중국 남부 항구에서 온 정크 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

정크 무역의 계절

싱가포르의 가장 오래된 상업적 연결은 중국과의 연결이었습니다. 이 편의 첫 장에서 본 바와 같이 중국 정크선은 수 세기 동안 남양(Nanyang)의 항구들을 오갔습니다. 정크선은 새 영국 정착지가 건설된 직후부터 이곳에 기항하기 시작했습니다. 항해는 계절풍을 따랐습니다. 정크선은 연말에 북동 계절풍을 타고 푸젠과 광둥의 항구를 떠나 이듬해 초 싱가포르에 도착했고, 여름에 남서 계절풍을 타고 돌아갔습니다.[1] 그 시즌 첫 정크선의 도착은 상업 연도의 큰 행사 가운데 하나였으며, 상인과 상점 주인, 이민자 가족들이 이를 손꼽아 기다렸습니다.

정크 무역은 싱가포르를 중국 남부의 해안 지방과 연결했습니다. 싱가포르 중국인 인구의 대부분이 이 지방 출신이었습니다. 푸젠의 아모이(샤먼), 광저우, 그리고 광둥 동부의 차오저우(Teochew) 항구에서 온 정크선은 각각 싱가포르에서 같은 방언과 고향을 공유하는 자기 공동체를 상대했습니다. 하이난 정크선은 또 하나의 집단을 이루었습니다. 이처럼 정크 무역의 구조는 중국인 공동체의 방언 구분을 그대로 재현했습니다. 이 점은 다음 장에서 더 자세히 살펴봅니다.[2]

© 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.

화물과 승객

정크선은 남양의 중국인들이 고향에서 원하던 물품을 실어 왔습니다. 차, 비단, 자기와 도기, 약재, 종이, 담배, 그리고 다양한 식료품과 생활용품입니다. 돌아가는 항해에서는 해협과 군도의 산물, 영국산 공산품, 심지어 무기까지 중국으로 운반했습니다.[3] 해협 산물이란 무엇보다 주석, 후추, 등나무, 해삼, 제비집, 그 밖에 숲과 바다에서 나는 산물로, 중국 시장에서 좋은 값을 받았습니다.

가장 값진 화물은 사람이었습니다. 정크선은 중국의 상인, 장인, 노동자를 싱가포르로 데려왔습니다. 이들은 정크선을 통해 고향 소식을 듣고, 가족에게 돈을 보내고, 귀향했습니다.[4] 시즌마다 수천 명이 새로 도착했고, 그 가운데 다수는 장래의 임금을 담보로 뱃삯을 빌린 사람들이었습니다. 이렇게 정크 무역은 항구와 배후지의 플랜테이션 및 주석 광산의 노동 시장에 인력을 공급했습니다. 또한 싱가포르에서 중국으로 향하는 최초의 송금 흐름을 만들어 냈습니다. 이 사업은 후에 이 도시 금융 부문의 중요한 일부로 성장했습니다.

상업 기업으로서의 정크선

정크선은 고유한 조직을 갖춘 상업 기업이었습니다. 소유권은 여러 투자자가 나누어 갖는 경우가 많았고, 화물 공간은 자기 계산으로 상품을 선적하는 상인들 사이에 분할되었습니다. 선장과 화물 관리인(supercargo)이 항해를 관리했으며, 선원들도 자기 거래를 위해 소량의 화물을 실을 권리를 갖는 경우가 많았습니다.[5] 많은 참여자에게 위험을 분산하는 이 방식은 중세 유럽 해운의 조합 구조와 닮았습니다. 이를 통해 소자본도 원거리 교역에 참여할 수 있었고, 난파나 해적으로 인한 손실이 분산되었습니다.

정크선은 자금과 정보의 통로이기도 했습니다. 편지, 송금, 상업 소식이 정크선과 함께 이동했습니다. 아모이의 공급업자에게 대금을 지급하려는 싱가포르 상인이나 고향 마을에 저축을 보내려는 노동자는 정크선을 타고 가는 사람에게 돈이나 물품을 맡겼습니다. 이러한 비공식 송금 경로는 후에 송금상과 교비(qiaopi) 네트워크로 제도화되었습니다. 이에 관해서는 다음 장에서 다룹니다.

© 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.

정크 무역의 쇠퇴

정크 무역은 1840년대 초에 정점에 이르렀습니다. 싱가포르에 도착한 정크선의 톤수는 1841–1842년에 18,400톤에 달했다가 1865–1866년에는 3,280톤으로 급감했습니다.[6] 전환점은 제1차 아편전쟁을 끝낸 1842년의 난징조약이었습니다. 이 조약으로 중국의 여러 항구가 외국 선박에 개방되었고, 유럽 선박이 중국과 직접 교역할 수 있게 되었습니다. 그 결과 정크선이 맡던 사업의 상당 부분이 횡범선(square-rigged ships)으로 넘어갔습니다. 연안 해적과 더 저렴한 유럽 해운 비용이 이 변화를 가속했습니다.[7]

싱가포르 중계무역에 관한 웡린켄(Wong Lin Ken)의 연구도 이러한 추세를 확인합니다. 그의 표는 1830년부터 1866년 사이에 특히 중국과 태국 항로에서 중국 정크선과 부기스 프라우가 서양 횡범선으로 점차 대체되는 과정을 기록하고 있습니다.[8] 싱가포르의 중국인 상인들은 정크선보다 오래 살아남았습니다. 그들은 유럽 선박을 용선하고, 직접 선박을 사들이고, 후에는 증기선에 투자했습니다. 운송 수단은 바뀌었어도 상업 네트워크는 온전히 남았습니다. 이는 중국계 기업들이 항구의 교역에서 중심적 역할을 유지한 이유 가운데 하나입니다.

주

1. 중국 남부 항구와 싱가포르 사이 정크선 항해의 시기, 즉 대략 1월부터의 도착과 여름의 출항에 관하여 Wong Lin Ken, “The Trade of Singapore, 1819–69”, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. 33, no. 4, 1960 참조. ↩
2. 출발 항구와 방언 집단에 따른 정크 무역의 구분에 관하여 Kua Bak Lim, “Chinese Junk Trade in Early Singapore”, Kwa Chong Guan and Kua Bak Lim (eds), *A General History of the Chinese in Singapore*, Singapore, World Scientific, 2019, 제2장 참조. ↩
3. Kua Bak Lim, “Winds of trade: Chinese junks in early Singapore”, *Culturepaedia* (Singapore Chinese Cultural Centre), 2024년 2월 21일: 중국으

© 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.

로의 수출품에는 “Straits local produce, British manufactured goods, and armaments”가 포함되었습니다. ↩

4. Kua Bak Lim, “Winds of trade: Chinese junks in early Singapore”, *Culturepaedia*, 2024년 2월 21일: 정크선은 “merchants, craftsmen, and labourers from China to Singapore”를 실어 왔으며, 이민자들은 이를 통해 “inquire about news from their homeland, send money to their families, or return home”할 수 있었습니다. ↩
5. 공동 소유, 상인 간 화물 공간의 분할, 선원의 개인 거래를 포함한 정크 무역의 조직에 관하여 Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, Ithaca, Cornell University Press, 1993 참조. ↩
6. Kua Bak Lim, “Winds of trade: Chinese junks in early Singapore”, *Culturepaedia*, 2024년 2월 21일: 1841–1842년 최고 톤수 18,400톤, 1865–1866년까지 3,280톤으로 감소. ↩
7. Kua Bak Lim, “Winds of trade: Chinese junks in early Singapore”, *Culturepaedia*, 2024년 2월 21일: 1842년 이후 유럽 선박이 정크선을 대체한 이유는 외국 선박의 중국 항구 직접 접근을 허용한 조약 규정, 연안 해적, 그리고 더 저렴한 유럽의 대안이었습니다. ↩
8. Wong Lin Ken, “Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819–1941”, Cambridge Core를 통해 열람, 2026년 9월 (1830년부터 1866년 사이 정크선과 프라우가 횡범선으로 대체된 과정에 관한 Table 5). ↩

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.