

러시아의 차(茶) 역사에 대한 소고*

김 용 환**

목 차

1. 들어가는 말
2. 러시아에서 차의 출현과 확산
 - 2.1. 러시아와 차의 조우
 - 2.2. 티로드 무역: 중국으로부터의 차 수입
 - 2.3. 러시아 국내에서의 차 생산
3. 차의 대중화
4. 맺는말

〈국문초록〉

통계에 따르면 2015년 러시아의 차 수입량은 약 180만 톤으로 세계 1위, 2016년 1인당 차 소비량은 1.39kg으로 터키, 아일랜드, 영국에 이어 세계 4위를 차지했다. 보드카의 나라로 알려진 러시아가 차 음용량에서도 세계 상위 순위에 있다는 사실은 조금 의외일 수 있지만, 이와 같은 통계 수치를 통해서도 차가 러시아의 일상음료로 자리 잡고 있다는 사실을 확인할 수 있다. 차가 현대 러시아인들의 삶에서 중요한 요소로 자리 잡고 있음에도 불구하고, 차가 어떠한 배경과 과정 속에 러시아로 유입되고 확산되었는가에 대한 문제는 국내 학계에서 여전히 명확하게 규명되고 있지 않다. 이 글은 국내의 기존 연구들과 러시아의 사료들을 대조하며 이 질문에 대해 고찰한 것이다.

차가 러시아에 처음 출현한 시기는 프로조롭스키(Д.И. Прозоровский)의 기록에 근거해 1638년으로 보는 것이 적절할 것이다. 러시아에 유입된 신문물로서의 차는 다른 유럽 국가들과 마찬가지로 약재로서 인식되었으나 17

* 이 논문은 2020년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임.
(NRF-2020S1A6A3A04064633)

** 경상대학교 러시아학과 조교수

세기 후반을 지나며 점차 기호음료로서 소비되기 시작했다. 차에 대한 러시아 국내의 수요가 증가함에 따라 중국으로부터의 차 수입이 본격화되었다. 19세기 후반까지 중국으로부터의 차 수입에는 이른바 ‘티로드(Tea Road)’라고 불리는 육로가 이용되었다. 1689년 네르친스크조약, 1727년 부레야조약과 카흐타조약을 통해 러시아와 중국 간 국경이 확정되고, 통상 관계 발전을 위한 기반이 마련되었다. 특히, 러시아와 중국 간의 차 무역은 국경도시 카흐타를 통해 발전해 나갔다. 19세기 후반 해상 항로의 개척과 1903년 시베리아 횡단 철도가 완공되면서 티로드를 통한 카라반 무역은 중단되었다. 한편, 러시아의 차 소비 증가와 과도한 차 수입 비용은 러시아 국내에서의 차 생산을 촉진했다. 러시아에서의 차 재배와 가공은 1896년 그루지야를 시작으로 아제르바이잔과 크라스노다르 지방에서 성공적으로 이루어졌다. 교통인프라의 발달, 차 생산량과 유통량의 증가 덕분에 차 가격은 지속적으로 하락했다. 이러한 물리적 환경의 변화와 정부 정책으로 인해 19세기 후반 러시아의 모든 계층이 차를 향유할 수 있게 되었고, 20세기로 들어서며 차는 러시아인들의 삶에서 필수적인 요소가 되었다.

주제어: 차, 러시아, 중국, 티로드, 카라반, 카흐타

1. 들어가는 말

통계에 따르면 2015년 러시아의 차(茶, чай) 수입량은 약 180만 톤으로 세계 1위이며(김선경 2018: 2), 2016년 1인당 차 소비량은 1.39kg으로 터키, 아일랜드, 영국에 이어 세계 4위를 차지하고 있다(Tea consumption). 보드카의 나라로 알려진 러시아가 차 소비에서 세계 상위권에 있다는 사실은 조금 의외일 수도 있다. 그러나 “차를 마셔라. 우울한 기분을 잊게 될 것이다(Выйей чайку - забудешь тоску),” “아침에 차, 오후에 차, 저녁에 차(Утром - чай, в обед - чаёк, вечером - чайше)”와 같은 러시아 속담이나 독일의 지리학자이자 여행가 요한 콜(Johann G. Kohl, 1808~1878)이 “차는 러시아인들이 매일 아침과 저녁에 드리는 기도와 같은 음료이다”라고 기술한 바처럼 외부인의 시각을 통해서도 차가 오랜 동안 러시아의 일상음료로 자리매김해 왔음을 알 수 있다(Коль 2005: 48).

2009년 7월, 18세 이상 1,447명의 러시아 시민들을 대상으로 어떤 음료를 주로 마시는지에 대한 설문 조사를 한 결과, 무더운 여름임에도 불구하고 따뜻한 차라고 답한 비율이 77%에 달했다(정해리 2018: 102; *Чай остается*). 이것은 현대 러시아인들의 일상에서 차가 차지하는 비중을 보여주는 또 다른 통계 수치라고 하겠다. 한편, 빵과 소금으로 귀한 손님을 맞는 러시아 전통 풍속이 보여주는 바와 같이 손님에 대한 환대는 러시아인들의 삶에서 관찰되는 일반적인 특성이다. 그리고 손님에게 차를 대접하는 것은 환대의 최소치로 일상화되어 있다.

이처럼 차가 러시아인들의 삶에서 중요한 요소로 자리 잡고 있음에도 불구하고, 차가 어떠한 과정 속에 일상의 음료로 자리매김하게 되었는지 그 배경과 역사에 대한 구체적인 정보는 부족해 보인다. 러시아의 차와 관련된 국내의 기존 연구를 살펴보면, 차의 역사와 문화를 다룬 연구서나 교양서의 일부로 간략하게 언급되고 있을 뿐이다.¹⁾ 러시아문화나 음식문화를 다룬 대학교재용 단행본들에서도 사정은 크게 다르지 않다.²⁾ 근자에 발표된 일련의 학위논문과 연구논문들을 통해 러시아의 차 문화와 역사가 조명되고 있다는 점은 고무적이다. 관련된 논문들을 살펴보면, 김선경의 “러시아의 홍차문화에 관한 연구-사모바르를 중심으로”, 김성은의 “문화적 지구화와 카자흐스탄 홍차문화의 변화”, 김태옥의 “문학작품에 나타난 사모바르 이미지 연구”, 이해수의 “영국과 러시아의 홍차문화 비교 연구”, 정해리의 “근대 중앙아시아 차문화에 나타난 러시아 차문화-카자흐스탄과 우즈베키스탄을 중심으로”, 허성태의 “러시아 차보급 역사 연구” 등이 있다. 특히, 이해수, 김성은, 정해리의 논문은 다른 국가와의 비교를 통해 러시아 차 문화의 특성을 규명하고 있다. 그러나 이러한 연구 성과에도 불구하고 러시아에서 차가 어떠한 배경과 과정 속에 유입되고 확산되었는가에 대한 의문은 명확히 풀리지 않는다.

이 글에서는 국내의 기존 연구들과 러시아의 사료들을³⁾ 대조하며 이 질문에

1) 박광순 2002; 베아트리스 호헤네거 2012; 이광주 2002; 이소부치 다케시 2010; 이운섭 2013; 이진수 2011; 정은희, 오사다 사치코 2008; 조기정, 이경희 2006 등 참조.

2) 구난숙 외 2001; 메리 메토시안 외 1998; 이덕형 2001; 임영상, 최영수, 노명환 편 1997 등 참조.

3) 혁명 이전 러시아의 차 관련 저작들은 대부분 차에 대한 일반적인 정보를 담은 소책자들이다. 이 저작들은 대부분 차의 긍정적 효능을 설명하지만, 블라디미로프(Владимиров 1874)의 저서처럼 차의 해악을 강조하기도 한다. 혁명 전 연구 중 수보틴(Субботин 1892)의 저서 『러시아와 다른 국가들의 차와 차 무역: 차의 생산, 소비, 유통』은 주목할 만한 하다. 그의 저서에 기초해 물

대한 답을 구하고자 한다. 덧붙여 이 글이 지향하는 조금 더 큰 목표는 차의 역사와 문화를 매개로 러시아를 비롯한 유라시아 지역 국가들의 정체성을 파악하는 것이다. 이 글에서 주목하고 있는 티로드(Tea Road, Чайный путь)를 중심으로 이와 연관된 국가들의 문화적 보편성과 특수성을 비교분석하는 작업을 통해 현실의 관계에서도 연결점을 모색해 볼 수 있지 않을까 한다. 따라서 이 글은 앞으로의 비교연구를 위한 시작의 의미를 갖는다.

2. 러시아에서 차의 출현과 확산

2.1. 러시아와 차의 조우

18~19세기의 사료들은 러시아에서 차의 등장을 표트르 1세와 연관시키지만, 실제로 차가 러시아에 소개된 것은 그 이전이라는 설이 유력하다. 소수에 불과하긴 했지만, 표트르의 통치 이전부터 이미 러시아인들은 차의 존재를 알고 있었다. 차와 그 역사를 다룬 러시아의 연구들은 포흘롭킨(В. Похлёбкин 1997: 200)의 저서 『차이(Чай)』에 기술된 가설을 바탕으로 삼고 있다. 이에 따르면, 러시아는 1567년 중국을 방문한 카자크 아타만 이반 페트로프(Иван Петров)와 부르나시 알리셰프(Бурнаш Ялышев)에 의해 중국, 남동 시베리아, 중앙아시아 지역의 차음용 관습을 처음으로 접하게 되었다. 이 가설은 유명한 고대 문서 수집가였던 이반 사하로프(И.П. Сахаров 1849: 637-674)가 19세기에 저술한 『러시아 민족 이야기(Сказание русского народа)』에서 비롯된 것이다. 그러나 현대의 역

로미초프(Коломийцов 1916), 류비멘코(Любименко)의 후속 연구가 이어진다. 이들은 경제적 관점에서 차 무역의 역사와 당대 러시아 사회에 끼친 영향을 고찰하고 있다. 소비에트 시대의 연구는 대부분 차 재배와 가공에 대한 기술적인 문제를 다루고 있다. 캣츠(Катц 1927)의 저서가 대표적이다. 최근의 연구 성과로는 포흘롭킨과 소콜로프의 저작들을 들 수 있다. 포흘롭킨(Похлёбкин 1997)은 저서 『차』를 통해 차의 효능, 러시아의 차 역사와 문화 등 차에 대한 포괄적인 정보를 정리하고 있으며, 소콜로프(Соколов 2012)는 18세기 말부터 20세기 초까지 러시아에서의 차 유통 전반에 대한 문제와 차 문화를 고찰하고 있다. 이외에도 러시아의 차 역사와 문화를 다룬 다수의 자료가 웹상에 존재한다.

사가들은 대부분 이 저작의 내용을 사실의 기록으로 인정하지 않고 있으며, 페트로프와 알리셰프의 일화를 허구라고 간주하고 있다. 19세기의 러시아 역사가 드미트리 프로조롭스키(Д.И. Прозоровский)는 “이반 페트로프와 부르나시 엘리초프(Бурнаш Елычов)⁴⁾는 차에 대해 전혀 언급하지 않았다”고 주장한 바 있다(Прозоровский 1866: 2).

러시아에서 차의 음용은 17세기 전반에 시작되었다고 볼 수 있다. 이러한 사실은 당대의 의학문헌과 프로조롭스키의 저작을 통해 확인된다. 17세기 러시아에서 차는 미지의 식료로 현재와 같은 기호음료로서보다는 향신료나 약제로 인식되었던 것으로 보인다. 차가 러시아의 왕가와 귀족계층에 본격적으로 알려진 것은 1638년이였다. 러시아 대사 바실리 스타르코프(Василий Старков)가 몽골의 알틴 칸(Алтын-хан)으로부터 하사받은 4푸드⁵⁾의 차를 차르 미하일 표도로비치(Михаил Фёдорович)⁶⁾에게 진상했던 것이다. 처음에 차르는 이 ‘말린 풀’을 대수롭지 않게 여겼다고 한다. 궁중에서 맛있는 요리에 첨가하는 향료처럼 쓰다가, 차를 끓인 물이 피로나 숙취 해소에 효과가 있다는 사실이 확인되면서 차르의 관심을 끌게 되었다. 특히, 차르 알렉세이 미하일로비치 통치기(1645~1676)에 궁정의사 사모일로 칼린스(Самойло Калинин)가 차를 이용하여 차르의 복통을 치료했다고 알려지면서 차는 귀족계층을 중심으로 널리 확산되었다(Калинин). 차에 대한 언급은 『러시아 의학 역사 자료(Материалы для истории медицины в России)』와 같은 17세기 중엽 의학 문헌에서도 발견된다. 여기에서 차는 해로운 공기의 전염을 막거나 숙취를 해소하는 약용 음료로 소개되고 있다(Материалах 1665: 291). 1654년 이르쿠츠크에서 중국으로 파견된 외교관 표도르 바이코프(Ф. И. Байков)가 “우유, 버터를 넣어 끓인 차”를 대접받았다고 언급하면서 또 다른 차의 음용 방식이 알려지기도 했다(Прозоровский 1866: 7). 1675년 중국대사로 베이징에 파견된 외교관 니콜라이 스파파리(Н.Г. Спафарий, 1636~1708)는 중국의 차와 그 음용 방식에 대한 기록을 남겼다. 차의 효용과 음용법이 알려지면서 한정된 소수 귀족들이 향유하던 차음용의 문화는 점차 부유한 상인계층으로가

4) 프로조롭스키는 알리셰프를 엘리초프로 적고 있다.

5) 약 66kg, 1푸드(пуд)는 약 16.38kg이다.

6) 미하일 표도로비치는 로마노프왕조의 제1대 차르로 1613년부터 1645년까지 통치했다.

지 확산되었다. 이 시기에 모스크바에서는 이미 10여 종의 차가 유통되었다(Прозоровский 1866: 4-5). 이러한 정황들을 종합해 볼 때 신문물인 차에 무지했던 러시아인들은 17세기 후반을 지나며 점차 차의 효용을 인지하게 되었고, 건강에 유용한 기호음료로서 차를 소비하게 되었다는 점을 유추해 볼 수 있다. 17세기 후반 차에 대한 러시아 국내의 수요가 증대됨에 따라 중국으로부터 차가 수입되기 시작했다. 수입된 차는 대부분 모스크바에서 유통되었다. 차는 비싼 가격에도 불구하고, 활발하게 거래되었다(Вери).

한편, ‘차(茶)’를 의미하는 러시아어 단어 ‘차이(чай)’는 북중국지역의 차 발음에서 유래한 것으로 간주되고 있다. 러시아는 북중국, 몽골, 시베리아를 거치는 육로를 통해 차를 반입했다. 차는 광둥이나 베이징 지역에서는 ‘차(cha)’나 ‘차이(chai)’로 발음되는데, 러시아의 ‘차이’는 이로부터 차용한 것으로 보인다(Великий, 이광주 2002: 211; 조기정, 이경희 2006: 28-29).⁷⁾

2.2. 티로드 무역: 중국으로부터의 차 수입

러시아는 이른바 ‘티로드’라고 불리는 길을 통해 중국으로부터 차를 수입했다. 티로드는 모스크바와 울란우데를 잇는 ‘시베리아 길(Сибирский тракт)’과 울란우데에서 몽골의 울란바토르를 지나 중국의 후베이(湖北) 지방을 잇는 길을 아우르는 명칭이다(Li 2005: 3-5). 수많은 육로, 연수육로, 수로로 이어지는 티로드는 17~19세기에 아시아와 유럽을 연결하는 무역로로 러시아, 몽골, 중국의 사회, 경제, 문화 발전에 깊은 영향을 끼친 문화적 접점으로서의 역할을 했다. 실�크로드와 유사하게 ‘차’를 상징으로 명명된 이 길은 그 전장이 중국 후베이 지방의 양러우둥(羊樓洞)으로부터 모스크바까지 약 일만 여 킬로미터에 달한다. 차 무역을 위해 러시아에서 중국으로, 중국에서 러시아로 이동하는 카라반은 모스크바, 야로슬라블, 코스트로마, 페름, 예카테린부르크, 튜멘, 옴스크, 노보시비

7) 러시아와 달리 푸젠(福建) 지방의 차를 샤먼(廈門)항을 통해 해상으로 수입한 유럽 국가들은 푸젠어 발음 테(te)를 차용해 té(스페인), tè(이탈리아), tea(영국), thé(프랑스), thee(네덜란드), Tee(독일) 등으로 표기한 것으로 보인다. 예외적으로 포르투갈은 차(chá)로 표기하는데 이는 포르투갈인들이 광둥이나 마카오 지역의 차를 수입해왔기 때문이라고 한다. 이처럼 차의 명칭은 무역 루트에 따라 해당 국가의 언어에 반영된 것으로 보인다.

르스크, 크라스노야르스크, 이르쿠츠크, 베르호네우딘스크⁸⁾, 카흐타, 울란바토르, 사인샨드, 칼간⁹⁾, 한커우, 양러우둥 등 3개국 150개 이상의 도시와 마을들을 거쳐 왔다(Великий 2014).



[그림 1] 티로드(Li 2005: 11)

1666년, 차르 알렉세이 미하일로비치는 귀족 이반 페리예프(Иван Перьев)와 부하라 상인 세툴라 아블린(Сектула Аблин)이 이끄는 러시아 최초의 카라반을 중국으로 파견했다. 당시 부하라 상인들은 종종 동방의 국가들과 러시아 간의 무역에서 중개자 역할을 했다. 운송비용과 운송과정에서의 손실에도 불구하고, 카라반 무역은 러시아 정부에 큰 수익을 가져다주었다. 베이징에서 러시아 상품의 판매 이익은 100%에 달했고, 러시아에 들어온 중국 상품은 300% 이상의 수

8) 현재 러시아연방 부랴트공화국의 수도 울란우데(Улан-Удэ).

9) 현재 중국 허베이(河北) 지방의 장자커우(張家口).

익을 안겨 주었다. 이러한 성과는 러시아 정부와 상업계에 중국 무역에 대한 비상한 관심을 불러일으켰다. 그러나 그와 동시에, 몽골 영토 내를 통과하는 노선에서 유목민들의 습격으로 겪은 위험이 교역 발전의 걸림돌로 대두되었다. 이에 대한 해결책으로 시베리아와 북바이칼 지역에 카라반을 보호하고 상품거래소의 역할을 할 요새들이 건설되기 시작했다. 당시 우딘스크 요새(Удинский острог)¹⁰⁾와 네르친스크 요새(Нерчинский острог)¹¹⁾는 러시아의 카라반 무역에 있어서 중요한 역할을 담당했다. 1680년부터 러시아 카라반의 이동 경로는 우딘스크 요새를 경유하는 노선으로 바뀌게 되었다. 우딘스크 요새는 우다강 계곡 남쪽과 서쪽에서 빈번했던 유목민의 습격으로부터 카라반을 보호해 주었다(*Великий чайный путь*).

1689년 네르친스크조약(Нерчинский договор)이 체결된 후 러시아와 중국(청, 1644~1912) 간의 공식적인 외교와 통상 관계가 시작되었고, 네르친스크(Нерчинск)는 양국 통상의 중심이 되었다(Яковлева 1958: 194). 그러나 만주족이 관할한 지방정부의 비협조로 네르친스크에서의 무역은 기대에 미치지 못했고, 원주민들과의 잦은 충돌로 인해 거래가 중단되기에 이르렀다. 이를 해결하기 위해 포트르 1세는 1719년, 레프 이즈마일로프(Лев Измайлов) 장관이 이끄는 사절단을 베이징으로 파견했다. 당시 장관을 수행한 스웨덴 출신의 기술고문 로렌츠 랑(Lorenz Lange)은 러·중 관계와 시베리아 역사에 대한 자료를 수집했고, 이를 바탕으로 저작을 남기기도 했다(Зиннер 1968: 105-112). 더불어 이동 과정에서 경로를 더 상세하게 기록한 지도도 새롭게 제작되었다. 사절단은 베이징에서 강희제(康熙帝)를 알현하고 극진한 접대와 선물을 받았지만, 랑을 러시아 정부의 무역대표 자격으로 베이징에 체류케 하고 양국 간 무역을 재개 하는 것 외에는 특별한 성과를 거두지 못했다. 이러한 결과는 러시아 정부를 만족시키지 못했다(Северный Архив 1822: 17, 19, 20-23).

이후 1725년, 예카테리나 1세는 사바 루키치 블라디슬라비치-라구진스키(Савва Лукич Владиславич-Рагузинский)를 전권대사로 중국에 파견했다. 1727년 8월 20일 그는 2년여의 오랜 협상 끝에 부레야조약(Буринский трактат)을 체결했고,

10) 이후 베르호네우딘스크 시로 개칭된다.

11) 현재의 네르친스크 시로 러시아연방 자바이칼 지방의 도시이다.

같은 해 10월 21일 카흐타에서 부레야조약의 내용을 재검토한 후 중국과 최종적인 합의를 이끌어 내었다. 이 카흐타조약(Кяхтинский трактат)의 체결로 양국 간의 국경이 확정되고, 통상 관계의 발전을 위한 기반이 마련되었다. 조약 체결 이후 양국 국경 지역에 무역거점으로서 트로이츠코삽스크(Троицкосавск)¹²⁾, 카흐타(Кяхта),¹³⁾ 마이마이첸(買賣城)¹⁴⁾ 등과 같은 도시들이 건설되었다. 기존의 베르흐네우딘스크(Верхнеудинск)는 국경 배후도시로서 통 관과 국경지역 무역 전반을 관리하는 역할을 담당했다. 카흐타는 국경무역의 중심지로 성장했다. 도시 내에 형성된 대규모 시장을 중심으로 중국, 몽골 상인들과의 거래가 활발히 이루어졌다. 특히, 티로드를 통한 중국차 수입은 카흐타를 거점으로 본격화되었다.¹⁵⁾

러시아에 공급된 차의 대부분은 후베이와 후난(湖南) 지방 경계지역의 산지에서 재배되었다. 특히 유명한 것은 셴닝(咸宁) 남서쪽에서 생산되는 차였다. 당시 이 지역 최대의 차 시장은 현재의 후베이 지방 츠비(赤壁)시 일대에 위치한 양러우등이었다. 양러우등은 중국 북부와 몽골 그리고 카흐타를 거쳐 러시아로 차가 운송되는 경로의 출발점이었다.¹⁶⁾ 차는 대나무로 엮어 짚 바구니 형태의 차상자 ‘치비크(Цыбик)’에 담아 가공되지 않은 짐승 가죽으로 밀봉되었다. 정육면체나 직육면체 형태의 치비크에는 25-35kg의 차가 포장되었다(Великий 2014).

12) 카흐타로부터 3km 떨어진 곳에 요새로 건설된 트로이츠코삽스크는 1934년 카흐타로 편입된다.

13) 부랴트공화국 내 몽골 접경지역의 도시.

14) 카흐타에 상응하는 중국 측 무역거점 도시.

15) 이전까지 차가 러시아의 대내외 통상에서 차지하는 비중은 미미했다. 러·중 간 무역 초기 차는 주요 상품이 아니었다. 초기 러시아 카라반들은 모피와 교환한 귀금속, 도자기, 실크, 약재 등을 중국으로부터 들여왔다. 상업적 목적의 본격적인 차 수입은 18세기부터 시작되었다고 할 수 있다(Соколов 2013: 20).

16) 이미 송대(宋代, 960~1279)에 이 지역의 차는 중국 북부로 보내졌고, 그곳에서 스텝 유목민들의 말과 교환되었다. 명대(明代, 1368~1644)에도 몽골과의 차마 교환무역은 명나라 군대의 중요한 말 공급원이 되었다. 몽골의 차 마시는 전통은 시베리아 지역으로 확산되었다.



[그림 2] 차 운반용 바구니 '치비크'(Великий 2014)

양러우둥으로부터 카흐타로 집하된 중국의 차는 러시아의 모피, 캐비어 등과 교환되었다. 통관을 거친 차를 모스크바까지 운반하는데 소요된 시간은 반년 이상이었다.¹⁷⁾ 차의 운송은 강과 호수가 얼지 않는 시기에는 마차와 배를 이용했고, 동계에는 썰매를 활용했다. 국영 카라반은 3년에 한 번씩 조직되었다. 이것은 모스크바와 카흐타를 왕복하는 시간과 현지에서 러시아 상품 판매와 중국 상품 구매에 필요한 시간이 감안된 것이라고 할 수 있다. 국영 카라반은 대규모로 편성되었는데, 정부가 검증한 상인, 정부 대표, 4명의 조세관(целовальник), 근위 장교와 100명의 카자크 병사, 잡부 등을 포함해 총인원 200명에 달했다(Чайный путь). 1762년 예카테리나 2세는 카흐타에서의 자유무역을 허용하고, 국영 카라반 운영을 중단했다. 이로써 중국과의 차 무역은 더욱 활성화되었다. 당시 카흐타에 진출한 대표적인 차 상인으로 알렉세이 페를로프(А.И. Перлов, 1751~1813)를 들 수 있다. 그는 1787년 모스크바에 최초의 차 유통회사 '페를로프와 그의 아들들(Перлов с сыновьями)'을 설립했다. 그는 당시 상당한 위험을 감수하며 사업을 전개해 나갔다. 중개업자들로부터 차를 사들이지 않고 카흐타에 사무소

17) 자료에 따라 운송에 소요된 기간은 반년부터 최대 2년까지 상이하다. 이러한 편차는 1730년부터 1850년대까지 장기간 시베리아길이 건설되는 과정과 연관한 도로 상태, 그리고 운송 당시의 기후 조건 등에 기인한 것으로 보인다.

를 개설해 중국의 차 상인과 직접 거래한 것이었다. 이를 통해 페를로프는 보다 저렴한 가격에 차를 판매함으로써 경쟁자들에 비해 우위를 점할 수 있었다. 페를로프와 그의 후손들은 러시아에서 차가 대중화하는데 기여했다고 평가된다(*Русское предпринимательство*).

한편, 티로드를 따라 120여 곳의 시장들이 조성되었다. 카흐타, 베르흐네우딘스크, 이르쿠츠크, 예니세이스크, 네르친스크, 만가제이스크, 타르스크, 수르구츠크, 투루한스크, 이르비트, 마카레프(니제고로트), 모스크바 등의 시장이 대표적이다. 또한 티로드는 주변 지역주민들이 차 운송에 종사할 수 있는 기회를 제공했다. 이처럼 티로드는 지역 주민들을 위한 시장과 일자리를 창출함으로써 지역 경제에도 긍정적인 영향을 미쳤다(*Великий* 2014).

19세기 전반기는 18세기 말에 비해 여섯 배 이상의 차가 카흐타를 통해 수입되었다. 차 수출에 관심을 가져왔던 중국은 러시아 시장에 더욱 주목하게 되었다. 차는 카흐타를 거쳐 러시아의 여러 도시들뿐만 아니라, 아메리카와 서유럽으로도 공급되었다. 19세기 말에 카흐타의 명성은 매우 높아져서 ‘차의 수도(столица чая)’나 ‘백만장자의 도시(город-миллионер)’로 불리기 시작했다. 카흐타에는 100여 명의 차 전문 거래상들이 활동하고 있었고, 차의 거래량은 3천만 루블에 달했다. 이들 상인들은 차 무역으로 거대한 자본을 축적하게 되었다(*Кулишер* 2003: 317).

2차 아편 전쟁(1856~1860) 이후, 후베이 성의 한커우(漢口)¹⁸⁾가 국제 무역을 위해 개방되자 외국 상인들이 이 지역으로 집결했다. 1863년 한커우에 정착한 러시아 상인들은 영국, 프랑스, 독일인들과 함께 조계지를 형성했다. 1873년 세론 리트비노프(С.В. Литвинов)는 긴압차(緊壓茶) 가공 공장을 한커우에 설립했다. 뒤이어 1874년 이반 토크마코프(И.Ф. Токмаков)와 미하일 셰벨료프(М.Г. Шевелёв) 등도 차 가공과 무역에 참여해 경쟁했다(*Белокрыс* 2005: 62). 1863년부터 1873년까지 러시아 상인들은 한커우에 8개의 차 가공 공장을 설립했다. 이 중 일부는 지금까지 보존되고 있다. 상인들의 성공은 러시아 정부에 의해 높이 평가되어 이들 중 다수는 국가서훈을 받았다. 또한 1882년 한커우에 성 알렉산드르 뱌스키 사원이 건립되어 러시아 거주민들의 정신적 지주가 되었다. 1891년

18) 현재 우한(武漢)시의 일부.

에는 황태자 니콜라이가 한커우를 방문하기도 했다(Белокрыс 2005: 62; Li 2005: 3-4). 이러한 사실들은 당시 차 산업에 대한 러시아 정부의 높은 관심을 보여주는 것이라고 할 수 있다.

19세기 중반에 절정을 구가했던 카흐타의 차 무역은 이후 위기를 맞게 되었다. 그 원인은 상하이, 광둥, 블라디보스토크, 오데사 항구를 잇는 해상 항로를 통해 차 운송이 시작되었기 때문이다. 1862년부터 중국 광둥에서 생산된 차가 해로를 통해 러시아 극동의 블라디보스토크로 운송되었다. 1869년 11월 수에즈 운하가 개통된 후에는 인도, 스리랑카(실론), 인도네시아(자바), 일본으로부터 차가 러시아로 수입되었다. 선박을 이용해 흑해 연안의 오데사까지 운반된 차는 러시아의 다른 도시들에 공급되었다. 1881년 2월 12일 러시아와 중국 간에 페테르부르크 조약(Петербургский договор)이 체결된 후 양국 간의 전반적인 무역량은 크게 증가했지만, 카흐타를 통한 차 수입량은 점차 감소하기 시작했다. 더구나 1903년 시베리아 횡단 철도가 완공되고, 그 남부 지선인 중국-동방 철도의 운행이 시작됨으로써 카라반 무역은 중단되었다. 이로써 카흐타의 위상은 급격히 추락하게 되었다. 카흐타와 베르흐네우딘스크에서 활동했던 대부분의 러시아 차 상인들은 축적한 자본을 회수해 페테르부르크나 모스크바로 이주했다(Куропаткин 1913: 47).

2.3. 러시아 국내에서의 차 생산

역사적으로 러시아 영토에 속했던 지역에서는 차나무가 자생하지 않았다. 또한 기후 조건에서도 차 재배에 적합한 지역이 많지 않았다. 그러나 차 소비 증가와 과도한 차 수입 비용은 러시아 국내에서의 차 재배와 가공을 촉진하는 요인으로 작용했다. 차 수입 비용의 상승은 육로 운송에서 기인한 것이었다. 티로드를 통한 중국차 수입은 해로로 운송하는 유럽 국가들보다 10배 이상의 비용이 소요되었다. 이러한 상황에서 러시아 차 생산에 대한 시도는 자연스러운 대응이었다고 할 수 있다.

18세기 이래로 러시아 영토 내에서 차를 생산하려는 시도는 끊이지 않았다. 1792년, 시베르스(Г.Ф. Сиверс)는 일본에서 차 묘목을 구입해 당시 러시아 영토

의 최남단이었던 키즐랴르(Кизляр)¹⁹⁾ 지역에 재배지를 조성할 것을 제안했다. 그러나 그의 계획은 실행에 옮겨지지 못했다.²⁰⁾ 러시아 최초의 차나무 식재는 나폴레옹 전쟁, 이른바 ‘조국전쟁’이 끝난 후인 1817년 크림반도 알타 인근에 위치한 니키츠키식물원(Никитский ботанический сад)의 사례를 통해 확인된다(Похлёбкин 1997: 7). 그러나 차 묘목이 착근하지 못함으로써 최초의 차 재배 시도는 실패로 끝났다. 이어진 또 다른 시도는 의사인 포르피리 키릴로프(П.Е. Кириллов)에 의해 이루어졌다. 러시아정교사절단으로 1830년부터 1840년까지 10년간 베이징에서 활동한 그는 러시아로 귀국할 당시 차나무와 종자를 들여와 러시아 국내에서의 차 재배 가능성을 타진했다. 이후에도 일부 애호가나 부유한 지주들에 의해 차 재배를 위한 실험적인 시도가 계속되었으나 성공하지 못했다(Отечественные записки 1853: 3-4).

러시아제국 영토 내에서 본격적인 차 생산은 크림전쟁(1853~1856) 이후 시작되었다. 전쟁 중에 포로가 된 스코틀랜드 출신의 영국군 장교 제이콥 맥나마라(Jacob McNamara)는 그루지야²¹⁾ 귀족 여성과 결혼하여 현지에 정착했다. 그는 오주르게티(Озургети)와 차크비(Чакви) 지역에 소규모 차 재배지를 조성했다. 1864년에 그는 자신이 수확한 차, 일명 ‘캅카스 차(кавказский чай)’를 무역 및 산업박람회에서 선보였다. 그러나 이 차는 품질이 매우 좋지 않아 수입 중국차와 경쟁할 수 없었다(Энциклопедический словарь 1894: 854). 이후 그루지야의 차르 영지에서 차를 재배하려는 시도들이 이어졌지만 성공에 이르지 못했다. 실패의 원인은 종자의 질이 떨어졌기 때문이었다. 중국과 일본에서 구입한 종자는 발아되지 않거나 썩어버렸던 것이다(Чай грузинский).

1893년, 차 무역상 콘스탄틴 포포프(К.С. Попов)는 흑해 연안 바투미(Батуми) 인근의 차크비(Чакви)에 차 재배지를 조성했다. 그는 중국으로부터 차 묘목과 종자를 구입하고, 차 전문가 류 쉰저우(刘峻周)와 중국인 노동자들을 초빙했다.²²⁾ 류 쉰저우의 관장 하에 차가 재배되었고, 1896년 첫 수확에 성공했다

19) 현재 러시아연방 다게스탄공화국의 도시.

20) 러시아 영토 내에서의 차 재배가 본격화되기 전에 이 주제에 대한 30편 이상의 학술논문이나 대중적 저작들이 페테르부르크, 모스크바, 티플리스에서 출판되었다(История грузинского чая).

21) 현재 그루지야의 공식적인 국가명칭은 ‘조지아’이지만, 당대의 시점에서 그루지야로 표기한다.

22) 류 쉰저우(刘峻周, 1870~1939)는 차 재배와 가공의 전문가로 1893년부터 1926년까지 차크비 차

(Монахов). 같은 해 대지주 노보솔로프(М.О. Новосёлов)는 아제르바이잔의 렌코란 지역(Ленкоранский район)에서 차나무를 식재해 시험 재배했고, 1900년에 소규모의 재배단지를 조성했다(Семёнов 2002: 110). 이 시기에 유대계 농학자 이우다 코시만(И.А. Кошман)은 소치(Сочи)에서 북쪽으로 60킬로미터 떨어진 솔로흐-아울(Солох-аул), 현재의 크라스노다르 지방에서 차 재배지를 조성해, ‘크라스노다르 차(Краснодарский чай)’ 생산에 성공했다(*Краснодарский чай*).

이리하여 19세기 말, 100여 년의 노력 끝에 러시아 제국의 영토 내에서 재배된 완전한 의미의 ‘러시아 차(Русский чай)’가 등장하게 되었다. 이후 20세기에 들어서며 러시아에서도 고품질의 차를 생산할 수 있다는 가능성이 입증되었다. ‘러시아 차 다두시키나(Русский чай Дядюшкина)’가 1900년 파리박람회에서 중국차보다 높은 평가를 받으며 금메달을 수상한 것이었다(*История грузинского чая, HISTOIRE ET THÉ EN GÉORGIE*). 그러나 이처럼 성공적인 사례에도 불구하고, 이 시기에 양질의 차를 대량생산하여 산업화하는데까지는 이르지 못했다. 러시아 내 총 900헥타르의 차 재배지에서 수확한 차로 생산할 수 있는 가공 차의 양은 연간 130-140톤에 불과했다. 이와 같은 생산량으로는 국내 수요를 충족시킬 수 없었다. 차의 품질도 소량을 제외하고는 전반적으로 좋지 않았다. 따라서 러시아 국내에서 생산된 대부분의 차는 수입차와 섞어 판매하는 용도로 이용되었다(Бахтадзе 1961: 71).

혁명과 내전의 시기였던 1917년부터 1923년까지 소비에트 러시아는 ‘차의 시기(чайный период)’를 경험하게 되었다. 이 시기에는 알코올음료가 공식적으로 금지되었고, 군대와 산업 현장에서는 차가 무료로 제공되었다. 당시 설립된 ‘첸트로차이(Центрочай)’는 혁명 후 차 회사들로부터 압수한 차의 배급을 담당했다. 혁명의 혼란 속에 기존의 차 수입이 중단된 상황이었지만, 당시 차 회사들의 재고량은 1923년까지 해외에서 차를 수입할 필요가 없을 정도로 충분한 것이었다. 그럼에도 불구하고 혁명정부는 1918~1919년 차 수입 재개를 위해 중국과의 협상을 시작했다(Похлёбкин).

소비에트 연방이 성립된 이후, 정부는 국내의 차 산업 발전에 깊은 관심을 표

재배 농장의 총관리자로 일했다. ‘그루지야 차’ 생산에 핵심적인 역할을 한 그는 차 산업 발전에 기여한 공로로 스타니슬라프 훈장과 붉은 노동기를 수여받았다(Монахов).

명했다. 이것은 최고지도자 레닌(В.И. Ленин)과 스탈린(И.В. Сталин)의 차 애호 성향과도 연관이 있었다고 할 수 있다(Чуев 2019: 65). 정부의 목표는 차의 해외 의존도를 줄이는 것이었다. 이를 위해 1920년대에 러시아의 차 산업 발전을 위한 특별 프로그램이 채택되었다. 그 일환으로 그루지야에 ‘아나세울 차 연구소(Анасеульский научно-исследовательский институт чая)’가 설립되었다. 연구소의 최우선 과제는 무엇보다 지역의 겨울 기후를 건디며 대량생산에 적합한 새로운 차 품종을 개발하는 것이었다. 그 결과 영하 25°C에서도 생장이 가능한 그루지야 8번(Грузинский № 8)과 같은 품종이 개발되었다. 그루지야공화국 전역에 차 재배지들이 조성되었고, 서부 지역에는 다수의 차 가공 공장이 건설되었다. 1920년대 말에 이르러 그루지야 차는 대량으로 생산되기 시작했다(*Чай грузинский*).

아제르바이잔과 크라스노다르 지역에서도 차 산업 발전을 위한 정책이 시행되었다. 1930년대 중반에 아제르바이잔공화국에서는 기존의 재배지들을 복원하고 새로운 품종을 식재했다. 그 결과 1937년 국내 시장에 ‘아제르바이잔 차’가 출시되었다. 크라스노다르 지방(Краснодарский край)은 1936년 재개발을 통해 아틀레르(Адлер)와 라자레프(Лазарев) 지역에 재배지가 조성되었으나, 2차 세계대전으로 인해 차 생산은 중단되었다. 이후 1949년에 다고미스(Дагомыс), 아틀레르, 베르흐네-마체스, 코스타, 솔로흐-아울, 고이트흐 등 국영집단차농장(чайный совхоз)들이 조성되고, 다고미스 차 가공 공장, 아틀레르 차 가공 공장 등이 건설되면서 차 산업도 재개되었다.

1948년부터 차 재배 지역을 확대하려는 정책이 시도되었다. 실험적인 재배지들은 스타브로폴 지방(Ставропольский край)의 젤렌추크(Зеленчук) 지역, 우크라이나공화국의 자카르파티아 지방(Закарпатская область), 그리고 카자흐스탄 공화국에 조성되었다. 이들 재배지에서의 실험은 비교적 성공적이었다. 식재한 차 묘목은 겨울을 정상적으로 건디고 차를 만드는데 적합한 양질의 찻잎을 수확할 수 있게 했지만, 이 지역들에서의 차 재배는 경제성이 없는 것으로 판명되었다. 이에 따라 1970년대 초, 소련 지도부는 기존의 차 생산지인 그루지야, 아제르바이잔, 크라스노다르 지방에서의 차 재배지 확대, 차 재배 전문화, 생산성 향상 등을 통한 차 증산 계획을 채택했다(*Чай в СССР*).

소련의 차 생산은 1970년대 후반 급격히 증대했다. 당시 차 재배 면적은 약 97,000헥타르에 달했다. 이는 혁명 이전과 비교했을 때 100배 이상 증가한 것이었다. 현대식 차 가공시설도 80여 곳 운영되었다. 가공된 차는 그루지야에서 연간 95,000톤, 아제르바이잔에서 38,500톤 생산되었다. 1986년에 이르러 소련의 차 생산량은 총 15만 톤에 달했다. 국내에서 생산된 차는 소련 전체 수요의 2/3에서 3/4까지 충당했다. 그러나 1980년대 초 생산성 향상을 위해 도입된 차 수확 작업의 전면 기계화가 차 품질의 완전한 저하를 가져왔다(Похлёбкин).

국내 생산의 증대에도 불구하고 해외로부터의 차 수입은 계속되었다. 기존의 주요 공급원이었던 중국의 수출이 자국 내 문제로 인해 급감함에 따라 인도, 스리랑카, 베트남, 케냐, 탄자니아로부터의 수입이 시작되었다. 수입된 차는 국내 산 차와 혼합해서 적정한 품질과 가격으로 상품화되었다. 한편, 1950~1970년대에 그루지야, 아제르바이잔, 크라스노다르 산(産) 차는 폴란드, 동독, 헝가리, 루마니아, 핀란드, 체코슬로바키아, 불가리아, 유고슬라비아, 아프가니스탄, 이란, 시리아, 남예멘, 몽골 등으로 수출되기도 했다(Инкижинова 2010: 45).

3. 차의 대중화

19세기에 들어 러시아의 차 수입은 꾸준히 증가했다. 1800년부터 1850년까지 수입량은 연 75,000푸드(약 1,230톤)에서 360,000푸드(약 5,900톤)로 늘어났다. 1850년대 초 차 수입액은 연간 5-6백만 루블 정도로 추산된다. 참고로 같은 기간, 러시아 곡물의 연간 총 수출액은 1,700만 루블이었다(Соколов 2012: 97-99). 당대 러시아의 차 유통과 소비의 중심지는 모스크바였다. 러시아로 수입되는 차의 약 60%가 모스크바에서 판매되었다. 당시 모스크바에는 300여 곳의 차 전문상점과 100여 곳의 찻집이 운영되었다. 이에 반해, 수도 페테르부르크에는 단 한 곳의 차 전문상점 뿐이었다. 페테르부르크에서 유통된 모든 차는 모스크바로부터 공급되었다. 이와 같은 현상은 표트르 1세의 서구화 정책 이래로 커피를 선호했던 페테르부르크 지역의 특성이 반영된 것으로 분석된다(Соколов 2013: 21).

차 수입은 증가일로에 있었지만, 19세기 초까지만 해도 차의 소비는 귀족과 부유한 상인계층에 한정되었고, 지역에 따라 소비의 편차도 컸다. 시베리아, 중앙아시아, 우랄산맥 서쪽의 유럽러시아 지역에서 차는 인기 있는 음료였다. 특히, 시베리아와 중앙아시아 지역에서 차는 기후조건 때문에 각광받게 되었다. 중앙아시아의 더위 속에서 차는 갈증을 해소해 주었고, 시베리아에서 뜨거운 차는 혹한 속에 신체능력을 유지할 수 있게 하는 필수 요소가 되었던 것이다. 반면 우크라이나, 벨라루스, 불가 강 중부 및 돈 강 지역 등에서 차는 사실상 유통되지 않았다. 동슬라브적 전통이 강하게 남아있던 이 지역의 보수성으로 말미암아 외래문화인 차가 배척되었던 것이다. 그러나 19세기 중반에 차의 효능이 널리 알려지고 정교회가 차음용을 수용함에 따라 이 지역에서도 차 문화가 확산되기 시작했다. 이와 더불어 오테사, 폴타바, 하리코프, 로스토프, 오렌부르크, 사마라, 우랄스크, 아스트라한 등지에 차 시장이 개설되면서 차 유통 지역은 전 러시아로 확대되었다(Соколов 2012: 49-50).

러시아 시장에 유통된 차의 가격은 품종에 따라 다양했다. 1830년대에 ‘칸의 차(Ханский чай)’ 또는 ‘황제의 차(Императорский чай)’라고 불렸던 고급 백차(白茶)는 푼트²³⁾ 당 12-15루블이었다. 녹차의 최하 가격은 푼트 당 7루블, 홍차는 4.5루블이었다. 희귀한 중국산 차는 이보다 훨씬 높은 가격에 거래되었다(Соколов 2012: 374-387). 19세기 초까지 홍차와 녹차는 거의 같은 비율로 러시아에 보급되었으나, 점차 홍차가 더 큰 인기를 얻게 되었다. 러시아에서 가장 폭넓게 보급된 차는 저급 차를 벽돌 모양으로 압착한 전차(錢茶)였다. 귀족들은 비싸고 진귀한 최고 등급의 중국산 차나 유럽에서 수입된 향이 가미된 차를 마셨다. 상인들은 값비싼 차보다는 일반적인 홍차를 선호했다. 일반대중들은 가장 싸고 낮은 등급의 차를 여러 번 우려내어 마셨다. 이렇게 여러 번 우려낸 차는 ‘펠드페벨 차(фельдфебельский чай)’라고 불렸다(История чая).²⁴⁾

차 수요가 증가하면서 19세기 초엽에는 밀수차가 등장했다. 공식적으로 수입된 차는 80-120% 부과된 관세로 인해 여전히 고가였기 때문이었다(Соколов 2012: 110). 밀수차는 중앙아시아나 핀란드를 통해 반입되었다. 밀수차와 함께

23) 1푼트(фунт)는 약 0.41 kg이다.

24) 펠드페벨(фельдфебель)은 혁명 전 러시아 군대의 하급 군인을 일컫는 말이다.

차에 이물질을 섞은 위조차들이 유통되기도 했다. 위조차는 보통 싼 등급의 차에 이미 사용한 찻잎을 말려서 혼합하거나 나뭇잎, 톱밥, 모래, 섯가루 등을 섞어서 만들었다.²⁵⁾ 러시아에서는 다년생 식물인 키프레이(кипрей, 분홍바늘꽃), 이반차이(иван-чай) 잎이 주로 첨가되었다. 이렇게 만들어진 저질 위조차는 러시아에서 가장 가난한 계층에 의해 소비되었고, 값싼 식당들에서 사용되었다(Похлёбкин).

19세기 후반에 이르러 차는 실제 거의 모든 계층, 모든 지역의 사람들이 즐겨 마시는 음료로 자리 잡게 되었다. 이러한 사실은 1839년 러시아를 방문한 프랑스의 작가이자 여행가인 아스톨프 드 퀴스틴(Astolphe de Custine)의 저서 『1839년의 러시아(La Russie en 1839)』를 통해서도 확인할 수 있다(Кюстин 2008; Соколов 2013: 22).²⁶⁾ 러시아에서 차의 대중화를 보여주는 또 다른 사례는 1860년대 모스크바에서 유행한 여가활동과 연관이 있다. 당시 모스크바 시민들은 야외공원으로 사모바르²⁷⁾를 가지고 가 친지들과 함께 차와 다과를 즐겼다. 이 유행은 급속도로 전 러시아에 확산되었다(Соколов 2013: 22). 러시아 사회에서 차음용 문화의 보편화는 푸시킨(А.С. Пушкин)의 『예브게니 오네긴(Евгений Онегин)』을 비롯한 문학작품과 페로프(В.Г. Перов), 트레티야코프(Н.С. Третьяков) 등의 회화작품에도 반영되었다(Соколов 2012: 66-78).

이처럼 차가 러시아인들의 일상 음료로 자리 잡게 되는 실질적 배경은 차 가격의 현실화에 있었다. 중국에 한정되었던 차 생산이 다변화되고 해상을 통한 대량운송으로 차 가격이 지속적으로 하락함으로써 소득이 낮은 계층에서도 차를 즐길 수 있게 된 것이다. 가격 현실화와 함께 차의 대중화에 기여한 결정적 요인은 국가적 차원의 금주운동이었다. 19세기 후반 러시아에서는 광범위한 금주운동이 전개되었다. 개혁정책을 시행한 알렉산드르 2세 정부와 자유주의적 경향의 관료들은 러시아의 근대화를 저해하는 주요인을 음주 관습으로 규정하고

25) 위조차에 대한 구체적 내용은 베아트리스 호헤네거(2012: 139-144)의 저서 『차의 세계사』 참조.

26) 퀴스틴은 저서에서 “러시아에는 가난한 농민들의 집에도 찻주전자와 동으로 만든 사모바르가 있다. 가족들은 아침, 저녁으로 모여앉아 차를 마신다. 나무로 지은 소박한 집은 그들이 마시는 우아하고 섬세한 음료와 인상적인 콘트라스트를 만들어낸다”라고 언급하고 있다.

27) 러시아에서 찻물을 끓이는 전통적인 다구를 일컫는다. 사모바르에 대해서는 벨로빈스키(Беловинский 2007: 593-594)와 김선경(2018: 18-27)의 저작 참조.

금주운동을 통해 이를 극복하고자 했다(Назукина 2008: 80-84). 군대에서의 차 배급 정책도 차음용 문화의 확산에 일조했다. 1886년에 차가 군대 공급 식량에 포함되고, 1890년대 중반부터는 노동자 급여의 일부로 지불되기도 했다(Ленин 1969: 548)는 사실은 러시아에서 차의 대중화 혹은 생활화를 반증하는 것이라고 하겠다. 20세기 초에 러시아는 매년 57,000톤의 차를 수입했고, 혁명 이전까지 그 양은 계속해서 증가했다. 중국에서 러시아로 수입된 차의 일부는 페를로프(Перлов), 포포프(Попов), 봇킨(Боткин) 가문이 운영한 차 회사를 통해 유럽과 미국으로 재수출되기도 했다. 이들은 자신들의 고유 브랜드에 ‘러시아 차(Русский чай)’라는 상표를 붙여 판매했다(Соколов 2012: 118).

차 소비가 증가함에 따라 차와 직간접적으로 연관된 산업들도 성장했다. 예컨대, 툴라(Тула)에서는 사모바르 산업이 발전하게 되었다. 17세기 후반 소량 생산되던 사모바르는 1850년에 이르러 28개의 사모바르 공장을 통해 대량 생산되기 시작했다. 그 생산량은 연간 12만 개에 달했다(Беловинский 2007: 593-594). 차 용기의 수요가 늘어남에 따라 도자기 산업도 활성화되었다. 예카테리나 2세의 주도로 제국 도자기 공장에서 소량 제작되기 시작한 차 용기는 점차 다수의 민간 회사들에 의해 생산이 주도되었다. 19세기에 이르러 러시아 도자기는 국제적인 명성을 얻게 되었다. 특히, 마트베이 쿠즈네초프(М.С. Кузнецов)의 도자기 회사는 대중적인 차 용기 생산으로 각광받았다(Кузнецова 2007: 91). 이와 더불어 차를 마실 때 함께 먹는 다과의 수요 증가로 제빵, 제과, 제당 산업도 발달하게 되었다(Соколов 2013: 21). 이처럼 한낱 ‘마른 풀’로 치부되었던 차는 이백여 년의 세월을 거치며 러시아인들의 생활양식과 결합해 여타의 차 음용국과 차별되는 고유한 차 문화를 형성하게 되었다.

4. 맺는말

본론에서 논의한 바처럼 차가 러시아에 처음 출현한 시기는 프로조롭스키의 기록에 근거해 1638년으로 보는 것이 적절할 것이다. 차와 관련한 국내의 여러

저작에서 언급되고 있는 1567년 이반 페트로프와 부르나시 알리셰프의 사례는 하나의 가설로 남겨두는 편이 좋겠다. 러시아에 유입된 신문물로서의 차는 다른 유럽 국가들과 마찬가지로 약재로서 인식되었으나, 17세기 후반을 지나며 점차 건강에도 유용한 기호음료로서 귀족계층을 중심으로 소비되기 시작했다. 차에 대한 러시아 국내의 수요가 증가함에 따라 중국으로부터의 차 수입이 본격화되었다.

19세기 후반까지 중국으로부터의 차 수입은 이른바 ‘티로드’라고 불리는 육로가 이용되었다. 1689년 네르친스크조약, 1727년 부레야조약과 카흐타조약을 통해 러시아와 중국 간 국경이 확정되고, 통상 관계 발전을 위한 기반이 마련되었다. 조약 체결 이후 양국 국경 지역에 트로이츠클롭스키, 카흐타, 마이마이첸 등 무역거점 도시들이 건설되었다. 특히, 티로드를 통한 중국차 수입은 카흐타를 거점으로 본격화되었다. 중국 후베이와 후난 지방의 차는 후베이 성 양러우둥에 집하된 후 중국 북부와 몽골 그리고 카흐타를 거쳐 러시아로 운송되었다. 19세기 말 카흐타는 ‘차의 수도’로 불릴 만큼 거대한 자본이 움직이는 차 무역의 중심지로 발전했다. 2차 아편 전쟁으로 후베이 성의 한커우 지역이 개방되자 리트비노프, 토크마코프를 위시한 다수의 러시아 상인들이 양러우둥과 한커우에서 직접 차 가공 공장을 경영하기도 했다. 19세기 후반 해상항로의 개척과 1903년 시베리아 횡단 철도가 완공되면서 티로드를 통한 카라반 무역은 중단되었다. 이후 중국의 차는 해상과 철도를 통해 러시아로 수입되었다. 중국, 몽골, 러시아의 영토를 아우르며 200여 년 동안 운영된 티로드는 차를 매개로 국가와 지역 간 상호교류와 소통의 접점을 만들었으며, 이것은 티로드로 이어진 국가들의 사회, 경제, 문화 발전에 중요한 역할을 했다고 평가할 수 있겠다.

한편, 러시아 국내에서의 차 소비 증가와 과도한 차 수입 비용은 러시아 국내에서의 차 생산 시도를 촉진했다. 러시아에서의 성공적인 차 생산은 1896년 그루지야를 시작으로 아제르바이잔과 크라스노다르 지방에서 이루어졌다. 한 세기에 가까운 노력 끝에 ‘러시아 차(Русский чай)’ 생산의 결실을 맺게 된 것이다. 그러나 총 900헥타르에 불과한 차 재배지에서 양질의 차를 대량생산하여 산업화하는 데는 한계가 있었다. 러시아혁명 이후 품종 개량과 재배 면적 확대, 가공 공장 설립 등 차 산업 발전을 위한 정책들이 그루지야, 아제르바이잔, 크라스

노다르 지방을 중심으로 시행되었다. 그 결과 1970년대 후반에 이르러 소련의 차 생산은 급격히 증대되었다. 당시 차 재배 면적은 약 97,000헥타르에 달했다. 이는 혁명 이전과 비교했을 때 100배 이상 증가한 수치이다. 현대식 차 가공시설도 80여 곳 운영되었다. 1986년에 이르러 소련의 차 생산량은 총 15만 톤에 달했다. 국내에서 생산된 차는 소련 전체 수요의 75%를 충당할 수 있게 되었다. 국내 생산의 증대와 동시에 해외로부터의 차 수입도 계속되었다. 기존의 주요 공급원이었던 중국의 수출이 국내 문제로 인해 급감함에 따라 인도, 스리랑카, 베트남, 케냐, 탄자니아 등 수입원이 다양해졌다. 이후 소련 해체의 격동기를 겪어낸 현재의 러시아는 2015년 차 수입량에서 세계 1위, 2016년 1인당 차 소비량에서 세계 4위를 차지할 만큼 차가 생활의 필수품으로 자리하고 있다.

이러한 현상의 역사적 단조는 17세기 소수 귀족계층의 이국적 취향과 과시욕에서 비롯되었다고 할 수 있다. 이후 차의 효능과 품미, 사회적 순기능에 대해 인식하게 되면서 차음용의 문화는 사회 전 계층으로 확산된다. 이를 가능하게 한 것은 무엇보다도 차 가격의 현실화에 있었다고 본다. 교통인프라의 발달, 차 생산량과 유통량의 증가 덕분에 차 가격은 지속적으로 하락했다. 이로 인해 모든 계층이 차를 향유할 수 있게 된 것이다. 결국 이러한 물리적 조건의 변화와 음주 관습의 폐해를 극복하고자 한 정책적 의도 속에 차는 점차 러시아인들의 삶 속에 필수적인 요소로 자리매김하게 되었다. 중국을 통해 미지의 문물인 차를 처음 접한 이후, 러시아인들은 자신들만의 독창적인 방식으로 차음용의 문화를 재창조해 내었다.

이 글에서는 러시아의 고유한 차 문화보다는 차가 어떠한 역사적 과정을 통해 러시아로 유입되고 확산되었는지에 중점을 두고 살폈다. 이 점에서 이 글이 갖는 한계는 분명하다. 보다 구체적인 러시아 차 문화에 대한 고찰은 후속연구를 기약한다. 전 세계의 보편적인 생활양식으로 자리 잡은 차음용 문화의 비교연구를 통해 러시아를 비롯한 유라시아 지역 국가들의 문화적 정체성을 파악하는 것은 가능하며, 의미 있는 작업이 될 것이다.

〈참고문헌〉

- 구난숙 외 (2001) 『세계 속의 음식문화』. 파주: 교문사.
- 김선경 (2018) “러시아의 홍차문화에 관한 연구-사모바르를 중심으로”. 석사학위 논문. 원광대학교.
- 김성은 (2004) “문화적 지구화와 카자흐스탄 홍차문화의 변화”. 석사학위논문. 서울대학교.
- 김태옥 (2017) “문학작품에 나타난 사모바르 이미지 연구”. 『동북아문화연구』 53: 537-558.
- 메리 메토시안 외 (1998) 『러시아 문화 세미나』. 장실 외 역. 서울: 미크로.
- 박광순 (2002) 『홍차이야기』. 광주: 다지리.
- 베아트리스 호헤네거 (2012) 『차의 세계사』. 조미라, 김라현 역. 서울: 열린세상.
- 이광주 (2002) 『동과 서의 차 이야기』. 서울: 한길사.
- 이덕형 (2001) 『천년의 울림』. 서울: 성균관대출판부.
- 이소부치 다케시 (2010) 『홍차의 세계사, 그림으로 읽다』. 강승희 역. 파주: 글항아리.
- 이윤섭 (2013) 『커피, 설탕, 차의 세계사』. 서울: 필맥.
- 이진수 (2011) 『홍차 강의』. 서울: 이른아침.
- 이해수 (2012) “영국과 러시아의 홍차문화 비교 연구”. 석사학위논문. 성균관대학교.
- 임영상, 최영수, 노명환 편 (1997) 『음식으로 본 서양문화』. 서울: 대한교과서.
- 정은희, 오사다 사치코 (2008) 『차 한잔으로 떠나는 세계여행』. 고양: 이른 아침.
- 정해리 (2018) “근대 중앙아시아 차문화에 나타난 러시아 차문화-카자흐스탄과 우즈베키스탄을 중심으로”. 『한국예다학』 7: 95-106.
- 조기정, 이경희 (2006) 『차와 인류의 사랑』. 서울: 신성출판사.
- 조성현 (2001) “표트르대제의 서구화 개혁이 음식문화에 미친 영향”. 『슬라브연구』 17: 93-124.
- 허성태 (2017) “러시아의 차 보급 역사 연구”. 『인문사회 21』 8(6): 1109-1121.

- Li, Baihao, Zhu Jianhua, Huang Li and Guo Jian (2005) "One cultural route span the Millenary: Chinese Tea Road (Дорога культуры через тысячелетие: китайский чайный путь)". *PROCEEDINGS OF THE SCIENTIFIC SYMPOSIUM "Monuments and sites in their setting - conserving cultural heritage in changing townscapes and landscapes"*. Xi'an. 1-12.
- Бахтадзе, К. Е. (1961) *Развитие культуры чая в СССР*. Тбилиси: Изд-во Акад. наук Груз. ССР.
- Беловинский, Л. В. (2007) "Самовар". *Иллюстрированный энциклопедический историко-бытовой словарь русского народа. XVIII - начало XIX в* ред. Н. Ерёмовой. М.: Эксмо. 593-594.
- Белокрыс, М. А. (2005) *На пути к Великой стене. Михаил Григорьевич Шевелев и его потомки от XIX века до наших дней*. Владимир: МАРКАРТ.
- Владимиров, А. П. (1874) *Чай и вред его для телесного здоровья, умственный, нравственный и экономический*. Вильно.
- Инкижинова, Софья (2010) "Экспертный чай из России". *Эксперт*. 45.
- Коль, И. Г. (2005) *Москва 1837-1841. Записки путешественника*. М.: Русская жизнь.
- Коломийцов, Н. П. (1916) *Чай. Мировая торговля чаем и вопрос о казённой чайной монополии в России*. М.: Типография Т-ва Рябушинских.
- Кузнецова, С. (2007) "Фаянсовая пирамида". *Коммерсантъ Деньги*. 35: 91
- Кулишер, И. М. (2003) *История русской торговли и промышленности*. Челябинск: Социум.
- Куропаткин, А. Н. (1913) *Русско-китайский вопрос*. СПб.
- Кюстин А. де. (2008) *Россия в 1839 году*. Перевод с французского О. Гринберг, С. Зенкина, В. Мильчиной, И. Стаф. СПб.: Крига.
- Ланг, Л. (1968) "Записки о Сибири. Фрагмент". *Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и учёных XVIII века*. Зиннер Э.П. Иркутск.

- Ленин, В. И. (1969) *Полное собрание сочинений*, т. 3, М.
- Любименко, В. Н. (1919) *Чай и его культура в России*. Петроград: 1-ая государственная типография.
- Материалах для истории медицины в России* (1665) 2(365); 3(1055).
- Мясников, В. С. (1988) “Пекинские письма доктора Кирилова”. *Проблемы Дальнего Востока*, 3.
- Назукина, А. А. (2008) “Казенная винная монополия и борьба с пьянством: историография проблемы”. *Исторические науки*. 2: 80-84.
- Отечественные записки* (1853) т. 91. СПб. разд. V. 3-4.
- “Поденные записки о пребывании Лоренца Ланга, агента императора русского, при китайском дворе в 1721 г.” (1822) *Северный Архив* 17, 19, 20-23.
- Похлёбкин, В. В. (1997) *Чай*. М.: Центрполиграф.
- Прозоровский, Д. И. (1866) *Чай по старинным русским сведениям*. СПб.
- Сахаров, И. (1849) “Путешествие казацких атаманов Ивана Петрова и Бурнаша Елычева в Китай в 1567 году”. *Сказания русского народа*. Изд. 3-е. СПб.: Тип. Сахарова. Т. 2. 637-674.
- Семёнов, В. М. (2002) “Азербайджанский чай”. *Чайные рецепты и чайные секреты*. ред. Е. Н. Авадяева. М.: Олма-Пресс.
- Соколов, И. А. (2012) *Чай и чайная торговля в России: 1790-1919 гг.* М.
- _____ (2013) “Российская чайная сказка: от истоков до конца XIX века”. *Кофе и чай в России*. 3(105): 20-23.
- Субботин, А. П. (1892) *Чай и чайная торговля в России и других государствах: производство, потребление и распределение чая*. СПб.: Типография Северного телеграфного агентства, А.Г.Кузнецов.
- Чуев, Феликс (2019) *140 бесед с Молотовым. Второй после Сталина*. М.: Родина.
- Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона* (1894) т. XIIIа. СПб. 854.
- Яковлева, П. Т. (1958) *Первый русско-китайский договор 1689 года*. М.:

Издательство Академии наук СССР.

- “HISTOIRE ET THÉ EN GÉORGIE” (2018) Web. Apr. 28, 2020.
<http://www.teatravelers.fr/fr/2018/09/08/histoire-the-georgie/>
- “Tea consumption per capita worldwide by country” (2016) Statista. Web. Apr. 28, 2020.
<https://www.statista.com/statistics/507950/global-per-capita-tea-consumption-by-country/>
- “Великий чайный путь, история распространения чая в России и традиции русского чаепития” Anashina. Web. Jul. 13, 2020.
<https://anashina.com/velikij-chajnyj-put/>
- “Великий чайный путь” (2014) TeaTerra. Web. Jul. 13, 2020.
<https://www.tea-terra.ru/2014/12/13/19783/>
- “История грузинского чая” (2013) TeaTerra. Web. Jul. 13, 2020.
<https://www.tea-terra.ru/2013/07/02/1728/>
- “История чая в России” Тайна Монаха. Web. Apr. 28, 2020.
<https://tamonaha.ru/blog/istoriya-chaya-v-rossii>
- “Каллинс, Самойло” Чай. Web. Apr. 28, 2020.
<http://tea.volny.edu/dic.php?action=ShowWord&id=255>
- “Краснодарский чай: история и современность” (2018) TeaTerra. Web. Jul. 13, 2020. <https://www.tea-terra.ru/2018/04/22/30973/>
- Монахов, Николай. “Китайский чайный мастер Лао Джон-Джау”. Web. Apr. 28, 2020. <https://teatips.ru/index.php?act=2&id=1254&dep=39>
- Похлёбкин, В. В. Чай, его история, свойства, употребление. Web. Jul. 13, 2020. http://www.vkus.narod.ru/chai/chai_01.htm
- _____. (2005) Чай и водка в истории России. Web. Jul. 13, 2020.
<https://www.litmir.me/br/?b=223058&p=1>
- “Русское предпринимательство: чаоторговцы Перловы” (2013) TeaTerra. Web. Jul. 13, 2020. <https://www.tea-terra.ru/2013/10/15/8888/>

- “Чай грузинский, история чаеводства в Грузии” Чай Эксперт. Web. Apr. 28, 2020. <https://chayexpert.ru/chernyj-chaj/chaj-gruzinskij.html>
- “Чай в СССР” (2013) TeaTerra. Web. Jul. 13, 2020. <https://www.tea-terra.ru/2013/11/01/10092/>
- “Чайный путь: путешествие чая из Китая в Россию” (2017) Чай Эксперт. Web. Jul. 13, 2020. <https://chayexpert.ru/chay/chajnyj-put.html>
- “Чай остается самым популярным напитком среди россиян”. Ромир. Web. Apr. 28, 2020. <http://www.advertology.ru/article72728.htm>
- Верн, Юлия. “Русское чаепитие — история чая в России”. KIVAHAN. Web. Apr. 28, 2020. <http://kivahan.ru/russkoe-chaepitie-istoriya-chaya-v-rossii/>

《Abstract》

A Study on the History of Tea in Russia

Yong Hwan Kim

Department of Russian Studies

Gyeongsang National University

According to statistics, Russia was the world's No. 1 importer of tea in 2015 with about 1.8 million tons, and in 2016, Russia's per capita tea consumption was 1.39 kilograms, ranking it fourth in the world after Turkey, Ireland, and Britain. It may be a little surprising that Russia, known as the country of vodka, also ranked at the top of the world's tea consumption, but statistics show that tea is becoming Russia's everyday drink. Even though tea has become an important factor in the lives of modern Russians, the history and the question of how the process of tea-drinking entered and spread throughout Russian society is still unclear. This article examines this question by comparing existing domestic studies with historical materials of Russia.

Based on Prozorovsky's research, it would be appropriate to say that tea first appeared in Russia around 1638. At the time, tea was a new product of civilization introduced into Russia, like other European countries, as a medicinal product, but gradually began to be consumed as a healthy beverage by the late 17th century. As Russian demand for tea increased, imports of tea from China began in earnest. Until the late 19th century, a land route called 'Tea Road' was used to import tea from China. The Nerchinsk Treaty of 1689, the Treaty of Bureya and Kyakhta of 1727, established the border between Russia and China and laid the foundation for the development of trade relations. In particular, the tea trade between Russia and China developed through the border city of Kyakhta. With the development of sea routes in the late 19th century and the completion of the Trans-Siberian Railway in 1903, the trade of Caravan via the Tea Road ended. Meanwhile, increased consumption of tea in Russia continued and the excessive costs of importing tea prompted attempts to produce tea within

Russian territory. Tea cultivation in Russia was successful in Azerbaijan and Krasnodar, starting with Georgia in 1896. As the transportation infrastructure developed and the supply of tea increased, the price of tea in Russia continued to fall. By the 20th century with these changes in physical environments, all classes were able to enjoy tea and tea became an essential part of everyday life in Russian.

Key Words: Tea, Russia, China, Tea Road, Caravan, Kyakhta

논문접수일: 2021.01.10 / 논문심사일: 2021.02.05 / 게재확정일: 2021.02.08
