시베리아 대륙횡단철도 – 1만km의 장쾌한 질주

출처 : http://russia.blog.me/140129116013.

강 상 혁 한국건설산업연구원 연구위원
shkang@cerik.re.kr

교통은 서로를 연결시킨다. 서로가 연결되면 교류가 일어나고 사람과 사람의 만남이 발생하게 마련이다. 이런 만남들은 변화를 불러오고 그 변화는 한 지역의 문화가 된다.

현재 우즈베키스탄 지역에 해당하는 중앙아시아에는 '한국식 당근(Морковь по-корейски)[1] 이라는 요리가 매우 보편화되어 있다. 왜 한국에는 존재하지도 않는 한국 요리 당근김치가 뜬금없이 중앙아시아에서는 보편화된 음식이라는 것일까? 그 답은 시베리아 횡단철도가 갖고 있다.

1) 당근으로 만든 김치(당근김치).

9,289km에 달하는 대륙 횡단철도

시베리아 횡단철도는 러시아어로 Транссибирская магистраль이고, 영어로는 Trans-Siberian Railway(TSR)라고 부른다. 이 철도는 길이가 9,289km로 단일 노선으로는 세계에서 가장 길다. 우리나라 경부고속선(423km) 22개를 연결해 놓은 것과 같은 길이이자 지구 둘레의 약 4분의 1에 해당하는 거리이다. 이 철도가 통과하는 시간대(time zone)만 해도 7개가 된다. 시베리아 횡단철도는 동쪽 끝인 블라디보스토크를 시작으로 총 60여 개의 역을 거쳐 서쪽 끝 모스크바를 잇는다. 블라디보스토크부터 모

세릭내지2014.8월수정 2014.7.296:59PM페이지44

시베리아 횡단철도 노선

출처 : http://blog.daum.net/kjw77/13756189).

스크바까지 이 기차를 타고 가면 무려 8일이나 걸린다. 1916년 완공된 이래 지속적으로 지선이 건설되고 있으며, 현재 지선은 몽골리아, 중국, 북한으로 이어져 있다. 주요 통과 지점은 보롤그다–페름–예카쩨린부르크–옴스크–톰스크–치다–하얼빈 등이다.

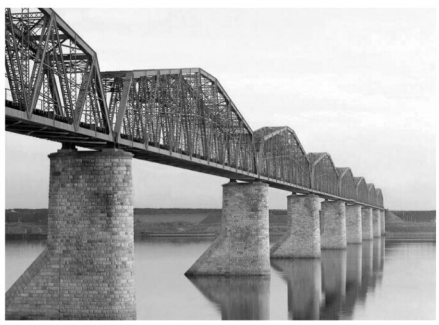
교량과 터널만 100km[2]

시베리아 횡단철도는 1891년 제정 러시아가 시베리아와 극동 러시아 지역에 대한 군사 · 경제적 영향력을 확대하기 위해 기획되었다. 러시아 정부는 막대한 재정을 투자하여 1891년 착공해 1916년 사회주의 혁명이 일어나기 직전에 완공하였다. 당시 건설 총책임자는 시베리아 횡단철도를 1년 반 만에 완공한다는 야심찬 계획을 세우고 공기 단축을 위해 전체 노선을 6개의 공구로 나누어 동시에 착수하였다. 그러나 1891년에 착수한 이 공사는 무려 25년이 걸려 1916년에 완성되었다. 애초 계획보다 기간이 16배나 더 소요된 것이다. 건설 공기를 준수하는 일은 예나 지금이나 어려운 과제인 듯하다.

초창기 철도 건설이 대부분 민간 주도로 이루어졌던 영국, 독일, 미국 등과는 달리 러시아의 철도 건설 사업은 국가 주도로 추진되었다. 이 사업은 기획부터 계획, 조달, 시공에 이르기까지 전적으로 러시아 정부가 주도하였다. 그러나 부족한 재정 탓에 프랑스와 벨기에로부터 차관을 도입하여 추진해야만 했다. 다행히 건설 기기와 자재들은 러시아 내에서 조달할 수 있었는데, 철도 건설에 필요한 철광석, 자갈, 목재, 시멘트 등이 러시아 현지에서 많이 생산되었기 때문이다. 당시 러시아에서 생산되는 철광석의 3분의 1은 모두 철도 건설에 쓰였다고 한다.

당초 3억 2,500만 루블(1억 7,000만 달러)로 예상되었던 건설비는 10억 루블(5억 2,300만 달러)로 3배 이상 증가하였다. 1km당 건설비는 7만 2,000루블(3만 8,000달러)에 달하였으며, 특히 가장 공사가 어려운 구간이었던 바이칼 구간의 1km당 건설비는 20만 6,000루블(10만 8,000달러)이나 되었다. 1891년 본격적으로 시작된 철도 건설 작업에 초기에는 9,600여

2) 최연혜(2013) "시베리아 횡단철도, 잊혀진 대륙의 길을 찾아서"의 내용을 요약 정리하였음.



1916년 개통 당시의 사진들. 출처 : http://en.wikipedia.org/wiki/Sergey_Prokudin-Gorsky.

중앙아시아의 당근김치.

명의 노동자가 투입되었으며, 이후 가장 활발하게 공사가 이루어진 시기인 1895~96년에는 노동자가 8만 4,000~8만 9,000명에 이르렀다고 한다.

공사 시작 10년 동안 건설된 철도의 길이는 7,500km에 달하였는데, 연평균 건설 철도 길이는 무려 600km에 이른다. 공사에 투입된 운반 토사는 1억 m^3였고, 1,200만 개의 침목, 100만 톤의 레일 등이 사용되었다. 이때 건설된 교량과 터널 길이는 무려 100km에 달한다. 특히 바이칼호 주변에는 39개의 터널이 건설되었다.

시간이 지남에 따라 이용 고객수가 증가하면서 시베리아 횡단철도는 경제적으로나 정치적으로 건설 당시에 기대했던 많은 이익을 가져다주었다. 1897년 이용객 수가 연간 60만명 정도에서 1900년에는 100만명에 달했고, 1910년에는 300만명, 1914년에는 517만명에 달하였다. 2001년에는 연간 이용객이 1억 5,424만명, 화물 수송량은 1억 톤에 달하였다.

현재 시베리아 횡단철도는 모스크바에서 상트페테르부르크를 경유하여 핀란드로 연결되는 노선과 벨라루시의 민스크나 브레스트를 거쳐 폴란드, 독일, 헝가리로 연결되는 노선, 우크라이나, 카프카즈 3국으로 연결되는 노선 등 유럽 및 독립국가연합 국가로 가는 물류의 분기점을 이루고 있다.

당근김치와 시베리아 횡단철도

다시 당근김치 얘기로 돌아가자. 1937년 중일전쟁이 발발하자 당시 소련의 서기장인 스탈린은 연해주에 거주하고 있는 한인들을 정치적 목적으로 중앙아시아로 강제 이주시켰다. 이때 사용된 것이 바로 시베리아 횡단철도였다. 당시 약 40만명이 이동하였으니 그야말로 도시 하나에 해당하는 인구를 이주시킨 셈이다.

연고도 없는 지역으로 이주한 한인들은 새로운 땅에서 김치를 만들어 먹으려 했으나 배추를 구할 수 없었다. 그래서 궁여지책으로 당근을 잘게 잘라 소금에 절인 후 그것으로 김치를 만들어 먹었던 것이다. 그것이 현재까지 이어져 오고 있는 중앙아시아의 보편화된 음식 당근김치의 기원이다. 한국을 찾는 러시아인들은 정작 한국에 '한국 요리'인 당근김치가 없다는 것에 놀란다고 한다.

한국 철도와 연결 기대

오래 전부터 한국, 중국, 일본, 러시아 등 관련 국가들이 다양한 접촉을 통해 시베리아 횡단철도와 한반도를 연결시키는 계획을 논의하고 있다. 만약 한반도에 시베리아 횡단열차가 연결된다면 물류비 감축은 2005년 기준으로 약 1억 3,000만 달러 이상으로 나타난다고 한다. 또한 부산에서 모스크바까지는 약 2주, 부산에서 베를린까지는 약 10일 정도가 단축된다.[3] 물론 물류비 감축과 같은 효과도 있겠지만 만약 시베리아와 연결된다면 문화의 교류는 더욱 활발해질 것이다. 시베리아 횡단철도가 당근김치를 연해주로부터 중앙아시아까지 실어 나른 것처럼 말이다. CERIK

3) 이광희(2007), "한반도종단철도와 시베리아횡단철도 연결의 경제적 파급효과에 대한 연구", 경원대학교 석사학위논문.