

동아시아 국제관계의 공간적 변용과 해양아시아:

대륙-해양의 역학에 대한 비판지정학적 이해

이철호*

- I. 머리말
- II. 해양아시아의 발견과 역사성
- III. 동아시아 시공간과 해양중국
- IV. 해양중국과 해양아시아
- V. 맺음말

월경지역들의 등장으로 특징지어지는 동아시아 국제관계의 공간적 변용은 교류와 네트워크의 공간으로서 바다의 부상과 불가분의 관계가 있다. 이 글은 동아시아시공간의 진화에서 대륙-해양의 역학이 지닌 표상을 비판지정학의 관점에서 규명한다. 우선 ‘해양아시아’가 ‘대륙아시아’의 대안으로서 부침을 반복해 온 역사 과정을 관찰하는 한편, 그 사이클은 ‘두 개의 중국’, 즉 ‘해양중국’과 ‘대륙중국’이 중세와 근대를 통해 보여주는 비대칭적인 발전 궤적과 연동되어 있다는 점을 고찰한다. 나아가 ‘해양중국’을 정치경제학적으로 개념화하고 그 외연으로서 ‘동아시아지중해’의 상업전통을 탐구함으로써 오늘날 동아시아 지역협력이 지닌 국지적이고 상향적인 특성은 그 뿌리가 동아시아 정치경제의 역사적 실체들에 닿아 있다는 점을 밝힌다. 이 점에서 비록 소수의 전통이지만 해양아시아는 동아시아 국제사회의 발전에서 대륙아시아의 한계를 극복할 수 있는 사회자산으로서 제도화될 필요가 있으며, 이는 다시 대륙아시아의 몫이라고 본다.

주제어: 해양아시아, 해양중국, 동아시아, 지중해, 비판지정학

* 부산대학교 국제전문대학원 교수

I. 머리말

바다가 인문사회과학의 탐구대상으로 돌아오면서 지금까지 주로 자원으로서 인식되던 바다는 활동무대이자 교차로, 나아가 문화 내지 문명으로서 재조명되고 있다. 뿐만 아니라 바다는 ‘땅을 에워싸고 있는 조건(seabound)’이라는 소극적 의미에 머물지 않고 ‘땅에서 나아가야 할 곳(seagoing)’이라는 적극적 의미를 띠게 되었다. 이에 따라 공간에 대한 기존의 육지중심(terra-centric) 관점은 바다의(oceanic) 시각을 통해 보완될 필요성이 커지고 있다.

바다의 재조명은 국제관계의 공간적 변용과 밀접한 관계가 있다. 탈냉전과 지구화에 따른 탈영토화의 결과, 영토국가를 단위로 한 전통 국제관계는 국경을 넘어선 다수준의 사회관계들을 담을 수 없게 되었다. 이러한 사정은 포괄적인 공간 범주로서 ‘지역’을 재등장시켰다. 지역은 국가들의 집합적 공간단위를 넘어서, 이제는 개인과 세계의 양극단 사이에서 국가단위를 벗어나 이루어지는 모든 범주의 공간적 응집과정을 담아야 하는 매우 무거운 개념 가방이 되었다. 횡국가(transnational) 교류의 심화에 따라 형성되고 있는 월경지역(cross-border regions)은 대표적인 탈근대 국제공간이다. 많은 경우 월경의 통로는 바다가 제공한다. 그래서 바다는 국제관계의 공간적 변용에 있어 다시 핵심적인 지리 요소로 자리 잡게 되었으며, 대륙과 해양은 새로운 상호작용의 계기를 맞게 되었다.

대륙-해양의 역학은 국제권력관계의 공간적 틀에 관한 매킨더(Mackinder)의 지전략적(geo-strategic) 명제를 넘어 새롭게 인식되고 있다. 대륙-해양의 새로운 상호작용은 지경학적이고 지리문화적인 의미 부여를 통해 ‘신지정학(new geopolitics)’의 주제로 등장하였다. 전통지정학이 영토·주권 원칙에 입각한 국가중심세계(state-centric world)의 고정되고 영속적인 공간관에 기반하고 있다

면, ‘신지정학’, 특히 그 중심에 있는 ‘비판지정학(critical geopolitics)’은 공간을 유동적으로 구성하며, 사람, 재화, 정보의 소통에 기초한 다중심세계(multi-centric world)의 활동공간을 포착한다. 동아시아의 재발견이 이러한 ‘움직이는 지리’ 속에서 이루어졌다는 점에서, 교류와 네트워크의 공간으로서 바다는 동아시아 국제사회를 새롭게 축조하는 데 필수불가결한 고려사항이 된 것이다.

이러한 문제의식에서 이 글은 지역의 재등장으로 요약되는 동아시아 국제관계의 공간적 변용을 ‘대륙-해양’의 관념을 통해 반성해보고자 한다. 다시 말해 동아시아에 있어 대륙-해양의 역학이 지닌 비판지정학적 표상(representation)을 규명함으로써 동아시아시공간의 변용에 대한 이해를 도모하려는 것이다.¹⁾ 이러한 목적을 위해 이 글은 새로운 연구를 수행하기보다는 인문사회과학내 인접 학문분과들의 저작 속에 흩어져 있는 동아시아의 해양에 관한 주장과 암시들을 문헌연구의 차원에서 분석하여 정치경제학적으로 개념화하는 작업을 수행하고자 한다.

이 글은 세 가지 문제에 접근한다. 우선 대륙아시아와 구별되는 해양아시아 관념을 도출하고, 그 역사성을 검토한다. 둘째, 동아시아 시공간의 진화를 추동하는 요소로서 대륙-해양과 중심-주변의 역학의 의미를 분석하고, 이를 관찰하는 관건으로서 해양중국의 역사적 맥락을 되짚어 본다. 셋째, 해양아시아를 ‘해양중국’의 외연으로서 자리매기고 해양중국의 정치경제학적 의미와 해양아시아의 상업전통을 고찰한다. 결론으로서 해양아시아의 부활이 동아시아

1) 비판지정학에서 지리는 고정된 것이 아니라 동태적인 요소로 이해된다. 특히 역사와 경제, 그리고 사회를 여하히 재현(representation) 하느냐에 따라 영속적인 것으로 인식되어온 국제권력관계의 공간적 틀, 즉 국가들의 위계나 중심-주변 관계는 변화할 수 있다고 본다. 이러한 맥락에서 본 연구가 의도하는 바, 비판지정학적 표상을 규명한다는 것은 역사의 해석과 사회경제적인 교류의 차원에서 동아시아국제관계를 재현해보자는 뜻이다. 비판지정학에 대해선 Agnew and Corbridge (1995)를 보라.

국제사회의 새로운 축조에 있어 지니는 함의를 도출한다.

II. 해양아시아의 발견과 역사성

1. 해양아시아와 동아시아지중해

동아시아 시공간의 변용에 있어 새로운 현상은 하나의 집합공간으로서 ‘아시아’라는 인식이 등장한 점이다. 학문적 담론을 주도해온 서양 중심의 시각에서 보면 아시아는 일체성보다는 이질성과 다양성의 공간이었다. 대표적으로 ‘오리엔탈리즘’은 서구적 표준을 통해 아시아를 나누고 분해하는 일이 그 본연의 역할이었다. 이 점에서 지난 20여 년 간 경제를 계기로 ‘다름의 아시아’에서 ‘하나의 아시아’가 탄생한 것은 의미심장한 일이다.

비록 아시아의 일체성에 대해선 여전히 회의적인 입장들이 제기되고 있지만, 시장의 역동성을 통해 형성된 ‘새로운 아시아’는 페루(François Perroux)가 거의 반세기전에 설파한 하나의 유럽 관념, 즉 ‘對岸없는 유럽(Europe sans rivages)’이라는 모델을 상기시킨다. “바다 쪽으로 눈을 돌리지 않는다면 이는 유럽이 자신의 일부를 잊어버리는 일이 된다. 유럽은 섬들에서 뿐만 아니라 가장 멀리 떨어져 있는 땅에도 존재한다. (...) 역사의 이 순간에도 그러한 곳에서 유럽의 존재는 불가항력적이다. 이러한 유럽의 힘은 전혀 줄어들지 않을 뿐만 아니라 또한 충분히 전파되어 있어서, 아무리 최악의 정세 속에서라도 그 힘이 나온 중심들은 보호되고 다시 일어난다. 우리가 경계해야 할 것은 (...) 평범하게 채색되어 있는 지

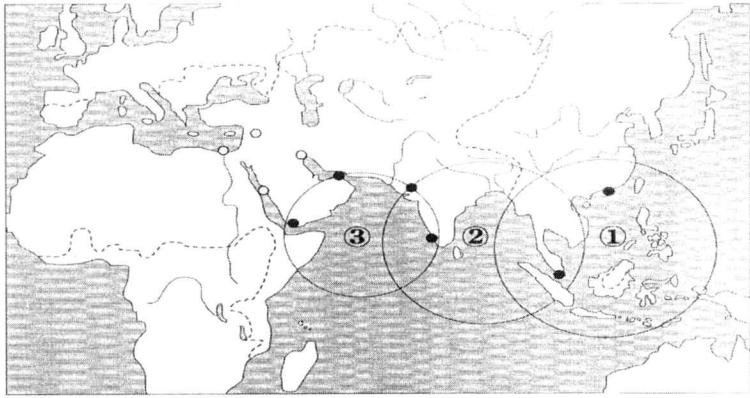
리부도 속에 갇혀 있는, 여러 개로 나누어진 조그만 유럽(*des petites Europe*)이다. (...) 유럽은 그 어떤 공간이 담을 수도 제한할 수도 없는 작품이다(*Perroux 1954, 22-23*).”

바다는 아시아의 통합적 인식에 있어서도 무엇보다 요구되는 요소이다. 특히 동아시아 국제관계의 공간적 변용을 추동하는 힘인, 횡국가적(*transnational*) 동학은 바다를 무대로 일어나고 있다는 점에서 동아시아공간의 진화에 있어 해양공간이 지닌 역사성에 주목할 필요가 있다.

비교적 드물지만 장기적 관점에 서있는 경제사가들의 연구는 아시아 해양공간의 역사적 부침에 주목하고 있다. 13세기에서 20세기까지 인도양과 남중국해의 상업교류에 관한 연구를 주도한 롱바르(*Denis Lombard*)와 오뱅(*Jean Aubin*)은 이 해양공간들을 바로 ‘아시아의 지중해’로 인식하였다(*Lombard and Aubin 1988*). 일본의 공업화를 16세기에서 19세기말에 이르는 장기구조 속에서 접근하고 있는 하마시타(*浜下武志*)와 카와카쓰(*川勝平太*)의 연구 역시 ‘아시아교역권’이라고 하는, 바다를 중심으로 한 광역경제공간의 동태적 모습을 보여 준다(*浜下·川勝 1991*). 이들은 모두 경제적 다이내미즘이 발생한 중심들의 박동만을 추적하는 데 그치지 않고, 이러한 박동들을 보다 광역의 교류체계 속에 이입시켜 아시아라는 집합공간의 진화를 성찰하려고 한다.²⁾ 롱바르 등이 관찰하고 있는 ‘해양아시아(*maritime Asia*)’, 하마시타 등이 관념하고 있는 ‘해역(*maritime zones*)’은 ‘대륙아시아(*continental Asia*)’와는 정치적, 경제적, 문화적으로 구별되는 또 하나의 광역공간이다.

2) 두 연구는 모두 장기지속(*longue durée*)이라는 역사방법을 사용하고, 지역간 교류에 치중하여 자본주의를 분석한다는 공통점을 지닌다. 이 두 측면은 브로델과 월러스틴의 접근법에 있어 핵심적 요소이다(*Fernand Braudel 1979; Wallerstein 1974*).

〈그림 1〉 해양아시아의 3대 해역시스템



출처: 미야자키 마사카쓰, 『정화의 남해 대원정』 (서울: 일빛, 1999), p. 241.

해양아시아는 10세기에서 16세기에 걸쳐 전성기를 구가했으며, 여기에는 상호 밀접히 연관된 세 가지 해역시스템이 존재하였다(〈그림 1〉 참조). 아프리카 동해안에서 인도양 서쪽의 말라바르 지방까지의 인도양해역, 벵골만과 자바해로 이루어진 동남아해역, 말라카해협에서 중국연해지방 그리고 일본에 이르는 남중국해역이 그것이다(Chaudhuri 1985, 102).³⁾ 앞의 두 해역은 다우선(아라비아 상선)을 이용하는 이슬람 상권이 지배하는 이른바 ‘다우교역권’을 이루고, 후자는 정크선(중국 상선)을 이용하는 중국 상권이 지배하는 ‘정크교역권’이다. 해역이 구분된 것은 기본적으로 계절풍의 방향 때문이었다. 바람은 여정과 항해일정, 나아가 캘리컷(Calicut), 말라카(Malacca), 광둥(廣東) 등 상관(商館, emporia)의 위치를 결정하였다.

해양아시아 자본주의의 성장은 지중해무역처럼 기본적으로 ‘원거리 교역의 승리’이며(Braudel 1979, 575-581), 본질적으로 아시

3) 다소 다른 각도에서 아지마는 인도양서해역, 벵골만, 동남아해역을 합쳐 인도양 해역세계라 부르고 이를 이슬람네트워크의 작동이라는 점에서 분석하고 있다(아지마 2001).

아 역내 교역에 바탕을 둔 것이었다. 대표적인 역내 교역품은 인도의 면제품, 중국의 비단과 도자기, 일본의 종이와 칠기, 동남아의 향료와 후추, 그리고 농업 배후지가 없는 상관에 보급하는 쌀 등이었다. 원거리 교역은 13세기에서 15세기까지 중국시장의 성장에 의해 확장되었으며, 이는 16세기 일본 시장과 연결되었다. 아프리카 남단의 희망봉을 도는 대륙간 항로가 열린 후에도 아시아 역내 무역의 비중이 압도적이었다.

해양아시아의 3대권역의 하나인 ‘동아시아지중해’는 북쪽의 타타르(Tartar)해협에서 남쪽의 말라카해협에 이르는 해양공간이다. 이 해양공간은 중국의 연해도시들이 그 서쪽경계를 이루고, 사할린, 일본열도, 오키나와제도, 타이완, 필리핀군도, 인도네시아 등으로 이어지는 도서들이 동쪽 경계를 형성한다. 동쪽 경계의 도서들은 서로 가까이 위치해 있어서 연안항해술(cabotage)만으로도 섬들 사이를 이동할 수 있었다. 이 점에서 동아시아 해양공간은 대양으로 열려있는 바다라기보다는 일종의 내해(inland-sea)로 보아도 무방하다.

실제 해양공간을 이용한 동아시아 역내 교류는 매우 오랜 역사를 갖고 있다. 3세기의 위사(魏使), 8세기의 견당사(遣唐使)와 발해사(渤海使) 등 고대동북아 외교사절이 이용한 해로는 대표적인 역사적 항로들이다(후루야마 2005, 75-81). 윤명철은 고대동북아를 대륙과 해양이 공존하는 ‘다국적지중해(multinational-mediterranean-sea)’로 인식하고, 이를 ‘동아시아지중해(Eastasian-mediterranean-sea)’라는 역사적 장으로 파악하고 있다(윤명철 2002; 2003). 동아시아지중해의 항로는 이미 1,400여 년 전에 한반도와 인도차이나반도 사이의 해상교역을 가능하게 하였다. 6세기 중반 백제는 해상 실크로드를 장악하고 인도차이나 반도와 교류하였다(이도학 2003, 456-457). 신숙주가 1471년에 편찬한 『해동제국기(海東諸國紀)』는 한반도 남단에서 일본, 류큐에 이르는 지역을 ‘해동’으로 지칭하

면서도, 그 해역 안에 동북아의 발해와 동남아의 팔렘방을 포함시킴으로써 조공무역네트워크와 후추의 이동경로로 포착된 동아시아지중해의 원형을 말해주고 있다(하마시타 2001, 134; 홍석준 2005, 19). 이처럼 동아시아 해양공간은 문자 그대로 ‘지중해’였다.

2. 해양아시아의 역사성

해양아시아의 발견은 아시아에 관한 기왕의 역사 인식에 비추어 보면 혁신적이라 할 만하다. 해양아시아 개념은 크게 세 가지 차원의 새로운 역사 인식을 낳고 있다.

첫째, ‘농경사회의 전제주의’, ‘아시아적 생산양식’ 등 서구 동양학의 명제들에 내재화되어 있는 환원론적이고 고착화된 ‘정체와 퇴행의 아시아’ 개념은 해양아시아의 역동성에 의해 도전받게 되었다. 바로 마르코 폴로(Marco Polo)와 이븐 바투타(Ibn Battuta)가 “자이툰(Zaitun)”이라고 불렀던, 13-14세기에 세계 최고의 항구로 번창한 남중국국의 취앤저우(泉州), 그리고 16세기에 전성기를 누렸던 인도차이나의 말라카와 인도의 캘리컷 등 해양아시아의 대항만 도시들은 인종적, 문화적으로 다양한 공동체들로 형성된 국제무역 도시였다. 해양아시아는 이들이 수행한 외향형 경제발전 모델을 통해 유럽의 지중해나 발트해에서와 마찬가지로의 역동성을 구가하였다(Lombard and Aubin 1988, Part I).

둘째, 해양아시아는 근대 동아시아와 서구의 관계를 전통적인 ‘자극-반응’ 모델, 즉 ‘서양의 충격과 동양의 반응’이라는 도식에서 벗어나 새롭게 관찰할 수 있는 바탕을 마련해준다. 일찍이 코헨(Cohen, 1984)은 중국사를 서양 중심의 관점에서 충격-대응, 전통-근대의 이분법으로 해석하는 경향을 비판하고 이른 바 ‘내부적 관찰’ 시각의

필요성을 피력한 바 있다.⁴⁾ 동 관점의 연장선상에서 동아시아의 전근대 광역 경제 질서로서의 ‘아시아교역권’론은 유럽의 네거티브로서의 아시아 인식에서 벗어나 아시아의 포지티브한 역사를 창조해 내고 있다는 평가를 받고 있다(古田 1994; 古田 2000; 하세봉 2000). 여기서 한 걸음 더 나아가 하마시타는 해양아시아와 조공체제의 존재가 서구의 확장과 아시아에 대한 충격의 본질을 조건 지었다고 본다. 다시 말해 ‘아시아교역권’은 서구의 충격에 파괴되지 않고, 오히려 서구가 아시아교역에 참가하는 데 고려하지 않으면 안 될 조건이었다고 보는 것이다(浜下 1997; Hamashita 1997, 114-126).⁵⁾

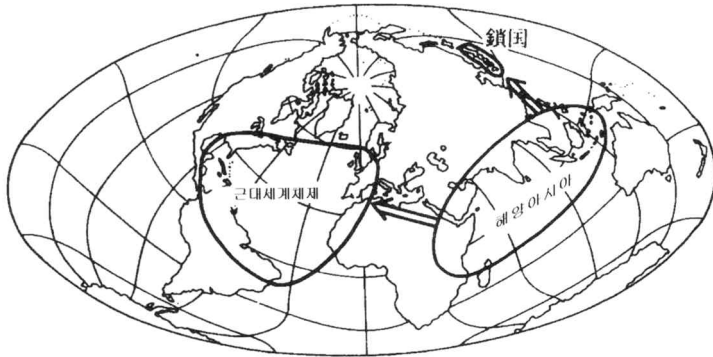
셋째, 세계사적 관점에서 유럽과 일본의 근대화 과정을 해양아시아와의 상관관계 속에서 해석하는 입장이 등장하였다. 카와카쯔는 근세—‘장기(長期)의 16세기(1450-1640년)’로부터 근대가 시작되는 1800년 전후에 이르는 기간—에 형성된 유럽 근대세계체제와 일본 에도(江戸)사회를 해양아시아의 충격에 대한 반응의 결과로 설명한다. 한편으로 유럽이 대항해시대를 지나 활동무대를 신대륙으로 전환, 대서양을 중심으로 한 유럽 세계자본주의시스템—즉, 대서양 경제권으로서 아메리카, 유럽, 아프리카 간의 삼각무역에 기반을 둔 해양자급권(海洋自給圈)—을 형성하게 된 것은 인도양의 이슬람문명권에 대한 반작용의 결과였다는 것이다. 다른 한편으로 도쿠가와 막부의 쇄국은 남중국해를 지배하는 중국문명권에 대한 반작용이었으며, 이는 궁극적으로 국내시장—유럽과는 달리 내향적인 육지자

4) 같은 맥락에서 서구중심 시각에 대한 경계와 ‘내부적 관찰’의 필요성을 강조한 연구로는 講口(1989, 131-140), 미조구찌(2001, 서장 천막과 ‘사건’) 참조. 유럽중심주의에 대한 최근의 비판론은 왕(R. Bin Wong), 포메란츠(Kenneth Pomeranz), 프랑크(A. G. Frank) 등 이른바 ‘캘리포니아 학파(California School)’를 중심으로 전개되고 있다. 이에 대한 소개와 검토는 강진아(2004)를 보라.

5) 아시아교역권 논의의 역사기술상의 의의와 비판에 대해선 하세봉(1996; 2000), 박혁순(1998), 강진아(1999; 2005), 그리고 양기웅(1999, 20-21)을 보라.

급권—에 바탕을 둔 일본의 독특한 생산혁명을 낳게 되었다고 본다 (<그림 2> 참조). 요컨대 19세기 유럽과 일본의 경제 자립은 해양아시아로 확대된 옛 아시아문명권으로부터의 이탈, 즉 탈아(脫亞)로부터 가능했다는 것이다(川勝 1997, 3-54).⁶⁾ 카와카즈는 이러한 해양사관의 테제를 다음과 같이 압축하고 있다. “근대는 아시아의 바다에서 탄생하였다. 보다 정확히 말해, 일본과 유럽의 신문명은 해양아시아로부터의 충격에 대한 대응으로서 출현하였다(川勝 1997, 3).”

〈그림 2〉 해양아시아의 세계사적 위상: 근대의 기원



출처: 川勝平太, 『文明の海洋史観』(東京: 中央公論新社, 1997), p. 35.

이처럼 역사적 존재로서 관념되는 해양아시아, 그리고 그 속의

6) 카와카즈의 탈아론은 그의 ‘바다의 아시아’론으로 이어져 일본과 아시아 신흥공업국들을 ‘해양아시아’로 분류하고 있는 바, 이에 대해 강진아는 ‘탈태륙아시아’적 개념인 ‘해양아시아’가 탈아론을 대신하고 있다고 해석하고 있다(강진아 2005, 74). 또한 카와카즈의 이중성, 즉 유럽중심사관에 대한 비판으로서 아시아를 높이 평가함과 동시에 일본을 유럽과 동일시하는 것에 대해서도 강진아는 근세일본의 “기술자급화 과정을 보면 ‘(해양)아시아로부터의 외압’은 마땅히 ‘중국으로부터의 외압’으로 고쳐야 한다... 적어도 유럽에 미친 중국의 영향과는 다른 차원에서, 이 시기 일본의 경험은 여타 아시아국가의 경험과 유사하다... 이 시기 일본의 경제적·사회적 전환은 명확히 아시아적 반응이었다”고 반박한다(강진아 2005, 53-54). 한편 백영서는 이러한 일본 보수파 학자들의 이중성을 “‘이중의 탈아’—탈(중국 중심의)아시아와 탈아메리카”로 규정한다(백영서 2000, 30).

동아시아지중해는 오늘날 동아시아의 경제적 다이나미즘을 통해 다시 부활하고 있다.

III. 동아시아 시공간과 해양중국

1. 동아시아 시공간: 대륙/해양과 중심/주변의 역학

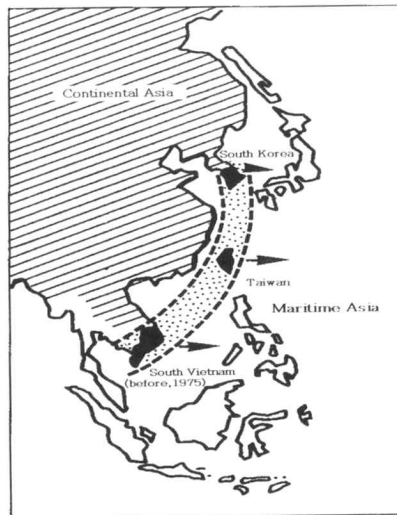
해양아시아의 부활은 “시간의 퇴적 위에서 생겨난 공간의 존재 방식”(야마무로 2003, 186)으로서 동아시아 시공간의 특성을 다시 드러내고 있다. 동아시아 시공간의 변용을 추동하는 핵심적 특성은 대륙/해양과 중심/주변의 역학이다.

<그림 3>은 전통지정학에서 본 해양아시아와 대륙아시아를 나타내고 있다. 반도와 도서의 분단국들—남한, 1975년 이전의 베트남, 타이완—이 대륙아시아와 해양아시아의 경계를 이루고 있다 (Joyaux 1991, 70). 대륙세력과 해양세력에 대한 이러한 구분은 냉전기 진영 간의 대립구도—북방3각(러시아, 중국, 북한)과 남방3각(미국, 일본, 한국)—와 겹쳐져 동북아 전략지도의 바탕이 되었다.

그러나 이러한 시각은 재현 방식에 따라 달라질 수 있다. <그림 4>가 일례로서, 두 가지 이미지를 담고 있다. 첫 번째 이미지는 여전히 전통지정학의 관점에서 광활한 중국대륙의 중심은 스촨(四川)성의 공업수도 충칭(重慶)이라는 점을 나타낸다. 충칭으로부터 반경 1,500km의 원둘레에 베이징, 상하이, 광둥, 라싸 등이 놓여 있다. 두 번째 이미지는 도쿄에서 마닐라, 그리고 블라디보스톡에서 하이난(海南)에 이르는 해양 공간으로서 이 속에는 오늘날 자본주

의의 꽃을 피우고 있는 동아시아의 주요 연해도시들이 망라되어 있다. 이 해양 공간은 소위 비판지정학의 관점에서 경제를 통해 재현된 것으로서 도시네트워크로 통합된 경제회랑(economic corridor)을 나타낸다. 첫 번째 이미지에서 동아시아의 연해도시들은 대륙중국의 주변에 불과하지만, 경제로 재현된 두 번째 이미지의 동아시아에서는 중심의 지위에 있다. 이렇게 ‘새로운 동아시아’를 포착하는 데는 중심-주변의 이동이 중요 변수이고, 이는 본질상 대륙-해양의 시공간적 역학과 불가분의 관계에 있다.

〈그림 3〉 전통지정학에서 본 동아시아의 대륙-해양



출처: François Joyaux, *Geopolitique de L'Extrême-orient* Vol.1. (Paris: Editions Complexe, 1991), p. 70.

〈그림 4〉 비판지정학에서 본 동아시아의 대륙/해양과 중심/주변



출처: François Gipouloux, "Les poussées centrifuges du capitalisme urbain," *Revue Tiers Monde*, 37-147 (1996), p. 570

동아시아의 공간적 변용에서 자본주의의 역동성과 관련된 연해 중국의 원심력이 차지하는 비중은 압도적이다. 그런데 연해중국의 원심력과 이에 따른 중국 경제공간의 차별화 현상은 우리가 중국이라고 부르는 공간을 어떻게 관념할 것인가 하는 문제를 다시 난해하게 만들고 있다. 브로델 식의 공간개념을 빌린다면, 다면적 이미지의 중국은 바로 지리적, 경제적, 문화적 양태의 차별화 원칙이 적용되는 ‘세계 공간(world space)’과 다를 바 없다. 중국의 공간 변용이 제기하는 문제는 ‘세계 공간’이 갖는 대륙적이자 제국적인 차원에서의 특성이다. 즉 대륙과 그 주변의 반도나 도서에서 동시에 일어나는 제반 운동 간에는 상호 밀접한 연관이 있다는 것이다. 오늘날 중국이란 공간이 겪고 있는 새로운 역동이 ‘만바다의 부름’, 즉 반도나 도서 국가들의 경제적 유인에 힘입은 바가 크고, 역으로 다시 후자를 변형하고 이끌고 있다는 점에서 이러한 외연

적 특성의 함의를 엿볼 수 있다. 이러한 중국 공간운동의 ‘안’과 ‘밖’은 중국 시공간의 진화가 지닌 장기적 성격을 생각하고 그 궤적을 고찰하는 데 있어서 뿐만 아니라 중국을 둘러싼 동아시아 공간의 진화를 가늠하는 데 있어서도 하나의 출발점이 된다.

이러한 맥락에서 중국을 문자 그대로 불변의 ‘중심’로 간주하는 고정된 중심/주변의 틀로는 동아시아 시공간 변용을 제대로 포착하기 어렵다. 같은 취지에서 왕후이(汪暉)는 ‘아시아교역권’의 중심/주변 논의는 대륙/해양 간의 무게중심 이동문제와 결부될 필요가 있다고 보았다. “‘중심-주변’의 틀은 ‘전(前)서양’시대의 지역관계에 적용되지만, ‘중심-주변’관계의 미끄러짐은 현대자본주의세계와 전통 제국체제를 구별 짓는 가장 중요한 특징 중 하나이다. (...) 만약 ‘주변-중심’의 틀을 19, 20세기까지 연장하고 이 틀로 아시아 내부의 권력관계를 묘사한다면, 전통적 ‘주변’범주가 새로운 세계 체제 속에서 실제적인 중심적 지위를 차지한다는 사실을 은폐하게 될 것이다. (...) 전통적인 ‘중심-주변’ 틀을 ‘대륙-해양’의 변동이라는 역사적 관계 속에 둘 때에만 비로소 19세기 이래 아시아지역에서 발생한 ‘중심-주변’관계의 지속적 변화와 역사적 추동력을 효과적으로 설명할 수 있다(왕후이 2003, 206-207).”

이처럼 동아시아 시공간의 진화를 추동하는 두 동력으로서 중심-주변과 대륙-해양의 역학을 연계시켜 관찰하는 데 있어 관건은 중국 시공간의 변용에 있어 ‘두 개의 중국’—대륙중국과 해양중국—이 역사를 통해 빚어내는 역학관계이다.7)

7) 해양아시아와 해양중국의 상관성에 대해선 논란의 여지가 있을 수 있다. 예를 들어 전술한 해양아시아의 역사성에 관한 논의에서 하마시타와 카와카즈는 동아시아 해역을 중심으로 한 광역경제권의 역사적 작동에 관한 연구를 공동으로 주도하였지만 해양아시아의 무게중심을 어디에 두느냐에 대해 훗날 서로 다른 입장을 보이게 된다. 하마시타가 중국-한반도-일본의 축에 무게중심을 둔다면, 카와카즈는 일본-류큐 제도-동남아의 축에 무게중심을 둔다. 본 연구가 다루는 해양아시아는 주로 동아시아

2. 중국 시공간의 운동과 대륙-해양

‘두 개의 중국’에 대한 인식은 역사가들의 관점에서 보면 그다지 낯선 것이 아니다. 페어뱅크(John Fairbank)는 20세기 근대중국의 변동을 이해하기 위한 일종의 비교분석틀로서 해양-대륙이라는 쌍의 관념을 제시한 바 있다. 페어뱅크는 윌스(Wills 1976, 206)의 정의에 따라 양쯔강 델타에서 하이난 섬에 이르는 남동해안지역을 ‘해양중국(maritime China)’이라 보고, 그 외연을 평후군도(the Pescadores)와 타이완, 큐슈, 류큐제도, 그리고 루손(Lozon)섬으로 확장한다(Fairbank 1983, 9-10). 해양중국이 양쯔강 북부의 ‘대륙중국(continentl China)’과 구별되는 것은 그 독특한 경제성장 방식 때문이다. 즉, 상대적으로 미약한 어업 통제, 해상운송의 경제성, 수로개발의 가속화 등에 힘입어 “광둥과 양쯔강 유역은 브로델이 지중해에 대해 말한 것처럼 항구들간(port-to-port) 무역으로 부상했다(Fairbank 1983, 13).” 페어뱅크는 소수의 전통으로서 해양중국의 위상은 대륙중국에 비해 보잘 것 없지만, 두개의 중국은 산업혁명과 사회문화혁명 사이의 갈등을 거치면서 조화를 이루어야 할 대등한 전통으로 자리 잡게 되었다고 본다. 비록 분석적 개념이라기보다는 암시적인 수사에 가깝지만, 해양-대륙은 19세기 이래 중국의 변동을 이해하고 20세기 중국사의 퍼즐을 풀 수 있는 열쇠라고 본 것이다.

비슷한 맥락에서 하마시타는 해양에 대한 헤게모니가 확대되는 ‘전해(展海)’의 국면을 두고 중국사에서 ‘해국(海國)’이란 표현이 나타나는 데 입각하여, ‘해국 중국’이라는 용어를 사용한다. “연해 지역이 힘을 가지고 대외관계를 적극적으로 모색하는 시대에 있어

아지중해라는 점에서 카와카즈보다는 하마시타에 가깝다고 할 수 있다. 이 점에서 이 글은 해양아시아의 역사적 부침을 해양중국의 내포와 외연 속에서 관찰하며, 동아시아지중해를 넘어선 여타 해양아시아, 혹은 해양아시아 전체의 문제는 또 다른 연구과제로 남겨두고자 한다.

중국은 ‘해국 중국’이었으며, 중앙에 의한 폐쇄적인 연해의 관리로부터 벗어나 이민과 교역 등을 통해 주변 지역에 영향력을 확대했다(하마시타 2004, 291).” 하마시타는 연해지역의 경제성장과 화교 네트워크의 활동, 남사군도를 둘러싼 대아세안 관계 등을 볼 때 화남과 남중국해를 중심으로 변화하는 해국으로서의 중국을 구상할 필요가 있음을 제기한다.⁸⁾

이러한 해양중국의 역사적 부침의 궤적을 살펴보면 중국 시공간 운동의 추동력 역시 동아시아시공간의 운동에서와 마찬가지로 해양/대륙과 주변/중심의 역학이며, 이는 개국/쇄국의 교체와 연동되어 있음을 알 수 있다. 중국사를 12개의 구도로 특징화한 <그림 5>를 통해 우리는 해양중국의 역사성을 확인할 수 있다.

해양중국의 부침은 경제적 중심 이동과 밀접한 관계가 있다. 당(618-906) 후반, 벼농사의 성장으로 중국경제의 무게중심이 양쯔강 평원으로 이동하기 시작하였고, 송(906-1279) 초기부터 광둥을 위시한 남부중국의 성장은 북부중국을 초월하게 되었다. 이때부터 중국이라는 공간의 무게 중심은 동남쪽으로 이동하기 시작했다(구도 6). 중국이 해양으로 전환하게 되는 공간적 사건은 여진족 금(金)의 남하로 인한 북송의 수도 카이펑의 함락(1126)이다(구도 7). 중원을 버리고 시작된 남송(1127-1260)시대는 역설적이지만 중국의 르네상스기였으며, 남중국의 경제성장에 근거하여 해양/대륙의 ‘두 개의 중국’이 형성되는 결정적 시기이다. 완전히 새롭게 탄생한 해양중국에서 남동해안의 인구는 해외로 나갔으며, 아라비아와 인도의 상인들이 몰려들었다. 몽고 지배시기(1260-1368) 동안 정복자

8) 맥락은 다소 다르지만 일본의 경우에 있어서도 근대국가의 관점에서 일본의 지난 역사를 일의적으로 해석하는 것을 거부하는 아미노 요시히코(網野善彦)는 농업만이 아니라 해민(海民), 산민(山民) 등의 생업의 존재를 밝힘으로써 세 개의 일본, 즉 농촌-바다-산악의 일본이 존재했음을 주장한다(아미노 1999; 2001a; 2001b).

시스템으로의 회귀하려는 정책적 의지의 발로이며, 그 근간은 농본주의 이념이었다(미야자키 1990, 58-60; 김상범 2003b, 43-44; 쇼텐하머 2005). 명은 유교적 중화질서를 회복하기 위해 수도를 난징에서 베이징으로 옮기고, 만리장성을 개축하는 등 북방이민족에 대한 봉쇄정책으로 전환하고 다시 해금(海禁)을 실시했다.⁹⁾ 중국의 쇄국에 연동하여 동아시아에 공간패러다임의 변화가 일어났다. 즉 네트워크보다는 영토적 접근을 중시하는 폐쇄사회로 전환하게 된 것이다.¹⁰⁾ 쇄국이 전면적인 것은 아니었다. 우선 16세기까지 해금정책이 제대로 적용되지 않았다. 또한 조공무역체계가 어느 정도 민간 부문의 교역을 흡수했다.¹¹⁾ 따라서 쇄국은 중국을 고립시켰다기보다는 밀무역을 양성하고 해상무역과 해적활동의 경계를 모호하게 만들으로써 거래비용을 높였다. 일례로 정크선은 말라카에 기항하기 위해 비싼 면허증을 사야 했으며, 돌아올 때는 중개상을 통하거나 먼 바다의 섬에 짐을 풀어야 했다.

고립된 중심은 스스로 반(反)중심이 되었다(구도8). 쩡허의 제1차남해원정(1405)보다 거의 한 세기 후 쿠바를 발견(1493년)한 것은 해양중국이 아니고 스페인왕이 지원한 콜럼버스였다. 지리상의 발견과 식민이 시작된 시기, 중국은 러시아처럼 자기중심의 세계에 안주하고 있었으며 오토만터키처럼 해양의 식민제국에 먹히는 대륙의 식민제국이 될 운명에 처해 있었다. 대륙중국의 역사에 대한 반

9) 명 초기 쩡허의 남해대원정은 과거 해금정책으로 잃어버린 ‘정크교역관’을 정치적인 조공무역체제로 재편하려는 시도였다(미야자키 1990; Bergère 1998, 49; 김상범 200b, 51).

10) 이러한 맥락에서 고려에서 조선으로의 이행을 해양국가에서 내륙국가로의 전환으로 이해할 수 있다(강봉룡 2002).

11) 일본의 경우도 1637년 도쿠가와막부의 쇄국은 상대적이었다. 조공체제에 기초한 공식교류의 유지와 함께 류큐의 중개를 통한 국제무역에의 참여가 가능했다(浜下 1997; Bergère 1998, 50-51).

성인 『허상(河殤)』은 쩡허의 남해원정을 세계사적으로 유례없는 순수한 정치 여행이었다고 비판하고, 이로부터 5백년 뒤에 일어난 중국해군과 중국의 몰락은 이 때 운명 지어졌다고 성찰하고 있다.¹²⁾

부분적이지만 개방으로 다시 전환한 것은 1567년 해금이 폐지되면서부터이다. 16세기 초 포르투갈 상인의 도래이후 해상 상업 활동이 급속히 성장하게 되고, 이 중심에 있는 푸젠성의 청원에 대해 정부수입의 증대를 노린 명조가 사무역을 허용하였다. 그러나 17세기 중반 푸젠성 연안을 장악한 쩡청쿵(鄭成功)의 반란이 진압(1683년)되는 과정에서 해양중국은 초토화되고, 1717년 다시 시작된 해금은 1757년 광저우(廣州)를 해외무역항으로 지정할 때까지 지속되었다(모테기 2005, 32-36). 해양중국의 쇠락은 제1차 아편전쟁(1840-42)으로 푸저우(福州)와 샤먼(廈門)이 개항되면서 종결되었다(구도9). 중심이 소멸된 중국은 공산화될 때까지 유럽의 주변이 되었다. 공산화이후 중국은 다시 중심을 회복하였지만 이는 자기중심적인 유토피아였다(구도10). 1978년 이후 중국은 1898년 개혁파들의 주장처럼 ‘중체서용’을 단행하였다. 현대중국의 개혁·개방은 다시 해양중국에서부터 시작되었다. 현재 중국이 쥐고 있는 공간 변용에서 중심적 위치를 차지하고 있는 것은 지난 반세기간 주변의 위치에 있던 해양중국이다(구도11-12).

이상과 같이 장기적 관점에서 보면, 중국의 경제적 무게중심은 7세기와 8세기에 걸쳐 북부평원에서 양자강일대로 이동하였다. 12세기말부터 14세기에 걸쳐 중국 동남연해지역의 성장은 북부중국을 압도하였다. 구미열강의 도래와 함께 맞게 된 연해 중국의 재도

12) ‘허상’은 1988년 중국 중앙TV에서 방영된 다큐멘터리 제목으로 황하의 죽음이라는 뜻이다. ‘허상’은 민족주의를 바탕으로 깔고, 황하와 황색으로 상징되는 대륙중국의 역사를 비판하고 앞으로 중국은 남색문명으로 상징되는 해양중국—공업분명—의 부흥으로 나가야 한다고 주장한다(소효강·왕노상 1990).

약은 19세기 중반부터 20세기 초까지 상하이를 중심으로 ‘중국 부르주아의 황금시대’(Bergère 1986)를 열었다. 이러한 장기 추세의 연장선에서 오늘날 중국 경제의 무게중심은 다시 동쪽과 남쪽으로 이동하고 있다. 19세기 후반 개항장을 중심으로 경제성장을 주도하였던 해양중국이 오늘날 개혁중국의 지정학적 변화에서 다시 중심 역할을 맡게 된 것은 동아시아 전체의 중심-주변 관계가 역동적으로 변화하고 있음을 단적으로 보여준다.

IV. 해양중국과 해양아시아

1. ‘두 개의 중국’의 정치경제학적 함의

해양중국의 부상으로 요약할 수 있는 현대중국의 공간 변용은 중국의 진화에 대한 매우 오래된 문제의식을 재생산하고 있다. 근대중국의 역사가 지차오딩(冀朝鼎)은 1930년대 소위 ‘사회사 논전’에 가담한 중국지식인들처럼 마르크스 이론의 영향을 받아 역사는 사회계급들이 물질 생산을 어떻게 통제하느냐에 따라 움직인다는 견해를 가졌다. 그 결과 기조정은 중국역사를 주요 경제지역에 의해 지배된 역사로 이해하였다. 즉 진(秦) 초기부터 19세기 아편전쟁 때까지 중국은 사회성격과 그 ‘정치적 상부구조’ 상에는 변화가 없는 가운데, 주요 경제지역에 대한 정치적 통제에 따라 하위의 순환이 형성되고 하위역사가 형성되었다고 보는 것이다(Chi 1936). 방(放)과 수(收), 개(開)와 폐(閉)의 정책 변화는 주요 경제지역들 간의 불균형 성장을 낳았다.

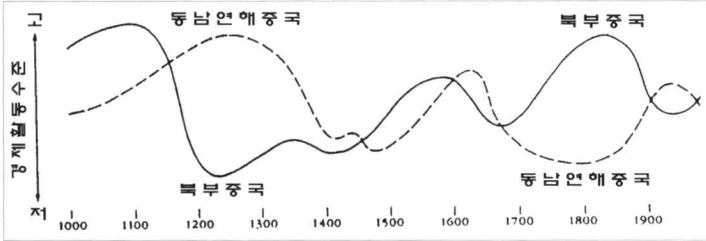
같은 맥락에서 스키너(William Skinner)는 기존의 중국사 연구가 대체로 제국 전체 혹은 정치 분야에 초점을 뒀으므로, 발전과 쇠퇴, 번영과 불황의 경제적 대주기에 대한 인식이 없다고 비판한다. 스키너의 문제제기는 중국사를 왕조의 역사로서 관찰하는 것보다 하위지역들 간의 비교분석을 통해 관찰할 때 그 역사적 변화를 보다 잘 개념화할 수 있다는 것이다. 예를 들어 북부중국의 카이펑이나 베이징 중심의 주기가 지닌 구조적 특징은 유럽 경제사가들이 말한 바 있는 150-300년의 주기성을 지닌 장기 국면과 비슷하며, 이러한 경제적 대주기는 ‘광역경제(macro-regional economies)’—성단위의 경제도 제국 전체의 경제도 아닌—의 구조적 특징이라고 주장한다. 즉 경제적 대주기의 윤곽은 제국과 성 사이의 스케일인 ‘지역’이 분석단위가 되었을 때에 명확해질 수 있다는 것이다(Skinner 1986; 1976).¹³⁾

이러한 관점에서 스키너는 왕조의 정책결정이 제국 전체의 발전에 관계하였다기보다는 특정 지역의 발전에 관계되었다 보았다. 스키너는 중국을 만주를 제외한 9개의 광역경제로 구분하고, 그 중에서 카이펑을 중심으로 한 북부중국과 푸젠(福建)성 취안저우¹⁴⁾

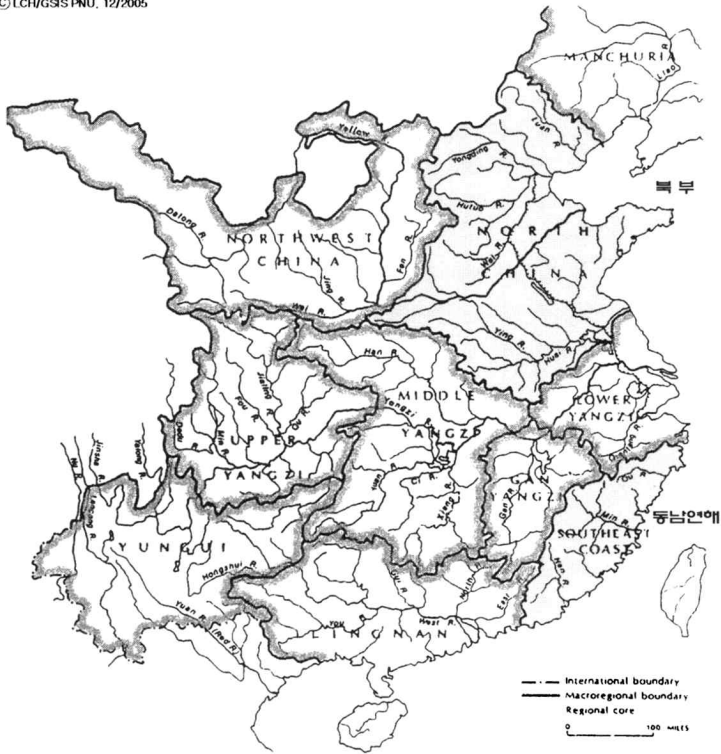
13) ‘지역’과 관련하여 명청 시대의 경제적 특징을 까르티에(Cartier 1988, 126-127)는 다음과 같이 정리하고 있다. 첫째, 농업과 수공업의 발전이 지역별로 다른 영향을 미쳤으며, 제국은 활동분야가 특화된 소위 ‘섬들’로 분열되었다. 둘째, 이러한 ‘섬들’의 생산량은 지구적 관점에서 보면 점차 감소되어 갔다. 그러나 이들 생산품은 양에 비해 상업적 가치는 높았다. 셋째, 이 ‘섬들’은 보다 광역의 물류로 통합되지 못했지만 장거리교역을 조직하고 통제하였다. 가족관계는 여기서 중요한 역할을 했다. 넷째, 정치권력과 연계되어 전매품(소금, 금속)과 행정관리품목(곡류)을 중심으로 한 국내시장은 번성하였다. 그러나 전매사업으로 성장한 북부의 대상들 혹은 대금융자본가가 동남중국의 해외무역과 연계되는 네트워크는 자료부족으로 인해 구체적으로 규명되지 않고 있다.

14) 정확히는 남송시대에는 푸저우(福州)와 윈저우(溫州), 11세기-14세기 동안은 취안저우, 16세기 초부터 17세기 중반까지의 짧은 상승기간 동안 장저우(漳州)를 중심으로 고찰하고 있다.

〈그림 6〉 중국의 지역 성장 사이클(1000-1950):
북부중국과 동남연해중국



© LCH/GSIS PNU, 12/2005



출처: William Skinner, "Presidential Address: The Structure of Chinese History,"
Journal of Asian Studies XLIV(2) (1985).

를 중심으로 한 동남연해중국의 장기적인 성장과 쇠퇴주기를 대략

1,000년의 기간 동안 분석하고, 두 광역경제가 대체로 반비례적인 성장 사이클을 보였다는 것을 제시하였다(<그림 6> 참조). 동남연해중국은 크게 세 번의 상승기를 겪었다. 11세기에 상승하기 시작하여 13세기 후반에 최고조에 달했다가 14세기 초부터 쇠락하기 시작한 시기, 16세기 초부터 상승하기 시작하여 17세기 초 최고조에 달했다가 하락하기 시작한 시기, 그리고 19세기 중반 외세에 의한 개방이 시작된 시기가 그것이다. 동남연해중국과 북부중국 간의 성장 사이클 차이는 궁극적으로 해양중국과 대륙중국 간의 장기적 역학관계로 귀결된다.

이처럼 중국의 불균형한 지역성장 사이클에는 개국과 쇠국의 동태에 더하여 중앙-지방, 북(北)-남(南), 관(官)-민(民) 등의 대립된 짝의 관념들이 수반되어 있다. “개(開)와 폐(閉)의 역사적 동태는 당대 이래 현대에 이르기까지 시간의 장단은 있지만 주기적 교체가 이루어지고 있다고 보는 것이 가능하고, (...) 개-폐로 인한 지역 다이내미즘의 관점에서 그 역사적 전개를 관찰할 때 ‘지방’, ‘남’, ‘사회’, 그리고 ‘개’의 국면으로 중국을 파악하는 것이 동아시아의 현재를 이해하는 데 중요할 것이다(浜下 1994, 302).”

이 같은 ‘두 개의 중국’의 무게는 오늘날 중국이 겪고 있는 이중구조의 모순 속에 상당부분 내재되어 있다. ‘두 개의 중국’에 대해 프랑스의 중국경제사가 베르제르(M-C. Bergère)는 다음과 같이 단언한다. “제국 중국은 후계자에게 이중의 유산, 이중의 핸디캡을 물려주었다. 하나는 이례적으로 막중한 인구 압력이고 또 다른 하나는 극단적으로 나누어진 ‘두 개의 중국’이다. 내륙, 농경, 관료, 전통으로 수식되는 중국과 해안, 국제화, 기업가, 혁신에 대한 개방성으로 수식되는 중국이 그것이다. 20세기 중국사는 이러한 대립을 고발하고 이러한 장애를 심화시킨 데 불과하다(Bergère 1981; Gentelle 1994 재인용).”

지난 이십 여 년 간 중국에서는 보수적이고 폐쇄적이며 위계화와 권위주의에 강한 ‘대륙적’ 문화가, 개방적이고 상업적이며, 이질적 요소들이 용해되어 있음과 동시에 혁신에 능한 ‘해안의 문명 (coastal civilization)’(Bergère 1998, 67-93)에 의해 점차 대체되어 갔다. 개혁중국이 겪고 있는 이러한 변화는 여타 동아시아국가들의 경우에도 현상적으로 별반 다를 바 없다. 즉 발전국가 모델이 국내 외적으로 심각한 도전에 처하고 있으며, 새로운 시장개방 압력이, 외국노동자들의 유입, 일본이나 서구의 이미지로 채색된 미디어의 포화, 새로운 소비양식의 출현 등과 중첩되고 있는 것이다. 요컨대 해양중국의 재등장은 해양아시아의 전통을 많은 부분 소생시켰다.

2. 해양아시아의 상업전통과 지중해모델

해양아시아에 관한 많은 연구들은 아시아 자본주의의 역사적 기원을 밝히고 있다. 매우 다양한 문화전통의 사람들이 접촉하는 해양아시아는 민족주의보다는 인종과 종교를 초월한 세계주의 (cosmopolitanism)가 지배하였다. 말라카와 취안저우 등 대항구에는 모든 인종이 몰려들었는데, 이는 종교적 관용정신이 매우 높았음을 의미한다. 그래서 해양아시아의 성장은 14-15세기 이슬람세계의 제2차 팽창—인도북부, 인도네시아, 필리핀의 이슬람화—과 같은 시기에 이루어질 수 있었다(Dasheng and Lombard 1988, 22; Thomas 1988, 42).

뿐만 아니라 항구마다 종교와 인종에 따른 상인공동체가 형성되었는데 그 행태가 매우 유사했다. 상인들이 무엇보다 중시한 것은 안전과 기항에 필요한 장비, 그리고 계약의 이행을 담보할 제도적 수단들이었다. 그 결과 이익을 보호해 줄 수만 있다면 여하한

정치레짐과도 결탁할 수 있었다. 정치권력이 중립성과 관용을 잃어 버릴 경우나 세금이 과도해질 경우 이들은 언제든지 다른 곳으로 떠날 준비가 되어 있었다(Bergère 1998, 45). 이러한 상업조직의 토대는 가족이었다. 원거리무역의 속성상 상관의 사무소는 안전을 필요로 했고, 이는 혈연관계를 더욱 중시하게 하였다. 혈연관계는 거래비용을 절약하게 해줌으로써 그룹 내 이윤의 축적을 최대화할 수 있게 해 주었다(Cartier 1988, 126). 상인공동체 내의 근친결혼의 풍습은 가족과 인종의 연대 그리고 종교적 유대의 형성에 일조하였다. 화교라는 존재는 이러한 네트워크 구조들이 지닌 결속력뿐만 아니라 정치사회 환경의 급변에도 적응할 수 있는 유연성을 나타내는 것이다(Bergère 1998, 46-47; 조흥국 2000, 20-21).

그러나 일반적으로 상인들의 공동체는 사회와 유리되어 있었다. 인도에서 상업은 하위 카스트 계급이 담당할 일이었다. 중국에서 상인은 유교의 전통에 따라 사회의 가장 낮은 계층으로 취급되었다. 그러므로 아시아 해안을 따라 번성한 상업 문명은 대륙의 제국에 극히 제한된 영향을 미쳤을 뿐이다. 이러한 해양아시아의 한계는 동아시아의 제국체제가 근대 국가체제로 재편되는 과정에서 더욱 분명히 나타났다.

물론 경제계는 민족국가 단위의 정치세계의 동요나 갈등으로부터 상당한 자율성을 향유하였다. 적어도 상인네트워크를 통해 관찰되는 동아시아 광역 경제 질서의 역동성은 일국경제의 한계를 넘어서 있었다(古田 1994; 하세봉 2000). 그러나 상업문명의 성공을 이끌어낸 상인공동체의 자치는 매우 취약했으며, 변화무쌍한 정치권력에 기생할 수밖에 없는 것이었다. 유럽의 베네치아동맹이나 한자동맹과는 달리 아시아 상인들은 자신들의 경제적 힘을 정치권력으로 변환시키지 못했다. 군주의 호의를 얻는데 부를 사용했지만 그 영향력은 제도화되지 못했다. 국가주의와 제국주의의 팽창과 더

불어 경제는 이전보다 정치에 더욱 밀착되어 갔고, 민간경제주체는 국가권력과 민족주의적 필요에 의해 동원되었다. 중국의 경우, 개항장의 활발한 상업과 근대공업에 기초한 도시사회의 성장은 그 유지에 없어서는 안 될 내륙의 배후지와 유리되었으며, 자유주의에 기초한 중국 부르주아의 황금시대는 대륙의 통일에 필요한 관료와 군부 세력의 통합을 가져오지 못한 채 덧없이 끝나버렸다(Bergère 1982, 762-787, 809-825). 이러한 해양아시아의 정치적 무관심과 한계는 결국 제국주의 초기, 유럽자본주의의 동아시아 침투를 용이하게 했다. 그러나 외국자본과 지방상인의 관계는 주종의 관계였다기보다는 오히려 파트너십에 가까웠다. 지방상인 세력은 제국주의 식민지배하에서도 모방과 적응을 통해 근대성을 도입함으로써 스스로 강해졌다. 해양아시아는 결국 제2차 세계대전 후 미국과의 협력을 통해 새로운 도약의 기회를 맞게 되었고, 사상 처음으로 정치 세력화 할 수 있었다.

요컨대 상인공동체의 행태를 통해 파악되는 해양아시아의 전통은 대체로 인종, 이념, 종교를 초월한 세계주의, 정치에 대한 무관심 혹은 정치에 대한 경제의 우위, 자치, 그리고 네트워크로 파악되는 사회구조 등으로 정리될 수 있다. 이러한 전통은 20세기 동아시아가 맞이한 근대국민국가 시대와 더불어 정치적으로 실패를 맛보았으나 탈냉전과 탈근대의 21세기의 조류 속에 부활하게 되었고, 새로운 변용을 요구받고 있다고 볼 수 있을 것이다.¹⁵⁾

이러한 전통은 공간경제의 측면에서 동아시아의 해양공간이 나타내는 지중해의 특성과 결합하여 새롭게 음미될 필요가 있다. 오

15) 이 점에서 근대 동아시아의 초국적 자본의 일례로서 조선화교의 흥망성쇠를 분석한 강진아의 질문은 매우 유의미하다. “21세기 국민국가를 뛰어넘으려는 포스트-מוד의 시기에 과연 초국적 자본은 이러한 20세기의 선례와 달리 성공할 수 있을까? 그리고 과연 초국적일 수 있을까?”(강진아 2004b, 27)

늘날 지중해는 지리상의 명칭을 넘어 경제사회사 분야의 연구들을 통해 16세기 유럽자본주의의 동학을 관찰하기 위한 일반 개념어로 정착되었다. 이러한 지중해가 갖는 몇 가지 개념 요소들은 동아시아지중해의 다이나미즘을 관찰하는 데 여전히 유용하다. 지중해는 문자의 뜻과는 달리 개방된 공간으로서 여러 문명권이 교차하고, 산업 활동과 혁신, 그리고 기업가정신이 용해되는 용광로이자 새로운 사회규범과 양식이 실험되는 일종의 연구실이다. 이러한 공간적 특성 속에서 발전모델로서의 지중해는 다중심적 조직, 무역확산 효과, 다양한 산업 및 상업관행의 공존, 이질적인 경제사회체제로부터 나오는 장애의 완화 등을 특징으로 한다(이철호 2005, 92-93). 이러한 맥락에서 지중해모델을 통한 동아시아 역내협력의 분석은 경제흐름과 유인력, 중심지의 출현과 이동, 경제공간의 위계화와 국지화 과정 등을 포착하게 해 줄 것이라는 점에서 보다 많은 연구가 필요한 부분이라 할 수 있을 것이다.

V. 맺음말

동아시아 시공간의 변용은 경제적 역동을 통해 해양아시아의 부활로 귀결되고 있다. 해양아시아의 역동성은 냉전의 종식으로 본격화된 해양중국의 부상으로 한층 강화되고 있다. 비록 소수의 전통이지만 해양중국은 대륙중국의 실패를 보정하는, 중국의 공간운동에 역사적으로 내재화된 수단이다. 그러나 대륙중국의 대안으로 재등장한 해양중국은 구심력을 기대하는 대륙중국의 의도와는 관계없이 그 속성상 원심력을 발휘하기에 여념이 없다. 역사적으로 해양중국이 성장할 때마다 우리가 ‘중국’이라고 부르는 공간의 중

심은 종종 사라지거나 파괴되었다. 바로 이러한 ‘해양중국의 역설’에 동북공정을 비롯한 현대중국의 새로운 민족주의 움직임의 기원이 있다고 말할 수 있을 것이다.

해양중국의 외연은 동아시아의 공간적 변용을 유도한다. 해양중국의 원심력은 동아시아지중해를 따라 많은 횡국가공간들(transnational spaces)을 만들고 있다. 해양아시아가 담고 있는 이러한 다층적인 공간 재구조화는 국가들의 지역통합을 지향하는 과거의 지역주의와는 다른 ‘신지역주의(new regionalism)’의 기반이 되고 있다. 신지역주의는 다면적이고, 다극체제의 맥락에서 발전하며, 한층 자발적이고, 외부와 위로부터가 아니라 내부와 아래로부터 시작되는 특징이 있다(Hettne 1999, 6-8). 신지역주의가 중시하는 동아시아의 횡국가적 역동성은 해양아시아의 역동성과 크게 다르지 않다. 유럽의 공간운동에서 볼 수 있듯이 이러한 횡국가공간들의 제도화 문제에 동아시아의 탈근대 국제질서의 성격이 좌우될 가능성이 높다는 점에서 신지역주의는 동아시아 국제관계의 변용을 전망하는 데 하나의 관찰틀을 만들고 있다.

동아시아에서 구지역주의가 지체되고 신지역주의가 발전하고 있는 상황은 대륙-해양의 역학이 함축하는 동아시아 국제관계의 양면성을 드러낸다. 이러한 두 개의 동아시아를 일종의 이념형(ideal types)으로서 개념화한다면, 한편으로 ‘대륙아시아-국가중심세계-근대-영토패러다임-민족주의-만다린(관료)-계획-폐쇄-위계-국가-구조주의-상위정치-냉전’ 등으로 상징되는 동아시아와 다른 한편으로 ‘해양아시아-다중심세계-탈근대-네트워크패러다임-세계주의-포프라도르(상인)-시장-개방-비위계-사회-기능주의-하위정치-탈냉전’ 등으로 상징되는 동아시아가 표상될 수 있다.

이 점에서 다시 소생하고 있는 해양아시아는 동아시아 국제사회의 발전에 있어 대륙아시아의 한계를 극복할 수 있는 매우 훌륭한

한 사회자산이다. 특히 명·청 시대를 통해 공고화된 폐쇄와 위계의 대륙아시아의 전통에 더하여 근대와 냉전기의 영토패러다임이 지역정치에 심어놓은 부정적 유산을 감안할 때, 해양아시아의 부활이 지니고 있는 시대전환의 함의는 한층 더 비중 있게 인식될 필요가 있다. 다시 말해 ‘거대한 전환’에 맞서 어쩔 수 없는 수동적 자세가 아니라, 능동적인 문명창조적 자세가 요구된다는 뜻이다. 따라서 동아시아 지역정치의 발전을 위해 해양아시아가 물려준 사회자산은 적극적으로 제도화되어야 하며, 이 일은 다시 대륙아시아의 몫이라 할 것이다.

참고문헌

- 강봉룡. 2002. “한국해양사의 전환: ‘해양의 시대’에서 ‘해금의 시대’로.” 『도서문화』 제20집.
- 강진아. 2005. “16~19세기 동아시아무역권의 세계사적 변용—따라잡기형 발전모델의 모색.” 백영서 외 지음. 『동아시아의 지역질서: 제국을 넘어 공동체로』 서울: 창비.
- _____. 2004a. “16~19세기 중국경제와 세계경제—‘19세기 분기론’과 ‘중국중심론’” 『이화사학연구』 제31집.
- _____. 2004b. “근대 동아시아의 초국적 자본의 성장과 한계—재한화교 同順泰(1874?-1937)의 사례.” 『경북사학』 제27집.
- _____. 1999. “서평: 『近代中國と海關』(岡本隆司, 名古屋大學出版會, 1999): 시대와 공간의 일경—일본 중국사학계의 새로운 조류.” 『동아시아역사연구』 제5집.
- 김상범. 2003a. “중국, 해상 실크로드의 진원지.” 양승윤·최영수·이희수 외 지음. 『바다의 실크로드』 서울: 청아출판사.
- _____. 2003b. “동남아-중국관계의 쇠퇴와 열강의 등장.” 양승윤·황규희 외 지음. 『동남아-중국관계론』 서울: 한국외국어대학교 출판부.
- 모태기 도시오. 2005. “중국과 바다.” 오모토 케이이치 외 엮음. 김정환 옮

- 김. 『바다의 아시아 5. 국경을 넘는 네트워크』 서울: 다리미디어.
- 미야자키 마사카쓰 지음. 이규조 옮김. 1999. 『정화의 남해 대원정』 서울: 일빛.
- 미조구찌 유조 외. 2001. 『중국의 예치시스템』 서울: 청계.
- 박혁순. 1998. “일본의 아시아교역권론에 대한 비판적 검토.” 『아시아문화 연구』 제2집.
- 백영서. 2000. “한국인의 역사적 경험 속의 ‘동양’: 20세기 전반.” 『동아시아의 귀환』 서울: 창비.
- 소효강왕노상 지음. 조일문 옮김. 1990. 『河殤』 서울: 평민사.
- 쇼텐하며 안제라 지음. 고혜련 옮김. 2005. “중국의 상업에 대한 역사적 고찰: 명(1368-1644)초의 해금정책과 그 해제(1567).” 『도서문화』 제25집.
- 아미노 요시히코 지음. 이근우 옮김. 1999. 『일본 사회의 역사(상)』 서울: 소화.
- _____. 남기학 옮김. 2001a. 『일본 사회의 역사(중)』 서울: 소화.
- _____. 이계황 옮김. 2001b. 『일본 사회의 역사(하)』 서울: 소화.
- _____. 임성모 옮김. 2003. 『여럿이며 하나인 아시아』 서울: 창비.
- 야지마 히코이치. 2001. “서양에서 본 바다의 아시아사.” 오모토 케이이치 외 엮음. 김현영 옮김. 『바다의 아시아 1. 바다의 패러다임』 서울: 다리미디어.
- 양기웅. 1999. “동아시아 협력과 지역 경제권의 역사(1850-1995)” 양기웅 편저 『동아시아 협력의 역사이론·전략』 서울: 소화.
- 왕후이 지음. 이옥연 외 옮김. 2003. 『새로운 아시아를 상상한다』 서울: 창비.
- 윤명철. 2003. “장보고를 통해 본 경제특구의 역사적 교훈과 가능성: 장보고 물류장(field & multi-core) 역할을 중심으로.” 남덕우 외. 『한국경제 생존프로젝트, 경제특구』 서울: 삼성경제연구소.
- _____. 2002. “후백제의 해양활동과 대외교류: 전주시기를 중심으로.” 윤명철 『한민족 해양활동과 동아시아중해』 서울: 희연문화사.
- 이도학. 2003. 『살아있는 백제사』 서울: 휴머니스트.
- 이철호. 2005. “동아시아 공간인식에 있어 해양과 대륙.” 『세계정치』 제26

집 2호.

- 조흥국. 2000. “동남아 화인의 역사와 정체성.” 박사명 외. 『동남아의 화인 사회』 서울: 전통과 현대사.
- 프랑크, 안드레 군더 지음. 이희재 옮김. 2003. 『리오리엔트』 서울: 이산.
- 하마시타 다케시. 2004. “바다에서 본 아시아: 해국 중국의 등장과 새로운 주변 내셔널리즘.” 정문길 외 엮음. 『주변에서 본 동아시아』 서울: 문화과지성사.
- 하마시타 다케시. 2001. “동양에서 본 바다의 아시아사.” 오모토 케이이치 외 엮음. 김현영 옮김. 『바다의 아시아 1. 바다의 패러다임』 서울: 다리미디어.
- 하세봉. 2000. “서평: 『上海ネットワークと近代東アジア』(古田和子, 東京大学出版会, 2000) 『長崎華商と東アジア交易網の形成』(廖赤陽, 汲古書院, 2000): ‘동아시아 교역권’론의 지평 확대.” 『중국근현대사연구』 제10집.
- _____. 1996. “80년대 이후 일본학계의 ‘아시아교역권’론에 대한 논의: 학문적 맥락과 논리를 중심으로.” 『중국현대사연구』 제2집.
- 홍석준. 2005. “동아시아 해양네트워크의 형성과 변화.” 『해양정책연구』 제20권 1호.
- 후루마야 다다오. 2005. “중국해와 동해.” 오모토 케이이치 외 엮음. 김정환 옮김. 『바다의 아시아 5. 국경을 넘는 네트워크』 서울: 다리미디어.
- 후카마치 도쿠조우. 2001. “인도양 전통선의 세계.” 오모토 케이이치 외 엮음. 김현영 옮김. 『바다의 아시아 2. 문순 문화권』 서울: 다리미디어.
- Agnew, John and Stuart Corbridge. 1995. *Mastering Space: Hegemony, Territory and International Political Economy*. London: Routledge.
- Bergère, Marie-Claire. 1998. *Le mandarin et le comprador. Les enjeux de la crise en Asie orientale*. Paris: Hachette.
- _____. 1986. *L'âge d'or de la bourgeoisie chinoise 1911-1937*. Paris: Flammarion.
- _____. 1983. "The Chinese bourgeoisie, 1911-37." *The Cambridge History of China*. Vol. 12. New York: Cambridge University Press.

- Bouchon, Geneviève. 1988. "Un microcosme: Calicut au 16e siècle." Lombard and Aubin(1988), pp. 49-57.
- Braudel, Fernand. 1979. *Civilisation matérielle et capitalisme XVe-XVIIIe siècle. Vol. 3. Le temps du monde.* Paris: Armand Colin.
- Cartier, Michel. 1988. "Le commerce de l'Océan Indien vu de la Chine." Lombard and Aubin(1988), pp.125-128.
- Chaudhuri, K. N. 1985. *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750.* Cambridge: Cambridge University Press.
- Chen Dasheng and Denys Lombard. 1988. "Le rôle des étrangers dans le commerce maritime de Quanzhou ("Zaitun") aux XIIIème siècle". Lombard and Aubin(1988), pp. 21-29.
- Chi Ch'ao-ting. 1936. *China's key economic areas in Chinese history as revealed in the development of public works for water-control.* London: Allen & Unwin.
- Cohen, Paul A. 1984. *Discovering History in China: American Historical Writing in the Recent Chinese Past.* New York: Columbia University Press.
- Fairbank, John K. 1983. "Maritime and continental in China's history." *The Cambridge History of China.* Vol. 12. New York: Cambridge University Press.
- Gentelle, Pierre. 2001. *Chine. Un continent... et au delà?* Paris: La Documentation française.
- _____. 1994. *Economie de la Chine.* Paris: Armond Collin.
- Gipouloux, François. 1996. "Les poussées centrifuges du capitalisme urbain: l'intégration des villes côtières chinoises dans le réseau des métropoles portuaires asiatiques." *Revue Tiers Monde.* Vol. XXXVII, No. 147.
- Hamashita, Takeshi. 1997. "The intra-regional system in East Asia in modern times." Katzenstein, Peter J. and Takashi Shiraiishi (eds.). *Network Power: Japan and Asia.* Ithaca: Cornell University Press.
- Hettne, Björn. 1999. "Globalization and the new regionalism: the

- second great transformation." B. Hettne, A. Inotai, and O. Sunkel (eds.). *Globalism and the New Regionalism*. New York: St. Martin's Press.
- Joyaux, François. 1991. *Geopolitique de l'Extrême-orient*. Vol. 1. Paris: Editions Complexe.
- Lombard, Denys and Jean Aubin (eds.) 1988. *Marchands et homme d'affaires asiatiques dans l'océan indien et la mer de Chine 13^e me-20^eme siècles*. Paris: Editions de l'EHESS.
- Perroux, François. 1954. *L'Europe sans rivages*. Paris: PUF.
- Skinner, William G. 1985. "Presidential address: the structure of Chinese history," *The Journal of Asian Studies*. XLIV, No. 2 (Feb.).
 _____ (ed.) 1976. *The City in Late Imperial China*. Stanford: Stanford University Press.
- Thomaz, Luis Filipe F. R. 1988. "Malaka et ses communautés marchandes au tournant du XVI^eme siècle." Lombard and Aubin(1988), pp. 31-48.
- Wallerstein, Immanuel. 1974. *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. New York: Academic Press.
- Wills, John E. Jr. 1979. "Maritime China from Wang Chih to Shih Lang: themes in peripheral history." Spence, Jonathan D. and John E. Wills (eds.). *From Ming to Ch'ing: Conquest, Region and Continuity in Seventeenth-Century China*. New Haven: Yale University Press.
- 川勝平太. 1997. 『文明の海洋史観』東京：中央公論新社.
- 浜下武志. 1997. 『朝貢システムと近代アジア』東京：岩波書店.
- _____. 1994. 「近代東アジア国際体系」平野健一郎（編）『講座現代アジア. 4 地域システムと国際関係』東京：東京大學出版會.
- 浜下武志・川勝平太（編）1991. 『アジア交易圏と日本の工業化 1500-1900』東京：リブロ.
- 古田和子. 1994. 「アジアにおける交易・交流のネットワーク」平野健一郎（編），『講座現代アジア. 4 地域システムと国際関係』東京：東京大學出版會.
- 講口雄三. 1989. 『方法としての中國』東京：東京大學出版會.

ABSTRACT

Maritime Asia in Spatial Transformation of East Asian International Relations: A Critical Geopolitical Understanding of Continental-Maritime Dynamics

Lee Chulho

Professor

Graduate School of International Studies, Pusan National University

The spatial transformation of East Asian international relations, characterized by the emerging cross-border regions, has a close relation to the sea as an exchange and networking space. This paper renders, in terms of 'critical geopolitics', the representation of the dynamics between the continental and the maritime in the evolution of East Asian time-space to illustrate the historical recurrence of 'maritime Asia' as an alternative of 'continental Asia', and to show that such cycles may be related to the unsynchronized developmental trajectories of 'two China', maritime and continental, during the middle and late imperial periods. A political economical conceptualization of 'maritime China' and an exploration of commercial traditions in the 'East Asian Mediterranean Sea' reveal that the historical practices of regional political economy contribute to the subregional and grass-rooted characteristics of contemporary East Asian regional cooperation. Although it is a minor tradition, Maritime Asia, then, is regarded as social assets to be institutionalized by continental Asia to overcome the limits of the latter in the development of East Asian international society.

Key Words: maritime Asia, maritime China, East Asia, Mediterranean Sea, critical geopolitics