韓中 海洋文明 交流 五千年

한중 해양문명 교류 오천년

MMK
國立海洋博物館

한중 해양문명
교류 오천년

〈논고 저자〉

강봉룡 姜鳳龍 Kang Bong-Yong
국립목포대학교

윤용구 尹龍九 Yun Yong-Gu
경북대학교 인문학술원

권덕영 權悳永 Kwon Deuk-Young
부산외국어대학교

이진한 李鎭漢 Lee Jin-Han
고려대학교

왕리밍 王麗明 Wang Li-Ming
취안저우해외교통사박물관

천밍량 陳明良 Chen Ming-Liang
닝보박물관

서광덕 徐光德 Seo Kwang-Deok
부경대학교

이주헌 李柱憲 Lee Ju-Heun
국립해양문화재연구소

쟈빈 賈賓 Ja Bing
하이난성박물관

첸장 陳江 Chen Jiang
하이난성박물관

루웨이 陸偉 Lu Wei
상하이중국항해박물관

하세봉 河世鳳 Ha Sae-Bong
한국해양대학교

방국화 方國花 Fang Guo-Hua
경북대학교 인문학술연구원

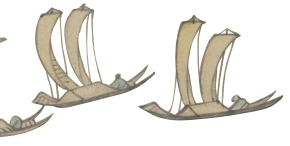
〈일러두기〉

이 책은 2021년 국립해양박물관에서 개최한 국제학술대회 〈한 · 중국 5천년 해양문명의 길항, 함께 만들어 갈 현재와 미래〉의 내용을 수정 보완하여 출판한 학술총서이다.

국립해양박물관 학술총서 7

韓中 海洋文明 交流 五千年

한중 해양문명 교류 오천년



국립해양박물관
National Maritime Museum of Korea

발간사

이번 학술총서『한중 해양문명 교류 오천년』은 국립해양박물관에서 주최한 2021년도 국제학술대회의 내용을 심화하고 보완하여 논고 형태로 정리한 책자입니다. 한국과 중국의 해양문명을 시대 · 지역별로 어떻게 교류하였는지에 대해 살펴보고자 하였습니다.

우선, 예로부터 중국의 주요 항구도시로 손꼽히는 취안저우泉州, 닝보寧波, 상하이上海에서 확인되는 해양 교류의 유적, 유물들에 대한 소개와 그러한 해양역사 연구에 대한 성과물을 이번 총서에 담았습니다.

그뿐만 아니라, 중국의 군현과 고대 바닷길의 개척을 통해 다양하게 교류하는 고대 해양문명의 일면을 엿볼 수 있습니다. 선박과 항로를 개척하여 중국과 교류하고자 한 '신라', 왕성한 해상무역을 통해 깨우친 바다의 중요성을 시를 통해 노래한 '고려', 끊겼던 뱃길을 다시 연결하고 다양한 주체들과 교류한 '근대의 동아시아'에 이르기까지 다채로운 모습으로 지금까지 이어져 온 한국과 중국의 해양교류를 연구하였습니다.

또한 한국과 중국을 대표하는 대사大使들과 함께 양국의 과거와 미래를 키워드로 진행되었던 학술대회 대담회의 내용을 글로 옮겨 실었습니다. 싱하이밍邢海明 주한중국대사와 신정승 前 주중한국대사를 모시고 한국과 중국의 관계에 대한 귀한 말씀을 들을 수 있었습니다. 양국의 해양인식과 이를 바탕으로 한 해양산업 및 정책 등 다양한 논제에 대해서 이야기한 뜻깊은 자리였습니다.

국립해양박물관은 2021년부터 해양의 학술과 문화 등에 관련된 주제로 학술대회를 개최하고 그 내용을 심화하여 학술총서로 만들고 있습니다. 이번 학술총서의 발간을 통해 많은 국민들에게 한중 해양교류에 대한 관심이 많아지길 바라며, 더욱이 아직 밝혀지지 않거나 주목받지 못한 해양과 관련한 자료들이 발굴되고 추가되길 바랍니다.

코로나-19로 인한 어려운 시기에도 학술대회에 참석하시고 총서원고를 작성해 주신 경북대학교 윤용구 선생님, 부산외국어대학교 권덕영 선생님, 고려대학교 이진한 선생님, 부경대학교 서광덕 선생님, 한국해양대학교 하세봉 선생님, 국립해양문화재연구소 이주헌 선생님, 목포대학교 강봉룡 선생님을 비롯하여 중국의 상하이항해박물관 루웨이陸偉 선생님, 닝보박물관 천밍량陣明良 선생님, 취안저우해외교통사박물관 왕리밍王麗明 선생님, 하이난성박물관의 쟈빈賈賓, 첸쟝陳江 선생님들께 감사드립니다. 논고의 번역 감수를 봐주신 경북대학교의 방국화 교수님께도 감사드립니다.

그리고 학술대회를 개최하고 총서를 발간하기까지 노력하고 애쓰신 학예연구실 직원여러분의 노고도 치하합니다.

2022년 11월

국립해양박물관장 김태만

차례

발간사 | 4

강봉룡 | 고대 동아시아의 해로海路와 한반도 | 10

11 머리말

13 동아시아 해로에서 한반도의 위치

15 동아시아 연안해로와 한반도

20 황해 횡 · 사단해로와 한반도

26 횡 · 사단해로와 '서해 연안해로'의 병용 : '가탐의 해로'와 '서긍의 해로'

28 맺음말

윤용구 | 중국군현의 설치와 황해의 해양교류 | 32

33 머리말

34 낙랑군의 설치와 해양교류

46 대방군의 설치와 해양교류

권덕영
통일신라의 번영과 황해 경영
64
65 머리말
66 황해 경영의 기반
76 황해 경영과 번영
81 맺음말

이진한
고려시대 바다의 재조명
84
85 머리말
86 고려시대 사람들의 바다에 대한 인식
90 고려시대 사람들의 여행과 배
93 고려시대 조운과 해운
96 맺음말

왕리밍
王麗明
역사적 선택
— 북송시대 송과 고려의 취안저우泉州 상인
100
101 머리말
102 11세기 송나라와 고려의 외교회복 전후의 취안저우 상인
110 송나라와 고려의 왕래 방식 전환 : 취안저우 상인의 기회
116 북송에서 시작된 도약 : 고려와 취안저우 해상상인의 역사적 업적
124 맺음말

천밍량
陳明良

닝보박물관 고려청자 전시 및
닝보 출토 고려청자 현황 분석

126

127 머리말

128 닝보 박물관에 전시된 고려청자

136 닝보 시내의 고려청자 상황

138 시박사市舶司의 제도적 추진을 통한
닝보항구의 번영과 무역 번창

147 닝보와 한반도의 교류에서 보이는
해양문명의 특징

152 맺음말

서광덕

근대 동아시아 해역과
인문네트워크

—한중 해상교류를 중심으로

156

157 머리말

158 근대 이후 동아시아 해역의 변화

166 근대 한중 해상교류의 역사

174 맺음말

이주헌

한 · 중 수중문화유산의
조사와 전망

178

179 머리말

181 한 · 중 수중문화유산의 조사 현황

190 맺음말

자빈 賈賓
첸장 陳江

이 바다와 손잡고
— 남중국해 수중문화 유산과 아시아 문화의 교류 및 융합
194

루웨이 陸偉

한 · 중 문명의 상호 교류 및 학습을 촉진하는 항해
— 중국항해박물관 사례
210

211 중국항해박물관 간략 소개 및 양관兩館의 교류
212 한 · 중 우호 교류 및 해상왕래
214 유물의 역사적 근거
221 협력 비전

하세봉

한 · 중 해상교류와 박물관의 기획전시
224

225 수교 이후 한중 교류와 중국박물관
229 해상 교류의 특징과 박물관 전시
233 한 · 중 관계의 미래와 해양사 전시

대담회

좌장 김태만
참석 싱하이밍 邢海明
신정승

함께 만들어갈 한 · 중 미래
— 2021년 국립해양박물관 국제학술대회
238

고대 동아시아의 해로海路와 한반도

머리말
동아시아 해로에서 한반도의 위치
동아시아 연안해로와 한반도
황해 횡·사단해로와 한반도
서해 연안해로의 병용 : '가탐의 해로'와 '서긍의 해로'
맺음말

강봉룡 姜鳳龍
국립목포대학교

고대 동아시아의 해로海路와 한반도

1. 머리말

일제 강점기에 '반도적 성격론'이라는 이상한 논리가 제기된 적이 있었다. 한반도는 대륙의 부수적 존재에 불과하여 중국과 만몽滿蒙과 일본의 3대 강국에 갇혀 지배당하는 역사일 수밖에 없으니, 이제 해양국가인 일본의 품에 안겨 대륙의 지배로부터 독립의 기쁨을 누려야 한다는, 그야말로 궤변에 가까운 논리였다. 자연히 이에 대한 반박도 거세게 일었다. 먼저 고구려 등을 내세워 우리의 역사가 단순한 반도의 역사가 아니라 만주 일대를 포함하는 대륙의 역사였음을 부각시키려는 방향이 하나이고,[1] 반도에서 일어난 국가들 중에서 강대국으로 성장한 사례가 허다하다는 비교사적 관점을 들어 '반도적 성격론'이 기반하는 '지리적 결정론'의 허구를 분명히 하고자 하는 방향이 하나였다.[2]

지금 생각하면 반박할 가치조차 없는 논리이지만 당시만 하여도 '반도적 성격

1 홍이섭, 「단재사학의 일면—반도적 사관의 비판과 고구려 舊疆論」, 『백산학보』 3, 백산학회, 1967.
2 이기백, 「반도적 성격론 비판」, 『한국사시민강좌』 1, 일조각, 1987.

론’이 세간에 상당한 영향력을 미치고 있었던 만큼 이러한 논박은 나름 의미가 있었다고 여겨진다. 다만 여기에서 한 걸음 더 나가야 하지 않을까 한다. 즉 ‘지리적 결정론’은 모든 국가에게 저마다의 특수한 지리적 조건이 주어졌다는 점에 한해서는 나름 의미를 가질 수 있다는 것은 인정해야 할 것이고, 이런 관점에서 국가의 관심은 시대적 상황을 통찰하면서 주어진 지리적 조건을 여하히 활용해 내느냐에 있다는 점을 분명히 할 필요가 있다. 그리고 이러한 방향에서 역사적 성찰이 이루어질 때, 역사와 지리의 상생적 논리가 가능하지 않을까 한다.

이런 관점에서 우리나라에 주어진 반도라는 지리적 조건을 우선 통찰할 필요가 있다. 먼저 동아시아는 크게 하나의 대륙국가(중국)와 하나의 반도국가(한국)와 하나의 열도국가(일본)로 이루어진 세계라 할 수 있다.[3] 한반도는 중국대륙과 일본열도 사이에 개재해 있어, 대륙과 열도의 양면적 압박을 받을 수 있는 위치에 있는 것은 분명하지만, 한편으로 대륙과 열도를 매개하는 적절한 역할을 찾아낼 수 있다면 동아시아 세계의 필수불가결한 연결고리가 될 수 있다는 점도 확실하다. 이 점에서 일면은 대륙에 걸쳐 있지만, 삼면은 바다와 접해 있는 반도의 특수한 지리적 조건을 염두에 둔다면, 한반도는 바다를 통해서 동아시아 세계를 이어주는 연결고리 역할의 비중이 작지 않다고 할 것이다. 이것이 바다의 관점에서 우리 한반도의 역사를 되돌아볼 필요가 있는 이유이다.

이에 이 글은 동아시아 세계가 바닷길(해로)을 통해서 서로 교류했던 점에 착목하여 고대의 시대로 거슬러 올라가 한반도가 고대 동아시아 해로의 연결고리로서 기능했던 점을 부각시켜 보고자 한다.

3 대륙은 중국 이외에 북방의 중앙아시아 여러 나라와 러시아까지 포함할 수 있고, 반도는 산동반도나 요동반도와 같은 중소의 반도가 있을 뿐 아니라 한반도에도 한국 이외에 조선이라는 국가가 엄존해 있긴 하지만, 여기에서는 일단 동아시아 세계를 세 부류의 국가로 크게 나누어 본 것이다.

2. 동아시아 해로에서 한반도의 위치

고대 동아시아 해로는 크게 연안해로와 횡·사단해로로 나누어 볼 수 있다.[4] 먼저 연안해로를 보면, '중국 동해안(북상)→산동반도→발해만 입구의 묘도열도→요동반도→압록강 하구→한반도 서해안(남행)→남해안(동행)→대한해협→일본 큐슈'의 루트가 핵심을 이루고, '한반도의 동해안(남행)→남해안(서행)→대한해협→일본 큐슈'의 루트는 부차적인 해로라 할 수 있다. 다만 전자와 후자의 경우 모두 한반도의 연안을 반드시 거쳐야 한다는 공통점이 있으니, 바로 이 점에 착안하여 한반도의 서해안과 남해안을 지나는 전자의 연안해로는 '서남해 연안해로'라 칭하고, 후자의 연안해로는 같은 이유로 '동남해 연안해로'라 칭하기로 한다.

횡·사단해로의 경우는 조금 복잡하다. 우선 그 루트가 매우 다기多岐하다는 점이다. 먼저 중국 동해안과 한반도 사이의 황해와 동지나해를 똑바로 혹은 비스듬히 가로지르는 횡·사단해로의 경우의 수는 매우 많을 수 밖에 없고, 여기에 중국 강남지역에서 동지나해를 비스듬히 가로질러 일본 큐수에 이르는 남방 사단해로까지 함께 생각하면 그 경우의 수는 더 많아진다. 다만 전자의 횡·사단해로를 따라 중국 동해안에서 한반도로 가로질러 오고, 여기에서 다시 '서남해 연안해로'의 남부 구간을 통과하여 일본에 이르는 복합 루트가 일반적이었으니, 그렇다면 결국 한반도는 연안해로는 물론이고 횡·사단해로에서도 고대 동아시아 세계의 핵심적인 연결고리에 해당한다고 할 수 있다.

바로 이러한 점을 염두에 두면서 두 가지 문제점을 제기한다. 하나는 한반도의 정세가 고대 동아시아 연안해로의 경색과 소통의 국면을 좌우하는 핵심 키에 해당했다는 점이고, 또 하나는 언제부터 횡·사단해로가 연안해로를 벗어나 일상적

4 연안해로는 육지를 가시권에 두고 연안을 따라가는 해로를 말하고, 횡사단해로는 연안 가시권을 떠나 황해나 동지나해를 반듯이 혹은 비스듬히 건너는 해로를 말하는데, 전자는 지문항해에 의존하고, 후자는 천문항해에 따르는 것이 일반적이다. 고대 동아시아 해로에 대한 최근의 연구사 정리 논고로는 윤재운(2021)을 들 수 있다.

인 항로로 활용되었는가 하는 문제이다.

먼저 전자의 문제를 개괄적으로 살펴보면, 동아시아 연안해로는 고조선과 한漢이 전면전을 벌인 BC 2세기 말에 잠시 경색의 국면이 찾아왔고, 고구려와 백제가 치열한 대결을 펼치던 4세기 전반에는 해로 경색이 한층 심각해졌다. 그리고 삼국이 정립된 5세기 이후에는 삼국 간 상쟁이 더욱 격렬해지면서 연안해로의 경색은 거의 일상사가 되기에 이르렀다고 할 수 있다.[5] 결국 한반도 정세의 불안정으로 인해 연안해로 경색 국면이 장기화됨에 따라 동아시아 세계는 물자유통이 차단되곤 하면서 국부國富의 근간이 흔들리고 민간인의 삶이 추락하는 심각한 고통을 감내하지 않으면 안 되는 상황으로 이어졌다. 이런 와중에 한편으로는 동아시아 연안해로의 중심을 이루던 '서남해 연안해로'가 경색됨에 따라 그 부차적 해로에 불과했던 '동남해 연안해로'가 뜻하지 않게 활성화되면서 4세기 전반 신라가 예기치 않게 급성장하는 '나비효과'가 나타나기도 하였다.

궁즉통窮則通이라 할까. 연안해로의 경색 국면이 장기화됨으로써 초래된 동아시아 세계의 고통이 극단으로 치달음에 따라, 그 극한의 에너지가 연안해로를 넘어서는 새로운 해로의 개척을 추동했고, 한반도의 불안정성을 제거하기 위한 극단적 상황을 초래하기도 하였다. 다각적인 횡·사단해로가 개척되어 일상화되고, 한반도 3국의 상쟁이 당과 왜까지 참전하는 '동아시아 대전'으로 폭발한 것이 그것이다. 결국 7세기 중반을 넘어서면서 마침내 한반도는 신라에 의해 통일이 이루어졌고, 전쟁의 후유증을 정리한 8세기 이후부터는 동아시아 문물교류가 폭발적으로 증가하기에 이르렀으니, 동아시아 해로 시스템에서 한반도가 차지하는 비중이 얼마나 컸던가를 여실히 보여준다고 할 수 있다. 이에 아래에서 그 과정을 좀 더 구체적으로 살펴보기로 한다.

5 강봉룡, 『바닷길로 찾아가는 한국 고대사』, 경인문화사, 2016.

3. 동아시아 연안해로와 한반도

1) 핵심적 연안해로 : '서남해 연안해로'

'서남해 연안해로'는 한반도의 서해안과 남해안을 통과하는 해로로서, 북으로는 중국 동해안으로 이어지고, 남으로는 쓰시마와 이키섬을 거쳐 일본열도로 연결되는 고대 동아시아의 간선 연안해로였다. 그런 까닭에 '서남해 연안해로'는 고대 동아시아 세력들의 각축장이 되었고, 특히 한반도 정세의 변동에 따라 소통과 경색의 현상이 반복적으로 일어나곤 하였다. 여기에서 고대 '서남해 연안해로'의 소통 및 경색의 전변 과정을 간략히 정리 · 소개하면 다음과 같다.[6]

① 제1 소통기 : 조선과 낙랑 · 대방군이 대동강 하류를 거점으로 삼아 '서남해 연안해로'를 주도한 시기이다. 먼저 고조선은 '서남해 연안해로'의 주도권을 선점하고 이를 통해 중개무역을 독점적으로 운영하여 강국으로 성장하였다. 한漢 무제는 이를 견제하기 위해 무력 공격을 감행하여 결국 BC 108년에 고조선(위만조선)을 멸망시켰고, 그 중심지인 대동강 하류역에 낙랑군을 설치하였다. 이후 낙랑군은 400년 이상 '서남해 연안해로'을 통해 동아시아 문물교류를 주도하였고, 3세기 초에는 황해도 연안지역에 대방군이 추가 설치되어 낙랑군의 이러한 기능을 보완하였다.

② 제1 경색기 : 고구려와 백제는 313년과 314년에 낙랑군과 대방군을 축출하고 약 반세기 동안 낙랑 및 대방의 고지를 둘러싸고 치열한 주도권 다툼을 벌이게 되는데, 그 혼전의 와중에서 '서남해 연안해로'는 심각한 경색 국면을 맞았다. '서남해 연안해로'가 경색된 사이에 반대편의 '동남해 연안해로'가 반짝 활성화되는 나비효과가 나타났으니, 바로 이 4세기 전반의 시기에 신라가 '동남해 연안해로'를 주도하여 큰 번영을 구가하였다.

---

6 강봉룡, 『바닷길로 찾아가는 한국고대사』, 경인문화사, 2016, 43~100쪽.

③ 제2 소통기 : 4세기 후반에 이르러 백제가 고구려를 제압하고 동아시아 문물교류를 주도하게 되면서 '서남해 연안해로'는 다시 활성화되었다. 이와 함께 '서남해 연안해로'의 중심 거점은 대동강 유역에서 한강 유역으로 이동하였다. 이에 따라 '동남해 연안해로'는 위축되었고, 신라는 고립되었다.

④ 제2 경색기 : 제2 소통기는 오래가지 못하였다. 4세기 말부터 고구려의 대반격이 개시되어 갈등과 충돌이 빚어지면서 '서남해 연안해로'는 다시금 경색 국면에 접어들었다. 5세기에 고구려는 평양으로 천도하여 한강 하류의 백제 한성을 점령하였고, 백제는 금강 유역의 웅진(공주)으로 쫓기듯 천도하였다. 백제는 주변 국가들을 포섭하여 고구려에 대항하였고, 그 와중에서 '서남해 연안해로'는 장기간 경색될 수밖에 없었다.

⑤ 제3 소통기 : 6세기에 백제가 주도권을 회복하면서 '서남해 연안해로'는 다시금 회복되는 조짐이 나타났다. 이 시기에 고구려는 내분에 휩싸여 쇠퇴하였고, 백제는 무령왕 - 성왕의 중흥정치가 탄력을 받아 다시 강국의 위세를 회복하였다. 백제는 금강 유역을 중심으로 '서남해 연안해로'를 주도적으로 운영하여 국제교류가 잠시 활기를 띠는 듯하였다.

⑥ 제3 경색기 : 제3 소통기 역시 오래 가지 못하였다. 신라가 554년 백제 성왕을 전사시키고 한강 하류를 점령하는 대사건이 터졌기 때문이었다. 신라는 독주의 태세를 갖추어 갔지만 곧이어 백제와 고구려가 강력한 반격을 가해오자 '서남해 연안해로'는 다시금 끝 모를 경색의 국면으로 빨려들어 갔다.

이렇듯 '서남해 연안해로'를 둘러싸고 여러 세력의 각축이 치열하게 전개되었고, 그에 따라 소통과 경색의 국면이 무상하게 반복되었다. 이는 역설적으로 '서남해 연안해로'의 중요성이 그만큼 컸다는 것을 의미한다. 실제 '서남해 연안해로'는 고대 동아시아 문물교류의 대부분을 감당한 핵심 해로였고, 서남해의 섬들도 이러한 해로의 징검다리 역할을 충실히 수행하였다. 고고학의 연구 성과가 축적됨에 따라 '서남해 연안해로'의 징검다리(거점 포구) 역할을 수행했던 섬들의 실체가 속속 드러나고 있다.

먼저 사천시 늑도 유적에서 반량전과 오수전 등의 중국 고대 화폐와 한·중·일의 고대 유물들이 발굴되었는데,[7] 이는 BC 3세기~BC 1세기에 늑도가 동아시아 해양교역의 중요 거점포구로 기능했던 것을 보여준다. 이밖에 영종도, 거문도, 제주도 등의 도서지역과 해남, 의창, 창원, 김해 등의 연안지역에서 고대 중국 화폐들이 잇따라 발견되고 있어,[8] 섬과 연안에 고대 '서남해 연안해로'를 이어주는 주요 거점 포구들이 분포해 있었음을 알 수 있다.

근래에는 서남해의 여러 섬에서 고대 고분이 조사되기도 했다. 해남 외도의 장고봉 고분군 1호분에서 갑옷편을 비롯하여 철부, 철촉, 철도자편이 수습되었고,[9] 신안 안좌도 배널리 3호분에서는 투구와 갑옷을 비롯하여 철검, 철도자, 철촉, 철부 등이 발굴되었다.[10] 그런데 이들은 5세기 중반 경의 가야계 내지 왜계의 유물로 추정되고 있다. 5세기에 고구려와 백제의 대결로 인해 '서남해 연안해로'가 서해안의 북부 구간에서는 경색되었음에도 불구하고, 남해안의 구간에서는 서남해지역과 가야 및 왜 사이에 상당한 해양교역이 이루어졌음을 알 수 있다. 이와 유사한 유물이 고흥 안동고분에서도 발굴된 바 있어,[11] 거점포구는 섬 지역뿐만 아니라 연안지역에도 산재해 있었다는 것을 알 수 있다.

한편 신안군의 여러 섬에서 백제시대 고분과 산성이 분포하고 있음이 확인되고 있다.[12] 먼저 압해도를 보면 송공리에 송공산성이 있고, 그 산성 동쪽의 대천리 일대에 58기의 고분이 분포했던 것으로 전해지고 있다. 다음에 장산도에는 장산리와 대리 일대에 장산토성지가 있고 공수리에 대성산성이 있으며, 그 산성의

7 신용민, 「사천 늑도유적 출토 반량전·오수전 소고」, 『경남지역문제연구원 연구총서』 8, 경남지역문제연구원, 2003.

8 최몽룡, 「상고사의 서해 교섭사 연구」, 『국사관논총』 3, 국사편찬위원회, 1989.
지건길, 「남해안지방 한 대화폐」, 『창산김정기박사회갑기념논총』, 기념논총편찬위원회, 1990.

9 국립광주박물관, 『해남 방산리 장고봉고분 시굴조사보고서』, 2001.

10 동신대 문화박물관, 『신안 안좌면 읍동·배널리 고분군』, 2015.

11 임영진, 「고흥 길두리 안동고분 출토 금동관의 의의」, 『충청학과 충청문화』 2, 충청남도역사문화연구원, 2006.

12 최성락, 「신안지방의 선사유적·고분」, 『신안군의 문화유적』, 목포대학교 박물관, 1987.

주변인 도창리에 5~6기의 석실분이 분포하고 있다. 이들 고분들은 6세기 중엽~7세기 초에 축조된 것으로 추정되고 있어, 6세기 중엽 이후에 백제의 지방관이 섬에 파견되어 상주하고 있었음을 보여준다. 임자도에는 대둔산성지가 있고, 석실분으로 추정되는 고분의 흔적이 있었다고 전해진다. 비금도에는 도고리에 산성산성이 있고 광대리에 성치산성이 있으며, 이들 산성 주위에서 40여기의 고분이 분포하였던 것으로 전해진다. 안좌도의 읍동리와 대리 일대에서도 석실분 6기가 확인되었고, 지도 어의리와 하의도 대리 등지에서도 성격을 알 수 없는 고분군이 찾아진 바 있다. 특히 신의도에는 수십기의 백제 석실분이 분포한 것으로 보고된 바 있다.

서남해 섬 지역에 분포한 백제계 고분들로 미루어 볼 때, 백제는 '서남해 연안해로'를 주도하던 6세기 경에 이들 섬들을 해로의 징검다리로 활용했다는 것을 알 수 있다.

2) 대안적 연안해로 : '동남해 연안해로'

'동남해 연안해로'는 한반도의 동해안과 남해안을 통과하는 해로로서, 북으로는 연해주와 한반도 서북한지역과 통하고, 남으로는 쓰시마와 이키섬을 거쳐 일본열도와 연결된다. '서남해 연안해로'에 비해 중요도는 다소 떨어지긴 하지만, 정국의 변화에 따라 자주 경색되곤 했던 '서남해 연안해로'를 보완하는 부차적·대안적 해로로서의 의미는 적지 않았다.[13]

동해안에는 일찍이 '예濊'라고 통칭되는 종족집단이 흩어져 살고 있었다. 예 종족은 한반도의 서북한지역에서 명멸해간 고조선, 낙랑군, 고구려 등과 교류관계를 이어 가면서 성장하였다. 그리고 경주평야에서 일어난 신라는 형산강의 물줄기를 따라 동해안으로 진출하여 예 종족과 문물교류를 진행하였다. 자연히 신라

13 강봉룡, 『바닷길로 찾아가는 한국 고대사』, 경인문화사, 2016, 103~136쪽.

는 동해안의 예 종족을 통해서 서북한지역의 여러 세력과 긴밀한 관계를 맺으며 중국 및 북방 문물을 수용하기도 하였다. 한반도 동남부의 모퉁이에 위치하고 있어서 '서남해 연안해로'에서 소외되었던 신라에게 동해안로는 국가발전의 주요 통로가 되었다.[14]

신라가 '동남해 연안해로'를 주도하여 처음 두각을 나타낸 것은 4세기 초 낙랑군과 대방군이 축출된 직후의 일이었다. 당시 고구려와 백제가 패권을 다투면서 '서남해 연안해로'가 일시적으로 경색되어 제기능을 발휘하지 못하는 상황에 처하게 되자, 신라는 형산강의 물길을 따라 영일만에 이르러 동해안의 예 종족에 영향력을 강화하는 한편, 태화강의 물길을 따라 울산만에 이르러 남해안을 따라 가야세력에 영향력을 확대해 가면서, '동남해 연안해로'에 활기를 불어넣었다.

이에 따라 김해의 금관국은 '동남해 연안해로'를 주도하는 신라에 의존하여 활로를 모색하였고, 금관국 서쪽에 위치한 가야의 여러 포구국가들은 그 흐름에서 소외되어 갔다. 그리하여 가야의 8개 포구국가들(포상팔국浦上八國)은 그들의 맹주국인 금관국에 불만을 품고 공격을 감행하기에 이르렀다. 흔히 이를 일러 '포상팔국의 난'이라 한다. 금관국은 신라의 구원을 받아 가까스로 위기에서 벗어났고, 이후 가야에 대한 신라의 영향력은 더욱 강화되었다. 4세기 전반에 '동남해 연안해로'는 '북방 - 동해안 - 신라 - 남해안 - 금관국 - 왜'로 이어지면서 동아시아 해양교역의 주요 교통로로 부상하였다.

그러나 4세기 후반에 백제가 고구려를 제압하고 '서남해 연안해로'를 주도하여 활성화시켜감에 따라 상황은 문득 달라졌다. 백제는 '서남해 연안해로'를 통해 가야와 왜를 교역의 파트너로 포섭해 갔고, 신라는 가야와 왜로부터 버림받고 국제적으로 고립되는 처지로 전락하였다. 5세기에는 패권을 잡은 고구려가 남하정책을 본격 추진하자 신라는 존립마저 위협받은 위태로운 상황에 내몰리기도 하였

14 강봉룡, 「5세기 이전 신라의 동해안방면 진출과 '東海岸路'」,『한국고대사학보』 63, 한국고대사연구회, 2011.

다. 이에 신라는 백제와 손을 잡고 자주 노선을 견지하려는 노력을 기울이는 한편으로, 동해안에서 고구려와 충돌하기도 하였다.

이렇듯 어려운 과정을 견뎌낸 신라는 6세기에 이르러 '동남해 연안해로'에 대한 주도권을 다시금 확보하였다. 먼저 삼척에 실직주를 설치하고 이사부를 군주로 임명하여 동해안 진출을 위한 군사 거점으로 삼았다. 이사부는 동해안을 통해 군사적 진출을 거듭하여 군단을 삼척(실직주)에서 강릉(하슬라주)으로 전진 배치시키고, 동해의 거점 섬인 울릉도(우산국)를 점령함으로써 동해안을 완전 장악하는 중심 거점으로 삼았다.[15]

이어서 신라는 남해안을 따라 가야의 여러 나라들을 잇달아 병탄하여, 동해안과 남해안을 연결하는 '동남해 연안해로'의 강자로 떠올랐으니, 이렇듯 신라가 '동남해 연안해로'에 대한 주도권을 장악한 것은 이후 6~7세기에 비약적으로 발전하게 되는 중요 동력이 되었다고 할 수 있다.

4. 황해 횡 · 사단해로와 한반도

1) 황해 횡단해로의 개통 : '소정방의 해로'

황해 횡단해로는 황해를 비교적 반듯이 가로질러 중국과 한반도를 내왕하는 해로를 말한다. 이러한 황해 횡단해로가 일상적 해로로 '개통'된 것은 7세기의 통일기 이후에나 가능하였다. 여기에서는 '연안해로'에 주로 의존하던 단계에서 '황해 횡단해로'를 일상적 해로로 사용하게 되는 해로의 확대 · 발전의 과정을 간단히 소개하기로 한다.

위에서 살펴보았듯이 6세기 중반에 신라는 약진을 거듭하였다. 동해안에 대한

15 강봉룡, 「이사부의 생애와 활동의 역사적 의의」, 『이사부와동해』 1, 한국이사부학회, 2010.

주도권을 장악하고 가야의 여러 나라들을 병탄하였으며, 급기야 '서남해 연안해로'의 길목에 위치한 한강 하류에까지 진출하여 당으로 통하는 주요 거점 포구인 당은포(지금의 화성시 남양면)까지 확보하였다. 이로써 신라는 '동남해 연안해로'와 '서남해 연안해로'를 모두 장악하는 쾌거를 이루어냈다. 그렇지만 신라는 곧이어 백제와 고구려의 반격을 받아 수세에 몰리면서 연안해로를 실질적으로 주도하는 단계로까지 나가지 못하고 곧바로 위기 상황에 직면하였다.

이후 삼국 간의 전쟁은 더욱 격렬하게 전개되어 갔고, 연안해로는 장기간 경색 국면을 면치 못하였으며 동아시아 문물교류는 크게 침체될 수밖에 없었다. 이제 연안해로의 경색 국면을 타개하는 일은 동아시아 세계의 절실한 공동 관심사가 되었다. 그리하여 이는 점차 삼국의 문제를 넘어서서 동아시아 전체의 문제로 부각되었고, 급기야 당과 왜가 개입하지 않을 수 없는 상황으로 발전되어 갔다.

백제와 고구려의 공격으로 일대 위기 상황에 내몰린 신라는 당에 접근하여, 648년 김춘추와 당 태종 사이에 나당군사동맹이 체결되기에 이르렀다. 그런데 그 이듬해에 당 태종이 세상을 떠나면서 나당군사동맹은 실행에 옮겨지지 못하고 지지부진하였다. 거기에다 당은 고구려 선공先攻을, 신라는 백제 선공을 주장하면서 조율에 실패하였고, 세월은 허송되었다. 당 고종은 수차례 고구려 원정을 시도했지만 번번이 실패하였다.

당이 이처럼 신라의 백제 선공 주장을 외면하고 고구려 공격에만 몰두했던 것은 그럴 만한 이유도 있었다. 고구려가 당군의 진군로인 '서해 연안해로'를 차단하고 있는 상황에서는 당군과 신라군이 합류하여 연합군을 결성하는 것은 원천적으로 불가능하였기 때문이었다. 신라와 당이 연합하여 백제를 먼저 치기 위해서는 '서해 연안해로'를 막고 있는 고구려를 먼저 멸하든지, 아니면 고구려를 우회할 새로운 해로를 개척하든지 양자택일을 하지 않으면 안되는 상황이었다.

당 고종은 660년에 결단을 내렸다. 소정방蘇定方에게 하명하여 새로운 해로를 통해 백제를 먼저 치도록 하였다. 소정방이 택한 해로는 '서해 연안해로'가 아닌, '황해 횡단해로'였다. '황해 횡단해로'는 고구려의 방해를 받지 않고 백제의 경내

로 직격할 수 있는 해로였지만, 위험한 길로 간주되어 그간 일상적 해로로는 활용되지 못하고 있었다. 그런 만큼 소수의 정예군단도 아닌 13만에 달하는 대군을 이끌고 황해를 횡단하는 작전을 감행한다는 것은 일대 모험이 아닐 수 없었다. 그간 축적된 조선술과 항해술의 진보가 있었기에 이런 모험을 결단할 수 있지 않았을까 한다.

660년 소정방은 13만 대군을 거느리고 산동반도의 성산成山을 발진하였다. 그리고 동으로 황해를 성공적으로 횡단하여 덕물도(지금의 옹진군 덕적도)라는 섬에 이르러 정박하였다. 신라의 태종무열왕은 6월 21일에 태자 법민으로 하여금 병선 100척을 이끌고 덕물도에 가서 소정방을 맞이하도록 하였다. 군량과 음료를 제공하고 나당 연합작전을 위한 군기軍期를 약정하기 위함이었다.

당군은 7월 10일에 미자진尾資津(지금의 군산)에 상륙하였다. 그리고 그 일부는 금강 남안의 육로를 따라 사비성을 향해 진군하였고, 일부는 배를 타고 밀물의 흐름을 따라 금강의 수로를 거슬러 올라갔다. 그리고 신라군과 당군은 7월 12일 나당연합군을 결성하였고, 그들이 연합작전을 개시한 지 단 하루 만에 백제의 왕성인 사비성을 함락시켰다. 소정방의 전격적인 황해 횡단작전과 나당연합군의 결성이 얼마나 엄청난 위력을 발휘했던가를 여실히 보여주었다.[16]

'산동반도 성산 - 덕물도 - 금강'으로 이어지는 '소정방의 해로'는 이후 일상적인 해로로 자리잡아 갔다. 먼저 660년 9월에 소정방이 백제의 왕과 왕족 및 신료 등 93인과 인민 1만 3천인을 인질로 잡아 거느리고 당으로 귀환 때에도 이 해로를 이용하였다. 그리고 3년 후인 663년에 당의 손인사孫仁師가 7천의 지원군을 이끌고 산동반도에서 황해를 횡단하여 덕물도를 거쳐 웅진부성(지금의 공주)으로 당도한 적이 있었는데, 그 역시 소정방의 황해 횡단해로인 '산동반도 성산 - 덕물도 - 금강'으로 취항했다.

16 강봉룡, 「'새만금 바다', 고대 동아시아의 해양 허브—7세기 동아시아 해전과 벽골제 문제를 중심으로」, 『한국학논총』 50, 국민대학교 한국학연구소, 2018.

여기서 주목할 것은 황해 횡단해로에서 덕물도라는 섬이 중요한 거점(해로의 징검다리)으로 활용되었다는 점이다. 덕물도는 오늘날 인천광역시 옹진군의 덕적군도로 이루어진 덕적면의 중심 섬, 덕적도를 지칭한다. 그런데 덕적군도의 작은 섬인 소덕적도는 오늘날까지도 '소정방의 섬'이라는 의미의 '소야도'라고도 불리고 있어, 소정방의 덕적도 정박이라는 역사적 사건이 지명 설화로까지 전승될 정도로 위력이 대단했음을 시사해 준다. 이는 동시에 소정방의 황해 횡단작전이 동아시아 사회에 미친 파장이 지대했다는 것을 반영하는 것이기도 하다.

2) 황해 사단해로 : '장보고와 엔닌의 해로'

황해 사단해로는 황해를 비스듬히 건너는 해로를 말한다. 주로 한반도 서남해지역에서 서북향으로 산동반도에 이르거나, 서남향으로 영파寧波에 이르는 두 해로가 알려지고 있다. 이중 서남해지역에서 산동반도에 이르는 '황해 사단해로'의 대표적인 사례로는 '장보고와 엔닌圓仁의 해로'를 들 수 있다.

장보고가 한반도 서남해지역에 위치한 완도에 청해진을 건설하여 동아시아 해양교역을 주도했던 것은 잘 알려진 사실이지만 '장보고의 해로'를 전하는 구체적인 기록은 찾아보기 어렵다. 다만 장보고의 도움으로 약 9년간 당나라 유학생활을 수행했던 일본 고승 엔닌의 저서 『입당구법순례행기』에서 장보고 무역선(교관선交關船)의 동향을 소개한 바가 있는데, 이는 청해진에서 중국에 이르는 '장보고의 해로'를 추정하는데 중요한 단서가 될 수 있다. 이를 간략히 소개하면 다음과 같다.

* 청해진 병마사 최훈崔暈은 839년 6월 27일 교관선 2척을 이끌고 적산포赤山浦에 도착하여 이튿날 밤에 적산법화원에 들림.
* 이후 그는 멀리 양주揚州로 떠났다가 840년 2월 15일에 다시 적산포 인근으로 돌아옴.

이에 의하면 청해진을 출항한 장보고 무역선단의 책임자(매물사) 최훈은 산동반도의 적산포로 입항하여 무사항해를 감사하는 예불을 드리기 위해 장보고가 건립한 적산법화원에 들렀다. 그리고 이후 그는 중국 동해안을 따라 남쪽으로 양자강 변에 위치한 양주에 이르는 광범한 해역에서 모종의 무역활동을 전개하다가 약 7개월 보름 만에 다시 적산포로 돌아와 완도 청해진으로 귀항하였다. 이는 장보고 무역선단이 장기간 중국의 광범한 해역에서 무역활동을 전개했음을 보여줌과 동시에 적산포가 장보고 무역선단의 전용 발착항구로 활용되었을 가능성을 보여준다. 그렇다면 청해진에서 황해를 사단하여 산동반도 적산포에 이르는 노정이 '장보고의 해로'에 해당한다고 할 수 있다. 이와 함께 일본에 이르는 또 하나의 '장보고의 해로'는 청해진에서 남해안을 따라 가다가 대한해협을 건너 쓰시마 등의 섬을 거쳐 일본 큐슈 북단의 하카다 항으로 입항하는 노정이었을 것으로 추정할 수 있다.

엔닌의 일본 귀환 경로는 이러한 '장보고의 해로'를 답습했을 것으로 보인다. 그는『입당구법순례행기』에서 자신의 귀국 노정을 다음과 같이 기록하였다.

> 산동반도 적산포 출발(847년 9월 2일 정오)→(동행)→서웅주(충청도) 서해(9월 4일 새벽)→(동남행)→고이도高移島(9월 4일 오후 9시경)→무주(전남) 황모도(혹은 구초도, 9월 6일 오전 6시경)→(동행)→안도雁島(9월 8일 오전 9시경)→(동남)→쓰시마 서쪽 통과(9월 10일 오전)→큐슈 녹도鹿島(9월 10일 초저녁)

여기에서 고이도高移島는 신안군 압해도의 북쪽에 인접해 있는 고이도古耳島를, 황모도(혹은 구초도)는 진도군의 서남단에 위치한 거차도를, 그리고 안도雁島는 여수 남쪽에 위치한 안도安島를 지칭하는 것으로 보인다. 그렇다면 엔닌은 산동반도에서 동남쪽으로 항해하여 황해를 건너 충청도 먼 바다에 이르렀고, 여기에서 동남쪽으로 꺾어 항해를 계속하여 고이도에, 다시 연안을 따라 남으로 항해하여 진도 서남단의 거차도에, 그리고 동쪽으로 꺾어 항해하여 안도에 이르렀으며, 여기

에서 동남쪽으로 항해하여 쓰시마를 통과하여 일본 큐슈의 녹도로 귀환했다고 할 수 있다. 이러한 '엔닌의 해로'는 황해를 사단한 '장보고의 해로'를 추정하는 하나의 전거가 될 수 있다.

황해 사단해로의 두 번째 사례는 '서긍의 해로'이다. 송나라 사신 서긍은 1123년 고려에 와서 1개월 머물다가 돌아가서 『고려도경』을 저술하였는데, 그 책에서 송에서 고려에 이르는 자세한 해로의 노정을 소개하였다. 이에 의하면 서긍 일행은 명주明州(지금의 영파)에서 황해를 사단하여 서남해역에 이르고, 여기에서 서해안을 따라 북상하여 예성항을 거쳐 개경에 이른 것으로 되어 있다. 여기에서 서긍은 해로 상의 수많은 섬들을 도島와 서嶼와 점苫과 초焦로 세분하여[17] 일일이 기술하고 있어, 섬에 대한 정보가 상상외로 풍부했음을 알 수 있다. 이는 해로와 섬이 불가분의 관계에 있다는 것을 보여주는 인상적인 사례에 해당한다.

이밖에 황해 사단해로를 소개한 문헌이 또 있다. 먼저 『송사』에서는 명주(닝보)로부터 3일 만에 바다에 들어가고, 다시 5일이면 흑산도에 이르며, 여기에서 7일 후면 예성강에 이른다는 황해 사단해로의 노정을 소개하고 있다. 또한 이중환은 1751년에 저술한 『택리지』에서 신라 말에 성행했던 '황해 사단해로'로, '영암의 구림촌→(하루)→흑산도→(하루)→홍의도(홍도)→(하루)→가가도(가거도)→영파(닝보)'로 이어지는 노정을 소개하였다. 여기에서 그는 가거도에서 북동풍을 타면 중국의 영파까지 3일이면 도착하는데, 특히 순풍을 만나면 하루만에도 도착할 수도 있다고 특기하였다.

17 도島와 서嶼와 점苫과 초焦는 섬의 크기에 따라 붙여지는 명칭으로 보인다. 사람이 사는 큰 섬을 島, 작은 섬을 嶼('서' 혹은 '여'라 읽기도 한다), 사람이 살지 않지만 식생이 있는 섬을 苫('점' 혹은 '섬'이라 읽기도 한다), 바닷물에 묻혔다 나타났다 하는 암초에 해당하는 섬을 焦라 부른 것으로 보인다.

5. 횡 · 사단해로와 '서해 연안해로'의 병용 : '가탐의 해로'와 '서긍의 해로'

통일신라 이후의 해로는 황해를 가로지르는 횡 · 사단해로만 운용된 것은 아니었다. 당연히 연안해로도 함께 활용되었다. 아래 가탐賈耽(730~805)의 기록은 당 - 통일신라 시대에 운용되었던 연안해로의 구체적인 사례를 보여준다.

> 등주登州에서 동북쪽으로 항해하여 대사도大謝島(지금의 장산도), 구흠도龜歆島(지금의 타기도), 말도末島(지금의 흠도), 오호도烏湖島(지금의 황성도)를 지나는 데 300리이고, 여기에서 북으로 오호해烏湖海(지금의 발해)를 건너 마석산馬石山(지금의 요동반도 노철산) 동쪽의 도리진都里鎭(지금의 여순)에 이르는 데 200리이다. 여기에서 다시 동쪽으로 바닷가를 따라 청니포青泥浦(지금의 대련시 청니와교), 도화포挑花浦(지금의 대련시 紅水浦), 탁타만橐駝灣(지금의 大洋河口), 오골강烏骨江(지금의 압록강)을 지나는 데 800리이고, 남쪽으로 다시 바닷가를 따라 오목도烏牧島(지금의 평북 신미도)와 패강(지금의 대동강) 하구의 초도椒島(지금의 황해도 초도)를 지나면 신라 서북부의 장구진長口鎭(지금의 황해도 풍천)에 이른다. 여기서 다시 진왕석교秦王石橋(지금의 옹진반도 부근의 섬), 마전도麻田島(지금의 교동도), 고사도古寺島(지금의 강화도), 득물도得物島(지금의 덕적도)를 지나는 데 1,000리이며, 한강 하구의 당은포唐恩浦(지금의 화성군 남양면) 입구에 이른다. 여기서 상륙하여 육로로 700리를 가면 신라의 왕성에 도착한다.
>
> _『신당서』 권43, 지리지[18]

이는 가탐이 재상 재임 시절(785~804)에 저술한『황화사달기皇華四達記』(일명『도리기都里記』)의 한 편목인「등주해행입고려발해登州海行入高麗渤海」의 일문을『신당서』에서 인용한 것이다. 산동반도 등주에서 발해만의 여러 섬과 포구를 거쳐 요동반도의 노철산에 이르고, 여기에서 다시 여러 포구와 서해안의 여러 섬들을 거쳐 당은포(지금의 화성군 남양면)에 이르는 '서해 북부 연안해로'와 함께 당은포에서 신

18 지명 비정은 정수일(1992, 516~518쪽)에 의거함.

라 왕성에 이르는 육로가 구체적으로 기술되어 있다.

그런데 해로 상의 섬들 중에서 특히 득물도를 주목할 필요가 있다. 득물도는 소정방이 산동반도에서 황해를 횡단할 때 경유했다는 덕물도와 같은 섬으로 지금의 덕적도(인천광역시 옹진군 소속)를 지칭한다. 그렇다면 덕적도는 황해 횡단해로 뿐만 아니라 서해 연안해로에서도 중요한 거점 경유처(해로의 징검다리)로 기능했다고 할 수 있다.

산동반도에서 당은포에 이르는 가탐의 '서해 북부 연안해로'는 그 남쪽의 '서해 남부 연안해로'와 연결되어 운용되었을 것이다. '서해 남부 연안해로'는 좀 뒷 시기의 사례이긴 하나 서긍의 『고려도경』을 통해서 복원해볼 수 있다. 1123년 5월 19일 명주(영파)를 출항한 서긍 일행은 우리나라 서해안에 접어들어 6월 5일 부안의 죽도에서 처음 정박하고, 6일에 군산도, 8일에 마도, 9일에 자연도에서 정박하였다. 그리고 6월 10일에 예성강에 접어들어 합굴에서, 11일에는 용골에서, 그리고 12일에는 벽란정에 정박하였다. 그리고 13일 벽란정에서 육로로 개경에 도달하였다.[19]

서긍은 군산도(지금의 군산 선유도)와 마도(지금의 태안군 마도)와 자연도(지금의 인천 영종도)에 각각 군산정과 안흥정과 경원정이라 불리는 객관이 있다는 것을 전하면서, 송나라 사신들이 객관에서 고려 접반사의 영접 의례를 받은 사실을 상세히 묘사하기도 하였다. 사신이나 해상海商을 위한 편의 시설이 주요 섬들에 갖추어져 있었음을 알 수 있다.

결국 가탐이 전하는 '서해 북부 연안해로'와 서긍이 전하는 '서해 남부 연안해로'는, '서해 연안해로'가 삼국시대는 물론 통일신라를 거쳐 고려시대까지 동아시아 해양교류에서 여전히 중요한 통로로 기능했음을 보여준다. 그리고 섬의 징검

19 문경호, 「1123년 서긍의 고려 항로에 대한 재검토—협계산~마도 안흥적 구간을 중심으로」, 『역사와담론』 78, 호서사학회, 2016.
문경호, 「1123년 서긍의 고려 항로와 경원정」, 『한국중세사연구』 28, 한국중세사학회, 2010.

다리 역할은 '서해 연안해로'에서도 예외없이 중시되고 있었다는 것을 확인할 수 있다.

6. 맺음말

지리적 조건에 따라 한 나라의 역사적 운명이 결정된다는 '지리적 결정론'은 난센스다. 다만 한 국가와 그 구성원들이 특별한 지리적 조건의 장단점을 파악하고 시대적 상황을 통찰하면서 이를 잘 활용할 필요가 있다는 '지리적 조건 활용론'은 귀담아 들을 만한 논리이다. 한면은 대륙에 걸쳐있고 삼면은 바다로 열려있는 '반도'라는 지리적 조건을 예로 든다면, 그리스반도와 이탈리아반도에서 유럽 고대문명이 발상한 것이나 이베리아반도에서 유럽의 대항해시대가 비롯한 것은 반도의 강점을 제대로 발현시킨 대표적 사례가 될 것이다. 그러니 '반도적 성격론'으로써 우리 역사의 열등감을 부추기고자 했던 식민주의 사관은 더 이상 왈가왈부할 것이 못된다.

이런 관점에서 이 글은 한반도가 고대 동아시아 바닷길(해로)의 연결고리 역할을 담당했던 사정을 주목하였다. 동아시아는 하나의 대륙(중국대륙)과 하나의 반도(한반도)와 하나의 열도(일본열도)로 이루어진 세계라 할 것이고, 이러한 동아시아 세계는 일찍부터 해로를 통하여 서로 이어져 소통하는 관계로 발전하였다. 연안해로가 주로 활용되던 고대 초기의 단계에는 한반도의 서해와 남해를 통과하는 '서남해 연안해로'가 동아시아의 간선 해로로 기능하였고, 한반도의 동해와 남해를 거쳐가는 '동남해 연안해로'는 그 대안적인 해로로 기능하였다. 이래저래 한반도는 연안해로를 통해 고대 동아시아 세계를 이어주는 연결고리였던 것이다.

이러한 사정으로 인해 고대 한반도의 정세가 불안정해지면 연안해로가 경색되어 동아시아 세계의 인적 물적 교류가 가로막히는 원인이 되곤 하였다. 한반도에서 삼국의 상쟁이 치열하게 전개되면서 연안해로 경색 국면이 장기화되었고, 이

에 따라 동아시아의 국가와 구성원들의 고통이 극한 상황에 빠져들었던 것은 이 때문이다. 궁즉통이랄까, 동아시아 세계는 새로운 해로를 개척하려는 움직임이 급물살을 탔고, 삼국 간 상쟁은 더욱 격렬해져 종결을 향해 치달았다. 7세기에 이르러 연안해로를 넘어서서 황해를 가로지르는 황해 횡·사단해로가 일상 항로로 개통되었고, 삼국 간 상쟁은 당과 왜가 참전하는 '동아시아 대전'으로 폭발한 것이 그것이다.

'동아시아 대전'은 결국 신라에 의한 한반도의 통일로 종결되었고, 일정 기간 전쟁의 후유증을 거친 연후에 동아시아 세계는 한반도를 매개로 하는 여러 갈레의 황해 횡·사단해로와 기왕의 연안해로가 병용되면서 문물교류가 폭발적으로 이루어져 일대 번영을 구가하기에 이르렀으니, 동아시아 해로의 연결고리라는 한반도의 역할은 더욱 커지고 중요해지게 되었다.

이러한 흐름은 고려시대까지 이어졌다. 그러나 조선시대에 들어 문득 해금海禁과 공도空島를 기조로 하는 폐쇄주의 정책이 채택되고 장기화되면서 '반도'라는 지리적 조건의 장점을 살리지 못하고 스스로 고립을 자초하는 우를 범하기도 하였다. 그렇지만 이는 '반도적 성격론'이라 불리는 해괴한 '지리적 결정론'의 운명론 탓이 아님은 물론이다. 일시적으로 지리적 조건의 강점을 제대로 활용하지 못한 우리의 잘못된 선택 때문일 뿐이다.

참 고 문 헌

논문

강봉룡, 「이사부의 생애와 활동의 역사적 의의」, 『이사부와동해』 1, 한국이사부학회, 2010.

_____, 「5세기 이전 신라의 동해안방면 진출과 '東海岸路'」, 『한국고대사학보』 63, 한국고대사연구회, 2011.

_____, 『바닷길로 찾아가는 한국고대사』, 경인문화사, 2016.

_____, 「'새만금 바다', 고대 동아시아의 해양 허브—7세기 동아시아 해전과 벽골제 문제를 중심으로」, 『한국학논총』 50, 국민대학교 한국학연구소, 2018.

문경호, 「1123년 서긍의 고려 항로와 경원정」, 『한국중세사연구』 28, 한국중세사학회, 2010.

_____, 「1123년 서긍의 고려 항로에 대한 재검토—협계산~마도 안흥적 구간을 중심으로」, 『역사와담론』 78, 호서사학회, 2016.

신용민, 「사천 늑도유적 출토 발량전오수전 소고」, 『경남지역문제연구원 연구총서』 8, 경남지역문제연구원, 2003.

윤재운, 「한국 고대 해양 교통로 연구의 성과와 과제」, 『해양문화재』 14, 국립해양문화재연구소, 2021.

이기백, 「반도적 성격론 비판」, 『한국사시민강좌』 1, 일조각, 1987.

임영진, 「고흥 길두리 안동고분 출토 금동관의 의의」, 『충청학과 충청문화』 2, 충청남도역사문화연구원, 2006.

정수일, 『신라·서역교류사』, 단국대출판부, 1992.

지건길, 「남해안지방 한 대화폐」, 『창산김정기박사화갑기념논총』, 기념논총편찬위원회, 1990.

최몽룡, 「상고사의 서해 교섭사 연구」, 『국사관논총』 3, 국사편찬위원회, 1989.

최성락, 「신안지방의 선사유적·고분」, 『신안군의 문화유적』, 목포대학교 박물관, 1987.

홍이섭, 「단재사학의 일면—반도적 사관의 비판과 고구려 舊疆論」, 『백산학보』 3, 백산학회, 1967.

보고서

국립광주박물관, 『해남 방산리 장고봉고분 시굴조사보고서』, 2001.

동신대학교 문화박물관, 『신안 안좌면 읍동·배널리 고분군』, 2015.

중국군현의 설치와 황해의 해양교류

머리말
낙랑군의 설치와 해양교류
대방군의 설치와 해양교류

윤용구 尹龍九
경북대학교 인문학술원

중국군현의 설치와 황해의 해양교류

1. 머리말

기원전 108년 한반도 서북지방에 중심을 둔 위만조선衛滿朝鮮은 한무제漢武帝의 공격으로 소멸하고 만다. 위만조선의 고지에 설치된 낙랑군 등 이른바 한사군은 삼한과 삼국초기에 이르는 기간 동안 중국을 중심으로 한 문명의 중심권에서 직접 받아들이면서 국제 감각을 익히고, 3세기 이후 동아시아 사회의 한 축을 담당하면서 한반도 남부지역에 대한 확고한 교두보를 설정하였다. 다른 한편 황해를 내해로 삼은 중국군현과 한반도 연안에서 일본에 이르는 해양교류와 교통에 있어서도 획기적인 전환이 이루어지는 시기이기도 하다.

특히 해로를 이용한 물자의 유통은 교섭과 교역의 규모가 늘어나거나, 철기와 같은 육중한 화물의 운송에 있어서는 절대적인 경제성을 지니고 있다. 여기에 중국 동해 연안과 한반도의 서해안, 일본열도 지역은 해로의 발달이 가능한 지형적인 조건을 갖추고 있었다. 중국고대에도 해로는 육로에 비하여 12~20배 정도의 화물 운송이 가능하며, 곡물과 철기는 부피가 크고 무게가 나가는 물품의 운반에

효율적이었음이 확인되고 있다.[1]

그런데 해로가 되었던 육로가 되었든지 간에 기원전 108년 위만조선이 소멸하고 그 자리에 들어선 낙랑군을 비롯한 중국군현과 그 주변에서 조공이라는 형식을 통해 교역하던[2] 삼한과 바다 건너 왜의 교섭의 구조와 내용을 이해하여야 한다. 나아가 조공이라는 형식적 교류체계와 다른 한편으로 존재하는 실제 문화상과의 차이를 어떻게 설명하여야 하는지가 논의의 중심이 되어야 한다고 여겨진다. 여기서는 우선 낙랑군을 비롯한 중국군현이 설치되면서 전개되는 삼한과 왜의 교섭 체계의 성립과 해상 교통로를 살펴보고, 이것이 2세기 후반 후한의 쇠퇴와 뒤이은 위진대의 분립과 삼한과 왜 지역에서 정치세력의 신장에 따른 교섭의 변화상을 살펴보고자 한다.

2. 낙랑군의 설치와 해양교류

1) 교역, 교류관계의 성립

낙랑군 등 중국군현의 설치에 따라 삼한과 왜 등지와 해양을 통한 교류가 활발하였음은『삼국지三國志』위서魏書 30, 동이전東夷傳에 잘 나타나 있다.

---

1 이 글은 필자의 2013년 논고(「중국군현의 설치와 해양교류의 발전」,『한국해양사』1(선사 · 고대, 한국해양재단, 2013)를 수정 · 보완한 것이다.
金秉駿,「中國古代南方地域の水運」,『東アジア出土資料と情報傳達』汲古書院, 2011, 174~178쪽.

2 낙랑군 등 중국군현과 삼한, 왜와의 교섭, 교역형태를 '조공무역(朝貢貿易)'으로 부를 수 있다(尹龍九, 1999). 최근에는 중국사절이 파견됨을 통해 쌍방교류를 포괄하는 '사행무역(使行貿易)'으로 명명하려는 견해도 있다(김병준,「敦煌 懸泉置漢簡에 보이는 漢代 변경무역—삼한과 낙랑군의 교역과 관련하여」,『한국출토 외래유물—초기철기~삼국시대』, 한국문화재조사연구기관협회, 2011).

1. 倭人…今使譯所通三十國, 從郡至倭, 循海岸水行, 歷韓國, 乍南乍東, 到其北岸狗邪韓國, 七千餘里, 始度一海千餘里, 至對馬國…又南渡一海千餘里, 名曰瀚海, 至一大國…又渡一海千餘里, 至末盧國

2. 辰(弁)韓…國出鐵, 韓濊倭皆從取之, 諸市買皆用鐵, 如中國用錢. 又以供給二郡

_『三國志』 魏書 30, 東夷傳

위의 기록에 의하면 대방군에서 왜에 이르는 수행水行 곧 해로는 서해안을 내려와 다시 남해를 돌아 구야국狗邪國에 기착하였다가 다시 대마도를 거쳐 규슈 말로국末盧國에 이르는 노정이 잘 나타나 있다. 또한 중간 기착지인 구야국狗邪國을 위시한 진·변한 지역에서 산출되는 철의 교역을 위해 한예韓濊 만이 아니라 왜인과 낙랑군과 대방군지역까지 유통되고 있음을 본다. 육중한 무게를 지닌 철의 특성상 육로보다는 해로를 이용하는 것이 일반적이었을 것으로 생각된다.

그런데『삼국지』동이전의 기록은 3세기 중엽의 사정을 전하는 것이기 때문에 기원전 1세기 군현 설치 초기의 사정을 그대로 반영하고 있지는 못하다. 물론 군현 설치 전 고조선 시기에도 제齊와의 문피文皮 교역의 기록이 남아있고, 이를 반영하는 최근 산동반도의 여러 곳에서 세형동검과 동모, 동부 등 고조선계 청동유물이 확인되고 있다.[3] 위만조선시기에도 전국말 전한초의 혼란을 피해 연제조燕齊趙에서 대량의 유이민이 들어왔으며, 이 중에는 해로를 이용한 경우도 다수가 있었을 것이다. 실제 제지齊地 낭야군 불기현인琅邪不其人에서 바다를 건너 낙랑군으로 이주한 왕경王景가문의 기록은 이를 잘 보여주고 있다.[4] 한무제의 위만조선 공격에 누선장군 양복이 이끄는 수군이 동원된 것도 그 이전부터 두 지역사이의 해로를 이용한 것으로 이해된다.

3 박준형,「산동지역과 요동지역의 문화교류」,『한국상고사학보』79, 한국상고사학회, 2013.
박순발,「考古資料로 본 山東과 韓半島의 古代 海上交通」,『백제와 주변세계』, 진인진, 2012.

4 진한대 중국과 바다를 통한 교류상에 대한 개관으로는 王子今,「秦漢近海航運與海外交通」,『秦漢交通史稿』, 中央黨校出版社, 1994, 181~219쪽 참조.

중국군현이 설치되었다고 즉시 해로가 열리고 교섭이 진행된 것은 아니었다. 우선 양양자의 관계가 양한兩漢, 위진대魏晋代에 걸쳐 장기간 지속되었다는 점, 그리고 단지 군현과 토착사회 사이의 문제를 넘어서 중국과 주변 이민족이 교섭한 여러 사례 가운데 하나로 바라보아야 할 것이다. 낙랑의 운영 주체인 중국왕조는 나름의 세계관과 법적 체계에 의하여 이민족과 교섭하였다. 이는 물론 중국의 해당 민족에 대한 현실적 관심 정도와 상대의 대응 여하에 따라 변하였고, 교섭의 운용에 있어서도 그것을 지속할 통제력의 진퇴에 따라 그 모습은 달라졌다. 특히 운영 주체의 변화나, 통제력이 상실된 경우에 형식적 교섭은 그것이 복원될 때까지 단절되었다.

420여 년간에 걸친 낙랑군의 존속기간 동안, 여러 차례 중국왕조의 교체와 그에 따른 이민족정책의 변화가 있었으며, 고대국가의 형성과정에 있던 삼한과 왜의 대응도 차이가 나타나 그 교섭은 시대마다 다른 양상을 보였다. 때문에 삼한과 낙랑사이에 이루어진 교섭의 시대적 추이가 달랐다.

삼한과 왜가 낙랑군과의 교섭기간 중에 분기를 이룬 가장 큰 계기는 2세기후반 요동에서 자립한 공손씨公孫氏정권이 대방군帶方郡을 설치한[5] 일이다. 이때까지는 한漢이 낙랑군을 통하여 일관되게 삼한과 교섭하였으나, 이후로는 대방군으로 사실상 교체되었다. 운영주체에 있어서도 2세기 후반 후한後漢으로부터 공손씨로, 3세기에는 조위曹魏와 서진西晋까지 옮겨갔다. 후술하는 바와 같이 한대와 위진대는 변경과 주변 이민족정책에 있어서 현격한 차이를 보이고 있다. 한대의 대외정책은 전한 무제의 고압적인 정벌론征伐論에서, 전한후기 선제대宣帝代 무렵 주변민족에 유화적인 기미론羈縻論으로 바뀐 이후 후한말까지 지속되었다.[6] 기미론은 철저한 화이분별론華夷分別論에 입각해 있었지만,[7] 사자의 왕래는 금수의 본성을 지

5 공손도(公孫度)가 요동태수가 되어 요동에 대한 패권을 장악한 시기는 기원 189년경이다. 대방군 설치는 공손강(公孫康)이 공손도의 뒤를 이은 204~207년 사이에 이루어졌다.

6 金翰奎, 「漢代의 天下思想과 羈縻之義」, 『中國의 天下思想』, 民音社, 1988, 55~99쪽.

7 그에 따르면 화이는 지리적으로나 문화적으로 분별되어 있어서 정벌이나 통치의 대상이 되지

닌 이夷가 중화의 예禮에 가까워지는 것으로 간주되었다.[8] 즉 이 당시 조공과 그에 따른 교역활동은 기미지의羈縻之義에 의한 이민족지배의 이념을 충족시키는 정치적 행위였다. 기미론의 시행 기간과, 이를 유지할 통제력의 진퇴 정도에 따라, 한대 낙랑군과 삼한의 교섭은 다음 3시기로 구분할 수 있다.

1기 : 낙랑군 설치(BC 108)부터 소제대昭帝代(BC 89~BC 74)

2기 : 선제대宣帝代(BC 74~BC 49)로부터 후한 안제대安帝代(107~124)

3기 : 안제대安帝代로부터 영제대靈帝代(168~189년 경)까지

문헌기록으로 확인되는 삼한과 낙랑의 교섭은 모두 2기에 집중되어 있다. 1기는 정벌론에서 기미론으로 전환하던 기간인데, 실제로도 공식적인 교섭은 없었을 것으로 생각된다. 낙랑은 군현설치 초기에 군내외 토착민의 저항 및 주변 진번군, 임둔군의 폐지에 따른 영역 재편 등이 이어지던 혼란기이다. 위만조선의 멸망기에 진국辰國으로 이탈한 역계경歷谿卿집단이 「여주선진번부상왕래與朝鮮眞蕃不相往來」라 하였듯이 자신을 정벌의 대상으로 여기던 낙랑과 교섭할 수도 없었을 것이다. 반면 공적 교섭은 없었지만 군현의 통제력은 혼란기여서 제대로 발휘되지 못하였기 때문에, 주민의 이주와 그에 따른 교류는 적지 않았을 것이다. 1기의 이러한 양상은 영남嶺南지역에서 한漢과의 공적 교섭에 의하여 취득하였을 유물의 매납埋納시기를 고려하는데 유의할 점이다.

1기와 비슷한 시기가 3기이다. 대체로 2세기 중엽에서 후반에 이르는 3기는 후

않을 뿐 아니라, 이적(夷狄)의 금수와 같은 본성으로 인해 화친의 대상이 될 수도 없다고 한다.

8 田中麻紗巳, 「何休の夷狄觀について—'進'を中心として」, 『日本中國學會報』 34, 日本中國學會, 1982; 同修正改題, 「何休の思想 2. '進'からみた夷狄觀」, 『兩漢思想の研究』, 研文出版, 1986, 240쪽. 즉 후한대 공양춘추가(公羊春秋家) 하휴(何休, 128~182)는 춘추의 삼과구지론(三科九旨論) 중 제3과 이내외(異內外)를 설명하면서, 태평의 세에는 '이적진지어작(夷狄進至於爵)'한다 하였다. 이때 '진(進)'의 내용은 '거악취선(去惡就善)'이고 그 방법은 중국의 예를 수득(修得)하는 것이지만, 중국과의 통교 또한 진(進)의 행위로 여겨졌다.

한의 붕괴기에 해당한다. 낙랑지역에서도 "桓靈之末 韓濊强盛 郡縣不能制 民多流入韓國"라 한『삼국지』한전韓傳의 기록처럼 군현 운영과 삼한에 대한 통제력은 파행을 겪고 있었다. '韓濊强盛'이라는 원인을 들고 있지만, 그것이 '民多流入韓國'으로 이어진 데는 낙랑군 내에서 잠재된 모순이 후한제국의 통제력 상실이 원인이 되어 주민의 대량 이탈을 낳았다고 생각된다.[9]

그러한 통제력 상실은 후한 중앙정부의 기강이 해이해지던 2세기 중엽부터 진행되었다. 아마도 그 시작은 안제대(107~124)일 가능성이 있다. 후한대 낙랑군의 경우 주목되는 사실에 하나는 교섭하던 주변민족 가운데 예맥계濊貊系(부여, 고구려, 옥저, 동예)가 안제대 이후 자주 등장하고 있는 점이다. 그 내용이란 주로 고구려가 요동과 동예 방면으로 영향력을 확대하면서 나타나고 있다. 요동·현도군과 함께 낙랑군도 고구려의 진출을 방어하는데 동원되었던 것으로 생각된다. 고구려 왕 궁宮이 사망하자, 현도태수가 요동군과 낙랑군의 삼군병三郡兵으로 고구려를 공격하려던 것은[10] 이를 잘 보여주고 있다. 후한 말 낙랑군은 남부의 통제력 약화와 함께 동북방향의 고구려의 진출을 방어해야 하는 상황이었다고 생각된다.

기미론에 의하여 낙랑과 삼한, 왜가 교섭하던 시기는 2기이다. 이 기간은 한제국 성립이후 가장 안정된 시기이다. 특히 사회발전을 추동하던 호족의 세력기반이 재지에 있었는데 이점 낙랑의 경우도 예외가 아니었다. 이 시기 낙랑호족樂浪豪族은 삼한 등 토착사회와의 교역 업무에 참여하면서 부를 축적하였고 그것이 그들의 분묘의 화려함에서 확인된다.[11]

2기의 하한은 언급한대로 2세기 전반 안제대지만, 그 시작은 전한 후기 선제대宣帝代이다. 낙랑과 주변민족의 교섭이 이로부터 나타나는 것이다.

---

9 尹龍九,「魏晋代 樂浪地域의 豪族」,『동양사학회 추계학술발표회 논문집』, 동양사학회, 2002.

10 「元初元年…是歲…高句麗王宮數寇幽部…是歲, 宮死, 玄菟太守姚光上言, 欲因其喪發遼東·樂浪三郡兵出擊之…」(『後漢紀』卷16, 安帝紀).

11 尹龍九,「樂浪中期 郡縣支配勢力의 再編과 交易活動」,『한국고대사연구회회보』28, 한국고대사연구회, 1999.

A-1. 宣帝地節元年 樂浪之東 有背明之國 來貢其方物… (『拾遺記』 6, 前漢 下)

A-2. 鯛 魚也 皮有文 出樂浪東暆 神爵四年 初捕收輸考工 (『說文』 11下, 魚部)

A-3. 樂浪海中有倭人 分百餘國 以歲時來獻見云 (『漢書』 28下, 地理志 燕地)

A-4. 莽復奏曰 大后兼統數年…東夷王度大海 奉國珍… (『漢書』 99, 王莽傳 下)

A-5. 王莽地皇時 廉斯爲辰韓右渠帥 聞樂浪土地美 人民饒樂 亡欲來降. 出其邑落…出詣含資縣 (『三國志』魏書 30, 東夷傳 韓條 裴注所引 魏略)

사료 A-1의 선제 지절地節원년(BC 69) 낙랑 동쪽 배명국背明國의 조공을 시작으로, A-3에는 기원전 20년대 바다 건너 왜가 해마다 조헌할 정도로 활성화 되고 있음을 본다. 그런데 A-5는 잘 알려진 진한 염사착廉斯鑡의 조공기사이다. 그 전문을 살펴보면 다음과 같다.

王莽地皇時 廉斯鑡爲辰韓右渠帥 聞樂浪土地美 人民饒樂 亡欲來降. 出其邑落. 見田中驅 雀男子一人 其語非韓人. 問之 男子曰..「我等漢人 名戶來 我等輩千五百人伐材木 爲韓 所擊得皆斷髮爲奴 積三年矣.」曰..「我當降漢樂浪 汝欲去不?」戶來曰..「可」(辰) 因將戶來 (來) 出詣含資縣 縣言郡 郡卽以 爲譯 從岑中乘大船入辰韓 逆取戶來降伴輩 尙得千人 其五百人已死. 時曉謂辰韓..「汝還五百人. 若不者 樂浪當遣萬兵乘船來擊 汝.」辰韓曰..「五百人已死我當出贖直耳.」乃出辰韓萬五千人 牟韓布萬五千匹 收取直還. 郡表 功義 賜冠 田宅 子孫數世 至安帝延光四年時 故受復除

_『三國志』 東夷傳 韓條 裴注所引 魏略

이에 따르면 염사착은 낙랑의 풍요를 동경한 나머지 군현에 스스로 조알하였으며, 한인 포로를 송환하는 한편 황당할 정도의 다대한 교역의 성과를 군현에 제공하고 있는 것이다. 염사착의 후광으로 후한 안제대에 이르러서도 복제의 혜택을 그 자손이 받았다. 왕망대 염사착의 조공기사는 후한 초 염사인廉斯人 소마시蘇馬諟의 모습으로 기록되어 있다.

영종도 운북동 2호 주거지 출토 오수전과 철경동촉, 기원전 1세기 낙랑군과 해로를 통해 서해연안과의 교류를 실증하게 되었다.
(한강문화재연구원 제공)

建武二十年 韓人廉斯人蘇馬諟等詣樂浪貢獻 光武封蘇馬諟 爲漢廉斯邑君 使屬樂浪郡 四時朝謁

_『後漢書』85, 東夷列傳 韓條

염사착과 소마시가 동일한 인물인지는 모르지만 적어도 삼한의 같은 지역으로 여겨지고 있다.[12] 염사읍廉斯邑의 조공이 정기적으로 이루어졌음을 알려 준다. 이처럼 한대 낙랑과 삼한의 많지 않은 교섭 기사 중에 염사치의 기록이 특기된 이유가 무엇인가? 염사치의 조공은 '기미지의羈靡之義'의 충실한 형태로 묘사되어 있다. 염사착의 행동은 기미론을 지향하던 낙랑군의 요구하는 모범적인 교섭 사례였던 것이다.

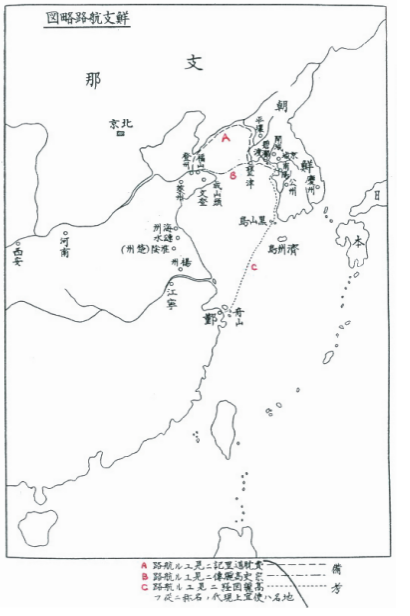
그러므로 염사착의 기록은 2기로 대표되는 삼한과 낙랑의 교섭에 대하여 확대해석의 여지를 제공한다. 우선 염사착 기사는 당시 교통이 육로와 수로가 병행되었음을 보여주고 있다. 곧 교섭의 인원과 물자가 적으면 육상 교통로를 이용하였고, 수로는 대규모의 수송에 이용되었음을 추측케 한다. 또한 조선에서 진국으로

12 李富五,「1세기초 廉斯國의 대외교섭」,『韓國古代史硏究』22, 한국고대사학회, 2001.
김병남,「百濟 溫祚王代의 '東有樂浪'에 대하여」,『大同史學』, 대동사학회, 2002.

이주한 역계경의 '불상왕래不相往來'한 내용에 뒤에 이어져 있는 바, 군현 설치 이후 단절된 두 지역 간 교섭의 재개를 암시하고 있다.

2) 교역로의 형성

삼한과 왜의 교역과 교류는 물론 바다를 통한 해로에 의하였다. 그러나 왜의 교류와 교역로는 한반도 중남부를 통한 육상교통과 남해안을 거쳐 서해안을 돌아 한반도 서북지방과 중국 연안에 이르는 수로교통이 모두 이용되었을 것이다. 수로 교통의 경우 삼국지 동이전 왜전에 자세히 나와 있는데 이의 교역로의 구체적인 모습은 잘 드러나 있지 못하다. 삼국지 왜인전의 기록된 왜의 3개의 국목國目은 238년 이후 일정기간 대방군에서 마한의 여러 세력과 교섭하는 과정에서 수집하였다는 사실에 주목해야 한다고 생각된다. 곧 삼국지 왜인전에 수록된 대마국對馬國에서 구노국狗奴國에 이르는 30국은 모두 대방군을 통해 조위曹魏에 사역使譯을 보내온 국가들이다.[13]



唐宋 문헌에 보이는 한중간 항로
(內藤雋輔,1961, 481쪽)
A : 遼東沿岸航路(黃海沿岸航路, 東아시아沿岸航路)
B : 北方航路(黃海橫斷航路)
C : 南方航路(黃海斜斷航路)

13 倭人在帶方東南大海之中 依山島為國邑. 舊百餘國 漢時有朝見者 今使譯所通三十國. 從郡至倭 循海岸水行 歷韓國 乍南乍東 到其北岸狗邪韓國 七千餘里. 始度一海 千餘里至對馬國...次有奴國 此女王境界所盡. 其南有狗奴國 男子為王 其官有狗古智卑狗 不屬女王 自郡至女王國萬二千餘里.

사적 충돌이든 모든 교섭은 당시의 교통로를 따라 이루어 졌을 것이다. 그런데 교통로를 따라 교섭한 이민족의 사정을 기술하는 것은『사기』를 비롯한 중국사서에 보이는 보편적인 기재방식이었다.『한서』서역전을 비롯하여[14]『후한서』·『진서』·『위서』·『주서』등 남북조시대에 이르는 역대 서역전의 서술도 모두 교통로를 따라 그 연변의 여러 국가와 민족을 순차적으로 배열하고 있음을 본다.[15] 이를 좀 더 살펴보면 목적지까지 교통로를 따라가며 기재하는 순차직선식, 일정 지역을 기점에서 방사선식으로 연결하여 기술하는 방식으로 대별된다. 그런데 순차직선형의 경우도 단선이 아니라 몇 개의 노선을 나누어 노선별로 정리하기도 하며,『삼국지』왜인전의 경우처럼 순차직선형으로 서술하다가 방사선식으로 마무리하는 사례도 있다고 한다.[16]

따라서 삼국지 한전의 마한국목馬韓國目은 238년 이후 대방군이 교섭한 마한의 제국은 교통로를 따라 서술하였을 가능성이 매우 높다고 생각된다. 그러면 당시 대방군의 마한 등 동이제족과의 교섭은 어떠하였을까.[17]

조위는 마한 등 동이사회를 한대 이래 전통인 전담 군현에서 조공과 교역의 관장을 통하여 지배하는 방식을 취하였다. 그러나『위지』동이전에는 이와 다른 모습도 보인다. 곧 조위는 동이사회를 예濊(혹은 沃沮)로 경계삼아 분할하여 지배하였다. 먼저 남부 권역의 경우를 살펴보자.

B-1. 辰(弁)韓…國出鐵 韓濊倭皆從取之 諸市買皆用鐵 如中國用錢…又以供給二郡

14 松田壽男,「前漢書の天山諸國を論ず」,『古代天山の歷史地理學的研究』, 早稻田大學出版部, 1970, 40~42쪽.

15 余太山,「漢晋正史"西域傳"所見西域諸國的地望」,「南北朝正史"西域傳"所見西域諸國的地望」,『兩漢魏晋南北朝正史西域傳研究』, 中華書局, 2003, 198~283쪽;「裴矩『西域圖記』所見敦煌至西海的"三道"」,『西域研究』, 2005-4, 16~24쪽.

16 高橋善太郎,「シナ史書に於ける交通路程の記事について」,『愛知縣立大學文學部論集』20, 1968, 44~59쪽; 榎一雄,「魏志倭人傳とその周辺—15回」,『季刊邪馬臺國』31, 1987;『榎一雄著作集』第8卷, 汲古書院, 1992, 516~535쪽.

17 이하 기술은 尹龍九, 앞의 논문, 1999, 116~120쪽 참조.

B-2. 倭人…女王國…王遣使詣京都帶方郡諸韓國

_『三國志』魏書 30, 東夷傳

사료 B-1은 진(변)한에서 산출되던 철의 유통범위를, B-2는 왜여왕이 행한 대외교섭의 대상을 보여주는 것이다. 이에 의하면 동이의 예 · 삼한 · 왜가 낙랑 · 대방군과 하나의 교역권으로 나타난다. 부여 · 고구려 · 동옥저 · 읍루로 구성된 북부 권역은 남부와 같은 명시적인 사료는 보이지 않는다. 그러나 이들에 대한 민족지적 서술은 하나의 권역으로 보기에 충분하다. 종족은 물론 지리적 환경과 언어 · 풍속에서도 친연성이 있음을 알 수 있다. 모두 요동 · 현도군과 교섭한데서 알 수 있듯이, 하나의 교역권을 이루었다고 여겨진다. 관구검毌丘儉이 고구려를 정벌할 때 부여 · 옥저 · 읍루지역까지 작전구역에 포함한 이유도 여기에 있을 것이다.

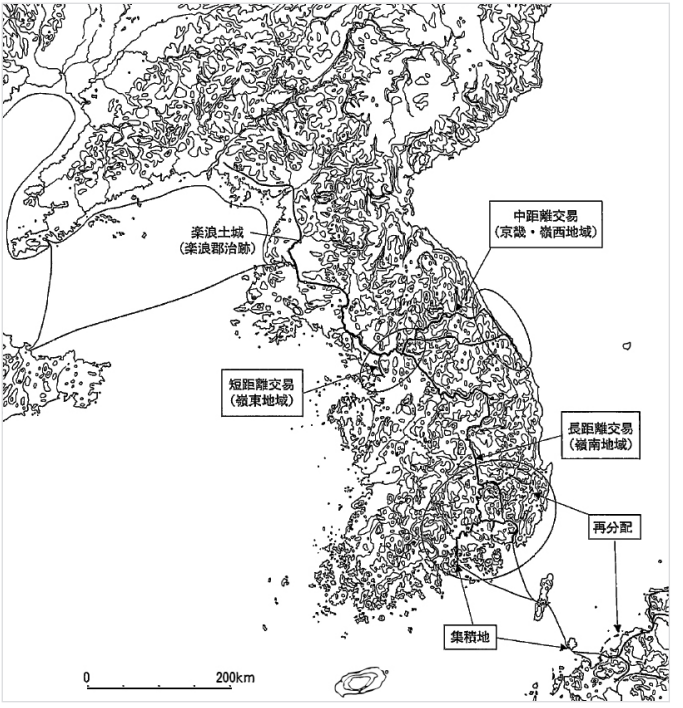
이처럼 조위는 동이사회를 교역권에 의해 남북으로 구분하고, 각기 낙랑 · 대방군과 요동 · 현도군을 통하여 지배하였다. 교역권은 지리 · 종족 · 문화 등의 민족지적 요인에 따라 오랜 기간 형성된 것이었다. 그런데 동이경략이 본격화 되면서 마한을 상대로 하였던 낙랑 · 대방군의 교섭범위도 변화가 나타난다. 앞서 인용한 바 있지만『삼국지』한전에는 246년 무렵의 사정으로 다음의 사건이 수록되어 있다.

部從事吳林 以樂浪本統韓國 分割辰韓八國 以與樂浪 吏譯轉有異同 臣濆沽韓忿 攻帶方郡崎離營 時太

守弓遵·樂浪太守劉茂 興兵伐之 遵戰死 二郡遂滅韓

_『三國志』魏書 30, 東夷傳 韓條

이에 따르면 조위가 부종사部從事 오림吳林으로 하여금 (대방군의 관할아래 있는)진한 (12국 중)8국을 떼어 낙랑군에 배속시키려 하였는데, 이를 시행하던 중 이역吏譯의 잘못으로 오해가 생기고 그것이 신분고한臣濆沽韓을 분격시켰으며 급기야 대방



낙랑군과 삼한, 왜의 교역체계[18]

군 공격에 의한 한위분쟁으로 이어졌다고 한다. 다 아는 대로 이 기록은 공격의 주체를 두고 오랜 논란을 거듭해 왔지만, 정작 중요한 문제는 대방군에서 전담하여 관할하던 진한의 8국을 떼어서 낙랑군으로 이속하려는 의도가 무엇인지, 그리고 진한 12국 가운데 4개국은 왜 그대로 대방군 관할에 두었는가 하는 점이다. 이 문제는 조위가 시행한 낙랑·대방군의 교섭범위의 변화에 해결의 실마리가 있다. 언급한대로 조위는 전담 군현으로 하여금 조공과 그에 의한 호시互市에서의 교역을 관장하는 의례적인 방법으로는 동이경략의 목적 곧 삼국 항쟁기에 절실한 배후 안정과 물력 조달을 이룰 수 없었다. 이때 물력 조달을 위해 고안된 것이 교역권을 중심으로 군현의 교섭범위를 분할하고 조정하는 것이었다.

18 高久健二,「楽浪郡と三韓の交易システムの形成」,『専修大学社会知性開発研究センター東アジア

삼한사회는 낙랑·대방군을 정점으로 왜에 이르는 동이 남부의 교역체계에 들어 있으면서도, 다시 교역로에 따라 구분지어 졌다. 즉 대방군이 해로로 통하는 교역을 전담하면서, 자연 육상 교통에 의한 교역은 낙랑군이 관장하게 된 것이다. 이에 따라 낙랑은 예를 비롯한 동·남부 육로 교역권으로, 대방군은 서·남해안과 왜지로 이어 지는 연안 교역망을 담당하도록 조정한 듯하다. 수로로 접근이 어려운 삼한의 동남부 내륙지방은 낙랑군으로 관할권이 옮겨졌을 것인 바, 이 때 문제가 된 것이 진한의 관할처를 어떻게 하는가 였다. 대방군에 소속된 진한의 8국을 낙랑으로 이속한 것은 이러한 사정에서 이루어진 것이었다. 그런데 진한 12국 가운데 8국이 낙랑으로 이속되고, 4국은 대방군 관할 하에 두었음을 보면 후자의 4국은 수로水路 교통이 가능한 연안에 분포하였을 것이다.

이와 같이 보아 올 때 삼국지 한전의 55개 마한국목馬韓國目은 북에서 남으로 내려가며 서술했다는 천관우선생의 고설高說이 여전히 유효하지만, 그 순서는 대방군의 연안 교통로를 따라 기재되었을 가능성이 높다고 하겠다. 이와 관련하여 마한의 국목國目과 마찬가지로 국명만을 열기한 왜인전의 사마국斯馬國에서 노국奴國에 이르는 20국의 배열도 교통로를 따라 배치되었던 점,[19] 진변한 24국의 국명의 나열 또한 영남으로 통하는 내륙 교통로인 낙동강 상류로부터 남하하며 연변의 국가를 거쳐 낙동강 하구까지 내려왔다가 부산과 경주를 돌아 동해안으로 올라가는 교통로를 반영한다는 견해가[20] 주목된다.

그렇다면 대방군을 상대로 교섭하던 삼한의 78국 가운데 서해안과 남해안에 면한 소국 및 일본열도의 왜인국 30여국은 연안수로 주변의 교역거점과 그에 인접한 세력들이 주로 기재되었을 것이다. 좀 더 억측한다면 우선 예성강 유역의 대방군 남경과 가까운 임진강 및 한강 유역에 자리한 근군제국近郡諸國을 기재하

世界史研究センター年報』6, 図1 2. 楽浪郡と三韓の交易ルート, 2012, 20쪽.

19 米倉二郎,「魏志倭人傳に見ゆる斯馬國以下の比定」,『史學研究』52, 1953(佐伯有清 編,『邪馬臺國基本論文集』II, 創元社, 1981, 250쪽).

20 윤선태,「馬韓의 辰王과 臣濆沽國」,『百濟研究』34, 충남대학교 백제연구소, 2001.

였다고 생각된다. 이어 연안수로를 따라 기항하던 거점에서 교역망으로 연계된 소국들을 서술하고, 이를 다시 반복하며 남해안을 거쳐 일본 열도에 도달하였을 가능성도 제기해 본다.

3. 대방군의 설치와 해양교류

1) 3세기의 동아시아의 국제정세와 삼한, 왜 관계

2세기 후반 지방군벌이 대두하여 후한사회를 통제력 불능상태로 만들어 가더니, 뒤이어 위·촉·오魏·蜀·吳 삼국三國의 정립과 항쟁은 동아시아의 국제질서를 바꾸어 놓았다.[21] 특히 조위를 비롯한 삼국은 자국 내 개발과 변경 군현조직의 회복을 도모하는 한편 주변 이민족사회로도 적극 진출하고 있음이 주목된다.

삼국의 변경 개척은 배후지 안정을 기하는 목적 외에 장기간의 항쟁에서 소요되는 군병 및 재원조달을 동시에 해결하려한 것이었다. 2세기 후반 이래 계속된 전란으로 인하여 주민은 유리하고 생산시설은 파괴됐기 때문이다.[22] 조위가 자리한 화북의 파괴는 혹심하였다. 오촉吳蜀의 경우 파괴의 정도는 낮았지만, 본래 생산시설이 미약한데다 인구나 세력범위에서 조위보다 크게 열세였으므로[23] 형편이 나을 것은 없었다.

---

21 삼국정립기 각국의 정치정세와 대외관계에 대하여는 다음 논고의 정리가 참고 된다. 張大可, 「三國形成時期的外交」, 『三國史硏究』, 甘肅人民出版社, 1988, 105~125쪽; 馬植杰, 「三國分立局面的確立」, 『三國史』, 人民出版社, 1994, 77~93쪽; 窪添慶文, 「三國の政治」松丸道雄 外編, 『世界歷史大系 中國史 2 : 三國~唐』, 山川出版社, 1996, 3~28쪽.

22 西嶋定生, 「魏晋·南北朝時代の社會と經濟」, 『中國古代の社會と經濟』, 東京大學出版會, 1981, 225~227쪽; 陳漢玉, 「北方古老經濟區域的破壞」, 『中華文明史 4 : 魏晋南北朝』, 河北敎育出版社, 1994, 151쪽.

23 宮川尙志, 『諸葛孔明—三國志とその時代』, 桃源社, 1966, 159쪽. 삼국의 국력비교표 참조.

먼저 촉한蜀漢은 207년 제갈량諸葛亮이 이른바 '융중대책隆中對策'에서 제시한 "保其岩阻 南撫夷越 外結好孫權"에 의하여 손오와 연합하여 조위의 위협에 대비하면서, 225년 남이를 정벌하여 부족한 군병과 재원을 확보하였다.[24] 남이南夷 경략은 미얀마 방면 및 서역과의 교역을 활성화하였고, 한편으로 조위의 서방진출을 차단하는 효과도 거두었다.[25] 227년부터 234년까지 5차에 걸친 촉한의 조위에 대한 북벌은 이에 힘입은 것이었다.

손오孫吳 역시 촉한과의 동맹을 통해 조위의 위협이 둔화되자, 229년부터 강남江南의 산악에 광범위하게 분포한 산월山越을 토벌하였다. 그리고 이들을 평지로 옮겨 각종 역사에 노동력으로 활용하였다.[26] 이어 형주荊州일대 무릉만武陵蠻에 대한 지배를 강화하였으며,[27] 230년 이래 이주夷州(臺灣)와 단주亶州(九州의 남부열도) 등 동남 해양[28]과, 동북으로는 요동의 공손씨 및 고구려와 통교하여 전마를 교역하고 조위에 대한 협공을 도모하였다.[29] 나아가 40년 가까이 독립을 유지하며 저항하던 교지의 사섭정권士燮政權[30]을 239년 완전히 제압하여 남방 진출의 교두보를

24 吳潔生, 「"隆中對"與三國前期戰略戰爭」, 『社會科學』, 1985-4, 68~76쪽.

25 촉한의 서남이 경략과 버마, 서역 등지와의 교역활동에 대하여는 다음의 논고를 참고하였다. 重松俊章, 「東西交通史上の雲南と四川」, 『史淵』 20, 1939, 128~130쪽; 宮川尙志, 「南中平定」, 『史淵』 20, 1939, 153~155쪽; 許富文, 「蜀漢의 南夷經略」, 『歷史學報』 99·100合, 1983, 185~213쪽; 馬植杰, 「蜀漢的少數民族」, 『歷史學報』 99·100合, 1983, 346~352쪽.

26 高亞偉, 「孫吳開闢蠻越考—上·下」, 『大陸雜誌』 7-7; 『秦漢史及中古史前期研究論集』, 大陸雜誌史學叢書 1-4, 1960, 99~111쪽; 呂錫生, 「山越在東吳立國中的作用」, 『浙江師範學院學報』, 社會科學版, 1984-3, 63~68쪽; 周兆望, 「孫吳時期江西境內的山越及其對經濟開發的貢獻」, 『爭鳴』 1992-3; 馬植杰, 「吳國的少數民族」, 『爭鳴』, 1992-3, 353~359쪽; 白翠琴, 「孫吳對山越之治理」, 『魏晋南北朝民族史』, 四川民族出版社, 1996, 409~411쪽.

27 谷口房男, 「三國時代の蠻について—孫吳の武陵蠻對策を中心として」, 『白山史學』 15·16合, 1970, 81~99쪽.

28 手塚隆義, 「孫權の夷州·亶州遠征について」, 『史苑』 29-3, 1969; 白翠琴, 「孫吳對夷洲的經營」, 『史苑』 29-3, 1969, 419~421쪽.

29 重松俊章, 「孫吳の對外發展と遼東との關係」, 『九州帝國大學法文學部 十周年記念哲學史學文學論文集』, 岩波書店, 1937, 255~283쪽; 黎虎, 「孫權對遼東的經略」, 『北京師範大學學報』, 1994-5, 41~47쪽.

30 교지(交趾)의 사씨정권에 대하여는 다음의 논고가 있다. 尾崎康, 「後漢の交趾刺史について—士燮をめぐる諸勢力」, 『史學』 33-3·4合, 1961, 139~166쪽; 後藤均平, 「士燮-三世紀の越南」, 『史

확보하였다. 이후 부남扶南과 임읍林邑을 비롯한 동남아시아 방면에 여러 차례 교역사절을 파견하게[31] 된다.

반면 조위曹魏의 경우는 당초 변경개척 및 이민족사회로의 진출에 소극적이었다. 그것은 촉오에 비하여 상대적으로 국력이 충실하였을 뿐 아니라, 일찍이 207년에 오환烏桓을 정벌하고 이를 이른바 '삼군오환三郡烏桓'으로 재편하여 군병으로 충원하였으며[32], 211년~215년에는 양주凉州일대를 개척하여 서역과 통교하는[33] 등 화북에 대한 지배력을 다져온 터이다. 그러나 계속된 전란으로 군병과 재원이 고갈되고, 마침 요동의 공손씨 정권[34]이 손오와 통교가 빈번[35]해지자 사정이 달라졌다. 그리하여 228년에 이르러 요동을 정벌하여 배후의 후환을 없애고[36] 부족한 재원을 확보하자는 논의가 있었는데, 이를 반대하며 올린 조식曹植의 표문表文이 이 때의 사정을 잘 보여준다.

즉 요동 정복으로 부족한 전비와 군병을 조달할 수 있으나, 오·촉과의 상쟁이 계속되는 상황에서 이의 시행이 어렵다는 것이었다.[37] 그런데 촉한은 234년에 북벌을 주도하던 제갈량이 병사한 후로 국내안정에 치중하게 된다. 언급한 대로 손오도 239년 교주 평정이후 부남 등 동남아시아 방면으로의 개척에 주력하던 시기

苑』 32-1, 1971.

31 駒井義明,「所謂孫權の南方遣使について」,『歷史と地理』 25-6, 1930, 545~559쪽; 渡部武,「朱應·康泰の扶南見聞錄輯本考-三國吳の遣カンボジア使節の記錄復原」,『東海大學文學部紀要』 43, 1985, 7~28쪽.

32 王錦厚,「曹操三征三郡烏桓之始末」,『秦漢東北史』, 遼寧人民出版社, 1994, 145~155쪽.

33 조위의 서역경영에 대하여는 伊瀨仙太郎,「三國·晋代の西域經營」,『中國西域經營史硏究』, 巖南堂書店, 1968, 95~98쪽 참조.

34 공손씨 정권에 대하여는 다음의 글이 참고 된다. 西嶋定生,「親魏倭王册封に至る東アジアの政勢—公孫氏政權の興亡を中心として」,『中國古代國家と東アジア世界』, 東京大學出版會, 1983, 469~511쪽; 松田澈, 앞의 논문, 95~115쪽.

35 『三國志』 권8, 公孫度傳裴注所引「吳書」"赦遼東玄菟將校吏民公文孫權…比年以來 復遠遣船 越渡大海 多持貨物 誑誘邊民 邊民無知 餘之交關 將吏以下 莫肯禁止.

36 『三國志』 권14, 劉曄傳 曄以爲公孫氏漢時所用 遂世官相承 水則由海 陸則阻山 故胡夷絶遠難制 以世權日久 今若不誅 後必生患 若懷貳阻兵 然後致誅 於事爲難.

37 『藝文類聚』 권24, 人部8 諫條所引「魏陳王曹植諫伐遼東表」.

[38]였다. 이에 조위는 235년 동부선비를 토벌하여 서방을 안정시키고[39] 이곳의 병력을 동북으로 돌려 237~238년 요동의 공손씨 정벌[40]에 나서게 된다.

그러나 이때에도 공손씨 정벌의 주장主將이던 유주자사 관구검은 촉오가 틈을 엿보고 있다하여 당초 이를 반대하였다. 실제 촉에서는 조위의 주력이 요동정벌에 나서자, 손오와 동서기각으로 협공하기 위하여 한중에 주둔하고는 정세를 관망하고 있는 것이다. 이처럼 정립기 삼국의 변경개척은 상대방의 동향을 예의 주시하는 가운데 이루어진 것이었다.[41]

조위는 공손씨 정권을 무너뜨린 후 낙랑·대방군에 대한 지배력을 회복하여 삼한 등 동이와도 통교를 재개하였다. 그러나 239년에 손오가 또 다시 요동에 파병하고, 242년에는 고구려가 서안평현西安平縣을 공격하는 등, 요동의 안정은 물론 동이와의 통교까지 위협받자 경략에 나선 것이다. 이렇게 볼 때 244년에서 246년에 걸친 조위의 동이경략은 삼국이 서로 간의 항쟁보다는 자국의 안정과 변경 개척에 주력하던 시기에, 후방안정과 전쟁을 위한 물력의 조달을 목적으로 단행한 것이었다.

---

38 渡部武의 고증에 의하면, 손오의 남방견사(南方遣使)는 243~252년 사이에 이루어졌다고 한다(앞의 논문, 12쪽).

39 船木勝馬,「三國時代の鮮卑について」,『中央大學文學部紀要』21, 1976, 63~81쪽; 白翠琴,「軻比能統
一漠南及其與曹魏的關係」,『中央大學文學部紀要』21, 1976, 34~41쪽.

40 조위의 공손씨 정벌에 대하여는 王錦厚,「漢末公孫氏據遼與西晋的統一」,『秦漢東北史』, 遼寧人民出版社, 306~322쪽에 상세하다.

41 삼국이 상대나 배후 군벌에 대한 정벌에 있어서 주변 정세를 감안하여 시행 여부가 결정되었음은『三國志』에 산견된다. 예컨대 207년 조조가 요서의 오환을 칠 때 촉한의 습격을 염려하였으며(『三國志』권1, 武帝紀, 建安12年條), 215년 조조가 촉을 정벌하려 하자 내부안정에 치중할 때라 하여 중지하였다(『三國志』권21, 劉廙傳所引,「上疏諫曹公親征蜀」). 이 외에도 공손연이 손오의 사절을 죽여 조위에 보내자 손권이 격노하여 친정하려할 때, 눈앞에 닥친 조위를 두고는 불가하다거나(『三國志』권57, 陸瑁傳所引,「諫親征公孫淵疏」), 중국을 통일하면 요동은 자연 항복하리라는(『三國志』권53, 薛綜傳所引,「上疏諫親征公孫淵」) 이유로 만류하고 있음을 본다.

2) 대방군의 지배정책과 삼한, 왜 관계의 추이

삼국이 취한 이민족 지배방식은 이보다 다양한 것이었다. 먼저 삼국은 지역과 종족의 특성에 따라 지배를 달리 하였다. 조위의 경우만 보아도 오촉과의 접경지대는 강력한 군현제를 실시하였고, 북방의 오환은 내지로 사민하여 이른바 '삼군오환三郡烏丸'이라 불린 군병으로 재편하였으며, 선비는 회유나 토벌을 거쳐 이에 충원되기도 하였다. 서역제국은 조공을 통한 교역 대상으로 관리되었다. 대체로 삼국은 접적지역, 자국의 변경과 그에 근접한 이민족, 그리고 원처의 이민족사회로 나누어 지배한 듯하다. 멀리 떨어진 이민족사회와의 통교는 교역상의 이익 외에도, 삼국이 국세를 과시하려는 외교적 측면에서 중요시하였다.

조위는 238년 공손씨 세력을 정복하면서 동이와 접촉하였으며, 244년 고구려 정벌이후 동이경략에 본격적으로 나서게 된다.[42] 경략의 배경과 목적은 앞서 본 대로 조위의 배후 안정과 오·촉과의 전쟁에 소요되는 물력 조달에 있었을 것은 명백하다. 그러나 동이라 하더라도 이에는 북방의 부여·읍루·고구려로부터, 남으로 옥저·예·한이 자리한 한반도와 바다 너머 일본열도의 왜인에 이르는 광역에 걸쳐 있었다. 생활환경과 사회발전의 정도에서 차이가 있는 것은 『위지』 동이전의 서술에서 보는 바다. 더구나 이들 사회는 동이전에 입전立傳된 명칭처럼 단일한 정치체가 아니라 그 내부에 다수의 세력집단으로 구성되었다. 따라서 조위가 동이를 지배한 구체적 내용은 해당 지역(혹은 종족)의 특성과 경략 목적에 따라 달랐을 것이다.

한대 이래로 중국과 이민족의 접촉은 통상 그에 근접한 주군에서 맡아 보았다. 때로 이민족의 '내속' 곧 집단적으로 투항해 온 경우에는 이들을 일정 지역에 정

42 조위대 동북지방의 사정에 대하여는 다음의 글이 참고 된다. 金容範, 「魏晋의 東北關係-秩序推移를 中心으로」, 충남대학교 석사학위논문, 1986; 大庭脩, 「三·四世紀における遼東地域の動向」, 『古代中世における日中關係史の研究』, 同朋舍出版, 1996, 41~59쪽; 谷川道雄, 앞의 논문.

착시키고 이른바 '영호지절관부領護持節官府'를 두어 통치하였다.[43] 『위지』에 입전된 동이제족은 유주부幽州部 관할의 4개 변군(玄菟 · 遼東 · 樂浪 · 帶方郡)과 접촉한 것으로 나타난다.[44] 그런데 이민족을 주변에 두었던 변군邊郡이 대개 그러하듯이 이들 동이족은 각기 접촉하던 군현이 정해져 있었다.

C-1. 夫餘…本屬玄菟

C-2. 部從事吳林 以樂浪本統韓國 分割辰韓八國 以與樂浪

C-3. 高句麗…漢時賜鼓吹技人 常從玄菟郡受朝服衣幘 高句麗令主其名籍

C-4. 至王莽地皇時 廉斯鑡爲辰韓右渠帥 聞樂浪土地美 人民饒樂 亡欲來降…詣含資縣 縣言郡[45]

부여를 현도군에서, 그리고 한韓은 낙랑군이 본래 통할하였다거나, 항상 현도군에 나와 조복의책을 받아가던(朝貢하던) 고구려인의 명적名籍을 고구려현의 현령이 주관하며, 진한인 염사착이 낙랑군에 투항할 때 함자현含資縣에서 접수하고 군으로 보고하여 이루진 데서 각기 소속된 군현이 있었음을 보는 것이다. 대체로 보아 부여 · 고구려는 현도군에서, 한과 왜인은 대방군, 그리고 동옥저 및 예의 경우는 낙랑군이 담당하였다.

평상시 군현의 이민족 지배는 조공을 주선하고, 이에 맞추어 개설된 호시에서

43 이에 대하여는 다음의 논고가 참고 된다. 船木勝馬, 「烏丸校尉 · 匈奴中郎將をめぐる諸問題」, 『江上波夫教授古稀記念論集-歷史篇』, 山川出版社, 1977, 105~124쪽; 小林聰, 「後漢の少數民族統御官に關する一考察」, 『九州大學 東洋史論集』 17, 1989, 95~115쪽; 「後漢の少數民族政策について—邊境官僚の活動を中心に」, 『東アジアにおける生産と流通の歷史社會學的硏究』, 中國書店, 1993, 97~138쪽; 薛軍力, 「州的地方化與曹魏時期中央地方關係」, 『中國史硏究』 1992-3, 124~131쪽; 「魏晋時期都督制的建立與職能轉變」, 『天津師大學報』, 哲學社會科學版, 1992-4, 43~48쪽.

44 조위는 238년 공손씨 세력을 정복한 후, 평주(平州)를 신설하고 동이교위부를 설치하였다. 그러나 평주는 얼마안가 유주(幽州)로 통합되었는데, 이때 동이교위부도 폐지된 듯하다. 따라서 동이교위부는 서진대(西晉代) 복설될 때까지 뚜렷한 활동이 없었다. 이에 대하여는 張國慶, 「西晋至北魏時期"護東夷校尉"初探」, 『中央民族學院學報』, 1989-3, 3~7쪽 참조.

45 『三國志』 권30, 東夷傳 韓條所引, 「魏略」.

의 교역을 감독하는 것이었다.[46] 조공이란 황제의 덕화에 감읍하여 신하의 예를 행하는 의식이다. 따라서 조공을 바치는 자는 신하로서의 의무가 따른다. 곧 신속한 조공자는 정해진 기일에 자신 또는 대리인을 입시入侍시켜, 통솔하고 있는 호구수와 영토를 그린 도적圖籍을 제출하고, 세금의 형태로 토산 방물方物을 바쳐야 하였다.[47] 이에 대해 황제는 원로의 수고를 위로하고 은덕을 베푸는 회사回賜를 하게 된다. 이러한 조공의 대부분은 해당 변군현이나 영호관부領護官府에서 이루어 졌다.[48] 그런데 예군詣郡(府)의 경우도 상징적으로는 예궐詣闕하여 천자를 알현하는 것이므로 이에도 회사가 뒤따랐다. 이때 이루어진 회사가 인수의책印綬衣幘의 사여를 통한 군(부)내에서의 교역허가였다. 호시는 이를 위해 개설한 권설시權設市라 하겠다.

그러나 조공과 그에 의해 개설된 호시는 본래 이민족을 효과적으로 통제하기 위한 것이고, 이민족의 조공은 중상重賞과 같은 교역상의 이익을 꾀하는데 있었다. 때문에 양측의 기대에 미치지 못할 경우 이는 언제든지 변화하였다. 군현에서는 호시를 폐쇄하였으며 이민족도 상응한 조치를 취하였다.

D-1. 夫餘…本屬玄菟 漢末 公孫度雄張海東 威服外夷 夫餘王蔚仇台更屬遼東

D-2. 高句麗…常從玄菟郡受朝服衣幘 高句麗令主其名籍…後稍驕恣 不復詣郡…至觴安之間…更屬玄菟…靈帝建寧二年…伯固降 屬遼東 熹平中 伯固乞屬玄菟

D-3. (韓)…部從事吳林 以樂浪本統韓國 分割辰韓八國 以與樂浪 吏譯轉有異同 臣智激韓忿

46 黎虎,「魏晉南北朝外交關涉機構一緣邊州郡」,『漢唐外交制度史』, 蘭州大學出版社, 1998, 224~241쪽. 이에 따르면 변경 주군의 이민족 사무는 접전사절(接轉使節), 접수래사(接受來使), 대외견사(對外遣使), 호통문서(互通文書), 전사가수(轉賜假授), 접수공헌(接受貢獻), 통호시(通互市), 체결맹약(締結盟約), 획취외교정보(獲取外交情報) 등 조공과 관련한 것이다.

47 小林聰,「漢時代における中國周邊民族の內屬について」,『東方學』82, 1991, 34~38쪽.

48 이민족의 조공이 실상 '중상(重賞)'을 목적으로 한 것이고, 특히 이들이 '예궐(詣闕)'할 경우 '박래후사(薄來厚賜)' 해야함은 물론 조공사절의 호송과 숙박에 따른 경비까지 소속 군(부)에서 부담해야 했으므로 가능한 '예부(詣府)''예군(詣郡)'하도록 하였던 것이다.

攻帶方郡崎離營

_『三國志』魏書 30, 東夷傳 韓條

부여의 경우 요동의 공손씨가 세력을 넓힘에 따라 현도에서 요동군에 이속되었고, 고구려는 현도군에의 조공을 거부하고 호시의 위치를 자의로 변경하였으며, 한에서는 다른 군현으로의 강제 배속에 대하여 강하게 반발하고 있음을 보는 것이다.

조공은 동이지배의 이념을 충족시키는 중요한 정치적 행위[49]이자, 그들의 동향을 파악하는 유용한 수단임에 분명하다. 호시에서의 교역도 군현과 동이사회 모두에게 긴요한 것이었다. 중국 내지에서 상품가치가 높은 토산물이 집적되고, 동이사회도 필요한 선진문물을 공급받을 수 있었기 때문이다.

그러나 조공과 호시교역에 의한 동이지배는 한계가 있는 것이었다. 앞서 본대로 양측의 이해가 어긋나면 쉽게 중단되었던 것이다. 설사 이의 운영이 원활하더라도, 조공과 같은 의례적인 교섭을 통해서는 동이경략의 목적, 곧 배후안정과 전쟁에 소용되는 물력조달을 이루기 어렵기 때문이다. 조위의 동이지배는 다른 조치를 취하지 않으면 안되었다.

조위는 동이사회를 전담 군현에서 조공과 교역의 관장을 통하여 지배하는 방식을 취하였다. 그러나『삼국지』위서 30, 동이전에는 이와 다른 모습도 보인다. 곧 조위는 동이사회를 하나의 단위로 보고 지배하려던 것이 아닌가 여겨진다. 이에 의한 지배는 두 방향으로 진행되었다.

첫째, 예(혹은 옥저)를 경계삼아 남북으로 분할하여 지배하는 것이다. 먼저 남부

49 통교는 금수의 본성을 지닌 이(夷)가 중화의 예(善)에 가까워지는 것으로 간주되었다. '통교'의 통은 통상을 의미하며, 이로 인한 선은 교역에 따른 상호 경제적 결합도 포함한다. 이에 대하여는 다음의 논고가 유익하다. 小倉芳彦,「華夷思想の形成」,『中國古代政治思想研究』, 青木書店, 1970, 328~329쪽; 田中麻紗巳,「何休の思想 2. '進'からみた夷狄觀」,『兩漢思想の研究』, 研文出版, 1986, 240쪽.

권역의 경우를 살펴보자.

E-1. 辰(弁)韓…國出鐵 韓濊倭皆從取之 諸市買皆用鐵 如中國用錢…又以供給二郡

E-2. 倭人…女王國…王遣使詣京都帶方郡諸韓國

_『三國志』魏書 30, 東夷傳

사료 E-1은 진(변)한에서 산출되던 철의 유통범위를, E-2는 왜여왕이 행한 대외교섭의 대상을 보여주는 것이다. 이에 의하면 동이의 예·삼한·왜가 낙랑·대방군과 하나의 교역망을 이루었음을[50] 알 수 있다. 동이경략이 본격화 되면서 낙랑·대방군의 교섭범위도 변화되었다. 다음 장에서 재론하겠지만, 이때 낙랑은 예를 비롯한 동·남부 육로 교역권으로, 대방군은 서·남해안과 왜지로 이어지는 연안 교역망을 담당하도록 조정한 듯하다.

부여·고구려·동옥저·읍루로 구성된 북부 권역은 남부와 같은 명시적인 사료는 보이지 않는다. 그러나 이들에 대한 민족지적 서술은 하나의 권역으로 보기에 충분하다.

F-1. 夫餘 在長城之北 去玄菟千里…本屬玄菟 漢末 公孫度雄張海東 威服外夷 夫餘王蔚仇台更屬遼東

F-2. 高句麗 在遼東之東千里 東夷舊語 以爲句麗別種 言語諸事 多與夫餘同…漢時賜鼓吹技人 常從玄菟郡受朝服衣幘….伯固降 屬遼東 熹平中 伯固乞屬玄菟

F-3. 東沃沮 在高句麗蓋馬大山之東..其言語與句麗大同 時時小異…漢武元封二年…以沃沮城爲玄菟郡…飮食居處 衣服禮節 有似句麗

50 이와 관련하여 철을 비롯하여 동과 직물도 낙랑을 중심으로 삼한과 왜는 하나의 분업체계를 형성하였다는 견해가 참고 된다. 菅谷文則,「古代の日本列島から輸出品と東アジアの交易」,『橿原考古學研究所論集』10, 吉川弘文館, 1988, 307~316쪽; 駒井和愛,『樂浪-漢文化の殘像』, 中央公論社, 1972, 118쪽.

F-4. 挹婁 在夫餘東北千餘里…其人形似夫餘 言語不與夫餘 句麗同…土氣寒 劇於夫餘

_『三國志』魏書 30, 東夷傳

위의 사료 F에 의하면 이들 동이사회는 종족은 물론 지리적 환경과 언어·풍속에서도 친연성이 있음을 알 수 있다. 모두 요동·현도군과 교섭한데서 알 수 있듯이, 하나의 교역권을 이루었다고 여겨진다. 관구검이 고구려를 정벌할 때 부여·옥저·읍루지역까지 작전구역에 포함한 이유도 여기에 있을 것이다.[51]

조위는 동이사회를 교역권에 의해 남북으로 구분하고, 각기 낙랑·대방군과 요동·현도군을 통하여 지배하였다. 교역권은 지리·종족·문화 등의 민족지적 요인에 따라 오랜 기간 형성된 것이었다. 따라서 교역권에 의한 동이지배는 그로부터의 경제적 수익의 증대를 고려한 것이다. 요컨대 이는 조위가 이민족사회의 경략으로 이루려 하였던 물력 조달이라는 목적에 따라 시행된 지배방식이라 하겠다.

둘째, 동이사회를 우호·적대·회유·방치대상으로 나누고 지배를 달리하여 분열과 대립을 조장하는 것이었다. 배후안정을 위한 지배방식으로 이해된다.『위지』동이전에는 조위의 입장에서 호오好惡를 나타낸 서술이 적지 않다.

G-1. 夫餘…其人…性彊勇謹厚 不寇鈔…歲歲遣使詣京都貢獻…(魏略曰)“其俗停喪…大體與中國相彷佛也”

G-2. 高句麗…其人性匈急 喜寇鈔…常從玄菟郡受朝服衣幘…後稍驕恣 不復詣郡…其俗淫 男女已嫁娶 便梢作送終之衣 厚葬…

_『三國志』魏書 30, 東夷傳

먼저 부여와 고구려의 인성·조공·상속을 나타낸 사료 G의 기록은, 우호와 적대에 의한 기술의 차이를 보여준다. 이는 중국과의 교섭에서 부여가 시종 우호

51 『三國志』권28, 毌丘儉傳; 권30, 東夷傳 夫餘·東沃沮條.

적 관계를 유지한[52] 반면, 고구려는 분쟁기사로 채워진 데서 알 수 있는 바다. 그런데 이와 같은 상반된 인식은 두 동이사회에 대한 지배방식의 차이에 기인한다. 즉, 후한 말 요동의 군벌 공손씨가 부여와 '결혼동맹'을 맺은 데서도 보듯이,[53] 부여로 하여금 고구려 등 예맥제족에 대한 통할을 도모[54]하려던 것이다.

부여가 북부지역에서 조위에 포섭된 우호적 상대라면, 남부지역은 왜여왕국이 이에 해당한다. 다음의 사료를 보자.

> 倭人…到伊都國…皆統屬女王國 郡使往來常所駐…王遣使詣京都帶方郡諸韓國…景初二年六月 倭女王 遣大夫難升米等詣郡 求詣天子朝獻 太守劉夏遣使 將送詣京都 其年十二月 詔書倭女王曰..“…今以汝爲親魏倭王 假金印紫綬 裝封付帶方太守假授汝”…正始元年 太守弓遵 遣建中校尉梯儁等 封詔書印綬 詣倭國 拜假倭王

이에 의하면 왜에는 대방군에서 파견된 사절이 상주하여 조위와의 교섭을 주선하였으며, 이에 의한 왜여왕 히미코卑彌呼의 공헌에 대하여도 "친위왜왕親魏倭王"을 제수하였다. 나아가 이를 대방군으로 하여금 직접 전달케 함으로써, 여왕국에 대한 돈독한 우의를 과시하고 있는 것이다.

이례적이라 할 조위의 우대는 왜지의 여러 세력집단에 대한 관리를 여왕국을 통하여 이루려던 것이지만, 아울러 왜의 지리적 환경을 크게 고려한 때문이다. 즉, 손오와의 항쟁으로 공급이 중단된 이른바 남방산물을 일본 남부열도에서 확

52 宋鎬晟,「부여의 성장과 대외관계」,『한국사 4 : 초기국가—고조선 · 부여 · 삼한』, 국사편찬위원회, 1997, 194쪽.

53 『三國志』권30, 東夷傳 夫餘條 夫餘…漢末 公孫度雄張海東 威服外夷 夫餘王蔚仇台更屬遼東 時句麗鮮卑彊 度以在夫餘二虜之間 妻以宗女.

54 神崎勝,「夫餘の歷史に關する覺書-上」,『立命館文學』542, 1996, 531쪽. 神崎勝은 은부(殷富)를 자랑하던 부여왕권의 뒤에 중국의 지원이 있었으며, 이는 중국이 부여로 하여금 예맥족의 통괄자 역할을 기대한 때문이라 보고 있다.

보[55]할 수 있으며, 이 일대에 대한 조위의 국세를 과시하여 손오의 해양 진출을 견제하려던[56] 것이었다.

이처럼 조위는 부여와 왜의 여왕국을 포섭하여 고구려·손오 등 적대세력의 확장을 견제하는 한편, 주변 이민족에 대한[57] 통할자의 역할을 기대하였다. 이러한 연장에서 우호와 적대세력에 예속된 집단에 대한 처리도 결정되었다.

H-1. 挹婁…自漢以來 臣屬夫餘 夫餘責其租賦重 以黃初中叛之 夫餘數伐之

H-2. 倭人…詔書倭女王曰.. "…今以汝爲親魏倭王 假金印紫綬 裝封付帶方太守假授汝…今以 絳地交龍錦五匹…又特賜汝紺地句文錦五匹…悉可以示汝國中人" …其八年 太守王頎 到官 倭女王卑彌呼與狗奴國男王卑彌弓呼素不和 遣倭載邪烏越等詣郡 說相攻擊狀 遣塞曹掾史張政等 因齎詔書·黃幢 拜假難升米 爲檄告喩之

H-3. 東沃沮…遂臣屬句麗…毌邱儉討句麗 王宮奔沃沮 遂進師擊之 沃沮邑落皆破之 斬獲首虜三千餘級

H-4. 濊…更屬句麗…正始六年 樂浪太守劉茂 帶方太守弓遵 以嶺東濊屬句麗 興師伐之

_『三國志』魏書 30, 東夷傳

즉, 사료 H에서 보는 대로 부여에 신속되어온 읍루가 황초중黃初中(220~226)에 과

55 조위가 왜와의 교역에서 목표한 것은 주로 남방산 물품의 확보에 있다고 한다. 森浩一,「倭の産物と交易」, 上田正昭外編,『ゼミナール日本古代史』上, 光文社, 1979, 121쪽; 岡崎敬,「南海を通ずる初期の東西交涉」,『增補 東西交涉の考古學』, 平凡社, 1980, 363~364쪽; 內田吟風「魏志倭人傳中の熱帶的諸記事」, 小野勝年博士頌壽記念會編,『小野勝年博士頌壽記念 東方學論集』, 龍谷大學東洋史硏究會, 1982, 57~71쪽.

56 栗原朋信,「魏志 倭人傳にみえる邪馬臺國をめぐる國際關係の一面」,『上代日本對外關係の硏究』, 吉川弘文館, 1978, 81~86쪽; 西嶋定生, 앞의 논문, 1983, 490~494쪽; 榎一雄,「《魏志》倭人傳とその周邊-東洋史上にあらわれてくる倭の姿」,『季刊 邪馬台國』18, 1983, 27~28쪽. 이와 관련하여 손권이 반대를 무릅 쓰고 단주(亶州, 九州 南部와 薩南諸島)를 경략한 것은, 이곳이 조위의 수역으로 간주하고 견재하려던 것이라 한다(手塚隆義, 앞의 논문).

57 栗原朋信(앞의 논문)은 조위가 왜와 연합하여 삼한의 통합을 방해하려던 것으로 보았다. 그러나 위지 동이전 어디에도 관련 기록을 찾아 볼 수 없어 취하기 어렵다.

중한 수탈에 반란하였어도 방관하던 조위는, 고구려에 복속한 동옥저와 예의 경우에 철저히 토벌하였다. 이는 왜의 여러 소국에 대한 여왕국의 지배권을 인정하고, 구노국과의 분쟁이 일어나자 즉각 사절을 파견하여 여왕국에 대한 지지를 과시한데서도 볼 수 있다. 우호적 상대에 예속된 집단에 대하여 조위는 '방치'하였다고 여겨진다. 반면 적대세력에 예속된 집단의 경우에는 예의 경우처럼 일단 토벌한 뒤에 회유하였다. 다음의 사료를 보자.

濊…正始六年 樂浪太守劉茂 帶方太守弓遵 以嶺東濊屬句麗 興師伐之 不耐侯等 擧邑降 其八年詣闕朝貢 詔更拜不耐濊王…四時詣郡朝謁 二郡有軍征賦調 供給役使 遇之如民

곧 예에 대한 조위의 토벌이 고구려와의 연계를 차단하려는 것이고, 회유한 뒤에는 군현 편호민처럼 전쟁 물자를 징발하고 있음을 보여준다. 이를 통하여 군현의 안전을 도모하였다고 여겨진다. 예가 낙랑·대방군의 동변에 접한 까닭이다. 토벌과 회유를 겸용한 점에서 한에 대한 조위의 지배는 예와 같았다. 나아가 조위는 곧,

韓….其官有魏率善·邑君·歸依侯·中郎將·都尉·佰長…桓靈之末 韓濊强盛 郡縣不能制 民多流入韓國 建安中 公孫康分屯有縣以南荒地 爲帶方郡 遣公孫模·張敞等 收集流民 興兵伐韓濊 舊民稍出 是後 倭韓遂屬帶方 景初中 明帝密遣帶方太守劉昕·樂浪太守鮮于嗣 越海定二郡 諸韓國臣智加賜邑君印綬 其次與邑長 其俗好衣幘 下戶詣郡朝謁 皆假衣幘 自服印綬衣幘千有餘人

위의 사료에서 보는 대로 한과 가능한 개별 세력집단별로 교섭하였다고 여겨

진다. 진한인 염사착을 앞세워 삼한사회와 접촉[58]하던 한대와는 차이[59]가 있다. 역시 토착사회을 조종하여[60] 군현의 안정을 도모하려던 것이다. 조위가 한의 소국들과 개별 접촉하려던 또 다른 이유는, 중간 교역층을 배제하여 교역상의 수익을 꾀하고, 진·변한의 철 공급처럼 필요한 물품의 안정적 확보를 위한 것이었다. 전통적으로 한반도 남부와 교역하던 왜에[61] 조위가 사절을 보내어 교역한 것도 이에서 이해된다.

이처럼 삼한과 왜는 낙랑·대방군에 교역交易을 통한 지배를 받았으며, 예와 마찬가지로 회유 대상이었다. 그런데 대방군이 해로로 통하는 교역망을 전담하면서, 자연 육상교통에 의한 교역은 낙랑군이 관장하게 된 듯하다. 그리하여 서·남해안에 접한 삼한사회는 대방군과, 그 외 지역은 낙랑군의 교섭 대상이 된 것으로 이해된다. 또한 '근군제국近郡諸國'이라 할 마한의 북부지역은 군현 보호를 위하여 회유의 주된 대상이었다. 때문에 이 지역에 대한 조위의 통제는 가중될 수밖에 없었을 것이다.

이처럼 중국군현의 설치에 따라 확대된 해로는 한반도와 왜지로 연결된 지형적 조건과 어울려 조공朝貢을 매개로 크게 발전하였다. 이를 더욱 촉진한 것은 진변한지역의 철기 생산이었으며 이것이 바다와 접한 하천을 따라 내륙 깊숙이 연결되었던 것이다. 물동량이 늘어남에 따라 창고 적재가 필수적인 곡물의 운송, 부피가 크고 무게가 많이 나가는 철제품, 토기 등의 유통은 전적으로 해로와 수로를 이용하여 운송되었을 것이다.

---

58 『三國志』 권30, 韓傳裴注所引「魏略」의 廉斯鑡說話.

59 한대는 화이분별에 입각한 기미론에 따라 이민족이 조공을 하면 받아들이되, 오지 않는다하여 이를 제제하지도 않았던 반면, 3세기는 조위의 적극적인 노력으로 이루어진 점에서 차이가 난다. 기미론에 의한 이민족 지배방식에 대하여는 다음의 논고가 유익하다. 金翰奎, 「漢代의 天下思想과 羈靡之義」, 全海宗外, 『中國人의 天下思想』, 民音社, 1988, 185~203쪽.

60 金哲埈, 「部族國家와 部族聯盟」, 『韓國古代國家發達史』韓國日報社, 1975; 『韓國古代史研究』, 서울대학교출판부, 1988, 24쪽.

61 田村晃一, 「弥生文化と朝鮮半島—その交流あり方について」, 『日本史の黎明—八幡一郎先生頌壽記念考古學論集』, 六興出版, 1985, 527~551쪽.

『오월춘추吳越春秋』에 월인越人의 특성으로「이선위차, 이즙위마. 왕약표연, 거칙난종以船為車, 以楫為馬. 往若飄然, 去則難從」라 하였듯이[62] 해로의 활용은 교역과 교류의 필요성 만이 아니라, 군사적으로도 매우 중요한 전략의 하나로 운용되었다. 3세기 중엽을 지나면서 중국군현의 쇠퇴와 더불어 경제적 이윤을 목적으로하는 화물운송은 줄어들었을 지라도 군사적 목적에 따른 해로이용과 발달은 더욱 강조되었을 것이다. 4세기초 중국군현이 소멸한 후 낙랑·대방군樂浪·帶方郡이 자리한 양군고지兩郡故地를 두고 고구려와 백제 그리고 백제가 끌어들인 왜가 수군을 시용한 대규모 전투를 벌이고 있음은 광개토왕비문에 잘 나타나 있다. 문헌 기록이 불분명하여 자세한 사정을 알기 어려우나 4세기 여에 걸친 중국군현을 매개로 중국 동해연안과 한반도, 왜지를 잇는 항로의 개설과 조선술, 항해술의 발전을 물론, 교역관련 시스템이 구축되었을 것이다. 이것이 군현 소멸로 일시에 사라진 것이 아니라, 백제와 고구려 및 신라와 가야 그리고 왜의 여러 소국들에 의해 계승되었다고 생각된다.

62 『吳越春秋』卷6, 勾踐伐吳外傳

참 고 문 헌

고문헌

『삼국지(三國志)』

『습유기(拾遺記)』

『설문(說文)』

『예문유취(藝文類聚)』

『오월춘추(吳越春秋)』

『한서(漢書)』

『후한서(後漢書)』

논문

강봉룡,「고대 동아시아 海上交易에서 百濟의 역할」,『한국상고사학보』38, 한국상고사학회, 2002.

_____,「한국고대사에서 바닷길과 섬」,『한국고대사 연구의 자료와 해석』, 사계절, 2014.

김병준,「敦煌 懸泉置漢簡에 보이는 漢代 변경무역—삼한과 낙랑군의 교역과 관련하여」,『한국출토 외래유물—초기철기~삼국시대』, 한국문화재조사연구기관협회, 2011.

_____,「고대 동아시아의 해양 네트워크와 사행교역」,『한국상고사학보』106, 한국상고사학회, 2019.

김재홍,「고대 남해 도서의 유적과 특성」,『한국학논총』48, 국민대학교 한국학연구소, 2017.

김창석,「고대 交易場의 중립성과 연맹의 성립—3~4세기 加耶聯盟體를 중심으로」,『歷史學報』216, 역사학회, 2012.

高久健二,「樂浪郡과 三韓과의 交涉形態에 대하여」,『文物硏究』창간호, 동아시아문물연구학술재단, 1997.

박준형,「고조선—삼국시대 교역사연구의 검토」,『한국고대 교역사 연구의 과제』, 한국고대사학회, 2013.

_____,「산동지역과 요동지역의 문화교류」,『한국상고사학보』79, 한국상고사학회, 2013.

박순발,「考古資料로 본 山東과 韓半島의 古代 海上交通」,『백제와 주변세계』, 진인진, 2012.

백승옥,「韓과 加耶의 譯人」,『歷史敎育論集』, 歷史敎育學會, 2009.

서현주,「고대 제주와 마한소국의 교류양상」,『한국상고사학보』106, 한국상고사학회, 2019.

송　진,「3~4세기 중국으로의 사행과 입국절차」,『중국고중세사연구』48, 중국고중세사학회, 2018.

李松蘭,「樂浪 貞柏洞 3호분과 37호분의 남방계 獅子形 垂飾과 商人의 활동」,『美術史學硏究』245, 한국미술사학회, 2005.

李在賢,「금관가야의 성장과 대외교역—교역로의 변화를 중심으로」,『加耶의 海上勢力』, 인제대학교 가야문화연구소, 2005.

이재현,「원삼국시대 남해안 해상교류 시스템」,『大邱史學』91, 대구사학회, 2008.

李賢惠,「4세기 加耶지역의 交易體系의 변천」,『韓國古代史硏究』1, 한국고대사연구회, 1988(『韓國古代의 생산과 교역』, 一潮閣 재수록, 1998).

_____,「1~3세기 한반도의 對外交易體系」,『古代東亞細亞史의 재발견』, 삼성미술문화재단 호암미술관, 1994 .
_____,「三韓의 對外交易體系」,『李基白先生古稀紀念 韓國史學論叢』 上, 一潮閣, 1994(『韓國古代의 생산과 교역』, 一潮閣 재수록, 1998).
유호균,「한중일 고대 연안항로의 운용과 변동」,『한국상고사학보』 110, 한국상고사학회, 2020.
尹龍九,「三韓의 朝貢貿易에 대한 一考察」,『歷史學報』 162, 역사학회, 1999.
_____,「三韓의 對外交涉과 그 性格」,『國史館論叢』 85, 국사편찬위원회, 1999.
_____,「인천 능허대와 대중사행로」,『仁荷史學』 10, 인하역사학회, 2003.
_____,「三韓과 樂浪의 교섭」,『韓國古代史硏究』 34, 한국고대사학회, 2004.
_____,「중국군현의 설치와 해양교류의 발전」,『한국해양사』 1(선사·고대), 한국해양재단, 2013.
임동민,「백제와 동진의 교섭 항로」『백제학보』 17, 백제학회, 2016.
_____,「백제와 송의 교섭 배경과 항로」,『역사와 현실』 117, 한국역사연구회, 2020.
정인성,「변진·가야의 대외교섭—낙랑군과의 교섭관계를 중심으로」,『가야고고학의 새로운 조명』, 도서출판 혜안, 2003.
_____,「운북동 유적의 중국계유물—토기를 중심으로」,『인천 운북동 유적』 한강문화재연구원, 2012.
최희준,「탐라국의 대외교섭과 항로」,『탐라문화』 58, 제주대학교 탐라문화연구원, 2018.
內藤雋輔,「朝鮮支那間の航路及び其の推移に就いて」,『內藤博士頌壽記念史學論集』 弘文堂書房, 1930.
_____,『朝鮮史硏究』, 東洋史硏究會, 1961.
內田吟風,「古代アジア海上交通考」,『江上波夫教授古稀記念論集—民族文化篇』, 山川出版社, 1977.
_____,「東アジア古代海上交通史汎論」(內田吟風博士頌壽記念會編,『內田吟風博士頌壽記念 東洋史論集』, 同朋舍, 1978).
大庭脩,「三國志に見える海上交通」,『季刊 邪馬台國』 17, 1983.
王子今,「秦漢近海航運與海外交通」,『秦漢交通史稿』, 中央黨校出版社, 1994.
_____,「秦漢時期渤海港運與遼東浮海移民」,『史學集刊』 2010年 第2期, 吉林大學, 2010.
_____,「居延簡文 '臨淮海賊' 考」,『考古』 2011年 第1期, 2011.
鶴間和幸,「秦漢帝國と東アジア海域」,『東アジア海をめぐる交流の歷史的展開』, 東方書店, 2010.
金秉駿,「中國古代南方地域の水運」,『東アジア出土資料と情報傳達』, 汲古書院, 2011.
中村大介,「漢代における遼東郡と交易」,『埼玉大學紀要(教養學部)』 55-2, 埼玉大学教養学部, 2020.
吳小平·魏然,「考古發現與漢代長江下流的海上之路」,『廈門大學學報(哲學史會科學版) 263, 廈門大學, 2021.
高久健二,「楽浪郡と三韓の交易システムの形成」,『專修大学社会知性開発研究センター東アジア世界史研究センター年報』 6, 2012.

보고서

『인천 운북동 유적』, 한강문화재연구원, 2012

통일신라의 번영과 황해 경영

머리말
황해 경영의 기반
황해 경영과 번영
맺음말

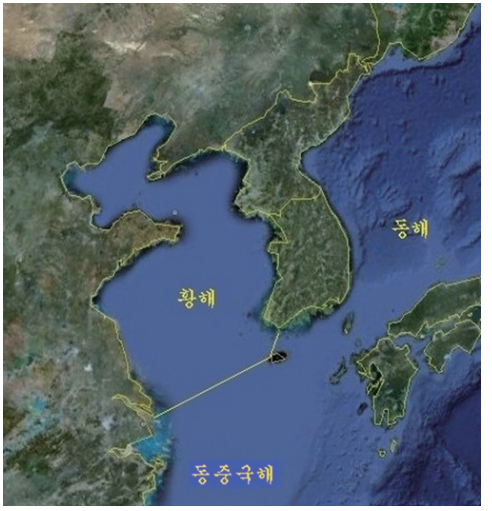
권덕영 權悳永
부산외국어대학교

통일신라의 번영과 황해 경영

1. 머리말

황해는 동쪽과 서쪽, 그리고 북쪽이 한반도와 중국 대륙으로 둘러싸였고 남쪽이 트인 이른바 반폐쇄해semi-enclosed sea이다. 황해의 남쪽은 전라남도 진도 서쪽 끝 지점에서 제주도 차귀도 서쪽을 잇는 선과 중국 장강長江 하구의 숭명도崇明島 동쪽을 연결하는 약 580km를 경계로 동중국해와 구분된다. 이 경계선은 1936년 조선총독부 수산시험장에서 우리나라 근해의 해양지리학적 여러 요소를 결정할 때 처음 설정한 것으로, 다소 인위적이고 편의적인 구획이기는 하나 오늘날 일반화되어 있다.

한편 북쪽은 중국의 요동반도와 산동반도를 잇는 묘도열도廟島列島 이북을 발해渤海라 하여 황해와 구분하기도 하고, 혹은 발해를 포함한 해역까지를 황해로 보기도 한다. 최근에는 황해를 발해까지 포괄하는 개념으로 널리 사용하고 있는 추세이다. 여기서도 발해를 포함한 해역까지를 황해의 범주에 넣고자 한다. 그렇다면 황해는 동중국해 북서부, 곧 북위 31° 31′의 장강 하구에서 북북서쪽으로 뻗어 북위 41°의 발해만 동북쪽에 이르는 거대한 만灣(gulf) 형태의 내해內海라 할 수 있



황해의 해역

다.

중국 대륙과 한반도로 둘러싸인 황해는 전형적인 지중해地中海 지형과 완전히 일치하지 않으나, 지중해의 해양학적 특성을 골고루 갖추고 있다. 뿐만 아니라 문화의 다양성과 상관성, 문화적 융합을 통한 문화권 형성이라는 지중해의 인문적 특성도 아울러 구비하였다. 이런 점에서 고대 동아시아의 황해를 준지중해準地中海(semi-Mediterranean Sea)라 해도 틀린 말이 아닐 듯싶다.[1] 이러한 지중해성 바다 황해는 고대 동아시아 삼국의 정치교섭과 문화교류 그리고 경제교역이 활발하게 이루어지던 열린 공간이었다. 이 글에서는 남북국시대 신라의 황해 해상활동을 종합적으로 고찰하여 신라의 번영과 황해교류와의 연관성을 찾아보고자 한다.

2. 황해 경영의 기반

1) 선부船府의 설치

한반도 동남쪽 내륙의 경주 분지에서 발상한 신라는 일견 해양과 무관하게 성

1 권덕영, 「동아지중해론과 고대 황해의 지중해적 성격」, 『지중해지역연구』 13-2, 부산외국어대학교 지중해지역원, 2011, 27~55쪽.

장, 발전한 것으로 보일지도 모른다. 그러나 신라는 주위 어느 나라 못지않게 바다로 활발히 진출하였고, 또 해양활동을 통해 국가발전을 도모하였다. 통일신라의 발전과 장보고의 해상상업제국 건설 등은 삼국시대부터 꾸준히 진행된 신라의 해양 진출과 활동이 그 바탕이 되었다.

신라가 처음 해양에 관심을 갖게 된 것은 바다로부터 침입하는 해양세력의 도전이었다. 이에 신라는 해양세력에 보다 효과적으로 대응하기 위하여 해양 진출을 모색하지 않을 수 없었다. 그것의 첫 번째 가시적인 조치가 자비왕 10년(467)의 전함戰艦 수리 사업이었다. 자비왕대 초는 왜가 월성을 포위하고 활개성活開城의 백성 1천여 명을 붙잡아 갔으며, 또 삽량성歃良城에 침입하는 등 왜구의 노략질이 극성을 부리던 시기였다. 자비왕대의 전함 수리는 이러한 대규모의 전란을 겪고 난 이후, 장차 이어질 왜의 침입에 대비하기 위한 조치였던 것으로 보인다.

당시 전함의 크기와 모양 그리고 선단의 규모는 알 수 없으나, 어떤 형태로든지 선박 수리소와 그것을 관장하는 관리 내지 관청이 존재했을 것이다. 『삼국사기』에서는 그러한 관서를 막연히 '유사有司'라 표현했으나, 여기서의 유사는 선박의 수리와 제작을 관장하던 관청이었음이 분명하다. 그러므로 신라는 늦어도 자비왕대에 미숙하나마 선박 관련 관서를 설치, 운영했다고 하겠다.

두 번째 조치는 지증왕 6년(505)에 선박이용의 제도를 정한 일이었다. 지증왕대는 순장 금지, 우경법 보급, 국호와 상복법喪服法 제정, 지방제도 획정 및 군주軍主 설치 등 일련의 제도정비를 통해 도약의 기틀을 마련한 시기였다. 선박이용에 관한 제도 역시 전반적인 제도정비의 일환으로 행하여졌다. 그로부터 7년 후인 512년에 하슬라주何瑟羅州 군주였던 이사부가 지금의 강원도 강릉에 치소를 두었던 명주溟州에서 전함을 이끌고 동쪽으로 약 160km 떨어진 우산국을 정복하고 귀환하였다. 이는 조선술과 항해술이 발달하지 않고는 불가능했을 터인데, 그 계기가 되었던 것이 지증왕 6년의 선박 이용에 관한 제도 제정이었을 것이다.

법흥왕 4년(517)의 병부兵部 설치는[2] 신라 해양발전의 또 하나의 계기를 마련하였다. 신라가 바다에 본격적으로 관심을 갖게 된 것은 왜의 침입에 당면한 군사적 목적에서였다. 그러므로 해양과 선박에 관한 사항은 당연히 군사체계 속에 포함되었을 터인데, 병부가 설치되기 이전에는 일률적인 군령체계가 수립되지 않아 해양과 선박에 관한 업무는 통일성을 갖춘 정책수립과 실행이 어려웠을 것이다. 그런데 법흥왕 4년에 군사권을 일률적으로 통괄하는 병부를 설치함으로써 신라의 해양정책도 보다 체계적이고 통일적으로 운용될 수 있었으리라 생각된다.

이러한 과정을 거쳐 신라는 비로소 선박과 해양에 관한 업무를 전담하는 관서가 만들어졌다. 그것이 바로 진평왕 5년(583)에 설치된 선부서船府署이다.[3] 선부서는 선박의 운항을 총괄하던 관청으로, 거기에는 대감大監과 제감弟監 각 1명이 배속되어 있었다. 그러나 이때의 선부서는 독립된 관청이 아니라 이전의 전통을 이어받아 병부에 소속되어 있었으므로 어디까지나 군사적 업무를 주로 담당하였을 것이다.[4] 그러므로 병부 내의 선부서 소속 대감과 제감은 신라의 수군을 총괄하는 우두머리였다고 하겠다. 선부서의 상하 배속관계가 어떠하였든, 진평왕 5년 선부서의 설치는 신라 해양개척사에서 획기적인 사건이었다고 할 수 있다.

신라는 삼국 통일전쟁을 겪으면서 수군의 중요성과 해양에 대한 관심이 더욱 높아졌다. 660년에 소정방蘇定方이 이끄는 당나라 13만 수군의 위용을 목도하고 해양의 중요성을 절감했음인지, 신라는 문무왕 3년(663)에 선부서에 경卿 2명을 두어 선부서를 개편하였다.[5] 이는 종전에 군사적 목적에서 선부서를 통괄하던 대감

2 신라의 兵部 설치시기에 대하여 『삼국사기』(권4) 신라본기에는 법흥왕 4년이라 하였고, 같은 책(권38) 직관지에는 법흥왕 3년이라 하여 1년의 차이가 난다. 본고에서는 신라본기에 따라 병부의 설치시기를 법흥왕 4년으로 간주한다. 李文基, 『新羅兵制史硏究』 일조각, 1997, 314~315쪽 참조.

3 『삼국사기』 권4, 진평왕 5년.

4 井上秀雄, 『新羅史基礎硏究』 東出版, 1974, 275쪽; 李文基, 앞의 책, 1997, 318~319쪽.

5 『삼국사기』 권38, 직관(상) 船府.
한편 『日本書紀』 권27 天智 2년조에 의하면, 왜의 백제 구원군이 軍船 수백 척을 이끌고 663년 8월에 白江에 도착하여 나당연합군과 싸웠으나 크게 패했다고 하는데, 이는 문무왕이 선부서

과 제감을 대신하여 중앙관서의 차관인 경을 설치한 것으로, 종전 군사적인 업무에 한정해 오던 선부서의 업무가 비군사적인 일까지 포함한 모든 선박과 해양 업무를 맡게 된 것을 의미한다. 그렇다면 문무왕 3년 선부서에 경 2명을 설치한 것은 병부로부터 선부서의 독립을 예고하는 관제개편이었던 셈이다.[6]

고구려 정벌과 나당전쟁을 마무리한 문무왕은 즉위 18년(678)에 종전의 선부서를 병부로부터 완전히 독립시켜 명칭을 선부船府라 하고, 령令 1명과 경卿 2명, 대사大舍 2명, 사지舍知 1명, 사史 8명의 관원을 두었다.[7] 당시 당과 일본에도 각각 주즙사舟楫署와 주선사主船司가 있어 선박의 운항에 관한 업무를 관장하였다.[8] 그러나 이들 관청은 도수감都水監과 병부성兵部省에 각각 소속된 부속관서였다. 이에 비하여 신라의 선부는 중앙의 조부調府와 예부禮部 등에 버금가는 독립된 1급 관청이었다. 이는 신라의 선부가 당과 일본의 동일 관청에 비하여 상대적으로 지위가 높았고 또 그 역할도 보다 광범위하고 다양하였으리라는 것을 암시해준다.

이처럼 문무왕 18년에 설치한 선부는 그 지위가 여타 중앙의 1급 관청과 동일하게 격상됨으로써 명실상부한 신라의 해양과 선박 업무를 총괄하는 관서가 되었다. 그후 선부는 경덕왕대에 일시 이제부利濟府로 이름이 변경되고 또 관원의 증감이 있었으나[9] 관부의 기본 성격에는 변화가 없었다. 따라서 해양경영을 위한 신라의 제도적 장치는 문무왕 18년에 완비되었고, 이때 마련된 선부의 설치와 운용이라는 제도적 기반 위에서 8, 9세기 신라의 활발한 해양활동이 가능하였다.

를 개편한 시기와 같은 해이다. 만약 卿 2명을 두었던 선부서의 개편 시기가 문무왕 3년(663) 8월 이후였다면, 왜의 백제 구원군 파견 역시 선부서 개편의 계기가 되었음직하다.

6 李文基, 앞의 책, 1997, 319쪽.

7 『삼국사기』 권38, 직관(상) 船府.

8 『大唐六典』 권23, 舟楫署; 『舊唐書』 권44, 職官(3) 都水監; 『令集解』 권4, 職員令 主船司.

9 『삼국사기』 권38, 직관(상) 船府.

2) 신라선 개발

신라의 조선술과 항해술이 백제와 고구려에 비해 뒤떨어졌으리라는 것은 누구나 쉽게 짐작할 수 있다. 고구려는 3세기 전반에 이미 바닷길을 통해 중국 강남의 오나라와 통교하였고, 고국원왕 6년(336)에 해로로 남조의 동진東晉에 사신을 파견하였으며, 백제는 372년에 근초고왕이 동진에 사신을 파견한 이후 지속적으로 남조와 통교하였다. 이처럼 고구려와 백제는 3, 4세기부터 중국의 남조와 왕래할 수 있을 정도로 조선술과 항해술이 발달하였다.

한편 신라는 비록 고구려와 백제에는 미치지 못했으나, 나름의 조선술과 항해술을 개발하여 5세기경에는 상당한 수준에 이르렀던 것으로 보인다. 이와 관련하여『일본서기』에 흥미로운 기사가 실려 있다. 응신應神 31년에 신라 사신이 실수로 지금의 일본 효고현兵庫縣 아마가사키시尼崎市의 무고천武庫川 하구 수문에 정박해 있던 왜의 배를 불태웠으므로 왜가 신라를 크게 책망하였다. 이에 신라왕은 즉시 뛰어난 장인을 보내 배를 새로 만들어 주었는데,[10] 그때가 눌지왕 10년(426)경이었다. 이런 사실로 보아 5세기 신라의 조선술은 왜에 선박 기술자를 보내 배를 만들어 줄 정도였다고 하겠다.

신라의 조선술은 6세기 중엽 금관가야 병합을 계기로 한 단계 높은 수준으로 발전하였다. 낙동강 하구와 남해가 맞닿은 지금의 경남 김해지방에 위치한 금관가야는 지리적 이점을 활용하여 일찍부터 해상교역에 종사하였다. 특히 2, 3세기경부터 철을 매개로 낙랑과 대방 그리고 왜와 바닷길을 통하여 활발하게 교역하였다.[11] 그런데 해상교역은 조선과 항해술의 발달을 전제로 하므로, 금관가야의 조선술은 고구려와 백제에 버금갈 정도로 뛰어났을 것이다. 신라는 그러한 나라를 법흥왕 19년(532)에 병합함으로써 금관가야의 우수한 조선술과 항해술을 이어

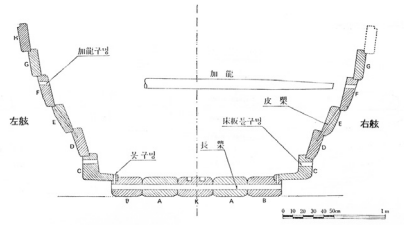
10 『일본서기』 권10, 應神 31년 8월.
11 『三國志』 권30, 위서 동이전 弁辰.

받을 수 있었다.

신라의 조선술은 7세기 중엽 삼국 통일전쟁을 거치는 동안 또 한 차례 발전하였다. 통일전쟁을 전후하여 신라는 나당 연합작전과 대당對唐 전쟁을 수행하기 위하여 수군을 증강시켰는데,[12] 이는 곧 조선술의 발달을 가져왔을 것이다. 또한 신라가 백제와 고구려를 병합한 후 황해와 남해안 일대에 산재한 그들의 수군기지로부터 선박들을 접수하였고, 우수한 성능을 가진 '백제선' 제작 기술자를 비롯한 조선 기술자들을 신라에서 활용하였음이 틀림없다. 이처럼 신라는 6세기 이후 영토 확장 과정에서 보다 발달한 가야와 백제 그리고 고구려의 조선술을 이어받고, 고구려와 백제 옛 땅에 자라는 양질의 선용재船用材를 쉽게 구하여 선박을 만듦으로써 종전보다 성능이 뛰어난 선박을 만들 수 있었다.

이러한 제작기술과 재목으로 만든 배가 바로 일본인들이 말한 '신라선新羅船'이다. 9세기 일본인들은 신라선을 일본과 중국 배에 비하여 바람과 파도에 잘 견디는 안전한 선박으로 인식하였다. 839년 7월에 일본 조정은 대재부大宰府에 명하여 바람과 파도를 능히 감당할 수 있는 신라선을 만들도록 했고,[13] 다음해 9월에 대마도 관리가 중앙에 올리는 조물調物을 실은 선박이 바람과 파도 때문에 자주 표류하거나 파선되기 때문에 파도를 능히 헤쳐 나갈 수 있는 신라선 1척을 대마도에 이관시켜줄 것을 요청한 것이 그 예이다.[14] 그리고 839년에 일본 견당사절단이 본국으로 돌아갈 때 자신들이 타고 간 배를 버리고 굳이 신라선 9척을 고용하여 귀국한 것은[15] 신라선이 중국이나 일본의 어떤 배보다도 안전하다고 생각했기 때문이었을 것이다.

12 고경석, 「신라 수군의 변화 과정 연구」, 『대외문물교류』 8, 해상왕장보고연구회, 2009, 20~21쪽.
13 『續日本後紀』 권8, 承和 6년 7월.
14 『續日本後紀』 권9, 承和 7년 9월.
15 圓仁, 『入唐求法巡禮行記』 권1, 開成 4년 3월 17일; 『續日本後紀』 권8, 承和 6년 8월 己巳.



완도선 중앙 단면도[16]

현재 신라선의 구조가 어떠했는지 구체적으로 알 수 없다. 그러나 지금까지 출토된 신라와 고려시대의 해저 유물을 종합해보면, 신라선은 배의 밑이 평탄하고 선수와 선미가 평면을 이루는 평저선平底船으로, 주요 부재는 적송과 같은 육송陸松이었고 외판재는 두꺼웠으며 돛과 노를 갖추었고 선체는 비교적 둔중하였으므로 속도를 내기는 어려우나 파도에 의한 전복과 충돌에 의한 파손은 덜했을 것이다. 9세기 일본인들이 "신라선은 능히 바람과 파도를 감당할 수 있다"고 한 것은 한선韓船의 이러한 특성을 두고 한 말이었다.

바람과 파도에 잘 견디는 신라선의 개발은 강력한 신라 수군의 기반이 되었고, 신라 견당사와 장보고를 비롯한 해상무역업자들은 이러한 배를 타고 황해를 왕래했을 것이다. 일본 견당사에 비해 신라 견당사의 조난과 난파 비율이 훨씬 낮은 이유는, 항로와 항해기술 등과도 관련이 있었겠으나 신라의 독특하고 뛰어난 조선술에 기인한 바도 컸을 것이다.[17] 이처럼 신라인은 삼국시대부터 이어온 고유한 조선술을 계승, 발전시켜 해양을 안전하게 왕래하였다.

3) 신항로 개척

일반적으로 항로는 무모한 항해와 뜻하지 않은 표류이동에서 시작되는 경우가 많다. 처음에는 무모하거나 우연한 환경에서 조우한 바닷길이 점차 반복적인 왕래를 통해 안전성과 효율성을 인정받게 되면 그것이 곧 '바다의 길'이 된다. 황

16 金在瑾, 『우리 배의 역사』, 서울대학교출판부, 1989, 77쪽.
17 권덕영, 『고대한중외교사—견당사연구』, 일조각, 1997, 244쪽.

해 바닷길 역시 여러 차례의 실패와 성공적인 항해를 거듭한 후에 만들어졌을 터인데, 한중간 해상교류 루트는 신석기시대부터 형성되었다.[18]

항해술과 조선술이 발달하지 않은 시대의 항해는 육지나 섬을 바라보면서 자신의 위치를 확인하며 나아가는 시인거리視認距離 연안항해가 일반적이었다. 이는 해상조난의 위험을 피할 수 있는 가장 안전한 항해법이기 때문이다. 신석기시대부터 황해를 왕래한 사람들은 상당 기간 동안 시인거리 내에서 연안을 따라 항해했다. 그 항로는 요동반도 및 한반도 서해연안을 따라 반원을 그리며 황해를 휘감아 도는 황해북부 연안항로이다.

신석기시대 이래 보편적으로 이용되던 북부 연안항로는 중국 남북조의 대립과 한반도 삼국간의 치열한 전쟁으로 5, 6세기부터 점차 경색되어갔다. 특히 한반도 북부와 요동반도를 장악한 고구려와 산동반도를 차지한 북위가 자국 근해를 항해하는 적대국의 선박을 나포하고 바닷길을 막음으로써 연안항로를 통해 서로 왕래하던 동아시아의 여러 왕조는 혼란에 빠졌다. 고구려의 견제를 받던 한반도 남쪽의 백제와 신라도 마찬가지였다. 이에 백제와 신라, 그 중에서도 황해 진출로가 한강 하구밖에 없었을 뿐더러 7세기 전반 삼국간의 치열한 전쟁 와중에서 당에 크게 의존하던 신라는 고구려의 위협을 받지 않고 당을 왕래할 수 있는 새로운 항로 개척이 절실하였다. 그래서 눈을 돌린 것이 한반도와 중국 사이의 최단거리 직선코스인 황해중부 횡단항로였다.[19]

중부 횡단항로는 지금의 황해도 서남단에서 중국의 산동반도를 향하여 정서쪽으로 황해를 가로지르는 항로이다. 그런데 누가 언제 어떤 목적으로 이 항로를 이용하기 시작했는지는 분명하지 않다. 다만 문헌에서 황해 횡단항로를 이용한

18 崔夢龍,「考古學資料를 통해 본 黃海交涉史硏究 序說」,『震檀學報』66, 1988, 176~177쪽; 中國航海學會,『中國航海史 : 古代航海史』, 인민교통출판사, 1989, 6쪽; 정진술,『한국의 고대 해상교통로』, 한국해양전략연구소, 2009, 199~208쪽.

19 강봉룡,『바다에 새겨진 한국사』, 한얼미디어, 2005, 82~83쪽; 고경석,「신라의 對中 해상교통로 연구」,『신라사학보』21, 신라사학회, 2011, 118~119쪽.

명확한 첫 사례는 660년에 소정방이 당나라 군사를 이끌고 산동반도 성산成山을 출발해 덕물도德勿島를 거쳐 백제를 공격한 사건이다. 소정방이 이 바닷길을 택한 것은 함께 당나라 군사를 이끌었던 김인문의 조언에 따른 것으로 판단된다. 그렇다면 김인문을 비롯한 신라 견당사들은 이전에 이미 이 항로를 숙지하고 있었을 가능성이 높다.

남북국시대 황해 항로

결국 황해중부 횡단항로는 7세기 전반에 신라인들이 외교적 목적으로 주로 이용하던 것을 당이 백제 공격로로 활용함으로써 그 효용성이 검증되어 마침내 상용화의 길을 걷게 되었다고 하겠다. 그후 이 항로는 남북국시대 신라 견당사와 상인들은 물론 고려와 조선시대에도 널리 활용되었다.

중부 횡단항로는 북부 연안항로에 비하여 항해거리가 훨씬 단축된 편리한 바닷길이었다. 그럼에도 한반도에서 남중국을 왕래할 경우, 이 바닷길은 한반도 서해안과 중국 황해연안을 거슬러 오르내려야하기 때문에 역시 많은 시일이 소요되는 상대적으로 불편한 항로이기도 했다. 이에 남중국과 한반도를 직접 연결하는 새로운 항로 개척이 요구되었는데, 그것이 바로 한반도 서남단에서 중국의 장강 혹은 절강浙江 하구까지 비스듬히 연결되는 황해남부 사단항로이다.

이 항로 역시 언제 누가 개척했는지 정확하게 알 수 없다. 그런데 8세기 중엽에 이미 신라인들이 남부 사단항로를 이용하고 있었다. 경덕왕 때 상선을 타고 장사하던 장춘長春이 바다에서 폭풍을 만나 중국 남쪽지방에 표착해 그곳 사람들에게 사역을 당하던 중 신라 승려의 도움으로 귀국했다는 설화가 『삼국유사』에

전한다.[20] 여기서 승려가 장춘을 옆에 끼고 깊은 개울을 건너뛰어 곧바로 고향에 돌아왔는데, 저녁때쯤 남중국을 떠나 술시戌時 곧 오후 8시경에 신라에 도착했다고 한다. 물론 이 설화를 그대로 믿을 수 없다. 그럼에도 장춘의 이야기는 그가 신라 승려와 함께 남중국에서 신속하게 바다를 건너 고향에 돌아왔음을 시사해준다. 그렇다면 장춘은 연안을 따라 황해를 한 바퀴 도는 북부 연안항로나 중부 횡단항로가 아닌 중국 남쪽에서 황해 남단을 곧장 가로지르는 남부 사단항로를 이용했음을 유추할 수 있다. 이후 9세기에는 수많은 신라 상인과 승려들이 이 항로를 이용해 중국을 왕래하였다.

남부 사단항로는 직선거리 약 600km에 이르는 황해 남단을 중간 기착지 없이 단숨에 횡단해야 하므로 연안항로나 횡단항로에 비하여 해상조난의 위험성이 훨씬 높다. 그럼에도 신라와 당을 왕래하던 사람들은 계절풍과 해류 같은 자연조건을 효과적으로 이용해 황해 남단을 가로질러 항해하였다. 그러면 이처럼 위험한 항로를 개척한 사람은 누구였을까? 결론부터 말하면 그들은 바로 신라 상인이었다.

8세기 후반 이후 동아시아에서는 종래 엄격히 통제되던 사무역이 발달하기 시작하였다. 그런데 이 시기에 당, 신라, 일본을 대상으로 동아시아 해상무역을 주도한 사람은 재당 신라인을 포함한 신라 상인이었다. 장보고로 대표되는 신라의 원거리 교역자들은 세계 각지로부터 강남의 무역도시 양주揚州, 명주明州, 항주杭州로 모여드는 화물을 신라와 일본 등지에 신속하게 유통시킴으로써 이윤의 극대화를 추구하였다. 게다가 당시 그들은 장기간의 해양활동 경험을 통한 뛰어난 항해술을 가지고 있었으며, 바람과 파도를 이겨낼 수 있는 신라선을 운행했으므로 원양항해의 안전을 어느 정도 담보할 수 있었다.

최소의 투자로 최대의 이익을 얻으려는 것이 동서고금 모든 상인의 속성이다. 8, 9세기 재당 신라인을 포함한 신라 상인도 예외가 아니어서, 중국의 강남과 한반도 및 일본을 보다 신속하게 왕래함으로써 이익의 극대화를 꾀했을 것이다. 그

20 『삼국유사』 권3, 敏藏寺.

결과 신라 상인들은 우수한 선박과 뛰어난 항해술을 바탕으로 새로운 바닷길을 개척했는데, 그것이 바로 남부 사단항로이다. 결국 남부 사단항로는 재당 신라인을 비롯한 신라 상인들이 상업적 목적에서 개척한 항로였다고 하겠다. 중부 횡단항로가 외교적 목적으로 개척한 '사절의 길'이었다면 남부 사단항로는 경제적 목적으로 개척한 '상인의 길'이었다. 그후 이 항로는 상인뿐만 아니라 신라 견당사와 고려 및 송나라 사신들에 의하여 편리하게 이용되었다.

3. 황해 경영과 번영

1) 황해 교섭과 교류

한 나라의 역사와 문화는 외부세계와의 부단한 접촉과 교류를 통하여 발전한다. 그런데 고대 동아시아에서 국가 간 혹은 민족 간의 접촉과 교류의 주된 공간은 황해를 중심으로 한 동아시아 해역이었다. 지리적으로 동아시아 중앙에 자리잡은 한반도의 여러 나라들도 예외가 아니어서, 이들은 동아시아 해역을 매개로 중국, 일본과 교류하며 성장하고 발전하였다. 이런 점에서 한국고대사의 전개와 발전은 황해와 상호 불가분의 관계가 있다고 하겠다. 특히 남북국시대 신라는 황해를 무대로 중국과 다양한 형태의 교류와 교섭을 펼치며 발전해갔다.

신라는 오랜 기간에 걸쳐 개척한 황해를 징검다리 삼아 중국의 남북조 및 수·당과 활발하게 교류하였다. 그 중에서도 당과의 교섭이 가장 활발하였다. 신라와 당이 공존하던 약 3세기 동안 양국 관계는 크게 모색기, 동맹기, 갈등기, 안정기, 소원기를 거치며 전개되었다.[21] 비록 신라와 당 사이에 일시적인 갈등도 없지

21 권덕영, 「나당교섭사에서의 조공과 책봉」, 『한국 고대국가와 중국왕조의 조공·책봉관계』, 고구려연구재단 연구총서 15, 고구려연구재단, 2006.

않았으나, 전반적으로 시종 친밀한 관계를 유지하였다. 갈등기에도 마찬가지였지만, 나당관계의 저변을 관통하던 것은 조공과 책봉이었다. 전근대 한중관계사가 대개 그러했듯이, 신라와 당 역시 조공·책봉의 메커니즘 속에서 교류와 교섭이 이루어졌다.

신라와 당 사이의 조공·책봉 메커니즘을 유지하고 발전시키는 데 중요한 역할을 한 것이 양국의 사절단이었다. 당 주변국에서 당나라에 보내던 사절단을 일반적으로 견당사遣唐使라 칭하거니와, 신라는 주변국 가운데 단일 왕조로서는 가장 많은 횟수의 견당사를 파견하였다. 신라의 견당사 파견에 대응하여 당 역시 신라에 각종 사절을 보냈다. 신라를 내왕한 당 사절은 신라 왕위 교체 때의 조문과 책봉, 당나라 임금의 죽음과 즉위 통보, 군사 요청과 같은 긴급한 사안을 협의하기 위한 사절 등 대략 세 가지 유형으로 나누어진다. 그 가운데 신라왕 책봉사가 단연 다수를 차지하였다. 양국 사절은 황해를 매개로 서로 왕래하며 정치적 결속을 도모하고 현안 문제를 논의하였다.

황해는 사절단뿐만 아니라 민간 상인과 구법승, 그리고 유학생들이 동아시아 삼국을 왕래하는 통로였다. 고대 동아시아 율령체제 아래에서 국제무역은 국가 간의 공식 경로를 통한 공무역만 허용되었다. 그러나 안사安史의 난 이후 황해 양안의 신라와 당의 정치적 혼란과 해상 실크로드를 통한 서방 상인들의 동방 진출로, 종래 엄격히 통제되었던 사무역이 점차 활기를 띠기 시작하였다. 그 결과 공무역 위주의 동아시아 교역 체제가 무너지고 민간 사무역이 성행하였다. 그 중심에서 활동하던 사람이 장보고로 대표되는 신라 상인이었다.[22] 이처럼 남북국시대 황해는 성격이 전혀 다른 공무역과 사무역이 공존하던 교역의 공간이었다.

이때 동아시아에서는 공무역, 사무역을 통해 다양한 종류의 물품들이 유통되었을 것이다. 관련 자료가 부족해 자세히 알 수 없으나, 신라의 수출품은 주로 금·

22 권덕영, 「在唐 新羅人의 對日本 무역활동」, 『한국고대사연구』 31, 한국고대사학회, 2001; 『재당 신라인사회 연구』, 일조각, 2005, 179~212쪽.

은 등의 광물류, 포布·백帛 등의 직물류, 우황·인삼 등의 약재류, 말·개 등의 동물류였고, 수입품은 릉綾·라羅 등의 비단과 각종 세공품이 주요 품목이었다. 그 중에서도 신라의 금·은·우황·인삼과 당의 비단·도자기는 양국 공무역의 대표적인 교역품이었다.

당삼채 뼈항아리(국립경주박물관 소장)

한편 민간 사무역은 최소 비용으로 최대 이윤을 남긴다는 경제논리에 따라, 운송비를 최소화하고 이윤을 극대화할 수 있는 고가의 희귀품을 교역품으로 선정했을 것이다. 『삼국사기』(권33) 잡지(제2)에 기재된 각종 외래 사치품, 예를 들면 비취조翡翠鳥의 털로 짠 목도리, 에메랄드로 상감象嵌한 빗과 모자, 바다거북의 껍데기로 만든 빗, 자단紫檀과 침향沉香, 페르시아산 카펫carpet 등이 사무역을 통해 들여온 물품이 아니었을까 한다.

신라에 불교가 공식적으로 수용된 이후 많은 승려들이 황해를 통해 중국과 인도에 유학하였다. 신라와 고려시대 사람들은 그러한 행위를 '서학西學'이라 칭했거니와, 신라승의 서학 구법은 진흥왕대에 시작되어 나라가 망할 때까지 지속되었다. 특히 남북국시대 당 문화의 만개와 경제적 번영, 그리고 신라인의 당 문화에 대한 욕구가 한데 어우러져 신라에서 서학 풍조가 크게 유행하였다. 신라의 전체 서학 구법승은 수천 명으로 추산되거니와, 그들 중 대부분은 고국으로 돌아와 신라 불교 발전에 기여하였다.

도당 유학생 역시 구법승 못지않게 활발한 서학 활동을 펼쳤다. 신라가 당에 처음으로 공식 유학생을 파견한 것은 선덕왕 9년(640)이었다. 그 후 신라는 꾸준히 당에 학생들을 파견하여 국자감을 비롯한 당의 교육기관에서 공부하게 했다. 그들은 국자감의 여러 전공 과정에 입학하여 예악을 중심으로 한 유교 이론과 문

장, 그리고 각종 전문기술을 공부하였다. 신라 전 시기를 통틀면 수천 명에 이르렀을 것으로 추정되는 도당 유학생 가운데 일부는 당의 빈공과賓貢科에 합격하여 당의 관리로 임명되기도 했다. 최치원이 대표적인 인물이다. 이러한 정치교섭, 경제교역, 문화교류의 징검다리 역할을 한 것이 바로 황해였다.

2) 신라의 번영과 황해

남북국시대의 신라는 이전에 경험하지 못한 안정과 번영을 구가하였다. 7세기 중엽 동아시아를 휩쓴 변혁의 소용돌이 속에서 신라는 당과 연합하여 백제와 고구려를 차례로 멸망시키고 한반도 남쪽에 통일국가를 수립하였다. 그 결과 삼국 간의 치열했던 전쟁은 종식되었고, 대동강 이남의 백제·고구려 옛 땅과 인민은 신라에 승계되었다. 신라는 이러한 인적·물적 자원을 토대로 바야흐로 번영의 길로 들어서게 되었다.

8세기 이후 신라가 정치, 경제, 문화적으로 번영을 이룩할 수 있었던 데는 여러 가지 요인이 있었다. 그 중에서도 황해를 통한 동아시아 교섭과 교류는 신라 발전에 중요한 몫을 담당하였다.[23] 우선 신라는 대당교섭을 통해 국내적으로 삼국통일과 정치적 안정을 이루었고, 대외적으로는 국제적 위상을 제고시켰다. 사실 신라의 삼국통일은 당의 군사적 원조에 힘입은 바가 컸다. 그러한 군사적 원조를 이끌어내는 데 중요한 역할을 했던 사람이 신라 견당사였는데, 그들은 황해를 통해 양국을 왕래하였다. 그리고 당 중심의 동아시아 국제질서 속에서 신라는 늘 대국大國으로 인정받으며 국제적 지위를 이어나갔다. 이러한 것은 모두 황해를 통한 교섭과 교류의 결과였다.

신라의 황해 교섭은 당과의 정치적 결속뿐만 아니라 경제교역과 문화교류를

23 신형식, 「한국고대의 西海交涉史」, 『국사관논총』 2, 국사편찬위원회, 1989, 40쪽; 『통일신라사연구』, 삼지원, 1990, 307쪽.

촉진시켰다. 당시 이루어진 공무역과 사무역을 통한 당과의 지속적인 교역은 신라의 산업과 생활에 다양한 형태로 영향을 끼쳤다. 당에서 수입한 비단은 신라 직물산업 고급화의 기반이 되었고, 각종 의장류와 금·은 세공품들은 왕실과 귀족들의 권위를 높이는 데 기여하였다. 그리고 당에서 가지고 온 예서禮書와 불경 등은 고대 사회의 규범과 법질서를 규정하고 불교신앙을 확대, 보급시키는 데 활용되었다. 뿐만 아니라 신라의 대당 수출 역시 자국의 산업발달에 촉진제가 되었을 것으로 생각된다.[24]

특히 신라 하대에 성행한 민간 사무역은 신라사회에 몇 가지 변화를 초래하였다. 우선 신라사회의 운영원리였던 골품제를 동요시켰다. 즉 해외 민간무역은 신흥 부유층을 탄생시켜 골품제에 도전할 수 있는 경제적 기반을 제공하였고, 해외무역 과정에서 수입한 진귀한 물품들을 국내에 대량 유통시킴으로써 골품제적 생활 패턴에 변화를 초래하였다.

또한 황해 민간무역은 지방 세력의 발호를 촉진하였다. 신라 하대 한반도 서·남해안 곳곳에 이른바 해상호족들이 웅거하였다. 예성강 하구의 왕건王建 가문과 나주의 오다련吳多憐 등이 대표적이다. 그런데 그들은 모두 황해 해상무역을 통해 경제력과 군사력을 증강시키고 독자적인 세력권을 형성하였다. 결국 황해 민간무역은 골품제를 동요시키고 지방 세력의 등장과 발전을 촉진시킴으로써 신라 쇠망의 단초를 제공했다고 하겠다.

고대 동아시아의 황해는 외교와 전쟁, 교역과 약탈의 현장이었을 뿐만 아니라 문화교류의 열린 공간이었다. 중고기 이후 많은 신라인들은 황해를 건너 서쪽 당에 들어가 불교와 유교를 공부하였다. 승려들은 당나라 곳곳을 돌아다니며 당의 선진 불교를 배웠고, 유학생들은 국자감에서 유학과 각종 전문기술을 공부하였으

24 당은 조공품의 가치에 따라 회사품의 양을 결정하였으므로 각국은 보다 정교하게 만든 고가품을 생산하려고 노력하였다. 신라 역시 그러한 대당 무역의 수요 경향에 부응했을 것이므로 대당 수출은 신라의 산업 발전에 촉진제가 되었다고 하겠다.

며, 견당사들은 당에 체류하는 동안 중국의 학술과 기예를 익혔다. 그리고 이들은 대부분 신라로 돌아와 자신들이 당에서 배우고 익힌 학술과 사상을 본국에 전파하였다.

신라시대 서학을 통한 중국 문화의 수입과 전파는 한국사의 전개에 지대한 영향을 끼쳤다. 서학은 교종불교의 발전은 물론 오늘날 한국 불교계를 주도하는 선종불교의 기반을 마련하였고, 초보적 수준에 머물던 신라의 유학을 한 단계 끌어올려 고려에 물려주었으며, 당의 각종 서적과 현지학습을 통해 습득한 선진기술을 신라에 이식시켰다. 그럼에도 서학 활동을 통한 중국문화의 무비판적인 수용은 신라의 자존의식을 약화시키는 부작용을 낳기도 했다.

사절단과 구법승, 그리고 유학생들을 통한 활발한 대중교섭 결과 신라는 당으로부터 군자의 나라로 인식되었다. 선진시대부터 중국인들은 동방에 천성이 유순하고 인자한 사람이 사는 군자국이 있다고 생각하였다. 그런데 당대 이전 중국에서는 다소 막연하게 중원의 동쪽에 군자국이 있다고 하였으나, 당 현종 때 이르러 신라를 군자국으로 지목하고 이후 거기에 걸맞게 대우하였다.[25] 이는 신라가 황해 교섭을 통해 정치안정과 경제발전, 그리고 문화부흥을 이룬 결과이다.

4. 맺음말

황해는 지리적 특성상 한국과 중국 그리고 일본이 공유하는 바다로, 황해를 누가 어떻게 효과적으로 다스리고 활용하느냐에 따라 공동체의 성쇠가 좌우되었다. 그런데 고대 동아시아에서 황해를 가장 효과적으로 활용한 나라는 신라였다. 비록 삼국시대에는 고구려와 백제에 눌려 황해를 활용할 기회가 적었으나, 삼국통일을 전후한 시기부터 신라는 선부의 설치, 신라선의 개발, 황해 횡단항로와 사

25 권덕영, 「신라 '군자국' 이미지의 형성」, 『한국사연구』 153, 한국사연구회, 2011, 159~190쪽.

단항로 개척을 통해 황해를 적극적으로 개척하고 활용하였다. 그 결과 남북국시대 신라는 명실상부한 황해의 주인으로 행세할 수 있었다.

신라는 정치적으로 황해를 통해 당 중심의 동아시아 국제질서에 적극적으로 참여함으로써 국제적 지위를 제고시켰고, 그러한 국제정치의 감각을 이용하여 삼국통일이라는 일대 사건을 이루어냈다. 그리고 경제적으로는 국제무역을 통하여 신라인의 물질적 삶을 풍요롭게 하였고, 문화적으로는 당의 선진 문물을 수입해 신라에 적용함으로써 정신문화의 질을 높였다.

이러한 노력을 통해 신라는 명실상부한 군자의 나라가 되었거니와, 자타가 인정하는 군자국 신라는 지리적으로 뿐만 아니라 정치 · 경제 · 문화적으로 편협한 소신라小新羅를 탈피하고 국제 감각을 갖춘 대신라大新羅를 완성하였다. 그러한 대신라를 이룩하는 데 매개체 역할을 한 것이 바로 황해였다. 이런 점에서 남북국시대 신라의 발전과 번영은 효과적인 황해 '경영'의 결과였다고 할 수 있다.

참 고 문 헌

고문헌

『대당육전(大唐六典)』

『삼국사기(三國史記)』

『삼국지(三國志)』

『속일본서기(續日本後紀)』

『일본서기(日本書紀)』

『입당구법순례행기(入唐求法巡禮行記)』

논문

고경석,「신라 수군의 변화 과정 연구」,『대외문물교류』8, 해상왕장보고연구회, 2009.

_____,「신라의 對中 해상교통 로 연구」,『신라사학보』21, 신라사학회, 2011.

권덕영,『고대한중외교사—견당사연구』, 일조각, 1997.

_____,「在唐 新羅人의 對日本 무역활동」,『한국고대사연구』31, 한국고대사학회, 2001

_____,「나당교섭사에서의 조공과 책봉」,『한국 고대국가와 중국왕조의 조공 · 책봉관계』, 고 구려연구재단 연구총서 15, 고구려연구재단, 2006.

_____,「동아지중해론과 고대 황해의 지중해적 성격」,『지중해지역연구』13-2, 부산외국어대학교 지중해지역원, 2011.

_____,「신라 '군자국' 이미지의 형성」,『한국사연구』153, 한국사연구회, 2011.

신형식,「한국고대의 西海交涉史」,『국사관논총』2, 국사편찬위원회, 1989.

崔夢龍,「考古學資料를 통해 본 黃海交涉史硏究 序說」,『震檀學報』66, 1988.

井上秀雄,『新羅史基礎硏究』東出版, 1974, 275쪽

단행본

강봉룡,『바다에 새겨진 한국사』, 한얼미디어, 2005.

권덕영,『재당 신라인사회 연구』, 일조각, 2005.

金在瑾,『우리 배의 역사』, 서울대학교출판부, 1989.

신형식,『통일신라사 연구』, 삼지원, 1990.

李文基,『新羅兵制史硏究』일조각, 1997.

정진술,『한국의 고대 해상 교통로』, 한국해양전략연구소, 2009.

中國航海學會,『中國航海史 : 古代航海史』, 인민교통출판사, 1989.

고려시대 바다의 재조명

머리말
고려시대 사람들의 바다에 대한 인식
고려시대 사람들의 여행과 배
고려시대 조운과 해운
맺음말

이진한 李鎭漢
고려대학교

고려시대 바다의 재조명

1. 머리말

1123년 고려에 왔던 송의 사신 서긍은 귀국한 뒤 고려에서 보고 들은 것을 글과 그림으로 담은 견문기인『고려도경高麗圖經』을 편찬하였다. 그 가운데에는 고려의 여러 종류의 배를 소개하는 편(권 33, 舟楫)이 있는데, 그 서문에서 "고려인의 경우에는 바다 밖에서 나고 자라, 걸핏하면 큰 파도를 건너니 진실로 배를 우선시함이 마땅합니다. 지금 그 제도를 살펴보면 간략하고 몹시 정교하거나 치밀하지 않으니 혹 그들이 본래 물을 편하게 여기고 익숙해서 그런 것이겠습니까"라고 적었다. 서긍이 고려에 머문 것이 약 한 달 여에 지나지 않고 견문에도 상당한 제약이 있어서『고려도경』의 기록 가운데 적지 않은 오류가 있는 것이 사실이다. 그러나 정작 사신이 되어 견문기를 지으라는 황제의 명을 받고 송에서부터 고려에 관한 각종 정보를 모으고, 직접 고려인들의 삶을 엿본 서긍의 기록에 대해 역사학계는 '서긍이 왜 이와 같이 썼을까?'라는 의문을 품고 구체적인 검토를 한 적이 없다.

이에 한국사의 바다를 주제로 한 이번 학술회의를 계기로 '고려 사람들이 본

래 물을 편하게 여기고 익숙하게 여겼는지, 또는 다른 교통수단 보다 배를 우선시했는지' 등에 대해 사료를 통해 확인해보고자 한다. 이러한 소기의 목적을 이루기 위해 고려 사람들의 바다와 해외에 대한 인식을 살펴보고, 인물이 이동하기 위해 이용한 주요한 교통 수단에 관련된 기록을 찾아볼 것이다. 마지막으로 고려는 삼면이 바다이며 내륙에 강이 많은 한반도의 지형을 활용하여 조운제도를 운영하고, 각 지역에서 생산된 물품을 개경 등으로 옮기기 위한 해상 운송 체계를 고찰하겠다. 본고를 통해 고려가 왕조를 운영하고 백성들이 일상 생활을 살아가는데 바다를 편리한 교통 공간으로 여겼다는 사실을 새롭게 조명하는 계기가 되기를 바란다.

2. 고려시대 사람들의 바다에 대한 인식

보통 강과 바다는 단절의 상징으로 알려져 있다. 그 이유는 육로를 걷다가 강이 나타나면 배가 없이는 건널 수 없기 때문이다. 바다는 규모가 더욱 커서 그 너머로 다닌다는 생각을 전혀 하지 못한다. 그러나 강과 하천은 나루의 배와 섶다리를 이용해 맞은 편으로 건너갈 수 있었다. 아울러 강을 다니는 것에 대한 두려움이 없었다는 것은 1864년 세곡선 운송을 지휘하던 함열현감 임교진林喬鎭이 서해를 어렵게 지나 한강에 들어서서 동풍과 심한 파도가 그치지 않자 조운선의 안전을 걱정할 때 사공들은 "강은 바다와 다르니 걱정할 필요 없습니다"라고 했다는 기록을 통해 확인된다.[1] 사공들은 바다에 비해 강이 상대적으로 안전한 곳이어서 바다와 같은 대형 조난 사고는 없다는 취지로 임교진을 안심시켰던 것이다.

오히려 강과 하천을 사이에 둔 고을 간의 교류는 지속적으로 잘 유지되었으며, 내륙 지역에서는 강이 아니라 높은 산과 큰 고개가 사람들의 통행을 막아 이질적

1 국립해양박물관, 『조행일록(漕行日錄)』, 2020.

인 문화를 만들어냈다. 춘천을 중심으로 한 북한강 수계 문화와 원주를 중심으로 한 남한강 수계는 양 지역이 고려시대 교주도交州道, 조선시대 강원도라는 유사한 행정구역이었음에도 확연한 문화적 차이가 있는 것도 그 때문이다.

그럼 먼저 고려시대 사람들이 바다에 대해 어떻게 인식하였는지 살펴보자. 고려 수도인 개경에서 육상으로는 가장 먼 곳 가운데 하나인 김해부에는 낙동강 하류의 삼각주를 이루는 곳이 있는 삼분수三分水가 있다. 거기에 전해 오는 속설에 따르면, "낙동강 물이 남쪽으로 흘러 부 북쪽 뇌진磊津에 이르고, 다시 동쪽으로 흘러 옥지연玉池淵·황산강黃山江이 되며, 또 남쪽으로 흘러 부 남쪽 취량鷲梁에 와서 바다에 들어가며 예성강과 합류하니, 바닷물이 국맥國脈을 옹위하고 지겸地鉗(땅의 기운)이 서로 응한다. 이로 인해 고려 문종 때에 본부本府를 오도도부서五道都部署 본영으로 삼았다."[2] 라고 하였다. 여기서 바다에 대한 인식과 관련하여 의미 있는 표현은 낙동강이 남쪽으로 흘러 바다에 들어가며 예성강과 만난다고 한 것이다. 강물이 바다를 통하여 예성강과 연결된다는 생각을 알려주는데, 그것은 바닷물이 국맥을 옹위한다는 것과 일맥상통한다. 고려는 삼면이 바다였으므로 압록강 입구의 서해 북단에서 원산만 지역에 이르기까지 막힘 없이 통할 수 있다는 것이다. 즉 배의 활용에 익숙한 고려 사람들은 바다를 연결된 공간으로 인식하였으며, 육지와 바다를 별개로 보지 않고 육지를 둘러싸고 있는 영토의 일부분으로 이해했던 것이다.

바다가 교류의 공간이라는 생각은 고려와 중국 사이에서도 그대로 적용되었다. 고려시대에는 송상이 명주明州(닝보)를 출발하여 바다 건너 예성항에 와서 무역하였는데, 그 왕래 횟수가 빈번하여 사실상 고려의 예성항에서는 언제나 송상과 무역할 수 있는 정도가 되었다. 고려와 송은 이 해도海道를 이용한 송상 편에 교류를 하였기 때문에 고려의 관문항인 예성항과 송의 명주와 연결되었다는 인식이 생겨났다. 『송사宋史』「고려전」에서는 "명주 정해定海(중국 절강성 진해시)에서 순

2 『신증동국여지승람』 권32, 경상도 김해부 산천.

풍을 만나면 3일 만에 바다에 들어가고, 5일 만에 묵산墨山(신안군 흑산)에 이르러 고려의 지경으로 들어간다. 묵산에서 섬의 구불구불한 돌 사이를 지나면서 배가 매우 빨리 가서 7일 만에 예성강에 이른다. 강은 두 산 사이에 있고 석협石峽으로 묶였으며 물결이 빠르게 내려가는데, 이른바 급수문이라는 데가 제일 험악하다." 고 하였다. 또『대명일통지大明一統志』에는 급수문이 개성 남쪽 바다 가운데 있는데, 흡사 무협巫峽 같다." 라고 하였다. 이와 같이 중국의 사서에서 예성항과 예성강에 대한 자세한 정보를 담고 있는 것은 교류의 상대 항구였기 때문이다.

14세기 후반에 이색은 고려에서 멀리 떨어져 있는 중국인 벗과 교류한 것을 시로 지었는데, '섭공소葉孔昭와는 가장 다정한 사이였기에 한 상에 밥 먹고 한자리에 앉았었고, 경호鏡湖(중국 강남의 호수)와 진포鎭浦(금강 입구)는 서로 다른 물이 아니었네. 월정月艇과 풍장風檣은 가까운 이웃만 같았으며, 바다 상인을 통해서 나에게 모시 뿌리 얻어갔고, 그대에겐 향인을 통해 목화 열매 보내게 했네'[3]라고 하였다. 이 시의 섭공소는 이색이 원에서 벼슬할 때 친하게 지내던 인물이다. 이색이 고려에 돌아온 뒤에 해상海商의 도움을 받아 고향인 한산에서 중국에 사는 섭공소에게 모시를 보내고 목면 열매를 받았다. 특히 주목되는 표현은 이색이 사는 진포와 중국 경호가 다른 물이 아니며, 월정과 풍장이 서로 이웃이다'라는 것이다. 두 사람이 바다를 사이에 두고 멀리 떨어져 있었지만 해상을 통해 서신과 물품을 주고 받는데 전혀 어려움을 겪고 있지 않아서 이와 같은 시가 나왔다고 생각된다. 배가 큰 바다를 사이에 두고 갈라져 있는 두 사람을 가까운 이웃으로 만들어주었던 것이다.

그리고 고려말 이숭인이 중국에 사신 가는 김경지金敬之(호는 若齋)를 전송하며 지은 시에서 "가을 물 맑기도 한 예성강 항구에, 부상扶桑(고려)의 아침 햇살 밝게 쏟아지네, 만 섬을 싣고 거대한 배가 강남으로 떠나는데, 사신은 말을 타고 땅을

3 「詠木綿布」,『牧隱詩藁』권10.

밟는 것 같으리라使者還如乘馬行"라고 하였다.[4] 이숭인은 명으로 가는 사신 김경지가 배를 타고 가는데 마치 말을 타고 땅을 밟는 것과 같다고 표현하였다.

16세기 서거정은 개성에 가서 느낀 소회를 10수의 시로 읊었는데, 그 가운데 "아득한 군산이 바다 섬처럼 푸르러라, 예성 항구에서 한 배로 횡단할 수 있거니, 누가 송이 멀다고 했나, 강남은 가까운데, 그래도 배로 항해하자면 엿새 길일세"라는 구절이 있다. 이 시의 군산이 고려 예성항과 송의 명주를 잇는 중간 기착지로 역할을 했던 전라도의 군산도群山島였다는 것은 이 시의 세주에서 '군산도群山島에서 송에 도달하기까지는 엿새 길이다'라고 하는 문구를 통해 확인된다.[5] 서거정은 예성항에서 군산항을 한 배로 횡단할 수 있다고 했고, 송의 강남 땅에 가는데 엿새 밖에 걸리지 않는다고 하였다. 사실 엿새라는 기간은 조선을 여행하는데도 얼마 든지 소요되는 거리이니, 예성항의 상대 항구로서 명주를 매우 가깝게 인식하고 있었던 것이다.

17세기 문인 윤신지尹新之는「벽란도」를 읊은 시에서 "고려 때에 사신들이 이 나루서 배 탔네, 흑산도 아득히 멀고 명주 땅과 격하였네."[6]라고 하였다. 이 시는 윤신지가 벽란도에 가서 그곳의 사람들로부터 고려 때에 사신들이 예성항에서 출발하여 흑산도를 거쳐 명주에 도착하였던 사실을 듣고 지은 것이다. 여기서 벽란도가 '명주와 격하였다'고 표현하였으나, 두 곳이 바다로 떨어져 있는데도 배로 연결되고 통하였다는 생각을 하였음을 알려준다.

서거정과 윤선지는 모두 조선시대 인물인데, 이 시기에는 명의 해금으로 인해 중국과의 해상 왕래가 금지되어 있는 상태였으므로 이들의 시는 다분히 예전 고려 사람들의 인식을 전해듣고 지은 것이다. 이처럼 고려사람들은 강과 바다를 두려워하지 않았다. 고려 사람들에게 배는 가장 일상적이고 편리한 교통 수단이었

4 「送金若齋 敬之」,『陶隱集』권3.
5 「開城小詠(十首)」,『四佳詩集補遺』권2.
6 「碧瀾渡(二首)」,『東溟集』권2.

으며, 강과 바다를 통해 국내는 물론 해외조차도 이어져 있다고 여겼던 것이다. 고려 사람들은 바다가 가지고 있는 단절과 연결이라는 이중적 속성의 측면에서 문화 교류을 연구하는 해역사海域史적 관점과 유사한 사고를 했던 셈이다.

3. 고려시대 사람들의 여행과 배

고려 왕조는 수도인 개경을 중심으로 영역의 동서남북에 있는 북계 · 동계 · 경상도 · 전라도 등을 연결하는 육로 교통망을 구성하고 운영하였다. 산예도狻猊道 · 금교도金郊道 · 절령도岊嶺道 · 춘주도 · 명주도 · 전공주도 · 승나주도 · 충청주도 · 산남도 · 경주도 · 상주도 등 22개의 역도驛道에 금교역金郊驛 · 동선역洞仙驛 등 525개의 역이 있었고, 역의 중요성과 역할을 감안하여 6등급으로 나누어 인원을 배치하였다.[7] 각 역에는 역을 담당하는 역리驛吏가 있었으며, 일정 거리마다 국가가 관리하는 관館과 사찰에서 운영하는 원院이 있어 숙박을 할 수 있었다. 그와 더불어 바다의 포浦와 진津, 강의 나루渡도 군현과 구별되는 별도의 행정구역으로 나뉘어 공무로 여행하는 이의 편의를 도모하였으며, 이곳에는 신분적으로 역리와 유사한 하층 향리가 그 업무를 수행하였다.

그런데, 고려시대 역로 체계로 연결된 육로는 주로 공무로 임지에 가거나 중앙과 지방의 소식이 전달될 때 주로 활용되었기 때문에 누구나 역의 말을 무료로 이용하고 관에서 숙박할 수 있는 것은 아니었다. 결국 대부분의 사람들은 목적지에 가기 위해서 다른 교통 수단을 찾아야 했는데, 아마 배가 널리 이용되었던 것 같다. 그러한 사실은 천우위녹사참군사가 되어 조운을 감독하러 예성항에 갔던 이규보가 한 누각에서 보이는 바다의 정경을 읊은 다음과 같은 시를 통해 엿볼 수 있다.

---

7 「병지」 2, 『고려사』 권82, 站驛.

조수는 밀려왔다 밀려가고 오고가는 배는 머리와 꼬리를 물어 서로 잇대었더라.
아침에 이 다락樓(누각) 밑을 떠나면 한 낮이 못되어 돛대는 남만南蠻 하늘에 이르도다.
사람들은 배를 가리켜 물위의 역마驛馬라 하니,
나는 바람 쫓는 준마駿馬의 굽도 이에 비하면 오히려 더디다 하리.
만약 돛단배 바람 속에 달리듯 한다면 순식간에 봉래蓬萊 선경仙境에 도달하니,
어찌 구구하게 달팽이의 뿔과 같은 좁은 곳蠻觸界에서 작은 일로 다투겠는가.
이 배[木道]를 빌리면 어느 곳이든 거슬러 이르지 못하리

_「又樓上觀潮贈同賓金君詩—予以公事往來數月」,『東國李相國集』권16

이 시에는 여러 가지 비유가 담겨 있다. '오고가는 배가 꼬리와 머리를 물어 서로 잇대었다'라는 것은 예성항에 배가 많았다는 표현이며, '한 낮이 못되어 남만 하늘에 도착한다'거나 배를 가리켜 '물위의 역마'라고 하는 것은 그 배의 빠름을 나타낸다. 그 가운데 '남만 하늘'은 중국 사이四夷의 하나인 남쪽의 만족蠻族이 있는 곳이어서, '바다 건너 남방의 이국'의 뜻이 되는데, 약간 과장된 것 같으므로 고려의 남쪽 바다로 해석된다. 당시 예성항에서 남해안까지 가는데 그렇게 많은 시간이 걸리지 않았던 것이다.

또한 그는 각 지역에서 세곡이나 공물을 싣고 예성항에 도착한 조운선들이 짐을 내려놓고 경쾌하게 남쪽 바다를 향해 가는 것을 보고 배를 '물 위의 역마'라고 하였는데, 가장 효율적이고 빠른 교통수단이라는 당대인들의 의식을 반영하여 표현한 것이었다.

이와 같이 배는 빠르고 쉽게 구할 수 있는 교통편이어서 공무가 아닌 일로 국가 시설인 역과 관을 이용하는 것이 쉽지 않은 고려 사람들은 개인적인 용무로 다른 지역을 여행할 때 서남해를 다니는 배를 선택하는 것은 당연한 일이었다. 예를 들어 1329년에 이곡은 예성강에서 작고 빠른 배를 타고 고향인 한산韓山(충

남 서천군 일원)으로 가려고 했으나, 강어귀에서 바람을 만나 가지 못하였다.[8] 그가 가지 못했다는 글을 남겼으나, 바람 때문에 다시 되돌아 왔을 뿐 그 다음 언젠가 남쪽으로 가는 순풍을 만난 배를 타고 한산에 갔을 것임은 내용을 통해 충분히 유추할 수 있다.

그리고 이곡은 1349년 5월에 배를 타고 다니며 부여에서 가장 경치가 좋은 낙화암 · 조룡대釣龍臺 · 호암虎岩 · 천정대天政臺 등 이른 바 '부여 사영四詠'을 구경하고 「주행기舟行記」[9]라는 글을 남겨놓았다. 같은 해 가을에는 금강산을 비롯하여 관동의 여러 절경을 유람하면서 여러 차례 배를 타고 목적지로 갔다. 그는 9월 14일에 개경을 출발하여 육로로 500여 리를 가서 같은 달 21일에 금강산 30리 지점까지 도착하였다. 이어 장안사와 철령관 등을 보고, 등주를 거쳐 화주和州의 국도國島를 배로 감상한 뒤 남하하여 통주 총석정, 고성 외금강의 유점사楡岾寺, 삼일포三日浦, 영랑호, 낙산사, 강릉의 경포대, 한송정, 삼척의 죽서루, 울진의 성류굴聖留窟, 평해 월송정越松亭 등 관동의 절경을 차례로 관람하였다.[10]

그는 금강산에서 평해에 이르기까지 약 한 달 동안 직선으로 따져도 1,200리가 넘는 거리에 있는 관동의 명승을 동해안을 따라 남하하며 여러 차례 배를 이용하여 목적지에 가장 가까운 곳에 도착한 후 다시 내려 육로로 가는 방식으로 이동하였다. 이곡은 이렇게 넓은 지역의 풍광을 한달 안에 보기 위해서는 당시 가장 신속한 교통수단으로 배 만 한 것이 없다고 판단했던 것 같다. 그러한 생각은 배를 통한 이동에 익숙한 고려 사람들의 사고를 반영하는 것이다. 중간에 알고 지내던 수령들을 만나기는 했지만, 기본적으로 이 여행은 사적인 것이므로 배를 자주 이용했으며 배삯을 지불했을 것이다.

개인적인 일로 배를 이용해 멀리 떨어진 목적지에 가는 사례의 하나로, 고려시

8 「天曆己巳六月 舟發禮成江南往韓山 江口阻風」, 『稼亭集』 권14.

9 『稼亭集』 권5.

10 「동유기(東遊記)」, 『稼亭集』 권5.

대 향리의 자제들이 과거의 본시험인 예부시를 치르기 위해 개경을 가는 경우가 있었을 것이다. 개경에서 가까운 곳은 육로가 편하겠지만, 조금이라도 먼 곳은 배를 타고 강과 바다를 경유하여 예성항으로 가는 것이 최선이었다고 생각된다. 고려와 같이 도로가 잘 닦여지지 않은 상황에서 육로로 개경에 가는 것은 시간과 비용이 많이 들 뿐 아니라 도처에 한적한 길을 다니는 데 따른 위험이 도사리고 있었다. 배를 타고 가는 것은 약간의 난파 위험이 있었지만 고려 사람들은 배를 친숙하게 여겨 두려움이 없었다. 고려시대 배를 이용하면 무엇보다도 개경과 가까운 예성항에 정확하게 태워다 주며, 그곳에 가는 배편도 자주 있다는 유리한 점이 있다.

4. 고려시대 조운과 해운

고려시대 사람들이 원거리 여행에 배를 이용할 수 있었던 것은 바다와 강을 운항하는 배가 많았기 때문이며, 그 배는 사람을 실어나르는 것보다는 물품을 운송하는 것이 주요 목적이었다. 물품을 전달하는 배편에 사람이 타고 간다고 하는 것이 당시 상황에 맞는 정확한 표현일 것이다.

고려는 개경을 중심으로 교통과 운수 체계가 만들어졌다. 모든 육지의 길은 개경을 중심으로 방사선 형태로 만들어졌다. 배를 이용하는 경우 한반도의 중심부에 있는 개경을 향해 남해에서 서남해안으로, 서남해에서 북상하고, 서북해안에서는 남하하여 개경의 관문항인 예성항으로 모인다. 한반도의 주요 강은 대체로 동쪽에서 서쪽으로 흘러 서해로 흘러 들어간다. 남해로 들어가는 섬진강, 낙동강 등을 제외하고 압록강, 청천강, 대동강, 예성강, 임진강, 한강, 안성천, 금강, 만경강, 동진강, 영산강 등 대부분의 대하천이 이에 해당된다. 자연스럽게 서해는 여러 큰 강의 합류 지점이 되고, 결국 대하천은 서해로 연결되므로 서해는 뱃길의 측면에서 강이라는 지선을 연결하는 간선이 되는 셈이다. 게다가 한강과 임진강

은 한반도의 중심부를 흐르고 유역 면적도 넓은데, 한강과 임진강은 서해로 나와 예성항과 이어진다.

고려는 이러한 한반도의 특유한 지형을 활용하여 조운 체계를 만들었다. 서해안과 남해안 지역에 조창을 두고 주변 지역에서 가을에 수확한 곡식과 특산물을 보관하였다가 다음해 봄과 여름에 조운선에 실어 예성항으로 운반하였던 것이다. 조운이 집중적으로 이루어지던 시기에는 배가 꼬리와 머리를 이었다는 시적 표현은 이러한 사정을 반영한 것이다.

그와 더불어 서남해 지역에서 생산된 다양한 물품이 바다를 통해 예성항에 다다르고 다시 개경 사람들에게 전달되었다. 서해안 마도, 태안 등지에서 출수된 배에서 발견된 목간·죽찰에는 전라도에서 만든 도자기와 게젓갈이 개경에 있는 관인들에게 보내지는 것이었음을 알려주고 있다.[11] 한편 마도 1호선의 죽간에는 "대장군 김순영金純永 댁에 올림. 토지에서 나온 벼 6석"이라고 쓰여있는데,[12] 이는 전라도의 토지에서 추수한 벼를 지주가 있는 개경으로 올려보낸 것이다. 이처럼 고려시대 개경에 살고 있던 많은 관인들의 토지가 전국 각지에 산재해 있었는데, 아주 멀리 떨어진 곳에서도 토지를 경영할 수 있었던 것은 전호佃戶나 외거노비가 경작한 후 그 지대地代나 특산물이 배를 이용하여 강과 바다를 통해 큰 불편없이 전해졌기 때문이다.

서해안 지역에서 생산된 곡식이 동해안의 장안사로 옮겨지는 경우도 있었다. 고려말 이곡이 지은 「금강산장안사중건비金剛山長安寺重建碑」의 내용은[13] 당시 동계의 금강산 장안사長安寺가 아주 멀리 떨어져 있는 여러 곳의 토지를 관리하고 수취하였음을 보여주는 좋은 사례이다.

이곡이 지은 비문에는 성종(981~997)이 장안사에 하사한 토지가 1050결인데, 그

11 국립해양문화재연구소 편, 『해양유물전시관 안내』, 2013, 35~37쪽.
12 위의 책, 38쪽.
13 『稼亭集』 권6.

소재지는 전라도 함열咸悅·인의仁義·부령扶寧, 양광도의 행주幸州·안산安山, 서해도 배주白州·평주平州 등에 있었고, 통주通州 임도현林道縣에 염분鹽盆이 한 곳, 개성부開城府에 경저京邸 1구區와 더불어 개경 시전市廛에 가게를 만들어 남에게 대여한 것이 30칸 더 있었다. 장안사는 지금의 강원도 북부의 금강산에 있었지만 소유 토지는 서해 지역 여러 군현에 흩어져 있었으니, 상당히 멀리 떨어져 있는 셈이다. 그러므로 전라도, 양광도, 서해도 등에서 가을에 거둔 곡식은 장안사로 운송되었는데, 당시 교통 여건을 고려하건대 육상 운송은 너무 오랜 기간이 소요되고 위험하여 거의 불가능했다고 여겨진다. 대신 각 지역의 곡식을 해안의 조창으로 옮겼다가 예성항으로 전달하는 것과 같이 장안사 토지의 수확물을 배에 실어 남해안을 돌아 동해를 북상하여 장안사 인근의 해안포구로 가는 방식이 가장 효율적이었을 것이다.

또한 1377년에 이성계는 대장경大藏經 일부, 불상, 법기法器 등이 전라도 해양海陽의 광적사廣積寺에 있는데 전쟁의 피해를 입고 승려는 달아나서 방치되어 사라질 위기에 있다는 얘기를 듣고, 중랑장中郎將 김남연金南連에게 배에 실어舟載 안변부安邊府 설봉산雪峯山 석왕사釋王寺로 옮기고 잃어버린 것들을 채워넣다고 한다. 비록 인쇄한『대장경』이라고 해도 신고가야 할 물품의 양도 많고 부피도 컸으며, 육상 운송은 안전하기 않기 때문에 이송의 방식은 당연히 배였을 것이다. 대장경 이운移運의 경로는 안전하게 포장하고 나서, 광적사와 가까운 포구까지 지게나 바리 등으로 옮긴 후에 배에 실어 영산강을 남하하여 서남해로 나왔고, 그곳에서 해상을 다니는 배로 옮겨실어 남해를 거쳐 동해 중북부 해안에 있는 안변까지 가는 과정이었다.

성종이 장안사에 서해안 여러 곳에 토지를 줄 때는 당시 해상 운송 형편을 고려하였을 것이며, 이성계도 전라도의 대장경을 안변의 석왕사로 옮기기는 것이 가능하다는 것을 알고 실행에 옮겼을 것이다. 이 사례들은 고려초부터 서해안과

동해안 지역이 바다로 연결되는 해상교통망이 있었음을 알려준다.[14]

고려시대에는 국가가 관리하는 조운선이 서남해안을 빈번하게 다니며 세곡을 실어날랐는데, 그 보다 더 많은 수의 배가 바다와 강을 다니며 전국 각지를 연결하면서 개인들의 사적 거래를 도와주었다. 이러한 해상교통망이 조선후기와 다른 점의 하나는 동해를 다니는 배가 매우 많았다는 것이다. 그리고 이처럼 많은 배들이 운행하고 있으니, 개인이 여행을 하고자 할 때 해안의 항구에 가서 목적지를 얘기한다면 큰 어려움 없이 기회를 얻을 수 있었다.

5. 맺음말

고려시대 해상교통의 발달은 국내에 그치지 않고 해외와 연결되었다. 개경의 관문항인 예성항은 조운선의 목적지이고, 각 지방에서 생산된 물품이 개경으로 가는 상선의 종착지였으며, 고려와 송을 왕래하는 송상에게 정박이 허용된 유일한 항구였다. 송상은 사실상 고려를 상시 왕래했는데, 자주 왕복하는 것이 아니라 배를 예성항에 정박하고 개경에 가서 국왕을 알현하고 헌상하며 일정 기간 머물며 교역하다가 다음 차례의 배가 오면 먼저 와 있던 배가 귀국하는 방식으로 운영되었다. 중국의 장강 유역과 고려의 서해안이 바다로 갈라져 있지만, 배를 이용하여 양 지역이 연결되었으며, 가장 빠르고 효율적인 배의 속도를 고려한다면 양 지역의 물리적 거리는 짧아질 수 있으니, 서로 이웃이라는 시적 표현이 있었던 것이다.

한편 중국 배가 예성항에 정박함에 따라 그곳을 드나드는 국내의 상선들은 자연스럽게 송상과 무역할 기회를 가지게 되었다. 예성항은 외국의 무역선과 고려의 상선이 만나는 결절점이 되었고, 고려의 상인들이 중국 상인과 교역한 선진문

14 이진한, 「고려시대 배와 선원」, 『THE OCEAN』 Vol.14, 한국해양수산개발원, 2021, 217~218쪽.

물을 다시 각 지역을 다니며 교역하였으므로 고려의 지역별 문화적 격차가 상대적으로 적었던 것이다.

고려 사람들은 삼면이 바다이고, 한강 등 수량이 풍부한 여러 강이 실핏줄처럼 내륙의 여러 곳을 이어주는 자연 환경을 잘 활용하였다. 그래서 고려의 국가 운영이나 사람들의 일상 생활에서 교통 및 운송 수단으로서 육상의 수레보다 배가 차지하는 비중이 절대적이었던 것이다. 이와 같은 사회경제적 여건을 감안하건대, 서긍이 고려를 '해국海國'이라고[15] 표현한 이유가 자연스럽게 이해된다.

15 「車馬」, 『고려도경』 권15.

참 고 문 헌

고문헌

『가정집(稼亭集)』.

『고려도경(高麗圖經)』.

『고려사(高麗史)』.

『고려사절요(高麗史節要)』.

『도은집(陶隱集)』.

『동국이상국집(東國李相國集)』.

『동명집(東溟集)』.

『동문선(東文選)』.

『목은집(牧隱集)』.

『사가시집보유(四佳詩集補遺)』.

『속자치통감장편(續資治通鑑通監長編)』.

『신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽)』.

단행본

국립해양문화재연구소, 『고려 뱃길로 세금을 걷다』, 2009

_____, 『800년 전의 타임캡슐』, 2010

_____, 『해양유물전시관 안내』, 2013.

_____, 『한국의 보물선 타임캡슐을 열다』, 공명, 2016.

국립해양박물관, 『조행일록(漕行日錄)』, 2020.

金庠基, 『東方文化交流史論攷』, 乙酉文化社, 1948.

_____, 『東方史論叢』, 서울대출판부, 1974.

문경호, 『고려시대 조운제도 연구』, 혜안, 2014.

李鎭漢, 『高麗時代 宋商往來 硏究』, 景仁文化社, 2011.

_____, 『고려시대 무역과 바다』, 경인문화사, 2014.

이진한 외, 「고려시대 바다와 해운」 『바다, 저자와의 대화』, 법문사, 2021.

정요근, 『高麗·朝鮮初의 驛路網과 驛制 연구』, 서울대학교 박사학위논문, 2008.

정진술, 『한국의 고대 해상교통로』, 한국해양전략연구소, 2009.

조영록 편, 『한중 문화교류와 남방해로』, 국학자료원, 1995.

최광식 외, 『한국무역의 역사』, 청아, 2004.

한정훈, 『고려시대 교통운수사 연구』, 혜안, 2013.

森克己, 『日宋の貿易研究』, 國書刊行會, 1975.
_____, 『續日宋貿易の研究』, 國書刊行會, 1975.

역사적 선택
— 북송시대 송과 고려의 취안저우 상인

머리말
11세기 송나라와 고려의 외교 재개 전후의 취안저우 상인
송나라와 고려의 왕래 방식 전환: 취안저우 상인의 기회
북송에서 시작된 도약: 고려와 취안저우 해상상인의 역사적 업적
맺음말

왕리밍 王麗明
취안저우해외교통사박물관

국역: 방국화 方國花
경북대학교 인문학술연구원

역사적 선택
—북송시대 송과 고려의 취안저우 상인

1. 머리말

10세기에서 14세기가 되는 동안 해상 실크로드는 점차 절정에 이르렀다. 이 역사적 시기에 취안저우泉州는 세계적으로 유명한 동양의 항구였으며, 많은 고고학적 성과가 이러한 찬란한 업적을 뒷받침한다. 의심할 여지없이 취안저우는 북쪽으로는 동북아시아, 남쪽으로는 동남아시아가 있다는 점에서 아시아 해상무역 발전에 있어서 독특하고 중요한 위치를 차지하고 있다. 20세기에 들어서 취안저우라는 옛 자동항刺桐港(취안저우항泉州港의 옛 이름)에 대한 학계의 관심이 날로 높아졌다. 수많은 연구 논문들이 쏟아졌지만, 고고학적 성과와 학술적 성취는 대부분 12~14세기, 중국 남송南宋에서 원나라元까지이다. 이 시기는 세계무역의 역사에서 취안저우 시대에 해당한다. 학계에서는 취안저우에서 출발하여 남중국해와 인도양을 거쳐 페르시아만에 이르는 경로에 대해 관심을 집중하고 있다. 취안저우와 동남아시아, 그리고 남아시아와 서아시아 간의 물질적, 인적, 문화적 교류가 깊이 있게 발굴 및 연구되었다. 이에 비해 10~12세기에 해당하는 북송北宋시대에는 취

안저우의 해외교통이 발달한 단계로 알려져 있지만, 고고학적인 자료가 적고 연구 성과가 제한적이기에 상대적으로 관심도가 낮다. 문헌에 따르면 북송시대 취안저우의 해외무역 주요대상은 동북아시아, 특히 고려高麗였다. 11세기 전반에 걸쳐 이루어진 취안저우 상인과 고려의 교류는 송나라와 고려의 관계에 지대한 영향을 미쳤을 뿐만 아니라 이후의 해상 실크로드 발전에도 큰 의미를 갖는다.

2. 11세기 송나라와 고려의 외교회복 전후의 취안저우 상인

서기 960년 북송이 건국되고, 962년 고려가 광평시랑廣評侍郎 이흥유李興裕 등을 파견하여 송나라에 공물을 보내어 우호적인 왕래를 시작하였다. 963년 봄, 송태조宋太祖 조광윤趙匡胤이 사신을 파견하여 고려 광종光宗을 책봉하였다. 그 해 12월, 고려는 송의 연호를 정식으로 사용하면서 양국은 외교관계를 수립하였다. 송나라의 북방에는 강력한 적국인 요나라遼가 있었다. 고려는 건국 초기 송나라 문화를 숭상하고 요나라와는 군사적으로 대항하였지만 실패하였다. 994년 고려는 요나라를 종주국으로 택하고 책봉을 받아들였다. 그에 따라 북송과 고려의 관계는 매우 불안정한 상태가 된다. 960~1126년 북송 왕조가 세워지고 멸망하기까지 166년 동안 송나라와 고려의 공식적인 왕래는 간헐적으로 이어졌으며, 995~998년, 100년~1013년, 1030~1071년간 총 3차례에 걸쳐 국교가 단절되었다. 11세기 중반에는 무려 41년의 단절기간이 있었다. 본 장에서는 해당 시기에 발생한 사건에 대해 설명하고자 한다.

1058년 고려 문종文宗이 즉위하면서 송 문화에 대한 흠모의 마음으로 송과의 수교를 복원하기 위해 노력하였다. 한편, 송 신종神宗도 "고려와 연합하여 요나라를 통제하는" 전략을 펼쳤다. 양측 모두 수교를 회복하려 했지만 그 과정이 원활하지 못했다. 1069년 취안저우 상인 황신黃愼(혹은 黃謹)은 송나라의 의도를 전달함으로써 송과 고려 사이의 얼어붙은 난국을 타개하는 '선봉대원'이 되었다. 상인

황신은 북송을 대변하는 외교활동과 밀접하게 연관되어 『송사宋史』에도 기록되었다. 이는 조정의 관리인 나증羅拯의 임기 내 주요업적이기도 하다.

> 나증羅拯, 자는 도제道濟이며, 상부祥符의 사람이다. 과거에서 진사에 급제하여 영주榮州의 지주知州를 역임하였다. 영주는 두 갈래의 강 사이에 위치하여 강물이 불어날 때마다 늘 성곽을 침범하였는데 나증이 동서제방을 쌓아 재난을 막았다. 수주秀州의 지주로 있을 때, 강서전운판관江西轉運判官, 제점복건형옥提點福建刑獄을 담당하였다. 취안저우에 있는 흥화군興化軍에 수해를 입어 가옥이 파괴되자 나증은 해상운송으로 대나무를 실어와 1년 만에 모든 가옥의 옛 모습을 되찾아 주었다.
>
> …
>
> 나증이 복건에 사신으로 갔을 때, 취안저우 상인 황근黃謹이 고려로 가서 예빈성에 숙소를 잡았는데 고려의 왕이 천성天聖 이후 공물이 바닥났으니 사신(나증)과 황근이 함께 오라고 했다.
>
> 그리하여 나증은 송신종의 동의를 구한 후 김제金悌를 파견하여 화해 및 공물을 주관하게 했다. 고려와 중국의 왕래는 그때부터 다시 회복되었다. 천장각天章閣 대제待制라는 관직을 추가하였다. 그는 7년 동안 관직에 머물다가 영흥군永興軍, 청青, 영穎, 진秦 삼주의 지주를 역임하였으며, 65세의 나이에 별세했다.[1]

『송사』에 기록된 복건의 전운사轉運使 나증은 백성들을 배려하는 좋은 관리였다. 그는 황근이 송나라와 고려 사이에서 말을 전달하면서 송과 고려의 수교회복을 성사시키자 치발운부사置發運副使로 승진하여 고려의 조공을 담당하게 되었다. 유능한 관리였던 나증이 취안저우 상인과 손잡은 사례는 정치와 외교에 국한되지 않는다. 희녕 8년(1075)에 취안저우 상인 부선傅旋은 나증에게 고려 예빈성禮

1 「열전(列傳)」 90, 『송사(宋史)』 권331.

賓省의 편지를 전했는데, 음악인과 예술인을 빌려달라는 고려의 요청이었다. 이에 나증은 "위에서 교방敎坊에게 시험으로 자제子弟를 10명 (뽑아서)빌려주라고 이미 허락하였다. (교방)제4부에서 색동옷으로 단장시켰다. 나증은 (위의)뜻을 받들어 파견하면서 가르친 후에 빨리 복귀하라고 했다. 화가와 조각가들도 파견했다. 추밀원樞密院에 다시 진정進呈하는 것은 파견하지 않겠다."[2] 고 하였다. 나증과 취안저우 상인은 송나라와 고려의 문화 교류를 공동으로 추진했다.

『보경사명지寶慶四明志』는 지방에서 기록한 책으로 황근의 상황을 더욱 자세하게 기록하였다. 황근의 본명은 황신이며, '효종孝宗의 피휘避諱때문에' 황신이라 개명하였고 또 황근이라고도 한다.

> 희녕 2년(1069) 이전 복건로福建路 전운사 나증의 말에 의하면 "취안저우 상인 황진은 효종의 휘가 '신昚'이기에 이를 피하여 이름을 바꾸었다. 자주 고려로 행상을 갔으며 고려는 그를 예빈성에 묵게 했다. 그는 정이 있고 또 성화를 흠모하였으며 선조 때부터 조정에 공물을 바치고 천성天聖 시기에 사신으로서 파견된 후 오래 중요한 업무를 맡았다. 사람을 같이 보내려 했지만, 의례에 맞지 않아 파견하지 못하고 예빈성의 글도 있어서 구상하며 참작했다"고 말했다. 이때 이미 나증은 발운사發運使를 그만뒀다. 나증에게 조서를 보내 황신을 타일러 허락하게 하려 했다. 고려는 황신이 취안저우로泉州路를 통해 공물을 바쳤기에 명주明州·윤주潤州을 통해 칙령을 보내왔다.[3]

『송사』와 『보경사명지』에 실린 것은 약간의 의심을 불러일으킨다. 1068년 송나라는 「희녕편칙熙寧編勅」에 의해 상인이 고려로 가서 무역거래를 하는 것이 엄격히 금지되던 시기였다. 일개 상인 황신이 어찌 감히 고려에 말을 전달하며 금기

2 (宋)이도(李燾), 『속자치통감장편(續資治通鑑長編)』 권261.

3 (宋)호구수(胡榘修), 방만리(方萬里), 라준(羅濬) 등, 「군지육·서부하·시박(郡志六·叙賦下·市舶)」, 『보경사명지』 권6.

를 깰 수 있었을까? 『고려사高麗史』에 기록된 내용을 통해 의혹을 풀 수 있다.

문종 22년(즉, 북송 희녕 원년 1068년) 가을 7월辛巳, 송나라 사람 황신이 찾아와 황제가 강회양절형호남북로江淮兩浙荊湖南北路 치제발운사置制發運使 나증을 불러 이르기를 "고려는 예부터 군자의 나라라 불리고, 조상 대대로부터 돈(조공)을 바쳐왔는데, 그 뒤로 오랫동안 서로 차단되었다. 지금의 임금은 현명한 임금이라는 소문을 듣고, 사람을 보내어 알린다. 그래서 나증이 황신을 보내어 천자의 뜻을 전한다."라고 하였다. 이에 왕이 기뻐하며, 후한 대접을 하였다.

문종 24년 8월 (즉, 북송 희녕 3년, 1070) 송나라 호남형호양절발운사湖南荊湖兩浙發運使 나증은 황신을 다시 파견했다. 문종 25년 3월 경인庚寅에 민관시랑民官侍郎 김제金悌를 파견하여 봉표奉表, 예물을 송에 보냈다.

처음 황신이 복귀하고, 복건에 문서를 전달하니 조공을 드리라고 했다. 이때부터 김제를 파견하여 등주登州에서 조공을 보냈다.[4]

조선시대에 편찬한 『어정송사전御定宋史筌』도 이를 뒷받침한다.

희녕 원년에 중국 조정의 사람인 황신이 와서, 황제가 강회·양절·형호남북로 제치발운사 나증에게 "고려는 예로부터 군자의 나라로 불렸는데, 조상 대대로 조공을 자주 보냈지만, 그 후 오랫동안 왕래가 단절되었다. 지금은 그 나라의 임금이 현명하다고 하니 사람을 보내서 알려줄 수 있다."고 하였다. 그리하여 나증은 조서를 올리고 황신 등을 파견하여 황제의 뜻을 전하였다.[5]

4 (朝鮮)정인지, 「문종세가(文宗世家)」, 『고려사』 권8, 아세아문화사, 1973.

5 (宋)호구수, 방만리, 라준 등, 「10~14세기 중한 관계에 관한 역사적 자료 수집」, 『보경사명지』 제6권, 295쪽.

『고려사』의 기록에서 알 수 있듯, 황신은 북송의 조정이 고려로 파견한 일종의 사신이었으며, 또한 취안저우 상인의 고려 입국금지에 대해서도 잘 알고 있었다.

송나라와 고려 양측의 사료가 서로 보완되어 사건의 과정을 복원하는 데 도움이 되었다. 1068년 나증은 조정의 지시로 취안저우 상인 황신을 고려로 보내 송 신종의 친교를 전했다. 이에 고려왕은 기뻐하며 긍정적으로 반응하였다. 1070년 다시 황신을 고려에 보냈으며, 1071년 고려왕은 민관시랑 김제에게 대표단을 이끌고 송에 가게 했다. 이를 통해 송과 고려는 공식적으로 국교를 재개하게 된다. 흥미로운 것은 고려 측의 기록에 따르면 송나라가 적극적이었다고 되어있지만, 송나라 측의 기록에 따르면 먼저 말을 꺼낸 것은 고려였다. 아무도 자신들이 먼저 주도적으로 제의했음을 인정하지 않으려고 하는 것 같다. 어쨌든 취안저우 상인 황신은 메신저 역할이었다. 그리고 고려와 연합聯麗하고자 하는 신종과 화합을 도모慕華하려는 문종의 의견이 일치하였다.

국교 재정립 이후, 양국 관계는 매우 밀접해졌다. 『고려사』에 따르면, 1071년부터 1090년, 송 조정에서 고려에 가는 것을 다시 엄격하게 규제하기 전까지, 양국의 조공무역과 민간무역이 모두 활발하였다. 『고려사』에 따르면, 1071~1089년 고려에 들어오는 송나라 사신의 수는 급속하게 증가하였지만, 고려에 들어오는 민간 상인의 수는 크게 변하지 않았다. 송나라 상인이 고려에 바치는 공물은 수교 회복 전에도 사실상 끊어지지 않았다. 즉, 관공서(혹은 조정) 간의 왕래는 끊어졌었지만, 민간의 교류에는 큰 영향이 없었다. 그중 가장 많이 왕래한 것은 취안저우 상인이었다.[6] 1071년부터 1089년까지 고려에 간 송나라 상인의 기록을 보면, 취안저우 상인만이 분명히 고향(본적)을 표기하였다. 소식蘇軾은 "복건의 교활한 상인은 고려 교통을 제멋대로 독점하여 이익을 꾀했다"라고 말했다.[7] 복건의 교활한

6 진고화, 왕연무, 진려화, 이하 등은 이 글에서 송상 방문자 수를 각각 집계해 수치상에는 다소 차이가 있지만 상인의 본관이 취안저우로 표시된 횟수가 다른 도시에 비해 월등히 많다는 결론을 내렸다.

7 소식, 「논고려진봉장(論高麗進奉狀)」, 『동파전집(東坡全集)』 권56, 우한대학출판사, 1995.

상인이란 사실 취안저우 상인을 뜻한다. 소식의 말에는 깊은 우려가 담겨 있다. 이러한 우려는 다른 중요한 상업사건에서 터져 나오게 된다. 그리고 여전히 취안저우 상인은 그 사건의 중심에 있다.

1089년 11월 2일, 고려에서 돌아온 취안저우 상인 서전徐戩의 배가 절강浙江에서 하선했다. 배에는 수개壽介를 비롯한 고려의 승려 5명이 있었는데 함께 항저우부杭州府로 압송됐다. 송나라와 고려 사이의 무역에 대해 우려가 많았던 소식은 이 때문에 5차례나 조정에 조서를 올렸으며, 결국 고려의 승려를 돌려보냈다. 서전은 "수천 리 떨어진 곳으로 귀양을 보냈다."고 한다.[8]

> 서전은 고려의 재물을 먼저 받고 항저우에서 『화엄경華嚴經』을 조각하여 만들었는데 엄청난 비용을 소모하여 만든 인쇄판을 공공연히 해선에 싣고 가서 납품하였다. 본국에서는 그에게 후한 상을 주었는데 관리나 개인은 전혀 이를 눈치 채지 못했다. 신하는 이러한 일이 더욱 성행할까 두렵다. 그 폐단을 바로잡지 않으면 적국의 간첩이 어디엔들 미치지 아니 하겠는가. 오늘날 고려의 승려를 불러들인 것은 서전의 모략이었을 것이다. 신이 이미 가枷를 씌워 좌사리원左司理院에 보내서 조사를 하게 하고 당장 공문을 작성하여 사건을 보고하게 하였다. 법 외의 망동을 삼가게 함으로써 간사한 백성과 교활한 상인을 경계하였다.[9]

서전 사건은 고려의 책을 새기고 폭리를 취한 것이 발단이다. 한漢문화를 숭상해온 고려 문종(1046~1083)은 아들 의천義天에게 11세에 출가하여 화엄종華嚴宗을 공부하게 하였다. 의천은 성장한 후 송나라에 들어가 법을 구할 것을 여러 번 요청

8 소식의 다섯 번의 상소는 원우(元祐) 4년 11월 3일 「논고려진봉장」, 원우 4년 11월 13일 「논고려진봉 제2장」, 원우 4년 12월 3일 「乞令高麗僧의 泉州歸國狀」, 원우 5년 8월 15일 「걸금상여과외국장(乞禁商旅過外國狀)」, 원우 8년 2월 1일 「論高麗買書 利害箚子」이며, 『동파전집』 권56, 권58, 권63을 참조한다.

9 소식, 「논고려진봉장」, 『동파전집』 권56.

하였으나 고려가 요나라를 두려워하여 허락하지 않았다. 1085년 의천과 그의 제자 수개 등은 평복차림으로 취안저우 상인 임넝林寧의 배를 타고 고려를 떠나 송나라로 들어갔다. 의천은 항저우 혜인사慧因寺에서 일찍이 서찰을 주고 받았던, 성취가 탁월한 정원淨源을 만났다. 정원은 취안저우부泉州府의 진강현晉江縣(즉 진수晉水) 출신이다. 정원은 출가한 뒤 "도업道業을 이루어 귀향하였다. 하여 취안저우 사람은 취안저우의 청량현(절)으로 모셨다."고 했다.[10] 그는 취안저우 사람들에게 존경을 받았고, 상인들과도 관계가 특별했다. 소식은 상주서에서 "신이 혜인원惠因院에서 사망한 정원 스님에 대해 물었는데, 본디 속인이었지만 고려와 자주 왕래하는 사람들이 고려에 정원 스님의 이야기를 전했고 의천이 그 소문을 듣고 찾아가게 되었다."고 말했다.[11] 소식의 말에는 정원에 대한 경멸이 담겨 있다. 하지만 정원은 매우 조예가 싶은 고승이므로, 소식의 경멸은 취안저우 상인들에 대한 불만일 가능성이 높다. 의천이 항주에 오기 전 수년간 서신을 주고받았는데, 서신의 중간역할을 한 것이 바로 취안저우 상인들이다. 이는 "취안저우 상인이 다음에 올 때 다시 편지를 드리겠다."라고 하는 의천 서신의 내용을 통해서도 알 수 있다.[12] 『속자치통감장편續資治通鑑長編』에도 "항저우 스님 중에 정원이라는 사람이 있어 바닷가에 살았고, 승선객과 왕래하며 이익을 취했다. 승선객이 고려에 가서 서로 칭찬했다."는 기록이 있다.[13] 1086년 5월 20일, 의천은 본국의 사신이 탄 배를 타고 귀국하여 같은 달 29일 고려에 도착했다. 의천은 귀국 후 송나라 상인을 통해 고려가 소장한 『화엄경華嚴經』 3부, 총 170권을 혜인교원慧因教院으로 보냈다. 1087년 서전은 고려의 의뢰를 받아 항저우에서 『협주화엄경夾注華嚴經』 경

10 「송항주남산혜인교원진수법사비(宋杭州南山慧因教院晉水法師碑)」, 양위생 등의 저서 : 『10~14세기 중한관계사료회편』 上권, 학원출판사, 1999, 786쪽.

11 (宋)소식, 「논고려진봉제2장」, 『동파전집』 권58.

12 「송항주남산혜인교원진수법사비」, 양위생 등의 저서 : 『10~14세기 중한관계사료회편』 上권, 학원출판사, 1999, 800~816쪽.

13 (宋)이도(李燾), 『속자치통감장편』 권435.

판 2,900여 점을 조성한 뒤 고려로 옮겨 큰 이익을 얻었다. 1088년 겨울, 정원은 입적入寂했다. 그동안 취안저우 상인들은 분주히 오가며 편지와 물품을 주고 받았다. 1089년 의천은 정원의 제사에 참배하기 위해 서전의 배에 제자 수개 등을 태워 보냈는데, 불행히도 소식에게 포로로 붙잡히게 되었다.

소식이 서전을 미워하며 이를 갈고 꼭 처벌하려고 했던 이유는 취안저우 상인이 고려와 무역하는 과정에 너무 많은 금지사항을 위반했기 때문이다. 그는 '취안저우의 많은 해상 선박이 고려에 가서 무역을 한다.'라며, '특히 복건일대는 대부분이 해운업을 하는데 험한 사람들은 교통을 통해 큰 이익을 챙겼다.'라고 주장했다. 이들은 폭리를 취하기 위해 '고려로 가려면 거란을 거쳐야 하는데 세월이 길어지면 익숙해지므로 큰 후환이 될 수 있다.'고 하였으며, '교통이 거란에 주는 혜택은 점차 걱정거리가 되고 있는데, 모두 복건성과 절강성의 간악한 상인들이 나라에 해가 되는 문제를 일으킨다.'고 하였다.[14] 대문호 소식은 고려와 무역하는 취안저우를 대할 때면 아주 보수적인 태도를 취했고 심지어 완고하기까지 하여 서전의 일을 빌미로 세력을 모았다.

소식의 이 조치는 아주 효과적이었는데 서전이 천리 밖으로 유배된 후 1090년, 관청의 허락을 받지 않고 불법으로 고려에 가는 자는 2년간 5백 리 떨어진 곳으로 귀양을 보냈다. 마침 그 해에 취안저우 상인 왕응승王應昇은 고려 무역을 간다는 공문을 청했으나 요나라로 가서 무역을 하였다. 이로 인해 취안저우 상인이 고려로 무역을 가는 것은 더욱 확실하게 위험한 일이 되었다. 우연의 일치라고 보기 어렵지만, 여전히 그 해에 취안저우 상인 서성徐成이 150명을 끌고 고려로 건너갔다는『고려사』의 기록이 있지만, 그 후로는 고향이 취안저우라고 적은 상인에 대한 기록이 더 이상 남아있지 않다. '송나라 상인'이라고 기록되어 있는 대부분의 상인들은 여전히 취안저우 상인일 것이라 믿지만, 그 세력이 예전만 못하였다. 이 때 역사는 취안저우 사람들에게 새로운 기회를 주었지만, 더 이상 고려

14 (宋)소식,「논고려진봉장」,『동파전집』권56.

는 그들을 중요한 무역대상으로 여기지 않게 되었다.

20년이라는 긴 세월을 두고 벌어진 두 상인의 이야기를 통해 우리는 고대 중국 외교사에서 유례를 찾아볼 수 없는 현상을 발견할 수 있었다. 한 도시의 상인이 양국 우호관계의 '선봉'을 맡았고, 또 같은 도시의 상인이 양국 관계의 '희생양'이 된 것이다. 이러한 현상은 적어도 송나라 시기, 송과 고려의 관계의 두 가지 특징을 말해주고 있다. 첫째, 상거래는 매우 중요하고 주도적이었다. 둘째, 취안저우 상인은 송나라와 고려의 무역에서 비교가 안 될 정도로 강력한 세력을 가졌었다.

3. 송나라와 고려의 왕래 방식 전환 : 취안저우 상인의 기회

북송 때 명주明州(지금의 닝보)는 고려 무역을 전문으로 하는 시박사市舶司였다. 취안저우에 비해 지리적으로 고려에 가까워 더 많은 왕래가 있었다. 그러나 중국 측 문헌이나 『고려사』의 기록을 보면 북송 명주와 고려의 교류는 분명 취안저우만 못하였다.

『고려사』에 기록된 북송의 고려무역 관련 중국 상인은 수백 명에 달한다. 대부분 "송상宋商이라 불리며, 이 중 명주 상인으로 명기된 것은 3건[15], 취안저우는 20건(604명)[16], 기타 복주 3건, 광남 3건, 태주 3건, 강남 2건, 복건 1건이다."[17] 『고려사』는 일반적으로 고려 관료들과 인연이 있는 상인들만 기록한다. 상인들은 고려의 왕실에 방물을 바치고, 하사품을 받았다. 또는 왕조를 위해 사절이 되어 고려

15 진고화(陳高華), 「북송 시대 무역을 위해 고려에 간 취안저우 상인－취안저우 시박사 설치」, 『해교사연구(海交史研究)』 1980년 2호, 1980.

16 왕연무(王連茂), 「취안저우 항구의 관점에서 본 송나라와 고려의 무역－취안저우 상인에 관한 것」, 『자동잡식(刺桐雜識)』, 해양출판사, 2018, 155쪽.

17 진고화, 「북송 시대 무역을 위해 고려에 간 취안저우 상인－취안저우 시박사 설치」, 『해교사연구(海交史研究)』 1980년 2호, 1980.

왕실과 왕래하였다. 이러한 상인들은 송나라 상인들 중 극히 일부에 불과하였으며, 기록에 없는 선박상인, 소매상인, 잡상인들이 많았다. 『고려사』에서는 취안저우 상인에 관한 기록이 많이 확인된다. 이는 고려무역에 있어서 다른 항구들에 비해 압도적인 규모와 영향력을 가졌음을 보여준다.

『고려사』의 취안저우 상인에 대한 최초 기록은 1015년(고려 현종 6년)에 "송나라 취안저우 태생인 구양정歐陽征이 찾아 왔다."이다.[18] 기록된 취안저우 상인의 마지막 고려행은 1090년(고려 선종 7년)이다. "송상 서성徐成 등 150명이 토산품을 바쳤다."라고 기록되어 있다.[19] 11세기동안 20여 건의 취안저우 상인들이 각 시기에 산발적으로 확인된다. 송나라와 고려의 관계가 공식적으로 단절되었던 40여 년 동안에도 '방물을 바친' 취안저우 상인들은 여전히 존재했다. 사실상 금지령은 유명무실했다. 소식은 서전의 상선을 탄 고려의 승려 수개 등을 귀국시킬 때, 명주에 데려다 주었다. 명주에서 "명주에는 최근 거래를 위해 고려에 들어가는 일이 드물다는 소식을 들었다."며, "취안저우에는 많은 선박이 고려에 왔다갔다하면서 거래하고 있다."라고 하였다. 만약 명주에 고려로 가는 선박이 없으면, 수개 등을 "취안저우로 보내 다른 배로 귀국시키라"고 통보하였다.[20] 북송의 국교가 단절되던 시기에도 취안저우에서 고려로 가는 배들이 있었고, 취안저우는 고려와 교역하는 주요 무역항이었다는 것을 알 수 있다. 그렇다면 무엇이 취안저우로 하여금 여러모로 여건이 더 나은 명주를 뛰어넘게 만든 것인가?

(1) 취안저우와 고려 사이의 역사적 연원

당나라 시기부터 취안저우는 한반도와 왕래가 있었다. 명주 역시 당나라 시기

18 「현종세가일(顯宗世家一)」, 『고려사』 권4.
19 「현종세가」, 『고려사』 권10.
20 「걸령고려승귀국장(乞令高麗僧歸國狀)」, 『논고려진봉장』.

중요한 항구 중 하나였다. 그리고 신라는 당나라의 중요한 무역 대상국 중 하나였다. 신라인들은 당나라로 갈 때 명주에서 상륙했으며, 그러한 이유로 절강성浙江省의 동쪽에는 지금도 신라인들의 역사적인 흔적이 많이 남아있다. 5대10국 시기, 취안저우에는 신라와 왕래한 역사적인 자료나 흔적이 많지 않다. 당시의 취안저우는 명주보다 신라와의 교류가 적었음을 알 수 있다. 그러나 취안저우에는 지금도 '신라'또는 '고려'라는 단어가 포함된 마을명이 남아 있다. 물건에서도 '신라 칡', '고려 채소'와 같은 이름이 있다. 불교 사찰에서도 신라 승려들의 흔적이 남아 있는 것을[21] 미루어 볼 때, 취안저우는 신라 사람들이 활동했던 지역임을 추측할 수 있다. 독일의 학자인 하르트와 미국의 학자인 루크힐은『제번지역주諸蕃誌譯註』에서 "9세기 또는 그보다 더 이른 시기에 취안저우는 일본, 고려와 무역 왕래를 했고 그 역사가 1세기에 달한다. 아랍인들은 이곳에서 일본, 고려 등의 제품을 발견하였으며, 광저우에서는 얻을 수 없는 물건들이다."라고 했다.[22] 이 시기에 인도양에서 항해를 하던 아랍, 페르시아 사람들이 중국 연해의 취안저우에 와서 무역거래를 하였다. 그들은 그곳에서 광저우에는 없었던 고려 제품을 발견한다. 당나라 이후 취안저우는 동북아와 서아시아, 그리고 한반도와 아랍지역을 연결하는 상업거래의 중개지역일 가능성이 높다. 이러한 오랜 교역을 통해 취안저우는 명주보다는 못하지만 다른 도시에 비해 고려에 대해 많이 알게 되었을 것이다. 이는 북송 초기 고려로 이민 간 취안저우 사람 '채인범蔡仁范'의 사례를 통해 알아볼 수 있다.

한국 한림대학교 아시아연구소 김용선 교수가 발간한『고려묘지명집성』에는 고려시기 송나라 이민자의 묘지명 4편이 수록되어 있다. 그 중에서 두 가문은 취안저우 사람이다. 바로 북송 초기에 이민 간 채인범과 북송 말기에 이민간 류재

21 엽은전(葉恩典),「취안저우와 고려, 신라 문물사적 근원 탐구」,『해교사연구』2006년 2호, 2006.

22 「Hirth and Rockhill, Chau Ju Kua : His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries」, Entitled Chu-fan-chi, 轉引自李金明, 廖大軻 :『中国古代海外贸易史』, 廣西人民出版社, 1995.

劉載이다. 「채인범 묘지명」의 기록에 따르면, "공公의 성姓은 채가이고 이름은 인범이며, 송나라 강남 취안저우 사람이다."라고 되어 있다. 이를 근거로 보면, "그는 934년에 태어나 998년에 세상을 떴는데 향년 65세였다.","송개보宋開寶 3년(고려 광종 21년, 970) 고려로 이민하였고 이민할 당시의 나이는 37세였다. 이민을 가기 전 송나라에서는 공명을 얻거나 관직에 있지 않았다."라고 볼 수 있다. 고려에 간 후 높은 지위에 올랐으며, 4대에 걸쳐 고려왕을 보좌했다.[23] 그가 고려에서 순탄하게 관직에 오를 수 있었던 이유는 고려왕이 송나라 문화를 흠모하고 숭상했기 때문이다. 채인범은 "경전과 역사에 능통하고 글재주가 뛰어났다."고 한다. 송나라에서 과거에 급제하지 못하자 취안저우의 배를 타고 고려로 향하였다. 고려에서 발전을 도모했고 성공하였다. 정보가 거의 없던 고대시기에 중년의 채인범이 황해를 건너 고려 행行의 모험을 했던 이유는 고려왕이 송나라 문인을 널리 채용하고 있다는 정보를 알고 있었기 때문이다. 그가 정보를 얻은 루트는 취안저우를 다녀간 고려 사람이었을 것이다. 혹은 고려로 오가는 취안저우 상인이었을 수도 있다.

북송 초기 송나라와 고려의 왕래를 고려인들이 주도하였기에 이러한 정보가 고려에서 송으로 전해졌을 확률이 높다. 채인범 외에도 이러한 사례가 확인된다. 『고려사』에 기록된 내용을 보면, 1015년 취안저우의 구양정은 고려로 떠났으며, 그 다음 해에 고려정부의 좌우습유左右拾遺로 임명되었다.[24]

(2) 송나라와 고려의 무역, "맞이"에서 "진출"로

10세기 중엽부터 12세기 초까지 중국 내 정세가 급변하였다. 북방 소수민족이 부상하여 북송, 고려, 요나라 3국이 병존하는 시대가 형성되었다. 송과 고려의 관

23 왕하, 「묘지명 소견 송 이민 사례」, 『송나라와 고려 왕래자 연구』, 사회과학출판사, 2019.
24 「현종세가」, 『고려사』 권4.

계는 강대한 요나라의 등장에 의해 복잡해졌다. 공격적인 북방의 태도 앞에서 군사보다 문화를 중시했던 송나라는 점차 동아시아의 정세에 대한 통제력을 상실한다. 이는 동아시아의 중심적 위치와 절대권력 등 모든 방면으로부터 도전을 받은 것이다. 중국과 한반도의 교류는 송나라가 한반도를 수용하고 포용하던 국면에서 고려가 송의 방문 및 공식외교 등에 있어 방어적인 태도를 보이는 국면으로 전환되었다.

그러나 정부차원의 '차분함'은 결코 서로의 수요를 간과하지 않았다. 송나라의 국력부족으로 인해 송과의 외교관계를 맺은 나라가 많지 않았다. 그 중 왕조의 안위를 위협할 만큼 중요한 나라는 고려뿐이었으며, 북방을 견제하기 위해 송은 고려와 친분을 쌓아야 했다. 한편 고려에게 있어서 한漢 문화와 상품은 늘 매력적이었다. 따라서 쌍방은 교류에 대한 강한 수요가 있었으며, 공식적인 교류가 원활하지 않을 때에도 민간 부문에서 자연스럽게 수요를 충족시켰다. 그 결과 상인과 이주민을 대표하는 송나라 사람들이 주도적으로 고려로 진출하기 시작한 것이다. 이러한 모습의 영향으로 송과 고려의 소통은 전환점을 맞이한다. 이는『고려사』의 기록에서도 확인할 수 있다.

송나라 초기 50년 동안『고려사』에는 송나라 상인이 고려와 교역한 사례가 기록되어 있지 않다. 북송 초기에 송과 고려의 무역은 고려 상인들의 주도로 이어졌다. 이는 연해지역 무역을 주도한 당나라와 신라의 패턴과 같다. 송나라 조정은 10세기 말 고려 상인이 요나라의 첩자가 되어 송의 정보를 수집하는 것을 우려하였다. 때문에 송의 상인과 고려 상인이 사적으로 거래하는 것을 금지하였다.

태평흥국太平興國 원년(976)에 "개인적으로 외국인과 거래할 경우, 100전 이상이면 죄를 다스리고, 15관貫 이상이면 얼굴에 자자刺字를 하며, 본주本州로 보내 병역兵役한다."[25]라고 규정하였다. 때문에 송나라를 오가는 고려 상인들의 경영이 어려워진다. 고려 상인들의 송나라 진입은 막혔지만 송나라 상품에 대한 내부적인 수

25 「식화하(食貨下)」8,『송사』권186 志139.

요가 강하였기에 송나라 상인들은 고려의 입장에서 이상적인 대안이 되었다. 송나라 상인이 고려에 들어와서 하는 무역은 송나라 문화와 사치품에 대한 고려왕실의 욕구를 충족시켰으며, 자국의 해상세력에 대한 견제가 가능해지기 때문에 왕권에 대한 염려도 없게 된다. 그래서『고려사』의 기록에 따르면, 1012년의 첫 번째 기록부터 송상 육세녕陸世寧까지 수많은 중국의 해상 상인들이 고려를 찾아온다. 송나라 상인이 고려 상인을 대신하여 송과 고려무역의 주역이 된다. "맞이"에서 "진출"로 바뀐 이 전환은 송나라와 고려의 민간교류 성세를 열었고, 취안저우에도 전에 없던 기회가 주어진다.

북송 초 취안저우와 고려의 왕래는 역사적으로 취안저우와 신라의 연장선이지만, 고려가 적극 송나라로 진출하는 무역의 수요가 생겨나자 취안저우는 큰 원동력을 얻게 된다. 취안저우 상인들의 적극적인 진출 의식과 실행력은 북송의 모든 도시 중 가장 강했기 때문이다.

고대 취안저우는 산과 바다를 끼고 있기 때문에 중원과 단절된 채, 자기들만의 궤적에 따라 발전했다. 중원의 "사농공상士農工商"에 따라, 상업을 가장 낮게 보는 전통적 가치관은 취안저우에 큰 영향을 미치지 못했다. 오히려 "사람이 빽빽하고 산골짜기가 척박하여 경작할 땅이 없다."[26]는 자연적 생존환경은 취안저우 사람들에게 예로부터 물질적 이익과 삶의 여건을 개선하는데 치중하도록 하였다. 무역을 천하게 여기지 않았으며, 상술로 부자가 된다는 단순하고 소박한 사상을 받아들인 것이다. 당나라 초기부터 취안저우의 해외교역은 점차 확대되어 5대 때의 취안저우 지방 관리인 왕연빈王延彬은 막대한 이익을 위해 "해마다 배를 만들어 다른 나라로 갔다."고 한다.[27] 송나라 초기까지 전문적인 해상海商을 형성하였으며, 항해 · 조선 · 무역 경험을 가지고 있었다. 이 시기의 취안저우는 사회 내부적으로 상업가치관이 형성된 것이다. "상업 무역은 어느 왕조에나 모두 존재했지

26 사리(謝履),『천남가(泉南歌)』

27 사리(謝履),『천남가(泉南歌)』

만, 이렇게 추앙을 받고 대규모로 민간에서 발전한 취안저우의 사례는 보기 드물다."[28] 이는 당시의 시대적 배경에 의해 공감대가 형성되었기 때문이다. 이익을 위해 대담하게 추구하고, 위험을 무릅쓰고, 개인의 이익과 부의 축적을 위해 전력을 다하는 취안저우 상인들의 사상과 행위는 송과 고려의 오랜 불안정 관계, 시박市舶 이익에 대한 북송의 수요, 송나라 상품에 대한 고려의 열망, 취안저우와 고려가 왕래한 역사적 근원 등 비제도적인 여러 요인이 어우러져 취안저우 상인들이 송과 고려의 무역에서 두드러진 역할을 하도록 만들었다. 고려와의 무역에서 결국 명주를 추월하게 된 것이다.

4. 북송에서 시작된 도약 : 고려와 취안저우 해상상인의 역사적 업적

(1) 북송시기 취안저우의 가장 중요한 해외무역 대상, 고려

서기 9~10세기, 아랍 · 페르시아인은 인도양의 주력이었다. 이들은 남해의 무역 네트워크를 장악하고 중국의 동남쪽 해안까지 직접 무역을 했다. 취안저우는 일찍이 5대에도 남해에 가서 교역을 할 기반이 있었지만, 많은 사람들은 중국에서 남해, 동북아시아에서 온 외국인들과 경제무역 활동을 하였다. 특히 아랍 · 페르시아인과의 상호거래에서 많은 무역기법을 터득하였다. 10세기 말 취안저우 사람들은 자발적으로 남해로 나가 교역하는 경우가 많아졌다. 하지만 북송 조정은 중국과 남중국해의 무역을 광저우에 집중하도록 설계했다. 971년 조정은 광저우에 첫 번째 시박사를 설립해 해외무역을 관리했다. 남해로 무역을 가기 위해서는 광저우에 가서 수속을 밟고 실물세를 내야만 했다. 따라서 북송시대에 광저우 항구

28 왕려명(王麗明), 「송대 취안저우 사회의 해양상업관에 대한 공감」, 『인해상의(人海相依)』, 상해고적출판사(上海古籍出版社), 2013, 144~154쪽.

는 남중국해의 일선 무역의 선두주자였으며, 세입은 당시 전국 수입의 80~90%를 차지했다. 또 취안저우는 남해에 가면 먼저 광저우에서 수속을 밟아야 했으며, 돌아올 때 광저우 시박사에 세금을 납부해야 했다. 때문에 "겨울을 2번 보내고 3년이 지나야 돌아왔으며, 길에는 초석과 얕은 모래 등의 위험이 있어 비용이 많이 들고 이익은 적다"고 한다.[29] 그러므로 북송시기 취안저우의 남해행 해상무역은 큰 이익을 보기 어려웠다.

그에 비해 취안저우의 동북아 진출은 유리했다. 북쪽의 동로東路(북로라고도 함)를 통해 등주登州 혹은 밀주密州를 거쳐 황해 건너의 한반도로 갈 수 있었다. 남쪽으로 가면 명주를 거쳐 동중국해까지 갈 수 있었다. 그리고 명주를 거치지 않고 취안저우에서 심가문沈家門을 거쳐 직접 고려까지 가는 전통의 취안저우 항로가 존재한다.[30] 북로는 육로가 복잡하고 항로가 멀지만 근해 해안으로 항해하기 때문에 안전하다. 그 덕에 북송 초기와 중기에는 이 길을 주로 사용하였다. 북방을 요나라가 장악하고, 북로가 안전치 않게 되면서 송의 조정에서는 "여객이나 해상통로를 이용해 상업에 종사하는 자는 고려, 신라 및 등주, 내주萊州 경계지역으로 가서는 안 된다."[31]는 내용의 시박 관련 규정을 반포하였다(『경력편칙慶力編敕』(1041~1048)과 『가우편칙嘉祐編敕』(1056~1063)에 기재되어 있음). 이에 따라 대부분 남로를 사용하였다.

원봉 3년(1079)에 고려와 교역하려면 명주에서 수속을 밟으라는 명이 있기 전까지 취안저우 항로로 가는 사람은 적지 않았을 것이다. 북송 말기에는 조정의 법령과 풍수 때문에 취안저우 사람들이 먼저 수속을 받으러 명주로 갔다.[32]

그러나 어느 항로를 사용하든, 광저우를 우회하여 수속을 신청해야 하는 몇 년

29 (宋)진관(陳瓘), 『선군행술(先君行述)』, 진고화(陳高華), 「북송 시대 무역을 위해 고려에 간 취안저우 상인－취안저우 시박사 설치」, 『해교사연구』 1980년 2호, 1980.

30 왕연무, 「취안저우 항구의 관점에서 본 송나라와 고려의 무역－취안저우 상인에 관한 것」, 『자동잡식(刺桐雜識)』, 해양출판사, 2018, 147~169쪽.

31 왕연무, 앞의 논문, 2018.

32 (宋)이도, 『속자치통감장편』 권86, 진종 대중상부 9년 2월.

을 제외하고는 1년 만에 고려로 무역을 다녀올 수 있다. 계절풍을 이용하여 4월의 남풍을 타고 고려로 갈 수 있으며, 하반기에는 북풍을 타고 다시 돌아올 수 있다. 1년이면 왕복할 수 있어 그 대가가 남해로 가는 것보다 훨씬 적었다. 이윤 추구를 목표로 하는 취안저우 상인들은 이익을 대담하게 추구하고 고생을 두려워하지 않았으며, 개인적인 이익과 재물을 쌓기 위해 최선을 다했다. 그들은 해외에서의 기회를 적극 찾아 나섰고, 이시기의 고려는 가장 이상적인 목표였다. 그리하여 북송시기 고려는 취안저우의 가장 중요한 교역 상대였다.

⑵ 대對 고려 무역과정에 성장한 취안저우 상인

이때 송나라 조정은 민간의 여송麗宋무역에 대한 태도가 복잡했다. 북방 요나라는 송나라 정부의 급소이고, 고려는 그러한 요나라와 인접해 있기 때문이다. 그래서 그들은 이러한 상황을 두려워하면서도 좋아하였다. 상인이 고려에 가는 틈을 타 요나라에 들어가 기밀을 누설하는 것을 두려워하였으며, 상인들의 이익을 시박의 이익으로 지원하는 것은 좋아하였다. 북송은 시종일관 이런 복잡한 마음가짐을 가지고 있었으며, 번복을 거듭하는 정책을 통해 이러한 태도를 엿볼 수 있다. 함평咸平 2년(999년), 송나라 조정이 명주에 시박사를 설립하여 對고려 무역을 관장하도록 하는 개방적 자세를 보였다. 대중상부大中祥符 9년(1016) 2월, 송나라 조정은 명주에 조서를 내려 "지금부터 신라(고려)의 배가 기슭에 다다르면 인수에 따라서 양식을 배분하며 한층 더 위안하고 바람이 멈추면 즉시 돌려보내라"[33]며 고려의 상선을 위로했다. 송나라와 고려의 수교가 단절되었을 때, 『경력편칙』(1041~1048)과 『가우편칙』(1056~1063)은 등주와 내주에서 고려로 가는 것을 금지했고, 희녕熙寧 시기에 왕안석이 법을 개혁하여 고려를 대하는 방침이 적극적으로 바뀌었다. 그러나 『희녕편칙熙寧編敕』(1068~1072)은 "배를 타고 바닷길, 하천을

33 소식, 「걸금여과외국장」, 『동파전집』 권58.

통해 북쪽의 고려, 신라, 등주, 내주 등 경계지역으로 가는 장사꾼은 각 2년간 복역시켰다."라고 되어 있으며, "고려의 교활한 상인을 막기 위함이 아닌 중국의 첩자가 고려로 가지 않고 거란으로 가려는 것을 막기 위함이다."라며 엄격한 명령을 반포하였다.[34] 원풍元豊 2년(1079)에 금지령이 풀리면서, "고려에 가는 상인 중 5천 관貫의 재물을 갖고 있다면 주적과 이름을 밝혀야 한다. 세금은 배를 보증하여 내야하며 내지 않는 자는 도판법盜販法에 의해 처리한다. 우선 사사로이 밀매하는 것을 금지하지 않으면 근절할 수 없다. 언젠가 결국 중국과 다시 왕래할 터이니 법을 분명히 확립한다."[35]고 하였다. 이처럼 긴 시간동안 오락가락하는 정책에 취안저우 상인들은 어찌할 바를 몰라 했다. 이런 상황에서 취안저우 상인들은 정책이 어떻게 정해지든 상관하지 않고 금지를 무릅쓰고서라도 밀수를 계속했다. 북송은 백여 년 동안 취안저우 상인이 고려에 가는 사례가 끊기지 않았다. 수속을 반드시 명주에 가서 밟아야 하며 그렇지 않을 경우 밀수로 간주하여 처분을 받아야 한다는 규정이 있어도, 송나라와 고려의 외교가 단절되어도 고려와 교역하려는 취안저우 상인들의 열정을 막을 수 없었다. 때문에 한동안 취안저우 상인들은 對 고려 항로를 독점하기도 했다. 이러한 이유로 중앙정치와 거리가 먼 취안저우 상인은 공식외교 무대에 등장하여 송과 고려의 경제 · 문화 교류과정에서 빛을 발하게 되었다.

북송 조정도 취안저우 상인들의 고려 무역으로 발생하는 부수적인 역할을 잘 알고 있었기에, 지나치게 관여하지 않았다. 공식적으로 외교가 단절된 상황에서도 두 나라는 여전히 비공식적으로 연결되어 있었다. 한편, 고려는 신라를 대체한 후 요나라와 조공관계를 맺어 송에 대해 보수적이었지만, 민간무역에 있어서는 적극적이었다.

34 (宋)이도, 『속자치통감장편』 권86, 진종 대중상부(眞宗 大中祥符) 9년 2월.

35 「식화하(食貨下)」 8, 『송사』 권186 志139.

고려는 "상인이 서책을 팔려고 올 때마다 옷을 깨끗이 하고 향을 피워 맞이"[36] 할 정도로 한漢 문화와 상품에 대한 수요가 강렬했다. 고려로 가져가는 상품은 이윤이 아주 높았으며, "새겨서 만든 경전 2,900여 조각을 공공연히 자기 나라로 가져가고 그에 대한 보답은 은 3,000냥"[37]에 달했다. 송과 고려의 무역은 간헐적으로 이루어졌으며, 상품의 공백기가 자주 나타났기 때문에, 고려 왕실은 취안저우 상인이 가져온 상품을 고가에 매입했다. "상인이 경내에 들어서면 관리를 파견하여 맞이하고 장령長齡에서 헌물을 받았으며 그 가격을 방물로 계산하여 몇 배의 보답을 주었다."[38]고 한다. 이처럼 취안저우 상인들에게 거액의 이윤을 낼 수 있는 공간이 있었기 때문에 조정의 금지령에도 불구하고 죽을 각오로 무역에 뛰어든 것이다.

송나라 상인을 회유하고 만류하기 위해 고려는 일련의 우대조치를 시행하였다. 고려로 무역을 떠난 송나라 상인은 모두 국빈관에 투숙하여 왕실로부터 연회와 관례를 우대 받았다. 고려 덕종 3년(1033) 전국적인 축제에 송나라 상인이 고려의 관리, 각국 사절들과 함께 배석하였으며, 그 후 매년 그렇게 하였다.[39] 두 나라의 교류가 단절되었을 때에도, "송나라 상인 엽덕방葉德龐 등 87명은 오빈관娛賓館에 있었고, 황증黃拯 등 105명은 영빈관迎賓館, 황조黃助 등 87명은 청하관淸河館에서 극진한 환대를 받았다."[40]고 한다. 이렇게 특수한 상황은 상업이 중요시 되는 취안저우에게 이상적인 기회를 마련해 주었으며, 순조롭게 밀수가 진행되었다. 북송 후기 고려는 "왕성에 중국인이 수백 명 있었는데 대부분 상선을 타고 온 복건福建사람이다. 그 능력을 비밀리에 시험하여 관직을 주거나 평생 머무르게 하였

36 「고려전(高麗傳)」, 『송사』 권487.
37 「걸금상려과외국장(乞禁商旅过外国状)」, 『소동파전집(蘇東坡全集)』 권58.
38 (宋)서긍, 「궁전(宮殿)」 2, 『선화봉사고려도경』 권6.
39 「정종세가(靖宗世家)」, 『고려사』 권6.
40 「열전(列傳)」, 『고려사』 권10.

다."[41] 북송 조정과 고려 왕조의 묵인 하에 취안저우 상인과 이주민들이 고려로 와서 하나둘씩 환골탈태하여 신화를 만들었다. 북송 취안저우에서는 갈수록 많은 사람들이 고려무역 성공담에 영향을 받아 소박한 상업사상이 지속적으로 남게 된다. 그리고 이는 남송 취안저우의 남해교역을 위한 사상적 토대가 되었다. 또한 북송에서 시작된 이러한 밀수 행위는 후대 취안저우 상인들에게 영향을 미치게 된다. 봉건시대 내내 취안저우 상인들은 형평성이 없거나 합리적이지 않은 해상무역 금지령이 떨어져도 용감하게 개척하고 교제를 즐기며 "감히 천하의 사람들이 할 수 없는 일을 하는" 바다 사람의 성격을 형성하였다. 어떤 의미에서, 취안저우의 해외 무역이 번성하게 된 것은 밀수와 금지령을 위반한 이러한 용기였다.

(3) 시박제도市舶制度의 변화를 준 고려의 취안저우 해상 상인

북송시대, 고려에 간 취안저우 상인의 탁월함은 취안저우 사람들의 사상과 행동의 기초를 다졌을 뿐만 아니라, 제도를 건전하게 만들었다. 취안저우의 對 고려무역이 빈번하고 송나라와 고려 관계에 기여한 공로를 크게 인정받아 희녕 5년(1072)에 "사취안저우司泉州를 두라"는 사람이 있었지만, 당시에 실행되지 않았다. 희녕 9년(1076)에 송나라 조정은 오히려 '광주시박조廣州市舶條'를 고쳤다. 그리고 "항주杭州와 명주明州의 시박사市舶司를 모두 광주 1사一司로 통합하라"[42]라고 했을 정도로 모든 선박의 관리를 광저우에 귀속시켰다. 이러한 규정은 분명 조류에 역행하는 것이었다. 고려로 출항할 경우, 당해 연도에 돌아올 수 있었던 취안저우의 상인은 먼저 광저우로 남하하여 광저우에서 다시 북상해야만 했다. 시간이 많이 지체되었으며, 취안저우와 광저우 사이의 항로에는 초석이 있고 얕은 곳에는

41 「고려전」, 『송사』 권487.

42 「식화하(食貨下)」 8, 『송사』 권186 志139.

모래가 많아 그 여정 역시 험난했다. 이 때문에 취안저우의 해외 교역량은 급감하게 되었으며, "남쪽으로 가는 배가 줄고 광저우는 계속 적자"[43]를 보게 되면서 조정의 시박 수입에 큰 차질이 빚어졌다. 조정이 시박을 모두 광저우로 귀속시킨 것은 수입세 탈루로 인한 피해가 없도록 시장을 통제하겠다는 취지였다. 그러나 새로운 시박법이 취안저우 상인에게 불리하게 적용되자 이들은 출항을 줄이지 않고, 밀수를 선택하여 광저우의 시박사를 피하게 됐다. 그 결과 오히려 조정의 수입에 큰 차질이 빚어지게 된 것이다. 원풍 5년(1082), 진칭陳偁은 조정에서 폐단을 분석하여 취안저우의 시박사 설치를 제안하였다. 그리고 그 아들 진관은 『선군행술』에 이 일을 기록하였다.

> 취안저우 사람은 해외로 행상을 갈 때, 봄에 가서 여름에 돌아오면 모두 순풍을 탈 수 있다. 희녕시대, 시박법이 바뀌기 시작했고 광저우를 반드시 왕복하지 않으면 물건을 몰수했다. 시박을 막으라는 명을 받은 전운판관轉運判官 왕자경王子京은 자신의 이익을 극대화하기 위해 배를 멈추게 하고 재물을 제한하라고 말했다. 공公은 교역 물품의 시기를 잃지 않으려면 배가 순풍을 타고 이동해야 비로소 그 무역의 값어치를 기대할 수 있다고 했다. 자경은 이를 막을 수 없어 여러 번 감옥에 갇혔고 결국 법을 어기고 민심을 따랐는데 조정의 미움을 받아 그의 행실을 공개했다. 칙령을 받고 다시 직위에 오른 왕자경은 다시 이를 막기 위해 체포를 서둘렀다. 놀란 상인들은 겁에 질려 약이나 물품을 태우고 감히 남겨두지 못했다. 공은 이 일을 아뢰며 "취안저우 상인은 1년 만에 해외를 다녀올 수 있는데 이제 멀리 광저우에 갔다가 출발해야 하니 2번의 겨울을 머물다가 3년 만에 돌아오고, 또 초석이 있고 얕으며 모래가 있는 험난함이 있어 비용이 많이 들어 남쪽으로 가는 배가 날로 줄어들고 광주의 세금은 적자이다. 이렇게 되면 폐단이 많아 백성들이 따르기 어렵다. 시박사를 취안저우에 설치하면 이런 폐단을

43 (宋)진관, 『선군행술』, 진고화가 인용 : 「북송 시대 무역을 위해 고려에 간 취안저우 상인—취안저우 시박사 설치」.

잠재울 수 있다."라고 했다. 그러나 자경은 법에 따라 시행하려 했으나 뜻을 이루지 못했다. 왕이 즉위하자 자경은 두려워하여 다시 고향으로 돌아가서 백성으로 되었다.[44]

1085년 철종이 즉위한 후 재정을 담당하는 호부시랑戶部侍郎 이상李常이 다시 이 일을 언급하였다.[45] 재물과 세금이 필요하여 철종은 부득이 시박법을 다시 개정하여, 취안저우에 시박사를 증설하였다. 취안저우 시박사의 설립은 취안저우 상인의 적극성을 나타내며, 송나라와 고려의 무역을 발전시킨 위대한 성과라고 할 수 있다.

시박사의 설립은 취안저우 해양무역 역사에서는 획기적인 사건이다. 취안저우가 어떠한 항구에도 종속되지 않고 그 자신을 기점으로 하여 세계를 향해 항해할 수 있도록 한 것이다. 비상의 날개를 단 듯 부富의 꿈, 해외의 전통을 따라가는 취안저우인들은 더 넓은 시장을 마주하게 되었다. 무역의 저울은 남중국해로 기울어 그곳은 더 넓은 세상이 되었다. 그리하여 동북아, 동남아, 남아시아, 페르시아만 나아가 동아프리카 해안에 이르는 거대한 무역권이 점차 형성되었다. 세계 속의 동서양 교류도 이와 같이 도래하게 된다. 고려는 취안저우 상인의 시야에서 점차 사라졌지만, 송과 고려의 무역은 취안저우 해외무역 발전시기에 무시할 수 없는 중요한 역할을 했다.

44 (宋)진관, 『선군행술』, 진고화가 인용 : 「북송 시대 무역을 위해 고려에 간 취안저우 상인－취안저우 시박사 설치」.

45 (宋)이도(李燾), 『속자치통감장편』 권406.

5. 맺음말

북송은 상품경제 역사의 시작이자 세계 해상무역의 시작이었다. 취안저우는 이 특별한 역사적 단계에서 고려와의 교역에 힘입어 급성장하여 막대한 이윤을 남겼다. 또한 송과 고려의 관계에 있어서도 중요한 역할을 했다. 이는 취안저우 사회의 상업 이념에 어느 정도 공감을 일으켰으며, 대규모 무역 활동의 형성을 촉진시켰다. 그리고 직접적으로 해외무역제도의 변화를 촉진시켜 당시 상업이 추구하는 제도적 · 비제도적 상호작용과 결합이 이루어져 취안저우가 남송에서 원대까지의 전성기를 이루는 밑바탕이 되었다.

송나라와 고려무역은 접안항해와 섬을 건너는 항해 등의 특징을 가지는 초기 항해활동에 속한다. 비록 장거리의 무역과 문명교류에 있어서 제한적인 모습을 보였지만, 그 촉발로 형성된 상품경제의 모태와 상업의식은 해상 실크로드의 발전에 지대한 영향을 미쳤다. 이 후에 계절풍과 해류를 이용하여 전개된 원양항해遠洋航海 무역에 내부적인 동력을 제공했다.

참 고 문 헌

고문헌

『고려사(高麗史)』.

『동파전집(東坡全集)』.

『보경사명지(寶慶四明志)』.

『선군행술(先君行述)』.

『선화봉사고려도경(宣和奉使高麗圖經)』.

『속자치통감장편(續資治通鑑長編)』.

『송사(宋史)』.

『혜인고려사지(慧因高麗寺志)』.

논문

엽은전(葉恩典),「취안저우와 고려, 신라 문물사적 근원 탐구(泉州與高麗, 新羅文物史迹探源)」,『해교사연구(海交史研究)』2006년 2호, 2006.

왕려명(王麗明),「송대 취안저우 사회의 해양상업관에 대한 공감(宋代泉州社會對海洋商業觀的認同)」,『인해상의(人海相依)』, 상해고적출판사(上海古籍出版社), 2013.

왕연무(王蓮茂),「취안저우 항구의 관점에서 본 송나라와 고려의 무역 : 취안저우 상인에 관한 것(泉州港視野中的宋麗貿易 : 有關泉州商人的那些事)」,『자동잡식(剌桐雜識)』, 해양출판사, 2018.

왕　하(王　霞),「묘지명 소견 송 이민 사례(墓志銘所見宋移民事例)」,『송나라와 고려 왕래자 연구(宋朝與高麗往來人員研究)』, 사회과학출판사(社會科学出版社), 2019.

진고화(陳高華),「북송 시대 무역을 위해 고려에 간 취안저우 상인－취안저우 시박사 설치(北宋時期前往高麗貿易的泉州舶商-兼論泉州市舶司的設置)」,『해교사연구(海交史研究)』1980년 2호, 1980.

단행본

양위생(杨渭生) 등,『10~14세기 중한관계사료회편(十到十四世紀中韓關系史料匯編)』上, 학원출판사(学苑出版社), 1999.

이금명(李金明) 외,『중국고대해외무역사中国古代海外貿易史』, 광서인민출판사(廣西人民出版社), 1995.

Ju-Kua Chau,『Chau Ju_Kua : His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries』, The Imperial Academy of Sciences, 1912.

닝보박물관 고려청자 전시 및 닝보 출토 고려청자 현황 분석

머리말
닝보 박물관에 전시된 고려청자
닝보 시내의 고려청자 상황
시박사市舶司의 제도적 추진을 통한 닝보항구의 번영과 무역 번창
닝보와 한반도의 교류에서 보이는 해양문명의 특징
맺음말

천밍량 陳明良
닝보박물관

국역: 방국화 方國花
경북대학교 인문학술연구원

닝보박물관 고려청자 전시 및 닝보 출토 고려청자 현황 분석

1. 머리말

닝보寧波는 중국 해안선 중앙에 위치한 양쯔강揚子江 삼각주三角洲의 남쪽 날개에 위치한다. 중국 강남에 있는 전형적인 물의 고장이자 항구도시이다. 예로부터 중국의 중요한 대외무역을 담당해 왔던 항구 중 하나이다.

닝보와 한반도의 우호적인 왕래는 그 역사가 유구하여 그 시작을 알 수 없을 정도이다. 다만, 동진東晉 시기부터 월요청자越窯青瓷가 한반도에 유입되기 시작하였고, 늦어도 9세기 말에 저장성浙江省의 장인이 월요의 도자기 기술을 한반도에 들여오게 되면서부터 고려청자의 발전이 시작되었다. 오대五代 말부터 북송北宋 중기까지 한반도의 청자는 빠르게 성숙하게 된다. 이후 자체적인 부화기를 거쳐 품질이 뛰어난 청자가 국제무대에 등장한다.

이 때 북송과 고려 사이의 정치·경제와 관련된 정세의 변화로 양국 교류가 더욱 빈번해진다. 신종神宗 희녕熙寧 7년(1074) 송나라 조정은 북방항로의 주요 항구였던 등주登州를 포기하고 모든 배를 남방항로가 시작되는 명주明州에서 출발하도

록 했다. 같은 해, 명주는 고려의 사신을 맞아들이기 시작했다. 정화政和 7년(1117)에 명주에 고려대사관을 짓고 고려의 사절단이 머무를 수 있도록 하였다. 명주항은 남송南宋시기에 가장 번성하였으며 조세수입의 중요한 역할을 하였다. 닝보에서 출토한 고려청자는 해당 시기의 청자들이 대부분이다. 원나라元 때, 명주항은 지명을 경원항慶元港으로 변경하였다. 여전히 중국 3대 무역항 중 하나였으며, 일본과 고려와의 모든 교류를 담당하였다.[1] 신안에서 발견된 침몰선은 원나라 때 경원항에서 출항한 배였다. 동아시아 항로가 일찍이 개통되고, 과거 조상들은 계절풍과 해류 등의 자연조건에 대한 이해가 높아지면서 해로를 통한 닝보와 한반도의 교역활동이 많아졌다. 중국과 한반도를 가로막는 동중국해와 황해는 해양문화의 소통채널로 바뀌게 된다.

지명은 세월의 흔적을 가장 잘 간직한 기억 장치이다. 주산시舟山市 보타普陀의 지명에는 '신라초新羅礁', '신라서新羅嶼', '신라산新羅山', '신라방新羅坊', '고려도두高麗道頭'[2]가 있다. 이는 두 나라 사이에 해상 왕래가 자주 이루어졌음을 방증한다. 10~13세기에 송나라와 고려의 왕래가 빈번하였고, 명주는 두 나라의 교류과정에 있어 중요한 역할을 하였다. 그리고 닝보에 유입된 고려 청자의 제작시기는 고려 왕조가 청자를 수출한 시기 전반에 해당된다.

2. 닝보 박물관에 전시된 고려청자

닝보박물관이 소장하고 있는 고려청자는 모두 잔편殘片이다. 자기 조각은 크게 두 가지 유형으로 분류된다. 한 가지 유형은 닝보시 고고학연구소의 발굴을 통

1 임사민(林士民), 『닝보 : 역사상의 일본승려 중국취경중지(寧波 : 歷史上的日本僧人中國取經重地)』, 대공불교(大公佛教), 2014.

2 흑룡강파도(黑龍江波濤), 「항로, 몬순과 해류(航路, 季风与洋流)」, 『개인도서관(個人圖書館)』, 2018; 고증에 따르면, 푸타산(普陀山) 서남쪽 해역과 육상에 있다고 한다.

해 소장하게 된 것이다. 출토지와 관련 유적지의 시기가 명확하다. 그러나 그 시기가 명확한 유형의 유물 수량은 적다. 현재 전시되어 있는 대부분의 자료는 원나라元 시기에 축조된 나성羅城 성벽 유적지에서 출토된 것이거나, 송나라宋 시기에 만들어진 동도로東渡路 시박사市舶司, 창고 유적지에서 출토된 것이다. 정우보의 『닝보에서 출토된 고려상감청자에 대한 간략한 이야기』(1995)에서는 "1993년 11월, 닝보 동도로 유적지의 원나라 문화층文化層에서 처음으로 고려상감청자편이 출토되었다. 청자의 바탕은 희고 단단하며 미세한 공기구멍이 있다. 두께는 0.7cm로 내벽의 녹로문은 뚜렷하다. 유약의 빛깔은 분청이며, 반들반들하고 윤택하다. 석회유약으로 구웠기 때문에 유약층이 비교적 두껍다.

표본1. 백화흑엽白花黑葉 모란무늬편, 활짝 핀 흰색 모란꽃 한 송이를 검은 잎이 받쳐 입체감이 뛰어나다.

표본2. 호접문편胡蝶紋片, 하얀 날개를 펼친 나비가 그려져 있으며, 머리에는 두 가닥의 더듬이가 검은색으로 장식되어 생동감을 부여한다. 자기편은 항아리 편으로 추정된다.

표본3. 권초문편捲草紋片, 병甁의 편으로 추정된다. 출토 장소는 동도로 성벽 안쪽으로 송·원시기의 상인들이 운집해있던 번화가이다. 해당 유적의 북쪽은 동도문東渡門, 남쪽은 시박무문市舶務門과 이어져 있다. 동쪽은 강하해운江夏海運 부두 천비궁天妃宮이다. 지층을 분석해 볼 때, 그 연대의 하한선이 원나라 시기를 넘지 않는다."라고 하였다.[3]

현재 아래의 도자편들에 대해서 전시실에서는 다음과 같이 설명한다.〈그림 1〉

1) 12~13세기 초, 고려청자각전지모란문병高麗青瓷刻纏枝牡丹紋甁 도편, 동도로 송나라 시박사市舶司, 창고 유적지(세계무역센터 공사장) 출토

3 정우보(丁友甫), 「닝보에서 출토된 고려상감청자에 대한 간략한 이야기(淺談寧波出土高麗鑲嵌青瓷)」, 『저동문화(浙東文化) 1995년 1호, 105~106쪽.

〈그림 1〉 동도로 송나라 시박사, 창고 유적지 출토 고려 도자기편

2) 12~13세기 고려청자, 청자상감완青瓷象嵌碗 등 기물器物 도편, 동도로 원나라 시박사, 창고 유적지(세계무역센터 공사장) 출토

닝보에서 출토된 청자 중에 고려청자가 확실한 것은 아래 2가지가 있다. 1999년 고려사관高麗使館 지역에서 출토되어 정리한 것과 2018년 송나라 후기에서 원나라 초기에 해당하는 닝보 위야오 웨이싱루餘姚巍星路의 지하 저장유적지에서 출토된 것이다. 지하 유적지에서 발견한 병은 목이 길고 뚜껑이 없지만, 완형의 도자기이다. 그 외에 다른 출토 유물은 산산히 부서진 도편이다. 때문에 해당 유물에 대한 설명을 하기 어렵다. 분포점, 규모, 품질 등에서 볼 때 중국이 당시 고려청자를 수입했다는 실상을 설명하기에는 어렵다. 그리고 도자기의 수준을 가늠하기 어려우며 심미적인 면에서도 미흡한 점이 많기 때문에 자세한 설명이 어렵다. 이는 더 많은 양의 유물이 출토되어야만 해결이 가능할 것으로 보인다.

닝보의 도시 개발 범위를 볼 때, 더 이상의 고고학적 발견은 어렵다. 현실적으로 민간의 소장자료를 보는 것이 훨씬 좋은 선택이 될 수 있다. 민간의 소장자료가 더 풍부하기 때문이다. 고고학 발굴을 통해 얻은 자료는 양적 · 질적으로 한계가 있지만, 자료의 존재 자체만으로도 우리의 시야를 넓히는데 도움이 된다. 닝보박물관의 수집정황을 볼 때, 도자기 자체의 질과 정보량은 오히려 민간 소장품 쪽

이 뛰어나다. 그러므로 고고학 발굴 자료와 상호보완하여 보는 것이 효율적이다.

〈그림 2〉 청자상감인물상박국화문합 뚜껑
(닝보박물관 소장)

특히 '청자상감인물상박국화문합 뚜껑青瓷象嵌人物相搏菊花纹盒盖'〈그림 2〉은 2016년 국립중앙박물관에서 개최하였던 한국신안해저유물 발굴 40주년 특별전 '신안해저선에서 찾아낸 것들'에 전시되었다. 이 유물은 현재 우리 박물관에서 관람객과 학자들의 관심을 가장 많이 받고 있는 고려자기이다. 현재 해당 문양이 확인된 자료는 총 2건에 불과하다. 문양에 표현된 인물의 동작에 대해 논란이 있는데, 현재 우리 박물관에서는 중립적인 태도를 취하고 있으며 '씨름相搏'하는 것으로 보고 있다. 지금은 적절한 곳에 보관되어 존재가치를 뽐내고 있다.

또 다른 유형은 유적지에서 발굴을 통해 출토된 것이 아닌 지표수습 유물이다. 때문에 유물의 명확한 시기를 알 수 없다. 이 수집품들은 민간연구자들이 수집한 것이다. 출처가 밝혀진 도자기 표본은 채집위치를 표시하였다. 개인적으로 시간이 있어 이러한 유물을 취합하여『닝보고도자습유寧波古陶瓷拾遺』를 공동출판하였다. 비록 비공식적인 출토품이지만 신빙성이 비교적 높다고 생각한다.

〈그림 3〉은 주용위朱勇偉 선생이 직접 손으로 그린 고려청자의 주요 출토지점으로 고려 도자편 표본은 총 26점이다. 표본에 대한 정보는 다음 〈표 1〉과 같다.

그리고 오경吳敬, 부아서付亞瑞가 작성한「중국에서 출토된 고려청자 개요 및 관련 연구」의 통계에 따르면, 닝보 고려청자의 출토현황은 다음과 같다.

〈그림 3〉 닝보시 고대 자기 출토지 분포도

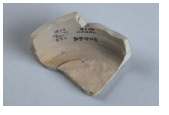
1) 저장성浙江省 닝보시 천일광장天一廣場에서 그릇 도자편 2점이 출토, 1점은 10세기 후반, 다른 1점은 12세기 후반

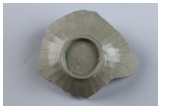
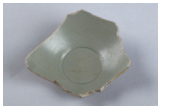
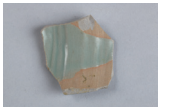
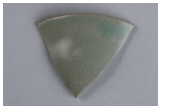
2) 저장성 닝보시 약행길藥行街에 있는 경청선사境清禪寺 유적에서 12세기 병과 상자 출토

3) 저장성 닝보시 융청시甬城市 건설현장에서 11세기 초 그릇도편이 출토

4) 저장성 닝보시 동도로 시박사 유적에서 12세기의 병과 항아리가 출토, 연대가 겹치는 부분이 있어 서로 보완 가능

〈표 1〉 수집된 단편의 일부 사진 정보 및 위치 상황

번호	사진 번호	출토지점	유물사진	연대 범위	위치참조 (천일광장 중심)
1	34758 34759	군자거리 (君子街)		12세기	동남쪽
2	34762 34763	닝보 고루(鼓樓)– 효문길(孝聞街) 흙더미 중산서로(中山西路) 개조하여 버린 흙더미		12~13 세기	서북쪽
3	34764 34765 34766 34767	축가골목(竺家巷), 군자거리 블록		12세기	동남쪽 약행길 건너편
4	34768 34769	월호(月湖)		13세기	서쪽
5	34770 34771	흥녕로(興寧路) 남쪽 해구빈관(海鷗賓館), 용성(甬城) 흙더미		13세기 중기	동남쪽 주성 밖
6	34788 34789	동도로		14세기	동쪽
7	34774 34775	도시인화 (都市仁和) 센터		14세기	남쪽
8	34777 34778	천봉탑(天封塔)		12~13 세기	남쪽

9	34779 34480	중산중로(中山中路) 천녕(天寧)빌딩			12~13 세기	서북쪽
10	34782 34783	CBD 토지			12~13 세기 전 반기	천일 광장 내
11	34786 34787	출토위치 모름			12~13 세기	없음
12	34795 34797	경청사(境清寺) 터			13세기	동남쪽
13	34800 34804	경청사 터			12~13 세기	동남쪽

출토지점은 천일광장天一廣場을 중심으로 동쪽에 동도로가 있으며, 동남쪽으로는 약행거리 건너편에 군자거리君子街, 축가골목竺家巷, 경청사境清寺 유적지가 있다. 남쪽으로는 약행거리藥行街 건너편으로 천봉탑天封塔, 도시인화都市仁和센터가 있으며, 서쪽으로는 월호月湖, 북서쪽으로는 고루鼓樓인 효문거리孝聞街, 천녕天寧빌딩이 있다. 고대 닝보시의 동부, 동남부, 남부, 서부, 동북부가 있는데 당시 명주성의 중심이었다. 상감청자가 발견된 해구빈관海鷗賓館 흙더미 지점 한 곳만 원래의 강동구江東區이며 주성主城 외부 지역에 속한다. 이 상감청자의 연대는 표본들 중에서 중~후기에 해당한다. 이는 닝보성의 시기가 남송南宋 후기에서 원대元代까지 확장했음을 어느 정도 보여준다. 이는 주용위 선생의 개인적인 성과이지만, 닝보에서 출토된 고려자기의 수량 및 분포를 파악하는데 도움이 된다. 많은 사람들에 의해서 자료가 수집 및 출토된 닝보 민간자료들을 볼 때, 공식적으로 발굴된 고고학 자료를 훨씬 뛰어넘는 것으로 보인다. 항저우杭州 출토 고려 청자 역시

질과 양의 병존성을 입증하고 있다.

위의 도자기 분포 범위에 따르면 도시의 서쪽, 즉 고려사관과 가까운 지점(효문거리의 천녕빌딩 · 천일광장, 천봉탑, 축가골목, 군자거리, 경청사 유적 등)에서 출토된 표본은 연대가 보통 이른 시기이며, 남송시대의 비중이 현저하게 높다. 일부는 더욱 이른 시기일 가능성이 있다. 천봉탑 남동쪽에는 일호日湖를 중심으로 당송唐宋시대 종교 문화가 성행하였다. 지금은 볼 수 없는 천봉사天封寺, 노반전盧班展, 오대사五臺寺를 제외 하더라도 1탑2사一塔二寺(천봉탑 · 연경사延慶寺 · 관종강사觀宗講寺)가 현재 남아있다. '두 사찰'은 불교 천태종의 중심도장이기 때문에 국내외에 잘 알려져 있다. 역사적으로 일본과 한반도에서 많은 고승들이 바다를 건너 경전과 이치를 구하러 왔다고 한다. 송대宋代의 이종理宗황제도 일호에서 공부한 적이 있었다. 당시 사명망족四明望族 원씨袁氏가문이 남호南湖에 대대로 오랫동안 자리를 잡고 있었다. 유명한 학자인 호삼성胡三省은 30년 동안 원씨가문에 머물면서 『자치통감資治通鑑』을 주석註釋하였다. 해당 서적은 원가의 지하실에 소장하여 지금까지 보존될 수 있었다.[4]

도시의 중부 지역에 있는 천일광장, 도시인화센터, 경청사 유적지는 겹쳐있기에 상감자기의 비중이 높다. 동부 지역의 상감자기가 특히 많으며 인물상박상감人物相搏象嵌가 바로 여기에서 출토되었다. 동쪽의 성 외곽에서 발견된 유일한 도자편도 상감이 되어있다. 이는 남송 중 · 후반기에 닝보성 중앙과 동쪽에 위치한 항구의 무역 · 상업지역이 다른 지역에 비해 상대적으로 번창했던 것과 관련이 있는 것으로 보인다. 물론 이런 해석이 절대적인 것은 아니다. 월호月湖 주변에 있는 고려사관 근처에서 상감청자가 확인되기 때문이다. 이러한 고려청자의 비중은 시대 변화에 따른 분포변화를 말해주는 듯하다.

현재 도시규모에 비해 고대 닝보시의 번화가 범위가 크지 않다. 고려자기 편의 출토범위는 당시 번화가의 틀에서 벗어나지 않는 것이 일반적이다. 주요 번화가

4 『동남상보(東南商報)』, 2010. 07. 27일자 기사.

지역을 벗어나면 고려청자 출토수가 눈에 띄게 줄어든다. 그에 비해 닝보의 월요자기越窯瓷器는 범위가 넓어 번화가가 아닌 시골지역에도 분포되어 있다. 해외에서 유입된 고려청자는 고대 닝보시의 주요한 번화가를 위주로 분포한다. 지금까지 20개 가까운 출토지가 현재 닝보시의 동서남북 구석구석까지 흩어져 있다. 이는 명주를 통해 수입된 고려청자가 닝보의 주번화가와 항주를 거쳐서 유통되었음을 의미하며, 그 중 일부는 일본으로도 갔을 것이라 생각된다. 고려청자의 품질과 선호도를 볼 때, 두 지역 사이의 교류가 활발했음을 보여준다.

3. 닝보 시내의 고려청자 상황

"이번 고고학 발굴… 송나라의 다양한 사회경제적 측면을 포괄하고 있으며, 지층연대 및 출토유물 연대의 하한선이 대략 송말원초宋末元初로 추정된다." 그중 화폐는 "…남송 이종理宗 시대의 경정원보景定元寶(1260~1264)이다."[5]

〈그림 4〉의 유물에 대한 내용은 다음과 같다. "모양, 유약의 색, 태질胎質, 장식 및 소성과정의 특징은 다음과 같다. 구연부口緣部는 나팔모양처럼 벌어졌으며, 구순부口脣部는 둥글다. 경부頸部는 길고, 견부肩部는 두드러지지 않다. 동최대경胴最大徑은 아래쪽에 위치하며, 저부低部는 둥글다. 구경口徑은 6.2cm, 저경底徑은 8.4cm, 동최대경은16.5cm,

〈그림 4〉 2018년 닝보 위야오(餘姚) 웨이싱루(巍星路) 송말원초(宋末元初) 지하 저장유적지에서 발견된 고려청자 긴목병(長頸甁), 닝보고고소(寧波考古所) 촬영사진

5 닝보시문물고고연구소(寧波市文物考古研究所), 『닝보 · 위야오 웨이싱루 지하 저장유적지 고고성과 신문통보회(寧波 · 余姚巍星路窖藏考古成果新闻通报会)』, 2018.

기고器高는 35.8cm이다. 이 병은 구연부 한쪽에 있는 고리모양의 결실을 제외한다면 기본적으로 완전하게 보존되어 있다. 유약은 청록색 같은 비색으로 빛나는 것이 얼음이나 옥과 같다. 저부쪽을 제외하고는 모두 유약을 발랐다. 유약을 바르지 않은 바닥부분은 태토가 그대로 노출되어 있어 붉은색을 띈다. 회백색의 태질은 비교적 부드럽다. 유약층釉藥層 아래에 꽃장식이 음각陰刻 되어 있다. 위아래로 총 6단으로 꽃장식이 구성되어 있다. 최상층 구연부에는 일주운뢰문一周雲雷紋이 장식되어 있다. 경부에는 화훼문花卉紋, 견부에는 평행쌍권선平行雙圈線과 일권상운문一圈祥雲紋이 음각되어 있다. 동체부胴體部에는 등간격으로 삼지하화문三枝荷花紋이, 동체 하부下部에는 쌍선앙련판문雙線仰連瓣紋이 있다. 연꽃 안에는 세선細線과 권운문卷雲紋이 음각되어 있다. 태체胎體의 제작 공법은 회전륜回轉輪(회전물레)으로 제작하였다. 동체부 표면에는 회전륜에 의해서 표면에 요철이 확인된다. 유약을 시유하거나 단차시유單次施釉를 위해 소성을 한다. 목부분에 황색의 태토가 노출되도록 표현하였는데, 이는 축유현상縮釉現象(유약의 축소현상)을 나타낸다. 소성공법은 갑발소성을 하여 기물 표면이 깨끗하다. 자기의 바닥에는 지소법支燒法(번조받침 또는 요도구)에 의한 흔적이 8곳 확인된다."라고 설명한다.[6]

이 청자 병은 목이 길고 동체부 외선이 아름답다. 문양을 음각하였으며, 유약층의 빙렬氷裂이 자연스럽다. 색채는 비교적 짙으며 오대월요五代越窯의 청록색에 가깝다. 비유층非釉層은 투명유약을 사용하였으며, 용천요龍泉窯의 빛깔과 유사하다. 뚜껑이 없고, 병의 기고가 35~36cm인 것은 고려자기 병甁에서 흔히 보이는 형태이다. 이와 유사한 고려자기가 하나 더 있다. 강가에서 출토되었으며, 송말원초宋末元初로 추정된다. 해당지역은 당시 전쟁이 일어났던 지역이기 때문에 자기가 출토된 곳은 임시저장고였던 것으로 추정된다.

6 나붕(羅鵬) · 이안군(李安軍), 「절강 닝보 위야오 웨이싱루 지하저장유적지에서 출토된 고려청자와 예비연구(浙江寧波余姚巍星路窖藏出土高麗青瓷與初探)」, 『문물감정여감상(文物鑒定與鑒賞)』, 2020.

닝보 박물관은 몇 년전 고려청자 공모가 있었으나, 여러 가지 사정으로 성사되지 못하였다. 두 개의 자기 중 하나는 기고 40cm를 넘는 매병梅甁이었다. 유약 아래에 꽃무늬를 새기었고, 일부 결손되어 복원하였다. 거의 완형에 가까웠다. 다른 하나는 연판형蓮瓣形 받침대였으며, 결손이 심하였다. 두 자기는 모양과 유약의 품질이 높았으며, 청록색의 빛깔을 하였다. 이는 초기 순청자純青瓷에 속한다. 현재 닝보시에서 고려청자 잔편들이 많이 확인되지만, 이 2점의 고려청자는 형체가 크고 장중하며, 매력적인 청록색을 띄고 있다. 이는 임안臨安으로 보내도 될 만큼 고려청자 중에서도 상등품이다.

"2011년 닝보의 도자기 애호가들이 장창수張倉水 고택의 금계수나무 아래에서 명품 자기감상회를 열었다. 중국 내의 각 가마에서 출토된 자기편들이 모여 있었다. 그 중 중국의 월요청자가 가장 많았으며, 그 다음이 고려청자편이었다(일부는 항저우 출토로 추정)".[7] 일부는 품질이 상당히 좋았다. 완형의 자기가 아닌 자기 조각의 수량을 통해서도 문제를 해결할 수 있는 답을 얻을 수 있다. 닝보에 고려청자 잔편이 있다는 사실은 여러 해를 거쳐 점차 인정받아왔다.

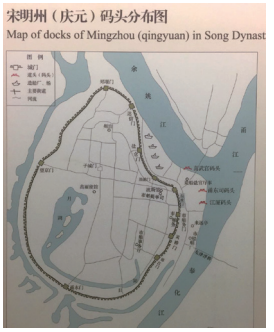
4. 시박사市舶司의 제도적 추진을 통한 닝보항구의 번영과 무역 번창

1)

시박사의 설립은 고대 항구의 발전에 중요한 역할을 하였다. 시박사가 있는 곳은 공식적으로 인정된 무역 중심지라는 뜻이다.

닝보는 당대唐代부터 개항하여 대외 무역의 4대 항구 중 하나로 급부상하였다. 당나라부터 5대10국五代十國시기까지 동아시아 해상무역은 명주상단明州商團이 핵

7 『동남상보(東南商報)』, 2011. 9. 26일자 기사.



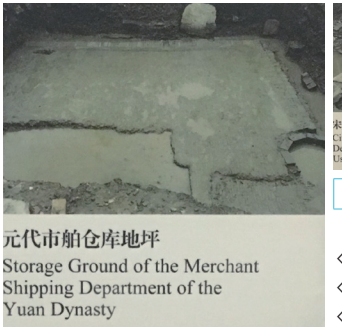


그림 5 | 그림 6 | 그림 7

〈그림 5〉 송나라 명주(경원) 부두 분포도
〈그림 6〉 원나라 시박 창고 터
〈그림 7〉 송나라 시박사 성문 터

심역할을 하였다. 이 시기에 장사를 하러 중국으로 오는 사람들은 대부분 신라의 상인이었다.

송나라 때 명주는 심각한 도시화 과정을 거쳤다. 북송시기에 이룩한 모든 도시적 성과는 남송 초 전쟁에 의해 큰 타격을 입었다. 이후 수십 년의 시간을 들여서 다시 일어선 명주성은 남송의 수도인 임안臨安에 근접한 중요지역이 되었다. 명주는 국방, 조세, 무역(시박), 문화 등 국제적인 성격을 지닌 탁월한 항구도시의 입지를 가지고 있었다. 송원宋元시기는 닝보가 시박제도의 효과를 가장 많이 받은 시기이다. 양절로兩浙路(북송시대에 설치된 행정구역으로 지금의 난징시南京市 동쪽, 장강長江 이남 장쑤성江蘇省과 저장성浙江省 일대)의 시박사가 명주시의 시박사로 이전된 것은 명주의 경제 및 해상무역의 규모를 볼 때, 당연한 결과이다. 번창하는 시박 무역은 송나라의 국가 재정에 매우 중요한 비중을 차지했다.[8]

시박사는 일반적으로 공무를 처리하는 '공아서公衙署'와 수입품을 저장하는 '시박고市舶庫'로 구성된다. 공아서는 시박사의 관원이 업무를 보는 곳이며, 시박고는 시박사의 대외무역 물품을 저장하는 곳이다. 『송사宋史 · 직관지職官志 7』에 따르면, 시박사의 직무는 '수입물품과 선박에 대한 심사 및 검토를 관장하며, 멀리 떨어져 있는 사람과 물건을 서로 통하게' 하는 것이라고 기록되어 있다. 즉, 공

8 닝보박물관 전시패널 글.

〈그림 8〉 강하공원(江廈公園)에 있는 내원정(來遠亭) 터, 맹아월(孟亞月) 촬영

식 사절단을 접대하고, 외국 상인들을 불러들이며, 항구무역에 종사하는 선박 및 인원을 관리 · 등록하였다. 그리고 수입품에 대한 실물세, 구입 및 이러한 물품의 운송, 판매 등 수입 물품에 대한 판매와 관리를 담당하였다. 또한 해금海禁 및 밀수무역 방지를 담당했다. 감독, 징세, 밀수감찰, 통계작성 등 이는 현대세관의 기능과 완전히 동일하다. 그때와 다른 부분에 관해서 현대사회에서는 시장행위를 통해서 또는 다른 집행부를 통해서 해당 부분을 보완하였고 있다. 송나라 초기, 시박사를 설치한 후 닝보 동도문東渡門과 영교문靈橋門 사이의 나성에 시박사를 위한 전용 성문을 개설하였다. 이를 통해 외국의 수입물품과 국내 수출물품이 섞이지 않도록 구분하였다. 송 이종理宗 보우寶祐 5년(1257)에 지부知府를 맡은 오잠吳潛

좌_ 〈그림 9〉 남송시대의 거룻배(駁船)
우_ 〈그림 10〉 전선거리(戰船街), 초보산(招寶山) 아래 조선소

의 주관으로 나성을 정비하였으며, '내안문來安門'이라 명명하였다.[9]

그 밖에 양송兩宋시대에 명주에도 전국 11곳에 분포한 관립 조선소 중 하나가 있었다. 송 철종哲宗(1086~1100) 때, 양절로兩浙路의 명주와 온주溫州의 선박건조 수량이 전국 최고였다. 정화政和 4년(1114)에만 총 600여 척을 건조하였다.[10] 『선화봉사고려도경宣和奉使高麗圖經』의 저자 서긍徐兢이 승선한 배는 명주에서 건조한 것이다. 남송시대에도 명주의 조선업은 발달하였다. 『개경사명지開慶四明志』에 따르면 당시 명주에는 민선民船이 7,916척이 있었다고 한다. 이 중 배의 폭幅이 2장丈 이상인 것은 1,728척이며, 1장 이하인 것은 6,188척이었다고 한다. 2003년 12월 닝보시 문물고고연구소文物考古研究所는 화의로和義路 빈강濱江유적지에서 남송시대의 거룻배駁船를 발굴하였다.

9 호백수(胡白水), 「고대닝보의 시박사(2)」, 『每日頭條』, 2019. 1. 13일자 기사.
10 (清) 서송(徐松), 「송회요집고 · 식화(宋會要輯稿 · 食貨)」, 『중화서국(中華書局)』, 1957.

2) 시박사 제도의 완비와 빙사聘使 예우

시박사는 당나라 때부터 시작하여, 송나라 때 완성되었다. 명주 시박사의 관원 명부의 일부를 보면, 초기에는'주군겸령州郡兼領'이라 하여 지방관이 시박사를 맡아서 겸직하는 경우가 비교적 많았다〈표 2〉.『송회요집고宋會要輯稿』에는 송 신종神宗이 원풍元豐 3년부터 전임운전사 개혁을 시작하였다고 한다. 이후 10여 년 동안 명주시의 시박사에서는 여전히 겸직 현상이 있었다. 철종 이후가 되어서야 전임자가 직접 시박사를 지도하였다. 닝보는 역사적으로 수입보다 수출이 더 많은 항구였으며, 오늘날에도 그러하다. 그래서 명주시의 시박사는 광저우처럼 주로 해외에서 오는 선박을 관리하는 것이 목적이 아니었다. 설립목적부터가 해외 무역을 통한 이익 창출이었기 때문에 나라를 따지지 않고 무역을 장려하였다. 보경寶慶 3년(1227), 경원의 지부知府 호구주胡榘籌는 자금 13,288연緡을 조달하여 시박사를 중건하였다. 해외의 선박상인들을 강하江夏부두에 정박하도록 하였으며, 내안정來安亭에서 검증 처리를 하였다. 3개의 문을 통과하면 시박사에 들어갈 수 있도록 하여, 시박사에 직접 들어가기 쉽게 하였다.

송과 고려의 조공무역은 북방의 군사 · 외교 정책의 영향을 많이 받기 때문에 자주 불안정해졌다. 신종과 휘종徽宗 때 송과 고려의 사이는 비교적 화목하였다. 송 신종이 조서를 내려 고려의 사절단을 접대하였다. "조정이 예우를 하였으니, 고려가 다른 여러 나라보다 우위에 있다."고 하였다. 고려에서 조공을 위해 사절이 닝보에 도착하면 반드시 관리를 보내 영접을 나갔다. 돌아가는 길에도 반사伴使가 동행하며 호송하였다. 고려 사신단은 송나라 안에서 송의 관원에게 조공하는 '부대무역附帶貿易'을 하였다. 때문에 송나라 관리들이 사절단에게 편의를 제공하는 것이 일반적이었다. 원풍元豐 초년, 송 신종은 닝보와 전하이鎭海에 각각 고려공사관高麗貢使館을 세우라는 조서를 내렸다. '낙빈정樂賓亭'과 '항제정航濟亭'이라

고 명명하였다.[11]

〈표 2〉 송나라 명주 시박사(무)의 일부 관원 명부

성명	직무	재직기간	비고
장숙(張肅)	시박사사 (市舶司使)	송(宋) 태종(太宗) 순화(淳化) 3년~4년(992)	전임 감독어사 (監督御使)
능경양(凌景陽)	시박사사	송 태종 순화 4년(993)	겸직(兼職)
포당(鮑當)		송 태종 지도(至道) 원년(995)	겸직
서계종(徐繼宗)		송 태종 지도 3년(995)	겸직
정고년(丁顧季)		송 진종(眞宗) 함평(咸平) 원년(998)	겸직
이이경(李夷庚)		송 진종 천희(天禧) 5년(1021)	겸직
증회(曾會)		송 인종(仁宗) 천성(天聖) 2년(1024)	겸직
증공(曾鞏)	지주(知州) 겸 시박사	송 신종(神宗) 원풍(元豐) 원년(1078)	겸직
이연세(李延世)	겸감(兼監) 시박	송 철종(哲宗) 원우(元佑) 2년(1087)	겸직
이평(李萍)			겸직
이관(李關)			겸직
왕자연(王子淵)			겸직
장수(張修)			겸직
류숙(劉淑)			겸직
여온경(呂溫卿)			겸직
조면(姚免)		송 철종 소흥(紹興) 연간(1094~1098)	겸직
류정(劉珽)			
왕자소(王子韶)			
엽도(葉濤)			
위양(韋驤)		송 철종 원부(元符) 간 (1098~1100)	

11 항제정은 원래 전하이성(鎭海城) 관문과 강동로(江東路)를 잇는 용강(甬江) 쪽에 있었는데, 현재 전하이성 관문과 강서로(江西路)에 있는 항제정은 최근에 모방·건축된 것이다.

육부(陸傅)		송 휘종(徽宗) 건중정국(建中靖國) 원년(1101) / 송 휘종 령(寧) 원년(1102)	
고요명(高堯明)	겸감 시박무 (市舶務)	송 고종(高宗) 소흥(紹興) 14년(1144)	
한정(韓挺)	제거(提舉) 양절로 (兩浙路) 시박 겸 권지명주 (權知明州)	송 고종 소흥 22년(1152)	
양체(楊蒂)	감시박무 (監市舶務)	송 효종(孝宗) 건도(乾道) 원년(1165)	
강세(姜洗)		송 효종 건도 2년 6월(1166)	
호구(胡榘)	연해제치사(沿海制置使) 경원지부(慶元知府)제거(提舉) 시박	남송(南宋) 이종(理宗) 보경(寶慶) 2년 2월 ~ 소정(紹定) 원년 11월 소정 2년 1월~ 7월까지 (1226~1229)	
반방(潘方)	감시박무	송 공제(恭帝) 덕우(德佑) 2년 (1276)	환장각(煥章閣), 현모각학사 (顯謨閣學士) 겸직

송 휘종 정화政和 7년(1117), 정부의 외교접대기관인 '고려사관高麗使館'이 설립되었다. 고려사관 유적은 닝보 금진명로今鎭明路의 월호月湖 동쪽 기슭 보규寶奎골목에 있다. 그에 따라 자연스럽게 고려에서 송의 사절을 영접하는 수준도 높아졌다. 매번 대신大臣이 나와 사절을 영접하고, 함께 다녔으며, 선물을 아낌없이 주었다.

〈그림 11〉 고려사관(高麗使館) 유적, 고려청(高麗廳)

3) 동아시아 무역 교류의 물품

관례를 떠나서 민생실용상품에 대한 쌍방교역이 주류를 이루었다. 『보경사명지』6권, 「서부 · 하 · 시박敍賦 · 下 · 市舶」에 기록된 고려의 시박무역 물품 목록은 다음과 같다. 고가의 물품으로는 은자銀子, 인삼, 사향麝香, 홍화紅花, 복령茯苓, 밀랍이 있다. 저가의 물품으로는 대포大布, 소포小布, 모사포毛絲布, 기름, 솔방울, 밤, 대추, 개암, 도토리, 아몬드, 세신細辛, 산수유, 백부자白附子, 무이蕪荑, 감초, 방풍防風, 우슬牛膝, 백술白術, 원지遠誌, 복령, 강황薑黃, 참기름, 김, 소라, 나세螺細, 피각皮角, 영모翎毛, 호피虎皮, 칠漆, 청기靑器, 동기銅器, 쌍감도雙瞰刀, 돗자리, 버섯 등이 있다.[12] 이에 대한 세율은 5.2~6.7%였다. 복령은 고급품과 저급품으로 구분되며, 청기는 고려청자를 뜻한다.

닝보의 지리적 위치로 인해 북쪽과 동쪽 방향의 주요 교역 상대는 한반도와 일본뿐이었다. 송나라 때 명주는 고려와 왕래할 수 있는 유일한 합법적 항구였다. 북송 중 · 후기동안 명주의 상인들이 고려로 상행商行을 갔던 횟수는 120회가 넘는다. 고려로 운송되는 화물에는 찻잎, 자기, 비단 등이 있다. 비교우위를 통해 서로 있는 것과 없는 것을 융통하였다. 시장의 수요와 공급을 조절하였고, 이를 통해 재정수입이 증대되었다. 무역량의 확대로 송과 고려는 모두 큰 이익을 얻었다. 그에 따라 송은 명주의 관리를 강화하였다.

> "원풍元豐 2년, 고려에 들어간 상인이, 5천관貫의 재물을 갖고 있다면, 주적州籍과 이름을 밝혀야 한다. 세금은 배를 보증하여 내야 하며 내지 않는 자는 도판법盜販法에 의해 처리한다. 우선, 사사로이 밀매하는 것을 금지하지 않으면 이를 완전히 끊을 수 없

12 (宋) 호구(胡榘) · 라준(羅濬) 등, 「서부 · 하 · 시박(叙賦 · 下 · 市舶)」, 『보경사명지』 6권, 1228년. 저장성지방지편찬위원회(浙江省地方志編纂委員會), 『송원절강방지집성(宋元浙江方志集成)』 7권, 항주출판사, 2009.

다. 언젠가는 중국과의 왕래가 다시 회복될 터이니 법을 분명히 확립한다."

_『송사宋史 · 식화지食貨志』

宋代明州与高丽有记载的贸易往来

Recorded Trades between Mingzhou and Korea in the Song Dynaty

公元	王朝纪年	当事人	事件
962	建隆三年	高丽国广评侍郎李兴祐等。	高丽国王王昭遣广评侍郎李兴祐来朝贡，因登州为辽所阻，改至明州，转道至汴京。
976	开宝九年	高丽国王王伷。	遣使 来贡。
1031	天圣九年	陈维等64人。	明州市舶司签证去高丽。
1038	宝元元年	明州商帮陈亮等147人。	赴高丽海运经商。
1049	皇祐元年	徐赞海运商团71人。	去高丽贸易。
1074	熙宁七年	高丽金良鉴来言，"欲远契丹，乞改途明州诣阙"。	
1076	熙宁九年	高丽文宗派遣入宋使臣。	高丽遣使由明州入贡。
1078	元丰元年	安焘、陈睦。	由明州出使高丽。造两舰于明州，一曰"凌虚致远安济"，次曰"灵飞顺济"，皆名为"神舟"
1079	元丰二年	宋神宗。	朝廷规定，商人去高丽贸易资金达5000缗者，须向明州市舶司登记、具保，领行照，无引照者按走私论处； 赐明州及定海县高丽贡使馆名曰："乐宾"，亭名曰"航济"。
1080	元丰三年	高丽使朴寅亮。	至明州，皇山县尉张中以诗送之。
1090	元祐五年	高丽遣使李资义等269人。	至明州，为来明州人数最多的一次。
1103	崇宁二年	明州教练使弘宗闵、许从等与纲首杨炤等38人。	赴高丽经商。
1123	宣和五年	路允迪、傅墨卿等奉旨出使高丽。	国信所提辖人船礼物官徐兢乘明州所造的"鼎新利涉怀远康济"、"循流安逸通济"神舟出使高丽，此年撰《宣和奉使高丽图经》40卷。
1128	建炎二年	纲首蔡世章商团。	去高丽贸易，带送高宗继位的诏书。
1132	绍兴二年	高丽遣使崔维清、沈起等。	高丽使团至明州。携带贡金100两、银1000两、绫罗200匹、人参500斤。
1136	绍兴六年	高丽持牒官金稚圭等。	至明州。
1138	绍兴八年	吴迪商团63人。	去高丽经商，并持明州牒报徽宗皇帝及宁德后郑氏崩于金消息。
1139	绍兴九年	都纲丘迪商团105人； 都纲廖第商团64人； 林大有、黄辜商团71人； 都纲陈诚商团87人。	几批商船赴高丽贸易，共计327人。
1162	绍兴三十二年	纲首候林商团43人。	去高丽经商，携带明州牒："宋朝与金举兵相战，至今春大捷，获金帝完颜亮，图形叙罪，布告中外。"
1164	隆兴二年	高丽商贡再次来明州。	
1258	宝祐六年	高丽商船至定海石弄山。	明州刺使吴潜派水师接待。

〈그림 12〉 송나라 명주와 고려의 무역거래에 대한 기록

5. 닝보와 한반도의 교류에서 보이는 해양문명의 특징

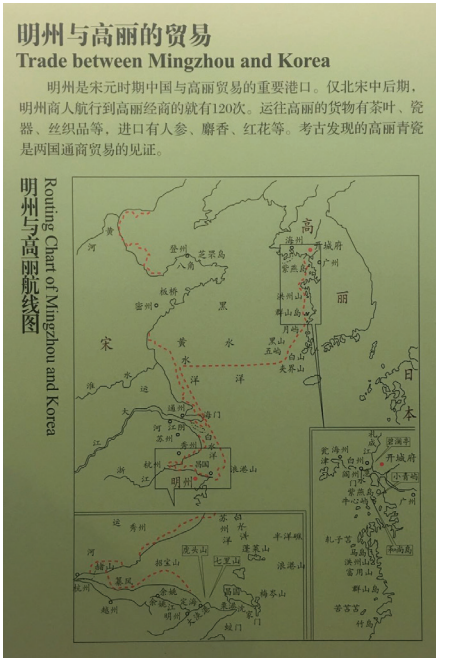
1) 교류의 역사가 길었지만, 각자의 길을 걸었다

지리적 환경은 문명과 문화 형성에 큰 역할을 한다. 닝보의 삼강三江이 합류하는 지리적 환경을 통해 독특한 해운 환경을 가지게 되었다. 허무두河姆渡 시기부터 닝보의 선조들은 해양과 인연을 맺어왔다. 한나라와 진나라 때, 해외 교류가 활발해졌으며, 당나라와 송나라 때는 해외 교역이 확대되면서 일본 · 한반도 · 동남아시아와도 교류하였다.

한반도는 바다를 연하는 지리적 환경을 가지고 있으며 이는 중국과 유사하다. 동아시아 사람들은 모두 근면하고 총명하다. 양국은 이러한 공통성을 가지고 있기에 적절한 기회가 있다면 급속도로 발전할 수 있다.

일본의 승려 엔닌이 저술한『입당구법순례행기入唐求法巡禮行記』에 당唐과 신라新羅의 항로가 5개라고 기록되어 있다. 그 중 영암靈岩에서 흑산도黑山島를 거쳐 당의 동해현東海縣과 명주로 가는 항로가 있다고 되어있다.

장보고는 이 시기 동아시아 3국 간의 해상교역을 독점하는 인물이었으며, 흑산도를 중심으로 선단을 운영하였다. 명주의 해상 장벽障壁인 주산군도舟山群島는 보타普陀가 거점으로 활동한 중요지점이다. 이후 장지신張支信, 이린덕李鄰德, 이연효李延孝 등의 명주



〈그림 13〉 명주와 고려 항로도

상단이 동아시아 해상무역의 핵심적 역할을 하였다. 해상무역의 목적지는 일본이었으며, 한반도 남부를 중계항으로 삼았다. 5대10국시기의 오월국吳越國에서 활약한 상인으로는 장승훈蔣承勛, 장연蔣兗, 성덕언盛德言 등이 있다.[13]

명주와 한반도 남쪽의 해상항로 개설을 통해 동아시아 해상 실크로드가 활성화되었다. 넓은 바다는 시·공간적으로 두 지역의 교류를 어렵게 하였다. 하지만 이러한 긴 거리와 바다에 의한 차단은 중국 동해와 한반도 황해를 서로 분리하지 못하였다. 흐르는 바다는 계절풍과 해류를 타고 끊임없이 발전하는 항해술을 피어나게 하였다.

2) 바다를 마주하는 것은 닝보의 도시정신과 문화의 기본요소

9세기에 이미 4대항에 진입한 명주는 바다와 맞닿아 있는 당나라의 관문이었다. 월요자기越窯瓷器, 장사요자기長沙窯瓷器는 대량무역품으로서 세계에 진출했다. 5대10국시대五代十國時代에 월요는 발전하여 전성기를 맞이하였다. 기존 고고학 통계에 따르면 5대시대 월요터는 131곳이 발견되었다. 당나라 말기의 가마터 22곳과 5대시대에 새롭게 지어진 가마터 109곳으로 구성된다. 자계상림호慈溪上林湖, 상우조아강上虞曹娥江 중류, 은주동전호鄞州東錢湖 총 3곳의 지역과 그 주변지역에 주로 분포한다.[14] 그중 자계상림호의 가마터가 가장 많고 분포 양상이 가장 밀접하다. 2015년부터 2017년까지 절강성浙江省 문물고고연구소文物考古研究所에서 절강성 자계시慈溪市 교두진橋頭鎮 상림호上林湖 중부의 후사오後司嶴 요지를 발굴한 결과 많은 양의 비색 도자기가 발견되었다. 법문사法門寺 지궁地宮에서 출토된 비색자기와 동일한 기물을 해당 요지에서 찾을 수 있다.[15] 고려청자가 탈바꿈하는 과

13 (宋) 설거정(薛居正), 「오대사보(五代史補)」, 『구오대사(舊五代史)』 133권.

14 이군(李軍), 「오대월요 청자의 외판과 제작기술의 전파(五代越窯青瓷的外銷與制瓷技術的傳播)」, 『닝보와 해상 실크로드(寧波與海上絲綢之路)』, 과학출판사(科學出版社), 2006.

15 고궁박물원(古宮博物院)·절강성 문물고고연구소 공동주최 전시 『비색중광(秘色重光)—고고학

〈그림 14〉 명주 '해상 도자기 길' 안내도

정을 볼 때, 월요청자의 기술은 당시에 고도화되어 있었다. 즉, 가장 선진적이면서도 기본적이고 실용적인 일련의 제작기법이다. 고려 장인들은 이미 이러한 기술을 완전히 익혔으며, 점차적으로 그 기술이 정제되고 완전해지면서 원산지와 왕래하게 되었다. '스승은 문으로 모시고師傅領進門, 수행은 개인에게 맡긴다修行靠個人'라는 속담이 있다. 이후로 고려청자는 자기발전을 하게 되었다.

중국 중심무역의 주력제품을 장악하고 해외무역을 통한 지속적인 발전과 번영이 진행되었다. 특히, 10세기 말에는 시박사의 설립(고려 · 일본으로의 무역공증 발급에 대한 통제와 권리를 가짐)을 통해 명주는 송나라 3대항의 지위를 확립하게 된다. 북방 항로의 난항이라는 역사적 기회를 통해 명주의 역할이 부각되었으며, 나아가 동아시아 교역권의 핵심 축으로 자리 잡게 되었다.

고려와의 교류는 송나라 시기 명주의 주요 대외교역 중 하나이다. 송휘종 때

적 발견과 궁전으로의 재진입』 설명 뉴스, 2017.

설치된 고려사高麗司(고려사행관 내에 설치)는 송나라 지방정부 체제에서 유일하게 국외교류를 위해 설립된 전담 관료기관이다.[16] 고려와의 교류는 명주에 많은 영향을 주었다. 명주에 고려사가 설치되었으며, 고려사행관高麗使行館도 건립되었다. 선화宣和(1119~1125) 연간에는 대규모의 고려사절단을 통해서 명주의 정치적 위상이 한 층 더 높아졌다. 그러나 잦은 사절들의 왕래로 인해 명주는 그 부담을 감당하지 못하게 되었다. 고려와의 교류에서 발생하는 사무비용을 충당하기 위해 광덕호廣德湖를 메워 논으로 만들었으며 그 조세로써 명주 백성들의 부역부담을 어느 정도 완화시켰다. 하지만 명주 서향西鄕에 대한 장기적인 환경압박이 진행되면서 북송北宋 이후 도시 발전에 큰 영향을 끼치게 되었다.[17] 원나라의 닝보는 더 이상 특별한 정치 · 정보의 통로로서 이용되지 않았지만, 상업무역은 그대로 유지되었다.

고려와 송의 소통은 기본적으로 양국 모두에게 유익하다. 닝보는 고대에 앞서고, 근대에 낙오되었다. 하지만 바다를 매개로 한 해양으로의 발전을 도모하고 해양이 가져다주는 모든 도전을 맞서는 것은 이곳 사람들에게 있어서 불변의 운명이다.

3) 절동월요浙東越窯 청자기술의 한반도 도입과 명주로의 고려청자 역수입을 통한 양방향 시범효과의 탁월성

월요는 도자기의 근원이며, 청자의 어머니라고 불린다. 중국 고대부터 시작될 정도로 역사가 오래되고 그 영향이 광범위한 가마 체계이다. 인류의 도자기 제조기술이 성숙해졌음을 보여주는 지표이다. 한육조漢六朝시대 중국 남북 도자기 산업을 지휘하였으며, 당대 6대 가마의 우두머리였다. 도자기 제작기술은 전국각지

16 왕역군(王力軍), 『송대 명주와 고려(宋代明州与高丽)』, 과학출판사(科學出版社), 2011.
17 왕역군(王力軍), 『송대 명주와 고려(宋代明州与高丽)』, 과학출판사(科學出版社), 2011.

뿐만 아니라 해외에도 영향을 미쳤다.[18] 월요기술은 일찍이 장보고가 활동하던 시기 혹은 기술의 진출이 가능했던 오대五代시기에 한반도에 완전하게 이식되었다. 이는 초기 중국 도자기 기술의 수출 역사상 유례가 없는 일이었으며, 더욱이 이 후발주자도 독보적인 정점에 올랐다는 점은 더 값진 일이라고 할 수 있다. 월요청자가 상대적으로 쇠퇴하거나 아직 덜 쇠퇴한 시대에 고품질의 대중적인 도자기로서 고려청자는 원산지에 역수입되었다.

보편적으로 높은 품질과 민족적 특색이 가장 큰 시장 우위를 차지하였다. 고려청자가 명주에 입성한 송원시기에, 특히 고품질의 제품 그 자체였던 고려자기는 수출품 중에서도 그 비중이 높았다. 이는 닝보에서 출토된 대량의 잔편 실물 현황이 이러한 주장을 뒷받침한다. 이 지역에도 고려자기에 대항하는 우수한 월요 제품이 없진 않았다. 같은 시기에 남아있는 월요자기와 고려자기를 비교해 볼 수 있다. 중요한 비교 포인트는 수량을 비교하는 것에 있다. 대량의 조제품과 쇠락기 요업의 각종 부작용으로 인해 월요자기는 전체적으로 퇴조하고 있었다. 그에 비해 고려청자는 보편적으로 높은 품질과 이국적인 정취를 보여 인정을 받고 있었다. 그리고 도자기 자체를 비교 포인트로 볼 때, 자기의 태胎와 유약을 굽는 기술은 이미 월요를 따라 잡았기 때문에 이를 통해서는 양쪽에 대한 비교를 완전히 설명할 수가 없다. 자기의 정취와 내함內涵의 달성이 더욱 중요하다. 그리고 의미있는 기술혁신과 아름다운 조형예술이 더해져 고려자기는 스스로 일가를 이룬 독립성봉獨立成峰의 경지에 완전히 이르렀다고 볼 수 있다.

중국과 한반도에서 자기瓷器를 굽는 동안 나머지 세계에서는 아직 자기 제작에 있어 크게 뒤쳐진 상태였다. 자기가 세상에 등장했을 때, 시대를 초월한 실용적이고 청결한 기능과 도기陶器를 훨씬 뛰어넘는 질감의 미학적 쾌감이 큰 인기를 끌었다. 자기를 최초로 생산한 중국에는 차이나CHINA라는 호칭이 그대로 붙여졌으며, 청자의 정점을 대표하는 고려청자는 개성있는 미적 품위와 수려하고 우아

18 이군(李軍), 『천봉취색(千峰翠色)』, 영파출판사(寧波出版社), 2011.

한 자태를 통해 시대를 놀라게 하며 멋진 역사의 한 페이지를 남겼다. 세계 도자기 역사에서 고려청자의 위상은 독특하고 중요하며, 중국인의 마음 속에는 고대 중국 도자기와 필적할만한 외국 도자기가 정말 많지 않지만, 고려청자에 있어서는 이견의 여지가 없다.

6. 맺음말

닝보 박물관이 전시한 고려청자는 다음과 같은 특징을 가진다.

1. 명주성의 주요 도시들을 거의 포괄할 정도로 넓게 분포한다.

2. 12~14세기까지 남송초기(1127~1279) 고려청자의 비중과 품질이 높아진다.

3. 초기의 고려청자는 비상감非象嵌 유형으로 고려사관을 중심으로 도시 서쪽에서 동쪽, 동남쪽으로 퍼져나갔으며, 상감청자는 동부의 나성 선착장을 시작으로 서쪽, 남쪽으로 분포되어 있다. 각각의 분포지역 중간지대에서 두 종류의 청자가 많이 교차한다.

4. 당시 중국의 국내 시장수요를 충족시키는 다량의 일반 중국 도자기와 비교하여 생산 공정이 전반적으로 양호하였다. 전시된 고려청자는 무역 도자기가 대부분이며, 품질에 차이가 있지만 그 차이가 작다.

5. 특별히 좋은 소장품은 없지만, 14세기 고려청자가 내리막길을 걸을 때, 비교적 잘 구워졌으며, 드문 문양의 상감인물문합象嵌人物紋盒 뚜껑이 있다.

위야오余姚의 긴 목 청자병青瓷瓶은 지하저장유적지에서 출토되었으며, 다른 기물과 함께 출토 되어 그 출처에 대해 학궁學宮, 가묘家廟, 사찰寺刹, 부잣집, 해외무역상인 등으로 추정되고 있다. 닝보 주요지역 외곽에서 출토된 첫번째 완형完形의 고려청자이며, 자기병이 빼어나고, 유약의 청록색이 깊고, 음각화 장식이 층층이 풍부하다. 한국의 부안군扶安郡 청자박물관青瓷博物館, 일본 오사카시립大阪 동양도자기박물관東洋陶瓷器博物館에 비슷한 모양의 청자병과 뚜껑이 있다.

지금까지 본 비색의 매병은 지금까지 발견된 고려청자 매병 중 가장 큰 것으로 추정된다.[19] 고려사관 근처에 직선거리로 수백미터에 위치한 곳에서 발견되었다고 한다. 함께 발견된 연화좌蓮花座는 빛깔이 더욱 좋으며 상당히 이색적이다. 이 두 개의 고려청자는 그 품질과 크기가 닝보에서 발굴된 모든 고려청자들 보다 우수하다. 해당 청자의 소유자는 당시 관공서의 사람이거나 대상인일 가능성이 있다. 혹은 임안臨安으로 수출될 물품이었으나 뜻하지 않게 파손되어 닝보에 남았을 가능성도 있다. 어쨌든 고려사관에 가까운 곳에서 발견되었다는 사실이 흥미롭다.

닝보박물관에 전시된 고려청자와 닝보지역 관련 고려청자는 개체별로 돌출되지 않고 모두 모여있기에 닝보의 도시역사를 풍요롭게 한다. 고려사관이나 시박사 유적지 등 비석 표식이 서있는 곳이 의미있는 곳이었음을 보여주었다. 송원시대는 닝보와 고려가 교류했던 역사적인 창구기窓口期이다. 청자의 정점에 오른 고려청자는 한반도와 닝보항 무역의 주요 산물 중 하나이며, 닝보지역 곳곳에서 출토된 고려청자 유물들은 이를 뒷받침하는 중요한 증거이다.

19 2013년 7월 항저우에서 열린 『한국청자와 고대 중국 도자기으 기술 교류 및 계승 특별전(高麗青瓷與中國古瓷器技術交流傳承特展)』에 출토된 매병 중 1점이 옛 명주에서 출토되었다고 소개되었으나, 이것이 정확한지 알 수 없다.

참 고 문 헌

고문헌

『구오대사(舊五代史)』.

『보경사명지(寶慶四明志)』.

논문

나붕(羅鵬) 외,「절강 닝보 위야오 웨이싱루 지하저장유적지에서 출토된 고려청 자와 예비연구(浙江寧波余姚巍星路窖藏出土高麗青瓷與初探)」,『문물감정여감상(文物鑒定與鑒賞)』, 2020.

이군(李軍),「오대월요 청자의 외판과 제작기술의 전파(五代越窯青瓷的外銷與制瓷技術的傳播)」,『닝보와 해상 실크로드(寧波與海上絲綢之路)』, 과학출판사 (科學出版社), 2006.

임사민(林士民),『닝보 : 역사상의 일본승려 중국취경중지(寧波 : 歷史上的日本僧人中國取經重地)』, 대공불교(大公佛教), 2014.

정우보(丁友甫),「닝보에서 출토된 고려상감청자에 대한 간략한 이야기(淺談寧波出土高麗鑲嵌青瓷)」,『저동문화(浙東文化)』, 1995년 1호

흑룡강파도(黑龍江波濤),「항로, 몬순과 해류(航路, 季風與洋流)」,『개인도서관(個人圖書館)』, 2018.

단행본

닝보시문물고고연구소(寧波市文物考古研究所),『닝보 · 위야오(餘姚) 웨이싱루(巍星路) 지하 저장유적지 고고성과 신문통보회(寧波 · 余姚巍星路窖藏考古成果新闻通报会)』, 2018.

서송(徐松),「송회요집고 · 식화(宋會要輯稿 · 食貨)」,『중화서국(中華書局)』, 1957.

왕역군(王力軍),『송대 명주와 고려(宋代明州與高麗)』, 과학출판사(科學出版社), 2011.

이군(李軍),『천봉취색(千峰翠色)』, 영파출판사(寧波出版社), 2011.

기사

『동남상보(東南商報)』, 2010. 7. 27일자.

『동남상보(東南商報)』, 2011. 9. 26일자.

호백수(胡白水),「고대닝보의 시박사(2)」,『每日頭條』, 2019. 1. 13일자.

근대 동아시아 해역과 인문네트워크

— 한중 해상교류를 중심으로

머리말
근대 이후 동아시아 해역의 변화
근대 한중 해상교류의 역사
맺음말

서광덕 徐光德
부경대학교

근대 동아시아 해역과 인문네트워크
—한중 해상교류를 중심으로

1. 머리말

21세기가 시작된 지 얼마 안 된 2002년, 중국현대문학 연구자인 필자는 일본에서 방문연구원으로 체류하고 있었다. 그때 짧은 일본어실력에도 불구하고 일본의 중국학 연구자뿐만 아니라 일본학 및 기타 사회과학 연구자들이 모여서 잡담(?)하는 작은 공부모임에 참석한 적이 있었다. 여기서 만나 지금도 연락을 하고 있는 일본의 중국연구자가 이런 말을 했던 것이 아직도 기억난다. 그는 한국의 중국연구자에게 근대 이후 중국은 어떤 것인지, 즉 연구대상인 중국이 한국인 연구자에게 어떤 의미인지 하고 물었다. 나는 "글쎄요… 1980년대 후반이후 중국연구를 시작한 한국의 중국학계에서 중국은 사회변혁의 모델 또는 참조체계로서 의미를 갖고 있었고, 이러한 현대중국에 대한 연구를 통해 한국사회의 변화를 모색하는데 목표를 두었던 것 같다"라는 다소 거창한 대답을 했었다. 그런데 이 대답을 듣고 이 일본학자는 "내 생각에는 근대 이후 한중관계는 이 가운데 일본을 끼우지 않고서는 한중관계를 제대로 보는 것이 어렵지 않을까 한다"라고 말했다.

꽤 오랜 시간이 흘렀는데, 이 대화는 아직도 내 기억속에 생생하게 남아 있다.

이 글은 한중수교 30주년을 맞이하여 기획된 '한중 해양문명 교류 5천년'의 극히 일부에 해당하는 근대 이후 한중 해상교류의 역사를 살피려는 목적을 갖고 있는데, 위에서 소개한 대화가 환기되는 것은, 아무래도 근대라는 시기 그리고 바로 이 시기의 한중교류의 역사가 지닐 수밖에 없는 특수성 게다가 해상 곧 바다에서 전개된 교류라는 점에 한정해서 볼 때 그 특수성이 더 두드러지는 특징 때문이 아닐까 한다. 그것은 간단히 말해서 한중교류사가 비단 한중간에만 국한되지 않고 보다 넓은 지역 범위에서 다층적으로 전개되었다고 보기 때문이다. 그런 점에서 동아시아적 관점 또 교역의 시각을 부각시켜 한중 해상교류의 역사와 현재를 정리해본다.

2. 근대 이후 동아시아 해역의 변화

1) 조공시스템과 광역경제권

근대 시기 이전 동아시아 해역에서는 왜구나 해적이 등장하거나, 배를 타고 조공사절이 왕래했고, 또 연안항로를 따라 조운선漕運船이나 무역선이 이동했으며, 그리고 어민들이 연근해에서 고기를 잡았는데, 한편으로는 기상과 조류에 의해 배가 표류하는 등의 사건 나아가 임진왜란과 같은 해전도 발생했었다. 해역에서 이루어진 이런 사건들은 공적 또는 사적인 기록에 남아 있는데, 이를 통해 근대 이전 동아시아 해역에서 나타난 동아시아인들의 활동을 파악할 수 있다. 하지만 이런 해상활동에도 불구하고, 일반적인 시각에서 보면 근대 이전 동아시아 해역은 해금령海禁令에 의해 교역이나 교류가 단속되었다고 말하는 것이 맞다. 그런데 관청의 눈을 피해 민간 차원에서의 교류(역)이 이루어지고 있었다는 사실이 여러 기록들에 의해 조금씩 밝혀지고 있다. 앞에서 말한 왜구나 해적 그리고 조운선

및 표류와 관련된 기록 등이 그것이다.

물론 국가간의 공적인 교류와 교역 역시 전개되었는데, 일본의 중국연구자 하마시타 다케시는 이를 조공시스템이라고 불렀다. 그는 역대 중국왕조를 중심으로 한 동아시아 역내의 조공질서 또는 조공체제를 경제사의 관점에서 풀어내었는데, 그가 말하는 조공시스템은 조공이란 외교적 관례에 무역 곧 조공무역이 수반되는 형태를 일컫는다. 곧 조공품의 조달이나 조공에 부수된 교역을 조공무역이라고 하는데, 이는 중국과 조공국간의 외교관계에서 이루어진 교역을 말한다. 여기서 조공국은 조선, 류큐, 베트남, 라오스, 샴, 술루(필리핀), 미얀마 등이 포함되었다. 중국황제의 승인을 받은 조공국은 정해진 연도마다 정해진 지점(海路는 광저우 · 푸저우 · 닝보 등)에 입국해 정해진 코스로 베이징에 도착했다. 일행은 상인을 데리고 공물과는 다르게 베이징의 회동관會同館에서 특산품 거래를 할 수 있었다. 짐작하겠지만, 류큐나 동남아시아 국가들은 해로를 이용하여 입국한 다음 육로로 베이징에 도착한다. 그런데 조공이 조공무역으로 유지되는 한편에는 이 조공무역에 종사하는 중국상인이 조공국에서도 불가결하여, 이 상업 활동에 의해 상업거점이 아시아 각지에 설립되었다. 이것이 중국인의 아시아 이민을 촉진시키고, 이러한 이민이 광역경제권을 형성케 했다.[1] 하마시타는 이처럼 '조공'과 중국인 '이민'에 의해 중국과 조선을 비롯해 동남아시아를 아우르는 광역경제권이 근대 이전 동아시아 해역에서 작동하고 있었다고 말하고 있다.

2) 대항해시대와 동아시아 해역

명청대 중국의 해금령 실시가 '해양국가로서의 중국'이란 이미지를 상상하기 어렵게 만들었지만, 사실 15세기 후반 유럽인들이 세계의 바다를 누비는 소위 대항해시대大航海時代 가 열리기 직전까지 해양 무역의 주도권은 중국과 이슬람 세계

1 하마시타 다케시 지음, 서광덕 · 권기수 옮김, 『조공시스템과 근대 아시아』, 소명출판, 2018, 104쪽.

가 쥐고 있었다. 세계 제국 원나라의 뒤를 이은 명나라는 이슬람 출신 환관 정화鄭和를 앞세워 인도양을 지배했다. 그러나 이후 세계의 바다를 누비는 주역은 유럽의 탐험가들이었다. 바다의 주역이 교체된 것은 그대로 역사 주역의 교체를 의미했다. 대항해시대 또는 대발견시대大發見時代는 15세기 초반부터 18세기 중반까지 유럽의 배들이 세계를 돌아다니며 항로를 개척하고 탐험과 무역을 하던 시기를 말한다.

이 시기 초 곧 1509년에 인도양을 두고 동양과 서양의 해양 패권을 다투는 싸움인 디우전투battle of Diu가 발발한다. 이 전투에서 포르투갈군이 승리함으로써 이후 인도양의 패권은 동양의 이슬람국가에서 서양의 기독교국가의 손으로 넘어가게 된다. 이듬해인 1510년 포르투갈은 인도의 고아를 함락하고, 1511년 말레이시아의 말라카, 1515년 페르시아만의 호르무즈와 실론 섬을 장악한데 이어 1516년에는 태평양으로 이동해 중국 광둥성의 주강珠江 입구에 도달한다. 포르투갈은 곧이어 마카오, 일본 나가사키로 진출한다. 그 뒤 동에서 온 포르투갈 함대와 서에서 온 스페인 함대가 1520년대초 아시아에서 마주친다. 아시아는 이제 서양이라는 큰 오랑캐의 습격에 직면하게 되었다. 이 시기 유럽의 배들이 동아시아 해역에 등장했지만, 앞서 말한대로 중국을 비롯한 여러 국가들은 굳게 문을 닫고 있었고, 이 지역민들 역시 해상으로 나가는 것을 금지당하고 있었다.

하지만 이처럼 포르투갈과 스페인의 유럽 세력이 동아시아 해역에 등장했고, 이에 전통적인 종래의 질서가 흔들리기 시작했다. 최종적으로 동아시아의 근대가 시작되었다고 간주되는 1840년의 아편전쟁까지 유럽 세력과 동아시아의 기존 세력이 충돌하는 상황은 지속되었다. 약 300년에 걸친 기간 동안 중국을 비롯한 동아시아 해역에는 포르투갈과 스페인을 이어서 네덜란드와 영국이 등장하여 교역을 요구하고 통상을 전개하려고 했다. 중국에서는 원칙적으로 해금령이 작동하고 있어서 전면적으로 유럽 국가들과의 교역은 허가되지 않았다. 하지만 유럽 상인들과 선교사들이 동아시아 해역을 통해 이 지역 국가들에 입국하여 교역과 교류를 행하고 있었다. 즉 1513년 포르투갈이 인도의 고아를 점령하고 이를 기점으

로 해서 프란시스코 하비에르와 마테오 리치 등의 예수회 선교사들이 중국과 일본에 입국했고, 또 조선에도 영향을 주었다. 한편 교역 방면에서는 전통적인 조공체제를 고수하지 않는 유럽 상인들을 위해 1685년 청나라 강희제는 중국의 동남 연해에 월해관粵海關, 민해관閩海關, 절해관浙海關, 강해관江海關 등 4개의 해관을 설치하여 외국 상선이 입항할 수 있도록 허용하였다. 이것은 중국 역사에서는 획기적인 일이었다. 이 사해관 체제는 1757년에 광저우 한 개의 항구만을 남기고 세 개는 폐쇄함으로써 무너지고, 이른바 '광저우시스템'으로 변화한다. 1842년 난징조약이 체결된 이후 영국에 의해 다섯 개의 항구가 개항되기까지 약 80여 년간 광저우시스템과 유럽 상인간의 교역 구조가 형성되었다.

월해관이 설치된 광저우廣州는 '주광走廣(광주로 달려감)'이라는 말이 생길 정도로 세계 각지의 상인들로 북적댔다. 그리고 접점은 외국 상인들과 거래할 수 있도록 허가받은 13개 상점, '광저우 13행行'이었다. 월해관은 해금정책을 유지해온 청나라에서도 특별한 공간이었는데, 전체 세관 29곳에서 올리는 총수입의 4분의 1에 이를 정도로 수입이 많았던 데다 진귀한 서양 물품과 비자금을 황실에 공급하는 '황제의 보물창고'였기 때문이다. 광저우 13행은 1686년부터 1차 아편전쟁이 끝난 1842년까지 독점적인 지위를 누리면서 부를 쌓았다. 동서 문화 교류에도 많은 영향을 주었고, 비단과 도자기는 유럽 계몽주의자들의 상상력을 자극해 낭만적인 로코코 양식을 낳게 했다. 중국 열풍이 분 미국에는 광저우canton라는 지명이 23개 주에 아직 남아 있을 정도다.

3) 근대 이전 유럽과 동아시아 간의 교역

유럽 국가들의 동아시아 지역 특히 중국과의 통상은 사실 우리가 알고 있는 것과 많이 다르다. 이미 소위 캘리포니아학파에 의해서 근대 이전 교역량을 비롯한

중국의 경제력이 상당한 규모였음이 밝혀지고 있다.[2] 중국을 비롯해 동아시아 국가들은 전통적으로 해금 또는 쇄국과 같은 정책을 즐겨 사용했다. 이것은 외국으로의 출입을 금지하고 외국 세력과의 접촉을 제한하기 위한 조치였다. 현대적 관점에서 본다면, 보호주의와 해외무역에 대한 통제라고 할 수 있는데, 명왕조의 해금정책은 조공무역외에 다른 교역을 인정하지 않는 정부 독점의 무역 및 외교체제를 수립하기 위한 조치였다. 일반적으로 볼 때, 중국에게 해외 무역은 아주 오랫동안 별다른 중요성이 없거나 심지어 불필요하게 보인 듯하다. 교역을 발전시키고자 한 지역의 관리들과 이러한 시도에 대해 반대 입장을 견지해온 중앙정부와는 모순관계가 존재했다. 그런데 해상활동의 금지는 해외무역을 통해 이익을 얻던 집단들에게 불만이었다. 해금정책으로 중국 연안에서 이루어지는 모든 상행위를 봉쇄하자 해적海賊으로 인해 무질서 상태가 되기도 했던 것은 그 예다.

'해상 교역 감독관superintendents du commerce maritime' 체제에서 양행association regionales de courtiers(客綱, Ke gang)이 조직되고 해관海關(Hai guan)의 통제를 받는 일종의 해외무역 형태로의 점진적인 변화가 생긴 것은 바로 이러한 맥락에서였다. 즉 해상교역 감독관에 의해 처리되었던 일원적인 조공 제도에서 조공무역과 상호 무역을 규제하는 복수의 해관 체제로의 발전이 있었다. 구조적으로 볼 때 해관은 다름 아닌 중개자 혹은 아행牙行(courtiers)의 관리기구agence였다. 외국인들은 이를 '길드guild'를 혹은 독점公行(gong hang)이라고 불렀다. 이는 '광둥무역체제廣東貿易體制(commerce de Canton)'에 기원을 두고 있다. 광둥 무역은 특허상인 혹은 아행, 그리고 마침내 20세기 후반에는 조약 체제에 의해 운영되었다.

특히 그 불만이 팽배했던 남중국해 중국인들은 동남아시아 지역과 해상교역을 진행하고 있었고, 이들이 바로 동남아의 중국인 디아스포라다. 중국인 상인은 동남아에서 원자재와 식료품 교역에서 줄곧 중요한 역할을 했다. 아시아에 정착했

2 강진아, 「중국의 부상과 세계사의 재조명—캘리포니아 학파에서 글로벌 헤게모니론(論)까지」, 『역사와 경계』 80권 0호, 경남사학회, 2011.

던 유럽인은 중국으로 이어지는 주요 연결로를 따라 위치하고 있는 말라카, 마닐라, 바타비아 그리고 싱가포르와 같은 해역도시의 네트워크에 의존했다. 이들은 합의를 통해 혹은 이곳에 오래 전부터 정주하고 있던 화교 상인들의 특별한 조력을 받으면서 교역 활동에 종사했다. 이런 유형의 진출방식은 고유의 식민지모델modele colonial propre을 만들어냈다. 역설적이게도 조공무역과 해금 정책은 동남아의 중국인 디아스포라를 유지하고 확장시키는 데에 기여했다. 이러한 교역 구조는 해상 운송에 심대한 영향을 미쳤다. 이는 교역 네트워크의 양상을 결정했으며, 중국 중앙정부의 지배가 약하거나 느슨하게 되자 닝보, 아모이, 광저우와 같은 지역이 거대 교역 중심지로 발전하게 되었다. 또 화교 공동체는 대체로 선원, 통역자, 상업 중개인들로 구성되었는데, 이들은 조공무역을 위한 중개자로서 역할을 하기 위해서도 장기적인 관점에서 해외에 정주하는 것이 유리하다고 판단했다. 중국과의 이런 특별한 유형의 교역은 남부 중국인의 언어(복료화, Hokkien, 福佬 혹은 광둥어)가 공통어lingua franca가 된 동남아에서 중국인의 교역 네트워크가 점진적으로 부상하게 된 배경을 설명해준다.[3]

실제로 중국은 무역에 대해서는 국가 독점이 유지되고, 상업을 경멸하며, 상인 공동체는 집단적인 약체를 드러내는 국가인 것처럼 보였다. 하지만 이와 같은 형태로 인해 아시아 바다로 진출한 포르투갈, 스페인, 네덜란드, 영국이 각각 자신의 특징을 갖고 교역을 전개했음에도 유럽과 아시아 간 무역은 매우 불균형적이었다. 극동에서는 수요가 거의 없었기 때문에 유럽 상품의 아시아 직판장은 사실상 의미가 없었다. 16세기와 17세기 세계 교역의 이러한 구조적인 특징을 보면 유럽이 후진적인 아시아를 근대화시키며 팽창했다고 생각하기는 어렵다고 볼 수 있다. 정교한 아시아의 교역네트워크에 유럽인이 편입되었다는 표현이 맞을 수도 있다.

3 프랑수아 지푸루 지음, 노영순 옮김, 『아시아 지중해—16~21세기 아시아 해항도시와 네트워크』, 선인, 2014.

4) 근대 이후 개항체제하의 교역

19세기 중엽이후 성립된 개항체제에서도 이러한 문제는 그대로 유지되었다. 역설적으로 개항체제는 유럽과 미국의 중국으로의 상업 진출에 장애로 작용했다. 그것은 청 정부가 서양 상인들의 행동반경을 협소한 개항장으로 제한했기 때문이다. 또 교역 네트워크의 또 다른 측면인 판매와 유통에도 영향력을 거의 미칠 수 없었다. 그리고 중국의 복잡한 세제와 정교한 상업 방식도 외국인의 침투를 방해한 요소였다. 이처럼 중국에서의 교역은 확실히 중국인의 손에 달려 있었다. 일본에서 '외국인'은 '진보의 가능성possibilite d'amelioration'과 동의어였으나, 중국에서 이는 '열등한 존재'를 의미했다.

곧 중국 국내시장은 관세에 의해 보호되기보다는 오늘날 '비관세 장벽'이라고 부를 수 있는 상인이 지배하는 유통 네트워크의 역량, 전통적인 은행 제도錢庄(qian zhuang)의 특수성, 중국경제 내에서 자가소비auto-consommation의 압도적인 역할에 의해 보호되었다. 이런 관점에서 보면 중국의 상업 체제는 규정이나 관행 모두에서 서구의 그것과 너무나 달랐음에도 불구하고 그 자체로는 상당히 완벽했다. 조약항treaty ports에서 조차도 상인조합guildes과 중국 상인회의소가 확산되어 있었다. 이들은 외국의 상업 침투해 대항해 싸우는 일에 관여하기도 했다. 이들은 상당히 분산되어 있었으며 매우 불투명한 조직이었다. "중국에서 우리의 최대 적은 관리도 아니었고 문인lettres이라 불리는 어렴풋한 형체도 아니었다. 그들은 바로 우리의 매판들compradores과 전-매판들ex-compradores이었다. 조약항에서의 경기순환은 중국 내지의 그것과는 연결이 차단되어 있었다."[4]

이처럼 전체적으로 볼 때 근대 산업(중국인의 산업이건 외국인의 산업이건)은 중국에 커다란 영향을 미치지 못했다. 중국 상인들은 영국 면직물의 아시아 시장, 특히

4 하오옌핑 지음, 이화승 옮김, 『동양과 서양, 전통과 근대를 잇는 상인 매판』, 씨앗을뿌리는사람, 2002.

한국과 일본에의 판매를 좌지우지했다. 비록 면직물이 영국배로 맨체스터에서 상하이로 오지만, 이를 나가사키, 인천, 부산에 보내는 이들은 바로 중국인 상인이었다. 19세기 후반기부터 상하이 네트워크는 국경 없는 경제라는 특징을 보여주었다. 역설적이게도 일본과 한국의 해역도시들은 강요된 개항으로 인해 아시아의 다른 나라들, 특히 중국에 더 쉽게 접근할 수 있었다. 중국계 미국학자 하오옌핑 역시 통상의 관점에서 동북아해역에서 전개된 무역이 중국인 상인네트워크에 의해 작동되었다는 점, 그리고 20세기에 본격화된 산업화에서 투여된 자본 역시 중국인 매판에게 상당 부분 의지하고 있었다고 지적하고 있다. 곧 중국인 매판이나 중국인들의 서양 기업에 대한 투자 등이 일으킨 작용과 의미에 대해 상대적으로 주목하지 못한 것은 중국 및 동아시아의 근대를 보는 데 있어서 다시 검토해야할 대목이다.[5]

이상에서 보면, 적어도 상업적 측면에서 보면 우리가 알고 있는 '서양의 충격과 중국의 대응'이라는 기존의 인식이 잘못된 것이었음을 알 수 있다. 그것은 중국을 이해하는 데 있어서 적어도 하나가 아닌 중국, 그리고 해양과 대륙의 분리, 그 가운데 아시아해역권에서 해상무역을 장악했던 중국 상인네트워크의 강고함에 주목해야 한다고 말하고 있다. 이러한 주장은 안드레 군더 프랑크,[6] 캘리포니아학파, 하마시타 다케시 등의 '아시아교역권론'으로 연결되는 하나의 연구 흐름을 형성하고 있다. 아이러니하게도 1980년대 개혁개방이후 중국의 경제 발전 역시 화교(상)네트워크와 연결되었고, 덩샤오핑의 남순강화에서 보듯이 해안가를 중심으로 펼쳐졌다. 그리고 이러한 경제력을 바탕으로 해군력을 강화하려고 하면서 일대일로一帶一路라는 광역경제권 형성을 통해 다시 종래의 중화제국의 꿈을 꾸고 있는 것처럼 보인다. 어쩌면 이상의 연구는 바로 20세기말 이후 중국의 부

5 하오옌핑 지음, 이화승 옮김, 『중국의 상업 혁명—19세기 중 · 서 상업 자본주의의 전개』, 소나무, 2001.

6 안드레 군더 프랑크 지음, 이희재 옮김, 『리오리엔트』, 이산, 2003.

상을 설명하고자 한 데서 출발한 지도 모르겠다.

근대 시기 동아시아 지역에서의 해양은 이처럼 (중국)상인과 그들의 네트워크에 의해 형성된 해상무역의 장과 루트로서 동아시아 지역민들에게 다가왔던 것이다.

3. 근대 한중 해상교류의 역사

1) 조공시스템 속의 조선

그렇다면 근대를 전후로 한 이러한 동아시아 해역의 변화가 한중 해상교류에 어떤 영향을 끼쳤고, 또 이러한 상황에서 한중간은 어떤 해상교류를 전개했는가? 이에 대해서 살피기 위해서는 조선시대의 대외정책과 해양활동에 관해서 검토해야 하는데, 사실 이와 관련된 연구는 많지 않다. 특히 해양활동과 관련해서는 조선시대 대외정책의 특성상 관변측 자료에 그 실상이 충분히 수록될 리 없다. 오히려 개인문집이나『지봉유설芝峰類說』과 같은 유서류類書類 등을 보면 해양국가와의 교류 사실들이 예상외로 많이 있음을 확인할 수 있다. 이러한 산재된 자료의 편린들을 모아 조선시대 해양활동 및 해양국가와의 교류사를 복원하는 것이 현재의 연구과제이다.[7]

조선시대의 대외교류는 우선 조공체제하에서 베이징에서 조공사절단 간의 사신 교류가 대표적인데, 이는 사실 조선의 입장에서 보면 해상을 통한 교류는 아니다. 그리고 일본과의 교류가 있는데, 이것은 지리적인 이유로 해상을 통할 수밖에 없었고, 그런 까닭에 해상을 통한 교류는 일본을 주로 언급하게 된다. 물론 류큐라든지 당시 다른 국가들과의 해상교류도 생각해볼 수 있지만, 이 또한 자료

7 하우봉,「해양사관에서 본 조선시대의 재조명—동남아시아국가와의 교류를 중심으로」,『일본사상』10, 한국일본사상사학회, 2006.

를 통해 확인하는 것은 쉽지 않다. 앞에서도 말했듯이, 해상을 통한 교류는 조선통신사와 같은 정식 외교관계 또 해난사고에 해당하는 표류 등을 들 수 있고, 또 임진왜란 때 일본에 포로로 잡혀간 조선인들의 해외 이주도 있지만, 이는 기록에 남아 있지 않다. 조선 역시 오랫동안 중국처럼 해금령을 유지하고 있었기 때문에 해상활동을 활발하게 전개했으리라고 추측하기는 어렵다. 그렇지만 임진왜란과 같은 해상전투를 통해 승리를 얻기도 했고, 또 표류 등 많은 해난사고를 통해 해양활동이 없었던 것은 아니다. 그렇지만 2장에서 말한 바와 같은 동아시아 해역의 거대한 변화에서 다소 비껴 있었던 것은 부정할 수 없다.

그것은 중국과의 교역에서도 확인할 수 있다. 조선은 명 · 청과 조공무역을 전개했는데, 조선과 명은 초기 조공 무역 위주에서 16세기 이후 역관이나 상인들에 의한 사무역이 활발해졌고, 종이 · 붓 · 화문석 · 인삼을 수출하고, 비단 · 약재 · 서적을 수입하였다. 그리고 조선과 청 역시 조공무역을 위주로 하고, 개시무역과 후시무역이 발달하였는데, 쌀 · 면포 · 농기구 · 인삼 등을 수출하고, 비단 · 약재 · 문방구 등을 수입하였다. 이처럼 조선과 중국의 교역은 주로 육로를 활용한 것이었다. 그렇다면 조선은 육로를 이용한 중국과의 교역 외에는 없었는가, 이에 대해 하마시타는 조공무역하에서 중국과 조공국 간에서만이 아니라, 조공국 간의 교역이 있었음을 말하고 있다. 예를 들어 같은 조공국인 류큐는 지정학적 위치로 인해 14세기 후반부터 16세기 전반에 걸쳐 명과의 조공무역을 중심으로 해서 일본 및 동남아시아 국가들을 잇는 중계무역을 활발히 전개했다(물론 명대 후기 해금이 완화되면서 중계무역은 쇠퇴했지만). 여기서 조선과의 교류는 없었을 것으로 생각하기 쉬운데, 그것은 해상교류가 아니고는 상상하기 어렵기 때문이다. 하지만 하마시타는 류큐는 일본과도 거래하고 있었고, 조선과도 무역을 하고 있었다. 또 동남아시아에 가서 조공무역의 물건을 조달하기도 했다. 이러한 과정에서 조선에는 동남아시아의 물품이 들어오기도 했다고 설명한다. 그래서 하마시타는 중국이 아닌 주변에서 조공무역을 보고 싶다고 했는데, 하지만 이런 생각은 사료로 밝혀져야 하기 때문에 앞으로 많은 연구가 필요하다. 하마시타의 견해를 정리하자면,

중국과 조선의 교역은 당연히 육로를 통한 조공무역이지만, 이 조공시스템에 의해 조공국간의 교역이 이루어지고, 그것이 조선과 류큐의 교역을 가능하게 했을 것이며, 또 동남아시아나 일본과의 중계무역을 담당한 류큐로 인해 조선은 해상무역에 간접적으로 참여하고 있었음을 말하고자 한다. 한반도가 유학과 같은 사상을 전달하는 것뿐만 아니라 그런 장거리무역이나 해양교역이라고 하는 것도, 그것은 반드시 한반도의 사람들만이 밖에 나간 것이 아니라, 다양하게 규슈의 상인을 이용하거나 그리고 푸젠이나 광둥의 상인을 이용하거나 하면서 여러 가지로 중계하면서 연결되어 간 것이라고 봐야 한다는 것이다. 지금 무역이라고 하면 바로 민족이 이동하는 것처럼 말하지만, 그보다 연결되어가는 네트워크식이라고 말하는 것이 맞을 듯하다.[8] 만약 이런 주장이 향후 여러 가지 자료로 입증이 된다면, 조선과 중국과의 교역은 육로의 조공무역만이 아닌, 조공시스템에 의한 그리고 해상을 통한 교역 속에서도 전개되었다고 말할 수 있게 될 것이다. 하지만 이것은 현재로서는 추측일 뿐이다.

2) 조선의 중계무역과 해상활동

일본은 무로마치막부가 명과 조공무역을 전개했으나, 16세기 중엽에 단절되었다가 임진왜란 이후 명의 상선이 나가사키에서 교역을 했다. 이후 일본의 에도막부는 청이 일본의 조공을 거부하여 조선을 통해 청과 교역을 했다. 이후 청의 천계령遷界令이 해제되어 나가사키로 가는 청 상선의 수가 급증하자, 일본에서는 은의 과도한 유출을 막기 위해 무역량을 제한하는 조치를 취했다. 한편 에도막부는 동남아시아와 슈인선朱印船(막부의 교역 허가증인 슈인장朱印狀을 갖고 교역을 하던 배) 무역(1604~1635)을 전개해 일본 상인이 동남아시아에 진출하여 일본인 마을이 형성되기도 했는데, 1635년 일본인 해외 도항 금지로 인해 쇠퇴하였다. 그리고 에도막부

8 하마시타 다케시, 「특집 인터뷰」, 『인문사회과학연구』 제21권 제1호, 인문사회과학연구소, 2020.

는 유럽과 교역을 전개했는데, 네덜란드 상인들에게만 나가사키를 개방해주고 이를 통해 서양 문물을 수용하였다. 그래서 난학蘭學이 발전하게 되었다. 이렇게 보면 일본은 류큐의 중계무역을 통해 중국과 교역을 하고, 또 직접적으로 나가사키항을 거점으로 중국과 정기적인 교역을 펼쳤으며, 나아가 동남아시아 국가들과는 슈인선 무역을 했고, 유럽 상인들과도 무역을 함으로써 일찍부터 동아시아 해역에서 두각을 드러냈다.

이에 반해 조선은 육로를 통한 중국과의 조공무역 그리고 임진왜란 이후 왜관倭館을 복구하고 통신사 파견을 통해 관계를 재개했다. 왜관은 양국의 외교와 무역의 중심지 역할을 하였으며, 일본이 비단과 생사 등 중국산 물자를 수입하는 중요한 통로였다. 이 때문에 일본이 은 수출을 금지한 이후에도 왜관만은 예외가 되었다. 또한 17세기 후반 이후 조선 인삼이 왜관을 통해 일본으로 활발히 수출되었다. 조선은 주력 상품인 인삼을 통해 국제 무역 네트워크에 가담했다. 17세기 조선은 명明과의 조공질서를 청淸과의 조공관계로 전환하였다. 임진왜란으로 단절되었던 일본과의 국교도 17세기 초에 접어들어 정상화되었다. 조선과 중국 일본을 잇는 중개 무역은 반세기만에 본격적으로 이루어졌다. 조공품을 중심으로 한 조선 전기의 공인무역 양상과는 달리, 조선 후기에 이르면 공인무역에서 사무역의 비중이 커졌다. 인삼은 17세기중엽 이후 중국과 일본을 연결하는 주요 무역품으로 본격적인 자리매김을 했다.

17세기 중반부터 18세기 중반까지 동아시아의 경제적 흐름을 조선이 매개하고 있었다. 조선은 일본과의 무역에서 왜은倭銀과 인삼人蔘을 교환하고, 다시 왜은을 중국 비단과 교환하는 중개 무역을 근간으로 재부를 축적했다. 그리고 이를 다시 중국과의 무역으로 연결시켜 중국 물화와 인삼 잡화를 교환하였고, 이를 왜은과 교환하는 무역구도를 형성해나갔다. 조선이 중국 · 일본과 교류하는 주요 루트는 '북경 - 한성 - 부산 - 쓰시마 - 에도'를 잇는 사행로였다. 조선 사절들은 요동과 요서의 정세가 불안한 17세기의 명말청초기에 해로를 이용하기도 했으나, 육로를 주로 이용하였다. 조선의 상인들도 위험부담이 큰 남방 해로보다는 북방의 사행

로에 가담함으로써 무역의 길을 넓혔다.

덧붙이자면, 일본은 네 가지 경로를 통해 중국 및 동아시아의 정보를 수집했는데, 첫째는 나가사키의 중국 상인들을 통한 경로이고, 둘째는 '북경 - 복주 - 류큐 - 사쓰마 - 에도'로 전달되는 경로, 셋째는 네덜란드 상관장에 의한 경로, 그리고 마지막으로 '북경 - 한성 - 부산 - 쓰시마 - 에도'를 거치는 경로이다. 이를 크게 구분하면, 나가사키나 류큐를 통한 남방루트와 조선을 통한 북방루트로 나눌 수 있다. 이 가운데 해로를 이용한 남방 루트에 조선 상인이 적극적으로 가담했는지에 대한 기록은 남아 있지 않다. 조선은 남방 루트에 간접적으로 연결되었을 뿐이었다.[9] 다시 말해 조선은 중국과 조공무역을 통해 직접적으로 교류했으나, 주로 육로를 이용했고, 민간 상인들은 해로를 이용하기도 했으나 주로 한반도 연안을 벗어나지 않았으며, 확인할 수는 없지만, 당시 핫한 지역인 남방루트에도 간접적으로 연결되었다고 볼 수 있겠다.

3) 조선상인의 연안항로 개척과 유통망 건설

한편 조선 상인이 국내 물품운송 및 상업에 선박을 이용했고, 이용 가능한 해류가 존재했음이 연구를 통해 밝혀짐으로써 조선 상인이 국제 교역에 해로와 선박을 이용했을 가능성을 배제할 수 없게 되었지만, 조선시대에 상인들이 선박을 이용하여 국제무역을 행한 기록은 남아있지 않다. 또한 청과 일본 외의 상인과 직접적으로 교역한 흔적도 보이지 않는다.

물론 조선후기에는 선박의 규모가 점차 커지면서 외양항로를 개척하기도 했다. 대형선박이 수심이 낮고 암초가 많은 해역을 통과하는 것은 매우 어려웠기 때문에 외양항로를 택하여 운항하였던 것이다. 외양항해는 18세기 후반 대형선박을 소유한 경강선인京江船人과 선상船商이 선도하고, 조운선과 지토선과 어선이 합

9 백성아, 「조선후기 인삼무역과 동아시아 경제 네트워크」, 연세대학교 석사학위논문, 2014.

류하면서 19세기에는 점차 보편화되어 갔다. 특히 연해지역의 개발로 인해 경제적 이익을 선점하려는 연해주민들의 모험심이 외양항해를 더욱 촉진시켰다.[10]

그리고 조선의 주요 포구와 장시의 상업발달상과 남부의 해안로와 낙동강의 수로를 통한 교통망 체계도 형성되었다. 그리고 이와 같이 사람과 물화가 모이는 요충지에는 민중문화가 창조되어 많은 사람들이 즐기기도 했다. 곧 '사람 - 장시 - 문화'라는 연결관계가 이루어진 곳은 포구와 조창을 끼고 있는 유통공간이었다. 주요 유통권은 창원 마산포, 김해 낙동강 하구의 포구, 밀양 삼랑포구, 고성 통영창, 진주 가산창 및 초계 율지포구와 의령의 기강포구였다. 이들 유통권은 남부 연해의 해로 루트와 낙동강 · 밀양강 · 남강을 경유하는 내륙수로 루트가 긴밀하게 연계되어 있었다. 그리고 장시 · 포구 · 조창에서의 번성한 사람과 물화의 형상은 김해 · 밀양 · 창원 · 진주 · 통영 등 주요 도시에 모여든 상인 · 주민들과 인근 군현에서 동원된 역부들을 통하여 상품 거래나 세곡 수납의 모습이 그려졌고, 바로 이러한 공간에서 민중연희가 행해진 것이었다.[11]

이러한 연구들이 조선의 해상활동의 단면을 보여주는 것이기는 하지만, 한중간의 해상교류(역)을 증명하는 것은 아니다. 역시 16세기 이후 동아시아 해역에서 전개된 해상교역의 장에 간접적으로 연결됨으로써 여전히 조선은 당시 국제무대에서 두각을 드러내지 못했다고 볼 수 있다. 동아시아 해역에서 교역네트워크에 직접적으로 가입하기 시작한 것은 19세기 후반 유럽 및 일본에 의해 강제 개항을 당하면서부터이다.

10 고동환, 「조선후기 연안항해와 外洋航路의 개척」, 『동방학지』 제161집, 연세대학교 국학연구원, 2013.

11 변광석, 「조선후기 경상도 水路 · 海路의 교통망 발달과 五廣大 문화」, 『歷史學硏究』 제59집, 호남사학회, 2015.

4) 개항장 네트워크와 외국 상인

아편전쟁으로 5개의 중국 항구가 개항을 한 뒤, 조선과 일본 역시 유럽 국가들에 의해 항구를 열었다. 기본적으로 개항은 상인들의 교역을 목적으로 하고 있었기 때문에, 항구에는 배가 출입할 수 있는 항만과 교역을 위한 장소인 시장 그리고 물건을 보관하는 창고 및 상인들이 머물 수 있는 숙소 등이 마련되었다. 상인들이 동북아해역에서 이와 같은 개항장을 무대로 활동하게 되면서 자연스럽게 개항장 네트워크가 동아시아 지역에 형성되고, 여기에 조선 역시 포함되었다. 이는 동아시아 역내의 상호관계를 활성화시켰는데, 그것은 종래의 조공체제가 아니라 유럽과 아시아의 여러 나라 그리고 아시아 역내 상호간의 조약관계를 맺는 방식으로 전환되고, 이것이 개항장 상호간에도 다각적으로 맺어지게 되었다. 중국과 조선 역시 이러한 조약관계로 전환하고, 통상을 확대하게 된다.

1882년 10월 조청상민수륙무역장정朝淸商民水陸貿易章程이 체결된 이후, 조선 개항장에도 무역 및 상업에 종사하는 중국인들이 적지 않게 등장하였다. 그 중에서도 가장 두각을 나타낸 것이 화상華商 담걸생譚傑生이 경영하는 동순태同順泰였다. 조선의 화교는 산둥성 출신이 많았지만, 초기에는 광둥성 출신도 적지 않았다. 다른 지역 화교와 마찬가지로 조선화교 역시 출신지에 따른 동향집단으로 조직되었는데, 크게 산둥, 허베이河北 동향집단인 북방北幇, 광둥성 특히 광자오廣肇지역 출신의 광방廣幇, 강남江南지역 출신의 남방南幇 세 그룹이 있었다. 특히 광방은 무역상이 많았다. 개항초기 조선에서는 광둥상인들이 상당한 경제적, 정치적 영향력을 행사하고 있었다. 그런데 그 네트워크는 조선에만 한정된 것이 아니라 홍콩, 광저우, 상하이, 일본 각 개항장과 연결되어 있는 광역적인 것이었다. 개항 후 광동상인집단廣東商人集團은 대규모로 해외로 세력을 확장해 나가 하나의 강대한 경제적 세력을 형성했다.[12] 그리고 중국 화상은 동북아해역의 개항장을 무대로 조

12 강진아, 「廣東네트워크(Canton-Networks)와 朝鮮華商 同順泰」, 『사학연구』 88, 한국사학회, 2007.

선의 해산물 유통에도 참여하면서 재조일상在朝日商과 대립하면서 동북아의 화상 네트워크를 통해 교역을 진행하였다. 이것은 조선에서 생산된 물품을 두고 중국과 일본의 상인 그리고 조선상인이 펼치는 경쟁의 마당이었다.[13]

동북아해역의 개항장을 중심으로 광둥상인들의 네트워크가 만들어진 반면, 산둥성 출신 중국인들 역시 조선으로 몰려왔다. 예를 들어, 1861년 개항이후 1898년까지 산동의 유일한 개항장으로서 산동 근대사와 중국 근대사를 이해하는데 빠뜨릴 수 없는 지역이 옌타이煙臺이다. 1883년 인천 개항 이후 옌타이와 조선 사이 정기항로의 개설은 한반도와의 인적 왕래를 촉진하면서 양국의 무역을 활성화시켰다. 상업에 종사하는 사람이 있었고, 피난민으로 이주해온 자도 적지 않았다. 1893년을 전후하여 옌타이와 조선의 무역은 두 시기로 나눌 수 있다. 1883~1893년 사이에 무역액은 느리게 성장하였는데, 대조선의 토화土貨와 양화洋貨의 재수출 성격을 띠고 있었다. 1894년 이후는 조선에서 인삼을 대량으로 수입했기 때문에 옌타이와 조선의 무역은 폭발적으로 증가했다. 옌타이와 조선 간의 무역품목에는 전통시대의 조공물품을 유지하였을 뿐 아니라, 근대적 상품도 있었다. 총체적으로 살펴보면, 옌타이는 한중무역의 연결체이며, 여전히 인삼은 이 연결체의 중요한 구성요소였다.[14]

당시 개항장을 중심으로 정기항로를 개설하고, 주도적인 경제활동을 보인 아시아인은 화상華商과 일상日商이었지만, 그렇게 형성된 경제권이 그들만의 전유물은 아니었다. 조선상인의 활동이 시기적으로 뒤떨어지고 미약했더라도 차츰 증가하는 추세에 있었다는 점을 상기할 필요가 있다. 그리고 '교역(무역)권', '네트워크' 등의 개념이 지역적 범위를 동아시아로 상정하면서도 특정 집단·지역에 편중되어 있기 때문에 내부적 불균형성이 문제시 된다. 때문에 동아시아적 관점에서 지

13 조강희, 「근대 동아시아에서 조선산 수출 해산물의 유통과 역내 상인의 경쟁」, 서울대학교 석사학위논문, 2014.

14 劉暢, 「근대 煙臺와 조선의 무역왕래」, 『한중인문학연구』 36, 한중인문학회, 2012.

역 전체를 유기적 공간으로 파악하는 인식뿐만 아니라, 어느 한쪽의 일방적 경제 활동이 아닌 역내 구성원 모두의 상호 교류양상을 드러내는 작업이 필요하다. 개항장을 넘나들며 활동한 조선상인의 실체에 대한 연구가 절실하다.[15]

4. 맺음말

근대 이후 한중간의 해상교류를 정리해보고자 했는데, 결과적으로 근대를 전후해서 곧 조선과 그 이후에 걸쳐 동북아해역에서 두 나라간 해상교류가 어떠했는지를 함께 살피지 않으면 전체적인 상을 파악할 수 없음을 확인했다. 조선 시대 중국과의 교역(류)은 주로 육로를 이용한 것이 정설이다 보니, 해상교류의 측면에서 중조간의 관계를 분석하는 것은 어렵다. 표해록을 통해 조선인들이 중국으로 표류했다는 사실을 알 수 있을 뿐이다. 이런 상황에서 근대 이후 개항장 네트워크가 형성되고, 조선과 중국의 개항장간 네트워크가 작동한다. 여기서 한중은 고려시대 이후 끊겼던 뱃길을 연결했고, 이 길을 따라 조선과 중국의 많은 사람들과 물품들 그리고 문화가 이동했다. 그리고 이 길은 동북아해역 전역으로 펼쳐져 있었기 때문에 다양한 경로를 통해 조선과 중국이 연결되었다. 예를 들어 앞에서도 말했듯이 조선의 해산물은 일본을 경유하여 중국으로 수출되는 등, 그 해상의 교역루트는 교통로의 건설과 함께 다양하게 작동하고 있었다. 이러한 루트를 통해 사람들이 왕래하면서 상인들만이 아니라 독립운동가, 유학생 그리고 선교사 등이 동북아해역에서 하나의 네트워크를 형성하게 되었다. 이러한 문제의식을 갖고 많은 연구가 진행되어 상하이 네트워크, 아시아교역권으로 이어지는 근대 초기 조선상인과 중국, 일본, 서양상인들간의 교역 양상이 밝혀지기를 바라고,

15 황은수, 「개항기 한중일 정기 해운망과 조선상인의 활동」, 『역사와 현실』 75, 한국역사연구회, 2010.

이 네트워크 위에 선교, 독립운동, 유학생들의 교류 역시 전개되었던 것인 바, 이 분야 역시 함께 연구가 확충된다면, 근대 이후 한중간의 해상교류에 대한 전체적인 상이 구축될 것으로 희망한다.

올해로 한중수교 30년이다. 1990년대 이후 한국과 중국은 근대 이후 가장 활발한 교역(류)을 전개하고 있다. 해양산업 분야의 강국으로 성장한 한국 그리고 개혁개방이후 경제성장을 바탕으로 한 해양강국을 표방하고 있는 중국이 앞으로 해상을 두고 어떤 교류를 전개할지 주목해봐야겠다.

참 고 문 헌

논문

강진아, 「廣東네트워크(Canton-Networks)와 朝鮮華商 同順泰」, 『사학연구』 88, 한국사학회, 2007.

_____, 「중국의 부상과 세계사의 재조명—캘리포니아 학파에서 글로벌 헤게모니론(論)까지」, 『역사와 경계』 80권 0호, 경남사학회, 2011.

고동환, 「조선후기 연안항해와 外洋航路의 개척」, 『동방학지』 제161집, 연세대학교 국학연구원, 2013.

백성아, 「조선후기 인삼무역과 동아시아 경제 네트워크」, 연세대학교 석사학위논문, 2014.

변광석, 「조선후기 경상도 水路·海路의 교통망 발달과 五廣大 문화」, 『歷史學硏究』 제59집, 호남사학회, 2015.

劉　暢, 「근대 煙臺와 조선의 무역왕래」, 『한중인문학연구』 36, 한중인문학회, 2012.

조강희, 「근대 동아시아에서 조선산 수출 해산물의 유통과 역내 상인의 경쟁」, 서울대학교 석사학위논문, 2014.

하우봉, 「해양사관에서 본 조선시대의 재조명—동남아시아국가와의 교류를 중심으로」, 『일본사상』 10, 한국일본사상사학회, 2006.

황은수, 「개항기 한중일 정기 해운망과 조선상인의 활동」, 『역사와 현실』 75, 한국역사연구회, 2010.

단행본

프랑수아 지푸루 지음, 노영순 옮김, 『아시아 지중해—16~21세기 아시아 해항도시와 네트워크』, 선인, 2014.

하마시타 다케시 지음, 서광덕·권기수 옮김, 『조공시스템과 근대 아시아』, 소명출판, 2018.

하오옌핑 지음, 이화승 옮김, 『중국의 상업 혁명—19세기 중·서 상업 자본주의의 전개』, 소나무, 2001.

_____, 『동양과 서양, 전통과 근대를 잇는 상인 매판』, 씨앗을뿌리는사람, 2002.

인터뷰

하마시타 다케시, 「특집 인터뷰」, 『인문사회과학연구』 제21권 제1호, 인문사회과학연구소, 2020.

한 · 중 수중문화유산의 조사와 전망

머리말
근대 이후 동아시아 해역의 변화
근대 한중 해상교류의 역사
맺음말

이주헌 李柱憲
국립해양문화재연구소

한 · 중 수중문화유산의 조사와 전망

1. 머리말

인류의 역사에 있어서 문화의 전파와 발달은 일반적으로 교통로를 따라서 중심에서 주변지역으로 진행되며, 반대로 주변에서 중심지로 사람과 물자의 이동이 이루어지기도 하였다. 특히, 도로나 해로를 이용하여 사람과 물자의 장소적 이동을 편리하게 하거나 국가 및 지역 간의 지식이나 기술, 생활양식을 다른 지역으로 전파하는 역할을 하기도 하는데, 이를 포괄적으로 교통이라 부른다. 교통은 시대마다 중앙과 지방도시의 관계나 사회발전에 이바지하는 바가 크고 또한 그것의 발달 차이가 지역의 확대나 사람과 재화의 이동, 문화의 전파에 크게 영향을 미쳐 사회변화를 초래하기 때문에 일찍부터 교통에 대한 연구자들의 흥미와 관심은 지대하였다.[1] 한반도의 경우, 중국과 연결되는 교통로는 크게 대륙으로 이어진 육상로陸上路와 삼면이 바다로 둘러싸인 반도적인 상황으로 인해 서해西海(黃海)

1 윤재운, 「한국 해양교통로의 연구현황과 방향」, 2020 해양실크로드 국제학술대회 『동아시아 거점항과 해상무역』, 국립해양문화재연구소, 2020, 38쪽.

를 중심으로 한 몇 가지 경로의 해양로海洋路가 존재한다. 이 가운데 특히, 해양로는 삼국시대 이후 중국과 일본 열도를 연계하며 동아시아 해역을 하나의 교역권으로 형성하면서 동아시아 해상무역의 새로운 전개를 이룩한 키워드Keyword이기도 하다.

일반적으로 바다와 강, 호수 등 육지가 아닌 수중水中에 남겨진 유형의 물질문화를 고고학 자료로 이를 찾아 연구하는 분야를 '수중고고학水中考古學(Underwater Archaeology)'이라 하는데, 중국 연해와 일본 큐슈를 연계하는 해양로 주변에는 선사시대부터 근래에 이르기까지 인류의 해양활동과 관련된 정보를 가지고 있는 수중문화유산이 많이 존재하고 있다. 이 수중문화유산은 육상 유적에서 시간의 흐름에 따라 남아 있던 유물들이 점차 원래의 상태에서 변형되어 소멸해 가는 것과는 달리 바다 속 개흙에 묻힌 난파선과 유물처럼 훨씬 더 오랜 기간 동안 본래의 상태를 유지하는 특성이 있어, 과거의 어느 한 순간에 침몰한 것이 확실한 난파선과 그 안에 실어있는 유물들은 특정 시점의 과거 생활상과 사회상 등을 고스란히 간직한 '바닷속 타임캡슐'이 되기도 한다. 따라서 육상에서는 결코 확인할 수 없는 귀중한 정보를 독자적으로 현대를 살아가는 우리에게 제공해 준다는 점에서 수중문화유산이 가진 가치는 크다고 할 수 있다.[2]

이러한 중요성에도 불구하고 한국과 중국에서 해양로와 관련 해역의 수중문화유산에 대한 연구는 1970년대에 들어와 시작되었으며, 2000년 이후가 되어서야 본격적인 활동이 전개되었다. 불과 40여 년이란 짧은 기간 동안에 진행된 것이지만, 한국과 중국에서 이루어진 수중문화유산의 조사 성과는 매우 놀랄만한 것이 많다. 이에 본문에서는 현재까지 진행된 한·중에서 이루어진 수중문화유산 조사의 주요 성과에 대하여 대략적으로 살펴보고, 향후 해당 분야의 계기적인 발전에 도움이 될 만한 몇 가지 점에 대하여 전망해 보고자 한다. 또한, 최근 중국을 중심으로 진행되고 있는 해양실크로드 중심의 고고학연구 의미를 언급하며 맺음말

2 국립해양문화재연구소, 『한국의 보물선 타임캡슐을 열다』, 공명, 2016a, 18쪽.

에 대신하고자 한다.

2. 한 · 중 수중문화유산의 조사 현황

한국에서 수중문화재에 대한 사회적 관심은 1970년대로 거슬러 올라간다. 서해에서 신안선이 발견된 1976년 이후부터 수중문화유산에 대한 조사와 연구가 본격적으로 이루어지게 되었으며, 관련 연구기관과 시설들이 마련되었다. 3면이 바다로 둘러싸인 한반도는 예로부터 육상운송보다는 바다와 강을 통한 해상운송이 주된 수단이었으며, 고려와 조선시대에는 각 지방에서 생산된 세곡과 특산물 등은 국가에서 구축한 조운체계에 따라 중앙인 개경과 한양으로 운송되는 것이 기본이었다. 따라서 한반도의 서해안과 남해연안은 조운선이 다니는 주요한 교통로가 되었는데, 특히 화물을 운반했던 해로인 서해안은 동고서저의 지형적 특징으로 인해 조간대가 넓게 발달되어 있으며 도서와 암초가 곳곳에 숨어 있을 뿐만 아니라 조수간만의 차가 심하고, 조류가 빨라 항해하는데 많은 어려움이 상존한 상태이었다. 이러한 이유로 항해 중 사고로 침몰한 선박이나 선적물이 연안의 해역에서 수시로 발견되고 있으며, 수중문화재의 신고와 이를 계기로 발굴조사 된 수중문화유산의 대부분이 서해연안에 집중되어 있기도 하다.

현재까지 수중문화재가 발견 신고된 건수는 350여 건에 이르고 있으며 이들 유적들에 대한 문화재의 발굴조사는 국립해양문화재연구소가 유일하게 담당하고 있다. 그동안 이루어진 성과로는 1976년 중국 무역선인 신안선을 시작으로 30여 곳에서 외국선박 2척, 고려시대 선박 10척, 조선시대 선박 1척, 통일신라신대 선박 1척을 포함하여 현재까지 14척의 고석박과 12만 여점에 이르는 수중문화재를 발굴하였다. 이들 유적들은 크게 신안 · 고군산군도 · 태안 · 진도 등으로 권역을 나누어 볼 수 있는데, 먼저 신안해역은 한국 수중발굴조사의 출발점으로 1976년~1984년에 걸쳐 조사가 이루어졌다. 해군 잠수사의 지원을 받으며 9년 동안 10차례에

걸친 장기간의 발굴조사를 진행한 결과, 선체를 포함하여 중국 송宋과 원元나라 시대에 제작된 도자기 20,000여 점과 동전 28톤, 고급목재인 자단목紫檀木 1,000여 본이 출수되었다. 특히, 선박의 출항지를 추정할 수 있는 경원로慶元路가 새겨진 저울추와 연호 지치3년至治參年, 화주의 이름이나 수결, 사찰명東福寺(宮崎神社 등) 등이 적힌 목간木簡이 발견되어 신안선은 1323년 중국 닝보항寧波港에서 일본 하카다항博多港으로 항해하던 중 한국의 신안해역에서 침몰했던 것임이 밝혀졌다.

또한, 고군산해역은 군산 서쪽 연해에 위치한 도서로서 선유도仙遊島를 중심으로 크고 작은 6개의 섬들이 해당된다. 이 지역은『고려사高麗史』나『선화봉사고려도경宣和奉使高麗圖經』등의 옛 문헌에서 자주 언급된 곳으로 관청과 객관이 마련되어 있어 서해를 항해하던 중국의 사신이나 상인들이 잠시 동안 머물 수 있었다. 2000년대에 들어 새만금방조제 공사가 본격적으로 진행되자 그 영향으로 군산 비응도飛鷹島 인근에서 다수의 유물이 신고되면서 2002년부터 2009년까지 연차적으로 발굴하였다. 8년 간에 걸쳐 고군산군도일대에 위치한 비안도, 십이동파도, 야미도 일대에서 진행된 수중조사 결과 고려선박 2척을 인향하고 12,000여 점에 달하는 고려청자를 출수하는 성과를 거두었다. 그리고 태안해역은 주꾸미를 잡던 어부의 신고로 긴급 탐사조사가 실시된 곳으로 특히, 마도馬島해역은 고선박이나 유물의 집중매장처로 확인되어, 2007년부터 발굴조사가 진행되어 2015년까지 7차례에 걸친 연차조사가 이루어졌다. 조사결과 고려시대 선박 4척과 조선시대 선박 1척을 확인하였고 28,000여 점의 도자기가 발굴되었다. 특히, 출수된 유물 가운데 주목되는 것으로는 131점의 석제 닻돌인데, 대부분 자연석을 사용한 것이나, 인위적으로 정성을 들여 가공한 3점의 닻돌도 출수되었다. 세장한 모양의 긴 형태를 한 석재를 고르게 마연하여 정교하게 가공된 이러한 닻돌은 대부분이 중국의 선박에서 사용하였던 닻碇石으로, 송宋나라와 원元나라의 중국 국제무역상인들의 상권商權을 표시했던 정鄭, 주朱, 강綱 등의 명문이 적힌 도자기와 함께 수습되고 있어 고려와 송宋 · 원元간의 국제교류를 알려줄 뿐만 아니라, 이 해역이 당시의 국제무역항로로서 매우 중요한 지점이었다는 역사적 사실도 입증해 주고 있다.

또한, 2012년부터 현재까지 진행된 진도珍島해역에 대한 발굴조사에서는 임진왜란 때 사용한 것으로 추정되는 소승자총통小勝字銃筒과 최상급 고려청자를 포함하여 650여 점의 유물이 출수되었다. 특히, 양질의 순청자와 상감청자, 조질청자가 기종별로 다양하게 발굴되었는데, 양질의 청자는 향로나 붓꽂이 등 특수기형도 있으며, 맑은 비색을 띠고 규석을 받쳐 구웠다는 공통점이 있다. 대체로 12세기 후반에서 13세기 전반 강진康津에서 생산된 것으로 왕실이나 귀족층이 사용하기 위해 제작된 것으로 추정되고 있다.[3]

한편, 중국의 수중문화유산에 대한 조사는 1973년 복건성 후저항後渚港 연안에서 13세기 송나라 시대 고선박 1척을 발굴하면서 시작되었다. 이후 1984년 산동성 봉래蓬萊해안에서 원元나라의 전선戰船을 발굴하여 등주고선박물관登州古船博物館에 전시하였고, 1987년에는 광동성 천산군도 부근에서 남송南宋시기의 대외무역상선인 '남해南海1호'를 발견하면서 수중문화재 발굴이 체계적으로 활발하게 이루어졌다. 특히, 2007년에 이르러서는 '남해1호'를 통째로 인양하여 신축한 박물관(수정궁水晶宮)으로 옮겨 수침 보관하면서 현재까지도 계속 내부에 대한 발굴조사가 진행되고 있는 점은 주목된다. 이 유적은 중국의 수중문화재조사 국가문물국 소속의 중국문화유산연구원 수하문화유산보호센터水下文化遺産保護中心을 비롯하여 중국국가박물관 수하고고연구센터水下考古研究中心에서 주로 진행하여 왔으나 최근에는 광동성문물고고연구소廣東省文物考古研究所 등과 같은 지방의 문화재 연구기관에서도 적극적으로 발굴조사를 담당하고 있다. 나아가, 조사대상으로는 고대의 침몰선 뿐만 아니라, 근대의 철선까지 조사하는 등 수중문화유산의 영역을 점차 확대해가며 과학적이고 체계적인 다양한 연구를 동시에 진행해 나가고 있다.[4]

그동안 이루어진 중국 수중문화재 유적 가운데 대표적인 발굴조사 사례로는

3 문환석, 「한국의 수중문화재 보호정책과 조사 성과」, 『아시아 · 태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 신안선 발굴 40주년 기념 국제학술대회, 국립해양문화재연구소, 2016, 300~306쪽.

4 문환석, 「한 · 중 수중문화재조사기관 교류 성과」, 『제3회 한 · 중 수중고고학 국제학술대회 논문집』, 국립해양문화재연구소, 2014, 3~7쪽.

‘남해南海1호 침몰선’과 ‘소백초小白礁1호 청대 침몰선’, ‘서사군도 진인다오金銀島 1호 난파선’에 대한 조사는 주목되는 성과이다. 먼저, 1987년에 광동성 천산군도川山群島에서 발견한 ‘남해1호 침몰선’유적에 대한 발굴조사는 일본과 공동조사팀을 발족하여 1989년에 본격적으로 착수하였다. 하지만, 수중 수색과정에서 침몰선에 대한 선체를 찾지 못하여, 침몰선의 대략적인 범위를 확정하는 선에서 중단되었다. 이후 2001년부터 최첨단 장비를 사용하여 수중에서 처음으로 선체와 문화재 일부를 찾아내면서 2007년 침몰선을 안전하게 물 밖으로 인양하여 강철재질의 잠함潛函 안에 넣어 광동 해상비단길박물관海上絲綢之路博物館으로 옮겼다. 이처럼 침몰선의 선체를 통으로 인양하여 발굴과 보존처리 및 전시 작업을 동시에 진행하는 방식은 수중문화재 발굴의 한계를 극복한 새로운 시도였다. 발굴된 ‘남해1호 침몰선’의 규모는 길이 22.15m, 선폭 9.9m 이며 횡방향의 격벽을 14개나 갖춘 것으로 선체의 중간부위와 고물 상부 구조물은 이미 무너진 상태였지만, 선체가 전체적으로 비교적 온전하게 보전되어 있고 입체구조도 어느 정도 남아 있어 고대의 침몰선 가운데 보기 드문 사례로서 중국 조선사와 해외무역사 연구에 있어서 중요한 자료로 평가되고 있다. 특히, ‘남해1호 침몰선’은 중국의 동남 연안 항구에서 화물을 가득 실은 뒤 남아시아와 서아시아 지역으로 무역활동을 하러가는 도중에 해저로 침몰된 것으로 파악되는데, 선박 안에서 도자기 13,000여점, 금제품 151점, 은제품 124점, 동제품 170점, 죽기 및 칠기 등 150여점, 동전 17,000점 등이 출수되었다. 이 가운데 도자기는 주로 당시 남방지역의 유명한 가마에서 생산된 제품이 대다수를 차지하고 있는데, 강서성 경덕진景德鎭의 청백자를 비롯하여 복건성 덕화요德化窯의 백자와 청백자, 자조요磁竈窯의 장유자기와 녹유자기, 절강성 용천계龍泉系의 청유자기 위주로 구성되어 있다.[5] ‘남해1호 침몰선’이 발견된 곳은 동남아시아 해역과 이어지는 곳으로 중국 · 동남아시아 · 유럽

5 孫鍵,「南海 I 號沈船考古」, 신안선 발굴 40주년 기념 국제학술대회『아시아 · 태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016, 387~397쪽.

을 잇는 해상무역의 요지이다. 동남아시아 해역에는 약 200여 곳에 이르는 침몰선 유적이 있으며 발굴된 것만 해도 100여 척에 달한다. 침몰선의 연대는 당대唐代부터 청대淸代까지 광범위하며 중국과 동남아시아 선박 뿐만 아니라 포르투갈과 네덜란드·영국 등 유럽의 선박도 발견되었다. 침몰선에는 종종 명明나라의 도자기들이 실려 있는데 이는 해금정책海禁政策 이후, 민간에 의해 동남아시아 지역과의 밀무역이 성행했음을 보여준다. 15세기 말부터 16세기는 포르투갈과 스페인에 의해 대항해시대大航海時代가 열린 시기로 유럽열강은 점차 동남아시아 지역의 무역을 통제했을 뿐만 아니라 명明의 영해에 들어오기 시작하였다. 1557년 포르투갈은 명明나라의 문을 두드렸고 마카오를 식민지로 만들었는데, '남해1호 침몰선'은 개항開港이라는 중요한 시기의 무역선으로 중국과 동남아시아 지역의 해상무역 양상을 보여주는 대표적인 수중문화유산으로 평가되고 있다.[6]

'소백초1호 청대 침몰선'은 절강성 닝보시 북어산도北魚山島 인근에 위치하며, 2008년에 발견되어 2014년까지 선체의 발굴과 현장 유물의 보호작업이 진행되었다. 조사결과, 이 침몰선은 도광道光(1821~1850) 연간의 상선으로 선체의 길이는 20.35m이고 폭은 7.85m로서 선저의 중간과 뒷부분은 'U'자형을 띠며 중간부에서 선수부는 'V'자형에 가깝다. 선체의 부재는 총 244점으로 용골과 늑골 및 보강제와 격창판, 돛대, 외판, 이음재 등으로 이루어져 있는데, 목재는 주로 동남아 일대의 나무를 사용하였고 수밀격창, 염료밀봉, 철못 등으로 선판을 연결하는 등 전형적인 중국 고대 조선술의 공예적 특징을 가지고 있다. 특히, 늑골을 밀집시켜 가로방향을 지탱하고 이중 구조의 선체 외판 내에 식물섬유 형태의 방수층을 끼워 넣는 등 외래적인 조선전통도 가지고 있어서 중국과 외국의 조선기술이 상호 융합된 보기 드문 사례로서 역사적이고 과학적으로 중요한 연구가치가 있는 것으로 평가되고 있다. 침몰선에서 출수된 유물은 총 145점으로 청화자기青畵磁器와 갈유도기, 그리고 도광통보道光通寶와 같은 동전 등으로 소량이었지만, 침몰

6 국립해양문화재연구소, 『명나라 무역선 난아오 1호』, 2016b, 20쪽.

선의 조사에 절강대학교와 무한이공대학이 협력하여 해저환경에 대한 정보와 선체의 실측도면 제작 및 복원 등 최신 과학기술을 응용하여 수중고고학 현장에서 3D전자시스템의 개발과 협력을 주도하며 새로운 영역의 시도가 진행되었다. 특히, 최초로 수중 소나 설비를 이용한 실측도를 제작하였으며 침몰선의 상황을 3D로 가상 복원하였고, 출수유물의 디지털화 관리시스템을 개발하는데 성공하였다. 나아가, 고화질 촬영렌즈를 착용한 유속유향측정기를 사용하여 해역의 물속 가시도, 부유물, 유속, 유향 등의 동태와 현황사진을 실시간으로 모니터 하였으며 이에 근거하여 수중작업을 합리적으로 관리하고 배치하는 등 중국 수중고고학의 입체화와 디지털화를 위한 새로운 기반을 마련하게 되었다.[7]

'서사군도 진인다오金銀島1호 난파선' 유적은 남중국해 4대 군도 가운데 하나로, 하이난 본섬의 동남향에 위치하고 있으며 융러군도永樂群島와 쉬안더군도宣德群島로 이루어져 있다. 1974년부터 융러군도에 속한 진인다오金銀島와 그 주변의 산호초에서 유물이 발견된 바 있으며, 2010년에 난파선 1척이 발견되어 2012년부터 국가문물국 수하문화유산보호센터과 하이난성박물관 연합팀에 의해 2018년까지 조사되었다. 유적이 있는 해역의 수심은 얕으며 수중 시야가 좋아 다이버 수중음파탐지기 시스템을 사용하여 탐측작업을 하였으며 출수된 유물의 보존상태를 평가하면서 현장에서 유물에 맞는 보존처리를 병행하였다. 조사 결과 확인된 유적의 범위는 길이 124m, 너비 72m 정도인데, 갑판으로 추정되는 길이 160cm, 너비 10cm 크기의 판재 주위로 다량의 도자기 파편이 산포되어 있으며 해저 표면에는 665점의 석재유물이 집중적으로 퇴적되어 있었다. 특히, 석재유물은 정교하고 아름다운 무늬 조각으로 장식된 건축부재가 대부분을 차지하고 있는데, 석판, 석조, 사각돌기둥, 불좌, 기와, 난간석 등으로 종묘宗廟, 패방牌坊, 사당祠堂 등을 건축하는데 사용되는 것으로 주목되었다. 또한, 석재유물과 간판부근에서 발견된 도

7 林國聰,「寧波小白礁一號清代沈船遺址發掘」,『제3회 한 · 중 수중고고학 국제학술대회 논문집』, 국립해양문화재연구소, 2014, 124~136쪽.

자기는 청화자기가 주를 이루며 유약 색상이 어두운 편으로 완과 접시류가 대부분이고, 일부 사발 바닥에 '쌍천双泉', 전흥佺興 등의 명문이 새겨진 것이 확인되었다. '진인다오1호 난파선' 에서 확인된 석재유물의 종류와 장식무늬, 청화백자의 형태와 무늬 등은 모두 인근에서 조사된 '산후다오珊瑚島1호 난파선' 유적의 것과 유사하므로 시기는 청대 중기~후기의 것이고, 유적의 성격은 복건성 민난閩南지역에서 출발해 동남아지역으로 이주하던 화인華人들의 석재와 도자기를 운송하던 선박이 진안다오 부근에서 좌초, 침몰된 후 형성된 퇴적물로 파악된다. 나아가, 출수된 유물의 성격으로 보아 해외로 이주했던 중국인들의 농후한 향토관념과 전통문화의 고수 성향을 충분히 나타내고 있으며 동남아 등지에 중국문화가 전파되고 영향을 미쳤다는 것을 보여주는 중요한 역사 문화적 가치를 지니고 있는 것으로 평가할 수 있다.[8]

3) 수중문화유산의 연구 교류와 과제

바다를 배경으로 이루어지고 있는 수중문화유산의 조사는 지역적인 연구와 전시를 뛰어넘어 이제는 바다로 이어진 인근 지역의 국가와의 상호 보완적인 형태로 그 영역이 확대될 뿐만 아니라, 역사, 지리, 민속학은 물론이고 보존과학이나 조선공학 등과 같은 학제간의 폭넓은 연구와 다각적인 연구 교류가 진행되고 있다. 발굴된 배를 직접 전시하고 있는 국립해양문화재연구소에는 지금까지 발굴한 신안선, 완도선 등의 침몰선과 출수 도자기 등의 다양한 발굴유물과 보조자료 등이 함께 진열되어 있는데, 이들은 중국을 비롯한 인접국과의 해양사 또는 해양문화를 중심에 두고 특화되어 있다. 전시 유물가운데 14세기 중국의 선박인 신안선의 잔존 모습과 출수유물 5,500여 점이 상설전시실을 가득 채우며 전시되어 있

8 鄭啓江, 「西沙群島金銀島一號沈船遺址 2018年水下考古調查」, 『제8회 한 · 중 수중고고학 국제학술대회 논문집』, 국립해양문화재연구소, 2020, 93~103쪽.

고, 중국과 베트남 등지에서 조사된 수중문화재에 대한 크고 작은 국제교류전도 해마다 개최하기도 하였다. 나아가, 호주, 프랑스를 비롯한 세계의 주요 해양문화유산 연구기관들과의 MOU를 맺어 공동 학술연구와 인적 교류를 폭 넓게 실시하고 있는데, 특히 중국과는 2012년부터 한-중 수중고고학 국제학술대회를 매년 개최하여 오고 있다. 이러한 학술적 행사를 통하여 수중문화유산에 대한 연구 성과를 세계와 동시에 공유하고 각국의 학자들을 초청하여 수중에서 발굴된 유물, 해상 실크로드, 해양 신앙 등 해양문화에 대한 국제적인 공동체 의식을 형성하는데 큰 역할을 하고 있다.

그동안 신안선 발굴로 초석을 닦은 한국의 수중발굴과 해양문화유산의 조사연구는 40여 년간 비약적인 발전을 하였다. 현재는 길이가 40.3m에 이르고 288톤에 달하는 강선구조의 수중발굴 전용 선박(누리안 호)을 보유하고 있으며, 해상에서 진행되는 발굴조사에 필요한 잠수사 감압챔버와 잠수 통제실 등 현대식 장비 등을 다양하게 갖추고 수중문화유산의 과학적이고 체계적인 조사에 만전을 다하고 있다. 하지만, 아직도 바다 속에 남아 있는 많은 수중문화재에 대한 충실한 발굴조사와 국제적인 연구수준의 향상을 위해서는 이미 선학자들이 여러 차례 지적한 바와 같이 다음과 같은 점에 대한 충분한 고민과 실천 과정이 신속하게 이루어져야 할 것으로 생각된다.

먼저, ①수중발굴조사는 보다 과학적이고 고고학적 연구중심의 발굴로 각종 과학 장비들과 융합된 발굴도 발전해 나가게 될 것으로 전망된다. 선진 기관들과의 교류 협력을 통해 심해발굴과 같은 보다 난이도 높고, 선진적인 기술들을 습득하고 그동안 진행해온 MOU 기관들과도 지속적으로 협력하여 탐사장비와 수중발굴 로봇 등과 같은 과학적인 발굴장비를 개발하고 고도해 나가야 한다. ②출수된 유물들을 다양한 분야의 전문가들과 함께 연구하는 시스템의 구축도 필요하다. 물론 각 연구자 각각이 역량강화가 우선이겠지만 다양한 분야의 연구자와 학회, 단체, 기관 등이 함께 모색해 나가는 집단지성은 향후 해양문화 유산과 유적의 연구의 큰 흐름이 될 것이다. ③고선박에 대한 심도 깊은 연구와 이에 기반

한 재현선의 복원 그리고 복원된 고선박을 이용한 다양한 실험이 진행될 필요도 있다. 전통선박의 건조기술과 항해술이 사장되지 않고 전승되어 갈 것이고 그 기술의 실체에 보다 근접할 수 있게 될 것이기 때문이다. 물론 연구와는 별개로 복원된 고선박을 일반인를 상대로 한 항해체험, 선상전시와 축제, 찾아가는 해양박물관 등과 같은 문화행사에도 적극적으로 활용하여 해양문화유산 연구 성과의 지평을 넓혀갈 필요가 있다. ④섬문화, 연안지역에 대한 유형, 무형의 문화유산에 대한 연구도 강화되어야 한다. 이와 더불어 해상교통로, 해상교역, 방어시설 등도 종합적으로 조사 연구되어야 한다. 특히, 섬은 마지막 남은 문화 향유의 보고로 현대인의 또다른 정신문화의 치유 공간으로 관광자원, 생물자원, 생산지원의 보고로 자리 매김할 수 있을 것으로 예상된다. 이러한 시기에 육상도 중요하지만 해양이라는 새로운 관점에서 역사와 문화유산을 연구하는 것은 미래를 준비하는 것으로도 매우 뜻 있는 일이다. ⑤그동안의 발굴조사를 통하여 많은 자료들이 축적되어 있으며, 해양사적 관점에서의 역사, 유물, 유적 연구도 점차 늘어가고 있다. 역사, 고고학적 자료를 검토하여 한국의 대외교류를 해석하였고, 역사적, 고고학적 관점에서 해양문명교류의 변화와 발전과정을 추적하고 있다. 해양문화의 중요성 및 역사인식을 바다로 확대하여 개방적 역사인식으로 전환해야하는 필요성도 높은 시기이다.[9]

또한, ⑥주변국에서도 해양문화유산의 연구에 점차 많은 관심을 기울이고 있다는 사실은 주목해야한다. 특히, 중국은 일대일로一帶一路를 기치로 삼아 해양실크로드 부활을 꿈꾸며 실천해 나가고 있다. 일본은 현재 국가차원의 수중발굴기관 설립을 준비해가고 있다. 동남아지역에서도 수중발굴과 조사연구에 관심이 높아지고 있으며, 교류협력을 보다 강화하길 바라는 국가들이 증가하고 있다. 과거 동아시아의 실크로드는 현재의 국가교류와 교역의 수준을 넘어선 세계로 나서는

9 이귀영, 「한국 해양문화유산 연구의 현황과 전망」, 『동남아시아 해양문화유산과 해상실크로드』, 국립해양문화재연구소, 2016, 9~33쪽.

창구였다. 21세기에 이를 어떻게 활성화시켜 해양의 시대로 나가야 하고, 이를 위해 어떻게 접근해야 할 것인가를 진지하게 생각해야 할 시기이다. 이를 위해서는 우선 상호 교류를 통하여 인식의 범위를 넓힌 후 직접적인 협약과 공동연구의 장을 마련하여 국제적으로 해양문화유산 공동발굴 조사 연구를 진행해야 할 필요가 절실한 시점이기도 하다.

3. 맺음말

바다 속에 잠들어 있는 수중문화재는 한 시대, 한 지역을 대변해주는 타임캡슐과 같은 특징을 가지고 있어, 역사서에서 기록되지 않는 당시의 시대상황이나 환경과 교류 등을 알 수 있는 중요한 정보를 가지고 있다. 따라서 우리는 바닷 속 문화재만을 조사하는 것을 넘어 이와 해양문화의 연관성, 해상 실크로드의 규명 등 사라져가는 해양문화를 찾고 기록하는데 연구영역을 넓혀가는 토대를 만들어야 할 것이다.

최근 유라시아의 동과 서를 경제적으로 연결하는 방안이 적극적으로 강구되면서 유라시아 대륙의 역사와 문화에 대한 관심이 높아지고 있다. 유라시아의 문명교류사를 거시적으로 조망한다면, 흥망성쇠를 거듭한 이 지역의 역사는 유라시아를 연결하였던 3개의 길인 '초원길'과 '사막과 오아시스의 길', 그리고 '해상 실크로드'와 매우 밀접하게 관련되어 있음을 알 수 있다. 이 가운데 '초원길' 이나 '사막과 오아시스 길'에 비해 아직 연구자의 관심이 적은 분야가 바로 '해상 실크로드'이며, 국내에서는 해양사 혹은 해양교섭사 정도로만 다루어지고 있다. 특히, 아시아의 역사와 문화에 관한 이해는 아시아 대륙부 세계의 정치적 질서와 문화적 구조에 초점을 맞추어 이해하고자 노력해 왔다.[10]

10 권오영, 「한국에서 유라시아 문명교류사 연구의 성과와 과제」, 『文化財』 Vol.48-3, 국립문화재

하지만, '해상 실크로드'에 대한 관심이 조금씩 고조되면서 기존에 편중되었던 시각에서 벗어나고 있는 경향이기도 하다. 즉, 선사시대 이래 한반도와 동남아시아 및 인도 간의 해양교류 가능성이 항상 논의되는 가운데 한국 민족과 문화의 남방기원설, 인도 허황옥의 가락국 정착 이야기를 근거로 한 1세기 무렵 인도와 한반도 간의 교류 가능성, 중국 남조를 경유하며 이루어진 백제의 동남아시아 교류설, 7~8세기 한국 불교 승려들의 동남아시아와 인도로의 구법여행 등이 구체적으로 학계에서 다루어졌다. 그리고 고려와 조선시대에는 다수의 문헌기록과 유적, 유물이 중국 남해를 경유하며 진행된 '해상 실크로드'의 실체로서 언급되어왔다. 나아가 중국과 한반도 서해를 중심으로 한 '해상 실크로드'는 향후 국내 문명교류사 연구동향이 동북아시아를 벗어나 말라카와 인도양을 포함한 동남아시아 등지로 그 영역을 실질적으로 확장시키는데 큰 도움이 될 것으로 기대한다.[11]

최근 세계 각국은 자국의 문화유산을 유네스코 세계문화유산에 등록시키기 위하여 노력하고 있다. 2014년 중국은 카자흐스탄, 키르기즈스탄과 공동으로 실크로드를 등재시키는데 성공하였다. 이제는 '해상 실크로드'를 등재시키기 위한 준비를 하고 있다. 로마 - 알렉산드리아 - 이란 - 인도 - 말레이반도 - 베트남 - 중국 광저우를 잇는 바닷길은 중국 한대漢代에 이미 개통되었으며, 그 후 부침을 겪으면서도 동·서문명의 교섭에서 중요한 역할을 담당하였는데, 여기에 한반도가 배제될 리는 없다고 생각한다. 먼 선사시대로부터 바닷길을 따라 작동했던 다양한 인적 및 물적 교류 네트워크의 고리들이 동남아시아 지역은 물론이고 서아시아 지역에 이르기까지 한반도로 연결되어 있으며, 바다를 배경으로 한 네트워크는 하나의 '아시아 세계'를 만들어 왔다. 이러한 네트워크들의 연속 속에서 멀리 떨어져 있는 지역들도 서로 연결되었으며, 각각의 지역은 '타자의 역사' 가 아니

연구소, 2015, 173~179쪽.

11 조홍국,「고대 한반도와 동남아시아 및 인도의 해양교류에 관한 고찰」,『해양도시문화교섭학』 3, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2010, 91~120쪽.

라 바다를 통해 연결된 '아시아 공동체'로서 존재하며 세계사 속에서 나름의 역할을 하고 있다.[12]

지금 우리는 전 지구적 연결망을 통해 확산된 코로나19로 인해 생존을 위해서는 연결이 아니라 고립을 선택해야 하는 펜더믹이라는 어려운 상황 속에 처해 있다. 역사학은 과거의 사례를 제시함으로써 이러한 시대의 요구에 답을 할 수 있을 것으로 생각되는데, 연결된 세계가 인류의 번영에 기여할 수 있음을 보여주었던 대표적인 사례가 아마도 실크로드일 것이다. 더욱이 '해상 실크로드'를 통해 다양한 사상과 기술혁신들이 동-서로 빠르게 전파되었고 그 결과 세계각지의 문명은 한층 더 풍부해졌음을 우리는 기억해야 할 것이다. 또한, 하나로 연결된 세계에서 소통과 협력만이 인류의 미래를 만들 수 있다는 메시지를 다시 한 번 되새겨 보아야 할 시점이라 생각한다.

12 고일홍, 「해상 실크로드와 '아시아 세계'의 형성」, 『인문논총』 Vol.77-2, 서울대학교, 2020, 473~474쪽.

참 고 문 헌

논문

고일홍,「해상 실크로드와 '아시아 세계'의 형성」,『인문논총』Vol.77-2. 서울대학교, 2020.

권오영,「한국에서 유라시아 문명교류사 연구의 성과와 과제」,『文化財』Vol.48-3, 국립문화재연구소, 2015.

조홍국,「고대 한반도와 동남아시아 및 인도의 해양교류에 관한 고찰」,『해양도시문화교섭학』3, 한국해양대학교 국제해양문제연구소, 2010.

윤재운,「한국 해양교통로의 연구 현황과 방향」, 2020 해양실크로드 국제학술대회『동아시아 거점항과 해상무역』, 국립해양문화재연구소, 2020.

이귀영,「한국 해양문화유산 연구의 현황과 전망」,『동남아시아 해양문화유산과 해상실크로드』, 국립해양문화재연구소, 2017.

문환석,「한·중 수중문화재조사기관 교류 성과」,『제3회 한·중 수중고고학 국제학술대회 논문집』, 국립해양문화재연구소, 2014.

_____,「한국의 수중문화재 보호정책과 조사 성과」, 신안선 발굴 40주년 기념 국제학술대회『아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016.

林國聰,「寧波小白礁一號清代沈船遺址發掘」,『제3회 한·중 수중고고학 국제학술대회 논문집』, 국립해양문화재연구소, 2014.

孫　鍵,「南海 I 號沈船考古」, 신안선 발굴 40주년 기념 국제학술대회『아시아·태평양 해양네트워크와 수중문화유산』, 국립해양문화재연구소, 2016.

鄭啓江,「西沙群島金銀島一號沈船遺址 2018年水下考古調查」,『제8회 한·중 수중고고학 국제학술대회 논문집』, 국립해양문화재연구소, 2020.

도록

국립해양문화재연구소,『한국의 보물선 타임캡슐을 열다』, 2016a.

_____,『명나라 무역선 난아오 1호』, 2016b.

이 바다와 손잡고

— 남중국해 수중문화 유산과 아시아 문화의 교류 및 융합

쟈빈 賈賓 · 첸쟝 陳江

하이난성박물관

국역: 방국화 方國花

경북대학교 인문학술연구원

이 바다와 손잡고
—남중국해 수중문화 유산과 아시아 문화의 교류 및 융합

요약Abstrict : 중국 남해南海는 고대 해상 실크로드의 필수항로이며, 항해시대의 해상무역은 당시 각국의 무역활동을 잇는 연결고리이다. 이는 각 나라 사이의 교류를 촉진하고 이를 통해 서로 다른 문화 간에 교류와 융합이 발생한다. 중국 남해에서 출수되는 수중문화재가 이를 훌륭하게 방증한다.

키워드Keyword : 남해, 수중문화유산, 문화교류, 융합

1. 머리말

중국 대륙의 남쪽에 위치한 남해南海는 중국을 연한 4대 바다 중에서 가장 크며, 해역이 넓다. 분포면적은 약 350여만km²에 이른다. 하이난성海南省은 중국의 행정구역 중에서 가장 넓은 해양 면적을 관할구역으로 가지고 있다. 하이난성의 해양면적은 200여만km²에 이르며, 250개에 가까운 섬, 암초, 모래섬 등이 분포되어 있다. 이러한 섬들은 지리적 방위에 따라 서사西沙, 동사東沙, 중사中沙, 남사南沙

의 4개 군도로 나뉘어져 있으며 이를 '남해제도'라고 통칭한다.

남해는 독특한 지리적 위치를 가지고 있으며, 고대 중국해상 실크로드의 큰 길목이다. '바다 위의 육교'라고 할 정도로 고대의 여러 나라와 사람들이 물질과 문화를 교류하는 통로였다. 서사군도西沙群島는 남해제도의 서쪽에 위치한 큰 군도이며, 태평양과 인도양을 잇는 해상교통의 요충지이다. 고대 중국대륙에서 바닷길을 이용해 해외로 갈 때 반드시 거치는 필수지역이다. 서사군도는 중국의 중남반도, 남양군도 및 인도양 연해의 나라들과 경제적 왕래에 있어서 중요한 무역항로이며, 남해 실크로드의 황금 항로에 위치하고 있다. 한나라漢 시기부터 중국인은 남해를 거치는 해외 무역 항로를 지속적으로 개척해 왔다. 수隋 · 당唐 · 송宋 · 원元 등의 시기를 거치면서 끊임없이 발전시켜 왔다. 명明나라 시기에 이르러 중국의 대항해 시대가 시작되었다. 정화가 이끈 함대가 서양을 향해 7번 항해하였으며, 아시아, 아프리카의 30여개의 나라를 방문하였다. 멀리 페르시아만, 아프리카 동해안 지역까지 진출하였으며, 세계적으로 유명한 해상 실크로드가 유례없이 번창하였다. 청淸나라 시기에는 해상 실크로드가 점차 쇠퇴하였다. 해상 실크로드 남해항로에 남아있는 중국의 역대 문화유산은 중국 최초로 남해제도를 개발 및 운영한 귀중한 문물자료라는 점에서 중요한 가치를 가진다.

2.

동한東漢시기 양부楊孚의 『이물지異物志』에서는 "창해漲海의 섬들은 물이 얕고 자석이 많다漲海崎頭, 水淺而多磁石."라는 기록이 있다.[1] 여기서 '창해'는 중국 남해南海를 지칭하는 최초의 이름이다.

중국 삼국시대 오吳나라의 만진萬震이 쓴 『남주이물지南洲異物志』에서 말레이시

1 양부, 「이물지(異物志)」, (明)정덕, 『경태지(琼台志)』 9권, 상해고서출판사, 1964년 영인본.

아 반도부터 중국까지의 항해과정에 대한 내용이 기록되어 있다. "동북쪽으로 가면 거대한 암초가 있으며, 창해를 벗어나니 가운데는 얕고 자석이 많다東北行, 極大崎頭, 水淺而多磁石."라고 비교적 상세하게 창해에 대한 지형적 특징을 언급하였다.[2]

중국 삼국시대 오나라의 강태康泰가 어명을 받고 부남扶南(현 캄보디아) 등의 나라에 사신으로 다녀온 뒤 쓴 『부남전扶南傳』에서는 "창해에는 산호도가 있고, 산호도 아래에는 반석이 있는데 산호가 그 위에서 자란다漲海中, 倒珊瑚洲, 洲底有盤石, 珊瑚生其上也."라고 서술하였다.[3] 이를 통해 창해에 산호섬이라는 지질구조적인 특징이 있음을 알 수 있다.

중국 진晋나라의 사람인 사승謝承이 저술한 『후한서後漢書』에서는 "교지(중국 한나라 때, 지금의 베트남 북부 통킹, 하노이 지방에 둔 행정구역)의 일곱 군郡이 바치는 공물은 모두 창해를 통해 들어온다交趾七郡貢獻, 皆從漲海入."라고 쓰여 있다.[4] 이와 같은 기록을 통해 우리는 중국 남해가 고대에는 '창해漲海'라고 불렸음을 알 수 있으며, 이는 그곳의 지리적 자연환경과 연관이 있다.

중국 남해는 열대지역에 위치하고 있어 해수의 온도가 높다. 이는 산호충이 번식하기에 적합하였으며, 이로 인해 수많은 섬, 암초, 모래 섬 등은 산호충의 골회가 쌓여 이루어진 산호초 회암으로 구성되어 있다. 그 중에서 서사군도의 많은 섬들은 이 독특한 지질구조의 산호초에 위치하여, 바닷물의 조수간만에 따라 모습을 드러냈다가 숨겼다가 한다. 옛날 사람들은 이러한 조수간만에서 나타나는 자연현상을 바탕으로 중국 남해를 '창해'라고 불렀다. '기두崎頭'는 남해의 군도들을 지칭한다.

일찍이 진秦·한漢시기부터 중국인들은 서역西域으로 가는 육로 실크로드를 개설하였으며, 또한 남해항로를 지나는 해상 실크로드를 개척하여 남해군도의 존재

2 만진, 『남주 이물지(南州異物志)』, (宋)이방, 『태평어람』 790권, 중화서국, 1960.
3 강태, 『부남전(扶南傳)』, (宋)이방, 『태평어람』 69권, 중화서국, 1960년.
4 사승, 『후한서(後漢書)』, (宋)이방, 『태평어람』 60권, 중화서국, 1960년.

를 분명히 인식하고 있었다. 후한後漢시기에는 영남(중국 오령산맥 남쪽) 각 군郡과 중남반도(인도차이나 반도) 사이에 해상교통의 통제를 강화하기 위해 봉건 정부는 수시로 남해해역과 그 수하에 소속되어 있는 군들에 관리를 파견하고 순시하였다. 사승의 『후한서』에는 "교지의 별가別駕인 진무陳茂는 교지자사를 따라 순시하다가 창해에서 태풍을 만났다."라고 적혀 있다. 또 "여남의 진무陳茂는 교지의 별가를 자주 맡았는데 옛 자사의 행부行部는 창해를 건너지 않았다. 자사 주창周敞은 창해해서 태풍을 만나 배가 전복되려 했다. 진무는 검을 뽑아들고 수신을 야단쳤고 태풍은 그제야 잦아들었다."라고 되어 있다.[5] 이 글의 창해는 곧 지금의 중국 남해이다. 중국 삼국시대 동남 연해지역에 위치한 동오東吳 정권은 중국 영남사회의 정세를 안정시키고 해상무역을 원활하게 하기 위해 인접한 지역인 교주交州, 임읍林邑 등지에 병력을 파견하여 주변을 안정시켰다. 사서史書에 기록된 유송劉宋의 "주사순해舟師巡海"는 사실 해상 상거래가 원활하게 이루어질 수 있도록 수병을 변방으로 보냈다는 의미이다.

북송北宋시기 중앙 봉건정부는 수사영水師營을 설치하고 수병을 파견하여 남쪽을 순시하였다. 송나라宋의 증공량曾公亮이 저술한 『무경총요武經總要』에는 "왕사王師에게 명하여 변방을 수호하도록하고 순해 수사군영을 설치하고…작은 배와 바다에 들어갈수 있는 전함을 배치하고… 둔문산에서 동(북)풍을 타고 서남쪽으로 가면 7일만에 구유라주九乳螺州까지 간다."라는 내용이 있다.[6] 이 책은 당시 송나라의 군사제도와 국방대사 등을 기록한 책이다. 책에서 언급된 "구유라주"는 서사군도를 가리키는 말이다. 남해의 일부 군도를 지칭하는 전문지명을 처음 사용하였으며, 기존의 "기두"라는 지칭에 비하여 훨씬 명확하다. 남송南宋시기 계림통판桂林通判이었던 주거비周去非는 『영외대답嶺外代答』에서 "해남 사군의 서남에 있는 바다를 교지양交趾洋이라 부르는데 중간에 삼합류三合流가 있고 … 그 중에서

5 사승, 『후한서(後漢書)』, (宋)이방, 『태평어람』 60권, 중화서국, 1960.

6 증공량(曾公亮), 『무경총요(武經總要)』 흠정사고전서(欽定四庫全書) 20권, 『광남동로(廣南東路)』.

동류東流는 끝없이 흘러 동쪽 바다로 흘러간다.…동쪽 바다에는 장사長沙와 석당石塘이 수만 리里나 된다고 하더라."라고 하였다.[7] 이 글에서 언급한 장사와 석당은 지금의 남해군도를 가리킨다. 남송南宋시기의 왕상지王象之는『여지기승輿地紀勝』에서『경관지敬官志』를 인용하며 "길양吉陽(지금의 해남 애주崖州), …남쪽으로는 점성占城을 마주 보고 서쪽으로는 진랍眞腊, 교지交趾, 동쪽으로는 천리에 달하는 장사長沙, 만리에 달하는 석당石塘"이라고 하였다.[8] '천리에 달하는 장사', '만리에 달하는 석당'은 남해군도를 지칭한다.

원元나라 지원至元 29년(1292), 절서浙西 도선위사道宣慰使 사필史弼은 명을 받고 자바원정에 나섰으며, 취안저우에서 바다로 들어갔다. "칠양주七洋洲를 건너고 만리석당을 건너 교지를 거쳐서 성계를 차지하였다."라고 하였다.[9] '칠양주'는 서사군도 가까이에 있는 바다를 뜻한다. 이를 통해 사필이 병사를 거느리고 원정을 나설 때 칠양주와 만리 석당의 남해군도 해역을 지났음을 알 수 있다. 원나라 항해가 왕대연汪大淵은 남해와 인도양 연해 국가들을 돌아본 후 쓴『도이지략島夷志略』에서 "석당의 뼈는 조주에서 생겼으며 뱀처럼 완만하고 바다를 가로질러 여러 연해국을 가로 지르기에 속칭 만리석당이라 한다.…그 지맥은 뚜렷하게 확인할 수 있다. 지맥의 한 갈래는 자바爪哇(Java Island)와 이어지고 한 갈래는 발니국勃泥國과 티모르섬에 이르며 한 갈래는 서양의 하곤륜遐昆仑에 이른다."라고 하였다.[10] 만리석당 해저 지맥의 방향과 지질구조를 묘사했으며, 남해군도의 지리적 위치와 지질구조에 대한 인식이 명확하다. 이와 비슷한 연대에 그려진 나홍선羅洪先의『광여지廣輿地』중 남해지도에 '석당石塘'과 '장사長沙'라는 지명이 확인된다.

해상 실크로드는 명明나라 시기에 절정기에 접어든다. 정화의 7번 항해를 통해

7 주거비(周去非),『영외대답嶺外代答』1권,『地理門 · 三合流』.

8 왕상지(王象之),『여지기승(輿地紀勝)』127권,『광남서로(廣南西路) · 길양군(吉陽軍) · 풍속형승(風俗形勝)』

9 송렴등(宋濂等),『원사(元史)』162권,『사필전(史弼傳)』열전 49권.

10 왕대연(汪大淵),『도이지략(島夷志略) · 만리석당(萬里石塘)』,『설당총각(雪堂叢刻)』본.

중국이 세계 항해에서 앞서가고 있음을 보여주었다. 정화의 항해도에는 남해군도를 뜻하는 '석성석당石星石塘', '만생석당서萬生石塘嶼'가 그려져 있다. 『경대외기瓊臺外記』에 '장사長沙', '석당石塘'등이 경주부瓊州府 만주萬州(현 완닝시萬寧市) 관할로 기록되어 있다. 정화를 따라 서양을 내려간 마환馬歡이 서사군도를 지나면서 "홍도는 도도하게 물결치고, 산들은 은은하게 떠 있는 푸른 고둥青螺"이라는 시를 지었다.[11] 눈앞에 펼쳐진 섬의 경치를 '청라青螺'로 묘사한 것은 시사군도의 자연을 비유한 것이다. 지금의 서사영락군도西沙永樂群島와 선덕군도宣德群島의 명칭은 명나라 영락, 선덕 연간에 정화가 7번 서양으로 원정을 나간 쾌거에 의한 것이다. 명나라 가정嘉靖 6년(1527) 고개顧玠가 쓴 『해사여록海槎餘錄』에는 "천리석당千里石堂, 애주崖州 해수면 7백리 밖에 있다. …만리장제萬里長堤가 그 남쪽에서 나온다."라고 되어 있다.[12] 현재 싼야시三亞市 애성진崖城鎭(옛 애현에 있었던 치애성)에서 서사군도 영흥永興섬까지 직선거리로 약 760리里이기에 해당 서적의 기록과 일치하다. 천리석당은 서사군도를, 만리장제는 남사군도를 가리킨다. 약 500년 전 중국인은 서사군도의 지리적 정보를 비교적 정확하게 파악하였으며, 명나라의 항해사업이 발전하면서 남해군도에 대한 인식과 이해가 깊었음을 알 수 있다.

강희제 집정 말기에 만들어진 『지남정법指南正法』에는 남해군도가 '남오기南澳氣(동사군도)', '만리장사(중사군도)', '칠주양(서사군도)', '만리석당(남사군도)'으로 분류되어 있다.[13] 옹정 8년(1730)에 엮은 『해국문견록海國聞見錄』에서는 "남오기는 남오의 동남쪽에 자리잡고 있다. …남속사은南續沙堦에서 오해粵海까지 만리장사가 있으며 남쪽에 바다를 사이에 두고 있다. …또 남수복생사은南首復生沙堦에서 경해 만주까지를 만리장사라고 한다. 장사의 남쪽은 암초가 칠주양까지 이르는데 이를 천리석당이라 한다."라고 되어 있다. 이 글에서 말하는 '남오기'는 동사군도를 뜻

11 마환(馬歡), 『영애승람(瀛涯勝覽)』, 기행시(紀行詩).

12 고개(顧玠), 『해사여록(海槎餘錄)』, 『기록회편(紀錄匯編)』 166권.

13 일명(佚名), 『해도침경(海道針經)』 을(乙), 『지남정법(指南正法)』, 중화서국(中華書局), 1961년 판.

한다. 이곳에서 남쪽으로 뻗어 광둥廣東의 바다에 이르는 곳을 '만리장사'라 불렀으며, 그곳이 바로 중사군도이다. '칠주양'은 서사군도이며, '천리석당'은 남사군도이다. 또한 해당 서적에서는 "칠주양은 경도 만주의 동남쪽에 있으며, 남쪽 바다로 가는 사람이라면 반드시 거쳐가게 된다. …칠주대양의 대주두大州頭(현재 해남성 만녕현 대주도) 이외에는 표식으로 삼을 수 있는 산이 없어 바람을 잘 탄다고 해도 6, 7일 정도는 걸려야 지나갈 수 있다. …동쪽으로 방향이 기울면 천리석당이다."라고 되어 있다.[14] 이 글은 간단하게 서사군도의 지리적 위치와 지형적 특징을 서술하였다. 그리고 항해할 때 주의해야 하는 여러 가지 일들을 명확히 짚은 것으로 보아, 당시 중국인이 남해를 항해하는 과정에 쌓은 경험이 풍부했다는 것을 알 수 있다. 그 외에도『해국문견록海國聞見錄』에 그려진 남해군도의 부속도에는 '기사두氣沙頭', '장사', '칠양주', '석당' 총 4곳의 지명을 명확히 구분하였으며, 이는 오늘날의 동사, 중사, 서사, 남사 4대 군도이다. 청나라 시기 건륭乾隆 25년(1755)에 그려진『황청각직성분도皇淸角直省分圖』, 가경嘉慶 20년(1817)의『대청일통천하도大淸一統天下圖』 등에는 남해군도가 그려져 있다. 1930년대 엄여욱嚴如煜이 지은『양방집요洋防輯要』의「직성해양총도直省海洋總圖」에 남해를 명확히 표기하였는데 그 중에서 구유나주九乳羅洲(서사군도)를「광동양도廣東洋圖」의 부속도에 공식적으로 표기하여 중국의 중요한 해양 방어구역에 포함하였다. 이후 명의明誼의 저서인『경주부지瓊州府志』에는 애주 협수사영協水師營이 남해군도 곳곳의 바다를 관할하였다는 기록이 있다.[15] 광서光緖 2년(1876) 청나라 정부의 주영국공사 곽숭도郭崇濤가 쓴『사서기정使西紀程』에서 "(광서 2년 10월)24일 오후에 831리를 정행하고 적도 북위 17°30′에서 경남瓊南 2,300리를 뱃사람들은 차이나시China sea라고 불렀다. 왼쪽에는 '피라셀 아일랜드Paracel Islands(서사군도)'가 있다, …중국의 섬이다."라고 적

14 진륜형(陳倫炯),『해국문견록(海國聞見錄)』상(上),『남오기(南澳氣)』, 건륭(乾隆) 58년 각본.
15 명의(明誼),『경주부지(瓊州府志)』, 청도관(淸道光) 21년 각본.

혀 있다.[16] 이 글은 서사군도가 중국의 남해에 속하는 섬이라는 사실을 명확히 지적하였다.

1909년 양광수사단兩廣水師團의 이준李準 제독은 복파, 광금, 침항 3개의 함대를 이끌고 서사해역을 시찰하고 섬마다 답사하며 늑석勒石이라 명명하였다. 또한 영흥도에 깃발을 꽂고 포를 쏘아 남해군도에 대한 중국의 주권을 천명하였다. 이 가운데 서사군도 중 15개의 섬을 현대식 명칭으로 공식화하였으며, '침항沈航', '광진廣金', '감천甘泉', '산호珊瑚'라고 명명하고 지금까지 사용하고 있다.

1935년 중국 정부가 발간한『수륙지도심사위원회 회보』1호에「중국 남해 각 섬의 중국어 영어 이름 대조표」를 실으면서 처음 공개한 남해 각 섬의 지명은 132개이다. 동사도東沙島(지금의 동사군도), 서사군도, 남사군도南沙群島(지금의 중사군도)·단사군도團沙群島(지금의 남사군도) 등이 있다. 이로써 서사군도는 처음 공식 명칭이 발표된다. 1945년 일본이 무조건 항복한 이후 중국은 남해군도에 대한 주권을 회복하였다. 1946년 가을, 중화민국 해군 영흥호永興號, 태평호太平號, 중건호中建號, 중업호中業號 등의 군함은 남해군도로 진군하여 잃었던 땅을 수복하였다. 같은 해 말, 서사군도 영흥도와 남사군도 태평도에 차례로 상륙하여 두 섬에 주춧돌을 세웠으며 이름을 명시하였다. 1947년 민국정부 내무부는「남해군도 신구 명칭 대조표」에서 남해군도에 속한 동사군도, 서사군도, 중사군도, 남사군도 등의 지명을 공식 발표하였다.

3.

지금까지 진행된 중국의 남해 수중고고학 조사기간 동안 고고학 팀원들은 서사군도 소속 섬과 모래섬(사진 1, 2) 대부분을 돌아다니며 조사하였다. 발자취가 닿

16 곽숭도(郭嵩燾),『사서기정(使西紀程)』상(上),『중외여지도설집성(中外輿地圖說集成)』120권, 7쪽.

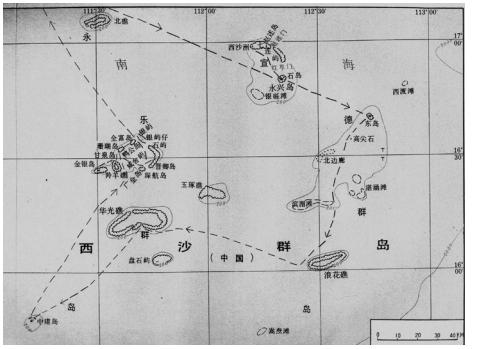


사진 1	사진 2
사진 3	사진 4

〈사진 1〉 서사군도 고고학팀원 사진
〈사진 2〉 1996년 시사군도 유적지 안내도
〈사진 3〉 남도 산호석 작은 무덤
〈사진 4〉 감천도 당송유적 발굴지

는 곳마다 중국 고대 유물 및 일부 역사 유적지(사진 3, 4)를 발견할 수 있었으며, 15개의 섬과 3개의 모래섬에서 1,300여 점의 도자기를 비롯한 유물을 채집하였다. 남사주南沙州, 북사주北沙州, 동도東島 등의 섬에는 문화재가 산재하여 있었으며, 수백 점의 도자기 잔해를 채집하였다. 발견된 고대 도자기의 연대는 송나라 때부터 원, 명, 청나라를 거쳐 근대에 이른다. 도자기의 품종은 주로 청유青釉, 청백유青白釉, 백유白釉, 용천청유龍泉青釉, 청화青花 등이며, 도자기의 형태는 주전자罐, 항아리壺, 접시盤, 병瓶, 그릇洗·盌·碟, 잔杯·盅, 상자盒 등이 확인된다. 도자기의 유약, 특징, 무늬, 연대 등을 살펴보면 모두 중국 광둥廣東·푸젠福建·장시江西·저장浙江·광시성廣西省 등 지역의 가마에서 생산된 제품이다.

화광초華光礁와 산호섬의 수중 암초에서 각각 발견한 고대 유적지는 중요한 수

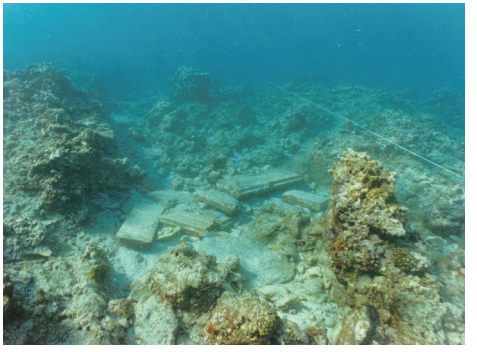
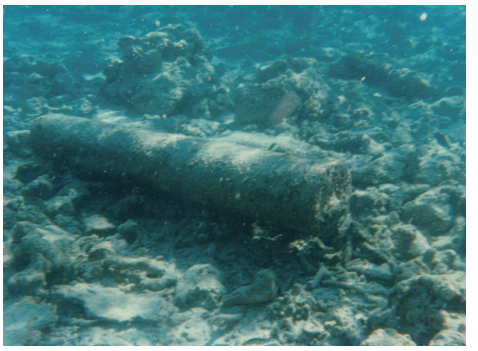


사진 5	사진 6
사진 7	사진 8

〈사진 5〉 화광초 난파지역에 분포한 도자기
〈사진 6〉 산호섬 수중 석조인상
〈사진 7〉 산호섬 수중의 석판
〈사진 8〉 산호섬 물속 돌기둥

중고고학적 발견이다. 화광초 서북쪽 암초에서 고대 도자기가 다수 발견되었으며, 도자기의 분포범위와 보존현황으로 볼 때, 파괴된 고대의 침몰선 유적지로 추정된다(사진 5).

그 외에 산호섬 동북쪽 수심 약 6m의 암초에서 석조물을 발견하였다. 주로 석상石像(사진 6), 석판石板(사진 7), 석주石柱(사진 8, 9), 석조石條, 석조 지붕받침石斗拱, 주춧돌石柱礎 등이 흩어져 있어 고대의 침몰선 유적에 포함하였다. 석조물의 형태나 특징, 가공기법 및 유형의 조합 등으로 미루어 볼 때, 청나라 푸젠이나 광둥지역 장인들이 만든 것으로 추정된다. 당시 동남아 국가에 거주하던 중국인들이 현지에 절이나 종묘를 짓기 위해 중국에서 주문제작하여 사용했던 대형 구조물의 건축자재이다.



〈사진 9〉 산호섬 물 속 돌기둥

산호섬 1호 침몰선 유적지에서 발견한 구조물에는 석판, 석주, 석조, 주춧돌 등이 발견되었다. 그 중 '암팔선暗八仙'의 보선寶扇문양이나 인장을 묶는 끈 무늬가 새겨진 석판은 집의 문, 난간 또는 계단을 장식하는데 사용된다. 이는 푸젠성 난안시南安市 관교진官橋鎭의 청나라 말기 채씨蔡氏 옛집 건물군, 난안시 성신진省新鎭의 청나라 말기 임로가옥林路大厝, 푸젠성 취안저우시泉州市 천후궁天后宮에서 비슷한 부재를 확인할 수 있다. 석조 깃대石旗杆는 푸젠, 광둥 조산潮汕, 강시 공서贛西 등지의 가족 종묘와 사당 앞에서 흔히 볼 수 있다. 푸젠성 남정현南靖縣 탑하촌塔下村 장씨張氏 사당인 덕원당德遠堂, 푸젠성 영정현永定縣 호씨胡氏 가묘, 광둥성 산두시汕頭市 구남촌溝南村 허씨許氏 종사宗祠 등에 이런 석조 깃대가 세워져 있다. 석조 깃대는 받침대基座와 협간석夾杆石 그리고 간신杆身, 이렇게 3부위로 구성되어 있다. 받침대 중앙에 2개의 협간석을 세우고, 석조 깃대는 석대 사이에 고정된다. 종묘나 사당 앞에 세워진 석조 깃대는 위상과 공명을 드러낸다. 과거시험에 급제하여 공명을 얻은 가문의 사람을 기리고 가문의 영광을 직접적으로 표현한다.

동남아 지역으로 이주한 중국인은 중국의 연해안 지역, 특히 푸젠성, 광둥성 사람이 가장 많으며 초기 중국 이민자이기도 하다. 중국계 이민자들은 전통문화의 영향으로 음식, 의복, 건축, 결혼, 생활습관 등에서 관습을 여전히 유지하며, 향토관념과 종족의식을 가진다. 전통적인 다신숭배를 고수하고 존중하며 특히 해양문화와 관련된 마조신앙媽祖信仰과 순해대신巡海大神에 대한 숭배를 중시한다. 이중 일부 부유한 중국인 가정은 가족의 사당과 사원을 짓는 것이 보편적이다. 중국인 이민자들은 중국 제품의 사용을 선호한다. 침몰한 태흥호太興號의 기둥을 지키는

사자望柱獅, 돌로 만든 사발石擂鉢, 돌로 만든 절구공이石杵 그리고 묘비까지도 중국에서 구입하여 사용하였다. 싱가포르 텐푸궁天福宮의 용모양 돌기둥石龍柱, 붉은 벽돌紅磚과 유리琉璃 그리고 필리핀 '왕빈북교王彬北橋'의 패방牌坊 등에 사용된 건축재료와 제품들은 모두 푸젠과 광둥에서 가져온 것이다.

1970년대 인도네시아의 국립고고학연구센터와 인도네시아대학이 공동으로 상上 반텐주萬丹省를 연구 및 발굴하였다. 이들이 발굴한 반텐주 지역에서 다량의 중국 도자기가 출토되었다. 그 중 식별이 가능한 도자기는 강시성 경덕진景德鎭, 푸젠성, 광둥성 그리고 베트남과 태국 등의 가마에서 만들어진 제품이었다. 그중에서도 중국 도자기는 그 시기가 당나라에서 청나라까지 확인되며, 이를 통해 긴 시간동안 해당 유적지가 사용되었음을 알 수 있다. 각 단계의 도자기 출토 수량을 보면, 13~14세기 초에 절정에 이르고, 15세기 이후에 점차 쇠퇴하였다. 싱가포르 국립대학교 박물관은 2005년에 대량의 유물을 기증받았다. 대부분 하下 반텐주 지역에서 수집된 도자기 조각이다. 통계 결과, 16세기 후반부터 19세기까지 중국 청화자기青花瓷器를 포함하며, 대부분이 중국 도자기이다. 생산지역은 강시성의 경덕진 도자기, 푸젠성의 장주요漳州窯와 덕화요德化窯 등이다. 도자기의 형태로는 승려용 물병軍持, 그릇碗, 접시盤, 뚜껑이 있는 그릇蓋碗, 함盒, 병甁 등이 있다. 사용된 무늬는 용무늬, 봉황무늬, 사슴무늬, 옥토끼무늬, 노루무늬, 학무늬, 기러기무늬, 까치 매화무늬, 서금무늬, 벌나비가을 벌레무늬蜂蝶秋蟲 등의 동물무늬가 있으며, 꽃바구니, 분재, 영지무늬, 가지잘린 매화 · 모란 · 국화무늬, 소나무와 돌, 연꽃무늬, 과일무늬, 꽃무늬, 얽힌 꽃무늬, 꽃무더기 등의 식물무늬가 그려져 있다. 그 외에도 역사적 인물과 간단한 산수화무늬 및 상서로운 문자가 확인된다. 17세기 중후반에서 18세기 초까지 도자기의 비중은 극히 적어서 소수의 청화자기나 소삼채素三彩 등이 발견되었고 대부분 작은 그릇이나 접시이다. 18세기 후반부터 19세기 초반까지 청나라 말기 제품은 산발적으로 발견된다. 수량을 근거로 통계를 본다면, 16세기 중후엽에서 17세기 초기의 도자기 비율은 80%이상이다. 17세기 중후엽 이후의 도자기편의 양은 적다. 통계에 따라 분석한 결과, 일본학자

인 사카이 다카시坂井 隆는 도자기군의 조합 특징에 따라 유적지 발전을 6개의 시기로 분류하였다. 전체적으로 도자기 수의 약 60%가 18세기 5단계에서 나온 것이며, 대부분 식용기구이다. 전체적으로 보면 경덕진 도자기가 가장 많으며, 복건성, 광동성 도자기가 그 뒤를 잇는다. 16세기 말부터 17세기 초에 해당되는 3기에는 전체 도자기의 수가 급격히 증가한다. 대조 결과, 16세기 중후엽에서 17세기 초까지의 도자기편이 차지하는 비중이 가장 크다. 궁전 및 그 부근 지역에서 전체적으로 출토된 도자기편의 단계와 큰 차이가 확인된다.

검토 결과, 반텐주 지역에서 발견된 중국 도자기는 큰 의의가 있다. 특히 대항해 시기 이후에는 한때 반텐주 지역이 크게 번성하여 외래 상품의 집결지로서 중국과 서양의 교역에 있어서 중요한 지점이 되었다. 따라서 몇 가지 초보적인 결론을 내릴 수 있다.

첫째, 반텐주 지역에서 발견된 도자기들은 대부분 16세기 중후엽에서 17세기 초까지의 제품이며, 주로 경덕진과 장주요의 청화자기이다. 청나라 초기 이후에는 도자기의 수가 대폭 감소한다.

둘째, 비교적 오랜 기간 동안 경덕진 청화자기는 국내수입 도자기의 주류 제품이었다.

셋째, 이는 무역 번창의 표현이며, 문화적 교류를 가져왔다.

4. 맺음말

남중국해의 지속적인 수중문화유산 발견은 수중문화재의 시급한 보호 강화를 제시하였다. 북초北礁 침몰유적지, 감천도甘泉島 유적지는 이미 국가 중점 문물기관으로 발표되었다. 하이난성海南省 문물부서는 서사군도에 해상 모니터링 플랫폼을 세우고 북초, 화광초華光礁, 옥탁초玉琢礁, 영락환초永樂环礁를 4대 수중문화유산 보호구로 지정하고 보호구역을 정기적으로 순찰하기 위한 법을 집행하고 관리하

〈사진 10〉 닝보 기지 전경

고 있다. 삼사시三沙市도 진경도晉卿島, 조술도趙述島, 영흥도, 감천도 등 섬에 기층 문물 보호소를 설립하고 있다.

국가문화재 부서의 큰 관심과 강력한 지원으로 중국은 최근 몇 년동안 수중문화재 보호에 관한 여러 교육 과정을 개최하여 수중문화재 보호 전문인력을 양성하였다. 동시에 문화재 보호를 강화하기 위해 광둥성 및 하이난성 박물관에 실험실을 건설하였다.

수중문화재를 과학적이고 효과적으로 보호하기 위해 국가문화재 관리국은 난하이南海 기지, 닝보寧波 기지, 푸젠福建 기지, 우한武漢 기지, 베이하이北海 기지 등 수중 문화유산 보호기지 또는 작업장을 설립하였다. 그 중 남중국해 기지가 건설되면 남중국해 해역의 수중문화재 조사, 발굴보호, 과학연구 및 인적교육 등을 중점적으로 담당하게 되어 남중국해 수중유물의 보존관리 수준을 더욱 높일 것으로 기대된다. 수중문화재 보호는 모든 국가의 공동 노력이 필요한 문제이므로 국제적 상호협력을 강화해야 한다. 하이난성박물관은 현재 화광초 1호 침몰선 출토 유물과 선판의 보호 및 복구 작업을 담당하고 있다. 우리는 국가 및 관계기관과 협력하여 함께 노력하기를 기대한다. 해상무역의 시작과 번영은 다른 국가와 민

족 간의 문화교류를 추진한다. 이러한 교류를 통해 서로 다른 문화가 교류하고 융합하였다. 오늘도 우리는 협력과 상생의 고리로 손을 잡고 문화재 보호와 복원을 교량으로 삼아 다시 손을 잡았다.

〈사진 11〉 해양출수문화재 보호 학원 수료사진

참 고 문 헌

고문헌

『이물지(異物志)』

『경태지(琼台志)』

『남주이물지(南州異物志)』

『태평어람(太平御覽)』

『후한서(後漢書)』

『무경총요(武經總要)』

『영외대답嶺外代答』

『여지기승(輿地紀勝)』

『원사(元史)』

『도이지략(島夷志略)·만리석당(萬里石塘)』

『영애승람(瀛涯勝覽)』

『해사여록(海槎餘錄)』

『해도침경(海道針經)』

『해국문견록(海國聞見錄)』

『경주부지(瓊州府志)』

『사서기정(使西紀程)』

한 · 중 문명의 상호 교류 및 학습을 촉진하는 항해

— 중국항해박물관 사례

중국항해박물관 간략소개 및 양관의 교류
한 · 중 우호교류 및 해상왕래
유물의 역사적 증거
협력 비전

루웨이 陸偉
상하이중국항해박물관

국역: 방국화 方國花
경북대학교 인문학술연구원

한 · 중 문명의 상호 교류 및 학습을 촉진하는 항해
—중국항해박물관 사례

1. 중국항해박물관 간략 소개 및 양관兩館의 교류

중국항해박물관은 국무원의 허가를 받아 설립한 중국 최초의 국가급 항해박물관이다. 2005년, 정화鄭和 서항 600주년 기념행사의 중요한 성과 중 하나이다. 국가교통운수부와 상하이시 정부가 공동으로 건립하여 2010년 7월 5일 정식 개관하였다. 상하이시 린강臨港 신구 도시권의 적수滴水 호숫가에 위치해 있다. 건평 4만6000m², 실내 전시면적 2만1000m², 실외 전시면적 6000m² 규모이다. 중국항해박물관은 국가 1급 박물관이며, 국가문명기관 · 전국과보교육기지全國科普教育基地 · 국가4A급 명승지이다.

중국에서 최대 · 최고 등급의 종합항해박물관으로서 중국항해박물관은 '항해'를 주축으로 하며, '박물관'을 기반으로 한다. 항해역사관 · 선박관 · 항해와 항구관 · 선원관 · 해사와 해상안전관 · 군사관 등 6대 주제의 전시관과 항해체육전시장이 갖추어져 있으며 유물을 총 3,000건 전시하고 있다. 중국 항해 사업 발전의 과거와 현재 그리고 미래를 펼쳐서 보여주며 중화민족의 찬란한 항해 문명과 "이

웃 우호, 과학 항해"의 뛰어난 전통을 널리 알리고 있다.

중국항해박물관은 한국의 국립해양박물관과 자매결연 및 교류관계를 맺었다. 양 관은 모두 국가급 항해박물관으로 중국항해박물관은 2010년, 국립해양박물관은 2012년에 개관하였다. 2015년 9월 국립해양박물관의 김주식 본부장이 중국항해박물관을 방문하였고, 2016년 11월 당위원회 서기이자 부관장인 장동수Zhang Dongsu가 국립해양박물관을 방문하여 교류하고 손재학 관장의 환대를 받았다. 앞으로도 양측이 전시, 전시품, 학술세미나, 박물관 행사 등에서 전면적인 교류와 연동이 있길 기대한다.

2. 한 · 중 우호 교류 및 해상왕래

중국과 한국은 바다를 사이에 두고 지척에 위치해 있으며, 지리적으로 가까운 시 · 공간적, 환경적 특성으로 인해 양국 교류의 유구한 역사가 쌓여있다.

지금까지 대량의 고고학 발굴을 통해 먼 옛날, 특히 원시사회의 말기부터 중국과 한반도에 살던 각각의 원시족속 사이에 이미 광범위한 연계가 있었으며, 서로 밀접한 관계가 되어 초기 문명을 형성하였음을 알 수 있다.

중국 은상殷商 말기 '기자입조箕子入朝'를 시작으로 중국과 고조선의 교류는 새로운 역사의 단계로 접어들었다. 중원지역의 제도 · 의례 · 농경기술 · 직조기술 등이 유입되어 다방면에서 한반도의 발전을 촉진시켰다.

한나라 시기 군현郡縣이 설치되었으며, 한문화의 더 큰 영향을 받아 한반도의 부족들이 잇따라 고대국가 건설의 길을 걷게 되었다. 서기 5세기 무렵 한반도에서는 '백제 · 신라 · 고구려' 삼국이 패권을 두고 경쟁하였다.

수 · 당 시기 중국과 한국의 관계는 복잡하고 변화가 많았다. 다양한 부족들이 이동과 연합을 거듭하였으며, 문화교류가 활발하였다.

송 · 원 시기 중국과 한국 사이에 전쟁과 갈등이 있었고 주요 정치 세력이 서

로 연합 · 분열 · 이간 · 포섭 하였으며, 이를 통해 서로 간의 경제, 문화적 유대관계도 강화되었다.

명 · 청 시기에 이르러서는 정치뿐만 아니라 무역 · 경제 · 과학기술 등에서도 한중간의 관계가 더욱 긴밀해졌다. 조선시대 시인 허균은 조선과 일본의 전쟁을 지원한 명나라 친구를 떠나보내며 다음의 시를 썼다.

> "비록 나라는 다르지만 사람 사이에는 중국과 타국의 구분이 없네. 세상에 나오니 모두 형제인데 초나라나 월나라로 나눌 필요가 있을까? 서로 간과 쓸개를 꺼내어 비추니 마치 얼음 항아리에 차가운 달빛이 비치는 듯 하구나."

이는 한중 양국의 순치상의脣齒相依 관계에 대한 요약과 묘사를 보여준다.

오랜 교류의 역사와 방대한 문헌 기록은 모두 한국과 중국의 오랜 우호적 교류를 반영하고 있다. 역대 고서들의 자료를 보면 많은 문헌기록이 남아있으며, 양국이 수천 년 동안 교류해온 궤적을 그리고 있다. 정치제도, 외교관계, 경제 무역에서 문학예술, 천문지리, 의례 풍습에 이르기까지 그 기록 범위가 넓고 상세하며 생동감이 넘친다.

해상교류의 관점에서 볼 때, 중국은 연해의 대국이며 한반도와의 해상교류에 있어 중요한 위치를 차지한다. 역사적 기록에 따르면 전국시대가 끝나고 중원의 여러 나라는 바다로 출항할 수 있는 선박건조 기술이 있었다. 산둥반도에서 출발한 배가 한반도의 대동강에 이르러 당시의 왕성으로 거슬러 올라 갈 수 있었다. 이는 중원과 한반도의 주요한 무역 통로이다. 당나라 시대에는 해상 교통이 더욱 발달하여 산둥은 한반도에 이르는 가장 단거리의 직통항로를 개설하게 된다. 산둥반도의 동쪽 끝에서 바다를 건너 한반도로 가는 항로이다. 『입당구법순례행기入唐求法巡禮行記』의 기록에 따르면 명주明州, 양자강揚子江, 등주登州, 초주 산양현楚州 山陽縣, 해주海州는 모두 신라까지 가는 노선이 있었다. 가장 빠른 지름길은 2~3일이면 도착할 수 있었다.

신라에서 당나라로 가려면 영암靈巖 부근에서 흑산도黑山島를 거쳐 당나라의 정해현定海縣이나 명주明州로 가야 했다. 교통이 발달하면서 산둥반도와 강회江匯지구 등 연해지역에서 신라교민이 급증하였고, 집결지가 만들어졌다.

송·원 시기, 많은 중국 해상무역 상인들이 고려로 갔다. 『고려사高麗史』의 기록을 통계한 한국학자에 의하면, 북송과 남송에서 고려로 갔던 민간 상인과 선원의 수는 최소 5,000여 명에 달한다. 이는 입증할 만한 자료만을 측정한 결과이다. 당시 고려 정부는 송의 상인을 적극 환영하였다. 당시 상인을 위한 전문 여관을 운영하였으며, 상인에게 관직을 주기도 하였다. 송나라 정부도 명주에 고려관高麗館을 세우고 고려의 사절과 상인들을 대접하였다.

청나라 시기에도 양국의 해상교류가 활발히 이루어졌다. 무역뿐만 아니라 해난구조에서도 양국은 협력하였다. 『청실록淸實錄』과 『조선왕조실록朝鮮王朝實錄』의 기록에 따르면 양국이 바다를 떠도는 난민을 서로 구한 사례는 약 200건이다. 인도주의적인 구조의 훌륭한 풍습은 양국 관계사에서 귀한 한 획을 그었다. 중국과 한국은 모두 유구한 역사와 찬란한 문화를 보유하고 있으며, 동아시아 문화권에서 없어서는 안 될 부분이다. 앞으로 한중 양국은 민족문화의 독특함을 유지하면서 서로 배우고 포용해야 한다. 우호적인 상생과 교류의 새로운 국면을 열길 바란다.

3. 유물의 역사적 근거

문헌은 역사기록의 일종으로 대대로 전해지는 것이다. 그에 비해 고고학적으로 발견된 유물과 유적지는 한중 양국의 해상교류 역사를 생생하게 반영하고 있는 실물적實物的 증거이다. 긴 역사 속에서 양국은 왕조가 바뀌고 국호가 바뀌었다. 하지만 다양한 문헌 기록과 민속신앙 그리고 각지에서 출토된 문화재 및 고고학적 유물들은 수천 년 이어진 양국의 우호 교류를 입증한다. 본 장에서는 이

러한 역사의 일부를 소개함으로써 한중 교류의 역사를 더욱 구체화하고자 한다.

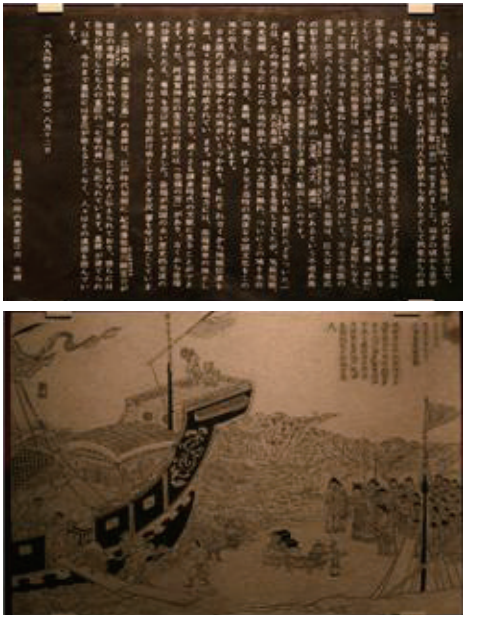
1) 동쪽으로 간 서복徐福과 한국

2,000여 년 전 중국 진秦나라 때 불로장생의 약을 찾으려던 진시황을 위해 서복이 동쪽으로 떠난 이야기가 등장한다. 사마천司馬遷의 『사기史記』에 이 이야기가 기록되어 있으며, 한漢나라 초기의 승상 소하蕭何가 남긴 진나라 죽간竹簡에서도 해당 이야기가 확인된다. 중국 연해 일대에 위치한 산동山東 · 강소江蘇 · 절강浙江 등의 성省은 물론이고 일본과 한국 등지에서도 서복과 관련한 각종 전설과 유적지가 남아있다.

서복은 서시徐市라고도 하며 명성 있는 방사方士(선인의 방술을 아는 사람)였다. 과학기술 지식을 보유하고 있었으며 항해 경험도 풍부하였다. 서복은 수천 명의 소년소녀와 각종 장인 그리고 오곡씨앗을 가지고 바다를 건너 진시황을 위해 선약을 구하러 떠났다. 하지만 당연하게도 선약은 구할 수 없었고, 떠난 서복은 다시 돌아오지 않았다.

동쪽으로 간 서복의 이러한 거창한 행적은 많은 역사학자들의 추측처럼 계획적인 해외 이민일 가능성이 있다. 이를 통해 한국과 일본으로 가는 항로가 열렸다. 여러 번 출항한 이 여행길은 왕복거리가 1만 리里가 된다. 유명한 서복 관련 전문가인 뤄치샹羅其湘 교수는 서복의 일본행 항로는 두 갈래가 있었다고 주장한다. 첫 번째는 북로北路 항로이다. 산동 연해지역에서 동쪽으로 출발하여 한반도 서해안을 따라 제주도를 거쳐 일본 규슈九州에 이르는 항로이다. 일명 '해안항로海岸航路'라고 불린다. 두 번째 항로는 남로南路 항로이다. 닝보寧波의 다펑산達豊山에서 동쪽으로 항저우만杭州灣을 지나 구로시오 해류를 통해 북상하여 일본 규슈에 이르는 항로이다. 일명 '표류항로漂流航路'라고 불린다. 왕둬王鐸 선생이 고증한 바에 따르면 서복이 마지막으로 일본으로 건너간 항로는 평원광택만平原廣澤灣을 통과하였다고 한다. 사마천이 평원광택이라고 불렀던 곳은 오늘날 한국의 평

택平澤으로 추측하고 있다. 평택은 평원광택의 약칭으로 진나라와 한나라는 평원광택이라 불렀으며, 조선을 연달부곡淵達部曲이라 하였다. '연淵'은 못·호수를 가리키고 '곡曲'은 하천을 가리키므로 연달부곡은 곧 평원광택을 뜻한다. 이는 왕둬선생이 여러 해동안 한국에서 현지조사를 한 끝에 내린 결론이다. 객관적으로 볼 때, 서복은 중국 역사상 최초로 한국과 일본에 도착한 친선과 평화의 사절이다. 지금도 한국과 일본에는 서복의 후예라고 주장하는 사람들이 있다.



서복석비

(2) 당대唐代 해수포도경海獸葡萄鏡 외전

"동경銅鏡으로써 의관을 바로 한다."는 말이 있듯이 동경은 고대인의 중요한 용품 중 하나이다. 중국은 세계 최초로 동경을 주조하여 사용한 나라 중 하나이며, 당나라 시기는 동경 제작의 절정기였다. 특히 해수포도경이 대표적이다. 그 조형이 아름답고 문양이 기발하며 내포된 내용이 풍부하다. 그 형태가 정교하여 당나라의 성대한 기상을 나타낸다.

해수포도경은 보통 둥근 모양에 부조기법으로 장신된다. 문양은 포도와 바다짐승海獸으로 이루어져 있으며, 볼록한 연주문連珠文은 거울면을 안쪽과 바깥쪽을 구획한다. 안쪽 부분은 여러 마리의 바다짐승이 가지와 줄기에 감겨져 있으며, 바깥 부분은 포도와 새, 짐승이 서로 다른 자세로 얽혀 있다. 고고학 자료를 통해

볼 때, 해수포도경은 아주 폭넓게 사용되었다. 중국 남북의 넓은 지역뿐 아니라 오늘날 일본, 한국, 이란, 몽골, 러시아 등 여러 나라에 분포되어 있을 정도로 해수포도경은 다양한 지역에서 사용되었다. 해수포도경은 중국과 외국문화의 다양한 요소를 융합하여 당나라 전성기에 등장한 자료이다. 다문화 교류를 통해 서로의 장점을 본받고 받아들였음을 보여주는 고대 중외中外 경제문화 교류의 중요한 실물 증거이다.

고대 중국과 한반도는 지리적으로 동아시아 대륙에 각각 위치하였기에 두 지역 사이에 밀접한 교제와 연계가 있었다. 당나라 시기에는 한반도에 고구려, 백제, 신라 3국이 병립하였다. 그 중 신라가 삼국을 통일하여 정치, 경제, 문화적으로 당나라와 왕래하였다. 신라에는 당나라 상인 · 사절 · 학생이 많았으며, 비단 · 도자기 · 찻잎 · 서적 등 당대의 풍부한 물산을 당에서 가져왔다. 그중 해수포도경 또한 무역을 통해 신라 곳곳에 전해졌을 것이다.

3) 금대金代 해박문동경海舶文銅鏡과 두 나라의 관계

중국 고대의 동경은 생활용품으로서 한나라 시기에 그 제조기술이 성숙하여 조각 · 장식 · 주물 공예가 복합적으로 발전하였다. 송宋나라와 금金나라 때 주조된 동경은 이전 시기에 비해 소박해졌지만, 제작 소재가 훨씬 다양화되었다. 누대정각樓臺亭閣, 산수화조山水花鳥, 인물이야기 등 실생활을 소재로 삼아 그 정취가 넘쳤다. 해박문동경은 이 시기에 나타난 새로운 양식이다. 독창적이고 독특한 문양으로 중국뿐만 아니라 일본, 한국 등지

당대 해수포도문동경

에서도 많이 발견되어 눈길을 끈다.

금나라 '황비창천' 선박문동경

해박문동경은 송나라, 금나라 시기의 동경 중 특색이 있는 물품 중 하나이다. '해선경海船鏡', '해도운범규화경海濤雲帆葵花鏡', '항해도형경航海圖形鏡', '해박경海舶鏡'등의 명칭으로 불린다. 중국 산시山西, 허난河南, 후난湖南, 쓰촨四川, 지린吉林 등 비교적 널리 분포되어 있으며 형식型式도 다양하다. '황비창천煌丕昌天'선박경이 가장 수량이 많은 형식으로 그 사용 연대는 북송에서 금나라까지이다. 한국에서 출토된 선박경은 흔히 '동제양각선유문화형경銅製陽刻船游文花形鏡'이라고 불린다. '선박문황비창천명경'이나 '황비창천경'등 황비창천이라는 명문이 있는 경우, 대부분 사용연대가 북송에서 원나라 시기 사이에 해당한다.

한·중 양국에서 출토된 선박경은 각각 공통점과 차이점이 있다. 간단하게 분석해 보면, 고려시대 즉 중국 송원시기에는 중국 문화를 그대로 받아들이지 않았다. 중국의 문화를 거울삼아 흡수하거나, 일부를 취사선택함으로써 자신만의 동경 문양을 형성하였다.

4) 신안新安 침몰선과 봉래蓬萊 고선박

한중간의 해상 교통 왕래는 오랜 역사를 자랑한다. 지리적인 이유로 선박을 주요 운송도구로 활용하였으며, 한중 양국의 고대문헌에도 각각 기록되어 있다. 그리고 이러한 주요 운송도구에 관해서는 실제로 근 몇 년 동안 쌍방의 해역에서 상대방의 고대 침몰선이 발굴 및 출토되었다.

좌_ 신안 침몰선박 모형　**우_** 봉래 고대선박 모형

1976년 전남 광주시 서부 신안군의 앞바다에서 한국인 고고학자들이 인양한 중국 원나라 침몰선은 중국 경원慶元(지금의 닝보)에서 일본 후쿠오카로 향하던 무역상선이다. 태풍으로 인해 한반도 서남해역에 침몰한 것으로 추측된다. 도자기와 금속기, 향신료 등 선박과 선원용품 2만 3천여 점이 출토되었으며, 다량의 중국 동기銅器도 발굴 되었다. 이는 당시 동아시아 무역 교류의 상황을 잘 나타낸다.

2005년 산동성 문화유적고고학연구소는 산동성 봉래 수역 서남쪽 끝자락에서 3척의 고선박, 봉래 2 · 3 · 4호를 발굴하였다. 지층 및 관련 문화재 연구에 따르면 고대 선박은 원나라 말에서 명나라 초 사이에 침몰된 것으로 판단된다. 선체 구조와 시공방법은 수년에 걸쳐 발견된 다른 중국 고선박과 일부 유사하였지만 중국의 것과는 차이가 컸다.

연구와 복원을 통해 봉래 3호는 고려의 고선박임이 밝혀졌다. 다른 중국의 고선박과 고문헌에서 볼 수 없었던 구조와 형식을 띄고 있다. 고려의 고선박에 적용된 전통 조선공법이 적용된 것으로 보인다. 그러나 3호 선박은 고려의 고선박과 일치하지 않는 점도 확인된다. 고려 고선박의 가룡목加龍木이 보이지 않으며 여러 중국의 고선박처럼 가로 칸막이벽이 적용되어 있다.

발굴된 신안의 원나라 침몰선과 고대 봉래 고려선은 한국과 중국 사이의 빈번

한 민간교류를 보여준다. 또한 양국이 조선기술 분야에서 광범위하게 교류하였음을 증명한다. 중국항해박물관에는 침몰한 선박 2척의 모형이 있다.

5) 마조媽祖신앙의 전파

마조의 본명은 임묵林默이다. 천비天妃, 천후天后 등으로도 불리며, 역대 뱃사공, 선원, 여객, 상인, 어민들이 함께 신봉하는 여신이다. 마조신앙은 중국 연해지역, 특히 중국 동남쪽 연해지역을 중심으로 광범위하게 전해진 중화민족의 중요 문화재이다. 2009년 유네스코는 마조신앙을 〈인류 무형문화유산 대표목록〉에 포함시켰다.

점차 해상교류가 확대되면서 마조신앙은 여러나라와 지역에 널리 전파되었다. 현재 전세계 50여 개의 나라와 지역에 중국 복건성 미주湄洲의 조묘祖廟에서 분령된 만여 기의 마조묘媽祖廟가 확인된다. 약 3억 명 이상의 인구가 마조를 신앙한다고 볼 수 있다.

한국인들이 마조를 접한 역사 역시 매우 오래되었다. 한중 양국 사신의 왕래를 통해 전해진 것으로 보여진다. 역사적으로 한반도의 왕조는 중국과 매우 밀접하게 교류하였고, 공식 사절들 역시 바다를 통해 왕래하였다. 해로를 통해 중국에 출사한 고려·조선의 사신과 수행원들은 바닷길에서 해신海神인 마조에게 무사 안녕을 기원하였다. 사절들이 자주 오가면서 마조신앙은 한반도에 전파되었으며, 이는 조선 사신의 마조시媽祖詩에서 확인할 수 있다. 또한 양국 상인들의 무역거래를 통해서도 마조신앙이 전파되었다고 볼 수 있다.

오늘날 한국학자들이 마조와 영등靈燈을 비교하여 연구하고 있다. 해당 연구에 의하면, 마조신앙은 한국의 어업분야에만 존재하는 것이 아닌, 어촌과 농촌 그리고 산촌의 사람들을 소통시키는 감정적 연결고리가 된다고 하였다. 한국에서 마조신앙은 단순히 바다의 수호신이 아닌 종합적인 신으로 발전한 모습을 보인다. 고증에 따르면, 한국의 서울, 인천, 부산, 제주 등지에서 마조 신앙 문화와 관련

된 마조신단媽祖神壇, 마조묘 한성궁媽祖廟 韓聖宮, 마조향로媽祖香爐 등의 유적 및 유물이 남아 있는 것으로 확인된다.

4. 협력 비전

한중 양국의 우호교류는 오래되었으며, 중국항해박물관은 한국의 국립해양박물관과의 교류에 있어 좋은 기반이 마련되어 있다. 이에 따라 두 박물관이 교류와 협력을 강화하여 문화재 소장품 활용, 인적업무 교류육성, 심포지엄 전시, 교육활동, 학술연구 등을 공동으로 기획하는 등 다각적인 교류협력을 더욱 진행하여 한중 항해 문화의 교류와 협력을 추진하길 기대한다.

참 고 문 헌

논문

장증향(張增香),「고대 중국이 조선에 끼친 영향에 대한 간략한 이야기(淺談古代中國對朝鮮的影響)」,『동강학간(東疆學刊)』7호, 2004.

강　정(江靜),「다시 신안 침몰선(再談新安沈船)」,『해교사연구(海交史研究)』2호, 2004.

김경일(金景一),「중국과 한반도 관계사의 세 가지 측면에 대한 간략한 논의(淺論中國與朝鮮半島關係史的三個層面)」,『동강학간』6호, 2002.

정신철(鄭信哲),「중국과 한반도 사이의 역사문화 교류에 대한 약론(略論中國和朝鮮半島之間的歷史文化交流)」,『당대한국(當代韓國)』겨울호, 2002.

고서성(高西省),「중한 양국 출토 항해도문동경(論中韓兩國出土的航海圖紋銅鏡)」,『고고와 유물(考古與文物)』4호, 2000.

공창기(龔昌奇)외,「중한 해상교통기술 교류의 증거-봉래 출토 고려고선 2척을 말하다(中韓海上交通技術交流的見証—談蓬萊出土的兩艘高麗古船)」,『해교사연구』2호, 2006.

박현규(朴現圭),「한국의 마조신앙 현황(韓国的媽祖信仰現況)」,『포전학원학보(蒲田學院學報)』1호, 2016.

임명태(林明太)외,「해상 실크로드에 따른 마조문화의 전파와 발전(媽祖文化在海上絲綢之路沿綫國家的傳播與發展」,『지미대학학보(集美大學學報)』4호(哲社版), 2015.

단행본

왕소보(王小甫) 等,『중한관계사(中韓關係史)』, 사회과학문헌출판사, 2014.

진상승(陳尙勝) 等,『중한교류삼천년(中韓交流三千年)』, 중화서국출판사, 1997.

왕탁(王鐸),『서복 동도의 수수께끼(徐福東渡之謎)』, 2017년 칭다오시 도서관 학술강좌.

기사

왕문홍(王文洪),「계절풍 해류로 보는 서복 동도 강남 도항로(從季風洋流看徐福東渡江南航綫)」,『대산신문망(岱山新聞網)』, 2017. 2. 28일자.

한 · 중 해상교류와 박물관의 기획전시

수교 이후 한중 교류와 중국박물관
해상 교류의 특징과 박물관 전시
한 · 중 관계의 미래와 해양사 전시

하세봉 河世鳳
한국해양대학교

한 · 중 해상교류와 박물관의 기획전시

1. 수교 이후 한중 교류와 중국박물관

올해는 중국공산당 창당 100주년이고, 내년에는 한국과 중국이 수교한지 30년이 된다. 한중 국교수립 이후 한중 교류는 여러 분야에서 비약적으로 발전했다. 교역규모는 1992년 63억여 달러에서 2020년에는 1125억 달러로 경이적으로 증가했다. 중국과의 인적교류는 1992년 13만 명에서 2007년에는 585만 명으로 23배가 증가했고, 2007년에 재중 한국인의 수는 2007년에 50~60만명, 중국진출 한국기업은 4만 여개였다. 2007년 478만 명의 한국인이 중국을 찾았고, 107만 명의 중국인이 한국을 방문했다. 한국에는 130여 개 대학이 중문과를 개설하고 있고, 중문과 졸업생이 매년 3000명씩 쏟아져 나오고 있다. 중국에 온 외국유학생 3명 중 1명은 한국인이었다. 한어수평고시를 치르는 응시생 역시 3명 가운데 1명은 한국인이었다. 한국에서는 중국 역사 콘텐츠가 소비되고 중국에서는 한국 드라마가 소비되고 있다. 사드 배치 이후의 한한령限韓令, 최근의 코로나 사태로 인적교류는 급격히 감소했지만, 앞으로 인적교류는 다시 활발해질 것이다. 그럼에도 불구하고 인터넷에서는 한국인과 중국인 사이에 감정싸움이 빈발하고 상호 비호감

의 경향이 높아지고 있다.

내년에 한국과 중국에서 30년을 기리는 여러 가지 행사가 진행될 것이다. 국립해양박물관이 주최하는 학술대회 〈중 · 한국 5천년 해양문명의 길항, 함께 만들어 갈 현재와 미래〉는 여러 행사 가운데서도 의미깊다. 바다를 통한 한-중 교류의 역사를 학술대회를 통하여 짚어보고 그것을 박물관 특별기획전으로 디스플레이 하는 작업은 유일할 것으로 짐작된다.

나는 2015년 중국의 최남단 하이난다오海南島부터 북쪽 단동丹東에 이르는 중국 1만8천 킬로 연해沿海 도시의 박물관 72곳을 방문 참관했다. 그 박물관 가운데 당연히 해남성박물관海南省博物館, 취안저우해외교통사박물관泉州海外交通史博物馆, 닝보박물원寧波博物院, 중국항해박물관中國航海博物館도 포함되어 있었다. 먼저 내가 방문했을 때의 인상을 몇 자 적고 싶다. 해남성박물관은 새로 건축하여 외관이 장려했다. 건물은 중국적 모티브는 거의 없는 디자인이고, 내부는 중국적 분위기를 다소 느끼게 만들었다. 2층은 해남성 역사를, 3층은 소수민족이 전시되었다. 해남성박물관은 이주와 문화융합이 전시의 핵심 메시지라고 느꼈다. 당시 화광초일호침선华光礁一号沉船은 탈염을 위해 수조에 담겨져 있었다. 『해구만보海口晚報』에서 2015년 6월9일 세계해양일에 '建設海上絲路 連通五湖四海'를 주제 해양보호전시회가 해구 만록원海口 萬綠園에서 거행되었다는 기사를 보았다. 람대해양보호협회藍帶海洋保護協會는 2007년6월1일 해남 삼아海南 三亞에서 정식 성립했고, 전국 처음의 해양환경을 주제로 하는 민간공익단체라고 하는데, 해남성이 해양환경생태보호에 앞장서고 있는 점은 인상적이었다.

취안저우해외교통사박물관에서는 고선박 모형이 많았고, 복선福船의 선형船型을 분명하게 확인할 수 있었다. 관람객들은 해양사 전시 이상으로 취안저우泉州의 다문화 - 다종교에 관한 유물에 흥미를 느꼈을 것이고 나 또한 그러했다. 취안저우가 세계 종교의 박물관이라는 점을 확인시켜 주는 종교 석각石刻들이다. 당시 취안저우해외교통사박물관泉州海外交通史博物馆의 정육영丁毓玲 관장을 만나 박물관에 관한 소개를 들었다. 해교관海交館은 개관 당시는 최고의 시설이었는데, 지금은 세

월이 지나 상대적으로 낙후되어 새로 건립하기 위해 부지를 물색 중이라고 했다. 최근 박물관 사이트에 들어가보니 아직 신축은 하지 못하고 전시는 리모델링한 것으로 보인다. 왕연무王連茂 취안저우해외교통사박물관泉州海外交通史博物馆 명예관장으로부터 중국해양사에 관하여 자세한 설명을 들어 궁금증 일부를 풀 수 있었다. 취안저우泉州의 유적답사 때 사흘이나 나를 차에 태워 안내해준 『천주명인대가泉州名人大家』 주편主編인 임아립林亞立 선생의 도움을 크게 입었다. 세 분에 대한 감사의 기억을 아직도 간직하고 있다. 취안저우에서 남음南音공연을 경청했는데, 남음은 비교적 완전하게 보존된 고대음악으로 중국 음악사의 '활화석活化石'이라고 한다. '활화석'은 취안저우의 신문에서도 가끔 등장하는 그래서 취안저우문화를 상징하는 단어는 아닌가 싶었다. 취안저우해외교통사박물관은 가장 오랜 전통의 해양사 전문학술지 『해교사연구海交史研究』를 발간하여, 중국항해박물관中國航海博物館이 발간하는 『국가항해國家航海』, 광동해양사연구센터廣東海洋史研究中心가 발간하는 『해양사연구海洋史研究』와 더불어 정립鼎立하고 있다.

닝보寧波시민 엽동승葉東升선생에게 들은 그대로, 닝보박물관은 박물관 건축설계가 참신했다. 고대 성곽의 외관이 아니라, 성곽의 결을 그대로 살려 벽면을 디자인했다. 마치 성벽같은 감각이고, 전체 외관도 투박하면서 호젓하다. 입구에는 그냥 버려둔 듯한 습지와 자갈로 덮은 공지空地로 조성하여, 인공미가 가해지지 않은 듯한 모습 그대로 세월을 느끼게 만들고 있었다. 박물관 안에서도 손쉽게 내부정원으로 나갈 수 있도록 동선을 설정했고, 정원은 작은 성곽 안, 만리장성의 망루 속 같은 느낌을 주도록 한다. 들어가서 처음 맞게 되는 실내공간은 넓지만 고압적이지는 않았고, 실내 장식도 특이하고 넓은 공간을 엘리베이트로 적절히 융합시켰다. 동방신주東方神舟라는 이름의 1층은 특별전실, 2층은 역사실, 3층은 민속실 예술전시실이었다. 역사실 전시는 해상교역이 상당한 비중을 차지했고, 절동학浙東學의 유명인물들로 학문의 고향을 강조하고 청관淸官의 전시에 상당한 면적을 할애했다. 박물관과 떨어진 곳에 위치한 고려사신관高麗使臣館은 작지만 전시가 알찼다.

복단復旦대학의 초청으로 전가루專家樓에 한 달 머무는 동안 중국항해박물관에는 여러 차례 방문했고 심포지움國際學術研討會에도 참석하고,『국가항해國家航海』에 내 글을 게재하고 편집위원으로 등명登名하는데 고우휘顧宇輝선생의 도움을 받았다. 중국항해박물관에서 전시와 함께 도서 자료수집이 대단하여 놀랐다. 각종 자료총서가 방대하게 수집되어 있고, 연구서는 물론이다. 중국항해박물관은 돛을 모티브로 한 건축 외관이 이색적이고, 관내 중심에 복선福船을 실물크기로 복원하여 관람객이 직접 선내 실내를 체감할 수 있게 하고 있다. 중국항해박물관은 루웨이Lu Wei 선생의 소개와 같이 비교적 최근에 설립되었다. 박물관의 대규모를 염두에 둔다면 실물 소장품은 규모에 걸맞을 정도로 풍부하지 않으나, 중국해양사 전반을 전시한 중국 유일의 박물관이라 할 수 있다. 천진天津의 국가해양박물관國家海洋博物館이 해양자연사에 중점을 둔 것과 대비된다.

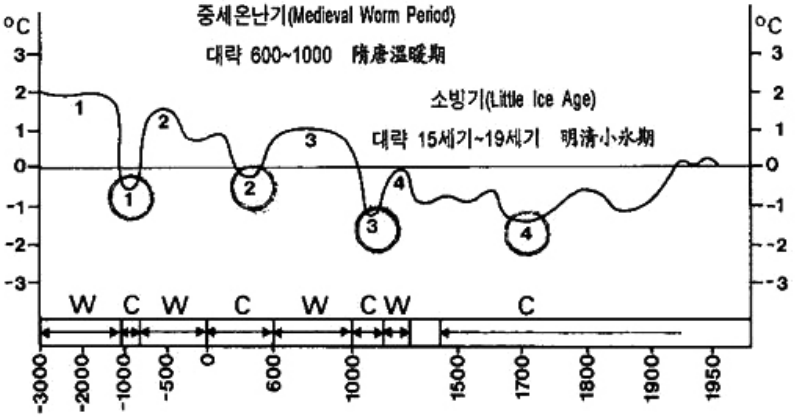
박물관 방문에 관하여 개인적인 체험과 인상을 공식적인 글에 서술하는 이유는 두 가지이다. 하나는 한중교류전은 한중 간의 우호 증진을 목적의 하나로 하고 있다. 우호 증진에는 외교관료 혹은 기관장들 간의 교류가 중요하지만, 학자들 그리고 일반시민들 간의 교류가 그 바탕을 이루어야 한다. 내 개인적인 체험은 후자의 실례를 드러내고자 함이다. 다른 하나는 박물관의 전시는, 박물관학 연구자에게 상식이듯이, 문물文物의 탈맥락화de-contextualization 재맥락화re-contextualization가 반복되기 때문이다. 가령 도자기라면, 발굴지라는 맥락context 속에 놓여 있던 문물(즉 text)이 발굴이라는 행위를 통하여 박물관의 수장고 혹은 전시대에 올려진다. 문물은 발굴지의 여러 조건 속에 놓여있던 사회적 자연적 맥락에서 분리되어 박물관의 전시 속에 재맥락화된다. 특정한 박물관의 전시 속에 재맥락화된 유물은 그 박물관의 건축과 전체 전시 속에 위치한다. 한중해양교류전이 기획된다면, 대여유물은 재맥락화 속에 위치되어 있던 원 박물관의 전시에서 떨어져 나와, 기획전 속에서 다시 재맥락화된다. 이 때문에 발굴당시의 맥락은 아니라 하더라도, 발굴 혹은 수집되어 전시되고 있던 원 박물관에 대한 간략한 이해는 유용하다.

2. 해상 교류의 특징과 박물관 전시

한중교류의 역사는 2천년을 넘어서지만, 바다를 통한 교류는 육지를 통한 교류와는 다른 특징을 지닌다.

첫째로 육지의 교류가 상대적으로 지속성을 지닌다면, 해상교류는 비연속 즉 단속斷續적이다. 상호 왕조의 성쇠와 필요에 따라, 해상교류는 활황과 침체를 반복했다. 한국해양사에서 고대해상교역 활동의 대표로 꼽는 장보고張保皐의 해상활동은 채 20년을 지속하지 못했다. 왕여명王麗明 선생 역시 이 점을 잘 지적하고 있다. 그의 논고에서 북송시기(960~1126) 동안 송-고려의 단교시기는 995~998년, 1004~1013년, 1030~1071년으로 가장 길었던 때는 41년 동안이 교류가 두절되었다고 했다. 한·중 해상교류가 가장 활발했던 송대宋代(고려시대)의 교류가 단속적이었던 것 이상으로 해금정책이 실시된 명청대明淸代(조선시대)는 표류민 송환 이외에는 황당선荒唐船으로 대표되는 사무역이 간헐적으로 있었다. 정기적인 교류는 근대에 들어서서 대련大連, 상해上海 - 인천仁川의 정기항로가 개설된 이후로 오늘까지 지속되고 있다. 따라서 전근대 한-중 해상교류에서 왕조간의 조공체제를 준수한 교류와 조공체제를 넘어선 민간의 사적 교류를 어떻게 통합적으로 이해할 것인가가 숙제이다.

이 숙제와 관련한 시사로서 둘째로 해상교류에는 관방 이외에 상인들의 주도적 역할도 무시할 수 없다. 즉 상업성이다. 왕여명 선생의 논고는 단절되었던 송-고려의 교류에 물꼬는 튼 인물은 취안저우 상인 황신黃愼이었다는 사실과 적과 내통한다고 처벌받은 상인의 예를 제시했다. 소식苏轼의 "奸民猾商,其间凶险之人, 犹敢交通相惹, 以希厚利"라는 분노는 전통적인 조공무역의 관념이나, 송 상인들은 이윤을 좇아서 송조의 금지에도 불구하고 요遼와의 거래도 사양하지 않았다. 즉 상인들은 왕조의 금령도 뛰어넘어 활동영역을 넓혀간 것이다. 왕 선생은 이런 예로서 상인은 양국 우호의 "선봉장急先锋"이기도 했고, 양국관계의 "속죄양替罪羊"이 되기도 한 것으로 평가했다. 고려의 조공사절단이 오기를 기다리는 전

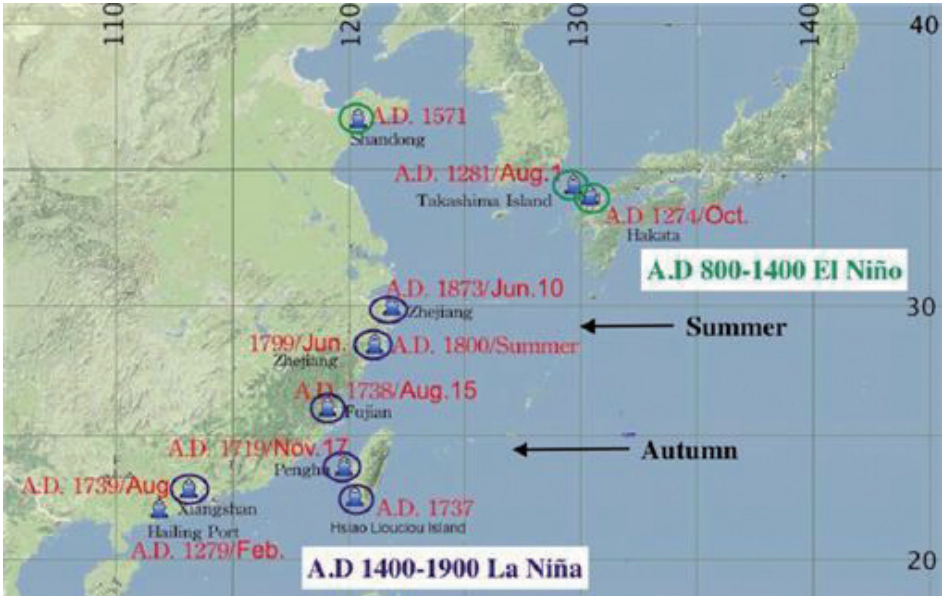


통적인 조공교역이 북송 후기에는 송의 상인이 적극적으로 고려로 가는 행태로 바뀌어, 이를 "영접迎进来" 모델에서 "가는走出去" 모델로 전환되었다고 판단했다. 전통시대 동아시아 교역사 이해에서 조공무역을 공식무역으로, 사무역을 비공식무역으로 분리시켜 파악하는 것은 반드시 타당한 것이 아니라는 점을 시사한다.

셋째로 해상기후 등 자연조건의 변화가 해상교류에 영향을 미쳤다.

한중 해상교류는 당대唐代(신라시대), 송원대宋元代(고려시대)에 활발했다. 전통왕조시대 중국의 대외무역도 대체로 당대와 송원시대에 활발했다. 이 현상은 위 표의 온난기 - 냉한기와 유사하게 겹친다. 해금海禁의 명청대는 냉한기(소빙기)였다. 명청왕조가 해금을 시행하고 따라서 명청왕조와 조선왕조 간에 해상교류가 뜸했던 사실은 기후변동과 무관하지 않았을 가능성을 시사한다.

또한 동아시아해역에서 발굴된 침몰선도 이상기후와 연관된다. 전통시대의 항해는 해류와 바람을 지혜롭게 이용하는 것이 항해에 필수적이었다. 목적지 항에 근접하면 조류를 파악해야 한다. 그런데 침몰선과 기상이변의 상호관계를 분석한 연구에 의하면, 선박 침몰의 시기는 엘니뇨, 라니냐 현상의 발생과 밀접하다고 한다. 누적된 항해 지식이 기상이변의 앞에서는 속수무책으로 당하게 되었음을 시사한다.



Yen-Chu Liu, Insight into tropical cyclone behaviour through examining maritime disasters over the past 1000 years based on the dynastic histories of China - A dedication to Ocean Researcher V, Quaternary International 440, June 2016.

넷째로 해상교류는 거점성을 지녔다. 원거리의 대외교역항은 선박의 규모가 크기 때문에 바닷가 어디에나 접안 정박할 수 있는 것이 아니라 강 하구나 섬이나 곶이 있어 파도를 막아줄 수 있는 특정한 곳만 가능했다. 해항海港은 강 하구에 위치한 경우가 많다. 강 하구는 태풍 등 강한 파도를 피할 수 있으면서 강을 통한 물자의 집산이라는 사회경제적 조건이 구비되어 있기 때문이다. 강을 통해 팔 수 있는 물건이 퍼져나갈 수 있고, 살 물건이 강을 통해 모여져 있다. 하구가 아니면, 바다에 직면한 연안항은 파도나 너울을 막아주는 섬이나 곶cape이 있어야 항구가 입지할 수 있다. 이러한 곳은 오랜 경험으로 정해져 있었다. 중국은 등주登州, 닝보寧波 등, 한반도는 남포南浦, 벽란도碧瀾渡 등이다. 따라서 왕조권력이 국제적 교역이 가능한 해항을 통제하기란 어려운 일이 아니었다. 중국의 역대 왕조가 국제교역항 몇 곳에 시박사市舶使를 설치하여 교역을 관리 통제한 것이 그 실

례이다.

근대의 동력선은 범선에 비해 흘수draft가 깊어서 항만의 수심이 일정한 깊이 이상이 확보되어야 하고, 안벽, 잔교 등의 계선시설이 구비되지 않으면 선박이 정박하여 화물을 싣거나 내릴 수 없다. 이는 국민국가의 시대에 항로와 항구는 국가의 자력이 전통시대보다 훨씬 강력해짐을 의미한다. 해항海港은 왕조국가 혹은 근대국민국가의 영향을 강하게 받으면서도 해항이 위치한 공간의 로컬리티가 작동한다. 따라서 한·중 해양사에서 국가라는 요소에만 착목해서는 충분하지 않다.

다섯째로 거점항구를 통해 왕래하는 해양사의 특징으로 말미암아 한-중해양사 이해는 국경을 중심을 이해하는 방식을 넘어서서 국경 내 그리고 국경을 넘어선 시야를 요구한다. 첸장 선생의 논고에서 산호도珊瑚島 1호 침몰선 유적지의 유물에 복건성福建省 양식의 유물이 많은 사실은 국경을 넘어선 인간과 문화의 이동을 보여준다. 마한 백제권역에서 출토된 유리구슬은 베트남의 옥에오Oc Eo의 유리구슬과 화학적 성분과 성형기법이 동일하다는 사실이 최근의 연구로 밝혀졌다. 옥에오의 유리구슬이 옥에오 - 중국 동남부 - 한반도 - 일본열도를 거치는 바닷길의 교류로 한반도로 유입되었다는, 즉 유리구슬은 백제와 옥에오의 교류를 시사하는 유물로 간주된다. 고려가 송을 통해 수입한 유향 상아 등은 동남아 생산품이었고, 고려의 은銀이 송대 명주明州나 취안저우泉州로 유입되어, 중국의 은 가격 저하에 이바지했고, 낮아진 중국 은銀은 취안저우泉州나 광저우廣州를 통해 동남아시아로 유출되었다.[1]

여섯째로 문물의 교역은 하나의 문화생활권을 형성하는데 기여했다. 고대의 위신재威信財(prestige goods)에서 중근세 이후 생활재(daily life goods)로 교역물의 성격이 바뀌고 수량도 대규모로 증가했다. 도자기 등 대규모 화물의 유통은 일상생활에 영향을 미쳤다. 육위陸衛, 진명량陳明良, 가빈賈賓 선생의 논고가 언급했듯이 비단, 청동거울, 서적, 도자기 등의 다양한 물건이 한반도로 들어왔고, 토산물이 중국으

1 김영제, 『고려상인과 동아시아 무역사』, 푸른역사, 2019.

로 건너갔다. 서적을 통해서는 유교문화권, 불교문화권, 비단 청동거울 등을 통해서는 복식服飾문화권, 도자기는 음차飮茶 생활문화권, 종교적으로 마조媽祖신앙권 등이 형성되어 한·중의 공통된 문화권을 형성했다. 문화권 형성에서 문물이 어디에서 어디로 갔느냐는 문물의 기원을 따지는 일은 가치가 적다. 그리스·로마 문화라고 하여 현재의 국가 그리스 이탈리아가 역사적 소유권을 주장하는 것은 아니다. 그리스·로마문화가 유럽 각국이 공유하는 문화유산이듯이, 동아시아로 전파된 당송唐宋의 문화는 중국이라는 국적을 갖기 보다는 동아시아가 공유하는 문화자산이다. 진명량陳明良선생이 절동浙東의 월요越窯 청자기술이 한반도에 들어가고, 고려청자가 명주明州에 수입되는 현상을 "쌍방향 시범효과双向示範效果"라고 평가하는 것은 이 점에서 의미가 깊다. 상호교류하면서 동아시아 도자기 문화권이 형성된 것이다.

3. 한·중 관계의 미래와 해양사 전시

그동안 국내 박물관에서 해양유물을 중심으로 한 특별기획전은 여러 차례 열렸다. 2016년 국립중앙박물관에서 2016년에 "신안 해저선에서 찾아낸 것들" 특별전, 2020년에 "도자기에 담긴 동서교류 600년"을 전시했다. 목포해양유물전시관에서는 2017~2018년에 "국제교류전 : 대항해시대, 바닷길에서 만난 아시아 도자기", 2016~2017년에는 광동성廣東省박물관과 공동주최로 "국제교류전 : 명대 침몰선, 난아오南澳 1호", 2011년 부산시립박물관에서 "국제교류전 : 용천청자—흙을 빚어 옥을 만들다" 등을 꼽을 수 있다. 한-중 해양사 전시에서 주된 실물은 도자기가 될 것인데, 기왕의 전시 역시 실물은 도자기를 위주로 했다. 도자기 중심으로 한-중 관계 과거의 역사가 우호적이었다는 것을 전시하여, 한-중의 우호적인 미래가 가능할 것이라고 기대한다면 나이브하다. 차별성 있고 메시지를 담는 전시가 되기 위한 고민이 필요하다. 과거의 전시에 현재라는 문제의식이 녹여있지

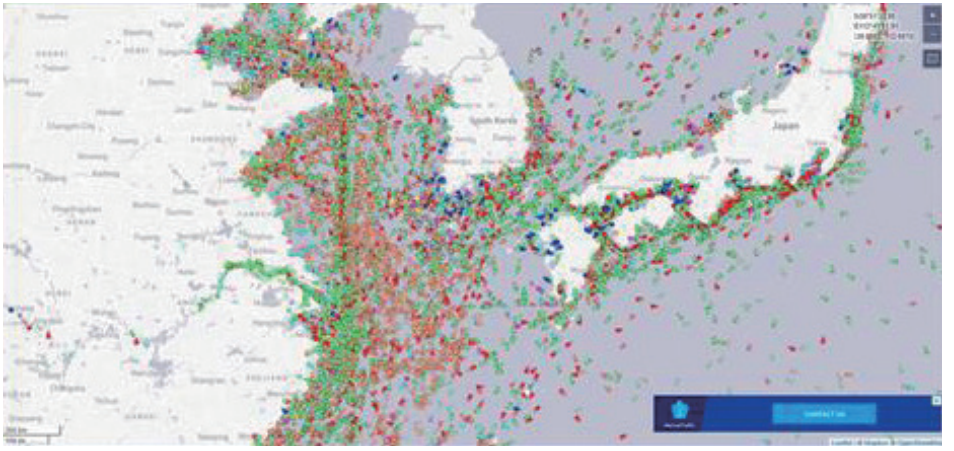
않으면 기획전시의 가치는 반감될지 모른다. 현재의 문제는 무엇이 있을까? 두 가지를 거론할 수 있다.

최근 신진역사학연구자들의 모임인 만인만색연구자네트워크 시민강좌팀에서 『달콤 살벌한 한 · 중관계사』(서해문집, 2020)라는 책을 내었다. 수천 년 전부터 현재까지의 한중관계를 다룬 이 책은 광고문구로 "고대부터 현대까지 한중관계를 통해 여기에 절대적 우위 또는 절대적 하위관계는 없었다는 것을 확인할 수 있다. 선망은 순식간에 혐오로 바뀌고, 또 새로운 계기로 연대가 형성되며, 피로 맺은 연대는 서로 물어뜯지 못해 안달 나는 미움으로 변하기도 한다. 지금 한국과 중국은 어떠한 파도 위에 올라있는가? 그 파도가 순풍이 돼줄지 쓰나미가 돼줄지는 한국과 중국을 둘러싼 세계적 변화를 주시해야 할 것이다"고 적고 있다.

이러한 점을 염두에 둔다면 한-중해상교류사의 전시는 어떤 메시지를 담고 있어야할까. 한 · 중 해상교류를 되돌아보는 일은 한중교류에서 교류의 비연속성, 정치권력과 인민의 역할, 환경생태의 문제, 생활문화 그리고 국가를 넘어선 로컬 간의 상호교류를 짚어보면서 한중의 미래를 열어가는 과제를 가늠하는 작업이 될 수 있다. 방목方牧교수는 산해경山海經을 분석하면서, 해양문화는 유동성流變性과 포용包容의 기백, 창조성과 구이求異의 사유思惟, 다원화와 비전前瞻의 이념을 지녔다고 평가했다.[2] 가빈賈賓선생은 "해상무역의 시작과 번영은 다른 국가, 다른 민족 간의 문화 교류를 추진합니다. 이러한 교류를 통해 서로 다른 문화가 서로에게서 배우고 최종 교류와 융합을 이루었습니다. 오늘도 우리는 협력과 상생의 고리로 손을 잡고 문화재 보호와 복원을 교량으로 삼아 다시 손을 잡았습니다!"라고 했다. 가빈 선생은 말은 방목 교수가 언급한 해양문화의 특징의 실천이다.

더 나아가 기후위기이다. 팬더믹은 이전에도 있었지만 코로나-19 팬더믹의 특징은 팬더믹과 기후위기가 동시에 덥치고 있다는 점이다. 근대 이전의 해상교류는 자연환경의 영향 하에 있었지만, 오늘날의 해상 물류는 자연환경을 변화시키

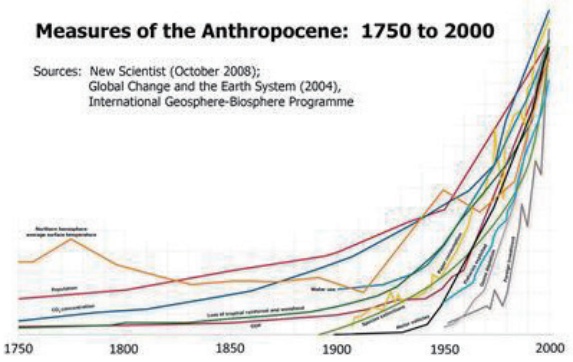
2 方牧,「山海經與海洋文化」,『국제학술대회 아시아해양과 해양민속』, 목포대학교, 2003.



는데 일조하고 있다. 대량생산 대량소비의 경제성장은 지구온도를 2도로 올리는 주범이고, 해상물류는 대량생산 대량소비를 위한 방대한 자원과 상품의 이동을 받쳐주고 있다. 한반도는 극단적인 2 모델의 대표적인 사례가 되고 있다. 북한은 폐쇄적이고 자립적인 모델을 추구하여 가난하고 고된 나날을 보내는 후진국이고, 남한은 개방적이고 글로벌 모델로 기적이라고 불린 정도로 선진국의 반열에 들어서 있다. 이 상반된 모델이 지구의 미래에 어떤 시사점을 던질지 고민해야 할 것이다.

한중 해양사 연구의 대부분은 교류 · 교역 · 상호관계를 다루고 있다. 해양을 통한 외교 관계, 무역품의 교역, 표류, 실크로드, 도자기교역 등이 그러한 예이다. 작금의 코로나-19 팬더믹은 교류 · 교환이 수반하는 어두운 그림자를 보여준다. 종다양성은 교류 · 교환하지 않은 곳에서 보존되었다. 인간의 언어와 문화의 다양성은 생물다양성이 높은 지역과 중복되고 있다. 이번 코로나-19 팬더믹은 고립 · 폐쇄라는 네거티브하게 여겨진 가치를 전복시키고 있다. 비대면 사회는 고립과 폐쇄를 사회적으로 그리고 개인적으로 선택하도록 요구하는 것이다.

위 그림은 실시간으로 세계 해양의 선박동향을 알려주는 Marine Traffic이라는 사이트의 최근 상황을 캡쳐한 것이다. 전세계의 바다가 선박으로 가득 차 있고,



그래프의 선은 인구수, CO2 배출량, 물 사용량, 열대림 파괴, 자동차 수, 종이 사용량, 물고기 남획량, 해수오염도, 국외투자액 등의 수치변화를 나타낸다.

특히 동아시아 해역에서 선박은 더욱 항해가 빈번하다. 물론 네모 스크린 속에 모든 선박정보가 실리다 보니 실제 바다에서 보이는 현실과는 거리가 멀다. 그러나 얼마나 많은 선박들이 지구의 바다에 떠다니고 있는가를 실감하게 만든다.

이 점에 시사를 주는 논의는 인류세人類世(Anthropocene) 담론이다. 인류세 담론에서 인류세는 유럽에서 산업혁명이 개시된 1800년 전후에 시작되었고, 1950년대 이후 급속히 그리고 극적으로 진행되고 있다고 간주된다. 산업혁명 이래로 화석연료를 본격적으로 사용하게 되면서 이후 환경에 대하여 인간 활동이 끼친 영향이 속도와 정도에서 지질학적 힘의 영향에 버금가기 시작했다고 본다. 인류세 담론에서 급가속의 시기는 세계 각국의 50~70대 나이 세대의 경제활동 시대와 대체로 일치한다. 이 세대들은 대량으로 생산하고 동시에 대량 소비하며 지구자원을 소진한 세대이기도 하다. 급가속의 시기는 한국 그리고 중국의 해운업·조선업의 발달 시기, 그리고 세계학계에서 해양사 연구가 활성화되기 시작한 때와 일치한다. 국내외 해양사 연구는 신자유주의, 글로벌화를 배경으로 하고 있는 것은 아닐까? 하는 의문이 필요하다.

오늘 11월10일, 너무나 반가운 소식이 전해진다. 세계1,2위 탄소 배출국인 중국과 미국이 온실가스 배출을 중리고 기후변화에 대응하는 협력을 강화한다는 공동선언을 발표했다. 근대의 세계사에서는 구미중심주의가 관철되었다. 그동안의 글

로벌 스탠다드는 사실상 미국 스탠다드였다. 21세기 제구는 미국 스탠다드를 대체할 새로운 가치규범이 필요하다. 미국과 중국 중심의 G2시대의 오늘날, 중국은 새로운 가치규범의 창생에 발벗고 나설 때이다. 공동선언의 발표는 강대국 중국이 지구에 대한 책무를 이행하는 하나의 지표로 보고 싶다. 다만 그 작업은 한참 갈 길이 멀고 이제 출발하고 있다. 2014년10월 중산中山대학의 특강에서 한국의 연세대학 백영서白永瑞 교수는 "중국이 세계문화의 표준이 되는지 아닌지는 중국이 이민가서 살고 싶은 나라인지 아닌지로 생각해보라"라고 중국 학생들에게 말했다. 동아시아 문화표준을 세계문화표준의 한 축으로 세우는데, 한·중 해양사 연구와 전시가 일조하기를 기대한다.

참 고 문 헌

논문

方　牧,「山海經與海洋文化」,『국제학술대회 아시아해양과 해양민속』, 목포대학교, 2003.

단행본

김영제,『고려상인과 동아시아 무역사』, 푸른역사, 2019.

함께 만들어갈 한 · 중 미래

— 2021년 국립해양박물관 국제학술대회

좌장 | 김태만(국립해양박물관장)

참석 | 싱하이밍邢海明(現 주한중국대사)
신정승(前 주중한국대사)

작성 및 편집 | 김재휘(국립해양박물관 학예사)

함께 만들어갈 한·중 미래
—2021년 국립해양박물관 국제학술대회

▶ 김태만

대단히 반갑습니다. 내년 2022년 한중수교 30주년을 즈음하여 한국의 국립해양박물관에서 한중간 해양교류 5천년의 교류와 협력의 역사를 되돌아보는 국제심포지엄을 마련하였습니다.

'한중 해양문명 5천년의 길항'이라는 주제로 아침 10시부터 중국 상하이의 중국항해박물관中國航海博物館, 취안저우해외교통박물관泉州海外交通博物馆, 닝보역사박물관寧波歷史博物館, 하이난성박물관海南省博物館 등의 저명한 학자들께서 발표를 해주셨습니다. 그리고 오후에는 한국의 학자 다섯 분이 발표해 주셨습니다.

중국으로 따지면 한漢나라, 한반도로 따지면 삼국시대三國時代 이전의 고대古代부터 근대近代까지 한국과 중국의 해양을 통한 교류 역사와 관련 유물 그리고 도시간의 교류 및 네트워크 등, 다양한 주제를 통해 깊은 논의를 진행하였습니다.

역사를 반추反芻한다는 것은 단순히 역사에 매몰되는 것이 아닌 그것을 되돌아보고 다시 연구하여 미래에 대한 솔루션을 찾기 위해 성찰하는 것이 아닌가 싶습니다.

앞서 1부는 중국학자, 2부는 한국학자의 발표를 진행하였습니다. 이번 3부에서는 한중간의 미래에 대해 얘기할 수 있는 자리를 마련하였습니다. 3부 주제는 한국과 중국의 현황이나 미래지향적인 문제를 다뤄야하기 때문에 각 나라를 대표할 수 있는 분들의 말씀을 듣는 것이 좋다고 생각하였습니다. 그래서 굉장히 바쁜 시간인 줄 알지만, 현재 매우 활발하게 활동하고 계시는 싱하이밍邢海明 주한중국대사님을 특별히 모시게 되었습니다.[1] 얼마 전 중국대사관을 방문하여 참석을 부탁드렸으며, 대사님께서 흔쾌히 수락해주셨습니다. 다만, 여러 가지 사정으로 인해 직접 참여가 어려워 'ZOOM' 화상으로 참여하시게 되었습니다. 싱하이밍 대사님 반갑습니다.

▶ 싱하이밍

네, 반갑습니다.

▶ 김태만

예, 그리고 역시 주중한국대사를 역임[2]하셨고, 지금도 굉장히 왕성하게 언론 및 학계에서 우리나라의 외교안보 및 중국문제에 대해 다양한 여론을 만들고 계시고, 또한 새로운 이론을 만들고 계시는 신정승 前 대사님을 모시게 되었습니다. 대단히 반갑습니다.

우선, 오늘 이야기는 이렇게 진행하도록 하겠습니다. 두 분의 대사님을 모시고 학술적인 얘기만 할 수는 없습니다. 오늘 이 자리에서는 정치적 현안에 관련된 민감한 얘기는 하지 않으셔도 된다고 생각합니다. 되도록이면 한중간의 과거 역사를 반추해 볼 때, 어떻게 미래로 함께 나아갈 수 있는가에 대한 얘기를 하시기 바랍니다.

1 제19대 주한중국대사(2020년 1월 30일 ~ 현재).
2 제7대 주중한국대사 역임(2008년 5월 6일 ~ 2009년 12월 25일).

크게 3가지 분야로 나누어서 이야기를 진행할까 합니다. 우선, 중국이나 한국이 육지적陸地的 사고를 뛰어넘어서 해양海洋으로부터 새로운 솔루션을 얻고자, 새로운 시도나 정책 등을 발표하고 있는 중입니다. 그런 차원에서 양국이 처하고 있는 해양이나 환경 등에 대한 이야기들을 소개하는 자리가 되었으면 좋겠다고 생각합니다. 그리고 구체적으로 해양과 관련된 단체나 기관의 활동들에 대해서 소개하는 것이 어떨까 합니다. 마지막으로 한중간의 구체적인 해양문명과 관련한 교류협력 방안에 대해서 각국이 가지고 있는 정책 방향이나 대외협력의 구체적 내용 등에 대해서 얘기를 나눴으면 합니다. 그래서 상호간 소통의 실마리를 찾아 얘기를 해보자는 취지라고 이해를 해주시기 바랍니다. 이야기가 어떻게 전개될지 모르겠지만 대체적으로 5시30분 정도에 두 분의 대담을 마무리 짓고자 합니다.

우선, 싱하이밍 대사님. 국민들이 대사님의 활동을 긍정적으로 바라보고 있습니다. 또한 한국에서 인기가 좋으신 편입니다. 인사말씀과 더불어서 중국의 해양 · 환경 · 문화 등에 대해서 소개해 주시기 바랍니다.

▶ 싱하이밍

중국의 광활한 임해 해역에는 북쪽에서 남쪽으로 가면서 발해渤海(근 8만km^2), 황해黃海(38만km^2), 동해東海(77만km^2), 남해南海(350만km^2)가 차례로 펼쳐져 있습니다. 1988년부터 1995년까지 진행된 "전국 해도 자원 종합 조사" 결과에 따르면 중국에 면적이 500m^2 이상인 도서는 6,961개가 있으며 그중 사람이 사는 도서는 433개가 확인되었습니다. 이밖에 411개 도서는 '1국가 2체제'의 원칙에 따라 대만 · 홍콩 · 마카오가 직접 관할하고 있습니다. 중국은 굉장히 넓은 해양 영토를 가지고 있으며, 매우 긴 해안선을 가지고 있습니다. 이를 통해 중국은 아주 위대하고 풍부한 해양문명을 만들어 왔습니다. 중국의 해양자산에 대해서 말하자면, 18,000km에 이르는 대륙 해안선과 7천개에 가까운 섬이 있습니다. UN 해양법에 따르면 약 300만km^2의 관할해역이 있습니다. 황해, 동중국해, 남중국해 그리고

대만 주변이 국제적으로 인정된 해역입니다. 이러한 풍부한 자원에 힘입어서 해양강국 건설에 힘쓰고 있습니다. 최근 중국의 해양경제가 크게 발전했고, 해양생산 GDP도 국내에서 차지하는 비중이 9%에 이르렀습니다. 국민들의 생활수준을 향상시키고 전면적인 해양사회의 건설을 위해서 중요한 역할을 하고 있습니다.

중국은 해양 생태환경도 경제발전과 마찬가지로 대단히 중시하고 있습니다. 해양 생태의 문명이 생태문명 건설에서 중요한 부분을 차지합니다. 2019년 중국 황해 연해의 철새 보호지역이 유네스코가 지정한 자연문화유산[3]에 등재가 되었습니다. 이곳은 세계적으로 가장 풍부한 습지생물 생태서식지입니다. 마찬가지로 국제사회로부터 관심을 가지고 있는 여러 멸종위기종이 이곳을 경유하고 겨울을 나며, 번식을 합니다. 중국은 앞으로도 해양생태 환경보호에 힘쓰고 푸른 지구를 지키기 위해서 노력할 것입니다.

이어서 중국의 해양문명을 대표하는 인물을 소개하겠습니다. 대표적인 인물로는 7차례 대원정을 나섰던 정화鄭和를 예로 들 수 있습니다. 1405년부터 1433년까지 항해하였던 정화가 27,000여명이 동행한 방대한 선단을 이루어 동아시아·서아시아·동아프리카 등 30여개의 지역을 방문했습니다. 해당 선단은 가장 큰 규모의 선단이었으며, 약탈과 방화를 하지 않고 모든 국가와 교류하였습니다. 또한 정화는 5차례 믈라카Melaka 해협에 도착합니다. 그곳의 국가들과 우호관계를 쌓고 그들에게 성城과 해자垓字를 쌓아줘 해적을 몰아내는데 도움을 주었습니다. 또한 조선造船이나 농경農耕 등 기술적인 방면으로도 도움을 주었습니다. 그리고 2005년 7월 11일, 중국에서는 정화의 대원정大遠征 600주년을 기념하여 큰 행사를 진행하였습니다.

3 황해 - 보하이만 연안의 철새 보호구(1단계) : 중국 동부의 황해-보하이만 연안을 따라 자리 잡은 철새보호구역으로 장쑤성(江蘇省) 동부의 도시인 옌청(鹽城)의 여러 지역이 포함되어 있다.

▶ 김태만

대단히 감사합니다. 중국이 2005년 정화의 대항해를 기념하여 진행했던 대대적인 기념식을 언론을 통해 본 적이 있습니다. 싱 대사님께서는 18,000km에 이르는 대륙 해안선과 7천여개에 달하는 도서 등 중국의 자연지리 환경에 대해서 말씀하셨고, 주요한 생태환경에 대해서도 소개를 해주셨습니다. 그리고 마지막으로 대표적인 해양인물이라 할 수 있는 정화에 대해서 말씀해주셨습니다. 대단히 자랑스러운 중국의 자원이라고 할 수 있는데요. 신정승 전前 대사님, 우리 한국도 충분히 좋은 자원이 있지 않습니까? 소개해주시기 바랍니다.

▶ 신정승

먼저, 오늘 이 귀중한 한중 국제학술대회에 참가해서 싱하이밍 대사님과 대담할 수 있는 기회를 갖게 되어서 기쁘게 생각합니다. 그리고 이런 귀중한 자리에 초청해주신 국립해양박물관 김태만 관장님께 감사의 말씀을 드립니다. 싱 대사님께서는 92년도 한중수교 교섭 당시에 참여하셨던 분이시고, 제 생각에는 한중 양국을 통틀어 아직도 활발하게 움직이시는 유일한 분이 아니신가 싶습니다.

모두 잘 알다시피, 해양은 중요한 삶의 터전으로서 오래전부터 어류나 소금 등 해양자원의 이용과 더불어 인적 · 물적 이동이나 문화의 통로로서 중요한 역할을 해왔습니다. 특히 한국은 3면이 바다로 둘러싸여 있어 일찍부터 해양국가라고 할 수 있습니다.

고대로부터 외국과 많은 교류를 해왔습니다. 특히, 고대에는 통일신라의 장보고張保皐라는 인물이 동아시아의 해양경제에 있어서 상당히 중요한 역할을 했다는 기록도 역사에서 찾아볼 수 있습니다. 현대에는 수산업이나 상품교역의 통로로서 해양의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않습니다.

한반도와 중국은 육지로 연결되어 있지만 바다를 두고 서로 마주보고 있습니다. 중국의 북방지역이 정치적 혼란에 의해 통하지 않을 경우, 중국과 한반도는 바다를 통해서 많은 교류를 해왔습니다. 오늘 학술대회에서도 이에 대한 언급을

많이 해주셨습니다. 예를 들어, 중국 당唐~송宋시대 때는 한반도와의 교류가 대단했었습니다. 그리고 한반도 분단 이후에는 중국의 개방정책과 더불어 한중 무역이 급격히 신장하게 되었고, 바다는 양국의 중요한 통로 역할을 했다고 볼 수 있습니다. 1992년 한중수교를 계기로 하여 해양 분야에서의 협력이 활발해졌다고 생각합니다. 한국과 중국 간의 무역이 수교 이래로 39배 증가하였습니다. 1993년 6월에는 '한중해운협정'이 체결되어서 선박의 여객, 화물운송에 대해서 양국 간에 합의를 하게 되었습니다. 1998년에는 제가 한중 어업회담의 수석대표로서 중국과 어족자원 및 조업안전을 위한 협조체제인 '한중어업협정회담'을 맡기도 했었습니다.

한국도 해양의 중요성을 인식하고 해양대국으로 발전하겠다는 비전을 가지고 정부의 각 부처는 물론이고, 민간분야에서도 노력하고 있다고 말씀드리겠습니다.

▶ 김태만

대단히 감사합니다. 조금 전 학술대회 2부에서도 고려대학교의 이진한 교수님의 발표 중에서 서긍徐兢이라는 중국 관리가 고려를 방문한 후 쓴 『고려도경高麗圖經』이라는 책과 관련하여 고려시대의 해상모습 등에 대해서 설명하셨습니다. 그 때나 지금이나 한반도를 둘러싼 중국과 한반도의 해안선은 사실상 고속도로의 휴게소라고 할 수 있을 정도로 굉장히 빈번한 교류가 있었습니다. 특히 한국과 중국은 여러 가지 질곡이 있긴 했지만 1992년 역사적인 한중수교를 성사시킴으로써 상호간의 교류협력의 내용이 증대되고 실질적으로 서로에게 도움이 되었다고 생각합니다.

그러한 지점에서 신정승 前 대사님이나 싱하이밍 대사님이 그 때 막후幕後에서 실무적으로 역할을 하셨던 얘기를 들으니 감회가 새롭습니다. 양국 간에 바다에 대한 인식은 상호공감을 하고 있다고 생각됩니다.

두 번째 주제에 대해 이야기 나누고자 합니다. 상호 간에 바다를 통한 교류 협력의 구체적인 포스트 혹은 활동 기관이나 단체 등에 대해서 얘기했으면 합니다.

우선, 싱하이밍 대사님, 중국의 대표적인 해양관련기관 혹은 박물관을 소개해 주시기 바랍니다.

▶ 싱하이밍

좋습니다. 제가 여러분들께 중점적으로 소개해 드릴 기관은 중국의 '국가해양박물관'입니다. 중국 자연자원부와 천진시정부가 함께 건립했으며, 2019년 5월 정식 개관했습니다. 톈진天津시에 위치하고 있으며, 소장 · 전시 · 연구 · 교육 등이 종합적으로 집적되어 있는 중국 유일의 국가급 종합해양박물관입니다. 중국의 고궁박물원故宮博物院이 중화민족의 육지문화를 대표하는 박물관이라면, 국가해양박물관은 중화민족의 해양문명을 가장 잘 대표하는 박물관이라고 할 수 있습니다. 그래서 해상고궁海上故宮이라는 별칭이 있습니다. 국가해양박물관의 면적은 15ha에 달하고 건축면적은 8만m^2, 전시면적은 2만3천m^2입니다. 건물은 3층이지만 부분적으로 4층으로 이루어진 곳도 있습니다. 전시내용은 해양과 인류를 테마로 하고 있습니다. 해양의 인물 · 자연 · 생태, 총 3개의 주테마가 있으며, 15개의 전시관이 마련되어 있습니다.

이 박물관이 개관한 이후 국내외에서 많은 사랑을 받고 있습니다. 제가 얼마 전에 인터넷에서 한 네티즌이 이 박물관에 대해서 '7대 베스트'라고 명명한 내용을 보았습니다. 배치가 입체적이고 훌륭한 소장품들이 있고, 풍부하며, 멀티미디어가 잘 갖추어져 있어 몰입감이 충만하다고 하였고, 사진들 역시 아름답다고 하였습니다. 이 네티즌은 많은 나라의 대표적인 박물관을 다녀봤다고 합니다. 이와 같은 평가는 네티즌들의 많은 '좋아요'를 얻었습니다.

마찬가지로 한국사람들 역시 국가해양박물관을 들르면 감동하실 것이라 생각합니다. 중국의 국가해양박물관과 한국의 국립해양박물관이 교류와 소통을 강화하여 해양 분야에서 각자의 발전과 교류에 더 많은 성과를 거두기 바랍니다.

▶ 김태만

네, 정말 말씀만 들어도 굉장히 부럽습니다. 7가지 아름다운 장점들을 들어보니 저희 국립해양박물관도 그것을 본받아서 특별한 것들을 만들어 가야겠다는 생각이 듭니다. 최근에 계속적인 접촉을 통해서 중국의 국가해양박물관과 MOU를 체결하였습니다. 앞으로 발굴 · 전시 · 연구 · 교육 등에 대한 교류와 협력체제를 구축하자고 논의를 진행하였습니다. 본격적으로 교류협력을 강화해야겠습니다. 특히 내년에는 한중수교 30주년을 기념하여 한중 국제교류전을 준비 중에 있습니다. 싱 대사님께서 많이 도와주시기를 부탁드립니다.

그에 대해서 신정승 前 대사님께서 이쪽 전문은 아니시지만 그래도 워낙 무불통지無不通知하시기 때문에 우리가 해외에 소개할만한 우리의 해양관련 기관이나 기구, 박물관이 있다면 뭐가 있을지 소개 부탁드립니다.

▶ 신정승

무엇보다도 한국에서 해양에 관한 종합행정부처로서는 역시 '해양수산부'가 있을 것입니다. 해양수산부는 해운항만산업과 수산업 육성, 어촌과 연안도시 활성화, 해운환경보존, 해양안전확보, 해양레저관광 및 해양영토 등 다양한 업무를 수행하고 있습니다.

그리고 해양과 관련된 대외관련 업무로는 외교부가 큰 역할을 하고 있습니다. 예를 들어서 중국과의 해양경계 획정문제나 어업협정관련 등의 문제에 관여하는 부서입니다.

특히 박물관과 관련해서는 오늘 모임을 주최한 한국의 국립해양박물관이 있습니다. 이에 대해서는 김태만 관장님께서 상세하게 설명하실 수 있으실 것이라 믿습니다. 한국의 오랜 해양문화를 바탕으로 해양역사 · 해양자원 · 해양산업 같은 모든 분야를 망라해서 전시 및 교육 활동을 하며, 국내 · 외 네트워킹을 추진하는 대한민국의 대표적인 해양박물관이라고 할 수 있습니다.

잘 아시다시피 올해와 내년은 한중문화교류의 해이고 특히 두 분도 앞서서 말

씀하신 것처럼 내년이 한중수교 30주년이 되는 해이기 때문에 이를 기념하고 축하하기 위해서 한국과 중국의 각계각층에서 현재 다양한 행사를 중비 중에 있습니다. 한중 양국 모두 해양대국을 지향하고 있고, 이런 점에서 해양교류의 역사나 해양 분야에서의 협력필요성을 양국의 국민들에게 널리 알리고 인식시킬 필요가 있다고 생각합니다. 이런 점에서 한국의 국립해양박물관과 천진의 국가해양박물관이 다양한 교류와 협력프로그램을 진행시키는 것은 큰 의미가 있다고 생각되며, 적극 추진되어야 한다고 말씀드리겠습니다.

▶ 김태만

감사합니다. 우리나라에 있는 특이한 정부부처 중 하나가 해양수산부라는 점입니다. 세계에서 해양수산부를 가진 나라는 몇 군데 없습니다. 해양에 대한 통합적이고 총괄적인 컨트롤을 위해 만들어진 부처이기 때문에 여러 가지 해양과 관련된 산업, 관광, 환경, 물류, 해운 그리고 문화영역에 이르기까지 다양한 분야를 관장하고 있습니다. 그래서 해양수산부의 역할이 더욱 강조될 필요가 있다는 생각을 신정승 前 대사님께서 말씀해 주셨습니다.

이제 이야기를 더 진전시켜서, 과연 양국 간의 해양문화, 해양문명의 교류협력을 강화시키기 위한 방안이 있다면 어떤 것이 있을지 말씀 나누고자 합니다. 제가 1990년도 인천에서 배를 타고 중국의 위해威海를 통해 처음 중국 땅을 밟았던 기억이 새록새록 납니다. 그 때 처음 만났던 중국이라는 세상, 그리고 서해 위의 배에서 바라봤던 위해시의 전경과 오성홍기. 지금도 잊히지 않고 있습니다. 그 때의 저처럼 고대부터 조선까지 많은 선조들이 배를 타고 건넜던 서해는 새로운 블루오션이라 할 수 있겠습니다. 과거 신라의 장보고가 당시 서해상의 경제권을 장악했던 해상세력이었던 것처럼 여러 가지 국가 정책 등이 산업이나 관광 분야에 있을 것이라고 생각이 듭니다. 중국이 가지고 있는 대외 해양 정책, 혹은 거기에 견주어서 한중간의 해양을 통한 협력 방안 등이 있다면 소개해 주시기 바랍니다.

▶ 싱하이밍

해양은 서로가 연결되어 소통하는 고리이자 전세계 발전의 중요한 무대입니다. UN 해양법[4]이 확정한 국제해양법의 원칙에 따르면 해양의 건강을 유지하고 해양환경을 보호하여 해양자원을 지속가능한 자원으로 만들어 모든 인류가 공동으로 향유하는 것을 원칙으로 하며 그 사명감을 짊어져야 한다고 합니다.

해상 안전문제가 다양하게 발생하고 해양의 생태환경이 나날이 심각해지면서 세계적으로 다양한 도전에 맞서 있습니다. 이는 혼자 힘으로 해결할 수 없으며, 국제사회의 단합과 협력을 통해서 추진해야 된다고 생각합니다. 시진핑習近平 주석은 '해양운명공동체'라는 이념에 대해서 언급하셨습니다. "인류가 거주하는 이 행성의 바다는 분할하기 위해 있는 것이 아닌 해양운명공동체로 연결하기 위해 있는 것이다." 라고 하셨습니다. 각 나라 국민들의 안전과 위협을 함께 해야 한다고 하셨습니다. 이러한 새로운 관점은 인류와 해양이 조화를 이루면서 공생해야하는 관계라는 것을 보여줍니다. 현재 지구와 인류는 전에 없이 하나가 되었다고 할 수 있습니다. 그러므로 인류는 해양을 분할하여 섬처럼 만들 것이 아니라 해양이라는 매개체를 통해 하나가 되어 운명공동체를 새롭게 만들어야 합니다. 국제사회는 다자주의 해양질서를 공동으로 유지해야 될 뿐만 아니라 대화와 협력을 통해서 함께 해양의 평화를 추진해 나가야 합니다. 개혁과 포용으로 해양의 협력을 더욱 심도 있게 진행해야 하며, 녹색발전을 끊임없이 유지해야하며, 해양의 환경을 함께 보호해야 합니다. 중국은 세계 각국과 함께 해양운명공동체를 추진하여 해양이 영원히 숨 쉬고 발전하는 쉼터가 될 수 있길 바랍니다. 중국은 주권 · 안전 · 발전 · 이익이 하나가 되는 해양 이익관을 주장합니다. 평화와 협력 그리고 해양 발전관이 함께 발전하는 해양의 안전 가치관을 가지고 바다에 의지해 부유한 나라, 강한 나라, 사람과 바다가 조화를 이루는 세상을 만들어 가고 싶습

4 1982년 제2차 UN해양법회의를 거쳐 채택되었다.
1994년부터 법적인 효력을 발취하였으며, 168개국이 가입되어 있다.

니다. 중국과 한국은 지금까지 줄곧 우호적인 교류를 해왔습니다.

또한 해양영역의 협력과 교류를 추진하고 있는 상태이며, 중국은 국제적으로 여러 나라, 지역들과 해양관련 사무를 적극 추진하고 있습니다. 중국과 한국은 서로가 마주보는 이웃입니다. 오랫동안 왕래가 이루어져 왔습니다. 과거 신라의 최치원崔致遠이 당나라로 유학을 와서, 한중 문화교류사에 길이 남을 우호적인 한 획을 그었습니다. 코로나를 앞두고 한중은 서로가 서로를 지원해주며, 최치원 선생의 뜻처럼 '길이 멀다하여 사람이 멀리 떨어져 있는 것이 아니라 사람과 사람 사이에는 본디부터 나라의 구분이 없다道不遠人, 人無異國.' 라는 말을 그대로 실현시켜주고 있습니다. 두 나라의 지도자가 서로에게 관심을 가지고 공동으로 노력하게 되면 한국과 중국의 관계는 더욱더 좋은 발전태세를 갖출 것이라고 봅니다.

내년은 한중 문화교류가 시작된 이래 30주년이 되며, 올해는 29년째입니다. 중국은 한국과 정치적인 신뢰를 가지고 협력을 돈독히 하고 인적 · 문화적 교류의 활성화를 통해 국제적인 협력을 긴밀히 하여 중앙관계가 더욱 발전하기를 기대하고 있습니다. 1994년 한 · 중 두 나라는 중화인민공화국 국가해양국과 대한민국 과학기술부가 해양과학기술 합작양해각서를 작성하였습니다. 이것은 한중 해양교류에서 양자 간의 관계를 재구성하는 중요한 부분입니다. 1995년 칭다오青島시에서 한중 해양과학 공동연구센터를 만들고 20여년이라는 발전을 거쳤습니다. 서로 교류하고 방문하며 끊임없이 확대발전시켜 지금의 해양 과학기술 · 환경보호 · 문화 · 어업 · 구조 · 해운 그리고 법률 집행 등 다양한 영역에서 서로 왕래가 활성화되고 있습니다. 감사합니다.

▶ 김태만

대사님께서 언급하신 내용 중에서 소위 '블루 플래닛Blue Planet', '란써싱치우藍色星球'. 즉, '지구가 녹색으로 유지해 나갈 수 있도록 바다를 통한 교류협력'은 대단히 중요한 지적이라고 생각합니다. 그래서 하나밖에 없는 지구에 대한 공동인식, 특히 양국은 서해를 가운데 두고 서로 마주보는 가장 가까운 나라이기 때문

에 더 절실한 상황이지 않은가 생각이 됩니다.

1,000년 전 혈혈단신 당나라로 유학을 갔던 12살짜리 꼬마 최치원에 대해서 말씀을 해주셨습니다. 사실 최치원 선생이 당나라에서 수학하고 신라로 돌아와 여러 가지 정책변혁을 시도하였습니다. 하지만 그 실행이 잘 되지 않아 아쉽습니다만, 어쨌든 한중 교류사에 있어서 가장 중요한 인물 중 하나라고 생각됩니다. 이는 한중 교류사에 있어서 중요한 하나의 사례로서 우리가 인식할 수 있을 것 같습니다.

그리고 한중간에는 바다에 대한 교류 협력이나 협약들이 많이 있습니다. 특히 중국 해양국과 한국의 과학기술부는 해양과학기술과 관련된 양해각서 체결이후로 아주 활발한 상호 공동연구가 진행되어 왔습니다. 특히 중국은 지금 남극이나 북극에 진출하여 많은 연구를 하고 있습니다. 남극의 극지연구소에서 한국과 중국의 과학자들이 활동 중에 만나서 서로 교류하는 장면들을 언론에서 본 적이 있습니다. 소위 과학기술, 환경, 생태, 문화, 어업 등 다양한 분야의 활동이 있지만 그 중 구조 활동 역시 대단히 중요한 활동입니다. 해상에서 누구라도 당할 수 있는 재난을 국가차별 없이 공동으로 구조활동을 하는 것은 당연합니다. 이런 교류 협력에 대한 구체적이고 차원 높은 협력방안에 대한 쌍방간의 우호협력을 싱 대사님께서 지적해 주셨습니다. 대단히 감사드립니다. 그리고 우리 한국에는 어떤 사례들이 있는지 신정승 前 대사님께서 말씀해주시겠습니다. 발언 부탁드립니다.

▶ 신정승

한중간 해양 분야에서의 협력은 근래에 들어와서 서해에서의 어업, 해상안전구조, 물류 등의 분야를 넘어서 중국의 실크로드, 한국의 신新남방정책[5], 북극 항로

5 신남방정책 : 2017년 11월 9일 '한 · 인도네시아 비즈니스포럼' 기조연설에서 천명, 아세안과 인도 등 신남방국가들과 정치 · 경제 · 사회 · 문화 등 폭넓은 분야에서 주변 4강(미국 · 중국 · 일본 · 러시아)과 유사한 수준으로 관계를 강화해 한반도를 넘어 동아시아, 전세계 공동번영과 평화를 실현하고자 하는 문재인 정부 핵심 외교정책이다.

개척, 극지연구 등 공간적으로 크게 확대되고 있을 뿐만 아니라 '해양생태 환경 문제'나 '해양에서의 기후변화 대응', '해양관광'이나 '해저자원 개발협력 가능성' 처럼 대상이나 협력의 범위도 크게 확대되고 있다고 평가합니다.

이와 관련해서 한중간의 주요 현안 중에 하나는 역시 해양경계 확정이라고 할 수 있습니다. 이 해양경계 확정을 위한 차관급회의가 이미 시작되었습니다. 저로서는 조기에 양국 간 합의가 가능해지기를 희망하고 있습니다. 앞으로 대륙붕의 공동개발 가능성도 우리가 염두에 두고 생각해봐야 되지 않을까 싶습니다.

실제로 한중 양국은 양국정부의 해양담당 부서와 국책연구기관들이 함께 참여하는 '황해포럼'이라고 있습니다. 이것이 2013년부터 개최되어서 2019년 11월 부산에서 4차 회의가 개최된 것으로 알고 있습니다. 회의에서는 양국 간 해양 분야에서의 미래발전 방안을 모색하기 위해서 심도 있는 교류와 협력방안에 대해 논의가 있었습니다. 듣기로는 당시 발표된 주제 중 '해양자원의 지속가능한 개발과 이용'이라는 부분에 대해서 논의를 하기도 하였고, '해양생태 환경보호'나 '기후변화'에 대해서도 연구주제를 삼아 토론한 것으로 알고 있습니다. 이에 대해서 지난 4월 달에는 양국 외교부 간에 '국장급 한중 해양 협력 대화'가 개시되었습니다. 이 회의를 통해서 양국 외교부가 해양협력에 대해 총괄적으로 평가하고 해양관련 법규나 정책에 대해서 의견을 교환하였습니다. 해양경제, 해양안전환경, 법집행, 안보 같은 세부분야에 대해서 실질적 협력강화 방안 등을 논의한 것으로 알고 있습니다. 저는 그 자체가 앞으로의 한중 협력에서 의미가 크다고 보고 있습니다. 아무쪼록 앞으로도 해양 분야에서 한중간의 교류와 협력이 더욱 활성화되기를 바라고 있습니다.

▶ 김태만

예, 대단히 감사합니다. 사실 민간차원에서 잘 모르는 분야일지 모르지만, 각 전문 분야별로 특히, 해양과학기술 측면에서는 칭다오青島에 있는 중국해양대학과 부산의 한국해양대학교는 오래전부터 상호 교환방문이나 공동연구 등이 진행

되고 있습니다. 각 부문별로 활발한 교류협력을 진행하고 있는 것으로 알고 있습니다. 그러므로 이러한 기조가 변형되지 않도록 국가차원에서 혹은 지방정부차원에서도 지지와 관심을 표명할 필요가 있다고 생각합니다. 이에 대한 구체적인 말씀들을 나눠주셨습니다. 생각보다 많은 준비들을 하셔서 말씀들이 길어졌습니다. 그럼에도 불구하고 시간이 조금 남았습니다. 그래서 이제 마무리 말씀들을 듣고 공식적으로 정리하고자 합니다. 먼저, 싱하이밍 대사님께, 오늘 '한중간의 대화'를 통해서 많은 말씀들을 하셨는데, 마지막으로 마무리 말씀을 해주시기 바랍니다.

▶ 싱하이밍

방금 신정승 전 대사님의 말씀들을 잘 들었습니다. 그리고 김태만 관장님께서 굉장히 진행을 잘 해주셨습니다.

해양의 발견이라고 하는 것이 21세기에 들어와서는 세계적으로 관심을 가지고 있는 분야가 되었습니다. 한중 양국은 지리적으로도 가깝고 국민 간에도 친하게 지내온 이웃입니다. 해양 분야에서의 협력을 강화하고 시대발전 흐름을 따라가는 것은 양국의 이익에 도움이 될 것입니다. 오늘 한중 양국에서 1시간 정도의 대화를 나누면서 해양 분야의 발전현황이나, 협력방안에 대해 얘기를 나눴습니다. 또한 앞으로 해양산업에 대한 여러 가지 깊이 있는 이해를 하게 되었습니다. 이는 앞으로 교류협력을 증진하기 위해서도 큰 의의를 가진다고 생각합니다. 해양산업의 발전을 중시하고 있는 중국 입장에서는 국제사회 그리고 한국과 함께 해양 운명공동체를 만들고 인류의 행복을 위해 노력하고자 합니다.

곧 한중수교 30주년을 맞이할 예정입니다. 그래서 한중관계의 협력을 위해서 노력하고 앞으로 더욱 아름다운 다음 30년을 위해서 나아가야할 것입니다. 이런 기회를 빌어서 교류협력이 새로운 단계에 접어들기를 바랍니다. 감사합니다.

▶ 김태만

네, 대단히 감사합니다. 이어서 신정승 前 대사님 말씀 듣도록 하겠습니다.

▶ 신정승

제가 어제 강원도 양양에 있는 낙산사를 방문하였습니다. 그 절을 세운 의상대사의 기록을 보면서 어떻게 그분이 중국에 유학을 갔었고, 그리고 화엄의 대가가 되어 신라로 돌아온 뒤, 많을 절을 세우면서 불교를 크게 전파하였는가에 대해 생각하였습니다. 역시 옛날에도 그만큼 한중간의 교류와 협력이 중요했음을 알 수 있었습니다.

앞으로도 한중간의 지속적인 교류협력이 양국 모두에게 있어서 대단히 중요하고 필요한 일이라는 것을 다시 한번 느꼈음을 말씀드립니다. 방금 싱 대사님이 하신 말씀과 견해를 같이합니다. 지난 30년간 양국 간의 관계가 크게 발전해 왔고, 또 앞으로 30년 동안 더 큰 발전을 위해서 양국의 지혜를 동원하고 최대한 노력하는 것이 필요하다는 말씀에 공감하면서 말을 끝내겠습니다.

▶ 김태만

네, 대단히 감사합니다. 두 분 다 달변이신데다, 내용이 풍부한 말씀을 쉽게 해주셔서 원래 1시간 반 정도 예정되어 있던 논단을 이제 마무리 지어야 될 것 같습니다.

오늘 아침부터 저희 심포지엄에 참여해주신 중국학자들의 말씀, 그리고 한국학자들의 말씀을 다 듣고 정리를 해본 결과, 사실 우리 한반도와 중국은 역사이래로 소통교류 협력을 해왔던 관계라는 것이 분명합니다. 하지만 늘 햇빛만 있고, 양지만 있던 것은 아닙니다. 오늘 거론하지 않았지만 부정적인 갈등이 있었으며, 심지어 전쟁으로 이어졌던 경우도 있었습니다. 그러나 그럼에도 불구하고 우리는 과거를 통해서 미래를 내다볼 수 있는 혜안을 찾을 수 있다고 생각합니다.

저희들이 이번 심포지엄 주제를 '한중 해양문명 5천년의 길항'이라고 하였습니다. '길항拮抗'이라는 단어를 학술심포지엄에 사용하는 게 맞는가에 대한 고민을 심각하게 하긴 했습니다. 길항이라는 말은 조금 편하게 말하자면 '밀당'이라는 뜻입니다. 작용과 반작용 등을 포함하기 때문에 객관적인 자연현상에 대한 표

현으로 볼 수 있지만, 그 속에는 긍정적인 내용보다는 부정적인 내용이 더 강하기 때문에 쓰지 않는 게 낫지 않을까라는 우려를 했습니다. 그럼에도 이 용어를 쓴 것은 객관적인 현실이 그러하기 때문입니다. 방금 신정승 전前 대사님께서 잠깐 언급하신 것처럼 서해에서 여러 갈등이 벌어지고 있습니다. 최근에 싱 대사님께서 적극적으로 결단을 내려서 '요소수 문제'가 조금 원활하게 해결이 되었습니다. 이러한 과정이나 모습들은 앞으로 갈등을 어떻게 관리하고 해결하느냐의 문제일 뿐, 갈등은 늘 존재할 수밖에 없다고 생각합니다. 이러한 갈등에 대해서 냉정하고 객관적으로 파악하되, 갈등으로 둘 것이 아니라 이를 적극적으로 해결하여 공동번영으로 갈 수 있도록 노력을 해야 됩니다. 이러한 한중간의 관계에 있어서 이 자리에 있는 전현직 대사님들을 포함하여 정치, 경제, 문화, 예술 각 영역의 학자 및 지식인들이 최선을 다하여 갈등을 풀어나갈 방법을 찾아나가야 한다고 생각합니다.

그렇기에 저희 박물관에서는 내년 개관 10주년 준비와 함께 한중 수교 30주년을 두루두루 기념하여 '한중 국제 교류전'을 준비하고 있습니다. 특히 싱 대사님께서 언급하셨던 중국 텐진天津의 국가해양박물관과 MOU를 체결하였고, 그와 함께 국가해양박물관에서 어떤 유물을 대여하여 국제 교류전에 전시할 수 있을 지에 대해 구체적인 방안을 논의하고 있습니다. 제가 알기로 싱 대사님의 고향이 천진으로 알고 있습니다.

▶ 싱하이밍

텐진에서 태어나, 10살에 베이징으로 올라가서 살았습니다. 그런데 한반도에서는 20년을 살았습니다.

▶ 김태만

고향으로 따지면 텐진이 제일 짧고, 베이징이 제일 길고, 한반도 남과 북을 합쳐서 20년을 사셨습니다. 북한에서 더 오래 사셨네요. 이 말씀을 드린 것은 국립

해양박물관이 부산에 있고, 중국의 국가해양박물관은 텐진에 있는데, 대사님께서 운명적으로 이 두 기관을 도와주시길 바란다는 말씀을 드리고자 한 말이었습니다. 또한 대사님의 성함 가운데 글자가 바다 해海자입니다. 바다를 떠날 수 없는 운명이신 것 같습니다.

▶ 싱하이밍

제 하나 있는 남동생 이름이 싱하이양邢海洋입니다.

▶ 김태만

네, 알겠습니다. 대사님이 오늘 유쾌하게 말씀을 잘 해주셨습니다. 해양을 통한 문명교류, 이것은 우리 인류가 직면하고 있는 여러 가지 문제를 해결할 수 있는 새로운 솔루션이라고 생각해 봅니다. 싱하이밍 대사님께 감사드립니다.

그리고 신정승 전前 대사님은 평소에 제가 늘 존경하는 분입니다. 워낙 해박하시기도 하지만, 한중문제에 있어서는 늘 진지하게 고민하고 해법을 찾기 위해 노력하시는 것으로 알고 있습니다. 오늘 모시게 되어서 대단히 영광이고 굉장히 감사드립니다.

그러면 이정도로 해서 마무리 짓도록 하겠습니다. 싱하이밍 대사님 대단히 감사합니다. 조만간 부산에서 뵙겠습니다.

▶ 싱하이밍

조만간 뵙겠습니다. 고맙습니다.

한중 해양문명 교류 오천년

총괄 김태만
기획 윤석홍, 백승옥, 서영남
진행 김재휘

논고 강봉룡 · 권덕영 · 서광덕 · 윤용구 · 이주헌 · 이진한 · 하세봉
陳明良 · 陸偉 · 王麗明 · 賈賓 · 陳江
번역 감수 방국화
대담회 원고 정리 김재휘
교정 및 교열 전경호 · 권현경 · 김현주

편집 · 디자인 정성희(문예원)
제작 문예원

발행일 2022년 11월 30일
발행 국립해양박물관 www.mmk.or.kr / 051-309-1900
부산광역시 영도구 해양로 301번길 45
발간등록번호 11-B553496-000029-01
ISBN 979-11-88805-41-9 (93910)

ⓒ국립해양박물관(National Maritime Museum of Korea), 2022
이 도서의 저작권은 국립해양박물관에 있습니다.
이 도서의 모든 내용에 대하여 동의 없이 어떠한 형태나 의미로든 재생산하거나 재활용할 수 없습니다.
All rights reserved. No part of this book may be reproduced or utilized in any form or by any means without permission in writing from National Maritime Museum of Korea.

발간등록번호 11-B553496-000029-01

5,000 Years of Korea-China Oceanic Civilization Exchange

9 791188 805419 93910
www.mmk.or.kr 비매품
ISBN 979-11-88805-41-9 93910