

19세기 시베리아 횡단철도 건설의 과정과 목적* - 경제적, 산업적 가치를 중심으로 -

정 세 진**

■ 목 차 ■

- I. 서론
- II. 러시아와 시베리아의 역사적 관계
- III. 시베리아 횡단철도 건설의 배경과 그 과정
- IV. 시베리아 횡단철도 건설의 목적 : 경제적, 산업적 가치를 중심으로
- V. 결론

<국문요약>

본 논고는 19세기 시베리아 횡단철도 건설의 과정과 목적을 경제적, 산업적 가치를 중심으로 기술한 내용이다. 그동안 시베리아 횡단철도에 대한 연구는 정치, 군사적 목적이 중심이었는데, 본고는 경제적, 산업적 목적으로 이루어졌다는 것을 강조한다. 시베리아 횡단철도 건설을 전후

* 이 논문은 2018년도 한국연구재단의 지원에 의하여 연구되었음(2018S1A6A3A02024971)

** 한양대학교 아태지역연구센터 부교수

해 러시아 경제와 산업이 비약적으로 발전했다. 횡단철도 건설로 첫째, 국내 산업 발전이 일어났고 이에 따라 무역의 확대가 이루어지기 시작했다. 둘째, 산업 분야 중 특히 광업 분야가 발전하였다. 셋째, 철도건설로 농산물 수송이 급증했으며, 이에 따라 러시아 농업 발전에 이바지하였다. 넷째, 횡단철도 건설로 유통 및 여행업이 발전하였다. 다섯째, 횡단철도로 인해 러시아 내 교통 발전이 혁신적으로 일어나는 계기가 되었다.

본 논고에서 러시아 철도는 수출 무역을 증진하고 산업단지가 창출되면서 산업단지가 연결되는 효과를 누렸다는 점을 강조하였으며, 동시에 시베리아 횡단철도도 경제적, 산업적 가치를 중심으로 건설되었다는 점을 제시하였다. 시베리아 횡단철도는 당시 산업자본주의의 발전 과정에 있었던 러시아에 있어 경제적 중요성을 더하여 주었다.

<주제어>

시베리아, 시베리아 횡단철도, 러시아, 제국, 모피

I. 서론

러시아는 유럽 국가이다. 그러나 러시아사에 있어 몽골이 러시아에 미친 역사적 유산이 매우 광범위해 러시아는 아시아적 특성을 많이 가지고 있는 국가에 속한다. 러시아제국의 시베리아로의 확장은 유럽제국의 영토 확장과는 그 성격이 맞지 않았다. 시베리아는 전형적인 식민지대 공간이었다. 러시아는 시베리아로 영토를 넓힘으로써 제국 확장의 결정적인 토대를 마련할 수 있었다.

모든 제국이 식민지를 만들고 영토를 확장하는 데에는 나름의 이유가 있다. 러시아는 어떤 국가적 필요성으로 시베리아로 나아갔을까? 시베리아 지역 정벌에 나섰던 16세기부터 모피는 경제발전의 결정적 견인차가 될 것이라는 것이 모스크바국과 그 이후의 로마노프 왕조가 설정한 시베리아 지역에 대한 국가적 가치였다. 많은 논자들은 러시아가 국가 재정을 확충하기 위해 당시 값비싼 금액으로 판매되던 모피를 획득할 수 있는 곳으로 시베리아를 상정하고 실제로 이곳에서 엄청난 모피를 획득하였다고 주장한다. 이들은 국가재정에 막대한 이득을 가져다 준 모피 무역의 원활한 공급처인 시베리아를 의도적으로 지배했다는 관점을 피력하였다. 이에 따르면, 러시아의 시베리아 정복은 전형적인 제국의 확장 논리였다. 물론, 러시아가 시베리아 정복 계획을 구체적으로 준비하지 않았다는 주장에도 설득력이 있었다. 그러나 러시아가 모피의 경제적 가치로 시베리아를 정복했다는 사실로 판단하건대 러시아가 제국의 가치를 추구하였다는 해석이 자연스럽게 등장하였다. 러시아는 모피를 얻기 위해 태평양까지 변경을 확대해 나갔으며, 제국의 확장과 경제 이익은 합치되었다.

러시아는 16세기 이반 4세(이반 뇌제) 시기부터 시베리아 경략에 나섰고, 이후 태평양 연안까지 나아갔지만, 19세기 이후 시베리아에 대한 국가적 가치는 조금씩 변화되었다. 당시 러시아는 경제적 가치 이외에 군사 목적을 가지고 시베리아를 인식했다는 점이다. 경제적 가치 이외에 군사 전략적 가치가 등장함으로써 시베리아는 또 다른 차원의 전략적 공간으로 부상했다. 대부분의 연구자들은 19세기 말 ‘시베리아 횡단철도’(이하 횡단철도)의 전략적 가치에 주목하였는데, 특히 극동과 한반도에서 일본과 국가경쟁을 펼

치고 있던 러시아의 입장으로서는 횡단철도의 건설은 군사 전략적으로 매우 중요하였다. 철도 건설도 이러한 배경에서 등장하였다. 러일전쟁을 앞둔 러시아로서는 횡단철도를 통해 군사적 목적을 달성하고자 했다. 연구자들은 군사 전략적 가치로서의 철도 건설에 주의를 기울이고 있었다.

그러나 본 논고에서 주목하는 것은 횡단철도 건설을 전후해 러시아 경제와 산업이 비약적으로 발전했다는 사실이다. 비테는 횡단철도 건설을 경제적, 산업적 가치를 중심으로 진행시켰다. 그러므로 본 논고는 주로 경제, 산업적 가치를 중심으로 횡단철도 건설의 목적을 중점적으로 다루는 내용으로 전개될 것이다. 횡단철도 건설로 첫째, 국내 산업 발전이 일어났고 이에 따라 무역의 확대가 이루어지기 시작했다. 둘째, 산업 분야 중 특히 광업 분야가 발전하였다. 셋째, 철도건설로 농산품 수송이 급증했으며, 이에 따라 러시아 농업 발전에 이바지 하였다. 넷째, 유통 및 여행업이 발전하였다. 다섯째, 러시아 내 교통 발전이 혁신적으로 일어나는 계기가 되었다. 본 논고는 횡단철도 건설로 나타난 경제적, 산업적 함의를 중심으로 기술된다.

횡단철도의 건설을 둘러싼 경제적 담론은 매우 중요한 관점을 제시해 준다. 러시아는 19세기 후반기에 이르러서야 후발 산업국가로서 다른 유럽국가와는 다르게 늦은 시기에 자본주의 발전을 서두르고 있었다. 당시 러시아는 시베리아 산 농업 및 철강공업 분야에서 해외 국가들과 활발히 무역 교류를 하였다. 러시아는 1882년부터 1차 세계 대전까지 약 30년 동안에 32,000 마일에 걸쳐서 매우 넓은 거리의 철도를 완공하였다. 횡단철도 건설로 시베리아 지역 경제는 비약적인 발전을 이루었고, 이는 러시아 경제발전의 지대한 영향을 미쳤다. 역사적으로 분석해보더라도 경제 발전에 철도가 기여하는 측면은 중차대하며, 횡단철도도 그렇게 부합된다.

국내에서 시도된 횡단철도에 대한 기존 연구는 정치적, 군사적 부분에 대한 상황을 주로 다루었다. 그러나 본고에서는 러시아가 전통적으로 모피 획득이라는 경제적 가치를 내세우면서 시베리아를 경략하고 식민지화 했듯이 철도 건설의 경제적 가치가 무엇인지 다룸으로써 이 지역에 대한 경제적, 산업적 가치를 매우 중시하였다는 점을 강조하고자 한다. 즉 횡단철도 건설로 인해 발생한 시베리아 지역의 경제적, 산업적 가치와 그 상황을 서술할 것이다.

본 논고는 2장에서 러시아와 시베리아의 역사적 관계에 대해 서술하고 3장에서는 횡단철도 건설의 배경과 그 과정을 분석할 것이다. 4장에서는 본 논고의 핵심적인 내용으로 횡단철도 건설의 목적을 경제적, 산업적 가치를 중심으로 서술할 것이다.

II. 러시아와 시베리아의 역사적 관계

러시아는 메시아주의를 가진 민족이었다. 그것은 러시아정교의 종교적 특성이기도 하였으며, 러시아 철학사에 있어 메마르지 않은 사상적 분출구로서 작용하였다. 그러한 견지에서 러시아 인은 슬라브 민족은 세계사에서 매우 위대한 민족이고, 세계를 이끌어가는 선도 역할을 담당하고 있다고 믿었다. 그런데 메시아니즘은 이웃 슬라브 국가들로 그 범위를 단순히 제한하지는 않았다. 서방과의 역사적 단절, 무엇보다도 그리스 로마 문화의 풍성한 역사적 유산을 누리지 못했다는 부끄러운 단층지대에 속했던 것이 러시아사의 특성이었다. 서구의 정통 문화를 향유하지 못한 사실이 러시아를 위축하게 만들었고, 러시아 엘리트들이나 철학자들은 러시아가 세계 정신사를 이끌어가지 못했다는 생각에 사로잡혔다. 서구주의자들은 그러한 입장을 명백히 가졌다.

서방과의 단절로 러시아는 동쪽 지역, 즉 아시아로 눈길을 돌렸다. 러시아의 역사적, 문화적, 지역적 특성은 아시아와 면밀하게 연계된 측면이 있었다. 러시아 민족주의자들은 러시아를 세계의 동등한 국가 중에서 가장 뛰어난 국가로 보았다. 즉 문화와 계몽을 가진 선민사상으로 신이 러시아를 선택했다는 의식을 발전시켰다. 러시아의 임무는 아시아를 계몽시키는 것이며, 이는 중차대한 국가적 책무로서 받아들여졌다. 아시아는 부패에 침몰한 둔감한 사회로 규정되었다.¹⁾ 동방이라는, 시베리아라는 거대한 지대(地帶)가 러시아의 눈앞에 존재했으며, 러시아는

1) Mark Bassin, "The Russian Geographical Society, the "Amur Epoch," and the Great Siberian Expedition 1855-1863," *Annals of the Association of American Geographers*(Vol. 73, No. 2, 1983), p. 241.

동방으로 나아가기 위한 활동에 적극 나섰으며, 아시아는 매우 광범위한 의미로서 다가왔다. 러시아가 영토 확장을 추진하는 대상이 아시아가 되었다. 러시아에 있어 아시아는 볼가와 우랄 사이의 땅, 우랄 그 자체, 모든 시베리아, 카자흐 스텝 지역을 포함한 중앙아시아, 중국, 페르시아, 터키, 그리고 아프가니스탄을 의미하였다. 마르크 바신은 제국 러시아는 19세기 후반기에 극동, 중국 등지로 제국의 팽창을 추진하였고, 그곳에서 지역학 탐사를 실행하였으며 시베리아는 러시아 정복의 핵심 대상지가 되었다고 언급하였다.²⁾

국가엘리트들은 동방으로의 관심을 이끌어내기 위해 국가 및 민족정체성을 스스로 부과해왔다. 동방에 대한 그들의 인식은 러시아의 전통적인 민족적, 종교적 특색으로 표현되었는데, 국가 이익이라는 단순한 전략적 목적을 가지고 동방을 바라보았다.³⁾ 러시아 국가 정체성과 관련, 바신은 러시아의 지리적 특성과 관련된 흥미로운 주장을 시베리아의 예를 들어 설명하였다. 러시아의 지리적 경계에 관한 담론에서, 그는 서방과 동방의 경계를 어떻게 규정해야할 것인가에 대한 답을 나름대로 제시하였다. 바신은 북방전쟁 때 제정러시아에 포로로 잡힌 스웨덴인 본 스트라흐렌베르그가 주장한 내용을 그 예로 들고 있다. 스트라흐렌베르그는 13년간 서부 시베리아에서 포로로 유형생활을 경험한 스웨덴의 관리였는데, 시베리아와 스웨덴에서 컨설턴트 역할을 하면서 우랄을 유럽과 아시아의 가장 핵심적인 경계점으로 구분하였다. 스트라흐렌베르그는 유럽과 아시아의 남쪽 경계를 사마라와 볼가 강이 흐르는 볼고그라드로 상정했다. 볼고그라드는 볼가가 돈으로 접근하는 지역에 위치하고 있다.⁴⁾

우랄 산맥은 시베리아 경계를 구분할 수 있는 논리적인 선택이 될 수 있다. 바신은 러시아와 시베리아 사이의 선을 나누는 데 있어 오랫동안 일반인들에게 알려지고 인식된 시베리아의 우수한 강들보다도 우랄산맥이 더욱 더 실제적이고 지리학적인 기준점이라는 견해를 제시했다. 그의 관

2) Mark Bassin, "Russia between Europe and Asia: The Ideological Construction of Geographical Space," *Slavic Review*(Vol. 50, No. 1, 1991), p. 241.

3) Vera Tolz, "Orientalism, Nationalism, and Ethnic Diversity in Late Imperial Russia," *The Historical Journal* (Vol. 48, No. 1, 2005), p. 135.

4) Mark Bassin, op. cit., pp. 6-7.

점에 따르면, 러시아의 17세기 지도는 우랄 산맥이 대체적으로 조각으로 분할되어 있었고, 원시적 형태로 되어있었다는 것이다. 18세기 러시아의 지도에는 우랄 산맥이 특별히 더 정교하게 묘사되어 있다. 유럽과 아시아의 경계를 가로지르는 선으로 우랄 지역은 분기점이며, 동양과 서양의 경계점이다. 지리적인 경계 설정은 곧 심리적인 경계이다. 그리고 이는 민족적 경계가 존재한다는 것을 함의한다. 경계는 변방의 지리적, 심리적 함의로 존재하였다. 시베리아는 모피 공급처라는 경제적 가치를 가지고 있었지만, 중심지인 모스크바로부터 변방에 위치해 있었다.⁵⁾ 즉 시베리아는 제국의 지리적 정체성에 있어서 아시아 지역이다. 아시아의 경계이다.

그렇다면 러시아는 왜 아시아로 팽창을 적극 추진하게 되었을까? 러시아의 농노화가 진행됨으로써, 역설적으로 러시아는 새로운 변방 지대를 추구하게 되었다. 제정러시아가 시베리아로 영토 확장을 추진한 것도 농민들에게 토양을 제공하고, 농촌 경작을 할 수 있는 기회가 충분한 새로운 땅으로 나아가게 하는 원인이 되었다.⁶⁾ 이반 뇌제가 시베리아의 경제적 중요성을 인식하였다고 하더라도, 시베리아 산 풍부한 모피는 내외적으로 국가 경제에 필수적인 품목이었다.⁷⁾ 그러나 무엇보다도 몽골의 침입으로 국가적 손상을 오랜 시기동안 받았다고 간주한 러시아는 동방으로 나아가감으로써 국가적 위신을 회복하고자 했다. 그리고 몽골의 후계 칸국 들이 여전히 존재하고 있던 16세기에도 변방 유목민족들의 공격으로 러시아는 국경지대에서 방어적인 공세를 선택했다. 그러나 이반 뇌제가 방어적 작전에서 이민족을 향한 공격적 자세로 전면적으로 전환하기까지는 오랜 시간이 걸린 것은 아니었다. 러시아는 이 시기에 시베리아를 경략하기 시작했다. 러시아 식민주의자들은 아시아의 광활한 공간으로 나아가는 전략을 선택했고, 이는 국가적 안전을 보증하였다.⁸⁾ 이반 뇌제는 카자키인 예르마크를 보내 시베리아를 경략토

5) 이에 관한 내용은 정세진, “러시아 제국의 시베리아 확장 : 제국의 정복 및 시베리아 이미지,” 『노여노문학』 26-2, 2014, pp. 236-240 참고.

6) Joseph L. Wiczyński, “Toward a Frontier Theory of Early Russian History,” *Russian Review*(Vol. 33, No. 3, 1974), p. 191.

7) *История Сибири*. Академия Наук СССР, Том. 5(Ленинград: Наука, 1968), с. 2, 25.

록 했는데, 이는 중국적으로 시베리아를 정복하게 된 사건이 되었다. 실제적으로 카자키가 시베리아를 정복하는 데 큰 역할을 담당했다. 마치 이들은 용병처럼 활약하였으며, 캄차트카, 베링해, 태평양까지 러시아의 국경을 확대하였다.⁹⁾

시베리아라는 새로운 식민지가 창출되면서, 러시아의 중앙부 농민들은 점차적으로, 그리고 개별적으로 국가와 지주의 권위와 통제에서 벗어나기 위해 시베리아로 과감히 이주하거나 탈출하는 상황이 발생했다. 이들을 의미하는 “방황하는 사람들(wandering people)”은 세금과 봉식의 원천으로 모스크바국의 통치 때에 유용하게 활용되었는데, 그들이 시베리아로 떠남으로써 자원이 상실되었다. 시베리아의 군대 총독들은 이주하거나 탈출 농민들을 수비대로 재편성하거나 농업 활동에 종사시켰다.¹⁰⁾ 소련 학자들은 이들이 러시아 정체성을 유지하면서 삶을 영위했는지에 대해 오랫동안 논쟁해왔다.¹¹⁾

17세기에 차르 알렉세이에 의해 제정된 울로제니예(уложение) 법령이 농민 이주를 금지하였고 이에 따라 행정책임자들이 이주를 막을 합법적인 수단을 가지게 되었다하더라도, 우랄을 넘어 시베리아로 탈주하는 경우가 여전히 있었다. 17세기 초에 시베리아에 도착한 러시아 농민들의 수는 매우 적었으며, 이에 따라 행정관리들은 시베리아 원주민들이 전통적인 유목 생활 방식을 청산하고 농업에 종사하거나 수비대로 활용하고자 하였다.¹²⁾ 원주민들은 자신들이 농노화가 되는 것을 원치 않았다. 1601년에 러시아정부는 12개의 농업 거주지를 시베리아 지역에 설치하였다. 17세기에 정부는 곡물과 다른 식량을 유럽 러시아로부터 수입하여 태평양 연안 등 먼 지역으로 수송할 수밖에 없었다.¹³⁾ 니콜라이 야

8) Alton S. Donnelly, *The Russian Conquest of Bashkiria, 1552-1740*(New Haven: Yale University Press, 1968), p. 3.

9) М.И. Ципоруха, *Покорение Сибири от Ермака до Беринга*(Москва : Вече, 2013), с. 298.

10) Donald W. Treadgold, *The Great Siberian Migration*(Princeton: Princeton Legacy Library, 1957), p. 25.

11) Donald W. Treadgold, “Russian Expansion in the Light of Turner’s Study of the American Frontier,” *Agricultural History*(Vol. 26, 1952), p. 149.

12) Г.Ф. Миллер, *История Сибири*(Москва, 1937), с. 383.

드린제프(1842-1894)는 농민이주사를 연구한 유명한 학자이다. 그는 시베리아 유형수 출신으로 시베리아 지역주의의 주창자였으며, 시베리아 이주민(이노로드찌)을 연구하였다.¹⁴⁾ 야드린제프는 이주 러시아인들과 원주민들의 혼성문화가 형성된 것은 시베리아에서 러시아화가 이루어진 것을 의미한다고 언급했다. 이는 러시아인들이 원주민들인 부랴트, 퉁구스, 야쿠트의 전통과 관습을 수용하였다는 것을 의미하였다.¹⁵⁾

제정러시아는 19세기 전까지 통치 시스템이나 식민주의 정책이라는 국가 플랜을 가지고 시베리아를 침탈한 것은 아니었다. 러시아는 경제적으로 빈약한 모스크바국과 그 이후의 왕조인 로마노프 시대에 재정 충당을 위해 시베리아 지역으로 카자키 연대를 보냈다. 제정러시아의 엘리트들도 그러한 역할을 하였다. 부족한 땅을 개간하기 위한 농업 발전을 위해 시베리아로 이주민을 보냈다. 이는 19세기에 이르러 본격적으로 진행되었다. 18세기 이전, 시베리아로 이주한 농민들은 과거 카자키의 경우처럼 중앙부 러시아의 지주들을 피해서 시베리아 지역으로 이주하였다.¹⁶⁾ 러시아가 아무르와 우수리 지역을 1850년대에 정복하게

13) В. Шунков, *Очерки по Истории земледелии Сибири*(Москва, 1956), с. 314.

14) Н.М.Ядринцев, *История освоения Сибири*(Москва: Эксмо, 2013), с. 6-8.

15) Н.М.Ядринцев, *Сибирь как колония*(Новосибирск: Сибирский Хронограф, 2003), сс. 134-136.

16) 제정러시아시기에 시베리아로 이주하는 사람들 중에는 특이하게도 종교적 자유를 찾아 이주하는 경우가 있었다. 이것은 러시아의 구교도에 해당하는 사항이다. 구교도들은 시베리아의 초기 정착민 중의 하나였으며, 구교도 공동체를 러시아 본토보다도 될 수 있으면 더 먼 지역에 세우기를 원했던 사람들이었다. 이들은 자신의 종교 신념에 헌신한 자들이다. 러시아 당국자들이 구교도들의 공동체나 은신처를 발견했을 때, 구교도들은 자신들의 일군 받을 버리고 타이가 지대로 숨어버리는 행동을 일삼았다. 16세기와 17세기, 그들이 더 이상 몸을 숨기는 것이 어렵게 되었을 때에, 구교도들은 극단적으로 자신들의 거주지에 불을 질러 집단 자살을 감행하기도 했다. 그러나 이에 비해 러시아정교회의 사제들은 시베리아에서의 자발적인 종교 활동을 강력히 원하지는 않았다. 종교 행동주의자들, 금욕주의자들, 그리고 교양 있는 사제들은 시베리아처럼 멀리 떨어져있고 매우 추운 지역에서 자신의 삶을 영위하려고 하지 않았으며, 유럽 러시아에서 종교 활동을 하고 싶었다. 이것은 매우 당연한 일이었다. 시베리아에서 공식적인 러시아정교회의 활동은 매우 약했다. 그래서 시베리아에는 종교적 신념이 아주 강한 이들의 활동이 상대적으로 강할 수밖에 없었다. 구교도들의 활동이 이에 속한다. 이밖에 성격은 다르지만, 비자발적인 이유로 시베리아로 이주한 이들이 있었다. 즉 상기에 언급한 것처럼 유형을 당한 경우이다

된 사건은 개혁과정에서의 민족주의 운동과 결부되었다. 러시아정부가 결성한 시베리아 지리협회는 미지의 땅인 남 시베리아를 탐험하면서, 탐험대로서의 완벽하고도 특수한 제국주의 역할을 하였다. 大 시베리아 조사는 정치적 상황과 필요를 가진 유일한 시도는 아니지만, 이러한 탐험의 패턴은 러시아와 다른 지역에서 동일하게 이루어졌다.¹⁷⁾ 1911년에 시베리아의 비 러시아인 원주민들은 공식 통계로 2,212,100명이었다. 원주민들은 사냥과 어업에 주로 종사하였다. 공식적으로 민족언어가 없으면서 1천명도 안 되는 극소수 민족으로부터 야쿠트, 브리야트 민족처럼 다수 인구를 가진 민족들이 있었으며, 파생된 하부 민족도 있었다.¹⁸⁾

Ⅲ. 시베리아 횡단철도 건설의 배경과 그 과정

횡단철도가 건설되기 이전 대다수의 러시아인들에게 시베리아는 어떤 형상이었을까? 거대한 토지가 황량하고 빈 채로 존재하였고 이 광대한 땅이 원시 그대로 쓸모없는 상태로 있다는 것은 안타까운 일이었다. 거칠고 황량한 환경은 외형적으로 거주와 생산적인 개발을 불가능하게 만들었다. 시베리아는 고립되어있었고, 높은 산으로 둘러싸여 있었다. 동으로 태평양의 바다에 접근하기도 어려웠다. 시베리아 강들은 장대하며, 세계적으로 유명한 큰 강과 비교해서도 결코 그 위용이 적지 않지만, 여객 수송 등 상업적 측면에서 본다면, 생산성이 높은 지역이 결코 될 수 없었다. 강들은 북극 해안을 따라 어둡고 얼어붙은 만으로 흘렀다.¹⁹⁾

제정러시아는 아무르, 프리모르스키, 우수리 지역을 정복하면서, 태평양 연안에 한 발을 내딛었으며, 국가 권력을 공고히 할 수 있는 발판을

17) Mark Bassin, "The Russian Geographical Society, the "Amur Epoch" and the Great Siberian Expedition 1855-1863," p. 240.

18) Elena Varneck, "Siberian Native Peoples after the February Revolution," *Slavonic and East European Review. American Series*(Vol. 2, No. 1, 1943), p. 70.

19) Mark Bassin, "Inventing Siberia: Visions of the Russian East in the Early Nineteenth Century," *The American Historical Review*(Vol. 96, No. 3, 1991), p. 771.

마련하였다. 유럽러시아에서 시베리아까지의 거리는 매우 멀었다. 거리의 장벽을 해결할 수 있는 유일한 방법이 시베리아 전 지역을 관통하는 철도 건설이었다. 이러한 계획 및 아이디어가 실행으로 옮기기까지는 많은 시간이 걸렸다. 초기에는 횡단건설이 필요한지 그렇지 않은지를 놓고 여러 의견이 충돌하였다. 정부는 이 프로젝트를 실행하는 데 오랫동안 주저해왔다. 가장 큰 이유는 철도 건설에 엄청난 경비가 발생할 것이라는 우려 때문이었다.²⁰⁾

주지하듯, 제정러시아시기에 경제 발전은 늦게 진행되었다. 그런데 시베리아에서는 19세기 중반기에 혁명적 변화가 발생하기 시작했다. 정치적 관심도 증대되었지만, 점진적으로 이 지역에서도 경제적 상황이 호전되기 시작하였다. 1861년에 정부는 아무르와 프리모르 지역에 거주민을 증가시키는 정책을 추진하였다. 횡단철도 건설 이전인 1862년에 벌써 다양한 전신 통신망이 개설되었다. 정치범이 많이 수용된 예카테린부르그와 옴스크까지의 통신망이 연결되었고, 1863년에는 예카테린부르그와 톱스크, 1864년에는 수도인 페테르부르크와 이르쿠츠크 사이에 전신망이 개통되었다.

통신 수단의 발달, 교통과 무역, 산업 발전 등으로 주요한 사회경제적, 구조적, 문화적 성취가 뒤따랐다. 이와 아울러 러시아 내에서도 점차적으로 자본주의 발전이 뒤따랐고 프롤레타리아 및 부르주아 계급이 형성되어 발전하기 시작했다. 1880년대부터 시베리아에서는 다양한 경제 분야에서 발전이 빠르게 진행되고 있었다. 여러 상황적인 변화도 경제 발전에 영향력을 미쳤다. 새로운 경제 발전 지구가 등장했으며, 이는 당시 발전하고 있던 러시아 경제 발전 구역으로 포함되었다.²¹⁾ 1890년대 말엽, 수공업자의 수는 10만 명, 공업노동자는 12만 명, 고용 노동자는 약 20만 명이 되었다. 이는 근본적으로 새로운 형태의 국가 조직이 이루어지고 있다는 것을 반증하는 부분인데, 횡단철도가 이러한 역할을 주도했다.

20) M. Mikhailoff, "The Great Siberian Railway," *The North American Review*(Vol. 170, No. 522, 1900), p. 594.

21) Л.Г.Олех, *История Сибири*(Ростов-на-Дону: Феникс, 2013), с. 149.

전 러시아 뿐 만 아니라 시베리아에서도 강력한 부르주아 계급이 발생했는데, 약 1,200여 가문이 이에 속했다. 이들은 지역 발전에 공헌하였다. 시베리아 도시 미화에도 참여하였으며, 시베리아 지역이 문화의 온상으로 발전할 수 있도록 역할을 수행했다.²²⁾ 지역 당국자들은 횡단 철도가 내수 및 국제 시장에 진출할 수 있는 매개체가 될 것이라고 판단했다. 점차로 무역 및 상업 진흥이 일어나기 시작했다. 물론 횡단철도를 경제적 가치로서만 상정하기는 어려울 것이다. 군사 전략적 의미가 없었다는 것은 아니다. 그러나 무엇보다도 철도를 따라 석탄, 광석 금속 등의 물품 수송이 원활하게 이루어졌으며, 야금공 및 자동차산업 및 일반 공업도 급속하게 발전하는 계기가 되었으며, 여객 운송 분야에서도 국내 및 해외 지역과의 교류가 가능하게 되었다.

알렉산더 2세는 1891년 5월 블라디보스토크에서 역사적인 횡단철도 착공을 선언하였다. 시베리아 유형수, 자원자, 병사, 그리고 고용된 중국 노동자들이 철도 공사에 투입되었다.²³⁾ 건설은 1891년부터 1904년까지 진행되었다. 그러나 실제적으로 완료된 시점은 1904년과 1916년으로 구분하였다. 1904년에 완공되었다고 해석하는 경우는 모스크바와 블라디보스토크까지의 철도선이 연결되었다는 의미이다. 러시아는 동청철도건설을 1916년에 마무리하는데, 이 시점을 강조한다면, 횡단철도는 1916년에 완결된 셈이 된다. 동청철도는 아무르 강(흑룡강)과 우수리 강을 지나서 블라디보스토크까지 잇는 구간이다.²⁴⁾ 횡단철도는 세계에서 가장 긴 철도선이며, 모스크바와 블라디보스토크 간 총 연장 9,466km에 달했다.

재무부 장관인 비테(Сергей Юльевич Витте)는 정부가 오랫동안 주저하고 있던 횡단철도 건설을 주도하였는데, 건설이 가능할 만큼의 재정이 확보될 것이라고 확신했다. 러시아 횡단철도가 건설될 수 있었

22) Н.М.Ядринцев, там же, с. 151.

23) 신범식, “교통의 국제정치: 시베리아횡단철도(TSR)국제화와 동북아협력을 위한 한국의 대응 전략,” 『한국과 국제정치』 제 19권 2호(서울: 경남대 극동문제연구소, 2003), p. 279.

24) 진시원, “동아시아 철도네트워크의 기원과 역사: 청일전쟁에서 태평양전쟁까지,” 『國際政治論叢』 제 44집 3호(서울: 한국 국제정치학회, 2004), p. 128.

던 것도 1892년에서 1903년까지 재정부 장관으로 봉직한 비테가 매우 적극적으로 건설을 앞서서 추진했기 때문이다.²⁵⁾ 비테는 1889년 재무부 철도국장, 1892년 2월에 교통통신부 장관이 된 이후 재빠르게 철도선에 관련된 조사를 실시했다. 1892년 8월에 재정부 장관으로 임명된 이후에 철도의 즉각적인 건설을 주장했다.²⁶⁾ 비테는 1903년 8월 총리에 임명되었으며, 공직생활 기간 동안 정부의 대내외 정책에 강력한 영향력을 끼쳤고 러시아 자본주의 발전에 공헌하였다. 그는 국유철도 부설을 지원하고 중공업 발전을 육성하였다.²⁷⁾ 횡단철도는 시베리아의 산업 혁명의 가장 강력한 사건이었다. 동시에 세계 경제의 공업화 과정에 있어서도 특별한 일에 속한다. 철도 건설로 시베리아의 주요 도시와 산업중심지가 러시아 및 세계 시장과 연결되었으며, 시베리아의 경제가 러시아 전체 경제로 급속히 합류하는 계기가 되었다.²⁸⁾

횡단철도 건설을 위해 정부 고위 인사가 참여하는 행정 기관인 시베리아 철도위원회가 출범하였다. 이 위원회는 1892년 12월 10일 비테 장관의 주도하에 세워졌으며, 초기에는 재정부와 내무부 장관이 참여하는 조직체였다. 국방부, 이르쿠츠크, 프리 아무르, 시베리아 주의 총독 및 지사 등이 참여하였다.²⁹⁾ 비테가 추천하여 당시 황태자였던 니콜라이 2세가 위원장이 되었다. 비테가 매우 강력한 인물을 위원장으로 내세운 목적은 이 위원회가 향후 정부의 재정지원을 받겠다는 의도만은 아니었다. 비테는 미래의 황제를 내세움으로써 황제가 철도 건설의 책임자이며, 황제를 통해 건설을 완결 짓겠다는 전략을 가지고 있었던 것이다. 실제적으로 니콜라이 2세는 권좌에 오른 이후에도 위원회의 대표 직함을 유지하였다. 첫 번째 공식 회의는 1893년 2월 10일 상트 페테르부르

25) 정세진, “제정러시아의 철도 역사에 관한 소고: 시베리아 횡단철도와 중앙아시아 철도를 중심으로,” 『슬라브학보』 제 32권 1호(서울: 한국슬라브학회, 2017), p. 330.

26) M. Mikhailoff, op. cit., p. 594.

27) 이완중, “러시아의 극동진출과 중-러 국경획정과정 연구,” 『북방사논총』 4호(서울: 고구려연구재단, 2011), p. 193.

28) *Сибирь в составе Российской империи*(соч. А.И. Миллер) (Москва: Новое литературное обозрение, 2007), с. 255.

29) Ibid., с. 134.

크의 마린스키 극장 내 위원회 회의실에서 개최되었다. 그러나 황태자가 대표직을 맡는 관계로 회합을 자주 소집하지는 않았다. 위원회 성립 이후 2년 반 동안에 19번의 회의가 있었지만, 이후 10년 동안, 총 23번의 회합만 열렸다. 그러나 회의 참석 인원은 급증하였다.³⁰⁾ 횡단철도는 당시 약 1억 달러 정도의 예산이 소요되었다. 횡단철도 건설은 동시에 여러 선이 건설되는 방식으로 입안되었다.

시베리아 횡단 철도의 방향은 다음과 같았다.

첫째, 첼랴빈스크에서 옴스크 구간인 서부시베리아 철도(총 1,415km)이다. 이 철도선은 첼랴빈스크에서 노보-니콜라예프스크 구간까지 연결되었다. 첼랴빈스크는 2개의 선인데, 하나는 당시 페트로그라드에서 예카테린부르크와 페름까지, 다른 선은 모스크바에서 사마라까지였다. 이 구간은 1896년 10월에 개통되었는데, 교통량이 대폭 늘어나 1912년에 새로운 철도선이 옴스크에서 튜멘(Tiumen)까지 연결되었다. 이는 제 2 트랙, 즉 복선으로 이용되었고 동시에 예카테린부르크 까지 90마일을 단축시킨 결과를 가져다주었다.³¹⁾

둘째, 옴스크에서 이르쿠츠크 구간인 중앙 시베리아 철도(총 1,828km)이다. 노보-니콜라예프스크에서 이르쿠츠크까지 연결되었다.

셋째, 이르쿠츠크에서 미소야가 구간으로 바이칼 철도(총 318km)이다. 이 선은 이르쿠츠크에서 쿠엔가(Kuenga)까지 연결되었다. 처음에 바이칼 철도선은 바이칼 호수를 페리 여객선으로 운송하거나 바이칼 호수의 얼음 위를 가로지르는 철도선의 형태였다. 그러나 이후에는 철도가 바이칼 호수의 남쪽 해안가에 개통되었다.

넷째, 미소야가에서 스트레텐스크 구간으로 트랜스바이칼 철도(1076 km)이다. 이 철도선은 트란스바이칼인 카림스카야역에서 지선이 만초울리 역까지 이어졌다. 이 역에서 중국의 동부 지역인 하얼빈, 그리고 블라디보스토크로 갈라졌다.

30) Ibid., c. 135.

31) Boris Baievsky, "Siberia-The Storehouse of the Future," *Economic Geography*(Vol. 3, No. 2, 1927), p. 185.

다섯째, 스트레텐스크에서 하바로프스크 역까지의 아무르 철도(2132km)이다.

여섯째, 하바로프스크-블라디보스토크 구간인 우수리 철도(764km)이다.

구간 건설은 첫째부터 여섯째, 순차적으로 진행된 것이 아니라 동시다발적으로 시작되었다. 1891년에 우수리 철도선에 대한 시공이 시작되었다. 1892년에 서부 시베리아 철도선이 건설되기 시작했다. 이 2개의 횡단철도는 1897, 1896년에 각각 완공되었다. 중앙 시베리아 철도선은 오브 강에서 이르쿠츠크까지 연결되는데, 1893년에 건설이 시작되어 1899년에 완공되었다. 그리고 이르쿠츠크에서 바이칼 호수 서쪽까지의 철도선은 1901년에 완료되었다. 바이칼 호수의 동쪽에서 스트레텐스크 지역을 연결하는 철도선의 경우는 러시아정부가 중국으로부터 동청철도 부설권을 허가받고 동청철도를 완성한 이후인 1903년에 우랄과 태평양 사이에 교통망이 가능하게 되었다. 그러나 이 교통 구간은 바이칼 호수를 통과하는 페리 호 운항이 포함되어 있으며, 만주를 거쳐 치타 근처의 카이달로보 동쪽까지 포함하고 있다. 바이칼 호수 근처와 하바로프스크에서 스트레텐스크까지 가장 어려운 구간이었다. 이 지역은 평평하지도 않고, 기후 자체가 아주 나빴기 때문이다.³²⁾

우수리와 중국 동부의 철도선은 니콜스크-우수리스크에서 만난다. 동청철도는 블라디보스토크, 바이칼 호수 그리고 서쪽으로 560마일 더 확장된 경우에는 아무르 지선과 비교해 노선이 더 짧다. 철도 지선이 중국을 통과하였다. 아무르 철도에는 아무르 강이 지류로부터 10-80마일까지 흐른다. 주된 철도선으로부터 짧은 지선은 아무르 강의 항구까지 이어졌다. 옴스크에서 카림스카야 역까지, 니콜스크-우수리스크에서 블라디보스토크까지 횡단철도는 복선으로 개설되었다. 아무르 철도선, 그리고 동청철도에서 횡단철도까지는 처음부터 끝까지 복선으로 개통되었다.³³⁾ 주요 지선은 타이가-톰스크와 서부 지역의 트로파블로스크-

32) Edward Ames, "A Century of Russian Railroad Construction: 1837-1936," *American Slavic and East European Review*(Vol. 6, No. 3/4, 1947), p. 72.

33) Boris Baievsky, op. cit., p. 186.

콕체타브선이다. 동청철도선은 매우 중요한데, 하얼빈-창춘 선이 핵심 라인이었다. 동시베리아의 우수리 철도선의 리콜나야-수찬 선도 주요한 선이었다.³⁴⁾

IV. 시베리아 횡단철도 건설의 목적 : 경제적, 산업적 가치를 중심으로

4장은 본 논고의 중심 내용으로 횡단철도 건설의 목적과 과정을 다루는데, 주로 경제적, 산업적 함의를 중점적으로 규명하고자 한다.

에드워드 아메스는 철도를 단일한 경제적인 분류로 가정하기는 쉽지 않다면서 복합적인 이유와 상황이 존재한다는 관점을 피력했다. 러시아 철도건설도 그런 측면이 있는데, 철도건설 목적을 위해서 여러 가지 방

34) 그런데 횡단철도의 노선 중에는 개인 자본이 투입된 지선 건설이 있었다. 첫째, 알타이 선인데, 노보-니콜라예프스크에서 세미팔라틴스크 역까지이다. 이 선은 토양이 비옥하고 인구가 밀집되어 있는 구간이다. 둘째, 유르가 역에서 쿠즈네츠크 역까지의 콜추기노 철도선인데, 이 구간에는 유명한 쿠즈네츠크 탄전이 있다. 이 철도선은 텔베스 철광상까지 연결되었다. 전체 길이는 약 350마일이었다. 셋째, 타타르스카야 역에서 슬라브고로드역까지 이어지는 쿨룬딘스카야 철도선인데, 거의 200마일 정도이다. 넷째, 아친스크-미누신스크 철도선은 300마일이었다. 셋째와 넷째 철도선은 풍부한 농업 및 광업 지구를 포함하였다. 1903년에는 우랄과 태평양까지의 철도선이 가능하게 되었다. 횡단철도 중에서 바이칼 호수 근처의 철도선과 하바로프스크에서 스투텐스크(치타 동쪽)까지의 철도선이 건설되기에 가장 까다로운 부분이었다. 지형이 평평하지 않았고, 기후가 아주 나빴기 때문이었다. 현재의 루트는 1916년에 가서야 완공되었다. 이 철도선은 매우 중요하였는데, 소비에트 동부의 군사 방어선으로서의 의미가 있었고, 가장 중요한 핵심 지역이었으며, 태평양 항구를 통해 해외 국가들과 무역을 관장할 수 있는 교통의 요지였다. 동시베리아와 극동에 기본적으로 인구가 존재하는 한에는 이 철도선은 길 위의 교통망이었다. 서시베리아(쿠즈네츠크 석탄 지역과 공업 지구)의 발전은 기본적으로 우랄과 노보시비르스크 사이의 철도선에 달려있었다. 1905년에 횡단철도는 주요한 3개 철도선으로 구분되었다. 횡단철도 그 자체는 서부, 중부 시베리아 지역으로 나누어졌는데, 첼라빈스크와 사마라-즐라토우스트와 서쪽의 페름-튜멘 지역, 동으로는 바이칼과 이르쿠츠크를 연결하는 선이었다. 둘째, 트랜스-바이칼 선은 바이칼의 동쪽 해안 지역인 미소프스크(Mysovsk)에서 중국 국경지역을 연결한 철도이다. Edward Ames, op. cit., p. 72.

식이 동원되었다. 횡단철도는 극동의 소비에트 군대에 물자를 공급하는 역할을 하였다. 이는 군사적인 목적으로 활용되었다. 경제적 측면에서 횡단철도는 제정러시아, 그리고 이후 소비에트 시기까지 러시아 산업 중심지와 극동시베리아를 연결함으로써 경제적인 가치 창출이라는 역할을 담당했다. 횡단철도는 우랄과 카자흐스탄의 북쪽인 러시아에 속하는 지역의 경제 활동에도 이바지하는 효과를 가졌다.

아래는 횡단철도의 가장 중요한 특성을 기술한 내용인데, 1), 2)번은 횡단철도가 전략적, 군사적으로 중요하다는 점을 강조한 것이며, 3)번 이후로는 횡단철도의 경제적, 산업적 가치와 효과를 대비함으로써 횡단철도가 어떠한 측면에서 더 중요한 함의를 가지고 있는 것인지를 이해할 수 있는 바로미터를 제시해 줄 것이다.

- 1) 횡단철도는 제정러시아의 통치와 관련이 있었으며, 정부는 횡단철도의 전략적 중요성에 대해 주목했다. 1905년 러시아혁명시기에 제국의 변경지역에서 정치적 갈등은 매우 심하게 나타났다. 러시아 지방에서는 중앙정부에서 벌어지던 혁명파도 같은 파업 등 여러 사태와 사건에 매우 민감하게 반응하고 그 추이를 지켜보고 있었다. 변경지역에서는 이미 군사력을 갖춘 통치 집단과 지방 민중들과의 충돌이 잦았다. 시베리아의 경우에도 정치적 불안정성이 심화되었으며, 여러 도시에서 혁명가들에 의한 군사 반란이 발생하였다. 그런데 1905년에 완공된 횡단철도는 그 영향력과 효과적인 측면에서 노동자 반란에도 일정한 영향력을 미쳤다.³⁵⁾
- 2) 횡단철도는 군사적 목적을 지니고 있었는데, “미국을 연결하는 개척지”(American frontier)라고 역사학자들에 의해 통상적으로 언급되었다. 횡단철도는 프런티어의 발전을 도모하였으며, 미국 역사가들이 과거 미국의 서부지역을 개척할 때 그 지역을 “미국의 프런티어”라고 표현했던 것처럼, 변방 지대 발전에 기여했다.³⁶⁾ 이런 해석에 따르면, 횡단철도도 러시아 최전방의 핵심 역할을 지원해주

35) Henry Reichman, “The 1905 Revolution on the Siberian Railroad,” *The Russian Review* (Vol. 47, 1988), p. 25.

36) Edward Ames, op. cit., p. 64.

었다. 횡단철도는 유라시아 대륙의 북쪽에서 이루어지는 운송망의 형성이라기보다는 동북아에 분포한 제국들 간의 지정학, 지경학적 갈등과 충돌을 유발한 의미가 더 강하다는 함의가 있었다.³⁷⁾ 횡단 철도는 극동으로 군인들을 수송하는 목적으로 건설된 측면도 있었으며, 1904-1905년 러일전쟁이 일어나기 직전에 러시아 군대를 지원하기 위한 군사적 목적으로 활용되었다.³⁸⁾ 그리고 소비에트 시기에는 동부 방어선을 위한 주요한 교통 지대로 작용하였다.

- 3) 횡단철도는 극동과 러시아의 주요한 산업 중심지를 연결하였다. 우랄을 비롯한 시베리아 경제 발전에 횡단철도가 끼친 영향력은 막대하였다. 철도선은 태평양 항구를 통한 대외 무역을 관장할 수 있는 이점이 있었다.³⁹⁾ 동시베리아와 극동에 영속적으로 거주민들이 있다는 전제하에서는 산업과 무역에서 유리한 측면이 있었다. 동시베리아와 극동에서 점진적으로 철도선을 따라 산업발전이 일어났다. 철도선의 본선으로부터 상대적으로 작은 규모이지만 지선이 형성됨으로써 시베리아 여러 도시에서 경제 발전의 촉매제가 되었다. 서부 시베리아에서 발전한 공업지대는 우랄과 노보시비르스크 지역 사이의 철도선에 달려있다고 해도 과언이 아니었다. 횡단철도 건설이 끝난 시점에 극동에서 러시아는 정치적, 군사적 강화 보다는 평화와 평안을 추구하는 데에도 무척 신경을 썼다. 그러한 차원에서 시베리아는 실제적이고 생생한 경제적 동맥을 가지고 지역 발전을 추구해 나갔다.⁴⁰⁾

에드워드 아메스는 러시아 철도를 광범위하게 6가지의 범주로 분류하였다.

첫째, 군사적 중요성이다.

둘째, 수출 무역을 증진시키기 위한 목적.

37) 진시원, “동북아시아 철도건설과 지역 국가관계의 변화: 19세기 후반과 20세기 초반 제국주의시기를 중심으로,” 『평화연구』 제12권 2호(서울: 고려대 평화연구소, 2014), p. 61.

38) 2차 세계 대전 시기의 극동에서 소련 군대의 활동을 지원하는 데 매우 긴요하게 활용되기도 했다.

39) *Сибирь в составе Российской империи*, с. 258-259.

40) M. Mikhailoff, op. cit., p. 608.

셋째, 단일한 산업 단지 창출을 위한 철도.

넷째, 이미 존재하고 있는 산업 단지를 연결하는 것.

다섯째, 미개발된 지역의 제한 완화를 위한 목적.

여섯째, 주요한 수송 루트를 따라 지역을 연결하는 목적으로서의 철도 등이다.⁴¹⁾ 이 분류에 따르면, 러시아 철도 건설의 핵심 내용은 경제였다.

미하일로프는 횡단철도가 건설되던 시점에 시베리아의 경제 지역을 분류하여 다음과 같이 제시한 바 있다.

첫째, 광범위한 농업지대이다. 이는 우랄에서 바이칼 호수까지의 철도선을 따라 형성되었다. 이 지역의 주산품은 곡물이었으며, 러시아를 통해 동시베리아와 투르키스탄 지역까지 수송되었다.⁴²⁾

둘째, 바이칼 이남지역과 곡물 지대의 남쪽인 서부 시베리아의 스텝 지역이다. 이곳은 가축 목양지대이다.

셋째, 북쪽 지역에 분포되어 있는 거대한 산림지대이다.

넷째, 태평양을 지나고 거대한 강의 입구 근처 지역인데, 해양 지대에 속한다.

다섯째, 광업 지대로, 이는 아무르 분지와 일치하는 지역이다.⁴³⁾ 이곳에서 석탄, 철 등 광물이 많이 보급됨으로써 대량 생산 산업이 발전할 가능성을 지니고 있었다.⁴⁴⁾ 상기 학자들의 분류를 보면 횡단철도가 경

41) Edward Ames, *op. cit.*, p. 64.

42) 투르키스탄까지의 지선 건설의 프로젝트는 당시에 행정부에 의해 논의되었고, 그 이후에 진척되었다. 시베리아 곡물은 투르키스탄까지 수송되며, 투르키스탄의 거주민들은 면화 플랜트 산업 발전에 전력을 다하였다.

43) 이곳은 산악 성격을 띠고 있고 농업 생산 목적에 적합하지 않는 지역이어서 중앙 및 서부 시베리아, 만주, 한국, 일본, 중국, 인도, 그리고 미국처럼 곡류 곡물이 대량 생산되지 못한다. M. Mikhailoff, *op. cit.*, p. 604.

44) 아무르 지역은 공업 발전이 촉진되어 만주, 한국 등과 면화 산업을 발전시킬 수 있는 가능성을 지녔다. 이 지역의 공장은 투르키스탄, 중국, 한국, 인도, 북아메리카 지역에서 원자재를 들여와서 생산하며, 중국과 일본처럼 양 가축이 행해지지 않는 곳에서 모직 물건을 수입한다. 이를 바탕으로 아무르 지역에서는 면화 생산이 대량으로 이루어질 수 있었다. 즉 값싼 양모를 바이칼 이남과 몽골로부터 조달받을 수 있었다. 아무르 지역의 기후와 토양은 사탕무, 담배, 아마, 대마 등을 생산하는 데 도움이 되었으며, 이러한 상품을 대량 생산할 수 있었다. 이는 시베리아 산업 발전에 매우 유용하였다. M. Mikhailoff, *op. cit.*, p. 605.

제발전과 매우 밀접한 관계가 있다는 것을 알 수 있다.

횡단철도 건설에 주도적인 역할을 담당한 비테는 횡단철도 자체가 러시아와 전 세계의 무역확대를 위한 새로운 지평선을 여는 동력이 될 것으로 확신했다. 그는 특히 횡단철도가 청의 차(茶)무역이 발전하는 데 공헌할 것으로 생각했다. 즉 해상 운송보다는 육상 운송을 통해 차가 유럽으로 수출된다면 러시아에도 큰 경제 이익이 될 것으로 판단하였다.⁴⁵⁾ 비테는 매우 중요한 보고서를 상신하게 되는데, 1892년 11월18일자 보고서의 제목은 ‘시베리아 횡단철도 부설에 필요한 조치들’이었다. 비테는 인도와 아삼 지역의 차 생산이 청나라의 차 무역에 타격을 주기 때문에 청나라의 차 무역은 조만간 붕괴될 것으로 예상하였다. 그래서 횡단철도가 완공된다면, 청나라 차를 신속하게 유럽으로 운송할 수 있고 청나라에도 차를 수출할 새로운 기회가 될 것이며, 러시아는 청나라에서 면화·모직물·금속제품 분야에서 영국과 대외 경쟁을 펼칠 수 있을 것이라는 그의 주장이었다.⁴⁶⁾

비테는 횡단철도의 경제적 중요성을 가리켜 ‘경제적 침투’ 라는 표현을 선호하여 자주 언급하였다. 물론 비테는 철도의 중요성은 경제적 가치 뿐 만이 아니라 군사적 중요성을 동시에 지니고 있다는 것을 부인하지 않았다.⁴⁷⁾ 그러나 기본적으로 비테에게 있어서 횡단철도는 경제 정책 입안에 결정적인 역할을 할 것으로 보았고, 그는 대부분 횡단철도의 경제적인 부분에 주의를 기울였다. 특히 건설을 통해서 공학-기술적인 발전을 꾀하고 산업 발전에 초석이 다져질 것이라고 확신했다.⁴⁸⁾ 비테는 중국과 일본, 그리고 조선 등 동아시아 국가들의 이해관계가 침해

45) 최덕규, “러시아의 대만주정책과 동청철도(1894-1904),” 『만주연구』 제 6집(서울: 만주학회, 2004), p. 6.

46) 홍우호, “1858-1898년 러시아의 동아시아 팽창과 만주,” 『동북아역사논총』 제 14호(서울: 동북아역사재단, 2006), p. 118.

47) A.V. Ignatiev, “Foreign Policy of Russia in the Far East,” Imperial Russian Foreign Policy. in Hugh Ragsdale(ed.), (NY : Cambridge University Press, 1993), p. 252. 황영삼, “러시아의 동아시아 정책 -시베리아 철도 부설과 관련하여,” 『동양학』 제 31권(서울 : 단국대 동양학연구소, 2001), p. 318에서 재인용.

48) Дитмар Дальман, *Сибирь с XIX в. и до настоящего времени*(Москва: Росспэн, 2016), с. 273.

되지 않는 선에서 철도 부설을 주장했는데, 동청철도 개설을 적극 추진한 것도 경제적 가치가 있었기 때문이지 군사적 이해관계가 가장 중요했던 것은 아니었다.

그렇다면 횡단철도 건설로 발생한 경제적, 산업적 가치와 그 효과는 어떠한 것이 있을까?

첫째, 철도건설로 국내 산업 발전이 일어났고 이에 따라 무역의 확대가 이루어지기 시작했다. 횡단철도 건설이 경제적으로 더 중요했던 이유 중의 하나는 19세기 후반기에 러시아 노동 시장이 발전 추세에 있었기 때문이다. 당시에는 자본주의 생산방식이 확산되었다. 국내 시장은 확대되었고, 세계 시장으로 무역을 촉진할 필요성도 증대되고 있었다. 공업생산력은 급속한 발전이 일어났으며, 철도건설 분야에서 발전이 촉진되었다. 철도부설은 경제성장의 지표였다. 채취산업, 금속산업, 제철산업, 기계산업의 발전이 촉진되었다.⁴⁹⁾ 러시아에서는 철도가 개통되기 이전에는 인구가 많이 부족하거나 주요한 경제적인 중심지로부터 소외된 곳이 많았다. 이런 지역을 크게 3군데로 구분해본다면, 첫째, 시베리아와 극동, 둘째, 카자흐스탄과 중앙아시아, 셋째, 유럽러시아의 북부 지역 등이다. 즉 당시에 횡단 철도를 건설함으로써 러시아 내에서 경제 발전을 이루어야 할 필요성이 매우 높았던 것이다.⁵⁰⁾

둘째, 산업 분야 중 특히 광업 분야가 발전하였다. 당시 금 생산 산업 정도만 존재했다는데, 철도 개설로 금 이외에 다른 광업이 발전하였다. 즉 석탄, 철, 주석 산업이 활기를 띠게 되었는데 철도 자체가 광업의 생산을 필요로 하였고, 다른 한편으로는 철도가 이러한 광업 시장을 더 확대하는 결과를 낳게 되었는데, 현존하던 광산 기업의 조직과 발전에 영향력을 미쳤다. 시베리아에서는 시장 상황이 전환되었고 경제 통합이 빠른 속도로 진전되었지만, 이러한 성과는 국내 장비와 철도 설비의 보호에 의거, 철강 수입품에 대해 엄격한 관세를 적용한 덕분에 이루어진 것이다.

철도에 의해 야기된 시장개방에 의해 생산업자들은 거대한 산업 붐

49) 이완중, *op. cit.*, p. 187.

50) Edward Ames, *op. cit.*, p. 72

을 경험하였다. 남러시아의 생산업체인 야금 회사가 철도 회사의 설비 공급 등을 초기에 맡았다. 이 회사들은 정부의 보조금을 받을 수 있는 체계를 갖추고 있어 매우 유리하였다.⁵¹⁾ 철도와 관련된 모든 필요한 서비스가 상당한 발전을 보였다. 기차역들은 확대되었고 기관차와 철도차량 정비공장이 세워졌으며, 연료창고, 변전소, 용수공급 시설 등이 설치되었다. 설비 시스템이 준비되면서, 기존보다 업무 효율성이 증대되었으며, 더 많은 일들이 진행될 수 있었다.

셋째, 특히 농산품 수송 등에 따라 농업 발전에 이바지 하였다. 농산품은 횡단철도가 지나가는 지역에서 방대한 양으로 보관되었다. 1898년에 옥수수를 저장하는 화물객차가 6,500개에 달했다. 동물 기름, 가죽, 양모, 그리고 냉동 고기가 그 해에 엄청나게 증가했다. 이런 이유로 철도 통과 지역에서는 가죽 목양산업이 발전되었다. 특별히 토볼스크 지역에서는 버터 생산 산업이 발전하였다. 이는 해외로의 수출이 가능한 거대한 시장을 형성하였고 시베리아 산 버터는 1896년에 260만 킬로그램이 수출되었다. 농업 분야와 가죽 목양, 그리고 생산 및 무역 등의 분야에서 횡단철도는 시베리아 식 경제생활이 가능하도록 했다.⁵²⁾

넷째, 횡단철도 건설로 유통 및 여행업이 발전하였다. 이전에 시베리아 산업은 독점주의에 의해 지배되었지만, 상황이 변화되었다. 각 지역에는 지역 자본주의자가 형성되어 있었고, 상품수요자의 수단에 따라 자신이 책정한 농산물 가격이 있었으며, 경쟁은 존재하지 않았다. 자본이나 신용을 갖추고 있지 않던 기업인들은 독점 자본가들과 경쟁할 능력을 갖추고 있지 못했다. 통신 수단을 가지고 있지 못했기 때문이다. 그런데 횡단철도 개통으로 이러한 비정상적인 국가경제 상황이 개선되기 시작했다. 시베리아를 러시아 경제의 중심지와 연결시킨 철도는 여행을 더 싸고 빠르게 가능하게 했으며, 자본 축적을 원활하게 하였다. 이제 적은 자본이나 수단을 가진 이들도 가죽 구입을 위해 긴 여행을

51) Ian Blanchard, "Russian Railway Construction and the Urals Charcoal Iron and Steel Industry, 1851-1914," *The Economic History Review. New Series*(Vol. 53. No. 1, 2000). p. 117.

52) M. Mikhailoff, op. cit., p. 602.

할 수 있었고, 다양한 생산 중심지역에서 생산자들, 도매상인들과도 직접적으로 상품 교류를 할 수 있었다. 점차적으로 상품 교류는 민주적인 방식으로 이루어지기 시작했으며, 경쟁도 증대되었으며, 상업과 무역의 성격도 전환되었다.⁵³⁾

다섯째, 횡단철도로 인해 러시아 내 교통 발전이 혁신적으로 일어나는 계기가 되었다. 횡단철도의 “교통” 측면은 매우 특이하였다. 당시에 경제적 중요성이라는 차원에서 본다면, 시베리아는 저성장 경제발전 공간이며, 어떤 특별한 경제적 필요성을 공급하는 지역은 아니었다. 넘쳐나는 생산을 흡수할 수 있는 그러한 성장 동력이 풍부한 지역도 아니었다. 어떤 측면에서 본다면, 시베리아는 지구의 중심으로부터 떨어져 있으며, 주요 산업 중심지와 교통의 중심지에서 벗어난 공간이며, 쉽게 접근할 수 없는 지역이었다.⁵⁴⁾

시베리아를 연상하면, 거대한 영토가 떠오르는데, 러시아는 기본적으로 광활한 국가였다. 남부 및 중부 시베리아는 해안지대로부터 3천마일 떨어져 있었다. 거대 도시로부터 1천마일 떨어져 있는 지역이 연이어 펼쳐져 있는 곳이 시베리아이다. 비용의 측면에서 횡단철도 건설은 민감한 부분이었다. 시베리아가 비록 해안 지대를 길게 끼고 있다고 하더라도, 역설적으로 이는 교통 접근이 용이하지 않다는 것을 의미하였다. 북쪽 해안가는 일 년 동안 얼어있는 지역이며, 내륙 지역 발전은 북쪽 해안가의 지리적 위치에도 영향을 받고 있다. 오랜 세월 동안 북극해는 주요 무역 루트가 아니었다. 시베리아의 남쪽으로 높은 산과 사막이 있다. 우랄의 서부 지역은 시베리아를 유럽러시아로부터 분리시키는 지점에 위치해 있다. 접근이 가장 가능한 교통 채널은 동쪽 지역이었다. 아무르 강의 계곡은 태평양으로 이어진다. 이러한 입지 조건은 시베리아 발전의 장애물이었다.

그러나 횡단철도 건설을 전후해 변화가 일어나기 시작했다. 1900년에서 1909년까지 시베리아 인구는 6백만 명에서 9백만 명으로 증가되었다. 화물 교통은 70만 톤에서 300만 톤으로 늘어났다. 석탄 광업 및 낙

53) M. Mikhailoff, op. cit., p. 603.

54) Boris Baievsky, op. cit., p. 184.

농업이 발전하였고 도시들이 재빠르게 형성되고 원주민의 생산품에 대한 수출이 급증하였다. 이 지역 사람들의 구매력이 증진되었다. 이에 따라 수입도 증가되는 추세였다. 실상 횡단철도가 건설되었지만, 자본이 빈약해 횡단철도 건설 자체가 거대한 국가를 적절하게 커버해주기가 어려웠다. 그러나 철도 건설로 철도 화물의 수송거리가 늘어남에 따라 품질 좋은 생산품, 즉 버터, 모피, 가죽 등의 물품에 대한 가치가 높았다. 시베리아의 주요 수출품인 곡물, 미네랄, 수목 등은 높은 화물세를 감당할 수 없는 상황이었다. 그래서 철도 건설은 시베리아의 해안 지대와 연결해야 한다는 당위성이 매우 컸다. 차량 교통을 위한 길은 지역적으로 중요하였다. 서부 시베리아의 평원, 특히 스텝은 특별한 도로 건설 없이도 자동차 길로는 나름대로 적당한 지역이었다.⁵⁵⁾ 곡물을 철도로 운송하는 시베리아 화물기차는 미국 서부지역의 철도를 연상케 하였다.

시베리아와 해외 시장과의 무역은 횡단철도의 첫 번째 선이 건설됨으로써 시작되었다. 즉 철도가 건설된 이유 중의 하나로는 교통을 위한 시베리아 해안의 불안정성도 한 몫을 담당했다. 즉 일 년 중 항해가 가능할 수 있는 시간이 매우 짧고, 수로의 채널이 다양하게 발전되어 있지 못했다. 그리고 만(灣)과 만(灣)을 연결하는 지점도 매우 부족한 상황이라 철도 건설을 서두르게 한 측면이 있었다. 화물차가 지나가는 길들은 원시적인 조건에 있었다. 서부 시베리아를 여행하는 데 가장 큰 방해물은 봄이나 가을에 나타난다. 즉 이 시기는 강과 호수의 눈이 녹는 시기이다. 이 길의 대다수 지역에서는 자동차로 통행이 가능하다.⁵⁶⁾

여섯째, 철도가 건설되면, 동아시아에 거대한 경제 시장이 형성될 가능성이 상존했다. 비테는 철도 완공 이전부터 철도 건설로 러시아 경제에 큰 이득이 될 것이라는 주장을 펼쳤다. 즉 청, 일, 조선의 인구는 당시 4억6천만 명이었고 이들 국가와의 교역 규모가 당시에 연간 7억 5천만 루블에 이르렀으며, 이 동북아 국가들이 러시아의 거대한 소비시장이 될 것으로 예측했다. 즉 모스크바가 러시아 내 산업 물류의 중심지이지만, 횡단철도가 건설된다면 모스크바가 세계 물류 시장의 핵심 지

55) Ibid.

56) Ibid, p. 187.

역으로 부상할 것이라는 강력한 신념을 가지고 있었다.⁵⁷⁾

러시아 경제사학자들은 철도가 러시아 경제 발전에 핵심 역할을 담당하였다고 인정하고 있다. 이 시기는 알렉산더 거센크론의 용어에 의하면, 러시아 산업화와 경제 현대화의 “거대한 스퍼트”의 시대였다. 러시아 경제 발전의 성장 과정에 철도가 기여한 바는 매우 크며, 철도가 경제에 미친 역할은 다양한 분야에서 광범위하게 나타났다. 철도는 경제 발전 강화에 주요 요소가 되었으며, 10월 혁명 이전에 주요한 구조적 변화를 이끌어낸 상업적 요인으로 작용하였다. 특히 상업과 농업, 그리고 국가 시장의 발전뿐만 아니라 자원 할당을 개선하고 산업 생산의 요구를 산출하는 데에 있어서도 철도의 역할은 컸다.⁵⁸⁾

V. 결론

모스크바는 러시아 철도의 핵심적인 네트워크의 중심지로 각광받았다. 그러나 러시아 철도 시스템 자체는 프랑스처럼, 혁명적 네트워크가 되지 못했다. 프랑스는 철도선이 파리로부터 펼쳐지는 시스템으로 건설되었다. 러시아 철도 시스템은 독일처럼 다절성 시스템이 아니라 모스크바, 레닌그라드에서 마디 시스템으로 이루어져 있다. 주요한 철도는 남동쪽에서 북서쪽으로 이어졌는데, 단순히 미국 서부의 철도선을 닮은 대륙을 가로지르는 단선의 형태로 이루어져 있지는 않다. 간단히 말해서, 러시아 철도는 네트워크로 복잡하게 펼쳐져 있다. 러시아 철도의 각각의 네트워크는 하나 혹은 더 이상의 특별한 목적으로 설계되어 있다.

57) 최덕규, “러시아의 동아시아정책과 노령지역 한인(1891-1910),” 『韓國史學報』 제 19호(서울 : 고려사학회, 2015), p. 269.

58) 시베리아 철도선이 복선이 된 가장 큰 이유 중의 하나는 러일 전쟁 때 러시아의 패배가 크게 영향을 끼쳤다. 교통 수송망의 비효율성으로 인해 러시아는 복선 건설에 착수했다. 기후 문제로 복선 건설의 어려움이 가중되었다. 횡단철도가 지나가는 길에는 끝없는 얼음으로 덮인 경우가 있었다. Jacob Metzger, “Some Economic Aspects of Railroad Development in Tsarist Russia,” *The Journal of Economic History* (Vol. 33, No. 1, 1973), p. 314.

러시아와 시베리아 사이를 가로막았던 장벽은 거리였다. 러시아 정부는 어려운 결정 끝에 시베리아 횡단철도를 건설하였다.

러시아는 본토로부터 멀리 떨어져있던 시베리아, 그리고 태평양 연안까지 제국의 확장에 성공했지만, 시베리아는 너무나 먼 거리에 있었고, 이것이 후기 산업발전 도상에 있었던 러시아로 하여금 횡단철도 건설에 과감히 나서게 된 사건이 되었다. 시베리아의 동쪽 끝은 태평양 지역이며, 러시아는 점차적으로 19세기 이후에는 러시아의 본토와 시베리아의 관계를 정립해야하는 시기를 맞이했다. 러시아와 시베리아의 관계를 지체하게 만들었던 거리상의 장벽이 있었으며, 러시아는 이를 딛고 나아가야 했다. 러시아는 16세기 이래로 시베리아 지역에 대한 경제적 가치를 횡단철도를 통해 보상받고자 하는 의도가 무척 강했다.

러시아는 모피를 획득하기 위해 태평양까지 나아갔다. 역사적 시기 동안 러시아의 시베리아 경략의 핵심적인 이유가 경제적 가치에 있었다. 즉 러시아가 시베리아를 통해 얻고자 했던 전략적 관심은 군사적 가치도 중요했지만, 경제적 가치는 그것 이상의 중요성이 있었다. 횡단철도 건설은 시베리아의 사회적, 경제적 삶에 혁명적 전환을 가져왔으며, 지역적 통합에 큰 역할을 하였는데, 시베리아를 유럽, 아시아, 미국과 연결하는 역할을 담당했다. 횡단철도는 세계에서 가장 긴 철도이다. 철도 건설은 당시의 학문-기술 및 엔지니어의 기술력의 한계를 보여주었다. 러시아, 미국, 중국 등 다른 나라의 기술진도 참여했다. 당시에 건설된 기차역 건물 등은 오늘날까지도 보존되어 있는 곳이 있다.

본 논고에서 러시아 철도는 수출 무역을 증진하고 산업단지가 창출되면서 산업단지가 연결되는 효과를 누렸다는 점을 강조하였으며, 동시에 횡단철도도 다양한 목적으로 건설되었다는 점을 제시하였다. 결과적으로 횡단철도의 가치는 경제적 부분에 가장 큰 영향을 미쳤다. 당시 산업자본주의의 발전 과정에 있었던 러시아는 횡단철도 건설을 통해 급속한 산업발전을 이룰 수 있었다.

<참고문헌>

- 신범식, “교통의 국제정치: 시베리아횡단철도(TSR)국제화와 동북아협력을 위한 한국의 대응 전략.” 『한국과 국제정치』, 경남대 극동문제연구소, 제 19권 2호, 2003.
- 이완중, “러시아의 극동진출과 중-러 국경획정과정 연구.” 『북방사논총』, 고구려연구재단, 4호, 2011.
- 정세진, “러시아 제국의 시베리아 확장 : 제국의 정복 및 시베리아 이미지.” 『노어노문학』, 한국노문학회, 제 26권 2호, 2014.
- 정세진, “제정러시아의 철도 역사에 관한 소고: 시베리아 횡단철도와 중앙아시아 철도를 중심으로.” 『슬라브학보』, 한국슬라브학회, 제 32권 1호.
- 진시원, “동아시아 철도네트워크의 기원과 역사: 청일전쟁에서 태평양전쟁까지.” 『國際政治論叢』, 한국 국제정치학회, 제 44집 3호, 2004.
- 진시원, “동북아시아 철도건설과 지역 국가관계의 변화: 19세기 후반과 20세기 초반 제국주의시기를 중심으로.” 『평화연구』, 고려대 평화연구소, 제 12권 2호, 2014.
- 최덕규, “러시아의 대만주정책과 동청철도(1894-1904).” 『만주연구』, 만주학회, 6집, 2004.
- 최덕규, “러시아의 동아시아정책과 노령지역 한인(1891-1910).” 『韓國史學報』, 고려사학회, 19호, 2015.
- 황영삼, “러시아의 동아시아 정책 -시베리아 철도 부설과 관련하여.” 『동양학』, 단국대 동양학연구소, 31권, 2001.
- 홍우호, “1858-1898년 러시아의 동아시아 팽창과 만주.” 『동북아역사논총』, 동북아역사재단, 14호, 2006.
- Ames, Edward, “A Century of Russian Railroad Construction: 1837-1936.” *American Slavic and East European Review*. Vol. 6, No. 3/4, 1947.
- Baievsky, Boris. “Siberia-The Storehouse of the Future.” *Economic Geography*. Vol. 3, No. 2, 1927.
- Bassin, Mark. “The Russian Geographical Society, the “Amur Epoch” and

- the Great Siberian Expedition 1855-1863.” *Annals of the Association of American Geographers*. Vol. 73, No. 2, 1983.
- Bassin, Mark, “Russia between Europe and Asia: The Ideological Construction of Geographical Space.” *Slavic Review*. Vol. 50, No. 1, 1991.
- Bassin, Mark, “Inventing Siberia: Visions of the Russian East in the Early Nineteenth Century.” *The American Historical Review*. Vol. 96, No. 3, 1991.
- Blanchard, Ian, “Russian Railway Construction and the Urals Charcoal Iron and Steel Industry, 1851-1914.” *The Economic History Review. New Series*. Vol. 53, No. 1, 2000.
- Donnelly, S. Alton. *The Russian Conquest of Bashkiria. 1552-1740*. New Haven: Yale University Press, 1968.
- Ignatiev, A.V, “Foreign Policy of Russia in the Far East.” *Imperial Russian Foreign Policy*. in Ragsdale, Hugh(ed.). NY: Cambridge University Press, 1993.
- Metzer, Jacob, “Some Economic Aspects of Railroad Development in Tsarist Russia.” *The Journal of Economic History*. Vol. 33, No. 1, 1973.
- Mikhailoff, M. “The Great Siberian Railway.” *The North American Review*. Vol. 170, No. 522, 1900.
- Reichman, Henry, “The 1905 Revolution on the Siberian Railroad.” *The Russian Review*. Vol. 47, 1988.
- Tolz, Vera, “Orientalism, Nationalism, and Ethnic Diversity in Late Imperial Russia.” *The Historical Journal*. Vol. 48, No. 1, 2005.
- Treadgold, W. Donald, *The Great Siberian Migration*. Princeton: Princeton Legacy Library, 1957.
- Treadgold, W. Donald, “Russian Expansion in the Light of Turner’s Study of the American Frontier.” *Agricultural History*. Vol. 26, 1952.
- Varneck, Elena. “Siberian Native Peoples after the February Revolution.” *Slavonic and East European Review. American Series*. Vol. 2, No. 1, 1943.

Wieczynski, L. Joseph, "Toward a Frontier Theory of Early Russian History." *Russian Review*. Vol. 33, No. 3, 1974.

Дальман, Дитмар., *Сибирь с XIX в. и до настоящего времени*. Москва: Росспэн, 2016.

История Сибири. Академия Наук СССР. Том. 5. Ленинград: Наука, 1968.

Олех, Л.Г., *История Сибири*. Ростов-на-Дону: Феникс, 2013.

Сибирь в составе Российской империи. (соч. Миллер, А.И.) Москва: Новое литературное обозрение, 2007.

Шунков, В., *Очерки по истории земледелия Сибири*. Москва, 1956.

Ципоруха, М.И., *Покорение Сибири от Ермака до Беринга*. Москва : Вече, 2013.

Ядринцев, Н.М., *Сибирь как колония*. Новосибирск: Сибирский хронограф, 2003.

Ядринцев, Н.М., *История освоения Сибири*. Москва: Эксмо, 2013.

<Abstract>

The Process and Purpose of the 19Th Century Siberian Railroad Construction - Focusing on Economic and Industrial Value -

Jung, Se Jin

This paper describes the process and purpose of the construction of the trans - Siberian railway in the 19th century focusing on economic and industrial values. The study of the Trans-Siberian railway has been centered on political and military purposes, and emphasizes that this paper was made for economic and industrial purposes. Before and after the construction of the Trans-Siberian Railway, the Russian economy and industry developed dramatically. Construction of trans-railway First, domestic industry development occurred, and trade expansion started to take place. Second, the mining industry in particular has developed. Thirdly, the construction of railways led to a rapid increase in the transportation of agricultural products, thereby contributing to the development of Russian agriculture. Fourth, railway construction has led to the development of distribution and travel industry. Fifth, railway has been an innovative opportunity for traffic development in Russia.

In this article, the Russian railway emphasized that export trade was promoted and the industrial complex was created by the creation of industrial complex, and at the same time, it was suggested that the Siberian railroad was built around economic and industrial value. The Trans-Siberian

Railway added economic importance to Russia, which was in the process of industrial capitalism at the time.

<Key Words>

Siberia, Siberia Trans Railway, Russia, Empire, Fur

저자정보

정세진(한양대학교 아태지역연구센터 부교수)

jsjstar2@hanmail.net

논문 접수일: 2018. 10. 20.

논문 심사일: 2018. 11. 09.

게재 확정일: 2018. 11. 20.