

해양문화연구 제3호 1998년 2월

인류문명의 발전과 해상교통

최재수*

<目 次>

- | | |
|----------------------------------|----------------|
| 1. 해양은 신이 인간에게 남겨준
최대의 천연고속도로 | 2. 문명의 교류와 세계화 |
| | 3. 교통없이 문명없다 |

1. 해양은 신이 인간에게 남겨준 최대의 천연고속도로

교통은 문화다

“교통은 문명이다(Transportation is Civilization).” 이 말은 19세기 영국의 시인이자 평론가인 마튜 아놀드가 한 말인바, 불과 세개의 단어로 인류 문명의 발달과 교통과의 관계를 가장 적절하게 표현한 말이다. 문명은 인간이 순간적으로 만들어 낼 수 있는 것이 아니다. 문명이란 시간적으로는 오랜 옛날의 조상으로부터 오늘에 이르기까지 인간이 만든 모든 문화적 유산이 퇴적된 것이며, 공간적으로는 직접 간접으로 접촉 가능한 인간과 인간과의 교호 관계를 통하여 이룩되는 것이다. 그러므로 문명은 인간사회의 과거가 퇴적된 결과라고 할 수 있으며, 동시에 접촉 가능한 한계 내에서의 다른 문명과의 조화라 할 수 있다. 서양과 교

* 한국해양대 경상학부 교수

사람이 선박을 만들면서 물이라는 지상 최대의 장애물이 부분적으로는 인류 문명의 발전을 선도하는 천연의 고속도로로 기능하기 시작하였다. 인간이 언제부터 선박을 만들었는지에 대한 정확한 기록이 없다. 그러나 원시시대부터 통나무배를 만들어 물을 건넌을 가능성을 모든 고고학자들이 인정하고 있고, 동굴의 벽화 속에서 이런 사실들이 수없이 발견되고 있다.

선박을 건조하는 기술과 이 선박으로 물위를 항해하는 기술이 발전하면서 인류 문명은 급속하게 발전하기 시작하였다. 인류의 고대 문화의 대부분이 큰 강의 중류나 지중해등 비교적 항해용으로 이용이 쉬운 해양을 중심으로 발전하였다는 것은 여기에 넓은 평야가 있고, 농업용수를 쉽게 조달할 수 있었다는 이점이 있기 때문이기도 하였으나, 그 보다는 강을 이용한 수운의 이점에서 비롯된 점이 매우 많다는 것을 우리는 잊어서는 안된다. 고대로부터 오늘날까지 수운은 대량 장거리 운송에 가장 적합한 운송 수단이다. 예를 들어 도로와 자동차와 수레가 이용되기 전까지만 해도 물건의 운반은 주로 사람이 등에 지거나 기껏해야 가축(낙타, 말, 소 등)을 이용하여 운반하는 것인바, 사람 등에서는 한사람이 100킬로를 넘지 못하였을 것이므로 쌀 한가마니 남짓이다. 소래야 쌀 두가마니 정도가 고작일 것이다. 호남 평야에서 생산된 쌀을 임금이 사는 한양까지 사람의 등에 지거나 소등에 얹어서 운송한다는 것은 이런 면에서 불가능은 아니지만 매우 비능률이 아닐 수 없다. 이에 비한다면 선박은 수로만 괜찮다면 500석이나 천석쯤은 거뜰히 싣고 서해를 거슬러 한강의 마포 나루에 내려놓을 수 있다. 이런 면에서 큰 강과 연안의 바다는 신이 인간에게 내려 준 천연의 고속도로였다.

그러나 오늘날과 같이 과학기술이 발전하기 전까지는 인간이 고속도로로 이용할 수 있는 물은 극히 제한되어 있었다. 특히 대양은 감히 건널 엄두를 내지 못했다. 그런 면에서 지구상의 가장 큰 고속도로인 대양은 오랫동안 인간의 교통을 가로막는 가장 크고 넘을 수 없는 장애물이

었다. 대양이라는 장애물이 너무 컸기 때문에 큰 사막 또는 큰 산 너머에는 나름대로 무엇이 있는지 알고 제한적으로나마 교류하였던 인간들도 대양 건너에는 무엇이 있는지조차도 몰랐다. 대서양 건너에 남북 아메리카 대륙이 있고, 남태평양 한가운데에 오스트라리아라는 대륙이 있다는 것도 몰랐다.

대양항해술의 발달과 인류 문화의 통합

그러나 인류 문명이 발달하면서 사람들은 대양을 건너는 기술을 습득하였다. 대서양을 건너서 미대륙을 발견하고, 희망봉을 돌아서 인도 항로를 개척하였다. 드디어 바다에 막혀서 서로 단 세상으로 살아오던 지구가 하나의 지구촌으로 통합을 시작한 것이다. 컬럼버스의 아메리카 대륙의 발견이 1492년의 일이니 대양을 건너서 문화 교류가 시작된 지 500년이 약간 넘는 셈이다.

컬럼버스에 의하여 대양이 횡단되었다는 사실이 그후 세계의 지배자가 유럽의 백인이 될 수 있는 결정적인 근거가 되었다. 이때부터 대양을 지배할 선박과 기술을 먼저 습득한 백인의 주도에 의해 세계는 하나의 공동체로 통합되어 가기 시작한 것이다. 그 결과는 백인은 지배자, 그리고 그 외의 유색인종은 피지배의 착취 대상이라는 불평등으로 가득찬 국제 질서가 형성되었던 것이다.

천연의 고속도로인 대양을 인류가 공유하다

그러나 국제사회가 더욱 발전하면서 대양을 항해하는 선박이 더 이상 백인의 전유물이 아니게 되었다. 또 대양을 고속도로로 활용하는 기술도 이제는 전 인류에게 개방되어 누구나 이용할 수 있는 일반적인 기술이 되었다. 해양자유 원칙은 누구든지 이 천연의 고속도로를 자유로이 이용할 수 있게 하였다. 그래서 인류는 이 고속도로를 자유롭게 이용하면서 평등을 지도원리로 하는 새로운 지구 공동체를 형성하기 위

해 매진하고 있다. 이것이 바로 세계화인 것이다.

새로 형성되는 지구촌 내지는 세계화는 이 고속도로를 이용하기 좋은 해안을 중심으로 발전하고 있다. 특히 오늘날은 환태평양 시대가 아닌가. 일본, 한국, 대만, 홍콩 싱가포르를 잇는 해양 국가를 주축으로, 동남아의 여러 나라가 새로운 지구촌에 참여하기 위하여 기지개를 켜고 있으며, 중국이 해안선을 따라 활발하게 경제 개발을 서둘고 있다. 이제 21세기 세계의 주도권은 백인의 손으로부터 아시아의 황색인의 손으로 넘어오고 있다. 이 아시아의 중심권에 위치하고, 고속도로를 이용하기 아주 좋은 지정학적 위치에 자리한 한국인이 세계의 주도권을 쥌 만한 기회가 우리 앞에 펼쳐지고 있는 것이다.

2. 문명의 교류와 세계화

문명의 교류와 이동

교통학을 공부하는 사람의 입장에서 보면 인류문명의 발전이란 다름 아닌 교통의 발달로 인한 이질문명권간의 상호교류의 확대라 할 수 있다. 그러므로 먼저 세계문명이 어떤 과정을 거쳐서 발전하여 왔는가를 간단하게 살펴볼 필요가 있다.

먼저 인류문명의 발상지가 강가라는 점이 흥미롭다. 황하, 나일강, 인도의 갠지스강, 메소포타미아의 유프라테스강 등 거의 모든 문명의 발상지가 강가다. 왜 그럴까? 대부분의 학자들은 강가가 농경에 유리하고, 홍수가 날 때, 상류의 비옥한 흙을 날라다 주기 때문이라고 한다. 교통학의 입장에서 보면 그에 더하여 물을 이용한 교통의 편의가 크게 한 몫을 했다고 강조하고 싶다. 중국이 천하를 통일한 후에 한 일중 중요한 일이 들어 있다면, 그 하나가 만리장성의 축조이고, 다른 하나는 중국천하를 통일하는데 결정적인 역할을 하는 대운하를 건설한 것이다. 또 강과는 별로 관계가 없는 그리스와 로마가 문명의 발상지로서 중요한 몫

을 차지하는 것도 바로 교통의 편익이 크게 한몫을 하고 있음을 잘 나타내주고 있다. 그리스 로마 문명은 비교적 잔잔하고 교통로로 이용하기 편리한 지중해라는 바다를 중심으로 발전하였다는 것이 주목된다.

해양과 관련된 해양사의 시대구분

서구사람들은 인류문명의 발달과정을 해양의 이용에 대입해 해석하려는 경향이 있다. 그래서 그들은 그들이 지중해를 안마당으로 하여 생활하여 온 15세기말까지를 지중해시대로, 그리고 컬럼버스의 대서양 횡단으로부터 20세기중반이후까지의 구미열강의 세계지배시대를 대서양 시대로, 그리고 20세기 후반, 특히 1970년대이후의 아시아세력의 발전과 같은 미국에서도 동부보다 서부의 경제가 보다 활발해진 시대 이후를 태평양시대라고 구분하고 있다. 필자도 이런 견해에 대체로 동의해 왔다.

그러나 해운사를 공부하다가 동양해운사 부분에 입문하면서 이것은 백인의 역사를 기준으로 한 구분이지 세계문명사적인 구분이 아니라는 것을 알았다. 백인들이 지중해시대로 분류하는 15세기까지의 세계 문명 교류사를 보면 대체로 인도문명과 중국문명으로 대표되는 동양의 문명이 서양으로 이동하던 시기라고 할 수 있다. 이동의 수단은 초기에는 낙타등을 이용한 사막횡단의 소위 실크 로드였다. 그러다가 8, 9세기경부터 이 사막을 이용한 실크 로드가 갑자기 없어지고, 새로운 동서 교역로로 등장한 것이 해로를 이용한 해상교역이었다. 중국인들은 이것을 해상실크 로드라고 부르고 있다. 이런 점을 감안해서 본다면 15세기까지를 지중해시대라고 분류하기 보다는 인도양시대로 부르는 것이 보다 합리적일 것이다.

지중해는 단지 중국과 인도로부터 전해져 온 문물들을 유럽의 각지로 배급하는 배송센타내지는 배송로로 기능만 했을 뿐이다. 그 받아들이는 입구기능을 한 곳이 비잔틴 제국의 콘스탄티노플(지금의 이스탄

불)이었고, 이것을 다시 지중해 해로를 이용하여 유럽대륙으로 가져다가 대륙전체의 수요처로 배분한 것이 지중해연안, 특히 이태리의 해안에 산재하였던 베니스, 제노아등 도시해양국가들이었던 것이다. 이런 각도에서 본다면 인도양은 현대개념으로 하면 트렁크 라인에 해당하고, 지중해는 피더항로라고 해야 할 것이다. 15세기까지를 지중해시대 로 분류한 것은 순전히 백인적인 발상에 지나지 않는다.

해상실크로드와 동서교류

동서문화가 교류된 역사는 기원전으로 거슬러 오른다. 실크로드는 흔히 사막을 이용한 육로에 의한 것으로 알려지고 있다. 그러나 그것은 초기의 실크로드 이야기다. 낙타를 이용하여 사막을 건너던 실크로드는 7-8세기경에 해상실크로드로 대체된다. 역사학자들은 오랫동안 존재하였던 실크로드가 갑자기 없어진 이유에 대하여 정확한 설명을 못하고 있다. 그러나 해운사적인 관점에서 보면 동서를 잇는, 보다 유리하고 안전한 해상 실크로드가 새로 개설되었기 때문에, 불편하고 위험이 따르는 육상 실크로드가 사라진 것은 당연한 일이라고 할 수 있다. 오래 전부터 해상을 통한 동서교류가 이루어져 왔으나 이 교류가 정례화된 것은 대체로 8-9세기경으로 본다. 그리고 이 해상실크로드가 전성기를 맞이한 것은 명나라 중기인 15세기초까지다. 육상의 실크로드가 해상 실크로드로 대체되면서 교역규모는 훨씬 커지고 정례화되었다.

특히 해상의 수송력은 육상의 그것과 비교할 때 문제가 안될 정도로 크다. 그것은 바로 낙타와 선박과의 차다. 어떤 사람의 계산에 의하면 낙타 한 마리가 약 300킬로그램의 화물을 운반할 수 있으므로, 낙타 30마리로 구성되는 카라반의 운송능력은 9,000킬로그램이 된다. 이에 비하여 당시의 상선은 약 1,000톤급으로서 화물운송능력이 약 60-70만 킬로그램이 된다. 그러므로 선박 한 척의 운송능력은 낙타 2,000마리의 운송능력을 갖는 셈이다. 그러므로 해상실크로드는 육상의 그것보다

비교가 안될 정도의 대량의 화물을 운반할 수가 있었다. 항해의 안전만 확보된다면 해상운송의 우위는 명백하지 않을 수 없다.

지중해문명의 발달과 문예부흥 (동양에서 전수된 세가지 신기)

해상실크로드를 통하여 중국의 황하문명의 정수들이 조금씩이나마, 서양세계로 들어 갔다. 선박으로 지금의 중동지역으로 간 이들 상품은 홍해와 페르시아만, 그리고 흑해 등을 통하여 유럽의 지중해지역으로 전달되었다. 중국의 문명이 꾸준히 유럽으로 흘러 들면서 유럽의 암흑기로 지칭되는 중세 유럽의 잠이 깨기 시작하여 드디어 문예부흥기를 맞이하게 된다. 문예부흥이 지중해연안을 중심으로 이루어진 것도 바로 이 해상실크로드라는 문명의 젖줄이 그 원천이었으리라는 것을 추측하기는 어렵지 않다.

문예부흥으로 얻은 서양세계의 세가지 신기(神器)가 나침판과 대포와 인쇄술이다. 나침판을 이용하게 되면서 대양항해술이 획기적으로 발전하였으며, 대포를 이용하면서 탐험과정에서 필연적으로 만나게 되는 원주민의 저항을 효과적으로 제압할 수 있었다. 그리고 이런 탐험으로 얻은 지식은 인쇄술을 통하여 지식의 대중화를 이룩하였던 것이다. 그런데 이 세가지의 신기(神器)가 하나 같이 중국에서 건너간 것이라는 점이 재미있다. 나침판은 중국에서 이미 기원전에 이용되었다는 기록이 있으며, 11세기경에는 이것을 항해용으로 이용하였다는 기록이 있는 바, 실제 항해에 이용은 그보다 훨씬 이전부터라는 것이 통설화되어 가고 있다. 서양사람들이 무서워 지브랄탈 해협을 못 벗어나고 있을 때, 전술한 해상실크로드가 가능하게 된 것도 이 나침판 때문이 아니었나 추측되므로 항해용으로 나침판을 이용한 것은 7-8세기로 거슬러 오를 것이라고 추측할 수 있다. 화약이나 인쇄술이 동양에서 서양의 그것보다 훨씬 이전부터 발달하여 왔음도 잘 알려진 사실이다.

동양에서 건너간 이 세가지 신기를 이용한 문예부흥이 일어나면서 서양사람들의 항해술이 획기적인 발전을 하게 된다. 지중해를 누비고 다니는 것은 물론이고, 지브랄탈 해협을 건너서 대서양으로 진출하게 되었다. 대서양시대가 열리게 된 것이다. 그런 의미에서 지중해는 인류의 항해훈련소였다고 할 수 있다. 옛날 사람들이 대양으로 진출하지 못한 가장 큰 이유는 대양에서는 정확한 ‘자기 위치’와 ‘가고 있는 방향’을 알 수 없었기 때문이다. 나침판이 이용되기 시작하면서 문제가 다는 아니지만 상당히 풀리게 되어, 대서양으로 진출할 용기가 나게 된 것이다.

중세 지중해 시대의 문명의 중심은 지중해로 깊숙히 뻗어나온 이태리 반도였다. 이태리 도시국가들은 그들의 지정학적인 유리성을 바탕으로 지중해를 고속도로화하여 동양의 문물의 서양에의 배급자로서 부와 군사력과 문명을 발전시켜 유럽의 강자가 되고 중심이 되었던 것이다. 그리하여 이태리 반도의 중심인 로마에서 문예부흥이라는 꽃이 피었던 것이다. 이 때 이 로마의 중심적인 기능과 역할을 강조한 ‘모든 길은 로마로 통한다’는 속담이 나오게 된 것이다. 이는 아직 유럽의 항해술이 대서양을 전체적으로 극복할 수 없었기 때문에 동양문물을 유럽 전지역으로 배급하는데 주로 육로를 많이 이용하였기 때문에 생겨난 말이다. 이태리 반도와 로마가 중세 유럽문명의 중심이 되었던 것은 이태리 반도라는 지정학적인 위치 덕분이라 할 수 있다.

대항해시대의 시작과 백인우위

중국으로부터 전해져 온 3종의 신기를 가지고 지중해에서 항해훈련을 충분히 거친 유럽인들이 대서양으로 진출하면서 세계는 새로운 국면을 맞이하게 된다. 대항해시대의 개막인 것이다. 이것을 통하여 백인은 세계사에서 타의 추종을 불허하는 우위를 점하게 된다. 15세기말 포르투갈의 바스코 다 카마와 스페인의 컬럼버스가 인도항로와 신대륙을 발견하기 이전까지만 해도 유럽이 다른 문명지역보다 더 발전되었던

것은 거의 아무 것도 없었다고 해도 과언이 아니다. 그들의 우위를 확실히 굳혀 준 것은 대서양을 횡단하는 항해술을 가졌다는 점이었다. 안타깝게도 바로 그 때쯤에는 중국의 발달하였던 해상실크로드가 내리막길로 접어들고 있었다.

백인들의 대항해시대는 남북아메리카 신대륙을 발판으로 한없는 발전을 거듭하였다. 그 결과는 남북아메리카의 광활한 대륙에 살고 있던 원주민들이 쫓겨나고 이 대륙에 백인의 세계가 새로 건설된 것이다. 이런 대서양시대를 주도하기 위하여는 지중해에 깊숙히 들어 앉아 있는 로마나 이태리 반도는 지정학적으로 그리 좋은 위치가 아니다. 그런 저런 연유로 해서 대서양시대의 중심지도 자연스럽게 지중해를 벗어나 대서양 연안으로 진출하게 된다. 처음에는 초기 대항해시대를 이끌던 포르투갈, 스페인, 그리고 네덜란드의 주요 항만들이 각광을 받았다. 그러다가 17세기 중반에 들어서면서 영국이 새로운 해양강국으로 진출하면서 세계의 중심은 런던으로 이전되었다. 세계의 모든 항로와 선박은 런던을 중심으로 움직였으며, 영국은 해외에 가지고 있는 광활한 식민지를 바탕으로 '대양제국은 해가 지지 않는다'고 큰 소리치게 되었다. 이때 생겨난 말중의 하나가 '바다를 지배하는 자가 세계를 지배한다'는 말이다. 이는 세계교역을 장악하기 위하여는 그 교통로인 해양을 장악하지 않으면 안된다는 것을 아주 간명하게 설명하고 있는 것이다. 이 시대에는 '모든 길은 로마로 통한다'가 아니라 '모든 항로는 런던으로 통한다'로 바뀌었던 것이다.

대서양 동안시대

이런 연유로 남북미 대륙에서 백인세력은 주로 동해안을 중심으로 발전하였으며, 같은 아메리카대륙도 서해안의 개발은 상대적으로 늦어졌다. 그러나 시간이 지나면 모든 것이 변한다. 유럽의 전성시대도 저물어가는 징조들이 여러 곳에서 나타나기 시작하였다. 바로 백인들이 건

설한 식민지들이 커지면서 자기 목소리를 내기 시작한 것이다. 가장 대표적인 것이 영국 해외식민지 중 노른 자위라 할수 있는 미국 13개주의 독립운동이었다.

미국이 독립하면서 광대한 대륙의 풍부한 자원을 바탕으로 미국이 새로운 세계의 강국으로 등장하게 되면서 세계의 중심도 대서양을 건너게 된다. 같은 대서양시대이면서 대서양의 서해안시대는 서서히 막을 내리고 대서양의 동해안 시대가 개막된 것이다. 미국이 서유럽 세력을 제치고 세계의 강자로서의 명실상부한 위치를 굳힌 것은 1-2차 세계대전을 거치면서다. 새로운 대서양 동해안시대의 중심도시는 뉴욕이 되었다. 뉴욕은 특히 이차대전후의 세계경제의 중심도시로서 자리를 굳건히 하였다.

교통수단의 발달과 3 Ports 시대

뉴욕이 세계의 중심이 될 때쯤부터 교통기술이 획기적인 발전을 하게 되었다. 증기기관을 이용한 기선과 철도로 대량수송시대가 열리고 뒤이은 내연기관의 발명으로 항공기와 자동차가 발전된 것이다. 통신도 발달하여 주로 우편을 이용하여 전달되던 정보가 전파를 타고 이동하게 되었다.

문명의 이동과 교류란 구체적으로 무엇이 교류되고 이동된다는 것인가를 생각해 보자. 그것은 상품과 사람과 정보의 교류라 할수 있다. 일반적으로 교통이란 상품과 사람의 이동을 의미하는 것으로 생각하기 쉽다. 그러나 교류와 이동에서 간과하기 쉬우면서 중요한 것의 하나가 정보의 교류와 이전이 있다. 교통이 문명발전의 원동력이 되는 가장 큰 이유는 사람과 상품의 이동을 통하여 정보가 교류된다는 점에 있다. 초기에 정보는 상품과 사람을 따라서 부수적으로 이동되었다. 그러나 정보가 독자적으로 이동할 필요가 여러 가지 사유로 발생하게 되었다. 그래서 생긴 제도가 우편제도다. 정보가 사람이나 상품으로부터 독립된

것이다. 그것도 처음에는 사람의 이동이 수반되어야 했다. 소위 인편에 의한 편지의 전달이 그것이다. 그러나 사회가 발전되면서 우편이란 제도를 통하여 정보전달 산업이 독립산업이 되었다. 해운사에서 우편선 제도가 갖는 의미가 이런 면에서 각별하다.

옛날에는 이런 상품과 사람과 정보가 주로 낙타등이나 마차를 타고 이동하였다. 그 결과 이동할 수 있는 양이 극히 한정되었고 갈 수 있는 곳도 제한되었다. 그만큼 문명상호간의 교류도 제한되었고, 또 그만큼 문명의 발전도 더뎠다. 그러나 해상실크로드가 이용되면서 교통의 규모가 대규모화하였다. 그만큼 교류도 활발해지고 문명의 발전속도도 빨라졌다. 대체로 19세기 중엽까지는 세계 문명상호간의 교류는 주로 선박을 타고 이동하였다. 그리고 그 이동수단인 선박을 장악한 백인들이 세계문명의 주도권을 장악하여 절대적인 우위를 점하게 되었다는 것은 전술하였다.

산업혁명이란 어떻게 보면 바로 교통혁명이다. 증기기관을 이용한 기차와 기선의 발명은 대량수송을 더욱 가능하게 하였고, 속도도 빨라졌다. 그만큼 문명간의 교류속도와 빈도도 많아졌고, 문명의 발전속도도 그만큼 빨라졌다. 20세기가 되면서 내연기관의 발전으로 신속하고 간편한 교통수단인 자동차와 항공기가 발명되었다. 그러자 증기기관 중심의 교통체계도 재편되게 되었다. 우선 보다 신속하고 편리한 이동을 원하는 사람이 증기기관으로 움직이는 기차와 기선을 외면하고 자동차와 항공기로 이동해 갔다.

19세기 말엽에는 정보의 이동에도 혁명이 일어났다. 전신전화제도가 발전되면서 정보가 전파를 타게 된 것이다. 그만큼 정보의 이동이 빨라졌다. 오늘날의 세계를 우리는 정보화시대라고 한다. 그것은 바로 정보가 전파를 타고 자유자재로 이동하는 현상을 의미하는 것이다.

이렇게 교통이 기능적으로 분화되어 서로 다른 교통기관을 이용하게 된 것이 바로 정보화시대다. 19세기 중엽까지만 해도 상품과 사람과 정

보는 같은 교통수단인 선박을 타고 다녔다. 그러나 이제는 사람은 항공기와 자동차로 정보는 전파를 타고 이동하고 상품만이 선박을 타고 이동하는 시대로 변화된 것이다. 이렇게 변화된 시대에는 변화된 시대에 알맞는 새로운 제도가 필요하다. 전술한 바와 같이 로마가 세계의 중심이던 시대에는 ‘모든 길은 로마로 통한다’ 였다면 대서양시대에는 ‘모든 항로는 런던으로 통한다’가 되었다. 그 때는 마차길과 항만만 잘 갖추면 세계의 중심이 되는데 손색이 없었다. 그러나 20세기 들어서면서는 상품과 사람과 정보가 각기 타고 다니는 교통수단을 달리하게 되었다. 그러니 항만만 잘 갖추면 세계의 중심이던 시대도 지나갔다.

뉴욕이 새로운 세계문명의 중심으로 떠오른 20세기 후반부터는 항만 외에 항공기가 이착륙하는 공항이 필요하게 되었으며, 정보가 출입하는 텔레포트가 필요하게 된 것이다. 그후부터 지금까지 세계의 중심이 되는 대도시가 되기 위하여는 꼭 갖추어야 하는 필수조건의 하나가 바로 항만(Sea Port), 공항(Air Port), 그리고 텔레포트(Tele Port)라는 3 포트(3 Ports)가 되었다. 이 세가지 중 하나가 결여되는 도시는 대도시라 적어도 세계의 문명중심도시로서는 기능하기 어렵다. 그 좋은 예가 부산이다. 부산은 3 포트중 해항인 항만은 아주 잘 발달된 도시다. 그러나 다른 2 포트인 공항과 텔레 포트의 발전은 지지부진하다. 그래서 부산은 인구 400만을 포용하는 대도시이면서 어쩔수 없이 서울이라는 중심도시를 보조하는 보조도시로 전략하고 만 것이다. 조금 더 심한 표현을 쓴다면 부산은 서울의 물류창고로 전략되고 있는 것이다.

교통의 고속화와 문명이동의 고속화

20세기 후반 항공기와 전신전화 제도가 발달하고 정보처리가 컴퓨터화되면서 교통은 고속화시대로 접어들었으며, 교통이 고속화된만큼 문명이전 속도도 그만큼 빨라졌다. 뉴욕이 세계의 중심으로 부상한지 얼마 안되어 미국에는 서해안시대가 개막되었으며, 이 때를 전후하여 환태평

양시대라는 말이 나오게 되었다. 새로운 환태평양시대 초기의 중심도시는 미국 서해안의 중요도시인 로스앤젤레스와 샌프란시스코가 되었다. 그러나 그것도 잠깐이고 바로 문명의 중심은 태평양을 훌쩍 뛰어 넘어 극동으로 이동하였다. 이른바 환태평양시대에서도 아시아 중심시대가 개막된 것이다. 극동이 새로운 세계의 중심이 되자, 세계의 중심도시는 일본의 수도 도쿄가 되었다. 일본만이 부상한 것이 아니다. 그 주변의 한국, 대만, 홍콩, 싱가포르라는 네 마리 용도 같이 발전하였다. 필자와 잘 아는 호주의 어느 경제지리학자는 매년 여름방학이면 일본 동경에 와서 약 2주간 머물면서 자기가 일년동안 연구할 전세계의 경제지리에 필요한 정보를 수집해 간다고 한다. 왜 물가도 비싸고 영어 사용권도 아닌 동경으로 오느냐고 물으니, 이 곳에서만 접할 수 있는 정보가 무척 많다는 대답이다. 런던이나 뉴욕을 제치고 동경이 세계정보의 중심지가 되어 가고 있는 것을 단적으로 나타내는 말이다.

3. 교통없이 문명없다

동에서 서로 움직인 문명

지금까지 본 교통의 발달과 문명의 이동에서 특징중의 하나가 문명은 동에서 서로 이동한다는 사실이다. 기원전부터 시작된 실크로드가 중국의 문명이 유럽으로 이동되는 과정이었다면, 지중해에서 꽃핀 문예부흥에 따라 새로운 대서양 시대의 개막은 또 하나의 문명의 서진을 의미한다. 컬럼버스가 개발한 항로를 따라 문명이 대서양을 횡단한 것이다. 선박으로 건너간 문명의 중심은 뉴욕에 자리 잡았다가 철도와 항공기라는 새로운 교통수단을 이용하여 단숨에 미대륙을 횡단하고 태평양을 횡단한 것이다. 중국에서 유럽, 유럽에서 미대륙, 미대륙과 태평양의 횡단이 모두 동에서 서로 이동해 간 것이다. 해가 뜨는 동쪽에서 해가 지는 서쪽으로 문명이 끊임없이 이동하는 것이 역사적 필연인지 알수 없다.

공산주의라는 철벽에 막힌 문명

그러나 동경으로 옮겨온 세계문명의 중심이 더 이상 서쪽으로 이동할 수 없게 되었다. 지금까지의 추세대로라면 동경에 자리잡은 문명의 중심은 당연히 서쪽으로 이동하여 서울을 거쳐 북경쯤에 자리잡아 마땅하다. 그러나 거기에는 사람이 쳐 놓은 이데올로기라는 장애물이 있었다. 80년대까지만 하더라도 동아시아 해안은 남한과 홍콩을 제외하고는 공산주의라는 철조망에 의하여 철저히 차단되어 있었다. 소련, 북한, 중국이라는 공산정권에 의하여 해안선이 철저히 차단되어 자유세계의 선박이나 항공기가 자유스럽게 접근하기가 어려웠다. 정보이동의 주 수단인 전파도 방해받기는 마찬가지다. 2천여년의 세월이 걸려 지구 한바퀴 돌아 온 문명이 다시 제자리로 찾아들려 하니 철조망 때문에 들어갈 수 없게 된 것이다. 이데올로기라는 장벽은 세계사의 큰 흐름을 바꿔 놓을만큼 단단한 것이었다.

방향을 선회하여 남진하다

갈 곳을 잃은 문명의 중심이 할 수 없이 방향을 선회한 것이 그래도 열려 있는 남쪽이다. 동경에서 서울을 거쳐 북경으로 가야할 중심축은 서울에 한발을 내디디고 다른 한발은 남으로 돌려 홍콩과 대만에 걸치고 싱가포르로 훌쩍 넘어 갔다. 아세안의 시대는 이렇게 개막된 것이다. 사실 그런각도에서 보면 80년대는 아세안 시대라 할만큼 동남아시아가 각광을 받던 시대다. 자연스럽게 세계경제와 문명의 중심은 싱가포르로 이동되게 되었다.

사회주의 개방하자 다시 북진

이데올로기가 밥 먹여 주는 것이 아니라는 말이 있듯이 아무리 공산주의를 부르짖어도 그것이 잘 사는 길이 아닐 때는 무턱대고 그것만 고집할 수가 없다. 80년대 들어서면서 공산주의가 급속하게 붕괴되기 시

작하였다. 공산주의의 종주국인 소련은 페레스트로이카라는 대개혁의 과정에서 자체 붕괴되어 지상에서 사라져 버렸다. 중국은 서서히 개방 정책을 도입하였다. 북한만은 아직도 문을 열지 않고 있다. 일단 중국이 문을 열자 남으로 내려갔던 문명이동의 전선(前線)이 열린 문을 향하여 다시 북상하였다. 그리고 열어 놓은 좁은 문인 홍콩을 통하여 거대한 대륙인 중국에 상륙하였다. 자연스럽게 홍콩을 중심으로한 화남경제권이 활기를 띠게 되었다. 그렇게 되자 홍콩이 싱가포르를 제치고 앞으로 부상하게 되었다. 중국도 개방의 효과를 경험하면서 문호의 개방폭을 더욱 넓히고 있다. 홍콩을 통하여 상륙한 서방문명은 서서히 북상하여 지금은 상해와 북경을 중심으로 착실한 성장의 발판을 구축하고 있다. 우리는 이것을 환황해경제권이라고 부른다. 아직은 전망단계지만 다음 경제의 발전예상지역은 옛 우리 고구려땅이었던 중국의 동북삼성과 우리 동해를 중심으로한 러시아, 몽고, 일본, 북한, 그리고 우리나라를 중심으로 한 환동해경제권이 활성화될 것이 예상된다.

