

【기획논문】

1980-90년대 부산항 무역 변동

정 이 근*

목 차

- I. 머리말
- II. 무역항으로서의 부산항의 지위 변동
 - 1. 수출입 물동량의 변동
 - 2. 수출입 통관실적의 변동
 - 3. 외항선의 입출항
- III. 부산항 지위 변동의 요인들
 - 1. 컨테이너 수송
 - 2. 수입 화물 품목의 변동
 - 3. 지역별 무역구조의 변동
 - 4. 부산지역 수출실적의 변동
- IV. 맺음말

<국문초록>

본고는 1980~90년대 무역항으로서의 부산항의 지위 변동과 그리고 그 변동에 영향을 미친 요인들을 분석하는 것을 목적으로 한다. 수출입 물동량 기준으로 부산항은 1990년까지 한국 최고의 무역항이었으나, 1991년 이후 제1위와 제2위의 지위를 울산항과 광양항에 내어주게 되었다. 부산항의 지위가 상대적으로 하락하게 되었던 이유는 다음과 같은 요인들이 상호 복합적으로 작용하였기 때문이다.

첫째, 컨테이너 수출 수송을 거의 대부분 부산항이 처리했는데, 1991년 이후 인천과 다른 항만들도 처리하기 시작하였다. 이리하여 부산/전국 수출 물동량 비중이 하락했다. 둘째, 한국 수입에서 큰 비중을 차지하였던 원자재가 주로 울산과 광양 및 포항을 통해 수입되었다. 이에 따라 부산/전국 수입 물동량 비중이 낮았던 것이다. 셋째, 미·일 무역 의존도의 저하는 지경학적 이유로 부산항의 지위를 하락

* 부경대학교 경제학과

시키는 요인이었다. 넷째, 부산지역 제조업의 상대적 저성장과 1990년 이후 경공업의 절대적 하락은 부산지역 수출실적의 상대적 및 절대적 하락을 가져왔다. 이상과 같은 요인들이 상호 복합적으로 작용하여 부산항의 지위는 상대적으로 하락하였던 것이다. 그러나 1999년까지도 부산항은 전국 최고의 컨테이너 수출입항이었으며, 외항선의 입출항에서도 명실상부 한국 최고의 무역항이었다.

* 핵심주제어 : 부산항, 수출입 물동량, 통관실적, 수출실적, 외항선, 미·일 무역 의존도, 컨테이너 수송

I. 머리말

1980~1990년대의 한국경제는 1960~1970년대의 고도 경제성장 시기와 맞먹을 정도로 성장했다. 1960~1979년 동안의 연평균 실질경제성장률은 9.62%였으며, 1980~1999년 동안의 그것은 7.95%였다.¹⁾ 이러한 고도의 성장은 한국의 수출지향적 공업화 전략의 귀결이라고 할 수 있다. 1963~1979년 동안의 연평균 수출증가율, 수입증가율, 그리고 무역증가율은 각각 40.3%, 27.9%, 그리고 30.5%였다. 이에 비해 1980~1999년 동안의 그것들은 각각 12.4%, 10.5%, 11.2%였다.²⁾ 비록 1980~1990년대의 무역증가율이 1960~1970년대보다는 낮지만 절대적으로는 대단히 높은 증가율이라고 할 수 있다.³⁾

이러한 한국 무역의 성장으로 무역항으로서의 부산항 또한 절대적 규모에서 성장하게 되었다. 그렇지만 그것은 다른 무역항들의 발전을

1) 한국은행, 경제통계시스템(ECOS)으로부터 계산.

2) 관세청, 1970~2000, 『무역통계연보』로부터 계산.

3) 이러한 무역의 증가로 세계무역에서 한국이 차지하는 비중과 세계무역에서 한국의 순위는 1970년에 각각 0.5%와 23위였던 것이, 1980년에는 각각 1.3%와 17위로, 그리고 1999년에는 2.3%와 13위로 되었다. 통계청, 『통계로 본 광복 70년: 한국사회의 변화Ⅱ(통계편)』, 2015, 13~14쪽.

동반했으며, 이에 따라 부산항의 상대적 지위에 변화가 생기게 되었다. 본고는 1980~1990년대 부산항 무역 변동을 무역항으로서의 부산항의 상대적 지위 변동과 그리고 그 변동에 영향을 미친 요인들의 분석을 통해 살펴보고자 한다.⁴⁾

제2절에서는 부산항의 상대적 지위 변동을 세 가지 지표 즉, 항만을 통한 수출입 물동량, 세관을 통한 통관실적, 그리고 외항선의 입출항 규모를 통해 살펴볼 것이다. 제3절에서는 부산항의 상대적 지위 변화를 가져온 주요한 요인들 즉, 컨테이너 화물 수송, 주요 품목별 수입, 국별 또는 지역별 무역구조, 그리고 부산지역 업체들의 수출실적의 변동에 대해 살펴볼 것이다. 맺음말에서는 이상의 논의들을 정리한다.

II. 무역항으로서의 부산항의 지위 변동

1. 수출입 물동량의 변동

무역항으로서의 부산항의 상대적 지위 변동을 나타내는 기본적인 지표는 부산항 및 주요 항만들의 수출입 물동량이다. <표 1>은 1980년에서 1999년 동안 부산항과 전국 항만의 수출입 물동량의 변화를 보여주고 있다.

<표 1>에서 보는 바와 같이, 부산항의 수출 물동량은 1980년 1,099만

4) 기존의 연구들은 1980·90년대 무역항으로서의 부산항의 지위 변동을 대체로 단편적으로만 다루었다. 본고는 이 시기 부산항 지위 변동을 종합적으로 분석하고자 한다. 기존 연구들로 다음을 들 수 있다. 부산상공회의소 부산경제연구원, 『부산경제사』, 부산상공회의소, 1989 ; 부산직할시사편찬위원회, 『부산시사』 제2, 3권, 1990·91 ; 부산지방해운항만청, 『부산항사』, 부산지방해운항만청, 1991 ; 최해군, 『해양수도건설을 위한 내사랑 부산바다』, 부산광역시, 2001. 1960·70년대 부산항의 지위 변동을 종합적으로 분석한 연구로는 다음을 참조할 수 있다. 정이근, 『1960·70년대 부산항 무역 변동』, 『항도부산』 32, 부산광역시사편찬위원회, 2015.

톤에서 1999년 4,849만 톤으로 약 4.4배, 수입 물동량은 1,073만 톤에서 4,455만 톤으로 약 4.2배 증가하여, 총무역 물동량은 약 4.3배 증가했다. 이에 비해 전국의 항만을 통한 수출 물동량은 2,268만 톤에서 1억 4,730만 톤으로 약 6.5배, 수입 물동량은 7,135만 톤에서 3억 8,488만 톤으로 약 5.4배 증가하여, 무역 물동량은 약 5.7배 증가했다.

〈표 1〉 수출입 물동량의 변화: 부산, 전국

(단위: 만 톤, %)

구분	부산항		전국		부산항의 비중		
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	무역
1980	1,099	1,073	2,268	7,135	48.5	15.0	23.1
1981	1,305	1,218	2,630	7,902	49.6	15.4	24.0
1982	1,271	1,169	2,757	8,094	46.1	14.4	22.5
1983	1,393	1,253	2,928	8,891	47.6	14.1	22.4
1984	1,598	1,384	3,062	9,512	52.2	14.5	23.7
1985	1,687	1,464	3,190	10,111	52.9	14.5	23.7
1986	2,244	1,633	4,177	11,206	53.7	14.6	25.2
1987	2,769	1,884	5,123	12,678	54.1	14.9	26.1
1988	3,055	2,118	5,430	14,419	56.3	14.7	26.1
1989	2,957	2,172	5,092	15,298	58.1	14.2	25.2
1990	2,977	2,450	4,750	17,228	62.7	14.2	24.7
1991	2,772	2,721	5,243	21,055	52.9	12.9	20.9
1992	2,920	2,429	6,285	22,272	46.5	10.9	18.7
1993	3,137	2,615	7,124	24,563	44.0	10.6	18.2
1994	3,456	3,340	7,609	27,733	45.4	12.0	19.2
1995	3,784	3,845	8,841	31,601	42.8	12.2	18.9
1996	3,943	4,072	9,889	34,223	39.9	11.9	18.2
1997	4,311	4,305	11,483	37,020	37.5	11.6	17.8
1998	4,964	3,214	14,132	33,343	35.1	9.6	17.2
1999	4,849	4,455	14,730	38,488	32.9	11.6	17.5

자료 : 해운항만청, 『해운항만통계연보』, 1981~1996 ; 해양수산부, 『해양수산통계연보』, 1997~2000.

이와 같은 변화는, 당연한 이야기이지만, 다음을 의미한다. 즉, 1980년에서 1999년 동안 부산항의 수출입 물동량은 크게 증가했음에도 불구하고, 무역항으로서의 부산항의 지위는 전국의 다른 무역항에 비해 상대적으로 하락했다는 것이다. 이러한 부산항 지위의 상대적 하락은 부산/전국의 수출입 물동량 비중의 변화에 반영된다. 부산/전국 비중을 보면, 수출의 경우 1980년 48.5%에서 1999년 32.9%로 15.6% 감소하고, 수입의 경우 15.0%에서 11.6%로 3.5% 감소하여, 무역 총량에서는 23.1%에서 17.5%로 5.6% 감소했다.

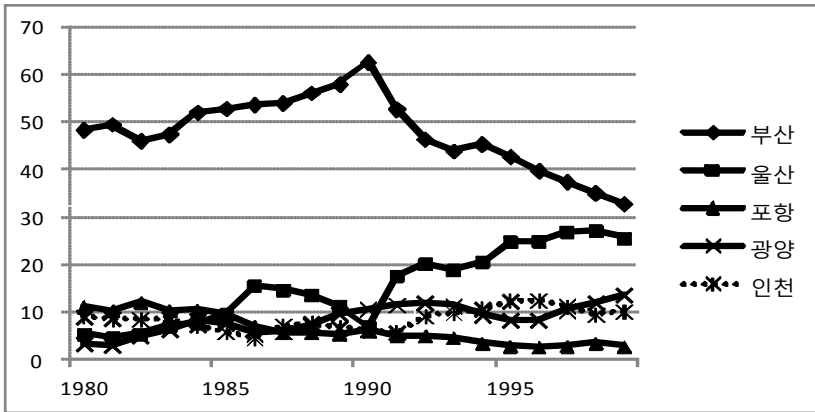
그런데 이 기간 동안 부산항의 비중이 지속적으로 하락했던 것만은 아니다. <표 1>의 그림자 부분에서 볼 수 있듯이, 수출 비중은 1983년부터 1990년까지 상승했고, 수입 비중은 1984년에서 1987년까지 상승하여, 무역 비중은 1984년부터 1988년까지 상승했다. 이러한 상승의 요인들로는, 제3절에서 자세히 살펴보겠지만, 컨테이너 수송의 증대, 미일 무역의존도의 증대, 그리고 부산지역 수출업체들의 수출실적의 증대 등을 들 수 있을 것이다.

이제 부산항 지위 변동을 다른 주요 무역항들과 비교해 보자. <그림 3>은 주요 항만들의 무역 물동량의 비중을 나타내는 그림이다. <그림 3>이 보여주듯이, 무역 물동량을 기준으로 하면, 부산항은 1990년까지 수위의 지위를 유지하다가 1991년부터 울산에 그 지위를 물려주게 되었고, 1997년부터는 광양에게 2위의 자리까지 물려주게 되었다. 이는 최고의 무역항이었던 부산항의 상대적 지위 저하를 여실히 보여주는 것이다.

부산항이 1990년까지 수위의 지위를 유지하였던 것은 <그림 2>에서 볼 수 있듯이 수입 물동량에 있어서 부산항은 다른 4개의 주요항에 비해 이 기간 동안 거의 최하위 수준에 머물러 있었지만, <그림 1>이 보여주듯 부산항의 수출 물동량 비중이 1980년 48.5%에서 1990년 62.7%까지 상승하였기 때문이다. 1991년 이후 부산항이 수위와 제 2위의 자리까지 내어주게 되었던 것은 한편으로는 부산항의 수출 물동량 비중과 수입 물동량 비중 모두 하락하였고, 다른 한편 인천과

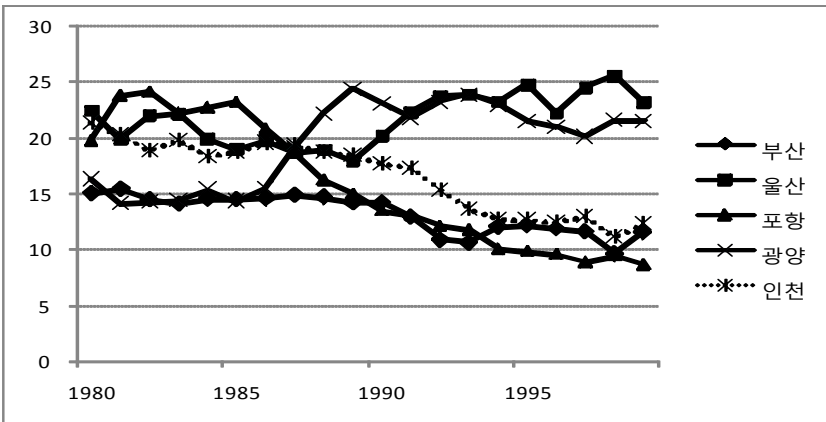
광양은 수출 물동량 비중이 상승하였고 그리고 수입 물동량 비중에서는 1위와 2위를 차지했기 때문이다.(보다 자세한 사정은 제3절에서 살펴보도록 하자)

〈그림 1〉 주요 항만들의 수출 물동량 비중 변화



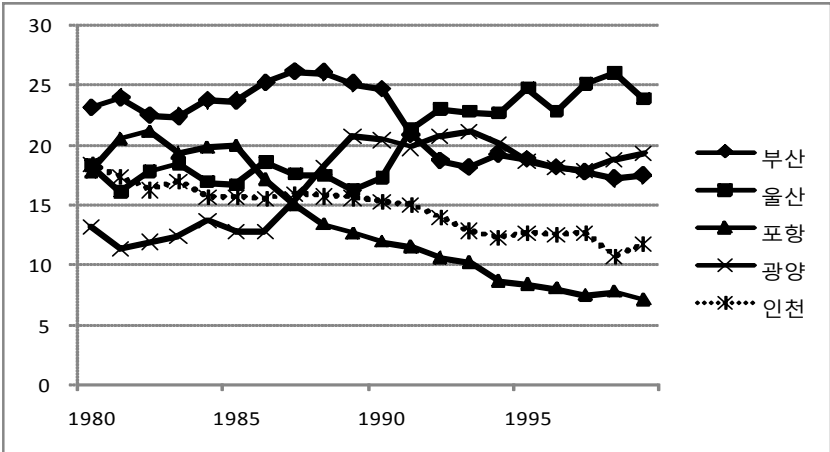
자료: <표 1>과 동일.

〈그림 2〉 주요 항만들의 수입 물동량 비중 변화



자료: <표 1>과 동일.

〈그림 3〉 주요 항만들의 무역 물동량 비중 변화



자료: <표 1>과 동일.

2. 수출입 통관실적의 변동

이제 부산지역 세관들(앞으로 종종 부산항)을 통한 수출입 통관 실적과 그 비중의 변화로부터 부산항의 지위 변동을 살펴보기로 하자.5) <표 2>에서 보듯이, 부산항 수출 통관실적은 1980년 55억 7,300만 달러에서 1999년 108억 9,700만 달러로 2.0배, 수입 통관실적은 47억 3,900만 달러에서 164억 5,700만 달러로 3.5배, 그리고 무역액은 2.7배 증가했다.

이에 비해 항만을 통한 전국의 수출 통관실적은 1980년 168억 1,200만 달러에서 1999년 1,380억 5,400만 달러로 8.2배, 수입 통관실적은 215억 4,000만 달러에서 1,067억 500만 달러로 5.0배, 이리하여 총 무역액은 6.4배로 증가했다.

5) 통관실적은 무역항으로서의 부산항의 지위를 나타내는 지표이기도 하지만 (물론 대략적이지만), 보다 정확한 지표인 수출입 물동량 변동의 한 요인이기도 하다.

〈표 2〉 수출입 통관실적 변화: 부산, 전국

(단위: 백만 달러, %)

구분	부산항		전국		부산항의 비중					
	수출	수입	수출	수입	수출		수입		무역	
					통관	물량	통관	물량	통관	물량
1980	5,573	4,739	16,812	21,540	33.1	48.5	22.0	15.0	26.9	23.1
1981	6,369	5,053	20,548	25,268	31.0	49.6	20.0	15.4	24.9	24.0
1982	5,925	4,784	21,257	23,636	27.9	46.1	20.2	14.4	23.9	22.5
1983	6,163	5,316	23,721	25,514	26.0	47.6	20.8	14.1	23.3	22.4
1984	7,322	6,014	28,410	29,701	25.8	52.2	20.2	14.5	22.9	23.7
1985	7,274	6,208	29,250	30,137	24.9	52.9	20.6	14.5	22.7	23.7
1986	8,303	6,331	33,363	30,296	24.9	53.7	20.9	14.6	23.0	25.2
1987	10,691	8,055	45,838	39,484	23.3	54.1	20.4	14.9	22.0	26.1
1988	12,668	10,160	58,811	48,904	21.5	56.3	20.8	14.7	21.2	26.1
1989	12,373	12,311	60,345	58,167	20.5	58.1	21.2	14.2	20.8	25.2
1990	12,248	14,971	62,606	65,896	19.6	62.7	22.7	14.2	21.2	24.7
1991	12,008	17,045	69,159	75,725	17.4	52.9	22.5	12.9	20.1	20.9
1992	10,659	14,136	74,094	75,478	14.4	46.5	18.7	10.9	16.6	18.7
1993	10,354	14,032	79,320	76,608	13.1	44.0	18.3	10.6	15.6	18.2
1994	10,980	17,804	92,628	92,870	11.9	45.4	19.2	12.0	15.5	19.2
1995	13,819	21,790	119,194	122,262	11.6	42.8	17.8	12.2	14.7	18.9
1996	14,453	23,581	122,240	134,798	11.8	39.9	17.5	11.9	14.8	18.2
1997	13,882	21,568	127,642	129,798	10.9	37.5	16.6	11.6	13.8	17.8
1998	11,756	12,184	122,222	83,431	9.6	35.1	14.6	9.6	11.6	17.2
1999	10,897	16,457	138,054	106,705	7.9	32.9	15.4	11.6	11.2	17.5

자료 : 관세청, 『무역통계연보』, 1991~2000.

주 : 통관실적에는 항공수송을 관장하는 김포세관, 인천공항세관, 김해세관, 사천세관과 그리고 국제우편을 제외하였다.

따라서 비록 부산항의 통관실적은 증가하였지만, 전국과 비교해보면 그 증가의 정도가 대단히 작다는 사실을 알 수 있다.

이리하여 전국에 대한 부산항의 수출입 통관실적 비중은 크게

하락하였다. 부산/전국 수출통관 비중은 최정점 1980년의 33.1%에서 계속 하락하여 1999년에는 7.9퍼%까지 내려갔으며,⁶⁾ 수입통관 비중은 1980년 22.0%에서 15.4%로 하락하여, 무역통관 비중은 26.9%에서 11.2%로 15.7%포인트나 감소하였다. 이와 같은 부산항 통관실적 비중의 저하는 무역항으로서의 부산항의 지위 하락을 나타낸다.

그런데 부산항의 수출입 통관실적 비중과 수출입 물동량 비중은 비례하지는 않는다.⁷⁾ 따라서 두 비중의 상호관계를 살펴볼 필요가 있다. <표 2>의 오른쪽에서 부산항의 통관 비중과 물동량 비중을 서로 비교하였다.

수출의 경우를 보면, 부산항의 수출 물동량 비중이 수출 통관 비중보다 높은데, 이는 주로 다른 지역 세관에서 통관된 화물이 부산항을 통해 출항되었기 때문이다. 그리고 1982년부터 1990년까지를 보면, 수출 통관 비중은 지속적으로 하락하는데 비해 수출 물동량 비중은 오히려 상승하고 있다. 이러한 사실들은 뒤에서 살펴보겠지만, 당시 컨테이너 수송을 부산항이 주로 담당했기 때문이다.

그리고 수출과는 반대로, 1980년에서 1999년 동안 내내 수입 통관 비중이 수입 물동량 비중보다 높다. 이 또한 뒤에서 살펴보겠지만, 당시 부산항을 통해 입항되는 화물은 다른 주요 항만과는 달리 가격에 비해 중량이 낮은 화물이었기 때문이다.

수출과 수입을 종합하여 부산항의 무역 통관 비중과 무역 물동량 비중을 보면, 1980년에서 1983년까지는 무역 통관 비중이 무역 물동

6) 부산/전국 통관실적 비중만 하락했던 것은 아니다. <표 2>의 그림자 부분에서 보는 바와 같이, 1988년에서 1993년까지는 통관실적의 절대액 조차 감소했던 것이다. 이렇게 된 이유 중의 하나는, 제3절에서 보겠지만, 이 기간 동안 부산지역 수출업체들의 수출실적 그 자체가 감소했기 때문이다.

7) 당연한 이야기이지만, 통관 비중과 물동량 비중에는 차이가 날 수밖에 없다. 그 중요한 이유를 들면 다음과 같다. 첫째, 부산지역 이외의 세관에서 통관된 화물이 부산항으로 수송될 수 있으며, 둘째, 통관실적은 달러 단위이며 물동량 단위는 톤이기 때문이다.

량 비중보다 높지만, 1984년 이후 줄곧 무역 물동량 비중이 높았다. 이는 무엇보다도 수출 통관 비중에 비해 수출 물동량 비중이 월등히 높았기 때문이다.

3. 외항선의 입출항

비록 무역 변동을 정확히 나타내지는 지표는 아니지만, 무역항으로서의 부산항 지위 변동을 상대적으로는 충분히 나타내고 있다고 할 수 있는 외항선의 입출항에 대해 살펴보도록 하자.

〈표 3〉 외항선 입출항의 변화: 부산항, 전국

(단위: 척, 만 톤, %)

	전국				부산							
	입항		출항		입항				출항			
	척수	선박 톤수	척수	선박 톤수	척수	비중	선박 톤수	비중	척수	비중	선박 톤수	비중
1980	18,686	10,363	19,197	10,426	7,895	42.3	4,518	43.6	7,925	41.3	4,507	43.2
1982	19,760	13,835	19,914	13,760	8,505	43.0	5,886	42.5	8,583	43.1	5,876	42.7
1984	19,775	16,622	19,910	16,372	8,825	44.6	7,446	44.8	8,669	43.5	7,258	44.3
1986	21,875	20,186	22,171	20,409	9,793	44.8	8,844	43.8	9,794	44.2	8,962	43.9
1988	24,614	25,239	24,644	25,463	11,175	45.4	10,081	39.9	11,029	44.8	10,064	39.5
1990	27,767	27,900	27,162	27,842	12,185	43.9	10,569	37.9	11,865	43.7	10,666	38.3
1992	33,415	34,877	33,168	35,091	14,937	44.7	12,609	36.2	14,843	44.8	12,604	35.9
1994	38,159	43,087	38,047	42,954	16,859	44.2	15,313	35.5	16,895	44.4	15,321	35.7
1996	45,823	53,716	45,821	54,260	19,310	42.1	17,722	33.0	19,337	42.2	17,783	32.8
1998	47,600	58,663	47,810	59,507	19,366	40.7	19,669	33.5	19,429	40.6	19,730	33.2
1999	54,961	69,117	54,983	69,360	20,566	37.4	21,197	30.7	20,635	37.5	21,214	30.6

자료: <표 1>과 동일.

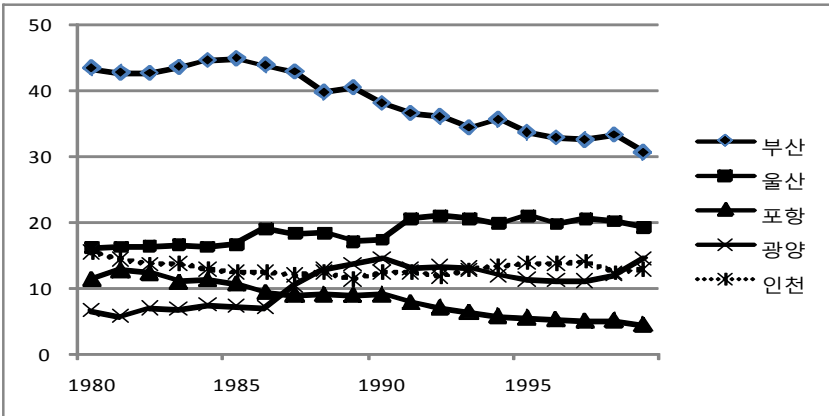
<표 3>은 1980년에서 1999년 동안 외항선 입출항 선박수와 선박톤수의 변화를 보여주고 있다. 부산항의 경우 1980년에서 1999년 동안

외항선 입항과 출항 선박수는 모두 2.6배, 그리고 입항과 출항 선박톤수는 모두 4.7배 증가했다. 이에 비해 전국의 경우는 선박수는 2.9배 그리고 선박톤수는 6.7배 증가했다. 앞의 다른 지표들과 마찬가지로 부산항의 입출항 선박수와 선박톤수에서 모두 증가하지만, 전국에 비해서는 증가폭이 낮다. 따라서 입출항 선박수와 선박톤수에서 부산이 차지하는 비중은 하락했다. 이는 부산항의 상대적 지위 하락을 나타낸다.

비록 상대적으로 하락하지만, 입출항 선박수와 선박톤수가 차지하는 비중은 1999년에도 30% 이상을 차지하고 있다. 다른 항만과 비교하면 여전히 최고의 무역항임을 보여준다. <그림 4>는 주요 무역항들의 입항과 출항 선박톤수를 합한 입출항 선박톤수의 전국에 대한 비중을 보여주고 있다.

부산항은 비록 입출항 선박톤수의 비중이 감소하기는 하지만 다른 무역항에 비해 여전히 높았다. 이와 같이 외항선 기준으로 보면, 부산항의 지위는 한국 최고의 무역항임을 여실히 보여주고 있다.

<그림 4> 입출항 외항선 선박톤수의 비중 변화: 부산, 울산, 포항, 광양, 인천



자료: <표 1>과 동일.

부산항이 한국 최고의 무역항이라는 사실은 항만의 하역능력에서도 나타난다. <표 4>는 주요 항만의 하역능력의 변동을 보여주고 있다. <표 4>에서 보는 바와 같이, 1980년 당시 부산항은 포항에 이어 두 번째의 하역능력을 가지고 있었지만, 1991년 이후 부산항은 하역능력에 있어서 수위의 자리를 차지하게 되었다. 이 기간 동안 하역능력 신장률을 보면, 전국 평균은 507.6배인데, 포항은 이에 못 미치는 201배인 반면, 부산항은 평균을 넘는 605.5배였다.⁸⁾

<표 4> 주요 항만의 하역능력의 변동

(단위: 천 톤)

	부산	울산	포항	광양	인천	전국
1980	14,000	2,657	22,160	4,024	9,323	82,261
1982	19,600	2,657	24,175	5,020	11,728	95,512
1984	19,600	3,062	31,431	6,020	12,595	112,778
1986	28,022	5,627	34,805	19,771	20,877	150,676
1988	31,301	14,338	35,416	34,679	22,877	184,739
1990	43,385	13,649	43,600	47,005	24,109	224,353
1991	53,862	14,208	45,369	46,198	24,829	248,365
1992	51,222	14,324	38,735	49,799	35,231	257,656
1994	54,976	18,119	38,311	51,369	38,678	274,831
1996	55,892	19,221	38,864	51,369	45,275	295,257
1998	87,774	24,834	44,785	71,865	56,730	416,254
1999	84,764	24,776	44,542	73,805	56,590	417,561
신장률(99/80)	605.5	932.5	201.0	1,834.1	607.0	507.6

자료: 해운항만청, 『해운항만통계연보』, 1986, 1993. 해운항만청, 『해운수산물통계연보』, 2000.

8) 1980~99년 동안의 전국 항만 하역능력의 신장률 507.6배는 1961~79년의 신장률 8.3배와는 비교가 되지 않을 정도로 크다. (정이근, 『앞의 논문』, 2015. 참조) 이러한 사실은 이 기간 동안 한국의 무역이 크게 증가한 것을 반영한다

Ⅲ. 부산항 지위 변동의 요인들

1. 컨테이너 수송

무역항으로서의 부산항의 지위 변동을 세 가지 지표를 통해 살펴본다. 그 중에서도 보다 정확한 지표는 수출입 물동량 지표이다. 본 절에서는 수출입 물동량 지표를 중심으로 부산항 지위 변동에 미친 요인들을 살펴보고자 한다.

먼저, 컨테이너 수송과 관련하여 살펴보도록 하자. <표 1>과 <그림 1>에서 본 바와 같이, 1980년부터 1999년까지 부산항의 전국에 대한 수출 물동량 비중은 대단히 높았으며, 다른 무역항에 비해서도 높았다. 또한 <표 2>에서 비교한 바와 같이, 부산/전국 수출 물동량 비중은 부산/전국 수출 통관 비중에 비해 훨씬 높았다. 이렇게 된 주된 이유는 다른 지역 세관들을 통관한 수출 물량이 부산항을 통해 출항되었기 때문이며, 그리고 이것은 <표 4>에서 보듯이 컨테이너 화물이 거의 대부분 부산항을 통해 출항되었기 때문이다.

전국의 경우 1980년에서 1999년 동안 컨테이너 수출화물이 총수출화물에서 차지하는 비중은 최저 33.8%에서 최고 59.4%였다. 그리고 컨테이너 수출화물 중 부산항이 차지하는 비중은 최저 81.3%에서 최고 98.8%로 대단히 높았다.⁹⁾ 이와 같이 부산항이 컨테이너 수출화물의 대부분을 취급하였기에, 부산항의 수출 물동량 비중이 높았으며 그리고 부산항의 수출 물동량 비중이 수출 통관 비중에 비해 높았던 것이다.

그리고 컨테이너 수출 화물의 추이는 <표 1>과 <그림 1>에서 보여주고 있는 부산항의 수출 물동량 비중의 변동을 설명할 수 있게 한다. 첫째, 부산항의 수출 물동량 비중은 1990년까지 증가하고 있는데, 이것은 부산항이 대부분 취급하고 있는 컨테이너 수출 화물이 총수출 화물보다 빠르게 증가하여 전국의 총수출화물에 대한 컨테이너 수출 화물의 비중이 1980년 33.8%에서 1990년 59.4%까지 상승하였기 때문

9) 이는 부산항이 한국 최고의 컨테이너 수출입항이라는 사실을 보여준다.

이다.(<표 5>의 오른쪽 그림자 부분 참조)

둘째, 부산항의 수출 물동량 비중은 1990년 이후 급격히 하락하였는데, 컨테이너 수송과 관련해서는 다음과 같이 설명할 수 있다. 한편으로는, <표 5>에서 보는 바와 같이 전국의 컨테이너 수출 물동량 비중은 1990년을 최정점으로 해서 1999년에는 37.3%까지 떨어졌기 때문이다. 그리고 다른 한편으로는, 부산/전국 컨테이너 수출 비중이 1991년 이후 줄곧 하락하여 1999년에는 81.3%로 되었기 때문이다.¹⁰⁾ (<표 5>의 왼쪽 그림자 부분 참조)

<표 5> 컨테이너 수출 화물의 추이: 부산, 인천, 전국

(단위: 만 톤, %)

구분	부산				인천				전국		
	컨테이너(A)	수출화물(B)	비중 A/E	비중 A/B	컨테이너(C)	수출화물(D)	비중 C/E	비중 C/D	컨테이너(E)	수출화물(F)	비중 E/F
1980	756	1,099	98.8	68.8	10	208	1.2	4.6	766	2,268	33.8
1982	1,020	1,271	98.8	80.2	12	236	1.2	5.3	1,032	2,757	37.5
1984	1,342	1,598	98.7	84.0	18	225	1.3	8.1	1,361	3,062	44.4
1986	1,983	2,244	98.7	88.3	25	196	1.3	12.9	2,009	4,177	48.1
1988	2,760	3,055	98.3	90.3	46	425	1.6	10.8	2,807	5,430	51.7
1990	2,755	2,977	97.7	92.5	65	309	2.3	20.9	2,820	4,750	59.4
1992	2,661	2,920	96.4	91.1	95	582	3.4	16.3	2,759	6,285	43.9
1994	3,161	3,456	95.2	91.4	140	822	4.2	17.0	3,320	7,609	43.6
1996	3,664	3,943	90.8	92.9	282	1,243	7.0	22.7	4,035	9,889	40.8
1998	4,591	4,964	89.6	92.5	313	1,357	6.1	23.0	5,123	14,132	36.2
1999	4,470	4,849	81.3	92.2	365	1,513	6.6	24.1	5,499	14,730	37.3

자료 : <표 1>과 동일.

주 : 컨테이너 화물을 취급한 항만으로는 부산·인천 이외에 광양(1997), 마산(1988), 울산(1992), 군산(1998), 동해(1999)가 있다. 괄호 안의 연도는 컨테이너 수송을 시작한 연도이다.

10) 이렇게 된 이유는 인천/전국 컨테이너 수출 비중이 증가하였을 뿐만 아니라 다른 항만들도 컨테이너 수송에 진입하였기 때문이다.

〈표 6〉 컨테이너 수입 화물의 추이: 부산, 인천, 전국

(단위: 만 톤, %)

구분	부산				인천				전국		
	컨테이너(A)	수입화물(B)	비중 A/E	비중 A/B	컨테이너(C)	수입화물(D)	비중 C/E	비중 C/D	컨테이너(E)	수입화물(F)	비중 E/F
1980	285	1,073	90.8	26.6	29	1,521	9.2	1.9	314	7,135	4.4
1982	433	1,169	92.6	37.0	34	1,527	7.4	2.3	467	8,094	5.8
1984	567	1,384	90.7	41.0	58	1,741	9.3	3.3	625	9,512	6.6
1986	783	1,633	92.5	48.0	64	2,191	7.5	2.9	847	11,206	7.6
1988	1,224	2,118	94.7	57.8	68	2,696	5.3	2.5	1,292	14,419	9.0
1990	1,486	2,450	94.6	60.6	85	3,038	5.4	2.8	1,570	17,228	9.1
1992	1,563	2,429	96.0	64.4	62	3,400	3.8	1.8	1,628	22,272	7.3
1994	1,865	3,340	95.5	55.8	70	3,511	3.6	2.0	1,952	27,733	7.0
1996	2,251	4,072	92.3	55.3	155	4,262	6.3	3.6	2,439	34,223	7.1
1998	1,538	3,214	88.8	47.9	139	3,716	8.0	3.7	1,733	33,343	5.2
1999	2,142	4,455	81.3	48.1	251	4,730	9.5	5.3	2,635	38,488	6.8

자료: <표 5>와 동일.

컨테이너 수출 화물과는 달리, 컨테이너 수입 화물은 부산/전국 수입 물동량 비중에 크게 영향을 미치지 않았다. <표 6>에서 보는 바와 같이, 컨테이너 수입 화물은 컨테이너 수출 화물과 마찬가지로 주로 부산항을 통해 입항되었다. 그러나 ①부산의 총수입화물에 대한 컨테이너의 비중은 수출보다는 상대적으로 낮으며, ②무엇보다도 전국의 컨테이너 수입화물이 총수입화물에서 차지하는 비중이 (비록 약간의 증감이 있기는 하지만) 수출과는 달리 10%도 되지 않을 정도로 대단히 낮았기 때문에, 컨테이너 수입 화물이 주로 부산항을 통해 입항되었지만 부산항의 지위 상승에 크게 이바지하지는 않았다.

또한 전국의 경우 총수입화물에 대한 컨테이너 수입 화물의 비중이 수출에 비해 낮았던 것은 수입 화물의 품목과 관련되어 있었다. 다시 말하면, 수입 화물의 대부분은 유류 등 원자재였기에 컨테이너 수입 화물의 비중이 낮았던 것이다. 이제 수입 화물의 품목에 대해 살펴볼도록 하자.

2. 수입 화물 품목의 변동

앞의 <그림 2>에서 보는 바와 같이, 수입 물동량 비중에서 부산항은 다른 주요항에 비해 낮은 수준에 머물고 있었다. 앞에서 지적했듯이 컨테이너 수입 화물이 대부분 부산항을 통해 입항되고 있음에도 불구하고, 부산항이 낮은 수입 비중을 차지했던 것은 무엇보다도 한국에 수입되는 품목과 관련되어 있었다.

<표 7>은 전국의 주요 품목별 수입 화물 비중을 보여주고 있다. <표 7>에서 보듯이 원자재인 유류, 연탄, 그리고 철광석이 전체 수입 화물의 거의 60% 전후를 차지했다. 이러한 원자재가 주로 울산과 광양, 그리고 포항을 통해 수입되었기 때문에 이들 항만의 수입 화물 비중이 부산항보다도 높았던 것이다.

<표 7> 주요 품목별 수입 화물 비중의 변화: 전국

(단위: %, 만 톤)

구분	양곡	유류	연탄	목재	철광석	기계류	철재	기타	합계
1980	7.8	39.1	10.9	7.6	12.5	1.3	5.1	15.7	7,135
1982	7.3	33.6	14.7	7.4	15.5	0.7	4.1	16.7	8,094
1984	7.4	32.1	15.2	6.3	14.3	0.9	6.3	17.6	9,512
1986	7.5	30.4	20.0	5.5	11.3	1.0	6.2	18.2	11,206
1988	6.7	28.3	17.0	5.9	14.0	0.9	6.2	20.9	14,419
1990	5.5	28.9	14.9	5.8	13.2	1.2	6.2	24.3	17,228
1992	5.2	38.4	13.2	3.9	13.7	1.2	4.4	19.9	22,272
1994	3.8	40.8	13.9	4.1	12.2	2.6	5.6	17.1	27,733
1996	3.6	42.5	13.4	3.6	10.7	2.4	5.6	18.2	34,223
1998	3.3	47.9	15.4	2.0	10.4	1.7	3.5	15.8	33,343
1999	3.2	45.4	13.6	2.7	9.7	2.1	5.0	18.3	38,488

자료 : <표 1>과 동일.

주 : 유류에 포함되는 항목으로는 원류와 석유, 석유정제품, 그리고 석유가스류이다. 연탄에는 무연탄과 유연탄을 포함시켰다. 기계류에 포함되는 항목은 비철금속제품, 기계류부품, 전기기기부품, 차량과 그 부품, 그리고 항공기 선박부품이다. 기타는 표에 표시된 항목들을 뺀 값이다.

<그림 2>에서 보듯이, 1980년에서 1999년 동안 울산항이 수입항으로서 거의 수위의 지위를 차지했다. 이렇게 된 이유는 무엇보다도 수입 화물에서 큰 비중을 차지하는 유류 수입의 거의 50%를 울산항이 차지했기 때문이다.¹¹⁾ 그리고 1991년 이후 최고의 수입항이 되었던 것은 전국의 수입 물동량에 대한 유류의 수입 비중이 1991년 이후 증가하였기 때문이다.(<표 7>의 왼쪽 그림자 부분 참조)

광양항의 경우를 보면, 1987년 이후 수입 물동량에 있어서 1, 2위를 넘나들었던 것은, <표 8>에서 보듯이, 울산항에 이어 두 번째로 많은 유류를 수입하였고, 그리고 1987년 이후 포항이 독점적으로 수입하였던 철광석을 수입하기 시작하였기 때문이다.

<표 8> 유류, 철광석 수입화물 비중의 변화: 울산, 광양, 포항
(단위: %)

구분	유류				철광석			
	울산		광양		포항		광양	
	비중(A)	비중(B)	비중(A)	비중(B)	비중(A)	비중(B)	비중(A)	비중(B)
1980	48.0	83.7	36.0	86.4	99.4	62.7		
1982	52.9	80.9	34.6	81.6	97.8	62.6		
1984	47.6	76.7	40.5	84.5	97.0	60.7		
1986	50.2	77.5	39.4	77.7	100.0	54.0		
1988	49.1	73.7	37.0	47.3	63.7	54.9	36.1	22.8
1990	46.5	66.9	36.2	45.4	56.4	54.9	43.6	24.9
1992	49.4	79.9	25.4	42.2	47.2	53.6	52.4	31.0
1994	45.8	80.5	25.6	45.5	41.6	50.8	57.9	30.9
1996	41.2	78.9	24.3	49.2	45.5	50.7	54.3	27.6
1998	43.8	82.1	24.9	55.1	46.8	51.2	52.9	25.4
1999	40.5	79.5	24.2	51.0	43.7	49.0	56.1	25.2

자료 : <표 6>과 동일.

주 : 비중(A)는 수입 품목들의 항만/전국 비중이며, 비중(B)는 각 항만의 수입 품목 물동량/총수입물동량 비중이다.

11) 대상 기간 동안 울산항은 유류 수입이 울산항 전체 수입 물동량의 거의 70퍼센트 이상을 차지할 정도로 유류 수입항이었다. <표 7> 참조.

당연한 이야기이지만, 철광석의 수입이 광양항과 양분됨에 따라 수입화물에 있어서 포항의 지위는 하락하였다.

이상에서 부산항의 수입 물동량 비중이 다른 주요항만에 비해 낮았던 것은 주로 원자재의 수입과 관련되어 있다는 사실을 지적했다. 이제 부산항의 주요 수입 품목을 살펴보자.

<표 9>는 부산항의 총수입 물동량에 대한 부산항의 주요 품목별 수입 물동량의 비중을 보여주고 있다. 전국의 품목별 비중과는 달리 부산항의 경우, 유류, 연탄, 그리고 철광석의 비중이 대단히 낮다는 사실을 알 수 있다. 그리고 부산항의 경우, 기계류와 철재의 비중이 전국에 비해 높았다. 이러한 품목들은 가격에 비해 중량이 작기 때문에, 부산/전국 물동량 비중이 다른 주요항에 비해 낮았던 것이다.

<표 9> 주요 품목별 수입 화물 비중의 변화: 부산항

(단위: %)

구분	양곡	유류	연탄	목재	철광석	기계류	철재	기타	방직용섬유
1980	13.6	5.8	5.3	16.5	0.0	5.3	16.8	36.8	
1982	12.8	5.6	5.0	13.6	0.0	6.9	12.9	43.1	
1984	12.1	6.0	1.9	10.0	0.0	7.9	17.8	44.2	
1986	11.2	5.3	2.4	9.0	0.0	5.6	14.7	51.8	
1988	7.9	3.3	1.0	8.0	0.0	5.1	15.0	59.7	
1990	5.8	2.0	0.5	8.2	0.0	7.7	15.9	59.9	
1992	4.6	3.1	0.3	7.5	0.0	9.0	10.5	65.0	
1994	2.1	1.9	0.1	7.2	0.2	17.3	10.4	60.8	23.4
1996	3.6	1.4	0.0	3.9	0.0	16.5	10.0	64.5	22.2
1998	3.7	0.5	0.0	5.0	0.1	13.1	5.6	72.0	23.9
1999	3.0	0.5	0.0	3.8	0.1	13.0	6.0	73.5	28.7

자료 : <표 1>과 동일.

주 : 품목별 비중은 부산항의 수입물동량에 대한 부산항의 품목별 수입물동량의 비중이다. 방직용 섬유 비중도 부산항 수입물동량에 대한 비중이다. 그리고 <표 7>에서 지적한 사항들은 여기서도 적용된다.

그리고 방직용 섬유의 수입 물동량의 통계는 1994년부터 알 수 있는데, 부산의 경우 그것은 부산의 총수입 물동량에 대한 비중이 20%를 상회했다. 그리고 부산/전국 방직용 섬유 비중은 1994~1999년 동안 80% 이상이었다. 비록 방직용 섬유가 부산항을 통해 대부분 수입되었지만, 첫째, 전국 총수입 물동량에 대한 방직용 섬유 수입의 비중은 이 기간 동안 채 4%도 되지 않으며,¹²⁾ 둘째, 가격에 비해 중량이 작기 때문에, 부산/전국 수입 물동량 비중의 상승에는 크게 영향을 미치지 못했다.

3. 지역별 무역구조의 변동

지역별 및 국별 수출입 구조의 변동 또한 부산항의 지위 변동에 미친 하나의 요인이었다.¹³⁾ 부산항은 지리적으로 일본에 근접해 있으며, 미국과의 교역에서도 유리하다. 이러한 부산항의 지경학적(地經學的) 위치로 인해, 특히 한국전쟁 이후 형성되는 미·일 편중 무역구조는 적어도 1979년까지 부산항을 한국 최고의 무역항으로서의 지위를 유지시켰다.¹⁴⁾ 여기서는 1980~1999년까지 지역별 무역구조의 변동과 부산항의 지위 변동과의 관계에 대해 살펴보고자 하자.

먼저, 수출과 관련하여 살펴보자. <표 10>에서 보듯이, 한국의 미·일 수출의존도는 대체로 1980년부터 1988년까지 증가하다가 1989년 이후 하락하고 있는 반면, 동남아시아로의 수출 비중은 1989년 이후부터는 대체로 증가해 1993년 이후에는 미·일로의 수출 비중을 상회하고 있다.

12) 해운항만청, 『해운항만통계연보』, 1995~1996 ; 운수산부, 『해양수산통계연보』, 1997~2000.

13) 물론 지역별 수출입 구조의 변동은 여러 경제적 요인들의 결과이기도 하다.

14) 한국의 미일편중 무역구조의 형성에 대해서는 다음을 참조할 수 있다. 정이근, 『부산의 무역과 국별 무역구조』 ; 김대래·정이근, 『한국전쟁과 부산경제』, 해남, 2010.

〈표 10〉 지역별 수출 비중의 변화

(단위: %, 만 톤)

구분	일본	동남아	중근동	북미주	중남미	기타	합계	미일의존도
1980	36.7	28.4		7.3		27.6	2,268	44.1
1982	22.8	22.2	22.2	16.7	0.8	15.2	2,757	39.5
1984	31.0	14.7	14.9	25.5	0.8	13.0	3,062	56.5
1986	25.4	17.8	10.0	33.1	1.0	12.7	4,177	58.5
1988	29.3	19.8	3.9	32.8	0.6	13.6	5,430	62.1
1990	30.8	23.6	2.2	27.1	0.8	15.4	4,750	58.0
1992	23.8	37.7	5.2	18.1	1.7	13.6	6,285	41.9
1994	18.4	44.5	4.5	15.6	3.5	13.5	7,609	34.0
1996	21.4	46.8	4.1	10.5	3.2	13.9	9,889	31.9
1998	14.6	46.6	4.5	12.0	4.4	17.9	14,132	26.6
1999	17.6	42.0	3.5	14.3	3.1	19.6	14,730	31.8

자료 : <표 1>과 동일.

주 : 1994년부터 기록되는 극동의 수출화물은 동남아에 포함시켰다. 북미주의 경우, 1980년과 1981년은 미국만이 포함된다. 기타에는 서남아, 유럽, 아프리카, 대양주, 그리고 『통계연보』의 기타 값이 포함된다. 단, 1980년과 1981년의 기타에는 중근동과 중남미도 포함된다. <표 11>도 마찬가지다.

〈표 11〉 지역별 수입 비중의 변화

(단위: %, 만 톤)

구분	일본	동남아	중근동	북미주	중남미	기타	합계	미일의존도
1980	10.7	37.7		19.9		31.7	7,135	30.6
1982	8.5	28.3	24.3	23.0	7.9	7.9	8,094	31.5
1984	8.8	22.6	27.9	22.1	6.2	12.4	9,512	30.9
1986	8.1	26.8	17.7	21.8	8.9	16.6	11,206	29.9
1988	6.4	27.7	17.6	21.2	7.4	19.8	14,419	27.6
1990	7.1	26.7	20.1	21.1	7.0	18.0	17,228	28.2
1992	5.8	27.5	27.4	15.7	7.1	16.5	22,272	21.5
1994	6.5	31.5	24.7	11.7	4.1	21.5	27,733	18.2
1996	5.8	32.0	25.9	11.7	5.0	19.6	34,223	17.5
1998	3.8	23.8	34.4	8.9	4.8	24.3	33,343	12.7
1999	4.4	25.9	31.9	8.8	5.2	23.7	38,488	13.2

자료: <표 9>과 동일.

이러한 지역별 수출구조의 변화는 <표 1>과 <그림 1>의 부산/전국 수출 물동량 비중의 변화와 대체로 비슷하다. 결국 특히 미일 수출 의존도의 변화는 부산항 지위 변화에 크게 영향을 미쳤다고 할 수 있다. 수출화물의 미·일 의존도는 1988년에 62.1%로 최고의 수준에 이른 이후 1992년부터는 급격히 하락하여 1999년에는 31.8%로 거의 30%포인트 하락했다. 이와 비교하여 부산/전국 수출 물동량 비중의 변화를 보면, 1990년 최정점인 62.7%에서 1999년에는 32.9%로 이도 또한 거의 30%포인트 하락했다.

다음으로 수입과 관련하여 살펴보자. <표 11>에서 보듯이, 대상 기간 동안 동남아와 중근동으로부터의 수입 비중은 50% 전후로 대단히 높았다.¹⁵⁾ 이에 비해 한국의 미·일에 대한 수입 의존도는 1980년 30.6%에서 1999년 13.2%로 하락하는데, 이는 부산/전국 수입 물동량 비중이 1980년 15.0%에서 1999년 11.6%로 하락하는 데에 영향을 미쳤을 것이다. 1980년에서 1999년 동안 수출과 수입의 미·일 의존도는 대체로 하락하였던 추세였다. 이러한 추세는 무역항으로서의 부산항의 지위를 하락시켰다.

4. 부산지역 수출실적의 변동

당연한 이야기이지만, 부산지역 업체들(앞으로 종종 부산 또는 부산지역)의 수출실적의 변동은 무역항으로서의 부산항 지위에 영향을 미치는 주요한 요인이었다. <표 12>은 부산지역 업체들의 산업구조별 수출실적의 변동을 보여주고 있다.

15) 이는 앞에서 살펴본 바와 같이 이 지역으로부터의 원자재 수입과 관련되어 있었다. 이대근은 원자재의 선진국과 개도국 수입 비중을 추정한 바 있다. 개도국의 원자재 수입 비중의 변화를 몇몇 연도만 표시하면 다음과 같다. 1980~85년 평균은 59.9%, 1990~93년 평균은 57.7%, 2000년은 71.8%였다. “원자재와 자본재 수입에 있어서도 … 주로 90년대 이후 동남아나 중국 등으로부터의 수입 급증을 반영하는 것…” 이대근, 『한국무역론: 한국경제, 선진화의 길(제2판)』, 법문사, 2003, 280쪽.

<표 12>에서 보듯이, 부산의 수출은 1980년 31억 8,300만 달러에서 1999년에는 51억 4,500만 달러로 19년 동안 1.6배 증가했다. 이에 비해 한국 전체의 수출은 175억 500만 달러에서 1,436억 8,500만 달러로 8.2배나 증가했다. 부산의 수출이 전국에 비해 상대적으로 대단히 부진했다는 사실을 알 수 있다.

<표 12> 부산지역 업체들의 산업구조별 수출실적 변화

(단위: 백만 달러, %)

구분	수출실적	공산품		1차산품	실적비중	통관비중	수출화물비중	전국 수출실적
		중화학제품	경공업제품		부산/전국	부산/전국	부산/전국	
1980	3,183	807	2,229	147	18.2	32.1	48.5	17,505
1982	3,477	1,011	2,316	150	15.9	27.3	46.1	21,853
1984	3,892	1,021	2,668	202	13.3	25.2	52.2	29,245
1986	4,717	1,109	3,236	372	13.6	24.2	53.7	34,714
1988	8,575	1,759	6,244	572	14.1	21.1	56.3	60,696
1990	7,805	1,602	5,826	377	12.0	19.0	62.7	65,016
1992	6,680	1,516	4,794	370	8.7	14.2	46.5	76,632
1994	6,058	2,112	3,349	597	6.3	11.7	45.4	96,013
1996	6,227	2,604	2,936	686	4.8	11.3	39.9	129,715
1998	5,084	2,297	2,293	493	3.8	9.1	35.1	132,313
1999	5,145	2,312	2,306	527	3.6	7.8	32.9	143,685

자료 : 부산광역시, 『20세기 부산지역 경제통계의 이해와 부산경제의 변동분석』, 부산광역시, 2004, 391쪽, <표 1> 참조. 관세청, 『무역통계연보』, 1991~2000 ; 해운항만청, 『해운항만통계연보』, 1981~1996 ; 해양수산부, 『해양수산통계연보』, 1997~2000.

주 : 실적비중과 통관비중의 계산에 있어서, 전국의 수출실적과 부산 및 전국의 통관실적에는 <표 2>와는 달리 항공 수송도 포함된다.

그리하여 전국에 대한 부산지역 수출실적의 비중은 1980년 18.2%에서 1999년에는 3.6%로 급락했다. 이러한 변화는 부산/전국 수출 통관실적 비중과 부산/전국 수출 물동량 비중 저하에 영향을 미쳤다. <표 12>의 우측에서 보듯이, 부산/전국 수출 통관실적 비중은 1980년 32.1%에서 1999년 7.8%로 하락하였고, 부산/전국 수출 물동량 비중은 48.5%에서 32.9%로 하락했다. 이와 같이 부산/전국 수출실적 비

중의 저하는 부산/전국 수출 통관실적 비중과 부산/전국 수출 물동량 비중의 저하의 결정적 요인 중의 하나였다.

그렇다면 부산지역 수출실적 비중이 크게 하락하게 된 이유를 살펴 보도록 하자. <표 13>에서 보는 바와 같이, 전국의 공산품 수출 비중은 1980년 88.3%에서 1999년 95.6%로 상승했는데 반해, 부산지역은 95.4%에서 89.8%로 오히려 감소했다. 이것은 부산지역 공업의 상대적 저성장을 의미한다.

이를 좀 더 자세히 살펴보자. <표 13>의 공산품 중 경공업과 중화학공업 수출 비중을 보면, 부산지역은 전국에 비해 경공업의 수출 비중은 높으며 중화학공업의 수출 비중은 낮다. 이것은, 비록 1990년 이후 중화학공업의 수출 비중이 증가하지만, 한국의 중화학공업화 이후 중화학공업 분야에서의 부산지역의 상대적 저성장을 의미한다.16)

<표 13> 전국/부산 공산품의 수출 구성비의 변화

(단위: %)

구분	전국			부산						
	공산품 수출비중	중 비중		공산품 수출비중	중 비중		부산/전국 비중			
		경공업	중화학		경공업	중화학	총수출	공산품	경공업	중화학
1980	88.3	52.6	47.4	95.4	73.4	26.6	18.2	19.7	27.4	11.0
1982	92.1	46.7	53.3	95.7	69.6	30.4	15.9	16.5	24.6	9.4
1984	94.2	41.2	58.8	94.8	72.3	27.7	13.3	13.4	23.5	6.3
1986	93.9	44.7	55.3	92.1	74.5	25.5	13.6	13.3	22.2	6.2
1988	94.5	41.4	58.6	93.3	78.0	22.0	14.1	13.9	26.3	5.2
1990	95.1	40.5	59.5	95.2	78.4	21.6	12.0	12.0	23.3	4.4
1992	95.8	34.4	65.6	94.5	76.0	24.0	8.7	8.6	19.0	3.1
1994	96.1	28.4	71.6	90.2	61.3	38.7	6.3	5.9	12.8	3.2
1996	93.1	22.8	77.2	89.0	53.0	47.0	4.8	4.6	10.6	2.8
1998	92.1	20.3	79.7	90.3	50.0	50.0	3.8	3.8	9.2	2.4
1999	95.6	18.8	81.2	89.8	49.9	50.1	3.6	3.4	8.9	2.1

자료: 통계청, 『통계로 본 광복 70년: 한국사회의 변화II(통계편)』, 2015, 15~16쪽 ; 부산광역시, 『20세기 부산지역 경제통계의 이해와 부산경제의 변동분석』, 부산광역시, 2004, 391쪽, <표 1> 참조.

16) <표 12>에서 보듯이, 부산/전국의 중화학공업 수출비중이 감소하고 있다는 사실도 중화학공업에 있어서 부산지역의 상대적 저성장을 보여준다.

이 뿐만이 아니다. <표 12>에서 보듯이 전국의 수출실적은 1988년 이후에도 지속적으로 상승했는데, 부산지역 수출실적은 1988년 이후 절대액에서도 감소했다(<표 12>의 왼쪽 그림자 부분 참조). 이러한 수출실적의 감소는 <표 12>에서 보듯이 주로 경공업부문의 수출실적이 크게 감소한 데에 기인한다. 1988년 이후 경공업 수출의 절대적 감소는 1988년 이후 부산지역 신발산업의 쇠퇴에 따른 것이었다.

결국 수출항으로서의 부산항 지위를 나타내는 지표인 부산/전국 수출 비중의 저하의 결정적 요인 중의 하나는 부산지역 중화학공업의 상대적 저성장과 경공업부문의 쇠퇴라고 할 수 있을 것이다.¹⁷⁾

IV. 맺음말

1980~1990년대 동안 무역항으로서의 부산항은 수출입 물동량으로 보면 4.3배나 증가했으나, 그 증가는 다른 주요 무역항의 증대에 미치지 못했다. 이리하여 부산항은 절대적으로는 성장했으나 상대적 지위는 하락했다. 이하에서는 수출입 물동량을 중심으로 부산항의 상대적 저성장의 요인들을 간단히 정리하도록 하겠다.

먼저, 컨테이너 수송과 관련된 사항이다. 수출의 경우, 부산항은 이 기간 동안 최고의 수출항 지위를 유지했다. 그렇지만, 부산/전국 수출 물동량 비중은 1990년을 정점으로 이후 지속적으로 하락했다. 부산항이 최고의 수출항 지위를 유지할 수 있었던 것은 무엇보다도 컨테이너 수출 물량을 대부분 부산항이 출항했기 때문이다. 그리고 1990년 이후 물동량 비중의 하락도 마찬가지로 컨테이너 수출 물량이 부산항이 아니라 다른 무역항들을 통해 출항되었기 때문이다.

17) 박영구는 부산지역의 이러한 공업 상태를 ‘탈공업화’로 묘사한다. “이미 부산에서는 1970년대 후반에 전국보다 10년 이상이나 앞서 탈공업화가 시작되었으며 …”. 박영구, 『현대 부산의 제조업』, 부산발전연구원 부산학연구센터, 2005, 316쪽.

컨테이너 수입 화물도 컨테이너 수출 화물과 마찬가지로 대부분 부산항을 통해 입항되었으나, 부산/전국 수입 물동량 비중에 크게 영향을 미치지지는 않았다. 이는 무엇보다도 전국의 컨테이너 수입화물이 총수입화물에서 차지하는 비중이 대단히 낮았기 때문이다.

둘째, 부산항이 다른 주요 무역항들보다도 낮은 수입 물동량 비중을 차지했던 것은 무엇보다도 한국에 수입되는 품목과 관련되어 있었다. 수입 화물의 거의 60% 전후를 차지했던 유류, 연탄, 그리고 철광석과 같은 원자재가 주로 울산과 광양, 그리고 포항을 통해 수입되었기 때문에 이들 항만의 수입 화물 비중이 부산항보다도 높았던 것이다.

셋째, 한국전쟁 이후 형성되었던 미·일 편중 무역구조의 약화는 1980-1990년대 동안에도 이어지는데, 이는 부산항의 지위를 저하시키는 요인이었다.

넷째, 부산지역 제조업의 상대적 낙후 및 경공업부문의 절대적 저하는 부산지역 수출실적의 감소마저도 가져왔다. 이러한 제조업의 저성장은 부산/전국 수출실적 비중을 저하시켰으며, 무역항으로서의 부산항의 지위를 약화시켰다.

이상과 같은 요인들이 상호 복합적으로 작용하여, 수출입 물동량 기준으로 부산항은 1991년 이후 제1위와 제2위의 지위를 울산항과 광양항에 내어주게 되었다. 그러나 1999년까지도 부산항은 전국 최고의 컨테이너 수출입항이었으며, 외항선의 입출항에서도 명실상부 최고의 무역항이었다.

【참고문헌】

관세청, 『무역통계연보』, 1991~2000.

박영구, 『현대 부산의 제조업』, 부산발전연구원 부산학센터, 2005.

부산광역시사편찬위원회, 『부산시사』 제2, 3권 부산광역시사편찬위원회. 1990, 1991.

부산광역시, 『20세기 부산지역 경제통계의 이해와 부산경제의 변동 분석』, 부산광역시, 2004.

부산상공회의소 부산경제연구원, 『부산경제사』, 부산상공회의소, 1989.

부산지방해운항만청, 『부산항사』, 부산지방해운항만청, 1991.

이대근, 『한국무역론: 한국경제, 선진화의 길(제2판)』, 법문사, 2003.

정이근, 『부산의 무역과 국별 무역구조』, 김대래·정이근 편, 『한국 전쟁과 부산경제』, 해남, 2010.

정이근, 『1960·70년대 부산항 무역변동』, 『港都釜山』 32, 부산광역시 사편찬위원회, 2015.

최해균, 『해양수도건설을 위한 내사랑 부산바다-부산항 변천사』, 부산광역시, 2001.

통계청, 『통계로 본 광복 70년: 한국사회의 변화Ⅱ(통계편)』, 2015.

한국은행, 경제통계시스템(ECOS)

해운수산부, 『해양수산통계연보』, 1997~2000.

해운항만청, 『해운항만통계연보』, 1981~1996.

투고일	심사완료일	게재확정일
2015.9.30	2015.11.2	2015.11.16

【Abstract】

The change in the trade of Busan Port during the 1980-90s

Jung, Lee-gun*

This paper is intended to analyse the change in the status of Busan port as a trade port and the causes of that change during the 1980-90s. In terms of the export-import cargo volume through the harbors, Busan port was the primatial trade port until 1990, but Ulsan port and Gwangyang port took the first and second status since 1991.

The reasons in which the status of Busan port as a trade port was fallen relatively were the followings. Firstly, Busan port dealt with almost the whole of the container export shipping until 1990, after that Incheon port and others entered into that shipping. Secondly, the raw materials which had comprised the large part of the import in Korean was imported especially through Ulsan, Gwangyang, and Pohang.

Thirdly, the decline of the trade structure weighted towards the United States and Japan and the diversification of the trade partners was another reason of the relative fall of the status of Busan port. Fourthly, the relatively low growth of the manufacturing industry and moreover the absolutely decline of the light industry in Busan district ended up the relatively low growth of the export record by the exporters in Busan.

Though the status of Busan port was fallen relatively by those

* Pukyong National Universit

causes, Busan port had retained the first status in the container shipping and in the entry-departure magnitude of the ocean ships until 1999.

- * Key Words : Busan port, the export-import cargo volume, the export-import declaration record, the export record, the ocean ship, the trade structure weighted towards the United States and Japan, the container shipping.