동인도회사와 대중국 무역

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

무역과 제국 사이의 회사

1600년 특허를 받은 영국 동인도회사는 19세기 초에 이르러 유례없는 혼합체가 되어 있었습니다. 주주들이 런던에서 모이는 주식회사이면서, 자체 군대와 관료 조직을 통해 인도 아대륙의 광대한 지역을 통치하는 주권 권력이었습니다. 회사의 직원들은 상인이자 행정가이자 외교관이었습니다. 이들의 결정은 상업적 계산, 영국 국가의 전략적 이익, 그리고 아시아 주재 간부들의 야망에 따라 형성되었습니다.[1]

의회는 주기적인 특허 갱신을 통해 회사를 감독했습니다. 1813년 특허법(Charter Act of 1813)은 차와 아편 무역, 그리고 대중국 무역을 제외하고 인도에서 회사의 상업적 독점을 폐지했습니다.[2] 1813년부터 영국 민간 상인들은 인도와 자유롭게 교역할 수 있었습니다. 반면 대중국 무역은 1833년 인도 정부법(Government of India Act 1833)에 의한 다음 특허 갱신 때까지 회사의 독점 영역으로 남았습니다.[3] 싱가포르는 이 두 법 사이의 기간에 건설되었습니다. 당시 대중국 무역은 회사의 가장 가치 있는 사업이었고, 민간 상인들로부터 점점 커지는 압력을 받고 있었습니다.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

대중국 무역과 차 독점

대중국 무역의 중심에는 차가 있었습니다. 18세기 내내 중국 차에 대한 영국의 수요가 늘면서, 광저우에서의 회사 구매는 회사 수익의 주요 원천이 되었습니다. 또한 차가 도착할 때 세금을 부과하던 영국 국가의 주요 세입원이기도 했습니다. 중국 당국은 외국 무역을 광저우와 공인 상인 조합인 공행(公行, Hong 상인)으로 제한했고, 외국인들은 이들에게서 은으로 물건을 사야 했습니다.[4]

인도에서 광저우로 가는 항로는 말라카 해협과 싱가포르 해협을 지났습니다. 캘커타, 마드라스, 봄베이에서 중국으로 향하는 선박들에게는 폭풍을 피하고, 물과 식량을 싣고, 계절풍을 기다릴 수 있는 항구가 필요했습니다. 회사는 1786년에 세운 페낭을 보유하고 있었습니다. 1818년에도 회사는 나폴레옹 전쟁 중 점령한 말라카와 자바를 계속 보유할 것으로 예상했습니다. 그러나 강화 조약에 따라 이 영토들이 네덜란드에 반환되면서 해협의 남쪽 출구는 네덜란드의 영향력 아래 놓이게 되었습니다.[5]

지역 상인, 아편, 그리고 은 문제

회사는 대중국 무역의 은 문제를 한 세기 동안 동남아시아 경제를 규정하게 될 방식으로 해결했습니다. 지역 상인(country trader)으로 불리던 영국과 인도의 민간 상인들이 인도 상품을 중국과 군도의 항구로 실어 날랐습니다. 그 중심은 면화와 아편이었고, 벵골의 아편 생산은 회사가 통제했습니다. 지역 상인들이 중국에서 번 은은 런던이나 인도에서 지급되는 환어음과 교환하여 광저우의 회사 금고에 납입되었습니다. 회사는 이 은으로 차를 샀습니다.[6]

이 메커니즘은 본질적으로 하나의 금융 시스템을 묘사하기 때문에 주목할 가치가 있습니다. 상품은 한 방향으로, 은은 다른 방향으로, 환어음은 또 다른 방향으로 움직였습니다. 캘커타, 광저우, 런던, 그리고 해협 항구들의 상인들은 이 어음과 서로의 평판에 대한 지식을 바탕으로 서로 신용을 제공했습니다. 이 항로상의 항구들은 교역의 장소일 뿐 아니라 신용 네트워크의 결절점이었

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

습니다. 싱가포르는 건설되는 순간부터 이 네트워크에 편입되었습니다. B부에서 살펴보는 싱가포르의 에이전시 하우스(agency house)들은 이 네트워크에서 생겨났습니다.

아편 무역은 이 시스템의 도덕적·법적 그림자이기도 했습니다. 중국 당국이 아편 수입을 금지했기 때문에, 이 무역은 밀수와 관리들의 부패에 의존했습니다. 해협의 항구들에서 아편은 합법이었고 과세 대상이었습니다. 아래에서 보듯이 아편 판매 수입은 싱가포르 재정의 기둥이 되었습니다. 항구의 성장과 후대가 비난한 무역 사이의 연관성은 금융 중심지 역사의 일부이며, B부에서 살펴봅니다.

1818년의 전략적 문제

1818년, 아시아의 회사 간부들은 전략적 문제에 직면했습니다. 말라카와 자바가 네덜란드에 반환되면서, 네덜란드가 인도양과 남중국해를 잇는 두 통로, 즉 말라카 해협과 순다 해협을 모두 장악할 우려가 생긴 것입니다. 네덜란드는 1784년 리아우에서 무력으로 통제를 강요할 준비가 되어 있음을 보여 주었습니다. 게다가 네덜란드의 독점 및 관세 체제는 영국 민간 무역에 적대적이었습니다. 페낭은 남쪽 항로를 보호하기에는 너무 북쪽에 있었습니다.

인도 총독 헤이스팅스 경은 1818년 이 지역에 새로운 영국 기지를 세우기 위한 원정에 자금을 대도록 설득되었습니다. 다만 네덜란드를 자극해서는 안 된다는 단서가 붙었습니다.[7] 위임은 신중했습니다. 회사는 네덜란드와 충돌하지 않으면서 남쪽 항로에 거점을 원했습니다. 나폴레옹 전쟁 이후 유럽에서 영국은 네덜란드와의 우호를 중시했기 때문입니다. 네덜란드의 통제를 약화시킬 기지를 네덜란드를 자극하지 않고 얻는다는 두 목표 사이의 긴장은 건설 과정과 뒤이은 외교 분쟁을 규정했습니다.

주

1. 19세기 초 상업 기업이자 영토 권력으로서 동인도회사가 지닌 이중적 성격에 관하여는 Philip Lawson, *The East India Company: A History*, London,

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Longman, 1993 및 H.V. Bowen, *The Business of Empire: The East India Company and Imperial Britain, 1756–1833*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006 참조. ↩

2. Wikipedia, "Charter Act of 1813"(2026년 9월 접속): "the Company's commercial monopoly was ended, except for the tea and opium trade and the trade with China". ↩
3. Wikipedia, "Charter Act of 1813"(2026년 9월 접속): 특허는 이후 Government of India Act 1833에 의해 갱신되었음. ↩
4. 광저우 체제, 공행 상인, 대중국 무역의 은 문제에 관하여는 Paul A. Van Dyke, *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700–1845*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2005 참조. ↩
5. 자바는 1816년, 말라카는 1818년 9월 네덜란드에 반환되었음. 1818년 9월 네덜란드의 말라카 복귀에 관하여는 Wikipedia, "William Farquhar"(2026년 9월 접속) 참조. ↩
6. 인도, 중국, 영국 간의 삼각무역과 아편 및 환어음의 역할에 관하여는 Michael Greenberg, *British Trade and the Opening of China 1800–42*, Cambridge, Cambridge University Press, 1951 참조. ↩
7. Wikipedia, "Founding years of modern Singapore"(2026년 9월 접속): 헤이스팅스는 1818년 "fund an expedition to establish a new British base in the region, but with the proviso that it should not antagonise the Dutch"하도록 설득되었음. ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.