
일반논문

www.kci.go.kr

고대 한반도 해상교류의 새로운 이해*

— 이론적 검토를 중심으로

고 일 흥**

[초 록]

고대 한반도의 해상교류에 관한 연구는 당시에 작동했던 네트워크와 그 네트워크의 재생산을 가져왔던 인간의 행위에 대한 이해까지 포함해야 한다. 본고에서는 해상교류 네트워크의 형성 및 작동에 개입했던 다양한 역학 관계들을 파악하기 위해 렌프류가 제시했던 10가지 ‘교환방식’(modes of exchange)으로부터 시사점을 얻었다. 또한 이러한 교환방식들이 해상교류의 차원에서는 어떻게 구현될 수 있는지를 유럽

* 이 논문은 서울대학교 아시아연구소 기획연구 초청사업 지원과제 ‘동아시아 문명교류의 통로들: 한반도와 주변지역을 중심으로’의 지원을 받아 수행된 연구로, 2017년 11월 2일에 개최된 ‘동아시아 문명교류의 통로들’ 서울대학교 인문학연구원·서울대학교 아시아연구소 <동아시아 경제사회 공동체의 협력과 통합> 중점연구소 공동 심포지엄에서 발표한 원고인 「고대 한반도 해양교류의 새로운 이해를 위한 이론적 검토」를 기초로 해서 작성되었음을 밝혀둔다.

** 서울대학교 아시아연구소 선임연구원

주제어: 한반도 고대 해양, 해양 교류, 렌프류의 ‘교환방식’, 역소, 항구, 녹도, 중국 화폐
Ancient Korean Seas, Maritime Exchange, Renfrew’s ‘Modes of Exchange’,
Port of Trade, Port, Harbor, Neukdo, Chinese Coins

고고학의 실제 사례들을 통해 살펴보았다. 그 결과, ‘노선하향식 교역’과 ‘역소’에서 진행된 교역이 고대 한반도에서의 해상교류를 이해하는데 많은 도움일 될 수 있음을 파악하였다. 한편, 해상교류와 관련된 인간의 행위에 접근하기 위해 그간 간과되었던 주제인 ‘항구’에 대해 검토하고, 선박과 육지가 만나는 지점들의 형태적 및 기능적 다양성을 살펴보았다. 특히 배후에 ‘항구 취락’이 존재하는 ‘항구’(port)와 해상교통로 상에서 선박들이 주기적으로 정박하는 지점인 ‘하버’(harbor)를 구분하여, 후자의 범주에 포함되는 다양한 지점들에 대한 논의가 진행될 수 있는 길을 열었다. 마지막으로, 이와 같이 새롭게 확보된 이론적 틀을 기반으로 그간 한국 연구자들에 의해 ‘해상교류’로 동일하게만 이해되었던 현상들의 다양성에 주목했다. 그러기 위해 ‘국제무역항’로 이해되고 있는 사천 늑도 유적의 외래 유물들과 해남 군곡리를 비롯한 한반도 서남해 지역의 여러 유적들에서 발견된 외래 유물들이 사실은 서로 다른 메커니즘을 통해 확보되었을 가능성을 주장하고, 이로써 늑도와 그 외의 유적들의 고대 해양교류망에서의 위치와 역할이 서로 달랐음을 환기시켰다.

1. 머리말

선사시대 이래로 한반도의 주민들은 해로를 통해 중국대륙 및 일본열도의 집단들과 활발하게 교류해 왔으며, 이러한 교류의 산물인 ‘외래 유물’의 가시성으로 인해 고고학자들은 일찍부터 ‘해상교류’를 중요한 연구 주제로 인식해왔다. 일례로 1988년에 “환황해 한중교섭사연구 심포지움”과 같은 학술회의가 개최되었고,¹⁾ 해상교류 관련 자료가 장시간에 걸쳐 축적되면서 2013년에는 『한국해양사』 시리즈와 같은 굵직한 연구성과가 출간되었다.²⁾

1) 李基白(1988), 「第1回 環黃海 韓中交涉史研究 심포지움 歷史考古學部門 開會辭」, 『진단학보』 66, 진단학회.

고대 한반도의 ‘해상교류’에 관한 그간의 연구는 주로 ‘유물’을 중심으로 진행되어 왔다. 즉, 소위 ‘외래 유물’이 발견될 경우, 그 외래 유물의 기원지를 파악하고, 그 기원지와 유물이 출토된 한반도 내의 지점 사이에 모종의 교류가 있었음을 상정한 다음, 두 지점 사이의 교류가 육로로 이루어지 힘든 경우에는 ‘해상교류’의 가능성이 제기되었다. 아울러 한반도의 지형, 해류 및 바람에 의해 규정되는 인간의 해상 움직임이 어느 정도는 예측 가능하기에, 후대의 해로를 참고한 해상교류의 ‘루트’에 관한 논의도 이루어졌다. 이러한 방식으로 연구가 진행되면서 한반도의 고대 해상교류에 관한 오늘날의 이해에 도달하게 된 것이며, 이러한 측면에서 볼 때 기존의 접근 방식은 분명히 유용한 측면이 있었다.

하지만 문명교류의 통로들은 — 그것이 해상교류이든 육상교류이든 — 사람이 이동한 ‘길’로만 이해할 것이 아니라, 사람들의 상호작용 속에서 형성된 ‘네트워크’로도 접근해야 할 것이다. 가령, 외래 유물이 출토된 ‘a’ 지점과 그 유물의 기원지인 ‘b’ 지점 사이에 줄을 긋고, 그 줄을 하나의 ‘루트’로 상정할 수는 있다. 하지만 이러한 루트의 상정은 연구의 시작점이 되어야지, 종착점이 될 수는 없다. 즉, 이 루트를 따라서 사람과 물자가 이동했기에, 우리의 연구는 사람과 물자의 이동의 메커니즘까지 다루어야 할 것이다. 다시 말해, 다음과 같은 질문들이 나와야 한다: ‘a’ 지점의 집단이 ‘b’ 지점으로 직접 가서 물자를 독자적으로 확보해온 것인가? 아니면 ‘b’ 지점 도착 집단과의 교환을 통해 확보해온 것인가? 그리고 만약 교환을 통해 물자를 확보한 것이라면, 그 교환의 장소는 ‘a’ 지점인가 ‘b’ 지점인가 아니면 제3의 장소인 ‘c’ 지점인가? 주지하다시피 이 서로 다른 시나리오들은 서로 다른 인간 행위와 서로 다른 역학 관계를 시사한다.

따라서 고대 한반도의 해상교류에 관한 연구는 당시에 작동했던 네트

- 2) 한국해양재단(2013), 『한국해양사 I 선사·고대』, 한문화사; 한국해양재단(2013), 『한국해양사 II 남북국시대』, 한문화사; 한국해양재단(2013), 『한국해양사 III 고려시대』, 한문화사.

워크와 그 네트워크의 재생산을 가져왔던 인간의 행위에 대한 이해까지 포함해야 할 것이다. 그러기 위해서는 자료의 해상도가 더 높아지기를 — 즉, 더 많고 다양한 자료가 축적되기를 — 기다리는 것도 물론 중요하겠지만, 현재의 자료를 바라보는 시각에 대한 교정 혹은 보완도 그 못지않게 필요한 작업이다. 특히 한국고고학에서 그간 진행된 해상교류에 관한 연구가 ‘교류’라는 과정을 너무 평면적이고 단순하게 바라본 측면이 없지 않은 만큼, 해상교류를 ‘네트워크’로 접근하고, 이러한 해상교류 네트워크들의 형성 및 작동에 개입했던 다양한 역학 관계들을 파악하는 것 자체가 중요한 작업이 될 수 있다고 판단된다. 이와 관련된 연구의 중요한 출발점이 될 수 있는 것이 바로 렌프류³⁾가 제시했던 ‘교환방식’(modes of exchange)의 10가지 모델이다. 따라서 본고에서는 우선 렌프류가 제시했던 교환의 방식들이 ‘해상’에서 구현될 경우에 그 모습이 어떠한지를 실제 고고학 사례를 통해 살펴보도록 하겠다.

한편, 해상교류 네트워크는 인간의 행위를 통해 그 실체가 갖추어지는 만큼, 해상교류를 진행했던 인간 집단의 성격과 해상교류를 가능하게 했던 기반 시설, 그리고 해상을 통해 교류되었던 물자 그 자체에 관한 이해도 필요하다. 이 중 해상교류 집단이나 선박, 물자 등에 대해서는 그 자료의 부족으로 연구가 깊이 진행되지 못했을 뿐, 연구의 필요성에 대한 인식은 이미 존재한다. 그런데 해상교류와 관련된 기반 시설 중 선박 못지않게 중요한 것이 그 선박이 육지에 도달하는 과정에 개입했던 시설물이다. 해상교류 연구에서 자주 등장하는 것이 ‘항구’이지만, 사실 항구란 선박과 육지가 만나는 다양한 성격의 지점들 중 하나에 불과하다. 본고에서 의도하는 바와 같이 해상교류 방식의 다양성에 대해 살펴보고자 한다면, 이러한 다양한 바다와 육지의 접점(interface)에 대한 논의도 필요

3) C. Renfrew (1975), “Trade as Action at Distance: Questions of Integration and Communication”, *Ancient Civilization and Trade* (eds. J. A. Sabloff & C.C. Lamberg-Karlovsky), Albuquerque: University of New Mexico Press.

하다. 다행스럽게 서양 고고학 내에서는 이 주제에 대한 연구가 지난 40여 년 동안 진행되어 왔기에, 본고에서는 이러한 선행 연구를 검토함으로써 선박이 육지를 만나는 지점들의 다양한 형태와 기능, 그리고 사회적 의의에 대해서 간략하게나마 살펴보고자 한다.

마지막으로, 이와 같은 이론적 검토와 서양 고고학의 사례들을 통해 확보된 지식을 기반으로 그간 한국 고고학에서 ‘해상교류’ 혹은 ‘해상교섭’ 혹은 ‘해상교역’으로만 뭉뚱그려 설명되었던 현상들이 사실은 서로 다른 방식의 관계맺음을 동반했을 가능성을 보여주고자 한다. 이를 위해 ‘국제무역항’으로 이해되고 있는 사천 늑도 유적과 ‘외래 유물’이 출토된 군곡리를 비롯한 한반도 서남해 지역의 여러 유적들에 주목하여 전자와 후자에서 발견된 외래 유물들이 사실은 서로 다른 메커니즘을 통해 그곳에 도달하게 되었으며, 고대의 해양교류망에서 전자와 후자의 위치 및 역할이 달랐음을 환기시키고자 한다. 이와 같은 작업을 통해 고대 한반도의 해상교류에 관한 더 정제된 이해에 도달하는 것이 본고의 궁극적인 목적이다.

2. 해상교류의 이론적 틀

2.1. 렌프류의 10가지 ‘교환방식’ 모델

‘외래 유물’은 과거에 일어났던 장거리 물자 이동의 증거가 된다. 이러한 장거리 물자 이동은 다양한 방식으로 이루어졌는데, 고고학 및 인류학 분야에서 확인되는 다양한 사례들을 바탕으로 렌프류는 ‘교환방식’(mode of exchange)의 10가지 모델을 정리한 바 있다. 이러한 유형화 작업의 목적은 실제 교환의 사례들에 대한 형식분류의 틀을 마련하기 위함이 아니라, 교환 방식의 다양성을 가져온 요소들을 정의하고, 그것들

의 작동방식을 파악하기 위함이었다고 렌프류는 전한다.⁴⁾ 따라서 렌프류의 작업은 해상교류의 다양한 방식과 그 기저의 메커니즘을 파악하고자 하는 본고의 시도에 많은 도움을 줄 수 있다.

렌프류가 제시한 10가지 ‘교환방식’은 사실 한국 고고학에서 이미 소개된 바 있다. 그 내용이 처음으로 소개된 논문인 “Trade as Action at Distance: Questions of Integration and Communication”은 한국어로 번역되었고,⁵⁾ 현대 고고학의 대표 교재이자 한국어로도 번역된 『현대 고고학의 이해』⁶⁾에는 이 교환방식들이 정제된 도식 등을 통해 소개되었다 ([그림 1], [그림 2]). 그런데 이렇듯 접근하기도 쉽고 활용가치가 높은 렌프류의 연구는 한국 고고학에서 거의 활용되지 못하고 있다. 이는 한국 고고학 내에서 교환이나 교역에 대한 연구가 아직 초보적인 단계에 머물러 있는 실정과도 관련이 있겠지만, 또 한편으로는 렌프류가 말한 10가지 교환방식들이 실제로 어떠한 모습으로 구현될 수 있는 지를 보여주는 구체적인 사례들이 제대로 소개된 바가 없어, 해석적 도구로서의 그 가치가 제대로 활용되지 못한 측면도 있다. 따라서 해상교류에 초점을 맞추어 각 교환방식의 사례를 구체적으로 살펴보고자 하는 본장의 내용은⁷⁾ 고대 해상교류 연구뿐만 아니라, 고대 교환·교역 연구에도 중요한 시사점을 제공할 수 있다.

4) C. Renfrew (1975), p. 41. 교환 방식에 따른 교환 물자의 공간적 분포양상을 파악하는 것 역시 이러한 유형화 작업의 목적이었다고 한다.

5) 제레미 사블로프·램버그 칼롭스키 편저, 오영찬·조대연 역(2011), 『古代文明과 交易』, 진주: 考古에 “遠距離 行爲로서의 交易 : 통합과 정보 전달의 문제들”이라는 제목으로 번역, 수록되어 있다.

6) 콜린 렌프류·폴 반 공저, 이희준 역(2006), 『현대 고고학의 이해』, 서울: 사회평론.

7) 렌프류의 10가지 교환방식들에 대응하는 해상교류 사례 중 일부는 탈타론의 연구로부터 힌트를 얻었음을 밝혀둔다. T. F. Tartaron (2013), *Maritime Networks in the Mycenaean World*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 31-33.

스까지 가서 직접 확보해 온 것으로 보았다.⁹⁾ 이후 멜로스의 흑요석 채석장에 대한 실증적 연구를 통해 그곳에서의 흑요석 채취가 비체계적, 비효율적, 그리고 비숙련자들에 의해 비상시적으로 이루어졌음이 입증되면서¹⁰⁾ 이러한 ‘직접 접근’ 교환 방식은 이내 정설로 자리 잡게 되었다. 이후 흑요석 연구를 중심으로 ‘직접 접근’ 교환 방식의 특징에 대한 논의가 심화되었다. 이 중 한 가지 특징은 해상교류 전반에 대한 중요한 시사점을 제공할 수 있는데, 그것은 바로 ‘직접 접근’을 통해 흑요석을 확보한 경우에는 소비 유적에서 멀리 떨어진 산지에서 온 저질의 흑요석이 발견된다는 점이다.¹¹⁾ 다시 말해, 아래에서 살펴볼 호혜교환이나 노선하향식 교역을 통해서도 저질의 물자가 전달될 가능성이 낮기 때문에, 그 질이 상대적으로 떨어지는 원료 등이 소비 유적에서 확인될 경우에는 그것이 해상을 통한 ‘직접 접근’의 사례일 가능성이 있다.¹²⁾

본거지 호혜교환(home base reciprocity)

‘B’가 ‘A’의 본거지를 방문하여 그곳에서 자신이 가져온 물자와 ‘A’가 제공한 물자를 서로 교환하는 방식이다. 탈타론¹³⁾은 이러한 ‘본거지 호혜교환’이 해상을 통해 이루어진 대표적인 사례로 고대 지중해 권역의

9) C. Renfrew, J. R. Cann, J. E. Dixon (1965), “Obsidian in the Aegean”, *Annual of the British School of Archaeology at Athens* 60, p. 225; C. Renfrew (1972), *The Emergence of Civilisation — The Cyclades and the Aegean in the Third Millennium BC*. London: Methuen, pp. 442-3.

10) R. Torrence (1984), “Monopoly or direct access? Industrial organization at the Melos obsidian quarries”, *Prehistoric Quarries and Lithic Production* (J. E. Ericson & B. A. Purdy eds.), Cambridge: Cambridge University Press.

11) P. R. Moore (2012), Procurement and Cultural Distribution of Obsidian in Northern New Zealand, *Journal of Pacific Archaeology* 3(2), p. 28.

12) 참고로 물자의 무게, 부피 등과 같은 변수가 덜 중요하게 작용하는 물자와 이동수단(즉, 해상 이동)의 경우에만 이러한 시나리오가 성립될 것이다.

13) T. F. Tartaron (2013), p. 32.

후기 청동기시대에 키프로스(Cyprus)섬에서 출발한 선박이 그리스 본토의 아르골리드(Argolid) 지역 위치한 미케네 문명의 항구도시 티린스(Tiryns)에 도착하여 키프로스산 구리 주괴를 하역하고, 그 대신 인물상 등으로 장식된 미케네의 고급 토기와 직물을 다시 키프로스로 가져간 것을 들고 있다. 이러한 ‘본거지 호혜교환’의 중요한 특징은 교환의 대상이 출항 전에 명확히 정해져 있다는 점으로, 이는 교환 물자의 분포 양상을 규정하기도 한다. 키프로스와 티린스 사이에서 일어났던 교환의 예로 보자면, 티린스와 키프로스를 잇는 해로에서 로도스(Rhodes)는 중요한 정박지점이 되는데, 흥미롭게도 로도스에서 확인되는 미케네 토기의 종류는 키프로스에서 확인되는 미케네 토기와 전혀 다르다.¹⁴⁾ 다시 말해, ‘본거지 호혜교환’의 경우에는 교환의 상대에게만 그 물자를 제공하는 독점적 관계가 — 특히 당시의 사회적 맥락에서 해당 물자에 대한 독점이 권력으로 이어질 경우에는 — 성립되었을 가능성을 생각해 볼 수 있다.

경계지 호혜교환(boundary reciprocity)

‘A’와 ‘B’가 공통의 경계지에서 만나 물자를 교환하는 방식이다. 그런데 사실 ‘경계지’를 고고학적으로 확인하기란 매우 어려워서 이러한 ‘경계지 호혜교환’에 대한 고고학적 연구 사례는 드물다. 다만 기원전 2천년 기 무렵에 태국-캄보디아 국경 구릉지대의 화산석이 해안가의 저지대 지역까지 이동하여 마제석부의 제작에 사용된 경우나, 퀴납고둥(Trochus) 껍질이 태국 중부 지역까지 이동하여 콕초로엔(Kok Choroen)과 같은 유적에서 팔찌로 사용된 경우를 설명하기 위해 ‘경계지 호혜교환’ 모델이 — 아래에서 살펴볼 ‘노선해양식 교역’ 모델과 함께 — 제시된 바 있다.¹⁵⁾

14) N. E. Hirschfeld (1996), “Cypriots in the Mycenaean Aegean”, *Atti e memorie del Secondo Congresso Internazionale di Micenologia Vol. 1* (E. De Miro, L. Godart, & A. Sacconi eds.), Italy: Gruppo Editoriale Internazionale, p. 297.

한편, ‘경제지’가 ‘중립지역’의 의미를 동반하기에, ‘경제지 호혜교류’가 일어난 지점을 플라니의 중립적인 ‘교역 항구(port of trade)’의 범주에 포함시킬 여지가 있다는 의견도 있다.¹⁶⁾ 물론 플라니의 ‘교역 항구’ 개념은 아래에서 살펴볼 렌프류의 ‘역소’ 교환 방식과 더 일치하는 측면이 있지만, 플라니가 헤로도투스를 인용하며 제시했던 고대 ‘교역 항구’의 사례는¹⁷⁾ 렌프류의 ‘경제지 호혜교환’ 방식이 어떻게 해상으로 일어날 수 있는지를 잘 보여준다. 카르타고인과 아프리카 서부 해안가 사람들이 서로 마주치지 않고 진행했던 이 독특한 교환의 방식에 대해서는 헤로도투스의 전문을 살펴볼 필요가 있다:

그들[아프리카인들]이 있는 곳에 도착한 그들[카르타고인들]은 관습에 따라 배에서 물품을 내리고 그것을 해변에 놓는다. 그리고는 다시 배에 올라타고 큰 연기를 낸다. 이것을 본 토착민은 해변으로 내려와 물품 옆에 일정량의 황금을 놓고 자리를 피한다. 그러면 카르타고인들은 다시 배에서 내려 해변으로 와서, 만약 황금의 양이 물품의 가치에 준한다고 판단되면 그 황금을 들고 떠난다. 하지만 준하지 않을 경우에는 다시 배에 올라탄다. 그러면 토착민은 다시 와서, 배 위의 사람들이 만족할 때 까지, 더 많은 황금을 놓고 간다.¹⁸⁾

말이 오고가지 않아 ‘침묵교역(silent trade)’이라고도 불리는¹⁹⁾ 이러한

15) I. C. Glover (2000), “The Southern Silk Road: Archaeological Evidence of Early Trade between India and Southeast Asia”, *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce* (V. Elisseff ed.), p. 100.

16) T. F. Tartaron (2013), p. 32.

17) K. Polanyi (1963), “Ports of Trade in Early Societies” *Journal of Economic History* 23(1).

18) Herodotus, *The Histories, Vol. 1, Book IV, Section 196* (Trans. by G. C. Macaulay). London: Macmillan, 349.

19) P. F. de Moraes Farias (1974), “Silent Trade: Myth and Historical Evidence”, *History*

교환방식에서 해변이 곧 일종의 경계지가 되는 셈이다. 그런데 폴라니는 서부 아프리카의 해안선을 따라 배가 정박하기 좋은 지점 근처의 해변에는 방어용으로 보기에는 너무나 낮은 이 돌담 시설물이 설치된 경우가 종종 있다고 전하며, 그것을 위에서 살펴본 교환방식에서 교환이 일어나는 지점의 ‘중립성’을 표시하기 위한 시설물이었다고 보았다.²⁰⁾ 따라서 렌프류의 경계지 호혜교환이 해상에서 구현될 경우에 해안가의 특정 지점이 이러한 ‘경계지’일 가능성이 높은 만큼, 그러한 지점들이 경계지가 됨에 따라 고고학적으로 확인 가능한 어떠한 특징들을 가질 수 있는지에 대해 고민해볼 필요가 있다.

노선하향식 교역(down-the-line trade)

다수의 본거지 혹은 경계지 호혜교환 지점들을 따라 물자가 ‘A’에서 ‘B’로 전달되는 방식이다. ‘노선하향식 교역’ 방식은 신석기시대 근동지역 내에서 흑요석이 어떻게 유통되었는지를 설명하는 과정에서 고안된 모델이다.²¹⁾ 이 교환방식의 핵심은 교역선상에서 아래쪽으로 갈수록 물자의 양이 줄어든다는 것으로, 산지로부터 떨어질수록 물자가 줄어드는 — 즉, ‘감쇠’하는 — 양상에 따라 그 물자가 ‘노선하향식’으로 교환되었는지의 여부를 판단할 수 있다고 보았다. 이러한 교환방식이 해상으로 구현된 대표적 사례로 타타론은 그리스 본토의 아르골리드(Argolid) 지역에서 생산된 미케네 토기가 키프로스로 전달된 후, 키프로스에서 다른 교역품과 함께 시리아 해안가에 위치한 우가리트(Ugarit)로 전달되고, 다시 육로를 통해 메소포트미아의 도시들로 전달된 경우를 언급하였다.²²⁾

in Africa 1.

20) K. Polanyi (1963), p. 34.

21) C. Renfrew, J. E. Dixon, J. R. Cann (1968), “Further analyses of Near Eastern Obsidians”, *Proceedings of the Prehistoric Society*, 34.

22) T. F. Tartaron (2013), p. 32.

이 사례에서 우리가 주목할 부분은 우가리트에서 확인된 미케네 토기가 아르골리드와의 직접 교역이 아닌 키프로스와 교역을 통해 확보된 것으로 보는 근거이다. 우가리트의 미케네 토기가 키프로스와 교역을 통해 유입되었다는 주장이 1960년대에 처음으로 제기된 이후에,²³⁾ 이와 같은 교역 관계 여부를 확인하기 위해 수많은 연구가 진행되었으며, 그 가설이 참이라는 것이 오늘날의 중론이다. 이러한 연구들 중에 특히 흥미로운 것이 우가리트 유적에서 다량으로 발견된 점토판 문서들에 대한 분석이다. 우가리트에서는 해상교역 및 상거래와 관련된 다양하고도 방대한 기록들이 발견되었는데, 그 많은 서신 기록 중에 미케네인과의 직접적인 서신은 단 한 사례도 없다. 아울러 미케네를 간접적으로 언급한 문서도 점토판 3점에 불과하다. 이는 에게해 지역이 당시 우가리트 사람들의 인식 범위 밖에 놓여 있는 세계였음을 입증하는 것으로 여겨지고 있다.²⁴⁾ 결국 앞서 ‘본거지 호혜교환’의 사례로도 언급된 키프로스와 그리스 아르골리드 지방 사이의 교역 관계의 양상, 그리고 우가리트에서 미케네 토기와는 비교도 안될 만큼 다량의 키프로스산 토기가 출토된다는 점 등과 같은 정황 속에서 미케네에 관한 언급의 부재는 우가리트 출토 미케네 토기가 ‘노선하향식 교역’ 방식으로 전달되었음을 보여주고 있다.

중심지 재분배(central place redistribution)

한 중심지의 관할 구역 내에 있는 ‘A’와 ‘B’가 중심지의 관할인에게 물자를 제공하고, 그 대가로 자신의 본거지에는 없는 물자를 가져오는 방식으로, 이때 ‘A’가 중심지로부터 확보한 물자 중에는 ‘B’가 제공한 물자가 일부 포함되어 있을 수 있다. 이러한 ‘중심지 재분배’ 모델은 후

23) V. Hankey (1967), “Mycenaean Pottery as Evidence in the Middle East. Notes on Finds Since 1951”, *Annual of the British School at Athens* 62.

24) N. E. Hirschfeld (2009), “The Many Ways between late Bronze Age Aegeans and Levants”, *BAAL Hors-Serie* 6.

기 청동기시대 에게해 지역의 미노아·미케네 문명의 경제 네트워크를 설명하는 노력의 일환으로 등장하였다. 미노아·미케네 문명에서는 ‘궁전’을 중심으로 다량의 물자가 교환되고 이동하는 복잡한 경제 네트워크가 발달했으나, 화폐의 흔적을 실물로나 점토판 기록으로나 찾아볼 수 없었다. 따라서 어떻게 화폐 없이 당시 규모의 물자 교환 네트워크가 작동할 수 있었는지를 이해하는 것이 중요한 과제가 되었다. 이후 사회 내에서 생산되는 물자 중 상당 부분이 행정 중심지인 궁전에 집결되고, 이러한 궁전의 집행에 의해 그 물자가 다시 사회 내에서 재분배되는 경제 시스템을 구상하게 되었다.²⁵⁾ 그런데 이러한 ‘중심지 재분배’ 모델은 사회 내에서 모 식물, 포도주, 올리브유 등 같은 ‘2차 가공품’(secondary products)의 생산 및 소비가 이루어졌던 미케네·미노아의 생계·경제 맥락과 밀접한 관련을 맺고 있어서,²⁶⁾ 이와는 다른 생계·경제를 배경으로 한 사회의 경우에는 ‘중심지 재분배’의 가능성을 논하고자 한다면 고려해야 할 사항들이 많다. 아울러 중심지의 관할인이 재분배의 행정 업무를 담당하게 된 동인이나 과정에서 대한 설명이 여전히 부족한 관계로, 오늘날에는 중심지로 물자가 집결되는 과정을 엘리트에 의한 ‘동원’(mobilization)의 측면에서 바라보는 경우가 많다.²⁷⁾

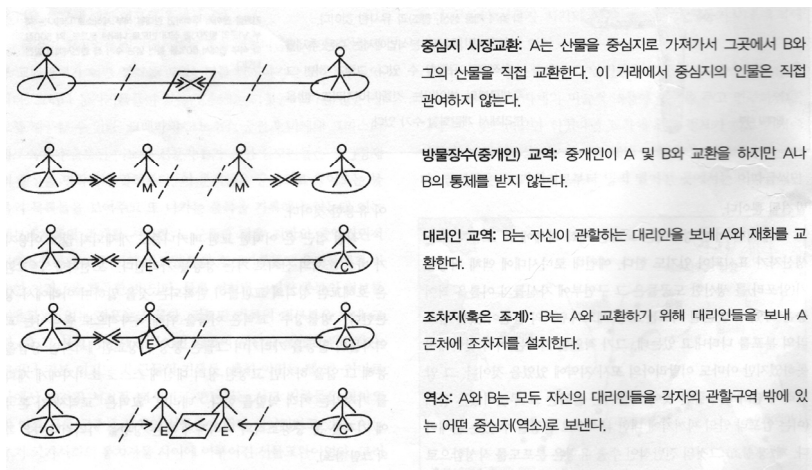
그렇다면 ‘중심지 재분배’와 연계된 해상교류의 모습은 어떠했는가? 이 교환방식의 핵심은 모든 물자가 집결되는 중심지가 존재한다는 것으

25) P. Halstead (1988), “On Redistribution and the Origin of Minoan-Mycenaean Palatial Economies”, *Problems in Greek Prehistory* (E. B. French and K. A. Wardle eds.), Bristol: Bristol Classical Press.

26) 이러한 2차 생산품의 경우, 그 가공을 위한 시설물을 모든 농촌 촌락 단위에서 구비할 수 있는 것이 아니었기에, 상위의 지역 단위에서 물자를 집결하여 가공한 다음에 재분배하는 과정은 해당 경제 시스템의 본질적인 요소 중 하나였다.

27) 예를 들어, P. Halstead (2007), “Toward a Model of Mycenaean Palatial Mobilization”, *Rethinking Mycenaean Palaces II. 2nd rev.* (M. L. Galaty and W.A. Parkinson eds.), Los Angeles: Cotsen Institute of Archaeology.

로, 중심지가 성장할수록 그곳으로 집결되는 물자의 양은 증가하기 마련이다. 그런데 바다 너머로부터 오는 물자의 경우, 그 양이 증가함에 따라 어느 시점부터는 중심지의 관할인이 해상교류를 온전히 담당하게 된다.²⁸⁾ 이렇듯 ‘중심지 재분배’ 방식에 편입된 해상교류는 그 규모가 — 수하물의 양뿐만 아니라 선박 및 선착장의 규모나 항해 빈도의 측면에서 — 클 수밖에 없다. 따라서 ‘중심지 재분배’ 방식과 관련된 해상교류의 모습은 아래에서 살펴볼 ‘대리인 교역’, ‘조계지’, ‘역소’와 관련이 있을 가능성이 높다.



[그림 2] 렌프리의 10가지 ‘교환방식’ 중 일부의 모식도. 출처: 콜린 렌프류·폴 반 (2006), p. 376.

중심지 시장교환(central place market exchange)

‘A’와 ‘B’가 중심지에 모여 서로 필요한 물자를 교환하는 방식으로,

28) C. Renfrew (2011), *The Emergence of Civilisation: The Cyclades and the Aegean in the Third Millennium BC (2nd Edition)*, Oxford: Oxbow.

이때 중심지의 관할인은 교환거래에 관여하지 않고 다만 장소를 제공할 뿐이다. 이러한 ‘중심지 시장교환’은 사실 중심지가 있는 한, 어느 사회에서나 존재했을 교환방식이지만, 플라니가 ‘시장’을 오로지 경제 논리에 따라 작동하는 메커니즘으로 규정하면서 한동안 고대 사회 내에서의 ‘시장’에 대한 논의는 진행되지 않았다.²⁹⁾ 그러나 최근에 들어와 고고학자들이 수요와 공급의 힘이 작동하고 가격 혹은 대응가치의 개념이 존재하는 상황에서 일어나는 모든 경제교류를 ‘시장교환’으로 정의하면서³⁰⁾ 고대 사회의 시장이 고고학적으로 접근 가능한 주제로 정착되었다.

최근에 와서는 미노아·미케네 문명을 배경으로 ‘중심지 시장교환’ 방식과 앞서 살펴본 ‘중심지 재분배’ 방식이 동일한 중심지 내에서 병행하는 시나리오가 제시되었다.³¹⁾ 즉, 석기나 일상용기로 사용된 토기의 경우에는 수공업 전문가에 의해 생산되기는 했으나, 그 전문가가 궁전에 귀속되지는 않았기에 생산품은 ‘중심지 시장교환’ 방식으로 유통되었다는 것이다. 그런데 앞서 언급된 2차 가공품이나 원거리 교역품, 사치품 등은 ‘중심지 재분배’ 방식으로 유통되었던 것인 만큼, 동일한 중심지와 경제 체제 내에서 서로 다른 교환방식의 공존했을 것으로 볼 수 있다. 이러한 ‘중심지 시장교환’ 방식으로 유통된 제품 중 하나가 흑요석 날을 장착한 도구인데, 주지하다시피 흑요석은 해상교류를 통해 확보해야만 하는 재료이다. 그런데 중심지에서 발견된 행정 기록인 점토판에는 흑요석에 대한 언급이 없는 점 등으로 미루어 보아, 중심지가 흑요석의 공급과 유통에는 개입하지 않았음을 알 수 있다.³²⁾ 따라서 흑요석의 경우를

29) W. A. Parkinson, D. Nakassis & M. L. Galaty (2013), “Crafts, Specialists, and Markets in Mycenaean Greece”, *American Journal of Archaeology* 117(3), p. 417.

30) G. M. Feinman & C. P. Garraty (2010), “Preindustrial Markets and Marketing: Archaeological Perspectives”, *Annual Review of Anthropology* 39, p. 171.

31) W. A. Parkinson, D. Nakassis & M. L. Galaty (2013).

32) W. A. Parkinson (2007), “Chipping Away at a Mycenaean Economy: Obsidian Exchange, Linear B, and “Palatial Control” in Late Bronze Age Messenia”,

들자면, ‘중심지 시장교환’ 방식에 편입된 해상교류의 모습은 앞서 살펴본 ‘직접 접근’, ‘호혜교환’, ‘노선하향식 교역’과 관련이 있을 가능성이 높다.

자유 중개인 교역(freelance [middleman] trading)

중개인이 ‘A’ 및 ‘B’와 물자를 교환하는 방식으로, 중요한 것은 중개인이 ‘A’나 ‘B’의 통제를 받지 않는다는 점이다. 이 방식이 ‘노선하향식 교역’과 다른 점은 중개인이 물자의 이동에만 관여하고, 현지의 물자 생산 및 소비 시스템으로부터는 자유롭다는 것이다. 또한 ‘노선하향식 교역’에 비해 물자 이동의 동력이 되는 교환의 지점들이 줄어들는 만큼, 물자 이동의 효율성이 높아질 수밖에 없다. 탈타론은 겔리도냐(Gelidonya) 난파선을 ‘자유 중개인 교역’의 사례로 보고 있는데, 그 이유는 이 난파선에서 발견된 일련의 유물 때문이다.³³⁾

아나톨리아 남부 해안가의 겔리도냐 곶 앞바다에서 발견된 이 후기 청동기시대 난파선에서는 다량의 금속 주괴와 더불어 1톤가량의 청동기 파편들과 금속기 제작 장비가 발견되었다. 다양한 종류의 제품에서 비롯된 이 청동기 파편들은 매우 오래되고 그 상태가 좋지 않아 ‘고철’로 해석되었으며, 금속기 제작 장비의 존재는 당시 선박에 금속 제작 기술자가 타고 있었음을 보여준다. 한편, 난파선에서는 레바논, 시리아, 키프로스, 미케네 등 다양한 양식의 실용 토기와 함께 무게 추가 발견되어, 여러 지역의 주민들이 접촉하고 무계를 재는 행위가 이루어졌음을 유추할 수 있다³⁴⁾. 따라서 겔리도냐 난파선은 금속 제작 장인이 상주하는 선박

Rethinking Mycenaean Palaces II, Revised and Expanded Edition, Monograph Series, Number 60 (M. L. Galaty & W. A. Parkinson eds.), Los Angeles: UCLA Cotsen Institute of Archaeology, p. 90.

33) T. F. Tartaron (2013), p. 32.

34) 조대연(2011), 「선사시대 교역에 대한 연구사례 검토 — 후기 청동기시대의 동지중해 난파선 자료에 대한 연구를 중심으로 —」, 『호남고고학보』 31, pp. 110-1.

이 지중해 지역을 기회주의적으로 선회하며 이 항구 저 항구에서 금속 주괴와 고철을 교환하고, 한편으로는 금속 제품에 대한 수리 및 간단한 가공 서비스도 제공하는³⁵⁾ ‘자유 중개인’이 개입된 해상교류의 방식을 나타내는 것으로 볼 수 있다.

대리인 교역(emissary trading)

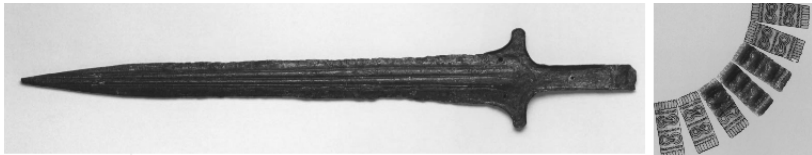
‘B’가 그의 관할 하에 있는 대리인을 파견하여 ‘A’와 물자를 교환하는 방식이다. 여기에서 중요한 것은 ‘대리인’의 존재인데, 이러한 대리인의 존재를 확신할 수 있는 좋은 사례로 울루부룬(Uluburun) 난파선을 들 수 있다.³⁶⁾ 이 난파선의 화물은 다양한 금속 및 비금속 원자재와 가나안, 이집트, 키프로스, 아시리아, 바빌로니아, 카시트, 누비아, 발트해, 발칸반도, 근동, 시칠리아 등 다양한 지역에서 온 물자로 이루어져 있었다.³⁷⁾ 선박의 출항지는 주괴의 형태로 보아 시리아였고, 목적지는 화물의 구성으로 보아 미케네의 궁전 중 하나였으며, 선체가 후대의 그리스-로마 선박에서도 사용된 ‘장부축이음’(mortise and tenon joints) 방식으로 건조된 점으로 미루어 보아 미케네의 선박이었던 것으로 보인다. ‘대리인 교역’과 관련해서 볼 때, 이 난파선에서 발견된 가장 흥미로운 유물은 두 점의 미케네 ‘Di’ 형식 장검과 저부조 유리제 장신구이다([그림 3]). 후기 청동기시대 그리스 사회에서 장검은 아주 소수의 엘리트 전사들만이 보유할 수 있었던 무기로, 미케네 문명 이외의 지역에서는 거의 발견되지 않아 교역품이었을 가능성이 낮다. 아울러, 저부조 유리제 장신구 역시 미케네 사람들만 장착했던 장신구로, 교역품으로는 제작되지 않았다. 이러한

35) G. F. Bass (1991). “Evidence of Trade from Bronze Age Shipwrecks,” *Bronze Age Trade in the Mediterranean*, SIMA 90 (N. H. Gale, ed.). Goteborg: Paul Astroms Forlag.

36) T. F. Tartaron (2013), p. 32.

37) 화물의 구성에 대한 구체적인 설명은 조대연(2011), pp. 112-6을 참고할 것.

정황으로 볼 때 울루부룬 난파선에는 두 명의 미케네 엘리트 전사들이 탑승했던 것으로 여겨지고 있는데,³⁸⁾ 그렇다면 그들의 역할은 무엇이었는가? 흥미롭게도 울루부룬 난파선에서는 가나안 지역의 무게 추가 발견되어, 항구에서의 실제 교역 업무는 아마도 가나안 선원 등이 담당했던 것으로 보인다. 따라서 선박에 탑승했던 미케네 엘리트 전사들은 — 고대 문헌에 기록된 바와 마찬가지로 — 미케네 왕궁에서 파견한 ‘대리인’으로서 외교적 업무를 수행하는 한편, 해상교역을 관장했을 가능성이 높다.³⁹⁾ 한편, 최근 한국 학계에서는 낙랑과 진변한 사이에서 일어났던 교역을 ‘조공무역’ 혹은 ‘사행무역’으로 이해하고 있는데,⁴⁰⁾ 이러한 교역방식과 렌프류의 ‘대리인 교역’이 서로 통하는 부분이 있는 만큼, 울루부룬 난파선이 제공하는 시사점을 바탕으로 ‘조공무역’ 혹은 ‘사행무역’의 모습을 물질문화의 측면에서 접근하고자 하는 시도도 기대해볼 만하다.



[그림 3] 울루부룬 난파선에서 발견된 장검과 저부조 유리제 장신구. 출처: Pulak (2005), p. 374 (왼쪽), p. 376 (오른쪽).

38) C. Pulak (2008), “The Uluburun Shipwreck and Late Bronze Age Trade”, *Beyond Babylon: Art, Trade, and Diplomacy in the Second Millennium B.C.* (J. Aruz, K. Benzel & J. M> Evans eds.), New York: Metropolitan Museum of Art, pp. 374-377.

39) C. Pulak (2005), “Who Were the Mycenaean aboard the Uluburun Ship?”, *EMPORIA. Aegeans in the Central and Eastern Mediterranean. Proceedings of the 10th International Aegean Conference, Athens, Italian School of Archaeology, 14-18 April 2004, Aegaeum 25*, (R. Laffineur & E. Greco eds.), Liège: Université de Liège, p. 307.

40) 김병준(2011), 「돈황 현천치한간에 보이는 한대 변경무역 — 삼한과 낙랑군의 교역과 관련하여 —」, 『한국출토외래유물』 2, 한국문화재조사연구기관협회.

조계지(colonial enclave)

‘B’가 대리인을 보내어 ‘A’의 본거지와 가까운 지점에 조계지를 설치하고, 그곳에서 ‘A’와 물자 교환을 진행하는 방식이다. 고대 사회에서 조성된 ‘조계지’의 대표적인 사례로는 그리스의 포카이아(Phocaea)인들이 프랑스 론강 하구 근처에 세운 마살리아(Massalia)를 들 수 있는데, 이곳으로부터 ‘조계지’의 조성과정과 그 작동방식에 대한 시사점을 많이 얻을 수 있다.⁴¹⁾ 마살리아의 조성과 관련에서 특히 눈여겨 볼 사항은 그 기원신화에서 찾을 수 있는데, 토착 집단인 세고브리기안(Segobrigians) 부족이 식민지를 세운 포카이아인을 처음부터 환영했고, 이 부족 지배자의 딸 집티스는(Gyptis)가 포카이아인의 수장 프로티스(Protis)와 결혼하였다고 한다.⁴²⁾ 이렇듯 외부인에 의한 조계지의 설치가 매우 우호적으로 이루어졌음을 알 수 있는데, 그 이유는 아마도 세고브리기안 부족이 해상 활동을 하지 않아 프랑스 지중해 해안선에 있는 가장 뛰어난 자연항구의 가치를 인식하기 못했기 때문이기도 하겠지만, 조계지의 설치로 토착 엘리트가 그리스산 사치품을 더 쉽게 확보할 수 있었던 점도 작용했을 것이다. 즉, 조계지의 설치에 대체로 타지까지 가서 새로운 본거지를 조성하는 집단이나, 자신의 영역 내에 외부인이 본거지를 조성하도록 허락하는 집단 모두의 이익에 부합하기 가능했을 것임을 명심할 필요가 있다.⁴³⁾

역소(port of trade)

‘A’와 ‘B’가 각자의 권한이 미치지 않는 제3의 장소로 각각의 대리인

41) 마살리아에 대한 자세한 내용은 다음 논문을 참고할 것: 고일홍(2016), 「고대 그리스 식민지 마살리아와 서부 할슈타트 권역의 문명 상호 교류 — 고고학적 자료를 중심으로」, 『역사와 담론』 78.

42) Pliny, *The Natural History* 3.34.6-35.1.

43) G. R. Tsetschladze (2002), “Ionians abroad”, *Greek Settlements in the Eastern Mediterranean and Greek Settlements in the Eastern Mediterranean and the Black Sea* (G. R. Tsetschladze & A. M. Snodgrass eds.), Oxford: Archaeopress.

을 보내어 물자를 교환하는 방식으로, 이러한 제3의 장소는 폴라니가 말한 중립적인 ‘교역 항구’(ports of trade)와 거의 동일한 개념으로 이해할 수 있다.⁴⁴⁾ 역소가 제 기능을 하기 위해서는 그곳의 중립성이 교역에 참여하는 모든 집단들의 합의와 노력을 통해 — 그것이 그들의 이익에 부합하기에 — 유지되어야 했다. 따라서 그러한 중립성을 나타내거나 보장하는 여러 가지 기제는 역소의 중요한 요소가 되겠다. 시리아의 해안가에 위치한 항구 마을이자 항구 도시 우가리트의 위성 마을인 미넬엘베이다(Minet el-Beida)는 이러한 중립적 ‘역소’의 대표적인 사례로 여겨지고 있다. 이곳에는 여러 지역에서 몰려든 상인들이 머무를 거주 구역이 뺄뺄이 조성되어 있었으며, 수입산 토기로 가득한 거대한 창고시설도 발견되어, 매우 활발한 경제 활동의 무대였을 것으로 추정된다. 이곳에 해상 교역과 관련된 여러 업무를 수행하는 다양한 출신의 사람들이 생활했음은 점토판 기록에 4개의 언어, 7가지 문자가 등장한다는 점을 통해 알 수 있고, 이곳이 우가리트의 관할 아래에 있지 않았음은 시가지의 구획 양상이 우가리트의 그것과 다르고, 또한 미넬엘베이다의 다양한 주민을 위한 별도의 신전과 별도의 매장지가 존재했다는 점을 통해 유추할 수 있다.⁴⁵⁾ 13개의 방으로 구성된 신전의 경우, 다수의 우물과 수로가 마련되어 있었는데, 우물과 복도와 방과 기둥 주변으로는 금은동 제품과 함께 미케네산 혹은 키프로스산 토기로 이루어진 봉헌물이 발견되어, 바다 너머에서 온 사람들의 종교적 행위가 일어났던 장소임을 알 수 있다.⁴⁶⁾ 이렇듯 미넬엘베이다 유적에서 확인된 이러한 물질적 증거를 통해 ‘역소’가 갖추어야 할 국제성과 자율성은 확인할 수 있다.

44) K. Polanyi (1963).

45) M. C. Astour (1970), “Ma’Hadu, the Harbor of Ugarit”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 13(1), p. 118.

46) F. A. Schaeffer (1930), “The French Excavations at Minet el Beida and Ras Shamra in Syria”, *Antiquity* 4, p. 461.

2.3. 10가지 ‘교환방식’의 중첩성

‘교환’이라는 과정은 여러 가지 관점에서 접근할 수 있다. 교환을 진행하는 주체에 초점을 맞출 수 있고, 물자가 교환되는 구체적인 메커니즘에 초점을 맞출 수 있고, 교환이 일어나는 장소에 초점을 맞출 수 있다. 위에서 살펴본 10가지 ‘교환방식’에서도 이러한 관점의 다양성이 포착된다. 즉, ‘노선하향식 교역’, ‘중개인 교역’ 모델의 핵심은 물자 교환의 메커니즘에, ‘경계지 호혜교환’, ‘역소’ 모델의 핵심은 교환 장소의 성격에, 그리고 ‘중심지 재분배’, ‘중심지 시장교환’ 모델의 핵심은 물자 교환을 주도하는 주체의 성격에 있다. 그런데 이렇듯 그 초점이 서로 다를 수 있기에, 하나의 해상교역 사례를 설명할 때 다수의 모델이 활용될 수 있다. 가령, 미케네 공전에서 출항하여 시리아의 항구 도시에 도착한 선박의 교역 과정을 살펴볼 때는 ‘중심지 재분배’, ‘대리인 교역’, ‘역소’ 모델로부터 힌트를 얻을 수 있다. 이렇듯, 렌프루가 제시한 10가지 ‘교환방식’이 반드시 상호 배타적인 것은 아니고, 따라서 중첩될 수 있음을 명심할 필요가 있다.

3. ‘항구’를 너머 — 선박과 해안가의 다양한 만남

3.1. 선박이 해안가를 만나는 지점 — 그 연구의 필요성

‘해상교류’는 네트워크의 측면에서 바라볼 뿐만 아니라, 그것을 수행한 인간 행위와 그 행위를 가능하게 한 물질문화의 측면에서도 바라보아야 할 것이다. 본고의 서두에서도 언급했듯이, 한국 고고학에서 해상교류 집단이나 선박, 물자 등에 대한 연구는 자료의 부족으로 깊이 진행되지 못하였으나, 그 연구의 필요성에 대한 인식은 존재한다. 하지만 선박

과 해안가가 만나는 지점들은 연구자들의 관심 밖에 놓여 있다. 이 지점들이 가지고 있는 다양성은 제대로 인식되지도 파악되지도 않은 채, 모든 논의는 ‘항구’라는 명칭 하나로 끝나고 있다.

그런데 그러기에는 선박과 해안가가 만나는 지점들의 성격은 너무나도 다양하다. 해변 그 자체가 그 지점이 될 수 있고, 인공시설이 설치된 항구가 그 지점이 될 수 있다. 선박이 이들 중 어느 지점에 머물게 되는지는 선박의 규모뿐만 아니라, 그 지점이 가지고 있는 기능에 의해서도 결정된다. 예를 들어, 선박은 화물 전체를 하역할 목적으로 육지에 도착할 수도 있지만, 긴 여정에서 생필품을 보충할 목적으로 육지에 도달할 수 있는데, 주지하다시피 전자와 후자의 도착 지점이 동일한 성격일 필요는 없다. 한편, 전자와 후자의 과정 속에서 동일한 제품이 육지로 전달되고 유통되다가 후대의 고고학자에 의해 발견될 수도 있지만, 그 동일한 ‘외래유물’을 동일한 해상교류 과정의 산물로 보다면 큰 오산일 것이다. 다시 말해, 바다를 건너 온 제품이 특정 지역으로 유입되는 시나리오에는 여러 가지가 있으며, 그 시나리오를 규정하는 요소 중 하나가 선박이 육지에 도달하게 된 정황일 것이다. 결국, 고대 한반도에서 일어났던 해상교류를 다각적으로 이해하고자 하는 본고의 목적과 관련해서는, 선박이 육지에 도달하게 되는 다양한 맥락들을 살펴보는 것이 중요할 것이고, 그 방법으로는 선박과 해안가의 만남이 일어나는 지점들이 얼마나 다양한지를 살펴보는 것이 유용할 것이다.

3.2. ‘정박지’, ‘항만’, 그리고 ‘항구’

선박과 해안가가 만나는 지점들을 두고 한국 학계에서는 ‘항만’과 ‘항구’를 구분하고 있다. 영문 ‘harbour’에 대응하는 개념인 ‘항만’은 자연항으로 갑(岬), 섬, 암초 등과 같은 천연 지형에 의해 선박이 안전하게 출입하고 정박할 수 있는 보호된 수역으로, 그리고 영문 ‘port’에 대응하는 개

념인 ‘항구’는 인공항으로 방파제, 안벽, 야적장 등 수륙연결 기능의 인공적 시설을 갖추고 있어서 승객 또는 화물의 하역 활동이 이루어지는 장소로 이해되고 있다.⁴⁷⁾ ‘항구’의 경우에는 고대로부터 사용된 해로를 다룰 때 그나마 언급된다. 하지만 ‘항만’에 관한 이야기는 거의 등장하지 않는다. 사실 한반도의 고대의 해양교류에서 중요한 역할을 했을 ‘연안 해로’에서는 위와 같이 정의된 ‘항구’ 외에도, 그러한 ‘항구’의 범주에는 포함시킬 수 없는 해안가의 소박한 지점들의 역할도 중요했을 것이다. 그런데 위의 정의를 수용한다면 이러한 소박한 지점들을 ‘항만’이라고 부를 수 있는 것도 아니라서, 그것을 지칭하는 적합한 개념어의 부재로 이 소박한 지점들은 논의 자체가 안 되고 있다. 이에 우리는 다른 분류 체계의 도움을 받을 수밖에 없다.

고대 지중해 해양교류를 다룬 연구에서 탈타론은 다음과 같은 분류 체계를 제안한 바 있다.⁴⁸⁾ 첫째, 배가 안전하게 정박할 수 있는 해안가에 모든 지점들을 ‘정박지’(anchorage)라고 정의하였다. 정박지의 경우, 인공적으로 제작된 지속성이 있는 구조물이 반드시 있어야 하는 것은 아니며, 오늘날에도 그러듯이 흔히 — 해상자원의 계절적 변동과 궤를 같이 하며 — 계절적으로 사용되었다. 둘째, 해상교통로 상에서 선박들이 주기적으로 정박하는 지점들을 ‘하버’(harbor)라고⁴⁹⁾ 정의하였다. 하버의 경우, 인공 시설물이 약간만 있거나 아예 없을 수도 있고, 방파제, 부두, 정교한 배수시설 등까지 갖추어져 있을 수 있는 것으로 보았다. 또한 배후 취락이 있는 경우도 있지만, 없는 경우도 있다. 이렇듯, ‘하버’의 범주에 포함되는 지점들의 스펙트럼이 가장 넓다. 셋째, 그 1차적 기능이 해

47) 한국민족문화대백과사전, “항만”, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/Index?contents_id=E0062390.

48) T. F. Tartaron (2013), p. 5.

49) 탈타론의 ‘harbour’를 ‘항만’으로 번역할 경우에는 앞서 살펴본 한국 기존의 분류 체계와 혼동될 수 것으로 우려되어, ‘하버’라는 명칭을 사용하도록 하겠다.

상 네트워크에서 중요한 거점이 되는 지점을 ‘항구’(port)라고 정의하였다. 항구의 경우, 그 배후에 ‘항구 취락’(port town)이 반드시 자리 잡고 있어야 하며, 그 항구 취락에는 항만 물자를 수용하기 위한 시설이 — 즉, 창고, 기록의 수단, 물자교환과 관련된 도구, 원자재 가공 시설, 내륙으로의 이동을 위한 교통시설, 선원이 단기적 혹은 장기적으로 머물 수 있는 숙박시설 등이 — 갖추어져 있어야 한다. 이렇듯 ‘정박지’가 가장 포괄적인 개념이고, ‘항구’가 가장 특수한 개념이며, 고대 해양교류에서 가장 많이 활용되었던 것은 ‘하버’일 것이다.

이처럼 ‘항구’(port)와 ‘하버’(harbor)를 구분한 탈타론의 분류안은 선박과 해안가가 만나는 지점들의 다양성에 초점을 맞추고자 하고, 또한 연안해로에 개입했을 지점들에 대한 논의를 이끌어내고자 하는 본고의 목적에는 매우 적절하다. 하지만 이러한 분류안이 서양 고고학에서 보편적으로 수용되고 있는 것은 아니며, 선박과 육지가 만나는 모든 지점을 ‘하버’(harbor)로 정의하며, 그러한 ‘하버’의 다의성을 다루는 연구자가 있는가 하면,⁵⁰⁾ ‘항구’(port)를 ‘선박과 해안가 사이에서 사람/물자의 이동이 일어나는 모든 장소로 정의한’ 다음, 그곳에서 일어나는 인간 행위의 단위와 종류에 따라 세분화를 진행하는 연구자도 있다.⁵¹⁾ 특히 후자의 경우는 한국 고고학에 시사하는 바가 많은데, ‘항구’를 교역이 주된 목적인 ‘교역항’(port of trade), 상업 활동이 거의 일어나지 않고 하루하루의 생계를 유지하기 위해 근해에서의 작업하는 배가 정박하는 ‘생계형 소형 항구’(small subsistence port), 외국에서 온 선박의 화물 및 탑승객에 대한 점검이 공식적으로 이루어지는 ‘통관항’(port of entry), 그리고 선박

50) A. Ratzlaff et. al. (2017), “The Plurality of Harbors at Caesarea: The Southern Anchorage in Late Antiquity”, *Journal of Maritime Archaeology* 12.

51) E. Pollard & E. B. Ichumbaki (2017), “Why Land Here? Ports and Harbors in Southeast Tanzania in the Early Second Millennium AD”, *The Journal of Island and Coastal Archaeology* 12, p. 466.

의 수리와 생필품의 확보 등을 목적으로 들르는 ‘기항지’(port of call)로 나누고 있다. 또한 ‘교역항’ 중에서 국제적 교역이 일어났던 항구에서는 특히 외국산 물품이 빈번하고, 세금의 지급이나 물자를 판매 및 재판매하는 행위로 인해 화폐의 유통이 활발하고, 큰 단위의 화물을 작은 단위로 나누는 행위가 일어나고, 축적된 부는 항구 취락의 건축물에 반영되고, 그 위치에 따라 ‘외항’(outport)의 기능까지 담당하는 것으로 보았다.⁵²⁾

이렇게 그 종류가 다양한 항구와 관련하여, 기존의 연구에서는 명확한 구조물이 있고 역사적 기록으로도 확인되는 항구들에 초점이 맞추어졌다면,⁵³⁾ 최근의 연구에서는 별다른 시설물을 갖추지 않고 연안을 따라 단거리 항해를 하던 선박들이 머물렀던 항구들이 부각되고 있다. 이러한 종류의 항구를 ‘기회주의적 항구’(opportunistic port)라고 부르며,⁵⁴⁾ 그것이 특히 앞장에서 살펴본 ‘노선하향식 교역’에 관여했던 것으로 보고 있다. 이러한 가능성은 기회주의적 항구 주변에서 발견된 토기의 원산지 연구 등을 통해 실증적으로 검증되기도 했다.⁵⁵⁾

마지막으로, 최근에 와서는 선박과 해안가가 만나는 모든 지점들을 ‘상륙지점’(landing site)이라고 정의하고, 그러한 지점들을 어떻게 고고학적으로 확인할 것인가에 대한 연구가 발트해 지역을 배경으로 진행되다 있다.⁵⁶⁾ 이 연구에 의하면 ‘상륙지점’은 해안가의 지형, 고지도에 반

52) E. Pollard & E. B. Ichumbaki (2017), pp. 466-7.

53) 예를 들어, D. J. Blackman (1982a), “Ancient harbours in the Mediterranean, part 1”, *International Journal of Nautical Archaeology* 11(2); D. J. Blackman (1982b), “Ancient harbours in the Mediterranean, part 2”, *International Journal of Nautical Archaeology* 11(3).

54) J. Leidwanger (2013), “Opportunistic Ports and Spaces of Exchange in Late Roman Cyprus”, *Journal of Maritime Archaeology* 8.

55) A. Ratzlaff et. al. (2017).

56) K. Ilves (2009), “Discovering Harbours? Reflection on the State and Development of Landing Site Studies in the Baltic Sea Region”, *Journal of Maritime Archaeology* 4.

영된 당시 문화 경관의 흔적들, 그리고 해안가 근처 매장지의 분포 양상을 통해 1차적으로 예측할 수 있고, 인산염 분석을 통해 검증할 수 있다. 결국 이러한 방법론적 지식이 널리 보급되고, 또한 소위 ‘항구’에 관한 인식이 확장된다면 선박과 해안가가 만나는 지점들에 대한 활발한 연구를 통해 고대 한반도의 해양교류에 대한 이해의 폭도 넓어질 수 있을 것이다.

4. 한반도 해상교류의 실제

본고에서 서양 고고학의 해상교류에 관한 이론적 논의들과 그것의 실제 사례들을 검토한 궁극적인 목적은 한국 학계 내에서 ‘해상교류’, ‘해상교섭’ 혹은 ‘해상교역’으로만 뭉뚱그려 설명되었던 현상들의 실체를 해체하여 그들 간의 ‘차이점’을 확인함으로써 고대 한반도의 해상교류에 관한 더 정제된 이해를 도모하기 위함이었다. 따라서 본장에서는 ‘국제무역항’으로 이해되고 있는 사천 늑도 유적과 ‘외래 유물’이 출토된 해남 군곡리를 비롯한 한반도 서남해 지역의 여러 유적들을 대상으로 이와 같은 시도를 진행해보도록 하겠다.

4.1. 원사시대 ‘국제무역항’ 늑도의 성격 검토

사천 늑도 유적⁵⁷⁾에서는 다양한 외래유물이 발견되어 그 중심연대인

57) 慶南考古學研究所(2003), 『勒島 貝塚.A地區』, 경남고고연구소; 慶南考古學研究所(2006), 『勒島 貝塚 II』, 경남고고연구소; 동아대학교박물관(2005), 『늑도유적C1』, 동아대학교박물관; 동아문화연구원사천시(2006), 『사천늑도진입로 개설구간내 문화유적발굴 조사보고서』, 동아문화연구원; 부산대학교박물관(1989), 『늑도주거지』, 부산대학교박물관; 부산대학교박물관(2004) 『늑도 패총과 분묘군』, 부산대학교박물관; 이재현(2008), “원삼국시대 남해안 해상교류 시스템 — 늑도유적의 발굴성과와 연구과제를 중심으로”, 『대구사학』 91.

초기철기시대 동안 중국, 낙랑, 일본 등으로부터 물자가 유입된 ‘국제무역항’으로 기능했던 것으로 여겨지고 있다.⁵⁸⁾ 다만 녹도가 동아시아 국제무역 네트워크 속에서 어떠한 역할을 했는지에 대해서는 의견이 분분하다. 즉, 녹도인들이 독립적으로 교역을 중계했다는 의견, 녹도인들이 본토 내륙의 철 생산 집단들의 관리·통제를 받았다는 의견, 녹도인들이 교역품의 생산에도 관여했다는 의견 등이 제시된 바 있다.⁵⁹⁾ 이 문제와 관련해서 본고에서는 앞서 살펴본 ‘역소’ 개념의 도움을 받아 국제무역항으로서 녹도의 실체에 한발 다가서고자 한다.

녹도를 ‘국제무역항’으로 보는 근거 중 몇 가지에 대해서는 좀 더 심층적으로 살펴볼 필요가 있다. 첫째, 녹도에서 발견된 야요이계 토기 중에는 단도 마연된 죠노코식 및 스구식 옹형과 호형 토기가 포함되어 있는데, 일본에서는 이 토기들이 흔히 분묘나 우물, 제사유구에서 출토된다고 한다.⁶⁰⁾ 또한 녹도 출토 야요이계 토기 중 하지키계 및 스에키 굽다리접시와 뚜껑은⁶¹⁾ 교역 물자를 담았던 용기로 보기 어렵고 그 자체가 교역품이었을 가능성도 낮아 역시 제사 목적으로 사용되었던 것으로 보인다. 아울러 녹도에서 발견된 인면형 토제품 및 토우의 인물 표현 방식은 일본 이키섬 하루노쓰지 유적의 인면형 석제품이나 일본 고분시대 토제상의 그것과 유사한 측면이 많은데,⁶²⁾ 인면형 토제품 및 토우는 제사와 같은 종교적 행위의 일환으로 사용되었을 것으로 이해되고 있다. 따

58) 녹도 유적에 대한 성격 규정에 있어서 ‘국제무역항’이라는 용어를 중심으로 내세우고 있는 연구로는 다음 사례들이 있다: 방민규(2012), 「고고학 발굴성과를 통해 본 고대 한반도 남해안지역의 대외교류」, 『전통문화연구』 10, p. 106; 국립진주박물관(2016), 『국제무역항 녹도와 하루노쓰지』.

59) 高久建二(2016), 「녹도유적의 외래계 유물로 본 대외교류」, 『국제무역항 녹도와 하루노쓰지』, p. 213.

60) 방민규(2012), p. 98.

61) 高久建二(2016), p. 219.

62) 국립진주박물관(2016), pp. 190-2.

라서 늑도 유적에서는 소위 ‘토착민’인 아닌 ‘이방인’의 종교 행위가 활발하게 이루어졌음을 알 수 있다. 둘째, 늑도에서는 많은 무덤이 발견되었는데, 시신들은 신전장, 굴장, 복장 등 다양한 자세로 매장되었다. 이러한 매장 자세의 다양성은 그 자체도 유의미하지만, 한반도에서는 보이지 않으나 동남아시아에서는 널리 사용되었던 ‘복장’(즉, 엎드린 상태로 묻는 것)이 확인된다는 점은 많은 시사점을 제공한다. 이는 늑도 인골의 미토콘드리아 DNA 염기 서열이 인도네시아인과 높은 관련성을 보인다는 연구 결과와도 일맥상통하는 것으로,⁶³⁾ 늑도에서 다양한 출신지의 사람들을 위한 매장 공간이 있었음을 알 수 있다. 셋째, 늑도의 주거지들은 규모가 그다지 크지 않으며 흥미롭게도 일부는 내부 온돌 시설을 갖추고 있다. 이러한 온돌 시설은 연해주 등 동북지역에서 사용되던 것으로, 당시 한반도 남부지역에서는 늑도에서만 확인되었다.⁶⁴⁾ 이러한 온돌 시설의 존재는 매우 의미심장한데, 그 이유는 단순히 동북지역 주민과의 접촉을 나타내서가 아니라, 그들의 생활습관에 맞추어진 일상공간이 존재했음을 의미하기 때문이다.

상기의 사실들은 이미 널리 공유되고 있으며, 늑도를 ‘국제무역항’으로 보는 해석에 기여하고 있다. 하지만 늑도의 이러한 국제적 성격은 그곳의 독립성을 부정하고, 늑도 주민들을 본토에 있는 모종의 배후 집단에 귀속시키는 근거로 작용하기도 한다. 왜냐하면 늑도라는 섬의 규모나 그곳의 생산력을 감안하면, 늑도 주민들이 대규모의 국제적 교역을 주도하거나 관장했을 가능성이 희박하다는 결론에 도달하게 되기 때문이다. 그 결과 “이와 같은 [국제적인] 장거리 교역을 늑도 집단만이 독점했을 것이라고 생각하기는 어렵고 장거리 교역을 배후에서 주도하고 교역품을 재분배하는 취락, 즉 거점 취락은 사천, 고성지역의 육지 쪽에 존재했을 것이라고 추정한다”⁶⁵⁾와 같은 주장이 제기되기도 한다. 이와 같은 의

63) 방민규(2012), p. 106.

64) 방민규(2012), p. 105.

전에서 핵심 키워드는 ‘독점’으로, 국제무역항의 무대였던 늑도가 모종의 세력에 의해서 ‘독점’되었을 것이라는 생각이 기저에 깔려 있다. 하지만 시각의 전환이 일어난다면 늑도의 성격에 대한 새로운 이해가 가능해지는데, 이러한 전환의 열쇠가 될 수 있는 것이 앞서 살펴본 ‘역소’ 개념이다.

여러 지역에서 출발한 선박들은 왜 하필이면 늑도에서 물자를 활발하게 교환했던 것일까? 여러 가지 가설을 제시할 수 있겠지만 필자는 늑도의 지정학적 위치에 주목하고자 한다. 늑도는 그곳에서의 교역에 참여했던 다양한 집단들이 모이기에 적합한 위치에 자리 잡고 있는데, 이는 다시 말해 여러 집단의 해상활동 권역들이 만나는 지점에 — 곧 모든 권역들의 ‘경계지’에 해당되는 지점에 — 늑도가 있다는 것이기도 하다. 특히 한반도 본토와의 지리적 관계를 보면 늑도의 ‘경계적’ 성격은 더욱 더 부각된다. 결국, 늑도는 이곳에서 교역했던 모든 집단들에게 ‘제3의 장소’를 제공했던 것으로 볼 수 있는데, ‘제3의 장소’에서 진행된 이와 같은 국제적 규모의 교역은 앞서 살펴본 ‘역소’ 교역 모델과 일맥상통한다. 특히 미넬엘베이다의 사례를 통해 고고학적으로 확인 가능한 역소의 특징으로는 다양한 집단에 의해 행해지는 종교적 의례, 다양한 집단을 위한 매장지의 존재, 다양한 집단을 위한 숙박시설 등임을 파악하였는데, 주지하다시피 이러한 요소들은 늑도에서도 확인된다. 따라서 늑도가 그 경계지적 성격으로 인하여 누구나 자유롭게 와서 교역을 할 수 있는 중립적인 성격의 ‘역소’로 성장하였고, 이렇듯 중립적인 교역의 장소였기에 다양한 지역에서 온 사람들이 그곳에서 머물고 또한 삶을 마감했던 것으로 생각할 수 있다.

결국 늑도를 이와 같은 방식으로 바라보게 된다면, 굳이 육지의 배후 세력을 내세울 필요가 없으며, 이는 실제 고고학 자료와도 잘 맞아 떨어진다. 왜냐하면 사실 늑도에서는 엘리트 집단의 흔적을 찾아보기가 어렵

다. 예를 들어, ‘A지구 가-100호 동검묘’는 지금까지 늑도에서 유일하게 발견된 세형동검 출토 무덤으로, 관옥, 철촉, 소형장경호, 골제 작살이 함께 출토되었다. 하지만 늑도에서는 매우 드물게 부장품이 세트로 매납되었다는 점을 제외하고는 매장지 내 무덤의 위치나 무덤의 시설 등에서는 다른 무덤들과 구별되는 그 어떠한 특이점도 찾아볼 수 없다.⁶⁶⁾ 따라서 이 동검묘는 늑도 내에서 지배적 위치에 있던 사람의 무덤으로 보기 보다는, 금속 제품을 쉽게 접했던 사람의 무덤으로 볼 수도 있을 것이다. 또한 역시 세형동검이 출토된 ‘B지구 가-245호 주거지’의 경우에도⁶⁷⁾ 비록 주조 철부, 철제 저울추, 석제 벼루, 이형 소형 모형토기 등 독특한 유물이 다량으로 출토되었지만, 주거지의 규모, 시설, 입지 등에 있어서는 늑도의 여타 주거지와 큰 차이가 없다.⁶⁸⁾ 보고자는 이 주거지가 늑도에서 가장 계층이 높은 집단에 의해 사용되었던 것으로 보고 있으나, 이 주거지가 화재로 폐기된 점을 감안하면 눈에 띄는 유물 구성이 차별적인 자료 보존의 결과일 수 있고, 그렇다면 이 주거지만을 통해 늑도의 엘리트 집단의 존재를 상정하기란 어렵다. 이렇듯 늑도의 무덤 자료과 주거지 자료에서는 비록 다양성은 보이지만 계층적 차별화는 그다지 잘 보이지 않는다. 따라서 늑도에서의 국제 무역은 특정 정치 세력의 독점 아래 이루어졌기 보다는, 중립적인 공간에서의 상호조정을 통해 이루어졌을 가능성이 높다.

4.2. 서남해안 지역권에서의 해상활동의 실체

낙랑군의 설치를 계기로 낙랑·중국계 문물은 한반도의 서해안과 남해안을 따라서 유입되었는데, 특히 강 하류 지역이나 도서 지역에서 이

66) 경남고고연구소(2006), p. 33.

67) 보고서가 아직 발간되지 않아 정확한 양상은 파악하기 어렵다.

68) 국립진주박물관(2016), p. 154.

러한 낙랑·중국계 유물이 발견된 경우에는 그 지역 집단이 서해안-남해안을 따라 이어진 해상 교류 네트워크에 편입되었던 것으로 여겨지고 있다. 해남 군곡리, 광주 신창동, 광주 복룡동, 여수 거문도, 제주 종달리, 사천 늑도 등이 그 사례에 해당된다.⁶⁹⁾ 또한 한발 더 나아가 호남의 토착 집단들이 “...서해안 통로를 통해서 낙랑을 경유하여 중국지역과 교류하였음을 알 수 있다”⁷⁰⁾와 같은 주장이 제기되기도 한다.

그러나 위에서 살펴보았듯이, 외래유물의 유입은 다양한 교환방식을 통해 이루어질 수 있으며, 교환에 참여했던 양측 모두가 물자의 해상 이동에 적극적으로 관여했던 것은 아니다. 상기의 유적들에서 발견된 외래 유물은 모두 서남해안 해상교류 네트워크의 산물로 볼 수는 있지만, 그것이 해당 유적에 도달할 수 있도록 작동한 교환방식은 서로 다를 수 있다. 우선 낙랑과 사천 늑도 사이에서 진행된 해상 교역은 위에서 살펴본 ‘대리인 교역’ 유사했던 것으로 볼 수 있다.⁷¹⁾ 즉, 낙랑에서 출항한 선박은 뚜렷한 목적을 가지고 늑도로 향했던 것이고, 한경과 중국 화폐는 그러한 뚜렷한 목적을 염두에 둔 교역의 대상물이었을 가능성이 있다.

한편, 늑도와 낙랑을 오가는 선박들은 한반도의 서남해안 해역을 통과했으나, 서남해안 지역권으로 유입된 화폐와 낙랑계 유물이 해역을 통과한 이 선박들로부터 직접 확보했는지는 또 다른 문제이다. 즉, 일각에서는 늑도와 해남 군곡리 패총을 동등한 성격의 對낙랑 해상교역의 거점으로 보고 있으나,⁷²⁾ 서남해안 지역권의 정치체들이 중국과 직접적으로 교

69) 한국문화재조사연구기관협회(2011), 『한국출토외래유물 1』, 한국문화재조사연구기관협회.

70) 최성락(2013), 「제3장 가야와 영산강 유역의 해양활동, 제2절 고대 영산강유역의 해양활동」, 『한국해양사』, p. 233.

71) 낙랑과 진변한 사이의 교역은 흔히 ‘조공무역’ 혹은 ‘사행무역’으로 이해되고 있는데(김병준(2011)), 기원전후까지 늑도에서 확인되는 낙랑의 흔적들에 대해서는 이와는 별도의 방식으로 접근할 필요가 있다.

72) 강봉룡(2010), 「고대 동아시아 연안항로와 영산강·낙동강유역의 동향 — 4세기

류했음을 보여주는 확실한 증거는 기원후 3세기 대에 나타나고 있다. 즉, 『진서』 ‘장화전’의 동이마한신미제국(東夷馬韓新彌諸國) 기사의 내용에 의하면 마한 국가들이 진(晉)에 처음으로 조공을 바친 것은 282년이다.⁷³⁾ 따라서 군곡리의 경우 녹도가 국제무역항으로서의 기능을 유지했던 기원전후 무렵까지는 물론 그 이후에도 한동안 對낙랑 해상교역의 거점으로 기능했다고 볼 근거는 없다. 실제로 군곡리에서 발견된 확실한 중국·낙랑계 유물은 화천 1점에 불과하다.⁷⁴⁾ 또한 아직까지 군곡리에서는 탈타론의 분류체계에서의 ‘하버’ 이상의 규모로, 배후에 항구 취락이 있는 ‘항구’로 볼 수 있는 지점은 확인되지 않았다. 그렇다면 군곡리를 비롯하여 복룡동, 거문도, 종달리 등에서 발견된 화폐를 어떻게 이해할 수 있는가? 서남해안 지역권 내에서는 연안해로를 따른 단거리 항해가 ‘기회주의적 항구’를 활용하며 자주 일어났을 것이며, 그 과정에 ‘노선하향식 교역’이 일어났을 가능성이 높다. 물론 중국 화폐는 일반 물자와는 그 성격이 달라, 노선하향식 교역을 통해 그것이 교환되었을 가능성에 대해서는 좀 더 고민해보아야 하겠다. 하지만 최소한 낙랑에서 출발한 선박와의 대등한 교역을 통해 중국 화폐가 서남해안 지역권 내에서 유입되었을 가능성은 낮아 보인다.

마지막으로, 해남 군곡리, 광주 평동, 신창동에서 발견된 야요이토기는 일본열도와 해상 교역의 증거로, 그리고 나주 구기촌 9호 무덤 출토 우각형동기와 1호 무덤 출토 팽이형철기는 영남 지역과의 해상 교역의 증거로 여겨지고 있다.⁷⁵⁾ 그런데 과연 “... 영산강·서남해안권은 중국-

이전을 중심으로», 『도서문화』 36.

73) 강봉룡(2007), 「무령왕대의 정치적 안정과 국력회복」, 『웅진도읍기의 백제』, p. 254.

74) 木浦大學校博物館·全羅南道海南郡(1987), 『海南 郡谷里 貝塚 I』, 木浦大學校博物館學術叢書.

75) 김규정(2017), 「호남지역 마한성립기 대외교류」, 『야외고고학』 29, pp. 25-8.

한반도-일본열도를 연결하는 해상 교역로를 통해 활발한 교류가 이루어진다. 연대는 기원전 1세기~기원후 2세기에 해당된다”⁷⁶⁾라고 보는 것이 타당한가? 필자가 보기에 서남해안 집단들과 영남지방 및 일본열도 집단들이 서로 오고 가는 해상교류는 상정할 수 있다. 하지만 그러한 해상교류가 가령 일본과 서남해안 집단들 사이의 ‘호혜교환’의 모습이었는지, 일본에서 출항한 선박에 의한 ‘자유 중개인 교역’의 모습이었는지, 아니면 그 여러 집단들 사이에서 진행된 ‘노선하향식 교역’의 모습이었는지 등은 앞으로 더 살펴보아야 할 문제이다.

5. 맺음말

필자는 한반도의 고대 해상교류에 대한 논의가 답보 상태가 머물러 있는 이유가 자료의 부재뿐만 아니라 ‘해상교류’라는 과정에 대한 이론적 이해가 부족하기 때문이라는 문제의식을 가지고 연구를 시작하였다. 따라서 새로운 시각을 기반으로 한 연구를 진행하기 위한 해석적 틀을 제시했던 본고는 한반도의 고대 해상교류에 대한 심화된 이해의 확보라는 필자의 궁극적인 연구목표에 도달하기 위한 첫 번째 디딤돌과 같은 성격을 지닌다. 물론 이러한 이론적 검토를 진행하는 과정에서 동아시아 국제무역 네트워크 속에서 늑도의 역할과, 한반도 서남해안 지역의 여러 유적들에 외래 유물들이 해로를 통해 도달하게 된 메커니즘에 대해 한층 더 정제된 이해를 확보할 수 있었다. 또한 선박과 육지가 만나는 지점들의 다양성에 대한 인식은 한반도 서남해안 지역에 존재했을 ‘항구’들의 형태적 및 기능적 다양성과, 서남해안 지역에서 다수의 해상 교역 네트워크들이 중첩되어 작동했을 가능성에 대해 타진할 수 있게 하였다. 하

76) 김규정(2017), p. 32.

지만 한반도에서 출토된 고고학적 증거를 활용한 이 방면의 실증적 연구가 분명히 더 심화될 필요가 있는데, 이는 지면의 한계 등으로 인하여 본고에서 진행할 수 있는 작업은 아니었다. 따라서 필자는 다른 지면을 통해 본고에서 논의된 연구를 발전시켜 나갈 예정이며, 차후에는 해양교류를 주도했던 다양한 — 즉, 그 출발지뿐만 아니라 그 단위에서도 다양한 — 집단들에 대한 파악과, 당시에 운용되었던 다양한 구조와 규모의 선박에 대한 이해, 그리고 교류의 대상이 된 물자에 대한 심층적 분석까지 포함할 예정이다. 특히 물자와 관련해서는 ‘교역’만을 따로 놓고 볼 수 없기에, 궁극적으로는 ‘생산-유통-소비’의 과정 역시 해상교류 담론에 포함시키고자 한다.

참고문헌

- 강봉룡(2010), 「고대 동아시아 연안항로와 영산강·낙동강유역의 동향 — 4세기 이전을 중심으로」, 『도서문화』 36.
- _____ (2007), 「무령왕대의 정치적 안정과 국력회복」, 『웅진도읍기의 백제』, p. 254.
- 慶南考古學研究所(2006), 『勒島 貝塚 II』, 경남고고연구소.
- _____ (2003), 『勒島 貝塚.A地區』, 경남고고연구소.
- 고일홍(2016), 「고대 그리스 식민지 마살리아와 서부 할슈타트 권역의 문명 상호 교류 — 고고학적 자료를 중심으로」, 『역사와 담론』 78, 호서사학회.
- 국립진주박물관(2016), 『국제무역항 늑도와 하루노쓰지』.
- 김규정(2017), 「호남지역 마한성립기 대외교류」, 『야외고고학』 29.
- 김병준(2011), 「돈황 현천치한간에 보이는 한대 변경무역 — 삼한과 낙랑군의 교역과 관련하여 —」, 『한국출토외래유물』 2. 한국문화재조사연구기관 협회.
- 동아대학교박물관(2005), 『늑도유적C1』, 동아대학교박물관.
- 동아문화연구원사천시(2006), 『사천늑도진입로 개설구간내 문화유적발굴 조사 보고서』, 동아문화연구원.
- 木浦大學校博物館·全羅南道海南郡(1987), 『海南 郡谷里 貝塚 I』, 木浦大學校博物館學術叢書.
- 방민규(2012), 「고고학 발굴성과를 통해 본 고대 한반도 남해안지역의 대외교류」, 『전통문화연구』 10.
- 부산대학교박물관(2004), 『늑도 패총과 분묘군』, 부산대학교박물관 .
- _____ (1989), 『늑도주거지』, 부산대학교박물관.
- 李基白(1988), 「第1回 環黃海 韓中交涉史研究심포지움 歷史考古學部門 開會辭」, 『진단학보』 66, 진단학회.
- 이재현(2008), “원삼국시대 남해안 해상교류 시스템 — 늑도유적의 발굴성과와 연구과제를 중심으로” , 『대구사학』 91.
- 제레미 사블로프 · 램버그 칼롭스키 편저, 오영찬 · 조대연 역(2011), 『古代文明과 交易』, 진주: 考古.

- 조대연(2011), 「선사시대 교역에 대한 연구사례 검토 — 후기 청동기시대의 동지중해 난파선 자료에 대한 연구를 중심으로 —」, 『호남고고학보』 31, 호남고고학회.
- 콜린 렌프류·폴 반 공저, 이희준 역(2006), 『현대 고고학의 이해』, 서울: 사회평론.
- 최성락(2013), 「제3장 가야와 영산강 유역의 해양활동, 제2절 고대 영산강유역의 해양활동」, 『한국해양사』, p. 233.
- 한국문화재조사연구기관협회(2011), 『한국출토외래유물 1』, 한국문화재조사연구기관협회.
- 한국민족문화대백과사전, “항만”, http://encykorea.aks.ac.kr/Contents/Index?contents_id=E0062390.
- 한국해양재단(2013), 『한국해양사 I 선사·고대』, 서울: 한문화사.
- _____ (2013), 『한국해양사 II 남북국시대』, 서울: 한문화사.
- _____ (2013), 『한국해양사 III 고려시대』, 서울: 한문화사.
- 高久建二(2016), 「늑도유적의 외래계 유물로 본 대외교류」, 『국제무역항 늑도와 하루노쓰지』.
- Astour, M. C. (1970), “Ma’Hadu, the Harbor of Ugarit”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 13(1), Brill Academic Publishers.
- Bass, G. F. (1991). “Evidence of Trade from Bronze Age Shipwrecks,” *Bronze Age Trade in the Mediterranean*, SIMA 90 (ed. N. H. Gale), Goteborg: Paul Astroms Forlag.
- Blackman, D. J. (1982a), “Ancient harbours in the Mediterranean, part 1”, *International Journal of Nautical Archaeology* 11(2), Wiley Blackwell Publishing Ltd.
- _____ (1982b), “Ancient harbours in the Mediterranean, part 2”, *International Journal of Nautical Archaeology* 11(3), Wiley Blackwell Publishing Ltd.
- Feinman, G. M. and C. P. Garraty (2010), “Preindustrial Markets and Marketing: Archaeological Perspectives”, *Annual Review of Anthropology* 39, Annual Reviews.

- Glover, I. C. (2000), “The Southern Silk Road: Archaeological Evidence of Early Trade between India and Southeast Asia”, *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce* (ed. V. Elisseeff), New York: UNESCO/Berghan Books.
- Halstead, P. (2007), “Toward a Model of Mycenaean Palatial Mobilization”, *Rethinking Mycenaean Palaces II. 2nd rev.* (eds. M. L. Galaty and W. A. Parkinson), Los Angeles: Cotsen Institute of Archaeology.
- _____ (1988), “On Redistribution and the Origin of Minoan-Mycenaean Palatial Economies”, *Problems in Greek Prehistory* (eds. E. B. French and K. A. Wardle), Bristol: Bristol Classical Press.
- Hankey, V. (1967), “Mycenaean Pottery as Evidence in the Middle East. Notes on Finds Since 1951”, *Annual of the British School at Athens* 62, Cambridge : Cambridge University Press.
- Herodotus, *The Histories, Vol. 1, Book IV*, Section 196 (Trans. by G. C. Macaulay). London: Macmillan.
- Hirschfeld, N. E. (2009), “The Many Ways between late Bronze Age Aegeans and Levants”, *BAAL Hors-Serie* 6, Liban: Direction générale des antiquités.
- _____ (1996), “Cypriots in the Mycenaean Aegean”, *Atti e memorie del Secondo Congresso Internazionale di Micenologia Vol. 1* (eds. E. De Miro, L. Godart, and A. Sacconi), Italy: Gruppo Editoriale Internazionale.
- Ilves, K. (2009), “Discovering Harbours? Reflection on the State and Development of Landsing Site Studies in the Baltic Sea Region”, *Journal of Maritime Archaeology* 4, Wiley Blackwell Publishing Ltd.
- Leidwanger, J. (2013), “Opportunistic Ports and Spaces of Exchange in Late Roman Cyprus”, *Journal of Maritime Archaeology* 8, Wiley Blackwell Publishing Ltd.
- Moore, P. R. (2012), Procurement and Cultural Distribution of Obsidian in Northern New Zealand, *Journal of Pacific Archaeology* 3(2), New Zealand Archaeological Association.
- P. F. de Moraes Farias (1974), “Silent Trade: Myth and Historical Evidence”, *History in Africa* 1.

- Parkinson, W. A. (2007), “Chipping Away at a Mycenaean Economy: Obsidian Exchange, Linear B, and “Palatial Control” in Late Bronze Age Messenia”, *Rethinking Mycenaean Palaces II, Revised and Expanded Edition, Monograph Series, Number 60* (eds. M. L. Galaty and W. A. Parkinson), Los Angeles: UCLA Cotsen Institute of Archaeology.
- Parkinson, W. A., Nakassis, D. and M. L. Galaty. (2013), “Crafts, Specialists, and Markets in Mycenaean Greece”, *American Journal of Archaeology* 117 (3), Archaeological Institute of America.
- Pliny, *The Natural History* 3. 34.6-35.1.
- Polanyi, K. (1963), “Ports of Trade in Early Societies” *Journal of Economic History* 23(1), Cambridge: Cambridge University Press.
- Pollard, E. and E. B. Ichumbaki (2017), “Why Land Here? Ports and Harbors in Southeast Tanzania in the Early Second Millennium AD”, *The Journal of Island and Coastal Archaeology* 12, Taylor and Francis.
- Polanyi, K. (1963), “Ports of Trade in Early Societies” *Journal of Economic History* 23(1).
- Pulak, C. (2008), “The Uluburn Shipwreck and Late Bronze Age Trade”, *Beyond Babylon: Art, Trade, and Diplomacy in the Second Millennium B.C.* (eds. J. Aruz, K. Benzel & J. M. Evans), New York: Metropolitan Museum of Art.
- Ratzlaff, A. et. al. (2017), “The Plurality of Harbors at Caesarea: The Southern Anchorage in Late Antiquity”, *Journal of Maritime Archaeology*, Springer.
- Renfrew, C., Cann, J. R. and J. E. Dixon (1965), “Obsidian in the Aegean”, *Annual of the British School of Archaeology at Athens* 60, Cambridge : Cambridge University Press.
- Renfrew, C. (1975), “Trade as Action at Distance: Questions of Integration and Communication”, *Ancient Civilization and Trade* (eds. J. A. Sabloff & C.C. Lamberg-Karlovsky), Albuquerque: University of New Mexico Press.
- _____ (1972), *The Emergence of Civilisation — The Cyclades and the Aegean in the Third Millennium BC*, London: Methuen.

- Renfrew, C. (2011), *The Emergence of Civilisation: The Cyclades and the Aegean in the Third Millennium BC (2nd Edition)*, Oxford: Oxbow.
- Renfrew, C., Dixon, J. E. and J. R. Cann (1968), “Further analyses of Near Eastern Obsidians”, *Proceedings of the Prehistoric Society*, 34, Cambridge: Cambridge University Press.
- Schaeffer, F. A. (1930), “The French Excavations at Minet el Beida and Ras Shamra in Syria”, *Antiquity* 4, Cambridge: Cambridge University Press.
- Tartaron, T. F. (2013), *Maritime Networks in the Mycenaean World*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Torrence, F. (1984), Monopoly or direct access? Industrial organization at the Melos obsidian quarries, *Prehistoric Quarries and Lithic Production* (eds. J. E. Ericson & B. A. Purdy), Cambridge: Cambridge University Press.
- Tsetskhladze, G. R. (2002), “Ionians abroad”, *Greek Settlements in the Eastern Mediterranean and Greek Settlements in the Eastern Mediterranean and the Black Sea* (eds. G. R. Tsetskhladze & A. M. Snodgrass), Oxford: Archaeopress.

원고 접수일: 2018년 4월 8일

심사 완료일: 2018년 4월 27일

게재 확정일: 2018년 5월 2일

ABSTRACT

Towards a New Understanding of
Maritime Exchange in Ancient Korea:
with Focus on Theoretical Implications

Ko, Ilhong*

Studies on maritime exchange in ancient Korea must also take into account the exchange networks that structured maritime exchange, as well as the human practices that reproduced those networks. In other to do so, Renfrew's 'modes of exchange' were examined in order to examine the various dynamics that are involved in such networks. In addition, the ways in which these 'modes of exchange' may appear when applied to the seas were considered using case studies from the Mediterranean region. It was found that 'down-the-line-trade' and 'port of trade' models were particularly useful when dealing with the issue of maritime exchange in ancient Korea. Examination was also carried out on landing points, a topic that has not been discussed fully in Korean archaeology. Tartaron's definitions of 'anchorage', 'harbour', and 'port' were introduced as a useful method of bringing to light the diverse nature of such landing points. Finally, the theoretical and empirical implications obtained through these examinations

* Research Fellow, Seoul National University Asia Center (SNUAC)

were used to reconsider the nature of the ‘international trading port’ on Neukdo Island and of the sites found along the southwestern and southern coastal regions were goods that arrived via maritime trade have been found. It was argued that the same types of foreign artifacts found at the two different sites represented two different modes of maritime exchange.

