
한국전쟁 전후 부산항 무역의 전개과정

장지용 / 부산대학교 경제통상연구원

정이근 / 부산외국어대학교 경제학과

목 차

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| I. 머리말 | V. 전후 부흥기 부산항 무역의 변동 |
| II. 자료의 정리와 분석 범위 | VI. 맺음말 |
| III. 해방직후 부산항 지위의 하락 | 참고문헌, 국문초록, Abstract |
| IV. 한국전쟁기 부산항 지위의 급상승 | |

I. 머리말

부산항은 일제강점기를 거치면서 한국의 대표적인 수이출입항(輸移出入港)으로서 자리매김하게 되었다. 물론 이 기간 동안, 시기에 따라 그 역할과 기능은 상이하였지만, 일본과의 분업관련 속에서 수출입항으로 성장하여 왔다.¹⁾ 그리고 1960년대 이후 수출주도 공업화과정에서 다시 한국 제1의 무역항으로서의 기능을 하였다는 점에는 별 다른 이견이 없다.

그런데 해방이후로부터 한국전쟁을 거친 시기 동안의 부산항의 무역 변동은 기존의 연구에서 그다지 큰 주목을 받지 못했다. 다른 부문의 연구들도 기본적으로 마찬가지로, 대개는 이 기간을 해방이후의 혼란기, 혹은 한국전쟁이후의 재건기 정도로 치

1) 식민지기에 대한 것은 장지용, 2013. 「일제강점기 부산항 무역의 전개과정」 『항도부산』 제29호 참조

부해 온 것이 사실이다. 시기적으로 짧고, 이 기간의 구체적인 자료를 구하기 힘들다는 현실적인 이유가 있었다. 그러나 한국전쟁을 전후한 시기는 우리나라 경제구조의 초기조건이 만들어진 시기이며, 특히 부산과 부산항에 중요한 의미를 가지는 시기이다. 본고는 한국전쟁 전후한 시기 즉 1945년 해방으로부터 시작하여 1950년대 부산항 무역의 변동을 고찰하고자 한다. 어떤 시기에, 어떻게 변동되었으며 그리고 어떠한 요인들 또는 배경에 의해 변동되었는가를 고찰할 것이다.

이를 위해 먼저 제2장에서는 산재해 있는 부산항 관련 통계자료를 수집하고 정비하는 것으로부터 출발하고자 한다. 그리고 한국전쟁이 부산항에 미친 영향을 분석하기 위해, 세 개의 시기로 구분하여 구체적인 모습을 고찰하고자 한다. 제3장에서는 해방이후 한국전쟁에 이르는 기간에 대해, 제4장에서는 한국전쟁 기간 동안에 대해, 그리고 제5장에서는 전후 재건기 부산항의 무역변동에 대해 살펴볼 것이다. 이를 통해 부산항이 해방이후 상대적 쇠퇴를 한 이유, 그리고 한국전쟁이후 절대적인 지위를 가질 수 있었던 원인에 대한 일정한 이해에 도달할 수 있을 것이다.

II. 자료의 정리와 분석범위

해방이후 무역관련 통계자료 중 가장 기본적인 통계자료는 『무역통계연보』(1964~), 『부산통계연보』(1962~1993) 등이지만 한국전쟁을 전후한 시기의 모습을 구체적으로 고찰할 수는 없다. 대신 부산지역 세관별 수출입 통관실적의 연도별 통계자료를 활용하여 이 시기 전국과 부산지역 통계자료를 수집·정리하였다. 1946년부터 1958년까지는 『경제연감』(1955, 1959) 및 『대한민국

통계연감(1959, 1960)』을 주로 이용하였다. 그 외 『무역연감(1950)』, 『부산항사(1991)』 『韓國産業經濟十年史』(1955), 『韓國統計年鑑』(1964), 『韓國産業經濟十年史』(1955) 등의 자료를 이용하였다. 이들 자료를 기초로 전국의 수출입액, 각 항만의 수출입액, 그리고 비중, 수출입톤수, 무역선의 입항실적 등을 구하였다. 대부분의 경우 수출과 수입은 남한의 통계이다. 따라서 항별 비중은 남한에 대한 것이다. 다만 인천 및 서울 세관의 경우는 1950년 3~6월분이 포함되어 있지 않다. 한국전쟁으로 인한 자료의 분실이 원인이다. 또 1946년~1958년까지의 통계는 민간무역과 정부무역(정부보유물에 의한 정부의 수입 이외의 것)만을 포함한다. 그러므로 이 통계에는 원조물자수입, 북한과의 거래, 밀무역은 포함되지 않는다. 이는 수입항으로서의 기능을 설명할 경우 매우 중요한 문제를 포함하고 있다. 당시에 원조수입의 규모가 일반수입보다 통상적으로 컸기 때문이다.

구체적인 분석은 1958년까지로 한정하였다. 본 논문이 한국전쟁 전후 부산항 무역의 전개과정을 밝히는 것을 목적으로 하고 있기 때문에 1945년부터 1958년까지를 분석하면 한국전쟁을 전후한 시기를 포괄할 수 있다. 물론 현실적으로 1959년 이후의 자료를 정리하는 것은 상당한 어려움이 있다. 통계 기준이 변화하였는데, 1953년까지는 모든 무역통계가 한국 원화(圓貨) 베이스로 잡히다가, 1955년 이후부터 비로소 미국 달러화 표시로 잡히고 있어, 1950년대 전 기간을 하나의 통화베이스로 무역통계를 연결하는 것부터 많은 어려움이 있다.(이대근, 2003, 133쪽; 최상오, 2000, 15쪽; 정진성, 2005, 119쪽) 이 기간 부산항의 수출입액은 『부산통계연보』(1963)에서 원화로만 알 수 있지만 달러화로만 알 수 없다. 반면 전국 자료는 달러화로만 발표되었다. 물론 환율을 구할 수 있다면 환산하여 구체적인 모습을 밝힐 수 있다.

그러나 이는 현실적으로 불가능하다. 왜냐하면 1955~1958년 전국의 수출입 통계는 원화와 달러화 모두에 대해 알 수 있지만, 이를 토대로 환율을 역으로 계산해 보면 당시의 공정환을 및 시장환을 어느 것과도 일치하지 않기 때문이다.

본고는 대상 시기를 해방직후(1945~1949), 한국전쟁기(1950~1953), 그리고 전후 재건기(1954~1958)의 3개의 시기로 구분하여, 한국전쟁을 전후한 시기 부산항 무역의 변동을 고찰할 것이다.

Ⅲ. 해방직후 부산항 지위의 하락

해방직후 한국 무역은 크게 위축되었다. 먼저 전국의 수출을 보면 1936년에 2억 9,900만원에서 1944년에는 6억 8백만 원으로 2배 이상 증가했지만, 1945년에는 불과 1,900만원으로 1944년의 3.1%에 불과했다. 이는 해방이후 일본과의 무역단절의 결과였다. 그런데 부산의 경우 그 감소폭은 더욱 컸다. 1944년 436,050천원 이던 수출액이 1945년에는 10,506천원으로 감소했다. 그 결과 전국의 수출액에서 차지하는 비중이 1944년에는 71.9%였지만 1945년에는 56.1%로 저하하였다. 즉 해방이후 부산항의 침체가 다른 지역에 비해 급격하게 진행된 것이다. 이는 역으로 일제강점기 부산항이 일본과 더 밀접하게 관련되어 있었음을 보여주는 것이다.

<표 1> 해방직후 항만별 수출입 추이: 1936~1946

항별 무역액의 추이

(단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1936	774	372	232	51	86				33
1938	1,091	536	345	60	89				61
1940	1,263	797	293	34	35				104

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1942	1,486	846	349	41	68				182
1944	1,182	852	190	40	89				11
1945	40	28	5	1	4				1
1946	215	14	197	3	2				0
1947	3,199	750	1,298	21	1,100				30
1948	16,053	4,970	9,884	1,113	16				70
1949	26,006	7,744	16,376	193	7	1,571	0	0	115

항별 수출액의 추이

(단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1936	299	134	73	32	58				3
1938	452	209	130	41	63				9
1940	354	272	49	18	10				4
1942	439	287	56	37	57				2
1944	608	436	54	30	88				0
1945	19	11	2	1	4				1
1946	48	9	39	0	0				0
1947	1,111	694	410	2	5				0
1948	7,196	3,765	2,342	1,083	5				1
1949	11,267	6,106	3,408	191	0	1,557			5

항별 수입액의 추이

(단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1936	475	238	159	19	58				3
1938	639	326	215	20	63				9
1940	909	525	244	16	10				4
1942	1,046	558	293	4	57				2
1944	574	416	136	10	88				0
1945	21	18	3	0	4				1
1946	167	5	158	3	0				0
1947	2,088	56	888	19	1,095	0	0	0	30
1948	8,857	1,205	7,542	30	11	0	0	0	69
1949	14,739	1,638	12,968	2	7	14	0	0	110

자료 : 1936~1946: 『경제연감』(1949), 1947~1953: 『경제연감』(1955).

주 : 1) 전국의 수출과 수입은 남한의 통계이다. 따라서 항별 비중은 남한에 대한 것이다.

2) 1946년~1958년까지의 이 통계는 민간무역과 정부무역(정부보유물에 의한 정부의 수입 이외의 것)만을 포함한다. 그러므로 원조물자수입, 북한과의 거래, 밀무역은 포함되지 않는다.

수입의 경우는 문제가 좀 더 복잡하다. <표 1>의 수입 통계는 원조수입을 제외한 일반수입(민간수입+정부수입)이다. 이를 기준으로 하면 부산항을 통한 수입의 감소는 수출의 감소보다 훨씬 심각했다. 해방이후 수입항으로서의 부산의 침체가 다른 지역 보다 훨씬 심하였다는 것은 의심의 여지가 없다. 1944년 부산은 전체 수입의 72.5%를 담당하고 있었다. 그런데 1946년에는 4,644천만 원으로 전체의 2.8%에 불과하다. 대신 인천이 전체의 94.3%를 차지하고 있다. 급격한 수입의 감소는 주로 부산항을 통한 수입의 감소에 기인한 것이었고, 이 역시 역으로 생각하면 부산이 일제강점기 주요한 수입항으로서의 기능을 수행하였음을 의미하는 것이다.

따라서 해방이후 부산항을 통한 수출은 다소의 비중 하락을 경험하고 있지만 여전히 주요한 기능을 수행하고 있었지만, 수입의 경우는 인천을 비롯한 서해안을 중심으로 진행되었다고 할 수 있다. 그리고 1949년에 이르기까지 부산항이 전체 무역에서 차지하는 비중이 인천의 절반정도의 수준에 머물러 있었다. 즉 해방직후 부산항의 기능은 상당히 위축되어 있었고, 상대적으로 인천은 수입항으로서의 기능 위축이 부산보다는 심각하지 않았다. 1947년에는 군산항을 통한 수입의 비중이 무려 52.4%에 이르고 있다. 또 1946년부터 수입이 증가하는 과정에서 부산의 증

가는 미미한 것이었음에 비해 인천과 군산을 중심으로 수입이 진행되었고, 이를 근거로 일시적이긴 하지만 서해안시대가 열렸다고 할 수 있다.

<표 2> 해방직후 항별 수출입 톤수의 추이

항별수출톤량							(단위 : 천 톤)	
	인천	부산	목포	군산	여수	마산	기타	총량
1946	2.1	0.3	1.6					4.0
1947	4.0	11.3	0.0	0.1				15.4
1948	10.1	22.9	0.1					33.1
1949	29.0	29.9	1.7		7.8			68.4

항별수입톤량								(단위 : 천 톤)
	인천	부산	목포	군산	여수	마산	기타	총량
1946	7.8	2.5	3.9	0.1				14.3
1947	9.6	8.6	0.5	0.4				19.1
1948	31.0	5.6	0.2					36.8
1949	91.8	9.3	0.7	1.2	1.1			104.2

항별무역톤량								(단위 : 천 톤)
	인천	부산	목포	군산	여수	마산	기타	총량
1946	9.9	2.8	5.5	0.1	0.0	0.0	0.0	18.3
1947	13.6	19.9	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	34.5
1948	41.1	28.5	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	69.9
1949	120.8	39.2	2.4	1.2	8.9	0.0	0.0	172.6

자료 : 대한민국통계연감(1960) 1946~1959

주 : 1) 용적톤 기준임.

2) 원조에 의한 수입 톤량을 포함함.

이러한 경향은 항만별 수출입 톤수의 추이에서도 볼 수 있다. 1946년 부산의 수출톤량이 비정상적으로 적은 것을 제외하면, 수출톤량의 추이는 수출액의 경우와 동일하다. 즉, 부산의 비중이

가장 크다. 그리고 1946년에 비해 1949년에는 수출톤수가 100배 증가하고 있다. 수입의 경우도 금액과 그 추이는 유사하다. 인천항의 비중이 압도적으로 컸고, 1946년에서 1949년의 기간 동안 부산은 3.8배 증가한 반면 인천은 11.7배나 증가했다.

흥미로운 것은 <표 2>를 기준으로 하면 수입에 있어서 인천과 부산의 차이가 금액을 기준으로 하였을 때 보다 적다는 점이다. 즉 1946년 금액을 기준으로 하면 부산의 비중은 불과 2.8%이고 인천의 비중은 94.3%였다. 그런데 수입톤수를 기준으로 하면 1946년 부산의 비중은 15.3%, 1947년에는 57.7%, 그리고 1948년에는 40.8%이다. 반면 인천의 비중은 각각 54.1%, 39.4%, 58.8%이다. 이는 <표 2>의 수입톤수에는 원조물자 수입에 의한 것이 포함되어 있기 때문이다.

주지하는 바와 같이 미군정기와 1950년대를 “원조의존적인 對美偏重貿易의 시대”라고 표현하는 것은 원조수입이 일반수입보다도 월등히 높았기 때문이다. (임종철, 1970, 40쪽.) 따라서 부산항의 무역항의 지위를 검토하려 한다면 당연히 원조수입을 고려해야 한다. 그런데 대상 시기인 1946년~1959년에 대한 무역항별 원조수입 및 원조수입을 포함한 총수입액을 알 수 있는 자료를 찾을 수 없었다. 다만 몇 가지 자료를 가지고 간접적으로 부산항의 수입항으로서의 기능을 설명할 수 있다. 먼저 <표 3>은 해방 직후 우리나라 수입총액에서 공공원조가 차지하는 비중을 보인 것이다. 다소의 차이는 있지만 항상 80%를 넘고 있다. 즉 원조가 전체 수입에서 차지하는 비중이 절대적이었음을 보여준다.

무역항별 원조수입 및 원조수입을 포함한 총수입액은 알 수 없지만, 1948년 1월에서 6월까지 항별 원조물자 반입량(중량톤)에 대한 통계는 알 수 있다. National Economic Board(1948) 자료에 따르면 1948년 상반기 도입된 원조물자의 81%가 부산항으

로 들어왔으며, 인천항의 경우는 6%, 그리고 여수항의 경우 13%였다.(배석만, 1999, 270쪽). 이것은 원조물자가 부산항에 집중적으로 들어왔음을 의미한다.

<표 3>해방직후 일반무역 및 공공원조의 추이 (단위: 천달러, %)

	수입총액 (A)	일반	공공원조(B)	B/A
1946	60,721	11,225	49,496	81.5
1947	232,615	32,716	199,899	85.9
1948	208,003	32,411	175,592	84.4
1949	132,775	16,376	116,399	87.7

자료 : 1946~1951년의 수출과 일반수입 : 『韓國産業經濟十年史』(1955),
1952~1961년의 수출과 일반수입 및 1946~1961년의 원조수입: 『韓國
統計年鑑』(1964).

- 주 : 1) 일반수입에 대해: 1958년까지는 재무부계수와 동계수에서 누락된
정부수입과 간이통관에 의한 수입액을 가산함.
2) 공공원조에 대해: 1958년까지의 계수는 외국원조수취총괄의 총계항
에서 기술원조와 원조기관행정비를 차감함. 그 후는 재무부계수에
간이통관분을 가산함.
3) 구호 및 기타에 대해: 무환수입과 외국자본 및 차관에 의한 수입을
포함함.

따라서 원조를 포함한다면 부산항의 상대적 침체는 알려진 것보다 큰 것은 아니었다. 이는 당시 부산에 입항한 무역선 실적을 보면 잘 알 수 있다. 물론 등록톤수를 기준으로 한 것이어서 정확한 무역량을 나타내는 것은 아니지만, 부산의 경우 척수를 기준으로 하면 1946년과 1947년에는 기선의 대부분이 부산항으로 들어왔다. 특히 기선의 척수의 비중과 톤수의 비중을 구해보면 톤수의 비중이 더 높게 나타나고 있다. 1946년 척수는 기준으로

하면 95.8%이지만 톤수를 기준으로 하면 99.7%이다. 이는 부산항이 인천이나 다른 항구에 비해 비교적 규모가 큰 기선이 기항하였음을 나타내는 것이라 할 수 있다. 이는 부산항은 국내의 다른 항구에 비해 규모가 크고 시설 또한 좋았기 때문이다.²⁾

<표 4> 해방직후 무역선 입항실적 (단위 : 척, 톤)

	부 산				인 천				전 국			
	기 선		범 선		기 선		범 선		기 선		범 선	
	척수	톤 수	척수	톤 수	척수	톤 수	척수	톤 수	척수	톤 수	척수	톤 수
1946	23	25,056	177	4,222	1	88	225	4,554	24	25,144	416	11,737
1947	684	1,045,675	207	17,014	8	13,652	225	5,155	708	1,061,100	480	23,953
1948	74	187,552	1	57	46	104,440	288	6,461	123	292,155	296	6,714
1949	86	198,656			78	152,569	54	1,430	184	369,407	69	1,825

자료 : 경제연감(1955년

주 : 1) 톤수는 등록톤수임.

따라서 원조를 포함하면 미군정기 부산항의 침체가 알려진 것보다 크진 않았을 것으로 판단된다. 그러나 일제강점기에 비한다면 이 시기 부산항의 무역 침체는 분명한 것이었다. 해방이후 부산항의 이러한 침체의 가장 큰 원인은 일본과의 무역단절이라 할 수 있다. <표 5>는 한국의 국별 무역 구조의 변화 추이를 나타내고 있다. 일제강점기에는 무역의 거의 대부분은 일본과의 교역이었다. 부산은 시기에 따라 수출과 수입의 중요성에 약간의 차이는 있었지만 가장 중요한 대일 교역 중심항이었다.(장지용, 2013, 42-49쪽)

마찬가지로 해방 직후 부산항의 지위 저하와 인천항의 지위 상승은 수출입품의 국별 구조의 변화와 관련되어 있다. <표 5>

2) 이에 대해서는 부산상공회의소, 1989, 『부산경제사』 786~788쪽

에서 보는 것과 같이 해방이후 무역은 중국 혹은 대만, 그리고 홍콩을 중심으로 진행되었다. 이후 미국의 비중이 증가하는 시기와 부산항의 수입액 비중이 증가하는 시기가 대체로 경향적으로 일치하는 것으로 보아 해방직후 부산항의 지위 변동에 가장 큰 영향을 준 것은 국별 무역구조의 변화에 있다고 할 수 있다. 그리고 여기에는 미군정의 정책과 수출입품의 구조, 무역의 담당자 등이 영향을 미쳤다고 할 수 있다.³⁾

<표 5> 해방전후 주요국별 무역 비중의 추이

	아 시 아								미 국		유 럽		전 국 (백만 원)	
	중국(대만)		홍콩		일본		합계							
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
1937	0.7	1.2	0.1	0.6	83.5	85.2	98.3	96.2	0.2	2.5	0.4	0.9	686	863
1939	3.3	0.7	0.0	0.0	73.2	88.5	99.4	97.2	0.4	1.7	0.1	0.5	1,007	1,388
1941	4.3	2.6	0.0	0.0	81.0	89.6	99.2	99.1	0.1	0.9	0.6	0.1	973	1,519
1943	6.8	2.8	0.0	0.0	72.8	84.3	100.0	99.8	0.0	0.0	0.0	0.1	705	1,348
1945	35.9	46.8	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	71	122
1946	81.4	94.5	0.0	0.0	18.6	4.8	100.0	99.7	0.0	0.3	0.0	0.0	48	168
1947	23.0	32.2	41.9	7.1	0.0	0.5	64.9	61.3	4.7	12.9	30.4	21.6	1,111	2,088
1948	2.5	13.7	75.8	15.1	15.9	5.9	94.2	50.3	5.8	16.3	0.0	31.7	7,198	8,857
1949	4.6	21.2	72.9	8.4	16.1	13.0	94.2	49.5	4.2	18.3	1.6	31.5	11,267	14,739

자료 : 1937~1947 : 『경제연감』(1949), 1948~1949 : 『경제연감』(1955)

주 : 1) 1937~1945년까지는 남한+북한이며, 1946년 이후는 남한임.

2) 1937~1958년의 단위는 백만 원이며 여기에는 원조수입이 포함되지 않음.

먼저 미군정의 정책에 대해 살펴보자. 미군정기의 초기 정책은 대일 단절정책이었다. 미군정기 미국의 한일경제관계에 대한 정

3) 이하의 논의는 김대래·정이근 편, 2010의 제3장 「부산의 무역과 국별 무역구조」 『한국전쟁과 부산경제』 참조

책에는 크게 두 가지가 논의되었지만, 한국전쟁 이전의 기본정책은 대일 단절정책이었다. 이는 남한경제를 일본경제권으로부터 분리하려는 것으로, 한국과 일본과의 교역을 억제했다. 일제 강점기 식민지조선 경제의 재생산구조는 일본 의존적이었으며, 당연히 무역은 주로 중국과 만주를 포함한 엔블록 내에서 이루어졌다. 특히 일본과의 교역 비중은 대단히 높았다.(장지용, 2013, 42-49쪽) 일제 강점기 부산항의 지위는 바로 이러한 일본과의 무역 때문이었다. 일본의 패망에 이은 해방은, 한편으로는 이러한 일본 의존적 경제구조와 단절하면서 자립적인 경제 건설의 출발점이라 할 수 있지만, 부산항의 무역의 침체는 피할 수 없는 것이었다.

여기서 간과할 수 없는 점은 일본과 남한 모두 미군의 점령하에 들어갔다는 사실이다. 따라서 점령 직후 미국은 한국과 일본 양국의 교역관계에 관한 결정권을 가지고 있었기 때문에 미국의 의지에 따라서는 일본과의 교역이 굳이 단절되지 않을 수도 있었다. 그러나 미군정은 한국과 일본과의 경제관계를 특히 민간부문의 경제관계를 단절시키는 방향으로 나아갔다. 해방 직후 미군정의 대일단절정책 하에서 중국·홍콩과의 교역이 큰 비중을 차지하게 되었고, 이에 따라 부산항의 지위가 하락하였다. 또한 미군정의 대한점령정책의 일반적 기조는 급진체제 수립을 저지하는 것이었다. 이에 따라 미군정의 경제정책의 기조는 성장·재건 또는 공업화를 통한 생산력 향상보다는 물가안정과 민생안정 중심의 경제안정화에 있었다. 이러한 경제 안정화정책의 수단으로 미군정이 입안, 실시한 것이 민간물자보급계획이었다. 이 계획 하에서 미군정은 필요한 물자를 원조 즉, 당시는 GARIOA (Government and Relief in Occupied Areas)원조로 보충하려고 했다. 안정을 추구한 미군정의 입장에서는 식량 등 긴급물자의

해외유출 등의 문제를 야기함으로써 안정을 헤칠 수 있는 민간 무역의 확대를 결코 원하지 않았다. 이승만정부가 들어서고 난 이후에도 이러한 통제무역의 기조는 변하지 않았다.

다음으로, 대외무역을 외국상인 특히 중국인업자가 주도하면서 부산항의 지위가 하락하였다. 해방 직후 무역은 정크선 무역 → 마카오 무역 → 홍콩 무역으로 전개되어, 무역은 주로 서해안을 중심으로 이루어지게 되었다. 이에 따라 부산항의 지위는 하락했다. 당시 대외무역을 외국상인이 주도하게 된 원인으로 한국경제의 산업구조의 후진성, 무역기반의 취약성, 무역질서의 결핍, 제반 시책의 결여 및 민간에 대한 대외무역의 억제 등을 들 수 있다. 그런데 여기서 간과할 수 없는 것은 국내 무역업자들의 역량 부족이었다. 식민지기 조선인 자본은 대외무역을 직접 경영할 때 발생하는 위험과 막대한 자본투자를 회피하기 위해 '円통화권'을 벗어나는 다른 국가와 무역을 하는 경우, 해외무역에서 이미 상당한 정도의 경험과 자본축적이 진행된 일본인 무역회사를 이용하였다. 이러한 한국무역업자의 경험 부족 및 자본의 부족으로 인해 국내무역업자는 외국상인의 대리인 역할을 할 뿐이었고,⁴⁾ 해방 이후 대외무역은 주로 외국상인에 의해 주도되었다.⁵⁾

그나마 수출항으로서의 기능을 유지할 수 있었던 것은 수출품의 대부분이 이른바 추출산업인 농수산물 및 광산물이었기 때문이다. 1948년 수출입품 상위 10개 품목을 보면 기타 魚介類가 전체의 48.5%이고, 대부분이 농수산물이거나 광산물이다. 이는 수출품이 대부분 수산물로 남해안에서 생산되어 부산항에 집하되었기 때문이다. 반면 부산의 주요 수입품은 생고무였는데 이는 당시 부산에 고무공장이 많았던 것과 관련되어 있다. 그 외에 종

4) 『경제연감』(1949) I-59쪽.

5) 김광석, 1976, 「한국의 외환·무역정책」 KDI 30~31쪽.

이류 등의 공산품이었다.

그런데 이러한 공산품의 수요는 부산보다는 대규모 소비지인 서울의 수요가 더 많았을 것이다. 무역연감(1950)에서도 이 점을 지적하고 있다. 즉 수입물자의 최대소비지인 서울이 인천과 가깝다는 점이 인천이 주요한 수입항으로서의 기능을 하게 한 조건 중의 하나였다.⁶⁾

<표 6> 부산항 수출입품 상위 10개 품목(1948)

(단위 : 백만원, %)

수 입			수 출		
품 목	금 액	비 중	품 목	금 액	비 중
생고무	358,867	29.7	기타 魚介類	1,850,775	48.5
모직물	89,975	7.4	한천	469,094	12.3
합성염료	87,700	7.3	웨이로아로이	281,322	7.4
조면	84,252	7.0	인삼	184,572	4.8
신문용지	79,103	6.5	蘭豆섬유	99,434	2.6
식염	74,641	6.2	금속광	95,595	2.5
인쇄용지	73,590	6.1	鉛塊	79,200	2.1
유리판	58,652	4.9	乾牡蠣	65,379	1.7
빨래비누	42,355	3.5	乾貝柱	72,028	1.9
기타약품류	37,455	3.1	마른명태	60,725	1.6
수입총계	1,209,114	100	수출총계	3,817,044	100

자료 : 조선은행조사부, 경제연감, 1949, I-171~175쪽(부산경제사, 794쪽에서 재인용)

결론적으로 해방직후 부산항의 기능은 크게 위축되었다. 수출보다는 수입항으로서의 기능이 더 크게 위축되었다. 수출의 경우

6) 1948년의 경우 “수출에 있어서는 부산항이 수위를 점하고 있고 수입에 있어서는 인천항이 수위를 점하고 있는데, 그 이유는 수출품의 대부분을 점하고 있는 수산물 집산지 부산이 되고 있는 관계와 수입물자의 一大消費地인 서울에 인천이 가깝다는 것으로 그렇게 된 것이다.” 『무역연감』(1950), 13쪽.

1차 산품을 중심으로 어느 정도의 지위를 유지할 수 있었던 것과는 대조적으로 수입의 경우는 미군정의 정책과 이에 따른 무역 대상국의 변화, 무역업자의 동향, 그리고 주요 수입품의 구성 등의 여러 조건이 결합하면서 크게 위축되었다.

그러나 부산항의 기능이 위축되었다는 것은 일반수입을 전제한 논의이며, 원조를 고려한다면 그 위축은 그렇게 큰 것은 아니었다. 또 부산항은 다른 항만과 비교하면 월등한 항만시설을 보유하고 있었는데, 이는 외적인 조건의 변화에 의해 얼마든지 부산항이 다시 활기를 되찾을 수 있다는 것을 의미한다.

IV. 한국전쟁기 부산항 지위의 급상승

한국전쟁이 발발하면서 무역활동이 일시에 급격히 감소하였다. 특히 전국 수입의 경우 1949년 14,739백만 원에서 1950년 5,213백만 원으로 급격히 감소하였다. 반면 전국 수출은 1949년 11,267백만 원에서 32,573백만 원으로 급격히 증가하였다. 이는 한국전쟁이 발발하면서 우리나라 항만에 있던 일본측 보세창고가 수출분이 급하게 선적된 것이 원인이다.(부산경제사, 891쪽) 그러나 실제로 이후 수출은 지속적으로 부진하였으며, 1953년 휴전 이후 민간무역의 신장에 의해 수출이 증가하게 되었다.

이 과정에서 수출상품의 구성에도 큰 변화가 있었다. 이전의 수출은 주로 1차 산품, 그 중에서도 농산물과 수산물이 중심이었다. 1950년까지도 수산물이 차지하는 비중이 26.8%, 농산물이 차지하는 비중이 71.8%였다. 그런데 1951년부터 광산물의 비중이 급격히 증가하였으며, 1951년에는 64.9%, 1952년에는 72.8%, 1953년에는 78.8%에 이르렀다. 전세계적으로 군수산업이 확장되면서 중석을 비롯한 광산물 수요가 급증한 것이 원인이었다.⁷⁾

<표 7> 한국전쟁기 항별 수출입액의 추이

항별 무역액의 추이 (단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1950	37,786	23,397	2,215	2,441	5,274	3,315	999	0	145
1951	167,741	147,200	1,880	779	0	1,106	1,306	475	14,995
1952	899,383	764,039	40,653	7,779	2,486	16,713	20,559	3,629	43,525
1953	2,635,733	2,227,685	195,625	17,588	37,695	69,658	48,044	10,735	28,703

항별 수출액의 추이 (단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1950	32,573	19,556	1,032	2,438	5,232	3,314	999		2
1951	45,914	40,702	1,874	186	0	436	1,297	475	944
1952	194,964	151,507	14,845	3,438	89	6,714	7,843	3,629	6,899
1953	398,720	328,684	4,698	1,408	2,286	32,037	14,074	10,673	4,860

항별 수입액의 추이 (단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1950	5,213	3,841	1,183	3	42	1	0	0	143
1951	121,827	106,498	6	593	0	670	9	0	14,051
1952	704,419	612,532	25,808	4,341	2,397	9,999	12,716	0	36,626
1953	2,237,013	1,899,001	190,927	16,180	35,409	37,621	33,970	62	23,843

자료 : <표 1>과 동일

- 주 : 1) 한국전쟁으로 인하여 자료가 분실되어 인천 및 서울세관의 1950년 3~6월분이 포함되어 있지 않다.
- 2) 전국의 수출과 수입은 남한의 통계이다. 따라서 항별 비중은 남한에 대한 것이다.
- 3) 1946년~1958년까지의 이 통계는 민간무역과 정부무역(정부보유물에 의한 정부의 수입 이외의 것)만을 포함한다. 그러므로 원조물자수입, 북한과의 거래, 밀무역은 포함되지 않는다.

7) 수산물의 경우는 군사목적에 의한 어로지역의 제한, 농산물의 경우는 1951년 이후의 지속적인 흉작으로 생사, 황모피, 돈피등의 수출이 증가하였음에도 불구하고 전체적으로 부진하였다. 이에 대해서는 부산상공회의소, 『부산경제사』, 1989, 891~892쪽.

또한 한국전쟁의 기간 동안 수입구조에도 변화가 있었다. 소비재 수입은 급증한 반면, 원자재와 자본재 수입이 급격히 감소했다. 소비재 수입이 1950년에는 4.6%였지만 1952년에는 50.1%로 증가하였고, 반면 원자재 수요는 1950년 82.9%였지만 1952년에는 45.8%, 1953년에는 46.5%로 감소하였다. 자본재 역시 1950년에는 10.9%였지만 1951년에는 2.8%로 감소하였고, 1953년에도 3.4%에 불과하였다. 이는 기본적으로 전쟁이라는 특수한 상황에서 소비재에 대한 필요가 급증하였던 반면, 국내에서의 공업 생산이 부진한 것이 맞물려 나타난 것이었다.

이러한 무역의 변화 속에서 한국전쟁을 기점으로 부산항 무역은 급격히 성장하였다. <표 7>에서 보는 바와 같이, 부산항의 무역은 1951·52·53년 각각 87.8%, 85.0%, 84.5%의 무역 비중을 점하게 되었으며, 이리하여 부산항은 최고의 무역항의 지위를 되찾았다. 이는 <부표>에서 보듯이 톤수를 기준으로 하여도 마찬가지로 항별 무역선 입항실적을 기준으로 하여도 마찬가지이다.

이러한 부산항의 지위 상승은 한국전쟁으로 인해 “일부 남부지역을 제외하고는 주요 항구의 기능이 모두 마비되었고, 또 정부 기능이 임시수도 부산에서 모두 이루어짐에 따라 수출입 업무도 모두 부산에서 이루어진 데 기인하는” 측면이 결정적이었다고 할 수 있다.(부산경제사, 895쪽)

그런데 이러한 부산항의 지위 상승은 국별 무역구조의 변화와도 관련이 있다. <표 8>에서 보는 것과 같이 1950년부터는 일본과의 무역 비중이 급격히 증가하고 있고, 이후 1952년부터는 미국과의 무역의 비중이 급격하게 증가하고 있다.⁸⁾ 반면 해방직후

8) 단 1950년도 일본 비중의 급격한 증대는 정상적인 무역에 따른 결과가 아니다. 특히 1950년도는 이후의 연도와는 달리 대일 수출이 2억 4천 600만환, 대일 수입이 3천 600만환으로 대폭적인 무역 흑자를 보이고 있다. 이 원인에 대해서는

주요한 비중을 차지하였던 중국과 홍콩의 비중은 급격히 감소하였다. 한마디로 말하면, 한국전쟁 직후 국별 무역구조가 ‘일본 편중무역’으로 구조화되었다는 것이다.

<표 8> 한국 전쟁기간 주요국별 무역 비중의 추이(1950-1953)
(단위 : %)

	아 시 아								미 국		유 럽		전 국 (백만원)	
	중국(대만)		홍 콩		일 본		합 계							
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
1950	0.2	8.8	19.0	3.4	75.5	69.1	94.7	83.8	4.9	10.5	0.5	5.6	32,572	5,213
1951	0.0	1.2	8.0	17.9	83.5	72.8	91.6	95.4	8.3	3.8	0.1	0.8	45,914	121,827
1952	0.4	11.8	12.0	7.8	54.1	59.2	66.8	87.6	33.1	11.3	0.0	0.7	194,964	704,419
1953	0.4	4.9	12.2	3.1	37.5	47.7	50.6	70.1	47.8	16.6	1.6	4.0	398,719	2,237,018

자료 : 『경제연감』(1955)

주 : 1) 남한에 한함. 2) 단위는 백만 원이며, 원조수입이 포함되지 않음

이러한 ‘일본 편중 무역 구조’의 형성은 한국전쟁 발발이후 군수물자 등의 조달이 필요했고, 이를 지리적으로 가장 가까운 일본으로부터 도입하였기 때문이었다. 그러나 이 이면에는 미국의 동아시아정책 즉, 일본을 중심으로 하는 동아시아 지역 경제통합 전략과 한국정부의 무역정책이 놓여 있었다.⁹⁾

‘일본 편중 무역 구조’는 한국전쟁 전야에 이미 태동하고 있었다. 먼저 중국의 정치 변동을 들 수 있다. 1949년 중국 공산당의 승리로 인해 한국의 중국과의 무역이 급감했다. 그런데 이러한 무역 구조의 형성은, 무엇보다도, 1948년 이승만 정권의 성립에

太田修 1999, 「大韓民國樹立と日本」『朝鮮學報』第173輯, 36쪽 및 『무역연감』(1951~1952), 31쪽.

9) 이하의 논의는 김대래·정이근 편, 2010, 『앞의 책』의 제3장 「부산의 무역과 국별 무역구조」을 참조하였다.

이은 한미 간의 상호협정 및 한일통상협정의 체결로 인해 일본 나아가 미국에 대한 무역 확대의 발판이 놓이게 되었다.

첫째, 1948년 12월 10일에 체결된 ‘한미경제원조협정’으로 대일 무역확대가 가능하게 되었다. 이 협정에서 미국은 한국 무역의 억제자가 아니라 확대를 지향했다. 또 미국에게 최혜국대우를 부여했을 뿐만 아니라, 미국이 점령하고 있는 일본에게도 미국과 마찬가지로 최혜국대우를 부여하였다. 다시 말하면 이 협정은 제2차 세계대전 이후 미국 정책의 기본이념인 자유무역체제를 지향하고 있었을 뿐만 아니라, 특히 일본과의 교역 확대를 지향하고 있었다. 이는 당시 미국의 동아시아정책 즉, 일본을 중심으로 하는 동아시아 지역통합전략과 관련되어 있었다.¹⁰⁾

둘째, 1949년 4월 한일통상협정이 체결됨에 따라 대일 민간무역이 재개될 수 있게 되었다. 이 협정이 체결된 것은 한국과 일본의 이해관계뿐만 아니라 미국의 이해관계가 일치했기 때문이다.¹¹⁾ 한국정부 뿐만 아니라 민간 경제계도 일본과의 교역 확대를 원했다.¹²⁾ 특히 이승만 정권에 있어서 한일통상의 재개는 대단히

10) 동아시아 지역통합에 대해서는 李鍾元, 1993, 「戰後米國の極東政策と韓國の脱植民地化」; 1996, 『東アジア冷戦と韓米日關係』 참조.

11) 물론 일본도 한국과의 무역을 필요로 했다. 일본의 경제재건은 대외 무역의 확대와 관련되어 있었기 때문에, 일본도 한국과의 교역을 원했다. 정진성(2005), 135쪽 및 「日本の新貿易政策과 韓日貿易」, 『朝鮮銀行調査月報』 30호(1950.1) 참조.

12) 한국정부가 한일통상을 재개하게 되는 배경 중의 하나는 일제 강점기 동안 한국경제가 일본경제에 포섭되어 긴밀한 경제관계를 맺고 있었기 때문이다. 이리하여 太田修는 “참으로 식민지하의 일본과의 경제관계라고 하는 역사적 요인이야말로, 한국정부가 한일경제 「재결합」을 통한 「경제부흥」 전략을 선택했던 최대의 이유였던 것이다”라고 주장한다. 太田秀(1999), 7쪽. 그러나 역사적 요인이 주요한 요인이기는 하지만, 그 자체가 ‘역사적 연속성’에 있어서 결정적인 것은 아니다. 역사적 요인의 연속은 일정한 역사적 시기에 있어서 ‘힘의 관계’에 의해 결정된다. 북한은 남한과 비슷한 사정임에도 불구하고 일본과의 경제적 재결합은 없었다. 북한은 소련의 영향권에 남한은 미국의 영향권 하에

중요한 문제였다. 왜냐하면 정부 수립 후 이승만 정권의 경제정책의 기본 방향은 국가가 주도하는 산업의 긴급재건과 경제부흥이었으며, 이를 위해 일본과의 통상이 필요했었기 때문이다. 그리고 이러한 일본과의 통상의 필요는 일제 강점기 동안 한국경제가 일본경제에 긴밀히 포섭되어 있었기 때문이다. 물론 한국의 경제인들도 또한 일본과의 통상 확대를 적극적으로 원했다.¹³⁾

그런데 이러한 한일통상협정은 미국이 주도했다는 사실이 중요하다. 한일통상협정의 경우 미국에 있어서는 한국의 일본과의 단절정책에서 통합정책으로의 변환을 의미했다. 미국은 1947년 이후 냉전전략의 일환으로서 일본을 기축으로 하는 동아시아 지역의 '경제통합'을 구상·시도했으며, 특히 소련이 원폭 실험을 성공하고 중국이 공산화되었던 1949년 말이 되면 이를 문서로 공식화했다.¹⁴⁾ 이러한 지역통합전략의 일환이 한일통상협정이었

들어간 것이 역사적 연속성 문제에 있어서 결정적이었다. 스탈린이 1945년 여름 유고슬라비아 공산당 지도자들과 나눈 대화를 의미해 볼 필요가 있다. "이 전쟁은 과거와는 다르다. 누구든 어떤 영토를 점령하면 그곳에 자신의 사회체제를 심는다. 누구든 자기의 군대가 미치는 곳까지 자신의 고유한 체제를 이식하고 있다." Armstrong(1993), 54쪽. 연속 시기는 다르지만, 이종훈은 미국의 한일경제통합정책이 "역사에 있어서의 연속성을 담보하는 일종의 '매개적 역할'을 담당했다"고 서술했다. 李鍾元, "戰後美國の極東政策と韓國の脱植民地化", 『近代日本と植民地』8, 岩波書店, 1993, p. 34.

13) 한국무역협회는 다음과 같이 희망하고 있다. "과거 반세기간 일본경제에 예속되었던 관계로 그들과의 관련성이 두절된 금일 그들의 제품과 기술이 아니면 도저히 경제재건은 기대하기 어려운 것이다. 이러한 의미에서 대일 무역의 긴급 개시가 요청되었고 이로써 4월부터 대일 무역이 개시되게 되었으나 아직 구체화되지 못하고 있다. ... 무역의 발전과 국내 경제재건의 速度化를 초래할 것이 생각된다." 『무역연감』(1950), 15쪽.

14) 1949·1950·1951년에 체결된 '한일무역계획'의 내용은 이러한 측면을 보여준다. 그 내용은 대체로 한국 측의 식량 및 원료의 수출, 공업제품의 수입, 그리고 대폭적인 입초라는 무역구조라고 할 수 있는데, 이는 太田修가 평가하듯 한국을 자국의 시장으로서의 역할을 기대한 일본에 유리한 것이었고 더욱이 미국(특히 SCAP)이 바라는 바였다. 太田修 1999, 「앞의 논문」 10~11쪽.

다. 결국 한일통상협상은 국내의 필요성에 기인한 바도 크지만, 미국의 동아시아전략의 일환으로 추진되었다는 점은 결코 간과할 수 없다.

따라서 한미원조협정과 한일통상협정을 통해 대미 무역 특히 대일 무역이 확대될 수 있는 제도적 장치의 마련 및 방향성을 상징한다고 할 수 있다.

결론적으로, 한국전쟁을 계기로 부산항이 급부상하게 된 것은 다른 항구의 기능 마비와 그리고 일본 편중적 무역구조의 형성 때문이었다. 미국의 지역통합전략의 틀 속에서 이루어지는 한일통상협정 그리고 한미원조협정 등은 미일 편중적 무역구조 형성의 발판이 되었다. 한국전쟁은 미일 편중 무역구조 특히 한국전쟁 직후의 일본 편중 무역구조를 형성시키는 결정적인 무역외적 요인이었다고 할 수 있다.

V. 전후 부흥기 부산항 무역의 변동

한국전쟁 이후 1954-55년의 기간 동안에 한국의 무역은 급격히 확대되었다. 이후 1956년에는 전년도에 비해 16%이상 감소하였고, 1958년에는 다시 전년도에 비해 11.8% 증가하면서 1955년 수준에 근접하였다. 1956년의 감소는 주로 수입에서 나타났고, 1957년의 저성장은 수출의 부진이 원인이었다.

전체 무역에서 부산항의 지위는 <표 9>에서 보듯이 비록 저하해 가는 경향은 있지만, 1954년 이후에도 지속되어 70% 이상의 무역 비중을 차지했다. 수출의 경우는 1954년 87.5%를 정점으로 감소하고 있고, 특히 1957년의 비중 하락이 급격하였다. 수입의 경우는 1951년 87.4%를 정점으로 지속적으로 감소하였고, 1958

년에는 70.6%이다. 비록 감소하기는 하지만 전체 무역에서 부산항이 차지하는 비중이 적어도 1955년까지는 80%를 넘었고, 이후 급격히 감소하여 70% 초반을 유지하고 있다.

<표 9> 한국전쟁기 항별 수출입액의 추이

항별 무역액의 추이 (단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1954	3,446,000	2,930,500	233,200	112,000	18,400	69,200	25,000	0	57,700
1955	5,728,700	4,684,500	460,100	36,800	83,000	46,400	55,400	46,400	316,100
1956	4,810,400	3,574,000	725,200	22,100	60,100	87,200	34,100	53,000	254,700
1957	4,921,100	3,494,200	754,500	46,900	49,500	71,600	57,700	132,000	314,700
1958	5,501,700	3,901,400	825,900	47,600	62,900	49,000	143,200	115,200	356,500

항별 수출액의 추이 (단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1954	667,500	583,800	8,100	2,200	4,700	51,500	14,200	0	3,000
1955	904,200	714,300	70,900	2,200	0	34,100	16,300	46,300	20,100
1956	1,266,800	979,200	127,900	7,500	200	61,500	17,400	53,000	20,100
1957	1,129,500	742,000	84,500	26,100	16,500	56,200	21,000	127,900	55,300
1958	1,145,300	826,000	54,800	5,200	7,800	43,600	57,000	107,700	43,200

항별 수입액의 추이 (단위 : 백만원)

	전국	부산	인천	목포	군산	여수	마산	목호	기타
1954	2,778,500	2,346,700	225,100	109,800	13,700	17,700	10,800	0	54,700
1955	4,824,500	3,970,200	389,200	34,600	83,000	12,300	39,100	100	296,000
1956	3,543,600	2,594,800	597,300	14,600	59,900	25,700	16,700	0	234,600
1957	3,791,600	2,752,200	670,000	20,800	33,000	15,400	36,700	4,100	259,400
1958	4,356,400	3,075,400	771,100	42,400	55,100	5,400	86,200	7,500	313,300

자료 : <표 1>과 동일

주 : <표 1>과 동일

재건기 부산항의 독보적 지위는, <표 10>에서 보는 바와 같이, '미일 편중 무역구조'와 밀접히 연관되어 있다. 1950년대 총무역

에 대한 대미·일 무역 비중은 1955년과 1959년을 제외하면 거의 60% 이상으로 대단히 높다. 이하에서는 대일 및 대미 무역관계의 변동에 대해 살펴보기로 하자.¹⁵⁾

재건기 대일 무역 변동에 크게 영향을 미친 것은, 1955년 7월 일본의 중국정부 승인을 이유로 한 금수조치였으며, 그 결과 <표 10>에서 보듯이, 1955년의 대일 수입 비중이 크게 줄었다.

<표 10> 전후 재건기 주요국별 무역 비중의 추이

(단위: 백만원, %)

	아 시 아								미 국		유 럽		전 국 (백만원)	
	중국(대만)		홍 콩		일 본		합 계							
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
1954	0.5	4.6	9.1	11.2	32.9	38.2	42.6	56.8	56.3	22.0	1.1	15.4	667,500	2,778,500
1955	0.7	4.8	11.1	14.5	39.1	14.6	51.0	36.3	41.9	34.9	7.0	23.3	904,200	4,824,500
1956	0.9	5.2	7.7	9.4	33.8	19.2	42.6	38.9	44.2	33.1	13.2	23.0	1,266,800	3,543,600
1957	1.2	2.4	17.0	5.5	49.4	22.5	68.5	47.7	18.2	36.9	13.2	14.2	1,129,500	3,791,600
1958	0.8	3.7	8.3	3.0	60.4	23.7	70.6	39.1	16.0	31.9	13.3	24.1	1,145,300	4,356,400

자료 : 『경제연감』(1959)

주 : 1) 남한에 한함. 2) 단위는 백만 원이며, 원조수입이 포함되지 않음

1955년 이승만 정부가 제1차 대일 금수조치를 내린 결정적인 이유는 정치적 쟁점 즉, 일본의 대공산권 교역의 확대 때문이었다. 일본은 1955년 5월 4일 중국과 무역협정을 체결하였을 뿐만 아니라 북한과의 교역도 적극 추진하였다. 이리하여 한국정부는 1955년 8월 18일 대일 교역을 중단하기에 이른다.¹⁶⁾ 그런데 1955년 대일 금수조치는 이러한 정치적 이유 외에, 일본의 한국에 대

15) 이하의 논의는 김대래·정이근 편, 2010, 『앞의 책』의 제3장 「부산의 무역과 국별 무역구조」를 참조하였다.

16) 이 과정에 대해서는 차철욱 2002, 「앞의 논문」 87~88쪽 참조.

한 수입의 억제에 대한 불만과 미국의 일본 중시 지역통합구상에 대한 반발이 있었다.

대일 금수조치를 내리기는 했지만, 1950년대 이승만정권의 대일 무역정책은 전반적으로 '제한적' 대일 수입정책이라고 할 수 있다. 그런데 한국정부는 대일 금수조치 이후 “수지균형주의”¹⁷⁾ 하에서 대일 무역의 재개와 제한 조치를 반복했다. 어느 정도 통제되기는 하지만, 대일 무역을 재개하는 이유는 한국 경제의 재생산구조가 대일 무역 특히 대일 수입에 크게 의존하였기 때문이었다. 따라서 대일 금수조치는 결과적으로 대일의존도가 높았던 한국경제에 심한 타격을 가져다줌으로써 한국 스스로에 의하여 해제되고 말았다. 차철욱의 다음의 글은 이러한 상황을 잘 정리하고 있다.

“대일 무역중단이 한일간 경제외적인 요인에 의해 이루어졌을지라도, 양국 경제구조는 일정한 범위에서 유지되어야 했다. 무역중단과 동시에 한국정부는 대일 수출입 물자를 기타 지역으로 전환하는 문제를 검토하면서 혼란을 극복하려고 노력하였다. 그런데 기타 지역으로 전환할 수 없는 품목도 존재할 수밖에 없고, 수입품의 경우 경제성에서 일본이 유리한 품목도 있게 마련이었다. 한국정부는 1955년 9월 일본에서 수입이 절대 필요한 품목의 목록을 작성했는데, 약 2백 품목 3백만 달러에 달했다.”¹⁸⁾

다음으로 대미 무역 변동을 보기로 하자. 1950년대 대미 무역

17) 이 용어는 『무역연감』(1956·7)의 27쪽에서 사용하고 있다.

18) 차철욱 2002, 「이승만 정권기 무역정책과 대일 무역구조」 부산대 사학과 박사학위 논문 89~90쪽. 특히 한국에 긴급한 물자인 소맥부, 유안, 방직기계 등을 일본으로부터 수입해야 했다.

은 한국정부 수립을 전후하여 체결된 일련의 협정들에 의해 규정된 측면이 강하다. 특히 한미원조협정의 무역 조항은 앞에서 살펴보았듯이 미국의 통제 하에서 자유무역을 지향하는 것이었다. 한미원조협정의 체결과 당시의 여러 여건의 변화에 따라, 대미 무역은 1950년대 초반까지는 그 비중이 낮은 편이었지만, 1952년부터는 상승하여 1956년에 36.1%에 이르게 되었다.

대미 수입은 <표 10>에서 보듯이 1955년 이후에는 제1위의 자리를 차지했다. 그리고 그 비중도 꾸준히 증가하여 1957년에는 36.9%에 이르게 되었다. 대미 수입 비중의 증대는, 앞에서 언급했듯이, 대일 '제한적' 무역 억제 정책의 반사적 효과라 할 수 있다. 그렇지만 이러한 증대는 무엇보다도 1955년 대일교역정지가 결정적이었다.¹⁹⁾

대미 수출 변동을 보면, 1953년 이후 1956년까지 대미 수출 비중이 제1위를 차지하고 있다. 그리고 그 비중도 <표 10>에서 보는 바와 같이, 1952년부터 1956년까지 33.1%에서 56.3%에 이르고 있다. 이는 무엇보다도 미국으로의 중석 수출과 관련된 것이다.²⁰⁾

중석 수출이 증대한 이유는 다음과 같다. 첫째, 한국산 중석은 세계적으로 그 품질의 우수성을 인정받고 있었고, 둘째, 희귀성 광물이며 그리고 전략상품으로서 중요성을 가진 중석이 한국전쟁을 통해 수요가 급증했으며, 나아가 셋째, 세계 생산량의 1/3를 차지하고 있던 중국의 공산화로 공급이 급속히 감소했기 때문이다.²¹⁾ 이런 상황에서 중석의 주요 소비 국가인 미국은 한국

19) 특히 1955년도의 대미 민간수입에 있어서 “미국은 1954년의 20.6%(1천 9백만 달러)에서 31.7%(2천 6백만 달러)로 1955년에 와서 그 비중이 꺾충 뛰었는데,” 이는 “대일교역정지에서 유인되고 있는 것”이며, “정부매각불의 대일 무역 불허도 큰 원인이 되고 있다.” 『무역연감』(1956·57), 8쪽.

20) 중석이 수출에서 차지하는 지위에 대해서는 최상오(2000), 39~40쪽 참조.

21) 최상오, 2000, 「1950년대 외환제도와 환율정책에 관한 연구」 성균관대 박사학

과 2년간의 ‘韓美重石協定’을 1952년 3월 31일에 체결하여 미국이 원하는 한 한국산 중석을 우선적으로 구매할 수 있는 권리를 가지게 되었다. 따라서 1950년대 초반 중석 수출은 대부분 미국에 대한 수출이었다. 한편 외환이 필요했던 한국정부에서도 외환을 획득하기 위해 중석 생산에 박차를 가했다. 그 결과 중석은 1950년대 제1위의 수출품이 되었다.

그런데 중석 수출은 1953년을 고비로 1954년 이후 지속적으로 감소했다. 왜냐하면 한국전쟁이 종결됨에 따라 중석의 국제수요는 급격히 감소하였고, 또한 지속적으로 중석을 비축한 미국이 1954년 3월 8일 한미중석협정의 종결을 발표하였기 때문이다.²²⁾ 대미 중석 수출 감소에 따라 <표 10>에서 보듯이 대미 수출 비중은 하락하였으며 동시에 대일 수출 비중이 증대하게 되었다. 이상에서 살펴본 바와 같이, 1950년대 재건기 한국의 무역은 주로 일본과 미국이 그 대상이었으며 따라서 전반적으로 미일 편중적 무역구조가 형성되었다고 할 수 있다.

VI. 맺음말

일제강점기 동안 한국 최고의 무역항이었던 부산항은 해방·분단 이후 미군정기 동안 그 지위를 인천항에 내어주게 되었다. 이는 무엇보다도 미군정의 대일 단절정책의 결과 무역은 주로 중국 및 홍콩을 대상으로 이루어져 이른바 ‘서해안 시대’가 열렸기 때문이었다. 그러나 당시의 원조물자를 고려한다면, 부산항의 쇠퇴는 알려진 것 보다 심한 것은 아니었다.

위 논문 41쪽.

22) 물론, 중석을 수출하여 외환을 획득하고 그로부터 재건에 필요한 물자를 수입하려고 했던 한국정부는 중석협정의 연장을 원했다.

한국전쟁으로 다른 주요 항구가 그 기능을 상실함에 따라, 한국전쟁 기간 동안 부산항은 한국 무역을 거의 독점하게 되었다. 그러나 부산항이 그 절대적 지위를 가지게 되는 데에는 '미일 편중 무역구조'가 한국전쟁 이전에 이미 형성되고 있었다는 사실을 간과해서는 안 된다. 이러한 무역구조가 형성되는 결정적요인은 바로 한국의 무역정책과 더욱이 미국의 정책이었다.

대한민국정부 수립 이후, 이승만 정부의 대일 무역 필요성과 그리고 미국의 일본 중시 동아시아 지역통합정책이 서로 맞물리면서 한일통상협정을 맺기에 이른다. 한편 미국은 한국에 계속해서 영향력을 행사하기 위해 한미원조협정을 맺게 되는데, 이 협정은 한국의 자유무역주의를 지향하며 그리고 특히 일본과의 무역 확대를 꾀하는 것으로 미국의 동아시아 지역통합전략과 그 맥락을 같이 하는 것이었다. 이러한 일련의 협정들은 한국의 주요 무역 대상국으로 일본 및 미국의 부상을 의미하는 것이며, 그 결과는 미일 편중 무역구조의 형성이었다. 따라서 한국전쟁 이전에 이미 부산항은 수출입항으로서 급부상할 수 있는 여건이 마련되고 있었다고 할 수 있다.

전후 복구의 시기인 1950년대는, 일본과 미국 사이에 다소의 변동은 있었지만, 미국과 일본을 중심으로 하는 편중적인 무역구조가 형성되었고, 어떤 의미에서는 고착되는 시기였다. 이 편중적인 무역구조로 인해 부산항은 1950년대에 제1의 무역항으로서 독보적인 지위를 유지했던 것이다.

2000년 통관을 기준으로 하면 부산항의 수출의 비중은 불과 6.6%에 불과하다. 1977년만 하더라도 41.5%였다. 부산항의 위축 원인은 여러 가지가 있을 것이다. 다른 항구의 성장, 교역대상국의 다변화, 무역상품의 변화, 부산지역 제조업의 위축 등이 원인일 것이다. 그런데 한국전쟁을 전후한 시기의 분석에서 얻을 수

있는 중요한 시사점은 어떻게든 부산항을 중심으로 수출과 수입이 진행될 수 있는 구조를 형성해야 한다는 것이다. 예를 들면 부산항에 수출품이 집중될 수 있는 수송망의 정비, 물류체계의 개선 등이 현실적인 대안이 될 수 있을 것이다.

【참고문헌】

- 經濟企劃院, 『韓國統計年鑑』, 1964.
- 公報處, 『大統領李承晚博士談話集』, 1953.
- 國會議法조사국, 『미국의 대한 원조관계자료(1948.9~1961.5)』, 1964.
- 南朝鮮過渡政府編纂, 『朝鮮統計年鑑(1943)』, 1949.
- 內務部통계국, 『대한민국통계연감』, 1960.
- 釜山稅關, 『釜山港貿易概覽』, 각 연도.
- 부산시사편찬위원회, 『釜山略史』, 1965.
- 釜山地方海運港灣廳, 『釜山港史』, 1991.
- 상공부, 『통상백서』, 1971.
- 財務部稅關局、關稅廳, 『貿易統計年報』, 각 연도.
- 朝鮮銀行調查部, 『朝鮮經濟年報』, 1948.
- , 『經濟年鑑』, 1949.
- 朝鮮通信社, 『朝鮮年鑑』, 1948
- 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府統計年鑑』, 각 연도.
- 朝鮮總督府, 『朝鮮貿易年表』, 각 연도.
- 韓國貿易協會, 『貿易年鑑』, 1950, 1951、52.
- 韓國은행조사부, 『경제연감』, 1955~1959.
- , 『경제통계연보』, 1961~1963.
- 內務部治安局, 『美軍政法令集』, 1956.
- 民議院事務處, 『美國의 對韓援助關係諸法規』, 1958.
- 김광석、L. E. 웨스트팔, 『韓國의 外換、貿易政策』, KDI, 1976.

- 김대래·정이근 편, 『한국전쟁과 부산경제: 경부성장축의 강화』, 해남, 2010.
- 김점숙, 「미군정의 민간 물자보급계획」, 『역사와 현실』 제22호, 1996.
- 배석만, “미군정기 부산항과 도시민 생활”, 『지역과 역사』 제5호, 1999.
- 釜山商工會議所 釜山經濟研究院, 『釜山經濟史』, 1989.
- 釜山直轄市史編纂委員會編, 『釜山市史(第1卷)』, 1989.
- 이대근, 『韓國貿易論 -韓國經濟, 先進化의 길-, 제2판』, 법문사, 2003.
- 장지용, 「일제강점기 부산항 무역의 전개과정」, 『항도부산』, 제29호, 2013, pp.35-63
- 丁振聲, “1950년대의 한일경제관계 -한일무역을 중심으로-”, 『한일역사공동연구보고서』 제6권, 2005.
- 朝鮮貿易協會 編, 『朝鮮貿易史』, 東洋經濟新報京城支局, 1943.
- 車喆旭, “李承晩政權期 貿易政策과 對日 民間貿易構造”, 부산대학교 박사학위논문, 2002.
- 崔相伍, “1950年代 外換制度와 換率政策에 관한 研究”, 성균관대학교, 경제학박사학위논문, 2000.
- 韓國貿易協會, 『韓國貿易史』, 1972.
- 韓國産業銀行調査部, 『韓國産業經濟十年史』, 1955.
- 李鍾元, “戰後美國の極東政策と韓國の脫植民地化”, 『近代日本と植民地』8, 岩波書店, 1993.
- 李鍾元, 『東アジア冷戦と韓米日關係』, 東京大學出版會, 1996.
- 太田修, “大韓民國樹立と日本 一 日韓通商交渉の分析を中心に”, 『朝鮮學報』 第173輯, 1999.
- P. Armstrong, A. Glyn, J. Harrison(1991), Capitalism since 1945(金秀行譯, 『1945년 이후의 자본주의』, 東亞出版社, 1993)

<부표>

항별 수출입 톤량 비중 추이 (단위: %, 천 톤)

	부 산			인 천			전 국		
	수출	수입	무역	수출	수입	무역	수출	수입	무역
1946	7.5	17.5	15.3	52.5	54.5	54.1	4.0	14.3	18.3
1947	73.4	45.0	57.7	26.0	50.3	39.4	15.4	19.1	34.5
1948	69.2	15.2	40.8	30.5	84.2	58.8	33.1	36.8	69.9
1949	43.7	8.9	22.7	42.4	88.1	70.0	68.4	104.2	172.6
1950	19.4	38.4	21.3	2.4	24.1	4.5	101.0	11.2	112.2
1951	45.6	76.6	57.4	13.8	0.0	8.6	94.7	58.2	152.9
1952	39.3	64.4	56.4	30.5	17.5	21.6	216.7	465.7	682.4
1953	45.6	67.8	65.3	14.1	10.6	11.0	142.8	1,135.4	1,278.2
1954	61.7	61.5	61.5	3.4	19.3	17.7	104.4	985.0	1,089.4
1955	49.4	48.8	48.8	5.8	25.8	24.7	89.6	1,656.6	1,746.2
1956	43.7	35.4	36.6	1.4	31.1	26.8	265.1	1,557.8	1,822.9
1957	41.4	46.1	45.7	1.6	29.5	26.8	367.9	3,407.3	3,775.2
1958	28.1	49.4	47.2	1.1	28.3	25.4	379.0	3,251.6	3,630.6

자료 : 대한민국통계연감(1960), 경제통계연보(한국은행, 1963), 부산항사, 부산통계연보, 1962참조

주 : 1) 1948~1955: 용적톤, 1956~1958: 중량톤임.

2) 원조에 의한 수입 톤량을 포함함.

3) 1956년 수입 중량톤의 합계가 자료에 따르면 3,752.0으로 되어 있는데, 이는 오류라고 판단됨. 왜냐하면 자료에 따르면, 1955, 1956, 1957년의 수입 중량톤은 각각 2,214.8, 3,752, 3,407.3인데 비해, 수입용적톤의 경우는 각각 1,656.6, 893.3, 1,250.7로 되어 있기 때문이다.

항별 무역선 입항 실적 비중 (단위 : 척, 톤, %)

	부산				인천				전국			
	기선		범선		기선		범선		기선		범선	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수
1946	95.8	99.7	42.5	36.0	4.2	0.3	54.1	38.8	24	25,144	416	11,737
1947	96.6	98.5	43.1	71.0	1.1	1.3	46.9	21.5	708	1,061,100	480	23,953
1948	60.2	64.2	0.3	0.8	37.4	35.7	97.3	96.2	123	292,155	296	6,714
1949	46.7	53.8			42.4	41.3	78.3	78.4	184	369,407	69	1,825
1950	83.5	83.7			5.0	4.4			200	339,660		
1951	68.3	72.4	57.1	20.2	4.0	6.8			429	288,359	7	529
1952	77.5	70.1	9.0	21.4	6.6	2.9	0.3	1.1	824	591,368	311	10,810
1953	67.5	58.7			6.2	10.4			1,500	1,343,173	317	10,277
1954	58.1	48.9	20.7	39.8	11.6	28.1			1,439	1,436,569	275	9,742
1955	58.5	48.1	3.9	3.9	11.2	22.7	1.6	1.3	1,495	2,403,753	129	5,373
1956	52.8	52.4			13.3	29.6			2,407	3,204,379	108	2,925

자료 : 1946~1949: 경제연감(1955, 1957)

주 : 1) 톤수는 등록톤수임.

2) 항별 무역선 입항 실적은 1956년까지 구할 수 있음(경제연감, 1957)

3) 1946년의 전국 통계는 자료에서 제시하지 않았지만, 본표에서는 제시된 무역항의 합으로 구했음.

투 고	심 사	완 료
2013.10.31	2013.11.30	2013.12.16

【국문초록】

본 연구는 한국전쟁을 전후 한 시기, 즉 해방 이후 1950년대까지의 부산항의 무역 변동을 고찰하는 것을 목적으로 한다. 일제 강점기 부산항은 최고의 무역항이었으나, 해방 직후 미군정의 대일단절 정책으로 인해 부산항은 인천항에 그 수위의 자리를 물려주게 되었다. 그런데 한국전쟁으로 인해 부산항은 다시 수위의 자리를 차지하게 되었으며, 1950년대 내내 그 지위를 유지했다. 한국전쟁 이후 1950년대 동안 부산항이 수위의 무역항 지위를 유지할 수 있었던 것은 한국전쟁이 계기가 되었지만, 무엇보다도 한국정부의 무역정책과 미국의 일본 중심 동아시아 통합전략 때문이었다. 그 결과 한국은 미일 편중무역구조가 형성되었고 이에 따라 부산항이 수위의 자리를 차지하고 유지하게 되었다. 본 연구는 한국의 국별무역구조의 변동과 그리고 한국정부의 무역정책과 미국의 동아시아 정책을 상호 연관지워 분석함으로써, 이러한 결론에 도달했다.

핵심주제어 : 한국전쟁 전후기, 부산항, 무역, 무역정책

【Abstract】

The development process about trade of Busan Harbor before and after Korean War

Jang, Ji-yong / Pusan Univ • Jung, Lee-gun /BUFS

This paper is purposed to illuminate the fluctuation of foreign trade in Busan before and after Korean War. Busan was the highest trade port in Korea at the colonial ear, but directly after liberation Incheon took over the position because of the policy of US army military government in Korea to cut off the relations with Japan. Then Busan got back the highest status after Korean War and kept up that status during 1950s. Korean War served as the momentum of this fact, but above all things the trade policy of the Korean Government and the Japan-centered unified strategy of the United States Government served as the crucial factors. As the result of these policies, the trade structure concentrated to Japan and U.S. was established in Korea, and according to the formation of this structure Busan could obtain and maintain the position as the highest trade port. This paper made this conclusion through the analysis of the fluctuation of the national trade structure of Korea and the trade policy of the Korean Government, and the east-asian policy of the US government.

Key words : before and after Korean War, Busan Harbor, Trade, Trade Policy