

해양철학과 한국의 제2 해양화

이 경 호*. 강 성 기**

Ocean Philosophy & The Second Oceanization of Korea

Lee Kyung-Ho · Kang Seong-Ki

<목 차>

- | | |
|---------------------|-------------------|
| 1. 해양사상과 세계문명 | 4. 해양의식과 해양한국 |
| 2. 해양철학과 한국의 발전 | 5. 제2 해양화와 한국의 정책 |
| 3. 해양철학과 한국의 해양화 혁명 | 참고문헌 |

Abstract

In the 21st century, the space and the ocean will be the target to gain more. The ocean, a place that has tons of resources and a place to be challenged, remains very important today in the world.

Already the struggling of occupying more on the sea has begun, when the "UN convention on the Law of the Sea", was announced. To a country close to ocean, as they gained more space, they got many other things to do. So they need a new policy paradigm about the EEZ(Exclusive Economic Zone). We have to protect our national interest and to raise our role as a central marine country on the world sea management. Especially the marine industry, as a national main industry is a high value-added science technology and national strategy industry for our country to be advanced country.

* 한국해양대학교 법학부 교수

** 한국해양대학교 박사과정

Our objective is to study, especially the character and strategy of marine country, and to find the right way and character of national policy our country should do.

The objective of this research is to provide the way for our country to be 21st century marine advanced country. We have to reconstruct the ocean philosophy which harmony the new ocean time, and strengthen the ocean culture and thought in our country, and to provide a basic theory about efficient way of ocean policy.

1. 해양사상과 세계문명

지금까지 해양에 관한 많은 연구가 산재해 있으나 우리나라 해양사상과 철학에 관한 연구는 미약하고 학문적 전문화도 되어 있지 않다. 그리고 국민의 의식구조도 많은 오류와 전도된 가치를 가지고 있다. 왜냐하면 국민의 해양의식은 육지중심의 문화 안목과 상식 위에서 출발하고 있고, 해양은 생존의 마지막 종착지로서 절해(絶海)시 하거나 생존의 패배자가 가는 낙도와 유배지로 인식되고 있는 때문이다. 이러한 폐쇄적 해양 생존의식으로 해양의 중요성과 그 정당한 평가는 많은 오류를 낳을 수밖에 없고, 해양문화와 사상을 전도시키거나 그르치는 근본적인 요인으로 작용하고 있다. 더 나아가서 해양산업이 가져온 현대한국의 국부에도 불구하고, 국가적으로 그 공로와 정당한 평가가 부족할 뿐만 아니라 국민의 의식도 여전히 해양천시 풍토는 사라지지 않고 있다.

이미 세계는 냉전체제의 붕괴와 더불어 해양질서, 해양체제, 해양가치가 압도적 우위로 승리하였고, 바다는 보편적 가치로 승격되어 미래의 마당이 되었다.¹⁾ 그러나 우리나라는 아직도 해양산업의 현장에서조차 해양이 국가의 보편적 가치로 자리잡지 못하고 있다. 왜냐하면 수 천년동안 우리를 지배해온 동양철학이 해양을 천시해 왔다. 그리고 현대 한국의 역사도 대륙의 중원사상과 유교가 국민의 뿌리깊은 의식구조속에 자리잡고 있기 때문이다.

현대 한국이 대륙과의 단절로 인한 강요된 해양화로, 즉 대륙과의 육로 교통뿐만 아니라 사상의 단절로 해양산업의 급격한 부흥과 압축성장을 이룩할 수가 있었다. 그럼에도 불구하고 해양의식에는 큰 변화가 없었고, 해양의 가치에 대한 인식이 여전히 부족하고, 국민의 대륙지향적 의식구조가 여전히 잠재해 있다. 근자에는 중국이나 소련과의 이념 분쟁이 와해되고 국교가 수립되면서 잠재된 대륙지향의 중원사상과 유교사상이 힘을 얻고, 되살아나고 있음을 우려하지 않을 수가 없다.

세계문명사의 관점에서 우리나라의 해양사상과 역사관은 깊은 반성과 연구를 필요로 하고 있다. 해양과 인류문명의 발자취를 살펴보자. 해양은 세계문명의 발상지이며 힘의 근원

1) 김진현, 해양화 혁명-한국현대사에 대한 새로운 해석-, 나남출판, 1999, pp.485-486 참조

이다. 인류문명사를 볼 때 4대 문명의 발상지가 한결같이 바다와 연접한 강가에서 시작하고 있다. 중국의 황하, 인도의 인더스, 이집트의 나일강, 중동의 메소포타미아의 문명이 그러하다.²⁾ 특히 서양 문명은 대륙문화가 아니라 해양문화이다. 고대 서양문명은 에게해 문화로 지중해의 작은 크레타 섬에서 시작하고 있다. 점차 그리스 반도로 상륙하여 고대 그리스 문화를 구축한 것이다.³⁾ 중세 로마 제국의 건설도 이탈리아 반도를 중심으로 한 지중해의 해상권의 장악이 그 시작이고 끝이다. 근대 문명은 포르투갈과 에스파니아의 지중해를 거쳐 대서양을 비롯한 해상권의 장악이 그 시작이며 대영제국의 대서양을 거친 인도양의 장악이 현대산업 문명의 중심이며 세계제패의 원동력이었다. 오늘날도 서양의 해양 문명이 동양을 앞지르고 있음을 부인할 수 없다. 태평양을 중심 무대로 한 미국의 세계 제해권의 장악이 바로 그것이다. 세계는 지금 WTO를 결성하여 지구촌을 하나의 시장으로 교통케 하고 있다. 그리고 신 해양시대를 확인하는 UN 해양법의 협약이 조인되기에 이른 것이다. 지금 미국을 이끌어가고 있는 지도자는 영국에서도 가장 진취적 기상을 가진 앵글로 색슨계통이다. 이들의 조상은 영국 보수적 정치권력에서 밀려나 메이플라워호를 타고 생명을 걸고 신대륙으로 건너 온 뉴 프론티어 해양사상을 가진 개척자들이다. 강한 개척정신과 개방적이고 혁명적인 사람들이다. 미국 독립선언문이 보여주고 있듯이 개인주의, 합리주의, 급진주의라는 해양사상을 그 핵심사상으로 하고 있다. 이처럼 해양은 개방과 개척정신 및 인류문화를 창달하고 성숙시키는 근원임을 알 수 있다.

2. 해양철학과 한국의 발전

고대 장보고의 청해진이나 조선시대의 성웅 이순신 장군의 활약은 차치해 두고 우리나라 현대 해양문화의 진가를 논증해보자. 우리나라는 반도국가이다. 그러나 1945년 해방과 더불어 대한민국 건국 이후 오늘에 이르기까지 50여년의 한국 현대사는 반도국이 아니라 섬나라임이 분명하다.⁴⁾ 이데올로기와 남북민족의 분단이 대륙과 육상교통을 차단시키고 있다. 오로지 해양이 아니고는 그 어느 나라와도 교통할 수가 없게 되어 있다. 이러한 한국현대사의 환경이 오늘의 한국을 있게 한 가장 중요한 요인이며 해양이 가져다 준 국력과 국부이다. 예컨대, 가정하여 우리나라가 남북분단이 없이 바로 통일을 얻었다면 과연 오늘에 국력과 문화를 이룩할 수 있었을까? 아마도 대륙지향의 우리 국민성과 일본에 대한 반민족적 감정과 중국과 러시아 대륙이 가지고있는 자원이 우리로 하여금 중국이나 러시아 지향의 폐쇄적 대륙문화로 남게 하였음을 짐작할 수 있다. 한국의 국부는 물론이고 해양산업 및 문화가 오늘의 성장에 이르지 못하였지도 모른다. 그 경우에는 우리의 경제수준도 오늘의 중국을 넘어서지 못하였을 것이다. 1970년대 초 오직 해양밖에 길이 없음을

2) 이윤식, 수돗물과 수자원, 나남출판, 1994, pp.111-112 참조

3) 김현기, 현대해양전략사상가, 한국해양전략연구소, 1998, pp.191-192 ; 이정수, 대해전, 정음사, p. 10 참조

4) 김진현, 해양화 혁명, 나남출판, 1994, pp.478-479 참조

안 박정희 대통령이 한국해양대학을 방문하여 학생정원을 대폭 증원할 것을 명하였고, 해양인재의 양성을 역설하였다. 아시아 10월에 오른 정주영 명예 회장은 거북선이 그려진 지폐 한 장으로 영국에서 조선자금을 빌리는 데 성공하여 현대중공업을 세우고 오늘의 현대 그룹이라는 신화를 창조했다. 해양산업의 현황은 조선 세계 1위, 컨테이너 처리량 7위, 수산물 생산 11위, 원양어업 3위 등으로 세계 해양산업 비중이 세계 3% 이상이다. 국토면적의 비중은 세계대비 1%이다. 국민경제에 미치는 영향은 연간 직간접 부가가치 총액이 31조 7,630억원(GDP 총액의 7.0%)이고, 고용인원 113만명(전체 산업 취업자의 5.7%)이다. 지정학적으로 3면이 바다, 해양과 대륙의 중계관문, 우수한 해양산업인력 및 기술을 보유하고 있어 해양산업의 성장 잠재력은 무한하다. 해양산업 수출실적을 보면 해운 111억불, 조선 82억불 등 반도체 산업에 이어 해양산업이 2위에 달하는 업적을 낳고 있다.⁵⁾

한국이 분단의 비극과 강요된 섬나라가 되었기에 해양에 눈을 뜨고 세계로부터 자원을 얻었고 이를 가공하여 세계 각국에 수출하기 위해 세계를 향하여 문을 열었다. 더 나아가 일본과도 손을 잡지 않을 수 없게 된 것이다. 38선의 불행이 오늘의 한국을 만든 것을 부인할 수는 없다.

해양은 국력과 국부의 원천이고 원동력이다. 해양을 사랑하는 국민과 국가는 부흥하고 성장한다. 그리고 해양친화는 생·사의 고난을 넘어서는 일이고, 여기에는 필수적으로 해양제어력이 필요하고 해양제어력은 결국 해양과학 기술에 달려 있다. 우리나라가 선진국이 되는 가장 확실한 지름길은 해양과학기술을 앞세운 해양문화국가의 건설이며, 보다 진취적이고 개방적이며 편견없는 해양사상을 뿌리내린 해양중립국가를 구축하는 일이다.

나라와 국민의 앞날은 첫째는 국가의 정책이요, 둘째는 그 구성원인 국민의 의식에 달려 있다. 무엇보다 중요한 일은 우리 국가와 국민들이 해양에 대한 바른 인식과 평가를 하는 일이다. 우리 나라의 연안이 육지의 4.5배에 달하며 세계 5대 갯벌의 하나이다. 크게는 동·서양을, 작게는 태평양세력의 중심인 미국·일본의 세력과 중·러시아라는 거대 대륙을 이어주는 동북아시아의 교차로이고 교두보이다. 우리의 해양은 국부와 국력의 원천이다. 해양은 단지 해양인의 일터에 그치는 것이 아니며 국가와 국민 모두의 생명의 근거이고 생활의 터전이며 생산의 원동력이다. 우리의 목표는 해양을 통하여 동북아시아의 교통의 센터가 되고, 인도 및 유럽문화권을 연결해 주는 태평양과 대륙을 연결해 주는 세계의 교차로가 되는 일이다. 이러한 관점에서 해양한국의 입지는 홍콩과 싱가포르에 비할 바가 아니며, 더 나아가 통일은 경제적 부담이 아니라, 선진 해양교통의 센터이자 해양부국의 지름길이 된다.

이제 우리 나라 국민이 품고 있는 근시안적인 해양천시사상의 오류를 벗어 버리고, 해양자원과 해양 과학기술 및 해양관련 산업이나 해양문화의 꽃을 피울 수 있도록 국가 해양정책을 재정립하고 그 위에다 해양과학진흥과 국부의 길을 제시할 때이다.

해양은 육지면적의 71%에 달하고, 해양을 중시하는 나라는 부흥하고 해양을 경시하는

5) 정우택, 21세기 한국의 해양정책방향, 한국해양대학교 강연자료, 2001. 6.16, pp6-10 참조

나라는 쇠퇴하고 만다는 사실은 역사의 교훈이다. 우리 나라가 해양의 은혜로 오늘의 국부와 경제를 이루고도 해양사상의 결핍으로 진취성의 억제와 해양천시사상의 만연으로 해양에 대한 거시적 안목을 갖지 못하고 투자를 게을리 하는 것은 매우 불행한 일이다. 지금 미국은 NASA를 통한 우주개발에 힘을 모으고 있다. 일본은 해양을 가장 중시하며 유치원과 초등학교에서 어린 시절부터 자연스럽게 해양에 대한 동요를 가르치고 있다. 미·일은 해양연구에 최고의 인재가 모이도록 하고 있다. 우리 나라도 때늦은 감은 있지만 국민의 해양사상과 안목을 기르고, 국가 해양정책도 해양철학과 사상의 건전한 체계 위에 구축될 때 성공할 수 있게 된다. 이를 위하여 무엇보다도 중요한 일은 거시안적 해양 역사의식과 해양철학을 수립하는 일이다.

남북통일도 결국 교통력과 해양력의 힘에 의하여 이룩될 수 있을 것이다. 해양국가의 입지를 바탕으로 한다면 통일비용도 문제가 되지 않을 것이다. 해양은 대한민국과 그 국민의 소망이지만 단지 국력과 국부의 원천에 그치지 않는다. 세계를 하나로 엮어 묶고 있는 지구 생명체와 힘의 근원이다. 지구촌은 해양에 담겨 있으며 해양 안에는 더 큰 지구촌 마을이 생동하고 있고 우리를 기다린다. 해양은 단순한 해상교통로나 바다고기의 사냥터가 아니라, 생명 그 자체이고, 해양생태계의 파괴는 곧 지구촌의 종말이 될 것이다. 미국 NASA를 비롯한 우주경쟁은 또 다른 지구촌으로 이사가기 위한 대비책이 될지도 모른다. 지구촌은 해양을 통하여 인식하고 있다. 해양은 육지에서 쌍안경으로 보는 특성화의 대상이 아니며 아래로는 더 큰 육지가 있고 위로는 하늘이 있고 지구촌을 포용하고 있다.

그럼에도 불구하고 우리 나라의 경우 해양철학의 결핍으로 국가 해양력을 구성하는 여러 요소들의 하부 시스템이 통합적으로 고려되지 못하였고, 종합적인 국가 해양국부론에 관한 연구가 부재한 상태이다. 특히 해양국력의 연구가 각 분야별로만 분산되어 있을 뿐만 아니라 그것의 평가에 있어서도 통계 자료를 이용한 단순 비교 방법에 지나치게 의존해 왔기 때문에 국가의 고위 정책결정자나 국민들로 하여금 해양력을 강화시키기 위한 국가 정책적 관심을 집중하도록 하는 데 이르지 못하고 있다.

이제 가장 중요한 것은 국가 해양산업의 미래와 국부에 대한 정확한 역사의식을 바탕으로 해양력과 국민의 해양의식의 함양을 위한 해양철학을 재정립하고 그 방향을 제시하는 일이다. 우리 나라의 국가 해양철학이나 국민의 해양의식은 그 스스로 구조조정의 대상임을 분명히 하고, 국가 해양정책은 전도된 해양사상과 문화의 오류를 바로잡고, 올바른 해양의식과 가치를 국민 모두에게 바로 알게 하는 일이 선결과제이다. 국가는 거시적 해양철학과 안목의 정립 위에서 해양한국의 성격을 규명하고 국가의 비전을 찾아야 한다. 해양은 육지 중심에서 보는 특성화나 구조조정의 대상이 아니라는 사실을 인식하고, 이러한 해양사상에 따라 21세기 해양한국의 정책이 나아갈 방향을 찾고 국민의 총력이 모일 때 일본과 중국을 겨루어 극복하고, 2류 선진국이 아닌 1류 정치, 시민, 산업, 문화, 기술국가로 성장할 수 있을 것이다. 해양철학은 해양정책의 오메가와 알파이고 시작과 끝이다.

3. 해양철학과 한국의 해양화 혁명

3.1 현대 해양철학과 제2 해양화

21세기 한국은 자·타의에 불구하고 지구촌 한 마당 위에 서게되었고, 역사 이래 최초로 세계화 국제화 해양화라는 태평양 뉴 프론트의 중심에서 살게되었다. 지금까지의 해양화가 타율적 선택이었으나, 이제부터는 아시아인의 공동의 과제이고 목표인 제 2의 해양화 혁명에서 한국이 그 주도적 위치와 숙명적 운명 위에 서게 되었다. 한국은 21세기 제 2의 해양화 혁명의 중심인 태평양과 대륙의 관문에 있기 때문이다. 태평양의 지중해화라는 세계적 규모와 전지구촌 차원의 21세기 해양화는 자율적 주체적 창조적 혁명이라야만 그 주도권을 잡을 수 있게 된다. 그리고 자율적·창조적 해양화는 해양철학의 바탕이 없이는 불가능하다. 따라서 해양철학의 중요성과 이를 위한 지금까지의 해양사상에 대한 자기 성찰이 불가피하게 요구 된다.

현대의 해양철학은 프랑스의 실존주의, 영국의 청교도정신이나 미국의 실용주의(현실주의)라는 해양사상에서 그 뿌리를 찾을 수 있다. 그 특성이 해양성 기질과 철학을 바탕으로 하고 있기 때문이다. 이에 비하여 독일의 관념주의-이성주의-나 마르크스의 사회주의는 대륙성 기질과 철학적 바탕을 가지고 있다. 칸트의 도덕적 인격주의가 한국의 법학과 제도를 구조적으로 지배하고 있다는 사실은 해양한국의 발전에서 보면 불행한 일이다. 독일은 아담스미스(Adam Smith)의 자유무역을 대항하여 프리드리히 리스트(Friedrich List)의 보호무역을 강화하였고, 세계화라는 특징을 지닌 해양국가와는 입장을 달리했다. 그리고 대륙국가인 소련과 그 연방은 탈냉전과정에서 거의가 해체국가(Failed Nation)로 변하였다. 시장경제, 언론의 자유, 민주주의 등을 지킨 해양국가나 그와 동맹을 한 나라들은 탈냉전과정에서도 해체된 나라가 없다.⁶⁾

20세기에 포스트 모더니즘철학은 이성의 해체를 요구하였고, 추상화에서 구체화, 이성적 관념화에서 전문적 개성화의 요구가 더욱 분명해졌다. 미국을 중심으로 한 해양사상은 태평양경영과 국경의 해체, 현대철학의 해체와 세계공영화를 외치는 새로운 변화를 가져왔다. 팝송 "It's A World"가 1950년대 이후 미국을 휩쓸었고, 한국도 그 영향을 벗어날 수가 없었다. 그 영향은 한국 가요계의 신동 서태지의 등장, 그리고 자유롭고 파격적인 의상이나 노랑머리, 빨강머리카락의 등장으로 대변할 수 있다.

21세기 해양사상의 흐름은 정보통신의 발달과 더불어 더욱 급변 할 것으로 예측하고 있다. 해양환경과 경영의 변화이고, 포털사이트에서 전문화사이트로의 전환을 예측할 수 있다. 해양이 무주물에서 유주물로 인류의 미래를 짊어지고 갈 새로운 생명체로의 등장이다.

6) 이기택, "한미동맹의 현실과 전망", 제6회 KIMS MORNING FORUM, 한국해양전략연구소 소식지 제1호, 2000. 9, p6 참조

세계화, 공영화의 강화로 자연(환경)과 인간의 공존화가 더욱 강화될 것이다. 해양과 인간의 공조, 세계와 국가의 공영화, 자연과 환경에 예측된 인간실존의 발견이다. 21세기에 해양사상의 정체성과 그 대응을 어떻게 할 것인가. 육지의 한계성, 지구촌 한마당, 해양과 뱃길은 개방화, 세계공영화, 전문화, 개성화의 답이 될 것이다.

바다는 정해진 길이 없으며 모두가 길이다. 해로는 현실적이고 실존적인 제약이 있을 뿐이다. 육로와는 달리 가장 경제적이고 편리한 곳을 찾아가면 그만이다. 육로는 잘 정돈되고 정해진 길이 있을 뿐이다. 잘 닦아둔 한 길을 따라 이어지거나 갈라질 뿐이다. 사람들이 가야하는 틀이 있는 길이다. 이미 정해진 곳으로만 가야하는 인위적이고 도덕적 관습적인 길이다. 육지(산)는 사람의 오고감을 막으나 바다(물)는 사람이 오고가는 길을 열어준다. 유럽문화의 역사가 바다의 역할을 잘 보여주고 있다. 지중해(地中海)는 유럽의 통로이고 문물교류의 산실이다. 문자 그대로 지중(地中)의 바다, 육지에 둘러싸인 바다이다. 고대 유럽문화의 중심이었고, 수 천년 동안 여러 지역 여러 대륙을 연결하는 문물교류의 국제적 교통 센터였다.⁷⁾

바다는 미지의 모험과 창의성의 온실이다. 해양이 가진 창의성과 도전의식이 서양의 문화와 현실을 지배해왔다. 이러한 해양이 가진 특성이 오랜 세월동안 서양인들의 생활을 지배하면서 해양사상을 만들었고, 그 위에 서양문화가 구축되어 온 것이다.

해양사상은 실용주의 서양문화의 뿌리이다. 해양사상은 개방 중립 주의문화이고, 미국의 현실주의, 유럽의 실존주의 등 현대철학과 그 맥을 같이 하고 있다. 서양문화는 그 중심축이 지중해와 대서양의 문화이었고, 감추인 것이 없는 개방된 장소에서 생존의 이익을 위한 싸움을 통하여 발전해왔다.

3.2 동서 철학과 한국의 해양화 혁명

서양은 현장의 싸움을 통하여 개인의 인권과 자유를 쟁취하고 공개된 투쟁을 통하여 인간성 내면에 있는 거짓과 이기심 그리고 불의를 제거하고 진실과 의를 높여 왔다. 동시에 신뢰와 공익의 형성을 위한 해결사이고 공동체 문화와 생활의 기준인 법치와 민주주의를 만들고, 이 법의 균형을 통하여 합리적인 사회를 세우고 국가를 발전시켰다. 서양인은 인간의 현실을 직시하고 도덕적 인격주의가 아니라, 사회적 갈등을 해결하기 위한 법적 합리주의, 구체적 현실의 형평(balance)을 추구해 왔다. 이러한 서양인의 사상은 해양문화와 일치하고 있음을 알 수 있다.

이에 비하여 동양은 육지중심의 도덕적 인격주의를 추구해 왔고, 인격적 수신을 통하여 사회적 갈등 구조를 해결하려 했다. 수신(修身)은 산이나 육지에서만 가능하다. 배를 타고 있거나 바다에서는 현실적으로 불가능하다. 중국의 유학에서 가르치고 있는 기본적 과제인 '수신제가 치국 평천하(修身齊家治國平天下)'가 그 뜻과 방법론을 잘 보여주고 있다. 수신

7) 최정호, 물과 한국인의 삶, 나남출판, 1994, pp.31-32 참조

이 바탕이 되는 인격(도덕)주의가 모든 것의 출발이고 최종적인 방법이라는 것이다.

그 동안 동양의 육지문화는 통일국가의 미명아래 봉건 농경문화와 질서가 수 천년을 지배해왔다. 봉건 농경문화의 지배아래 놓인 가부장권은 비현실적 인격의 사회(국가)화와 추상화를 낳았고, 그 결과 인간은 오히려 집단적 국가와 사회조직의 반민주적 질서아래 신음해 온 것이다. 조직문화, 집단문화, 예문화, 가부장 질서, 충효질서가 질서의 도덕적 관념(인격)화를 형성해왔다. 우리나라 효 문화를 보면 자식들은 부모로부터 받은 몸을 잘 보존하는 것이 효의 출발이다. 따라서 자식이 위험한 바다로 나가는 것은 불효 그 자체라는 관념이 형성된다. 배를 타고 바다로 나가는 사람은 “놈”자가 붙는 천민이 된 것이다. 인권과 법보다는 도덕과 예가 사회를 지배하고, 사회가 과학적 균형과 합리적 질서를 추구하지 못한 것이다. 동양의 후진성, 중국의 질서문화와 이를 바꾸려는 이데올로기 혁명이 그 좋은 예와 교훈이다. 이러한 육지향의 문화는 바다를 유배지로 사용하거나, 가장 천한 사람의 생활터전으로 인식하게 된다. 왜냐하면 바다는 도전과 창조적 질서이고 관념이나 도덕과는 거리가 멀며 현실적이고 실용적인 자만이 살아 남기 때문이다.

오랜 세월 동양사상은 대륙사상에만 의존하였고, 바다는 절해(絶海)가 되었다. 인간의 개체성이 부인되고, 사회의 도덕화 내지 국가의 인격화를 초래했다. 개인의 인권, 자유, 전문성, 창의성보다는 사회, 국가의 의인화, 조직화, 도덕적 인격화가 중요한 덕목으로 귀결되었다. 이러한 사회의 인격화로 국가는 복잡한 사회의 변화와 시대의 흐름에 적응하지 못하고, 오히려 그 관념적 인격권 아래 개인의 인권과 창의성의 희생을 강요하게 되었다. 그리고 국가의 질서와 도덕은 화석화, 무용화를 초래한 것이다. 충효의 강요는 효의 화석화를 가져왔고, 사회질서의 도덕화는, 도덕의 허례, 허식화를 초래하고, 도덕의 알맹이는 점차 사라지고 껍질뿐인 형골화이거나, 진실, 정의, 인격을 잃어버린 형식, 질서 부도덕이 남게된다.

오늘의 한국인의 모습은 의식은 동양이고 외향과 겉모습은 서양이다. 사상은 우리 것이고 삶의 현장은 서양이다. 이것이 문제의 근원이고, 오늘의 한국병의 뿌리이다. 현대 한국의 사회는 그 공동체가 와해되고 있고, 개인은 우울과 인격의 해체성을 초래하고 있다. 국민은 국가와 사회에 대한 심각한 불신과 허무주의를 초래하고 있다. 국가와 사회에 대한 자랑, 긍지, 믿음을 잃음으로서 우울증에 빠진 상태이다. 이 병은 보고 듣고 입는 경제활동은 서양문화이고 내면적 생각이나 사회 도덕적 가치는 동양의 관념주의가 지배하는 인격적 혼돈의 결과이다. 그 처방은 간단하다. 혼돈에서 벗어나는 것이고, 사회가치와 인격적 가치를 일치시키는 것이다. 따라서 그 치료는 육지중심의 도덕적 질서를 해양중심의 현실적 과학적 합리적 질서로 바꾸는 일이다. 해양문화를 진흥하고 해양사상의 핵심인 개방(naked)주의, 가치중립(상대)주의를 세우는 일이다. 비공개적 도덕적 인격주의를 대신하는 법치주의, 인권주의, 자유주의(창의성), 현실적 능력주의를 바탕으로 국가 해양 사상과 문화를 정립하는 것이 그 해결책이다.

국가가 해양사상과 해양문화를 함양하는 것은 해양대국의 초석이고, 해양철학의 수립

없이는 제2의 해양화 혁명과 해양문화 국가를 성취할 수가 없다. 따라서 해양철학의 정립은 해양문화의 뿌리를 튼튼히 하는 일이고, 해양문화의 진흥은 다시 해양사상을 세우는 것이고, 아시아와 태평양의 1류 해양 선진국으로 가는 지름길이다. 해양철학은 정의와 진실이 사회의 상식과 일치하고, 국가의 법과 질서가 살아있고 그것이 삶의 기준이 되는 해양인의 삶과 의식이기 때문이다. 왜냐하면 해양사상은 교통과 개방으로 언제나 살아있고 변화에 대응하는 자생력을 지니고 있기 때문이다.

해양 한국의 제 2의 해양화 혁명은 해양철학과 그 제도적 체제의 혁신에 달려있다. 의식과 제도의 혁명이 필요하다. 첫째 해양의 독립 생명력과 공공성이다. 인간의 자유수립이 용이나, 해양 무주물이 아니라 해양 유주, 바다목장시대로의 전환이다. 둘째 개방, 중립주의 해양사상을 국가의 정체성으로 세우는 일이다. 국제적 자유통상교통, 문화교류, 다국적 자본, 자유로운 메스미디어, 자유무역주의, 관세자유주의 등을 지향하는 일이다. 셋째 해양인의 바다에서 국가와 국민의 바다로 의식의 전환이다. 육지중심의 해양특성화에서 해양중심의 해양국민화로 의식의 역전이 필요하다. 거꾸로 보는 세계지도와 지구(地球)가 아니라 해구(海球)가 바로 그것이다.⁸⁾ 넷째 연안 해양 환경의 제도적 보호 및 관리가 필요하고, 이를 위한 국내 해양법의 종합체계의 정비와 수준의 제고가 요구된다. 다섯째 국가 해양과학 기술의 혁신, 해양시설과 산업 및 인재의 개방이 요구된다. 공개적 해양 전문인의 우대와 해양 인재 양성을 위한 국가의 거시안적 인재(人才) 인프라의 구축과 투자 확대가 필요하다. 여섯째 해양산업의 소규모 영세화의 지양과 공공 및 국가 투자를 확대하고, 해양산업의 다국적 기업화와 다국적 자본과 마케팅의 육성을 위한 국가와 공공기관의 정책수립이 요구된다.

한국의 선진화는 해양의식과 철학을 세우는 것이 우선이다. 이때 비로소 한국의 해양화가 역사의 도전과 흐름 위에서 순항을 할 수 있을 것이다. 해양 철학이 국민의 무의식 속에서 잠재하고 있을 때 해양한국은 해양화에 대한 근본적 도전과 태평양의 지중해화에서 성공과 주도권을 잡을 수 있을 것이다.

4. 해양의식과 해양한국

WTO체제 하에서 세계 경제는 급속히 통합되어가고 있고, 국경 없는 지구촌 한 마을 사회로 발전하고 있으며, 교역과 투자의 장벽이 해소됨으로써 경제적 측면에서 국경의 의미는 급속히 퇴색되어 가고 있다. 세계는 이미 단일 시장화되어 개방화된 시장경제에 적응한 국가만이 살아남을 수 있는 시대가 되었다. 21세기의 각 국가들은 폐쇄적·고립적으로 존재할 수 없으며, 사회·문화·경제·안보면에서 다각적인 공조와 상호의존을 통하여 다원적인 관계를 형성하면서 존립하고 있다. 따라서 현시점에서 해양한국은 자유화·개방

8) 김재철, 한국의 해양산업자원-현황과 미래-, 최정호편 물과 한국인의 삶, 나남출판, 1994, pp.368-369 참조

화·세계화를 바탕으로 하는 제2의 해양화 혁명과 전통적 해양의식의 구조개혁이 절실히 요구된다.

한국은 이미 해양을 통한 여객·화물·서비스·자본·기술 등의 이동을 증대하는 아시아·태평양의 관문 역할을 수행하고 있는 해양특성화 국가이고, 특히 동북아 해양수산의 본산이며 메카(Mecca)로서 오랫동안 해양산업의 발전에 큰 역할을 감당하고 있으며, 고부가가치 물류산업 및 관광산업의 성장잠재력을 보유하고 있다.

오늘날 국가간 통상무역은 정치적 이데올로기를 초월하여 무역의 대부분을 해양을 통하여 교역하고 있다. 한국은 지정학적으로 유럽·아시아·북미를 연결하는 주요 항로상에 위치하여 동북아 중심항만으로 중요한 역할을 수행하고 있다. 해양한국은 제2의 해양화 혁명과 해양통상의 전초기지로서의 적합한 입지 조건과 잠재력을 보유하고 있으며, 21세기 세계의 경제 성장을 주도해 나갈 동북아 전지역을 포괄하는 태평양 거대 교류협력 권역의 형성에 중추적인 역할을 할 수 있는 입지 조건을 갖추고 있다. 실제로 부산항은 세계 100여개국 500여 항만과 교류하고 연간 13,000척의 외국적 선박이 기항하고 있다.

해양한국은 국가 해양력의 극대화과 이에 힘입은 한국의 국부 및 세계해양산업을 선도하는 일에 그 목표가 있다. 국가적으로는 서울집중화 현상의 해소 및 균형과 특성 있는 국가발전을 도모하며, 해양 특성화국가를 구현함에 있다. 따라서 해양산업의 진흥은 해양국가 수립의 초석이며 국민의 국가적 책무이고, 해양산업 특성화국가의 추진은 국가의 경제·문화 선진화의 지름길이다.

해양한국의 이념은 21세기 신 해양 및 태평양시대를 맞이하여 시장의 세계화, 신자유화, 개방화, 전문화의 흐름에 부응한 해양특성화에 있다. 요컨대 해양한국은 지정학적 특성에 따라 수산·해운·항만·조선기자재, 해양생명공학, 해양정보·지식 및 관광·문화 등의 해양산업을 국가 해양클러스터로 특성화 또는 전문화시키는 일이다. 동시에 그 규모와 형식에서 해양한국이 세계 해양산업의 전략국가 및 개방·통상국가의 메카로서 지구촌 세계화(동북아시아)의 교통센터를 구축하여 세계 해양특성화 국가로 성장하는 일이다.

문제는 21세기 해양산업의 국제성과 중요성에도 불구하고 해양의 양대 기본인 해상교통과 해양환경에 대한 국민의식은 여전히 낙후되어 있다. 우리는 지난날 유교 문화와 중화사상의 영향을 받아 해양문화를 천시하는 경향이 지배적이었고, 그 영향이 오늘날까지 이어져 해양산업관련 분야는 미래에 대한 비전은 고사하고, 기피산업으로 분류되어 왔다. 그리고 사실 그 동안 우리는 해양산업, 해양외교, 해양환경, 해양관리기술, 국제물류 등 국가 해양력 증강을 위한 해양전문 인력 양성에 소홀히 하였다. 그 결과 국내외 해양환경변화에 대비할 수 있는 정책대응 능력이 미흡하다.

발등에 놓인 해양의 중요성에 비해 국가와 시민의 관심과 매해 해양산업의 중요성에 대한 공감대가 크게 부족하다. 해양과 해양산업에 대한 국민과 행정의 인식제고를 위한 교육·홍보가 크게 미흡하다. 예컨대 비록 부산시민일지라도 곁에 있는 선박이나 항만시설이 지금도 시민이 출입할 수 없는 일반적 안보나 안전상의 금지구역으로서 되어 있고, 더욱이

해양이 가진 무궁한 생명체나 유익하고 무한한 자원에 대한 교육이나 홍보시설이 거의 전무한 형편이다.

따라서 해양에 대한 국가와 시민의 관심이나 꿈이 매우 왜소한 것은 당연한 귀결이다. 이에 따라 해양정책의 부재와 투자 우선 순위의 상실로 인한 해양기초과학 및 해양미래를 지배할 과학기술산업, 해양자원개발, 해양관광산업 등이나 신해양산업과 해양환경, 해양안전 등에 대한 행정과 시민의 지원이 크게 미흡한 현실이다. 이를 해결하기 위해서는 바다를 사랑하는 민간조직의 적극적이고 활발한 자율적 활동이 필요하다. 여기에 해양에 관해서 당면한 문제에 대해 공개된 여론의 수렴과 민의를 존중하는 성숙된 해양정책의 정착이 요구된다. 또한 행정주도가 아닌 시민이 중심이 되어 해양행정의 취약성 및 행정의 관심과 이해의 부족을 해결하기 위한 시민 조직의 진흥이 요구된다.

이제부터라도 행정기관과 시민단체들이 해양에 대한 시민의식의 형성을 위한 공동프로그램과 시설을 만들고, 자원 봉사자들이 이를 추진하고 조력함으로써 해양교육과 홍보에 기여하고 참여하는 환경이 필요하다.

5. 제2 해양화와 한국의 정책

바다는 아래로 땅을 안고 위로는 하늘을 포용하고 있다. 21세기 풍요의 근원이자 자원의 보고이다. 바다는 지구상에 남은 마지막 미개척지이고, 인류의 생명과 국가 해양산업의 전략적 요충지이다.

1994년 11월 세계는 유엔 헌장 이래 가장 규모가 크고 포괄적 국제협약인 유엔 해양법 협약을 발효시켰고, 이로써 해양 분할·선점시대를 공식화하였다. 연안국들의 해양개발·이용에 대한 배타적 권한과 책임이 커졌고, 배타적 경제수역 관리에 대한 국가정책의 새로운 패러다임이 요구되고 있다. 그럼에도 우리는 여전히 눈앞의 이익에 급급하여 바다의 자원을 남획하고 해양의 생태계를 훼손시켜왔다. 오늘날의 우리 연안역은 생명이 파괴되고 어족자원이 고갈되는 중병을 앓고 있다.

시대적 요구와 주변 여건 등에 비추어 볼 때, 해양수산부의 신설은 국가가 필요로 하는 해양정책을 강력히 추진할 수 있는 기반을 구축했다는 점에서 의의가 참으로 크다. 해양은 국가의 한 부분의 문제일 뿐만 아니라 세계와 국가 전체의 문제이기도 하다.

국가의 해양정책은, 이념적으로는 해양을 통하여 전 지구를 통합하는 바다의 공간적 의미와 가치에 대한 국가적 의지와 범국민적 해양문화와 철학을 세우는 문제이다. 현실적으로는 인류문명의 발달사에서 해양이 가져다준 이익이다. 해양을 아끼고 사랑한 국가와 국민은 부강하였다. 따라서 해양은 국부의 원천이었고, 21세기 과학기술의 발전은 해양의 이용가치를 더욱 높이는 작용을 하게 될 것이다.

해양한국의 비전과 이를 성취하기 위한 방안으로 한국의 제2 해양화와 실천방향은 다음과 같이 함축해 볼 수 있다.

첫째, 바다의 보물을 찾는 첩경은 바다의 정보와 지식을 습득하는 일이다. 폭풍노도와 같은 바다를 이길 수 있는 힘은 현실적 지혜에 있다. 해양의 보물은 미래를 바라보는 가치관과 해양교육의 뒤에 숨어 있다. 해양국부의 추구는 해양을 아는 지식과 해양에 대한 관심에서부터 시작된다. 해양의 무한한 보물을 찾아내는 지식과 정보가 없이는 아무것도 할 수 없다. 따라서 해양의 보물을 얻는 것은 바다의 위협에 도전할 수 있는 과학기술력과 지식을 갖추는 일이다. 이를 위하여 국가는 해양교육과 홍보에 적극적인 투자를 아끼지 않아야 한다.

둘째, 현대 한국의 성과는 해양문명과 산업의 공로이다. 그리고 우리는 해양문명, 즉 서양문명의 한계를 말하면서도 그 안에서 살고 있다. 자동차를 만들고, 타고 다니면 문명에 앞서는 것인 양 생각하고 있다. 단지 서양문명의 외양을 더 많이 알고 배우는데 있었던 것이다. 먹고 사는 것이 급하고 당면 현실문제가 급했기 때문이다. 세계 각국과 교류하고, 산업을 모방하고, 싼 재료를 구하여 완제품을 수출하여 얻은 국부가 오늘의 해양한국이고, 제1 해양화이다. 이것은 타율적 해양화이고 대륙과의 사상 및 육로의 단절이 가져온 강요된 해양화이다. 21세기는 자율성·창의성을 앞세운 세계 최고와의 경쟁을 요구하는 어려운 과제를 우리 앞에 던져주고 있다.

지금 한국은 제2 해양화를 절박하게 기다리고 있다. 한국이 지닌 과제를 극복하고, 미래를 이끌고 갈 새로운 이념의 해양화가 요구되고 있다. 충효와 절제, 조화와 합리, 풍부한 감성 등을 들고 있지만 큰 힘이 되지 못한다. 과연 서양 해양문명의 숨은 힘은 어디에서 나오고 있는가? 진정한 힘은 철학에서 나온다. 인류 문명을 이끄는 근저에는 해양철학이 깊게 자리잡고 있다. 개인주의, 자유·민주주의, 합리주의, 급진주의 등의 해양사상이 그 뿌리이다. 이 사상이 문제의 근원을 해결하고 새로운 세계를 열어 가면서 오늘에 이른 것이다. 21세기 한국은 해양사상 위에 해양대국을 건설하는 제2 해양화의 에너지를 필요로 한다. 한국의 숙제는 제2 해양화를 성공하느냐 못하느냐에 있고, 그 초석은 해양철학을 세우는 일이다.

셋째, 지금 역사의 수레가 이미 태평양을 건너서 동아시아로 넘어와 있다. 태평양의 지중해화는 도쿄에 와 있고, 부산에, 상하이에, 홍콩에, 싱가포르에 이미 상륙해 있다. 불과 1백년 전만 해도 부산항은 고기나 잡는 작은 동네 포구였다. 지금은 홍콩, 싱가포르항에 이어 컨테이너 처리 물량에 있어서 세계 3대 항이 되었다.

한반도는 아시아 대륙과 태평양을 양손에 쥐고 있는 전략적 교통의 중심이자 동북아 국제물류의 거점이다. 한반도의 동쪽은 러시아, 일본과 동해를 끼고 '환동해 경제권'이 있고, 서쪽은 중국의 황해안에 세계 최대의 공업 지대가 빠른 속도로 형성되어 대만을 포함하여 '환황해 경제권'이 구축되고 있다. 한반도는 태평양의 지중해를 지휘하는 중심이고, 해·육로를 지배하는 주인의 위치에 있다.

반도는 어떤 땅인가? 반도는 대륙과 해양을 향해 동시에 열린 땅이다. 단아 놓고 안 나가면 들어 와서 먹는다. 열린 땅을 막거나 닫으면 강제로 빼앗긴다. 한쪽만 열면 다른 한

쪽에게 당한다. 열린 땅을 열면 약점은 치유되고 새 힘을 얻는 축복이 온다. 땅 중에 제일 열려 있는 땅이 반도이다. 한국은 반도 중의 반도이고, 누구와도 친구이거나 적이 되는 선택의 길목에 있다.

21세기 한국의 성공은 이념주의의 벽을 무너뜨리고 현실주의를 바탕으로 하는 개방·중립주의적인 해양국가를 구축하는 데 있다.

바다를 사랑하는 많은 해양인들의 앞선 고뇌와 연구가, 한 방울의 물이 모여 바다를 이루었듯이, 해양인의 바다를 국가와 국민의 큰 바다로 만드는 데 기여할 것이다. 바다를 사랑하는 사람들은 단편적인 해양 전문 분야뿐만 아니라 통합적인 해양지식의 습득이 필요하다. 해양철학은 해양 통합력의 그릇이고 뿌리이다. 21세기 한국 제2 해양화의 불씨는 해양의 참 가치를 아는 데 있고, 그 목표는 해양의 자원과 생명력을 향한 해양철학에 해양한국이 뿌리를 내리는 일이다.

참고문헌

1. 김진현(1999), 해양화 혁명-한국현대사에 대한 새로운 해석-, 나남출판사
2. 이윤식(1994), 수돗물과 수자원, 나남출판사
3. 김현기(1998), “현대해양전략사상가”, 한국해양전략연구소,
4. 이정수(1998), 대해전, 정음사,
5. 김진현(1994), 해양화 혁명, 나남출판사
6. 정우택(2001. 6. 16), “21세기 한국의 해양정책방향”, 한국해양대학교 강연자료,
7. 이기택(200.9), “한미동맹의 현실과 전망”, 한국해양전략연구소 소식지 제1호
8. 최정호(1994), 물과 한국인의 삶, 나남출판사
9. 김재철(1994), 한국의 해양산업자원-현황과 미래-, 나남출판사.

