

환황해권 시대의 역사적 맥락과 현재적 의미

－ ‘해양강국 백제’의 전통과 충남 －

윤용혁(공주대학교 사학과 교수, 도서문화연구원장)

- I. 백제, ‘해양강국’의 전통
- II. 조운 1천년, 대외교통과 충남
- III. 충남 바다, 수중 문화유산의 보고
- IV. 21세기, 다시 살아가는 충남바다

충청남도는 대전에서의 도청시대 80년을 마감하고 2012년 내포 신도시에 새로운 등지를 틀었다. 내포 도청시대는 충남의 지역 균형 발전이라는 측면에서 획기적 변화라 할 수 있다.

충남은 지리적으로 두 개의 상이한 권역으로 구성되어 있다. 금강문화권은 금강 내륙수로를 축으로 형성된 지역으로 계룡산이 상징적 공간이다. 내포문화권은 삼교천의 내륙 수로를 축으로 하여 가야산을 상징 공간으로 하고 있다. 이 두 권역의 중간을 비스듬히 가로 막고 있는 것이 차령산맥의 줄기이다. 다시말해서 금강의 권역과 삼교천의 권역에 의하여 충남 나누어져 있는데, 백제 이래 1천 5백 년 간 그 중심 치소는 내내 금강유역권에 두어져 있었다. 대전에서 내포신도시로의 도청 이전은 단순한 균형의 측면을 넘어서, 처음으로 내포지역이 행정 중심점이 되었다는 점에서 커다란 변화라 할 수 있는 것이다.

도청의 지리적 위치는 실제로 도 전체의 정책 혹은 발전방향에도 상당한 영향을 미친다. 그동안의 충남 인식은 철저히 내륙적 세계관에 의한 것이었는데, 이는 금강이 갖는 내륙 수로의 기능이 중시됨으로써 초래된 상황이었다. 내포 지역은 바다와 훨씬 가깝게 연계되어 있다는 것이 중요한 지리적 특징이다. 이러한 점에서 내포지역으로의 도청 이전은 바다와 해양을 충남의 발전 자원으로 진지하게 인식할 수 있게 되었다는 점에서 중요한 의미가 있다. 21세기 내포시대의 전개에 따라 차별화되어야 하고, 차별화 할 수 있는 가장 중요한 요점이 해양 자원과의 재인식이라 할 수 있다는 것이다.

‘환황해권시대’¹⁾를 맞은 21세기 충남의 발전을 견인하는데 가장 중요한 요소의 하나가 바다라는 점을 인식하고 목표를 구체화하고 실천하는 것은 앞으로 충남 발전의 요체라 할 수 있다. 이러한 전제에서 본고는 충청남도의 해양적 전통에 대한 재인식을 추구한다는 데 목표를 두고 정리하고자 한다.

I. 백제, ‘해양강국’의 전통

충남의 역사적 정체성의 뿌리가 되는 백제는 ‘문화대국’, 그리고 ‘해양강국’으로 칭해진다. 그 가운데 ‘해양강국’이라는 전제에 대해서는 다소 의문스러운 눈길을 보내는 사람도 없지 않다. 그 이유는 ‘해양강국’의 실체를 보여주는 문헌과 자료가 명확하지 않은 점이 있기 때문이다. 가령 ‘해양강국’의 실제적 자료로서, 백제의 선박이 어떤 모습이었는가에 대해서도 잘 알고 있지 못한 것이 사실인 것이다. 그러나 ‘백제’라는 나라 이름이 ‘백가제해(百家濟海)’를 의미한다는 것은²⁾ 단적으로 그 해양적 특성을 말해주고 있다.

‘해양강국 백제’의 역사적 성격을 뒷받침하는 것은 ‘문화대국’으로서의 백제의 위상이다. 백제가 어떻게 해서 동아시아의 ‘문화대국’이 될 수 있었는가, 그것이 가능했던 것은 발달한 해양 강국으로서의 위상이 이를 뒷받침하였기 때문이라 할 수 있다. 백제 문화의 발전은 그 핵심이 바다를 통한 국제적 교류에 있었던 때문이다. 해양을 통한 선진문물의 빠른 도입에 의하여 백제는 선진적 문화 국가로서 발전하였으며, 그 문화적 성과가 다시 바다를 격해 있는 일본 열도에 전해짐으로써, 일본 고대국가의 성립과 발전에 절대적 영향을 미친 것이 백제였다는 점은 잘 알려져 있는 바와 같다.

백제는 해로를 통하여 중국과 밀접히 연결되어 있었다. 중국의 선진적 문물은 한반도의 어느 곳보다 일찍 백제에 유입되었으며, 백제문화로 재정립된 이 선진 문물은 일본 야마토 지역까지도 연결된다. 특히 내륙수로가 이 해로와 직접 연결되어 있어서 공주 혹은 부여의 백제 도성은 중국, 일본의 왕도와 직접적 연결이 가능하였던 것이다. 공주의 옛 이름 ‘고마나루’는 해로와 수로교통에 연결된 교통 거점으로서의 공주의 역사성을 담고 있는 지명이다. ‘백제’를 일본에서 부르는 이름 ‘구다라’가 부여의

1) ‘환황해’라는 용어에 대해서는 ‘환한국해’가 적절하다는 의견이 있다. ‘황해’라는 용어 자체가 18세기 서구에서 사용하기 시작한 옐로우 시(Yellow Sea)를 번역한 용어라는 것이다. 김보한 「한국 중심 ‘환한국해’ 해역의 설정과 역사적 전개」 『도서문화』 41, 목포대 도서문화연구원, 2013, pp.120-127

2) “初以百家濟海 因號百濟” (『수서』 백제전)

관문 항구, ‘구드래’와 같은 어원이라는 점은 시사하는 바가 적지 않다. 중국의 역사서인 『수서(隋書)』에서 백제에는 신라인, 고구려인, 일본(왜)인, 그리고 중국인이 함께 섞여 살고 있다고 한 것은 당시 백제의 특별한 국제성을 지적한 것이라 할 수 있다.³⁾

강봉룡 교수는 백제의 해양 강국으로서의 특성을 특별히 강조하여 제시한 바 있다. 4세기 중반 이후 백제는 고구려와 연안 항로를 둘러싼 치열한 경쟁 끝에 주도권 장악에 성공하였다는 것이며, 이 점에서 근초고왕을 ‘제1대 해상왕’이라 칭하였다. 또 5세기 초 무령왕을 ‘백제 해양왕국’을 재건한 왕으로 평가한 바 있다.⁴⁾ 이에 의하여 중국 혹은 일본 열도는 백제와 해로 교통에 의하여 밀접하게 연계되었다. 『송서』 『양서』 등에 기록되어 있는 이른바 백제의 요서 진출 및 ‘백제군(百濟郡)’의 설치,⁵⁾ 일본 오사카 등지에 풍부하게 발견되는 백제 계통의 유적이 이러한 사정을 뒷받침한다. 『일본서기』에는 백제가 성왕대에 동남아시아와 직접 교류한 흔적도 기재되어 있다.⁶⁾ 백제의 대외교류에 있어서는 도성 이외에 영산강 유역과 내포지역이 일정한 역할을 담당하였다. 바다를 통한 이러한 교류의 결과에 의하여 백제는 중국 혹은 일본으로부터의 인물도 내주하여 있었다.

백제는 물론 대략 통일신라까지, 중국과의 교류가 이루어지는 해로는 거의 연안 항해의 방식이었다. 이 때문에 서해 연안은 국내 각지의 교통만이 아니고 중국, 혹은 일본과의 교류에 있어서도 전적으로 유효한 항해로였다. 심지어 삼국시대 고구려조차 대일 교통로로서 충남의 서해안을 이용해야만 했다. 다시 말해서 충남 서해 연안은 고대 이래 국내외 다양한 인물의 왕래 혹은 물류 이동의 간선로였던 것이다. 해양 교류 거점으로서의 백제의 역할은 세가지로 요약된다. 각종 선진 문화와 최신 기술을 주변국에 전파한 것이 그 첫째이고, 대중국 교통의 안내와 통역 기능이 그 둘째이다. 셋째는 문물교류의 거점 역할을 백제가 담당 하였다는 점이다. 이는 지리적으로 대중국 교통로의 중심 구간이 백제였기 때문이다.⁷⁾ 신라, 가야, 왜의 사신과 상인들은 백제의 항구를 이용하는 것이 필수적이었고, 이에 의하여 도성 공주와 부여는 백제의 대표적 하항도시(河港都市)로 발전하였고, 충남의 연안과 내륙수로는 동아시아 교류의 핵심적 노선이 되었던 것이다.

국내 여러 지역간 물류 이동 혹은 중국, 일본과의 교류에 핵심적 도구가 되었던 선

3) “其人 雜有新羅·高麗·倭等 亦有中國人”(『수서』 백제전)

4) 강봉룡 『바다에 새겨진 한국사』 한얼미디어, 2005, pp.50-72 참조.

5) 강종훈 「4세기 백제의 요서지역 진출과 그 배경」 『한국고대사연구』 30, 2003

6) 이도학 「백제의 해외활동 기록에 관한 검증」 『충청학과 충청문화』 11, 충청남도역사문화연구원, 2010, pp.306-313

7) 노중국 「고대 동아시아의 문화교류와 백제의 위치」 『충청학과 충청문화』 11, 2010, pp.65-66

박 건조 기술에 있어서도 백제시대는 큰 전환이 있었던 시점이다. 종래의 선박은 통나무를 간단히 가공하여 사용하는 환목주(丸木舟), 일종의 통나무 배였다. 환목주는 간단한 조립을 시도하는 준구조선의 과정을 거쳐 구조선(構造船) 단계로 옮겨진다. 백제시대는 판목을 조립하여 선박을 건조하는 이른바 ‘구조선’의 단계로의 기술적 진전이 있었던 것으로 보이며, 동시에 노의 사용만이 아니고 돛을 장착하여 바람을 항해에 이용하는 방식이 등장한 것으로 보인다. ‘백제박(百濟舶)’이라는 용어가 기록에 남겨진 것은⁸⁾ 특별한 기술적 진전에 의한 ‘백제선’의 등장에 의하여 가능했을 것이다. 이같은 선박 건조 및 항해 기술의 발전이 바로 백제의 활발한 국제 교류를 뒷받침했던 것이다.⁹⁾

백제문화제 학술회의에서 국제교류가 자주 다루어지는 것도 백제의 이상과 같은 국제적 성격 때문이다. 2008년 제54회 백제문화제에서 ‘대백제국의 국제교류사’, 2009년 세계대백제전에서는 ‘교류왕국, 대백제의 발자취를 찾아서’ 등이 주제로 채택된 것이 그 예이다.¹⁰⁾

II. 조운 1천년, 그리고 대외교통과 충남

‘조운(漕運)’이라는 제도는 고려·조선 중세 1천년을 지속한 대표적 관영 물류운송 제도이다. 선박을 이용한 해운 혹은 수운의 유통체계였던 때문에 ‘조운’이라 하였다. 개성을 수도로 한 고려는 한반도의 지리적 중심을 도읍으로 선택하여 5백 년을 지속하였다. 각 지방에서의 여러 형태로 수취한 조세를 중앙으로 운송하여 국가 재정을 비롯하여 왕실과 관서, 그리고 귀족들의 수요를 충족하였던 것이다. 고려시대 운용된 조세 운송체계로서의 조운제도는 조선조에 계승됨으로써 1천년 간 한국의 중세를 일관한 기본적 물류체계로서 국가 운영의 기본 틀의 일부를 구성하였다.

고려시대의 조운제는 지방의 조운 거점 13처에 ‘조창’이라는 기구를 설정하여 개성에 이르는 조세의 운송 등을 집중적, 체계적으로 담당하는 전형적인 관영 운송체계였다고 할 수 있다. 충남에서는 서산에 ‘영풍창’이, 그리고 아산만에 하양창(현재는 평택시 관할)이 소재하였다. 고려시대의 조운제는 약간의 변천과정을 거치고 일정한 차이

8) 『일본서기』 22, 白雉 원년

9) 윤용혁 「백제의 대외 항로와 가카라시마」 『백제문화』 51, 2014, pp.151-153

10) 서정석 「백제문화제와 백제연구」 『백제, 축제로 부활하다』 최석원 외 편, 서경문화사, 2014, pp.142-146

가 있기는 하지만 기본적으로는 유사한 목적과 방식에 의하여 조선조 5백년으로 다시 이어졌다.¹¹⁾ 이러한 점에서 조운제는 1천 년을 유지한 우리나라의 대표적 제도의 하나라 할 수 있다. 이처럼 조운제가 장기적으로 유지된 데에는 제도 자체가 그만큼 유효했다는 점을 말해주는 것이다.

조운제 운영에 있어서 핵심은 서울 중심의 물류 체계라 할 수 있다. 개성과 한양은 모두 한반도의 중간지점에 위치하여 있는데, 조운제를 적용받는 생산지는 사실상 경기 이남의 3남(영남, 호남, 호서)지방이 중심이었다. 다시 말해서 경상, 전라, 충청도의 세곡과 각종 물산이 남해로부터 서해 연안을 거쳐 개성 혹은 서울에 이르고 있는 것이다. 따라서 물류의 대부분이 결국 충남의 서해 연안을 통과하는 결과가 되는 셈이다. 국내의 조운선 만이 아니고 개성 혹은 한양에 이르는 외국의 선박도 거의 충남의 연안을 거치게 되었다. 이러한 점에서 충남의 서해 연안은 삼국 고대만이 아니라 고려와 조선, 1천 년 조운의 해로에 있어서도 가장 중요한 지점이 되었던 셈이다.

충남 연안이 갖는 교통상의 중요성을 입증하는 한 가지 사례가 태안반도에 운하를 개착하는 시도가 고려시대 이래 조선조에 이르기까지 여러 차례 시도되었다는 사실이다. 안홍량에서의 격한 물살, 자주 끼는 안개, 암초의 발달은 항해의 안전을 저해하는 요인이었다. 이 경로를 피하여 개경으로 들어가는 방법으로 착안된 것이 운하 개착이었다. 태안과 서산의 경계, 태안반도의 중간지대 잘록한 목이 가장 짧은 거리였다. 운하 개착의 논의는 12세기 초에 처음 이루어졌는데, 실제 운하 개착이 추진된 것은 1134년(인종 12)의 일이었다. 인종은 정습명(鄭襲明)을 파견하여 공사를 감독케 하여 태안 및 인근지역에서 수 천명을 동원하였다. 공사는 공양왕 3년(1391) 다시 재개되었지만 이 시도는 성공하지 못하였다. 미완의 운하 개착 사업은 1412년(태종 12) 하륜(河崧)의 건의로 시작된 운하 개착의 논의는 종래의 관류식(貫流式)과 다른 일종의 갑문식(閘門式) 비슷한 형태를 채택, 2년 후에 일단 공사를 종료하였다. 도합 5개의 저수지를 만들어 물길을 연결시키는 것이었는데 실용성은 거의 없었다. 서산, 태안 두 지역에 걸쳐 운하 굴착의 흔적은 지금까지 남겨져 있다.¹²⁾

백제는 중국 혹은 일본과 활발한 교류를 전개하였다. 중국과의 교류는 황해도 연안으로 북상하여 산동반도 혹은 강남에 이르는 연안 해로를 이용하였다. 대체로 이러한 경향은 통일신라시대에도 이어졌다. 영흥도선의 경우도 충남 연해를 오르내리던 통일

11) 고려시대 조운제에 대해서는 윤용혁 「중세의 관영 물류시스템, 고려 조운제도」 『고려, 뱃길로 세금을 걷다』 국립해양문화재연구소, 2013 참고.

12) 곽호제 「고려-조선시대 태안반도 조운의 실태와 운하 굴착」 『지방사와 지방문화』12-1, 2004; 윤용혁 「고려시대 서해 연안 해로의 객관과 안흥정」 『역사와 경계』 74, 부산경남사학회, 2010

신라기의 선박이었다. 신라의 배 만이 아니라 중국을 향하던 일본의 선박도 시기에 따라 종종 한반도의 서해 연안의 뱃길을 이용하였다.

고려시대 대외 교통로의 실체를 가장 잘 보여주는 것은 1123년 송 사신 서궁(1091-1153)의 고려 방문이다. 그가 귀국 후 펴낸 『고려도경』은 고려시대 뱃길에 대해서도 매우 중요한 자료를 담고 있다. 서궁이 고려에 온 것은 인종 원년(1123)의 6월의 일이다. 1년 전 흥거한 예종의 조문, 그리고 송 휘종의 조서를 고려 국왕에게 전하는 것이 이들의 중요 임무였다. 신주(神舟) 2척, 객주(客舟) 6척 등 8척의 선단으로 절강 지역(영파)을 경유하여 고려에 내향한 이들은 1123년 5월 16일 명주(경원, 영파)를 출발, 6월 3일 흑산도 인근을 경유하고 6월 6일 군산도의 군산정에서, 그리고 8일에는 충남 태안의 안흥정에서 정박한 다음 북상하여 13일 개경에 도착하였다.¹³⁾ 태안 연안이 국내의 선박의 항해로에 위치한 것임을 입증한 안흥정은 원래 보령의 고만도에 소재한 것이었다.

보령, 태안 등 충남의 연안 해역에서는 종종 중국의 자기와 닻돌 등이 확인되고 있다. 이는 이들 연안 해역이 대외교통로로 이용되기도 하였음을 암시하는 것이다. 보령 원산도 해역에서는 중국 원대의 향아리, 삼시도리 밤섬 앞바다에서는 중국 청대의 청화백자가 나온 바 있다. 태안 마도 해역에서도 중국의 닻돌을 비롯하여 중국 원대의 향아리들이 출수한 바 있다.¹⁴⁾ 서궁으로부터 200년 뒤인 1323년, 영파(닝보)에서 일본으로 향하던 한 척 무역선이 전남 신안의 증도 해역에서 침몰하였다. 650년 세월이 지나 ‘신안선’이라는 이름으로 조사된 이 유적에서는 2만 점이 넘는 중국의 고급도자기, 30톤에 달하는 중국 동전을 비롯한 막대한 량의 각종 유물과 함께 복원길이 34m에 이르는 선체가 인양됨으로써 동아시아 수중고고학 초유의 성과로 꼽힌 바 있다.¹⁵⁾ 이 배가 신안 해역에서 침몰한 것은 흔히 태풍으로 인한 정상 항로 이탈로 추정되고 있지만, 이는 납득되지 않는 점이 많다. 고려 기항설이 여전히 제기되고 있는 것도 그 때문이라 할 수 있다. 이점에서 필자는 동아시아 3국을 연결하는 가장 오래된 뱃길인 한반도 서해, 충남 연안을 경유하는 노선이 고려시대에도 종종 이용된 것은 아닌가 하는 생각을 가지고 있다. 그것을 전제하지 않고서는 신안선의 침몰 위치가 이해되지 않기 때문이다.

13) 서궁 『고려도경』34-39, 해도 1-6. 『고려도경』의 번역은 민족문화추진회 『국역 고려도경』 이후에 근년 조동원 등이 번역한 『고려도경』(황소자리, 2005)이 간행 되었다.

14) 충남 서해 연안의 이들 중국자기에 대해서는 국립해양문화재연구소 발행 『바닷속 유물, 빛을 보다』 2010; 『태안 마도해역 탐사보고서』 2011 등 참고.

15) 윤용혁 「14세기 동아시아 세계와 신안선」 『동아시아 국제관계사』 김준엽선생 기념서 편찬위원회 편, 아연출판부, 2010 ; 서동인·김병근 『신안 보물선의 마지막 대항해』 주류성, 2014

Ⅲ. 충남 바다, 수중 문화유산의 보고

충남은 가방 뽐비던 해로를 2천 년 이상 줄곧 유지해왔던 지역이다. 해로를 이용하는 과정에서 종종 사고가 야기되는 것은 피할 수 없는 일이었다. 조운의 과정에서 일어나는 해난사고가 그것인데, 그 경우 선박의 침몰만이 아니고 선적된 많은 물품이 함께 수장된다. 이들의 대부분은 오래 전 유실되어 지금은 그 흔적을 찾을 수 없지만, 여러 요인에 의하여 소수의 사례가 흔적으로 남겨진 것도 없지 않다. 유물이 산포된 채로 남은 경우도 있고 선체의 일부가 빨흙에 박힌 상태에서 수습되는 경우도 있다. 침몰 이후 선체와 물품은 유실되어 없어지는 것이 당연한 것이지만, 바닥이 얇고 빨흙이 특히 발달한 서해 연안의 경우는 종종 그 자료가 확인되고 있다. 이같은 자료를 조사하는 작업은 사실상 목포의 국립해양문화재연구소에서 전담된다.

(표) 한국 수중문화유산 발굴 현황(국립해양문화재연구소)¹⁶⁾

연번	발굴연도	발굴유적	조사 지역	발굴유물	유적연대
1	1976-1984	신안선	전남 신안군 증도면 방축리	원대 선박, 동전 28톤, 송원대 도자기 등 22,000여 점	1 4 세 기 (1323)
2	1980,1983,1996	제주 신창리	제주도 북제주군 현경면 신창리	금제 장신구, 도자기	12-13세기
3	1981-1987	태안반도	충남 보령군, 태안군	고려 청자, 조선 백자 등	14-17세기
4	1983-1984	완도선	전남 완도군 약산면 어두리	고려 선박, 도자기 3만 여점, 선원 생활용품	12세기
5	1991-1992	진도선	전남 진도군 고군면 벽파리	중국 통나무배	13-14세기
6	1995-1996	무안 도리포	전남 무안군 해제면 송석리	고려 청자 638점	14세기 후반
7	1995	달리도선	전남 목포시 충무동 달리도	고려 선박	13-14세기
8	2002-2003	군산 비안도	전북 군산시 옥도면 비안도	고려 청자 등 2,939점	12-13세기
9	2003-2004	십이동파도선	전북 군산시 옥도면 십이동파도	고려 청자 등 8,122점	12세기
10	2004-2005	보령 원산도	충남 보령군 오천면 원산도	청자 편 1천 여 점	13세기 초
11	2005	안좌도선	전남 신안군 안좌	고려 선박, 상감 청자 등 4점	14세기

16) 윤용혁 「고려의 뱃길과 섬, 최근의 연구동향」 『도서문화』 42, 목포대 도서문화연구원, 2013의 표를 보완함.

			도 금산리		
12	2006-2009	군산 야미도	전북 군산시 옥도면 야미도	고려 청자 등 4,547점	12세기
13	2006	대부도선	경기 안산시 대부도 서부해안	선체 편 일괄	12-13세기
14	2007-2008	태안선	충남 태안군 근흥면 정죽리 대섬 인근	고려 선박, 고려 청자, 목간, 선사 생활용품 등 24,887점	12세기 중엽
15	2008-2010	마도1호선	충남 태안군 근흥면 신진도리	고려 선박, 고려청자, 목간 등 940점	13세기 초 (1207, 1208)
16	2009-2010	마도2호선	충남 태안군 근흥면 신진도리	고려 청자, 목간, 선사 생활도구 등 974점	13세기 초
17	2010	태안 원안해수욕장	충남 태안군 근흥면 용신리	고려 청자 등 106점	고려시대
18	2011	마도3호선	충남 태안군 근흥면 신진도리	고려 청자, 도기호 목간, 선사 생활도구 등 309점	13세기 중엽 (1265-1268)
19	2012-2013	영흥도선	인천시 옹진군 영흥도 섬업별 근해	쇠술, 고려 청자 등	8-9세기/12세기
20	2012-2013	진도 오류리	전남 진도군 오류리	고려 청자, 총통 등	고려/조선
21	2014-현재	마도 4호선	충남 태안군 근흥면 신진도리	분청사기, 백자 등	조선 초

1976년 신안선의 발견에서 출발한 한국의 수중고고학은 2015년 현재 21개소의 유적을 조사하였는데, 그 가운데 충남 서해안이 가장 많은 8건을 차지하고 있다. 도별 통계를 보면 국립해양문화재연구소가 소재한 전남의 7건보다 많은 수치이다. 그리고 전북이 3건, 제주, 인천, 경기 등이 각 1건이다. 한편 조사에 의하여 확인된 선박은 13척인데, 13척 중 5척이 충남 태안 해안에서 확인된 중세 선박이다. 2007년 태안선이 그 출발인데, 태안 마도에서의 작업은 현재도 진행 중에 있다. 태안 신진도에는 2013년부터 국립해양문화재연구소의 '서해수중유물보관동'이 건립 중이고, 여기에서 태안 해역에서 발굴된 선체에 대한 보존 처리작업이 진행되고 있다. 향후 국립 태안 해양문화재연구소로 발전하여 한국을 대표하는 해양 문화유산의 센터로 기능할 수 있도록 뒷받침하여야 할 것이다.

IV. 21세기, 다시 살아나는 충남 바다

20세기 근대 이후 1세기 기간 동안 충남은 바다를 잊고 살았다. 대전 도청시대의 1세기동안 충남에는 바다라는 것이 없었다. 충남은 서, 북 2개 방면으로 바다가 전개되고, 리아스식 지형 여건에 의하여 가장 해안선의 길이가 긴 지자체 가운데 하나이다. 서천에서 보령, 홍성, 서산, 태안, 당진, 아산 등 무려 7개 시군에 걸쳐 충남의 바다는 펼쳐져 있다. 그런데도 불구하고 충남은 바다가 없는 것처럼 지냈던 것이다.

충남이 바다에 대하여 소홀한 이유는 몇 가지가 있다. 전남, 혹은 경남에 비하여 연안 도서의 수가 상대적으로 적다는 점이 그 하나이다. 도서 거주 인구가 적다는 점은 바다에 대한 관심을 약화시킨 것이다. 조선시대 5백 년 간의 해금 정책은 충남의 대외교통로서의 기능을 크게 상실시킨 것이었다. 더욱 결정적인 것은 1945년 해방 이후의 동아시아 정세 변동으로 서해 연안이 갖는 대외교통로서의 기능이 소멸한 점이다. 남북의 분단과 중국의 공산화가 그것이다. 이에 의하여 대외교통으로서 한국의 서해 바다는 그 의미가 완전 소멸하고, 식민지시대 번성했던 서해 연안의 항구는 크게 위축되었다. 이러한 분위기에서 충남의 서해 연안은 매립과 간척에 의한 대규모 농지 개간이 적극 추진되었다. 1980년에 착공, 1995년 완공된 서산 AB지구를 비롯하여 당진 석문간척지, 보령 남포 간척지 등이 그것이다. 농업용지의 확장에도 불구하고 천연의 해양 자원의 보고를 스스로 파기해갔다는 문제점을 피할 수 없다.

한국 서해 연안의 항구가 되살아나기 시작한 계기는 역시 중국과의 국교 수립이라 할 수 있다. 1992년 한중 수교 이후 양국의 무역 규모는 놀라운 속도로 증대되었고, 관광 등의 교류 인구도 그에 상응하였다. 2015년 양국 무역 규모는 3천 억 불에 이를 것으로 추산되고, 2014년도 한중 관광객 수는 1천만을 넘어섰다.¹⁷⁾ 이것이 반드시 바다를 통하여 이루어지는 것은 아니지만, 환황해권 활성화의 중대한 계기가 된 것만은 부인하기 어렵다.

서해 바다가 열리는 것을 겨냥하여 수도권에 인접한 아산만과 태안반도 일대에는 대규모 공업생산시설이 입지하게 되었다. 1988년부터 조성된 서산의 대산산업단지, 1991년에 지정된 당진 석문산업단지 등이 그것이다. 여기에서 산출되는 막대한 물류를 처리하기 위하여 1991년 대산항이 개항하고, 이어 평택당진항이 서해의 주요 대외 교통 거점으로 확충되고 있다. 대략 1990년대 이후 황해 바다의 경제적 기능이 다시

17) 2014년도 중국 방문 한국인 관광객 411만, 한국 방문 중국관광객 612만 등 총 1023만으로 집계되었다. (<http://blog.naver.com/shkonews/220255062421>)

회복되기 시작한 것이다. 이러한 추이에서 2013년 이후 내포시대의 개막은 바다를 충남 발전의 견인차로 활용하는 새로운 계기를 맞게 한 것이라 할 수 있다.

‘환황해권’개발이라는 과제는 충남만이 아니고 전남, 북, 경기, 인천 등 다른 지자체에 있어서도 현안이 되어 있다. 중국에 있어서 야심차게 추진될 아시아와 유럽을 연결하는 신실크로드 프로젝트, ‘일대일로(一帶一路)’와 연계되어 ‘환황해권’ 사업은 향후 더욱 큰 시너지 효과가 기대되고 있다. 충남의 경우, 2011년 착공되어 2018년을 목표로 진행되고 있는 보령-안면도 연륙교 사업은 환황해권 시대를 맞은 충남의 구도를 크게 바꾸게 될 사업이다.

환황해의 새시대를 맞이한 시점에서 몇 가지를 제안하고 본고를 마무리하고자 한다. 우선 해양을 산업 발전으로 연계하고, 해양을 테마로 하는 관광 전략을 재정비해야 한다, 열리는 바다를 경제적으로 적극 활용하는 일은 물론 충남 발전의 최대 과제가 될 것이다. 그러나 문화적 측면에서도 해양 관련 유적과 문화유산의 중요성을 재인식하고 이를 활용할 수 있도록 해야 한다.¹⁸⁾ 경제적, 문화적 측면 이외에, 바다가 국제 교류의 통로로 확산되는 계기로 연계되어야 한다는 점을 강조하고 싶다. 중국의 신실크로드 ‘일대일로’가 경제적 효과를 주목표로 하고 있지만, 동시에 국제적인 민간 교류와 인문교류에도 방점이 두어지는 것을 생각하면, 환황해권 개발 역시 복합적 자원 활용으로 연계되어야 할 것이다.

환황해권 시대를 견인하는 계기 조성을 위하여, 2016년도 ‘전국해양학자대회’를 충청남도에 유치하는 방안을, 마지막으로 제안한다.¹⁹⁾ 전국해양학자대회는 내포시대를 견인하는 ‘환황해권’에 대한 충남의 의지를 천명하고, 이를 집중적으로 홍보하는 중요한 계기가 될 것이다.

18) 한 가지 예로 우리나라 최초의 가장 본격적 운하 유적인 서산 태안 소재 굴포유적이 아직도 정확한 현지조사를 결한 채 문화재 지정이 이루어져 있지 않다. 조사 이후 일정 공간을 국가 사적으로 지정하고 아울러 이를 해양 문화 관광 자원의 하나로 활용할 방안을 연구해야 한다.

19) 목포대 도서문화연구원, 국립해양문화재연구소 등이 공동 주최하는 전국해양학자대회는 2014년 경주에서 대회를 개최한 바 있다. 2009년 전남 목포에서 출발하여, 2011년 강원도 삼척, 2012년과 2013년 여수에 이어 경북 경주에서 제5회 대회가 개최된 것이다. 2015년 제6회 대회(8.20-22)는 다시 목포에서의 개최가 예정되어 있다.

<참고문헌>

- 강봉룡, 『바다에 새겨진 한국사』 한얼미디어, 2005, pp.50-72 참조.
- 강중훈, 「4세기 백제의 요서지역 진출과 그 배경」 『한국고대사연구』 30, 2003
- 곽호제, 「고려-조선시대 태안반도 조운의 실태와 운하 굴착」 『지방사와 지방문화』 12-1, 2004; 윤용혁 「고려시대 서해 연안 해로의 객관과 안흥정」 『역사와 경계』 74, 부산경남사학회, 2010
- 노중국, 「고대 동아시아의 문화교류와 백제의 위치」 『충청학과 충청문화』 11, 2010, pp.65-66
- 서궁, 『고려도경』 34-39, 해도 1-6. 『고려도경』의 번역은 민족문화추진회 『국역 고려도경』 이후에 근년 조동원 등이 번역한 『고려도경』(황소자리, 2005)이 간행되었다.
- 서정석, 「백제문화제와 백제연구」 『백제, 축제로 부활하다』 최석원 외 편, 서경문화사, 2014, pp.142-146
- 윤용혁, 「14세기 동아시아 세계와 신안선」 『동아시아 국제관계사』 김준엽선생 기념서 편찬위원회 편, 아연출판부, 2010 ; 서동인·김병근 『신안 보물선의 마지막 대항해』 주류성, 2014
- 윤용혁, 「고려의 뱃길과 섬, 최근의 연구동향」 『도서문화』 42, 목포대 도서문화연구원, 2013의 표를 보완함.
- 윤용혁, 「백제의 대외 항로와 가카라시마」 『백제문화』 51, 2014, pp.151-153
- 윤용혁, 「중세의 관영 물류시스템, 고려 조운제도」 『고려, 뱃길로 세금을 걷다』 국립해양문화재연구소, 2013 참고.
- 이도학, 「백제의 해외활동 기록에 관한 검증」 『충청학과 충청문화』 11, 충청남도역사문화연구원, 2010, pp.306-313
- 『일본서기』 22, 白雉 원년
- “其人 雜有新羅•高麗•倭等 亦有中國人”(『수서』 백제전)
- “初以百家濟海 因號百濟”(『수서』 백제전)
- <http://blog.naver.com/shkonews/220255062421>