

高麗前期 對外貿易과 그 政策

李, 鎮漢
高麗大学校

<https://doi.org/10.15017/2198483>

出版情報 : 韓国研究センター年報. 5, pp.79-93, 2005-03-15. Research Center for Korean Studies,
Kyushu University

バージョン :

権利関係 :

高麗前期 對外貿易과 그 政策¹⁾

李鎮漢 (高麗大學校)

1. 머리말

高麗와 朝鮮 두 왕조는 정치·경제·사회·문화 등 여러 방면에서 대비되는 점이 많았다. 상부구조로는 정치제도나 운영 방식이 달랐고, 하부구조에 해당하는 가족제도 역시 적지 않은 차이가 있었으며, 國家 이데올로기는 고려가 佛敎였고, 朝鮮이 性理學이었다. 이처럼 두 왕조 사이에는 비교되는 점이 많았지만, 무역이나 무역정책 만큼 확연히 대조되는 것도 없다고 생각된다. 왜냐하면, 고려는 예성항을 중심으로 활발한 대외 무역과 교류를 하는 등 개방적인 정책이었고, 조선은 중국이나 일본을 제외한 외국과의 해상왕래를 단절하는 소위 '鎖國政策'을 폈다고 알려져 있기 때문이다.

이런 점은 일찍이 식민지 시대부터 주목되었고, 해방 이후에도 日本의 韓半島 强占을 경험한 한국사 연구자들은 日帝에게 강점된 이유의 하나를, 조선왕조의 폐쇄성에서 찾고 그에 대해 비판적이었다. 반면 고려의 海上貿易에 대해서는 우호적이어서 韓國史 概說書²⁾ 뿐만 아니라 中高等學校 教科書에서도 비교적 자세히 수록하고 있다.³⁾ 이와 같은 서술은 어느 정도 역사적 사실에 근거를 둔 것이었는데, 고려의 대표적인 항구인 禮成港에서 宋·日本·大食國 등 여러 나라의 商船이 찾아와 활발하게 무역했던 것은 분명하기 때문이다.

그러나 고려시대의 무역이 조선시대와 견주어지면서 지나치게 과장된 측면도 없지 않다. 고려의 해상 무역이 활성화되었다는 것은 조선의 그것이 침체되었던 것에 비해 상대적으로 돋보였던 데 따른 것이었다. 그러므로 본고에서는 禮成港에서의 무역 및 고려인들의 해상 활동에 대한 기존의 견해를 재검토하여 사실 여부를 확인할 것이다. 이어 고려시대 변경 지역 및 해상 무역에 대한 정책을 검토하고, 예성항에서의 무역을 제외하고는 대체로 금지하는 입장이었다는 사실을 밝히고자 한다. 이 연구가 소기의 성과를 거둔다면, 고려시대 해상 무역에 대한 새롭고 객관적인 평가가 가능해질 것이다.

1) 이 글은 2004년 11월에 열린 '九州大學韓國研究センタ(RCKS) 主催 國際 シンポジウム 2004'에서 발표한 '高麗時代 對外貿易과 禮成港' 가운데 일부를 수정 보완한 것이다. 이때 본 발표에 대해 九州大學의 森平雅彦 교수를 비롯한 여러 일본인 학자들이 좋은 지적을 해주셨으며, 특히 송상의 고려 무역과 관련해서는 '山内晋次, 『奈良・平安期日本とアジア』, 吉川弘文館, 2003'이란 훌륭한 업적이 있다는 사실을 알게 되었다. 일본에서 돌아와 이 책을 구입하여 읽었는데 참고할 만한 것들이 많았다. 따라서 발표문 후반부의 송상과 고려 왕실 제정을 논한 부분은 山内氏를 비롯한 일본의 연구 성과를 검토한 뒤 별도의 논고로 삼기로 하였다. 여러 가지로 도움을 주신 森平 선생 등께 감사의 뜻을 표한다.

2) 그 대표적인 개설서 두 편의 서술 내용은 다음과 같다. '게다가 宋과 성히 무역을 하고 있던 大食(아라비아)인들의 商船까지 開京의 海上門戶인 禮成港에 출입하며 水銀·香料·藥品 등의 물자를 들여왔다. 이리하여 禮成港은 당시에 국제적인 商港으로서 번성을 극하게 되었다'(李基白, 『韓國史新論(改訂版)』, 一潮閣, 1976, 157쪽). '이 때 예성강구의 벽란도는 송의 상인 뿐 만 아니라 멀리 대식국의 상인까지도 출입하는 국제항구로 성황을 이루었다'(邊太燮, 『韓國史通論(改訂版)』, 三英社, 1988, 219쪽).

3) 중학교 국사 교과서는 한 걸음 더 나아가 활발한 무역을 개방적인 대외 정책 때문이었다고 확대 해석하고 있으며, 반면 고등학교 교과서는 그보다 훨씬 절제된 서술을 하고 있다. '한편 고려는 대외 무역을 장려했으므로 멀리 아라비아 상인들까지 무역을 하러 고려에 왔다. 예성강 입구의 벽란도는 당시에 국제 무역 항구로서 크게 번성하였다. 우리 나라가 '코리아'라는 이름으로 서방 세계에 처음으로 알려진 것도 고려 왕조의 이러한 개방적인 대외 정책에서 비롯되었다(교육인적자원부편, 『중학교 국사』, 2002, 100쪽). '예성강 어귀의 벽란도는 대외 무역의 발전과 함께 국제 무역항으로 번성하였다. ... 한편 대식국인이라고 불리던 아라비아 상인들도 고려에 들어와서 수은, 향료, 산호 등을 팔았다. 이들을 통하여 고려의 이름이 서방 세계에 널리 알려지게 되었다(교육인적자원부편, 『고등학교 국사』, 2002, 156~157쪽).

2. 禮成港 貿易 繁盛論에 대한 비판

1) 禮成港과 高麗의 海上貿易

해상무역이 번성했다고 알려진 고려에서 중국 등의 해외로 통하는 항구로는 禮成港, 武州의 會津·昇平, 羅州, 康州, 全州의 臨陂郡·喜安縣, 貞州, 豐州 등이 있었다. 이 가운데 회진·승평·나주·강주·임피·회안 등의 경우는 후삼국과 고려초에 중국을 왕래할 때 이용되었고, 정주는 의천이 宋에 갈 때 송상의 배를 이용했다는 기록이 유일하다.⁴⁾ 따라서 고려시대의 대표적이고 거의 유일한 항구는 예성항이었다고 해도 과언이 아니다.

예성항은 ‘禮成’이란 명칭의 유래가 宋에 조회할 때에 모두 여기에서 배를 띄웠기 때문이었다는⁵⁾ 데서 알 수 있듯이, 고려의 대중국 항해의 出發點이자 回歸點이었다. 실제로 송나라 사신의 일원으로 고려에 왔던 徐兢의 기록에 의하면, 1123년(인종 1) 송의 使臣團을 실은 ‘神舟’가 정박하고 영접을 받은 곳이 예성항이었고, 그후 宋에 갈 때 출발한 곳도 같았다.⁶⁾

예성항이 고려의 門戶역할을 하게 된 것은 고려의 수도였던 개경과 가깝기 때문이었다. 본래 예성강 지역은 신라의 변방이었으나 고려를 건국한 王建의 先代가 이 지역을 배경으로 해상 무역에 종사하면서 대중국 무역 중심지의 하나로 성장하였다. 조선후기 개성 지방의 邑誌인 『中京誌』에 의하면 예성강에는 碧瀾渡·錢浦·梨浦·東方浦·昌陵浦·領井浦·昇天浦·祖江渡·唐頭浦 등 많은 포구와 나무가 있었으며,⁷⁾ 그 보다 앞서 편찬된 『新增東國輿地勝覽』에서는 碇盤道·전포·이포를 예성강의 대표적인 포구로 들고 있다.⁸⁾ 그 가운데 전포는 『編年通錄』을 인용한 「高麗世系」에 唐 肅宗이 下船한 곳이었다고 전해질 만큼 오래된 항구였다.⁹⁾ 이와 같이 예성강에는 여러 항구와 포구가 있었지만, 고려시대 무역의 중심지였던 예성항은 碇盤道를 가리키는 것이다. 고려의 王城에서 약 40리 떨어진 곳에 위치한 이 곳은 송의 사신을 맞이하는 碧瀾亭이 있었다고 한다.¹⁰⁾

고려시대 禮成港은 해외로 통하는 관문 역할을 했으나 조선시대에는 국제 항구로서의 기능은 없어지고 한양에서 개성을 거쳐 황해도 白川으로 가는 나루터로 바뀌었으며, 官員으로 종9품 渡丞이 배치되었다.¹¹⁾ 조선 후기에 面里制가 실시되면서 開城府 西面 碧瀾里가 되었고,¹²⁾ 식민지 시대에는 京畿道 開城郡 西面이 되었다. 해방 이후 38선 이남 지역으로 대한민국의 영토였으나 한국전쟁 이후 북한의 영역이 되었다. 현재는 北韓의 開城直轄市 開豐郡에 속하며 예성강을 건너 黃海南道 白川郡을 마주하고 있다.

고려가 멸망한 뒤 국제 항구로서의 면모를 잃고 단지 강을 건너는 작은 나루로 변해버린 禮成港이 식민지 시기부터 史學者들의 주목을 받은 것은 망국의 원인 가운데 하나였던 조선시대의 鎖國孤立 정책과 달리 高麗時代에는 문호를 개방하여 中國·日本·大食國 등 여러 나라와 활발히 교류하였으며, 예성항이 바로 이러한 해상 교류의 중심지였기 때문이다. 예를 들어 대표적인 民族主義 史學者의 하나였던 安在鴻은 조선의 역사가 退嬰되어 결국은 망하기에 이른 이유를 설명하면서 예성항을 다음과 같이 언급하였다.

4) 金澈雄, 「高麗와 宋의 海上交易路와 交易港」 『中國史研究』 28, 2004, 119~121쪽.

5) 『新增東國輿地勝覽』 권4, 開城府 上 山川條.

6) 『高麗圖經』 권39, 「海道」 6 禮成港.

7) 『中京誌』 권3, 山川條.

8) 『新增東國輿地勝覽』 권5, 開城府 上 山川條.

9) 『高麗史』 「高麗世系」.

10) 『高麗圖經』 권39, 「海道」 6.

11) 『世宗實錄地理志』 권148, 舊都 開城留後司.

12) 『中京誌』 권2, 部坊.

新羅의 領域이 동남에 치우쳐서 慶州의 서울이 동해안에 다가붙었으며, 東으로 日本의 各港과 西로 渤海 黄海와 支那海인 唐의 諸港灣에는 왕성하게 그 商船이 출입하였고, 惠超의 五天竺 巡歷을 최고봉으로 印度 왕래의 學僧들은 長安의 유학생과 함께 新舊가 빈번히 교대하였으니, 新羅의 聯唐政策이 民族史上 심대한 罪過로 되었으나 오히려 內剛自衛의 實을 나타내었다. 高麗의 시대가 또한 그러하여 宋과의 交通通상이 松京으로 國際都市化하였을 뿐 아니라 禮成江口에는 멀리 사라센의 交易船까지 맞이하여 인도양을 건너오는 西方의 文物에 영향된 바 많았으니 밖으로는 국제적 접촉이 그 宗國意識을 실재없이 깨우침 있고, 안으로 國風派的의 궁지는 그 自立魂의 警勵가 오히려 埋沒된 없애, 거꾸거꾸 닦쳐오는 침략에서 오히려 百戰抗爭의 氣魄을 드날린 것입니다. 이에 비하면 漢陽朝의 鎖國孤立과 尊明自安의 政策이 얼마나 民과 國에 蠹毒되었을 것은 可謂 생각의 반이 넘는 것입니다.¹³⁾

안재홍은 쇄국고립과 존명자안의 태도를 조선 멸망의 원인으로 들었으며, 그와 상대되는 고려는 신라에 이어 문호를 열어서 松京은 국제도시를 이루고 멀리 아라비아의 교역선이 드나들 만큼 무역이 번성하고 서방의 문물을 받아들이는 개방적인 나라였다는 점을 강조하고 있다. 그와 더불어 거의 같은 時期 대표적인 社會經濟史學者인 白南雲도 송나라 배가 南宋이 멸망하기까지 거의 300 여년에 걸쳐 끊임없이 개경의 관문인 예성항을 방문했다는 점을 비중있게 서술하였다.¹⁴⁾ 이처럼 당시에는 학문적인 경향을 불문하고 고려의 해상 활동은 긍정적으로 이해되었다.

고려의 해상 무역은 해방 이후 식민사관의 극복과 우리 민족사의 복원 차원에서 이루어진 金庠基의 한국 古中世의 海上活動과 貿易에 대한 일련의 연구를 통해 더욱 많은 것을 알 수 있게 되었다.¹⁵⁾ 특히 그는 實證的인 研究者로서 자료를 광범위하게 수집하고 정밀하게 다루었기 때문에, 현재에도 학계에서 대부분 수용되어 고려의 해상 무역이 개설서와 교과서에서 빠지지 않고 실리게 되었던 것도 그의 영향력이라고 해도 과언이 아니다. 또한 고려의 해상 무역을 강조하는 것은 북한의 역사학계도 마찬가지이다.¹⁶⁾

그런데, 고려의 해상 무역이 발달했다는 것을 부각시키는 것이 좋은 것만은 아니다. 왜냐하면 그러한 분위기가 그 다음 왕조인 조선에까지 계승되지 못하므로 결국은 조선의 퇴영성만 더욱 부각되기 때문이다. 이러한 논리적인 문제점 이외에도 이 분야의 연구에 대한 실증적인 검토의 여지가 충분했음에도 불구하고, 그것이 한국사의 자긍심을 높이는 한 부분을 훼손하는 것이어서 한국의 연구자들이 의도적으로 회피한 측면도 있다고 생각된다.

2) 예성항에서의 對아라비아 貿易에 대한 再檢討

그 동안 한국사 연구자들이 고려시대 예성항 무역에 주목했던 것은 멀리 아라비아 지역에 있었던 大食國의 상인이 직접 찾아왔다는 점에 있었다. 특히 고려의 무역 상대가 동아시아를 벗어나 있던 국가였다는 것은 植民主義 史觀에 의해 歪曲되고 停滯되었다고 인식되던 韓國史像을 바꿀 수 있는 중요한 근거가 되었으므로 단

13) 民世安在鴻選集刊行委員會編, 「退嬰의 由來와 經緯(2)」 『民世安在鴻選集』 1, 知識産業社, 1983, 489쪽. 그리고 이 바로 뒷부분은 '이와 같이 國際事情과는 전혀 담싸고 돌아앉은 色盲的인 처지에서, 中國 이외에 문명한 世界없고 朱子學 이외에 다시 學問없고 膏肓에 든 병은 자신을 因循한 속에서 스스로 빠질 수 없이 졸연 급격한 國際勢力에 다다치매, 措手의 겨를도 없이 낭패하는 體勢가 灰色의인 覆沒의 局을 짓고 만 것이며 이 웅대한 悲劇 …'이라고 하였다(같은 책, 490쪽). 또한 民世는 이 글의 筆者後記에서 '新羅 高麗 兩朝 700년간 오히려 왕성하던 海外交通조차 막 끊어버리고 鎖國 孤立에서 생겨난 固陋한 宗派主義의 惡習을 집어내고, 永續的인 自滅의 길을 아오던 由來를 드러내었다' 라고 하였다.

14) 白南雲, 「商業及商業資本」 『朝鮮封建社會經濟史(上)』, 改造社, 1937, 768~769쪽.

15) 김삼기, 「해상의 활동과 문물의 교류」 『국사상의 제문제』 4, 국사편찬위원회, 1959; 『東方史論叢』, 서울대출판부, 1974, 459~460쪽.

16) 과학백과사전종합출판사, 「배우이 및 항해 기술」 『조선기술발전사(고려편)』, 1994, 118쪽. 그리고 무역사를 서술한 홍희유는 고려의 수도 개경에는 오빈관·영빈관 등 10개의 상관(商館)이 있었고, 여기에 송나라·여진·아라비아·금나라 등 여러 나라 사람들이 머물며 무역을 하는 국제도시인 것처럼 서술하면서 고려 무역의 번성을 강조하였다(홍희유, 「고려시기 상업과 화폐유통의 장성」 『조선상업사(고대·중세)』, 과학백과사전출판사, 1989, 111쪽). 그러나 이와 같은 활발한 외국 상인들의 도래는 오히려 우리 상인들의 해외 진출을 제약하는 요소로 작용하는 것이다.

순한 해상 문호 개방 차원을 넘는 역사적 의미를 부여했던 것이다.

그러나 공교롭게도 아라비아 상인들이 예성항에 와서 무역을 했던 것은 顯宗代와 靖宗代에 걸쳐 세 차례일 뿐 그 이후의 기록은 전혀 없다.¹⁷⁾ 그럼에도 불구하고 지금까지 학계에서는 고려 전시기에 걸쳐 그들과 무역이 이루어졌고 그 과정에서 예성항은 송·일본 등의 배 뿐 아니라 멀리 아라비아의 배조차도 수없이 드나들었던 것처럼 이해하였는데¹⁸⁾ 그 중요한 근거는 「또 누각 위에서 潮水를 보고 동료 金君에게 주다」라는 이규보의 시이었다.

이 내용은 해상 무역에 대해 많은 연구를 남겼던 金庠基가 적극적으로 해석한 이후¹⁹⁾ 북한의 상업사 저술에서도 거의 비슷하게 서술되고 있으며,²⁰⁾ 그 밖에 최근의 연구 성과에서도 고려 무역의 융성함을 설명하면서 이 시를 제시하고 있다.²¹⁾ 하지만 그들의 주장처럼 그 시에 아라비아 무역선이 많다는 표현이 있는지, 나아가 그것을 예성항 무역의 번성함을 주장할 수 있는 증거로 삼을 수 있는지 등에 대해 생각해 볼 여지가 적지 않은 것 같다. 사실 확인을 위해 그 시를 직접 검토해보자.²²⁾

<또 樓閣 위에서 潮水를 보며 同僚 金君에게 주다>

潮水는 밀려왔다 밀려가고
오고가는 배는 머리와 꼬리를 물어 서로 잇대었다[來船去舶首尾銜相連].
아침에 이 다락[樓: 누각] 밑을 떠나면
한 낮이 못되어 돛대는 南蠻 하늘에 이르도다.
사람들은 배를 가리켜 물위의 驛馬라 하니
나는 바람 쫓는 駿馬의 굵도 이에 비하면 오히려 더디다 하니.
만약 돛단배 바람 속에 달리듯 한다면
순식간에 蓬萊 仙境에 도달하니
어찌 구구하게 달팽이의 뿔과 같은 좁은 곳[蠻觸界]에서 작은 일로 다투겠는가²³⁾
이 목도(木道: 배)를 빌리면 어느 곳이든 거슬러 이르지 못하리.²⁴⁾

이 내용을 보전대, 작자인 李奎報가 禮成港의 한 누각에서 바다를 직접 보고 시를 지었다는 것을 알 수 있다. 그리고 오고가는 ‘배가 꼬리와 머리를 물어 서로 잇대었다’라는 것은 예성항에 배가 많았다는 표현이며,²⁵⁾

17) (1024년 9월) 대식국의 悅羅慈 등 1백 명이 와서 토산물을 바쳤다(『高麗史』 권5, 「世家」 현종 15년 9월). (1025년 9월) 대식국의 夏詵 羅慈 등 1백 명이 와서 토산물을 바쳤다(『高麗史』 권5, 「世家」 현종 16년 9월 신사). (1040년 6월) 대식국의 상객 保那蓋 등이 와서 水銀·龍齒·占城香·沒藥·大蘇木 등을 바치니 왕이 해당 관원에게 명령을 내려 그들을 客館에서 후하게 접대하도록 하였으며 돌아갈 때에는 금과 비단을 후히 주라'고 하였다(『高麗史』 권6, 「世家」 정종 6년 11월 병인). 이후에는 대식국의 상인이 왔다는 더 이상의 기록이 없는데, 이것은 자료의 누락이라기 보다는 실제 오지 않았던 사정의 반영일 것이다. 왜냐하면 고려에서는 외국에서 무역하러 온 상인들을 마치 조공하러 온 것처럼 가장하여 왕권을 높이고 있었으므로 대식국과 같이 먼 곳에서 온 상인을 기록에 남기지 않을 가능성은 매우 적다.

18) 고려후기에 고려에서 활동한 西域人들은 元 帝國에서 활동하다 입국한 자들이었기 때문에 무역과는 별개의 일이다.

19) 김상기, 「앞의 글」, 461쪽.

20) 홍희유, 「앞의 글」, 84~88쪽.

21) 김한규, 「契丹과 女眞이 遼東과 中國을 統合한 시기의 韓中關係」 『한중관계사 I』, 아카넷, 1999, 423쪽.

22) 이 시의 번역은 김상기, 「앞의 글」, 461쪽과 민족문화추진회, 『국역 동국이상국집』 III, 1967의 내용을 모두 참고하였다.

23) 김상기는 ‘蠻觸界’를 남만의 지경으로 해석하였다(김상기, 「앞의 글」, 461쪽). 그러나 蠻觸은 숙어로서 ‘蝸角之爭’과 같은 뜻이며, 조그마한 일로 싸우는 것을 비유한다. 그것은 뒷 연에서 배를 빌려 넓은 바다를 거슬러 가는 것과 대구된다는 점에서 그의 해석이 잘못되었다고 생각된다.

24) 潮來復潮去 來船去舶首尾銜相連 朝發此樓底 未午棹入南蠻天 人言舟是水上驛 我導道追風駿足較此猶遷延 若使孤帆一似風中去 倏忽想倒蓬萊仙 何況區區蠻觸界 假此木道何處不洞沿(『東國李相國集』 권16, 「又樓上觀潮贈同寮金君詩一予以公事往來數月」).

25) 예성강 주변에 배가 매우 많았다는 점은 1088년(선종 5) 5월 갑술일 밤에 ‘비바람이 갑자기 일어나 海水가 범람하여 강가에 살던 집과 배들이 떠내려 갔으며 물에 빠진 사람과 전복되고 파괴된 배들을 이루 헤아릴 수 없었는데 禮成江이 더욱 심하였다’는 기사를 통해서도 확인된다(『高麗史』 권53, 「五行志」 1 水 宣宗 5년 5월 갑술).

‘한 낮이 못되어 남만 하늘에 도착한다’거나 배를 가리켜 ‘물위의 역마’라고 하는 것은 그 배가 매우 빠름을 나타낸다. 그 가운데 ‘남만 하늘’은 중국 四夷의 하나인 남쪽의 蠻族이 있는 곳이어서, ‘바다 건너 남방의 異國’의 뜻이 된다. 그러므로 이것들을 종합하여 고려의 배가 먼 곳까지 항해해 나갔다는 것으로 유추하였다.²⁶⁾ 결국 이 시에서 해상 무역의 융성함을 보여주는 요소는 배가 많다는 것과 그 배가 남만에 간다는 것이었고, 그것이 확대 해석되어 남만에 가는 배가 많으니 아라비아와의 해상 무역이 성했음을 알려준다는 것이 되었다.

하지만, 이 시를 정밀하게 해석하면 그와 같이 이해될 수 있는지에 대해 의문이 드는 점이 적지 않다. 먼저 ‘아침에 이 다락[樓] 밑-예성항-을 떠나면 오시(午時: 11시~13시)가 못되어 중국 남쪽 바다인 남만에 도착한다’고 했는데 과연 그렇게 빠른 배가 있을 수 있었는지의 여부이다. 물론 시라는 특성상 과장된 표현이 포함되기도 하겠지만,²⁷⁾ 지나치다는 점만은 분명하다. 그리고 남만이 중국 남방의 먼 나라라고 하면 그 배는 遠洋을 다니는 것이기 때문에 규모가 컸을 것인데, 孤舟와 같은 뜻의 孤帆-돛단배-으로 표현되어 있다.

설령 남만을 항해할 배라고 하더라도 그런 배가 꼬리를 잇대어 있을 만큼 고려의 해운이 발달하지는 않았으며, 이규보가 이 시를 짓던 시기인 최씨정권기에 예성항을 드나들던 무역선도 적었다.²⁸⁾ 이 무렵 宋의 明州 지방의 기록에서는, 고려가 강화로 천도했을 때 고려를 왕래하는 宋나라 상선의 운영 방식은 乙番 3척이 고려에 도착하면 이미 와 있던 甲番 3척이 무역을 마치고 되돌아 왔으며 丙丁의 방식도 같았으며, 배의 규모는 약 2~300명이 탈 수 있었다고 한다.²⁹⁾

송의 상선이 정기적으로 계속하여 고려에 왔던 정황은 1058년 8월에 문종이 耽羅와 靈巖에서 목재를 구하여 큰 배를 만들고 장차 송과 통하려 하자 內史門下省이 반대하면서 ‘상선들의 왕래가 끊이지 않고 날마다 귀중한 보배가 들어오고 있으니[商舶絡驛不絕 珍寶日至] 중국에서는 실로 도움을 받을 것이 없습니다.’라는 주장에서도³⁰⁾ 알 수 있다. 상선의 왕래가 끊이지 않았던 것은 송나라 상선의 운영이 쉼을 나누어 다음 차례의 상선이 예성항에 도착하면 이미 와 있던 배는 宋으로 귀환하는 방식으로 이루어졌음을 의미할 뿐 배의 수가 많았다는 것은 아니다.

뿐만 아니라 靖宗 6년 이후 아라비아 상인이 왔다는 기록이 없었으므로 이 무렵 예성항을 드나들던 배는 송의 商船과 간헐적으로 오던 일본의 배 뿐이었다. 따라서 송의 상선은 대략 3척 정도가 항상 예성항에 머물렀으며 일시적으로 다음 차례의 배가 와서 甲乙이나 丙丁 순번의 배가 동시에 정박한 경우에만 6척 정도가 된다. 여기에 泉州 等 明州 이외의 中國 상선이나 日本의 배가 왔다고 해도 무역선이 ‘머리와 꼬리를 잇대어 가는’ 상황은 있을 수 없었다.

이와 더불어 ‘南蠻’이란 용어가 중국 남쪽이나 나아가 아라비아 지역과 연결시키기 어렵다는 것은 고려 俗樂「風入松」을 통해 알 수 있다. 그 내용을 보면 ‘外國이 직접 찾아와 모두 歸依함에, 四境이 편안하고 깨끗하여 무기를 버리니 … 四海가 昇平하고 有德하여 모두 堯임금 때 보다 낫도다. 邊廷에 아무 일도 없어 장군의 寶劍은 휘두를 일 없네. 南蠻과 北狄이 스스로 來朝하여 백가지 寶를 우리 天子 섬돌 아래 드리네’ 라고

26) 김상기, 「앞의 글」, 461쪽.

27) 김상기, 「앞의 글」, 461쪽.

28) 『高麗史』 등의 여러 자료에 의하면 1012년(현종 3)에서 1278년(충렬왕 4)에 이르기까지 고려에 온 송상은 모두 120회로, 평균 2.21년에 한 번 꼴이었으며, 이규보의 활동 시기였던 희종에서 고종 연간에는 세차례에 불과하다(김상기, 「앞의 글」, 447~454쪽). 다만, 무신정권기의 송상 도래 자료는 매우 부정확하다는 점을 참고해야 할 것이다.

29) 今高麗雖臣屬於鞏 然每有畏鞏賊之心遷都海島 防其侵犯 … 常有販高麗者 大率甲番三隻到麗國 必乙番三隻回歸 丙丁亦如之 今慶元人見有在彼國仕宦者 卻緣此等船隻 皆屬朝廷分司 制司不可得而察其往來之迹 此間之舟一隻 可以載二三百人 萬一彼有異之 併吾甲乙兩番之舟 並行拘奪 以渡鞏賊 則亦意外之過慮也(『許國公奏議』(宋·吳潛) 권3 「奏曉諭海寇復爲良民及海關防海道事宜」).

30) 『高麗史』 권8, 「世家」文宗 12년 8월 乙巳.

31) 『高麗史』 권71, 「樂志」2 俗樂 風入松.

되어 있는데,³¹⁾ 여기서 南蠻과 北狄은 고려에 土産物을 進獻하는 등 하위에 있거나 그렇게 될 집단이나 민족이고, 외국은 그보다 높은 격으로 대우되는 국가일 것이다.³²⁾

그렇다면 北狄은 遼가 멸망되기 전인 1120년경까지 고려에 와서 朝貢 형식의 교역을 하던 여진이었을 것이다.³³⁾ 그에 반해 남만은 고려 남쪽에 있으면서 교류했던 어떤 집단을 의미하며, ‘四海가 昇平하다’거나 邊廷에 아무 일도 없어 장군의 보검이 휘두를 일이 없다’고 했으므로 묘사된 시기가 거란과의 전쟁이 있었던 현종대는 아니었다. 따라서 비슷한 시기에 예성향을 찾았던 大食國은 남만이 될 수 없다.

지리적 위치로 보면, 남만은 고려의 남쪽에 있었던 일본이나 탐라가 될 것이다. 그런데 이 속악에서 표현된 비슷한 형식의 일들을 「仲冬八關會의 의례」에서 동서번과 탐라가 행하고 있었다. 즉, 宋商과 동서번·탐라국은 팔관회에 방물을 바치고 자리에 앉아 의례를 관람하는 것을 常例로 삼았다고 한다.³⁴⁾ 그들은 팔관회에 참여하여 宋의 綱首 다음 차례로 東西番과 탐라가 동시에 축하하고 공물을 바쳤다.³⁵⁾ 이 때 동서번은 동서여진을 의미하므로 북적에 해당되고, 탐라는 남만이 될 것이다. 탐라는 고려 태조대부터 고려에 복속하여 조공을 바쳤고,³⁶⁾ 宋商도 고려에서 무역하기 위하여 왕에게 여러 가지 물품을 바치는 私獻을 하였기 때문에,³⁷⁾ 宋商·女眞·耽羅와 고려의 전통적인 관계를 팔관회 의식의 한 부분으로 포함시켜 국왕의 권위를 높이고자 했던 것이다.³⁸⁾

이런 점에서 고려와의 朝貢關係도 성립되지 않았음은 물론이고 정식 외교조차도 없었으며, 고려에 찾아온 횡수도 그다지 많지 않았던 일본보다는 탐라가 남만에 더욱 적합한 대상이었다고 생각된다. 따라서 고려 俗樂 「風入頌」에서의 남만은 탐라였으며, 이규보 시의 ‘(배가) 아침에 이 다락 밑을 떠나서 한 낮이 못되어 돛대는 南蠻 하늘에 이르도다’라는 표현에서 ‘南蠻’ 역시 아라비아보다는 탐라로 해석하는 것이 훨씬 합리적이다.

다음으로 이규보가 시에서 읊었던 누의 아래를 떠나던 배의 정체를 생각해 보자. 그 해결의 실마리는 그가 예성향에 왜 갔었는지에서 찾아야 할 것 같다. 이 시는 이규보가 ‘公務’로 예성향에 갔다가 지은 것이지만,³⁹⁾ 무엇을 했는지는 기록되어 있지 않다. 그러나 일찍이 이규보가 千牛衛參 軍事로서 漕運船을 맡아 예성향에 있었다는 점이⁴⁰⁾ 주목된다. 그 시기는 1212년(강종 1) 정월에서 6월까지로⁴¹⁾ 조운이 이루어지던 2월에서 5월

32) 盧明鎬, 「高麗時代 多元的 天下觀과 海東天子」 『韓國史研究』 105, 1999, 10쪽.

33) 盧明鎬, 「東明王篇과 李奎報의 多元的 天下觀」 『震檀學報』 83, 1997, 306쪽.

34) 『高麗史』 권6, 「世家」 靖宗 即位年 11월 庚子.

35) 『高麗史』 권69, 「禮志」 11 仲冬八關會儀.

36) 고려와 탐라의 조공 및 책봉 형식의 교류는 고려 초부터 시작되어 숙종 10년에 탐라가 독립적인 지위를 잃고 고려의 耽羅郡으로 편입될 때까지 지속되었다. 탐라와 고려의 교류는 해마다 또는 몇 년에 한 번씩 이루어졌다. 현종대에는 왕의 生月인 7월과 重陽節을 축하하기 위해 6~9월에 많이 왔으며, 그 이후는 八關會와 燃燈會가 각각 열리는 11월과 2월에 집중되었다고 한다(김창현, 「高麗의 耽羅에 대한 정책과 탐라의 동향」 『韓國史學報』 5, 1998, 311~317쪽).

37) 森克己, 「日·宋の高麗との私獻貿易」 『朝鮮學報』 14, 1959.

38) 奥村周司, 「高麗における八關會的秩序と國際環境」 『朝鮮史研究會論文集』 16, 1979. 그 밖에 八關會의 참가를 비롯하여 宋商이 고려에서 수행했던 여러 가지 活動은 山内晋次, 「東アジア海域における海商と國家-10~13世紀を中心とする覺書-」 『歴史學研究』 681, 1999; 『奈良平安期の日本とアジア』, 吉川弘文館, 2003에 자세히 설명되어 있다.

39) 『東國李相國集』 권16, 「又樓上觀潮贈同寮金君詩-予以公事往來數月」.

40) 『東國李相國集』 권13 「禮成江上偶吟二首-予以千牛參軍漕船」. 竹繞清江課漕船 篙工羅拜白沙邊海軍擁後猶吹角 鷗鷺驚飛不自前江鷺飛時吟正快 海潮來後語還雄 偶然傳寫江湖景 錯認年來壯物工 이 시를 번역하면 다음과 같다(민족문화추진회, 『국역 동국이상국집』 II, 1968, 227~228쪽의 번역을 참조하였다). 대나무가 둘러싸인 맑은 강가에서 조운선을 맡으니 백사장가에서 사공들이 죽 늘어서서 질하네. 수군들이 뒤를 옹위하여 화각소리 요란하니 갈매기들이 놀라 내 앞에 오지 못하네. 해오라기 날아갈 때 시음은 운치 상쾌하고 조수 들어오자 말하는 소리도 웅장하다. 우연히 강호의 경치를 그려내니 근래에 글짓는 솜씨 늘었는가봐.

41) 『東國李相國集』 「年譜」, 壬申年.

42) 고려에서는 각 州郡의 조세를 일단 추수 후 일시적으로 여러 창고에 수송하였다가 그 다음해 2월부터 조운을 시작하여 가까운 곳은 4월, 먼 곳은 5월까지 京倉으로 수송하도록 하였다(『高麗史』 권79, 「食貨志」 2 漕運).

까지와⁴²⁾ 거의 일치한다. 이규보는 바다와 관련된 해군을 포함하는 千牛衛錄事參軍事로서 開京에서 禮成港에 파견되어 조운선 감독의 임무를 수행하였다. 이런 상황을 참고할 때 이규보의 ‘공무’는 조운선의 감독이었으며, 그 과정에서 예성항구와 배에 대해서 잘 알고 있었으리라 생각된다.

한편 이규보는 「을유년 大倉泥庫의 上樑文」에서 곡식을 싣고 배가 오가는 것을 표현하기도 하였는데, 배가 많음을 나타내는 상당히 유사한 것이 있었다. 즉 ‘우리 國家는 萬世의 都邑을 정하고 四方의 貢稅를 받는다. 먹을 것이 제일 중요하므로 천 칸이나 되는 곳집[庫]을 지어 여기에 저장하게 되었다. (조세로 거둔 곡식을) 수로로 옮겨서 해안에 정박하는 것이 배의 꼬리를 서로 물었다[水轉而泊岸者舟尾相銜]⁴³⁾고 하였던 것이다. 그에 비해 예성항에서 읍은 시에서는 ‘오고가는 배는 머리와 꼬리를 서로 물어 잇대었다[來船去舶首尾銜相連]’고 하였다.

후자의 묘사가 조금 더 자세하고, 하나는 항구에 배를 대는 것이고 다른 것은 오고 가는 것이었다는 차이는 있지만, 전체적으로 배가 많았다는 것은 양자가 같다. 그런데 예성항에서 읍은 시의 배도 조운선이었을 가능성이 높은 것은 그 수가 적지 않았기 때문이다. 고려의 11개 해창에는 稅穀을 나르는 哨馬船이 각각 6척씩 있었으며,⁴⁴⁾ 보통 한 척이 4차례 정도 航運했다고 한다.⁴⁵⁾ 조운의 시기에 각 지역에 출발한 배가 거의 동시에 예성항에 도착하면 시적인 표현으로 충분히 배의 꼬리와 머리가 잇대었다고 읊을 수 있다.

그리고 ‘바다 위의 역마’라는 표현도 육지에서 운영되는 공적 교통·통신 수단인 역마와 비견되는 바다에서의 공적 운송 수단으로서의 조운선과 어울린다. 아울러 ‘아침에 떠나 午時가 되기 전에 남만에 도착한다’는 것도 예성항에 세곡을 내리고 다시 되돌아 가는 배를 표현한 것으로 볼 수 있다.

또한 ‘이 木道를 빌리면 어느 곳이든 거슬러 이르지 못하리⁴⁶⁾에서 ‘거슬러 이르다[泗浴]’는 것도 연안이나 강을 운행하는 조운선이나 작은 어선과 적합하며, 蠻觸界를 남만의 지경이라고 한 해석도 달팽이의 뿔과 같은 좁은 곳[蠻觸界]이라고 해야 더욱 적당한 것 같다. 결국 남만으로 가는 배는 무역선이라기 보다는 조운선이라고 보는 것이 더 합리적이다.

반면에 이규보가 예성항의 누각에 읍은 다른 시에서는 ‘백사장 머리 뽁뽁이 모인 배들이 썰물을 만나 떠나는 것을 표현하면서, 누각 위에 있는 자신과 배 위에 있는 고기잡이 늙은 이[漁叟]를 대비한 적이 있었다. 이것은 간접적으로 백사장의 많은 배들이 고기잡이에 이용되는 것이었음을 알려주는 것이다.⁴⁷⁾ 이 역시 무역선과는 무관하다.

이상에서 이규보 시의 ‘만측계로 가는 배’는 해외로 떠나는 무역선이 아니었음을 논증하고, 그것은 조운선이거나 어선이었을 가능성을 제기하였다. 아마 전자였을 것이다. 어쨌든 이 시를 근거로 고려의 해상 활동이 활발했다고 하는 것은 분명히 지나친 해석으로 여겨진다. 왜냐하면 당시 고려의 형편상 무역하러 항구를 떠나 바다로 나가는 배가 머리와 꼬리를 잇대어있을 수 없었으며, 예성항에서 조운선을 감독했던 이규보가 멀리 해외로 나가는 배를 구별하지 못했을 리도 없기 때문이다. 고려전기의 예성항은 정기적으로 송의 상선이 드나들던 것 이외에 시기에 따라 일본, 아라비아 등도 찾아와 무역을 한 개방된 항구였으나, 언제나 외국의 선박이 꼬리를 잇대어 오가는 곳은 아니었다.

43) 『東國李相國集』 권19, 上樑文「乙酉年大倉泥庫上樑文」.

44) 『高麗史』 권79, 「食貨志」2 漕運.

45) 崔完基, 「漕運과 漕倉」 『한국사』 14, 국사편찬위원회, 1993, 407~408쪽.

46) 『東國李相國集』 권16, 「又樓上觀潮贈同寮金君詩—予以公事往來數月」.

47) 백사장 머리에 뽁뽁이 모인 배 썰물에 모두 떠나는구나 바다에 뜬 나그네는 풍랑을 시름겨워하지만 바라보기엔 한가히 노는 듯하니 어찌하랴 고기잡이 늙은이 노를 멈추고 자주 돌아보는구나 물노니 그대는 무슨 일로 머무는가 배에서는 누의 낙을 부러워하지만 누에 있는 사람은 도리어 너의 놀이를 부러워하노라 才看畫鷁簇沙頭 趁得廻潮摠不留 海客白愁風浪苦望中無奈似閑遊 漁叟停橈屢轉頭 問渠何事故成留 舟中應羨樓中樂 樓上人還羨爾遊 (『東國李相國集』 권16, 「禮成江樓上次板上諸公韻」).

3. 高麗의 海外貿易에 대한 再檢討

이제까지의 고려시대 해상무역에 대한 연구에서 고려에 찾아오는 상선들에 관하여 과장된 평가를 한 것처럼 고려인들이 배를 타고 해외에 나가는 무역에서도 그러한 점이 엿보인다. 즉, 고려 상인들의 대외무역이 활발했다는 점은 김상기의 해상활동에 관한 글 이후 아무런 의심이 없이 받아들여졌는데, 그 근거의 하나는 송대에 고려의 海船이 자주 明州·登州에 표착했다는 기사가 『宋史』「高麗傳」에 실려있다는 것이다.⁴⁸⁾ 明州와 登州는 고려와의 교통 및 무역에 있어 중요한 항구로서 唐代로부터 고려의 상선이 자주 출입하던 곳이었므로 그 곳에 자주 漂着했다는 고려의 선박은 상선으로 해석되며 宋에서는 東南沿岸의 중요한 항구에 市舶司를 두어 징세와 海舶에 대한 檢察이 엄하였던 관계로 양국 민간 사이에는 密貿易이 성했다고 한다.⁴⁹⁾

또한 1170년 금의 30만 군대가 남하하여 역대 帝王의 陵寢을 발굴하여 옮기려한다는 첩보가 있어 송나라 전체가 흥흥할 때 海舶 수백 척이 도착했다는 보고가 있었으나 결국은 고려 상인의 배가 표착한 것으로 판명되었다는 기록도 있는데,⁵⁰⁾ 이것은 고려 상인들이 수십 척의 선단을 이끌고 송과 무역하고 있음을 보여주는 자료라고 한다.⁵¹⁾

그러나 고려인의 표착을 직접적으로 무역과 연관시키기는 어렵다. 우선 『宋史』高麗傳에 표류해온 고려 사람들을 둘러보낸 기사 가운데 그들이 상인이었다고 표현하지 않았다는 것이다. 만약 그러했다면 적어도 한두 기록에서는 그것을 밝혔을 것이다. 아울러 이들이 표착한 배를 밀무역을 위한 상선이었다고 했는데, 밀무역을 위한 배가 등주나 명주로 가다가 그곳에 표착하기 위해서는 거의 다 간 상태에서 표류해야 한다. 왜냐하면 서해를 가로 질러가던 중에 풍랑을 만났다면 서쪽 방향이 아닌 훨씬 남쪽이나 북쪽의 엉뚱한 곳으로 표류해 갈 것이기 때문이다. 그러므로 표착의 사례는 고려 상인의 활동을 알려주는 증거가 되지 못한다. 설령 그것을 상선이라고 해도, 밀무역이라고 했으므로 고려나 宋 政府의 공식적인 허가를 얻지 못했으니 고려의 대외무역이 활발했다는 주장과 잘 맞는 것은 아니다.⁵²⁾

물론 고려 상선의 존재를 추측할 수 있게 해주는 자료가 없는 것은 아니다. 남송 말경에 이르러 明州 지방에서는 다른 외국 선박에 대해서는 1/15을 入口稅로 징수했지만 고려의 상선에 대해서는 1/19을 세율로 하였다는 기사가 있기 때문이다.⁵³⁾ 이는 당시 명주가 고려와의 교통 무역에 중심적인 항구였던 만큼 출입이 빈번하던 고려 상선에 대하여 특혜 조례를 베풀었던 것이라고 한다.⁵⁴⁾ 이 기사가 사실이라면 고려의 배가 명주에 드나들었다는 점을 인정하지 않을 수 없다. 그러나 그 시기가 寶慶 연간(1225~1227)이어서 武臣亂 이후 상당 기간이 지난 뒤였으므로 고려 전시기로 확대하기 위해서는 더 많은 자료와 설명이 필요하다.

게다가 이 기사의 앞부분에는 고려의 무역선이 많지 않았다는 내용이 있다. 즉 ‘무릇 중국의 상인과 고려와 일본 및 여러 藩人으로 중국에 이르는 자는 오직 慶元府—明州—를 통해서만 오고 갈 수 있었는데, 1227년에 稅率을 정하여 細色은 1/5로 하였고 粗色은 1/7.5로 하였으나 후에 舶商이 오지 않아 戶部에 더욱 혜택을 배

48) 등주·명주 이외에도 台州·温州·福建 등의 지역에 고려인들의 漂着이 자주 발생하였으며 송 정부는 이들의 구휼에 노력하기도 했다고 한다(張東翼, 「高麗·宋의 文物 交流에 관한 記事」 『宋代麗史資料集錄』, 서울대출판부, 2000, 427쪽).

49) 김상기, 「앞의 글」, 459~460쪽.

50) 一日 有報國門外 海舶數百艘將及岸者 中外恍駭 上召問公 公對當是外夷賈舟風飄至此 果高麗賈胡也 上志克復(『誠齋集』(宋·楊萬里) 권 120, 「宋故左丞相節度使雍國公 … 虞公(允文)神道碑」).

51) 張東翼, 「高麗·宋의 交易에 관한 記事」 『宋代麗史資料集錄』, 서울대출판부, 2000, 348~347쪽. 그러나 씨가 지직한 바처럼 수백척이라는 것이 그 자체로 과장이며, 도착한 정확한 지점이나 보고한 관원도 없어 자료의 신빙성이 의문된다. 당시 宋의 백성들이 金에 대한 공포심으로 공황상태에 있었을 때, 우윤문이 당황하지 않고 침착하게 대응했음을 알리기 위해 삼입되었을 것이다.

52) 한편 ‘일본국이 우리 나라의 풍랑으로 표류한 상인 安光 등 44인을 돌려보냈다’(『高麗史』 권9 「世家」 文宗 33년 9월)는 기사도 고려의 해상 활동이 활발했다는 근거가 되고 있다. 하지만 이 내용을 자세히 검토해보면 단순히 배를 타고 가던 상인 안광이 표류한 것인지, 아니면 안광이 배를 타고 무역을 하러 가다가 표류하게 되었는지 분명하지 않은 채, 다만 안광이 상인이었다는 사실만 확인된다.

53) 『寶慶四明志』(宋·羅濬等) 권6.

54) 김상기, 1959, 「앞의 글」, 460쪽.

폴도록 하여 세색과 조색을 구분하지 않고 고려·일본선에 대해 1/19을 거두고 그 나머지 船客은 1/15을 거두게 했다'는 것이다.⁵⁵⁾ 고려의 선박에 대한 세율을 1/19로 낮추었던 까닭이 고려나 일본 상인들의 배가 오지 않았기 때문이었다. 오히려 이것을 전체적으로 이해하면 당시 고려에서 宋의 명주로 향하던 무역선이 거의 없었다는 사실을 알려주고 있다.⁵⁶⁾

그러나 무역을 위해 중국을 오가던 고려 상인을 완전히 부정하기는 어렵다. 고려초 중국을 왕래하며 무역했다는 것은 성종대 崔承老의 상서문에서도 언급되었기 때문이다.

우리 태조는 뜻[情]을 사대하는데 오로지 하였음에도 오히려 몇 해에 한 번 行李를 보내 報聘의 예를 닦았을 뿐입니다. 지금은 비단 交聘의 사절과 무역으로 인한 使价이 많으니 중국에서 賤하게 여기는 바가 될까 두렵습니다. 또한 왕래 때문에 배가 부서져 죽는 자가 많습니다. 바라건대 지금부터 交聘의 사절에게 무역을 겸하여 행하게 하고 그 나머지 제 때가 아닌 매매[非時賣買]는 하나같이 모두 금하십시오.⁵⁷⁾

최승로의 건의는 그 이전에 외교 사절 뿐 아니라 무역을 하기 위한 사절이 많았다고 하면서 후자를 문제삼았다. 이들을 '使价'라고 했다는 것으로 보아 고려의 허가를 받고 중국에 가서 무역을 하던 자들이었을 것이다. 그것은 934년 7월에 고려의 배 1척이 登州에 도착하여 管押將 盧昕 이하 70인이 州에 들어와 무역하였다는 것과, 10월에 고려에서 靑州에 사람을 보내 市易했다는 기록과 거의 일치한다.⁵⁸⁾ 왜냐하면 管押將이라는 것은 배를 거느리고 온 사람의 官人的인 성격을 알려주며, '遣人'이라는 표현도 고려에서 공식적으로 과전했다는 뜻을 담고 있기 때문이다.

그런데, 최승로는 이들로 인해 중국으로부터 천하게 여기는 바가 되고 배의 난파로 인한 인명 손실이 적지 않음을 들어 그 폐해를 시정하기 위해 교빙의 사절로 하여금 무역을 겸하게 하고, 외교적 명분없이⁵⁹⁾ 무역만을 위해 가는 것은 없애자고 하였다.⁶⁰⁾ 이 내용을 보건대, 최승로의 건의가 받아들여졌는지는 알 수 없으나 고려 태조대 이후 성종초에 이르기까지 고려에서 허가를 받고 중국과 무역을 하는 배가 적지 않았음은 분명하다.

이처럼 고려초 대외 무역이 활발했기 때문인지, 대중국 무역을 수행했던 무역 상인으로 高麗 船主 王大世와⁶¹⁾ 더불어 포괄적이지만 중국에 갔던 것이 분명한 고려의 船人으로 판매하기 위해 이른 자,⁶²⁾ 고려 船人⁶³⁾ 등도 확인된다. 하지만 그 이후에는 중국에 갔던 고려의 무역상이나 무역선에 관한 구체적인 자료를 찾을 수

55) 『寶慶四明志』(宋·羅潛等) 권6.

56) 그밖에 송의 법에서 포괄적으로 금지하는 대상으로서 고려의 상인이 언급되었던 것이 있다(張東翼, 「高麗·宋의 政治·外交에 관한 記事」 『앞의 책』, 175쪽). 예를 들어 兩浙市舶司에서 고려 상인들이 銅器를 판매할 때 세를 거두어 들일 것을 요청한 것(『建炎以來繫年要錄』(宋·李心傳) 권183, 紹興 二十有九年 秋7月 戊午)이나 1199년 5월에 고려 상인이 銅錢을 구매하여 가지 못하도록 한 조치(『兩朝綱目備要』 권5, 寧宗 慶元 5년 7월 甲寅)가 있다. 여기서 賈人이나 商旅는 중국을 왕래하는 고려의 상인을 염두에 둔 것이라고 해석할 수 있으나 반대로 그것과는 무관하게 만일 그러한 일이 있을 것에 대비한 예비적인 조치라고도 볼 수 있다.

57) 『高麗史』 권93, 崔承老傳.

58) 7월 登州言 高麗船一艘至岸 管押將盧昕而下七十人 入州貿易 十月 靑州言 高麗 遣人 市場(『冊府元龜』 권999, 外臣部 互市 後唐 末帝 青泰(太) 元年).

59) 非時를 백남운은 수시로 해석하였으나 내용을 보면 그것은 외교를 목적으로 한 것이 아닌 때를 의미하므로 '외교적 명분 없이'의 뜻으로 해석하는 것이 옳은 것 같다.

60) 白南雲, 「商業及商業資本」 『朝鮮封建社會經濟史(上)』, 改造社, 1937, 763쪽.

61) 高麗船主王大世選沈水近千片 疊爲旂旄山 像衡岳七十二峰(『清異錄』(宋·陶谷) 권61 「說郭」) 張東翼은王大世에 대해서는 國籍 및 人的 事項을 알 수 없으나 그가 高麗船主라고 되어 있는 점으로 보아 고려 상인일 가능성이 있다고 한다(張東翼, 「高麗·五代 王朝에 관한 記事」 『宋代麗史資料集錄』, 서울대출판부, 2000, 89쪽).

62) 高麗善染采 紅紫尤妙 紫草大梗如牡丹 搗汁染帛 高麗人多織席 有龍須席 藤席 今船人販至者 皆席草織之(『鷄林志』).

63) 또한 일본측 자료에서 중국에 있던 高麗船人이 나타난다. 天晴 陳詠來 與上紙三帖了 高麗船人來 告知日本言語 惟觀·心賢·善久 笠·直五十文錢與之(『參天台五臺山記』(日本·成尋) 권1, 年久 4년 4월 23일). 이 자료는 成尋이 탄 송 상인의 배가 항주 부근의 바다에 정박해 있을 때, 고려선인으로 표현된 고려인들이 찾아와 성심의 일행과 접촉한 것을 기록한 것이다. 이들은 송에 진출한 상인으로 추측되며, 일본어를 알고 있다는 점을 보아 중국 및 일본 지역을 오가면서 국제 무역에 종사하고 있었던 인물로 추측된다(張東翼, 『日本 古中世 高麗資料研究』, 서울대출판부, 2004, 190쪽).

없었다. 고려 상인들의 이름을 중국의 문헌에 거의 기록을 남기지 못했던 것은 그들의 활동이 매우 부진했다는 것과 관련되었다고 생각된다.⁶⁴⁾

그런 점에서 고려의 해상 활동이 소극적이었다는 지적에 주목할 필요가 있다.⁶⁵⁾ 무엇보다도 고려 해상들의 활동에 대해 적극적으로 평가하기 어려운 것은 당시 宋商이 서해 무역을 활발히 하던 시기에 고려의 해상들이 그들과 경쟁하며 충분히 實利를 취할 수 있었는지에 대한 의문이 들기 때문이다. 송에서는 한 때 고려와 私貿易을 하지 못하도록 하였으나 그것을 근절할 수 없게 되자, 1079년부터 고려에 드나들던 상인 가운데 財本이 5천緡 이상인 자를 明州로 하여금 그 성명을 등록하게 하였고, 해마다 허가를 받은 2척씩 출발하여 고려에 가서 교역하되 금하는 물품이 없도록 하고 그 다음해 즉시 돌아오게 하였으며, 허가없이 간 자들은 盜販法에 의거하도록 하였다.⁶⁶⁾

그리고 1059년에 문종이 耽羅와 靈岩의 巨木들을 伐採하여 큰 배를 만들고자 했던 것을 통해⁶⁷⁾ 당시 고려에는 항해를 건너는 遠洋船이 없었음을 알 수 있다. 다만 고려는 항해술에 있어 획기적인 발전을 이루지 못하였고 해외통교에 그다지 적극적이지 않았으나 해협을 운항할 정도의 선박에 대한 신속하고 착실한 건조 능력은 갖고 있었다.⁶⁸⁾

對蒙抗爭 時期 고려의 造船術과 航運 능력에 대해 宋의 吳潛은 ‘高麗는 배를 만들만한 松衫木이 없고 雜木만이 있으며 釘鐵마저 없으니 다만 그 나라 경계에 가까운 곳만을 왕래하며 매매할 뿐이지 능히 큰 바다를 멀리 넘나들 수 있겠는가’ 라고 하였다.⁶⁹⁾ 그것이 정확한 전문에 의한 것인지는 알 수 없지만, 이처럼 고려의 기술을 평가절하하게 된 것은 그 당시 송을 왕래하는 고려의 무역선이 많지 않았다는 점과 무관하지 않을 것이다.

반면에 송의 상선들은 상인들의 재력이 일정 규모 이상이었으며 왕래도 어느 정도 정기적이었다. 11세기말 僧統 義天은 송에 유학했다가 귀국한 뒤에도 송의 승려 淨源과 서신 왕래를 한 것이 매우 많아 일일이 지적하기 어려울 정도였으며, 그 밖에도 佛敎典籍을 보내고 그가 있던 사찰인 慧因院에 경제적 후원을 하였다. 바다로 격해있던 양국의 승려가 수많은 서신을 주고 받으며 교류를 할 수 있었던 것은 徐戡·徐成·李元積 등의 宋商들이 도와주었기 때문이며, 전적이나 경제적 후원금들은 그들의 배편을 이용하였던 것이다.⁷⁰⁾ 또한 무신정권기에도 고려와 송은 양국의 현안 문제를 처리하는 과정에서 사신을 파견하지 않은 채 송상을 통해 연락을 주고받고 있었다.⁷¹⁾

요컨대, 송에 가서 무역을 한 고려의 상인이 고려초에 있을 뿐 그 이후에는 잘 드러나지 않을 뿐 아니라, 송의 상선이 활발하게 고려를 왕래하며 무역하는 가운데 고려의 무역 상인들이 독자적인 선단을 운영하며 그들과 경쟁하여 수익을 거두기는 매우 어려웠다고 판단된다. 이러한 이유에서 고려의 해외 활동과 해상 무역이 활발했다는 견해는 조선시대와 비교하여 상대적으로 개방적이었다고 평가할 수 있겠지만 지나친 의미 부

64) 森克己, 「앞의 글」, 554~555쪽.

65) 震檀學會編, 「제3회 環黃海 韓中交涉史研究 심포지움—高麗時代 韓中交涉史의 諸樣相」 『震檀學報』 71·72합, 1991, 400~401쪽. 高柄翊의 발표에 대한 洪承基의 질문.

66) 舊藩明州括索自來入高麗商人財本及五天緡以上者 令明州籍其姓名 召保識 歲許出引發船二隻 往交易非違禁物 仍次年即回 其發無引船者 依盜販法 先是 禁私販高麗者 然不能絕 至是 復與中國通 故立是法(『續資治通監長編』 권296, 神宗 元豐 2년 春正月 丙子).

67) 『高麗史』 권8, 「世家」 文宗 12년 8월 을사.

68) 高柄翊, 「麗代 東아시아의 海上交通」 『震檀學報』 71·72합, 1991, 302~303쪽. 그는 서궁이 고려의 선박들이 별로 대수로운 것 없음을 놀라워했음을(『高麗圖經』 권33 舟楫) 지적하고 있다. 다만 고려의 선박 건조 기술 자체는 훌륭하여 麗·蒙 聯合軍의 일본 원정 때 명성을 떨쳤다고 한다.

69) 『許國公奏議』(宋·吳潛) 「奏曉諭海寇復爲良民及海關防海道事宜」.

70) 崔柄憲, 「大覺國師 義天의 渡宋活動과 高麗·宋의 佛敎政策」 『震檀學報』 71·72합, 1991, 368~370쪽.

71) 張東翼, 「高麗·宋의 政治·外交에 관한 記事」 『앞의 책』, 291쪽.

여는 삼가는 것이 옳다.

4. 高麗前期의 貿易政策

이상에서 고려의 해상 무역은 대외 진출보다는 외국의 상인들이 고려를 찾아와 무역하는 것에 훨씬 큰 비중이 있었음을 알 수 있었다. 그렇다면 무역에 대한 고려의 정책은 그러한 사실과 어떻게 부합하는지 혹은 모순되었는지 살펴보겠다. 다만 요·금과의 무역은 국경무역이었고, 송과의 그것은 해상 무역이었으므로 구분하여 고찰할 필요가 있을 것이다.

1) 遼·金과의 國境 地域 貿易에 대한 政策

고려와 遼의 무역이란 측면에서 논란 거리가 되는 것이 요의 각장 설치 문제이다. 각장은 국경을 맞대고 있는 양국의 백성들이 필요한 물품을 교역하는 互市場이었다.⁷²⁾ 1005년(목종 8)에 요는 국경 지역 振武軍과 保州에 각장을 설치하였으나⁷³⁾ 1010년(현종 1)에 요의 침입으로 폐쇄하였다가⁷⁴⁾ 1014년 遼가 保州와 靜州를 취하고 각장을 설치하였지만⁷⁵⁾ 이것도 遼의 3차 침입으로 기능을 상실하였을 것이다.⁷⁶⁾

그 뒤 1086년(선종 3)에 압록강변의 보주에 각장을 설치하려 하자 고려는 여러 차례 사신을 보내 그 부당함을 지적하였는데 가장 중요한 골자는 994년에 요와 고려가 맺은 협정에서 保州를 고려의 영토로 인정했기 때문에 그곳에 각장이 설치되어서는 안된다는 점이다.⁷⁷⁾ 왜냐하면 고려의 입장에서 그 동안 영토 분쟁이 되어 왔던 보주에 각장이 서고 그곳에서 거래하도록 하는 것은 사실상 요의 영토임을 승인하는 결과를 가져오기 때문이다.⁷⁸⁾ 이러한 이유에서 고려는 강력하게 반발하였고, 마침내 고려에서 여러 명의 사신을 보내 집요하게 遼當局者를 설득한 결과 사태가 발생한지 3년이 지난 1088년에 각장의 설치를 포기하겠다는 공식적인 통보를 받아내기에 이르렀다.⁷⁹⁾

그런데 문제는 이 기사를 바탕으로 각장이 설치되어 기능했다고 그대로 믿어버리는⁸⁰⁾ 점이다. 더 나아가 고려가 각장의 설치를 반대한 것은 교역의 주도권을 지키려했기 때문이라거나,⁸¹⁾ 각장의 설치로 인해 고려와 여진의 무역이 막히는 정치·경제적 위기를 타개하기 위해 철폐했다는⁸²⁾ 설명을 하기도 한다. 내용의 차이는 약간 있겠지만, 모두 각장이 호시로서의 역할을 했다는 것을 전제로 하는 견해이다.

각장이 국가간의 호시장으로서 遼의 국경에 설치된 것은 분명하다. 그러나 호시는 말 그대로 상호간에 이루어지는 것이어서 遼에서 아무리 대규모의 각장을 설치했다고 하더라도 고려가 그것을 인정하지 않고 무역에 응하지 않으면 전혀 기능할 수 없다.⁸³⁾ 또한 현실적인 원인으로 고려의 입장에서 경제문화적으로 뒤떨어진

72) 고려시대 각장의 기능에 대해서는 다음의 논문이 참고된다.

이미지, 「高麗 宣宗代 權場 문제와 對遼 관계」 『韓國史學報』 14, 2003, 78~84쪽.

73) 『遼史』 권60, 「食貨志」 下 統和 23년.

74) 丸龜金作, 「高麗と契丹・女眞との貿易關係」 『歴史學研究』 5-2, 1937, 64~65쪽.

75) 『遼史』 권38, 「地理志」 2 東京道 保州 宣義軍.

76) 이미지, 「앞의 글」, 96~97쪽.

77) 『高麗史』 권10, 「世家」 宣宗 5년 9월.

78) 이미지, 「앞의 글」, 92~94쪽.

79) 『高麗史』 권10, 「世家」 宣宗 5년 11월.

80) 丸龜金作, 「앞의 글」. 이정희, 「高麗前期 對遼貿易」 『지역과 역사』 4, 1997, 18~19쪽.

81) 이미지, 「앞의 글」.

82) 金在滿, 「契丹絲考—東西 間接交易과 直接交易의 形態(上)」 『歷史教育』 8, 1964, 148~149쪽.

83) 박한남은 각장을 이유삼아 거란인들이 자주 왕래함으로써 압록강 지역을 농토화한다면 이 지역에 대한 고려의 영토는 실질적으로 축소될 가능성이 높기 때문에 이를 사전에 봉쇄하기 위해 각장의 설치를 반대한 것도 또다른 이유라고 하였다(朴漢男, 「12세기 麗金貿易에 대한 검토」 『大東文化研究』 31, 1996, 112~113쪽).

요와의 무역을 통하여 얻을 수 있는 것이 별로 없었기 때문이다.⁸⁴⁾ 요에서 3차례나 각장을 설치하였음에도 불구하고 결국은 실패하였던 까닭도 그 때문이다.⁸⁵⁾

고려가 변방에서의 사적인 무역을 허락하지 않았음은 다음의 기사를 통해 확인된다. 1108년(예종 3)에 여진의 공격을 받아 포위되고 식량이 떨어진 요의 장수가 손해를 보면서까지 자신들의 재화와 고려의 쌀을 바꾸자고 했을 때 변방의 수령이 백성이 서로 매매하는 것을 금지하였다.⁸⁶⁾ 이어 고려에서는 都兵馬錄事 邵億을 파견하여 쌀 1,000석을 보냈으나 來遠城의 統軍이 사양하고 받지 않았다고 한다.⁸⁷⁾

두 기사가 연관이 된 것은 분명한데, 변방의 수령은 요의 다급한 사정으로 인해 막대한 이익을 얻을 수 있는 상황에서도 매매를 금지하였고, 대신 정부에서는 무상으로 쌀 1000석을 보내고 있다. 이것은 차라리 많은 이익을 포기하고 무상으로 원조하는 한이 있더라도 일반 개인들에게 국경 무역을 하지 못하도록 하겠다는 고려의 전통적인 입장을 보여준다. 고려에서 이러한 정책을 견지하는 한, 요에서 각장을 설치했다고 해서 성공할 수 없었다. 따라서 고려와 요 사이의 각장 문제는 영토 분쟁의 측면과 더불어 무역의 측면에서 변경 무역의 금지 원칙을 지키려는 고려의 입장을 이해해야 할 것이다.

변경에서의 국경 무역을 금하는 고려의 정책은 각장 사태가 있었던 이후 약 1세기가 지난 뒤 金에 대해서도 그대로 적용되고 있다. 13세기 초에 金의 宣撫使 蒲鮮萬奴가 요동에서 반란을 일으켜 大眞을 건국하였는데, 이로 인해 쌀이 부족해진 金에서는 고려에 두차례 牒을 보내 쌀을 팔아줄 것을 요청하였으나 고려는 변방의 관리로 하여금 거절하게 하였다. 이에 1215년(고종 3)부터 金나라 사람들이 兵亂과 物資 枯渴로 인하여 다투어 珍寶를 가지고 義州·靜州의 關外에 와서 米穀을 매매하였다. 이 때는 1錠에 쌀 4~5석을 바꾸었으므로 상인들이 다투어 많은 이익을 바래서, 비록 국가-고려-에서 비록 엄한 형벌을 하고 물화를 몰수하였음에도, 탐욕하고 부정하는 것을 꺼리지 않아 몰래 매매하는 것이 끊어지지 않았다고 한다.⁸⁸⁾

고려가 金의 미곡 매매 요청에 대해 응하지 않자, 의주와 정주의 관 밖에서 쌀의 교환이 이루어졌다. 그 이전에 金과 고려 사이에는 각장이 있었으나 그것이 기능하지 못하였는지,⁸⁹⁾ 고려의 매매 금지 규제를 피하기 위해 고려 영토 바로 밖에서 미곡의 호시가 이루어졌다. 이처럼 국경지역의 개인적인 무역을 금지하겠다는 고려의 정책은 요에 대해서와 거의 같았다.

다만 국왕의 명령이 있을 경우에는 외관의 주도 하에 일시적으로 국경 무역이 이루어졌던 것 같다. 그러한 사례로는 1185년에 명종이 內府의 貯藏이 모두 없어지자 西北面兵馬使가 되어 부임 인사하러 온 李知命에게 '義州에서 비록 두 나라의 무역을 금하고 있으나 龍州 창고의 苧布를 가져가서 契丹絲와 무역하여 바치라'고 명령하였고, 李知命은 임지에 가서 그 일을 실행하여 契丹絲 5백 束을 바쳤다는 것에서 찾을 수 있다.⁹⁰⁾ 하지만 전근대 사회에서 국왕은 법의 규제를 받지 않고, 왕실 재정이 국가 재정과 구분되지 않았으므로 충분히 이해할 수 있는 것이었다.

84) 홍희유, 「앞의 글」, 106쪽.

85) 박한남은 고려가 각장의 설치를 반대한 것은 강동 6주 문제로 수차례의 침입을 경험한 고려와 분쟁의 소지를 없애기 위한 것과 고려의 대외무역은 송과의 경제 교류에서 상당한 부분 채워졌기 때문에 거란과의 각장 무역은 중요하지 않았기 때문이라고 한다(朴漢男, 『高麗의 對金外交政策 研究』, 成均館大學校 博士學位論文, 1993, 14~42쪽).

86) 『高麗史』 권97, 金黃元傳.

87) 『高麗史』 권14, 「世家」睿宗 11년 3월 乙未.

88) 『高麗史』 권22, 「世家」高宗 3년 윤7월 병술.

89) 요에서 여러 차례 고려와의 국경에 각장을 설치하고 무역을 하려 했으나 고려측에서 응하지 않아 사실상 기능을 하지 못하였으나, 고려와 金 사이에는 일시적으로나마 각장이 설치되고 실제 교역이 이루어졌다. 고려의 변경 지역에 각장이 있었다는 것은 12세기 후반 무렵에 의주에 수령으로 부임하였던(『新增東國輿地勝覽』 권53, 平安道 義州牧 名宦條) 金克己가 지은 각장이라는 시를 통해 확인할 수 있다(『東文選』 권6 權場).

90) 『高麗史節要』 권13, 明宗 15년 春正月.

2) 海外貿易에 대한 政策

周知하는 바와 같이 高麗를 建國한 王建은 西海 貿易을 통해 성장한 海上 勢力의 후손으로 여겨진다. 王建이 弓裔에게 귀부한 뒤 여러 차례 海軍 指揮官으로서 西南海 정벌 과정에서 큰 공을 세웠던 것도 이와 같은 先代의 배경과 관련되었다.⁹¹⁾ 그러나 정작 고려 시기에는 바다를 건너오는 송상인에 대해 예성항을 개방하였지만, 고려인의 해외로 나가 무역하는 것에 대해 장려한 것 같지는 않다. 그럼 왕건과 고려의 역대 왕들은 왜 자유롭게 해외무역을 하지 못하게 했을까.

그것은 이미 선학들이 지적한 바와 같이 사무역을 방지할 경우 또 다른 해상 세력이 등장하여 왕권을 위협할 가능성이 있었기 때문이다. 신라하대에는 淸海鎮에 해상 제국을 건설하고 왕권에 도전했던 張保臯가 있었으며, 아울러 나말여초에도 晉州의 王逢規, 金海의 金仁匡과 蘇忠子·蘇律熙 형제, 壓海縣의 能昌, 興禮府의 朴允雄 등 강력한 해상세력이 있었다.⁹²⁾ 무엇보다도 왕건 그 자신이 해상 무역을 기반으로 정치적 세력을 키워 마침내 고려를 건국하고 국왕에 올랐다는 것이다. 따라서 건국 이후 추진된 중앙집권화에 장애가 되는 해상 세력-제2의 장보고나 왕건-이 등장하지 못하도록 해상 무역을 통제해야 했던 것이다.⁹³⁾

이와 더불어 토지 중심의 농업 진흥책이 무역에 영향을 끼쳤던 것 같다. 고려의 경제 운영의 근간이 되는 제도는 전시과였고, 그것은 당시 富의 원천이었던 토지를 분급하는 體制였다.⁹⁴⁾ 따라서 국가의 재정이 충실해지고 고려 사회가 안정되기 위해서는 전시과 제도가 잘 운영되어야 하고 그러기 위해서는 농업생산이 잘 이루어져야 했기 때문에 국가적으로 농업 진흥을 위한 여러 가지 정책을 펴게 되었다. 그에 반하여 상인은 농민처럼 土地에 緊縛되지 않고 자유로이 이동하면서 생업을 영위하므로 국가의 입장에서는 抑商政策을 취하기 마련이었다.

고려 초의 국왕들은 해상무역의 허용이 잠재적으로 왕권을 위협할 수 있다는 것을 역사적 경험을 통해 알고 있었거니와, 자급자족적인 농업 사회를 지향하게 되자, 개별적인 해상 무역은 물론 국가의 공인된 무역조차도 규제하는 방향으로 나아가게 되었다. 최승로의 주장은 이와 같은 사회 분위기 속에서 제시된 것이다. 그는 上書文에서 하였던 ‘交聘의 使節에게 인하여 무역을 겸하여 행하게 하고 그 나머지 외교적 명분 없는 매매[非時賣買]는 하나같이 모두 금하십시오’라는 주장은 오직 무역만을 목적으로 한 배의 왕래를 제한하자는 뜻이었다. 그는 아울러 土産이 아닌 文彩있는 김과 주름진 비단을 庶人들이 입지 못하게 하자고 하였다. 이것은 중국에서 생산되는 좋은 옷감을 庶人들이 사용하지 못하게 하여 옷에 의한 貴賤을 구분하고 사치스러운 풍조를 막자는 뜻으로 왕에 의해 받아들여진다면 무역상들에게는 큰 영향을 끼치는 사안이었다. 이어 상서문의 다른 곳에서 君主가 政事와 功德을 쌓는 데에는 天時에 順應하고 그 때에 맞춰 『禮記』 月令編의 時令을 행해야 한다고 지적하였는데, 이것은 그의 天時와 政令의 상관관계에 대한 이해와 더불어 重農的인 입장을 보여주는 것이다.⁹⁵⁾

그런데 성종은 중농이념을 표현하는 籍田親耕·雩祀 등을 고려왕조에 들어와 최초로 거행하였으며, 본격적

91) 日野開三郎, 「羅末三國의 鼎立과 對大陸海上交通貿易(4)」 『朝鮮學報』 20, 1960. 朴漢高, 「王建 世系의 貿易活動에 대하여-그들의 出身 究明을 중심으로-」 『史叢』 10, 1965.

92) 나말여초 해상 세력에 대해서는 다음과 같은 논문이 참조된다.

日野開三郎, 「羅末三國의 鼎立과 對大陸海上交通貿易(4)」 『朝鮮學報』 20, 1960. 金庠基, 「羅末 地方群雄의 對中交通-특히 王逢規를 中心으로-」 『黃義敦先生古稀祈念論叢』 1960; 『東方史論叢』, 서울大 出版部, 1974. 朴漢高, 「羅末麗初 西海岸交涉史 研究」 『國史館論叢』 7, 國史編纂委員會, 1989. 鄭淸柱, 「新羅末·高麗初의 羅州豪族」 『全北史學』 14, 1991; 「新羅末高麗初 豪族研究」, 一潮閣, 1996. 具山祐, 「羅末麗初의 蔚山地域과 朴允雄」 『韓國文化研究』 5, 1992. 李貞信, 「고려시대의 상업-상인의 존재형태를 중심으로-」 『國史館論叢』 59, 國史編纂委員會, 1994, 109~110쪽.

93) 森克己, 「앞의 글」, 1959, 555쪽. 蔡雄錫, 「高麗前期 貨幣流通의 기반」 『韓國文化』 9, 1988, 116~117쪽.

94) 姜晉哲, 『高麗土地制度史研究』, 高麗大出版部, 1980.

95) 韓政洙, 「高麗前期 儒敎의 重農理念의 確立」 『高麗時代 重農理念과 農耕儀禮』, 建國大學校 博士學位論文, 2004, 69~70쪽.

으로 수령에 대해 권농업무를 부과한 국왕이었다.⁹⁶⁾ 이처럼 성종이 농업 진흥을 꾀하였다면 농업과 상대적인 관계에 있는 무역을 장려하는 정책을 동시에 추진하기는 어려웠을 것이다.

이런 점에서 최승로의 무역을 제한하자는 주장은 받아들여졌을 가능성이 높으며, 그로 인해 고려인의 해상 활동은 더욱 위축되지 않을 수 없었다. 그럼에도 불구하고 왕실이나 귀족들의 사치품에 대한 수요는 있었으며, 그것을 해결해준 것은 송상들이었다. 1058년 8월에 문종이 송과 通交하려 할 때 ‘송 상선들의 왕래가 끊이지 않고 날마다 귀중한 보배가 들어오고 있어 중국에서는 실로 도움을 받을 것이 없다’라는 內史門下省의 주장 속에서⁹⁷⁾ 그 당시의 무역 현실을 파악할 수 있다. 즉, 고려인이 송으로 배를 타고 가서 무역하는 것이 아니라, 거의 전적으로 송의 배가 고려를 왕래하는 것에 의존하고 있으며, 내사문하성도 그러한 현실의 변화를 바라지 않고 있었다.⁹⁸⁾ 초기의 무역 정책을 그대로 유지하려고 하고 있음을 보여준다.

요컨대, 고려시대 대외 무역은 원칙적으로 금지하는 것이었으며, 그 배경에는 중앙집권화에 잠재적인 위협 요소가 되는 해상 세력의 등장을 막기 위한 측면과 고려의 농업 사회 지향이라는 점이 동시에 작용하고 있었다. 이것은 기록상으로는 실제로 고려인들의 遼·金을 상대로 한 국경무역이나 대송 해상 무역이 부진했던 사실과 부합한다. 아마 무역 정책이 대외 무역을 위축시키는데 큰 영향을 끼쳤다고 생각된다. 다만 禮成港에서는 송상을 비롯해서 일본과 아라비아 상인들까지 찾아와 무역하였던 것은 분명하다. 그러므로 고려 전기의 무역정책은 고려인의 해외 진출을 제한하는 대신에 외국 상인들에게 수도에 인접한 예성항을 개방하는 것이라고 정리할 수 있다.

5. 맺음말

高麗時代 禮成港이 개방되고 여러 나라에서 무역선이 드나들었던 것은 분명하지만 아라비아의 상인들은 顯宗代 이후 고려에 온 적이 없고 일본 상인의 방문도 매우 적었으며, 대부분 송나라 상인이 가장 많이 왕래하며 무역하였다. 그들의 배는 계절에 따른 바람을 활용하여 兩國間의 空間的 거리를 좁혔으며, 예성항에 도착한 이후 일정한 기간동안 무역하다가 다음 무역선이 도착하면 송나라로 돌아가는 방식이었으므로 高麗와 宋 사이에는 사실상 常設的인 무역이 이루어졌던 것이다.

이런 점은 朝鮮의 閉鎖的인 대외 정책과 비교되는 것이었으나, 예성항에는 멀리 아라비아의 貿易船이 잇달아 드나들 정도였다고 하거나 고려 상인들이 예성항을 출발하여 해외로 나가 활발히 무역했다는 것은 史料를 과장되게 이해한 것이었다. 실제 그 근거로 이용되었던 「또 樓閣 위에서 潮水를 보며 同僚 金君에게 주다」라는 李奎報의 시에서 ‘오고가는 배는 머리와 꼬리를 물어 서로 잇대었더라’ 표현에서의 ‘배’는 여러 가지 중 거로 볼 때, 무역선이 아니라 조운선이나 작은 어선이었을 것이라고 판단된다.

96) 李正浩, 「高麗前期 勸農政策에 관한 一考察」 『史學研究』 46, 1994; 『高麗時代 勸農政策 研究』, 高麗大 博士學位論文, 2002, 35~38쪽.

97) 『高麗史』 권8, 「世家」 文宗 12년 8월 乙巳.

98) 森克己는 고려가 예성항을 개방하는 대신에 해외 진출에 소극적이었던 반면에 같은 시기 일본은 여러 지역 세력을 중심으로 활발히 해상 활동을 하였다고 하였다. 이러한 차이가 있게 된 것은 첫째, 고려는 중앙집권적 국가로서 富力도 중앙에 집중하므로 인해 지방관이나 자립한 지방정권이 독자적으로 해외에 선박을 파견하여 무역활동을 할 여지가 없었다는 점, 둘째 일본은 사회경제가 화폐부활의 단계였으나 고려는 아직도 자연경제에 있었다는 점, 셋째 이 시기 무역을 송과 일본의 상인이 주도하였으므로 고려의 상인이 파고들 여지가 없었다는 점 등을 들고 있다(森克己, 「앞의 글」, 555~556쪽). 이러한 견해는 고려의 경제 발전 단계가 일본보다 낮다는 전통적인 역사관과 관련되기 때문에 비판의 여지가 있다. 당시 고려는 발해의 유민 문제, 거란의 침입 등 북방민족과의 관계가 더욱 중요했기 때문에 해상 진출을 막았으며, 더 나아가 장보고의 해상세력화를 경협한 왕건 이하 고려의 역대 왕들이 해외교역에 소극책을 썼다. 대신 고려는 송상이나 일본 규슈지역의 상인을 팔관회에 참여시켜 고려를 중심으로 한 하나의 세계관을 형성하면서 교역을 시도했다고 한다(이병로, 「11세기 한일 양국의 대외교섭에 관한 일고찰」 『大丘史學』 59, 2000, 105~106쪽). 그리고 고려는 이미 중세로 접어들어 토지 중심의 경제가 안정화되어 농업 진흥에 장애가 되는 해외 무역을 제한한 데 반하여, 일본은 아직 그러한 수준에 이르지 못했기 때문일 것이다. 森克己가 말한 화폐경제의 부활이라는 것이야말로 일본이 중세로 진입하지 못하고 있었음을 알려준다.

한편 고려의 무역 정책을 보면, 북방 지역 요·금 국경지역 貿易에 대한 政府의 입장은 원칙적으로 私貿易을 금지한다는 것이었다. 비록 12세기에 잠시 고려와 금나라 사이에 權場을 두고 무역을 한 바 있으나, 그것을 제외하고는 상대 국가가 위기에 처하여 구원을 요청하는 상황에서도 무역을 허락하지 않을 만큼 원칙이 준수되었다.

그것은 해상 무역에서도 마찬가지였다. 고려초의 국왕들은 해상 무역을 자유롭게 허용할 경우 그들이 정치 세력화하여 중앙집권화에 부정적인 영향을 끼칠 것이라는 사실을 역사적 경험을 통해 알고 있었으며, 무역 자체가 상업의 하나로서 토지 긴박을 전제로 하는 토지 중심의 중세 농업 경제와 背馳되므로 개별적인 해상 무역을 제한하게 되었다. 成宗代 이후에는 국가의 허락을 받고 사절의 형태로 중국에 가는 방식의 무역조차도 제한되기 시작했던 것 같다.

이러한 해상 무역의 쇠퇴 현상이 있었다고 해서 고려가 신라에 비해 역사적으로 후퇴했다고 해석해서는 안 되며, 오히려 보편사적으로 보건대 고려왕조가 自給自足적인 自然經濟를 특징으로 하는 중세 사회로 진입하였음을 알려주는 증표의 하나로 이해되어야 할 것이다.

이상에서 고려시대 대외무역과 정책을 검토하였다. 고려시대 무역이 번성했다고 알려져 있지만, 실제로는 요·금 등과의 국경지역의 무역은 통제되었고 해상 무역은 고려를 찾는 외국 상인에게 개방하였을 뿐이며, 정책도 역시 무역을 제한하고자 하는 것이었다. 따라서 무역은 오직 예성항에서만 이루어졌으며, 그 무역 상대도 거의 송상이었다고 해도 과언이 아니다.

이제 남은 과제는 전반적인 무역의 규제 속에서도 예성항을 개방하여 외국 상인들을 불러들인 원인과 구체적인 무역의 과정과 양상을 찾아내는 것이다. 즉, 고려정부가 왕실과 귀족들의 사치품 수요를 채우고자 하는 목적 이외에 어떤 경제적인 이익을 거두었으며, 예성항에서 외국 상인과의 무역을 통해서 새로운 해상 세력이 등장할 여지에 대한 대책은 어떻게 마련하였는지 등에 대한 구체적인 고찰이 필요한데, 이에 대해서는 後考에서 서술하고자 한다.