

# 경강상인[京江商人]

## 거대 자본으로 전국의 상품가격을 조절하다



### 1 개요

경강상인이란 서울 한강에 기반을 가지고 상거래를 행한 상인들을 말한다. 이들은 정부의 조세곡을 운반해 주고 돈을 받거나 선박을 이용한 상업에 종사하여 경제적 부를 축적하였다. 조선 후기에 이르면 시전 상인과 경쟁하며 미국 도매상으로 발전, 사상(私商)으로 성장하여 자본의 집적에 성공하였다. 18세기 후반에 이르면 미국 뿐 아니라 땔나무, 숯, 목재 등의 매점매석을 통해 도고 상인(都賣商人)으로 성장하여 전국의 상품 가격을 조절하였다. 일부 경강상인은 배의 제작 및 수리에도 참여하여 조선업으로 분야를 넓히기도 하였다.

### 2 조선시대의 경강, 현재의 한강

조선시대 경강은 일반적으로 오늘날 서울의 한강을 일컫는다. 경강은 조선 초기부터 조운제의 정비에 따라 세금으로 징수된 각 지방의 조세곡이 해로를 따라 집결되는 거점이었다. 또한 서울의 지주들이 지방에서 소작료로 거둔 곡물들도 대부분 선박으로 경강에 운반되었다. 따라서 경강 주변에는 이를 하역, 보관하는 시설이 마련되었다. 용산에는 군사 물자를 관장하는 군자감 창고가 설치되었고, 서강에는 관료들의 녹봉을 저장하는 풍저창(豐儲倉)

이 설치되었다. 뿐만 아니라 목재, 소금, 해산물 등 국가 및 서울사람들의 일상생활에 사용되는 각종 물자 등도 운반되어 경강에서 거래되었다.

이러한 경강은 조선 후기에 이르면 서울의 인구 증가로 조세곡 뿐 아니라 곡물, 땔감, 소금 등 여러 가지 물품의 소비가 증가하자 상업에 활기를 띠게 되었다. 많은 상인이 집결하여 경강 등지로 염전(鹽廩), 미전(米廩), 잡물전(雜物廩), 시목전(柴木廩) 등 각종 시전이 생겨났으며, 객주, 창고 등이 설치되어 경강은 하나의 상권을 형성하였다. 그 가운데 용산, 마포, 서강이 상업 중심지로 크게 번성하였다. 용산은 조세곡이 하역되는 곳이었으므로 군자감창, 별영창고(別營倉庫), 호조의 별고(別庫), 강창고(江倉庫) 등이 있었다. 마포의 경우는 서해안과 한강 상류지역을 연결하는 곳으로 각종 수산물이 집하되는 장소였으므로 전국의 어물선상들이 모여 들었다. 서강은 세곡 운송의 중심지로, 황해도, 충청도, 전라도 등지의 전세(田稅)와 경기지역의 물자를 수송하는 선박이 모여드는 곳이었다.

### 3 경강상인, 미곡운수와 선상활동을 하다

경강에 근거를 두고 활동하던 각종 상인들은 경강상인 또는 강상(江商)으로 불렸다. 이들은 조선 후기에 이르러 사상(私商)의 중심이 되어 대상인으로 성장하였다. 경강상인들이 부를 축적할 수 있었던 기반 중 하나는 조선 전기부터 해오던 곡물 운수업이다. 정부의 조세곡 운반은 조선 후기에 이르면 점차 조운선이나 병선(兵船), 관선(官船)보다 경강상인의 사선(私船)에 독점되었다. 그 이유는 경강상인의 사선이 조선술과 운송장비 면에서 더 나아 운반하기 어려운 지역의 세곡도 수송할 수 있었기 때문이다. 따라서 경강상인은 세곡 운반의 독점을 위해 정부가 조운제도를 강화하여 세곡을 운반하려 할 때 고위관리들에게 청탁하기도 하였다. [관련사료](#)

경강상인은 세곡 운반으로 일정한 운임을 받았지만, 불법적인 방법으로 부를 축적하기도 하였다. 이들은 운반을 맡은 세곡 가운데 일부분을 빼낸 후 물을 부어 쌀을 불려 중량을 늘리는 화수(和水)의 방법을 쓰거나 운반한 세곡을 모두 빼돌리고 행방을 감추는 투식(偷食) 행위를 하기도 하였다. 일례로 1732년(영조 8) 4월 해주(海州)의 좁쌀[小米] 7백 석을 3척의 배에다 나누어 싣고 올라온 경강상인 정수강(鄭壽江)은 검사용 100석을 제외하고 모두 물을 넣어 효시(梟示)를 당했으며, [관련사료](#) 1760년(영조 36) 경강상인 배봉장(裴奉章)은 하동(河東)의 대동미(大同米) 3백여 석을 투식하였다. [관련사료](#) 심지어 경강상인 중 일부는 세곡 대부분을 빼돌린 후 선박을 고의로 침몰시키는 고패(故敗)를 행하기도 하였다. [관련사료](#)

뿐만 아니라 경강상인은 자본을 출자하여 전국의 생산지에서 물건을 싸게 사다가 서울 사람들에게 비싸게 판매하는 선상활동(船商活動)을 통해 부를 축적하여 도성 안 시전상인들과 경쟁하였다. 이들이 취급하는 주요 상품은 소비층이 많았던 미곡, 어물, 소금 등이다. 미곡의 경우 서울 소비량의 절반 이상이 경강상인에 의해 조달되었다. 더욱이 세곡과 소작료가 점차 금납화되게 되자 미곡에 대한 경강상인의 선상활동은 더욱 활발해졌다.

### 4 사상도고(私商都賈)로 성장한 경강상인

선상활동을 활발히 한 경강상인은 막대한 자본을 기반으로 미곡에 대한 매점 행위를 하였다. 경강상인들의 미곡 매점 양상은 선상(船商)을 통해 각 지방에서 올라온 미곡을 경강에서 매점함으로써 서울의 쌀값을 조종하는 것이

었다. 조선시대 서울의 경우 법적으로 도성 내 경작이 금지되어 있었다. 따라서 서울 사람들은 소비되는 쌀을 세곡이나 경강상인의 임운곡(賃運穀)에 의존할 수밖에 없었다. 이에 서울 사람들은 쌀값에 민감했고, 경강의 미전상인들은 전국 각지의 물가를 이용해 서울의 쌀값이 떨어질 경우 흉년으로 비싸게 오른 지역으로 쌀을 공급하며 이득을 챙겼다. 이처럼 서울의 쌀값은 경강상인에 의해 조종되었으며, 이들은 미곡을 쌓아두고 내놓지 않다가 귀해진 뒤에 팔아 10배의 이득을 챙겼다. [관련사료](#) 영의정 김상철(金尙喆)이 “도성민의 생활이 쌀값의 높고 낮음에 달려있다.” [관련사료](#) 고 말할 정도로, 쌀값의 급등은 서울사람들의 걱정거리였다. 미곡을 매개로 한 경강상인의 경제적 성장은 시전상인의 상권을 능가하며 미곡 도고상으로 위치를 확고히 하였다.

경강상인은 미곡 외에 소금, 생선, 건어물, 목재, 땔나무 등에 있어서도 대규모의 도고 활동을 하였다. 서울 사람들의 생활필수품인 땔나무, 숯 등은 대부분 독섬, 용산 등 경강 주변에 집하되었다. 용산과 독섬에서 땔나무가 주로 거래되었고, 독섬의 경우 강원도에서 들어오는 신탄(薪炭) 즉 숯이 대부분 거래되었다. 경강상인들은 이러한 물품들을 매점하여 비교적 규모가 큰 사상도고로 성장해갔다.

## 5 서울 사람들, 경강상인의 매점매석에 저항하다

1833년(순조 33) 쌀을 둘러싼 경강상인과 서울사람들의 갈등은 더욱 깊어졌다. 당시 서울의 쌀값은 경강으로 많은 쌀이 들어와 예전에 비해 떨어진 상태였다. 이에 경강상인들이 쌀값을 올리기 위해 도성 내 쌀의 유입을 막자, 서울의 쌀값은 순식간에 급등하였다. [관련사료](#)

서울사람들은 쌀을 사지 못하게 되자 미전과 잡곡전 뿐 아니라 경강에 곡물을 쌓아둔 집을 부수고 방화하기에 이르렀다. 조정에서는 이 일로 김광헌(金光憲), 고억철(高億哲), 홍진길(洪眞吉), 강춘득(姜春得), 우범이(禹範伊), 유칠성(劉七成) 등 모두 52명을 구속하였다. 김광헌은 호위 군관(扈衛軍官)으로, 쌀장사들이 쌀을 팔지 않는 데 유감을 품고 사람들을 불러 모아 가게를 부설했다. 고억철, 강춘득 등도 쌀과 잡곡 가게를 부순 후 도성 안 저잣거리로 가서 여염집을 부수거나 불을 질러 수십여 채의 가옥을 훼손하기도 하였다. 이에 순조는 김광헌, 고억철 등 7명을 주동자로 처리하여 즉시 효수(梟首)하였다. [관련사료](#)

조정에서는 사건의 근본 원인을 미곡상인의 매점 행위로 보고 상인에 대한 처벌도 함께 시행하였다. 비변사에서 미전인의 모리행위와 미곡가를 둘러싼 경강상인의 농간을 문제 삼고 사건의 원인이 된 상인들의 처벌도 건의하였다. 아울러 추후 이런 일이 발생하지 않도록 경강의 미곡매점 금지와 평시서의 철저한 감독을 요구하였다. 형조 또한 사건의 원인과 책임을 경강상인에게 크게 지워 경강상인 및 미전상인 4명을 처벌하였다. [관련사료](#) 이 사건은 19세기 도고상업이 심화되는 경제상황 속에서 드러난 경강상인의 민낯을 여실히 보여주었다.

## 6 경강상인, 조선업(造船業)으로 분야를 확대하다

경강상인 가운데 일부는 도고상업 외에 조선업으로도 분야를 확대하였다. 경강상인들은 미곡 운수나 선상활동에 있어서 배를 확보하는 것이 가장 중요하였다. 따라서 오래 사용해서 쓸 수 없는 퇴병선(退兵船)을 구입하여 이를 수리해 사용하거나 수리한 퇴병선을 다른 지방으로 판매하였다. [관련사료](#)

경강상인들은 1719년(숙종 45)에 노량진, 공암진(孔巖津), 송파진(松坡津), 삼전도(三田渡), 양화도(楊花渡) 등지의 진선(津船) 25척을 새로 만들고 3척을 수리하여 조달하기도 하였다. [관련사료](#) 이들은 진선 뿐 아니라 조운선의 피해를 막기 위해 앞에서 길을 인도하는 수참선(水站船)을 제작하기도 했다. 조선 후기의 경우 조운선을 5년마다 수리하고 10년마다 새로 건조하는 개수 연한과 폐선 처분 연한이 법전에 규정되어 있었다. [관련사료](#) 이러한 조운선의 개수와 제작을 경강상인이 담당하였다.