

宋代 貿易의 發達과 香料

- 南宋時代 海上貿易을 中心으로 -

강장희*

* 목포해양대학교 교양과정부

The Development of South-Song Period Trade and Perfume

- Focusing on the Marine Trade of the South-Song Period -

Jang-Hee Kang*

* Division of Liberal arts and Science, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 530-729, Korea

요약 : 본고는 송대 무역 발달을 가져온 요인을 규명하는 과정에서 항해술, 조선술의 발전과 해양환경, 시박사, 실크로드, 향료무역에 관한 연구를 한 것이다. 해양환경을 이해하기 위해 해상활동에 대한 경험과 기술의 필수적 요소에 선행하는 것을 사례를 통해 제시하였으며, 남송의 풍부한 경제력과 대외개방정책은 무역관리기구를 통해 체계적으로 관리되었음을 입증하였고, 그 기저에는 남송의 해상무역이 커다란 영향을 미치고 있다. 향료무역의은 동서교류의 연결고리인 동시에 西勢東漸의 원인을 제공했으며 향료수입이 세입의 1/20에서 1/10까지 차지하는 형국에 이르렀다. 이를 통해서 송대 국가 재정상에서 얼마나 영향이 커는지 알 수 있다.

핵심용어 : 계절풍, 해류, 시박사, 실크로드, 향료

Abstract : This article is to investigate the development of seamanship and the art of ship building, marine environment, Silk Road through the sea, and spice exchange at the trade growth of Song Dynasty. For better understanding marine environments, I exemplified what goes before such essential factors as experience and skills in maritime activities. I also demonstrated that South Song Dynasty's abundant economic strength and foreign opening strategy had been supervised systematically through the trade management organization and noted that the nation's overseas exchange had made great effects on its society. The import of the perfume provided the cause where the western influence occupies the orient in the same time when it is a keychains of the orient and the western interchange. For this reason, perfume, which once contributed 1/20 of the revenue, enlarged its portion to 1/10 of the revenue. This indicates the influence of perfume on the national finance in the Song period

KEY WORDS : Seasonal Wind, Marine Current, Shibosi, Silk-Road, Perfume

1. 서 론

「토인비」는 필생의 역작 《역사의 연구》에서 역사를 도전과 응전의 원리로 정의하면서 이집트 나일강의 문명은 자연의 도전에 대한 인간의 응전이 바로 인간 사회의 문명과 역사를 발전시키는 바탕이 된다고 하였다. 그는 가장 대표적인 예시로, 이집트의 해마다 겪는 나일강의 범람 때문에 태양력과 기하학, 수학, 건축술, 천문학이 발달할 수 밖에 없었다는 것을 증거로 삼았다.

해양환경의 도전에 대한 인류의 응전은 끊임없이 계속되어

왔으며 長久한 帆船의 시대를 거치면서 인류는 바람의 방향과 海流를 이해하고 바다의 세계를 확대하여 인도양, 대서양, 태평양이라고 하는 大洋의 航路를 열어왔다.

항해환경에서 바람의 영향은 지대하다. 연안 항해는 물론 근해항해·원양항해에서도 바람의 이용이란 필수적이다. 바람은 항해의 성패여부에 결정적인 요소가 된다. 海流도 바람의 영향을 받는 경우가 많고, 특히 뜻을 효과적으로 사용하는 수준에 이르면 바람의 이용이란 매우 중요하다. 바람 때문에 조난·표류되었다가 역사적인 교류가 이루어진 사례도 많았다.

海上交流가 활발하게 전개되는 과정에서 조난율이 낮은 안전한 항로를 개척하였고 바다에 대한 모험심은 페르시아

* 종신회원, jhkang@mmu.ac.kr 061)240-7134

만에서 인도를 돌아 말라카 해협을 거쳐 중국에 이르는 바닷길을 이루어냈다.

바다는 많은 네트워크를 만들어 널 수 있는 大空間이 있어서 交流와 交易의 중요한 무대가 되었다.

海上貿易이 가능하려면 우선적으로 갖추어야 할 필수 조건이 조선술과 항해술의 발달이다. 또한 선원들의 해상 활동에서 축적된 경험과 계절풍이나 해류 등 해양환경에 대처할 수 있는 능력과 활용하는 지혜가 필요하다.

중국은 일찍부터 고대 문명을 꽂 괴웠음에도 불구하고 바다로의 진출은 다른 고대 문명국가 보다 후진적이었다. 唐代의 말레이 계통의 상인이나 인도, 아랍, 페르시아 海商들이 동방으로 진출하여 廣州에 와서 무역을 하고 정착하였을 때도 그들의 선박처럼 대형 선박을 갖고 있지 않았다. 그러나 9세기에서 10세기에 걸쳐서 이슬람 상인들이 왕래하면서부터 대형 선박의 항해가 이루어지기 시작하였다.

宋代 이후 중국의 선박은 指南針의 발명과 응용, 그리고 많은 뜻과 뜻대인 檻, 그리고 방수 구획인 隔離艙등 발달된 기술로 동남아 해상을 장악하였다.

항해와 조선 기술에 있어서 중국인들은 뜻을 가진 海船의 조선 기술에서 최고봉에 달하였다. 당시 페르시아 선박과 아라비아 선박들은 조선에서도 뜻을 쓸 줄 모르고 단지 야자나무 껍질로 밧줄을 꼬아서 선박 판을 봉하고 기름을 먹인 다음에 점성토로 틈을 메웠을 뿐이었다. 따라서 배가 톤튼하지 못하였고 폭풍에 저항하는 힘 역시 강하지 못하였다. 그러므로 당시 페르시아와 아라비아 선박들은 페르시아만이나 홍해로 나아가기가 어려웠다.

인도양을 왕래하던 선박들은 중국의 대형 선박들이었다. 宋代에 아라비아, 페르시아, 로마 사람들은 “바닷길”을 통하여 중국과 장사를 하던 상인들이 많았다. 그들은 대개가 비교적 안전한 중국선박을 이용하였다.

宋代 아래의 항해기술 발달로 말미암아 동남아 일대로부터 중국에 이르는 항로가 변화하였다. 당시의 航海船은 설비와 적재량, 항해 기술에 이르기까지 가장 선진적인 것이었다. 이 경우 하계 계절풍을 이용하여 항해하게 되는데 중국 동남의 계절풍은 여름에는 偏南風이 많고 겨울에는 偏北風이 많아 風向의 관계상 자연스럽게 그 기착 항구는 廣州가 되었다. 그러나 동남아 도서국가와의 교역이 증대되면서 계절풍의 영향을 크게 받기 시작하자 광주를 제치고 入出港이 편리한 泉州항으로 많은 선박이 입항하게 되었다.

계절풍은 해류와 더불어 해상 활동의 기본 상식이다. 계절풍의 중요한 특성 중 하나는 풍향이나 풍속이 계절에 따라 명확한 변화를 보인다는 점이다. 중국은 전형적인 계절풍 국가로 겨울에는 북풍과 서북풍이 많으며 여름에는 남풍, 봄에는 동북풍과 동풍, 가을에는 서풍과 남풍이 많다. 뜻이 발명되고부터 계절풍은 강남항로의 중요한 원동력이 되었다.

宋의 貿易선은 고려·일본·동남아시아 인도차이나 반도,

남해, 아라비아, 아프리카 지중해 연안까지 진출하였고 이러한 해역을 통하여 海商의 貿易船이 오고 갔다.

北方民族과의 문제로 인해 육상교통로가 자유롭지 못하게 된 宋代는 海上交通이 더욱 발달해 中國人的海外渡航이 비약적으로 증가했다. 이미 이전시기부터 멀리 서아시아로부터 渡來한 상인들과의 교역활동이 있었지만 이 시기에는 中國人的의 항해술 발전과 북방의 여의치 않은 상황 등으로 동남아시아 지역과의 南海貿易이 더욱 활발해졌다. 특히 축소된 강역과 북방민족과의 화친비용으로 재정적 부담이 클 수밖에 없었던 宋朝廷으로서는 외국과의 무역으로 얻을 수 있는 이익이 필요한 상황이었기 때문에 특히 南宋에 이르러 海外貿易에 대한 기대치가 매우 높아지게 된다.

宋代이래 천문항해, 지문항해, 나침반등을 이용한 航海技術의 발달은 동남아 일대로 나가는 航路에 변화를 가져왔고 선박의 규모가 커짐에 따라 아프리카에 이르는 해상 실크로드는 육상교통의 쇠락과 함께 더욱 발달하였다.

해상교류가 활발하게 전개되는 과정에서 외국 선박의 래왕과 조난율이 낮은 안전한 항로를 개척하게 되었다. 페르시아만에서 인도를 돌아 말라카 해협을 거쳐 중국에 이르는 바닷길을 이루어냈다.

육상 실크로드의 주요 교통수단이었던 낙타 한 마리가 실을 수 있는 짐은 270kg 정도여서 大商의 운반 양은 제한 될 수밖에 없고 짐을 싣고 짚는 듯한 사막을 통과해 가려면 엄청난 고통을 수반하였고 수송가격도 비싼 것이었다.

10세기 후반부터 11세기가 되면서 동아시아 해역에서 커다란 변화가 일어난다. 중국에서 제작되는 ‘정크’라는 원양범선과 나침반을 이용한 새로운 항해기술이 결합되어 광동, 복건, 절강 상인들이 남지나해 인도양으로 진출하기 시작한 것이다. 海上貿易은 11, 12세기가 되면서 교역의 범위가 말라카 해협을 넘어 인도양에까지 미치게 되고 동의 정크 교역권과 서의 다우(이슬람 상선) 교역권이 공생하는 시대로 들어선다.

중국을 중심으로 한 동아시아 지역의 해역은 크게 몇 가지 海域圈으로 나눌 수 있다. 중국 대륙과 한반도가 감싸고 있는 黃海와 통칭 동중국해라고 불리는 해역, 그리고 남중국에서 그 남쪽의 인도네시아와 말레이시아 반도에 이르는 남중국해 영역이 그것이다. 이런 해역은 현재도 그렇지만 과거에도 하나의 貿易圈을 형성했다. 물론 당연히 이런 貿易圈은 베타적 영역이라고는 할 수 없다. 정보와 기술이 발달할수록 이런 貿易圈안에서 활동하던 사람들은 더욱 먼 지역까지 여행하게 되었고 점차 하나의 貿易圈으로 통합되었다.

海外貿易과 변방互市는 宋代 사회경제에 커다란 작용을 하였다. 宋太宗(976-997)때 전국은 매년 海舶, 河江舟船 3천여 척을 만들고 京城에는 造船務가 설립되어 있었다.

海上貿易의 발전에 따라 관이 장악한 해외무역의 전문기구인 市舶司는 시대의 요구에 따라 나타났다. 宋代는 海上貿易을 관리하는 市舶제도를 통해 대외무역제도가 전형화, 체

계획된 시기라고 할 수 있으며, 시박제도하의 대외 무역은 보호무역내지 관치경제의 성격이 강한 개방성향의 상업자본 형태이다. 무역 업무를 관장하는 조정의 파견기관으로 통제 기능을 가졌으며 당시 무역선에서 받아내는 세금 수입은 국가의 중요한 재정 수입원의 하나였다.

宋代에 제정한 수출입 무역을 관리하는 시박조례는 무역 법규이며 내용은 상세하고 철저하여 상선이 해외로 나갈 때는 반드시 정부가 발행한 허가증(公凭)이 있어야만 했고 어떤 나라에 가서 통상을 하더라도 반드시 보고하도록 하였으며 귀항하면 원래 검증한 市舶司 소재지로 돌아가 수입세를 납부하였다. 허가증에는 선주, 화주 및 승선 인원의 인적사항을 자세히 기재하였으며 선박의 용량과 물품을 문서로 서명하고 귀항시 시박관원의 검사를 받았다. 은닉한 물품은 밀수로 다스리며 허가 없이 海上貿易을 한 자는 엄히 다스리고 물품을 압수하였다.

해적을 방지하기 위해 상선이 출항할 때 일정한 무기(도검, 활과 화살)를 휴대하였으며 돌아오면 반납하였다. 시박직원의 부정을 엄히 다스렸으며 권력을 이용하여 사적 이익을 꾀하는 것을 명문으로 금지하고 있었다. 대외무역을 철저히 관리 통제하면서 상품 경제와 해외 교역을 증대시켰던 것이다. 이러한 시박제도는 오랜 기간의 변화 과정을 거쳐 비록 역사의 긴 흐름 속에서 사라졌지만 중국의 海上貿易사상 하나의 중요한 제도였고 국가 재정에 커다란 역할을 했던 것이다.

남송시대 海上貿易이 활성화되자 무역 규모가 큰 항구에 市舶司를 설치하였던 경위, 업무, 변화를 살펴보면 당시 海上貿易을 이해하는데 쉽게 접근할 수 있을 것이다.

당시 宋과의 해외무역대상은 멀리는 서아시아에까지 미쳤지만 주 대상 지역은 역시 동남아시아 일대라고 할 수 있다. 그런데 이 지역은 많은 香料의 원산지이자 주요 生産地였으며 향료는 해외무역의 귀중한 상품으로 여겨진 비단·자기와 더불어 막대한 이윤을 가져다 주는 교역품으로 유럽과 마찬가지로 宋代 상인들에게는 최대 관심품목으로 국가 재정에도 커다란 영향을 미쳤다. 수익이 높고 순에 넣기 힘든 물건이기 때문에 이를 구하기 위해서는 모험적인 교역이 필수적이었다.

향료는 중국역사상 장기간 대량 수입한 상품으로 대외 무역사상 많은 논란의 대상이 되었으며 황실과 귀족 등 상류층이 사용한 물품이었기 때문에 수입도 점차 증가할 수밖에 없었다.

이런 점을 감안해본다면 宋代에 香料가 海外貿易에 중요한 위치를 점하고 있었음을 추측해 볼 수 있다.

본고는 남송시대 海上貿易의 발달을 가져온 배경에 주안점을 두고 해외무역 관리체계와 향료무역의 구체적인 내용에 대해 언급하고자 한다. 이런 과정 속에서 宋代 海上貿易이 차지하는 역사적 비중에 대한 이해도를 높일 수 있는 실마리를 제공할 것으로 기대된다.

2. 해양환경과 안전항해

항해는 좋은 날씨이면 몇 일이고 계속하였고 비나 안개로 육지 연안이 보이지 않거나 위험을 느낄 때는 약간 항해는 하지 않았다. 바람과 파도가 거세면 가까운 섬에서 순풍을 기다리고, 날씨의 변화가 심하거나 식량이 부족할 때는 섬이나, 만, 강 입구에 정박하였으며 속도는 떨어져도 둑의 연안 항해는 당시에 안전한 항해 방법이었다.

망망한 푸른 바다를 돌진하여 한 점의 목표도 없는 수평선을 넘어서 가려고 하는 것에는 오랜 경험과 준비와 실패를 반복하지 않으면 안 되었던 것은 당연하다. 하지만 세대를 넘는 시행착오의 축적과 연쇄적인 기억이 선원에서 선원으로 이어져 정보가 종합되는 해역세계가 성립되었던 것이다. 육지로부터 멀리 떨어진 大洋에서는 망망한 바다와 수평선 그리고 태양, 달, 별 등의 천체 이외에는 볼 수가 없다. 따라서 海圖나 항해용구가 없었던 당시로서는 오랜 경험으로 얻은 지식은 귀중한 항해술의 기본이 되었을 것이다.

해양환경을 이해하는 것은 해상 활동에 대한 경험과 기술의 필수적 요소에 속하는 것이다. 초기의 항해자는 육지를 시야에서 놓치는 것을 두려워하였다. 육지를 놓쳤을 경우에는 육지에 사는 새*를 이용하는 일은 널리 행하여 졌다.

항해 중에 육지에 사는 새를 미리 준비해 두었다가 새를 날려 보내 그 새가 하늘 높이 올라가서 육지를 발견하고 날아가는 곳을 따라 항해하는 방향 잡이로 삼아 날아가는 새를 따라 돌아갈 수 있었다.

또한 고대인들은 움직이지 않는 구름 밑에 섬이 있다는 것을 알았다. 육지가 태양열에 가열되어 상승기류가 발생하고 산꼭대기 윗부분에 샷갓 모양의 구름이 생긴다는 사실을 알게 되었던 것이다. 바닷물의 색깔을 보고 육지에 가까운 것을 알았으며, 바다의 색이 변하면 줄에 추를 매달아 바다에 내려서 수심을 확인하기도 하였다. 배 밑바닥도 부식이나 충해, 조개 등이 붙어 구멍이 생기거나 훼손되는 것을 방지하기 위해 상어 기름으로 코팅하였다.

근해에서 풍부한 항해경험을 얻은 후 비로소 원양으로 진출하는 것이 해상활동의 기본임은 더 이상의 설명을 필요로 하지 않는다. 그들은 항해 도중에 나타나는 海中生物의 종류와 바다의 색깔, 바람 부는 방향, 해류, 바다의 깊이 등으로서 근처 연안을 찾는데 이용하는 등 경험으로 알게 된 해양환경의 지식을 활용하여 교묘한 방법으로 항해의 안전을 도모하였다.

속력의 측정은 맨 처음에는 선박 안에서 나무토막을 바다에 던져 선미 쪽으로 흘러가는 시간으로 계측하였다.

인류가 처음으로 바다로 나아가던 때는 육지의 산등이 보이는 범위 안에서만 항해하는 초보적인 기술에만 한정되어 있었다. 그러나 대항해가 시작되면서 방향을 알아내기 위하

* 宮崎正勝「海로부터의 世界史」角川選書, 383, 2005, pp.117.

여 북극성 같은 별자리나 태양이 뜨고 지는 것에 의지하였다.

해양민족 페니키아인의 별이라 불리는 북극성은 지중해를 항해하는데 기본적으로 활용되었다. 항해자들은 수평선과 북극성의 올려본 각을 측정하여 자기 배가 남·북의 어느 지점에 위치해 있는지를 알았으나 혼들리는 배위에서 정확한 수치를 측정하기가 힘들어 수백 킬로미터의 오차가 발생하기도 하였다.

근해, 연안 항해에서 점차 원양항해로 옮겨짐에 따라 한계를 극복하는 방법은 항해술의 발달과 경험의 축적이다. 해양민들에게는 경험이나 자연현상에 대한 소박한 관측을 통해서 극복하거나 부분적으로 해결할 능력이 있었다고 판단되며 천문항법을 이용한 대항해가 이루어졌다.

항해자의 위치를 결정하기 위해 관측된 천체의 위치를 이용하는 방법, 즉 배의 방향을 알아내는 것에서 배의 위치를 확정하는 기술은 宋代에 커다란 진전이 있었다.

경험이 있는 항해자들은 하늘에 반짝이는 무수한 별들 가운데도 곧잘 자기가 원하는 천체를 찾아낼 수 있으며 또 그것을 자랑스럽게 여겨 왔다. 이와 같은 능력을 기르기 위해서는 평소부터 북두칠성이나 오리온 등과 같이 뚜렷한 성좌의 위치나 형상을 알고 이를 기초로 다른 별들과의 상대적 위치를 기억하고 있었다. 계절풍의 방향은 가을에서 겨울철에 부는 북풍계열의 바람과 봄에서 여름에 걸쳐 부는 남풍계열의 바람이 있다. 남송시대 해상들은 모두 계절풍을 이용하여 항해한 것이다.

강남 동쪽의 해流는 매년 1월부터 4월까지는 북에서 남으로 흐른다. 5월부터는 동북으로 흐르기 시작하며 9월부터 시작하여 다음해 4월까지는 북에서 남으로 흐른다.*

복건과 천주의 대 南洋貿易을 겨냥한 海流를 이용한 항해는 1월부터 4월, 9월부터 다음해 4월까지 많이 이루어졌을 것으로 추측된다. 항해에 또 다른 변수는 계절풍이다. 둑이 발명되고부터 계절풍은 항해노선분석에 중요한 비중을 차지했을 것이다.

조류의 움직임이 복잡한 지역은 지역조류에 익숙하지 않으면 항해가 불가능하다. 기계동력을 사용하지 못하고 風力を 이용한 둑을 사용할 경우에 바람은 항해의 성패여부에 결정적인 요소가 된다. 계절에 따라서 다르고 지역에 따라서 다른 것이 바다의 바람이다.

항해에 영향을 끼치는 자연조건 중에서 기본적인 것은 해류와 조류, 바람이 있다. 해류는 바람의 영향과 조류의 영향을 받으며 대륙으로부터 하천수 유입량에 따라 변화가 많다.

宋代에 이르러 造船業도 커다란 진보를 가져 왔다. 운하 운송의 증가와 남해 무역의 발달 등으로 인하여 길이가 10여丈에 달하고 적재량이 2000石에 달하며 50명부터 십자어는 100여명까지 실을 수 있는 遠洋航海用 선박도 건조되었

* 盛永俊太郎等 「稻의 日本史」 筑摩書房 1996 附圖 海流圖에는 1월부터 12월까지 매 월마다 1장씩 12장의 해류도를 싣고 있는데 經·緯度·海流가 통하여 海域 및 流向·流速 등을 표기해 놓고 있다.

다.

한편 중국연안을 남하하는 해류는 渤海 및 黃海북구에 기원하며 중국 대륙연안을 따라 남하하다가, 남중국해 방면으로 사라지는데 상해만 근처에서 방향을 바꾼다. 원양 항해의 한계를 극복하는 방법은 항해술의 발달과 경험의 축적이다. 경험이나 자연현상에 대한 관측(천문항해), 指南의 사용으로 해상항해가 이루어졌다.

海路에는 出港地와 寄着地의 항구가 있었고 해로와 항해술이 요구되었다. 남송은 국가 간의 세력변화에 대응한 조선과 항해술 발달과도 관계가 있었다.**

망망대해에서 일을 계속하는 배사람들에게는 동력선이 없고 일기예보를 알지 못하던 때이기에 안전운항이 가장 큰 소망이었다. 배를 타는 사람들은 그들 생활터전인 바다에서 배가 파산되는 일이 없도록 지극정성으로 빌고 모든 일에 실수 없이 좋은 수확을 올릴 수 있도록 기원하면서 초월적인 힘을 가진 신을 의식하지 않을 수 없었다. 용왕신은 남성을 상징하고 배는 여성의 상징한다. 여객선 이외의 배에는 여성을 태우지 않는 불문율이 있었다. 바다에 도전하는 인간의 힘에 한계를 느꼈을 때 또 다른 힘에 의탁할 수밖에 없었다. 이런 금기는 심적 부담을 덜어냈다.

출어 준비 때 쥐가 뛰어내리거나 육지로 도망치면 출어를 연기한 것은 동물의 영감을 활용하였으며 출항 때는 동물의 피를 바다에 뿌려 海神을 받들었다.*** 이것이 오늘날 선박 진수식 때 붉은 와인을 바다에 뿌리는 것으로 이어지고 있다(바이킹). 안전항해를 기원하는 마음에서 나온 것이기 때문에 이 금기 사항은 오히려 마음의 평화를 얻고 믿음을 주는 하나의 매개체가 될 수 있었다.

‘여자 얼굴 고운 것과 바다 고운 것은 밀지 못 한다’라는 속담이 있다. 고요하고 잔잔한 바다는 폭풍전야가 될 수도 있기 때문이다. 인간 생활에서도 교만하지 말고 무엇인가 두려움을 알아야 하지만 바다에 대해서도 알아야 한다. 배사람들은 유구한 바다의 생활에서 일찍부터 바다를 두려워 할 줄 알았다.

3. 海外貿易의 확대와 해상 실크로드

3.1 海外貿易의 확대

元鼎 6년(기원전 111) 중국인은 남인도의 黃支에까지 航海해 가서 이 지방의 진기한 산물을 수입했다. 이것은 기록상 나타난 中國人의 海上貿易史에 관한 가장 오래된 기록이다. 宋史「食貨志」互市舶法條에도 西漢初期부터 시작된 海上貿易에 대한 사실을 밝히고 있는데, 宋代는 특히 南海貿易을 중심으로 海外貿易이 크게 발전했다. 宋은 해외무역의 발달과 市舶司의 확대 설치로 1백여 개에 이르는 교역지역과

** 汶江, 「古代中國與亞非地區的海上交通」, 「中國古代海洋史」, 四川省 社會科學出版社, 1989. pp.5-6.

*** 宮崎正勝 「위의책」, pp.116.

4백여 종류의 화물, 특히 향료를 비롯한 도자기 무역으로 해상 실크로드를 형성하였으며 이는 그 동안 동서교역로의 중심이었던 육상교통을 초과할 정도였다.*

사실 唐代이전 中國人的 해외진출은 빈번하지 않았다. 무역은 주로 페르시아 상인이나 아라비아 상인들에 의해 이루어졌다. 그러나 北方民族과의 모순적 관계 등 국제정세와 唐代부터 서서히 아라비아 상인들에 의해 자국받은 중국인 상인들의 활동의 증가로 宋代의 해외무역은 이전과는 다른 양상을 나타내기 시작했다. 宋朝政은 적극적으로 朝貢을 유치했으며 廣州(971)·明州(999)·杭州(999)에 각각 市舶司를 설치해 貿易事務를 관장하도록 했다.** 이를 보통 三司라고 통칭했는데 그 후 이를 확대해 泉州(1087)·密州(1068~1077)·秀州(1163~1164)·溫州(1163~1164)·江陰(1145)·上海(1145) 등에도 각각 市舶司를 설치하고 감독관을 두어 무역사무를 관리했다.***

당초 宋이 처음부터 이익을 목적으로 海上貿易을 장려한 것은 아니었다. 海外貿易은 어디까지나 朝貢貿易의 연장선상에 있었다.**** 그러나 국가재정의 위기에 따라 점차 해외무역을 장려하는 쪽으로 정책이 변화해갔다.***** 당시 상품에 부과하던 관세를 抽解라고 불렀는데 이 관세수입은 재정부족분을 상당부분 충족시켜주었다. 관세는 일반적으로 모든 상품에 대해 10분의 1을 부과했으나 때때로 조정에서 세액을 늘리기도 했다.* 또한 太平與國 7년(982)에는 수도인 開封에 權易院을 두어 중요 무역상품의 專賣制를 강화했다.

해외상황의 변화와 맞물려 宋朝의 무역정책은 일정부분 성공을 거두었다. 1049~1054년 海上貿易의 연평균수입액은 53萬緡이었던 것이 해외무역에 대한 개혁기에 해당하는 1068~1078에는 77萬緡으로 증가했다.** 특히 紹興 말년(1162)에는 변화된 관세규정을 적용해 국가의 수입이 많이 증대했는데 “紹興 말년에 廣州와 泉州의 市舶司는 商品과 商品賣買에 과세함으로써 매년 200萬緡의 이익을 거두었다.”***고 할 정도였다. 이와 같은 해외무역의 성공은 海外貿易의 개혁을 주도했던 新法黨이나 정치적으로 반대 입장에 있던 舊法黨을 불문하고 해외무역에 의한 수입증대를 피하는 계기가 되었다.**** 특히 南宋代에는 국고수입에서 海外貿易은 상당히

* 錢偉長 저, 오일환 역(1998), 중국 역사 속의 과학발명, 전파과학사, pp.95-106.

** 宋史, 卷186, 食貨志 8, 互市舶法.

*** 藤田豊八(1907), 宋代の市舶司及び市舶條例, 東方學報 7-2, pp.159-246.

**** 文獻通考, 卷20, 市舶互市.

***** 李東潤(1982), 宋代의 貿易政策, 史學志·朴武成博士華甲紀念論叢, pp.498-499.

* 紹興 14년(1144)에는 특히 香辛料 등에 대해 10분의 4를 부과하기도 했다.(李心傳, 建炎以來朝野雜記, 甲集 卷15)

** ‘文獻通考’ 卷20 市舶互市.

*** 李心傳, 建炎以來朝野雜記, 甲集 卷15.

중요한 역할을 차지하게 되었는데 수도인 杭州와 가까운 泉州의 중요성이 더욱 커져 廣州를 대신해 최대 국제무역항의 지위를 점하게 되었다.

宋代 海上貿易으로 인한 수입고는 연차적으로 증가했다. 아래 Table 1에서 1162년의 경우를 보면 海上貿易의 수입총액이 정부세입총액의 30분의 1로 나타나는데 이는 南宋朝廷이 연안의 9개 항구도시에 市舶司를 설치하고 海上貿易을 장려한 결과였다고 할 것이다.*****

Table 1. 宋政府財政一覽表

(단위:緡錢)

年 代	政府歲入總額	海上貿易收入高	中央政府官吏·陸軍月俸 總額
960	16,000,000	300,000	125,000
1049~54	39,000,000	530,000	
1057~63	36,000,000	-	
1064~67	-	630,000	
1068~78	50,600,000	778,229	
1076	-	540,173	360,000
1086~93	48,480,000	417,000	
1102~11	60,000,000	1,111,000	1,200,000
1128	10,000,000	2,000,000	800,000
1147	-	2,000,000	
1156	40,000,000	2,000,000	
1162	60,000,000	-	
1174~89	65,300,000	-	

* 출처 : 李東潤, 「宋代의 貿易政策」, 史學志·朴武成博士華甲紀念論叢 p.500.

宋代의 이와 같은 무역발달의 증기는 비단 위와 같은 무역수입의 증대뿐만 아니라 해외에서의 유물을 통해서도 확인할 수 있다. 香料 등의 물품수입 대가로 수출된 중국산의 물건, 특히 銅錢과 도자기가 인도양의 여러 지역에서 발견된다.* 이런 물건들과 함께 中國人 상인들도 아라비아까지 진출했다.

그렇지만 이런 해외무역 발달이 반드시 宋에 긍정적인 작용만 한 것은 아니었다. 해외무역에 따른 부작용도 일각에서는 나타났는데** 향료수입을 포함한 사치품의 수입증가는 도리어 재정문제를 가져오는 하나의 요인이 되었다.*** 또한朝廷도 재정수입의 확대를 위해 국영창고에 집적된 상품을 경매나 강제로 매도하기도 했다. 즉 향료나 상아 등의 귀중품을 조잡한 상품에 할당해 강제로 민간에 팔아 문제가 생기기도 했다. 예를 들면 乾道 1년(1165) 河南省 桂陽縣에서는 정부에서 배당한 상품판매의 성적이 불량하다는 이유로 선고된 형벌에 불만을 품고 반란이 발생하기도 했다.****

**** 李東潤(1982), 宋代의 貿易政策, 史學志·朴武成博士華甲紀念論叢, p.499.

***** 李東潤(1982), 宋代의 貿易政策, 史學志·朴武成博士華甲紀念論叢, p.501.

* 山本達郎(1939), 安南の貿易港 雲屯, 東方學報 IX, pp. 227-309.

** 李東潤(1982), 宋代의 貿易政策, 史學志·朴武成博士華甲紀念論叢, p.501 및 p.503.

*** 李東潤(1982), 宋代海上貿易의 諸問題, 東洋史學研究 第17輯, p.32.

이런 요인들로 인해 사치품의 수입 금지를 건의하는 일도 있었는데* 재정악화로 인한 외국상품에 대한 사용금지와 외국무역 중지에 대한 요청으로 宋朝廷은 결국 慶元 3년(1197) 외국으로 나가는 商船의 출항 불허 방침을 세웠고 淳祐 8년(1248)에는 외국상선이 출입하는 무역항을 폐쇄하고 말았다.

3.2 해상 실크로드

당 후기에 들어서면서 농업 생산력의 증대와 상업의 발달은 많은 양의 서역물품을 구입하게 되었고 기존의 실크로드를 통한 수송능력은 한계에 직면하게 되었다.

경제적 변화에 따른 교역량의 증대는 바닷길을 이용한 운송수단을 강구하게 되었고 조선기술이나 항해술의 발달로 안전하고 신속한 운항이 가능해지자 물류이동에 큰 변화가 일어난 것이다.

육로의 대표적 운송수단이었던 낙타는 선박의 적재능력에 비교할 수 없었다. 100톤 규모의 상선은 낙타 2천 마리의 수송능력을 가진다고 한다. 일찍이 조선의 실학자 박지원은 육로를 천리 가는 것보다 해로로 만리 가는 것이 편리하다고 선박 운송의 중요성을 강조한 바 있다.

도서 분포, 조류, 풍향 등의 정보가 조합되어 항구를 연결하는 해역세계가 성립되었던 것이다. 이리하여 해상의 안전이 확보되자 해상운송이 육상운송의 대체수단으로 널리 이용되기 시작한 것이다.

해상 실크로드가 개척된 것은 언제부터인지 확실치 않으나 실크로드가 정착된 것은 8세기 전후부터이다. 唐代에 이르러 私貿易이 성행하고 상류층이나 황실의 여인들이 필요로 하는 사치품이 해외무역선을 이용해 반입되었으며 촉매제 역할을 하였다.

해상 실크로드를 南海路라고 하는데 이는 남쪽의 해로라는 의미로 실크로드의 부분적 해로이자 전체를 의미한다고는 볼 수 없으며 역사적, 지리적으로 유래된 명칭이다.

해상 실크로드는 역사적으로 볼 때 고대로부터 근대에 이르기까지 지중해에서 홍해, 아라비아 해를 지나 인도양과 서태평양에 이르는 동·서간의 교역이 이루어졌던 바닷길이다. 중세에 이르기까지 이 바닷길을 통해 동방의 비단, 칠기, 도자기, 향료, 차 등이 대량으로 서방에 수출되었다. 그리하여 “도자의 길” “향료의 길”이라고 불리기도 한다.

해상 실크로드는 육상 실크로드**에 반대되는 개념으로 실크로드가 정착된 것은 8세기 전 후 부터이다. 해상 실크로드는 唐代에 개척되어 송·원대에 해상교류의 황금기였다.

**** 上同.

* 예를 들어 輿化軍知事 王居安은 上奏에서 “蕃舶多得香犀象翠，崇侈俗，洩銅金，有損無益，宜遏絕禁止”(宋史, 卷405, 王居安傳)라며 外國 상품의 수입 금지를 주장하고 있다.

** W. 프랑케 東西文化交流史 「단국대 출판부 : 김원모 옮김」 . pp.6.

가탐(賈耽)이 기록한 廣州通海夷道에는 당대에 서아시아 및 남양지역의 항로를 다음과 같이 열거하고 있다.

첫째 항로는 광주동남해안에서 출발하여 200리를 항해하여 현재의 홍콩에 도착한 후 범선이 바람을 따라서 서쪽으로 가다가 이를 후 해남도 동북쪽 七州열도에 도달했다. 남쪽으로 이를 동안 다시 더 가면 해남도 동남연안에 있는 獨珠山에 도착했다. 또 3일을 가서 베트남 동쪽 해안에 도달하고 3~4일 더 가면 곤륜도에 도착했다. 다시 5일을 가서 六甲해협에 도착하였는데 이곳에서 남·북으로 100리 지점에 북쪽은 말레이시아반도 남만이고 남쪽은 인도네시아 수마트라 동남부였다.

둘째 항로는 싱가풀 근처에서 서쪽으로 3일 동안 항해하다가 말레이시아 해협 남쪽에 도착하였다. 다시 북쪽으로 4일 항해하면 스리랑카에 도착한다. 북쪽 해안이 100리 거리다. 서쪽으로 4일 가면 인도 서남쪽을 거쳐서 남인도의 가장 남쪽에 도착한다. 다시 인도 서해안을 따라서 작은 나라 20여 개를 거쳐서 페르시아 만에 도착하였는데 바다에 등대를 세우고 밤에 촛불을 켜서 항해하는 사람들에게 길을 안내하였다. 며칠 더 가면 아랍의 바스라 항에 도달하며 아라비아 만과 페르시아 만을 따라 항해하였다.

셋째 항로는 아랍 서해안에서 페르시아 만에 이르는 항로이다. 항해기간은 89일이라고 한다. 아랍의 당시 기록은 당나라 선박이 홍해에 도착했고 이집트를 향해서 항해했으며 항해 도구와 기술에 큰 어려움이 없었다고 한 것을 보면 놀라울 정도의 항해술을 가지고 있었다. 당대의 “바다 실크로드”는 동아, 동남아, 남아, 페르시아 만과 동아프리카를 연결시켰다.

나침반과 항해술이 발달한 宋代에는 중국의 원양항해가 대단히 발전했으며 중국 무역선이 인도양, 아라비아 해, 홍해 까지 진출하였다.

한나라가 시작되면서부터 중국과 말레이 반도를 경유하는 해상 접촉이 시작되기 시작하였고, 당나라 이후부터는 내왕이 빈번해졌다. 해상 실크로드가 개척된 것은 언제부터인지 확실치 않으나 당대부터 기본적으로 이 항로를 이용하였다. 또한 중국과 서방과의 무역을 위하여 이 항로를 교역로로 이용하기 시작하였다.

이것을 중국 사람들은 해상 실크로드라고 부르기 시작하였다. 사료에 나타난 10세기까지의 해상 실크로드는 양주-광주-월남 동안-자바-수마트라-말라카 해협-실론-인도 서안-페르시아-바그다드-콘스탄티노폴-로마로 연결되어 있다고 할 수 있다.

해상 실크로드는 지역적으로는 이미 기원전부터 이용되고 있었다. 로마제국이 해상로를 이용하여 인도와 무역을 하였으며 기원전후 인도의 뱅골만 상인이 개척한 항로가 인도의 항해기에 보이고 있다.

나침반과 항해술이 발달한 宋代에는 무역선이 인도양, 아

라비아, 홍해까지 진출하였으며 고려, 일본, 인도차이나 반도, 미얀마, 말레이 반도, 인도네시아, 필리핀, 방글라데시, 인도, 파키스탄, 스리랑카, 이집트, 아프리카 동부, 지중해 연안 등은 당시 중국과 무역을 하였다.

당나라 시대가 실크로드의 전성기라면 宋代는 그의 황금기라고 할 수 있다. 명대에는 정허의 남해 원정 때 남해 교역을 이용하여 조공무역을 확대하고 실크로드 해상권을 장악했으나 그 후 중국의 해양 지배권은 약화되고 서구 세력이 이 항로에 진출하기 시작하였다.

4. 造船과 海運業의 發達

4.1 항해기술의 발달

일반적으로 원거리 貿易일수록 이윤이 많은 것이 원칙이다. 그러나 원거리 교역의 경우에는 어느 정도 수량을 갖춘 상품이 있어야 가능했다. 즉 자본과 사용량과 운송수단을 갖춰야만 貿易이 이루어졌다.

해상활동의 성패는 몇 가지 요인이 있지만, 가장 기본적인 것은 船舶으로 조선술은 인류의 역사와 함께 한다. 인류의 역사는 물과 바다와 밀접한 관계를 가지고 전개되어 왔다. 그리고 그 매체는 두 말할 것 없이 선박이었다. 인류의 역사가 유구한 것처럼 배의 역사는 길고 인류와 함께 했다.

수레를 발명한 비슷한 시기에 중국인들은 “낙엽이 물위에 떠 있는 것을 보고 배를 만들게 되었다.”라고 『世本』에 기록되어 있으며 『淮南子』에는 “고목이 물에 떠 있는 것을 보고 배를 만들게 되었다.”고 했다. “나무를 파서 배를 만들고, 나무를 깎아서 노를 만들며, 배를 모아서 폐를 만들고, 옛목을 타고 강을 건넌다.”*고 했다.

이후에 오구, 화고, 백익, 공추등의 발명과 개량을 거쳐 거룻배인 봉 뜻인 범등을 더 갖추어 완비하였다. 배의 용용은 BC 700년부터 BC 500년 사이의 春秋時代에 대단히 발전되었다. 春秋 말엽 강소에서 항해하여 산동 지역으로 쳐들어간 사실은 견고한 선박이 있었을 뿐만 아니라 비교적 수준 높은 항해 기술도 있었기 때문이다. 중국 고대의 조선 사업이 위대한 성과를 가져오게 된 것은 일찍부터 못인 鈞子와 오동나무 기름인 桐油를 사용할 줄 알았기 때문이다.

중국에는 기원전 秦·漢시대부터 배가 매우 발달했음을 알려주는 유물이 출토되었고 BC 150년경 漢武帝는 1000여명을 태울 수 있는 큰 전함을 만들었고 晋나라 王浚이 제조한 전함은 2000명을 수용할 수 있었다. 吳나라

* 『剝本爲舟 故木爲楫 方舟設牀 乘桴濟河』 등 중국의 배에 대한 기록은 悠遠한 역사를 가지고 있다.

의 孫權은 멀리 남양 방면에 사신을 보낸 일이 있고, 東晉의 法顯은 『佛國記』에서 그가 탄 배의 승선 인원이 약 200명이나 되는 범선이라고 하였다.

隨나라 양조는 800명을 태울 수 있는 대전함을 만들었으며 중국 해안에서 직접 페르시아만까지 왕래하면서 스스로 자킬 수 있는 무기와 뜻과 닻도 있었으며 작은 구명선도 있었다. 갑판의 선원 역시 조직과 규칙이 있었다. 宋代 이후 중국의 선박은 指南針의 발명과 응용, 그리고 많은 뜻과 뜻대인 檻 그리고 방수 구획인 隔離艙등 발달된 기술로 동남아 해상을 장악하였다. 1974년 福建의 泉州灣에서 宋代의 海船이 발굴**됨으로써 宋代의 놀라운 선박 발달을 알 수 있으며 南宋 말 1271년 무력에 침몰된 것으로 밝혀졌다.

항해와 조선 기술에 있어서 중국인들은 뜻을 가진 海船의 조선 기술에서 최고봉에 달하였다. 당시 페르시아 선박과 아라비아 선박들은 부피가 대단히 작았을 뿐만 아니라 조선에서도 뜻을 쓸 줄 모르고 단지 야자나무 껍질로 뒷줄을 꼬아서 선박 판을 봉하고 기름을 먹인 다음에 점성토로 틈을 메웠을 뿐이었다. 따라서 배가 튼튼하지 못하였고 폭풍에 저항하는 힘 역시 가하지 못하였다. 그러므로 당시 페르시아와 아라비아 선박들은 페르시아 만이나 홍해를 나아가기가 어려웠다.

인도양을 왕래하던 선박들은 중국의 대 선박들이었다. 唐宋시대에 아라비아, 페르시아, 로마사람들은 “바닷길”을 통하여 중국과 장사를 하던 상인들이 많았다. 그들은 대개가 비교적 안전한 중국선박을 이용하였다. 당시 廣州, 泉州는 對外 貿易 통상 항구로서 外國商人들이 많이 거주하였다. 宋代에는 官營船으로 稅穀을 운반하는 漕運船인 有網船, 관원객선인 座船, 戰船, 군사를 나르는 運兵船인 馬船등도 있었다. 宋代의 조선술은 서양보다 적어도 200년 가량 앞섰던 것임에 틀림없다.***

宋代 아래의 항해기술 발달로 말미암아 동남아 일대로부터 중국에 이르는 항로가 변화하였다.**** 당시의 航海船은 설비와 적재량, 항해 기술에 이르기까지 가장 선진적인 것이었다. 이 경우 하계 계절풍을 이용하여 항해하게 되는데 중국 동남의 계절풍은 여름에는 偏南風이 많고 겨울에는 偏北風이 많아 風向의 관계상 자연히 그 기착항구는 廣州가 되었다. 그러나 동남아 도서국가와의 교역이 중대되면서 계절풍의 영향을 크게 받기 시작하자 광주를 제치고 入出港이 편리한 泉州항으로 많은 선박이

** 배는 뒷이 뾰족하고 선체가 납작하고 넓었으며, 벗머리는 뾰족하고 배 뒤끝이 사각형인 형태였다. 삿대인 桅가 많았으며 선체는 3중 목판으로 13개의 방수구 확인 격리창이 있어 대단히 무거웠다. 복원된 고선의 길이는 35m 넓이는 10m이며 지금 泉州海外交通史 박물관에 진열되어 있다.

*** 金在瑾, 『배의 歷史』 「正宇社」 1993, pp.102.

**** 李東華, 『泉州與我國中占的海上交通』(臺北, 學生書局, 1986), pp.101-106.

입향하게 되었다. 예를 들어 필리핀, 보르네오 등지와 교역이 증대되면서 직접항로가 개설되면서 계절풍의 영향을 받아 泉州에 이르게 된다. 泉州가 廣州港을 제치고 대표적 貿易항이 될 수 있는 요인 중의 하나이다.

계절은 해류와 더불어 해상 활동의 기본 상식이다. 계절풍의 중요한 특성중 하나는 풍향이나 풍속이 계절에 따라 명확한 변화를 보인다는 점이다. 중국은 전형적인 계절풍 국가로 겨울에는 북풍과 서북풍이 많으며 여름에는 남풍, 봄에는 동북풍과 동풍, 가을에는 서풍과 남풍이 많다. 뜻이 발명되고부터 계절풍은 강남항로의 중요한 원동력이 되었을 것이다.

南宋에 이르러 항해기술의 진전 및 貿易상대국의 다변화로 인해 泉州港이 廣州를 제치고 대표적인 貿易항으로 부상하게 된다. 원양 航海는 천체나 태양의 움직임을 관찰하여 위치와 航路를 측정해야만 했다. 물론 이것은 맑은 날 시정이 좋은 때에 한한다. 이미 後漢이나 삼국시대에 방향판정술이 이용되었다고 한다. 별자리 천문항해였을 것으로 추측되며 法顯의 “佛國記”에도 天文航海를 한 기록이 나온다.* 무동력으로 해, 조류와 바람 등 자연의 흐름에 따라 움직이는 표류성 항해임으로方向과 과도를 해치고 나가는데 指南(나침반)을 널리 사용하여 어려움을 극복하였다.

宋代 朱彧의 評注可談에는(1119) 항해할 때 나침반을 사용한 세계최초의 기록이 있다. 指南의 사용은 이미 漢武帝시 사신들의 航艇에서 나타나기 시작하여 南北朝시대에 이르면 기록이 다수 보인다.**

주옥의 “평주가담”에 의하면 흐린 날씨와 어두운 밤에 지남침을 보아 자리를 알아보고 별자리와 해를 관측했던 사람이 반드시 필요했다. 이러한 직책을 가진 사람을 舟師라고 하였는데 宋代 원양 항해시에 아주 중요한 역할을 하였다. 宋代에는 항해에 指南針이 보편적으로 널리 사용되었다. 1123년 고려에 간 徐兢은 “高麗圖經”에서 이와 유사한 기록을 남겨 당시에 널리 응용되었음을 알 수 있다. 당시 중국의 큰 배들로 구성된 海舶은 海商集團을 형성하여 동남아시아와 인도양에서 활약하였다. 당시의 중국선박들은 구조가 튼튼하고 둑대가 많았다. 규모가 커서 한배에 500~600명이 탈수 있었고 30만 근까지 운송할 수 있었으며, 지남침과 避水 창고를 갖추고 있었기 때문에 航海가 비교적 안전하였다.

船舶들은 암초에 부딪쳐 침몰하는 위험을 면하기 위하여 선창에 서로 물이 통하지 않는 10개의 폐수 창고인隔壁을 만들어 침수에 대비한 이중, 삼중의 안전장치를 마련하여 선박을 설계하였다.

11세기 말엽에 이르러 沈括(1030~1093)은 “몽계필남”에서 지남침의 사용 문제를 언급하였다. 마구 흔들리는

배에서 자석침을 손가락이나 물그릇 위에 올려놓고 방향을 알아내자면 떨어뜨리기 쉽고 불편하였다. 따라서 그는 밀랍을 입힌 실을 자석바늘 중간에 페어 달아 놓으면 회전이 비교적 잘되어 아주 편리하게 사용할 수 있는 방법을 생각해 내었다. 나침반 이용의 개선 방법이었다. 天文航海의 기본관측은 북극성이다. 沈括은 북극성과 북극은 3도 가량 떨어져 있다는 새로운 연구를 창안했다. 그는 북극의 위치를 측정하기 위하여 3달 동안 밤마다 북극성을 관측하며 200여 장의 그림을 그렸다.

항해환경에서 바람의 영향은 지대하다. 연안 항해는 물론이지만 근해항해·원양항해에서 바람의 이용이란 필수적이다. 바람은 항해의 성패여부에 결정적인 요소가 된다. 海流도 바람의 영향을 받는 경우가 많고, 특히 뜻을 효과적으로 사용하는 수준에 이르면 바람의 이용이란 매우 중요하다. 바람 때문에 조난·표류되었다가 역사적인 교류가 이루어진 사례도 많았다.***

바람 중에서 특히 영향을 주는 것은 季節風이다. 계절에 따라 일정한 방향성을 가지고 있었으므로 바람을 상식적으로 활용할 수 있다. 그러나 때에 따라서 다르고 지역에 따라 다른 것이 바다의 바람이다. 당시 宋의 福建상인들은 계절풍을 항해에 이용해야만 했으며 봄에서 여름에 걸쳐 부는 남풍 계열의 바람은 南洋貿易에 많이 활용되었다. 北宋 후반부터 항해기술이 급격하게 발전하였다. 북송 시기는 明州의 對外貿易이 가장 번창했던 시기로 廣州와 함께 “明廣”이라 불리웠다.****

明州의 지위는 杭州와 동등하게 중요시되었는데 항주만은 중국연안의 南과 北을 이어주는 항해상의 물목이었다. 남방에서 올라오던 배들이 이곳을 통과해 북상하거나 운하를 타고 내륙으로 들어갔다. 그러다 보니 남방의 모든 물자들은 이곳을 통과해야만 내륙으로 팔려나갈 수 있었다. 북방에서 남방으로 가는 물건도 마찬가지였으며 운하를 통해서 실려 온 물건은 항주에서 뱃길을 탈 수밖에 없었다. 杭州灣 역시 泉州·明州와 더불어 조선·항해술등 海洋文化가 발달할 수밖에 없었다.

해양민들에게는 경험이나 자연현상에 대한 소박한 관측을 통해서 극복하거나 부분적으로 해결할 능력이 있다. 그러나 大洋航海에서 한계를 극복하는 과학적인 항해술이 필요하다. 고대 해상활동에는 경험과 기술이 필수적이었을 것이다.

4.2 天文航海術의 發達

陸地로부터 멀리 떨어진 大洋에서는 망망한 바다와 수평선 그리고 태양, 달, 별 등의 天體 이외에는 볼 수가 없다. 그러므로 이런 상황 아래서는 船舶의 위치를 알아야 安全航

* 李永采, 『海洋開拓爭霸簡史』, 海洋出版社 1990. pp.242.

** 孫光圻 『中國古代海洋史』, 「海洋出版社」 pp.124.

*** 崔溥의 標海錄, 成宗實錄 卷105 漂流記事 柳大用의 琉球風土記.

**** 『宋會要輯稿』 職官44. pp.377.

해를 할 수 있다. 자기의 위치를 정확히 알지 못한 채 항해를 한다는 것은 모험일 수밖에 없다. 거리가 짧은 내해나 연안 항해는 대부분의 경우 地文航法을 활용하여 큰 난관은 없었을 것이다. 시간이 흐르면서 상대국가나 해적에 의한 방해를 받으면서 원양항해에 의한 교류가 이루어졌다.

원양항해는 육지나 물표 등이 없이 대양의 한 가운데를 항해하는 것을 말하며, 이때 地文航法이 아닌 천체나 태양의 움직임을 관찰하여 기구를 사용해서 위치와 항로를 추정하는 天文航法을 사용해야만 했다. 「淮南子」*에는 이미 기원전 120년에 북극성을 보고 항해했다는 기록이 있고, 천체진행과 해상항해에 대한 기록이 실려져 있다.** 前漢時代에는 「해중점성서」가 있었고***, 이미 後漢이나 三國時代에는 방향 판정술이 이용되었다고 한다. 이것들은 漢代의 서역 사막 여행 등의 실용적인 측면에서 발달하고 성점천문학의 연구에서 발달한 것으로 여겨진다. 또한 法顯의 「불국기」에는 天文航海를 한 기록이 나온다.****

唐代의 天文航海術은 기본적으로 여전히 天文定向導航의 단계에 있었다. 예를 들어 唐代 大詩人 王維의 『送秘書鼎監還日本國』의 詩 속에는 “나라를 향하여 오직 해를 보고 돌아가는 뜻은 다만 바람을 믿는다”라고 하였다. 이 같은 천문항해술은 다만 海船이 연안을 항해하거나 들 가던, 예를 들어 東海나 遊羅灣 혹은 맹골만을 횡단하는 것처럼 비교적 가까운 거리를 횡단하는 항해를 할 수 있게 할 뿐, 아직 확실하게 망망한 遠洋을 계속해서 몇십일의 면 徑間의 항해를 보장할 수 없었다. 왜냐하면 天文定向은 다만 海員이 천체의 관측을 통해 자신의 배가 항해하는 방향을 판별하게 할 수 있을 뿐이었고, 아무런 陸標도 없는 해양에서 배의 지리적 위치를 판별할 수 없었기 때문이다.

연안항해는 지형·지물을 이용하는 지문항법이 많이 이용되기도 한다. 賈耽이 기록한 인도양 항로 역시 이때의 遠洋 항해 능력이 아직大洋을 횡단하는 수준에는 이르지 못했음을 증명하고 있다. 출발한 항구에서 도착한 항구에 이르는 항로와 거리를 구하거나, 혹은 한 지점에서 항로의 거리에 의하여 다른 지점의 위치를 구하는 방법, 또는 천체의 고도에 의하여 배의 위치를 구하는 방법은 끊임없이 연구되어 왔다.

唐代의 문헌에서 고찰해 보면 奉星定位의 항해기술이 썩트고 있었음이 보인다. 예를 들어 沈佺期가 쓴 『度安海入龍編』의 詩 속에는 이 같은 두 구절이 있다. “北斗는

崇山에 걸려 있고, 南風은 濟海에서 끌고 있다”고 한 것을 보면 北斗星이 崇山의 정상에 걸리는 점을 기준으로 관측했음을 알 수 있다. 天文航法에서는 목표가 지구 밖에 없으며, 배가 정지해 있더라도 지구의 자전과 공전 때문에 목표와의 상대 위치는 시시각각으로 변하기 때문에 그때의 천체 위치를 구할 수 있는 천축력이 필요했다. 당시 사람들은 아마도 이미 항해지점의 변화에 따라 北斗의 고도에 변화가 있음을 주목하고 있었으며, 어떤 항해의 중요한 길목이나 요충지를 북두의 고도로써 식별의 지표 중 하나로 삼았다. 고대의 北極의 出地高度와 지리적 남북방향(즉 地理 緯度)의 관계에 대한 인식의 발전 과정에서 보면 天文定位術이 나타난 이론의 기초는 唐代에 막 출현한 것으로 이러한 이론을 능동적으로 항해활동에 응용하기에는 아직 미흡한 면이 많았다. 고대 지중해를 누비던 페니키아인의 고대의 별로 불리는 북극성은 항해의 중요한 좌표였다.

대양 항해 중에 보이는 목표는 천체뿐이어서 실제로 船位를 측정할 필요가 있었다. 목표물과 상대위치 사이에 자전과 공전의 합수관계가 존재하지 않지만, 남북의 거리 이동량은 측량이 가능함을 말해준다. 北極의 고도 차이로 측량하면, 만약 북극의 고도변화가 1도라면 남북 방향상의 거리는 반드시 351里 80步의 변화가 있다. 이처럼 사람들은 이렇게 간단하고 믿을 만한 線形관계를 거쳐 北極高度의 변화를 측량할 수 있으며 스스로 관측할 때의 남북 變位를 알 수 있다. 이 같은 결론은 바로 天文定位航海術의 근본 이론이 있는 것이다. 왜냐하면 航海天文學의 각도에서 고찰하면 천체는 우주 속에서 모두 일정한 규율의 운동궤도가 있기 때문이다.

사람들이 지구표면의 어떤 지점에 서서 어떤 天體를 관측하는 것은 모두 이 천체가 지구상의 수직 투영점을 圓心으로 하여, 사람의 관측점과 이 투영점 사이의 거리를 반경으로 하여 하나의 큰 원(天文船位圓)을 그린다. 그리고 이 天文船位圓의 둘레의 어떤 한 점에 서서 이 천체를 관측하면 그 관측 각도는 모두 같다. 예를 들어 北極星으로 천체를 관측하면 대략 관측자가 있는 곳의 지리적 緯度가 된다.

西洋 古代의 항해자가 北極星에 대한 관측을 특별히 중시한 이유는 그 방향이 기본적으로 항상 일정하여 定向으로 항해할 수 있기 때문일 뿐만 아니라, 그것의 出水高度가 관측시의 船位 緯度를 여실하게 반영할 수 있기 때문에 定位로 항해를 진행할 수 있었다. 중국인들은 북극성 부근의 별 공간을 紫微, 太微, 天市三垣으로 나누고, 한바퀴를 365.25도로 나누었다. 황도와 적도 부근의 별 공간을 동·서·남·북으로 나누고 태양은 날마다 黃道에서 날마다 1도씩 움직인다고 하였다. 중국인들은 이미 항성의 움직임과 날마다 북극성(北辰)을 중심으로 회전한다는 것도 알고 있었다. “論語에 北辰은 중간에 위치해 있는데 여러 개 별들이 에워싸고 있다”라고 하였다.

* 淮南子 : 전한의 회남왕 劉安(? ~123)이 저술한 서적이다. 본래 내편 21편, 외편 33편이었는데 편재 내편만 전해지고 있다. 道, 氣와 우주생성 학설 등을 서술하고 있다.

** 彭德清 「中國航海史」, 古代編 pp.19-21.

*** 孫光圻, 「中國古代航海史」 海洋出版社 1989, pp.242.

**** 李永采, 「海洋開拓爭霸簡史」 海洋出版社 1990, pp.242.

北極高度의 측량을 위해 唐朝의 승려 一行은 일종의 “復矩”라 불리는 간편한儀器를 만들었다. 사용시의 관측자는復矩의 한邊을 통해 北極星을 향해 바라보고 사람의 눈과復矩의 한邊 및 北極星 三者가 모두 일직선에 놓이게 하면, 이때 중추선은 곧 分度器 상에서 北極의 出地高度를 나타낸다.復矩 같은 儀器가 일찍이 航海에 응용되었는가에 대해 단정하기는 어렵지만 그 기본적인 측량원리 및 기술은 오히려 航海 天文定緯度術과 같은 것이다.

宋元시대의 천문항해기술은 唐代 및 唐 이전의 역대 天體定向助航技術을 계승한 기초 위에서 매우 큰 진보를 이루어냈는데, 그 주된 지표는 바로 遠洋 횡단 항해와 밀접한 관계에 있는 天文定位導航기술로부터 나오기 시작한 것으로 점차 광범위하게 응용되었다. 徐兢의 『宣和奉使高麗圖經』에 의하면 “밤이면 대양 가운데 머물 수 없어 星斗(별)의 앞을 보고, 만약 어두워지면 곧 나침반을 이용하여 남북을 헤아렸다”라는 기록은 西太平洋 근해에서 비교적 짧은 거리의 항해에서 天文定向은 바로 날씨가 좋을 때의 주된 導航수단이고 나침반은 기후가 나쁠 때의 주된 보조 導航수단이었음을 나타낸다. 그러나 宋代印度洋 遠航사업의 비약적 발전은 이처럼 단순한 天文定向으로는 대양을 건너 지불하는 直航의 수요에서는 분명히 크게 부족하였다.

장기간 멀리 해안을 떠나 大洋을 항해함으로 인해 海風과 海流의 영향과 방해를 피할 수 없었다. 이처럼 자연적 요소로부터 구성된 風壓差와 流壓差는 장기적으로 선체에 작용하여 선박이 어느 정도 시간이 흐른 후 실제 선박의 위치가 단순하게 천문정향을 응용하거나 航迹推算이 확정한 推算位置에서 멀리 벗어나게 하였다. 이러한 상황이 일단 나타나면 반드시 두 가지의 심각한 결과를 초래했다. 하나는 航線을 잃어버리는 것으로 이미 정해진 항해 목표에 도달할 수 없었다. 다른 하나는 암초에 부딪쳐 좌초하여 침몰하는 것으로 커다란 해난사고가 발생한다. 이 때문에 대양항해의 안전과 속도를 보증하기 위해서는 반드시 일종의 능통한 천체관측으로부터 비교적 정확하게 선박의 위치를 확정하는 기술수단이 필요하였다.

중국 고대 航海史에서의 天文定位導航기술이 宋代에 시작되었음을 알았다. 이 시대에 이미 全天候한 定向導航儀器인 水浮針(및 針盤)이 출현했고 磁針定向의 기초 위에서 定量化의 航迹推算을 하기 시작하였다. 그러나 인도양 횡단항로 개척을 지표로 삼은 宋代의 항해활동에 대해 겨우 이것에서 그친 것은 매우 부족한 것이라고 말할 수 있다. 왜냐하면 船隊가 대양을 넘어 횡단하는 항로는 기본적으로 東西를 향한 것이었고, 航迹으로 배의 위치를 추산하는 것에 대한 최대 방해 요인은 선박이 風壓이나 流壓差로 인해 南北 방향에서 가로로 표류하게 하는 것에 있었기 때문이다. 만약 남북 變位를 판명할 수 있는 天文定緯度기술을 습득한다면 磁針定向을 기초로 한 航

迹推算 精度는 곧, 관건적인 수정이 이루어질 수 있으며, 航海 定位는 진정으로 가능하게 된다. 기록에서 나타나는 것처럼 宋人은 이미 항해활동 속에서 天文定位導航기술을 습득하여 운용했다.

北宋人인 朱彧의 『萍洲可談』*에서 指南針과 指南魚가 발명되어北宋末부터 항해에 이용되었으며, “뱃사공(舟師)이 지리를 알고자 밤에는 곧 별을 관측하고 낮에는 해를 관측하며 날이 흐리고 어두우면 지남침을 보았다”고 하였다. 여기에서 “舟師가 地理를 알려면”的 “地理” 두 글자는 매우 주의해야 하는데, 그것과 『淮南子』와 『法顯傳』속에 기록된 “東西”는 의미가 서로 다르다. “地理”는 하나의 방향일 뿐만 아니라 위치를 나타내는 종합적 개념이지만 “東西”는 단지 하나의 단순한 방향을 나타내는 개념일 뿐이다. “뱃사공이 지리를 알려면”은 바로 “항해자가 어느 곳으로 항해하여 가는지를 판별하는 것”이다.

천체의 고도를 관측하여 지구 표면의 남북 里程을 판단하는 이론과 기술은 일찍이 宋代 이전에 이미 나타났었다. 唐의 開元年間 一行과 南宮說 등이 실측하여 얻은 바에 근거해, 남북 두 곳의 차이는 351里 80步이고 北極高度의 차이는 1度라는 결론을 냈다. 이는 세계적으로 자오선의 길이를 실제적으로 측량한 과학 활동 이었다. 이 결과가 아주 정확하지는 못하였지만 측량 방법 면에서는 큰 발전을 이루하였다 할 수 있다. 과학기술의 수준이 唐代에 비해 크게 진보한 宋代의 海員은 이미 天體高度의 측량을 통해 선박의 緯度를 확정하는 天文定位導航 기술을 습득하고 있었다.

항해자의 위치를 결정하기 위해 관측된 천체의 위치를 이용하는 방법, 즉 배의 방향을 알아내는 것에서 배의 위치를 확정하는 기술은 宋代에 커다란 진전이 있었다.

마르코폴로가 승선했던 중국海船의 遠航의 현장기록에 의하면 중국 항해자가 이미 北極星의 고도변화를 매우 주의 깊게 관측했음을 알 수 있다.

5. 무역관리기구 市舶司

5.1. 市舶司 설치

조선술과 항해술의 발달은 海上貿易을 용이하게 하였으며 큰 선박을 사용하여 일본에서 동아프리카에 이르는 모든 곳에 교역을 하였으며 이러한 대외무역은 남해연안과 양자강 하류를 잇는 몇몇 큰 항구에 집중되었으며 이곳에서의 무역은 市舶司라는 기관에 의해 감독되었다.**

* 萍洲可談 : 朱彧이 1119년에 지은 것으로 舟師는 바다에서 방향을 식별하기 위하여 밤에는 별을 보았고 낮에는 해를 보았으며 흐린 날에는 指南針을 보았다고 한다. 이것이 세계 항해 역사에서 指南針을 사용하였다는 최초의 기록이다. 그 당시 배에서 사용하였던 指南針은 指針이라고 불렸다.

市舶司制度下의 對外貿易은 보호무역 내지 관치 경제의 성격이 강한 개방성향의 상업자본 형태이며 市舶司의 興廢는 무역발달에 대한 개관이라 할 수 있다.

당시 貿易船에서 받아내는 세금수입은 宋왕조의 중요한 재정수입원의 하나였다. 貿易업무를 관장하는 조정의 과관판으로 통제기능을 가졌으며 당시 貿易선에서 받아내는 세금수입은 宋왕조의 중요한 재정수입원의 하나였다. 宋은 대체로 상선에 싣고 온 화물의 15분의 1내지 10분의 1을 세금으로 징수하였는데 元代는 화물의 30분의 1내지 10분의 2를 징수하였다.

市舶의 의미는 육상교역의 互市에 대하여 해상·선박교역을 의미하는 海上互市 또는 船上互市를 의미하는 것으로 外國出港船舶의 경우 商舶 혹은 海舶으로 칭하였고 입항하는 무역선을 지칭하는 경우에는 蕃舶, 黃舶이라 부르며 양자를 구분하여 불렀다.* 이에대해 선박을 통해 들여오는 貢納 성격의 歲貢이라는 기록도 있으나 선박을 통한 海上貿易을 관리하는 기구임을 알 수 있다.

해상貿易의 발전에 따라 市舶司 설치 항구도 증가하였고 출입하는 외국상인의 수가 급증하자 이를 통제할 필요에서 관이 장악한 海外貿易의 전문기구인 市舶司는 시대의 요구에 의하여 나타났다.

宋代 해외무역은 唐代에 비해 더욱 발달하였고 해외무역을 관리하는 기구는 더욱 증가하였다. 이에 연동하여 원래 당대 광주 한 곳에 설립되었던 市舶司는 더욱 발전하게 되었는데 市舶司 혹은 市舶務가 설치된 곳은 9개 지역이 넘었다. 그러나 제도로서 실질적인 정비가 있었던 것은 남해무역이 크게 발전한 宋나라 이후였으며 廣州를 비롯한 市舶司의 설치시기와 장소는 Table 2에서 보는 바와 같다.

市舶司는 대외무역의 관리기관이다. 그 직무는 『송회요고』에서는 “市舶司，掌市易南蕃諸國物資，航舶而至者.”**라고 하고 있다. 구체적으로는 항구에 들어오는 선박의 화물을 조사하여 세금을 징수하고 그 외에 화물을 직접 구매하고 운송하는 일을 관장하기도 한다. 또한 상인에게 해외에서나 국내에서의 무역경영에 대한 허가증을 발급하고 화물에 대한 일종의 보증을 서기도 한다.

그리고 외국 사절에 대한 영접이나 환송을 담당하며 각종 금령을 내거나 집행한다. 즉 단순한 대외무역의 관리뿐 아니라 외교와 관련된 업무도 처리하고 있었다. 長官은 提舉市舶司라고 불렸으며 積荷의 臨檢, 약 10분의 1의 課稅, 專賣品(香料·象牙 등)의 매수나 판매, 出港許可証의 교부, 船籍管理, 貿易振興, 密輸禁止 등에 임하

** FAIRBANK, REISCHAUER, CRAIG 「East Asia : 김한규역」을 유문화사, pp.173.

* 藤田豊八, 「宋代의 市舶司 및 市舶條例」, 『東西交涉史 研究』, 1936, pp.289.

** 『송회요고』 직관 44-1.

였다.

Table 2. 市舶司 설치시기와 장소

市舶司	현지명	설치시기	비고
廣州	廣州	太祖開寶 4년(971)	市舶司 설립 廣南路市舶司라고 불림
杭州	杭州	真宗咸平 2년(999)	절강의 항주
明州(慶元)	寧波	真宗咸平 2년(999)	司→務 轉運司로 합병
泉州	廈門	哲宗元祐 2년	복간市舶司 살로市舶司
密州(板橋)	膠州	神宗熙寧 年間	원우3년(1088)
龍驤	越河內		
溫州	永嘉	孝宗隆興 年間	소흥3년 시박무 설치
秀州	松江	孝宗隆興 年間	고종4년 시박무를 통해 전으로 옮기려 함
江陰軍	江陰	高宗紹興 15년	시박부 설치
上海	上海	神宗熙寧7년(1074)	
澉浦	海鹽		
太倉黃渡 鎮	太倉	洪武元年(明)	
交趾	安南	成祖永樂 6년(明)	
雲屯	安南	成祖永樂 6년(明)	
乍浦		世宗嘉靖 36년(明)	

송은 貿易을 장려하여 香料나 金銀을 輸入하였고 絹·陶磁器·동전 등을 수출하였는데, 대외무역의 발달로 이러한 물건들이 활발하게 市舶司가 설치된 항구들을 통하여 나들고 있었다.

5.2 市舶司의 職能

宋代에는 海上貿易이 남해 연안과 양자강 하류에 있는 몇몇 큰 항구에 집중되어 있었으며 이곳에서의 무역은 市舶司라는 기관에 의해 감독되었다. 해외무역을 공식적으로 정해진 특정 항구로 제한하여 관세를 징수하는 제도가 8세기 시작되었으며 宋代에는 이러한 관세가 정부 수입의 원천이 되었다. 市舶司의 職掌은 主管中外商舶出入, 貨物征榷, 番商交易, 接待貞使, 而以掌理國家關稅, 及博買爲主務*** 라고 하여中外의 상인 선박의出入을主管하고 관세를 징수하며 외국상인을 접대하고 매매를 관리하며 금각 화물 여부를 판단하였으며 이익은 宋代의 중요한 재정의 근원이 되었으며 자국의 이익을 위한 무역 조례의 기본이라 할 수 있다.

수출입 商舶은 반드시 정부가 발행한 出國貿易公卷인 公凭을 발급받아 허가를 받고 入港과 出港을 하도록 하였다. 外國商人들은 일종의 허가증인 公凭을 받아야만 京師에가 상업을 할 수 있도록 휘종(1104) 때 공포하였다. 蕃客(外商) 및 출생지가 중국인 外商이 市舶司에게 신청서를 제출하고 市舶司의 실제 검사와 금지품이 없도록 관아의 검사를 받아야 하며 市舶司는 반드시 중앙 상서성에 보고하도록 되어 있다. 바다로 나가는 商業 선박은

*** 錢徽, 『承啓堂集』 권1 「海上事宜議」.

公凭引目을 신청하도록 규정했으며 그 후 시박 장정을 만들었다. 또한 외국과 교역하고 돌아오는 선박은 반드시 출항했던 항구의 市舶司에게 귀항신고와 더불어 세금을 납부하도록 하였다.

市舶司는 海商들이 해외무역을 하기 위해 밖으로 나가려면 먼저 市舶司에 신청하고 出港 허가를 얻도록 하였는데 신청서에는 승선자의 이름, 목적지와 귀국일자 등이 기재되며 출항 허가서에는 해상의 이름과 선장·선원의 이름을 모두 기재하도록 하였으며 최종 도착 항구명도 기재되어 있었다.

宋代의 市舶司 제도는 해상교역을 간섭하고 통제하기보다는 장려하고 보호하고 지원하면서 국가재정수입도 늘리는 원-원 정책이라 할 수 있다. 또한 市舶司를 통해서 외국상인들이 국내에서 벌어들인 이익과 재산을 보호하여 주었고 주거공간과 안정된 생활환경을 제공해 주었다.

남송왕조는 외국상인들을 보호하여 안심하고 교역을 하게 함으로써 국가의 막대한 재정수입을 확보할 수 있다고 생각했기 때문에 그들을 위하여 항해안전기원 의식도 행하였고 적극적으로 해외국가들을 초대하여 무역활동을 하도록 항구의 시설을 보완하고 외국상선의 선적과 하역을 용이하도록 하였으며 관원을 파견하여 外商을招致하기도 하였다. 이러한 일련의 정책은 해외무역의 저해 요인을 제거하고 안정된 무역환경을 조성하기 위한 국가적 지원책은 많은 성과를 가져왔다고 생각된다.

市舶司는 海外貿易을 주관하며 대체로 아래와 같은 몇 가지를 지켜야 했다.

- ① 市舶官員이 업무를 수행함에 있어서 개인적인 부정, 부당 이득을 피하는 행위를 절대 금지하였다.
- ② 모든 관리는 海外 공무나 선박에서 내리면 반드시 市舶司에 보고하고 은닉한 물품이 있으면 밀수죄로 다스렸다.
- ③ 商舶이 海外로 나갈 때는 절차를 거쳐 허락을 받아야하고 통상 내용도 출항 사실대로 보고해야 했다.
- ④ 出港시 허가증이 있어야만 하며 船主, 貨主 및 승선인원의 인적사항을 자세히 기재해야 하며 선박의 용량, 물품을 문서로 서명하고 귀항시 시박관원의 검사를 받았다.
- ⑤ 外國 商舶은 公凭에 의해 入·出港을 하며 해난 사고와 재해에 대해 보고받고 조사하여 등록·취소 할 수 있었다.
- ⑥ 은닉한 물품은 누박법에 의해 다스리며 허가 없이 海商 을 한 자는 엄히 다스리고 물품을 압수했다.
- ⑦ 船商이 출항할 때는 자위용 무기를 소지하였으며 인신매 매나 주조화폐의 유출은 허락하지 않았다.
- ⑧ 돌아오지 않고 목적지에 머무는 出洋下番한 자는 엄히 다스렸으나 船商과 水手를 우대하였다.

市舶司는 海關과 수출입 업무가 결합되어 있는 직능기구이며 해관과 外貿의 결합은 市舶制度의 주된 특징의 하나이다. 市舶司의 직무는 대외무역이 활성화 될 수 있는 기반을 조성하였으며 自國海商의 관리 外國貿易商의

관리·보호·시박관리의 불법행위 단속 등으로 요약할 수 있다.

6. 香料貿易

중국은 古代부터 香料와 밀접한 관계를 맺고 있었다. 고전에 이미 香料에 대한 언급이 있을 뿐만 아니라 공식적인 첫 海外貿易 기록에도 이와 관련된 사실을 확인할 수 있다. 그러나 香料의 주요 산지는 주로 동남아시아 지역이었기 때문에 이 지역과의 본격적인 교류가 이루어진 후에야 비로소 중국인들에게 香料文化라고 칭할 수 있을 정도의 향료사용이 보급되었다. 귀족문화가 융성한 남북조시대를 거쳐 隋·唐代에 이르면 귀족사회에 향료사용이 크게 보급되었다. 그리고 상품경제의 발달과 海外貿易을 통해 宋代에는 전대에 비해 다양한 香料 문화에 접하게 되었다. 특히 宋代에는 민간의 香料 사용이 전대에 비해 보편화되었다. 향료수입의 증가는 소비를 자극했고 소비증가는 다시 수입을 조장했다. 香料 사용의 확대가 결과적으로 향료무역을 더욱 크게 성장시킨 것이었다.

高價였던 香料는 무역상인들에게 큰 이익을 남길 수 있는 상품이었기 때문에 많은 상인들과 朝貢國들에 의해 적극적으로 중국에 유입되었다. 宋은 처음에는 傳統的인 朝貢貿易으로서 海外貿易을 취급했기 때문에 특별히 이를 장려했던 것은 아니었다. 그러나 국가재정을 확보하려는 노력의 일환으로 海外貿易에 관심을 갖게 되었고 海外貿易에 의한 수입이 증가하자 이에 대해 적극적인 입장으로선회했다. 海外貿易에 대한 적극적으로 海上貿易의 收入高는 정부의 총수입액의 5분의 1에 해당할 정도로 증가하기도 했다.

물론 海外貿易에 따른 부작용도 심심치 않았다. 해외에서 들어오는 香料를 비롯한 물건들은 보통 사치품인 경우가 많았다. 香料의 경우에는 많은 양이 수입되어 일시적으로 가격이 낮아지기도 했지만 기본적으로 고가의 상품이었고 이런 사치품 사용의 확대는 결과적으로 국가의 경제를 어렵게 하는 요인이 되었다. 宋말기에 해외무역에 대한 규제는 이런 부작용을 억제하기 위한 조치에서 비롯된 것이었다. 그러나 宋代 이후에도 향료에 대한 관심과 수입은 결코 감소하지 않았다. 元代 중국을 찾은 마르코 폴로의 '동방견문록'을 통해서도 알 수 있듯이 海外貿易은 여전히 활발하게 진행되었고 연안의 무역항구는 번성을 누렸다. 그리고 그 중심은 여전히 香料였다.

유럽인이 아시아로 직접진출하기 이전에도 유럽은 아시아와 연결되어 있었다. 즉 유럽인들은 다양한 사람들과 긴 무역루트를 통해 아시아산 물건들을 수입하고 있었다. 유럽인이 아시아에서 수입한 주요 상품은 중국산 도자기와 生絲·綿織物, 인도의 말라바르 연안이나 수마트라산의 후추 및 香料제도(몰리카스 제도 및 반다제도의 일대)의 丁子·肉荳蔻·荳蔻花와 같은 香料였다.* 이런 상품 가운데 인도산은 캘커타를

* 上智大學アジア文化研究所 編(1997), 入門東南アジア研究, 鶴見良行;

비롯한 인도 서안의 항구로부터 서쪽으로 수출되었지만 중국과 동남아시아산 상품은 일단 말라카로 모여진 뒤 여기에서 인도연안의 항구를 거쳐 페르시아만이나 홍해를 경유한 뒤 지중해 연안의 도시로 보내졌다.* 즉 말라카와 동남아시아·중국을 연결하는 교역활동**은 香料라는 특산물을 통해 멀리 유럽으로 이어졌던 것이다.*** 그리고 이것이 결국 16세기 포르투갈인을 비롯한 유럽 국가들이 아시아로 진출하게 된 이유이기도 했다.

香料는 中國과 외국간의 朝貢貿易에서 큰 비중을 차지하는 상품이었다. 香料는 부유층에서 선호하였으며 남중국, 동남아시아, 인도, 아라비아산이 대부분이었다. 기원전부터 시작된 香料產業은 단지 16세기를 전후한 시점뿐만 아니라 오늘날까지도 이를 둘러싼 각축이 치열하다. 정치적 교류에는 반드시 經濟的·文化的交流가 동반되었는데 그 큰 부분을 香料貿易이 주도하였다. 그리고 무엇보다 香料貿易은 國家財政과 富의 축적이라는 대명사가 되어 東·西洋 지역을 연결하는 중요한 고리가 되기도 했던 것이다.

6.1 宋代 사회에서의 香料

중국의 가장 오래된 黃帝內經에 鄉藥과 관련된 기술이 있을 정도로 중국에서 香料의 역사는 유구하다. 香料는 그 원산지가 대부분 중국 이외의 지역이어서 中國도 이를 수입해야만 했다. 後漢書에는 蘇合이 수입되었다는 기록이 있는데,**** 이것이 중국사에 나타난 최초의 香料수입 기록이다. 蘇合은 野茉莉속의 식물이 분비해 내는 일종의 芳香樹脂로 당시 외국에서 수입된 이런 귀중품은 주로 황실과 귀족들에 의해 사용되었다. 그리고 부의 증가와 지배층의 안정에 따라 이런 귀중 혹은 사치품의 수입은 증대되었다.

中國인의 香料사용이 더욱 확실해지는 것은 지배세력이 長江 유역까지 미치게 되어 실크로드를 거쳐 수입되는 香料와 더불어 南海항로를 거쳐 본격적으로 南洋을 원산으로 하는 각종 香料가 中國에 유입되면서부터이다. 이는 대체로 三國時代부터를 기점으로 하는데 당시의 서적들에는 南海지역의 香料에 대한 사실이 단편적으로 기록되어 있으며***** 魏略「西戎傳」에는 서아시아의 여러 香料에 대한 기록이 있다. 또한 隋書「經籍志」에는 香方·雜香方·龍樹菩薩와 香方 등 향료 관련된 서적이 들어있으며 范曄이 찬한 和香方을 통해 이

東南アジア의 海洋交易.

* 上同.

** 浜下武志(1997), 朝貢システムと近代アジア, 岩波書店, pp.38–53. 참조.

*** 유라시아 지역의 貿易圈에 대해서는 重松伸司(1993), ベンガル灣という世界-十四-十六世紀の地域交易圈, アジアから考える2-地域システム, 東京大學出版會, pp.51–56 및 p.53의 지도 참조.

**** 後漢書 卷88 西域傳.

***** 康泰의 『扶南土俗傳』, 『吳時外國傳』, 朱應의 『扶南異物志』, 万震의 『南州異物志』 등.

시기에 印度의 香料사용방법이 상당히 구체적으로 중국에 전해졌음을 알 수 있다.*

대부분의 香料는 植物 계통의 것이며 動物性 香料는 고대부터 지금까지 3종**에 지나지 않는다. 향료는 소독·부패방지·침투·자극의 성능을 가지고 있기 때문에 藥物로서의 효과를 가지고 있어 香藥이라고도 불렸는데, 맛과 향을 중시하는 경향이 점차 증대되었다. 香料를 용도에 따라 분류 해 보면 (1) 나무의 脂分과 香木을 피워 향기를 느끼는 焚香料(incense) (2) 草花와 수목의 花·莖·줄기·뿌리 등을 분말로하거나 혹은 油脂에 적셔 신체에 바르거나 신체에 차는 化粧料(cosmetics) (3) 花·과실·껍질 등을 음식에 넣어서 부패 방지력을 높이고 맛을 좋게 하여 香味와 자극에 의해 식욕의 증진과 생활력의 충실을 꾀하는 調味香料(spices)로 크게 나눌 수 있다.*** 또한 같은 식물이라도 채취하는 부분에 따라 다른 종류의 기름을 얻을 수 있다. 대표적인 예로는 花(자스민, 장미, 미모사, 아주까리), 花·과일(라벤더, 제비꽃), 잎과 줄기(제라늄, 계수나무), 나무껍질(육계), 나무(백단, 삼목, 장미), 뿌리(안젤리), 뿌리줄기(생강), 종자(회향, 육두구), 수지 형태의 침출액(소합향) 등이 있다. 그리고 여러 종류를 섞어 사용하는 合成香料는 전형적인 花향기에서 알려지지 않은 냄새와 향기를 낸다.

그런데 이를 香料는 지리적으로 결코 넓지 않은 지역에 집중된 상태로 산출되며 원산지도 특정지역에 한정되는 경우가 많다. 지리적으로는 동남아시아 및 남아시아 도서지역에 분포되어 동서양을 막론하고 복잡하고 힘든 이동 경로를 거쳐 여러 민족들에게 전해져 사용되었다. 결국 무역이라는 형태로 원산지에서 소비자로 향료가 운반될 수밖에 없었으며 중국도 그런 주요 수입지며 특히 막대한 양의 소비처였다. 기원전부터 중국 황실의 고관들은 황제를 알현하는 동안

* 또한 외국에서 전래된 香料와 함께 중국원산의 것으로 薑과 柱가 식품의 조미료로 이용되었는데, 조미료로서의 이용은 山椒·木蘭·薑荷·茴香·杏人, 그리고 서역에서 전래된 大蒜·胡荽 등이 널리 사용되었다. 그러나 중국인은 香이라고 하면 대체로 香氣를 맡는 沈香木류를 지칭했고 당초에 조미료는 香料에 포함시키지는 않았다. 桂는 檉科 계통 식물의 일종으로 漢代부터 花남과 인도차이나 북부를 원산으로 하는 肉桂에 대해 알려졌는데 이것은 여러 약물 가운데 약물의 효능을 높이는 작용을 하는 약물의 대표적인 것으로 중국에서 인식되었으며 일부에서는 不老不死의 羯薺이라고 생각되어졌다. 즉 중국에서는 1세기이후의 유럽에서와 같이 肉桂를 조미료로 인식하지 않았으며 香料 속에 포함시키지 않았다.

** ①사향노류에서 얻는 사향 ②향유고래에서 얻은 龍涎香 ③사향 고양이에서 얻은 獸貓香 및 비벼에서 얻은 海狸香등이 있다.

*** 香料사용의 기원은 고대 인도의 베다시대까지 거슬러 올라가는 데 아탈바 베다는 다수의 香料를 들고 있다. 그리고 고대 인도의 약물을 집대성한 『차라카(Charaka)』과 『수슈루타(Susruta)』에도 香料에 대해 언급하고 있는데, 香料와 약물의 확실한 구분은 이루어지고 있지 않다. 그러나 여러 종류의 불교경전에는 향기의 효과를 대해 “(1) 생활력을 충실히 하여 생명을 늘인다. (2) 신체를 차갑게 하고, 청정하게 하며, 용모를 돋보이게 하며 건강을 증진시키고 정신을 맑게 한다. (3) 媚態와 애교를 즐진시키고 성적 감수능력을 높인다.”고 하고 있는데 이를 통해 香料의 관능적인 요소가 중시되었다는 것을 알 수 있다. 또한 이 효과에 대한 설명으로 추측해 보면 焚香·化粧·調味의 3대 용도로 나뉘었다는 것도 알 수 있다.

입 냄새가 날까 우려하여 이를 방지하려고 丁香을 씹었다는 기록이 있다. 그리고 중국인들은 각종 香料, 특히 후추와 육두부를 이용하여 음식에 향기를 첨가하여 맛을 돋우거나 육류의 신선도 유지를 위한 용도에도 사용했고 싱싱하지 않은 고기를 요리할 때도 향료를 넣어 맛을 배가시켰다. 뿐만 아니라, 시신의 부패를 방지하기 위해서 그리고 입안을 상쾌하게 하기 위해서 香料가 사용되었다. 또한 단지 이와 같은 여러 가지 질병 치료약의 원료가 되었으며 신비적인 종교의식에도 그 香이 이용되었다.*

특히 귀족문화가 융성한 남북조시대를 거쳐 隋·唐代에 이르면 귀족사회에 향료사용이 크게 보급되었다. 隋·唐代에는 香料를 포대에 넣어 실내에 매달아 사용하거나 의복에 香囊을 집어넣어 신체에 향기를 배게 하기도 했다. 또한 향을 불에 태워 그 향을 내어 이를 맡거나 담배처럼 직접 피우기도 했으며 신체의 나쁜 냄새를 없애기 위해 여러 종류의 香料를 배합한 특수한 환약을 복용하거나 丁香을 입에 넣어 구취를 없애고 驪香 등을 먹어 생리적인 배설물의 악취를 피하는 등 극단적인 방법도 행해졌다. 그리고 도교와 불교의 유행에 따라 燒香供養의 의식이 유행하여 대형 향로나 휴대가 간편한 향로가 많이 사용되었는데, 香草나 그 외의 것을 湯에 넣어 신체를 씻는 浴佛의 祈禱수법 등도 종교에서의 필요한 행사였다.

5대10국 시대를 거쳐 화려한 귀족사회는 해체되고 상대적으로 검약한 士大夫들이 지배층으로 자리한 宋代였지만 이 시기에도 향료의 사용은 줄어들지 않았다. 오히려 상품경제의 발달과 海外貿易을 통해 宋代는 전대에 비해 다양한 香料 문화에 접하게 되었다. 前代에는 감미로운 계통의 香料가 많이 사용되었던 반면에 이 시기가 되면 清楚를 목적으로 하는 道家의 高踏의 趣味의 香으로 유행이 변화했다. 종교 의식에서 香은 분위기를 숙연하게 하며 무아의 경지에 이르게 한다고 하여 이에 대해 ‘瑞氣가 드리우며 祥雲이 길게 끼幽玄한 妙香’이라고 표현하기도 했다.

경제발전과 소비생활의 확대는 奢侈·嗜好品에 대한 수요 증대를 가져왔는데, 그 가운데에서도 香料가 수입품의 대부분을 점했다. 특히 향료 가운데에서도 乳香이 중심이었는데, 이 때문에 宋代에는 乳香이 전매품목으로 지정되었다.** 乳香은 그 수입량이 많아 때로는 전용 창고에 수용하지 못할 정도에 이르렀다고 한다. 이 乳香은 고대 오리엔트 이후 서방 세계의 香料 가운데 가장 대표적인 것으로 전형적인 수지계통의 焚香科였으며 감미로운 향이었다. 宋代에 이것이 특히 유행한 것은 도시의 일반시민이 피우는 香으로써 애호되었던 것이다.

* 양승윤(1994), 인도네시아사, 대한교파서(주), pp.54.

** 沈香의 유행과 宋代 南海貿易의 융성으로 이에 동반한 아라비아산
乳香이 대량으로 수입되었다. 아라비아산 유향의 유입 증가로 이
과정에서 많은 이익이 나는 香料 貿易에 아랍 상인들이 적극적으로
참여하기 시작했다. 이런 당시 상황에 대해 宋史는 “정부의 수입은
茶·鹽·명반에 이어 香藥이다. 香料는 이익이 크기 때문에 전매제로
되어 있다.”고 기록하고 있다.

기 때문일 것이다.*** 그러나 11세기의 丁謂는 『天香傳』에서 ‘沈香을 宗으로 하고 乳香을 副로 한다.’라고 주장해 양 보다는 질을 우선시했는데, 중국 본래의 香料는 어디까지나 沈香이 중심이라고 주장하기도 했다. 한편 南宋 후반부터는 식사 반찬에 胡椒가 유행했고 여러 香料를 사용하여 음식의 맛을 배가시키는데 사용하기도 했다.**** 또한 宋代에는 茶문화 역시 비약적으로 발전하는데 北宋代에는 황실 등에 바치는 貢茶에 龍腦香을 쓰는 것이 일반적이었다.*****

이와 같이 宋代인의 생활 깊숙이 香料가 침투해있었다. 香料의 수입은 결코 唐·宋 대에 시작된 것은 아니었다. 다만 唐·宋시기 수입량의 증가가 커지고 특히 宋代에는 민간의 香料 사용이 전대에 비해 보편화되었다. 이와 같은 수입의 증가는 소비를 자극했고 소비증가는 수입을 조장했다. 香料 사용의 확대가 결과적으로 향료무역을 더욱 크게 성장시켰던 것이다.

6.2 香料의 경제적 지위

香料貿易은 동서양을 막론하고 역사상 국가재정과 부의 축적이라는 측면에서 중요한 위치를 차지해왔다. 香料의 수입은 唐·宋시기에 현저하게 증가했는데 이는 당시 對外개방 정책의 실행에 따른 영향이었다. 唐·宋 시기에 아라비아상인은 중국에 계속해서 도래했는데 이들은 香料貿易에 적극적으로 참가하면서 광대한 貿易網*을 형성했다. 이들의 본거지는 서아시아의 홍해, 페르시아만 일대로 이 지역은 香料가 풍부하게 나는 지방이기도 하다. 아라비아제국의 홍기이 따라 이들은 東進해 동남아시아 지역으로 진출해 貿易활동을 하고 이곳에 근거지를 두기도 했다. 唐代 南海貿易의 중심지였던 廣州에 머물기도 했는데 이들이 주로 종사했던 것이 바로 香料貿易이었다. 唐·宋 시기 상류층에서 香料의 사용을 즐겨 香料가 수입의 주된 품목이 되었다.

唐·宋시기에는 대량의 수공업품을 수출하고 많은 香料를 수입했다. 唐·宋 시기에 수입된 香料는 乳香, 소합 등 수십 종이 있었다. 南宋시기 泉州 市舶使 趙汝适이 만든 통계에 의하면 수입 香料는 乳香·龍腦香·金顏香·篤耨香·蘇合香油·安息香·梔子花·薔薇水·沈香·箋香·速暫香·黃熟香·生香·檀香·丁香·降眞香·麝香木·木香·龍涎香 등 20여종이었다. 1974년 泉州 古港의 後渚에서 12세기 또는 13세기 것으로 추정되는 木船 1 척이 발굴되었는데, 여기에는 乳香·龍涎香·降眞香·檀香·沈香 등이 4700여근이나 실려 있었다. 이 배는 그리 크지 않은 규

*** 周郭彥의 詞 속에는 “침향을 태우니 무더위가 사라졌다.”는 구절이 있다. 이를 통해 당시 香料에 대한 믿음과 애착이 강했음과 무더위 때에 민간에서 香料를 태우는 습관이 있었음을 알 수 있다.

**** 徐銀美(2002), 「歷史學報」, 第173輯, pp.155-176.

***** 徐銀美(2003), 宋代 福建地域 茶 生產의 特徵과 地域文化, 中國史研究, 第24輯, pp.186.

* 아라비아인들은 중국의 동남부로부터 베트남 해안을 따라 南下, 인도네시아群島와 말라카 해협을 경유하여 아라비아에 이르는 이른바 '해상 실크로드'를 따라 활발하게 海商貿易을 전개했다.

모의 近海 貿易船이었는데 이 한척에서 발견된 대량의 香料를 통해 당시 香料貿易의 규모를 엿볼 수 있다.

香料는 품종이 매우 많으며 가치도 종류에 따라 달랐다. 상류층의 사람들은 높은 가격의 고품질 香料를 사용했는데, 아라비아의 동물성 香料인 龍涎香과* 薔薇水는 그중에서도 얻기 어려운 귀중품이었다. 後周 顯德 5년(958) 아라비아상인 蒲訶散이 薔薇水 50병을 가져왔는데, 이 장미수는 “옷에 뿐만 아니라 비록 없어지지만 향은 없어지지 않았다.”고 한다. 또한 南宋시기의 『張氏可書』에 의하면 어떤 海商이 2錢에 龍涎香 진품을 가져와 20만관의 가격에 팔기를 원하였다고 한다. 이렇게 중국에서는 매우 귀중한 물건이었기 때문에 그 진품은 가치가 매우 높을 수밖에 없었다. 이렇게 유명하고 진귀한 상품은 모두 소수의 권력층 및 부호층이 사용했는데, 심지어 이와 같은 香料를 출세의 수단으로 삼았던 경우도 있었다.** 이처럼 香料는 주로 부유 귀족층 물품수요의 충당을 위한 기호·사치적 성격의 물품이었으며 전술한 바와 같이 고급음식에도 사용되었다.

香料를 거래하는 상인들은 부호가 되었다. 『월해관지』의 통계에 의하면 북송 광주, 명주, 항주 三司는 회녕 9년, 10년, 원풍원년에 유향의 수입이 3십5만4천4백49근 이었으며 8십9만4천7백19만관의 돈이 필요했다. 당시 중국의 乳香 수입은 엄청난 양이었다. 乳香은 諸番誌에 의하면 아라비아 상인들에 의해 수마트라의 팔렘방(Palembang)에 集貨되다가 중국으로 수출되었다. 이들의 수출품에는 물론 安息香(Styrax Senzion) 등 다른 고가의 香料도 포함되어 있었다. 唐·宋시대 상류층이나 귀족은 香料이외에 보석에 대한 호기심과 소유욕이 대단하여 이슬람 상인을 통하여 사치성 물품을 광범위하게 구입하였고*** 이런 영향은 중국대륙에만 그치지 않았다. 중국에 왕래하던 아라비아 상인의 일단은 고려에도 와 무역활동을 펼쳤는데 이들이 고려로 가져온 것도 대부분 사치성 물품들이었고 香料도 그 주요 품목 가운데 하나였다.

6.3 香料貿易의 국가재정상의 영향

香料貿易은 국가 재정에 얼마나 영향을 미쳤을까? 상업적인 개념은 모든 물자를 숫자적으로 관리하고 있을 때 비로소 가능한 것이다. 정부재정은 물론이고 도량형도 명확하게 설립하여 각 지역 간의 호환성과 등가성이 확립되어야 하며 이를 관장하는 관료들은 기술적으로 자격을 갖추고, 어떠한 희유나 압력에도 신분을 보장받아야 한다.

* 향유고래에서 얻은 향.

** 예를 들어 광동 轉運使 燕瑛은 沈香水를 바치고 府尹으로 승진되었으며 兩浙市舶司 張苑은 篤耨香을 바치고 곧바로 秘閣大學士가 되었는데, 이로 인해 그는 篤祿學士라고 불리기도 했다.

*** 李龍範(1969), 三國史記에 보이는 이슬람 상인의 貿易品, 이홍집 박사 회갑논총.

宋의 재정은 가장 기본적인 통계적 숫자에서도 樞密院과 三司의 계산이 차이가 날 정도로 엉성했다. 密貿易과 私貿易이 성행하였던 당시의 통계는 오류가 있을 수 있으며 참고 사항이다.

宋은 당의 양세법을 계승하였기 때문에 원래는 부세는 모두 전을 징수하여야 되었지만 실제로는 전을 징수하는 것은 적었고, 米 緺 그 외의 것으로 절납(대납)시켰다. 정부로 납입되는 것은 공물(단위는 碩·石) 전(貫, 緺, 千) 견포마(匹) 綿絲(兩) 蜜蠟(圍)薪炭(束 稱) 등이었다. 이러한 물건은 양세가 변화하였던 것으로 본래의 조세 중 賦入이라고 한다. 부입에 대해 課入(課利)이 있는데 주요한 것으로는 茶 鹽 酒稅 坑治 稅(商稅)가 있었다. 차 염주세는 각각 專賣 수익금이었고 稅라는 것은 商稅의 의미로 過稅와 住稅로 나뉜다. 坑治는 주로 銅鑛山으로부터의 수익이었다. 이 부입과 과입이 총입으로 국가의 全稅入이 되었다.

太宗·真宗 시기에는 香料의 수입인 총수입의 50분의 1에서 30분의 1 정도를 점했다. 仁宗 때에 香料 수입은 매년 감소하여 30만관 정도로 줄었는데 歲入은 오히려 증대했다. 이러한 상황을 정리하면 Table 3 및 Table 4와 같다.

Table 3 및 Table 4에서 보면 북송 말기에는 향료의 수입이 크게 증가하고 있으나 북송이 멸망하고 남쪽으로 옮겨온 이후 국가의 세입규모는 1056년부터 감소하기 시작한다. 이것은 향료 조공과 관련이 있다고 보아야 할 것이다.

仁宗 초년에는 香料의 연간 수입은 전국 총수입의 60분의 1, 말년에 이르면 더 떨어져 100분의 1정도가 되었다. 神宗 代에 이르면 香料의 수입은 약간 증가하는데 연수입은 여전히 30만에서 40만관 정도였다. 그러나 국가 총수입은 오히려 증가했다. 그러나 당시의 통계는 오류가 있을 수 있으며 참고 사항이다.

당시 市舶司에서는 抽解등으로 거두어들이게 되었던 香料의 재정수입과 신종 시기의 신법 실시로 수입이 약간 증대했으며, 당시 香料의 연 수입은 4만관 정도에 이르렀다. 북송이 멸망하고 남쪽으로 옮겨온 이후 국가의 판도는 더욱 축소되었고 수입 역시 감소하였다. 그런 가운데 香料는 크게 증가했는데 이 때 香料의 연 수입은 전국 총수입 가운데 비율이 매우 높았다.****

建炎紹興간에 香料의 연 수입은 백만 관이었는데, 전국 총수입의 10분의 1을 점하는 것으로 宋代 300년간 香料가 국가 총수입상 차지하는 가장 높은 비율을 기록하였다. 해박 수입에 의존하여 국가의 세입이 적지 않았음을 市舶司의 통계에서도 잘 나타난다. 따라서 香料의 禁榷 및 처분이 역시 南宋시기에 가장 완비되었고, 또한 香料 대금의 수입은 전국적인 비율에서 南宋 때 최고가

**** 曾我剖靜雄 「宋代財政史」 大安 1966년 재판. pp.38-41.

Table 3. 송초 香料수입내역

년도	총 수입	전 거
太平興國4년(979)	1천6백여 만貫	『建炎以來朝野雜記甲集』 권14, 「國初至紹熙天下歲收數條」
至道3년(997)	2천2백24만5천8백貫	『속자치통감장편』 권97, 『羣書考索』 권45
天禧5년(1021)	2천6백53만貫	『속자치통감장편』 권97, 『羣書考索』 권45*

Table 4. 香料수입과 재정지출내역

년도	세 입	지 출	전 거
寶元 원년(1038)	1천9백50만貫	2천1백85만	『宋史』 권179 「會計」
慶曆2년	2천9백29만貫	2천6백17만	『宋史』 권179 「會計」
皇祐 년간 (1049~51)	3천9백만貫	비용은 1/3만 지출	『宋史』 권355 「虞策傳」
嘉祐 년간 (1056~64)	3천6백82만 2천5백41貫 1백65文		蔡襄, 『蔡國初至紹熙天下歲收數忠惠公集』 권18 「論兵十事」 『朝野雜記甲集』 권14

되었다.

이 당시가 香料조공이 가장 최고조에 도달한 때였기 때문에 香料의 축적 역시 가장 많았다. 南宋시기가 되면 香料의 가격이 또한 크게 올랐기 때문에, 香料의 수입이 마침내 세입 가운데 20분의 1에서 10분의 1까지 차지하는 국면을 맞이하게 된다. 密貿易까지 포함한다면 香料貿易이 국가재정에 얼마나 크게 영향을 미쳤는지 알 수 있다.

7. 결 론

宋代는 대외무역제도가 전형화된 시기로 상품경제의 발달은 엄청난 교역의 팽창을 가져왔다.

조선술과 항해술의 발달은 海上貿易을 용이하게 하였으며 큰 선박을 사용하여 고려와 일본 그리고 南海諸域과 동아프리카에 이르는 모든 곳에 교역을 하였으며 남해연안과 양자강 하류의 몇몇 큰 항구에 집중되었다. 이곳에서의 무역은 市舶司라는 기관에 의해 감독되었으며 직무는 크게 중국 해상상인의 관리, 외국 무역상인의 관리, 시박의 불법적인 행위에 대한 단속 등으로 정리 할 수 있다.

시박사제도는 해상 교역을 간섭하고 통제하기 보다는 장려하고 보호하고 지원하면서 국가재정 수입도 늘리는 원-원정책이라 할 수 있다.

元代에도 시박사제도는 계승되었으나 明代에는 海禁정책으로 密貿易이 중심이 되었기 때문에 廣東 1개 항구로 축소

* 『宋史』 권179 「會計」.

되었고 清代에는 海關이 설치되어 市舶司는 폐지되었다.

海上貿易의 기저에는 운송수단의 발달과 해양환경을 이해하는 경험과 기술의 필수적요소가 수반되며 송은 당시 세계에서 최고의 수준이었다는 것을 반영한다.

수 천년에 걸친 해상 활동을 통하여 풍부한 航海技術을 축적하였을 것이며 이러한 기술은 遠洋航海를 가능하게 하였다. 항해에 영향을 끼치는 자연조건 중에서 기본적인 것은 해류와 조류, 바람이 있다. 당시의 무역항 泉州나 廣州 지역은 해류나 계절풍등의 자연조건에서도 매우 유리한 입장에 위치하고 있다.

동아시아인의 해상이동은 바로 이 계절풍의 방향에 따라 상당한 영향을 받게 된다. 봄에서 여름에 부는 남풍계열의 바람은 중국 남부해안과 한반도 혹은 일본 열도와의 교류를 가능케 하였으며 초겨울부터 불어오는 북서풍계열의 바람은 남해 무역을 가능케 하여 당시 海商들은 모두 계절풍을 이용하여 선단을 구성하고 항해한 것이다. 이미 기원전 2세기 경 漢武帝는 南越, 東越을 정벌할 때 계절풍을 이용했다.** 범선시대에 계절풍은 항해 노선 분석에 중요한 비중을 차지했던 것이다. 해류를 이용한 항해는 근거리 무역이나 연안에 접안 할 때 이루어졌으며 조류의 움직임이 복잡한 지역은 지역 조류에 익숙하지 않으면 항해가 불가능했다. 바람은 항해의 성패에 결정적 요소가 되었으며 계절에 따라서 다르고 지역에 따라서 다른 것이 바다의 바람이다.

일반적으로 해외무역의 이윤은 매우 높지만 또한 위험도

** 汝江「古代中國與亞地區的海上交通」사천성 사회과학출판사.
1989. pp.27.

그 만큼 컸다. 따라서 해외무역은 만일의 사고만 발생하지 않으면 큰 돈을 벌기는 그리 어렵지 않았다.

宋代에는 造船業도 커다란 진보를 가져왔다. 운하, 운송의 증가와 남해 무역의 발달 등으로 인하여 길이가 10여丈에 달하고 적재량이 2000石에 달하며 50명부터 100여명까지 실을 수 있는 원양항해용 선박도 건조되었다.

항해의 방향잡이가 되는 나침반을 사용한 세계 최초의 기록이 朱彧의 萍州可談에 전해오고 있다. 선박에는 舟師라는 직책을 가진 사람이 밤에는 별을 관측하고 낮에는 해를 관측하며, 흐린 날씨와 어두운 밤에는 지남침을 보아 지리를 알아내는 사람이었다.

마르코폴로가 승선했던 중국 선박의 遠航의 현장기록에 의하면 중국 항해자가 이미 北極星의 고도변화를 매우 주의 깊게 관측했음을 알 수 있다. 당시 중국인들은 둑을 가진 선박의 조선기술은 세계 최고였다.

해상 실크로드는 고대로부터 근대에 이르기까지 지중해에서 홍해, 아라비아해를 지나 인도양과 중국 남해에 이르는 광활한 해상에서 동서 문화의 교류와 교역이 이루어졌던 바닷길이다. 실크로드가 개척된 것은 언제부터인지 확실치 않으나 실크로드가 정착된 것은 8세기 전후부터이다. 唐代에 이르러 私貿易이 성행하고 상류층이나 황실의 여인들이 필요로 하는 사치품이 해외무역선을 이용해 반입되었으며 촉매제 역할을 하였다.

해상 실크로드는 육상 실크로드의 반대되는 개념으로 해상 실크로드를 다른 용어로 南海路*라고도 하는데 그 유래는 매우 오래되었다. 남해로는 실크로드의 한 구성 부분으로서 위치상 스템로나 오아시스로의 남쪽에 있는 바닷길이라고 한데서 유래된 역사적·지리적 명칭이다. 해상 실크로드는 고대로부터 근대에 이르기까지 지중해에서 홍해, 아라비아해를 지나 인도양과 서태평양에 이르는 광활한 해상에서 동서 문화의 교류와 교역이 이루어졌던 바닷길이다. 중세에 이르기까지 이 해상실크로드를 통해 동방의 絹, 漆器, 陶器, 香料, 茶 등이 대량으로 서방에 수출되었다. 그리하여 “陶器路” 또는 “香料路”로 불리기도 한다. 이때까지 南海路의 서쪽 끝은 로마이며, 동쪽 끝은 중국 동남해안으로 보는 것이 통설로 되어 왔다. 그 포괄해역은 지중해, 홍해, 아라비아해, 인도양, 중국 남해(서태평양)를 연결하는 항로로 전장 15,000 km(37,500리)로 추산된다.**

중국은 古代부터 香料와 밀접한 관계를 맺고 있었다. 고전에 이미 香料에 대한 언급이 있을 뿐만 아니라 공식적인 첫 海外貿易 기록에도 이와 관련된 사실을 확인할 수 있다. 그러나 香料의 주요 산지는 주로 동남아시아 지역이었기 때문에 이 지역과의 본격적인 교류가 이루어진 후에야 비로소 중국인들에게 香料文化라고 칭할 수 있을 정도의 향료사용

* 본고에서는 해상실크로드로 통일하기로 한다.

** 무함마드간수, 『신라·서역교류사』, 단국대학교 출판부, 1992, pp.490.

이 보급되었다. 귀족문화가 융성한 남북조시대를 거쳐 隋·唐代에 이르면 귀족사회에 향료사용이 크게 보급되었다. 그리고 상품경제의 발달과 海外貿易을 통해 宋代에는 전대에 비해 다양한 香料 문화에 접하게 되었다. 특히 宋代에는 민간의 香料 사용이 전대에 비해 보편화되었다. 향료수입의 증가는 소비를 자극했고 소비증가는 다시 수입을 조장했다. 香料 사용의 확대가 결과적으로 향료무역을 더욱 크게 성장시킨 것이었다.

高價였던 香料는 무역상인들에게 큰 이익을 남길 수 있는 상품이었기 때문에 많은 상인들과 朝貢國들에 의해 적극적으로 중국에 유입되었다. 宋은 처음에는 傳統적인 朝貢貿易으로 海外貿易을 취급했기 때문에 특별히 이를 장려했던 것은 아니었다. 그러나 국가재정을 확보하려는 노력의 일환으로 海外貿易에 관심을 갖게 되었고 海外貿易에 의한 수입이 증가하자 이에 대해 적극적인 입장으로 전환했다. 海外貿易에 대한 적극책으로 海上貿易의 收入高는 정부의 총수입액의 5분의 1에 해당할 정도로 증가하기도 했다.

香料는 朝鮮과 외국간의 朝貢貿易에서 큰 비중을 차지하는 상품이었다. 香料는 부유층에서 선호하였으며 남중국, 동남아시아, 인도, 아라비아산이 대부분이었다. 기원전부터 시작된 香料產業은 단지 16세기를 전후한 시점뿐만 아니라 오늘날까지도 이를 둘러싼 각축이 치열하다. 정치적 교류에는 반드시 經濟的·文化的 交流가 동반되었는데 그 큰 부분을 香料貿易이 주도하였다. 그리고 무엇보다 香料貿易은 國家財政과 富의 축적이라는 대명사가 되어 東·西洋 지역을 연결하는 중요한 고리가 되기도 했던 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 宮崎正勝「海로부터의 世界史」角川選書, 383, 2005, pp.117.
- [2] 盛永俊太郎等 「樺의 日本史」 筑摩書房 1996 附圖 海流圖.
- [3] 汪江, 「古代中國與亞非地區的海上交通」, 「中國古代海洋史」, 四川省社會科學出版社, 1989. pp. 5-6.
- [4] 宮崎正勝 「위의 책」. pp.116.
- [5] 錢偉長 저, 오일환 역(1998), 중국 역사 속의 과학발명, 전파과학사, pp.95-106.
- [6] 宋史, 卷186, 食貨志 8, 互市舶法.
- [7] 藤田豊八(1907), 宋代の市舶司及び市舶條例, 東方學報 7-2, pp.159-246.
- [8] 文獻通考, 卷20, 市舶互市.
- [9] 李東潤(1982), 宋代의 貿易政策, 史學志·朴武成博士華甲紀念論叢, pp.498-499.
- [10] ‘文獻通考’ 卷20 市舶互市.
- [11] 李心傳, 建炎以來朝野雜記, 甲集 卷15.
- [12] 李東潤(1982), 宋代의 貿易政策, 史學志·朴武成博士

- 華甲紀念論叢, pp.499.
- [13] 李東潤(1982), 宋代의 貿易政策, 史學志·朴武成博士
華甲紀念論叢, pp.501.
- [14] 山本達郎(1939), 安南の貿易港 雲屯, 東方學報 IX,
pp. 227-309.
- [15] 李東潤(1982), 宋代의 貿易政策, 史學志·朴武成博士
華甲紀念論叢, pp.501 및 pp.503.
- [16] 李東潤(1982), 宋代海上貿易의 諸問題, 東洋史學研究 第17輯, pp.32.
- [17] W. 프랑케 東西文化交流史 「단국대 출판부 : 김원모
옮김」. pp.6.
- [18] 金在瑾, 『배의 歷史』 「正宇社」 1993, pp.102.
- [19] 李東華, 『泉州與我國中古的海上交通』(臺北, 學生書局, 1986), pp.101-106.
- [20] 李永采, 『海洋開拓爭霸簡史』 海洋出版社 1990.
pp.242.
- [21] 孫光圻 『中國古代海洋史』 「海洋出版社」 pp.124.
- [22] 崔溥의 標海錄, 成宗實錄 卷105 漂流記事 柳大用의
琉球風土記.
- [23] 『宋會要輯稿』 職官44. pp.377.
- [24] 彭德清 「中國航海史」, 古代編 pp.19-21.
- [25] 孫光圻, 『中國古代航海史』 海洋出版社 1989,
pp.242.
- [26] 李永采, 『海洋開拓爭霸簡史』 海洋出版社 1990,
pp.242.
- [27] FAIRBANK. REISCHAUER. CRAIG 「East Asia :
김한규역」 을유문화사. pp.173.
- [28] 藤田豊八, 「宋代의 市舶司 및 市舶條例」, 『東西
交渉史 研究』, 1936, pp.289.
- [29] 『송회요고』 직관 44-1.
- [30] 錢微, 『承啓堂集』 권1 「海上事宜議」.
- [31] 上智大學アジア文化研究所 編(1997), 入門東南アジア
研究, 鶴見良行; 東南アジアの海洋交易.
- [32] 浜下武志(1997), 朝貢システムと近代アジア, 岩波書店, pp.38-53.
- [33] 重松伸司(1993), ベンガル灣という世界- 十四-十六世
紀の地域交易圏, アジアから考える 2 - 地域シス
テム, 東京大學出版會, pp.51-56 및 pp.53.
- [34] 後漢書 卷88 西域傳.
- [35] 양승윤(1994), 인도네시아사, 대한교과서(주),
pp.54.
- [36] 徐銀美(2002), 「歷史學報」, 제173집.
pp.155-176.
- [37] 徐銀美(2003), 宋代 福建地域 茶 生産의 特徵과 地
域文化, 中國史研究, 第24輯, pp.186.
- [38] 李龍範(1969), 三國史記에 보이는 이슬람 상인의 貿
易品, 이홍집 박사 학위논총.
- [39] 曾我剖靜雄 「宋代財政史」 大安 1966년 재판. pp.
38-41.
- [40] 汶江 「古代中國與亞地區的海上交通」 사천성 사회과
학출판사. 1989. pp.27.
- [41] 무함마드칸수, 『신라·서역교류사』, 단국대학교 출판
부, 1992, pp.490.

원고접수일 : 2007 년 1월 17일

원고채택일 : 2007 년 2월 26일