

8-9세기 동서문화교류에 있어서 한중일 삼국간의 황해해상교역의 의의

최재수*

〈목	차〉
제1장 서장	제1절 古代中國의 海上活動
제1절 문명의 교류와 발전	제2절 海上실크로드
제2절 세계사적 관점에서 본 당과 통일신라의 의의	제3절 아랍해운과 東西交流
제3절 황해해상무역의 의의	제4절 중국의 선박과 항해술
第2章 古代中國의 海上活動과 海上실크로드 (古代로부터 唐宋시대까지)	제3장 통일신라의 해상무역의 전개과정과 의의
	제1절 신라해상집단의 형성과정
	제2절 해상권 장악의 의의와 장보고의 역할

제1장 서장

제1절 문명의 교류와 발전

1. 문명의 교류와 이동

교통학을 공부하는 사람의 입장에서 보면 인류 문명의 발전이란 다름 아닌 교통의 발달로 인한 이질문명권간의 상호교류의 확대라 할 수 있다. 그러므로 먼저 세계문명이 어떤 과정을 거쳐서 발전하여 왔는가를 간단하게 살펴볼 필요가 있다.

먼저 인류문명의 발상지가 강가라는 점이 흥미롭다. 황하, 나일강, 인도의 인디스, 갠지스강, 메소포타미아의 유프라테스강 등 거의 모든 문명의 발상지가 강가다. 왜 그럴까? 대부분의 학자들은 강가가 농경에 유리하고, 홍수가 날 때, 상류의 비옥한 흙을 날라다 주기 때문이라고 한다. 교통학의 입장에서 보면 그에 더하여 물을 이용한 교통의 편

익이 크게 한 몫을 했다고 강조하고 싶다. 중국이 천하를 통일한 후에 한 일 중, 중요한 일이 들어 있다면, 그 하나가 만리장성의 축조이고, 다른 하나는 중국천하를 통일하는데 결정적인 역할을 하는 대운하를 건설한 것이다. 또 강과는 별로 관계가 없는 그리스와 로마가 문명의 발상지로서 중요한 몫을 차하였던 것도 바로 교통의 편익이 크게 한몫을 하고 있음을 잘 나타내주고 있다. 그리스 로마 문명은 비교적 잔잔하고 교통로로 이용하기 편리한 지중해라는 바다를 중심으로 발전하였다는 것이 주목된다.

2. 해양과 관련된 해양사의 시대구분

서구사람들은 인류문명의 발달과정을 해양의 이용에 대입해 해석하려는 경향이 있다. 그래서 그들은 그들이 지중해를 안마당으로 하여 생활하여 온 15세기말까지를 지중해시대, 그리고 컬럼버스의

* 한국해양대학교 교수

대서양 횡단으로부터 20세기중반이후까지의 구미 열강의 세계지배시대를 대서양시대로, 그리고 20세기 후반, 특히 1970년대 이후의 아시아 세력의 발전과 같은 미국에서도 동부보다 서부의 경계가 보다 활발해진 시대이후를 태평양시대라고 구분하고 있다. 필자도 이런 견해에 대체로 동의해 왔다.

그러나 해운사를 공부하다가 동양해운사 부분에 입문하면서 이것은 백인의 역사를 기준으로 한 구분이지 세계문명사적인 구분이 아니라는 것을 알았다. 백인들이 지중해시대로 분류하는 15세기까지의 세계 문명 교류사를 보면 대체로 인도문명과 중국 문명으로 대표되는 동양의 문명이 서양으로 이동하던 시기라고 할 수 있다. 이동의 수단은 초기에는 낙타 등을 이용한 사막횡단의 소위 실크 로드였다. 그러다가 8, 9세기경부터 이 사막을 이용한 실크로드가 갑자기 없어지고, 새로운 동서 교역로로 등장한 것이 해로를 이용한 해상교역이었다. 중국인들은 이것을 해상실크 로드라고 부르고 있다. 이런 점을 감안해서 본다면 15세기까지를 지중해시대라고 분류하기 보다는 인도양시대라고 부르는 것이 보다 합리적인 것이다.

지중해는 단지 중국과 인도로부터 전해져 온 문물들을 유럽의 각지로 배급하는 배송센터 내지는 배송로로 기능만 했을 뿐이다. 그 받아들이는 입구 기능을 한 곳이 비잔틴 제국의 콘스탄티노플(지금의 이스탄불)이었고, 이것을 다시 지중해 해로를 이용하여 유럽대륙으로 가져다가 대륙전체의 수요처로 배분한 것이 지중해연안, 특히 이태리의 해안에 산재하였던 베니스, 제노아 등 도시해양국가들이었던 것이다. 이런 각도에서 본다면 인도양은 현대 개념으로 하면 트렁크 라인에 해당하고, 지중해는 피더 항로라고 해야 할 것이다. 15세기까지를 지중해시대라고 분류한 것은 순전히 백인적인 발상에 지나지 않는다.

3. 해상실크로드와 동서교류

동서문화가 교류된 역사는 기원전으로 거슬러 오른다. 실크로드는 흔히 사막을 이용한 육로에 의한 것으로 알려지고 있다. 그러나 그것은 초기의 실크로드 이야기다. 낙타를 이용하여 사막을 건너

던 실크로드는 7-8세기경에 해상실크로드로 대체된다. 역사가자들은 오랫동안 존재하였던 실크로드가 갑자기 없어진 이유에 대하여 정확한 설명을 못하고 있다. 그러나 해운사적인 관점에서 보면 동서를 잇는, 보다 유리하고 안전한 해상 실크로드가 새로 개설되었기 때문에, 불편하고 위험이 따르는 육상 실크로드가 사라진 것은 당연한 일이라고 할 수 있다. 오래 전부터 해상을 통한 동서교류가 이루어져 왔으나 이 교류가 정례화된 것은 대체로 8-9세기경으로 본다. 그리고 이 해상실크로드가 전성기를 맞이한 것은 명나라 중기인 15세기초까지다. 육상의 실크로드가 해상실크로드로 대체되면서 교역 규모는 훨씬 커지고 정례화되었다.

특히 해상의 수송력은 육상의 그것과 비교할 때 문제가 안될 정도로 크다. 그것은 바로 낙타와 선박과의 차다. 어떤 사람의 계산에 의하면 낙타 한 마리가 약 300킬로그램의 화물을 운반할 수 있으므로, 낙타 30마리로 구성되는 카라반의 운송능력은 9,000킬로그램이 된다. 이에 비하여 당시의 상선은 약 1,000톤급으로서 화물운송능력이 약 60-70만킬로그램이 된다. 그러므로 선박 한 척의 운송능력은 낙타 2,000마리의 운송능력을 갖는 셈이다. 그러므로 해상실크로드는 육상의 그것과 비교가 안될 정도의 대량의 화물을 운반할 수가 있었다. 항해의 안전만 확보된다면 해상운송의 우위는 명백하지 않을 수 없다.

4. 지중해문명의 발달과 문예부흥(동양에서 전수된 세가지 신기)

해상실크로드를 통하여 중국의 황하문명의 정수들이 조금씩이나마, 서양세계로 들어갔다. 선박으로 지금의 중동지역으로 간 이들 상품은 홍해와 페르시아만, 그리고 흑해 등을 통하여 유럽의 지중해 지역으로 전달되었다. 중국의 문명이 꾸준히 유럽으로 흘러들면서 유럽의 암흑기로 지칭되는 중세 유럽의 잠이 깨기 시작하여 드디어 문예부흥기를 맞이하게 된다. 문예부흥이 지중해연안을 중심으로 이루어진 것도 바로 이 해상실크로드라는 문명의 젖줄이 그 원천이었으리라는 것을 추측하기는 어렵지 않다.

문예부흥으로 얻은 서양세계의 세 가지 신기(神器)가 나침판과 대포와 인쇄술이다. 나침판을 이용하여 되면서 대양항해술이 획기적으로 발전하였으며, 대포를 이용하면서 탐험과정에서 필연적으로 만나게 되는 원주민의 저항을 효과적으로 제압할 수 있었다. 그리고 이런 탐험으로 얻은 지식은 인쇄술을 통하여 지식의 대중화를 이룩하였던 것이다. 그런데 이 세 가지의 신기(神器)가 하나 같이 동양에서 건너간 것이라는 점이 재미있다. 나침판은 중국에서 이미 기원전에 이용되었다는 기록이 있으며, 11세기경에는 이것을 항해용으로 이용하였다는 기록이 있는 바, 실제 항해에 이용은 그보다 훨씬 이전부터라는 것이 통설이 되어 가고 있다. 서양사람들이 무서워 지브랄탈 해협을 못 벗어나고 있을 때, 전술한 해상실크로드가 가능하게 된 것도 이 나침판 때문이 아니었다 추측되므로 항해용으로 나침판을 이용한 것은 7-8세기로 거슬러 오를 것이라고 추측할 수 있다. 화약이나 인쇄술이 동양에서 서양의 그것보다 훨씬 이전부터 발달하여 왔음도 잘 알려진 사실이다.

동양에서 건너간 이 세 가지 신기를 이용한 문예부흥이 일어나면서 서양사람들의 항해술이 획기적인 발전을 하게 된다. 지중해를 누비고 다니는 것은 물론이고, 지브랄탈 해협을 건너서 대서양으로 진출하게 되었다. 대서양시대가 열리게 된 것이다. 그런 의미에서 지중해는 인류의 항해훈련소였다고 할 수 있다. 옛날 사람들이 대양으로 진출하지 못한 가장 큰 이유는 대양에서는 정확한 '자기 위치'와 '가고 있는 방향'을 알 수 없었기 때문이다. 나침판이 이용되기 시작하면서 문제의 다는 아니지만 큰 문제중 상당부분을 해결할 수 있게 되어, 대서양으로 진출할 용기가 나게 된 것이다.

중세 지중해 시대의 문명의 중심은 지중해로 깊숙이 뻗어 나온 이태리 반도였다. 이태리 도시국가들은 그들의 지정학적인 유리성을 바탕으로 지중해를 고속도로화하여 동양의 문물의 서양에의 배급자

로서 부와 군사력과 문명을 발전시켜 유럽의 강자가 되고 중심이 되었던 것이다. 그리하여 이태리 반도의 중심인 로마에서 문예부흥이라는 꽃이 피었던 것이다. 이 때 이 로마의 중심적인 기능과 역할을 강조한 '모든 길은 로마로 통한다'는 속담이 나오게 된 것이다. 이는 아직 유럽의 항해술이 대서양을 전체적으로 극복할 수 없었기 때문에 동양문물을 유럽전지역으로 배급하는데 주로 육로를 많이 이용하였기 때문에 생겨난 말이다. 이태리 반도와 로마가 중세 유럽문명의 중심이 되었던 것은 이태리 반도라는 지정학적인 위치 덕분이라 할 수 있다.

제2절 세계사적 관점에서 본 당과 통일신라의 의의¹⁾

1. 9세기의 중국

엔닌이 본 중국은 그렇게 극적이지는 않았다. 그러나 그럼에도 불구하고 역사의 넓은 패턴으로 볼 때, 보다 의의가 큰 시기였다고 할 수 있다. 서구에서는 로마제국의 고전적 통일이 일단 붕괴되고 나자 다시 원점으로 복원되지 아니하였다. 중국에서는 로마의 완만한 붕괴와 평행으로, 3세기부터 4세기에 걸쳐서 한(漢)제국의 급속한 붕괴가 이루어졌으나, 그 이후의 역사의 전개는 동과 서가 다른 방향으로 나가게 되었다.

6세기의 후반, 중국인은 이미 고대의 정치적 통일을 복원하는데 성공하고 있다. 618년부터 907년에 이르는 화려한 당 왕조시대를 만들어 내어, 중국은 새로운 고도의 정치적 문화적 발전을 이룩하였다. 당제국은 이전에도 크게 번영하고, 팽창하고, 잘 통치되었다. 시험제도에 의한 관리등용제도가 확립되고, 그 이후 천년동안이나 중국사회를 실질적으로 지배한 왕조의 전형적인 관료군성이 형성되었다. 중국의 왕조제도는 지금으로부터 100년 정도 전(역자주 : 이 글이 쓰여진 시점관계상 지금은 150년 정도전)에 붕괴되기까지 지속되었다. (국내무역 및 육로와 수로에 의한 국제무역의 급속한 발전

1) 일본의 구벳승 엔닌의 9세기 당나라 여행기인 엔닌의 입당구법순례행기를 최초로 체계적으로 해석하여 학계에 발표한 것은 미국의 역사학자였던 라이샤워 교수다. 그는 엔닌이 당나라를 여행하였던 시기를 전후한 당나라와 신라의 정치체제에 대하여 대단히 높은 비중을 두고 있는바, 본 논문을 이해하는데 상당히 도움이 된다고 생각하여 그 중요부분을 이하에 그대로 전재한다.

이룩하여, 눈부신 경제성장으로 이어졌다. 문화적인 면에서도 이 시대는 내실이 있는 기간이었다. 인쇄술은 이 시대의 이 분야에 있어서 진보의 가장 현저한 업적의 하나의 예다. 왜냐하면 당대의 후반에 중국에서 발달한 인쇄술은 서구사람들이 그것을 꿈꾸고 있던 시기보다 수세기전에 이미 실현하고 있었기 때문이다.

엔닌이 중국에 머물고 있던 동안에, 당왕조는 정치적으로는 기울기 시작하고 있었다. 중국의 역사 전체를 통하여 알 수 있는 역대왕조의 공통된 하나의 특징은 성장과 발전의 처음의 세기를 뒤이어서, 규모의 크기에서 연유되는 약체화 노후화의 세기가 이어진다는 것이다. 그 이유는 국가의 부담이 증가되고, 역으로 행정기능이 저하되기 때문이다. 그 결과, 정부의 행정지출이 증대되고, 반면에 국가가 거두어 들이는 수입은 감소하게 된다. 동시에 일반적으로 조정이 타락하고, 황제의 측근들간에 파벌이 형성되고, 다툼이 많아지고, 이어서 정치기구 전체가 붕괴되기에 이르는 것이다.

이것이 소위 말하는 과거의 왕조의 운명이었다. 그리고 아마도 거의 모든 관료주의 정부가 걸어가 는 길이기도 하다. 이와 같은 왕조의 운명의 되풀이 는 엔닌의 시대에도 예외없이 진행되고 있었다. 터어키계의 피를 받은 당나라 장군으로서, 궁중으 로부터 신임을 받은 안록산이 755년에 일으킨 반란 은, 바로 10년간의 내란의 시작이었으며, 드디어 왕 조를 멸망으로 이르게 하는 '이적(夷狄)'의 침입을 불러들이는 원인이 되기도 하였다.

960년에 뒤이어 나타난 송왕조는, 당대의 주요행 정기구와 정치적 통일을 급속하게 복원하여, 그 후, 중국의 정치적 통일과 행정 체계구는 왕조의 성쇠 나 교체, 그리고 이적(夷狄)의 정복에도 불구하고 의연하게 살아남을 수 있었던 것이다. 이런 것들이 어떻게 19세기와 20세기의 이적(夷狄)의, 보다 파괴 적인 기계나 사상의 침략에도 살아남을 수 있었는 가는 금후에 연구할 과제다.

어쨌든 9세기는, 표면적으로는 왕조의 쇠망으로 특징지을 수 있는 시기이긴 하지만, 역사적으로 볼 때, 중국인들이 오늘날 우리가 알고 있는 세계에서 제일가는 정치적 단위로서, 또 고도화된 행정기구

와 안정을 유지할 수 있는 근대중국을 형성하는 중요한 시기이기도 하였던 것이다. 그리고 그 정치적 단위가 오늘날 우리들이 알고 있는 것과 같은 중국 을 형성하였던 것이다.

9세기는 바로, 중국의 역사에 있어서, 7세기부터 13세기에 걸쳐서, 당대초기에 부흥된 고전주의가, 근대중국으로 변모하는 위대한 형성기의 정점에 서 있는 것이다. 그리고 변모를 이룩한 근대중국과 서 구세계가 접촉하게 되었던 것이다. 실질적으로 이 근대중국을 특징짓는 거의 모든 것들은, 적어도 9 세기에 그 싹이 돌아나서, 뒤이은 송대에 이르면서 벌써 개화하게 된 것이다. 예를 들면 신유교의 철 학(역자 주 : 주자학의 대두), 근대의 백과사전적인 스코라철학(역주 : 송학일반, 예를 들면 이기학등의 경향), 풍경화, 도자기 등 뛰어난 미술품, 개인보다 는 토지에 의존하는 새로운 세법, 국가재정에 의한 상업자본의 강화, 남방과 동방의 항구를 통하여 해 외무역이 이루어지고, 커다란 상업도시들이 형성된 것들이 그것이다. 이 수로에 의한 무역 루트는, 마 르코 폴로와 몽고인 시대에 중요하였던 초기의 카 라반(隊商)의 길을 대신하는 것이었다.

이를 다른 어떤 지역-예를 들면 유럽 같은 곳은, 당시의 대당제국과 비교할 때, 미개상태였다. 만약 에 후세 사람들이 19세기의 생활을 대표하는 단 하나의 상세한 보고를 구하려고 한다면, 아마도 그것 은 유럽, 그 중에서도 영국에 관한 것을 바랄 것이 다. 20세기에 관해서 라면 미국, 그리고 또 다른 생 각을 갖는다면 소련을 선정할 수도 있을 것이다. 그렇지만 9세기에 관해서 라면, 인류에게 가장 흥미 있는 인간의 기록은 누가 무어라 해도 중국에 관한 것이라는 점은 틀림없을 것이다.

2. 신라국

당시의 한반도는 지리적으로, 언어적으로, 그리고 어느 의미에서는 문화적으로도 이미 오늘날의 국가와 같은 국가였다. 이러한 사실은 현대세계에 있어서 가장 오래된 국가들의 하나라는 것을 의미 한다. 사실 한국보다 언어, 민족, 그리고 국경에 있 어서 오랫동안 같은 수준을 계속한 국가가 있다면, 그것은 단 한나라, 중국뿐이다. 확실히 현재의 유럽

의 제국가들은 한국이 국가로 형성된 훨씬 후에야, 세계지도상에 현재의 국경선에 가까운 경계선에 그 모습을 나타낸 것에 불과하다.

한반도의 통일은 처음에는 한반도의 동남부를 지배하고 있던 신라에 의하여 달성되었다. 그러므로 엔닌의 일기에 나타나 있는 신라라는 이름은 한반도 전체를 지칭하는 용어로 사용되고 있다고 할 수 있다. 7세기중엽에 당나라는 여러 차례에 걸친 중국측의 한반도 침략에 실패한 역사를 뒤이어서, 다시 한 번 한반도의 침략을 시도하였다. 신라의 지원을 받아 당나라 군대는 663년에 한반도 서남부의 백제를 멸망시키고, 668년에는 북방의 고구려를 멸망시킨 것이다. 이들 양국은 일본의 군사력의 지원을 받았음에도 불구하고 이런 운명에서 벗어나지 못했던 것이다. 당나라와 제휴한 덕분으로 그 주권을 인정받을 수 있었던 신라는 실질적으로 한반도 전체를 지배할 수 있게 되었고, 그후 단기간에 걸친 분열이 없었던 것은 아니지만, 이 기간을 제외하고는 정치적으로나 문화적으로, 한반도는 통일된 국가로서의 면모를 유지하였다고 할 수 있다.

신라는 918년에서 935년 사이에 새로운 왕조인 고려에 왕권을 넘겨주고 사라진다. 신왕조는 '고구려'라는 옛 이름을 수정하여 '고려'라고 하였는바, 이 국명이 서구사회에 코리아(Korea)라는 이름으로 알려지게 되었다. 1392년에 고려는 이씨 조선에 의하여 그 왕권이 계승되었다. 이 왕조가 1910년에 한국이 일본의 식민지가 될 때까지 지속되었다. 668년부터 현재에 이르기까지 긴 세월동안에, 한국사는 항시 외국세력의 강한 영향아래 놓여지게 된다. 다시 말하면 서쪽에는 강력한 역대 중국왕조가 계속되었고, 서북면은 우세한 민족이 장악하고 있었으며, 근대에 와서는 동쪽에 강력한 일본이 출현하여 한국을 계속 위협하였다. 현재도 이 세 방면으로부터 한반도에 정치적 군사적 압력이 가해지고 있는 것은 한국사에서는 결코 새로운 사태라고 할 수 없다. 그럼에도 불구하고 스스로의 왕조에 있어서나 외국의 영주들의 많은 변천에도 불구하고 한국은 동일한 민족으로, 그리고 건전한 국가 단위로

서 1200여년을 지속할 수 있었던 것이다.

한국의 고대는, 중국문화의 최초의 자손이었고, 일본이 한반도를 점령하기까지, 중국의 정신적 전통과 가장 밀접한 관계를 가지고 있었고, 가장 충실한 신봉자이기도 했다. 세계사의 중요한 한 단계였던, 다시 말하면 고대의 문명중심지로부터, 그 문화가 인접지역으로 침투해 가는 기간을 통하여, 중국의 문명은 주로 한국을 경유하여 일본으로 전파되었던 것이다. 일본보다는 훨씬 친밀하고 밀접하게 중국과 접촉하고 있었는데, 한국인은 이 기간동안 일본보다는 현저히 앞선 문명의 혜택을 입고 있었던 것이다.

그렇지만 이들 양국에 있어서 중국문명의 영향은, 그것과 (세계사상에서) 대조적으로 지중해문명이 북구제국으로 서서히 전파된 것과 비교하면, 현저히, 그리고 급속하게 문화적 융성을 누릴 수 있었던 것이다.

제3절 황해해상무역의 의의

오늘날의 국제물류 네트워크를 보면 크게 트렁크 라인과 피더 라인으로 구성되어 있다고 할 수 있다. 세계경제의 삼핵을 이루는 유럽과 북미와 아시아를 잇는 세 주항로가 트렁크 라인이라면 이 트렁크 라인에 지역경제를 연결시켜 지역경제를 국제경제와 연결시키는 연결고리 기능을 하는 것이 피더 라인이라고 할 수 있다. 오늘날과 같은 이런 국제물류 네트워크는 컨테이너리제이션 이후에 짜여진 것이긴 하나 이와 같은 경향은 아주 먼 옛날부터 존속해왔다고 할 수 있다.

당대에 해상실크 로드가 본격화되면서 세계문물 교류의 트렁크 라인은 중국과 인도와 페르시아지방을 연결하는 해상 실크 로드가 되었다. 그리고 피더 라인으로서는 유럽지역에 대한 연결고리 기능을 한 것이 콘스탄티노플의 동로마제국과 이태리 반도의 해양도시국가들, 그리고 북유럽의 한자동맹의 제도시라고 한다면 동양측의 피더라인은 한중일울 연결하는 황해해상무역이라고 할 수 있다.

第2章 古代中國의 海上活動과 海上실크로드 (古代로부터 唐宋시대까지)

제1절 古代中國의 海上活動

1. 중국에서의 船舶의 起源

중국의 造船의 기원은 먼 과거로 거슬러 오른다. 옛 기록에 의하면 기원전 3000년의 전설시대의 오제의 한사람이었던 伏羲황제가 선박을 발명한 것으로 되어 있다. 이 황제는 또 짐을 운반하는 수레를 발전시켰다고 알려지고 있다.²⁾ 그러나 이 황제는 전설 속의 인물로서, 말년에는 용등에 올라타고 하늘로 승천하였다고 되어 있다. 이런 점으로 미루어 전설수준으로 받아 들여야 할 것으로 보인다.

다른 전설에 의하면, 도교의 八仙의 한사람인 何仙姑가 선박의 발명자라고 한다. 그는 처음 뗏목을 만들었다가, 물가에서 빨래를 하던 중, 물고기 한 마리가 자유롭게 수영하는 것을 보고, 橈와 타(舵)를 붙일 것을 생각해 냈던 것으로 보인다. 물고기의 꼬리를 보고 선박의 방향을 잡는 타를 생각해 낸다는 것은 재미있는 발상이 아닐 수 없다.³⁾

그러나 중국인이 선박을 만들게 된 동기는 이런 전설이 아니라, 현실적인 필요에 따라 발전된 것으로 보는 것이 보다 합리적일 것이다. 에집트나 메소포타미아와 마찬가지로 중국에도 선박의 항행이 가능한 강이나 내수면이 있었고, 이를 이용하는 수상 운송이 초기의 경제에 매우 중요한 역할을 하였을 것을 짐작하기는 어렵지 않다.⁴⁾ 수백년, 아니 어쩌면 수천년을 두고, 뗏목으로부터 시작된 밀바다이 낮고 평평한 소형선을 물에 띄워 중국인들은 강을 건너거나 먼 곳까지 여행했거나 뽕나무를 깎아 배

를 만들었을 것이다.⁵⁾ 처음에는 소형선이었던 이들 원시선이 세월이 지남에 따라 개량되어 대형화되고 화물을 효율적으로 운송할 수 있게 되었을 것이다.

2. 중국인의 탐험항해

지도를 펼쳐보면 일목요연하게 알 수 있는바와 같이 중국은 북과 서, 그리고 남의 세방면이 모두 높은 산맥이나 사막으로 둘러싸여, 동쪽만이 바다로 열려 있다. 이런 지정학적인 특성도 있고 해서, 중국은 오래 전부터 대륙국가로 생각되어 왔으며, 중국인들 스스로도 자기들을 해양민족이라고 생각하지 않고 있다. 그러나 중국은 매우 긴 해안선을 가지고 있으며 華中으로부터 華南에 이르기까지의 연안지방에는 양항(良港)이 많이 있어, 예로부터 이 항구⁶⁾들로부터 해외로 진출하는 사람들이 적지 안 했다.

중국인은 서양보다 수백년 또는 천여년 전부터 새로운 세계를 찾아 탐험의 대항해를 하였던 것으로 최근에 여러 가지 자료로 밝혀지고 있다. 증거가 소멸되었거나 파괴되어 버렸기 때문에 당시의 활동상을 정확하게 평가하는 것은 쉬운 일이 아니다.

漢의 武帝(재위 BC 140-87)때에는 漢의 사절이 黃支國(인도 동안 남부)이나 已程不國(세일론?)을 역방하였다고 전해지고 있다. 당시 漢나라의 상선대는 徐聞(廣東省 徐聞縣)이나 合浦(廣西省 合浦縣)에서 출항하여, 해안을 따라, 베트남, 타이, 마레이 반도를 남하하여, 마라카 해협을 지나 북상하여, 비마에 도착한 후, 다시 해안을 따라 항해하여 이들 지역과 교역하였던 것이다. 또 大秦王 安敦, AD 166년에는 로마 황제의 사절이라고 자칭하는 자가 해로로 내조하여, 後漢의 궁정에 상아 등을 진상한 사실은 잘 알려진 일이다. 그는 공적 사절을 사칭

2) Luc Cuyvers저- 武部俊一, 石田裕貴夫 공역 : 불루 리볼루우션, 朝日新聞社, 1990년, 64쪽.

3) 위의 책 같은곳.

4) 고대에 다른 문화권에서는 주로 자연으로 형성된 강이나 호수, 그리고 연안해역을 이용하여 수운을 발전시켰으나, 중국에서는 황하 등의 치수를 고대부터 해왔다는 점과 천연으로 형성된 강과 강을 연결시키는 운하를 건설하여 천하를 통일한 것으로 보아 고대부터 내륙수운을 중심으로 선박의 이용이 발달하였을 것을 짐작하기는 어렵지 않다.

5) 中國航海學會 : 中國航海史 古代編, 1988년, 4쪽.

6) 당송시대의 중국의 주요무역항으로는 廣州港, 泉州港, 明州港, 揚州港, 登州港, 密州板橋鎮등이 있었고, 나름대로의 지정학적 특성에 따라, 대외무역이 특화되어 있었다. 전계 중국항해사, 고대편, 158-177쪽.

한 사적인 상인이었는바, 중국과 해상으로 교역한 로마 상인이 그 한사람에 그치는 것이 아니었다.⁷⁾

기원전 221년 진(秦)왕조가 중국의 천하통일을 이룩하고, 질서 있는 문명이 탄생되면서, 중국인들이 태평양을 향하여 탐험원정대를 송출하였던 증거들도 있다. 이런 원정대중에는 미대륙까지 도착한 원정대도 있었을지도 모른다. 다만 그들이 중국으로 다시 돌아오지는 못했던 것으로 보인다. 이런 탐험항해는 약 1세기에 걸쳐 이루어졌으며, 이 과정에서 필리핀, 보르네오, 자바, 모룩카 제도 및 멀리 오스트라리아 대륙까지 도달하였던 것으로 보인다.⁸⁾

뒤이어 뒤틀의 孫權(재위 AD 222-52)은 朱應, 康泰를 남해의 수백개국을 순방토록 하였다고 전해지고 있다. 육로로 인도 구법여행을 떠났던 東晉의 승려인 法顯도 서기 412년에는, 獅子國(세일론)으로부터 耶婆提國(자바 또는 스마트라)을 거쳐 중국으로 귀항하고 있다.⁹⁾ 그러나 그가 이용한 선박은 중국선은 아니었던 것으로 보인다.¹⁰⁾ 이런 사실들을 종합해 볼 때, 중국과 서방제국간에는 일찍부터 해상교통로가 열려 있었던 것으로 보인다. 또 8세기를 전후하여 중국선원이 아프리카의 동안까지 정기적으로 항행하였던 증거가 남아있다. 그리고 폴투칼 사람보다 훨씬 먼저, 희망봉을 회항하였던 것으로 추정된다.¹¹⁾

3. 朝貢貿易

중국은 先秦시대부터 그들의 나라를 中華라 자칭하고, 주위의 나라들을 東夷, 西戎, 南蠻, 北狄이라고 부르며, 후진국가인 야만민족이라고 멸시하는

中華思想을 가지고 있었다.¹²⁾ 중국은 이런 中華사상 때문에 항상 그들 스스로를 한층 높은 지위를 설정하고, 그 주변국들은 한층 낮은 지위만 인정하였다. 이런 사상은 해외교역에도 그대로 나타나서 대외교역도 대등한 무역보다는 服屬國이 宗主國에게 朝貢을 바치면 宗主國은 그 답례로서 賞賜品을 朝貢使에게 내리는 형식을 취하는 朝貢貿易이 일찍부터 발달하였다. 무역상대국으로서는 구태여 경제적 손실만 없다면 중국과 교역을 하면서 중국정부의 비위를 건드릴 필요가 없으므로 이 조공무역의 식을 순순히 따랐다.¹³⁾

2세기경부터 시작된 이런 朝貢무역은 朝貢國의 정치, 경제력의 강약에 따라서 수준이 동일하지 않은 무역활동을 영위하고 있었는데, 예를 들면 唐대 이후의 아라비아 상인들은 朝貢儀式을 존중하면서 실제적인 무역이익을 추구하고 있었으며, 東南아시아 제국은 무역에 따른 경제적 이익보다는 정치적인 主從관계를 유지하기 위한 朝貢義務에 보다 치중하였던 것으로 보인다. 그러나 사회와 경제가 발전하면서 朝貢品만으로는 사회적인 수요를 충족할 수 없으므로 정식 朝貢品외에 사절과 수행원들에 의한 附載商品을 허용하여 일정한 조건하에 매매를 인정하게 되어 민간무역도 발전하게 되었다.¹⁴⁾

중국의 대외교역은 당시로서는 매우 광대한 지역에 걸치는 교역이었고, 당시의 항해술이나 조선술이 반드시 세계 최고였다고 할 수 없고, 조공무역의 특성상, 조공을 바치는 측에서 사절을 보내는 것이 예의였다는 점등을 고려할 때, 중국 선박이 직접 먼 외국까지 나가서 교역하는 경우도 많았을 것이

7) 寺田隆信 著 : 中國의 大航海者 : 鄭和, 1984, 清水書院, 14쪽.

8) 전계, 불루 리블루우선, 68쪽.

9) 전계, 中國의 大航海者, 鄭和, 15쪽.

10) 이동윤 저 : 東西海上貿易史, 1984, 유풍출판사, 13-17쪽, 法顯이 구법여행 후 귀국하여 저술한 “佛國記”에 의하면 당시의 인도와 자바등 그가 여행한 곳의 상세한 생활상 등을 기록하고 있으나, 현지에서 중국인을 만난 기록이나 중국선박을 만난 이야기가 전혀 없는 것으로 보아 중국과의 무역이 정기화된 것은 아니었던 것으로 보이며, 그가 타고 귀국한 선박도 중국선은 아니었던 것으로 보인다.

11) 전계, 불루 리블루우선, 68쪽.

12) 이동윤 저 : 동서해상무역사, 유풍출판사, 1984, 9쪽.

13) 중국측은 이 조공무역에서 주변국에게 상당히 관대하여, 조공품보다 많은 상사품을 하사하였던 것으로 보이며, 조공의식을 존중하는 사절들에게는 상당한 특권과 편의를 제공한 것으로 보이는데, 각 항만에서 인정되던 蕃坊도 그런 예로 보아야 할 것이다.

14) 상계서, 12-13쪽.

나, 이와 반대로 중국의 교역상대국인 주변국들이 중국의 절대권력에 대한 충성의 표시와 중국의 풍부한 문물에 대한 욕구를 충족시키기 위하여 스스로 사절을 파견하였을 가능성도 많다.

그러는 과정에서 서로 정보와 기술과 문화의 교류가 이루어지면서 보다 발달된 새로운 교역제도가 발전하고 항해술과 조선술의 발전도 이룩되었을 것을 추정하는 것은 어렵지 않다. 그러므로 중국의 해상활동과 교역, 그리고 조선술과 항해술 등을 이해하기 위하여는 이들 교역상대국들의 그것도 참고하여야 할 것이다. 이 글에서도 이런 점을 감안하여 입수 가능한 자료들을 참고하여 기술하고자 한다.

4. 당송시대의 중국항로의 분류

唐,宋시대에 중국을 중심으로 한 항로는 크게 西洋航路와 東洋航路로 나뉜다. 그중 西洋航路는 지금의 東南亞 제국 및 인도 그리고 멀리 페르시아와 아라비아, 동부 아프리카와 연결되는 항로로, 중국을 중심으로 하여 서쪽으로 가는 항로로 보고, 서양항로라고 불렀는가 하면, 중국으로 볼 때, 동쪽에 있던 우리 나라와 일본 등으로 연결되는 항로를 東洋航路로 불렀는가 하면, 중국항해사 고대편에 나와 있는 당송시대의 주요교역항로는 다음과 같다. 15)

唐宋時代의 東西洋의 航路

1. 唐代的 “廣州로부터 海夷道”
2. 唐代的 對日航路
 - 1) 北路
 - 가) 登州로부터 高麗 및 渤海航路
 - 나) 文登으로부터 離波航路
 - 2) 南島航路
 - 3) 南路航路
 - 4) 毛口威로부터 日本航路
 - 가) 渤海能登路
 - 나) 渤海築柴路
3. 唐代的 對 堪察加航路(지금의 캄차카반도임)

4. 宋代的 西洋航路

5. 宋代的 對日航路

- 1) 北宋의 對日航路
- 2) 南宋의 對日航路

6. 宋代的 對高麗航路

- 1) 登州로부터 高麗航路
- 2) 明州로부터 高麗航路

唐,宋시대의 東洋航路로서 주요교역 상대국들은 한반도와 옛 高句麗 고토라 할 수 있는 중국의 동북삼성지역의 고구려, 발해와 신라(신라 멸망후에는 고려), 그리고 일본과는 여러 항로로 교류하였으며, 멀리는 지금의 러시아의 캄차카 반도까지 해로를 연결한 것으로 되어 있다. 16)

제2절 海上실크로드 17)

1. 陸上交通의 쇠퇴와 海上 실크로드의 등장

서력기원이 시작되기 훨씬 이전부터 중국으로부터 로마로 이어지는 비단무역이 이루어지고 있었음을 우리는 잘 알고 있다. 이 교역은 주로 대상들에 의하여 육로를 이용하여 유럽으로 이르는 것이 일반적이 교역루트였다. 이 과정에서는 도중에 페르시아에서는 선박으로 운반하였을 수도 있을 것이다. 그리고 여기서부터는 사막을 건너서 에집트나 레반트의 항만으로 운반되어, 다시 선박으로 로마나 그 식민지로 운반되었다. 험한 산맥을 넘고, 사막을 건너는 이 교통로를 통하여 중국과 서방제국은 연계를 유지해 왔다. 중국의 漢나라로부터 唐나라시대에 이르는 기간동안 중국의 제왕조는 이 교통로를 가능한 한 멀리까지 지배하기 위하여, 西域經營에 힘을 기울였다. 그러나 唐의 말기인 8세기 경부터 이 육상의 실크로드는 그 중요성이 점점 감소하고, 이를 대신하여 海上交通路의 이용이 보다 빈번해졌다. 唐나라의 西域에 대한 지배력이 약화된 데도 그 원인이 있으나, 다른 한편으로는 造船技

15) 중국항해사, 130-157쪽, 여기서 항로에 대해 상세한 기록을 하고 있으나, 필자의 중국어 해독능력의 부족으로 상세를 소개할 수 없음이 유감이다. 후일을 기약한다.

16) 전계서, 142쪽.

17) 전계, 中國의 大航海者, 鄭和, 16-25쪽.

術이나 航海術의 발달로, 해상운송이 보다 안전하고 신속해졌기 때문이다. “上空에 나는 새 한 마리 없고, 땅에 달리는 짐승 한 마리 볼 수 없는, 망망한 모래밭 위를 갈 곳이 어딘지도 모르고, 해를 보고 겨우 東西를 알고, 흩어진 사람의 뼈를 보고, 이것을 行路의 표지로 삼는다” 고 기술할 정도로 고난으로 가득찬 이 육상의 교통로는 치안의 악화와 더불어 차차 이용이 감소되고, 그대신 해상운송이 이용되게 된 것이다.

육상의 실크 로드가 막히면서, 그 노선상에 위치하여 번영을 구가하던 도시들도 퇴락하여, 사막 속에 묻히게 되었으며, 그 존재조차 알 수 없게 되고 말았다. 그것뿐이 아니다. 도시들이 사막 속으로 인멸되면서, 그 문화는 말할 것도 없고, 동서를 연결하는 그 교통로의 존재 자체조차 잊혀졌다. 이 교통로의 존재를 사람들이 다시 알게 된 것은 20세기 초의 일이다. 그 간에는 1,000년이상되는 시간의 간격이 있다.¹⁸⁾

唐말이후 長安을 기점으로 하는 육상의 실크 로드 대신에, 廣州나 泉州를 기점으로 하는 해상 실크 로드가 東西交通의 幹線이 되고, 그 교통량도 시간이 지남에 따라 급증하였다. 특히 해상의 수송력은 육상의 그것과 비교할 때 문제가 안될 정도로 크다. 그것은 바로 낙타와 선박과의 차다. 어떤 사람의 계산에 의하면 낙타 한 마리가 약 300킬로의 화물을 운반할 수 있으므로, 낙타 30마리로 구성되는 카라반의 운송능력은 9,000킬로그램이 된다. 이에 비하여 당시의 상선은 약 1,000톤급으로서 화물운송능력이 약 60-70만킬로그램이 된다. 그러므로 선박 한 척의 운송능력은 낙타 2,000마리의 운송능력을 갖는 셈이다. 그러므로 해상 실크 로드는 육상의 그것보다 비교가 안될 정도의 대량의 화물을 운반할 수가 있었다. 항해의 안전만 확보된다면 해상운송의 우위는 명백하지 않을 수 없다.

2. 세계 최대의 무역항, 泉州

해상 실크 로드가 정착되자, 뛰어난 商材를 가진 인도인, 페르시아인, 아랍인등 이슬람계 상인들이 물밀듯이 중국으로 들어 왔다. 한편 중국 상인들도 大船을 운항하여 인도양이나 페르시아만 방면으로 진출하여, 활발한 무역활동을 전개하였다. 8세기말에 廣州에 내항한 외국 상선은 연간 약 40척에 달하였다고 한다.¹⁹⁾ 850년경에 내항하였던 아라비아 상인 스테이만은 중국의 내부사정에 관한 상세한 보고서를 지금까지 전하고 있다. 또 廣州에는 唐대에 起源을 둔 이슬람 寺院이 존재하는등 그들의 활동을 지금까지 전하는 증거가 무수히 많다.

唐왕조는 이들 이슬람 상인의 모국인 압바스 왕조와 같이, 해상의 교통과 무역을 적극적으로 장려하여, 玄宗의 개원년간(713-41)에는 市舶司를 두어, 해외무역에 관한 일체의 사무를 관장하게 하였다. 그 중심지는 말할 것도 없이 廣州였다. 이슬람 상인은, 페르시아만의 제항으로부터 출항하여, 인도양을 건너고, 말레이 반도를 들어서 廣州에 도착하였는바, 그들은 廣州를 칸푸라고 불렀다. 廣府의 음역이다. 그리하여 무역이 더욱 발전하면서 交州, 泉州, 揚州등의 이름이 등장하게 된다.

海上 실크 로드를 통한 중국의 대외무역은 이후 시대에 따라 흥망성쇠가 있었고, 또 일시적인 단절도 있었으나, 唐으로부터 5대(唐, 宋, 元, 明, 淸)에 걸쳐 거의 변함없이 지속되었는바, 특히 宋대에 들어서면서 비약적인 발전을 보이게 된다.

宋은 唐의 방침을 그대로 이어받아 외국 무역을 장려하였다. 廣州, 明州, 杭州를 대외무역항으로 지정하여, 여기에 提舉市舶司를 두어, 관세징수사무를 필두로 하는 무역사무를 관장시켰다. 내항하여 온 인도인이나 이슬람 상인은 원칙으로 지정된 거주구에 거주하였고, 이를 蕃坊이라 하였다. 그들은 일종의 治外法權을 인정 받고, 어느정도의 自治權

18) 당시 해로여행도 항해술과 조선술의 미숙으로 결코 안전한 것이 아니었으나, 육로여행에 비하면 해로여행이 훨씬 안전하였던 것으로 추정된다.

19) 18세기말 당시 해양에 대한 지배력을 확립하여 대영제국을 건설하였다고 자부하는 영국이 연간 내보낸 아시아 향 선박이 40척을 못넘었다는 점을 감안하면 당시의 교역규모를 짐작하고도 남음이 있다. C. Ernest Fayle : A Short History of the World's Shipping Industry, 1933. 佐佐木誠治역, 237쪽.

도 인정받아 자치를 담당할 畏을 그들 스스로 선임하는 등 특별히 우대되었다.²⁰⁾ 그러나 北宋말로부터 南宋에 이르는 기간에 泉州가 무역항으로 새롭게 등장하여, 지위를 굳히더니, 南宋말에서 元대로 들어서면서는 廣州를 짓히고 최대의 무역항이 되었다. 元대에 泉州를 방문한바 있는 마르코 폴로나 이른 바 토타는 泉州는 세계 제일의 무역항의 하나라고 기술하고 있다. “東方見聞錄”에서는 泉州를 다음과 같이 소개하고 있다.

“泉州는 해항도시로서, 사치상품, 고가의 보석류, 엄청나게 큰 진주등을 가득 실은 인도 선박이 연속해서 들어오는 항구다. 또 이 해항에는 이 지역의 주변에 산재한 蠻地의 각지로부터 상인들이 모여든다. 요컨대 이 해항에서 거래되는 각종 상품들이나 보석, 진주등은 경탄을 금할 수가 없다. 이 해항도시에 집적된 상품은 여기서부터 蠻地 전역으로 운반되어 거기서 판매된다. 그리스도교 제국에 팔기 위한 후추를 실은 선박 한 척이 알렉산드리아 항에 입항한다면 이곳 泉州항에는 그 백배인 백척의 선박이 입항한다. 그 무역액으로 보면 이 泉州항은 확실히 세계 최대의 두항구중 하나라고 단언할 수 있다.”

泉州의 북서교외에 九日山이라는 산이 있다. 여기서 매년 10월부터 12월에 걸쳐서, 인도나 이슬람의 상인들이 고국에 돌아가면서, 송별연을 베풀면서, 순풍을 만나 무사귀환 할 것을 기원하던 장소가 있다. 이 송별연의 호화성을 엿볼 수 있는 岩刻畫가 산복의 바위에 그려져 있다. 지금까지 남아 있는 곳만 17군데나 된다. 당시의 성대한 행사를 짐작하게 하는 것이다.

3. 陶瓷器 무역의 발달

南宋은 영토가 淮水이남으로 제한되어, 서방으로 통할 수 있는 육상의 교통로가 완전히 차단되었으므로, 해상무역을 더욱 장려하였다. 무역이 가져다 주는 수익은 정부의 중요한 재원의 하나로서, 南宋

의 초기에는 市舶司가 거두는 수입이 세입의 20분의 1이 될 정도였던 것으로 추산된다. 당시 중국의 주요 수출품은 금, 은, 동전, 도자기, 견직물을 주로 하였고, 수입품은 향료, 주옥, 상아, 물소뿔등이었다. 수입품중 특히 귀하고 수요가 많았던 것은 향료로서, 정부는 이를 전매품으로 하여, 민간의 자유스러운 매매를 허용하지 않았다. 이에 비하여 수출품중 특히 주목을 끄는 것은 동전과 도자기다.

宋대에는 동전이 본위화폐였는바, 화폐경제가 발달하면서, 그 수요가 크게 늘어나, 정부는 이를 주조하는 일이 큰 일이었다. 北宋시대에는 약 2억관(일관은 천문)정도의 동전이 주조된 것으로 추정된다. 이들 동전은 국내에서 유통될 뿐만 아니라, 정부의 금령을 어기고 막대한 양이 외국으로 유출되어, 동으로는 일본으로부터, 서로는 이슬람 제국에 이르기까지 광대한 지역에서 사용되었다. 아프리카 동안의 木骨都東(모가데시오 : 후에 鄭和將軍의 선대가 기항한다)지방에서도 宋대의 동전이 발굴된 것으로 보고되고 있다. 宋대의 중국인이 “宋錢은 세계의 통화다”라고 한 것은 결코 과장이 아니었다.

또 宋대이후 오랜 전통을 갖는 비단과 더불어, 도자기가 새로운 무역상품으로 등장한다. 宋대에는 농업과 공업뿐만 아니라, 광업등 모든 분야의 산업이 발전하였다. 그 원인의 하나로서 화력의 이용이 보다 발전되었기 때문이다. 구체적으로는 석탄을 연료로 이용하게 되었다.²¹⁾ 석탄을 연료로 사용함에 따라, 도자기의 생산은 질과 양 양면에서 장족의 발전을 보이게 되어, 그때까지 세계 어디서 제작되었던 도자기보다 아름답고 우수한 도자기를 대량생산하게 되었다. 그리고 전술한바와 같은 해상운송의 발달은 비단과 같이 가볍고 값이 비싼 제품이 아닌, 보다 무겁고 깨어지기 쉬운 도자기를 수출할 수 있게 하였다. 도자기의 수출은 자연스럽게 비약적인 발전을 보이게 되고, 이 대외무역의 활황은 도자기의 생산활동을 자극하였다.

중국의 도자기는 일본이나 한국은 물론,²²⁾ 동남

20) 전계, 중국항해사, 184-187쪽.

21) 서양에서 석탄을 공업용 연료로 이용하게 된 것은 18세기에 들어와서며, 이것이 막바로 산업혁명으로 연결되었다는 점을 감안한다면 당시 이미 석탄을 연료로 이용한 중국 공업수준을 짐작할 수 있다.

22) 신안 앞바다에서 인양한 도자기와 宋錢등 유물도 이런 무역과정에서 운송되던 것으로 보아야 할 것으로 생각한다.

아시아의 여러 섬들과 인도 및 세이론을 넘어 서아시아 전역에서 발견되고 있다. 여기에 그치지 않고, 아프리카 대륙의 동해안으로부터 에집트까지 그 분포가 확대되고 있다. 8-9세기의 唐말로부터 14-5세기의 元말 明초의 시대에 제조된 중국산의 도자기가, 인도, 세일론에서, 동아프리카 이동의 지역에서 70개소 이상의 유적으로부터 발견된 것이 알려지고 있다. 이는 말할 것도 없이 해상교통로를 통하여 이들 상품이 이들 지역으로 운반되었음을 알려주고 있는 것이다.

실크 로드라는 말은 19세기말에 독일의 지질학자 리히트호펜이 명명한 이래,²³⁾ 사람들의 입을 통하여 널리 전파되었다. 이는 물론 육상의 교통로의 주무역상품이 비단이었기 때문에 붙여진 이름이다. 그러나 8세기 이후 해상교통로가 東西貿易의 幹線이 되면서, 주 교역대상상품이 도자기가 되었으므로 이 해상교통로는 “도자기의 길”이라고 해야 할 것이 아닐까?

제3절 아랍해운과 東西交流²⁴⁾

1. 이슬람교와 海外交易의 發展

언제나 하나의 해양강국이 없어질 경우, 이를 대신할 다른 세력에게 해양은 그 문호를 개방한다. 최초에는 아랍인이, 그리고 그 뒤를 이어 유럽인들이 바다에 도전해 왔다. 아랍인들은 그들의 역사가 시작되면서 “거대한 해양” 또는 “녹색의 바다”로 알려진 지금의 인도양을 항해해 왔다. 그들은 중국, 인도, 아프리카의 동해안, 그리고 이들 대륙으로 가는 사이 사이에 무수히 산재되어 있는 도서들을 서력기원이 시작되기 훨씬 이전부터 그 무역상대국으로 해 왔다. 그러나 아랍 세력이 강력한 해양지배 세력으로서 자리를 굳히고 등장한 것은, 대체로 8 내지 9세기경으로서 이 시기는 이슬람교 대두의 시기와 일치한다. 이슬람은 아라비아로부터 주위의 지역으로 급속하게 확산되었다. 불과 두세기도 지

나지 않아서, 이슬람 제국은 중부 아시아로부터, 이베리아 반도에, 또 발칸으로부터 중앙 아프리카로 번져 나갔다. 이와 같은 방대한 제국이 건설되자, 이를 하나로 묶는 능률적인 교신과 교역체계가 필요하게 되었다. 이를 위하여 아랍 사람들도 해양으로 진출하지 않을 수 없었다.

해상교역은 아랍의 지식과 문화를 자기들의 지배영역으로 확산시키는데 무엇보다도 필요한 매체였을 뿐만 아니라, 그 자체가 매우 채산성있는 하나의 사업이 되어 주었다. 8세기 후반으로부터 아랍 선박들은 중국에 정기적으로 기항하여, 여기서, 비단과, 유리제품, 그리고 종이를 수입해 갔다. 인도에서는 향료를 구했고, 아프리카의 동북부지역에서는 금과 상아등 진귀한 물건들을 구하였다. 그후 5세기 동안, 그들은 이들 지역과 유럽지역과의 교역을 지배하여 그 과정에서 부와 힘을 축적할 수 있었다.

2. 교역에 대한 기록과 항해

이들의 동방에의 장기항해와 관련된 여러 기록들이 남아 있다. 이들 중 몇몇 보고들은 상인들에 의하여 이루어진 정확하고 실무적인 것이나, 다른 한편으로는 “신드바트의 모험”이나 “인도의 경이” 등과 같은 공상적인 요소가 많이 가미된 바다와 관련된 일화들도 있다. 이렇게 전해져 오는 일화들로부터 우리는 많은 것을 알 수 있게 된다. 보물섬과 관련된 여러 가지 신기한 이야기나, 광란하는 바다에 대한 다양한 묘사를 별도로 하고도, 그것들은 항해에 필요한 다양한 정보의 보고였다. 예를 들면, “상인 스테이만의 여행”에는 인도로부터 중국으로 가는 해로에 관한 기술이 있으며, 양념으로 인도인과 중국인의 생활양식과 관련된 여러 가지 이야기도 삽입되어 있다.

이 기록으로부터 알 수 있는 것의 하나로, 아랍의 선원들은 중국에로의 항해를 4개의 기간으로 나누어 해 왔다는 사실이다. 첫 기간은 태음력의 한 달(29.5일)동안 계속된다. 최초는 마스캇트로부터

23) Ferdinand Richthofen, 1833-1905, 실크로드는 天山南路의 사막의 길(오아시스), 天山北路의 초원의 길(스텝 로드)과 해상으로 통하는 해상 실크로드의 세길이 있었다. W. Franke 저, 김원모역 : 東西文化交流史, 단대출판부, 1995, 2쪽.

24) 전계, 블루 리볼루루션, 70-73쪽.

인도의 마라발 해안에 있는 오늘날의 키론에 간다. 여기서 인도대륙의 남단에 있는 코모린 갑으로 가고, 그리고 마랏카의 해협을 경유하여 “중국의 玄關”에, 그리고 최후로는 중국의 캄푸(지금의 광둥)에 도착한다. 대체로 선박은 연말의 東北季節風을 타고 출항하여, 중국에서 여름을 나고, 겨울철의 東北계절풍을 타고 귀항하였다. 오만으로 돌아오는 항해도 4개월 가량 필요하였다.

제4절 중국의 선박과 항해술

1. 항해능력이 뛰어난 정크선²⁵⁾²⁶⁾

중국 선박중 특히 주목을 끄는 것은 정크선이다. 이 정크선의 기원도 확실한 것이 없다. 추측으로는 초기의 강운선을 크게 확대하고, 여기에 船首와 船尾를 붙이고, 船尾위에 긴 船室을 세우고, 舵를 갖추게 하는 식으로 개발되었을 것으로 보인다. 실제 약 70여종의 서로 다른 정크선이 있으나 모두 같은 특징을 가지고 있다. 대체로 船尾가 높고, 船首가 앞으로 길게 튀어 나오고 있다. 龍骨은 없으나, 크고 무거운 舵가 垂下龍骨기능을 할 수 있도록 충분한 깊이에 설치되어 있다. 물이 서로 통하지 않도록 선체를 구획하고 있으며, 돛을 달 수 있는 돛대가 있다. 서양인의 눈으로 볼 때, 이런 선박은 너무 둥글어서 쓸모가 없어 보인다. 그러나 같은 시기에 건조된 서양선박보다는 훨씬 발달된 것이었다고 할 수 있다.

종래의 역사에서는 정크선의 출현시기를 13세기라고 보고 있으나, 그 주된 특성들은 그보다 훨씬 이전부터 개발되어 있었던 것으로 생각된다. 예를 들면 舵가 중국선에 설치된 것은 1세기경의 일인바, 서양에서보다 약 1000년을 앞서 있다. 何仙姑의 전설에서 보는바와 같은 영감을 자연으로부터 얻었을 것으로 추정된다.

중국 造船의 또 하나의 특징은 물이 서로 통하지 않도록 水密隔壁을 만든 점이다. 이것은 선체의 耐航性を 크게 강화시켜줄 뿐만아니라, 물이 船室間을 통하지 않게 함으로서 만약 선박이 浸水되는 경

우에도 한 船室만 浸水되게 되어 침몰만은 면할 수 있도록 한다. 이 기술이 중국에서 채용된 것은 2세기경이다. 서양에서 이 기술이 선박에 도입된 것은 지금으로부터 약 200년전이다.

중국인이 이 水密隔壁을 생각해낸 발상의 기원은 대나무로부터로 추정된다. 대나무는 속이 빈 칸이 여러개 겹쳐 있으며 마디와 마디가 서로 막혀 있다. 이 아이디어를 선박에 원용한 것이다. 유럽에는 대나무가 없기 때문에 이런 발상을 할 수 없었다. 그럼에도 마르코 폴로가 13세기에는 이런 것의 실용화 가능성을 기술한바 있다. 그러나 전통에 얽매던 유럽의 造船工들은 이런 아이디어를 무시하고 옛부터의 방식을 고집하였다.

돛대나 돛, 그리고 돛을 치는 방법등에 있어서도 중국선은 유럽선에 비하여 훨씬 우수하였다. 강건하게 생긴 선체는 다시 선체내의 隔壁에 의하여 강화되고 있으므로 여러 개의 돛대를 세울 수 있었다. 중국선에서는 돛대를 일렬로 하지 않고, 서로 엇갈리게 세워서 돛과 돛이 서로 부딪치지 않도록 배치하였다.

정크선의 가장 독특한 특징의 하나는 當木(누름대)을 한 돛이었다. 대나무로된 當木사이에서 거친 천을 친 것이다. 2000년전까지 거슬러 올라가는 이 설계는 여러 가지 이점을 가지고 있다. 대나무로된 當木은 돛을 보강할 뿐만 아니라, 전체적으로 직사일광을 피하는 그늘을 만들어 주는 기능도 한다.

중국의 돛은 선박의 전후방향으로 장비하도록 되어 있어, 선박과 직각이라기 보다는 측에 연하도록 되어 있다. 이런 장비법의 이점은 바람이 불어오는 방향으로도 막바로 항진할 수 있다는 점이다. 이런 돛의 장비법이 언제쯤에 도입되었는지는 확실하지 않다. 다만 한가지 언급할 것은 서양선박이 이를 도입하는 것보다 훨씬 이전이라는 사실과, 그 기간동안 서양 선박들은 역풍에는 꼼짝할 수 없는 무기력한 것이었다는 점이다.

2. 대형선의 이용

중국인들이 모든 것을 표현함에 있어서 과장이

25) 전개, 블루 리볼루루션 64-68쪽.

26) The National Geographic Society : Mem Ships and the Sta, 1973, 52-60쪽.

있는 것은 틀림없지만 그런 점을 감안하더라도 중국에서 사용된 선박은 유럽 기타 지역에서 같은 시대에 이용된 선박보다 월등하게 대형선이었던 것은 사실인 것으로 추정된다. 표준적인 유럽선이 四角帆 하나만을 다는 식이었으나, 중국에서는 4-5개의 돛을 달고 다니는 거대한 선박에 관한 기록이 있다. 서기 412년에 세일론으로부터 해로로 귀국한 法顯이 타고온 선박은 인도선으로 추정된다. 이 선박에는 승원이 약 200명으로, 日月星宿을 이용하여 방향을 알고 항해하였다고 法顯의 佛國記는 기술하고 있다.²⁷⁾

王禎은 3세기에 남긴 그의 기록에서 700인의 사람과 260톤의 화물을 운반할 수 있는 선박에 관하여 언급하고 있다. 다른 기록에서는 시리아로 가는 항해에 이용된 선박은 7개의 돛대를 가진 선박이었다고 되어 있다.²⁸⁾ 唐대의 상선은 法顯이 탔던 선박보다 대형선이었던 것으로 보이는데, 큰 선박은 길이가 20丈으로 6,700명을 승선시켰다는 기록이 있으나 상세한 것은 알 수 없다.²⁹⁾ 확실한 것은 전해지지 않고 있으나 중국의 造船技術이 월등하여 서양의 선박들보다 엄청나게 컸던 것은 틀림없을 것으로 보인다.

중국의 상선은 광주나 천주를 기지로 하여 인도나 페르시아만의 각지로 출항하였는데, 견고한 대형선이었다. 이에 비하면 아라비아나 페르시아의 상선은 大食船이라고 불리었음에도, 선형은 보다 소형이었고, 造船技術도 보다 빈약하였던 것으로 보인다. 그러므로 당시 인도나 이슬람의 상인들은 중국으로 내항할 때 중국선에 편승하는 사람들이 많았으며, 그들의 화물도 중국선으로 많이 운송되는 것이 드문 일이 아니었다. 아랍측의 당시의 항해 경험 보고로 현재까지 전해지는 스톤의 보고에 의하면 중국선은 선체가 너무 대형이었기 때문에 직접 유프라테스 강을 거슬러 오를 수가 없었다고

되어 있다.³⁰⁾

서기 1000년까지 중국선박은 발전에 발전을 거듭하여 세계 어느 곳에서 개발된 선박보다 대형이고 안전성과 능률성이 뛰어 났다고 할 수 있다.

3. 항해술과 羅針盤의 이용

광범하고 위험한 항해를 하기 위하여 중국의 항해자들은 튼튼한 선박과 유능한 선원을 필요로 하였다. 항해에서는 자기들이 현존하고 있는 위치, 가고 있는 방향, 그리고 돌아오는 길 등을 알아야 한다. 항해개시 초기부터 해상에서 자기 위치를 아는 것이 가장 큰 문제였다. 이 문제를 해결하지 못하면 선원들은 낮에 육지가 보이는 연안을 따라 항해하고 視界가 나쁜 밤에는 돛을 내리고 쉬었다. 그러나 이런 항해로 건널 수 있는 해양에는 한계가 있게 된다. 주간에는 선원들에게 방향을 알리는 것이 하나 있다. 그것은 태양이 정오에 정남에 위치한다는 것이다. 기원전 1000년경에는 선원들은 밤에도 하나의 기준점을 가지고 있었다. 그것은 북쪽에 고정되어 있는 북극성이다. 다만 태양도 북극성도 위치를 알려주는 것은 아니었다. 어느 방향으로 가고 있는가를 알려주는데 불과하였다.

그러나 흐린 날은 그것도 문제였다. 그래서 중국인들은 흐린 날에도 방향을 알려주는 계기를 항해용으로 이용하기 시작하였다. 羅針盤이 바로 그것이다. 최초의 것은 단순한 자철광(天然磁石)이었으며, 기원전 4세기에 이미 이용되고 있었다.³¹⁾ 자석이 남북을 가리킨다는 사실의 발견은 중국인의 4대 발명중의 하나다. 기원전 100년경에는 이런 사실은 명기한 문헌들이 나타나고 있으며,³²⁾ 이 원리를 이용한 항해계기로서 指南魚라고 불리는 것이 제작되었다. 이것은 나무로 물고기 형상을 만들어 그 속에 바늘같이 생긴 자석을 넣어, 이것을 물에 띄워서 方角을 알 수 있게 한 것인데, 이것을 航海용으로 사용하였다는 기록이 朱或의 “萍州可談”이라는 책

27) 전계, 中國의 大航海者, 鄭和, 22쪽.

28) 전계, 불루 리볼루우션 67쪽.

29) 전계, 中國의 大航海者 鄭和, 22쪽.

30) 전계, 中國의 大航海者, 鄭和, 22쪽.

31) 전계 불루 리볼루우션, 68쪽.

32) 스티븐 에프 메이슨 저, 박성래 옮김, 과학의 역사 1, 까치사, 1987. 80쪽.

에 기록되어 있다. 서기 1100년경에 광주의 항만에 입출항하는 중국상선들은 나침반(水鍼盤)을 가지고 있었다고 기술되어 있는바, 이 기록은 항해에 자석이 이용된 사실을 나타낸 세계 최초의 기록이다.³³⁾ 여기에는 어떻게 “마술사가 바늘로 방향을 알아내는가”와 이것이 “남쪽을 가리킨다”는 등의 사실이 기록되어 있다. 배의 舵手가 밤에는 별을 보고, 낮에는 해를 보고, 항해하지만 흐린 날에는 “남쪽을 가리키는 바늘을 보고” 항해한다고 기록되어 있다. 또 이 때쯤에는 이미 중국인은 地磁氣의 偏差(자침이 가리키는 북과 지축의 북과의 차이)에 관하여서도 관심을 나타내고 있다.³⁴⁾

이런 점들을 감안할 때, 羅針盤의 이용은 보다 멀리 거슬러 올라갈 수 있을 것으로 추정되는바, 어느 학자는 羅針盤의 항해에의 이용이 9-10세기 경일 것이라고 보고 있다.³⁵⁾ 그리고 당시 중국과 잦은 교역을 하고 있던 아랍이나 페르시아인들이 羅針盤의 이용법을 자연스럽게 중국인들로부터 배웠을 것이며, 이것은 다시 이들을 통하여 유럽인들에게 전파되었을 것으로 추정된다. 그후 몇 백년이 지나서 시작되는 “大航海 時代”에 羅針盤이 커다란 역할을 한 것은 잘 알려진 사실이다.³⁶⁾ 다만 그들이 사용한 羅針盤은 중국의 그것을 개량한 것으로 이 개량은 유럽인들이 하였다.

4. 季節風의 이용과 海圖등

계절풍에 대한 지식도 옛날부터 잘 알고 있었다. 당시의 항해는 동북계절풍을 이용하여 동절기에 중국항만을 출항하여, 여름에는 서남계절풍을 이용하여 귀국하였으며, 인도양에서도 계절풍을 이용하였다. 그리하여 중국과 페르시아간을 순풍만 만나면 도중의 항만 기항일수를 제하면 90-100일이 소요되었다. 그러나 실제 상선은 일년가량 걸려서 항해하였다. 왕복에 2년이 소요된 셈이다.

중국의 항해자들은 여행에 필요한 지표들을 정확하게 기록한 海圖도 만들었다. 여기에는 羅針盤의 방위, 거리, 沿岸의 특징등에 더하여 항해상 유의할 여러 가지 정보를 상세하게 기록하고 있다. 그러나 유감스럽게도 이들 海圖는 이것이 적에게 넘어갈 경우, 자기들에게 불리하게 악용될 경우를 염려하여, 복사를 엄격하게 통제하고, 또 이용하고 나면 파괴해 버렸기 때문에 지금까지 전해지는 것은 그리 많지 않다.³⁷⁾

대외무역이 발전함에 따라 宋대에는 해외 여러 나라의 사정을 기록한 간행물들이 많이 나왔다. 그중의 하나인 南宋의 淳熙 5년(1178)에 출판된, 周去非의 “嶺外代答”에는 당시의 해상교통에 관한 실상이 잘 표현되어 있다. 이에 의하면 중국상인으로서 페르시아 방면으로 가는 상인은, 인도 서안의 故臨(키론 : 정확히 나중에 기항한 大葛蘭 小葛蘭)에서 페르시아 선박으로 갈아 타고, 역으로 페르시아 상인으로서 중국으로 오는 사람은 여기서 중국의 대형선으로 바꿔 탈 필요가 있었다고 한다. 그 이유는 중국선은 선형이 대형이어서 페르시아만의 항행이 불편하였기 때문에 소형의 페르시아 선박으로 갈아 탈 필요가 있었고, 반면에 중국의 대형선이 아니면 인도양의 풍파를 견뎌 낼 수 없었기 때문이다. 이로 미루어 볼 때, 인도양을 항행하는 상선의 대부분이 중국선이었던 것을 쉽게 짐작할 수 있게 하는 기록이다. 이들 대형선은 승무원을 수백명 태우고, 일년분의 식량을 적재하고 “綱首”이하의 역직원들 두어 통솔하였다. 돛을 올리면 마치 하늘에 떠 있는 큰 구름 같아 보였다고 형용될 정도의 범선이었으며, 무풍인 때에는 노를 사용하였는바, 그 수는 보통 8-10정, 때로는 20정이 넘는 노를 비치한 선박도 있었다. 선내는 여러 개의 구획으로 나누어, 그 경계는 엄중한 防水壁을 설치하여, 선체의 일부가 손상되어도, 선박이 침몰하지 않도록 설계가 되어 있다.³⁸⁾

33) 전계, 中國의 大航海者, 鄭和, 24쪽.

34) 전계, 중국항해사, 125쪽.

35) 전계, 불루 리블루우선, 68쪽.

36) 전계, 中國航海史, 128-130쪽.

37) 전계, 불루 리블루우선, 69쪽.

38) 전계, 中國의 大航海者, 鄭和, 22-23쪽.

5. 아랍과 도우선과 항해술³⁹⁾

아라비아에서는 정교하게 설계된 도우선의 개발이 이루어졌다. 도우선의 전체적인 모습은 해양교역의 개시기부터 아라비아해를 질주해 왔던 페니키아의 선박과 매우 유사하다. 그러나 아랍인들은 이 선박의 갑판 위에 大三角帆을 장착함으로써 커다란 기술혁신을 이룩하였다. 이런 스타일의 帆裝이 언제부터 이루어졌는지는 정확하게 알 수 없지만 이 기술혁신으로 선박이 역풍에도 똑 바로 앞으로 항해할 수 있게 된 점이 특징이다. 이 帆裝 덕분에 안정된 계절풍인 몬순을 이용할 수 있게 되었다. 아랍의 항해자들은 돛대를 가로지르는 막대를 넣어 돛을 선수로부터 선미까지 늘어뜨려서 돛대와외의 각도를 조절함으로써, 이것이 가능하도록 할 수 있다는 것을 발견하였다.

해양사는 大三角帆의 발견보다도 더 많은 여러 가지 발견과 발명들을 아랍인 덕분에 할 수 있었다. 아랍인의 과학적인 공헌으로, 고도화된 항해술을 개발하였는바, 그 중에서도 광대한 해양위에서 자기의 위치를 알아내는 과학적인 기초를 만들어 낸 점이 돋보인다. 아랍의 과학은 기본적으로는 고대의 이론을 계승하는 것이었다. 유럽이 중세 암흑기 속에 빠져들어 오랫동안 침묵하고 있는 동안 아랍인이나 페르시아인은 그리스, 인도, 그리고 페르시아의 과학적인 업적들을 종합하고 정리해 나갔다. 종합하고, 번역하고, 연구하는 과정에서 세계에서 그때까지 없었던 새로운 과학적인 지식들이 속속 축적되어 가고 있었다.

이런 거대한 과학의 산더미 위에 아랍인은 다시 수학, 지리학, 천문학이라는 새로운 분야를 추가하였다. 그들은 바그다드, 사말칸드, 이스탄불, 트래드 등에 커다란 천문대를 건설하였다. 여기서 천체의 움직임을 연구하여, 정확한 천문표를 편찬하였다. 드디어 아스트라베 渾天儀나, 象限儀와 같은 天測器機를 개량한 것을 이용하여, 항해자들이 태양이나 별의 지평선으로부터의 고도를 정확하게 측정할 수 있게 되었다. 이를 바탕으로 다시 수학자들이 三角法이나 代數들을 발달시켜, 선원들이 해상에서

스스로 자기의 위치를 측정해 낼 수 있게 되었다.

아랍의 지리학자들 또한 매우 유능하였다. 조석간만이나, 조류등 해양과 항해에 필요한 지리학적 특징들을 정리하여 정교한 지도 위에 이를 표시하였다. 많은 여행안내서나 항해안내서들이 이러한 지리학적인 지식을 축적한 결과 제작되었고, 이들 자료는 지금도 당시의 세계를 이해하는데 중요한 참고자료가 되고 있다. 그러나 이 시대의 아랍의 지리학자들도 문제가 없었던 것은 아니다. 그들은 당시의 시대적 사조를 반영하여 여러 가지 신화적 전설이나 초자연현상들을 그대로 받아들이기도 하였다. 그래서 지구를 둘러싸고 있는 “암흑의 대해”는 인간의 능력으로는 도저히 전낼 수 없는 것으로 단정하고 있었다. 이 암흑의 대해는 그 속에 커다란 소용돌이가 있어서 아무리 유능한 항해자라도, 이 소용돌이 속에 빠지면 살아나오지 못한다고 믿었으며, 실령 천운으로 빠져 나온다 할지라도 미쳐 버리는 것으로 굳게 믿었다.

제3장 통일신라의 해상무역의 전개과정과 의의

제1절 신라해상집단의 형성과정

1. 서론

동북아시아의 해상교류는 9세기전반, 신라해상등이 갑자기 나타나면서 급속하게 발전하였다. 이 시기에 신라는 668년에 백제와 고구려를 병합하고, 한 때 이를 위하여 동맹관계를 형성하였던 당나라의 세력을 한반도에서 몰아내면서, 한반도를 통일하고, 국력을 충실하게 다지게 되었다.

그러나 통일신라는 한 때 적대국이었던 당나라와 우호를 지키기 위하여 당에 조공을 바치게 된다. 이 조공사절은 시대가 지나면서 더욱 현저해 진다. 그 결과 조공과 함께 부수적으로 발전해간 교역이 점차 민간무역으로 발전해감과 동시에 밀무역화 되어갔다고 생각할 수 있다.

39) 전계, 불루 리벌루우선, 72-73쪽.

그 당시 당나라는 조공형식을 띤 공무역만이 허용되어 있었으며, 사무역과 중국인의 해외도항은 특별한 경우를 제외하고는 금지되었었다. 그리고 조공은 주변국가들이 스스로 중국을 찾아오는 식이 대표적이었다. 이런 상황이므로 조공국의 하나였던 신라 상인들은 중국인들보다 유리한 입장에서 중국과 공사무역에 종사할 수 있었다. 이는 비단 신라와 중국과의 관계에만 한정되었던 것이 아니고, 동남아시아와 더 멀리 퍼르시아지역으로부터 중국의 남해안으로 왕래하고 있던 이슬람 상인들에 의하여도 해상활동이 활발하게 전개되었던 것이다. 중국의 이러한 대외교역은 이슬람상인에 의하여 중국으로 전래된 서구의 문물이 황해해상교역을 통하여 자연스럽게 한반도와 일본으로 전파되게 된다.

2. 신라인들의 중국연안에의 정착과 교류

신라인들의 중국연안에 정착과정은 새갈레 경로를 통하였을 것으로 추정된다. 하나는 백제와 고구려가 멸망할 때, 중국군에 의하여 강제로 끌려간 사람들, 또는 난을 피하여 중국으로 잠입한 사람들, 다른 하나는 견당사로 일컬어지는 공무역 사절단을 따라 합법적으로 왕래하면서 여러 가지 이유로 중국에 정착한 사람들, 그리고 끝으로 신라에 기근이 드는 등 살기가 어려워지자 살길을 찾아 중국으로 건너간 소위 보트 피플들이다.

1) 신라인들의 중국 밀입국과 정착

이런 현상이 두드러지게 나타난 것은 9세기 전반부터였다고 추정할 수 있으며, 이는 신라의 내정 문란과도 관계된다.

서기 780년 신라의 귀족출신인 伊滄志貞의 반란으로 삼국통일 후 120년을 계속되어온 문무대왕 김씨의 왕통이 해공왕을 최후로 단절되었으며, 그후 왕족간의 왕위를 둘러싼 권력쟁탈전이 치열해지면서 국정이 문란해지기 시작하였다. 정치의 중심은 어디까지나 중앙정권이 위치한 경주를 중심으로만 이루어지고, 지방의 실정은 그만큼 등한시되고 무시되었다. 자연스럽게 위정자들의 가렴주구는 심해지게 되고, 지방의 토호들이 발호하게 된다. 게다가 거의 매년 일어나는 자연재해로

인하여 기아와 궁핍, 그리고 전염병의 만연은 민중들을 절망적인 상황으로 몰아갔다. 살 수 없게된 민중들은 앉아서 굶어 죽느냐, 도적이 되어 위정자와 대결을 해보느냐, 그렇지 않으면 다른 곳으로 도망가야 하는 절박한 상황으로 몰렸다. 이런 상황을 삼국사기는 다음과 같이 기록하고 있다.

815년 8월, 西邊의 州, 郡에서 大飢饉가 있었다. 盜賊이 蜂起하였으므로 군사를 대동시켜 이를 수습하였다.

816년 正月, 凶作으로 백성이 굶어, 浙東지방으로 가서 먹을 것을 구하는 자가 170명에 달하였다.

이런 현상은 비단 이것 한건만이 아니다. 거의 매년 기아가 발생하여 많은 신라인들이 중국의 절동지방(절강성동부지역)으로 이주해갔다. 중국측의 기록인 “冊府元龜” 816년조에 ‘신라를 生口로 하는 것을 금함’이라고 실려 있다. 이 기사는 9세기초이전부터 신라와 절강성간에 밀접한 왕래가 있었다는 것을 증명하는 귀중한 자료다. 또한 821년 3월조에는 ‘唐, 신라인을 납치해서 파는 것을 금함’이라 기록하고 있고, 그 외에도 “唐會要” 828년 조항에도 ‘唐, 신라인을 노비로 파는 것을 금함’이라고 쓰여있다.

2) 이정기 일가

755년 안록산의 난 이후 당나라 중앙정부의 지방통제력이 극도로 약화 상실되었다. 이듬해 765년부터 819년까지의 55년간 고구려 유민인 이정기 일가 4대(본인, 아들, 장손, 차손) 산둥반도 전역인 15개주(淄, 靑, 齊, 海, 登, 萊, 沂-기, 密, 德, 棣-체, 曹, 濮-복, 徐, -모르는자 두주가 빠짐 요보충)를 점거 통치하고, 평로치청절도사(平盧淄靑節度使) 겸 해운압 신라발해 양변사(海運押 新羅渤海兩蕃使)를 세습하여 문무관리를 직접임명하고 사실상 독립왕국으로 군림하였다. 이 지역은 양주만 제외하면 830-840년대에 신라인이 집단거주하던 테두리와 일치한다. 이 지역에 살던 신라인 속에는 고구려 유민과 이정기 일가의

변진세력의 구성원이 일부 포함되어 있음은 물론이다.(김문경 86, 166쪽) 이보다 앞서 발해의 2대왕 대무에는 732년 등주(산동반도)를 공략하여 나당연합군을 참패로 이끌었으며, 이 지역을 발해의 강토로 한바도 있다. 이렇게 본다면 이 지역은 8세기이후 적어도 10세기 전반까지는 한국인(고구려 유민, 발해인, 신라인)의 집단거주지였음을 짐작하기 어렵지 않다.

장보고 시대의 신라인들의 집단 거주지 훨씬 남하하여 양주에도 상당한 세력이 있었음을 언넨은 그의 일기에서 기록하고 있다. 또 절동지역(지금의 상해 남쪽의 절강성)에도 816년에 기민들이 갈 때 이미 상당수의 신라인들이 어느 정도 안정된 경제적 기반을 가지고 정착해 있었다고 할 수 있다.

그리고 920년대에도 산둥 등주지방에는 이주신라인의 세력이 매우 성하여 등주도독부에서도 신라거류민에 대한 행정을 처리하기 위하여 그 담당관인을 임명하였으며, 또한 신라인의 한 군사책임자인 이언모(李彦謨)를 중국 등주의 지후관으로 임명하여, 신라본국과 등주의 신라인과의 연락사무를 보게 하였다.(김상기, 1960)

3) 재당신라인 세력의 형성과 신라인의 조선 및 항해술

아무리 기근이 들어서 구결(구식)하러 간다고 하더라도 신라인들이 멀리 떨어진 당나라의 절동지역으로까지 갈 생각을 했겠느냐에 대하여 깊이 생각해 보아야 한다. 이는 바로 재당신라인의 해상세력의 형성과도 깊은 관계가 있을 것으로 보인다.

신라의 기민들이 대거 집단으로 절동지역으로 간 것은

- (1) 당시 이미 신라 또는 재당신라인들의 조선 및 항해술이 뛰어났었다는 것을 의미한다.

- (2) 그래서 이미 중국과 신라간에는 선박의 왕래가 매우 잦아서 마치 이웃집 나들이 하듯 하였다고 보아진다.

- (3) 신라기민들이 목적지로 해서 간 절동지역에는 신라인들을 어느 정도 따뜻하게 수용해줄 기존의 신라인 세력이 형성되어 있었다고 보아야 한다.

- (4) 그리고 본국인 신라에도 그들에 관한 자세한 소식을 알고 있었다고 보여진다.

위와 같은 추정을 전제로 할 때, 지금 전해진 정확한 기록은 없지만 신라와 당나라간에는 공무역뿐만 아니라 사무역도 상당히 이루어지고 있었고, 이 사무역은 당나라와 신라의 대외교역금지조치로 인하여 공개적으로 이루어지기 어려웠고, 밀무역 형태로 이루어졌을 것으로 추정된다. 그리고 이 밀무역에 종사하는 세력들은 언제나 필요에 따라 해적으로 탈바꿈하였을 수도 있다고 보아야 한다. 그러므로 당시 한중일 삼국의 연안과 황해상에서 활동하던 해적세력들도 해적겸 사무역 집단이었다고 할 수 있다.

3. 일본구주지방에의 신라인의 정착과 해상교역

일본에도 신라인 교민사회가 어느 정도 형성되고, 이를 기반으로 해상교역이 이루어졌다. 그 기반이 되는 교민사회의 형성과정을 사료를 중심으로 살펴보고자 한다.

816년(흥인 16년), 대재부언 신라인 청석진등 일백팔십인 귀화(日本紀略)

중국의 주변국인 우리 나라와 일본도 중국과의 이런 조공무역이 일찍부터 발전하여왔음은 물론이다. 우리 나라나 일본에서는 거의 정기적으로 遣隋使 遣唐使⁴⁰⁾를 보내고 있다. 그 과정에서 朝貢貿易 외의 私貿易도 상당수준 발전하여 신라말기의 張保皋의 해상활동에서 보는바와 같은 활발한 무역이 이루어지기도 하였다. 당시의 張保皋의 무역활동을 아는데 중요한 역할을 할 일본측의 기록 하나를 여

40) 일본이 遣隋使를 보내기 시작한 것이 서기 607년이며, 최후의 遣唐使가 파견된 것이 서기 838년이며, 정식으로 遣唐使制度를 폐지한 것은 894년이다. 黒田英雄 著 : 世界海運史, 成山堂, 1979년, 日本編, 176-177쪽.

기 소개하고자 한다.

“張保臯는 서기 840년 12월에 大宰府에 使者를 파견하여, 국교를 요청하여 왔으나, 太政官에서는 신라의 家臣과 국교를 맺을 수는 없다하여 이를 거절하였다. 다만 私貿易으로 어느 정도의 상품을 민간에서 교역하는 것은 묵인되었다. 서기 841년에 張保臯가 살해되자, 이것이 일본의 무역업계에도 큰 파문을 던졌다. 前筑前守文室 宮田麻呂는 張保臯의 博多지점과 무역을 하고 있었다. 그는 唐의 상품을 입수하기 위하여 대금을 先納하고 있었다. 그러다가 張保臯가 살해되었다는 소식을 듣고 (先納金を 때일 것을 염려하여), 宮田麻呂는 張保臯의 지점에 있는 상품을 先納金 대신 압수하였다. 張保臯의 博多지점은 그 상품의 소유권을 놓고, 소송을 제기하여 분쟁이 일어났다. 이 소송에서 조정은 宮田麻呂의 조치가 부당하다 하여 몰수한 상품을 되 돌려 주게 하였다. 이는 조정에서 국제적인 분쟁을 피하기 위하여 상관습으로 인정되고 있던 행위마저 宮田麻呂의 책임으로 돌려버린 것이다. ----- 당시 조정(일본)은 외교관계를 폐쇄시키고 있었으나, 平安귀족들의 요구에 따라 신라와의 私貿易은 묵인하고 있었다. 그 때문에 비록 사치품을 중심으로 한 무역이긴 하지만 신라와의 사이에는 대량으로 광범위한 무역이 이루어지고 있었음을 짐작할 수 있다. 그리고 張保臯와 宮田麻呂간의 거래방식에서 보는바와 같은 고도화된 상관습도 어느 정도 정착되어 있었던 것으로 보인다.”⁴¹⁾

4. 통일신라 해상세력의 형성

1) 조선과 항해술의 발전

신라는 한반도를 통일한 후 동서남 삼면이 해안선으로 둘러싸인 명실상부한 해양국가가 되었다. 이러한 새로운 환경에 적응하기 위하여 해상교역활동을 강화하는 동시에 수군력을 강화하여 해상경비에 만전을 기하였다. 우

선 보다 튼튼한 함대를 건조하고, 조선술과 항해술을 발전시켰다. 이러한 통일신라의 조선과 항해술을 입증하는 것으로 일본의 다음 기록을 볼 수 있다.

‘속일본기’등이 전하는 바에 의하면 752년에 신라사신 일행 700여명이 7척의 배를 타고 일본에 갔는데, 이 배들이 많은 교역품을 싣고 갔다는 점까지 감안해서 본다면 당시로서는 대단히 대형선이었다고 보인다.⁴²⁾ 839년에 일본은 신라에서는 큰 풍랑도 이겨낼 수 있는 선박을 건조할 수 있다는 것을 알고 태재부에 명하여 신라 선박을 건조하도록 한 일이 있으며,⁴³⁾ 840년에는 일본의 쓰시마 도사가 한해에 네 번식이나 조공물을 바다에 빠뜨렸으므로, 일본국 정부가 가지고 있는 신라선 6척 중 한척을 나누어 줄 것을 요청한 일이 있다.⁴⁴⁾ 태재부가 건조하였다는 신라선이나 일본정부가 보유하였다는 신라선 6척은 일본이 신라의 조선공들을 초청해다가 건조하였거나 신라로부터 수입한 선박일 것이다. 이로 미루어 보아도 신라의 당시 조선술이 상당수준에 있었음을 알 수 있다.

그외에도 재당신라인의 조선기술 또한 상당한 수준에 도달하였던 것은 엔닌 일기에서도 잘 나타나 있다.

2) 수군통제기구인 선부의 설치

신라는 반도를 통일한 후, 국토방위를 견고히 하기 위하여 해상방위체제를 재편하였는바, 그 대표적인 조치의 하나가 선부(船府)를 둔 것이다. 678년에 신라는 종전에 병부산하에 있던 선부서(船府署)를 독립시켜 수군을 통제하는 중앙정부기구로 하였다. 선부는 수군과 선박을 총괄하는 중앙정부부서의 하나다. 삼국사기에 의하면, 선부는 전에는 병부의 대감과 제감이 선박에 관한 일을 관리하였는데

41) 井上秀雄 著 : 古代朝鮮, 日本放送出版協會, 1983, 246쪽.

42) 속일본기 권 18 효경기 천평승보 4년 윤 3월 조

43) ‘속일본후기’ 권8 인명기 승화 6년 7월 병신, 8월 기사, 갑술 10월 정사, ‘입당구법순례행기’(엔닌).

44) ‘속일본후기’ 권8 인명기 승화 7년 9월 정해.

문무왕 18년(678년)에 이를 따로 설치하고, 경덕왕때(742-764)에 이재부로 고쳤다가 해공왕때(766-779)에 다시 이전의 명칭으로 복귀하였다.⁴⁵⁾ 문무왕은 삼국을 통일한 후 국가 안보를 위협하는 적대세력은 이제는 반도안에 있는 것이 아니라고 판단하고 바다 건너에 있는 가상적인 일본과 중국의 침략에 대비하는 국방정책을 실행하였다고 할 수 있다. 문무왕은 해상방위면에 중점을 두어 그 자신이 죽은 후 시신을 해중에 매장하도록 해서 죽어서도 신라를 해외의 적으로부터 지키겠다는 결의를 단단히 하였던 것으로 유명하다.⁴⁶⁾

- 3) 새로운 수군기지인 진(鎭)의 설치
 통일신라는 수군 통솔기구로서 중앙기구로서 선부를 두었을뿐만 아니라, 지방의 요지에도 수군기지인 진(鎭)을 여러곳에 설치하여 해안방위를 강화하는 동시에 해상진출의 전진기지로 삼았다. 지금 기록에 남은 것으로는 신라 서북의 대외관문인 대동강 하구부분에 장구진(長口鎭)⁴⁷⁾이 설치되어 있었다.⁴⁸⁾ 또 829년에는 당은군을 당성진으로 개편하고, 사찬극정을 그곳에 가서 지키게 하였다.⁴⁹⁾ 이는 통일신라의 대당 해상교류가 활성화되면서 필요한 조치의 하나였다고 보인다. 이 당성진은 신라수군의 중요기지였다. 844년에는 혈구진(穴口鎭 - 오늘의 강화도)을 두어 아찬 계흥을 그 진두로 임명하였다.⁵⁰⁾ 그외에도 유명한 청해진은 오늘날의 전라남도 완도에 두었던 장보고의 무역거점인 동시에 중요한 수군기지로써 828년부터 854년까지

있다가 해체되었다.⁵¹⁾

제2절 해상권 장악의 의의와 장보고의 역할

1. 해상권(海商權) 장악의 의미

해상권이란 해상(海上)교통로를 이용한 교역을 할 수 있는 권한이라고 할 수 있는바, 옛부터 이 해상권을 놓고 다툼이 많았던 것은 어느 역사에 있어서나 마찬가지다. 이 해상권은 막대한 부를 약속하는 것이므로 역대의 실력자들은 모두가 이를 갖기를 원하였으며, 이것을 확실히 가진 세력이 일반적으로 그 해역과 관련된 지역의 정치 군사적으로 군림하여 온 것이 역사의 일반전개과정이라고 할 수 있다. 그리고 해상교통과 이를 통한 국제교역이 오늘날과 같이 자유화되기 이전에는 이 해상권의 장악에는 대상이 되는 해양에 대한 물리적인 지배력을 가질 것이 전제가 되어왔다. 그러므로 해상권의 장악은 바로 해양지배력(Sea Power)을 전제로 한다고 할 수 있다.

해양지배력이란 '국가가 지닌 힘의 한 형태로서 전시나 평시를 불문하고, 자국의 정치, 군사 무역 등에 종사하는 선박이 필요한 해역을 자유롭게 통항할 수 있도록 보장하는 힘이다. 동시에 필요한 경우에는 적국이 그 해역을 이용하는 것을 방해하거나 저지할 수 있는 힘이기도 하다.'⁵²⁾ 다시 말하면, 해양지배력이란 우선 자기가 보호하고자 하는 선박의 안전을 물리적으로 보장할 수 있는 힘인 동시에 자기와 적대관계에 있거나 경쟁관계에 있는 선박의 항행을 물리적으로 저지하거나 적어도 유효하게 방해할 수 있는 힘을 말하는 것이다.

그러므로 해양지배력의 확보를 위하여는 먼저

45) 삼국사기, 권38, 잡지 직관(상), 선부조.

46) 고대와 중세 그리고 근세를 통털어서도 수군을 육군으로부터 독립시켜 육군과 대등한 하나의 중앙부서로 둔 것은 어쩌면 신라가 역사상 처음이 아닌가 보인다.

47) 신당서, 권42 지리지.

48) 이 진(鎭)은 초도부근에 있었으므로 고려때의 장명진이란(후세의 장령현) 지명 및 고구려때의 울구현이라는 지명과 관련이 있는 것으로 보인다. 즉 장명진은 본래 고구려때부터 있던 수군기지였는데, 통일신라 때에 와서 울구현과 합하여 장구진으로 된 것으로 보인다.

49) 삼국사기, 권10, 신라본기 흥덕왕 4년 2월조.

50) 삼국사기, 권11, 신라본기, 문성왕 6년 8월조.

51) 삼국사기, 권10, 신라본기 흥덕왕 3년 4월, 권11, 문성왕 13년 2월.

52) 青木榮一 저, 최재수 역, 시 파워의 세계사 (1) 24쪽.

해상(海上)에 대한 물리적인 지배가 가능하여야 한다. 그러기 위하여는 무엇보다 먼저 갖추어야 하는 것이 해상기동력이라 할 수 있다.⁵³⁾ 그러나 해양지배력이란 단순히 대상해역을 유효하게 지배할 수 있는 해상기동력만으로 확립될 수 있는 것은 결코 아니다. 왜냐하면 해상기동력이 유효하게 유지되기 위하여는 정기적으로 보급을 받아야 하고, 선상의 인력도 교체되어야 하기 때문이다. 그러므로 유효한 해상지배력을 유지하기 위하여는 그 해역 연안에 대한 어느 정도의 유효한 지배를 전제로 하여야 한다.⁵⁴⁾ 또 이 해양지배력이 해상권(海商權)이 되기 위하여는 육상에서의 어느 정도의 상업기반이 전제되지 않으면 안된다.⁵⁵⁾

그러므로 해상권의 장악이란 단순한 해상에 대한 물리적인 지배력을 갖춘 것만을 의미하는 것이 아니라 해상교역활동을 유리하게 전개할 수 있는 특권이 보장되는데 필요한 최소한의 육상에 대한 지배력이나, 그 지역의 지배권을 장악하고 있는 권력자로부터 교역에 대한 특권을 부여받았을 때에만 가능해진다고 할 수 있다.⁵⁶⁾

2. 신라상인의 황해 해상권 장악에서의 장보고의 역할

1) 해상세력의 분화와 발전

우리는 장보고와 청해진에 관하여 많은 관심을 가져왔다. 그러나 장보고에 관한 기록이 없는 것은 아니지만 그리 풍부한 것이 아니다. 뿐만 아니라 아주 핵심부분이라고 할 수 있는 황해를 무대로한 해상활동의 실상과 그 배경이 되게 마련인 황해에 연한 한중일 삼

국연안의 장보고의 무역과 수군세력의 기반에 대한 기록이 거의 없다는 것이 무엇보다 아쉬운 일이다. 1200년전의 일에 대한 것이므로 충분한 기록이 남아있기를 바랄 수 없지만 사료가 너무 없다는 것은 역사 연구에 있어서 큰 문제가 아닐 수 없다. 그럼에도 불구하고 우리는 엔년 일기에 나타난 단편적인 기록들과 다른 사료들을 바탕으로 장보고와 그의 해상세력들이 황해에서 이룩한 국제교역상의 업적들을 어느정도 짐작할 수 있다. 본고에서는 이러한 기록을 바탕으로 추론이 가능한 장보고의 역할을 일단 정리 해보고자 한다.

우선 당시의 해상세력의 구성에 대하여 검토해 보는 것이 필요할 것이다. 해상세력은 앞서 설명한 해양지배력에다 무역의 기능을 추가한 것이라고 할 수 있을 것이다. 그리고 그것은 당시 사회상으로 보아 대체로 해적(海賊)과 해군(海軍)과 해상(海上)상인(商人)으로 구성되었다고 할 수 있다. 현대적인 개념으로 본다면 위의 세 개념은 아주 독립적이고 서로 연관성이 적은 개념이지만 해상활동이 오늘날과 같이 분화발전되기 이전에는 위의 세 기능은 서로 밀접불가분의 관계를 가진 기능들이었다.⁵⁷⁾

위 세 개념들중 해적은 가장 비조직화되고 비합법적인 활동이었던 것은 고금을 통하여 변함이 없다. 그러나 해적은 어쩌면 인류역사상 나타난 가장 최초의 원시적인 해상세력의 한

53) 이것이 오늘날의 해군력이라고 할 수 있다.

54) 마젤란이 세계일주를 할 때, 필리핀으로부터 인도양을 거쳐 유럽으로 돌아가는 항로는 폴류칼의 해양지배하에 있었기 때문에 스페인 국왕의 허가로 항해하는 마젤란의 선박은 폴류칼 세력의 보호대상이 아니었다. 그래서 폴류칼의 감시를 피하여 항해하기 위하여 천신만고의 고생을 해야 했던 것이 바로 시 파워란 무엇인가를 옹변으로 말해준다고 할 수 있다.

55) 유럽의 탐험항해가들이 이를 위하여 탐험항해를 한 요지마다에 요새를 만들어서 이 곳을 해양지배력을 유지하기 위한 기지로 활용하는 동시에 교역의 근거지로 삼았던 것이다.

56) 동양의 근대화과정에서 서구세력들이 개항을 요구하고, 개항장에서 그들의 특권을 인정하는 조계제도를 한중일 삼국에게 강요하였던 것도 이런 맥락이라고 할 수 있다.

57) 이점은 동서양이 거의 같으며, 특히 상선이 교역을 하려다가 잘 안될 경우 해적으로 탈바꿈하는 경우는 비일비재하였다고 할 수 있다. 특히 따로 조직적인 해군력과 군함을 보유하지 못하였던 시대에는 상선과 군함의 구분도 없었다.

형태였다고도 할 수 있다. 또 해상교역이 일반화되기 이전에 대부분의 지역 통치자들은 외침을 두려워한 나머지 해외교역을 금지하거나 억제해 왔다. 그러나 해상교역은 많은 이익을 보장해주므로 언제 어디서나 경제활동이 있는 곳에서는 교역이 이루어지기 마련이다. 통치자의 교역금지를 어기고 교역을 할 경우 밀무역이 되고, 이것이 적발되면 중한 처벌을 받는다. 밀무역집단은 단속에 걸렸을 때 효과적으로 이곳에서 탈출하기 위하여 어느정도 무장을 하게 되고, 그들의 활동은 물무역뿐만 아니라 해적행위까지 겸하게 된다. 그런 면에서 볼 때, 해적활동과 해상교역활동은 그리 명확하게 구분되지 아니하였던 것이라고 할 수 있다. 정상적인 해상활동이라고 할 수 있는 해상교역활동은 합법적인 교역이 허용되고, 어느 정도의 상업조직이 갖추어진 경우에 발달하게 된다. 그러므로 해상교역활동인 무역은 해적활동이 조직화되고 합법화된 형태라고 해야 할 것이다. 그리고 해상교역세력도 극히 최군을 제외하고는 안전한 무역을 하기 위하여 정도의 차는 있지만 무장을 해서 전투능력을 갖추어야 하며, 실제 자기의 존립을 위협하는 세력(해적등)과 무력으로 부닥쳐 이길 수 있는 힘을 갖추어야 한다. 상선이 어느 정도의 무장을 해야하며, 어느 정도의 자위능력을 갖추어야 하는가는 그가 활동하는 지역의 해상 및 연안 치안상황과 관련되다고 할 수 있다. 국가의 전투력을 상징하는 해군력을 따로 독립된 세력으로 둔 예는 그리 많지 않다. 왜냐하면 해군력의 유지를 위하여는 경제적부담이 클 뿐만 아니라 해군력의 유지 자체는 국가의 수입에 직접 영향을 많이 주는 것이 아

니기 때문이다. 따라서 전시를 제외하고는 수군내지 해군은 상선의 기능을 하다가 전시에 국가의 동원령에 의하여 동원되어 해군으로 기능하는 것이 일반적이다. 그러다가 해상교역의 규모가 커지고 해상교역에서 나오는 이익이 많아지면 해상교역을 보다 용이하게 하고 상선이 일일이 개별적으로 무장을 해서 자위능력을 갖추어야 하는 불편을 덜기 위하여 해군을 조직화하고 상비군화하여 해군을 소탕하고 해상교역질서를 유지하는 기능을 평시에 수행하게 되고, 전시에는 국방력으로 기능하도록 발전되게 마련이다.

2) 장보고의 역할

이상과 같은 해상세력발전의 패턴을 전제로 할 때, 장보고의 역할은 다음과 같이 추정할 수 있을 것이다.

- (1) 장보고이전에 황해를 중심으로한 해안지역에 해적기능을 중심으로하는 해상세력이 자연적으로 형성되어 활발한 활동을 하고 있었다.
- (2) 장보고는 중국 서주의 무령군안에서의 활동의 결과 이러한 세력을 정상적인 상업세력으로 조직화할만한 부와 군사적(경우에 따라서는 해정적)인 세력을 중국의 연안에 형성하였다.
- (3) 이러한 힘을 바탕으로 중국연안의 신라인 집단세력을 어느 정도 조직화하는 동시에 교역상대지역이라 할 수 있는 신라에 돌아와 청해진을 설치하고 이 곳을 기지로 해서 황해에서 도약하는 해적세력을 소탕하여, 이를 자기 휘하의 해상교역세력으로 받아들이고, 해상교역을활성화 하여 부와 군사력을 축적해 나갔다.

