

# 러시아의 대만주정책과 동청철도 (1894-1904)

崔 惠 圭    고구려연구재단 연구위원 (toki64@hanmail.net)

## 1. 서    론

19세기말-20세기초에 전개된 제정러시아의 대만주정책에는 전제주의적 정치질서에 자본주의를 접목시킨 짜르 체제의 특수성이 투영되어 있다. 이는 청일전쟁(1894-5)과 러일전쟁(1904-5)의 전간기에 나타난 러시아의 대만주정책이 산업화를 주도하던 재무상 비폐(С.Ю.Витте)의 자본주의적 팽창정책과 군사력에 기반한 니콜라이 2세(Николай II)의 봉건적 팽창주의가 교대로 등장하는 특징을 보이고 있음을 의미한다. 동아시아로의 자본수출과 철도부설이라는 경제적 팽창수단이 동반된 비폐의 “평화적인 침투정책”이 나타나고 그 뒤를 이어 군사적인 수단을 동원한 러시아 황실의 전통적인 영토팽창 정책이 잇따르게 된다. 이 같은 양상은 러시아의 동아시아정책에서 주요 관심지역이었던 만주와 한반도에서도 동일하게 나타난다. 러시아의 대만주정책은 러청은행의 설립과 동청철도 부설을 주도한 비폐의 정책에 이어 의화단 사건을 계기로 러시아군대의 만주령과 그 점령정책의 지속이라는 양상을 띠게 되는 것과 마찬가지로, 대한반도정책 역시 한러은행의 설립

과 시베리아 횡단철도와 조선의 철도망을 연계하려는 비폐의 정책에 뒤이어 압록강지역을 군사전략적으로 이용하려는 정책들이 수반되었던 것이다. 이는 러시아의 산업화와 동아시아정책을 연계시킨 비폐의 정책이 자본의 투자수익에 초점을 맞추므로써 동아시아시장의 독점권을 둘러싼 열강과의 경쟁을 고조시켰던 바, 막대한 자본이 투하된 자국의 이권사업을 보호하기 위해 군사력에 의존하는 정책이 불가피하였기 때문이다. 즉 재무상 비폐의 동아시아정책은 러시아의 전통적인 팽창주의 노선에 그 당시 제국주의 열강이 채택했던 경제적 침투 수단을 접목시킨 것에 불과했음을 의미하는 바, 본질적으로 그 침략적 속성은 러시아의 전통적인 군사적 팽창노선과 맥락을 같이하였던 것이다. 통상적으로 ‘평화적’이라는 수식어가 붙는 비폐의 정책과 ‘침략적’이라는 수식어가 붙는 니콜라이 2세의 정책은 단지 수단과 방법의 차이일 뿐 팽창이라는 측면에서는 맥을 같이한다 하겠다.

러시아 재무성이 중심이 된 국가주도의 경제정책은 후진 러시아와 선진유럽 열강간의 경제적 격차를 단기간에 극복할 수 있는 효율적인 개발방식이었다. 그러나 국가주도의 산업화 정

논문접수일: 2004년 6월 18일    게재확정일: 2004년 6월 25일

1) 東清鐵道(Chinese Eastern Railway; Китайская Восточная железная дорога)에 대한 명칭은 “중국동부철도, 중동철도 그리고 중동철로”로 번역할 수 있다. 그러나 이 철도는 역사적으로 중국의 청조시기에 부설되었고 우리학계에서도 동청철도로 통용되고 있기 때문에 본 논문에서는 편의상 ‘동청철도’로 명칭하기로 한다.

책은 경제전반에 걸쳐 강력한 정부의 간섭이 가능했던 짜르 체제의 유지를 그 근간으로 삼고 있었던 바. 전제체제의 토양위에 자본주의를 이식해야 한다는 상충적인 과제를 동시에 충족시켜야 한다는 부담을 안고 있었다. 따라서 비폐가 자국의 산업화를 성공적으로 완수하기 위한 선결 조건은, 대내적으로 짜르체제와 자본주의를 공존시키고, 대외적으로 자본의 원천으로서의 유럽과 시장으로서의 아시아를 동시에 아우르는 치밀한 외교 전략을 마련하는데 있었다. 이는 국내 경제정책을 총괄하던 러시아 재무성이 대외정책, 특히 대만주정책의 전면에 부상하는 계기를 마련해 주었을 뿐만 아니라 자국의 산업화정책을 동아시아정책과 연계시키는 결과를 초래했다. 그 결과 러시아의 동아시아정책의 좌절은 대내적으로 짜르 체제의 붕괴와 맞물리게 되는 연쇄구조가 형성되었던 것이다.

이같이 모험적이고 위험천만한 구조를 배경으로 비폐는 만주로의 경제적인 침투를 위해 국가의 모든 자원을 이곳에 집중시킬 수 있는 권한을 확보할 수 있었으며 러시아의 대내외정책의 핵심인물로 부상할 수 있었다. 비폐가 만주를 러시아의 독점시장으로 확보하기 위해 구축한 체제를 동시대인들이 “비폐의 왕국(Царство Витте)”이라고 지칭한 이유도 바로 여기에 있었던 것이다.

비폐의 대만주정책의 중심축을 이루고 있었던 동청철도 역시 이 같은 그의 모험주의적 정책의 산물이라 할 수 있다. 시베리아횡단철도의 일부구간을 중국의 영토인 만주를 관통하여 부설한 이 철도는 치타에서 블라디보스톡 구간을 직선으로 연결하는 노선이었다. 800베르스타(Верста)에 달하는 이 노선의 부설공사는 국가의 기간철도 노선을 외국영토에 부설함으로써 예견되는 운용상의 문제점뿐만 아니라 러청간의 국경문제를 촉발할 수 있는 위험천만한

사업이었다. 더욱이 이 철도는 러시아의 산업화와 동아시아정책간의 상관관계 및 막대한 건설자금이 투입된다는 점을 고려해 볼 때, 짜르체제의 사활이 걸린 문제였던 것이다. 따라서 러시아의 대만주정책에 대한 연구는 비폐의 이른바 “만주로의 평화로운 침투정책(мирное проникновение в Маньчжурию)”의 속성을 파악하고 나아가 러청관계가 양국간의 폭넓은 민간교류에 근거하기 보다는 비폐와 이홍장(李鴻章) 양자간의 비공식적인 관계에 의존할 수밖에 없었던 원인을 추적하는데 있어 매우 중요한 의미를 지닌다 할 수 있다.

이에 본고는 러시아의 대만주정책을 동청철도를 중심으로 고찰하는데 그 목적이 있다. 이를 위해 동청철도부설사업을 주도한 러시아 재무상 비폐의 대만주정책의 추진 배경, 경위, 그리고 그 결과를 비폐와 이홍장간의 상호관계를 통해 분석하고자 한다. 이는 러시아의 동청철도부설계획을 수락한 인물이 다름 아닌 이홍장이었을 뿐만 아니라 이 철도의 부설사업과정에서도 직간접적으로 영향력을 행사했기 때문이다. 따라서 본 논문은 다음의 순서로 논의를 전개하고자 한다. 첫째, 비폐가 동청철도부설계획을 수립한 배경과 이홍장이 이를 수락한 원인을 살펴볼 것이다. 둘째, 러청동맹협정의 체결과 양자간의 신뢰관계가 구축된 경위를 “이홍장 기금(Лихунчангский фонд)”의 조성 과 관련하여 고찰해볼 것이다. 셋째, 동청철도 이권에 대한 사례금 마련을 위해 조성된 “이홍장 기금”의 파행적인 운용이 양자간의 신뢰관계를 와해시키고 결과적으로 러시아의 만주지배정책을 좌절시키는 계기가 되었음을 구명할 것이다.

본 논문의 연구 범위는 러시아의 만주침투정책이 적극화되는 계기가 되었던 청일전쟁(1894-1895)에서 러시아의 동아시아정책의 좌절을 의미하는 러일개전 시기(1904)까지로 한정하였다.

그리고 동청철도를 둘러싸고 전개된 비폐와 이홍장간의 관계를 비폐가 후자를 매수하기 위해 조성한 300만 루블의 ‘이홍장 기금’의 운용을 중심으로 살펴봄으로써, 비폐의 뇌물매수정책이 이홍장의 이이제이(以夷制夷)정책으로 인해 좌절되는 과정을 구명하는 것이 본 논문의 주 논점이다.

## 2. 러시아의 대만주정책 수립배경: 시베리아횡단철도와 산업화정책

러시아의 대만주 정책은 시베리아횡단철도 부설사업과 러시아의 산업화정책을 주도한 재무장 비폐와 깊은 관련이 있다.<sup>3)</sup> 1892년 8월 재무상에 취임한 비폐는 동년 12월 짜르에게 올린 상주서에서 시베리아철도 부설사업의 의의를 다음과 같이 설명하였다. “시베리아철도 건설은 세계사적인 사건이며, 러시아역사에서 새로운 세기의 시작을 의미하며 국제경제관계에 있어서도 본질적인 변화를 초래할 것이다. 그리고 태평양 연안에서 러시아의 군사력을 강화시켜줄 것이며 태평양 연안 국가들 간의 국제무역에서 러시아의 우위를 가져다 줄 것이다. 더욱이 시베리아 철도는 유럽러시아뿐만 아니라 시베리아에서도 정치, 경제, 문화적 측면에서 커다란 이익을 줄 것이며, 유럽과 아시아를 잇는 새로운 철도망을 확립함으로써 러시아뿐만 아니라 전 세계의 무역확대를 위한 새로운 지평선을 여는 의의”를 지녔다는 것이다. 또한 그는 시베리아철도가 특히 러청간의 경제관계에 있어 청의 茶무역이 발전하는데 기여할 것으로 판단했다. 왜냐하면 청국에서 해상운송

을 통해 런던을 거쳐 유럽으로 수송되던 茶는 이제 시베리아철도를 통해 유럽으로 운송될 경우, 영국이 독점하고 있던 청의 차 무역에서 러시아의 경쟁력은 한층 강화될 수 있기에 러청 상호간에 이득이 될 수 있었기 때문이었다.<sup>4)</sup>

시베리아 철도에 대한 비폐의 이 같은 의미 부여는 러시아가 유럽과 아시아 국가들의 통상을 증개할 수 있는 유리한 위치를 점하고 있을 뿐만 아니라, 아시아 국가들과도 국경을 접하고 있기 때문에 이들과의 직교역이 가능한 천혜의 조건도 가졌다는 인식에서 비롯되었다. 그는 유럽과 아시아의 중간에 위치한 러시아의 지리적 장점을 철도부설을 통해 극대화 시키고자 하였던 바, 이는 “유럽으로부터 빌린 차관의 이자를 아시아 국가들과의 통상이득으로써 변제”<sup>5)</sup>하고자 한 그의 산업화 정책과 맞물려 있었다. 따라서 러시아 역사상 최초로 이루어진 적극적인 극동진출 정책은 대내적으로 산업화정책의 외연을 확대하는 의미도 아울러 지니고 있었던 것이다.

시베리아철도의 부설공사가 본격화됨에 따라 1893년 비폐는 재무성 산하에 아시아 국가들과의 교역증진을 논의하기 위한 특별위원회(Особое совещание для обсуждения вопросов по развитию русской торговли в Азии)를 구성하여 이들 국가와의 교역확대를 위한 방안 모색에 착수하였다. 이 당시 그는 다음의 이유로 아시아 국가들, 특히 청국, 조선, 일본과의 교역증진에 큰 관심을 보였다. 1) 청국과 조선의 내륙지방은 유럽인들의 접근이 곤란한 반면 러시아는 이 지역에 대한 통상증진을 위한 훌륭한

3) 러시아 정부는 1891년 2월 23일 모스크바와 블라디보스톡을 연결하는 철도의 부설을 결정하였고 1891년 3월 17일 짜르의 칙령으로 이를 공포하였다.

4) Романов Б.А. Россия в Маньчжурии(1892-1906). Л., 1928. С. 57-60.

5) Все подданней ший доклад министра финансов С.Ю.Витте Николаю II о необходимости установить и затем не преложно придерживаться определенной программы торгово-промышленной политики империи, 1899 г., не по зднее февраля// Материалы по истории СССР. М., 1959. Т. VI. С. 178.

한 지리적 조건을 갖추고 있다는 점 2) 청, 한, 일 3국의 총인구는 4억 6천만 명에 이르고 이들 3국의 교역 규모가 연간 7억 5천만 루블에 달하고 있었기 때문에 가까운 장래에 이 국가들은 러시아상품의 거대한 소비시장으로 부상할 수 있다는 점 3) 비록 현시점에서 모스크바는 러시아의 물류 중심에 불과하나 시베리아철도가 완공될 경우 모스크바는 세계 물류시장의 중심이 될 것임에 틀림이 없다는 것이다.<sup>6)</sup> 이에 1893년 10월 25일 비폐는 상기 특별위원회의장 코베코(Д.Ф.Кобеко)에게 청, 한, 일 3국과의 교역증진을 위한 조속한 대책마련을 촉구했던 것이다.<sup>7)</sup>

그러나 러시아의 산업화정책의 일환으로 청국과 조선을 자국의 시장으로 확보하려고 한 비폐의 계획은 청일전쟁(1894. 8/1)으로 일대 위기에 봉착하게 되었다. 그는 일본의 대청개전의 근본 원인이 러시아의 시베리아철도 착공에 있었다고 파악하고, 이 사태에 잘못 대처할 경우 자국의 산업화와 재정균형을 이루기 위해 추진된 모든 사업이 수포로 돌아갈 수 있음을 우려하기에 이르렀다.<sup>8)</sup> 따라서 청일전쟁을 둘러싼 러시아의 외교정책을 논의하는 과정에서 러시아 군부가 동아시아에서의 전력상의 열세를 감안하여 일본과의 타협책을 모색한 것과는 달리, 재무상 비폐가 강경한 대일정책의 수립을 촉구한 이유도 바로 여기에 있었던 것이다.

1895년 3월 승전국 일본이 대청강화 조건으로 요동반도의 할양을 요구하고 있다는 소식이 알려지자, 러시아 군부는 이에 편승하여 북만주와 한반도 북부를 획득하는 선에서 일본의

강화조건을 수용하고자 하였다. 반면 비폐는 일본이 남만주를 점령할 경우, 이는 장차 러시아에게 큰 위협이 될 것이며 일본이 조선을 병합하는 결과를 초래할 것으로 판단하였다. 이에 그는 요동반도로부터 일본군대를 축출하기 위한 외교적인 압력이 효과를 거두지 못할 경우, 러시아함대로 하여금 일본 함대 및 항구에 대한 함포사격을 명령해야 한다는 강경한 입장을 견지하게 되었던 것이다.<sup>9)</sup>

비폐가 대일강경책의 당위성을 부각시키기 위해 제시한 논거는 다음과 같다. 첫째, 일본이 청국으로부터 남만주를 할양 받을 경우, 그들의 호전적인 속성상 중국인과 몽고인들을 선동하여 러시아로 침입하지 않으리라는 보장이 없다는 이른바 황화론(黃禍論)과 둘째, 사태가 악화되어 러일간의 개전으로 발전될 경우, 동아시아에 집결한 러시아의 연합함대는 청일전쟁으로 전력이 쇠진한 일본군을 제압할 수 있을 뿐만 아니라 반일감정이 고조되어 있는 청국과 조선인들의 협력도 기대할 수 있다는 러,청,한 3국의 共助論이 그것이다.<sup>10)</sup>

그 결과 청일전쟁을 둘러싼 러시아의 동아시아정책 논의과정에서 비폐의 대일강경론은 군부의 타협론을 제치고 주 노선으로 부상하였으며 황화론은 3국간섭(1895. 4/23)으로 러,청,한의 3국공조론은 러청비밀동맹의 체결(1896. 6/3)과 조선사절에의 회답각서(1896. 7/2)의 형식으로 표출되었다.

주지하다시피 러시아가 주도한 3국간섭은 주일 삼국공사(러시아, 프랑스, 독일)가 공동으로 일본정부에게 요동반도의 반환을 강력히 요구

6) 비폐는 세계적인 물류집산지로서 부상할 모스크바에 유럽으로의 수출품인 비단, 차, 모피류와 동아시아로의 교역품인 유럽의 공산품등이 집결될것으로 예측했다.  
 7) Российский государственный исторический архив -(이하 РГИА로 약함) Ф. 560. Оп. 28. Д. 537. Л. 2-4об.: Письмо С.Ю.Витте Д.Ф.Кобеко, 25 октября 1893 г.  
 8) Романов Б.А. Россия в Маньчжурии(1892-1906). Л., 1928. С. 72-74.  
 9) Журнал Особого совещания 30 марта(4/11) 1895 г.//Красный архив. 1932. Т. 3(52). С. 80-81.  
 10) Там же.

했던 사건이다. 즉 일본의 요동반도 점령이 중국의 수도에 대한 끊임없는 위협이 될 것이고, 조선의 독립을 유명무실하게 만들 것이며, 금후 동아시아의 평화에 항구적인 장애요소가 되리라는 주일 삼국공사의 통고가 바로 그것이다. 이와 더불어 비폐는 니콜라이 2세의 대관식에 참석한 청국의 이홍장과 對日防禦의 성격의 러청비밀동맹을 체결하고 조선의 민영환에게 한러간의 정치, 군사, 경제 협력을 약속하는 회답각서를 작성하는 문제에도 깊숙이 개입함으로써 동아시아, 특히 만주와 한반도로의 적극적인 진출을 위한 토대를 마련할 수 있었다. 따라서 비폐는 외교적으로 3국간섭을 통해 일본의 대륙진출을 차단할 수 있었고, 내부적으로 시장확보라는 경제적인 논리로 짜르와 군부의 영토팽창 논리를 압도함으로써 이른바 만주와 조선으로의 “평화로운” 경제침투를 본격화시킬 수 있었던 것이다.

대내외적으로 적극적인 극동진출정책을 펼칠 수 있는 여건을 마련한 비폐가 시베리아철도의 일부 구간을 만주를 관통하여 부설하기로 구상하게 된 계기는 청일전쟁을 통해 청국의 허약성이 적나라하게 노정되었던 사실과 무관하지 않았다. 비폐는 1895년 2월 2일 시모노세끼 조약이 체결되기 직전에 니콜라이 2세의 황제직 계승을 축하하기 위해 페테르스부르크를 방문한 청국의 사절단에게 외무성을 통해 짤막한 메모를 전달하였다. 이 메모는 시베리아철도부설의 난공사 구간이었던 반원형의 러시아의 아무르지역을 대신하여 노보추르하이츠키(Ново-Цурухай туйский) 초소에서 블라고베셴스크(Влаговешенск)를 잇는 직선철도의 부설에 대해 청국 측의 허가를 요청하고 있었다. 그러나 당시 이 제안은 청국 측의 어떠한 회신도 받지 못했다.<sup>11)</sup>

그럼에도 불구하고 비폐는 청일전쟁의 종전이 임박하면서 청국의 패색이 짙어지자 바이칼 지역에서 블라디보스톡을 연결하는 직선노선의 부설계획을 재차 추진하고자 하였다. 더욱이 3국 간섭을 통해 일본이 요동반도로부터 철수하는데 동의하자, 러시아에 대한 청국의 입장은 호의적으로 일변하였다. 당시 북경에서는 오래된 친구가 남쪽으로 내려오는 것이 일본의 대륙진출보다 훨씬 낫다는 분위기가 대세를 이루고 있었던 것이다. 따라서 비폐의 주장에 따라 청일간의 시모노세끼 강화회담에 짜르정부가 적극 개입하기로 한 결정은 러시아에게 만주관통 철도부설의 호기를 제공하였던 것이다.

시베리아철도망을 요동반도로 확대하기 위한 방책의 일환으로 비폐는 청국을 재정적으로 러시아에 종속시키려는 계획을 수립하였다. 이를 위해 비폐는 대청차관제공을 둘러싸고 프랑스와 공동으로 러청은행을 설립하였다. 러청은행은 청일전쟁이 종료된 직후 청국이 일본에게 지불해야 할 전쟁배상금을 둘러싸고 러시아와 프랑스의 은행신디케이트가 4억 프랑(연리 4%)의 대청차관 제공에 동의함으로써 그 설립의 토대가 마련되었다.<sup>12)</sup> 1895년 7월 6일 비폐는 러청차관협정 조인식에 참석한 프랑스 은행단에게 동아시아에서 추진 중인 러시아의 계획을 뒷받침할 러시아 은행설립에 적극적인 참여를 요청했다. 따라서 대청(對淸)차관을 둘러싸고 러시아가 청국정부의 차관상환 이행을 감독하고 프랑스가 차관제공을 주도하기로 한 러·불간의 공조체제는 러청은행의 설립으로 구체화되었다. 1895년 12월 25일 짜르의 재가를 얻어 설립된 러청은행은 600만 루블의 창립자본금 가운데 5/8를 프랑스은행단이, 3/8은 러시아의 샹뜨베제르부르그 국제상업 은행이 출자하였다. 더욱이 러불 양국간의 이 같은 출자비율에

11) Романов Б.А. Россия в Манчжурин(1892-1906). Л., С. 97-99.

12) Романов Б.А. Россия в Маньчжурин(1892-1906). Л. 1928. С. 89-91.

도 불구하고 러시아재무성은 은행의 실질운영을 맡았으며 8명의 이사진 가운데 프랑스 몫으로 배정된 자리는 3석에 불과했다.<sup>13)</sup> 이에 창립자본금의 62%를 출자했음에도 불구하고 실제적인 은행운영으로부터 배제된 프랑스 측의 반발은 충분히 예상될 수 있었다. 이는 프랑스 역시 동아시아에서 자국의 영향력을 강화하기 위한 중요한 수단으로 러청은행을 염두에 두고 있었기 때문이었다.<sup>14)</sup> 이에 주청 프랑스공사 제라르(A.Gérard)는 러청은행의 명칭을 “쌍뜨페페르부르그와 파리은행”(Bank de St. Petersburg et Paris)으로 변경할 것과 러청은행의 상하이 지점장으로 프랑스인을 선임해 줄 것을 요구하기에 이르렀다.

제라르의 요구는 1896년 7월 러청은행의 이사직을 겸임하고 있었던 쌍뜨페페르부르그 국제상업은행의 행장인 로프슈테인과 프랑스외상 아노또(G.Hanotaux)사이에서 진행된 프랑스 차관의 교섭과정에서 주요의제로 등장했다. 러시아측은 은행명칭의 변경은 거절하였지만 은행, 특히 상하이 지점의 운영에 있어 프랑스에게 동등한 권한을 부여할 수밖에 없었다. 이와 더불어 로프슈테인은 러시아정부가 북중국에서 철도이권을 획득할 경우, 대부분의 설비수주는 프랑스가 맡을 것이며 이를 위해 프랑스의 철도기사를 청국에 파견하는 것과 그의 체재비를 러청은행이 부담한다는 약속도 해야만 했다. 이러한 사실을 통보받은 주청 프랑스공사는 자국의 철도기사를 조속히 파견해 줄 것을 요청했는데 그것은 청국에서의 철도부설공사가 프랑스산업에 막대한 이득을 가져다줄 수 있다는 판단을 하였기 때문이었다.<sup>15)</sup> 그러나 러시아 주도의 3국간섭에 프랑스가 동참함으로써 구체

화된 동아시아에서의 러·불간의 공조체제는 외형상 러불동맹에 기반한 상호의존적인 협력 관계를 유지하는 듯이 보였으나, 프랑스를 자국의 동아시아정책의 鐵主로서 그 역할을 제한시키고자 한 러시아와 러시아를 앞세워 이곳에서 실리를 취하고자한 프랑스간의 동상이몽적인 관계였다고 할 수 있었다.

따라서 동청철도의 부설 및 운영을 전담하기 위해 새롭게 설립될 러시아의 동청철도회사는 순수한 러시아자본으로 발족을 보게 되었다. 즉 러시아 재무성관리가 주축이 된 러청은행 이사회는 만주에 부설될 철도의 재정지원 및 운영의 주체가 될 동청철도회사의 정관을 재무상에게 제출하고 동청철도회사의 설립에 프랑스의 자본참여를 허용하지 않기로 결정하였던 것이다.<sup>16)</sup> 비때는 만주 및 조선을 시베리아철도망에 편입시키는 제반조건이 러시아에게 유리하게 전개됨에 따라 프랑스의 간섭으로부터 벗어나 보다 독자적인 대만주정책을 추진하고자 하였던 것이다.

한편 비때가 페테르스부르크에서 만주를 관통하는 철도의 부설권획득을 위해 분주하였던 시기에 북경의 분위기는 몇 달 전과는 달리 냉담해졌다. 그 사이 청국관리들 사이에는 러시아에 대한 불신과 위구심이 팽배해져 있었다. 그들은 러시아가 동청철도의 부설뿐만 아니라 프리아무르주 총독 두홉스키(Духовский)가 계획한 1) 스투렌스크와 블라고베넨스크 노선 이북 지역의 청국 영토를 러시아에 병합하고 2) 우수리국경을 러시아에 유리하게 변경하며 3) 1881년 페테르스부르크 조약에서 명시한 조항들을 재검토하여 세미레첸스크와 세미팔라틴스크 지역의 국경선을 재조정하려는 견해에 대

13) Там же.

14) Olga Crisp, "Russo-Chinese Bank: An Episode in Franco-Russian Relations," The Slavonic and East European Review, vol. 127 (Apr. 1974), p. 200.

15) Ibid., pp. 202-203.

16) Романов Б.А. Россия в Маньчжурин(1892-1906). С. 121.

해 크게 우려하고 있었다. 더욱이 러시아정부 내부에서도 시베리아철도의 일부 구간을 만주를 관통하여 부설하려는 계획에 대한 비판이 고조되고 있었다. 1895년 11월 27일 외무성 아시아국장 카프니스트(гр. Капнист Д.Е.) 공은 1) 2000 베르스트에 달하는 군사병참 용도의 철도를 외국의 영토에 부설하는 것은 유례가 없는 일이며 2) 순전히 철도운영의 측면에서 보더라도 철도부설지역에 대한 관할권을 러시아가 장악하기 위해서는 이 지역의 군사적 점령 이외에는 대안이 없고 3) 철도부설 사업 특성상 만주의 군사적 점령이라는 강제적인 방식에 의존할 수밖에 없다는 의견을 피력함으로써 동청철도가 갖는 위험성을 지적하고 나섰던 것이다.<sup>17)</sup> 요컨대 동청철도는 러시아의 만주점령을 통해서만 가능할 뿐만 아니라 이는 궁극적으로 중국의 분할로 이어질 것인 바, 이는 러시아에게 결코 바람직하지 않다는 주장이었다.

이에 비페는 다음과 같은 논거를 제시하여 카프니스트의 견해를 반박했다. 그의 견해에 따르면, 1) 영국, 일본, 프랑스, 독일은 청국에 대한 경제적 영향력을 강화하기 위해 철도부설권을 확보하고자 경쟁하고 있으며 2) 러시아가 이들 국가와의 경쟁에 참여하지 않을 경우, 만주를 포함한 북만주의 주요 노선들이 이들의 수중에 넘어갈 것이며 3) 당시 만주의 주요항구 역할을 하고 있던 블라디보스톡을 연결하는 동청철도 노선의 확보는 필수적이며 4) 조만간 동청철도의 지선이 청국의 내륙 깊숙이 부설될 것은 명약관화한 바, 이는 러시아 경제와 밀접한 관련을 갖게 될 것이며 5) 동청철도 부설권을 러시아가 장악할 경우, 북중국에서 어떠한 노선도 러시아의 동의 없이는 건설이 불가능할 것인 바, 뉴창(牛莊)을 연결하는 지선부설

을 금지시킴으로써 외국상품이 만주내륙으로 침투할 가능성을 차단하여 궁극적으로 만주가 지니는 경제적 가치를 보존할 수 있다는 것이었다.

이와 아울러 비페는 동청철도가 군사전략적인 측면에서도 중요한 의미를 지녔음을 지적했다. 이 노선은 러시아령의 블라디보스톡 뿐만 아니라 만주의 어떤 곳으로도 러시아병력의 투입을 가능하게 할 것이며 나아가 황해 연안 및 북경인근지역으로까지 병력수송을 가능하게 할 것이었다. 일단 동청철도만 부설되면 조만간 자연발생적으로 청국 내륙으로의 지선 부설이 이루어질 것으로 예상하였던 것이다.<sup>18)</sup> 따라서 노령 치타(Чита)에서 만주를 관통하여 블라디보스톡을 연결하는 동청철도는 러청국경을 따라 건설예정이었던 총연장 1300 베르스트의 활모양의 아무르(Амур)노선을 만주를 통과하는 800 베르스트의 직선노선으로 대체시킴으로써 경제적으로 철도부설비용의 절감뿐만 아니라 공사기간과 거리의 단축효과까지도 기대할 수 있었다.<sup>19)</sup> 또한 비페는 동청철도를 근간으로 황해상의 일 항구, 특히 요동반도 및 한반도 북서부의 부동항을 연결하는 지선의 부설을 염두에 두고 있었던 바, 장차 조선의 철도망을 시베리아철도에 연결시키고자 하였다. 이는 조선을 러시아의 시장으로 확보하는데 있어 중요한 의미를 가질 뿐만 아니라 凍港이었던 블라디보스톡항이 시베리아철도의 종착역으로서 제 역할을 기대하기가 어렵다는 판단에 기인한 것이었다.

그러나 청국 정부 역시 동청철도의 부설은 북경 및 황해연안의 부동항까지 연결될 것임을 간파하고 있었던 바, 비페의 이 같은 계획은 처음부터 청국정부로부터의 강력한 반발에 직

17) Там же.

18) Романов Б.А. Лыхунчангский фонд// Борьба Класов, 1924, № 1-2. С. 98-100.

19) Записка министра финансов Витте 31 марта(4/12) 1896 г.// Красный архив. 1932.

면하게 되었다. 더욱이 동청철도는 청국이 사전에 계획한 바 있었던 만주를 관통하여 러시아국경을 연결하는 노선과 전적으로 상충되었다. 1880년대 말 유럽열강이 고취한 공리의식(공로의식)에 입각하여 이 철도의 부설계획을 입안한 사람이 다름 아닌 이홍장이었다. 주지하다시피 이홍장은 당시 청국의 철도부설 사업에 깊숙이 관여한 인물이었다고 카이펑-천진 노선의 대주주이기도 하였다. 1891년 7월에 마련된 그의 만주철도부설계획에 따르면, 황실철도청을 신설하고 이를 통해 카이펑-천진 노선을 관할할 뿐 만 아니라 이 노선과 산해관을 연결시키는 부설사업을 주관하고자 하였다. 따라서 1896년 그가 주청러시아공사 카시니(гр. Кассини А.И.)에게 청국은 만주철도를 자력으로 부설하고자 한다고 대답한 것은 결코 단순한 외교적인 변명이 아니었다.<sup>20)</sup> 따라서 시베리아철도의 일부 구간을 만주를 관통하여 부설하려는 짜르정부의 계획은 이제 비폐와 이홍장간의 협상을 통해 타결될 수밖에 없었다.

### 3. 비폐의 평화적인 만주침투정책과 동청철도의 부설

비폐가 동청철도 부설계획을 실현시키기 위해 대청협상의 전면에 모습을 드러낸 것은 니콜라이 2세의 대관식에 청국전권대표로 이홍장이 참석한 사건이 그 계기가 되었다. 1896년 5월 니콜라이 2세의 대관식에 이홍장이 참석하면서 동청철도에 대한 러청간의 재협상의 가능성이 열리게 되었다. 담보상태에 머물고 있던 동청철도 부설문제는 비폐와 이홍장 간의 회담을 통해 해결의 단초가 마련되었던 바, 양자간의 이해를 조정하는 해법의 골간은 양국의 만

주철도 부설계획을 결합시키는데 있었다.

협상 초반에 양측은 기존의 입장을 고수하였다. 이홍장은 러시아정부에 철도부설권을 양도하지 않을 것이라는 입장을 고수했고, 비폐 역시 러시아정부는 청국이 자국의 철도를 시베리아철도와 접속하려는 제안을 수용할 수 없다는 태도를 견지하였다. 그러나 지리한 협상 끝에 이들은 철도를 민간주식회사의 관할 하에 두고 철도부설 및 운영에 양국정부가 일정정도 참여하기로 합의하기에 이르렀다. 그리고 주식회사의 설립은 러청은행이 담당하며 동청철도의 부설 및 운영에 관한 협정은 은행과 체결하기로 하였다.<sup>21)</sup> 그 결과 러시아재무성의 관할 하에 있던 러청은행이 동청철도부설 사업의 주간행이 되었으며 철도부설을 담당할 민간주식회사는 이 은행의 자회사가 되는 바, 사실상 동청철도회사는 러시아 재무성의 통제 하에 놓이게 되었던 것이다.

비폐가 이홍장과의 회담을 통해 자신의 계획을 관철시킬 수 있었던 요인은 무엇이었을까? 이는 일본에 대한 러청간의 방위동맹의 체결과 밀접한 관계가 있었다. 이 동맹은 원동지역의 러시아영토 또는 중국 및 조선에 대한 일본의 침략에 대해 효과적으로 대응한다는 목적을 지니고 있었으며 이를 위해 러시아군대가 분쟁지역으로 용이하게 접근할 수 있도록 보장하는데 그 중요성이 있었다. 이홍장은 러시아를 끌어들이 일본을 견제하려는 전통적인 이이제이(以夷制夷) 정책을 실현하는 대가로 동청철도 부설권을 러시아에 양도하고자 한 반면, 비폐는 동청철도 부설권을 확보함으로써 만주 및 동아시아로의 경제적 침투를 본격화하고자 하였던 것이다. 따라서 이 동맹은 1896년 5월 22일 러시아외상 로바노프-로스토프스키, 재무상 비폐 그

20) Романов Б.А. Россия в Маньчжурии(1892-1906). Л., 1928. С. 101-103.

21) Глинский Б.Б. Пролог Русско-Японской вой ны, материалы из архива графа С.Ю.Витте. Петроград. 1916. С. 35-38.

리고 청국의 전권대표 이홍장 간에 체결된 모스크바협정에 의해 서면보장 되었다.<sup>22)</sup>

이홍장은 단순히 짜르의 대관식에 참석하기 위해 73세의 노구를 이끌고 청국의 전권대표의 자격으로 바다를 건너 러시아로 건너간 것은 아니었다. 청일전쟁 패전의 책임자로 지목받고 있던 그는 러시아와의 관계 강화만이 분할의 위협으로부터 조국을 구해낼 유일한 정치적 대안으로 판단했던 것이다. 따라서 동청철도 부설권을 러시아에게 양도하는 철도협정을 체결하면서 그가 제기한 문제는 단지 물질적인 보상에 관한 사항뿐이었다.<sup>23)</sup> 그 결과 철도 부설권을 획득하는 문제는 이제 그 막바지에 다다른 바, 이홍장에게 적절한 수준에서의 물질적 사례금 지급이 그 관건이었다.

이 문제는 비떼가 이홍장에게 동청철도사업 계획이 성사될 경우, 300만 루블을 지불할 것이라 약속하면서 일단락되었다. 이는 매우 미묘한 사안이었기 때문에 이홍장 역시 공식적으로 문서를 통해 이를 보증 받으려 하지 않았다. 더욱이 300만 루블의 지불은 일시불이 아니라 상당히 긴 시간을 두고 단계적으로 지불하기로 한 바, 알선수수료의 제 1차분 100만 루블은 철도부설권을 러청은행에 양도한다는 청국 황제의 칙령과 이권양도 규정과 관련된 서류를 전달받을 때 지불하기로 약정하였다. 2차분은 이권양도문서에 최종 서명하고 노선구간이 확정되었을 경우에, 그리고 3차분은 부설공사가 종료되는 시점에 지불하기로 하였다. 사례금 지급에 관한 보증은 비떼의 구두약속과 이홍장이 짜르를 알현할 당시 후자로부터 이를

확인받은 사실 이외에는 이홍장에게 어떠한 서면보장도 전달되지 않았다. 그러나 1900년에 비떼가 짜르에게 보고한 내용에 따르면, 사례금 지불문제를 둘러싸고 러시아 측에서 그 조건을 문서형식으로 정리한 사실은 있었다. 짜르정부는 이홍장에게 전달될 사례금의 마련을 위해 공식적으로 300만 루블의 이른바 “이홍장 기금”을 조성하였던 것이다. 그럼에도 불구하고 이홍장 기금은 수령자인 이홍장과 그의 구두약속 속에 근거하여 조성되었기 때문에, 자금지출은 러시아의 만주정책 추진과 비떼와 이홍장 양자관계의 진척관계와 맞물리게 되었다.

1896년 5월 23일 소위 “이홍장 기금<sup>24)</sup>”의 조성을 위해 재무성관리 로마노프와 옥돔스키공 그리고 러청은행 은행장 로트슈테인이 긴급 회동한 후, 로트슈테인은 직인이 찍히지 않은 일반용지에 붙여로 된 4개항의 약정서를 작성하였다. 이들 3인이 서명한 약정서의 내용을 정리하면 다음과 같다: “동청철도 부설에 관한 협상을 원활히 하고 이를 실현시키기 위해 러청은행 이사회는 다음의 사항을 결의하였다:

1) 300만 루블을 초과하지 않은 범위의 자금을 본 사업의 이익을 증진시키기 위한 지출하고 2) 상기금액은 다음의 기간과 조건하에서만 지출된다 ① 총금액의 1/3, 즉 100만 루블은 러청은행에 이권을 양도한다는 청국황제의 칙서와 이권의 조건들이 규정된 문서를 전달받은 후 지불된다 ② 100만 루블은 철도의 구간이 확정되고 이에 대한 중국정부의 인준이 이루어진 후, 이권협정에 관한 공식문서에 서명한 후 지불된다. ③ 100만 루블은 부설공사가 종료되었

22) Романов Б.А. Очерки дипломатической истории Русско-Японской войны. Л., М., 1947. С. 44-47.

23) Хвостов В.М. История Дипломатии. М., 1963. С. 331.

24) 이홍장 기금은 훗날 붙여진 이름에 불과하다. 이 기금의 최초 공식명칭은 “동청철도부설 이권의 양도와 관련된 비용변제를 위한 특별기금(Особый фонд, предназначенный на покрытие расходов, связанных с выдачею концессии на Китайскую Восточную железную дорогу)”이다. 기금지출에 관한 사무는 재무성 관방국의 특수임무가 되었다. 1905년까지 러시아의 동아시아정책과 관련하여 이 기금에서 비용지출이 이루어졌으며 지출관련 공문들은 정치적 성격을 띠었다. См. Романов Б.А. Лихунчангский фонд//Борьба Классов, 1924. №1-2. С.84-85.

을 때 지불한다. 3) 상술한 금액은 옥톰스키(Э. Э. Уктомский)와 로트슈테인(М. А. Ротштейн)이 관리하며, 이들은 상기 2항의 약정에 따라, 영수증을 받고 이 자금을 자유롭게 처리할 수 있으며 이에 대한 어떠한 책임도 지지 않는다. 4) 상술한 금액은 신설될 동청철도회사의 수입계정으로 이체되어 지출항목으로 계상한다.”<sup>25)</sup>

이상에서 보는 바와 같이 이 협약서는 러청간의 모스크바협정이 체결된 다음날에 작성된 바, 약속된 금액의 지급여부에 대해 우려하던 이홍장을 안심시키기 위해 마련된 것이었다. 이홍장은 약정서의 제 4항에 근거하여, 약속된 금액이 러청은행에 의해 동청철도회사로 이관되어 부설비용으로 계상될 것으로 확신할 수 있게 되었다.

1896년 8월 16일 동청철도부설에 대한 황제의 칙령이 내려진 후, 동년 8월 27일(9월 8일) 약속된 금액의 최초 지급기일이 도래했다. 로트슈테인과 옥톰스키는 사례금을 지불하지 않을 경우, 향후 사업추진에 상당한 난관이 예상될 것으로 판단하고 이를 즉각 이홍장에게 전달하기로 합의하였다. 그러나 수취인을 명시하여 이 자금을 상하이로 보낼 경우, 자금출처를 둘러싸고 이홍장 가족에 대한 의혹이 집중될 가능성이 제기되었다. 이에 옥톰스키가 직접 상하이로 파견되어 현지에서 자금을 인출하여 이를 전달하기로 결정하였다. 9월 2일자 전문을 통해 옥톰스키가 알타에 있던 비떼에게 국립은행에서 100만루블을 미리 인출할 수 있도록 지시해 줄 것을 요청한 것도 바로 이 같은 상황판단에 근거한 것이었다.

그러나 비떼는 사례금 지급문제를 결코 서두르지 않았을 뿐만 아니라 아마도 지급하려는 의도가 전혀 없었던 것 같았다. 그의 회신에

따르면, 아직 철도부설사업이 착공되지 않았기 때문에 조급할 필요가 없다는 것이었다. 그리고 사례금의 재원은 국립은행의 대부를 받게 될 러청은행이 부담해야 할 뿐만 아니라 러청은행은 동청철도회사의 회사채 발행을 통해 확보하게 될 자금으로 이자와 함께 이 대부금을 국립은행에 상환되어야 할 것이라는 견해를 피력했던 것이다. 비떼의 이같은 의견은 옥톰스키의 그것과 본질적으로 차이가 있는 바, 전자는 사례금 문제를 형식적인 문제로 치부한 반면 옥톰스키는 이를 기정사실화 하고 있었던 것이다. 비떼에게 있어 이홍장에게 건네줄 300루블은 상기 약정서의 제 4항에 의거하여 철도부설비용으로 산정되는 것이 아니라, 러청은행이 이자를 덧붙여 국고에 반환해야 할 대부금에 불과했던 것이다. 따라서 사례금의 제 1차분은 재무상의 지시에 따라 상당한 시일이 지난 후에 지불되었고 나머지 200만 루블은 결국 이홍장에게 전달되지 않고 말았다.<sup>26)</sup>

이홍장과 의 사례금 지불약정이 지켜지지 않게 된 것은 러시아 국립은행과 러청은행 그리고 동청철도회사 3자간의 상호 복잡하게 얽힌 출자관계에서 비롯된 바, 이들 간의 역학구도를 고찰해볼 필요가 있다. 1896년 5월 18일 비떼는 동청철도회사 설립에 관한 러시아 정부와 러청은행간의 협정서를 짜르에게 제출하였다. 러시아 정부가 철도이권을 관할하기로 합의한 이 협정서(총 14개조)는 1896년 12월 4일 짜르의 재가를 받았으며, 러시아정부와 러청은행은 이 회사의 주식을 매개로 다음과 같은 관계를 설정하기로 합의하였다: “러청은행은 회사의 주식 전량(발행주식은 1000주이며 주당 가격은 5000루블)을 공모한다. 총 주식 가운데 러시아 정부 지분인 700주는 이를 정부자산으로 귀속시킬 때 까지 러청은행의 관할 하에 둔다. 상

25) Романов Б.А. Россия в Маньчжурии(1892-1906). Л., 1928. С.115-117.

26) Романов Б.А. Лихунчангский фонд//Борьба Класов. 1924. №. 1-2. С.110.

기주식은 주식공모가 종료된 즉시 러청은행에 의해 국립은행으로 이관된다. 나머지 300주는 주식공모 6개월 이내에 민간인 주식청약자에게 배당한다. 국립은행은 보유한 700주의 주식에 근거하여 러청은행에 무이자 대출을 하며 민간인에게 배당되지 않은 나머지 주식들도 그에 상응한 동일한 조건으로 대출이 이루어진다. 대출금의 규모는 주식의 액면가격에 준하며 이후 주식의 배당소득은 러시아정부에 귀속된다. 러시아정부는 항상 주식의 액면가격으로 회사주식을 매입할 권리를 가지며 주가에 상응한 대출을 한다. 러시아정부가 러청은행과 상기 700주의 주식을 국고에 귀속시키고자 할 경우, 러청은행의 청원이 있을 경우, 정부는 민간인에게 매각되지 못한 나머지 300주를 매입하고 이에 대한 정산의 의무를 진다.” 이와 같은 협정안 근거하여 러시아정부는 동청철도회사의 주식을 700주 이상을, 러청은행은 300주 이하를 보유하도록 합의하였고, 은행이 요청할 경우 은행보유주식 300주를 매입할 의무를 지게 되었다.<sup>27)</sup> 그러나 1896년 11월 4일 은행의 이사회에서 재무성에 철도회사의 정관 시안을 제출하면서 제 3자에게 주식매각을 하지 않기로 결의했음을 통보해 오에 따라 러시아정부는 회사의 주식전량을 인수할 수 있게 되었다. 더욱이 12월 17일자 관보를 통해 당일 동청철도회사의 주식청약이 있을 것이라고 공고되었으나 이미 12월 17일 아침 9시에 청약이 종료됨에 따라 외부인들의 주식청약은 사실상 불가능했다.<sup>28)</sup> 따라서 동청철도회사는 주식회사의 형식을 취하고 있었지만 실질적으로 러시아 재무성의 관할 하에 놓인 국영기업체였던 것이다.

이와 동시에 비페는 중앙은행, 러청은행 그

리고 동청철도회사 간의 내부자거래를 통해 철도회사가 러시아정부에 보다 긴박될 수 있는 조치를 취할 수 있었다. 이 조치의 단서는 만주통과 노선의 구간탐사 비용으로 지출된 비용의 변제 문제였다. 동청철도회사는 러시아교통성이 실시한 구간 탐사 비용 400만 루블의 국고 상환의무를 지고 있었으며 아울러 이홍장에게 지불해야할 300만 루블의 사례금을 조성해야할 상황에 처해 있었다. 이 문제를 해결하기 위해 비페는 짜르에게 훗날 ‘이홍장 기금’이라 불렀던 특별기금의 조성 필요성을 상주하기에 이르렀으며 황제 니콜라이 2세는 1896년 12월 20일 이를 승낙하는 조건으로 비페에게 기금조성 사실을 유포하지 말 것을 지시하기에 이르렀다. 짜르의 지시에 따라 특별기금 조성작업에 착수한 비페는 다음과 같은 방법으로 이를 실현시켰다. 러청은행에 예치된 동청철도회사의 주식매입자금 500만 루블 가운데 300만 루블을 동 은행에 개설된 재무상의 특별구좌에 이체하고 1백만 루블은 국고수입으로 반환하고 나머지 1백만 루블은 철도경영진이 관할하도록 한다는 것이었다. 따라서 회사 창립 자본금의 4/5를 정부가 관할하는 처지에 놓인 동청철도회사는 그 대가로 정부로부터 단지 연리 6%의 이자만을 받도록 하였던 것이다.<sup>29)</sup>

만주를 관통하는 철도부설을 담당할 동청철도회사를 재무성의 산하기구로 만든 비페는 이를 통해 철도의 지선을 만주전역으로 확대하는 문제를 검토하기 시작했다. 이 과정에서 황해연안으로 동청철도의 남만주지선을 부설하는 문제가 핵심사안으로 떠올랐다. 1897년 1월 22일 철도회사의 이사 케르베즈(Кербезд С.И.)는 회사운영에 어떠한 역할도 하지 못하고 있

27) Глинский Б.Б. Пролог Русско-Японской войны, материалы из архива графа С.Ю.Витте. Петроград. 1916. С. 38-42.

28) Романов Б.А. Россия в Маньчжурии(1892-1906). Л., 1928. С. 121-129.

29) Там же.

는 청국인 대표 슈이진첸을 제쳐둔 채, 동청철도에서 황해연안으로 연결되는 지선의 부설권을 확보해야한다는 문제를 제기했다. 그리고 이 문제를 해결하기 위해 옥토프스키의 북경출장을 결정하였다. 그러나 옥토프스키는 빈손으로 갈 수는 없었다. 왜냐하면 이홍장이 이미 오래 전부터 그를 기다려왔었고 항상 그의 출장에 관해 문의해 왔었기 때문이었다. 결국 1897년 3월 14일 비폐는 짜르에게 올린 상주서에서 북경으로 떠나는 옥토프스키에게 이홍장 기금에서 1백만 루블을 인출할 수 있도록 권한을 부여하는 것이 바람직하다고 건의하였다. 같은 날 비폐는 러청은행 이사회에 공문을 발송하여 300만 루블이 예치되어 있는 재무상의 특별구좌에서 1백만 루블을 옥토프스키에게 지급할 것을 요청하기에 이르렀다. 그리고 북경에 도착한 직후, 옥토프스키는 “이홍장이 기다림에 지쳐있기 때문에 사례금 전달을 지연시키는 것은 바람직하지 못하다”고 보고했다. 그 결과 1897년 5월 말 약속된 사례금 가운데 1차 분 1백만 루블이 극도의 보안 속에 이홍장에게 전달되었다.<sup>30)</sup> 이는 만주전역으로 철도의 지선을 부설하는 문제에 대한 논의를 진행하는데 있어 매우 긍정적인 영향을 미치게 되었다. 일단 목단(길림)까지 철도를 연장하기로 합의되었다. 이제 그 다음 수순으로 황해연안의 여순까지 지선을 확장하는 문제가 비폐의 대만주정책의 핵심과제가 될 것임은 명약관화해졌다.

#### 4. 러시아의 南滿州支線부설과 러청관계의 파국

러시아 정부가 동청철도를 황해안의 부동항과 연결시키는 소위 남만주지선부설권 획득문

제를 해결하기 위해, 동청철도의 부설권 획득과정과 마찬가지로, 청국이 제국주의 열강의 침략 앞에 그 취약성을 여실히 노정시킨 국제관계를 이용하였다는 점은 주목할 만 하다. 러시아는 러청동맹협정에 근거하여 청국을 보호하기 보다는 유럽열강 및 일본의 청국분할정책에 동참하였던 것이다. 이는 러청간의 우호관계의 중심축을 이루고 있었던 러청동맹협정의 사실상의 파기를 의미했던 바, 하르빈과 여순을 연결하는 남만주지선부설 사업은 러청관계를 급속히 악화시켰을 뿐만 아니라 러시아의 대만주정책의 파국을 초래한 단초가 되었다. 요컨대 시베리아횡단철도를 기점으로 형성된 러시아의 대만주정책은 러청동맹협정의 체결 및 동청철도의 부설을 통해 그 절정에 이르렀으나, 동청철도의 해양출구이자 러시아태평양함대의 모항으로서 여순(Порт-Артур)을 조차하고 이를 남만지선과 연결시킴으로써 이제 파국의 국면으로 치닫게 되었던 것이다.

동청철도와 여순을 연결하는 남만주지선의 부설문제는 독일의 교주만 조차가 그 단초를 제공했다. 1897년 11월 산둥에서 발생한 독일 선교사의 살해사건을 구실로 교주만을 점령한 독일은 이곳을 조차하여 자국함대의 정박지로 삼고자 하였다. 이에 1897년 12월 초 한반도 남해안에서 부동항을 탐사 중이던 러시아의 태평양함대는 영국함대가 독일의 교주만 점령을 기화로 여순항을 선점하는 것을 저지하기 위해 급히 여순에 입항하였으며, 니콜라이 2세 역시 2척의 러시아함대가 조속히 대련항에 입항하기를 초조히 기다리고 있었다.<sup>31)</sup> 이 같은 위기상황에 봉착한 청국정부는 해결책 마련에 부심하였고 결국 차관을 통해 이 문제를 해결하려 한 바, 이는 열강에게 조차지를 할양하는 조건으

30) Романов Б.А. Лихунчангский фонд//Борьба Класов. 1924. № 1-2. С. 110-112.

31) РГАВМФ. Ф. 32. Оп. 1. Д. 169. Л13: Замечания Ф.В.Дубасова на материалы для обсуждения будущей программы судостроения с 1903 по 1923, 1 фев. 1903.

로 외국차관을 끌어들이는 고육책의 산물이었다. 영국과 러시아가 조차지 확보를 위해 청국정부에 경쟁적으로 차관제공을 제의해오자, 청국은 그 타협안의 일환으로 전쟁도 불사하겠다는 강력한 개전의사를 표명한 영국으로부터 차관을 받기로 하고, 아울러 러시아에게는 요동반도의 조차를 허가하기로 하였다. 러시아는 관동지방 조차의 대가로 이홍장에게 609,120루블 50코페이크, 장인황에게 51,171루블 01코페이크를 지불함으로써 총 660,291루블 51코페이크를 지출하였고 이는 특별기금에서 조달되었다.<sup>32)</sup> 그러나 러시아는 이홍장과 장인황에게 뇌물을 제공함으로써 요동반도를 조차할 수 있었으나 이는 청국정부내의 친러파 인사들이 정치적인 치명상을 입게 되는 계기가 되고 말았다. 장인황은 제보에 의해 검거되어 좌천될 때까지 자신의 뭇을 받으려하지 않았으나 그가 체포된 이후 이 금액은 그에게 분할 지급되었다. 이홍장은 검거되어 유배되는 않았으나 1898년 8월부터 적어도 2년간 정치 전면에서 물러나 있어야만 했다.<sup>33)</sup> 따라서 사례금 2차분 지급 문제는 이홍장이 정계에서 물러나 있었기 때문에 요동반도 조차이후에도 오랫동안 거론되지 않았다. 1900년 초 이홍장 기금은 이자를 합쳐 2,221,314 루블이 남아있었으며, 비때는 사례금의 2차분 지불기한이 도래하였다는 전갈을 몇 차례 받았음에도 불구하고 1901년에 예정되어 있던 자신의 극동출장이 이루어질 때까지 이의 지급을 연기시키고자 하였다.

한편 비때가 약속된 사례금의 지급을 지연시키고 있을 무렵, 북경에서는 이홍장이 청국정부의 외교정책의 전면에 재부상하였다. 의화단 운동의 확산과 이를 진압하기위한 유럽연합군

의 북경원정이라는 위기상황에 봉착하게 된 청국정부는 유럽열강과의 협상을 지휘하기 위해 1900년 7월 이홍장을 협상전권대표로 임명하였던 것이다. 주지하다시피 러시아는 북경원정을 위한 유럽연합군에 가담하지 않는 반면, 비때의 강력한 요청에 의해 철도를 보호하기 독자적으로 자국군대를 만주로 파병하였다. 그리고 러시아는 청국정부와 전쟁하기 보다는 오히려 무력한 청국정부를 도와 의화단운동을 진압하기로 방침을 정했다. 그러나 러시아의 이 같은 방침은 청국정부와의 접촉 자체가 매우 힘들었을 뿐만 아니라<sup>34)</sup> 지방당국 역시 그 대표성이 취약했기 때문에 확고한 협정체결의 기반을 제공할 수 없었다. 따라서 만주를 군사적으로 점령한 러시아는 이곳에서 자국의 이해를 보호하기 위한 실질적인 조치를 취할 수 없었으며 철도연변에 형성된 대규모 정착지를 보호하는 경찰활동에 전념할 수밖에 없었다.<sup>35)</sup> 동청철도와 남만주지선 부설공사가 진행되던 만주를 독자적으로 점령한 러시아에게 이제 이홍장과 체결한 러청동맹조약(1896)은 차치하고서라도 양국간의 평화적인 공존은 사실상 불가능해졌다. 더욱이 러시아는 유럽열강과의 공조의 틀에서 벗어날 수 없었으며 동시에 만주에 대한 독점권은 지속해야할 딜레마에 봉착해 있었다. 1901년 9월 7일 러시아는 연합국에 가담하여 거액의 배상, 북경 천진지역의 무장해제와 외국군대의 주둔, 배외운동의 탄압 등을 청국정부에 강제하는 북경의정서를 체결하였다. 그리고 이와 별도로 열강으로부터의 고립위험을 감수한 채, 그들의 주요관심 지역이었던 만주에 대한 새로운 개별협정의 체결을 모색하기에 이르렀다. 그러나 개별협정 체결에 대해 청국정

32) Хвостов В.М. История Дипломатии. М., 1963. С. 359-361.

33) Тихвинский С.Л. Движение за реформы в Китае в конце 19 века и Кан Ю-вэй. М., 1959. С. 390.

34) Хвостов В.М. История Дипломатии. М., 1963. С. 523-528.

35) Романов Б.А. Очерки дипломатической истории Русско-Японской войны. Л.: М., 1947. С. 92-97.

부가 강력하게 반발하고 나섬으로써 이제 러시아가 기대할 수 있는 유일한 희망은 다름 아닌 이홍장이었다.<sup>36)</sup>

1900년 가을 옥토프스키가 현지사정을 파악하기 위해 북경에 당도하였을 때, 이홍장은 그에게 이전의 관계를 회복하기는 힘들 것이라는 입장을 밝혔다. 이홍장의 이같은 냉담한 태도는 약속된 사례금의 2차분의 지불연기에 기인한 것은 너무나 당연했다. 그러나 비때는 이 문제에 대해 이홍장과는 상반된 입장을 표명했다. 그는 당시 청국의 정세가 급변함에 따라 이홍장 자신도 약속사항을 준수하지 못함으로써 오히려 러시아 역시 큰 피해를 입었음을 지적하고, 사례금 2차분의 지불연기는 바로 이 문제에서 비롯되었다는 입장을 견지하였던 것이다. 그러나 사례금 지급연기에 관한 문제는 단순히 그 책임소재에 관한 논쟁 보다는 이홍장이 약속된 금액을 통해 청국황실과의 관계를 돈독히 할 수 있는 토대의 상실에 보다 큰 문제가 있었다.<sup>37)</sup> 러시아가 러청협정의 틀을 벗어나 남만주를 점령함으로써 청국 정부를 대표하여 이 협정의 체결을 주도한 이홍장의 입지는 크게 위축될 수밖에 없었으며 나머지 200만 루블의 지불가능성이 희박해짐에 따라 양국간의 관계는 회복불능의 단계에 이르게 되었던 것이다.

1901년 2월 만주를 군사적으로 점령하고 있던 러시아정부는 청국정부와 체결할 만주에 대한 개별협정의 초안을 마련하였다. 그 주요내용은 다음과 같다: 1) 러시아는 질서의 회복과 이 협정의 의무조항이 이행될 때까지 자국군대를 만주에 주둔시킨다. 2) 청국은 철도부설공사가 종료될 때까지 만주에 군대를 보유할 수 없다 3) 동청철도회사는 북경을 연결하는 지선부

설권을 갖는다. 4) 청국정부는 만주와 러청 접경지역에서 철도 및 산업이권을 외국인에게 양도하지 않는다는 것이 그 핵심이었다. 비때의 주도로 작성된 이 협정안은 동년 2월 10일 이홍장에게 전달된 바, 여기에는 협정이 체결될 경우, 후자에게 50만 루블을 전달하고 가을에 추가적으로 50만 루블을 지불한다는 약정서가 첨부되어 있었다. 이홍장은 러시아의 협정안에 대해 북경으로 동청철도의 지선을 부설한다는 조항과 접경지역에서의 철도 및 산업이권을 외국인에게 양도하는 조건에 대해 영국과 일본의 반발이 예상된다는 명분으로 이에 반대의견을 표명했다. 향후 협상과정에서도 이같은 그의 입장은 변하지 않았다. 3월 9일 이홍장은 주청 러시아공사 포코틸로프(Покотилов Д.Д.)에게 방금 전보를 통해 주러청국공사에게 이 협정에서명하도록 훈령을 하달했음을 통보했다. 그러나 이틀 뒤 비때가 입수한 이 훈령의 내용은 결코 협정서명을 지시하는 내용은 아니었다. 결국 3월 21일 청국정부는 이 협정에 대한 서명거부로 야기될 사태에 대비하기 위해 영국과 일본에 지원을 요청하기에 이르렀다. 이홍장은 자국정부의 이 같은 조치에 대해 옥토프스키에게 다음과 같이 해명했다: “본인은 러시아와의 협정체결의 필요성에 대해 황제에게 수차례 진언한 바 있었다. 그러나 나의 진언에 대해 어느 누구도 지지하지 않았다. 짜르께서 우리를 용서해 주시길 바라며 우리가 영토를 보전하고 자치를 누릴수 있도록 구원해줄 것을 간절히 바란다. 열강과의 강화조약이 체결될 경우, 청국은 러시아의 의지대로 개별협정을 체결하는데 동의한다.”<sup>38)</sup> 이는 러청간의 개별협정 체결을 통해 만주를 경제적으로 독점하고자한 비때의 대만주정책의 좌절을 의미한 바, 그의 만주

36) Хвостов В.М. История Дипломатии. М., 1963. С. 539-542.

37) Романов Б.А. Лихунчангский фонд//Борьба Класов. 1924. № 1-2. С. 113-114.

38) Романов Б.А. Россия в Маньчжурии(1892-1906). Л., 1928. С. 328-329.

정책과 맞물려 있던 이홍장의 매수정책 역시 실패하고 말았다.

그러나 이홍장은 이를 기화로 1901년 7월 20일 러청 간의 개별협정을 체결하는 조건으로 러시아군대의 조속한 만주철병 문제를 제기하고 나섰다. 철병과 이권문제를 연계하고자한 이홍장의 제안에 대해 비테는 정치와 경제문제를 분리하여 협상에 임하고자 하였던 바, 러청은 앞서워 청국정부와 만주에서의 이권획득에 관한 개별 협정을 체결하려 하였다. 만주를 경제적으로 독점하려는 비테의 계획은 러시아군대의 만주점령 상황을 협상의 지렛대로 이용하려는 정책뿐만 아니라 8월 22일 30만 루블의 사례금 지급을 이홍장에게 재차 약속하는 것으로 표출되었다. 그러나 이미 300만 루블의 사례금 지급약속을 둘러싸고 신의가 깨져버린 양자간의 관계는 더 이상 회복될 기미를 보이지 않았다. 이홍장은 간단하나마 철병의무를 명시한 일반협정을 체결한 다음 이에 기반하여 개별협정을 진행시키자는 수정제의를 해왔던 것이다. 결국 비테 역시 이홍장이 표리부동한 이중정책을 펼치고 있음을 간파하게 되었고 만일 협정이 체결되더라도 약속한 30만 루블을 이홍장에게 지급할 필요가 있는지에 관해 의심하기에 이르렀다.<sup>39)</sup>

만주문제에 대한 양자간의 팽팽한 줄다리기는 1901년 10월 20일 이홍장이 사망하면서 그 종지부를 찍고 말았다. 이제 북경에는 이홍장과 같이 러시아의 물질적인 유혹에 관심을 보인 인물은 없었다. 더욱이 러시아의 만주독점 정책을 견제하기 위해 1902년 1월 31일 영일동맹이 체결됨으로써 비테는 만주에 대한 개별적인 경제협정 체결 계획을 포기할 수밖에 없었

다.<sup>40)</sup> 그리고 중앙정부를 배제한 채 만주지역 지방관과 러청은행 간의 개별협정 체결하고자한 시도 역시 무산되고 말았다. 그 결과 동청철도의 부설과 더불어 만주를 경제적으로 독점하고자한 비테의 계획은 좌절되고 말았으며 1902년 3월 26일(4/8) 러시아는 청국과 만주철병협정을 체결하기에 이르렀다.<sup>41)</sup> 동청철도 부설사업과 만주에서 획득한 다양한 이권사업에 막대한 자본을 투자한 비테는 이곳에 대한 자국의 이익을 보호하기 위한 아무런 외교적, 정치적 대책을 마련하지 못한 채 만주철병을 결정을 따라야만 했다. 그리고 만주철병 기한(1903년 10월 8일)이 만료되기 전, 1903년 8월 28일 비테는 재무상 직에서 해임되었다.<sup>42)</sup> 이제 러시아의 대만주정책은 군사력에 기반한 전통적인 영토팽창정책을 추구하던 짜르 및 황실 측근들이 그 주도권을 장악하게 되었다.

## 5. 결 론

제정러시아의 동아시아정책사에서 만주문제는 청일전쟁 이후 러일전쟁기까지 10년간 향후 10년간 대외정책의 중심과제가 되었다. 이는 시베리아횡단철도의 부설과 직접적인 관련이 있었다. 1891년 말 유럽러시아와 블라디보스톡을 잇는 철도의 조속한 완공이 결정된 바, 7000 베르스트에 달하는 철도가 착공되었다. 이는 단순히 국내철도망의 확충이나 시베리아 오지를 연결하는 상업상의 이득을 고려하기보다는 세계적인 의미를 지닌 공사였다. 시베리아철도의 부설은 태평양을 둘러싼 정치, 경제적인 국제경쟁에 러시아를 끌어들이고 기존의 국제 경제관계의 일대변혁을 요구했을 뿐만 아

39) Романов Б.А. Очерки дипломатической истории Русско-Японской войны. Л.: М., 1947. С. 145-148.

40) Хвостов В.М. История Дипломатии. М., 1963. С. 537-538.

41) Глинский Б.Б. Пролог Русско-Японской войны, материалы из архива графа С.Ю.Витте. Петроград. 1916. С. 141-143.

42) Витте С.Ю. Избранные Воспоминания. М., 1991. С. 407-411.

나라 러시아의 태평양함대의 증강을 통해 태평양에서의 통상을 관할하려는 계획도 포함되어 있었다. 태평양에서의 국제무역에 대한 주도권을 확보한다는 계획은 시베리아철도의 2000베르스트 거리를 만주를 관통하여 부설토록 만들었고 이는 러일간의 군사적인 갈등을 고조시켰다.

1917년 데멘찌예프(Дементьев Г.Д.)의 통계에 의하면, 러시아의 만주정책 비용으로 러일전쟁 비용을 포함하여 전쟁차관의 도입 및 변제에 포함된 금액까지 포함할 경우, 총 70억 루블에 달했다.<sup>43)</sup> 이미 1901년 육군상 쿠로파트킨은 팔로프조프에게 지금까지 극동정책의 추진비용이 8억 루블에 이르고 있으며 앞으로도 상당기간 이같은 비용지출이 불가피하다고 고백한 바 있었다.<sup>44)</sup> 비폐 역시 청국에서의 사태가 복잡해짐에 따라 이제까지 10억 루블이 지출되었다고 말했으며 이 같은 기조가 지속될 경우, 러시아의 재정은 파탄에 이를 수 있다고 인정했다. 비폐는 만주가 러시아의 여타지역의 양분을 빨아먹고 있다는 점에 대해 부정하지 않았다. 이는 베조브라조프 일파의 공격의 대상이 되었다. 베조브라조프의 요구에 의해 작성된 극동총독부 관할 지역에 대한 수입 및 지출 보고서(1897-1902)에 따르면, 러시아는 동아시아에서 약 8억 6천만 루블의 적자를 보고 있었다. 쿠로파트킨은 이 가운데 4억 루블은 동청철도 부설 및 그 산하기관 설립에 지출되었고 철도 운영은 매년 4천만 루블의 적자를 보고 있었음을 알고 있었다(2천만 루블은 건설자금에 대한 연 이자, 1천만 루블은 철도수비대 유지비용, 1천만 루블은 운영적자). 따라서 지출의 40%는 비폐가 주도한 동아시아정책과 관련된 것이었다. 결국 비폐의 사업은 1900-1903

년에 고비용과 만성적인 적자에 시달리며 뇌물 수수와 관련된 소문으로 사면초가 상태에 놓여 있었다. 1903년 부설공사가 종료됨에 따라 정부 일각에서 이 철도의 운영권을 재무성 관할에서 박탈시킬 것을 건의하는 상주서를 올렸으며 정부 각 부처가 관련 사무를 분담하자는 건의를 하기도 하였다. 결국 비폐는 1903년 3월 14일자 상주서를 통해 이전처럼 산하 기구를 유지해야 할 필요성을 주장했고 여러 비판에 대해 해명했다. 비폐는 여기서 동청철도에 대한 국고지출이 막대했음을 인정할 수밖에 없었다.<sup>45)</sup>

비폐의 대만주정책의 청국측 파트너였던 이홍장은 1896년 5월 23일 비폐와 합의한 약정에 의해 지급하기로 한 사례금을 모두 받지 못한 채 사망하였다. 이는 비폐가 그를 속였다는데 문제가 있는 것이 아니라 이홍장 역시 비폐를 기만하였다는데 사안의 중요성이 있었다. 19세기말 20세기 초 동아시아에서 전개된 국제정세의 급격한 변화는 양자간의 거래를 가능하게 하는 환경을 조성해주었다. 비폐의 야심 찬 만주정책이 사소한 뇌물공여 정책의 실패로 좌절된 것은 결코 우연이 아니었다. 짜르 체제하에서 국가주도의 산업화정책을 동아시아정책과 접목시킨 비폐의 대만주 정책은 국내적으로 광범위하고 폭넓은 사회적인 공감대가 결여되어 있다는 치명적인 취약성을 안고 있었던 바, 대청 관계에 있어서도 개인에 의존할 수밖에 없는 정책상의 한계를 지니고 있었던 것이다. 결국 비폐의 만주정책은 청조의 봉건적인 전제질서의 유지가 정책추진에 있어 필수조건이었고 이 홍장은 이 체제의 가장 영향력 있는 인물 가운데 하나였던 것이다. 그 결과 시베리아 부설사업을 기점으로 재무상 비폐가 의욕적으로

43) Дементьев Г.Д. Во что обошлось нашему Государственному Казначейству вой на с Японией. Статистическое исследование, составленное по отчетам Государственного Контроля и по сведениям Министерства Финансов. Петр., 1917. С. 34.

44) Дневник Половцова, 30 марта 1901 г.// Красный Архив. № 3. С. 87.

45) Романов Б.А. Лихунчангский фонд//Борьба Класов. 1924. № 1-2. С. 78-79.

추진한 러시아의 만주침투정책은 동청철도의 부설로 그 정점에 이르렀고, 이홍장의 반대에도 불구하고 하르빈과 여순을 연결하는 남만주 철도부설사업을 강행하면서 결국 러일전쟁에서의 패전과 더불어 파국에 이르고 말았다.

## 〈요 지 문〉

### 러시아의 대만주정책과 동청철도

崔 惠 圭

제정러시아의 대만주정책은 전제주의적 정치 질서에 자본주의를 접목시킨 짜르 체제의 특수성이 투영되어 있다. 이에 청일전쟁(1894-5)과 러일전쟁(1904-5)의 전간기에 나타난 러시아의 대만주정책은 산업화를 주도하던 재무상 비떼(С.Ю.Витте)의 자본주의적 팽창정책과 군사력에 기반한 니콜라이 2세(Николай II)의 봉건적 팽창주의가 교대로 등장하는 특징을 보인다. 동아시아로의 자본수출과 철도부설이라는 경제적 팽창수단이 동반된 비떼의 “평화적인 침투정책”이 나타나고 그 뒤를 이어 군사적인 수단을 동원한 러시아 황실의 전통적인 영토팽창 정책이 잇따르게 된다. 이 같은 양상은 러시아의 동아시아정책에서 주요 관심지역이었던 만주와 한반도에서도 동일하게 나타난다. 러시아의 대만주정책은 러청은행의 설립과 동청철도부설을 주도한 비떼의 정책에 이어 의화단사건을 계기로 러시아군대의 만주점령과 그 점령정책의 지속이라는 양상을 띠게 되는 것과 마찬가지로 대한반도정책 역시 한러은행의 설립과 시베리아 횡단철도와 조선의 철도망을 연계하려는 비떼의 정책에 뒤이어 압록강지역을 군사전략적으로 이용하려는 정책들이 수반되었던 것이다. 이는 러시아의 산업화와 동아시아정책

을 연계시킨 비떼의 정책이 자본의 투자수익에 초점을 맞춤으로써 동아시아시장의 독점권을 둘러싼 열강과의 경쟁을 고조시켰던 바, 막대한 자본이 투하된 자국의 이권사업을 보호하기 위해 군사력에 의존하는 정책이 불가피하였기 때문이다. 즉 재무상 비떼의 동아시아정책은 러시아의 전통적인 팽창주의 노선에 그 당시 제국주의 열강이 채택했던 경제적 침투 수단을 접목시킨 것에 불과했음을 의미하는 바, 본질적으로 그 침략적 속성은 러시아의 전통적인 군사적 팽창노선과 맥락을 같이하였던 것이다. 통상적으로 ‘평화적’이라는 수식어가 붙는 비떼의 정책과 ‘침략적’이라는 수식어가 붙는 니콜라이 2세의 정책은 단지 수단과 방법의 차이일 뿐 팽창이라는 측면에서는 맥을 같이한다 하겠다.

19세기말부터 본격화된 러시아의 산업화는 후발산업국가의 산업정책의 전형을 이루고 있는 국가주도의 경제정책을 그 근간으로 하고 있었다. 러시아 재무성이 중심이 된 국가주도의 경제정책은 후진 러시아와 선진유럽 열강간의 경제적 격차를 단기간에 극복할 수 있는 효율적인 개발방식이었다. 그러나 국가주도의 산업화 정책은 경제전반에 걸쳐 강력한 정부의 간섭이 가능했던 짜르 체제의 유지를 그 근간으로 삼고 있었던 바, 전제체제의 토양위에 자본주의를 이식해야 한다는 상충적인 과제를 동시에 충족시켜야 한다는 부담을 안고 있었다. 따라서 비떼가 자국의 산업화를 성공적으로 완수하기 위한 선결 조건은, 대내적으로 짜르체제와 자본주의를 공존시키고, 대외적으로 자본의 원천으로서의 유럽과 시장으로서의 아시아를 동시에 아우르는 치밀한 외교 전략을 마련하는데 있었다. 이는 국내 경제정책을 총괄하던 러시아 재무성이 대외정책, 특히 대만주정책의 전면에 부상하는 계기를 마련해 주었을 뿐만 아니라 자국의 산업화정책을 동아시아정책과 연계시키는 결과를 초래했다. 그 결과 러

시아의 동아시아정책의 좌절은 대내적으로 짜르 체제의 붕괴와 맞물리게 되는 연쇄구조가 형성되었던 것이다.

이같이 모험적이고 위험천만한 구조를 배경으로 비떼는 만주로의 경제적인 침투를 위해 국가의 모든 자원을 이곳에 집중시킬 수 있는 권한을 확보할 수 있었으며 러시아의 대내외정책의 핵심인물로 부상할 수 있었다. 비떼가 만주를 러시아의 독점시장으로 확보하기 위해 구축한 체제를 동시대인들이 “비떼의 왕국(Царство Витте)”이라고 지칭한 이유도 바로 여기에 있었던 것이다.

비떼의 대만주정책의 중심축을 이루고 있었던 동청철도 역시 이 같은 그의 모험주의적 정책의 산물이라 할 수 있다. 시베리아횡단철도의 일부구간을 중국의 영토인 만주를 관통하여 부설한 이 철도는 치타에서 블라디보스톡 구간을 직선으로 연결하는 노선이었다. 800베르스타에 달하는 이 노선의 부설공사는 국가의 기간철도 노선을 외국영토에 부설함으로써 예견되는 운용상의 문제점뿐만 아니라 러청간의 국경문제를 촉발할 수 있는 위험천만한 사업이었다. 더욱이 이 철도는 러시아의 산업화와 동아시아정책간의 상관관계 및 막대한 건설자금이 투입된다는 점을 고려해 볼 때, 짜르체제의 사활이 걸린 문제였던 것이다. 따라서 러시아의 대만주정책에 대한 연구는 비떼의 이른바 “만주로의 평화로운 침투정책(мирное проникновение в Маньчжурию)”의 속성을 파악하고 나아가 러청관계가 양국간의 폭넓은 민간교류에 근거하기 보다는 비떼와 이홍장간의 비공식적인 관계에 의존할 수밖에 없었던 원인을 추적하는데 있어 매우 중요한 의미를 지닌다 할 수 있다.

본 논문의 연구 범위는 러시아의 대만주침투정책이 적극화되는 계기가 되었던 청일전쟁에서 러시아의 동아시아정책의 좌절을 의미하는

러일개전 시기까지로 한정하였다. 그리고 동청철도를 둘러싸고 전개된 비떼와 이홍장간의 관계를 비떼가 후자를 매수하기 위해 조성한 300만 루블의 ‘이홍장 기금’의 운용을 중심으로 살펴봄으로써, 비떼의 뇌물매수정책과 이홍장의 以夷制夷정책으로 인해 좌절되는 과정을 구명하는 것이 본 논문의 주 논점이다.

---



---

要 約 文

---



---

ロシアの對滿州政策と東清鐵道

崔惠圭 (高句麗研究財團)

帝政ロシアの對滿州政策は專制主義的政治秩序に資本主義を繋げたチャール體制の特殊性が投影されている。これに日清戰爭と日露戰爭の戰間期に現れたロシアの對滿州政策は、産業化を主導した財務相ビッテの資本主義的膨張政策と軍事力に基づいたニコライ二世の封建的膨張主義が交替で登場する特徴を見せる。東アジアへの資本輸出と鐵道敷設という經濟的膨張主義が伴われたビッテの「平和的な浸透政策」が現れ、つづいて軍事的な手段を伴ったロシア皇室の傳統的な領土膨張政策が続くようになる。このような様相はロシアの東アジア政策で主な關心地域であった滿州と朝鮮半島で同一に現れる。ロシアの對滿州政策は露清銀行の設立と東清鐵道の敷設を主導したビッテの政策につづき、義和團事件をきっかけにロシア軍隊の滿州占領とその占領政策の維持という様相を露呈したように、對朝鮮半島政策もまた韓露銀行の設立とシベリア橫斷鐵道と韓國の鐵道網を繋ごうとするビッテの政策につづいて鴨綠江地域を軍事戰略的に利用しようという政策が一緒に推進さ

れたのであった。これはロシアの産業化と東アジア政策を繋げたビツテの政策が、資本の投資受益に焦点を合わせることによって、東アジア市場の獨占権をめぐる列強との競争を高潮させ、膨大な資本が投下された自國の利権を保護するため軍事力に依存せざるを得なかった政策が避けられなかったのである。すなわち、財務相ビツテの東アジア政策はロシアの傳統的な膨張主義路線に、當時の帝國主義列強が選擇した經濟的浸透の手段を結び付けたのに過ぎなかつたので、本質的にはその侵略的側面はロシアの傳統的な軍事的膨張路線と軌を一にするものであった。通常的に「平和的」という形容詞の付くビツテの政策と「侵略的」といわれるニコライ二世の政策は手段と方法の差はあっても、膨張という側面では変わらないといえる。

19世紀末のロシアの産業化政策をリードした財務相ビツテは、資本不足と國內市場未備という後進的な經濟的な脆弱性を克服するため、「ヨーロッパをロシアの産業化に必要な資本供給地に、アジアを自國の消品市場として確保する」という經濟政策を立てた。彼の經濟政策はヨーロッパとアジアの中間に位置するロシアの地理的長所を積極的に活用するのに焦点が置かれていて、「ヨーロッパから導入した借款の利子をアジア國家との通商利益で補う」ことで、早い家にヨーロッパ列強との經濟的格差を縮め、ロシアをアジアの盟主と浮上させるのに目的があった。ビツテの對滿州政策は傳統的なロシアの對外政策とは色合いの違うもので、軍事的な手段に依存した領土膨張政策から鐵道と資本輸出を通じた市場の確保に重點が置かれたのであった。

19世紀末から本格化されたロシアの産業化は後發産業國家の産業政策の典型をなしている國家主導型の經濟政策が核をなしていた。ロシア財務相

が中心となった國家主導の經濟政策は後進ロシアと先進ヨーロッパ列強間の經濟的格差を短期間に克服できる効率的な開發方式であった。しかし、國家主導の産業化政策は經濟全般にわたって強力な政府の干渉が可能だったチャール體制の枠内で進められたゆえ、專制體制の土壤の上に資本主義を移植するという相異なる課題を同時に追求する負擔を抱えていた。したがって、ビツテが自國の産業化を成功的に全うするための先決條件は、對內的にチャール體制と資本主義を共存させ、對外的に資本の源泉としてのヨーロッパと市場としてのアジアを同時に網羅できる緻密な外交戰略を立てなければならなかつた。これは國內の經濟政策を總括していたロシア財務相が對外政策、特に對滿州政策の全面に浮上する契機として作用したのみならず、自國の産業化政策を東アジア政策と結び付ける結果を招いた。その結果ロシアの東アジア政策の挫折は對內的にチャール體制の崩壊と連動する構造が出来上がったのである。

このように冒險的で危険に満ちた構造を背景にビツテは滿州への經濟的浸透のため、國家のすべての資源をここに集中できる権限を確保できたし、ロシアの對内外政策の核心人物として浮上してきた。ビツテが滿州をロシアの獨占市場として確保するため構築した體制を、同時代人らから「ビツテの王國」と呼ばれるようになった所以がここにあったのである。

ビツテの對滿州政策の中心軸をなしていた東清鐵道もまた、そのような彼の冒險主義的政策の産物といえる。シベリア横斷鐵道の一部區間を中國の領土である滿州を貫通し、敷設したこの鐵道はチータからウラジオストクまでの區間を直線で結ぶ路線であった。800ベルスタに達するこの路線の敷設工事は、國家の基幹鐵道を外國の領土に敷設することによって豫想される運用上の問題點

のみならず、露清間の國境問題をも刺激できる危険に満ちた事業であった。しかも、この鐵道はロシアの産業化と東アジア政策間の相關關係及び膨大な建設資金が要るものであることを考えると、チャール体制の運命に関わるものであったのである。したがって、ロシアの對滿州政策に関する研究はビッテのいわゆる「滿州への平和な浸透政策」の屬性を把握し、露清關係が兩國間の幅廣い民間の交流に依るよりはビッテと李弘章との非公式的な關係に依存せざるを得なかった原因を突き止めるのにおいて大變重要な意味をもっているといえる。

したがって、本稿はロシアの對滿州政策を東清鐵道を中心に考察するのを目的とする。このため、東清鐵道敷設事業をリードしたロシア財務相ビッテの對滿州政策の推進背景と經緯、そしてその結果をビッテと李弘章との相互關係を通じて分析していく。なぜならば、李弘章は東清鐵道敷設計畫を受諾した人物であるのみならず、この鐵道の敷設事業の課程でも直間接的に影響力を行使したからである。したがって、本稿は次ぎの順で議論を展開していこうとする。まずはじめに、ビッテが鐵道敷設計畫を立てた背景と李弘章がこれを受諾した原因を考察する。2番目に、露清同盟協定の締結と兩者間の信賴關係が構築された經緯を分析する。最後に、兩者間の信賴關係が壞れた原因をいわば李弘章基金の運用との關連で把握していくつもりである。

本稿の研究範圍はロシアの對滿州浸透政策が積極化されたきっかけとなった日清戰爭からロシアの東アジア政策の挫折を意味する日露開戦の時期までと限定した。そして、東清鐵道をめぐって展開されたビッテと李弘章との關係を、ビッテが前者を買収するため助成した300萬ルーブルの「李弘章基金」の運用を中心に見ることによって、

ビッテの收賄政策と李弘章の以夷制夷政策により挫折していく課程を明らかにしていくのが主な論點になる。帝政ロシアの東アジア政策史において滿州問題は、1895年に國際的な對立が激化する時期に提起され、以後10年間の對外政策の中心課題となった。これはシベリア橫斷鐵道の敷設と直接的に關連がある。1892年末、ヨーロッパロシアとウラジオストクを結ぶ鐵道の早期の完成が決定され、7000ペルストに及ぶ鐵道が着工された。これは單純な國內鐵道網の擴充やシベリア奥地を結ぶ商業上の利益を考慮に入れたものよりは世界的な意味をもつ工事であった。この鐵道は太平洋の政治經濟的な國際競争でロシアの參加を促し、從來の國際經濟關係の一大變革を要求したのみならず、ロシアの太平洋艦隊の増強により太平洋での通商を掌握しようとする計畫も含まれていたものであった。太平洋での國際貿易に對する主導權を確保するという計畫は、シベリア鐵道の約2000ペルストの距離を滿州に貫通させ、これが日露間の軍事的な確集を高めたのである。

1917年デメンチエフの統計によると、日露戰爭を含めロシアの滿州政策の費用を戰爭借款の導入及び返済に含まれた金額まで入れる場合、70億ドルに及んだ。すでに、1901年陸軍相クロポットキンはパロフゾフにそれまでの極東政策の推進費用が8億ドルに達し、またそれからも相當の間このような費用の出費がやむをえないことを告白している。ビッテもまた清の事態が複雑していくことにつれ、それまで10ルーブルが使われたといい、このような事態が続くと、ロシアの財政は破綻に及ぶことを認めた。これはベゾブラゾフ一派の攻撃の對象にされた。ベゾブラゾフの要求によって作成された極東總督府の管轄地域に對する輸入及び支出報告書(1897—1902)によると、ロシアは東アジアで約8億6千萬ルーブルの赤字が報告されてい

た。クロポットキンはこのなかで、4億ルーブルは東清鐵道の敷設及びその傘下機關の設立に使われ、鐵道運營は毎年4千萬ルーブルの赤字をしていたことをしていた。(2千萬ルーブルは建設資金に對する年利子、1千萬ルーブルは鐵道守備隊の維持費用、1千萬ルーブルは運營赤字)。したがって、支出の40%は、ビッテの主導した東アジア政策と關連したものであった。結局、ビッテの事業は1900—1903年に高費用と慢性赤字に苛まれ、收賄の疑惑で危機に瀕していた。1903年に敷設工事が終了するのにより、政府一角からはこの鐵道の運營權を財務省の管轄からの剝奪を建議する上奏書が出され、政府各部署が關連事務を分擔する建議もされたりした。結局、ビッテは1903年3月14日付上奏書で、従來のような傘下機構を維持する必要を主張し、多くの批判に對して解明した。ビッテはここで東清鐵道に對する國庫からの支出が膨大であったことを認ざるを得なかった。

ビッテの對滿州政策の清側のパートナーであった李弘章は1896年5月23日にビッテと合意した約定により支給が決まった謝禮金を全部受けとらなのまま死亡した。これはビッテが彼を騙したのに問題があるというより、李弘章もまたビッテを欺

瞞したのに問題の重大さがあるのを意味する。19世紀末20世紀初の東アジアで展開された國際情勢の急激な變化は、兩者間の取引の可能な環境を助成してくれた。ビッテの野心に満ちた滿州政策が些細な收賄の政策の失敗に歸した野は決して偶然ではない。チャール體制下で、國家主導の産業化靜を東アジア政策と繋げたビッテの對滿州政策は、國內的には廣範圍で幅廣い社會的なコンセンサスが缺けていた致命的な脆弱性をもっており、對清關係においても個人に依存せざるを得なかった政策上の限界を孕んでいたのである。結局、ビッテの滿州政策は清朝の封建的な專制秩序の維持が政策上において必需條件であり、李弘章はこの體制の一番影響力のある人物の一人であったのである。その結果シベリア敷設事業を起點に、財務相ビッテが意欲的に推進したロシアの滿州浸透清は東清鐵道の敷設でその頂點を迎い、李弘章の反對にもかかわらずハルビンと旅順を結ぶ南滿州鐵道敷設事業を強行するなか、日露戰爭での敗北とともに破局を迎えたのである。

주제어 : 만주국, 종교정책, 재만조선인, 외래종교, 전통종교,