

국립해양박물관 개관10주년 및
한·중 수교 30주년 기념전시

한·중 해양문명의 교류

中·韓海洋文明交流



한·중 해양문명의 교류

中·韓海洋文明交流
Maritime Civilization Exchange of
Korea and China

2022

한·중 해양문명의 교류

中·韓 海洋文明交流
Maritime Civilization Exchange of
Korea and China

총괄 김태만
기획 윤석홍, 백승옥

[전시]

기획 김윤아, 조민주
진행 이정은, 신소명, 엄그림, 전은정
지원 서영남, 전경호, 권현경, 김재휘, 김현주
자료출납 이경희, 방민규, 김효영, 박솔희, 강설원
보존처리 윤정은, 양슬기, 장윤정
시공 및 디자인 (주)노아어소시에이츠

[도록]

기획 김윤아, 엄그림
편집 엄그림
원고 김윤아, 조민주, 엄그림
논고 강봉룡(목포대학교), 서광덕(부경대학교)
허우범(인하대학교), 마오민(毛敏)
칼럼 박현규(순천향대학교), 김병준(서울대학교),
신춘호(한국방송통신대학교), 방병선(고려대학교)
교정·교열 이정은, 신소명, 전은정
디자인 디자인 나무(이난영, 조현진, 정현정)
사진 유수

행정지원 임대혁, 서종욱, 이승현
홍보 김승신, 반영남
번역 박미영

2022년 국립해양박물관 기획전시

2022年 國立海洋博物館 企劃展示

2022 Special Exhibition National Maritime Museum of Korea



한·중 해양문명의 교류

中·韓海洋文明交流

Maritime Civilization Exchange of
Korea and China

출품기관

국립공주박물관
국립광주박물관
국립문화재연구원
국립전주박물관
국립중앙도서관
국립중앙박물관
국립해양문화재연구소
부산대학교박물관
부산박물관
중국항해박물관
하남역사박물관
한성백제박물관
화성시역사박물관
국립김해박물관

자료협조

경주최씨 문중
과천시 추사박물관
국립중앙도서관
국립중앙박물관
문화재청 국가문화유산포털
범어사 성보박물관
불암사 성보박물관
서울대학교 규장각 한국학연구원
선암사 성보박물관
성균관대학교박물관
송실대학교 한국기독교박물관
이자원(개인)
프랑스국립도서관
하남역사박물관
한국학중앙연구원 장서각
한양대학교박물관
불교중앙박물관
국립진주박물관

일러두기

1. 이 책은 2022년 9월 6일부터 11월 6일까지 개최하는 기획전 “한중 해양문명의 교류, 中·韓海洋文明交流”의 전시도록이다.
2. 도록에 수록된 자료는 명칭, 작가(출토지), 시대, 크기, 소장처, 문화재 지정 순으로 명기하였다.
3. 크기 단위는 cm이며, 세로x가로, 높이를 명시하였다.



한국과 중국은 오랜 기간 떼려야 뗄 수 없는 이웃나라로서, 육로뿐만 아니라 해양을 통해 서로 깊은 영감을 주고 받아왔습니다. 육로와 해로를 통해 행해진 한·중 간 교류는 두 나라의 문화가 더욱 윤택해지고 진일보 할 수 있는 기회를 제공했습니다. 이렇게 행해진 양국 간의 교류는 수천 년 전부터 지금까지 이어져 왔으며 앞으로도 끊임없이 지속될 것입니다.

2022년은 한·중 수교 30주년을 맞이하는 동시에, 국립해양박물관 개관 10주년을 맞이하는 의미 있는 해입니다. 이를 기념하여 국립해양박물관은 중국항해박물관(中国航海博物馆)과 공동으로 기획전 〈한·중 해양문명의 교류(中韩海洋文明交流)〉를 개최합니다. 이번 전시의 키워드는 1부 학學, 2부 교交, 3부 표漂, 4부 예藝로, 해양을 배경으로 이루어진 학문교류, 문물교류, 인적교류, 예술교류에 관해 탐구하고 그 의의를 살펴 보고자 합니다. 이번 전시가 한·중 문화의 상호 이해와 양국 간 교류의 지평을 넓히는 계기가 되기를 희망합니다.

끝으로 봉래 고려고선 등 귀한 유물 73점이 국립해양박물관에 전시될 수 있도록 도움을 주신 중국항해박물관(中国航海博物馆) 张东苏 관장님 및 기관 관계자분들께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다. 앞으로도 국립해양박물관과 중국항해박물관 양 기관의 끈끈한 관계가 지속되기를 바랍니다.

또한, 저희 국립해양박물관은 21세기를 선도하는 세계적 수준의 해양종합박물관으로서의 위상을 지켜가기 위해 국내외 기관과의 교류·협력에 최선을 다하겠습니다.

2022년 9월

국립해양박물관장
김태만

韩中两国作为一衣带水的邻邦，彼此间一直有着密不可分的联系，两国不仅通过陆路，还通过海洋赋予了彼此深深的灵感。通过陆路和海路进行的韩中交流为提高以及促进两国文化提供了机会。两国间的交流可追溯到数千年以前，今后也将会一直持续下去。

2022年是迎接韩中建交30周年之际，也是韩国国立海洋博物馆开馆10周年的日子，因此这一年意义非凡。为纪念这一活动，韩国国立海洋博物馆与中国航海博物馆联手举办了“韩中海洋文明交流”企划展。

本次展览共分为4部分，各部分的关键词分别为——第1部：学、第2部：交、第3部：漂、第4部：艺，将探究以海洋为背景形成的学术交流、文物交流、人员交流、艺术交流等，并探讨其意义。希望此次展览能成为促进韩中文化相互理解和扩大两国交流范围的契机。

最后，我想向帮助我馆顺利展出蓬莱高丽古船等27件珍贵文物的中国航海博物馆张东苏馆长及机构相关人士表示衷心的感谢。希望今后韩国国立海洋博物馆和中国航海博物馆继续保持密切的关系。

另外，韩国国立海洋博物馆为保持引领21世纪世界级水平的海洋综合性博物馆的地位和形象，将尽全力与韩国及海外机构进行交流与合作。

2022年 9月

韩国国立海洋博物馆馆长
金泰万

序

中国航海博物馆位于东海之滨的上海，是中国首座航海类专题博物馆。上海和釜山互为友好城市，在中韩建交30周年之际，中国航海博物馆和釜山的韩国国立海洋博物馆共同举办“中韩海洋文明交流”展，我感到由衷的欣喜，并预祝展览取得圆满成功。

作为一衣带水的亲密邻邦，中韩两国跨越海洋的友好交往由来已久，留下了无数历史传奇。蓬莱出土的高丽古船见证了古代中韩海上交通技术的交流，韩国新安发现的中国商船再现了东方海上丝绸之路的繁华盛景。今天，上海与釜山同为各自国家的经济中心和重要港口，更是长期交好、密切合作。

我曾在2016年11月到访过韩国国立海洋博物馆，从精彩纷呈的展览与展品中领略了丰厚的海洋文化魅力，也商谈了两馆的合作意向。今年，我们联手举办“中韩海洋文明交流”展，以此向两国人民展示源远流长的文明交流史，为广泛传播中韩两国优秀文化、推动中韩文化交流活动做出积极的努力。

习近平主席曾经引用韩国古代诗人许筠的诗句“肝胆每相照，冰壶映寒月”，来形容中韩两国人民之间的深情厚谊。恰逢韩国国立海洋博物馆开馆10周年，我谨向贵馆致以衷心的祝贺，并借用这句诗歌，期待两馆继续开展交流合作，不断谱写友好往来的新篇章。

中国航海博物馆党委书记、副馆长
张东苏

중국의 동쪽 바다와 인접한 상해에 위치한 중국항해박물관은 중국 최초 항해 전문 박물관입니다. 한·중 수교 30주년을 맞아 중국항해박물관과 부산에 위치한 국립해양박물관이 ‘한·중 해양문명의 교류’ 전시회를 공동으로 개최할 수 있게 되어 진심으로 기쁩니다. 상해와 부산이 우호적인 관계를 맺고 있는 도시인만큼, 이번 전시회가 원만한 성공을 거둘 수 있기를 바랍니다.

일의대수(衣帶水)를 끼고 있는 가까운 이웃인 한·중 양국은 바다를 넘어 교류한 역사가 매우 길며, 이에 수많은 역사적 기록을 남겼습니다. 봉래(蓬萊)에서 출토된 고려 고선은 고대 한·중 양국의 해상 교통 기술의 교류를, 한국 신안에서 발견된 중국 무역선은 동방의 해상 실크로드 변영을 증명해 보였습니다. 오늘날, 상해와 부산은 각국의 경제 중심이자 주요 항구 역할을 하고 있으며, 이에 더욱이 장기적인 우호와 밀접한 협력이 요구되는 바입니다.

저는 2016년 11월 한국 국립해양박물관을 방문하였습니다. 다채로운 전시회와 전시품 속에서 풍부한 해양 문화의 매력을 음미했던 기억이 납니다. 두 박물관의 협력 의향도 당시 논의했습니다. 올해 두 박물관이 손잡고 ‘한·중 해양문명의 교류’ 전시회를 개최하고 양국 국민들에게 문명 교류의 유구한 역사를 보여주고자 합니다. 이를 통해 양국의 우수한 문화를 널리 알리고 양국의 문화 교류 활동을 홍보하는데 적극적인 노력을 할 것입니다.

시진핑 주석은 조선시대 허균의 시구인 ‘간담매상조, 빙호영한월(肝膽每相照, 氷壺映寒月)’을 인용해 한·중 양국 간의 깊은 우정을 형용했습니다. 한국 국립해양박물관이 마침 개관 10주년을 맞은 것으로 압니다. 이에 대해 온 마음을 다해 축하의 말씀 전하며 저 역시도 다시 한번 이 시구를 빌려 두 박물관이 지속적인 교류 협력을 펼치고 우호 왕래의 새로운 장을 써 나가길 기대해 봅니다.

중국항해박물관 당위원회 서기 겸 부관장
장동쑤(張東蘇)

學

1부 문명, 바다를 건너기 시작하다

- 023 1-1 유학 사상의 발전
- 038 1-2 고승의 구법 활동과 불교 교류
- 048 1-3 항해를 통한 도래인 유입과 해양신앙

交

2부 교역, 문물의 정수를 보여주다

- 061 2-1 고대 문물 교역과 주요 항구의 발전
- 086 2-2 공·사무역 속의 문물 교류품

칼럼

- 054 한중 바다를 드나든 해신(海神)
박현규
- 112 한국과 중국 간 문물 교류의 전제 조건
김병준
- 154 명·청 교체가 해로사행을 통한 교류
신춘호
- 222 한중도자교류
방병선

漂

3부 견문, 새로운 세계를 인식하다

- 117 3-1 공식 사절 속 항해와 교류
- 148 3-2 개인 표류 경험과 견문

藝

4부 심미, 아름다움을 건네다

- 161 4-1 시·서화 작품에 나타난 교류 활동
- 181 4-2 공예품의 전파와 독자적 발달

5부

- 226 고대~고려시대,
한국과 중국을 이어준 문명교류의 바닷길
강봉룡
- 230 근세(조선)~근현대
한·중 해상교류의 역사
서광덕
- 234 문명의 바다 황해
고대 황해를 오가는 항로는 '첨단 고속도로'였다
허우범
- 236 고고학적 발견으로 본 중국 고대 '해상 실크로드'
마오민

국가 간의 관계는 정치나 사회, 문화적인 필요성의 상관관계로 맺어진다. 특히 문명은 다양한 문화가 결합되고 발전해서 이루어지는 복합적인 역사 산물이다. 문명은 단독으로 성립·발전되는 경우는 드물며, 언제나 주변 여러 나라와 끊임없는 대외관계와 충돌을 거치면서 성장한다.

전근대시대 한반도에 있어 중국 문화의 유입은 선진문물 수용이라는 현실적인 목적과 이를 통한 주체적인 문화 발전의 기회를 가지는 것이었다. 한반도에서 창조된 독자적인 역사와 문화 역시 중국에 다시 전해지며 상호보완적으로 발전해 나갔다.

한국과 중국은 해양을 배경으로 인적교류를 통한 정신적 문명과 문물 교류를 통한 물질적 문명을 교류하며 끊임없이 이어져 왔다. 동아시아 사회 속 한국과 중국은 오랜 시간 동안 광활한 대지를 이용한 육로와 변화무쌍한 바다를 이용한 해로 등 다양한 길을 통해 교류해왔다. 그러나 기존의 한·중 문명교류는 육지 중심으로 주목받아왔다. 따라서 우리는 육지 중심이었던 한국과 중국 교류의 역사 속에 존재하는 해양문명 교류 흔적들을 모아 양 국가 간 우호적인 미래 가능성에 대해 해양사적 관점으로 다가가는 새로운 시도를 하고자 한다. 오랜 시간 동안 지속적으로 한·중 해양교류가 존재하였음을 알림으로써 한·중 문명 교류의 공간 범위를 육지에서 해양으로 확장하는 기회를 제시하고자 한다.

배를 통한

바다, 단절이 아닌 교류가 되다

국립해양박물관은 한·중 수교 30주년과 개관 10주년을 맞이하여 해양문명사적으로 동아시아 해양사 속에서 큰 비중을 차지하는 한·중 해양문명 교류의 역사를 살펴보고자 하였다. 약 5천년 역사 속에 조각나 있는 한반도와 중국 간의 해양문명 교류를 통해 양 국가의 우호적인 미래 가능성에 대해 해양사적 관점으로 다가가고자 한다.

오랜 시간 동안 끊임없이 이어진 한반도와 중국의 교류는 지금도 여전히 이어지고 있다. 항해 기술이 발달하기 이전에 서해에서 바라본 바다는 하염없이 막연한 공간이었지만, 도전과 발명 정신으로 개척된 바닷길은 문명을 교류할 수 있는 새로운 길이 되었다. 문화를 받아들이기 위해서라면 두려워도 피할 수만은 없었던 선조들의 도전은 점차 하나의 선으로 연결되고 발전하여 항로라는 이름으로 끊임없이 발전하였다.

많은 시간이 필요한 육로를 대신하여 빠르고 많은 양의 문물을 교류할 수 있는 바닷길은 틀림없이 한중 문명 교류 속에 존재하는 공백을 채워주는 문화적 교류 공간이었다. 단절을 소통으로 변화시킨 한국과 중국 사이의 바닷길은 앞으로도 한중 문명 교류의 실리적인 화합 공간으로써 지속될 것이다.

교류, 인문이 되다.

001

동국여지도

東國輿地圖

조선시대
38.0×28.5
국립해양박물관

조선 후기에 민간에서 제작되어 유행한 목판본 동랍형 지도책이다. 수록되어 있는 여러 지도 중 천하총도天下總圖는 중국 중심의 세계관을 담은 지도로서, 신화적인 지명을 함께 기록하였다. 또한, 중국 신화에서 나오는 해가 뜨는 동쪽 바다의 신성한 나무인 부상扶桑과 서쪽 끝에는 해가 지는 방산方山과 반격송盤格松을 그렸다.



天下



學

1부
문명, 바다를 건너기
시작하다



學 交 漚 藝

1부

문명, 바다를 건너기 시작하다

Civilization:
Beginning to Cross the sea.

문화 교류가 그다지 원활치 못했던 고대 이전 시대에 외부로부터 유입된 새로운 문화는 상당한 파급력이 있었다. 바다라는 공간을 통해 새로운 문화는 끊임없이 유입되었다. 해로는 단순히 물품 교역로가 아닌 문화가 오가는 다리 역할을 했다. 제주 지역의 신화와 전설에 따르자면, 고대 한반도로 불시착한 강남 천자국의 도래인이 철학과 종교와 같이 정신적인 문화도 가져왔다고 전해진다. 특히 불교, 유교, 도교 등과 같이 중국으로부터 한반도로 유입된 종교와 사상은 사회와 학문 분야의 성장을 가져왔다. 이러한 사상의 발전은 정치부터 예술까지 다방면의 분야에 영향을 끼쳤다.

삼국시대와 통일신라시대 유학자로 중국에서 활동한 유학자들과 유학승들의 학문 및 구법 활동은 중국의 역사서에도 자주 보입니다. 한편 폐불정책이나 왕조 교체를 통해 상실된 불경, 서적들을 한반도에서 다시 역수입해 가기도 했다. 바다를 통한 송나라와 교류로 탄생한 고려청자와 금속활자는 역으로 중국으로 수출되며 선호의 대상이 되기도 하였다.

1-1 유학 사상의 발전

유학 사상은 한반도에 한자 문화가 유입되면서 자연스럽게 함께 유입되었다. 시대에 따라 경전을 새롭게 해석하면서 그 내용과 성격이 발전됐다. 고대 우리나라에 전래된 유학은 삼국이 중앙집권적 국가로 발전해가고, 나아가 신라가 삼국을 통일하는 밑바탕이 됐다. 이렇듯 '보이지 않는 힘'이라 일컬을 수 있는 유학은 종교이자 나라를 다스리는 치국의 수단으로써, 학술적 이론 체계를 갖추고 사상을 연구하는 교육의 수단으로써 우리나라에 지대한 영향을 끼쳤다.

특히 기원전 1세기 창원 다호리에서 발견된 붓의 존재는 이 시기에 우리나라에 한자가 들어왔을 가능성을 시사한다. 김해 봉황동, 인천 계양산성, 부여 쌍북리에서 발견된 '논어論語 목간'을 통해 삼국시대 우리나라에 유교경전인 『논어』가 존재했다는 사실을 말해준다. 유교는 배에 실은 사신들의 서적을 통해, 또 신라시대 유학자, 조선시대 학자들과 중국 사상가들의 교류를 통해 학문적 봉우朋友로써 오랜시간 함께 해왔다.





002

논어 목간

論語 木簡

삼국시대
김해 봉황동
길이 20.6
국립김해박물관

목간이란 문자를 기록하기 위해 목재를 다듬어 세장형으로 만든 나무판을 말한다. 종이가 보편화 되기 전에 고대 동아시아 사회에서 가장 일반적으로 사용된 서사書寫재료였다.

김해 봉황동유적 저습지에서 6세기~7세기경에 제작된 것으로 추정되는 목간이 출토되었다. 이 목간은 횡단면이 사각형을 이루고 있으며, 네 면에 걸쳐 53~57자 정도의 목서가 남아있다. 목서내용은 『논어論語』 제5편 공야장公冶長에 있는 일부 구절로 삼국시대 한국과 중국 간 유학 교류를 추정할 수 있다.

文也 子謂子產有君子之道四焉其...
 ...문이라는 시호를 준 것이다. 공자가 자산을 다 음과 같이
 평하였다. 자산에게는 군자의 도가 네 가지 있다. 행동이
 문손하며...



不欲人之加諸我也吾亦欲無加諸人子...
 ...남의 저에게 인지를 가하는 것도 원치 않으며, 저 또한
 남에게 인지를 가하고자 원치 않습니다. 공자께서...



違之何如子曰清矣 仁矣 子曰未知...
 ...이런 사람은 어찌합니까? 공자가 말씀하셨다. 깨끗한
 사람이다. 자장이 물었다. 어진 사람이라고 할 수
 있습니까? 공자가 말씀하셨다. 알지 못하겠다...



已之無 色舊令尹之政必以告新...
 ...세 번이나 그만두었으나 서운해 하는 기색이 없었으며,
 옛날 영윤이 하던 정치의 방편을 반드시 새로 부임하는...



최치원 崔致遠

최치원崔致遠(857~?)은 9세기 통일신라 말기의 학자로 자는 고운孤雲, 해운海雲이다. 신라 6부의 하나인 사량부沙梁部(지금의 경주)에서 6두품의 신분으로 태어났으며, 오늘날 경주慶州 최씨의 중시조로 여겨지고 있다. 그는 유학·불교·도교에 모두 이해가 깊었고, 통합 사상을 제시했다.

12세 때 당나라로 유학을 떠나 18세에 빈공과賓貢科에 급제하였으며, 879년 당나라에서 일어난 '황소의 난'에 대한 '토황소격문討黃巢檄文'을 지으면서 문장가로 유명해졌다.

최치원은 당나라에서 17년 동안 머무르며 나은羅隱(833~909) 등의 문인들과 친교를 맺으며 명문장가로 명성을 떨쳤다. 『당서唐書』, 『예문지藝文志』에도 『사륙집四六集』과 『계원필경桂苑筆耕』 등 그가 저술한 책 이름이 기록되어 있을 정도로 중국에서 인정된 유학자로 활동했다.

최치원은 29세에 신라로 귀국한 후 시무책時務策을 제안하는 등 다양한 개혁을 시도했으나, 개혁이 좌절되어 신라 말기의 혼란 속에서 은둔 생활로 삶을 마쳤다. 하지만 유학을 통해 골품제도라는 신분제의 사회적 문제를 극복하려던 그의 사상은 후대에 큰 영향을 끼쳤으며, 수많은 시문詩文을 남겨 한문학의 발달에도 기여했다.

泛海

바다를 건너다

掛席浮滄海	돛 걸고 바다에 배 띄우니
長風萬里通	긴 바람 만리나 멀리 불어온다
乘槎思漢使	뗏목 타니 한나라 사신 생각
採藥憶秦童	약초 캐니 진나라 동자 생각
日月無何外	세월은 무한의 밖
乾坤太極中	천지는 태극의 안
蓬萊看咫尺	봉래산이 지척에 보이고
吾且訪仙翁	나는 또 신선 노인을 찾아간다

003

최치원 영정
崔致遠 影幀

조선시대
140.0×100.0
경주최씨 문중
경남유형문화재

신수와 문방구류, 책장을 배경으로 한 전신상으로 관모를 쓰고 가슴에 용 한 마리가 새겨진 흉배가 있는 붉은색 옷을 입고 있다. X선과 적외선 조사결과 부분 덧칠한 것으로 밝혀졌다. 덧칠된 화기에는 “乾隆 伍十八年 癸丑 正月日 河東 雙溪寺 崔高雲眞影 留上”이라 적혀 하동 쌍계사에 봉안하기 위해 그렸음을 알 수 있다.

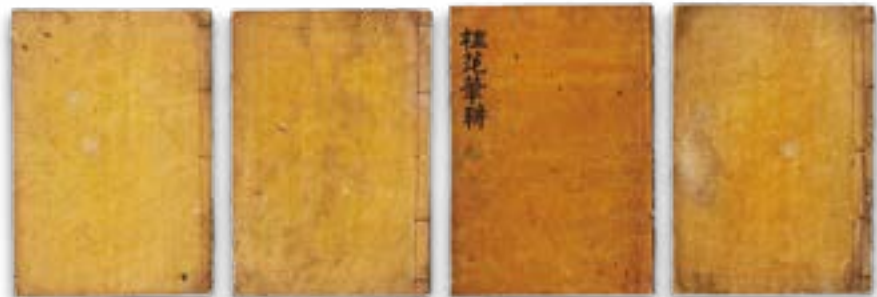


004

계원필경집 桂苑筆耕集

최치원
남북국시대
28.4x19.6
활자본
국립중앙박물관

최치원이 중국 회남(淮南)에서 귀국한 다음해인 886년에 당나라에 있을 때의 작품을 간추려 헌강왕에게 바친 문집이다. 『계원필경』 서문에 책명은 “모래를 헤쳐 금을 찾는 마을으로 계원집(桂苑集)을 이루었고, 난리를 만나 용막(戎幕)에 기식하며 생계를 유지하였기 때문에 필경(筆耕)으로 제목을 삼았다”고 밝혔다.



사산비명 四山碑銘

통일신라 말기에 최치원이 지은 비문으로 지리산 「쌍계사 진감선사 대공탑비명 雙溪寺眞鑑禪師大空塔碑銘」, 만수산 「성주사 낭혜 화상 백월보광탑비명 聖住寺朗慧和尚白月葆光塔碑銘」, 초월산 「대송복사비명 大崇福寺碑銘」, 회양산 「봉암사 지증대사 적조탑비명 鳳巖寺智證大師寂照塔碑銘」이다. 「사산비명」은 신라 승려인 진감선사, 낭혜화상, 지증대사의 행적과 업적, 그리고 신라 왕실 승복사의 창건 내력을 담고 있다. 이중 대송복사비명은 현재 비문만 전한다. 「사산비명」은 최치원이 당에 머무를 당시 저술한 「계원필경집」과 더불어 최치원 문장에 진수를 보여주는 자료이다.



「진감선사비명」은 최치원이 찬술한 네 개의 비명 가운데 첫 번째로 완성되었다. 최치원은 진감선사가 입적한지 36년이 지난 886년(정강왕 1)에 정강왕 定康王에게 「진감선사비명」의 찬술을 명령 받고, 887년(정강왕 2)에 작성을 완료하였다. 비문의 내용은 진감선사의 입당 구법 과정과 830년 귀국 이후 지리산 화계곡에서 선법을 펼친 사실을 기록하고 있다.



005

쌍계사

진감선사탑비

雙溪寺 眞鑑禪師塔碑

최치원

각자刻字 : 환영奘英

남북국시대(887년)

226.0×98.2

국립중앙박물관

성균관대학교박물관(탁본)

국보

006

성주사지 대낭혜화상탑비 聖住寺址 大郎慧和尚塔碑

최치원
서자書者 : 최인연崔仁漑
남북국시대(887년)
242.0×141.0
국립중앙박물관
성균관대학교박물관(탁본)
국보

이 비문에는 낭혜화상 무염無染의 행적이 모두 5천여자에 달하는 장문으로 적혀 있는데, 찬자撰者는 최치원이며, 글씨는 그의 종제 집사시랑執事侍郎 인연仁漑이 썼다. 낭혜대사 무염은 신라 사절을 따라 입당하였다. “대양에 이르러자 바람과 파도가 갑자기 진노하여 큰 배가 사람을 쓸어냄에 다시 진정시킬 수 없었다. 대사는 지기 도량과 함께 나무 판자에 걸터 앉아 업풍에 몸을 맡기고 별을 보며 보름 표류하다가 검산도[흑산도]의 굽은 연안에 이르렀다”라는 기록을 통하여 당시 항로를 통한 구법의 길이 두렵고도 험난하였음을 알 수 있다.



007

승복사 탑비 편

崇福寺 塔碑 片

최치원
남북국시대(896년)
길이 5.0~10.0
성균관대학교박물관(탁본)

신라 왕실 사찰이었던 승복사의 유래를 기록한 것이다. 조각으로 남아 전체 내용을 알 수 없으나, 최치원의 문집에 비문이 포함되어 있어 비석의 조성 배경을 알 수 있다. 원래 이 절은 곡사鶴寺라 하였으나, 원성왕 때 풍수지리설에 의해 인근으로 옮기면서 대승복사라 하였다. 왕명으로 885년부터 비명을 짓기 시작하여서 896년에 완성하였다.



008

봉암사 지증대사탑비

奉巖寺 智證大師 塔碑

최치원
서자·각자書者·刻字：혜강慧江
남북국시대(924년)
263.0×120.0
성균관대학교박물관(탁본)
국보

문경 봉암사 지증대사탑비는 최치원이 지은 사산비명四山碑銘의 하나이다. 비문의 내용은 지증대사가 879년(현강왕 5)에 심충沈忠이 희사한 땅에 봉암사鳳巖寺를 창건하고 선종 9산문의 하나인 희양산문을 개창하여 제자들을 양성하였다는 내용 등을 담고 있다. 신라 선종사, 신라시대 토지소유 관계, 전장田莊의 성격 등을 알 수 있는 자료이다.



안향 安享

경상북도 흥주興州 현, 경북 영주 출신으로 본관은 순흥順興, 호는 회헌晦軒이다. 초명은 유裕였으나 후에 향瑯으로 고쳤다. 회헌이라는 호는 만년에 송나라 주자를 추모하여 그의 호인 회암晦庵을 모방한 것이다.

그는 1289년(충렬왕15) 당시 세자였던 충선왕의 수행원으로 원나라 수도 연경을 방문하였고 고려 최초 유학제거儒學提擧가 되었다. 유학제거는 유학교육 전반을 관장하는 관직으로, 고려의 교육·문화를 선도하는 중요한 임무를 원나라 황제가 안향에게 최초로 맡겼다는 사실은 안향의 학문적 역량이 그만큼 컸음을 알 수 있다. 안향이 한반도에 성리학을 처음 도입하면서 유학을 중심으로 한 신진사대부가 등장하였으며 조선이 건국되는 원동력이 제공되었다.



009
안향 영정
安享 影幀

고려시대
37.0×29.0
소수서원박물관
국보
© 문화재청 국가문화유산포털

회헌선생실기 晦軒先生實記

안향
고려시대
30.0×29.6
국립중앙박물관

고려 말기의 명신·학자로 주자학을 연구하여 널리 보급시킨 안향(安珦)의 사적(事蹟)을 수록한 책이다.



011

무이구곡 병풍 武夷九曲屏風

소치 허련
조선시대
105.0×39.0
국립해양박물관

중국 남송 대에 성리학을 집대성한 주희가 머물던 무이구곡을 그린 그림이다. 중국 복건성福建省 무이산武夷山에 위치한 무이서원을 중심으로 그 일대의 9곳의 계곡에 대하여 주희가 「무이구곡도가」를 지었고 그 연작시를 바탕으로 실경을 그렸다. 시문은 「무이구곡도」 제작에 바탕이 되었으며 이러한 문예 전통은 차차 우리나라에 유입되었다.

무이구곡은 중국에서 원대元代 이후 주자학의 발원지로서 그 상징적 입지가 단단해졌다. 주희의 학문적 업적을 기리기 위한 하나의 문화 현상으로서 「무이구곡도」의 제작이 이루어졌으며 이러한 움직임이 국내에도 유입되었다. 「무이구곡도」는 16세기에 전래된 이후 구한말까지 약 400년 동안 꾸준히 회화로 제작되었다. 성리학 자체는 이미 14세기 경인 고려 말에서 조선 초부터 신진사대부들에 의해 수용된 것으로 16세기에 이르러 학문적 절정에 이르게 된다. 이 과정에서 주희는 조선 사대부들에게 숭모의 대상이 되었으며, 무이구곡은 주희 학문 본산이자 이상향으로서의 의미를 갖게 되었다.



이 병풍은 1885년에 그려진 작품으로 각 폭마다 들어찬 관념적 무이구곡에 소치 특유의 건필과 푸른 담채가 수려하게 펼쳐져 있다. 정제된 구성 속에 분방한 필치가 돋보이고, 각 폭의 여백 위를 떠가는 나룻배는 시선의 집중을 유도하며 구곡의 운치를 더해준다. 상단에는 무이구곡가를 쓰고, 아래에는 열 폭 화면에 걸쳐 연결된 산수화면을 웅장하게 보여준다.

七曲移船上碧灘
隱屏仙掌更回看
却憐昨夜峯頭雨
添得飛泉幾道寒

칠곡이라 배를 옮겨 두리
어 올래 돌아보고서
제이 밤에와과 산자
음에다 시금 돌아보네

이 어 배라 지난 밤 산
판대기에 뿌린 비 불어
나

지 푸 포수의 먼 * 줄기
를 다 평양하

八曲風煙勢欲開
鼓樓巖下水滌洄
莫言此處無佳境
自是遊人不上來

팔곡의관 바람열려
나가는 물이로세

이곳에 멋진 경치
없다고 하지 마오
단지 노니

이 물의 애만 어지
음에 파 떠이지

九曲將窮豁豁然
桑麻雨露見平

川漁郎更覓桃源
路除是人間別有天

구곡이라 만다려
관에서 구의 활판
트이니 뽕과삼의
우로 의 전호
평양안 비판의 보이
너다

사관이 노원
의 기쁨이다 시금
찰었다만 오직
인간 세상
의 수에
평양천가
경구
자연



평택 해인지 마르겠구나
바다가 지금 뿔뿔이 퍼져 있어 보인다니 포만과 풍류는 간영
우리의 생애가 관하다

四曲東西兩巖寒花垂露 碧甃銑金鷄叫
寵無人見月滿空 山水滿潭

사곡이라 동서로 마주보는 두개의 바위산, 산꼭대기
이슬드러우고 바위는 진무루든 모포로세
새벽단도 올랐지만 사람은 보이지 않고 비산의 단골
가득 못에는 물이 가득이라

五曲山高雲氣深長時煙雨暗平林間
有客無人識 欵乃聲中萬古心

오곡이라 산이 높아 구름기운은 깊고 숲에 어스며
안개비가 평림에 자욱하네
숲사이의 나그네를 알아보는 사람없이 뱃노래 가락
속에 만고의 마음이 들었으랴

六曲蒼屏繞碧灣茅茨終日掩柴關客來
倚棹巖花落猿鳥不驚春意閑

여곡이라 푸른 절벽이 푸른 미닫이문의 여객차
조각정영 정영이 배 사멸하여 단정하니
나그네가 노에 기대니 바위에 묵이 떨어질 법,
원숭이와 새들이 놀라지 않는 속에 보문사의 한가해라



武夷山上有仙靈山下寒流曲曲清欲
識箇中奇絕處權歌閑聽兩三聲

무이산 위에 선영이 있으니 산 아래 흐르는 한류가
구미의 아름다워

그 가운데 빼어난 곳을 알고자 하나 뜻대 노래를 한
가히 두서너 소리 들어보세

一曲溪邊上釣船幔亭峯影蘸晴川虹
橋一斷無消息萬壑千巖鎖翠煙

한곡의 물가에 낚시배에 이르니, 만경영 그림자
가 끊어진 시내에 잠겼으리라

무지개 다리 끊어진 뒤로는 소식이 없고, 일만 골짜기
이런 바위가 푸른 연무에 갇혔구나

二曲亭亭玉女峯插花臨水爲誰容道
人不復陽臺夢興入前山翠幾重

이곡이란 아득 소위 아녀봉이요 화가 되거나 마땅 어찌
가슴에 새겨 단정했구나

두곡은 옥녀봉의 아름다움이 다시 연영에 관한 유행이 바깥
사람이 양태의 꿈에 잠겨 앞산의 푸른 기암이

三曲君看架壑船不知停棹幾何年桑田海
水今如許泡沫風燈敢自憐

삼곡의 산에 거닐며 정자의 배를 보게 노면 강이
사나워 파도와 바람이 두려워



1-2 고승^{高僧}의 구법^{求法} 활동과 불교 교류

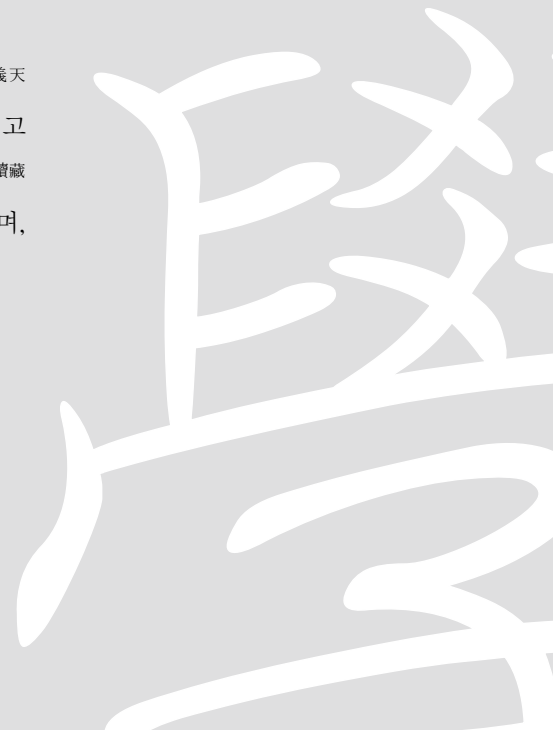
중국과 서역, 그리고 한반도를 오간 승려들은 부처의 가르침을 배우고 전하는 것은 물론, 국제 정세에 대한 해박한 지식을 바탕으로 왕의 정치적 자문을 담당하기도 했다. 또한 다른 나라와의 지적·문화적 교류에서 중요한 역할을 담당하여 새로운 사상과 문물을 소개했다.

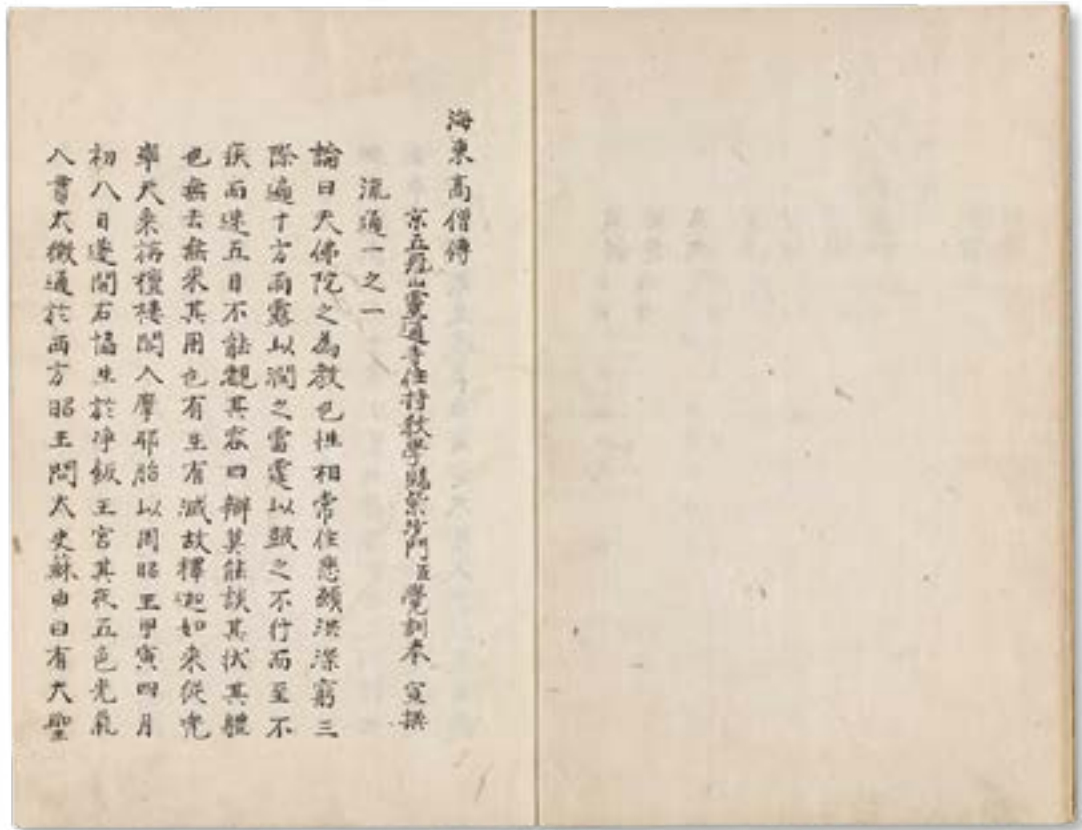
구법은 그저 유입되는 것에 그치지 않고 주체적으로 불교의 진리를 터득하기 위해 외국에 나가 수행하고 순례하는 행위였다. 삼국시대 백제는 384년 동진^{東晉}에서 바다를 건너온 마라난타^{摩羅難陀}가 불교를 최초로 전하였다고 전해지며, 그후 위진남북조 여러나라와 바다를 통한 외교를 펼치며, 신라는 통일 후 당나라와 적극적인 외교를 진행함에 따라 배를 타고 당나라를 오가는 구법 승려들이 늘어났다. 조공사를 따라 양나라를 거쳐 최초로 인도에서 가져온 율서들을 통해 백제 불교의 새로운 장을 연 겸익^{謙益}, 신라 후기 승려인 진감선사 혜소^{眞鑑禪師 慧昭}(774~850), 고려 낭공대사^{朗空大師}(832~916) 등이 대표적인 구법승이다. 6세기부터 10세기까지 중국과 서역 등으로 떠난 구법승의 수는 약 150여명으로 파악된다.

특히 입당구법승은 주로 산둥반도^{山東半島} 등주^{登州}의 적산 법화원^{赤山法華院}에 머물며 활동하였다. 7세기 초 신라의 입당구법승은 현장법사^{玄奘法師} 주도의 불경 번역 사업에 참여해 불교 종파의 발전과 교의 전파에 중대한 공헌을 남겼다. 8~9세기 중국에 온 신라 승려들 중 일부는 당을 중간 기점으로 삼아 인도로 구법 여행을 떠났으며 경론을 연구한 후 신라로 돌아와 신라 구산선문^{九山禪門}의 기초를 다졌다.

한편, 중국으로 전래된 인도의 불교 경전을 번역하는 역장^{譯場}에는 신라의 고승들이 다수 참여하였다. 그 중 『왕오천축국^{往五天竺國}』을 지은 혜초^{慧超}(704~787)는 신라 출신 승려로써 바다를 통해 당나라 황제인 현종을 만난 후, 인도 불교 성지를 순례한 경험을 책으로 남겼다. 혜초는 인도를 다녀온 후 54년동안 오대산에 머물러 역장 활동으로 당나라에서 이름을 떨쳤다.

고려시대에도 구법을 위한 승려들의 중국 방문이 이어졌는데 대각국사 의천^{大覺國師 義天}(1055~1101)과 각훈^{覺訓} 등이 대표적인 인물이다. 의천은 교종과 선종으로 대립이 지속되던 고려 중기에 선종을 통합하는 운동을 전개하며 우리나라에 처음으로 천태종을 열고 『속장경^{續藏經}』을 간행했다. 각훈은 삼국시대에 활약한 승려들의 열전인 『해동고승전^{海東高僧傳}』을 지었으며, 이는 우리나라에서 가장 오래된 승려들의 기록으로 평가되고 있다.





012

해동고승전

海東高僧傳

각훈
고려시대
29.2×20.6
서울대학교 규장각 한국학연구원

고려 후기 영통사靈通寺의 주지였던 각훈이 왕명을 받아, 삼국시대부터 고려시대까지 고승들의 전기를 정리하여 편찬한 불교 인물역사서이다.

의상대사 義湘大師

성은 김씨이고, 법명은 의상(義湘)이다. 19세 때 경주 황복사(皇福寺)로 출가하였다. 중국으로 가기 위하여 원효(元曉)와 함께 요동(遼東)으로 갔으나, 첩자(諜者)로 몰려 사로잡히면서 실패하고 신라로 되돌아왔다. 10년 뒤인 661년(문무왕1) 의상대사는 바닷길을 통해 입당하여 중국 화엄종의 2대 조사(祖師)인 지엄(智嚴)에게 화엄사상을 배웠다. 귀국 후 신라사회에 화엄사상을 전파하였으며 전국 곳곳에 화엄종 사찰을 세웠다. 그 가운데 부석사, 해인사, 범어사, 화엄사 등을 화엄십찰(華嚴十刹)이라고 한다. 저술로는 『화엄일승법계도(華嚴一乘法界圖)』, 『백화도량발원문(白華道場發願文)』, 『일승발원문(一乘發願文)』 등 전해지는 것은 많지 않다. 의상은 중국과 일본 등에도 큰 영향을 끼쳐 중국의 송(宋) 나라 때에 찬녕(贊寧)이 편찬한 『송고승전(宋高僧傳)』에도 의상의 전기가 포함되어 있다.



013

의상대사 진영 義湘大師 眞影

조선시대(1767)
91.3×124.3
범어사 성보박물관
부산광역시 유형문화재

송고승전
宋高僧傳

찬녕
중국 송
22.4x15.0
장서각 한국학중앙연구원

송나라 태종太宗의 칙명으로 찬녕贊寧이 988년에 편찬한 고승들의 전기이다. 이 책에는 한국의 고승 전기도 많이 수록되어 있는데, 의상편에는 당나라의 구법길에 만난 선묘낭자가 용이 되어 의상의 귀국선歸國船을 수호하는 이야기가 기록되어있다.



其女復誓之，我願是身，化爲大龍，扶翼舳艫，到國傳法，於是攘袂，投身于海。將知願力難屈，至誠感神，果然伸形，夭矯或躍，蜿蜒其舟底，寧達于彼岸。…(중략)…時善妙龍恒隨作護，…(중략)…

그녀가 다시 맹세하였으니, 나 원願건대 이 몸이 변하여 대용大龍이 되어 배 앞뒤를 날개로 바쳐 나라에 이르러 佛法을 전하겠다. 이에 소매를 걷고 바다에 몸을 던지니 원력願力이 굴복시키기 어렵고 지극한 정성으로 신을 감동시켜 과연 그 형체를 퍼먼 씩씩하고 빨라 배 밑에서 구불구불 흘러 저쪽 해안에 무사히 도달했다. …(중략)… 이때 선묘善妙 용이 항상 따르고 지켜주었다…(중략)…



015
석씨원류
 釋氏源流

조선시대
 33.0×21.0
 국립중앙박물관

『석씨원류응화사적釋氏源流應化事蹟』을 줄여서 『석씨원류』라고 하는데, 석가모니의 일대기와 인도, 중국, 한국 등지에 불법이 전파된 내용을 글과 그림으로 표현하였다. 『석씨원류』 권3에 수록되어 있는 「환국전법還國傳法」은 의상이 당나라에서 신라로 돌아가 불법을 전한 내용을 담고 있으며, 의상이 탄 배가 중국을 떠나는 장면을 묘사하였다.

016
석씨원류 환국전법 목판
 釋氏源流 還國傳法 木板

조선시대(1673년)
 28.3×64.0
 불암사
 보물



017

납석여래좌상
石造如來坐像

고려시대
높이 17.0
국립공주박물관

4~5세기 전반기에 걸쳐 중국에서 크게 유행했던 여래상 형식인 선정인(禪定印) 여래좌상이다. 중국에서는 이른 시기의 돈황석굴이나 운강석굴, 나아가 용문석굴에도 선정인 여래상이 꽤 조성되었으며, 특히 5호16국시대에는 매우 작은 금동제의 선정인상이 많이 만들어졌다.

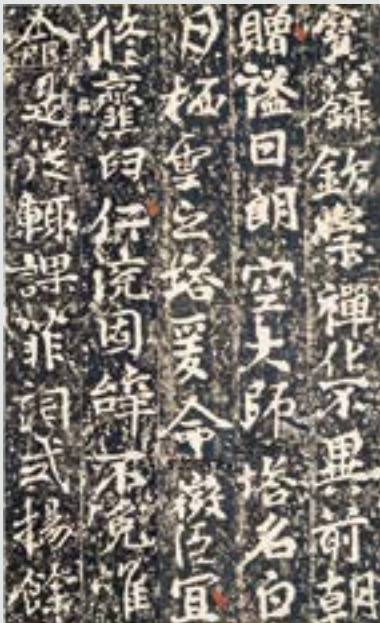


018

태자사 낭공대사탑비 太子寺 朗空大師 塔碑

남북국시대
높이 218.0
국립중앙박물관
보물

태자사 낭공대사탑비는 신라말 고려초의 고승인 낭공대사(朗空大師, 832~916) 행적을 기록한 탑비이다. 비문의 찬자(撰者)는 당대 문장으로 평가받았던 최인연과 대사의 문하법손(門下法孫)인 석순백(釋純白)이다. 또한 문하승인 승려 단목(端目)이 명필 김생의 행서 글씨를 집자(集字)하여 승려 승태, 수규, 청직, 혜초 등이 새겨 954년(광종 5)에 세웠다.



019

입당구법순례행기 入唐求法巡禮行記

엔닌
일본 9세기
25,0×17,0
국립해양박물관
복제

일본 승려 엔닌圓仁(794~864)이 당나라의 불교 성지를 돌아보고 기록한 구법여행기이다. 일본 규슈 하카타를 출발하여 9년간 당나라에 머무는 동안의 행적을 근거로 정치·경제·사회·문화 등을 기록하였다. 2권에는 당시 청해진 대사 장보고가 세운 적산법화원에 대한 이야기가 나오는데 그는 적산법화원에 머무르면서 재당 신라인들의 적극적인 협조를 받았다. 이 기록을 통해 9세기 청해진을 중심으로 당-신라-일본 동아시아 해상교역 네트워크가 형성되었음을 알 수 있다.



020

왕오천축국전 往五天竺國傳

혜초
남북국시대
29.35×358,0
파리국립도서관

통일신라 고승 혜초慧超(704-787년)의 인도 구법여행이다. 8세기 해로를 통해 중국 광저우에서 인도에 도착해 각지를 순례하고, 육로로 중앙아시아를 거쳐 당나라에 도착한 것으로 추정한다. 왕오천축국전은 불교 유적지를 중심으로 인도와 중앙아시아 등 여러 나라의 풍습·언어·지리적 환경·종교 등을 기록하고 있다.



대각국사 의천 大覺國師 義天

고려 전기 국사, 승통, 국청사 제1대 주지 등을 역임한 의천의 속명은 왕후王煦, 호는 우세祐世이며 고려 제11대 왕인 문종의 4번째 아들로 태어났다. 그는 송나라에 유학하여 화엄학과 천태학 등 교학에 관한 견문을 넓혔다. 귀국 후 흥왕사의 주지가 되어 천태교학을 정리하고 제자들을 양성하였다. 1097년에는 국청사 제1대 주지가 되어 천태종을 개립하였다. 그의 저서로는 『신편제종교장총록』, 『신집원종문류新集圓宗文類』, 『석원사림釋苑詞林』 등이 있다.



021
대각국사 의천 진영
大覺國師 義天 眞影

조선시대(1805년)
144.0×110.2
선암사 성보박물관
보물

대각국사 의천 묘지명 大覺國師 義天 墓誌銘

고려시대
43.5×32.0
국립중앙박물관

...순종順宗·선종宣宗도 은혜와 예우를 심히 두텁게 하여 누차 법호法號를 더하였다. 요[大遼]의 천우황제天祐皇帝도 재차 경적經籍·다향茶香·금백金帛을 부쳐서 그럼으로써 스승과 제자의 인연[信緣]을 맺었다. 그러다 홀연히 원풍元豐 을축년(1085)에 국사는 미행微行함으로써 바다를 건너서 송宋의 지경을 순유巡遊하였는데, 주객낭중主客郎中 양걸楊傑이 조서詔書를 받아 인도하여 밀수密水부터 변하汴河에 이르렀으며 곧바로 궁전[宸殿]으로 올라갔고 또 승상丞相을 방문하였다. 그러고서 차례로 육종六宗 가운데 쟁쟁한 자들을 문안하였으니, 곧 정원淨源·회련懷璉·택기擇其·혜림慧琳·종간從揀 등 50 여인이었다. 이들이 돌아가는 우리 국사가 가슴 속에 품은 오묘한 속내를 알았겠는가? 이듬해(1086)에 본국으로 돌아가겠다고 말한 데에는 반드시 이유가 있었다. 선종宣宗은 문종[文考]이 흥왕寺興王寺를 창건해 원성하고서 계속 주장主掌하는 사람이 없었기 때문에 국사에게 조서詔書를 내려 주지住持로 삼았으니, 설명하고 풀이함[演講]이 길고 멀리 베풀어지고[橫亘] 좌선하고 바로잡음[禪認]이 정밀精密한 것이 여러 해가 되었다. 이후 인예대후와 선종이 승하昇遐하시자 국사는 해인寺海印寺에 안거安居하였다...





1-3 항해를 통한 도래인(渡來人) 유입과 해양신앙(海洋信仰)

우리나라 지역 중 제주도는 해류의 영향으로 뜻밖의 손님들을 맞이했다.

예로부터 풍랑으로 표류민의 불시착이 잦았던 제주도에서는 다양한 탐라국(耽羅國) 건국 신화 속의 토착민과 바다를 건너온 강남천자국(江南天子國)의 만남이 전설처럼 전래되고 있다. 찾아오는 강남천자국의 신들은 불이나 생명과 관한 것들과 비단·철·오곡 씨앗 등과 같이 고대 문명이 발전하기 위한 물질들을 전해준다고 여겨졌다.

도교는 중국의 토착 종교로 도가 사상의 노자와 옥황상제를 교조 및 믿음의 대상으로 삼는다. 도교가 한반도에 언제, 어떻게 유입되었는지 경로는 정확하게 알 수 없으나 이미 고대 한반도의 삼국이 도교를 형상화한 문양과 관련된 역사서가 주로 쓰였음을 통해 유입된 역사가 불교보다는 오래되었을 것이라고 추정된다.

특히 도교에서 중국의 동해이자 한반도의 서해는 예로부터 바다 너머 어떠한 세계가 있는지 궁금해하는 신비로운 공간이었다. 고대 중국인은 동쪽으로부터 해가 뜨는 모습을 보고 동쪽이 생명과 에너지의 원천이라고 생각해 『산해경(山海經)』의 『대황동경(大荒東經)』 속에 열 개의 태양이 하나씩 떠오른다는 전설로 남겼다. 또한 이 바다에는 봉래(蓬萊)·방장(方丈)·영주(瀛州)로 불리는 삼신산(三神山)에서 신선이 살며, 이곳의 옥과 진주로 된 나무 열매를 먹으면 불로장생한다고 전해졌다. 바다에 대한 경외심으로 고대의 해양 신선 사상이 발달되었으며, 이는 한반도의 서해안 지방의 제사 유적에도 그 영향을 확인할 수 있다.

023

마조여신상 媽祖像

중국 명
높이 13.5
중국항해박물관

해양 신앙으로 마조(媽祖)가 있다. 마조신은 바다의 위험으로부터 선원을 안전하게 지켜주는 항해의 신으로 알려져 있으며, 다른 신들과 다르게 실존하였다고 전해진다. 마조는 바다에 나갈 사람에게 큰 파도로 위험에 처할 수 있으니 나가지 말라고 예언을 하거나 항해도중 거친 풍랑을 만나 선박이 위기에 처할 때 술법을 써서 구원해주는 신통력을 보여줌으로써 신앙의 대상이 되었다. 이러한 마조 신앙은 한반도의 서해안에도 전파되었으나, 현재는 인천의 선당에서만 그 흔적을 찾아볼 수 있다.



024

천비영응지기비 탁본 天妃靈應之記碑 拓本

중국 명
164.0×80.0
중국항해박물관

‘천비령응지기(天妃靈應之記)’라는 여섯 글자와, 글자의 윗단과 양측에 달과 구름 문양이 새겨져 있다. 비문은 해서로 31행, 총 1,177자가 새겨졌으며 그 주변을 연꽃가지무늬가 감싸고 있다. 비문은 정화(鄭和)가 명을 받아 주사(舟師, 수군)를 이끌고 서양으로 나간 것과 퇴(賴) 천비(해신)와 창러(長樂) 남산을 보호하고 궁전을 짓는 이야기, 그리고 서양 각국으로 7차례 나갔던 시간과 경과 등의 상황을 기술한 것으로 ‘정화의 원정(鄭和下西洋)’을 기록한 가장 귀한 사료다.



신선도 神仙圖

신선 그림은 인간 본연의 소망인 불로장생 사상이나 현세기복을 추구하는 염원 등과 밀착되어 발전하였다. 중국에서 신선도는 남북조시대부터 나타났지만, 군선도 群仙圖는 원나라·명나라 때에 이르러 경수慶壽를 주제로 한 일련의 희곡과 소설, 신선전神仙傳의 유행과 밀접한 관계를 맺으며 전개되었다. 우리나라의 경우 군선도에 관한 기록과 유품들이 주로 조선시대 중기 이후에 집중되어 있으며, 후기와 말기를 통해 발전하였다

대표적인 유형으로는 요지연도瑤池宴圖, 군선경수반도회도 群仙慶壽蟠桃會圖, 군선경수도 群仙慶壽圖, 해상군선도海上群仙圖, 팔선도八仙圖 등을 들 수 있다. 그 중 해상군선도는 파도 위에 떠 있는 신선들의 행렬을 묘사한 것이다. 다른 배경은 전혀 없고 파도와 구름만이 표현되거나 혹은 배경이 완전히 생략되기도 한다.

025 파상군선도 波上群仙圖

백은배(琳塘, 1820~?)
조선시대
203.0×130.0
국립중앙박물관

서왕모西王母가 개최한 요지연瑤池宴에 참석하기 위해 신선들이 각자의 지물을 가지고 바다를 건너는 모습이 묘사된 신선도 神仙圖 중 하나이다. 신선전神仙傳에 나타나 있는 여러 신선들이 등장하지만, 특히 팔선八仙이 가장 빈번하게 그려졌다.



026

파상군선도 波上群仙圖

단원 김홍도(壇園, 1745~?)
150.3×51.5
조선시대
국립중앙박물관

화면 중앙에 소를 타고 『도덕경』을 읽고 있는 노자가 있고, 옆에 윤희가 있어 아마도 노자가 함곡관을 지날 때 윤희가 5,000여자를 남겨주었다는 것을 표현하고자 했던 것으로 보인다.

서왕모가 표지를 개최하는 잔치에 참석하기 위해 신선들이 각자의 지물을 파도 위에 띄워타고 바다를 건너는 모습이 묘사되어 있는 그림이다.





한중 바다를 드나든 해신 海神

박현규
순천향대학교

1. 해신 海神의 존재

우리나라는 해양 국가이다. 우리 민족이 살고 있는 한반도와 만주지역의 지도를 180도 뒤집어 놓으면 광활한 바다가 한 눈에 펼쳐져 있는 사실을 깨닫게 된다. 주변 해역인 동해, 남해, 서해는 말할 것도 없고, 거대한 태평양을 통해 세계로 진출할 수 있는 해상 통로를 가지고 있다. 우리 민족은 일찍부터 해상 경영에 눈을 떴다. 9세기에 해상왕 장보고처럼 동아시아 바다를 제패하고 해상 교역을 이끌어 갔고, 오늘날에도 무역 강국인 한국의 교역품이 선박에 실려 오대양을 누비며 전 세계로 뻗어나가고 있다.

사람들은 바다를 좋아한다. 바닷가에서 잔잔한 파도 소리와 곁들이며 광활한 바다를 바라보면 무한한 상념의 세계로 빠져 들어간다. 하지만 바다는 가변성이 높다. 갑작스럽게 기상 이변이 발생하면 날카로운 빙음과 함께 짐채만 한 파도가 덮쳐 해면의 모든 것을 뒤집고 삼켜버린다. 이때 사람들이 바다를 바라보는 마음은 두려움으로 바뀌고, 특히 뱃사람들은 자신의 생명을 잃어버릴 수도 있다는 극도의 공포심에 사로잡힌다.

바다에서는 예기치 못한 사고가 늘 도사리고 있기에 자신들의 안녕과 해상 안전을 기원하고자 하는 심리적 요소가 더욱 강하게 일어난다. 바로 이러한 환경 속에서 해신의 존재가 부각된다. 사람들은 바다를 관장하며 초자연적인 절대적 힘을 가진 해신이 있다고 믿는다. 특히 평생 바다에서 삶의 터전으로 살아온 뱃사람들의 마음속에는 해신에 대한 믿음이 더욱 깊이 뿌리를 내리고 있다.

해신당 海神堂은 해신을 모시는 사당이다. 사당의 이름은 해랑당, 개당 浦堂, 서낭당, 돛짓당, 수성당 등으로, 당신 堂神의 이름은 해신, 해낭, 용왕신, 서낭신, 개하르방, 개할망, 개양할미, 돈지할망, 당할배 등 지역과 사당에 따라 다양하게 불려진다. 전국의 섬이나 바닷가에 많은 해신당이 존재한다. 이 중에 부안 변산반도 수성당, 삼척 해신당, 포항 구룡포 용왕당, 군산 선유도 오룡묘, 제주도 화북포구 해신사, 양양 동해신사 등이 많이 알려져 있다. 이밖에 불교에서 보타낙가(Potalaka)에 머물며 바다를 돌봐준다는 해수관음보살, 제주도와 주변의 섬을 만들었다고 전해오는 거구의 여신 설문대할망, 서해에서 조기의 신으로 불리는 장수 임경업 林慶業 등도 넓은 의미의 해신에 포함시킬 수 있다.

세계에서는 그리스·로마 신화에 나오는 바다의 신 포세이돈(Poseidon), 넵투누스(Neptunus), 폰토스(Pontos) 등, 북유럽 신화에 나오는 심해의 신 아에기르(Aegir), 램(Ran) 등, 브라질에서 매

년 2월 2일에 성대히 열리는 바다 축제의 여신 예만자(Yemanjá), 일본에서 바다의 수호신으로 받드는 도요타마 히메노미코도(豐玉姬命), 중국 신화 『산해경山海經』에서 사람 얼굴에 새의 몸과 뱀의 귀를 가졌다고 한 동해신 우괴(禺猼), 한국을 비롯한 동아시아 지역에서 널리 알려진 여러 종류의 용왕(龍王), 중화권 지역에서 널리 받들고 있는 마조(媽祖) 등 여러 해신이 있다.

II. 한중 바다의 해신(海神)

한중 양국은 아주 오래 전부터 다양한 해상 교통로가 개통되어 활발하게 운행되고 있다. 예전에 무수히 많은 사람과 선박들이 양국 해역인 서해, 남해(중국에서는 황해, 동해)를 건너 상대국으로 들어갔고, 오늘날에도 10여 개나 되는 카페리나 상선의 노선을 통해 양국 무역의 물동량 대다수를 소화하고 있다.

한중 양국의 바다를 드나들었던 해신 또는 해신과 관련된 유적지와 전설이 많이 전해오는 까닭이 여기에 있다. 그 대표적인 사례를 들어본다.

1. 용이 된 선묘(善妙)

7세기 중엽에 신라 화엄종을 창시한 의상(義相)(625~702) 대사가 있다. 의상은 불도를 닦기 위해 바다를 건너 당나라 등주(登州)(현 산둥 봉래)로 들어가 어떤 신자의 집에 머물렀다. 신도 집의 아리따운 용모를 가진 선묘(善妙) 남자가 의상을 사모하는 마음을 간곡히 전했으나, 의상은 그녀의 마음을 받아들이지 않고 오히려 그녀에게 불법의 가르침을 전수했다. 나중에 불도 공부를 마친 의상이 등주에서 바다를 건너 귀국 길에 오르자, 선묘는 장차 용으로 변신하여 의상의 불법 성취를 도와주겠다고 물속으로 뛰어들었다. 용이 된 선묘는 의상이 탄 배를 보호하여 무사히 돌아가게 해주었다.

신라에 귀국한 의상은 임금의 뜻을 받들어 영주 봉황산에 들어가 『화엄경華嚴經』을 설교하고 사찰을 세웠다. 이때 선묘가 큰 바위 위에 내려앉아 원효의 설법을 들으며 바위를 공중으로 들어 올리는 조화를 부렸다. 그래서 사찰의 이름을 부석사(浮石寺)라 부르고, 선묘를 사찰의 수호신으로 삼았다. 부석사 무량수전의 동편 뒤편에 선묘를 모신 선묘각(善妙閣)이 세워져 있다.

의상과 선묘 이야기는 일본열도에 전파되었다. 가마쿠라(鎌倉) 초기에 화엄종 대덕 묘에소닌(明惠上人)이 제자 에니치보조인(惠日房成忍)에

계 의상과 선묘 이야기를 담아 「화엄연기(華嚴緣起)」를 그렸고, 또 동시기에 나무로 깎아 만든 ‘선묘신입상(善妙神立像)’이 있다. 「화엄연기」는 1952년에, 선묘신입상은 1941년에 각각 일본 국보로 지정되었다. 교토(京都) 고잔지(高山寺)에 보관하고 있었는데, 현재 교토국립박물관(京都國立博物館)에 위탁 보관되어 있다.

2. 장보고의 화신(新羅明神)

9세기 때 동아시아 바다를 제패하고 신라·당·일본을 잇는 해상무역의 관장한 해상왕 장보고(張保阜)(?~846)가 있다. 장보고는 재당신라인들이 많이 거주하고 있는 산동반도 남단 적산(赤山)에 법화원(法華院)을 세웠다. 일본 엔라쿠지(延曆寺) 천태종 2대 좌장 엔닌(圓仁)은 당나라에서 불법을 구할 때 적산 법화원에 머물렀고, 장보고 집단 해상세력의 도움을 많이 받았다. 엔닌 사후에 제자들이 히에잔(比叡山) 서쪽 기슭의 적산선원(赤山禪院)을 세웠다.

엔닌의 제자이자 5대 좌장 엔친(圓珍, 智証大師)(814~891)도 당나라에서 불법을 구할 때 신라왕자와 재당신라인의 도움을 많이 받았다. 적산에서 발해인 이연효(李延孝)의 교역선을 타고 귀국길에 올랐으나, 항해 도중에 거센 풍랑을 만나 침몰 위기에 빠졌을 때 붉은 옷을 입고 흰 화살을 든 백발의 노인, 즉 적산의 신라명신이 나타났다. 신라명신은 엔친의 불법을 수호해주고 일본으로 돌아가도록 항해의 안전을 도와주었다. 일본열도에 돌아온 엔친은 온조지(園城寺) 북원(北院)에 ‘신라선신당(新羅善神堂)’을 세우고 신라명신을 불법 수호신으로 삼았다. 신라선신당에 모신 비불(祕佛)인 목조 ‘신라명신 좌상(新羅明神坐像)’이 있다. 신라선신당은 1953년에, 신라명신좌상은 1956년에 일본 국보로 지정되었다. 일부 학자들은 해상왕 장보고를 재물신, 신라선신당에 모신 비불을 장보고의 화신으로 여기고 있다.

1988년 산동 적산 연화정(蓮花頂)에 장보고가 세운 법화원을 중창했다. 2007년 적산 법화원 경내에 장보고의 일대기를 전시해놓은 ‘장보고전기관(張保阜傳記館)’과 바다가 보이는 정상부에 ‘적산명신상(赤山明神像)’이 세워졌다. 적산명신은 도교 태산부군(泰山府君)에서 파생되었고, 신라 장보고가 세운 적산 법화원에서 널리 전파된 관계로 신라명신이라고 부른다.

3. 절강 보타산(普陀山)에 나타난 관음보살

중국 절강 동북쪽 해역에 소재한 보타산은 중국 불교의 관음도장(觀音道場)이다. 『화엄경』 「입법계품(入法界品)」에서는 관음보살이 머물

고 있는 장소를 보타라가산이라고 했다. 절강 보타산은 중국대륙의 남북과 외국을 오가는 해상 교통의 요충지였다. 장보고 집단 또는 그의 후예들이 이끄는 신라선단, 예성강 벽란도와 송나라 남부 지역을 오가는 고려선단들이 절강 보타산을 기항지 또는 중간 기착지로 삼았다. 절강 보타산 앞바다에 신라선박이 좌초된 전설이 있든 신라초 新羅礁, 고려선박이 머물렀던 고려도두 高麗道頭가 남아있다. 절강 보타산 사찰에 계림(신라) 상인들이 시주했던 중, 경석, 동제품 등이 소장되어 있었다.

863년(일설 858년)에 일본 스님 에카구 惠萼, 慧鏗가 오대산 중대정사 中臺精舍에 모신 단아한 관음보살상을 구해 명주 明州, 四明에서 신라상인과 함께 바다를 건너 본국으로 들어가려고 했다. 선박이 절강 보타산 해역을 지나가다 거센 노도와 광풍에 막혀 더 이상 앞으로 나아갈 수 없었다. 에카구가 호승 胡僧의 현몽에 따라 바위에 떠 집을 만들고 관음보살상을 내려놓자, 선박은 드디어 순풍을 받아 떠나갈 수 있었다. 개원사 스님 도재 道載가 관음보살상을 모셔 불전을 세웠다. 관음보살상은 떠나가지 않는다는 의미로 '불공거관음 不肯去觀音'이라고 불렸다. 이로부터 절강 보타산은 중국 관음보살의 성지로 널리 알려졌다. 이후 뱃사람들은 선박을 타고 절강 보타산을 지날 때마다 관음보살에게 향불을 올리고 무사 항해를 축원하였다.

이보다 조금 이른 시기에 굴산조사 범일 梵日(810~889)은 바다를 건너 당나라로 들어가 제안 齊安으로부터 불학을 익혔다. 명주 개국사 開國寺(개원사의 오기)에 있을 때 스님으로 현신한 정취보살을 만났다. 847년에 귀국한 뒤 정취보살이 예지한 길지인 낙산에 불전을 중창하고 정취보살을 봉안했다.

낙산사 홍련암 紅蓮庵은 한국 불교의 관음도장이다. 넓은 바다를 한 눈에 볼 수 있는 암석굴 위에 불전이 세워졌고, 법당마루 밑으로 출렁이는 바닷물이 드나들며 기이한 모습을 자아낸다. 절강 보타산 불공거관음전 옆에는 낙산 홍련암과 비슷한 모습을 하고 있는 암석굴이 있다. 한중 관음보살의 도량은 고려 충렬왕 부자와 연분이 있다. 충렬왕은 친히 낙산사에 내려가 관음보살을 참배했고, 아들 충선왕도 친히 절강 보타산에 내려가 관음보살을 참배했다. 이 밖에 바닷가에 소재한 강화 보문사, 남해 보리암도 한국 불교의 관음도량으로 널리 알려졌다.

4. 절강 평양 平陽에 모셔진 신라신 新羅神

중국 절강 남부에 소재한 평양 平陽 지역에는 예로부터 바다를 건너

온 신라신에 관한 이야기가 널리 전해오고 있고, 오늘날에도 신라신을 섬기는 사당이 여러 곳 남아 있다. 신라태자(또는 왕자, 국왕)가 바다를 건너 당나라로 들어오다가 불행이도 평양 앞바다로 추정되는 해역에서 빠져 죽어 신라신이 되었다고 한다. 이후 신라신이 평양 지역에 출현하여 민생을 도와주는 여러 영험을 부리자, 지역민들이 이를 섬기는 묘우를 세우고 제사들 지냈다. 1322년에 원나라 조정으로부터 충의영제위혜광우성왕 忠義靈濟威惠廣佑聖王에 봉해졌다.

지역민들은 신라묘 新羅廟가 소재한 산을 신라산 新羅山으로 불렀고, 신라신을 모신 묘우를 신라왕자묘, 신라국왕묘, 영호묘 靈護廟 등으로 불렀다. 오늘날 평양 파납가에 소재한 열사공묘 烈士公墓는 천년 역사를 가진 옛 영호묘의 자리이다. 1998년 파납가 동쪽 신라산 자락에 신라신을 모신 신라태자관 新羅太子觀이 세워졌다. 평양 남쪽 오강 鰲江 지역에는 신라신을 모신 여러 묘우가 남아 있다. 오강 하창 下廠에 1540년(嘉靖 18)에 창건하고 2004년에 중창한 신라묘 新羅廟, 당외 塘外에 신라태자가 쉬었다고 전해오는 태자정 太子亭, 정념선사 淨念禪寺의 한 곁에 모신 신라태자부부상, 당천 塘川에 마을 대대로 신라신을 받든 동산묘 東山廟 등이 있다. 오늘날 평양 지역민들은 계속 신라신을 섬기고 향불을 올리고 있다.

5. 중화권 해신 마조 媽祖

중화권 지역에서 널리 알려진 해신 마조가 있다. 마조는 송나라 때 복건 앞바다 미주도 湄洲島에서 태어난 실존했던 여성인 임목 林默이다. 생전에神通한 힘을 발휘하여 바다에서 일어나는 조난 사고를 막아주었고, 죽어서 미주도와 그 주변 사람들에 의해 해양 보호신으로 섬겨졌다. 오늘날 본 고향인 중국대륙은 말할 것도 없고, 국민 60~70%가 마조를 믿고 있는 대만, 마조묘 媽祖廟 1백여 개가 세워져 있는 홍콩, 마각 媽閣에서 지명을 따온 마카오, 화교들이 많이 거주하는 동남아시아, 요코하마 橫濱 등지에 마조묘가 세워져 있는 일본, 화교들이 진출한 세계의 차이나타운으로 널리 퍼졌다. 2009년에 마조 제전이 유네스코 세계무형문화유산으로 등재되었다.

마조는 일찍부터 한국과 깊은 연분이 있다. 송나라 사신 노윤적 李允迪이 선박을 타고 고려국에 오갈 때 마조의 은택을 받아 험한 바다를 무사히 건넜다는 전설이 전해오고 있다. 이 전설은 마조가 중국 조정으로부터 공식 신앙체로 인정을 받아 마조 신앙이 급속도로 발전되는 좋은 계기가 되었다. 14세기 말~15세기 초와 17세기 전반기에 고려·조선 사신들이 바다를 통해 중국대륙으로 오갈 때

여러 마조묘를 찾아보고 항해 안전을 축원하는 행위를 펼쳤다.
 임진왜란 때 명나라 장수 진린(陳璘)이 세운 고금도 관왕묘에 한국 최초의 마조신단이 꾸며졌다. 19세기 후반에 화교들이 많이 진출한 서울, 인천에 마조신단이 꾸며졌고, 2006년에 부산 화교가 대만에서 마조상을 모셔와 세운 한성궁(韓聖宮)이 있다. 1926년에 한국 최초의 여성서양화가 나혜석이 안동(安東(현 요령 단동))에 소재한 마조묘를 배경으로 그린 「천후궁(天后宮)」이 있다.

Ⅲ. 우리 곁의 한중 해신(海神)

바다는 우리와 더없이 친근한 존재이다. 우리가 살고 있는 한반도는 삼면이 바다이고, 바다는 우리가 가고 싶다면 단시간 내에 갈 수 있다. 우리 민족은 일찍부터 광활한 바다로 진출하여 진취적인 활동을 전개했다. 바다에 사는 신, 즉 해신이란 옛날 머나먼 곳에만 존재한 것이 아니고 늘 우리와 아주 가까운 곳에 있다. 해신은 바다와 살아가는 인간의 마음속에서 생겨났고, 앞으로도 늘 우리들과 함께 살아갈 것이다.

동아시아 지역에 사람들과 함께 살아가는 여러 해신과 유적지가 있다. 한중 양국의 바다를 드나들었던 대표적인 해신과 유적지를 꼽아 보면 의상대사의 호법신이 되어 서해 바다를 무사히 건너게 해준 선묘와 유적지, 해상왕 장보고의 화신이자 일본 스님 엔친을 바다 건너 본국으로 돌아갈 수 있게 해준 신라명신과 유적지, 절강 보타산과 강원 낙산사에 발현한 해수 관음보살과 유적지, 절강 평양에서 신라태자가 바다를 건너다 죽어서 탄생한 신라신과 유적지, 중국, 대만, 홍콩, 마카오 등 중화권 지역과 한국 서울, 인천, 고금도 등지에 꾸며진 마조와 유적지 등이 있다. 이밖에도 한중 양국의 특정 해안이나 도에서 받들고 있는 토속 해신들도 많이 있다.

〈참고문헌〉

김문경·박현규·조범환, 『바다를 경영한 세계인: 장보고』, 해상왕장보고기념사업회, 2010.
 박현규, 『동아시아 해상 표류와 해신 마조』, 학교방, 2018.
 김용의, 『동아시아에 확산된 의상과 선묘의 사랑 이야기』, 『일본어문학』 54, 한국일본어문학회, 2012.
 박현규, 『중국 불교 성지 보타산과 신라초』, 『중국학논총』 10, 한국중국문화학회, 2000.
 박현규, 『절강 평양 신라묘 기록과 현황』, 『대외문물교류연구』 10, 해상왕장보고연구회, 2011.



交

2부

교역,
문물의 정수를 보여주다

學 交 漕 藝

2부

교역, 문물의 정수를 보여주다

Trade:
Showing the Essence of Culture

바다는 육지보다 개방성이 강하다. 육로가 막혀 중국으로 갈 수 없는 상황에서는 바닷길을 이용했다. 삼국시대 고구려의 존재로 백제와 신라가 그러하였으며, 고려는 요나라와 금나라로 인하여 바닷길을 이용한 교역이 주로 이루어졌다. 바다를 통한 교류는 바다가 형성된 신석기시대 이래 현재까지 끊임없이 이어져 왔으며, 해로는 정치적, 경제적 관계에 따라 이용되고 발전됐다.

신라, 고려시기 바다를 통한 교역이 크게 증가한 것은 선박 제조 및 항해술이 급속하게 발전했기 때문이다. 중국으로 가기 위한 항구는 각 시대별 항로의 변화에 따라 전국 곳곳에 생겨났으며, 양 국가에 인접한 연안을 중심으로 점차 발달했다. 특히 한·중 교역에 주로 사용되었던 항로 속 발전·번영한 항구를 통해 국제적 정세의 변화에 따라 주요 항로가 연안에서 점차 남방 해로로 변화되었음을 알 수 있다.

한반도와 중국의 교류 속에 발전한 국제 항구 도시들은 양 국가가 끊임없이 교역을 할 수 있는 교두보 역할을 했다. 바다를 통해 배로 실어 나르는 것은 육로와는 비교가 되지 않을 정도로 신속하고 방대하여, 위험성에도 불구하고 점차 확대됐다. 해로는 세라믹 로드로도 불릴 정도로 도자기나 원목과 같은 무겁고 많은 물건을 빠르게 이동시키는 교역의 창구였다.

2-1 고대 문물 교역과 주요 항구의 발전

삼국시대에는 각국의 항쟁이 점차 치열해지면서 국제적으로 유리한 입지 확보를 위해 앞 다투어 중국과 외교를 맺고자 하였다. 그러나 북부지방을 차지하고 있는 고구려로 인하여 육로를 이용하지 못하는 백제와 신라는 해로를 주로 이용할 수 밖에 없었고, 이는 우리나라 해상 교통 발달의 계기가 되었다. 백제의 주요 항구였던 당항성(唐項城, 현, 남양만)과 풍납토성(風納土城, 그리고 부안 죽막동(竹幕洞)에는 백제와 중국의 해상교류 흔적이 남아있다. 또한 가야는 바다에 접해 있는 지리적인 이점과 풍부한 철 자원을 바탕으로 김해 봉황동(鳳凰洞) 항구를 통해 중국 및 일본과 활발하게 교류하였다. 주로 한반도와 가장 가까운 산둥(山東)반도의 등주(登州)와 적산(赤山)으로 진출하였으며, 남해지역으로써 김해 및 부산 지역에서 발견되는 중국제 관련 유물들이 그 증거이다.

통일신라와 당나라 간의 교통로는 기존에 백제에서 사용하던 교역로는 물론, 서해안의 혈구진(穴口鎭, 현, 한강 하구)에서 출발하여 흑산도를 거쳐 중국의 정해현(靜海縣, 현, 상해부근), 영파(寧波, 항주(杭州) 등에 이르는 항로가 있었다. 신라 상인이 적극적으로 해외로 진출함에 따라 당나라의 중요한 항구에는 신라 상인들이 중심이 된 거류민들의 집단적 거주 지구, 즉 신라방(新羅坊)이 설치되었다. 대부분 당나라로 들어가는 신라인들은 모두 산둥반도의 등주로 상륙했으며, 등주 성내에는 이들이 머무는 신라방이 있었다. 그리고 상륙한 지점에서 다시 육로나 수로를 북상하면서 당나라 수도 장안(長安)에까지 이르렀다.

고려 시대는 국제 무역이 가장 활발하게 전개된 시기로 고려인은 중국 송(宋)나라에 대규모로 진출했으며, 송나라는 고려의 사신과 상인들이 통과하는 바닷길 근처에 고려관(高麗館)을 세워 숙식을 제공할 만큼 이들을 우대하였다. 고려는 중국과 일본뿐만 아니라 아라비아 상인과 교류했으며, 이 대외무역의 중심지가 바로 국제무역항 벽란도(碧瀾渡, 현, 황해도 예성강)였다. 특히, 활발한 교역만큼 흑산도에서 벽란도에 이르는 서·남해 도서 및 연안 지역에는 사신선(使臣船)과 상선(商船)이 잠시 머무르면서 안전한 항해를 기리는 제사 의식을 거행하던 거점 항구가 발전하였다. 이러한 무역 도시에서는 당시 중국과의 교류를 알 수 있는 중국식 동전과 중국식 동경의 영향을 받아 제작된 고려동경 등이 발견되었다.

주요 교역항로

우리나라와 중국의 항로는 황해를 사이에 두고 연결된다. 두 나라를 오간 항로는 서해연안항로, 서해횡단항로, 서남해사단항로로 구분된다. 초보적인 항해 단계인 연안항로는 6세기 초까지 사용됐으나, 점차 조선술과 항해술이 발전하고 정치적 역학 관계가 바뀌에 따라 직선항로인 서해횡단·사단항로로 발전했다.



범례

서해연안항로

진시황의 불로초를 찾기 위해 서북(敍福) 일행이 길을 나선 것으로 유명한 서해연안항로는 선사 시대 이래 꾸준히 이용해 온 항로로서 요동반도(遼東半島)와 한반도의 서해를 연결하는 양국의 국토가 최단거리를 이루는 항로이다. 지문항법(地文航法)을 사용하여 산둥반도 북부와 요동반도 끝 단의 최단 거리인 노철산수로(老鐵山水路)를 반드시 건넜다. 서해연안항로는 고려 초까지 활발히 이용됐으나, 정치적 변동과 기타요인에 의해 쇠퇴했다.

서해횡단항로

전근대시기 한반도와 중국 사이의 서해횡단항로가 열린 시기는 고대국가 이전부터이다. 이후 통일신라 장보고의 활약 시기에 나타나기 시작하며, 고려와 송나라 시대에 이르러 동아시아교역권이 성립됐다. 서해횡단항로는 산둥반도(山東半島)의 적산포(赤山浦)에서 황해도 침단 부분 간의 바다를 직접 횡단하는 바닷길로 한·중 간에 가장 활발히 이용된 항로이다. 3세기 요동(遼東) 연안 해역이 공손씨(公孫氏)의 세력권에 들어가 연안항로를 사용할 수 없게 되자, 산둥반도에서 곧바로 서해를 가로지르는 횡단항로를 이용한 것으로 보여진다. 시작은 국제적 상황에 따라 통로가 막혀 우회하는 방식이었지만 200km 정도로 짧은 거리로 곧바로 국외에 도달할 수 있다는 효율성에 주목했다. 특히 이러한 항로의 사용은 백제 시기에 나타나는 중국식 도자기, 동경 등을 통해 지속적으로 확인 할 수 있다. 서해해상로의 필요성은 화물의 대량 운송과 연관되어 주로 교역로로 사용됐다.

서남해사단항로

서남해사단항로는 중국 남북부의 연해안과 한반도의 서남해안을 따라 왕래하는 연안항로와 중국 본토와 한국 남단 간의 서남해를 곧 바로 가로지르는 항로이다. 단독 해로로는 거리가 가장 멀고 거칠었지만, 11세기에 해상 왕래의 중심지가 기존의 산둥반도에서 강남(江南) 명주(明州)로 옮겨지며 활발히 사용됐다. 명주는 한반도에 대한 외교와 무역이 동시에 활용되는 항구로서 발전했다. 외교적인 상황에 따라 남송 시기에는 남방해상항로가 사용됐으며, 서해횡단항로와 더불어 주요 항로와 보조 항로로써 사용됐다.



027
도선
陶船

중국 한(후한)
길이 60.0
중국항해박물관
복제

이는 후한시대 도주陶舟(도기 배)로 고고학자들이 1955년에 광저우廣州 선열로의 한묘에서 발견한 명기명器다. 이 배는 중간 부위가 넓고 선수와 선미는 좁은 것이 특징이다. 배 위에는 3개의 선창이 있는데 선수에는 닻돌이, 선미에는 키가, 선상에는 6명의 사람이 있다. 이 배에는 초기의 키와 닻돌을 보여주는데 특히 선미에 위치한 키는 유럽 독일에서 출토된 키보다 1,000여 년을 앞서며, 고대 중국의 항해기술이 발달했음을 보여주는 중요한 증거다.





028

모래선 모형
上海五桅沙船模型

현대
길이 205.0
중국항해박물관

현대에 제작한 평라이蓬萊 상해오외사선 모형이다. 사선은 중국의 고대 선형船型 중 하나로 당나라때 출현해 먼저 오늘날의 장쑤江蘇 충밍崇明 일대에서 사용되기 시작했다. 명청시대, 조선과 일본 등으로 해외 무역을 하는 용도로 사선이 널리 사용됐다. 아편전쟁 이후 증기선의 출현으로 사선은 점차 역사의 뒤편길로 사라졌다.



중국식동검은 자루와 몸체를 한번에 주조한 형태로 일명 도씨검(桃氏劍)으로 불리며 중국 동주(東周)(기원전 770~221)에 사용된 것으로 보아 동주식동검이라 부른다. 중국의 중심 분포 지역인 중원지역 이외에 중국 동북지역, 한반도, 일본 열도에서도 확인된다. 이 동검은 대체로 기원전 3-2세기경 서북한지역의 새로운 철기문화 유입의 압박으로 서해안을 따라 확산된 것으로 추정된다. 서해안의 주요 항국에서 주로 발견됨으로써 무기로서의 실용성보다는 교역의 상징적인 의미를 가진 물품이었을 가능성이 대두된다.

029
중국식동검
 中國式銅劍

청동기시대
 완주 상림리
 길이 35.5
 국립전주박물관



030
중국식동검
 中國式銅劍

청동기시대
 완주 상림리
 길이 45.4
 국립전주박물관



031

한국식동검
韓國式銅劍

청동기시대
길이 23.5
부산박물관

한국식동검은 중국의 요령식동검遼寧式銅劍이 유입된 후 우리나라에서 독자적으로 제작한 동검이다. 교역과 교류의 상징으로 들어온 중국식 동검에 비해 날이 좁고 직선형태를 띠어 세형동검 또는 좁은낫 단검이라고도 한다. 한국식동검 역시 무기 이상의 의미, 즉 당시 사회 지배자의 정치적 권위를 나타내는 상징물이라는 의미를 가지고 있다.



철기문화가 유입되고 낙랑이 설치되면서 한반도에 중국화폐가 등장한다. 중국화폐는 당시 사회의 상품거래 수단일 뿐만 아니라 위세품과 의례용 등의 용도로도 활용되었다. 광주 북룡동에서 50여 점의 화천 꾸러미가 발견되었다. 화천의 평면 형태는 원형으로 중앙에는 방형의 투공이 있고 투공의 좌우에 '貨泉' 명문이 있다.

032
화천
 貨泉

광주 북룡동
 원삼국시대
 지름 2.1
 국립광주박물관



033
화천
 貨泉

광주 북룡동
 원삼국시대
 지름 2.1
 국립광주박물관



034

중국 송나라 동전
皇宋通寶

중국 송
기장 명례리
지름 2.4
부산박물관

고려시대에도 송나라 동전인 황송통보(皇宋通寶)가 남해안의 도서 해안지역을 중심으로 다수가 출토되었다. 부산 기장에서 발견된 황송통보는 앞면에 직경(直徑) 0.3cm의 주연(周緣)을 만들었다. 주연보다 낮은 중앙에 방형의 구멍을 뚫었고 '皇宋通寶' 글자를 방형 주변에 배치하였다. 이러한 동전들은 제작 및 유통 시기가 비교적 명확하여 연대 결정의 중요한 자료로 평가받고 있다.



당항성

당항성은 삼국시대부터 한국에서 중국으로 가기 위한 최적의 관문이었다. 처음에는 백제의 영역이었다가 한때 고구려의 영토로 당성군이라 했으나, 신라가 이 지역을 점령하게 되자 당항성으로 불려졌다. 당항성은 울산항, 청해진과 더불어 통일신라시대의 중국으로 진출하기 위한 교통의 요지로 인식됐다. 이러한 유적에서 발견된 명문기와 편과 백자다기완 등을 통해 당시 당항성의 규모를 짐작해볼 수 있다.



035

'?宅' '唐'자명 수키와
'?宅' '唐'銘 圓瓦

남북국시대
화성 당성
30.0×13.0
화성지역사박물관



036

명문기와
名文瓦

남북국시대
화성 당성
34.2×13.1
화성지역사박물관



037

명문기와편
名文瓦片

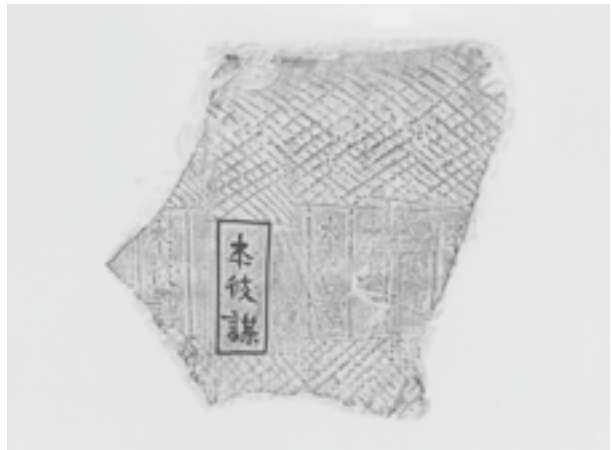
남북국시대
화성 당성
길이 34.2
화성시역사박물관



038

명문기와편
名文瓦片

남북국시대
화성 당성
길이 23.2
화성시역사박물관



039

백자다기완 白瓷茶器碗

남북국시대
화성 당성
높이 4.5
화성시역사박물관

당항성 초석건물지 하부에서 출토된 중국의 형요邢窯산 백자다기완이다. 출토 당시 두 개가 포개져 있었다. 전체적으로 약간 탁한 백색의 유약이 시유되어 있으며, 굽의 형태는 해무리굽이다. 굽에서 완만한 곡선을 이루며 외반하고 있으며, 구연부는 둥글게 말려있다.



장보고 張保臯

신라의 장보고는 완도에 설치한 청해진淸海鎭을 중심으로 일본에는 회역사廻易使를, 당나라에는 건당매물사遣唐買物使라는 명칭의 무역사절단을 보내 당-신라-일본을 잇는 삼각 무역을 하였다. 청해진은 군사와 무역 체계를 갖춘 군사·생산·상업의 복합체로, 중국 초산赤山, 쑤저우蘇州, 양저우揚州 등지를 연결하는 동아시아 무역의 중심지였다. 장보고와 관련된 내용은 『삼국사기』 「장보고전」과 『번천문집』에 기록되어있다. 『번천문집』은 당나라 시인 두목杜牧(803~852)의 시문집으로 장보고 편을 따로 만들어 장보고의 일대기를 소상히 다루었다.



040
장보고 영정
張保臯 影幀

현대
90.0×60.0
국립현대미술관

041

삼국사기 장보고전

三國史記 張保臯 傳

김부식
고려시대
25.0×17.0
국립해양박물관
복제

삼국사기는 1145년(인종23) 김부식(金富弼) (1075~1151) 등이 고려 인종의 명을 받아 편찬한 삼국시대의 정사이다. 기전체의 역사서로서 본기 28권(고구려 10권, 백제 6권, 신라·통일신라 12권), 지誌 9권, 표表 3권, 열전(列傳) 10권으로 이루어져있다. 제44권 열전 제4「장보고(張保臯)」의 기록에 청해진을 설치한 내용이 기록되어 있다.



042

변천문집

樊川文集

두목
중국 당
28.0×19.0
국립해양박물관
복제

당나라 시인 두목(杜牧)(803~852)의 시문집이다. 『변천문집』 권6 장보고(張保臯) 정년(鄭年) 傳 에 장보고 일대기를 자세히 다루었다. 여기서 두목은 장보고를 ‘안사의 난’을 평정하는 데 가장 공이 컸던 당나라 장군 곽자의(郭子儀)(697~781)에 버금가는 인물로 평가하며 칭송하고 있다.



043

수키와
圓瓦

남북국시대
장도 청해진
현재길이 34.2
국립광주박물관

완도 청해진 유적에서 출토된 수키와이다. 등면에는 어골문과 마름모문이 복합 타날되어 있으며 내면에는 포목흔과 점토접합흔이 남아있다.



044

암키와
平瓦

남북국시대
장도 청해진
현재길이 32.0
국립광주박물관

완도 청해진 유적에서 출토된 암키와이다. 등면에는 어골문이 타날되어 있으며 내면에는 포목흔과 사절흔이 남아 있다.



045

사면편병
四面扁瓶

남북국시대
장도 청해진
현재높이 29.5
국립광주박물관

완도 청해진 유적에서 출토된 사면편병이다. 구연부가 결실되었고, 동체는 한 변이 더 긴 평면 직사각형이다. 견부에는 음각침선이 1조 돌려져있고 동체에는 밑에서 1/3정도에 음각횡선이 한 줄 돌려져있다.



046

주름무늬병편
瓶片

남북국시대
장도 청해진
현재높이 5.2~15.0
국립광주박물관

완도 청해진 유적에서 출토된 주름무늬병 3점이다. 대부분 결실되고 각각 경부와 견부, 저부와 동체부, 저부와 굽 일부가 남아있다. 3점 모두 외면 일부에는 유약이 묻어있다.









047

봉래(등주) 3호 고선 모형

蓬萊登州3号古船 模型

현대
길이 206.0
중국항해박물관

이는 현대에 들어와 제작한 봉래(등주) 3호 고선 모형이다. 산둥성 봉래수성에서 발굴된 봉래(등주) 3호 고선은 한반도의 선박 중에 중국의 조선 기술이 활용된 대표적인 사례이다. 이 선박은 명나라 초기의 고려 화물선으로, 전통 한선의 조선법과 중국식 조선법이 결합된 독특한 구조적 특징을 가지고 있다. 한국의 전통 선박은 선체의 강도를 높이기 위해 가룡목(加龍木)으로 좌우외판을 연결하고 격벽(隔壁)을 사용하지 않았지만, 봉래(등주) 3호 고선은 격벽과 늑골구조가 나타나는 중국식 조선법으로 건조되었다. 중국의 조선기술이 활발하게 유입된 계기는 13세기 말에 있었던 여몽연합군 선단의 일본 원정이었을 것으로 추정되며 원거리를 가기 위해 중국의 조선 기술인 수밀격실(水密隔室) 기법을 도입하여 한 칸이 파손되더라도 쉽게 침몰되지 않게 하는 구조로 발전시켰다. 이는 고대 한국과 중국이 오랜 기간 조선 기술을 교류했다는 것을 증명하며 나아가 양국의 경제 무역 문화 교류의 증거로 평가되고 있다.



048

항주명 동제화문방형경
『杭州』銘銅製花文方形鏡

중국 송
지름 12.3
국립중앙박물관

고려의 수도 개성 부근에서 출토되었다고 전하며, 「항주대륙가청동조자杭州大陸家靑銅照子」라는 명문이 있어 중국 항주에서 제작되었음을 알 수 있다. 이처럼 개성부근에서 중국 제작지명이 새겨진 동경들이 출토되는 것으로 보아, 고려가 송·원과 대외무역을 하였음을 알 수 있다.



049
천도
天圖

조선시대
38.0×34.0
국립해양박물관

19세기 이후에 제작된 수진본천도 필사본이다. 천도, 중원여지(중국), 동국여지(조선), 경기도, 충청도, 전라도, 경상도, 강원도, 함경도, 평안도, 황해도 순으로 수록되어 있다. 동국여지면에 시흥(1795년 금천→시흥)이 표시되어 19세기 이후 제작된 것을 추측할 수 있다. 팔도지도가 들어간다는 점에서 여지도첩과 차이가 있다. 동국여지에 울릉도와 독도(우산도)가 표기되어 있다.



2-2 공·사무역 속의 문물 교역품

삼국시대에는 국가의 사신이 이웃 국가를 방문하여 예물을 주고 받는 공무역의 개념이 강하였다. 주로 공물과 회답품을 주고 받는 공무역 형식이 이루어졌다. 사신들이 왕족과 귀족을 위해 가져오는 사치품들은 당시 사람의 눈에는 매우 진귀한 것이었으며 평범한 계급이 갖기엔 가치가 매우 높은 것들이었다. 따라서 지배계층들은 자신의 위세를 알리기 위하여 중국의 진귀한 물품들을 적극적으로 수용하였다. 정치뿐만 아니라 사상과 문물들이 자유롭게 양국을 오가게 되었고, 이러한 문물 교류는 각각의 문화를 새롭게 꽃피우는 계기가 되었다.

삼국시대에는 학문과 종교 및 정치 사상을 비롯한 공예품들이 주로 유입되었으며, 백제와 중국 남조는 비단, 서적, 자기, 장식품과 인삼, 직물 등을 주로 교역했다. 또한 유리구슬이나 벽돌과 같이 한반도에서 제작 할 수 없었던 물품들이 유입되었다. 통일신라의 대당무역은 조공과 상사^{賞賜}라는 명목 아래 두 나라 사신이 왕래하면서 물품을 교환했다. 통일신라와 당나라 사이에 이루어진 공무역은 신라가 특산물과 직물류 및 금속 가공품을 비롯한 물품 화폐의 성격을 지닌 금·은·동·포 등을 공물로 가져간 것에 비해, 당나라는 외교적인 의례품과 아울러 직물류, 금속가공제품 및 문화 관련 물품을 사여^{賜與}했다. 상단^{商團}을 통한 사무역이 발달하기 시작하자, 자연산 특산품에서 점차 고급 비단과 금속 공예품 등이 많아졌다. 고려시대에는 송나라와 도자기, 나전칠기, 종이, 인삼 등과 서적, 약재, 향료, 차와 관련된 물품, 비단 등이 배를 타고 양국을 오갔다. 시대별 양국을 오갔던 교역품 속에는 각 시대마다 가지는 특징이 녹아져 있었다.



050

쇠칼과 칠 칼집 漆鞘鐵劍

원삼국시대
서산 예천동
현재길이 51.8
국립공주박물관

서산 예천동유적에서 출토된 칠초철검(漆鞘鐵劍)으로 옷칠을 한 나무 칼집은 부식되고 청동제 장식과 검만 남아있는 상태이다. 현재 남아있는 길이가 51.8cm로 장검(長劍)이었을 것으로 짐작된다. 이러한 칠초철검은 영남지역 수장급 무덤에서 출토 사례가 많다.



하남 감일동 유적

하남 감일동유적은 백제왕성으로 알려진 풍납토성에서 4km 떨어진 가까운 거리에 있으며 한성백제기(BC18~AD475) 횡혈식 석실묘 52기와 수혈식 석곽묘 2기가 확인되었다.

감일동 유적 석실묘에서는 중국제 자기인 청자 호랑이 모양 향아리^{虎首壺}와 청자 닭 모양 향아리^{雞首壺}가 출토되었다. 호수호는 국내에서 처음으로 출토되어 그 의의가 크다. 또한 감일동 고분군의 부뚜막 모형토기, 금은제 착장형 장신구 등의 부장은 그 당시 중국과의 활발한 대외교류 뿐 아니라 이 묘역이 당대 최고층의 묘역임을 추정할 수 있다.



051

쇠뇌 連弩

원삼국시대
하남 감일동
높이 6.5
하남역사박물관

쇠로 된 발사 장치가 달린 활로써 여러 개의 화살을 연달아 쏠 수 있다. 주로 낙랑무덤에서 출토되며, 『송서』 「백제전」에 백제 비유왕이 중국 황제에게 점술서와 쇠뇌 등 병기를 요청하였다는 기록이 있어 백제의 쇠뇌가 중국 남조에서 들어왔음을 알 수 있다.



052

금 구슬
金璃玉

원삼국시대
하남 감일동
길이 0.6
하남역사박물관



053

청자 호랑이 모양 항아리 靑磁虎首壺

중국 남북조
하남 감일동
높이 23.8
하남역사박물관

청자 호랑이 모양 항아리(虎首壺)는 반구호 기형에 주구부분을 호랑이 형태로 만들었는데 주전자처럼 물이 흐르는 것이 특징이다. 어깨부분에는 다리모양의 귀가 2개 부착되어있다. 구연부와 손잡이는 훼손되었는데 의도적으로 훼손 후 매납한 것으로 추정된다. 호랑이 머리 항아리는 제작 기원지인 중국에서도 잘 찾아볼 수 없는 최고급 도자기로서, 이를 부장한 백제인의 계급이 상당히 높았을 것이라 추측된다.

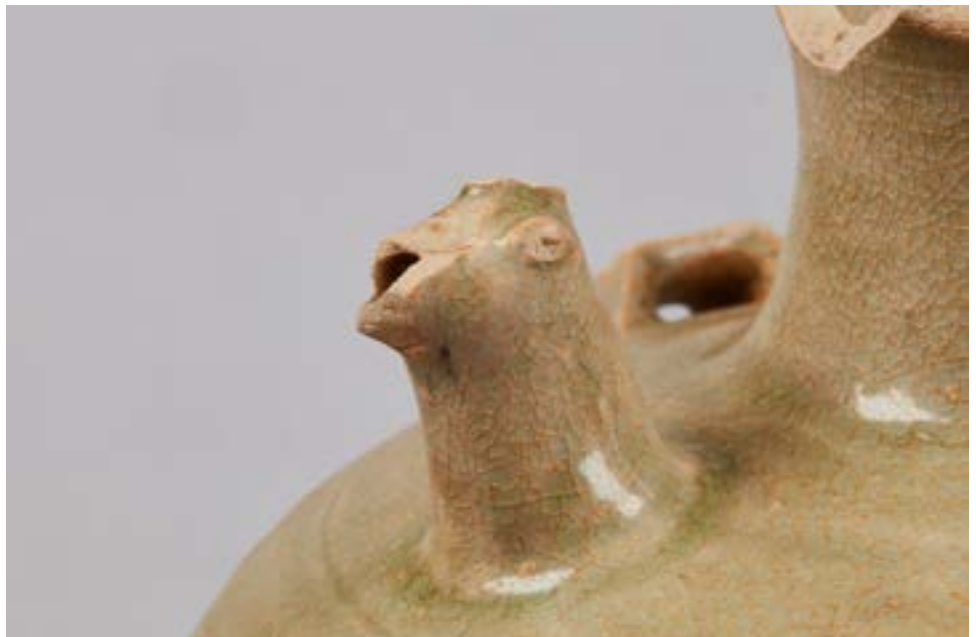


054

청자 닭머리모양 주전자
靑磁鷄首壺

하남 김일동
중국 남북조
높이 20.5
하남역사박물관

청자 닭 모양 항아리(鷄首壺)는 반구호 기형에 주구부분을 닭 형태로 제작했으며 물이 흐른다. 청자 호랑이 모양 항아리와 마찬가지로 어깨부분에는 다리모양의 귀가 2개 부착되어 있으며 구연부와 손잡이는 훼손되었다. 중국 동진시대 초기에는 닭, 양, 개구리, 거북이, 호랑이 등 많은 동물 형태를 가진 자기들이 사용되나, 동진(東晉) 중기에서 말기로 가면 주로 청자 닭 모양 항아리가 사용된다.



유리옥에 금박을 씌우고 다시 유리피막을 입혀서 제작된 금박 유리구슬이 출토된다. 이러한 구슬들은 비교적 지위가 높은 자들의 무덤에서 출토되는 것으로 보아 위세품이었을 것으로 추정된다.

055
유리구슬
琉璃玉

삼국시대
하남 김일동
하남역사박물관



056
유리구슬
琉璃玉

삼국시대
전북 완주
지름 0.9
국립전주박물관



057
유리구슬
琉璃玉

삼국시대
전북 남원
지름 0.6
국립전주박물관



058

금박 유리구슬
金箔琉璃玉

삼국시대
전북 남원
지름 0.8
국립전주박물관





무령왕릉 武寧王陵

공주 송산리고분군 내 제7호분이다. 중국 남조南朝 양梁나라 지배계층의 무덤 형식을 받아들인 벽돌무덤이다. 직사각형 터널 형태이며, 복도인 널길과 무덤방인 널방을 갖추었다. 무덤의 주인공은 왕릉의 널길 입구에 놓였던 2장의 묘지석을 통해 백제 제25대 왕인 무령왕(재위 501~523)이라는 사실이 밝혀졌다. 널길에는 묘지석 외에도 진묘수, 제기 등이 발견되어 당시 백제의 상장례 의식도 짐작할 수 있다. 동성왕東城王(재위 479~501)의 뒤를 이어 등극한 무령왕은 내부적으로는 반란귀족 세력을 토벌하여 안정을 추구하고, 외부적으로는 고구려로 인한 고립된 상황을 타개하기 위해 해상교통로를 통한 중국대륙으로의 진출을 꾀하였다. 그러나 당초 교류의 주된 대상이었던 중국 북조北朝와는 고구려의 방해로 원활한 교류를 시행하지 못하여 중국 남조와의 외교루트를 개척하게 된다. 이를 계기로 무령왕릉에서 출토된 수많은 유물 중에는 유난히 중국에서 건너온 수입물품들이 눈에 띄며 특히 남조문화의 영향을 농후하게 반영하고 있다.

059

오수전무늬 벽돌/
연꽃무늬 벽돌
五銖錢文磚/蓮花文磚

삼국시대
무령왕릉
길이 27.8
국립공주박물관

무령왕릉 축조에는 모두 28종류 이상의 다양한 벽돌이 사용되었다. 이 중 문양이 있는 벽돌에는 연꽃무늬蓮花文, 사격자무늬斜格子文, 오수전무늬五銖錢文로 장식되었다. 무령왕릉 출토 벽돌의 형태와 문양이 중국 남조의 것과 일치하는 것으로 보아 백제와 중국 남조의 교류가 매우 활발했음을 알 수 있다.



060

흑갈유사이병
黑褐釉四耳瓶

중국 남북조
무령왕릉
높이 27.5
국립공주박물관

흑갈유사이병은 타원형에 가까운 몸체의 어깨에 네 귀가 달려있고 좁고 긴 목에는 두 줄의 돌선으로 장식되었으며, 아가리는 반구형으로 단이 져 있다. 이와 같은 특징들을 지니는 도자기는 고대 중국 남조의 수도였던 남경南京을 중심으로 한 절강浙江 지방의 청자가마, 특히 월주요越州窯에서 많이 출토되어 이 도자기들이 당시 중국 남조와의 교류에 의한 것임을 알 수 있다.



위세품^{威勢品}으로서의 청자

삼국시대에 축조된 무덤에서는 종종 중국도자기가 출토되는데, 이들은 모두 중국과의 교류를 통해 유입되었다. 그 당시의 중국 도자기는 중국에서도 매우 귀하게 여기는 생활용품으로써 삼국시대에서는 상품으로서의 가치보다는 사용하는 계층의 신분을 나타내는 위세품으로서의 성격을 갖고 있었다. 중국 도자의 유형별 비율을 보면 월주요^{越州窯}산 청자가 압도적으로 많이 수입되고 있는데 이는 한 대 이래 삼국을 거쳐 양진시대에 이르기까지 월주요를 중심으로 한 남방 지역에서 고월자^{古越窯}가 발달하고 이것이 남북조시대에 남방청자의 근간을 이루면서 지속적으로 우리나라에 수입되었음을 의미한다.



끈을 매기 쉽게 고리 모양으로 만든 손잡이가 달린 항아리이다. 중국으로부터 수입한 것으로 종종 백제지역 지방에서 출토되기도 한다. 이처럼 귀한 도자기가 지방에서 출토되는 까닭은 백제 왕실이 유력한 지방지배세력을 규합하고자 사여품賜與品으로 하사였기 때문이다. 따라서 대외교류를 통한 당시 중국과 백제, 그리고 백제 왕실과 지방 세력과의 관계를 알 수 있는 중요한 자료이다.

061

청자 귀 달린 항아리
靑磁六耳附壺

중국 남북조
높이 18.4
한성백제박물관



062

청자 귀 달린 항아리
靑磁四耳附壺

중국 남북조
높이 18.0
한성백제박물관



063

청자 닭 모양 주전자 靑瓷鷄首壺

중국 남북조
높이 14.3
한성백제박물관

청자 닭 모양 항아리라 불리는 도자기 양식으로 중국 삼국시대 동오(東吳) 지역에서 등장한 후 당나라까지 만들어졌다. 초기에는 제사 및 부장 용기로 쓰이다가 동진 시대 이후부터는 주전자로 사용하는 등 실용성이 강조됐다. 닭머리가 부착된 이유는 중국에서 좋은 일을 상징하는 길짐자와 닭을 상징하는 계(雞)의 발음이 비슷하기 때문이라는 설이 유력하다.



064

청자잔
靑磁盞

중국 남북조
부산 북천동
높이 6.3
부산대학교박물관

부산 북천동고분군 65호분에서 출토되었다. 태토는 점토를 사용하여 황갈색을 띠고 굽과 몸체의 아랫부분을 제외한 전면에 황녹색의 유약이 두텁게 시유되어 있다. 남조(南朝)~수(隋)대에 제작된 것으로 추정된다.



신안선新安船

배가 침몰한 전남 신안군新安郡의 행정명을 그대로 부여하여 명명한新安船은 1323년 중국 경원慶元항에서 무역품을 가득 싣고 출발하여 일본 하카타博多로 향하던 무역선이다. 짐에 포함되었던 목간에는 ‘도호쿠지東福寺’와 ‘하코자키쿠笹崎宮’ 등 일본 사찰명이 기재되었으며 불교와 관련된 향로 및 자단목, 서역에서 유입된 향신료, 청자 등이 실렸다. 당시 일본에서는 사원寺院과 신사神社를 짓거나 보수하는데 필요한 경비를 충당하기 위해 빈번히 중국에 무역선을 보냈다. 따라서新安船은 14세기 韓·中·日을 모두 아우르는 동아시아 무역과 교류를 보여준다.

065

신안선 모형

新安船 模型

현대
길이 200.0
중국항해박물관



066

목제 족자봉
木製簇子棒

중국 원
신안선
길이 67.5
국립중앙박물관

신안해저선 출토품으로 족자 또는 두루마리에 사용되는 하축(下軸) 4점이다. 서화 또한 교역의 대상이었음을 짐작할 수 있다.



067
후추
胡椒

중국 원
신안선
국립광주박물관

후추는 신안선에서 발견된 식물 품목 가운데 상당한 수량을 차지한다. 나무상자에 가득 담김 상태로 인양되었다. 해저에 오래 있었던 탓에 알맹이는 거의 없고 껍질만 남은 것이 대다수다.



068

향목
紫檀木

중국 원
신안선
국립광주박물관

신안선에서 출수된 자단목紫檀木으로 만든 향목香木이다. 자단목의 산지는 인도, 동남아시아, 중국 남부이며, 향목 뿐만 아니라 불상, 고급 가구 공예품을 만들 때에도 사용되었다.



069

청자첩화모란문 향로
靑磁貼花牡丹文香爐

중국 원
신안선
높이 5.7
국립광주박물관

신안선에서 출수된 청자 향로로 3개의 발이 향로의 몸체를 받치고 있는 형태이다. 향로의 몸체에는 3개의 꽃무늬가 양각되어 있는데 문양의 모습이 거의 유사하여 같은 틀로 압축 시문한 것으로 보인다. 태토가 우리나라 청자에 비하여 하얗고 밝아 유색도 연한 녹색으로 보인다.



070

청자첩화세발 향로
靑磁貼花三足香爐

중국 원
신안선
높이 15.0
국립광주박물관

신안선에서 출수된 향로이다. 중국 고대 청동기 형태를 모방하였으며 몸체 아래에는 세 개의 짧은 다리가 붙어 있다. 향로 바깥쪽 바닥면에는 굽을 만들어 바닥과 닿게 처리하였다. 원통형의 몸체에는 모란영쿨무늬가 양각기법으로 장식되어 있다.



071

동전 뭉치 銅錢

중국 송
12.7×18.2
침물선
중국항해박물관

중국의 여러 왕조는 동전 반출을 금지하였지만, 해상무역이나 밀무역 방식을 통해 대량의 동전이 국외로 반출되었다. 특히, 송나라와 해상무역이 활발했던 고려에도 이러한 송나라 동전이 종종 발견되어 해상무역에 주로 동전이 쓰였음을 알 수 있다.

이 동전 뭉어리는 침물선에서 발견된 것으로 고대 '해상 실크로드'가 번영했음을 보여주는 중요한 유물이다.



072

사경전도

絲景全圖

중국 민국
18.1×12.0
중국항해박물관

책자 안에는 뽕잎을 따고 실을 뽑아 옷을
만들어내는 전 과정이 10쪽의 그림으로
수록돼 있다.



차 문화 교류 張保臯

고려와 송의 차문화 교류는 구법승, 유학생, 중국 사신으로 왕래했던 사행공사, 그리고 해상 무역을 주도하던 상인 등의 적극적인 활동으로 발달하였다. 최치원이 중국의 차 문화를 소개하여 한반도에 전래된 이래, 고려시대부터는 직접적으로 대중화되기 시작하였다. 송나라는 당시 차 문화를 대외 교역으로 적극적으로 이용하였으며 이를 통해 벌어들인 수익으로 군비와 재원을 확충하였고, 각다법(榨茶法)을 실시하여 차의 생산과 유통을 국가적으로 통제 관리하였다.



073 제차경전도 制茶景全圖

중국 민국
18.2×12.7
중국항해박물관

중국어와 영어로 된 설명이 들어간 그림책으로, 찻잎을 심고, 따고, 골라내는 과정을 포함한 10개의 장면이 수록됐다. 차를 제조하는 중국 고대 노동자들의 모습을 생동감 있게 그린 책이다.

074

청자약연과 약연봉 靑磁藥碾 藥碾棒

중국 원
신안선
높이 4.8(약연), 길이 8.3(약연봉)
국립광주박물관

약재를 가는 약연藥碾 또는 찻잎을 가는 다연茶碾으로 불리는 발과 붓이 세트를 이루는 절구이다. 약재나 찻잎을 으깨어 갈기 위해 발의 내면 깊은 부분과 붓의 끝 부분은 유약을 입히지 않았다. 주전자와 완, 찻잔과 더불어 고려시대 차 문화의 유행을 보여준다.



075

자사호
紫沙壺

중국 청
15.0×9.0
중국항해박물관

자사호紫沙壺는 중국인들이 가장 아끼고 좋아하는 다호茶壺(차를 우려낼 때 사용하는 그릇)로, 발효차인 푸얼차(보이차)와 반발효차인 우롱차(오롱차)를 우려낼 때 사용된다. 북송시대에 처음 만들어졌고, 명나라와 청나라 때부터 널리 사용되었다고 전해진다.

이 다호는 입구가 넓고 목과 부리가 짧으며, 몸체는 아래로 갈수록 좁아지고 원형 굽이 있다. 이싱宜興 지역의 자사호는 청나라, 민국 시대에 해로를 통해 판매되기도 했다.



076

흑유 유두무늬 항아리
黑釉乳頭文壺

중국 원
신안선
높이 8.0
국립중앙박물관

이 유두무늬 항아리는 신안선에서 출수된 것으로 칠리진요七里鎮窯에서 제작되었다. 유두항아리는 차 가루를 담은 항아리로써 차문화의 발전과 함께 강서 주변 지역 외에도 일본, 한반도에 많이 수출되었다.



한국과 중국 간 문물 교류의 전제 조건

김병준
서울대학교

내가 갖고 있지 않은 물건인데 나한테 쓸모 있는 것이라면 그 물건을 갖고 싶어 한다. 그런 물건 중에서도 이국적인 색채가 강하고 또 권력자의 권위를 장식하고 강화시킬 수 있는 물건이라면, 더욱 더 그 열망은 커지기 마련이다. 그 때문에 아주 오래전 신석기시대부터 물건이 이동하기 시작했다. 가까운 곳 사이의 교류는 물론 매우 먼 곳까지도 물건이 이동했던 증거를 찾을 수 있다.

그러나 교류가 있었다는 것과 교류가 상시적으로 이루어졌다는 것은 다르다. 수백 년 혹은 수천 년이라는 긴 기간 동안 몇 차례 물건이 이동했다고 해서 교류의 의미를 지나치게 강조할 수는 없기 때문이다. 교류를 가능하게 하는 요인만큼이나, 아니 그 이상으로 교류를 방해하는 요인이 많다는 사실을 기억해야 한다. 고대 사회에서의 원거리 교류, 특히 국경을 넘는 교류가 이루어지기 위해서는 이동 중의 안전 및 교통수단이 확보되어야 하고, 또 물과 음식, 숙박 등 상당한 기회비용이 필요했다. 아무리 갖고 싶어도 이러한 문제가 해결되지 않는다면 물건의 이동은 쉽게 이루어지지 않는다. 위험을 무릅쓰고 갈 수 없는 것은 아니지만, 적어도

이러한 비용을 충당할 만한 이익이 확보되지 않으면 안 된다. 상식적인 경제적 교역만으로는 이러한 이익을 기대할 수 없다면, 막강한 권력을 가진 자가 이를 보장해 주어야 한다. 그러나 아무리 권력자라도 초과 이익을 보장해 줄만한 정치적 명분과 경제력을 갖고 있어야 비로소 이렇게 할 수 있다.

동아시아에서는 BC 2세기 중반이 되면서 교류의 새로운 전환 국면을 맞았다. 춘추전국시기 중국 대륙에 흩어져 있던 여러 나라가 하나의 제국으로 합쳐지면서 교류를 가로막는 국경이라는 장애가 사라졌다. 나아가 제국의 최고 수장인 황제는 천하 질서를 완성하겠다는 이상을 실현시킨다는 명분하에 막대한 경비를 지출하면서 북방의 유목민족과 대결하였고, 동시에 주변의 소국들에게 연맹을 강제로 요구하였다. 한 무제 때 장건(張騫(?~BC 114)이 사절로서 멀리 중앙아시아까지 다녀왔던 것은 이러한 목표를 실현시키기 위해서였다. 장건 이후 많은 정보와 함께 교통과 음식을 제공하는 인프라가 확보됨으로써 원거리 교류를 방해해 왔던 요인들이 줄어들었다. 물론 여전히 많은 비용이 필요했다. 하지만 천하의 지배자를 자처하기 위해 소국의 조공이 필요했던 중국의 황제는 외교 사절을 가장한 소국의 상인을 위해 그 기회비용을 지불하고 그들이 원거리 교류를 할 수 있도록 인프라를 제공해 주었다. 동시에 중국 제국의 상인들도 이러한 인프라를 이용할 수 있었다. 이들 역시 외교 사절을 가장하며 먼 곳까지 가서 황제의 권위를 선전함과 동시에 원거리 교류에 종사했다. 이른바 조공 혹은 사행(使行) 교류 시스템이 갖추어졌던 것이다. 이처럼 제국에 의해 뒷받침된 공식적 시스템이 가동되어 비로소 체계적이고 상시적인 원거리 국제 교역이 가능해졌다. 그 이전과 교역의 규모가 크게 달라질 수밖에 없는 이유는 바로 여기에 있다. 장건이 실크로드를 개척했다고 하는 까닭은 그가 처음으로 이곳을 여행해서가 아니다. 그의 사행을 계기로 이러한 시스템이 갖추어지기 시작했기 때문이다.

이러한 시스템은 제국의 서쪽 끝인 둔황을 떠나 오아시스를 잇는 교통로를 따라 중앙아시아로 가는 교역에만 적용된 것이 아니었다. 중국의 최남단에 위치한 합포(合浦)를 떠나 바닷길을 따라 동남아시아로 가는 교역도, 또 중국의 최동단에 위치한 낙랑군(樂浪郡)을 떠나 바닷길을 따라 한반도 남부와 일본 열도로 가는 교역도 모두 동일한 시스템을 이용했다.

낙랑을 떠나 한반도 남부와 일본 열도로 이어지는 교통로도 사막을 건너야 하는 실크로드만큼이나 결코 쉬운 길은 아니었다. 무엇보다 생각해 두어야 할 점은 고대의 항해 조건이 크게 발전하지 못했다는 것이다. 너무 당연한 이야기지만, 강이나 호수에 비해 바다는 훨씬 위험하다. 중국과 한반도 곳곳에서 발견되는 난파선에서도 알 수 있듯이 종종 거센 풍랑을 만나게 되면 사람과 물건 모든 것을 잃어버리게 된다. 그 피해는 육지에서보다 더 절망적이다. 이러한 바다를 헤치고 나가려면 이에 적합한 대형 선박이 필요하다. 선박 건조가 일찌감치 개시되었다는 것과 파도와 풍랑에 안정적인 선박을 건조한다는 것은 다른 말이다. 이러한 선박을 구했다고 하더라도 나침반을 이용한 고급 항해술이 개발되기 전까지는 해변에서 멀리 떨어져 항해할 수 없다. 음식과 식수를 구하기 위해서라도 해안을 따라 이동하며 연안의 여러 항구에 정박할 수밖에 없었다.

또 다른 문제가 있다. 교역 물품을 빼앗으려는 해상 세력의 존재가 있다. 육지에서 산 속에 숨어 사는 도적과 마찬가지로 바다에는 해적이 있다. 이들은 육지와 떨어져 있는 섬 지역을 근거지로 한다. 바다와 관련된 문헌 자료가 매우 부족한 형편이지만, 육지의 정치 세력이 섬에 근거지를 둔 해상 세력을 제대로 통제하지 못하는 상황, 그리고 해적의 해안 침탈과 이들의 수령을 체포하기 위해 현상금을 걸었던 기록 등을 찾을 수 있다.

이것들은 모두 해상 교역의 기회비용을 높이는 것들에 속한다. 이렇게 비용이 높아지면 상인이 개별적으로 교역에 참여하기 어렵다. 파도와 풍랑을 극복하고 또 해적으로부터 안전한 해상 항해를 위해서는 대형 호송 선단이 필요했다. 단지 규모가 큰 상단(商團)만으로도 해결하기 어렵다. 교역으로 얻게 되는 경제적 이익이 충분히 보장되지 않는다면 일반 상단은 개입하지 않을 것이기 때문이다. 결국 고대 바닷길도 육지와 마찬가지로 제국이 제공하는 인프라를 이용하지 않을 수 없었다. 황제가 천하 질서를 성취하기 위해 주변의 작은 소국들에게 조공을 요구하는 조건으로 안전한 해양 교역이 가능한 인프라를 제공했기 때문이다. 상인들은 제국에서 제공하는 대형 선단과 호송 시스템을 이용해서 외교 사절의 자격을 빌어 한반도 남부와 일본 열도 연안의 여러 나라에 갈 수 있었고, 이러한 외교 사절의 업무와 동시에 개별적인 교역 행위를 할 수 있었던 것이다.

요컨대 제국에 의해 뒷받침된 조공 혹은 사행(使行) 교역이 곧 해양 네트워크를 만들어 냈던 것이다. 사절단이 배를 타고 연안 항로를 따라 이동하면서 동시에 상인이 동참했고 물건이 이동했다. 그들은 음식과 식수를 공급받기 위한 현실적 이유만이 아니라 더 많은 조공국을 확보하기 위한 정치적 이유에서 연안의 여러 항구를 방문했다. 그리고 이때마다 중국에서 가지고 온 물건과 연안 지역의 토산물의 교역이 이루어졌다. 그 뿐만 아니라 출발 이후 이미 들렸던 소국에서 교역했던 물건을 그 다음 방문지에서 교환할 수도 있었다. 이전 방문지의 상인이 직접 이 인프라 시스템에 참여했을 가능성도 배제할 수 없다. 한반도 남부와 일본 열도 해안에서 중국 내지의 여러 물건뿐만 아니라 다른 주변 지역에서 생산된 물건들이 발견되는 것은 이러한 이유 때문일 것이다. 중국과 한반도 남부, 일본 열도를 잇는 동아시아 해양 네트워크는 이렇게 성립했던 것이다.

물론 한반도 남부와 일본 열도의 소국에서 자체적으로 선박을 건조하고 해상 교역을 방해하는 여러 문제를 해결하며 스스로 교역에 나선 가능성을 완전히 부정하는 것은 아니다. 그러나 교역은 항상 상호간의 이익이 확보된 채 평화롭게 진행되는 것이 아니라는 점, 또 교역을 통해 이미 많이 높아진 기회비용을 탕감할 만한 충분한 이익이 보장되는 것도 아니라는 점을 간과해서는 안 된다. 특히 여러 조건이 상대적으로 열악한 고대의 상황을 고려한다면, 상당한 위험과 손해를 감수하기보다 이를 기꺼이 감당하려는 제국의 인프라 시스템을 이용하는 것이 대세였다고 보는 것이 자연스럽다.

이러한 이유 때문에 제국이 붕괴하여 필요비용을 감당하려 하지 않게 되면 동아시아의 교역 네트워크도 더 이상 작동할 수 없었다. 낙랑군이 폐지된 4세기 초를 즈음하여 한반도와 일본 열도의 해안가를 따라 형성되었던 여러 소국이 거의 동시에 사라진 것은 이를 증명한다. 대외 교역이 다시 활발해진 것은 한반도와 일본 열도 내에서 새로운 고대 국가가 출현하여 이들이 주체적인 외교 정책에 따라 교역을 하게 되면서부터이지만, 이전과 같이 해안의 여러 소국을 이어주었던 형태의 해양 네트워크는 더 이상 회복되지 않았다.

〈참고문헌〉

김병준, 「고대 동아시아의 해양 네트워크와 使行 교역」, 『한국상고사학보』 2019.

漂

3부

견문,
새로운 세계를 인식하다



學 交 漂 藝

3부

견문, 새로운 세계를 인식하다

Knowledge and Experience:
Learning about a New world

한반도와 중국 간의 왕래가 육로로 이루어지느냐, 아니면 해로로 이루어지느냐는 양국 간의 지리적 조건과 더불어 정치적 관계, 신뢰 여부, 정치적 안정 여부에 따라 달라졌다. 요동지역의 상황에 따라 육로가 열리고 닫혔으며, 육로가 닫힌 경우에는 해로를 이용할 수밖에 없었다.

육로가 막히는 불편함을 바다라는 새로운 길로 나아간 사람들은 계절풍과 해류를 통해 중국, 일본, 베트남 등에 우연히 도착하기도 했다. 필요에 따라 해로를 사용한 당시 사람들은 두렵고 무섭기도 한 바닷길을 용감히 표류했다. 뜻밖의 표류를 통해 직접 중국과 한반도를 경험한 개인들의 이야기는 마치 소설처럼 흥미진진하기까지 하다. 이 과정에서 쓰여진 표해 기록은 이국의 풍경과 생활상을 담은 하나의 민속지로서 외국에 나가는 일이 귀했던 당시 사람들에게 이웃 나라의 음식과 가옥, 옷, 세시풍속 등 호기심을 자극하는 이야기거리로 가득했다.

표해록(漂海錄), 즉 표류기는 새로운 정보의 획득과 개인의 생생한 체험을 통해 인식의 세계를 넓혀주었다는데 그 의미가 있다. 표류 경험은 개인적으로는 두렵고 이색적인 일이었지만, 바닷길의 두려움을 극복하고 맞이한 육지에는 신기하고 진귀한 것들이 가득 있었다. 국가적인 측면에서는 기록으로 남길만한 다양한 정보를 제공했고, 지식인들에게는 문화를 배우고 습득하는 기회가 되기도 했다.

3-1 공식 사절 속 항해와 교류

고대에 바다를 건너 중국으로 간 이들은 대부분 공식 사절단인 사신이나 관인^{官人}이었다. 국제적 상황으로 육로가 막힐 경우 해로를 사용했으며, 이는 이후의 항해 기술과 항구 도시 발달의 밑바탕이 되었다. 최초로 한반도로 건너온 중국인은 진시황의 명으로 불로초를 구하기 위해 한반도를 왔다고 전설로 내려오는 서복^{徐福} 일행이 있다. 고려 인종 원년(1123) 고려를 다녀간 송나라 사신 서공^{徐兢}(1091~1153)은 『선화봉사고려도경^{宣和奉使高麗圖經}』에서 고려와 송나라 사이의 항로를 자세히 기록했다. 그의 기록에 따르면 송나라 사신단은 저장성^{浙江省} 명주^{明州}를 출발하여 외곽에 위치한 적산 열도를 경유한 후 순풍을 타고 동북으로 곧 바로 항해하여 고려의 외항인 예성강^{禮成江}에 도착했으며, 총 일정은 약 10~20여일이 걸렸다.

한편, 고조선 멸망 후에 낙랑군이 위치한 서해 지역은 바다를 통해 중국과 교류하는 중심지로 발전하여 백제 또한 이러한 명맥을 이어나갔다. 특히 육로 사용이 불가능했던 백제는 해로를 적극적으로 사용하여 중국 남조에 공식사절단을 파견했다. 신라 역시 초기에는 고구려를 통해 간접적으로 중국과의 조공 관계를 맺어왔으나, 통일신라를 맞이한 이후부터는 해로를 적극적으로 이용해서 당나라와의 교류를 이어간 것으로 여겨진다.

조선시대에는 명나라와 청나라인 중국으로 향하는 사행이 5백여년 동안 지속됐다. 사행 노선은 중국의 동북^{東北}지방과 하북^{河北}지방을 경유하는 육로, 서해를 거쳐 산둥지방을 경유하는 해로, 그리고 특수한 경우에 육로와 해로를 이용하는 혼합형 노선이 있다. 그 중 17세기 전반(1621~1637)에 발생한 대명^{對明} 해로 사행은 육로 사행에 비해 지속시간은 짧은 편이었지만 주목할만한 가치가 있다.



금
金

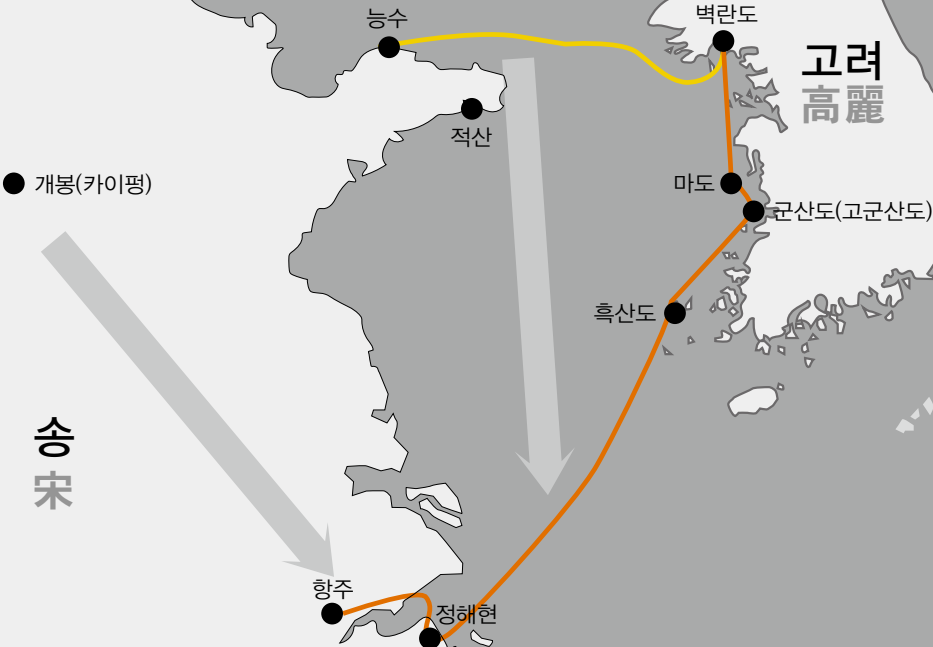
요
遼

고려
高麗

송
宋

등주항로

명주항로



077

산해경
山海經

조선시대
34.0×24.0
국립해양박물관

산해경의 해내북경에는 서북이 불로초를 구하기 위하여 방문한 삼신산의 내용을 확인할 수 있는 봉래선도에 관한 전설이 수록되어있다. 서북 집단의 동도와 관련 우리나라에는 다양한 전설이 남아있는데 남해군 상주면 금산에는 서북이 다녀간 곳에 새겼다는 ‘서불과차徐市過此’ 석각石刻이 유일하게 남아 있다고 알려진다.



078

양직공도 梁職貢圖

중국 남북조
높이 4.8 지름 12.5
중국 남경박물관

양직공도는 6세기 양나라를 찾은 백제, 왜 등 외국 사신들의 모습을 그리고, 그 나라의 역사와 풍속을 기록한 화첩이다. '백제국사百濟國使'로 기재된 그림 속 백제사신의 모습은 '가늘고 길게 찌진 눈매에 낮고 넓은 콧망울, 작지만 붉은 입술, 오동통한 볼이 특징이다. 머리에 흰색관을 쓰고 두루마기와 바지를 입었으며, 검은색 가죽신을 신었다.' 백제사신 그림 옆에는 백제의 유래와 도성, 제도, 풍속 등에 대한 기록이 있다. 이 백제사신 그림은 백제 사람의 구체적인 모습을 담은 유일한 자료이다.





...백제는 오래 전에 동에서 나왔고 마한에 속하였다. 진나라 말기에 고구려가 요동을 침략하자 낙락(백제) 또한 요서 진 평현을 차지하였다... 양나라 초에 태(여태^태, 동성왕)를 정동장군에 제수하였다. 얼마 후에 고구려에게 격파당하였으나 양나라 보통 2년(521)에 백제왕 여룡(餘隆 무녕왕)이 사신을 보내 표를 올려 “자주 고구려를 격파하였다”고 하였다... 22개의 담로가 있는데 왕족을 나누어 보내 그곳을 다스리게 하였다. 주변의 소국으로는 반파, 탁, 다라, 전나, 사라, 지미, 마연, 상사문, 하침라, 등이 있는데 백제에 부속^{附屬}되었다. 언어와 의복은 고구려와 거의 동일하지만 걸을 때 두 팔을 벌리고 걷지 않고 절을 할 때 한쪽 다리를 펴지 않았다. 모자는 관이라 부르고 저고리를 복삼이라 하며, 바지를 곤이라고 하였다. 그 나라(백제) 말 중에는 중국의 말이 섞여 있으니 이 또한 진한 秦韓의 풍속이 남은 것이다...

079

당인형토우
唐人形土偶

중국 당
높이 23.1
국립중앙박물관



선화봉사고려도경 宣和奉使高麗圖經

서경
중국 송
17.4×11.3
중국항해박물관
복제

1123년 중국 송나라 사신으로 고려에 왔던 서공이 직접 개경에 한 달간 머물면서 보고 들은 각 방면의 정보를 그림과 함께 기록한 여행 보고서이다. 당시 고려시대의 개경의 모습과 아울러 각종 풍습과 신앙, 생활모습 등이 다양하게 기록되어 있으며, 고려의 장인과 고려청자에 대해서도 소개하고 있다. 뿐만 아니라 비교적 명확하게 항로 기록이 남겨져 있어 고려 항로 노선을 추정해볼 수 있다. 사신단을 태운 배는 예성강 하구에서 서해안의 교동도, 자은도를 거쳐 송나라 영파 근처인 태창항을 목적지로 잡았다.



번한이관 사십이국인물도
藩漢異觀 四十二國人物圖

조선시대
29.0×853.9
국립해양박물관

일본 에도시대 중기 천문·지리학자인 니시카와 조켄(西川如見)(1648-1724)이 중국의 직공도 형식을 빌려 그린 그림이다. 세계 42국 민족의 인물을 그렸으며, 각국의 위치 및 풍속 등을 한자와 가나를 병행하여 기록했다. 특히, 조선인을 표현한 부분을 보면, 소동과 복장을 취하고 있어 19세기 말 소동과 열풍이 있었던 것을 알 수 있다.





朝鮮

ハ通古ノ
二種ノ
一也ナリ

中古前代百濟名
ト合シ未ダ一
朝前ト云ク
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本

元良帝

朝鮮ノ北東亞地
中世前代ノ
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本



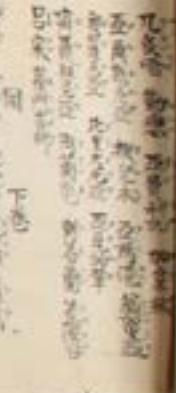
大明

大明ノ事ハ
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本

大明ノ事ハ
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本
大明ノ事ハ
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本

大清

大清ノ事ハ
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本
古事ノ事ハ本



육로사행 陸路使行

한반도에서 중원으로 이어지는 육로 사행로는 한반도와 중원을 연결하는 교통의 허브인 요동遼東 지방을 경유하여 화북지방을 거쳐 중원 깊숙이 자리 잡은 장안長安, 남경南京 또는 북경北京으로 이어졌으며 사행단의 최종 목적지는 중원의 정치상황에 따라 달라졌다. 때로는 중원을 넘어 실크로드를 따라 멀리 중앙아시아까지 이어졌다.

중국 대륙에서 정치적 격변이나 전란이 발생할 경우, 요동이나 만주 지역에서 정치적 변란이 생긴 경우 한반도에서 요동을 경유하여 중원으로 이어지는 사행로는 종종 폐쇄되었다. 고려시대의 경우, 송*이 건립된 이후 요동지역을 요나라와 금나라가 차지하면서 송나라로 이어지는 육로 사행로는 폐쇄되었고, 16세기 말 요동지역에서 여진족이 발흥하면서 다시 요동을 경유한 육로 사행로는 상당기간 동안 폐쇄되었다. 육로 사행로는 대체적으로 원나라, 명나라, 그리고 청나라의 안정기에 효율적으로 운영되었으나 사행로의 운영은 이들 왕조의 정치적 상황에 따라 변화하였다.



082

의순관영조도 義順館迎詔圖

조선시대
46.5×38.3
서울대학교 규장각 한국학연구원

이 작품은 1572년 10월 11일 명명의 조사詔使(正使 韓世能, 副使 陳三謨)가 신종神宗(1563-1620)의 등극登極을 조선에 알리기 위해 압록강을 건너 의주義州에 있던 의순관義順館에 도착하던 때의 광경을 그린 것이다. 오른쪽 위에서 왼쪽 아래로 압록강이 흐르고 있고, 우반부에는 의주성義州城과 의순관이, 대안對岸인 좌반부에는 중국 산천이 그려져 있다. 중국 사신 일행은 좌측에서 강을 건너 가마와 기마 행렬을 이루며 우측 의순관 쪽으로 향하고 있다.



海域航珍

貢

帝畿壯遊萬里恣

輕肥

中朝禮樂款才空技

國江山耀德輝鷄

鵠洲遶孤樹吉風

風臺下

五雲飛俄生為報劇平

候滿莪

恩光向日輝

德盛齊街史日湖金自

歸國詩

丁巳仲夏 吳昌碩畫



送朝天客歸國詩章圖



083

송조천객귀국시장도 送朝天客歸國詩章圖

조선시대
103.6×163.0
국립중앙박물관

명나라 화공이 외국 사신을 전별하는 모습을 담은 모습이 그려진 회화이다. 화면 상의 외국사신에 대해서 조선의 사신일 것이라는 설이 유력하였으나, 그림이 그려진 15세기 말 ~16세기 초인 1419년 이후에 조선 사신이 남경을 공식적으로 방문한 기록이 없으므로, 일본견명사신이라고 보는 견해도 있다. 비록 사신의 국적에 대해 의견이 불분명한 작품이지만, 그 당시 사신단이 방문했을 남경의 모습을 조망할 수 있는 유일한 회화라는 점에서 그 역사적인 의미가 깊다.

조선시대
21.2×31.8
서울대학교 규장각 한국학연구원
보물

한양도성도 및 조선 군현지도, 조선전도, 그리고 천하도지도天下都地圖를 망라한 지도책으로 18세기 후반에 제작된 것으로 추정된다.

제1책에는 한양도성도, 북경도성도, 의주에서 북경에 이르는 사신의 통행로를 그린 의주북경사행로義州北京使行路, 조선전도, 중국지도, 천하도지도가 차례로 수록되어 있다. 제2책에는 그 형식과 내용이 정상기의 『동국지도東國地圖』를 많이 따르고 있는 조선 도별 지도, 그리고 제3책에는 중국의 지방을 행정구역별로 나눈 16장의 지도가 수록되어 있다.



열하일기
熱河日記

박지원(燕巖, 1737~1805)
조선시대
35.0×29.0
국립해양박물관

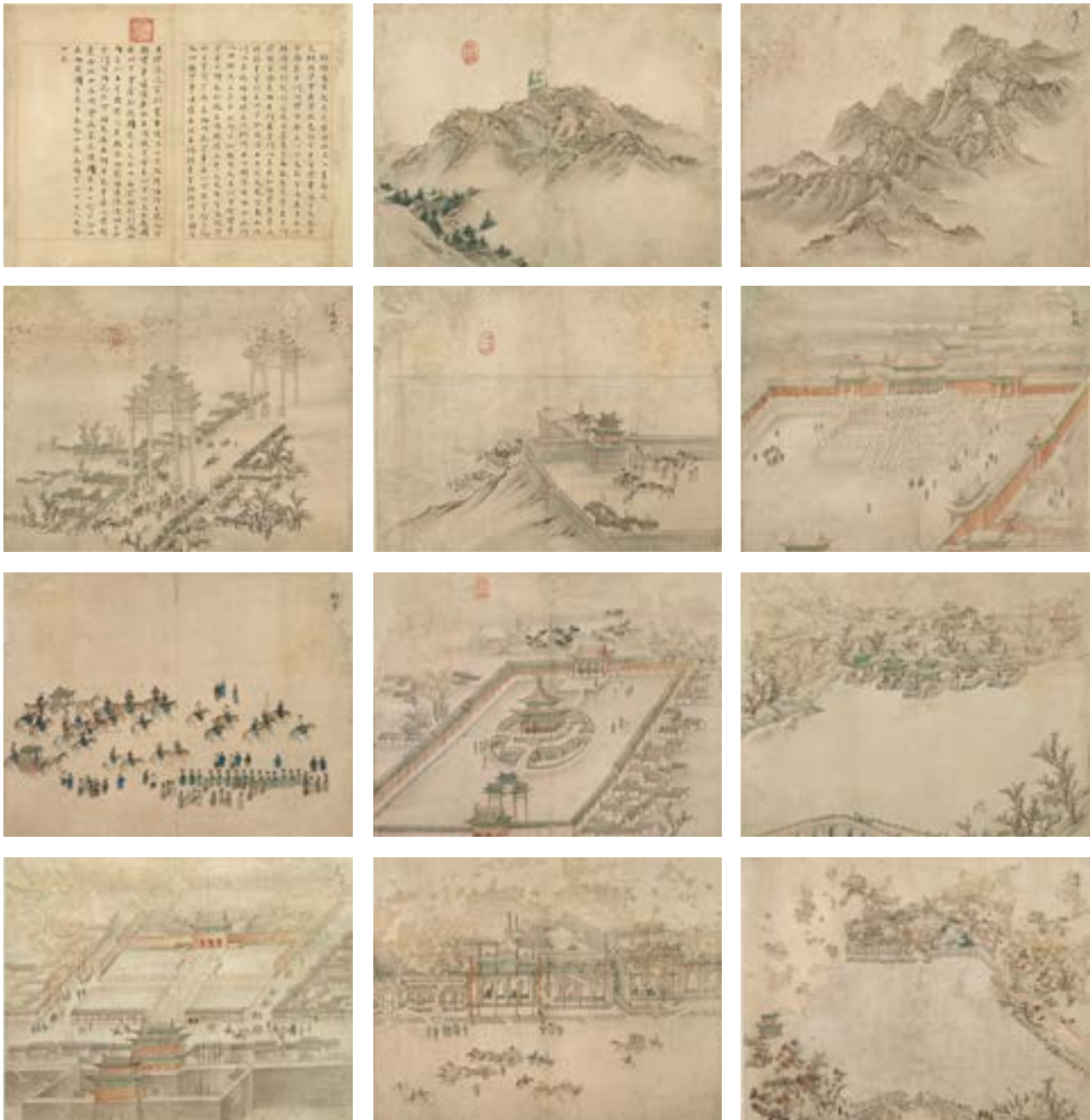
조선후기 실학자 박지원이 청나라 건륭제(乾隆帝)의 칠순 생일을 축하하기 위한 외교사절단으로 다녀온 후 작성한 견문록이다. 중국 북경을 지나 청나라 황제의 여름 별장지인 열하까지 기행한 기록을 담았다. 1780년 6월 24일 압록강 국경을 건너 것으로 시작하여 요동(遼東)·성경(盛京)·산해관(山海關)을 거쳐 북경(北京)에 도착 후 다시 열하로 가서 8월 20일 북경에 돌아오기까지 약 2개월 동안 겪은 일을 날짜 순서에 따라 항목별로 적었다.



086
 연행도
 燕行圖

조선시대
 34.4×44.7
 숭실대학교 한국기독교박물관

북경을 다녀온 사절단의 행적을 소상히 기록한 13폭의 그림과 연경에서의 입공 절차를 기록한 발문이 적혀있다.





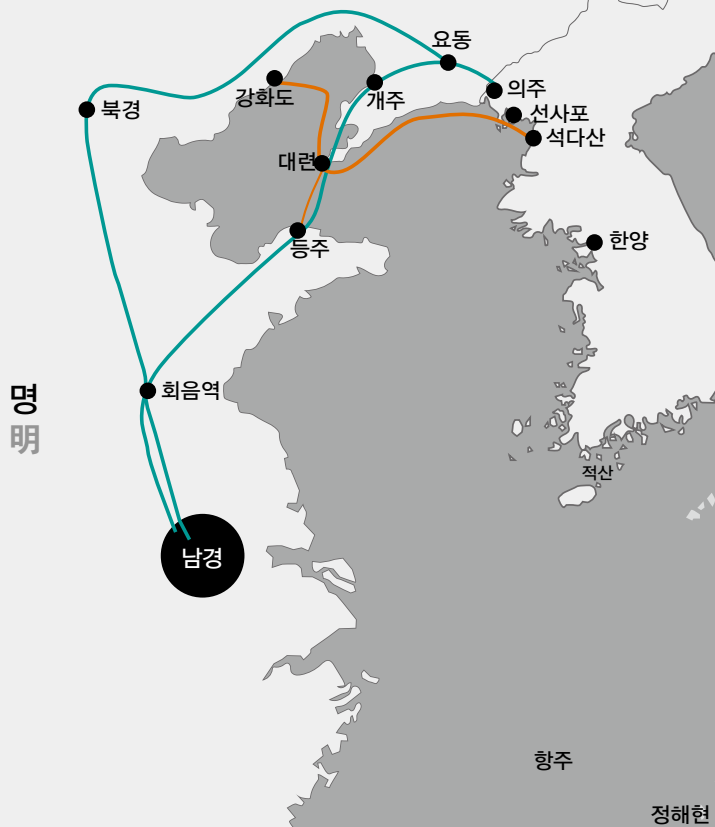
해로사행 海路使行

해로사행길은 신라와 당을 이어주던 사행항로, 고려와 송을 이어주던 사행항로, 여말선초麗末鮮初 명과의 정치적 파란기의 사행항로, 명말청초明末清初 요동을 점령한 청나라를 피해 명나라로 향하는 사행항로 등이 있었다.

해로사행의 항로는 1629년 이전까지는 등주登州를 경유하였고, 이후로는 영원위寧遠衛를 경유했다. 이때 가도椶島는 1622년에 동강진東江鎭이 설치되면서 조선과 명나라 외교 교섭의 1차 관문으로서 해로 사행사들이 반드시 경유하는 장소였다. 해로 사행기의 사행단은 5척의 사행선에 180명 정도의 인원으로 구성되었고, 행선의 유지보수를 위해서 공수工手가 동행하였으며, 불의의 사고를 대비하기 위해서 사신들은 각자 외교 문서, 방물을 가지고 분산해서 승선하였다.

명나라 남경시기 사행

명·청 교체시기 사행



087

홍충평공사적고
洪忠平公事蹟考

조선시대(1847)
38,0×32,0
국립해양박물관

고려시대의 문신이며 서예가인 충평공 홍관의 사적에 관한 여러 문헌을 편집하고 그것의 사실 여부를 고변한 책으로, 배를 타고 중국에 가는 '항해조천도'가 수록되어 있다.



죽천 이덕형 竹泉 李德洞

이덕형의 본관은 한산韓山, 자는 원백遠伯, 호는 죽천竹泉이다. 예조판서禮曹判書, 판의금부사判義禁府事, 우찬성右贊成 등을 역임한 조선 중기의 문신으로 1596년 과거에 급제한 후 광해군에서 인조대까지 주요 관직을 두루 지냈다. 광해군을 몰아내고 왕위에 오른 인조는 명나라로부터 정통성을 인정받고자 주청사奏請使를 파견했으나 실패했다. 이후 2차 주청사로 임명된 이덕형은 후금에 의해 육로가 끊겨 바닷길을 통해 명나라에 도착하였고 승인을 받아내는데 성공하였다.



088

죽천 이덕형 영정
竹泉李德洞 影幀

조선시대
127.0×60.0
이자원
하남역사박물관

죽천이공행적록 권 竹泉李公行跡錄 乾

이덕형
조선시대
34.0×23.0
국립해양박물관
부산광역시 문화재자료

1624년 인조(1623~1649)의 책봉을 위해 주청사로 명나라에 다녀온 죽천 이덕형(竹泉 李德興 1566~1645)의 사행을 기록한 필사본 1책이다. 사행은 정사 이덕형 외 부사 오숙(吳勳 1592~1634)과 서장관 홍익한(洪翼漢 1586~1637) 삼사(三使)가 참여하였고, 이들은 여섯 척의 배와 사백여 명의 격군이 동원된 대규모 사행 선단을 이끌고 평안도 선사포에서 시작하여 중국 산둥성 등주로 향하는 총 3,760리의 바닷길을 따라 항해하였다.

책의 내용은 크게 세 부분으로 나뉘어지는데, 첫째, 이덕형의 일대기를 연보형식으로 정리하였고, 둘째, 인조 즉위 전후의 역사적 사건을 배경삼아 주청사행의 필요성과 당위성을 설명하였다. 그리고 셋째, 사행을 떠나기 위해 임금님께 하직을 고쳤던 1624년 6월 20일부터 주요 사건을 중심으로 기록하였다. 1624년 7월부터 10월까지 해로사행의 항해일정에 주목하여 발생하는 주요 사건을 중심으로 날짜별로 기록되어 있으며, 바다의 낯선 환경에 처한 인물의 주관적 입장을 사실적으로 표현하고 있다.

지금까지 밝혀진 우리나라 최초의 국문 사행록인 담헌연행록(1765) 보다 120여년 앞선 것으로 보아 한글로 기록된 사행록 가운데 가장 이른 시기의 것으로 추정되고 해로사행 경로가 정확히 묘사되어 있어 한중관계사와 사신관계 등에서 중요한 자료이다.



8월 13일

“장산도라 하는 섬으로 향하고 있었는데 무엇인가 바다 속에서 나오니 높이 산 같네. 흑 반신을 드러내며 흑 전신을 들어내어 때론 물을 뿜어 구름과 안개를 지으니 좌우로 물결이 솟아난 고로 그 머리 눈은 자세히 보지 못하고 다만 그 등의 높이 헤아릴 수 없어 험악한 비위가 쌓인 듯하니 사공이 이르되 이것은 고래라 성내면 저러하니 만일 근처에 가면 대환이 있다하고 급히 배를 되돌려 피하더라.”

090

항해조천도 航海朝天圖

조선시대
40.8×34.0
국립중앙박물관

조선 인조의 책봉을 요청하기 위해 1624년에 명나라에 파견된 이덕형(李德馨) 일행의 사신 행차 길을 담은 그림이다. 모두 25점으로 이루어진 이 그림은 당시에 제작된 『연행도폭(燕行圖幅)』을 토대로 18세기 후반부터 19세기 전반 무렵에 다시 모사한 것으로 추정된다. 그림의 끝부분에는 훗날 바닷길을 이용해 사행할 자들에게 도움을 주기 위해 자신의 사행길을 그림으로 그리게 했다는 이덕형의 글이 적혀 있다.



自石城
島南距
長山島
三百里

自長山
島西距
廣鹿島
二百里



화포선생 항해조천록
花浦先生 航海朝天錄

홍익한
조선시대(1705)
30.9×19.7
국립중앙도서관

당시 서장관書狀官으로 함께 갔던 홍익한洪翼漢의 화포선생항해조천록花浦先生航海朝天錄에는 사행의 규모와 그 과정에서 일어난 갖가지 일화가 매우 구체적으로 적혀 있다.



乃開洋簡辰也。職到浦三日疾病。所噉食。日不過數匕。而舟人以觀象監吉期來告。弗獲已扶曳病軀。卯時。與正使李德澗，副使吳翮。領率譯官知事表廷老，同知全悌佑，僉知秦仁男，吏文學官李元亨，上通事黃孝誠，朴仁厚，押物官玄禮祥，寫字官玄得洪，乾糧掌務林致龍，李應翼等四十餘人。乘各舡。篙師一時發棹歌。舉帆。鼓角亦甚悽切。諸邑守令及大小人員。俱送行於浦口。至有掩涕者。解纜轉遠。而擡眸林麓之際。戛然歌吹之聲。遠飄洲渚之間。認是諸守宰張樂作歡。欲慰遠游之懷也。諸舡纔脫浦口。風雨大作。遂下碇。留宿港中。

오늘은 뱃길을 떠나기로 택한 날이다.

내가 본포本浦에 당도한 지 3일이 지났으나 병세가 여전하여 하루 먹는 것이 두어 숟갈에 지나지 않았는데, 뱃사람들이 와서 관상감에서 가린 길일吉日이라고 고하므로, 부득이 병든 몸을 이끌고 묘시卯時에 정사 이덕형李德澗, 부사 오숙吳翮과 더불어 역관譯官인 지사知事 표정로表廷老, 동지同知 전제우全悌佑, 첨지僉知 진인남秦仁男과 이문학吏文學官 이원형李元亨과 상통사上通事 황효성黃孝誠·박인후朴仁厚와 압물관押物官 현예상玄禮祥과 사자官寫字官 현득홍玄得洪과 건량장무乾糧掌務 임치룡林致龍·이응익李應翼 등 40여 인을 영솔하고 각기 배에 올랐다. 뱃사공들이 일시에 뱃노래를 부르며 돛을 올리니, 북과 화각畫角 소리 또한 매우 처량했다. 여러 고을 수령들과 대소 인원이 모두 포구에 나와 전송하는데 눈물을 흘리는 자까지 있었다. 닻줄을 풀고 바다를 향해 점점 멀어져 가는데, 홀연히 수풀 사이에서 노래와 풍악 소리가 일어나 멀리 물가에 들려오니, 이는 여러 수령들이 풍악을 베풀어 원행遠行하는 사람의 회포를 위로하려 함이었다.

모든 배가 포구를 벗어나자마자 바람과 비가 크게 일므로 드디어 닻을 내리고 항구에서 유숙하였다.

092

설정 조천일기 雪汀 朝天日記

이흘
조선시대
38.0×32.0
국립해양박물관

이흘李屹(1568년~1630년)이 1629년(인조7) 사은겸진하사謝恩兼進賀使로 동지사 冬至使 윤안국과 함께 배를 타고 명나라에 다녀온 길을 기록한 연행기다. 1629년 7월 8일 서울을 떠나 평양에서 배를 타고 해로를 통해 명나라 북경에 도착하여, 1630년 북경에서 병사하기까지의 일이 자세히 기록되어 있다.



093

대원군봉환 연경항해록 大院君奉還 燕京航海錄

조선시대(1883년)
38.0×17.0
국립해양박물관

1883년 유생이 기록한 것으로 1882년 대원군이 청군에 의해 청국으로 납치되자, 충청도 유생 3명이 해외여행 금지의 국법을 어기고 육로로 중국에 가서 청원서만 제출하고 천진에서 배를 타고 귀국하기까지의 과정을 기록하였다.



사행을 통해 들어온 국제정세

전근대사회 공식 사절은 당시 국제정세를 빠르게 파악할 수 있는 공식 루트였다. 개항기에 서양 및 국제 상황을 잘 빠르게 파악해야하는 상황에서 영선사^{領選使}와 같은 공식 사절단은 최신 소식을 국내로 수입하는 창구 기능을 했다. 중국이라는 창구는 국제정세에 맞추어 서양까지 인식을 확장할 수 있는 계기가 됐다. 특히 상해는 근대 개항기에 이르러 외국과의 주요 항구로서 급성장했으며, 특히 우리나라는 상해에 대한제국임시정부를 설립해서 주요 거점으로 활용했다.



094

상해 황포강 전경
上海黄浦江全景

중국 민국
37.0×97.0
중국항해박물관

이 건적물은 1930년대 상하이 와이탄의 모습이 새겨져 있는 것이 특징이다. 저 멀리 높은 건물이 늘어선 모습으로 근대 상하이의 세련되고 번영한 모습을, 강 위에 바삐 떠다니는 범선과 기선을 통해 변화하고 복잡한 모습을 볼 수 있다. 또 근처에는 부두와 서양식 건물이 그려져 있는 것을 볼 수 있으며, 지난 세기 상하이 와이탄의 전경을 볼 수 있다는 점에서 매우 귀중한 이미지 자료로 여겨지고 있다.



095
동서양고
 東西洋考

장섭
 중국 청
 18.5×26.0
 중국항해박물관

명나라 장섭張燮이 쓴 총 12권의 지리학 저서이다. 명나라 후기 해외 무역과 교통의 역사, 지리, 경제, 항해 등 각 분야의 지식 등 내용이 풍부하다. 그 외에도 16세기 아시아 동남부 각국의 역사, 특히 서양 식민주의자들의 약탈과 현지인 노역 등의 역사가 상세히 기록돼 있다. 이는 중국과 서양 식민주의자들의 해외 접촉을 다룬 최초의 자료 중 하나다.



096
해국문견록
 海國聞見錄

진륜형
 중국 청
 30.0×13.0
 중국 항해박물관

청나라 진륜형陳倫炯이 쓴 해양 지리 종합 명저로, 노선과 일본 등 나라의 특색과 풍습, 물자, 해상 노선 등을 기록한 자료다. 중국 사람이 비교적 이른 시기 외부 세계를 보고 작성한 진귀한 문헌이다.



097

해국도지 海國圖志

위원
중국 청
13.0×19.5
중국항해박물관

중국 청나라 위원魏源이 저술한 책으로 함풍咸豐 2년(1852)에 간행되었다. 그는 세계 각국의 역사와 정치, 지역의 특색과 풍습을 상세하게 서술하고, 서양의 과학기술을 배우자고 주장하며, ‘오랑캐의 훌륭한 기술을 배워서 오랑캐를 제압하자(師夷之長技以制夷)’는 중심 사상을 펼쳤다. 이 책은 조선사회에도 전해졌으며 중원中原 중심의 전통적인 세계관에서 벗어나 오늘날과 같은 세계를 인식하는데 중요한 영향을 끼쳤다.



098

중국통상구안해관연보 中國通商口岸海關年譜

중국 청
24.3×15.2
중국항해박물관

중국 청나라 말기의 통상구안通商口岸(개항장) 세관 연보로 당시 중국 개항장의 수출입 무역과 관련한 여러 데이터가 담긴 귀한 자료다.



099
신보
申報

중국 민국
77.5×53.0
중국항해박물관
복제

중국 최초 근대신문 신보는 1872년 4월 30일 상하이에서 처음 창간되었다. 중국이 근대에 발행한 신문 중, 발행 기간이 가장 길고 가장 광범위한 영향을 미친 신문으로 중국 현대 신문의 발전에 중요한 의미를 지닌다.



100
인천분국 우각 도장
仁川分局牛角印章

중국 청
4.0×5.0
중국항해박물관

청나라 운선초상국 인천분국에서 사용하던 인장으로 안에 영문과 중문 글자가 새겨져 있다. 청나라 운선초상의 대외 무역 발전을 보여주는 중요한 역사적 자료다.

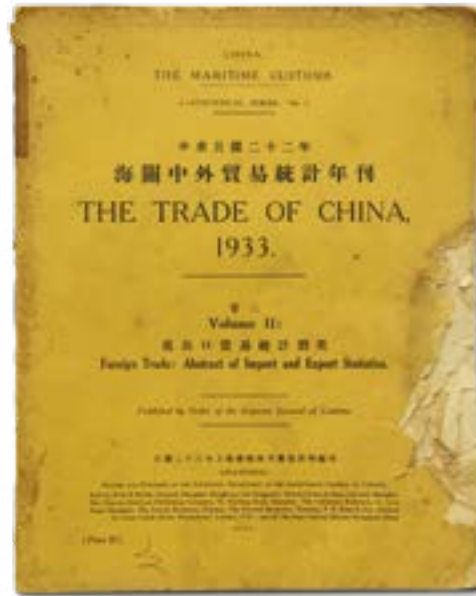


101

중외무역통계연간
中外貿易統計年刊

중국 민국
25,0×15,5
중국항해박물관

1933년 중국 해관(세관)의 외국과의 수출입 무역에 관한 각종 데이터가 포함되어 있어 중국 근대 해관사를 연구하는 데 중요한 자료다.



102

윤선초상국고분유한공사 주식
輪船招商局股份有限公司股票(株式)

중국 민국
21,0×28,0
중국항해박물관

중국 민국시대 윤선초상국輪船招商局의 주주 자금 모집 증서로 금액은 1만 금원 金圓이다. 민국 윤선초상국의 발전을 보여주는 가장 중요한 실물 증서다.

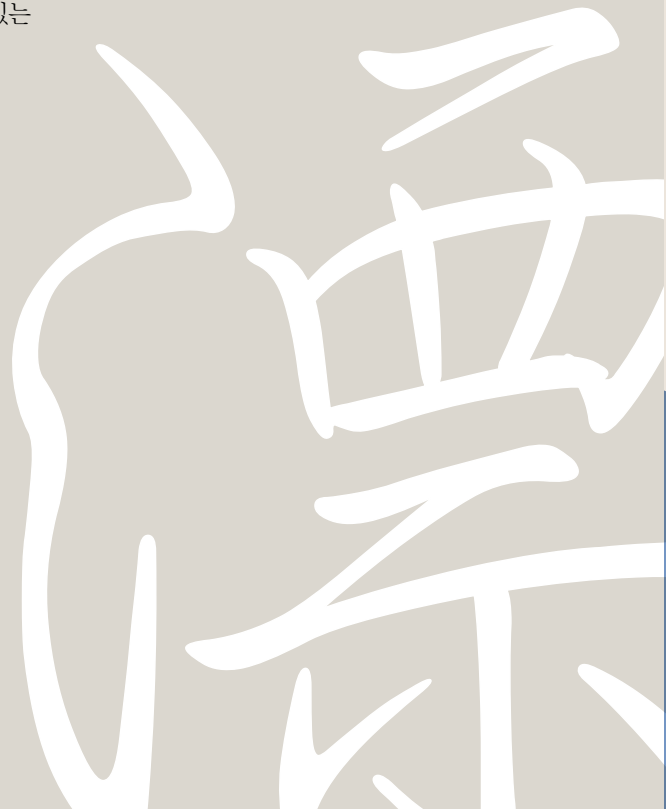


3-2 개인 표류 경험과 견문

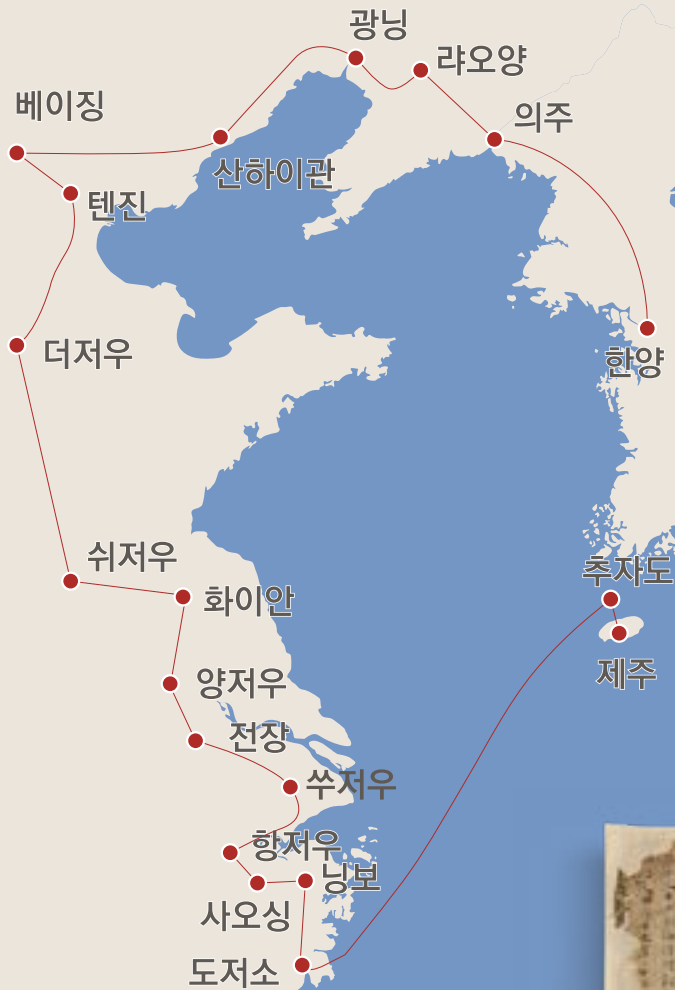
중세 시기에 이르러 개인들은 해로 사행과 표류를 통해서 낯선 이국을 경험할 수 있었다. 선박 제조술과 항해술이 발달하자 무역 및 문화 교류의 빈도가 높아지는 사회적 분위기로 인하여 다양한 표해 기록이 남겨졌다. 표류의 시작은 해류와 계절풍을 통한 우연적인 사건이었지만, 다양하면서도 개방적이고 다문화적인 세계가 될 수 있는 계기로써 거듭났다. 국가 차원에서는 교역이나 장거리 교역로를 통한 조공무역의 면세 특혜가 활용되었지만, 민간 차원에서 해역은 다층적이면서도 자연적인 성격이 강하였다. 표류는 특히 이러한 자연발생적인 개인의 경험이었으며, 표류민들이 원하지 않은 결과일지도 모르지만 뜻하지 않게 해외여행을 하고 이국 문화를 체험할 수 있는 특이한 사건이었다.

공식 사절단만 가능했던 국외로의 진출은 고려시대가 되자 상인이나 어민과 같은 다양한 신분의 표류민을 통해 일반인에게도 가능해졌다. 지리학적으로 주로 제주도에서 표류하여 중국에 불시착한 사람들은 삼짍 씨앗을 전하거나 중국 현지의 회전축 사용법을 배우오는 등 다양한 민간교류를 실행하였다. 개인 표류는 당사자의 신분이 승려, 군인, 관료, 무사, 무역상, 농민, 어부 등으로 다양하며 직접 자신의 경험을 작성하기도, 혹은 지식인의 붓을 빌려 표해 속에서 자신이 겪은 감정과 직접 보고 들은 이국의 풍습과 견문을 기록으로 남기기도 했다.

우리는 이러한 기록을 통하여 그 안에 담긴 중국과 한국 문화 교류 양상을 파악할 수 있다. 특히 표해 기록으로 14세기부터 19세기에 걸쳐 점차 전개된 해상 교류의 모습, 표류민 증가와 이에 따른 송환 제도의 장착, 표류민들이 직접 보고 겪은 이국의 모습들을 확인할 수 있다. 사행과 표류기에 나타난 지도와 그들의 송환 경로는 이국 풍물에 대한 기록과 함께 제한된 면적에 제작자의 의도와 인식이 적극적으로 반영되어 시대상을 파악할 수 있는 좋은 자료이다.



최부의 표류와 귀국경로



103 표해록 漂海錄

최부
조선시대
28,0×23.6
국립해양박물관

이 표해록은 금남 최부(錦南 崔溥)(1454~1504)가 1487년 제주추쇄경차관(濟州推刷 敬差官)으로 부임했다가 이듬해 부친상을 당해 돌아오던 중에 풍랑으로 중국의 절강성(浙江省) 영파부(寧波府)에 표류한 후, 북경과 압록강을 통해 6개월 만에 귀국하기까지의 전말을 성종의 명에 의하여 기록한 것이다. 이 책에는 최부가 표류하던 배 안에서 겪은 일들과 영파 바닷가 표착 후 왜구로 오인되어 붙잡혀 사형당할 처지에서 중국 관리를 만나 신분과 표류 원인을 밝혀 북경으로 옮겨지게 된 등의 여정이 생생히 기록되어 있다.

강해승사록
江海乘槎錄

최두찬
조선시대
50.0×30.0
국립해양박물관

최두찬(崔斗燦)(1779~?)의 『강해승사록(江海乘槎)』은 1817년 대정현감을 따라 제주도에 갔다가 돌아오는 길에 풍랑으로 표류되어 중국의 영파부에 표착한 후, 중국 북경(北京)을 거쳐 귀국하기까지의 표해 기록이다. 최두찬은 청나라 강남 문사들과의 교유에 중점을 두어 약 100편의 시를 수록하고 중국 강남의 풍경을 자세히 묘사했다.



105

표해록

漂海錄

양지회

조선시대

33.2×21.1

장서각 한국학중앙연구원

나주 선비인 양지회梁知會는 당시 최두찬과 같은 배를 타고 표류했는데, 양지회 역시 돌아와서 『표해록漂海錄』을 저술했다. 그러나 양지회는 최두찬과 다르게 배 안에서 탐라인과의 갈등이나 고난을 세밀하게 묘사했다. 이 두 표해록은 회계(현, 소흥紹興)를 거쳐 항주까지는 동일하게 서술되었으나, 그 이후 항주까지의 여정이 다른 것이 특징이다.



106

표해시말

漂海始末

유암총서/이강희

조선시대

28.0×25.0

신안군

전라남도 문화재자료

유암총서柳菴叢書는 이강희李綱會(1789~?)가 자신의 글과 스승인 정약전, 정약용 형제의 글을 한데 묶어 놓은 문집의 초고본으로 정약전의 「표해시말漂海始末」이 담겨있다. 표해시말은 조선후기 우이도 흥어 장수 문순득文淳得(1777~1847)의 아시아 표류기이다. 흥어장삿길에 풍랑으로 표류하여 류큐琉球, 필리핀呂宋 등에 머물면서 경험한 것들을 소개하였다. 필리핀을 떠나 약 열흘 만에 마카오에 도착하여 3개월간 머물렀는데, 당시 마카오는 포르투갈의 거류지였으므로 동서 문화가 활발하게 교류하는 것을 경험하고 조선으로 돌아왔다.



107

전라도 병마절도사 계문 全羅道 兵馬節度使 啓聞

조선시대
45.0×70.0
국립해양박물관

표류하던 청나라 사람을 신문한 후 왕에게 보고한 계문이다. 관인 부분은 원래 '계'자였을 것이나 후대에 훼손되면서 다른 글씨가 쓰인 것으로 보인다.

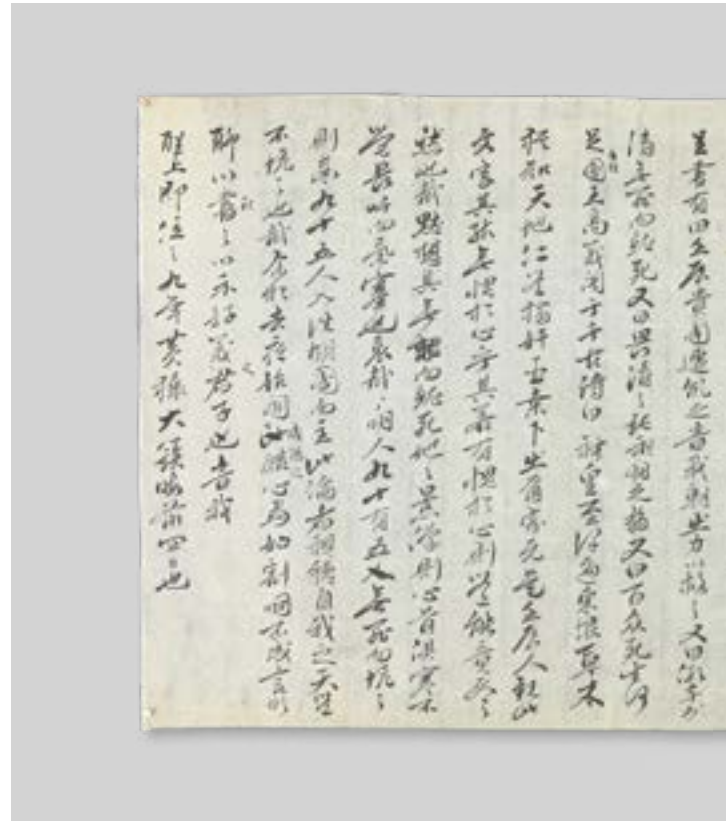


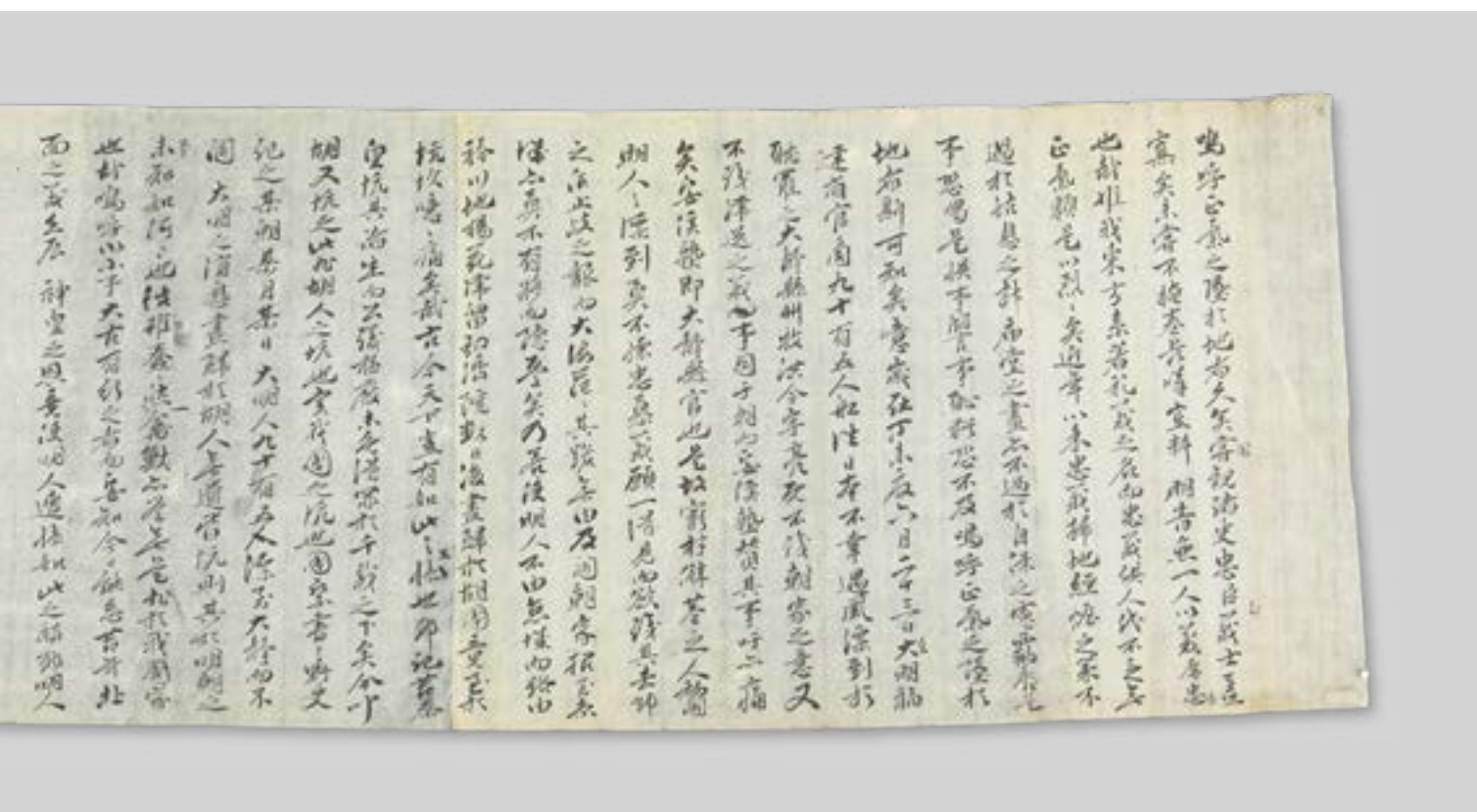
108

표도기록 漂到記錄

조선시대
30.0×90.0
국립해양박물관

정미년 6월 23일 명나라 복건성 상인 95명이 배로 일본을 갔다가 풍랑을 만나 탐라 대정에 표박하게 되자, 제주목사 홍영우가 표도 사건을 보고하였다.





嗚呼正氣之墜打地者久矣嘗觀清史忠臣一載士氣
 寔矣未嘗不抱卷長嘆空軒 朋者無一人以義為忠
 也哉非我宋方素若孔成之危如忠義供人伏不之去
 正氣雖危以烈矣迫幸以未忠義掃地絕倫之氣不
 過打結息之卦而空之畫亦不過於自誅之電雷春是
 不思也其誤于解者不計其恐不及嗚呼正氣之墜打
 地者斯可私矣嘗讀江下小夜六日二十三日大明福
 運有官角九十有五人在此性日亦不幸遇風漂到水
 聽覆之大新蘇州救法今幸其友不淺刺奪之意又
 不淺津送之氣也于國子刻之忘係整頓其于吁二痛
 矣矣深榮即大新慈官也老故實於律若之人論
 州人一儒列矣不係忠義一儒是也欲踐其去神
 之正正之報也大海臣其踐也田及國朝存報至表
 博亦真不有將而德者矣乃其後明人不由其性而物由
 於天地揚氣洋洋留和活院數海畫詳於相國受其表
 抗故噫痛矣哉古今天下未有如此也地即地其表
 自抗其治生而公強極廢未幾陷於千載之下矣今予
 胡又抗之以公胡人之坑也其我國之坑也固京者野文
 紀之某朝某月某日大胡人九十有五人在此不於而不
 國大明之酒意畫詳於胡人長道皆既則其明則之
 未知如何也性非委送倉數亦不其是也其我國家
 也於嗚呼心于大有有創之者如皇如令能忘昔其北
 而二其五原神皇之思其後明人遺其如此之痛胡明人

명·청 교체기 해로사행을 통한 교류

신춘호
한국방송통신대학교

I. 국가적 현안 해결 위해 사신 파견

2022년은 한중수교 30주년을 맞는 해이다. 중국과의 교류가 우리 사회 전반에서 확대되어 왔지만, 한중교류와 협력의 시대를 더욱 발전시키기 위한 노력은 해양문화 분야에서도 조명이 필요하다. 전통 시대 한중교류사의 주요 형식인 외교사행, 즉 사신의 활동을 통해 한중 해양교류의 역사와 문화를 되돌아보고 미래비전을 찾아볼 수 있다면 좋겠다. 그런 점에서 그동안 충분히 조명 받지 못했던 바다를 통한 교류역사, 특히 해로사행에 주목할 필요가 있다.

조선은 중국과 일본에 대한 대외관계를 사대事大와 교린交隣 정책으로 유지하였다. 구체적인 행위가 바로 사행의 파견이었으며, 명·청의 연행사, 일본의 통신사이다. 조공·책봉·변무·전쟁·쇄환·범월·표류·무역과 같은 국가 외교 현안의 원만한 해결이 사신들의 주요 책무였다.

조선시대 중국을 오간 사행단의 횡수는 약 1,800여 회에 이른다. 대청 사행만 약 607회에 달한다. 1894년 청일전쟁에서 청의 패배로 전통적인 조공체제가 해체되었고, 공식적인 중국 사행도 끝났다. 중국 사행노정은 중국에서 미리 정해진 경로를 이용하게 되지만, 국제 정치의 변동이나 중국 측 요구에 따라 바닷길을 이용한 해로사행이 이루어지기도 했다.

II. 목숨을 걸어야 했던 바닷길

1619년 누르하치가 후금을 세우고 1621년에 요동과 심양을 점령하자 명은 조선 사신이 요동지역을 피해 서해와 발해만의 해로를 이용하여 북경에 올 것을 요구했다. 명·청 교체기 해로를 이용했던 17여년간의 사행 횡수는 약 32회로 파악된다. 비록 요동의 정세가 불안정하기는 했지만, 해로를 이용한 대명 외교사절의 파견은 지속적으로 유지되었음을 알 수 있다.

1621년 안경安敬(1564~1640) 일행이 명으로부터 등주를 경유하는 해로노정을 허락받음으로써 본격적인 해로사행이 시작되었고, 1629년까지 산동성 등주에서 북경에 이르는 노정을 이용하였다.(1-海,1-陸) 1629년에 원숭환袁崇煥(1584~1630)은 조선이 왜와 서로 통한다고 의심하여 중국의 내지를 이용하지 못하게 할 목적으로 사행단의 노선을 변경시켰다. 여순구를 돌아 각화도-영원위로 연결되는 해로와 영원위-산해관-북경으로 향하는 육로노정이다.(1-海,2-海) 이



명청교체기 중국연행 육로/해로 노정도

(지도제작 ©신춘호)

러한 노정의 변화는 당시 가도에 머물던 모문룡(毛文龍)(1576~1629)을 제거하고 조선에 대한 영향력을 강화하여 요동 수복에 활용하려는 목적이었다. 이 노정은 1637년 병자호란으로 명과의 외교관계가 단절될 때까지 지속되었다. 1636년에 성절사로 사행했던 김옥금(1580~1658)은 중국 현지에서 청의 조선 침략 사실을 전해 들었으며, 1637년에 귀국한 그들의 사행은 명에 대한 마지막 외교사절이 된 셈이다.

해로사행의 이동경로는 선사포(석다산)-가도-묘도군도-등주에 이르는 해로와 등주-제남-덕주-북경으로 이어지는 육로를 이용했다. 서해 연안을 따라 산동성을 거치는 해로노정은 요동의 육로노정에 비해 매우 위험하였다. 명의 해금정책(海禁政策)으로 오랜 기간 해상 교류가 많지 않았던 시대였으므로 해상활동 경험이 부족했다. 생소한 뱃길, 항해기술의 부족은 초기 해로를 이용하는 사행단의 안전을 위협하였고, 바다에 대한 두려움이 해로사행의 어려움을 가중시켰다. 그런 점에서 해로사행은 고난과 역경의 노정이기도 했다.

1620년 만력제의 황후, 만력제, 태창제가 잇달아 급서하면서 조선은 진위사(陳慰使)와 진향사(進香使)를 파견하였는데, 1620년 진위사의 정사 박이서와 서장관 강옥, 1621년 진향사의 정사 유간과 서장관 정응두 등이 모두 철산취(현, 대련) 인근에서 익사하거나 실종되었다.

해상을 이용한 항로가 명확하지 않고, 항해기술이 미약하던 시절에 요동의 위험을 피해 바다를 건너다가 참변을 당한 것이다. “후손들은 문과에 응시하지 말라!” 이 말은 해로사행을 다녀온 안경이 후손들에게 남긴 유언이다. 목숨을 내놓고 임무를 수행해야 하는 문관으로는 관직에 진출하지 말라는 말이었다. 당시 해로사행의 고생스러움과 괴로움을 미루어 짐작 할 수 있는 말이다. 해로사행에 대한 두려움 때문에 사행으로 참여하는 것을 극구 피하는 세태였지만, 오윤겸(吳允謙)(1559~1636)·이현영(李顯英)(1573~1642)과 같이 해로사행을 두려워하지 않는 이들도 있었다.

바다를 건너던 사신들의 이야기를 좀 더 하자. 등주에서 출발한 사신단의 선단은 연안의 섬과 섬을 잇는 노정을 따라 운항했다. 그러나 자연은 예측하기 어려웠고, 돌풍과 비바람은 오로지 풍력을 이용하여 운항하던 사신 선단에 위협이었고, 안전과 직결되었다. 사신단은 출발 전에 해신제를 올려 해상에서의 안전과 무사한 귀국을 염원했듯이 해상을 경유하는 곳곳에서 제사를 지냈다. 개양제, 기풍제, 해신제, 천비묘 제사(성모 생일)를 지냈고, 해로사행 초기에 ‘죽은 사신들’에 대한 제사도 빠지지 않았다. 이러한 제의는 조선통신사 영가대 해신제와 마찬가지로 당시 해양문화와 풍속을 엿볼 수 있는 해양문화유산이기도 하다.

Ⅲ. 새로운 세상의 경험, 기록으로 남겨

해로사행은 책봉과 같은 어려운 정치적 현안을 해결해야하는 막중한 외에도 세계를 경험하는 기회이자 새로운 문물에 대한 견문의 기회가 되기도 하였다. 1621~1636년까지 해로사행의 결과로 얻어진 사행기록중 약 27종이 전한다. 안경의 『가해조천록駕海朝天錄』(1621)은 수로조천록의 가장 빠른 시기 기록이고, 이덕형李德馨(1561~1613)의 『조천록일운항해일기朝天錄一云航海日記』, 『죽천행록』(1624), 홍익한洪翼漢(1586~1637)의 『화포조천항해록花浦朝天航海錄』, 사행 정황을 그린 『항해조천도航海朝天圖』(이하 조천도)가 전한다. 특히 1623년 이민성李民成(1570~1629)의 『조천록朝天錄』, 김덕승金德承(1595~1658)의 『천사대관天槎大觀』, 1630년 정두원鄭斗源(1581~?)의 『조천기지도朝天記地圖』와 같은 지리지 성격의 사행기록도 눈여겨 볼만하다.

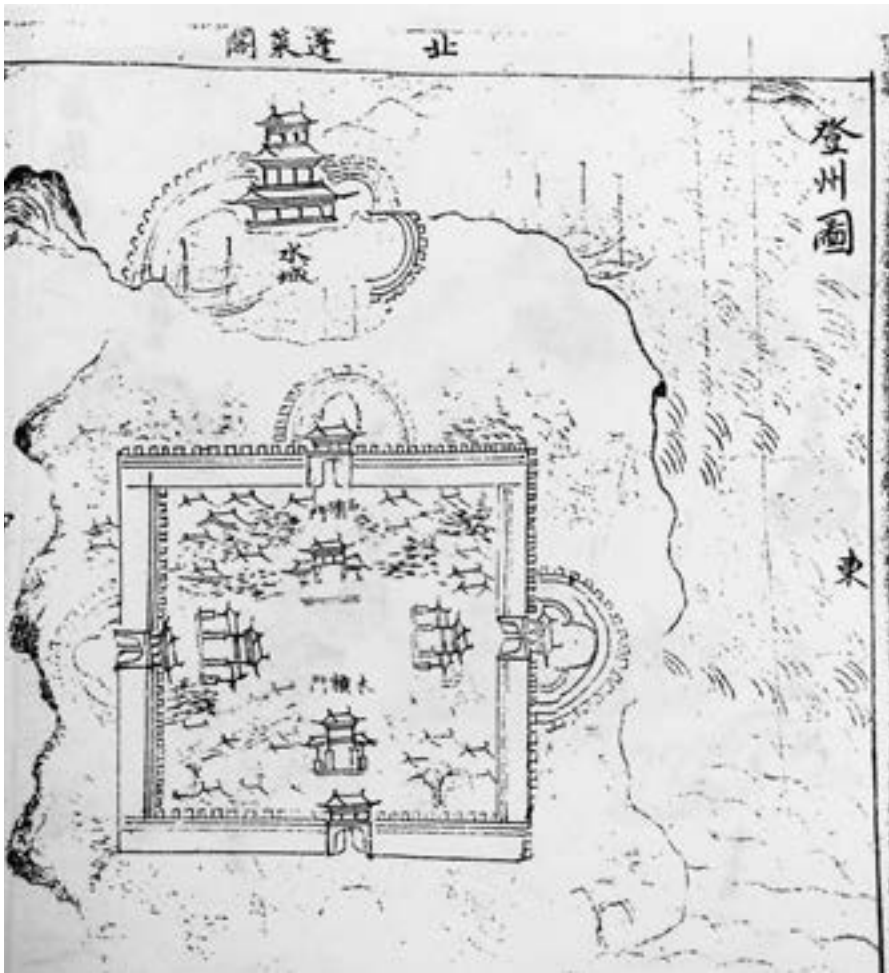
무엇보다도 정두원은 『조천기지도』에서 명 지리지인 『대명일통지

大明一統志』를 참고하여 예로부터 전해오는 지역의 명사名士, 고사故事는 물론 성城, 사묘寺廟, 패문牌門과 같은 사적, 산천 등을 자세히 기록하였다. 특히 정두원은 등주에서 서양과학기술의 요체를 만나게 된다. 당시 명에서 활약하던 서양과학자이자 예수회 선교사인 로드리게스陸若漢(João Rodrigues, 1561~1634)를 만나 교류하고 그에게서 천리경·홍이포·화약·자명종은 물론 서학서적인 만국전도·직방외기·천문서 등을 얻어 왔다. 그는 해로사행 중에 중국에서 생산되는 다양한 색감의 목화 재배 현장을 체험하고 조선에서의 활용성을 제시하는 등 실학적 면모를 드러내기도 하였다. 이러한 사행기록들을 통해 조선 지식인 사회가 중화세계 밖의 또 다른 문명세계를 인식할 수 있었던 계기가 되었다. 그런 점에서 사행은 자아를 확장시키는 기회가 되었고, 세계를 인식하는 창窓 이었다.



등주수성의 선착장과 봉래각

(지도제작 ©신춘호)



정두원의 『朝天記地圖』(登州圖)(17세기, 필사본(복제), 성균관대학교 존경각 소장)

IV. 해로사행 공간, 해양문화교류의 통로

송나라 사신 서긍(徐兢)(1091~1153)은 1123년에 고려를 방문한 후 견문을 기록하고 『선화봉사고려도경(宣和奉使高麗圖經)』을 지었다. 당시 황해 사단항로를 통해 활발하게 교류했던 송과 고려의 대외교류의 일면을 파악할 수 있다. 임진왜란 이후 바다를 통해 일본을 왕래한 조선의 통신사가 한일 평화교류의 상징으로 인식되고 있듯, 외교는 문화를 수반한다는 점에서 17세기 초 명·청 교체기의 해로사행 역시 전통시대 한중 해양문화교류의 통로로 재조명될 필요가 있다. 바다를 통한 대외교류 공간은 더욱 확장되었다. 1883년 인천 제물포항의 개항으로 인해 조선과 대한제국의 외교사절은 다시 바다를 통해 미주와 유럽 각국으로 파견되었다. 해양문화가 역동하는 현상이었다는 점에서 한반도의 바다를 다시 볼 시간이다.

〈참고문헌〉

- 신춘호, 『연행노정기』, 실학박물관, 2019.
 신춘호, 『명·청 교체기 海路使行 路程의 인문정보 일고』, 『한국고지도연구』(Vol.8), 2016.
 신춘호, 『지도와 기록사진으로 보는 명·청 교체기 해로사행』, 『오늘의 가사문학』, 2018-2020.
 임영걸, 『壺亭 鄭斗源의 『朝天記地圖』 연구』, 성균관대학교 박사학위논문, 2011.
 왕가·한종진·당윤희, 『명청교체기 대명 해로사행로의 노선과 지명 재구 및 인문지리학적 고찰』, 역락, 2020.
 허우범·남창섭·신춘호 외, 『황해로드』, 인천출판사, 2022.

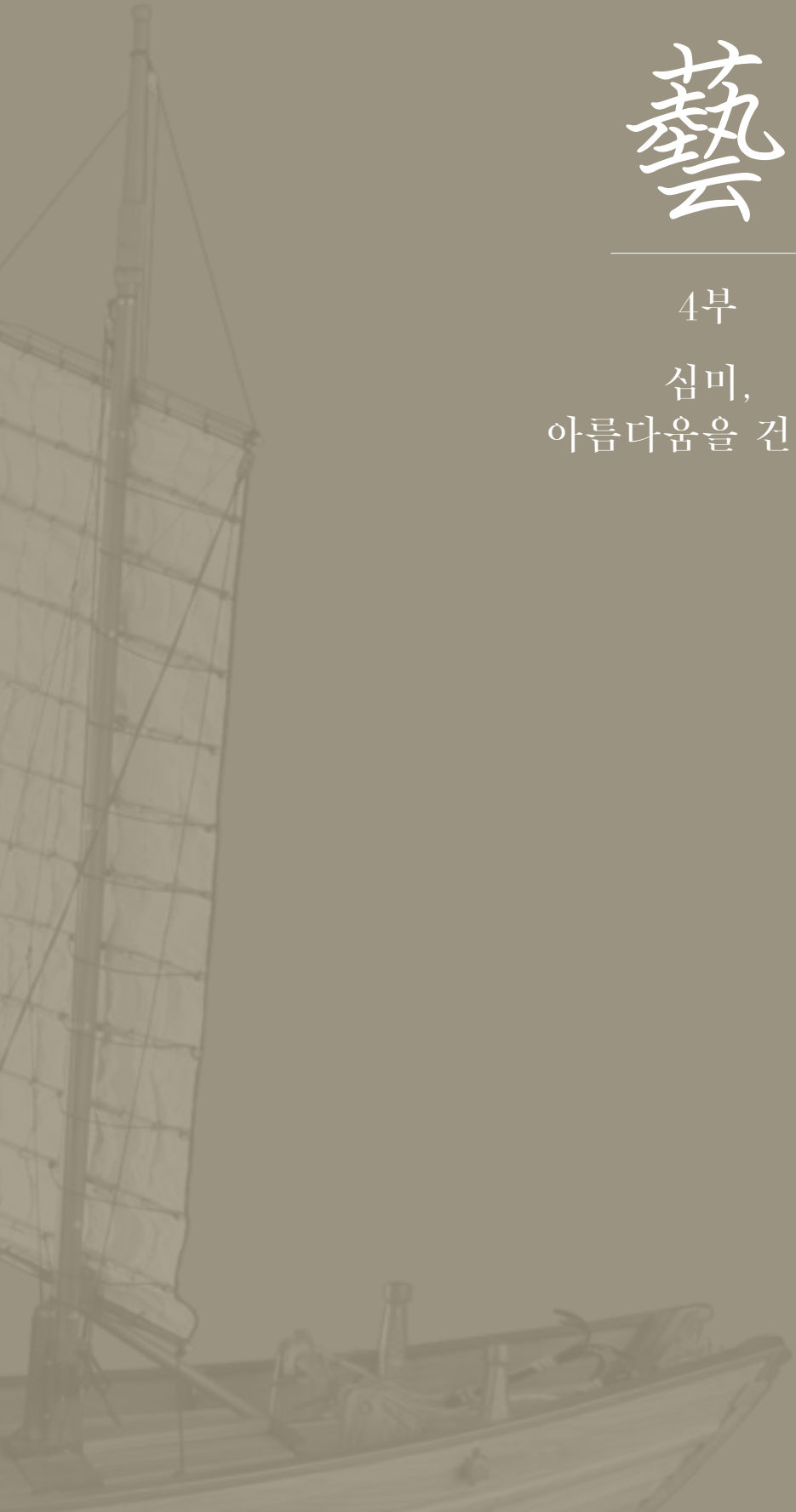
〈그림 출처〉

- 그림1. 명청교체기 중국연행 육로/해로 노정도 (지도제작 ©신춘호)
 그림2. 등주수성의 선착장과 봉래각 (사진 ©신춘호)
 그림3. 정두원의 『朝天記地圖』(登州圖)(17세기, 필사본(복제), 성균관대학교 존경각 소장)

藝

4부

심미,
아름다움을 건네다



學 交 流 藝

4부

심미, 아름다움을 건네다

Aesthetics:
Handing over the Beauty

한국과 중국은 육로와 해로를 통해 오랜 시간 동안 그 호흡을 함께 해왔다. 두 나라는 선사시대부터 현재까지 정치, 문화, 경제, 사회 등 다양한 분야에서 불가분의 관계로써 학문과 종교, 교역과 문물교류, 경험 등을 주고받으며 흡수와 소화, 그리고 전파를 이어왔다. 이러한 한국과 중국의 문명교류는 예술품으로 아름답게 꽃 피워졌으며 그 가치는 단연 독보적이다. 시·서화를 비롯한 서화 작품으로 예술가 및 학자들은 서로의 신의를 쌓아갔다.

한편, '도자기의 길'이라는 별칭이 있을 정도로 한반도와 중국 사이의 황해는 도자기 교역의 중심 루트였다. 도자기는 육로 운송에 비해 선박을 통해 대량으로 운반될 수 있으면서도 쉽게 훼손되지 않아 해상 무역 대상품이 됐다. 마치 지금의 고속도로와 같이 빠르고 안전하게 공예품들의 교역이 가능한 수단으로써 항로가 이용됐다. 이처럼 한반도로 유입된 중국제 도자기들은 다시 한반도의 예술성과 기술력으로 새롭게 재해석되어 발전하여 고려청자, 분청백자 등으로 다양히 발전해 역수출 되기도 했다.

4-1 시·서화 작품에 나타난 교류 활동

중국의 회화는 한국의 회화와 밀접한 관계를 맺어왔다. 한국 회화사에서 중국 회화는 가장 가깝고도 중요한 외국의 회화였다. 우리나라에서 중국 서화가들의 작품을 수집한 행위는 이미 통일신라 시대부터 시작되어 그 역사가 오래되었다. 삼국시대는 국가적 차원의 승인이 있어야만 문화적 교류가 가능하였던 시기였기 때문에 공식 사절단이나 공식 초청 등의 기회로 중국의 회화가 한반도로 유입될 수 있었다. 중국의 예술은 동아시아 회화의 원류이자 근본으로서 기술적인 측면은 물론, 정식적인 혹은 사상적인 측면에서도 많은 영향을 미쳤다. 문인과 화원 등이 참여해 시와 서화가 함께하는 문화가 발달했으며, 지식인들을 거쳐 대중들에게 까지 영향을 미쳤다.

삼국시대의 나라 중 중국 회화의 수용과 관련하여 기록이 남겨져 있는 나라는 백제가 있다. 『삼국사기三國史記』 「백제본기百濟本紀」의 내용에 따르면 백제가 양나라에게 문물과 전문적인 화가를 초빙하였던 사실이 확인된다. 예술 교류는 국가 대 국가의 차원에서 공식적 외교관계를 통하여 수용이 이루어졌음을 알 수 있다. 이처럼 한국 회화는 고대부터 적극적으로 중국 회화를 수용하여 그 영향을 토대로 삼거나 참조하면서 높은 수준의 회화를 발전시켜갔다.

특히 조선시대에는 중국으로부터 시·서화와 관계된 문헌과 작품이 이전시기와 비교할 수 없을 만큼 다량으로 유입됐다. 그 결과 왕족과 양반사대부, 중인층이 향유하고 유통시키면서 당대인들의 작품활동과 예술관에 깊은 영향을 주었다. 특히 영향만 받은 것에서 그치지 않고 청출어람격으로 중국의 문인들 사이에 유명세를 타기도 했다. 그 중 추사 김정희(秋史 金正喜, 1786~1856)는 청나라 문인들에게 선망의 대상으로 김정희에게 친교를 요청하는 편지를 사절단의 편으로 보내기도 했다.

김정희는 조선 금석학과(金石學)를 성립한 실학자이자 서화가로써, 독특한 추사체를 완성했다. 어린시절부터 조선후기 북학파인 박제가(朴齊家)의 제자로 활동하며 청나라 고증학(考證學)을 연구했다. 아버지인 김노경(金魯敬, 1766~1840)을 따라 청나라 연경에 가서 옹방강(翁方綱), 원원(阮元), 주달(周達)과 같은 청나라의 유학자들과 교유하며 명성을 떨쳤다.



태평성시도 太平城市圖

조선시대
113.6×49.1
국립중앙박물관

태평성시도는 각 폭의 장면이 연결되어 한 화면을 이루고 있는 8폭 병풍이다. 이 그림은 성 안의 생활 모습을 종합적으로 그린 일종의 성내 풍속도로서 조선 후기 풍속화의 소재가 될 수 있는 각종 장면들을 망라하고 있다. 태평성시도는 중국의 작품에서 많은 영향을 받아 중국적인 요소와 조선적인 것이 혼재해 있는 양상을 보인다. 18세기 중국 청나라와의 관계 속에서 연행을 통해 중국의 문물이 적극적으로 유입되는 양상과, 17세기 후반 이후 한양을 중심으로 전개된 화폐 경제의 경험과 상업이 활발해지는 면모를 잘 보여주는 작품이다.





안건파 화풍의 발전

중국의 회화 특징 중 하나인 화풍을 이어가는 풍조는 우리나라에도 그대로 전해졌다. 안건파(安堅波) 화풍이 15세기부터 17세기까지 이어진 것이 그 대표적인 예이다. 이러한 중국회화의 전통성은 원나라 화가 조맹부(趙孟頫)가 그림을 그리는 것에 있어 예스러운 뜻이 있는 것을 귀하게 여긴다는 복고주의적 입장에서 '귀존고의'를 지향했던 철학으로부터 시작했다. 화북지방의 침식이 심한 황토산을 주로 그린 북송시대 화원인 관희의 산수화풍은 고려와 북송의 적극적인 교류를 통해 고려로 유입됐다. 특히 관희(郭熙)(1023~1085)의 화풍은 고려에 이어 조선초기까지 큰 영향을 끼쳤으며 안건파 화풍 형성의 밑거름이 됐다.

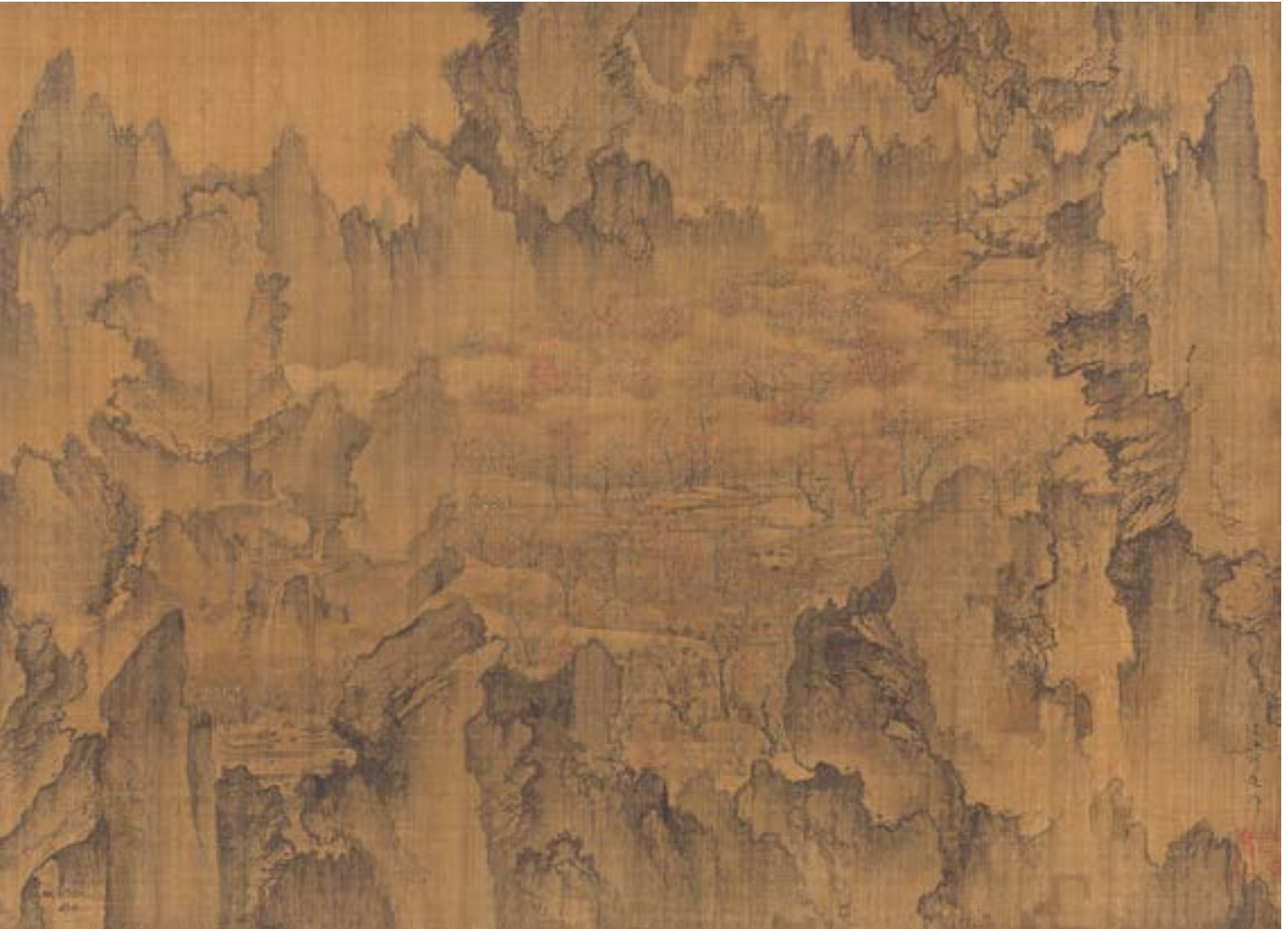


110

몽유도원도
夢遊桃源圖

안견
조선시대
24.0×51.0
국립중앙박물관
복제

몽유도원도는 중국의 송나라와 원나라 화풍과 이를 토대로 이룩된 고려 후와 말기의 양식이 반영된 그림으로 볼 수 있다. 특히 현실세계와 꿈의 세계를 나누는 역할을 하는 절벽의 표현 등을 눈여겨보면 중국 북송대 관희의 화풍에서 유래되었다는 것을 알 수 있다. 몽유도원도 작가인 안견(15세기)은 중국의 화풍을 수용하면서도 독자적인 화풍을 만들어 조선 초기 화풍을 주도하였다.



남종화풍南宗畫風의 유입

남종화풍은 중국 강남 지방을 근거지로 발전한 산수화 기법이다. 지리적 환경에 영향을 받는 중국의 회화 특징이 잘 드러나는 화풍이기도 하다. 낮은 산과 낮은 물, 자주 끼는 안개가 특징인 강남 지방의 자연 환경을 뛰어난 묵법으로 묘사해낸 남송대 마하과의 잔상잉수식殘山剩水式 산수화풍이 그 전형적인 예들이다. 정치적 상황으로 고려 및 조선 초기에는 유입되지 못했다. 이후 조선 중기부터 남종화풍의 영향을 받은 화가가 활동하기 시작했다.

111

해상비룡도 海上飛龍圖

김익주
조선시대
52.0×93.0
국립해양박물관

18세기 초 남종화가인 경암 김익주鏡巖 金翊胄(1646-1707)의 작품으로 필묵이 강하고 흑백대비가 두드러진 조선 중기의 화풍을 토대로 남종화법南宗畫法을 부분적으로 가미한 그림이다. 남종화풍은 중국 강남 지방을 근거지로 발전한 산수화 기법으로, 낮은 산과 낮은 물, 자주 끼는 안개가 특징인 강남 지방의 자연 환경을 뛰어난 묵법으로 묘사했다. 이러한 남종화풍은 조선 중기부터 유입되어 후기부터 크게 유행하였다.



산수화 山水畵

중국회화 주제의 하나인 산수는 중국인들의 철학과 사상을 잘 표현한 장르이다. 중국인들은 예로부터 자연을 경외로운 생명체로 인식하여 인간이 함부로 할 수 없는 존재라고 여겨왔다. 자연 속의 바위는 사람의 뼈로, 나무는 머리 카락, 안개는 입김, 산맥을 타고 흐르는 물줄기는 핏줄로 여겼다. 자연은 웅장하고 위대하지만 자연에 의존하여 살아가는 인간과 동물은 미미한 존재에 불과하다고 생각하여 산수화를 그릴 때에는 자연은 웅장하게, 인간과 동물은 작게 표현했다. 또한 와유의 공간으로써 자연을 즐기는 구도로 표현하기 위해 공간을 넓찍하게 표현하는 방식이 유행했다. 이러한 중국 화풍의 풍조는 한국 화가들에게도 전해졌으며, 안견과 화풍이 대표적인 예이다.

112

이녕필 산수도

李寧筆山水圖

이녕
고려시대
93.3×44.5
국립중앙박물관

고려 회화의 대가인 이녕李寧은 1124년 추밀사樞密使 이자덕李資德을 따라 수행화원으로 북송에 갔다가 휘종徽宗의 요청으로 실경산수화인 '예성강도禮成江圖'를 그렸는데, 서화에 뛰어났던 휘종이 이 그림을 보고 크게 상찬賞讚했던 점으로 미루어 그 수준이 매우 높았음을 알 수 있다. 아쉽게도 실물은 현존하지 않으며 「천수사남문도天壽寺南門圖」와 함께 우리나라 실경산수화의 태동과 발전과정을 알려주는 중요한 자료가 되고 있다.



계정고사도 溪亭高士圖

맹영광
조선시대
40.2×24.1
국립중앙박물관

맹영광孟永光(17세기 활동)은 청대淸代의 화원 화가로, 1645년에 소현세자昭顯世子를 따라 우리나라에 와서 3년간 머무르다 돌아갔다. 이 때 소현세자 뿐만 아니라 봉림대군鳳林大君, 인평대군麟坪大君, 김상헌金尙憲, 이징李澄 등과 교류하며 활약하였으며, 이명옥李明郁(17세기 중엽~18세기 초)의 「어초문답도漁樵問答圖」 등 일부의 작품에 영향을 미쳤다. 이 그림은 채색의 산수인물화로 시원한 계곡의 별장에서 더위를 식히는 선비의 모습을 매우 세밀하게 묘사한 작품으로 인물화로 유명한 그의 기량을 확인할 수 있다.







오문장굉선생화첩
吳門張宏先生畫帖

장굉
중국, 청
32.5×64.0
국립중앙박물관

장굉(張翬)(1577~1668)은 명대 명말 오파(吳派)의 화가로 오파의 창시자인 심주(沈周, 1427~1509)의 화법을 따랐으며, 특히 산수화에 뛰어난 역량을 보였다. 장굉이 활동하던 시대에는 명승유람이 성행하여 많은 명승실경도가 제작되었고 이 화첩도 그 중 하나이다. 이 첩은 장굉의 그림 다섯 면과 신용무(申用懋)의 글 다섯 면으로 이루어져 있다. 그림과 관련된 시를 쓴 신용무는 장굉과 같은 지역 출신으로 명말 청초 만력 연간에 주로 활동한 관리이자 학자로 시문과 글씨에 뛰어났다.



겸재 정선

정선鄭敼(1676~1759)은 우리나라 산천을 직접 답사하고 폭에 담은 진경산수화의 대가이다. 진경산수화는 기존에 중국 회화작품을 모방해서 그리는 한계에서 벗어나 독자적인 한국의미를 화폭에 담은 것으로 그 의의가 크다. 정선의 진경산수화는 다음 다섯 가지 화법으로 세분화할 수 있다. 첫째는 하늘에서 굽어본 듯, 제3의 시점으로 근경과 원경을 동시에 포착하는 조감도鳥瞰圖식 부감俯瞰 화법, 둘째는 시점을 이동하며 다시점多視點으로 기억된 형상을 조합하는 합성合成 화법, 셋째는 주제를 부각시키며 전체 풍경을 줄여 그리는 축경縮景 화법, 넷째는 풍경을 간결하게 추상화한 단순화單純化 화법, 마지막 다섯째는 풍경 대상을 주역의 음양론으로 재해석하는 화법이다.

115

산수도 山水圖

겸재 정선
조선시대
52.20×37.0
국립해양박물관

겸재 정선鄭敼(1676~1759)은 경교명승첩에 한강을 따라 유람하면서 볼 수 있었던 우리나라의 아름다운 실경을 남겼는데, 이 작품 또한 선박을 이용하여 조운로인 한강을 건너는 모습을 묘사하고 있다.



116

해산정 海山亭

겸재 정선
조선시대
23.5×33.6
국립해양박물관

진경산수화의 대가인 겸재 정선鄭愼(1676~1759)의 작품이다. 겸재 정선이 활동하던 조선 후기에는 문인들의 산수유람 풍조가 유행하였다. 해산정은 동해안의 절경을 그린 작품 가운데 하나로, 동해안을 바라보는 해산정에서 조망되는 경개景概 일체를 화폭에 담아내고자 하였다.



117

산수도 8폭 병풍
山水圖八幅屏風

이한철
조선후기
200.0×420.0
국립해양박물관

어진화사 이한철李漢喆(1812~?)의 그림이다. 남종문인화풍의 산수화 양식으로 그렸으며, 19세기 말 장승업 화풍 및 근대 화단의 시작 시점의 화풍을 가늠할 수 있다.

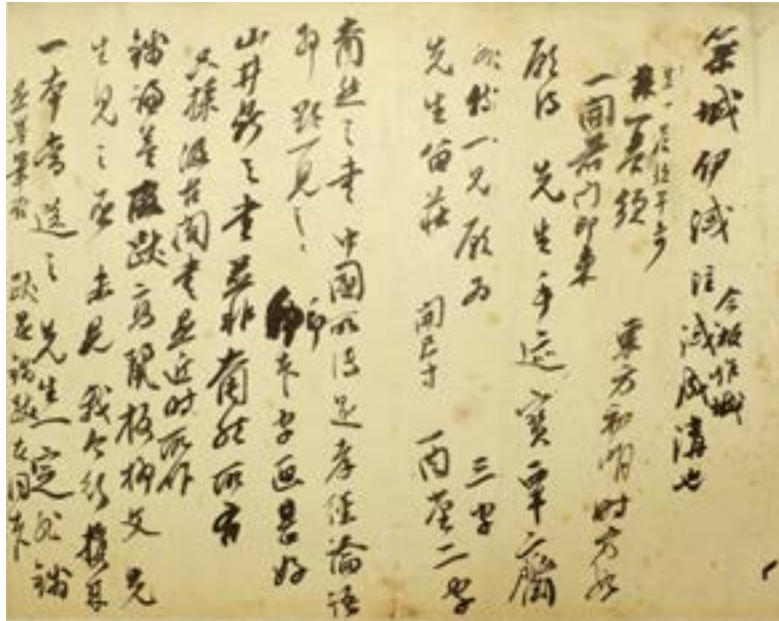




추사담계필담 秋史覃溪筆談書

옹방강, 김정희
조선시대
30.0x37.0
과천시 추사박물관

청나라 학자 옹방강翁方綱(1733~1818)과 추사 김정희金正喜(1786~1856)가 1810년 1월 29일 전후 주고받은 필담서이다. 당시 24세의 젊은 추사가 77세의 대학자 옹방강에게 가르침을 구한다는 내용이다. 이 만남을 통해 수많은 한중 묵연韓中墨緣의 물꼬가 트이게 되었으며, 조선의 학술과 금석고증학이 수준 높은 세계로 나아가는 계기가 되었다.



주달 서찰 周達 書札

주달
중국 청
24.0x94.0
과천시 추사박물관

주달周達이 김정희에게 보낸 7매의 편지이다. 그는 이 편지에서 추사가 부탁한 『판교집板橋集』 구득의 어려움, 추사에게 제찬을 부탁했던 담계의 시책 반환, 담계의 손자 인달引達(1814~?)의 장래에 대한 걱정 등을 다양한 내용이 들어있다.



주달 서간 周達 書簡

주달
중국 형
35.0×35.7
국립중앙박물관

1822년 12월 청나라의 학자 주달(周達)이 청나라에 사신으로 왔던 김노경(金魯敬)에게 보내는 편지이다. 김경희가 자신에게 보내는 편지가 있다면 전해달라는 부탁과 함께 보내준 선물에 감사한다고 적고 있다.



경수당전고
警修堂全藁

신위
조선시대
25.0x23.0
국립중앙박물관

조선 후기의 문인 신위申緯(1769~1847)의 시문집이다. 이 책에는 4,000여 편의 방대한 시가 남아 있으며, 당대의 조선과 중국의 국내외 문인들과 주고받은 시가 많다. 조선 문인으로는 김조순金祖淳, 김정희金正喜, 정약용丁若鏞 등이 있으며, 청나라 문인으로는 옹방강翁方綱, 왕재청汪載淸, 섭지선葉志詵 등이 있다.





은송당집
恩誦堂集

이상적
조선시대
24.0×15.0
국립해양박물관

저자 이상적李尙迪(1804~1865)은 조선후기의 역관이
자 시인으로 김정희의 문인이다. 역관의 신분으로 12
번이나 중국을 여행하면서 당대의 저명한 중국문인
들과 교유를 맺었다. 그와 같은 인연으로 청나라에서
명성을 얻어 1847년 중국 우박계관藕船溪館에서 자신
의 시문집을 간행하였다.



4-2 공예품의 전파와 독자적 발달

한반도와 중국은 금속공예·칠기 등과 같은 공예품으로 서로의 아름다움을 건네었다. 최초의 금속공예품은 청동기와 철기로 유입되었다. 고대 이전 한중 교역의 상징으로 알려진 중국식 동검은 한반도 해안지역에서 확인된다. 삼국시대에는 특히 금과 은 세공 기술이 뛰어나 사신을 통해 중국 왕조에 예물로 전해지기도 하였다. 고려시대에는 입사와 타출^{打卍} 부문에서 중국의 장인들도 따라 하지 못할 정도로 창의적이고 독보적인 경지를 개척했다. 특히 고려시대의 공예는 다른 부문과는 달리 귀족들의 일상생활 기구나 불교 의식에 사용되는 도구 등을 중심으로 눈부신 발전을 보였다.

한편, 중국에서 유입된 옷칠 문화는 한반도의 나전 공예와 융합되어 나전칠기라는 독특한 예술품으로 탄생되었다. 고려시대부터 발달한 나전은 당시 송나라 사람들에게도 인기가 매우 높았는데 패각류를 재료로 가공하여 꾸미는 방법으로 문양을 꾸미는데 한계가 없다는 장점이 있었다. 나전칠기 제작기법은 현대까지 계승되어 이어져오고 있으며 장식품과 가구류와 같은 곳에서 다양하게 활용되고 있다.

삼국시대에 들어 4~5세기 및 6~7세기 무렵부터는 중국 남부의 최대 청자 도요지인 월주요^{越州窯}에서 생산된 청자(고월자) 자기들이 한반도에 유입되어 제작기술과 그 문화가 한반도 및 일본 등지의 청자 생산에 깊은 영향을 주었다.

고려시대부터는 한반도에서도 고품질의 청자와 백자가 생산되었다. 초기에는 강진과 같은 서남해안을 중심으로 청자 가마가 분포하였다. 송나라와의 적극적인 대외무역으로 강서성^{江西省} 경덕진요^{景德鎮窯}의 청백자류 등의 기형이나 장식 기법, 문양 소재들이 받아들여졌으나, 이후 12세기 고려만의 독창적인 상감청자가 발달하며 중국자기의 영향이 자연스럽게 줄어들었다. 이후 제작 기법보다는 문양장식에서 영향을 많이 받았으며, 여의두문대^{如意頭紋帶}나 동체 중간에 화창을 설정하고 문양을 베푸는 등 다양한 형식으로 발전 계승되었다.

청자 이후 발전한 분청사기는 상감청자가 퇴조하면서 나타난 자기로, 청자에 백토로 분을 발라서 만든 자기이다. 분청사기는 고려 말 상감청자에서 유래했으며, 조선 전기인 16세기 중엽까지 만들어졌다. 따라서 상감청자와 마찬가지로 중국에는 없는 우리나라 고유의 자기라는 특징이 있다.

한반도와 중국을 오가는 공예품의 아름다움은 재창조되어 새로운 아름다움으로 이어져 왔으며, 이러한 예술적 가치는 오늘날까지 지속되고 있다.



동경

중국은 고대인의 중요한 생활용품 중에 하나였다. 당나라에 들어 동경 제작 기술이 절정을 맞이했으며, 해수포도문동경이 대표적인 양식이었다. 이 양식은 통일신라시대 대당 교역으로 다양한 교역물품들과 함께 우리나라에 유입됐으며, 고려시대에는 중국만의 양식에서 벗어나 한반도 특유의 동경 양식으로 발전시켰다.

123

청동 거울 銅鏡

원삼국시대
지름 10
부산대학교 박물관



124

「황비창천」이 새겨진
항해도 무늬 거울
“煌丕昌天”海舶紋銅鏡

중국 금
지름 18.7
중국항해박물관

‘황비창천(煌丕昌天)’이라는 네 글자가 새겨진 동경이다. 거울 양쪽 끝에는 굽이치는 파도를 형상화 했다. 중간 오른쪽에는 바다 위를 항해하는 범선이 있고, 선수와 선미에는 여러 명의 사람이 앉아 있다. 뱃머리 방향으로 한 마리의 승천하는 용이 수면 위로 솟구치고, 물 속의 물고기들이 튀어 오르는 모습을 표현했다.



해박문동경 海舶紋銅鏡

중국 금
지름 16.3
중국항해박물관

동경 양쪽 끝에 굽이치는 파도가, 중간 오른쪽에는 바다 위를 향해하는 범선이 새겨졌다. 선수와 선미에는 여러 명의 사람이 앉아 있다. 뱃머리 방향으로 한 마리의 승천하는 용이 수면 위로 솟구치고, 물 속의 물고기들이 튀어 오르는 모습을 표현했다.



126

해수포도문동경
海兽葡萄纹铜镜

중국 당
지름 17.3
중국항해박물관

동경 거울 단추 주변으로 해수 무늬와 포도 무늬가 새겨져 있으며, 그 바깥부분을 불록한 원이 둘러싸고 있다. 그 주변 가까운 가장자리를 포도와 새 무늬가, 또 다시 구름이 둘러싼다. 오늘날 북한과 일본, 이란, 몽골, 러시아 등 여러 국가와 지역에서 해수포도경이 발견됐다.



기와

기와는 집의 지붕을 덮는 건축자재이다. 우리나라에 불교가 도입되면서 막새기와에 연꽃무늬가 주로 새겨진다. 이러한 무늬들은 대부분 중국 문양에 영향을 받아 새겼으나, 점차 우리나라 고유 문양으로 발전했다.

127

연꽃무늬 수막새 蓮花文圓瓦當

남북국시대
지름 17.0
하남역사박물관



128

포도 당초무늬 암막새

葡萄唐草文平瓦當

남북국시대

길이 24.0

국립전주박물관



나전장 螺鈿匠

나전장은 나무로 짠 가구나 기물 위에 무늬가 아름다운 전복이나 조개껍질을 갈고 문양을 오려서 옷칠로 붙이는 기술이다. 나전칠기의 제작과정은 나무로 기본 틀인 백골을 짜고 그 표면을 사포로 문지르거나 틈새를 메워 고르게 한 다음 자개를 붙인다. 그 후 연마, 옷칠, 광내기 과정을 거쳐 완성한다. 나전칠기를 만드는데 가장 중요한 재료는 옷나무 수액인 칠과 자개이다. 자개의 재료는 전복, 소라, 진주조개가 주로 사용되며, 남해안과 제주도 근해에서 나는 것이 아름답고 우수하다. 나전 무늬는 고려시대와 조선시대 전기에는 모란·국화·연꽃 등의 식물무늬가, 중기에는 화조·쌍학·포도·사군자 등의 무늬가 주로 사용되었다.

129

나전 연상 螺鈿硯床

조선시대
27.5×39.7
국립해양박물관



130
나전 패물함
螺鈿佩物函

조선시대
24.1×40.2
국립해양박물관



131

나전 용봉문 탁자
螺鈿龍鳳文卓子

조선시대
128.0×73.0
국립해양박물관



132

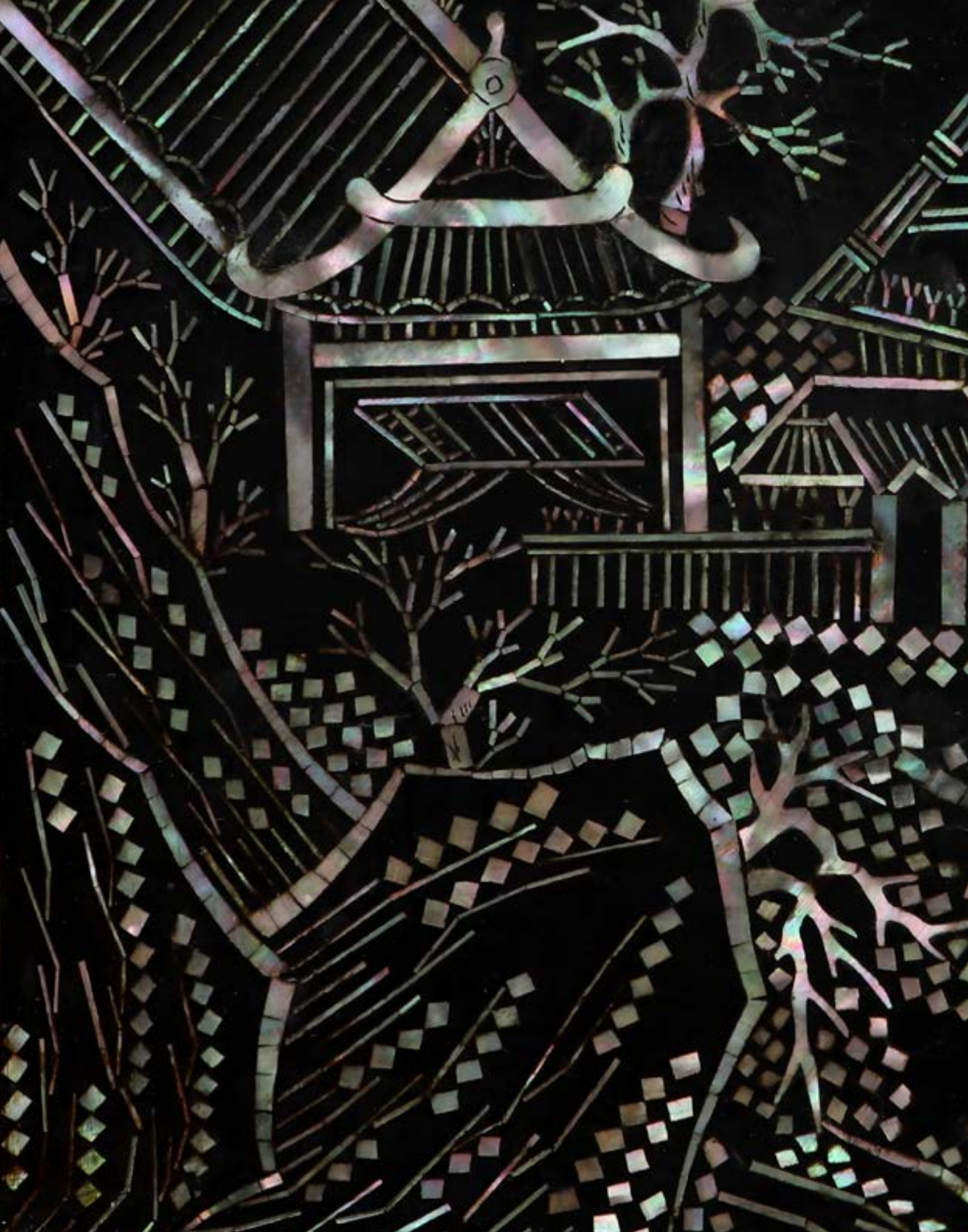
나전 오륜행실도 탁자장
螺鈿五倫行實道 卓子櫥

근현대

105.0×65.0

국립해양박물관







133

나전부채
螺鈿扇

조선시대
92.3×65.9
국립해양박물관



청자양각연판문완 靑磁陽刻蓮瓣文盃

중국 남북조
서울 풍납토성
높이 5.5
국립문화재연구원

중국 남조인 송나라의 대표적인 기형으로 중국 강서성江西省 홍주요洪州窯에서 주로 제작됐다. 그릇 외면에는 부조의 연꽃잎무늬蓮瓣文를 돌아가며 배치하되, 안쪽과 바깥쪽이 8개씩 서로 겹치도록 하였고, 연꽃잎 가장자리는 3줄의 오목새김선을 넣어 입체적으로 표현했다. 국내에서는 천안 용원리龍院里 유적과 서울 풍납토성, 최근에는 함안 말이산 고분에서도 발굴됐다. 5세기에 유입된 이러한 연화문 양식은 고려시대 청자에도 계승되어 활발하게 시문되었다.



135

청자양각연관문완
靑磁陽刻蓮瓣文盃

중국 송
높이 7.5
한성백제박물관



136

청자양각연관문완
靑磁陽刻蓮瓣文盃

중국 송
높이 8.0
한성백제박물관



137

청자음각연관문완

靑磁陰刻蓮瓣文盃

고려시대

높이 8.0

국립전주박물관



138

청자음각연관문완

靑磁陰刻蓮瓣文盃

고려시대

높이 5.3

국립전주박물관



139

청자양각연관문잔

靑磁陽刻蓮瓣文盞

고려시대

높이 6.0

국립전주박물관



청자해무리굽 완 저부편 靑磁玉壁底盃底部片

고려시대
바닥지름 6.2(좌상)
국립광주박물관

강진 및 해남 일대의 초기 청자 가마터에서 중국의 해무리굽 청자와 유사한 청자들이 출토되고 있어 중국으로부터 해상교류를 통해 청자 제조기술이 유입되었음을 추정 할 수 있다. 초기에는 중국의 해무리굽 형식으로 제작됐으나, 점차 고려만의 독자적인 형식으로 변화해 굽 접지면이 좁은 한국식 해무리굽으로 발전했다.



141

청자소문대접
靑磁素文大楹

고려시대
높이 7.0
국립광주박물관



142

청자음각운문향로
靑磁陰刻雲文香爐

고려시대
높이 9.4
국립광주박물관



143

청자음각국화문화형잔
靑磁陰刻菊花文花形盞

고려시대
높이 7.3
부산박물관



144

청자화형잔
靑磁花形盞

고려시대
높이 5.8
국립광주박물관



145

청자상감운학국화당초문완
靑磁象嵌雲鶴菊花唐草文盃

고려시대
높이 6.5
국립중앙박물관





146

청자상감국화문잔
靑磁象嵌菊花文盞

고려시대
높이 5.6
국립광주박물관



147

청자철화보상당초문개
靑磁鐵畫寶相唐草文蓋

고려시대
높이 4.6
국립광주박물관



148

청자정병
靑磁淨瓶

고려시대
높이 33.7
국립공주박물관



149

청자정병
靑磁淨瓶

고려시대

높이 24.2

국립공주박물관



150

시유도기 施釉陶器

중국 남북조
서울 동남토성
높이 59.0
한성백제박물관

시유도기는 도기질의 태토에 녹색 혹은 황갈색의 저온유약을 입혀 만들어 졌으며, 중국 서진西晉과 백제의 교류를 보여주는 증거이다. 백제는 일찍부터 다량의 중국 자기와 시유도기가 수입되었던 지역으로, 사비백제 시대에 이르러서는 그릇을 고급화하기 위해 적어도 6세기 중반 경에는 녹유도기綠釉陶器를 제작했을 것으로 추정한다.



151
시유도기
施釉陶器

중국 남북조
서울 풍납토성
높이 54.8
한성백제박물관



152

흑갈유사이호
黑褐釉四耳壺

고려시대
높이 29.5
국립공주박물관

귀 달린 흑유호는 몽골인이 일상적으로 사용하던 전형적인 중국 원^元의 도기병이다. 제주 여러 유적에서 발견되어 제주에서는 ‘몽고병’이라고 부르며, 제주 항몽사^{抗蒙史}를 보여준다. 이러한 흑유사이호는 제주지역 외에도 신안 해저, 일본 큐슈^{九州}해역에서도 발견되어 한^韓·중^中·일^日 동아시아 삼국이 지속적으로 관계를 맺었음을 알 수 있다.



153

흑유사이호
黑釉四耳壺

고려시대
높이 17.7
부산박물관



송나라 흑유자기의 산지인 복건성福建省 건요建窯에서 제작된 토끼털무늬로 장식한 찻잔인 토호잔兔毫盞이다. 건요 흑유잔은 차 문화의 흥기를 배경으로 대개 공품眞品으로 궁정에서 자주 쓰였으며, 일본과 고려, 동남아 등지로 수출되어 많은 사랑을 받았다. 특히新安에서 건요의 토호잔이 대량으로 발견되어 그 당시 교역품으로 각광받았음을 알 수 있다.

154
 흑자 토끼털무늬 대접
 黑瓷兔毫紋碗

중국 송
 높이 5.5
 한성백제박물관



155
 흑자 토끼털무늬 대접
 黑瓷兔毫紋碗

중국 송
 높이 4.4
 한성백제박물관



156

흑자 토끼털무늬 대접
黑瓷兔毫紋碗

중국 송
높이 7.0
한성백제박물관



백자

백자는 남북조시대때 처음으로 생산되기 시작하여, 수대에 발전을 이루었으며, 당대에는 남청북백으로 불리기 시작했다. 당대의 대표적인 백자요장은 하북성 임성현에 위치한 형요이다. 이러한 형요자기는 중국 산둥반도에서 황해를 건너 도달하는 경기도 화성의 당성에서도 확인이 된다.

형요의 영향을 받은 하북성 자촌, 간자촌, 연사촌 등지에서 백자를 제작한 정요는 당 말~오대에 등장하였고, 송대부터 독자적인 양식을 형성하기 시작하였다.

강서성에 위치한 경덕진요는 양질의 고령토가 풍부하여 양질의 백자를 생산하기 좋은 환경에 자리 잡았고 당 말~오대시기부터 백자를 생산하기 시작하였다.

우리나라에서는 통일신라에 처음으로 백자가 수입되었다. 주로 경주 일대와 전국의 사찰, 지방의 치소 등에서 확인된다. 중국으로부터 제작기술을 적극적으로 수용하여 현지의 토착기술과 융합시켜 일찍이 고화도의 우수한 도자기를 생산하였다. 경기도 시흥 방산대묘와 용인 서리 요지의 발굴을 통해 니말여초부터 우리나라에서도 백자를 생산하였음을 알 수 있다.



157
백자양각당초문병
白磁陽刻唐草文瓶

중국 송
높이 16.0
부산박물관



158
백자음각국화문대접
白磁陰刻菊花文大接

중국 송
높이 6.2
부산박물관

분청사기

분청사기는 상감청자가 퇴조하면서 나타난 자기로, 청자에 백토로 분을 발라서 만든 자기이다. 따라서 상감청자와 마찬가지로 중국에는 없는 우리나라 고유의 자기이며 조선 초기에 많이 생산됐다.

159

분청국화어문완 粉靑菊花魚文碗

조선시대
높이 8.0
국립해양박물관



160
분청어문매병
粉靑魚文梅瓶

조선시대
높이 30.0
국립해양박물관



청화백자

청화백자는 태토 위에 코발트 안료로 무늬를 그리고 그 위에 철분이 적은 장식유(長石釉)를 씌워서 구운 것으로 중국에서는 유리청(裏靑), 청화백자(靑畫白磁), 청화사기(靑華沙器), 화기(畵器), 화자기(畵磁器) 등으로 불렸다.

161

청화백자운룡문호 靑華白磁雲龍文壺

조선시대
높이 53.5
국립해양박물관



162

청화고지화조문잔
青花枯枝花鳥文杯

중국 명
높이 13.0
중국항해박물관

구연부가 넓고 몸통은 곡선을 이루며 배가 볼록한 형태로 둥근 굽이 받치고 있다. 잔 내부 구연부에는 청화 무늬가 한 바퀴 둘러져 있고 겉에는 청화 무늬와 꽃, 가지, 새 무늬로 장식되어 있다. 겉 바닥부에는 한 바퀴의 청화 무늬가 둘러져 있다.



163

청화선학당초문완
青花仙鶴花草紋碗

중국 명
높이 4.2
중국항해박물관

그릇 입구가 넓고 비스듬한 호를 그리며 아래로 좁아지는 형태다. 원형 굽이 받치고 있다. 안쪽 면의 구연부에는 청화 무늬가 한 바퀴 둘러져 있고, 안쪽 바닥에는 청화 무늬 두 바퀴와 절지화 무늬를 메워 넣었다. 외벽에는 선학과 화초가, 바닥에는 두 바퀴의 청화 무늬와 두 마리의 물고기가 새겨졌다.



청화개광절지화훼문주자
 青花開光折枝花卉文注子

중국 명
 높이 13.0
 중국항해박물관

주전자의 뚜껑에는 청화 구슬 꼭지가 달려 있고, 뚜껑 표면에는 청화 화훼 무늬가 그려져 있으며 주변에는 넓은 청화 줄이 둘러져 있다. 주전자의 입구는 넓고 목은 짧으며, 몸체는 가운데가 볼록하고 아래로 갈수록 좁아진다. 목 부분에는 청화 줄이 한 바퀴 둘러져 있고, 몸체에는 청화로 절지 화훼 무늬가, 바닥부에는 꽃잎 무늬가 그려져 있다.



철화백자

철화백자는 조선백자의 일종으로서 푸른색을 띠는 청화백자와는 달리 먹으로 그린 듯한 검은색이 특징이다. 17세기 이후로 활발히 제작됐으며 조선만의 독창적인 도자기이다. 17세기 임진왜란으로 고급 재료인 청색안료가 급감하자 이를 대체하기 위해 값싼 철분을 섞어 검은 빛을 내는 안료로 그림을 그려내기 시작했다. 18세기 청화의 생산이 증가하는 상황 속에서 청색 안료와 철분을 함께 사용하여 중국 도자기의 성격을 벗어난 조선만의 독자적인 도자기로 성장했다.

165

백자철화운룡문호

白磁鐵畫雲龍文壺

조선시대

높이 34.0

국립해양박물관

부산광역시문화재자료



한중도자 교류

방병선
고려대학교

역사 이래 중국은 국명 'CHINA'가 도자기를 의미하듯이 도자 생산과 기술 개발에서 세계 최고의 수준과 최대의 생산량을 자랑하였다. 당연히 도자기는 국력과 왕권의 상징이자 최첨단의 기술 교역품으로 사용되었다. 거의 모든 지역의 국가들이 중국 그릇에 열광하였고, 그 기술 유입을 선망하였으며, 이러한 이유로 중국은 오랜 기간 세상의 중심에 설 수 있었다. 중국과 이웃한 우리는 중국으로부터 도자기와 도자기술을 유입하였고 많은 영향을 받았다. 원시시대는 명확한 비교자료가 없어 불분명하지만 삼국시대부터 조선시대까지 육상과 해상 루트를 통해 중국과 도자 교류가 시행되었다.

1. 삼국시대: 계수호^{鷄首壺}와 무령왕릉

삼국시대 중국과의 도자교류는 중국과 맞닿아 유적지 접근이 어려운 고구려나, 상대적으로 멀리 떨어진 신라보다는, 백제 지역에서 많은 흔적과 증거를 발견할 수 있다. 고구려나 신라에서 출토된 중국자기는 그 수가 미미하지만 백제에서는 수백 점의 중국자기가 초기부터 다양하게 발견되었다. 백제 초기인 3세기 한성시기에는 몽촌토성과 풍납토성을 비롯한 백제 전역에서 중국 자기가 출토되었고 월주요에서 제작한 청자가 가장 많은 수를 차지하였다. 항아리와 병, 호자^{虎子}, 반^鬮 등이 백제토기로 세련되게 모방, 제작되었다. 수도를 옮긴 웅진(공주)과 사비(부여) 시기에도 송산리 고분과 무령왕릉 등을 비롯한 여러 지역에서 이전보다 발달된 제작기술을 보여주는 중국도자가 발견되지만 이전보다는 지방에서 발견되는 비율은 줄어들었다.

한편 백제 지역에서 출토된 중국자기 중 가장 눈에 띄는 것은 닭의 머리를 형상화하여 주자의 측면에 부착하여 출수구로 사용한 소위 계수호였다. 계수호는 이전까지 오리나 부엉이 등 영생을 상징하는 동물을 항아리 등의 어깨에 부착한 것에서 시작하여 이후 군자와 선지자의 상징의미를 지닌 닭의 머리 형태를 몸체 성형에 응용한 것으로 중국 동진^{東晉}(317~420) 이후 남북조시대^{南北朝時代}(420~589)에 걸쳐 크게 유행하였다.

계수호는 청자와 흑유자기로 제작되었는데, 청자는 월주요^{越州窯}에서 흑유자기는 덕청요^{德淸窯} 같은 절강성 일대 가마에서 생산되었다. 아마도 배편으로 영파 일대에서 출발하여 바다를 건너 백제 땅에 건너진 것으로 보인다. 흥미로운 것은 백제 토기 중 이들 계수호나 중국자기를 모방한 형태는 거의 없거나 극히 일부뿐이고 백제만의 고유 양식의 그릇을 생산하여 정체성을 유지했다는 점이다. 이런 경향은 그 후에도 지속적으로 나타난다.

II. 통일신라: 중국 남북방 자기와 다완茶碗

통일신라시대 들어서서 보다 다양한 중국 자기가 유입되었다. 월주요 청자 이외에도 당(618~907)나라 때 전성기를 맞이하는 당삼채(唐三彩)를 비롯해서 북방의 형요 백자와 다채색의 장사요 그릇들이 안압지와 황룡사지 같은 경주 일대와 미륵사지 같은 주요 사찰 등지에서 출토되었다. 항아리와 접시, 병을 비롯해서 당시 불교의 선종(禪宗)과 음다(飲茶) 풍습의 유행으로 다완이 많은 수를 차지하였다. 특히 수입된 중국 다완의 굽은 접지면이 넓은 소위 해무리굽을 이룬 것들이 많아 8~9세기 교역의 단면을 잘 보여준다. 또한 9세기 중국과의 해상 교역을 주관하던 장보고(張保皋)(?~846)는 청해진을 거점으로 자기 무역에도 관여하였다.

III. 고려: 송상(宋商)과 고려비색(翡色) 상감청자(象嵌靑瓷)

고려시대 들어 고려는 세계에서 두 번째로 청자 생산에 성공하게 되었다. 여기에는 수입된 중국자기뿐 아니라 기술이 바탕이 되었다. 인적 교류의 결과로 중국 장인이 고려에 들어와 기술 전수와 청자 제작에 직접 참여한 것이 계기가 되었고 이전부터 이어진 중국자기 수입과 수요층의 형성도 바탕이 되었다. 월주요를 비롯해서 요주요와 여요등의 청자, 정요 백자, 남방의 경덕진요의 청백자와 용천요 청자, 북건과 광동의 흑유자기 등 다양한 중국 자기들이 해로를 따라 당시 왕성히 활동하던 송상(宋商)들에 의해 유입되었다. 이들 자기에 사용된 제작기술도 고려청자에 응용되었다.

이후 여러 실험과 노력 끝에 고려는 강진 지역을 중심으로 12세기에 중국 청자에 버금가는 비색청자 제작에 성공하였고 곧이어 상감청자를 선보였다. 이들 청자는 중국 북송(北宋)(960~1127) 사신으로 개경에 머물다 간 서궁(徐兢)의 『선화봉사고려도경(宣和奉使高麗圖經)』에 최고의 청자로 기록되었다. 이를 반영하듯 남송(南宋)(1127~1279)대 수도인 항주 일대에서 고려 비색청자와 상감청자가 출토되어 고려에서 중국으로 유입된 고려청자의 단면을 잘 보여주고 있다.

한편 13세기 후반 원대(元代)(1271~1368) 들어서는 북경과 내몽고 등 여러 곳에서 매병과 베개, 연적, 완과 발 같은 다양한 고려 상감청자 등이 출토되어 해상과 육상으로 고려청자가 중국으로 수입된 것을 알 수 있다. 14세기 초 중국 영파항을 떠나 일본으로 향하던 신안선(新安船)에서 고려청자 7점이 발견된 것이나 원 황제에게 금으

로 장식한 화금청자(畵金靑瓷)를 진상한 『고려사(高麗史)』 기록 등은 고려청자가 원 귀족과 황실 등 다양한 수요층을 가지고 있었음을 보여준다.

IV. 조선: 청화백자(靑華白瓷)와 상회자기(上繪瓷器)

조선시대 대중 도자기류는 고려시대와 달리 해로보다는 육로가 애용되었다. 유입된 중국자기는 경덕진 일대에서 제작된 청화백자와 상회자기, 용천요 청자 등이 주를 이루었다.

먼저 조선 전기 가장 눈에 띄는 도자기류 키워드는 청화백자다. 세종대 이후 15세기 내내 중국 사신들에 의해 명대 청화백자가 유입되었고 이는 조선 청화백자 제작의 기폭제가 되었다. 여러 관련 기록 이외에도 궁궐과 사찰, 관요 공방지 등지에서 명대 중국자기가 출토되어 이러한 교류 양상을 잘 보여준다. 또한 중국 사신뿐 아니라 일본이나 유구(琉球)(오키나와)의 사신들을 통해 중국 청화백자와 청자 등이 조선에 유입되기도 하였다. 청화백자 이외 오채자기 등도 수입되어 명기(明器)와 화장기(化粧器)로 사용되었다.

18세기 이후에는 사행(使行)과 중국과의 국경 무역을 담당한 만상(萬商) 등을 통한 중국도자 수입량도 증가하고 조선 내 소비 계층도 확산되었다. 특히 의궤 기록에 나타나듯이 각종 왕실 연회에 중국자기들이 사용되었고 이의 보급과 진상을 위해 당시기계(唐沙器系) 공인(貢人)들이 육로를 통해 그릇을 들여왔다.

한편 조선백자도 조선초부터 중국 사신들에게 선물로 주거나 국경 무역을 통해 중국과 교역품으로 사용되었다.

지금까지 살펴본 것처럼 중국과의 도자기류는 긴 역사와 전통을 자랑한다. 다양한 경로를 통해 고급 기술과 화려한 자기가 유입되었고 이 과정에서 단순한 유입이나 모방이 아닌 고려나 조선만의 고유성과 전통을 자랑하는 그릇을 만들었고, 이를 다시 중국이 수입했다는 점에서 의의를 찾을 수 있을 것이다.

〈참고문헌〉

- 강경숙, 「한국 도자사의 연구」, 시공사, 2000.
- 강경숙, 「한국도자사」, 예경, 2012.
- 김영원, 「조선 전기 도자사」, 일조각, 2011.
- 방병선, 「조선후기 백자 연구」, 일지사, 2000.
- 방병선, 「중국도자사 연구」, 경인문화사, 2012.
- 방병선, 「도자기로 보는 조선왕실문화」, 민속원, 2016.
- 이희관, 「황제와 자기」, 경인문화사, 2016.
- 장남원, 「고려중기 청자 연구」, 해안, 2006.

고대~고려시대, 한국과 중국을 이어준 문명교류의 바닷길

강봉룡
목포대학교

I. 바닷길의 중요성

동서고금을 막론하고 바닷길은 문명을 교류하는 가장 중요한 통로였다. 오늘날도 예외는 아니어서 세계 물자 유통의 75% 이상을 바닷길이 담당하고 있다. 우리 역사를 되돌아보면 고려시대까지는 바닷길이 문명교류의 중요한 역할을 담당하여 국가 흥성의 원동력이 되었으나, 조선시대에는 국가가 바다를 통해서 외국과 교류하는 것을 금지함으로써 국가 경쟁력이 점점 쇠퇴해가는 배경이 되기도 하였다. 역시 우리 역사를 통해서도 국가가 흥성하고 쇠퇴함에 바닷길이 얼마나 중요하게 작용하는가를 살필 수 있다. 그래서 예부터 “바다를 지배하는 자가 세계를 지배한다.”고 했던가!

이제 우리 역사에서 바닷길이 잘 활용되던 고려시대까지 한정하여, 한국과 중국이 바닷길을 통해 서로 교류하면서 공동 번영을 추구했던 면모를 살펴보기로 한다. 이와 관련하여, 처음엔 배를 만드는 기술이나 항해를 운용하는 기술이 미전하여 ‘연안의 육지를 따라 항해하는 바닷길’에 의존하였지만, 점차 기술이 발전하면서 어느 시기부터인가 ‘황해를 가로질러 육지가 보이지 않는 바닷길’로 과감하게 진출할 수 있었다는 점을 특별히 유의해 보기로 하자.

II. 서복의 바닷길

서복은 기원전 3세기에 중국 산둥반도 출신의 뱃사람이었다. 그 시기에 진시황은 중국 대륙을 처음으로 통일한 이후에 영원히 살고자 하는 개인적 욕망을 드러냈다. 그러자 서복은 진시황을 찾아가 기가 막힌 제안을 하였다. 바다 저쪽 동방에 신선이 사는 세 개의 신산(방장산, 봉래산, 영주산)이 있어, 그곳에는 먹으면 늙지도 죽지도 않는 불로초가 있으니 자신이 황제를 위해 그것을 구해오겠노라는 제안이었다. 마음이 혹한 진시황은 엄청난 지원을 아끼지 않았고, 서복은 그에 힘입어 대규모 선단을 꾸려 육지 연안을 따라서 긴 항해의 여정에 나섰다.

그러나 서복이 불로초를 구하여 진시황에게 바쳤다는 이야기는 들리지 않고, 다만 그가 다녀갔다는 이야기만이 우리나라와 일본 바닷가 마을의 이곳저곳에서 풍문처럼 전하고 있을 뿐이다. 우리나라에서 대표적인 곳이 제주도와 남해도이다. 제주도에는 ‘서복이 돌아간 포구’라는 뜻으로 ‘서귀포西歸浦’라는 지명이 생겼다는 풍문과 함께 한라산이 3신산의 하나인 영주산이라는 이야기가 전해오고 있고, 남해도에는 서복이 돌에 새겼다고 전해지는 석각의 흔적이 남아 있

다. 이러한 서복의 이야기는, 비록 풍문에 불과하다 하더라도, 바닷길을 통해서 우리나라와 중국이 교류를 하기 시작한 첫 단계 바닷길의 역사를 상징하는 의미는 있다고 할 것이다.

III. 연안의 바닷길과 고조선의 강성

고조선은 '서복의 바닷길'을 통해 중국의 선진문물을 적극 받아들여 강국의 반열에 오른 대표적인 국가이다. 진시황의 진^秦은 곧 망하고 기원전 3세기 말에 한^漢이라는 나라가 일어나 중국을 다시 통일하자 고조선은 '서복의 바닷길'을 장악하여 남쪽의 삼한과 바다 건너의 왜를 중국의 한나라와 이어주는 바닷길 중계무역을 통해서 번영을 구가해갔다.

고조선이 이렇듯 연안의 바닷길을 독점하여 큰 부를 축적하고 강력한 군사력을 갖추어 가자, 어느 순간부터 고조선은 한나라를 위협하는 강국이 되어 있었다. 한나라는 고조선을 견제하기 위해서 여러 조건을 내세웠지만 고조선은 이를 번번이 묵살하였다. 그러다가 두 나라 사이에 돌발 사태가 발생하였다. 한나라 사신이 고조선에 와서 고조선의 중요 인물을 살해하고 자기 나라로 도망가는 일이 일어났고, 고조선은 자객을 보내 그 사신을 보복 암살하는 사건이 발생한 것이다. 이제 두 나라는 화해할 수 없는 사이가 되었고 결국 전쟁의 길로 치달을 수밖에 없었다. 한나라는 기원전 109년에 대군을 일으켜 고조선을 공격하였고, 고조선은 이에 맞서 1년간이나 항거하였지만 결국 기원전 108년에 멸망의 길에 이르고 말았다.

고조선이 이렇듯 비극적 종말을 맞긴 하였으나 막강한 중국 통일 왕조인 한나라에 맞서 1년이나 버틸 수 있을 정도의 강국으로 급성장할 수 있었던 배경에는 연안의 바닷길을 장악하여 중국과의 문명교류를 독점적으로 운영했던 것에 있었다고 할 것이다.

IV. 삼국, 연안의 바닷길을 두고 치열하게 다투다

바닷길을 독점하여 강국으로 성장한 고조선의 경험은 이후 한반도에서 일어난 삼국(고구려, 백제, 신라)에게도 상당한 영향을 미친 것으로 보인다. 삼국이 연안 바닷길에 대한 주도권을 차지하기 위하여 필사적으로 나선 것은 이 때문이다. 바닷길 주도권 경쟁의 첫 승리자는 백제였다. 백제의 근초고왕은 371년 평양성 전투에서 고

구려 고국원왕을 전사시키고 바닷길을 장악했다. 그리고 중국과의 교류를 독점적으로 운영하면서 강국으로 성장하여 일대 전성기를 구가하였다.

그러나 백제의 전성기는 오래가지 못했다. 절치부심하던 고구려는 4세기 말에 걸출한 광개토왕이 출현하여 백제를 제압하였고, 그 뒤를 이은 장수왕이 5세기 내내 삼국 사이에서 패권을 유지하였다. 백제도 쉽게 물러서지 않고, 신라와 동맹(나제동맹)을 체결하여 고구려에 집요하게 저항하였다. 결국 삼국의 다툼은 뜨거운 혈전으로 치달았고, 이에 따라 문명교류의 통로인 바닷길도 막혀버려 오랫동안 심대한 고통을 겪지 않으면 안 되었다.

고구려와 백제가 치열한 혈전을 벌이는 사이 이번에는 신라가 어부지리를 쳤다. 6세기에 이르러 신라는 먼저 동해안의 바닷길을 장악하고 가야를 제압하여 남해안으로 진출하더니, 서해안 바닷길의 요충지인 한강하류에까지 진출한 것이다. 진흥왕의 위업이었다. 그러나 이번에는 고구려와 백제가 가만히 있지 않았으니, 두 나라는 싸움을 멈추고 신라를 공적으로 삼아 연일 공격하였다. 7세기에 이르러 연안의 바닷길은 꼭 막혀버렸고, 바닷길을 통한 문명교류도 멈추어 섰다. 신라는 김춘추를 중국 당나라에 파견하여 물꼬를 트려 하였으나 여의치 않았다.

V. 소정방, 황해를 횡단하다

648년 김춘추는 당나라에 도착하여 태종 황제를 만나 군사동맹을 체결하는 데까지는 성공하였다. 그러나 군사동맹은 별 쓸모가 없었다. 당과 신라를 이어줄 연안의 바닷길이 고구려와 백제에 의해 차단되어, 당과 신라의 군대가 서로 만나 연합작전을 실행할 수 없었기 때문이다.

세월만 하릴없이 흘렀다. 그러다 12년 후인 660년에 당나라 고종은 소정방에게 황해를 가로질러 건너가 신라군과 만나 연합작전을 개시하라는 비상 명령을 하달함으로써 극적인 돌과구를 마련하고자 하였다. 고종의 하명을 받은 소정방은 13만 대군으로 편성된 대함대를 이끌고 산동반도를 출항하여 황해를 건너 일단 인천 웅진군의 덕적도에 도착하였다. 그리고 이곳에서 신라의 태자 김법민을 만나 백제를 공격하기 위한 연합작전을 비로소 모의할 수 있었다. 이때는 김춘추가 즉위하여 무열왕이 다스리는 시대였고, 태자 김법민은 후에 무열왕의 뒤를 이어 문무왕으로 등극할 인물이었다.

소정방이 이끈 대함대의 황해 횡단 작전은 그 위력이 대단하였다. 신라와 당이 연합군을 결성하여 백제를 공격한 지 단 하루 만에 사비성을 함락시켜 버린 것이다. 이후 668년에는 신라와 당 연합군이, 내분에 휩싸여 자멸해가고 있던 고구려를 공격하여 멸망시키고 마침내 삼국 간 쟁투 시대에 마침표를 찍었다. 이제 신라는 당나라와 바닷길을 통한 문명교류를 거침없이 할 수 있을 것으로 기대를 모았다. 그러나 사정은 기대대로 되어주지 않았다. 당나라는 백제와 고구려에 이어 신라마저 집어삼키려는 야욕을 숨기지 않았고, 신라는 다시 당나라와 힘겨운 일전에 돌입하지 않으면 안 되었다.

VI. 문무왕에서 장보고를 거쳐 왕건까지

예상대로 고구려가 망하자 당의 다음 공격 타겟은 신라로 향했다. 문무왕은 이미 당의 야욕을 간파하여 이에 대한 대비를 강구하고 있었다. 문무왕이 대비한 전략의 핵심은 당 수군의 상륙을 저지하는 것이었고, 이 전략은 적중하였다. 당나라는 육군을 먼저 침투시키고, 수군 함대를 통해 무기와 군량미 등을 보급하는 수륙병진작전을 구사하였는데, 신라가 당 함대의 상륙을 미리 저지하게 되자, 침투한 육군도 전략물자를 보급받지 못해 무력화되어 후퇴하거나 패배의 고배를 마셔야 했다. 한강과 임진강의 하구가 만나는 천성에서의 해전과 금강 하구의 기벌포에서의 해전은 신라가 큰 승리를 거둔 상륙저지작전의 대표적 사례이다. 당나라는 676년 기벌포 해전의 패배를 끝으로 신라로부터 전면적인 철수를 단행하였으니, 이로써 신라는 모든 전쟁을 끝내고 꿈에 그리던 통일의 길에 비로소 첫발을 내딛게 되었다.

문무왕은 평화의 시대를 맞아 연안의 바닷길 뿐만 아니라 전쟁 과정에서 새로 열린 황해 횡단의 바닷길까지 활용하여 중국과의 문명교류를 주도할 준비에 착수하였다. 678년에 선부^{鮮府}를 설치한 것이 그것이었다. 선부는 나라를 수호하는 병선뿐만 아니라 물자를 실어나르는 화물선에 이르기까지 국가의 모든 선박을 관리할 뿐 아니라 선박 제조 기술의 개발에도 관여했던 것으로 보인다. 문무왕은 선부를 오늘날의 장관급에 해당하는 ‘영^令’이 총괄하는 국가 최고급 관서로 설치하였으니, 이는 이후 중국과의 문명교류가 매우 활발하게 전개될 것을 예견하고 내린 결단이었다고 할 수 있다. 과연 그 효과는 9세기에 이르러 나타났다. 그때 중국과 일본에서 신라선의 우수성은 정평이 나 있었던 것이다. 9세기 전반에 장보고^{張保皋}(?~846)가 바

다를 통한 동아시아 문명교류를 주도했다는 것은 잘 알려진 사실인데, 이러한 장보고의 혁혁한 해양활동의 배경에는 문무왕의 선부 설치에서 비롯하는 신라선의 우수성이 자리하고 있었다는 점을 같이 볼 필요가 있다.

장보고는 중국 당으로 건너가 군인으로 성공하여 무령군 군중소장의 지위에까지 오르더니 곧 군직에서 물러나 재당 신라인들과 함께 해상무역업에 투신하여 큰 부를 축적하였다. 그리고 828년에 신라로 돌아와 완도에 군사기지이자 무역기지인 청해진을 건설하여 영산강유역 일대를 관할하면서 바닷길을 통해 중국과 일본을 연결하여 동아시아 문명교류를 주도하였다. 이에 힘입어 당나라의 선진문물이 영산강변에 위치한 회진포나 상대포 등의 국제항을 통해 신라에 대거 들어왔다. 새로운 불교인 선종과 선종 승려가 즐겨 마시는 차, 그리고 차를 마시는 최신 용기인 청자가 ‘장보고시대’에 들어온 그 대표적인 신문물이다. 선종과 차와 청자는 신라의 문명을 한 단계 격상시켰으니, 이를 ‘신문명 3중세트’라 불러도 좋을 것 같다.

9세기 말에 이르면 신라는 ‘지는 해’로 전락하고, 신라 이후를 노리는 영웅들이 전국에서 일어나 자웅을 겨뤘다. 그 대표적인 영웅으로는 광주와 전주에서 일어난 견훤^{甄萱}(867~936)과 철원 일대에서 일어난 궁예^{弓裔}(?~918), 그리고 궁예의 부하로 들어가 은밀히 실력을 키우고 있던 개성의 왕건^{王建}(877~943) 등을 들 수 있다. 이들 영웅들은 여전히 장보고의 유산이 살아있던 영산강유역을 서로 차지하기 위해 몰려들어 쟁투를 벌였다. 그 결과 왕건이 영산강유역 쟁투에서 최후의 승리자가 되었다. 그리고 그 여세를 몰아 918년에 고려를 건국하고 936년에 재통일의 주인공으로 우뚝 섰다. 새로운 통일 왕조 고려의 창건주인 왕건은 새로운 해양강국의 건설을 지향해 갔으니, 이는 장보고의 유산을 계승함으로써 였다.

VII. 서공과 신안선의 바닷길

고려는 바닷길을 통한 개방적인 문명교류를 중시하면서 해양강국으로 성장하였다. 이러한 고려의 면모를 가장 잘 보여주는 사례로는 1123년에 고려를 방목한 송나라의 사신선과 그 후 정확히 200년 후인 1323년에 신안해역에 침몰한 중국의 무역선을 들 수 있다.

먼저 1123년 닝포^{寧波}를 떠난 송 사신선의 경우 사신단의 일원인 서공^{徐兢}(1091~1153)이라는 사람이 기록한 『고려도경』이라는 책을 통해서 그 활동상을 자세히 살필 수 있다. 사신선단이 취항한

바닷길은 Ningpo에서 출발하여 동중국해의 큰 바다를 비스듬히 건너서 가거도에 이르고 흑산도를 지나 서해의 여러 섬들을 경유하여 고려 수도 개경에 이르는 코스였다. 선단은 신주神州라 명명된 관선官船 2척과 민간 소유의 사선私船 6척으로 구성되었고, 사신단의 수는 무려 1,000여 명에 이르렀다. 선단과 사신단의 규모로 미루어 볼 때, 이들이 임무는 단순한 외교에 있었던 것이 아니라 무역과 외교를 겸한 ‘비즈니스외교’에 있었다는 것을 곧바로 알 수 있다.

다음에 1323년 무역선의 경우는 관련 기록은 없지만 신안군 중도해역에서 1976년부터 수년 동안 발굴이 이루어져 비로소 그 정체가 확인되고 ‘신안선’이라 명명된 것이다. 신안선은 무게가 약 260톤에 달하여 1492년 콜럼버스가 대서양을 횡단할 때 탑승했던 산타마리아호의 1.5배를 상회하는 규모로 추정되고 있다. 20,000점이 넘는 도자기를 위시로 하여 28톤에 달하는 동전 등이 함께 출수되어, ‘신안선’은 대규모 도자기 무역선이었던 것을 알 수 있다. 이러한 유물과 함께 발견된 목패 등에 쓰여진 기록을 통해서 ‘신안선’은 1323년 일본을 종착지 삼아 Ningpo를 출항한 국제 무역선임을 알 수 있다.

1123년의 사신선과 1323년의 무역선은 바닷길을 통해서 고려와 송나라 및 원나라 사이에 인적 물적 교류가 얼마나 활발하게 이루어지고 있었는가를 여실히 보여준다. 그리고 사신선과 무역선이 모두 Ningpo를 출항했다는 것은, 곧 Ningpo가 바닷길을 통해 고려와 교류하는 중국의 대표 항구였음을 보여준다.

VIII. 몽골에 항전한 ‘섬-바닷길 전략’

13세기 초에 몽골고원에서 일어나 초강대국으로 급성장한 몽골제국이 1231년부터 고려를 공격하기 시작하였다. 고려는 장기전을 염두에 두고 그 이듬해에 강화도로 천도하여 섬을 거점으로 삼아 바닷길을 사수하는 ‘섬-바닷길 전략’으로 맞섰다. 해양강국 고려다운 전략이었던 셈이다.

고려는 초강대국 몽골을 상대로 40년 가깝게 저항하다가 1270년에 이르러 협상을 통해 개경으로 환도하여 몽골에 대한 항거를 끝내고자 하였다. 그러나 최일선에서 몽골과 싸웠던 삼별초 전사들은 이에 불복하였다. 그들은 계속 항전을 결의하고 재천도를 선언하며 진도로 향했다. 그들의 항전은 이전의 ‘섬-바닷길 전략’을 그대로 이어 구사하였고, 다시 진도에서 제주도로 옮겨가면서 이후 3년 간이나

더 항거하다가 결국 1273년에 여몽연합군에게 진압되고 말았다. 고려가 초강대국 몽골제국의 무차별적인 공격에 도합 42년 간이나 버틸 수 있었던 것은 고려의 강점을 활용한 ‘섬-바닷길 전략’이 주효했다는 것을 보여준다.

그러나 삼별초 전사의 몰락은 해양강국 고려의 퇴락을 의미하였다. 이후 고려는 약 80여 년간 몽골의 정치간섭을 받으며 국가를 근근이 유지하는 처지로 내몰렸고, 몽골과 그 간섭을 받은 고려는 마지막까지 항거했던 섬과 바다의 세력을 탄압하였다. 삼별초 전사가 몽골에 저항한 거점 섬들의 주민들을 잇따라 육지로 강제 이주시켜 빈 섬으로 만들어버린 것이 그 탄압의 실례라 할 수 있다.

이로써 바닷길을 통해 새로운 문명을 받아들이며 성장한 해양강국 고려는 점차 활력을 잃어가더니, 마침내 1392년에 망하고 말았다. 그리고 그 뒤를 이은 조선은 해양강국의 복원에 나서지 않았다. 오히려 한술 더 떴다. 국외로 통하는 모든 바닷길을 차단하고 섬에서 사람을 살지 못하게 하는 극단적인 반해양정책을 채택하여 폐쇄 국가로 길로 내달았다. 이것이 조선의 비극이었다.

〈참고문헌〉

- 강봉룡, 「장보고-한국사의 미야 해상왕 장보고의 진실-」, 한얼미디어, 2004.
 강봉룡, 「바다에 새겨진 한국사」, 한얼미디어, 2005.
 강봉룡, 「바닷길로 찾아가는 한국고대사」, 경인문화사, 2016.
 강봉룡, 「바다로 보는 한국사」, 『역사학보』232, 역사학회, 2016.
 권덕영, 「신라의 바다 황해」, 일조각, 2012.
 김창겸, 「신라와 바다」, 문헌, 2018.
 윤명철, 「한국해양사」, 학연문화사, 2003.
 윤용희, 「한국해양사연구」, 주류성, 2015.
 윤재운, 「한국 고대무역사 연구」, 경인문화사, 2006.
 한국해양사 편찬위원회, 「한국해양사 I -선사·고대」, 한국해양재단, 2013.
 한국해양사 편찬위원회, 「한국해양사 II -남북국시대」, 한국해양재단, 2013.
 한국해양사 편찬위원회, 「한국해양사 III -고려시대」, 한국해양재단, 2013.

근세(조선)~근현대 한·중 해상교류의 역사

서광덕
부경대학교

I. 조중^{朝中} 해상교류의 배경

근대 이전 시기에는 중국의 해상통제정책인 해금령^{海禁令}에 의해 동아시아 해역에서의 교역이나 교류가 단속되었다고 보는 것이 일반적인 시각이다. 그럼에도 불구하고 동아시아 해역에서는 다양한 해상활동이 펼쳐졌다. 이 지역의 어민들은 연근해에서 고기를 잡았고, 또 연안항로를 따라 조운선^{漕運船}이나 무역선이 이동했다. 그리고 조공사절이 배를 타고 중국을 왕래했으며, 때로는 기상과 조류에 의해 배가 표류하는 등의 사건도 발생했다. 심지어 왜구나 해적이 등장하여 해안에서 약탈을 자행하기도 했으며, 더 나아가서는 임진왜란과 같은 국가간의 해전도 발발했었다. 해역에서 이루어진 이런 사건들은 공격 또는 사적인 기록에 남아 있는데, 이를 통해 근대 이전 동아시아 해역에서 전개된 동아시아인들의 활동을 파악할 수 있다. 다시 말해 국가적 차원의 이러한 통제에도 불구하고, 관청의 눈을 피해 민간 차원에서의 해상교류·교역이 이루어지고 있었던 것이다.

물론 국가 간의 공적인 교류와 교역 역시 전개되었는데, 일본의 중국연구자 하마시타 다케시^{濱下武志}는 이를 ‘조공시스템’이라고 불렀다. 조공시스템은 조공이란 외교적 관례에 무역 곧 조공무역이 수반되는 형태를 일컫는다. 이른바 역대 중국왕조를 중심으로 한 동아시아 역내의 조공질서 또는 조공체제를 경제사의 관점에서 풀어낸 것이다. 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. 중국 황제의 승인을 받은 조공국은 정해진 연도마다 정해진 지점(海路는 광저우·푸저우·닝보 등)에 입국해 정해진 코스로 베이징에 도착했다. 조공사절단 일행은 상인을 데리고 공물과는 다르게 베이징의 회동관^{會同館}에서 특산물 거래를 할 수 있었다. 중국과 육로로 연결되는 조선과 달리 류큐나 동남아시아 국가들은 해로를 이용하여 입국한 다음 육로로 베이징에 도착했다.

그런데 조공이 조공무역으로 유지되는 한편에는 이 조공무역에 종사하는 중국 상인이 조공국에서도 불가결하여, 이 상업 활동에 의해 상업거점이 아시아 각지에 설립되었다. 이것이 중국인의 아시아 이민을 촉진시키고, 이러한 이민이 광역경제권을 형성케 했다.(하마시타 다케시, 2018:104) 하마시타는 이처럼 ‘조공’과 중국인 ‘이민’에 의해 중국과 조선을 비롯해 동남아시아를 아우르는 광역경제권이 근대 이전 동아시아 해역에서 작동하고 있었다고 한다.

II. 조선시대 이후 한중 해상교류

조공시스템에 의해 중국을 중심으로 한 광역경제권이 동아시아 해역에서 형성되었다면, 조선^{朝鮮}(1392~1910)은 이 경제권에서 어떤 역할을 했고, 이를 바탕으로 중국과는 어떻게 교류를 했는가? 역사적으로 조선은 중국의 명^明(1368~1644)과 청^淸(1636~1912) 나라 두 왕조에 걸쳐 문화교류를 전개했다. 조선과 중국의 문화교류에 대한 사정을 알려주는 대표적인 자료가 바로 연행록^{燕行錄}이다. 조선은 중국과의 외교관계를 중시해서 사절단을 자주 파견했는데, 이 여행의 견문기를 통칭해서 연행록이라고 부른다. 특히 17~19세기에 나온 연행록은 대단히 방대한 양으로 한국의 주요 기록문화유산인 동시에 동아시아적 차원에서 지식정보의 보고라고 할 수 있다. 현재까지 조중간의 문화교류와 관련된 연구는 바로 이 연행록류에 기대고 있다고 할 수 있다. 대규모로 편성된 사절단이 상호 왕래하고 체류하며, 견문을 넓히고 교류하는 전체 과정은 그 자체로 문화적 교류의 현장이었다. 조선과 명 사이의 사행^{使行} 노정은 압록강을 건너 요동^{遼東} 평원을 통과하여, 산해관^{山海關}을 거쳐 북경으로 들어가도록 되어 있었다. 그런데 1630년대(1622~1637)의 사행로는 이미 만주세력에 의해 요동지역이 장악된 상태에서 일시적으로 해로^{海路}를 택할 수밖에 없었다. 곧 명과 조선 사이에 2백년에 걸쳐 형성된 사행로가 차단된 이후 개척된 해로사행은 두 코스였다. 하나는 요동반도 동쪽의 도서^{島嶼}들을 따라 항해하다가 여순구^{旅順口}에서 곧장 남하하여 동주^{登州}로 상륙하여 산동성을 경유해서 북경에 이르는 노정이다. 다른 하나는 여순구까지는 같고 거기서 돌아 발해만^{渤海灣}으로 들어가서 각화도^{覺華島}를 거쳐 영원^{寧遠}으로 상륙하여 산해관을 통과하여 북경에 이르는 여정이다. 하지만 당시 조선의 선박 규모나 항해술로 해로사행은 결코 쉽지 않아서 사행선이 전복되어 많은 인원이 몽땅 수장^{水葬}을 당한 일도 한두 번이 아니었다고 한다.(임형택, 2005:6) 이처럼 부득이한 상황에서 진행된 해로사행을 제외하고 연행록을 기록한 사절단 대부분은 육로를 통해 중국을 방문하고 귀국했다. 고려시대까지는 상인은 물론 사신일행이 중국에 갈 때도 해로를 이용하는 경우가 일반적이었지만, 조선시대에 와서는 오직 육로를 통해서만 왕래하였다. 여기에는 조선의 정책뿐만 아니라 명^明 태조^{太祖} 초기인 1397년 ‘해금령^{海禁令}’이 공포된 이래 200여 년 동안 지속된 ‘해금체제^{海禁體制}’의 영향도 크다. 조선시대에는 육로를 통한 중국과의 교류를 통해 문물을 수용하면서 해상을 통해 중국 남

부지방과 직접 연결할 수 있는 기회를 잃고 나아가 중국 이외의 해양국가들과의 교류 역시 주목하지 못하게 되었다.

III. 조중 해상교역의 가능성

그것은 중국과의 교역에서도 확인할 수 있다. 조선은 명·청과 조공무역을 전개했는데, 조선과 명은 초기 조공무역 위주에서 16세기 이후 역관이나 상인들에 의한 사무역이 활발해졌고, 종이·붓·화문석·인삼을 수출하고, 비단·약재·서적을 수입하였다. 그리고 조선과 청 역시 조공무역을 위주로 하고, 개시^{開市}무역과 후시^{後市}무역이 발달하였는데, 쌀·면포·농기구·인삼 등을 수출하고, 비단·약재·문방구 등을 수입하였다. 이처럼 조선과 중국의 교역은 주로 육로를 활용한 것이었다. 조선과 중국 간에 해상을 통한 교역이 적었다고 하지만, 이를 삼자 교역이라는 형태로 가능했을 수도 있다고 주장하는 이도 있다. 하마시타 다케시는 조공무역 하에서 중국과 조공국간에서만 아니라, 조공국간의 교역이 있었고 언급한다. 예를 들어, 같은 조공국인 류큐^{琉球}는 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 하마시타에 따르면 류큐는 일본과도 거래하고 있었고, 조선과도 무역을 하고 있었다. 또 동남아시아에 가서 조공무역의 물건을 조달하기도 했다. 이러한 과정에서 조선에 동남아시아의 물품이 들어오기도 했다고 말한다. 물론 하마시타의 이러한 주장은 사료에 의해 밝혀져야 하기 때문에 앞으로 많은 연구가 필요하다. 중국이 아닌 주변에서 조공무역을 보고자 하는 하마시타의 이런 생각은 조선과 중국의 교역이 육로를 통한 조공무역이란 부정할 수 없는 사실에서 벗어나, 류큐를 매개로 하여 중국과 동남아시아 조공국과의 해상교역의 가능성을 상정한다.

다시 말해 중국과 조선의 교역은 당연히 육로를 통한 조공무역이지만, 이 조공시스템에 의해 조공국간의 교역이 이루어지고, 그것이 조선과 류큐의 교역을 가능하게 했을 것이며, 또 동남아시아나 일본과의 중계무역을 담당할 류큐로 인해 조선은 해상무역에 간접적으로 참여하고 있었다는 것이다. 한반도가 유학^{儒學}과 같은 사상

과 지식을 전달하는 것뿐만 아니라, 이와 같은 장거리 무역이나 해상교역이라고 하는 것 역시 반드시 한반도의 사람들만이 밖에 나가서 활동한 것이라고 생각할 것이 아니라, 다양하게 규슈의 상인을 이용하거나 또는 복건이나 광둥의 상인을 이용하거나 하면서 여러 형태로 중계하면서 연결되어 간 것이라고 봐야 한다는 것이다. 지금은 무역이라고 하면 바로 민족이 이동하는 것처럼 말하고 있지만, 그것보다는 차라리 상호 연결되어가는 네트워크식이라고 말하는 것이 맞다는 것이다.(하마시타 다케시, 2020) 만약 이런 주장이 향후 여러 가지 자료로 입증이 된다면, 조선과 중국과의 교역은 육로의 조공무역만이 아닌, 여타 다른 조공국과의 네트워크를 통해 직접적이지는 않지만 조선이 해상을 통한 중국과의 교역 역시 가능했을 것이라고 말할 수 있게 된다.

IV. 표류를 통한 조중 민간교류

조선과 중국 사이에는 해상을 통한 교류가 대단히 제한적이었지만, 그럼에도 불구하고 표류라는 해상에서의 재난사고를 통해 그것이 완전히 닫혀 있었다고 말할 수는 없게 된다. 17세기 이후 표류와 관련된 기록이 큰 폭으로 증가한다는 사실은 해금령으로 인해 공적으로 허가받지 못한 형태의 민간 해상교류가 활발하게 전개되었음을 말해준다. 현재까지 확인된 표해의 기록 곧 표해록을 통해 조선과 중국 사이의 민간교류가 있었음을 알 수 있다. 대표적으로는 최부(崔溥, 1415~1504)의 『표해록(漂海錄)』이다. 1487년(성종 18) 9월 최부는 제주추쇄경차관(濟州推刷敬差官)으로 제주에 부임했다. 이듬해 1월 부친상을 당해 육지로 출발했으나, 폭풍을 만나 29일 동안 표류한 끝에 중국 절강성(浙江省) 영파부(寧波府)에 이르렀다. 지금의 강소성(江蘇省)을 거쳐 북경에 도착한 뒤 다시 요동성(遼東省)을 거쳐 같은 해 7월에 귀국했다. 귀국 즉시 성종의 명으로 저술한 것이 바로 이 책이다. 중국 동쪽 연안지방의 해로·기후·산천·도로·관부(官府)·풍속·민요 등은 물론 각 지방에 얽힌 역사적 사실과 정치가·무인·문인·효자 등의 인물까지도 폭넓게 소개하고 있다. 특히 북경으로 호송당하는 과정에서 수차(水車)의 제작법과 이용법을 배워왔는데, 1469년(연산군 2) 호서 지방의 가뭄 때 이를 보급해 가뭄 극복에 기여하기도 했다.

이외에도 전남 나주 사람 양지회가 1818년 4월 8일 제주도의 기근을 진휼하고 돌아오던 중 바다에서 풍랑을 만나 표류하다가 16일

만에 중국의 영파에 표착하고 여러 지역을 거쳐 연경(燕京)으로 옮겨진 뒤 같은 해 11월에 고향으로 돌아왔는데, 이 경험담을 적은 표해록이 있다. 이밖에도 최두찬, 김광현, 이방익 등이 중국의 절강성과 복건성에 표착했다 돌아와서 표해록을 남겼다. 이러한 글들을 통해 당시 중국 특히 공적인 루트로는 접촉하기 힘든 남방지역의 상황을 파악할 수 있다. 중국 역시 표류민들이 있었고, 이는 조선의 사료에도 나타나고 있다. 예를 들어 제주목사 이익태(李益泰, 1633~1704)가 지은 『지영록(知羸錄)』에는 중국인 표류기가 7편 실려 있는데, 표류한 중국인은 대부분 상인들이었다. 17세기에 중국, 대만, 일본 등지에서 물품들을 배에 싣고 다니며 교역을 하다가 표류를 당해 제주도에 귀착한 것이다.

이와 반대로 중국측에서 나온 기록에 중국인들의 표류기록은 잘 나타나지 않는데, 아마도 이것은 해금령이 실시되고 있어서 이를 기록하는 것이 금기시되었기 때문일 것이다. 이처럼 표류라는 해상 사고로 인해 민간 차원에서 조선과 중국이 문화교류가 진행되었다는 사실은 분명하며, 제한적이지만 이런 기록들을 통해 공적인 연행록을 통해서도 파악할 수 없는 당시 절강성과 복건성과 같은 중국 남방지역의 문물과 풍습을 알 수 있다.

V. 근대 이후 한중 해상교류·교역

1840년 아편전쟁으로 5개의 중국 항구가 개항된 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 동북아 해역에서 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(淸商民水陸貿易章程)이 체결된 이후, 조선 개항장에도 무역 및 상업에 종사하는 중국인들이 등장하였다. 그 중에서도 가장 두각을 나타낸 화상(華商)이 담길생(譚傑生)이 경영

하는 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, 하북(河北) 동향집단인 북방(北幫), 광둥성 특히 광자오(廣肇)지역 출신의 광방(廣幫), 강남(江南)지역 출신의 남방(南幫) 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 광둥상인집단(廣東商人集團)은 대규모로 해외로 세력을 확장해 나가 하나의 강대한 경제적 세력을 형성했다.(강진아, 2007) 그리고 중국 화상은 동북아해역의 개항장을 무대로 조선의 해산물 유통에도 참여하면서 재조일상(在朝日商)과 대립하면서 동북아의 화상네트워크를 통해 교역을 진행하였다. 이는 조선에서 생산된 물품을 두고 중국과 일본 상인 그리고 조선 상인이 펼치는 경쟁의 마당이였다.(조강희, 2014)

동북아해역의 개항장을 중심으로 광둥상인들의 네트워크가 만들어진 반면, 산둥성 출신 중국인들 역시 조선으로 몰려왔다. 예를 들어, 1861년 개항이후 1898년까지 산둥의 유일한 개항장으로서 산둥 근대사와 중국 근대사를 이해하는데 빠뜨릴 수 없는 지역이 엔타이(煙臺)이다. 1883년 인천 개항 이후 엔타이와 조선 사이 정기항로의 개설은 한반도와의 인적 왕래를 촉진하면서 양국의 무역을 활성화시켰다. 상업에 종사하는 사람이 있었는데 피난민으로 이주해온 자도 적지 않았다. 1894년 이후 조선에서 인삼을 대량으로 수입했기 때문에 엔타이와 조선의 무역은 폭발적으로 증가했다. 엔타이와 조선 간의 무역품목에는 전통시대의 조공물품을 유지하였을 뿐 아니라, 근대적 상품도 있었다. 총체적으로 살펴보면, 엔타이는 한중무역의 연결체이며, 여전히 인삼은 이 연결체의 중요한 구성요소였다.(劉暢, 2012) 한편 이러한 중국인 화교는 조선에 마조(媽祖)신앙을 전파했고, 이와 관련된 유적이 인천과 부산의 차이나타운에 남아 있었다.

이와 같이 근대 이후 개항장 네트워크가 형성되고, 조선과 중국 사이에도 개항장 간 네트워크가 작동했다. 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 연결되었고, 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.

〈참고문헌〉

- 강진아, 「廣東네트워크(Canton-Networks)와 朝鮮華商 同順泰」, 『사학연구』 88, 2007.
 劉暢, 「근대 煙臺와 조선의 무역왕래」, 『한중인문학연구』 36, 2012.
 임형택, 「조선사행(朝鮮使行)의 해로(海路) 연행록(燕行錄): 17세기 동북아의 역사전환과 실학」, 『한국실학연구』 Vol.9, 2005.
 조강희, 「근대 동아시아에서 조선산 수출 해산물의 유통과 역내 상인의 경쟁」, 서울대학교 석사학위논문, 2014.
 하마시타 다케시 (지은이), 서광덕, 권기수 (옮긴이), 『조공시스템과 근대 아시아』, 소명출판, 2018.
 하마시타 다케시, '특집 인터뷰' 『인문사회과학연구』 제21권 제1호, 2020.

문명의 바다 황해 고대 황해를 오가는 항로는 '첨단 고속도로' 였다

허우범
인하대학교

고대 시기의 바다는 두려움과 동경의 대상이었다. 이는 육지에서의 부단한 이동과 영역의 확장에서 일어나는 필연이기도 하다. 고대로부터 인류는 육지에서 바다를 거쳐 섬으로 이동했고, 섬에서 바다를 건너 또 다른 육지로 이동했다. 인류는 모험과 정복, 정주와 이동을 되풀이하며 점차 바다를 이해하고 이를 삶의 터전으로 가꿨다.

고대의 동서교역은 대부분 육로를 통하여 이뤄졌다. 이는 초원과 사막을 건너는 험한 길이었다. 교통수단도 말과 낙타가 안성맞춤이었다. 중국이 실크로드인 서역에서의 지배력이 약화되자 육상교역은 점차 감소되고 해상운송에 대한 관심이 높아졌다. 이는 그동안 축적된 조선술과 항해술의 발전과도 맞아 떨어졌다. 또한, 바다로 이동하는 것이 육지보다 훨씬 유용했다. 파손이나 도적에게 빼앗길 염려도 적었다. 무엇보다도 한꺼번에 많은 물량을 신속하고 안전하게 운송할 수 있는 이점 때문이기도 하였다. 특히, 도자기나 원목 등 무겁고 깨지기 쉬운 것들은 배를 이용하는 것이 훨씬 경제적이었다. 본격적인 해상실크로드 시기가 된 것이다.

한반도와 중국은 고대부터 황해를 왕래하며 교역하였다. 이는 신석기시대부터 이루어졌는데 최초의 기록은 『관자管子』에 보인다. 이 책은 기원전 7세기의 인물인 관중管仲의 이야기를 기록한 것이다. 관자가 제나라 환공이 궁금해 하는 7가지 '옥폐玉幣'를 알려주는 부분에 세 번째로 등장하는 것이 '발조선發朝鮮의 문피文皮'이다. '문피'는 호랑이나 표범 가죽을 말한다. 고대에도 문피는 귀한 보물이었으며 고조선의 것을 최고로 인정하였음을 알 수 있다.

제나라는 산둥성에 위치하였고 고조선은 보하이渤海만과 라우동遼東반도 위쪽에 있었다. 두 나라가 이러한 특산품을 교역하기 위해서는 바닷길을 이용하는 것이 효율적이다. 두 나라가 상호 왕래한 바닷길은 보하이만을 따라가는 발해항로渤海航路였다. 이는 육지를 따라 가는 연안항로로 조선술이 발달하지 못한 고대에는 가장 안전한 항로였다.

고대의 황해를 오가는 항로의 동서기점은 어디였을까. 이를 문헌상으로 알 수 있는 것은 당나라 때 가담賈耽이 지은 『도리기道里記』 중 '등주해행입고려발해도登州海行入高麗渤海道'이다. 이곳의 항로를 따라 가보면 그 출발점은 산둥반도의 등저우登州다. 이곳에서 라우동반도를 따라 압록강 어귀에 이르고 한반도의 서해안을 따라 남쪽으로 내려온다. 웅진반도와 경기만을 거쳐 당은포에 이른다. 황해를 오가는

항로의 동서기점은 등저우와 당은포인 것이다. 당은포는 삼국시대 까지 주요한 기점이었다. 하지만 고려가 건국되고 수도가 개성으로 이전하면서 예성강의 벽란도가 새로운 기점이 되었다.

황해를 오가는 바닷길은 사신길이나 무역길 뿐 아니라 침공길이 되기도 했다. 기원전 109년에 한 무제의 명령을 받은 누선장군 양복(楊僕)이 항로를 따라 수군을 이끌고 고조선을 공격하였고, 수나라와 당나라가 고구려와 전쟁을 할 때에도 이 항로를 따라서 침공하였다.

황해 북부 연안항로는 5,6세기부터 점차 경색되어 갔다. 중국에서는 남북조의 대립이 격렬해지고 우리나라에서는 삼국 간의 치열한 전쟁 때문이었다. 황해 북부항로는 산둥반도 근해를 장악한 북위와 한반도 근해를 장악한 고구려가 각기 자국의 영역을 막고 적국의 선박을 나포하자 항로로서의 기능이 불가능해졌다. 백제가 남제(南齊)에 사신을 보낼 때에나, 신라가 당에 사신을 보낼 때 고구려가 바닷길을 막았다. 648년 나당군사동맹을 성사시키고 귀국하던 김춘추가 고구려 순라군(巡邏軍)에 쫓겨 가까스로 목숨을 구한 일은 이를 단적으로 보여준다.

백제와 신라는 새로운 항로를 개척할 수밖에 없었다. 그 결과 황해중부 횡단항로가 개척되었다. 이 항로는 황해도의 서남단에서 산둥반도 성산(成山)까지 직선으로 황해를 가르는 항로다. 이 항로는 연안과 원양으로 이뤄진 항로다. 연안은 덕적도와 강화도, 교동도 등을 거쳐 웅진반도에 이르고, 이곳에서 산둥반도까지 가로지르는 것이다. 이 항로는 백제나 신라가 사용하기는 했지만 7세기 초까지 크게 발달하지 못했다.

황해중부 횡단항로는 사신길이기도 했지만 침공길로의 활용이 많았다. 660년 당나라의 소정방이 13만 대군을 이끌고 이 항로를 따라 진격하여 백제를 멸망시켰다. 소정방이 이 항로를 선택한 것은 신라가 세세한 정보를 제공하였기 때문이다.

당시 군사를 지원받기 위해 당나라로 간 김인문은 당 고종에게 백제의 도로와 진공로를 자세히 설명했다. 그리고 자신도 '신구도부 대총관(神丘道副大總官)'이 되어 소정방을 안내했다. 이로부터 황해중부 횡단항로는 당시에 상용화된 항로가 아니었던 것이다. 그리고 백제보다는 신라가 이용에 성공함으로써 이후 신라인들이 대거 왕

래하는 항로가 되었다. 이 항로는 이후 안전한 항로로 정착되어 고려, 조선시대에도 널리 활용되었다.

8세기 중반, 변영을 구가하던 당제국은 10년간 지속된 안사의 난으로 북방지역의 사회와 경제가 매우 불안했다. 하지만 강남 연해지역의 도시들은 이를 기회로 호황을 누렸다. 특히, 창강(長江) 하구에 있는 도시들은 국제무역항으로 발전했다. 강남의 도시와 항구가 발전하자 황해를 통한 무역과 교류도 강남으로 이동했다. 신라와 고려도 강남으로 통하는 새로운 바닷길을 개척할 필요가 있었다.

이러한 필요성은 한반도에서 남중국으로 직접 가는 새로운 항로를 개발하는 원동력이 되었다. 그 결과 황해남부 사단항로(斜斷航路)가 연결되었다. 이 항로가 일반화된 것은 고려시대인 11세기 중반 이후다. 고려는 벽란도와 명주(明州)(현, Ningbo)를 오가며 송과 활발히 교류했다. 『고려도경』을 지은 송나라의 사신 서경(徐兢)도 이 항로를 통해 고려를 오갔다. 사단항로는 황해를 횡단하는 항로 중 가장 빠른 항로였다. 순풍을 만나면 4~6일이면 충분했다.

신라인들은 중국과의 빈번한 왕래 속에서 점차로 활동범위를 넓혀 갔다. 초기에는 연해안 항로를 이용하였지만, 장보고와 그 후예들은 황해를 횡단하거나 남중국해로 직접 내려가는 남방항로를 개발했다. 지금도 중국 절강성 Ningbo(寧波)와 타이저우(台州) 등지에는 신라인들의 활동사향을 살펴볼 수 있는 유적들이 있다.

고려의 수도인 개경에는 아랍상인들이 집단적으로 거주했고, 예성강 하구의 벽란도는 국제무역항으로 번창했다. 고려인들은 취안저우(泉州)와 항저우(杭州) 등 중국의 강남지역으로도 진출하여 정치, 종교, 예술과 학문 등에 이르기까지 수준 높은 교류를 하며 멀리 페르시아까지 교역을 확장했다. 또한, 고려인들은 독창적인 고려청자를 빚어내며 해상실크로드를 한반도까지 연결했다. 중국의 강남 지역에서 만나는 고려청자와 관련 유적들은 고려의 위상과 고려인의 자긍심을 살펴볼 수 있는 귀한 유산들이다.

〈참고문헌〉

- 권덕영, 『신라의 바다 황해』, 일조각, 2012.
- 권오영, 『해상실크로드와 동아시아 고대국가』, 세창출판사, 2019.
- 윤용혁, 『한국해양사연구』, 주류성, 2015.
- 정진술, 『한국해양사(고대편)』, 경인문화사, 2009.

고고학적 발견으로 본 중국 고대 '해상 실크로드'

마오민¹⁾

'해상 실크로드'는 고대 중국을 필두로 동서양의 각 민족, 국가, 지역이 공동으로 참여했던 주요 상업 통로다. 선진先秦시대에 태동했고 진한秦漢시대 형성되었으며 삼국시대부터 당唐나라 제5대 황제까지 발전했다. 가장 번영한 것은 송원宋元시대이며 명청明淸시대 때 전환기를 맞았다. 시기별 침몰선과 항구港口, 가마터窑址, 비각碑刻, 궁묘宮廟, 자기瓷器, 향료香料, 비단丝绸, 조소雕塑, 예술품 등艺术品等이 유형문화재로 남아있고, 이러한 유형 문화재는 고대 중국과 '해상 실크로드' 주변 국가와 지역 사람들의 우호적인 왕래를 증명하는 사료가 된다.

1) 마오민, 1985년생, 남, 고고학박사, 중국항해박물관 전시기획팀 주임, 주요연구방향: 박물관학, 문화유산학

유형 문화유산 해상 실크로드

'해상 실크로드'는 고대 중국을 필두로 동서양의 각 민족, 국가, 지역이 공동으로 참여했던 주요 상업 통로이다. 긴 세월동안 해상 실크로드는 동서양의 무역로로 기능하면서 동서양의 상호이해와 문명 교류를 촉진했다. 오랜 시간동안 넓은 범위로 뻗어 나가며 세계 문명에 거대한 영향을 끼쳤다. 세계 각지에 퍼져 있는 침몰선과 항구, 가마터, 비각, 궁묘, 자기, 향료, 비단, 조소, 예술품 등은 '해상 실크로드'가 남긴 중요한 유형문화재이자 고대 중국이 '해상 실크로드' 주변 국가 및 지역 사람들과 우호적으로 왕래했다는 역사적 증거이다.

'실크로드'와 '해상 실크로드'라는 명칭은 과거부터 있었던 것이 아니라 후대에 와서 부여된 것이다. 구체적으로는 독일의 지리학자이자 지질학자인 페르디난트 폰 리히트호펜(Ferdinand von Richthofen, 1833~1905)이 가장 처음 제시했다. 중국을 대상으로 여러 차례 연구를 진행했던 리히트호펜은 1887년 자신의 저서 『중국』(총 5권) 제1권에서 '실크로드'의 개념을 처음으로 제시했고 이 저서의 첫 번째 지도에서 '해상 실크로드'의 개념을 제시했다. 그러나 이에 대한 자세한 설명은 덧붙이지 않았다. 1903년 프랑스 유명 한학자 샤반(Emmanuel-édouard Chavannes, 1865~1918)도 그의 저서 『서돌궐사료』에서 '실크로드'에는 해로와 육로, 두 가지의 길이 있다고 언급했다. 1927년부터 1935년까지 민국정부철도부 고문이자 리히트호펜의 제자 스벤 헤딘(Sven Hedin, 1865~1952)은 조사대를 이끌고 중국 서북 지역으로 장기 탐사를 나간 인물이다. 그 역시 여러 권의 저서를 출판했는데 그 중 하나가 『실크로드』이다. 스벤 헤딘은 이 책에서 '실크로드'에는 '해상 실크로드'가 포함되어야 한다고 주장했다. 이 책은 높은 판매량을 자랑하며 스웨덴어에서 독일어, 영어, 일본어 등 여러 언어로 번역되었고 '해상 실크로드'의 개념을 세계에 알리는 데 공헌하기도 했다.

'해상 실크로드'의 개념이 학술계에 등장하고 확장되면서 일부 논쟁을 가져오기도 했다. 일부 학자들은 '해상 실크로드'를 통해 거래된 주된 상품이 실크가 아니라 도자기와 향료, 차잎 등이라며 명칭을 '해상 도자기로드' '해상 향료로드' '해상 향도자기로드' '해상 실크도자기로드' '해상 차잎로드' 등으로 바꾸어야 한다고 주장한다. 사실 고대 동, 서양 국가 사이에 하나의 상업루트로 거래했던 화물의 종류는 매우 많고, 기간에 따라 거래했던 벌크 스톡도 각기 다르다. 이에 어떠한 특정한 화물이 대표적이라고 말하기 어려운 것이다. 더욱이 비단 상업적인 교역품 뿐만이 아니라 문화와 과학 기술, 제도, 종교, 예술 등도 이 통로를 통해 왕래했다. 그렇게 때문에 어떤 화물로 이 길을 지칭하더라도 논쟁점이 있을 수밖에 없다. 현재로서는 '해상 실크로드'의 개념이 가장 먼저 제시되었고

국제 학술계에의 대다수 학자들도 이를 받아들이고 있으므로 ‘해상 실크로드’라는 명칭을 사용하는 것이 가장 합리적이라고 말할 수 있다.

일반적으로 중국의 ‘해상 실크로드’는 서한 무제 때 시작됐다. 오늘날로부터 이미 2000년이 넘게 지난 역사로 문헌 자료를 근거로 한다. <한서지리지> 속에는 한무제가 사람을 파견해 황금과 비단을 가지고 타역으로 가 명주와 벽유리璧琉璃, 기석이물奇石異物을 구매하도록 한 기록이 남아있다. 당시 무역이 도달할 수 있는 지역을 ‘이정불국已程不國’이라 불렀는데 이는 대체로 지금의 스리랑카에 해당한다. 그러나 중요한 점은 장쑤江蘇와 허난河南, 후베이湖北 등 지역에서 발견된 춘추전국시대 유리 제품과 평라이蓬萊 해역에서 발견된 상나라와 주나라 도자기 등 대량의 고고학 자료가 해상 실크로드를 통한 무역의 역사가 한무제 시기보다 더 이른 시기에 시작됐을 가능성을 보여준다는 점이다. 일반적으로 아편전쟁이 발발한 1840년을 ‘해상 실크로드’가 사라진 시기로 보는데, 중국이 점차 반식민지 반봉건사회로 진입하면서 ‘해상 실크로드’가 원래 가지고 있던 상호보완성 무역이 약탈성 무역으로 변질되고, 평화와 평등, 호혜의 특성을 잃으면서 ‘해상 실크로드’도 사라질 수밖에 없었다. 그러나 사실상 ‘해상 실크로드’라는 통로 자체가 사라진 것은 아니다. 그저 그 안의 내용이 바뀌었을 뿐 통로는 여전히 그곳에 있다. 오늘날 중국은 ‘21세기 해상 실크로드’ 건설을 적극적으로 추진하고 있다. 오래된 ‘해상 실크로드’에 21세기의 새로운 에너지를 불어넣자는 취지다.

조선, 항해 기술의 발전으로 ‘해상 실크로드’가 영향을 미치는 범위도 점차 확대되었다. ‘해상 실크로드’는 더욱 넓은 지역의 국가와 지역, 민족을 포함하기 시작했고 마지막에는 아시아와 아프리카, 유럽, 나아가 미주의 여러 나라가 함께 참여하는 세계 무역 시스템을 형성했다. 우리는 모든 무역에는 수입과 수출, 모든 항로에는 기점과 종점이 있다는 것을 안다. 중국은 그중 하나일 뿐이지만, 모든 무역에서 중국 화물의 품종이 가장 풍부하고 화물의 양도 많으며, 품질 또한 최상급이었으므로 모종의 의미에서는 중국이 고대 ‘해상 실크로드’의 주도국이라고 말할 수 있다.

일반적으로 ‘해상 실크로드’는 선진先秦시대에 태동했고 진한秦漢시대 형성되었으며 삼국시대부터 당唐나라 제5대 황제까지 발전했다. 가장 번영한 것은 송원宋元시대이며 명청明清시대 때 전환기를 맞았다. 아래는 시대 순서에 따라 각 시기의 기본 상황을 간단히 요약한 것이다.

1. 태동기: 선진시대

중국은 북쪽부터 남쪽까지 연해 지역이 광범위하게 분포되어 있다.



사진 1

예를 들어 산둥山東 엔타이煙台 바이스촌白石村 유적지와 푸젠福建 푸저우福州 탄산산礬石山 유적지, 하이난海南 링수이스궁陵水石貢 유적지 등에서 모두 두터운 조개 퇴적층이 발견되었다. 그 중 여럿은 심해 조개류에 속했다. 중국 항해 기술의 기원은 고대인이 발명하고 사용한 수상 도구로 거슬러 올라간다. 최초의 사람들은 부력을 가진 자연계의 각종 부유물을 관찰하다가 박, 대나무 뗏목, 통 양 가죽 뗏목, 독목주獨木舟, 목판선木板船 등을 만들고 이를 통해 강이나 바다를 건넌 것이다. 저장浙江 샤오산蕭山 과후차오跨湖橋 유적지에서는 약 8000~7500년 전의 독목주가 출토되었다. 저장 위야오余姚 허무두河姆渡 유적지에서는 7000년 이상 된 6개의 나무 노가 출토되었다. 그 외에도 허무두 유적지에서는 두 건의 주형도기陶器가, 후베이 이두홍화타오宜都紅花套 유적지에서는 방독목주도기仿獨木舟陶器가, 산시 바오지寶雞 베이서우링北首嶺 유적지에서는 채도주형호彩陶形壺가 출토되었다. 신석기시대에 이미 인류가 간단한 해양 도구로 광활한 바다를 탐색하기 시작했을 것임을 나타낸다.

유단석부有段石斧는 석부의 일종으로 매우 중요한 생산 도구이다. (사진 1) 석부가 세계 각지에 분포하는 것과 달리 유단석부는 연해 지역에서 주로 발견된다. 허무두 유적지에 포함된 저장, 푸젠, 광둥廣東, 산둥 지역 유적지에서 모두 출토되었다. 생산도구가 부족했던 석기시대에는 직각 모양의 나뭇가지를 불로 그을려 가공하여 만든 손잡이를 단 유단석부로 나무를 가공하면 빠르고 효과적으로 목선을 만들 수 있었다. 때문에 유단석부는 배와 노를 만드는 중요한 가공 도구로 여겨졌다. 앞서 말한 연해 지역 외에도 대만, 필리핀, 북보르네오, 태평양의 폴리네시아 등 섬에서 모두 유단석부가 발견되었으며 이는 초기 인류가 바다를 건넜다는 중요한 실물 증거 중 하나라고 여겨진다.

중국 상주시대의 사람들은 일찍이 ‘해안을 따라 이동하는 것’에 익숙했다. 그들은 배를 교통수단으로 삼아 단순한 항해 기술을 통해 일본 열도와 한반도, 인도차이나 반도 등의 지역과 바닷길로 왕래했다. 『죽서기년竹書紀年』의 ‘동수어해, 획득어東狩於海,獲大魚’, 『시경時經』「상송商頌」의 ‘상토렬렬, 해외유절相土烈烈, 海外有獻’, 『논어論語』의 ‘도불행, 승부부어海道不行, 乘桴浮於海’, 『월절서越絕書』의 ‘범려승주부해이행, 종불반(範蠡)乘舟浮海以行, 終不反’ 등 문헌의 기록은 이 시기 항해 활동이 빈번했음을 증명하며, 홍콩과 주하이珠海에서 발견된 월인越人 항해와 관련된 암각화와 평라이 해역

에서 발견된 상나라 도인陶甗(사진2), Ningbo寧波에서 출토된 전국우인 경도문동발戰國羽人競渡紋銅鉞(사진3)도 이 사실을 뒷받침한다.

원시 항해 기술과 항해 풍습이 누적되면서 중국은 깊은 해양 문화를 형성할 수 있었고, '해상 실�크로드'의 형성에 견실한 기반을 다질 수 있었다.



사진2



사진3

2. 형성기: 진한시대

진한시대 때부터 중국에서는 중앙집권국가가 생겨나고 발전하기 시작했다. 사회 생산력이 장족의 발전을 이루면서 조선 기술과 항해 기술도 크게 향상되었다. 선미 방향타의 출현과 계절풍에 대한 이해, 역풍 대처 기술 파악 등으로 중국의 목범선은 장거리를 항해할 수 있게 되었고, 덕분에 중국 항해사는 왕성한 발전을 하였다. 이 시기에 중국 연해의 전 노선이 막힘없이 통했다. 진나라 사람 서복徐福이 일본까지 항해하고 서한의 배가 인도반도 남단에 도달한 쾌거를 이룬 것도 이 시기이다.

서복은 전국시대 말기 제나라의 방사로, 불사약을 구해오라는 진시황의 명을 받들어 소년과 소녀 수천 명을 데리고 량야琅瑯에서 원양 항해에 나섰다 돌아오지 못했다. 현재 서복의 행선지는 일본으로 여겨지고 있다. 중국과 일본 두 나라의 문헌에 서복이 일본으로 건너갔다는 기록이 대거 존재하고, 일본에는 '진서복의 묘'나 서복사 등의 유적, 그리고 여러 민간 전설까지 존재하기 때문이다. 서복이 정발 동쪽으로 항해 일본으로 갔는지는 완전히 확신할 수는 없지만 일본의 발전사로 미루어 볼 때, 진나라 시기 중국에

서 일본으로 건너간 사람이 많았고 이때 선진 과학기술과 문화를 함께 가져가 일본 사회의 발전을 이끌었을 것이라 생각되고 있다.

『한서漢書』「지리지地理志」중 서한 무제시기 원양항해와 관련된 공식 기록이 '해상 실�크로드' 형성의 중요한 근거로 여겨지고 있다. 발췌문은 아래와 같다. “일남(베트남) 항구가



사진4

막혀 통하지 않은 후부터 서문(광둥), 합포(광시)에서 뱃길로 5달쯤 가면 도원국(수마트라)에 이를 수 있고, 거기서 다시 배로 4달쯤 가면 읍노물국(미얀마)에 도달할 수 있다. 다시 또 배로 20일쯤 더 가면 심리국에 이른다. 거기서 상륙해서 10여 일을 도보로 가면 부감도로국이 있다. 부감도로국에서 다시 배로 2달 남짓 항해하면 황지국(인도)에 도착한다. 이곳에서 사람들은 명주와 벽유리, 기석 이물, 황금과 각종 비단을 가지고 간다. 황지국 남쪽에는 기정불국(스리랑카)이 있다.”(사진4) 이를 통해 보았을 때, 한무제 시기에 이미 공식 원양 무역이 존재했고 주로 황금과 잡증雜繒 등을 가져가 명주와 벽 유리, 기석 등 화물로 바꾸어 왔으며, 가장 멀리 인도 남단의 스리랑카까지 갈 수 있었음을 알 수 있다.

『후한서後漢書』「동이열전東夷列傳」 중에는 중국과 일본 양국이 정식으로 왕래했던 첫 번째 상황이 기록되어 있다. “건무중원 2년(57년) 왜노국은 공물을 바치고 황제에게 하례하였으며 스스로 대부大夫라 칭했다. 왜국은 극히 남쪽에 있다. 광무제는 인수印綬를 하사하였다.” 다행인 점은 1784년 광무제가 수여한 인수가 일본 기타큐슈 후쿠오카 현 시카노 섬에서 발견됐다는 점이다. 이는 뱀 모양의 손잡이가 달린 금제 도장으로 인면에는 ‘한위노국왕漢委奴國王’ 다섯 글자가 인각되어 있고, 무게는 108g이다. ‘위씨’와 ‘왜씨’가 고대에 통용되던 것을 생각하면 ‘위노국委奴國’은 『후한서』에 기록된 왜 노국을 지칭하는 것이다. 현재 일본 후쿠오카시 미술관이 소장하고 있는 이 도장은 중국과 일본 양국이 오랜 기간 교류한 역사의 증거가 된다. 그 외, 1956년 중국 윈난雲南성 진닝晉寧현 스자이산石寨山 한묘漢墓에서 출토된 ‘전왕지인滇王之印’과 1981년 양저우揚州 한장邗江현 잉취안營寨진 한묘에서 출토된 ‘광릉왕새廣陵王璽’도 모두 ‘한위노국왕’과 비슷한 역할을 한다.

오늘날의 광둥과 광서의 한묘에서는 수정과 마노, 호박, 유리기, 향료, 상아 제품, 은기 등 대량의 해외 수입품이 출토되었는데 그 수가 매우 많고 스타일도 다양하다. 그 외에도 두 지역의 한묘에서는 동훈로銅熏爐와 도훈로陶熏爐, 이역인의 모습을 한 토우과 토우등 기구도 나왔다. 이는 당시 중국과 해외 무역이 발달했다는 증거다.



사진 5

번우番禺는 오늘날의 광저우廣州다. 강江의 3대 지류인 서강, 북강, 동강이 합류하여 바다로 들어가는 위치에 있다. 『사기史記』 『화식열전貨殖列傳』에는 “번우도 큰 도시다. 주옥과 무소, 대모, 과일과 천이 모여있다.”는 기록이 있다. 고고학자들은 광저우에서 진한 무렵의 조선소 유적지를 발견했다.(사진 5) 광동 한묘에서는 10건 이상의 도선陶船과 목선木船이 발견되기도 했다.

진한 무렵, 서양의 로마인은 이탈리아 반도를 통일하고 강대한 로마제국을 세웠다. 중국 고대 문헌 속에 기록된 대진국이다. 동서양의 양대 제국은 대월지와 파르티아 왕국의 영향으로 육로 교통이 저지당하면서 주로 해로를 통해 교류했다. 고대 로마의 학자 플리니우스(Gaius Plinius Secundus)의 저서 『박물지』에는 당시 로마인이 보석과 진주를 사용하여 스리랑카와 중국 상선의 비단을 거래했다고 기록되어 있다. 에드워드 기번(Edward Gibbon, 1737~1794)의 저서 『로마 제국 쇠망사』에는 로마 상선이 이집트 홍해에서 출발해 인도 서해안까지 가서 거래를 했다는 기록이 있다. 동한 환제桓帝 연희延熹 9년(166년)의 기록인 “대진왕 안돈이 파견했던 사자가 일남을 방문해서 상아와 무소 뿔, 대모를 헌상했다. 이때부터 교역이 시작됐다.”는 중국과 로마 제국 간의 거래를 다룬 최초의 기록으로, 동 서양이 해상 항로를 통했다는 첫 기록이다. 이렇게 유럽과 아시아 대륙을 잇는 ‘해상 실크로드’가 만들어졌다.

3. 발전기: 삼국시대부터 당나라 제5대 황제까지

삼국·양진·남북조시대는 국가가 분열되어 정국이 흔들리던 시기이다. 그러나 이 시기에도 ‘해상 실크로드’는 지속적으로 발전했다. 특히 돛과 키의 조화로 무역풍 항해 기술이 성숙기에 접어들었다. 한나라때 북로북선을 기반으로 했던 중국과 일본 간 항로가 북로남선을 개척하고 남해 항로가 광저우에서 페르시아만 항선까지 이어지는 남해 항로를 개척하면서, 중국은 이 시기 세계 항해계에

서 선두적인 위치를 차지하였다. 수당시대 이래, 중국의 경제 사회 발전은 아시아, 나아가 세계의 중심이었다고 할 수 있을 만큼 고조기에 접어들었고, 이는 다시 항해 발전의 기반을 다졌다. 당나라의 조선 및 항해 기술은 발전을 거듭했고 수밀격벽水密隔壁 기술도 널리 응용되었으며(사진6: 여고목선모형), 선박의 항해 기능도 크게 향상되었다. 이 시기 선박은 기술이 선진적이었고 구조가 견고했으며 적재량이 커 계절풍 항해에 널리 사용되었다. 천문 지리 항법 수준도 눈에 띄게 향상되어 근거리나 원거리 항해에서 모두 독보적인 실력을 보였다. 이 시기 중국은 발해, 한반도와 빈번한 교류를 했고, 중국-일본 남로쾌속항선을 개척했으며, 인도양과의 항로도 크게 번창해 광저우, 밍저우(현 닝보), 양저우, 자오저우(현 베트남) 등 여러 국제적 항구와 활발한 무역을 했다.

삼국·양진·남북조시대, 항해 기술이 발전하면서 광저우가 쉬원徐園, 허후合浦를 대신해 중국의 가장 중요한 ‘해상 실크로드’ 출발항이 되었다. 당시 광저우는 ‘산과 바다를 끼고 있고 진귀한 물건이 많은 곳’으로 알려졌다. 각국과의 무역 활동 중, 중국은 주로 견직물과 도자기, 동기銅器 등을 수출하고 진주와 상아, 대모, 산호, 비취, 향료 등을 수입했다. 1984년 광둥 잔장湛江 쑤이시遂溪현 남조 교장窖藏에서 사산조 페르시아의 금은기와 은화가 출토되었고, 광둥 잉더英德현, 취장曲江구 두개의 남조 묘에서 사산 왕조의 은화가 발견됐다. 이는 당시 중국과 사산조 사이에 밀접한 무역 거래가 있었다는 것을 나타낸다.



사진 6

서기 7세기, 동쪽의 당나라와 중동의 아랍제국(‘대식’이라 부름)이 빠르게 성장하면서 중국과 서양의 무역·문화 교류에 신기원을 열었다. 진한시대 가장 멀리 스리랑카까지 연결됐던 ‘해상 실크로드’ 노선은 수·당시대 아프리카 동해안까지 확대되었다. 이 노선은 당나라 유명 지리학자 가탐賈耽이 『광주통해이도廣州通海夷道』에 상세히 기록했다. 항로는 동아시아, 동남아시아, 남아시아, 페르시아만, 나아가 동아프리카까지 연결되었으며, 8~9세기에 세계에서

가장 길고 항행 구역이 가장 넓었다. 가탐보다 약 반세기 늦은 아랍 지리학자 이븐 흐르다바(Ibn Khurdadhbah)의 저서 「〈군국도리지(郡國道裡志)〉」에도 마찬가지로 바그다드에서 광저우 까지의 항행 노선이 기록되어 있다.

수·당시대 중국의 해외 무역은 더욱 발전했다. 각국의 상선이 왕래하면서 서양의 진주와 향료 등이 중국으로 수입되었으며 동양의 자기와 견직물 등은 이역으로 수출되었다. 이때부터 장사요자기(長沙窯瓷器), 청자, 백자 등이 해외 무역의 벌크 스톡이 되기 시작한다. 수문제가 광저우 외항 부서진(扶胥鎮)에 세운 ‘남해신묘(南海神廟)’는 지금까지 남아있다. 당나라 때는 시박사(市舶司) 등 대외무역을 관리하는 기관도 세워졌다. 중국은 아시아와 아프리카의 여러 나라 및 지역과 광범위한 무역을 진행했으며, 한반도, 일본, 태국, 캄보디아, 인도, 파키스탄, 스리랑카, 이란, 사우디 아라비아, 예멘, 에티오피아, 소말리아, 케냐, 탄자니아 등 국가에서도 당나라 월요(越窑) 자기 조각이 출토되었다. 당나라와 대식 여러 나라 간의 원양 교역은 흥했고 양측의 사절과 해상, 교도의 왕래도 빈번했다. 아랍의 수도 바그다드에서는 당나라 상품만 파는 ‘차이나 마켓’이 나타났고, 중국의 양저우, 취안저우(泉州), 광저우 등 항구 도시에는 아랍과 페르시아인이 대거 거주하며 외국 재외 거류 상인이 모여 사는 ‘번방(蕃坊)’도 출현했다. 무역의 번영은 조선과 자기 제조 기술의 교류를 촉진했다. 중국의 용요(龍窯) 기술이 한반도로 들어가면서, 조선, 일본, 이집트에 당삼채(唐三彩)를 모방한 삼채기(三彩器)가 나타났다. 또 당나라 자기 조형은 중앙아시아, 서아시아 지역의 금은기 등의 영향을 받아 장식과 무늬에 이슬람 스타일의 문화 요소가 스며들었다.

‘해상 실크로드’를 통한 교역에는 비즈니스적 무역 뿐만 아니라 문화적인 교류도 있었다. 수·당시대 문명은 선도적 위치에 있었는데 주변 국가, 특히 일본에 큰 영향을 미쳤다. 당시 일본은 초보적 통일을 이룬 국가였고, 통치자는 ‘만사를 모방하고자 하는 마음’을 가지고 있었다. 이에 공식적으로 중국으로 사절단을 파견했다. 이것이 ‘견수사(遣隋使)’와 ‘견당사(遣唐使)’이다. 서기 7세기 초부터 9세기 말까지 일본은 차례로 수나라에 4차례의 ‘견수사’를, 당나라에 10여 차례의 ‘견당사’를 파견했다. 그 수가 많고 규모도 컸으며, 시간도 길고 내용도 풍부했다. 이는 중국과 일본 문화교류 역사상 전례 없는 성대한 사업이다.

불교가 동한시기 중국으로 들어온 후 대부분은 인도와 서역의 역경사(譯經師)가 전수한 경전에 의존했다. 그렇기 때문에 종종 내용이 불완전하거나 사실과 달랐는데, 중국의 뜻있는 승려들은 이에 만족하지 못하고 ‘구법취경(求法取經)’의 여행을 떠났다. 법현(法顯)(약 337~424)은 중국에서 가장 처음으로 ‘육상 실크로드’로 출국해 인도를 경험하고 ‘해상 실크로드’로 귀국한 고승이다. 그는 30여 국에

서 경험한 것을 토대로 『법현전(法顯傳)』을 썼다. 그 안에는 중국과 중앙아시아, 남아시아, 동남아시아 지역의 특색과 풍습, 종교 문화, 무역 교통, 경제 정치 등 진귀한 기록이 담겨있다. 법현을 포함한 고승들 덕분에 불교는 중국에서 빠르게 보급되기 시작했다. 이에 육조시대 청자를 보면 연관(蓮瓣)이나 불상 등 불교와 관련된 형태나 무늬가 자주 사용되고, 묘 벽돌에 비천(飛天), 연꽃, 승려, 불상 등 불교 소재의 무늬가 나타나는 것을 볼 수 있다.

수·당시대에는 중국화된 불교가 외부로 전파되기 시작했다. 고승 감진(鑑真)(688~763)은 일본 제 10차 견당사 학문승의 요청을 받아 일본으로 넘어가 홍법(弘法)(불도를 널리 퍼는 일)을 결심했다. 11년의 고생 끝에 그는 753년에 결국 일본에 도착했다. 감진은 일본에서 활동하는 10년의 기간 동안 일본 불교의 남도육종(南都六宗) 중 하나인 율종을 창시하고, 당나라의 건축물과 의학, 서예, 음식, 조각 등 여러 방면의 문화 성과를 전수했다. 이에 중일 양국의 우호 교류 역사의 중요한 인물이라고 할 수 있다.

4. 번영기: 송원시대

송원시대의 통치자는 적극적인 해외 무역 정책을 펼쳤다. 송나라의 통상 장려 정책은 당나라를 초월했다. 또 송나라는 긴 시간동안 북방 소수민족 정권의 지속적인 위협과 압박에 시달리면서, 서북 육로가 막혔다. 이에 해로의 발전을 통한 대외 무역은 필연적인 선택이 되었다. 송고종은 이런 말을 했다. “해외 무역으로 얻은 이익은 매우 커서 만약 경영이 잘 이뤄지면 소득은 백만 이상이다.” 취안저우에는 송나라 시박사가 펼친 공식 기풍(祈風)의 전 석각이 오늘 날까지 남아있다(사진 7). 원나라는 정치와 군사가 강대했고, 이는 해상 무역의 발전에 유리한 조건을 제공했다. 당시 해상 무역이 미치는 지역의 범위는 넓었고 무역 상품의 종류가 많았으며 그 규모도 전례 없이 컸다.



사진 7

오늘날 취안저우항에 해당하는 원나라의 유명 항구 자동항(刺桐港)은 당시 '동방의 제1항구'로 불리며, 이집트의 알렉산드리아항과 함께 이름을 날렸다. 취안저우는 산과 바다가 있고, 내지가 넓으며 항구가 훌륭한 곳이었기 때문에 비즈니스, 종교 전파, 창업 그리고 장기 거주를 위한 외국인들이 많이 찾는 곳이었으며, 당시에 명실상부한 국제적인 대도시로 이름났었다. 이탈리아 유명 여행자 마르코 폴로(Marco Polo, 1254~1324)는 만약 알렉산드리아항 혹은 기타 항구가 후추를 유럽으로 운송한다면 100척의 상선이 취안저우로 갈 것이라고 말했고, 모로코 유명 여행자 이븐 바투타(Ibn Battutan, 1304~1377)은 취안저우에서 큰 배 백여 척과 셀 수조차 없는 작은 배들을 보았다고 말했다. 이 둘은 모두 취안저우가 당시 세계에서 가장 큰 항구도시라고 생각했다.

송원시대 중국의 항해 기술은 세계적으로 의미 있는 수준의 발전을 했다. 나침반 항법과 천문학 포지셔닝, 항적 계산 등의 발전으로 중국의 항해 기술은 서양보다 2~3세기 앞서 '정량 항해' 단계에 들어섰다. 이 시기 조선업은 매우 흥했으며 송대에 제조된 대형 선박은 수백명과 1년치 식량을 실을 수 있었고 배에서 돼지를 기르거나 술을 빚는 것도 가능했다.

송원시대 중국의 화물 중에서 가장 많이, 다양하게 수출된 것은 도자기다. 그중 월요, 요주요(耀州窯), 용천요(龍泉窯) 청자와 정요(定窑) 백자, 경덕진(景德鎮) 청백자 등의 품종이 가장 사랑을 받았고 수출량도 매우 많았다. 그 외 자주요(磁州窑)계 채색 도자기와 건요(建窑)계 흑유자기(黑釉瓷器), 원나라 청화자기 등도 출토되었다. 해외 고고학자들은 품종에 따라 잘 팔렸던 지역도 다르다고 말한다. 청자와 청백자는 거의 아시아 각지와 아프리카 동해안에 퍼져 있지만, 건요계 흑유그릇은 일본과 한반도 등 차 문화가 비교적 발달한 국가에서 많이 나왔다. 원나라 청화자기는 서아시아와 아랍 지역에서 많이 발견되었다.

중국 도자기는 아랍에서 명성을 떨쳤다. 당시 아랍인들은 아름다운 그릇을 보면 모두 '중국 것'이라고 말할 정도였다고 한다. 동아프리카에서는 놀라운 양의 중국 자기가 발견되었는데, 에티오피아부터 세이셸 군도까지 모든 동아프리카 연안 지역에서는 거의 모든 곳에서 발견되었다. 영국 고고학자 휠러(R.E.M. Wheeler)는 탄자니아에서 발굴을 하며 "이곳에서는 중국 도자기 조각을 어디에서나 파낼 수 있다"고 말했다. 중국이 수입한 화물은 주로 향료가 많았다. 희녕(熙寧) 10년(1077)에 밍저우와 향저우, 광저우 세 지역 시박사가 거둔 유향만 354,449근에 달했다. 1974년 푸젠 취안저우 후저(後渚) 항구에서 출토된 송나라 해신 위의 향료도 수분이 마르지 않았다면 그 무게가 4700여 근에 달한다. 종류는 상진향, 단향목향, 침향목향 등이 포함되었다.

송원시대에는 차를 마시는 풍습이 유행했다. 맛있는 중국의 가장 중요한 수출 상품 중 하나로 자리잡았고 동시에 차 문화도 그 독특



사진 8

한 매력으로 일본 등 주변 국가로 영향을 미쳤다. 건요는 송나라 시기 가장 유명한 흑유자기(黑釉磁器)로 푸젠 젠양(建陽)에 위치한다. 당나라 말기 5대부터 시작해 흑유를 굽기 시작했으며, 그중 '요'가 변형된 '토호(兔毫)' '자고반(鷓鴣斑)' '요변(曜變)' 등 문양은 건요 찻잔의 가장 주요한 특색 중 하나다. 남송시대 일본 임제종 초조 영서 선사(1141~1215) 선사(禪師)는 송나라에 들어왔다가 귀국할 때, 절동(浙東)에서 차 종자를 가져가 규슈 히라도섬과 세후리산(후쿠오카) 등지에 심었다. 그리고 『흠다양생기(吃茶養生記)』를 저술했는데 책에는 중국의 음차 풍속과 방법이 소개되어 있다. 일본에서 이 책을 '차의 조상'으로 받든다. 중국은 찻잎의 품종이나 다기, 음차 방식 등의 모든 측면에서 일본의 다도 문화의 탄생에 중대한 영향을 미쳤다. 송나라의 통치자가 상대적으로 개방적이고 포용적인 대외 정책을 펼쳤기 때문에 점점 많은 국가, 민족, 문명의 사람들이 다른 문화 관념과 종교 신앙, 예술 스타일을 가지고 '해상 실크로드'를 통해 중국으로 모여들었다. 취안저우의 외래 종교를 예로 들면, 거주지는 상당 수가 외국 객상이었고 이들은 각자의 생활 풍습과 종교 신앙을 유지했다. 이에 불교가 번성했을 뿐만 아니라 이슬람교, 경교, 마니교, 힌두교 등 기타 종교도 매우 유행했다. 북송 대종상부 2년(1009)년 취안저우에 건설된 '애소하복청진사(艾蘇哈福淸眞寺)'(통회가서우사(通淮街聖友寺)는 중국에 현존하는 최古(最古)의 이슬람 사원 중 하나이다. 취안저우 진강초암(晉江草庵)과 마니광불조상(摩尼光佛造像)은 세계에서 현존하는 가장 오래되고 유일한 마니 불조상이다 (사진 8).

중요한 것은, 이 시기 중국의 '해양신'인 '마조'가 탄생했다는 점이다. 항해기술이 비록 날로 발전하고 있었지만 예측 불가능한 해상 풍랑을 마주했을 때 항해는 위험천만할 수밖에 없었다. 푸젠에서 기원한 마조는 점차 동양에서 가장 영향력을 지닌 해신 신앙이 되었다. 역대 중국 왕조가 계속 추가로 봉하면서 마조는 '천비', '천후', '천상성모' 등의 봉호를 수여 받았다. 그 영향력은 널리 퍼져 오늘날 세계 많은 항구 도시에서 마조신에게 바치는 천후궁, 천비궁, 마조묘를 볼 수 있다.

5. 전환기: 명청시대

당송시대의 개방적인 태도와 달리 명청시대는 엄격한 통제 정책을

펼치며 민간 항해 무역을 배척했다. 이로써 '해상 실크로드'의 전성기도 막을 내렸다. 명나라 초기, 정화는 당시 세계에서 가장 방대한 원양선단을 이끌고 차례 서양 항해에 나섰다. 이때 아시아와 아프리카 각국을 방문하였는데 그 덕분에 중국 고대 항해 사업이 정점을 찍을 수 있었다. 그러나 해금^{海禁} 정책이 시행되면서 중국 고대 항해 사업의 발전세도 꺾이기 시작해 세계 항해계에서도 점차 주도적인 위치를 잃었다. 이와 동시에 유럽 국가들이 '해상 실크로드' 개척에 나서며 '지리대발견' 시대의 막이 올랐다. 국내외 형세는 급변했다. 엔진 소리가 낡은 돛을 대신하고, 평화적이었던 자유 무역이 약탈, 덤핑의 식민 무역으로 변했다. 낡은 나무 범선의 그림자는 점차 사라지고 '해상 실크로드'도 열반 속에서 신생을 기다리게 되었다.

명나라 초기 '해상 실크로드'가 전성기일 때, 정화는 서양으로 첫 발을 내딛었다. 영락 3년부터 선덕 8년(1405~1433)까지 28년 간, 정화는 명을 받들어 거대한 선대를 이끌고 7차례 서양을 방문했다. 매년 백 척이 넘는 해선을 동원했고 2만여 명을 대동했으며 항해 거리도 만리를 넘어섰다. 그는 아시아와 아프리카 30여개 국가와 지역의 땅을 밟았는데 이는 세계 항해사에서 유례없는 일이었다. 정화의 7차례 항해의 항로는 페르시아만과 아라비아해, 홍해를 직통하고 동아프리카 해안을 따라 적도를 넘어 남반구 수역으로 이어졌다. 이는 중국 고대 항선 사업이 절정에 이르렀다는 것을 증명하며 중국 항해 과학 기술을 확인할 수 있는 사건이다. 정화 선대는 각국의 주권 존중, 평화 우호, 국가간 평등을 주장하며 우호적인 국교관계를 맺고, 각국의 신임을 얻고 우정을 쌓았다. 통계에 따르면 명영락 기간 60개 국가에서 연인원 245명이 중국을 방문했는데, 그 중에서도 발니^{渤泥}, 만랄기^{滿刺加}, 니팔랄^{尼八剌}, 소록^{蘇祿}, 고마랄랑^{古麻剌朗}, 석란^{錫蘭} 등 6개 국가의 8명의 국왕이 9차례 직접 중국을 방문했다. 발니 국왕, 소록국왕, 고마랄랑국왕은 중국 방문 기간동안 불행히도 병사해 각각 난징^{南京} 안덕문의석자강^{安德門外石子崗}, 산둥 더저우^{德州} 북교, 푸젠 푸저우 서호남다원산^{西湖南茶園山}에 묻혔다(사진 9).

안타깝게도 정화의 서양 탐사는 중단되었다. 명청시대에는 왜구의 난, 반정부세력 등의 원인으로 해금을 실시했으나 금지된 것은 민간 무역이었고, 조공 형식으로 진행되던 정부 거래는 계속 진행되었다. 중국과 통상하고 싶은 나라는 반드시 정치적으로 먼저 속국관계를 맺고 책봉을 받은 뒤 에야 중국에 와서 조공 무역을 펼칠 수 있었다. 시박 무역과 달리 조공 무역은 외국의 '공헌'을 받고 '상여'하는 방식이었으므로 그 무역의 장소와 수량, 종류 모두 제한이 있었고 영향력도 한계가 있었다.

엄격한 해금 정책은 '해상 실크로드'에 큰 충격을 줬다. 그러나 전통적인 해상의 역량은 민간에서 보존되어 밀 무역을 탄생시켰다. 푸젠 장저우^{漳州}, 취안저우를 대표로 하는 해상 밀무역 무장 그룹은 점점 발전하여 푸젠 장저우 월항^{月港}, 저장 닝보 상서항^{雙巖港}, 광둥 조주항^{潮州港}, 남오도^{南澳島} 등이 밀무역 항구가 되었다. 밀무역



사진 9

은 계속 흥행하다가 명나라 말기 합법적 신분을 받아 국제 무역 시장으로 복귀하였다.

청나라 초기 가장 활발했던 해외 무역은 정성공^{鄭成功}이 연해에서 진행했던 '이상양병^{以商養兵}' 활동이다. 정성공은 지역별 가격 차액을 이용해 일본과 남양^{南洋}에서 장거리 운송 판매를 하고 거액의 이윤을 창출했다. 해외 무역 소득이 경비 지출의 60% 이상을 차지했다. 이는 정성공이 장기적으로 방청복명^{反清復明} 활동을 진행할 수 있었던 금전적 기반이었다. 청나라 정부는 대만을 수복한 후 여러 차례 해금을 폐지했다. 강희^{康熙} 24년(1685), 상하이와 닝보, 샤먼, 광저우에 강해관^{江海關}, 절해관^{浙海關}, 민해관^{閩海關}, 월해관^{粵海關}을 설립하고 해관으로 과거의 시박 기관을 대신했다. 건륭 23년(1757), 해외 무역을 광저우에서만 할 수 있게 지정하면서 해외 무역이 많은 제한을 받았다. 그러나 '일구통상^{一口通商}'이 가져온 독점성 통상이라는 특권은 광저우를 최대 수출품 집산지로 키웠다. 동시에 광저우에서 다양한 공예품을 만들어 세계 각지에 팔기도 했다.

포르투갈, 스페인, 네덜란드, 영국 등 서양 식민 세력이 동아시아 지역까지 들어오면서 동남아시아의 식민지화가 계속 진행되었고, 중국 연해 지역도 초기 글로벌 무역 시스템 속으로 유입되었다. 그러나 이 시기, 중국의 해외 무역은 시종일관 자주적 지위를 유지했다. 푸젠과 광둥의 민간 해상이 주도하는 남해 무역은 여전히 왕성했고 이러한 국면은 아편전쟁 전후가 되어서야 깨어진다.

从考古发现看 中国古代 “海上丝绸之路”

毛敏¹⁾

[提要] “海上丝绸之路”是古代以中国为主导, 东西方各民族、各国家、各地区共同参与的重要商路, 其萌芽于先秦、形成于秦汉、发展于三国至唐五代、繁荣于宋元、转型于明清, 在各个时期遗留下沉船、港口、窑址、碑刻、宫庙、瓷器、香料、丝绸、雕塑、艺术品等物质文化遗产, 这些物质文化遗产是古代中国与“海上丝绸之路”沿线国家和地区人民友好往来的历史见证。

1) 毛敏, 1985年生, 男, 考古学博士, 中国航海博物馆陈展部主任, 主要研究方向为博物馆学、文化遗产学。

关键词 物质 文化遗产 海上丝绸之路

“海上丝绸之路”是古代以中国为主导, 东西方各民族、各国家、各地区共同参与的重要商路。千百年来, 它沟通了东西方的贸易往来, 促进了东西方的相互了解, 推动了东西方文明的交流互鉴, 其发展时间长, 涉及区域广, 对世界文明进程影响深远。散落于世界各地的沉船、港口、窑址、碑刻、宫庙、瓷器、香料、丝绸、雕塑、艺术品等, 是“海上丝绸之路”留下的重要物质文化遗产, 更是古代中国与“海上丝绸之路”沿线国家和地区人民友好往来的历史见证。

无论是“丝绸之路”还是“海上丝绸之路”, 都并非古已有之的称谓, 而是后人所赋予的, 具体来说, 则是德国地理学家、地质学家李希霍芬(von Ferdinand Richthofen, 1833~1905)最先提出的。在对中国进行多次调研考察的基础上, 1887年, 李希霍芬在所著的《中国亲程旅行记》(五卷)的第一卷中, 提出了“丝绸之路”的概念, 并在这部著作的一张地图上, 提到了“海上丝绸之路”的概念, 但未作深入阐释。1903年, 法国著名汉学家沙畹(Emmanuel-édouard Chavannes, 1865~1918)在其所著的《西突厥史料》中, 提出“丝绸之路”有海陆两道。1927~1935年间, 国民政府铁道部顾问, 李希霍芬的弟子瑞典人斯文·赫定(Sven Hedin, 1865~1952)率领考察队在中国西北进行长期考察, 他出版了多本著作, 其中一本就叫《丝绸之路》。斯文·赫定在这本书中提出, “丝绸之路”应当包括“海上丝绸之路”, 由于这本书销量很广, 从瑞典文翻译成了的德文、英文、日文等多国文字, 从而推动“海上丝绸之路”的概念走向世界。

由于“海上丝绸之路”这一概念是从学术界诞生然后扩展开来的, 因而不可避免会伴随一些争议, 一些学者认为通过“海上丝绸之路”所交易的商品, 主要不是丝绸、而是陶瓷、香料、茶叶等, 因而主张应当定名为“海上陶瓷之路”“海上香料之路”“海上香瓷之路”“海上丝瓷之路”“海上茶叶之路”等等, 不一而足。其实, 古代东、西方国家之间通过这一商路进行贸易的货物种类繁多, 不同时期所交易的大宗货物有所不同, 难以用某种货物来作典型代表。更重要的是, 往来于这一通道的不仅是商贸, 还有文化、科技、制度、宗教、艺术等, 因而无论用任何一种货物来指代这条道路, 都会存在争议。既然“海上丝绸之路”的概念最早提出, 且为国际学术界大多数学者所接受, 因而以“海上丝绸之路”为名, 是更为合理的。

一般认为, 我国“海上丝绸之路”肇始于西汉武帝时期, 距今已有2000年以上的历史, 其根据是文献资料。《汉书·地理志》中明确记载, 汉武帝曾派人带着黄金和丝绸, 前往异域购买明珠、璧

流离、奇石异物。当时贸易所能到达的地方是“已程不国”，大致相当于现在的斯里兰卡。需要指出的是，江苏、河南、湖北等地发现的属春秋战国时期的玻璃器，蓬莱海域出水的商周陶器等大量考古资料，表明通过海路进行贸易的历史很可能要早于汉武帝时期。至于“海上丝绸之路”的终结时间，一般以鸦片战争爆发的1840年为界，这是因为此后中国逐渐沦为半殖民地半封建社会，“海上丝绸之路”原有的互补性贸易转变为掠夺性贸易，和平、平等、互利的特征已不复存在，“海上丝绸之路”也随之不可避免的走向终点。但事实上，“海上丝绸之路”作为一条通道并没有终结，它始终在那里，只是它的内涵发生了改变。时至今日，我国正在大力推进“21世纪海上丝绸之路”建设，可以认为是古老的“海上丝绸之路”在21世纪焕发了新的生机。

随着造船、航海技术的提升，“海上丝绸之路”所涉及的空间范畴有一个逐渐扩大的过程，它不断将更广阔区域的国家、地区和民族囊括进来，最终形成一个亚、非、欧乃至美洲诸多国家共同参与的世界贸易体系。我们知道，任何贸易都既有引进也有输出、任何航路都既有起点也有终点，中国只能是其中之一，但中国的货物在整个贸易过程中常常是品种最丰富、货物最大宗、质量最上乘，因而我们可以认为中国在某种意义上讲是古代“海上丝绸之路”的主导国。

一般认为，“海上丝绸之路”萌芽于先秦、形成于秦汉、发展于三国至唐五代、繁荣于宋元、转型于明清，下面就让我们按照时代顺序，简要探寻各个时期的基本面貌。

一、萌芽期：先秦时期

在我国从北到南的广大濒海地区，例如在山东烟台白石村遗址、福建福州昙石山遗址、海南陵水石贡遗址中都发现了深厚的贝壳堆积，其中不少属深海贝类。我国航海技术的起源，可以追溯到古人对水上工具的发明和使用。最初的人们，可能是通过观察自然界各种具有浮力的飘浮物，进而演变出匏、竹筏、羊皮筏、独木舟、木板船等用以横渡江海。浙江萧山跨湖桥遗址出土了距今约8000~7500年的独木舟；浙江余姚河姆渡遗址出土了距今约7000年以上的6把木桨；此外，河姆渡遗址出土了两件舟形陶器、湖北宜都红花套遗址出土了仿独木舟陶器、陕西宝鸡北首岭遗址出土了彩陶舟形壶，表明在新石器时代，人类很可能已经凭借简单的航海工具，向浩瀚渺茫的海洋开始了最初的探索。

有段石镞是石镞的一种，为重要的生产工具(图1)。与石镞普遍分布于世界各地不同，有段石镞主要于沿海地区，包括河姆渡遗址在内的浙江、福建、广东、山东等地多处遗址中都有出土。在生产工具匮乏的石器时代，将一大段树干在中腰处用火烧焦，然后用加柄的有段石镞进行加工，可以快速有效地制造出木船，因而有段石镞被认为是舟楫的重要加工工具。除了我国沿海的以上区域外，在我国的台湾岛和海南岛，以及菲律宾、北婆罗洲及太平洋的波利尼西亚众多岛屿都有发现，因而有段石镞的发现也成为早期人类跨越大洋的重要实物证据之一。

商周时期，我国的沿海先民早已习惯了“循海岸而行”，他们“以船为车”，依靠简单的航海技术，与日本列岛、朝鲜半岛、中南半岛等区域进行海路交往。《竹书纪年》载：“东狩于海，获大鱼”、《诗经·商颂》载：“相土烈烈，海外有截”、《论语》载：“子曰：‘道不行，乘桴浮于海’”、《越绝书》载：“(范蠡)乘舟浮海以行，终不反”，这些文献记载表明这一时期的航海活动日趋频繁，而香港和珠海发现的越人航海相关岩刻画、蓬莱海域出水商代陶甗(图2)、宁波出土的战国羽人竞渡纹铜钺(图3)，则是这一史实的实物见证。

正是原始航海技术和航海习俗的不断积累，孕育了我国深厚的海洋文化，也为“海上丝绸之路”的形成奠定了坚实的基础。

二、形成期：秦汉时期

秦汉时期，我国中央集权的国家开始形成和发展，社会生产力有了长足的进步，造船技术和航海技术相应得到重大提高，随着尾舵的出现、对所经海域季风的认识、掉舷驶风技术的掌握，中国古老木帆船的长距离远航成为可能，中国航海史进入了蓬勃向上的发展时期。这一时期，不但中国沿海全线畅通无阻，而且出现了秦人徐福远航日本以及西汉官方船队到达印度半岛南段的航海壮举。

徐福是战国末年齐国的方士，他利用秦始皇寻仙山求不老的心理，带领童男童女数千人，从琅琊出海远航，一去不返。关于徐福的去向，现一般认为是日本，在中日两国的文献中都有大量徐福东渡日本的记载，而在日本也有“秦徐福之墓”、徐福寺等遗迹和大量民间传说。徐福东渡日本之事虽不能完全确认，但从日本的发展史来看，秦代我国肯定有大量先民前往日本，他们带去了先进的科技和文化，推动了日本社会的进步。

《汉书·地理志》当中的一段关于西汉武帝时期官方远洋航行的权威记载，被认为是“海上丝绸之路”形成的重要证据，摘录于此：“自日南(越南)障塞、徐闻(广东)，合浦(广西)船行可五月，有都元国(苏门答腊)；又船行可四月，有邑卢没国(缅甸)；又船行可二十余日，有谶离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国(印度)。有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、壁流离、奇石异物，赍黄金杂缯而往……黄支之南有已程不国(斯里兰卡)，汉之译使自此还矣。”(图4)由此可知，汉武帝时期已有官方远洋贸易，主要是用黄金、杂缯(各类丝织物)等换回明珠、琉璃璧、奇石等货物，最远所能到达的是印度南端的斯里兰卡。

《后汉书·东夷列传》中记载了第一次中日两国正式交往的情况，“建武中元二年(57年)，倭奴国奉贡朝贺，使人自称大夫，倭国之极南界也。光武赐以印绶。”幸运的是，1784年，汉光武帝所赐的印绶在日本北九州福冈县志贺岛被发现，为金质蛇钮，印面刻有“汉委奴国王”五字，

重约108克。

“委”与“倭”在古时通用，因而“委奴国”就是《后汉书》所记载的倭奴国，该印作为中日两国源远流长的交往史的见证，目前被收藏于福冈市立美术馆。此外，1956年在我国云南省晋宁县石寨山汉墓中出土一方“滇王之印”、1981年在扬州邗江县营泉镇汉墓中出土一方“广陵王玺”，均与“汉委奴国王”印有异曲同工之处。

在今天的广东、广西的汉墓中出土了大量的海外舶来品，如水晶、玛瑙、琥珀、琉璃器、香料、象牙制品、银器等，种类繁多、风格多样，内涵丰富。此外，两广地区的汉墓中还撤退了数百件铜熏炉、陶熏炉，以及异域人物形象的陶俑和陶俑灯具，这些都是当时中外海贸发达的见证。

番禺即为今天的广州，位于珠江三大支流西江、北江和东江交汇入海之处，《史记·货殖列传》载，“番禺亦其一都会也，珠玑、犀、玳瑁、果布之凑”。考古工作者在广州市区发现了可能为秦汉之际的造船厂遗址(图5)，广东汉墓中还出土了十几件陶船和木船。

于秦汉之际，西方罗马人也统一了意大利半岛，建立起强大的罗马帝国，也就是我国古代文献中记载的大秦。东、西两大帝国间的陆路交通受阻于大月氏和安息，因而主要通过海路进行沟通。在古罗马学者普林尼(Gaius Plinius Secundus)所著《博物志》中，记载当时罗马人用宝石和珍珠，在斯里兰卡和中国商船交换丝绸；在爱德华·吉本(Gibbon·Edward)所著《罗马帝国的衰亡》中也记载，罗马商船从埃及红海出发到达印度西海岸进行交易。到东汉

桓帝延熹九年(166年)，“大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁，始乃一通焉”，这是中国与罗马帝国直接交往的最早记录，也从客观上第一次疏通了东西方的海上航路，由此，连通欧亚大陆的“海上丝绸之路”真正建立起来。

三、发展期：三国至唐五代时期

三国两晋南北朝时期国家分裂、政局动荡，但“海上丝绸之路”却持续发展，帆、舵配合的信风航海技术走向成熟，中日航线在汉代以来北路北线的基础上开辟了北路南线，南海航线则新开辟了广州至波斯湾航线，使中国在这一时期的世界航海界中依然处于领先地位。隋唐以来，我国经济社会发展进入高潮期，是当时亚洲乃至世界的中心，这为航海事业的发展奠定了基础。唐代造船与航海技术得到发展，水密隔舱技术得到广泛应用(图6：如皋木船模型)，大大提高了船只的航海性能，这一时期海船技术先进、结构坚固、载重硕大，已能熟练运用季风航行，天文、地理导航水平有明显提升，无论在近海还是远洋航行方面，均独步于世界航海界。这一时期我国与渤海国、朝鲜半岛交往非常频繁，开辟了中日南路快速航线，与印度洋的航路全面兴旺，广州、明州(今宁波)、扬州、交州(今属越南)等诸多国际性大港交相辉映。三国两晋南北朝时期，随着航海技术的提升，广州取代徐闻、合浦而成为我国重要的“海上丝绸之路”始发港，当时广州“包山带海，珍异所出，一篋之宝，可资数世”。在与各国的贸易活动中，我国主要输出丝织品、陶瓷器、铜器等，而从海外进口珍珠、象牙、玳瑁、珊瑚、翡翠、香料等。1984年，在广东湛江遂溪县南朝窖藏中，出土了一批属于波斯萨珊王朝的金银器和银币；在广东英德县、曲江区两座南朝墓中也出土了波斯萨珊王朝的银币，表明当时我国已与萨珊王朝建立了密切的贸易关系。

公元7世纪，东方大唐和中东伊斯兰阿拉伯帝国(古称“大食”)崛起，中西方贸易和文化交流进入新纪元。隋唐时期，我国“海上丝绸之路”的航线远远超出秦汉时期所最远到达的斯里兰卡，而拓展至非洲东海岸，这一航路由唐代著名地理学家贾耽在《广州通海夷道》中作了详细记录。这条航线将东亚、东南亚、南亚、波斯湾乃至东非连接起来，是8~9世纪世界上航线最长、航区最广的远洋航线。而比贾耽约晚了半个世纪的阿拉伯地理学家伊本·霍达伯(Ibn Khurdadhbih)所著《郡国道里志》中，也记载了从巴格达航行到广州的路线。

隋唐时期，我国的海外贸易得到进一步发展，各国商船往来，将西方的珍宝、香料等输入中土，把东方的瓷器、丝帛等运往异域，长沙窑瓷器、青瓷、白瓷等开始成为海上贸易的大宗商品。

隋文帝在广州外港扶胥镇创建了“南海神庙”，其遗址至今尚存，唐代建立起了市舶司等对外贸易管理机构，中国与海外广大的亚非国家和地区建立了广泛的贸易往来，在日本、朝鲜、泰国、柬埔寨、印度、巴基斯坦、斯里兰卡、伊朗、沙特阿拉伯、也门、埃塞俄比亚、索马里、肯尼亚、坦桑尼亚等国都出土了唐代越窑瓷片。唐朝与大食诸国的远洋交往方兴未艾，双方的使者、海商、教徒来往频繁。在阿拉伯首府巴格达出现了专营唐朝商品的“中国市场”，在中国扬州、泉州、广州等港口城市，都有大量阿拉伯和波斯人侨居，出现了外国侨商聚居的“番坊”。贸易的繁荣促进了造船和制瓷技术方面的交流，中国的龙窑技术传入朝鲜半岛，日本、朝鲜和埃及三彩器即是对唐三彩的仿制，同时唐朝瓷器造型受到中亚、西亚地区金银器等的影响，装饰纹样中融入伊斯兰风格文化因素。

通过“海上丝绸之路”往来的不仅有商业贸易，更有文化交流，隋唐文明居于世界领先地位，对周边国家产生了很大影响，尤以日本为最。当时日本得到初步统一，其统治者怀着“万事悉仿效之心”，以官方名义派遣使团来中国学习，这就是“遣隋使”和“遣唐使”。从公元七世纪初至九世纪末，日本先后向隋朝派遣了四次“遣隋使”、向唐朝派遣了十多次“遣唐使”，其次数之多、规模之大、时间之久、内容之丰富，可谓中日文化交流史上的空前盛举。佛教自东汉传入我国后，多依赖印度或西域的译经师传授经典，往往残缺失真，我国有志僧侣不满足于此，设法西行求法取经。法显(约337~424)是中国第一位从陆上“丝绸之路”出国往印度取经、由“海上丝绸之路”回国的高僧，他将所经历的三十多国见闻写成了著名的《法显传》，留下了对中国、中亚、南亚、东南亚地区风土人情、宗教文化、贸易交通、经济政治等的珍贵记录。通过法显等高僧的推动，佛教在我国迅速普及开来，在六朝时期的青瓷上经常出现莲瓣、宝相等佛教相关贴塑或纹饰，在六朝墓砖上也大量出现飞天、莲花、僧侣乃至佛像等佛教题材的纹饰。到隋唐时期，已经历中国化进程的佛教开始向外传播，高僧鉴真(688~763)受日本第十次遣唐使学问僧邀请，决意东渡日本弘法，历经11年磨难，最终于753年到达日本。鉴真在日本活动10年，创立日本佛教南六宗之一的律宗，并传播了唐代建筑、医学、书画、饮食、雕塑等多方面的文化成就，是中日两国友好交往历史中的重要人物。

四、繁荣期：宋元时期

宋元时期统治者推行积极的海外贸易政策，宋代鼓励通商的政策与唐代相比更有超越，加上宋朝长期受到北方少数民族政权的持续威胁与挤压，西北陆路空间基本堵绝，面向海路发展对外贸易势在必行，宋高宗曾说过：“市舶之利最厚，或措置得当，所得动以百万计”，泉州至今保留有宋代市舶司开展官方祈风仪典的石刻(图7)；元代在政治、军事方面的强大实力为海外贸易的发展提供了有利条件，当时海贸涉及地区之广、贸易商品之多、贸易规模之大都是空前的。

元代著名的刺桐港，也就是今天的泉州港，已成为当时“东方第一大港”，与埃及的亚历山大港齐名。泉州依山面海，腹地广阔、港口优良，到泉州来经商、传教、创业乃至长期定居的外国人数以万计，为当时名副其实的国际大都市。意大利著名旅行家马可·波罗(Marco Polo, 1254~1324)认为，如果从亚历山大港或其它港口运输一船胡椒去欧洲，那么就会有100艘商船来到泉州；摩洛哥著名旅行家伊本·白图泰(Ibn Battutan, 1304~1377)在泉州也看到大舶百余艘、小船不可胜数，他们都认为泉州是当时世界上最大的海港城市。宋元时期的航海技术取得了具有世界意义的重大突破，以罗盘导航、天文定位与航迹推算为标志，中国的航海技术比西方领先2~3个世纪进入“定量航海”阶段，这一时期造船业十分兴旺，宋代造的大型海舶不仅可载数百人和一年用的粮食，还能在船上养猪、酿酒。

宋元时期我国出口的货物以瓷器为最大宗，外销瓷器品种很多，其中越窑、耀州窑、龙泉窑的青瓷，定窑白瓷，景德镇的青白瓷等品种深受喜爱，出口量很大，此外像磁州窑系彩绘瓷器，建窑系黑釉瓷器以及元代青花瓷也都有出土。从海外考古发现来看，不同品种瓷器畅销区域也有所不同，青瓷、青白瓷几乎遍及亚洲各地乃至非洲东海岸，但建窑系黑釉碗就多见于日本、朝鲜这样茶文化比较发达的国家，元青花则在西亚、阿拉伯地区有惊人发现。

中国瓷器在阿拉伯世界享有盛誉，以至于当时阿拉伯人习惯于把一切精美的器皿都称之为“中国的”。在东非发现了数量惊人的中国瓷器，从埃塞俄比亚到塞舌尔群岛，整个东非沿岸几乎都有发现，英国考古学家惠勒(R.E.M.Wheeler)在坦桑尼亚发掘时说：“这里的中国瓷片可以整铲整铲地铲起来”。我国进口的货物则以香料为最大宗，仅熙宁十年(1077)，在明州、杭州、广州三地市舶司就收乳香达到354449斤。1974年，福建泉州后渚港出土的宋代海船，船上香料未经脱水时重量达4700多斤，包括降真香、檀香、沉香等品类。宋元两代，饮茶之风蔚然兴起，茶叶逐渐成为中国最重要的外销

商品之一，同时茶文化也以其独特的魅力影响了日本等周边国家。建窑是宋代最著名的黑釉瓷窑口，位于福建建阳，自晚唐五代开始烧制黑釉，其中因窑变而烧出“兔毫”“鹧鸪斑”“曜变”等纹样，是建窑茶盏最重要的特色之一。南宋时，日本临济宗初祖荣西(1141~1215)禅师入宋归国时，从浙东带走茶籽种在九州平户岛、背振山(今福冈)等地，并著《吃茶养生记》，介绍中国的饮茶风俗和方法，被日本尊为“茶祖”。中国无论从茶叶品种、茶具、饮茶方式等方面都对日本茶道文化的产生了重大影响。

由于宋元统治者采取相对开放包容的对外政策，越来越多来自不同国家、不同民族、不同文明的人，通过“海上丝绸之路”汇集到中国，他们带来了不同的文化观念、宗教信仰、艺术风格。以泉州的外来宗教为例，当地居住着为数众多的外国客商，他们保持各自的生活习俗和宗教信仰，不仅佛教昌盛，其它宗教如伊斯兰教、景教、摩尼教、印度教等也非常流行。泉州宋代北宋大中祥符二年(1009)建造“艾苏哈卜清真寺”(通淮街圣友寺)，是我国现存最古老的伊斯兰教寺之一；泉州晋江草庵及摩尼光佛造像，是世界现存最早、也是唯一的摩尼佛造像(图8)。

值得一提的是，这一时期还产生了我国的“海洋神”——妈祖。虽然人们对于航海技术的掌握日益成熟，但面对不测的海上风浪，出洋依旧是充满艰险的畏途，起源于福建的妈祖逐渐成为东方最具影响力的海神信仰。由于历代王朝不断加封，妈祖被赐以“天妃”、“天后”、“天上圣母”等封号，其影响远播海内外，今天我们在世界很多港口城市都可以看到供奉妈祖的天后宫、天妃宫、妈祖庙。

五、转型期：明清时期

与唐宋时期的开放态度不同，明清时期实行严厉的官方管控政策，排斥民间航海贸易，“海上丝绸之路”由此盛极而衰。明朝初年，郑和率领当时世界上最庞大的官方远洋船队七下西洋，遍访亚非各国，从而将中国古代航海事业推入到前所未有的巅峰。然而“海禁”政策的施行，使得中国古代航海事业的发展势头后继无力，逐步失去了在世界航海界的领先地位，而与此同时，欧洲国家拉开了以开辟“海上新航路”为标志的“地理大发现”时代的序幕。国内外形势急剧变化，蒸汽机的轰鸣取代了古老的帆影，和平交流、互通有无的自由贸易转变为掠夺性、倾销性的殖民贸易，古老木帆船的帆影渐渐远去，“海上丝绸之路”在涅槃中等待新生。

明初“海上丝绸之路”之鼎盛，首推郑和下西洋。明永乐三年至宣

德八年(1405~1433年)这28年间，郑和奉旨率领一支庞大的船队七下西洋，每次出动百余艘海船，随行2万多人，航程万余里，先后抵达亚非三十余个国家和地区，这在世界航海史上是绝无仅有的。郑和七下西洋的航路直通波斯湾、阿拉伯海与红海，并沿东非海岸越过赤道到达了南半球水域，标志着中国古代航海事业达到巅峰，是我国航海科技的一次升华性的总检阅。郑和船队出访时，尊重各国主权、和平友好、平等互利，建立友好邦交关系，赢得各国的信任和友谊。据统计，永乐年间共有60个国家245人次来访，其中渤泥、满刺加、尼八刺、苏禄、古麻刺朗、锡兰等6个国家8位国王9次亲自来华。渤泥国王、苏禄国王、古麻刺朗国王在中国访问期间不幸病故，他们分别葬于南京安德门外石子岗、山东德州北郊、福建福州西湖南茶园山(图9)。

可惜郑和下西洋的壮举并未得以继承，由于倭寇之乱、反政府势力等因素影响，明清时期大体上实施海禁，但禁的是民间贸易，以朝贡形式开展的官方交往一直进行着。海外诸国欲与中国通商，必须在政治上先建立藩属关系，接受册封，然后才能来华朝贡贸易。与市舶贸易不同，朝贡贸易采取收取外邦的“贡赋”，并给予“赏赐”的方式，其贸易的地点、数量、品类都有一定限制，影响力有限。

严厉的海禁政策对“海上丝绸之路”造成了严重打击，但传统的海商力量在民间得以保存，并催生了走私贸易。以福建漳州、泉州为代表的武装海商走私集团逐渐发展起来，福建漳州月港、浙江宁波双屿港、广东潮州港和南澳岛等港口成为走私贸易港。走私贸易如此兴盛，以至于在明朝晚期获得了合法身份重返国际贸易市场。

清初最为活跃的海外贸易为郑成功在沿海的“以商养兵”活动，郑成功利用地区差价，前往日本和南洋进行长途贩运，赚取高额利润，其海外贸易收入占经费支出的六成以上，这是郑成功能够长期坚持反清复明活动的财力支撑。清政府收复台湾后，多次开放海禁，康熙二十四年(1685)，在上海、宁波、厦门、广州设立了江海关、浙海关、闽海关和粤海关，以海关替代了以往的市舶机构；乾隆二十三年(1757)，又规定海外贸易只能在广州进行，海外贸易受到诸多限制。但“一口通商”所带来的垄断性的通商特权，促使广州成为最大的外销品集散地。同时也促使这里多种多样的工艺品制作达到炉火纯青，远销世界。

随着葡萄牙、西班牙、荷兰、英国等西方殖民势力纷纷到达东亚区域，东南亚的殖民地化持续发展，也将我国沿海逐步融入早期全球贸易体系当中。但这一时期，中国的海外贸易始终保持自主地位，由福建、广东民间海商主导的南海贸易依然兴盛，这种局面直到鸦片战争前后才被打破。

도록 및 단행본

- 강봉룡(목포대학교 교수), 『한국 해상세력 형성과 변천』, 해상왕장보고기념사업회, 2004.
- 경북대학교박물관, 『한국과 중국, 2000년의 동행, 한중수교30주년 특별전 기념 도록』, ㈜마음자리, 2022
- 국립경주박물관, 『元曉大師』, 국립중앙박물관문화재단, 2010.
- 국립경주박물관, 『孤雲 崔致遠』, ㈜지앤에이커뮤니케이션, 2012.
- 국립공주박물관, 『백제 사마왕-무령왕릉 발굴, 그 후 30년의 발자취』, 통천문화사, 2001
- 국립공주박물관, 『국립공주박물관: 상설전시 도록』, 2018
- 국립아시아문화전당 아시아문화연구소, 『동아시아 표해록』, 역사공간, 2018.
- 국립중앙박물관, 『특별전 백제』, 통천문화사, 1999.
- 국립중앙박물관, 『마음을 담은 그릇, 신안香爐』, 사회평론, 2008.
- 국립제주박물관, 『조선 선비 최부 뜻밖의 중국 견문』, 국립제주박물관, 2015.
- 국립해양문화재연구소, 『홍어장수 문순득 아시아를 눈에 담다』, 예맥, 2012.
- 국립해양문화재연구소, 『해상교류를 통해 본 서남해 지역의 바닷길』, 국립해양문화재연구소, 2014.
- 국립해양유물전시관, 『신안선과 동아시아 도자무역』, 2006
- 국립해양박물관, 『해양 명품 100선 바다를 품다』, 순간과영원, 2017.
- 국립해양박물관, 『불교의 바닷길, 바다를 통한 문화 교류』, 순간과영원, 2020.
- 국립해양박물관, 『고지도, 종이에 펼쳐진 세상』, 호민디앤피, 2020.
- 김강식, 『조선시대 표해록 속의 표류민과 해역』, 선인, 2018.
- 김영원, 『항해와 표류의 역사』, 솔, 2003.
- 김창경, 『신라와 바다』, 문헌, 2018.
- 박남수, 『한국 고대의 동아시아 교역사』, 주류성, 2011.
- 박현규, 『동아시아 해상표류와 해신 마조』, 학고방, 2018.
- 釜山大學校博物館, 『東萊福泉洞古墳群Ⅲ-제4차 발굴조사 57號, 60號-』, 1996.
- 釜山大學校博物館, 『金海 鳳凰洞 低濕地遺蹟-408-2·10·11番地 宅地內-』, 2007.
- 서영대, 『한국 해양 신앙과 설화의 정체성 연구』, 해상왕장보고기념사업회, 2009.
- 앤닌, 신복룡 역·주해, 『입당구법순례행기』, 선인, 2007.
- 윤재석 편저, 『동아시아 논어의 전파와 계양산성』, 주류성, 2022.
- 이진한, 『고려시대 무역과 바다』, 경인문화사, 2014.
- 이청규, 『해상활동의 고고학적 기원과 전개』, 경인문화사, 2016.
- (재)고려문화재연구원, 한국토지주택공사, 『하남 감일동 유적-하남 감일 공공주택지구 내 문화재 발굴(시굴)조사-』, 2022
- 전남문화재연구소, 『전남 서남해지역의 해상교류와 고대문화』, 혜안, 2014.
- 조영록, 『한중문화교류와 남방해로』, 국학자료원, 1997.
- 천안박물관, 『담헌 홍대옹』, ㈜아트인시티, 2012.
- 최부(崔溥), 김지홍 역, 『최부 표해록』, 지식을만드는지식, 2009.
- 최영화, 『조선후기 표해록 연구』, 보고사, 2018.
- 취진량, 도서문화연구소 역, 『중국의 해양문화와 사회』, 민속원, 2008.
- 하남역사박물관, 『하남』, 마케팅인프라, 2015.
- 한성백제박물관, 『한중교류의 관문, 산동』, 서울책방, 2018.
- 한성백제박물관, 『동북아 역사 속 우리 숨결 이상윤 기증유물 I』, AandF, 2012.
- 한양대학교 문화재연구소, 『당성: 제3차발굴조사보고서』, 2018
- 한양대학교 문화재연구소, 『당성: 제4차발굴조사보고서』, 2019
- 한양대학교 문화재연구소, 『당성: 제5차발굴조사보고서』, 2020
- 한양대학교박물관, 『唐城: 第1次發掘調査報告書』, 1998
- 한양대학교박물관, 『唐城: 第2次發掘調査報告書』, 2001

- 강희정, 「해상 실크로드와 불교물질문화의 교류」 『東亞 研究』37.1, 2018.
- 고경석, 「신라의 對中 해상교통로 연구-중부횡단항로와 남부사단항로 개설 시기를 중심으로」 『新羅史學報』21, 2011.
- 고경석, 「재당 신라인사회의 형성과 발전」 『한국사연구』140, 2008.
- 권덕영, 「고대 동아시아의 황해와 황해무역」 『史學研究』89, 2008.
- 금지아(琴知雅), 「중국 한적의 조선 전래 양상(1)」 『동아한학연구』6, 2010.
- 김문경, 「7~9세기 신라인 해외무역 활동」 『한국 복식』13, 1995.
- 김복순, 「4~5세기 『삼국사기』의 승려 및 사찰」 『新羅文化』38, 2011.
- 고국번(高國藩)·안영필, 「崔致遠과 韓中文北交流」 『아시아문화』14, 1998.
- 김창수, 「조선후기 한중 문인 교류 연구의 흐름 - 교류 기반과 양상을 중심으로」 『전북사학』55, 2019.
- 金翰奎, 「古代 韓國文化의 中國 傳入과 그 影響」 『진단학보』80, 1995.
- 김현권, 「오경석과 청(淸)문사의 회화교류 및 그 성격」 『강좌미술사』37, 2011
- 박순발, 「백제의 해상 교통과 기항지 -대(對) 중국항로(中國航路)를 중심으로」 『백제학보』0.16, 2016.
- 박용진, 「고려시대 동아시아 한문불교문화권의 海上 佛教交流」 『한국학논총』51, 2019.
- 박윤선, 「백제와 중국왕조와의 관계에 대한 연구 현황과 과제」 『백제문화』45, 2011.
- 박종욱, 「백제의 대중국교섭(對中國交涉) 항로(航路) - 고구려의 해상 차단 관련 기록을 중심으로」 『백제학보』0.19, 2017
- 박현숙, 「백제의 使臣 파견을 통한 중국과의 문물교류」 『先史와 古代』61, 2019.
- 배종석, 「명칭교체기 조선사신단의 해양표류기 연구 -안경의 가해조천록을 중심으로」 『民族文化』56, 2020.
- 배종석, 「안경(安瓚)의 『가해조천록(駕海朝天錄)』에 드러난 해양 이미지(Imagery)」 『한국민족문화』66, 2018.
- 안휘준, 「한국 회화사상 중국 회화의 의의」 『경계를 넘어서 = Beyond boundaries : 2008 국립중앙박물관 한·중 회화 국제학술 심포지엄 논문집』, 2009.
- 왕천천, 「朝鮮 漂流民에 대한 明의 救助體制 - 중국표착 제주 표류민을 中心으로」 『역사민속학』40, 2012
- 윤재운, 「동아시아 교통로 연구현황과 과제 - 고대 한중관계를 중심으로」 『전북사학』0.53, 2018.
- 이정훈, 「중국 마조신화와 한국 해양문화의 문학적 수용」 『南道文化研究』0.31, 2016.
- 이현주, 「9세기 나당관계와 재당신라인 사회」 『역사와 경계』115, 2020.
- 임형택, 「朝鮮使行의 海路 燕行錄 : 17세기 東北亞의 歷史轉換과 實學」 『한국실학연구』9, 2005.
- 정동준, 「동아시아의 전적 교류로 본 백제의 유학교육」 『한국사연구』188, 2020.
- 정병준, 「唐·新羅 交流史에서 본 新羅求法僧」 『중국사연구』75, 2011.
- 趙紀貞, 宋學俊, 「韓中 차(茶)문화 교류 고찰」 『중국문화연구』3, 2004.
- 조범환, 「新羅 下代 遣唐國學留學生의 파견과 그 역사적 의미」 『서강인문논총』25, 2009.
- 주유흥, 「해상 교류로 본 중국과 백제의 관계」 『백제문화』38, 2008.
- 최낙민, 「崔致遠의 시를 통해 본 9세기 黃海航路」 『해항도시문화교섭학』12, 2015
- 최은정, 「甲子(1624年)航海朝天圖 研究」 국내석사학위논문, 서울대학교, 2005.
- 허방(Xu Fang)·김경희(Jin Jingji), 「조선시대 해로 사행에 관한 연구현황과 전망」 『동서인문학』60, 2021.
- 홍기표, 「韓國 古文獻 所載 ‘徐福 記錄’ 연구」 『민족문화』48, 2016
- 홍선표(洪善杓), 「15·16세기 조선화단의 중국화 인식과 수용태도」 『美術史論壇』26, 2008.
- 홍보식, 「환황해 교류와 국립인천해양박물관, 제3회 인천국제해양포럼, 2022

1부 문명, 바다를 건너기 시작하다

001
동국여지도
東國輿地圖
조선시대
38.0×28.5
국립해양박물관

002
논어 목간
論語 木簡
삼국시대
김해 봉황동
길이 20.6
국립김해박물관

003
최치원 영정
崔致遠 影幀
조선시대
140.0×100.0
경주최씨 문중
경남유형문화재

004
계원필경집
桂苑筆耕集
최치원
남북국시대
28.4×19.6
활자본
국립중앙박물관

005
쌍계사 진감선사탑비
雙溪寺 眞鑑禪師塔碑
최치원
각자刻字 : 환영 奘英
남북국시대(887년)
226.0×98.2
국립중앙박물관
성균관대학교박물관(탁본)
국보

006
성주사지 대낭혜화상탑비
聖住寺址 大郎慧和尚塔碑
최치원
서자書者 : 최인연 崔仁演
남북국시대(887년)
242.0×141.0
국립중앙박물관
성균관대학교박물관(탁본)
국보

007
승복사 탑비 편
崇福寺 塔碑 片
최치원
남북국시대(896년)
길이 5.0~10.0
성균관대학교박물관(탁본)

008
봉암사 지증대사탑비
奉巖寺 智證大師 塔碑
최치원
서자·각자書者·刻字 : 해강 慧江
남북국시대(924년)
263.0×120.0
성균관대학교박물관(탁본)
국보

009
안향 영정
安享 影幀
고려시대
37.0×29.0
소수서원박물관
국보
© 문화재청 국가문화유산포털

010
회헌선생실기
晦軒先生實記
안향
고려시대
30.0×29.6
국립공주박물관

011
무이구곡 병풍
武夷九曲屏風
소치 허련
조선시대
105.0×39.0
국립해양박물관

012
해동고승전
海東高僧傳
각훈
고려시대
29.2×20.6
서울대학교 규장각 한국학연구원

013
의상대사 진영
義湘大師 眞影
조선시대(1767)
91.3×124.3
범어사 성보박물관
부산광역시 유형문화재

014
송고승전
宋高僧傳
찬녕
중국 송
22.4×15.0
장서각 한국학중앙연구원

015
석씨원류
釋氏源流
조선시대
33.0×21.0
국립중앙박물관

016
석씨원류 환국전법 목판
釋氏源流 還國傳法 木板
조선시대(1673년)
28.3×64.0
불암사
보물

017
납석여래좌상
石造如來坐像
고려시대
높이 17.0
국립공주박물관

018
태자사 낭공대사탑비
太子寺 朗空大師 塔碑
남북국시대
높이 218.0
국립중앙박물관
보물

019
입당구법순례행기
入唐求法巡禮行記
엔닌
일본 9세기
25.0×17.0
국립해양박물관
복제

020
왕오천축국전
往五天竺國傳
혜초
남북국시대
29.35×358.0
파리국립도서관

021
대각국사 의천 진영
大覺國師 義天 眞影
조선시대(1805년)
144.0×110.2
선암사 성보박물관
보물

022
대각국사 의천 묘지명
大覺國師 義天 墓誌銘
고려시대
43.5×32.0
국립중앙박물관

023
마조여신상
媽祖像
중국 명
높이 13.5
중국항해박물관

024
천비영응지기비 탁본
天妃靈應之記碑 拓本
중국 명
164.0×80.0
중국항해박물관

025
파상군선도
波上群仙圖
백은배(琳瑯, 1820~?)
조선시대
203.0×130.0
국립중앙박물관

026
파상군선도
波上群仙圖
단원 김홍도(壇園, 1745~?)
150.3×51.5
조선시대
국립중앙박물관

2부

교역

문물의 정수를

보여준다

027
도선
陶船
중국 현(후한)
길이 60.0
중국항해박물관
복제

028
모래선 모형
上海五桅沙船模型
현대
길이 205.0
중국항해박물관

029
중국식동검
中國式銅劍
청동기시대
완주 상림리
길이 35.5
국립전주박물관

030
중국식동검
中國式銅劍
청동기시대
완주 상림리
길이 45.4
국립전주박물관

031
한국식동검
韓國式銅劍
청동기시대
길이 23.5
부산박물관

032
화천
貨泉
광주 북룡동
원삼국시대
지름 2.1
국립광주박물관

033
화천
貨泉
광주 북룡동
원삼국시대
지름 2.1
국립광주박물관

034
중국 송나라 동전
皇宋通寶
중국 송
가장 명례리
지름 2.4
부산박물관

035
'?宅' '唐'자명 수키와
'?宅' '唐'銘 圓瓦
남북국시대
화성 당성
30.0×13.0
화성지역사박물관

036
명문기와
名文瓦
남북국시대
화성 당성
34.2×13.1
화성지역사박물관

037
명문기와편
名文瓦片
남북국시대
화성 당성
길이 34.2
화성지역사박물관

038
명문기와편
名文瓦片
남북국시대
화성 당성
길이 23.2
화성지역사박물관

039
백자다기완
白瓷茶器碗
남북국시대
화성 당성
높이 4.5
화성지역사박물관

040
장보고 영정
張保阜 影幀
현대
90.0×60.0
국립현대미술관

041
삼국사기 장보고전
三國史記 張保阜 傳
김부식
고려시대
25.0×17.0
국립해양박물관
복제

042
번천문집
樊川文集
두목
중국 당
28.0×19.0
국립해양박물관
복제

043
수키와
圓瓦
남북국시대
장도 청해진
현재길이 34.2
국립광주박물관

044
암키와
平瓦
남북국시대
장도 청해진
현재길이 32.0
국립광주박물관

045
사면편병
四面扁瓶
남북국시대
장도 청해진
현재높이 29.5
국립광주박물관

046
주름무늬병편
瓶片
남북국시대
장도 청해진
현재높이 5.2~15.0
국립광주박물관

047
봉래(등주) 3호 고선 모형
蓬萊登州3号古船 模型
현대
길이 206.0
중국항해박물관

048
항주명 동제화문방형경
『杭州』銘銅製花文方形鏡
중국 송
지름 12.3
국립중앙박물관

049
천도
天圖
조선시대
38.0×34.0
국립해양박물관

050
쇠칼과 칠 칼집
漆鞘鐵劍
원삼국시대
서산 예전동
현재길이 51.8
국립광주박물관

051
쇠뇌
連弩
원삼국시대
하남 감일동
높이 6.5
하남역사박물관

052

금 구슬

金璃玉
원삼국시대
하남 감일동
길이 0.6
하남역사박물관

053

청자 호랑이 모양 항아리

靑磁虎首壺
중국 남북조
하남 감일동
높이 23.8
하남역사박물관

054

청자 닭머리모양 주전자

靑磁鷄首壺
하남 감일동
중국 남북조
높이 20.5
하남역사박물관

055

유리구슬

琉璃玉
삼국시대
하남 감일동
하남역사박물관

056

유리구슬

琉璃玉
삼국시대
전북 완주
지름 0.9
국립전주박물관

057

유리구슬

琉璃玉
삼국시대
전북 남원
지름 0.6
국립전주박물관

058

금박 유리구슬

金箔琉璃玉
삼국시대
전북 남원
지름 0.8
국립전주박물관

059

오수전무늬 벽돌/ 연꽃무늬 벽돌

五銖錢文磚/蓮花文磚
삼국시대
무령왕릉
길이 27.8
국립공주박물관

060

흑갈유사이병

黑褐釉四耳瓶
중국 남북조
무령왕릉
높이 27.5
국립공주박물관

061

청자 귀 달린 항아리

靑磁六耳附壺
중국 남북조
높이 18.4
한성백제박물관

062

청자 귀 달린 항아리

靑磁四耳附壺
중국 남북조
높이 18.0
한성백제박물관

063

청자 닭 모양 주전자

靑瓷鷄首壺
중국 남북조
높이 14.3
한성백제박물관

064

청자잔

靑磁盞
중국 남북조
부산 복천동
높이 6.3
부산대학교박물관

065

신안선 모형

新安船模型
현대
길이 200.0
중국항해박물관

066

목제족자봉

木製簇子棒
중국 원
신안선
길이 67.5
국립중앙박물관

067

후추

胡椒
중국 원
신안선
국립광주박물관

068

향목

紫檀木
중국 원
신안선
국립광주박물관

069

청자첩화모란문 향로

靑磁貼花牡丹文香爐
중국 원
신안선
높이 5.7
국립광주박물관

070

청자첩화세발 향로

靑磁貼花三足香爐
중국 원
신안선
높이 15.0
국립광주박물관

071

동전 문치

銅錢
중국 송
12.7×18.2
침물선
중국항해박물관

072

사경전도

絲景全圖
중국 민국
18.1×12.0
중국항해박물관

073

제차경전도

制茶景全圖
중국 민국
18.2×12.7
중국항해박물관

074

청자약연과 약연봉

靑磁藥碾 藥碾棒
중국 원
신안선
높이 4.8(약연), 길이 8.3(약연봉)
국립광주박물관

075

자사호

紫沙壺
중국 청
15.0×9.0
중국항해박물관

076

흑유 유두무늬 항아리

黑釉乳頭文壺
중국 원
신안선
높이 8.0
국립중앙박물관

3부

전문,

새로운 세계를

인식하다

077

산해경

山海經
조선시대
34.0×24.0
국립해양박물관

078

양직공도

梁職貢圖
중국 남북조
높이 4.8 지름 12.5
중국 남경박물관

079

당인형토우

唐人形土偶
중국 당
높이 23.1
국립중앙박물관

080

선화봉사고려도경

宣和奉使高麗圖經
서금
중국 송
17.4×11.3
중국항해박물관
복제

081

변한이관 사십이국인물도
藩漢異觀 四十二國人物圖

조선시대
29,0×853,9
국립해양박물관

082

의순관영조도
義順館迎詔圖

조선시대
46,5×38,3
서울대학교 규장각 한국학연구원

083

송조천객귀국시장도
送朝天客歸國詩章圖

조선시대
103,6×163,0
국립중앙박물관

084

여지도
輿地圖

조선시대
21,2×31,8
서울대학교 규장각 한국학연구원
보물

085

열하일기
熱河日記

박지원(燕巖, 1737~1805)
조선시대
35,0×29,0
국립해양박물관

086

연행도
燕行圖

조선시대
34,4×44,7
숭실대학교 한국기독교박물관

087

홍충평공사적고
洪忠平公事蹟考

조선시대(1847)
38,0×32,0
국립해양박물관

088

죽천 이덕형 영정
竹泉李德衡 影幀

조선시대
127,0×60,0
이자원
하남역사박물관

089

죽천이공행적록 권
竹泉李公行跡錄 乾

이덕형
조선시대
34,0×23,0
국립해양박물관
부산광역시 문화재자료

090

항해조천도
航海朝天圖

조선시대
40,8×34,0
국립중앙박물관

091

화포선생 항해조천록
花浦先生 航海朝天錄

홍익한
조선시대(1705)
30,9×19,7
국립중앙도서관

092

설정 조천일기
雪汀 朝天日記

이훈
조선시대
38,0×32,0
국립해양박물관

093

대원군봉환 연경항해록
大院君奉還 燕京航海錄

조선시대(1883년)
38,0×17,0
국립해양박물관

094

상해 황포강 전경
上海黃浦江全景

중국 민국
37,0×97,0
중국항해박물관

095

동서양고
東西洋考

장섭
중국 청
18,5×26,0
중국항해박물관

096

해국문견록
海國聞見錄

진륜형
중국 청
30,0×13,0
중국 항해박물관

097

해국도지
海國圖志

위원
중국 청
13,0×19,5
중국항해박물관

098

중국통상구안해관연보
中國通商口岸海關年譜

중국 청
24,3×15,2
중국항해박물관

099

신보
申報

중국 민국
77,5×53,0
중국항해박물관
복제

100

인천분국 우각 도장
仁川分局 牛角印章

중국 청
4,0×5,0
중국항해박물관

101

중외무역통계연간
中外貿易統計年刊

중국 민국
25,0×15,5
중국항해박물관

102

윤선초상국고분유한공사 주식
輪船招商局股份有限公司股票
(株式)

중국 민국
21,0×28,0
중국항해박물관

103

표해록
漂海錄

최부
조선시대
28,0×23,6
국립해양박물관

104

강해승사록
江海乘槎錄

최두찬
조선시대
50,0×30,0
국립해양박물관

105

표해록
漂海錄

양지희
조선시대
33,2×21,1
장서각 한국학중앙연구원

106

표해시말
漂海始末

유임충서/이강희
조선시대
28,0×25,0
신안군
전라남도 문화재자료

107

전라도 병마절도사 계문
全羅道 兵馬節度使 啓聞

조선시대
45,0×70,0
국립해양박물관

108

표도기록
漂到記錄

조선시대
30,0×90,0
국립해양박물관

4부 심미, 아름다움을 건네다

109
태평성시도
太平城市圖
조선시대
113.6×49.1
국립중앙박물관

110
몽유도원도
夢遊桃源圖
안견
조선시대
24.0×51.0
국립중앙박물관
복제

111
해상비룡도
海上飛龍圖
김익주
조선시대
52.0×93.0
국립해양박물관

112
이녕필 산수도
李寧筆山水圖
이녕
고려시대
93.3×44.5
국립중앙박물관

113
계정고사도
溪亭高士圖
맹영광
조선시대
40.2×24.1
국립중앙박물관

114
오문장굉선생화첩
吳門張宏先生畫帖
장굉
중국, 청
32.5×64.0
국립중앙박물관

115
산수도
山水圖
김재 정선
조선시대
52.20×37.0
국립해양박물관

116
해산정
海山亭
김재 정선
조선시대
23.5×33.6
국립해양박물관

117
산수도 8폭 병풍
山水圖八幅屏風
이한철
조선후기
200.0×420.0
국립해양박물관

118
추사담계필담
秋史覃溪筆談書
옹방강, 김정희
조선시대
30.0×37.0
과천시 추사박물관

119
주달 서찰
周達 書札
주달
중국, 청
24.0×94.0
과천시 추사박물관

120
주달 서간
周達 書簡
주달
중국, 청
35.0×35.7
국립중앙박물관

121
경수당전고
警修堂全藁
신위
조선시대
25.0×23.0
국립중앙박물관

122
은송당집
恩誦堂集
이상적
조선시대
24.0×15.0
국립해양박물관

123
청동 거울
銅鏡
원삼국시대
지름 10
부산대학교 박물관

124
**「황비창천」이 새겨진
항해도 무늬 거울**
“煌丕昌天”海舶紋銅鏡
중국 금
지름 18.7
중국항해박물관

125
해박문동경
海舶紋銅鏡
중국 금
지름 16.3
중국항해박물관

126
해수포도문동경
海獸葡萄紋銅鏡
중국 당
지름 17.3
중국항해박물관

127
연꽃무늬 수막새
蓮花文圓瓦當
남북국시대
지름 17.0
하남역사박물관

128
포도 당초무늬 암막새
葡萄唐草文平瓦當
남북국시대
길이 24.0
국립전주박물관

129
나전 연상
螺鈿硯床
조선시대
27.5×39.7
국립해양박물관

130
나전 패물함
螺鈿佩物函
조선시대
24.1×40.2
국립해양박물관

131
나전 용봉문 탁자
螺鈿龍鳳文卓子
조선시대
128.0×73.0
국립해양박물관

132
나전 오륜행실도 탁자장
螺鈿五倫行實道 卓子櫃
근현대
105.0×65.0
국립해양박물관

133
나전부채
螺鈿扇
조선시대
92.3×65.9
국립해양박물관

134
청자양각연관문완
靑磁陽刻蓮瓣文甌
중국 남북조
서울 풍납토성
높이 5.5
국립문화재연구원

135
청자양각연관문완
靑磁陽刻蓮瓣文甌
중국 송
높이 7.5
한성백제박물관

136
청자양각연관문완
靑磁陽刻蓮瓣文甌
중국 송
높이 8.0
한성백제박물관

137
청자음각연관문완
靑磁陰刻蓮瓣文盤
고려시대
높이 8.0
국립전주박물관

138
청자음각연관문완
靑磁陰刻蓮瓣文盤
고려시대
높이 5.3
국립전주박물관

139
청자양각연관문잔
靑磁陽刻蓮瓣文盞
고려시대
높이 6.0
국립전주박물관

140
청자해무리굽 완 저부편
靑磁玉壁底盤 底部片
고려시대
바닥지름 6.2(좌상)
국립광주박물관

141
청자소문대접
靑磁素文大椀
고려시대
높이 7.0
국립광주박물관

142
청자음각운문향로
靑磁陰刻雲文香爐
고려시대
높이 9.4
국립광주박물관

143
청자음각국화문화형잔
靑磁陰刻菊花文花瓶盞
고려시대
높이 7.3
부산박물관

144
청자화형잔
靑磁花瓶盞
고려시대
높이 5.8
국립광주박물관

145
청자상감운학국화당초
문완
靑磁象嵌雲鶴菊花唐草文盤
고려시대
높이 6.5
국립중앙박물관

146
청자상감국화문잔
靑磁象嵌菊花文盞
고려시대
높이 5.6
국립광주박물관

147
청자철화보상당초문개
靑磁鐵畫寶相唐草文蓋
고려시대
높이 4.6
국립광주박물관

148
청자정병
靑磁淨瓶
고려시대
높이 33.7
국립공주박물관

149
청자정병
靑磁淨瓶
고려시대
높이 24.2
국립공주박물관

150
시유도기
施釉陶器
중국 남북조
서울 풍납토성
높이 59.0
한성백제박물관

151
시유도기
施釉陶器
중국 남북조
서울 풍납토성
높이 54.8
한성백제박물관

152
흑갈유사이호
黑褐釉四耳壺
고려시대
높이 29.5
국립공주박물관

153
흑유사이호
黑釉四耳壺
고려시대
높이 17.7
부산박물관

154
흑자 토끼털무늬 대접
黑瓷兔毫紋碗
중국 송
높이 5.5
한성백제박물관

155
흑자 토끼털무늬 대접
黑瓷兔毫紋碗
중국 송
높이 4.4
한성백제박물관

156
흑자 토끼털무늬 대접
黑瓷兔毫紋碗
중국 송
높이 7.0
한성백제박물관

157
백자양각당초문병
白磁陽刻唐草文瓶
중국 송
높이 16.0
부산박물관

158
백자음각국화문대접
白磁陰刻菊花文大椀
중국 송
높이 6.2
부산박물관

159
분청국화어문완
粉靑菊花漁文碗
조선시대
높이 8.0
국립해양박물관

160
분청어문매병
粉靑漁文梅瓶
조선시대
높이 30.0
국립해양박물관

161
청화백자운룡문호
靑華白磁雲龍文壺
조선시대
높이 53.5
국립해양박물관

162
청화고지화조문잔
靑花枯枝花鳥文杯
중국 명
높이 13.0
중국항해박물관

163
청화선학화초문완
靑花仙鶴花草紋碗
중국 명
높이 4.2
중국항해박물관

164
청화개광절지화훼문주자
靑花開光折枝花卉文注子
중국 명
높이 13.0
중국항해박물관

165
백자철화운룡문호
白磁鐵畫雲龍文壺
조선시대
높이 34.0
국립해양박물관
부산광역시문화재자료

2022년 기획전시

한·중 해양문명의 교류 中·韓海洋文明交流

Maritime Civilization Exchange of
Korea and China

발행일 2022년 8월 31일

발행처 국립해양박물관
부산광역시 영도구 해양로301번길 45
051-309-1900
www.knmm.or.kr

제작 디자인나무
경남 김해시 변화1로 44번길 32
055-334-3336
http://e-namoo.co.kr/

발간등록번호 : 11-B553496-000028-01
국립해양박물관 관리번호 총서/도록 20220303



국립해양박물관 2022
이 책의 저작권은 국립해양박물관에 있습니다.
2022, National Maritime Museum of Korea All right reserved

