韓國海運史 時代區分論攷

孫 兌 鉉

A Study of Division of Periods in the Korean Maritime History

Sohn Tae-hyon

차 례

序 言
(一) 韓國海運史 時代區分의 要因
(二) 先史海運時代
(三) 朝貢海運時代
(四) 公貿易海運時代
(五) 漕轉海運時代
(六) 海運企業發生期
結 言

KOREA MARITIME UNIVERSITY 1945 한국해양대학교

Abstract

There was a causal relation between the vicssitude of the Korean maritime trade and the variations of the continental powers from the North. When the continental powers from the North were strong, the Korean maritime trade was weakened, and vice versa. The author has found that there were two periods, after the prehistorical maritime period and before the period of development of maritime enterprises, when the continental powers were nil and divided the interval of time of about 1,500 years between above mentioned two periods, according to the variations of the continental powers from the North, their respective characters and peculiarities. Therefore the periods in the Korean maritime history are to be named as follows.

1. Prehistorical maritime period
2. Maritime period for tributes
3. Maritime period for governmental trade
4. Maritime period for tax-rice transportation
5. Period of development of maritime enterprises.

序 言

時代區分을 어떻게 處理하는냐 하는 것은 곧 歷史家가 歷史를 認識하는 態度 내지 方法을 말하여 준다고 할 수 있는 것이기에 그歷史의 本質을 完全히 把握하지 않고서는 할 수 없는 일이라고 하겠으나 한편 時代區分은 歷史研究의 始作이며 또한 그 完結이라고 하는바, 모든 새로운 概念規定에 있어서와 같이 一聯의 研究考察에 의한 檢證을 거쳐, 徹底한 研究의 結果로서 비로소 明確해져야 한다라는 一面을 지니고 있기도하고, 同時에 어느 程度까지는 考察의 出發點에서 明確해져 있는 一面도 지니고 있기도 하다.

本稿에서는 後者의 觀點에서 論究될 것이며, 또한 韓民族은 눈부신 海上活動을 한 바도 있고 韓國海運은 長久한 歷史를 가지고 있음에도 韓國海運史의 研究는 거의 未開分野로 放置되어 있고 或間 이에 言及한 學者가 있다 하더라도 斷片的이고 다른 主題研究에 隨伴된 副次的인 것에 지나지 않다고 할 수 있는 바 本稿가 問題提起의 役割, 或은 韓國海運史 研究에 있어서의 誘水効果 喚起的役割을 해 줄 것을 바라는 過分한 意圖에서 이 試論을 내놓는 바이다.[1]

(一) 韓國海運史 時代區分의 要因

韓國歷史의 軌道는 北方으로부터 波及되는 漢民族을 爲主로한 大陸勢力의 壓力에 對해서는 拮抗·抗爭하고, 그 影響에 對해서는 韓民族의 固有性을 基盤으로 하여 反撥 或은 受容·消化하는 過程에서 그려져 왔다. 北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力이라 함은 軍事力的인 威壓 내지 侵攻등의 側面을 뜻하는 것이고, 影響이라 함은 文物傳來등의 文化交流的인 性格이 强한 側面을 말하는 것이다.

韓國의 歷史를 概觀하면 北方으로부터 波及되는 大陸勢力이 壓力的인 性格을 强하게 지닐 때에는 바다가 韓民族에게 所奪의 것이 되어 韓民族은 韓半島內에 閉息되어 海洋活動은 衰微해지고, 大陸勢力의 壓力的性格이 없어지거나 弱化하여 이 것이 文化交流에 의한 影響的性格을 지니게 되면 韓民族에게는 바다가 所與의 것이 되어 韓民族의 海上進出은 旺盛해졌다는 것을 알 수 있다.[2] 即 北方으로 부터 波及되는 大陸勢力의 壓力 또는 影響과 韓國海運의 盛衰와는 因果關係가 있는 것을 알 수 있는 것이다.

北方으로 부터 波及되는 壓力과 影響의 量과 質은 韓國과 大陸諸國 特히 中國과의 國力差, 韓

---

1) 韓國經濟學會 ; 韓國史時代區分論, 乙酉文化社, 1970, 우리나라 歷史의 時代區分이 容易하지 않다는 것을 하論고 있다.

2) Edwin O. Reischauer; Ennins' Travels in T'ang China, The Ronald Press Company, pp. 272~303參照.

이와 같은 觀點은 批判의 對象이 될 수 있다. 그러나 韓民族이 中原과 境界를 接하는 近距離에 國家를 建設한 以來 强한 中國의 壓力을 받아 왔음에도 長久한 歷史를 通하여 固有의 文化와 보기 드문 民族의 同質性과 國土를 保全해 왔다는 것은 韓民族의 優秀性과 强靭性을 證明하는 것이라 하겠다.

dCollection

半島와 中原사이에 놓여져 있는 地域의 地理條件과 距離, 政治狀態등의 諸要因에 의하여 規定된다, 韓國과 中國大陸과 같은 位置上의 關係에 있는 國家間에서는 歷史上에 있어서 國力差는 곧 近隣國家에 對한 壓力 내지 侵攻으로 具顯되는 것은 不可避한 일이였다고 하겠다.

兩國의 地理條件이나 空間的 距離는 一定하고 變함이 없다. 그러나 兩地域사이의 陸上距離와 海上距離에는 差異가 있고, 海上距離라 할지라도 航路의 種類에 따라 實距離는 變할 것이며 더우기 壓力의 波及이든, 文化의 交流이든 陸地를 通하는 것과 海洋을 經由하는 것과는 그 量에 있어서나 質에 있어서 나同一하지 않다고 하겠다.[3]

政治狀態라 함은 中原의 大陸統一的 政治勢力의 强弱을 意味하는 것으로 中國大陸의 遼瀋地域에 所謂塞外勢力이 擡頭하여 韓半島와 中原과의 陸路交通이 妨害되고 杜絕되어 있는가의 與否을 뜻하는 것이다. 「增補文獻備考」의 「我東自失遼東以後, 陸路世梗, 羅濟時有句驪渤海, 高麗時有契金蒙古, ……自非天下一統遼瀋入版圖之時, 則皆以海路通也」라는 一節은 이 事由를 記述한 것이다.[4]

兩國間의 國力差는 壓力으로서 波及될 必然的인 性格을 지니게 되고, 地理條件과 距離 및 政治狀態의 諸條件은 國力差에 의한 壓力의 性格을 緩和 或은 調整하거나 文化交流的인 것으로 變質케 하는 要因이 된다.

우리 歷史에 있어서 北北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 量이 全無가 된 時期를 찾아 보기로 하자, 이 時期가 韓國海運史에 있어서 가지는 意義는 적지않는 것이다.

北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響이 全無가 된 첫번째의 時期는 西紀 313年에서 372年에 이르는 約 60年間이다. 이때의 中國은 後漢 滅亡後의 魏·晋·五胡의 亂世에 該當한다.

西紀 313年에 高句麗는 樂浪郡을 滅亡시켜 이를 併呑하므로서 韓半島에 있어서의 最後의 中國勢力의 據點을 驅逐하였고, 그 後 西紀 372年에 이르러 百濟의 近肖古王이 東晋에 朝貢이라는 名目으로 使臣을 派遣할 때 까지의 半世紀 남짓한 期間은 韓國과 中國과의 交涉은 完全히 杜絕되었으며 中國側 文獻에 韓半島에 關한 記錄을 찾아 볼 수 없게 된 時期이기도 하다. 이 時期에 百濟와 新羅는 部落聯盟體의 形態에서 벗어나 古代國家形成을 마쳐 韓半島는 北方의 高句麗와 더불어 三國鼎立의 狀態를 이루게 된 것이며 韓國海運도 先史時代에서 벗어나게 되는 劃期的인 時期라 하겠다.

dCollection

半島와 中原사이에 놓여져 있는 地域의 地理條件과 距離, 政治狀態등의 諸要因에 의하여 規定된다, 韓國과 中國大陸과 같은 位置上의 關係에 있는 國家間에서는 歷史上에 있어서 國力差는 곧 近隣國家에 對한 壓力 내지 侵攻으로 具顯되는 것은 不可避한 일이였다고 하겠다.

兩國의 地理條件이나 空間的 距離는 一定하고 變함이 없다. 그러나 兩地域사이의 陸上距離와 海上距離에는 差異가 있고, 海上距離라 할지라도 航路의 種類에 따라 實距離는 變할 것이며 더우기 壓力의 波及이든, 文化의 交流이든 陸地를 通하는 것과 海洋을 經由하는 것과는 그 量에 있어서나 質에 있어서 나同一하지 않다고 하겠다.[3]

政治狀態라 함은 中原의 大陸統一的 政治勢力의 强弱을 意味하는 것으로 中國大陸의 遼瀋地域에 所謂塞外勢力이 擡頭하여 韓半島와 中原과의 陸路交通이 妨害되고 杜絕되어 있는가의 與否을 뜻하는 것이다. 「增補文獻備考」의 「我東自失遼東以後, 陸路世梗, 羅濟時有句驪渤海, 高麗時有契金蒙古, ……自非天下一統遼瀋入版圖之時, 則皆以海路通也」라는 一節은 이 事由를 記述한 것이다.[4]

兩國間의 國力差는 壓力으로서 波及될 必然的인 性格을 지니게 되고, 地理條件과 距離 및 政治狀態의 諸條件은 國力差에 의한 壓力의 性格을 緩和 或은 調整하거나 文化交流的인 것으로 變質케 하는 要因이 된다.

우리 歷史에 있어서 北北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 量이 全無가 된 時期를 찾아 보기로 하자, 이 時期가 韓國海運史에 있어서 가지는 意義는 적지않는 것이다.

北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響이 全無가 된 첫번째의 時期는 西紀 313年에서 372年에 이르는 約 60年間이다. 이때의 中國은 後漢 滅亡後의 魏·晋·五胡의 亂世에 該當한다.

西紀 313年에 高句麗는 樂浪郡을 滅亡시켜 이를 併呑하므로서 韓半島에 있어서의 最後의 中國勢力의 據點을 驅逐하였고, 그 後 西紀 372年에 이르러 百濟의 近肖古王이 東晋에 朝貢이라는 名目으로 使臣을 派遣할 때 까지의 半世紀 남직한 期間은 韓國과 中國과의 交涉은 完全히 杜絕되었으며 中國側 文獻에 韓半島에 關한 記錄을 찾아 볼 수 없게 된 時期이기도 하다. 이 時期에 百濟와 新羅는 部落聯盟體의 形態에서 벗어나 古代國家形成을 마쳐 韓半島는 北方의 高句麗와 더불어 三國鼎立의 狀態를 이루게 된 것이며 韓國海運도 先史時代에서 벗어나게 되는 劃期的인 時期라 하겠다.

北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響이 全無가 된 두번째의 時期는 清日戰爭에서 清國이 日本에 敗北한 西紀 1895年을 中心으로 한 開港初期인 西紀 1880年代에서 1912年사이의 期間이다. 이 時期는 北方에서 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響에 代替하여 南方에서 波及되

3) 佐波 宣平 ; 海運理論體系, 有斐閣, 1949, 3面~7面 參照.
4) 增補文獻備考 ; 卷35, 與地考, 86面.

dCollection

는 海洋勢力의 壓力과 影響을 받게 되는 韓國海運史에 있어서 實로 重大한 時期라 하겠다.

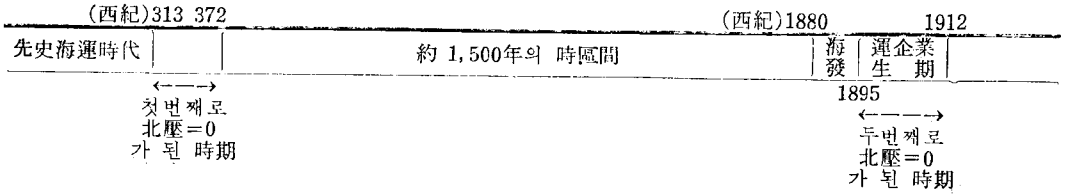
北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力 내지 影響과 韓國海運의 盛衰와 因果關係가 있다고 하면 이 壓力과 影響이 全無가 된 時點이 特異하고도 重大한 意義를 지니게 됨은 勿論이다. 北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響이 全無가 된 첫번째의 時期인 4世紀(313~372)에서 두번째의 時期인 20世紀初(1880~1912)사이의 約1500年間을 하나의 時區間으로 하면 時間의 흐름으로 본 韓國海運의 歷史는 이 約1500年間의 期間과 그 以前 및 그 以後의 時期로 3大分되고 各時期마다 뚜렷한 特徵을 지니고 있는 것이 明確히 把握된다. 위에서 말한 約 1500年間의 時區間 以前의 時期는 船舶의 建造나 運航의 方法이 幼稚하고 運航의 範圍도 陸岸繞走를 벗어나지 못하고 또 이에 關한 歷史事項이나 記錄도 稀有하며 神話나 說話의 時代까지 遡及하게 되거나 이와 같은 要素가 混入하게도 됨으로 先史的인 性格이 强하다. 따라서 本稿에서는 이 時期를 「先史海運時代」라 하겠다. 約 1500年間의 時區間 以後의 時期는 西歐 資本主義가 波及되는時期이므로 또한 뚜렷한 特徵을 지니게 된다. 本稿에서는 이 時期의 가장 特徵的인 海運企業의 發生이라는 事件을 浮刻시켜 이 時期를 「海運企業發生期」라 하겠다.[5]

이로서 約 1500年間의 時區間의 前과 後의 時代區分은 本稿의 論旨에 따라 矛盾이 없고 또한 그 時代名도 그 期間의 가장 特徵的인 歷史上의 事象을 浮刻시킨 것이기에 理解될 것이다. 다음에 約 1500年間의 時區間內를 概觀하더라도 北方에서 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響의 量과 性格이 어떠한 期間과 間隔을 두고 變遷하고 이에 따라 韓民族의 海上活動의 樣相과 海洋進出의 空間的 範圍, 航路의 開拓狀態등이 變化하며 明確히 區別 할 수 있는 各己 特徵을 가진 몇個의 期間을 形成 하게 되는 것을 볼 수 있다. 換言하면 約 1500年의 時區間은 明確히 區別 할 수 있는 各己 特徵을 가진 몇個의 期間에 의하여 構成되여 있다는 것이約고. 1500年의 時區間에 對한 時代區分은 이 몇 個의 期間을 確定지우고 이에 時代名을 附與하는 것이다.

이와같은 見地에서 本稿에서는 約 1500年間의 時區間의 時代區分은 다음과 같은 要因에 의하겠다. 첫째는 北方에서 波及되는 大陸勢力의 壓力 또는 影響과 韓國海運의 盛衰·變遷과는 因果關係가 있다는 基本觀點에 立脚하고, 둘째 經濟發展의 水準 내지 航海·造船術의 發達의 程度의 具顯이라고 할 수 있는 中原과의 來往航路의 種類, 셋째 船舶의 海上運航의 目的과 그 性格·內容등의 特徵的 事項의 三要因인 것이다.

---

5) 「北方으로 부터 波及되는 大陸勢力의 壓力」을 北壓이라 略하여 여기에서 論述한 것을 圖示하면 다음과 같다.



dCollection

(二) 先史海運時代

旣述한 바와 같이 우리 歷史에 있어서 北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響이 첫 번째로 全無가 된 西紀 313年~392年의 期間 以前의 時期를 「先史海運時代」라 한다.

海運의 槪念을 어떻게 解釋하느냐에도 달리겠지만[6] 이 時代에는 原初的인 形態인 河川江邊에서 시작하여 魚貝採取 或은 物物交換에 船舟를 利用하는 것으로부터 漸次, 沿岸人口移動이라는 海上 來往形態로 發展한 것으로 把握 할 수 있다.[7]

이 時代의 韓半島와 大陸과의 來往에는 陸路가 主로 利用되었고 海上交通의 경우라도 「古記, 古昔通中國以水路, 自豊川乘船赤海·白海·黑海數千里, 經許多洲嶼, 候風潮就路」[8]라 한 바와 같이 그 航路은 陸地의 延長이 라고 할 수 있는 陸岸에 極히 近接한 沿岸水域의 範圍를 벗어나지 못하였을 것이고 그 船隻도 幼稚하고 그 交通量도 微微하였던 것이였다고 하겠다.

우리의 歷史는 中國과의 交涉에서 시작 되는 것인 바 箕子와 衛氏朝鮮, 漢武帝의 遠征과 四郡設置등의 記錄으로 미루어, 이 時期의 北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力의 크기와 影響은 비록 韓半島 全域에 미친 것이 아니라 할지라도 相當히 큰 것이 였다는 것을 알 수 있다.

---

6) 石津 薰 ; 海運經濟研究, 叢文閣, 1942. 4面에 의하면 「海運의 「發生 進步에는 그 根本條件으로서 貿易의 存在가 要求된다. 貿易이 없는 곳에는 海運은 存在하지 않는다」라고 하였고.
朝鮮貿易協會 ; 朝鮮貿易史, 1943에서 四方 博教授도 類似한 見解를 表한 바 있다.
本稿에서는 廣義로 解釋하여 先史時代를 벗어난 後에 있어서의 船舟에 依한 海上交通도 海運에 包含하였다.

7) 金 庠基 ; 「韓·濊·貊移動考」, 史海第一號, 朝鮮史學研究會, 1948,
——— ; 「東夷와 淮夷徐戎에 對하여」 (上), 東方學誌第一輯, 1954,
——— ; 「東夷와 淮夷徐戎에 對하여」 (下), 東方學誌第二輯, 1955,
등에 上古에 있어서의 北方 大陸으로 부터의 人口移動에 關하여 考察한 것이 있어나 이때의 移動에 船舟를 使用하였는지의 與否는 未詳임.
三國遺事·日本書紀·三國志 韓傳·魏志 馬韓濊韓傳등과 遺跡에 對한 考古學의 研究 結果에 의하여 先史時代의 人口의 海上移動의 事由와 人口의 海上移動의 方向·範圍를 보면 다음과 같다.
(一) 人口의 海上移動의 事由
1. 食糧採取(櫛文土器의 海岸地帶 分布)
2. 新天地開拓(檀君, 天日矛·延烏郎夫妻·瓠公등에 關한 記錄)
3. 새로운文化에 對한 欽慕(三國志 韓傳의 廉斯鑡에 關한 記事)
4. 政治的變動, 戰亂등으로 因한 避難移住(素盞嗚尊에 關한 記事)
(二) 人口의 海上 移住의 範圍와 方向
1. 韓半島의 海上往來(櫛文土器의 分布, 檀君에 關한 記錄)
2. 中國文化圈과의 海上往來(三國志 韓傳의 廉斯鑡에 關한 記事)
3. 日本列島와의 海上往來(素盞嗚尊에 關한 記事, 甕棺과 土器·銅鐸의 分布)
4. 韓半島에의 人口의 海上移入
ㄱ. 日本地方으로 부터의 移入(瓠公, 昔脫解등에 關한 記事)
ㄴ. 中國地方으로 부터의 移入(箕準·衛滿등에 關한 記事)
ㄷ. 南方으로 부터의 移入(伽耶國 許皇后, 魏志 馬韓條 및 濊韓條의 文身·細尾鷄·大栗등에 關한 記事)
5. 韓半島로 부터 人口의 海上移出(延烏郎夫妻·天日矛등에 關한 記事)

dCollection

(三) 朝貢海運時代

北方에서 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響이 全無가 된 첫번째의 時期(西紀 313~372)以後, 三國鼎立期를 거쳐 新羅의 統一成就가 이루어졌던 西紀 970年代까지의 約 300年間은 中國의 魏·晋·五胡의 時代로부터 隋에서 唐의 初期에 이르기 까지의 期間에 該當한다.

이 時期는 朝貢이라는 名目으로 中原과의 海上往來가 頻繁하였다는 點이 特徵的이다. 本稿에서는 이 時期를 「朝貢海運時代」라 하겠다.[9]

이 時期의 朝貢은 政治·外交의 目的達成의 手段이 였다는 色彩가 濃厚하였다. 鼎立한 三國은 朝貢을 함으로써 自國의 存在를 中國에 알려서 國際的으로 有利한 立場을 確保하고 外國勢力을 利用하여 自國의 安泰와 繁榮을 企圖하고자 하였던 것이 였으며 中國의 王道思想과 三國의 功利主義가 調和를 이루고 있었던 것을 볼 수 있다.[10] 따라서 朝貢하는 三國의 態度는 積極的이며 進取的인 것이 였다.

이 時期에 高句麗가 半島의 北部地方을 占居하고 있었고 高句麗는 百濟와 新羅의 中國에 의 朝貢을 妨害하였다. 따라서 百濟와 新羅는 海路로 朝貢을 하지 않을 수 없었고 이 것이 海上交通發展의 原因이 되었던 것은 明白하고 高句麗는 中原과 百濟·新羅에게는 一種의 塞外勢力이 였던 것이였다.

三國이 部落聯盟의 狀態에서 벗어나 古代國家로 發展하였다는 것은 統一的經濟地域의 擴大를 意味하는 것이며 生産力의 發展을 基盤으로 하여 造船術과 航海術이 顯著하게 發達하였음을 엿볼 수 있다. 即 從來의 中國往來航路가 韓國沿岸과 遼東半島沿邊을 거쳐 山東半島에 이르는 接岸繞走的인 것이 였는데 比하여 이 時期에 와서 黃海를 橫斷하고 山東半島까지 直行하는 黃海橫斷航路를 開拓하여 航海하였다는 것으로 具象되어 있다.[11]

이 時期에 隋가 高句麗를 遠征한 바있으나 韓半島 全域에 波及된 大陸勢力의 壓力이라고는 볼 수 없고, 또한 高句麗의 反擊으로 失敗하였고, 唐이 韓土에 出兵한 바 있었으나 新羅의 要請에 의한 것이 였다고 할 수 있고 結果的으로는 新羅의 利益을 爲한, 新羅와의 共同作戰이였다는 觀點에서 볼때 北方에서 波及되는 大陸勢力의 壓力으로서의 量은 漸增하는 傾向을 보였으나 極大値에는 到達하지 않았다고 할 수 있을 것이다.

따라서 이 「朝貢海運時代」는 바다가 韓民族에 所與의 것이였을 때이며 韓民族의 海上進出의

---

8) 增補文獻備考, 卷 177, 交聘考, 14面, 이것과 類似한 記事가 賈耽의 「道里記」에도 있다.

9) 增補 文獻 備考, 卷177, 交聘考, 14面에 「三韓及羅濟之初, 皆樂浪帶方二郡貢獻而, 未嘗於中國」라 하였다 金 海宗 ; 「韓中朝貢關係考」, 東洋史學研究 第一輯, 東洋史學會, 19面에 의하면 「朝貢海運時代」 以前에도 朝貢이 있었던 것같이 보이나 信憑性이 弱하고 더우기 船舟에 의한 것이였다는 痕跡조차도 없음으로 本稿에서는 이를 論外로 한다.

10) 金 庠基 ; 東方文化交流史論攷, 乙酉文化社, 3面에 「書經周書」를 引用하여 「古代中國의 政治理想 卽 『明王積德, 四夷咸賓』의 王道思想」이라 하였다.

11) 內 藤雋輔 ; 「朝鮮支那間 航路及 其推移に就いて」, 史學論叢(內藤博士 頌壽記念號), 弘文堂書房, 91面~95面.

dCollection

初發期라고도 할 수 있는 時代를 이루었던 것이었다. 그러나 이 時期의 海運(廣義)은 政治·外交에 있어서의 目的達成을 爲한 手段인 朝貢에 從屬한 것이었다.[12]

(四) 公貿易海運時代

新羅의 統一成就期인 西紀 670年代부터 後三國鼎立期를 거쳐 高麗의 中葉인 西紀 1250年代에

12) 全 海宗;「韓中朝貢關係考」, 22面의 第4表「三國後期去使頻度」에 의하면 4世紀初부터 7世紀初까지의 三國의 中國에서 朝貢狀況은 다음과 같다.

時代 \ 出發國	高句麗	百濟	新羅	東夷및西域諸國
東晋時代(317~420)	後趙 2	晋(372以後)6—1	前秦(377以後)2	晋 5
	晋 3			前秦 65
	前燕 4			
	前秦 2			
	後燕 1			
	北燕 2			
	南燕 1			
宋代 (420~478)	宋 22	宋 13—1		
	北魏 25	北魏 1		北魏 1
南齊代(479~501)	南齊 3—1	南齊 3—1		南齊 1
	北魏 32			
梁代 (502~556)	梁 11	梁 5	梁 1	
	北魏 22		北魏 1	北魏 2
	東魏 16			
	北齊 3			
陳代 (557~580)	陳 5	陳 2	陳 6	
	北齊 3	北齊 3	北齊 2	北齊 4
	北周 1	北周 2		
隋代 (581~618)	隋 14	隋 9	隋 7	隋 1
	陳 1	陳 2		
計	173—1	45—3	19	79

1. 本表에서「東夷 및 西域諸國」이라고 한 것은 三國名을 明記하지 않고「東夷」또는「東夷及西域等이라고 記錄에 나타난 것을 말하며「西域」이 東夷와 分離되어 記錄되어 있는 경우를 包含하지 않는 것이다.
2. —(마이너스) 記號의 다음 數字는 出發은 하였으나 到着하지 못하거나 拒否當한 使行의 數를 表示한다.

(筆者註) 新羅와 百濟가 海路로 朝貢하였다는 것은 分明하나 高句麗는 때로는 海路, 때로는 陸路를 取하였나. 이를 밝히는 것은 今後의 課題가 되겠다.

10670

dCollection

이르는 約900年間은 中國의 唐의 初期로부터 南宋의 滅亡에 이르기 까지의 期間에 該當한다.

이 時期의 朝貢의 性質은 前期의 政治·外交의 目的達成을 爲한 手段인 것으로부터 國家經濟活動인 公貿易으로 顯著한 變質을 한 것이 特徵이다.[13] 本稿에서는 이 時期를 「公貿易海運時代」라 한다.

新羅는 統一完成後의 貴族과 生活水準이 向上된 國民들의 奢侈生活을 滿足시키기 爲하여, 또 後三國은 相互抗爭에 所要되는 軍資金을 調達할 目的으로,[14] 高麗는 宋의 貿易奬勵政策에 呼應하여 各己 朝貢이라는 名目으로 中國과의 交易에 注力하였으며 이에 의하여 利益을 獲得하고자 企圖하였다.

이 時代의 海運은 國家經濟活動인 公貿易의 手段으로서의 役割을 하였고 前期의 黃海橫斷航路에서 進一步하여 南支那海斜斷航路의 開拓과 季節風의 効果的인 利用등의[15] 航海術·造船術의 發達이라는 面에 있어서도 刮目한 進步를 보였다. 따라서 이 時期는 바다가 韓民族에게 所與의 것이 되었고 中原과의 交涉은 全期間을 通하여 바다를 介在시킨 經濟的인 面에 重點을 둔 것이였으며 韓民族의 海洋活動은 顯著하였고 그 黃金時代였다고 할 수 있다.

韓國海運史의 硏究에 있어서 正確하게 認識해야 할 것은 이 時期에 韓民族은 世界史의 움직임에 直接參與하고 重大役割을 擔當하고 있었다는 點이다. 이 時期의 地球上의 文明의 中心地는 中國·中東·地中海沿岸이였던 바 이 세地域間의 貿易과 文化交流의 큰 줄기가 있었다. 이 큰 줄기의 西端의 貿易과 文化分布를 맡은 것은 地中海沿岸의 諸國이였고, 그 東端의 貿易과 文化分布의 擔當者는 韓民族이였다. 韓民族은 地中海보다 훨신 거친 바다에서 그 當時 려알에 져 있었던限에 있어서의 地球上의 東方世界全域의 貿易과 文化分布의 役割을 遂行하였던 것이였다.[16]

塞外勢力이 强大하였고, 中國에는 政治的混亂期가 있었다는등의 事情으로 말미아마 中原과의 往來에는 專的으로 海路에 依存하였다. 따라서 이 時期의 北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力의 量은 큰 것이 못되었다고 하겠는 데 反하여 文化交流의 面에서는 가장 密度가 높은 響影이 있었다고 하겠다.

(五) 遭轉海運時代

高麗中葉인 西紀 1250年 代에서 李朝末期인 西紀 1880年代에 이르는 約 600年間을 漕轉海運時代라고 하겠다. 中國의 宋의 衰亡期로부터 元·明을 거쳐 淸의 末期에 이르는 期間에 該當한다. 元·明·淸의 三王朝는 共히 繼續해서 中原을 統一한 政權을 樹立하는데 成功하였고 王朝

---

13) 金 庠基; 前揭書, 7面~12面.
14) 日野開三郎; 「羅末三國の鼎立と對大陸海上交通貿易」, 朝鮮學報 第18輯, 朝鮮學會, 1960.
15) 丸龜金作; 「高麗と宋との通文問題」, 朝鮮學報 第17輯, 朝鮮學會, 20面.
今 西龍(校訂); 宣和奉使高麗圖經, 近澤書店, 京城, 1932 參照.
16) Edwin O. Reischauer: op. cit., pp. 274~276.

dCollection

의 交替期에도 塞外勢力의 擡頭은 없었기에 三王朝와 韓國은 陸境으로서 接續하였고 來往은 陸路를 專用하였다. 따라서 北方으로부터 波及되는 大陸勢力으로서의 壓力이 極大가된 時期였다. 海洋은 韓民族에게 所奪의 것이 되었고 海洋進出은 完全히 封鎖되었으며 韓民族은 半島內에 閉息하여 前時代와 같은 海上活躍은 찾아 볼 수 없고 海運은 租穀의 沿岸輸送인 漕轉이라는 微微하고도 초라한 모습으로 겨우 그 命脈을 維持하고 있었던 萎縮의 極에 到達한 時期이다.

(六) 海運企業發生期

李朝의 오랜 鎖國政策이 끝나고 開港되었을 무렵인 西紀 1880年代로 부터 帝國主義日本이 朝鮮郵船株式會社를 設立하여 民族資本에 의한 우리의 海運企業을 抹殺하고, 近代式韓國海運의 發展氣運을 完全히 破壞시킨 西紀 1912年頃까지의 約 30年間을「海運企業發生期」라 하겠다. 開港을 前後하여 南쪽으로부터 波及되는 歐美諸國과 日本등의 複數의 勢力의 壓力과 影響으로 말미아마 從來 北쪽으로부터의 單數的인 大陸勢力에만 當面하고 있었던 韓國은 甚大한 苦痛을 겪게 되고 新進日本勢力은 旣存의 淸國勢力과 相克·相衝하며 政治·經濟·社會의 모든面에 深刻하고도 複雜한 樣相을 비져내게 하였다.

淸日戰爭에서 淸國이 日本에 敗北한 以後는 韓半島의 中國勢力은 拂底하여 韓國歷史上에서 北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響이 全無가 되는 두번째의 時期를 맞이하게 된다. 이와같은 意味에서 이 時期는 韓國海運史上 重大한 意味를 지니게 되는 것이다.

歐美의 資本主義의 물결이 滔滔히 밀려닥쳐 韓國에도 처음으로 汽船이 導入되고 貿易에 있어서의 商機能과 輸送機能은 分化하여 自己運送形態로 부터 他人運送形態[17]로 發展하게 되는 바 이 時期에 韓國에 있어서의 最初의 汽船을 所有한 海運企業이 誕生하는 것이다.[18] 따라서 이 時期는 近代海運의 始發期이며 海運企業의 誕生期이기도 하다.[19]

이 時期의 汽船海運은 그 投資된 資本의 主體別로 보면 韓國 國內資本에 의한 海運과 外國資本에 의한 海運으로 區分되고, 韓國 國內資本에 의한 海運은 政府投資에 의한 海運 및 民間投資에 의한 海運으로 分類되고, 外國資本에 의한 海運은 土着外國人資本에 의한 海運과 外國海運企業에 의한 韓國航路經營으로 나누어진다.

北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力이 弱化되면 바다가 韓民族에게 所與의 것이 되어 韓民族의 海洋進出은 旺盛해진다는 論旨에 의하면 이 時期는 韓民族이 海運을 發展시킬 때가 되어야 한다. 韓民族은 長期의 雌伏後 海洋에의 進出을 企圖하였다. 그러나 北方大陸의 單一勢力에의 對應에 專念해온 오랜 傳統에 의한 舊殼을 打破하여 南方에서 波及되는 複數의 海洋勢力에

---

17) 佐波宣平 ; 上揭書 參照.
18) 孫兌鉉 ;「利運社論攷」, 經濟學硏究 第19輯, 韓國經濟學會, 1971 參照
19) 孫兌鉉 ;「舊韓末의 官營汽船海運에 關한 硏究」東亞論叢 第7輯, 東亞大學校, 1970, 및
——— ;「韓末의 海運에 關한 硏究」, 韓國海洋大學 論文集 第8輯, 韓國海洋大學, 1973 參照.

dCollection

재빨리 適應할 能力이 없어 名實共히 海運企業發生期로 끝이고 그 以後의 海運發展의 基盤을 이루지 못하였다.

結 言

韓國海運史의 時代區分을 함에 있어서 北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力 또는 影響과 韓國海運의 盛衰와의 因果關係에 基本視角을 設定하였다는 點 그리고 여기에 各時代의 海運에 있어서의 特徵的인 歷史事象을 併考하여 時代區分을 하였다는 點으로 本稿의 論旨는 明確할 뿐 아니라 우리나라 海運의 歷史上의 諸事件과 符合시켜 考察하더라도 首肯될 것이고 矛盾이 없다고 하겠으며 더우기 그 時代의 가장 特徵的인 것을 浮刻시켜 그것을 時代名으로 하였기에 各時代의 理解 내지 把握은 容易해 진다고 하겠다.

그러나 여기에는 몇가지 問題點이 內包되어 있는 것이다. 다음에 이에 關하여 言及함으로서 本稿의 結言으로 삼겠다.

本稿는 새로운 分野의 研究에 있어서 어느 程度까지는 考察의 始發에 있어서 明確히 그 本質을 把握할 수 있다는 前提로서 韓國海運史의 大綱 내지 骨格을 提示할 것을 試圖한 것이라 하겠다.

「北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響」과 韓國海運의 盛衰와 因果關係가 있다고 指摘한 바는 槪念的으로는 理解하기 困難하지 않는 內容이라 하겠다. 그러나 本稿가 韓國海運史의 大綱 내지 骨格이라고 하여 이에따라 研究를 進展시켜 감에 있어서는 壓力의 量의 具體的인 檢證, 그리고 壓力의 量의 減少는 文化交流的影響이라는 結果를 招來케 한다는데 이는 質的變化를 意味하는 것으로 이의 性格에 對한 精確한 究明등은 容易하지 않는 課題가 될 것이라 하겠다.[20]

「北方으로부터 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響」을 考察의 基本觀點으로 하여 우리 海運史를 보았기에 中國史의 움직임에 對하여 너무나 被動的이라는 點, 朝貢이라는 것을 强하게 浮刻시켰고 더우기 이 것을 時代名에 引用하였다는 點등은 民族主義史觀의 立場으로부터의 批判이 不少하리라 思料된다.[21] 또 時代區分의 基本觀點 내지 主要因의 性格上 研究範圍의 年代下限이

20) 鈴木啓祐 ; 地域間貨物輸送の計測と豫測, 交通日本社, 1967, 61面의 gravity model의 公式은 다음과 같다

$$W_{ij}=kA_iA_jf(Z_{ij})$$

W_{ij} 第i地域과 第j地域의 輸送貨物
A_iA_j～W_{ij}에 미치는 影響의 크기(Size) 或은 引力(Attractiveness)
Z_{ij}～第i地域과 第j地域間의 距離(Distance) 或은 距離의 尺度로서 使用되는 時間(Time)
k～系數

이것을 本稿의 北方에서 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響에 適用시킬 수 있다는 것은 容易하게 理解된다. 그러나 量의 算定은 大端히 어려운 問題이다. 本稿에서 말하는 北方에서 波及되는 大陸勢力의 壓力과 影響에 있어서의 地理條件 및 距離와 政治狀態의 두가지는 國力差에 依한 武力侵攻的 傾向에 對한 妨害函數(Deterrent Function)的 性格을 지닌 要因이 된다고 볼 수 있다.

21) 이에 關해서는 脚註②에서 言及한 바 있다.

dCollection

20世紀初로서 끝이게 된 것도 그 以後의 時期에 對한 研究을 玆後로미루게 된 것이다.

이와같은 問題點이 있다하더라도 王朝別 或은 三分法등에 의한 時代區分을 韓國海運史에 그대로 適用시켜 이에 따라 論述하고자 하는 範疇에서 脫脚하여 새로운 角度에서 韓國海運史를 考察하겠다는 意圖를 보였다는 點에, 그 나름으로서의 意義는 있는 것으로 본다.

參 考 文 獻

1. 金庠基；東方文化交流史論攷，乙酉文化社，서울，1957
2. _____；「韓·濊·貊移動考」，史海第一號，朝鮮史學研究會，서울，1948
3. _____；「東夷와 淮夷·徐戎에 對하여」(上)，東方學誌第一輯，서울，1954
4. _____；「東夷와 淮夷·徐戎에 對하여」(下)，東方學誌第二輯，서울，1955
5. 韓國經濟史學會；韓國史時代區方論，乙酉文化社，서울，1973
6. 全海宗；「韓中朝貢關係考」，東洋史學研究第一輯，東洋史學會，서울，1960
7. Edwin O. Reichauer; Ennins' Travels in T'ang China, The Ronald Press Company, New York, 1955.
8. 佐波宣平；海通史論體系，有斐閣，東京，1949
9. 石津建；海運經濟研究，叢文閣，東京，1942,
10. 朝鮮貿易協會；朝鮮貿易史，京城，1943
11. 今西龍(校訂)；宣和奉使高麗圖經，近澤書店，京城，1932
12. 內藤雋輔；「朝鮮支那間の航路及其推移に就て」，史學論叢，弘文堂書店，東京1930
13. 日野關三郎；「羅末三國の鼎立と對大陸海上交通貿易」，朝鮮學報第18輯，朝鮮學會，1960
14. 丸龜金作；「高麗と宋の通交問題」，朝鮮學報第17輯，朝鮮學會，1960
15. 鈴木啓祐；地域間貨物輸送量の計測と豫測，交通日本社，東京，1967
16. 增補文獻備考
17. 孫兌鉉；「舊韓末의 官營汽船海運에 關한 研究」，東亞論叢第7輯，東亞大學校，1970
18. _____；「韓末의 海運에 關한 研究」，韓國海洋大學論文集第八輯，韓國海洋大學，1973
19. _____；「利運社論攷」經濟學研究第19輯，韓國經濟學會，1971

dCollection

Collection