

근대 아시아 해양과 과국적(跨國的) 상인 디아스포라의 형성 : 「양행(洋行)」에서 「구교(歐僑)」로*

강 진 아**

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| I. 머리말 | 변모: 1890~1930년대 |
| II. 양행(洋行)의 중국 진출과 아편전쟁 | V. “구교(歐僑)”의 동아시아 확산: 일본 |
| III. 개항장 시스템의 성립과 초기 양행
의 성장 | 과 조선 |
| IV. 20세기 산업자본의 시대와 양행의 | VI. 맺음말: 전후(戰後)의 발전과 21세
기 양행의 유산들 |

I. 머리말

16세기 이래 유럽 상인들이 해양을 개척하면서 출현한 “세계경제(World Economy)”는 유럽의 서쪽으로는 아메리카 대륙을 개발하고, 동쪽으로는 아시

* 이 논문은 2014년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2014S1A5A2A01013889). 익명의 심사위원 세 분의 지적에 감사드린다. “구교 상인”의 개념적 정교화의 필요성 및 개별 상사자본이나 인물 분석의 보완은 반드시 필요하다고 본다. 이 분야의 연구가 국내에는 틈새분야로 남아있기 때문에, 향후 연구를 본격화하기 위한 토대로서 다소 개설적인 서술로 흐르더라도 전체적인 조망을 하는데 주력하였다. 특히 지적하신 “구교”와 “화교”의 비교 연구는 현재 후속 논문을 작업 중이므로 다른 지면에서 본격적으로 토론하고자 한다.

** 한양대학교 사학과 교수

아에 진출하여 중국 중심의 지역 질서를 최초로 뒤흔들었다. 이는 중국의 압도적 문명적 우위에 기초한 위계적 지역질서를 뒤흔들고 무역에서는 해금(海禁)을 무력화시키면서, 중화문명을 정점으로 한 따라잡기(catch-up) 형 발전에 구조적 전환(轉型)을 가져왔다¹⁾. 16세기 동아시아는 포르투갈 상인의 도래와 은(銀) 경제의 본격화로 “북로남왜(北虜南倭)” 현상과 그로 인한 “명청교체(明清交替)”라는 격변을 겪었다. 그러나 동아시아 지역은 강력한 중앙집권적 지배와 영역 통치의 역사적 자산이 있었다. 17세기 이후 각국의 정치체제는 재차 안정화되었으며, 잠시 열렸던 바다는 다시 닫혀 해금(海禁)과 조공무역체제가 재구축되었다. 유럽 상업세력은 남중국해 이남으로 밀려나가 동아시아에서 후퇴했다. 네덜란드가 일본과는 특수 관계로 “통상(通商)”을 유지했지만 “통신(通信)” 관계는 아니었고, 다른 유럽 국가는 청의 무역통제 하에 광주·마카오 이북으로는 올라오지 못했다.

대신에 서양 열강은 17세기와 18세기에는 남아시아와 동남아시아에 교두보를 갖추고 식민지를 확장하면서 제국주의적 세계경제의 면모를 갖춰갔다. 그리고 마침내 19세기부터 본격화된 산업혁명과 제국주의의 쌍두마차를 타고 유럽 국가들은 아프리카, 아시아의 식민지화에 박차를 가하면서 동아시아까지 문호개방을 요구하였다. 공식적으로는 이때가 첫 번째의 문호개방 요구이지만, 해양으로부터 구미(歐美)가 준 충격과 지역 질서의 재편이라는 면에서는 두 번째였다.

두 번째의 충격으로 동아시아는 17세기에 재구축한 해금을 완전히 개방할 수밖에 없었다. 해양으로부터 이질적인 서양 근대문명이 제국주의라는 정치력과 함께 전면적으로 밀려들었다. 그렇지만 동아시아 지역은 세계에서 유일하게

1) 따라잡기(catch-up) 형 발전모델을 적용하여, 16세기 서양의 동아시아 진출에 따라 압도적 문화·사상·경제·기술 우위를 토대로 한 중화 중심적 동아시아 질서가 동요하고, 17세기 문명 및 기술 수준의 평준화, 민족 자의식의 고양, 일본과 조선의 문명 역전이 발생했다는 주장에 관해서는 강진아, 「16~19세기 동아시아 무역권의 세계사적 변용—따라잡기형 발전모델의 모색」, 『동아시아의 지역질서』(서울, 창비, 2005) 참조.

구미 열강에 의한 식민지화가 이뤄지지 않았고, 불평등조약과 개항장 체제 속에서 유럽 세력을 수용하고 근대를 학습하면서 국민국가로 환골탈퇴하려 노력했다. 이러한 각자도생(各自圖生)의 과정에서 동아시아의 역내 질서가 중국 중심의 중화제국적 조공질서에서, 일본제국주의와 반(半)식민지 중국, 식민지 조선의 위계화로 전복(顛覆)되었음은 익히 알려진 사실이다.

이와 같은 동아시아의 근대적 환경 속에서, 유럽에서 동아시아로 활동의 폭을 넓혀간 상인자본이 있었던가 하면, 거꾸로 아시아에서 세계로 뻗어나간 상인자본 역시 존재했다. 기존의 연구는 전자를 “양행(洋行)” 혹은 “구미자본”이라고 불렀고 후자를 “화상(華商)” 내지 “화교자본(華僑資本)”이라고 불렀다. 그런데 후자의 가장 대표적 사례인 광둥(廣東) 화상은 양행의 매관으로 자본을 축적하여 양행의 중국과 아시아 진출 과정에 부수해 확산되었던 상인들이었다. 광둥 상인들은 구미자본을 위해 일하는 매관으로 성장했으면서도, 양무운동(洋務運動)에 참가하여 중국에서 최초의 근대적 산업 건설을 주도하기도 하고, 19세기 말과 20세기 초 중국의 개항장과 교향(僑鄉)에 근대적 민간산업투자를 선도하기도 하였다.²⁾

다양한 얼굴을 가졌지만 광둥 화상은 사실 양행(洋行)과 마찬가지로 개항장 체제를 기초로 뻗어나간 과국적(跨國的, trans-national) 상인 디아스포라였으며, 이 두 그룹은 본질에서 상호 복제를 통해 유사한 모습을 띄어가는 쌍생아였다. 그러한 측면에서 이 글은 “양행” 역시 화교(華僑, Chinese Overseas)와 마찬가지로 부(富)를 찾아 바다를 타고 아시아 지역에 이주하여 상업적 성공을 추구한 유럽인, 즉 “구교(歐僑, Western Overseas)”가 구축한 자본으로 새롭게 파악해보고자 한다. 동일한 존재이지만 어떻게 명명하느냐에 따라 그 본질적 특색이 다르게 구현된다. 국가의 경계에 따라 한 쪽을 “제국주의”의 상징으로, 다른 한

2) 광둥상인이 가진 매관자본(買辦資本), 관료자본(官僚資本), 민족자본(民族資本) 등 다양한 측면에 관해서는 강진아, 「20세기 廣東 화교자본의 환류와 대중국 투자」 『동양사학연구』 127(서울, 동양사학회, 2014)를 참조.

쪽을 매국적 매관 혹은 애국적 민족자본으로 나누지 않고, 과국적 상인 디아스포라로 보았을 때 무엇이 새롭게 보일까? “양행”의 역사를 통해 해양의 시대에 펼쳐진 역사의 다양한 측면을 볼 수 있을 것이다.

II. 양행(洋行)의 중국 진출과 아편전쟁

1. 개항 이전 구미 상인의 광주-마카오 진출과 양행

동아시아의 첫 개항인 중국의 개항은 보통 1840년 아편전쟁과 그 결과 맺은 1842년의 남경조약을 지칭하지만, 사실 중국과 유럽 사이에는 16세기 이래로 “세계경제”를 움직이는 주축이라고 할 정도로 두터운 경제관계가 존재했고 그 관계의 양과 질은 더욱 두터워져 가고 있었다.

개항 전까지 중국과 유럽 사이의 무역은 기본적으로 국가가 공인하는 상인 간에만 교역이 인정되는 독점적인 성질의 것이었다. 중국의 청 정부는 1757년 (건륭 22년) 이래로 광주(廣州) 한 곳으로 무역을 제한하고 특허상인에게만 대외교역을 독점적으로 허가하는 공행(公行)제도를 실시하여, 관리형 교역체제 [Canton system]를 유지했다. 광주에 찾아오는 유럽과 미국의 상인들은 자유롭게 교역을 할 수 없고 반드시 청 정부가 지정한 특허상인을 통해서만 물품의 구입과 판매를 할 수 있었다. 원래 “양행(洋行)”은 바로 이들 구미 상인들로부터 세금을 징수하고 물품의 거래를 대행하는 특허상인을 가리키는 말이었다. “양(洋)”은 외국을 의미하고, “행(行)”은 동업집단, 상인길드를 뜻하는 말이다. 그러나 개항 이후 공행제도가 폐지되고 중국의 각 개항장에 서양 상인과 회사가 대거 진출하면서, “양행”은 개항장을 중심으로 중국에서 활동하는 서양 회사(Western Company)를 지칭하는 말로 바뀌었다.³⁾

3) 岡本隆司 共著/강진아 역, 『중국경제사』(대구, 경북대학교출판부, 2016), 311~312쪽, 317쪽.

중국에 진출한 서양 상인 중에 가장 세력이 컸던 것은 영국 상인들이었다. 영국은 18세기 이후 중국의 최대 무역상대국이었으며, 1833년까지 200여 년 동안 유럽과 중국의 무역을 주도한 것은 영국동인도회사였다. 18세기 말 이 회사는 중국의 대유럽 수출 총량의 70%, 중국의 유럽 수입 총량의 90%를 취급했다. 영국이 중국에서 수입하는 최대의 수입품은 차(茶)였다. 1711년~1720년 영국 동인도회사의 중국차 수입량은 264만 파운드 가량이었으나, 1801~1810년에는 약 2억 4,044만 파운드로 90배가 넘게 증가하였다. 그런데 영국의 특산품인 모직물은 중국에서 수요가 미미했으므로, 차의 대가로 엄청난 양의 은이 중국으로 유출되었다.⁴⁾ 영국은 산업혁명의 시대에 들어서 투자자금 수요가 늘어나던 상황에 대량의 은이 유출되는 상황을 좌시할 수 없었고, 인도에서 마약인 아편을 중국에 가져가 팔고 그 결제대금으로 수입차의 지불을 상쇄하는 삼각무역을 경영하였다. 게다가 산업혁명의 핵심인 면공업이 확대되면서, 영국은 원면인 면화를 미국에서 대량에서 수입해야했는데, 그 지불대금을 아편 수출의 흑자로 마련하게 된다. 영국 런던의 금융 중심인 시티(City)에서는 지구를 한 바퀴 돌아 아편의 결제어음으로 미국 면화 수입을 결제하는 다각적 금융시스템이 구축되었다.⁵⁾

아편은 이미 1729년(옹정 9년)에 공식적으로 청조가 재배와 수입을 금지시킨 품목이었으나, 아편 수입량은 1809년 4,200 상자(1상자=63.5kg)에서 1839년에는 4만 상자로 10배 가까이 크게 늘어났는데, 이는 거의 400만 명의 공급분에 해당한다.⁶⁾ 1817년~1833년 영국 동인도회사는 중국과의 무역에서 차 수입으로 매년 약 80만 파운드의 적자를 보았지만, 인도는 아편과 면화 수출로 1828~1829년에는 약 200만 파운드, 1836~1837년은 약 600만 파운드의 흑자를 기록했다. 1828~1840년 사이에 중국에서 인도로 유출된 은(銀)은 1300만 파운

4) 강진아, 『문명제국에서 국민국가로』(서울, 창비, 2009), 22~23쪽; 岡本隆司 共著, 같은 책, 307쪽.

5) 岡本隆司 共著, 같은 책, 311쪽.

6) 岡本隆司 共著, 같은 책, 311쪽.

드나 된다.⁷⁾ 동서교역은 차와 아편으로 폭발적으로 증가하면서, 성공을 꿈꾸는 모험적 영국인들을 끌어 모았다.

17세기 이래 차와 비단 수출의 흥기와 19세기 아편무역의 폭발적 증가로 개항 이전부터 중국의 유일한 대외무역 항구인 광주와 외국인의 거주가 허용된 마카오에는 구미 상인들의 현지 진출이 꾸준히 늘어났다. 1834년까지 영국동인도 회사의 무역독점이 원칙적으로 유지되었지만, 틈새시장을 개척한 자유 상인들의 성장은 멈추지 않았다. 광주에는 처음에는 봄베이와 캘커타에서 인도와 페르시아 상인들이 진출했으나, 19세기를 전후하여 영국 상인들, 특히 경제적 기회를 찾아 고향을 떠난 스코틀랜드 출신의 상인들이 인도를 거쳐 광주로 흘러들어왔다. 1830년대 말 마드라스, 봄베이, 캘커타에는 수출입업자인 에이전시 하우스(Agency House)가 71개나 활동하고 있었는데, 이들 회사에 참여하는 동업자수의 절반 이상이 스코틀랜드 인이었다. 1776년 미국이 영국에게서 독립하자, 영국법의 구속에서 풀려나 자유롭게 중국차를 구입할 수 있는 미국 상인들도 대거 광주로 몰려들었다.⁸⁾

개항 전부터 광주와 마카오에 진출한 서양 상인들 중에 최대 자본은 스코틀랜드 출신인 윌리엄 자딘(William Jardine)과 제임스 매디슨(James Matheson)이 1832년에 세운 자딘 매디슨 사(Jardine, Matheson & Co. 怡和洋行)였다. 훗날 극동 최대의 무역회사로 성장한 이 회사는 초기에는 주로 중국차를 영국에 가져가 팔고, 인도의 아편을 중국에 내다 팔아 자본을 축적하였다.

윌리엄 자딘(William Jardine, 1784~1843)은 1784년 스코틀랜드 덤프리스(Dumfriesshire) 로크메이븐(Lochmaben)의 작은 농가에서 다섯 아들 중 둘째로 태어났다. 9살에 아버지를 잃었으나 형의 원조로 에든버러 대학에서 의과 의

7) Alain Le Pichon ed., *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827-1843*. (London, Oxford University Press, 2006), pp. 8-9, p. 17.

8) Pichon, 같은 책, pp. 6-7.

사 자격증을 딸 수 있었다. 1803년 19세의 자딘은 동인도회사의 승선의사가 되어 이후 14년 간 동인도회사에서 일하였다. 자딘은 직원의 특권인 할당된 화물 적재 공간을 활용해 아편 교역에 종사하여 적지 않은 자본을 모았다. 1817년에 회사를 그만두고 두 동업자와 함께 아편 무역에 본격적으로 뛰어들어 그는, 1819년 사라 호(the Sarah)를 구입하여 봄베이에서 광주까지 말라위 아편을 수출하여 자본을 축적했다. 아편 수출량은 처음 1,000상자에서 1825년에는 6,000상자까지 늘어났다. 1820년대에 광주에는 다섯 개의 양행이 있었는데, 그 중 하나인 매그니악 사(Magniac & Co.)가 자딘의 뛰어난 비즈니스 능력을 눈여겨 보게 된다. 영국 상사인 매그니악 사는 찰스 매그니악(Charles Magniac)과 홀링워스 매그니악(Hollingworth Magniac) 형제가 투자한 회사인데, 경영을 책임지던 찰스가 사망하자, 자딘과 제임스 메디슨을 동업자로 맞아 경영을 일임하였다.⁹⁾

제임스 메디슨(James Matheson, 1796~1878) 역시 스코틀랜드 태생으로, 서덜랜드(Sutherland)의 레어그(Lairg)가 고향이다. 메디슨도 에딘버러 대학을 다녔는데, 1815년에 동인도회사로부터 자유무역상(free merchant)의 자격증을 획득하면서 켈카타로 건너가 삼촌의 무역회사[Mackintosh & Co.]에서 일을 시작했다. 이후 회사를 그만두고 광주로 가서 인도와 중국 간의 무역을 취급하는 독립 상인으로 일하다가, 1821년에 이리사리 사(Yrissari & Co.)에 들어가 동업을 하게 되면서, 이 회사를 크게 발전시켰다. 동업자였던 프란시스 자비에르 이리사리(Francis Xavier de Yrissari)는 바스크 족의 스페인 사람이었다. 메디슨은 스페인 식민지였던 마닐라와의 교역을 발전시키고, 1821년 마카오 대신 린틴섬을 아편 거래 장소로 처음 개발했으며, 1823년에 스페인 깃발을 내걸고 아모이에서 중국인에게 직접 아편을 파는 등 과감한 시도로 단기간에 회사를 성장시켰다. 1827년 이리사리가 인도 여행 중에 갑작스레 사망하자, 메디슨은 회사를 정리하고 매그니악 사에 합류하게 된다. 이듬해 1828년 홀링워스 매그니악이 영국으로 귀국하고, 1832년에 동업관계를 다시 정리하면서 회사는 자딘 메디슨 사

9) Pichon, 같은 책, pp. 21~24.

(Jardine Matheson & Co.)로 재편되었다. 자딘 메디슨 사의 공식적인 탄생이다. 이 회사는 중국에서는 중국식 이름인 “이화(怡和, Ewo)”라는 브랜드를 썼기 때문에, 중국과 동아시아 지역에서는 이화양행(怡和洋行)으로 널리 알려져 있다.¹⁰⁾

당시 동인도회사가 무역을 독점하던 상황에서 자유무역업자들은 동인도회사로부터 지방무역(country trade)의 허가장을 얻어야만 인도와 중국 간 무역에 부분적으로 종사할 수 있었다. 그러나 영국과의 무역은 절대 불가했다. 자딘은 이를 피할 수 있는 편법을 찾아냈는데 외국의 영사직을 수락하여 회사를 그쪽 법률 하에 등기하여 영국법의 적용을 피하는 것이었다. 이 방법은 존 리드(John Reid)라는 스코틀랜드 출신의 선원이 처음 찾아냈다고 하는데, 자딘이 매그니악과 동업을 한 것도 매그니악 형제가 프러시아 부영사와 덴마크 영사직을 수행하고 있었기 때문이었다.¹¹⁾ 이렇게 성장한 자유상인들은 영국 정부가 동인도회사의 독점을 1834년에 취소하게 하는데 큰 영향력을 행사했다.

자딘 메디슨 사는 동인도회사의 독점이 취소된 뒤 생겨난 공백을 매우며 급성장했다. 이 회사는 1834년에 처음으로 자체 브랜드로 중국 혼합차를 광주 황포항에서 회사 쾌속범선인 시라 호로 영국 각 항구에 수출하였다. 이때부터 자딘은 동인도회사 업무의 주요 위탁대리점에서 최대의 무역회사, 양행(洋行)으로 변신했다. 자딘의 강점은 경쟁자들을 앞서는 쾌속범선이었다. 차 시장은 신차 프리미엄이 큰 상품이었으므로 막 새로 탄 신차(新茶)를 소비지인 영국에 더 빨리 배송할수록 높은 마진을 누릴 수 있었다. 자딘은 빠른 배송력으로 동인도회사의 옛 시장을 거의 흡수했는데, 자딘 선단 중에 특히 유명했던 실프 호(the Sylph)는 캘커타에서 마카오까지 17일 17시간 만에 주파하여, 범선으로서 누구도 깨지 못한 기록을 세웠다. 또한 자딘은 공식적으로 차 감별사를 고용한 첫 회사였는데,

10) Pichon, 같은 책, pp. 24~25; Timothy Brook & Bob Tadashi Wakabayashi, *Opium Regimes: China, Britain, and Japan, 1839~1952* (Berkeley, University of California Press, 2000), p. 34.

11) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

다양한 차를 변별하고 품질을 보증함으로써 시장에서 우위를 점할 수 있었다. 1830년대 이래 이 회사는 아시아 최대의 무역회사로 성장하였고, 중국 대외교역의 약 절반 가량을 장악했다. 1841년까지 자딘 메디슨 사는 19척의 대륙 간 쾌속 범선, 연해와 내륙수운에 밀수를 위해 수백 척의 선박과 보트를 보유했다.¹²⁾ 주된 사업은 인도 아편을 중국에 밀수하고, 필리핀에서 설탕과 향료를 중국에 가져와 교역했으며, 중국에서는 차와 비단을 가져가 영국에 수출하였다. 1837년에 자딘 메디슨 사의 차 판매액은 300만 달러(약 70만 파운드), 1838년의 아편 판매액은 700만 달러(약 160만 파운드)나 되었다.¹³⁾

광주·마카오 시기부터 진출한 양행 중에 자딘 메디슨 사와 경쟁한 대표적인 양행으로는 같은 영국자본인 덴트 사(Dent & Co.)와 미국 상사 러셀 사(Russell & Co.)가 있다. 덴트 상회(중국명 寶順洋行, 顛地洋行)는 데이비슨 사(Davidson & Co., 중국명은 達衛森行)를 전신으로 하는데, 포르투갈 국적이었던 윌리엄 S. 데이비슨이 중국-인도 간 무역의 대리상으로 광주(廣州)에 설립한 회사였다. 동업자로 참여하던 토마스 덴트(Thomas Dent)와 란셀롯 덴트(Lancelot Dent) 형제가 윌리엄 데이비슨이 은퇴한 후 1824년 광주에서 회사를 “Dent & Co.”로 개명하면서 정식으로 성립했다.¹⁴⁾

러셀 사(Russell & Co.)는 미국 독립 이후 중국과 미국 간 무역이 확대되어 가던 1824년에 광주에서 설립되었다. 그 전신은 Samuel Russell & Company(刺素洋行)로 1818년에 세워진 회사인데, Russell & Co.가 1830년에 Perkins & Company의 사업을 넘겨받으면서, 동아시아에서 대표적인 상사(commercial house)로 성장하였다. 러셀 사의 창립자인 사무엘 워스워드 러셀(Samuel Wadsworth Russell, 1789~1862)은 코네티컷 주 미들타운 출신으로 29세인

12) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

13) Pichon, 앞의 책, pp. 25~36.

14) https://en.wikipedia.org/wiki/Dent_&_Co. (검색일: 2016년 7월 20일)

1818년에 차, 비단, 인삼 등을 취급하는 미국 상사의 대리인으로 처음 광주에 왔다. 그러나 그는 곧 아편 무역의 고수익성에 눈을 뜨고 대리인을 그만두고 독자적으로 동업을 구성하여 러셀사를 설립하여 자딘, 텐트사와 더불어 최대의 아편상으로 발전했다. 사무엘 러셀은 1836년에 미들타운으로 은퇴했지만, 러셀사는 1842년까지는 중국 내 미국 양행 중 최대 회사로 발전하여, 1891년 파산할 때까지 그 지위를 유지하였다.¹⁵⁾

자딘 메디슨, 텐트, 러셀 모두 기본적으로는 성격과 취급 품목에서 유사하다. 모두 일종의 오파상인 위탁판매상으로 각각 중·영 무역과 중·미 무역을 주력으로 하되, 인도와 동남아시아에도 지점을 두고 다양한 상품을 취급하며 아시아 역내 교역도 진행하면서 수익을 극대화하였던 것이다. 세 회사는 모두 광주에서 무역 활동을 하다가 개항과 함께 바로 상해로 진출하게 된다.

2. 아편전쟁과 “제국주의”적 성장

이처럼 19세기 초부터 글로벌 교역에서 중국은 이미 깊숙이 편입되었고, 중·영, 중·미 대륙간 교역의 증가와 함께 중국 시장에 진출한 서양 상인은 팔목할만한 성장세를 보였다. 하지만 중국이 아편전쟁에 패배하면서 남경조약을 맺고 불평등조약과 개항장 체제에 들어간 것은 또 다른 폭발적 성장의 계기를 제공했다. 앞에서 지적한 것처럼 교역의 확대가 전쟁의 중요한 동기였던 만큼, 영국이 아편전쟁을 단행하는 배경에 자딘 메디슨사와 같은 중국 현지에서 활동하던 영국 상인의 로비가 주요했다는 점은 지적해야 할 것이다. 아편전쟁에 직접 개입하지는 않았지만, 러셀을 비롯한 미국 상인들 역시 중국과 동아시아에서의 상업적 활동을 위해 워싱턴 정가에 적극적으로 로비를 함으로서 “제국주의”를 자신의 사업 성장에 큰 자산으로 활용하였다.

15) Elias Magic Kahn Rothblatt, *The Gentleman's Speculation: Merchants, Opium, and the Birth of Capitalism in Asia* (Thesis of B.A., Wesleyan University, 2012), pp. 33~35.

이미 1835년에 윌리엄 자딘은 제임스 매디슨을 영국에 파견하여 중국을 개항시키기 위해 무력을 동원할 것을 정부에 적극적으로 로비하였다. 당시 영국 외무상이었던 웰링턴 공작(Duke of Wellington)은 냉담한 태도를 보였지만, 국회를 비롯해 여러 포럼에 참가하면서 전쟁의 당위성을 역설한 매디슨의 로비는 정계 내에 강경론의 씨를 뿌렸다. 1836년 정부를 설득하는데 실패하고 귀환한 매디슨을 대신해, 윌리엄 자딘이 직접 은퇴를 핑계로 1839년 초에 영국으로 귀국하여 로비 활동을 계속하였다. 자딘은 새로운 외무상인 파머스턴(Sir. Palmerston)을 만나 전쟁을 설득했고, 이때 유명한 “자딘 페이퍼(the Jardine Paper)”를 제출했는데, 거기에는 상세한 지도와 전쟁 전략, 중국 정부에 대한 배상 및 정치적 요구 사항, 필요한 군대와 군함 숫자까지 명시되어 있었다. 청 도광제가 자딘의 출발을 보고 받고, 흠차대신 임칙서를 파견한 것은 그 직후였다. 결국 임칙서가 1839년에 광주에서 란셸롯 텐트를 체포하고 자딘 사의 7천 상자를 비롯한 총 2만 상자의 아편을 몰수하여 처분하자 그 대응으로 전쟁이 결정되게 되는데 자딘의 로비는 결정적인 역할을 했다. 1842년 남경조약으로 상해와 광주를 비롯해 5개 항구가 개항되었으며 새로운 영국 식민지로 홍콩이 할양되었다.¹⁶⁾

직접적으로 전쟁에 관여한 자딘 매디슨 사와 달리, 리셀 사는 영국이 열어놓은 길을 활용해서 같은 권익을 획득할 수 있었다. 그렇지만 개항 이전에도 동인도함대의 일원으로 아시아 바다를 순찰하는 미 해군의 존재는 중국에서 상업 활동을 하던 미국 상인들에게 든든한 지주가 되었다. 1835년부터 1860년에 남북 전쟁에 소환되어 철수할 때까지 미국 동인도 함대의 40척의 군함이 중국에 정기적으로 주둔했다. 1865년에 미 해군 아시아함대로 재편되면서, 함대 목표 자체가 아시아에서의 미국의 상업 이익 보호일 정도로, 미군은 상인 보호에 적극적이었다. 19세기 초까지 광주와 마카오의 미국 상인들은 미 해군의 입항을 열렬히 환영하고 자체 예산으로 접대를 소홀히 하지 않았는데, 그 주된 접대

16) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

는 러셀 사가 담당하였다. 1831년 중미 교역 상황을 조사하기 위해 존 다운(John Downs) 제독이 지휘하는 포토막 호(the frigate Potomac)가 파견되어 마카오에 한 달여 정박할 때에도 마카오의 러셀 사에서 주거하였다.¹⁷⁾

페리 제독의 파견과 일본의 개항에 러셀이 적극적으로 지원한 점 역시 확인된다. 페리함대의 파견 목적이 중미 무역의 증기선 항행을 위해 일본 내 석유 기지를 확보하는 것이었고, 러셀과 정치적 커넥션을 가졌던 다니엘 웹스터(Daniel Webster, 1782~1852)와 켈럽 쿠싱(Caleb Cushing, 1800~1879)이 모두 일본 원정의 열렬한 지지자였기 때문이다. 두 사람은 모두 메사추세츠 주 의원을 역임한 태평양주의자이다.¹⁸⁾ 페리 함대가 상해와 광주에 정박할 동안 페리 제독과 수행원들은 두 도시의 러셀 지점에 머물면서 극진한 대접을 받았다. 이처럼 미국 해군과 동아시아에 진출한 미국 상인, 워싱턴 내의 아시아 진출주의자들 사이의 긴밀한 협조 관계는 중국의 개항 이전에도 확인되는데, 개항 이후 관계는 더욱 전면적으로 전개되었다.¹⁹⁾

아편전쟁의 결과 남경조약이 체결되면서, 홍콩이 영국에게 할양되어 새로운 동서교역의 항행·금융·교역의 허브로 성장하고, 기존의 광주에 더해 상해, 영파, 복주, 하문 다섯 개 항구가 조약항(treaty port)으로 대외무역에 개방되면서 중국에는 새로운 상업 기회를 찾아 유럽의 상인들이 몰려들었다. 그 중에서도 1843년 개항 이후 7년 만에(1850년) 교역량에서 광주의 2배를 기록해 중국 최대의 항구로 부상하고 아시아의 4대 항구로 올라선 상해는 유럽 상인들의 주요한 활동 무대였다. “상해는 영국에 의해 영국을 위해 개항하여, 영국의 중국시장 지

17) Sibing He, Russell and Company in Shanghai, 1843~1891: U. S. Trade and Diplomacy in Treaty Port China, Paper presented to “A Tale of Ten Cities: Sino-American Exchange in the Treaty Port Era, 1840~1950—An Interdisciplinary Colloquium,” (Hong Kong University, 23~24 May 2011), p. 17.

18) 미국의 태평양 정책과 변화에 관해서는 미타니 히로시 저, 강진아 역, 『다시 보는 동아시아 근대사』(서울, 까치, 2011)의 제10장 미국의 북태평양 진출(119~132쪽)이 상세하다.

19) He, 앞의 글, p. 18.

배의 거점이 되었다”는 표현이 있을 정도이다.²⁰⁾

상해에는 외국인인 행정권과 경찰권을 장악한 조계(租界)가 설치되어, 중국인들에게는 주권 훼손의 상징으로 상실감을 주었다. 하지만 위에서 검토했듯이, 이곳 상해까지 찾아와 조계를 건설·발전시키며 굴지의 자본으로 성장해 나갔던 영국 상인들도 처음에는 본국 영국에서 경제적 기회를 찾아 세계를 주유하던 떠돌이였던 이력이 많았다. 이들은 영국 자본주의의 팽창 루트를 따라 서아시아와 인도를 유력하고, 홍콩에서 자리를 잡다가, 상해에서 사업을 키우고, 조약체제의 확대에 따라 일본과 조선의 개항장에까지 진출하게 된다.

Ⅲ. 개항장 시스템의 성립과 초기 양행의 성장

1. 홍콩과 상해의 발전과 양행의 성장 : 1840~1850년대

중국의 개항과 양행들의 세력 확대와 더불어 글로벌 도시로 성장한 곳이 홍콩과 상해였다. 상해에 영국의 초대 상해영사 조지 발포아(George Balfour)가 처음 도착하여 개항장으로 공식 선포한 것이 1843년 11월이었고, 이후 점차 영미 회사들이 상해로 몰려들었다. 개항장이 된 지 1년밖에 안 지난 1844년에 상해에는 벌써 11개의 영국, 미국 회사와 23명의 무역업자가 와 있었다. 그 중에는 광주 시대부터 대중무역을 선도한 영국 상인 자딘 메디슨사와 덴트사, 러셀사가 있었다. 중국의 경제 중심지인 방대한 양자강 유역을 배후지로 가진 상해는 수출입 무역에서 빠르게 광주를 대체했다. 1849년에 광주는 녹차 수출량에서 상해의 4배였지만, 이 년 뒤에는 상해의 수출량이 광주의 두 배를 넘어섰다. 중국의 총 수출에서 상해의 비중은 1846년 7분의 1에서 1852년에는 절반 이상으로 커졌다.²¹⁾

20) 日本上海史研究會, 『上海人物誌』(東京, 東方書店, 1997), p. 52.

21) He, 앞의 글, p. 3.

자딘 메디슨은 1843년에 상해에 가장 먼저 도착하여 조계지역인 와이탄(外灘)의 빌딩 부지에 최초로 등록한 회사였다. 와이탄에 사들인 부지의 첫 투자액은 500파운드였지만, 1900년에 이 토지의 가치는 100만 파운드로 뛰어올랐다.²²⁾ 러셀은 상해에 문을 연 첫 번째 미국 회사였다. 러셀의 대표인 헨리 월콧(Henry G. Wolcott)은 1843년에 상해로 도착하여 에이전시 업무를 시작했고, 정식으로 상해 지점이 오픈한 것은 1846년이다. 러셀은 1852년에 본사를 광주에서 상해로 옮겼다. 러셀의 강력한 경쟁자였던 미국회사 윌트모어사(Wetmore & Co.)와 어거스틴 허드사(Augustine Heard & Co.)도 상해 지점을 설립하여, 1846년까지 21개의 영국 회사, 3개의 미국 회사가 상해에서 영업 중이었다.²³⁾

한편 홍콩의 성장에 큰 기여를 한 것은 자딘 메디슨 사의 제임스 메디슨이었다. 주장 입구에 위치한 작은 섬에 불과했던 홍콩은 초기에 큰 주목을 받지 못했다. 오랫동안 광주-마카오에 거주지와 창고를 구축해 온 양행들은 인프라가 없는 홍콩 섬에 부정적이었다. 그러나 자딘은 홍콩 개발에 처음부터 적극적으로 나서므로서 훗날까지 자딘의 성장에 결정적인 선택을 한 셈이 되었다. 1841년 6월에 홍콩 개발을 위한 첫 토지 매매가 이뤄지고, 자딘 메디슨 사는 이스트 포인트(East Point)의 세 블록의 토지를 565파운드라는 엄청난 헐값에 구입하여 첫 홍콩 사무실을 오픈하였다. 영국이 새 영국식민지로 선언된 1843년에 이 회사는 공식적으로 본사를 홍콩으로 옮겼다. 이어서 선박 운영과 승무원 운영, 새로 유입될 유럽인 사회를 위해 창고, 부두, 저택, 쇼핑가 등 필요한 인프라를 자체적으로 건설했다. 홍콩 최초의 제빙공장, 최초의 면방직·방직공장, 홍콩 최초의 제당공장이 자딘의 손으로 건설되었고, 홍콩의 대중교통인 홍콩 트램 서비스 역시 자딘 소유였다. 1850년 이래로 홍콩 입법원 중에 총독이 임명하는 2명의 비관료

22) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine,_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

23) He, 앞의 글, p. 5.

위원 중 한 명은 늘 자딘 메디슨의 대표였다.²⁴⁾

상해에 자딘 메디슨 사에 뒤이어 두 번째로 지점을 연 영국 자본은 사슨 상회(David Sasson and Sons Company)였다. 사슨 가는 대대로 바그다드의 명족으로, 오스만제국 지배 하에서 지방 재무관을 세습했었는데, 현지에서 유대인에 대한 적대적 분위기가 고조되면서 사슨가의 족장인 데이비드 사슨(David Sassoon 1793~1864)은 일족을 이끌고 바그다드를 탈출해 부셀(Bushehr)에 정착하였다. 이곳은 인도에서 유럽으로 건너가는 영국 동인도회사의 페르시아 거점이었다. 경제적 기회를 포착한 데이비드 사슨은 1832년 재차 일족을 이끌고 봄베이(Bombay, 현재 뭄바이Mumbai)로 이주를 하여 같은 해 봄베이에서 사슨 상회(David Sasson and Sons Company)를 설립하였다. 이것이 아시아 재벌 사슨의 시작이었다. 사슨 가는 영국 국적을 취득하였고, 영국 면포를 인도에 수입하고, 중국에 아편을 밀매하는 무역으로 거부를 축적하였다. 데이비드 사슨이 1864년 인도에서 병사할 때까지 이 회사의 자산 규모는 이미 400만 파운드에 달했다. 사슨의 성공은 이전부터 인도양 교역권과 바다의 실크로드에 널리 포진해 있는 유대인 네트워크 덕분이었는데, 데이비드 사슨은 1861년 바그다드에서 유대인 학교를 설립하는 등 유대인 커뮤니티에 대한 자선 활동에 힘썼다.²⁵⁾

그런 반면, 중국에 대해서는 오로지 아편무역으로 특화하여 거부를 축적하고 철저히 이윤추구에 일관했다. 봄베이를 중심으로 활동하던 사슨은 1842년 남경조약과 중국의 개항에 착목하여 중국과 동아시아로 활동권을 넓혔다. 1844년 광주에 처음 도착한 데이비드 사슨의 차남 일리아스(Sir Elias David Sasson 1820~1880)는 이듬해인 1845년에 자딘 메디슨에 이어 양행으로서는 두 번째로 상해에 지점을 열었다. 이후 요코하마, 나가사키 등 일본의 개항장까지 지점망을

24) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine,_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

25) 日本上海史研究會, 『上海人物誌』(東京, 東方書店, 1997), pp. 57~60; 唐培吉, 「上海猶商盟主沙遜: 上海猶太人研究之三」 『同濟大學學報(人文·社會科學版)』(上海, 同濟大學, 1992), p. 71.

확대하여, 인도 봄베이에 이어 상해는 사순 상회의 제2의 거점이 되었다.²⁶⁾

상해와 홍콩의 발전으로 광주와 마카오는 위축되었다. 많은 양행들은 홍콩 아니면 상해로 근거지를 옮겼다. 1856년 애로우호 전쟁(제2차 아편전쟁) 때에 광주에 있던 양행 상관(商館, 혹은洋館이라고도 함, factories)이 현지 중국인의 공격으로 완전히 불타버린 것이 양행의 이동을 부추겼다. 1850년대 말까지, 상해의 양행 숫자는 광주의 세 배로 늘어나 홍콩에 이어 두 번째였다. 광주는 새롭게 대외무역 센터와 중계무역항으로 떠오른 홍콩의 위성(衛星)으로 전락하였다.²⁷⁾

개항 초기의 양행들은 광주 시절과 마찬가지로 차와 아편을 주축으로 다양한 아시아 상품과 면포를 비롯한 유럽 상품들의 교역을 중개하여, 위탁대리업자, 무역업자의 성격을 여전히 유지했다. 다만 개항에 따라 이들 양행들은 차 생산지인 복주(福州)에 지점을 설치해 직접 차를 생산·가공하는 제조업 분야로 진출했고, 천진(天津)과 같은 새롭게 개항된 화북 소비지역에 지점을 설치하여 영업 범위를 확대하여 수익을 극대화할 수 있었다. 개항 이후 '제국주의'로 묘사할 수 있는 열강의 강압적 자국 상인 보호에 기대어 군사적, 정치적 역량을 동원해 중국 내의 경영 이익을 극대화할 수 있었던 것도 초기의 유리한 환경이었다.

남경조약 이후 영국 제국주의의 진출과 영국 상인들의 시장 확대는 널리 알려져 있지만, 일반적으로 미국은 제국주의적 개입과 거리를 두었다고 알려져 있는데, 중국에서 활동한 미국 상인들의 실태를 살펴보면, 사실 영국에 못지않은 부분이 있었다. 1855년 외교관 및 영사 시스템의 개혁 이전까지 미국이 중국에서 임명한 모든 영사는 상인 영사(Merchant-Consuls)였다. 중국의 미국 상인들은 영사의 신분을 이용해 외교적 특권을 상업 세력 확대에 십분 활용했으며, 군함을 동원하여 효과적으로 중국 정부를 강박할 수 있었다. 특히 러셀 시는 개항 후 20여 년 동안 각지의 지점장이 현지 영사 내지 부영사직을 독점함으로써 재

26) 日本上海史研究會, 앞의 책, pp. 60-61.

27) He, 앞의 글, p. 6.

중 영사관을 장악하였다. 초기 미국영사관은 대부분 러셀회사의 지점 부지에 설치되었다. 청 정부가 인정한 최초의 미국 영사는 1843년에 광주 영사로 임명된 러셀 사의 폴 포브스(Paul S. Forbes)였는데, 심지어 그는 첫 중미조약인 망하조약(1844년 7월)이 맺어지기 1년 전에 청 정부로부터 임명장을 받았다. 러셀의 지점장이 바뀌면, 신임 지점장이 영사직도 인수하는 것이 상례였고, 상업 이익에 배치되는 명령이 북경 공사에게서 내려오면, 영사 신분임에도 현지 미국 상인들을 규합하여 집단행동에 나서 상인 이익을 관철시켰다.²⁸⁾ 러셀 선박이 밀수 혐의로 청 세관에 압류된 경우에 미 군함을 동원하거나, 조약 파기를 내세워 청 정부를 강박하여 불법 상행위를 지속하는 사례도 흔했다.²⁹⁾ 러셀의 영사관 지배가 제도적으로 종식된 1855년 이후로도 1860년대까지는 러셀 회사 사람으로 3명이나 영사직을 수행하여 러셀의 재중 미국영사관에 대한 강한 영향력은 개항 후 20여 년간은 지속되었다.³⁰⁾

1850년대 중반까지, 러셀은 광주에서 상해로 주요 업무를 성공적으로 이전시켰는데, 이 시기에도 아편은 여전히 가장 중요한 상품이었다. 중국 연안에서 러셀은 4대의 아편 운송선을 운영하였다. 훗날 미국의 초대 일본공사가 되는 타운센드 해리스(Townsend Harris, 1804~1878)는 국무대신 윌리엄 마시(William L. Marcy, 1786~1857)에게 편지를 보내 상해와 광주의 러셀 사 상인 영사들이 중무장한 아편 선박을 광주와 상해에 늘 정박시키고 있으며, 홍콩에서 광주로 증기선을 이용해 아편 밀수를 하고 있다고 폭로하기도 했다.³¹⁾ 미국의 여론은 아편에 부정적이었으므로 미국 정부는 공식적으로는 아편 무역에 반대하

28) He, 같은 글, pp. 12~13. 1854년 러셀 상해지점장이자 대리부영사였던 커닝햄(E. Cunningham)은 납세 문제와 관련하여 상해의 영국 상인을 규합하여 북경 공사에 항명하기도 하였다.

29) He, 같은 글, p. 15. 밀수 혐의로 중국 측에 체포된 1851년 파나마 호 사건은 유명하다. 결국 군함을 동원한 외교 압박으로 무혐의 방면 처리되었다.

30) He, 같은 글, p. 12, p. 14.

31) He, 같은 글, p. 21.

는 입장이었다. 그러나 최대의 아편상에게 영사 지위를 인정해주었던 것이다. 1860년 전까지가 이러한 정치적 외교적 특권을 배경으로 러셀 사가 가장 전성기를 누리던 때라고 할 수 있다.

이처럼 개항 초기의 양행은 광주 시대의 연장선상에서 크게 바뀌지 않았고, 제국주의적 특권을 바탕으로 자본을 확대해갔다. 광주 시대의 빅(Big) 3인 자딘 메디슨, 텐트, 러셀 사가 1850년대 초기 상해에서도 수입무역총액의 60%, 차와 생사 수출 선박의 30%를 취급하였다. 자딘 메디슨이 개항 후 10년에 걸쳐 동업자들에게 지급한 배당금은 당시 화폐 가치로 약 1500만 달러나 되고, 이 금액은 2011년 가치로는 미화로 약 1억 9천만 달러 가량인데, 그 수익의 최대치는 아편 무역에서 나왔다고 한다.³²⁾

2. 전환기의 도전 : 1860~1870년대

그러나 구래의 양행들이 최전성기를 누리던 1850년대부터 이미 중국과 세계를 둘러싼 교역환경은 격변을 시작하고 있었다. 무엇보다 세계 교역의 판도를 재편시킨 교통과 통신의 혁신을 들 수 있다. 광주 시대에 자딘 메디슨을 승자로 만들어 주었던 쾌속범선은 점차 증기선으로 대체되었고, 항해 시간과 교역 주기가 짧아졌다. 1869년에는 북미대륙횡단철도가 첫 운행을 시작하고, 같은 해에 수에즈 운하가 완공되면서, 런던과 중국 간의 항해 시간은 120일에서 60일도 안 걸리게 단축되었다. 이듬해인 1871년에는 상해, 홍콩, 런던 사이에 전신이 연결되어 최신의 시장 정보가 와이어를 통해 전달되고, 교역방식이 완전히 바뀌게 된다.³³⁾

두 번째로 교역량이 폭발적으로 늘어나면서 기존의 양행들이 부수적으로 겸업하면서 수입원이 되던 서비스 분야가 독립·전문화되었다. 은행과 보험과 같

32) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine,_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

33) 강진아, 앞의 책, p. 146, p. 159; He, 같은 글, p. 25.

이 교역에 필요한 서비스 분야는 예전에는 자딘 메디슨 사와 같이 큰 회사가 작은 회사에게 제공해 주었던 것들이었다. 그런데 이 분야에서 전문 기구가 등장하면서, 기존 양행, 즉 위탁중개업의 영업 영역을 점차 침식하였다. 영국의 인도 및 아시아 무역을 촉진하기 위해 1853년 런던에서 설립된 브리티시차터드 오리엔탈 은행(British-Chartered Oriental Banking Corporation, 渣打銀行)은 1858년 봄베이, 캘커타와 상해에 첫 지점을 오픈하였고, 이듬해(1859년) 홍콩과 싱가포르에도 지점을 설치했다. 일본 요코하마까지 지점을 오픈한 차터드 은행은 영국과 인도, 중국 무역을 넘어서 아시아 간 무역 결제 사업에 주력하였다.³⁴⁾

차터드 은행이 런던에서 출발하여 아시아로 확대되어간 것과 달리, 홍콩상해은행(香港上海銀行, Hongkong Shanghai Banking Co. HSBC, 중국명은 滙豐銀行)은 태생부터 아시아 무역을 경영하던 상인들, “구교(歐僑)”와 양행(洋行)들에 의해 발기된 은행이다. 영국 P&O기선회사(the Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. 大英火輪公司) 직원으로 스코틀랜드 출신의 토마스 서덜랜드(Thomas Sutherland, 중국명 蘇石蘭, 1834~1922)는 아편무역을 포함하여 홍콩과 중국 연안 개항장 사이의 교역을 위한 지역 은행의 필요성을 제기하여, 1864년 홍콩과 상해를 근거지로 활동하던 양행들의 자본 500만 홍콩달러를 자본금으로 모집하였다. 최초 참여한 양행은 영국 8개, 독일과 인도 각 2개, 미국과 덴마크 양행 각 1개, 총 14개 회사 혹은 개인으로 모두 중국을 거점으로 아시아 지역의 개항장 무역을 경영하는 회사들이었다.³⁵⁾ 1865년 3월에 홍콩과 상해에 최초로 사무실이 문을 열었고, 두 지역에서 은행권을 발행하였다. 이듬해(1866년) 이 회사는 홍콩의 입법원 포고로 법인으로 개조되면서, 같은 해 요코하마에 첫 일본 지점을 설립한 것을 시작으로 오사카, 고베, 나가사키로 지점망을 넓히

34) https://en.wikipedia.org/wiki/Chartered_Bank_of_India,_Australia_and_China (검색일: 2016년 7월 20일)

35) 司春玲, 『晚清滙豐銀行研究(1865~1894)』, 河北師範大學 석사학위논문(石家莊, 河北師範大學, 2009), pp. 20~21); 류스핑 지음, 권민서 옮김, 『HSBC 금융제국』 (서울, W미디어, 2008), 25~27쪽.

고, 1897년 제물포에도 최초로 조선에 지점을 열어 개항장을 중심으로 아시아 간 무역을 좌우하는 금융자본으로 성장하였다. 1874년에는 중국에서 최초로 공채를 발행하여 청 정부에 대한 영향력을 확대하였고 대청은행(大清銀行)의 설립 전까지 청 정부의 재정 출납과 외채 상환 업무를 대행하였다. 1888년에는 태국 최초의 은행으로 지점을 열어 태국 지폐를 발행했으며, 1880년대부터는 홍콩 정부 은행의 역할을 맡았다. 사슨상회(Sassoon & Co.)는 홍콩상해은행의 창립 때부터 참가하였다.³⁶⁾

이러한 전문 은행의 등장은 기존 양행들이 자신들의 은행 업무를 사실상 포기하게 만들었는데, 1877년에는 자딘 메디슨 사도 자체 은행 업무를 접고 홍콩상해은행에 투자했으며, 러셀 사 역시 1870년대에 와서 은행 업무를 중단하고 홍콩상해은행에 지분 참여하는 방향으로 선회하였다. 보험 분야 역시 내놓아했다. 자딘 메디슨 사는 선박사업을 지원하기 위해 “the Canton Insurance Office”(후에 the Lombard Insurance Co.로 개명)를 1836년에 설립하여, 1860년대까지 유럽과 극동 간을 잇는 해운 루트와 모스크바를 비롯한 시베리아 횡단 철도의 각 지점에 사무소를 두고 승승장구했었다. 그러나 이후 전문 보험업의 등장으로 사업은 대폭 축소되었다.³⁷⁾

세 번째로 개항으로 아시아 시장이 본격적으로 열리면서 신규 참가자가 급격히 늘었고, 위탁중개업의 이윤율이 하락했다는 점이다. 1855~1859년 사이 홍콩과 상해에는 신설 대리점이 대거 등장하여 경쟁 강화로 1850년대 초에 4% 가량이었던 중개수수료가 1850년대 말에는 3%로 줄어든 반면, 두 지역의 개발

36) <https://en.wikipedia.org/wiki/HSBC> (검색일: 2016년 7월 20일) 홍콩상해은행의 첫 이사회 명단 중에 데이비드 사슨이 포함된 그의 5자 아서 사슨(Arthur Sasson)의 이름이 있다(唐培吉, 「上海猶商盟主沙遜: 上海猶太人研究之三」 『同濟大學學報(人文·社會科學版)』 (上海, 同濟大學, 1992), p. 71).

37) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine,_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일); He, 앞의 글, p. 25. 러셀 사는 1866년 이후 비로소 주주로 참여하였고, 자딘 메디슨 사는 1877년에야 홍콩상해은행과 합작을 정식으로 개시했다(司春玲, 『晚清滙豐銀行研究(1865~1894)』, 河北師範大學 석사학위논문(石家莊, 河北師範大學, 2009), p. 19).

과 지가·임금 상승으로 사업비용은 늘어났다. 수익의 하락은 회사의 체질을 약화시켜 금융 위기에 취약하게 만들었다. 1860년대와 1870년대 금융위기가 실제 발생하면서 많은 전통 있는 양행들이 도산하였다. 미국 남북전쟁 발발 후 과잉 투자된 인도면공업의 거품이 종전과 함께 꺼지면서 1864년, 1866년 연이어 금융공황이 전 세계를 강타했고, 홍콩, 상하이 외의 외자은행은 줄줄이 문을 닫았다. 1870년대에 들어와서도 중국 대외무역의 격감과 장기불황으로 홍콩과 상하이에는 금융공황이 빈발했다.³⁸⁾ 빅 3의 하나였던 덴트사(Dent, Beale & Co.)가 1866년 도산한 것을 비롯해 영국 회사인 메이트랜드(Maitland, Bush & Co.), 매켈러(Mackellar & Co.), 미국회사 올림펀트(Olyphant & Co.)가 문을 닫았고, 1875년에는 러셀의 주요 경쟁자였던 미국회사 어거스틴 허드사(Augustine Heard & Co.)가 도산하고, 앨버트 허드(Albert Heard)는 홍콩상해은행 이사회를 사임하였다. 1883년의 금융위기로 더 많은 미국 회사들이 도산했는데, 그 결과 중국 내 미국회사의 숫자는 1875년 46개에서 1887년 28개로 줄어들었다.³⁹⁾

마지막으로 양행에게 회수분이 되어 주었던 아편무역이 중국 국내아편의 번성과 국제적인 아편에 대한 비판 여론의 고조로 갈수록 경영이 어려워진 점 역시 양행의 수익에 타격을 주었다. 영미 양행들이 아편 무역을 축소해가는 과정에서 독특한 행보를 보인 것이 사슨 상회였다. 자딘 매디슨, 덴트, 러셀이 세계 각지의 물품을 다양하게 취급하면서 수익률 높은 아편이 그 중 하나였던 것과 달리, 사슨의 선박들은 오로지 아편만을 취급했고 아편을 중국 항구에 풀어둔 뒤에는 빈배로 돌아갔다. 1870~80년대에는 인도 아편 수입의 70%를 사슨이 독점했는데, 다른 회사와 달리 아편을 인도 산지에서 직접 구매했기 때문에 경쟁의 격화 속에서도 프리미엄을 누렸던 것이다. 아편 한 품목만으로 매년 평균이윤이 200만량 이상이었다고 한다. 1880년대 이후는 사슨 상회 역시 중국 국내아편에 밀려 아편 부문이 줄어들지만, 1908년에 증영금연협약이 체결된 후에도 아편을 계속

38) 류스펑 지음, 권민서 옮김, 앞의 책, 37~40쪽, 54~57쪽.

39) He, 앞의 글, pp. 25~26.

해서 취급했다. 이 후반 20년간의 아편이윤만 해도 7억 원에 달한다고 추계되고 있다.⁴⁰⁾

한편 이렇게 중국의 양행을 둘러싼 상황이 변화하는 가운데 생존을 위해 중개위탁업에서 벗어나 과감한 업종 전환을 시도한 것은 러셀 사였다. 러셀 사는 위탁중개에서 벗어나 1856년부터 자기 자본을 투자하여 리스크를 지고 직접 판매에 나섰다. 영국기업을 위해 중국에서 면제품을 판매하고, 회사 자본으로 미국에 직접 비단과 차를 운반하기도 하였다. 또한 위탁판매업 외에 다른 분야로 진출하여 기업 운영에 나섰다. 상해에 기계식 제사공장을, 홍콩에 로프 제조공장, 마카오에는 유리 제조공장을 설립하는 등 제조업 분야의 투자도 주저하지 않았다. 이러한 적극적인 전략 덕분에 러셀 사의 순수익은 1849년의 22만 달러에서 1859~1860년에는 27만 달러로 증가하여, 미국회사 중에 최대의 경쟁사였던 어거스틴 허드사(Augustine Heard & Co.) 순수익의 두 배가 넘었다.⁴¹⁾

그런데 러셀의 혁신 중에 가장 중요한 것은 1862년에 연해와 내하를 운항할 기선회사를 설립하여 중국 최초로 양자강에서 증기선 정기운행을 시작한 것이다. 러셀이 세운 the Shanghai Steam Navigation Company는 중국명 기창운선공사(旗昌輪船公司)로 더 유명하다. 러셀 사는 최초 창업 자금 32만 원 중에 상해의 중국인들에게서 17만 원을 모집하였으며, 추가로 증자한 100만 원 중에서도 중국인 주주가 가장 많아, 자본총액의 절반 이상이 중국인 자본투자자로서 외국인 자본투자자보다 더 많았다. 러셀 사의 실제 보유주는 3분의 1도 되지 않았다고 한다.⁴²⁾ 이 회사는 최전성기에는 16척의 증기선이 각 개항장과 홍콩 사이를 누비며 큰 성공을 거두었다. 러셀이 이러한 증기선박에 과감한 투자를 할 수 있

40) 唐培吉, 앞의 글, pp. 71~73; 日本上海史研究會, 앞의 책, p. 61.

41) He, 앞의 글, p. 24.

42) 汪敬虞, 「十九世紀外國侵華企業中的華商附股活動」 『歷史研究』 1965年4期(北京, 中國社會科學雜誌社, 1965), p. 40; 李志英, 「外商在華股份公司的最初發展: 關於近代中國股份公司制度起源的研究」 『北京師範大學學報(社會科學版)』 2006年1期(北京, 北京師範大學, 2006), p. 98.

었던 것은, 개항 초기부터 영국 자본의 압도적 우세에도 불구하고 선박 분야에서는 미국회사가 대등한 실력을 가지고 있었기 때문이었다. 1850년대 초에 미국 선박들은 중국 각 개항장의 수출입물량의 약 50%를 처리하고 있었고, 1856년에 일찍이 홍콩, 광주, 마카오 사이에 두 척의 미국의 하운 증기선이 운행을 하기도 하였다. 기창윤선공사의 설립과 양자강 노선을 비롯한 내륙수운으로의 본격적 진출은 그 연장선상에서 파악할 수 있다. 아울러 1861년에 남북전쟁이 발발하여 미국이 전화에 휩싸인 것도, 중국 내지 투자를 강화한 또 하나의 원인일 것이다. 여하튼 이러한 적극적 투자 덕분에 1870년의 경우 중국의 대외, 연안, 내륙 수운 교역 총량의 43%인 약 300만 톤이 미국 증기선회사들에 의해 처리되었고, 러셀의 기창윤선공사는 그 중 최대의 회사였다. 러셀 사는 기선회사 운영을 위해 보험회사(the Yangtze Insurance Association)를 주식을 초모하여 설립·운영하였으며, 1878년에는 상해에 제사업 공장(the Keechong Silk Filature Association)을 설립하여 크게 성장시켰다.⁴³⁾

러셀의 이러한 동향은 그대로 다른 양행들의 타업종 진출에서도 반영되었다. 최대의 양행이었던 자딘 메디슨 사 역시 1860~70년대는 경영 부진을 면치 못했다. 자딘은 대세에 순응하여 1872년에 아편무역으로부터 점차 손을 뗀다는 방침을 공식화하고, 이 철수로 생겨난 막대한 유동 자금을 이용해 적극적으로 타 분야에 투자를 개시했다. 특히 자딘은 선도적으로 새로운 교통업에 투자를 확대했다. 자딘 역시 일찍부터 증기선 항행에 관심을 가지고 있었다. 쾌속범선 시대의 종말을 예감한 이 회사는 1835년에 중국에서 첫 상업 증기선 자딘 호(the Jardine)를 건조하여 마카오와 광주를 왕복하려고 하였다. 이 첫 시도는 청조의 항행 엄금 조치로 무위로 돌아갔지만, 개항 후 1855년에는 켈커터와 중국을 연결하는 증기선 항로와 화물 운송에 참여하였다.⁴⁴⁾

43) He, 앞의 글, p. 25.

44) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일); 강진아, 앞의 책, p. 157.

그러나 양자강 항로까지 진출하여 내륙수운에 참여한 것은 러셀보다 한참 뒤인 1872년 이화운선공사(怡和輪船公司, the China Coast Steam Navigation Co.)를 설립하면서부터였다. 이 회사는 중국의 연해와 내륙의 개항장과 일본 사이를 운행하는 회사였는데, 러셀과 마찬가지로 신문에 주식을 공모하는 광고를 내어 적극적으로 외국인과 중국인을 막론하고 자본을 모집하였다. 최초 모집된 4,600주 가운데 중국인 소유가 935주로 전체의 약 20%를 차지하였다.⁴⁵⁾ 이화운선공사는 1881년에 the Indo-China Steam Navigation Co. Ltd(ICSN)로 개조하면서, 중국 내운, 연안, 원양 운송을 합병하고, 싱가포르, 켈커타, 블라디보스토크까지 선박을 운행하였는데, 새로 설립한 ICSN 의 창업 자본금 44만 9800 파운드 중에 21만 파운드만 영국에서 모집한 것이고, 나머지 절반은 중국을 필두로 아시아 현지에서 모집했다.⁴⁶⁾ 1885년에는 홍콩-마닐라 노선의 서비스를 시작하였다. ICSN은 설립 이래 1974년에 폐업할 때까지 극동 최대의 선박회사였다. 중국 내지하운에서 이화운선공사는 20세기 초까지 양자강을 운행하는 증기선 항로에서 독점적 지위를 누렸고, 중국의 공산화와 더불어 1953년의 공식 철수까지 중국 최대의 증기선회사 중 하나였다. 이화운선공사의 최대 라이벌은 신진세력인 버터필드 앤 스와이어 사가 설립한 태고운선공사였다.⁴⁷⁾

1866년 상해에 개설된 버터필드 앤 스와이어 사(Butterfield & Swire Co.)는 중국명이 태고(Taikoo, 太古)로 오늘날 스와이어 그룹(The Swire Group)의 전신이다. 그러나 기업의 모태는 존 스와이어(John Swire, 1793~1847)가 1816년에 리버풀에서 개점한 일본차와 미국 원면, 영국 면포를 취급하던 수출입 상점인 존 스와이어 앤 선 사(John Swire & Sons Co.)였다. 그의 두 아들 존 사무엘 스와이어(John Samuel Swire, 1825~1898)와 윌리엄 허드슨 스와이어(William Hudson Swire, 1830~1884)가 해외 경영을 맡았는데, 회사를 상해로 옮기고 극

45)李志英, 앞의 글, p. 98.

46)汪敬虞, 앞의 글, p. 46.

47)大阪商船株式會社, 『東洋に於ける英國海運』, (大阪, 大阪商船株式會社, 1939), pp. 36~40.

동 자본으로 성장시킨 것이 존 사무엘 스와이어였다. 원래 미국에서 원면을 수입 하던 이 회사는 1861년에 남북전쟁으로 거래가 막히자 중국과 교역을 시작하게 된다. 그때 중국에서 파트너로서 대리점이 되어 준 것이 리셀 사의 경쟁사였던 어거스틴 허드 사(Augustine Heard & Co.)였다. 중국 시장에 주목한 존 사무엘은 1866년에 상해로 건너와 버터필드(R.S. Butterfield)와 동업으로 버터필드 앤 스와이어 사(Butterfield & Swire)를 개설하였고, 이듬해 1867년에는 요코하마, 1870년에는 홍콩에 지점을 개설했다. 이때까지는 여전히 위탁판매업을 경영하는 무역회사였던 버터필드 앤 스와이어 사는 1872년에 태고운선공사(太古輪船公司, China Steam Navigation Co.)를 설립하여 리셀 사가 개척한 양자강의 내륙 수운 사업에 뛰어들었다.⁴⁸⁾

1862년 이래로 10년 동안 양자강 내륙 수운과 연안 증기노선을 독점하던 리셀 사는 1872년에 자딘 메디슨 사와 버터필드 앤 스와이어 사가 동시에 경쟁에 뛰어들자, 노후 선박을 가지고 경쟁에서 점차 밀리게 되었다. 마침 외국 회사들의 내륙 증기선 항로 독점을 염려하던 청 정부와 이홍장은 상인 자본을 모아 운선초상국(輪船招商局, the China Merchants' Steam Navigation Co.)을 설립하고자 하였고, 리셀은 1877년에 회사의 선박과 설비 일체를 390만 달러에 매각하였다. 초기 자본가치의 2배나 되는 금액이었다. 기선사업을 접은 뒤, 리셀 사는 1878년에 상해에서 제사업 공장을 설립하여 제조업 분야로 투자를 확대하게 된다.

그러나 1880년대 말까지 리셀은 계속 심각한 경영난을 겪었고, 파산 직전에 청조와 제휴하여 중국 국립은행 창설에 개입함으로써 은행업에 재진출하려는 시도 역시 홍콩상해은행의 방해로 좌절되었다. 중국 금융을 지배해온 홍콩상해은행은 리셀의 전략을 라이벌의 등장으로 경계했다. 홍콩상해은행 이사회에도 참가하고 있던 리셀 사의 윌리엄 포브스(William H. Forbes)는 결국 1891년에

48) Charles Drage, *Taikoo*, (London: Constable & Co Ltd., 1970), pp. 13-14; https://en.wikipedia.org/wiki/Swire_Group (검색일: 2016년 7월 20일).

이사직을 사임하였고, 1891년 6월에 금융공황이 발생했을 때 러셀의 주요 채권자였던 영국의 금융회사 베어링 브라더스 사(Baring Brothers & Co.)가 지분을 유예하자, 홍콩상해은행의 구제를 얻지 못하고 도산하고 말았다.⁴⁹⁾

새로운 교역환경 변화와 경쟁의 격화 속에서 광주·마카오 시대 이래의 전통적 위탁중개상들은 몰락하였다. 러셀 사처럼 선도적으로 전통적 경영을 바꾸고 새로운 영역으로 진출을 모색하는 흐름이 신규 양행 모두에서 나타났지만, 경쟁의 격화와 수익률의 악화는 피할 수 없었다. 자딘 메디슨이나 버터필드 앤 스와이어와 같은 영국 자본은 제조업과 교통업으로 성공적인 재기를 할 수 있었지만, 미국 회사들의 경우 1891년 러셀 사의 부도에서 상징되듯이 구세대의 양행은 거의 사라졌다. 이를 대신에 중국에 등장한 것은 질적으로 완전히 다른 미국 담배공사(the American Tobacco Co.), 스탠다드 오일(Standard Oil)과 같은 글로벌 제조업 기업들이었고, 이들은 주로 미국상품을 중국에 수출하는 것으로 특화했기 때문에 영국 상인들 및 중국 상인들과의 경쟁에서 자유롭게 성장했다.⁵⁰⁾

IV. 20세기 산업자본의 시대와 양행의 변모: 1890~1930년대

1895년 시모노세키 조약의 체결은 중국 경제뿐만 아니라 양행의 역사에서도 전환점이 되었다. 영국의 요구로 일본이 강화조약에 개항장에서 외국인의 공장부설권을 넣은 것이다.⁵¹⁾ 자딘은 개항 초기부터 홍콩에서와 마찬가지로 적극적으로 상해 현지 투자를 모색한 기업이었다. 1862년에는 상해에서 최초로 기계 세사업공장을 설립하려 했으나 중단되었고, 1876년에는 중국 최초로 상해에

49) He, 앞의 글, p. 27.

50) He, 앞의 글, p. 28; 강진아, 앞의 책, 158쪽.

51) Loren Brandt, "Reflections on China's Late 19th and Early 20th Century Economy", *The China Quarterly*, No. 150(London, Cambridge University Press, 1997). pp. 303-305.

서 10마일 정도의 철로를 부설하였으나, 청 정부와 민간의 저항으로 이 철로는 곧 철거되고 말았다. 1895년으로 외국인 산업 투자가 합법화되자, 자딘은 누구보다 앞서서 중국 현지의 제조업 투자를 확대하여, 중국식 이름인 “이화(怡和)”를 붙인 일련의 기업들을 속속 설립하게 된다. 그 중 첫 사례는 1895년 상해에 설립한 이화 면방직·방직공장(the EWO Cotton Spinning and Weaving Co. 중국명 怡和絲廠, 怡和紗廠, 후에 怡和綿紡織局)이다. 이 회사는 중국의 첫 외국인 소유의 면업공장으로 이후 공장을 세 개로 늘리고 중일전쟁까지 17만 5천개의 방추와 3200개의 직기를 보유한 상해 최대의 면업공장으로 군림했다(1954년 폐업). 이 외에도 수출업 사업과 관련하여 1907년에 전문적인 압축포장회사(The Ewo Press Packing Company)를 설립해 중국 수출업의 발전과 더불어 크게 성장하였으며, 냉장선과 냉장수출의 발전에 따라 이화냉장회사(the Ewo Cold Storage Company)를 1920년에 설립하였다. 1935년에는 상해에 맥주회사(the EWO Brewery Ltd.)를 설립하여, 이듬해부터 필스너, 무니치 타입의 맥주를 생산했다.⁵²⁾

이울러 한 차례 좌절된 철도 사업과 교통업 투자 역시 확대하였다. 재정 압박으로 청조가 철도부설권을 내팔기 시작한 1890년대 이후에는 상해-남경 간 철로 등 양자강 유역과 영국조차지 구룡(九龍)-광주 간 철로의 호남 지역뿐만 아니라, 화북, 만주지역까지 철로 부설을 확대했다. 홍콩에서의 교통업 투자는 더욱 원활하게 이뤄졌다. 홍콩 섬과 구룡 반도를 연결하는 연락선인 홍콩 스타 페리 사업(Star Ferry) 역시 1898년 이래 자딘 메디슨 소유이다. 자딘은 홍콩의 트램(Tramways) 시스템 정착을 도왔으며 1904년 전기 트램, 즉 전차로 운행을 시작한 이래로 오늘날까지 공동 운영하고 있다. 제조업과 인프라 투자로 기업 규모를 확대해가면서, 자딘 메디슨 사는 1906년에 주식회사로 전환하였다.⁵³⁾

52) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine,_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

53) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine,_Matheson (검색일: 2016년 7월

1920년대는 제1차 세계대전의 영향으로 중국과 일본 등 동아시아가 반사이익을 얻으면서 산업화가 맹진하던 시대였다. 중국에서는 민족자본의 제조업 투자가 크게 늘어나 “민족자본의 황금기”로 불리던 시대이다.⁵⁴⁾ 중국의 산업화와 기계설비 수입업의 발전에 따라 자딘은 자딘 내의 엔지니어 부서를 독립시켜 1923년에 자딘 엔지니어링 회사(Jardine Engineering Corporation, 중국명 怡和樓器有限公司)를 설립하였다. 이 회사는 중국과 홍콩에 최신의 에어컨, 엘리베이터, 하수처리설비, 형광등을 최초로 도입하였다.⁵⁵⁾

전통 분야인 수출입 분야에서도 자딘 메디슨은 극동 최대의 무역회사로서 입지를 재구축하였다. 중일전쟁이 전면화되는 1937년 전까지 자딘 메디슨은 중국에서 가장 큰 수출입무역회사로서 지위를 유지했다. 초기의 차와 아편에서 아편은 빠졌지만, 차는 여전히 주요 상품으로 중국에서 영국의 각 항구로 수출했다. 생사는 1882년에 제사창을 상해에 설립할 정도였으나, 국제 생사시장에서 중국이 퇴조하면서 새롭게 강자로 떠오른 일본 생사를 미국과 유럽 각 지에 수출하였다. 이 외에도 중국을 비롯해 아시아 각 지의 지점망을 통해 섬유, 농산물, 약품에서 비료, 술, 화장품까지 팔 수 있는 것은 다 취급하였다.⁵⁶⁾

자딘 메디슨은 아편무역으로 축재를 하고 아편전쟁 당시 중국과의 개전 여론에 앞장섰던 지방무역상의 전형이었지만, 교통혁명에 따른 글로벌 비즈니스의 격변, 산업화에 따른 환경 변화에 적응하면서, 다각적 경영으로 동아시아를 기반으로 활동하는 대표적 영국 산업자본으로 변모해 나갔던 것이다.

자딘과 거의 유사한 루트르발 발전해 나간 것이 중국에서 경쟁 상대였던 또 다른 영국자본 버터필드 앤 스와이어 사였다. 1870년대부터 중국 내륙수운 시장

20일)

54) 岡本隆司, 앞의 책, 374~375쪽.

55) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

56) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

을 두고 피말리던 경쟁을 펼치던 두 회사는, 19세기 중반과 20세기 초까지 핵심적인 글로벌 상품이자 중국의 최대 수입품 중 하나였던 설탕으로 경쟁을 옮겨갔다. 자딘이 1878년에 홍콩 최초로 근대식 정당공장(精糖工場, China Sugar Refinery, 정식 중국명은 中華火車糖局, 속칭 怡和糖廠)을 설립하자 스와이어 사 역시 1881년 홍콩에서 정당공장(Taikoo Sugar Refining Company, 중국명 太古糖廠)을 설립하였다. 기선 경쟁에서는 박빙이었던 버터필드 앤 스와이어 사는 설탕 전쟁에서는 승리를 거두어 세계적인 제당업 기업으로 성장시켰다(오늘날 Taikoo Cube Sugar).⁵⁷⁾

20세기 초까지 자딘 메디슨 사와 버터필드 앤 스와이어 사는 다각적 경영으로 아시아 전역을 대상으로 제조업 생산에서 대외 교역, 금융, 교통까지 망라하는 대기업으로 성장하였는데, 이러한 순조로운 성장은 아시아 경제의 발전과 더불어 1937년까지 지속되었다. 그러나 그 해 중일전쟁의 전면적 발발을 시작으로 태평양전쟁, 중국 내전(1946년~1949년)과 공산화를 맞으며 전면적인 구조조정이 불가피하게 되었다.

양행의 경영에서 또 하나 지적해야할 것은 여러 가지 경영 체질의 변화에도 불구하고 변하지 않은 수익 분야로 부동산 개발이 대단히 중요했다는 점이며, 아시아 경제의 발전과 그에 따른 지가 폭등과 개발 이익이 고스란히 이들 양행의 운영에 윤회유로 돌아갔다는 것이다.

자딘 메디슨 사는 홍콩 개발을 선도한 기업으로 이미 1881년에 홍콩의 부동산세 납입자 상위 18개 사 중에 유일한 외국인 회사였다. 나아가 1889년에는 동업으로 홍콩토지투자공사(The Hongkong Land Investment and Agency

57) http://www.hkmemory.hk/collections/swire/Swire_General_Introduction/index_cht.html (검색일: 2016년 7월 25일) 홍콩 정제당업의 발전과 동아시아 시장에 관해서는 강진아, 「20세기초 동아시아 시장과 중국 제당업」, 『새로운 질서를 향한 제국질서의 해체』(서울, 청어람미디어, 2004); 강진아, 「근대 전환기 동아시아 砂糖의 유통 구조와 변동-朝鮮華商 同順泰號를 중심으로-」 『中國近現代史研究』52(서울, 중국근현대사학회, 2011)를 참조.

Company Limited, 훗날의 Hong Kong Land)를 설립하여, 자진 선박이 입항하는 부두 근교의 부지를 사들이고 개발하는 것을 시작으로 부동산 개발업을 본격화하였다. 특히 홍콩의 교통업에 깊이 관여하던 자진은 대중 교통 시스템 구축과 함께 핵심 요지의 토지 구입과 건물 신축을 병행해나가 막대한 개발 이익을 얻었다. 중국 본토에서도 상해, 영파 등 현지의 선박용 부두 건설을 시작으로 각지에 건물과 토지 구입을 늘려갔던 것이다.⁵⁸⁾

양행 중에 아시아 최대의 부동산 재벌로 손꼽힐 정도로 부동산 투자로 특화했던 기업은 “동양의 로스차일드”로 알려진 유대인 재벌 사슨 상회(Sassoon & Co.)였다. 사슨 상회는 아편무역이 퇴조하면서 오로지 부동산 투자에 매진하였다. 사슨은 1877년에 오늘날 유명한 화평반점(和平飯店)이 서있는 토지 구간을 구입하였는데, 이곳에 상해 사슨의 거점이 된 사슨 하우스(沙遜大廈, Sassoon House)를 건축하였다. 사슨 가는 상해 조계지의 부동산을 취득하여 건물을 세우고 임대업으로 이윤을 극대화하였다. 1877년부터 1921년까지 44년 간 각종 비용을 제외한 임대 순수입이 1,098만 량, 또한 최초 투자 209만 량에서 이후 부동산 평가 가치가 1,330만 량으로 상승하면서 1,121만 량의 자산 증식을 이루어, 총 이윤은 2,219만 량에 달했다. 즉 매년 평균이윤 50.43만 량, 평균이윤율 24%로서, 매년 약 200만 량의 평균이윤에 이윤율 30%인 아편에는 약간 못 미칠 뿐 대단히 높은 수익을 안겨주었다. 사슨 재벌은 1926년에 전문적 부동산 개발회사 [華懋(Cathay)地產公司]를 설립한 것을 시작으로 상해에서 많은 자회사와 관련 기업을 설립하였다. 1941년까지 상해에 소재한 10층 이상 고층빌딩 26개 중에 6개(평가액 3,604만 원)가 사슨가의 소유였다.⁵⁹⁾

상해 조계의 부동산을 키운 것은 양행이 아니라 중국인이었다. 원래 조계는 청 정부가 외국인 전용거주지로 할당해 준 것으로 “화양분거(華洋分居)”가 원칙

58) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine,_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

59) 唐培吉, 앞의 글, pp. 73~74, p. 77; 日本上海史研究會, 앞의 책, p. 62.

이었다. 그러나 태평천국운동 때에 난을 피해 조계로 밀려들어온 부유한 중국인들로 부동산 가격과 임대료가 천정부지로 올랐고, “부동산 과두체제(real estate oligarchy)” 하에서 벼락부자가 된 상해의 “구교(歐僑)”들은 나서서 “화양잡거(華洋雜居)”를 허용했던 것이다.⁶⁰⁾ 1865년의 상해공공조계에는 외국인 주민 총 2,297명 중에 영국인이 1,372명, 미국인이 378명이었고 중국인 인구는 9만 명이 넘었는데, 1895년에 이르면 영국인 1,936명, 미국인 328명으로 영미인의 거주 인구는 큰 변화가 없는 반면, 중국인 거주 인구는 24만 명이 넘었다.⁶¹⁾ 조계라는 특수 공간에 양행을 비롯한 상해 거류의 “구교(歐僑)”들은 토지와 건물을 보유한 자산계급으로 중국인 거주민 위에 군림하며 상해 개발의 이익을 독식했던 것이다.

V. “구교(歐僑)”의 동아시아 확산: 일본과 조선

홍콩과 상해를 중심으로 발전하던 양행들은 일본과 조선의 개항과 함께 극동 각 개항장에 지점을 설치하거나 대리점을 두어 사업 범위를 확장하였고, 그 과정에서 19세기 초의 양행들과 마찬가지로 야심에 찬 유럽과 미국의 젊은이들이 새롭게 동아시아 상업에 뛰어들어 “구교(歐僑)” 역시 확산되었다.

유럽인들의 확산에 가장 먼저 포석을 깔아 주고 선두를 달린 것은 선박 자본이다. 1840년에 설립된 영국의 P.&O.기선회사(Peninsular and Oriental and Steam Navigation Company)는 극동 진출의 선도적 역할을 했다. P.&O.기선은 1845년 레이디 메리 우드 호(the Lady Mary Wood)의 싱가포르 입항을 필

60) 강진아, 앞의 책, 153쪽; Robert Bickers, “Shanghaiers: The Formation and Identity of the British Settler Community in Shanghai 1843~1937”, *Past & Present*, No. 159(Oxford, The Past & Present Society, 1998), p. 10.

61) He, 앞의 글, pp. 9~10.

두로, 홍콩, 상해 등지로 항로를 확산하였다. 『노스 차이나 헤럴드(North China Herald, 1850.8 창간, 상해)』의 입항 기사를 보면 1850년 8월부터 1851년 2월 까지 반 년 사이에 레이디 메리 우드 호는 28차례 홍콩에서 상해로 입항하여 아편을 가져오고 실크를 가져갔다. 홍콩에서 발행하는 『차이나 메일(China Mail)』에 따르면, 1863년에 홍콩 출발의 선로는 홍콩-상해 간 해역이 가장 활발했다. 1867~68년 2년 간 총 20척의 P.&O.기선이 상해에 280차례나 입항했는데, 그 중에서도 아덴 호(the Aden)가 52회로 가장 빈번히 입항하였다. 그런데 흥미롭게도 메이지유신이 일어나 신정부가 성립한 후, 1867년 8월 이래로 아덴 호는 기존처럼 상해에서 홍콩으로 바로 돌아가지 않고, 상해를 출발해 요코하마로 가기 시작했다. 홍콩-상해 간의 아편 무역에 더해서, 일본에서 상해로 생사 수출을 본격화하여, 상해를 기적으로 한 삼각 무역을 진행하였다. 여기에 더해 1870년이 되면 아덴 호는 효고(兵庫)까지 기항지를 넓혀서 요코하마와 효고 사이의 연안 무역까지 영업을 확대하였다. 중국에서 일본으로의 과정 역시, 봄베이에서 광주, 상해로, 다시 상해와 중국 개항장 간의 연안 무역으로의 영업 확대 과정을 복제하고 있다.⁽⁶²⁾

자단은 일찍부터 일본 시장에 뛰어 들었다. 자단 메디슨 사는 일본이 1858년 안세이 5개 조약으로 개항한 후 처음으로 지점을 설치한 외국 무역회사였다. 1859년 윌리엄 자단의 친인척인 윌리엄 케스윅(William Keswick)이 일본 요코하마에 파견되어 사무실을 오픈하였고, 요코하마 개항장의 외국인 거주지를 위한 첫 토지 매각에서 첫 번째 부지(Lot No. 1)를 획득하였다. 이후 일본에서는 고베, 나가사키 및 다른 개항장에도 사무실을 열었다.⁽⁶³⁾ 나가사키의 이화양행 대리인으로 크게 성공한 사람으로 토마스 글로버(Thomas Blake Glover,

(62) 松浦章, 「19世紀後半東アジア海域における英國P.&O.汽船會社の航運」 『東アジア文化交渉研究』5(大阪, 關西大學, 2012), p. 328, pp. 337~339.

(63) https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

1838~1911)가 있다. 자딘 메디슨 사는 1859년에 케네스 맥킨지(Kenneth Mackenzie, 1801~1873)를 나가사키 지점 개설을 위해 파견했는데, 이때 조수로 함께 상해에서 파견된 사람이 글로브였다. 맥킨지와 글로버 모두 스코틀랜드인이다. 글로브가 자딘 사에 채용된 것은 18살인 1857년이었다고 한다. 2년 뒤인 1861년에 맥킨지가 중국 한구(漢口)로 돌아가면서, 글로버는 글로버 상회(Glover and Co.)라는 회사를 차리고 이화양행 대리점을 인수했고, 마침 그때 덴트 상회의 나가사키 대리인인 에반스(E. H. Evans)도 한구로 돌아감에 따라, 덴트 상회의 대리인 업무도 함께 인수하였다.⁶⁴⁾

글로버는 처음에는 일본 녹차의 수출업을 했으나, 막말 혼란기를 틈타 무기상으로 이름을 떨쳤다. 특히 그 과정에서 막말 초슈 번(長州藩)을 비롯한 서남 각 번의 도막파(倒幕派)와 긴밀한 관계를 맺었는데, 초슈 번에서 이토 히로부미를 비롯한 존왕양이파의 젊은 무사들을 막부 몰래 영국으로 유학을 보낼 때에 이를 지원해 준 것도 글로버였다. 이후 막부가 도막파를 옹정하기 위해 제2차 초슈 정벌을 감행했을 때, 글로버는 초슈 번에 무기를 공급하여 막부 군을 물리치는데 결정적인 도움을 주었다. 메이지유신 이후 유신 정부와 영국의 밀월 관계에는 막말 자딘의 그림자가 있었던 것이다.⁶⁵⁾

글로버상점의 일본에서의 활동은 자딘 메디슨 사의 상해에서의 활동과 거의 흡사하여 마치 데자뷰를 보는 듯한 느낌이 든다. 글로버는 나가사키 거류지에 철도를 부설하고 소형 증기기관차를 달리게 하여 일본인들을 놀라게 하는데, 이는 상해에서 오송철로 부설을 연상시킨다. 또 글로버는 일본 최초의 선박 수리소를 세우고, 일본 최초의 등대를 건설했으며, 근대적 탄광을 다카시마에 열고, 일본 최초의 맥주 회사를 창업하는데, 자딘 사는 상해와 홍콩에서 선박 설비와

64) 서광덕, 「동아시아 해양도시의 문화교류와 인적 네트워크: 동아시아 개항장의 서양상인들의 궤적을 중심으로」 『해양도시문화교섭학』 10(부산, 국제해양문제연구소, 2014), 59-64쪽.

65) <https://ja.wikipedia.org/wiki/トーマス・ブレイク・グラバー> (검색일: 2016년 7월 21일)

등대 등 인프라를 가장 먼저 구축하였으며, 중국 각지와 남아프리카 공화국에서 탄광 개발로 거부를 축적하였고, 조선에서 탄광 개발 가능성을 타진한 바 있고, 상해와 홍콩에서 맥주 회사를 창업하였다. 글로버가 1885년에 설립한 Japan Brewery company는 이후 미쓰비시 사에 매각되어 기린맥주 주식회사로 바뀌었다.⁶⁶⁾

양행의 조선 진출 역시 먼저 문호를 열었던 중국과 일본을 거쳐 이뤄졌다. 인천 개항 이후 진출한 서양 상인은 대체로 중국과 일본에 진출하여 사업을 하던 구미 상사들의 대리인이나 대리점에서 출발한다.⁶⁷⁾ 자딘 메디슨은 1882년 조미통상조약 체결 1년 뒤인 1883년에 클락(B.A. Clarke)을 제물포에 파견하여 우피 무역, 항로 개설, 탄광 개발 등 다양한 방면으로 사업을 타진했다. 조선정부와 협약 하에 금광 개발을 위해 각지를 탐사했으나 차관을 요구하는 조선정부와 조건이 맞지 않아 무산되었다. 또 상해와 인천 사이에 기선 남경호(南京號)를 투입하여 정기항로를 열었으나 곧 승객과 화물의 부족으로 적자가 나면서 중단되었다. 이 손실 보상을 두고 자딘 메디슨사와 조선 정부 사이에 분쟁이 생겨났으며, 1884년 10월 자딘 메디슨사는 조선에서 철수를 결정했다.⁶⁸⁾

1884년에 조선에 진출한 세창양행(世昌洋行 Heinrich Constantin Edward Meyer & Co.)은 조선에서 중국과 일본에서 자딘사가 했던 역할을 맡으려 했다. 세창양행은 자딘이 타진했던 금광 개발권과 항로 개설 사업을 조선정부로부터 위탁받았고, 대신 차관을 제공해주었다. 또 조선 정부를 위해 근대식 화폐주조 설비를 수입해주었는데 이는 일본에서 글로버 상사가 제공한 서비스였다. 중국에서는 1889년 장지동(張之洞)이 최초의 기계식 화폐 주조장을 세우기 위해 영국에 기계 설비를 발주할 때 홍콩상해은행이 보증을 서주었다. 또한 세창양행은

66) https://en.wikipedia.org/wiki/Thomas_Blake_Glover (검색일: 2016년 7월 21일)

67) 서광덕, 앞의 글, 47쪽.

68) 이영관, 「독일 세창양행과 구한말 조선의 근대화 현실」 『한국사상과 문화』 76(서울, 한국사상문화학회, 2015), 142~143쪽.

목포에서 인천까지 세미(稅米) 운송을 대행하고 해안 탐사를 비롯해 연안 해운을 장악하려 했다. 중국에서 세창양행의 이력은 확실치 않으나 적어도 1867년 천진의 양행 17곳 중에 독일 양행 두 곳 중에 한 곳이었다. 중국에서 이 회사는 화약, 군수물자 수입과 함께 당시 독일제가 세계 시장을 선도하던 인공 염료, 재봉용 바늘 수입이 유명했는데, 조선에서의 판매 물품도 대동소이하다.⁶⁹⁾

자딘이 철수한 뒤 역시 1884년에 조선에 입성한 타운센드 상회(Morse and Townsend & Co)는 미국 자본이다. 일본 요코하마 주재 미국무역상사(American Trading Company)의 조선 대리인으로 직원인 월터 타운센드(Walter Davis Townsend, 1856~1918)가 조선에 파견되면서 시작되었다. 월터 타운센드는 1895년에 독립하여 타운센드 상회를 개설했고, 1897년에 스탠다드 석유 사로부터 등유의 조선 독점판매권을 따내면서 크게 발전하였다. 타운센드 상회는 처음에 잡화류의 중개무역에서 출발하여, 왕궁의 전등시설 가설 공사에 참여하기도 하고, 화학 및 정미업 등 제조업 분야에 투자하기도 하였는데 이러한 영업 부문의 확산 역시 상해 양행의 발전 방향과 거의 일치한다. 타운센드 상회에 관한 기존 연구는 이 상회가 조선에서 봉착한 문제로, 상회의 조선인 동업자가 미국 국기를 달고 영업하던 선박을 인천감리가 억류하여 발생한 문제, 고을의 잡세로 인한 비용 증가, 각 지의 방곡령 시행으로 인한 미국 영입의 장애 등을 지적하고 있는데, 각 사항이 정확하게 중국에서 러셀 사, 자딘 매디슨 사 등 양행과 청 세관과 지방 관리들 사이에 이미 재연되었던 문제였다. 현지 상인인 청 상인, 조선 상인과 양행과의 소송 및 분쟁 역시 혹사(酷似)하여, 추후 이러한 공시성(共時性)에 대한 학문적 접근이 필요할 것이다.⁷⁰⁾

1895년 청일전쟁 이후 영국자본의 조선 진출이 재차 두드러졌다. 나가사키

69) 이영관, 앞의 글, 143~144쪽; http://tj.ifeng.com/a/20160716/4764004_0.shtml 世昌洋行与染料 (검색일: 2016년 7월 23일).

70) 하지연, 「타운센드 상회(Townsend & Co.) 연구」 『한국근현대사연구』 4(서울, 한국근현대사학회, 1996), 18쪽. 청상과 양행 사이의 분쟁에 관해서는 本野英一, 『傳統中國商業秩序の崩壊—不平等條約體制と「英語を話す中國人」』(名古屋, 名古屋大學出版會, 2004) 참조.

최대의 양행이었던 홈 링거 양행(咸陵加洋行, Holme Ringer & Co.)이 1896년에 조선에 지점을 냈으며, 1897년에는 홍콩상해은행 즉 회풍은행(匯豐銀行)이 홈 링거 양행(Holme Ringer & Co.)을 대리점으로 제물포(인천) 지점을 열었고, 같은 해 브리티시-차터드 오리엔탈은행 역시 인천의 세창양행을 대리점으로 제물포 지점을 열었다.⁷¹⁾ 그런데 1905년에 조선이 국권을 상실하면서 다수의 구미 자본이 철수하게 되는데, 홈 링거 양행이 1910년에 제물포 지점을 폐쇄하고 철수하자 타운센드 상회가 홍콩상해은행의 조선 대리점을 인수하였다. 1918년에 타운센드는 인천에서 사망하지만, 회사는 주인이 바뀐 채 존속하여 1930년까지 홍콩상해은행 대리점 업무를 수행했다고 한다.⁷²⁾ 1930년까지 조선에서 화상과 화교의 경제적 세력은 대단히 컸는데, 홍콩상해은행은 예금보다는 주로 일본, 중국으로의 송금 업무와 환차익으로 수익을 올릴 수 있었다.

광창양행(廣昌洋行, W. G. Bennet & Co.)은 나가사키 홈링거 상회의 직원인 베네트(W. G. Bennett)가 1898년에 인천 지점의 책임자로 파견되었다가 1904년에 독립해서 1906년에 설립한 회사이다. 베네트의 부인은 토마스 글로버의 일본인 현지처 사이에서 태어난 딸 하나 글로버 베네트(Hana Glover Bennett, 1873~1938)였다. 베네트 가는 1938년에 조선에서 하나가 사망하면서 영국으로 철수하기까지 40여 년을 조선에서 보냈다.⁷³⁾

일본과 조선으로 정착해 간 “구교(歐僑)” 중에는 초기 양행의 인물들과 달리 현지에서 정착하여 사망한 사례가 꽤 있다. 중국에 진출했던 양행의 개척자들은 대체로 19세기 중엽까지 거부를 축적하고 본국으로 돌아가 사교 생활을 즐겼다. 윌리엄 자딘은 1825년에 매그니악 사에 들어갔을 때 그의 지분을 포함해 총자산이 14,225 달러(약 3,300파운드)에 불과했지만, 1837년까지 광주에서 1,296,210

71) 石川亮太, 『近代アジア市場と朝鮮—開港・華商・帝国』(名古屋, 名古屋大學出版會, 2016), p. 272.

72) 하지연, 「타운센드 상회(Townsend & Co.) 연구」 『한국근현대사연구』4(서울, 한국근현대사학회, 1996), 51~52쪽.

73) 서광덕, 앞의 글, 46~49쪽.

달러(30만 파운드)로 100배로 자산을 불렸다. 1839년에 귀국한 후에는 스코틀랜드 최고의 경승지인 퍼스셔(Perthshire)의 대저택(the Lanrick castle)을 사들이고 그가 원하던 젠틀맨[country gentleman]의 삶을 짧게 즐기다 1841년 독신으로 사망했다. 제임스 메디슨 역시 1842년에 중국에서 번 1백만 달러(225,000 파운드)의 자산을 가지고 귀국하여 1843년 결혼 후 자딘과 마찬가지로 고향인 스코틀랜드에 대저택(the isle of Lewis)과 토지를 구입했다. 그는 자식 없이 부인과 함께 각종 자선 사업, 정치, 사교 활동으로 알찬 36년 간의 은퇴 생활을 즐기고 1878년에 사망했다. 러셀 사의 사무엘 러셀은 광주에서 아편 무역으로 거부를 축적하고 아편전쟁 이전에 1836년에 고향인 미들타운으로 돌아가 1862년에 사망했다.⁷⁴⁾

반면 나가사키 양행 글로버는 1870년 상회가 도산한 후에도 계속 일본에 남아 미쓰비시 사의 고문이 되고, 1908년 메이지 정부로부터 훈장을 받는 등 일본에서 토착화하여, 1911년 도쿄에서 사망하였다. 조선의 월터 타운센드와 베네트 역시 조선에서 사망하거나 거의 전 생애를 현지에서 보냈다. 영국의 중국사학자 비커(Robert Bickers)는 중국 상해의 영국인 정착인 사회를 분석하여 현지화되어 상해에 뿌리내리면서 일상적 접촉에서 인종적 우월성을 공유한 영국인 중산층을 “Shanghaianders”라는 정체성으로 설명한 바 있다.⁷⁵⁾ 근대 아시아와 구미 각지로 퍼져나간 “화교”와 마찬가지로 동아시아에 삶의 기회를 찾아 모험적으로 살다 현지에 정착해 간 “구교(歐僑)” 사회의 면면을 새롭게 조명해 볼 필요가 있을 것이다.

74) [https://en.wikipedia.org/wiki/William_Jardine_\(merchant\)](https://en.wikipedia.org/wiki/William_Jardine_(merchant)) (검색일: 2016년 7월 22일); https://en.wikipedia.org/wiki/James_Matheson (검색일: 2016년 7월 22일).

75) Bickers, 앞의 글, pp. 209~211.

VI. 맺음말: 전후(戰後)의 발전과 21세기 양행의 유산들

홍콩과 상해를 무대로 자본을 확장해 나간 양행들은 아시아 현지에 투자하여 막대한 이익을 얻었지만, 1949년 중국공산당이 내전에 승리하고 중화인민공화국을 성립하면서 위기에 직면했다. 자딘 메디슨 사는 공산당과도 협조하여 영업을 계속하려고 했으나 결국 1953년까지는 중국 내의 모든 자산을 매각하고 홍콩으로 철수하였다. 버터필드 앤 메디슨 역시 같은 해에 모든 중국의 사무실을 폐쇄하고 홍콩으로 철수하였다. 중국에서의 오래된 전통 때문에 그대로 사용하던 버터필드 앤 스와이어라는 사명(社名)도 1974년에 존 스와이어 사(John Swire & Sons (H.K.) Ltd.)로 바꾸게 된다. 사슨 사는 두 회사보다 일찍 1941년 전에 상해의 주요 자산을 처분하기 시작했고, 1945년 후에도 상해에는 지사만 남기고 상해에 있던 기업은 모두 홍콩으로 이동시켰다. 1948년에 상해의 남은 부동산을 매각하고 회사는 다시 바하마로 이전하여 중국에서의 직접적인 경영은 막을 내리게 되었다.⁷⁶⁾

홍콩으로 철수한 자딘은 한국전쟁으로 인한 중국 봉쇄와 냉전으로 중국 본토와의 교역이 불가능하자, 이를 대체하여 홍콩을 기반으로 해외로 새로운 팽창을 시작했다. 동남아시아, 남아프리카공화국, 케냐, 오스트레일리아 등 전 세계에 새로운 사업체를 인수하여, 호텔, 슈퍼마켓 체인, 고급 자동차 유통·배급, 항공 수리·정비로 업종을 다변화하였다. 금융과 부동산 분야도 놓치지 않았다. 1970년에 아시아에서 최초로 환어음 및 사채 발행을 주업무로 하는 상인은행(merchant bank)인 Jardine Fleming을 개설하였고, 1973년에는 런던의 대형 부동산 회사인 리유니온 사(Reunion Properties)를 매수하였다. 1949년 대륙 철수 직전에 이 회사의 종업원 수는 2만 명이었는데, 1979년까지 자딘은 전 세계적으로 5만 명을 고용한 글로벌 기업으로 성장했다. 특히 등소평의 개혁개방

76) https://en.wikipedia.org/wiki/Swire_Group (검색일: 2016년 7월 20일); 日本上海史研究會, 앞의 책, pp. 64~66.

이 시작되면서 1979년 자딘은 25년 만에 다시 중국 본토에 상륙하여, 베이징에서 외국회사로서는 제1호로 대표 사무소를 개설하고 연이어 상해와 광주에도 사무소를 열었다. 1년 뒤인 1980년에는 개혁개방 이후 첫 번째 합자회사인 베이징 항공 캐터링 회사(the Beijing Air Catering Company Ltd.)를 설립하였다. 현재 자딘 메디슨은 금융, 보험, 부동산, 교통 이외에 홍콩에서 첫 브랜드 편의점 세븐 일레븐의 독점사업권을 가지고 있고, 홍콩과 타이완에서 피자헛, 이케아의 독점사업권을, 동남아시아와 중국 화남지역에 메르세데스 벤츠의 유통 배급권을 가지고 있다.⁷⁷⁾

홍콩상해은행은 현재 세계에서 총자산 기준으로 4번째 큰 은행이며(총자산 US\$2.67 trillion), 71개 국에 6천여 개의 사무소를 가지고 있으며, 2012년에 런던증권거래소에 등록된 회사 중에 로얄 더치 셸(Royal Dutch Shell)을 이어서 자본 규모가 두 번째로 큰 회사이다. 홍콩상해은행은 스탠더드 차터드 은행(Standard Chartered Bank, 차터드 은행과 스탠더드 은행이 1969년 합병하여 탄생)과 중국은행(1997년 이후)과 더불어 홍콩의 법정화폐를 발행하는데, 홍콩 지폐발행량의 67%를 홍콩상해은행이 차지하고 있다. 홍콩상해은행 상해지점은 첫 오픈한 1865년 이래 중일전쟁 중의 일본군 점령기를 제외하고는 지금까지 줄곧 중단 없이 영업을 해왔으며, 심지어 문화대혁명 시기에도 영업을 하였다. 다만 개혁개방 이전까지는 내지 송금이나 수출환(export bills) 발행 위주였으나, 이후는 본격적으로 대륙에서 금융 세력을 키웠다. 2004년에는 중국 제5위의 은행인 상해교통은행 주식 19.9%를 17억 5천만 미 달러로 매입하였다. 1980년대 말과 90년대 초에 걸쳐 홍콩상해은행(HSBC)은 미국의 미드랜드 은행(Marine Midland Bank)을 인수하여 미국 시장에 본격적으로 진출하고, 1993년에는 회사의 총본부를 홍콩에서 런던으로 옮겼다.⁷⁸⁾

자딘 메디슨 사가 상장을 통해 주식공개로 하여 자산을 불리고 각종 분야로

77) https://en.wikipedia.org/wiki/Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

78) <https://en.wikipedia.org/wiki/HSBC> (검색일: 2016년 7월 20일)

사업영역을 확대하는 글로벌 복합기업으로 성장하고, 홍콩상해은행이 아시아를 기반으로 하면서도 북미, 남미로 영업을 확대해나간 것에 비하자면, 버터필드 앤 스와이어 사는 전전(戰前)의 부동산, 항만, 무역, 제당업의 전통을 잇고 있으며 보다 홍콩과 아시아에 집중하고 스와이어가 위주의 가족 경영체제를 유지하고 있다.

1948년에 스와이어 사는 케세이 퍼시픽(Cathay Pacific)을 인수하여 홍콩 최대의 항공회사로 성장시켰고, 현재도 45%의 주식을 보유한 최대 주주이다. 부동산에서는 홍콩과 개혁개방 이후 북경, 상해, 광주, 성도 등 대도시를 위주로 대중교통 요지에 다목적 건물을 건설하여 개발하고, 호텔 운영과 임대업으로 수익을 높이고 있다. 한편 선박 항만업 역시 특화, 전문화하여 발전시켜 나갔는데, 세계 전역의 해양석유, 천연가스 산업용 선박 전세 회사인 Swire Pacific Offshore Holdings Limited, SPO, 태고운선공사의 전통을 잇는 원양선박회사인 The China Navigation Co., 글로벌 에너지 산업용 화물로 특화한 이 분야 세계 최대의 선박회사인 Swire Oilfield Services 등이 자회사로 있다. 선박의 시대가 저물고 비행기의 시대가 오면서, 케세이 퍼시픽을 비롯해 항공에 공격적 투자를 하면서도, 해양수송에서 블루오션 분야를 개발하여 특화함으로써 여전히 전통을 이어가고 수익을 극대화하고 있는 것이다. 제당업은 음료산업과 긴밀히 연계되어 있는데, 오늘날까지 태고당(太古糖)은 홍콩과 중국의 대표적 설탕 브랜드로 시장을 장악하고 있고, 음료 산업에서 코카콜라 회사의 최종 제조업체로서 홍콩, 타이완, 중국 본토 대부분 지역 및 미국의 11개 주에 코카콜라를 독점 제조, 공급하고 있다.⁷⁹⁾

상해에 진출한 양행의 발전사를 되짚어보면 이들 외국 상사는 아시아와 중국의 경제 네트워크 속에서 창립되어 성장했음을 알 수 있다. 그리고 상해든 홍콩이든 중국에 토착화한 사업을 경영한 기업만이 결국 지속적으로 성장할 수 있었다. 종래에 외국 상사의 국내 산업진출을 제국주의적 침탈로 단순화하여 파악

79) https://en.wikipedia.org/wiki/Swire_Group (검색일: 2016년 7월 20일)

하는 경향이 적지 않았지만, 상해에서 성장한 양행 역시 중국화, 토착화의 길을 걸었으며, 한편으로는 중국에게 근대적 기술, 경영, 산업을 전달하는 중요한 역할도 했던 것이다. 흥미로운 점이라면 중국공산당의 집권 이래 단절되었던 이 관계가 개혁개방 이후 제국주의라는 정치적 억압 요소를 배제한 그러나 유사한 형태로 재차 점화되었다는 것이다.

(투고일자: 2016. 11. 15 심사일자: 2016. 12. 08 게재확정일자: 2016. 12. 16)

주제어 : 양행, 상해, 홍콩, 자딘 메디슨 사, 러셀 사, 버터필드 앤 스와이어 사,

Keywords : Yanghang, Shanghai, Hong Kong, Jardine Matheson & Co., Russell & Co.,

www.kci.go.kr

[참고문헌]

- 강진아, 『20세기초 동아시아 시장과 중국 제당업』 『새로운 질서를 향한 제국질서의 해체』(서울, 청어람미디어, 2004).
- _____, 『16~19세기 동아시아 무역권의 세계사적 변용—따라잡기형 발전모델의 모색』 『동아시아의 지역질서』(서울, 창비, 2005).
- _____, 『이주와 유통으로 본 근현대 동아시아 경제사』 『역사비평』79(서울, 역사비평사, 2007).
- _____, 『문명제국에서 국민국가로』(서울, 창비, 2009).
- _____, 『동순태호—동아시아 화교자본과 근대 조선』(대구, 경북대학교출판부, 2011).
- _____, 『근대 전환기 동아시아 砂糖의 유통 구조와 변동—朝鮮華商 同順泰號를 중심으로—』 『中國近現代史研究』52(서울, 중국근현대사학회, 2011).
- _____, 『20세기 廣東 화교자본의 환류와 대중국 투자』 『동양사학연구』127(서울, 동양사학회, 2014).
- _____, 『서평: 화상 네트워크 속의 근대 조선을 묻다: 石川亮太(2016), 『近代アジア市場と朝鮮—開港・華商・帝國』,名古屋大學出版部, 568쪽』 『인문논총』73-3(서울, 서울대학교 인문학연구원, 2016).
- 류스핑 지음, 권민서 옮김, 『HSBC 금융제국』(서울, W미디어, 2008).
- 미타니 히로시 저, 강진아 역, 『다시 보는 동아시아 근대사』(서울, 까치, 2011).
- 서광덕, 『동아시아 해양도시의 문화교류와 인적 네트워크 : 동아시아 개항장의 서양상인들의 궤적을 중심으로—』 『해양도시문화교섭학』10(부산, 국제해양문제연구소, 2014).
- 오승명 지음, 김지환 옮김, 『구중국안의 제국주의 투자』(서울, 고려원, 1992).
- 岡本隆司 共著/강진아 역, 『중국경제사』(대구, 경북대학교출판부, 2016); 岡本隆司, 『中國經濟史』(名古屋, 名古屋大學出版部, 2013).
- 이병인, 『모방, 변형과 확산: 근대중국의 산업화와 "경제행위과정"의 재조직』 『중국학보』 68(서울, 중국학회, 2013).
- 이영관, 『독일 세창양행과 구한말 조선의 근대화 현실』 『한국사상과 문화』76(서울, 한국사상문화학회, 2015).
- 조세현, 『천하의 바다에서 국가의 바다로: 해양의 시각으로 본 근대 중국의 형성』(서울, 일조각, 2016).
- 하세복, 『한국의 동아시아 해양사 연구—민족주의적 성과와 탈근대적 전망—』 『동북아문화연구』23(부산, 동북아시아문화학회, 2010).
- 하지연, 『타운센드 상회(Townsend & Co.) 연구』 『한국근현대사연구』4(서울, 한국근현대사학회, 1996).

- 唐培吉, 「上海猶商盟主沙遜:上海猶太人研究之三」『同濟大學學報(人文·社會科學版)』(上海, 同濟大學, 1992).
- 李志英, 「外商在華股份公司的最初發展: 關於近代中國股份公司制度起源的研究」『北京師範大學學報(社會科學版)』2006年1期(北京, 北京師範大學, 2006).
- 龐玉潔, 「天津開埠初期的洋行與買辦」『天津師大學報(社會科學版)』(天津, 天津師範大學, 1998).
- 司春玲, 「晚清滙豐銀行研究(1865-1894)」, 河北師範大學 석사학위논문(石家莊, 河北師範大學, 2009).
- 汪敬虞, 「十九世紀外國侵華企業中的華商附股活動」『歷史研究』1965年4期(北京, 中國社會科學院雜誌社, 1965).
- 王立軍, 「舊上海灘的猶太人大富豪」『民國春秋』1996年6期(南京, 江蘇古籍出版社, 1996).
- 王晚英, 「買辦與我國早期的保險業」『邢台師範高專學報』2002年3期(河北邢台, 邢台學院, 2002).
- 張曉輝, 「從香港華商的興起看海內外華人經濟的交融(1840~1949)」『近代史研究』1997年6期(北京, 中國社會科學院近代史研究所, 1997).
- _____, 「近代香港與內地的華資聯號企業」『暨南史學』第5輯(廣州, 暨南大學, 2007).
- 陳駒聲, 「三十年來中國糖業概況」『化學世界』1952年5期(上海, 化學化工學會, 1952).
- 何思兵, 「旗昌洋行與19世紀美國對廣州貿易」『學術研究』2005年6期(廣州, 廣東省社會科學界聯合會, 2005).
- 松浦章, 林敏容, 「19世紀初期美國商船的廣州貿易」『海洋史研究』2014年2期(北京, 社會科學文獻出版社, 2014).
- 高橋孝助·古厩忠夫 編, 『上海史: 巨大都市の形成と人々の営み』(東京, 東方書店, 1995).
- 古田和子, 『上海ネットワークと近代東アジア』(東京, 東京大學出版會, 2000).
- 本野英一, 『傳統中國商業秩序の崩壊—不平等條約體制と「英語を話す中國人」』(名古屋, 名古屋大學出版會, 2004).
- 石川亮太, 『近代アジア市場と朝鮮—開港・華商・帝國』(名古屋, 名古屋大學出版會, 2016).
- 松浦章, 「19世紀後半東アジア海域における英國P.&O.汽船会社の航運」『東アジア文化交渉研究』5(大阪, 關西大學, 2012).
- 劉建輝, 『魔都上海』(東京, 講談社, 2000).
- 日本上海史研究會, 『上海人物誌』(東京, 東方書店, 1997).
- 村松伸, 『圖說上海』(東京, 河出書房新社, 1998).
- 村井章介, 『國境を超えて—東アジア海域世界の中世』(東京, 校倉書房, 1997).
- 大阪商船株式會社, 「東洋に於ける英國海運」, (大阪, 大阪商船株式會社, 1939).

Alain Le Pichon ed., *China Trade and Empire: Jardine, Matheson & Co. and the Origins of British Rule in Hong Kong, 1827~1843*. (London, Oxford University Press, 2006).

Charles Drage, *Taikoo*. (London: Constable & Co Ltd., 1970).

Elias Magic Kahn Rothblatt, *The Gentleman's Speculation: Merchants, Opium, and the Birth of Capitalism in Asia* (Thesis of B.A., Wesleyan University, 2012).

Robert Bickers, "Shanghaianders: The Formation and Identity of the British Settler Community in Shanghai 1843~1937", *Past & Present*, No. 159(Oxford, The Past & Present Society, 1998).

Sibing He, Russell and Company in Shanghai, 1843~1891: U. S. Trade and Diplomacy in Treaty Port China, Paper presented to "A Tale of Ten Cities: Sino-American Exchange in the Treaty Port Era, 1840~1950—An Interdisciplinary Colloquium," (Hong Kong University, 23~24 May 2011).

Loren Brandt, "Reflections on China's Late 19th and Early 20th Century Economy", *The China Quarterly*, No. 150(London, Cambridge University Press, 1997).

Timothy Brook & Bob Tadashi Wakabayashi, *Opium Regimes: China, Britain, and Japan, 1839~1952* (Berkeley, University of California Press, 2000).

Yen-p'ing Hao(1970) *The Comprador in Nineteenth Century China: Bridge between East and West*, Cambridge, MA: Harvard University Press.

https://en.wikipedia.org/wiki/Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

<https://en.wikipedia.org/wiki/HSBC> (검색일: 2016년 7월 20일)

https://en.wikipedia.org/wiki/Chartered_Bank_of_India_Australia_and_China(검색일: 2016년 7월 20일)

https://en.wikipedia.org/wiki/Swire_Group (검색일: 2016년 7월 20일)

https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Jardine_Matheson (검색일: 2016년 7월 20일)

[https://en.wikipedia.org/wiki/William_Jardine_\(merchant\)](https://en.wikipedia.org/wiki/William_Jardine_(merchant)) (검색일: 2016년 7월 22일)

https://en.wikipedia.org/wiki/James_Matheson (검색일: 2016년 7월 22일)

https://en.wikipedia.org/wiki/Dent_&_Co. (검색일: 2016년 7월 20일)

http://www.hkmemory.hk/collections/swire/Swire_General_Introduction/index_chn.html (검색일: 2016년 7월 25일)

<https://ja.wikipedia.org/wiki/トーマス・ブレイク・グラバー> (검색일: 2016년 7월 21일)

https://en.wikipedia.org/wiki/Thomas_Blake_Glover (검색일: 2016년 7월 21일)

http://tj.ifeng.com/a/20160716/4764004_0.shtml 世昌洋行与染料 (검색일: 2016년 7월 23일)

[Abstract]

Modern Maritime Asia and the Formation of Transnational Merchant Diaspora: From “Yanghang” to “Western Overseas”

Kang, Jin-A
(Hanyang Univ.)

This study remodels history of western merchants in modern Asia, mainly in China, using the concept of “Western Overseas”. Previous studies tend to accentuate the market invasion of those group sponsored by the political interference of Western Powers, calling these western merchants and companies “Yanghang 洋行”. But it is also worthy to note that large Chinese population also entered the global market in pursuit of economic chance and repeated growth to be a powerful presence in global economy as “Chinese overseas capital”. Both merchants group could be interpreted as transnational merchant diaspora which emerged and developed in maritime Asian market newly opened by western powers. Earlier, western merchants in China accumulated wealth mainly by dealing trade of tea and opium under the advantageous circumstances of trade conditions using the political protect of Western powers. Their bases were Hong Kong and Shanghai concessions that they had acquired due to unequal treaties. However, growing competition and rapid change of trade circumstances forced traditional agency houses to be on the ebb, while only a few western company could survive with increasing fixed capital and converting main business to manufactures and communications. These western capitals played a substantial role in growth of Hong Kong and Shanghai as a cosmopolitan metropolis. On the other hand, they could have grown into global companies only with accommodating themselves with the urban growth and changing circumstances of two cities.

