

# 중국의 해권(海權)인식과 해양교육정책의 전개\*

이준태\*\* 오일환\*\*\*

## | 목 차 |

- |                        |            |
|------------------------|------------|
| I. 머리말                 | 정책의 전개와 활용 |
| II. 중국의 해양인식과 '해권(海權)' | IV. 맺음말    |
| III. 해양인식 고양을 위한 해양교육  |            |

## | 논문요약 |

본 연구는 중국에서 서구의 'Sea Power' 개념 수용과정 및 어떤 과정을 통해 중국식의 '海權' 개념으로 변용되었는지를 고찰하고, 이와 함께 중국의 해양교육정책과 구체적인 내용을 살펴보았다. 중국의 전통적 해양인식은 해양주권이나 해양영토, 그리고 강력한 해양군사력의 방어적이고 정치적인 법률적 권력이었다. 그러나 급격한 경제적 발전에 따른 해양에 대한 주변국과의 갈등으로 점차 해양자원과 해양권익에 대한 전략적인 해양 정책으로 전환되었다. 이러한 중국의 해양인식은 근대 이후 대륙적 사고방식이 해양중심으로 전환되었고 해양강국 건설이라는 '海權' 개념으로 더욱 구체화되었다. 해양의 식교육은 해양 관련 전공이 설치된 대학과 연구원 이외에 해양 관련 직업기술교육을 위한 양성소를 중심으로 이루어지고 있다. 이외에도 초중학생을 위한 해양전문교육과 출판·영상물의 제작, 해양에 대한 각종 선언문 발표를 지속적으로 수행하고 있다. 이와 함께 해양의식교육을 위한 문화공간으로서 다양한 해양 관련 박물관을 적극 활용하고 있다. 시진핑 체제에서 강력하게 추진하는 일대일로의 해양강국정책은 개혁개방 이후 급속한 대륙적 경제발전

\* 이 논문은 2011년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행한 연구임(NRF-2011-362-H00001).

\*\* 제1저자: 경희대학교 후마니타스칼리지 부교수.

\*\*\* 교신저자: 경희대학교 후마니타스칼리지 부교수.

과 함께 중국의 G2 위상을 더욱 공고히 하는 기반이 되고 있다.

▪ 주제어: 해양력, 해권, 중국 해양인식, 해양교육정책, 해양 신실크로드

## I. 머리말

2017년 하반기에 유엔식량농업기구(FAO) 산하의 교육기관인 ‘세계수산대학(World Fisheries University, WFU)’이 개교된다고 한다. 한국 해양수산부는 세계수산대학의 국내 후보입지를 선정하기 위해 유치 희망 지방자치단체(부산, 충남, 제주가 신청)를 대상으로 공모하였고, 지난 2월 19일 부산(부경대 대연캠퍼스)을 유치 후보지로 최종 선정한다고 발표했다.<sup>1)</sup> 이러한 일련의 논의과정과 결과에 대해 해상수산 관련 전문가들은 “향후 수산 관련 전문가들이 협업할 수 있는 자리가 마련되었다” 또는 “(세계수산대학의) 국내 유치는 세계적인 전문가들이 모여 연구할 수 있으며, 유엔이 공인한 공식적인 자리가 한국에 마련되는 의미가 있다”와 같은 긍정적 평가를 하고 있다. 물론 한국의 해양수산 분야의 새로운 이정표를 마련할 수 있다는 측면에서는 환영할 일이다. 하지만 정부 수립 후 지금까지, 아니 적어도 ‘유엔해양법공약(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)’이 체결된 1982년 이후 또는 시간을 조금 더 뒤로 미루어 ‘공약’이 정식으로 발효된 1994년 이후 한국 정부의 해양 관련 정책 수립과 같은 해양에 대한 인식은 그동안 많은 해양수산 관련 전문가들의 안타까운 질타를 받아온 것이 사실이다.<sup>2)</sup>

1) FAO 산하의 세계수산대학은 수산과 양식 분야 전문인력 양성을 통한 개도국 역량 강화에 기여하고 남-남협력과 개발도상국 및 선진국 간 상호협력을 촉진코자 설립이 추진되고 있으며, 2017년 7월 FAO 총회에서 최종 승인이 나면 2017년 하반기에 설립하는 것을 목표로 하고 있다. 세계수산대학의 법적 지위는 FAO 헌장 제15조에 따른 국제기구이다.

2) 한국 정부의 해양인식과 관련한 현실은 정부조직과 역대 장관들의 임기만 보아도 알 수 있다. 먼저 정부조직 면에서 보면 1996년 설치된 해양수산부는 2008년 이명박 정부가 들어서면서 해체되고, 국토해양부와 농림수산식품부에 흡수 통합되

이러한 사실에서 근대시기 바다를 통해 강요된 문호개방과 침략이라는 비슷한 역사 경험을 가지고 있는 중국의 해양인식은 우리에게 많은 시사점을 안겨주고 있다. 현재 중국의 시진핑 체제는 중화민족의 위대한 부흥으로 강대국으로서의 ‘중국몽(中國夢)’을 이루기 위한 ‘일대일로(一帶一路) 정책’을 강력하게 추진하고 있다.<sup>3)</sup> 특히 중국은 12차 5개년계획(十二五規劃, 2011-2015)<sup>4)</sup>의 추진과정에서 이루어지고 있는 ‘21세기 해양 신실크로드 건설’ 정책의 구체적인 방안으로 ‘아시아인프라투자은행(Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB)’을 발족시키면서 해양에 대한 영향력을 확대하고 있다. 해양 강국의 전략으로 21세기 해양 신실크로드의 개념은 ‘중국-동남아-인도양-홍해-지중해-유럽’에 이르는 진주목걸이 형태의 해상무역 경제권 구축을 모색하겠다는 것이다. 이러한 중국의 일련의 해양 관련 정책이 시사하는 바는 해양 영토의 영역<sup>5)</sup>이 조어도와 남사군도 등의 남해

었다. 박근혜 정부에 들면서 다시 부활하였다. 뿐만 아니라 역대 장관들의 전문성이나 임기에서도 아쉬운 점을 발견할 수 있다. 국토해양부와 농림수산식품부 산하에서 2008년 2월부터 2013년 3월까지 5년간을 제외하고 해양수산부로 존재하였던 15년간 총 20명의 장관이 임명되었는데, 단순 계산을 해보아도 8개월을 넘지 못하며 장관의 이력을 보아도 몇 명의 장관을 제외하고는 대부분 해양수산 분야와는 무관한 정치인들이 임명되었다. 해양수산부, <http://www.mof.go.kr/content/view.do?menuKey=418&contentKey=164>. (2016년 2월 10일 검색)

- 3) 소위 ‘일대일로’란 중국이 유라시아 및 아프리카 대륙의 각 국가 주요 도시들과 교역로를 건설하면서, 기반시설 건설, 교역 및 금융협력 활성화, 과학기술 교류 및 문화 교류 강화를 추진하겠다는 것이다. ‘일대’는 ‘베이징-시안-우루무치-중앙아시아-유럽’을 잇는 내륙의 교통로와 그 연선에 형성될 경제지대를 가리키며, ‘육상실크로드 경제벨트’라고도 부른다. 그리고 ‘일로’는 ‘취안저우(泉州)-푸저우(福州)-광저우-하이커우(海口)-베이하이(北海)’에서 동남아시아의 베트남, 말레이시아, 인도와 아프리카 나이로비를 거쳐 지중해로 이어지는 해상교역로를 가리키며, ‘21세기 해상실크로드’라고도 부른다.
- 4) 2011년부터 2015년까지 중국의 경제5개년계획으로, 주로 국내 경제문제인 내수 진작과 도농 간 빈부격차 완화를 통한 사회안정 도모를 주요 목표로 한다. 대외개방 수준의 향상도 주요 내용에 포함되어 있다.
- 5) 중국이 ‘중국해구(中國海區)’, 즉 중국의 해양주권의 범위를 설명하는 부분을 보면 ‘중국 대륙의 동쪽과 남쪽의 연결되는 해역을 특별히 가리키며 발해(渤海), 황해(黃海), 동해(東海), 남해(南海) 및 타이완 동쪽 해역의 일부분이 포함된다’고 한다. 또한 ‘1840년부터 1949년 사이 일본, 영국, 프랑스, 러시아 등 국가들이 해상에서 중국을 470여 차례에 걸쳐 침략했다. 이 중 규모가 큰 것은 84차례에 달한다. 유명한 것으로 중국-영국 간 아편전쟁, 중국-프랑스 간 갑신전쟁, 중국-일본 간 갑오전쟁과 중일항일전쟁 등이 있다’고 설명하며 현재 중국이 ‘중국해구’라고 생각하는 영역의 역사적 근거로 제시하고 있다(張序三 1933, 1255).

제도뿐만 아니라 역사적으로 15세기 명나라 정화(鄭和)의 해상원정 부활을 상징하면서 서양제국주의 해양침략을 극복하고 해양영토의 주권 확보와 해양 건설사업, 그리고 해양에 대한 중요성을 환기하여 중국의 경제적 영향력을 확대하고자 한 것이다. 한국의 입장에서 분명한 것은 이러한 중국의 해양을 통한 발전과 그 영향은 미래의 이야기가 아니라 현재진행형이라는 점이다.

개혁개방 이후 급격한 경제성장과 함께 G2의 위치로 발전한 중국은 미국, 일본, 동남아, 대만 등에 의해 해양 안보 차원에서 심각한 위협적 존재로 인식되고는 있지만 중국은 중국 나름대로의 해양을 통해 지속적인 경제발전을 도모하며 해양의 중요성을 강조하고 있다. 이와 같이 중국은 경제와 안보 차원에서 해양 전략을 추진하고 있으나, 미국과 일본 그리고 주변국이 중국의 이러한 해양 전략과 정책을 패권주의로 인식하고 있다는 어려움이 있다. 따라서 중국식 해양인식의 특징 및 그 구체적인 정책의 내용에 대한 이해와 연구는 더 이상 미룰 수 없는 시급하고 필요한 과제가 되었다.

물론 그동안 한국의 제 학계에서도 중국 해양과 관련한 다양한 연구결과가 생산되어 왔다. 하지만 그 분야와 주제 면에서 매우 한정된 연구에 머무르고 있는 인상을 지울 수가 없다. 국내 역사학계의 해양사 분야만 보더라도 동아시아 해양사에 대한 번역서는 몇 권 있지만 아직까지 본격적인 연구는 거의 없다. 특히 중국 해양사 연구는 겨우 걸음마 단계에 있으며,<sup>6)</sup> 이외에 국제정치 및 국제법 관련, 영토분쟁 관련 등의 연구결과물이 다수 있다.<sup>7)</sup> 이러한 기존 연구들에 대한 다소 아쉬운 점은 중국 해양

6) 중국학계의 해양사 연구 분야의 경우 양적인 측면에서는 여전히 국가주의적인 관점에서 해양사에 접근하는 연구가 많다. 근대해양사 연구의 경우 주로 기존의 해양사, 해방사, 해군사 등 정치경제 관련 범주를 가지고 연구하는데, 제국주의 침략을 받았던 중국인의 역사경험에 미루어보면 이런 부류는 어느 정도 납득할 수 있는 현상이다. 그런 까닭에 해양 관련 학문융합 연구는 충분히 이루어져 있지 않다(조세현 2014).

7) 국제관계 분야는 주로 중미관계의 긴장 문제로 타이완 이슈로 인한 미국과의 충돌 가능성 등과 중국의 해양대국화 추진에 따른 국제적 지역적 질서에 대한 파장 및 변화에 중점을 두고 있다. 대부분 그 초점은 중국의 해양대국화 추진의 핵심적 요소로서 군사적 측면을 다루고 있다. 이와 관련한 최근의 연구 결과물로는 중국과 미국관계를 다룬 서정경(2010), 이삼성(2007), 이서향(2003) 등의 논문이

전략 추진의 인식적 기반이 무엇이고 또 그것이 어떠한 논리적 근거를 제공하고 있는지에 대한 이해보다는 해양 전략 추진 내용에 대한 파악을 통해 중국이 추구하는 전략적 목표와 방향 고찰에 초점이 맞추어져 있다는 것이다. 물론 이러한 연구 성과를 폄하하려는 의도는 전혀 없다. 다만 심층적 측면에서 중국 해양 전략과 관련된 개념적 요소들에 대한 논의도 이루어져야 된다는 필요성을 제기하는 것이다.

이에 본고에서는 중국 해양 전략의 인식기반에 대하여 보다 광범위하고 포괄적인 측면에서 중국 해양 전략 추진의 방향을 고찰할 수 있다는 점에 의거하여 일차적으로 중국식 해양인식의 방식으로 사용되고 있는 ‘해권(海權)’ 개념에 대해 먼저 살펴보고자 한다.<sup>8)</sup> 그 이유는 본문에서 언급하겠지만 중국의 근대사가 말해주듯, 또한 서구문명에 대한 인식이 그러하듯 ‘해양에 대한 인식’ 개념도 밀물에 밀려가듯 받아들여졌던 과정을 겪었고, 이것도 당시 서양의 해양인식을 대변하는 ‘Sea Power’ 개념이 ‘海權’으로 번역되는 과정을 겪었기 때문이다.<sup>9)</sup> 이와 아울러 중국 정부 주도로 추진 중인 해양문화교육 정책과 구체적인 내용에 대해서도 살펴볼 것이다. 교육 정책은 어느 나라에서도 마찬가지이지만 그 국정의 가장 중요한 목적과 목표를 그 근간으로 하기 때문이다. 그런 점에서 현재 중국에서 각급 학교 학생은 물론 대중을 대상으로 추진하고 있는 해양과 그 문화에 대한 교육은 향후 현재 중국이 지향하는 ‘중국몽’이 해양에서는 어떤 양상으로 구현될 수 있을 것인가를 예측할 수 있다고 보기 때문이다. 이에 해양교육의 형성과 발전과정에서 추진한 주요 정책의 변화를 법령과 문건 중심으로 학교 교육활동에 나타난 주요한 내용과 활용에 대하여 고찰하고자 한다.

있으며, 중국 해양전략의 핵심적 요소인 군사력과 해양전략의 추진내용을 다룬 김태호(2003), 이홍표(2006) 등의 논문이 있다.

8) 최근의 연구성과 중에서 하도형(2012)은 중국의 ‘海權’ 개념에 대한 이해를 통해 중국의 국방 개념과 국익 문제를 다루었다.

9) 근대 이후 서양문명의 수용과정에서 형성된 개념어들이 그러하듯 개념사적으로 살펴보아도 수용과 변용의 과정을 거칠 수밖에 없었다. 예를 들면, 근대 서양문명의 수용과정에서 수용된 ‘nation’의 번역어 ‘民族’은 현재 한중일 삼국에서 인식되고 있는 의미나 지향하는 바가 분명 다를 뿐만 아니라 원어인 ‘nation’과도 차이점을 가지고 있다(송규진 2005).

## II. 중국의 해양인식과 ‘해권(海權)’

### 1. 중국의 전통적 해양인식과 ‘해권’의 등장

고대로부터 중국은 기본적으로 중농경상(重農輕商)의 입장을 유지하여 왔음은 주지의 사실이다. 그런 연유로 중국의 전통적인 안보관은 주로 북부와 서북방 이민족의 위협을 방어하는 것이었으며 해양으로의 진출과 개발은 중시되지 않았다. 그리고 전통시대 중국인에게 해양은 생선과 소금의 이익이 있는 곳이었으며, 선박이 통하는 편리함이 있는 곳이어서 교통로로 이용되었다. 또한 중국의 역사와 전통문화 속에 등장하는 바다는 자연으로서의 해양뿐만 아니라 인문으로서의 해양도 존재하였다. 예를 들어, 해양은 고대 문학작품 속에서 탈정치적인 공간, 관조적인 공간, 이채로운 공간, 힘든 삶의 터전이자 풍요로움을 제공하는 곳 등으로 그려졌다. 그리고 오늘날 지구상 공간적으로 양분하기 위해 표현하는 ‘동양(東洋)’과 ‘서양(西洋)’ 역시 원래 아시아의 바다를 양분하여 사용되었다. 이런 구분은 중국인이 해양활동을 확대하면서 아시아의 바다(주로 동남아)를 동서로 구분한 것에서 시작되었는데, 당나라 말기에 이르러서야 두 단어가 생겨났다. 서양인들이 세계사를 주도하면서 중국인들은 지구가 둥글다는 사실을 인지하였고, 그들의 지리인식에 따라 다시 아시아의 바다(동양)와 유럽의 바다(서양)로 나뉘었다(조세현 2011, 327).

근대까지 중국에서 바다는 영토 개념으로 ‘해강(海疆)’으로 표현되었는데 고대에는 해양에 대한 국가영토의 해양인식이 미약함에서 비롯된 것이다. 이 용어는 해안선이나 해안대를 넘어 구역의 개념으로 존재했으며, 연해지구나 연해해역을 말한다. 명대 이후부터 ‘해강’이란 단어는 지역에 대한 용어로 자리 잡았고 왜구의 침략이 잦아지면서 자주 등장하고 있다. 그 후 청대 국가문서에는 풍부하게 나타나 “道光 咸豐 이래 海疆에서 일이 많아서 청조는 이를 걱정하였다”라는 표현이 등장한다. 청조 때까지도 해강이 가리키는 것은 여전히 주로 동남연해의 부현(府縣)의 해방(海防)구역으로 연해반도와 크고 작은 도서(島嶼)를 포괄하는 정도로서 국토의 영해 관념은 청조 말기까지도 형성되지 않은 것으로 보인다.

뿐만 아니라 중국은 15-17세기 명(明)·청(淸) 때에는 해군정책을 실시하여 시대적 흐름에 역행하였다. 중국 고대국가의 해군정책은 명 중기에 최고조에 달했는데 청대에도 지속되었다. 또한 19세기 후반 서구 열강의 침략에 번번이 패하면서 해양주권 인식이 부족한 전통적 안보관과 이에 따른 해군력의 약화와 밀접히 연관된 것이라 할 수 있다. 아편전쟁을 겪은 청나라가 근대 해군을 발전시키면서 전략이 전혀 없었던 것은 아니었지만, 폐관자수(閉關自守)라는 좁은 목표만을 세웠고, 해양의 이용과 통제라는 고도의 계획 아래 해군을 발전시키지는 못했다. 이러한 저차원의 전략이 해군의 발전을 저해했음은 물론이다. 폐관자수의 국가목표에 복무한 해군은 해방, 국토보존에 치중하고, 해권을 쟁탈한다든지 원양 공격능력을 갖춘다든지 하는 전략전술은 갖추지 못했다. 따라서 중국 근대 해군의 실패는 중국 근대화의 실패라고까지 인식되기도 했다(박정현 2005, 176).

중국인이 처음 서양의 해양주권 개념을 접한 것은 1885년 청불전쟁 이후였다. 당시 독일주재 공사 오스트리아 해군학교 교수가 쓴 『海戰新義』를 번역하여 1885년에 천진기기국에서 출판하였다. 원서의 10% 정도를 번역하였으나 중국에 근대 해군의 전략전술이론을 소개한 책으로 평가되고 있다. 이 책은 근대 해군의 임무를 적국의 해상교통선을 파괴하고, 적국의 해구를 봉쇄하고, 적국의 함정부대를 공격하고, 적국의 해안포대와 군항을 공격하는 것 등 네 가지로 나누었다. 여기서 해양주권 개념으로 ‘海權’이라는 단어를 처음 사용하였다.<sup>10)</sup> 하지만 적지 않은 연구자들은 청일전쟁 때까지 중국에는 근대적 의미의 해권사상(海權思想)은 없었으며 청일전쟁의 패배원인을 중국 해군이 현재와 같은 ‘해권사상’이 결핍되었기 때문이라고 평가한다. 그런 점에서 북양해군의 몰락이야말로 근대적 ‘해권의식’

10) 이러한 경제발전의 원인을 해양사의 분석을 통해 ‘Sea Power’ 개념을 정립하였던 인물이 미국의 해양사학자 알프레드 마한이다. 마한은 그의 저서를 통해 국가의 진흥, 번영과 상업무역이 국가 해상통제권과 밀접한 관계를 가지고 있으므로 미국이 강대국이 되려면 반드시 대륙주의를 포기하고 세계무역 분야에서 더욱 진취적이고 경쟁력 있는 정책을 펼쳐야만 한다고 서술하였다. 아울러 미국은 반드시 강력한 해군을 보유하여 해상의 주요 섬들을 점령해 해군기지화를 하고 이로써 해외의 상업적 이익을 지켜야만 하며 해군의 목표는 적국의 해상 봉쇄를 타파하고 해상통제권을 쟁취하는 것이라고 주장하고 있다. ‘海權’이라는 단어를 사용하였으나 그 의미가 알프레드 마한이 제기한 ‘해양력’과 동의어로 사용되지는 않았다.

의 각성을 가져왔으며, 곧이어 다시 해군을 증진하자는 주장으로 나아갔다는 것이다. 특히 20세기 초 마한의 저작이 수용 진파된 후에야 중국 사회에서 본격적으로 ‘해권사상’이 출현했다는 주장이 많다. 그 최초의 사례는, 일본인 단체 을미회(乙未會)가 주편하고 상해에서 출판한 한문월간 『亞東時報』에 마한의 저서의 내용 일부를 “海上權力要素論”(1900. 3)이란 제목으로 게재한 일이다. 그리고 양계초(梁啓超)가 『新民叢報』에 쓴 “論太平洋海權及中國前途”(1903)도 있다. 1910년 전후 재일 중국인 해군학생이 만든 잡지 『海軍』에서 다시 마한의 “海上權力要素論”이 “海上權力之要素”라는 제목으로 바뀌어 게재되었다. 한편 1906년 8월 3일 청조 정무처(政務處)의 한 공문에서 “현재의 시국이 날로 어렵고 海權이 날로 중요해지니 자강을 도모하려면 해군을 진흥시켜야 한다. 그렇지 않다면 밖으로 洋面을 공고히 하거나 안으로 각성을 지킬 수 없다”에서 ‘海權’이라는 용어가 나타난다. 이어서 1907년 청조가 연병처(練兵處) 요석광(姚錫光)에게 위임해 해군 발전방안을 마련할 때 그의 “籌海軍急議”에서 만약 해권이 없다면 원양을 통제할 수 없을 뿐만 아니라 근해의 권익을 보호할 수 없다고 하였다. 이는 청조의 고위관리로서는 처음으로 해권 개념을 사용한 것으로 보이며 기존의 해구(海口) 방어 전략에서 진일보한 것이었다.

## 2. 현대 중국의 해양인식으로서 ‘해권(海權)’

### 1) ‘Sea Power’와 ‘海權’ 개념의 비교

한국의 학계에서 ‘해양력’으로 번역되고 있는 ‘Sea Power’<sup>11)</sup>는 원래 다음과 같은 두 가지 의미로 사용되어 왔다. 첫 번째는 ‘해양국가 내지는 해양세력(Sea Forces)’을 가리키는 용어로, 두 번째는 ‘해양에까지 그 영향력

11) 국내에서 ‘Sea Power’에 대해 학문적으로 접근하기 시작한 것은 1970년대 이후의 일이다. 1970년대에 들어와서 이와 관련된 책자들이 번역되기 시작했고 이 과정에서 ‘Sea Power’는 ‘해상력’, ‘해상세력’, ‘해상권력’ 등으로 번역되었다. 이것은 또 ‘해운력(shipping power)’이나 ‘해군력(naval power)’ 등과도 거의 비슷한 개념으로 혼용되기까지 하였다. 그러나 1980년대 중반 이후 ‘해상(海上)’이라는 용어가 지니고 있는 한계성 때문에 ‘해양력’이라는 용어가 빈번히 사용되기 시작하여 90년대 들어와서는 ‘해양력’이라는 용어가 완전히 정착되었다.

을 행사할 수 있는 한 국가의 힘'을 가리키는 용어로 사용되어 왔다. 일차적으로 첫 번째 의미로 먼저 사용되었다가 이어서 두 번째 용법으로 그 사용범위가 확대되었다.

이 용어에 추상적인 의미를 부여한 이는 주지하다시피 미국의 해양사학자 알프레드 마한(Alfred Thayer Mahan, 1840-1914)으로, 그의 대표적인 저서인 *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*을 통해서였다. 그가 제기한 'Sea Power' 개념이 동아시아 지역에 소개된 것은 1896년 그의 저서가 일본에서 번역 출간되면서부터인데, 당시에는 '해상권력(海上權力)'이라고 번역되었다. 그러나 '해상권력'으로 번역하는 것이 잘못되었다는 사실을 깨달은 일본 해군대학은 1901년에 '해상무력'으로 번역하였고, 'Command of the Sea'를 '제해권(制海權)'으로 번역하여 사용하였다. 제2차 세계대전 후에는 '해양력'이라는 말이 사용되었으나 여전히 통일된 용어로 정착되지는 못하였다. 1980년대 들어와서 일본의 해양문제연구소에서 '해상무력'으로 번역하는 것도 지나치게 제한적인 해석이라 하여 '해양지배력'으로 번역하는 것이 타당할 것이라고 주장한 바 있었고, 'Sea Power' 그대로 사용한 학자들도 있었다(아오끼 에이치 1995).

마한이 이 개념을 역사분석에 처음으로 도입한 이후 시대가 뒤로 갈수록 구미 해양학자들에 의해 용어의 이해와 적용의 범위가 보다 넓게 파악되었다. 마한의 경우 좁은 의미로 '해군력', 넓은 의미로는 '해군력과 해운력의 종합'으로 보았는데, 1976년 러시아 해군의 어머니라고 하는 세르게이 고르쉴코프(Sergei Gorshkov, 1910-1988)<sup>12)</sup>가 출판한 *The Sea Power of the State*의 러시아판에는 '해군력, 해양력, 수산력, 해양개발력의 종합'으로, 1993년 네덜란드의 해양역사가 루크 카이버스(Luc Cuyvers)의 *Sea Power: Global Journey*<sup>13)</sup>에는 '해군력, 해운력, 해양개발뿐만 아니라 해양을 보호하고 보존하는 능력'까지 포함된 개념으로 파악하고 있다(김성준

12) 니콜라이 게라시모비치 쿠즈네초프(Nikolay Gerasimovich Kuznetsov, 1904-1974)가 소련 해군의 아버지라면, 1956년부터 1985년까지 무려 29년 동안 소련 해군 총사령관직을 맡았던 고르시코프는 사실상 소련 해군의 어머니이다. 고르시코프는 냉전시기와 세계 2위 전력을 자랑하는 현대의 소련-러시아 해군에 결정적 기여를 한 인물이다.

13) 한국에서는 『역사와 바다-해양력의 세계여행』이라는 제목으로 1999년에 한국해사문제연구소 김성준에 의해 번역되었다.

1998, 349).

왜 시대의 변화에 따라 용어의 개념이 달라지는 것일까? 그것은 각 학자들이 처한 시대적 한계 때문이다. 마한 당시에는 아직 해양자원의 중요성이나 해양오염의 심각성 같은 것이 뚜렷하게 부각되지 않은 때였고, 고르쉬코프 시대 때는 해양오염의 심각성이 두드러지지 않은 때였다. 이와 같은 서구에서의 ‘Sea Power’ 개념 변천은, 근대 이전부터 해양을 국가 발전의 중요한 원동력으로 인식한 서구 국가들이 해양에 대해 얼마만큼 관심을 가지고 있었는가를 읽을 수 있는 부분이라고 볼 수 있겠다.

아울러 또 한 가지 주목하게 되는 것은 ‘Sea Power’의 개념에는 어느 시대를 막론하고 빠지지 않는 것으로 바로 ‘해군력’이 포함된다는 것이다. 근대 서양 역사를 보면 해상통제권을 먼저 확보한 국가가 상당한 정도의 역사 주도권도 가지게 된다는 것을 알 수 있다. 예를 들어 영국, 스페인, 네덜란드 간, 미국, 영국, 스페인 간의 해상에서의 힘의 우위 쟁탈전 결과 승전국이 해상통제권을 장악하였고 그 승패의 관건이 바로 해군력이었던 것이다. 시대의 흐름에 따라 ‘Sea Power’ 개념의 의미와 그 구성 요건을 달리 하지만, 이 용어가 가진 궁극적인 의미는 ‘국가의 이익을 위해 해양을 이용할 수 있는 총 능력’이라 정의할 수 있다. 이 경우, 전시나 준전시 에 가장 부각되는 요소가 당연히 ‘해군력’일 것이고, 평시에는 ‘해운력’일 것이다. 그리고 향후 육지의 매장자원이 고갈되면 해양의 자원을 개발할 수 있는 능력으로서 ‘Sea Power’가 부각될 것이므로, 이것이 근대 이후 국제정치 무대에서 강대국의 세력관계를 규정하는 가장 중요한 요소 가운데 하나라는 점은 부정할 수 없는 역사적 사실이다.

한편 이상에서 살펴본 서양의 해양인식 개념으로서 ‘Sea Power’ 개념은 아편전쟁 이후 근대시기 중국이 인식한 해양의 필요성과는 상당한 차이를 보인 것으로 판단된다. 오늘날 이 개념의 한 부분을 차지하고 있는 ‘해양주권’과 ‘해양개발’에 대한 인식의 형성은 사실상 1949년 중화인민공화국 수립 이후부터라고 하겠다. 즉 신중국 건국 이후 중국 해양인식의 변화는 1840년 아편전쟁 이전까지 해양의 중요성에 대한 인식 부족과 이로 인한 해군력의 약화 때문이라는 역사적 반성에서 비롯되었다. 하지만 건국 초기 해양인식의 변화에도 불구하고 마오쩌둥(毛澤東) 통치 시기의 중국은

해양국가로서 발전할 수는 없었다. 냉전체제하에서 외교적으로 소련 일변도 정책을 취할 수밖에 없는 국제환경과 경제체제에서 철저한 폐쇄적 계획경제를 유지했던 내부의 체제적 제약이 그 주요 요인이었다. 중국이 본격적으로 해양에 관심을 갖고 진출을 시도한 시기는 1970년대 초부터로, 이 시기 대외적으로 소련과의 긴장이 고조되면서 미국, 일본과 수교협상이 시작되었다. 이 시기는 동중국해와 남사군도 일대에 막대한 석유와 천연가스 매장보고서가 제출된 직후였다(이문기 2008, 47). 1970년대 이전까지 중국의 영토와 주권인식에 주로 내륙의 보호가 있었다면, 그 이후에는 해양권을 위해 육지(섬)를 점령하려는 방향으로 인식의 전환이 이루어졌다고 할 수 있다. 하지만 이런 변화 역시 중국이 해양대국이 되기에는 부족하고 얕은 인식으로 평가된다. 1970년대 조어도와 남사군도에 대한 영유권 주장과 일부 무장점유도 해양권익의 총체적 이용과 지배권 강화라기 보다는 해양의 영토(섬)에 대한 영유권을 인정받으려는 노력에서 크게 벗어나지 않았다. 이상과 같은 중국의 해양인식의 변화 양상은 서양과 비교할 때 시간적으로나 범위 측면에서 매우 늦게 그리고 협소하게 인식되었다. 넓은 의미에서 해권, 즉 국가이익을 위해 자국령 주변의 광범위한 해양을 적극적으로 이용·지배·통제하려는 전략적 인식은 여전히 부족했다고 평가된다(張炜·許華 1998, 219).

## 2) ‘海權’ 개념의 특징

사전적으로 ‘Sea Power’는 중국어로 ‘海權’이라고 일반적으로 번역<sup>14)</sup>하지만, 중국 해양학계에서는 ‘Sea Power’의 개념에 대해 ‘객관적 존재로서 서로 다른 나라 역사 및 사회적 배경 속에서 각기 다르게 이해되어야 된다’고 보고, 서구에서의 ‘Sea Power’의 의미와 중국 ‘海權’의 구성 요건 및

14) 이와 같은 한국 학계의 용어 채택과정과는 별개로 한중일 3국의 ‘Sea Power’의 사전적 번역이 어떻게 표현되는가를 확인하기 위해 구글번역기에서 검색해 본 바 중국어는 ‘해상역량(海上力量)’으로, 일본어는 ‘해군력(海軍力)’으로, 마지막으로 한국어는 ‘바다 전원(電源)’이라는 결과를 확인할 수 있었다. 이는 아주 사소하지만 동아시아 삼국의 해양인식의 단면을 설명해주는 사례로 들어도 큰 억척은 아니라고 본다.

기능에 근본적인 차이를 부여하고 있다. 마한에 의해 제기된 ‘Sea Power’의 개념이 시대와 국가마다 매우 탄력적이고 다의적으로 그 의미를 부여하는 것처럼 중국 역시도 ‘海權’ 개념을 통해 그 구조와 운용 면에서 매우 비슷한 양상을 발견할 수 있다. 과거의 피해역사를 근거로 현재의 공격적 형상을 자기방어의 논리로 이용하고자 근대까지 육지의 서북 변방과 해강(海疆) 표현을 통해 엿볼 수 있는 것처럼 바다를 단순히 동쪽과 남쪽의 영토의 끝자락 정도로 생각했던 시기의 오류를 재정립하려는 의도가 내포되어 있다. 즉 협의의 ‘해양주권(海洋主權)’ 의미로 약칭하여 ‘해권’을 사용하면서도, 상황에 따라서 광의의 ‘해권’은 마한의 ‘Sea Power’ 개념에 내재된 의미를 때로는 긍정적으로, 때로는 부정적으로 원용하고 있음을 알 수 있다.

‘Sea Power’가 앞에서 언급한 것처럼 ‘국가의 이익을 위해 해양을 이용할 수 있는 총 능력’이라면 ‘海權’은 ‘인류의 개체 또는 집단이 해양자원을 이용할 수 있는 권리’, 즉 ‘해양권리(Sea Right)’로 규정하고 있다. 주권국가가 출현한 이후 ‘해양권리’는 ‘국가주권’ 개념의 자연적 연장선상에 있으며, 그러한 권리는 역사를 통해 보아왔던 것처럼 늘 힘으로 수호되는 것이므로 주권의 ‘자위권(自衛權)’ 개념에서 자위적 성격을 가진 ‘해상역량(Sea Power)’이 파생되어 나온다는 것이다. 그러므로 ‘해상역량으로서 Sea Power’는 ‘海權’ 실현을 위한 도구이며, 이는 특히 인류가 주권국가시대에 들어선 이후 더욱 강조되는 부분으로 이해한다. 중국에서의 이 같은 개념 인식은 후술하겠지만 90년대 냉전체제 와해 이후 중국이 세계에서 갖는 위치와 이에 대한 주변국가의 인식에서 그 출발점을 찾을 수 있다. 이와 같은 인식을 근거로 1840년 아편전쟁과 1894년 청일전쟁에서의 중국의 행위도 모두 자신의 ‘해양권리’를 지키기 위한 군사적 자위(自衛) 행동이었으며, 이러한 전쟁을 통해 ‘해양권리’를 스스로 지키기 위해 ‘해상역량’을 발전시켜 왔다는 논리이다. 이러한 총론적인 중국의 해권 개념을 좀 더 구체적으로 살펴보기 위해 중국 해양학계에서 정의하고 있는 내용을 ‘Sea Power’의 세부개념과 비교분석해 보고자 한다.<sup>15)</sup>

15) 이러한 구체적인 비교는 해권을 설명하기 위해 사용되는 중국어 표현과의 영어 표기를 병용한 중국국가안보전략 전문가 장원무(張文木) 교수의 『中國海權에 관한 論議』를 기본자료로 이용하였다.

중국 학계에서 인식하고 ‘해양권리’와 ‘해양역량’의 관계에 대해 먼저 살펴보면, ‘해양권리’는 늘 ‘해양역량’을 통해서 나타나기 때문에 사람들은 습관적으로 영어의 ‘Sea Power’와 ‘Sea Right’를 혼동한다는 것이다. 두 개념은 연관성은 있지만 전혀 다른 것으로, ‘Sea Power’는 ‘Sea Right’의 수단일 뿐 ‘海權’ 자체는 아니라는 것이다. 근대 이후 서양 국가들이 식민지 개척과 같은 무력적 행동으로 타국에 위해를 끼쳤던 것은 ‘타국의 해양주권’을 강탈하기 위해 ‘해상’, 즉 ‘바다 위에서’의 힘의 우위를 앞세워 그들의 원하는 바를 약탈하였다는 점을 그 바탕에 깔고 있음을 발견할 수 있다. 그렇기 때문에 중국이 ‘Sea Power’의 사전적인 번역어로 ‘해양역량’을 채택하는 것이며, ‘해권’은 더욱 포괄적으로 ‘Sea Power’의 의미를 담고 있음 또한 중국적 해양역량의 총량적 표현인 ‘해권’이 등장할 수 있었다고 본다.

또한 ‘국가해양역량으로서 Sea Power’<sup>16)</sup>는 ‘해양권리’가 ‘해양패권(Sea Hegemony)’으로 전환되는 데 중요한 매체로 보고 있다. 패권이란 국제관계에 있어 한 국가가 실력으로 타국을 조종하고 통제하는 행위로서 앞에서 예를 든 것처럼 근대시기 영국과 일본이 ‘해양역량’을 이용해 중국에 가한 해상침략은 모두 해양패권 행위이며, 이러한 침략에 대한 중국의 해상저항은 합법적 해양권리를 지키기 위한 행동으로 설명하고 있다.

그리고 또 한 가지, 위의 ‘해양권리’와 ‘해양역량’을 조율하는 개념으로 ‘해상권력’<sup>17)</sup>을 들고 있는데, 이는 유엔이 설립되면서 국제사회의 보편적 인정과 제한된 범위 내에서 일정한 국제적 권력이 유엔에 부여되어 있음을 전제로 유엔에 가입된 모든 주권국가가 가지고 있는 해양주권의 이익의 일부를 유엔에 양도해 유엔이 ‘강제적 해상권력’을 구비할 수 있도록 해야 한다고 보고 있다. 그리고 유엔이 부여하지 않은 ‘해상권력’은 해상

16) 장원무(2010, 17)는 영어 ‘Power’의 뜻이 중세 이후 어떤 일을 할 능력이 구비됨, 즉 ‘ability to’를 나타내었는데 후에 그 의미에 ‘어떤 국가가 타국에 대한 영향력과 통치력(a nation, esp, one having influence or dominating over other nation)’으로 변화하였고, ‘Sea Power’라는 단어의 ‘Power’ 의미의 공격적 의미를 강조하고 있다. 침언하여 ‘이러한 영향력과 통치력은 이미 원래 주권국가가 자연적으로 갖는 정당하고 합법적인 해양권리와 분리되었으며 해양패권의 범주로 변화되었다’고 설명하고 있다.

17) ‘해상권력’에 대한 영어 번역도 ‘Sea Power’로 하고 있다.

패권이고, 이 힘을 행사하는 국가는 패권국가라고 규정하고 있다. 즉 유엔의 권리 부여 없이 각국은 궁극적으로 국제적으로 ‘해상권력’을 행사할 자격이 없다는 것이 중국의 해상권력 또는 해상역량으로서 ‘Sea Power’에 대한 인식의 한 측면이다.

권리는 법에 의거하여 누리거나 행사할 수 있는 이익인 반면에 국가권리로서의 해권은 주권국가만 누릴 수 있는 해양권리이다. 권력, 특히 해상권력은 일종의 강제적인 역량으로서 국제사회에서 유엔이나 유엔으로부터 권리를 받은 국가와 국제기구만이 행사할 수 있도록 하여야 한다는 것인데 이러한 논리로 본다면 근대 이후 서구 열강의 해상에서의 행위는 모두 패권주의로 인식하고 있음을 의미하고 있다. 그러므로 중국에서는 해상역량과 해상권력이라는 개념이 ‘Sea Power’에서 유래되었으나 그 의미에는 근본적인 차이가 있다고 본다.

중국의 논리는 유엔의 권리 부여 없이는 각국이 궁극적으로 국제적 권력을 행사할 자격이 없으며 이를 어길 경우 ‘해양권리’와 ‘해상권력’이 대립적인 개념으로 설정됨으로 ‘해양권리’, ‘해상역량’, ‘해상권력’의 세 가지 의미의 개념을 모두 중국어의 ‘海權’으로 번역하면 이해에 있어서 혼란을 초래할 수 있음도 유의하고 있다.

한편 중국 해양학계는 영어의 ‘Sea Power’ 개념을 ‘해상권력’과 ‘해상역량’을 나타내는 개념으로 보고, ‘해양권리’를 나타내는 것으로 보지 않는다. 그 주요 이유는 미국을 비롯한 서구 열강이 해양에서의 우월적 위치를 점하는 데 마한의 ‘Sea Power’ 사상이 팽창주의 내지는 제국주의이론의 선도적 역할을 한 것으로 이해하고 있는 데에서 비롯된다. 즉 마한이 살았던 시대는 제국주의적 팽창, 특히 세계의 저개발지역을 획득함으로써 영토를 확대시키는 것이 국가의 위대성과 국민 복지를 위한 전제조건이 된다고 하는 서구적 사고방식이 지배하던 시대라는 것이 이를 뒷받침해 준다. 따라서 유럽과 미국의 해양인식은 역량, 통제, 패권에 더 치우쳐질 수밖에 없고, 심지어 유럽과 미국 등 일부 국가가 ‘해상권력’이 아닌 자신의 ‘해양권리’를 위해 싸웠을 때도 그들은 자국 해양권리 보호가 아닌 해양통제 - 제해권 - 의 시각에서 문제를 바라보았다.

끝으로 ‘海權’과 ‘해상통제권-제해권(Command of sea)’ 개념에 대해서

도 그 의미를 구분하고 있다. 비록 두 단어가 모두 중국어의 ‘권(權)’과 관련이 있지만 뜻은 완전히 다르다는 것이다. 앞에서 말했듯이 ‘海權’은 법권 범주의 개념이며, 해양통제권 중의 ‘권’은 권세에서 파생된 유리한 형세를 의미하는 것으로 ‘海權’과는 다른 범주로 본다. 즉 중국은 ‘中國海權’의 목표를 중국의 주권 및 해양권리와 해상이익을 보호할 수 있는 힘을 갖추는 것으로 한정시키고 있다(張文木 2010, 7). ‘海權’이 해상통제권보다 상위개념이라는 중국식 논리는 타이완에 대한 인식을 통해 보다 명확하게 나타난다. 즉 타이완이 가지고 있는 해상무장역량은 일개 회사조차도 보유할 수 있는 ‘해상통제권(Sea Power/Command of Sea)’이지 ‘海權(Sea Right)’이 아니라는 것이다. 이러한 중국의 ‘해상통제권’과 관련한 논리는 근대 이후(아편전쟁 이후)의 서양과의 관계사에 대한 인식과 ‘대만’과 분단상태라는 공시적 상황을 함축적으로 표현한 것으로 이해할 수 있다.

중국이 이상과 같은 ‘Sea Power’와 ‘Sea Right’를 구분하여 ‘海權’의 범위를 주장하는 데에는 다분히 90년대 이후 미국과 일본 등 주변 국가들의 해양안보 위협에 대한 중국만의 논리 정립의 필요성으로 이해된다. 중국은 현재의 해권 행사가 아직 해상권력을 추구하는 단계에 다다르지 못했으며, 합법적인 해양권리 단계에만 머무르고 있다고 보고 있다. 예를 들어 중국이 타이완이나 중국해역 내 기타 중국 주권 범위에 속한 섬들을 통일시키는 것은 중국 해권 행사라고 본다. 즉 중국은 중국 주권 및 관련 해양권리를 지키기 위한 것이고 이 지역들의 해상이익에 대한 해상보호역량을 키우기 위한 것일 뿐 패권의미의 해상권력을 추구하는 것은 아니라는 것이다. 반면에 미국이 타이완해협에서 실시한 해군활동 또는 타이완 군에 대한 개입은 패권 차원의 해권, 즉 ‘해상권력’ 행사라고 주장하고 있다. 그렇기 때문에 ‘Sea Power’의 두 가지 의미를 모두 중국어의 ‘海權’으로 번역해 ‘Sea Power’와 ‘Sea Right’를 구분하지 않는다면, 주변 지역과 국가들이 중국의 현대화 건설 및 관련 해권 요구에 대해 패권으로 인식할 수 있다는 부분을 매우 경계하고 있다.

이러한 논리적 근거를 바탕으로 중국은 ‘해양권리’를 지키기 위한 ‘해상역량’을 키우는 방법의 첫 번째로 해군력의 신장을 제기하며, 아울러 중국 정부는 더욱 거시적 ‘해상역량’ 신장 방안으로 국가 차원의 ‘교육과 해양

문화' 양양사업을 진행하고 있다.<sup>18)</sup>

### Ⅲ. 해양인식 고양을 위한 해양교육정책의 전개와 활용

상술한 바와 같이 현재 중국은 해양강국의 전략을 실천하기 위하여 해양의식 교육활동을 실시하고 있다. 그리고 중국식 해양인식의 표현인 '해권(海權)'의 실체화를 위해 중앙정부 차원에서부터 각 지방의 지현급 시에 이르기까지 다양한 활동을 진행하고 있다. 본 장에서는 이러한 활동 중에서 국민들에게 해양강국의 면모를 구현시키기 위한 목적으로 제정된 각종 해양문화교육 관련 정책과 법규 및 정부 요강 내용을 살펴보겠다. 각급 학교 및 국민 대중을 대상으로 하고 있는 해양교육의 법규 및 정부 요강의 내용은 후술하겠지만 해양교육을 정부 차원에서 본격화하였던 2000년대 이후 최근 5년간의 현재진행형 해양문화교육의 내용을 예시적 차원에서 집중 살펴보기로 하겠다.

#### 1. 해양교육활동의 형성과 발전

중국에서 개혁개방 이후 해양교육은 대륙 중심의 전통적 관념에서 해양교육이나 전공학과는 물론 정책적 법률규정이 대단히 미흡하였다. 그러나 '국제해양법'(1994)이 발효되면서 해양환경이나 해양개발에 대하여 해양발전전략과 해양교육의 중요성이 점차 부각되기 시작하였다. 이에 중국에서는 1996년의 "中國海洋21世紀議程"과 1998년의 "中國海洋事業發展"이 발표되면서 해양사업 발전의 중요한 계획으로 해양경제, 해양인재, 해양환경, 해양과학기술, 해양교육 등의 해양의식교육과 해양직업 그리고 사회교육,

18) 2008년 국내 산지니출판사에서 번역 출간한 중국국립해양대학 구진량(谷金良) 교수의 『바다가 어떻게 문화가 되는가』는 해양사업의 발전과 해양문화라는 인문적 의식 관념과 사회조직제도 및 민중적 생활양식의 관계를 잘 설명해주고 있다.

해양학과 전공교육 등 광범위하게 관심을 갖게 되었다. 이후 2003년 “全國海洋經濟發展規劃綱要”에서 처음으로 해양강국의 중장기적 목표를 수립하였다. 그리고 “國家十二五海洋科學和技術發展規劃綱要” 등을 비롯하여 각 성과 도시에서 각종 해양교육정책과 조례 등의 계획을 수립하였다(馬勇·王婧·周恬恬 2014, 58).

현재 진행되고 있는 중국의 해양문화교육과 관련한 제반 정책·규정과 내용을 살펴보기에 앞서 중국 해양교육의 변화과정을 살펴보겠다. 해양교육과 관련한 시대환경과 내용은 시기적으로 80년대와 그 이전 시기, 그리고 90년대와 2000년대로 나눌 수 있다.

먼저 1980년대와 그 이전까지는 중육경해적(重陸輕海의) 전통관념으로 해양교육이 부족하였다. 해양교육이라는 말의 개념도 없었던 시기로, 가시적인 정책이나 법규는 찾아볼 수 없다. 특정한 대학에서 해양 관련 학과와 전공이 개설되는 것이 당시의 해양교육이었으며, 국가 차원의 어떠한 정책이나 규정이 미흡하였다. 그런데 90년대에는 국내외적으로 새로운 해양관념이 나타났다. 가장 주목되는 일은 1982년 체결된 ‘유엔해양법공약(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)’이 1994년 11월 16일 정식으로 발효되었다는 것이다. 이는 중국뿐만 아니라 전 세계적으로 해양개발의 새로운 출발점으로 인식되었다. 중국은 이와 같은 시대적 변화에 부응하여 새로운 해양발전전략을 모색하면서 해양교육에 대해 관심을 처음으로 가지게 되었다. 중국 정부는 1990년대의 새로운 시대환경 속에서 1996년 “國海洋21世紀議程”과 1998년 “中國海洋事業的發展” 발표를 통해 ‘해양의식 교육’, ‘해양직업과 성인교육’, ‘해양학과와 전공교육’과 같은 해양교육에 대한 필요성을 제기하면서 중국 해양교육정책을 입안하는 첫 단계에 진입하였다. 그리고 2000년대 들면서는 국제적으로도 해양개발과 이용 및 보호에 관심이 더욱 폭넓게 인식되면서 중국에서도 국가와 사회 차원에서 본격적인 해양 관련 정책들을 제시하였다. 2003년 중국 국무원이 공포한 “全國海洋經濟發展規劃綱要”를 보면 해양강국 건설을 위한 노력을 목표로 제시하고 새로운 시대환경에 부응할 수 있는 국가 차원의 해양교육정책 제정을 중시한다고 되어 있다. 이후 구체적인 전략들을 발표하였는데 중앙 차원의 “國家海洋事業發展規劃綱要”, “國家十二

五'海洋科學和技術發展規劃綱要" 외에도 지방 성시 단위에서도 구체적인 정책을 발표하였다. “浙江省海洋環境保護條例”, “遼寧省海洋環境保護辦法”, “青島市海洋經濟‘十一五’發展規劃” 등 이들 문건들은 모두 공통적으로 해양교육을 촉진시키기 위한 세부항목과 기준을 담고 있다(馬勇·王婧·周恬恬 2014, 59).

이상에서 살펴본 바와 같이 중국의 해양교육에 대한 관심은 2000년대 이전까지 각 시기별로 점차 구체화되고 변화하여 왔음을 알 수 있다(趙宗金·尹永超 2012, 65-69). 최근에 이르러서는 중앙정부와 지방의 각급 성시 단위로도 관련 법규와 규정이 새로이 나오고 있어 현실적으로 이 모든 관련 규정을 모두 언급하기는 역부족이다. 이에 본 절에서는 중국 ‘국가해양국 선진교육센터’<sup>19)</sup>에서 해양강국 건설을 위해 추진하고 있는 해양의식교육에 대해 살펴보기로 하겠다.

해양영토에 대한 연구는 해양이나 해권, 영해에 대한 새로운 인식과 함께 국가안보와 연계되면서 해양의식 고양 교육으로 점차 확대하고 있다.<sup>20)</sup> 이에 중국은 국가해양국선진교육중심에서는 전국해양의식교육기지(全國海洋意識教育基地)를 지정하고 해양강국 건설을 위한 해양의식교육을 구체적으로 추진하기 시작하였다. 이와 관련한 내용을 몇 가지로 나누어 살펴보면 다음과 같다.

19) 중국 국가해양국(State Ocean Administration, SOA)은 역사적으로 해군이 관리하던 것을 1964년부터 국무원이 관리하다가 1993년 국가과학기술위원회(2003년 이후 국가과학기술부)가 관리했고, 1998년부터는 현재처럼 국토자원부 소속이 되었다. 국가해양국 산하에는 총 27개의 관련 기관이 있는데 ‘국가해양국선진교육센터’도 그중 하나로서 북경에 있다. 본고에서 국가해양국 산하의 27개 기관을 모두 언급하지는 않지만 현재 중국 해양정책의 규모와 내용을 충분히 설명하고 있다고 하겠다.

20) 그러나 해양의식에 대한 측정방식이나 설문조사 등의 체계화되고 표준화된 분류는 아직까지 미흡한 상황이다. 해양의식의 유형은 정치(국토와 권리, 국가안전, 해양영토, 해양주권 등), 경제(자산, 자원, 가치, 개발, 경제와 산업 등), 법률(법, 권익, 법규 등), 문화(역사문화, 문화, 가치와 윤리, 교육 등), 생태(환경, 건강, 생태자원, 자원과 환경보호 등), 안전(국방, 방재, 위기, 예방, 안전 등) 등으로 분류할 수 있다. 이외에 해양에 대한 국토와 권력, 경제와 산업, 자원과 환경, 법률과 법규, 자원과 윤리의식은 정치(법률, 군사), 경제, 사회, 문화(교육) 등과 끊임없이 대립하며 융합하는 종합성의 개념이며 해양에 대한 권익(정치, 국토, 해로), 안전(국방, 방재), 개발(경제, 개발, 관리), 보호(생태, 지속이용), 교육(문화교육, 과학기술), 참여(공공, 국제), 전략의식 등으로 분류하기도 한다(同春芬·張紹游 2015, 78-85).

그 첫째로, 2012년에 “全國海洋意識教育基地管理暫行辦法”(國家海洋局宣傳教育中心)을 제정하여 국가급 해양의식선진교육기지 건설을 위한 규범화, 제도화의 역할을 규정하였다.<sup>21)</sup> 해양의식교육기지란 각종 박물관, 해양관, 과학기술관, 문화관 등의 공공문화 장소와 학교, 그리고 해양특별보호구, 해양공원을 비롯한 교육기능의 장소와 단위를 대상으로 하였다. 이러한 공공문화기관이나 청소년 교육활동 장소는 연간 250일을 개방하고, 학교와 교육기관 등은 실험실 등을 대중의 수용에 따라 최소한 연간 40일 개방하여야 하며 자연보호구는 연중 개방하여 해양교육을 실시하도록 하고 있다.

둘째는 2013년과 2014년의 “中國海洋文化發展報告”(國家海洋局)이다. 이는 중국 해양문화의 연구현황과 미래의 전망, 해양문화 연구의 학술사적 비평과 이론 확립, 발전방안과 계획 등에 대한 연구이다. 이 보고서는 해양문화의 개념 및 의미체계와 평가, 세계 해양강국의 흥망성쇠 역사와 국제형세에서 중국의 해양강국이념, 해양문화유산의 전승과 이용탐색, 그리고 해양 교양교육과 인재개발의 현황 분석과 대책 건의 등으로 이루어져 있다.

셋째로, 시진핑 주석이 중앙정치국 제8차 전체회의에서 해양강국 건설을 강조하자 2014년 중앙선전부에서는 “關於提高海洋意識加強海權教育的工作方案”을 제시하면서 각급 학교를 비롯한 교육기관에서 해양교재와 과목개발을 추진하였다. 이는 전국 청소년을 위한 해양의식 교육기구와 시설 등을 만들어 다층적으로 전면적인 교육을 실시하면서 지도와 감독 그리고 평가체제를 만들고자 한 것이다. 이를 위하여 해권교육을 제도화하고 해양 개념을 확립하면서 중화민족의 위대한 부흥에 대한 사상적 기초와 정신의 원동력으로 삼았다. 이와 함께 해양의식을 교육하기 위한 사회교육을 강화하고 해양의식교육기지의 건립을 가속화하여 2015년에 교육공작계획을 제정하였다.

이와 관련하여 나온 문건이 2015년의 “全國海洋意識教育基地指導意見”(國家海洋局宣傳教育中心)이다.<sup>22)</sup> 내용 중에는 ‘전국해양의식교육기지는 2011

21) 中華人民共和國國土資源部 (2012), “全國海洋意識教育基地管理暫行辦法,” [http://www.mlr.gov.cn/zwgk/flfg/hyglflfg/201212/t20121225\\_1169870.htm](http://www.mlr.gov.cn/zwgk/flfg/hyglflfg/201212/t20121225_1169870.htm). (2016년 1월 10일 검색)

년부터 해양지식을 보급하고 해양정신을 드높이며 해양문화 전파와 공공의 해양의식을 증강시키는 주요 거점'이었다고 평가하고 있다. 그러나 '국가는 해양전략을 전면적으로 추진하고 있으나 일반인에게는 대륙적 전통관념으로 아직까지 광범위한 파급효과가 나타나지 않고 있다'는 문제점을 극복하기 위하여 새로운 해양기초지식의 대대적인 보급 필요성이 제시되었다.

이에 대한 구체적인 방안으로 각급 학교와 교육기지를 연결하여 해양교육과정과 선수과정을 개설하고 매주 혹은 격주로 교육을 실시한다는 계획을 마련하였다. 또한 『我們的海洋』이라는 교재와 교사용 도서를 확충하면서 해양도서관을 건설하고 공익도서실에 이 책을 비치하였다. 또한 해양교육기지 주변의 기업, 경관, 시설 등 교육환경에 적합한 내용 및 형식의 교육모델도 새로이 제시하였다. 이외에도 해양교육 교사를 양성하기 위하여 연간 1-2기의 '전국해양의식교육교사자격양성반'을 조직하였다.

이러한 적극적인 해양교육활동과 함께 또 다른 활동도 진행하고 있는데 세계해양일(6월 8일)과 전국해양선전일을 전후해서 주요 교육기지를 사회에 전면 개방하여 과외활동은 물론, 해변 청소 등 학생과 사회인의 참여를 유도하고 전국방재예방일(5월 12일)에는 해양방재 훈련을 실시한다는 것이다. 또한 전국해양지식대회를 개최하여 초중고학생이나 해양대학을 비롯한 관련기관이 적극적으로 참가하도록 추진하고 있다. 이외에도 각종 해양예술제와 해양교육의 해 등을 조직, 해양 과외활동, 하계와 동계 해양 캠프 실시, 해양작품 창작대회 개최, 해양도서박람회와 해양영화, 해양예술작품 발표회 등을 추진하고 있다.

이러한 해양의식교육의 결과는 통신원제도, 전자원고, 도서와 문건 등 국가해양국 선전교육센터 홈페이지를 통하여 확산하며 새로운 정보와 성과를 전달하는 해양교육 경험의 중심지 역할을 하고 있다. 그리고 12월 말에 교육의 경험이나 교류활동 결과와 계획을 보고하고 종합적인 평가를 하고 있다. 또한 교육기지의 사회적 기능을 발휘하기 위하여 자원봉사나 사회역량이 있는 단체, 또는 학교와 단위별로 해양교육을 실시하고 있다.

22) 國家海洋局宣傳教育中心 (2015), "全國海洋意識教育基地指導意見," [http://www.pecsoa.gov.cn/docs/hyjj\\_jyjd/2015-04-24/1429846218499.html](http://www.pecsoa.gov.cn/docs/hyjj_jyjd/2015-04-24/1429846218499.html). (2016년 1월 12일 검색)

이러한 교육기지의 공동활동은 지방정부와 관련기관, 그리고 연해뿐 아니라 내륙의 학교, 박물관, 문화관 등 국가해양국 선진교육 중심과 교육기지의 건설을 추진하는 목표인 것이다.

네 번째는 “全民海洋意識教育指導綱要”(教育部·國家海洋局組織編制)이다.<sup>23)</sup> 강요는 교육부와 국가해양국이 공동으로 조직하는 것으로 청소년, 초중고와 대학생 집단의 해양의식교육에 대한 것이다. 해양강국과 21세기 해상실�크로드 등의 국가전략을 관철시키고 해양지식을 보급하고 해양문화를 홍보하고자 하였다. 강요의 기간은 2016년부터 2020년까지이다.

다섯 번째는 국가해양국선진교육중심에서 “全國海洋文化發展綱要”를 발표하였다.<sup>24)</sup> 이는 해양문화의 공공서비스와 해양문화산업의 신속한 발전, 그리고 해양문화유산을 보호하며 해양문화 전파와 국제교류 협작을 촉진하고 해양문화이론 체계를 확립하며 해양문화사업 발전을 적극적으로 추진하고자 한 것이다.

따라서 전통계승과 새로운 발전의 결합, 해양문화 건설과 해양경제발전의 결합, 해양문화와 해양과학기술의 공동발전, 전면적 발전과 중점추진의 결합을 기본원칙으로 해양문화 건설의 발전목표를 제시하였다. 이를 위하여 2020년까지 대중의 해양의식을 현저하게 제고시키고 2025년에는 해양문화 공공산품과 서비스의 제공능력을 최대로 상승하여 극지문화(極地文化), 대양문화(大洋文化), 해도문화(海島文化) 건설을 뚜렷하게 강화하여 해양문화 중점영역으로 확장하고 발전시키고자 하였다. 그리고 해양문화유산을 과학적으로 보호하고 전승과 이용을 위하여 해양문화 인재를 배양하고 해양문화 교류를 심화시켜 21세기 해상실�크로드 건설에 기여하도록 계획하였다.

이러한 목표를 실현하기 위하여 공공서비스 발전을 강화하고 기초설비 건설을 하며 문화공공서비스와 생산품을 공급하고 해양주체의 문화를 새롭게 창조하는 활동을 하며 기층해양문화의 발전을 촉진하고 해양지식, 해양인식을 제고하려고 하였다. 또한 해양문화사업과 문화산업을 중점적

23) 教育部·國家海洋局組織編制 (2015), “全民海洋意識教育指導綱要,” <http://www.pecsoa.gov.cn/docs/gzdt/2015-12-18/1450400707269.html>. (2016년 1월 12일 검색)

24) 國家海洋局 (2016), “全國海洋文化發展綱要,” <http://www.pecsoa.gov.cn/docs/gzdt/2016-01-20/1453283173823.html>. (2016년 1월 15일 검색)

으로 발전시켜 우수한 해양문화산업으로 발전시키고자 한다.<sup>25)</sup> 그리고 국가문화산업시범기지관리방법을 공포하여 환발해(環渤海), 장강삼각주(長三角), 해협서안(海峽西岸), 주강삼각주(珠三角), 해남도-북부만(海南島-北部灣)의 5대 해양문화권을 해양문화산업의 새로운 형태로 대규모의 벨트와 집단군으로 발전시켜 생산품과 서비스산업의 출구로 만들어 소비와 모범적인 시장으로 육성 발전시키고자 계획하였다.

이와 함께 해양문화유산 보호는 문화유산에 대한 조사, 문물과 비물질유사 보호능력을 강화하고 보호전승방식에 대한 새로운 이용방안을 마련하였다. 그리고 국제교류협작은 21세기 해상실크로드 인문교류의 전파기지로 국제협작과 협작교류를 추진하였다. 또한 해상실크로드와 현대해양문명, 마조해양문화 등에 대한 연구를 통하여 해양의 가치를 드높이면서 실질적으로 해양문화 인재집단을 배양하면서 다원화하고 다각적인 자금지원, 그리고 해양문화 확산을 위한 기관의 격려와 지원을 활성화하는 등의 계획을 추진하고 있다.

## 2. 해양교육정책의 활용

중국에서의 해양교육정책은 “中國海洋21世紀議程”(국가해양국 1996)과 “中國海洋發展報告”(국가해양국 2014)에 의거하고 있다. 이와 함께 “全國海洋經濟發展規劃綱要”(국무원 2003)를 바탕으로 “國家海洋事業發展規劃綱要”(국무원 2008)와 “國家十二五海洋科學和技術發展規劃綱要”(국가해양국 2011) 등을 발표하였다. 이를 계기로 “高等學校‘十二五’科學和技術發展規劃”(교육부 2012)이 통지되면서 저장성(浙江省), 산둥성(山東省) 등에서는 해양경제, 해양인재, 해양환경, 해양과학기술, 해양교육 등의 정책적 근거를 마련하기 시작하였다. 이에 해양관련 법규에 대한 홍보를 강화하는

25) 國家海洋局 宣傳教育中心에 따르면 中國科學院 青島科學藝術研究院, 浙江大學中國海洋文化傳播研究中心, 三亞學院, 寧波影視文化產業區管理委員會暨寧波象山影視城, 中國對外翻譯出版有限公司, 廣東 海洋大學 珍珠研究所暨 廣東 紹河真珠有限公司 등 6개소이다[國家海洋局 宣傳教育中心 (2015), “第1批 全國海洋文化產業示範基地名單,” <http://www.pecsoa.gov.cn/docs/tzgg/2015-11-03/1446517337593.html>. (2016년 1월 25일 검색)].

정책과 함께 해양 관련 서적과 출판물을 보급하고 해양문화와 예술을 비롯한 영화와 기록사진 등을 제작, 전시하여 관심을 유도하였다.

해양교육은 사회교육과 학교교육으로 나눌 수 있으며 저장성, 산둥성, 푸젠성(福建省), 랴오닝성(遼寧省) 등 연해지구에 집중되어 있다. 해양교육 정책은 소수의 대학과 전문적인 연구기관을 제외하면 해양기초지식이 미흡하였기에 학교교육을 통한 보급을 매우 중시하였다(“議程” 제11장 제5조). 학교의 해양교육정책은 초중고등학교와 대학 그리고 직업학교 교육으로 나누어 볼 수 있다. 먼저, 초중고등학교에서는 대표적으로 칭다오시(青島市)에서 “中長期教育改革과 發展規劃綱要”(2010-2020)를 제정하고 2015년에 중소학교에 녹색해양교육과정을 개설하여 100개의 해양교육특색학교를 건설하기 시작하였다. 두 번째로 대학의 교육에서 해양 전문인력 양성은 해양물리학, 해양생물학, 해양생물지구화학, 해양생태학, 해양환경학, 해양공학 등의 학과와 협조를 하면서 다른 학문과의 협력과 연구로 새로운 영역을 개척하고자 하였다(馬勇·王婧·周恬恬 2014, 58-63; 喇全恒 2013, 72-75). 이에 대표적으로 산둥성은 “山東半島藍色經濟區發展規劃”(국무원 2011)에서 전국의 중요한 해양교육중심을 건설하고 전문학교와 학과를 신설하고자 하였다.<sup>26)</sup> 푸젠성에서는 샤먼대학(廈門大學)과 지메이대학(集美大學) 등에 해양 관련 학과 전문과정을 설치하였다. 또한 저장성 교육청은 ‘高等教育十二五發展規劃(2011-2015)’과 ‘高校海洋學科專業建設與發展規劃(2011-2015)’를 수립하면서 335공정으로 3개의 일류 해양학과 건설과 30개의 해양중점학과, 그리고 50개의 해양전공 설치를 추진하고 있다. 세 번째로 직업교육으로는 전문대학의 해양전공지식과 기능의 고등교육에 적극 투자하여 해양인재를 양성하고자 하였다. 그러나 이러한 해양교육은 실질적으로 국가나 지방의 정책에서 구체적인 성과가 아직은 미흡한 것이 현실이다. 각 성의 해양경제발전과정에서 해양교육에 대한 선언적인 정치적 표현으로 구체적인 교육방법이나 내용에 대하여 아직은 구체화되고 있지 않다(馬勇·王婧·周恬恬 2014, 60).

한편 중국은 2012년 ‘全國海洋意識教育基地管理暫行辦法’을 제정하여 국

26) 國務院 (2011), “山東半島藍色經濟區發展規劃,” <http://www.cme.gov.cn/gh/2013/qy/3.html>. (2016년 1월 15일 검색)

민 대중들의 해양교육을 위해 국가급 해양의식선전교육기지를 명시한 바 있다.<sup>27)</sup> 이들 기지 중에서 역사적 교훈을 통해 해양의식교육을 진행시키려는 곳이 바로 박물관이다. 광둥성(廣東省)의 ‘아편전쟁박물관’은 중국에서 가장 먼저 바다를 통하여 서양제국주의 영국의 침탈을 받은 광주 부근의 동관시 호문진에 자리하고 있다. 또한 산둥성 위해(威海)의 ‘중국갑오전쟁박물관’은 일본과의 청일전쟁 격전지에 건립되었다.<sup>28)</sup> 그리고 푸젠성 취엔저우(泉州)의 ‘해양교통사박물관(海洋交通史博物館)’은 해상실크로드 시작점이자 세계 최대의 항구로서 동서문명 교류의 중심지에 건설되었다. 이외에 광둥성 양장시(陽江市)의 ‘광둥해상실크로드박물관’은 해저에 침몰하였던 800여 년 전 송나라 무역해선을 전시하여 남해1호박물관(南海一號博物館)이라고도 칭한다.

중국의 근대사에서 바다에 대한 인식은 서양제국주의의 침탈과 이에 대한 항쟁의 상징이었다. 그러나 개혁개방을 추진하면서 과거 서구 침탈의 교두보 역할을 하였던 연해 도시들은 지금은 경제발전의 중심지가 되었다. 이러한 역사적 사실을 재구성하여 해양의식과 해양문화교육을 목적으로 해양역사를 주제로 한 해양박물관을 건립하였는데, 이 또한 중국 해양문화교육의 중요한 특징으로 차지하고 있다.

광둥성 광주부근의 아편전쟁박물관은 서양제국주의의 해양침략과 이에 따른 항쟁의 역사를 전시하며 교육하고 있다. 해양침략 전쟁의 애국주의 교육현장으로 역사와 정체성을 함양하는 사회교육활동과 전시회 및 학술활동을 활발하게 전개하고 있다. 그리고 민족정신을 함양하기 위하여 추모기념활동과 지역순회활동 등 다양한 활동을 하고 있다. 아편전쟁 유적지의 소연지, 포대, 성벽, 순국자 묘지 등은 추모기념활동의 중요한 장소이다. 학교에서는 역사강좌, 실습교육을 비롯하여 방학기간에 소년대원,

27) 國家海洋局宣傳教育中心 (2012), “全國海洋意識教育基地管理暫行辦法,” [http://www.mlr.gov.cn/zwgk/flfg/hyglflfg/201212/t20121225\\_1169870.htm](http://www.mlr.gov.cn/zwgk/flfg/hyglflfg/201212/t20121225_1169870.htm). (2016년 1월 15일 검색)

28) 중국은 해양세력으로 밀려들기 시작한 제국주의 세력인 일본에 항쟁한 장소에 새로운 박물관을 건설하고 있다. 북경의 노구교에 자리한 중국인민항일전쟁기념관, 산둥성 위해의 중국갑오전쟁박물관, 강소성 남경의 학살기념관을 대대적으로 건설하였다. 이외에 흑룡강성 하얼빈역의 안중근기념관이나 요녕성 여순감옥 안중근기념관, 심양의 9.18사변기념관이 새로이 단장되었다(오일환 2015, 162).

공청단원, 해설복무대를 조직하여 해설내용과 예의, 그리고 표준어인 보통화 등의 훈련을 실시하여 안내와 전시 해설, 질서유지, 홍보자료 배부 등의 활동을 하고 있다. 그리고 이동박물관을 운영하면서 순회전시와 관련 아편전쟁 영웅들의 영화 상영을 비롯하여 전문강좌를 진행하는 지역순회 활동을 하고 있다. 또한 애국주의 교육시범기지로서 중화민족의 위대한 문화유산과 부흥이라는 교육활동 등 다양한 활동을 하고 있다. 이러한 활동은 근대화에 대한 역사인식과 해양으로 침략한 서양제국의 부도덕한 아편무역과 불평등한 조약, 그리고 치욕적인 침탈을 극복하기 위한 다양한 전시로 재현하고 있다(오일환·김준혁 2015, 302-305).

이상에서 살펴본 해양관련 박물관은 바다를 통하여 침략한 제국 세력인 영국과 일본에 항쟁한 역사적 사실을 전시한 박물관, 동양과 서양의 문화가 융합한 해양실�크로드 관련 박물관이다. 이러한 해양역사 관련 박물관의 문화교육적 역할은 해양역사문물에 대한 수집과 연구를 통한 전시와 교육이 커다란 부분을 차지하고 있다. 특히 전쟁 관련 박물관은 과거 바다를 통한 수탈의 역사를 딛고 중화민족의 부흥이라는 애국주의교육기지 역할을 목적으로 하고 있다. 또한 해상실�크로드박물관은 이름 그대로 해상을 통한 교류의 역사유적 전시공간으로 지역문화를 활성화하고, 동서양 문화의 공존과 융합이미지를 전달하면서 개방성, 융합성, 민족성을 강조하는 중화민족의 이미지 제공을 목적으로 하고 있다.

그러나 해양인식에 대한 문화교육적 역할은 아직 미흡한 실정으로 해양 인식에 대한 교육과 선전이 미흡하고 초중고학생과 사회 대중에 대한 해양정책과 법규에 대한 인식, 해양국토와 주권의식에 대한 교육이 부족한 실정이다. 이와 함께 전문교사뿐 아니라 해양교육이 학교에 집중되면서 사회 군중에 대한 교육이 부족하며 교육방식이 단순하고 교재와 교과서가 부족하다. 이를 보완하기 위하여 해양의식이론과 법제, 관리능력을 강화하고 해양의식교육을 과학화, 제도화하면서 장기적으로 추진하여야 한다. 또한 다양한 학습방식과 자주적 참여학습을 유도하면서 대학이나 해양 관련 전문기관에서 해양의식에 대한 과학기술의 보급이 필요하다.

## IV. 맺음말

현 중국의 시진핑 체제에 들어서 가장 큰 대외적 측면에서의 이슈는 단연 ‘일대일로(一帶一路)’에서 ‘21세기 신해양실크로드의 건설’을 꼽을 수 있을 것이다. 본고는 현재의 이러한 중국 해양정책이 2000년대 들어 미-일동맹과 같은 강대국들의 해양에서의 견제에 대한 중국식 대응전략이라는 인식에서 연구를 시작하였다. 중국 정부가 현재 추진 중인 정책의 내용을 보면 대내적으로는 정치적 안정과 경제발전을, 대외적으로는 과거 역사 속에서 해상교역과 교류로를 통해 이루었던 찬란했던 중화제국의 부활이라는 자신감의 표출이라고 해석된다. 그리고 해양을 통한 국력신장을 꿈꾸는 중국의 모습은 근대시기 해양과 관련하여 유사한 역사경험을 가지고 있는 우리의 입장에서는 분명 유의하여야 할 부분이 아닐 수 없다.

이에 본고에서는 동아시아 해양공간에 대한 새로운 인식의 모색이라는 차원에서 중국의 해양인식에 관심을 가지고 서양의 ‘Sea Power’ 개념이 중국에서 어떠한 과정을 통해 오늘날 ‘海權’으로 명명되었으며, 그 개념이 중국의 해양인식에 어떻게 자리매김하고 있는가를 살펴보았다. 서구의 ‘Sea Power’ 용례에서 살펴본 것처럼 시대에 따라 그 의미가 확대 재생산 되었지만 궁극적인 지향은 결국 해양의 ‘개척’이라는 의미를 내재하고 있다. 그래서 ‘Sea Power’는 바다에서 ‘무엇을 개척’하고 ‘개척하기 위해 무엇을 어떻게 하여야 되는가’의 의미로 이해되었다. 반면 중국의 ‘해권’은 ‘지킴’의 의미, 즉 전통적 영토 개념과 같이 해양주권을 ‘어떻게 지켜 나갈 것인가’, 그리고 ‘지키기 위해서는 어떻게 할 것인가’로 이해된다.

현대 중국의 해양인식으로서 해권 개념을 있는 그대로 이해하면서 견해와 인식의 차이는 있겠지만 중국의 ‘해권’이 표방하는 바가 주권의 보호라는 입장을 긍정적으로 받아들인다면 결코 편견은 아닐 수 있다고 본다. 경제발전과 더불어 이룩된 국력팽창 속도만큼 중국이 미국과 같이 시스템적으로 움직이는 나라도 아니며, 또한 대외로 눈을 돌리기에는 국내에 산적한 문제만으로도 주체하기 어려운 상황을 현재에도 목격하고 있다. 그런 측면에서 중국의 해양력과 관련된 문제는 중화인민공화국 수립 이후 더 가깝게는 개혁개방 이후 중국 정부가 풀어나가야 할 문제들을 해결해

나가는 과정으로 이해하여야 된다고 생각한다.

중국의 해양교육기지는 2011년 지정을 시작하여 43기관(2015년 기준)에 이르고 있다. 해양관, 전시관, 섬, 습지, 해양보호구, 해양조사선박, 해양기초기지 등의 해양교육 관련 기관과 대학 및 중고등학교, 초등학교에 걸쳐 해양교육을 담당하고 있다. 그리고 중국의 이러한 해양인식에서 추진하는 해양의식교육은 해상실크로드정책에서 극지문화, 대양문화, 해도문화를 해양문화 중점영역으로 발전시키고 있다. 또한 환발해, 장강삼각주, 해협서안, 주강삼각주, 해남도-북부만을 5대 해양문화사업의 새로운 문화권으로 추진하고 있다. 이러한 정책과 함께 해양으로 침략한 영국과 일본 제국주의 세력에 항거하였던 중국 연해에 해상방어 전쟁 관련 박물관, 그리고 동서양의 해상무역 교류의 시작지점이었던 해상실크로드의 문화교류 박물관을 적극 활용하고 있다. 이는 중화민족 부흥이라는 중국몽의 실현을 위한 애국주의교육기지와 해양교육기지의 역할을 하고 있다.

이러한 중국에서의 해양인식은 현재 한국의 해양인식에 원용할 만한 가치가 충분하다고 인식된다. 그러나 서론에서 언급한 현재의 한국 정부와 정치지도자의 해양인식은 여전히 경해중육(輕海重陸)이라는 전통적 해양인식을 벗어나지 못하고 있음을 절감하게 한다. 본론에서 살펴본 바와 같이 현재의 중국은 해양에 대한 명확한 자기인식을 바탕으로 이를 학교교육뿐만 아니라 국민을 대상으로 한 사회교육으로 전개되고 있음은 분명 한국의 현실과는 대비되는 부분이라고 하겠다.

한국의 행정구역 지도를 보면 부산을 제외한 5대 광역시와 내륙 충청북도를 제외하면 모든 지방행정구역은 모두 바다를 접하고 있다. 그럼에도 불구하고 부산과 목포의 해양대학을 제외하고는 그 어떤 지방자치단체에서도 ‘해양 전문인력’을 양성하는 교육기관 설립 추진이나 해양인식 고양을 위한 노력을 찾아보기 어렵다. ‘바다가 한국의 미래에 블루오션이 될 수 있을까?’라는 질문에 대해 얼마나 많은 한국인이 ‘그렇다’고 대답할 수 있을까? 현실 정치의 새로운 비전 추구에 목말라 하는 한국의 정치인에게 같은 질문을 던지고 싶다. 물론 중국의 상황과 절대비교는 어렵겠지만 한국적 해양인식의 정립과 해양 관련 일자리 창출, 그리고 이를 담당할 전문인력의 육성에 대해 좀 더 거시적이면서 현실적인 해양정책을 추진할

114 아태연구 제23권 제1호 (2016)

필요가 있음을 제안한다.

| 참고문헌 |

1. 논문 및 단행본

구진량 (2008). 『바다가 어떻게 문화가 되는가』. 김태만·안승용 역. 산지니.

김경민 (2000). “중국의 해양전략.” 『중소연구』. 제24권. 4호, pp. 95-110.

김성준 (1998). “알프레드 마한(A.T. Mahan)의 해양력과 해양사에 관한 인식-그 의의와 한계를 중심으로.” 『한국해운학회지』. 제26호, pp. 331-370.

김태호 (2003). “21세기 중국의 해양전략: 미래전 구상 및 대만 유사를 중심으로.” 『중국의 해양전략과 동아시아』. 한국해양전략연구소, pp. 95-157.

박정현 (2005). “근대 중국의 해양인식과 영유권 투쟁.” 『아세아연구』. 18권. 4호, pp. 173-204.

서정경 (2010). “동아시아지역을 둘러싼 미중관계: 중국의 해양대국화를 중심으로.” 『국제정치논총』. 제50집. 제2호, pp. 87-114.

송규진 (2005). 『동아시아 근대 ‘네이션’ 개념의 수용과 변용: 한·중·일 3국의 비교 연구』. 고구려역사재단.

아오끼 에이치 (1995). 『시파위의 세계사-해군의 탄생과 범주해군의 발달』. 최재수 역. 재단법인 한국해사문제연구소.

알프레드 세이어 마한 (1999). 『해양력이 역사에 미치는 영향 1』. 김주식 역. 책세상.

오일환 (2015). “중국의 고고유적지공원과 선사유적지박물관 현황과 실태.” 『글로벌문화콘텐츠』. 제21호, pp. 161-184.

오일환·김준혁 (2015). “중국아편전쟁박물관의 전시콘텐츠와 역할.” 『인문콘텐츠』. 제38호, pp. 291-311.

오일환·이미 (2015). “중국 광저우(廣州) 도시경관의 역사문화 관광자원.” 『한국사 진지리학회지』. 제25권. 제2호, pp. 1-13.

이문기 (2008). “중국의 해양도서 분쟁 대응전략: 조어도와 남사군도 사례를 중심으로.” 『아시아연구』. 제10권. 3호, pp. 29-60.

이삼성 (2007). “21세기 동아시아 지정학: 미국의 동아태지역 해양패권과 중시관계.” 『국가전략』. 제13권. 제1호, pp. 5-32.

이서향 (2003). “중국의 해양전략과 21세기 미국의 아태전략: 미중 전략관계의 함의와 동북아 안보질서.” 『중국의 해양전략과 동아시아 안보』. 안국해양전략연구소, pp. 159-186.

이철호 (2005). “역사, 사상, 이론과 동아시아: 세계정치와 동아시아 공간: 동아시아공간인식에 있어 해양과 대륙.” 『세계정치』. 제26권. 제2호, pp. 73-101.

- 이홍표 (2006). “중국의 해양전략과 해군력 발전: 추세와 전망.” 『21세기 해양갈등과 한국의 전략 국제정치학술세미나 자료집』. 한국해양전략연구소·한국국제정치학회.
- 장원무 (2010). 『중국 해권에 관한 논의』. 주재우 역. 국방대학교 국가안정보장문제연구소.
- 조세현 (2011). “근대중국 해양관련 개념의 형성과 바다 이미지의 변화.” 『동북아 문화연구』. 제29집, pp. 325-344.
- \_\_\_\_\_ (2014). “중국학계의 근대해방사와 해군사 연구현황.” 『동북아시아문화학회 국제학술대회 발표자료집』. 동북아시아문화학회.
- 하도형 (2012). “중국 해양전략의 인식적 기반: 해권(海權)과 국가이익을 중심으로.” 『국방연구』. 제55권. 제3호, pp. 47-71.
- 郭洲·陳广政 (2009). “加强大學課堂中的海洋意識教育.” 『教育与考試』. 3號, pp. 77-80.
- 國家海洋局 編 (1996). 『中國海洋21世紀議程』. 海洋出版社.
- 國家海洋局海洋發展戰略研究所課題組 編 (2014). 『中國海洋發展報告』. 海洋出版社.
- 同春芬·張紹游 (2015). “海洋意識研究的回顧与展望.” 『大連海事大學學報(社會科學版)』. 第14卷. 第2期, pp. 78-85.
- 喇全恒 (2013). “大學生海洋意識的教育探究.” 『西北成人教育學報』. 2號, pp. 72-75.
- 劉新華·秦儀 (2005). “論中國的海洋觀念和海洋政策.” 『毛澤東鄧小平理論研究』. 3號, pp. 70-75.
- 李德潮 (1997). “中華民族海洋觀念的形成与發展.” 『海洋開發与管理』. 4號, pp. 78-80.
- 林超群 (2014). “我國政府海洋意識變遷研究-基于1953-2013年 政府工作報告的文本分析.” 中國海洋大學 碩士學位論文.
- 馬勇·王婧·周恬恬 (2014). “我國海洋教育政策的發展脉絡及其內容分析.” 『中國海洋大學學報(社會科學版)』. 6期, pp. 58-63.
- 孫志輝 (2008). “提高海洋意識繁榮海洋文化.” 『科教天地』. 5號, pp. 53-54.
- 張序三 (1993). 『海軍大辭典』. 上海辭書出版社.
- 趙宗金 (2011). “海洋环境意識研究綱要.” 『中國海洋大學學報(社會科學版)』. 5號, pp. 1-5.
- 趙宗金·尹永超 (2012). “我國海洋意識的歷史變遷和類型分析.” 『臨沂大學學報』, pp. 65-69.
- 周益鋒 (2005). “海權論的傳入和晚清海權思想.” 『唐都學刊』. 第21卷 第4期, pp. 14-146.
- 朱宗軍·韓增林 (2009). “中國海洋觀的變遷.” 『海洋開發与管理』. 6期, pp. 60-63.
- 陳明義 (2014). 『海洋戰略研究』. 海洋出版社.

陳艷紅 (2010). “發展海洋文化的關鍵在于海洋意識教育.” 『航海教育研究』. 第27卷. 4號, pp. 12-15.

## 2. 기타

- 해양수산부. <http://www.mof.go.kr/content/view.do?menuKey=418&contentKey=164>. (2016년 2월 10일 검색)
- 教育部·國家海洋局組織編制 (2015). “全民海洋意識教育指導綱要.” <http://www.pecsoa.gov.cn/docs/gzdt/2015-12-18/1450400707269.html>. (2016년 1월 12일 검색)
- 國家海洋局 (2016). “全國海洋文化發展綱要.” <http://www.pecsoa.gov.cn/docs/gzdt/2016-01-20/1453283173823.html>. (2016년 1월 15일 검색)
- 國家海洋局 宣傳教育中心 (2012). “全國海洋意識教育基地管理暫行辦法.” [http://www.mlz.gov.cn/zwgk/flfg/hyglflfg/201212/t20121225\\_1169870.htm](http://www.mlz.gov.cn/zwgk/flfg/hyglflfg/201212/t20121225_1169870.htm). (2016년 1월 15일 검색)
- \_\_\_\_\_ (2015). “全國海洋意識教育基地指導意見.” [http://www.pecsoa.gov.cn/docs/hygy\\_jyjd/2015-04-24/1429846218499.html](http://www.pecsoa.gov.cn/docs/hygy_jyjd/2015-04-24/1429846218499.html). (2016년 1월 12일 검색)
- \_\_\_\_\_ (2015). “第一批 全國海洋文化產業示範基地名單.” <http://www.pecsoa.gov.cn/docs/tzgg/2015-11-03/1446517337593.html>. (2016년 1월 25일 검색)
- 國務院 (2011). “山東半島藍色經濟區發展規劃.” <http://www.cme.gov.cn/gh/2013/qy/3.html>. (2016년 1월 15일 검색)
- 中華人民共和國國土資源部 (2012). “全國海洋意識教育基地管理暫行辦法.” [http://www.mlz.gov.cn/zwgk/flfg/hyglflfg/201212/t20121225\\_1169870.htm](http://www.mlz.gov.cn/zwgk/flfg/hyglflfg/201212/t20121225_1169870.htm). (2016년 1월 10일 검색)

| 논문투고일: 2016년 02월 18일 |

| 논문심사일: 2016년 03월 01일 |

| 게재 확정일: 2016년 03월 11일 |

ABSTRACT

Journal of Asia-Pacific Studies Vol. 23 No. 1 (2016)

## **Conception and Change in China's 'Sea Power(海權)' in Post Modern Era and the Education of Marine Culture**

**Lee, Jun-Tae**

(Humanitas College, Kyunghee University)

**Oh, il-whan**

(Humanitas College, Kyunghee University)

In terms of consideration about East Asian ocean space focusing on the Chinese recognition of sea, this paper investigates in how the Chinese began to regard 'Sea Power' as international political power which was originated from the western culture. As like the USA case, there is the meaning of 'exploring' in conceptualization of 'Sea Power'. However, for the Chinese, the meaning of 'Sea Power' implies the state's protection, so called 'protection state's authority' in the international competitive politics. It is not unusual for the Chinese to understand that sea is a part of state's territory which they must protect from the unexpected invasion. Regarding 'Sea Power' as state's own authority to protect is getting political legitimacy all around of the East Asia. This paper tries to look into how the Chinese government will manage conflicts and problems related to the sea and what kind of political implications will influence on the Korean peninsular.

- Key words: Sea Power, Sea Right, Maritime Awareness of China, Maritime Education Policy, New Marine Silk Road