

商賈船 運營에 관한 一考察

金 秀 寬*

A Study on the Management Status of Sanggosŏn

Kim, Soo - Kwan

目 次

I. 처 음 말	IV. 일본인에 의한 운영상황
II. 商賈船의 유래	1. 母船
III. 조선시대에 있어서의 운영상황	2. 독립운반선
1. 운영주체	V. 오늘날에 있어서의 운영상황
2. 운영형태	1. 운영형태
3. 승무원	2. 운영동기
4. 船舶新造費 및 운영비	3. 선원 및 임금형태
5. 운영척수	4. 전도금 및 운반수수료
6. 어획물의 종류와 매수지역	5. 매매가격의 결정
7. 매수 및 판매가격	6. 상고선을 이용하는 동기
8. 어류의 적재 및 어류의	VI. 맺 음 말
9. 어류의 양육지	참고문헌
10. 빙장업의 상황	Summary

I. 처 음 말

일찌기 조선시대에는 魚類의 處理機關으로서 출매선¹⁾과 客主가 있고, 이 두 유통기관은 밀접하게 연계되어 그 기능을 원활하게 수행해 왔다²⁾. 즉, 商賈船은 作業船³⁾으로 부터 어획물을 漁場에서 買集하여 육상까지의 海上流通을 담당하였으며, 商賈船에 의해 買集된 어획물은 대부분 육상에서 魚類流通을 담당하는 客主에게 引渡되었던 것이다.

* 군산대학교 수산경영학과 교수

1) 이에 관해서 기록되어 있는 韓國水産誌와 朝鮮水産開發史에서는 '出買船'이라고 稱하고 있으나 현재 우리나라에서 일반적으로 '商賈船'으로 通稱되고 있기 때문에 本稿에서도 以下 商賈船이라 稱한다.
 2) 吉田敬市, 朝鮮水産開發史, 朝水會, 1954, 150面.
 3) 상고선을 이용하는 어선은 普通漁船과 구별하기 위하여 作業船이라 불리우고 있어 本稿에서도 作業船이라 칭한다.

이 제도는 특히 서해의 조기(石首魚)漁業을 중심으로 현저하게 발달되어 있었다⁴⁾. 그 이유로서는 조선시대에 있어서의 어업은 소규모어업에 의한 유치한 단계를 벗어나지 못하고 있었으나 특히 조기와 같은 어종은 어획량이 매우 풍부하고 어장이 넓을 뿐 아니라 그에 대한 구매력이 강하기 때문에 어장과 시장을 연결할 수 있는 전문기관의 필요성이 그의 출현과 발달을 초래하였다고 생각된다.

또한 그러한 유통전문기관이 성행할 수 있었던 다른 하나의 배경으로서는 그 당시 거의 모든 어민의 자본력은 매우 미미하였기 때문에 자본가로 부터 前渡金을 前受하지 않으면 생산활동을 원활히 할 수 없는 형편이었다. 따라서 그들은 어획물을 임의로 판매할 수가 없고 생산비를 前渡한 商賈船 또는 客主와 같은 자본가와 事前에 어획물매매의 特約關係를 갖지 않으면 안되었던 것이다.

이와 같은 商賈船과 客主에 의한 어류의 유통은 오늘날에 있어서도 특히 西海를 중심으로 성행되고 있는 것은 그러한 배경 및 전통이 오늘날까지 이어지고 있기 때문으로 여겨진다.

本稿은 어획물의 해상유통을 담당하고 있는 商賈船의 由來와 조선시대에 있어서의 활동상황을 문헌조사를 통하여 정리하고 오늘날의 운영상황 등을 제한적으로 살펴본 것이다.

Ⅱ. 商賈船의 유래

商賈船이 대상으로 했던 주된 魚種인 조기의 漁期는 溫暖高溫의 시기였기 때문에 선도유지의 필요성 일찌기 冷藏(氷藏)運搬法이 발달하였는데 냉장운반이 가능한 出買船을 氷藏船이라고 불렀고⁵⁾, 出買船 중에서 규모가 크고 최고로 進歩한 것을 冷藏船이라고 하였다⁶⁾. 이렇게 命名될 수 있었던 것은 그 당시 어류가 매우 희귀했기 때문에 일반어선은 어류를 적재할 수 없었고 자본가에 의한 일부 선박만이 어류를 사용하여 영업을 해왔기 때문으로 생각된다.

그런데 냉장운반법이 발달되기 이전의 商賈船의 유래에 대한 기록은 찾아 볼 수 없었으나 氷藏船⁷⁾의 由來에 대해서는 개략적으로 기록되어 있음을 볼 수 있다. 이에 대해서 살펴보면 다음과 같다.

氷藏船의 경영형태가 성립된 시대는 명확하게 기록된 바는 없으나 「韓國水産誌」에서는 “中船漁業의 발달에 따라 어획물이 증대한 결과 자연스럽게 발달되었으며, 그 始業은 아마도 特許氷庫의 설립과 동시일 것이다. 그러나 마포부근에서 그 사업에 종사하는 한 노인의 말에 의하면 옛날부터 그 사업은 영위되었다고 하여 그 창시연대가 近年이 아님은 확실하다”⁸⁾ 라는 기록하고 있고, 이에 대해서 吉田敬市는 “특허빙고의 설립연대도 명확하게 기록된 바가 없고 빙장선의 발상을 특허빙고설립당시로서 보는 근거는 설명될 수 없기 때문에 그 상호관계는 명확치 않다. 그러나 中船漁業의 발달과 함께 本業이 개시되었다는 견해는 한편으로는 首肯할 수 있다. 즉, 서해안의조기 및 민어어업은 당초 연안의 糞建이나 一本釣로 시작되었고, 그 후에 中國式의 柱木網이나 中船漁業法 등이 수입되어 어획물

4) 上揭書, 150面.

5) 上揭書, 150~151面.

6) 韓國水産誌 第1卷, 朝水會, 1908, 341面.

7) 그 당시 冷藏法은 氷藏法 이외의 冷藏手段은 없었기 때문에 냉장선은 곧 빙장선을 의미하는 것이므로 本稿에서 用語를 통일하기 위해서 氷藏船이라 稱하고자 한다.

8) 韓國水産誌 第1卷, 341面.

의 증대를 가져왔기 때문에 그 결과 運搬船이 등장하고 鮮度維持의 필요상 氷藏船이 발달했다고 보는 것은 타당한 해석이라고 볼 수 있다”⁹⁾ 라고 記述하고, 몇개의 실례를 인용하여 그의 沿革을 검토한 결과 1897年(明治 30年)頃을 그의 起源으로 推定하였다.

그에 의하면, 「韓國水産誌」에 “氷藏業은 원래 官의 特許를 필요로 하였으나 數年前까지 陽花津(京城麻浦의 下流)에 1개소가 있었고 그외는 전연 찾아 볼 수 없었으나 현재는 6개소가 있다”¹⁰⁾ 는 기록에서의 「數年前」과 朝鮮海通漁組合聯合會의 巡察船이 西海의 竹島와 煙島를 巡視하던 중 韓國氷藏船의 不當한 魚類專賣를 비난한 朴東奎가 쓴 報告書 중에서 “數年前부터 京城에 있는 奸商이 宮內府에 納金하고 主要어장의 專賣權을 얻어 대형선박 8, 9척을 계류시키고 買收하는 소위 氷藏船이 있어...”¹¹⁾ 라는 기록에서의 「數年前」을 비교하여 그의 起源을 1897년경으로 보고 있다.

다시 말해서, 「韓國水産誌」가 쓰여진 1907년(明治 40年)경에서의 「數年前」과 朴東奎에 의해 報告書가 쓰여진 1902년(明治 35年)에서의 「數年前」의 공통된 年代가 1897년경(明治 30年頃)이기 때문임을 알 수 있다.

이와같은 상고선의 유래에 관한 추정은 어름을 냉장수단으로 하는 氷藏船에 限하는 것이며, 앞에서 인용한 「韓國水産誌」에서 「옛날부터 그 사업은 영위되었다」고 하는 한 노인의 말을 참고하면 선도유지 수단이 어름이 아닌 소금등을 사용한 상고선을 1897년 이전부터 존재하였을 것으로 짐작된다. 따라서 이에 관한 史料의 발굴이 요청된다.

지금까지의 文獻內容을 要約해보면, 西海에 풍부하게 형성된 조기漁場으로 인한 전문화된 海上流通機構의 필요성과 조기漁業者의 영세성으로 비롯된 生産前渡金의 필요성이 海上客主形態인 商賈船의 出現을 초래하였고, 그 商賈船은 어름을 냉장수단으로 사용할 수 있는 氷藏船이 대부분이었으며 1897년경부터 활동이 시작되었으며, 어름을 사용한 빙장수단 이외에 鹽藏手段 등을 사용한 상고선이 그 이전부터 존재했으리라 추정된다.

다만 우리나라의 고유한 상인제도를 商賈, 客主, 居間, 典當舖로 대별하고 있으며,¹²⁾ 그 중 상고선과 가장 밀접한 관계를 갖고 있는 客主의 기원을 高麗末로 추측하고 있을 뿐이다.¹³⁾

Ⅲ. 조선시대에 있어서의 운영상황

위에서 살펴본대로 조선시대말경부터 활동하기 시작하여 오늘날까지 해상유통을 담당하고 있는 상고선에 관하여 찾아 볼 수 있는 지금까지의 기록은 吉田敬市の 「朝鮮水産開發史」, 農商工水産局의 「韓國水産誌」밖에는 없었다. 또한 그 기록은 상고선의 운영초기에 해당되는 조선시대말경에 있어서의 상황만이 橫斷的으로 기록되어 있을 뿐이다. 그를 정리해보면 다음과 같다.

9) 吉田敬市, 前掲書, 152面.

10) 韓國水産誌 第1卷, 352面.

11) 吉田敬市, 前掲書, 152~153面.

12) 朴元善, 負裸商, 韓國研究員, 1965. p. 13.

13) 朴元善, 客主, 延世大學校 出版部, 1968. pp. 9 - 12.

1. 경영주체

빙장선은 원래 宮家, 衙門, 富豪 등이 자기소유의 어장에서 어획물을 운반할 필요에서 발생한 것이라고 한다. 그 후, 한강 麻浦부근의 客主 또는 선주 등 자본가가 大官 등에 금품을 상납, 어업권을 취득하였는데 그를 地主인이라고 불렀고 그 어장에 대한 관청의 허가장을 갖고 있는 漁場有權者를 有文權主人이라 칭하였다. 그들의 권한은 그 어장내에서는 타인의 어업행위를 금하였으며, 혹시 그들의 허락을 얻고 어업행위를 하는 어업경영자는 어획물의 전부를 싼값으로 有文權主人에게 賣却하는 것이 慣行이었다. 그러므로, 어장의 有權者는 동시에 어획물의 專賣權者가 되어 二重의 利權을 갖고 대단한 세력으로 폭리를 취해 왔다. 그러나 그 후 그러한 漁場權은 인정되지 않았다¹⁴⁾. 이 기록으로 보아 최초 상고선의 경영자는 麻浦부근의 자본가였음을 알 수 있다.

그 후 대부분의 경영자는 麻浦를 비롯하여 京城부근의 玄石里, 石湖, 忠南의 江景, 全南의 法聖浦, 平南의 鎮南浦 등의 客主 및 船主였다¹⁵⁾.

2. 운영형태¹⁶⁾

빙장선의 운영형태는 대체적으로 ① 자본가 자신이 경영하는 것, ② 단순히 운반만을 맡는 것, ③ 타인의 자금에 의해 운영되는 것 등 3가지로 분류해 볼 수 있다.

①의 형태는 자본가가 어획물을 해상에서 매수하는 경우와 자본가 자신의 어획물을 운반하는 경우가 있다. ②의 형태는 선주가 일정의 금액으로 수송을 청부하는 경우로써 운반수수료는 어장의 遠近에 따라 다르나 帆船150石 내지 200石(1石 120근) 규모의 선박에 8인 내지 10인이 승선하여 한번 왕복하는데 보통 200圓정도였다. 단, 선원의 급료 및 食料를 제외한 어름대, 출어제잡비 등은 선주가 부담한다. <표 1>

③의 형태는 그 사업에 경험이 있는자가 타인으로 부터 자금을 차입하여 빙장선을 운영하는 경우로써 차입자금에 대해서 3~4分の 이자를 지불하고 수송에 필요한 제비용을 半 잔액을 출자자와 절반씩 每航次마다 나누는 경우이다.

3. 승무원¹⁷⁾

보통 선박의 용적은 5말(斗)이 들어갈 수 있는 가마로 어름이 300가마를 적재할 수 있는 대개 150石에서 200石의 규모이고, 그 승무원은 8~10명이다. 승무원 중에서 우두머리는 首沙工이라하고 그 下位者는 沙工, 沙格, 同謨, 格軍 등 계급에 따라 명칭을 달리하고 있다. 그리고 자본가 자신이 경영하는 경우와 운반만을 하는 빙장선에는 船任者라 칭하는 승무원을 승선시키는데 그는 선주가 신뢰할만한 사람으로서 어획물의 매수 또는 판매에 관한 사무를 처리하였다.

14) 吉田敬市, 前掲書, 151~152面

15) 上掲書, 151面.

16) 上掲書, 151面와 韓國水産誌 1券 342~343面.

17) 上掲書, 151面와 韓國水産誌 1券, 343面.

4. 선박신조비 및 운영비¹⁸⁾

마포부근에서 냉장수송에 사용되는 선박 한척을 신조하는 경우에 신조비 600圓과 그에 필요한 어구 등의 설비비 50圓을 합하여 650圓이 소요되며, 만약 중고선을 구입하는 경우에는 200 - 300圓이 소요되었다.

또한 어획물의 매수자금은 그 대소의 크기에 따라 차이가 있으나 대개 1척 1회의 구입자금이 1千5百圓정도로 알려져 있었다.

商賣船의 운영비용으로서는 자본가 자신이 경영하는 경우와 운반을 청부하는 경우의 비용을 비교한 概算의 결과는 <표 1>과 같다.

<표 1> 운영비의 항목 및 금액

항 목	금 액	
	직영하는 경우	수송을 청부하는 경우
어름을 적재할 수 있는 선내설비	6圓	6圓
가마300개	20	20
빙대(300가마분)	50	50
제 사 비	45	45
제 잡 비	80	80
선장 및 사공급료	20	
선원급료 (8인분)	104	
감시역선임자 급료	20	
신발(짚신)대	3	
담 배 대	5	
백미 4포대	20	
연료비(숯 등)	8	
청 부 료		200
합 계	381圓	401圓

<표 1>에서 어름적재에 필요한 설비비 6圓, 제사비 45圓은 첫 항차에만 필요한 경비이기 때문에 처음에는 자본가 자신이 경영하는 경우가 운반을 청부하는 경우보다 20圓정도, 첫 항차 이후에는 71圓의 경비가 적게 소요됨을 알 수 있다.

5. 운영척수

매년 활동하는 빙장선의 수는 100척내외이나 최근(그 당시) 3년간 麻浦부근에서 生鮮魚를 揚陸하였던 선박의 대상어획물과 척수는 <표 2>와 같다.

6. 어획물의 종류와 매수지역

빙장선이 어획물의 매수를 위해서 왕래하는 곳은 황해도 장산곶 이남에서 전라도의 칠산탄 일대의

18) 以下에서 부터 章 以前까지는 韓國水産誌 第 1券, 340~363面에서 引用한 것임.

수산경영론집

<표 2> 빙장선의 수

대상어	척수	냉장가능 여부
조기	90	냉장하는 척수 20척, 냉장하지 않는 척수 70척 대개 냉장함
도미	22	
준치	18	
민어	30	
계	160	빙장선은 약 90척

<표 3> 어획물의 종류와 매수지역

종류	매수지(어장)	계절(음력)	항해에 요하는 일수	
			순항시	친후불순시
조기	全羅道 七山灘	3월	5-6일	14-15일
	黃海道 延平列島	4월	2-3일	7-8일
도미	忠淸道 內島	3-4월	2-3일	7-8일
	全羅道 竹島		3-4일	7-8일
민어	黃海道	6-8월	2-3일	7-8일
	江華		2일	3-4일
준치	南陽	5월	2-3일	7-8일
	仁川 江華		2일	3-4일
	忠淸道 內島		2-3일	7-8일

어장이었다. 그에 따른 어획물의 종류, 계절, 항해에 요하는 日數에 대한 개요는 <표 3>과 같다.

<표 3>에서 빙장선이 활동하는 계절은 매년 음력 3월부터 8월까지로 하며, 어장과의 왕복은 거리에 따라 다르나 대개 4~5회를 보통으로 하였다.

7. 매수 및 판매가격

해상에서 어획물의 매수방법으로는 먼저 조기와 준치와 같이 크기의 차이가 거의 없는 것은 그 정도를 추측하여 마리당 가격을 정하고, 도미도 大小의 차이가 있다하더라도 大小를 섞어 마리당 가격을 정해서 매수하였다. 그리고 민어는 大·中·小중에서 중간의 것을 標準魚로 하고 그것보다 작은 것은 3마리를 2마리로, 4마리를 3마리로 간주하였고, 그것보다 큰것은 그 반대로 간주하여 매수하였다.

어종에 따른 해상에서의 매수가격은 <표 4>와 같다.

<표 4> 해상에서의 매수가격

종류	단위	최고가격	최저가격	보통가격
조기	10尾	20錢	6錢	8-12錢
준치	1	8	5	6
민어	1	20	10	12-13
도미	1	20	10	12-13

그리고 수집된 어획물의 양육지에서의 평균매매가격은 <표 5>와 같다.

<표 5> 양육지에서의 매매가격 (단위 : 1尾)

종 류	최 고	최 저	보 통
조기(냉동시키지 않은 것)	1錢2厘	9厘	1錢5厘
(냉동시킨 것)	3錢2厘	1錢2厘	2錢
도미(대)	30錢	20錢	25錢
(중)	15錢	10錢	12錢
(소)	12錢	7錢	8錢
준치	18錢	6錢	10錢
민어	25錢	14錢	18錢

양육지의 客主는 仲介人의 역할을 수행하며 船上에서 仲商人 또는 소매상에게 어획물을 賣渡하고 荷主에 대해서 대금지불의 책임을 갖는다.

그리고 가격을 정하기 어려운 경우 또는 시장가격의 변동이 심할 때는 客主는 책임지고 중상인 또는 소매상이 요구하는 어류를 인도하고 京城 내외에서 거래되는 가격을 조사한 후 그 가격보다 2할 내지 3할을 할인해서 감정한다.

船上에서의 매매는 보통 일몰후 불을 키고 하였는데 그 이유는 기온에 의한 어류의 해빙을 방지하기 위함과 야간은 고기의 색채나 선도가 드러나지 않는 이점이 있고 다음날 시장에 나가기 편리하기 때문이었다.

8. 어류의 적재 및 어류의 빙장방법

출항에 즈음하여 어류를 적재하기 위해서 船內에 사각형의 어류창고를 만들고 밑바닥에는 갈대거적을 깔고 옆주위에는 풀거적 또는 빈가마를 둘러 보온시설을 하였다. 거기에 어류덩어리를 넣고 덩어리사이에는 어류부수러기를 넣어 틈을 매꿔 결국 하나의 큰 어류덩어리를 만들고 그 위에 몇매의 거적이나 빈가마를 덮어 놓았다. 며칠후 그것을 검사하여 약간의 틈이 생겼을 경우에는 다시 氷片을 넣어 내부로 공기의 유입을 방지하였다.

그리고 어류를 빙장하기 위해서 먼저 준비한 어류를 뺏아 바닥에 두께 5寸정도로 깔고 그 위에 어류를 나란히 한 다음 다시 어류를 깐다. 이때 작은 어류는 옆으로 놓고 큰 것은 비스듬히 배열한다. 이렇게 한 어류는 3~4월경에는 15~20일동안 變色이나 變味하지 않으나 6~8월은 11~14일이 경과하면 어류가 녹아 부패하기 시작하였다.

어류의 적재량은 선체의 대소에 따라 다르나 대개 어류 300가마를 적재할 수 있는 빙장선의 경우, 조기 10萬尾에서 16萬尾(빙장안한 것은 20萬尾에서 40萬尾), 도미 3千尾에서 1萬尾, 준치 4千尾에서 6千尾, 민어 3千尾에서 6千尾까지 적재할 수 있었다.

9. 어류의 양육지

京城부근에 있어서 어류의 양육지는 경성의 남쪽 東幕, 玄石里, 西湖 3개소이었다. 그래서 그 장소는 경성부근 및 한강유역에 있어서 많은 상품의 집산지가 되어 旅關 및 客主가 많아 거래가 활발하였다. 그 당시 客主수는 <표 6>과 같다.

<표 6>

客主數

地名	客主戶數	생선취급客主數
東幕	25	3
玄石里	10	2
西湖	9	5

이상 3개소에 매 1년에 입항하는 생선어를 양육하는 선박수는 대개 東幕 35척, 玄石里 45척, 西湖 80척의 비율이고 그 생선어의 판로는 京城을 중심으로해서 부근 2리가 시장범위였다.

10. 빙장업의 상황

그 당시로부터 수년전까지 氷庫는 陽花津 외에는 없었으나 그 후 韓末에는 한강유역에 완전한 형태를 갖춘 氷庫가 6개소에 12개가 있었다. 즉, 陽花津(西湖의 하류), 黑石洞(龍山철교 상류), 鷺梁津(鷺梁驛 북쪽), 麻浦(龍山の 서쪽), 玄石里(麻浦하류), 西湖(玄石里하류)인데, 그 중에서 흑석동과 노량진의 빙장업은 일본인이 직접 경영하였고 나머지는 일본인의 출자에 의해서 조선인이 경영하였다.

위의 빙장업은 단지 빙장선에 소요되는 어름을 공급할 뿐만아니라 오히려 많은 부분을 병원 기타 일반의 위생용에 공급을 하였다.

빙고의 건축비는 대소에 따라 차이가 있으나, 앞쪽에서 안까지 13間, 문간의 위 폭이 26尺, 아래 폭이 20尺, 깊이 18尺에 제붕이 초가지붕으로 만들어진 경우 1千圓정도 소요되었다.

매년 음력12월에 관에서 관리를 豆毛浦(京城 동대문밖 한강河岸)에 파견하여 高地에 壇을 쌓고 藏氷祭를 집행한 후 採氷을 허락했다고 전한다. 그 제사의 기원은 원래 王家 또는 衙門用的 氷庫에 관한 것이었고, 어업과는 하등의 관련이 없었으나 후에 빙장업과의 관련되어서 거행해 왔다고 한다.

採氷은 엄동계절인 음력12월 또는 1월 추위가 최고점에 달했을 때 새벽 2시경 부터 일출전에 도끼를 사용하여 대개 길이 1尺 5寸, 폭 1尺 정도를 잘라내었다. 그 1枚의 무게는 약 5貫 정도이고 3枚를 한짐으로 운반하였다.

採氷工과 貯藏工은 경험이 있는 자로서 1일 채빙공은 8명, 저장공은 6명, 운반인부 300명을 고용하여 어름 1萬貫 내지 1萬 3千貫을 저장할 수 있고, 대개 氷庫 1개에 15萬貫을 저장하였다. 그에 소요되는 費用으로서 채빙공과 저장공의 임금은 1百 4~5拾圓으로서 대개 청부하였고, 운반인부는 5貫 짜리 빙괴 1枚를 3錢으로 해서 한짐에 9錢을 보통으로 하여 15萬貫을 운반할 경우 9百圓이 된다. 따라서 저장에 필요한 총비용은 1千4拾 내지 5拾圓이 되었다.

저장방법은 절단한 어름을 氷庫內에 배열하고 접합부분의 틈은 片氷을 넣어 공백을 두지 않고 순차적으로 적재하여 빙고내 전부를 하나의 큰 빙괴를 만들고 그 위에 멍석이나 빈가마 수매를 덮어 外氣의 침투를 밀폐시켰다.

이렇게 하여 적재된 어름은 결국 그 중의 2/3는 녹아 결국 1/3만이 판매되었다. 그 가격은 1908년 경우 춘하에 큰 차이가 없이 1貫에 8錢이어서 4千圓(8錢 x 5萬貫)의 수익이 발생하므로 위의 총비용을 除하면 2千9百5拾圓 내지 6拾圓(4千圓 - 1千 4拾 내지 5拾圓)의 이익을 얻을 수 있어 당시로서는 수익성이 매우 높은 사업이었다.

빙장선에 쓰인 어름은 빙고업자로부터 매입하는 경우도 있으나 대부분은各自가 작은 빙고를 만

들어 저장하였다. 그 빙고가 한때는 100개 이상인 경우도 있었다고 한다.

IV. 일본인에 의한 운영상황

일본인에 의해 운영된 商賈船은 선박의 종류에 따라 帆船(어선보다 큰 것으로서 母船의 역할을 수행함), 汽船, 石油發動汽船, 浮船이 있었다.

이들 중에는 作業船과 직접적인 관계를 갖는 것으로서 作業船에 출어자금을 전도하여 作業船과 단체를 조직한 형태와 간접적인 관계를 갖는 것으로서 不定한 어선을 대상으로 독립적으로 기능을 수행하는 형태가 있었다.

또한 어획물의 처리방법으로서는 직접 염장하여 처리하는 경우와 활어 또는 선어를 수송하는 것이 있었다.

1. 母 船

母船이란 단체어선의 元船으로서 미리 作業船에 대해 자금을 하고 그 어획물을 매수, 운반하여 시장에 판매하는 商賈船이었다. 그 모선의 종류에는 어획물의 처리방법에 따라 鹽藏母船과 活洲母船이 있는데 이들은 作業船과 직접적인 관계를 갖는 것이었다.

1.1 鹽藏母船

本業은 원래 히로시마에 사는 어느 한 사람이 1889년경(명치 22년경) 그의 소유선을 가지고 단독으로 來韓하여 朝鮮의 어선으로 부터 어획물을 매우 싼가격으로 買收, 鹽藏하여 本國에 수송.판매하므로써 많은 이익을 취했다고 전한다. 이는 일본인에 의한 商賈船운영의 최초 형태로서 후일에 일본인에 의한 각종 商賈船의 성행을 초래하였다.

그 당시 염장모선의 척수와 종업자는 1906년에는 152척에 종업자 504명, 1907년에는 186척에 558명으로 증가하였다.

이 모선은 주로 도미 연승, 삼치 유망, 안강망어선을 대상으로 보통 5척 정도의 作業船과 단체를 조직하여 봄과 가을 두계절에 출항하였다. 즉, 봄에는 대개 음력 2월에 와서 6월말에 귀국하고 가을에는 음력 8월에 와서 12월말에 귀국하였다.

作業船과의 관계는 먼저 作業船 1척에 1百圓 내외의 어획생산비를 前渡하고 그 作業船으로 부터 어획물을 全量 매수한다는 계약을 맺었다. 또한 출항중에는 作業船에 필요한 쌀, 소금 기타 일용품의 전부를 공급하고 魚代金은 귀국하여 계산해 두었다가 支拂은 나중에 추석절과 설날그믐에 하였다.

어획물의 가격은 대개 시장가격을 표준으로 결정되었는데 그 당시 남해안에 있어서 도미는 평균 10貫에 3圓에서 3圓 50錢 내지 60錢이었고, 삼치는 봄을 중심으로 하여 1尾에 18錢에서 30錢 정도였다.

鮮魚는 釜山 및 仁川市場에 판매하고, 鹽魚는 下關, 門司, 博多등 규슈지방에 판매하였다.

1.2 活洲母船

활주모선은 활어의 수송판매를 목적으로 하는 것으로서 그 선체에는 活洲(水槽)장치를 설치하였다. 作業船과의 관계는 염장모선과 거의 동일하다.

활주모선이 매수하는 어류는 도미, 삼치, 넙치, 칠성장어, 바다장어, 가오리, 볼락, 굴비 등이었다. 그 가격은 계절에 따라 다르나 그의 해상가격에 관해 釜山水産株式會社에 근무했던 支配人의 말을 빌리면 다음과 같았다.

도미 : 4월경에는 10貫에 6圓정도였고 1潮마다 50錢씩 하락하여 7월에는 3圓 50錢으로 최저가격을 형성하였다. 그러나 7월부터는 점차 올라 11월 초순에는 6圓 내지 6圓 50錢이 되었고 10圓까지 오르는 경우도 있었다 한다.

삼치 : 활어매수는 대개 매년 9월에서 11월중순까지 하였다.그 당시 9월에는 1尾 27錢이었던 가격이 11월에는 60錢 내지 70錢으로 등귀하여 한때는 90錢 내지 1圓까지 오르는 경우도 있었다 한다.

넙치 : 1尺 2寸 정도의 1마리가 9월경에는 15錢이었던 가격이 대개 10일마다 1錢씩 상승하여 11월에는 21錢 내지 25錢에 이르렀다.

칠성장어 : 10貫에 3圓 25錢 내지 3圓 50錢 정도.

활어의 수송방법은 釜山을 중심으로 하는 것과 仁川을 중심으로 하는 것이 다소 다르다. 즉 부산을 중심으로 하는 것은 부산수산株式會社가 설비한 활주를 빌려 저장하기도 하고 자기의 활주를 설비해서 부산시장 또는 일본으로 수송하였다. 단 일본에 수송하는 것은 주로 칠성장어(붕장어)와 바다장어(갯장어)이고 약간의 도미도 활어로 수송하였으며 그 외는 선어로 수송하였다.

일본의 輸送先은 주로 大阪이었고, 최근(그 당시)에는 下關과 大阪사이에서 曳船業이 개시되어 활주 1척에 150圓, 船數에 따라 체감되어 2척에 200圓, 3척에 250圓의 예선료를 지불하고 着港하기도 하였다. 활어의 買收地域은 대개 迎日灣에서 西南海에 이르고 매수계절은 冬季를 제외한 3계절이었다.

仁川을 중심으로 하는 것은 서해안이 조석간만의 차가 심하고 혼탁하여 멀리 떨어진 섬이 아니면 활주를 설치하는 적당한 장소가 되지 못해 자원이 풍부하고 離島인 於靑島에서만 활동하였다. 주로 춘.하계에 인천 또는 군산시장에 수송하였고 일본에 수송하는 것은 극히 적었다. 활어를 어장에서

<표 7> 활주모선의 척수와 종업자

년	척 수	종업자
1903	40	135
1904	52	186
1905	26	97
1906	43	164
1907	53	138

모선의 활주장치에 넣은 경우 어류가 遊泳할 수 있는 餘地는 없고 바다물에 겨우 적실 뿐이었으나 斃死率은 적어 竹島에서 운반된 경우 500尾 중 폐사되는 것은 30尾정도에 불과하였다.

과거 5개년간의 활주장치를 한 모선의 척수와 종업자는 <표 7>과 같다.

2. 독립운반선

作業船과 직접적으로 관계하지 않는 商賈船을 말하는 것으로서, 그의 종류에는 汽船, 石油發動汽船, 浮船이 있었다. 그들은 일정한 수수료를 지급받고 모선 또는 한국어선의 어획물을 시장에 판매하

였다.

2.1 汽船

汽船을 가지고 운반에 종사한 척수는 1907년(명치 40년)에 4척, 1908년에는 5척이었다. 그 중 2척은 상시 한국연해에서 영업을 계속하였는데 1척은 춘·하·추계에는 서해어장, 동계에는 남해안에서 인천시장으로 선어류를 운반하였고, 1척은 인천시장에 전속된 것처럼 인천에 어획물을 운반하였고 때로는 모선을引進하기도 하였다. 나머지 3척은 여기에만 출항하여 영업하고 여기가 끝나면 귀항하였다. 그 수수료는 어획물매상고의 1割 내지 1割 5分이었다.

2.2 石油發動汽船

석유발동기선을 가지고 운반에 종사한 척수는 1907년에는 6척에 불과하였으나 1908년에는 7척이 증가하여 13척이 이르렀다. 영업은 주로 釜山市場과 漁場間이었으며 仁川에 이르는 것은 많지 않았다. 수수료는 汽船의 경우와 같다.

2.3 浮船

漁期중에 일본인이 한국인의 부선을 賃借하여 운반을 한 경우로서, 어장에서 염장어류를 매수하고 편리한 시장에 판매하였다. 안강망어업이 성행했을 당시에는 50척 정도가 활동하였으며, 영업자는 木浦, 群山, 仁川에 滯留하는 일본인이었다.

2.4 기타

그외 어업에 관계된 운반선에는 小廻船이 있었다. 그것은 居留地에서 멀리 떨어진 裸潛業者, 臺數 網漁業者를 대상으로 韓國內 또는 日本市場間을 왕래하며 식량 기타 일용품을 공급하였고 주로 어획물제조를 하는 어업단체에 附屬된 것이었다. 그 조직은 1組에 1隻이 보통이나 규모가 큰 것은 2,3척을 갖춘 경우도 있었다.

V. 오늘날에 있어서의 운영상황

오늘날에 있어서 운용되고 있는 상고선의 상황에 대하여 알아보기 위하여 먼저 群山에 船籍을 두고 古群山列島 및 於靑島부근 등 서해 중부를 중심으로 활동하고 있는 상고선을 대상으로 면접조사를 실시하였다. 그 결과를 정리해보면 다음과 같다.

1. 운영형태

1.1 기능상의 분류

① 客主기능을 수행하는 것 : 주로 어기가 시작되는 춘계에 출어자금이 부족한 어선에 생산자금을 前渡하고 어기중에는 일용품 및 생산자금을 수시로 공급해주는 대가로 그 작업선의 어획물을 해상에서 매수하는 형태이다.

② 運搬의 기능만을 담당하는 것 : 이 중에는 불특정한 어선으로부터 어획물의 운반만을 담당하는 형태가 있고, 출어자금을 전도하고 作業船의 어획물을 운반·판매한 후 전도금과 운반수수료를 지급 받는 경우가 있다.

1.2 운영시기에 따른 분류

① 季節적으로 운영하는 것 : 자본력이 있는 어선의 선주가 계절에 따라 상고선의 역할을 하는 형태이다. 예를 들면, 주로 5~8월에 多獲되는 鳥網에 의한 꽃새우어업을 대상으로 상고선의 역할을 하고, 꽃새우 어기가 끝나면 다시 어획하는 형태이다.

② 周年的으로 운영되는 것 : 주로 연안유자망, 연안연승, 연안채낚기 등의 어선을 대상으로 상고선의 역할만을 계속 수행하는 형태이다.

1.3 선박의 소유에 따른 분류

① 자기선박으로 운영하는 것 : 이 중에는 선주가 직접 승선하여 선장의 역할을 담당하는 경우와 선장 등을 고용하여 운영하는 형태가 있다.

② 타인의 선박을 임차하여 운영하는 것 : 일정한 선박에 대한 임차대¹⁹⁾를 매월 지급하고 선박을 빌려 운영하는 형태이다.

1.4 對象魚의 종류에 따른 분류

① 활어 및 선어를 취급하는 것 : 선박에 活魚槽를 설치하고 먼바다에서의 作業船의 어획과정에서 산채로 잡힌 광어, 도미, 우럭 등 비교적 소량의 활어와 나머지의 선어를 동시에 취급하는 형태이다.

② 선어만을 취급하는 것 : 자금이 많이 소요되는 활어조를 설치하지 않고 선어만을 취급하며, 대개 25種 내외의 어종을 취급한다.

2. 운영동기

한 商賈船운영자의 말에 따르면 20여년전에는 10여척의 商賈船이 영업을 하여 왔다고 한다. 그러나 조사된 商賈船은 20여척(운반선 12척 포함)으로 10여년전보다 증가되었음을 알 수 있다. 그 이유를 찾아보면, ① 어업을 영위할 경우 어획량의 감소로 조업의욕의 상실, ② 어업을 대체할 만한 김양식업 등 타업종으로의 전환이 간척·매립 등 어장환경의 악화로 어려운 실정, ③ 일반어선원의 고용은 어려운 반면 商賈船 선원의 고용은 잦은 귀항과 사고위험이 적어 선원확보가 용이하다는 점 등을 들 수 있다.

이와 같은 오늘날에 있어서의 商賈船 운영동기는 자본가에 의해 단순히 어획물의 매매차익을 노렸던 조선시대에 비해 다양화되었으며 그것은 오늘날의 수산업환경을 반영한 것으로 보인다.

3. 선원 및 임금형태

商賈船의 선원은 대개 선장 1명, 기관장 1명, 작업어부 2명, 火長 1명, 사무장 1명 등으로 구성되어
19) 40 - 50톤규모의 선박인 경우 매월 2백 - 3백만원의 임차비를 지급한다.

있다. 그의 임금형태는 70년대말까지는 經費를 除한 잔액을 선주와 선원이 5 : 5의 비율로 나누는 都中差人짓가림제의 형태를 취하였으나 80년대에 들어서 대부분 월급제²⁰⁾의 형태를 취하고 있다.

이러한 현상은 80년대에 들어서 선원의 求人難시대가 시작되면서 선원의 확보 및 유지의 문제가 크게 작용한 결과라고 할 수 있다. 더욱이 선원의 확보를 위해서는 일정한 선불²¹⁾이 필요한 실정이다.

4. 전도금 및 운반수수료

客主기능을 담당하는 商賈船에 의해 지불되는 전도금은 춘계에 가장 많고 여기중에 수시로 전도 회수되며, 그의 1년 결산은 대개 秋夕節이 관례로 되어 있다. 전도금에 대한 별도의 이자는 없으나 출자금을 전수한 作業船은 대부분 그 商賈船에 어획물을 판매하는 것이 관례로 되어 있다²²⁾.

지불금액은 적은 경우는 수십만원에서 많은 경우는 수천만원에 이른다. 商賈船운영자 1인이 출자금을 전도하는 作業船수는 적은 경우가 7척, 많은 경우는 70여척에 이른다.

운반만을 담당하는 경우에는 위판고의 10%(위판수수료 공제)를 운반수수료로 지불된다. 이 운반수수료율은 조선시대의 경우와 동일함을 알 수 있다.

5. 매매가격의 결정

商賈船과 어획선에 의한 어획물의 매매가격은 해상에서 이루어지는 매매시점에서 결정되며, 전일의 위판가격²³⁾을 기준으로 한다. 면접조사에 의하면, 보통 위판가격 對 매매가격은 10 對 7 정도로 거래하고 있다.

이러한 비율은 조선시대 조기어업을 대상으로 하였던 商賈船의 경우, 조기 1千尾를 7百尾로 계산 하였던 경우²⁴⁾와 비슷함을 알 수 있다.

이를 확인하기 위하여 1991년도 상고선과 作業船이 거래한 명세서와 수협 위판실적에서 주요어종에 대한 각각의 거래단가를 비교한 바는 <표 8>과 같다.

<표 8>의 해상에서의 매매단가와 위판가격의 대비율을 살펴보면, 어종별로 적게는 41%에서 많은 경우는 96%의 분포를 나타내고 있으나 그의 산술평균은 66%(표준편차 : 18.9)로서 면접조사에서의 70% 정도에 근접하고 있음을 알 수 있다.

한편, 경험이 비교적 적어 경로영향력(channel power)이 약한 商賈船은 作業船의 이탈을 방지하고 장래 作業船을 확보·유지할 목적으로 매매가격이 해상에서 결정되었다고 하더라도 實際委販價格이 기준으로 삼았던 前日의 위판가격 보다 예상외로 높아진 경우에는 일정비율을 작업선에 비공개

20) 대체적인 임금수준은 선장, 기관장은 약 100만원, 작업업무 및 火長은 약 80만원, 사무장은 약 90만원 정도이다.

21) 선장, 기관장인 경우 3백만원에서 5백만원정도가 소요된다.

22) 해상에서 상고선끼리 가격경쟁이 이루어지는 경우도 있어 때로는 특약된 상고선 외의 다른 상고선에 판매하는 어선도 있다. 이 경우에 다음해의 거래관계는 끊어지기 일쑤다.

23) 상고선 및 어선은 육상의 선주 및 가족과의 연락으로 전일의 위판가격에 대한 정보를 무선전화기 등을 이용하여 해상에서 수집한다.

24) 韓國水産誌 第 1 卷, 228面.

<표 8> 매매 및 위판단가

어종별	매매단가	위판단가	대 비 율
쭈꾸미	2,102원	2,168원	96%
새 우	876	1,088	81
소 라	2,090	4,853	43
도다리	714	2,730	41
대 하	1,328	1,927	69
중 하	13,678	21,875	63
꼬 록	702	1,272	55
꽃 게	1,567	1,719	91
장 대	1,176	2,235	52

적으로 할당하는 경우도 있다. 또한 商賈船과 작업선이 같은 마을의 어촌계원만으로 구성되어 있는 경우에서 그와 같은 가격의 事後調整도 드물게 나타나는데 그 경우는 공동체의식의 所産으로 여겨진다.

6. 商賈船을 이용하려는 동기

作業船의 입장에서 商賈船을 이용하려는 동기는 ① 출어자금이 부족하여 그를 前渡해줄 대상이 필요하기 때문이고, ② 연안어장에서 어획부진의 현상이 장기화되어 일정한 조업일수 동안의 어획량이 귀항하여 위판할 만큼 충분하지 못하기 때문에 자연히 그 어획물의 수집상을 필요하기 때문이며, ③ 어렵게 고용한 선원이 귀항때마다 도피의 우려가 있어 그 선원을 확보해두려는 하나의 방편으로 갖은 귀항을 삼가하고 도피의 우려가 없는 해상에서 작업을 계속하기 위해서이다.

이와같은 이유들을 조선시대에 있어서의 그것과 비교해보면, 첫째의 이유는 기본적으로 동일한 배경이라고 할 수 있으나, 둘째와 셋째의 이유는 수산자원의 고갈 및 어선원 고용의 어려움 등 오늘날의 수산업환경을 반영한 것이라 할 수 있다. 특히 풍부한 어족자원의 배경으로 부터 유래된 商賈船이 오늘날에 있어서는 그 반대현상으로 수산자원의 고갈이 하나의 동기가 된 것이 주목된다.

Ⅶ. 맺 는 말

조선시대부터 오늘날까지 해상에서의 어류유통에 중요한 역할을 담당해왔던 商賈船의 유래와 운영상황 등에 관하여 조사·고찰하여 보았다.

商賈船은 영세한 소규모어업자에 대한 출어자금의 전도, 어구 및 생산활동에 필요한 일용품의 공급을 통해서 生産造成機能을 수행하고 한편으로는 어획물의 수집, 운반, 판매의 기능을 수행하므로써 어류유통에서 차지하고 있는 그의 경제적기능에 대해서는 긍정적인 측면도 갖고 있다고 평가할 수 있다.

그러나 오늘날 해상에서의 수산물매매는 합법적인 행위가 되지 못하고 운반기능을 수행하는 운반선 또한 합법화할 수 있는 법적장치는 마련되어 있으나 현실적인 어려움으로 합법화시키지 못한 채

운영되고 있는 실정이다.

따라서 그의 긍정적 측면을 충분히 고려한 제도의 개선은 또 다른 연구과제로 남겨 두고자 한다.

그리고 현재 이러한 비합법적인 商賈船의 운영으로 말미암아 본 연구를 함에 있어 폭넓고 상세한 조사가 되지 못했음을 자인하는 한편, 여타지역의 상고선 운영상황과의 비교연구를 통해 보다 客觀化하지 못한 점이 아쉬움으로 남는다. 또한 본고의 商賈船에 관한 미약한 고찰을 보완할 수 있는 자료의 발굴이 요청되기도 한다.

서해에서 유래되어 오늘날까지 활동하고 있는 商賈船은 장래 크게 변화될 수 있는 상황에 놓여 있다. 즉 서해 수산업의 급격한 변화, 특히 대규모 간척 및 매립의 성행에 따라 수산업의 쇠퇴는 自명한 일로 나타나고 있으며 그로 인하여 소규모어업이 폐업되므로써 商賈船의 존립기반이 없어질 수 있다고 예상해 볼 수 있으며, 한편으로는 어업환경의 변화에 따라 어업의 효율성을 제고하기 위해서 각 기능의 전문화를 꾀함에 따라 또 다른 형태로 변화할 가능성이 있을 수 있다고 생각된다. 이러한 상황에서 현재의 商賈船에 관한 미미한 調査나마 하나의 자료로서 남겨 놓고자 하는 것이다.

참고문헌

- 朴元善, 負祿商, 韓國研究員, 1965.
朴元善, 客主, 延世大學校出版部, 1968.
朴九秉, 韓國水産業史, 太和出版社, 1966.
吉田敬市, 朝鮮水産開發史, 朝水會, 1954.
韓國水産誌, 第1卷-4卷, 朝水會, 1908.

A Study on the Management Status of *Saggosŏn*

Kim, Soo - Kwan

Summary

The Purpose of this study is to consolidate the management status of *Saggosŏn* in the *Chosŏn* period by literature research, and examined latest status by field investigation.

During the *Chosŏn* period, there were fish distributors such as *Saggosŏn* and *Kakju*. *Saggosŏn* took charge of fish distribution from the fishing ground to the land, and handed over the fish to *Kakju* who sold over them to the whole country.

This distribution system of fish was started from and adapted to the yellow - corvenia fishery of Western Sea. There were two reasons for this.

One was that these fish were caught much from vast fishing grounds and had a very strong demand, for which professional distributors were needed. The other was that because fishermen had very limited capital, they had to supply the money for fish production from capitalists like *Kakju* whom they agreed to sell fish directly to.

By this time, it was thought that the fish distribution system for the Western Sea fishery was determined by the background and tradition.

Meanwhile, *Saggosŏn*, which has been working for a long time in Western Sea, is placed in changing circumstances. That is, small scale fishery *Saggosŏn* deals with will be getting fewer, because the big scale reclamation projects in this area threatens the fishery's existence. Also, *Saggosŏn*, presently, might be forced to become more efficient in its distribution in the future.

In this situation, the management status of *Saggosŏn* in the past and present needs to be consolidated and investigated through this study.