

【논문】

동청철도와 러시아의 만주인식(1894-1904)*

—만주분할론과 만주병합론을 중심으로—

최덕규**

【 차례 】

- I 서론
- II. 러시아 재무상 비테와 동청철도의 부설
- III. 러시아 육군성과 “만주분할론”
- IV. “만주병합론”과 러일개전외교
- V 결론

국문초록

東淸鐵道는 외국영토에 국가의 기간철도를 부설한 사례로서 세계사에서 유례를 찾아보기 힘들다. 시베리아철도의 난공사 지대였던 치타-하바롭스크의 아무르(Амур)구간을 대체하여 만주를 관통하여 블라디보스토크를 연결하는 동청철도는 예산과 시간 절감의 장점이 있었다. 시베리아철도 부설공사를 주관했던 재무상 비테(С.Ю. Витте)가 동청철도 부설권을 획득할 수 있었던 배경에는 러시아 군대가 일본의 침략으로부터 청국을 방위하는 露淸同盟條約(1896)이 있었다. 아울러 “청국 항구는 유사시 러시아 해군에 개방한다”는 이 조약 제3조를 명분으로 차르정부는 뤼순·다렌을 租借(1898)하여 동청철도와 연결하였다. 그 결과, 동청철도가 시베리아철도의 만주 지선(支線)이라는 전제가 성립될 경우, 만주의 정체성을 둘러싼 다양한 인식들이 차르정부에서 제기되었다.

차르정부의 만주인식의 쟁점은 만주가 시베리아의 연장인가 아니면 청국 영토인가로 집약된다. 여기에 시베리아철도의 해양출구 선정을 둘러싼 논의가 가세되면서 만주를 둘러싼 인식상의 다양성이 두드러졌다. 요컨대 시베리

* 이 논문은 동북아역사재단 2023년 기획연구(NAHF-2023-기획연구-29)의 결과물임.

** 동북아역사재단 연구위원.

아철도의 종착역이자 해양출구는 블라디보스토크(Владивосток)인가 혹은 동청철도의 해양출구인 뤼순·다렌인가를 둘러싼 선택의 문제가 제기되었던 것이다. 블라디보스토크를 종착역으로 삼을 경우, 만주를 남북으로 분할하여 뤼순·다렌을 포함한 남만주를 포기한다는 “만주분할론”의 논거를 마련할 수 있었다. 반면 뤼순·다렌을 선택할 경우, 만주전역을 병합해야한다는 “만주병합론”이 제기될 수 있었다. 따라서 차르정부의 만주 인식은 러청 관계뿐만 아니라 러일 개전(1904)에도 지대한 영향을 끼쳤다.

주제어: 동청철도, 러청동맹조약, 세르게이 비테, 만주분할론, 만주병합론

I 서론

19세기 말-20세기 초 북미와 유라시아를 횡단하는 3대 철도가 부설됨으로써 철도전성시대의 서막이 열렸다. 미국대륙횡단철도(Union Pacific Railroad, 1862-1869)와 캐나다태평양철도(Canadian Pacific Railroad, 1881-1885) 그리고 시베리아횡단철도(trans Siberian Railway, 1891-1916)는 구미(歐美)와 아시아를 이어주는 교통로인바, 공통적으로 대서양과 태평양을 연결하고 있었다. 따라서 이들 철도는 역사의 중심 무대로서 태평양시대를 여는데 지대한 기여를 하였다.

이 철도들은 구미세계에 광대한 아태(亞太)시장을 열어주었다는 공통점이 있었지만 중요한 차이점도 있었다. 미국과 캐나다의 횡단철도는 태평양으로의 해양출구에 타 열강으로부터 위협에 직면한바 없었던 반면 러시아는 淸國과 영국의 연합 위협에 직면해 있었기 때문이었다. 더욱이 시베리아철도의 만주 횡단 노선인 동청철도(東淸鐵道)는 일본의 전략적 대응을 야기함으로써 본연의 목적이었던 러시아 산업화에 기여하기 보다는 러일간의 갈등을 고조시키는 기제가 되고 말았다.

동청철도는 외국영토에 국가의 기간철도를 부설한 사례로서 세계사에서 유례를 찾아보기 힘들다. 시베리아철도의 난공사 지대였던 치타-하바롭스크의 아무르(Амур)구간을 대체하여 만주를 관통하여 블라디보스토크를 연결하는 동청철도는

예산과 시간 절감의 장점이 있었다. 시베리아철도 부설공사를 주관했던 재무상 비테(С.Ю.Витте)가 동청철도 부설권을 획득할 수 있었던 배경에는 러시아 군대가 일본의 침략으로부터 청국을 방위하는 露清同盟條約(1896)이 있었다. 아울러 “청국 항구는 유사시 러시아 해군에 개방한다”는 이 조약 제3조를 명분으로 차르정부는 뤼순·다렌을 租借(1898)하여 동청철도와 연결하였다. 그 결과, 동청철도가 시베리아철도의 만주 지선(支線)이라는 전제가 성립될 경우, 만주의 정체성을 둘러싼 다양한 인식들이 차르정부에서 제기되었다.

차르정부의 만주인식의 쟁점은 만주가 시베리아의 연장인가 아니면 청국영토인가로 집약된다. 여기에 시베리아의 해양출구 선정을 둘러싼 논의가 가세되면서 만주를 둘러싼 인식상의 다양성이 두드러졌다. 요컨대 시베리아철도의 종착역이자 해양출구는 블라디보스토크(Владивосток)인가 혹은 동청철도의 해양출구인 뤼순·다렌인가를 둘러싼 선택의 문제가 제기되었던 것이다. 블라디보스토크를 종착역으로 삼을 경우, 만주를 남북으로 분할하여 뤼순·다렌을 포함한 남만주를 포기한다는 “만주분할론”의 논거를 마련할 수 있었다. 반면 뤼순·다렌을 선택할 경우, 만주전역을 병합해야한다는 “만주병합론”이 제기될 수 있었다. 따라서 차르정부의 만주인식은 러청 관계뿐만 아니라 러일개전에도 지대한 영향을 끼쳤다.

동청철도 관련 연구는 소비에트 역사학자 로마노프(Б.А.Романов)에 의해 연구가 시작되고 마무리되었다. 소비에트 역사학을 창시했던 맑스 역사학자 포크롭스키(М.Н. Покровский)가 모스크바 학파를 이끌었다면, 로마노프는 실증사학을 소련 역사학으로 승화시킨 레닌그라드 학파의 태두였다.¹⁾ 이론 위주의 포크롭스키 학파가 관변 지향이었다면 로마노프는 사료에 충실했다. 따라서 러시아 재무성 문서들을 천착했던 로마노프는 비테의 만주정책 관련 저작들²⁾을 통해 볼셰비키 혁명 이전의 러시아가 이미 자본주의 최고 단계인 제국주의에 도달했음을 논증할 수 있었다. 제정러시아의 은행 정책의 권위자인 아난이치(Б.В.Ананьич) 교수가 로

1) Rieber A.J., 1993, “The historiography of imperial Russian foreign policy”

2) Романов Б.А., 1928, *Россия в Маньчжурии(1892-1906): 1947, Очерки дипломатической истории русско-японской войны.* М.-Л.

마노프 이후 그의 업적을 능가하는 수작들이 아직 나오지 않고 있다고 평가한 이 유도 여기에 있다.³⁾

이 논문은 소비에트 사학자들의 주의를 끌지 못했던 해군성문서관(РГАВМФ) 소장 자료들을 활용하였다. 이 자료들은 러일개전을 앞두고 동청철도의 안전 보장책을 마련하지 못한 상태에서 재무상 비테가 해임(1903.8.28.)된 원인을 밝히는 실마리를 제공했기 때문이다. 그 가운데 극동총독 알렉세예프 문서군(Фонд 32)에서는 차르정부의 대표적인 “만주병합론”자였던 주일공사 로젠(Р.Р.Розен)과 알렉세예프(Е.И.Алексеев) 제독이 비테를 배제한 채 일본과 개전외교를 주도하게 된 경위를 밝히는 자료들을 발굴할 수 있었다. 따라서 본 연구의 목적은 동청철도와 관련하여 “만주병합론”이 차르정부의 만주정책의 주노선으로 확립되는 과정을 고찰하는 데 있다. 이를 통해 러일전쟁 발발의 러시아측 원인을 러시아의 만주인식과 관련하여 밝혀보고자 한다. 아울러 청일전쟁(1894-1895)에서 러일개전(1904) 시기까지로 연구범위를 한정하였음을 밝혀둔다.

II. 러시아 재무상 비테와 동청철도의 부설

동청철도는 시베리아철도의 만주 횡단 노선이다. 바이칼호수 동부에서 하바롭스크를 지나 블라디보스토크로 연결되는 활모양의 노선을 만주를 통과하는 직선노선으로 대체하면서 철도부설을 위한 시간과 비용을 절감할 수 있었기 때문이었다. 나아가 1898년 하얼빈에서 랴오둥반도의 뤼순·다롄을 잇는 남만주지선도 동청철도와 동시에 착공되었다. 따라서 19세기 말-20세기 초 러시아는 총연장 2,489킬로미터(滿洲里-綏芬河: 1,514km, 哈爾濱-旅順: 975km)에 달하는 철도를 만주에 부설했다.

동청철도 부설공사는 공사 개시를 공식선언(1898.6.9.)한 후, 하얼빈을 기점으로 동부와 서부로 공구(工區)를 양분하여 시작되었다. 남만주철도의 경우, 8개 공구로

3) Ананьич Б.В., 1991, “Мемуары С.Ю.Витте в творческой судьбе Б.А.Романова”.

분리되어 공사가 진행되었고 일단 완성된 공구부터 자재 운송 등을 위한 임시개통이 이루어졌다. 동청철도는 1901년 11월 3일 하얼빈-만주리 구간이 완성됨으로써 전 구간이 개통되었다. 남만주철도 역시 1903년 1월 14일 시험운행이 시작되어 1903년 7월 13일 공식개통 되었다. 이에 1904년 동청철도와 시베리아 철도가 연결되면서 7일이면 주파 가능한 모스크바-블라디보스토크 노선이 등장했다.⁴⁾ 그 결과 모스크바가 유럽과 아시아를 연결하는 교통과 물류의 중심지로 부상할 수 있는 토대가 구축되었다.

이러한 세계적인 규모의 철도를 시베리아와 만주에서 건설을 주도했던 인물은 러시아 재무상 비테(С.Ю.Витте)였다. 재무상은 러시아의 지정학적 장점을 국가발전 전략으로 삼고자했다. 그가 19세기말 러시아의 산업화를 이끌면서 선진 유럽을 따라잡기 위해 “유럽을 자본의 원천으로 삼고 아시아를 상품 시장으로 확보한다”는 전략을 추진하였던 이유도 여기에 있었다. 따라서 유럽과 아시아 무역의 중개자로서 러시아의 영향력을 증대시킬 뿐만 아니라 만주와 한국으로의 경제적 침투를 본격화하기 위해 1891년 착공한 시베리아횡단 철도는 “아시아 국가들과의 통상이익으로 유럽으로부터 벌린 차관의 이자를 변제”⁵⁾하고자 한 그의 산업화 정책과 긴밀히 맞물리게 되었다.

1893년 비테가 재무성 산하에 “아시아 국가들과의 교역 증진 특별위원회(Особое совещание для обсуждения вопросов по развитию русской торговли в Азии)”를 구성한 것은 시베리아철도의 부설공사가 궤도에 올랐기 때문이었다. 그는 다음과 같은 이유로 아시아 국가들, 특히 청국, 한국, 일본과의 교역 증진에 큰 관심을

4) Qi Li, Daping Liu & Jusheng Song., 2023, *The Chinese Eastern Railway: geostrategic heritage from the turn of the twentieth century in Northeast China*, pp.2709-2712. 동청철도 부설과정에서 668개의 다리가 건설되었고 4개의 터널이 만들어졌다. 이 가운데 대흥안령(Great Hinggan Mountains tunnel)터널은 총 연장 3,078미터로 가장 길었다. 터널 건설공정에는 이탈리아 기술자들과 석공 500명이 초빙되어 오차 없는 내벽공사가 시행되었다. 기차역은 5등급으로 분류되어 총 92 곳이 건축되었다. 1급 기차역은 2곳(하얼빈, 다렌), 2급은 200 베르스트(1 베르스타=1.06km) 간격으로 9곳, 3급 역(8곳)은 2급 역 중간에 위치했고 4급(34곳)과 5급(39곳) 역은 약 50 베르스트 간격으로 건립되었다.

5) Все подданнейший доклад министра финансов С.Ю.Витте Николаю II, 1899, *Материалы по истории СССР*. М., 1959. Т. VI. С. 178.

보였다. 1) 유럽은 청국과 한국내륙으로 접근이 어려운 반면 러시아는 이들 국가와 접경하고 있기 때문에 통상을 위한 최적의 지리적 조건을 갖추고 있으며 2) 모스크바는 현 시점에서 러시아의 물류중심에 불과하지만, 시베리아철도가 완공될 경우 세계 물류의 중심이 될 것으로 확신했기 때문이었다.⁶⁾

재무상의 주도하에 순조롭게 진행되던 시베리아철도 부설공사는 1894년 일대 난관에 봉착하였다. 그 대내외적 원인은 다음과 같다. 첫째, 대외적인 원인으로 청일전쟁의 발발(8.1.)을 들 수 있다. 네트워크를 근간으로 하는 철도의 속성상, 시베리아철도는 만주와 중국본토로 연결될 가능성이 높았기 때문에 청일전쟁의 향방은 시베리아철도와 이해 상충 가능성이 다분해졌기 때문이었다. 둘째, 황제 알렉산드르 3세(Александр III)세의 급작스런 사망(11.1.)이었다. 황제는 비테를 재무상으로 발탁하여 시베리아철도 부설의 첫 삽을 뜨고 생전에 철도를 완공시키려는 강력한 의지를 표명했기 때문이었다. 차르는 비테의 강력한 후견인으로서 조속한 공사 진행을 독려했었기 때문에 철도의 조기완공은 재무상에게 유훈으로 남겨졌다. 따라서 비테가 후임 황제 니콜라이 2세에게 올린 시베리아철도 부설의 연혁에 대한 상주서는 청일전쟁 이후 비테가 주도하는 동아시아정책의 배경을 이해하는 중요한 단서를 제공해준다.

재무상이 니콜라이 2세(Николай II)에게 올린 보고서(1894.11.26.)⁷⁾는 러시아정부에서 시베리아 철도부설에 대해 어떤 논의가 이루어졌고 남겨진 과제가 무엇인지를 일목요연하게 정리하고 있다. 요지는 알렉산드르 3세가 청일전쟁 발발을 예상했었기 때문에, 이 철도를 하루속히 부설하고자 하는 先皇의 열망은 시기적절했음을 입증했다는 것이다. 선황이 조만간 극동의 정치 상황이 복잡해지리라고 예견했던 이유는 그곳은 세계의 3개 대륙, 즉 유럽, 아시아 그리고 아메리카 국가들의 이해이 충돌하는 지점으로 간주했기 때문이었다. 따라서 先皇은 시베리아 철

6) РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.537. Л. 2-4об.: Письмо С.Ю.Витте Д.Ф.Кобеко, 25 октября 1893 г.

7) ГАРФ, ф.543, оп.1, д.357, лл.1-13об.: Всеподданнейшая записка С.Ю.Витте, 14 ноя. 1894 г.

도를 조속히 완공하여, 태평양에서 러시아의 확고한 위상을 수립하고자 하였다.

1894년 봄 알렉산드르 3세는 아무르 구간(치타-하바롭스크)의 공기 단축을 제안하였다. 총연장 3천 베르스트의 이 구간은 시베리아의 가장 황량한 지역이자 기술적으로 난공사 구간이었기 때문이었다. 그러나 아무르 구간의 조속한 완공에 대한 선행의 염원은 재무상 비테에게 남겨진 유언이 되고 말았다. 선행의 유훈을 받은 비테는 이 과업을 어떻게 실현하고자 하였을까? 이는 비테가 청일전쟁 전후 처리 과정에서 러시아의 동아시아 정책의 전면에 나서면서 구체화되었다.

청일전쟁에 대한 러시아의 입장은 불개입정책에서 적극 개입정책으로 전환되는 특징을 보인다. 청일전쟁 전까지 러시아의 동아시아정책 파트너는 일본이었다. 일본은 러시아 군함이 얼지 않는 항구에서 겨울을 지낼 수 있도록 동절기 정박을 허가하고 있었기 때문이다. 반면 러시아에게 청국은 타협을 이루기에 너무나 완고한 접경국가였다. 약 4,000km 이상의 국경을 맞대고 있던 러청 양국은 1880년 신장(新疆)의 이리(伊犁)지역 반환문제로 전쟁위기(Ily crisis)를 겪은바 있었다. 따라서 청일개전 당시 러시아는 일본을 지지하는 입장이었다.

재무상 비테는 청일전쟁의 전후처리 과정에 러시아가 개입할 지에 대한 구체적인 구상을 가지고 있지 않았다. 개전 초기의 특별회의록(1894.8.21.)에 따르면, 비테는 전쟁 자체보다는 영국이 이 전쟁에 어느 정도 관여할 것인지 주목해야한다는 의견을 개진하고 있다. 왜냐하면 동아시아에서 입지강화를 위한 상황변화를 놓쳐본 적이 없었던 영국이 전후처리 문제에 개입할 가능성이 높다고 보았기 때문이었다. 이에 비테는 영국의 개입은 용납될 수 없기 때문에 그들이 야심을 드러낼 경우, 반격할 준비를 갖춰야한다는 입장이었다.⁸⁾

개전초기의 전망과 달리 일본의 압도적인 승전이 예상되던 1895년 2월에 개최된 특별회의는 동아시아에서 러시아의 이해를 보호할 방책에 대한 논의가 본격화되었다.⁹⁾ 육군성은 일본이 승전하여 한반도가 일본의 수중에 들어갈 경우, 한반

8) Красный архив № 3(52), 1932. С.62-67. Журнал Особого совещания 9(21) авгу. 1894 г.

9) Там же. С.62-74. Журнал Особого совещания (1 фев.) 20 января 1895 г.

도 남부 해안의 거제도 점령이 최우선의 과제임을 제기했다. 이는 블라디보스토크에서 대양으로 나아가는 사실상의 유일한 통로인 대한해협(大韓海峽)의 자유항행권을 확보하기 위한 苦肉策(苦肉策)이었다. 거제도에 영국의 해군기지 홍콩과 같은 러시아의 거류지를 조성하여 이를 거점으로 삼는다는 구상은 1885년 영국해군의 巨文島(巨文島) 점령사건의 교훈이기도 했다.

차르정부의 전후처리 방침은 청일간의 시모노세키 강화조약 체결을 앞두고 변화하기 시작했다. 일본의 승전에 편승하여 만주와 한반도의 일부를 점령한다는 보상책에서¹⁰⁾ 랴오둥반도의 청국 반환을 강압하는 대일간섭책으로 전환되었기 때문이다. 이는 차르정부의 제3차 특별회의(1895.4.11.)에서 이루어졌는데, 그 동력은 두 가지였다.¹¹⁾ 하나는 외부적 요인으로 독일이 러시아의 대일간섭에 강력한 지지의사를 표명했기 때문이었다. 독일은 대일압박을 위한 러시아의 공조요청에 무관심하던 종전의 태도를 바꿔 동참의사를 밝혔다. 러시아 외무성은 독일의 태도 변화 원인을 청국에서 일본의 영향력이 강화될 경우, 독일이 입게 될 교역상의 손실에서 찾았다.¹²⁾ 따라서 동맹국 프랑스 역시 러시아와 행동을 같이할 의향이 이미 밝혀왔기 때문에 3국(露佛獨)간섭을 위한 대외적 여건은 무르익고 있었다.

대일간섭론의 대내적 동력은 재무상 비테가 청일전쟁을 “러일전쟁의 전초전”으로 성격 규정하였기 때문이다. 청일전쟁에 대한 그의 시각이 변화한 것이었다. 그의 대일간섭론의 요체는 황화론(黃禍論)이었다. 남만주에 거점을 확보한 일본이 몽골족과 만주족을 규합하여 새로운 전쟁을 준비하게 될 것이 명약관화하다는 것이었다.

재무상은 일본이 도발한 청일전쟁은 러시아의 시베리아철도 부설의 산물로 간

10) 외무상의 상주서에 황제 니콜라이 2세는 부동항 획득의 필요성을 강조하는 의견을 남겼다. “러시아는 일 년 내내 자유롭게 열려있는 항구가 필요하다. 이 항구는 대륙(한국 동남부)에 위치해야 하고 우리의 영토와 沿線(沿線)으로 연결되어 있어야 한다.”(1895.4.6.); “프랑스와 합의하에 청일강화조약에 반대하지 말고, 무엇을 받던 간에 우리가 바라는 보상은 자유로운 항구이다.”(1895.4.12.)

11) Там же. С.78-83. Журнал Особого совещания (11 апреля) 30 марта 1895 г.

12) Там же. 주청독일공사로 20년간 재직했던 브란트가 귀국 후 제기한 의견에 따르면, 일본의 위순 점령은 對淸 무역에서 유럽 열강을 압도하는 입지를 제공한다는 것이었다.

주했다. 모든 유럽열강과 일본은 가까운 장래에 청국이 분할될 것이고 청조의 과분(瓜分)시, 러시아는 시베리아철도를 통하여 상당한 기회를 갖게 될 것으로 보고 있다는 것이다. 따라서 일본의 적대행위는 러시아를 겨냥한 것이다. 이에 그는 일본이 예정하고 있는 남만주의 점령은 러시아에게 위협일 뿐만 아니라 결국 한반도 전역이 일본에 병합되는 결과를 초래할 것으로 전망했다. 일본은 청국에서 배상금 6억 루블을 받은 후, 점령지에서 입지를 공고히 한 후 호전적인 몽골과 만주족을 끌어들이어 새로운 전쟁을 도발할 것이다. 이러한 상황에서 조만간 일본 천황이 清朝의 황제가 되는 것은 불가능한 일이 아니다. 만일 러시아가 일본의 만주진출을 허용한다면, 러시아의 영토와 시베리아철도 보호를 위해 수십만의 군대와 함대 증강이 필요하다. 왜냐하면 조만간 우리는 일본과 무력충돌을 하게 될 것이기 때문이다. 요컨대 일본이 랴오둥반도에 거점을 확보할 경우, 러시아는 전쟁을 준비해야 한다는 논리였다.

이에 비테는 선택을 요구했다. 일본의 남만주점령을 인정하고 그 대가로 만주에서 영토 보상을 받든지 혹은 지금 남만주점령을 적극 저지하기로 결정해야 할지가 쟁점이었다. 재무상의 견해에 따르면, 바로 지금 일본의 남만주 점령을 반대하고 이러한 요구가 관철되지 않을 경우, 상응한 조치를 취하는 것이 유리했다. 왜냐하면 일본이 러시아의 외교적 충고를 무시한다면, 러시아함대는 전력이 고갈된 일본의 함대와 항구들을 용이하게 폭격할 수 있기 때문이었다. 이 경우, 러시아는 청국의 구원자가 될 것이고, 러시아의 개입 대가로 청국은 평화적인 방식으로 양국 국경을 조정하는데 동의하게 될 것으로 전망했다.

비테는 대일 결전을 앞당길수록 유리하다는 입장이었다. 청일전쟁에서 소진한 일본해군보다 러시아해군이 사기와 전력 면에서 압도적이었기 때문이었다. 일본해군이 전력을 회복할 시간적 여유를 줄 경우, 러시아는 훨씬 큰 손실을 감수할 것으로 판단했다. 따라서 특별회의에서 “러시아는 자국의 이해를 보호하기 위해 일본에게 남만주 점령을 포기하도록 강압하기로 결정했음을 유럽과 청국에 공식 통보”하기로 결의했다.¹³⁾ 그 결과 비테는 외교적으로 3국간섭(Triple Intervention)을 통해 일본의 대륙진출을 차단할 수 있었고, 내부적으로 동아시아시장 확대라는

경제적인 논리로 차르와 군부의 영토팽창 논리를 압도할 수 있었다.

1895년 초 주청러시아공사 카시니(А.П.Кассини)와 李鴻章간의 예비회담에서 타진된 러청 군사동맹 가능성은 러시아의 평화로운 만주진출의 배경이 되었다. 러시아가 청국의 영토보전을 보장하는 대가로 러시아가 랴오둥반도에 대한 철도부설권을 획득한다는 합의가 그 요체였다. 차르 역시 패전국 청국을 동정했고 러청 동맹을 지지했다. 일본이 아시아에서 너무 강력해진다면 러시아는 결코 안심할 수 없을 것이라는 청국의 논리에 수긍했기 때문이었다.¹⁴⁾ 따라서 재무상 비테가 전면에 나서고 황제 니콜라이 2세가 후견하는 러시아의 對淸 외교의 기틀이 갖춰졌다.

대청관계를 외교관이 아닌 재무상이 주도하는 방식은 경제적인 만주진출 정책을 효율적으로 추진하는데 장점이 있었다. 반면 경제적 이익을 우선시 하는 만주 정책은 돌발 사태에 대처하기 어려운 모험주의에 빠질 위험도 상존했다. 그럼에도 비테는 모험주의를 택했다. 국가의 기간 철도망을 외국 땅에 부설하려는 계획에 대해 비판이 제기되었음에도, 비테는 다음의 논리로 반박하였다. 첫째, 러시아가 동청철도 부설권을 획득할 경우, 러시아의 동의 없이 북중국에서 어떠한 철도도 부설될 수 없다. 둘째, 만주 내륙으로 외국상품이 침투할 가능성을 차단함으로써 만주의 경제적 가치를 보전하여 독점적인 세력권으로 유지할 수 있다. 셋째, 동청철도는 만주의 어느 곳이든 러시아 병력을 투입할 수 있게 할 것이고 향후 자연발생적으로 청국 내륙으로 지선이 확장될 것이다.

비테가 동청철도 부설계획을 실현시키기 위해 對淸 협상의 전면에 모습을 드러낸 계기는 리홍장의 모스크바 방문이었다. 1896년 5월 개최된 니콜라이 II세의 대관식(戴冠式)에 청국의 축하사절로 전권대표 리홍장이 참석하였기 때문이었다.

13) Там же. С.78-83. 러시아의 대일간섭 제안에 대해 영국 외상 솔즈버리(Lord Salisbury)는 부정적 d인 입장이었다. 대일“충고”는 해군력의 강화를 수반하지 않을 경우, 효력이 없을 것으로 판단했기 때문이었다. 영국은 자국 해군이 러시아의 지휘 하에 놓이는 것을 원하지 않았다. Ian Nish, 1987 *Politics, Trade and Communications in East Asia: Thoughts on Anglo-Russian Relations, 1861-1907*, pp.673-674.

14) Ламздорф В.Н., 1991, *Дневник 1894-1896*. С. 143-144.

이에 비테와 리홍장의 동청철도 부설에 대한 협상 가능성이 열리게 되었다.

동청철도 부설 관련 비테와 리홍장 간의 협상의 쟁점은 만주철도 부설의 주체를 결정하는 문제였다. 협상 초반에 양측은 기존의 입장을 고수하였다. 리홍장은 만주철도는 청국이 부설하되 러시아의 재정지원을 받는다는 입장을 고수했다. 반면 비테는 청국이 부설한 만주 철도를 시베리아철도와 접속하려는 제안을 수용할 수 없다는 태도를 견지하였다. 결국 지리한 협상 끝에 이들은 민간 주식회사가 철도를 부설하고 철도 운영에 양국 정부가 참여하는 방식에 합의하였다.

철도부설을 담당할 동청철도주식회사 설립의 주체는 자금조달을 맡은 러청은 행(Russo-Chinese bank)이었다. 또한 러청은행은 러시아 재무성과 철도 부설 및 운영에 관한 협정을 체결하기로 하였다. 따라서 러시아 재무성이 관할하는 러청은행이 동청철도부설 사업의 주간은행이 되었다. 요컨대 철도부설을 담당할 동청철도주식회사는 러청은행의 자회사가 됨으로써 동청철도회사는 러시아 재무성의 관리 하에 놓이게 되었다.

비테가 리홍장과와의 회담을 통해 자신의 계획을 관철시킬 수 있었던 배경에는 러청동맹조약(1896.6.3.)이 있었다.¹⁵⁾ 이 동맹은 원동지역의 러시아영토 또는 중국 및 한국에 대한 일본의 침략에 대해 양국이 공동 대응하는데 그 목적이 있었다. 이를 위해 조약은 러시아군대가 분쟁지역으로 용이하게 접근할 수 있도록 보장하는 내용의 조문들로 구성되었다. 따라서 러청동맹조약에 근거할 경우, 리홍장에게 동청철도는 일본을 견제하려는 전통적인 이이제이(以夷制夷) 정책을 실현하기 위한 수단이었다. 반면 비테는 동맹조약을 통해 청국정부로부터 동청철도 부설권을 확보함으로써 시베리아철도의 조속한 완공과 만주에 대한 경제적 영향력을 증대하기 위한 지렛대를 확보할 수 있었다.

러시아 재무상이 동청철도를 남만주로 확대해 나갈 수 있었던 또 다른 동력은 프랑스 자본이었다. 비테는 러시아정부가 지급보증하는 조건으로 4억 프랑의 프랑스 차관을 청일전쟁 배상금으로 청국에 주선한 바 있었다. 1895년 7월 6일 비

15) Сборник договоров России в другие государствами. 1856-1917. М, 1952. С. 292-294.

태가 러청차관협정 조인식에 참석한 프랑스 은행단에게 러시아의 만주정책을 뒷받침할 은행설립에 적극적인 참여를 요청했던 이유도 여기에 있다. 그 결과 대청(對淸)차관을 둘러싸고 러시아가 청국의 차관상환 이행을 감독하고 프랑스가 차관 제공을 주도하기로 한 露佛간의 공조체제는 러청은행의 설립으로 구체화되었다.

러청은행은 동청철도주식회사 설립의 주체였으나 은행의 명칭과는 달리 청국은 관여한 바 없었다. 창립자본금 600만 루블 가운데 프랑스 은행단이 5/8, 러시아 상트페테르부르크 국제상업은행이 3/8을 출자하였다. 러불간의 출자 비율에도 불구하고 러시아 재무성이 은행을 지배했으며 8명의 이사진 가운데 3석만이 프랑스 몫으로 배정되었다. 이는 동청철도 부설 관련, 운영의 주체인 러시아와 투자자인 프랑스의 역할 분담을 상징하는 것이었다. 프랑스 측에서 “상트페테르부르크와 파리은행”(Bank de St. Petersburg et Paris)으로 명칭 변경을 요구해오자 러불간의 역할분담을 구체화하는 교섭이 시작된 이유도 여기에 있었다. 그 결과 1896년 9월 상트페테르부르크 국제은행의 행장 로트슈테인(Ротштейн, А.Ю.)¹⁶⁾과 프랑스 외상 아노또(G.Hanotaux)의 협상에서 “러시아정부가 북중국에서 철도이권을 획득할 경우, 대부분의 설비수주는 프랑스가 맡는다”는 합의가 이루어졌다.¹⁷⁾ 요컨대 프랑스 자본은 러시아의 만주철도의 추동력이었다.

만주를 관통하는 철도부설을 담당할 동청철도회사를 재무성의 산하기구로 만든 비테는 이를 통해 철도의 支線을 남만주로 확대하는 문제를 검토했다. 이 과정에서 러시아 정부가 남만주지선 부설권 획득문제를 해결하기 위해 국제관계를 이용하였다는 점은 주목할 만하다. 왜냐하면 하얼빈에서 뤼순·다렌을 연결하는 남만지선 부설권을 획득하는 과정이 동청철도의 부설권 획득과정과 유사했기 때문

16) Лебедев С.К., 2016. Адольф Ротштейн и Русско-Китайский Банк, pp.366-367. 로트슈테인(1857-1904)은 비테를 도와 러시아의 금본위제(1897)를 정착시킴으로써 루블화의 안정에 기여했다. 그는 베를린에서 출생한 독일계 유태인으로 일찍이 로스차일드 파리 은행에서 러시아 채권을 담당했다. 1879년 러시아 상트페테르부르크로 이주하여 상트페테르부르크 국제상업은행장(1889-1904)을 역임했다. 로스차일드 가문의 사위로서 “비테의 분신(Alter ego)”으로 불렸던 그는 러청은행과 동청철도 프로젝트에 깊이 관여했다.

17) Crisp O., 1974. The Russo-Chinese Bank, pp.198-202.

이다. 러시아는 청국이 제국주의 열강의 침략 앞에 드러내 보인 허약성을 이용했던 것이다.

1897년 11월 산둥(山東)반도에서 발생한 독일선교사의 살해사건을 구실로 자오저우만(膠州灣)을 점령한 독일은 이곳을 조차(租借)하여 자국함대의 정박지로 삼고자 하였다. 이에 차르는 1897년 12월 초 한반도 남해안에서 부동항을 탐사 중이던 태평양함대에 급히 뱃속으로 입항하도록 재가하였다. 독일의 자오저우만 점령을 기회로 영국함대가 뱃속항을 선점하는 것을 저지한다는 명분이었다. 결국 러시아도 독일의 자오저우만 조차를 기회로 청의 주요항구들을 선점하려는 제국주의 경쟁에 뛰어들게 되었다.

러시아의 지원을 기대할 수 없었던 청국 정부가 위기상황을 모면할 대안은 없었다. 러청동맹조약 역시 일본의 침략에만 작동하는 조건이기 때문이었다. 러청동맹 정신에도 불구하고 러시아는 청국을 보호하기 보다는 청국의 분할에 동참하였다. 이는 러청간의 우호관계의 중심축을 이루고 있었던 러청동맹조약의 사실상의 파기를 의미했다. 이것이 러시아의 뱃속·다렌 조차가 러청관계의 악화뿐만 아니라 러시아의 만주정책을 위기로 몰아가는 단초가 되었던 이유다.

랴오둥반도에 군항과 상업항을 건설할 수 있는 권리를 25년간 러시아에 부여한 랴오둥반도租借협정(1898.3.27.)이 러청간에 체결되었다. 다음날(3.28.) 두바소프(Ф.В.Дубасов) 제독이 지휘하는 러시아 태평양함대의 수병들이 뱃속과 다렌에 상륙 후 러시아 깃발을 게양하였다.¹⁸⁾ 이는 청일전쟁 시기부터 논의했던 시베리아 철도의 해양출구 및 태평양함대를 위한 부동항을 한반도가 아닌 랴오둥반도에서 조차하기로 결정하였음을 의미했다. 일본의 청일전쟁 전리품인 랴오둥반도는 삼국간섭으로 청국에 반환되었지만 3년 뒤 러시아에 의해 재점령되고 말았다. 이에 일본의 불만을 잠재우고 러일 우호관계를 복원하기 위한 접근이 이루어졌다. 주일러시아공사 로젠(R.R.Rosen)이 일본 외상 니시(西德二郎)와 한반도에서 일본의 상

18) Лукаянов И.В., 2008, "НЕ ОТСТАТЬ ОТ ДЕРЖАВ", pp.319-320. 이는 랴오둥반도 남부의 약 2,800km²의 청국영토를 조차한 러시아가 동청철도와 남만지선 부설 그리고 뱃속·다렌 항만 개발의 주체가 되었음을 의미했다.

공업상의 이익을 보장해 주는 로젠-니시 협정(1898.4.25.)을 체결한 것은 러시아의 대일접근책의 산물이었다.

러시아는 러청동맹조약에 의거 청국의 영토 방위에 전력했어야 했음에도, 청국 분할에 열강과 동참했고 대일접근을 전개했다. 이는 우호적인 러청관계를 배경으로 건설 중이던 동청철도와 남만지선 그리고 뤄순·다롄항의 안전과 결코 무관하지 않았다. 과연 재무상 비테의 만주제국은 안녕(安寧)할 수 있을까?

III. 러시아 육군성과 “만주분할론”

철도와 은행으로 구성된 비테의 만주제국에 균열이 가게 된 계기는 의화단운동의 만주파급이었다. 의화단운동으로 파괴된 러시아철도는 1,000km에 육박했기 때문이다. 위기상황에 취약한 비테의 제국은 질서회복은 물론이고 재발방지의 대책이 필요했다. 진압작전에 참여했던 러시아 육군성은 만주의 안전보장을 위해 비테가 구상했던 만주제국의 재설계를 요구했다.

공기 단축의 명분으로 청국령 만주에 부설중인 러시아의 동청철도는 양날의 칼이었다. 철도는 일본의 대륙침략을 막기 위해 러시아군대가 신속히 청국령으로 이동하기 위한 최적의 운송수단이었지만 국민세금으로 외국에 부설한 철도가 과연 러시아 국익에 부합되는지의 여부는 여전히 의문이었다. 러청관계가 호혜적인 우호관계를 유지할 경우, 동청철도는 군사동맹의 상징이었다. 반면 양국 관계가 소원해질 경우, 동청철도의 해법은 결국 다음의 두 가지로 귀착될 수 밖에 없었다. 하나는 철도의 매각이었다. 이는 외형상 단순한 해법이었으나 실제로는 복잡한 쟁점을 요구했다. 철도부설의 주간사인 동청철도 주식회사는 프랑스 자본과 합작은행인 러청은행의 자회사였기 때문이었다. 따라서 철도의 매각은 결코 용이한 해법이 아니었다.

또 다른 해법은 만주를 러시아에 병합하는 방식이었다. 이 경우 동청철도는 러시아 영토에 부설됨으로써 러시아 국민을 위한 철도로 역할을 할 수 있을 것이다.

환언하면 만주에 부설된 러시아 철도는 궁극적으로 만주의 대러병합으로 완성될 수 있었다. 그것이야말로 차르정부가 산적한 국내현안에 투입될 혈세를 만주에 쏟아 부은 동청철도 부설의 정당성을 인정받을 수 있는 대안이었다.

의화단의 공격적인 성향이 두드러진 곳은 북만주의 동청철도 부설구간이었다. 1900년 6월 초부터 철도와 교량파괴가 속출하자 청국 지방당국은 동청철도 이사회에 철도와 관련된 모든 자산을 지방관에게 이관할 것을 요구해왔다. 결국 1900년 6월 26일 러시아군대의 만주 출병을 명령한 니콜라이 2세의 칙령이 공포된 것은 하얼빈을 제외한 동청철도 전 구간이 의화단의 수중으로 들어갔기 때문이었다. 그 결과 프리아무르 군관구 사령관 그로테코프 장군이 지휘하는 하바롭스크 주둔 부대가 만주출병의 주력을 담당하게 되었다.

그로테코프는 포고문(1900년 6월 28일)을 선포한 후, 만주로 출병하여 의화단으로부터 동청철도를 회수하고 북만주를 점령했다. 차르는 재무상, 외무상, 육군상과 협의 후, 유럽 8개국 연합군의 일원으로 북경 탈환에 참여했던 러시아 군대를 연합군 사령부와 협의 없이 독단적으로 철군시키기로 결정하였다. 1900년 8월 20일까지 1,380 베르스트에 달하는 동청철도 전구간이 회복되었고 11월 남만지선까지 회수하였다.

“러시아 정부의 만주 관할 규정(Основание русского правительственного надзора в Маньчжурии)”이 차르 정부 내에서 검토된 것은 의화단 사태 진압 이후 만주의 안정과 질서회복이 목적이었다. 규정에 따르면, “만주는 청제국의 일부이며 러시아군대 점령 이전에 존재하던 행정기관과 통치 질서 존속”을 명문화하고 있었다. 그럼에도 동청철도를 안정적으로 부설하기 위해 러시아군대가 일시적으로 만주를 점령한다고 강조하였다. 나아가 봉천성 행정부의 활동은 관동군사령관 알렉세예프(Е.И.Алексеев) 사령관이 감독하고 흑룡강과 길림성의 감독권은 그로테코프 장군 소관으로 규정하였다. 따라서 알렉세예프와 그로테코프 장군의 동의 없이는 만주의 행정기관 책임자들을 임명할 수 없는 구조가 만들어졌다. 요컨대 만주에 대한 러청의 이중 지배구조가 만들어진 셈이었다.

러시아군대의 만주점령은 “일시적”이라는 조건을 명시했다. 러시아군대의 만

주점령 명분이 동청철도의 보호에 있었기 때문에, 만주가 러시아령이 되지 않는 한, 만주점령의 기한과 범위는 유동적이었다. 동청철도 보호 임무를 맡고 있던 그로테코프는 철도수비대를 25,000명에서 60,000명으로 증강하는 방식의 한계를 직시하고 있었다. 동청철도를 수비하는 6만 명의 군대주둔 비용은 철도의 수익성과는 상충되었기 때문이다. 외국 땅에 국민의 혈세로 부설한 동청철도는 조속한 투자금 회수보다는 적자 보전을 위해 세금을 지속적으로 투입해야 할 밑 빠진 독이 될 공산이 매우 컸다.¹⁹⁾

결국 의화단 운동은 러시아 재무상 비테가 주도했던 이른바 “만주로의 평화적 침투정책(Мирное проникновение в Маньчжурии)”에 대한 전면적 재검토를 요구했다. 전쟁이 아닌 철도와 은행을 통해 만주를 경제적으로 정복한다는 이 정책은 만주에 대한 안전보장책이 마련되지 않을 경우, 사상누각에 불과했음을 드러냈다. 만주에 부설중인 러시아 철도의 안전을 확보하는 것이 최우선의 과제로 떠오른 이유도 여기에 있었다.

차르정부의 만주정책의 주도권이 재무성에서 육군성으로 이전된 것은 철도의 안전보장책 마련과 관련이 깊다. 육군성의 만주정책의 기틀은 관동군사령관 알렉세예프 제독의 참모장이자 연해주군무지사를 역임한 수보티치 장군의 건의서였다.²⁰⁾ 남만주에서 의화단진압 작전을 지휘하여 봉천을 점령(1900.10.2.)했던 경험을 바탕으로 작성된 수보티치의 건의서는 육군상 쿠로파트킨(А.И.Куропаткин)의 만주인식에 지대한 기여를 하였다. 수보티치의 구상은 만주를 남북으로 분할하여 남만주를 청국에 반환하는 조건으로 북만주를 러시아에 병합하자는 “만주분할론”이 요체였다. “만주분할론”은 육군상 쿠로파트킨이 이후 가다듬어 차르 니콜라이

19) Дубинина Н.И., 2019, “Н.И.Гродеков о военных событиях в Маньчжурии, С.85.

20) РГАВМФ. Ф.32 Оп.1 Д. 106 Л.1-7. Письмо Генерала Суботича относительно нашей политики на Дальнем Востоке А.Н.Куропаткину, 1900 б/д. 수보티치(Д.И.Суботи ч:1852-1920) 장군은 세르비아 출신 러시아 육군 지휘관으로 연해주 군무지사(1897.5.-1898.8.), 의화단 의거 당시 그는 러시아관동군 사령관 알렉세예프 제독의 참모장으로서 남만주에서 의화단 진압작전을 지휘하여 육군중장으로 승진(8.12.)하였다. 이후 러시아의 남만주군 사령관으로 임명 되어 1900년 9월 19일(10월 2일) 봉천(Mukden) 점령을 지휘했다.

2세에게 지속적으로 상주함으로써 러시아 육군성의 만주정책의 골간을 이루게 되었다.

“만주분할론”을 제기한 수보티치의 만주관은 다음의 5가지 문제의식에서 출발한다. 첫째, 차르정부의 만주 획득은 러시아의 번영을 약속해 주는가? 둘째, 만주는 러시아의 행정구역에 편입될 수 있는가? 셋째, 대륙국가인 러시아는 태평양에서 해양국가가 되어야하는가? 넷째, 러시아에게 블라디보스토크 이외의 해양출구가 동아시아에서 필요한가? 다섯째, 러시아는 일본이 아시아대륙과 한국에서 과잉인구 해소를 위한 출구를 찾는 것에 반대하기 위한 도덕적 근거와 물리적 힘을 보유하고 있는가?

수보티치의 문제의식은 만주를 러시아의 지방조직으로 편입시키되, 남만주와 휘순·다렌항을 포기해야 한다는 논리를 완성하기 위한 입론이었다. 이를 위한 부연설명으로 러시아는 해양국가가 아닌 대륙국가임을 강조하였다. 왜냐하면 해양국가 일본의 한반도와 랴오둥반도 진출에 맞서 러시아는 강력한 태평양함대와 부동항이 필요하다는 해군성의 논리를 무력화해야 했기 때문이었다. 따라서 “만주분할론”은 삼국간섭 이후 전개된 차르정부의 동아시아정책 전반에 대한 비판인 동시에 만주에 대한 방위부담을 최소화하려는 러시아 육군성의 만주관을 반영하고 있었다.

수보티치가 제기한 문제들을 순서대로 검토해보자. 첫째 수보티치는 만주 획득이 러시아에게 번영을 약속한다는 주장을 반박했다. 그의 보고서에 따르면, 러시아가 아이훈과 북경조약(1860)을 통해 획득한 러시아 원동지역은 국가 경제에 수익을 가져다준 적이 없었고 항상 지출이 수입을 상회하는 적자구조였다.²¹⁾ 특히 바이칼 동부 철도노선의 1 베르스타(1 베르스타=1.06킬로미터) 당 건설비는 77,170 루블, 우수리 노선은 64,629 루블인 반면 만주 노선은 152,000 루블이었다. 이는 만주에서의 철도부설 비용이 러시아 본토의 그것에 비해 거의 두 배, 약 8만 루블이 더 소요됨을 의미했다. 따라서 철도수비와 레일 그리고 역사(驛舍)의 숫자 등을

21) 수보티치가 인용한 1900년 극동신문의 분석에 의하면, 연해주와 경주 1860년대의 적자 대비 1890년대는 적자가 무려 365배 증가함으로써 지속적으로 적자가 증가하는 구조였다.

감안하더라도 동청철도(2,478km) 부설비용이 러시아 본토의 그것보다 약 1억 5천만 루블이 추가 소요된다고 추산하였다. 여기에는 뤼순(旅順)요새 강화 비용, 다련항(大連港) 축조, 이권개발을 위해 만주에 투입한 수십억 루블은 간과되고 있었다.²²⁾

특히 주목되는 바는 의화단 사건을 계기로 만주의 질서유지를 위해 18만 명의 러시아 군대가 만주에 주둔하고 있는 상황이었다. 수보티치의 계산에 의하면, 이들 주둔비용은 병사 일인당 1루블이며 승무원을 포함하여 100척의 군함을 유지할 경우, 매일 20만 루블이 지출되었다. 그렇다면 질서회복을 명분으로 만주에 대규모의 병력주둔은 지역 안정에 기여할 수 있을까?

수보티치는 이를 부정했다. 오히려 1901년 봄부터 1905년 사이에 반드시 전쟁이 발발할 것으로 예견했다. “우리는 매일 전쟁을 기다리며 산다… 내년 봄, 여름 일 가능성이 높다. 만일 1904년에 전쟁이 없다면 1905년까지 전쟁을 기다려야만 한다. 비록 승전하더라도 이러한 우울한 전망을 종식시킬 수 없다. 왜냐하면 전쟁은 인구 4천만의 일본인과 4억 명의 중국인들을 절멸시킬 수 없기 때문이다.” 결국 만주에 부설한 동청철도는 러시아군대의 만주주둔을 초래했고 이는 일본과 청국과의 끊임없는 전쟁으로 몰아가는 판도라의 상자가 될 것이었다. 따라서 수보티치에게 만주는 약속의 땅이라기보다 러시아의 몰락을 재촉하는 블랙홀이었다.

만주를 러시아의 행정구역으로 편입 가능한지에 대한 문제도 수보티치는 불가의 입장을 취했다. 만주의 병합가능성과 필요성에 대한 고민이 부족했다는 것이다. 10년 전만 하더라도 만주에 대한 공격적 행동보다는 오히려 만주로부터의 위협을 더 두려워했기 때문이었다. 전임 연흥통강주 총독 코르프(A.H.Корф)는 블라디보스토크와 하바롭스크를 연결하는 우수리노선이 러청국경에서 3-5km 거리를 두고 통과함으로써 우수리강의 만주측 강안에서 포격 사정권내에 들게 되었다고 괴로워한 바 있었다. 따라서 수보티치는 청국이 청일전쟁에서 패전한 이후 약세를 노정함으로써 이를 기회로 러시아의 만주정책이 적극화되었다고 보았다.

남만주군 사령관 수보티치는 러시아가 만주를 자국의 세력권에 포함시키려는

정책을 모색한 것은 급격한 정책변화 과정에서 비롯되었다고 진단했다. 그는 만주에 대한 조급성의 대표적 사례로 동청철도뿐만 아니라 청조의 聖域인 奉天을 지나는 남만지선을 꼽았다. 이러한 러시아 일변도의 만주정책이 결국 러시아의 행정구역에 만주 편입을 당연시하는 근거가 되었다는 것이다. 따라서 수보티치는 조급함과 대범함에 가려진 만주정책의 합리성을 찾기 위해 만주정책을 객관화시키자는 문제를 제기하였다.

그가 제시한 만주정책의 객관화 방식은 만주를 포함한 동북아지역의 면적과 인구밀도를 수치화하는 것이었다. 이를 아래와 같이 도표화하여 만주를 러시아의 일개 지방으로 편입하려는 시도가 비현실적인 것임을 보여주고자 했다.²³⁾ 수보티치의 견해에 따르면, 이 표는 만주와 한국에 대한 식민화의 움직임은 어디서 시작되는지 일목요연하게 보여주고 있었다. 요컨대 식민화 움직임의 진원지는 동북아에서 인구밀도가 가장 높은 중국의 산둥 및 직예성 그리고 일본이었다.

국가와 지역	면적 (제곱 베르스타)	인구	인구밀도 (제곱 베르스타)
북만주	450,000	3,000,000	6 2/3
남만주	150,000	9,000,000	60
한국	220,000	5,280,000	24
일본	420,000	46,200,000	110
중국(山東과 直隸省)	360,000	60,000,000	166
연흥룡강주(캅차트카, 사할린, 북방관구 제외)	1,500,000	1,000,000	2/3
러시아제국	22,000,000	132,000,000	6
유럽러시아	4,000,000	94,000,000	23 1/2

이에 인구밀도가 1명도 되지 않는 러시아의 연흥룡강주가 인구밀도 166과 110명의 청국과 일본의 만한(滿韓) 식민화에 맞서기는 불가능하다는 결론이었다. 따

23) 이 표에서 북만주는 흥룡강, 우수리강, 아르군강 그리고 동청철도에서 25 베르스트 남쪽 연선으로 둘러싸인 4각의 공간이며, 남만주는 그 나머지 만주지역으로서 동청철도 이남의 삼각지대를 의미한다.

라서 만주에 부설된 기간시설을 매개로 이곳을 러시아의 영토로 자연스럽게 흡수한다는 발상은 비현실적이라는 것이었다.

남만주군 사령관이 주목한 또 다른 문제는 러시아에게 블라디보스토크 이외의 해양출구가 동북아에서 필요한지 여부였다. 남만주의 旅順·大連港이 러시아에 필요한지를 묻는 것이었다. 사령관은 세계의 교통망인 시베리아철도 차원에서 블라디보스토크가 랴오둥반도의 뤼순·다렌 보다 훨씬 경쟁력이 높다고 판단했다. 그의 논거에 따르면, 아시아와 호주에서 상하이로 보낸 화물이 시베리아철도를 통해 유럽으로 운송될 경우, 물류비용이 다렌 보다 블라디보스토크를 경유하는 것이 훨씬 유리하다는 것이다. 화물선의 경우, 평균 선적 규모가 5천 톤이라면, 상하이-다렌 항로가 상하이-블라디보스토크 항로보다 3일 단축되는바, 하루 운송비가 500루블이면 다렌항로는 1,500루블이 절약되었다. 이후 화물은 환적되어 철도운송으로 연결된다. 블라디보스토크-하얼빈 노선이 다렌-하얼빈 노선보다 153킬로미터 짧기 때문에 운임은(5000톤/1킬로=60루블) 9,180(153×60)루블이 절약된다. 따라서 상하이-블라디보스토크 항로가 3일이 더 걸려 1,500루블이 추가되더라도 7,680루블을 절약할 수 있기 때문에 블라디보스토크가 다렌보다 경쟁우위에 있다는 것이었다.

수보티치는 블라디보스토크 항구가 동항(凍港)이라는 약점이 있지만, 현대적 쇄빙선이 있는 한, 결코 장애가 되지 못한다는 입장이었다. 왜냐하면 페테르부르크의 관문 크론슈타트(Кронштадт) 항은 블라디보스토크보다 더 긴 시간 얼어 있음에도, 1년 내내 항만 하역이 활발하며 물동량은 블라디보스토크 보다 8배 크기 때문이었다. 더욱이 수보티치는 다렌-하얼빈 노선보다 블라디보스토크-하얼빈이 훨씬 안전하다는 장점을 덧붙였다. 사령관의 의화단 진압경험에 비추어볼 때, 러시아에 불만을 가진 인구밀집 지역을 통과하는 다렌-하얼빈 노선보다 블라디보스토크-하얼빈 노선이 화물수송에 안전했기 때문이었다.

블라디보스토크가 凍港임에도 부동항인 다렌보다 비교 우위에 있다는 육군중장의 견해는 보다 민감하고 본질적인 문제로 접근해갔다. 대륙국가인 러시아가 과연 태평양에서 해양국가가 되어야할 당위성에 대한 질문이었다. 이는 청일전쟁

이후 본격화된 러시아의 태평양함대증강계획에 대한 문제제기였고 함대증강을 위해 육군성의 예산이 전용되는 상황을 배경으로 하고 있었다. 따라서 수보티치의 보고서는 대륙국가인 러시아의 특성에 부합하는 태평양함대 건설을 요구하는데 초점을 맞추고 있었다.

차르정부의 태평양함대증강사업을 억제해야할 당위성을 설파하기 위해 육군중장이 제시한 논리는 대륙국가론과 자급자족 국가론이었다. 중장은 러시아의 본성인 대륙국가론과 정반대의 해양국가론이 차르정부에 등장한 것은 아프가니스탄과 페르시아 국경문제를 둘러싼 영국과의 경쟁에서 비롯되었다고 진단했다. 왜냐하면 러시아는 영국과 그레이트 게임(Great game)을 펼치면서 영국의 장점을 비교 분석하여 러시아의 고우성과 상충되는 해양제국의 특성을 좇게 되었기 때문이다. 영국은 전 세계적인 식민지를 경영하는 제국으로서 식민 본국과 식민지간의 결속을 통한 국가의 일체성을 유지하기 위해 강력한 전투함대와 선단의 보유는 생존과 직결된 필요충분조건이었다. 반면 지구 면적의 1/6을 차지하고 있는 단일하고 거대한 영토를 지닌 러시아와는 유사점이 하나도 없다. 이것이 포트르(Перп)大帝 이래 러시아를 해양제국으로 만들려는 시도가 200년간 지속되어 왔음에도 그 결과가 미미했던 이유라고 수보티치는 지적했다.

사령관의 견해에 따르면, 논란의 여지가 없는 러시아의 또 다른 특징은 자급자족 국가라는 것이다. 이는 필요한 모든 것을 자국 영토 내에서 조달가능하고 충족시킬 수 있는 천혜의 자연환경을 가진 국가를 의미했다. 외국과 대외통상 및 교역이 이루어지지 않더라도 러시아는 생존가능 하다는 것이다. 따라서 태평양에서의 해양무역을 보호하기 위한 함대의 증강은 불요불급(不要不急)할 뿐만 아니라 대륙국가라는 러시아 고유의 특성과도 부합되지 않는 것이었다.

그렇다면 막대한 예산을 투입하여 건설한 태평양함대는 러시아에게 무엇인가? 남만주군 사령관의 표현에 따르면, 이는 단지 “아킬레스 건”을 만들었을 뿐이었다. 러시아는 이제까지 땅 위에 굳건히 서있는 것만으로도 허점을 보이지 않았기 때문에 일본과 개전할 경우, 해전은 피하고 육상전투에서 승부를 보는 것이 최우선의 과제라는 것이었다. 따라서 육군중장의 시각에서 거대한 태평양함대는 대일

전쟁에 짐이 될 뿐이었다.

러시아함대가 대일전쟁에서 아킬레스건이자 짐이 될 것이라면, 태평양에서 러시아의 해군력은 어느 수준으로 유지해야 하는가? 수보티치는 무엇보다 대규모의 태평양함대가 대일해전에서 수장(水葬)될 경우, 그것이 영국과의 그레이트 게임에 미칠 영향을 우려하고 있었다. 건의서에 따르면, 러일전쟁시 일본을 지원할 영국과 미국이 러시아함대를 침몰시키고 이를 대대적으로 선전할 경우, 그것이 아프가니스탄과 페르시아 국경에서 어떤 상황을 초래할지 예견할 수 없다는 것이었다. 따라서 사령관은 태평양에서 유지해야 될 함대의 규모는 전시에 블라디보스토크 요새의 방위망 속으로 도피할 수 있을 수준으로 한정해야 한다고 건의했다.

만주에서 의화단 진압을 마무리했던 1900년 말, 수보티치가 그려낸 러일전쟁 예상 시나리오는 차르정부가 전후에도 반드시 복기하고 가슴에 새겨야 할 진리였다.

마지막으로 남만주군 사령관은 러시아는 일본에 대적할 도덕적 근거와 물리적 힘을 과연 보유하고 있는지를 검토했다. 왜냐하면 인구밀도 166과 110의 청국과 일본이 과잉인구 해소를 위해 만주와 한국으로 밀려온다면, 러시아는 이를 막을 명분과 힘도 없기 때문이었다. 그렇다면 왜 왜 러시아는 감당할 수 없는 짐을 둘러메고 있는지를 묻는다. 육군중장은 “해양출구(Выход на море)”의 필요 때문이라고 지적했으나 “태평양함대 기지이자 얼지 않는 항구”라는 “해양출구” 본연의 의미는 생략하고 있었다. 따라서 러시아 극동의 해양출구는 블라디보스토크로 충분하다는 수보티치의 주장은 육군성의 만주정책의 주축이 되었다.

만주에서 러시아는 일본과 중국 보다 우위에 설수 없다는 남만주군 사령관의 의견은 만주철병론으로 발전했다. 그는 만주에서 러시아의 사업을 최대한 빨리 정리할수록 좋지만 지난 5년간 너무 깊숙이 들어왔기 때문에 원점으로 돌아가는 힘들다고 생각했다. 동청철도가 만주에 부설 중이었기 때문이었다. 따라서 육군중장이 내놓은 만주문제의 해법은 동청철도가 관통하고 있는 북만주는 러시아에 합병하고 남만주는 청국에 반환한다는 것이었다.

수보티치의 “만주분할론”의 논거는 다음과 같았다. 우선 북만주 병합의 당위성은 1) 동청철도는 시베리아철도의 일부이므로 러시아뿐만 아니라 세계의 교통로로서 러시아가 안전하게 관리해야 할 필요가 있다. 2) 북만주는 수리학(hydrography)적으로 흑룡강 연안지역에 포함되므로 북만주의 병합은 흑룡강 수계와 수운으로 연결되는 단일한 권역을 완성한다. 3) 따라서 북만주의 병합은 러시아의 프리아무르(沿黑龍江)주라는 지명과 명실상부를 이루게 된다. 4) 북만주는 남만주와 비교하여 면적은 1/3 넓고 인구는 3배 적기 때문에 인구밀도는 9배 낮으며, 이곳을 러시아가 식민화할 가능성이 9배 높기 때문이었다. 따라서 러시아는 북만주를 할양하여 병합하는 것은 필수적이며 청국과 평화적인 거래를 통해 가능할 것으로 보았다.

남만주군 사령관이 북만주를 병합하는 조건으로 남만주를 청국에 반환한다는 현물교환의 방식은 러시아의 역사적 경험에 근거하고 있었다. 수보티치는 차르정부가 1867년 아메리카 대륙의 러시아령 알라스카(Alaska)를 미국에 매각했던 방식을 고려했기 때문이었다.²⁴⁾ 알라스카와 남만주는 유럽러시아와 멀리 떨어져 있어 방위하기 어렵다는 공통점이 있었다. 따라서 북만주의 식민화에 전념하기 위해 남만주는 청국에 돌려주는 것이 상책이었다.

“만주분할론”을 실천에 옮기기 위한 전제조건은 다음과 같았다. 1) 남만주에 투자한 러시아의 국책사업(남만주철도, 뤼순·다렌 개발사업)비용이 북만주와 현물교환이 가능할 수준으로 대등해야 했다. 2) 청국이 요새화된 뤼순의 군사시설과 남만주철도와 같은 전략자산을 적성국에 넘겨주거나 적국이 이를 대러 공격 무기로 활용할 가능성을 차단해야 했다. 남만주군사령관은 전자와 관련하여 재정부담 없이 현물교환으로 가능하다고 보았으나 후자의 경우 방지책 마련이 필수라는 입장이

24) James R. Gibson, 1979, “Why the Russians Sold Alaska”, pp.185-188. 러시아는 영국이 밴쿠버(1849)와 브리티쉬 컬럼비아(British Columbia)를 식민화(1858)한 이후 알라스카를 침략할 경우, 이곳으로 파병하여 방어하기가 어렵다는 것을 깨달았다. 이에 차르정부는 反英의 공감대를 형성했던 미국에게 알라스카를 매각하여 완충지대를 형성하고자 하였다. 영국은 남북전쟁 당시 중립을 견지하며 남부군과 무역을 지속했고 미국의 태평양 진출에 적대적이었기 때문에 미국의 영국 견제를 기대하고 있었다. 따라서 러시아의 유일한 해외 식민지였던 알라스카를 1867년 720만 달러에 매각한 것은 경제적 이득보다는 정치·전략적 결정이었다.

었다. 이에 그는 동아시아에서 러시아의 적성국인 영국과 일본을 견제하기 위한 방책으로 미국과의 협정체결을 제안했다. 알라스카의 사례와 마찬가지로 수보티치는 미국과의 협력을 통해 만주에서 대일 견제가 가능할 것으로 기대하고 있었다.

수보티치의 “만주분할론”은 이후 육군상 쿠로파트킨이 이를 수용함으로써 러시아육군성의 만주정책의 기틀이 되었다. 육군성의 만주정책은 일본과 개전방지가 최우선의 목표였다. 왜냐하면 쿠로파트킨은 남만주 철병을 통하여 일본과 갈등의 소지를 미연에 차단함으로써 최우선 방위지역인 유럽러시아에 군사력을 집중시키고자 했기 때문이었다. 따라서 육군상은 “만주분할론”을 가다듬어 황제와 그 측근들에게 남만주를 포기해야할 당위성을 설득해야할 과제를 안게 되었다.

남만주 문제의 요체는 랴오둥반도의 부동항(뤼순과 다롄)의 포기였다. 이는 시베리아철도가 부동의 무역항과 접속함으로써 기대됐던 세계의 교통로가 아니라 자급자족 경제에 걸 맞는 지역철도로 변모하는 결정이기도 했다. 결국 남만주의 포기는 청일전쟁 이후 본격화되었던 태평양함대, 부동항 그리고 남만주철도의 희생을 요구하는 것이었다. 그렇다면 함대와 부동항과 철도에 쏟아 부은 예산과 노력과 시간을 포기할 정도로 남만주를 방기해야할 당위성은 무엇인가?

쿠로파트킨은 차르에게 올린 상주서(1903.7.26.)에서 남만주 포기의 당위를 유럽러시아와 대비하여 설명했다. 요컨대 러시아의 사활적 이해가 걸린 서부전선을 희생시켜 멀리 떨어진 만주에서 군비를 증강시킬 당위성이 부족하다는 것이다. 왜냐하면 극동의 러시아군대 증강은 유럽전선에 배분될 육군예산을 희생시킨 결과인바, 서부전선의 군사력이 현격하게 약화되었기 때문이었다. 서부국경에서 인접 국가들이 군비증강을 하고 있는 반면 그에 대응한 러시아의 군비수준은 심각하게 뒤쳐져 있다는 것이었다. 육군상의 견해에 따르면, 러시아의 운명은 무엇보다도 유럽에서의 전쟁 결과에 달려있다. 부차적인 전장(카프카스, 아프가니스탄)에서 승리를 거둔다 하더라도, 러시아가 핵심 전장에서 패배한다면 이는 러시아에 특별한 이익이 되지 않는다는 것이다. 반대로 러시아가 주요 전장에서 승리한다면, 부차적인 전쟁에서 패배하더라도 신속히 회복할 수 있다는 것이다. 따라서 쿠로

파트킨은 유럽전선의 군비증강을 위해 향후 5년간 집중적인 예산편성이 이루어져야 한다고 건의했다.

또한 육군상은 극동의 군비증강 계획이 일본과 군비경쟁을 초래할 위험성도 지적했다. 극동에서 러시아의 군비강화 효과가 단기적일 수밖에 없는 이유는 일본 역시 군사력 증강으로 대응할 것이 명백했기 때문이었다. 따라서 러시아는 유럽과 동아시아 양대 전선에서 군비경쟁에 돌입하게 될 경우, 재정파탄은 명약관화한 것이었다.

러시아가 파멸적인 무장평화(武裝平和)의 부담에서 벗어나기 위한 해법은 일본과의 우호적인 관계 회복이었다. 육군상은 러시아의 한국내 활동을 금지하고 나아가 한국과 직접적인 接境의 회피가 대일관계 회복의 전제조건이라고 판단했다. 대일관계를 파국으로 몰아가는 원인 제거가 러일개전을 방지하는 핵심이었기 때문이다. 따라서 육군상은 단지 북만주를 러시아에 복속시키는 것으로 만주정책을 한정해야 한다고 상주하였다.

쿠로파트킨이 러일간의 개전위기가 고조되고 있던 1903년 겨울 니콜라이 2세에게 올린 상주서에는 남만주를 포기해야할 또 다른 당위성을 개진하고 있었다. 육군상은 대일전쟁시 러시아인민과 군대가 목숨을 바쳐 반드시 지켜 내야할 전쟁목표가 불명확하다는 점을 지적했다. 남만주의 해양출구 때문에 러일전쟁이 발발할 경우, 러시아 인민들의 헌신과 애국심의 폭발은 기대하기 어렵다는 것이다. 오히려 인민들이 납득할 수 없는 이유로 전쟁이 발발하고 고통스런 희생이 요구된다면, 반정부 혁명가들이 혼란을 더욱 확대시키기 위해 전쟁을 이용할 것이라 경고했다. 따라서 육군상은 극동에서 전쟁을 치르려 한다면, 혁명가들의 반정부 선동을 추가적으로 고려해야한다고 진언했다.

쿠로파트킨은 남만주 뤼순항의 문제점을 적시하는 것도 잊지 않았다. 그는 육군예산을 절감하여 해군력을 증강했음에도 뤼순항은 해군기지로서 취약성을 노정하고 있음을 상기시키고자 하였다. 1) 뤼순항은 블라디보스토크와 원격 분리됨으로써 보급로의 차단과 봉쇄가 용이하다 2) 뤼순항은 준설을 통하여 내부 정박기지를 만들지 않으면 외항에 정박한 함대는 전멸할 수 있다 3) 뤼순과 블라디보

스토크를 상호 연계시키려면 한국 남부의 항구를 중간기항지로 점령해야하는데 이는 러일개전을 촉발시킬 것이다. 4) 뤼순항은 경제적으로 유지비가 과도하다. 요새화공사가 진행중이며 함대와 3만 명의 주둔군이 있음에도 남만철도는 지역 철도에 불과하기 때문이다. 따라서 경제적으로도 의미 없는 이 항구의 유지를 위한 러일전쟁은 인민들의 희생에 결코 부합되는 것이 아니었다.

육군성의 “만주분할론”은 영일동맹을 배경으로 일본의 대러전제가 본격화되자 북만주의 복속보다는 러일개전 방지로 무게중심이 옮겨갔다. 육군성은 남만주의 對淸반환을 통해 일본과 갈등의 소지를 해소하고자 하였다. 남만주는 한반도와 접경하고 있고 랴오둥반도 남단의 뤼순항은 블라디보스토크와 분리되지 않기 위해서는 한반도 남부의 중개항구가 필요했기 때문이었다. 그럼에도 육군성의 “만주분할론”은 외형상 단순명료하다는 장점이 있었지만 외국의 영토를 자의적으로 재단하기가 쉽지 않다는 한계가 있었다.

IV. “만주병합론”과 러일개전외교

상술한바와 같이 “만주분할론”은 의화단운동을 진압했던 러시아 육군사령관들의 만주 인식이었다. 수보티치 장군은 러시아가 청으로부터 조차한 랴오둥반도의 뤼순·다렌 지역을 1898년 8월 “관동주(關東州)”로 명명하고 이곳을 지휘하기 위해 임명된 초대 사령관이었다.²⁵⁾ 이는 육군성 역시 차르정부의 만주진출에 따라 남만주의 부동항획득 정책을 충실히 수행했음을 의미했다. 따라서 수보티치를 포함한 러시아 육군 수뇌부가 제기한 남만주 반환론은 의화단 진압의 실전 경험을 통해 자각한 이상과 현실의 괴리에서 비롯된 일이었다.

만주는 1900년 11월부터 러시아 군대가 의화단 진압을 명분으로 점령하고 있

25) 관동군 사령관은 수보티치 장군에서 1899년 4월 15일 전임 태평양함대사령관 알렉세예프(Е.И.Алксеев)제독으로 교체되었다. 관동주에 대한 지휘권이 육군에서 해군으로 이관된 배경에는 블라디보스토크와 뤼순항간의 통합지휘체계 수립의 필요 때문이었다.

있지만 반러정서가 강했고 세계열강에게 개방된 공간이었다. 만주를 남북으로 분리하여 북만주를 복속한다는 육군성의 구상은 차르정부 일개 부서의 제안일 뿐 “청국의 영토보전과 상공업상의 기회균등”이라는 보편원칙과 상충되었다.²⁶⁾ 만일 러시아가 북만주를 복속하려 한다면, 이는 여타 제국주의 열강에게도 청국영토를 할양할 권리를 인정해야만 하는 것이었다. 따라서 “만주분할론”은 청국을 瓜分의 위기로 몰아갈 단초가 되는 위험한 발상이었다.

육군성의 “만주분할론”에 대해 재무상 비테가 만주의 현상유지를 주장했던 이유도 여기에 있었다. 비테는 청국의 현상유지만이 철도와 은행을 통한 경제적인 방식의 만주지배가 가능하다고 보았기 때문이었다. 러시아 육군의 만주점령은 의화단 진압을 위한 일시적인 조치일 뿐, 만주는 결코 전리품이 아니었다. 이는 만주의 질서가 복원되는 즉시 철병을 통해 만주의 현상 또한 회복되어야 함을 의미했다. 따라서 비테의 현상유지론은 육군성의 “만주분할론”을 대체할 새로운 해법으로 부상하게 되었다.

재무상의 현상유지론에 힘을 실어준 지지자는 차르 니콜라이 2세였다. 차르는 육군성이 제기한 북만주 병합론은 러시아의 국익에 부합되지 않는다는 입장이었기 때문이다.²⁷⁾ 차르는 시간은 러시아편이라는 신념의 소유자로서 청국의 약세를 이용한 영토팽창보다는 청국의 정국안정을 더 중시하였다. 이는 동청철도와 남만철도가 완공되어 세계의 교통로로서 기능할 경우, 만주에서 러시아의 입지는 더욱 공고해질 것이라는 전망에 근거하고 있었다. 따라서 차르정부가 청국과 체결한 3단계에 걸친 만주철병협정(1902.4.8.)은 “만주현상유지론”의 연장선에 있었다.

그러나 만주철병 후, 과연 러시아는 철도와 은행만으로 만주에 대한 독점지배 체제를 구축할 수 있을까? 이는 무력이 아닌 경제적 방식으로 만주에 대한 “평화적 정복”(pacific conquest)이 가능한지에 대한 의문이기도 했다. 만주의 현상유지론

26) Дубинина Н.И., 2001, *Приамурский генерал-губернатор Н.И.Гродеков*. С. 242-244. 러시아육군은 의화단 진압작전에서 509명이 전사하였고 11,500명이 부상을 입는 인명피해를 보았다.

27) Дубинина Н.И., 2019, “Н.И.Гродеков о военных событиях в Маньчжурии. С. 86.

이 안고 있는 한계는 1) 만주에서 의화단 운동 재발방지에 대한 보장을 清朝로부터 받지 못했던 러청관계의 불확실성과 2) 英日同盟이 체결(1902.31.)됨으로써 러시아에 불리한 동아시아 국제관계의 형성되었다는 점이었다. 그렇다면 철도와 항구를 포함한 막대한 예산이 투하된 러시아의 만주이권을 어떻게 지켜내야 할까?

“만주분할론”과 현상유지론의 한계를 극복할 대안은 단순명료했다. 만주를 군사 점령하여 이곳에 러시아의 독점적인 지배체제를 구축하는 것이었다. 영국이 이집트를 지배하는 모델이 그 선례가 될 것이었다. 그렇다면 러시아가 철병협정 이행을 중단하고 만주에 대한 재점령에 나설 경우, 영일동맹을 배경으로 일본의 전쟁 도발을 어떻게 저지해야 할까? 따라서 일본과의 개전방지책이 러시아의 동아시아정책의 새로운 과제로 떠올랐다.

주일공사를 역임했던 로젠(P.P.Розен)²⁸⁾이 만주문제 해결의 구원투수로 등판한 이유도 여기에 있었다. 요코하마 주재 부영사(1875)로 외교관 생활을 시작했던 로젠은 1897년 주일공사로 부임하여 로젠-니시 협정(Rosen-Nish Agreement: 1898.4.25.)을 성사시켰던 경험이 있었다. 이는 러시아가 청일전쟁 당시 일본군이 점령했던 랴오둥반도를 청국에 반환시킨 뒤, 뤼순·다롄을 포함한 관동주를 조차하면서 조성된 위기를 외교적으로 해결했던 사례였다. 동청철도와 태평양함대를 위한 해양 출구를 남만주의 랴오둥반도에서 획득했음에도 로젠은 한반도에서 일본에게 상공업상의 우위를 인정하는 방식으로 양국의 이해를 조정한 바 있었기 때문이었다. 따라서 일본 정계에서 평판이 좋았던 로젠은 러시아의 만주점령이 야기할 러일개전 가능성을 차단해야 할 임무를 부여받게 되었다.

로젠은 대일 협상론자였지만 동시에 “만주병합론”자였다. 그는 러일개전 방지를 위한 대일타협과 더불어 러시아의 만주점령 또한 가능하다는 입장이었다. 만한교환론(滿韓交換論)이 논리적 근거였다. 만주와 한국을 각각 러시아와 일본의

28) 로젠(P.P.Розен, 1847-1921): 상트페테르부르크 대학 법학부 졸업. 주일공사관에서 3차(1875-1884: 1897-1899: 1903-1904)에 걸쳐 총 12년 근무했던 러시아의 대표적인 일본통. 러일전쟁 발발 직후 주미대사에 임명되어 포츠머스강화회의(1905)에 러시아의 전권대표 비테와 함께 전권위원으로 활약. 볼셰비키 혁명 이후 미국으로 망명 후 뉴욕에서 사망.

배타적인 세력권으로 인정하는 방식으로 러시아의 만주점령과 러일개전을 분리할 수 있다고 판단했기 때문이다. 따라서 로젠은 러시아의 만주병합을 돌이킬 수 없는 불가역의 과업으로 인식했다.

로젠의 “만주병합론”은 뤼순에 본부를 둔 극동총독 알렉세예프 제독에게 보낸 보고서에 반영되어 있었다.²⁹⁾ 만주병합의 논거는 다음의 두 가지였다. 하나는 만주의 지정학이었고 다른 하나는 “평화적 만주정복론의 허구성 비판”이었다. 로젠의 견해에 따르면, 만주는 지리적으로 시베리아와 부동의 항구들 사이에 위치함으로써 러시아와 부동의 해양출구를 연결하는 통로의 의미를 지니고 있었다. 시베리아에서 해양출구로 나아가는 유일한 통로가 만주라는 사실을 고려할 경우, 시베리아철도를 만주를 관통하여 블라디보스토크와 연결하기로 결정한 바로 그 시점이 만주병합 결정의 확정일이라는 것이다. 이는 지정학적으로 시베리아-만주-해양출구는 서로 분리할 수 없는 불가분 일체였기 때문이다. 따라서 러시아의 만주병합은 이미 원칙적으로 결정된 不可易의 과제인 것이다.

로젠이 러시아가 청국으로부터 연해주를 할양(1860)받은 이후, 역사적으로 성공한 사례로 평가할 수 있는 일은 뤼순·다렌의租借(1898)였다. 이는 차르정부가 만주를 장악할 경우, 얼지 않는 바다로 나아가는 발판이 될 수 있는 전략거점이었기 때문이었다. 주일공사의 견해에 따르면, 청국의 약체를 이용하여 적대국이 뤼순·다렌을 점령한다면, 러시아는 바다로 접근할 수 있는 해양출구가 차단될 수 있다는 것이다. 따라서 차르정부의 뤼순·다렌의 조치는 만주 전역을 정복해야 할 논리적 정당성을 제공하고 있다는 것이었다.

해양출구인 뤼순·다렌과 시베리아철도를 굳건하게 연결하기 위해 만주를 점령해야 한다는 로젠의 논리는 육군성의 “만주분할론”과 결정적으로 갈리는 분기점이 있었다. 왜냐하면 분할론의 요체는 남만주의 포기였기 때문이었다. 상술한바와 같이 육군성의 수보티치 장군은 시베리아철도의 종착역인 블라디보스토크 이외에 동아시아에서 또 다른 해양출구는 필요 없다는 입장을 고수하고 있었다. 따라서

29) РГАВМФ. Ф.32. Оп.1. Д. 201. Л. 5-16. Письмо Розена к Алексееву, Б/Д. 1903 г.

북만주를 병합하는 조건으로 남만주의 중국 반환을 제안한 육군성의 “만주분할론”은 부동의 해양출구인 뤼순·다롄항을 포함하는 만주전역을 병합한다는 로젠의 논리와 양립이 불가능해졌다.

“만주분할론”은 육군의 입장을 대변한 것으로 동청철도 보호를 최우선의 과제로 설정했다. 반면 “만주병합론”은 해양출구이자 부동의 해군기지였던 뤼순港 보호에 절대가치를 부여함으로써 해군의 입장이 반영되어 있었다. 이는 1896-1897년에 차르정부 내부에서 치열하게 전개되었던 동아시아정책을 둘러싼 “대륙국가론”과 “해양국가론” 논쟁의 후속편이기도 하였다.

주지하다시피 재무상 비테가 견지한 대륙국가론은 청일전쟁 이후 막대한 예산이 투입된 러시아의 태평양함대 증강사업을 견제하기 위한 논리였다. 러시아는 해양국가가 아니라 대륙국가이며 적대국들이 두려워하는 것은 러시아 해군이 아니라 육군이라는 것이 그 요지다. 이는 비테가 태평양함대 증강론자였던 황실 측근 알렉산드르 미하일로비치 대공(вел.кн. Александр Михайлович)에게 보낸 편지(1896.7.30.)에서 확인할 수 있었다. “대륙국가인 러시아는 예상되는 일본과의 무력 충돌에 대비한다는 명목으로 해양국가인 일본의 정책을 모방하여 해군력을 증강하는 우를 범하지 말아야 한다. 그보다는 오히려 시베리아 횡단철도를 이용하여 유사시 신속하게 태평양 연안으로 군대를 이동시킬 전략을 수립해야 한다.”는 것이 그 요체였다.³⁰⁾ 따라서 재무상의 대륙국가론이 의화단 사태를 거치면서 육군성에 의해 변용된 산물이 “만주분할론”이라고 할 수 있었다.

“만주분할론”과 마찬가지로 “만주병합론” 역시 역사적 연고가 있었다. 이는 주일공사 로젠이 1903년 여름 러일 개전외교를 준비하면서 1897년 그가 외무상 무라비에프(М.Н.Муравьев)에게 보낸 각서(1897.4.15.)를 거론했기 때문이었다. 각서에서 로젠은 “만주병합론”의 역사적 기원을 이루는 해양국가론을 언급했다. 로젠은 동아시아 지역에 한정해 볼 경우, 러시아는 대륙국가가 아니라 해양국가이며, 이

30) РГИА. Ф. 560. Оп. 22. Д. 201. Л. 53-57об.: Отзыв на записку вел.кн. Александра Михайловича-письмо министра финансов вел. кн. Александру Михайловичу от 30 июня 1896 г.

지역에서의 러시아의 영향력은 해군력에 의존해야 한다고 보았기 때문이었다. 로젠은 동아시아 정세에 실질적인 영향을 끼칠 수 있는 국가로 3대 해양국인 영국, 러시아 그리고 일본을 꼽았다. 왜냐하면 동아시아의 국제관계는 영국, 러시아, 일본 3국의 3각 관계를 기본 축으로 전개된다고 보았기 때문이다. 이들 3국이 보유한 군사력은 그 중 어느 한나라가 여타 2국의 전력을 능가하지 못할 정도로 균등하기 때문에 3국 가운데 2국이 결합하는 형태가 나머지 1국에 대한 전력상의 우위를 확보하는 최선의 방법임을 진언한 바 있었다.

해양국가론을 표방한 로젠이 우호적인 러일관계 수립과 강력한 태평양함대 건설을 강조했던 이유도 여기에 있었다. “태평양에서 러시아가 영국의 우세한 해군력에 맞서기 위해서는 단지 대륙적인 이해만을 보장해 주는 청국과의 동맹이나 한국의 보호국화로는 역부족이다. 러시아에게 바람직한 동맹국은 오직 일본뿐이다. 일본과의 동맹은 영국과의 전쟁시 연해주의 안전을 보장해 줄 뿐만 아니라 러시아 해군의 튼튼한 보루가 되어 줄 것”이라는 것이다.³¹⁾ 따라서 로젠의 해양국가론을 배경으로 러시아는 청국으로부터 뤼순·다렌을 조차³²⁾하였고, 한국에서 일본의 상공업상의 우위를 인정한 로젠-니시 협정을 체결할 수 있었다. 그 결과 러시아는 만주에서 부동의 해군기지를 확보하는 동시에 한국카드로 일본과 우호관계를 수립할 수 있었다.

19세기말 러시아의 뤼순·다렌 조차 이전에 전개되었던 대륙국가론과 해양국가론의 논쟁이 “만주분할론”과 “만주병합론”으로 진화했지만 그 쟁점은 동일했다. “만주분할론”과 “병합론”의 차이는 남만주의 병합 문제이며 그 요체는 뤼순·다렌의 포함 여부였다. 따라서 로젠이 구상한 “만한교환(滿韓交換)” 카드는 1898년의 로젠-니시 협정을 재현함으로써 한반도에 대한 일본의 요구를 수용하는 조건으로 만주를 러시아의 배타적인 세력권으로 인정받기 위함이었다.

31) РГАВМФ.Ф. 763. Оп. 1. Д. 42. Л. 2-43. Записка о положении дел на Крайнем Востоке.

32) 리홍장과 주청러시아공사 파블로프(А.И.Павлов)가 체결한 라오둥반도 조차협정 [The Convention for the Lease of the Liaotung Peninsula (旅大租地條約, 1898.3.27.)]은 러시아에게 뤼순·다렌항에 대한 25년 조차권과 이곳을 철도로 연결할 수 있는 권리를 양여하는 9개 조로 구성되었다.

“만주병합론”의 장점은 국제법적으로 만주점령의 정당성과 지속성이 인정된다는 사실이었다. 러시아의 만주점령은 러시아의 침략이 아니라 의화단의 동청철도 파괴를 계기로 단행되었기 때문이었다. 이에 러시아군대의 만주점령 지속은 의화단 사태의 재발방지를 명분으로 정당성을 확보할 수 있었다. 그렇다면 이 경우, 재무상 비테가 제기했던 중국의 과분(瓜分)위기에 대한 해법은 무엇인가?

로젠은 러시아의 만주병합이 타열강의 청국 분할을 부추김으로써 과분의 단초가 된다는 주장을 일축했다. 왜냐하면 청국의 영토보전이라는 추상적인 원칙은 독일이 자오저우만을 점령하였고 러시아와 영국이 각각 튀순·다렌과 위해위(威海衛)를 점령하면서 이미 훼손된 바 있기 때문이라는 것이다. 더욱이 청국은 만주를 제외하고도 인구가 4억이 넘고 인종적 특수성으로 강고하게 여여있기 때문에, 거대한 생물체인 청국이 과분(瓜分)되어 해체되기는 불가능하다고 보았다. 오히려 그는 청국의 과분에 참여했던 열강 대부분이 점령지역을 지배할 충분한 군사력을 보유하지 못한 상황에 주목했다. 이는 로젠이 청국의 과분이 청조의 몰락이 아니라 청국을 점령하고 있는 열강의 위기로 비화될 수 있다고 우려했던 이유였다.³³⁾ 따라서 로젠은 청국의 과분에 대한 우려 때문에 만주에서 철병한다면 오히려 장래에 새로운 분규의 원인이 될 것임을 지적했다.

로젠이 만주병합의 당위성을 입증하기 위해 제시한 또 다른 논거는 서양문명론이었다. 그는 강대국의 영토팽창이 결코 도덕적이지는 않지만, 문명론의 시각에서는 정당성을 부여할 수 있다고 보았기 때문이다. 미국의 경우가 대표적이었다. 동부의 13개주에서 북미대륙의 대국으로 성장한 과정은 야만적인 원주민 축출과 정복의 연속이었다. 그럼에도 팽창과정에서 미합중국에 흡수된 지역들이 축복의 땅이 되었음은 누구도 부정할 수 없다는 것이었다. 영국은 물론이고 프랑스의 팽창 역시 원주민들에게 혜택이었고 알제리와 튀니지 같은 야만국들이 문명공동체의 일원이 되었음은 누구도 부정할 수 없다고 강조했다.³⁴⁾ 로젠의 견해에 따르면, 약소국에 대한 강대국의 팽창은 복속된 영토와 주민들에게 주어지는 혜택

33) РГАВМФ. Ф.32. Оп.1. Д. 201. Л. 5-16. Письмо Розена к Алексееву, Б/Д. 1903 г.

34) R.Rosen, 1922, *Forty Years Diplomacy*, pp.193-195.

의 수준에 따라 정당성이 확보된다는 것이었다. 따라서 주일공사에게 만주는 반드시 점령하여 러시아 문명권에 포함시켜야할 지역이었다.

로젠의 관점에서 경제·문화적인 방식으로 만주를 평화롭게 정복한다는 발상은 망상에 불과했다. 그의 견해에 따르면, 만주에 철도를 부설하고 이권개발을 위한 자본을 투자하는 것과 만주가 러시아의 영토로 바뀌는 것은 별개의 문제라는 것이다. 이는 만주에 대한 평화적인 정복 계획은 의화단 사태를 통해 허구성이 이미 노정된바 있었기 때문이었다. 오히려 러시아가 만주에서 획득한 다양한 이권을 이를 보호하기 위한 군사개입의 정당성을 제공하는 것이었다. 따라서 러시아 군대가 만주에서 철병하더라도 이는 결코 평화적인 만주정복의 전제조건이 아닌 것이었다.

만주점령을 지속하는 것이 철병 이후 재점령보다 수월한 이유는 그것이 만주의 문호개방과 연동되어 있기 때문이었다. 이는 청국정부가 러시아군대 철병 이후 만주를 러시아의 배타적 경제특구로 존속시키지 않을 것이라는 판단에 근거한 것이었다. 淸정부는 만주의 영토보전을 위한 방책으로 以夷制夷정책을 펼칠 것에 틀림없었기 때문이다. 이에 淸朝가 러시아군대의 철병 즉시 만주를 외국무역과 영사관 설치 지역으로 개방할 것이고 만주의 주요거점들은 청국과 열강 간에 체결된 통상조약의 보호 하에 놓이게 될 것이었다.³⁵⁾ 따라서 로젠은 청조와 열강이 추구하는 만주의 문호개방에 맞서 러시아군대의 철병 중단만이 만주를 독점적인 세력권으로 확보할 수 있는 유일한 방책으로 간주하였다.

로젠은 만주를 러시아의 독점적 세력권으로 확보하기 위한 최대의 걸림돌은 영일동맹(Anglo-Japanese Alliance: 1902)이었다. 왜냐하면, 영일동맹은 한국문제에 대해 영국은 일본에게, 만주문제의 경우 일본은 영국에게 상호지원 의무를 규정하고 있었기 때문이었다. 로젠은 동맹관계에서 영국이 주역이고 일본은 만주문제에

35) Papers Relating to the Foreign Relations of the United State, 1903. pp.91-100. The commercial treaty between the United States and China(1903.10.8.). 청국과 미국이 체결한 통상조약(1903.10.8.)의 제3조에서는 “미국 시민은 현재 개방되어 있거나 이후 외국인 거주와 무역에 개방될 수 있는 중국의 모든 항구 또는 지역에서 거주할 수 있고, 무역 산업 및 제조업에 종사하거나, 합법적인 여가활동을 추구할 수 있으며 재산에 대해 최혜국 대우”를 받도록 명시하고 있다.

대한 영국의 동반자 혹은 영국 手中의 무기가 되었다고 판단했다. 더욱이 영일동맹은 만주와 한국문제 대한 상호지원 의무에 한정하는 것이 아니라 본질적으로 러시아를 겨냥한 반러 해양동맹이라는 점에서 문제의 심각성이 있었다. 따라서 주일공사는 1898년 러시아가 랴오둥반도의 뤄순·다렌을 조차할 당시 한국카드를 통해 일본과 로젠-니시 협정을 성사시켰던 상황보다 훨씬 불리한 여건이 조성되었다고 보았다.

그렇다면 왜 러시아는 로젠-니시 협정 체결 이후 러일 양국관계를 더욱 발전시키지 못했는가? 로젠의 회고록에 따르면, 러시아의 뤄순·다렌 조차는 차르의 결정이었으나 재무상과 해군상이 이에 반대했기 때문이었다. 재무상은 러시아의 뤄순·다렌 조차로 인한 일본과의 전쟁 가능성을 우려했을 뿐만 아니라 만주문제에 대한 해군의 간섭을 경계했다. 반면 해군성은 뤄순이 블라디보스토크와 원격되어 있고 한반도의 마산포보다 전략적 효용성이 떨어진다고 판단하고 있었다. 비록 재무상은 하얼빈에서 뤄순·다렌을 연결하는 남만주철도 부설에 동의했지만, 해군성은 마산포(馬山浦)에 대한 집념을 버리지 못했다. 따라서 주한러시아공사 파블로프(А.И.Павлов)와 대한제국 정부가 체결한 마산포 조차 협정³⁶⁾은 러시아 해군의 궁극의 목적지를 노정하고 있었다.

러시아 함대 4척이 1901년 1-2월에 마산포에 정박함으로써 뤄순과 마산포의 관계가 불가분일체라는 본색이 드러났다. 관동군사령관 알렉세예프 제독은 1900년 11월 러시아 군대의 만주 점령이 완료되자 동년 12월 동계훈련을 명목으로 마산포 앞바다로 함대를 파견했기 때문이었다. 러시아가 일본의 반발을 무릅쓰고 마산포의 대한 권리를 재확인한 것은 블라디보스토크와 뤄순을 연결하는 중간거점으로 마산포에 주목했기 때문이었다. 이는 러시아의 만주점령이 한반도의 점령

36) РГАВМФ. Ф.417.Оп.1.Д.2006. Л.160-167об.: Донесение А.И.Павлова, 20 марта 1900 г. 1900년 3월 30일 외부대신 박제순(朴齊純)과 주한 러시아 공사 파블로프(А.И.Павлов) 간에 마산포 조차(馬山浦租借) 협정을 체결하였다. 이 협정에 따라 동년 6월 3일 러시아부영사 소코프(С.Соков)와 정대유(丁大有)가 서명한 협약은 러시아 태평양함대가 평화적 목적으로 저탄소(貯炭所), 야전병원 및 기타 부대시설을 설립할 수 있는 권리를 부여하는 것이었다.(РГАВМФ.Ф.417.Оп.1.Д.2300. Л.4-6: Копия с соглашения, заключенного в Масапю, 22 мая 1900 г.)

으로 이어질 것이라는 의구심을 증폭시킴으로써 일본의 대러정책 기조 역시 “滿韓交換論”에서 “滿韓不可分論”으로 변화시키는 데 기여했다. 따라서 주러일본공사 진다(珍田捨己)가 가토(加藤高明) 외상의 훈령(1901.1.17.)에 의거, 러시아 외무성에 구두 전달한 것은 한국문제는 러시아의 만주철병 이후에 논의한다는 새로운 노선이었다.³⁷⁾

그렇다면 로젠이 영일동맹이 성립되었고 일본의 대러정책 기조가 바뀐 상황에서 “만주병합론”을 성공시킬 해법은 무엇인가? 그의 문제의식은 간단명료했다. 러시아가 만주에서의 이익을 보호하기 위해 전쟁위험을 무릅써야 하는지, 아니면 러일개전을 회피하기 위해 그것을 희생하는 것이 적당한지를 묻는 것이었다. 왜냐하면 그는 대일전쟁 방지를 명분으로 러시아군대의 만주철병과 뤼순을 방기하는 것이 일본의 위협에 대한 굴복으로 간주했기 때문이었다. 이에 로젠은 일본이 개전위기를 과장하고 있다고 판단하고 이에 무조건적인 복종의 자세는 러시아의 입지에 치명타가 될 수 있다고 보았다. 따라서 주일공사는 러시아 국민의 세금으로 만주에 부설중인 철도와 해양출구인 뤼순港은 반드시 보호해야한다는 생각을 굳혔다.

로젠의 이같은 결심은 러시아의 만주점령은 대일교섭을 통해 타협의 여지를 찾을 수 있다고 보았기 때문이었다. 그가 일본에 부임한지 정확히 4개월 뒤(1903. 8.12.) 일본정부가 러시아 외무성에 6개조의 대러협상안³⁸⁾을 제출하면서 교섭의

37) 『日本外交文書』, 34卷, No. 400, pp.528-529. ‘韓國ノ永久中立ニ關スル件’.

38) Документы касающиеся переговоров с Японией в 1903-1904 годах и хранящиеся в Канцелярии Осового Комитета Дальнего Востока. Спб. 1905. сс. 17-18. 일본의 대러협상안(1903.8.12.)의 내용은 다음과 같다. 제1조. 淸·韓 양 제국의 독립과 영토보전을 존중한다. 양국에서 각국의 상공업 기회균등을 보장한다. 제2조. 러시아는 한국에서 일본의 우월한 이익을 인정하고, 일본은 만주에서 철도 경영에 관한 러시아의 특수 이익을 승인한다. 아울러 제1조로 획정된 양국 각자의 이익을 보호하기 위해 필요한 조치를 일본은 한국에서, 러시아는 만주에서 취할 권리를 상호 승인한다. 제3조. 양국은 제1조의 조항에 배치되지 않는 한, 한국에서는 일본 그리고 만주에서의 러시아의 상업 및 공업활동의 발달을 저해하지 않을 것을 상호 약속한다. 금후 한국철도를 만주 남부로 연장하여 東淸鐵道 및 山海關 牛莊線에 접속시키는 일이 있더라도 이를 저해하지 않을 것을 러시아가 약속한다. 제4조. 제2조로 제기된 이익을 보호하기 위한 목적으로 또는 국제분쟁을 일으킬 반란이나 소요를 진압할 목적으로 일본에서 한국으로 또는 러시아에서 만주로 파병할 필요가 있을 때에는 그 파견군은 여하한 경우에도 실제 필요한 수를 넘지 말아야

물꼬가 트였다. 일본의 협상안의 특징은 기존의 로젠-니시 협정(1898)과 비교할 경우, 교섭의 범위가 한국문제를 넘어 만주로 확대되었다는 점이다. 다음의 3개 조문이 쟁점이었다. 첫째, 청국에서 상공업에 대한 기회균등 보장, 둘째, 한국철도의 남만주 연장에 대한 방해 금지 셋째, 러시아 군대의 만주파병 규모는 반드시 필요한 숫자를 넘지 못하며 임무 완수 직후 소환을 약속한다는 것이었다. 이같은 일본의 협상안에 대해 주일공사는 일본이 만주문제를 제기한 것은 한국과 교환하기 위한 카드에 불과하다고 분석했다. 일본이 한국에서 러시아의 최대한의 양보를 얻어내기 위한 방책으로 만주문제를 거론했다고 해석했기 때문이었다.

로젠의 이같은 해석은 영일동맹의 효력에 대한 의구심에서 비롯되었다. 왜냐하면 일본이 영일동맹을 배경으로 러시아 군대의 만주철병을 제기한 것으로 보이나, 동맹조약 제 3조에 따르면, 러일개전시 러시아의 동맹국이 참전하지 않는 한, 영국은 중립을 지키기로 약정되어 있었기 때문이었다.³⁹⁾ 로젠이 한국문제에 대한 일본의 요구를 영국이 어느 수준까지 지원하고자 하는지 의문을 제기한 이유도 여기에 있었다. 왜냐하면 만일 만주문제로 러시아와 영국이 충돌하더라도, 일본이 영국 편에 서서 참전해야할 조약 의무는 없었기 때문이었다. 따라서 로젠은 일본의 협상안에 대해 다음과 같은 분석결과를 이끌어냈다. 일본은 만주문제에 대해 영국을 지원하지 않을 것이며, 한국문제에 대한 영국의 지원도 기대하지 않고 있다. 요컨대 일본은 영국이 극동의 작은 나라인 한국문제 때문에 러일전쟁에 휘말려 들어갈 의향이 전혀 없음을 간파하고 있었다.

로젠이 일본정부에 제출할 수정안 작성을 위해 방문한 곳은 휘순이었다. 이곳은 차르의 칙령(1903.8.12.)으로 沿黑龍江州와 관동주, 그리고 동청철도 연선(沿線) 지역을 통치하기 위해 설립된 극동총독부(極東總督府)의 거점이었기 때문이다. 차

하며 또 그 군대는 임무를 마치고 동시에 소환할 것을 상호 약속한다. 제5조. 한국에서 개혁 및 善政을 위한 조인과 원조(단 필요한 군사상의 원조를 포함) 제공은 일본의 전권에 속함을 러시아가 승인한다. 제6조. 본 협약은 종전에 한국에 관해 러일 양국사이에 체결된 모든 협정을 대체한다. (『日本外交文書』, 36-1卷, No. 9, pp.11-13. '日露協商案文通報竝ニ右取扱振ニ關シ訓令ノ件'.)

39) Ian Nish, 2012, *The Anglo-Japanese Alliance: The Diplomacy of Two Island Empires 1984-1907*, London, pp.216-217.

르는 육군성에서 휘순을 포함한 남만주 포기를 상주하였음에도, 만주를 관할하는 새로운 행정기구인 극동총독부(Дальневосточное наместничество) 설립안을 재가하였다. 러시아 역사에서 행정관할 구역의 중심지가 다른 나라에서 조차한 도시였던 사례는 극동총독부가 유일했다.

차르의 칙령에 따르면, 총독에게는 관할지역의 민정(民政)과 동청철도 연선지역의 질서와 안전을 감독하고 나아가 인접 국가(日清韓)들과의 외교관계를 이끌어내 갈 전권이 부여되었다. 아울러 태평양함대와 극동주둔 육군에 대한 지휘권도 총독이 장악하도록 했다.⁴⁰⁾ 그 결과, 극동총독부가 설치됨으로써 향후 러시아의 대일교섭은 극동총독 알렉세예프 제독과 주일공사가 주도하게 되었다.

관할 행정지역에 만주를 편입시킨 극동총독부의 설치는 “만주병합론”에 대한 황제 니콜라이 2세의 지지 표시이기도 했다. 이는 “만주분할론”을 제기했던 육군상과 “만주현상유지론”의 재무상이 대일교섭에서 배제될 것임을 예고하는 것이었다. 따라서 러일간의 개전외교가 시작됨에 따라 차르가 만주문제를 직접 관장하는 親政체제가 구축되었다.

“만주병합론자”들로 구성된 차르-극동총독-로젠 라인이 수립됨에 따라 러시아 정부는 극동총독부가 대일교섭을 주도할 수 있는 여건 조성에 나섰다. 핵심은 협상 장소를 상트페테르부르크에서 도쿄로 이전함으로써 극동총독과 로젠이 대일교섭을 주도하는데 있었다. 이들은 러시아의 만주점령을 대가로 일본의 한국점령을 승인하는 새로운 러일협정 체결은 불필요하다는 입장이었다. 왜냐하면 총독과 로젠은 대일협상 과정에서 양보하게 된다면 요구조건이 까다로워질 것으로 판단했기 때문이다. 따라서 일본정부에 제출된 러시아측의 수정안에 만주문제 자체가 의제에서 제외된 이유도 여기에 있었다.⁴¹⁾

40) Милежик А.В., 2007, Дальневосточное наместничество как попытка реформы регионального управления(1903-1905 гг.), *Вестник ДВО РАН*. № 3, С. 110-111.

41) Романов Б.А., 1947, Очерки Дипломатической Истории., С. 245-246. 러시아의 수정안(1903.10.3.)의 내용은 다음과 같다. 제1조. 韓帝國의 독립과 영토보전 존중을 상호 약속한다. 제2조. 러시아는 한국에서 일본의 우월한 이익을 인정하고, 제1조에 위반하지 않고 한국의 민정을 개량하려는 조언과 원조를 한국에 주는 것은 일본의 권리임을 승인한다. 제3조. 한국에서 일본의

로젠은 만주병합의 대가로 대일 양보는 불가하다고 판단했지만, 그것이 러일개전을 방지하는 대책이 될 수 없음을 우려했다. 그의 견해에 따르면, 개전방지를 위한 유일한 해법은 英日 두 나라 가운데 一國과 우호적인 협정을 체결하는 것이었다. 그러나 걸림돌은 영일동맹이었다. 이 동맹은 과장된 측면이 있지만 러시아와 우호관계를 맺으려는 일본의 행동의 자유(free hand)를 제약하고 있음은 분명했기 때문이었다.⁴²⁾ 영국은 동맹국 일본을 위해 러일전쟁에 참전할 의사는 없었지만 러일간의 타협을 승인할 의지도 없었다. 미국이 영일동맹 진영에 가담한 것도 일본이 러시아와 싸워 남하를 견제해 줄 것으로 기대했기 때문이었다.⁴³⁾

러시아가 개전외교에 임하기 위해서는 다음의 두 가지 조건을 충족해야 했다. 첫째, 러시아는 만주에서 위기에 맞서 국가의 모든 군사적 자원을 동원하여 국익을 방어할 준비가 되었는지 둘째, 한국에 대한 공세적인 정책을 완전히 포기하였는지가 그것이었다. 로젠은 이들 조건 가운데 어느 하나도 충족되지 않았다고 판단했다. 그럼에도 그는 마지막 대일외교에 임하면서도 일본이 요구한 만주문제를 의제에 포함시키지 않았다. 그에게 만주는 결코 협상의 대상이 아니었기 때문이었다. 이는 그의 다음과 같은 신념의 소산이기도 했다.

“러시아는 무한정의 자원으로 넘쳐나는 시베리아를 보유하고 있는 국가다. 이러한 보물창고는 우리가 차세대를 위해 반드시 보존해야 하며 부동(不凍)의 바다로 자유로운 접근을 보장해야 한다. 현 세대는 어떠한 희생을 치르더라도 그것을 완수해야 한다. 만일 우리에게 해결할 능력이 있고 시기가 다가왔음에도 과업의 완수를 거부한다면 조국의 미래 앞에서 무거운 죄를 짓는 것이다. 국가는 년 단위가

상업적 및 공업적 기업을 방해하지 않고 제1조에 배반되지 않는 한, 이들 기업을 보호할 조치를 러시아는 반대하지 않는다. 제4조. 일본이 러시아에 알리고 한국에 군대를 파견하는 것을 러시아는 승인한다. 단 군대는 필요한 숫자에 국한하고 임무를 수행하면 곧 철수한다. 제5조. 한국영토의 일부라도 군사적 목적으로 사용해서는 안되며 대한해협의 자유항행을 방해할 수 있는 군사시설을 한국연안에 할 수 없다. 제6조 한국영토 북위 39도 이북을 중립지대로 간주하고 양국은 이곳에 군대를 끌어들이지 않는다고 상호 약속한다. 제7조. 만주와 그 연안은 일본의 이익범위 밖에 있음을 일본이 승인한다. 제8조. 본 협약은 종전에 한국에 관해 러일 양국사이에 체결된 모든 협정을 대체한다. (『日本外交文書』, 36-1卷, No. 25, pp.22-23. ‘露國公使ヨリ露國對案提出ノ件’.)

42) РГАВМФ. Ф.32. Оп.1. Д. 201. Л. 5-16. Письмо Розена к Алексееву, Б/Д. 1903 г.

43) 최덕규, 2019, 「대한제국의 전시중립과 러일전쟁-미국의 대러봉쇄전략을 중심으로」, pp.243-278.

아니라 수백 년을 생존하기 때문에 현 세대가 먼 훗날의 후손들의 운명을 보장하기 위해 희생을 감수하는 것은 정당하지 않을 수 없다.”⁴⁴⁾

V 결론

상술한바와 같이 러시아의 동청철도 부설을 중심으로 만주인식을 “평화적 정복론”, “만주분할론”, “만주병합론”의 3가지로 구분하여 살펴보았다. 이는 상기 3가지 인식이 만주정책의 주관 부처에 따라 순차적으로 변화했음을 의미한다. 이에 청일전쟁(1894-1895)에서 러일전쟁(1904-1905)까지 3시기로 구분하여 러시아의 만주정책의 주관부처와 만주인식이 당대의 제국주의 국제관계와 조응하면서 변화하는 과정을 살필 수 있었다. 이를 정리하면 다음과 같다.

제1기는 청일전쟁 시기(1895)부터 의화단운동의 만주파급 시기(1900)가 이에 해당된다. 이 시기의 특징은 청일전쟁 전후처리 과정에서 러시아의 외교적 승리가 두드러지면서 재무상 비테가 만주정책 추진의 중심으로 부상했던 시기였다. 러시아는 프랑스와 독일의 외교적 지원을 배경으로 삼국간섭을 통해 일본의 랴오둥반도 할양요구를 저지함으로써 청국의 영토보전에 기여했다. 이에 러시아는 일본의 침략으로부터 청국을 보호하는 동맹조약을 체결하는 대가로 시베리아철도의 만주횡단 노선의 부설권을 확보하였다. 동청철도로 명명된 이 노선은 대외적으로 패전국 청국의 약세와 동맹국 프랑스의 재정지원을 배경으로 랴오둥반도의 휘순·다렌으로 확장되었다. 시베리아철도와 동청철도 부설을 주도했던 재무상 비테는 전후 평화와 우호적인 외교환경을 배경으로 평화적인 방식으로 만주에 대한 러시아의 영향력을 확대시킬 수 있었다.

그러나 비테의 정책은 외국자본을 동력으로 만주에 대한 경제적 침투를 적극 화할 수 있었지만 동시에 유사시 돌발 사태에 취약한 구조를 지니는 한계도 지니

44) РГИА. Ф.560. Оп.28. Д. 59. Л. 55-74. Записка, представленная Бар. Розеном, 12 с. н. 1902 г. с замечаниями С.Ю.Витте.

고 있었다. 독일의 자오저우만 점령을 계기로 랴오둥반도의 뤼순·다롄을 조차한 러시아가 청국의 분할에 동참함으로써 러청관계는 악화되고 말았다. 이는 러청간의 신뢰관계 뿐만 아니라 만주의 평화를 와해시키는데 기여함으로써 재무상의 만주정책은 위기에 처하게 되었다. 그 결과, 의화단운동의 만주파급은 비테의 평화적인 만주정복 논리의 한계와 취약성을 결정적으로 드러내고 말았다.

제2기는 의화단운동의 만주파급 시기부터 露淸滿洲撤兵協定(1904.4.8.)까지의 시기를 아우른다. 의화단운동이 러시아 철도 파괴로 확산된 배경에는 철도에 의한 청조의 성지(聖地) 훼손에 대한 우려감과 反帝의식의 결합이 있었다. 이는 의화단진압에 참여했던 러시아 육군성의 고위 장성들이 만주점령과 통치 과정에서 체험한 만주지배의 어려움이기도 했다. 따라서 육군성은 만주 집중에서 비롯된 유럽전선의 약화와 뤼순 개발과 태평양함대 증강에 육군성의 예산이 전용되는 사태를 방지하기 위한 대안을 제시하였다. 뤼순·다롄을 포함한 남만주를 청국에 반환하고 북만주에 한정하여 러시아의 세력권으로 확보한다는 “만주분할론”을 제시하였다.

그러나 “만주분할론”은 비테뿐만 아니라 차르도 동의할 수 없는 대안이었다. 뤼순을 포함한 남만주의 반환은 청일전쟁 이후부터 본격화되었던 동아시아정책 자체를 부정하는 의미였기 때문이었다. 동시에 분할론은 청일전쟁 기간 차르정부에서 제기되었던 보상론의 일종이었다. 일본의 랴오둥반도 할양을 용인하는 대가로 러시아도 청국의 영토를 획득한다는 논리의 연장선에 있었기 때문이다. 그럼에도 “만주분할론”은 만주정책의 주노선으로 채택되지 못했지만, 러일전쟁 이후 러일 양국에 의한 만주분할의 밑그림이 되었다는 점에서 역사적 의의가 크다 하겠다.

제3기는 만주철병협정 시기부터 러일개전(1904.2.8.)까지가 이에 해당한다. 차르 정부의 재무상과 육군상이 만주정책에 배제되고 관할 행정구역에 만주를 포함시킨 극동총독부가 설치됨으로써 동아시아문제에 대한 차르의 친정체제가 수립되었던 시기다. 특히 이 시기는 러시아의 대표적인 일본통이었던 로젠이 1903년 4월 주일공사로 재차 부임한 후, 러일개전 시기까지 약 10개월 간 “만주병합론자”

들이 득세했던 특징이 있다. 왜냐하면 뤼순에 거점을 둔 극동총독 알렉세예프 제독과 “만주병합론”의 논리를 체계화했던 로젠이 일본과의 개전외교를 담당했기 때문이다.

이들은 러시아 국민의 혈세를 쏟아 부어 건설한 뤼순·다렌 항구와 만주에 부설된 동청철도를 군대를 동원하여 지켜내는 것이 국제법과 문명론의 관점에서도 정당하다는 신념의 소유자였다. “만주병합론” 신봉자인 로젠에게 자원의 보고인 시베리아에 부동의 해양출구를 연결시키는 과업은 어떠한 희생을 치르더라도 반드시 실천해야 할 현 세대의 책무였다. 그에게 만주는 이미 러시아 고유영토였다. 로젠이 개전직전에 열린 대일교섭 과정에서 만주와 관련된 일본의 요구 자체를 의제에 올리지 않았던 이유도 여기에 있었다.

참고문헌

- Российский Государственный Исторический Архив(РГИА: 러시아역사문서관). Фонд 560
- Российский Государственный Архив Военно-Морского Флота(РГАВМФ: 러시아해군함대문서관). Фонд 32
- Красный архив(붉은 문서) № 3(52), 1932
- Papers Relating to the Foreign Relations of the United State, 1903
- 『日本外交文書』, 34卷
- Crisp O.,(1974) "The Russo-Chinese Bank: an episode in Franco-Russian relations", *Slavonic and East European Review*, No. 52
- Ian Nish, 1987, "Ploitics, Trade and Communications in East Asia: Thoughts on Anglo-Russian Relations, 1861-1907", *Modern Asian Studies*, Vol. 21, № 4
- Ian Nish, 2012, *The Anglo-Japanese Alliance: The Diplomacy of Two Island Empires 1984-1907*, London
- James R. Gibson, 1979, "Why the Russians Sold Alaska", *The Wilson's Quarterly*, Vol.3, № 3
- Qi Li, Daping Liu & Jusheng Song, 2023, "The Chinese Eastern Railway: geostrategic heritage from the turn of the twentieth century in Northeast China", *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 22:5
- R.Rosen, 1922, *Forty Years Diplomacy*, New York
- Ламздорф В.Н., 1991, *Дневник 1894-1896*. М.
- Лебедев С.К., 2016, "Адольф Ротштейн и Русско-Китайский Банк", *Азиатская Россия: Люди и Структуры Империи*. Омск
- Дубинина Н.И., 2001, *Приамурский генерал-губернатор Н.И.Гродеков: Историко-биографический очерк*, Хабаровск
- Дубинина Н.И., 2019, "Н.И.Гродеков о военных событиях в Маньчжурии в 1900-1901 гг. и их последствиях для освоения Приамурья", *Россия и АТР*, №.2
- Лукаянов И.В., 2008, *"НЕ ОТСТАТЬ ОТ ДЕРЖАВ" Россия на Дальнем Востоке в конце XIX - начале XX вв.* СПб.
- Милежик А.В., 2007, "Дальневосточное наместничество как попытка реформы регионального управления(1903-1905 гг.)", *Вестник ДВО РАН*. № 3.
- Романов Б.А., 1947, *Очерки Дипломатической Истории Русско-Японской В*

ойны, М.: Л.

Сборник договоров России в другими государствами. 1856-1917.(1952) М.

투고일: 2023년 9월 17일 심사완료일: 2023년 10월 15일 게재확정일: 2023년 10월 27일

■ Abstract ■

Navigating Territorial Identities
: The Chinese Eastern Railway's Impact on Russia's Perception of
Manchuria (1904-1905)

Choi, Deok-kyoo (Northeast Asian History Foundation)

This paper explores the Chinese Eastern Railway (CER), a significant Russian national railway constructed in 'foreign' territory, and its impact on Russian perceptions of Manchuria from 1904 to 1905. Originating as an idea in political circles in Manchuria, the CER ignited intense debates within the Russian tsar government regarding its territorial identity and Manchuria-Russia relations. At the heart of these debates were two clashing viewpoints: the "Manchurian Division" and the "Annexation of Manchuria." The former perspective advocated for Russia's viewing of Manchuria as an extension of Siberia, a notion that divided Manchuria into northern and southern halves, with key ports like Lushun and Dalian potentially falling under Qing dynasty rule in the South, while the North would come under Russian control. The latter viewpoint, however, argued for Manchuria to be wholly absorbed into Russian territory. This study delves into the Russian government's evolving perceptions and strategic recalibrations during these debates, with a special focus on the transformative impact of the outbreak of the Russo-Japanese War and the subsequent alterations in Russia's viewpoints towards Manchuria in the context of the CER's construction.

Key words: Chinese Eastern Railway, Manchurian Annexation, Territorial Identity, Russo-Chinese Alliance Treaty, Siberian Railway, Manchurian Division