교역의 회랑, 말라카 해협

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

몬순 체계와 교역의 리듬

말라카 해협의 중요성은 바람에서 비롯됩니다. 범선 시대에 인도양과 남중국해 사이의 항해는 몬순(계절풍)이 좌우했습니다. 대략 11월부터 3월까지 부는 북동 몬순과, 대략 5월부터 9월까지 부는 남서 몬순이 그것입니다.[1] 인도나 페르시아만에서 출발한 배는 한 번의 몬순으로 중국까지 항해를 마칠 수 없었습니다. 배는 남서 몬순을 타고 동쪽으로 항해한 뒤 해협의 한 항구에서 바람이 바뀌기를 기다렸다가 다음 계절에 항해를 이어 갔습니다. 아니면 해협에서 동쪽에서 온 상인들과 화물을 교환했습니다.

그 결과는 구조적이었습니다. 해협은 기다림의 장소가 되었고, 그 기다림이 시장을 만들었습니다. 서쪽에서 온 상인과 동쪽에서 온 상인은 해협의 항구에서 만나 상품을 교환하고, 계정을 정산하고, 다음 항해를 위해 서로 신용을 제공했습니다. 해협의 항구는 가치 있는 무언가를 생산할 필요가 없었습니다. 안전한 정박지, 물과 식량, 창고, 신뢰할 수 있는 규칙을 갖춘 시장, 그리고 항구 안의 배를 보호하고 절제하여 과세하는 통치자를 제공하면 충분했습니다. 이런 의미에서 해협의 항구들은 처음부터 서비스 경제였습니다. 이들이 판 것은 안전, 정보, 그리고 교역의 기회였습니다.

© 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.

몬순의 리듬은 교역이 집중된 이유도 설명해 줍니다. 모든 배는 항로상의 적절한 지점에 있는 항구를 필요로 했기 때문에, 항구들은 한정된 수의 위치를 두고 경쟁했습니다. 몬순 교통을 끌어들일 수 있는 통치자는 관세 수입, 위신, 그리고 함대를 유지할 자원을 얻었습니다. 교통을 잃은 항구는 빠르게 쇠퇴했습니다. 따라서 해협의 역사는 계승의 역사입니다. 하나의 지배적 항구가 다른 항구로 이어졌고, 각 항구는 더 나은 보호나 더 나은 조건을 제공할 때 이전 항구를 대체했습니다.

좁은 관문: 싱가포르 해협

말라카 해협은 남쪽 끝에서 싱가포르 섬과 리아우 제도 사이의 수로인 싱가포르 해협으로 좁아집니다. 가장 좁은 지점인 필립스 수로(Phillips Channel)에서 통로의 폭은 약 1.7마일에 불과합니다.[2] 해협을 거쳐 인도양과 남중국해 사이를 항해하는 모든 배는 이 섬이 보이는 거리를 지나갑니다. 해협을 회랑으로 만든 바로 그 지리가 이 섬을 관문으로 만들었습니다.

이 위치의 중요성은 모든 기술 변화를 견뎌 냈습니다. 14세기의 범선, 19세기의 증기선, 21세기의 유조선 모두가 같은 좁은 바다를 지나갑니다. 미국 에너지정보청(US Energy Information Administration)은 2016년 말라카 해협을 통과한 석유 및 기타 액체 연료가 하루 1,600만 배럴에 달했다고 보고했습니다.[3] 이 수치는 석유 무역과 선박연료 공급(벙커링)의 중심지로서 싱가포르를 다루는 이 책의 G부에 속합니다. 여기에 이 수치를 기록하는 이유는 근본적인 사실의 연속성을 보여 주기 때문입니다. 이 섬은 세계 무역의 주요 길목(chokepoint) 가운데 하나에 자리하고 있습니다.

그러나 관문은 위험의 장소이기도 합니다. 섬과 후미가 많은 좁은 바다는 해적질에 이상적인 조건을 제공했기 때문에, 해협의 항구들은 지나가는 배를 노리는 약탈자들과 결코 멀리 떨어져 있지 않았습니다. 싱가포르 해협의 항구가 시장으로 기능할지 약탈자의 근거지가 될지는 주변의 정치 질서에 달려 있었

© 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. 아래에서 다룰 중국 여행가 왕대연(汪大淵, Wang Dayuan)은 14세기 이 섬의 두 얼굴을 모두 기록했습니다. 언덕 위의 질서 있는 교역 공동체와, 해적들이 매복하던 수로가 그것입니다.

스리위자야와 해협 최초의 해양 국가

해협 최초의 강대국은 남부 수마트라의 팔렘방을 중심으로 한 해양 왕국 스리위자야였습니다. 중국의 불교 승려 의정(義淨, Yijing)은 671년 인도로 가는 길에 스리위자야를 방문하여 6개월간 머물렀습니다. 스리위자야의 이름이 등장하는 가장 오래된 비문인 케두칸 부킷(Kedukan Bukit) 비문은 682년 6월 16일자입니다.[4] 7세기 후반부터 11세기 초까지 스리위자야는 인도와 중국 사이의 두 통로, 즉 순다 해협과 말라카 해협을 장악했습니다.[5]

스리위자야는 새로운 유형의 국가였습니다. 그 권력은 해상 항로의 장악과, 해안 및 바다 민족과의 관계에 기반했습니다. 그 가운데에는 후대 사료에서 오랑 라우트(orang laut)로 불리는 해상 유목 공동체가 있었으며, 이들은 함대의 선원이 되어 바다를 순찰했습니다. 스리위자야의 부는 중계 무역과 중국과의 특권적 관계에서 나왔습니다. 스리위자야는 당나라부터 송나라에 이르기까지 중국 조정과 수익성 높은 교역 관계를 유지했습니다.[6] 그 통치자들은 중국 조정에 조공 사절을 보냈고, 중국 조정은 이들을 남방 교역의 정당한 중개자로 인정했습니다. 중국 시장에 대한 접근은 해협의 항구가 누릴 수 있는 가장 값진 특권이었습니다.

스리위자야의 쇠퇴는 이러한 체제의 취약성을 보여 줍니다. 1025년 남인도 촐라 왕조의 라젠드라 1세(Rajendra I)가 스리위자야의 항구들에 해상 공격을 감행했고, 그 후 1028년부터 1077년까지 스리위자야의 사절은 중국에 도달하지 못했습니다.[7] 이 공격으로 해협의 해상 무역이 끝난 것은 아닙니다. 이 공격은 단일 항구의 독점을 깨뜨렸고, 저마다 교통량의 몫을 노리는 다수의 작은 항구들이 등장할 길을 열었습니다. 13세기와 14세기 사료에 나타나는 싱가포르 섬의 정착지는 이 스리위자야 이후의 세계에 속합니다.

© 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.

중국 시장과 조공 체제

해협의 교역을 이끈 수요는 무엇보다 중국에서 나왔습니다. 중국 시장은 동남아시아와 인도양의 향신료, 향목, 수지, 주석, 상아, 진귀한 산물을 흡수했고, 중국의 도자기, 비단, 동전은 반대 방향으로 흘러갔습니다. 송나라와 원나라 시대에는 많은 경우 푸젠성 취안저우(泉州) 출신인 중국 민간 상인들이 '남쪽 바다'라는 뜻의 남양(Nanyang)의 항구들에서 직접 교역했습니다.[8]

이 교역의 정치적 틀은 조공 체제였습니다. 동남아시아 항구의 통치자들은 중국 황제에게 예물을 든 사절을 보내 황제의 우위를 인정했고, 그 대가로 인정, 더 큰 가치의 하사품, 그리고 민간 교역이 제한된 시기에는 교역할 권리를 받았습니다. 중국 조정의 인정은 정당성과 보호를 부여했습니다. 또한 그 항구를 당대 최대의 시장과 연결해 주었습니다. 이 패턴은 15세기까지 이어졌는데, 당시 말라카의 건국자들은 명나라의 인정을 이용하여 새 항구를 이웃 세력으로부터 지켜 냈습니다.

금융센터에게 이 교훈은 익숙합니다. 항구의 가치는 최대 시장에 대한 접근에 달려 있었고, 그 접근은 시장을 장악한 세력의 정치적 인정에 기반했습니다. 이 책의 I부에서 살펴보는 싱가포르와 중국의 관계는 이 패턴에 깊은 뿌리를 두고 있습니다.

주

1. 몬순 체계와 그것이 해협 교역의 리듬에 미친 영향에 관하여는 Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, vol. 1, New Haven, Yale University Press, 1988, chapter 1 참조. 제시된 월은 대략적인 것이며 자료에 따라 다릅니다. ↩

2. US Energy Information Administration, "The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans", *Today in Energy*, 2017년 8월 11일 ("At its narrowest point in the Phillips Channel of the Singapore Strait, the Strait of Malacca is only about 1.7 miles wide"). ↩

© 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.

3. US Energy Information Administration, *Today in Energy*, 2017년 8월 11일 (“Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day”). ↩
4. Wikipedia, “Srivijaya” (최종 접속일: 2026년 9월), 671년 의정의 체류에 관한 기록과 682년 6월 16일자 케두칸 부킷 비문을 인용. ↩
5. Wikipedia, “Srivijaya” (최종 접속일: 2026년 9월): 이 왕국은 “controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah”. ↩
6. Wikipedia, “Srivijaya” (최종 접속일: 2026년 9월): “their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty”. ↩
7. Wikipedia, “Srivijaya” (최종 접속일: 2026년 9월), 1025년 촐라 왕조의 공격과 1028년부터 1077년까지 스리위자야 사절이 중국에 파견되지 않은 사실에 관하여. ↩
8. 송·원대 해상 무역의 주요 항구로서의 취안저우와 남양에서의 중국 민간 교역에 관하여는 Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009 참조. ↩

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 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.

© 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.

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.