에서 자사의 생태계를 구축하고 있었으며, 조사부를 통해 이들을 효과적으로 계획·관리·운영할 수 있었다. 뿐만 아니라 도시경영을 통해 종합적인 도시환경과 산업의 발달을 이끌어내며 경제적·도시 구조적으로 만주를 효과적으로 통치할 수 있었다.

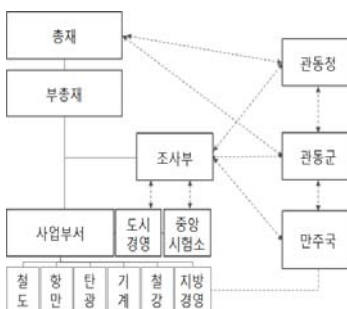
이 중 만철 조사부는 만철뿐만 아니라 관동군, 일본의 싱크탱크로서 핵심적인 역할을 하였다. 만철 조사부는 당시의 엘리트들을 기용하고 만주의 통치를 위해 지리, 경제, 사



〈그림 2〉 동인도회사의 사업 영역
출처 : 본인작성



〈그림 3〉 영국 동인도회사 조직 구성과 기밀위원회
출처 : Martin Moir, A General Guide to India Office Records, The British Library, 1999, p.41.

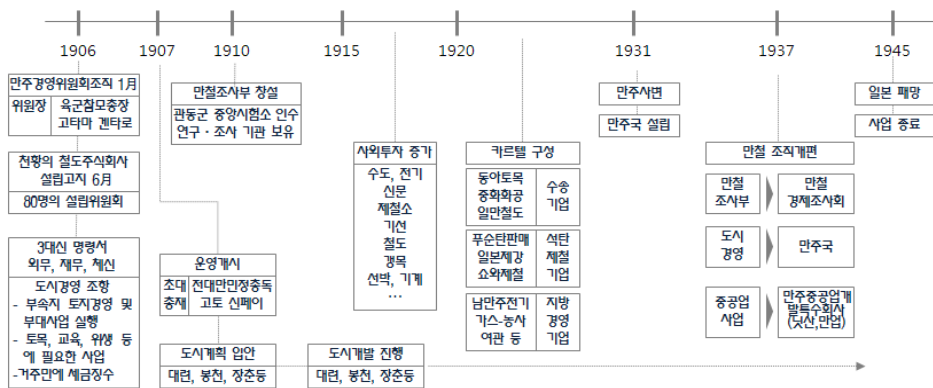


〈그림 4〉 만철 조직도
출처 : 본인작성

17) “대표적 인물로 밀 부자(제임스 밀과 존 스튜어트 밀)를 들 수 있다. 또한 1800년 초에 캘커타의 윌리엄 포트 칼리지와 런던의 헤일리베리 칼리지와 같은 인도 통치에 필요한 실용적 학문을 가르치는 대학이 생기게 되었는데 이를 통해 동인도회사에서 중요한 대우를 받던 지식인집단을 확인할 수 있다.”김성동 역 2004, 『대영제국은 인도를 어떻게 통치하였는가 : 영국 동인도회사 1600-1858』(浜渦 哲雄 2001, 『世界最強の商社 : イギリス東インド會社のコーポレートガバナンス』, 中央公論新報社, 심산.

회, 산업 등 다양한 조사활동과 기술개발 및 연구 활동을 하였으며 경제발전 계획 수립 등 브레인 역할을 하였다. 이를 통해 만주의 도시는 일본 본국보다 더욱 선진화된 산업발전과 도시계획 및 조성을 할 수 있었다.

만주국의 설립이후 만철의 도시경영의 역할은 만주국으로 이양되었으나, 만철 조사부는 싱크탱크의 역할이 더욱 강화되어 만주국과 관동군의 중추적인 역할을 수행한 것을 확인할 수 있다. 1937년 만주산업개발 5개년 계획이 만철 조사부에 의해 입안되었으며 관동군이 주도가 되어 만주의 중공업 발전을 진행한 것은 그 대표적인 사례로 볼 수 있다.



〈그림 5〉 만철의 시기별 조직 변화

4.2. 해외도시개발 행위에 의한 구조적 특성

영국 동인도회사의 해외도시개발 행위로 봄베이, 마드라스, 캘커타는 인도의 거점 도시로 성장하였다. 이 도시들은 산업시대의 무역 거점으로 성장하면서 현재까지도 인도의 주요 거점도시로 남아있다. 이 도시들을 바탕으로 영국에 의해서 근대화된 인도의 산업기반 시설들 - 철도, 전신, 도로, 항만 등은 인도의 산업구조를 형성하는 근간이 되어 현재까지 이어지고 있다.

동인도회사에 의해 개발된 뭄바이, 마드라스, 캘커타에서는 요새와 상관, 당시 영국의 도시 계획적 특색이 현재까지 남아있다. 영국은 동인도회사를 통해 도시를 조성하였으며, 도시는 성채를 따라 이어진 산책로와 광장, 격자를 이루는 도로와 공공시설 등 하나의 복합적인 상품으로 적용되었다. 초기 산업시대에 서양세력의 군사적 점령과 함께 개발된 이와 같은 도시는 계몽주의와 함께 “문명적”인 것으로 유럽의 사상과 과학, 예술, 문화, 언어, 생활양식, 산업구조 등의 모든 부분에서 근대화를 이끄는 체험적 장소로써 개발되었다. 식민 지배를 통해 타자에 의해 강요된 이와 같은 “문명”은 삶의 전반적인 부분을 서구 중심으로 재편하게 되었으며, 이를 통해 유럽의 가치와 산업의 발전은 피지배 국가가 따라가게 되는 구조를 만들었다. 산업혁명 이후로 철도가 등장하고 물류의 이동이 더욱 빨라지면서 이와 같은 현상은 더욱 가속화되게 되었다. 도시는 기계화가 진행되면서 산업의 표준이 중요하게 되었고 철도의 부설 등에서 이는 매우 중요한 사안이 되었다. 인도는 영국의 표준을 따라갈 수밖에 없었고 현재까지 철도의 협궤나 전선, 사업시설에서부터 언어, 교육, 정치 시스템에까지 적용되었다. 이 시기 영국에서의 중상주의와 계몽주의는 식민 활동 명분을 제공하였다.

만철의 만주에서의 도시개발도 이와 비슷한 맥락에서 볼 수 있다. 이 시기의 일본은 탈아론(脫亞論)을 주장하며 서구의 문화를 수용하며 근대화를 달성하는 동시에 식민 활동을 벌였다. 철도와 부속지의 개발은 치안 유지라는 명분으로 군과 경찰의 주둔을 정당화하였으며, 철도에 의해 구성된 만주의 인프라는 광역적 도시구조를 형성하였다. 철도의 부속지는



〈그림 6〉 인도 주요 도시와 철도 노선도



〈그림 7〉 만주국 주요 도시와 철도 노선도

일본의 식민도시와 산업 거점도시로서 성장하였고 대표적인 도시로 다롄, 장춘, 신징 등을 들 수 있다. 이 도시들은 첨단 도시계획 실험의 장이 되었을 뿐만 아니라, 각종 산업의 발전을 위한 교두보로의 역할을 하였다. 뿐만 아니라 만주경영의 기조인 『문장적 무비』(文狀的 武備)에 의해서 “문명적”이고 “선도적”인 도시의 조성으로 문화·사상·생활방식 등을 수출하는 장소로서의 역할을 하였다. 그러나 식민지를 통해 강요된 지배자의 관점에서의 “문명적”, “선도적”인 개념은 대상 도시의 고유문화를 말살하고 기존의 도시조직을 왜곡하는 결과를 야기하였으며, 그 영향을 사회 전반에 걸쳐 현재까지 이어지고 있다는 점에서, 이에 대한 가치판단의 재고와 사회의 종속구조에 대한 극복이 요구되고 있다¹⁸⁾.

이 시기에 조성된 식민도시들은 현재까지 산업, 도시, 생활방식 등에서의 현재까지도 피식민국의 영향을 받고 있다. 현재 영국, 일본, 미국, 프랑스 등 대부분의 선진국은 산업시대의 식민지 확보를 통한 해외도시개발의 경험이 있으며, 이는 선진국의 초국가적 기업들의 산업에서 표준을 확보하고 이를 통한 국제적 우위를 점하고 있는 것과 무관하지 않을 것이다.

이런 점에서 영국의 동인도회사와 일본의 만철은 국가의 색채를 띤 민간 조직으로 효과적인(자국의 입장으로 된 것이기는 하나) 해외도시개발의 수행 주체로서 이들이 해외도시를 조성한 방법과 그 것을 가능하게 한 조직의 특성은 현대에 있어서도 중요한 의미를 갖는다.

4.3. 사례 특성 비교

동인도회사와 만철의 해외도시개발 주체로서의 조직 구성에서의 특징은 국가와 민간이 결합된 형태라는 점이다. 동인도회사의 경우 민간 연합조직에 대한 정부의 지원으로 시작된 반면, 만철은 정부의 계획아래 민간의 형태를 한 국가의 조직으로 역할을 수행하였다는 점에서 차이가 있으나 두 조직 모두 민간·공공의 양쪽 성격을 유리하게 활용하였다. 민간사업이라는 명분으로 타국의 견제를 피하는 동시에, 자국의 영토 이외의 지역에서 진행하는 사업이 성공될 수 있도록 국가의 지원을 받으며 국가가 필요로 하는 상업 활동·산업 육성·지식 활동을 함으로써 장기적인 이익을 창출하였다.

해외도시개발 활동에 있어서 동인도회사는 거점 항구를 있는 무역로를 확보한 후 이들 항구를 기반으로 향신료·면화·차 등 자국에 필요한 상품작물을 재배하도록 산업구조와 도시구조를 바꾸어 놓았으며 이들의 수송을 빠르게 하기위해 내륙으로 철도를 연결하면서 인도의 주요 도시를 형성하게 된 반면, 만철은 전쟁의 승리로 확보한 철도 구간에 대해 부속지를 개발하고 거점 도시에 산업을 육성하면서 자국에서 할 수 없었던 기술개발 및 도시계획을 실현함으로써 만주의 지배권을 강화하고 자국의 발전에 필요한 역량을 쌓을 수 있게 하였다.

인도의 경우는 동인도회사의 상업적 목적에 이용되면서 많은 왜곡이 일어나게 되었으며, 만주의 경우는 일본 정부의 전략적인 목적에 의해 부속지가 조성되고 산업이 육성되게 되었다는 점에서 차이가 있지만, 두 사례 모두 도시를 산업·문화·정치 등 종합적인 영역에 해당하는 상품으로서 자국의 지원을 받는 회사라는 단일 주체를 통해 대상지역과 대상국에 대해 사업을 진행한 점에서 유사점을 확인할 수 있다.

18) 권지현 역 2008, 『르몽드 세계사-우리가 해결해야 할 전 지구적 이슈와 쟁점들』(Le Monde Diplomatique 2006, *L'Atlas: Le Monde Diplomatique*, Armand Colin), 휴머니스트.

〈표 3〉 산업시대 해외도시개발 주체로서의 조직 역할 및 구조 비교

구분	영국 동인도회사	일본 남만주철도주식회사
회사 조직	명분 무역을 위한 시장개척	철도 사업을 위한 부속지 개발
	구성 민간 + 정부 (민간조직 + 정부의 특허권 부여)	민간 + 정부 (민간조직 + 국가기관 역할수행)
	대외적: 영국을 대표하는 회사 대내적: 회사 운영에 대한 정부의 불간섭	대외적: 민간 철도사업 주식회사 대내적: 정부의 기관으로 만주의 두뇌역할
	성격 국가에 준하는 권력 부여	국가의 비호를 받는 공사(公社) 역할
	변화 무역회사 → 통치기관	철도사업 및 도시개발 → 조사 및 전략수립기구
	특징 기밀 위원회(지식인 조직)	만철 조사부(지식인 조직)
	운영 전쟁을 통한 시장·영토 확보, 통치 (회사군(軍) 보유, 교전권, 외교권)	지식집단을 통한 산업+도시개발 (만철 조사부)
	철학 중상주의, 계몽주의	문장적 무비
해외 도시 개발 관련 사업	법적 권리 법령(의회)으로 특허권 보장, 인도에서의 무역 독점권, 통치권	(삼대신명령서) 만주 지방경영 권한 부여 경제, 정치, 군사의 싱크탱크 역할수행
	사업 영역 무역 개방 교섭(군사적·외교적) → 상관설치 → 도시개발 ※ 무역: 향료 → 면화 → 차·아편	철도구간 확보 → 부속지 개발 → 산업 및 도시 확장 ※ 산업: 물류수송, 광산업, 기계, 제철, 중공업
	도시 개발 과정 거점 항구도시 상관 → 요새 건설 및 주거지 확보 → 토지정리 및 수출을 위한 플랜트 농업 → 철도를 통한 도시 연결 및 내륙 진출 → 위생 환경 개선 등 근대화 진행	기존 거점도시 확보 → 철도 부속지 개발 및 노선 확장 → 기존도시/신도시/미개발지역에 일본식 도시 건설 → 공업기지건설 및 산업 육성
	환경 대응 (risk 관리) 회사군(軍)을 통한 해상권장악·치안확보 요새건설· 도시개발로 정주환경조성 현지 상관을 통한 시세관리 및 현지대응 국가에 용자를 통한 특허권 갱신으로 안정성 확보	철도노선 안전을 위한 군대 파견 부속지의 생활수준 경쟁력 확보 기술력을 바탕으로 경쟁노선에 우위확보 기업 혁신 및 카르텔 구성
	도시 구조 콜카타(캘커타), 마드라스, 뭄바이(뭄베이) 등 인도의 주요 도시 형성	다롄(대련), 평토펜(봉천), 신징(장춘) 등 만주 지역(동북3성) 주요 도시 형성
	산업 구조 수출용 농업 육성(향료, 면직물, 아편 등) 구조 왜곡 인도에서의 공공정책을 통한 산업 인프라 조성 철도, 토목, 과학기술 등 영국의 표준 적용	만주지역에서의 중공업 육성 만주의 산업 인프라 조성 일본의 공업·기술 발전에 영향
	조직 형성 아시아 사무역인 등장, 자본주의 무역회사 등장 열강의 식민지회사에게 영향, 이화양행, 만철 등	일본 정부기관 및 회사 조직에 영향 만업, 미쓰비시 등 민간 회사 및 조직 운영에 영향

5. 결론

산업시대의 해외도시개발 주체인 영국 동인도회사와 일본 만철은 국가를 대신하여 해외 도시개발을 수행한 반관반민적 조직으로서 자국 산업의 해외진출을 명분으로 식민도시를 경영하였다. 조직의 구조적 특성으로 중요한 것은 이들 두 조직 모두 민간회사의 모습을 하고 있지만 국가 기관의 역할을 수행하였다는 점, 국가기관과의 연계가 긴밀했다는 점에서 일반적인 회사와는 다른 양상을 갖고 있다. 또한 두 조직 모두 기밀위원회와 조사부라는 지식집단을 보유하고 있었으며 이들의 활동은 조직의 운영과 해외도시개발에 있어서 중요한 역할을 한 것으로 파악된다. 또한 초기에는 산업적 측면에서의 영향력 확보가 후기에는 대상 도시의 관리와 경영의 역할(식민지 개발·통치)로 귀결되었으며, 사업의 안전 확보를 위한 명목으로 대상지에 군대를 주둔시킴으로써 지배권을 강화하였으며 법적으로도 스스로의 안전망을 확보하였다.

이들 회사의 활동으로 인한 도시개발의 결과로 인도와 만주의 철도와 거점도시가 개발되었으며 산업과 도시생활에 필요한 인프라가 조성되었다. 이 시기에 조성된 철도 등의 인프라와 도시 구조는 근대화·산업화라는 명분으로 타자의 필요에 의해 조성된 것이지만 현재의 도시구조와 산업 구조의 근간으로 작용하였고, 그에 따른 부작용은 오늘날에도 해결해야 할 문제로 남아있다. 이 시기의 해외도시개발을 산업적으로만 본다면 동인도회사와 만철은 도시라는 종합적인 상품을 통해 대상국에 자국의 생활양식, 건축, 도시, 문화, 산업 등 사회전반에 걸친 인프라를 수출하는 동시에 이에 대한 표준을 확보함으로써

장기적으로 개발수요를 창출하였으며, 산업의 변화와 발전 상황에 따라서 도시를 테스트 베드 및 시장으로 활용하였다.

이전까지 우리나라에서의 해외도시개발이 해외건설의 분야로 인식되어 왔으며, 식민주의의 부활 등의 우려로 해외도시개발에 대한 과거의 해외 사례는 연구가 활발히 이루어지지 않았던 점은 앞서 1,2장에서 밝혔다. 과거 사례에 대해서는 여러 시대의 다양한 해외도시개발 사례가 있을 수 있으나, 산업시대의 해외도시개발에 대해 영국 동인도회사와 일본 만철을 통해 당시의 최신사업과 도시개발이 타국의 영토에서 복합적으로 이루어졌다는 점을 확인함으로써 해외도시개발은 물리적인 해외건설 뿐만이 아닌 종합적인 해외사업의 영역이라는 특성을 파악할 수 있었다.

과거의 식민지개발은 어떤 논리라도 정당화될 수 없으나, 2장에서 밝혔듯이 현대의 개발원조 및 해외도시개발도 일부에서는 과거 식민지개발의 연장선 혹은 경제를 바탕으로 하는 새로운 식민주의의 등장이라는 비판을 받고 있는 점과 함께, 앞으로의 해외도시개발이 공여국과 대상국 모두에게 긍정적인 방향으로 나아가기 위한 자료로써 식민지개발과 산업시대의 해외도시개발의 특성은 중요한 의미를 갖는다고 볼 수 있다.

본 연구는 문헌조사를 통한 시사점 고찰의 자료를 바탕으로 진행되었기 때문에 조사의 한계점이 있다. 그러나 산업의 발전과 해외도시개발에 대해 행위의 주체와 행위의 결과에 대해서 사실에 대한 기록을 바탕으로 정리하였으며, 유럽 중심주의나 근대화이론 등의 사관이 아닌 사실에 대한 분석을 시도하였다. 산업시대의 해외도시개발에 대한 연구를 시도함으로써 산업의 발전과 해외도시개발이 갖는 의미와 성격에 대한 논의를 마련하고자 하였으며, 향후 연구 과제로 관련 사례에 대한 보다 실증적인 분석을 통한 보완이 요구된다. 이와 함께 현재 선진국의 해외도시개발에 대한 분석을 통해 산업시대의 해외도시개발이 현재의 해외도시개발에 미치는 영향을 실증적으로 분석하여 도시개발이 갖는 순기능을 극대화하는 방안의 제시가 필요할 것으로 생각한다.

참고문헌

1. 강상규 2007, 『19세기 동아시아의 패러다임 변환과 제국 일본』, 논형
2. 국토연구원·(사)대한국토·도시계획학회 2010, 『해외도시개발 거버넌스 구축방향과 전략』.
3. 권율 2007, 『국제사회의 언타이드 원조동향과 우리나라 무상원조의 언타이드 방안』, 대외경제정책연구원.
4. 권지현 역 2008, 『르몽드 세계사-우리가 해결해야할 전 지구적 이슈와 쟁점들』 (Le Monde Diplomatique 2006, *L'Atlas: Le Monde Diplomatique*, Armand Colin), 휴머니스트.
5. 김성동 역 2004, 『대영제국은 인도를 어떻게 통치하였는가 : 영국 동인도회사 1600~1858』(浜渦哲雄 2001, 『世界最強の商社 : イギリス東インド會社のコーポレートガバナンス』, 中央公論新社), 심산.
6. 김재정 역 2005, 『일본제국주의 식민지도시를 건설하다』(橋谷 弘 2004, 『帝國日本と植民地都市』, 吉川弘文館), 모티브.
7. 김지유 2010, “한국의 공적개발원조 추진체계 변화연구”, 경희대학교 대학원 석사학위논문.
8. 김호균 역 2010, 『신자유주의의 종언과 세계화의 미래』(C. Grefe, H. Schumann 2009, *Der globale countdown*, Kiepenheuer & Witsch.), 영림카디널.
9. 도영아 2008, “개발원조에 있어서 NGO의 역할과 한국 개발 NGO의 발전 방안에 관한 연구”, 이화여자대학교 대학원 석사학위논문.
10. 민유기 역 2009, 『도시와 인간 : 중세로부터 현대까지의 서양도시문화사』(Mark Girouard 1987, *Cities and People*, Yale University Press.), 책과 함께.
11. 박장배 2009, “만철 조사부의 확장과 조사 내용의 변화”, 『중국근현대사연구』, 43집, pp.145-148.
12. 백승욱 역 2008, 『장기 20세기 : 화폐, 권력, 그리고 우리시대의 기원』(Arrighi Giovanni 1994, *The long twentieth century*, Verso), 그린비.
13. 신윤길 1996, 『영국 동인도회사 연구』, 서원.
14. 신윤길 1999, “영국 동인도회사와 재인도 영국 상인에 대한 연구”, 『서양사학연구』, 제2집, pp.23-47.
15. 신윤길 2004, “영국의 대외무역과 동인도회사 연구”, 『서양사학연구』, 제10집, pp.69-86.
16. 윤대석 역 2009, 『키메라 : 만주국의 초상』(山室信一 2004, 『キメラ: 満洲国の肖像』, 中央公論新社), 소명출판.
17. 윤지현 2010, “한국의 개발도상국 도시분야 공적개발원조 전략”, 서울시립대학교 대학원 석사학위논문.
18. 이정남 역 2010, 『공감의 시대』(Jeremy Rifkin 2009, *Empathic Civilization : The Race to Global Consciousness in a World in Crisis*, Penguin USA), 민음사.
19. 이균호 2004, “일본의 중국 및 만주침략과 남만주철도 : 만주사변(1931)이전까지를 중심으로”, 『평화연구』, 12권, 1호, pp.147-174.
20. 이옥순 2007, 『인도현대사』, 1판, 창비.

21. 이희재 역 2003, 『리오리엔트』(Andre Gunder Frank, *ReORIENT: Global Economy in the Asian Age*, University of California Press), 이산.
22. 임성모 역 2004, 『만철-일본제국의 싱크탱크』(小林英夫 1996, 『滿鐵 - 『知の集團』の誕生と死』, 吉川弘文館), 산치럼.
23. 임채성 2006, “만철의 화북분리공작과 화북진출 : 철도운영을 중심으로”, 『경제사학』, 40호, pp.177-211.
24. 장준호 역 2000, 『中國의 都市計劃 : 滿州의 都市論』(越沢明 1978, 『植民地滿州の都市計画』, アジア經濟研究所), 태림문화사.
25. 장준호 · 정복철 2005, “국제개발협력의 두 가지 모델 비교연구”, 『세계지역연구논총』, 26집, 3호, pp.311-340.
26. 정병조 2005, 『인도사』, 1판, 대한교과서주식회사.
27. 정진국 역 2009, 『제국의 통로 : 시베리아 횡단철도와 열강의 대각축』(George Lynch 1903, *(The) path of empire*, Duckworth & Co), 글항아리.
28. 조진철 외 4인 2009, 『민관협력 시스템을 통한 해외도시개발 촉진 방안 연구』, 국토연구원.
29. 주경철 2008, 『대항해시대 : 해상팽창과 근대 세계의 형성』, 1판, 서울대학교출판부.
30. 채인택 역 2006, 『조르주 뒤비의 지도로 보는 세계사』(Georges Duby 2006, *Grand atlas historique*, Georges Duby, Larousse), 생각의나무.
31. 최경수 역 2011, 『세계의 철도』(海外鐵道技術協力協會 2005, 『最新世界の鐵道』), 매일경제신문사.
32. 최덕수 역 2008, 『끝나지 않은 20세기 : 동아시아 역사 1894~』(石川捷治, 平井一臣 2003, 『終わらない20世紀: 東アジア政治史1894~』, 法律文化社), 역사비평사.
33. 최진욱 2007, “공적개발원조 현황 조사 및 분석을 통한 해외건설 수주경쟁력 확대 전략”, 한양대학교 대학원 석사학위논문.
34. 최혜주 역, 『만주국의 탄생과 유산 : 제국 일본의 교두보』(岡部牧夫 2007, 『滿州国』, 東京 : 講談社), 어문학사.
35. 최홍주 역 2008, 『체계론으로 보는 세계사』(Arrighi Giovanni, Beverly J. Silver 1999, *Chaos and Governance in the Modern World System*, Univ of Minnesota Press), 모티브.

투고 2011.08.23

1차심사완료일 2011.09.15

2차심사완료일 2011.12.28

게재확정일자 2012.05.31

최종본접수 2012.06.19