

중국의 전통적 해양인식과 海禁政策의 의미*

이 준 태

경희대학교 교양학부

< 목 차 >

- | | |
|-----------------------------|----------|
| I. 서론 | IV. 맺음말 |
| II. 明清시대 이전 중국 해양문화의 특징과 의미 | 참고문헌 |
| III. 중국 해양사에서 海禁政策의 역할과 영향 | Abstract |

Key words(중심용어) : 중국의 해양문화 (Chinese marine culture), 대륙문화 (Continental culture), 해권(The right of the ocean), 해금정책(The ban on the ocean), 중화주의(Sinocentrism)

국 문 요 약

근대 이후 중국과 동아시아 지역은 서세동점 시기를 겪으면서 서양과 비교되는 문화적 특징으로서 새로운 해양 인식의 필요성을 겪게 되었다. 전통적으로 해양에 대해 서양과는 다른 대륙의 연장 즉 邊疆으로 인식하였던 중국은 그 나름대로의 역사 전통 속에서 해양인식과 교류의 보유하고 있었다. 즉 唐宋 시대의 선박건조 기술이나 나침반의 발견 등이 이에 해당한다고 할 수 있겠는데 이는 세계사적으로 우수한 문명으로 인정되는 사실이다. 한편 근세 이후 해양에 대한 국가 통제차원에서 시행된 明代와 清代의 海禁政策 역시 중국의 전통적 해양 인식을 대표적으로 이해할 수 있는 정책으로서 근대 이후까지 중국의 역사 전개에 지대한 부정적 영향을 미쳤던 것이다.

중국 역사 속에서 해양과 관련하여 존재하였던 사실들이 그 평가 측면에서 긍정적이던 부정적이던 중국적 특징이 그대로 내재되어 있음은 인정되어야 하겠지만 근대적 의미의 해양성이 상실되었다는 점은 지적되어야 할 부분이다. 특히 海禁政策은 당시의 변화하는 세계조류에 역행하는 조치였다는 점에서 그것이 미친 영향과 이러한 정책을 채택하는 데에서 작용한 당시의 해양 인식은 현대 중국의 해양정책과 인식을 이해하는 데도 중요한 점으로 작용할 것으로 본다.

* 이 논문은 2009년 정부(교육과학기술부)의 지원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임.
(KRF-2009-362-A00011)

I. 서론

자국의 우월성에 기초한 중화주의적 조공질서체제로 부터 평등관계의 국제질서 속으로 강제로 편입된 중국의 상황 하에서 20세기 초 중국 신문화운동의 주요 지식인들에게 가장 큰 고민거리 중의 하나는 서양문화와 중국문화의 관계를 어떻게 적절히 조정하는 것인가 였다. 많은 지식인들은 동서양문화 내지는 민족의 특징을 비교하고 서양의 ‘해양문화적 요인’을 들기도 하였다(陳獨秀 1915). 그렇다고 당시 중국 지식인들의 관심의 초점이 ‘해양문화’와 ‘대륙문화’의 차이에만 국한된 것은 아니었다. 하지만 이후의 역사 전개 과정과 서양중심의 세계관의 보편화 속에서 20세기 후반 ‘동아시아’ 담론의 대두와 함께 ‘서양적인 것’과 ‘동양적인 것’에 대한 새로운 인식이 요구되었다.¹⁾

특히 해양자원을 둘러싼 국가 간의 경쟁이 부상되고 해양에 대한 관심이 더욱 요청되는 현재 시점에서, 과거 20세기 초 중국 지식인들이 인식한 것과 같은 동서양의 문화를 대륙문화와 해양문화로 단순 비교를 제기하는 것은 아니지만 현재적 관점에서 중국 중심의 동아시아 역사 속에서 海權²⁾에 대한 인식은 동아시아 인식의 회복이라는 측면에서도 논의의 가치가 있다고 본다.

한편 해양문제와 관련하여 중국은 고대부터 重農輕商과 重陸輕海의 영토관을 견지왔고 특히 중국의 경우 고대부터 중국의 국방상 위협 요인들은 북부와 서북부 변강이었지 海防과 해양 개발은 중시되지 않았음을 역사를 통해 알 수 있다. 특히 16세기 이후로는 海防政策을 펴면서 해상역량은 점차 쇠퇴되었고 육지와 바다를 포괄해서 영토로 인정했던 관념은 강과 산 등 내륙만을 영토로 인식하는 관념으로 정착되면서 해양은 확장의 대상이 아니라 방어의 대상이었으며 해상진출은 제한되었다.

세계사적으로 15~16세기는 해양국가 발흥의 시대이고 해상 시대의 시작이었으나 중국은 쇠국의 일환으로 海禁³⁾을 실시함으로써 시대를 거스르는 해양정책을 선택하였던 것이다. 중국의 명청대와

- 1) 서양 지식인이 인식한 동양의 해양문화에 대해 헤겔은 그의 저서 『역사철학』에서 해양문화와 관련하여 “중국, 인도, 바빌론에는 … 땅을 경작하는 인민들이 스스로를 지키기 위해 바깥 세상과 단절하고 아울러 바다가 부여한 문명을 향유하지 못하고… 서방문명이 남색의 해양문명이라고 하면 동방문명은 황색의 대륙문화라고 할 수 있다”고 하며 동서양 문명의 경계를 설명하고 있다(徐曉望 1998, 93.).
- 2) 해양력의 원어는 Sea Power라고 하고 중국어에서는 ‘海權’라고 하는데 이 말은 원래 다음과 같은 두 가지 의미로 사용되어 왔다. 즉 첫 번째는 ‘해양국가 내지는 해양세력(Sea Forces)’을 가리키는 용어로 사용되어 왔고, 두 번째는 ‘해양에까지 그 영향력을 행사할 수 있는 한 국가의 힘’을 가리키는 용어로 사용되어 왔다. Sea Power란 용어에 추상적인 의미를 부여한 이는 미국의 Alfred Thayer Mahan(1840~1914)으로 1896년 일본에서 그의 대표작인 『역사에 미친 해양력의 영향』(책세상)을 번역 출간하면서 Sea Power를 ‘해상권력’(海上權力)으로 번역하였다. 국내에서 Sea Power에 대해 학문적으로 접근하기 시작한 것은 1970년대 이후의 일이다. 1970년대에 들어와서 Sea Power와 관련된 책자들이 번역되기 시작했고 이 과정에서 Sea Power는 ‘해상력’, ‘해상세력’, ‘해상권력’ 등으로 번역·사용되었으며, 이것은 또 ‘해운력’(shipping power)이나 ‘해군력’(naval power) 등과도 거의 비슷한 개념으로 혼용되기까지 하였다. 그러나 1980년대 중반 이후 해상(海上)이라는 용어가 지니고 있는 한계성 때문에 해양력이라는 용어가 빈번히 사용되기 시작하여 90년대 들어와서는 ‘해양력’이라는 용어로 완전히 정착되었다.
- 3) 중국사에는 海禁이라는 용어가 전부터 보편적으로 사용되어 왔고, 일본사에서는 종래의 鎖國이라는 용어를 海禁이라는 용어로 대체하면서 해양정책에 대한 다각적인 조명이 매우 활발하게 일어나고 있는 실정이지만 한국사에서는 조선시기의 해양정책을 海禁으로 파악하려는 시도가 최근에 몇몇 연구자에 의해 시론적으로 제기되는 초보적인 수준에 있다.

한국의 조선시대의 해양정책은 봉건체제의 강화와 안정에는 상당한 기여를 했지만 대외교역이 쇠퇴하고 해양의 이용가능성이 극소화되었다. 아편전쟁 이후 양무운동 등으로 근대 해군의 발전을 모색하기도 하였지만 그 궁극적인 목적은 閉關自守라는 좁은 목표만을 수립하였고 대외관계에 관한한 섬은 육지의 연장으로서 섬 즉 해양성을 상실한 섬으로 존재하게 되었던 것이다.

하지만 이상과 같은 근대 이후 서양과의 조우로부터 야기된 비교론적 해양관을 차치한다면 중국도 고대로부터 그 시대 상황에 부합하는 해양활동과 문화가 존재하였다. 특히 중국 역사상 가장 개방적이고 국제적이라고 평가되는 唐代와 宋代에는 우수한 선박 건조 기술과 나침반을 이용한 앞선 항해술 등 세계 해양사적 측면에서도 그 의미를 가진다고 보아야겠다. 뿐만 아니라 명대에는 근대 이전 그 어느 나라에서도 감히 엄두도 내지 못하였던 규모의 정화항해를 통해 강력한 ‘海權’을 추구한 역사도 가지고 있었다. 이러한 역사 사실에도 불구하고 왜 중국 문화 속에 내재된 해양적 요인은 제대로 인정을 받지 못한 것인가? 그 이유는 아마도 근대라는 명분으로 비서양적인 것에 대한 폄하와 함께 해양 특징을 내포하고 있는 우수한 문화가 후대에까지 연결되어 순기능적으로 발전하지 못하였기 때문이라고 본다.

이에 본고에서는 나름대로의 우수한 해양 문화적 전통을 가진 중국에서 국가의 강제 통제적 해양 정책이라 할 수 있는 海禁政策이 어떻게 가능하였는가 그리고 중국의 해양사를 이해하는데 해금정책은 어떤 의미를 가지는가를 살펴보고자 한다. 그러기 위해 우선 중국의 해양역사 중 명청시대 이전 세계사적으로 의미를 부여할 수 있는 선박 건조 기술 개발과 나침반의 발명 등의 사례를 고찰하고 해금정책이 미친 사회·경제적 영향에 대해 살펴보기로 하겠다. 새로운 왕조인 명이 질서유지 차원에서 취한 조치에서 비롯되었다. 명나라에서부터 시작된 海禁은 이후 동아시아 전체의 공통된 해양 정책이었고 조선의 해금도 그러한 당시 동아시아 국제질서 속에서 연동되어 실시되었다. 그런 점에서 해금은 동아시아의 어느 한 국가에만 해당하는 개념이 아니라 한국·중국·일본의 근세 대외관계를 규정하는 핵심적인 개념이고 동아시아해라고 하는 공간에서 전개된 개념이기도 하므로 각국의 해금정책이 어떠한 국내적인 맥락에서 실시되었는지 또 거기에 국제관계가 미친 영향과 상호관계는 어떠한지에 대한 규명이 중요한 의미를 갖는다고 하겠다.

II. 明清시대 이전 중국 해양문화의 특징과 의미

唐宋대에 이르러 중국의 문화와 경제 중심이 남방으로 옮겨가게 되는데 남방은 중국의 목재 산지 일 뿐만 아니라 목제품 제작기술은 이후 줄곧 세계에서 가장 우수한 문화로 평가 받았다. 그리고 이러한 목제 제작기술은 대형 궁궐의 건축을 가능하게 하였고 중국은 이러한 건축술을 조선 사업으로까지 연장 발전시켜 갔다. 또한 당대 이후 발달한 철강 연마 기술을 보유하게 됨에 따라 우수한 조선술과 철강 연마 기술의 결합은 당시로서는 세계에서 가장 우수한 선박 보유를 가능하게 하였다고 볼 수 있다.

이와 같은 기술누적에 힘입어 중국은 가장 앞선 조선 기술을 보유하게 되었는데 唐宋 이래 동

아시아와 서아시아 간의 항해는 모두 중국의 대형 木帆船이 가장 최고로 평가되었기 때문에 어느 나라 상인이든 모두 중국 목범선을 선택하였다고 한다.(徐曉望 1998, 94) 당시 중국의 부강으로 이러한 대형 선박들은 민간에도 급속히 보급되었는데 길이는 수 십 미터에서 폭도 십 여 미터 그리고 선적량도 수백톤에 달하는 대형선박들이었으며 이러한 선박 건조술의 발전은 서태평양과 인도양에서 제해권을 장악할 수 있는 근간이 되었다고 할 수 있다.(徐曉望 1998, 95)

한편 중국항해술 발전의 또 다른 근거로 볼 수 있는 것은 이상과 같은 선박 건조기술의 우수함 외에 나침반의 발견이다. 망망대해에서 선박 航行의 방향을 알 수 있게 됨에 따라 항해의 범위가 연안지역을 벗어날 수 있게 되었다. 예를 들어 일본과 유구에서 중국으로 항해하고자 할 경우 무조건 서쪽으로만 항해하면 목적지에 도착할 수 있고 반대로 중국에서 일본으로 항해하고자 할 때도 나침반이 가리키는 데로만 항해하면 되었던 것이다. 중국과 일본간 가장 오래된 항로는 한국과 일본 사이의 북도를 지나쳐 가는 것이었는데 그 이유는 이 지역은 해협이 좁아 주변의 섬들이 항로의 이정표 역할을 하기 때문이었는데 나침반의 발견으로 중일간의 항로는 이전 보다 훨씬 남쪽으로 내려가 동중국해를 가로 질러 일본으로의 항해가 가능해졌다.

하지만 이상과 같은 고대 중국의 조선술을 포함한 해양관련 기술의 발전에도 불구하고 여러 면에서 그 한계 및 해양문화로서의 제한이 제기되고 있다. 즉 중국의 우수한 목제품 제작기술을 건축술에서 조선기술로까지는 발전시켰지만 그 추진의 원동력이 해양 개발에 역점을 둔 과학기술이 아니었다는 점이다. 비록 선박 건조의 지속적이고 개별적인 진보는 있었으나 궁극적으로 그 기능적 측면에서 질적인 발전으로 이어지지는 않았다. 중국의 고대로부터 전해져 내려오는 전통적인 장인 기술 덕분에 대형이면서도 실용적인 범선이 제작되어 오늘날에도 이러한 목범선은 유용한 가치가 있으나 결과적으로는 과학기술을 이용하여 서양과 같은 근대화된 증기선을 발명할 수 없었다. 바로 기술과 과학 사이의 초월의 한계를 넘지는 못하였다는 것이다.

그리고 나침반을 이용한 항해술 역시도 선박 건조 기술과 비슷한 한계를 발견하게 된다. 나침반의 발견이 그 이전 보다는 항해에 많은 도움을 주고 발전을 이룬 것은 사실이지만 나침반의 역할은 줄곧 간접적인 도움에 그쳤다는 것이다. 왜냐하면 항해자들은 나침반을 이용함으로써 자기 가 가고자 하는 방향은 알지만 항해를 하면서 대양에서 항해하고 있는 지점의 정확한 위치는 알 수 없었다. 그렇기 때문에 만약 아주 생소한 해역을 항해할 경우에는 나침반의 기능만으로는 제대로 항해를 할 수 없게 되는 것이다. 사실상 나침반의 기술적 진보가 수반되진 않은 관계로 근대까지 항해에 보다 유용하고 정밀한 항해용 나침반은 발견될 수 없었다. 송, 원, 명, 청 시대 중국의 대부분 선박들은 항해 시 연안주변의 산과 섬의 위치 그리고 바닷물의 색의 차이를 항행 방향과 위치의 기준점으로 삼았고 나침반은 다만 전통적 항해방식의 보조기구로 사용하였다. 이런 연유로 해서 항해지역은 도서 연안을 벗어날 수 없었고 개별적이지만 원양 항해는 비교적 익숙한 지역만을 할 수밖에 없었다. 그러므로 ‘육분의’⁴⁾와 같은 위치 기구가 없는 상황에서 고대 중국의 선원들은 마음대로 낯선 해역을 항해할 수 없었고 이런 상황은 중국으로 하여금 바다를 통한 ‘세계의 발견’이 불가능하게 만들었다.

4) ‘육분의’는 수평선 위에 있는 천체의 고도를 측정하는 도구이다. 항해를 하는 사람이 이 도구를 사용하여 정오에 태양의 고도를 측정함으로써 자신이 있는 지점의 위도를 알아낼 수 있다

고대로부터 당송시기까지의 중국은 우수한 항해술과 선박 건조의 역사를 가지고 있었고 적어도 그 시대 만큼은 세계 최고라고 할 수 있었다. 그리고 이러한 최고의 위치는 줄곧 계속되다가 명 초 정화항해를 끝으로 더 이상의 해양과 관련하여 주목할 만한 역사 사실은 찾을 수 없게 되었다. 선박 건조 기술의 측면에서만 보아도 明 이전 唐·宋·元 시대 중국은 강철연마 기술과 목기 제작 기술을 선박 건조에 응용함으로써 당시의 중국의 조선술은 동시대의 인도나 서양을 보다 훨씬 앞선 선진 기술을 보유하고 있었고 이러한 위치는 700-800년간 계속되어 선박 건조 기술은 의심할 여지가 없는 세계최고의 위치였다.

명 중엽 이후 당시 세계 거의 모든 해역을 제어하고 있었던 포르투갈과 스페인 사람들이 동방으로 진출하면서 중국 선박의 항해 범위는 동아시아와 동남아시아로 위축되었고 원래 중국인들에게 매우 익숙하였던 인도양에서 몇 세기 동안 중국의 선박을 발견할 수 없게 되었다. (楊國楨 2004, 289) 문제는 이러한 우수한 선박 건조 기술을 보유하고 있음에도 불구하고 해상을 통한 교역과 교류는 확실한 퇴조를 보였다는 것이다. 하지만 상황이 이러한데도 불구하고 중국의 연안 지역에 발달한 해운업은 여전히 동방해역에서는 함부로 무시할 수 없는 영향력을 가지고 있었는데 그 이유는 당시 서양 국가들이 발달한 해운업을 가지고 있지만 그것은 다만 증기기관을 이용한 선박이용 등의 원거리 항해에서 얻을 수 있는 경제실용적인 부분에 국한된 것이었다. 당시 중국의 목범선의 연안지역에서의 필요성과 그 제조기술 여전히 중국이 가지고 있었기 때문이다. 동아시아 연근해 지역은 여전히 중국에 익숙한 해역이므로 실용적인 중국 범선은 여전히 주요 용도로 사용될 수 있었다. 명 청 600년간 중국은 이 범선의 힘으로 동아시아와 동남아 해역에서 각국과 경쟁하며 그 위치를 지킬 수 있었다. 그 배의 탑재량과 항해 능력은 동방국가 내에서는 가장 선진적인 것이었지만 서양 식민지 국가들과 비교할 때는 형편이 없었다. 서양의 증기운선 이 중국에 전해지면서 중국의 원양범선은 점차 그 모습이 사라져갔다.

Ⅲ. 중국 해양사에서 海禁政策의 역할과 영향

이상에서와 같이 중국은 분명 문화라고 지칭할 수 있을 만큼 해양과 관련한 선박 건조 및 항해술 측면에서 특징을 가지고 있었다. 그러나 선박 건조 기술과 나침반등의 발견이 그 출발점이 서양처럼 해양이 가지는 해양성의 발견에 집중되어 있지 않았다는 한계점을 발견하게 된다. 즉 다분히 疆域의 연장의 개념이 내재되어 있다는 것으로 선박 건조 기술 만 하더라도 건축기술의 발전과 그 맥을 같이하고 있다는 사실이 이를 뒷받침하고 있다. 이는 해양을 통한 새로운 산업 내지는 생산력을 추구할 수 있는 대상으로 보지 않았기 때문에 나타난 현상이라고 볼 수 있겠다.

한편 앞서 서론에서 서술한 바와 같이 중국 역사에서 해양과 관련하여 주목하여야할 것이 바로 明清시기의 解禁政策이다. 근대적 의미의 해양성과는 배치되는 해양정책이지만 중국의 해양사와 해양인식을 살펴보면 중요한 사안일 뿐만 아니라 서세동점 시기 劣勢를 면치 못하게 된 주요한 요인으로 작용하였기 때문이다. 우선 明代와 清代 해금정책의 실시배경과 내용을 살펴보고 이어서 그것이 미친 당시의 정치 경제적 영향에 대해 살펴보기로 하겠다.

1. 海禁政策의 실시 배경과 내용

1) 明代

사료상 명나라의 해금정책은 明太祖인 洪武帝 4년(1371년) 해금령의 반포로부터 시작되었다. 명나라 초기에는 원나라의 해외무역의 발전추세를 이어받아 무역장려 정책이 채택되어 廣州·泉州·明州 등지에 市舶司가 설치되기도 하였다. 또한 홍무 4년 海禁令이 내려진 상황에서도 민간 무역은 일정한 수속을 거치고 조건을 갖추면 비교적 자유롭게 허용되었다. 시대를 거슬러 올라가면 唐·宋代 이래 발전을 거듭해왔던 해상 교역은 원나라 때에는 국가의 후원을 받으면서 더욱 번성하였다. 원나라 때에는 市舶司⁵⁾가 설치된 廣州와 泉州는 남해무역의 거점으로 번성하였고 13-14세기에는 남중국해로부터 인도양 아라비아해에 걸친 해역은 하나의 교역권이 형성되었다. 하지만 홍무 7년(1374) 시박사가 폐지되고 ‘조각배도 바다에 띄울 수 없다’는 매우 엄격한 해금정책이 실시되면서 明朝는 일체의 해상활동을 금지시켜버렸다.

그러나 명나라는 건국 초부터 해외무역에 대해서 폐쇄적인 태도를 취하였는데 시박사는 이러한 분위 속에서 무역을 장려한 것이 아니고 오히려 해금을 강화하고 관부의 통제 하에 있는 조공무역 만을 제한적으로 허용하였다. 그 결과 명대의 시박사는 조공 사절의 진위와 합법성을 점검하고 불법인 민간무역을 단속하는 것이 주 업무였다. 그러므로 홍무 7년 완전한 해금정책이 실시되기 전까지 존재하였던 명나라의 시박사는 그 명칭상에서는 宋나라이나 元나라 때와 같았지만 그 기능과 성격에서는 상당한 차이를 보인다.

한편 명나라 초기 홍무 4년부터 해금정책을 전격적으로 실시하게 된 이유는 원말 명초의 혼란기에 중국의 동남 연해를 중심으로 활동한 方國珍 등 해상군사 세력에 대한 대책으로서의 성격을 가지고 있었다. 확고한 국가권력을 확립하지 못한 명나라 입장에서 연해민이 해상군사 세력과 연결될 경우 이는 정권의 안위를 위태롭게 하는 심각한 문제가 아닐 수 없었다. 이에 명나라는 연해지역의 치안유지 즉 海防을 위해 해금을 실시하였던 것이다. 아울러 이 시기를 즈음하여 한반도 서남부와 중국 동부연해에서 약탈활동을 전개한 왜구의 존재 역시 명초 해금실시에 중요한 영향을 미쳤다.

그런데 명의 해금정책은 혼란스러운 개국 초의 상황이 종료된 이후에도 지속적으로 실시하였는데 그 이유는 첫째, 국가에 의한 국제무역의 관리와 독점, 둘째, 해상군사 세력 및 왜구의 활동과 관련하여 구체적으로 違禁物資의 유출방지, 셋째 조공제도와 결합하여 해금을 통한 조공시스템의 형성을 들 수 있다.

2) 清代

청나라는 1644년 入關하여 중국내지에 대한 군사적인 정복을 진행하는 과정에서 강력한 반청활동

5) 중국에서 해상무역 관계의 사무를 담당한 관청을 말한다. 무역세의 징수, 무역품 관매허가증의 교부, 번박(番舶)의 송영(送迎) 등을 맡아보았다. 관명으로서의 시박사는 당(唐)나라 개원연간(713~741)에 나타나지만, 제도로서 실질적인 정비가 있었던 것은 남해무역이 크게 발전한 송(宋)나라 이후였으며, 廣州를 비롯하여 泉州·溫州·明州·杭州·秀州·密州 등지에 증설되었다.

에 직면하게 되었는데 특히 복건성의 廈門에 거점을 건설하고 있던 鄭成功의 해상반청세력은 청조에 커다란 위협이었다. 이에 대한 조치로 청조는 順治 12년(1655년) 처음으로 해금령을, 이어서 順治 18년(1661년)에는 연해지역에 遷界令을 반포하여 해금을 더욱 강화하였는데 연해민을 내지로 이주시킴으로써 정성공 세력과 접촉을 근본적으로 차단하는 것이 그 주된 목적이었다.

강력한 해금책으로서 遷界令은 대만이 완전히 평정되는 康熙 22년(1683)까지 엄격하게 지속되다가 이듬해 康熙 23년(1684) 해금을 완화하는 조치를 내려 廈門 廣州 寧波 에 송나라 때의 시박사와 같은 해외교통과 무역을 관리하며 무역품에 대한 관세를 징수하는 海關을 설치하여 다소 완화된 해금정책을 유지시켰다.

反清 세력의 등장으로 인해 시작된 청초의 엄격한 해금과 이에 직면한 상인들이 강력하게 해금의 해제를 요구하고 있었다는 사실은 명나라 때에도 같은 형상을 보인 것처럼 시대와 시류의 대세에 비추어 보더라도 자연스러운 현상으로 康熙 23년부터 위에서 언급한 바와 같은 완화된 해금정책이 가능하였던 것이다.

康熙 23년의 완화된 해금령의 기본 내용의 골자는 큰 배가 금지된 화물을 바다에 가지고 나가 주변국과 무역을 하거나 몰래 해적과 교통하는 행위를 금지하였을 뿐 민간 소형 어선은 허가를 받아서 연해 인근에서 어업에 종사하거나 생필품을 구하는 것은 허용하였다. 이 사실은 강희 23년 청조의 해금 완화 조치가 무조건적인 해금을 해제하는 것이 아니라, 금지된 화물을 소지하고 해외로 도항하는 것은 금지하고 있다. 그 외에는 해외 무역을 희망하는 경우 일정한 수속을 거치고 조건을 만족시키면 그것을 허용하였다. 금지된 물품은 焰硝 硫黃 軍器 등과 같은 무기제조와 관련된 물품인데 이는 이러한 금지품목을 가지고 바다로 나가 姦匪를 돕는 것을 막기 위한 것이다. 이러한 측면에서 볼 때 강희 23년의 해금완화조치는 연해지역과 해양의 치안 확보를 위한 조치로서 해금의 의미가 완전히 소멸되었다고 보기 어렵다. 그러므로 강희 23년의 조치는 해금이 이전보다 다소 완화되었을 뿐 해상에 대한 국가의 통제가 완전히 해제되거나 폐기된 것은 아니었다.

청조의 해금도 명초와 마찬가지로 연해지역과 해양질서 안정을 위해 실시된 것이지만 청조의 해금은 명조와는 달리 일체의 민간무역의 지속적인 금지로 이어지지 않았다. 청조가 대만을 평정한 직후 바로 海關을 설치하여 민간무역을 허용한 것은 淸朝의 해금정책은 明朝처럼 중국을 중심으로 하는 동아시아 국제질서인 조공체제를 구축하고 이를 안정적으로 운영하기 위한 보완 장치로 기능한 것과는 다른 목적 즉 明代보다는 상업적 이익에 대한 정부의 개입이 있었음을 추측할 수 있다.

청조의 해상교통과 해외무역을 허가하는 조건들은 『欽定大清會典事例』을 통해 확인할 수 있는데 강희 42년(1703)과 강희 46년(1707) 그리고 강희 47년(1708)에 바다로 나가는 배의 용도에 따른 설비의 규모와 크기 그에 따른 탑승인원과 탑재 가능한 식량의 양에 관한 규정을 만들었다. 이 규정의 내용을 통해 확인할 수 있는 것은 직접적으로는 민간무역을 허가하면서도 상인들이 바다에서 활동할 수 있는 기간을 무역에 필요한 최소한의 기간으로 제한하려는 조치로 이해되며 이러한 탑재 식량의 제한은 궁극적으로는 무역을 구실로 국내의 미곡을 해외로 유출하거나 또는 해적들과 교통하며 그들에게 필요한 식량을 지원하는 사태 혹은 중국인의 해외 이주를 막기 위한 조치라고 할 수 있겠다.

2. 海禁政策의 정치경제적 영향

明代의 경우 해금의 정치 경제적 영향은 시기적으로 전술한 바와 같이 전기 및 중기와 후기 두 단계로 구분하여 살펴볼 수 있는데 전기와 중기에는 해금정책이 엄격하게 시행되면서 후기에 비해 정치 경제적 영향 상당히 컸었다. 즉 전기와 중기에는 해금으로 인해 정치적으로는 점차 안정을 찾아 갔으나 경제적으로는 퇴보하는 매우 대비되는 양상을 보여 주었다. 정치적으로는 해상 교통로를 봉쇄함으로써 反明 세력들의 연합과 확대를 차단할 수 있게 됨에 따라 국가 안보와 사회적 안정을 이루어 나갈 수 있었다. 결국 국가가 공권력으로 해상을 장악할 수 있게 됨에 따라 정부 간의 조공무역은 큰 발전을 이룰 수 있었고 아울러 정화의 항해 등으로 대외관계를 더욱 강화할 수 있는 힘으로 작용하게 되었다.

그러나 이러한 정치적 성과와는 반대로 이시기 해금의 부정적인 영향은 경제 분야에서 확연히 나타나게 되었다. 명나라 전기 대외 무역은 대략 3가지 경로를 통해 이루어 졌는데 ‘中路陸路’와 ‘北路陸路’ 그리고 ‘南海 海路’가 그것이다.⁶⁾ (丁新 2004, 4) 그중 ‘中路陸路’(중앙아시아와 서아시아 일원)가 명나라 초기에는 티무르 제국의 통치 하에 있었기 때문에 내륙 무역은 중앙아시아와 서아시아를 넘어 유럽 지역과의 직접적인 통상은 이루어질 수가 없었다. 15세기 중엽 이후 북부의 오이라트와 차카타이 왕국의 세력이 점차로 강대해짐에 따라 육로를 통한 교역은 더욱 어려워지게 되었다. 당시의 과학기술의 수준으로 육로 교역의 장해 문제는 해상로의 개척으로 해결할 수 있었다. 이러한 지형학적인 상황에서 사적인 해상무역은 海禁政策이 실시되기 전까지 대단히 번창하였는 바 海禁政策 실시 이후에도 누차 금지했으나 근절되지 않은 대표적인 사례가 되었다. 왜냐하면 중국 수출상품의 감소는 자연히 해외에서의 중국 물품가격의 인상요인으로 작용하게 되었고 이로 인해 이윤을 추구하는 외국 상인들은 위험을 감수해야 했고 필요에 따라서 명나라 관병과 부딪히기도 하였다.

이외에도 사적인 무역은 중국의 상품시장을 촉진시키는 데에도 일조하였는데 주변국가에 비해 중국은 상대적으로 우수한 생산기술과 많은 노동력을 보유하고 있었기 때문에 상품시장을 개방하는데 매우 적합한 조건을 가지고 있었다. 그러나 해금정책의 실시로 인해 사적인 무역은 완전히 단절되어 버렸고 그 결과 국내 상품의 과잉 공급 현상을 초래하였으며 이로 인해 상품 생산에 종사하던 노동자와 통치집단 간의 모순으로 이어지면서 사회적 안정이 위협받게 되었다. (丁厚雷, 82)

결과적으로 명대 전기와 중기의 해금정책은 중국의 정치 경제에 부정적인 영향을 미치게 되었고 비록 국가안전 보장에 유익한 측면이 있었다 하더라도 대외교역 특히 사적인 무역을 억제하는 결과를 초래하였던 것이다. 즉 장기적인 측면에서 긍정적인 면보다는 부정적인 측면이 더 크게 작용하였다고 할 수 있겠다.

한편 당시 해금으로 인한 명나라 전체 경제의 영향으로 확대해서 본다면 명나라는 당시 아시

6) 고대로부터 근세까지 일반적인 동서 교역로의 3가지로서 中路陸路는 오늘날 일반적으로 비단길 즉 중국인이 부르는 絲綢之路로서 漢代 張騫에 의해 개척된 이후 南海海路가 개척되기전까지 가장 많은 동서간의 물자 교역이 이루어지던 경로이다.

아시아에서 가장 큰 국가로서 자체적인 자급자족 경제 구조를 가지고 있었기 때문에 명나라 조정은 해상 지역에서의 사무역 금지로 인해 발생하는 문제를 지역적인 문제로, 다소간의 경제적인 손실보다는 국가의 안위를 더 우선 시 하였기에 가능하였고 또한 명 중기까지만 하더라도 이러한 부작용을 충분히 감당해낼 정도의 통치력을 보유하고 있었기 때문이라고 할 수 있겠다.

그러나 명나라 후기에 들면서 서양의 동진이 시작되면서 서양 세력들이 아시아지역을 잇달아 침입하였다. 이와 때를 같이하여 명나라 조정의 장기적인 抑商으로 인해 국가의 많은 稅收가 유실되게 되었는데 즉 오랜 기간 동안 사무역을 억제시키고 거액의 군비를 사용함으로써 국고가 바닥나는 결과를 초래하게 되었다. 이러한 상황 하에서 명나라 조정은 계속하여 해금을 통한 국가안정을 도모한다는 것이 불가능함을 인식하게 되었는데 결국 시간이 지나면서 해금의 부정적인 측면이 표면화된 현상이라고 볼 수 있겠다.

해금의 본의는 해상 통제를 통한 국가안전을 보장하는 것이었지만 명나라 후기 들면서 서양 제국들의 동남아시아에서의 무력의 확장과 포르투갈, 스페인, 네덜란드 등으로 부터의 조공 수용요청을 계속적으로 거부하고 邊疆을 보호하기 위해서는 부득불 이들과의 무력 충돌이 불가피한 상황에 놓이게 되었다. 그러나 병기와 군사 시설 상의 차이는 명나라 조정으로 하여금 어쩔 수 없이 대외관계 문제에 새로운 인식을 하지 않으면 안되게 하였고 서양 제국들과의 모순을 완화할 수 있는 방법을 모색하게 만들었다. 당시 서양 제국들은 명나라와의 무역을 위해 문호를 개방하는데에 가장 큰 장애 요인이 海禁政策임을 잘 알고 있었고 명나라도 강력한 무력을 견지한 서양 세력들과의 충돌이 현명하지 못함을 알고 있었다.

이후 명나라는 서양 각국과 전통적인 宗藩 관계 하의 조공무역의 유지가 여의치 않게 됨에 따라 대외 경제 교류는 개인적인 사무역에 의존하게 되었다. 隆慶 원년 (1567년)까지 개인 사무역은 국가로부터 승인을 받지 못하였지만 그 활동은 끊임없이 지속되어 왔다. 비록 명나라 조정의 입장에서 볼 때 이러한 행위는 밀수이며 이러한 행위를 범한 무역상들은 해적과도 같이 간주되었지만 개인 무역상의 역량이 점차 커져 감에 따라 이들은 결코 무시할 수가 없게 되었을 뿐만 아니라 정치, 경제, 사회 문제에 상당한 영향력을 가지게 되었다. 결국 명나라 조정은 개인 사무역 행위를 엄격하게 통제하기 보다는 합리적으로 지도하고 관리할 방안을 강구하게 되었는데 결국 海禁政策을 폐지하고 조정과 상인 사이의 모순을 완화하면서 사회적인 부를 축적하고 정부의 조세수입을 확충하는 결과를 가져다주었다.

명대 해금정책에 대해 주목을 하게 되는 이유는 바로 元代까지 활발했던 국제교역을 중단시키고 왜 폐쇄적인 정책을 채택하게 되었는가 하는 것이다. 이 조치로 인해 일반 민중과 상인의 자유로운 해외왕래는 금지되고 외국상인의 내항에도 제한이 가해졌는데 명나라는 전통적인 조공제도와 조공무역에 이와 같은 해금을 결합시켜 통행과 교역을 국가가 완전히 통제하는 독특한 명대의 조공시스템을 만들고자 하였던 것으로 보인다.

이와 같은 명의 해금으로 인해 동아시아 지역에서의 상업화의 진전은 필연적으로 그 체제내에 수렴되지 않은 밀무역자의 활동을 초래하였고 이들에 의해서 명 대의 조공시스템에 대한 도전도 시작되었다. 16세기 초부터 활발해진 후기 왜구의 활동은 이와 같은 기존 체제에 대한 도전의 한 양상이었으며 중국의 동남연안부의 귀족층을 중심으로 하여 밀무역과 밀접한 관련을 맺고 있

는 자는 해금령을 위반하며 교역을 전개함에 따라 유럽인을 포함한 해외의 밀무역자들도 해금의 감시망을 피해 중국 연안에 운집하였다. 그 결과 ‘해금으로 조성된 조공무역’과 ‘밀무역’의 대립이 표면화되었으며 1567년 마침내 해금이 해제되고 해금을 통한 조공시스템은 실질적으로 붕괴되었다고 볼 수 있다.

한편 明代부터 연해지역, 특히 福建과 廣東 출신의 중국인들은 동남아시아 여러 지역으로의 이주가 매우 활발하였고 엄격한 해금이 실시되는 상황 하에서는 해외이주가 밀항의 형태로 이루어 질 수밖에 없었는데 청대의 해금 완화 이후에도 해외 이주의 제한은 크게 완화되지 않았던 것으로 보인다.

한편 청조가 민간의 무역을 허가한 것은 그만큼 연해지역을 중심으로 한 중국사회의 해외교역에 대한 욕구가 강해졌기 때문이라고 할 수 있지만, 청조의 입장에서도 중국 경제의 원활한 운영에 필요한 銀과 銅의 수요를 충족시키기 위해 통화 정책과 관련하여 청조 자신이 官貿易의 형태로 해외무역에 참여하기도 하였다. 특히 일본과 무역을 지칭하는 東洋貿易은 청조 입장에서는 통화주조에 필요한 동 수입이 가장 중요한 목적이었다.

그런데 민간무역의 허가는 국내의 미곡 수급 문제와도 밀접한 관련을 맺고 있었던 것으로 상품화폐경제의 발달에 따라 지역 간의 분업화가 진행되면서 지역마다 미곡의 자급이 어려워지고 미곡 부족이 심각해지면서 특히 연해지역 간에는 해운을 통한 미곡운송에 대한 요구가 높아지고 있었다. 하지만 청조의 입장에서 보면 연해 지역 간 海運을 통한 미곡운송은 오히려 미곡을 유출시킬 수 있는 가능성을 열어 놓는 일이기도 하였기 때문에 일정한 제한이 불가피하였다. 그러한 상황에서 강희 23년 이후에는 해금이 완화되어 민간무역이 비교적 자유롭게 허용되었지만 중국인의 해외 이주와 미곡 유출을 막기 위한 일련의 조치들은 여전히 유지되거나 오히려 강화되기도 하였다. 그만큼 민간 무역을 구실로 해외로 이주하여 생업을 영위하는 중국인 이민이 많았고 미곡 무역이 막대한 이익을 가져다주는 사업이었음을 짐작할 수 있다. 따라서 강희 23년 해금 이후 청나라의 해금의 주요 목적은 연안지역과 해양의 질서 안정에서 중국인의 해외이주를 금지하고 미곡 유출을 막는 쪽으로 비중이 높아졌다.

이상에서 살펴본 것처럼 明나라와 淸나라 모두 초기에는 혼란스러운 해상과 관련한 국내 정치 상황을 해결하기 위해 海禁政策 (청은 명대 보다는 훨씬 강력한 遷界令을 실시)을 실시하였다는 공통점을 가지고 있다. 그러나 초기의 혼란스러운 상황이 종료된 이후에도 두 왕조 모두 초기와는 형태는 다르지만 海禁의 기초를 그대로 존속시키면서 해상을 통한 일체의 활동을 국가 관리 하에 두었다. 즉 明代에는 첫째, 국가에 의한 국제무역의 관리와 독점, 둘째, 違禁物資의 유출방지, 셋째는 조공시스템의 확립을 그 목적으로 하였고 淸代도 국가에 의한 국제무역의 관리라는 목적에서는 명대와 유사하지만 운영 방식 상에서 명대처럼 조공시스템의 확립보다는 海關을 설치하여 연안지역과 해양질서와 안정과 중국민의 해외 이주 그리고 미곡의 해외유출 방지를 그 목적으로 하고 있다. 두 왕조 모두 후기에 들면서 국가의 무역 통제 무역시스템과 관련한 이해 당사자들의 거듭되는 요청으로 갈등을 빚기도 하고 다소간의 완화된 형태를 취할 수밖에 없었지만 궁극적으로 해상 교류 활동에 국가의 영향력은 유지되었다.

IV. 맺음말

이상에서와 같이 중국은 전체 역사로서 볼 때 다소 지역적인 편향성을 띠지만 고대로부터 분 명 중국 나름대로의 해양문화와 역사가 존재하였다. 중국 역사 속의 해양문화는 대륙문화가 해양으로 옮겨가는 과정에서 농업사회와 대륙적 성향이 해양문화에 상당부분 영향을 미치고 제약을 가한 것은 부정할 수 없는 사실이다. 즉 내륙 중심지역이 광활하고 역사적으로 농업 중심의 국가경영이 이루어졌기 때문에 봉건적 전통은 땅이 문화의 중심으로 인식되게 하였던 것이다. 그리고 이러한 문화적 특징은 결국 해양적 특징을 지닌 문화 형성에 상당한 영향을 미칠 수밖에 없었을 것이다.

다만 시대별로 다른 형태의 해양문화에 대해 그것이 존재하였던 시대 상황과 국가전체 차원에서 볼 때 어떻게 이해되고 또 기능하였는가는 평가되어 져야할 필요가 있다. 위에서 언급하였다시피 중국은 고대로부터 清代에 이르기 까지 시대별로 공통되면서도 상이한 지정학적 환경과 문화요인이 존재하였으며 이러한 특징을 근거로 그에 부합하는 정치체제와 경제제도 및 사회구조를 가지고 있었던 것이다.

본론에서 살펴본 바와 같이 고대로부터 어느 시대든지 그 시대 상황에 따라 해양지역은 국가의 관심 여부를 떠나 그 지역 특징과 필요에 따른 문화를 이룩해왔다는 것이다. 다만 그것이 시대에 따라 조정의 관여 정도의 차이를 보이며 국가차원에서 볼 때 그 중요도의 우선순위의 차이를 보였다는 것이다. 그런 측면에서 중국은 서양과는 다른 해양문화의 형태를 견지하여 왔는데 그것은 분류 문화인 대륙적이며 농본중심적인 성향의 연결선상에서 발전시켰으며 역대 왕조 역시도 해양을 대륙변강의 연장선상에서 인식하였다는 점이다. 즉 해양에 대한 방기가 아니라 해양도 중국의 강역의 일부분으로 항상 국가의 관리와 통제대상이었던 것이다. 그리고 그러한 측면의 대표적인 것이 명대의 정화항해와 명청 대의 해금정책을 들 수 있겠다.

해금정책에 의한 해상교역과 교류의 차단은 국가 정책에 의한 인위적인 제한 조치로서 시대 상황의 필요에 따라 선택적 해상교역 형태를 취함으로써 백성들 특히는 해상교역에 종사하는 이해 당사자들의 자연스러운 교류와 교역을 제한시켰다는 점은 교류사 차원에서 문제점으로 평가되어야 하지만 그보다도 바다가 ‘가능과 개척 그리고 새로운 문물교류’의 창구가 아니라 가능한 접근하지 말아야 하고 바다는 불법적이고 은밀한 교류의 공간으로 인식하게 되는 원인의 일면으로 작용하였다는 점이 더 큰 문제점으로 지적되어야 할 것으로 본다. 근대 이후 개방적인 해양 문화를 지향한 서양 지중해문화권과의 접촉에서도 수세적이고 방어적 입장을 견지함으로써 아편 전쟁이라는 불행의 단초가 되었으며 결과적으로 ‘외생적 근대화’의 길을 가게 되었다고 할 수 있겠다.

한편 이러한 일련의 상황에 대한 역사적 평가를 부기한다면 문화발전도 경제와 마찬가지로 가장 자율적이고 시대상황에 부합되는 조건 하에서 발전이 가능하지 인위적인 외압 내지는 힘이 작용할 때 다분히 기형적인 현상이 나타난다는 것이다. 중국이 근대 시기 겪어야 했던 해양에서의 무기력함 역시 이러한 맥락에서 인식되어야 된다고 본다.

참 고 문 헌

- 조영록 편(1997). 『한중문화교류와 남방해로』. 국학자료원.
- 장학근 역·편저(1999). 『國時代 海洋關聯 史料集』. 한국해양전략연구소.
- 윤명철(2000). 『바닷길은 문화의 고속도로였다』. 사계절.
- 이문기 외(2007). 『한·중·일의 해양인식과 해금』. 동북아역사재단.
- 이준태 외(2007). 『한중관계사』. 경희대학교출판국.
- 강봉룡(2005). 『바다에 새겨진 한국사』. 한얼미디어.
- 정진술 외(2008). 『다시보는 한국해양사』. 도서출판 신서원.
- 임영정. “朝鮮前期 海禁政策 시행의 배경.” 『東國史學』. 第31輯.
- 김원모. “19세기 韓英 航海文化交流와 朝鮮의 海禁政策.” 『文化史學』. 21호.
- 홍성구(2009). “清朝의 日本認識.” 『歷史教育論集』. 第42輯.
- 이철호. “동아시아 공간인식에 있어 해양과 대륙.” 『세계정치』. 제26집, 2호.
- 원정식. “淸初 福建社會와 遷界令 實施.” 『東洋史研究』. 제81집.
- 박정현(2005). “근대 중국의 해양인식과 영유권 분쟁.” 『아세아연구』. 제48권, 4호.
- 강봉룡. “해양인식의 확대와 해양사.” 『역사학보』. 제200집.
- 최영호. “고려시대 송나라와의 해양교류.” 『역사와 경계』. 제 63권.
- 劉 蓮(2005). “中日關係의變化對明朝“海禁”政治的影響.” 『中國海洋大學學報』. 第2期.
- 劉建強. “日本學界在鎖國研究上的爭論.” 『唐都學刊』. 第23卷, 第23期.
- 曲金良(김태만 외역)(2008). 『바다가 어떻게 문화가 되는가 -21세기 중국의 해양문화전략-』. 산지니.
- 이병인. “중국 중심의 보편성, 서구 중심의 특수성 -1930년대의 문화논쟁을 중심으로-.” 『중국현대사연구』. 제9집.
- 노동선. “중국문화의 가치체계와 민족성연구 시론.” 『중국연구』. 14집.
- 徐曉望(1998). “論古代中國海洋文化在世界史的地位.” 『學術研究』. 第三期.
- 趙君堯(2000). “中國海洋文化歷史軌迹探微.” 『職大學報』. 第1期.
- 劉桂春 韓增林(2005). “我國海洋文化的地理特徵及其意義探討.” 『海洋開發與管理』. 3期.
- 劉 麗 袁書琪(2003). “中國海洋文化的區域特徵與區域開發.” 『海洋文化』.
- 吳繼陸(2008). “論海洋文化研究的內容定位及視覺.” 『寧夏社會科學』. 第4期.
- 鄭敬高(2004). “海洋文明的歷史類型.” 『福建論壇·人文社會科學版』. 第6期.
- 宋正海. “中國傳統海洋文化.” 『自然雜誌』. 27卷, 2期.
- 楊國楨(2004). “海洋世紀與海洋史學.” 『東南學術』.
- 吳建華. “談中國海外文化的共性,個性與局限性.” 『浙江海洋學院學報』. 第20卷, 第1期.
- 徐 凌(2005). “中國傳統海洋文化哲思.” 『中國民族』. 5期.
- 丁厚雷. “明代海禁政策下的中國海外貿易.” 『河南科技大學學報』. 第27卷, 第4期.
- 丁 新(2004). “明代海禁及其中國政治經濟的影向.” 『歷史學習』. 7月號.

Abstract

Chinese traditional recognition of the ocean and the meaning of the ban on the ocean

Jun-Tae Lee*

Since the modernization era, the East Asian countries including China have been requested to draw up newly recognition of the ocean corresponding to expansion of the colonial power by the Western countries. Traditionally, China has different recognition of the ocean in which Chinese people regard the ocean as an extended border from the mainland. Yet, Chinese people seem to have their own marine culture which is equivalent to that of Western world. In fact, China has had advanced skill of shipbuilding and invented compass in the Tang dynasty.

However, during the Ming and Ching dynasty, China strictly kept the ban on the ocean for governmental control of the sea, which had negative influence on modern Chinese history in terms of social and cultural development. Although there has been Chinese own historical marine culture which might be positively or negatively evaluated, China has failed to draw up very modern style of marine culture because of the ban on the ocean in the Ming and Ching dynasty. In particular, the Ming and Ching dynasty's the ban on the ocean might be recognized as a historical obstacle to preparing new era of international marine culture. To look into the social and political reason for keeping the ban on the ocean during the Ming and Ching dynasty may help us to better understand the current Chinese people's recognition of the sea and Chinese government policy orientation towards the ocean.

■ 논문접수일 : 2010년 7월 5일, 논문심사일 : 2010년 8월 5일, 게재확정일 : 2010년 8월 15일

* Professor, Kyung Hee University