


# 한-중국 5천년 해양문명의 **길항** 함께 만들어 갈 현재와 미래

**2021. 11. 19.(금) | 09:30 - 18:00**  
**국립해양박물관 대강당**

 온라인 생중계(한-중 2개국어 송출)  
국립해양박물관 유튜브 채널

한-중국 5천년 해양문명의 **길항**  
함께 만들어 갈 현재와 미래

2021  
국립해양박물관 국제학술대회  
国立海洋博物館 国际学术会

**2021. 11. 19.(금) | 09:30 - 18:00**  
국립해양박물관 대강당

# 일 정 표

시 간		내 용	발표자
		등록 및 개회	사회: 김효영(국립해양박물관)
09:00~09:20	0:20	등록	
09:20~09:30	0:10	환영사	
		참가자 기념 촬영	
		1부 발표 및 총평	사회: 김효영(국립해양박물관)
09:30~09:50	0:20	이 바다와 손잡고- 남중국해 수중문화 유산과 아시아 문화의 교류 및 융합	자빈贾宾, 첸장陈江 /하이난성박물관
09:50~10:20	0:30	닝보 박물관 고려청자 전시 및 닝보 출토 고려청자 현황 분석	천밍량陈明良/닝보박물관
10:20~10:40	0:20	총론	이주현 /국립해양문화재연구소
10:40~11:10	0:30	북송시대 송과 고려의 천주 상인	왕리밍王丽明 /천주교통사박물관
11:10~11:40	0:30	한중 문명의 상호 교류 및 학습을 촉진하는 항해	루웨이陆伟 /상해중국항해박물관
11:40~12:00	0:20	총론	하세봉/한국해양대학교
		2부 발표 및 토론	사회: 백승옥(국립해양박물관)
13:00~13:20	0:20	동아시아 해양 네트워크의 형성	김병준/서울대학교
13:20~13:40	0:20	중국 군현의 설치와 황해의 해양교류	윤용구/경북대학교
13:40~14:00	0:20	통일신라의 번영과 황해 경영	권덕영/부산외국어대학교
14:00~14:20	0:20	고려시대 바다의 재조명	이진한/고려대학교
14:20~14:40	0:20	근대 동북아해역과 인문네트워크	서광덕/부경대학교
14:40~14:50	0:10	휴식 (대회장 정리)	
14:50~15:50	1:00	2부 종합 토론	
		사회 : 백승옥(국립해양박물관) 총론 : 강봉룡(목포대학교), 조세현(부경대학교) 토론 : 2부 발표자 전원	
15:50~16:00	0:10	휴식 (단상 정리)	
		3부 대담회	
16:00~17:30	1:30	<b>&lt;함께 만들어갈 한·중국 미래&gt;</b> 좌장 : 김태만(국립해양박물관 관장) 참여 : 싱하이밍邢海明(주한중국대사) 신정승(前주중한국대사, 동아시아연구원장)	

# 목 차

## 1부

발표 1. 이 바다와 손잡고-  
남중국해 수중문화 유산과 아시아 문화의 교류 및 융합 .....자빈贾宾, 첸장陈江 ■ 5

발표 2. 북송시대 송과 고려의 천주 상인 .....왕리밍王丽明 ■ 23

발표 3. 한중 문명의 상호 교류 및 학습을 촉진하는 항해  
- 중국항해박물관의 예 .....루웨이陆伟 ■ 51

발표 4. 닝보 박물관 고려청자 전시 및 닝보 출토 고려청자 현황 분석 .....천밍량陈明良 ■ 67

제 1부 총론 1. ....하세봉 ■ 101

제 1부 총론 2. ....이주현 ■ 111

## 2부

발표 5. 동아시아 해양 네트워크의 형성 .....김병준 ■ 115

발표 6. 중국 군현의 설치와 황해의 해양교류 .....윤용구 ■ 135

발표 7. 통일신라의 번영과 황해 경영 .....권덕영 ■ 157

발표 8. 고려시대 바다의 재조명 .....이진한 ■ 169

발표 9. 근대 동북아해역과 인문네트워크 .....서광덕 ■ 179

제 2부 총론 1. ....강봉룡 ■ 197

제 2부 총론 2. ....조세현 ■ 205

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

자빈(贾宾), 첸장(陈江)

하이난성박물관

요약(Abstrict): 남해는 고대 해상 실크로드의 필수항로로 항해시대의 해상무역은 상업무역 활동을 연결고리로 서로 다른 나라와 민족 사이의 교류를 촉진하고 이러한 교류는 서로 다른 문화 간에 참고하고 배우면서 교류와 융합에 이르렀습니다. 남해 바닷속에 잠자고 있는 수중 문화재가 바로 이 문화교류의 훌륭한 방증입니다.

키워드(Keyword): 남해 수중문화유산 문화교류 및 융합

중국 대륙의 남쪽에 위치한 남해는 중국이 끼고 있는 4대 바다 중에서 가장 크고 해역이 넓으며 분포 면적은 약 350여만km<sup>2</sup>에 이릅니다. 해남성은 중국의 성 행정구역 중에서 해양 면적이 가장 넓은 성으로 해남성 관할구역에 속하는 해양의 면적은 200만여 평방킬로미터에 이릅니다. 광활한 남해 바다에는 250개에 가까운 섬, 암초, 모래섬 등이 분포되어 있고 진주알처럼 넓은 열대바다에 분포되어 지리적 방위에 따라 서사(西沙), 동사(東沙), 중사(中沙), 남사(南沙)의 4대 군도로 나뉘어 있어 남해제도라고 통칭합니다.

남해는 독특한 지리적 위치로 인해 고대 중국 해상 실크로드의 큰 통로였으며 '바다 위의 육교' 처럼 고대 대륙의 여러 나라와 지역민들이 물질과 문화를 교류하는 우호적인 통로가 되었습니다. 서사군도는 남해 제도의 서쪽에 위치한 큰 군도로 태평양과 인도양을 잇는 해상교통의 요충지이자 고대 중국 대륙에서 바닷길을 이용해 해외로 갈 때 반드시 거치게 되는 필수 지역입니다. 옛 서사군도 해역도 중국이 중남반도, 남양군도 및 인도양 연해나라들과 경제왕래를 하는 중요한 무역항로이며 남해 실크로드의 황금항로에 위치하고 있습니다. 한나라 시기부터 중국인은 남해를 거치는 해외 무역 교통로를 개척해 수·당·송·원 등의 역사적 시기를 거치며 끊임없이 번성하고 발전했습니다. 명나라 시기에 이르러 중국의 대항해 시대가 시작되었는데 정화가 이끈 함대가 서양으로 7번 항해하며 아시아, 아프리카의 30여개 나라를 거쳐갔습니다. 멀리 페르시아만, 아프리카 동해안 등 지역과 세계적으로 유명한 해상 실크로드가 유례없이 번창하기에 이르렀습니다. 청나라 시기에 이르러 해상 실크로드는 점차 쇠퇴에 접어들었습니다. 해상 실크로드 남해항로라는 넓은 해역에 남아 있는 중국의 역대 문화유산은 중국 최초로 남해제도를 개발·운영한 귀중한 문물자료라는 점에서 중요한 연구 가치가 있습니다.

## 하나

동한 시기 양부(楊孚)는 『이물지(異物志)』라는 책에서 “창해(漲海)의 기두는 물이 얇고 자석이 많다”고 기록했는데<sup>1</sup> “창해”가 바로 최초의 남해 이름입니다. 삼국 시기 동오의 만진은 『남주 이물지(南洲異物志)』에서 말레이시아 반도에서 중국까지 항해하는 과정에 “동북행, 극대기두, 창해를 벗어나니 가운데는 얇고 자석이 많다.”라고<sup>2</sup> 비교적 형상적으로 지형적 특징을 언급했습니다. 삼국 시기 동오의 강태는 어명을 받고 부남(현 캄보디아) 등 나라에 사신으로 다녀왔는데 귀환 후 쓴 『부남전(府南傳)』이라는 책에서 “창해에는 성장이 멈춘 산호가 있고 산호로 이루어진 주 아래에는 반석이 있는데 산호가 그 위에서 자란다.”고 서술했는데<sup>3</sup> 이곳에도 창해에서 산호 암초가 섬을 이룬 지질구조 특징을 엿볼 수 있습니다. 진(晉)나라 사람인 사승이 저술한 『후한서(後漢書)』에는 “교지의 일곱 군이 바치는 공물은 모두 창해를 통해 들어온다.”고 했습니다.<sup>4</sup> 위와 같은 기록에서 우리는 남해가 고대에는 “창해”라고 불렸으며 이는 그가 처한 자연지리적 환경과 연관이 있음을 알 수 있습니다. 남해는 열대 해양지역에 위치하고 있어 해수온도가 높은 산호충이 번식하기에 적합하였으며 남해바다에 분포하는 수많은 섬, 암초, 모래섬 등은 산호충의 골회가 쌓여 이루어진 산호초 회암으로 이루어져 있습니다. 그 중에서 서사군도의 암초 갯벌이 독특한 지질구조의 산호초 위에 자리잡고 있으며 바닷물이 차오르고 밀려갈 때마다 산호초가 모습을 드러내고 있습니다. 옛사람들은 바다물의 등락 변화에서 나타나는 자연현상을 알고 이 바다를 “창해”라 불렀으며 그것이 오늘날 남해 바다에 대한 이해와 가장 근접합니다. “기두”는 남해의 군도들을 지칭합니다.

일찍이 진, 한 시기부터 중국인들은 서역(西域)으로 가는 육로 실크로드를 개설하고 남해 항로를 지나는 해상 실크로드를 개척해 남해군도에 분명하게 이해하고 있었습니다. 동한 시기에는 영남 각 군과 중남반도 사이의 해상 교통 통제를 강화하기 위해 봉건정부는 수시로 남해 해역과 그 수하에 소속되어 있는 군들에 관리들을 파견하여 순시하였습니다. 사승이 저술한 후한서(後漢書)에는 “교지의 별가(別駕)인 진무(陳茂)는 교지 자사를 따라 순시하다가 창해에서 태풍을 만났다.”라고 적혀 있습니다. 또 “여남의 진무(陳茂)는 교지의 별가를 자주 맡았는데 옛 자사의 행부는 창해를 건너지 않았다. 자사 주창(周敞)은 태풍을 만나 배가 전복되려 했다. 무는 짐을 뺏아들고 수신을 야단쳤고 태풍은 그제야 잦아들었다.”라고 했습니다.<sup>5</sup> 이 글의 창해가 곧 지금의 남해입니다. 삼국시기 동남 연해 지역에 위치한 나라인 동오(东吴) 정권은 영남사회의 정세를 안정시키고 해상무역을 원활하게 하기 위해 인접한 지역인 교주, 임읍 등지에 병력을 파견하여 주변을 안정시켰습니다. 사서에 기록된 유송(劉宋)의 “주사순해(舟師巡海)”의 사실은 해상 상거래가 원활하게 이루어질 수 있도록 주사의 수병을 순무로 보냈다는 것을 나

1. 양부 : 『이물지』, (명) 정덕 『경태지(瓊台志)』9권, 상해고서출판사, 1964년 영인본.  
2. 만진: 『남주 이물지(南洲異物志)』, (송)이방: 『태평어람』790권, 중화서국, 1960년 출판.  
3. 강태: 『부남전(扶南傳)』, (송)이방: 『태평어람』69권, 중화서국, 1960년 출판.  
4. 사승: 『후한서(後漢書)』, (송)이방: 『태평어람』60권, 중화서국, 1960년 출판.  
5. 사승: 『후한서(後漢書)』, (송)이방: 『태평어람』60권, 중화서국, 1960년 출판.

타냅니다.

북송 시기 중앙 봉건정부는 수사영(水師營)을 설치하고 수병을 파견해 남쪽 해역을 순시했습니다. 송나라의 증공량(曾公亮)이 저술한 『무경총요(武經總要)』에는 이렇게 기록되어 있습니다. “명령을 받들어 무에서 출사하여 순해 수사영을 설치하고…작은 배를 타고 바다에 들어가 전함에 옮겨 탄다…둔문산에서 동(북)풍을 타고 서남쪽으로 가면 7일 만에 구유라주까지 간다.”라는 내용이 담겨 있습니다.<sup>6</sup> 이 책은 당시 송나라의 군사제도와 국방대사 등을 기록한 중요한 책으로 “구유라주(九乳螺州)”는 서사군도를 가리키는 말입니다. 보다시피 남해의 일부 군도를 지칭하는 전문지명을 처음 사용하였으며 기존의 “기두”라는 범칭에 비해 명칭이 훨씬 더 명확합니다. 남송 시기 계림통판(桂林通判)이었던 주거비(周去非)는 『영외대답(嶺外代答)』에서 이렇게 말했습니다. “해남사군의 서남에 있는 바다를 교지양(交趾洋)이라 부르는데 중간에 삼합류(三合流)가 있고… 그 중에서 동류(東流)는 끝없이 흘러 동쪽 바다에 들어간다…동쪽바다에는 장사(長沙)와 석당(石塘)이 수만리나 된다고 하더라.”라고 했습니다.<sup>7</sup> 이 글에서 언급한 장사, 석당은 곧 지금의 남해군도를 가리킵니다. 남송 시기의 왕상지(王象之)는 여지기승(輿地紀勝)에서 경관지(敬官志)를 인용하며 “길양(吉陽, 해남 애주), …남쪽으로는 점성(占城)을 마주 보고 서쪽으로는 진랍(眞腊), 교지(交趾), 동쪽으로는 천리에 달하는 장사(長沙), 만리에 달하는 석당(石塘)”이라고 했습니다.<sup>8</sup> 천리에 달하는 장사, 만리에 달하는 석당이 남해군도를 지칭하는 말입니다.

원나라 지원 29년(1292년), 절서(浙西) 도선위사(道宣慰使) 사필(史弼)은 명을 받고 자바 원정에 나섰는데 천주에서 바다로 들어가 “칠양주를 건너고 만리 석당을 건너 교지를 거쳐서 성계를 차지하였다.”라고 합니다.<sup>9</sup> “칠양주(七洋洲)가 곧 서사군도 가까이 있는 바다입니다. 사필이 병사를 거느리고 원정할 때 칠양주, 만리석당의 남해군도 해역을 지났음을 알 수 있습니다. 원나라 항해가 왕다옌은 남해와 인도양 연해 국가들을 두루 돌아본 후 쓴 『도이지략(島夷志略)』이라는 책에서 “석당의 빠는 조주에서 생겼으며 뱀처럼 완만하고 바다를 가로질러 여러 연해국을 가로 지르는데 속칭 말리 석당이라 한다… 지맥은 한 갈래는 자바와 이어지고 한 갈래는 말니와 고리지민(古里地門)에 이르며 한 갈래는 서양의 하곤륜(遠昆侖)에 이른다.”라고 기술했습니다.<sup>10</sup> 글은 만리석당 해저지맥의 방향과 지질구조를 묘사했고 남해군도의 지리적 위치와 지질구조에 대한 인식도 명확했습니다. 그와 비슷한 연대를 그린 나홍선의 『광여지(輿地)』 중 남해지도에 “석당(石堂)”과 “장사(長沙)”라는 지명이 들어있었습니다.

해상 실크로드는 명나라 시기에 절정기에 접어들었습니다. 저명한 항해는 정화가 7번 항해하며 중국이 세계 항해에서 앞서가고 있음을 보여주었습니다. 정화 항해도에는 남해군도를 뜻하는 “석성석당(石

6. 증공량: 『무경총요』(홍정 4고 전서)전집, 20권, 『광남동로』.  
7. 『영외대답』1권, 『지리문·삼합류』.  
8. 『여지기승』127권, 『광남서로, 길양군, 풍속형승』.  
9. 송림등: 『원사』162권, 『사필전』, 열전 제49.  
10. 왕대연: 『도이지략, 만리석당』, 『설당총각』본.

星石堂)”, ‘만생석당서(萬生石堂峙)’가 그려져 있으며 경대외기(琼台外记)에 “장사(長沙)”, “석당(石堂)” 등이 경주부 만주(萬州, 현 완녕시) 관할로 기록돼 있습니다. 정화를 따라 서양을 내려간 마환(馬歡)이 서사군도를 지나면서 “홍도는 도도하게 물결치고, 산들은 은은하게 떠 있는 푸른 고동”이라는 시운(詩雲)을 지어 눈앞에 펼쳐진 섬의 경치를 ‘청라’로<sup>11</sup> 묘사한 것은 서사군도의 자연을 비유한 것입니다. 지금의 서사영락군도와 선덕군도의 명칭은 명나라 영락, 선덕 연간 7번 서양으로 간 정화(鄭和)의 위대한 쾌거입니다. 명가정 6년(1527년) 고희이 쓴 『해사여록(海槎余录)』에는 “천리 석당, 애주 해수면 7백 리 밖에서…만리장제(萬里長堤)가 그 남쪽에서 나온다.”고 돼 있습니다.<sup>12</sup> 현재 썬야시 애성읍(옛 애현 구 치애성)에서 서사군도 영흥(永興)섬까지 직선거리로 약 760화리에 이르며, 천리 석당(千里石堂)은 서사군도, 만리장제는 남사군도를 가리킵니다. 약 500년 전 중국인은 서사군도의 지리적 데이터 정보를 비교적 정확하게 파악하였는데 명나라 항해사업이 발전하면서 남해군도에 대한 인식과 이해가 깊어지고 있음을 보여줍니다.

강희황제 집정 말기에 만들어진 ‘지남정법(指南正法)’에는 남해군도가 “남오기(동사군도), “만리장사”(중사군도), “칠주양”(서사군도), “만리석당”(남사군도)으로 분류돼 있습니다.<sup>13</sup> 옹정 8년(1730년)에 엮은 『해국문견록(海國聞見錄)』은 이렇게 기록했습니다. “남오기는 남오의 동남쪽에 자리잡고 있다. 남속사은에서 오해까지 만리 장사가 있으며 남쪽은 바다를 사이에 두고 있다… 또 남수복생사은에서 경해 만주까지를 만리 장사라 한다. 모래의 남쪽은 돌이 칠주양까지 이르는데 이를 천리석당(千里石堂)이라 한다.”이 글에서 말하는 “남오기”는 동사군도입니다. 이곳에서 남쪽으로 뻗어 광동의 바다에 이르는 곳을 “만리장사”라 불렀는데 “만리장사”라 부르는 이곳이 바로 중사군도입니다. “칠주양”은 서사군도이고 “천리 석당”은 남사군도입니다. 책에는 또 이렇게 기록되어 있습니다. “칠주양은 경도 만주의 동남쪽으로 남쪽 바다로 가는 사람이라면 반드시 거쳐 가게 된다…칠주 대양 대주두(지금의 해남성 만녕현 대주도) 이외에는 표식으로 삼을 수 있는 산이 없어 바람을 잘 탄다고 해도 6, 7일 정도는 걸려야 지나갈 수 있다…동쪽으로 방향이 기울면 천리 석당이다.”<sup>14</sup> 이 글은 간단하게 서사군도의 지리적인 위치, 지형 특징을 서술하였으며 항해할 때 주의해야 하는 여러 가지 일들을 명확히 짚어 중국인이 남해 항해 과정에 쌓은 경험이 풍부하다는 것을 말해줍니다. 그 외에 이 책은 남해군도 부속도를 그릴 때 “기사두(气沙头)”, “장사(长沙)”, “칠주양”, “석당” 4곳의 지명을 명확히 구분하였는데 바로 오늘날의 동사, 중사, 서사, 남사 4대 군도입니다. 청나라 시기 정부에서 그린 지도 예를 들면 건륭 25년(1755년)의 『황청각직성분도(皇清角直省分圖)』, 가경 20년(1817년)의 대청일통천하도(大清一統天下圖) 등에는 남해군도가 그려져 있습니다. 1930년대 엄여욱(嚴如煜)이 지은 『양방집요(洋防輯要)』의 『직성해양총도(直省海洋總圖)』에 남해를 명확히 표기했는데 그 중에서 구유나주(西乳羅洲, 서사군도)를 『광동양

11. 마환: 『영애승람』, 기행시.

12. 고개: 『해사여록』, 『기록회편』 166권.

13. 일명: 『해도침경』(을), 『지남정법』, 중화서국, 1961년 판

14. 진륜형: 『해국문견록』 권상, 『남오기』, 건륭 58년 각본.

도(廣東洋圖)』의 부속도에 공식적으로 표기되어 중국의 중요한 해양 방어구역에 포함되었습니다. 이후 명의(明諱)의 저서인 경주부지(瓊州府志)에는 애주 협수사영이 남해군도 곳곳의 바다를 관할한 상황이 기록되어 있습니다.<sup>15</sup> 광서 2년(1876년) 청나라 정부의 주영국 공사 곽송도(郭崇濤)가 쓴 『사서기정(使西紀程)』이란 책에서 “(광서 2년 10월) 24일 오후에 831리를 정행하고 적도 북 17도 30분에서 경남(璟南) 2,300리를 뱃사람들은 치나시(China Sea)라고 불렀다. 파라셀 아일랜드(즉 서사군도);… 중국의 섬이다.”라고 적혀 있습니다.<sup>16</sup> 이 글은 서사군도가 중국의 남해에 속하는 섬임을 명확히 지적했습니다.

1909년 양광수사단의 이준 제독은 복파, 광금, 침항 3개의 함대를 이끌고 서사해역을 시찰하고 섬마다 답사하며 특석이라 명명하고 영흥도에 깃발을 꽂고 포를 쏘아 남해군도에 대한 중국의 주권을 거듭 천명했습니다. 이 가운데 서사군도 중 15개 섬을 현대식 명칭으로 공식화해 “침항(沈航)”, “광진(廣金)”, “감천(甘泉)”, “산호(珊瑚)”라고 명명하고 지금까지 사용하고 있습니다.

1935년 중국 정부가 발간한 “수륙지도심사위원회 회보” 1호에 『중국 남해 각 섬의 중국어 영어 이름 대조표』를 실으면서 처음 공개한 남해 각 섬의 지명은 132개이고 동사(東沙, 현 동사군도), 서사군도, 남난사군도(南沙群島, 현 중사군도) · 단사군도(團沙群島, 지금의 남사군도) 등이 있습니다.<sup>17</sup> 이로써 서사군도는 처음으로 공식 명칭으로 발표됐습니다. 1945년 일본이 무조건 항복한 후 중국은 남해군도에 대한 주권을 회복했습니다. 1946년 가을 중화민국 해군 영흥호, 태평호, 중건호, 중업호 등 군함은 남해군도로 가서 잃었던 땅을 수복했습니다. 같은 해 말 서사군도 영흥섬과 남사군도 태평섬에 차례로 상륙해 두 섬에 주춧돌을 세우고 이름을 명기했습니다(사진 1-1 · 2). 1947년 민국정부 내무부는 “남해군도 신규 명칭 대조표”에서 남해군도에 속한 동사군도, 서사군도, 중사군도, 남사군도 등의 지명을 공식 발표했습니다.<sup>18</sup>

## 둘

지금까지 진행된 남해 수중 고고학 조사 기간 동안 고고학 팀원들은 서사군도 소속 섬과 모래섬(사진 1, 2) 대부분을 돌아다니며 발자취가 닿는 곳마다 중국 고대 유물 및 일부 역사 유적지(사진 3, 4)를 발견할 수 있었고 15개 섬, 3개 모래섬에서 1,300여 점의 도자기를 비롯한 유물을 채집했습니다. 남사주, 북사주, 동도 등과 같은 섬에서는 산재한 문화재가 아주 풍부하였으며 수백 점의 도자기 잔해를 채집하였습니다. 발견된 고대 도자기의 연대는 송나라 때부터 원, 명, 청나라를 거쳐 근대까지 이릅니다. 도자기의 품종은 주로 청유, 청백유, 백유, 용천청유, 청화 등이며 흔히 볼 수 있는 도자기 형태로는 항아리, 주전자, 접시, 병, 세척, 그릇, 잔, 접시, 종, 상자 등이 있습니다. 도자기의 유약, 기물 특징, 무늬, 연대 등을 살펴보면 모두 중국 광둥성, 복건, 강서, 절강, 광서성 등 지역의 가마에서 생산된 제품들입니다.

15. 명의: 『경주부지』, 청도광21년 각본.

16. 곽송도: 『사서기정』 상권, 『중외여지도설집성』 120권, 제7페이지.

17. 1935년 1월 출판한 『수륙지도 심사 위원회 회보』 제1기.

18. 1947년 12월 1일 중화민국 내 정부발표 『남해군도 신규 명칭 대조표』.



그림 1 서사군도 고고학팀원 사진

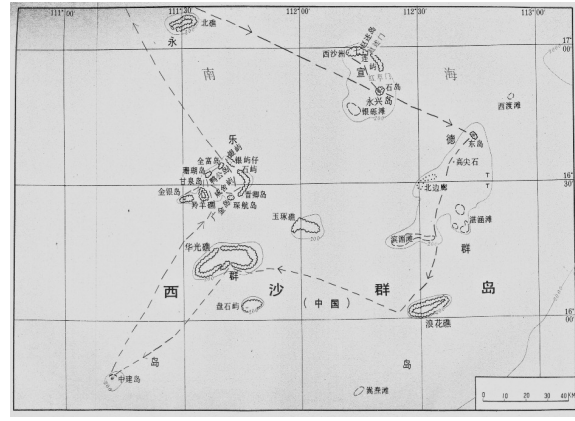


그림 2 1996년 서사군도 유적지 안내도



그림 3 남도 산호석 작은 무덤

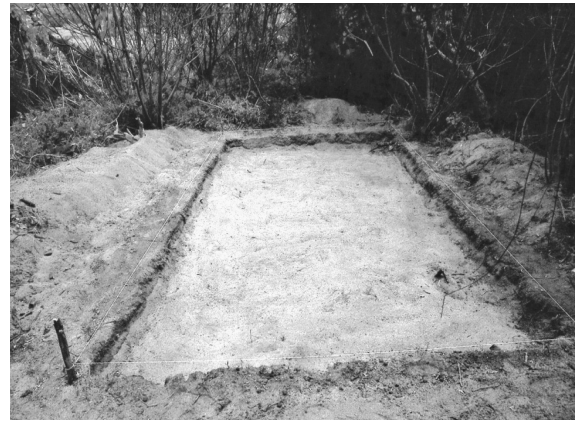


그림 4 감천도 당송유적 발굴지

중요한 수중 고고학적인 발견은 화광초와 산호섬의 수중 암초에서 각각 발견한 고대 유적지입니다. 화광초 서북쪽 암초에서는 고대 도자기가 다수 발견되었는데 도자기의 분포 범위와 보존 현황으로 볼 때 이미 파괴된 고대 침몰선 유적지로 보입니다(사진5). 그 외에 산호도 동북쪽 수심 약 6m의 암초에서 석조물을 발견하였는데 주로 석상(사진6), 석판(사진7), 석주(사진8, 9), 석조, 석두아치, 석주초 등이 흩어져 있어 고대의 침몰선 유적지에 포함시켰습니다. 석조물의 형태나 특징, 가공기법 및 유형 조합 등으로



그림 5 화광초 난파지역에 분포한 도자기



그림 6 산호섬 수중 석조인상

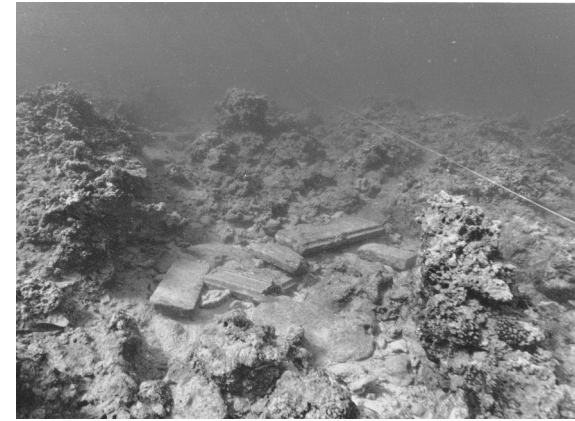


그림 7 산호섬 수중의 석판

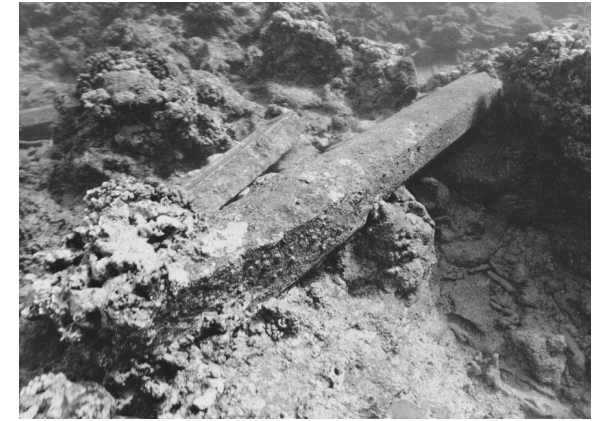


그림 8 산호섬 물속 돌기둥



그림 9 산호섬 물속 돌기둥

미루어 볼 때 청나라 복건이나 광둥지역 장인들이 만든 것으로 추정됩니다. 당시 동남아 국가에 거주하던 중국인들이 현지에서 절이나 종묘를 짓기 위해 중국에서 주문 제작하여 사용했던 대형 구조물 건축 자재입니다.

산호섬 1호 침몰선 유적지에서 발견한 구조물에는 석판, 석주, 석조, 주춧돌 등이 발견되었습니다. 그 중에는 '암팔선'의 보선문양이나 인장을 묶는 끈 무늬가 새겨진 석판은 집의 문 블록,

난간 또는 계단에 장식된 석판으로 복건성 남안시 관교진의 청나라 말기 채씨 옛집 건물군, 남안시 성진진의 청나라 말기 임로가옥, 복건성 천주시 천후궁에서 모두 비슷한 부재들을 볼 수 있습니다. 석조 깃대는 복건, 광둥 조산, 강서 감서 등지의 가족 종묘와 사당 앞에서 흔히 볼 수 있습니다. 복건 장씨 사당인 덕원당, 복건성 영정현 후씨 가묘, 광둥 산둥시 구남촌 허씨 종사 등에 이런 석조 깃대가 세워져 있습니다. 석조 깃대는 받침대와 석대, 샤프트 세 부분으로 구성되며, 받침대 중앙에 두 개의 석대를 세우고 석조 깃대는 석대 사이에 고정되어 있습니다. 종묘나 사당 앞에 세워진 석조 깃대는 위상과 공명을 드러내며 과거시험에 성공하여 공명을 얻은 종족자제를 기리고 종족의 영광을 직접적으로 표현합니다.

동남아 지역으로 이주한 중국인은 중국의 연해안 지역, 특히 복건성, 광둥성 사람이 가장 많고 초기의 중국 이민자이기도 합니다. 중국계 이민자들은 전통문화의 영향으로 음식, 의복, 가옥 건축, 결혼 가정, 생활습관 등에서 관습을 여전히 유지하고 짙은 향토관념과 종족의식을 유지하며 전통적인 다신 숭배를 고수하고 존중하며 특히 해양문화와 관련된 마조 신앙과 순해대신 숭배를 중시합니다. 일부 부유한 중국인 가정은 가족의 사당과 사원을 짓는 것이 보편적입니다. 중국인 이민자들은 중국 제품을 구매하고 사용하는 것을 선호합니다. 침몰한 태홍호의 기둥을 지키는 사자, 돌 연마 발우, 돌절구 공이, 심지어 묘비도 중국에서 구입했습니다. 싱가포르 텐푸궁의 용 돌기둥, 붉은 벽돌, 유리와 필리핀의 "왕빈복교" 패

방 등의 건축재료와 제품은 모두 복건과 광둥에서 왔습니다.

1970년대 인도네시아국립고고학연구센터와 인도네시아대학이 상 반덴주를 공동으로 연구하여 발굴했습니다. 이들은 반덴주 지역에서 다량의 중국 도자기를 출토했으며 식별 가능한 도자기는 강서성 경덕진, 복건, 광둥 그리고 베트남과 태국 등 가마에서 만들어진 제품입니다. 그 중에서도 중국 도자기는 그 시기가 당나라를 넘어 청나라까지 아우르는데 이로부터 유적지를 긴 시간 사용하였음을 알 수 있습니다. 각 단계의 도자기 출토 수량을 보면 13~14세기 초기에 절정에 이르렀다가 15세기 이후 점차 쇠퇴하였습니다. 싱가포르국립대학교 박물관은 2005년에 대량의 기부를 받았는데 대부분은 하 반덴주 지역에서 수집된 도자기 조각이었습니다. 통계 결과 도자기의 종류는 16세기 후반부터 19세기에 이르는 중국 청화자를 포함하며 대부분이 중국 도자기입니다. 생산 지역은 강서의 경덕진 도자기, 복건의 장주요, 덕화요 등입니다. 도자기 형태는 승려용 물병(군지), 그릇, 접시, 두껍이 있는 그릇, 함, 병 등이며, 무늬는 용무늬, 봉황무늬, 사슴무늬, 옥토끼무늬, 노루무늬, 학무늬, 기러기무늬, 까치 매화무늬, 서금무늬, 벌나비 가을벌레무늬 등의 동물무늬와 꽃바구니, 분재, 영지무늬, 가지가 잘린 매화무늬, 가지가 잘린 모란, 가지가 잘린 국화무늬, 소나무와 돌, 연꽃무늬, 과일무늬, 꽃무늬, 얽힌 꽃무늬, 꽃무더기 등 식물 무늬 이외에 역사적 인물과 간단한 산수화무늬 및 상서로운 문자를 포함합니다. 17세기 중후반에서 18세기 초까지의 도자기의 비중은 극히 미미하여 소수의 청화자나 소삼채 등이 발견되었으며 도자기의 형태는 대부분 작은 그릇이나 접시입니다. 18세기 후반부터 19세기 초반까지 청나라 말기 제품은 산발적으로 발견되었습니다. 수량을 근거로 통계해보면 16세기 중, 말기~17세기 초기 도자기 비율이 80% 이상이고 17세기 중, 말기 이후의 도자기 조각 양은 적었습니다. 통계에 따라 분석한 결과 일본 학자인 사카이 다카시는 도자기군의 조합 특징에 따라 유적지 발전을 6개 시기로 분류하였습니다. 전체적으로 도자기 수의 약 60%가 18세기 5단계에서 나온 것이며, 대부분의 도자기는 식용기구였습니다. 장기적으로 보면 경덕진 도자기가 가장 많고 복건, 광둥 도자기가 뒤를 이었습니다. 16세기말부터 17세기초까지의 3기에는 전체 도자기의 수가 급격히 증가하였습니다. 대조 결과 16세기 중, 말에서 17세기 초기의 도자기 조각이 차지하는 비중이 가장 크며 궁전 및 부근 지역에서 전체적으로 출토된 도자기 조각의 단계와 큰 차이가 있었습니다.

검토해 본 결과 반덴주 지역에서 발견된 중국 도자기는 큰 의의가 있으며, 특히 대항해시기 이후에는 한때 반덴주 지역이 크게 번성하여 외래상품의 집결지로서 중국과 서양의 교역의 중요한 시점이 되었습니다. 따라서 몇 가지 예비 결론을 내릴 수 있습니다.

첫째, 반덴주 지역에서 발견된 도자기들은 대부분 16세기 중, 말에서 17세기 초기의 제품으로 주로 경덕진과 장주요의 청화자인데, 청나라 초기 이후 도자기의 수가 폭감했습니다.

둘째, 비교적 오랜 기간 동안 경덕진 청화자는 국내 수입 도자기의 주류 제품이었습니다.

셋째, 무역 번창의 표현이며 문화적 교류를 가져왔습니다.

## 셋

남중국해의 지속적인 수중문화유산 발견은 수중문화재 보호를 시급히 강화할 필요성을 제시했습니다. 북초 침몰 유적지, 감천도 유적지는 이미 국가 중점 문물기관으로 발표되었습니다. 해남성 문물부처는 서사군도에 해상 모니터링 플랫폼을 세우고 북초, 화광초, 옥탁초, 영락환초를 4대 수중문화유산 보호구로 지정하고 보호구역을 정기적으로 순찰하기 위한 법을 집행하고 관리할 것입니다. 삼사시도 진경도, 조술도, 영흥도, 감천도 등 섬에 기층문물보호소를 설립하고 있습니다.

국가 문화재 부서의 큰 관심과 강력한 지원으로 중국은 최근 몇 년 동안 수중 문화재 보호에 관한 여러 교육 과정을 개최했으며 수중문화재 보호 전문인력을 양성했습니다. 동시에 문화재 보호를 강화하기 위해 광둥성 및 해남성 박물관에 실험실을 건설하여 문화재 보호를 더욱 강화했습니다.

수중 문화재를 과학적으로 효과적으로 보호하기 위해 국가 문화재 관리국은 난하이 기지, 닝보 기지, 복건 기지, 무한 기지, 북해 기지 등 수중 문화유산 보호기지 또는 작업장을 설립했습니다. 그 중 남중국해 기지가 건설되면 남중국해 해역 수중문화재 조사, 발굴보호, 과학연구 및 인적교육 등을 중점적으로 담당하게 되어 남중국해 수중유물의 보존관리 수준을 더욱 높일 수 있을 것으로 기대됩니다. 수중 문화재 보호는 모든 국가의 공동 노력이 필요한 어려운 문제이므로 국제적 상호 협력을 강화해야 합니다. 해남성 박물관은 현재 화광초 1호 침몰 사고 유물 및 선박 보호 및 복구 작업을 담당하고 있습니다. 우리는 국가, 관계 기관과 협력하여 함께 노력하기를 기대하고 있습니다.

해상무역의 시작과 번영은 다른 국가, 다른 민족 간의 문화 교류를 추진합니다. 이러한 교류를 통해서 서로 다른 문화가 서로에게서 배우고 최종 교류와 융합을 이루었습니다. 오늘도 우리는 협력과 상생의 고리로 손을 잡고 문화재 보호와 복원을 교량으로 삼아 다시 손을 잡았습니다!



그림 10 닝보 기지 전경



그림 11 해양출수문화재 보호 학원 수료사진

### 작자 소개

자빈(贾宾): 해남성 박물관 부연구관원. 수중 고고학, 수중 문화재 보호, 육지 고고학 등에 관한 업무와 연구에 주로 종사합니다.

첸장(陈江): 해남성 박물관 관장 연구관원. 주로 해남 역사문화, 해남 고고학, 해남 소수민족 문화 등에 관한 과제를 연구합니다.



# 牵手这片海

## — 南海水下文化遗产与亚洲文化交融

贾宾·陈江  
海南省博物馆

摘要：南海为古代海上丝绸之路的必经航线，帆船时代的海上贸易，以商贸活动为纽带使得不同国家不同民族之间互相交流，这些交流使得不同文化间互相借鉴、互相学习，达到了最后的交融。沉睡在南海的水下文化遗产，就是这份文化交流的最好佐证。

关键词：南海 水下文化遗产 文化交融

南海地处中国大陆南部，又称南中国海，是中国四大边缘海中最大的一个，海域面积浩瀚无际，分布面积约350多万平方公里。海南省是中国海洋面积最大的一个省份，管辖南海海域面积达200多万平方公里。在辽阔的南海海疆上分布有近250座岛、礁、沙洲和暗礁等，似颗颗珍珠，散落在广袤无垠的热带海洋中，按其地理分布方位可分为西沙、东沙、中沙和南沙四大群岛，统称南海诸岛。

南海，因其所处的独特地理位置，一直是古代中国海上丝绸之路的大通道，犹如一座“海上天桥”，架起了一条古代旧大陆各国及地区人民进行物质文化交流的友好通途。西沙群岛是位于南海诸岛偏西部的一个大群岛，地扼连接太平洋、印度洋的海上交通要冲，是古代中国大陆远航海外的必经之地。西沙群岛海域也是中国与中南半岛、南洋群岛及印度洋沿岸各国和地区进行经济往来的一条重要商贸航线，是处于南海丝绸之路上的一条黄金航道。从汉代起，中国人民开辟了途经南海的海外贸易交通线，历经隋、唐、宋、元等历史时期不断兴盛发展。到明朝，中国进入大航海时期，郑和船队七下西洋，遍历亚非三十余国，远达波斯湾、非洲东岸和红海等地区，举世闻名的海上丝绸之路达到了空前繁荣的阶段。清代时，海上丝绸之路已逐渐衰退。在海上丝绸之路南海航线这片广阔海域上遗留下丰富的中国历代文化遗产，它们是见证中国最早开发经营南海诸岛的珍贵文物资料，具有十分重要的研究价值。

## —

东汉时期杨孚在《异物志》一书中记载：“涨海崎头，水浅而多磁石”<sup>1</sup>，“涨海”即是最早对南海的称谓。三国东吴万震《南州异物志》中在从马来半岛到中国的航程中，说：“东北行，极大崎头，出涨海，中浅而多磁石”<sup>2</sup>，较形象地提到了涨海地形地貌特征。东吴人康泰奉旨出使扶南（今柬埔寨）等国，在其返回后所著的《扶南传》一书中叙述“涨海中，倒珊瑚洲，洲底有盘石，珊瑚生其上”<sup>3</sup>，这里也指出涨海中珊瑚礁形成岛洲的地质构造特征。晋人谢承所著《后汉书》中曰：“交趾七郡贡献，皆从涨海入”<sup>4</sup>。从上述中可以看出，南海在古代曾被泛称为“涨海”，这应与其所处的自然地理环境有一定关联。南海地处热带海洋区域，海水很高的温度较适宜珊瑚虫的繁殖生长，分布在南海海域的众多岛、礁、沙洲、暗滩等就是由珊瑚虫骨骼堆积的珊瑚礁灰岩所构成的。其中，西沙群岛诸多岛礁洲滩就是坐落在这片独特地质结构的珊瑚礁盘上，并随着海水潮汐不断涨落变化，珊瑚岛礁时隐时现。古人了解到岛礁在大海涨落变化中显现的自然现象，便把这一海域泛称之为“涨海”，即与今天南海海域的认识是较为接近的，所说的“崎头”当是指南海诸岛。

早在秦汉时期，中国人民就已开通了前往西域的陆上丝绸之路，同时也开辟了途经南海航线的海上丝绸之路，开始对南海诸岛有了较为确切的认识。东汉时，为了加强对岭南各郡与中南半岛之间海上交通的管理，封建政府时常派地方官员巡视南海海域及其所属各郡。谢承著的《后汉书》中载：“交趾别驾陈茂随交趾刺史巡部，涉（涨）海遇风”。又记“汝南陈茂尝为交趾别驾，旧刺史行部不渡涨海。刺史周敞涉海遇风，船欲覆没。茂拔剑诃骂水神，风即止息。”<sup>5</sup>“文中所说的“涨海”即为南海。三国时，地处东南沿海地区的东吴政权为了巩固岭南社会局面的稳定，保证海上商贸活动的畅通，发兵相邻的交州、林邑等地，抚定其周边地区。史书记载刘宋“舟师巡海”的事实表明，为使海上商贸往来的顺利，也派舟师水兵巡海抚边。

到北宋时，中央封建政府已设水师营及派遣水师巡视南部海域。宋人曾公亮著的《武经总要》载：“命王师出戍，置巡海水师营垒，……治舳舻入海战舰，……从屯门山，用东（北）风西南行，七日至九乳螺州”<sup>6</sup>。该书是当时记载宋朝军事制度和国防大事的重要书籍，文中的“九乳螺州”即指西沙群岛，可见已首次使用专门地名来称谓南海中的某些群岛，较以前“崎头”的泛称就明确多了。南宋桂林通判周去非在《岭外代答》中云：“海南四郡之西南，其大海曰交趾洋，中有三合流，……其一东流，入于无际，所课东大洋海也。……传闻东大洋海，有长沙、石塘数万里”<sup>7</sup>。

文中所提到的长沙、石塘，即泛指今南海诸岛。南宋王象之在《舆地纪胜》引用了《琼管志》条目，曰：“吉阳（海南崖州），……南与占城相对，西则真腊、交趾，东则千里长沙、万里石塘”<sup>8</sup>。这里的“千里长沙、万里石塘”也是专指南海诸岛。

元代至元二十九年（1292年），浙西道宣慰使史弼奉命远征爪哇，从泉州入海，“过七洋洲，万里石塘，历交趾，占城界”<sup>9</sup>。“七洋洲”即指西沙群岛近旁的一侧洋面，可见史弼率兵船远征时是途经七洋洲、万里石塘的南海诸岛海域。元代航海家汪大渊在游历南海及印度洋沿岸国家及地区后，所著《岛夷志略》一书中记述：“石塘之骨，由潮州而生，迤迳如长蛇，横亘海中，越海诸国，俗云万里石塘。……其地脉历历可考，一脉至爪哇，一脉至勃泥及古里地闷，一脉至西洋遐昆仑之地”<sup>10</sup>。文中描述了万里石塘海底地脉的走向和地质构造，对南海诸岛地理位置及其地质结构的认识也更明确了。与其年代相近成书的罗洪先所绘《广舆地》已将“石塘”和“长沙”两地名绘入当时的南海海图里。

海上丝绸之路发展到明代，已进入鼎盛时期。著名航海家郑和七下西洋，其举世闻名的壮举表明中国正处于世界航海上的领先地位。在《郑和航海图》中绘有表示南海诸岛的“石星石塘”、“万生石塘屿”，据《琼台外记》记载“长沙”、“石塘”等地属琼州府万州（今万宁市）管辖。随郑和下西洋的官员马欢在路经西沙群岛时赋诗云：“洪涛浩浩涌琼波，群山隐隐浮青螺”<sup>11</sup>，将其所见岛屿景物描绘成“青螺”，这是对西沙群岛自然风貌的一种形象比喻。今西沙永乐群岛和宣德群岛的命名就是为纪念郑和在明永乐、宣德年间七下西洋的伟大壮举。明嘉靖六年（1527年）顾玠撰写的《海槎余录》里曰：“千里石塘，在崖州海面之七百里外……万里长堤出其南”<sup>12</sup>。今三亚市崖城镇（原崖县旧治崖城）到西沙群岛永兴岛直线距离约760华里，较接近该书中的方位记载，那“千里石塘”应是指西沙群岛，“万里长堤”则是指南沙群岛。可见，早在距今约500年前，中国人民已比较精确地掌握了西沙群岛的地理数据信息，这表明随着明代航海事业的不断发展，对南海诸岛的认识和了解也在不断地深入和全面。

在康熙末年成书的《指南正法》中，已将南海诸岛划分为“南澳气”（指东沙群岛）、“万里长沙”（指中沙群岛）、“七洲洋”（指西沙群岛）和“万里石塘”（指南沙群岛）<sup>13</sup>。雍正八年（1730年）所编的《海国闻见录》载：“南澳气，居南澳之东南，……南续沙垠至粤海，为万里长沙头，南隔一洋……又从南首复生沙垠至琼海万州，曰万里长沙。沙之南，又生石至七洲洋，名曰千里石

1. 杨孚：《异物志》，转见明正德《琼台志》卷九，上海古籍出版社，1964年影印本。  
2. 万震：《南州异物志》，转见宋李昉：《太平御览》卷790，中华书局，1960年出版。  
3. 康泰：《扶南传》，转见宋李昉：《太平御览》卷69，中华书局，1960年出版。  
4. 谢承：《后汉书》，转见宋李昉：《太平御览》卷60，中华书局，1960年出版。  
5. 谢承：《后汉书》，转见宋李昉：《太平御览》卷60，中华书局，1960年出版。  
6. 曾公亮：《武经总要》（钦定四库全书本）前集，卷20，《广南东路》。

7. 周去非：《岭外代答》卷1，《地理门·三合流》。  
8. 王象之：《舆地纪胜》卷127，《广南西路·吉阳军·风俗形胜》。  
9. 宋濂等：《元史》卷162，《史弼传》，列传第49。  
10. 汪大渊：《岛夷志略·万里石塘》，《雪堂丛刻》本。  
11. 马欢：《瀛涯胜览》，纪行诗。  
12. 顾玠：《海槎余录》，载《纪录汇编》卷166。  
13. 佚名：《海道针经》（乙）《指南正法》，中华书局，1961年版。

塘”。文中提及的“南澳气”是指东沙群岛；由其往南延伸至广东洋面，称为“万里长沙”，是指中沙群岛；“七洲洋”即指西沙群岛；而“千里石塘”则是指南沙群岛。书中又载：“七洋洲在琼岛万州之东南，凡往南洋者必经之所。……独于七州大洋大洲头(今海南省万宁县大洲岛)以外，浩浩荡荡，无山形标识，风极顺利，对针亦必须六七日始能渡过。……偏东犯万里长沙，千里石塘”。<sup>14</sup>文中除言简意赅地叙述了西沙群岛的地理位置、地形特点之外，还明确指出航行时要注意的诸多事项，这体现出中国人民在南海航行中的经验总结。此外，该书在标注南海诸岛附图时，就明确地划分出“气沙头”、“长沙”、“七洋洲”、“石塘”四个地名，即今天的东沙、中沙、西沙、南沙四大群岛。

在清代官方绘制的舆图之中，如乾隆二十五年(1755年)的《皇清各直省分图》、嘉庆二十年(1817年)的《大清一统天下图》等都标绘有南海诸岛。19世纪30年代，严如煜在《洋防辑要》一书的《直省海洋总图》中明确标绘了南海诸岛，其中把“九乳螺洲”(西沙群岛)正式标于其中的《广东洋图》附图里，列为我国重要的海防区域。此后，明谊著的《琼州府志》中，专门记载由崖州协水师营分管南海诸岛各处洋面的情况。<sup>15</sup>光绪二年(1876年)，清政府驻英国公使郭嵩涛所著的《使西纪程》一书中曰：“(光绪二年十月)二十四午正行八百三十一里，在赤道北十七度三十分，计当琼南二三百里，船人名之曰齐纳西(China Sea的音译)犹言中国海也。左近帕拉苏岛(Paracel Islands即西沙群岛)，……中国岛也”。<sup>16</sup>文中更是明确指出西沙群岛是中国南海属岛。

1909年，两广水师提督李准率伏波、广金、琛航三舰前往西沙海域视察，逐岛巡视查勘，命名勒石，并在永兴岛升旗鸣炮，重申我国南海诸岛的主权。其中，采用现代命名方式正式将西沙群岛中的15座岛屿分别定名为“琛航”、“广金”、“甘泉”、“珊瑚”等岛，并沿用至今。

1935年中国政府在出版的《水陆地图审查委员会会刊》第一期上刊登《中国南海各岛屿华英名对照表》，首次公布中国南海各岛的地名132个，其中，即有东沙岛(今东沙群岛)、西沙群岛、南沙群岛(今中沙群岛)和团沙群岛(今南沙群岛)。至此，西沙群岛首次被公布为正式名称。1945年日本无条件投降，中国恢复了对南海诸岛的主权。1946年秋，中华民国海军“永兴号”、“太平号”、“中建号”、“中业号”等军舰前往南海诸岛接受失地。同年底，先后登陆西沙群岛永兴岛和南沙群岛太平岛，并分别在两岛上勒石记铭(图1-1、2)。1947年民国政府内政部在公布的《南海诸岛新旧名称对照表》中，正式公布南海诸岛所属的东沙群岛、西沙群岛、中沙群岛、南沙群岛等地名。<sup>18</sup>

14. 陈伦炯：《海国闻见录》卷上，《南澳气》，乾隆58年刻本。

15. 明谊：《琼州府志》，清道光21年刻本。

16. 郭嵩涛：《使西纪程》上卷，载《中外舆地图说集成》卷120，第7页。

17. 见1935年1月出版的《水陆地图审查委员会会刊》第一期。

18. 见1947年12月1日中华民国内政部公布《南海诸岛新旧名称对照表》。

## 二

在历年的南海水下考古调查期间，考古队员几乎踏遍了西沙群岛所属的绝大部分岛屿、沙洲(图1, 2)，足迹所至之处，一般都能见到我国古代遗物及部分历史遗迹(图3, 4)，其中，在15座岛屿、3座沙洲采集有1300余件以陶瓷器为主的文物。有的岛屿上散布文物十分丰富，如南沙洲、北沙洲、东岛等文物点均上采集到有上百件瓷器残片。发现的古代瓷器，时间从宋代起，经元、明、清各代，直到近代都有。瓷器花色品种主要有青釉、青白釉、白釉、龙泉青釉、青花等，常见的器形有罐、壶、盘、瓶、洗、碗、杯、碟、盅、盒等种。从瓷器的釉色、器物特征、花纹图案及年代等方面来考察，它们均来自中国广东、福建、江西、浙江和广西等地窑场的产品。



图1 西沙文物普查队队员合影

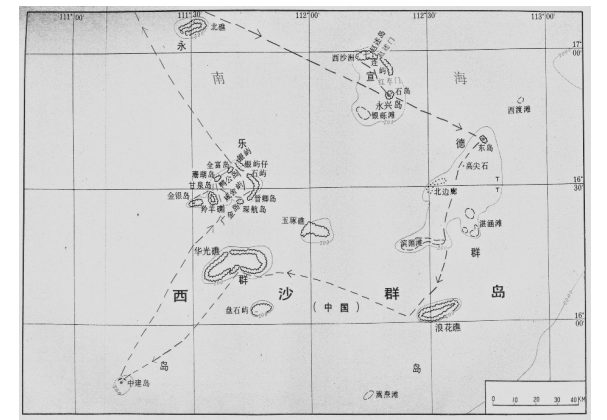


图2 1996年西沙群岛文物普查路线示意图



图3 南岛珊瑚石小庙

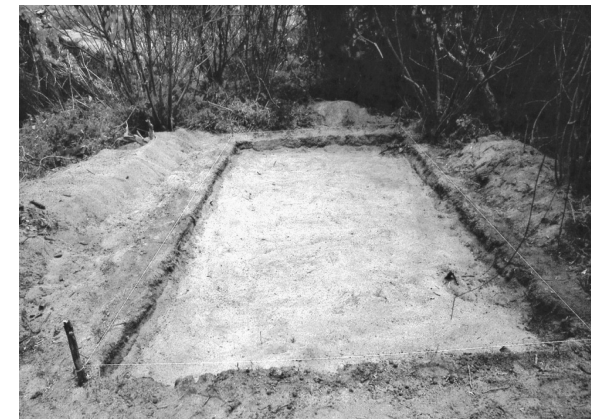


图4 甘泉岛唐宋遗址发掘探方

较重要的水下考古发现，是在华光礁和珊瑚岛的水下礁盘上各找到一处古代遗迹。其中，在华光礁西北礁盘上发现有许多古代陶瓷器，根据陶瓷器分布的范围和保存情况，初步推测这当是一处已遭到了破坏的古代沉船遗址(图5)。另在珊瑚岛东北深约6米的礁盘上发现有散落的一批石雕制品，主要有石雕人像(图6)、石板(图7)、石柱(图8, 9)、石条、石斗拱、石柱础等，当也是一处古代沉船遗址。从石雕制品的形制特征、加工技法及类型组合等来推断，当是清代福



图5 华光礁沉船遗址上分布的陶瓷器



图6 珊瑚岛水下的石雕人像



图7 珊瑚岛水下的石板



图8 珊瑚岛水下的石柱



图9 珊瑚岛水下的石柱

建或广东地区工匠所制作的产品。这是当时侨居东南亚国家和地区的华人为在当地建造庙宇或宗祠，而从国内定制所使用的大型构筑物建筑材料。

珊瑚岛一号沉船遗址发现的筑构件有石板、石柱、石条、柱础等。其中浮雕有“暗八仙”宝扇纹样或绶带纹的石板应为房屋建筑中门堵、勾栏或台基上使用的装饰石板，在福建南安市官桥镇清代晚期蔡氏古民居建筑群、南安市省新镇清代晚期林路大厝以及福建泉州市天后宫皆可见相近的构件。石旗杆常见于福建、广东潮汕、江西赣西等地的家族宗庙和祠堂等建筑物前，如福建南靖县塔下村张氏祠堂“德远堂”、福建永定县胡氏家庙、广东汕头市沟南村许氏宗祠等皆竖有这种石旗杆。石旗杆由基座、夹杆石和杆身三部分组成，基座中部竖立两块夹杆石，石质旗杆固定于夹杆石之间。这些立于宗庙或祠堂前的石旗杆是地位与功名的体现，是对科举成功获得一定功名的宗族子弟的褒扬，同时也是宗族荣耀的一种最直接的表现。

群、南安市省新镇清代晚期林路大厝以及福建泉州市天后宫皆可见相近的构件。石旗杆常见于福建、广东潮汕、江西赣西等地的家族宗庙和祠堂等建筑物前，如福建南靖县塔下村张氏祠堂“德远堂”、福建永定县胡氏家庙、广东汕头市沟南村许氏宗祠等皆竖有这种石旗杆。石旗杆由基座、夹杆石和杆身三部分组成，基座中部竖立两块夹杆石，石质旗杆固定于夹杆石之间。这些立于宗庙或祠堂前的石旗杆是地位与功名的体现，是对科举成功获得一定功名的宗族子弟的褒扬，同时也是宗族荣耀的一种最直接的表现。

移居东南亚的华人以我国沿海特别是闽粤两省的居民最多，移民时代也最早。华人移民由于受到传统文化的影响，在饮食、着装、房屋建筑、婚姻家庭和生活习俗等方面多保持旧有习惯，保留浓厚的乡土观念和宗族意识，坚持并尊重传统的多神崇拜，尤其重视与海洋文化相关的妈祖信仰和巡海大神崇拜。一些比较富裕的华人家庭建造家族祠堂和庙宇的情况较为普遍。华人移民更喜欢购买并使用中国的货物和产品，如“泰兴号”沉船上的望柱狮、石擂钵、石杵，甚至墓碑都从中国采购。新加坡天福宫内的石龙柱、红砖、琉璃，菲律宾王彬街的“王彬北桥”牌坊等建筑材料和产品皆来自于闽粤等地。

20世纪70年代，印尼国立考古研究中心与印尼大学对万丹地区进行了联合考古发掘。他们在上万丹地区出土了大量中国陶瓷片，可辨识的有江西景德镇、福建、广东以及越南和泰国等窑口的产品，其中中国陶瓷片的年代跨越唐代至清代，说明遗址使用时间较长，从陶瓷片在各个阶段的出土数量来看，遗址在13至14世纪早期发展到顶峰，15世纪以后逐渐衰落。新加坡国立大学博物馆于2005年接受了一批捐赠，其中大部分是从下万丹地区采集的瓷器碎片。从统计结果看，瓷器种类包括16世纪晚期至19世纪的中国青花瓷器，其中绝大部分为中国瓷器。产地包括江西景德镇瓷器、福建漳州窑以及德化窑瓷器等。器形主要包括军持、碗、盘、盖碗、盒、瓶等；纹饰题材有团龙纹、凤纹、鹿纹、玉兔纹、鹭鸶纹、鹤纹、雁纹、鹊梅纹、栖禽纹、蜂蝶秋虫纹等动物纹饰，花篮、盆景、灵芝纹、折枝梅纹、折枝牡丹、折枝菊花、松石、莲荷纹、瓜果纹、轮花纹、缠枝花卉纹、团花纹等植物纹饰，另外还有历史人物，简笔山水纹以及吉祥字纹等。通过分析比较，17世纪中晚期至18世纪早期的瓷器所占比例很小，仅发现为数不多的青花瓷器、素三彩器等，器形多为小件碗或盘类。18世纪晚期至19世纪早期的清代晚期产品有零星发现。按照数量粗略统计，16世纪中晚期至17世纪早期瓷片所占比例超过80%，17世纪中晚期以后的瓷片数量很少。根据统计分析的结果，日本学者坂井隆按照瓷器群的组合特征将遗址的发展分为6个时期阶段。整体来看，近60%数量的陶瓷出自18世纪的第5阶段，大部分瓷器为食用器皿。长期来看，景德镇瓷器的数量最多，其次为福建和广东瓷器。在16世纪末至17世纪早期的第三阶段，瓷器数量整体增长势头很快。通过对比发现，捐赠品中16世纪中晚期至17世纪早期瓷片所占比重最大，与宫殿及附近地区整体出土陶瓷片的阶段特点有相当大的差异。

探讨万丹地区发现的中国陶瓷器是有重大意义的，尤其是大航海时期以后，万丹地区一度极为兴盛，是繁荣的外来商品集散地，成为中西贸易的一个重要节点。因此可以做出几点初步结论：

第一，在万丹地区发现的陶瓷器，大部分为16世纪中晚期至17世纪早期的产品，主要是景德镇和漳州窑的青花瓷器，清代早期以后瓷器的数量陡降。

第二，在较长的时间段内，景德镇青花瓷都是当地进口陶瓷器中的主流产品。

第三，贸易的繁荣，带来了文化的交流。

三

随着南海水下文化遗产不断地被发现,水下文物保护工作亟待加强。北礁沉船遗址、甘泉岛遗址已被公布为全国重点文物保护单位。海南省文物部门将在西沙群岛建立海上监管平台,划定北礁、华光礁、玉琢礁、永乐环礁四大水下文化遗产保护区,并定期对保护区进行海上文物巡查执法和管理。三沙市也相继在晋卿岛、赵述岛、永兴岛、甘泉岛等岛屿建设基层文物保护站。

在国家文物部门的高度重视和大力支持下,近年来举办了多期水下文物保护培训班,培养了一批专门从事水下文物保护的专业人员。同时,为加强文物保护工作,相继在广东和海南两省博物馆筹建实验室,进一步提高文物保护技术。

为了科学有效地保护水下文物,国家文物局在部分省市建立水下文化遗产保护基地或工作站,包括有南海基地、宁波基地、福建基地、武汉基地、北海基地等。其中,南海基地建成后,将重点承担南海海域水下文化遗产调查、发掘保护、科学研究及人员培训等工作,进一步提高南海水下文物的保护管理水平。出水文物保护是一个难题,需要所有国家共同努力来完成的事业,因此需要加强国际间的相互合作。海南省博物馆目前承担着华光礁一号沉船出水文物及船板的保护、修复工作。我们期待着同相关国家、相关单位开展合作,共同努力。

海上贸易的兴起与繁荣,又带来了不同国家、不同民族之间的文化交流。这些交流使得不同文化间互相借鉴、互相学习,达到了最后的交融。今天,我们希望以合作共赢为纽带,以文物保护、修复为桥梁,再度牵手!



图10 宁波基地全貌



图11 海洋出水文物保护培训班结业合影

作者简介

贾宾 海南省博物馆 副研究员 主要从事水下考古、水下文化遗产保护、陆地考古等相关工作与研究。

陈江 海南省博物馆馆长 研究员 主要从事海南历史文化、海南考古、海南少数民族文化等相关课题研究。

# 북송시대 송과 고려의 천주 상인

왕리밍(王丽明)  
취안저우해외교통사박물관

10-14세기까지 해상 실크로드는 점차 절정에 이르렀고 이 역사적 시기의 천주는 세계적으로 유명한 동양 항구이며 많은 고고학적 성과에 의해 그 찬란한 업적이 확인되었다. 의심할 여지없이, 천주는 동북아시아로 북진하고 동남아, 남아시아로 내려왔다는 점에서 아시아 해상 무역 발전의 역사에서 독특하고 중요한 위치를 차지하고 있다. 20세기에 천주라는 옛 자동항(刺桐港)에 대한 학계의 관심이 높아져 수많은 연구 논문들이 쏟아졌지만, 고고학적 성과와 학술적 성취는 대부분 12-14세기까지의 중국 남송에서 원나라까지를 가리킨다. 이는 세계 무역의 역사에서 천주 시대인 것이다. 이에 따라 학계에서는 천주에서 출발해 남중국해와 인도양을 거쳐 페르시아만에 이르는 경로에 더욱 관심이 집중되고 있다. 천주와 동남아시아, 남아시아와 서아시아 간의 물질적, 인적, 문화적 교류가 깊어지게 발굴되었다. 이에 비해 10-12세기인 북송시대에는 천주의 해외교통이 발달한 단계로 알려져 있는데, 천주가 남송에서 원대에 걸쳐 인도양과 진행된 눈부신 교류에 비해 고고학적인 자료가 적고 연구성과가 제한적이어서 상대적으로 관심이 낮다. 문헌에 따르면 북송시대에 천주의 해외 무역의 주요 대상은 동북아시아, 특히 고려였다. 11세기 전반에 걸쳐 이루어진 천주 상인과 고려의 교류는 송나라와 고려의 관계에 지대한 영향을 미쳤을 뿐만 아니라 이후의 해상 실크로드 발전에도 큰 의미를 갖는다.

## 1. 11세기 송나라와 고려의 외교 재개 전후의 천주 상인

서기 960년 북송(北宋)이 건국되고, 962년 고려가 광평시랑 이흥유 등을 파견하여 송나라에 공물을 보내고 우호적인 왕래를 시작하였으며, 963년 봄 송태조가 사신을 파견하여 고려 광종을 책봉하고 그 해 12월 고려는 송의 연호를 정식으로 사용하면서 양국은 외교관계를 수립하였다. 송나라의 북방에는 강력한 적국인 요나라가 있었는데, 고려 건국 초기 송나라 문화를 숭상하고 요나라와는 군사적으로 대항

하였지만 실패하였다. 994년 고려는 요나라를 종주국으로 택하고 책봉을 받아들였다. 따라서 북송과 고려의 관계는 매우 불안정한 상태가 되었다. 960년~1126년 북송 왕조가 세워지고 멸망하기까지 166년 동안 송나라와 고려의 공식적인 왕래는 간헐적으로 이어졌는데 995년~998년, 1004년~1013년, 1030년~1071년 총 3차례에 걸쳐 국교가 단절되었다. 시간이 가장 긴 시기는 11세기 중반으로 단절기간이 41년 동안 지속되었으며, 이 섹션에서 설명하는 사건은 바로 이 시기에 발생한 것이다.

1058년 고려 문종이 즉위하면서 송나라 문화에 대한 흥미의 마음으로 송나라와의 수교를 복원하기 위해 거듭 노력하는 한편, 송신종도 “고려와 연합하여 요나라를 통제하는” 전략을 펼쳤다. 양측 모두 수교를 회복하려 했지만, 그 과정이 원활하지 못했고, 1069년 천주 상인 황신(황근)이 드디어 사명을 완수하여 정보를 전달함으로써 송나라와 고려 사이의 얼어붙은 난국을 타개한 ‘선봉대원’이 되었다. 상인 황신은 북송을 대변하는 외교활동과 밀접하게 연관되어 <송사(宋史)>에도 기록되었으며 조정이 임명한 관리 라중(羅拯)의 임기 내에 쌓은 주요 업적이 되었다.

라중(羅拯), 자는 도제(道濟)이며, 상부(祥符) 사람이다. 과거에서 진사에 급제하여 영주(榮州)의 지주를 역임했다. 영주는 두 갈래의 강 사이에 위치하여 강물이 불어날 때마다 늘 성곽을 침범하였는데 라중이 동서제방을 쌓아 재난을 막았다. 수주(秀州)의 지주로 있을 때 강서에 전문판관을 두고 복건에 형벌과 감옥을 건의하였다. 천주에 있는 흥화군이 수해를 입어 가옥은 파괴되자 라중은 해상운송으로 대나무를 실어와 1년 후 모든 가옥의 옛모습을 되찾아 주었다.

...

라중은 복건에 사신으로 갔을 때 천주 상인 황근은 고려로 가서 예빈성에 숙소를 잡았는데 고려의 왕이 천성(天聖) 이후 공물이 바닥났으니 사신과 황근이 함께 오라고 했다.

그리하여 라중은 송신종의 동의를 구한 후 김제(金梯)를 파견하여 화해 및 공물을 주관하게 했다. 고려와 중국의 왕래는 그때부터 다시 회복되었다. 천장각 대체라는 관직을 추가하였다. 그는 7년 동안 관직에 머물다가 영흥군, 청, 영, 진삼주의 지주를 역임하였으며 65세의 나이에 별세했다.<sup>1</sup>

<송사(宋史)>에 기록된 복건의 전운사 라중은 백성들을 배려하는 좋은 관리로 황근 이 송나라와 고려 사이에서 말을 전달하면서 송나라와 고려의 수교 회복을 성사시키고 치발운부사(置發運副使)로 승진해 고려의 조공을 담당하게 되었다. 유능한 관리였던 라중이 천주 상인과 손잡은 사례는 정치와 외교에 국한된 것이 아니다. 희녕 8년(1075)에 “천주 상인 부선은 고려 예빈성의 편지를 전했는데” 라중에게 “음악인과 예술인을 빌려 달라”는 고려의 요청이었다. “교방에서 10명을 빌려줄 수 있다고 위에서 이미 허락하였다. 교방 4부에서 색동옷으로 단장시켰다. 라중은 가르친 후에 빨리 복귀하라며 뜻을 받들어

1. 《송사》 권331 《열전》90

파견했다. 화가들도 보냈다. 추밀원은 다시 진행중이어서 파견하지 않겠다”.<sup>2</sup> 라중과 천주 상인은 송나라와 고려의 문화 교류를 공동으로 추진했다.

<보경사명지(寶慶四明志)>는 지방에서 기록한 책으로 황근의 상황을 좀 더 자세하게 기록하였다. 황근, 본명은 황신이며 “종묘에 효도해야 하는 금기를 범했다”하여 황진이라 개명하였고 또 황근이라고도 불렀다.

희녕 2년(1069) 이전 복건 전운사 라중의 말에 의하면 “천주 상인 황진은 본명이 종묘에 효도해야 하는 금기를 어기므로 이름을 바꾸고 지주 고려로 행상을 갔으며 고려는 그에게 예빈성에 묶게 했다. 그가 정이 있고 또 성화를 흠모하여 운(황제 또는 왕의 이름) 이후로 조정에 공물을 바치고 천성이 사신을 파견한 후 오래 중요한 업무를 맡겼다. 사람을 같이 보내려 했지만, 선례가 없어 파견하지 못하고 예빈성과 글재주를 겸하여 구상하며 참작했다”고 말했다. 이때 라중은 이미 발운사를 없애 조서를 받은 라중은 황신에게 이를 분부했다. 고려는 황신 때문에 천주로를 통해 공물을 바쳤고 명주, 윤주에서 칙령을 보내왔다.<sup>3</sup>

<송사>와 <보경사명지>에 실린 것은 약간의 의심을 불러일으킨다. 1068년 송나라는 희녕편칙(熙寧編敕)에 의해 상인이 고려로 가서 무역 거래를 엄격히 금지하던 시기였는데, 상인인 황신이 어찌 감히 고려에 말을 전달하며 금기를 깰 수 있었을까? <고려사(高麗史)>에 기록된 조금 다른 내용을 보면 의혹을 풀 수 있다.

(문종 22년 즉 북송 희녕 원년, 1068) 가을 7월 신사, 송나라 사람 황신이 찾아와 황제가 강회 양절 형호남북로(江淮兩浙荆湖南北路) 제치발운사 라중을 불러 이르기를 “고려는 옛부터 군자의 나라라 불렸는데 조상 대부터 돈을 매우 지주 보냈는데, 그 후 오랫동안 차단되었다. 지금의 임금은 현명한 임금이라는 소문을 듣고 사람을 보내서 알려줄 수 있다. 그래서 신 등을 보내 천자의 뜻을 전한다.” 왕이 기뻐하며, 후한 대접을 하였다.

(문종 24년 8월, 북송 희녕 3년, 1070) 송나라 호남 형호 양절 발운사 라중은 황신을 다시 파견했다. (문종 25) 삼월 경인에 민관 시랑 김제를 파견하여 봉표, 선물을 송에 보냈다.

처음에는 황신이 복귀하고, 복건에 이첩하니 조공을 드리라고 했다. 이때부터 김제를 파견하여 등주에서 조공을 보냈다.<sup>4</sup>

조선시대에 편찬한 어정송사전(御定宋史筌)도 이를 뒷받침한다.

희녕 원년에 중국 조정의 사람인 황신이 와서 휘종을 만나 황제가 강회, 양절, 형호남북로 제치발운사 라중에게 ‘고려는 예

2.( 송 기도 : 《후속자치통감 장편》 권261

3.( 송 )호구수, 방만리, 라준 등 저작: 《보경사명지》 권6, 《군지육서부하시박》

4. (조선) 정인지: 《고려사》 권8 문종세가(文宗世家), 한국 아세아문사, 1973년.

로부터 군자의 나라로 불렸는데, 조상 대부터 돈을 매우 자주 보냈지만, 그 후 오랫동안 왕래가 단절되었다. 지금은 그 나라의 임금이 현명하다고 하니 사람을 보내서 알려줄 수 있다' 고 하셨다. 그리하여 리증은 조서를 올리고 황신 등을 파견하여 황제의 뜻을 전하였다.<sup>5</sup>

〈고려사〉의 기록으로부터 알 수 있듯이 상인 황신은 북송의 조정이 고려로 파견하였으며 천주 상인의 고려입국 금지에 대해 잘 알고 있었음을 알 수 있다.

송나라와 고려 양측의 사료가 서로 보완되어 사건의 과정을 복원하는 데 도움이 되었다. 1068년, 라중은 조정의 지시로 천주 상인 황신을 고려로 보내 송신종의 친교를 전했다. 고려 왕이 기뻐하며 긍정적인 반응을 보였다. 1070년 다시 황신을 고려에 보냈고, 1071년 고려 왕은 민관시랑 김제에게 100명의 대표단을 이끌고 북송으로 가게 했으며 송나라와 고려가 공식적으로 국교를 재개하였다. 흥미로운 것은 고려 측의 기록에 따르면 송나라가 적극적이었다고 하나 송나라 측 기록은 먼저 말을 꺼낸 것은 고려였다는 것이다. 자신이 선의를 표명하기 위해 주도적으로 나선 사람이라는 사실을 인정하지 않는 듯했지만, 어쨌든 천주 상인 황신은 메신저로 고려와 연합하려는 신종을 부추겨 화합을 도모하는 문종과 의견이 일치했다.

국교 재정립 이후 양국 관계는 매우 밀접해졌고, 〈고려사〉에 따르면, 1071년부터 1090년까지 엄정한 율법을 재확인하기 전까지는 양국의 조공무역과 민간무역이 모두 활발했다. 〈고려사〉에 기록된 1071년~1089년 송나라 사신이 매년 고려에 들어왔지만 고려에 들어오는 민간 상인의 수는 크게 변하지 않았다. 사실 송나라 상인이 고려에 바치는 공물은 수교 회복 전에도 사실상 끊기지 않았고, 가장 많이 왕래한 것은 천주 상인이었다.<sup>6</sup> 1071년부터 1089년까지 고려에 간 송나라 상인의 기록을 보면 천주 상인만이 분명히 고향을 표기했다. 소식(蘇軾)은 “북건은 고려교통을 전횡하여 이익을 꾀하는 교활한 상인”이라고 말했다.<sup>7</sup> 북건의 교활한 상인이란 사실 천주 상인을 뜻하며, 소식의 어투에는 깊은 우려가 담겨 있는데, 이러한 우려가 또 다른 전환점이 되는 상업사건에서 집중되어 터져 나왔고, 그 중심에는 여전히 천주 상인이 있었다.

1089년 11월 2일 고려에서 돌아온 천주 상선 서전(徐戡)의 배가 절강에서 하선했다. 배에는 수개(壽介)를 비롯한 5명의 한국인 승려가 있었는데 함께 항주부로 압송됐다. 송나라와 고려 사이의 무역에 대해 우려가 많았던 소식은 다섯 차레나 조정에 조서를 올려 고려 승려를 돌려보냈고, 서전은 “지역에서 수천 리 떨어진 지역으로 귀양을 보냈다”.<sup>8</sup>

5. (송) 호구수, 방만리, 라중 등: 《보경사명지》 제6권, 《10-14세기 중한 관계에 관한 역사적 자료 수집 - 295페이지》에서 인용.

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

7. 소식: 《동파전집》권56, 《고려진봉장》, 우한대학출판사, 1995년.

8. 소식의 다섯 번의 상소는 원우 4년 11월 3일 《고려진봉장》, 원우 4년 11월 13일 《고려진봉 제2장》, 원우 4년 12월 3일 《경령고려승의 천주귀국장》, 원우 5년 8월 15일 《걸금상려과외장》, 원우 8년 2월 1일 《논고려견책 이해절자》이며, 《동파전집》 권56, 권58, 권63을 참조한다

서전은 고려의 재물을 먼저 받고 항주에서 〈화엄경〉을 조각해 만들었는데 엄청난 비용을 소모하여 만든 인쇄판은 공공연히 해선에 싣고 가서 납품하였으나 본국에서는 관리나 개인이 전혀 이를 눈치채지 못하고 오히려 후한 상을 주었다. 신하는 이러한 일이 더욱 성행할까 두렵다. 그 폐단을 바로잡지 않으면 적국의 간첩이 어디엔들 미치지 아니 하겠는가. 오늘날 고려의 승려를 불러들인 것은 서전의 모략이었을 것이다. 신이 이미 조사를 위해 사리원에 보냈으며, 즉 당장에 사건을 보고받고 구법 밖에서 다시 행하여 간사한 백성과 교활한 상인을 경계하였다.<sup>9</sup>

서전 사건은 고려를 위해 책을 새겨주고 폭리를 취한 것이 발단이다. 한(漢)문화를 숭상해온 고려 문종(1046-1083)은 아들 의천에게 11세에 출가하여 화엄종을 공부하게 하였다. 의천은 성장한 후 송나라에 들어가 법을 구할 것을 여러 번 요청하였으나 고려가 요나라의 죄를 받을 것을 두려워하여 허락을 하지 않았다. 1085년 의천과 그의 제자 수개 등은 평복차림으로 천주 상인 임녕(林寧)의 배를 타고 고려를 떠나 송나라로 들어갔다. 의천은 항주 혜인사에서 일찍이 서찰을 주고받았던, 성취가 탁월한 정원(淨源)을 만났다. 정원은 천주부의 진강(晉江 즉 진수晉水) 현 출신이다. 정원은 출가한 뒤 “도업(道業)을 이루었으니 기왕이면 고향으로 돌아가, 천주사람은 천주의 청량현(淸)으로 가라”고 했다.<sup>10</sup> 그는 천주사람들에게 존경을 받았고 천주 해상 상인들과 관계가 특별했다. 소식은 상소에서 “대사가 혜인원에서 죽은 정원 스님에 대해 물었는데, 본디 속인이요, 고려와 자주 왕래하는 사람들이 고려에 정원 스님의 이야기를 전했고 의천이 그 소문을 듣고 찾아가게 되었다.”라고 말했다.<sup>11</sup> 소식의 말에서 정원에 대한 불만이 담겨있었지만, 사실 정원은 매우 조예가 있는 고승으로 소식의 경멸의 뜻은 천주 상인들에 대한 불만이 전이된 것일 가능성이 높다. 의천이 항주에 오기 전 정원과 수년간 서신을 주고받았는데, 서신과 중간 역할을 한 사람들이 바로 천주의 상인들이다. 이는 “천주 상인이 다시 올 때 계속 전하겠다.”는 의천 서신의 내용에서도 알 수 있다.<sup>12</sup> 《속자치통감장편(續資治通鑑長編)》에도 “항주 스님 중에 정원이라는 사람이 있어 바닷가에 살았고, 승선객과 왕래하며 이익을 취했다. 승선객이 고려에서 와서 서로 칭찬한다.”는 기록이 있다.<sup>13</sup> 1086년 5월 20일, 의천은 본국의 사신이 탄 배를 타고 귀국해 같은 달 29일 고려에 도착했다. 의천은 귀국 후 송나라 상인을 통해 고려가 소장한 〈화엄경〉 3부, 총 170권을 혜인교원으로 보냈다. 1087년 서전은 고려의 의뢰를 받아 항주에서 “협주화엄경(夾注華嚴經)” 경판 2,900여 점을 조성한 뒤 고려로 옮겨 큰 이익을 얻었다. 1088년 겨울, 정원은 입적했다. 그 동안 천주 상인들은 분주히 오가며 편지와 물품을 주고받았다. 1089년 의천은 정원의 제사에 참배하기 위해 서전의 배에 제자 수개(壽介) 등을 태워 보냈는데 불행히도 소식에게 포로로 잡히게 되었다.

소식이 서전을 미워하며 이를 갈고 꼭 처벌을 하려고 했던 이유는 천주 상인이 고려와 무역하는 과정

9. 소식: 《동파전집》 권56, 《논고려진봉장》

10. 《송 항주 남산 혜인교원 진수법사비》, 양위생 등의 저서 : 《10-14세기 중한관계사료회편》 상권, 북경: 학원출판사, 1999년, 786쪽.

11. (송) 소식: 《동파전집》 권58, 《논고려진봉제2장》

12. 《송 항주 남산 혜인교원 진수법사비》, 양위생 등의 저서 : 《10-14세기 중한관계사료회편》 상권, 북경: 학원출판사, 1999년, 800-816쪽

13. (송) 이도 : 《속자치통감 장편》 권 435

에 너무 많은 금지사항을 위반했기 때문이다. 그는 “천주에서 많은 해상선박이 고려에 가서 무역을 한다”라며, “북진성으로 가는 길에 그들 대부분은 해운업을 하는데 위험한 사람들은 교통을 통해 큰 이익을 챙겼다”고 주장했다. 이들은 폭리를 취하기 위해 “고려로 가려면 거란을 거쳐가야 하는데 세월이 길어지면 익숙하게 되어 큰 후환이 될 수 있다.” “교통이 거란에 주는 혜택은 점차 걱정거리가 되고 있는데, 모두 북진성과 절강성의 간악한 상인들이 나라에 해가 되는 문제를 일으킨다.”<sup>14</sup> 대문호 소식은 고려와 무역하는 천주를 대할 때 아주 보수적인 태도를 취했고 심지어 완고하기까지 하여 서전의 일로 빌미로 세력을 모았다.

소식의 이 조치는 아주 효과적이었는데 서전이 천리 밖으로 유배된 후, 1090년, 관청의 허락을 받지 않고 불법으로 고려에 가는 자는 2년간 오백리 떨어진 곳으로 귀양을 보냈다. 마침 그 해에 천주 상인 왕응승(王應昇)은 고려 무역을 간다는 공문을 청했으나 요나라로 무역을 가는 일이 발생하였고, 이는 천주 상인의 고려무역을 방치하는 위험성을 더욱 부각시키게 되었다. 우연의 일치라고 보기에 어려운 일이지만 여전히 그해에 <고려사>에도 천주 상인 서성(徐成)이 150명을 이끌고 고려로 건너갔다고 기록된 후, 고향이 천주라고 적은 상인이 더는 기록에 남아 있지 않다. 비록 ‘송나라 상인’으로 기록한 대부분의 상인들이 여전히 천주 상인일 것이라 믿지만, 그 세력은 예전만 못하다. 이때 역사는 천주 사람들에게 새로운 기회를 주었고 고려는 더 이상 그들의 가장 중요한 무역 대상이 아니었다.

20년이라는 긴 세월을 두고 벌어진 두 상인의 이야기를 통해 우리는 고대 중국 외교사에서 유례를 찾아볼 수 없는 현상을 발견할 수 있는데, 한 도시의 상인이 양국 우호관계의 “선봉”을 맡았고 또 같은 도시의 상인이 양국 관계의 “희생양”이 된 것이다. 이러한 현상은 적어도 송나라 시기, 송나라와 고려의 관계의 두 가지 특징을 말하고 있는데 첫째는 상거래는 매우 중요하고 주도적이며 둘째는 천주 상인은 송나라와 고려의 무역에서 비교가 안 되는 강력한 세력을 가졌었다는 것이다.

## 2. 송나라와 고려의 왕래 방식 전환: 천주 상인의 기회

특히 북송 때 명주(明州)는 고려 무역을 전문으로 하는 시박사(市舶司)였고 천주에 비해 지리적으로 고려가 가까워 더 많이 왕래해야 했다. 그러나 중국 측 문헌이나 <고려사>의 기록을 보면 북송 명주와 고려의 교류는 분명 천주만 못하다.

<고려사>에 기록된 북송의 고려무역에 관한 중국 상인은 수백 건에 달하는데, 대부분 “송상(宋商)”이

라 불리며, 이 중 명주 상인으로 명기된 것은 3건뿐이고,<sup>15</sup> 천주는 20건 604명,<sup>16</sup> 기타 복주 3건, 광남 3건, 태주 3건, 강남 2건, 복건 1건이다.<sup>17</sup> <고려사>는 일반적으로 고려 관료들과 인연을 맺은 상인들을 기록한다. 왕실이 고려에서 편리하게 경영할 수 있도록 방물을 바치거나, 고려 왕의 후한 하사품을 받기 위해 방물을 바치거나, 왕조를 위해 사절이 되어 고려 왕실과 왕래했다. 이들은 고려로 간 송나라 상인의 극히 일부에 불과했으며 기록에 없는 선박상, 소매상인, 잡상인이 많았다. 그러나 <고려사>에서 천주 상인이 다른 도시 상인들을 압도하는 기록의 빈도는 대 고려무역에서 규모와 영향력이 다른 항구들과 비교할 수 없을 정도로 강하다는 것을 반영한다.

<고려사>에 최초의 천주상인이 기록된 것은 1015년(고려 현종 6년)에 “송나라 천주 태생인 구양정(歐陽征)이 투자하러 왔다”이며<sup>18</sup>, 마지막으로 기록된 천주 상인의 고려행은 1090년(고려 선종 7년), ‘송상 서성(徐成) 등 150명이 현지 물품을 바쳤다’라고 명기된 내용이다.<sup>19</sup> 거의 11세기 말기를 관통하는 이 왕래에서 20여 건의 천주 상인들이 각 시기에 산발적으로 나타났으며, 송나라와 고려의 관계가 공식적으로 단절되었던 40여 년 동안에도 “방물을 바친” 천주 상인들이 여전히 있었다. 금지령은 백지나 마찬가지였다. 소식은 서전의 상선을 탄 고려의 승려 수개 등을 귀국시킬 때 명주에 데려다 주었고, 명주에 이르러서는 “명주에는 최근 거래를 위해 고려에 들어가는 일이 드물다는 소식을 들었다”며 “천주에는 고려의 배가 많이 들어와 거래하고 있다”며 명주에 선박이 없으면 수개 등을 “천주로 보내 다른 배로 귀국시키라”고 통보했다.<sup>20</sup> 북송 시기 국교 단절 시기에도 천주에서 고려로 가는 배들이 있었고 천주는 고려와 교역하는 주요 무역항이었다는 것을 알 수 있다. 그렇다면 무엇이 천주로 하여금 여러모로 여건이 좋은 명주를 뛰어넘게 했을까?

### (1) 천주와 고려 사이의 역사적 근원

당나라 시기부터 천주는 한반도와 왕래가 있었다. 명주는 당나라 시기 중요한 항구 중 하나였으며 신라는 당나라의 중요한 무역 대상국 중 하나였다. 신라인들은 당나라로 갈 때 주로 명주에서 상륙했으며 그러한 이유로 절강성의 동쪽에는 지금도 신라인들의 역사적인 흔적이 많이 남아 있다. 당나라 5대 황제시기 천주가 신라와 왕래한 역사적인 자료나 흔적이 많지 않은데 당나라의 천주는 한반도와의 왕래가 명주보다 적었다는 것을 알 수 있다. 그러나 천주에는 지금도 “신라” 또는 “고려”라는 글이 있는 마을 이름들이 남아 있다. 물산에서도 “신라 칩”, “고려 채소”와 같은 이름이 있고 불교 사찰에도 신라 승려들의 흔적이<sup>21</sup> 남아 있는 것으로 미루어 볼 때 천주는 신라 사람들이 활동한 명주 외의 또 다른 지역으로

14. 소식: 《동파전집》 권56, 《논고려진봉장》

15. 천고화: 《북송 시대 무역을 위해 고려에 간 천주 상인-천주 시박사 설치》, 《해교사 연구》, 1980년 2호.

16. 왕연무 : 《천주 항구의 관점에서 본 송나라와 고려의 무역: 천주 상인에 관한 것》, 《자동잡식》, 해양출판사, 2018년, 155쪽.

17. 천고화: 《북송 시대 무역을 위해 고려에 간 천주 상인-천주 시박사 설치》, 《해교사 연구》, 1980년 2호.

18. 《고려사》 권4 《현종세가일》

19. 《고려사》 권10 《현종세가》

20. 《고려진봉장》 《결령고려승 귀국장》

21. 엽은전(葉恩典): <천주와 고려, 신라 문물사적 근원 탐구>, <해상 교류사 연구> 2006년 2기, 27~46페이지.



합리적으로 추측할 수 있다. 독일의 학자인 하르트와 미국의 학자인 루크힐은 <제번지역주(諸蕃誌譯註)>에서 “9세기 또는 그 보다 더 이른 시기에 천주는 “일본, 고려와 무역왕래를 했고 그 역사가 1세기에 달한다. 아랍인들은 이곳에서 일본, 고려 등나라의 제품을 발견하였으며 광주에서는 얻을 수 없는 물건들이다.”라고 했다.<sup>22</sup> 이 시기에 인도양의 항해 고수였던 아랍, 페르시아 사람들이 중국 연해의 천주에 와서 무역거래를 했고 그들은 그곳에서 광주에는 없었던 고려제품을 발견한다. 당나라 이후 동북아와 서아시아의 상인들이 천주에 오고 천주가 한반도와 아랍지역을 연결하여 상업거래를 하던 중개 지역일 가능성이 높다. 오랜 역사가 있는 고려와 천주의 무역은 천주 사람들이 명주보다는 못하지만, 다른 도시보다는 고려를 더욱 잘 알게 했을 것이다. 이는 북송 초기 고려로 이민간 천주인 채인범(蔡仁范)의 사례에서 조금은 알아볼 수 있다.

한국 한림대학 아시아연구소 김용선 교수가 편찬한 <고려묘지명 집성>에는 고려시기 송나라 이민자의 묘지명 4편이 수록되어 있는데 그 중에서 2가문은 천주 사람이다. 바로 북송 초기에 이민간 채인범과 북송 말기에 이민간 류재이다. <채인범 묘지명>의 기록에 따르면 “공은 선은 채가이고 이름은 인범이며 송나라 강남 천주 사람이다”.

근거에 따라 추리해보면 “그는 934년에 태어나 998년에 세상을 뒀는데 향년 65세였다.” “송개보(宋開寶) 3년(고려 광종 21년, 970) 고려로 이민하였고 이민할 당시의 나이는 37세였다. 이민을 가기 전 송나라에서는 공명을 얻거나 관직에 있지 않았다”. 고려에 간 후 높은 지위에 오르고 4대에 거쳐 고려왕을 보좌했다.<sup>23</sup> 그가 고려에서 순탄하게 관직에 오를 수 있었던 이유는 고려왕이 송나라 문화를 흠모하고 숭상했기 때문이다. 채인범은 “경전과 역사에 능통하고 글재주가 뛰어났다.” 송나라에서는 과거에 급제하지 못하자 천주에서 배를 타고 고려에 가서 발전을 도모했고 성공하였다. 정보가 거의 폐쇄적이던 고대에서 중년의 채인범은 황해를 건너 고려로 갈 모험을 했던 이유는 고려왕이 송나라 문인을 널리 채용하고 있다는 정보를 잘 알고 있었기 때문이다. 그가 정보를 얻은 루트는 천주를 다녀간 고려 사람들이었을 것이다. 또는 고려로 오가는 천주 상인이었을 수도 있다. 북송 초기 송나라와 고려의 왕래를 고려인들이 주도한 것으로부터 정보가 고려에서 전해져 왔을 확률이 크다. 채인범과 같은 사례는 유일하나 사례가 아니다. <고려사>에 기록된 내용을 보면 1015년 천주의 구양정은 고려로 가서 그 다음해에 고려 정부의 임명을 받아 좌우습유(左右拾遺)가 되었다.<sup>24</sup>

## (2) 송나라와 고려의 무역, “맞이”에서 “진출”로

10세기 중엽부터 12세기 초까지 중국 내 정세가 급변하고 북방 소수민족이 부상해 북송, 고려, 요나라 3국이 병존하는 시대가 형성되었다. 강대한 요나라의 등장으로 송나라와 고려의 관계는 제3자에 얽매어 복잡해졌다. 공격적인 북방의 태도 앞에서 군사보다 문화를 중시했던 송나라는 점차 동아시아의 정세에 대한 통제력을 상실하게 되었고, 중심적 위치와 절대권력이 모든 방면으로부터 도전을 받았다. 중국과 한반도의 교류에서 송나라가 한반도를 수용하고 포용하던 국면이 고려인이 송나라를 방문하고 공식외교까지 방어적인 태도를 보이는 것으로 표현되었다. 그러나 정부 차원의 “차분함”은 결코 서로의 수요조차 사라지게 하지는 않았다. 송나라의 국력 부족으로 송나라와 직접적으로 외교관계를 맺는 나라는 많지 않고, 왕조의 안위를 위협할 만큼 중요한 나라는 고려 밖에 없기 때문에 북방을 견제하기 위해 고려와 친분을 쌓아야 했다. 한편 고려에게 한 문화와 상품은 늘 매력적이었다. 따라서 쌍방은 교류에 대한 강한 수요가 있었고, 공식적인 교류가 원활하지 않을 때 수요는 자연스럽게 민간 부문으로 이동했다. 그 결과 상인과 이주민을 대표하는 송나라 사람들이 주도적으로 고려로 진출하기 시작했고, 이러한 형식의 영향으로 송나라와 고려의 소통은 전환점을 맞이했다. 이는 <고려사>의 기록에서도 느낄 수 있다.

송나라 초기 50년 동안 <고려사>에는 송나라 상인이 고려와 교역한 사례가 기록되어 있지 않다. 북송 초기에 송나라와 고려의 교역은 고려 상인들이 주도하여 송나라에 들어와 연해 지역 무역을 주도한 당나라와 신라의 패턴을 이어갔다. 송나라 조정은 10세기 말 고려상인이 요나라에 이용당하고 송나라에 들어와 정보를 수집할 것을 우려해 송나라 상인과 고려상인이 사적으로 거래하는 것을 금지했다. 태평흥국 원년(976년)에 “개인적으로 외국인과 거래하는 자는 100전 이상이면 죄를 다스리고, 15관 이상이면 얼굴에 자자를 하며, 본주로 보내 병역한다”<sup>25</sup>고 규정해 송나라를 오가는 고려상인들의 경영이 어려워졌다. 이 때문에 송나라를 오가는 고려상인들의 경영사정은 매우 어려웠다. 고려 상인들의 송나라 진입은 막혔지만 송나라 상품에 대한 내수 수요가 매우 강해 송나라 상인들이 이상적인 대안이 되었다. 송나라 상인이 고려에 들어와서 하는 무역은 송나라 문화와 사치품에 대한 고려 왕실의 욕구를 충족시킬 수 있을 뿐만 아니라 자국의 해상세력이 강해져 왕권이 위태로워질 염려도 없었다. 그래서 고려 왕조는 1012년 고려사에 기록된 첫 기록부터 고려에 온 송나라 상인 육세녕(陸世寧)까지 수많은 중국 해상이 고려를 찾았다. 송나라 상인이 고려상인을 대신하여 송나라와 고려무역의 주역이 되었다. “맞이”에서 “진출”로 바뀐 이 변신은 송나라와 고려의 민간 교제 성세를 열었고, 천주에도 전에 없던 기회가 주어졌다.

북송 초 천주와 고려의 왕래는 역사적으로 천주와 신라의 연장이었지만, 고려가 적극 송나라로 “진출”하는 무역 수요가 생겨나자 천주는 큰 원동력을 얻게 된다. 천주 상인들의 적극적인 “진출” 의식과 실행력은 북송의 모든 도시 중 가장 강했기 때문이다.

고대 천주는 산과 바다를 끼고 있어 바다와 높은 산을 사이를 막아 중원에서 멀어지고 구석에 머물던

22. Hirth and Rockhill, Chau Ju Kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries, Entitled Chu-fan-chi, 转引自李金明、廖大珂:《中国古代海外贸易史》, 广西人民出版社, 1995年.

23. 왕하:《송나라와 고려 왕래자 연구》의《묘지명 소견 송 이민 사례》, 중국 사회과학출판사, 2019년 출판

24. 《고려사》권4《현종세기일》

25. 《송사》권186《지139. 식화 하.8》

서 자신의 궤적에 따라 발전했고, 중원의 “사농공상(士農工商)”에서 상업을 가장 낮게 보는 전통적 가치관은 천주인에게 큰 영향을 미치지 않았다. 오히려 “사람이 뻑뻑하고 계곡이 척박하며 경작할 땅이 없다”<sup>26</sup>는 자연적 생존환경은 천주사람들에게 예로부터 물질적 이익과 삶의 여건을 개선하는 데 치중하게 했다. 무역을 천하게 여기지 않고 상술로 부자가 된다는 단순하고 소박한 사상을 받아들인 것이다. 당나라 초기부터 천주의 해외 교역은 점차 확대되어 5대 때 천주의 지방관리인 왕연빈(王延彬)은 막대한 이익을 위해 “해마다 배를 만들어 다른 나라로 갔다”.<sup>27</sup> 송나라 초기까지 전문적인 해상을 형성해 항해, 조선, 무역 경험을 갖고 있었다. 이 시기의 천주는 사회적으로 내부로부터 막을 수 없는 힘이 상업가치관의 형성을 추진했고 “상업 무역은 어느 왕조에나 모두 존재했지만, 이렇게 추앙을 받고 대규모로 민간으로 발전한 사례 중에서 천주는 보기 드문 한 사례에 속한다.”<sup>28</sup> 이는 당시의 시대적 배경과 공감대가 형성되었다. 이익을 위해 대담하게 추구하고, 위험을 무릅쓰고, 개인의 이익과 부의 축적을 위해 전력을 다하는 천주 상인들의 사상과 행위는 송나라와 고려의 오랜 불안정한 관계, 시박 이익에 대한 북송의 수요, 송나라 상품에 대한 고려의 열망, 천주와 고려가 왕래한 역사적 근원 등 비제도적인 여러 요인이 어우러져 북송의 송, 러 무역에서 천주 상인들의 역할이 두드러지게 되었으며 고려와의 무역에서 결국 명주를 추월하게 되었다.

### 3. 북송에서 시작된 도약: 고려와 천주 해상상인의 역사적 업적

특히 북송 때 명주(明州)는 고려 무역을 전문으로 하는 시박사(市舶司)였고 천주에 비해 지리적으로 고려가 가까워 더 많이 왕래해야 했다. 그러나 중국 측 문헌이나 <고려사>의 기록을 보면 북송 명주와 고려의 교류는 분명 천주만 못하다.

#### (1) 북송 시기 고려는 천주의 가장 중요한 해외무역 대상이었다.

서기 9-10세기, 아랍·페르시아인은 인도양의 주력이었고, 이들은 남해의 무역 네트워크를 장악하고 중국 동남쪽 해안까지 직접 항해하여 무역을 했다. 천주는 일찍이 5대에도 남해에 가서 교역할 수 있는 기반이 있었지만, 지역에서 남해, 동북 아시아에서 온 외국인들과 경제 무역활동을 더 많이 하였으며, 특히 아랍, 페르시아인들과의 상호거래에서 많은 무역기법을 터득하였다. 10세기 말 천주 사람들은 자

26. 사리 : 《천남가》  
 27. 사리 : 《천남가》  
 28. 왕력명 : 《송대 천주 사회의 해양상업관에 대한 공감》, 《인해상익》, 2013년, 제144 - 154쪽.

발적으로 남해로 나가 교역하는 경우가 많아졌지만, 북송의 조정은 중국과 남중국해의 무역을 광주에 집중하도록 설계했다. 971년 조정은 광주에 첫 번째 시박사를 설립해 해외무역을 관리했으며, 남해로 무역을 가려면 광주에 가서 수속을 밟고 실물세를 내야 했다. 따라서 북송 시대에 광주항은 남중국해의 일선 무역의 선두주자였고, 세입은 전국 전체 수입의 80%, 90%를 차지했다. 또 천주는 남해에 가면 먼저 광주에 가서 수속을 밟아야 하고 돌아올 때 광주 시박사에 가서 세금을 내야 하기 때문에 “겨울을 두 번 보내고 3년이 지나야 돌아오고 초석이 얇은 모래도 위험해 비용이 많이 들고 이익은 적었다.”<sup>29</sup> 따라서 북송 천주의 해상은 남해에서 무역을 하여도 큰 이익을 보기 어려웠다.

이에 비해 북송의 천주는 동북아 진출에 유리했다. 북쪽으로 가면 동로(북로라고도 함)를 통해 등주나 밀주로 황해를 건너 한반도까지 갈 수 있고, 남쪽으로 내려오면 명주를 거쳐 동중국해까지 갈 수 있으며, 명주를 거치지 않고 천주에서 고려까지 가는 전통 천주항로가 존재한다.<sup>30</sup> 북로는 육로가 복잡하고 항로가 멀지만 근해 해안으로 항해하기 때문에 안전하다보니 북송 초기와 중기에는 이 길을 많이 이용했다. 북방을 요나라가 장악하면서 북방 항로가 안전하지 못하여 <경력편칙(慶力編敕)> (1041-1048)과 <가우편칙(嘉祐編敕)> (1056-1063)에는 “여객이나 해상통로를 이용해 상업에 종사하는 자는 고려, 신라 및 등주, 래주(萊州) 경계지역으로 가서는 안 된다.”<sup>31</sup>고 했다. 따라서 남로를 많이 다녔다. 원봉 3년(1079)에 고려에 교역하려면 명주에서 수속을 받으라고 명하기 전까지 천주 항로로 가는 사람은 적지 않았을 것이다. 북송 말기에는 조정의 법령과 풍수 때문에 천주 사람들이 먼저 수속을 받으러 명주에 갔다.<sup>32</sup> 그러나 어느 항로를 막론하고 광주를 우회하여 수속을 신청해야 하는 짧은 몇 년을 제외하고는 고려로 가는 무역은 계절풍을 만나 순조롭다면 4월에 남풍을 타고 갈 수 있고 하반기에는 북풍을 타고 돌아오므로 1년이면 왕복할 수 있어 대가가 남해보다 훨씬 적었다. 상인들은 이윤 추구를 목표로 했기 때문에 천주 상인들은 이익을 대담하게 추구하고 고생을 두려워하지 않았으며 개인적인 이익과 재물을 쌓기 위해 최선을 다했다. 그들은 해외에서의 기회를 적극 찾아 나섰고 이 시기의 고려는 가장 이상적인 목표였다. 그리하여 북송시기 고려는 천주의 가장 중요한 교역 상대였다.

#### (2) 대 고려 무역과정에 성장한 천주 상인

이때 송나라 조정은 민간의 송나라와 고려무역에 대한 태도는 복잡했다. 북방 요나라는 송나라 정부의 급소이고 고려는 요와 인접해 있기 때문이다. 그래서 그들은 두렵기도 하고 좋아하기도 했다. 상인

29. (송) 진관: 《선군행술》, 진고화가 인용: 《북송시대 고려로 무역을 갔던 천주해상 겸 논천주시박사의 설치》, 《해교사연구》 1980년 제2호.  
 30. 왕연무: 《천주항 시야의 송러무역: 천주상인에 관한 일들》, 《가시동잡식》, 해양출판사, 2018년, 147-169쪽.  
 31. 왕연무: 《천주항 시야의 송러무역: 천주상인에 관한 일들》  
 32. (송) 이도: 《속자치통감 장편》 권86. 진종 대종상부 9년 2월.

이 고려에 가는 틈을 타 요나라에 들어가 기밀을 누설하는 것을 두려워하고, 시박의 이익으로 국비를 지원하는 것을 좋아했다. 북송은 시종일관 이런 복잡한 마음가짐을 가지고 있었는데 번복을 거듭하는 정책을 통해 이러한 태도를 엿볼 수 있다. 함평(咸平) 2년(999년) 송나라 조정이 명주에 시박사를 설립해 대 고려무역을 관장하는 개방적 자세를 보였고 대중상부(大中祥符) 9년(1016) 2월, 송나라 조정은 명주에 조서를 내려 “지금부터 신라(고려)의 배가 기슭에 다다르면 양식을 주며 위안하고 바람이 불면 즉시 돌려보내라”<sup>33</sup>며 고려상선을 위로했다. 송나라와 고려의 수교가 단절되었을 때 <경력편칙> (1041-1048)과 <가우편칙> (1056-1063)은 등주와 래주에서 고려로 가는 것을 금지했고, 희녕 시기에 왕안석이 법을 개혁하여 고려에 적극적인 방침을 취하였다. 그러나 희녕편칙(1068-1072)은 “배를 타고 바닷길에서 하천으로 들어가 북으로 건너간 고려, 신라, 등주, 래주 경계지역으로 가는 장사꾼을 각각 2년간 복역시켰다”며 “고려가 조공을 와서 중국을 괴롭히고 중국 첩자가 고려로 가지 못하도록 막으려는 것이 아니라 중국 첩자가 고려에 간담시고 거란으로 가는 것을 막기 위함이다.”라며 엄격한 명령을 내렸다.<sup>34</sup> 원풍(元豐) 2년(1079)에 금지령이 풀렸는데, “고려에 가는 상인은 5천 관을 내면 명주에서 그 이름을 기록해 해마다 책임지고 배를 보호하였는데 보호하는 사람이 없을 경우 도둑질하는 것과 같다. 우선 사사로이 밀매하는 것을 금지하지 않으면 근절할 수 없다. 결국 중국과 다시 왕래하게 될 테니 법을 분명히 확립한다”<sup>35</sup>고 했다. 이처럼 긴 시간 동안 오락가락하는 정책에 천주 상인들은 어찌할 바를 몰라 했다. 이런 배경에서 천주 상인들은 아예 정책이 어떻게 정해지든 상관없이 금지를 무릅쓰고라도 밀수를 계속했다. 북송은 백여 년 동안 천주 해상이 고려에 가는 수속을 반드시 명주에 가서 하지 않으면 밀수로 보고 처벌을 가하는 정책이나 송나라와 고려의 외교 단절로도 고려로 가려는 천주 상인들의 열정을 막을 수 없었고 한때 대 고려항로를 독점하기도 했다. 이러한 이유로 정치의 중심과는 거리가 먼 천주 상인이 송나라와 고려의 공식외교 무대에 올라 송나라와 고려의 경제 문화 교류 과정에 빛을 발하게 된 것이다.

북송 조정도 천주 상인들의 고려 무역으로 발생하는 부수적인 역할을 잘 알고 있는 터라, 지나치게 관여하지 않아 공식적으로 외교가 단절된 상황에서도 두 나라의 관계는 여전히 비공식적으로 이어갈 수 있었다. 한편 고려는 신라를 대체한 후 요나라와 조공관계를 맺어 송나라에 대해 보수적이었지만 송상의 민간무역에는 적극적이었다.

고려는 “상인이 도착하면 옷을 깨끗이 하고 향을 태워 맞이<sup>36</sup>”할 정도로 한(漢)문화와 상품에 대한 수요가 강렬했다. 고려로 가져가는 상품은 이윤이 아주 높아 “조각하여 만든 경전 2,900여 조각을 가져간 보답이 은 3,000냥”<sup>37</sup>에 달했다. 송나라와 고려의 무역은 간헐적으로 이루어졌고 상품의 공백기가 자주

33. 소식: 《동파전집》 권58 《결금상여과외국장》.  
34. (송) 이도: 《속자치통감 장편》 권86. 진종 대중상부 9년 2월.  
35. 《송사》 권186 《지139. 식화 하.8》  
36. <송사>권 487<고려전>  
37. <소동파 전집> 권58 <결금상려과외국장(乞禁商旅过外国状)>

나타났기 때문에, 고려 왕실은 천주 상인이 가져간 상품을 고가에 매입했다. “인이 경내에 들어서면 관리를 파견하여 맞이하고 각 지역의 토산물을 주어 몇배의 보답을 주었다”<sup>38</sup>. 이는 천주 상인들에게 거액의 이윤공간이 있었기 때문에 조정의 금지령을 아랑곳하지 않고 죽을 각오로 무역에 뛰어들게 했다.

송상을 회유하고 만류하기 위해 고려는 일련의 우대 조치를 내놓았다. 고려로 무역을 떠난 송상은 모두 국민관에 투숙하여 왕실로부터 연회와 관례를 우대받았다. 고려 덕종 3년(1033) 전국적인 축제에 송상이 고려의 관리, 각국 사절들과 함께 배석했는데, 그 후 매년 그리하였다.<sup>39</sup> 단고기에도 “송나라 상인 엽덕방(葉德龐) 등 87명은 오빈관에 있었고, 황중(黃拯) 등 105명은 영빈관, 황조(黃助) 등 87명은 청하관에서 극진한 환대를 받았다”<sup>40</sup> 이렇게 특수한 상황은 상업적으로 자리잡은 천주에게 이상적인 성장의 기회를 마련해주었고 천주 상인의 밀수가 순조로워졌다. 북송 후기 고려는 “왕성에 중국인이 수백 명 있었는데 대부분 상선을 타고 온 복건 사람들이다. 그 능력을 비밀리에 시험하여 관직을 주거나 평생 머무르게 했다.”<sup>41</sup> 북송 조정과 고려 왕조의 묵인 하에 천주 해상과 이주민들이 고려로 와서 하나 둘 씩 환골탈태한 신화를 만들었다. 북송 천주에서는 갈수록 많은 사람이 고려무역 성공담의 영향을 받아 소박한 상업사상이 지속적으로 남아 있게 되었고 남송 천주의 남해교역을 위한 사상적 토대를 닦았다. 또한 북송에서 시작된 이러한 밀수 행위는 후대 천주 상인들에게 영향을 미쳐 봉건시대 내내 천주 상인들은 형평성이 없거나 합리적이지 않은 행상 금지령이 떨어져도 용감하게 개척하고 교제를 즐기며 “감히 천하의 사람들이 할 수 없는 일을 하는” 바다 사람의 성격을 형성하였다. 어떤 의미에서, 천주의 해외 무역이 번성하게 된 것은 밀수와 금지령을 위반한 이러한 용기였다.

### (3) 고려에 간 천주 해상 상인은 시박제도의 변화를 추진했다.

북송시대, 고려에 간 천주 해상의 탁월함은 천주 사람들의 사상과 행동의 기초를 다졌을 뿐만 아니라, 제도의 건전함을 직접적으로 추진하였다. 천주의 대 고려무역이 빈번하고 송나라와 고려관계에 기여한 거대한 공로로 희녕 5년(1072)에 “사천주(司泉州)를 두라”는 사람이 있었으나 당시에는 실행되지 않았다. 희녕 9년(1076년)에 송나라 조정이 오히려 “광주시박조”를 고쳐 “항주명주시박사를 모두 광주 1사로 통합하라”<sup>42</sup>라고 했을 정도로 모든 선박의 관리를 광주에 귀속시켰는데, 이러한 규정은 분명 조류에 역행하는 것이었으니 고려로 출항하면 그 해에 돌아올 수 있었던 천주의 해상은 먼저 광주로 남하하여 광주에서의 재 북상하다보니 시간이 많이 지체되고 천주와 광주 사이의 항로에는 초석이 있는 얇은 모

38. ( 송 )서긍: < 선화봉사고려도경 > 권6.“궁전 2”.  
39. 《고려사》 권 6 《정종세기》  
40. 《고려사》 권10 《열전》.  
41. 《송사》 권487 《고려전》  
42. 《송사》 권 186 《지139식화하.8》

래가 많아 험난했다. 이 때문에 공식 집계된 천주의 해외 교역량이 급감하면서 ‘남쪽으로 가는 배가 줄고 광주는 계속 적자’<sup>43</sup>여서 조정의 시박 수입에 큰 차질이 빚어졌다. 조정이 시박을 모두 광주로 귀속시킨 것은 수입세 탈루로 인한 피해가 없도록 시장 통제에 집중하겠다는 취지였다. 그러나 새 시박법이 천주해상에게 불리하게 적용되면서 천주 상인들은 출항을 줄이지 않고 밀수를 택해 광주시 시박을 피하게 됐고 그 결과 오히려 조정의 수입에 큰 차질이 빚어졌던 것이다. 원풍 5년(1082), 진칭(陳偁)은 조정에서 폐단을 분석하여 천주에 시박사를 설치할 것을 제안하였고, 그 아들 진관은 <선군행술(先君行述)>에 이 일을 기록하였다.

천주사람은 해외에 행상할 때 봄에 가서 여름에 돌아오면 모두 순풍을 탈 수 있다. 희녕시대, 시박법이 바뀌기 시작했고 반드시 광주를 왕복해야 하며 그렇지 않으면 물건이 없다. 시박을 막으라는 명을 받은 전운관왕 왕자경(王子景)은 자신의 이익을 극대화하기 위해 배를 멈추게 하고 재물을 제한하라고 말했다. 공은 교역 물품의 시기를 잃지 않으려면 배가 순풍을 타고 이동해야 비로소 그 무역의 값어치를 기대할 수 있다고 했다. 자경은 이를 막을 수 없어 여러 번 감옥에 갇혔고 결국 법을 어기고 민심을 따랐는데 조정의 미움을 받아 그의 행실을 공개했다. 칙령을 받고 다시 직위에 오른 왕자경은 다시 이를 막기 위해 애썼고 놀란 상인들은 겁에 질려 약이나 물품을 태우고 감히 남겨두지 못했다. 공은 이 일을 아뢰며 “천주 상인은 1년 만에 해외를 다녀올 수 있는데 이제 멀리 광주에 갔다가 출발해야 하니 두 번의 겨울을 머물다가 3년만에 돌아오고, 또 초석이 있는 얇은 모래의 험난함이 있어 비용이 많이 들어 남쪽으로 가는 배가 날로 줄어들고 광주의 세금은 적자이다. 이렇게 하게 되면 폐단이 많아 백성들이 따르기 어렵다. 시박사를 천주에 설치하면 이런 폐단을 잠재울 수 있다.”라고 했다. 그러나 자경은 법에 따라 시행하려 했으나 뜻을 이루지 못했다. 왕이 즉위하자 자경은 두려워하여 다시 백성으로 돌아갔다.<sup>44</sup>

1085년 철종이 즉위한 후 재정을 담당하는 호부시랑 이상(李常)이 다시 이 일을 언급하였는데<sup>45</sup>, 재물과 세금이 필요하여 철종은 부득이 시박법을 다시 개정하고, 천주에 시박사를 증설하였다. 천주 시박사의 설립은 천주 해상의 적극성으로 송나라와 고려 간의 무역이 발전한 위대한 성과라고 할 수 있다.

시박사의 설립은 천주의 해양무역 역사에서는 획기적인 사건이다. 천주가 어떤 항구에 종속되지 않고 자신을 기점으로 세계를 향해 항해할 수 있도록 한 것이다. 비상의 날개를 단 듯 부의 꿈, 해외의 전 통을 따라가는 천주인들은 더 넓은 시장을 마주하게 되었고 무역의 저울은 남중국해로 기울어 그곳은 더 넓은 세상이 되었다. 그리하여 동북아, 동남아, 남아시아, 페르시아만, 나아가 동아프리카 해안에 이르는 거대한 무역권이 점차 형성되었다. 세계 속의 동서양 교류도 이와 같이 도래했다! 고려는 천주 상인의 시야에서 점차 사라졌지만, 송나라와 고려의 무역은 천주 해외무역 발전의 중요한 시기에 무시할 수 없는 중요한 역할을 했다.

43. (송) 진관: 《선군행술》, 진고화가 인용: 《북송시대 고려로 무역을 갔던 천저우박상 겸 논천주시박사의 설치》.

44. (송) 진관: 《선군행술》, 진고화가 인용: 《북송시대 고려로 무역을 갔던 천저우박상 겸 논천주시박사의 설치》.

45. (송) 이도(李焘): 《속자치통감장편》 권 406

#### 4. 결론

북송은 상품경제 역사의 시작이자 세계 해상무역의 시작이었다. 천주는 이 특정한 역사적 단계에서 고려와의 교역에 힘입어 급성장하여 막대한 이윤을 남겼을 뿐만 아니라 송나라와 고려관계에서도 매우 중요한 역할을 하였다. 이는 천주 사회의 상업 이념에 어느 정도 공감하게 하였고, 대규모 무역 활동의 형성을 촉진시켰으며, 결국 직접적으로 해외 무역 제도의 변화를 촉진시켜 당시 상업이 추구하는 제도적 비제도적 상호작용과 연근합이 이루어져 천주가 남송에 여지없이 화려했던 기반을 마련하였다.

송나라와 고려무역은 비록 접안항행과 섬을 건너는 항행의 특색으로 초기 항해활동에 속하며 장거리 무역과 문명교류에 제한적이었지만, 그 촉발로 형성된 상품경제의 태형과 상업의식은 해상 실크로드의 발전에 심각한 영향을 미쳐, 후에 계절풍과 해류를 이용하여 전개된 원양항해무역에 내생적인 동력을 제공했다.

# 历史的选择： 北宋时期宋丽关系下的泉州商人

中国福建省泉州海外交通史博物馆 王丽明研究员

10-14世纪,海上丝绸之路逐步走向巅峰,在这个历史阶段里,泉州是闻名世界的东方大港,其辉煌成就已为众多考古成果所证实。毫无疑问,在亚洲海洋贸易发展史中,泉州因其北走东北亚,南下东南亚、南亚,而占有独特而重要的地位。二十世纪以来,学界对泉州这个昔日刺桐港的兴趣与日俱增,大量的研究文章层出不穷,但考古成果和学术成就,大多指向12-14世纪,即中国的南宋至元代。毋庸置疑,这是世界贸易史上的泉州时代。相应的,学界对航线的关注点也更集中于从泉州出发经南海至印度洋,再达波斯湾。泉州与东南亚、南亚和西亚的物质、人员和文化交流被深度发掘。相比之下,10-12世纪,即北宋时期,则被视为泉州海外交通的发展阶段,因与泉州在南宋至元代耀眼的印度洋交往相比,留下的考古资料很少,研究成果有限,而关注度显然不多。文献资料证明,北宋时期,泉州海外贸易的主要交往对象是东北亚,尤以高丽为甚。泉州商人与高丽的交往贯穿11世纪始终,这段历史不仅深刻影响了宋丽关系,也对后来泉州在海上丝绸之路上的发展,有着深远的意义。

## 一、11世纪宋丽复交前后的泉州商人

公元960年北宋建立,962年,高丽遣广评侍郎李兴裕等入宋献方物,开启了宋丽间的友好往来,963年春天,宋太祖遣使册封高丽光宗,同年12月,高丽正式行宋年号,两国建立外交关系。宋的北方有强大的敌国辽,高丽建国之初,因为崇尚宋文化,而与辽军事对抗,但遭遇失败。994年,高丽选择奉辽为宗主国,接受其册封。所以北宋一朝与高丽的关系一直处于很不稳定的状态。自960年北宋建立到1126灭亡的166年里,宋丽官方往来时续时断,断交期为995—998年、1004—1013年、1030—1071年,共3次。其中时间最长的为11世纪中叶,长达41年,本节所要叙述的事件正是发生于这一特定的历史时期。

1058年,高丽文宗继位,基于对宋文化始终怀有的钦慕之怀,文宗积极谋求与宋复交,与此

同时, 宋神宗也希望实行“联丽制辽”策略。虽然双方都有复交之心, 但断交期双方没有使节来往, 复交过程并不顺畅, 1069年泉州商人黄慎( 黄谨 )不辱使命, 传递信息, 成为打破宋丽复交僵局的”先锋队员”。商人黄慎因其所为与北宋的官方外交有交集, 而被记入《宋史》, 成为朝廷命官罗拯任上的一项重要功绩:

罗拯, 字道济, 祥符人。第进士, 历官知荣州。州介两江间, 每江涨, 辄犯城郭, 拯作东西二堤除其患。选知秀州, 为江西转运判官、提点福建刑狱。泉州兴化军水坏庐舍, 拯请勿征海运竹木, 经一年, 民居皆复其旧。

...

拯使闽时, 泉商黄谨往高丽, 馆之礼宾省, 其王云自天圣后职责绝, 欲命使与谨俱来。

至是, 拯以闻, 神宗许之, 遂遣金悌和主贡。高丽复通中国自兹始。加天章阁待制。居职七年, 徙知永兴军、青、颖、秦三州, 卒, 年六十五。<sup>1</sup>

《宋史》里的福建转运使罗拯, 是位关心百姓的好官, 他因为黄慎在宋丽间的递话而出色地促成了宋丽复交, 被提升为制高丽置发运副使, 负责高丽的朝贡事宜。作为一名有作为的官员, 他与泉州商人配合的事例不止于政治外交, 熙宁八年( 1075 )“泉州商人傅旋持高丽礼宾省贴”, 也是向罗拯转达高丽”乞借乐艺等人”的请求, “上批已令教坊按试子弟十人可借。呼第四部给色衣装作。拯意奉语遣往, 傅习毕, 早令还朝; 画塑工俟使人入朝遣往。枢密院再进呈, 迺罢不遣。”<sup>2</sup> 罗拯与泉州商人共同促进了宋丽文化的交流。

《宝庆四明志》是本地方志书, 对商人黄谨的情况记录地更详细些。黄谨, 本名黄慎, 因“犯孝宗庙讳”改为黄真, 又称黄谨:

熙宁二年(1069)前, 福建路转运使罗拯言: ”据泉州商人黄真, 本名犯孝宗庙讳, 讳偁, 即位后改讳春状, 尝以商至高丽, 高丽舍之礼宾省, 见其情意, 欣慕圣化, 兼云祖弥以来, 贡奉朝廷, 天圣遣使之后, 久违述职。便欲遣人与同至, 恐非仪例, 未敢发遣, 兼得礼宾省文字具在, 乞详酌行。”时拯已除发运使, 诏拯谕慎许之。高丽欲因慎由泉州路入贡, 诏就明、润州发来。<sup>3</sup>

1. 《宋史》卷331《列传》90

2. ( 宋 )李焘:《续资治通鉴长编》卷261

3. ( 宋 )胡榘修、方万里、罗澹等撰:《宝庆四明志》卷6,《郡志六 叙赋下 市舶》

《宋史》和《宝庆四明志》所载不免令人有些疑惑。1068年北宋还处于《熙宁编敕》严禁商人前往高丽贸易的时期, 商人黄慎若是擅自入丽, 如何敢主动为高丽递话, 从而暴露自己违禁在先? 《高丽史》的另一段略微不同的记载或可以解惑:

(文宗二十二年, 即北宋熙宁元年, 1068)秋七月辛巳, 宋人黄慎来见, 言皇帝召江淮两浙荆湖南北路都大置制发运使罗拯曰: 高丽古称君子之国, 自祖宗之世, 输款甚勤, 暨后阻绝久矣。今闻其国王贤王也, 可遣人谕之。于是, 拯奏遣慎等来传天子之意。王悦, 馆待优厚。

(文宗二十四年八月, 即北宋熙宁三年, 1070)宋湖南荆湖两浙发运使罗拯复遣黄慎来。(文宗二十五年)三月庚寅, 遣民官侍郎金悌奉表、礼物如宋。

初是, 黄慎之还, 移牒福建, 请备礼朝贡。至, 遣悌由登州入贡。<sup>4</sup>

#### 李氏朝鲜时期编纂的《御定宋史笺》也证实:

熙宁元年, 中朝人黄慎来见徽, 言皇帝召江淮、两浙、荆湖南北路制置发运使罗拯曰: ‘高丽古称君子之国, 自祖宗之世输款甚勤, 暨后阻绝久矣。今闻其国王贤王也, 可遣人谕之’。于是, 拯奏遣慎等来传皇帝之旨。<sup>5</sup>

由《高丽史》记载可知, 商人黄慎此次入丽, 是受北宋朝廷所遣, 也可见北宋官方对泉州商人存在违禁入丽贸易的情况也是完全清楚的。

宋丽双方的史料相互补充, 帮助我们还原事情的过程: 1068年, 罗拯在朝廷的授意下, 派泉州商人黄慎入丽递话, 传达宋神宗交好之意。高丽王十分高兴, 积极响应。1070, 罗拯再度派黄慎前往高丽斡旋, 1071年, 高丽王派民官侍郎金悌率团出使北宋, 宋丽正式复交。有意思的是, 根据高丽方面的记载, 宋是主动方, 但宋方面的记载, 却是高丽托话于先。似乎谁都不愿意承认自己是主动示好的一方, 但不管如何, 泉州商人黄慎作为信使, 促成了欲”联丽”的神宗与”慕华”的文宗一拍即合。

重新确立邦交后, 两国关系变得十分密切, 根据《高丽史》的记载, 从1071年至1090年宋朝廷重申赴丽严律前, 两国的朝贡贸易和民间贸易都处于活跃的状态。但值得思考的是, 《高丽

4.( 朝鲜 )郑麟趾:《高丽史》卷8《文宗世家》, 韩国亚细亚文社, 1973年。

5.( 宋 )胡榘修、方万里、罗澹等撰:《宝庆四明志》卷6, 转引自《十至十四世纪中韩关系史料汇编》, 学苑出版社, 1999年, 第295页。

史》记载的1071-1089年里，宋使节入丽急速增加，但民间商人入丽次数并无特别显著的变化。事实上，复交前宋商入丽献物便未真正中断过，也即，断交的是官方往来，而民间交往未受太大影响，其中，泉州商人最为活跃。<sup>6</sup> 1071-1089年，在《高丽史》赴丽民间宋商的记录中，有明确注明籍贯的只有泉州商人。苏轼说“福建狡商，专擅交通高丽，引惹牟利”。<sup>7</sup> 所谓的“福建狡商”其实就是泉州商人，苏轼语气中包含了深切的担忧，这种忧虑集中暴发于另一件转折性的商业事件，主角仍是泉州商人。

1089年11月2日，由高丽回航的泉州海商徐戡的船从浙江登岸。船上载有寿介等5名高丽僧人，一同被押送到杭州府。对宋丽贸易忧心忡忡的苏轼因此接连五次上奏朝廷，最终将高丽僧遣送回国，徐戡则被“送千里外州军编管”。<sup>8</sup>

访闻徐戡，先受高丽钱物，于杭州雕造夹注《华严经》，费用浩汗，印板既成，公然于海船载去交纳，却受本国厚赏，官私无一人知觉者。臣谓此风岂可滋长，若驯致其弊，敌国奸细，何所不至。兼今来引致高丽僧人，必是徐戡本谋。臣已枷送左司理院根勘，即当具案闻奏，乞法外重行，以戒一路奸民猾商。<sup>9</sup>

徐戡一案起因是为高丽刻书获取暴利。一直崇尚汉文化的高丽文宗(1046-1083)在其子义天11岁时命其出家，学习华严宗。义天长大后多次请求入宋求法，因高丽恐获罪于辽而未获准。1085年，义天与门徒寿介等人只好微服，搭乘泉州商人林宁之船离开高丽入宋。义天在杭州慧因寺见到了早有书札往来，成就卓著的净源。净源是泉州府晋江(即晋水)县人。净源出家后“道业既就，还乡省亲，泉人因请往州之清凉县(寺)”。<sup>10</sup> 他很受泉州人崇信，并与泉州海商有着不同寻常的关系。苏轼在奏状中曾说“臣体问得惠因院亡僧净源，本是庸人，只因多与往返，致商人等于高丽国中妄有谈说，是致义天远来从学。”<sup>11</sup> 苏轼语言中对净源颇有不屑，但其实净源是个很有造诣的高僧，苏轼鄙薄之意，很可能是由泉州商人而迁怒的。义天来杭州前，与净源已有多年书信往来并互赠经书，居间传递者正是泉州海商。这从义天信中所说“泉商继至，再奉手教”可知。<sup>12</sup> 《续资治通鉴长编》也有“杭僧有净源者，旧居海滨，与舶客交通牟利。舶客至高丽，

6. 陈高华、王连茂、陈丽华、李霞等分别在文章中对赴丽宋商的人数籍贯作出过统计，虽数据有些出入，但都得出同样的结论，标明商人籍贯为泉州的次数远远超过其它城市。

7. 苏轼：《东坡全集》卷56，《论高丽进奉状》，武汉大学出版社，1995年。

8. 苏轼的五次奏疏分别为元祐四年11月3日《论高丽进奉状》、元祐四年11月13日《论高丽进奉第二状》、元祐四年12月3日《乞令高丽僧从泉州归国状》、元祐五年8月15日《乞禁商旅过外国状》、元祐八年二月初一日《论高丽买书利害劄子》，见《东坡全集》卷56、卷58、卷63。

9. 苏轼：《东坡全集》卷56，《论高丽进奉状》

10. 《宋杭州南山慧因教院晋水法师碑》，见杨渭生等编著：《十到十四世纪中韩关系史料汇编》上册，北京：学苑出版社，1999年，第786页。

11. (宋)苏轼：《东坡全集》卷58，《论高丽进奉第二状》

12. 《宋杭州南山慧因教院晋水法师碑》，见杨渭生等编著：《十到十四世纪中韩关系史料汇编》上册，北京：学苑出版社，1999年，第800-816页。

交誉之”的记录。<sup>13</sup> 1086年5月20日，义天师徒乘本国朝贺使船返国，同月29日到达高丽。义天回国后通过宋商将高丽所藏《华严经》三部，共170卷远涉重洋送入慧因教院。1087年，徐戡受高丽委托，在杭州雕造“夹注华严经”经板2900余片，然后运往高丽，获取厚利。1088年冬天，净源圆寂。几年间，泉州商人穿梭往返，传信递物。1089年，义天派寿介等人搭徐戡船来祭奠，不幸被苏轼所押。

苏轼之所以对徐戡恨地咬牙切齿，必惩办之，原因是泉州商人在宋丽贸易中违禁太甚。他认为：“窃闻泉州多有海舶入高丽，往来贸易”“唯福建一路，多以海商为业，其间凶险之人，犹敢交通相惹，以希厚利。”而为了获取暴利，他们“因往高丽，遂通契丹，岁久迹熟，必为莫大之患。”“交通契丹之患，其渐可忧，皆由闽浙奸民因缘商贩，为国生事。”<sup>14</sup> 大文豪苏轼在对待泉州贸易高丽方面，表现地十分保守，甚至是顽固，抓住徐戡之事大为造势。

苏轼此招似乎十分奏效，徐戡发配千里之外后，1090年，朝廷重申如不请公据非法出海到高丽者，处以徒行两年，五百里编管。这年，泉州商人王应昇请往高丽公凭却转至辽国贸易的事发，更坐实了放任泉州商人赴丽贸易的危险。很难完全归于巧合，也在这一年，《高丽史》记载了最后一条泉州商人徐成率150人往高丽之后，再无记录籍贯为“泉州”的商人出现，虽然可以相信很多记为“宋商”的仍是泉州人，但此后势力已大不如前。当然，此时历史给了泉州人新的机遇，高丽不再是他们最重要的贸易对象。

两段相距20年的商人故事，让我们看到了古代中国外交史上独特的现象：由一个城市的商人担任了两国友好的“急先锋”，又是同一座城市的商人成为两国关系的“替罪羊”。这种现象，至少表明北宋时宋丽关系的两个特点：商业往来在宋丽关系中举足轻重，甚至是主导；泉州商人在宋丽贸易中拥有其它城市无法相提并论的强势。

## 二、宋丽交往模式的转变：泉州商人的机遇

值得注意的是，北宋时，明州是专司高丽贸易的市舶司，且地理位置距离高丽较泉州近，应该与高丽往来更多。但从中国方面的文献、《高丽史》的记载来看，北宋明州与高丽的交往显然不及泉州。

《高丽史》所记北宋前往高丽贸易的中国商人不下数百起，大多泛称“宋商”，只有少数标明籍

13. (宋)李焘：《续资治通鉴长编》卷435

14. (宋)苏轼：《东坡全集》卷56，《论高丽进奉状》

贯,其中明确记载为明州商人的只有3起<sup>15</sup>,而泉州有20起604人<sup>16</sup>,其他的福州3起、广南3起、台州3起、江南2起、闽人1起。<sup>17</sup>《高丽史》记录的一般是与高丽官方有交集的商人。他们有的是为了讨好王室方便在丽经营,而献方物;有的是为了获取高丽王的优厚回赐,而献方物;有的是为王朝作信使,而与高丽王府发生往来。这些仅占赴丽宋商中的一小部分,还有很多的舶商、散商、杂商未被记录。但从《高丽史》中泉州商人远远超越其他城市商人的记载频率,仍反映了泉州商人在对丽贸易中,规模和影响力都是其他港口无法比拟的。

《高丽史》记载的首起泉州商人是1015年(高丽显宗六年)，“宋泉州人欧阳征来投”<sup>18</sup>,最后一次明确记载泉州商人的赴丽活动则是1090年(高丽宣宗七年)，“宋商徐成等一百五十人来献土物”<sup>19</sup>。在这几乎贯穿11世纪始末的往来中,20起泉州商人分散于各个时期,即使在宋丽官方关系中断的四十余年间,仍不断有泉州商人“来献方物”。禁令仿佛成了一纸空文。苏轼送搭乘徐戡商船的高丽僧寿介等人回国时,送他们到明州,到了明州后,他“访问明州近日少有因便商客入高丽国”,而“泉州多有海舶入高丽往来买卖”,所以通知明州,如果没有船舶,便将寿介等人“发往泉州,附舡回国”。<sup>20</sup>可见,北宋时,哪怕是在断交期,泉州仍一直有船发往高丽,泉州才是对丽贸易的主要商港。那么是什么原因,让泉州超越各方面条件都更好的明州呢?

### (一)泉州与高丽有很深的历史渊源

唐代开始,泉州与朝鲜半岛就有交往。其时,明州是唐代最重要的商港之一,新罗是大唐最重要的贸易伙伴。新罗人来华的主要登岸地在明州,因此浙东至今仍有众多新罗史迹。唐五代时,泉州与新罗交往的史料史迹则十分有限,可见唐代泉州与朝鲜半岛的往来远不及明州。但从泉州如今仍有冠以“新罗”“高丽”的村庄地名,物产上有诸如“新罗葛”“高丽菜”,佛教寺院有新罗僧人的足迹<sup>21</sup>等仍可合理推测,泉州是明州以外,新罗人的另一个活动点。德国学者夏德和美国学者柔克义在《诸蕃志译注》中认为,9世纪或者更早,泉州“曾与日本、高丽有贸易联系,有将近一个世纪的历史,后来阿拉伯人发现该地有日本、高丽等国的产品,这些产品在广州是无法得到了。”<sup>22</sup>此时,印度洋上的航海高手阿拉伯、波斯人,大量来到中国沿海泉州贸易,他们在

这里发现了广州所没有的高丽商品。很可能,唐代以来,东北亚和西亚的商人都来到了泉州,泉州成为联系朝鲜半岛同阿拉伯地区通商的中介。由来已久的高丽与泉州贸易,使泉州人对高丽的了解虽不及明州,但熟悉程度仍超其他城市。这从北宋初年移民高丽的泉州人蔡仁范事例或也能略有了解。

韩国翰林大学亚细亚研究所金龙善教授主编的《高丽墓志铭集成》里,收录4篇高丽的宋代移民墓志铭,其中有两方是泉州人的,即北宋初年的蔡仁范和北宋末年的刘载。据《蔡仁范墓志铭》载,“公姓蔡,讳仁范,是大宋江南泉州人”,据推断“他生于934年,卒于998年,享年六十五”“宋开宝三年(高丽光宗二十一年,970)移民高丽,移民时三十七岁,移民前在宋尚未考取功名或是取得官职”,到了高丽后,他身居高位,历经四朝,辅佐高丽王左右。<sup>23</sup>他在高丽之所以能仕途坦荡,是因为高丽王对宋文化的仰慕与崇尚。蔡仁范“博通经史,富有文章”,在宋科举未第,他便选择随泉州船入丽发展并取得成功。在信息极不通畅的古代,中年蔡仁范敢于冒险远渡黄海入丽,是因为对高丽王招募宋文人的政策非常了解。他获取信息的渠道或是来自旅泉的高丽人,或是源于来往于高丽的泉州商人。根据北宋初年,宋丽交往是由高丽商人主导的情况看,信息很有可能来自高丽人。如蔡仁范这样的事例并不唯一,《高丽史》载,1015年,泉州人欧阳征投奔高丽,第二年便被高丽政府任为左右拾遗。<sup>24</sup>可见当时的泉州对高丽并不陌生,对前往高丽也有相应渠道。

### (二)宋丽贸易从“迎进来”转为“走出去”

10世纪中叶到12世纪初,中国国内形势巨变,北方少数民族崛起,形成北宋、高丽、辽三国并存的情形。强大辽国的出现,使宋丽关系受制于第三方而变得十分复杂。面对着北方的咄咄攻势,重文轻武的宋王朝渐渐丧失了对东亚政局的把控力,中心地位和绝对的权威受到各方挑战。表现在中国对朝鲜半岛的交往上,则是从宋以前对朝鲜半岛的接纳和包容,即迎高丽人入宋,到官方外交的防守态度。但官方的“冷静”不等于彼此实际需要的消失。由于宋国力的不足,与宋直接发生外交关系的国家并不多,没有哪个国家像高丽那样重要到足以威胁到王朝的安危存亡,所以,宋王朝存在着与高丽交好以制北方的需求。另一方面,对高丽而言,汉文化和商品始终那么具有吸引力。所以双方交往的需求是强烈的,这种需求在官方不畅时,自然会更多地转向民间。于是,以商人和移民为代表的宋人开始主动走到高丽去,在这种模式下,宋丽双方的交往进入了转型,即从高丽商伴随官方入宋朝贡贸易,转为宋商赴丽的民间贸易。这个转变从

15. 陈高华:《北宋时期前往高丽贸易的泉州舶商—兼论泉州市舶司的设置》,载《海交史研究》1980年第2期。

16. 王连茂:《泉州港视野中的宋丽贸易:有关泉州商人的那些事》,载《刺桐杂识》,海洋出版社,2018年,第155页。

17. 陈高华:《北宋时期前往高丽贸易的泉州舶商—兼论泉州市舶司的设置》,载《海交史研究》1980年第2期。

18. 《高丽史》卷4《显宗世家一》

19. 《高丽史》卷10《显宗世家》

20. 《论高丽进奉状》《乞令高丽僧归国状》

21. 叶恩典:《泉州与高丽、新罗文物史迹探源》,载《海交史研究》2006年第2期,第27-46页。

22. Hirth and Rockhill,Chau Ju Kua:His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries,Entitled Chu-fan-chi,转引自李金明、廖大珂:《中国古代海外贸易史》,广西人民出版社,1995年。

23. 王霞:《宋朝与高丽往来人员研究》中的“墓志铭所见宋移民事例”,中国社会科学出版社,2019年。

24. 《高丽史》卷4《显宗世家一》



《高丽史》的记载也可有所感受。

宋初五十年,《高丽史》没有记载宋商往高丽贸易的事例。北宋初年,宋丽间的贸易仍延续唐朝与新罗时的模式,由高丽入宋朝贡同时兼有高丽商人到沿海地区贸易。10世纪末,因宋廷担心高丽商受辽利用,入宋搜集情报,开始确禁止宋商私下和来华高丽商进行交易。太平兴国元年(976)规定“私与蕃国人交易者,计其值满百钱以上经罪,十五贯以上黥面:配本州为兵役”<sup>25</sup>,因此来宋贸易的高丽商经营状况十分艰难。高丽商入宋兴贩受阻,但高丽国内对来自宋的商品需求却十分强烈,于是,宋商成为理想的替代。宋商入丽贸易,既可以满足高丽王府对宋文化和奢侈品的需求,还不必担心本国海商势力强大而危及王权。所以,高丽王朝对宋商入丽十分支持,从1012年《高丽史》中记录的第一个到丽宋商陆世宁后,大量的中国海商络绎不绝前往高丽。宋商取代高丽商成为宋丽贸易的主角。这一从“迎进来”到“走出去”的转变,开创了宋丽民间交往的盛世,也给了泉州前所未有的机遇。

北宋初年,泉州与高丽的往来是历史上泉州与新罗关系的延续和发展,但随着高丽对宋商主动“走出去”贸易需求的产生,泉州获取了巨大的动能。因为泉州人那种积极“走出去”的意识和执行力,在北宋所有城市中是最强烈的。

古代泉州靠山面海,海洋和高山的阻隔,使她远离中原,偏居一隅,从而一直按照自己的轨迹发展着,中原“士农工商”以商为末的传统价值观对泉州人的影响有限。相反的,“人稠山谷瘠,虽欲就耕无地辟”<sup>26</sup>的自然生存环境,让泉州人自古以来便更注重物质利益和改善生存条件。他们不以贸易为贱,接受商能致富的简单而朴素的思想。自唐始,泉州海外贸易便逐步展开;为了巨额利润,五代时泉州地方官王延彬“每岁造舟通异域”;<sup>27</sup>至宋初,泉州已形成专业的海商群体,拥有一定的航海、造船和贸易经验。彼时的泉州,社会内部有一股难以阻挡的力量在推动着商业价值观的形成,“商业贸易在历朝历代,在各个地方皆可见到,但真正成为社会共识,受到如此推崇,并大范围地走向民间的,泉州却是一个少见的例子。”<sup>28</sup>这与当时的时代背景产生了同频共振。泉州商人那种其他城市商人所不具有的不顾一切追逐利益的思想 and 行为,恰好与宋丽间长期不稳定的官方关系、北宋对市舶利益的需求、高丽对宋商品的渴望、泉州与高丽往来的历史渊源等诸多因素,出现了非制度性的藕合,使泉州商人在北宋的宋丽贸易中脱颖而出,并在对丽贸易上最终超越了明州。

25. 《宋史》卷186《志139.食货下.8》

26. 谢履:《泉南歌》

27. 谢履:《泉南歌》

28. 王丽明:《宋代泉州社会对海洋商业观的认同》,载《人海相依》,2013年,第144 - 154页。

### 三、始于北宋的腾飞:赴丽泉州海商的历史功绩

#### (一)北宋时期,高丽是泉州最重要的海外贸易对象

公元9-10世纪,阿拉伯、波斯人是印度洋上的主力,他们掌握着南海的贸易网络,直接航到中国东南沿海进行贸易。泉州早在五代也有到南海贸易的基础,但更多的还是在自己地方上,与来自南海、东北亚的外国人进行经贸活动,尤其在与阿拉伯、波斯人的互相买卖中,掌握了许多贸易技巧。10世纪末,泉州人主动出洋到南海贸易的越来越多,但北宋朝廷的设计是把中国与南海的贸易集中在广州。971年朝廷在广州设立第一个市舶司管理海外贸易,欲往南海贸易要到广州办理公凭,接受抽解。所以,北宋时,南海一线贸易,广州港是执牛耳者,岁入曾居全国总舶入的十之八九。而泉州到南海,因要先到广州办理手续,回来又得再到广州市舶纳税,“必两驻冬,阅三年而后返。又道有焦石浅沙之险,费重利薄。”<sup>29</sup>所以,北宋泉州海商从南海开启贸易难有厚利。

相比之下,北宋泉州往东北亚有更多的优势。往北,走东路(又称北路)可由登州或密州横渡黄海到朝鲜半岛;往南,走南路则经明州渡东海到达;另外还存在着一条不需经过明州,从泉州直达沈家门到高丽的传统泉州航线。<sup>30</sup>北路虽陆路曲折、航路也远,但因是近海沿岸航行,安全性高,北宋中前期走此路为多;北方成辽统区后,北方航线不安全,《庆历编敕》(1041-1048)和《嘉祐编敕》(1056-1063)中有关市舶的条法规定:“客旅于海路商贩者,不得往高丽、新罗及登、莱州界。”<sup>31</sup>因而走南路的较多;元丰三年(1079)明令往高丽贸易要到明州请公凭前,走泉州航路的应不在少数;北宋末,由于朝廷条令及风水原因,泉州人一般先到明州请公凭。<sup>32</sup>但不论哪一航路,除了要绕道广州请公凭的短暂几年,其它时间的入丽贸易,只要是季候风顺利,都可四月乘着南风走,下半年乘着北风回,一年往返,付出的代价较南海小很多。商人以逐利为目标,泉州商人为了利益大胆追求,不畏艰险,竭尽全力去谋取个人利益和财富的积累。他们积极地寻找着海外的机会,此时的高丽无疑是个理想的目标。所以北宋一朝,高丽是泉州最重要的贸易对象。

#### (二)泉州商人在对丽贸易中得到成长

29. (宋)陈瓘:《先君行述》,转引陈高华:《北宋时期前往高丽贸易的泉州舶商—兼论泉州市舶司的设置》,载《海交史研究》1980年第2期。

30. 王连茂:《泉州港视野中的宋丽贸易:有关泉州商人的那些事》,载《刺桐杂识》,海洋出版社,2018年,第147 - 169页。

31. 王连茂:《泉州港视野中的宋丽贸易:有关泉州商人的那些事》

32. (宋)李焘:《续资治通鉴长编》卷86,真宗大中祥符九年二月。

此时, 宋廷对民间的宋丽贸易心态是复杂的。因为, 北方辽国是宋廷的要害, 而高丽同辽毗邻。所以, 他们既惧又爱, 惧的是商人趁去高丽, 入辽统区, 泄漏机密, 爱的是市舶之利可资国用。这种复杂的心态贯穿北宋始终。这从政策上的反复与矛盾可以看出: 咸平二年( 999 )宋廷在明州设立市舶司, 掌管对丽贸易, 呈开放姿态; 大中祥符九年( 1016 )二月, 宋廷下诏明州: “自今有新罗( 高丽 )舟飘至岸者, 据口给粮, 倍加存抚, 俟风顺遣还”,<sup>33</sup> 对丽商船尽安抚之事; 宋丽断交时, 《庆历编敕》( 1041-1048 )和《嘉祐编敕》( 1056-1063 )曾明令禁止从登、莱往高丽; 熙宁年间, 王安石变法, 对高丽采取积极方针; 但《熙宁编敕》( 1068 - 1072 )又重申严律”即乘船自海道入界河, 及往北界高丽、新罗并登、莱界商贩者, 各徒二年”, 以”不惟免使高丽因缘猾商时来朝贡, 骚扰中国, 实免中国奸细因往高丽, 遂通契丹之患”; 元丰二年( 1079 )禁令放开, “贾人入高丽, 货及五千缗者, 明州笈其各, 岁责保给引发船, 无引者如盗贩法。先是, 禁人私贩, 然不能绝。至是复通中国, 故明立是法”<sup>35</sup>。不长的时间跨度内, 政策导向反复不定, 这让赴丽贸易的泉州商人甚至有些不知所措。这样的背景下, 他们索性不再管政策如何规定, 哪怕是冒禁令也持续不断地走私。北宋一百多年间, 泉州海商到高丽从不间断, 不论是必须到明州办理公凭否则以私论处的规定, 还是宋丽的断交, 都无法阻止泉州海商往丽的热情, 他们甚至一度垄断对丽航线。正是这样, 才会有远离政治中心的泉州商人, 登上宋丽官方外交的舞台, 并在宋丽经济与文化交流上大放异彩。

北宋朝廷对泉州商人到高丽贸易的附带作用, 也是清楚的, 于是睁一只闭一只眼地放行, 不过分干预, 使双方在官方外交受限时, 两国关系仍能以一种非正式的方式得到不断延续。而另一方, 高丽在代替新罗后, 由于官方与辽建立了朝贡关系, 对宋便趋向保守, 但对待宋商的民间贸易, 高丽却采取积极的态度。高丽对汉文化和商品需求强烈, “每贾客市书至, 则洁服焚香对之”<sup>36</sup>; 带去的商品利润奇高, “雕造经板二千九百余片, 公然载往彼国, 却受酬答银三千两”;<sup>37</sup> 宋丽朝贡贸易时断时续, 商品时常出现严重空档期, 为使商品能继续运往高丽, 高丽王朝对泉州商人带去的商品会给高额回赐, “贾人之至境, 遣官迎劳, 然后于长龄受其献, 计所直以方物, 数倍偿之。”<sup>38</sup> 这些都给泉州商人留下了巨大的利润空间, 吸引着大批不惮风险的泉州商人, 即使拼死也要一博, 哪怕有朝廷的禁令。

为了笼络和挽留宋商, 高丽也出台了一系列优惠措施。凡前往高丽贸易的宋商, 皆入住国宾馆, 并享受王室赐宴和观礼的优待。高丽德宗三年( 1033 ), 在全国性的庆典活动上, 宋商与高

丽的官员、各国使节共同列席, 以后年年如此<sup>39</sup>。即使在断交期, “宋朝商人叶德庞等87人在娱宾馆, 黄拯等105人在迎宾馆, 黄助等87人在清河馆被盛情款待。”<sup>40</sup> 这种特殊的状态, 无疑为以商业立足的泉州留出理想的发展机遇, 泉州商人赴丽走私异常顺利。北宋后期, 高丽”王城有华人数百, 多闽人因贾舶至者。密试其能, 诱以禄仕, 或海留之终身。”<sup>41</sup> 在北宋朝廷和高丽王朝的默许下, 赴丽泉州海商和移民获取了一个又一个的兑变神话, 在北宋泉州, 越来越多的个体被赴丽海商的成功所感染, 触发了朴素商业思想在社会上的持续生存, 为南宋泉州的南海贸易打下思想基础。另外, 始于北宋的这种走私行为, 也深刻影响了后世泉州商人, 整个封建时代, 泉州商人不论遇到何种有失公允和情理的海禁, 都勇于开拓, 乐于交往, 形成”敢为天下人之不敢为”的海洋性格。从某种意义上, 正是这种走私违禁的勇敢, 开创了泉州的海外贸易盛况。

### (三)赴丽泉州海商推动市舶制度的改变

北宋, 赴丽泉州海商的卓越不仅奠定了泉州人的思想和行为基础, 更直接推动了制度的健全。因为泉州对丽贸易的频繁, 和为宋丽关系做出的巨大贡献, 熙宁五年( 1072 )有人”请置司泉州”, 但当时并未实行。熙宁九年( 1076 ), 宋朝廷反而修定了”广州市舶条”, “请罢杭州明州市舶司, 诸舶皆隶广州一司”,<sup>42</sup> 把所有的市舶管理尽归广州, 这样的规定显然是逆潮流而行, 原本发船往高丽当年可来回的泉州海商, 现在不得不要先南下广州, 再由广州北上, 耽误很多时间, 且因泉广间海道多有”焦石浅沙”, 艰险难行。因此, 官方统计到的泉州海外贸易量急剧下降, “舟之南日少, 而广之课岁亏”,<sup>43</sup> 导致朝廷市舶收入大受影响。朝廷将市舶尽归广州, 本意是要集中对市舶的控制, 避免因漏征舶税而损失。但因为新市舶法不利于泉州海商, 泉州商人即使没有减少出洋, 也选择走私, 避开广州市舶, 所以, 其结果反而使朝廷的舶税大受影响。元丰五年( 1082 ), 陈侂向朝廷分析弊端, 提出在泉州设立市舶司, 其子陈瓘在《先君行述》中记述此事:

泉人贾海外, 春去夏返, 皆乘风便。熙宁中, 始变市舶法, 往复必使东诣广, 不者没其货。至是命转运判官王子京拘栏市舶。子京为尽利之说以清, 拘其货止其舟以俟极。公以货不可失时, 而舟行当乘风便, 方听其贸易而笈各数以待。子京欲止不可, 于是踪迹连蔓起数

33. 苏轼:《东坡全集》卷58《乞禁商旅过外国状》。

34. (宋)李焘:《续资治通鉴长编》卷86, 真宗大中祥符九年二月。

35. 《宋史》卷186《志139.食货下.8》

36. 《宋史》卷487《高丽传》

37. 《苏东坡全集》卷58《乞禁商旅过外国状》

38.(宋)徐兢:《宣和奉使高丽图经》卷6.“宫殿2”。

39.《高丽史》卷6《靖宗世家》

40.《高丽史》卷10《列传》。

41.《宋史》卷487《高丽传》

42.《宋史》卷186《志139食货下.8》

43.(宋)陈瓘:《先君行述》, 转引陈高华:《北宋时期前往高丽贸易的泉州舶商—兼论泉州市舶司的设置》

狱，移牒谯公沮国法，取民誉。朝廷所疾，且将并案会公。得旨再任，诏辞温渥。子京意沮，而搜捕益急。民骇惧，虽药物燔弃不敢留。公乃疏其事请曰：“自泉之海外，率岁一往复。今远诣广，必两驻冬，阅三年而后返，又道有焦石浅沙之险，费重利薄，舟之南日少而广之课岁亏。重以拘栏之弊，民益不堪。置市舶于泉。可以息弊止烦。”未报。而子京倚法笈没以钜万计。上即位，子京始惧，而遽以所笈者还民。<sup>44</sup>

1085年，哲宗继位，负责财政的户部侍郎李常再提此事<sup>45</sup>，鉴于财税所需，1087年，哲宗朝不得不对市舶法重作修改，并增设了泉州市舶司。可以说，泉州市舶司的设立，是泉州海商主导下蓬勃发展的宋丽贸易的伟大成果。

市舶司的设立，在泉州的海洋贸易史上具有划时代的意义。它使泉州不再需要依附于任何港口，而是以己为起点航向世界。仿佛被插上飞翔的翅膀，拥有财富梦想、逐浪海外传统的泉州人，面对着更为广阔的市场，贸易的天平向南海倾斜，那里是更为宽阔的天地。于是，一个囊括了东北亚、东南亚、南亚、波斯湾，甚至延伸到东非海岸的庞大贸易圈逐步形成。世界范围内的东西方大交流也就此到来！高丽在泉州商人的视野中悄然淡出，但宋丽贸易在泉州海外贸易发展关键时期，所起到的作用却不应被忽视。

## 结论

北宋是商品经济初萌的历史时期，也是世界航海贸易的初期。泉州在这个特定的历史阶段里，借着与高丽的贸易，得到迅速成长，不仅获取巨额利润，更在宋丽关系中扮演了极其重要的角色。这在一定程度上使泉州社会对商业理念愈发认同，促进大规模商贸活动的形成，并最终直接推动了海外贸易制度的改变，从而在当时形成了商业追求的制度性与非制度性的互动与藕合，为泉州在南宋以迄元代的辉煌奠下基础。

宋丽贸易虽以贴岸航行和跨岛链航行为特色，属于早期的航海活动，对远途贸易和文明交流影响有限，但其触发形成的商品经济雏形及商业意识，却深刻影响了海上丝绸之路的发展，为后来利用季风与洋流，开展的远洋帆船贸易提供了内生动力。

44. (宋)陈瓘：《先君行述》，转引陈高华：《北宋时期前往高丽贸易的泉州舶商—兼论泉州市舶司的设置》

45. (宋)李焘：《续资治通鉴长编》卷406

# 한중 문명의 상호 교류 및 학습을 촉진하는 항해 중국항해박물관 사례

루웨이(陆伟)

상해중국항해박물관

여러분과 교류할 수 있도록 초대해주셔서 감사합니다. 이번 기회에 중국항해박물관을 간단히 소개하겠습니다.

## 1. 중국항해박물관 간략소개 및 양관의 교류

중국항해박물관은 국무원의 허가를 받아 설립한 중국 최초의 국가급 항해박물관입니다. 2005년, 정화(鄭和) 서항 600주년 기념행사의 중요한 성과이기도 합니다. 국가교통운수부와 상해시정부가 공동으로 건립하여 2010년 7월 5일 정식 개관했습니다. 상해시 린강(临港) 신구 도시권의 적수(滴水) 호숫가에 위치해 있으며 건평 4만6000㎡, 실내 전시면적 2만1000㎡, 실외 전시면적 6000㎡ 규모입니다. 중국항해박물관은 국가 1급 박물관, 국가 문명 기관, 국가과보교육기지(全国科普教育基地) 국가 4A급 명승지입니다.

중국에서 최대 규모, 최고 등급의 종합항해박물관으로써 중국항해박물관은 ‘항해’를 주축으로 ‘박물관’을 기반으로 항해역사관, 선박관, 항해와 항구관, 선원관, 해사와 해상안전관, 군사관의 6대 주제 전시관과 항해체육전시장이 갖추어졌으며, 기상관과 4D 영상관 어린이 놀이터가 있습니다. 중국 항해사업 발전의 과거와 현재, 미래를 펼쳐 보여 중화민족의 찬란한 항해문명과 뛰어난 전통을 널리 알리고자 합니다.

중국항해박물관은 한국국립해양박물관과 자매결연 및 교류관계를 맺었습니다. 양관 모두 국가급 항해박물관으로 중국항해박물관은 2010년 개관, 한국국립해양박물관은 2012년 개관했습니다. 2015년 9월 귀 박물관 김주식 본부장이 우리 박물관을 방문하였고, 2016년 11월 당위원회 서기이자 부관장인 Zhang Dongsu가 한국국립해양박물관을 방문하여 교류하고 손재학 관장의 환대를 받았습니다. 앞으로 양측이 전시, 전시품, 학술 세미나, 박물관 행사 등에서 전면적인 교류와 연동이 이뤄지길 기대합니다.

## 2. 한중 우호교류 및 해상왕래

중국과 한국은 바다를 사이에 두고 지척에 위치해 있고, 지리적으로 가까운 시공간적 환경적 특성으로 양국 교류의 유구한 역사를 쌓았습니다.

지금까지의 수많은 고고학 발굴은 먼 옛날부터, 특히 원시사회 말기에 이르러 중국과 한반도에 사는 원시족 군락 사이에 광범위한 연계가 이루어졌으며 밀접한 초기 문명이 형성되었음을 증명합니다. 중국 은상 말기의 '기자입조'를 시작으로 중국과 고조선의 교류는 새로운 역사의 단계로 접어들었고, 중원지역의 제도, 의례, 농경기술, 직조기술 등은 유입은 다방면에서 한반도의 발전을 촉진시켰습니다. 한나라 시기 군현(郡縣)이 설치되었는데, 한문화의 더 큰 영향을 받아 한반도의 부족들이 잇따라 고대국가 건설의 길을 걷게 되었고, 서기 5세기 무렵 한반도에서는 '백제·신라·고구려' 삼국이 패권을 다투었습니다. 수, 당 시기 중국과 한국의 관계는 복잡하고 변화가 많았습니다. 다양한 부족들이 이동과 연합을 거듭하고, 문화 교류가 활발히 이루어졌습니다. 송, 원 시기 중국과 한국 사이에 전쟁과 갈등이 있었고 주요 정치 세력이 서로 연합, 분열, 이간 포섭했지만, 서로 간의 경제적, 문화적 유대관계도 강화되었습니다. 명·청 시대에 이르러 정치는 물론 무역, 경제, 과학기술 등에서도 한·중 간의 관계가 더욱 긴밀해졌습니다. 조선시대 시인 허균은 조선과 일본의 전쟁을 지원한 명나라 친구를 떠나보내며 다음과 같은 시를 썼습니다. "비록 나라는 다르지만 사람 사이에는 중국과 타국의 구분이 없네. 세상에 나니 모두 형제인데 초나라나 월나라로 나눌 필요가 있을까? 모든 것을 보여주는 깊은 사림이 마치 술병에 겨울 달이 비추는 듯 하구나." 이는 한·중 양국의 순치상존 관계에 대한 높은 요약과 묘사입니다.

오랜 교류의 역사와 방대한 문헌 기록은 모두 한국과 중국의 오랜 우호적 교류를 반영하고 있습니다. 역대 고서 역사자료를 보면 수많은 문헌 기록이 남아 있고, 양국이 수천 년 동안 교류해 온 궤적을 그리고 있습니다. 정치 제도, 외교 관계, 경제 무역에서 문학 예술, 천문 지리, 의례 풍습 등에 이르기까지 그 기록 범위가 넓고 상세하며 생동감이 넘칩니다.

해상교류의 관점에서 볼 때 중국은 연해의 대국으로서 한반도와의 해상교류는 양국 교류의 역사에서 중요한 위치를 차지합니다. 역사적 기록에 따르면 전국시대가 끝나고 중원의 여러 나라는 바다로 출항할 수 있는 중형 선박의 건조 기술이 있었고, 산둥반도에서 출발한 배가 한반도의 대동강에 이르러 당시의 왕성으로 거슬러 올라갈 수 있었습니다. 이는 중원과 한반도의 주요 해륙수송무역 통로였습니다. 당나라 시대에는 해상 교통이 더욱 발달하여 산둥은 산둥반도의 동쪽 끝에서 바다를 건너 한반도에 이르는 가장 단거리의 직통항로를 개설하였다고 합니다. <입당구법순례행기> 기록에 따르면 명주, 양자강, 등주, 초주 산양현, 해주에는 모두 신라까지 가는 노선이 있었습니다. 가장 빠른 지름길은 2~3일이면 도착했다고 합니다.

신라에서 당나라에 가려면 영암 부근에서 흑산도를 거쳐 당나라의 정해현이나 명주로 갈 수 있었습니다. 발달한 교통으로 신라 교민이 급증했고, 특히 산둥반도, 강희(江匯)지구 등 연해지역은 신라 교민들

의 집결지가 되었습니다. 송, 원 시기 많은 중국 해상무역 상인들이 무역을 위해 고려로 왔습니다. 한국 학자가 『고려사』 중의 관련 자료를 통계한 바에 따르면 북송과 남송에서 고려에 갔던 민간 상인과 선원의 수는 기록이 있고 입증할 만한 수량만해도 5,000여명에 달합니다. 당시 고려 정부는 상인을 적극 환영했습니다. 송나라 상인을 위한 전문 여관은 물론이고 송나라 상인을 관직에 앉힐 정도였습니다. 송나라 정부도 명주(明州)에 고려관을 세우고 고려의 사절과 상인들을 접대했습니다. 청나라 시기에도 중한 양국의 해상교류가 활발히 이루어졌고, 무역뿐만 아니라 해난구조에서도 양국이 협력하였습니다. 청실록과 조선실록의 기록에 따르면 양국이 바다를 떠도는 난민을 서로 구한 사례는 약 200건으로 인도주의적인 구조의 훌륭한 풍습은 중한 관계사에서 귀한 한 획을 그었습니다. 중국과 한국은 모두 유구한 역사와 찬란한 문화를 보유하고 있고 동아시아 문화권에서 없어서는 안 될 부분입니다. 앞으로 한중 양국은 민족문화의 독특함을 유지하면서 서로 배우고 서로 포용하고 우호적으로 상생하여 교류의 새로운 국면을 열어나아가야 할 것입니다.

## 3. 유물의 역사적 증거

문헌은 역사기록의 일종으로, 대대로 전해지거나 고고학적으로 발견된 유물과 유적지는 중한 양국의 해상 교류 역사를 생생하게 반영하고 반박할 수 없는 실물적 증거이기도 합니다. 긴 역사 속에서 양국은 왕조가 바뀌고 국호가 많이 바뀌었지만 다양한 문헌 기록과 민속신앙은 물론 각지에서 소장, 출토된 문화재, 고고학적 발견, 유물과 역사의 증명에 이르기까지 수천 년 이어진 양국의 우호 교류를 입증합니다. 여기에서 역사의 일부를 소개함으로써 한중 교류의 역사를 더욱 구체화하고자 합니다.

### (1) 동쪽으로 간 서복(徐福)과 한국

2,000여 년 전 중국 진나라 시기 불노장생의 약을 찾으려던 진시황은 가장 신비로운 동쪽으로 간 서복의 이야기를 탄생시켰습니다. 『사기(史記)』에 기록이 있을 뿐만 아니라 한나라 초기의 승상 소하(蕭何)가 남긴 진나라 죽간(竹簡)도 이를 증명합니다. 중국 연해 일대, 특히 산둥, 강소, 절강 등 성(省)은 물론 일본과 한국 등지에 서복에 관한 각종 전설과 유적지가 남아 있습니다.

서복은 과학기술 지식을 많이 알고 항해 경험도 풍부했습니다. 서복은 수천 명의 소년 소녀와 각종 장인을 거느리고 오희 씨앗을 가지고 바다를 건너 진시황을 위해 선약을 구하러 갔습니다. 자연히 선약은 구할 길이 없고, 서복도 다시는 돌아오지 못했습니다.

동쪽으로 간 서복의 이런 거창한 행적은 많은 역사학자들이 생각하는 것처럼 계획적으로 조직된 해외 이민일 가능성이 있습니다. 이 길은 한국과 일본으로 가는 뱃길을 열고 여러 번 출항해 만리를 여정을 기록했습니다. 저명한 서복 문제 연구 전문가인 뤼치상(羅其湘) 교수는 동쪽으로 간 서복이 연 일본행

항로는 두 갈래라고 주장합니다. 첫 번째는 북로(北路) 항로인데 산둥 연해지역에서 동쪽으로 한반도 서해안을 따라 제주도를 거쳐 일본 규슈(九州) 부근에 이르는, 일명 해안항로라 불리는 항로입니다. 두 번째 항로는 남로(南路) 항로입니다. Ningbo(宁波)의 츠시 다평산(達豊山)에서 동쪽으로 항주만을 지나 구로시오 난류를 타고 북상해 일본 규슈(九州) 부근에 도달하며 표류항로라 불립니다. 왕뒤 선생이 고증한 바에 따르면 서북이 마지막으로 일본으로 건너간 항로는 평원 광택만을 통과했으며, 사마천이 평원 광택이라고 불렀던 곳이 오늘날 한국의 평택으로 추측합니다. 평택은 평원광택의 약칭으로 진나라와 한나라는 평원광택, 조선은 연달부곡이라 불렀습니다. 연달부곡은 곧 평원 광택이라는 의미입니다. 이는 왕뒤 선생이 여러 해 동안 한국에서 현지 조사를 한 끝에 내린 결론입니다. 객관적으로 말하자면 서북은 중국 역사상 최초로 한국과 일본에 도착한 근거를 찾아볼 수 있는 친선과 평화의 사절이며 지금도 일본과 한국에는 서북의 후예라고 주장하는 사람들이 있습니다.



서북석비

(2) 당대 해수포도문동경 의전

“동경(구리거울)으로 의관을 바로 세울 수 있다는 말이 있듯이 동경은 고대인의 중요한 생활용품 중의 하나로, 중국은 세계 최초로 동경을 주조하고 사용한 나라 중의 하나이며, 당나라는 동경 제작의 절정기였습니다. 특히 해수포도문동경이 대표적이며, 그 조형이 아름답고 문양이 기발하며, 내포된 내용이 풍부하며, 주조가 정교하여 당나라의 성대한 기상을 나타냅니다.

해수포도문동경은 보통 둥근 모양에 부조 기법으로 장식되어 있는데, 주제 문양은 포도와 바다짐승으로 이루어져 있으며, 불룩한 연주문(連珠文)은 거울면을 안과 바깥 두 구역으로 나누고 안으로는 여러 마리의 바다 짐승이 가지와 줄기를 감고, 바깥으로는 포도와 새, 짐승이 서로 다른 포즈로 엮혀 있습니다. 고고학 자료를 보면 해수포도문동경은 아주 폭넓게 사용했습니다. 중국 남북의 넓은 지역뿐 아니라

오늘날 일본, 한국, 이란, 몽골, 러시아 등 여러 나라에서 사용될 정도로 이 장식의 동경은 중국뿐 아니라 세계 다른 지역 사람들에게도 널리 사랑받았습니다. 해수포도문동경은 중국과 외국 문화의 다양한 요소를 융합하여 당나라 전성기에 다문화 교류를 통해 서로의 장점을 본받고 받아들이는 고대 중외 경제 문화 교류의 중요한 실물 증거입니다.

고대 중국과 한반도는 지리적으로 동아시아 대륙에 위치하여 두 곳 사이에 밀접한 교제와 연계가 있었으며, 당나라 시대에는 한반도에 고구려, 백제, 신라 3국이 병립하고, 신라가 삼국을 통일하여 정치, 경제, 문화적으로 당나라와 왕래가 많았습니다. 신라에는 당나라 상인, 사절, 학생이 많았으며, 비단, 도자기, 찻잎, 서적 등 당대의 풍부한 물산을 가져왔는데 해수포도문동경 또한 두 나라의 무역으로 신라의 곳곳에 전해졌을 수 있습니다.



당대 해수포도문동경

(3) 금나라 선박문동경과 두 나라의 관계

중국 고대의 동경은 생활용품으로 한나라 시기에 제조기술이 성숙하여 조각, 장식, 주물공예가 모두 뛰었습니다. 송나라와 금나라 때 주조된 동경은 소박해졌지만, 제작 소재가 훨씬 다양하고 누대정각, 산수화조, 인물이야기 등 실생활을 소재로 삼아 삶의 정취가 넘쳤습니다. 선박문동경은 이 시기에 나타난 새로운 스타일입니다. 독창적이고 독특한 문양으로 중국뿐 아니라 일본, 한국 등지에서도 많이 출토되어 세간의 눈길을 끌었습니다.

선박문동경은 송나라, 금나라 시기의 특색을 띠며 ‘해선거울’, ‘파도 돛 해바라기거울’, ‘항해도거울’ ‘선박거울’ 등이 있습니다. 중국 산시, 허난, 후난, 쓰촨, 지린 등지에서 많이 출토돼 비교적 널리 분포되어 있고 형식도 다양합니다. ‘황비창천(煌丕昌天)’ 선박거울을 가장 많이 볼 수 있으며 사용 연대는 북송에서 금나라에 이릅니다. 한국에서 출토된 선박 거울은 흔히 ‘동계양각선유문화형경(銅製陽刻船游文花形鏡)’라 불립니다. ‘선박문 황비창천 명경(銘鏡)’이나 ‘황비창천경’ 등 거의 ‘황비창천’ 명문이 있어 사용연대가 북송에서 원나라 시기에 해당합니다.

한·중 양국에서 출토된 선박거울은 같은 점도 있고 다른 점도 많습니다. 간단하게 분석해 보면 한국 조상들이 고려시대인 중국의 송원시대에는 중국 문화를 그대로 받아



금나라 ‘황비창천’ 선박문동경

들이는 것이 아니라 거울 삼아 흡수하거나 취사 선택함으로써 자신만의 동경문양이 형성되었음을 알 수 있습니다.

#### (4) 신안 침몰선과 봉래 고대선박

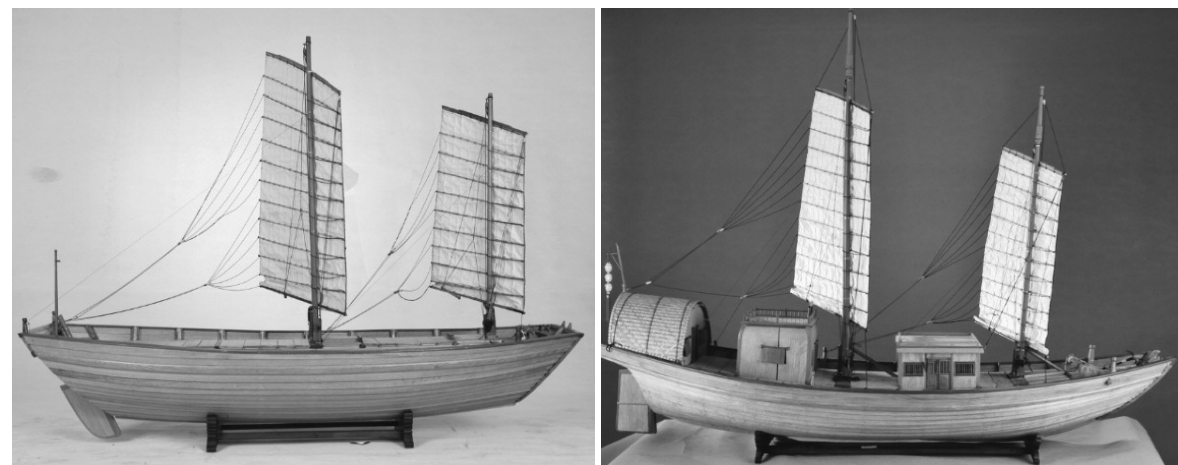
한중간의 해상교통왕래는 오랜 역사를 자랑합니다. 지리적 이유로 선박을 주요 운송도구로 활용하고 있으며, 한중 양국의 고대 문헌에 기록되어 있습니다. 근 몇 년 동안 쌍방의 해역에서 모두 상대방의 고대 침몰선을 발굴하거나 출토하였습니다.

1976년 전남 광주시 서부 신안군 수중에서 한국인 고고학자들이 인양한 중국 원나라 침몰선은 중국 경원(닝보)에서 일본 후쿠오카로 향하던 무역상선으로 태풍 등으로 서남해역에서 침몰한 것으로 추측합니다. 도자기와 금속기, 향신료 등 선박과 선원용품은 2만3000여 점, 다량의 중국 동기가 발굴된 것은 당시 동아시아와 교류의 현주소를 잘 보여줍니다.

2005년 산둥성 봉래 수역 서남쪽 끝자락, 산둥성 문화유적고고학연구소 등에서 3척의 고선박봉래 2, 3, 4호를 발굴했습니다. 지층 및 관련 문화재 연구에 따르면 고대 선박은 원나라 말과 명나라 초 사이에 이곳에서 침몰한 것으로 판단됩니다. 선체 구조와 시공방법은 수년에 걸쳐 발견된 중국 고선박과 일부 유사하지만 중국 고선박과는 차이가 큼니다.

연구와 복원을 통해 봉래 3호는 고려 고선박으로, 중국 고선박과 고문헌에서 볼 수 없었던 구조와 형식을 띠고 있어 고려 고선박의 전통 조선 공법을 적용한 것으로 보입니다. 그러나 3호선박은 고려 고선박과 일치하지 않는 점도 있는데 고려 고선박의 가룻목이 아니라 여러 중국 고선박처럼 가로 칸막이벽을 적용했습니다.

발굴된 신안의 원나라 침몰선과 고대 봉래 고려선은 한국과 중국 사이의 빈번한 민간교류를 보여줄 뿐만 아니라 양국이 조선 기술 분야에서 광범위하게 기술교류를 하고 있었음을 증명합니다. 중국항해



신안 침몰선박 모형

봉래 고대선박 모형

박물관에는 침몰한 선박 두 척의 모형이 있습니다.

#### (5) 마조 신앙의 전파

마조의 본명은 임묵(林默)입니다. 천비, 천후 등으로도 불리며 역대 뱃사공, 선원, 여객, 상인, 어민들이 함께 신봉하던 여신입니다. 마조신앙은 중국 연해지역 특히 중국 동남쪽 연해지역을 중심으로 광범위하게 전해진 중화 민족의 중요한 문화재입니다. 2009년 유네스코는 마조 신앙을 <인류 무형문화유산 대표목록>에 포함시켰습니다.

역대 해상교류가 확대되면서 마조 신앙은 여러 나라와 지역에 널리 퍼졌습니다. 현재 전 세계 50여 개국과 지역에 중국 복건성 메주의 사당에서 분령된 마조사당은 수 만개가 있으며 3억 명 이상이 마조를 신앙하고 있습니다.

한국인들이 마조를 접한 역사도 매우 오래 되었는데 한중 양국 사신의 왕래와 밀접한 관계가 있는 것으로 나타났습니다. 역사적으로 한반도의 왕조는 중국과 매우 밀접하게 왕래했고, 공식 사자들이 바다를 통해 왕래했습니다. 해로를 통해 중국에 출사한 고려, 조선 사신과 수행원들이 바닷길에서 자주 해신인 마조에게 무사 안녕을 기원했고 그들이 서로 자주 오가면서 마조 신앙이 한반도에 퍼졌으며, 이는 조선 왕조 사신의 마조 시에서 확인할 수 있습니다.

또한 양국 상인들의 무역 거래도 마조 신앙의 전파 여건을 조성했습니다. 오늘날 한국 학자들이 마조와 영등을 비교하여 연구한 바에 의하면, 마조 신앙은 한국에서 어업분야에서만 존재한 것이 아니라 어촌과 농촌, 산촌민들을 소통시키는 감정적 연결고리가 되어, 한국에서 마조를 숭배하는 신격이 바다의 수호신에서 종합적인 신으로 발전한 것으로 나타났습니다. 고증한 바에 의하면 한국의 서울, 인천, 부산, 제주 등지에 마조 신앙문화와 관련된 마조신단, 마조사당 한성궁, 마조향로 등의 유물이 남아 있는 것으로 확인됐습니다.



#### 4. 협력 비전

한중 양국의 우호 교류는 오래됐고, 중국항해박물관은 한국국립해양박물관과의 교류도 좋은 기반이 마련되어 있습니다. 이에 따라 두 박물관이 교류와 협력을 강화하여 문화재 소장품 활용, 인적 업무 교류 육성, 심포지엄 전시, 교육활동, 학술연구 등을 공동으로 기획하는 등 다각적인 교류협력을 더욱 강화해 한중 항해문화의 교류와 협력을 추진하길 기대합니다.

## 참고문헌

1. 왕소보 등, 《중한관계사》, 사회과학문헌출판사, 2014년 1월.
2. 진상승 등, 《중한교류삼천년》, 중화서국출판사, 1997년 12월.
3. 장증향, 《고대 중국이 조선에 끼친 영향에 대한 간략한 이야기》, 《동강학보》, 2004년 7호.
4. 강정, 《다시 신안 침몰선》, 《해교사연구》, 2004년 2호.
5. 김경일, 《중국과 한반도 관계사의 세 가지 측면을 천론》, 《동강학보》, 2002년 6호.
6. 정신철, 《약론 중국과 한반도 사이의 역사문화 교류》, 《당대 한국》, 2002년 겨울호.
7. 왕탁, 《서북동도의 수수께끼》, 2017년 청다오시 도서관 학술강좌.
8. 왕문홍, 《계절풍 해류로 보는 서북동도 강남도항로》, 대산신문망, 2017년 2월 28일.
9. 고서성, 《중한 양국 출토 항해도문동경》, 《고고와 유물》, 2000년 4호.
10. 공창기, 석룡비, 《중한 해상교통기술 교류의 증거 — 담봉래 출토 고려고선 2척》, 《해교사연구》, 2006년 2호.
11. 박현규, ‘한국의 마조신앙 현황’, ‘포전학원학보’, 2016년 1회.
12. 임명태, 황조휘, 《해상 실�크로드에 따른 마조문화의 전파와 발전》, 《지미대학 학보(철사판)》, 2015년 4호.

# 航海推动中韩文明交流互鉴 — 以中国航海博物馆为例

上海中国航海博物馆 副馆长 陆伟

感谢大会的邀请, 让我有机会和大家做交流, 也借此机会, 对中国航海博物馆做个简要介绍。

## 一、中海博简介及两馆交往

中国航海博物馆是经国务院批准设立的中国首座国家级航海博物馆, 是2005年郑和下西洋600周年纪念活动的重要成果, 由国家交通运输部和上海市人民政府共同建造, 于2010年7月5日正式对外开放。馆址位于上海市临港新片区主城区滴水湖畔, 建筑面积4.6万平方米, 室内展示面积2.1万平方米, 室外展示面积6千平方米。中国航海博物馆是国家一级博物馆、全国文明单位、全国科普教育基地、国家4A级景区。

作为中国规模最大、等级最高的综合性航海博物馆, 中国航海博物馆整体展示以“航海”为主线、“博物”为基础, 分设航海历史馆、船舶馆、航海与港口馆、海员馆、海事与海上安全馆、军事馆六大主题展馆和海洋和航海体育展区, 全馆共展出文(实)物近3000件, 通过对我国航海事业发展的过去、现在和未来的全面展示, 努力弘扬中华民族灿烂的航海文明和“睦邻友好、科学航海”的优良传统。

中国航海博物馆与韩国国立海洋博物馆有着友好的联系与交流, 两馆都是国家级的航海类博物馆, 中海博2010年开馆, 韩国国立海洋博物馆2012年开馆。2015年9月, 贵馆副馆长曾到访我馆, 2016年11月我馆党委书记、副馆长张东苏前往韩国国立海洋博物馆拜访交流, 也受到了贵馆孙在学馆长的热情接待。希望今后双方能在展览、展品、学术研讨、博物馆活动等方面开展全面交流与互动。

## 二、中韩友好交往及海上往来

中韩隔海相望,近在咫尺,立国既久且地理接近的时空环境特点奠定了两国源远流长的交往历史。

迄今为止,大量的考古发掘证明,自远古以来,尤其是到了原始社会末期,生活在中国大陆和朝鲜半岛的原始族群之间已发生广泛联系,形成了关系密切的早期文明。从中国殷商末期的“箕子入朝”起,中朝两地的交往便迈入了新的历史阶段,中原地区的制度、礼仪、农耕技术、织造技术等的传入催化了朝鲜半岛各方面的发展;汉朝时期,一度设立郡县,在汉文化的进一步影响下,朝鲜半岛上的部落相继走上了古代国家兴建之路,公元五世纪左右,朝鲜半岛形成了“百济、新罗、高句丽”三国争雄的局面;隋唐时期的中韩关系精彩变幻,纷繁复杂,各族群流动聚合,文化交流蓬勃发展;宋元时期中韩之间既有战争冲突、各大政治力量的纵横捭阖,又有相互之间日益加强的经济文化联系;而到了明清时期,无论是政治还是贸易、经济、科技等方面,中韩之间的联系更为密切。朝鲜诗人许筠在送别援朝御倭战争的明朝友人的一首诗中写道:“国有中外殊,人无夷夏别。落地皆弟兄,何必分楚越。肝胆每相照,冰壶映寒月。”这正是对中韩两国唇齿相依关系的高度概括和写照。

悠久的交往历史,浩如烟海的文献记载,无不体现中韩两国源远流长的友好交流。历代的古籍史料中,留下了无数的文献记录,勾勒出了两国交往数千年的发展轨迹,从政治制度、外交关系、经贸往来到文学艺术、天文地理、礼仪习俗等,其记述范围之广、之详、之生动令人惊叹。

从航海往来的角度看,中国作为一个滨海大国,与朝鲜半岛的海上交往在两国的交往史中占据了重要的位置。据史书记载,战国以降,中原诸国已有了建造中型外海船只的技术,由山东半岛出发的海船到达朝鲜半岛的大同江后上溯至当时的王城,是当时中原与朝鲜半岛海陆运输贸易的主要通道。唐代时,海上交通更为发达,山东开辟出由半岛东端跨海直达朝鲜半岛的最近航线。《入唐求法巡礼行记》中提到从明州、扬子江、登州、楚州山阳县和海州都有线路可达新罗,最为便捷者,两三日既可。而由新罗至唐则可以从灵岩附近经黑山岛至唐定海县或明州。发达的交通使得新罗侨民数量激增,尤其是山东半岛、江淮地区等临海地带成为新罗侨民的集聚地。

宋元时期,大量的中国海商前往高丽进行贸易。据一位韩国学者对《高丽史》中有关材料的统计,两宋前往高丽的民间商人和水手,仅仅有记载可考的就多达5000多人。当时的高丽政府对此采取了积极、欢迎的态度,不仅建有专门接待宋商的客馆,甚至还会对宋商委以官职;宋朝政府在明州也建立了高丽馆,用以接待高丽使节和商人。

到了清代,中朝两国的海上交往依然活跃,不仅体现在贸易方面,在海难救助中同样体现了

两国的互帮互助,据《清实录》和《朝鲜实录》的记载,清朝双方互救对方漂海难民的案例约有200起,人道救助的良俗谱写了中朝关系史上值得珍视的篇章。

可以说,中韩两国都有着悠久的历史,灿烂的文化,都是东亚文化圈不可或缺的一部分,在今后的交往中,中韩两国既要保持本民族文化的独特性又要相互学习,彼此包容,友好共赢,开创两国交往的新局面。

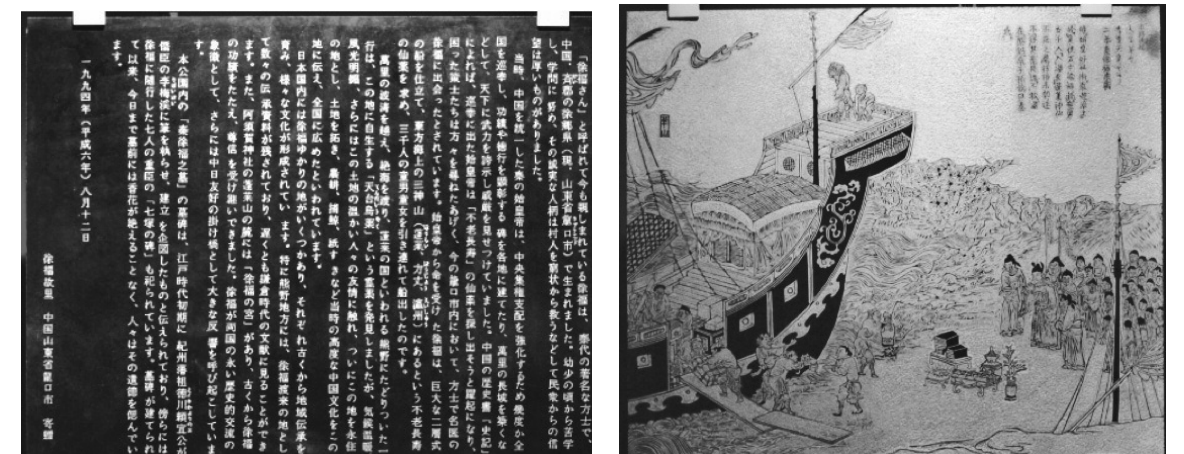
## 三、文物的历史见证

文献是历史记录的一种,传世或考古发现的文物古迹更是中朝两国海上交流史的生动注解和不可辩驳的实物见证。在漫长的历史发展中,两国虽然朝代更替不一,国号多有变更,但无论是丰富多彩的文献记载、民俗信仰,还是各地多有收藏或出土的文化遗产、考古发现,物史相证,无不印证两国数千年的友好交往。这里希望通过几个片段历史的案例介绍,进一步具象化中韩往来的历史。

### (一)徐福东渡与韩国

早在2000多年前的中国秦朝,因秦始皇寻求仙药长生不老的念头,引出了最具神秘色彩的徐福东渡故事,不仅有着《史记》的记载,另外汉初丞相萧何留下的秦朝竹简也证实了这件事,在中国沿海一带,尤其是山东、江苏、浙江等省份以及日本和韩国等地都存在着与徐福相关的各种传说和遗址。

徐福,又名徐市,是个有名望的方士(古代自称懂得求仙方术的人),懂得不少科技知识,又



徐福石碑



有丰富的航海经验。徐福受旨率领数千童男童女和各类工匠，带着五谷种子，渡海替秦始皇去寻求仙药。自然，仙药无从求得，徐福也一去不再回来。徐福东渡这样宏大的壮举，很有可能就是像许多史学家所认为的那样，是一次有组织有计划的海外移民的策略，这条道路开辟了通往韩国和日本的航道，多次出海，行程往复万里之多。

著名徐福问题研究专家罗其湘教授指出，徐福东渡日本航线有两条：一是北路航线，即从山东沿海向东沿朝鲜半岛西岸，经济州岛到日本九州附近，称“沿岸航线”；二是南路航线，即由宁波慈溪达蓬山起航，向东出杭州湾，穿过嵊泗列岛，汇入黑潮暖流北上抵达日本九州附近，称“漂流航线”。

据王铎先生考证，徐福最后一次东渡航行路线经过了“平原广泽湾”，被司马迁称之为平原广泽的地方可能就是今天韩国的平泽市。平泽是平原广泽的简称，秦汉称之为平原广泽，朝鲜则称之为渊达部曲。渊达部曲中的“渊”指的是湖泊，“曲”指的是河流，渊达部曲的意思就是平原广泽，这是王铎先生经过多年到韩国实地调查所得出的结论。

客观上说徐福是中国历史上有据可查的第一位到达韩国、日本的友好和平使者，至今日、韩两国还有人自称为徐福后人。



唐海兽葡萄纹铜镜

## （二）唐代海兽葡萄镜外传

“以铜为镜，可以正衣冠”。铜镜是古人重要的生活用品之一，中国是世界上最早铸造和使用铜镜的国家之一，唐代则是铜镜制作的鼎盛期，其中尤以海兽葡萄镜最具代表性，其造型优美、纹饰奇特、内涵丰富、铸造精美，彰显了大唐的盛世气象。

海兽葡萄镜一般呈圆形，采用浮雕技法进行装饰，主题图案以葡萄和海兽组成，凸起的联珠纹将镜面分为内、外两区，内区为数只海兽嬉戏于枝蔓之间，外区则以缠枝葡萄与姿势各异的鸟兽相间。从考古资料来看，海兽葡萄镜使用范围非常广泛，不仅存在于我国南北方的广阔区域，而且在今天的日本、朝鲜、伊朗、蒙古、俄罗斯等许多国家和地区都有发现，表明这一装饰风格的铜镜不仅在我国流行，同时也受到世界其他地区人们的喜爱。海兽葡萄镜融合了中外文化的诸多要素，充分体现了大唐盛世多元文化的交流互鉴、兼容并蓄，是古代中外经济文化交流的重要实物见证。

古代中国与朝鲜半岛在地理上同处东亚大陆，两地之间早就有密切的交往和联系，在唐代，朝鲜半岛上的高句丽、百济、新罗三国并立，后新罗统一三国，在政治、经济、文化上同唐朝往来十分密切，新罗来唐商人、使节、学生众多，带回了丝绸、瓷器、茶叶、书籍等唐代丰富的物产，海兽葡萄镜也可能随着两国的贸易交往传入了新罗各地。



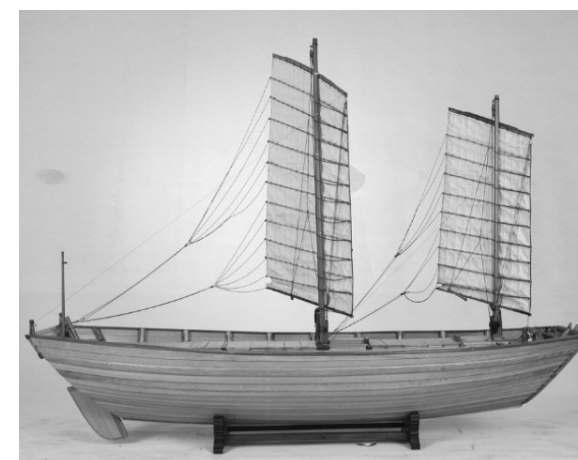
金“煌丕昌天”海舶纹铜镜

## （三）金代海舶纹铜镜与两地关系

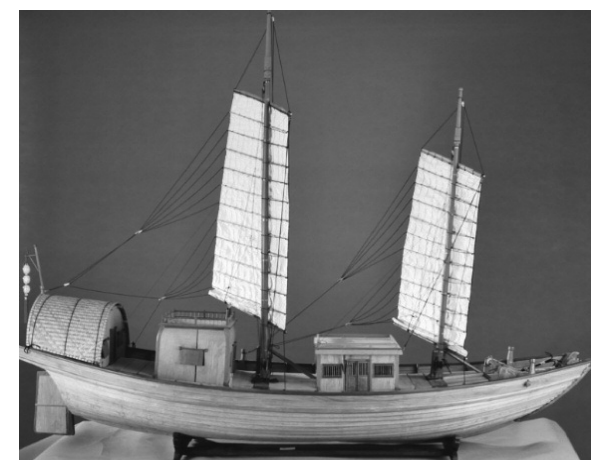
中国古代铜镜作为生活实用器，到汉唐时期制作工艺已经相当成熟，集雕刻、装饰、铸造工艺为一体。宋金时期，铜镜铸造虽趋于简朴，但制作题材更为丰富，出现了楼台亭阁、山水花鸟、人物故事等现实生活题材，极富生活气息，海舶纹铜镜就是这一时期出现的一种新风格纹样铜镜，别开生面，独树一帜，不仅中国多有出土，日、韩等地均有发现，引世人关注。

海舶纹铜镜作为宋金时期铜镜中极富特色的品类之一，名称有“海船镜”“海涛云帆葵花镜”“航海图形镜”“海舶镜”等，中国陕西、河南、湖南、四川、吉林等地多有出土，分布较广且形式多样，以“煌丕昌天”海舶镜最为多见，其使用年代在北宋至金代。而韩国境内出土的海舶镜往往称之为“铜制阳刻船游文花形镜”“船舶文‘煌丕昌天’铭镜”或“煌丕昌天镜”等，几乎都有“煌丕昌天”铭文，其使用年代当在北宋至元代。

中韩两国出土的海舶镜之间有相同点也有很多的不同点。通过简单的分析，我们可以看出韩国先民在高丽时期，也就是我国宋元时期，并不是全盘接受中国文化，而是有借鉴地加



新安沉船模型



蓬莱古船模型

以吸收或取舍,从而形成了自己特有的铜镜纹样风格。

#### (四)新安沉船与蓬莱古船

中韩之间的海上交通往来渊源久远,因为地理上的原因,其主要运输工具多采用船舶,在中韩两国古代文献中都有记载。近年来在双方的水域内都曾发掘和出土了对方的古代沉船。

1976年,在韩国全罗南道光州市的西部新安郡水下,韩国考古工作者打捞出一艘中国元代沉船,通常认为这是一艘从中国的庆元(宁波)出发前往日本福冈的贸易商船,途中可能是因台风等原因,在韩国西南海域沉没,发掘出水陶瓷器、金属器、香料等船货和船员用品2.3万多件,以及大量的中国铜器,充分反映了当时中国与东亚贸易交流的情况。

2005年,在山东蓬莱水域西南隅,山东省文物考古所等单位,成功地发掘出三艘古船——蓬莱2、3、4号古船。根据地层和相关文物研究判断,该古船是在元末至明初年间在此沉没的。古船的船体结构和施工方法,虽然有些地方与历年发现的中国古船有些相似,但更多的地方则与中国古船有相当大的差别。

通过研究和复原工作,蓬莱3号古船应是一艘高丽古船,其结构形式在中国古船和古文献中从未见到过,采用的应是高丽古船的传统造船工艺。但是,3号船也有与高丽古船不一致的地方,没有高丽古船上的“驾龙木”,而是像诸多中国古船那样采用了横向舱壁。

新安元代沉船和蓬莱高丽古船的出土,不仅说明了中韩两国民间往来的频繁,而且证明两国在造船技术上也存在着广泛的技术交流。中国航海博物馆就藏有这二艘沉船的模型。

#### (五)妈祖信仰的传播

妈祖,原名林默,又称天妃、天后等,是历代船工、海员、旅客、商人和渔民共同信奉的神祇。妈祖信仰广泛流传于中国沿海地区,尤以中国东南沿海为中心,是中华民族的重要文化瑰宝。2009年,联合国教科文组织将“妈祖信仰”列入《人类非物质文化遗产代表名录》。

随着历代海上交往的拓展,妈祖信仰在海外得到了广泛的传播,遍及许多国家和地区。目前,全世界近50个国家和地区,共有上万座从中国福建湄洲祖庙分灵的妈祖庙,有3亿多人信仰妈祖。

据研究,韩国人接触妈祖的历史也非常悠久,它与韩中两国使臣往来有着密切的关系。历史上,朝鲜半岛的王朝与我国来往非常密切,常有官方使者通过海路往来。经海路出使中国的高丽、朝鲜使臣及随行人员,他们在海路上常祈求海神妈祖保佑平安,频繁往来之际,妈祖信仰就在朝鲜半岛传播开来,这可从朝鲜王朝使臣的妈祖诗咏中得到印证。此外,两

国商人间的贸易往来也为妈祖信仰的传播创造了条件。

现今,韩国学者比较妈祖及灵灯研究发现,妈祖信仰在韩国不限定渔业领域,而成为沟通渔村、农村和山村民众的感情纽带,也使在韩国妈祖崇拜的神格从海上守护神逐渐发展为多元神。经考证,在韩国的首尔、仁川、釜山、济州等地尚保留着与妈祖信仰文化相关的妈祖神坛、妈祖庙韩圣宫、妈祖香炉等文物。

## 四、合作愿景

中韩两国的友好交往源远流长,中海博与韩国国立海洋博物馆的交往也有很好的基础。由此,也希望两馆进一步加强交流合作,在文物藏品利用、人员业务交流培养,以及联合策划举办专题展览、教育活动、学术研究等方面,展开多层次全方位的互动,共同推进中韩航海文化的交流与合作。



## 参考文献

1. 王小甫等,《中韩关系史》,社会科学文献出版社,2014年1月。
2. 陈尚胜等,《中韩交流三千年》,中华书局出版社,1997年12月。
3. 张增香,《浅谈古代中国对朝鲜的影响》,《东疆学刊》,2004年7期。
4. 江静,《再谈新安沉船》,《海交史研究》,2004年2期。
5. 金景一,《浅论中国与朝鲜半岛关系史的三个层面》,《东疆学刊》,2002年6期。
6. 郑信哲,《略论中国和朝鲜半岛之间的历史文化交流》,《当代韩国》,2002年冬季号。
7. 王铎,《徐福东渡之谜》,2017年青岛市图书馆学术讲座。
8. 王文洪,《从季风洋流看徐福东渡江南航线》,岱山新闻网,2017年2月28日。
9. 高西省,《论中韩两国出土的航海图纹铜镜》,《考古与文物》,2000年4期。
10. 龚昌奇·席龙飞,《中韩海上交流技术交流的见证——谈蓬莱出土的两艘高丽古船》,《海交史研究》,2006年2期。
11. 朴现圭,《韩国的妈祖信仰现况》,《莆田学院学报》,2016年1期。
12. 林明太·黄朝晖,《妈祖文化在海上丝绸之路沿线国家的传播与发展》,《集美大学学报(哲社版)》,2015年4期。

# 닝보 박물관 고려청자 전시 및 닝보 출토 고려청자 현황 분석

천밍량(陈明良)

닝보박물관

닝보는 중국 해안선의 중앙 양쯔강 삼각주의 남쪽 날개 쪽에 위치해 있다. 전형적인 강남의 물의 고장이자 항구 도시이며 줄곧 중국의 중요한 대외 무역 항구 중 하나였다. 닝보와 한반도의 우호적인 왕래는 그 역사가 유구하여 그 시작을 알 수 없을 정도이다. 다만, 동진 시기부터 월요청자가 한반도에 유입되기 시작하였으며 늦어도 9세기 말, 절강성의 장인이 월요의 도자기 기술을 한반도에 들여온 것이 고려청자 발전의 시작이 되었다는 것만큼은 아주 명확하다. 오대 말부터 북송 중기까지 반도청자는 빠르게 성숙하였으며 자체적인 부화기를 거쳐 새롭고 품질이 뛰어난 도자기가 국제 무역의 무대에 등장하기 시작했다. 이때 북송과 고려 사이의 정치, 경제의 정세 변화로 양국 교류가 더욱 빈번해지자, 신종 희녕 7년(1074)에 송나라 조정은 북방항로의 주요 항구였던 등주(登州)를 포기하고 모든 배를 남방항로에 속하는 명주항에서 출발하게 했다. 같은 해 명주는 고려의 사신을 맞아들이기 시작했다. 정화 7년(1117)에 명주에 고려대사관을 짓고 고려의 사절단이 머물게 했다. 명주항은 남송 시기에 가장 번성하였으며 조세수입의 중요한 역할을 했는데, 닝보에서 출토한 고려청자는 그러한 시기의 청자가 가장 많은 비중을 차지했다. 원나라 시기, 명주항은 지명을 경원항으로 개명하였는데 여전히 중국 3대 무역항 중 하나였으며 일본, 고려와의 거의 모든 교류를 도맡았다.<sup>1</sup> 신안에서 발견한 침몰선 또한 이 시기에 경원항에서 출항하였다. 동아시아 항로가 조기에 개통되고 선조들이 계절풍, 해류 등의 자연법칙에 대한 이해의 폭이 넓어지면서 바닷길을 통한 닝보와 한반도와의 교역활동이 많아졌다. 천혜의 지리적 이점 때문에 그 사이에 놓여 있는 동중국해와 황해는 두 나라를 가로막는 장벽에서 해양문화의 소통채널로 바뀌었다.

지명은 지나간 세월의 흔적을 가장 잘 간직하고 있는 기억 메모리이다. 주산 푸타의 지명에는 “신라초”, “신라서”, “신라산”, “신라방”, “고려도두”<sup>2</sup>가 있다. 이는 두 나라 사이의 해상 왕래 경로와 빈도, 규

1. 임사민:《닝보·역사상의 일본승려 중국취경증지》

2. 《항로, 문순과 해류》: 푸타산 서남쪽 해역과 육상에 있다는 고증이 나왔다.

모에 대한 좋은 역사의 증명이다. 10-13세기에 송나라와 고려의 왕래가 빈번했고 명주는 지리적, 역사적 이유로 두 나라 사이가 교류하는 과정에 아주 중요한 역할을 했다. 그리고 Ningbo에 유입된 고려청자의 제작시기는 고려왕조가 청자를 수출한 시기 전반에 걸쳐 있다.

## 1. Ningbo 박물관에 전시된 고려청자

**1.1** Ningbo 박물관이 소장하고 있는 고려청자는 모두 도편(도자기 조각)인데 크게 두 가지 유형으로 구분된다. 한 가지 유형은 Ningbo시 고고학 연구소의 발굴을 통해 소장하게 된 것으로 출토 장소와 관련 유적지의 참조 시기가 명확하다. 그러나 시기가 명확한 해당 유형은 수량이 적다. 현재 전시하고 있는 대부분의 자료는 동문 입구의 부두에서 가까운 원나라 나성 성벽 유적지에서 출토되거나 동도로 송나라 해운, 창고 유적지에서 출토된 것들이다. “1993년 11월, Ningbo 동도로 유적지의 원나라 문화층에서 처음으로 고려상감청자 도편이 출토되었다. 청자의 베이스는 희고 단단하며 미세한 공기구멍이 있고 두께 0.7cm로 내벽에 그림을 그린 흔적이 뚜렷했다. 유약의 빛깔은 분청으로 유약은 반들반들하고 윤택하며, 빙결은 물론 석회유약으로 구웠기 때문에 유약이 비교적 두꺼웠다. 도편1. 백화흑염 모란 무늬 도편, 검은 잎이 활짝 핀 흰색 모란꽃 한 송이는 받쳐 입체감이 뛰어나다. 도편2. 호접문 도편, 날개를 펴고 나는 나비, 하얀 날개, 머리와 두 가닥의 꼬불꼬불한 더듬이는 검은색으로 장식돼 나비에 생동감을 부여했으며, 향아리 형태로 추정된다. 도편3. 권초문 도편(도자기 형태는 병). 출토 장소는 동도로 성벽 안쪽으로 송원시기 상인들이 운집한 변화가였다. 북쪽은 동두문, 남쪽은 시박무문과 이어져 있으며 동쪽은 강하 해운부두 천비궁이다. 지층의 중첩에 따라 연구해보면 그 연대의 하한선이 원나라 시기를 넘지 않을 것이다.”<sup>3</sup> 현재 전시실에서 이 도자 편들을 다음과 같이 설명한다.



그림 1. 동도로 송나라 도시 해운 창고유적지 출토 고려 도자기편

- (1) 12-13세기 초기 고려청자각감지 모란문병 도편, 동도로 송나라 해운, 창고 유적지 (세계무역센터 공사장) 출토
- (2) 12~13세기 고려청자, 청자상감 완 등 기물 도편 동도로 원나라 해운 창고 유적지(세계무역센터 공사장) 출토

3. 정우보: “Ningbo에서 출토된 고려상감청자에 대한 간략한 이야기”, “저동문화”, 1995년 1호, pp. 105-106.

Ningbo에서 출토된 고려청자는 1999년 고려대사관 지역에서 출토되어 정리한 것과 2018년 Ningbo 위야오 웨이싱루의 송나라 후기 및 원나라 초기 지하에 저장한 것으로 보이는 유적지에서 출토된 것으로 구분된다. 지하 유적지에서 발견한 목이 긴 병은 뚜껑이 없지만, 기본적으로 완형의 도자기이다. 그 외의 다른 출토 유물은 산발적으로 흩어진 도편으로 많은 문제를 설명할 수 있다. 분포점, 규모, 품질 등에서 볼 때 중국이 당시 고려청자를 수입한 실상을 충분히 보여주지 못한다. 그리고 도자기의 수준이 어느 정도에 도달하였는지를 명확히 알 수 없으며 심미적인 면에서 미흡한 점이 많기 때문에 더 많은 양이 출토되어야 명확히 알 수 있는 부분이다.



그림 2. 상감인물상박국화문합뚜껑

Ningbo의 도시 개발 범위를 볼 때, 더 이상의 고고학적 발견은 어렵다. 현실적으로 자료가 풍부한 민간의 소장 자료를 보는 것이 훨씬 좋은 선택이 될 수 있다. 고고학 발굴을 통해 얻은 자료는 양적·질적으로 한계가 있지만 자료의 존재 자체만으로도 우리의 시야를 넓히는 데 도움이 된다. Ningbo 박물관의 수집 상황을 볼 때, 도자기 자체의 질, 정보량에서 오히려 민간 소장품 부분 쪽이 뛰어나기에 고고학 발굴 자료와 효율적으로 상호보완을 이루고 있다. 특히 <상감인물상박국화문합뚜껑(象嵌人物相搏菊花纹盒盖)>은 2016년 한국신안해저유물 발굴 40주년 특별전에 전시되어 현재 우리 박물관에서 관람객과 학자들의 관심을 가장 많이 받고 있는 고려자기가 됐다. 현재 해당 문양이 확인된 자료는 총 2건이 있다. 문양에 표현된 인물의 모습에 대해 논란이 있었지만, 현재 우리 박물관에서는 특별한 의미가 없는 행동이라 보고 있다. 지금은 적절한 곳에 보관되어 존재 가치를 과시하고 있다.

## 1.2 또 다른 유형은 유적지 출토된 것이 아닌 지표에서 수습한 것에 해당하여 지층관계와 명확한 시기를 알 수 없다. 이 수집품들은 민간 애호가들이 수집한 것이다. 출처가 밝혀진 도자기 표본에는 채집 위치를 표시하고, 개별적으로 시기를 유추하였다. <Ningbo 고대 도자기 수집품>을 출판하였으며, 개인적으로는 비공식적이지만 신빙성이 높다고 생각한다.



그림3. Ningbo시 고대 자기출토지 분포도

그가 직접 그린 고려청자의 주요 출토지점은 고려 자기편 표본 26점이 표기돼 있으며 기록된 정보는 다음과 같다. 1. 34758 34759 링보 군자길, 2. 34760 34761 Ningbo시 기토, 3. 4762 34763 Ningbo 구루인 효문길 기토(중산서로 개조한 기토), 4. 34764 34765 34766 34767 Ningbo 추가골목, 군자거리 블록, 통형

(약) 박스, 12세기 중엽, 남송 초기, 5. 34768 34769 닝보 월호, 6. 34770 4771 닝보시 흥녕로 남쪽 갈매기 호텔, 용성 기토, 7. 34788 34789 닝보 동도로, 8. 34774 34775 닝보 도시 인화센터, 원, 9. 34777 34778 닝보 천봉탑, 10. 34779 34480 닝보중산중로(천녕빌딩), 11. 34782 34783 닝보 CBD 필지, 12. 34786 34787 출토위치 모름, 13. 34792 34794 출토위치 모름, 14. 34795 34797 닝보 경청사 터, 15. 34800 34804 닝보 경청사 터.

이는 오경(吳敬), 부아서(付亞瑞)의 “중국에서 출토된 고려청자 개요 및 관련 연구”의 통계에 따르면, “닝보 고려청자의 출토현황은 다음과 같다. 1. 절강성 닝보시 ‘천일광장’에서 그릇 도편 2점이 출토되었는데, 1점은 10세기 후반, 다른 1점은 12세기 후반이었다. 2. 절강성 닝보시 약행길에 있는 “경청선사” 유적에서 출토된 12세기의 병과 상자 도편 3. 절강성 닝보시 용성 건설현장에서 출토된 그릇 도편은 그 연대의 범위가 11세기 초이다. 4. 절강성 닝보시 동도로의 “시박사” 유적지에서 12세기에 만들어진 병과 향아리 도편이 출토되었는데 연대가 겹치는 부분은 서로가 보완할 수 있다.

표 1 수집된 단편의 일부 사진 정보 및 위치 상황

번호	사진번호	출토지점	부분 기물 사진		연대 범위	위치참조 (천일광장중심)
1	34758 34759	군자거리			12세기	동남쪽
2	34762 34763	닝보 구루- 효문길 기토 (중산서로 개조한 기토)			12-13세기	서북쪽
3	34764 34765 34766 34767	축가골목, 군자거리 블록			12세기	동남쪽 약행길 건너편
4	34768 34769	월호			13 세기	서쪽
5	34770 34771	흥녕로 남쪽 갈매기호텔, 용성 기토			13세기 중기	동남쪽 주성 밖
6	34788 34789	동도로			14 세기	동쪽
7	34774 34775	도시 인화센터			14 세기	남쪽
8	34777 34778	천봉탑			12-13 세기	남쪽
9	34779 34480	중산중로 (천녕빌딩)			12-13 세기	서북쪽
10	34782 34783	CBD 필지			12-13 세기 전반기	천일광장 내
11	34786 34787	출토위치 모름			12-13 세기	없음
12	34795 34797	경청사 터			13 세기	동남쪽
13	34800 34804	경청사 터			12-13 세기	동남쪽

출토지점은 천일광장을 중심으로 동쪽에 동도로가 있고 동남쪽으로는 약행거리 건너편 군자거리, 축가골목, 경청사 유적지가 있고, 남쪽으로는 약행거리 건너편 천봉탑, 도시인화센터, 서쪽으로는 월호, 북서쪽으로는 고루인 효문거리, 천녕빌딩이 있으며, 고대 닝보시의 동부, 동남부, 남부, 서부, 동북부가 있는데 당시 명주성의 중심이었다. 갈매기호텔 기토의 상감청자 지점 한곳만 원래의 강동구로 주요 성외부 지역에 속한다. 이 상감청자의 연대는 이번 표본 중에서는 중말기에 해당되며 닝보성 남송후기~원대까지의 확장을 어느 정도 보여준다. 이는 주용위 선생의 개인적인 수확이지만, 닝보에서 고려자기의 수량, 분포를 파악하는 데 도움이 된다. 더 많은 사람들이 수집하고, 더 나아가서는 땅속에 묻힌 것을 보면, 닝보 민간에서 본 것은 정식 고고학 발굴자료보다 훨씬 더 많을 것이며, 항저우에서 출토된 고려청자 역시 질과 양의 병존을 증명하고 있다.

1.3 이들 도자기의 분포 범위만 놓고 보면 도시 서부, 즉 고려대사관과 가까운 지점, 예를 들면 구루인 효문거리, 천녕빌딩, 천일광장, 천봉탑, 그 길을 따라 축가골목, 군자거리, 경청사 유적에서 출토된 도자기 표본은 연대가 보통 이른 시기이고 남송의 비중이 현저하게 높아서 연대가 더 이른 시기일 가능성이 있다. 천봉탑(天封塔) 남동쪽에는 일호를 기반으로 당송시대 종교문화가 성행했다. 지금은 볼 수 없는 천봉사(天封寺), 노반전(盧班展), 오대사(五臺寺)를 제외하더라도 1탑2사(一塔兩寺, 천봉탑, 연경사(延慶塔), 관종강사(觀宗講寺))가 지금도 남아 있다. “두 사찰”은 불교 천태종의 중심 도장이기 때문에 국내외에 잘 알려져 있다. 역사적으로 일본과 한반도에서 온 많은 고승들이 먼 바다를 건너 이곳을 찾아 경전을 얻어가고 이치를 논했다. 송대의 이종황제는 호숫가에서 공부한 적이 있는데, 명나라 4대째 가문을 이어온 대가문인 원씨(元氏) 가문이 남호(南湖)에 살았고, 저명한 학자 호삼성(胡三省)이 원가(元家)에 30년간 거주하면서 《자치통감(資治通鑑)》을 주석하고 원가의 움에 숨겨두어 소중한 고서의 진품을 남기기도 했다.<sup>4</sup> 중부 천일광장, 도시인화센터, 경청사 유적지가 겹치면서 상감자기 비중은 급증했는데 동부지역은 상감 도자기가 많았다. 인물 상마가 상감도 이곳에서 출토되었으며 동부성 성밖에 출토한 유일한 한점도 상감(象嵌)이었다. 이는 남송 중후기, 닝보성 중,동부 항구의 무역, 상업지역이 상대적으로 번영했던 것과 연관이 있을 것이다. 물론 절대적은 없다. 월호주변 사관 부근에서 출토된 청자상감이 있지만, 그 비율이 시대의 변화에 따른 고려자기의 분포 변화를 더 잘 나타내는 것 같다.

현재 도시규모에 비해 고대의 닝보는 도시 변화가 범위가 넓지 않았지만, 고려 도자기 편의 출토범위가 이 틀 안에 있는 것이 일반적이며, 주요 도시지역을 벗어나면 고려청자 출토수가 눈에 띄게 줄어들었다. 상대적으로 닝보의 월호 도자기는 훨씬 더 광범위하게 분포되어 있는데 시골에까지 그 조각을 찾아볼 수 있다. 그러나 해외에서 유입된 도자기인 고려청자는 고대 닝보시에 이미 깊숙이 침투하였는데 주로 부유한 변화가 위주로 지금까지 20개 가까운 출토지가 현재 닝보시의 동서남북 구석구석까지 흩어져 있다는 것은 명주에 수입된 고려청자의 유통 범위가 주로 닝보 주 변화가와 항주로 가기 위해 경유했

4. 《동남상보》2010년 07월 27일자.

거나 일부가 일본으로 갔을 것으로 본다. 고려청자의 품질과 선호도, 두 지역의 사이 활발한 교류의 방증이다.

## 2. Ningbo 시내의 고려청자 상황

**2.1** “이번 고고학 발굴... 송나라 사회경제적 생활 여러 측면을 포괄하고 있는데, 지층축적 중압연대 및 출토유물연대 하한선을 통해 그 상대연대가 대략 송말 원초인 것으로 추정된다.” 이 중 화폐는 “..... 남송(南宋) 이종(李宗)까지의 경정원보(景定元寶, 1260~1264)이다.”<sup>5</sup>

“모양, 유약 색, 태질, 장식 및 소성 과정의 특징은 다음과 같다. 입은 벌려져 있고 나팔 모양처럼 둥글고 목은 길고 어깨는 미끄럽고 복부는 낮고 수축하고 발에 고리가 있다. 구연아래 목 부분에 고리가 달려있다. 구경은 6.2cm, 밑단 지름은 8.4cm, 복경 16.5cm, 전체 높이는 35.8cm이다. 이 병은 입부의 단축 고리계 잔해를 제외하고는 거의 온전하게 보존되어 있다. 유약은 빛나고, 청록은 비색 같고, 유약은 속이 비치는 것이 마치 얼음과 옥과 같다. 발을 제외한 몸 전체에 유약을 칠하고, 발바닥에는 유약을 칠하지 않아 태가 나고, 발바닥에는 화석홍색을 띤다. 회백색 태질은 태질이 비교적 부드럽다. 유약층 아래 음각화 장식으로 위에서 아래로 6단으로 나뉘어 가장 상단구 연부에는 운뢰문(雲雷文), 목에는 화훼문식(花叢文式), 어깨에는 평행쌍권선(平行雙圈線), 쌍선 아래에는 상운문(祥雲文), 복부 등거리에는 삼지연화문식(三支蓮花文)을 음각하고 배 밑에는 양각 쌍선 양련판문(陽蓮板文), 연판 안에는 음각세선(陰刻細線)과 두루마리 구름무늬를 음각하였다. 태(胎)의 제조공정은 전륜제반으로 복부 표면에 울퉁불퉁한 전륜현권의 함몰을 표현하고, 유약을 주거나 단차 시유하여 목 부위에 노토허태로 표현하여 축유현상을 나타내며, 소성과정은 단점 소성이며 용기 표면은 매끄럽고 깨끗하며, 용기바닥에 분산된 탄 흔적이 8곳에 남아 있다”고 설명했다.<sup>6</sup>



그림 4. 2018년 Ningbo 월요 웨이싱로 송말 원초 유적지에서 발견된 고려청자 긴 목병, Ningbo 고고학소 촬영사진

5. 《Ningbo-여오 위성로 음에서 출토한 고고학적 성과 기자회견》.

6. 나봉 이안근 : 《절강 Ningbo 여오 위성로 음에서 출토된 고려청자와 예비연구》.

이 청자 병은 긴 목과 병의 라인이 아름답고, 음각하였던 문양이 유약층의 빙렬과 어우러져 눈에 띄지 않게 장식했다. 색깔의 색도가 편중되어 어떤 것은 오대 월요 중 비교적 짙은 청록색에 가까운데, 예를 들면 비유층이 투명 유약이고, 또 어떤 것은 용천요의 색채와 유사하다. 뚜껑이 없는 35cm 또는 36cm의 크기가 고려자기 화병에서 흔히 볼 수 있는 것으로, 기존 기형에는 이와 유사한 병종이 있었다. 출토된 곳은 강가인데 송나라 말기, 원나라 초기, 이곳은 전쟁의 불길에 시달렸으니 급히 파 놓은 임시 움이었을 것이다.

**2.2** 안타깝게도 몇 년 전 Ningbo 박물관에 한국청자가 소장되어 있었지만 출처 등 여러 가지 이유로 완성하지 못했다. 보이는 두 기물 중 하나는 40cm가 넘는 매병으로 유약 밑부분에 꽃기 공법으로 조각 보증에는 해가 됐지만, 물건이 거의 다 있었으며, 다른 한 벌은 연관형 받침대여서 흠집이 심했고, 두 기물 모양과 유약의 품질이 매우 높았으며, 빛깔이 청록색으로 빛나던 초기의 ‘순청자’에 속했다. 현재 Ningbo에서 주로 출토된 고려청자에 관한 것으로 도편도 많지 않지만, 이 두 점의 고려청자는 형체가 크고 장중하며, 청록색은 매력적이어서 입안으로 보낼 만큼 고려청자 중 우등품이 분명하다.

**2.3** “2011년 Ningbo 잔존 도자기 애호가들이 장창수 생가 황금 월계수 나무 아래서 고급 도자기 감상회를 열었는데, 국내 월요가마에서 출토된 월요청자의 정교한 도자기 편이 가장 많고 고려청자 도편이 뒤를 이었는데”<sup>7</sup>(일부 항저우 출처로 추정), 일부는 꽤 좋았다. 수량도 문제를 설명할 수 있습니다. 완전한 기구 외에도 해당 부품의 수는 관찰을 위한 좋은 지렛대이다. Ningbo에 고려청자 도편이 존재한다는 것은 그동안 보고 들은 바를 바탕으로 조금이나마 지지를 받고 있는 사실이다.

## 3. 시박사(일종의 세관과 같은 기관) 제도적 추진 아래 Ningbo항의 번영과 무역번영

**3.1** 시박사의 설립은 고대 항구의 발전에 중요한 역할을 하였으며, 소재지가 공식적으로 인정된 무역 중심지라는 것을 의미한다. Ningbo는 당대부터 개항해 대외무역의 4대 항구 중 하나로 급부상했고, 당나라, 5대의 동아시아 해상무역은 ‘명주상단’이 핵심 역할을 했다. 장사를 하러 온 사람이 신라 상인들이다. 송대 명주는 심각한 도시화 과정을 거쳤다. 북송의 모든 도시적 성과는 남송 초의 전화(戰火) 속에서 큰 타격을 입었다. 수십 년간 평지에서 다시 일어난 명주성은 입안과 인접해 수도 부근의 중요한 지역이 됐다. 명주는 국방의 책임, 조세의 지출, 시박의 중요성, 문화의 풍부함 때문에 이 국제적인 성격을 지닌 항구도시에 탁월한 입지를 제공하였다. 송원(宋元)시대는 Ningbo에서 시박제도가 효과를 본 가장 좋은 시기이다. 양절로 시박사를 명주로 이전하고 명주시의 시박사 설립은 명주 경제, 특히 해상무역 발전의 필연적인 결과이다. 흥성한 시박무역은 송대 국가 재정에 아주 중요한 작용을 했다.<sup>8</sup>

7. 《동남상보》2011년 9월 26일자.

8. Ningbo 박물관 전판 문자.

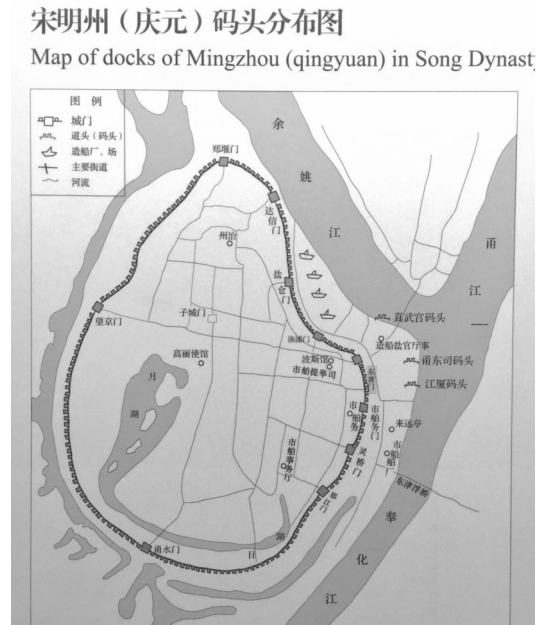


그림 5. 송나라 명주(경원) 부두 분포도

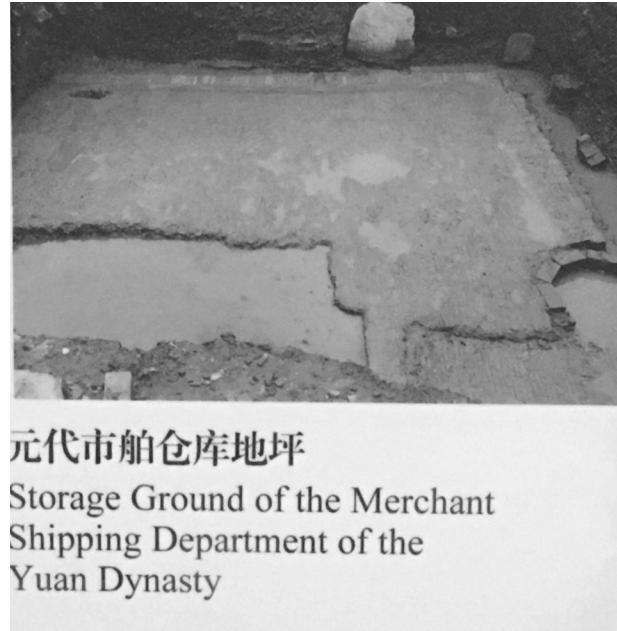


그림 7. 원나라 시박창고 돌



그림 6. 송나라 시박무 성문 부지

시박사는 일반적으로 모두 시박사의 사무아서와 수입품을 저장하는 시박창고 이 두 부분으로 구성된 다. 사무아서는 시박사의 관원이 업무를 보는 곳이고, 시박창고는 시박사의 대외무역 현물을 저장하는 곳이었다. 《송사·직관지7》에 따르면, 시박사의 직책은 “화물수배, 선박, 업무토의, 멀리 있는 사람은 오게 하고 멀리 있는 물건은 서로 통하게 한다”라고 기록되어 있다. 즉, 조공 및 티베트 상인 유치, 무역항을 출입하는 선박 및 인력의 등록 및 관리, 화물의 실물세 징수를 책임지고, 물품의 발송과 출하, 선박화물 판매관리, 해상 금지 및 밀수 방지 등을 시행한다. 감시, 과세, 사적 조사, 통계 작성 등 현대 세관 기능과 동일하고, 현대 사회의 다른 기능은 시장 행위와 다른 기능 부서를 통해 보완한다. 송나라 초기에

는 시박사를 설치한 후 외국 수입화물이 국내 수출화물과 혼재되지 않도록 Ningbo Dongdumen과 Yingyao문 사이의 나성에 시박사를 위한 전용의 성문을 열었고, 송나라 이종 보우 5년(1257)에는 지부인 오잠이 주재하여 나성을 정비한 후 ‘래안문(來安門)’이라는 이름을 붙였다.<sup>9</sup>

또한 양송시대 전국 11곳의 공식 조선소 중 하나였던 명주는 철종때(1086-1110) 양저로의 명주, 온주 조선소의 건조 합계가 전국 최고로 올라섰고, 정화4년(1114년)에만 함께 600척을 건조했다.<sup>10</sup> 《선화봉사고려도경》의 저자 서금사단이 탄 신주는 명주에서 만들었다. 남송시대에도 조선업이 발달해 《개경사명지》에 따르면 당시 명주에는 민선 7916척이 있었는데, 이 중 배폭이 2장 이상 1728척, 1장 미만인 6188척으로 집계됐다. 2003년 12월 Ningbo 문화유적 고고학연구소는 헤이로 빈장 유적지에서 남송시대 바지선을 발굴했다.



그림 9. 남송 바지선

9. 호백수 : 《고대 Ningbo의 시박사(2)》.

10. (청)서송 : 《송회요집고·식료》, 중화서국, 1957년.



그림 8. 강하공원에 있는 내원정터 맹아월십



그림 10. 전선가, 초보산 아래 조선지

### 3.2 시박사제도의 완비와 초빙사 예우

표 1 송나라 명주 시박사(무) 일부 관리 명부

성명	직무	재직기간	비고
장숙	시박사사	송 태종 순화 3년~4년(992)	전임 감독 어사
능경일	시박사사	송 태종 순화 4년(993)	겸직
포당		송 태종 지도 원년(995)	겸직
서계종		송 태종 지도 3년(995)	겸직
정고년		송 진종 함평 원년(998)	겸직
이이경		송 진종 천희 5년(1021)	겸직
증희		송 인종 천성 2년 (1024)	겸직
증공	지사겸 시박사	송 신종 원풍 원년(1078)	겸직
이연세	겸감시박	송 철종 원우 2년(1087)	겸직
이평			겸직
이관			겸직
완자연			겸직
장수			겸직
류숙			겸직
여은경			겸직
조면		송 철종 소흥 연간(1094~1098)	겸직
류정			
왕자소			
엽도			
위양		송 철종 원부간 (1098~1100)	
육부		송 휘종 건중정국 원년 (1101) ; 송 휘종 령원년 (1102)	
고요명	겸감시박무	송 고종 소흥14년 (1144)	
한정	양지로시박 겸 명주 임시 제거	송 고종 소흥 22년 (1152)	
양체	감시박무감	송 효종 건도 원년 (1165)	
강세		송 효종 건도 2년 6월 (1166)	
호구	연해제치사 경원지부제거 시박	남송 이종 보경 2년 2월부터 소정 원년 11월까지, 소정 2년 1월부터 7월까지 (1226~1229)	
반방	시박무	송 공제 덕우 2년 (1276)	환장각, 현모각 학사, 겸직

시박사는 당대부터 시작하여 송대까지 완벽을 향해 나아갔다. 명주시의 일부관원 명부를 보면, 전기에는 “주와 군”의 지방관리가 시박사로 일하면서 겸직이 많았다. 《송회요집고》에는 송 신종 원풍 3년에 시작된 전임운전사 개혁이 기록되어 있는데, 이후 10여 년 동안 명주에 시박사가 실제 가동되는 동안에도 비교적 많은 겸직 현상이 있었고, 철종 이후에야 기본적으로는 전임자가 직접 지휘하고 지도했다. 닝보는 역사적으로 수입보다 수출이 더 많은 항구였으며 오늘날에도 마찬가지이다. 그래서 명주의 시박사는 광저우처럼 주로 해외에서 오는 선박을 관리하는 것이 목적이 아니라 설립 때부터 해외 무역의 이익을 목표로 중국과 외국을 가리지 않고 장려했다. 보경 3년(1227), 경원지부 호구주는 13,288관을 조달하여 시내의 시박사 부지를 재건하고, 중국 및 외국상인들이 강하부두에 정박하여 안정도착 처리 검사 수속을 하고, “역삼문이입무”하여 직접 시박무에 진입하는 것이 매우 편리하다.

송려 조공무역은 북방의 군사, 외교 정책의 영향을 많이 받아 매우 불안정했다. 신종과 휘종 때 양측은 비교적 화목했으며, 송 신종이 조서를 내려 고려 조공사절단을 맞아 “조정이 예우를 하였으니 모두 여러 나라의 우위에 있다”고 접대하였다. 고려 조공자가 닝보에 도착하면 반드시 동행관리가 영접을 가고, 귀로에도 호위를 하며, 고려 사신단은 송나라 인력으로 하여금 송나라 정내에서 조공하는 부수무역을 하게 했고, 송나라 관리들도 편의를 봐 주던 것이 일반적이었다. 원풍초년, 신종은 닝보와 진해에서 각각 고려조공사관을 짓고 “낙병정”과 “항제정”이라는 이름을 내렸다.<sup>11</sup> 휘종 정화 7년(1117), 정부의 외교 접대 기관인 “고려대사관”이 설립되었는데, 유적은 닝보 금진명로 월호 동쪽 기슭의 보규항에 있었다. 자연스럽게 고려왕이 송 사절을 영접하는 것도 수준이 높았고 신하를 파견하여 매번 인사하고 동행하며 아낌없는 선물을 주었다.

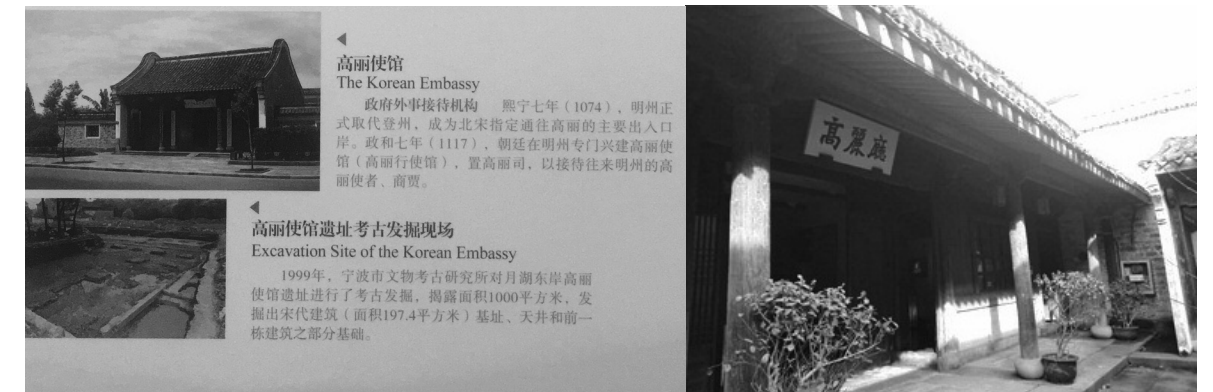


그림 11. 고려대사관, 유적, 고려청

### 3.3 동아시아 무역교류의 자연물

관례를 제외하고 민생실용상품이 많이 통한다는 것이 교역의 주류로, 《보경사명지》 제6권, 《서부하·

11. 항제정은 원래 진해성 관문에서 강동로를 잇는 용강변에 있었는데, 진해성 관문에서 강서로를 잇는 항제정은 최근에야 모방 건축한 것이다. 고대 닝보의 시박사(2)



## 宋代明州与高丽有记载的贸易往来

### Recorded Trades between Mingzhou and Korea in the Song Dynasty

公元	王朝纪年	当事人	事件
962	建隆三年	高丽国广评侍郎李兴祐等。	高丽国王王昭遣广评侍郎李兴祐来朝贡，因登州为辽所阻，改至明州，转道至汴京。
976	开宝九年	高丽国王王佑。	遣使来贡。
1031	天圣九年	陈维等64人。	明州市舶司签证去高丽。
1038	宝元元年	明州商帮陈亮等147人。	赴高丽海运经商。
1049	皇祐元年	徐赞海运商团71人。	去高丽贸易。
1074	熙宁七年	高丽金良鉴来言，“欲远契丹，乞改途明州诣阙”。	
1076	熙宁九年	高丽文宗派遣入宋使臣。	高丽遣使由明州入贡。
1078	元丰元年	安焘、陈睦。	由明州出使高丽。造两艘于明州，一曰“凌虚致远安济”，次曰“灵风顺济”，皆名为“神舟”。
1079	元丰二年	宋神宗。	朝廷规定，商人去高丽贸易资金达5000缗者，须向明州市舶司登记、具保，领行照，无引照者按走私论处；赐明州及定海县高丽贡使馆名曰：“乐宾”，亭名曰“航济”。
1080	元丰三年	高丽使朴寅亮。	至明州，象山县尉张中以诗送之。
1090	元祐五年	高丽遣使李资义等269人。	至明州，为来明州人数最多的一次。
1103	崇宁二年	明州教练使弘宗闵、许从等与纲首杨绍等38人。	赴高丽经商。
1123	宣和五年	路允迪、傅墨卿等奉旨出使高丽。	国信所提辖人船礼物官徐兢乘明州所造的“鼎新利涉怀远康济”、“循流安逸通济”神舟出使高丽，此年撰《宣和奉使高丽图经》40卷。
1128	建炎二年	纲首蔡世章商团。	去高丽贸易，带送高宗继位的诏书。
1132	绍兴二年	高丽遣使崔惟清、沈起等。	高丽使团至明州。携带贡金100两、银1000两、綾罗200匹、人参500斤。
1136	绍兴六年	高丽持牒官金稚圭等。	至明州。
1138	绍兴八年	吴迪商团63人。	去高丽经商，并持明州牒报徽宗皇帝及宁德后郑氏崩于金消息。
1139	绍兴九年	都纳丘迪商团105人；都纳廖第商团64人；林大有、黄宰商团71人；都纳陈诚商团87人。	几批商船赴高丽贸易，共计327人。
1162	绍兴三十二年	纲首候林商团43人。	去高丽经商，携带明州牒：“宋朝与金举兵相战，至今春大捷，获金帝完颜亮，图形叙罪，布告中外。”
1164	隆兴二年	高丽商贡再次来明州。	
1258	宝祐六年	高丽商船至定海石弄山。	明州刺使吴潜派水师接待。

그림 12. 송나라 명주와 고려의 기록된 무역 교류

시박》에 기록된 고려 내선 관련 시박무역화물은 은, 인삼, 사향, 홍화, 복령, 밀랍이다. 붉은 색상은 대포천, 모사포, 기름, 잣송화, 밤, 대추살, 헤이즐넛, 추자, 아몬드, 세신, 산수유, 백부자, 우이, 감초, 방풍, 우무, 백술, 원지, 복령, 강황, 참기름, 김, 나두, 나세, 가죽각, 영모, 호피, 칠, 청기, 유기, 양날칼, 석, 버섯.<sup>12</sup> 세율은 5.2~6.7%다. 복령은 거칠고 고운 색상이 있는데, 이 중 청기는 고려청자를 가리킨다.

12. (송)호구, 라준 등 : 《보경사명지》 제6권, 《서부하시박》, 《송원절강 방지집성》 제7권, 항주출판사, 2009년

닝보의 지리적 위치로 인해 북쪽과 동쪽의 주요 교역 상대는 한반도와 일본뿐이었으며, 송나라 시대에 명주는 한때 고려를 오가는 유일한 합법적인 항구였는데, 북송 명주 상인들이 고려까지 항해해 장사한 횡수가 120차례에 이른다. 고려로 향하는 물품은 차, 도자기, 건축물 등이었다. 비교우위를 살려 유무상통하고, 시장수급 조절과 재정수입 증대, 무역량 확대로 송과 고려 양측 모두에 큰 이익을 가져다주었고, 이에 따라 명주 측도 관리를 강화했다. “원풍 2년, 상인이 고려에 들어왔는데, 무수히 많은 5천관을 가진 명주 출신으로, 세비를 책임지고 지불을 보증하는 유발선에게 주었는데, 청하지 않은 사람은 도관법이다. 첫째는 인신매매 금지, 물론 막을 수는 없지만 중국을 다시 여는 것은 법이다. —《송사·식매지》

#### 4. 닝보와 한반도의 교류는 해양문명의 뚜렷한 특징을 가지고 있다.

##### 4.1 관계는 오랜 역사를 가지고 있으며 각자가 길을 이끌었다.

문명과 문화 형성에 큰 역할을 하는 지리적 환경은 닝보 삼강이 합류하는 독특한 하해 연운의 강점, 멀고 험난했던 시기에 이 땅의 선민들은 바다와 인연을 맺었다. 한나라와 진나라의 해외 교류는 날로 활발해지면서 당나라, 송나라와 일본, 한반도, 동남아와의 교류가 눈에 띄게 확대되었다. 한반도와 인접한

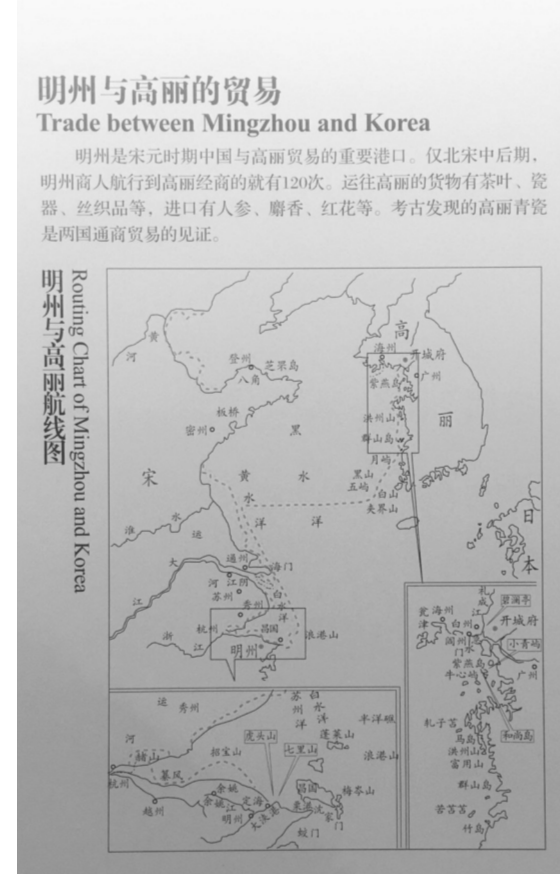


그림13 명주와 고려 항로도

지리적 환경은 유사성이 있고, 동아시아 사람들은 근면하고 총명하며, 공통성도 있어 적절한 기회 앞에서 급속도로 발전할 수 있는 폭발적인 조건을 갖추고 있다. 일본 스님 원인의 《입당구법순례행기》에 당과 신라 사이의 항로가 다섯으로 기록돼 있는데, 이 중 영암에서 흑산도를 거쳐 당 동해현과 명주까지 갈 수 있다고 되어 있다.

장보고는 이 시기 동아시아 3국 간 해상교역을 독점할 정도로 두드러진 인물로, 흑산도를 중심으로 선단이 회전했고, 명주의 해상 장벽인 주산군도의 보타도 그가 공을 들인 거점이었다. 이후 장지신, 이린덕, 이연효 등의 명주 상단이 동아시아의 선박 무역에서 핵심적인 역할을 하였는데, 무역 목적지는 일본이었지만, 도중에 한반도 남부를 중계항으로 삼는 것이 일상화되었다. 5대 오월국에서 활약한 상

인으로는 장승훈, 장연, 성덕언 등이 있다.<sup>13</sup>

명주와 한반도 남쪽 해상항로 개설로 동아시아 해상 실크로드도 활성화됐다. 망망대해는 시공간적으로 교제를 어렵게 했지만 거리와 차단이 동해와 황해를 절연체로 만들지 못했고, 흐르는 바다는 문순과 해류를 타고 발전하는 항해술로 서로를 향해 밀고 나갔다.

#### 4.2 바다를 마주하는 것은 닝보의 도시 정신과 문화의 기본 요소이다.

9세기에 이미 4대항에 진입한 명주는 바다와 맞닿아 있는 당나라의 관문이었고, 월요자기, 장사요자기는 대량 무역품으로 세계에 진출했다. 오대시대에 월요의 발전이 전성기를 맞았다. 기존 고고학 통계에 따르면 5대시대 월요터는 131곳이 발견되었으며, 그 중에는 당나라 말 22곳의 가마터와 5대시대에 새로 지어진 109곳의 가마터가 포함되어 있다. 자계상림호, 상우조아강 중류, 은주동전호 3개 지역과 그 주변지역에 분포하고 또 자계상림호요장이 가장 많고 밀집되어 있다.<sup>14</sup> 2015부터 2017년까지 절강성 유물고고학연구소 등이 절강성 자계시 교두진 상림호 중부의 후사오요지를 고고학 발굴한 결과 풍부한 비색 도자기가 발견됐다. 법문사 지하궁전에서 출토된 비색도자기는 기본적으로 가마터에서도 같은 유물을 찾을 수 있다.<sup>15</sup> 고려청자 탈바꿈의 진화를 보면 월요청자 당시 도달한 고도의 기술, 즉 가장 앞서 가면서도 가장 기본적인 실용적인 제작용 가마 기술을 고려 장인이 완전히 익혔고, 소정소순도 점차 이루어지면서 원산지와 상통하게 되었다. 속담에 스승이 문을 인도하고 수행은 개인에게 달려 있다고 한다. 뒤로는 자연스럽게 고려청자의 자기개발의 하이라이트다. 현지 대량무역의 주력 제품을 쥐고 해외무역의 지속적인 발전과 번영, 특히 10세기 말에는 시박사의 설립(고려, 일본으로의 무역 공증 발급을 통제하는 권리)으로 명주는 송대 3대항의 지위를 확립했다. 북방향로 난항이 가져온 역사적 기회를 통해 명주의 역할이 부각되면서 동아시아 교역권의 핵심적 위치를 이어갔다.



그림 14 명주 해상도자기길 안내도

13. (송) 설거정: 《고대 오대초 역사》권133은 《오대 역사 부록》을 인용.

14. 이군: 《오대월요 청자의 외판과 제작 기술의 전파》, 《닝보와 해상 실크로드》, 과학출판사, 2006년.

15. 《비색 도자기의 은밀한 색과 무거운 빛-고고학적 발견과 궁전으로의 재진입》.

고려와의 교류는 송대 명주 대외교류의 한 축으로 휘종 때 고려사(고려사행관 내에 설치)가 설치되었으며, 송대 지방정부 체제에서 유일하게 그의 국외교제를 위해 설립된 전담 관료기관이다.<sup>16</sup> 고려정책 호조가 명주에 끼친 영향은 명주고려사 설치, 고려사행관 건립, 휘종 선화시대에 대규모 고려 사절단은 명주의 정치적 위상을 더욱 공고히 했다. 그러나 잦은 사절 왕래로 인해 명주는 부담을 감당하지 못하였고, 고려의 사무비를 충당하기 위해 광덕호의 논에 대한 조세를 없애 명주 백성들의 부역 부담은 어느 정도 완화되었으나, 명주 사항에 대한 오랜 환경적 압박으로 북송 이후 명주 도시의 발전에 큰 영향을 끼쳤다.<sup>17</sup> 원나라 시대 닝보는 더 이상 특별한 정치, 정보 통로에 필요하지 않았으며 상업 무역 거래는 그대로 유지되었다.

송려의 소통은 기본적으로 양국 모두에게 유익하고 유리하며, 닝보는 고대에 앞서고 근대에 낙오되었지만 바다를 매개로 한 해양으로의 발전을 도모하고, 바다를 맞이하여 가져온 모든 도전에 맞서는 것은 이곳 사람들의 불변의 운명이다.

#### 4.3 동절강에서 한반도로의 월요청자 기술의 도입과 명주로의 고려청자의 역수입은 양방향 실증효과가 탁월하다.

월요는 도자기의 근원, 청자의 어머니라고 불릴 정도로 고대 중국에서 역사가 가장 오래되고 영향이 광범위한 가마체계로 인류의 도자기 제조기술이 전반적으로 성숙했음을 보여주는 표지로, 한, 육조시대 중국 남북 도자기 산업을 지휘하고, 당대 6대 유명한 가마의 우두머리이며, 도자기 제작기술은 전국 각지 내지 해외에 영향을 주었다.<sup>18</sup> 월요기술은 일찍이 장보고 시기나 기술진전이 가능했던 5세대 시기에 한반도에 완전하게 이식돼 초기 중국 도자기 기술 수출사에 없던 일로, 더 값진 것은 이 후발주자도 독보적인 정점에 올랐다는 점이다. 월요청자가 상대적으로 쇠퇴하거나 아직 쇠퇴하지 않은 시대에 고품질의 대중적인 도자기로 원산지에 되팔았다.

보편적인 높은 품질과 민족적 특색이 가장 큰 시장 강점으로 고려청자가 명주에 들어온 송원시대에는 특히 높은 품질의 정품 자체가 고려자기 수출품의 중요한 부분을 차지하였으며, 닝보에서 출토된 다량의 도편 실물현황도 이를 뒷받침한다. 이 지역의 월요는 그것과 경쟁할 수 있는 우수한 월요 제품이 없는 것이 아니며, 이는 같은 시기에 남아 있는 월요 도자기와 고려 도자기와 비교할 수 있다. 관건은 다량의 조잡하게 만든 상품과 쇠락기 요업의 각종 부작용이 집약되어 월요는 전반적으로 퇴조하고 고려청자의 보편적인 높은 품질과 이국적인 정취를 인정받았다는 점이다. 도자기 분야에서는 순수하게 품질을 따라잡는 베이스, 유약 굽는 기술로는 문제를 다 설명할 수 없고, 운치, 내실 달성이 중요하며, 여기에 의미 있는 기술혁신과 아름다운 조형예술이 더해져 스스로 일가를 이루고 봉우리를 이루는 완전한 승화과정이다.

16. 왕역군: 《송대 명주와 고려》.

17. 왕역군: 《송대 명주와 고려》.

18. 이군: 《천봉취색》.

중국과 한반도에서 도자기를 굽는 동안 나머지 세계는 아직 도자기 제작에 있어 크게 더딘 단계에 있었으며 도자기가 세상에 등장했을 때 시대를 초월한 실용적인 청정 기능과 도예를 능가하는 질감의 미학적 쾌감이 큰 인기를 끌었다. 최초로 도자기를 생산한 중국의 외국어명에는 차이나(China)라는 호칭이 그대로 붙었고 청자 정상의 중요한 대표 중 하나인 고려청자는 개성 있는 미적 품위와 수려하고 우아한 자태가 시대를 놀라게 해 한 페이지를 남겼다. 세계 도자기 역사에서 고려청자의 위상은 독특하고 중요하며, 중국인의 마음 속에는 고대 중국 도자기와 필적할 만한 외국 도자기가 정말 많지 않지만 고려청자는 이전의 여지가 없다.

## 5. 결론

닝보 박물관이 전시한 고려청자는

1. 명주성의 주요 도시들을 거의 포괄할 정도로 넓게 분포되어 있는 특징이 있다.
2. 12세기~14세기까지 남송 초기(1127-1279) 고려청자의 비중이 더 크고 품질도 더 좋아졌다.
3. 초기의 고려청자는 비상감 유형으로 고려대사관을 중심으로 도시 서쪽에서 동쪽, 동남쪽으로 퍼져 나갔고, 상감청자는 동부의 나성 선착장을 시작으로 서쪽, 남쪽으로 퍼져 중간지대에서 두 종류가 비교적 많이 교차했다.
4. 당시 국내 시장 수요를 충족시키는 다수의 일반 중국 도자기와 비교하여 생산 공정이 일반적으로 더 좋으며 주로 무역 도자기이며 품질이 떨어지는 것도 있지만 그 차이가 훨씬 작다.
5. 특별히 좋은 것은 많지 않지만 14세기 고려청자가 내리막길을 걸을 때 비교적 잘 구워져 문양이 드문 상감인물문합 뚜껑이 있다.

위야오의 긴 목 병 청자는 움에서 출토되었으며, 다른 출토 기물과 함께 있기 때문에 현재 그 출처에 대한 추측이 많은데, 학궁, 가묘, 사찰, 부잣집, 무역상 등 여러 설이 있고, 이는 Ningbo 주요지역 외곽에서 출토된 첫 번째 거의 완전한 옥색 고려청자이며, 자기병은 잘 생기고 유약의 청록이 짙고 음각화 장식의 층층이 풍부한데, 한국 부안군청자박물관, 일본 오사카시립 동양도자기박물관은 비슷한 모양의 청자병이 있고 뚜껑도 있다.

지금까지 본 옥색 매실화병은 키가 더 크고, 지금까지 발견된 청자매화병 중 가장 큰 것으로 추정<sup>19</sup>된다. 수집된 정보에 따르면 발견된 장소는 고려대사관과 매우 가깝고 직선 거리는 수백 미터에 이를 수 있다. 동시에 등장한 연석은 색감이 더 좋고 상당히 이색적인데 이 두 개의 고려청자의 품질과 부피는 Ningbo에서 볼 수 있는 거의 모든 고려 도자기보다 우수하다. 소유자가 당시 관공서, 세족대자였거나, 임안을 따라 수출하거나 뜻하지 않게 파손되어 Ningbo에 남게 되었을 수도 있지만, 고려대사관에서 이렇게 가까운 곳에서 발견되어 흥미진진했다.

닝보박물관에 전시된 고려청자와 Ningbo 지역 관련 고려청자는 개체별로 돌출된 것이 많지 않지만 모여

있어서 Ningbo 도시 역사의 일부 도편을 채워준다. 고려대사관이나 시박사 유적지 등 비석이나 표석이 선 곳들이 진실하게 느껴지고 선명하다. 송과 원은 Ningbo와 고려의 교류시대가 보여주는 매우 유리한 역사적 창구이다. 청자의 절정에 달한 고려청자는 한반도와 Ningbo항 무역의 주요 산물 중 하나로, Ningbo지역 여러 곳에서 출토된 고려청자 유물이 이를 뒷받침한다.

# 宁波博物馆陈列高丽青瓷及宁波地区出土高丽青瓷状况解析

陈明良

宁波博物院典藏研究部

宁波位于中国海岸线中段,长江三角洲南翼,属典型的江南水乡兼海港城市,一直以来都是中国对外贸易的重要港口之一。宁波与朝鲜半岛的友好往来,历史悠久,最早溯原已不可考,目前清楚的是自东晋就有越窑青瓷输入朝鲜半岛,至迟9世纪晚期,浙江工匠把越窑制瓷技术带入了朝鲜半岛,为半岛青瓷的发展播下了萌发的种子。五代后期至北宋中期是半岛青瓷迅速成熟、形成自我的羽化期,一种新颖、高质的瓷种开始登上国际贸易舞台。此时北宋与高丽政经形势变化使两国交往更加频繁,神宗熙宁七年(1074)宋廷放弃先前北方航线的主港登州,所有船只改由南方航线中明州港进出,同年明州开始接待高丽使者。政和七年(1117)在明州建造了高丽使馆,供高丽使节居住。南宋是明州港最为繁荣时期,担负着朝廷赋税收入的重要责任,宁波出土的高丽青瓷这个阶段占了很大比重。元代明州港改名庆元港,仍是国内三大贸易港之一,当时庆元港几乎包办了与日本、高丽的一切交往<sup>1</sup>,新安沉船即于此时从庆元港起航。得益于东亚航路的先期开拓,和先民们对季风、洋流等自然规律的不断认识,通过海路,宁波与朝鲜半岛的商贸活动,具有天然的地理优势,横亘其间的东海、黄海由阻隔变成了海洋文化的交流通道。

地名是存放过往岁月痕迹最好的记忆存储器,舟山普陀的地名中就有“新罗礁”、“新罗屿”、“新罗山”、“新罗坊”、“高丽道头”<sup>2</sup>,这是两地海上往来路径、频次、规模的一个很好的历史映射。10-13世纪宋代与高丽交往,明州因地理位置、历史机缘起到了沟通的枢纽作用,而高丽青瓷对宁波的输入,也贯穿了朝鲜半岛高丽朝青瓷输出的整个时期。

## 1、宁波博物馆展示的高丽青瓷

1. 林士民:《宁波:历史上的日本僧人中国取经重地》。

2.《航路,季风与洋流》:据考证,它们处在普陀山西南面的海域和陆上。

1.1 宁波博物馆收藏的高丽青瓷，目前全部为残器，主要由两部分组成：一部分为宁波市考古研究所考古发掘，有确切考古地点、具体相关古遗址参照时间。但这部分数量较少，现在展出的主要是东门口近码头处元代罗城城墙遗址出土，东渡路宋市舶务、库遗址出土的残片。“1993年11月，宁波东渡路遗址元代文化层中首次出土了高丽镶嵌青瓷碎片。青瓷胎骨较白，质坚硬，有微小气孔，厚0.7厘米，内壁有明显的拉坯痕迹。釉色粉青，釉面光亮滋润，开片，用石灰釉烧制，釉层较厚。标本1，白花黑叶牡丹纹碎片，一朵盛开的白色牡丹花四周用黑色的叶子进行衬托，立体感强。标本2，蝴蝶纹碎片，有一个张翅飞翔的蝴蝶，白色的翅膀，头部和两根卷曲的触鬃用黑色加以点缀，使蝴蝶形象栩栩如生(器形为罐)。标本3，卷草纹碎片，处凸脊两侧(器形为瓶)。出土地点在东渡路的城墙内侧，宋元时期这里是商贾云集的繁华地段。北邻东渡门，南靠市舶务门，东面又是江夏海运码头天妃宫。根据地层的叠压关系，它的年代下限不会超过元代。”<sup>3</sup> 目前在展厅中这些出土瓷片表述为：



图1 东渡路宋市舶务、库遗址出土高丽瓷片

- (1)12-13世纪上半叶高丽青瓷刻缠枝牡丹纹瓶残片 东渡路宋市舶务、库遗址(即世贸中心工地)出土。
- (2)12-13世纪高丽青瓷、青瓷镶嵌碗等器物残片 东渡路元市舶库遗址(即世贸中心工地)出土。

宁波考古出土的高丽青瓷明确的还有：1999年高丽使馆片区整理出土和2018年宁波余姚魏星路宋末元初窖藏遗迹出土。除窖藏长颈瓶为缺盖的基本完整器外，其它出土器物多为零星碎片，能说明不少问题，但从分布点、规模、质量等方面看，有距离，不能完全反映历史上高丽青瓷输入的真实状况，就认识其精品达到的高度及陈列展览的美观角度，也有些不够理想，这有待于更多、更大的考古发现。

从宁波城市的开发广度看，这个希望可能会越来越小，真实重现的概率也会渺茫。现实条件下，相对丰富的民间收藏资料，是一个不错的选择。虽然相对正式考古发掘有着一系列先天的局限，但它存在的本身就有助于我们更广阔的视野，看到看不到的真实存在，更有机会接近、还原更真实的历史。从宁波博物馆收集情况看，也确是如此，从瓷本身质量、信息量上，征集部

3. 丁友甫：《浅谈宁波出土高丽镶嵌青瓷》，《浙东文化》，1995年第1期，第105-106页。

分反而有优势，与考古发掘形成了有效互补。特别是象嵌人物相搏菊花纹盒盖，补充变为了主角，2016年还参加了韩国新安海底文物发掘40周年特别展，成为我馆目前最受观众、学者关注的高丽瓷。该图案目前发现有两件，对于人物动作的争论，我馆目前用了相对中性的“相搏”。现在它被安放在了恰当的地方，展示着它的存在价值。

1.2 另一部分为市场征集，这部分较多，但属于捡拾，地层关系无法探究，可取的是这部分征集品，都出自一位极度痴迷的民间爱好者收集，且其在讲得清出处的瓷片标本上都标注了采集地址，个别还有时间推断，其本人也曾合作出版过《宁波古陶瓷拾遗》，虽非正规考古出土，但可信度较高。



图2 宁波市古陶瓷出土地点分布图

这是他手绘的高丽青瓷主要出土地点，据其标注的高丽瓷片标本有26块，书写信息分别是：1、34758 34759 宁波君子街；2、34760 34761 宁波市区弃土；3、34762 34763 宁波鼓楼——孝闻街弃土(中山西路改造弃土)；4、34764 34765 34766 34767 宁波竺家巷、君子街地块，筒形(药)盒罐，12世纪中叶，南宋早期；5、34768 34769 宁波月湖；6、34770 4771 宁波市兴宁路南侧海鸥宾馆，甬城弃土；7、34788 34789 宁波东渡路；8、34774 34775 宁波都市仁和中心，元；9、34777 34778 宁波天封塔；10、34779 34480 宁波中山中路(天宁大厦)；11、34782 34783 宁波CBD地块；12、34786 34787 无标注捡拾；13、34792 34794 无标注捡拾；14、34795 34797 宁波境清寺遗址；15、34800 34804 宁波境清寺遗址。



그림3. ningbo시 고대 자기출토지 분포도

这与吴敬、付亚瑞《中国境内出土的高丽青瓷及相关研究述要》中统计，“宁波高丽青瓷出土状况如下：1、浙江省宁波市“天一广场”出土2件碗残片，1件年代范围为10世纪后期，1件为12世纪后期；2、浙江省宁波市药行街“境清禅寺”遗址出土瓶、盒残片，年代范围为12世纪；3、浙江省宁波市甬城某工地出土碗残片，年代范围为11世纪前期；4、浙江省宁波市东渡路”市舶司“遗址出土瓶、罐残片，年代范围为12世纪。”重叠部分可互鉴互补。

表1 部分征集残片图片信息和位置情况：

序号	照片标号	出土地点	部分器物照片	年代范围	参照位置 (以天一广场为中心)
1	34758 34759	君子街		12世纪	东南侧
2	34762 34763	鼓楼——孝闻街弃土(中山西路改造弃土)		12-13世纪	西北侧
3	34764 34765 34766 34767	竺家巷, 君子街地块		12世纪	东南侧 隔药行街
4	34768 34769	月湖		13世纪	西侧
5	34770 34771	兴宁路南侧海鸥宾馆甬城弃土		13世纪中期	东南侧 主城区外
6	34788 34789	东渡路		14世纪	东侧
7	34774 34775	都市仁和中心		14世纪	南侧
8	34777 34778	天封塔		12-13世纪	南侧
9	34779 34480	中山中路(天宁大厦)		12-13世纪	西北侧
10	34782 34783	CBD地块		12-13世纪上半叶	天一广场内
11	34786 34787	无标注		12-13世纪	无
12	34795 34797	境清寺遗址		13世纪	东南侧
13	34800 34804	境清寺遗址		12-13世纪	东南侧

这些出土地点, 如果以天一广场为中心点, 在东侧有东渡路, 东南侧隔药行街有君子街、竺家巷、境清寺遗址, 在南侧隔药行街有天封塔、都市仁和中心, 在西侧有月湖, 西北侧有鼓楼—孝闻街、天宁大厦, 基本包含了古代宁波城市的东部、东南部、南部、西部、西北部、东北部, 为当时明州城的精华部分, 仅一件海鸥宾馆弃土的象嵌青瓷地点在原来的江东区, 属于主城区外界, 这件象嵌青瓷年代在这批标本中属中晚期, 某种程度反映了宁波城市南宋后期至元代的拓展情况。这些仅是朱勇伟先生一个人的收获, 但对延伸高丽瓷曾经在宁波的数量概念、点状分布状况还是很有帮助的。那更多其他人的收集, 乃至仍掩埋地下的, 宁波民间看到的一些情况可能要远远超过正式考古发掘资料, 杭州出土的高丽青瓷同样也证明着质与量的并存。

1.3 仅就这些瓷片的分布范围分析, 我们似乎还能看到另一个规律性特点, 即靠城市西部, 就是离高丽使馆近的地点, 如鼓楼—孝闻街、天宁大厦, 天一广场, 天封塔, 顺沿而来的竺家巷、君子街、境清寺遗址出土的瓷片标本, 年代一般要早一些, 入南宋比重明显偏大, 有些可能更

早。天封塔东南这片区域以日湖为依托, 在唐宋时期这里宗教文化盛行。除去现在已经看不到的天封寺、鲁班殿、五台寺, 至今还保留有“一塔两寺”(天封塔、延庆寺、观宗讲寺)。“两寺”更因为是佛教天台宗的中心道场而闻名海内外。历史上, 许多来自日本、朝鲜的高僧不惜远涉重洋, 来到这里取经论道。宋代的理宗皇帝曾就学湖上, 四明望族袁氏家族世居南湖, 著名学者胡三省寓居袁家30年, 注释《资治通鉴》并窖藏于袁家, 使珍籍得以留存<sup>4</sup>。中部天一广场、都市仁和中心、境清寺遗址开始重叠, 象嵌瓷器比重明显上升, 东部地区象嵌瓷居多, 人物相搏象嵌即出于此, 东部城外唯一的一件也是象嵌, 这应该与南宋中后期, 宁波城中东部港口范围的贸易、商业区域相对繁荣相关。当然事物都不绝对, 月湖边上, 使馆附近就有象嵌青瓷出土, 但比重似乎更说明时代变化带来的高丽瓷种的分布变化。

相比现在城市规模, 古代宁波城市核心区并不大, 高丽瓷片出土范围一般都在这个框架内, 离开主城区的高丽青瓷数量明显较少, 相比之下, 宁波越窑瓷器遗存的范围就要大得多, 可以说是铺开到了乡野阡陌。但对于一个外来瓷种, 高丽青瓷对古代宁波城市的“侵入”无疑已经很深, 受众基本在富裕的闹市区、文化区, 目前已知有近20个出土地点, 散落到了宁波城市东西南北中各个角落, 这一方面说明了输入明州的高丽青瓷的流通范围, 主要是在宁波主城区和为中转杭州服务, 可能还有少量的中转日本, 同时也从另一侧面反映了高丽青瓷的质量、受欢迎程度和两地交流的频密。

## 2、宁波大市范围内的高丽青瓷情况

2.1 “此次考古发掘……, 涵盖了宋朝社会经济生活诸多方面, 通过地层堆积叠压年代及出土遗物年代下限得出其相对年代大致是宋末元初。”其中钱币”……, 晚至南宋理宗年间的景定元宝(1260-1264年)。”<sup>5</sup>

“其造型、釉色、胎质、装饰、烧制工艺等特征如下: 撇口, 似喇叭形, 口沿圆滑, 长颈, 溜肩, 垂腹, 弧腹下收, 圈足。口沿下颈部单侧置一环形系。口径6.2厘米, 底径8.4厘米, 腹径16.5厘米, 通高35.8厘米。该瓶除口部单侧环形系残缺外, 保存基本完整。釉色莹润, 清绿似翡色, 釉层通透, 如冰似玉。除圈足外, 通体施釉, 圈足底部未施釉, 露胎, 足底呈现火石红色。



图4 2018年宁波余姚魏星路宋末元初窖藏遗迹发现高丽青瓷长颈瓶 宁波考古所拍摄图片

4. 《东南商报》2010年07月27日。

5. 《宁波·余姚魏星路窖藏考古成果新闻通报会》。

灰白色胎质，胎质比较细腻。装饰为釉层下阴刻花装饰，自上而下分六层，最上层口沿部装饰一周云雷纹，颈部装饰花卉纹饰，肩部装饰平行双圈线，双线下阴刻一圈祥云纹，腹部等距阴刻三枝荷花纹饰，腹底部阴刻双线仰莲瓣纹，莲瓣内阴刻细线和卷云纹。胎体制作工艺为转轮制坯，表现在腹部表面呈现凹凸不一的转轮弦圈凹陷；施釉或为单次施釉烧制而成，表现在颈部露土黄色胎，呈现缩釉现象；烧制工艺为匣钵烧制，器表光洁，器底圈足上保留有8处分散的垫沙支烧痕迹。”<sup>6</sup>

此件青瓷净瓶长颈弧腹垂线优美，阴刻入刀，纹饰与釉层开片交融，显得不是很突出。颜色色度偏重，有些接近五代越窑中较浓的一种清绿，如非釉层为透明釉，又有些龙泉窑色泽味道。缺盖，三十五六厘米尺寸为高丽瓷瓶中常见，已有器形中有类似瓶种。所挖之地为河边，宋末元初此地受战火所累，应是急切间挖的临时窖藏。

**2.2** 一次比较遗憾的经历，宁波博物馆多年前，曾有一次高丽青瓷征集事宜，因来源等多种缘故，没能完成。见到的两件器物，一件是40多厘米的梅瓶，釉下刻划花工艺，有损伤拼补，但东西基本都在，一件是莲瓣形底座，伤残比较严重，两件器物造型、瓷釉质量都非常高，色泽青翠鲜丽，属于早期的“纯青瓷”。讲这个经历，主要是目前宁波城区出土的高丽青瓷，即便是残片也多不大，但这两件高丽青瓷形体硕大，庄重浑厚，青色诱人，可与送往临安的媲美，明显是高丽青瓷中优等品。

**2.3** “2011年宁波残瓷爱好者在张仓水故居的金桂树下举行了精品瓷片鉴赏会，有国内各大窑口的精美瓷片，最多的是本地越窑青瓷瓷片，其次便是高丽青瓷残片<sup>7</sup>”（部分可能为杭州出），有些相当不错。数量有时也比较能说明问题，除了完整器物，单就瓷片而言，其对应的件数，也是观察的一个很好支点。高丽青瓷残片在宁波的存在，就历年所见所闻，应是一个稍稍有量托举的事实。

### 3、市舶司制度推动下的宁波港口繁荣和贸易兴盛

**3.1** 设立市舶司，对古代港口发展作用重大，意味着所在地是官方认定的贸易中心。宁波自唐代开埠，迅速跻身对外贸易的四大港口之一，唐、五代的东亚海舶贸易，“明州商团”起到了骨干作用。前来经商的就有新罗商人。宋代明州经历了深刻的城市化过程。北宋的全部城市成果，在南宋初的战火中受到重创。数十年间从平地重新崛起的明州城，因其毗邻临安，成为近畿重地。明州的国防之责、赋税之出、市舶之重、文化之厚，都使这座具有国际性质的港口城市，有着

6. 罗鹏 李安军：《浙江宁波余姚魏星路窖藏出土高丽青瓷与初探》。

7. 《东南商报》2011年9月26日。

宋明州（庆元）码头分布图  
Map of docks of Mingzhou (qingyuan) in Song Dynasty

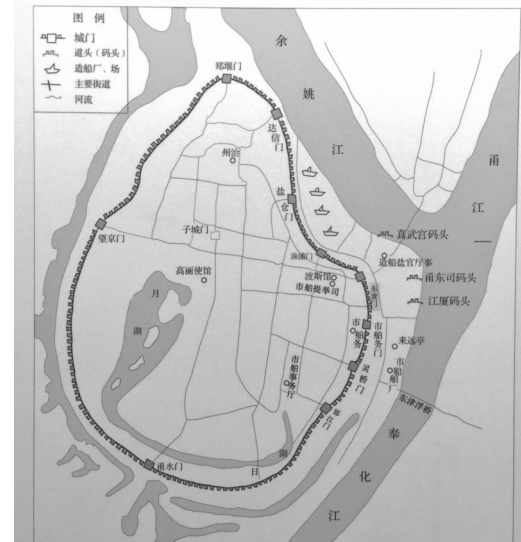
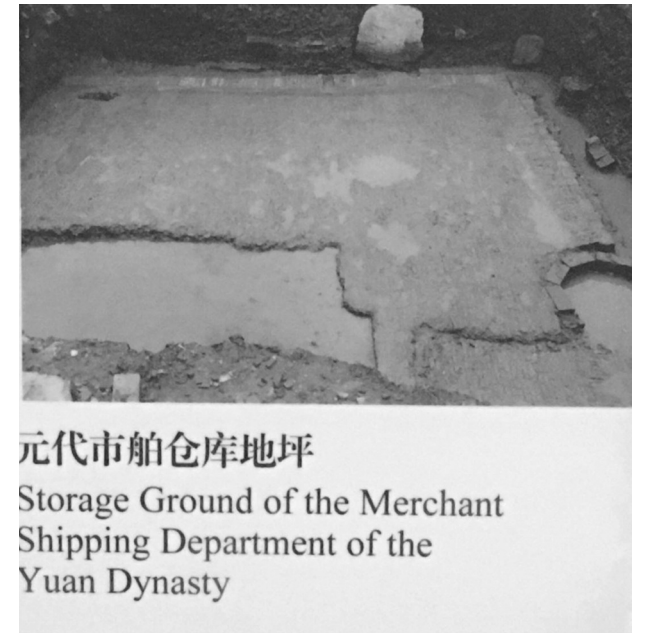


图5 宋明州(庆元)码头分布图



元代市舶仓库地坪  
Storage Ground of the Merchant Shipping Department of the Yuan Dynasty

图7 元代市舶仓库地坪



宋市舶务城门段利用唐城城基情况  
City Gate of the Merchant Shipping Department of the Song Dynasty Using the City Base on the Tang Dynasty



宋市舶务城门段城基  
City Base at the City Gate of the Merchant Shipping Department of the Song Dynasty

图6 宋市舶务城门段地基

突出地位。宋元是市舶制度在宁波见效最好时期。两浙路市舶司迁驻明州以及明州市舶司的设立，是明州经济特别是海上贸易发展的必然结果。兴盛的市舶贸易对宋代国家财政有着举足轻重的作用。<sup>8</sup>

市舶司一般都是由市舶司办公衙署与贮藏舶货的市舶库这两部分组成。办公衙署是市舶司官员的办公之地，市舶库是市舶司外贸实物的储藏场所。据《宋史·职官志七》记载市舶司的职

8. 宁波博物馆展板文字。

责是“掌蕃货、海舶、征榷之事，以来远人，通远物”。即接待贡使，招徕蕃商；登记管理进出境(港)从事贸易的船舶及搭载人员；负责舶货的抽解、博买及抽博货物的送纳与出售、舶货贩易的管理；执行海禁和缉防走私贸易等。监管、征税、查私、编制统计，这与现代海关功能完全相同，其它一些功能现代社会也会通过市场行为和其它职能部门补齐。宋初设置市舶司后，为避免外国进口货物与国内出口货物相混杂，在宁波东渡门和灵桥门之间的罗城上开筑了一座给市舶司专用的城门，宋理宗宝祐五年(1257)，知府吴潜主持维修罗城后，取名为“来安门”。<sup>9</sup>

此外，明州也是两宋时期全国11处官造船场之一，哲宗时期(1086-1110年)，两浙路的明、温两州造船之和已跃居全国之首，仅政和四年(1114年)，就合额打造600艘。<sup>10</sup>《宣和奉使高丽图经》作者徐兢使团所乘神舟即由明州制造。南宋时期明州的造船业也



图8 位于江夏公园的来远亭旧址 孟亚月 摄



图10 战船街、招宝山下造船地



图9 南宋驳船

相当发达，据《开庆四明志》统计，当时明州有民船7916艘，其中船幅两丈以上的有1728艘，一丈以下的有6188艘。2003年12月，宁波市文物考古研究所在和义路滨江遗址发掘，出土一艘南宋驳船。

### 3.2 市舶司制度的完善和聘使礼遇

表2 宋明州市舶司(务)部分官员名录

姓名	职务	任职起迄	备注
张肃	市舶司使	宋太宗淳化三年至四年(992)	原任监督御史
凌景阳	市舶司使	宋太宗淳化四年(993)	兼职
鲍当		宋太宗至道元年(995)	兼职
徐继宗		宋太宗至道三年(997)	兼职
丁顾年		宋真宗咸平元年(998)	兼职
李夷庚		宋真宗天禧五年(1021)	兼职
曾会		宋仁宗天圣二年(1024)	兼职
曾巩	知州兼市舶司	宋神宗元丰元年(1078)	兼职
李延世	兼监市舶	宋哲宗元祐二年(1087)	兼职
李萍			兼职
李关			兼职
王子渊			兼职
张修			兼职
刘淑			兼职
吕温卿			兼职
姚免		宋哲宗绍兴年间(1094~1098)	兼职
刘程			
王子韶			
叶涛			
韦骧		宋哲宗元符间(1098~1100)	
陆傅		宋徽宗建中靖国元年(1101); 宋徽宗宁元年(1102)	
高尧明	兼监市舶务	宋高宗绍兴十四年(1144)	
韩挺	提举两浙路市舶兼权知明州	宋高宗绍兴二十二年(1152)	
杨蒂	监市舶务	宋孝宗乾道元年(1165)	
姜洗		宋孝宗乾道二年六月(1166)	
胡榘	沿海制置使庆元知府提举市舶	南宋理宗宝庆二年二月至绍定元年十一月。绍定二年一月至七月(1226~1229)	
潘方	监市舶务	宋恭帝德佑二年(1276)	焕章阁、显谟阁学士、兼职

9. 胡白水：《古代宁波的市舶司(二)》。

10. (清)徐松：《宋会要辑稿·食货》，中华书局，1957年。



市舶使始自唐代，宋代走向完善。从明州市舶司(务)部分官员名录看，前期“州郡兼领”由地方官员任市舶使，兼职比较多。《宋会要辑稿》记载宋神宗元丰三年开始的专任运转使改革，在其后十余年明州市舶司实际运转中，仍有较多兼职现象，哲宗后才基本做到专人专任、垂直领导。宁波历史上一直是个输出大于输入的港口，今天也是。所以，明州市舶司不像广州主要目标是管理海外来的舶商，它设置开始，就以海外贸易之利为目标，不分中、外，全面鼓励。宝庆三年(1227)，庆元知府胡榘筹资13288缗，重建市舶司场地，中外舶商于江夏码头泊岸，在来安亭办理检验手续，“历三门以入务”，直接进入市舶务内，十分便利。

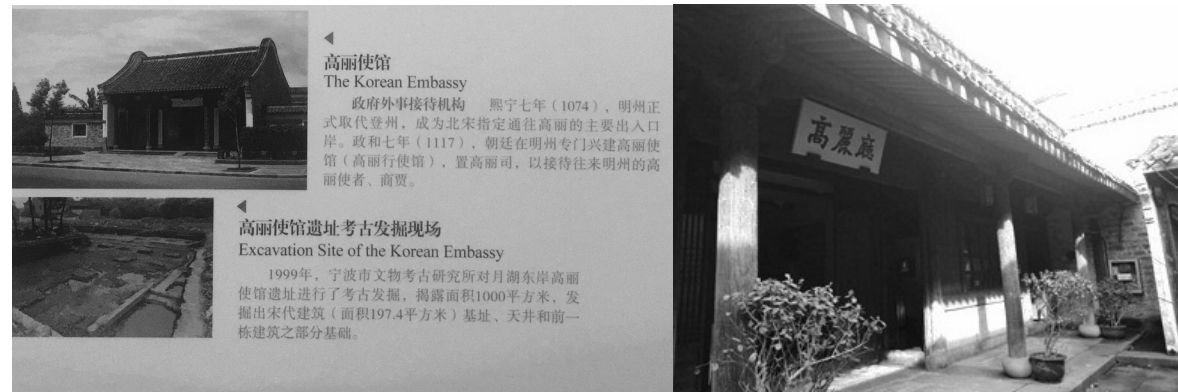


图11 高丽使馆、遗址、高丽厅

宋丽朝贡贸易，受北方军事、外交政策影响较大，很不稳定。神宗和徽宗时期双方较为融洽，宋神宗曾下诏，接待高丽朝贡使团“朝廷赐予礼遇，皆在诸国之右”。当高丽朝贡者抵达宁波，必有引伴官前往迎接，返程又有送伴使相随护送，而高丽使宋人员在宋境内进行朝贡的“附带贸易”，宋朝官员一般也都给提供方便。元丰初年，神宗下诏在宁波和镇海各建高丽贡使馆，赐名“乐宾亭”和“航济亭”<sup>11</sup>。徽宗政和七年(1117)，建政府外事接待机构“高丽使馆”，遗址位于宁波今镇明路月湖东岸的宝奎巷。自然，高丽国王对宋使的接待也是高规格的，每次都派大臣出迎、陪伴，并赠以厚礼。

## 宋代明州与高丽有记载的贸易往来

Recorded Trades between Mingzhou and Korea in the Song Dynaty

公元	王朝纪年	当事人	事件
962	建隆三年	高丽国广评侍郎李兴祐等。	高丽国王王昭遣广评侍郎李兴祐来朝贡，因登州为辽所阻，改至明州，转道至汴京。

11. 航济亭原建在镇海城关沿山东路的甬江边，现在镇海城关沿江西路的航济亭是近年才仿建的。古代宁波的市舶司(二)

976	开宝九年	高丽国王王酋。	遣使来贡。
1031	天圣九年	陈维等64人。	明州市舶司签证去高丽。
1038	宝元元年	明州高帮陈亮等147人。	赴高丽海运经商。
1049	皇祐元年	徐赞海运商团71人。	去高丽贸易。
1074	熙宁七年	高丽金良鉴来言，“欲远契丹，乞改途明州诣阙”。	
1076	熙宁九年	高丽文宗派遣入宋使臣。	高丽遣使由明州入贡。
1078	元丰元年	安泰、陈睦。	由明州出使高丽。遣两舰于明州，一曰“凌虚致远安济”，次曰“灵飞顺济”，皆名为“神舟”。
1079	元丰二年	宋神宗。	朝廷规定，商人去高丽贸易资金达5000缗者，须向明州市舶司登记、具保，领行照，无引照者按走私论处；赐明州及定海县高丽贡使馆名曰：“乐宾”，亭名曰“航济”。
1080	元丰三年	高丽使朴寅亮。	至明州，象山县尉张中以诗送之。
1090	元祐五年	高丽遣使李资义等269人。	至明州，为来明州人数最多的一次。
1103	崇宁二年	明州教练使弘宗因、许从等与纲首杨绍等38人。	赴高丽经商。
1123	宣和五年	路允迪、傅墨卿等奉旨出使高丽。	国信所提辖人船礼物官徐兢乘明州所造的“鼎新利涉怀远康济”、“循流安逸通济”神舟出使高丽，此年撰《宣和奉使高丽图经》40卷。
1128	建炎二年	纲首蔡世章商团。	去高丽贸易，带送高宗继位的诏书。
1132	绍兴二年	高丽遣使崔维清、沈起等。	高丽使团至明州。携带黄金100两、银1000两、綾罗200匹、人参500斤。
1136	绍兴六年	高丽持牒官金稚圭等。	至明州。
1138	绍兴八年	吴迪商团63人。	去高丽经商，并持明州牒报徽宗皇帝及宁德后郑氏崩于金消息。
1139	绍兴九年	都纳丘迪商团105人；都纳廖第商团64人；林大有、黄率商团71人；都纳陈诚商团87人。	几批商船赴高丽贸易，共计327人。
1162	绍兴三十二年	纲首候林商团43人。	去高丽经商，携带明州牒：“宋朝与金举兵相战，至今春大捷，获金帝完颜亮，图形叙罪，布告中外。”
1164	隆兴二年	高丽高贡再次来明州。	
1258	宝祐六年	高丽商船至定海石弄山。	明州刺使吴潜派水师接待。

### 3.3 东亚贸易交流的天然对象

除开官方，更多的是民生实用商品的互通，这是双方贸易的主流，《宝庆四明志》卷第六，《叙赋下·市舶》记录的高句丽来船相关市舶贸易货物有：细色包括银子、人参、麝香、红花、茯苓、蜡。粗色包括大布、小布、毛丝布、油、松子松花、栗、枣肉、榛子、椎子、杏仁、细辛、山茱萸、白附子、羌黄、甘草、防风、牛膝、白术、远志、茯苓、姜黄、香油、紫菜、螺头、螺细、皮角、翎毛、虎皮、漆、青器、铜器、双蹴刀、席、合鞞<sup>12</sup>。税率为5.2-6.7%。茯苓粗、细色都有，其中青器即指的是高丽青瓷。

宁波地理位置决定了其北向、东向的主要贸易对象只能是朝鲜半岛和日本，两宋时明州一度成为面向往来高丽的唯一合法口岸，仅北宋中后期，明州商人航行到高丽经商的就有120次。

12. (宋)胡榘、罗澹等：《宝庆四明志》卷第六，《叙赋下·市舶》，《宋元浙江方志集成》第七册，杭州出版社，2009年。

运往高丽的货物有茶叶、瓷器、丝织品等。发挥比较优势，互通有无，调节市场供求关系，增加财政收入，贸易量的扩大，为宋丽双方都带来了很大好处，明州方面也因此加强管理。”元丰二年，贾人入高丽，货及五千缗者，明州籍其名，岁责保给引发船，无引者如盗贩法。先是，禁人私贩，然不能绝；至是，复通中国，故明立是法。”——《宋史·食货志》

#### 4、宁波与朝鲜半岛的交流具有海洋文明的鲜明特征

##### 4.1 交往源远流长 也曾各领风骚

地理环境对文明和文化形成具有巨大的作用力，宁波三江汇流，独特的河海联运优势，远在河姆渡时期，这块土地上的先民就与海洋结下了不解之缘。汉晋海外交流日益热络，唐宋与日本、朝鲜半岛、东南亚交往规模明显扩大。朝鲜半岛临海的地理环境具有相似性，东亚人民勤劳、聪明，也具有共同性，在合适的机会面前，都具有迅速发展的爆发性条件。日本僧人圆仁在《入唐求法巡礼行记》中记载，唐与新罗航线有五，其中从灵岩经黑山岛可至唐东海县和明州。

张保皋是这一时期最为突出的代表人物，势力一度垄断了东亚三国间的海上贸易，其船队以黑山岛为中转，明州海上屏障的舟山群岛中的普陀也曾是他着力经营的重要据点。稍后张支信、李邻德、李延孝等的明州商团在东亚海舶贸易中起了骨干作用，虽商贸目的地多为日本，但途中以半岛南部作为中转港成为常态。五代吴越国活跃的商人有蒋承勋、蒋兖、盛德言等。<sup>13</sup>

明州至朝鲜半岛南部海上航路的开通，使东亚海上丝绸之路日趋繁荣。茫茫大海在时空上增加了交往的难度，但距离和阻隔并没有使东、黄海成为绝缘体，流动的海洋伴着季风、洋流，和不断发展的航海技术将彼此推向对方。

##### 4.2 面向海洋是宁波城市灵魂和文化的基本元素

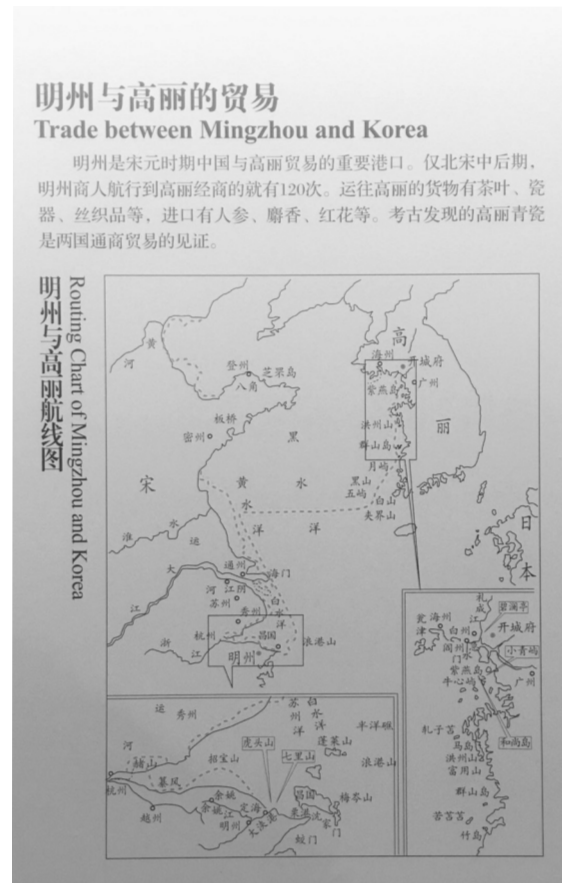


图13 明州与高丽航线图

9世纪已进入四大港之一明州，是直面海洋的大唐门户，越窑瓷器、长沙窑瓷器作为大宗贸易产品通过这里走向世界。五代，越窑发展进入鼎盛时期。据现有考古资料统计，目前已发现五代越窑窑址131处，其中延续晚唐烧制窑场22处，五代新建窑场109处。主要分布于慈溪上林湖、上虞曹娥江中游及鄞州东钱湖三大区域及其周边地区，又以慈溪上林湖窑场数量最多，分布最为密集<sup>14</sup>。2015年至2017年，浙江省文物考古研究所等对浙江省慈溪市桥头镇上林湖中



图14 明州“海上陶瓷之路”示意图

部的后司岙窑址进行了考古发掘，发现了丰富的秘色瓷器。法门寺地宫出土的秘色瓷基本上都可以在该窑址中找出相同的器物<sup>15</sup>。从高丽青瓷蜕变演化看，越窑青瓷当时达到的技术高度，即最先进也最基本最实用的整套制瓷烧窑技术，高丽匠人已完全掌握，烧精烧纯也渐渐做到，变得和原产地有来有往。就像谚语说的：师傅领进门，修行靠个人。后面自然是高丽青瓷自我发展的高光时刻。手握本地大宗贸易的拳头产品，海外贸易的持续发展与繁荣，特别是10世纪末市舶司的建立（掌控着发放前往高丽、日本贸易公凭的权力），确立了明州宋代三大港的地位。北方航路艰困带来的历史机遇，使明州作用日益凸显，延续了其在东亚贸易圈中核心位置。

与高丽交往是宋代明州对外交流的一个重点，徽宗时期所设高丽司（设于高丽使行馆内），是宋代在地方政府体系里，唯一为他国外交往来设立的专职官僚机构。<sup>16</sup> 交好高丽政策给明州带来的影响是深刻的，明州高丽司的设置、高丽使行馆的建造、宣和年间大规模的奉使高丽活动等，进一步提升了明州的政治地位。然而，频繁的使节往来使得明州不堪重负，废广德湖为田出

14. 李军：《五代越窑青瓷的外销与制瓷技术的传播》，《宁波与海上丝绸之路》，科学出版社，2006年。

15. 《秘色重光—秘色瓷的考古大发现与再进宫》。

16. 王力军：《宋代明州与高丽》。

13.（宋）薛居正：《旧五代史》卷一三三引《五代史补》。

租以弥补高丽事务支出,虽在一定程度上缓解了明州百姓的徭役负担,却也给明州西乡带来长期的环境压力,深刻影响了北宋以后明州城市的发展。<sup>17</sup> 元代宁波这种特殊的政治、信息通道需求不再,商贸往来一如既往。

从根本上说宋丽通交对两国都有益、有利,宁波在古代领先过,在近代落伍过,以海洋为介质,向海洋谋发展,迎接海洋带来的一切挑战是这里人民不变的宿命。

#### 4.3 浙东越窑青瓷技术传入朝鲜半岛和高丽青瓷反输入明州具有突出的双向示范效果

越窑被誉为瓷器之源、青瓷之母,它是我国古代历史最悠久、影响最广泛的瓷窑体系,是人类制瓷技术全面成熟的标志,是汉六朝时期中国南北瓷业的领军窑口,唐代六大名窑魁首,制瓷技艺影响全国各地乃至海外<sup>18</sup>。不管是早到认定在张保皋时期,还是技术演进上更为可能的五代时期,越窑技术完整性移植朝鲜半岛,在早期中国瓷器技术输出史上是没有的,更可贵的是这个后来者还攀上了独树一帜的峰顶。在越窑青瓷相对衰落,甚至还未衰落的时代,就作为一种高质量、广受欢迎的瓷种,返销原产地。

普遍性的较高质量和民族特色是其最大的市场优势,在高丽青瓷进入明州的宋元时期,特别高质量的精品本身在高丽瓷器输出货品中也是有比重的,宁波出土的大量残片实物现状也支持这种说法。本地越窑也并非没有与之抗衡的优秀越窑产品,这都可以从同时代留存的越窑瓷、高丽瓷作对比。关键在于数量比,大量粗制商品和衰落时期窑业的各种副作用集聚,使得此时越窑整体上已走向颓势,高丽青瓷普遍的较高质量和异域风情则深受认可。在瓷器领域,纯粹在胎、釉烧制技艺上质量赶超,并不能完全说明问题,韵味、内涵达标极为重要,再加上有意义的技艺创新和优美的造型艺术,这才是自成一家、独立成峰的一个完整境界升华过程。

在中国和朝鲜半岛烧造瓷器的时候,世界其它地方还处于陶器烧造的漫长阶段中,当瓷器出现在世界面前时,其超越时代的实用洁净功能和远优于陶器的质感审美愉悦深受欢迎。最早生产出瓷器的中国,外文名被直接冠以了China的称呼,而作为青瓷顶峰重要代表之一的高丽青瓷,其个性的审美品位、秀丽优雅的风姿,同样惊艳了时代,留下了极其精彩的一页。在世界陶瓷历史上,高丽青瓷的地位是独特而重要的,在中国人的心中,能和古代中国瓷器匹敌的外国瓷器真的不多,但高丽青瓷无疑算一个,不会有异议。

## 5、结语

综上,宁波博物馆展陈的高丽青瓷,具有以下一些特点:1、分布范围点散而面广,几乎涵盖

了明州城主要城区;2、12-14世纪都有,南宋时期(1127-1279)即前期的高丽青瓷占比更大,质量似乎也更高;3、早期的高丽青瓷即非象嵌类型,呈现以高丽使馆为中心由城市西部向东、东南扩散特点,象嵌青瓷则以东部罗城、码头为始点向西、南扩散,中间地带两种交叠比较多;4、与当时满足国内市场需求,数量庞大的普通中国瓷器相比,制作工艺普遍较好,以贸易瓷为主,质量上下也有落差,但距离小得多;5、特别好的不多,但有14世纪高丽青瓷走下坡时,烧得还比较好、图案比较罕见的象嵌人物纹盒盖。

余姚的青瓷长颈瓶,属于窖藏,因与其它出土器物相伴,目前对其来源推测较多,有学宫、家庙、寺庙,富贵大家,外贸商人等各种说法,这是宁波主城区外出土的第一件基本完整翡色类高丽青瓷,瓷瓶俊秀挺拔,釉色清绿深沉,阴刻花装饰层次变化丰富,韩国扶安郡青瓷博物馆、日本大阪市立东洋陶瓷博物馆均有形制相近青瓷瓶,完整的有盖。

那件曾经见过的翡色刻划花梅瓶,器形更为高大,应是目前发现的高丽青瓷同类梅瓶中体量最大者之一<sup>19</sup>,汇聚的信息显示,它被发现的地方离高丽使馆很近,直线距离可能就数百米。同时出现的那件莲花座色泽更好,颇不一般,这两件高丽青瓷质量、体量都要超过宁波目前考古发现的几乎所有高丽瓷器。拥有者是当时官方机构、世族大贾,或直接可能属于中转临安,意外损坏留在了宁波,不好说,但发现地离高丽使馆这么近,就显得很有意思。

宁波博物馆陈列的这些高丽青瓷及宁波地区相关的高丽青瓷,就个体而言,突出的并不多,但它们的集体存在,使宁波城市历史中一些遥远片段充实丰满起来,高丽使馆、市舶司遗址这些矗立着石碑标识的地方变得真实清晰。宋元是宁波与高丽交往时代赋予的一个非常有利的历史窗口期,走上青瓷高峰的高丽青瓷是这个时期朝鲜半岛与宁波港商贸往来的重要产品之一,宁波地区多地点大范围出土的高丽青瓷遗存是这一史实的重要见证。

17. 王力军:《宋代明州与高丽》

18. 李军:《千峰翠色》。

19. 2013年7月杭州“高丽青瓷与中国古瓷器技术交流传承特展”中展出一件梅瓶,新闻介绍有旧明州出土一说,不知是否就是此件。

# 제1부 총론1

하세봉

한국해양대학교

## 수교 이후 한중 교류와 중국박물관

올해는 중국공산당 창당 100주년이고, 내년에는 한국과 중국이 수교한지 30년이 된다. 한중 국교수립 이후 한중 교류는 여러 분야에서 비약적으로 발전했다. 교역규모는 1992년 63억여 달러에서 2020년에는 1125억 달러로 경이적으로 증가했다. 중국과의 인적교류는 1992년 13만 명에서 2007년에는 585만 명으로 23배가 증가했고, 2007년에 재중 한국인의 수는 2007년에 50~60만명, 중국진출 한국기업은 4만 여 개였다. 2007년 478만 명의 한국인이 중국을 찾았고, 107만 명의 중국인이 한국을 방문했다. 한국에는 130여 개 대학이 중문과를 개설하고 있고, 중문과 졸업생이 매년 3000 명씩 쏟아져 나오고 있다. 중국에 온 외국유학생 3명 중 1명은 한국인이었다. 한어수평고시를 치르는 응시생 역시 3명 가운데 1명은 한국인이었다. 한국에서는 중국 역사 콘텐츠가 소비되고 중국에서는 한국 드라마가 소비되고 있다. 사드 배치 이후의 한한령(限韓令), 최근의 코로나 사태로 인적교류는 급격히 감소했지만, 앞으로 인적교류는 다시 활발해질 것이다. 그럼에도 불구하고 인터넷에서는 한국인과 중국인 사이에 감정싸움이 빈발하고 상호 비호감의 경향이 높아지고 있다.

내년에 한국과 중국에서 30년을 기리는 여러 가지 행사가 진행될 것이다. 국립해양박물관이 주최하는 학술대회 <중-한국 5천년 해양문명의 길항, 함께 만들어 갈 현재와 미래>는 여러 행사 가운데서도 의미깊다. 바다를 통한 한-중 교류의 역사를 학술대회를 통하여 짚어보고 그것을 박물관 특별기획전으로 디스플레이하는 작업은 유일할 것으로 짐작된다.

나는 2015년 중국의 최남단 하이난다오(海南島)부터 북쪽 단둥(丹東)에 이르는 중국 1만8천 킬로沿海 도시의 박물관 72 곳을 방문 참관했다. 그 박물관 가운데 당연히 海南省博物館, 泉州海外交通史博物館, 宁波博物院, 中國航海博物館도 포함되어 있었다. 먼저 내가 방문했을 때의 인상을 몇 자 적고 싶다. 海南省박물관은 새로 건축하여 외관이 장려했다. 건물은 중국적 모티브는 거의 없는 디자인이고, 내부는 중국적 분위기를 다소 느끼게 만들었다. 2층은 해남성 역사를, 3층은 소수민족이 전시되었

다. 해남성박물관은 이주와 문화융합이 전시의 핵심 메시지라고 느꼈다. 당시 华光礁一号沉船은 탈염을 위해 수조에 담겨져 있었다. 『海口晚報』에서 2015년 6월9일 세계해양일에 ‘建設海上絲路 連通五湖四海’를 주제 해양보호전시회가 海口 萬綠園에서 거행되었다는 기사를 보았다. 藍帶海洋保護協會는 2007년6월1일 海南 三亞에서 정식 성립했고, 전국 처음의 해양환경을 주제로 하는 민간공익단체라고 하는데, 해남성이 해양환경생태보호에 앞장서고 있는 점은 인상적이었다.

泉州海外交通史博物館에서는 고선박 모형이 많았고, 福船의 船型을 분명하게 확인할 수 있었다. 관람객들은 해양사 전시 이상으로 泉州의 다문화·다종교에 관한 유물에 흥미를 느꼈을 것이고 나 또한 그러했다. 泉州가 세계 종교의 박물관이라는 점을 확인시켜 주는 종교 石刻들이다. 당시 泉州海外交通史博物館의 丁毓玲 관장을 만나 박물관에 관한 소개를 들었다. 海交館은 개관 당시는 최고의 시설이었는데, 지금은 세월이 지나 상대적으로 낙후되어 새로 건립하기 위해 부지를 물색 중이라고 했다. 최근 박물관 사이트에 들어가보니 아직 신축은 하지 못하고 전시는 리모델링한 것으로 보인다. 王連茂 泉州海外交通史博物館 명예관장으로부터 중국해양사에 관하여 자세한 설명을 들어 궁금증 일부를 풀 수 있었다. 泉州의 유적답사 때 사흘이나 나를 차에 태워 안내해준 『泉州名人大家』主編인 林亞立 선생의 도움을 크게 입었다. 세 분에 대한 감사의 기억을 아직도 간직하고 있다. 泉州에서 南音공연을 경험했는데, 南音은 비교적 완전하게 보존된 고대음악으로 중국 음악사의 ‘活化石’이라고 한다. “活化石”은 泉州의 신문에서도 가끔 등장하는 그래서 泉州문화를 상징하는 단어는 아닌가 싶었다. 泉州海外交通史博物館은 가장 오랜 전통의 해양사 전문학술지 『海交史研究』를 발간하여, 中國航海博物館이 발간하는 『國家航海』, 廣東海洋史研究中心이 발간하는 『海洋史研究』와 더불어 鼎立하고 있다.

寧波시민 葉東升先生에게 들은 그대로, 寧波박물관은 박물관 건축설계가 참신했다. 고대 성곽의 외관이 아니라, 성곽의 곁을 그대로 살려 벽면을 디자인했다. 마치 성벽같은 감각이고, 전체 외관도 두 박하면서 호젓하다. 입구에는 그냥 버려둔 듯한 습지와 자갈로 덮은 空地로 조성하여, 인공미가 가해지지 않은 듯한 모습 그대로 세월을 느끼게 만들고 있었다. 박물관 안에서도 손쉽게 내부정원으로 나갈 수 있도록 동선을 설정했고, 정원은 작은 성곽 안, 만리장성의 망루 속 같은 느낌을 주도록 한다. 들어가서 처음 맞게 되는 실내공간은 넓지만 고압적이지는 않았고, 실내 장식도 특이하고 넓은 공간을 엘리베이트로 적절히 융합시켰다. 東方神舟라는 이름의 1층은 특별전실, 2층은 역사실, 3층은 민속실 예술전시실이였다. 역사실 전시는 해상교역이 상당한 비중을 차지했고, 浙東學의 유명인물들로 학문의 고향을 강조하고 淸官의 전시에 상당한 면적을 할애했다. 박물관과 떨어진 곳에 위치한 高麗使臣館은 작지만 전시가 알찼다.

復旦대학의 초청으로 專家樓에 한 달 머무는 동안 中國航海博物館에는 여러 차례 방문했고 심포지움(國際學術研討會)에도 참석하고, 『國家航海』에 내 글을 게재하고 編輯委員으로 登名하는데 顾宇輝선생의 도움을 받았다. 中國航海博物館에서 전시와 함께 도서 자료수집이 대단하여 놀랐다. 각

종 자료총서가 방대하게 수집되어 있고, 연구서는 물론이다. 중국항해박물관은 뜻을 모티브로 한 건축 외관이 이색적이고, 관내 중심에 福船을 실물크기로 복원하여 관람객이 직접 선내 실내를 체험할 수 있게 하고 있다. 中國航海博物館은 Lu Wei 선생의 소개와 같이 비교적 최근에 설립되었다. 박물관의 규모를 염두에 둔다면 실물 소장품은 규모에 걸맞을 정도로 풍부하지 않으나, 중국해양사 전반을 전시한 중국 유일의 박물관이라 할 수 있다. 天津의 國家海洋博物館이 해양자연사에 중점을 둔 것과 대비된다.

박물관 방문에 관하여 개인적인 체험과 인상을 공식적인 글에 서술하는 이유는 두 가지이다. 하나는 한중교류전은 한중 간의 우호 증진을 목적의 하나로 하고 있다. 우호 증진에는 외교관료 혹은 기관장들 간의 교류가 중요하지만, 학자들 그리고 일반시민들 간의 교류가 그 바탕을 이루어야 한다. 내 개인적인 체험은 후자의 실례를 드러내고자 함이다. 다른 하나는 박물관의 전시는, 박물관학 연구자에게 상식이듯이, 文物의 탈맥락화(de-contextualization) 재맥락화(re-contextualization)가 반복되기 때문이다. 가령 도자기라면, 발굴지라는 맥락(context) 속에 놓여 있던 문물(즉 text)이 발굴이라는 행위를 통하여 박물관의 수장고 혹은 전시대에 올려진다. 문물은 발굴지의 여러 조건 속에 놓여있던 사회적 자연적 맥락에서 분리되어 박물관의 전시 속에 재맥락화된다. 특정한 박물관의 전시 속에 재맥락화된 유물은 그 박물관의 건축과 전체 전시 속에 위치한다. 한중해양교류전이 기획된다면, 대여유물은 재맥락화 속에 위치되어 있던 원 박물관의 전시에서 떨어져 나와, 기획전 속에서 다시 재맥락화된다. 이 때문에 발굴당시의 맥락은 아니라 하더라도, 발굴 혹은 수집되어 전시되고 있던 원 박물관에 대한 간략한 이해는 유용하다.

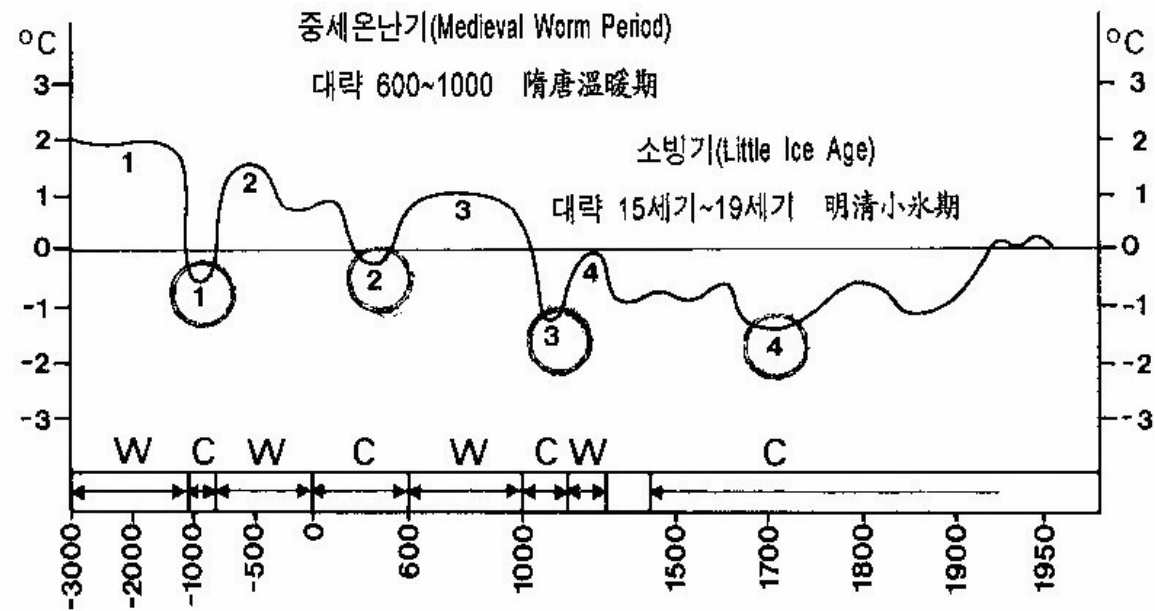
## 해상 교류의 특징과 박물관 전시

한중교류의 역사는 2천년을 넘어서지만, 바다를 통한 교류는 육지를 통한 교류와는 다른 특징을 지닌다. 첫째로 육지의 교류가 상대적으로 지속성을 지닌다면, 해상교류는 비연속 즉 斷續적이다. 상호 왕조의 성쇠와 필요에 따라, 해상교류는 활황과 침체를 반복했다. 한국해양사에서 고대해상교역 활동의 대표로 꼽는 張保皋의 해상활동은 채 20년을 지속하지 못했다. 王麗明 선생 역시 이 점을 잘 지적하고 있다. 그의 논고에서 북송시기(960~1126) 동안 송-고려의 단교시기는 995~998년, 1004~1013년, 1030~1071년으로 가장 길었던 때는 41년 동안이 교류가 두절되었다고 했다. 한-중 해상교류가 가장 활발했던 宋代(고려)시대의 교류가 단속적이었던 것 이상으로 해금정책이 실시된 明清대(조선시대)는 표류민 송환 이외에는 荒唐船으로 대표되는 사무역이 간헐적으로 있었다. 정기적인 교류는 근대에 들어서서 大連, 上海-仁川의 정기항로가 개설된 이후로 오늘까지 지속되고 있다. 따라서 전근대 한-중 해상교류에서 왕조간의 조공체제를 준수한 교류와 조공체제를 넘어서민간의 사적 교류를 어떻게 통합적으로 이해할 것인가가 숙제이다.

이 숙제와 관련한 시사로서 둘째로 해상교류에는 관방 이외에 상인들의 주도적 역할도 무시할 수 없다.

즉 상업성이다. 王麗明 선생의 논고는 단절되었던 송-고려의 교류에 물꼬는 튼 인물은 泉州 상인 黃慎이었다는 사실과 적과 내통한다고 처벌받은 상인의 예를 제시했다. 苏轼의 “奸民猾商, 其間凶險之人, 猶敢交通相惹, 以希厚利”라는 분노는 전통적인 조공무역의 관념이나, 송 상인들은 이윤을 쫓아서 송조의 금지에도 불구하고 遼와의 거래도 사양하지 않았다. 즉 상인들은 왕조의 금령도 뛰어넘어 활동영역을 넓혀간 것이다. 王 선생은 이런 예로서 상인은 양국 우호의 “선봉장(急先鋒)”이기도 했고, 양국관계의 “속죄양(替罪羊)”이 되기도 한 것으로 평가했다. 고려의 조공사절단이 오기를 기다리는 전통적인 조공교역이 북송 후기에는 송의 상인이 적극적으로 고려로 가는 행태로 바뀌어, 이를 “영접(迎進來)” 모델에서 “가는(走出去)” 모델로 전환되었다고 판단했다. 전통시대 동아시아 교역사 이해에서 조공무역을 공식무역으로, 사무역을 비공식무역으로 분리시켜 파악하는 것은 반드시 타당한 것이 아니라는 점을 시사한다.

셋째로 해상기후 등 자연조건의 변화가 해상교류에 영향을 미쳤다.



한중 해상교류는 唐대(신라시대), 宋元대(고려시대)에 활발했다. 전통왕조시대 중국의 대외무역도 대체로 당대와 송원시대에 활발했다. 이 현상은 위 표의 온난기-냉한기와 유사하게 겹친다. 海禁의 明清대는 냉한기(소빙기)였다. 明清왕조가 해금을 시행하고 따라서 명청왕조와 조선왕조 간에 해상교류가 뜸했던 사실은 기후변동과 무관하지 않았을 가능성을 시사한다.

또한 동아시아해역에서 발굴된 침몰선도 이상기후와 연관된다. 전통시대의 항해는 해류와 바람을 지혜롭게 이용하는 것이 항해에 필수적이었다. 목적지 항에 근접하면 조류를 파악해야 한다. 그런데 침몰선과 기상이변의 상호관계를 분석한 연구에 의하면, 선박 침몰의 시기는 엘니뇨, 라니냐 현상의 발생과 밀접하다고 한다. 누적된 항해 지식이 기상이변의 앞에서는 속수무책으로 당하게 되었음을 시사한다.

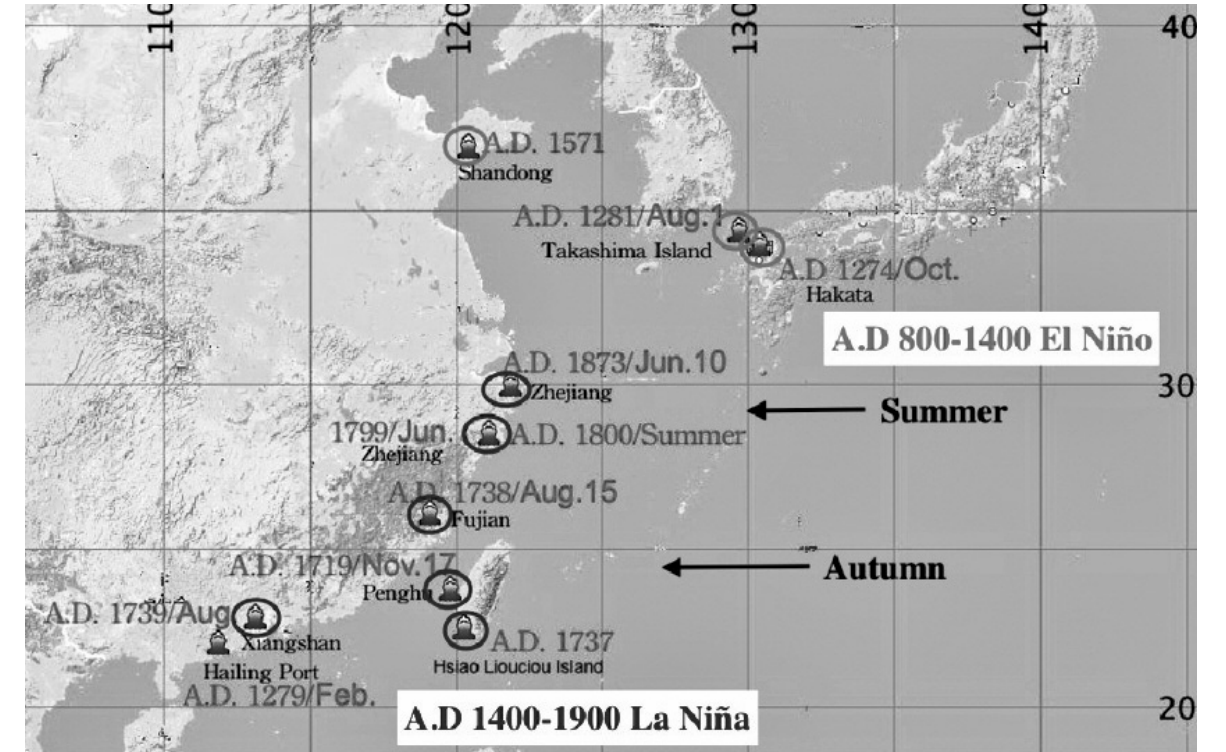


그림 2 Yen-Chu Liu, Insight into tropical cyclone behaviour through examining maritime disasters over the past 1000 years based on the dynastic histories of China - A dedication to Ocean Researcher V, Quaternary International 440, June 2016

넷째로 해상교류는 거점성을 지녔다. 원거리의 대외교역항은 선박의 규모가 크기 때문에 바닷가 어디에나 접안 정박할 수 있는 것이 아니라 강 하구나 섬이나 꽃이 있어 파도를 막아줄 수 있는 특정한 곳만 가능했다. 海港은 강 하구에 위치한 경우가 많다. 강 하구는 태풍 등 강한 파도를 피할 수 있으면서 강을 통한 물자의 집산이라는 사회경제적 조건이 구비되어 있기 때문이다. 강을 통해 팔 수 있는 물건이 퍼져나갈 수 있고, 살 물건이 강을 통해 모여져 있다. 하구가 아니면, 바다에 직면한 연안항은 파도나 너울을 막아주는 섬이나 꽃(cape)이 있어야 항구가 입지할 수 있다. 이러한 곳은 오랜 경험으로 정해져 있었다. 중국은 登州, 寧波 등, 한반도는 南浦, 碧瀾渡 등이다. 따라서 왕조권력이 국제적 교역이 가능한 해항을 통제하기란 어려운 일이 아니었다. 중국의 역대 왕조가 국제교역항 몇 곳에 市舶使를 설치하여 교역을 관리 통제한 것이 그 실례이다.

근대의 동력선은 범선에 비해 흘수(draft)가 깊어서 항만의 수심이 일정한 깊이 이상이 확보되어야 하고, 안벽, 잔교 등의 계선시설이 구비되지 않으면 선박이 정박하여 화물을 싣거나 내릴 수 없다. 이는 국민국가의 시대에 항로와 항구는 국가의 자력이 전통시대보다 훨씬 강력해짐을 의미한다. 海港은 왕조 국가 혹은 근대국민국가의 영향을 강하게 받으면서도 海港이 위치한 공간의 로컬리티가 작동한다. 따라서 한-중 해양사에서 국가라는 요소에만 주목해서는 충분하지 않다.

다섯째로 거점항구를 통해 왕래하는 해양사의 특징으로 말미암아 한-중해양사 이해는 국경을 중심을

이해하는 방식을 넘어서서 국경 내 그리고 국경을 넘어선 시야를 요구한다. 췌장 선생의 논고에서 珊瑚島 1호 침몰선 유적지의 유물에 福建省 양식의 유물이 많은 사실은 국경을 넘어선 인간과 문화의 이동 을 보여준다. 마한 백제권역에서 출토된 유리구슬은 베트남의 옥에오(Oc Eo)의 유리구슬과 화학적 성분과 성형기법이 동일하다는 사실이 최근의 연구로 밝혀졌다. 옥에오의 유리구슬이 옥에오·중국 동남부·한반도·일본열도를 거치는 바닷길의 교류로 한반도로 유입되었다는, 즉 유리구슬은 백제와 옥에오의 교류를 시사하는 유물로 간주된다. 고려가 송을 통해 수입한 유향 상아 등은 동남아 생산품이었고, 고려의 銀이 송대 明州나 泉州로 유입되어, 중국의 은 가격 저하에 이바지했고, 낮아진 중국 銀은 泉州나 廣州를 통해 동남아시아로 유출되었다.<sup>1</sup>

여섯째로 문물의 교역은 하나의 문화생활권을 형성하는데 기여했다. 고대의 威信財(prestige goods)에서 중근세 이후 생활재(daily life goods)로 교역물의 성격이 바뀌고 수량도 대규모로 증가했다. 도자기 등 대규모 화물의 유통은 일상생활에 영향을 미쳤다. 陸衛, 陳明良, 賈賓 선생의 논고가 언급했듯이 비단, 청동거울, 서적, 도자기 등의 다양한 물건이 한반도로 들어왔고, 토산물이 중국으로 건너갔다. 서적을 통해서 는 유교문화권, 불교문화권, 비단 청동거울 등을 통해서 는 服飾문화권, 도자기는 飲茶 생활문화권, 종교적으로 媽祖신앙권 등이 형성되어 한-중의 공통된 문화권을 형성했다. 문화권 형성에서 문물이 어디에서 어디로 갔느냐는 문물의 기원을 따지는 일은 가치가 적다. 그리스·로마문화라고 하여 현재의 국가 그리스 이탈리아가 역사적 소유권을 주장하는 것은 아니다. 그리스·로마문화가 유럽 각국이 공유하는 문화유산이듯이, 동아시아로 전파된 唐宋의 문화는 중국이라는 국적을 갖기 보다는 동아시아가 공유하는 문화자산이다. 陳明良선생이 浙東의 越窯 청자기술이 한반도에 들어가고, 고려청자가 明州에 수입되는 현상을 “쌍방향 시범효과(双向示範效果)”라고 평가하는 것은 이 점에서 의미가 깊다. 상호교류하면서 동아시아 도자기 문화권이 형성된 것이다.

## 한-중 관계의 미래와 해양사 전시

그동안 국내 박물관에서 해양유물을 중심으로 한 특별기획전은 여러 차례 열렸다. 2016년 국립중앙 박물관에서 2016년에 “신안 해저선에서 찾아낸 것들” 특별전, 2020년에 “도자기에 담긴 동서교류 600년”을 전시했다. 목포해양유물전시관에서는 2017~2018년에 “국제교류전:대항해시대, 바닷길에서 만난 아시아 도자기”, 2016~2017년에는 廣東省박물관과 공동주최로 “국제교류전: 명대 침몰선, 난아오 [南澳] 1호”, 2011년 부산시립박물관에서 “국제교류전: 용천청자- 흙을 빚어 옥을 만든다” 등을 꼽을 수 있다. 한-중 해양사 전시에서 주된 실물은 도자기가 될 것인데, 기왕의 전시 역시 실물은 도자기를 위주로 했다. 도자기 중심으로 한-중 관계 과거의 역사가 우호적이었다는 것을 전시하여, 한-중의 우호적인

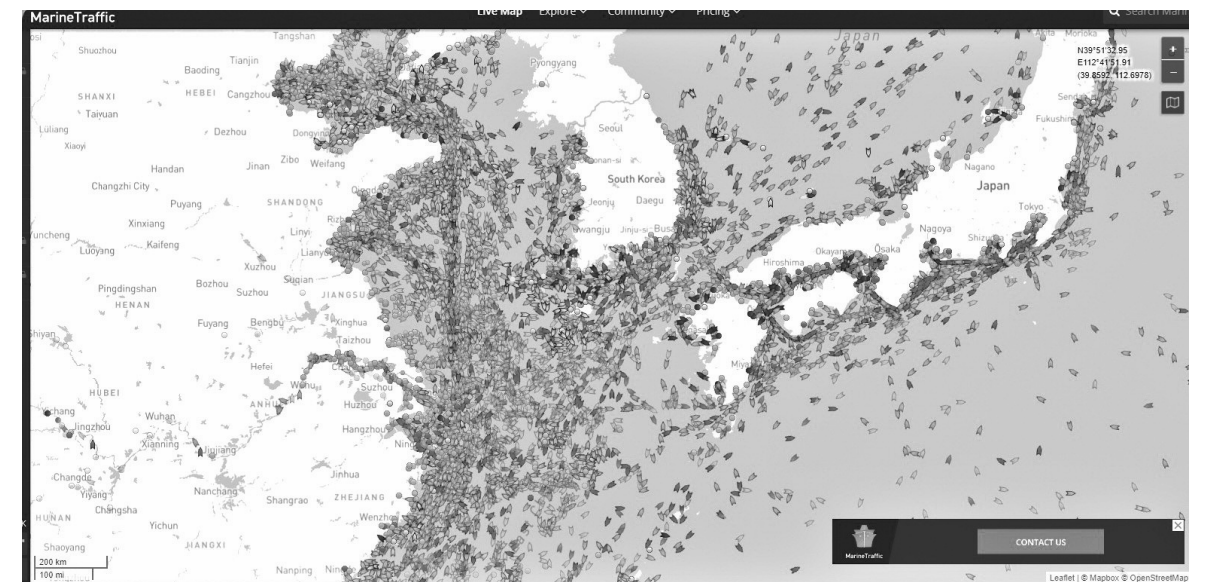
1. 김영제, 『고려상인과 동아시아 무역사』, 푸른역사, 2019

미래가 가능할 것이라고 기대한다면 나이브하다. 차별성 있고 메시지를 담은 전시가 되기 위한 고민이 필요하다. 과거의 전시에 현재라는 문제의식이 녹여있지 않으면 기획전시의 가치는 반감될지 모른다. 현재의 문제는 무엇이 있을까? 두 가지를 거론할 수 있다.

최근 신진역사학연구자들의 모임인 만인만색연구자네트워크 시민강좌팀에서 『달콤 살벌한 한·중 관계사』(서해문집, 2020)라는 책을 내었다. 수천 년 전부터 현재까지의 한중관계를 다룬 이 책은 광고문구로 “고대부터 현대까지 한중관계를 통해 여기에 절대적 우위 또는 절대적 하위관계는 없었다는 것을 확인할 수 있다. 선망은 순식간에 혐오로 바뀌고, 또 새로운 계기로 연대가 형성되며, 피로 맺은 연대는 서로 물어뜯지 못해 안달 나는 미움으로 변하기도 한다..... 지금 한국과 중국은 어떠한 과도 위에 올라 있는가? 그 과도가 순풍이 돼줄지 쓰나미가 돼줄지는 한국과 중국을 둘러싼 세계적 변화를 주시해야 할 것이다”고 적고 있다.

이러한 점을 염두에 둔다면 한-중해상교류사의 전시는 어떤 메시지를 담고 있어야 할까. 한-중 해상교류를 되돌아보는 일은 한중교류에서 교류의 비연속성, 정치권력과 인민의 역할, 환경생태의 문제, 생활문화 그리고 국가를 넘어선 로컬 간의 상호교류를 짚어보면서 한중의 미래를 열어가는 과제를 기층하는 작업이 될 수 있다. 方牧교수는 山海經을 분석하면서, 해양문화는 유동성(流變性)과 포용(包容)의 기백, 창조성(原創性)과 구이(求異)의 思惟, 다원화와 비전(前膽)의 이념을 지녔다고 평가했다.<sup>2</sup> 賈賓선생은 “해상무역의 시작과 변형은 다른 국가, 다른 민족 간의 문화 교류를 추진합니다. 이러한 교류를 통해 서로 다른 문화가 서로에게서 배우고 최종 교류와 융합을 이루었습니다. 오늘도 우리는 협력과 상생의 고리로 손을 잡고 문화재 보호와 복원을 교량으로 삼아 다시 손을 잡았습니다!”라고 했다. 賈賓 선생은 말은 方牧교수가 언급한 해양문화의 특징의 실천이다.

더 나아가 기후위기이다. 팬더믹은 이전에도 있었지만 코로나19 팬더믹의 특징은 팬더믹과 기후위기



2. 方牧, 『山海經與海洋文化』, 『국제학술대회 아시아해양과 해양민속』, 목포대학, 2003

가 동시에 덩치하고 있다는 점이다. 근대 이전의 해상교류는 자연환경의 영향 하에 있었지만, 오늘날의 해상 물류는 자연환경을 변화시키는데 일조하고 있다. 대량생산 대량소비의 경제성장은 지구온도를 2도로 올리는 주범이고, 해상물류는 대량생산 대량소비를 위한 방대한 자원과 상품의 이동을 받쳐주고 있다. 한반도는 극단적인 2 모델의 대표적인 사례가 되고 있다. 북한은 폐쇄적이고 자립적인 모델을 추구하여 가난하고 고된 나날을 보내는 후진국이고, 남한은 개방적이고 글로벌 모델로 기적이라고 불린 정도로 선진국의 반열에 들어서 있다. 이 상반된 모델이 지구의 미래에 어떤 시사점을 던질지 고민해야 할 것이다.

한중 해양사 연구의 대부분은 교류·교역·상호관계를 다루고 있다. 해양을 통한 외교 관계, 무역품의 교역, 표류, 실크로드, 도자기교역 등이 그러한 예이다. 작금의 코로나19 팬더믹은 교류·교환이 수반하는 어두운 그림자를 보여준다. 종다양성은 교류·교환하지 않은 곳에서 보존되었다. 인간의 언어와 문화의 다양성은 생물다양성이 높은 지역과 중복되고 있다. 이번 코로나19 팬더믹은 고립·폐쇄라는 네그티브하게 여겨진 가치를 전복시키고 있다. 비대면 사회는 고립과 폐쇄를 사회적으로 그리고 개인적으로 선택하도록 요구하는 것이다.

다음 그림은 실시간으로 세계 해양의 선박동향을 알려주는 Marine Traffic이라는 사이트의 최근 상황을 캡처한 것이다. 전세계의 바다가 선박으로 가득 차 있고, 특히 동아시아 해역에서 선박은 더욱 항해가 빈번하다. 물론 네모 스크린 속에 모든 선박정보가 실리다 보니 실제 바다에서 보이는 현실과는 거리가 멀다. 그러나 얼마나 많은 선박들이 지구의 바다에 떠다니고 있는가를 실감하게 만든다.

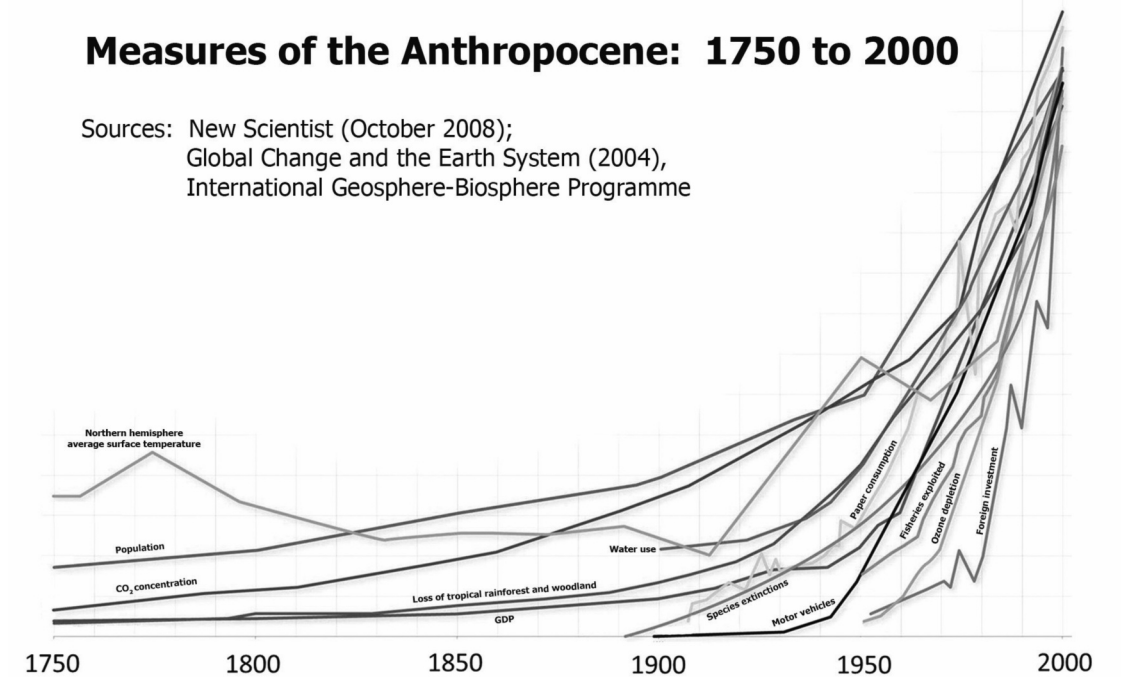
이 점에 시사를 주는 논의는 인류세(人類世, Anthropocene) 담론이다. 인류세 담론에서 인류세는 유럽에서 산업혁명이 개시된 1800년 전후에 시작되었고, 1950년대 이후 급속히 그리고 극적으로 진행되고 있다고 간주된다. 산업혁명 이래로 화석연료를 본격적으로 사용하게 되면서 이후 환경에 대하여 인간 활동이 끼친 영향이 속도와 정도에서 지질학적 힘의 영향에 버금가기 시작했다고 본다. 인류세 담론에서 급가속의 시기는 세계 각국의 50~70대 나이 세대의 경제활동 시대와 대체로 일치한다. 이 세대들은 대량으로 생산하고 동시에 대량 소비하며 지구자원을 소진한 세대이기도 하다. 급가속의 시기는 한국 그리고 중국의 해운업·조선업의 발달 시기, 그리고 세계학계에서 해양사 연구가 활성화되기 시작한 때와 일치한다. 국내의 해양사 연구는 신자유주의, 글로벌화를 배경으로 하고 있는 것은 아닐까? 하는 의문이 필요하다.

오늘 11월10일, 너무나 반가운 소식이 전해진다. 세계1,2위 탄소 배출국인 중국과 미국이 온실가스 배출을 줄이고 기후변화에 대응하는 협력을 강화한다는 공동선언을 발표했다. 근대의 세계사에서는 구미 중심주의가 관철되었다. 그동안의 글로벌 스탠다드는 사실상 미국 스탠다드였다. 21세기 제국은 미국 스탠다드를 대체할 새로운 가치규범이 필요하다. 미국과 중국 중심의 G2시대의 오늘날, 중국은 새로운 가치규범의 창생에 발벗고 나설 때이다. 공동선언의 발표는 강대국 중국이 지구에 대한 책무를 이행하

는 하나의 지표로 보고 싶다. 다만 그 작업은 한참 갈 길이 멀고 이제 출발하고 있다. 2014년10월 中山 대학의 특강에서 한국의 연세대학 白永瑞 교수는 “중국이 세계문화의 표준이 되는지 아닌지는 중국이 이민가서 살고 싶은 나라인지 아닌지로 생각해보라”라고 중국 학생들에게 말했다. 동아시아 문화표준을 세계문화표준의 한 축으로 세우는데, 한-중 해양사 연구와 전시가 일조하기를 기대한다.

### Measures of the Anthropocene: 1750 to 2000

Sources: New Scientist (October 2008);  
Global Change and the Earth System (2004),  
International Geosphere-Biosphere Programme



그래프1) 그래프의 선은 인구수, CO2 배출량, 물 사용량, 열대림 파괴, 자동차 수, 종이 사용량, 물고기 남획량, 해수오염도, 해외투자액 등의 수치변화를 나타낸다



## 제1부 총론2

이주헌

국립해양문화재연구소

먼저, Ningbo 박물관의 천밍량 연구원께서 발표한 「Ningbo 박물관 고려청자 전시 및 Ningbo 출토 고려청자 현황 분석」은 그동안 학계에서 심도있게 논의되지 않았던 Ningbo 지역의 고려청자에 대한 정보를 자세하게 제공해 줌과 동시에 宋·元代 Ningbo 지역의 무역 양상에 대해 고고자료를 통하여 실증적으로 이해하는데 큰 도움을 준 것으로 그 의미는 높게 평가할 수 있다.

1992년 한·중 수교 이후 중국 내에서 출토되고 있는 고려청자에 대한 관심이 증가하면서 양국 학계에서는 지속적인 연구가 이루어져 왔다. 그 결과 고려청자는 북송과 요의 영역을 제외하고는 중국 전역에서 발견되었다고 한다. 특히, 12세기 비색청자와 고려 후기 상감청자가 주를 이루는데, 북방에서는 12세기 비색청자가 적고 고려 후기 상감청자가 많은 반면, 남방에서는 질 좋은 비색청자가 상당히 많고 고려 후기 상감청자는 북방보다 적다고 한다. 또 남방에서 元대의 고려청자는 남송시기보다 그 수량이 적다고 한다. 고려청자가 집중 출토되는 항주지역에 관한 연구는 일부 진행되고 있는데, 고려 비색청자는 항주의 皇城 주변에서, 상감청자는 시내 곳곳에서 출토되고 있다. 특히, 비색청자들이 출토된 곳은 남송의 臨安城遺址인데, 최상품 비색청자들은 皇城遺址와 南宋恭聖仁烈皇后邸宅遺址에서 출토되었다. 그외 상감되지 않은 고려청자는 皇城 주변의 城頭港, 鳳凰山을 포함한 臨安城遺址와 Ningbo 등지에서도 출토되었다.

항구도시 Ningbo는 절강성을 대표하는 도시로서, 바다를 통하여 중국으로 들어오는 관문이었다. 따라서 중국 내의 각종 생산품의 운송과 해외무역의 중심항구로서 唐代부터 신라와 일본 및 동남아 지역의 배가 이곳을 왕래하였다. 특히, 北宋代에는 市舶司가 설치되어 운영되었으며, 元代에는 천주, 광주 등과 함께 중국에서 가장 중요한 무역항이 되었다. 당시 宋과 元에서는 차, 비단, 도자기 등을 주변 국가로 수출하였고, 한반도의 고려로부터는 북령, 인삼, 홍화의 한약재와 청자 등을 수입하였다. 요지에서 생산된 도자기의 집산지와 소비지이며, 중국과 고려의 문물이 교류되는 Ningbo항은 교역지로 매우 중요한 지역이었다. 고려청자가 Ningbo항구에서 교역되고, 항주에서 운하를 통해 중국 대륙으로 들어갔을 것으로

보이는데, 이러한 정황을 고려해 본다면, 이번 발표에서 알 수 있듯이 당시 닝보의 중심지였던 高麗使館 주변과 境淸寺遺蹟 등은 물론이고 무역과 상업이 상대적으로 번성했던 동부항구 지역에서도 고려 청자가 출토되는 것은 당연한 것이다.

닝보와 항주에서 출토된 고려청자의 기종 및 문양, 출토위치 등의 내용을 통해 당시의 소비층을 어느 정도 추정할 수 있을 것으로 생각된다. 최상품 비색청자는 남송 皇室과 높은 신분층에서 주로 사용되었던 것이 분명하다. 왜냐하면 비색청자편이 臨安城 내 皇城遺址와 그 주변에서 집중적으로 출토된 점과 출토품은 용문이 시문된 매병 등 최상급의 청자란 점이다. 반면에 상감청자의 경우, 출토지가 臨安城 내의 皇城뿐만 아니라 西湖 주변과 항주시와 닝보시의 여러 곳에서 넓게 분포되어 있어, 皇室과 높은 신분층을 포함한 '다른 신분층'으로 소비가 확대되었거나 변화된 양상을 보인다. 이처럼 12세기 후반 이후 상감청자 출토지의 확대 이유는 분명하지 않으나 몇 가지의 가능성을 생각해 볼 수 있다. 먼저, 皇室과 높은 신분층을 포함하여 낮은 신분층에 이르기까지 소비층이 점차 확대되었을 가능성과 南宋에서 元으로 교체된 이후에는 항주와 닝보지역의 지배층이 대폭 교체되거나, 이들의 주거지가 이동하면서 고려청자의 사용 주체도 南宋人에서 蒙古人으로 바뀐 것으로 보인다.

어쨌든, 이번 발표에서 소개된 닝보 출토 고려청자를 통해 南宋~元代에 있어 고려와의 도자 교류 양상에 대한 이해뿐만 아니라, 汝窯-南宋官窯-高麗靑瓷와의 상관관계에 대한 논의를 심화시키고, 향후 중국 도자사에서 고려청자가 갖는 위치와 특성에 대한 연구도 더욱 활발하게 진행시킬 수 있을 것으로 생각한다. 나아가 당시 국가 간에 복잡한 이해관계로 얽힌 동아시아의 정치적 상황을 도자기라는 키워드로 다시 한번 가늠해 볼 수 있기를 기대한다.

다음으로는 하이난성박물관의 쉐장 관장님과 자빈 수중고고학팀 부주임이 발표한 「이 바다와 손잡고 - 남해 수중문화 유산과 아시아 문화의 교류 및 융합-」은 고대 중국 해상 실크로드의 통로인 남해에 관한 것이다. 특히, 남해제도의 서쪽에 위치한 서사군도는 태평양과 인도양을 잇는 해상교통의 요충지로서 漢代부터 明·清代에 이르기까지 번성하고 발전하였는데, 이에 대한 내용을 각 시기별로 문헌자료를 근거로 자세히 설명하였다. 또한, 1970년대 이후 진행된 이 지역의 수중고고학 조사성과에 대하여서도 화광초와 산호섬 일대에서 발견된 침물선과 도자기 등의 고고유물을 제시하고, 인도네시아와 태국 등 동남아시아로 중국의 도자기와 건축부재가 활발하게 유통되면서 해상 무역이 번영하였음을 언급하였다. 이와 함께 남중국해에 존재하는 수중문화유산의 보호를 위해 국가적인 차원에서 진행되고 있는 다양한 노력을 소개하면서, 수중 문화유산의 보호와 과학적 연구 및 교육사업에 있어 국제적인 상호 협력을 강화하며 상생의 고리로 손을 잡고 다른 국가, 다른 민족 간 문화 교류의 필요성을 주장하였다. 이는 바다를 통하여 하나로 연결되어 있는 세계의 역사와 문화를 올바르게 이해하고자 하는 바람직한 모습이라 생각한다.

최근 유라시아의 동과 서를 경제적으로 연결하는 방안이 적극적으로 강구되면서 유라시아 대륙의

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

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

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

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

고일홍, 2020, 「해상 실크로드와 '아시아 세계'의 형성」 『인문논총』 Vol 77-2, 서울대학교  
권오영, 2015, 「한국에서 유라시아 문명교류사 연구의 성과와 과제」 『문화재』 Vol 48-3.  
김현정, 2015, 「중국 항주·영파 출토 고려청자 조사현황」 『미술자료』 88, 국립중앙박물관  
이종민, 2016, 「중국출토 고려청자의 유형과 의미」 『미술사연구』 31, 미술사연구회  
조흥국, 2010, 「고대 한반도와 동남아시아 및 인도의 해양교류에 관한 고찰」 『해양도시문화교섭학』 3.

## 동아시아 해양 네트워크의 형성

김병준  
서울대학교

### 1. 교류의 근본적 동인

1. 내가 갖고 있지 못한 것, 더욱이 유용한 것 (지배층)
2. 동아시아 : 한반도, 중국대륙, 일본열도, 인도차이나반도
  1. 가까운 거리(해로)
  2. 상이한 지형과 물산
  3. 문화적 격차, 선진문물의 존재
  4. 인도, 동남아를 통한 이국적 서방의 문물

### 2. 고고학 증거

1. 중국, 한반도, 일본열도, 인도차이나반도에 공통 문화요소 널리 분포
2. 반박 불가

### 3. 되돌아볼 부분

1. 교류의 존재 유무에 관심 집중
2. 교류의 존재를 당연한 전제로 받아들이고 이후 확대과정을 당연시
3. 교류를 방해하는 요소에 대한 관심 적음
4. 비슷한 물건 ≠ 빈번한 교류 : 시간 요소, 교류의 구체적 과정 경시

고대의 교류 실상을 이해하기 위해서는 먼저  
〈교류가 얼마나 어려웠는지〉를 이해해야

### 제1장 교역을 방해하는 요소

- 적대적 감정
  1. 異人에 대한 막연한 두려움과 적대감
  2. 특히 인접한 지역의 경우 동일한 자원을 둘러싼 분쟁
  3. 한과 흉노, 한과 강, 흉노와 오손, 대월지와 대하 등 서역국가 사이
  4. 동쪽 편 : 육로 (중간에 많은 정치공동체)

- 교통의 단절 : 육로
  - 장건(張騫)의 촉포(蜀布)와 공죽장(邛竹杖)
  - 촉 - 신독국(인도) 교통로 건설 시도, 막대한 경비 투입했으나 실패, 중간에 위치한 소국에 불과한 곤명 '진(滇)' 야랑국의 공격과 방해
  - 서역 : 사막, 물, 음식, 도적의 위험 (중간의 오아시스 소국의 방해)
  - 바다 : 又苦逢風波溺死, 不者數年來還°

- 교통의 단절 : 해로
  - 사기 조선열전 한무제의 수군 5만명의 병사 중 상당수가 바다에서 망실
  - 요동반도 및 한반도 북부 도서지역의 해상 세력 검토 필요
  - 서역 : 사막, 물, 음식, 도적의 위험 (중간의 오아시스 소국의 방해)

- 내부의 국경 통제
  - 장가산한간(張家山漢簡) 진관령(津關令)
  - 국가의 허락 없는 출입 금지
  - 사람 및 물건의 이동도 철저히 통제
  - 해로 통제 : 연운항 각석 (경계 표시)

- 침묵교역
  - 그럼에도 불구하고 물자의 이동 :
  - 고조선의 동물 가죽, 장건의 촉포, 청동기, 마차 등
  - 중간 집단의 개입과 전달
  - 침묵교역 : 고구려 책구루

• 신화

- 곤륜산 신화 : 두 개의 세계 중심
- 삼신산 신화 : 봉래산, 방장산, 영주산, 발해에 있으며 여러 선인과 불사약이 있는 곳이다. 황금으로 된 궁궐이 있는데, 멀리서 보면 구름같아 보이지만 가까이 가면 바다 속으로 들어가 버리고 바람이 불어 접근할 수 없다. 그 산의 높이가 9천리나 되고 주변은 3만리나 되며, 산과 산 사이는 7만리이다. 그 꼭대기에는 황금과 옥이 있으며 신수들이 하얀 비단을 입고 있다. 그곳 나무에서 열리는과신을 먹으면 불사 불로한다.

• 삼신상 신화의 배경 : 발해

- 그렇게 풍량이 심한 곳은 아님
- 진시황 시기 : 삼신산
- 한무제 시기 : 5만명 수군의 상실
- 루트 : 산둥반도 - 묘도열도 - 요동반도 - 장산열도 - 한반도

• 섬의 존재

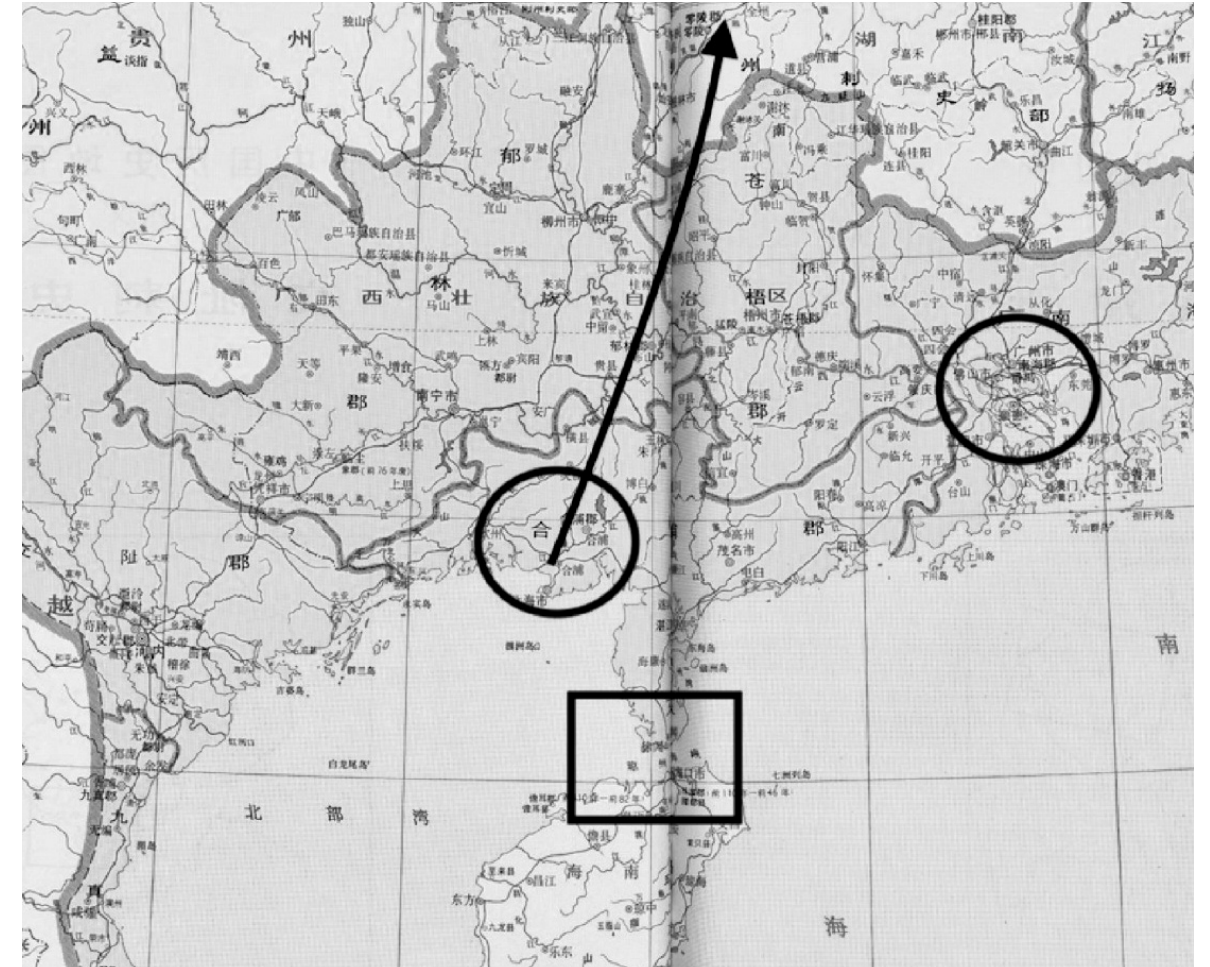
- 육지와 섬의 괴리, 별도의 세계 : 고고학 문화의 차이 (생산양식 차이)
- 한고조시기 전횡과 500명의 섬으로 도주, 오초칠국 교서왕, 왕망시기 여모 반란 세력 역시 섬으로
- 해적
- 書七月己酉下 一事丞相所奏臨淮海賊 樂浪遼東 得渠率一人購錢卅萬, 詔書八月己亥下 一事大(簡33.8)

• 섬의 존재

- 육지와 섬의 괴리, 별도의 세계 : 고고학 문화의 차이 (생산양식 차이)
- 한고조시기 전횡과 500명의 섬으로 도주, 오초칠국 교서왕, 왕망시기 여모 반란 세력 역시 섬으로
- 가까운 곳임에도 처리하지 못함

• 해남도의 사례

- 한무제 주애군과 담이군 2군을 설치
- 경주해협 건너편에는 서문현
- 담이군의 폐지에 이어 원제시기 주애군의 폐지



• **해적의 존재**

- 〇書七月己酉下 一事丞相所奏臨淮海賊 樂浪遼東 〇得渠率一人購錢卅萬, 詔書八月己亥下 一事大(簡33.8) : 강소성~요동낙랑
- 후한 안제 시기 해적 장백로(張伯路)가 3천여 명의 무리를 이끌고 바다가에 위치한 9개군을 노략질 : 강소성~요동낙랑
- 후한 순제 시기 해적 증정(曾旌)이 회계 지역을 노략질
- 환제 시기 남해적(南海賊)의 노략질 : 교지~번우



**제2장 해양 네트워크의 형성**

• 이러한 제약을 뛰어 넘는 교류가 가능하려면

1. 손실의 최소화 : 네트워크(연결망) 형태의 교류
2. 손실의 보장 : 경제적 문제를 초월하는 정치적 요구

• **네트워크**

- 네트워크의 의미: 연결망
- 교통이 불편한 시기, 최소한의 자본으로 최대의 수익을 올리기 위한 방식
- 서울-부산 vs. 서울-수원-대전-대구-부산
- 더욱이 충분한 교통인프라를 갖출 수 없는 조건이라면 필수적

• **네트워크를 가능하게 하는 추동력 : 제국의 환상**

- 교통 수단의 제공
- 안전의 보장
- 손실 보장
- 반대급부 : 조공

서역



《康居王使者册》

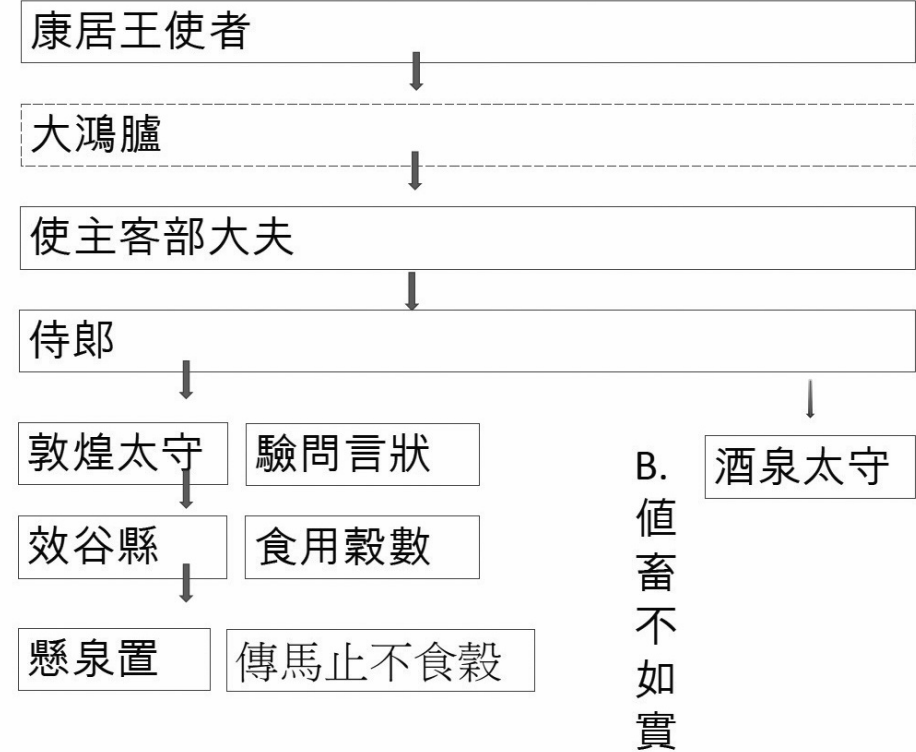
康居王使者楊伯刀·副扁關，蘇擅王使者姑墨·副沙困郎·貴人爲匿等皆叩頭自言，前數爲王奉獻橐佗入敦煌(877簡) 關縣次饋食至酒泉昆歸官，太守與楊伯刀等雜平直(值)肥瘦。

④今楊伯刀等復爲王奉獻橐佗入關，行道不得(878簡)食至酒泉，⑤酒泉太守獨與吏直(值)畜，楊伯刀等不得見所獻橐佗。姑墨爲王獻白牡橐佗一匹，牝二匹，以爲黃，及楊伯刀(879簡)等獻橐佗皆肥，以爲瘦，不如實，寃。(880簡)

⑥永光五年六月癸酉朔癸酉，使主客部大夫謂侍郎，當移敦煌太守，書到驗問言狀。事當奏聞，毋留，如律令。(881簡)

⑦七月庚申，敦煌太守弘·長史章·守部候脩仁行丞事，謂縣，寫移書到，具移康居蘇擅王使者楊伯刀等獻橐佗食用穀數，會月廿五日，如律令。/ 據登·屬建·書佐政光。(882簡)

⑧七月壬戌，效穀守長合宗，守丞·敦煌左尉忠謂置，寫移書到，具寫傳馬止不食穀，詔書報會月廿三日，如律令。/ 據宗·畜夫輔。(883簡)(II 0216②:877~883)



• 내용

- 돈황에서 입관한 이후 주천(酒泉)까지 오는 도중의 접대 교통 수단의 제공
- 낙타 가격의 일방적 결정

• 조공 사신의 신분

- <永光五年康居王使者訴訟冊> : 이익에 대한 관심
- <한서> 서역전
- 漢欲遣使者報送其使, 杜欽說大將軍王鳳曰, “今悔過來, 而無親屬貴人, 奉獻者皆行賈賤人, 欲通貨市買, 以獻為名, 故煩使者送至縣度, 恐失實見欺。於是鳳白從欽言。屬賓實利賞賜賈市, 其使數年而壹至云。”

• 조공 사신의 규모

- <永光五年康居王使者訴訟冊> 사신단  
康居國的使者和副使, 以及蘇薤國的使者 副使 貴人
- 숙박과 음식  
“以食守屬周生廣送自來大月氏使者, 積六食, 食三升。” “出粟四斗八升, 以令守屬唐霸所送烏孫大昆彌·大月氏所……” 1人 2人 3人 11人等
- 通行记载  
客大月氏·大宛·踈(疏)勒·于闐·莎車·渠勒·精絕·扞彌王使者十八人, 貴人□人……  
“安遠侯遣比胥健……者六十四人, 獻馬二匹, 橐他十匹, 私馬。□名籍畜財物。”  
……送精絕王諸國客凡四百七十人。  
“今使者王君将于闐王以下千七十四人, 五月丙戌發祿福, 度用庚寅到淵泉。”  
于闐國人口 19,300人; 精絕國人口 3,360人

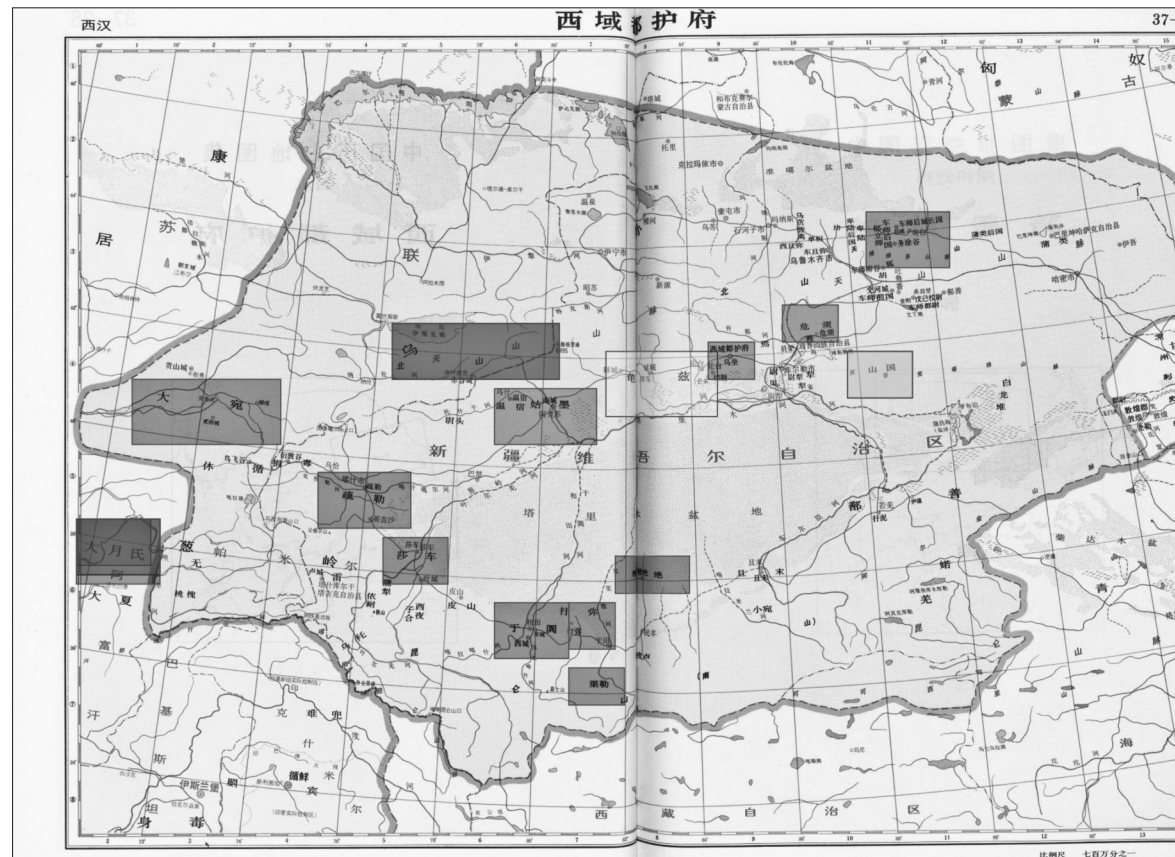
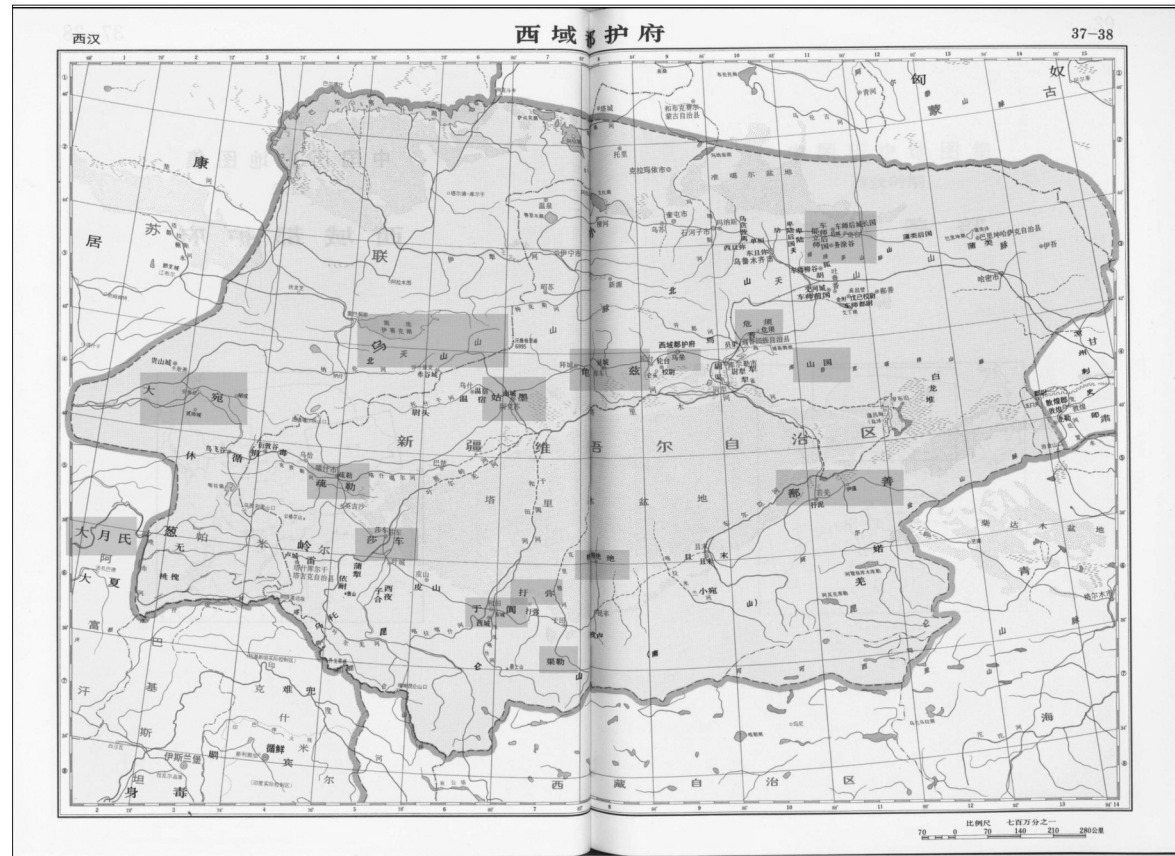
• 조공 사신의 구성

- <永光五年康居王使者訴訟冊> 康居國的使者, 以及蘇薤國的使者
  - 康居國与蘇薤國 : 属国
  - ㉠ 將大月氏雙靡翎候使者萬若·山副使蘇贛皆奉獻言事
  - ㉡ 歸義大月氏貴人一人 貴人美一人 男一人 自來龜茲王使者二人□□三人凡八人
  - ㉢ 客大月氏, 大宛, 疏勒, 于闐, 莎車, 渠勒, 精絕, 扞彌王使者十八人, 貴人□人
  - ㉣ 右大將副使屈伊 戒子, 左都尉副使胡奴殊子, 貴人病籍子, □□□□□子, 姑墨副使少卿子, 貴人子王子, 危須副使頃口出子, 左大將使者妻耐力子, 烏壘使者駒多子……子, 侍子貴人屋貝卿子
  - ㉤ 遣守屬田忠送自來鄯善王副使姑屍 山王副使烏不豚, 奉獻詣行在所
  - ㉦ 使送車師王 烏孫諸國客

• 조공 사신의 노선

- ㉠ 將大月氏雙靡翎候使者萬若·山副使蘇贛皆奉獻言事
- ㉡ 歸義大月氏貴人一人 貴人美一人 男一人 自來龜茲王使者二人□□三人凡八人
- ㉢ 送烏孫大昆彌·大月氏所
- ㉣ 右大將副使屈伊 戒子, 左都尉副使胡奴殊子, 貴人病籍子, □□□□□子, 姑墨副使少卿子, 貴人子王子, 危須副使頃口出子, 左大將使者妻耐力子, 烏壘使者駒多子……子, 侍子貴人屋貝卿子
- ㉤ 遣守屬田忠送自來鄯善王副使姑屍 山王副使烏不豚, 奉獻詣行在所
- ㉦ 使送車師王 烏孫諸國客
- ㉧ 客大月氏, 大宛, 疏勒, 于闐, 莎車, 渠勒, 精絕, 扞彌王使者十八人, 貴人□人
  - 상호 속국 관계 혹은 연맹 관계가 아니라 적국 관계도 포함
  - 교통노선 분석





• 한인의 서역 사신 호송

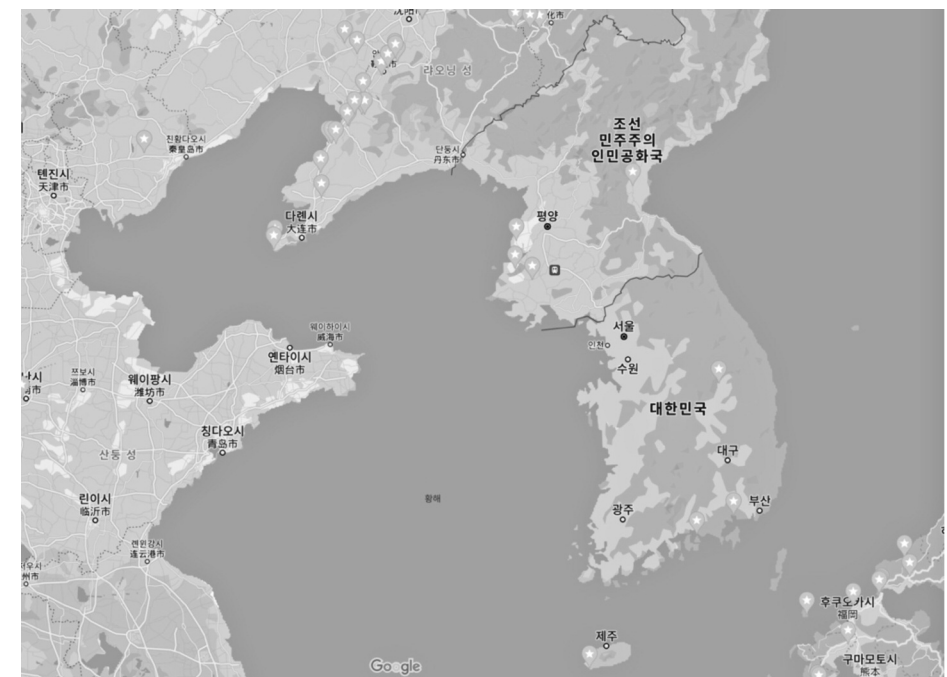
• 한서 서역전

- 凡遣使送客者, 欲為防護寇害也。……尚時為所侵盜……乞匄無所得, 離一二旬則人畜棄捐曠野而不反。頭痛嘔吐, 驢畜盡然。……險阻危害, 不可勝言。
- 今遣使者承至尊之命, 送蠻夷之賈, 勞吏士之衆, 涉危難之路, 罷弊所恃以事無用……

• 호송하는 한인의 신분

- 사신 모집
- 실제로는 국제 상인
- “募吏民無問所從來, 為具備人衆遣之, 以廣其道。來還不能無侵盜幣物, 及使失指, 天子為其習之, 輒覆按致重罪, 以激怒令贖, 復求使。使端無窮, 而輕犯法。……其使皆私縣官齎物, 欲賤市以私其利。”

한반도와 일본열도



### • 조공무역 일시

- <진서(晉書)> 무제기
- (太康 7年) 是歲, 扶南等二十一國, 馬韓等十一國遣使來獻
- (太康 元年7月) 東夷二十國朝獻
- (太康 2年6月) 東夷五國內附
- (太康 3年9月) 東夷二十九國歸化, 獻其方物
- (太康 6年4月) 扶南等十國來獻
- (太康 元年 6월 甲申日) “東夷十國歸化”

### • 조공무역 구성

- <진서( 晉書)> 무제기
- (太康 7年) 是歲, 扶南等二十一國, 馬韓等十一國遣使來獻
- (太康 7年8月) 東夷十一國內附
- <진서( 晉書)> 권97 사이전(四夷傳)
- (辰韓) “武帝太康 ……七年又來.”
- 마한 등 11국이 봉헌 (년)
- =동이 11개국이 봉헌 (월)
- =진한이 봉헌한 시기 (연)
- 마한, 진한 등 11개국이 동일한 날짜에 입국

### • 조공무역 규모와 신분

- <삼국지> 동이전 한조(韓條)
- “漢時屬樂浪郡, 四時朝謁”
- “下戶詣郡朝謁, 皆假衣幘, 自服印綬衣幘千有餘人”
- <삼국지> 동이전 고구려조
- “漢時賜鼓吹伎人, 常從玄菟郡受朝服衣幘, 高句麗令主其名籍”

### • 조공무역 교통수단

- <위략(魏略)> : 大船
- 初, 右渠未破時, 朝鮮相歷谿郢以諫右渠不用, 東之辰國, 時民隨出居者二千餘戶, 亦與朝鮮貢蕃不相往來。至王莽地皇時, 廉斯鏹為辰韓右渠帥, 聞樂浪土地美, 人民饒樂, 亡欲來降。出其邑落, 見田中驅雀男子一人, 其語非韓人。問之, 男子曰: 「我等漢人, 名戶來, 我等輩千五百人伐材木, 為韓所擊得, 皆斷髮為奴, 積三年矣。鏹曰: 「我當降漢樂浪, 汝欲去不? 」戶來曰: 「可。」鏹因將戶來出詣含資縣, 縣言郡, 郡即以鏹為譯, 從芴中乘大船入辰韓, 逆取戶來。降伴輩尚得千人, 其五百人已死。鏹時曉謂辰韓: 「汝還五百人。若不者, 樂浪當遣萬兵乘船來擊汝。」辰韓曰: 「五百人已死, 我當出贖直耳。」乃出辰韓萬五千人, 弁韓布萬五千匹, 鏹收取直還。

• **교역의 1차 장소**

- 연안항구 : 김해 다호리를 비롯한 항구, 교역의 증거, 외래 유물이 등장하는 장소
- 각 교역 장소에는 여러 곳의 물자가 동시에 출토 : 연안 무역
- 네트워크의 형성

• **교역의 2차 장소 : 서역의 경우**

- <永光五年康居王使者訴訟冊> : 崑歸館酒泉
- <<三國志>> 倉慈傳
- “又常日西域雜胡欲來貢獻, 而諸豪族多逆斷絕; 既與貿遷, 欺詐侮易, 多不得分明。胡常怨望, 慈皆勞之。欲詣洛者, 為封過所, 欲從郡還者, 官為平取, 輒以府見物與共交市, 使吏民護送道路, 由是民夷翕然稱其德惠”
- 동위교위부
- 太熙元年, (馬韓)詣 東夷校尉何龕上獻。
- 至太熙初, … 各遣正副使詣東夷校尉何龕歸化。

• **교역의 빈도**

- <永光五年康居王使者訴訟冊>  
“前數為王奉獻”  
《史記》大宛列傳  
“使者相望於道 諸使外國一輩大者數百, 少者百餘人, 人所齎操大放博望 侯時 其後 益習而衰少焉 漢率一歲中使多者十餘, 少者五六輩, 遠者八九歲, 近者數歲而反”
- <三國志> 東夷傳 韓條: “四時朝謁”
- <三國志> 東夷傳 倭條: “歲時來獻”
- <三國志> 東夷傳 高句麗條: “歲時來取”

• **진서 무제시기 기록**

- 武帝咸寧2年: 2月東夷8国歸化, 7月東夷17国内附
- 武帝咸寧3年 : 3国
- 咸寧4年 : 9国2次
- 太康元年 : 10国1次, 20国2次
- 太康2年 : 5国2次 太康3年29国
- 太康7年 : 11国
- 太康8年 : 2国複数次
- 太康9年 : 7国
- 太康10年 : 30余国複数次
- 太熙元年 : 7国

한반도~일본열도 해상 네트워크 1 : 삼국지 동이전 한조

有爰襄國 牟水國 桑外國 小石索國 大石索國 優休牟涿國 臣濱沽國 伯濟國 速盧不斯國 日華國 古誕者國 古離國 怒藍國 月支國 咨離牟盧國 素謂乾國 古爰國 莫盧國 卑離國 占離卑國 臣覺國 支侵國 狗盧國 卑彌國 監奚卑離國 古蒲國 致利鞠國 冉路國、兒林國 駟盧國 內卑離國 感奚國 萬盧國 辟卑離國 白斯烏旦國 一離國 不彌國 支半國 狗素國 捷盧國 牟盧卑離國 臣蘇塗國 莫盧國 古臘國 臨素半國 臣雲新國 如來卑離國 楚山塗卑離國 一難國 狗奚國 不雲國 不斯濱邪國 爰池國 乾馬國 楚離國, 凡五十餘國。

### 한반도~일본열도 해상 네트워크 2 : 삼국지 동이전 왜조

舊百餘國, 漢時有朝見者, 今使譯所通三十國。從郡至倭, 循海岸水行, 歷韓國, 乍南乍東, 到其北岸狗邪韓國, 七千餘里, 始度一海, 千餘里至對馬國。……又南渡一海千餘里, 名曰瀚海, 至一大國, 官亦曰卑狗, 副曰卑奴母離。又渡一海, 千餘里至末盧國, ……次有斯馬國, 次有已百支國, 次有伊邪國, 次有都支國, 次有彌奴國, 次有好古都國, 次有不呼國, 次有姐奴國, 次有對蘇國, 次有蘇奴國, 次有呼邑國, 次有華奴蘇奴國, 次有鬼國, 次有為吾國, 次有鬼奴國, 次有邪馬國, 次有躬臣國, 次有巴利國, 次有支惟國, 次有烏奴國, 次有奴國, 此女王境界所盡。其南有狗奴國



### 동남아시아~중국남부 해상 네트워크 3 : 한서 지리지

自日南障塞 徐聞 合浦船行可五月, 有都元國; 又船行可四月, 有邑盧沒國; 又船行可二十餘日, 有諶離國; 步行可十餘日, 有夫甘都盧國。自夫甘都盧國船行可二月餘, 有黃支國, 民俗略與珠厓相類。其州廣大, 戶口多, 多異物, 自武帝以來皆獻見。有譯長, 屬黃門, 與應募者俱入海市明珠 璧流離 奇石異物, 齎黃金雜繒而往。所至國皆稟食為耦, 蠻夷賈船, 轉送致之。亦利交易, 剽殺人。又苦逢風波溺死, 不者數年來還。大珠至圍二寸以下。平帝元始中, 王莽輔政, 欲耀威德, 厚遺黃支王, 令遣使獻生犀牛。自黃支船行可八月, 到皮宗; 船行可二月, 到日南 象林界云。黃支之南, 有已程不國, 漢之譯使自此還矣。

### 전망

- 강의의 핵심
- 교류의 한계를 지적하고 그것을 극복하기 위한 인프라 추정
- 돈황 현천치 한간을 통한 대외교역의 복원
- 기존 문헌자료에 적용
- 새로운 간독 자료의 발견
- 최근 호남성 장사시 오일광장 / 광동성 광주
- 동남아-합포-장사 / 합포-광주

## 중국군현의 설치와 황해의 해양교류\*

윤용구

경북대학교

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

특히 해로를 이용한 물자의 유통은 교섭과 교역의 규모가 늘어나거나, 철기와 같은 육중한 화물의 운송에 있어서는 절대적인 경제성을 지니고 있다. 여기에 중국 동해 연안과 한반도의 서해안, 일본열도 지역은 해로의 발달이 가능한 지형적인 조건을 갖추고 있었다. 중국고대에도 해로는 육로에 비하여 12~20배 정도의 화물 운송이 가능하며, 곡물과 철기는 부피가 크고 무게가 나가는 물품의 운반에 효율적이었음이 확인되고 있다.<sup>1</sup>

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

\* 본고는 필자의 2013년 논고(「중국군현의 설치와 해양교류의 발전」, 『한국해양사』1(선사·고대) 한국해양재단, 2013)를 수정 보완한 것이다.

1. 金秉駿, 2011「中國古代南方地域の水運」, 『東アジア出土資料と情報傳達』汲古書院, 174 - 178쪽

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

력의 신장에 따른 교섭의 변화상을 살펴보고자 한다.

## 1. 낙랑군의 설치와 해양교류

### 1. 교역, 교류관계의 성립

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

1. 倭人...今使譯所通三十國, 從郡至倭, 循海岸水行, 歷韓國, 乍南乍東, 到其北岸狗邪韓國, 七千餘里, 始度一海千餘里, 至對馬國...又南渡一海千餘里, 名曰瀚海, 至一大國...又渡一海千餘里, 至末盧國
2. 辰(弁)韓...國出鐵, 韓濊倭皆從取之, 諸市買皆用鐵, 如中國用錢. 又以供給二郡

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

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

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

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

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

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

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

삼한과 왜가 낙랑군과의 교섭기간 중에 분기를 이룬 가장 큰 계기는 2세기 후반 요동에서 자립한 공손씨(公孫氏)정권이 대방군(帶方郡)을 설치한<sup>5</sup> 일이다. 이때까지는 한(漢)이 낙랑군을 통하여 일관되게 삼한과 교섭하였으나, 이후로는 대방군으로 사실상 교체되었다. 운영주체에 있어서도 2세기 후반 후한(後漢)으로부터 공손씨로, 3세기에는 조위(曹魏)와 서진(西晉)까지 옮겨갔다. 후술하는 바와 같이 한대와 위진대는 변경과 주변 이민족정책에 있어서 현격한 차이를 보이고 있다. 한대의 대외정책은 전한 무제의 고압적인 정벌론(征伐論)에서, 전한후기 선제대(宣帝代) 무렵 주변민족에 유화적인 기미론(羈縻論)으로 바뀐 이후 후한말까지 지속되었다.<sup>6</sup> 기미론은 철저한 화이분별론(華夷分別論)에 입각해 있었지만,<sup>7</sup> 사자의 왕래는 금수의 본성을 지닌 이(夷)가 중화의 예(禮)에 가까워지는 것으로 간주되었다.<sup>8</sup> 즉 이 당시 조공과 그에 따른 교역활동은 기미지의(羈縻之義)에 의한 이민족지배의 이념을 충족시키는 정치적 행위였다. 기미론의 시행 기간과, 이를 유지할 통제력의 진퇴 정도에 따라, 한대 낙랑군과 삼한의 교섭은 다음 3시기로 구분할 수 있다.

1기 : 낙랑군 설치(BC108)부터 소제대(昭帝代, BC89~BC74)

2기 : 선제대(宣帝代, BC74~BC49)로부터 후한 안제대(安帝代, 107~124)

3기 : 안제대(安帝代)로부터 영제대(靈帝代, 168~189년 경)까지

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

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

7. 그에 따르면 화이는 지리적으로나 문화적으로 분별되어 있어서 정벌이나 통치의 대상이 되지 않을 뿐 아니라, 이적(夷狄)의 금수와 같은 본성으로 인해 화친의 대상이 될 수도 없다고 한다.

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

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

1기와 비슷한 시기가 3기이다. 대체로 2세기 중엽에서 후반에 이르는 3기는 후한의 붕괴기에 해당한다. 낙랑지역에서도 “桓靈之末 韓濊强盛 郡縣不能制 民多流入韓國”라 한 『삼국지』한전(韓傳)의 기록처럼 군현 운영과 삼한에 대한 통제력은 파행을 겪고 있었다. ‘韓濊强盛’이라는 원인을 들고 있지만, 그것이 ‘民多流入韓國’으로 이어진 데는 낙랑군 내에서 잠재된 모순이 후한제국의 통제력 상실이 원인이 되어 주민의 대량 이탈을 낳았다고 생각된다.<sup>9</sup>

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

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

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

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

9. 尹龍九, 「魏晉代 樂浪地域의 豪族」, 2002 동양사학회 추계학술발표회 논문집.

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

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

- 2. 鰓魚也 皮有文 出樂浪東 神爵四年 初捕收輸考工 『說文』□11下, 魚部)
- 3. 樂浪海中有倭人 分百餘國 以歲時來獻見云 『漢書』28下, 地理志 燕地)
- 4. 莽復奏曰 太后兼統數年... 東夷王度大海 奉國珍... 『漢書』99, 王莽傳 下)
- 5. 王莽地皇時 廉斯爲辰韓右渠帥 聞樂浪土地美 人民饒樂 亡欲來降. 出其邑落... 出詣含資縣 『三國志』魏書 30, 東夷傳 韓條 裴注所引 魏略)

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

王莽地皇時 廉斯鑿爲辰韓右渠帥 聞樂浪土地美 人民饒樂 亡欲來降. 出其邑落. 見田中驅 雀男子一人 其語非韓人. 問之 男子曰. 「□□我等漢人 名戶來 我等輩千五百人 伐材木 爲韓 所擊得 皆斷髮爲奴 積三年矣.」 曰. 「□□我當降漢 樂浪 汝欲去不?」 戶來曰. 「□□可」 (辰) 因將戶來 (來) 出詣含資縣 縣言郡 郡即以 爲譯 從岑中乘大船入辰韓 逆取戶來 降伴輩 尙得千人 其五百人已死. 時曉謂辰韓. 「□□汝還五百人. 若不者 樂浪當遣萬兵乘船來擊 汝.」 辰韓曰. 「□□五百人已死 我當出贖直耳.」 乃出辰韓萬五千人 牟韓布萬五千匹 收取直還. 郡表 功義 賜冠 田宅 子孫數世 至安帝延光四年時 故受復除 『三國志』東夷傳 韓條 裴注所引 魏略)

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

建武二十年 韓人廉斯人蘇馬提等 詣樂浪貢獻 光武封蘇馬提 爲漢廉斯邑君 使屬樂浪郡 四時朝謁 『後漢書』85, 東夷列傳 韓條)

염사착과 소마시가 동일한 인물인지는 모르지만 적어도 삼한의 같은 지역으로 여겨지고 있다.<sup>12</sup> 염사읍(廉斯邑)의 조공이 정기적으로 이루어졌음을 알려 준다. 이처럼 한대 낙랑과 삼한의 많

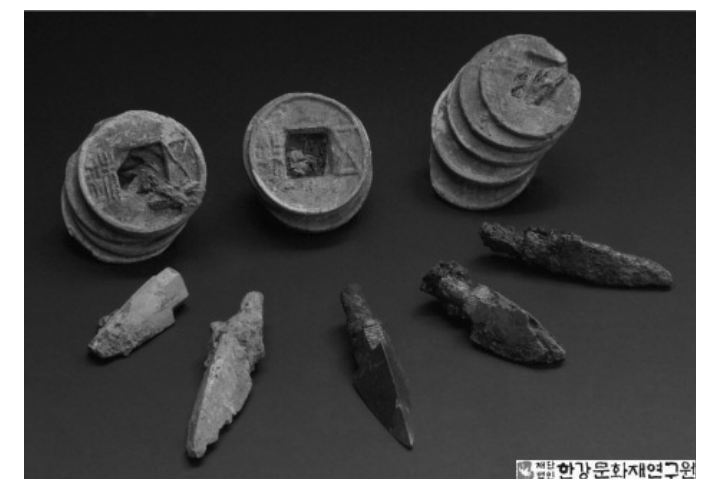


사진. 영종도 운북동 2호 주거지 출토 오수전과 철경동축, 기원전 1세기 낙랑군과 해로를 통해 서해연안과의 교류를 실증하게 되었다.

12. 李富五, 「1세기초 廉斯國의 대외교섭」 『韓國古代史研究』22, 2001; 김병남, 「百濟 溫祚王代의 ‘東有樂浪’에 대하여」 『大同史學』, 2002.

지 않은 교섭 기사 중에 염사치의 기록이 특기된 이유가 무엇인가? 염사치의 조공은 '기미지의(羈靡之義)'의 충실한 형태로 묘사되어 있다. 염사작의 행동은 기미론을 지향하던 낙랑군의 요구하는 모범적인 교섭 사례였던 것이다.

그러므로 염사작의 기록은 2기로 대표되는 삼한과 낙랑의 교섭에 대하여 확대 해석의 여지를 제공한다. 우선 염사작 기사는 당시 교통이 육로와 수로가 병행되었음을 보여주고 있다. 곧 교섭의 인원과 물자가 적으면 육상 교통로를 이용하였고, 수로는 대규모의 수송에 이용되었음을 추측케 한다. 또한 조선에서 진국으로 이주한 역계경의 '불상 왕래(不相往來)'한 내용에 뒤에 이어져 있는바, 군현 설치 이후 단절된 두 지역간 교섭의 재개를 암시하고 있다.

## 2. 교역로의 형성

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

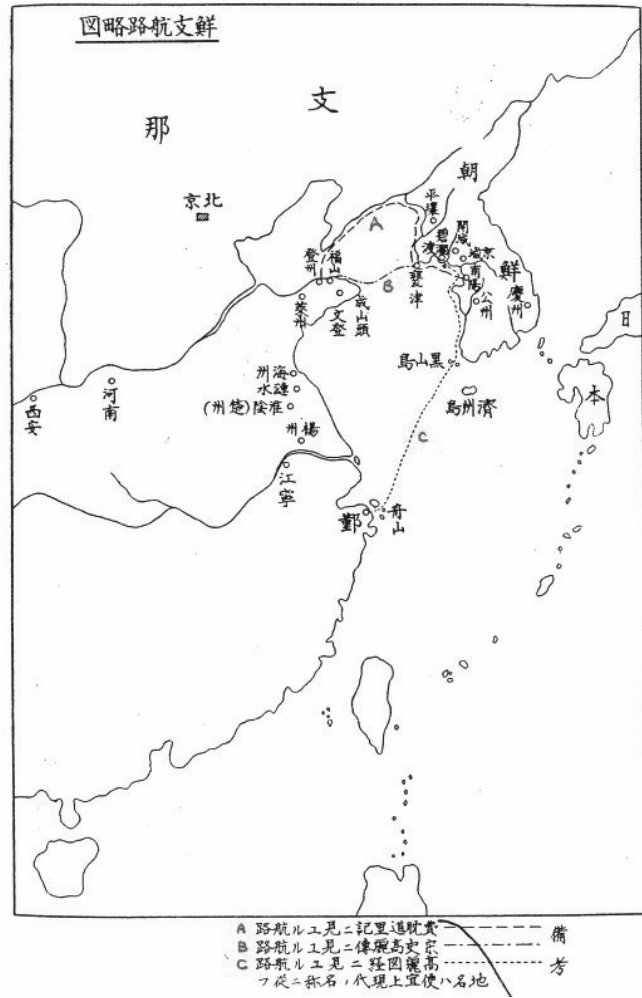
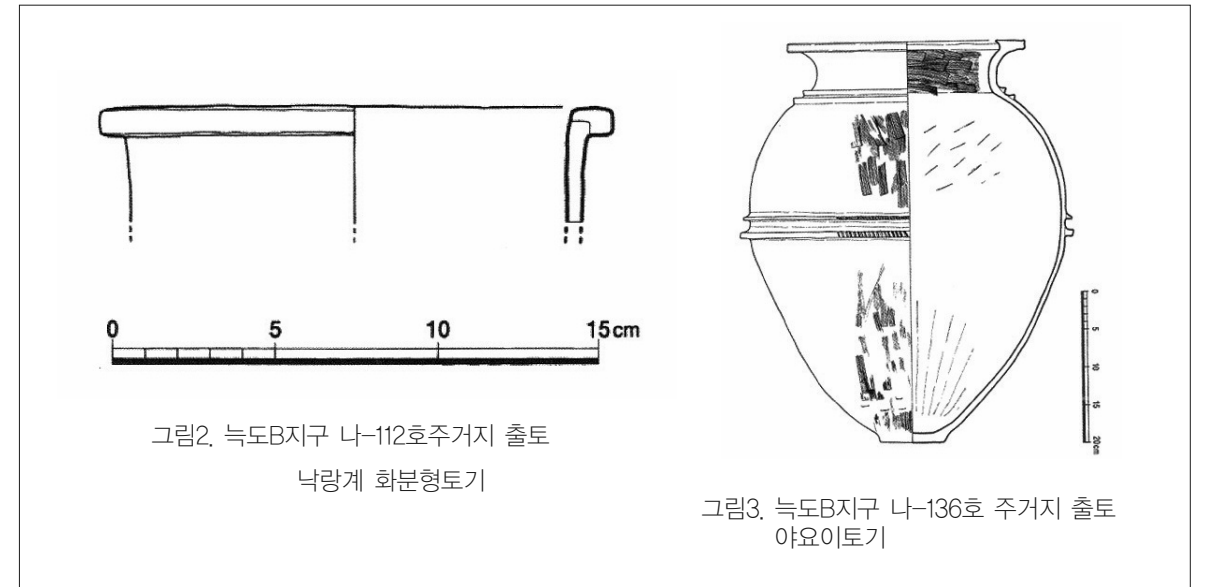


그림1. 唐宋 문헌에 보이는 한중간 항로(內藤雋輔, 1961, p.481 수정전제)

- A : 遼東沿岸航路(黃海沿岸航路, 東아시아沿岸航路)
- B : 北方航路(黃海橫斷航路)
- C : 南方航路(黃海斜斷航路)

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



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

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

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

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

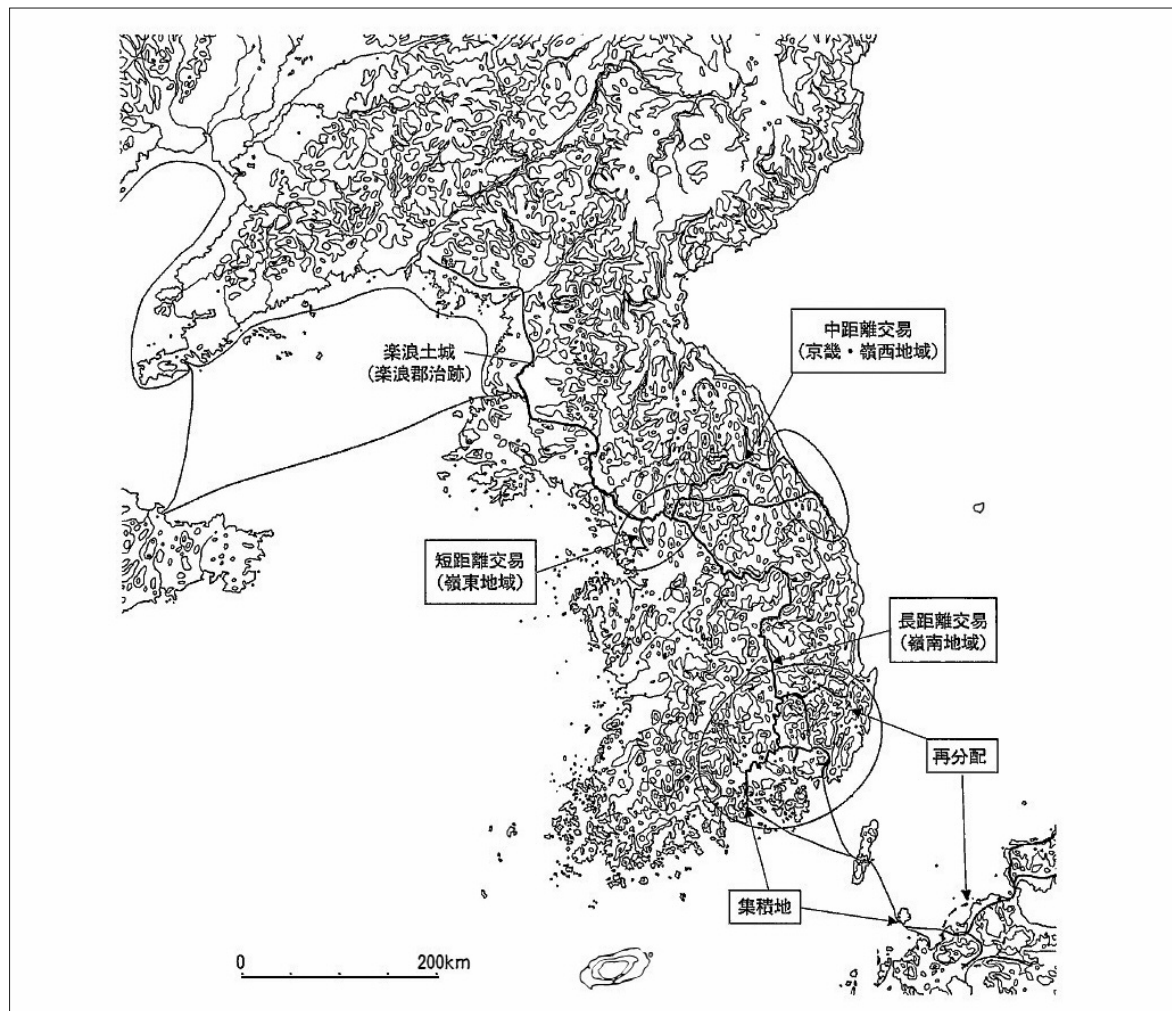
14. 松田壽男, 「前漢書の天山諸國を論ず」 『古代天山の歴史地理學的研究』, 早稻田大學出版部, 1970, 40~42쪽  
 15. 余太山, 「漢晉正史“西域傳”所見西域諸國的地望」 『南北朝正史“西域傳”所見西域諸國的地望』 『兩漢魏晉南北朝正史西域傳研究』, 中華書局, 2003, 198~283쪽 ; 「裴矩『西域圖記』所見敦煌至西海的“三道”」 『西域研究』2005-4, 16~24쪽.  
 16. 高橋善太郎, 「シナ史書に於ける交通路程の記事について」 『愛知縣立大學文學部論集』20, 1968, 44~59쪽 ; 榎一雄, 「魏志倭人傳とその周辺」 『季刊邪馬臺國』31, 1987 ; 『榎一雄著作集』第8卷, 汲古書院, 1992, 516~535쪽.  
 17. 이하 기술은 尹龍九, 앞의 논문, 1999, 116~120쪽 참조.



- ② 倭人...女王國...王遣使詣京都帶方郡諸韓國

사료 B①은 진(변)한에서 산출되던 철의 유통범위를, B②는 왜여왕이 행한 대외 교섭의 대상을 보여주는 것이다. 이에 의하면 동이의 예·삼한·왜가 낙랑·대방군과 하나의 교역권으로 나타난다. 부여·고구려·동옥저·읍루로 구성된 북부 권역은 남부와 같은 명시적인 사료는 보이지 않는다. 그러나 이들에 대한 민족지적 서술은 하나의 권역으로 보기에 충분하다. 종족은 물론 지리적 환경과 언어·풍속에서도 친연성이 있음을 알 수 있다. 모두 요동·현도군과 교섭한데서 알 수 있듯이, 하나의 교역권을 이루었다고 여겨진다. 관구검(毌丘儉)이 고구려를 정벌할 때 부여·옥저·읍루지역까지 작전구역에 포함할 이유도 여기에 있을 것이다.

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



部從事吳林 以樂浪本統韓國 分割辰韓八國 以與樂浪 吏譯轉有異同 臣漬沽韓忿 攻帶方郡 崎離營 時太 守弓遵 樂浪太守劉茂 興兵伐之 遵戰死 二郡遂滅韓

이에 따르면 조위가 부종사(部從事) 오림(吳林)으로 하여금 (대방군의 관할아래 있는) 진한(12국 중) 8국을 떼어 낙랑군에 배속시키려 하였는데, 이를 시행하던 중 이역(吏譯)의 잘못으로 오해가 생기고 그것이 신분고한(臣漬沽韓)을 분격시켰으며 급기야 대방군 공격에 의한 한위분쟁으로 이어졌다고 한다. 다이는 대로 이 기록은 공격의 주체를 두고 오랜 논란을 거듭해 왔지만, 정작 중요한 문제는 대방군에서 전담하여 관할하던 진한의 8국을 떼어서 낙랑군으로 이속하려는 의도가 무엇인지, 그리고 진한 12국 가운데 4개국은 왜 그대로 대방군 관할에 두었는가 하는 점이다. 이 문제는 조위가 시행한 낙랑·대방군의 교섭범위의 변화에 해결의 실마리가 있다. 언급한대로 조위는 전담 군현으로 하여금 조공과 그에 의한 호시(互市)에서의 교역을 관장하는 의례적인 방법으로는 동이경략의 목적 곧 삼국 항쟁기에 절실한 배후 안정과 물력 조달을 이룰 수 없었다. 이때 물력 조달을 위해 고안된 것이 교역권을 중심으로 군현의 교섭범위를 분할하고 조정하는 것이었다.

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

이와 같이 보아 올 때 삼국지 한전의 55개 마한국목(馬韓國目)은 북에서 남으로 내려가며 서술했다는 친관우선생의 고설(高說)이 여전히 유효하지만, 그 순서는 대방군의 연안 교통로를 따라 기재되었을 가능성이 높다고 하겠다. 이와 관련하여 마한의 국목(國目)과 마찬가지로 국명만을 열기한 왜인전의 사마국(斯馬國)에서 노국(奴國)에 이르는 20국의 배열도 교통로를 따라 배치되었던 점,<sup>18</sup> 진변한 24국의 국명의 나열 또한 영남으로 통하는 내륙 교통로인 낙동강 상류로부터 남하하며 연변의 국가를 거쳐 낙동강 하구까지 내려왔다가 부산과 경주를 돌아 동해안으로 올라가는 교통로를 반영한다는 견해가<sup>19</sup> 주목된다.

그렇다면 대방군을 상대로 교섭하던 삼한의 78국 가운데 서해안과 남해안에 면한 소국 및 일본열도의 왜인국 30여국은 연안수로 주변의 교역거점과 그에 인접한 세력들이 주로 기재되었을 것이다. 좀 더

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

19. 윤선태, 「馬韓의 辰王과 臣漬沽國」 『百濟研究』34, 2001.

억측한다면 우선 예성강 유역의 대방군 남경과 가까운 임진강 및 한강 유역에 자리한 근국제국(近郡諸國)을 기재하였다고 생각된다. 이어 연안수로를 따라 기항하던 거점에서 교역망으로 연계된 소국들을 서술하고, 이를 다시 반복하며 남해안을 거쳐 일본 열도에 도달하였을 가능성도 제기해 본다.

### Ⅲ. 대방군 설치와 해양교류

#### 1. 3세기의 동아시아의 국제정세와 삼한, 왜 관계

2세기 후반 지방군벌이 대두하여 후한사회를 통제력 불능상태로 만들어 가더니, 뒤이어 위촉오(魏蜀吳) 삼국(三國)의 정립과 항쟁은 동아시아의 국제질서를 바꾸어 놓았다.<sup>20</sup> 특히 조위를 비롯한 삼국은 자국 내 개발과 변경 군현조직의 회복을 도모하는 한편 주변 이민족사회로도 적극 진출하고 있음이 주목된다.

삼국의 변경 개척은 배후지 안정을 기하는 목적 외에 장기간의 항쟁에서 소요되는 군병 및 자원조달을 동시에 해결하려는 것이었다. 2세기 후반 이래 계속된 전란으로 인하여 주민은 유리하고 생산시설은 파괴된 때문이다.<sup>21</sup> 조위가 자리한 화북의 파괴는 혹심하였다. 오촉(吳蜀)의 경우 파괴의 정도는 낮았지만, 본래 생산시설이 미약한데다 인구나 세력범위에서 조위보다 크게 열세였으므로<sup>22</sup> 형편이 나을 것은 없었다.

먼저 촉한(蜀漢)은 207년 제갈량(諸葛亮)이 이른바 ‘융중대책(隆中對策)’에서 제시한 “保其岩阻南撫夷越 外結好孫權”에 의하여 손오와 연합하여 조위의 위협에 대비하면서, 225년 남이를 정벌하여 부족한 군병과 재원을 확보하였다.<sup>23</sup> 남이(南夷) 경략은 미얀마 방면 및 서역과의 교역을 활성화하였고, 한편으로 조위의 서방진출을 차단하는 효과도 거두었다.<sup>24</sup> 227년부터 234년까지 5차에 걸친 촉한의 조위에 대한 북벌은 이에 힘입은 것이었다.

손오(孫吳) 역시 촉한과의 동맹을 통해 조위의 위협이 둔화되자, 229년부터 강남(江南)의 산악에 광범위하게 분포한 산월(山越)을 토벌하였다. 그리고 이들을 평지로 옮겨 각종 역사에 노동력으로 활용

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

21. 西嶋定生, 『魏晉南北朝時代の社會と經濟』, 『中國古代の社會と經濟』, 東京大學出版會, 1981, 225~227쪽; 陳漢玉, 『北方古老經濟區域的破壞』, 『中華文明史 4-魏晉南北朝』, 河北教育出版社, 1994, 151쪽.

22. 宮川尚志, 『諸葛孔明-三國志とその時代』, 桃源社, 1966, 159쪽. 삼국의 국력비교표 참조.

23. 吳潔生, 『“隆中對”與三國前期戰略戰爭』, 『社會科學』, 1985-4, 68~76쪽.

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

하였다.<sup>25</sup> 이어 형주(荊州)일대 무릉만(武陵蠻)에 대한 지배를 강화하였으며,<sup>26</sup> 230년 이래 이주(夷州, 臺灣)와 단주(亶州, 九州의 남부열도) 등 동남 해양<sup>27</sup>과, 동북으로는 요동의 공손씨 및 고구려와 통교하여 전마를 교역하고 조위에 대한 협공을 도모하였다.<sup>28</sup> 나이가 40년 가까이 독립을 유지하며 저항하던 교지의 사섭정권(士燮政權)<sup>29</sup>을 239년 완전히 제압하여 남방 진출의 교두보를 확보하였다. 이후 부남(扶南)과 임읍(林邑)을 비롯한 동남아시아 방면에 여러 차례 교역사절을 파견하게<sup>30</sup> 된다.

반면 조위(曹魏)의 경우는 당초 변경개척 및 이민족사회로의 진출에 소극적이었다. 그것은 촉오에 비하여 상대적으로 국력이 충실하였을 뿐 아니라, 일찍이 207년에 오환(烏桓)을 정벌하고 이를 이른바 ‘삼군오환(三郡烏桓)’으로 재편하여 군병으로 충원하였으며<sup>31</sup>, 211년~215년에는 양주(涼州)일대를 개척하여 서역과 통교하는<sup>32</sup> 등 화북에 대한 지배력을 다져온 터이다. 그러나 계속된 전란으로 군병과 재원이 고갈되고, 마침 요동의 공손씨 정권<sup>33</sup>이 손오와 통교가 빈번<sup>34</sup>해지자 사정이 달라졌다. 그리하여 228년에 이르러 요동을 정벌하여 배후의 후환을 없애고<sup>35</sup> 부족한 재원을 확보하지는 논의가 있었는데, 이를 반대하며 올린 조식(曹植)의 표문(表文)이 이때의 사정을 잘 보여준다.

즉 요동 정복으로 부족한 전비와 군병을 조달할 수 있으나, 오.촉과의 상쟁이 계속되는 상황에서 이의 시행이 어렵다는 것이었다.<sup>36</sup> 그런데 촉한은 234년에 북벌을 주도하던 제갈량이 병사한 후로 국내안정에 치중하게 된다. 언급한 대로 손오도 239년 교주 평정 이후 부남 등 동남아시아 방면으로의 개척에 주력하던 시기<sup>37</sup>였다. 이에 조위는 235년 동부선비를 토벌하여 서방을 안정시키고<sup>38</sup> 이곳의 병력을 동

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

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

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

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

29. 교지(交趾)의 사씨정권에 대하여는 다음의 논고가 있다. 尾崎康, 『後漢の交趾刺史について-士燮をめぐる諸勢力』, 『史學』, 33-3, 4合, 1961, 139~166쪽; 後藤均平, 『士燮-三世紀の越南』, 『史苑』, 32-1, 1971.

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

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

32. 조위의 서역경영에 대하여는 伊瀬仙太郎, 『三國. 晋代の西域經營』, 『中國西域經營史研究』, 巖南堂 書店, 1968, 95~98쪽 참조.

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

34. 『三國志』, 권 8, 公孫度傳裴注所引『吳書』, 『敎遼東玄菟將校吏民公文孫權...比年以來 復遠遣船 越渡大海 多持貨物 誑誘邊民 邊民無知 餘之交關將吏以下 莫肯禁止』.

35. 『三國志』, 권 14, 劉曄傳 曄以爲公孫氏漢時所用 逐世官相承 水則由海 陸則阻山 故胡夷絶遠難制 以世權日久 今若不誅 後必生患 若懷貳阻兵 然後致誅 於事爲難』.

36. 『藝文類聚』, 권 24, 人部 8 諫條所引『魏陳王曹植諫伐遼東表』.

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

38. 船木勝馬, 『三國時代の鮮卑について』, 『中央大學文學部紀要』, 21, 1976, 63~81쪽; 白翠琴, 『軻比能統一漢南及其與曹魏的關係』, 『中央大學文學部紀要』, 21, 1976, 34~41쪽.

북으로 돌려 237~238년 요동의 공손씨 정벌<sup>39</sup>에 나서게 된다.

그러나 이때에도 공손씨 정벌의 주장(主將)이던 유주자사 관구검은 촉오가 틈을 엿보고 있다하여 당초 이를 반대하였다. 실제 촉에서는 조위의 주력이 요동정벌에 나서자, 손오와 동서기각으로 협공하기 위하여 한중에 주둔하고는 정세를 관망하고 있는 것이다. 이처럼 정립기 삼국의 변경개척은 상대방의 동향을 예의 주시하는 가운데 이루어진 것이었다.<sup>40</sup>

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

## 2. 대방군의 지배정책과 삼한, 왜 관계의 추이

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

조위는 238년 공손씨 세력을 정복하면서 동이와 접촉하였으며, 244년 고구려 정벌이후 동이경략에 본격적으로 나서게 된다.<sup>41</sup> 경략의 배경과 목적은 앞서 본대로 조위의 배후 안정과 오·촉과의 전쟁에 소요되는 물력 조달에 있었을 것은 명백하다. 그러나 동이라 하더라도 이에는 북방의 부여·읍루·고구려로부터, 남으로 옥저·예·한이 자리한 한반도와 바다 너머 일본열도의 왜인에 이르는 광역에 걸쳐 있었다. 생활환경과 사회발전의 정도에서 차이가 있는 것은『위지』동이전의 서술에서 보는 바다. 더구나

이들 사회는 동이전에 입전(立傳)된 명칭처럼 단일한 정치체가 아니라 그 내부에 다수의 세력집단으로 구성되었다. 따라서 조위가 동이를 지배한 구체적 내용은 해당 지역(혹은 종족)의 특성과 경략 목적에 따라 달랐을 것이다.

한대이래로 중국과 이민족의 접촉은 통상 그에 근접한 주군에서 맡아 보았다. 때로 이민족의 ‘내속’ 곧 집단적으로 투항해 온 경우에는 이들을 일정 지역에 정착시키고 이른바 ‘영호지절관부(領護持節官府)’를 두어 통치하였다.<sup>42</sup> 『위지』에 입전된 동이제국은 유주부(幽州部) 관할의 4개 변군(玄菟·遼東·樂浪·帶方郡)과 접촉한 것으로 나타난다.<sup>43</sup> 그런데 이민족을 주변에 두었던 변군(邊郡)이 대개 그러하듯이 이들 동이족은 각기 접촉하던 군현이 정해져 있었다.

### C-1. 夫餘...本屬玄菟

—2. 部從事吳林 以樂浪本統韓國 分割辰韓八國 以與樂浪

—3. 高句麗...漢時賜鼓吹技人 常從玄菟郡受朝服衣幘 高句麗令主其名籍

—4. 至王莽地皇時 廉斯鑿爲辰韓右渠帥 聞樂浪土地美 人民饒樂 亡欲來降...詣含資縣 縣言郡<sup>44</sup>

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

평상시 군현의 이민족 지배는 조공을 주선하고, 이에 맞추어 개설된 호시에서의 교역을 감독하는 것이었다.<sup>45</sup> 조공이란 황제의 덕화에 감응하여 신하의 예를 행하는 의식이다. 따라서 조공을 바치는 자는 신하로서의 의무가 따른다. 곧 신속한 조공자는 정해진 기일에 자신 또는 대리인을 입시(入侍)시켜, 통솔하고 있는 호구수와 영토를 그린 도적(圖籍)을 제출하고, 세금의 형태로 토산 방물(方物)을 바쳐야

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

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

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

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

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

44. 『三國志』권30, 東夷傳 韓條所引「魏略」

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

하였다.<sup>46</sup> 이에 대해 황제는 원로의 수고를 위로하고 은덕을 베푸는 회사(回賜)를 하게 된다. 이러한 조공의 대부분은 해당 변군현이나 영호관부(領護官府)에서 이루어 졌다.<sup>47</sup> 그런데 예군(詣郡, 府)의 경우도 상징적으로는 예궐(詣闕)하여 천자를 알현하는 것이므로 이에도 회사가 뒤따랐다. 이때 이루어진 회사가 인수의책(印綬衣幘)의 사어를 통한 군(부)내에서의 교역허가였다. 호시는 이를 위해 개설한 권설시(權設市)라 하겠다.

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

- D —1. 夫餘...本屬玄菟 漢末 公孫度雄張海東 威服外夷 夫餘王蔚仇台更屬遼東  
 —2. 高句麗...常從玄菟郡受朝服衣幘 高句麗令主其名籍...後稍驕恣 不復詣郡...至觴安之間...更屬玄菟...靈帝建寧二年...伯固降 屬遼東 熹平中 伯固乞屬玄菟  
 —3. (韓)...部從事吳林 以樂浪本統韓國 分割辰韓八國 以與樂浪 吏譯轉有異同 臣智激韓忿 攻帶方郡 崎離營

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

조공은 동이지배의 이념을 충족시키는 중요한 정치적 행위<sup>48</sup>이자, 그들의 동향을 파악하는 유용한 수단임에 분명하다. 호시에서의 교역도 군현과 동이사회 모두에게 긴요한 것이었다. 중국 내지에서 상품가치가 높은 토산물이 집적되고, 동이사회도 필요한 선진문물을 공급받을 수 있었기 때문이다.

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

조위는 동이사회를 전담 군현에서 조공과 교역의 관장을 통하여 지배하는 방식을 취하였다. 그러나 『위지』동이전에는 이와 다른 모습도 보인다. 곧 조위는 동이사회를 하나의 단위로 보고 지배하려던 것

46. 小林聰, 「漢時代における中國周邊民族の内屬について」, 『東方學』82, 1991, 34~38쪽.  
 47. 이민족의 조공이 실상 '중상(重賞)'을 목적으로 한 것이고, 특히 이들이 '예궐(詣闕)'할 경우 '박래후사(薄來厚賜)'해야함은 물론 조공사절의 호송과 숙박에 따른 경비까지 소속 군(부)에서 부담해야 했으므로 가능한 '예부(詣府)' '예군(詣郡)'하도록 하였던 것이다.  
 48. 통교는 금수의 본성을 지닌 이(夷)가 중화(善)에 가까워지는 것으로 간주되었다. '통교'의 통은 통상을 의미하며, 이로 인한 선은 교역에 따른 상호 경제적 결합도 포함한다. 이에 대하여는 다음의 논고가 유익하다. 小倉芳彦, 「華夷思想の形成」, 『中國古代政治思想研究』, 青木書店, 1970, 328~329쪽; 田中麻紗巳, 「何休の思想 2. '進'からみた夷狄觀」, 『兩漢思想の研究』, 研文出版, 1986, 240쪽.

이 아닌가 여겨진다. 이에 의한 지배는 두 방향으로 진행되었다.

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

- E —1. 辰(弁)韓...國出鐵 韓滅倭皆從取之 諸市買皆用鐵 如中國用錢...又以供給二郡  
 —2. 倭人...女王國...王遣使詣京都帶方郡諸韓國

사료 E-1은 진(변)한에서 산출되던 철의 유통범위를, E-2는 왜여왕이 행한 대외 교섭의 대상을 보여 주는 것이다. 이에 의하면 동이의 예·삼한·왜가 낙랑·대방군과 하나의 교역망을 이루었음을<sup>49</sup> 알 수 있다. 동이정락이 본격화 되면서 낙랑·대방군의 교섭범위도 변화되었다. 다음 장에서 재론하겠지만, 이때 낙랑은 예를 비롯한 동·남부 육로 교역권으로, 대방군은 서·남해안과 왜지로 이어지는 연안 교역망을 담당하도록 조정된 듯하다.

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

- F —1. 夫餘 在長城之北 去玄菟千里...本屬玄菟 漢末 公孫度雄張海東 威服外夷 夫餘王蔚仇台 更屬遼東  
 —2. 高句麗 在遼東之東千里 東夷舊語 以爲句麗別種 言語諸事 多與夫餘同...漢時賜鼓吹技人 常從玄菟郡受朝服衣幘...伯固降 屬遼東 熹平中 伯固乞屬玄菟  
 —3. 東沃沮 在高句麗蓋馬大山之東..其言語與句麗大同 時時小異...漢武元封二年...以沃沮城 爲玄菟郡...飲食居處 衣服禮節 有似句麗  
 —4. 挹婁 在夫餘東北千餘里..其人形似夫餘 言語不與夫餘 句麗同...土氣寒 劇於夫餘

위의 사료 F에 의하면 이들 동이사회는 종족은 물론 지리적 환경과 언어·풍속에서도 친연성이 있음을 알 수 있다. 모두 요동·현도군과 교섭한데서 알 수 있듯이, 하나의 교역권을 이루었다고 여겨진다. 관구검이 고구려를 정벌할 때 부여·옥저·읍루지역까지 작전구역에 포함한 이유도 여기에 있을 것이다.<sup>50</sup>

조위는 동이사회를 교역권에 의해 남북으로 구분하고, 각기 낙랑·대방군과 요동·현도군을 통하여 지배하였다. 교역권은 지리·종족·문화 등의 민족지적 요인에 따라 오랜 기간 형성된 것이었다. 따라

49. 이와 관련하여 철을 비롯하여 동과 직물도 낙랑을 중심으로 삼한과 왜는 하나의 분업체계를 형성하였다는 견해가 참고 된다. 菅谷文則, 「古代の日本列島から輸出品と東アジアの交易」, 『權原考古學研究所論集』10, 吉川弘文館, 1988, 307~316; 駒井和愛, 『樂浪-漢文化の殘像』, 中央公論社, 1972, 118쪽.  
 50. 『三國志』권28, 田丘儉傳; 권30, 東夷傳 夫餘. 東沃沮條

서 교역권에 의한 동이지배는 그로부터의 경제적 수익의 증대를 고려한 것이다. 요컨대 이는 조위가 이 민족사회의 경략으로 이루어 하였던 물력 조달이라는 목적에 따라 시행된 지배방식이라 하겠다.

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

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

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

부여와 고구려의 인성·조공·상속을 나타낸 사료 G의 기록은, 우호와 적대에 의한 기술의 차이를 보여준다. 이는 중국과의 교섭에서 부여가 시종 우호적 관계를 유지한<sup>51</sup> 반면, 고구려는 분쟁기사로 채워진 데서 알 수 있는 바다. 그런데 이와 같은 상반된 인식은 두 동이사회에 대한 지배방식의 차이에 기인한다. 즉, 후한 말 요동의 군벌 공손씨가 부여와 ‘결혼동맹’을 맺은 데서도 보듯이,<sup>52</sup> 부여로 하여금 고구려 등 예맥계족에 대한 통할을 도모<sup>53</sup>하려던 것이다.

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

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

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

이례적이라 할 조위의 우대는 왜지의 여러 세력집단에 대한 관리를 여왕국을 통하여 이루어던 것이

51. 宋鑄巖, 「부여의 성장과 대외관계」 『한국사 4-초기국가: 고조선.부여.삼한』, 국사편찬위원회, 1997, 194쪽.

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

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

지만, 아울러 왜의 지리적 환경을 크게 고려한 때문이다. 즉, 손오와의 항쟁으로 공급이 중단된 이른바 남방산물을 일본 남부열도에서 확보<sup>54</sup>할 수 있으며, 이 일대에 대한 조위의 국세를 과시하여 손오의 해양 진출을 견제<sup>55</sup>하려던 것이었다.

이처럼 조위는 부여와 왜의 여왕국을 포섭하여 고구려·손오 등 적대세력의 확장을 견제하는 한편, 주변 이민족에 대한<sup>56</sup> 통할자의 역할을 기대하였다. 이러한 연장에서 우호와 적대세력에 예속된 집단에 대한 처리도 결정되었다.

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

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

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

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

즉, 사료 H에서 보는 대로 부여에 신속되어온 읍루가 황초중(黃初中, 220~226)에 과중한 수탈에 반란하였어도 방관하던 조위는, 고구려에 복속한 동옥저와 예의 경우에 철저히 토벌하였다. 이는 왜의 여러 소국에 대한 여왕국의 지배권을 인정하고, 구노국과의 분쟁이 일어나자 즉각 사절을 파견하여 여왕국에 대한 지지를 과시한데서도 볼 수 있다. 우호적 상대에 예속된 집단에 대하여 조위는 ‘방치’ 하였고 여겨진다. 반면 적대세력에 예속된 집단의 경우에는 예의 경우처럼 일단 토벌한 뒤에 회유하였다. 다음의 사료를 보자.

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

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

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

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

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

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

위의 사료에서 보는 대로 한과 가능한 개별 세력집단별로 교섭하였다고 여겨진다. 진한인 염사착을 앞세워 삼한사회와 접촉<sup>57</sup>하던 한대와는 차이<sup>58</sup>가 있다. 역시 토착사회를 조종하여<sup>59</sup> 군현의 안정을 도모하려던 것이다. 조위가 한의 소국들과 개별 접촉하려던 또 다른 이유는, 중간 교역층을 배제하여 교역상의 수익을 찌하고, 진.변한의 철 공급처럼 필요한 물품의 안정적 확보를 위한 것이었다. 전통적으로 한반도 남부와 교역하던 왜<sup>60</sup>에 조위가 사절을 보내어 교역한 것도 이에서 이해된다.

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

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

『오월춘추』(『吳越春秋』)에 월인(越人)의 특성으로「以船為車, 以楫為馬. 往若飄然, 去則難從」라

하였듯이<sup>61</sup> 해로의 활용은 교역과 교류의 필요성만이 아니라, 군사적으로도 매우 중요한 전략의 하나로 운용되었다. 3세기 중엽을 지나면서 중국군현의 쇠퇴와 더불어경제적 이윤을 목적으로하는 화물운송은 줄어들었을 지라도 군사적 목적에 따른 해로이용과 발달은 더욱 강조되었을 것이다. 4세기초 중국군현이 소멸한 후 樂浪·帶方郡이 자리한 양군고지(兩郡故地)를 두고 고구려와 백제 그리고 백제가 끌어들이 왜가 수군을 사용한 대규모 전투를 벌이고 있음은 광개토왕비문에 잘 나타나 있다. 문헌 기록이 불분명하여 자세한 사정을 알기 어려우나 4세기 여에 걸친 중국군현을 매개로 중국 동해연안과 한반도, 왜지를 잇는 항로의 개설과 조선술, 항해술의 발전을 물론, 교역관련 시스템이 구축되었을 것이다. 이것이 군현 소멸로 일시에 사라진 것이 아니라, 백제와 고구려 및 신라와 가야 그리고 왜의 여러 소국들에 의해 계승되었다고 생각된다.

57. 『三國志』권30 韓傳裴注所引「魏略」의 廉斯鑰說話.

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

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

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

61. 『吳越春秋』卷6, 勾踐伐吳外傳

## 참고문헌

崔夢龍, 1985「古代國家成長과 貿易-衛滿朝鮮의 例」,『韓國古代의 國家와 社會』,歷史學會編, 一潮閣

李鍾旭, 1986,「韓 倭의 政治勢力과 樂浪郡 帶方郡의 關係」『韓日古代文化의 諸問題』韓日文化交流基金(『韓日 古代文化의 連繫』서울프레스, 1994 재수록)

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

지건길, 1990「南海岸地方 漢代貨幣」,『昌山 金正基博士華甲紀念論叢』

李賢惠, 1994「1~3세기 한반도의 對外交易體系」,『古代東亞細亞史의 재발견』호암미술관 학술총서

李賢惠, 1994「三韓의 對外交易體系」,『李基白先生古稀紀念 韓國史學論叢』上, 一潮閣 (1998,『韓國古代의 생산과 교역』, 一潮閣 재수록)

高久健二, 1997「樂浪郡과 三韓과의 交渉形態에 대하여」『文物研究』창간호, 동아시아문물연구학술재단

尹龍九, 1999「三韓의 朝貢貿易에 대한 一考察」,『歷史學報』162, 역사학회

尹龍九, 1999「三韓의 對外交渉과 그 性格」,『國史館論叢』85,국사편찬위원회

李在賢, 2000「加耶地域出土 銅鏡과 交易體系」,『韓國古代史論叢』9, 駕洛國史蹟開發研究院

尹善泰, 2001「馬韓의 辰王과 臣潢沽國」『百濟研究』34, 충남대학교 백제연구소

이청규, 2001「기원 전후 慶州와 周邊과의 交流」『國家形成期 慶州와 周邊地域』학술문화사

李富五, 2001「1세기 초 廉斯國의 대외교섭」『韓國古代史研究』22,

정인성, 2003「변진·가야의 대외교섭-낙랑군과의 교섭관계를 중심으로」,『가야고고학의 새로운 조명』도서출판 헤안

朴峻亨, 2004「古朝鮮의 대외교역과 의미-春秋 齊와의 교역을 중심으로-」,『北方史論叢』2, 고구려연구재단

尹龍九, 2004「三韓과 樂浪의 교섭」『韓國古代史研究』34, 한국고대사학회

이현혜, 2005「한반도 서남부지방 청동기 생산활동의 쇠퇴 배경」,『韓國古代史研究』40, 한국고대사학회

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

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

朴峻亨, 2006「古朝鮮의 海上交易路와 萊夷」,『北方史論叢』10, 고구려연구재단

김길식, 2006「진·변한지역 낙랑 문물의 유입양상과 그 배경」,『낙랑 문화 연구』동북아역사재단 연구총서 20

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

백승욱, 2009「韓과 加耶의 譯人」,『歷史教育論集』歷史教育學會

백승욱, 2011「포상팔국의 전쟁과 지역연맹체」(인제대 가야문화연구소,『가야의 포구와 해상활동』)주류성,

윤용구, 2011「소자하유역의 중국군현과 교통로」,『한중관계사상의 교통로와 거점』동북아역사재단

이재현, 2011「진 변한출토 외래문물의 성격-중국(낙랑) 및 倭를 중심으로」,『한국출토 외래유물-초기철기 ~ 삼국시대』한국문화재조사연구기관협회

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

정인성, 2012「운북동 유적의 중국계유물-토기를 중심으로」,『인천 운북동 유적』한강문화재연구원

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

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

윤용구, 2013「중국군현의 설치와 해양교류의 발전」,『한국해양사』1(선사·고대) 한국해양재단

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

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

김병준, 2013「진한제국의 변경지배-부도위와 속국도위에 대한 재검토」,『歷史學報』247

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

김재홍, 2017「고대 남해 도서의 유적과 특성」,『한국학논총』48

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

최희준, 2018「탐라국의 대외교섭과 항로」,『탐라문화』58

김병준, 2019「고대 동아시아의 해양 네트워크와 사행교역」,『한국상고사학보』106

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

<p>內藤雋輔,1930「朝鮮支那間の航路及び其の推移に就いて」,『內藤博士頌壽記念史學論集』弘文堂書房；1961『朝鮮史研究』東洋史研究會</p> <p>重松俊章,1937「孫吳の對外發展と遼東との關係」『九州帝國大學法文學部十周年記念哲學史學文學論文集』岩波書店</p> <p>米倉二郎, 1953「魏志倭人傳に見ゆる斯馬國以下の比定」,『史學研究』52(佐伯有清, 1981『邪馬臺國基本論文集』Ⅱ, 創元社, 재수록)</p> <p>高橋善太郎, 1968「シナ史書に於ける交通路程の記事について」,『愛知縣立大學文學部論集』20</p> <p>手塚隆義,1969「孫權の夷州 亶州遠征について」,『史苑』29-3</p> <p>內田吟風,1977「古代アジア海上交通考」,『江上波夫教授古稀記念論集-民族文化篇』山川出版社</p> <p>內田吟風,1978「東アジア古代海上交通史汎論」(內田吟風博士頌壽記念會編,『內田吟風博士頌壽記念 東洋史論集』,同朋舎, 1978) pp.548-553.</p> <p>森浩一, 1979「倭の産物と交易」,上田正昭外編,『ゼミナル日本古代史』上, 光文社</p> <p>岡崎敬, 1980「南海を通ずる初期の東西交渉」,『増補 東西交渉の考古學』平凡社</p> <p>大庭脩,1983「三國志に見える海上交通」(『季刊 邪馬台國』17, 1983)</p> <p>田村晃一,1985「弥生文化と朝鮮半島-その交流あり方について」,『日本史の黎明-八幡一郎先生頌壽記念考古學論集』,六興出版</p> <p>榎一雄, 1987「魏志倭人傳とその周辺-15回」,『季刊邪馬臺國』31；1992『榎一雄著作集』第8卷, 汲古書院 재수록</p> <p>菅谷文則, 1988「古代の日本列島から輸出品と東アジアの交易」,『橿原考古學研究所論集』10, 吉川弘文館</p> <p>王綿厚 李健才, 1990『東北古代交通』沈陽出版社</p> <p>王子今, 1994「秦漢近海航運與海外交通」,『秦漢交通史稿』中央黨校出版社</p> <p>王子今, 2010「秦漢時期渤海港運與遼東浮海移民」,『史學集刊』2010年 第2期</p> <p>鶴間和幸,2010「秦漢帝國と東アジア海域」,『東アジア海をめぐる交流の歴史的展開』東方書店</p> <p>王子今, 2011「居延簡文 臨淮海賊考」,『考古』2011年 第1期</p> <p>金秉駿, 2011b「中國古代南方地域の水運」,『東アジア出土資料と情報傳達』汲古書院</p>	
---	--

高久健二, 2012「樂浪郡と三韓の交易システムの形成」, 『專修大學東アジア世界史研究センター年報』6號

中村大介, 2020「漢代における遼東郡と交易」, 『埼玉大學紀要(教養學部)』55-2

吳小平・魏然, 2021「考古發現與漢代長江下流的海上之路」, 『廈門大學學報(哲學史會科學版)』263

# 통일신라의 번영과 황해 경영

권덕영

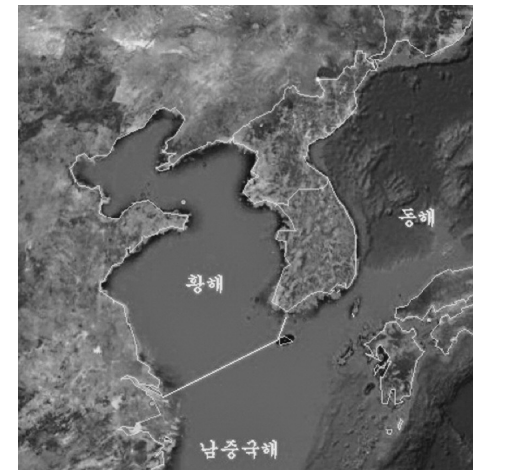
부산외국어대학교

## 1. 머리말

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

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

중국 대륙과 한반도로 둘러싸인 황해는 전형적인 '地中海' 지형과 완전히 일치하지는 않으나, 지중해의 해양학적 특성을 골고루 갖추고 있다. 뿐만 아니라 문화의 다양성과 상관성, 문화적 융합을 통한 문화권 형성이라는 지중해의 인문적 특성도 아울러 구비하였다. 이런 점에서 고대 동아시아의 황해를 準地中海라 해도 틀린 말이 아닐 듯싶다.<sup>1</sup> 이러한 지중해성 바다 황해는 고대 동아시아 삼국의 정치교



〈그림1〉 황해의 해역

1. 권덕영, <동아시아지중해론과 고대 황해의 지중해적 성격>, <<지중해지역연구>> 13-2, 2011, 27-55쪽.



섭과 문화교류 그리고 경제교역이 활발하게 이루어지던 열린 공간이었다. 이 발표에서는 남북국시대 신라의 황해 진출과 활용을 종합적으로 정리하여, 신라의 변영과 황해교류와의 연관성을 찾아보고자 한다.

## 2. 황해 경영의 기반

### 1) 船府의 설치

건국 초부터 계속된 해양세력의 도전으로 해양에 관심을 갖게 된 신라는 5, 6세기 정치체제의 정비와 경제 발달의 기반 위에서 해양진출을 위한 구체적인 준비를 진행시켜 나갔다. 첫 번째의 가시적인 조치가 자비왕 10년(467)의 戰艦修理 사업이었다. 자비왕대 초는 왜가 월성을 포위하고 活開城의 백성 1천 여 명을 붙잡아 갔으며, 또 敵良城에 침입하는 등 왜구의 노략질이 극성을 부리던 시기였다. 자비왕대의 전함수리는 이러한 대규모의 전란을 겪고 난 이후, 장차 이어질 왜의 침입에 대비하기 위한 조치였던 것으로 보인다.

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

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

법흥왕 4년(517)의 兵部 설치<sup>2</sup> 신라 해양발전의 또 하나의 계기를 마련하였다. 신라가 바다에 본격적으로 관심을 갖게 된 것은 왜의 침입에 당면한 군사적 목적에서였다. 그러므로 해양과 선박에 관한 사항은 당연히 군사체계 속에 포함되었을 터인데, 병부가 설치되기 이전에는 일률적인 군령체계가 수립되지 않아 해양과 선박에 관한 업무는 통일성을 갖춘 정책수립과 실행이 어려웠을 것이다. 그런데 법흥

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

왕 4년에 군사권을 일률적으로 통괄하는 병부를 설치함으로써 신라의 해양정책도 보다 체계적이고 통일적으로 운용될 수 있었으리라 생각된다.

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

신라는 삼국 통일전쟁을 겪으면서 수군의 중요성과 해양에 대한 관심이 더욱 높아졌다. 660년에 蘇定方이 이끄는 당나라 13만 수군의 위용을 목도하고 해양의 중요성을 절감했음인지, 신라는 문무왕 3년(663)에 선부서에 卿 2명을 두어 선부서를 개편하였다.<sup>5</sup> 이는 종전에 군사적 목적에서 선부서를 통괄하던 대감과 제감을 대신하여 중앙관서의 차관인 경을 설치한 것으로, 종전 군사적인 업무에 한정해 오던 선부서의 업무가 비군사적인 일까지 포함한 모든 선박과 해양 업무를 맡게 된 것을 의미한다. 그렇다면 문무왕 3년 선부서에 卿 2명을 설치한 것은 병부로부터 선부서의 독립을 예고하는 관계개편이었던 셈이다.<sup>6</sup>

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

이처럼 문무왕 18년에 설치한 선부는 그 지위가 여타 중앙의 1급 관청과 동일하게 격상됨으로써 명실상부한 신라의 해양과 선박 업무를 총괄하는 관서가 되었다. 그후 선부는 경덕왕대에 일시 利濟府로 이름이 변경되고 또 관원의 증감이 있었으나<sup>9</sup> 관부의 기본 성격에는 변화가 없었다. 따라서 해양경영을

3. <<삼국사기>> 권4, 진평왕 5년

4. 井上秀雄, <<新羅史基礎研究>> 東出版, 1974, 275쪽; 李文基, 앞의 책, 1997, 318-319쪽.

5. <<삼국사기>> 권38, 직관(상) 船府. 한편 <<日本書紀>>(권27) 天智 2년조에 의하면, 왜의 백제 구원군이 軍船 수백 척을 이끌고 663년 8월에 白江에 도착하여 나당연합군과 싸웠으나 크게 패했다고 하는데, 이는 문무왕이 선부서를 개편한 시기와 같은 해이다. 만약 卿 2명을 두었던 선부서의 개편 시기가 문무왕 3년(663) 8월 이후였다면, 왜의 백제 구원군 파견 역시 선부서 개편의 계기가 되었음직하다.

6. 李文基, 앞의 책, 1997, 319쪽.

7. <<삼국사기>> 권38, 직관(상) 船府.

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

9. <<삼국사기>> 권38, 직관(상) 船府.

위한 신라의 제도적 장치는 문무왕 18년에 완비되었고, 이때 마련된 선부의 설치와 운용이라는 제도적 기반 위에서 8, 9세기 신라의 활발한 해양활동이 가능하였다.

## 2) 신라선 개발

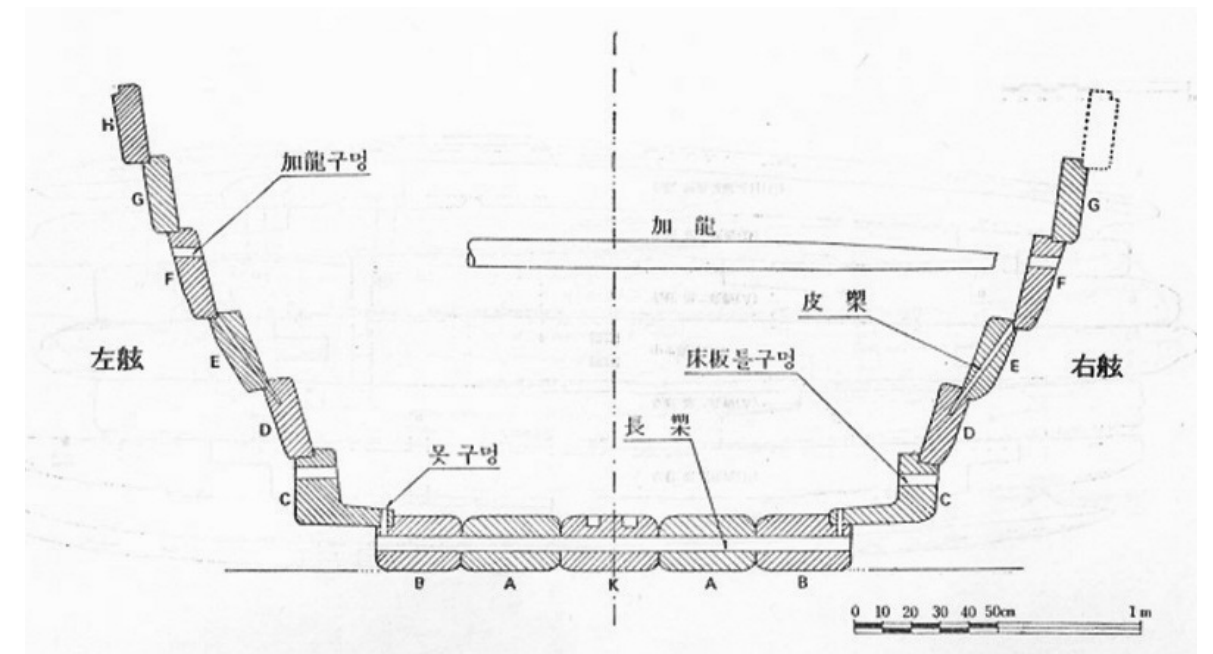
신라의 조선술과 항해술이 백제와 고구려에 비해 뒤떨어졌으리라는 것은 누구나 쉽게 짐작할 수 있다. 고구려는 3세기 전반에 이미 바닷길을 통해 중국 강남의 뭍과 통교하였고, 고국원왕 6년(336)에 해로로 남조의 東晉에 사신을 파견하였으며, 백제는 372년에 근초고왕이 동진에 사신을 파견한 이후 지속적으로 남조와 통교하였다. 이처럼 고구려와 백제는 3, 4세기부터 중국의 남조와 왕래할 수 있을 정도로 조선술과 항해술이 발달하였다.

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

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

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

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



〈그림2〉 완도선 중앙단면도

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

바람과 파도에 잘 견디는 신라선의 개발은 강력한 신라 수군의 기반이 되었고, 신라 건당사와 장보

10. <<일본서기>> 권10, 應神 31년 8월.

11. <<三國志>> 권30, 위서 동이전 弁辰.

12. 고경석, <신라 수군의 변화 과정 연구>, <<대의문물교류>> 8, 해상왕장보고연구회, 2009, 20-21쪽.

13. <<續日本後紀>> 권8, 承和 6년 7월.

14. <<續日本後紀>> 권9, 承和 7년 9월.

15. 圓仁, <<入唐求法巡禮行記>> 권1, 開成 4년 3월 17일; <<續日本後紀>> 권8, 承和 6년 8월 己巳.

고를 비롯한 해상무역업자들은 이러한 배를 타고 황해를 왕래했을 것이다. 일본 건당사에 비해 신라 건당사의 조난과 난파 비율이 훨씬 낮은 이유는, 항로와 항해기술 등과도 관련이 있었겠지만, 신라의 독특하고 뛰어난 조선술에 기인한 바도 컸을 것이다.<sup>16</sup> 이처럼 신라인은 삼국시대부터 이어온 고유한 조선술을 계승, 발전시켜 해양을 안전하게 왕래하였다.

### 3) 신항로 개척

일반적으로 항로는 무모한 항해와 뜻하지 않은 표류이동에서 시작되는 경우가 많다. 처음에는 무모하거나 우연적인 환경에서 조우한 바닷길이 점차 반복적인 왕래를 통해 안전성과 효율성을 인정받게 되면 그것이 곧 '바다의 길'이 된다. 황해 바닷길 역시 여러 차례의 실패와 성공적인 항해를 거듭한 후에 만들어졌을 터인데, 한중간 해상교류 루트는 신석기시대부터 형성되었다.<sup>17</sup>

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

신석기시대 이래 보편적으로 이용되던 북부 연안항로는 중국 남북조의 대립과 한반도 삼국간의 치열한 전쟁으로 5, 6세기부터 점차 경색되어갔다. 특히 한반도 북부와 요동반도를 장악한 고구려와 산동반도를 차지한 北魏가 자국 근해를 항해하는 적대국의 선박을 나포하고 바닷길을 막음으로써 연안항로를 통해 서로 왕래하던 동아시아의 여러 왕조는 혼란에 빠졌다. 고구려의 견제를 받던 한반도 남쪽의 백제와 신라도 마찬가지였다. 이에 백제와 신라, 그 중에서도 황해 진출로가 한강 하구밖에 없었을 뿐더러 7세기 전반 삼국간의 치열한 전쟁 와중에서 당에 크게 의존하던 신라는 고구려의 위협을 받지 않고 당을 왕래할 수 있는 새로운 항로 개척이 절실하였다. 그래서 눈을 돌린 것이 한반도와 중국 사이의 최단거리 직선코스인 황해중부 횡단항로였다.<sup>18</sup>

중부 횡단항로는 지금의 황해도 서남단에서 중국의 산둥반도를 향하여 정서쪽으로 황해를 가로지르는 항로이다. 그런데 누가 언제 어떤 목적으로 이 항로를 이용하기 시작했는지는 분명하지 않다. 다만 문헌에서 황해 횡단항로를 이용한 명확한 첫 사례는 660년에 소정방이 당나라 군사를 이끌고 산둥반도 成山을 출발해 德勿島를 거쳐 백제를 공격한 사건이다. 소정방이 이 바닷길을 택한 것은 함께 당나라

군사를 이끌었던 김인문의 조언에 따른 것으로 판단된다. 그렇다면 김인문을 비롯한 신라 건당사들은 이전에 이미 이 항로를 숙지하고 이용하고 있었을 가능성이 높다.

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

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

이 항로 역시 언제 누가 개척했는지 정확하게 알 수 없다. 그런데 8세기 중엽에 신라인들이 이미 남부 사단항로를 이용하고 있었다. 경덕왕 때 상선을 타고 장사하던 長春이 바다에서 폭풍을 만나 중국 남쪽지방에 표착해 그곳 사람들에게 사역을 당하던 중 신라 승려의 도움으로 귀국했다는 설화가 《삼국유사》에 전한다.<sup>19</sup> 여기서 승려가 장춘을 옆에 끼고 깊은 개울을 건너뛰어 곧바로 고향에 돌아왔는데, 저녁때쯤 남중국을 떠나 戌時 곧 오후 8시경에 신라에 도착했다고 한다. 물론 이 설화를 그대로 믿을 수 없다. 그럼에도 장춘의 이야기는 그가 신라 승려와 함께 남중국에서 신속하게 바다를 건너 고향에 돌아왔음을 시사해준다. 그렇다면 장춘은 연안을 따라 황해를 한 바퀴 도는 북부 연안항로나 중부 횡단항로가 아닌 중국 남쪽에서 황해남단을 곧장 가로지르는 남부 사단항로를 이용했음을 유추할 수 있다. 이후 9세기에는 수많은 신라 상인과 승려들이 이 항로를 이용해 중국을 왕래하였다.

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

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

최소의 투자로 최대의 이익을 얻으려는 것이 동서고금 모든 상인의 속성이다. 8, 9세기 재당 신라인

16. 권덕영, <<고대한중외교사 - 건당사연구>> 일조각, 1997, 244쪽.

17. 崔夢龍, <考古學資料를 통해 본 黃海交涉史研究 序說>, <<震檀學報>> 66, 1988, 176-177쪽; 中國航海學會, <<中國航海史: 古代航海史>> 인민교통출판사, 1989, 6쪽; 정진술, <<한국의 고대 해상교통로>> 한국해양전략연구소, 2009, 199-208쪽.

18. 강봉룡, <<바다에 새겨진 한국사>> 한얼미디어, 2005, 82-83쪽; 고경석, <신라의 對中 해상교통로 연구>, <<신라사학보>> 21, 2011, 118-119쪽.

19. <<삼국유사>> 권3, 敏藏寺.

을 포함한 신라 상인도 예외가 아니어서, 중국의 강남과 한반도 및 일본을 보다 신속하게 왕래함으로써 이익의 극대화를 꾀했을 것이다. 그 결과 신라 상인들은 우수한 선박과 뛰어난 항해술을 바탕으로 새로운 바닷길을 개척했는데, 그것이 바로 남부 사단항로이다. 결국 남부 사단항로는 재당 신라인을 비롯한 신라 상인들이 상업적 목적에서 개척한 항로였다고 하겠다. 중부 횡단항로가 외교적 목적으로 개척한 '사절의 길'이었다면 남부 사단항로는 경제적 목적으로 개척한 '상인의 길'이었다. 그 후 이 항로는 상인뿐만 아니라 신라 건당사와 고려 및 송나라 사신들에 의하여 편리하게 이용되었다.

### 3. 황해 경영과 번영

#### 1) 황해 교섭과 교류

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

신라는 오랜 기간에 걸쳐 개척한 황해를 징검다리 삼아 중국의 남북조 및 수·당과 활발하게 교류하였다. 그 중에서도 당과의 교섭이 가장 활발하였다. 신라와 당이 공존하던 약 3세기 동안 양국 관계는 크게 모색기, 동맹기, 갈등기, 안정기, 소원기를 거치며 전개되었다.<sup>20</sup> 비록 신라와 당 사이에 일시적인 갈등도 없지 않았으나, 전반적으로 시종 친밀한 관계를 유지하였다. 갈등기에도 마찬가지로, 나당관계의 저변을 관통하던 것은 조공과 책봉이었다. 전근대 한중관계사가 대개 그러했듯이, 신라와 당 역시 조공·책봉의 메커니즘 속에서 교류와 교섭이 이루어졌다.

신라와 당 사이의 조공·책봉 메커니즘을 유지하고 발전시키는 데 중요한 역할을 한 것이 양국의 사절단이었다. 당 주변국에서 당나라에 보내던 사절단을 일반적으로 遣唐使라 칭하는데, 신



〈그림3〉 당삼채 뼈항아리

20. 권덕영, <나당교섭사에서의 조공과 책봉>, <<한국 고대국가와 중국왕조의 조공·책봉관계>> 고구려연구재단 연구총서 15, 2006.

라는 주변국 가운데 단일 왕조로서는 가장 많은 횡수의 건당사를 파견하였다. 신라의 건당사 파견에 대응하여 당 역시 신라에 각종 사절을 보냈다. 신라를 내왕한 당 사절은 신라 왕위 교체 때의 조문과 책봉, 당나라 임금의 죽음과 즉위 통보, 군사 요청과 같은 긴급한 사안을 협의하기 위한 사절 등 대략 세 가지 유형으로 나누어진다. 그 가운데 신라왕 책봉사가 단연 다수를 차지하였다. 양국 사절은 황해를 매개로 서로 왕래하며 정치적 결속을 도모하고 현안 문제를 논의하였다.

황해는 사절단뿐만 아니라 민간 상인과 구법승, 그리고 유학생들이 동아시아 삼국을 왕래하는 통로였다. 고대 동아시아 율령체제 아래에서 국제무역은 국가 간의 공식 경로를 통한 공무역만 허용되었다. 그러나 安史의 난 이후 황해 兩岸의 신라와 당의 정치적 혼란과 해상 실크로드를 통한 서방 상인들의 동방 진출로, 종래 엄격히 통제되었던 사무역이 점차 활기를 띠기 시작하였다. 그 결과 공무역 위주의 동아시아 교역 체제가 무너지고 민간 사무역이 성행하였다. 그 중심에서 활동하던 사람들이 張保皋로 대표되는 신라 상인이었다.<sup>21</sup> 이처럼 8, 9세기의 황해는 성격이 전혀 다른 공무역과 사무역이 공존하던 교역의 공간이었다.

8, 9세기 동아시아에서는 공무역, 사무역을 통해 다양한 종류의 물품들이 유통되었을 것이다. 관련 자료가 부족해 자세히 알 수 없으나, 신라의 수출품은 주로 금·은 등의 광물류, 布·帛 등의 직물류, 우황·인삼 등의 약재류, 말·개 등의 동물류였고, 수입품은 綾·羅 등의 비단과 각종 세공품이 주요 품목이었다. 그 중에서도 신라의 금·은·우황·인삼과 당의 비단과 도자기는 양국 공무역의 대표적인 교역품이었다.

한편 민간 사무역은 최소 비용으로 최대 이윤을 남긴다는 경제논리에 따라, 운송비를 최소화하고 이윤을 극대화할 수 있는 高價의 희귀품을 교역품으로 선정했을 것이다. <<삼국사기>>(권33) 잡지(제2)에 기재된 각종 외래 사치품, 예를 들면 翡翠鳥의 털로 짠 목도리, 에메랄드로 象嵌한 빛과 모자, 바다거북의 껍데기로 만든 빛, 紫檀과 沉香, 페르시아산 카펫 carpet 등이 사무역을 통해 들어온 물품이 아니었을까 한다.

신라에 불교가 공식적으로 수용된 이후 많은 승려들이 황해를 통해 중국과 인도에 유학하였다. 신라와 고려시대 사람들은 그러한 행위를 '西學'이라 칭했거니와, 신라승의 서학 구법은 진흥왕대에 시작되어 나라가 망할 때까지 지속되었다. 특히 8, 9세기 당 문화의 滿開와 경제적 번영, 그리고 신라인의 당 문화에 대한 욕구가 한데 어우러져 신라에서 서학 풍조가 크게 유행하였다. 신라의 전체 서학 구법승은 수 천 명으로 추산되거니와, 그들 중 대부분은 고국으로 돌아와 신라 불교 발전에 기여하였다.

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

21. 권덕영, <在唐 新羅人の對日本 무역활동>, <<한국고대사연구>> 31, 2001; <<재당 신라인사회 연구>> 일조각, 2005, 179-212쪽.

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

## 2) 신라의 번영과 황해

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

8세기 이후 신라가 정치, 경제, 문화적으로 번영을 이룩할 수 있었던 데는 여러 가지 요인이 있었다. 그 중에서도 황해를 통한 동아시아 교섭과 교류는 신라 발전에 중요한 몫을 담당하였다.<sup>22</sup> 우선 신라는 대당교섭을 통해 국내적으로 삼국통일과 정치적 안정을 이루었고, 대외적으로는 국제적 위상을 제고시켰다. 사실 신라의 삼국통일은 당의 군사적 원조에 힘입은 바가 컸다. 그러한 군사적 원조를 이끌어내는 데 중요한 역할을 했던 사람이 신라 건당사였는데, 그들은 황해를 통해 양국을 왕래하였다. 그리고 당 중심의 동아시아 국제질서 속에서 신라는 늘 大國으로 인정받으며 국제적 지위를 이어나갔다. 이러한 것은 모두 황해를 통한 교섭과 교류의 결과였다.

신라의 황해 교섭은 당과의 정치적 결속뿐만 아니라 경제교역과 문화교류를 촉진시켰다. 당시 이루어진 공무역과 사무역을 통한 당과의 지속적인 교역은 신라의 산업과 생활에 다양한 형태로 영향을 끼쳤다. 당에서 수입한 비단은 신라 직물산업 고급화의 기반이 되었고, 각종 의장류와 금·은 세공품들은 왕실과 귀족들의 권위를 높이는 데 기여하였다. 그리고 당에서 가지고 온 禮書와 불경 등은 고대 사회의 규범과 법질서를 규정하고 불교신앙을 확대, 보급시키는 데 활용되었다. 뿐만 아니라 신라의 대당 수출 역시 자국의 산업발달에 촉진제가 되었을 것으로 생각된다.<sup>23</sup>

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

또한 황해 민간무역은 지방 세력의 발호를 촉진하였다. 신라 하대 한반도 서·남해안 곳곳에 이른바

해상호족들이 웅거하였다. 예성강 하구의 王建 가문과 나주의 吳多憐 등이 대표적이다. 그런데 그들은 모두 황해 해상무역을 통해 경제력과 군사력을 증강시키고 독자적인 세력권을 형성하였다. 결국 황해 민간무역은 골품제를 동요시키고 지방 세력의 등장과 발전을 촉진시킴으로써 신라 쇠망의 단초를 제공했다고 하겠다.

고대 동아시아의 황해는 외교와 전쟁, 교역과 약탈의 현장이었을 뿐만 아니라 문화교류의 열린 공간이었다. 중고기 이후 많은 신라인들은 황해를 건너 서쪽 당에 들어가 불교와 유교를 공부하였다. 승려들은 당나라 곳곳을 돌아다니며 당의 선진 불교를 배웠고, 유학생들은 국자감에서 유학과 각종 전문기술을 공부하였으며, 건당사들은 당에 체류하는 동안 중국의 학술과 기예를 익혔다. 그리고 이들은 대부분 신라로 돌아와 자신들이 당에서 배우고 익힌 학술과 사상을 본국에 전파하였다.

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

사절단과 구법승, 그리고 유학생들을 통한 활발한 대당교섭 결과 신라는 당으로부터 君자의 나라로 인식되었다. 선진시대부터 중국인들은 동방에 천성이 유순하고 인자한 사람이 사는 군자국이 있다고 생각하였다. 그런데 당대 이전 중국에서는 다소 막연하게 중원의 동쪽에 군자국이 있다고 하였으나, 당 현종 때 이르러 신라를 군자국으로 지목하고 이후 거기에 걸맞게 대우하였다.<sup>24</sup> 이는 신라가 황해 교섭을 통해 정치안정과 경제발전, 그리고 문화부흥을 이룬 결과이다.

## 4. 맺음말

황해는 지리적 특성상 한국과 중국 그리고 일본이 공유하는 바다로, 황해를 누가 어떻게 효과적으로 다스리고 활용하느냐에 따라 공동체의 성쇠가 좌우되었다. 그런데 고대 동아시아에서 황해를 가장 효과적으로 활용한 나라는 신라였다. 비록 삼국시대에는 고구려와 백제에 눌러 황해를 활용할 기회가 적었으나, 삼국통일을 전후한 시기부터 신라는 선부의 설치, 신라선의 개발, 황해 횡단항로와 사단항로 개척을 통해 황해를 적극적으로 개척하고 활용하였다. 그 결과 남북국시대 신라는 명실상부한 황해의 주인으로 행세할 수 있었다.

신라는 정치적으로 황해를 통해 당 중심의 동아시아 국제질서에 적극적으로 참여함으로써 국제적 지위를 提高시켰고, 그러한 국제정치의 감각을 이용하여 삼국통일이라는 일대 사건을 이루어냈다.

22. 신형식, <한국고대의 西海交涉史>, <<국사관논총>> 2, 1989, 40쪽; <<통일신라사연구>> 삼지원, 1990, 307쪽.

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

24. 권덕영, <신라 '군자국' 이미지의 형성>, <<한국사연구>> 153, 2011, 159-190쪽.

그리고 경제적으로는 국제무역을 통하여 신라인의 물질적 삶을 풍요롭게 하였고, 문화적으로는 당의 선진 문물을 수입해 신라에 적용함으로써 정신문화의 질을 높였다.

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

## 고려시대 바다의 재조명

이진한

고려대학교 한국사학과

### 1. 머리말

1123년 고려에 왔던 송의 사신 서공은 귀국한 뒤 고려에서 보고 들은 것을 글과 그림으로 담은 견문기인 『고려도경』을 편찬하였다. 그 가운데에는 고려의 여러 종류의 배를 소개하는[권 34, 舟楫] 편이 있는데, 그 서문에서 “고려인의 경우에는 바다 밖에서 나고 자라, 걸핏하면 큰 파도를 건너니 진실로 배를 우선시함이 마땅합니다. 지금 그 제도를 살펴보면 간략하고 몹시 정교하거나 치밀하지 않으니 혹 그들이 본래 물을 편하게 여기고 익숙해서 그런 것이겠습니까”라고 적었다. 서공이 고려에 머문 것이 약 한 달 여에 지나지 않고 견문에도 상당한 제약이 있어서 『고려도경』의 기록 가운데 적지 않은 오류가 있는 것이 사실이다. 그러나 정작 사신이 되어 견문기를 지으라는 황제의 명을 받고 송에서부터 고려에 관한 각종 정보를 모으고, 직접 고려인들의 삶을 엿본 서공의 기록에 대해 역사학계는 ‘서공이 왜 이와 같이 썼을까?’라는 의문을 품고 구체적인 검토를 한 적이 없다.

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

## 2. 고려시대 사람들의 바다에 대한 인식

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

오히려 강과 하천을 사이에 둔 고을 간의 교류는 지속적으로 잘 유지되었으며, 내륙 지역에서는 강이 아니라 높은 산과 큰 고개가 사람들의 통행을 막아 이질적인 문화를 만들어냈다. 춘천을 중심으로 한 북한강 수계 문화와 원주를 중심으로 한 남한강 수계는 양 지역이 고려시대 교주도(交州道), 조선시대 강원도라는 같은 행정구역이었음에도 확연한 문화적 차이가 있는 것도 그 때문이다.

그럼 먼저 고려시대 사람들이 바다에 대해 어떻게 인식하였는지 살펴보자. 고려 수도인 개경에서 육상으로는 가장 먼 곳 가운데 하나인 김해부에는 낙동강 하류의 삼각주를 이루는 곳이 있는 삼분수(三分水)가 있다. 거기에 전해 오는 속설에 따르면, “낙동강 물이 남쪽으로 흘러 부 북쪽 뇌진(磊津)에 이르고, 다시 동쪽으로 흘러 옥지연(玉池淵)·황산강(黃山江)이 되며, 또 남쪽으로 흘러 부 남쪽 취량(鷺梁)에 와서 바다에 들어가며 예성강과 합류하니, 바닷물이 국맥(國脈)을 응위하고 지점(地鉗: 땅의 기운)이 서로 응한다. 이로 인해 고려 문종 때에 본부(本府)를 오도도부서(五道都部署) 본영으로 삼았다.”(『신증동국여지승람』 권32, 경상도 김해부 산천)라고 하였다. 여기서 바다에 대한 인식과 관련하여 의미있는 표현은 낙동강이 남쪽으로 흘러 바다에 들어가며 예성강과 만난다고 한 것이다. 강물이 바다를 통하여 예성강과 연결된다는 생각을 알려주는데, 그것은 바닷물이 국맥을 응위한다는 것과 일맥상통한다. 고려는 삼면이 바다였으므로 압록강 입구의 서해 북단에서 원산만 지역에 이르기까지 막힘 없이 통할 수 있다는 것이다. 즉 배의 활용에 익숙한 고려 사람들은 바다를 연결된 공간으로 인식하였으며, 육지와 바다를 별개로 보지 않고 육지를 둘러싸고 있는 영토의 일부로 이해했던 것이다.

바다가 교류의 공간이라는 생각은 고려와 중국 사이에서도 그대로 적용되었다. 고려시대에는 송상이 명주(明州)를 출발하여 바다 건너 예성항에 와서 무역하였는데, 그 왕래 횟수가 빈번하여 사실상 고려의 예성항에서는 언제나 송상과 무역할 수 있는 정도가 되었다. 고려와 송은 이海道(海道)를 이용한 송상 편에 교류를 하였기 때문에 고려의 관문항인 예성항과 송의 명주와 연결되었다는 인식이 생겨났다. 『송사(宋史)』 「고려전」에서는 “명주 정해(定海: 절강성 진해시)에서 순풍을 만나면 3일 만에 바다에 들어가고, 5일 만에 묵산(墨山: 흑산)에 이르러 고려의 지경으로 들어간다. 묵산에서 섬의 구불구불한 돌

사이를 지나면서 배가 매우 빨리 가서 7일 만에 예성강에 이른다. 강은 두 산 사이에 있고 석협(石峽)으로 묶였으며 물결이 빠르게 내려가는데, 이른바 급수문이라는 데가 제일 험악하다.”고 하였다. 또 『대명일통지(大明一統志)』에는 급수문이 개성 남쪽 바다 가운데 있는데, 흡사 무협(巫峽) 같다.”라고 하였다. 이와 같이 중국의 사서에서 예성항과 예성강에 대한 자세한 정보를 담고 있는 것은 교류의 상대 항구였기 때문이다.

14세기 후반에 이색은 고려에서 멀리 떨어져 있는 중국인 벗과 교류한 것을 시로 지었는데, ‘섭공소(葉孔昭)와는 가장 다정한 사이였기에 한 상에 밥 먹고 한자리에 앉았었고, 경호(鏡湖: 중국 강남의 호수)와 진포(鎭浦: 금강 입구)는 서로 다른 물이 아니었네. 월정(月艇)과 풍장(風檣)은 가까운 이웃만 같았으며, 바다 상인 통해서 나에게 모시 뿌리 얻어갔고, 그대에겐 향인을 통해 목화 열매 보내게 했네’ (『牧隱詩藁』 권10, 「詠木綿布」)라고 하였다. 이 시의 섭공소는 이색이 원에서 벼슬할 때 친하게 지내던 인물이다. 이색이 고려에 돌아온 뒤에 해상(海商)의 도움을 받아 고향인 한산에서 중국에 사는 섭공소에게 모시를 보내고 목면 열매를 받았다. 특히 주목되는 표현은 이색이 사는 진포와 중국 경호가 다른 물이 아니며, 월정과 풍장이 서로 이웃이다’라는 것이다. 두 사람이 바다를 사이에 두고 멀리 떨어져 있었지만 해상을 통해 서신과 물품을 주고 받는데 전혀 어려움을 겪고 있지 않아서 이와 같은 시가 나왔다고 생각된다. 배가 큰 바다를 사이에 두고 갈라져 있는 두 사람을 가까운 이웃으로 만들어주었던 것이다.

그리고 고려말 이충인이 중국에 사신 가는 김경지(金敬之: 호는 若齋)를 전송하며 지은 시에서 “가을 물 맑기도 한 예성강 항구에, 부상(扶桑: 고려)의 아침 햇살 밝게 쏟아지네, 만 섬을 싣고 거대한 배가 강남으로 떠나는데, 사신은 말을 타고 땅을 밟는 것 같으리라(使者還如乘馬行)”라고 하였다(『陶隱集』 권3, 「送金若齋敬之」). 이충인은 명으로 가는 사신 김경지가 배를 타고 가는데 마치 말을 타고 땅을 밟는 것과 같다고 표현하였다.

16세기 서거정은 개성에 가서 느낀 소회를 10수의 시로 읊었는데, 그 가운데 “아득한 군산이 바다 섬처럼 푸르러라, 예성 항구에서 한 배로 횡단할 수 있거니, 누가 송이 멀다고 했나, 강남은 가까운데, 그래도 배로 항해하자면 옛새 길일세”라는 구절이 있다. 이 시의 군산이 고려 예성항과 송의 명주를 잇는 중간 기착지로 역할을 했던 전라도의 군산도(群山島)였다는 것은 이 시의 제주에서 ‘군산도(君山島)에서 송에 도달하기까지는 옛새 길이다’라고 하는 문구를 통해 확인된다(『四佳詩集補遺』 권2, 「開城小詠(十首)」). 서거정은 예성항에서 군산항을 한 배로 횡단할 수 있다고 했고, 송의 강남 땅에 가는데 옛새 밖에 걸리지 않는다고 하였다. 사실 옛새라는 기간은 조선을 여행하는데도 얼마든지 소요되는 거리이니, 예성항의 상대 항구로서 명주를 매우 가깝게 인식하고 있었던 것이다.

17세기 문인 윤신지(尹新之)는 「벽란도」를 읊은 시에서 “고려 때에 사신들이 이 나루서 배 탔네, 흑산도 아득히 멀고 명주 땅과 격하였네.”(『東溟集』 권2, 「碧瀾渡(二首)」)라고 하였다. 이 시는 윤신지가 벽란도에 가서 그곳의 사람들로부터 고려 때에 사신들이 예성항에서 출발하여 흑산도를 거쳐 명주에

도착하였던 사실을 듣고 지은 것이다. 여기서 벽란도가 ‘명주와 격하였다’고 표현하였으나, 두 곳이 바다로 떨어져 있지만, 배로 연결되고 통하였다는 생각을 하였음을 알려준다.

서거정과 윤선지는 모두 조선시대 인물인데, 이 시기에는 명의 해금으로 인해 중국과의 해상 왕래가 금지되어 있는 상태였으므로 이들의 시는 다분히 예전 고려 사람들의 인식을 전해듣고 지은 것이다. 고려사람들은 강과 바다를 두려워하지 않았다. 고려 사람들에게 배는 가장 일상적이고 편리한 교통 수단이었으며, 강과 바다를 통해 국내는 물론 해외조차도 이어져 있다고 여겼던 것이다. 고려 사람들은 바다가 가지고 있는 단절과 연결이라는 이중적 속성의 측면에서 문화 교류를 연구하는 해역사(海域史)적 관점과 유사한 사고를 했던 셈이다.

### 3. 고려시대 사람들의 여행과 배

고려 왕조는 수도인 개경을 중심으로 영역의 동서남북에 있는 북계·동계·경상도·전라도 등을 연결하는 육로 교통망을 구성하고 운영하였다. 산예도(狻猊道)·금교도(金郊道)·절령도(岳嶺道)·춘주도·명주도·전공주도·승나주도·충청주도·산남도·경주도·상주도 등 22개의 역도(驛道)에 금교역(金郊驛)·동선역(洞仙驛) 등 525개의 역이 있었고, 역의 중요성과 역할을 감안하여 6등급으로 나누어 인원을 배치하였다(『고려사』 권82, 「병지」 2, 站驛). 각 역에는 역을 담당하는 역리(驛吏)가 있었으며, 일정 거리마다 국가가 관리하는 관(館)과 사찰에서 운영하는 원(院)이 있어 숙박을 할 수 있었다. 그와 더불어 바다의 포(浦)와 진(津), 강의 나루(渡)도 군현과 구별되는 별도의 행정구역으로 나뉘어 공무로 여행하는 이의 편의를 도모하였으며, 이곳에는 신분적으로 역리와 유사한 하층 향리가 그 업무를 수행하였다.

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

조수는 밀려왔다 밀려가고 오고가는 배는 머리와 꼬리를 물어 서로 잇대었다.  
아침에 이 다락(樓: 누각) 밑을 떠나면 한 낮이 못되어 돛대는 남만(南蠻) 하늘에 이르도다.  
사람들은 배를 가리켜 물위의 역마(驛馬)라 하니,  
나는 바람 쫓는 준마(駿馬)의 굵도 이에 비하면 오히려 더디다 하리.  
만약 돛단배 바람 속에 달리듯 한다면 순식간에 봉래(蓬萊)仙境(仙境)에 도달하니,  
어찌 구구하게 달팽이의 빨과 같은 좁은 곳(蠻觸界)에서 작은 일로 다투겠는가.

이 배(木道)를 빌리면 어느 곳이든 거슬러 이르지 못하리(『東國李相國集』 권16, 「又樓上觀潮贈同寮金君詩—予以公事往來數月」).

이 시에는 여러 가지 비유가 담겨 있다. ‘오고가는 배가 꼬리와 머리를 물어 서로 잇대었다’라는 것은 예성항에 배가 많았다는 표현이며, ‘한 낮이 못되어 남만 하늘에 도착한다’거나 배를 가리켜 ‘물위의 역마’라고 하는 것은 그 배의 빠름을 나타낸다. 그 가운데 ‘남만 하늘’은 중국 사이(四夷)의 하나인 남쪽의 만족(蠻族)이 있는 곳이어서, ‘바다 건너 남방의 이국’의 뜻이 되는데, 약간 과장된 것 같으므로 고려의 남쪽 바다로 해석된다. 당시 예성항에서 남해안까지 가는데 그렇게 많은 시간이 걸리지 않았던 것이다. 또한 그는 각 지역에서 세곡이나 공물을 신고 예성항에 도착한 조운선들이 짐을 내려놓고 경쾌하게 남쪽 바다를 향해 가는 것을 보고 배를 ‘물위의 역마’라고 하였는데, 가장 효율적이고 빠른 교통수단이라는 당대인들의 의식을 반영하여 표현한 것이었다.

이와 같이 배는 빠르고 쉽게 구할 수 있는 교통편이어서 공무가 아닌 일로 국가 시설인 역과 관을 이용하는 것 쉽지 않은 고려 사람들은 개인적인 용무로 다른 지역을 여행할 때 배를 선택하는 것은 당연한 일이었다. 예를 들어 1329년에 이곡은 예성강에서 작고 빠른 배를 타고 고향인 한산(韓山: 충남 서천군 일원)으로 가려고 했으나, 강어귀에서 바람을 만나 가지 못하였다(『稼亭集』 권14, 「天曆己巳六月舟發禮成江南往韓山江口阻風」). 그가 가지 못했다는 글을 남겼으나, 바람 때문에 다시 되돌아 왔을 뿐 그 다음 언젠가 남쪽으로 가는 순풍을 만난 배를 타고 한산에 갔을 것임은 내용을 통해 충분히 유추할 수 있다.

그리고 이곡은 1349년 5월에 배를 타고 다니며 부여에서 가장 경치가 좋은 낙화암·조룡대(釣龍臺)·호암(虎岩)·천정대(天政臺) 등 이른바 ‘부여 사영(四詠)’을 구경하고 「주행기(舟行記)」(『稼亭集』 권5)라는 글을 남겨놓았다. 같은 해 가을에는 금강산을 비롯하여 관동의 여러 절경을 유람하면서 여러 차례 배를 타고 목적지로 갔다. 그는 9월 14일에 개경을 출발하여 육로로 500여리를 가서 같은 달 21일에 금강산 30리 지점까지 도착하였다. 이어 장안사와 칠령관 등을 보고, 등주를 거쳐 화주(和州)의 국도(國島)를 배로 감상한 뒤 남하하여 통주 총석정, 고성 외금강의 유점사(楡岾寺), 삼일포(三日浦), 영랑호, 낙산사, 강릉의 경포대, 한송정, 삼척의 죽서루, 울진의 성류굴(聖留窟), 평해 월송정(越松亭) 등 관동의 절경을 차례로 관람하였다(『稼亭集』 권5, 「동유기(東遊記)」).

그는 금강산에서 평해에 이르기까지 약 한 달 동안 직선으로 따져도 1200리가 넘는 거리에 있는 관동의 명승을 동해안을 따라 남하하며 여러 차례 배를 이용하여 목적지에 가장 가까운 곳에 도착한 후 다시 내려 육로로 가는 방식으로 이동하였다. 이곡은 이렇게 넓은 지역의 풍광을 한달 안에 보기 위해서는 당시 가장 신속한 교통수단으로 배 만 한 것이 없다고 판단했던 것 같다. 그러한 생각은 배를 통한 이동에 익숙한 고려 사람들의 사고를 반영하는 것이다. 중간에 알고 지내던 수령들을 만나기는 했지만, 기본적으로 이 여행은 사적인 것이므로 배를 자주 이용했으며 배삯을 지불했을 것이다.

개인적인 일로 배를 이용해 멀리 떨어진 목적지에 가는 사례의 하나로, 고려시대 향리의 자제들이 과



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

#### 4. 고려시대 조운과 해운

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

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

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

그와 더불어 서남해 지역에서 생산된 다양한 물품이 바다를 통해 예성항에 다다르고 다시 개경 사람들에게 전달되었다. 서해안 마도, 태안 등지에서 출수된 배에서 발견된 목간·죽찰에는 전라도에서 만든 도자기와 게젯같이 개경에 있는 관인들에게 보내지는 것이었음을 알려주고 있다(국립해양문화재연구소 편, 『해양유물전시관 안내』, 2013, 35, 37쪽). 한편 마도 1호선의 죽간에는 “대장군 김순영(金純永) 맥에 올림. 토지에서 나온 벼 6석”이라고 쓰여있는데(같은 책, 38쪽), 이는 전라도의 토지에서 추수한 벼를 지주가 있는 개경으로 올려보낸 것이다. 이처럼 고려시대 개경에 살고 있던 많은 관인들의 토지가 전국 각지에 산재해 있었는데, 아주 멀리 떨어진 곳에서도 토지를 경영할 수 있었던 것은 전호(佃戶)나 외

거 노비가 경작한 후 그 지대(地代)나 특산물이 배를 이용하여 강과 바다를 통해 큰 불편없이 전해졌기 때문이다.

서해안 지역에서 생산된 곡식이 동해안의 장안사로 옮겨지는 경우도 있었다. 고려말 이곡이 지은 『금강산장안사중건비(金剛山長安寺重建碑)』의 내용은(『稼亭集』 권6) 당시 동계의 금강산 장안사(長安寺)가 아주 멀리 떨어져 있는 여러 곳의 토지를 관리하고 수취하였음을 보여주는 좋은 사례이다. 이곡이 지은 비문에는 성종(981997)이 장안사에 하사한 토지가 1050결인데, 그 소재지는 전라도 함열(咸悅)·인의(仁義)·부령(扶寧), 양광도의 행주(幸州)·안산(安山), 서해도 배주(白州)·평주(平州) 등에 있었고, 통주(通州) 임도현(林道縣)에 염분(鹽盆)이 한 곳, 개성부(開城府)에 경저(京邸) 1구(區)와 더불어 개경 시전(市廛)에 가게를 만들어 남에게 대여한 것이 30칸 더 있었다. 장안사는 지금의 강원도 북부의 금강산에 있었지만 소유 토지는 서해 지역 여러 군현에 흩어져 있었으니, 상당히 멀리 떨어져 있는 셈이다. 그러므로 전라도, 양광도, 서해도 등에서 거둔 곡식은 장안사로 운송되었는데, 당시 교통 여건을 고려하건대 육상 운송은 너무 오랜 기간이 소요되고 위험하여 거의 불가능했다고 여겨진다. 대신 각 지역의 곡식을 해안의 조창으로 옮겨다가 예성항으로 전달하는 것과 같이 장안사 토지의 수확물을 배에 실어 남해안을 돌아 동해를 북상하여 장안사 인근의 해안포구로 가는 방식이 가장 효율적이었을 것이다.

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

성종이 장안사에 서해안 여러 곳에 토지를 줄 때는 당시 해상 운송 형편을 고려하였을 것이며, 이성계도 전라도의 대장경을 안변의 석왕사로 옮기기는 것이 가능하다는 것을 알고 실행에 옮겼을 것이다. 이 사례들은 고려초부터 서해안과 동해안 지역이 바다로 연결되는 해상교통망이 있었음을 알려준다(이진한, 2021, 217·218쪽).

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

## 5. 맺음말

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

한편 중국 배가 예성항에 정박함에 따라 그곳을 드나드는 국내의 상선들은 자연스럽게 송상과 무역할 기회를 가지게 되었다. 예성항은 외국의 무역선과 고려의 상선이 만나는 결절점이 되었고, 고려의 상인들이 중국 상인과 교역한 선진문물을 다시 각 지역을 다니며 교역하였으므로 고려의 지역별 문화적 격차가 상대적으로 적었던 것이다.

고려 사람들은 삼면이 바다이고, 한강 등 수량이 풍부한 여러 강이 싹틔줄처럼 내륙의 여러 곳을 이어주는 자연 환경을 잘 활용하였다. 그래서 고려의 국가 운영이나 사람들의 일상 생활에서 교통 및 운송 수단으로서 육상의 수레보다 배가 차지하는 비중이 절대적이었던 것이다. 이와 같은 사회경제적 여건을 감안하건대, 서금이 고려를 '해국(海國)' 이라고(『고려도경』 권15, 「車馬」) 표현한 이유가 자연스럽게 이해된다.

## 참고문헌 (사료, 국내, 해외 순)

『고려사(高麗史)』, 『고려사절요(高麗史節要)』, 『동국이상국집(東國李相國集)』, 『가정집(稼亭集)』, 『목은집(牧隱集)』, 『도은집(陶隱集)』, 『동문선(東文選)』, 『신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽)』, 『동명집(東溟集)』, 『사가시집보유(四佳詩集補遺)』, 『고려도경(高麗圖經)』, 『속자치통감장편(續資治通鑑通鑑長編)』.

金庠基, 『東方文化交流史論攷』, 乙酉文化社, 1948.

金庠基, 『東方史論叢』, 서울대출판부, 1974.

조영록편, 『한중 문화교류와 남방해로』, 국학자료원, 1995.

최광식 외, 『한국무역의 역사』, 청아, 2004.

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

정진술, 『한국의 고대 해상교통로』, 한국해양전략연구소, 2009.

국립해양문화재연구소, 『고려 뱃길로 세금을 걷다』, 2009

국립해양문화재연구소, 『800년 전의 타임캡슐』, 2010.

李鎭漢, 『高麗時代宋商往來研究』, 景仁文化社, 2011.

한정훈, 『고려시대 교통운수사 연구』, 해안, 2013.

국립해양문화재연구소, 『해양유물전시관 안내』, 2013.

문경호, 『고려시대 조운제도 연구』, 해안, 2014.

이진한, 『고려시대 무역과 바다』, 경인문화사, 2014.

국립해양문화재연구소, 『한국의 보물선 타임캡슐을 열다』, 공명, 2016.

국립해양박물관, 『조행일록(漕行日錄)』(번역총서), 2020.

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

森克己, 『日宋の貿易研究』, 國書刊行會, 1975.

森克己, 『續日宋貿易の研究』, 國書刊行會, 1975.

## 근대 동아시아해역과 인문네트워크

### 교류(역)의 관점에서 동아시아 보기

#### □ 동아시아 역사를 보는 기존의 시각

- 1) 근대화론(유럽중심주의)
- 2) 조공체제론(한족중심주의)

#### □ 대응 논리

- 1) 아시아교역권(전통적/근대적)
- 2) 대분기론: 안드레 군더 프랑크,  
케네스 포머란츠 등의 주장

## 명왕조의 해상교류(역)

- 조공체제와 해금정책
  - 해금 정책으로 밀무역 성행
  - 16세기 중반의 이른바 '대외구의 시대' 초래
  - 중계무역(류큐) 활발 (14세기 후반~16세기 전반)
  - 명 후기 해금 정책의 완화
- : 명 상인들의 해외 진출
  - 류큐 중계무역 쇠퇴
  - ☞ 아시아교역권



## 근대 동아시아해역과 인문네트워크

- 근대 동아시아 해상교류의 특징
  - 전통적인 아시아간 교역(류)의 세계화
  - 교역(류)과 전쟁: 경제와 군사
  - 지역질서의 재편: 중화질서→미영중심의 아시아질서
  - 바다를 통한 흐름: 物流, 人流, 文流
  - 네트워크론: 민간, 지역 중심의 긴밀한 연결망
- 대륙 중국과 해양 일본의 대립
  - 유럽 해양국가의 식민지 쟁탈 방식
  - 제국주의 전쟁

## 근대 동아시아의 해상교류(역)

- 일본학자들의 아시아교역권
  - 일본문명론의 가와카츠 헤이타(川勝平太), 조공시스템론의 하마시타 다케시(浜下武志), 아시아간무역론의 스기하라 카오루(杉原 薫)
  - 특히 스기하라는 '아시아간 무역'을 역사적 개념으로 제출, 19세기 후반 웨스턴 임팩트가 가져온 시장기회에 어떻게 아시아 지역이 반응해, 독자적인 국제분업체제를 형성했는지 분석
  - 프랑크의 주장을 실증적으로 증명, 다만 근대 일본의 공업화가 지닌 그림자를 감추는 문제

## 동아시아 해역네트워크의 역사

- 청왕조의 해상정책
  - : 무역관리와 치안유지
    - 강희 23년(1648), 전해령展海令 반포, 상해 강해관(江海關), 영파 절해관(浙海關), 복주와 하문의 민해관(閩海關), 광주 월해관(粵海關)의 4개의 海關 설치
  - : 사해관(四海關) 교역체제, 70년 이상 유지
  - : 강해관(上海)과 절해관(乍浦港)이 주로 일본, 민해관(복주항福州港)이 주로 류큐(琉球)와 교역
    - 건륭 22년(1757), 남양(南洋) 및 서양국가들과의 교역 월해관(광주) 한정 칙령 반포
  - : 일구통상(一口通商)체제 확립,

## 동아시아 해역네트워크의 역사

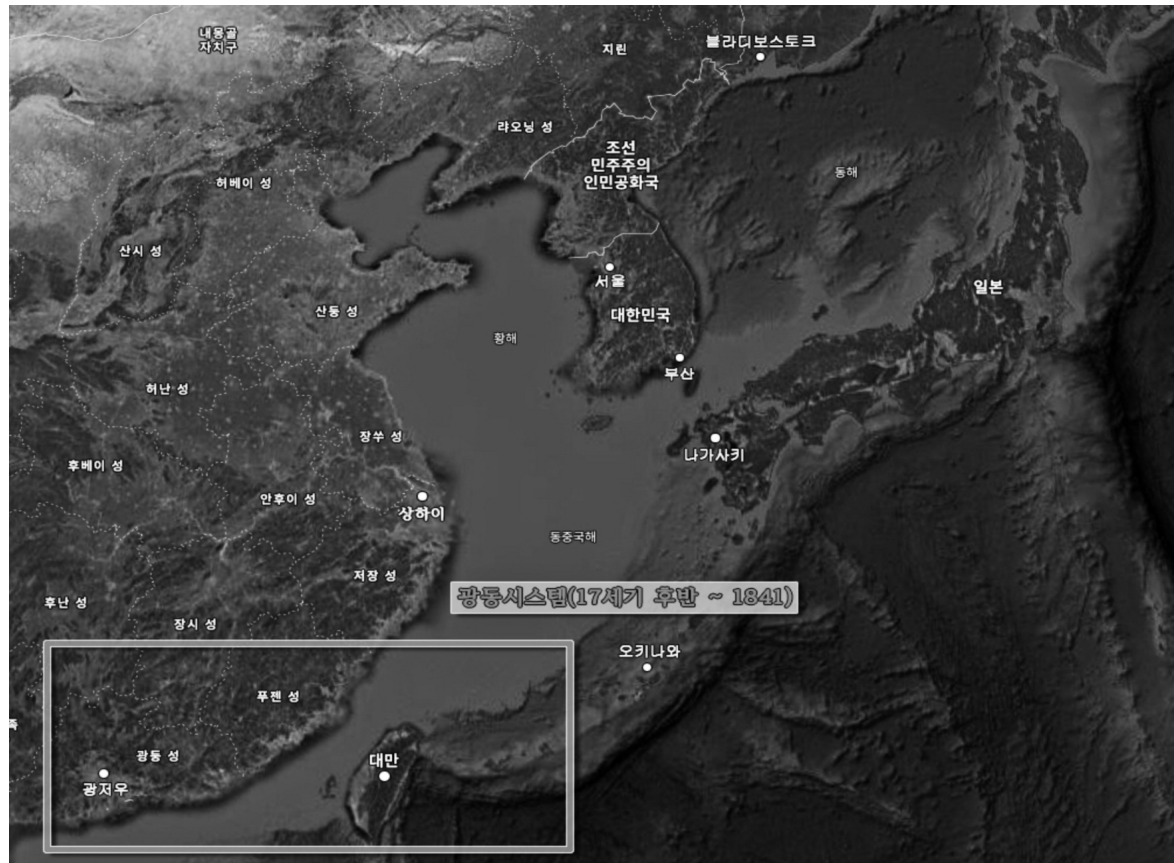
- 남중국해를 중심으로 한 중화제국의 광동시스템  
Canton System  
: 월해관의 성립에서 '오항통상'의 개시까지 약 160년간 광주(廣州)에서 서양 각국의 동인도회사와 청왕조가 지정한 대외무역상인 13행 상인 사이에서 행해진 양자에 의한 독점적 무역체제
- 외국인 상관 설치
  - \* 1716년 영국동인도회사      \* 1728년 프랑스동인도회사
  - \* 1732년 스웨덴동인도회사   \* 1786년 미국
  - \* 1793년 네덜란드
  - 1800년대 13행 가운데 유력한 양행은 이화행(怡和行), 동문행(同文行), 광리행(廣利行), 천보행(天寶行)

## 동아시아 해역네트워크의 역사

- 이 상관 내에 300인의 외국인, 800인의 중국인 관계자(통사, 매판, 일꾼, 파수꾼 등)가 매일 생활. 당시 일본 데지마(出島)는 13,000평방미터, 상주하는 네덜란드인은 9-13인 정도, 이에 비하면 면적상 광동13행은 4배 규모
- 1810년대 글로벌한 자유무역체제 등장  
: 서양의 개인 상인들이 광주 도착, 조계의 원형 형성
  - 1813년, 1833년 각각 인도와 광주에서 영국동인도회사의 독점권 폐지
  - 외국계 산상들의 활약: 미국계 상인들의 진출  
중국측의 행외상(行外商) 활약
  - 프로테스탄트 선교사 광주로 이동: 대표적으로 로버트 모리슨, 1807년 도착

## 광주13행의 종언과 확산

- 동아시아 해역네트워크의 형성에서 광주13행이 지닌 의미
  - 동아시아 근대 해상교역의 시작
  - 동아시아 개항도시의 모태: 서양상인들 및 전통적인 중국상인들과의 교역
  - 조계지의 원형 창출
  - 서양근대문물의 수용과 정착
  - 상해, 나가사키로 이어지는 해역네트워크
- 조선의 항구(부산 등)가 이런 해역네트워크에 어떻게 포함되었는가  
: 조선(부산)의 근대를 '해양'의 관점에서 이해하는 단서



## 청대 후기 해상활동

- 1842년 난징조약 체결
- 5개 항구(廣州·福州·廈門·寧波·上海) 개항
- 아편 밀무역과 해적의 증가
- 아편전쟁이후 영국 해군의 도움
- 중국남동해(복건과 광둥) 중국해적 소탕
- 무역을 개항장 중심으로 편제
- 중국 연해는 새로운 시대로 진입

## 동아시아 해역네트워크의 역사

- 1842년, '남경조약(南京條約)'으로 광주13행 제도 정식 폐지
- '오구통상(五口通商)'의 시대 개막, 광주의 13행상인과 매판들, 또 외국인 개인상인과 선교사들이 상해와 홍콩으로 이동
- 20년 뒤에는 다시 나가사키(長崎)와 요코하마(橫濱)로 진출
- 서구 개인상인들, 예를 들어 자딘·매시선상회는 1840년대에 홍콩과 상해로 옮겨, 근대적 비즈니스 전개
- 1850년대 일본의 개국에 맞추어 나가사키에 대리점(토마스 블레이크 글로버(Thomas Blake Glover), 또 나가사키 거류지의 일 번지에 지점 개설



## 동아시아 해역네트워크의 역사

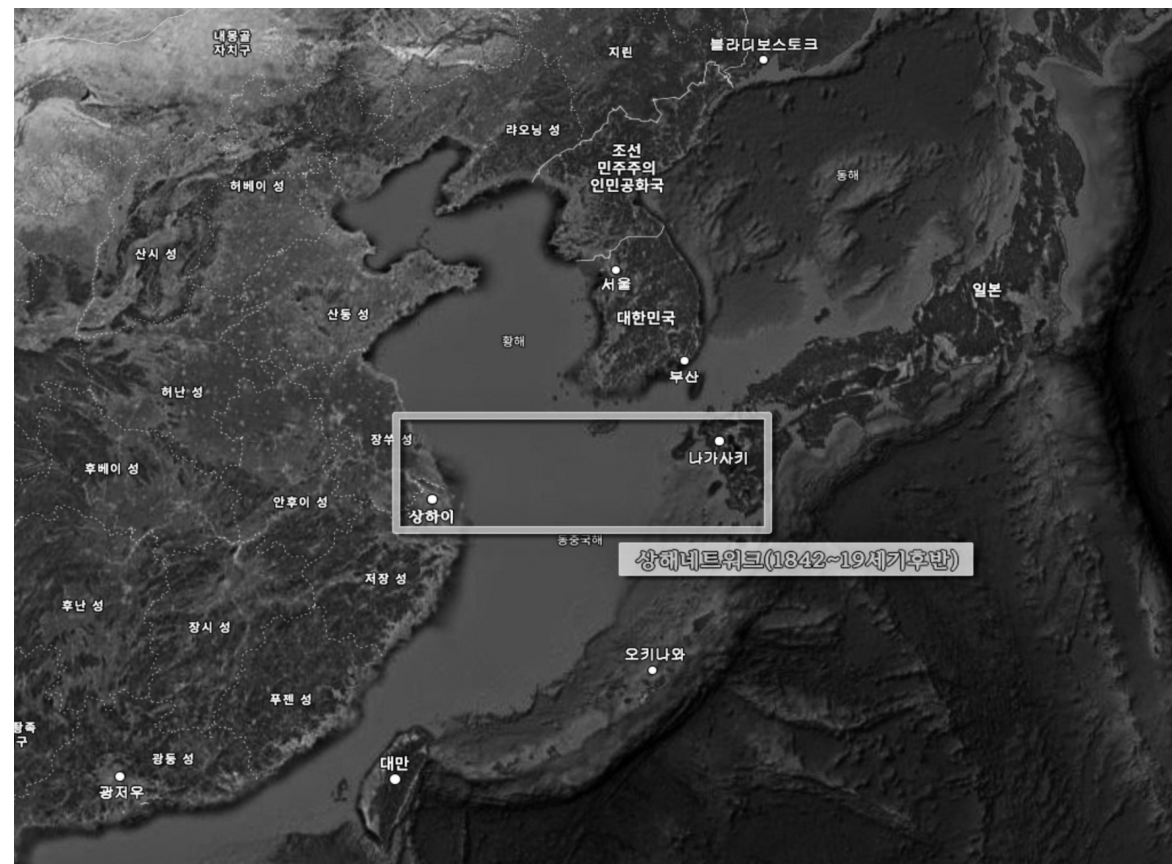
- 사쓰마(薩摩), 죠슈(長州) 두 번에 대량의 무기를 수출했을 뿐 아니라, 죠슈번의 유학생 이토 히로부미(伊藤博文), 이노우에 가오루(井上馨) 등의 밀출국(密出國) 협조
- 나가사키에는, 1858년경부터 영국과 미국 등의 외국상사가 잇따라 진출해오며 따라, 그 상사의 피고용인이라는 형태로 많은 중국상인이 새로 일본에 등장
- 동아시아 화상(華商)의 출현, 부산 개항 이후 조선으로 이동한 초기 화상들 역시 나가사키에서 활동. 또 이들이 중국 남방 출신들이었던 점은 역사적으로 광주13행과 연결되는 지점

## 동아시아 해역네트워크의 역사

- 1840년대 후반, 무역과 교통뿐 아니라, 소위 정보네트워크도 상해를 중심으로 재편
- 당시 서양정보전달의 최대 담당자인 프로테스탄트 선교사들이 일단 광주로부터 5개의 개항지로 이동했는데, 차례차례 상해로 집결, 활동거점으로 삼음
- 일본은 1858년 안세이개국(安政開國)으로 자유무역체제에 돌입, 종래의 당선(唐船)이외 우편선을 포함한 갖가지 종류의 배가 빈번히 일본과 중국 사이를 왕래

## 조선후기 해상교류(역) 상황

- 조선시대 선박이 자유롭게 외양을 향해한 것은 개항이후 기선의 도입
- 해금정책 고수하던 조선정부, 연안항해만 허가하고 외양항해 금지
- 18세기 후반 대형선박을 보유한 상인들을 중심으로 외양항해 시도
- 해상교역 역시 일본과의 교역을 제외하면 대부분 청나라와의 육지 국경교역



## 조선 후기 상업활동과 무역



## ★ 근대 시기 한중 교류(역)

- 글로벌화의 큰 특징: 국가를 지역화하는 것
  - 지역공간을 구성하고 연결하는 단위로서 '해양' 과 '지방 항구 도시' 주목
  - 해양연구와 함께 연해도시 및 연해도시간의 네트워크 연구 중요
- 동아시아해역에서 서양상인, 청국, 일본, 조선 상인의 교역 상황
- 한중일 개항장 네트워크 형성과 작동
- 동아시아 해역에서 華商 네트워크에 대한 분석

## ★ 조선, 동아시아 해역네트워크에 편입

- 근대 해역네트워크 형성의 기본 요소
  - 1) 주체: 상인, 선교사 등
  - 2) 시스템(항구):항만, 해운, 조선 등
  - 3) 제도: 해관
- 동북아해역 인문네트워크의 내용
  - 이주과 정주
  - 문화의 수용과 변용
  - 로컬리티

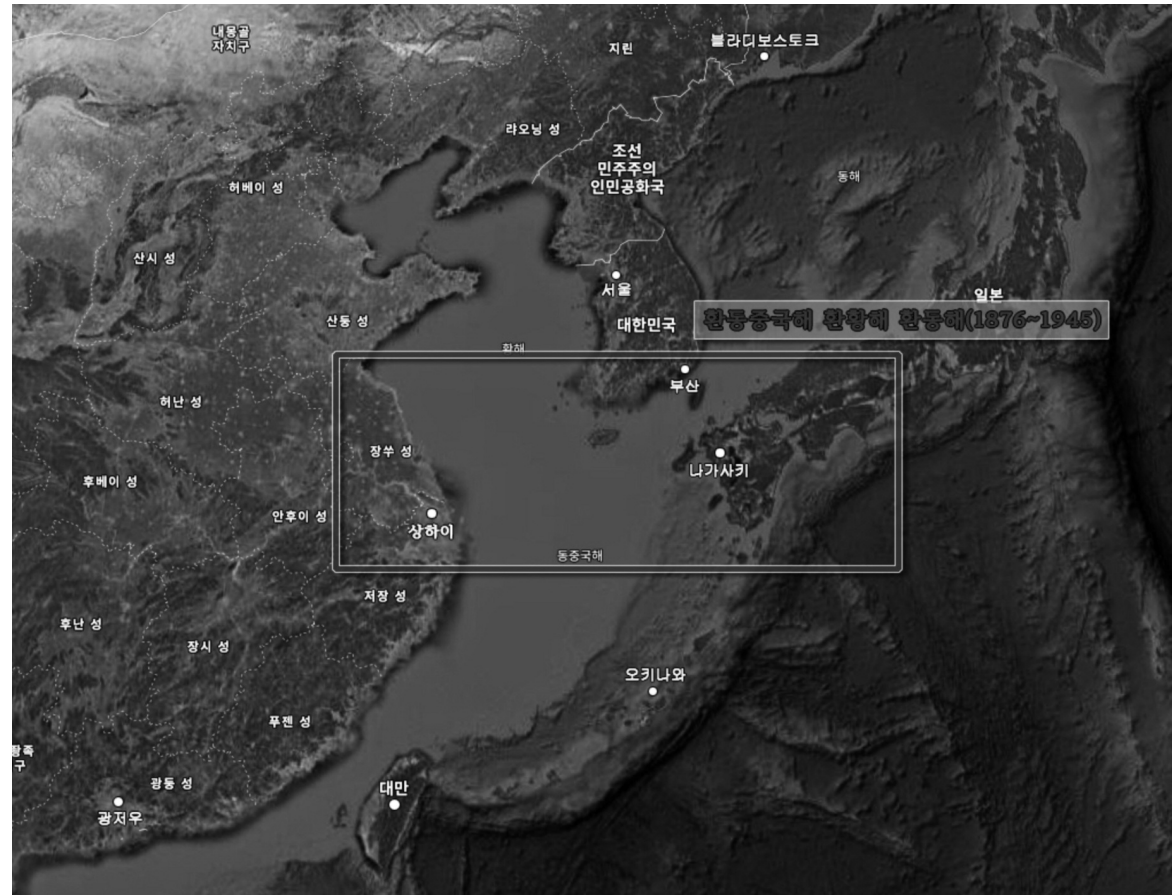
## ★ 청나라 해관 설치와 조선

- 1876년 부산 개항 전후, 조선은 기존의 청국 영향하에 근대해역네트워크에 편입, 점차 일본 주도의 해역네트워크로 경도
- 중국의 경우, 해관이 담당하는 일은 해양교통, 해양 무역 관리 외에 항만, 항로 건설 및 정비와 유지, 등대의 설치와 유지 등 해양 관련 업무 외에 관세의 징수와 관리, 증기선을 중심으로 한 선박의 항행 및 국제적인 해양활동의 조정 등 광범위
- 1863년 중국 해관, 외국인 세무사(로버트 하트) 제도 설치, 이후 조선은 청나라의 영향 아래 1883년 인천, 부산, 원산에 해관 설치, 1894년까지 청나라가 파견한 외국인이 업무 관장

## ★ 동아시아 해역네트워크와 해관 및 해군

- 해관 설치
  - 종래의 관점에서 항구는 육지로부터 해양으로 진출하는 출구
  - 서양상인의 입장에서 항구는 해양에서 육지로 들어오는 입구
  - 동아시아 국가들의 통상조약 체결
  - 1863년 중국 해관의 외국인 세무사 제도 시행
- 영국해군에 의한 항로 및 동아시아 해양 조사
  - 1830년대 개시하여 1890년대까지 정기적으로 해역 정보 갱신
  - 한반도 주변의 연해 지역은 1890년대 조사에서 상세하게 등장





- 1888년 윤선초상국의 항로 개설 및 러시아 기선회사의 항로 개설준비 등으로 일본우선회사는 기존의 '長崎-仁川-煙臺-天津' 항로를 증편한 후 발선지를 나가사키에서 고베로 바꾸고, 1889년 '上海-煙臺-仁川-釜山--元山-海蔘威' 항로를 신설
- 이로써 나가사키를 중심으로 동북아시아 각 개항장을 연결하고 있었던 해운망은 '부산-일본, 원산-연해주, 인천-화베이·상하이'를 연결하는 조선의 개항장을 중심으로 재편

## 해역네트워크의 기반: 항로

- **해관 설치**
  - 종래의 관점에서 항구는 육지로부터 해양으로 진출하는 출구
  - 서양상인의 입장에서 항구는 해양에서 육지로 들어오는 입구
  - 동아시아 국가들의 통상조약 체결
  - 1863년 중국 해관의 외국인 세무사 제도 시행
- **영국해군에 의한 항로 및 동아시아 해양 조사**
  - 1830년대 개시하여 1890년대까지 정기적으로 해역 정보 갱신
  - 한반도 주변의 연해 지역은 1890년대 조사에서 상세하게 등장

## 해역네트워크의 기반: 항로

- 오사카 상선회사, 1884년(메이지 17)에 서일본 중 소형 기선(汽船)회사의 통합과 병합에 의해 설립, 1885년(메이지 18)에 성립된 일본 운송선박회사인 우선(郵船)회사 다음으로 큰 기선(汽船)회사로 성장
- 오사카 상선회사, 처음에는 서일본(西日本), 특히 세토내해(瀬戸内海) 항로(航路)정비와 항로 확장, 그 후 점차 해외 항로로까지 확대. 그 최초의 해외 항로는 근해항로(近海航路) 수준이었지만, 1890년(메이지 23)에 조선항로(朝鮮航路) 개통

### 1) 오사카 · 부산선(大阪釜山線)

오사카 상선회사의 최초의 해외항로는 오사카와 부산을 잇는 항로  
1890년(메이지 23) 7월 16일에 항해를 시작, 이 때 시라카와마루(白川丸)호로 고베(神戸), 바칸(馬關<下關 시모노세끼>)에 기항(寄港)하여 매 8일째 한번 운항

### 2) 오사카 · 인천선(大阪仁川線)

□ 오사카 상선회사는 1893년(메이지 26) 3월 18일부터 오사카 · 인천선(大阪仁川線) 개항(開航). 경유 항구는 고베(神戸) · 아까마가 세끼(赤馬關<시모노세끼>) · 부산이고, 오사카 상선회사의 기소가 와마루(木曾川丸)호가 매월 2회 운항

### 3) 오사카 북선선(大阪北鮮線)

□ 오사카 상선회사의 조선항로는 주로 조선 서해안을 중심으로 하는 항로뿐이었지만, 동쪽 항로의 개항은 조금 늦어져, 1902년(메이지 35) 9월 20일부터 개설된 오사카 · 원산선(大阪元山線)이 최초. 기선 1척을 사용해서 매월 2·3회 운항, 고베 · 시모노세끼 · 부산 기항

□ 오사카 상선회사는 중국 동북부의 길림(吉林)과 조선의 회령(會寧)간의 철도가 모두 개통되면, 북한에서의 물자 유통의 신속성을 감안해서 1933년(쇼와 8) 5월 오사카와 고베 지역(阪神)과 청진(淸津)간의 간선(幹線)항으로 오사카북선급항선(大阪北線急航線) 개설

## 외국인 여행기로 본 항로

### 부산과 연결된 항로

- 1) 상하이에 거점을 둔 영국계 자민 매시선회사가 운영하는 항로  
- 상하이-나가사키-부산-제물포의 노선 운항
- 2) 다른 하나는 나가사키에 거점을 둔 일본 미쓰비시 기선회사의 항로  
- 나가사키-부산-원산- 블라디보스톡/나가사키-부산-제물포 등의 항로 운항  
- 1885년 미쓰비시 기선회사와 공동운수회사가 합병하여 일본우선(주식)회사가 됨. 1885년 10월 이후 조선을 왕래한 외국인들이 승선한 배 대다수가 일본우선회사 소속
- 3) 세 번째 항로는 러시아가 운영한 항로로 블라디보스톡을 거점항으로, 부산과 나가사키 등을 운항하였으나 일본이 운용하는 항로에 비해 빈약

## 항로 지도(1876-1910)



## 19세기말 화상들의 이동

- 부산을 거점으로 왕래무역에 종사
- 청국 부산영사관에 기록에 의하면 약 90명
- 이중 광둥상인(39%), 절강상인(28%), 산둥상인(21%)
- 훈춘항, 원산항, 부산항, 나가사키항, 인천항을 오가며 활동
- 부산 거주가 아니라 부산을 경유지로 삼아 무역

## 해역네트워크의 관점에서 개항장 연구

- 연해도시간 네트워크의 관점에서 파악
  - 해관, 항로, 해운 등에 대한 체계적인 검토 필요
- 일본 강점기를 1910년 이후 1920년대 후반과 1930년대 이후 해방전까지 구분해서 이해할 필요- 이러한 시각을 개항장 연구에도 적용: 1930년대 이전 상업도시에서 공업도시로의 전환
- 개항장의 산업 구조와 인적 구성 및 제도적 측면을 종합적으로 검토
- 많은 다른 동아시아 해역의 개항장과의 비교연구를 통해 각 개항도시의 특징을 발굴, 이를 그 도시의 미래를 조망하는 자원으로 삼을 것

## 근대 한중 해상교류

- 19세기 중반 이후 상하이 네트워크에 편입
- 지식(정보)와 물자 등이 상하이에서 육로를 통해 수용
- 1876년 조선의 3개 항구 개항 이후 정기항로를 통해 동아시아 해역네트워크에 편재
- 일제강점기 동안 한중 교역(류)은 일본은 매개로 해서 전개
- 상하이 거주 한국인 증가(유학, 선교, 무역, 독립운동 등)

## 미중대립과 일대일로 정책

- 해양국가 중국?
  - 중국의 해양진출 동기 결핍: 地大物博
  - 북방민족의 위협
  - 바다에 대한 통제불가능성에 대한 두려움과 통제적 개방 (조영헌)
- 일대일로 정책- 육해(유라시아) 교역망 구축, 해상 교통로 확보
- 새로운 형태의 제국(?) 건설



## 제2부 총론1 : 고대

강봉룡  
목포대 사학과 교수

### 1. 세 발표문의 주요 내용

#### 김병준의 <고대 동아시아 해양 네트워크 형성>

##### | 주요 내용

- 시간적 범위 : 西晉代(~4세기 초)까지
- 동아시아의 범위 : 한반도, 중국대륙, 일본열도, 인도차이나반도, 서역
- 해로(한반도와 일본열도, 동남아시아)와 육로(돈황-서역)를 통한 동아시아 교역 네트워크 파악

##### | 교류의 동인과 방해 요소

- 교류의 동인 : 산물의 차이, 결핍과 과잉의 상호 보완
- 교류를 방해하는 요소 : 극복의 대상

##### | 신화와 섬과 해적

- 삼신산 신화에 나타난 해상 루트 : 산둥반도-묘도열도-요동반도-장산열도-한반도
- 섬은 육지와 괴리된 별도의 세계(예-전황)
- 해적의 존재 주목

##### | 네트워크

- 네트워크(연결망)의 위력 : 교류의 방해요소 돌파 및 극복(보상과 반대급부로서 조공)

- 육로 네트워크: 돈황-서역
- 해로 네트워크1: 한반도와 일본열도

### 해로 네트워크

- 『진서』에 나오는 동이의 조공기사
- 『삼국지』 한조에 나오는 연사착 설화에 나오는 ‘大船’
- 『삼국지』 왜인조에 나오는 해상네트워크
- 『한서』 지리지에 나오는 동남아시아-중국남부 해상 네트워크
- 1차 교역 장소: 연안항구(김해, 다호리 등) / 2차 교역 장소: 동위교위부

### 윤용구의 <중국 군현의 설치와 황해의 해양교류>에 대한 논평

#### 주요 내용

- 고조선이 망하고 중국 군현이 설치되면서 전개되는 삼한과 왜의 교섭체계의 성립과 해상교통로, 그리고 이후 교섭의 변화상을 살펴봄.
- 범위: 한군현 존속 기간(B.C.2세기 말~A.D.4세기 초) / 중국-한반도-일본열도

#### 중국 왕조의 이민족(동이사회)에 대한 정책 변화

- 이민족정책 변화: 정벌론(1기)에서 기미론(2기-조공과 호시)으로, 그리고 통제 불능(3기)
- 연사착의 사례: 2기 기미론 단계의 사례 - 한의 조공 사례, 군현 설치 후 교섭의 재개, 육로와 수로 병행
- 2세기 후반 후한의 통제력 상실: 군현이 韓濊를 통제하지 못하여 주민이 韓國으로 다수 유출되는 사태 발생

#### 邊郡을 통한 동이제족 통제

- 동이제족과의 접촉: 유주 관할 4개 변군(현도, 요동, 낙랑, 대방군) 통한 동이제족 접촉
- 동이사회를 우호, 적대, 회유, 방치의 방식으로 나누어 통제 달리함: 고구려/부여
- 교역권에 의한 동이사회 남북 구분: 낙랑, 대방군(남) / 요동, 현도군(북)
- 낙랑군: 육상 교통에 의한 교역 전담 / 대방군: 해로를 통하는 교역 전담

#### 해상 교류와 변동

- 『삼국지』 倭人조: 郡-韓國-拘邪韓國(澣海) - 왜

- 『삼국지』 韓조: 진변한의 철 韓濊倭, 2郡에 공급
- 3세기의 중대 사건: 238년 특히 조위의 요동 공손씨 병합 / 244년 고구려의 서안평 공격 / 244년 관구검의 고구려 공격
- 3세기 중엽 중국 군현의 쇠퇴와 함께 해로의 화물 운송은 감소 / 군사적 목적에 따른 이용 발달 / 4세기 초 중국 군현의 소멸 이후 고구려와 백제(왜) 사이 해양 충돌(군사적 이용)로 이어져
- 한군현이 존속한 4세기에 걸쳐 구축된 해로 교역시스템은 백제와 고구려와 신라와 가야와 왜로 이어짐.

### 권덕영의 <통일신라의 번영과 황해 경영>

#### 주요 내용

- 남북국시대 신라의 황해 진출과 활용을 종합적으로 정리(신라 번영의 배경)
- 황해: 진도 서쪽 끝 지점에서 제주도 차귀도 서쪽을 잇는 섬과 중국 장강 하구의 tndadeh 동쪽을 연결하는 선 경계로 이남은 동중국해 이북은 황해.
- 황해는 한국과 중국과 일본이 공유하는 동아시아 지중해

#### 신라 조선술의 발달

- 신라 조선술의 진전: 선부의 정립 과정(자비왕, 지증왕, 법흥왕, 진평왕, 문무왕)
- 가야와 백제와 고구려의 조선술 계승, 우수한 신라선 개발: 9세기 장보고 등 신라 해상들의 활동의 배경
- 신라배의 특징: 평저형, 육송, 돛과 노.

#### 신항로의 개척

- 신항로 개척: 연안항해 / 경색
- 황해중부 횡단항로(외교적 목적) / 황해남부 사단항로(신라 상인)

#### 신라의 황해 경영과 의의

- 신라의 황해 경영: 사절단, 민간상인, 구법승, 유학생 / 수출입
- 자존의식 약화 / 군자국의 나라로 인식 / 대신라 완성

## 2. 세 논문에 대한 논평과 질의

### 논평

#### 시간적 공백의 문제

- 4세기 초 이전(김병준, 윤용구) / 7세기 이후(권덕영)
- 삼국시대가 공백기로 남겨짐
- 삼국(고구려, 백제, 신라)의 상쟁 과정에서 한반도의 해로가 개방과 경색이 반복되는 과정과 그것이 동아시아 해상교류에 미친 영향에 대한 논의 보완할 필요가 있음.

#### 주제의 집중도 문제

- 해로와 육로와 정치외교적 시스템의 문제가 혼재되어 있어 주제에 집중하기 어려움.(김병준, 윤용구)
- 본학술회의 주제(〈중-한국 5천 년 해양문명의 길항, 함께 만들어 갈 현재와 미래〉)에 집중할 필요가 있음.(중-한 / 해양)

### 질의

#### 질의1(김병준) : 삼신산 신화와 관련하여 서불(서북)의 설화를 어떻게 볼 것인가?

- 서불이 진시황의 지원을 받아 산동반도 낭야에서 2차례 출항했다는 기사가 실제 『사기』에 나오는 것으로 보아 역사적 사실일 가능성이 큼.
- 다만 중국 연안은 물론이고 우리나라 연안, 특히 일본 연안에 서불의 설화가 도처에서 전승되고 있는 현상을 어떻게 볼 것인가?
- 국내외에서 (국제)서북학회까지 결성되어 역사와 설화의 융합적 연구와 논의가 이루어지고 있는 현상을 역사학계에서는 방관만 할 것인가?

#### 질의2(김병준) : 섬을 육지와 괴리된 별도의 세계로만 볼 것인가?

- 섬으로 도주한 전황의 사례를 들면서 섬을 육지와 괴리된 별도의 세계로 보았으나, 전황은 우리나라 서해안 섬을 거쳐 금강 유역으로 상륙했다는 견해가 있음.(민속과 고고학)
- 따라서 섬은 고립된 '인슐라'의 의미 외에 해로를 통해 문물을 교류하는 개방적 '아고라' (기착지 내지 징검다리)의 의미도 내포하고 있음을 주목할 필요가 있지 않을까?

#### 질의3(윤용구) : 246년경 진한 8국을 '분할' 한 조치에 대하여, 대방군에 속했던 것을 낙랑군에 소속시키는 것으로 변경한 조치로 파악할 수 있는 것인지?

- 이 '분할' 조치로 인해 대방군의 기리영에 대한 공격 사건이 일어나고, 그 결과 대방태수가 전사하고 마침내 '滅韓'에 이르게 된 것으로 보아, 2郡과 韓의 갈등 상황을 반영하는 것으로 보아야 하지 않을까?(韓이 컨트롤하고 있는 8군을 낙랑군에 소속시킨 조치로~)
- 이 사건은 242년 고구려의 서안평 공격, 244년 관구검의 고구려 공격에 이어서 일어난 중요한 사건으로서, 2군과 한 사이에 해로의 주도권을 둘러싼 다툼으로 볼 여지는 없는지?
- 또한 기리영 공격 주체에 해당하는 구절을 '臣瀆沽韓忿'과 '臣智激韓忿'으로 달리 쓰고 있는데 어느 것이 맞다고 생각하는지?(개인적으로는 판본의 문제를 떠나 전후 내용의 맥락상 후자가 타당하다고 생각함)

#### 질의4(권덕영) : 황해를 남북국시대 중국과 한국과 일본이 공유하는 동아시아 지중해로 파악하는 것이 타당한가?

- 황해+동해를 포괄하는 바다가 그러한 개념의 바다에 더 가깝지 않을까?
- 황해+동해의 바다는 중국의 동해안과 일본열도 및 유큐열도로 둘러싸여 있고 한반도와 산둥반도와 요동반도 등의 반도를 중요한 구성요소로 하는 바다라 할 수 있으니, 황해+동해의 바다라야 발해를 포함하는 남북국시대의 한중일이 공유하는 동아시아지중해가 될 수 있지 않을까?
- 황해의 바다는 당과 신라에 국한된 바다의 성격이 강하다고 생각됨.

#### 질의5(권덕영) : 황해중부 횡단항로의 '개통'과 관련하여, 660년 소정방의 횡단작전 이전에 신라 사절단의 외교적 목적에 의해 이미 '개통'되었을 것으로 파악하였는데 어떠한 자료에 의거한 것인지?

- 소정방의 상륙작전 직전인 648년에 김춘추가 당에 사신으로 파견되었을 때, 돌아오는 길에 고구려 순라군에 발각되어 목숨을 잃을 뻔했다는 일화는 그 시점까지도 사절단이 여전히 연안해로에 의존한 상황을 보여주는 것이 아닐까?
- 648년 나당군사동맹이 체결되고도 660년 소정방이 황해횡단작전을 감행하기 전까지 무려 12년 동안이나 나당 군사연합작전이 불가능하여 신라가 노심초사했던 상황은 횡사단해로가 아직은 모험에 가까웠던 상황을 반영하는 것으로 볼 수 있지 않을까? 결국 소정방의 황해횡단작전으로 황해횡단해로 '개통'의 돌파구가 열렸다고 보아야 하지 않을까?

#### 그밖의 문제1 : 해상교류에서 반도의 문제

### 『반도성론』

- 식민사관의 일환으로 반도를 비하하는 ‘반도성론’이 위력을 발휘한 적이 있었음.
- 식민사관 극복의 일환으로 우리 역사가 반도의 역사가 아님을 강조하면서 그 대안으로 대륙사관이 대두함.

### 해양사에서 반도의 재발견과 섬

- 해상교류에서 반도는 핵심적 기능을 수행함.(유럽지중해에서 그리스반도와 이탈리아반도)
- 동아시아 지중해(황해+동해)에서 최고의 반도는 한반도이고, 부차적 반도는 산둥반도와 요동반도임.
- 그 점에서 동아시아 해양사 전개 과정에서 한반도의 위상과 역할(중계)을 주목할 필요가 있음.
- ‘절반의 섬’으로서 반도가 이처럼 중요하다면 온전한 섬의 의미는 해양사에서 더욱 중요할 수 있다는 점을 유념할 필요 있음.

### 그밖의 문제2 : 5세기 왜 5왕의 남조 교섭의 문제

#### 『송서』와 『남제서』에 나타난 왜 5왕

- 5세기 찬.진.제.흥.무의 왜 5왕이 남조의 송과 제 왕조에 사신을 파견하여 적극적 교섭 전개한 사안.
- 그들은 ‘사지절~제군사’를 자칭하면서 왜는 물론, 심지어 신라와 백제까지 군사적으로 지배하고 있다는 것을 과시함.
- 이 시기 영산강유역에 국한되어 한시적으로, 분산적으로 왜계 전방후원분이 나타남.(현재 14기 정도)

#### 생각해 볼 문제

- 왜 5왕의 사안은 과거 임나일본부의 주요 근거 중의 하나로 활용되었으나, 지금은 그렇게 보는 학자는 거의 없음.
- 5세기에 백제가 고구려에 압도당하는 상황에서 나타난 ‘왜의 한시적인 대남조 독자 외교 교섭’으로 보는 견해가 유력함.
- 당시 동아시아 해상교류에서 서해와 남해가 만나는 영산강유역이 차지하는 해양적 위치에 유념할 필요가 있음.
- 이러한 서남해지역의 동아시아 해양사적 위치는 9세기 청해진을 근거로 전개해간 장보고 해양활동의 배경으로 주목해 볼만 함.

### 그밖의 문제3 : 고대 한중해로와 ‘개통’의 시점 문제

#### 신석기시대부터 황해 횡사단항로가 활용되었다는 견해

- 고고학적 자료의 동질성(토기, 고인돌 등)

#### 비판과 논의

- 고고학적 자료의 동질성은 항로의 ‘개통’ 사실을 담보하지 못함.(‘개통’이란 간헐적이고 우연적인 항해를 의미하는 것은 아니고, 출항하여 입항에 이르기까지 목적의식을 가지고 해로를 항해하기 시작한 시점을 기준으로 하는 엄밀한 개념임)
- 삼국시대까지는 연안해로에 주로 의지하다가 어느 시점부터 황해 횡사단해로가 개통된 것으로 파악하는 견해가 제기됨.
- 다만 횡.사단해로의 개통 시점과 횡단해로 및 사단해로의 개통 시점 간의 차이 인정 여부를 둘러싼 이견은 있음.

## 제2부 총론2

조세현

부경대학교

이번 국립해양박물관에서 개최하는 해양 문화 교류와 관련한 한중관계 국제학술대회에 평론자로 참가하게 된 것을 기쁘게 생각합니다. 해양사의 시각은 기존 역사학이 대륙 중심적 사고에서 벗어나지 못한 사실을 반성하고, 바다의 관점에서 문명사적 전환을 탐구하려는 방법입니다. 따라서 해양사 연구는 한정된 영토개념인 육지를 벗어나 드넓은 교류의 장인 바다를 중심으로 하는 새로운 사고로, 폐쇄적인 민족과 국가라는 범주에 자유롭지 못한 기존 역사학을 재해석해 그 내실을 풍부하게 만들어 줄 것으로 기대합니다. 그런 의미에서 이번 학회가 한중 간의 오랜 상호교류의 역사를 해양의 시각에서 통 시대적으로 다루는 시도는 무척 의미 있는 작업이라고 생각합니다.

그런데 한국의 역사기록에서 해양 관련 기사를 찾는 일은 쉽지 않습니다. 언제부터인가 우리가 해운, 해군, 항만, 수산 등 해·수양 여러 분야에서 세계적인 수준에 도달했다고 자부하면서도, 막상 우리가 바다에 관한 독창적인 인문학적 관점을 가지고 있느냐고 지문하면 주저하지 않을 수 없습니다. 저도 대표적인 항구도시인 부산, 남북분단으로 사실상 하나의 큰 섬을 이루는 한국, 한·중·일과 대만을 아우르는 동북아해역 등 동아시아의 지리 공간을 해양사의 관점에서 어떻게 그려볼 수 있을까? 라는 궁금증을 가지고 있습니다만, 여전히 바다를 통해 역사를 풀어내기는 어렵습니다. 그런 의미에서 이번 학회의 발표 논문들은 저에게 적지 않은 지적 자극을 주었습니다.

한국과 중국 간 관계는 육지만이 아니라 황해라는 바다를 통해서 나름대로 고대 시기부터 오늘날까지 인적, 물적 교류가 활발하였습니다. 1부에서 발표한 여러 편의 고고학적 논문에서는 박물관에 소장하고 있는 유물을 통해 해양사의 관점에서 한중 간 교류 문제를 집중적으로 탐색하였습니다. 이번 2부에서도 사료를 통해 유사한 문제를 다루고 있습니다. 제가 담당할 주제는 고려-송과 근대 시기입니다. 첫 번째 토론을 담당할 이진한 선생님의 〈고려시대 바다의 재조명〉은 한중 간 해양 교류 문제를 잘 다루고 있습니다. 이 발표문은 머리말처럼 ‘고려 사람들이 본래 물을 편하게 여기고 익숙하게 여겼는지, 또는 다른 교통수단보다 배를 우선시했는지’를 사료를 통해 확인하고자 한 발표입니다. 이를 위해 고려



사람들의 바다와 해외에 대한 인식을 살펴보고, 주요한 교통수단에 관련된 기록을 찾아보고 있습니다. 그리고 조운 제도를 중심으로 해상 운송 체계를 고찰해 고려인들이 바다가 편리한 교통 공간으로 여겼다는 사실을 자연스럽게 조명하고 있습니다.

고려시대 사람들의 바다에 대한 인식에서는 사료를 통해 고려 자체나 고려와 중국 사이에서나 혹은 한중 문인들 간의 기록(조선시대 포함)을 통해 해양 인식을 살펴보고 있습니다. 고려시대 사람들의 여행과 배에서는 육로 이외에도 해로의 이용을 ‘물 위의 역마’라는 표현 등을 쓰며 활발한 해로여행을 소개합니다. 그리고 고려시대 조운과 해운에서는 개경을 중심으로 한 교통과 운수 체계, 한반도 특유한 지형을 활용한 조운 체계, 서해안과 동해안 지역을 바다로 연결하는 해상교통망 등을 제시합니다. 특히 해상교통망에서 조선시대와 달리 동해를 다니는 배가 매우 많았다는 사실을 강조합니다. 마지막으로 개경의 관문항인 예성항은 국내 조운선과 상선의 목적지이자 고려와 송을 왕래하는 송상이 정박할 수 있는 유일한 항구이어서 외국의 무역선과 고려의 상선이 만나는 곳이라고 합니다.

발표문이 누구라도 쉽게 이해할 수 있도록 배려한 대중적인 글이라 편안하게 읽을 수 있었습니다. 단지 제가 이 주제에 관한 공부가 부족한 사람이라 심도있는 토론은 어려울 듯합니다. 그냥 문외안으로서 간단한 궁금증을 한두 가지 여쭙겠습니다. 하나는 장보고로 대표되는 삼국시대의 활발한 해상무역과 이순신으로 대표되는 조선의 해양 방어를 위한 수군 이미지 사이에 고려시대가 자리 잡고 있습니다. 양시대의 건널목에 있는 고려의 상징적인 해양 이미지는 한 마디로 어떻게 표현할 수 있을까요? 과연 서구의 표현을 빌어 고려를 해국(海國)이라고까지 말할 수 있는지요? 유교라는 지배 이데올로기의 영향 아래 명·청시대 해금 정책의 영향을 받은 조선시대와는 단절적인 관계로 보아야 할까요?

다른 하나는 <한국해양사 자료집> 등을 보면 고려시대의 해양사 사료는 그리 많지 않습니다. 그런 사료의 빈곤 속에서 이 시대 바다를 재조명하는 일은 무척 의미가 있는 작업이라고 생각합니다. 그럼에도 불구하고 흔치 않은 역사 사료들을 찾아내어 어렵게 제시한 사실 자체가 어찌면 고려시대 해양성의 한계를 보여주는 반증은 아닌지요? 예를 들어, 중국의 송상이 예성항까지 와서 무역한 것이지, 고려 상인이 중국에 건너가 활발한 대외무역을 전개한 것은 아닌 것으로 보입니다. 그렇다면 이것은 고려시대 해양 무역의 일정한 한계를 보여주는 증거가 아닌지요? 두 가지 어설픈 질문은 사실 하나의 질문이기도 한데, 간단한 소감으로 대신하고자 합니다.

제가 두 번째 토론을 담당할 서광덕 선생님의 <근대 동북아해역과 인문네트워크>는 부경대학교 인문한국(플러스) 사업단에서 몇 년 동안 진행 중인 아젠다를 반영한 발표인 듯합니다. 그래서인지 무척 광범하고 다양한 주제들을 다루고 있습니다. 근세와 근대 시기 동아시아 해역의 해상교류 및 인문 네트워크와 관련한 큰 화두들을 열거하고 있어 많은 생각을 하게 만듭니다. 예를 들어, 일본학자들의 아시아 교역권, 광둥시스템의 붕괴와 해관의 탄생, 서양 상인과 동아시아 화상네트워크의 출현, 해역 네트워크 기반으로서의 항로, 미·중 대립과 일대일로 등의 글귀가 눈에 들어옵니다.

우선 위의 주제들 가운데 동북아해역 경제사로 제한해 한 가지 여쭙어보고자 합니다. 해역 경제사는

유럽중심주의의 극복, 국민국가사관의 극복, 일본제국주의의 극복을 목표로 삼아 등장한 것으로 알고 있습니다. 그래서 한때 하마시다 다케시의 ‘아시아 교역권론’이 한국학계에 긍정적으로 소개된 바 있습니다. 하지만 혹자는 해역 경제사가 식민지근대화론과 자연스레 연결될 여지가 많다고 비판하기도 합니다. 여기서 동북아해역 경제사 연구에서 조선시대가 어떤 위치를 차지하는지 궁금합니다. 일본의 근세가 조선의 해금 정책 시기와 중첩되는데, 그런 까닭에선지 우리 학계에서는 해양 관련 일부 주제들(왜관, 제주도, 왜구 등)말고는 해양아시아사 연구가 별로 없습니다. 앞으로 한국학계에서 동북아해역의 역사연구, 특히 조선시대를 근대와 연결시켜 어떻게 풀어나가야 할까요?

다음으로 이번 학회의 주제가 해양에서 본 한중관계이니만큼 여기서는 한중관계의 측면에서 궁금증을 여쭙고자 합니다. 첫째, 한중관계사에서 근대 이후 한중 해상교류의 현황을 파악하는 방법론으로 무엇을 고민하시는지 궁금합니다. 19세기 중반 이후 상하이 네트워크, 1910년 이후 일제강점기 한중교류, 현재 중국의 일대일로 정책과 한반도 등 여러 주제를 언급하고 있어 조금 혼란스러운데, 이를 관통하는 관점이 있으신지 궁금합니다. 둘째, 해양의 시각에서 근대 이후 한중관계를 볼 때 일본의 존재를 어떻게 해석해야 할지 궁금합니다. 적어도 근대 시기 해양에서 일어난 거의 모든 분쟁에는 먼저 서양식 해양 질서를 받아들인 일본이 있었습니다. 저는 근대 이후는 세계화 시대와 맞물려 해양에 관해서는 한중관계를 넘어 적어도 동(북)아시아 차원의 논의가 불가피하지 않을까 생각해 봅니다. 좀 답변하기 어려운 추상적인 질문을 드려 죄송합니다.

제 소견을 덧붙이자면, 근대 이후의 바다를 이해하기 위해서는 ‘영해의 탄생’이 무척 중요하다고 생각합니다. 근대적 국가 권력은 기존에는 정치 영역이 아니었던 공간조차도 끊임없이 파고들어 갔습니다. 바다 경우도 예외는 아니어서 자유로운 바다를 영토화 시켰습니다. 전근대 시기 해양은 열린 공간으로 명확한 경계가 존재하지 않았습니. 이런 바다가 식민주의와 국민국가의 출현으로 인해 국경이 만들어지면서 영해가 탄생한 것입니다. 이것이 해운, 해군, 항만, 수산 등 해·수양 전 분야에 큰 영향을 미쳤습니다. 오늘날 동북아해역을 긴장시키게 만드는 섬과 영해 분쟁 역시 마찬가지입니다. 바다를 영토라고 여기는 근대적 해양 인식을 가지는 한 현재의 해양 분쟁이 쉽게 해결될 가능성은 없어 보입니다. 어찌면 오늘날의 영해 분쟁은 결국 근대국가의 근본적인 재편 혹은 해체를 통해서만 근본적인 갈등을 해소할 수 있을지도 모릅니다. 그 과정에서 자국 중심의 팽창 논리를 넘어선 상호 간 설득 논리를 갖추기 위해 무엇보다 소통과 공유의 사고가 필요합니다. 이 경우 해양에 대한 통합적·문화적 전망을 줄수 있는 인문학적 상상력이 요구된다고 할 것입니다.

좋은 발표 잘 들었습니다. 감사합니다.

한-중국 5천년 해양문명의 **길항**  
함께 만들어 갈 현재와 미래