

해상 실크로드의 概況

孫光圻* · 李寶民* · 王杰*

Introduction of the Maritime Silk Road

Sun, Guang-Qi · Li, Bao-Min · Wang, Jie

〈목 차〉

- 一. 해상 실크로드의 형성
- 二. 해상 실크로드의 발전

- 三. 해상 실크로드의 번성

통상 말하는 실크로드는 해상과 육상의 실크로드를 모두 포함한다. 15세기 새로운 항로를 개척하기 전까지는 해상과 육상의 실크로드는 줄곧 고대 유럽과 아세아, 즉 동서방의 정치, 경제, 문화와 군사 교류의 주요한 통로였다.

본 논문에서는 중점적으로 서기 10세기 전까지 해상 실크로드의 형성과 발전 및 번성한 역사 연혁에 대해 고찰하여 보고자 한다.

一. 해상 실크로드의 형성

실크로드는 처음에는 육상에서 먼저 형성되었다. 구체적으로 언급하면 처음에는 기원전 2세기 西漢의 漢武帝때 생겼다. 그때 대탐험가인 張騫(장건)이 서역으로의 出使는 처음으로 인류교통사

상에서의 偉業을 이루었다. 그러나 육상 실크로드 주변의 지형이 복잡하고, 政局이 안정되지 못하였으며 關門이 너무 많아 수시로 교통이 단절되는 현상이 수시로 발생하였다. 이러한 육상 교통의 수동적인 국면을 타개하기 위하여 한무제는 동남 연해를 통일하고 연안항로의 장애를 제거한 후, 든든한 항해 실력을 바탕으로 적극적으로 南海의 대외 교류와 무역 활동을 시작하여 漢王朝와 해외 각국의 정치, 경제와 문화교류를 추진하였다. 이리하여 중국 역사의 문헌 기록에 처음으로 인도양 원양 항로에 대한 기록이 나타나게 되었다. 그때 중국의 대외 항로의 수출물자는 주로 “雜糴”(잡증)--각종 비단 직물을 위주로 하였기에 때문에 이 원양항로는 육상의 실크로드와 대칭되는 “해상 실크로드”라고 할 수 있다. 班固(반고)가 쓴 『漢書·地理志』중 이 항로에 대한 기록을 보

* 中國 大連海事大學 教授

이 論文은 1998년도 한국학술진흥재단의 “외국석학과의 공동연구”과제 연구비에 의하여 연구되었음

면:

“日南의 障塞, 徐聞, 合浦에서 5개월간 항해하면 都元國이 있고, 다시 4개월을 항해하면 邑盧沒國(읍노몰국)이 있으며 20여일을 더 항해하면 湛離國(담리국)이 있다. 여기서 步行하여 10여일 가면 夫甘都盧國이 있으며, 다시 2개월간 항해하면 黃支國(황지국)이 있다.…… 黃支國에서 8개월간 항해하면 皮宗에 이르고 다시 2개월 항해하면 日南의 象林界雲에 도착한다. 黃支의 남쪽에는 已程不國이 있는데 한 나라의 譯使는 여기서 귀국하였다.”

상술한 항로에 대한 기록은 지금부터 2,000여년 전의 고대 지명이나 또는 나라이름이기 때문에 日南(지금의 베트남 廣治省), 徐聞(지금의 廣東省 徐聞縣), 合浦(지금의 廣西 合浦縣)등 지명에 대한 고증이 거의 일치한 외에 다른 지명에 대해서는 여러 가지의 설이 있다. 그러나 현대 학자들이 연구한) 것과 한나라 때의 선박의 항해 속력 및 항해에 계절풍을 이용한 상황을 종합적으로 감안하면 아래와 같이 해석하는 것이 비교적 합리적인 듯 하다. 都元國은 말레이시아반도 동남쪽의 싱가포르 해협에 있는 나라이고, 邑盧沒國은 대개 미얀마 남쪽의 勃固이며, 湛離國은 에라와디강 중류 연안의 미얀마 浦甘城 부근의 釋利이다. 그리고 夫甘都盧國은 대략 지금의 미얀마의 太古城, 즉 옛적의 浦甘城이고, 黃支國은 지금의 인도반도 동쪽 연안 마드라스 부근의 康契普臘姆(강치푸라무[음역])이며 已程不國은 지금의 스리랑카이고 皮宗은 대략 지금의 말라카해협 동쪽 해역의 香蕉島(PISANG)로서 해협을 통제하는 요충 지대이다.

이로부터 볼 수 있는바, 漢나라 때의 이 항로는 어디까지나 연안을 따라 인도양으로 항해하는 원양항로였다. 漢나라 때의 이러한 인도양항로는 그 당시 세계에서 제일 긴 원양항로의 하나였다. 그

외의 한 갈래의 장거리의 원양항로는 서방의 航海家가 개척한 것이었다. 대략 서기 47년, 이집트 알렉산드라항의 선장 希帕勒斯(희파누사)는 先人이 항해한 기초 위에 이집트의 홍해연안에서 출항하여 아랍해를 가로 건너 인도의 서해안에 도착하였다. 그는 이 유명한 항해가운데서 북인도양 海域의 계절풍 특성을 관측, 기록하였다. 즉 매년의 3-9월 사이에는 서남계절풍이 불고, 10월부터 그 다음해의 2월까지의 동북계절풍이 부는 특성을 기록하였다. 이렇게 하여 홍해와 페르시아만 및 인도반도간의 항해가 신속하고도 안전하게 이루어 질 수 있게 하였을 뿐만 아니라 동·서방 항로에 있어서도 남아시아를 중심으로 한 세계적인 해상 동맥이 형성되게 하였다. 이는 세계항해사에 있어서도 중요한 의미를 가진다.

二. 해상 실크로드의 발전

西漢때에 해상 실크로드를 개척한 기초 위에 東漢에 이르러서는 이를 진일보 발전시켰다. 『漢書·大秦傳』의 기록을 보면 “大秦國과 ……安息天竺(지금의 인도)은 해상에서 교역을 하였는데 리가 10배나 되었다. ……(대진국의)왕은 늘 漢나라에 직접 사절을 파견하려 하였으나 安息(인도)은 漢나라의 채색비단을 직접 교역을 하려고 그들이 漢나라로 가는 것을 방해하였다.” 이러한 수동적인 교통상황을 타개하기 위하여 東漢 정부는 남아시아와 중앙아시아를 통하여 직접 페르시아만이나 아랍해, 홍해에 이르는 항로를 탐색하게 되었다. 예컨대 漢나라 “和帝 永元 9년(서기 97년), 都護 班超는 甘英을 사절로 大秦에 파견하였는데 條支에 이른 후 大海(페르시아만)가 가로막혀 그 곳을 건너려 하였다.”²⁾는 것이 하나의 사례이다.

그와 동시에 서방 국가도 적극적으로 중국으로

1) 朱杰勤, 『漢代中國與東南亞和南亞海上交通路線試探』, 暨南(기남)大學東南亞研究室編, 『東南亞史論文集』 제1집. 章巽(장손), 『我國古代的海上交通』, 新知識出版社, 1956. 馮承鈞, 『中國南洋交通史』, 商務印書館, 1936. 『辭海』(歷史地理分冊), 上海史書出版社, 1982. 岑仲勉(잠중면), 『西漢對南洋的海道交通』, 『中外史地考證』. 呂思勉, 『秦漢史·漢與西南洋交通』.

2) 章巽, 『絲綢之路的南端-公元三世紀前我國對地中海東部地理情況的認識』, 世界地理集刊, 1981年 第1集.

통하는 해상항로를 탐색하였으며 또한 “지중해 동부의大秦에서 아프리카와 아세아 두 대륙사이의 古代 운하를 통과하고 홍해를 따라 남쪽으로 항해하여 다시 동쪽으로 交趾의 7郡에 이른 후 지금의 광주시까지 오는 항로”와 “지금의 미얀마 남쪽의 海口를 바다 항로의 終點으로 한 후, 다시 에라와디강 등 하천계곡을 따라 북상하여 중국의 서남부에 도착”하는 두 개의 해상항로 개척에 성공하였다.

해상 실크로드의 이러한 진일보 발전에 대해 중국의 史書, 예컨대 『魏略·西戎傳』, 『後漢書·南蠻西南夷傳』 등에 모두 명확한 기록이 있다.

그러나 早期의 해상 실크로드는 陸路나 海路를 물론하고 모두 독자적으로 발전하였고 서로 혼합되어 통일적인 교통망을 형성하지 못하였다. 다만 東晉 초엽에 와서 法顯³⁾이 육상 실크로드와 해상 실크로드를 결합시켜 진정한 의미의 동서방 문명 교류의 대동맥을 형성하게 되었다(法顯이 인도에서 귀국한 항로 약도 참조).

南朝때에 이르러 해상 실크로드는 더한층 발전하였는데, 『梁書·諸夷傳』에서 기록된 것과 같이 “해남의 諸國은 대부분이 交州의 남쪽이나 서남의 大海州에 있는데 가까운 나라가 3~5천리이고, 먼 나라는 2~3만리이다. 그 나라들의 서쪽은 서역과 연해 있는데 ……梁나라 때에 와서 運送을 개혁하여 貢職을 두었는데 매년마다 항해하여 왔었고 전의 朝代를 초월하였다.”

三. 해상 실크로드의 번성

통일된 隋·唐 帝國의 출현, 특히는 大唐 帝國의 정치, 경제, 무역, 문화의 전면적인 번영에 힘입어 해상 실크로드도 그 번성기를 맞이하게 되었다.

당나라 시기의 유명한 지리학자 賈耽은 그의 『廣州通海夷道』⁴⁾에서 소개하기를 당나라와 서아시아, 동아프리카 지역의 원양항로 및 남양지역과의 전통적인 항로는 모두 세 개 부분으로 나뉜다.

第一 단계는 중국의 광주에서 출발하여 남해의 인도지나반도의 동쪽 연안을 따라 항해하다가 다시 말레이시아반도 동쪽 연안을 타고 항해하여 수마트라섬의 동남부에 도착한 후 다시 항해하여 자바에 이른다. 두 번째 단계는 싱가포르 부근에서 방향을 꺾어 서북쪽으로 항해하여 말라카해협을 가로 건너 尼科巴群島(앤다만제도의 남쪽에 있음)를 중개로 하여 뱅골만을 가로질러 인도반도의 남쪽 끝에 이른 후 다시 인도반도의 서쪽 연안을 따라 동북쪽으로 항해하여 호르무즈 해협을 지나 페르시아만에 진입한 후 다시 Euphrates River를 거슬러 항해하여 아랍의 수도 바그다드에 이른다. 제3단계는 페르시아만의 奧波拉과 바스라에서 갈라져 호르무즈 해협을 다시 나와 아랍반도 남쪽 연안을 따라 서쪽으로 항해하여 바레인, 오만, 예멘 등 해협을 거쳐 홍해의 海口에 도착한 후, 曼德海峽을 지나 동아프리카 해안까지 항해하여 간다.

그렇다면 아래에는 일반적인 고중에 의하여 가담이 기록한 서태평양과 인도양 항로에 대해 구체적으로 설명하고자 한다.

제1계단 항로: “광주에서 동남쪽 바다로 200리쯤 가면 屯門山(지금의 大嶼山 및 홍콩북쪽의 屯門島)에 이르고 다시 돛을 달고 서쪽으로 2일간 항해하면 九州石(지금의 해남도 동북쪽의 七洲列島)에, 다시 남쪽으로 2일간 항해하면 象石(해남도의 동남쪽에 있는 獨珠山), 서남으로 3일간 항해하면 占不勞山(지금 베트남의 占婆島)에 이르는데 이 산은 環王國(林邑, 현재 베트남의 중남부) 동쪽 200리 떨어진 바다에 있다. 남쪽으로 2일간 항해하면 陵山(燕子岬), 다시 1일 가면 門毒國(지금 베트남의 歸仁), 또 하루면 古簞國(지금의 衙庄)에 이르고 반달이면 奔陀浪州(지금의 베트남 藩朗)에 도착한다. 2일 이면 軍突弄山(지금의 昆崙山), 5일이면 海, 즉 蕃人이 質(말라카 해협)이라고 부르는 곳에 이르는데 이 해협은 남북으로 백리가 되는데 북쪽은 羅越國(지금의 말라카 반도 남쪽), 남쪽은 佛浙國(수마트라도 동남쪽)이다. 佛浙國에서 동쪽으로 4-5일

3) 章巽, 『法顯傳校注』, 上海古籍出版社, 1985.

4) 『新唐書·地理志下』

가면 阿陵國(지금의 爪哇)에 이르는데 남쪽의 여러 섬중에서 제일 큰 섬이다.

제2계단 항로: 서쪽으로 海 을 지나 삼일이면 葛葛僧祇國(해협 남부의 不羅華爾群島), 즉 佛浙 서북쪽에 있는 외딴 섬인데 이 나라의 사람은 성질이 사나워서 뱃사람들이 이 지역을 지나기 꺼려한다. 그 북쪽은 箇羅國(말라이반도 서쪽의 吉打)이고 箇羅의 서쪽은 哥谷羅國(지금의 克拉地峽 서남쪽), 여기서 4, 5일이면 勝鄧洲(쑤마트라 북부 동해안 Deli부근), 서쪽으로 5일이면 婆露國(쑤마트라 서해안의 Baros지방), 다시 6일 이면 婆國迦藍州(尼克巴群島) 또 북(北)쪽으로(北자는 十(십)자를 잘못 쓴 것으로 본다.)4일 이면 師子國(지금의 스리랑카)에 이르는데 그 북쪽해안은 南天竺(인도 남부) 해안과 백리 떨어져 있다. 다시 서쪽으로 4일간 가면 沒來國(인도서남부의 奎隆, 즉 송나라 때 故臨이라 하던 곳)인데 이는 南天竺의 제일 남쪽 끝이다. 또 서북으로 10여개의 작은 나라를 거치면 婆羅門의 서쪽 변경에 이르고, 서북으로 2일이면 拔烏國(不羅區), 10일간 天竺 서쪽변경의 5개의 작은 나라를 지나면 提烏國(카라치의 동쪽)에 도착하는데 그 나라에는 彌蘭大河가 있고 [또한 新頭河(현재 印度河)라고도 함] 그 강은 北渤昆國에서 발원하여 서쪽으로 提烏國북부를 지나 바다로 흘러든다. 제울국에서 다시 서쪽으로 20일간 20여개의 小國을 지나 提羅虜和國 (또 羅和異國이라고도 함, 지금의 페르시아만 입구의 아바단 부근) 에 이르는데 뱃사람은 華表를 세우고 밤에는 횃불을 켜 선박이 다니는데 방향을 잃지 않게 한다(『蘇萊曼游記』에 의하면 Euphrates River강 河口의 아바단으로 치우친 곳에 세 개의 큰 등대가 있어 매일 밤마다 항해하는 선박을 위해 항로를 가리켰다고 하는데 참조 바람). 또 서쪽으로 1일 이면 烏刺國(바스라 동쪽의 奧布蘭), 여기서 大食國의 Euphrates River강이 남쪽으로 바다(페르시아만)에 흘러드는데 작은 배로 이 강을 거슬러 2일이면 末羅國(바스라)에 도착하는데 이곳은 대식국의 큰 도시이다. 여기서 또 북으로 육로를 이용하여 천리를 가면 茂門王의 도읍인 縛達城(바그다드)에 도착한다. 婆羅門남쪽 변경으로부터 沒來國을 거쳐 烏刺國에 이르기까지

는 모두 바다의 東岸을 따라 온다.

제3계단 항로: 가탐은 계속하여 기록하기를 "바다(아랍해) 西岸의 서쪽은 모두 대식국(에 속한다.)이다. 서쪽부분의 남쪽끝은 三蘭國(뒤에서 상세히 논함)이고 여기서 정북 쪽으로 20일간 가면서 10개의 작은 나라를 지나면 沒國(아랍반도 남부의 편서쪽에 있는 예멘의 席赫爾), 다시 10일간 6, 7개의 小國을 지나면 薩伊?和竭國(지금 오만의 哈德角)인데 바다(아랍해)의 西岸에 있다. (아랍반도 돌출부분의 동쪽 모퉁이) 서쪽으로 6, 7일간 6, 7의 小國을 지나 沒異國(몰손국, 지금의 오만만에 인접해 있는 수하르항), 또 서북으로 10여일간 10개의 소국을 지나면 拔離訶磨難國, 다시 1일이면 烏刺國에 도착하여 동쪽항로(올 때의 항로)와 會合한다.

三蘭國의 지명에 대한 고증은 아직까지 정설이 없다. 일설은 그곳을 동부아프리카 소말리아의 澤拉, 즉 아덴만 남쪽의 三麻蘭 古國의 중심지라 하고, 다른 일설은 동아프리카 탄자니아의 다르에스살람이라 하고 또 일설은 탄자니아의 桑給巴爾島 혹은 그 부근의 대륙 해안이라고 한다. 뒤의 두 설은 그 위치의 차이가 얼마 되지 않는바, 모두 지금의 桑給巴爾海峽 부근인데 필자의 사견도 이에 공감한다. 그 원인은: 첫째, 가탐의 기록에 따르면 광주에서 末羅國까지의 항해 기간은 89일밖에 안되지만 三蘭國에서 烏刺國까지 48일이 소요된다. 만약 삼란국이 澤拉港이라면 아덴만에서 페르시아만의 입구까지 항해하는데 걸리는 시간이 너무 긴 것이다. 그렇다면 澤拉에서 高國까지도 20일의 시간이 걸리지 않을 것이다. 반대로 만약 桑給巴爾海峽 부근이라고 할 때, 실제 항해하는데 소요되는 기간과 기록에서 적은 기간이 비교적 일치하게 된다. 두 번째는 삼란국에서 高國으로 갈 때, 문헌의 기록에는 "正北行"한다고 하였다. 이는 상급파이해협에서 赫爾로 가는 방향과 일치한 것이다. 만약 澤拉라면 그곳에서 赫爾로 가는 방향은 동쪽 방향이기 때문에 부합되지 아니한다. 세 번째는 동아프리카의 考古시 많은 수량의 중국 도자기 및 그 조각이 아덴만에서 모잠비크에 이르는 지역에서 발견되었다. 케냐에서 출토된 8세기 때의 당나라 靑甞가 사람들의 주목을 끌고 있고, 상급파이해협의

西岸에서 발견된 400여점의 중국 도자기는 더욱 사람들을 놀라게 한다. 이러한 것으로 추정하여 볼 때, 당나라 선박의 원양항해의 종점인 삼란국은 상급파이해협 부근이라고 해석하는 것이 논리적이고 생각된다.

가탐의 『광주통해이도』외에 아랍의 사학자인艾布·賽德·合桑이 『蘇萊曼游記』를 보충할 때 쓴 『歷史的鎖鑰』(역사의 고리)라는 책에서 중국 당나라의 선박이 홍해의 吉打港에 간 것과 북상하여 이집트까지 간 것을 언급하였다. 이 홍해항로는 이미 멀리 아프리카의 아덴만까지 간 중국의 항해가의 예로 볼 때, 曼德해협을 지나 계속 북상하여 이집트까지 갔다는 것은 아주 자연스러운 일이고 또한 항해 기술상에서도 별 문제가 없는 것이다.

가탐이 기록한 『광주통해이도』는 그 당시 중국의 원양항해의 성질과 수준을 정확히 나타내고 있으며 중의 항해사에 있어서도 중요한 위치를 점하고 있다.

첫째로 이 항로는 동아세아, 동남아세아, 남아세아, 페르시아만 및 동아프리카를 연결시켜 놓았다. 그 항로의 길이나 또 그가 항해한 광대한 구역은 中古시대의 세계역사에 있어서 상당히 뛰어난 것이다. 둘째로 이 항로상에 놓여 있는 항구를 살펴 볼 때, 당나라 선박이 지나간 항구에는 대부분이

상아, 서우뿔, 유향, 龍涎香, 진주, 보석, 산호, 琉璃, 丁香, 蘇木 등의 물산이 나는 부유한 지역이었고, 또한 중국에서 수출한 비단, 자기, 차, 銅鐵器 등 4대 품목도 이러한 지역에서 渴求하는 물품인바, 이는 당나라 중엽이후의 중국 항해의 성질은 과거의 정치외교를 위주로 진행되던 것으로부터 경제무역을 위주로 진행하는 방향으로 전환하였음을 말하여 주고 있다. 세 번째로 항해학의 차원에서 볼 때, 이 항로로 인하여 아세아에서만 진행되던 항해 범위를 초월하여 大洋을 가로 건너는 대륙간의 원양항해의 시대를 열어 놓았음을 말하여 준다.

결론적으로 西漢의 漢武帝 때에 시작된 해상 실크로드는 생기발랄하게 당나라 말엽까지 천여년 동안 끊임 없이 발전하여 왔다. 비록 이 긴 기간을 통하여 때때로 짧은 기간의 曲折을 겪기도 하였지만 해상 실크로드 자체의 강대한 생명력으로 인하여 드디어 당나라 때에 와서 그의 전성기를 맞이하게 되었다. 이는 동서방 사람들이 공동으로 노력한 결과이며 또한 인류문명교통사에 있어서 극히 빛나는 한 페이지를 장식한 것이다.

바로 이러한 해상 실크로드가 번성한 시대적 배경 하에 8-9세기 당나라와 신라간의 항해무역과 문화교류활동도 새로운 단계에 진입하게 되었다.

