

# 수출입 화물 특성과 무역관문의 위상에서 본 부산항의 변화, 1991~2010년\*

이 정 윤\*\*

## A Study on the Changes in Characteristics of Trade Freights and the Status as a Gateway of Busan Port between 1991 and 2010\*

Lee, Jung-Yoon\*\*

**요약** : 부산항은 개항 이래 지금까지 우리나라의 가장 중요한 무역관문 기능을 수행해 왔다. 하지만 1990년대 이후 중국의 세계경제 편입과 급속한 무역구조 변화에 따라 우리나라 무역관문체계는 큰 변화를 겪었으며 수출입 관문으로서 부산항의 위상에도 많은 변화가 있었다. 부산항은 지난 20년 동안 대일, 대미 무역에서의 역할은 상대적으로 더욱 중요해진 반면, 대중국 교역에서의 기여도는 오히려 감소하고 있다. 또한 주요 화물품목별 교역에서도 수출입 관문으로서 부산항의 경쟁력은 지속적으로 저하되는 추세이다. 이러한 현상은 수출입 공급사슬의 효율성을 제고하기 위해 무역관문간 경쟁이 심화되는 현실이 반영된 것이다. 특정 항만의 취급 화물 특성과 그 변화를 분석하는 노력은 항만을 배후지와 지향지의 핵심 연결고리로 이해했던 지리학의 연구전통에 부합하는 것이며, 오늘날 국제물류 현상의 역동적인 변화를 분석함에 있어 매우 유용한 연구방법이다.

**주요어** : 부산항, 무역관문, 수출입화물, 공급사슬, 항만경쟁력, 국제물류

**Abstract** : Busan port has played a part as the main trade gateway in Korea for several decades. However, due to the rapid integration of China into the global economy and the grand changes in global trade structures, the trade gateway system in Korea and the status of Busan port have been transformed. Busan port's role as a trade gateway toward Japan and U.S. has increased during last two decades but, in cases of China, its importance has relatively decreased. Moreover, Busan port's competitiveness has been undermined in the most part of commodity trade. These phenomena reflect the high competition among trade ports which tend to increase the effectiveness of supply chains. Based on the geographical research tradition which has understood a port as a nexus between hinterland and foreland, this study focuses the changes in characteristics of trade freights and the status as a gateway of Busan port. This approach will contribute to the understandings of dynamics in the contemporary international logistics.

**Key Words** : Busan port, trade gateway, export-import freights, supply chains, port competitiveness, international logistics.

## 1. 서론

### 1) 연구 배경 및 목적

2011년 한 해 동안 부산항에서 처리된 컨테이너 물동량은 역대 최대인 약 1,617.5만 TEU<sup>1)</sup>로 부산항은 1993년 이래 꾸준히 세계에서 한 손 안에 꼽히는 무역항으로 자리매김 하고 있다.<sup>2)</sup> 전 세계 무역항(특히, 컨테이너 항만)의 순위 기준이 물동량 처리 규모인데다 부산항에서 연간 취급된 컨테이너를 한 줄로 세우면 지구를 두 바퀴 반이

나 돌 수 있는 양이라 하니(YTN보도자료, 2011), 많은 이들이 글로벌 초대형 항만으로서 부산항의 위상과 물동량 규모에 자부심을 갖는 것은 어쩌면 자연스러운 일이라 하겠다.

부산항이 오늘날 세계적인 무역항으로 부상한 원동력은 무엇보다 한국 경제가 대외무역, 즉 수출입을 기반으로 한 성장을 거듭해 왔던 점에서 찾을 수 있다. 최근 우리나라는 세계 9번째로 연간 1조 달러 규모의 무역국 반열에 올라섰는데, 이는 처음으로 수출 1억 달러를 달성했던 1964년과 비교하면 수출은 약 4,300배, 전체 무역규모는

\* 이 연구는 부경대학교 신입교수 학술연구지원에 의해 이루어졌음 (PKS-13)

\*\* 부경대학교 국제통상학부 전임강사(Full-time Lecturer, Department of International Commerce, Pukyong National University)(geologis@pknu.ac.kr)

약 1,900배나 늘어난 것이다.<sup>3)</sup> 따라서 1960년대 이후 폭발적으로 증가한 수출입 화물이 부산항의 성장을 이끌고 또한 글로벌 항만으로서의 위상을 유지하는데 크게 공헌했던 점은 분명하다.

일반적으로 항만 물동량은 자체 배후지의 수출입 화물과 해당 항만에서 환적(T/S, transfer)되는 화물로 구성되는데, 배후지(우리나라) 경제규모를 고려할 때 부산항의 물동량 규모는 일반적인 기대치를 크게 상회하는 수준임에 틀림없다. 이는 부산항 물동량의 많은 부분이 환적화물에 의존하고 있음을 반증하는 것이며, 실제로 2011년 부산항에서 취급된 컨테이너 화물의 45.5%는 수출입이 아닌 환적화물이었다.<sup>4)</sup>

환적화물은 항만 자체 배후지의 경제력에 기초한 것이 아니기 때문에, 개별 항만 입장에서는 추가적인 부가가치를 창출할 수 있는 매력적인 대상이다. 또한 급격한 해운시장 변화에 대응하기 위해 오늘날 세계 주요 항만들은 중심항(hub port) 지위 확보와 환적화물 유치를 위해 치열한 경쟁을 벌이고 있다. 따라서 1990년대 이후 대다수의 항만 연구들은 항만 시설의 확장, 중심항 지위 확보를 위한 경쟁, (환적)물동량 증대 방안 등에 초점이 맞춰져 있다. 비슷한 시기, 우리나라에서도 ‘동북아 물류중심 국가 건설’이라는 목표 하에 대대적인 항만시설 확충과 환적화물 유치를 위한 노력이 경주되었음은 주지의 사실이다.

하지만 이러한 영향으로 인해 오늘날 특정 항만에서 취급되는 수출입 화물의 특성 및 변화를 분석한 연구는 매우 부족한 실정이다. 항만의 성장과 쇠퇴를 총 물동량의 증감이나 환적화물 유치의 관점에서만 파악했던 기존 연구들은 수출입 무역관문이자 글로벌 공급사슬(supply chain)의 핵심 결절인 항만 자체의 특성을 이해하는데 오히려 장애요인이 되고 있다.

무역항의 기본 기능은 배후지의 수출입 화물을 처리하는 것이며, 수출입 화물은 배후지와 지향지 간의 경제·교역활동이 창출해 낸 결과물이다. 따라서 점점 복잡해지는 글로벌 공급사슬에서 무역항의 공간적 의미, 즉 배후지와 지향지의 연결고리로서 항만이 지닌 고유한 특성을 밝히기 위해서는 컨테이너 TEU로 환산되는 총 물동량이나 환적화물이 아닌, 바로 항만 자체의 수출입 화물에

대한 분석이 선행되어야 한다.

이에 본 연구는 1990년대 이후 현재까지 부산항 수출입 화물의 특성과 그 변화를 분석함으로써 동북아시아의 허브 항만이 아닌, 우리나라의 최대 무역관문으로서 부산항의 위상이 변화한 과정을 살펴보는 것을 목적으로 한다. 부산항에서는 지난 20년간 어떤 화물이 주로 수출입 되었으며 그 변화 양상은 어떠한가? 부산항의 대외무역 지향지 구성에는 어떤 변화가 있었으며 또한 어느 국가와의 교역에서 비교우위가 있는가? 국가 전체의 수출입과 주요 화물품목의 교역에서 부산항이 차지하는 위상은 어떻게 변화하였는가? 그렇다면 이런 변화의 원인과 항만 관련 연구에의 시사점은 무엇인가? 이러한 질문들에 대한 대답을 구하는 것이 무역관문으로서 부산항의 특성을 밝히고 항만 연구의 공간적 함의를 찾는 출발점이 될 것이다.

## 2) 연구 동향 및 관련 논의

무역항은 글로벌 공급사슬을 구성하는 핵심 결절로서 국제물류의 이동 패턴과 변화 추이를 분석하는데 가장 적합한 연구대상이다. 특히 국제물류의 이동 주체인 수출입 화물은 대부분 항만을 경유하기 때문에, 무역경로 상에서 어느 항만(무역관문, 물류터미널)을 선택하느냐의 문제는 오늘날 공급사슬의 경쟁력과 직결되는 사안으로 인식되고 있다(Rodrigue *et al.*, 2009).

항만에 대한 지리학계의 연구를 통칭하여 항만지리학(port geography)이라고 일컫는데, 학문의 역사가 오래되었음에도 불구하고 연구 주제에 대한 학자들의 견해가 모아지기까지는 많은 시간이 소요되었다.<sup>5)</sup> 일찍이 항만지리학 연구방법론의 토대를 마련한 Weigend(1958)는 항만 연구는 물동량과 같은 항만의 독립된 현상만이 아니라 관계적 패턴의 틀에서 분석해야 한다고 밝혔고, Britton(1965) 또한 항만 자체뿐만 아니라 외부 세계와의 연결성을 중요하게 고려해야 한다고 하였으며, 항만지리학의 분석틀을 확립했던 Bird(1980)는 항만은 화물의 발생지(origin)와 도착지(destination) 간 교환의 특성에 따라 기능이 정해지는 것이라 논한 바 있다. 이처럼 지리학의 전통에서 항만 연구의 주된 관심은 항만에서 발생하는 단편적인 현상보

다는 항만 물류활동의 근본 원인인 전후방, 즉 배후지와 지향지와와의 관계를 종합적으로 이해하는데 두고 있음을 알 수 있다.

하지만 1990년대 이후 지리학의 항만연구에서 가장 중요하고 활발한 연구 주제는 '항만간 경쟁(port competition)'이었다(Kreukel and Wever, 1996). 이는 글로벌 경제의 확대와 기술발달로 인해 국제 해운시장이 급변한 것과 관계가 깊은데, 중심항이 역내 지선서비스(feeder line)를 창출하며 얻게 되는 경제적 이득에 대한 관심에서 비롯되었다. 그 결과 관련 연구 대부분은 전체 물동량 증감과 환적화물 유치를 위한 항만 간 경쟁에만 초점을 두었을 뿐, 배후지, 지향지의 연결고리로서 개별 무역항의 특성이나 해당 항만의 수출입 화물에 대한 분석은 점차 소홀하게 되었다.

2000년대 이후 공급사슬 개념이 전후방으로 연결된 경제·물류활동을 분석하는 주된 방법론으로 부상함에 따라, 과거 전후방 관계 속에서 항만을 연구했던 지리학의 연구 전통은 다시 주목받고 있다. Robinson(2002)은 글로벌 경쟁이 치열해지는 환경에서 항만이 단순히 특정 장소나 기능으로서 이해되는 것에서 벗어나 가치사슬에 연결된 하나의 주체 또는 요소로 인식해야 한다고 하였다. Lee and Rodrigue(2006)는 우리나라를 사례로 국제물류 공급사슬의 핵심 구성요소인 항만 무역관문이 차별적으로 성장하는 과정을 밝혔는데, 이러한 현상은 공급사슬 물류경쟁력을 제고하기 위해 새로운 해운네트워크가 발달하는 과정과 최근 민영화 추세와 더불어 항만이 스스로의 가치를 창출하려는 노력에 기인한 것임을 논하였다. 또한 이정운(2006)은 우리나라 주요 수출산업 공급사슬을 운송수단(항공 및 해운)별로 구분하고, 무역관문과 수출업체간의 물리적 거리가 공급사슬 경쟁력에 미치는 영향을 분석하였는데, 수출에 참여하는 주체들의 물류활동 및 관련 산업의 공간분포는 사슬 내부의 운송비를 절감시키는 방향으로 수렴하고 있음을 밝히고 있다.

이처럼 항만을 배후지와 지향지 간 경제활동의 연결고리로 이해하는 시도는 지리학의 오래된 연구전통에 부합하는 것이자, 글로벌 공급사슬의 구성요소로서 항만을 분석하는 유용한 접근방법이 될 수 있다.

### 3) 연구 방법 및 자료

중국이 세계경제에 본격적으로 편입된 1990년대 이후, 인접한 우리나라를 비롯하여 전 세계의 무역구조는 큰 변화를 겪고 있으며 따라서 무역관문(항만, 공항)을 통해 들고나는 수출입 화물의 특성(종류, 화물가치, 취급량, 교역 대상국 등)에도 많은 변화가 발생하였다.

하지만 이를 특정 항만을 대상으로 분석한 사례는 찾기 어려우며, 특히 다른 무역관문(항만, 공항)이나 공급사슬 경쟁의 관점에서 고찰한 경우는 거의 없었다. 이에 본 연구에서는 지난 20년 동안 우리나라 산업구조의 고도화, 수출입 품목의 다변화 그리고 교역 상대국(비중)의 변화가 부산항이라는 공간에서 어떻게 표출되는가를 분석하기 위해, 다음과 같은 연구방법 및 자료를 활용하였다.

첫째, 부산항 전체 수출입액 규모, 물동량(중량), 교역 대상국(지향지) 순위 및 비중의 변화를 정리하였다. 둘째, 주요 대상국(미국, 일본, 중국)과의 교역에서 부산항이 차지하는 기여도 변화를 분석하였다. 셋째, 분석 시기별로 수출입 화물 품목별 비중을 정리하고 주요 화물 품목의 부산항 처리분담률 변화 추이를 분석하였다. 넷째, 수출입 관문으로서 부산항 위상 변화를 분석하기 위해 국내 주요 무역관문의 수출입 분담률 변화 추이를 정리하고 관련 요인들을 제시하였다.

금번 연구에서는 한국무역협회에서 제공하는 항만별, 국가별, 품목별 수출입 무역통계를 가공하여 분석자료로 활용하였으며, 수출입 화물 품목의 유형은 분석기간과 스케일을 종합적으로 고려하여 해당 화물 품목의 특성을 가장 포괄적으로 나타내는 HS code<sup>6)</sup> 2단위를 기준으로 하였다.

## 2. 부산항 수출입 물동량 및 대상국의 변화

### 1) 수출입 규모·물동량 추이 및 비중 변화

개항 이래 부산항은 우리나라의 가장 중요한 해외 무역관문 기능을 수행해 왔다. 우리나라의 연간 무역규모가 1천억 달러를 상회하게 된 것은 지난 1988년부터인데, 1991년 기준 부산항이 국내

수출입 화물 특성과 무역관문의 위상에서 본 부산항의 변화, 1991~2010년

수출에서 차지하는 비중은 물동량(중량) 측면에서는 전체의 25.7%, 수출액 측면에서는 무려 64.4%를 담당하였다.<sup>7)</sup> 항만에서 취급된 화물 중량 대비 수출액 규모가 매우 큰 것은 부가가치가 상대적으로 높은 컨테이너 화물에 특화된 부산항의 특성을 잘 보여주는 것이다. 수입에서도 당시 부산항은 전체 수입화물 중량의 14.6%, 수입액의 44.4%를 차지하여 명실상부한 수위(首位) 무역관문으로서의 기능을 수행했다고 할 수 있다.

1990년대 이후 수출입 규모가 확대되고 무역구조 또한 급격히 변화함에 따라, 오랫동안 국내 최대 무역관문으로서 부산항이 누렸던 압도적인 위상은 도전에 직면하고 있다. 2010년 기준 부산항의 연간 수출 및 수입액은 1991년 대비 2.89배, 2.97배씩 늘었고 처리된 물동량(중량) 또한 수출 2.60배, 수입은 1.05배씩 늘어났으나, 같은 기간 국가 전체 무역규모는 수출 6.49배, 수입 5.21배 증가하고 물동량도 수출 3.45배, 수입은 2.36배씩 늘어났다. 그 결과 2010년 부산항이 국내 수출에서 차지하는 비중은 금액 측면에서는 전체의 28.6%, 물동량은 19.3% 수준이며, 수입 분담률은 전체 금액의 25.3%, 물동량의 6.5% 수준에 머물고 있다(표 1).

요컨대 부산항의 무역항 기능 자체는 개항 이래 지금까지 꾸준히 확대·강화되었지만, 국가 최대 수출입 관문으로서의 절대적인 위상은 오히려 다소 약화되고 있는 것으로 평가할 수 있다. 이는

부산항 수출입 기능의 성장 속도가 국가 전체의 무역 성장 속도에 미치지 못하고 있음을 의미하며, 최근 대외무역 성장의 혜택이 수위 관문인 부산항에 집중되기보다 국내 다른 항만 및 공항에 상대적으로 많이 배분되고 있음을 시사하는 것이다.

## 2) 주요 수출입 대상국 순위 및 비중 변화

우리나라 최대 무역항의 특성상 부산항은 가장 많은 국가를 수출입 지향지로 확보하고 있다. 2010년 기준 국내 주요 무역관문을 대상으로 분석한 결과, 부산항에서 연간 10,000달러 이상 무역이 발생한 대상국은 수출 220개, 수입 191개로 국내 타 공항, 항만에 비해 그 수가 가장 많은 것으로 나타났다(표 2).

특정 항만에서 수출입 대상국의 순위나 비중의 변화를 살피는 작업은 항만을 배후지와 지향지간 상호 작용의 연결고리로 이해하는 기초가 된다. 무역협회는 1991년 이래 무역관문별로 전 세계 240여국(국가는 물론 군도 및 자치령 포함)에 대한 수출입 통계를 제공하고 있는데, 지난 20년간 부산항의 수출입 대상국 순위 및 비중 변화 추이를 각각 살펴보면 다음과 같다.

### (1) 수출 대상국 순위 및 비중 변화

1991년 기준 부산항의 상위 10대 수출대상국을 살펴보면, 미국(25.1%)과 일본(17.8%)이 가

표 1. 부산항의 수출입 규모·물동량 추이 및 비중 변화(1991~2010년) (단위: 백만달러, 백만톤)

구분	1991년				1995년				2000년				2005년				2010년			
	수출액	수출 물동량	수입액	수입 물동량	수출액	수출 물동량	수입액	수입 물동량	수출액	수출 물동량	수입액	수입 물동량	수출액	수출 물동량	수입액	수입 물동량	수출액	수출 물동량	수입액	수입 물동량
부산항	46,258	12.1	36,184	30.7	64,023	16.0	54,927	23.2	68,183	21.1	45,025	22.1	87,059	25.5	69,438	27.2	133,575	31.4	107,603	32.3
전국	71,870	47.1	81,525	210.8	125,058	72.7	135,119	283.4	172,268	109.9	160,481	356.3	284,419	117.9	261,238	398.8	466,384	162.6	425,212	496.5
부산항 비중	64.4%	25.7%	44.4%	14.6%	51.2%	22.0%	40.7%	8.2%	39.6%	19.2%	28.1%	6.2%	30.6%	21.6%	26.6%	6.8%	28.6%	19.3%	25.3%	6.5%

자료: 한국무역협회 종합무역정보(<http://db.kita.net/>) 데이터를 가공.

표 2. 국내 주요 무역관문의 수출입 대상국 수(2010년)

(단위: 개국)

구분	부산항	인천공항	인천항	광양항	울산항
수출대상국 수	220	209	183	163	163
수입대상국 수	191	187	144	105	75

주: 연간 수출, 수입액이 각각 \$10,000 이상인 국가를 대상으로 함. 군도 및 자치령 국가 포함.

자료: 한국무역협회 종합무역정보(<http://db.kita.net/>) 데이터를 가공.

표 3. 부산항의 주요 수출 대상국 순위 및 비중 변화(1991~2010년) (단위: 백만달러, %)

순위	1991년						2000년						2010년					
	수출 대상국	부산항 수출액(A)	전국 수출액(B)	A/B *100	A/C *100	B/D *100	수출 대상국	부산항 수출액(A)	전국 수출액(B)	A/B *100	A/C *100	B/D *100	수출 대상국	부산항 수출액(A)	전국 수출액(B)	A/B *100	A/C *100	B/D *100
1	미국	11,605	18,559	62.5%	25.1%	25.8%	미국	13,888	37,611	36.9%	20.4%	21.8%	중국	19,195	116,838	16.4%	14.4%	25.1%
2	일본	8,249	12,356	66.8%	17.8%	17.2%	일본	8,583	20,466	41.9%	12.6%	11.9%	미국	17,003	49,816	34.1%	12.7%	10.7%
3	홍콩	3,323	4,769	69.7%	7.2%	6.6%	중국	7,825	18,455	42.4%	11.5%	10.7%	일본	13,066	28,176	46.4%	9.8%	6.0%
4	독일	2,193	3,192	68.7%	4.7%	4.4%	홍콩	4,125	10,708	38.5%	6.0%	6.2%	멕시코	5,952	8,846	67.3%	4.5%	1.9%
5	영국	1,338	1,768	75.7%	2.9%	2.5%	ID	1,964	3,504	56.1%	2.9%	2.0%	인도	4,671	11,435	40.8%	3.5%	2.5%
6	캐나다	1,312	1,673	78.4%	2.8%	2.3%	멕시코	1,599	2,391	66.9%	2.3%	1.4%	베트남	4,344	9,652	45.0%	3.3%	2.1%
7	ID	1,120	1,349	83.0%	2.4%	1.9%	독일	1,581	5,154	30.7%	2.3%	3.0%	홍콩	3,904	25,294	15.4%	2.9%	5.4%
8	NL	962	1,168	82.4%	2.1%	1.6%	영국	1,520	5,380	28.3%	2.2%	3.1%	RU	3,836	7,760	49.4%	2.9%	1.7%
9	SG	852	2,702	31.5%	1.8%	3.8%	대만	1,425	8,027	17.8%	2.1%	4.7%	대만	3,614	14,830	24.4%	2.7%	3.2%
10	프랑스	810	1,128	71.8%	1.8%	1.6%	NL	1,378	2,658	51.8%	2.0%	1.5%	ID	3,359	8,897	37.8%	2.5%	1.9%
계		31,764	48,664	65.7%	68.7%	67.7%	계	43,888	114,354	40.1%	64.4%	66.4%	계	78,944	281,544	27.8%	59.1%	60.4%
총계		46,258 (C)	71,870 (D)	64.4%	100.0%	100.0%	총계	68,183 (C)	172,268 (D)	39.6%	100.0%	100.0%	총계	133,575 (C)	466,384 (D)	28.6%	100.0%	100.0%

주: ID-인도네시아, NL-네덜란드, SG-싱가포르, RU-러시아.  
 자료: 한국무역협회 종합무역정보(http://db.kita.net/) 데이터를 가공.

장 큰 비중을 차지하였고 그 뒤를 홍콩, 독일, 영국, 캐나다, 인도네시아, 네덜란드, 싱가포르, 프랑스가 따르고 있다. 상위 10개국이 부산항 수출에서 차지하는 비중은 전체의 68.7%로 이들 국가가 같은 해 우리나라 전체 수출에서 차지하는 비중(67.7%)보다 약간 높은 수준을 보인다. 이는 주요 수출 대상국과의 교역에서 부산항이 다른 무역관문보다 상대적으로 더 많은 역할을 했음을 의미하는 것이다. 20년 전만 해도 부산항의 수출 상위 국가와 우리나라 전체의 그것에는 거의 차이가 없었으며, 수출 대상국에서 중국이 차지하는 역할은 미미하였다.

하지만 1990년대 이후 중국이 세계경제의 중심으로 점차 부상하면서 부산항의 수출대상국 순위와 비중에도 큰 변화가 발생하였다. 2000년 중국은 이미 부산항의 3대 수출대상국으로 자리잡았으며, 2010년 기준으로는 부산항은 물론 우리나라 전체의 가장 큰 수출대상국이 되었다. 지난 20년 동안 부산항 상위 10대 수출대상국의 순위 및 비중 변화를 살펴보면, 과거 유럽·북미지역 국가(미국, 독일, 영국, 네덜란드, 프랑스, 캐나다 등) 중심에서 최근에는 점차 아시아·중남미지역 국가(중국, 일본, 멕시코, 인도, 베트남, 인도네시아,

홍콩, 러시아, 대만 등) 중심으로 수출 대상국이 재편되고 있음을 알 수 있다.

부산항 수출에서 상위 10개국이 차지하는 비중은 2000년 64.4%, 2010년 59.1%로 차츰 감소하는 경향을 보이는데, 이는 특정 국가에 대한 의존도가 상대적으로 약화되면서 수출 대상국의 다변화가 진행된 결과로 볼 수 있다. 하지만 같은 시기 부산항 수출 상위국이 국내 전체 수출에서 차지하는 비중과 부산항 내 점유율을 비교해 보면, 2000년대 이후 부산항의 분담률은 전국 평균에 미치지 못하고 있음이 발견된다. 이는 주요 수출 대상국과의 교역에서 부산항이 다른 무역관문에 비해 상대적으로 역할이 축소되었음을 의미하는데, 이를 주요

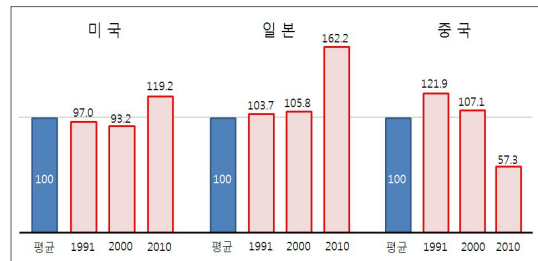


그림 1. 주요 수출 대상국 교역에서 부산항 기여도의 변화(1991·2000·2010년)

국가별로 분석한 결과는 <그림 1>과 같다.

<그림 1>은 기준연도별로 부산항이 우리나라 전체 수출에서 차지한 분담률을 각각 100으로 보았을 때, 주요 대상국별 부산항 수출 기여도의 상대적인 변화를 분석한 것이다. 연도별 지표 값이 100을 초과할 경우에는 당해 연도 대상국 수출에서 부산항의 역할이 평균 이상임을 뜻하는 반면, 지표 값이 100 미만인 경우에는 특정 국가에 대한 수출에서 부산항 보다 국내 다른 무역관문(항만 또는 공항)의 역할이 상대적으로 더 컸음을 의미하는 것이다.<sup>8)</sup>

분석 결과, 시간이 지날수록 부산항은 대미, 특히 대일 수출에서의 역할이 커지고 있으나 대중국 수출에서 차지하는 기여도는 초기와는 달리 최근에 크게 감소하는 추세로 나타나고 있다. 이정운(2006; 2008)은 공급사슬 경쟁력이 강조되는 국제물류 현실에서 수출입 화주나 운송업자는 운송비가 저렴하고 운송시간을 단축할 수 있는 무역관문을 선택하는 경향이 있으며<sup>9)</sup> 또한 항만, 공항의 민영화 추세에 따라 개별 무역관문은 수익증대를 위해 보다 많은 물동량을 유치하려고 치열한 경쟁을 하고 있음을 밝힌 바 있다. 이러한 변화는 우리나라 무역구조가 근본적으로 전환(trade reorientation)되

는 오늘날 항만의 물동량 증감을 예측하고 향후 발전방향을 모색하는데 많은 시사점을 주고 있다.

(2) 수입 대상국 순위 및 비중 변화

지난 20년 동안 우리나라 전체 교역에서 수출에 비해 수입구조 변화는 미미한 편이었다. 따라서 부산항의 수입 대상국 순위 및 비중 변화 또한 수출에 비해서는 그 변화 폭이 크지 않은 것으로 나타나고 있다. 1991년 부산항의 상위 10대 수입 대상국을 살펴보면 일본(34.0%)과 미국(21.2%)의 비중이 압도적으로 높은 가운데 그 뒤를 독일, 중국, 호주, 대만, 영국, 이탈리아, 프랑스, 캐나다가 따르고 있다. 상위 10개국에 부산항 전체 수입에서 차지하는 비중은 약 51.0%로 해당 국가들이 같은 해 국내 수입에서 차지하는 비중(71.1%)보다 상당히 낮은 수준이다. 이는 이들 국가에서 수입된 화물이 부산항이 아닌 국내 다른 무역관문을 많이 이용하였으며 또한 화물의 상당수는 컨테이너가 아닌 형태로 수입되었음을 의미한다.

수입 대상국 순위 및 비중 변화에서 특이한 점은 중국이 이미 20년 전부터 우리나라 및 부산항의 주요 수입국이었던 점이다. 물론 1990년대 이후 대외교역에서 중국의 역할이 점차 증대되면

표 4. 부산항의 주요 수입 대상국 순위 및 비중 변화(1991~2010년) (단위: 백만달러, %)

순위	1991년						2000년						2010년					
	수입 대상국	부산항 수입액(A)	전국 수입액(B)	A/B *100	A/C *100	B/D *100	수입 대상국	부산항 수입액(A)	전국 수입액(B)	A/B *100	A/C *100	B/D *100	수입 대상국	부산항 수입액(A)	전국 수입액(B)	A/B *100	A/C *100	B/D *100
1	일본	12,308	21,120	58.3%	34.0%	25.9%	일본	13,455	31,828	42.3%	29.9%	19.8%	일본	30,956	64,296	48.1%	28.8%	15.1%
2	미국	7,676	18,894	40.6%	21.2%	23.2%	미국	8,076	29,242	27.6%	17.9%	18.2%	중국	19,363	71,574	27.1%	18.0%	16.8%
3	독일	2,808	3,698	75.9%	7.8%	4.5%	중국	5,677	12,799	44.4%	12.6%	8.0%	미국	12,875	40,403	31.9%	12.0%	9.5%
4	중국	1,623	3,441	47.2%	4.5%	4.2%	독일	2,470	4,625	53.4%	5.5%	2.9%	독일	6,199	14,305	43.3%	5.8%	3.4%
5	호주	1,166	3,009	38.8%	3.2%	3.7%	호주	1,589	5,959	26.7%	3.5%	3.7%	칠레	2,612	4,221	61.9%	2.4%	1.0%
6	대만	974	1,515	64.3%	2.7%	1.9%	대만	1,219	4,701	25.9%	2.7%	2.9%	호주	2,504	20,456	12.2%	2.3%	4.8%
7	영국	974	1,559	62.5%	2.7%	1.9%	영국	1,110	2,576	43.1%	2.5%	1.6%	NO	2,179	3,673	59.3%	2.0%	0.9%
8	IT	949	1,431	66.3%	2.6%	1.8%	프랑스	839	2,244	37.4%	1.9%	1.4%	프랑스	2,157	4,283	50.4%	2.0%	1.0%
9	프랑스	746	1,422	52.5%	2.1%	1.7%	RU	765	2,058	37.2%	1.7%	1.3%	대만	1,874	13,647	13.7%	1.7%	3.2%
10	캐나다	460	1,907	24.1%	1.3%	2.3%	IT	749	1,638	45.7%	1.7%	1.0%	IT	1,681	3,723	45.2%	1.6%	0.9%
계		29,684	57,996	51.0%	82.0%	71.1%	계	35,949	97,670	37.0%	79.8%	60.9%	계	82,400	240,581	37.0%	76.6%	56.6%
총계		36,184 (C)	81,525 (D)	44.4%	100.0%	100.0%	총계	45,025 (C)	160,481 (D)	28.1%	100.0%	100.0%	총계	107,603 (C)	425,212 (D)	25.3%	100.0%	100.0%

주: IT-이탈리아, RU-러시아, NO-노르웨이.

자료: 한국무역협회 종합무역정보(http://db.kita.net/) 데이터를 가공.

서 수입 대상국에서 중국이 차지하는 순위와 비중은 더욱 커지고 있다. 수출에 비해 주요 수입국의 순위 및 비중 변화는 크게 나타나지 않는데, 다만 최근 FTA의 영향으로 칠레가 부산항의 5대 수입국으로 부상한 것은 주목할 만한 점이다(표 4).

한편, 상위 10대 수입국 교역에서 부산항이 담당하는 비율은 꾸준히 전국 평균을 하회한다. 부산항의 10대 수입국이 우리나라 전체 수입에서 차지하는 비중은 1991년의 71.1%에서 2000년 60.9%, 2010년 56.6%로 점차 감소하고 있는데, 이 역시 특정 국가에 대한 수입의존도 약화와 교역 대상국 다변화가 진행된 것으로 해석할 수 있다. 하지만 같은 기간 주요 수입국 교역에서 부산항이 담당하는 비중은 2000년대 이후 37.0% 수준으로 급감하였으며, 국가 전체 수입에서 부산항이 차지하는 역할도 2000년 28.1%, 2010년에는 25.3% 수준으로 떨어지고 있다. 이는 주요 수입 대상국 교역에서 부산항이 다른 무역관문에 비해 상대적 역할이 축소되었음을 의미하는데 이를 주요 국가별로 분석한 결과는 다음과 같다(그림 2).

<그림 2>는 수출에서와 마찬가지로 각 기준연도에 부산항이 국내 전체 수입에서 차지하는 분담률을 100으로 보았을 때, 주요 수입국 교역에서 부산항이 차지하는 기여도의 변화를 분석한 것이다. 분석 결과, 부산항은 시간이 지날수록 대미, 특히 대일 수입에서의 역할은 더욱 커지는 반면, 대중국 수입의 기여도는 1990년대는 큰 폭으로 증가하다가 2000년대 이후에는 오히려 크게 감소하는 특징을 보이고 있다.

수출과 수입 모두에서 동향 방향(east bound)의 국가(일본, 미국)와의 교역에서는 시간이 지날

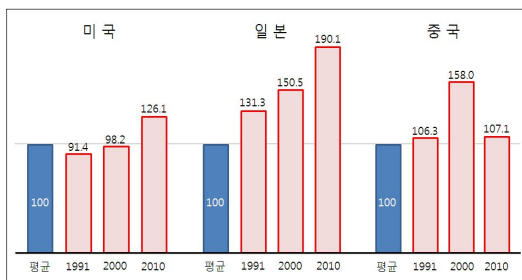


그림 2. 주요 수입 대상국 교역에서 부산항 기여도의 변화(1991·2000·2010년)

수록 상대적인 우세를 보이는 반면, 최근 우리나라 대외무역에서 가장 큰 비중을 차지하는 서쪽 방향(west bound) 대중국 교역에서 부산항의 기여도가 급속히 저하되고 있는 사실에 주목할 필요가 있다. 이는 선행연구에서 밝힌 바와 같이 특정 항만의 교역 대상국, 즉 지향지가 어느 방향이나에 따라 글로벌 공급사슬의 경쟁력에 차이가 발생하고 있음을 보여주는 또 다른 증거가 될 수 있는데, 여기에 대해서는 향후 보다 다양한 실증연구가 뒤따라야 될 것으로 판단된다.<sup>10)</sup>

### 3. 부산항 수출입 화물품목 구성과 품목별 교역 분담율의 변화

#### 1) 부산항 수출입 화물품목 비중 변화

부산항 수출입 화물의 품목별 비중 변화는 기본적으로 우리나라 전체 산업·무역구조 변화 양상과 그 궤를 같이한다. 이는 한 나라의 가장 큰 무역관문에서 일반적으로 나타나는 특징이라 볼 수 있다. 부산항이 우리나라 무역의 절대적인 부분을 담당하던 1990년대 초반 하더라도 부산항 수출입 화물 품목구성과 비중은 전체 수출입 패턴과 거의 일치하였으나, 오늘날 전체 수출입 화물의 구성 비중과 부산항의 그것 간에는 적지 않은 차이가 발견되고 있다. 이러한 양상은 수입보다 수출 부문에서 보다 두드러지는데 이를 나누어 살펴보면 다음과 같다.

##### (1) 수출화물 품목 구성 및 비중 변화

1991년을 기준으로 부산항의 10대 수출품목은 전기·전자(85), 기계류(84), 신발·모자·의류·섬유·가죽제품(64, 62, 61, 55, 54, 42) 그리고 플라스틱(39) 및 철강제품(73) 등으로 구성되어 있다.<sup>11)</sup> 당시 상위 10대 품목이 부산항 전체 수출에서 차지하는 비중은 약 69.8%로, 동일 품목의 국가 전체 수출 점유율(59.9%)을 약 1.17배 초과하고 있는데, 이는 해당 화물품목의 수출에서 부산항의 비교우위가 다소 높았음을 의미한다(표 5).

이를 품목별로 살펴보면 시기별로 부산항이 상대적으로 어떤 품목의 수출에 특화되어 있는지 알 수 있다. 부산항 수출화물의 품목별 비중을 해당

표 5. 부산항의 주요 수출화물 품목 구성 및 비중 변화(1991~2010년) (단위: 백만달러, %)

순위	1991년				1995년				2000년				2005년				2010년			
	품목	부산항 수출액	부산항 비중	국내수출 전체비중	품목	부산항 수출액	부산항 비중	국내수출 전체비중	품목	부산항 수출액	부산항 비중	국내수출 전체비중	품목	부산항 수출액	부산항 비중	국내수출 전체비중	품목	부산항 수출액	부산항 비중	국내수출 전체비중
1	85	10,318	22.3%	23.3%	85	13,858	21.6%	30.4%	85	13,976	20.5%	26.9%	84	16,653	19.1%	28.3%	84	23,206	17.4%	11.2%
2	84	4,118	8.9%	8.4%	84	8,657	13.5%	9.9%	84	13,527	19.8%	17.3%	85	15,912	18.3%	13.6%	85	19,475	14.6%	23.8%
3	64	3,716	8.0%	5.3%	54	5,849	9.1%	4.9%	39	4,685	6.9%	4.2%	39	8,165	9.4%	5.0%	87	14,873	11.1%	11.5%
4	54	3,021	6.5%	4.4%	39	4,103	6.4%	4.1%	54	4,360	6.4%	2.8%	87	7,769	8.9%	13.2%	39	11,878	8.9%	5.1%
5	62	2,431	5.3%	4.3%	55	2,135	3.3%	1.8%	87	2,163	3.2%	8.9%	72	3,239	3.7%	4.5%	90	11,415	8.5%	8.1%
6	61	2,228	4.8%	3.5%	61	1,976	3.1%	1.8%	60	2,040	3.0%	1.5%	54	2,753	3.2%	1.1%	72	6,276	4.7%	4.7%
7	42	2,186	4.7%	3.8%	73	1,918	3.0%	2.6%	61	1,881	2.8%	1.4%	73	2,691	3.1%	1.6%	73	4,355	3.3%	1.6%
8	39	1,747	3.8%	2.6%	40	1,639	2.6%	1.3%	73	1,588	2.3%	1.4%	40	2,476	2.8%	1.3%	40	3,977	3.0%	1.4%
9	55	1,324	2.9%	1.9%	62	1,496	2.3%	1.7%	40	1,579	2.3%	1.2%	90	2,460	2.8%	4.2%	60	2,882	2.2%	0.8%
10	73	1,205	2.6%	2.4%	64	1,425	2.2%	1.2%	72	1,524	2.2%	3.5%	60	1,874	2.2%	0.9%	29	2,752	2.1%	3.6%
계		32,294	69.8%	59.9%	계	43,056	67.1%	59.7%	계	47,323	69.4%	69.1%	계	63,992	73.5%	73.7%	계	101,089	75.8%	71.8%
총계		46,258	100.0%	100.0%	총계	64,023	100.0%	100.0%	총계	68,183	100.0%	100.0%	총계	87,059	100.0%	100.0%	총계	133,575	100.0%	100.0%

자료: 한국무역협회 종합무역정보(http://db.kita.net/) 데이터를 가공.

품목의 전체 수출 비중과 비교하면 당시 부산항은 다른 관문에 비해 신발·모자·의류·섬유·가죽·플라스틱제품의 수출에 특화된 반면, 전기·전자, 기계류 및 철강제품 등은 평균에 미치지 못하는 것으로 나타난다.<sup>12)</sup> 이는 당시 주력 수출산업(신발·섬유 등)이 부산 및 영남지역에 특화되었던 사실과 컨테이너 전문 항만인 부산항의 특성상 항공 또는 벌크화물 형태로 운반될 개연성이 있는 전기·전자, 기계, 철강제품 수출에서는 상대적인 강점을 발휘하기 어려웠기 때문으로 해석할 수 있다.

1990년대 중반을 지나 2000년대로 들어서면 수출 산업구조의 급격한 재편에 따라 부산항 상위 수출품목의 구성 및 비중에도 큰 변화가 발생한다. 2000년대 이후 부산항 상위 수출품목에서 전통적인 노동집약 산업인 신발·모자·의류·섬유·가죽제품 등은 자취를 감추고 그 자리를 자동차(87), 광학·정밀기기(90), 유기화학품(29) 등이 대체하고 있음을 알 수 있다. 상위 10대 품목이 부산항 전체 수출에서 차지하는 비중도 시간이 지날수록 더욱 커지는 패턴을 보이는데, 1991년 부산항 전체 수출 비중의 69.8% 차지하던 10대 품목의 점유율은 2010년에는 무려 75.8%에 달하고 있다. 이는 부산항의 수출이 시간이 지날수록 특정 소수 품목에 의존하는 비중이 높아지고 있음을 의

미하는 것이다. 한편 2010년 기준 부산항 10대 수출 품목의 점유율은 동일 품목의 전체 수출 점유율(71.8%)의 약 1.06배로 나타나는데, 이는 약 1.17배 수준이던 20년 전에 비해 관문으로서의 비교우위가 다소 약해진 현실을 반영한 것이다.

2010년도 부산항 품목별 수출 특화 정도를 살펴보면 기계류, 플라스틱, 철강제품, 고무제품, 메리야스 및 뜨개질편물 등이 국내 타 무역관문에 비해 상대적 수출비중이 높은 반면, 다른 품목의 수출에서는 비교우위를 점하지 못하는 것으로 분석되었다. 특히 국내 최대 수출품목인 전기·전자 제품 수출에서 부산항의 분담률은 해당 품목의 전체 수출비중과 비교할 때 약 61.3% 수준에 그치는 것으로 나타났다.<sup>13)</sup> 이것은 1991년의 95.7%와 비교하였을 때 그 점유율이 현저하게 감소한 것인데, 이러한 현상은 과거 항만(해운) 수출 비중이 상대적으로 높던 전기·전자 제품이 최근 고부가가치 화물 중심으로 재편됨에 따라 공항(항공) 수출은 빠르게 증가하는 대신 항만 수출 비중이 정체되는 현실과 같은 맥락에서 이해할 수 있다.<sup>14)</sup>

(2) 수입화물 품목 구성 및 비중 변화

수출화물 구성 및 비율 변화에 비해 부산항의 수입화물 품목의 그것은 상대적으로 그 폭이 작은



표 6. 부산항의 주요 수입화물 품목구성 및 비중 변화(1991~2010년) (단위: 백만달러, %)

순위	1991년				1995년				2000년				2005년				2010년			
	품목	부산항 수입액	부산항 비중	국내수입 전체비중	품목	부산항 수입액	부산항 비중	국내수입 전체비중	품목	부산항 수입액	부산항 비중	국내수입 전체비중	품목	부산항 수입액	부산항 비중	국내수입 전체비중	품목	부산항 수입액	부산항 비중	국내수입 전체비중
1	84	9,535	26.4%	18.0%	84	13,978	25.4%	17.6%	84	9,193	20.4%	13.0%	84	14,054	20.2%	10.7%	84	21,964	20.4%	11.2%
2	85	2,926	8.1%	12.6%	85	4,611	8.4%	14.3%	85	4,500	10.0%	22.1%	85	5,947	8.6%	18.7%	85	7,750	7.2%	14.8%
3	72	1,605	4.4%	5.8%	72	2,255	4.1%	5.1%	39	2,078	4.6%	1.7%	72	4,241	6.1%	6.3%	39	7,450	6.9%	2.3%
4	29	1,534	4.2%	4.4%	76	2,131	3.9%	1.7%	29	1,884	4.2%	3.1%	39	3,909	5.6%	2.1%	72	6,426	6.0%	5.8%
5	39	1,383	3.8%	1.9%	39	2,102	3.8%	1.8%	72	1,695	3.8%	3.7%	90	3,388	4.9%	4.9%	90	4,539	4.2%	3.5%
6	52	1,309	3.6%	1.7%	29	2,017	3.7%	4.1%	76	1,545	3.4%	1.3%	87	2,634	3.8%	1.6%	74	4,464	4.1%	1.4%
7	41	1,059	2.9%	1.9%	74	1,646	3.0%	1.6%	90	1,261	2.8%	4.2%	29	2,405	3.5%	3.2%	29	3,633	3.4%	2.9%
8	76	959	2.7%	1.4%	87	1,446	2.6%	1.5%	87	1,242	2.8%	1.0%	74	2,380	3.4%	1.3%	73	3,433	3.2%	1.6%
9	87	938	2.6%	1.6%	52	1,437	2.6%	1.1%	74	1,096	2.4%	1.1%	73	1,678	2.4%	1.0%	28	3,232	3.0%	1.2%
10	90	883	2.4%	3.4%	41	1,170	2.1%	1.1%	52	1,090	2.4%	0.8%	76	1,640	2.4%	1.4%	87	3,208	3.0%	1.9%
계		22,131	61.1%	52.7%	계	32,793	59.6%	49.9%	계	25,584	56.8%	52.0%	계	42,276	60.9%	51.2%	계	66,099	61.4%	46.6%
총계		36,184	100.0%	100.0%	총계	54,927	100.0%	100.0%	총계	45,025	100.0%	100.0%	총계	69,438	100.0%	100.0%	총계	107,603	100.0%	100.0%

자료: 한국무역협회 종합무역정보(<http://db.kita.net/>) 데이터를 가공.

편이다. 1991년 기준 부산항 상위 10대 수입 품목은 기계류, 전기·전자, 철강, 유기화학, 플라스틱, 면(52), 원피·가죽(41), 알루미늄(76), 자동차, 광학정밀기기 순인데 1990년대 중반을 지나 2000년대에 이르러도 수입 주력 품목의 구성에는 큰 변화를 보이지 않는다. 다만, 수출 및 내수산업 고도화에 따라 최근 수입 상위 품목에는 면, 원피·가죽제품 대신 동(72)과 무기화학품(금속류, 희토류 등 포함)(28) 등이 새롭게 등장하여 눈길을 끈다(표 6).

화물 품목별 수입 특화정도를 살펴보면 1991년에는 면, 플라스틱, 알루미늄, 자동차, 기계류, 원피·가죽제품 등이 부산항을 이용하는 비중이 높은 반면, 전기·전자, 광학·정밀기기 등의 고부가가치 화물과 철강과 같은 벌크형태 화물의 수입에서는 비교우위가 낮은 것으로 나타났다. 이러한 현상은 최근에도 확인되는데, 2010년 수입 상위 10대 품목 중 대부분의 품목에서 부산항에 대한 집중도가 높게 나타난 반면 전기·전자제품은 해당 품목의 전국 수입 비중 평균과 비교하였을 때 부산항의 비중이 매우 낮은 수준에 머물고 있다.

## 2) 주요 수출입 품목의 부산항 처리 비중 변화

### (1) 수출 품목의 처리 비중 변화

지난 20년간 국가 전체 수출입 교역구조 변화에 따라 부산항의 수출입 품목 구성 및 비율에도 큰 변화가 있음을 알 수 있었다. 이를 주요 화물 품목을 대상으로 분석하면 부산항이 국내 수출입에서 차지하고 있는 위상의 변화를 보다 세밀하게 밝힐 수 있다.

급속한 산업구조 재편과 함께 1990년대 이후 부산항의 상위 수출 품목구성과 비중에는 큰 변화가 있었지만 전기·전자(85), 기계류(84), 자동차(87), 광학·정밀기기(90), 플라스틱제품(39), 철강(72) 등은 지속적으로 많이 수출된 품목으로 꼽을 수 있다.<sup>15)</sup> 이들 6개 품목이 전체 수출에서 차지하는 비중은 1991년에는 46.5%(부산항 수출의 38.5%) 수준이었으나, 2010년에 이르러 무려 64.7%(부산항 수출의 65.2%)에 달하였다(표 7).

이를 주요 품목별로 살펴보면 철강과 자동차를 제외한 모든 품목에서 부산항의 수출 분담률이 지난 20년간 현저히 감소하고 있음을 확인할 수 있다. 1991년 전기·전자제품의 부산항 수출 분담률은 전체의 61.6%에 달했으나 2010년에 이르러 이 비율은 17.6%로 급감하였다. 이러한 현상은 기계류(67.9% → 44.6%), 광학·정밀기기(67.9% → 44.6%), 플라스틱제품(93.7% → 49.6%) 등에서

수출입 화물 특성과 무역관문의 위상에서 본 부산항의 변화, 1991~2010년

표 7. 국내 주요 수출 화물의 부산항 처리 비중 변화(1991~2010년) (단위: 백만달러, %)

품목	1991년			1995년			2000년			2005년			2010년		
	전국 수출액	부산항 수출액	부산항 비중	전국 수출액	부산항 수출액	부산항 비중	전국 수출액	부산항 수출액	부산항 비중	전국 수출액	부산항 수출액	부산항 비중	전국 수출액	부산항 수출액	부산항 비중
85	16,750	10,318	61.6%	38,075	13,858	36.4%	46,366	13,976	30.1%	80,488	15,912	19.8%	110,789	19,475	17.6%
84	6,065	4,118	67.9%	12,323	8,657	70.3%	29,732	13,527	45.5%	38,563	16,653	43.2%	52,031	23,206	44.6%
87	2,686	537	20.0%	9,358	1,289	13.8%	15,266	2,163	14.2%	37,491	7,769	20.7%	53,445	14,873	27.8%
90	766	335	43.7%	1,484	616	41.5%	1,896	624	32.9%	11,911	2,460	20.7%	37,829	11,415	30.2%
39	1,863	1,747	93.7%	5,163	4,103	79.5%	7,280	4,685	64.4%	14,262	8,165	57.3%	23,953	11,878	49.6%
72	3,287	766	23.3%	4,719	1,240	26.3%	5,955	1,524	25.6%	12,805	3,239	25.3%	21,751	6,276	28.9%
계	33,408	17,821	53.3%	73,117	29,763	40.7%	104,601	36,499	34.9%	197,525	54,198	27.4%	301,808	87,123	28.9%
총계 (비중)	71,870 (46.5%)	46,258 (38.5%)	64.4%	125,058 (58.5%)	64,023 (46.5%)	51.2%	172,268 (60.7%)	68,183 (53.5%)	39.6%	284,419 (69.4%)	87,059 (62.3%)	30.6%	466,384 (64.7%)	133,575 (65.2%)	28.6%

자료: 한국무역협회 종합무역정보(<http://db.kita.net/>) 데이터를 가공.

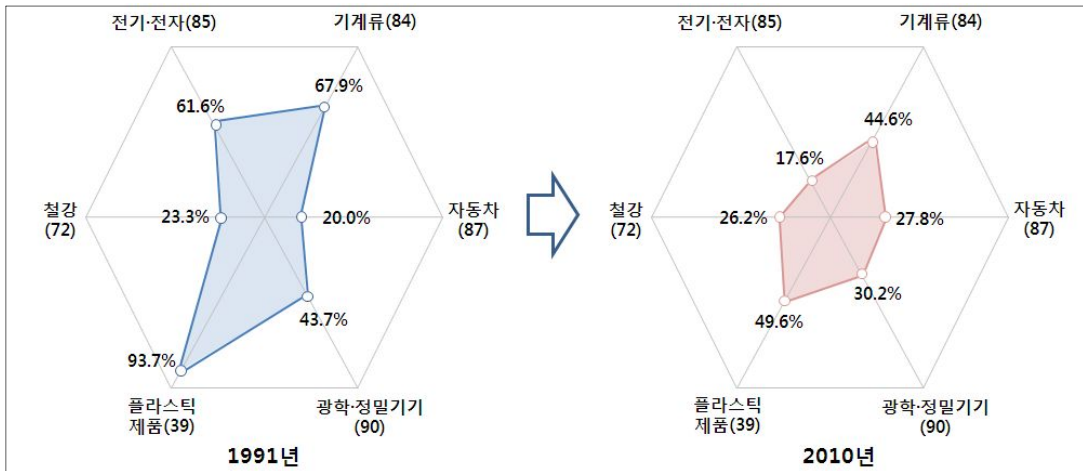


그림 3. 국내 주요 수출품의 부산항 처리 분담률 변화 (1991·2010년)

도 동일하게 나타나고 있다(그림 3).

이처럼 주요 수출품목의 부산항 교역 분담률이 저하되는 현상은 해당 화물이 부산항보다 김포/인천공항이나 다른 무역항을 통해 더 활발하게 수출되는 현실이 반영된 것이다. 이런 양상은 수위 무역관문으로서 부산항의 위상이 흔들리는 근본 원인이 되고 있는데, 이를 분석하면 특정 항만이 어떤 산업 분야에서 수출 비교우위 또는 열위를 보이는가를 밝혀낼 수 있다.

요컨대, 지난 20년간 부산항은 자동차 및 철강 수출부문에서는 거의 대등한 수출 기여도를 유지하거나 오히려 소폭 향상된 반면, 다른 수출산업

분야에서는 무역관문으로서의 경쟁력을 오히려 잃고 것으로 평가할 수 있다. 이는 해당 수출산업이 글로벌 공급사슬 경쟁력을 확보하기 위해 부산항보다 다른 관문을 경유하는 무역경로를 채택할 확률이 높다는 의미이며, 이러한 변화는 수출입 관문으로서 부산항의 미래를 예측하고 분석하는데 많은 시사점을 준다.

(2) 수입 품목의 처리 비중 변화

1990년대 이후 부산항을 통해 지속적으로 많이 수입된 품목 또한 수출 품목과 크게 다르지 않다. 전기·전자, 기계류, 광학·정밀기기, 플라스틱제

표 8. 국내 주요 수입 화물의 부산항 처리 비중 변화(1991~2010년) (단위: 백만달러, %)

품목	1991년			1995년			2000년			2005년			2010년		
	전국 수입액	부산항 수입액	부산항 비중	전국 수입액	부산항 수입액	부산항 비중	전국 수입액	부산항 수입액	부산항 비중	전국 수입액	부산항 수입액	부산항 비중	전국 수입액	부산항 수입액	부산항 비중
85	10,248	2,926	28.6%	19,316	4,611	23.9%	35,511	4,500	12.7%	48,734	5,947	12.2%	63,073	7,750	12.3%
84	14,688	9,535	64.9%	23,785	13,978	58.8%	20,873	9,193	44.0%	27,978	14,054	50.2%	47,576	21,964	46.2%
29	3,567	1,534	43.0%	5,521	2,017	36.5%	4,971	1,884	37.9%	8,477	2,405	28.4%	12,152	3,633	29.9%
90	2,790	883	31.6%	6,012	1,133	18.8%	6,760	1,261	18.7%	12,879	3,388	26.3%	15,076	4,539	30.1%
39	1,573	1,383	87.9%	2,466	2,102	85.2%	2,712	2,078	76.6%	5,401	3,909	72.4%	9,858	7,450	75.6%
72	4,758	1,605	33.7%	6,910	2,255	32.6%	5,990	1,695	28.3%	16,361	4,241	25.9%	24,871	6,426	25.8%
소계	39,615	17,866	45.1%	66,005	26,096	39.5%	104,601	20,611	19.7%	121,835	33,944	27.9%	174,616	51,762	29.6%
전체 (비중)	71,870 (55.1%)	46,258 (38.6%)	64.4%	125,058 (52.8%)	64,023 (40.8%)	51.2%	172,268 (60.7%)	68,183 (30.2%)	39.6%	284,419 (42.8%)	87,059 (39.0%)	30.6%	466,384 (37.4%)	133,575 (38.8%)	28.6%

자료: 한국무역협회 종합무역정보(http://db.kita.net/) 데이터를 가공.

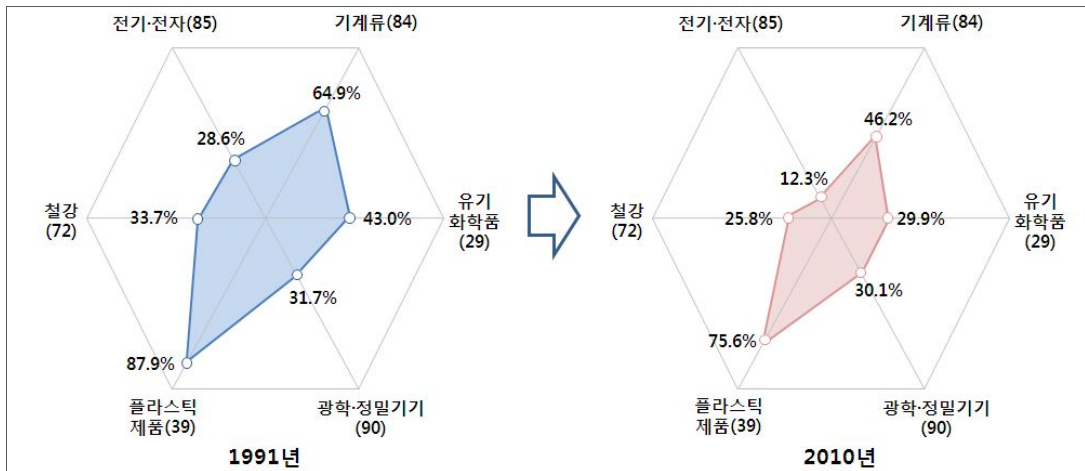


그림 4. 국내 주요 수입품의 부산항 처리 분담률 변화 (1991·2010년)

품, 철강, 유기화학품(29) 등이 이에 해당되는데, 이들 6개 품목이 국내 전체 수입에서 차지하는 비중은 1991년에는 55.1%(부산항 전체 수입액의 38.6%) 수준이었고 2010년은 37.4%(부산항 전체 수입액의 38.8%)를 차지하고 있다(표 8).<sup>16)</sup>

부산항의 품목별 수입 분담률 변화를 살펴보면, 광학·정밀기기만이 과거의 수입 분담률을 유지하고 있을 뿐 나머지 모든 품목의 부산항 분담률은 지난 20년 간 현저하게 감소한 사실을 확인할 수 있다. 일례로 1991년 전기·전자제품의 부산항 수입 분담률은 전체 수입의 28.6%였으나 2010년에는 12.3%에 불과하였고 이러한 패턴은 기계류

(64.9% → 46.2%), 플라스틱제품(87.9% → 75.6%), 철강(33.7% → 25.8%), 유기화학품(43.0% → 29.9%) 등에서도 일관되게 나타나고 있다(그림 4).

수출과 마찬가지로 주요 품목의 수입에서도 부산항의 분담률이 시간이 지날수록 점차 감소되는 것은 해당 화물품목이 부산항보다 국내 다른 무역관문을 통해 더 활발하게 수입되고 있는 현실을 반영하는 것이다. 수출입 모든 측면에서 나타나는 이런 양상은 지난 20년 동안 우리나라 최대 무역관문이었던 부산항의 위상에 큰 변화를 초래하였는데, 이는 다음 장에서 조금 더 자세히 살펴보도록 한다.

#### 4. 수출입 관문으로서 부산항의 위상 변화

##### 1) 주요 무역관문의 수출입 분담률 변화 추이

앞서 우리나라 수출입 관문으로서 부산항의 역할이 대미, 대일 교역에서는 상대적으로 증가된 반면, 대중국 교역에서의 기여도는 오히려 크게 줄어들고 있음을 살핀 바 있다. 그리고 주요 수출입 화물의 교역에서도 부산항의 경쟁력은 지난 20년 동안 상대적으로 약화되었음을 알 수 있었다. 이러한 사실은 1990년대 초반까지 수위 무역관문으로서 절대적인 위상을 차지하던 부산항의 지위에도 큰 변화를 초래하게 되었다.

〈표 9〉는 국내 주요 무역관문의 교역액(수출액+수입액) 순위 변화를 정리한 것이다. 1991년 당시 우리나라 전체 교역의 절반 이상(53.7%)을 담당하던 부산항은 시간이 지날수록 그 점유율이 감소하는 추세를 보이는데, 2000년 전체의 34.0% 수준이던 부산항의 대외무역 담당 비율은 2010년에 이르러는 27.1% 수준까지 하락하였으며, 그 결과 2004~2005년 무렵에는 수위 무역관문의 지위를 잠시 인천공항에게 내주기에 이른다. 2006년 이후 부산항은 우리나라 최대 수출입 무

역관문의 지위를 다시 회복하였으나, 전체 교역에서 차지하는 비중은 지속적으로 감소하고 있다(그림 5).

한편, 부산항을 비롯한 10대 무역관문이 우리나라 전체 수출입에서 차지하는 비중은 1991년에는 무려 96.2%에 달했으나, 2010년에는 90.3%로 그 비중이 다소 낮아지고 있다. 이는 부산항, 인천공항 등의 대형 무역관문 외에도 중소 수출입 관문이 성장하면서 국내 무역관문체계가 분산(탈집중화)되는 현실을 반영하는 것이다. 이처럼 1990년대 이후 우리나라 무역관문체계와 수위 무역관문으로서 부산항의 위상이 변화하게 된 원인은 다

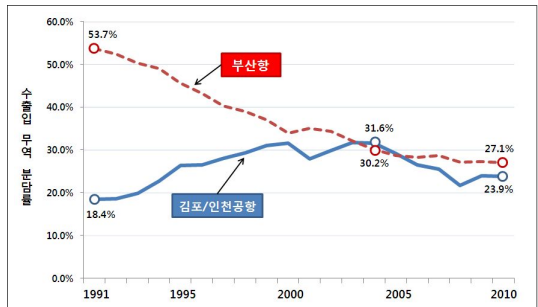


그림 5. 국내 주요 무역관문의 수출입 교역액 분담률 변화(1991~2010년, 부산항·김포/인천공항)

표 9. 우리나라 주요 무역관문의 교역액 순위 변화(1991~2010년) (단위: 백만달러, %)

순위	1991년			1995년			2000년			2005년			2010년		
	무역관문	교역액	비중	무역관문	교역액	비중	무역관문	교역액	비중	무역관문	교역액	비중	무역관문	교역액	비중
1	부산항	82,442	53.7%	부산항	118,950	45.7%	부산항	113,208	34.0%	인천공항	158,781	29.1%	부산항	241,178	27.1%
2	김포공항	28,301	18.4%	김포공항	68,740	26.4%	김포공항	105,266	31.6%	부산항	156,497	28.7%	인천공항	211,940	23.8%
3	인천항	10,817	7.1%	인천항	19,748	7.6%	울산항	25,705	7.7%	울산항	47,959	8.8%	인천항	86,669	9.7%
4	울산항	10,348	6.7%	울산항	17,808	6.8%	인천항	21,866	6.6%	인천항	42,342	7.8%	울산항	77,536	8.7%
5	여수항	4,205	2.7%	여수항	7,173	2.8%	여수항	12,596	3.8%	여수항	24,961	4.6%	여수항	43,415	4.9%
6	포항항	2,972	1.9%	온산항	5,420	2.1%	온산항	9,825	3.0%	온산항	19,622	3.6%	평택항	37,067	4.2%
7	광양항	2,760	1.8%	포항항	4,197	1.6%	대산항	8,996	2.7%	평택항	18,995	3.5%	광양항	36,886	4.1%
8	온산항	2,229	1.5%	광양항	3,174	1.2%	광양항	7,531	2.3%	광양항	18,606	3.4%	온산항	28,621	3.2%
9	미포항	2,129	1.4%	김해공항	2,758	1.1%	평택항	4,731	1.4%	대산항	11,094	2.0%	대산항	24,022	2.7%
10	김해공항	1,436	0.9%	마산항	2,521	1.0%	포항항	4,225	1.3%	포항항	10,388	1.9%	포항항	17,609	2.0%
계		147,639	96.2%	계	250,489	96.3%	계	313,949	94.4%	계	509,245	93.3%	계	804,943	90.3%
기타		5,756	3.8%	기타	9,688	3.7%	기타	18,800	5.6%	기타	36,412	6.7%	기타	86,653	9.7%
총계		153,395	100.0%	총계	260,177	100.0%	총계	332,749	100.0%	총계	545,657	100.0%	총계	891,596	100.0%

자료: 한국무역협회 종합무역정보(<http://db.kita.net/>) 데이터를 가공.

음의 몇 가지 요인으로 요약할 수 있다.

## 2) 수출입 관문으로서 부산항 위상의 변화 요인

### (1) 고부가가치 수출입 화물 증가와 공항 관문의 성장

1990년대 이후 우리나라 산업구조가 점차 고도화됨에 따라 전체 수출입 품목의 특성에도 큰 변화가 있었다. 앞의 <표 5>에서도 확인할 수 있듯이, 과거 전통적인 노동집약적 수출산업은 퇴조하고 고부가가치 제품 중심의 수출이 성장하였으며 국민 생활수준 향상과 국제유가 상승의 영향으로 수입품의 평균 가격도 지속적으로 높아졌다. 일례로 1991년 kg당 1.526달러에 불과했던 우리나라 전체 수출화물의 평균 가격은 2010년에는 kg당 2.869달러 수준으로 대폭 증가했으며, 같은 기간 수입화물의 가치도 kg당 0.387달러에서 0.856달러로 크게 상승하였다. 이정윤(2006)에 따르면 수출입 화물의 중량 대비 가치와 화물 운송수단 선택에는 매우 높은 상관관계<sup>17)</sup>가 있는데, 수출입 화물의 가치증가는 항만 중심의 무역보다 공항을 이용한 수출입 화물의 비중이 높아지는 효과를 가져왔다. 지난 20년간 부산항 수출화물의 kg당 평균 가격은 1991년 3.82달러에서 2010년 4.24달러로 고작 1.11배 늘어난 반면, 같은 기간 인천공항(과거 김포공항) 수출화물의 kg당 평균가격은 44.96달러에서 179.66달러로 4배 가까이 증가하였다. 그 결과 지난 20년간 부산항의 무역 분담률은 지속적으로 감소한 반면 인천공항(과거 김포공항)의 분담률은 부산항을 위협하는 수준까지 늘어나게 되었는데, 향후 우리나라의 무역구조 고도화가 지속될 경우 당분간 이러한 추세는 이어질 것으로 전망된다.

### (2) 수출입 품목 다변화로 인한 무역항의 기능 분산

과거 우리나라의 수출은 노동집약적 제조업을 바탕으로 한 컨테이너 화물이 주력을 이루었으나 최근에는 자동차, 선박, 철강, 석유화학제품 등 비컨테이너 특수화물의 수출 비중이 매우 높아지는 특징을 보이고 있다. 수입 측면에서도 경제규모 성장과 국제유가 상승 등의 여파로 전체 수입에서

에너지 관련 수입규모가 급증하는 추세이기 때문에, 전체 교역에서 컨테이너 전용 항만보다 특수화물을 많이 취급하는 항만의 무역 분담률이 지속적으로 높아지게 되었다. 일례로 앞의 표 9에서 확인되는 바와 같이, 특수화물 취급에 특화된 울산, 포항, 여수, 온산, 대산항 등의 교역 분담률이 지난 20년간 꾸준히 증가했던 점은 컨테이너 화물에 특화된 부산항의 교역 분담률을 지속적으로 감소시킨 주된 원인이 되었다. 한편, 항만 및 공항의 민영화 그리고 지방자치제도의 정착과 더불어 전국 각지 군소 무역관문들이 틈새시장을 개척하는 노력을 경주하고 있는 점도 부산항에 집중되었던 대외무역 비중이 점차 분산되는 하나의 요인이 되고 있다.<sup>18)</sup>

### (3) 무역 지향지 구조 재편과 대중국 공급사슬 발달

1990년대 이후 우리나라 대외무역 구조 변화를 논할 때, 중국의 영향을 빼놓고 이야기할 수 없다. 과거에는 미국, 일본 등 우리나라 동남쪽 방향의 국가와의 교역이 가장 활발했으나, 최근 우리나라의 최대 무역대상국으로 성장한 중국은 그 반대인 서남향 방향에 위치해 있다. 이를 무역 지향지의 구조 재편(trade-reorientation)이라 일컫는데, 지난 20년간 대중국 수출입 공급사슬은 한반도 남동쪽 끝에 위치한 부산항 보다는 서해안과 중국을 마주 보고 있는 인천 및 평택·당진항을 중심으로 구축되었다. 일례로 2010년 기준 부산항의 수출과 수입에서 중국이 차지하는 비중은 각각 14.4%, 18.0%에 불과한 데 비해, 인천항 전체 수출의 68.0%, 수입의 43.1%를 중국이 차지하고 있으며 평택·당진항의 경우 이 비율은 각각 55.6%, 21.1%에 이른다. 1991년 우리나라 전체 교역액의 7.1%를 담당하던 인천항이 2010년에 9.7%의 무역점유율을 보이고 있는 것이나, 과거 10대 무역관문에 들지 못하던 평택·당진항이 오늘날 6번째 규모의 수출입 관문(무역점유율 4.2%)으로 부산항 것에는 급속한 대중국 공급사슬의 발달이 가장 큰 원동력이 되었다. 앞서 3대 교역대상국에 대한 비교우위 분석에서 부산항이 대일, 대미 교역에 대한 영향력은 커지는 반면, 시간이 지날수록 대중국 교역에 대한 기여도는 낮아지는 현상도 이러한 패턴이 반영된

결과이다. 향후 국내 교역에서 중국이 차지하는 영향력이 지속적으로 증가하는 한 국내 최대 무역관문으로서 부산항의 위상은 꾸준한 도전에 직면하게 될 것이다.

## 5. 요약 및 결론

부산항은 개항 이래 지금까지 우리나라의 가장 중요한 무역관문 기능을 수행해 왔다. 하지만 1990년대 이후 수출입 규모가 확대되고 무역구조 또한 급격히 변화함에 따라, 오랫동안 최대 무역관문으로서 부산항이 누렸던 절대적인 위상은 도전에 직면하고 있다. 이는 부산항 수출입 기능의 성장 속도가 국가 전체 무역성장 속도에 미치지 못하였기 때문인데, 최근 대중국 교역을 중심으로 한 대외무역 성장의 혜택은 수위 무역관문인 부산항에 집중되기보다 국내 다른 항만과 공항에 상대적으로 많이 배분되고 있다.

국내 최대 무역관문의 특성상 부산항은 가장 많은 국가를 수출입 지향지로 확보하고 있다. 부산항의 교역 지향지 구성은 수입보다 수출에서의 변화가 더욱 컸는데, 과거 유럽·북미지역 중심에서 최근에는 점차 아시아·중남미지역을 중심으로 수출 대상국이 재편되고 있다. 한편 우리나라의 주요 교역 대상국을 사례로 분석한 결과, 부산항은 수출과 수입 모두 전통 교역국(일본, 미국)과의 무역에서는 지속적인 비교우위를 보이는 반면, 오늘날 대외무역에서 가장 큰 비중을 차지하는 대중국 교역에서 차지하는 비중은 오히려 감소하는 추세를 보이고 있다. 이는 교역 대상국 방향에 따라 무역관문별로 수출입 공급사슬 경쟁력에 차이가 있음을 보여주는 사례라 할 수 있는데, 글로벌 공급사슬의 핵심 구성요소인 무역항 연구에 주는 시사점이 매우 크다고 할 수 있다.

1990년대 이후 부산항 수출입 화물품목의 비중 변화는 기본적으로 우리나라 전체 무역구조 변화 양상과 그 궤를 같이한다. 이는 수위 무역관문에서 일반적으로 나타나는 특징인데, 과거 부산항 수출입 화물의 품목구성비 비중은 전체 수출입 패턴과 거의 일치했으나 오늘날에는 많은 차이가 발견되고 있다. 일례로 2010년 기준 부산항은 기계류를 비롯한 일부 품목의 수출에서는 다른 무역관

문에 비해 비교우위를 확보하고 있으나 최대 수출 품목인 전기·전자제품의 수출 분담률은 전국 평균에 크게 미치지 못하고 있는 것으로 나타났다.

한편 주요 수출입 화물 품목을 대상으로 부산항이 국내 수출입에서 차지하는 분담률의 변화를 분석한 결과, 부산항은 자동차, 철강 수출과 광학·정밀기기 수입에서만 과거 수준의 경쟁력을 유지하고 있을 뿐 나머지 화물의 수출입에서는 오히려 무역관문으로서의 경쟁력을 상실하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 현상은 해당 화물이 부산항보다 국내 다른 무역관문을 통해 더 활발하게 수출입되고 있음을 의미하며, 이는 항만 연구에서 화물의 특성과 그 변화를 분석하는 것이 얼마나 유용한 작업인지를 환기시켜 주는 사례로 이해할 수 있다.

요컨대 지난 20년 동안 우리나라 수위 관문으로서의 부산항의 위상은 무역구조 고도화에 따른 공항 관문의 성장, 수출입 품목 다변화로 인한 무역관문 기능의 분담 그리고 지향지 구조 재편과 대중국 공급사슬 발달 등의 영향으로 인해 점차 약화되고 있다. 이는 선행연구에서 밝힌 바와 같이 글로벌 공급사슬 효율성을 제고하고 항만, 공항의 수익을 극대화하기 위해 무역관문 간 경쟁이 심화되고 있는 현실이 반영된 것이다.

수출입 관문으로서 부산항의 영향력은 과거에 비해 다소 약화되었지만, 이것이 글로벌 항만으로서 부산항의 위상이나 미래 성장 가능성을 부정하는 것은 아니다. 오늘날 부산항은 여전히 세계에서 가장 역동적으로 성장하는 항만 중 하나이며, 향후에도 동북아시아 지역의 환적 중심 항만으로 핵심적인 역할을 할 것으로 전망된다. 미래 부산항의 성장은 수출입보다 환적화물에 의해 좌우될 가능성이 크고 따라서 이에 부응하는 전략이 수립되어야 하나, 우리나라 수출입 공급사슬의 핵심 구성요소이자 지향지, 배후지의 연결고리로서 부산항이 지니는 공간적인 의미를 밝히는 작업 또한 지속적으로 이루어져야 할 것이다.

이처럼 국제물류 현상의 역동적인 변화를 보다 심도있게 분석하기 위해서는 글로벌 공급사슬의 핵심 결절인 항만에서 취급되는 화물의 특성과 그 변화를 살피는 작업이 기초가 되어야 한다. 이러한 접근 방법은 항만 연구에서 지리학 연구의 전통을 계승하는 동시에 무역관문으로서 항만이 내

포한 공간적 함의를 밝히는 데 많은 기여를 할 수 있을 것이다.

## 주

- 1) 부산항만공사 보도자료(2011. 12. 27.)
- 2) 부산항은 1993년 최초로 컨테이너 처리실적 기준 세계 5위 항만이 되었고 이 순위는 2000년 전후로 3위까지 올랐으나, 중국 항만들의 성장으로 2003년 다시 5위가 된 이후 2011년까지 9년 연속 세계 5위 수준의 컨테이너 처리 실적을 유지하고 있다(공감코리아 정책정보 참조).
- 3) 무역 1조 달러 달성 현황(2011. 12. 7. 기준), 제 48회 무역의 날 홈페이지 참조.
- 4) 2011년 부산항의 연간 환적화물 물동량은 총 7,354,882 TEU로 부산항 전체 물동량(16,157,307 TEU)의 약 45.5%에 해당하는데, 이는 2010년 환적화물 물동량(6,276,458 TEU, 전체 물동량의 44.2%) 대비 약 17.2% 증가한 규모이다(부산항만공사 보도자료).
- 5) Britton(1965)은 항만 연구에 보편적으로 인정되는 표준화된 방법은 없다고 주장했는데, 이는 연구 대상인 항만(또한 항구도시)의 고유 특성이 국가 또는 지역마다 다양할 뿐만 아니라, 해당 항만과 관계를 맺고 있는 배후지 및 지향지와의 상호관계가 매우 복잡하고 역동적이기 때문이라고 판단된다.
- 6) HS code는 국제무역에서 공통으로 사용되는 화물품목 분류방식으로 총 10자리로 구성된다. 처음 2단위는 상품의 재질·기능에 따라 01부터 99까지 총 97개 품목으로 구분되고 하위 단위는 상위 품목을 가공단계별로 분류한 것이다. 6단위 품목까지 세계적으로 통일되어 있으나 마지막 4자리는 각 국 사정에 따라 분류하도록 재량권을 부여하고 있다.
- 7) 무역협회 무역통계 중 무역관문별(공항, 항만) 통계 자료는 1991년부터 제공하고 있다.
- 8) 일례로 1991년 우리나라 대미 수출에서 부산항이 차지한 비율은 62.5%였는데 이를 해당 기준연도 부산항의 평균 수출분담률(64.4%)과 비교하면 약 97.0% 수준에 해당함을 알 수 있다.
- 9) 이정윤(2006)은 1990년대 이후 우리나라의 대중국 공급사슬은 중국의 산둥성과 국내 수도권 지역을 중심으로 발달하였으며, 이는 부산보다 인천, 평택, 당진 등 운송거리 및 비용 측면에서 유리한 무역관문이 성장하는 원동력이 되었음을 논한 바 있다.
- 10) 이정윤(2006; 2008)은 동일 품목의 수출 시에도 지향지 방향에 따라 공급사슬의 경쟁력에 많은 차이가 발생한다는 사실을 밝혔는데, 대일본 수출기업들은 영남지역과 부산항에서 비교우위를 갖는 반면 대중국 수출기업은 수도권과 인천항, 평택·당진항에서 더 유리한 것으로 나타나고 있다. 하지만 아직까지 공급사슬 관점에서 항만 특성과 국제 물류현상을 분석한 실증연구는 매우 부족한 실정이다.
- 11) 본 연구에서는 HS code의 정식 명칭이 아닌 가장 특징적인 제품을 기준으로 품목을 명명하였다. 일례로 HS code 85계열의 정식 명칭은 ‘전기기와 그 부분품’, 84계열은 ‘원자로·보일러와 기계류 및 이들의 부분품’, 90계열은 ‘광학기기, 사진용기기, 영화용기기, 측정기기, 검사기기, 정밀기기와 의료용기기 및 이들의 부분품과 부속품’ 등이다.
- 12) 일례로 1991년 부산항 상위 10대 수출품목이 차지하는 비중은 전체 부산항 수출의 69.8%인데 동일 품목이 우리나라 전체 수출에서 차지하는 비중은 59.9%이므로 부산항은 해당 품목 수출에서 전국 평균 대비 1.165배 정도 특화되었다고 볼 수 있다. 따라서 1.165를 기준 지표 값(100)으로 설정하고 품목별 부산항 수출 비중이 전국 수출 비중 평균보다 1.165배 이상일 경우, 해당 품목은 부산항에서 수출이 상대적으로 더 특화된 것으로 본다.
- 13) 2010년 기준 전기·전자 제품이 우리나라 전체 수출에서 차지하는 비중은 23.8%인데 반해, 같은 해 부산항 수출 품목에서 상기 품목이 차지하는 비중은 14.6%에 그치고 있다. 상기 품목에 대한 부산항의 수출 비중이 전국 평균에 비해 낮은 것은 해당 화물품목의 관점에서 볼 때 무역관문으로서의 비교우위가 상대적으로 낮다는 것을 의미하는 것이다.
- 14) 우리나라의 HS 85계열 제품 수출은 과거 TV, 냉장고, 전자렌지 등의 백색가전 중심에서 최근 휴대전화, 반도체, LED 등의 저중량 고부가가치 제품 중심으로 변화하였고, 그 결과 수출시 항만보다 공항의 이용 빈도가 높아지게 되었다. HS 85계열의 경우 최근에는 부산항보다 인천공항의 수출규모가 훨씬 커졌는데, 일례로 2010년 부산항의 HS 85계열 수출액은 19,475백만달러였던 것에 반해, 같은 해 인천공항은 78,214백만달러로 부산항에 비해 무려 4배 이상의 교역실적을 보이고 있다.
- 15) 상기 6개 품목은 지난 20년간 우리나라 전체 및 부산항 10대 수출 품목에 가장 많이 포함된 것이다. 이들 이외에도 선박 및 관련 부품(HS 89계열)이 국내 수출에서 매우 큰 역할을 담당하고 있으나, 컨테이너화 되기 어려운 제품의 특성상 부산항의 수출 비중이 매우 낮아 본 분석에서는 제외하였다.
- 16) 상기 6개 품목은 지난 20년간 우리나라 전체 및 부산항 10대 수입 품목에 가장 많이 포함된 것이다. 이들 이외에도 에너지 관련 제품(HS 27계열)이 국내 수입에서 중요한 부분을 차지하고 있으나, 액체·벌크화물의 특성상 부산항의 수입 비중이 매우 낮아 본 분석에서는 제외하였다.
- 17) 전체 수출품목을 1,186개로 구분하고(HS 4단위) 이중 실적 상위 100대 품목을 대상으로 중량 대비 단가와 운송수단 선택의 관계를 분석한 결과, 매우 높은 양(+)의 상관관계가 확인되었다(상관계수  $r = 0.891$ , 결정계수  $R^2 = 0.794$ ).
- 18) Hall(2004)은 군소항만이 자동차 같은 특수화물 화주의 요구에 부응하면서 성장하는 것을 항만과 화주의 ‘상호전문화(mutual specialization)’라고 정의하였다. 즉 군소항만에서 자동차 수출이 증가하는 것은 민영화 과정에서 안정적인 고객확보를 위해 노

력하는 항만공사(port authority)의 목표와 화물 적체가 없는 독립적인 하역 공간을 확보하려는 화주의 이해가 부합하여 발생하는 현상이라는 것이다. 최근 평택·군산·목포항 등의 지방 군소항만이 자동차, 석재 등의 벌크(특수)화물을 적극적으로 유치하는 사실은 이런 맥락에서 이해할 수 있다. 우리나라의 경우 지방자치단체가 지역 내 군소항만의 발전에 많은 관심과 노력을 기울이는 것도 하나의 요인이다. 이러한 군소항만의 발전 전략은 기존 항만 무역관문 체계의 탈집중화를 낳는 또 다른 원인이 된다.

## 문헌

- 공감코리아 정책정보 <http://www.korea.kr/policy/economyView.do?newsId=148726549>
- 김경석, 1999, 한반도 동북아 물류중심기지화 방안연구, Working Paper 99-65 국토연구원.
- 김새로나·방희석, 2004, 평택항 발전을 위한 대 중국 수출입화물의 기중점(O/D) 연구, 한국항만경제학회지, 20(2), 53~71.
- 배병태, 2002, 중국 경제의 급부상에 따른 부산항의 발전전략, 한국항만경제학회지, 18(2), 109-133.
- 부산항만공사 보도자료 <http://www.busanpa.com/Board.do?id=broadcasting&flag=lis>
- 양향진, 2006, 중력모형을 이용한 부산항의 해상물동량 입출항 패턴 분석, 한국항만경제학회지, 22(3), 79~96.
- 오일석, 2005, 부산신항의 동북아 중심항 기능 수행을 위한 로지스트레이드 전략에 관한 연구, 경성대학교 박사학위논문.
- 이정운, 2006, 한국의 대외무역 관문체계 변화에 관한 연구: 1990년대 이후 수출입 구조 및 대 중국 무역을 중심으로, 서울대학교 박사학위논문.
- 이정운, 2008, 공급사슬 개념을 활용한 물류활동의 공간적 분석, 지리학연구, 42(3), 441~448.
- 제48회 무역의 날 홈페이지 <http://www.tradeday.or.kr/>
- 하헌구·이성원·예충열, 2002, 동북아지역 물류 중심 건설, 교통개발연구원 동북아경제포럼.
- 한국무역협회 종합무역정보 <http://db.kita.net/>
- 한주성, 2005, 통관거점을 이용한 국제물류의 지역구조, 대한지리학회지, 40(6), 631~652.
- 한철환, 2003, 컨테이너항만의 발전패턴과 중심항만전략에의 시사점, 한국해양수산개발원.
- YTN 보도자료 [http://www.ytn.co.kr/\\_ln/0115\\_201112080352245082](http://www.ytn.co.kr/_ln/0115_201112080352245082)
- Bird, J. H., 1980, Seaport as a subset of gateway for regions: A research survey, *Progress in Human Geography*, 4, 360-370.
- Britton, J. N. H., 1965, The external relations of seaport: some new consideration, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 56, 109-121.
- Dicken, P., 2011, *Global Shift(6th ed)*, Guilford.
- Hall, P. V., 2004, Mutual specialisation: Seaport and the geography of automobile imports, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95, 135-146.
- Kreukels, T. and Wever, E., 1996, Ports in Western Europe: Introduction to the special issue, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 87(4), 291-292.
- Lee, J-Y. and Rodrigue, J-P., 2006, Trade reorientation and its effects on regional port system: The Korea-China link along the Yellow Sea rim, *Growth and Change*, 37(4), 597-619.
- Robinson, R., 2002, Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm, *Maritime Policy and Management*, 29(3), 241-255.
- Rodrigue, J-P., Comtois, C. and Slack, B., 2009, *The Geography of Transport Systems* (2nd ed), Routledge.
- Weigend, G. G., 1958, Some elements in the study of port geography, *Geographical Review*, 48(2), 185-200.

(접수: 2011.12.6, 수정: 2012.1.7, 채택: 2012.2.9)