
1960·70년대 부산항 무역 변동

정이근 / 부경대학교 경제학과

목 차

- | | |
|------------------------|----------------------|
| I. 머리말 | III. 국별 무역구조의 변동 |
| II. 무역항으로서의 부산항의 지위 변동 | IV. 부산지역 수출실적의 변동 |
| 1. 수출입 통관실적의 변동 | V. 맺음말 |
| 2. 수출입 물동량의 변동 | 참고문헌, 국문초록, Abstract |
| 3. 통관실적과 물동량 비교 | |
| 4. 외항선의 입출항 | |

I. 머리말

1960·70년대의 한국경제는 수출지향적 공업화를 통해 고도로 성장했다. 또한 수출지향적 공업화는 수입의 확대를 동반하면서 한국무역을 크게 신장시켰다. 이러한 변화에 따라 무역항으로서의 부산항은 절대적으로 성장하게 되었다. 그렇지만 이 시기 수출지향적 공업화에 따른 비약적 경제성장과 무역의 증대는 다른 무역항의 발전도 동반했다. 이러한 변화는 무역항으로서의 부산항의 상대적 지위에 영향을 미치게 되었다.

본고는 이 시기 부산항 무역 변동을 무역항으로서의 부산항의 지위 변동과 그리고 그 변동에 영향을 미친 요인들의 분석을 통해 살펴보고자 한다. 제2절에서는 부산항의 상대적 지위 변동을 세관을 통한 통관실적, 항만을 통한 수출입 물동량, 그리고 외항

선의 입출항 규모를 통해 살펴보고자 한다. 그리고 이 시기 부산항의 상대적 지위 저하를 다른 지역의 무역항들과 비교하면서 살펴볼 것이며, 그리하여 부산항 지위의 상대적 하락에 미친 요인으로서 다른 항만의 상대적 지위 상승 요인들을 지적할 것이다. 부산항 지위 변동에 영향을 미친 다른 요인들로서, 제3절에서는 한국의 국별 무역구조의 변동을 그리고 제4절에서는 부산지역 업체들의 수출실적의 변동을 살펴볼 것이다. 맺음말에서는 이상의 논의들을 정리할 것이다.

기존의 연구들은 1960·70년대 무역항으로서의 부산항의 지위 변동을 대체로 단편적으로만 다루었다.¹⁾ 본고는 이 시기 부산항 지위 변동을 종합적으로 분석하고자 한다.

II. 무역항으로서의 부산항의 지위 변동

1. 수출입 통관실적의 변동

무역항으로서의 부산항의 지위를 나타내는 기본적인 지표로 첫째, 전국에 대한 부산지역 세관들(앞으로 종종 부산항)의 수출입 통관 비중과 둘째, 전국에 대한 부산항의 수출입 물동량 비중과 그리고 셋째, 무역 변동을 정확히 반영하는 것은 아니지만 무역항의 지위를 충분히 반영한다고 볼 수 있는 외항선 입출항 규모를 들 수 있다. 먼저, 부산/전국 수출입 통관 비중부터 살펴보도록 하자.

<표 1>은 1962년에서 1979년까지의 부산항과 전국의 수출입

1) 이에 대한 연구들로 다음을 들 수 있다. 부산상공회의소 부산경제연구원, 1989, 『부산경제사』, 부산상공회의소. 부산직할시사편찬위원회, 1990, 1991, 『부산시사 제2권, 제3권』, 부산광역시. 부산지방해운항만청, 1991, 『부산항사』, 부산지방해운항만청. 최해군, 2001, 『해양수도건설을 위한 내사랑 부산바다』, 부산광역시.

통관실적을 보여주고 있다.2) 먼저, 전국의 수출입 통관실적부터 살펴보자. 전국의 수출 통관실적은 5,481만 달러에서 143억 1,703만 달러로 261배, 수입 통관실적은 4억 2,163만 달러에서 195억 4,433만 달러로 46배, 총수출입(앞으로 종종 무역)은 71배 증가했다. 전국의 연평균 성장률은 수출, 수입, 무역 각각 40.0%, 27.6%, 30.2%였다. 이로부터 이 시기 한국무역이 비약적으로 성장했다는 사실을 알 수 있다.3)

<표 1> 수출입 통관실적의 변동 : 부산, 전국

(단위 : 천달러, %)

	부산항		전국		부산항의 비중		
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	무역
1962	34,198	240,961	54,807	421,628	62.4	57.2	57.8
1963	61,288	283,719	86,059	560,053	71.2	50.7	53.4
1964	86,166	216,490	117,952	404,253	73.1	53.6	58.0
1965	129,061	238,857	171,596	462,990	75.2	51.6	58.0
1966	166,453	348,076	237,777	714,549	70.0	48.7	54.0
1967	188,492	441,585	292,028	984,907	64.5	44.8	49.3
1968	253,426	612,251	405,543	1,453,568	62.5	42.1	46.6
1969	321,202	635,809	545,033	1,794,762	58.9	35.4	40.9
1970	411,973	687,170	707,607	1,948,575	58.2	35.3	41.4
1971	563,512	836,387	966,968	2,349,529	58.3	35.6	42.2
1972	816,877	891,896	1,498,412	2,464,790	54.5	36.2	43.1
1973	1,539,550	1,458,537	3,026,614	4,095,507	50.9	35.6	42.1
1974	1,971,871	2,178,589	4,225,233	6,720,562	46.7	32.4	37.9
1975	1,994,273	1,970,668	4,765,187	7,014,185	41.9	28.1	33.7
1976	3,086,862	2,437,641	7,370,710	8,602,340	41.9	28.3	34.6
1977	4,157,865	2,752,265	9,632,483	10,526,018	43.2	26.1	34.3
1978	4,655,022	4,090,124	12,148,425	14,488,821	38.3	28.2	32.8
1979	5,161,915	5,192,697	14,317,032	19,544,329	36.1	26.6	30.6

2) 본고의 대상시기는 1960·70년대이다. 따라서 대상년도는 1960년에서 1979년까지이다. 그런데 1960년과 1961년의 부산의 통계치는 화폐단위가 환이며, 전국의 경우는 달러이다. 부산과 전국을 서로 비교할 수가 없으므로 이 두 년도는 <표 1>에서 제외시켰다. 이에 대해서는 부산광역시, 2004, 『20세기 부산지역 경제통계의 이해와 부산경제의 변동분석』, 부산광역시, 108~109쪽 참조.

3) <표 1>의 주)에서 밝혔듯이, 이 수치들은 항공 수송을 제외한 계산값들이다.

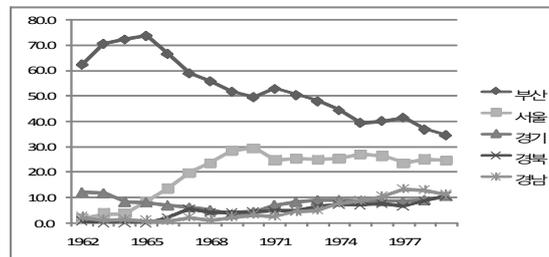
자료: 재무부, 1964, 『무역통계연보』. 재무부세관국, 1965~1969, 『무역통계연보』.
관세청, 1970~1980, 『무역통계연보』.

주: 부산항의 통관실적에는 부산세관, 우암세관, 동래세관이 포함되어 있으며 수영세관과 김해세관은 제외되었다. 전국의 통관실적에는 수영세관, 김해세관, 그리고 김포세관이 제외되었다. 항공 수송을 제외한 이유는 무역항으로서의 부산항의 지위를 정확하게 파악하기 위해서다.

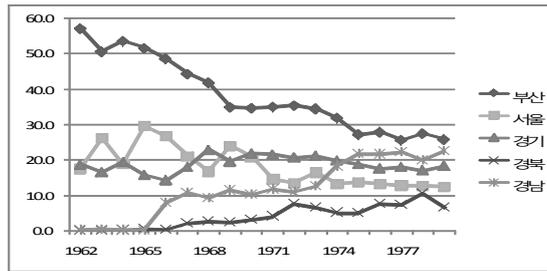
다음으로, 부산항의 수출 통관실적은 1962년 3,420만 달러에서 1979년 51억 6,192만 달러로 155배 증가하였으며, 수입은 2억 4,096만 달러에서 51억 9,270만 달러로 22배 증가하여, 무역은 38배 증가했다. 부산항 통관실적의 연평균 성장률은 수출, 수입, 무역 각각 36.1%, 21.8%, 25.2%였다. 이와 같이 부산항 무역 또한 한국무역의 성장과 나란히 급격히 성장했다. 그러나 부산항의 통관실적은 절대적으로는 성장하였으나, 전국과 비교해 보면 상대적으로 저성장 했다고 할 수 있다.

따라서 부산/전국 통관실적 비중은 점차적으로 하락했다. 부산항의 수출통관 비중은 1965년 정점인 75.2%에서 1979년에는 36.1%로 39.1%포인트 하락하였으며, 수입통관 비중은 1962년 57.2%에서 1979년 26.6%로 30.6%포인트로, 그리고 무역통관 비중은 1962년 57.8%에서 1979년 30.6%로 27.2%포인트 하락했다. 이로부터 무역항으로서의 부산항의 상대적 지위 저하를 알 수 있다.

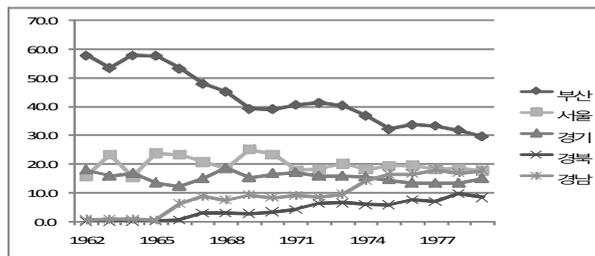
<그림 1> 지역별 수출 통관 비중 변화



<그림 2> 지역별 수입 통관 비중의 변화



<그림 3> 지역별 무역 통관 비중의 변화



자료: <표 1>과 동일.

주: 각 지역에 포함되는 세관들은 다음과 같다. 부산(부산, 우암, 동래), 서울(서울, 동부, 성남, 남서울), 경기(인천, 부평, 오산[1974년 이후 수원으로 개명], 주안), 경북(대구, 포항, 구미), 경남(울산, 마산, 창원, 삼천포, 장승포, 창원).

<그림 1>, <그림 2>, 그리고 <그림 3>은 주요 지역별 통관 비중을 보여주고 있다. 이 그림들은 또한 부산항의 상대적 지위 저하를 여실히 보여준다. 총수출입을 나타내는 <그림 3>을 보면, 부산항의 상대적 지위 하락은 특히 경남지역과 경북지역 세관들의 성장 때문이었다. 이는, 뒤에서 좀 더 언급하겠지만, 이 지역들의 수출 공업의 발달과 원자재 수입의 증대와 관련되어 있었다.

그렇지만 이 그림들은 부산항이 수출통관, 수입통관, 그리고 무역통관 모두에서 다른 지역 세관들을 훨씬 웃도는 최대의 무역항이었음을 보여준다. 1973년까지 부산항은 무역의 40% 이상

을 통관시킬 정도로 한국 최고의 무역항이었다.4)

2. 수출입 물동량의 변동

앞에서는 무역항으로서의 부산항 지위를 수출입 통관실적으로 살펴보았다. 그런데 부산항 지위 변동을 통관실적으로만 파악하는데에는 몇 가지 문제점이 있다. 무엇보다도 첫째, 다른 지역 세관들에서 통관된 수출입품들이 부산항을 통해 수출입 될 수 있기 때문이며, 둘째 통관실적은 금액으로 표시된 것이기 때문이다. 따라서 무역항으로서의 부산항 지위 변동을 파악하기 위해서는 수출입 물동량 변동 분석이 필요하다.5) 달리 말하면, 부산항 지위 변동의 보다 정확한 지표는 수출입 물동량이라고 할 수 있다.6)

<표 2> 수출입 물동량의 변동 : 부산, 전국

(단위 : 톤, %)

	부산항		전국		부산항의 비중		
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	무역
1962	340,827	1,800,428	803,126	3,699,794	42.4	48.7	47.6
1963	494,317	2,073,931	861,364	4,396,119	57.4	47.2	48.8
1964	562,718	1,860,226	1,061,046	4,162,585	53.0	44.7	46.4
1965	821,641	1,838,092	1,577,165	5,174,165	52.1	35.5	39.4

4) 그런데 통관실적은 수송실적을 그대로 반영하지 않는다. 부산항의 경우, 부산지역 세관들을 통관한 무역품들은 모두 부산항을 통해 입출하되며 여기에 다른 지역 세관들을 통관한 무역품들 중의 일부도 부산항을 통해 입출하된다. 그렇다면 부산항을 통한 무역품의 금액은 부산지역 통관금액보다도 클 것이다. 부산항을 통한 무역품 금액을 기준으로 하면, 통관기준보다도 최고의 무역항으로서의 부산항의 지위는 더욱 두드러질 것이다.

5) 당연한 말이지만, 부산항 통관실적은 부산항 물동량 수송에 비례적으로 영향을 미친다.

6) 수출입 물동량 금액에 대한 자료는 없지만, 앞에서 지적한 바와 같이 이것을 기준으로 하면 부산항의 지위는 통관기준보다도 상승한다.

1960·70년대 부산항 무역 변동 / 7

	부산항		전국		부산항의 비중		
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	무역
1966	889,097	2,729,140	1,663,184	6,772,037	53.5	40.3	42.9
1967	1,037,489	3,589,718	1,785,891	9,736,963	58.1	36.9	40.2
1968	1,369,748	3,876,900	2,253,622	13,541,697	60.8	28.6	33.2
1969	1,498,274	4,104,410	2,890,601	17,108,914	51.8	24.0	28.0
1970	1,529,084	4,179,552	3,589,328	18,695,138	42.6	22.4	25.6
1971	1,976,621	4,862,490	4,191,741	24,257,392	47.2	20.0	24.0
1972	2,776,538	5,405,696	6,010,000	24,698,832	46.2	21.9	26.6
1973	3,422,298	6,837,569	7,964,119	31,797,534	43.0	21.5	25.8
1974	3,811,182	6,577,744	8,258,404	33,829,372	46.1	19.4	24.7
1975	5,536,899	7,263,384	9,985,462	35,142,267	55.4	20.7	28.4
1976	8,424,462	8,578,790	14,310,680	41,446,675	58.9	20.7	30.5
1977	10,042,458	10,421,739	16,814,377	51,498,037	59.7	20.2	30.0
1978	9,454,414	12,899,127	16,038,737	61,843,383	58.9	20.9	28.7
1979	9,631,720	13,215,046	17,827,729	72,991,945	54.0	18.1	25.2

자료 : 1962~1966년까지의 부산 자료 : 부산지방해운항만청, 1990, 『부산항백서』, 364쪽. 1962~1966년까지의 전국 자료 : 경제기획원 조사통계국, 1971, 『한국 통계연감』. 1967~1979년까지의 부산과 전국 자료 : 항만청, 1977, 『해운항만 통계연보』 및 해운항만청, 1978, 1979, 1980, 『해운항만통계연보』.

주 : 수출입 화물에 국제여객 화물은 포함되지 않음, 삼국간 화물은 포함되지 않는다. (해운항만청, 1980, 『해운항만통계연보』, 138쪽 참조)

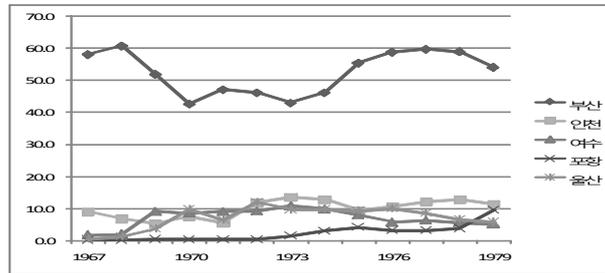
<표 2>에서 보듯이, 부산항 수출 물동량은 1962년 34만톤에서 1979년 963만톤으로 약 28.3배 증가했으며, 수입 물동량은 180만톤에서 1,322만톤으로 약 7.3배 증가하여, 무역 물량은 약 10.7배 증가했다. 이에 비해 전국 항만을 통한 수출 물량은 80만톤에서 1,783만톤으로 약 22.2배, 수입 물량은 370만톤에서 7,300만톤으로 약 19.7배 증가하였으며, 무역 물량은 약 20.2배 증가했다. 따라서 이 기간 동안, 부산항은 전국에 비해 수출 물량 증가율은 높지만 수입 물량 증가율이 낮아, 수입 물량이 수출 물량에 비해 훨씬 많으므로, 무역 총량의 증가율은 낮다.)

이러한 증가율들의 차이는 부산/전국의 수출입 물동량 비중의

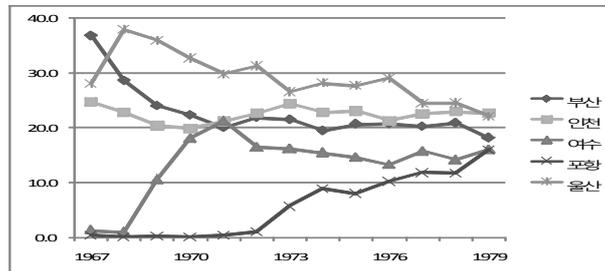
7) 1962년에서 1979년까지 수입/수출 비율의 연평균을 계산해 보면, 부산과 전국은 각각 2.4배와 4.4배였다.

변화에 반영된다. 부산/전국 비중을 보면, 수출의 경우 1962년 42.4%에서 1979년 54.0%로 증가하지만, 수입의 경우 48.7%에서 18.1%로 감소하여, 무역에서는 47.6%에서 25.2%로 감소했다. 이와 같이 1962년에서 1979년까지 부산항의 경우, 수출 물동량의 비중은 상승하지만, 수입 물동량의 비중 하락으로 무역 물동량 비중은 전반적으로 하락하였다. 통관실적과 마찬가지로 무역 물동량에 있어서도, 부산항은 무역항으로서의 상대적 지위가 하락하였음을 볼 수 있다. 그렇지만 무역 물동량 전체로 보면, <그림 6>에서 보듯이, 1969년에서 1972년 동안 울산에 수위의 자리를 빼앗기지만, 나머지 년도에서는 부산항이 수위의 자리를 차지하고 있었다.

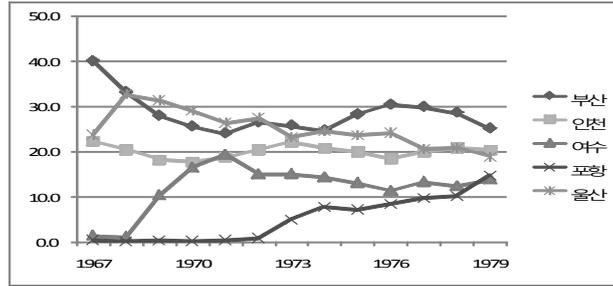
<그림 4> 주요 항만들의 수출 물동량 비중 변화



<그림 5> 수입 물동량 비중 변화



<그림 6> 주요 항만들의 무역 물동량 비중 변화



자료: 항만청, 1977, 『해운항만통계연보』. 해운항만청, 1978, 1979, 1980, 『해운항만통계연보』.

주: 여수에는 삼일항이 포함됨.

이제 무역 물동량 기준에서 부산항의 상대적 지위 하락의 이유를 살펴보자. 당연한 이야기이지만, 부산항의 상대적 지위 하락은 다른 무역항의 상대적 지위 상승 때문이었다. 먼저, 수출 물동량에 있어서는 <그림 4>에서 보듯이,⁸⁾ 부산항이 다른 무역항을 훨씬 추월하고 있었다. 특히 1973년 이후 부산항의 수출 물동량 비중이 증가하였는데, 중요한 이유들 중의 하나는 컨테이너 수송의 증대였다. 이에 대해서는 뒤에서 자세히 설명하겠다.

다음으로 수입 물동량과 관련하여 살펴보자. 1967년에서 1979년 동안 부산항 지위 하락은 무엇보다도 수입 물동량의 비중 저하에 있었다. <그림 5>에서 보듯이, 수입 물동량의 경우, 울산이 1968년 이후 수위의 자리를 차지하며, 1971년 이후는 인천이 부산을 추월하여, 1971년 이후 부산항은 수입 물동량에 있어서는 제3위의 지위로 떨어졌다. 이렇게 된 주된 이유에 대해 살펴보자.

울산이 수입 물동량에서 수위의 자리를 차지하게 되었던 것은, 전국의 주요 품목별 수입 화물 비중을 보여주는 <표 3>에서 보

8) 자료의 제약으로 주요 항만의 수출·입 물동량 비중은 1967년부터 계산되었다.

는 바와 같이, 울산이 압도적 비중을 차지하는 유류를 50% 전후로 수입하였기 때문이다. 1976년에서 1979년까지 유류 수입 비중을 보면, 울산은 각각 57.1%, 49.7%, 53.8%, 47.6%였으며, 여수는 각각 29.1%, 33.9%, 30.3%, 36.0%, 인천은 각각 11.7%, 13.9%, 12.9%, 14.1%, 그리고 부산은 각각 1.4%, 1.6%, 2.6%, 2.2%였다. 이와 같이 울산은 전국 유류 수입의 거의 50%를 차지하고 있었다. 그리고 울산의 경우, 유류 수입 물량이 울산 전체 수입 물량에서 차지하는 비중은 1976년에서 1979년까지 각각 87.9%, 85.8%, 84.8%, 그리고 81.0%였다.)

<표 3> 주요 품목별 수입 화물 비중의 변화: 전국

(단위: %, 톤)

	양곡	유류	유연탄	목재	철광석	기계류	철재	기타	합계
1967	10.9	36.8	0.9	13.7	0.0	1.1	6.6	30.0	9,736,963
1968	11.1	41.4	0.4	14.4	0.1	1.2	4.7	26.7	13,541,697
1969	13.8	45.4	0.1	12.2	0.4	1.6	6.5	20.0	17,108,914
1970	10.3	49.1	0.2	13.6	0.0	0.6	5.2	21.0	18,695,138
1971	12.1	52.2	0.2	12.7	0.1	0.4	5.0	17.3	24,257,392
1972	12.4	51.1	0.1	12.0	0.3	0.1	6.5	17.6	24,698,832
1973	10.6	46.1	0.1	13.8	0.1	0.2	8.4	20.8	31,797,534
1974	7.3	46.3	0.0	11.9	3.1	0.3	7.2	23.9	33,829,372
1975	9.6	46.6	0.1	12.5	4.4	1.9	4.9	20.0	35,142,267
1976	7.6	44.7	4.0	13.4	6.4	1.2	5.8	16.8	41,446,675
1977	7.8	42.2	3.9	13.2	6.8	1.8	7.3	16.9	51,498,037
1978	6.1	38.7	3.9	13.1	6.4	2.0	8.4	21.3	61,843,383
1979	7.7	37.6	5.1	10.1	9.8	1.3	5.6	22.6	72,991,945

자료: 1967~1969년의 자료: 항만청, 1977, 『해운항만통계연보』. 1970~1979년의 자료: 해운항만청, 1980, 『해운항만통계연보』.

여수가 대체로 4위의 수입항의 지위를 차지하는 것도 유류의 30% 전후를 수입하였기 때문이다. 여수의 경우, 유류 수입 물량

9) 1976년 이전도 이와 비슷하다고 추정된다. 1962년에 지정된 울산공업단지에 대한 석유공사의 정유공장이 1964년에 준공되었다.

이 여수 전체 수입 물량에서 차지하는 비중은 1976년에서 1979년까지 각각 97.8%, 91.0%, 82.6%, 그리고 84.5%였다.¹⁰⁾

포항의 경우, 수입 비중이 증대하여 1979년에 4위의 수입항 지위에 오르는 것은 점차 비중이 증대하는 유연탄과 철광석의 거의 대부분을 수입하였기 때문이다. 1976년에서 1979년까지 유연탄과 철광석에서 포항/전국의 수입 비중은 각각 93.2%, 98.0%, 97.8%, 98.5%, 그리고 97.8%, 98.1%, 99.6%, 99.6%였다.¹¹⁾

인천의 경우, 1971년 이후 제2의 수입항이 되며 1979년에는 제1의 수입항이 된다. 부산과 인천의 주요 품목별 수입 물동량을 나타내는 <표 4>에서 보듯이, 1976년에서 1979년까지 인천/전국 수입 비중이 높은 품목들은 양곡, 유류, 목재, 그리고 철재 등이었다. 이러한 품목들에서의 높은 수입 비중은 수도권인구의 집중과 경인공업지구의 발전에 기인했다.

이상에서 살펴본 바와 같이 부산/전국 수입 물동량 비중의 하락은 제1차 경제개발계획 이후 공업단지 중심의 공업화 전략에 따른 울산, 포항, 여수, 경인지역의 공업 발전과 이에 수반되는 원자재의 수입 증대 때문이었다.¹²⁾ 부산항의 상대적 수입 물동량 비중의 하락은 무역항으로서의 부산항의 지위 하락에 크게 영향을 미쳤다.

10) <그림 5>에서 보듯이, 1969년 여수/전국 수입 비중이 급격히 증가하는 것은 여수 산업단지에 호남정유(주) 여수공장이 1969년에 준공되어 유류 수입이 증대했기 때문이다.

11) <표 3>에서 보듯이, 1974년 이후 철광석/총화물의 비중이 크게 증가하는 것은 1973년 포항종합제철(주)의 포항제철소가 준공되었기 때문이다.

12) 외항과 연안 모두를 합한 “부산항의 화물수송량은 1962년 330만 1,000톤으로서 전국의 758만 5,000톤의 43.5%를 차지했다. 1976년에는 2,157만 5,000톤으로 15년 동안 6.5배가 늘어났지만 전국의 비중으로 보면 26.1%로 오히려 줄어들었다. 이렇게 줄어든 것은 울산·포항 등 공업항의 건설로 유류·광석 등이 그곳으로 옮겨져 갔기 때문이다.” 최해군, 2001, 『앞의 책』, 357쪽.

<표 4> 주요 품목별 수입 화물의 변동 : 부산, 인천

(단위 : 톤, %)

	부산					인천				
	양곡	유류	목재	철재	합계	양곡	유류	목재	철재	합계
1976	1,099,236	254,166	2,649,343	1,298,751	8,578,790	1,866,034	2,165,998	2,175,007	710,640	8,826,096
	35.1	1.4	47.7	53.7	20.7	59.6	11.7	39.2	29.4	21.3
1977	1,296,234	358,100	3,088,330	1,631,582	10,421,739	2,277,437	3,027,049	2,905,436	1,070,020	11,625,345
	32.2	1.6	45.4	43.6	20.2	56.6	13.9	42.7	28.6	22.6
1978	1,189,612	633,543	3,205,582	2,321,218	12,899,127	2,309,430	3,090,310	3,760,401	1,212,348	14,225,452
	31.3	2.6	39.6	44.7	20.9	60.8	12.9	46.4	23.4	23.0
1979	1,650,959	607,622	2,782,082	2,167,461	13,215,046	3,471,978	3,888,297	3,486,551	1,121,380	16,574,073
	29.4	2.2	37.6	52.7	18.1	61.8	14.1	47.1	27.2	22.7

자료 : 항만청, 1977, 『해운항만통계연보』. 해운항만청, 1978~1980, 『해운항만통계연보』.

주 : 1) 각 품목의 비중은 전국에 대한 것이다.

2) 합계의 비중은 각 무역항의 총수입 물량의 전국에 대한 비중이다.

무역항으로서의 부산항의 상대적 지위 저하와 다른 무역항의 상대적 지위 상승은 항만의 하역능력의 신장률에서도 나타난다. <표 5>에서 보듯이, 1961년에서 1979년 동안 부산의 하역능력은 3.5배 증대한데에 비해, 인천은 6.1배, 여수는 7.7배, 울산은 4.2배, 그리고 포항은 61.6배나 증대했다.¹³⁾ 하역능력에서 보면, 부산은 1976년에 인천에게 수위의 자리를 넘겨주게 되었으며 1978년에는 부산은 인천을 앞서게 되나 포항이 수위의 자리를 차지하게 되었다.¹⁴⁾

13) “1962년부터 시작된 제1,2차 경제개발 5개년 계획 사업의 결과로 급격히 증가한 수출입 화물과 1970년대 이후의 수송화물을 위한 항만시설의 확충이 본격적으로 이루어지게 되었고 …”. 부산지방해운항만청, 1991, 『앞의 책』, 443쪽.

14) <표 5>에서 보듯이, 1978년 부산의 하역능력은 두 배로 증대했다. 이는 뒤에서 볼 컨테이너 수송과 관련되어 있다. “1978년 9월 30일에 부산항 제5부두인 자성대컨테이너 부두가 개장되어 부산이 동북아 항만물류도시의 중추적인 역할을 담당하게 되었다.” 부산광역시 홈페이지(<http://www.busan.go.kr>).

<표 5> 주요 항만의 하역능력의 변동 (단위: 천톤)

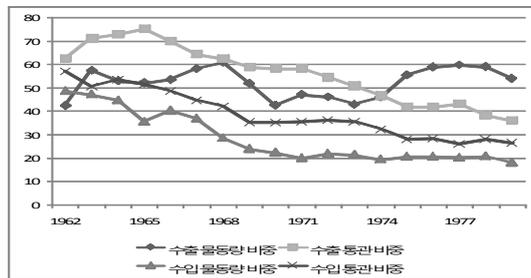
	부산	인천	여수	울산	포항	전국
1961	3,950	1,420	610		360	9,020
1966	4,990	1,420	681	500	360	14,650
1971	5,740	1,420	698	1,312	360	18,781
1975	5,740	1,420	698	1,312	360	18,781
1976	7,000	8,720	2,998	1,466	5,025	34,000
1977	7,000	8,720	2,998	1,466	10,378	41,000
1978	14,000	8,720	2,765	1,466	22,160	65,000
1979	14,000	8,720	4,722	2,100	22,160	75,000
신장률(79/61)	3.5	6.1	7.7	4.2	61.6	8.3

자료: 해운항만청, 1978, 1980, 『해운항만통계연보』.

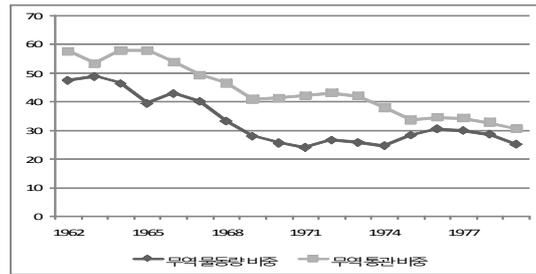
3. 통관실적과 물동량 비교

이상에서는 통관 비중과 물동량 비중을 기준으로 하여 무역항으로서의 부산항의 지위 변동을 살펴보았다. 이제 부산/전국 통관 비중과 부산/전국 물동량 비중을 비교해 보도록 하자. <그림 8>은 부산/전국 무역통관 비중과 부산/전국 무역물동량 비중을 함께 그린 그림으로, 다음의 두 가지 사실을 보여주고 있다. 첫째, 부산/전국 무역물동량 비중이 부산/전국 무역통관 비중보다 항상 낮는데, 이는 통관 비중 기준으로 아니라 물동량 기준으로 보면, 무역항으로서의 부산항 지위의 상대적 하락이 더욱 뚜렷하다는 것을 말한다.

<그림 7> 부산항의 통관-물동량 비중(수출, 수입)



<그림 8> 부산항의 통관-물동량 비중(무역)



자료: <표 1>, <표 2>와 동일.

둘째, 부산지역 세관들을 통관한 수출입품은 모두 부산항을 통해 입출하되고 그리고 다른 지역 세관들을 통관한 수출입품 중 일부가 부산항을 통해 입출하 되었다면, 무역물동량 비중이 무역통관 비중보다도 낮다는 사실은 부산항을 통해 입·출하되는 상품들은 전체로 볼 때 가격에 비해 중량이 작은 상품이었다는 것을 말한다.

그런데 <그림 7>에서 보는 바와 같이, 수출통관 비중과 수출물동량 비중의 관계와 그리고 수입통관 비중과 수입물동량 비중의 관계가 1970년대 후반에는 확연히 다르다. 이를 좀 더 자세히 살펴보자.

수입의 경우, 1962년에서 1979년까지 모든 년도에서 통관 비중이 물동량 비중보다 높다. 이것이 의미하는 바는 부산항 입하 상품들이 다른 무역항에 비해 상대적으로 가격 대비 중량이 작다는 것이다. 특히, 앞서서도 지적했듯이, 수입통관 비중에 비해 수입물동량 비중이 작은 것은 가격에 비해 중량이 큰 원자재 등이 주로 울산과 포항 등을 통해 수입되었기 때문이다.

수출의 경우, 1962년부터 1974년까지는 부산항의 통관 비중이 물동량 비중보다 높다. 이 사실은 부산항 출하 상품이 다른 무역

항에 비해 상대적으로 가격 대비 중량이 작기 때문이다. 그런데 1975년 이후는 수출물동량 비중이 수출통관 비중보다 높다. 이러한 변화의 주된 이유는 부산항을 통한 컨테이너 수출과 관련되어 있기 때문이다.

그러면 컨테이너 수송이 부산항의 수출입 물동량에 미친 영향을 살펴보자. 먼저, 컨테이너 수출에 대해 살펴보면, 전국의 컨테이너 수출물량 비중(<표 6>의 E/F)은 1968년 0.2%에서, 1974년에는 9.6%로, 1975년에는 25.2%로, 그리고 1979년에는 34.6%로 급속히 증가했다.¹⁵⁾ 이러한 컨테이너 수출 물량의 대부분은 부산항을 통해 수송되었다.¹⁶⁾ 부산항이 컨테이너 수출 수송에서 차지하는 비중(<표 6>의 A/E)은 1972년 이후 90% 이상이며, 1979년에는 98.6%로 거의 대부분을 차지하고 있다. 이에 따라 부산항의 수출물동량에 대한 컨테이너의 비중(<표 6>의 A/B)은 1968년 0.3%에서 1975년에는 43.9%로 1979년에는 63.2%로 급속히 증대했다. 따라서 부산항 수출물동량 비중의 증대는 컨테이너 수출이 거의 대부분 부산항을 통해 이루어졌기 때문이다.¹⁷⁾

15) “컨테이너선의 효율성은 재래선에 비해 하역비 절약 등 매우 강한 이점이 있”기 때문에 “1966년부터 화물의 컨테이너화가 세계적인 추세가 됨에 따라 ... [한국 정부는: 정이근] 1976년 북미 대서양 항로에 1만 9천 톤급 풀 컨테이너화를 추진 하게 되었다.” 부산지방해운항만청, 1991, 『앞의 책』, 77쪽, 81쪽.

16) “컨테이너 화물이 부산항에 본격적으로 가동한 것은 1970년이였다.” 최해군, 2001, 『앞의 책』, 357쪽. 컨테이너화가 항만 노동자에게 미친 영향을 최해군은 다음과 같이 말한다. “컨테이너 하역작업이 있기 이전은 선박에 실은 화물이 도착하면 그 화물의 하역작업에서부터 육상의 창고에 넣는 일까지 인력인 노동으로 이루어내었다. 선박에 실는 일도 마찬가지였다. ... 부산항 부두에서 이 같은 일로 낱품을 파는 부두노동자가 많을 때는 3~4,000명이나 되었다. 이 부두 노동자의 일을 기계가 대신하기 시작한 것은 1970년부터였다. ... 이 같은 기계화작업은 항만의 근대화를 앞당기는 일이라고 해도 수많은 노동자의 일거리를 앗아가는 일이었다. 생업에 관계되는 일이어서 ‘부산항 컨테이너 도입 반대’ 투쟁은 치열했다.” 최해군, 2001, 『앞의 책』, 379쪽.

17) 컨테이너 수출 및 수입의 대부분이 부산항을 통해 이루어졌던 것은 경부고속도로

이상을 정리하면, 부산지역의 수출통관 비중은 1965년 이후 지속적으로 하락하지만, 부산항의 수출물동량 비중은 1973년 이후 상승하고 있는데, 이러한 상승은 무엇보다도 컨테이너 수출물동량의 증대 때문이라고 할 수 있을 것이다.

<표 6> 컨테이너 수출 화물의 추이: 부산, 인천, 전국

(단위: 톤, %)

	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
1968	3,802	1,369,748	75.8	0.3	1,217	155,243	24.2	0.8	5,019	2,253,622	0.2
1969	12,480	1,498,274	66.7	0.8	6,229	153,829	33.3	4.0	18,709	2,890,601	0.6
1970	20,130	1,529,084	25.5	1.3	58,795	270,289	74.5	21.8	78,925	3,589,328	2.2
1971	77,913	1,976,621	88.7	3.9	9,944	232,935	11.3	4.3	87,857	4,191,741	2.1
1972	211,205	2,776,538	93.6	7.6	14,543	716,856	6.4	2.0	225,748	6,010,000	3.8
1973	409,405	3,422,298	96.7	12.0	13,891	1,083,956	3.3	1.3	423,296	7,964,119	5.3
1974	761,347	3,811,182	95.8	20.0	33,232	1,064,464	4.2	3.1	794,579	8,258,404	9.6
1975	2,433,163	5,536,899	96.7	43.9	81,801	949,375	3.3	8.6	2,514,964	9,985,462	25.2
1976	3,812,712	8,424,462	96.4	45.3	140,620	1,521,832	3.6	9.2	3,953,332	14,310,680	27.6
1977	4,699,961	10,042,458	96.5	46.8	170,511	2,057,971	3.5	8.3	4,870,472	16,814,377	29.0
1978	5,303,242	9,454,414	98.1	56.1	103,053	2,061,716	1.9	5.0	5,406,295	16,038,737	33.7
1979	6,083,793	9,631,720	98.6	63.2	87,204	2,015,736	1.4	4.3	6,170,997	17,827,729	34.6

자료: 해운항만청, 1978, 1980, 『해운항만통계연보』.

주: 1968년에서 1979년까지 컨테이너 화물은 모두 부산항과 인천항을 통해 입출입 하였다.

다음으로 컨테이너 수입 화물의 경우를 보면, <표 7>에서 보듯이 전국의 컨테이너 수입 물량 비중은 1968년 거의 0.0%에서

의 개통과 무관하지 않을 것이다. “우리나라에서도 1960년대 이후 육상 운송 기술 중 가장 두드러진 변화는 고속도로의 건설로 인한 화물의 대량, 신속 운송이다. ... 1968년 12월에 인천항과 서울을 잇는 경인고속도로에 이어 1969년 12월에 부산과 서울을 잇는 경부고속도로가 개통되어 ... 우리나라의 2대 중심지를 연결하는 간선동맥이 되었다. 이는 당시 공업 생산액의 약 80%, 연간 수출입액의 40%를 점하는 부산지역 일대의 동남해안 공업지대와 경인 공업지대를 직접 연결시킴으로써 원활한 수송의 효과를 얻으려는 목적을 갖고 있었다.” 부산지방해운항만청, 1991, 『앞의 책』, 85쪽.

1979년에는 4.6%로 증가했다. 이러한 컨테이너 수입 물량의 대부분은 컨테이너 수출과 마찬가지로 부산항을 통해 입하되었다. 부산항이 컨테이너 수입 수송에서 차지하는 비중은 1973년 이후 90% 이상이며, 1979년에는 93.8%로 거의 대부분을 차지했다. 이에 따라 부산항의 수입물동량에 대한 컨테이너의 비중은 1968년 0.1%에서 1975년에는 14.7%로, 1979년에는 23.92%로 증대했다.

부산항의 컨테이너 수입 비중은 대단히 높지만, <그림 7>에서 보듯이 부산/전국 수입 물동량 비중에는 크게 영향을 미치지 않는데, 이는 전국의 전체 수입화물에 대한 컨테이너 수입 화물의 비중이 5퍼센트에도 미치지 못할 정도로 대단히 낮기 때문이다. 그렇지만 <그림 7>이 보여주듯이 1970년대를 보면, 부산/전국 수입통관 비중은 미미하나마 하락하고 있지만 부산/전국 수입물동량 비중은 거의 변화가 없다는 것은 컨테이너 화물의 대부분이 부산항을 통해 입하되었기 때문이라고 할 수 있다.

<표 7> 컨테이너 수입 화물의 추이: 부산, 인천, 전국

(단위: 톤, %)

	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
1968	3,173	3,876,900	58.6	0.1	2,246	3,094,745	41.4	0.1	5,419	13,541,697	0.0
1969	6,400	4,104,410	24.3	0.2	19,964	3,497,948	75.7	0.6	26,364	17,108,914	0.2
1970	73,160	4,179,552	32.8	1.8	149,951	3,720,746	67.2	4.0	223,111	18,695,138	1.2
1971	86,437	4,862,490	59.5	1.8	58,773	5,139,729	40.5	1.1	145,210	24,257,392	0.6
1972	214,024	5,405,696	71.5	4.0	85,116	5,601,203	28.5	1.5	299,140	24,698,832	1.2
1973	533,106	6,837,569	90.8	7.8	54,239	7,760,578	9.2	0.7	587,345	31,797,534	1.8
1974	768,322	6,577,744	82.6	11.7	162,257	7,729,340	17.4	2.1	930,579	33,829,372	2.8
1975	1,068,361	7,263,384	92.3	14.7	89,008	8,108,336	7.7	1.1	1,157,369	35,142,267	3.3
1976	1,385,003	8,578,790	88.3	16.1	183,374	8,826,096	11.7	2.1	1,568,377	41,446,675	3.8
1977	1,952,656	10,421,739	85.8	18.7	323,550	11,625,345	14.2	2.8	2,276,206	51,498,037	4.4
1978	2,589,592	12,899,127	88.4	20.1	339,516	14,225,452	11.6	2.4	2,929,108	61,843,383	4.7
1979	3,158,657	13,215,046	93.8	23.9	209,975	16,574,073	6.2	1.3	3,368,632	72,991,945	4.6

자료: <표 4>와 동일.

컨테이너 수송과 관련하여 정리하면, <그림 8>이 보여주듯이 1970년대 부산/전국 무역통관 비중은 하락하지만 부산/전국 무역물동량 비중은 거의 담보 상태에 있었던 것은 컨테이너 수송이 거의 대부분 부산항을 통해 이루어졌기 때문이다.¹⁸⁾ 다시 말하면, 1970년 이후 본격화되는 컨테이너 화물 수송은 부산항의 지위 유지에 기여했다고 할 수 있다.¹⁹⁾ 이리하여 <그림 6>에서 보는 바와 같이, 1973년 이후 물동량 기준으로 부산항이 최대의 무역항이 될 수 있었던 주된 이유 중의 하나가 바로 이 컨테이너 수송과 관련된 것이라고 할 수 있다.

4. 외항선의 입출항

이상에서 살펴본 바와 같이, 수출입 물동량을 기준으로 하면, 무역항으로서의 부산항의 지위는 수출입통관 기준보다도 상대적으로 더 하락하였다고 할 수 있다. 또 하나 무역항으로서의 부산항의 지위를 알 수 있는 지표는, 비록 무역 변동을 정확히 나타내는 것은 아니지만, 외항선의 입출항에서 부산항이 차지하는 비중이다.

18) 이는 컨테이너 수송으로 타 지역 세관에서 통관된 물량의 일부분이 부산항을 통해 입출항되었다는 것을 의미한다. 따라서 컨테이너 수송은 부산/전국 물동량 비중을 상승시키는 역할을 했다.

19) 1980년 준공된 부산 도시고속도로는 이러한 컨테이너 수송의 증가와 관련되어 있다. 한 연구는 부산 도시고속도로 개통의 의의 하나를 다음과 같이 서술하고 있다. “번영의 길(또는 번영로: 정이근)’이라 명명된 부산 도시고속도로는 부산시는 물론 국가적인 차원에서 중요한 도로라는 사실이다. … 우리나라 남단에 위치하여 산업과 수출입의 거점인 부산항으로의 수출입 물동량의 격증과 IBRD 차관사업으로 건설되는 부산항의 시설확충은 물동량의 원활하고 신속한 수송을 전제로 하고 있다. 따라서 부두와 내륙지방으로의 도로수송 용량과 능력의 제고는 국가적인 차원에서 더욱 중요성이 강조되는 것이며 도시고속도로의 건설은 항만기능을 원근 지역과 일체화될 수 있는 효과가 있다.” 부산광역시 시사편찬위원회, 1991, 『부산 시사 제3권』, 제2장 제3절 47쪽.

<표 8> 외항선의 입출항 : 부산항, 전국

(단위 : 척, 톤)

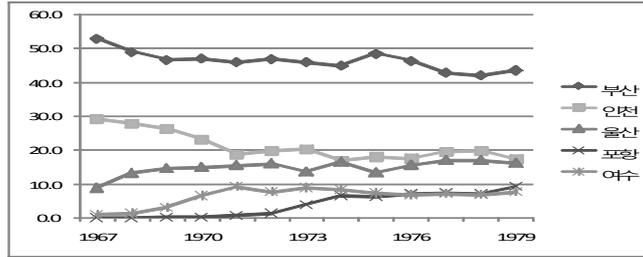
	전국				부산							
	입항		출항		입항				출항			
	척수	선박톤수	척수	선박톤수	척수	비중	선박톤수	비중	척수	비중	선박톤수	비중
1967	6,212	19,981,142	6,150	19,716,893	2,978	47.9	10,583,551	53.0	2,876	46.8	10,429,868	52.9
1968	7,351	25,652,754	7,130	25,016,918	3,606	49.1	12,601,761	49.1	3,436	48.2	12,219,414	48.8
1969	7,474	28,756,720	7,560	27,531,981	3,639	48.7	13,268,820	46.1	3,552	47.0	13,011,555	47.3
1970	8,126	29,968,383	8,210	28,972,370	3,723	45.8	13,972,107	46.6	3,694	45.0	13,763,150	47.5
1971	10,102	33,880,930	9,953	32,857,585	4,451	44.1	15,271,293	45.1	4,427	44.5	15,441,912	47.0
1972	11,621	39,286,034	11,487	38,544,573	5,175	44.5	18,598,635	47.3	5,014	43.6	17,946,209	46.6
1973	13,938	44,810,013	13,768	44,634,095	6,215	44.6	20,533,238	45.8	6,146	44.6	20,580,894	46.1
1974	15,393	47,058,272	14,560	45,500,814	7,015	45.6	20,760,173	44.1	6,690	45.9	20,881,613	45.9
1975	16,740	51,642,129	16,025	50,057,445	8,325	49.7	24,877,001	48.2	8,033	50.1	24,450,043	48.8
1976	17,489	61,760,589	16,991	60,691,266	8,723	49.9	28,471,853	46.1	8,606	50.7	28,281,030	46.6
1977	17,811	76,679,982	17,125	72,875,198	8,655	48.6	33,257,910	43.4	8,265	48.3	30,837,384	42.3
1978	18,876	86,460,548	18,636	85,160,037	8,857	46.9	36,218,450	41.9	8,837	47.4	35,970,173	42.2
1979	19,719	102,653,575	20,117	102,737,674	8,629	43.8	44,927,956	43.8	8,543	42.5	44,613,440	43.4
증가율 79/67	3.2	5.1	3.3	5.2	2.9		4.2		3.0		4.3	

자료 : 항만청, 1977, 『해운항만통계연보』. 해운항만청, 1980, 『해운항만통계연보』.

<표 8>은 1967년에서 1979년까지의 외항선 입출항 선박수와 선박톤수의 변동을 나타내고 있다. 부산항의 경우, 1967년에서 1979년 사이 외항선 입항 선박수는 2.9배, 입항 선박톤수는 4.2배, 그리고 외항선 출항 선박수는 3.0배, 출항 선박톤수는 4.3배 증가했는데, 전국의 경우는 각각 3.1배 5.1배, 3.3배, 5.2배 증가했다. 외항선의 입출항 선박수와 선박톤수에서 부산항의 지위는 상대적으로 하락하였음을 볼 수 있다.

그러나 외항선 기준으로 볼 때 부산항의 상대적 지위 하락은 앞의 두 기준보다는 작다. 또한 부산항은 외항선의 입항 및 출항 선박수와 선박톤수에 있어서 1967년에서 1979년 내내 전국에서 차지하는 비중이 40%를 상회하고 있었다. 비록 부산항은 이 기간 동안 상대적으로 그 지위가 하락하였지만, 절대적 규모에 있어서는 여전히 큰 비중을 차지하고 있었다.

<그림 9> 입출항 외항선 선박톤수의 비중: 부산, 인천, 울산, 포항, 여수



자료: <표 8>과 동일

주: 1977년 이후 여수항의 통계치에는 삼일항의 외항선 입출항 선박톤수가 포함됨.

이제 다른 항만들과 비교해 보자. 주요 무역항의 입항과 출항 선박톤수를 합한 입출항 선박톤수의 비중을 나타내는 <그림 9>에서 보듯이, 부산항은 다른 무역항에 비해 그 규모가 훨씬 크다는 사실을 알 수 있다. 실로 외항선 기준으로 보면 부산항의 지위는 한국 최고의 무역항임을 보여줄 뿐만 아니라 타 무역항을 훨씬 능가하고 있음을 보여주고 있다.

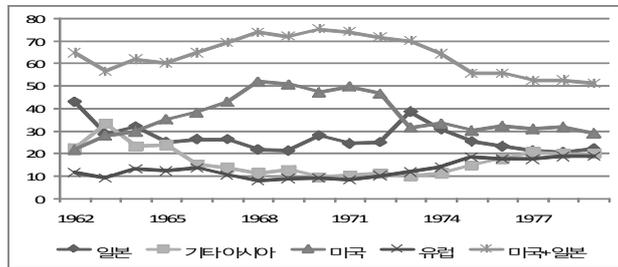
Ⅲ. 국별 무역구조의 변동

부산항의 지경학적(地經學的) 위치 또한 무역항으로서의 부산항의 지위 변동에 미친 하나의 요인이었다. 부산은 지리적으로 일본에 근접해 있으며, 미국과의 교역에 있어서도 유리하다. 따라서 한국의 미일 의존적 무역구조는 부산항의 지위에 미치는 중요한 요인이었다.

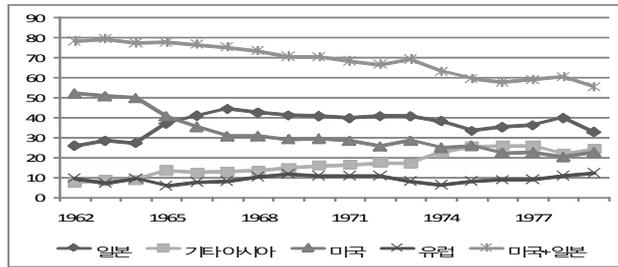
1948년 중국의 공산화와 한국전쟁을 계기로 한국은 미일편중 무역구조가 형성된다. 이러한 미일편중 무역구조의 형성은 1950년대 부산항을 한국 굴지의 무역항의 지위에 올리게 된다.²⁰⁾ 그

런데 1960년대 이후 한국 무역의 급격한 신장과 이에 따른 무역 상대국의 다변화는 이러한 미일편중 무역구조를 변화시키는데, 이는 부산항의 상대적 지위를 저하시키는 요인이었다.

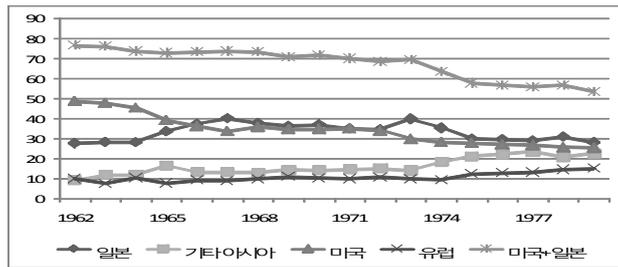
<그림 10> 국별 수출 비중의 변동



<그림 11> 국별 수입 비중의 변동



<그림 12> 국별 무역 비중의 변동



20) 이에 대해서는 다음을 참조. 정이근, 2010, 「부산의 무역과 국별 무역구조」, 김대래·정이근 편, 『한국전쟁과 부산경제』, 해남.

자료: 1962년부터 1972년까지의 통계: 재무부, 1964, 『무역통계연보』. 재무부세관국, 1965~1969, 『무역통계연보』. 관세청, 1970~1972, 『무역통계연보』. 1973부터 1979년까지의 통계: 경제기획원 조사통계국, 1973~1979, 『한국통계연감』.

주: 1973~1979년의 『한국통계연감』 자료는 『무역통계연보』를 근거로 수정한 것으로 보다 정확하다고 할 수 있다.

<그림 10>, <그림 11>, 그리고 <그림 12>은 한국의 국별(또는 대륙) 수출, 수입, 그리고 무역의 비중이 어떻게 변화되어 가는가를 보여준다. 그림들이 보여주듯이, 한국 무역 구조의 특징은, 비록 점차적으로 하락하고 있지만, 수출, 수입, 그리고 무역에서 얼마나 미국과 일본에 의존하고 있는지를 잘 보여준다. 수출, 수입, 무역에 있어서 한국의 미일 의존도가 모두 50%를 넘었다.

먼저, 한국의 미일 수출의존도의 변화부터 살펴보도록 하자. <그림 10>에서 보듯이, 한국의 미일 수출 비중은 1962년 이후 상승하여 1970년에 정점인 75.4%에 이른 다음 점점 하락하여 1979년에는 51.3%가 된다. 미일 수출 비중의 저하는 부산항의 상대적 지위 하락의 한 요인일 것이다.²¹⁾

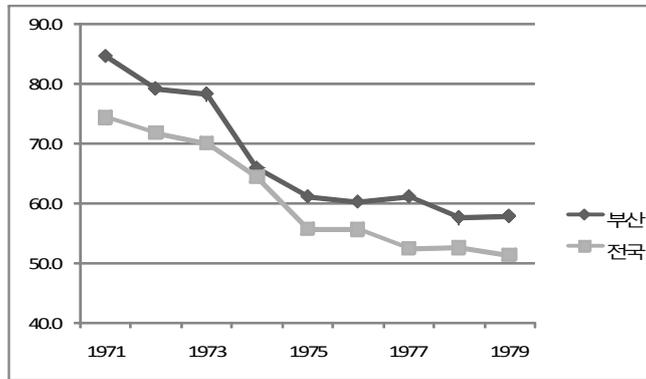
다음으로, 한국의 미일 수입 비중은 1963년 79.1%에서 계속 하락하여 1979년에는 55.4%로 하락한다. 미일 수입 비중의 하락 또한 부산항의 상대적 지위 하락의 한 요인일 것이다.

21) <그림 10>의 국별 수출구조의 변동에서 특기할 만한 사실은 1965년 이후 미국이 한국수출시장에서 수위의 자리를 차지할 뿐만 아니라, 1970년대 초반까지 한국의 미국 수출 비중이 대단히 높다는 사실이다. 이에 대해 이대근은 다음과 같이 말한다. “이를 통하여 우리는 60년대 한국의 수출드라이브정책이 주로 미국시장을 대상으로 전개되었다고 함을 또한 알 수 있다. 1960년대 섬유, 신발, 가발, 합판 등 대부분의 수출 주종 상품의 수출대상지역은 실제로 미국 한 나라를 크게 벗어나지 못하였던 것이다. 주로 미국시장에 대한 이들 경공업 소비제품 수출을 되도록 추진코자 한 것, 바로 그것이 60년대 한국 수출드라이브정책의 중심적 내용을 이루는 것이었다고도 말할 수 있다.” 이대근, 2003, 『한국무역론-한국경제, 선진화의 길-제2판』, 법문사, 168~169쪽.

종합하면, 한국의 미일 무역 비중은 1962년 76.6%를 정점으로 계속 하락하여 1979년에는 53.6%에 이른다. 이에 반해, 한국의 기타 아시아(일본 제외)로의 무역 비중은 1962년 9.3%에서 1979년에는 22.6%로 상승하며, 그리고 유럽으로의 비중은 1963년 7.7%에서 1979년에는 15.2%로 상승한다. 이러한 미일 무역의존도의 하락은 무역항으로서의 부산항 지위 하락의 중요한 한 요인이라고 할 수 있을 것이다.

1962년에서 1979년 동안, 부산지역 세관들의 국별 수출입 통관 실적과 부산항의 국별 수출입 물동량실적에 대해서는 알 수가 없다. 따라서 한국의 국별 무역구조의 변동과 부산항의 수출입 국별 통관구조(및 물동량 구조)의 변동과의 관계에 대해서는 분석할 수는 없다. 대안으로, [통계자료를 구할 수 있는] 부산지역 업체들의 국별 수출구조의 변동에 대해 살펴보도록 하자.

<그림 13> 미일 수출 비중의 변동 : 부산, 전국



자료: 부산의 통계 자료: 부산시, 1980, 『부산통계연보』. 전국의 통계 자료: <그림 12>와 동일.

<그림 13>에서 보듯이, 전국의 미일 수출 비중은 1971년

74.4%에서 1979년 51.3%로 23.1%포인트 하락하였으며, 부산은 각각 84.7%에서 57.8%로 26.9%포인트 하락하였다. 이러한 사실은, 수출 지역 다변화에 따라 미일편중 무역이 약화되어 가고 있음을 의미하며, 또한 부산이 전국에 비해 그것이 더욱 약화되고 있음을 의미한다. 그렇지만 부산지역의 미일 편중도는 전국에 비해 항상 높다. 이는 부산항의 지경학적 위치 때문일 것이다. 이와 마찬가지로 부산항의 통관실적 및 무역 물동량 또한 미일 비중이 높았을 것이다.

IV. 부산지역 수출실적의 변동

부산항의 지위 변동에 영향을 미친 또 하나의 요인으로서 부산지역 업체들의 수출실적에 대해 살펴보도록 하자. <표 9>에서 보는 바와 같이, 부산지역 업체들(앞으로 종종 부산지역)의 수출은 1962년 377만 달러에서 1979년 27억 5,484만 달러로 17년 동안 772배 증가했으며, 한국 전체의 수출은 1962년 5,481만 달러에서 150억 555만 달러로 275배 증가했다. 부산지역의 수출 증가율이 전국보다 높았다는 사실을 알 수 있다.

그런데 <표 9>에서 보듯이, 부산/전국 수출실적의 비중은 1962년 6.9%에서 계속 상승하여 1972년 29.2%로 정점에 이른 다음, 1973년부터는 하락하여 1979년에는 19.4%를 차지하게 된다. 이렇게 이유는, <표 9>의 부산과 전국의 수출 증가율에서 보듯이, 1963년부터 1972년까지는 부산이 전국에 비해 수출 증가율이 높았으며, 1973년에서 1979년까지는 부산이 전국에 비해 낮았기 때문이다.

<표 9> 부산지역 업체들의 산업구조별 수출실적 변화
(단위: 천불, %)

연도	수출실적	공산품			1차산품	실적중 부산/전국	통관중 부산/전국	실적/통관 부산	수출 증가율	
		합계	중화학제품	경공업제품					부산	전국
1962	3,777					6.9	62.4	11.0		
1963	10,615	9,765			850	12.2	70.6	17.3	181.0	58.4
1964	18,087	16,640			1,447	15.2	72.4	21.0	70.4	37.2
1965	37,492	34,491			3,001	21.4	73.7	29.0	107.3	47.1
1966	53,017	48,775			4,242	21.2	66.5	31.9	41.4	43.0
1967	75,856	69,846			6,010	23.7	58.9	40.2	43.1	27.9
1968	114,158	109,838			4,320	25.1	55.8	45.0	50.5	42.2
1969	156,722	150,146			6,576	25.2	51.6	48.7	37.3	36.7
1970	219,727	209,581			10,146	26.3	49.4	53.2	40.2	34.2
1971	309,104	299,681	39,169	260,499	9,423	29.0	52.9	54.8	40.7	27.8
1972	474,431	462,307	98,122	364,164	12,124	29.2	50.4	57.9	53.5	52.1
1973	790,878	767,578	151,845	615,713	23,300	24.5	47.9	51.2	66.7	98.6
1974	1,052,460	1,016,602	294,831	721,742	35,858	23.6	44.4	53.2	33.1	38.3
1975	1,223,023	1,165,646	199,653	965,976	57,377	24.1	39.4	61.1	16.2	13.9
1976	1,803,129	1,716,169	276,213	1,439,940	86,960	23.4	40.1	58.2	47.4	51.8
1977	2,172,054	2,060,874	361,798	1,699,058	111,180	21.6	41.5	52.1	20.5	30.2
1978	2,645,280	2,512,009	501,375	2,010,614	133,271	20.8	36.8	56.6	21.8	26.5
1979	2,914,129	2,754,844	705,520	2,049,298	159,285	19.4	34.5	56.2	10.2	18.4

자료: 부산광역시, 2004, 『20세기 부산지역 경제통계의 이해와 부산경제의 변동분석』, 부산광역시. 391쪽. <표 1>의 자료.

주: 1) 비중 계산에 있어서, 전국의 수출실적, 부산 및 전국의 통관실적에는 <표 1>과는 달리 항공 수송도 포함된다.

2) 1차산품은 수산물과 농산물을 합한 것이다.

이제 두 시기의 부산과 전국의 수출 증가율의 차이에 대해 살펴보자. 먼저, 1963년부터 1972년까지 부산의 수출 증가율이 전국보다 높았던 것은 이 기간 동안 부산의 공산품 수출 증가율이 전국보다 대체로 높았기 때문이다. 1964년에서 1972년 동안 부산의 연평균 공산품 수출 증가율은 54.8%인데 전국은 그보다 낮은 46.3%였다. 이리하여 부산/전국 공산품 수출 비중은 <표 10>에서 보는 바와 같이 1963년 20.2%에서 1971년 32.6%까지 상승했다. 이 기간 동안 부산의 공산품 수출 증가율이 높았던 것은 부산지역 제조업의 상대적 고성장 때문이었다.²²⁾

다음으로, 1973년에서 1979년까지 부산이 전국에 비해 수출 증가율이 낮았던 이유에 대해 살펴보자. 전국의 경우, 1973년에서 1979년 동안의 연평균 총수출 성장률은 39.7%인데 공산품 수출 성장률은 이보다 더 높은 40.4달러로, <표 10>에서 보는 바와 같이 총수출에 대한 공산품의 비중은 1972년 87.7%에서 1979년 90.1%로 상승했다. 이때 경공업 제품의 연평균 수출 성장률은 34.6% 그리고 중화학공업 제품은 55.4%로 공산품 수출 성장을 주도한 부문은 중화학공업이었다. 이리하여 공산품 중 중화학공업 제품의 수출 구성비가 1972년에 24.2%에서 1979년에는 42.8%에 이르게 되었다.

<표 10> 공산품의 수출 구성비의 변화: 전국, 부산

	전 국			부 산						
	공산품 수출비중	경공업	중화학	공산품 수출비중	경공업	중화학	총수출	부산/전국 비중	경공업	중화학
1962	27.0	73.3	26.7				6.9			
1963	55.7	62.2	37.8	92.0			12.2	20.2		
1964	51.6	83.1	16.9	92.0			15.2	27.1		
1965	62.3	79.1	20.9	92.0			21.4	31.6		
1966	62.4	84.8	15.6	92.0			21.2	31.2		
1967	70.0	87.9	12.1	92.1			23.7	31.2		
1968	77.3	88.5	11.5	96.2			25.1	31.2		
1969	79.0	83.4	16.6	95.8			25.2	30.5		
1970	83.6	84.5	15.5	95.4			26.3	30.0		
1971	86.0	83.6	16.4	97.0	86.9	13.1	29.0	32.6	33.9	26.0
1972	87.7	75.8	24.2	97.4	78.8	21.2	29.2	32.5	33.7	28.5
1973	88.2	72.7	27.3	97.1	80.2	19.8	24.5	27.0	29.8	19.6
1974	90.2	62.5	37.5	96.6	71.0	29.0	23.6	25.3	28.7	19.5
1975	88.3	69.6	30.4	95.3	82.9	17.1	24.1	26.0	30.9	14.6
1976	89.8	66.0	34.0	95.2	83.9	16.1	23.4	24.8	31.5	11.7
1977	87.5	62.5	37.5	94.9	82.4	17.6	21.6	23.4	30.9	11.0
1978	89.8	61.1	38.9	95.0	80.0	20.0	20.8	22.0	28.8	11.3
1979	90.1	57.2	42.8	94.5	74.4	25.6	19.4	20.3	26.4	12.2

자료 : 전국자료 : 부산광역시사편찬위원회, 1990, 『부산시사 제2권』. 부산자료 : <표 9>과 동일

22) “부산의 제조업은 1960대에 부산내로도 전국으로 보아도 가장 전성기를 누렸다. 1968년 부산의 제조업 부가가치는 전국 비중 22.3%로 최고치를 기록하였다. ... 부산의 공업은 한국경제의 절대비중에서 중요했다. ... 1970년 부산의 제조업 비중은 부산내 고용 37.3%, 부가가치 41.6%를 담당하고 있어, 전국 평균의 14.3%, 16.3%의 2.5배를 넘는 수준을 만들어 내고 있었다.” 박영구, 2005, 『현대 부산의 제조업』, 부산발전연구원 부산학연구센터, 257쪽.

이에 비해 부산의 경우 이 기간 동안 연평균 총수출 성장률은 30.8%인데 공산품 수출 성장률은 이보다 더 낮은 30.3%로, 총수출에 대한 공산품의 비중은 97.4%에서 94.5%로 하락한다. 그리고 이때 경공업 제품의 연평균 수출 성장률은 29.6% 그리고 중화학공업 제품은 37.9%였다. 이리하여 공산품 중 중화학공업 제품의 수출 구성비는 1972년에 21.2%에서 1979년에는 25.6%로 약간 상승했지만, 전국의 구성비 42.8%에 비하면 17.2%포인트 만 큼이나 낮았다.

1973년에서 1979년 동안 부산과 전국을 비교해 보면, 총수출, 공산품, 경공업, 그리고 중화학공업 수출 성장률에서 부산이 전국에 비해 모두 낮다. 이에 따라 부산/전국 비중을 보면, 총수출은 1972년 29.2%에서 1979년 19.4%로, 공산품은 32.5%에서 20.3%로, 경공업은 33.7%에서 26.4%로, 그리고 중화학공업은 28.5%에서 12.2%로 하락했다.

이상을 정리하면, 부산/전국 총수출 및 공산품 수출 비중의 하락은 공산품 수출의 상대적 저성장에 있었다. 공산품 수출 증가율에 있어서 부산이 전국에 비해 상대적으로 낮은 이유는, 전국의 중화학공업 수출의 증가율이 55.4%인데 비해, 부산의 증가율은 37.9%로 17.5%포인트 낮았기 때문이다. 결국 한국의 중화학공업화 이후, 중화학공업 분야에서 부산의 상대적 저성장이 중화학공업 제품 수출의 상대적 저성장→ 공산품 수출의 상대적 저성장→ 부산지역 수출 비중의 상대적 하락을 가져온 결정적 이유일 것이다.²³⁾

23) 부가가치 기준으로 “다른 지역이 급속히 중공업으로 개편됨에 따라 부산중공업의 전국 비중은 1969년 20.6%에서 1975년 14.6%로 후퇴하였다.” 박영구, 2005, 『앞의 책』, 256쪽. 이 수치는 <표 10>의 부산/전국 중화학공업 제품의 수출 비중과 비슷하다. “그렇다고 계속 이 같은 신장세를 보일 수는 없었다. 그것은 3차 경제개발기간으로부터 지방공단의 조성으로 공장이 분산되고 중화학공업이 타 지역에서

V. 맺음말

1960·70년대 한국은 수출지향적 공업화 전략으로 고도의 경제성장을 이루었다. 이에 따라 한국의 무역은 엄청나게 증가하게 되었으며, 마찬가지로 부산항은 무역항으로서 절대적으로 성장하게 되었다. 그렇지만 다른 지역 무역항의 성장은 부산항의 지위를 상대적으로 저하시켰다. 부산항의 지위 변동을 통관실적, 입출항 물동량, 그리고 외항선의 선박톤수를 기준으로 살펴보았는데, 세 기준 모두는 절대적 성장과 상대적 저성장을 보여주었다. 이하에서는 수출입 물동량을 중심으로 부산항의 상대적 저성장 요인들을 간단히 정리하도록 하겠다.

첫째, 제조업 중심의 고도의 경제성장에 따라 급격히 증가한 무역량은 부산항이 모두 해결할 수 있는 것은 아니었다. 그래서 공업지대와 결합된 무역항 특히, 인천, 울산, 포항, 그리고 여수는 인접한 공업지대의 발전과 아울러 성장하게 되었다. 다른 무역항의 성장으로 부산항의 무역 비중은 상대적으로 하락하지 않을 수 없었다.

둘째, 다른 무역항의 성장은 무엇보다도 가격에 비해 중량이 큰 유류 등 원자재의 수입 때문이었다.

셋째, 한국의 미일편중 무역구조는 지경학적으로 보아 부산항에 유리했다. 한국은 이러한 무역구조에서 서서히 벗어났는데, 이는 부산항의 지위를 저하시키는 요인이었다.

넷째, 1970년대 중반이후 중화학공업화에 적극적으로 편승하지 못한 부산지역 제조업체들의 상대적 저성장 때문이었다. 제조업의 상대적 저성장은 부산/전국 수출실적 비중을 하락시키는 것이었다.

형성되면서 수출산업이 공단중심의 수출로 변모해 갔기 때문이다.” 최해군, 2001, 『앞의 책』, 부산광역시, 354쪽.

이상과 같은 요인들이 상호 복합적으로 작용하여 부산항의 지위를 상대적으로 하락시켰다. 그런데 이러한 저성장 요인들로 인해 부산항의 지위는 상대적으로 하락하였지만, 부산항이 1970년대 후반 최고의 무역항의 지위를 유지할 수 있었던 것은 1970년경 이후 컨테이너 수송이 부산항을 통해 이루어졌기 때문이다.

통관실적과 외항선 기준으로 보면, 부산항은 비록 상대적으로 지위가 하락하였지만, 1960년대와 1970년대 내내 한국 최대의 무역항이었다. 물동량으로 보아도, 1970년을 전후한 약간의 시기에 울산에게 수위의 자리를 내어주지만, 부산항은 1960·70년대 한국 최대의 무역항이었다.

【참고문헌】

- 경제기획원 조사통계국, 1971~1979, 『한국통계연감』.
- 관세청, 1970~1980, 『무역통계연보』.
- 박영구, 2005, 『현대 부산의 제조업』, 219~314쪽, 부산발전연구원 부산학연구센터.
- 부산직할시사편찬위원회, 1990, 『부산시사』, 제2권, 부산직할시사편찬위원회.
- 부산직할시사편찬위원회, 1991, 『부산시사』, 제3권, 부산직할시사편찬위원회.
- 부산광역시, 2004, 『20세기 부산지역 경제통계의 이해와 부산경제의 변동분석』, 102~110쪽 및 391쪽, 부산광역시.
- 부산광역시, 홈페이지(<http://www.busan.go.kr>)
- 부산상공회의소 부산경제연구원, 1989, 『부산경제사』, 부산상공회의소.
- 부산시, 1980, 『부산통계연보』.
- 부산지방해운항만청, 1990, 『부산항백서』.

- 부산지방해운항만청, 1991, 『부산항사』, 61~89쪽, 443~453쪽, 부산지방해운항만청.
- 이대근, 2003, 『한국무역론: 한국경제, 선진화의 길(제2판)』, 140~214쪽, 법문사.
- 재무부, 1964, 『무역통계연보』.
- 재무부세관국, 1965~1969, 『무역통계연보』.
- 정이근, 2010, 「부산의 무역과 국별 무역구조」, 김대래·정이근 편, 『한국전쟁과 부산경제』, 115~153쪽, 해남.
- 최해군, 2001, 『해양수도건설을 위한 내사랑 부산바다-부산항 변천사』, 352~401쪽, 부산광역시.
- 항만청, 1977, 『해운항만통계연보』.
- 해운항만청, 1978~1980, 『해운항만통계연보』.

투 고	심 사	완 료
2014.10.31	2014.12.5	2014.12.12

【국문초록】

본고는 한국경제의 고도성장기인 1960·70년대 무역항으로서의 부산항의 지위 변동과 그리고 그 변동에 영향을 미친 요인들을 분석하는 것을 목적으로 한다. 본고에서는 부산항의 지위 변동을 세관을 통한 수출입 통관실적, 항만을 통한 수출입 물동량, 그리고 외항선의 입출항 규모의 변동을 통해 살펴본다. 세 기준 모두에서 무역항으로서의 부산항은 상대적으로 그 지위가 하락했다.

그렇지만 통관실적과 외항선 기준에서는 1960년대·1970년대 전 기간 동안 한국 최대의 무역항이었으며, 물동량 기준으로 보아도, 1970년을 전후한 약간의 시기에 울산에게 수위의 자리를 내어주었지만, 한국 최대의 무역항이었다. 부산항의 지위가 상대적으로 하락하게 되었던 이유는 다음과 같은 요인들이 상호 복합적으로 작용하였기 때문이다.

첫째, 인접한 공업지대의 발전에 따른 다른 무역항들의 성장. 둘째, 이들 무역항들의 가격 대비 중량이 큰 원자재 수입의 증대. 셋째, 미일편중 무역구조의 약화와 무역 상대국의 다변화. 넷째, 부산 지역의 중화학공업의 상대적 저성장과 이에 따른 수출실적의 상대적 저성장. 이러한 저성장 요인들로 인해 부산항의 지위는 상대적으로 하락하였지만, 이 시기 부산항이 최고의 무역항의 지위를 유지할 수 있었던 중요한 이유 중의 하나는 1970년경 이후 컨테이너 수송이 거의 대부분 부산항을 통해 이루어졌기 때문이다.

핵심주제어 : 부산항, 통관실적, 수출입 물동량, 외항선, 미일편중 무역구조, 수출실적, 컨테이너 수송

【Abstract】

**The change in the trade of Busan Port during
the 1960 · 70s**

Jung Lee-Gun / Pukyong National University

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 1960 · 70s which is the period of high growth of Korean economy. Especially, the change in the status of Busan port is searched in respects of the export-import declaration record through customs, the export-import cargo volume through the harbors, and the entry-departure magnitude of the ocean ships. In all this three standards, the status of Busan port as a trade port was fallen relatively.

Nevertheless, Busan port was the first trade port during all the 1960 · 70s in the respects of the declaration record and the entry-departure magnitude of the ocean ships. And though Ulsan port took up the first status in the short time around 1970, Busan port was the greatest port in Korea in the respect of the export-import cargo volume also. The causes through which Busan port fell relatively in the status as a trade port are as follows.

Firstly, the growth of the other trade ports because of the development of those adjacent industrial zones. Secondly, the increase in the import of the raw materials through those ports. Thirdly, the decline of the trade structure weighted towards the United States and Japan and the diversification of the trade partners. Fourthly, the relatively low growth of the heavy

chemical industry in Busan district and according to this the relatively low growth of the export record by the exporters in Busan. Though the status of Busan port was fallen relatively by those causes, Busan port had retained the first status as the trade port during the 1960·70s. The one of the important reasons of this fact was that the container shipping was performed almost the whole through Busan port after the around 1970.

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