

“福船”과 福建海商에 관한 研究

崔云峰* · 于耀東**

* 中國 集美大學校, ** 中國 上海海事大學校

A Study on Fujian Ships and Fujian Maritime Merchants

Yun-Feng Cui* · Yao-Dong Yu**

* Jimei University of China, ** Shanghai Maritime University of China

요 약: 중국 동남연해에 거주하고 있는 福建地域 거주민들은 일찍부터 배를 건조하여 바다에 나가 고기를 잡았다. 따라서 그들은 풍부한 항해경험을 쌓았으며, 이는 대규모적인 해외무역을 진행할 수 있는 기초를 닦았다. 중국 당나라시기 동남연해에 거주하던 福建地域 거주민들은 생산력의 발전과 더불어 福建地域을 떠나 해외로 진출하여 해외무역에 종사하였다. 송원시기 福建地域의 해외교통이 비약적인 발전을 가져왔으며, 紳商, 船商, 散商, 선원 및 華僑商人들로 구성된 福建地域의 해상들은 빠르고 안전하며, 순조롭게 목적지에 도착할 수 있는 福船을 이용하여 해외무역에 종사하였다. 福船은 福建海商들로 하여금 시간을 단축하고 상업기회를 신속하게 잡을 수 있어 무역의 성공률을 높이고 자금이용률을 높였다. 따라서 福船해상들은 신속한 발전을 가져왔으며, 발자취는 동아시아, 남아시아, 서아시아 및 아프리카 동부지역까지 이르렀다. 본 연구에서는 福建海商의 발생원인과 무역현황 및 해외무역에서 결정적인 역할을 한 福船에 대하여 논술하려고 한다.

핵심 용어: 中國福建 福船 福建海商 海外貿易

Abstract: The people who lived in Fujian district along the south-eastern coast of China long ago began to construct ships and go fishing. For this reason, they grasped sound navigation skills and gained rich navigation experience. These skills and experience laid basis for the following large-scale overseas trade. In the Tang dynasty, with the development of economy, the people who lived in Fujian district started to leave home town and engage in overseas trade. In the Song dynasty and the Yuan dynasty, with the fast development of overseas communication, more and more Fujian maritime merchants, navigating the Fujian ships which were safe, fast and could arrive at destination on time, engaged in overseas trade. The Fujian ships made it possible for the Fujian maritime merchants to shorten trade time, catch business opportunity, level up the chance of success in trade and make full use of capital. As a result of this, Fujian maritime merchants gained fast development and they reached far areas such as eastern Asia, south-eastern Asia, southern Asia, and eastern Africa. This study deals with the issues such as the reasons for the development of Fujian maritime merchants, the trade engaged in by Fujian maritime merchants, the Fujian ships which played a decisive role in the overseas trade of Fujian maritime merchants.

Key words: Fujian district of China, Fujian ships, Fujian maritime merchants, Overseas trade.

1. 서 론

福建省은 중국 동남연해에 위치하여 있으며, 일찍부터 東越 이라고 불렀다. 비록 당나라이전 福建省의 일부 거주민들이 해외로 진출하여 해외무역을 진행하였지만 그것은 다만 개별적인 현상에 불과하였다. 당나라이후 생산력의 발전과 더불어 중국 동남연해에 거주하는 福建地域 거주민들은 부분히 福建地域을 떠나 해외로 진출하여 해외무역에 종사하였다. 송원시기에 이르러 福建地域의 해외교통이 비약적으로 발전함에 따라 해외무역에서 福建海商들이 주도적 지위를 차지하게 되었으며, 그 발자취는 동아시아, 동남아시아, 남아시아, 서아시아

및 아프리카동부지역까지 이르렀다. 명나라시기 福建地域의 해외교통이 점차적으로 쇠퇴되었지만 여전히 많은 해상들이 세계 각지에서 해외무역에 종사하였다. 이들이 해외로 수출하여 간 중국의 각종 물품과 선진적인 생산기술은 해외 여러 나라 사람들의 생활을 풍부히 하였으며, 해당지역의 생산력 발전을 추진하였다. 또한 이들을 통하여 중국으로 수입된 각종 물품과 식물은 福建地域뿐만 아니라 중국인들의 생활을 풍부히 하였으며, 福建地域과 중국의 농업을 추진하였다.

본 연구에서는 福建海商이 나타나게 된 원인 및 그들의 해외무역에서 결정적인 역할을 한 福船에 대하여 초보적인 연구를 진행하려고 한다.

* 대표저자: 정희원, hhhcyf@hanmail.net, 13110593998

** 정희원: ydong888@yahoo.com.cn, 13391008481

2. 福建海商의 출현원인

福建地域은 중국 동남연해에 위치하고 있으며, 그 지리적 특징은 삼면이 산으로 둘러 쌓여있고 한 면이 바다와 인접하여 있다. 이러한 지리특징으로 하여 福建地域 거주민들은 생계를 위하여 예로부터 바다로 진출하여 고기를 잡고 무역을 진행하였다. 福建海商이 출현원인은 대체로 세 가지로 나눌 수 있다.

1) 땅이 적고 인구가 많다. 송원시기 福建地域의 주요한 특징은, 경작지 면적이 적은 반면 인구가 상대적으로 많았다. 福建地域의 서부에는 해발 높이가 1,000-1,500m, 길이가 500km나 되는 武夷山脈이 가로 놓여있고, 북쪽에는 仙霞嶺, 동쪽에는 博平嶺, 戴云山, 鷲峰山이 가로 놓여있어 동, 서, 북 교통이 모두 차단되어 있다. 많은 높은 산들과 武夷山脈으로 하여 福建地域은 대부분이 山區이며 경작지가 아주 적다.

송나라시기 중국 북방에 거주하던 많은 백성들이 전란을 피해 분분히 남방으로 이주하면서 福建地域의 인구는 급증하여 1인당 경작지 면적은 더욱 줄어들었다.

또한 지방 관리들이나 土豪들은 권력과 자금을 이용하여 토지를 대량으로 사들임으로 하여 서민들은 경작할 토지를 잃게 되었다.

따라서 생계를 위해 福建地域의 거주민들은 분분히 해외로 나가 무역에 종사할 수밖에 없었다.

2) 福建地域은 예로부터 양호한 항해조건을 구비하고 있다. 福建地域은 아열대에 위치하여 있으므로 산간지대에는 송목, 삼목 등과 같은 선박건조에 필요한 목재들이 많이 자라고 있는데, 이는 福船을 건조하는데 풍부한 물질 자원을 제공하였다. 또한 福建地域의 해안은 수심이 깊고 조류간만의 차가 심하여 신속한 해류이동으로 선박출입에 적합한 지형을 갖추고 있다.

3) 福建地域 주민들은 예로부터 풍부한 항해경험을 구비하고 있었다. 지리적 원인으로 하여 福建地域의 거주민들은 생계를 위해 해외로 발전할 수밖에 없었으며, 따라서 福建地域 거주민들은 예로부터 아주 풍부한 항해경험을 구비하고 있었다. 그들은 “바다에 익숙하고 배를 잘 사용한다.”(반, 東漢) 송원이전의 선원들은 주로 “밤에는 별을 관찰하고 낮에는 태양을 관측하여”(朱, 北宋) 배의 위치와 방향을 확정하였으므로 여전히 연안 항해를 하였다. 북송시기 이후 福建地域의 선원들은 “날씨가 흐릴 때指南부침을 사용하여 남북을 확인하였는데”(吳, 元), 이는 水浮針을 보조용 항해도구로 사용하였음을 알 수 있다. 그 후 남송시기부터는 “바람이 불고 비가 오는 흐린 날씨에는 다만 나침반에 의거하여 항해하며, 선장이 책임지는데 털끝만한 오차도 있어서는 안 된다”(趙, 南宋). 이는 남송시기부터 항해 시 나침반을 보편적으로 사용하였으며, 나침반이 선박의 위치와 항해방향을 확정하는데 주된 역할을 하였음을 알 수 있다. 나침반을 사용함으로써 하여 대양항해를 할 수 있게 되었으며, 항해기간을 상당히 단축하였을 뿐만 아니라 항해안전도 크게 제고되었다. 나침반의 보편적인 사용과

항해 지식이 풍부해짐에 따라 원나라시기 이후 福建地域의 선원들은 한 곳에서 다른 한 곳으로 항해하는 도중 방향을 변경할 때 사용하는 “針位點”기술을 장악하였으며, 이러한 針位點을 기초로 “針路”가 최종적으로 형성되었다. 周達觀의 《眞臘風土記》에는 “溫州에서 출항하여 丁未針(항해방향 202°30′) 방향으로 항해하면 占成(베트남북부)에 도달한다.” “眞浦에서 坤申針(항해방향 232°30′) 방향으로 항해하면 崑崙洋을 지나 입항할 수 있다”는 내용이 기재되어 있다. 이와 같이 안전한 침로가 나타났다는 것은 나침반이 이미 항해방향을 확정하는 주된 수단으로 사용되었음을 설명한다.

그 외에도 福建地域의 선원들은 계절풍의 특성을 장악하였으며, 계절풍을 이용하여 항해하였다. 중국의 동남해역에는, 겨울에 북동풍이 불고 여름에는 남서풍이 분다. 따라서 한반도로 갈 때에는 夏至 후의 남풍을 이용하였으며 일본으로 갈 때에도 남풍을 이용하고 돌아올 때는 북동풍을 이용하였다. 즉 일본으로 갈 때에는 남서풍이 강하게 부는 여름과 초가을에 출발하고 돌아올 때에는 온화한 북동풍이 부는 가을과 늦은 봄에 일본에서 출항하여 동해를 횡단하였다. 南洋으로 항해할 때에는 북풍이 성행하는 11월과 12월에 출항하였으며, 돌아올 때에는 남풍이 강하게 부는 5월과 6월에 當地에서 출발하였다. 계절풍을 이용하여 항해함으로써 하여 항속을 크게 높였으며, 따라서 항해기간을 대대적으로 단축하였다.

4) 官家에서 실시한 항해관련 정책이 福建地域의 해외무역 발전을 진일보로 추진하였다. 송나라시기 주변에는 遼, 西夏, 金 등 소수민족정권이 병존하고 있었으며, 이들은 시시각각으로 송나라를 위협하고 있었다. 따라서 이들 정권을 대처하는데 필요한 안정적인 후방기지를 건립하기 위해 꾸준한 노력을 기울여 왔다. 송나라 통치자들은 동남아 나라들과 양호한 관계를 맺기 위해 그들 나라의 상인들이 중국에 와서 무역하는 것을 격려하였으며, 또한 국고의 수입을 늘리기 위하여 민간인들이 해외무역에 종사하도록 적극 격려했다. 이러한 조치들은 福建地域 거주민들이 적극적으로 해외무역에 종사하도록 부추겼다.

원나라의 통치자들도 여전히 송나라시기의 해외무역정책을 계승하여 민간인들이 해외무역에 종사하도록 격려했다. 따라서 송원시기 福建地域의 해외무역은 전성기에 이르렀으며, 福建海商들은 분분히 해외에 진출하여 국제무역에 종사하였다.

명나라시기에는 “한쪽의 널판자도 入海할 수 없는”(馮 등, 淸)해금정책을 실시함으로써 하여 “해변의 백성들은 살길이 막히게 되었다”(郭, 明). 따라서 이들은 생계를 위해 부득불 위험을 무릅쓰고 해외로 나가 밀수무역에 종사하게 되었으며, 그 규모는 날이 갈수록 커져 무장단체를 형성하였다. 결과 중국의 해외무역은 私人 해외무역으로 그 형태가 바뀌었다.

5) 선진적인 기술로 건조된 “福船”이 福建海商들의 발전에 안전보장을 제공하였다.

3. 福船과 福建海商

송원시기 중국의 福建地域은 주된 조선기지였으며, “해선은 福船이 가장 우수하다”(呂, 南宋)는 평판을 가지고 있었다. 그 당시 복건의 “漳州, 泉州, 福州, 興化 등 연해지역의 거주민들은 자체적으로 자금을 마련하여 배를 건조해서 무역에 종사하였으며 이익을 도모하였다”(吳, 元). 송원시기의 해선에서 선형이 가장 우수하고 가장 선진적인 조선기술로 건조된 福船은 福建海商들이 해외로 진출하여 무역에 종사할 때 상당히 많은 편의를 가져다주었다.

1) 선진적인 선체구조는 福建海商들의 자금 회전주기를 가속화시켰다. 福船은 尖底船으로서 선수가 뾰족하고 선미가 넓으며 선수미가 위로 쳐들려 있다. 이러한 尖底船은 “위가 평평하고 아래가 칼날 같아 파랑을 뚫고 항해하는데 아주 유리하다”(徐, 北宋). Fig. 1은 泉州海外交通史博物館에 전시되어 있는 福船의 모형선이다.

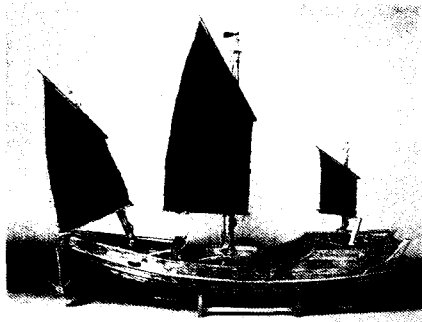


Fig. 1. Model of Fujian Ship.

福船은 선수가 뾰족하므로 파랑의 충격을 잘 견뎌낼 뿐만 아니라 파랑을 가르며 항해하는데 아주 유리하기 때문에 속도 향상에 유리하다. 따라서 파도가 크고 수심이 깊은 남양해역에서 항해하기가 아주 적합하다. 속도가 빠른 福船은 왕복시간을 단축할 수 있기 때문에 자금의 회전주기를 단축시켜 무역과정에서 더욱 많은 이윤을 얻을 수 있다. 따라서 福船은 福建海商들이 신속히 발전하는데 필요한 자금을 보장하였다.

2) 견고하고 수밀성이 강한 福船은 福建海商과 화물의 안전성을 보장하였다. 福船은 “모두 全木巨枋을 쌓아서 만들었다”(徐, 北宋). 현판은 상하 2개의 부분으로 나뉘며 양현은 외측으로 볼거져있고 현측에는 원목을 쪼개서 만든 두꺼운 목판을 덧붙인다(庄과 庄, 1987). 현판은 2중, 3중으로 되어 있으며, 목판은 철정과 장부축이음을 사용하여 연결한다(福, 1987). 용골과 인접한 현판은 부식성에 강한 장목을 사용하여 선체의 수명을 높인다. 또한 선체의 횡강도를 높이기 위하여 선체 내부에 肋骨를 설치하는데, 이는 선체가 대양항해 중 풍랑의 충격에 의해 헤체되는 것을 방지할 수 있으므로 생명안전을 보장하는데 아주 유리하였다. 이로 하여 福建海商들 뿐만 아니라 외국상인들도 福船을 이용하여 무역에 종사하였다. Fig. 2는 泉州에서 발굴

된 宋代 해선의 3중으로 된 외판형태이다.



Fig. 2. Three Layers of Outer Plate of Sea-going Ship of Song Dynasty.

그 외에도 水密성과 抗浸性能을 높이기 위하여 福船에는 수밀격벽을 설치하여 선체내부를 여러 개의 독립된 수밀선창으로 건조한다. 또한 선체의 수밀성능을 한 층 높이기 위하여 각 접합부위에는 麻, 桐油, 石灰를 혼합하여 만든 배합으로 틈새를 메웠다(崔와 許, 2004). 수밀격벽의 설치는 福船의 抗浸性能을 높였을 뿐만 아니라 승선인원과 화물의 안전성을 최대한 보장하였다. Fig. 3은 1974년 중국 천주에서 발굴된 송나라시기의 고대 해선인데, 선체 내부에 설치한 수밀격벽을 관찰할 수 있다.



Fig. 3. Out-digged Sea-going Ship of Song Dynasty.

대양항해도중 어느 한 선창이 누수가 생겨도 다른 선창으로 흘러들지 못하므로 누수가 발생한 선창의 화물을 신속하게 다른 선창으로 옮겨 실을 수 있어 손실을 줄이고 화물을 안전하게 목적지까지 운송할 수 있다. 또한 여러 개의 수밀선창은 화물의 積揚荷 시 시간을 단축할 수 있기 때문에 적양하 효율을 대폭으로 높일 수 있다.

3) 선진적인 선용설비는 福建海商들이 쾌속하고 안전하게 정확히 목적지에 도달할 수 있도록 기술적인 토대를 마련하였다. 福船은 “3개의 선창으로 나뉘며, 선수 쪽 선창에는 밀판을 대지 않고 다만 주방과 水櫃만을 설치하는데, 두개의 돛대 사이에 위치하여 있다”(徐, 北宋). “주 돛대의 높이는 10丈에 달하고 선수돛대의 높이는 8丈에 달한다”(徐, 北宋). 이로부터 우리는 福船에는 20m정도의 선수돛대와 30m정도의 주 돛대

를 설치하였다는 것을 알 수 있는데, 원양항해에 사용된 복선에는 선미돛대도 있었을 것으로 예견된다. “순풍이 불면 50폭의 돛을 올리고 편풍이 불면 이봉을 사용하는데, 좌우로 퍼서 바람을 받게 한다. 주 돛대의 꼭대기에는 소범 10폭을 설치하는데 野狐帆이라고 하며 바람이 멎을 때 사용한다. 바람에는 8面風이 있는데 다만 맞바람에서 만 항해할 수 없다. …대체적으로 순풍을 만날 수 없기 때문에 포범은 利篷보다 사용하기가 불편하다”(徐, 北宋). 이로부터 우리는 복선의 선박추진 설비는 아주 다양하다는 것을 알 수 있다. 순풍 시 사용하는 포범이 있을 뿐만 아니라 바람이 멎었을 때 사용하는 野狐帆이 있으며, 더욱이는 偏風이 불 때 자주 사용하는 利篷도 있다는 것을 알 수 있다. 利篷은 삿자리로 만든 돛으로서 돛 면에는 대나무로 된 帆竹을 설치하는데, 그 형태는 부채모양으로 되어 있다. 대양항해 시 맞바람을 제외하고는 기타 방향에서 바람이 불어올 때 利篷을 사용하여 지그재그 항해를 할 수 있기 때문에 항속을 대대적으로 체고할 수 있다. 따라서 福建海商들은 해외무역에서 더욱 많은 기회를 잡을 수 있었다.

“선수에는 두개의 기둥이 있고 그 중간에는 물레바퀴가 있는데, 藤索이 감겨져 있다. 그 길이는 500尺으로서 아래쪽에는 石釘이 달려있으며 돌 양측에는 두개의 나무갈고리가 부착되어 있다. 배가 바다에 진입하여 산 근처에 이르러 묘박할 때에는 石釘을 떨어뜨려 수저에 닿게 하는데, 마치 밧줄로 묶어 놓은 듯이 배는 움직이지 않는다. 바람이 세고 파랑이 크면 游釘을 더 떨어뜨리는데, 그 역할은 大釘과 같으며 양측에 위치하여 있고 항행할 때는 물레로 감아올린다”(徐, 北宋). 이것은 그 당시 福船에는 보편적으로 주 닻인 두개의 木石碇과 비상용 木石碇을 구비하고 있었다는 것을 설명한다. 이러한 木石碇은 그 무게가 아주 무거운 뿐만 아니라 2개의 갈고리를 가지고 있어 수저에 닿으면 상당한 파주력을 가진다. 닻줄은 부식에 강하고 질긴 藤索을 사용하였으므로 대양에서 묘박한 배가 바람과 파랑에 의해 닻줄이 단절되어 표류현상이 나타나는 것을 방지할 수 있다. 이와 같이 福船이 성능이 뛰어난 묘박설비를 구비하고 있기 때문에 안전성능이 상당히 탁월하다. 따라서 福建海商들은 안전한 福船을 타고 세계 각국으로 진출하면서 해외무역에 종사할 수 있었던 것이다.

福船의 키는 좁고 길며 선저 밑으로 뻗어있다. 때문에 배가 수심이 얇은 해역에서 항해할 때는 키가 수저에 닿는 것을 방지하기 위하여 모두 상하로 조절할 수 있는 키를 장치하였다. “선미 쪽에는 주 닻이 있는데, 대소 2개가 있으며 수심에 따라 교체한다. ……위쪽에서 아래쪽으로 2개의 楫을 꽂아 넣는데 3번 키라고 하며 대양에 진입하여야 만 사용한다”(徐, 北宋). 이것은, 福船에는 2개의 주 닻이 있는 외에도 다른 하나의 예비용 키가 있으며 대양항해 시 긴급한 상황이 발생하면

사용한다는 것을 알 수 있다. 키의 상하 조절은 선미물레를 사용한다. 선저 밑까지 깊이 뻗은 키는 선체가 횡방향으로 밀리는 것을 방지하는 역할을 하기 때문에 배는 기정의 목적지까지 최단거리항해를 할 수 있다. 이러한 설비는 항해안전을 보장할 뿐만 아니라 항해 시간을 단축시켜 福建海商들이 가장 빠른 시간 내에 목적지까지 정확히 도착할 수 있어 가장 먼저 상업기회를 잡을 수 있게 하였다. 이것 또한 福建海商들이 중국 기타지역의 해상들보다 빠르게 발전할 수 있었던 중요한 원인이기도 하다.

4) 거대한 福船은 福船해상들의 자금 축적속도와 방어능력을 상당히 높여주었다. 송원시기 해외 각국은 상선에 대해 세금을 징수하지 않았지만 상인들은 화물 중에서 일부를 “선물”로 그 나라의 국왕이나 두목에게 받쳐야 했다. 배의 크기에 관계없이 일정한 수량을 받치기 때문에 배가 클수록 유리하였다. “해상들이 사용하는 배는 대소크기가 같지 않는데, 큰 것은 적재량이 5천 料이며 500-600명이 승선할 수 있다. 中等 크기의 배는 적재량이 1천 料이며 200-300명이 승선할 수 있다”(徐, 北宋). 이와 같이 福船의 적재량이 상당히 크므로 비록 항차가 동일하더라도 福建海商들이 취득하는 이윤은 기타지역의 해상들보다 훨씬 많아 福建海商들의 자금축적속도를 상당히 빨랐다. 그 당시 동남아 및 인도양의 많은 해역에는 해적들이 수시로 출몰하였는데, 이는 이 해역을 통과하는 상선에 커다란 위협을 가져왔다. 그러나 중국의 福船은 선체가 거대하고 수백 명 사람들이 승선하므로 방어능력을 제고하고 안전계수를 제고하였다(陳, 1991).

4. 福建海商의 무역활동 및 특징

당나라 이전 복건해상들은 이미 베트남북부지역, 일본, 한반도, 인도네시아, 인도, 아랍지역 등 나라와 지역에 진출하여 해외무역을 진행하였다. 송원시기에 이르러 모험정신이 강한 福建海商들은 능숙한 항해술로 성능이 탁월한 福船을 조종하여 해외 여러 나라에 진출해 무역을 하였는데, 그 발길이 일본, 한반도, 필리핀군도, 말레이시아군도, 말레이시아반도, 남아시아, 서아시아 및 아프리카 동부해안까지 닿았다.

송나라시기 한반도로 가는 항로는, 산둥반도의 登州(蓬萊)에서 출발하여 한반도의 서해안에 이르는 북부항로와 明州(寧波)에서 출발하여 한반도에 서해안에 이르는 남부항로가 있었다.

宋元시기 동남아, 남아시아, 남아시아, 서아시아 및 동부아프리카에 이르는 원양항로는 廣州(혹은 泉州)를 출발점으로 한 여러 갈래의 항로가 있었는데, 주로 廣州(혹은 泉州)—三佛齊(수마트라섬 동부), 廣州(혹은 泉州)—閩波(자바 섬), 廣州

(혹은 泉州)—蘭里(반다아체)—故臨(트리반드룸), 廣州(혹은 泉州)—蘭里—麻離拔(바브엘만테브 해 연안), 廣州(혹은 泉州)—蘭里—동아프리카 등이 있다(孫, 1989).

福建海商들은 해외무역을 통하여 중국의 자기, 비단, 차 등을 세계 여러 나라와 지역에 수출하여 그 곳 지역 주민들의 생활용품을 풍부히 하였으며, 동시에 製糖技術, 製紙技術, 釀酒技術, 차재배기술, 화약제조법, 冶金技術 등을 전수하여 당시의 사회발전에 추진역할을 하였다(林, 1988).

반대로 福建海商들은 해외로부터 인삼, 사향, 상아, 향료 등을 수입하여 복건 및 중국 각 지역 주민들의 생활을 다채롭게 하였으며, 또한 해외에서 들여온 감자, 벼, 담배, 人蔘果, 호박, 刺桐 등 식물은 복건 및 중국 각지의 농업생산을 발전시켰다(林, 1982).

福建海商들은 해외무역과정에서 해외 여러 나라는 물론 중국의 사회발전에 큰 기여를 하였는데, 그들은 주로 많은 자금을 소유하고 정치적 특권을 누리고 있는 紳商, 선주와 상인들로 구성된 船商, 여러 중소상인들로 구성된 散商, 선원 및 華僑商人 등 5개의 유형으로 분류된다. 이러한 福建海商들은 중국 기타 지역의 해상들과 달리 활동범위가 넓고 인수가 방대하며 경영규모가 큰 특징을 가지고 있다.

5. 결론

해외에 진출하여 해외무역을 진행한 중국 여러 지역 해상들 중에서 신속하게 성장하여 중국의 으뜸으로 발돋움한 福建海商들은 그 발길이 동아시아, 동남아, 남아시아, 서아시아, 동아프리카 등지에 단았는데, 그 주된 원인은 중국 여러 종류의 선박 중에서 성능이 가장 우수한 福船이 뒷받침하였기 때문이다.

첫째, 福船은 속도가 빨라 福建海商들로 하여금 많은 시간을 절약할 수 있게 하였다. 따라서 福建海商들은 자금 회수율을 높일 수 있었으며, 또한 다른 상인들보다 기회를 먼저 잡을 수 있어 무역의 성공률을 제고하였다.

둘째, 福船은 안전성능이 높아 승선인원과 화물을 안전하게 목적지까지 운송할 수 있어 인원사망을 줄이고 화물의 손실을 감소할 수 있기 때문에 福建海商들은 더욱 많은 자금을 이용하여 해외무역을 종사할 수 있었다.

셋째, 福船의 거대한 선체는 한 번에 많은 인원이 승선하고 화물을 적재할 수 있어 자금의 축적속도를 높이고 방어능력을 높였기 때문에 안전항해를 할 수 있다.

참고문헌

- [1] 최운봉, 허일(2004), 中國 宋代 尖底船의 造船技術 및 그 構造에 관한 研究, 해양환경안전학회지, 제10권 제1호, p. 45.
- [2] 班固(東漢), 嚴助傳, 漢書 第64卷, p. 1778.
- [3] 朱彧(北宋), 萍州可談, p. 26.
- [4] 吳子牧(元), 江海船艚, 夢梁錄, 第12卷, p. 102.
- [5] 趙汝適(南宋), 海南, 諸蕃誌, 下卷, p. 216.
- [6] 庄爲璣, 庄景輝(1987), 泉州宋船結構的歷史分析, 泉州灣宋代海船發掘與研究, 海洋出版社, p. 82.
- [7] 徐兢(北宋), 海道1, 宣和奉使高麗圖經, 第34卷, pp. 891-892.
- [8] 馮銓 等(清), 朱紈傳, 明史, 第205卷, p. 5403.
- [9] 郭造卿(明), 防閩山寇議, p. 13.
- [10] 呂頤浩(南宋), 論舟楫之利, 忠穆集, 第2卷, p. 13.
- [11] 官家(北宋), 宋會要輯稿, 刑法2, p. 137.
- [12] 陳希育廖(1991), 中國帆船與海外貿易, 廈門大學出版社, p. 47.
- [13] 孫光圻(1989), 中國古代航海史, 海洋出版社, p. 404.
- [14] 林更生(1982), 古代從海路引進福建的植物, 海交史研究, 通卷 4, p. 87.
- [15] 林更生(1988), 古代從海路外傳的植物與生產技術初探, 海交史研究, 1988년 第2期, 205.
- [16] 福建省泉州海外交通史博物館(1987), 泉州灣宋代海船發掘與研究, 海洋出版社, p. 19.

원고접수일 : 2007 년 10월 04일

원고채택일 : 2007 년 11월 19일