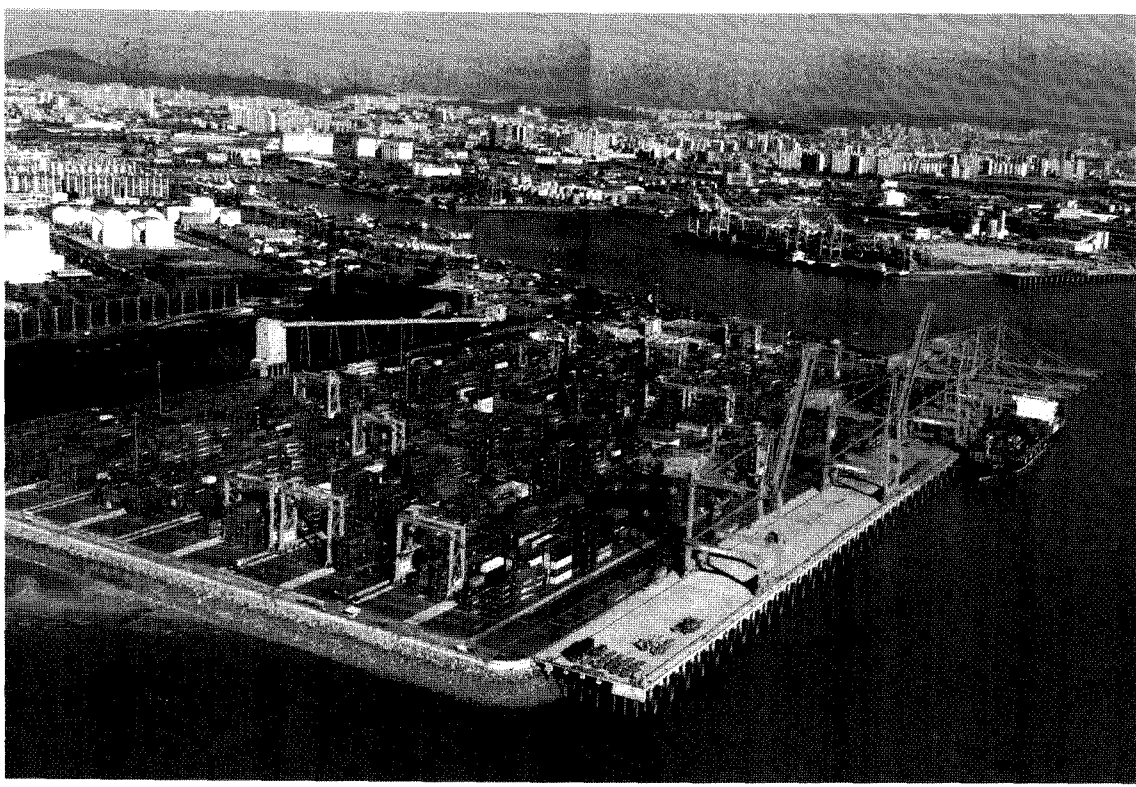


# 항만의 국제경쟁력 제고 필요성 대두 항만브랜드 도입과 활용으로 경쟁력 강화

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 “항만브랜드 평가 및 활용방안을 위한 정책방향”(연구책임자 : 이종필 부연구위원)에서 우리나라 항만의 국제경쟁력 제고를 위해 항만브랜드의 도입과 활용에 대한 정책도입이 필요함을 제시하였다. 다음은 동 연구보고서의 주요내용을 정리·요약한 내용이다.



## ▷ 1. 항만분야에도 종합 브랜드 가치의 도입이 절실

그동안 제조업 분야 및 서비스 분야에서 중요시되던 브랜드 가치가 항만분야에도 도입할 필요가 있는 것으로 평가되었다. 한국해양수산개발원은 국내·외 주요 컨테이너 항만 14개를 대상으로 항만브랜드를 평가하였다. 우리나라는 부산항, 평양항, 인천항,

평택당진항 등이 평가대상이었으며 해외는 상해양산항, 싱가포르항, 홍콩항, 고베항, 로테르담 등 중국, 싱가포르, 일본, 유럽의 대표적인 항만을 대상으로 하였다.

항만브랜드 평가를 위하여 국내·외 항만관련 종사자와 전문가를 대상으로 인식조사를 하였다. 인식 조사는 항만브랜드와 항만경쟁력 제고 간의 관계,



항만브랜드의 유·무형적 요소의 중요도, 개별 항만에 대한 인식과 항만브랜드 요소에 대한 개별 평가 등으로 이루어졌다.

조사결과 항만브랜드가 항만경쟁력 제고에 효과가 있다는 의견이 압도적(응답자의 95.2%)이었고, 긍정적 효과로서 물동량 유치(75.2%)를 가장 많이 거론하였으며, 항만과 인접한 도시발전과 관광산업 진흥 효과(16.8%)도 많이 거론되었다. 항만브랜드의 가치비중은 유형적 가치 비중이 68.3%, 무형적 가치 비중이 32.7%로서 무형적 가치증진에도 많은 노력이 필요할 것으로 분석되었다.

## ▷ 2. 항만브랜드 가치 제고를 위해 항만생산성, 서비스 및 물류, 인지도 제고에 노력해야

연구팀은 항만브랜드를 17개 속성요소로 설정하고, 다시 접근성, 생산성, 서비스 및 물류 등 유형적 요소와 만족도, 인지도, 경쟁적 지위 등 무형적 요소로 재분류하여 항만브랜드 제고에 영향을 미치는 강화요소를 구조방정식 모형을 구축하여 평가하였다.

평가대상 항만별로 약간씩 차이를 보였으나 대체로 항만브랜드 요소 중 생산성, 서비스 및 물류, 인지도 등의 요소의 강화가 필요하다고 보았다. 특히 생산성 요소가 중요한 것으로 나타났으며(8.30), 서비스 및 물류(1.83), 인지도(4.60) 등의 요소가 항만브랜드 제고를 위하여 강화되어야 할 요소로 분석되었다.

부산항, 상해양산항 등 글로벌 대형항만은 서비스 및 물류, 인지도 요인의 강화가 필요하고 인천항, 평택·당진항 등 핵심거점항만은 생산성 향상에 일차적 노력 필요하다. 부산항, 상해양산항, 싱가포르항 등 소위 글로벌 대형항만은 서비스 및 물류, 인지도 요인의 강화가 필요한 것으로 분석되었다. 또한 사용자 및 내륙수송비, 하역장비, 항만대기시간, 항만 마케팅 활동 등의 개선이 필요한 것으로 나타났다.

반면, 인천항, 평택·당진항 등 핵심거점항만을 목표로 하고 있는 항만은 우선 항만시설 확충, 대형선사와의 연계성 등 생산성 향상에 노력할 필요가 있는 것으로 분석되었다. 광양항의 경우 당초 목표와 달리 아직은 인천항, 평택·당진항 수준에 머물고 있는 것으로 분석되었다.

## ▷ 3. 허브항만으로 성장하기 위한 항만브랜드 강화를 위해서 무형적 브랜드 요소 강화가 핵심

궁극적으로 항만의 성장을 도울 항만브랜드 강화 전략은 유형적 요소(접근성, 생산성, 서비스 및 물류 등)를 강화하되, 앞서 언급한 만족도, 인지도, 경쟁적 지위 등 무형적 브랜드 요소를 강화하는 것이어야 한다.

부산항, 상해양산항, 싱가포르항, 홍콩항 등 대형항만의 경우 항만경쟁력의 궁극적인 제고를 위해서는 무형적 브랜드 요소를 강화하여야 하고, 인천항, 고베항, 도쿄항, 광양항 등 아직은 대형항만으로 발돋움하지 못하고 있는 항만의 경우는 상대적으로 유형적 요소를 강화할 필요가 있다는 것이다. 이같은 연구결과는, 일류항만이 갖추어야 할 궁극적인 조건은 항만브랜드 강화전략이라는 것을 말해준다.

## ▷ 4. 항만별로 특화된 브랜드 전략 구사 필요

항만브랜드 가치를 제고하기 위해서는 각 항만별 브랜드 이미지의 재구축을 비롯한 맞춤형-목표지향형 브랜드 강화전략을 수립할 필요가 있는 것으로 나타났다. 이에 따르면 부산항의 경우 유형적 요소와 무형적 요소의 비중을 비슷하게 유지하면서 항만브랜드를 향상시킬 경우 상해양산항과 경쟁하면서 동북아 중심항만으로 도약할 발판을 마련할 수 있으며, 인천항의 경우 유형의 시설적 요소를 강화하여 북중국 항만과 경쟁하면서 환황해권 중심항만으로 도약할 필요가 있다.



# 일본 대지진 여파와 일본경제의 중장기적 향방

## LG경제연구원, 일본 산업의 각 분야별 동향 분석

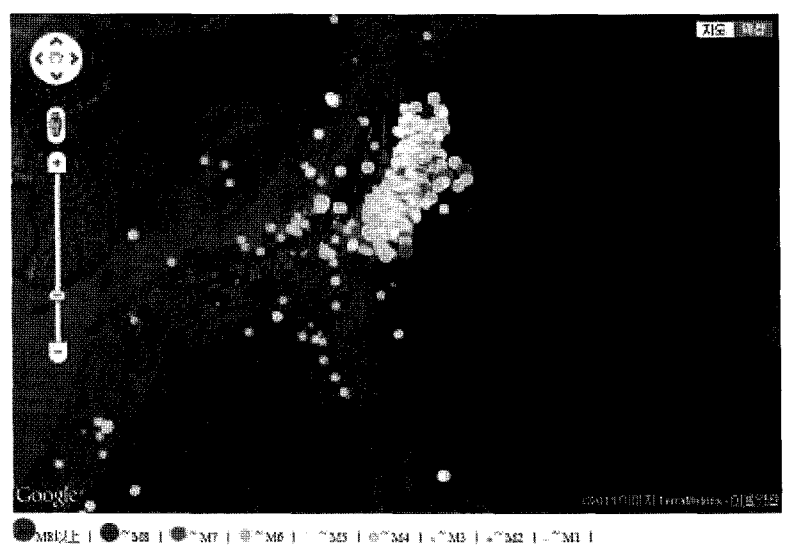
2011년 3월 11일에 일본 동북지방의 미야기현 인근 해상을 진원지로 발생한 대규모지진은 수많은 여진을 수반하며 동북지방뿐만 아니라 관동 지방 경제를 강타, 일본의 단기적 경제위축과 함께 장기적 파장이 우려되고 있다. 일본과 다양한 경제적 상호관계를 유지하고 있는 한국의 경제에도 적지 않은 타격이 예상되기 때문에 현 시점에서 일본의 경제를 분석하고 중장기적인 향방을 점검해 보아야 할 필요가 있다. 다음은 LG경제연구원에서 발표한 "Japan Insight"의 주요 내용을 정리·요약한 것이다. (편집자주)

### □ 일본 대지진의 여파와 일본경제의 중장기적 향방

#### ▶ 대지진으로 전국적인 산업생산 차질 발생

지난 3월 11일에 일본 동북지방의 미야기현 인근 해상을 진원지로 발생한 대규모지진(Magnitude 9.0) 이외에도 광범위한 지역에서 지진이 발생했으며, 3월 6일~17일 사이에 1천6건의 지진이 관측되었다.

일본 대지진 발생 지역 (3월 6일 ~ 3월 17일: 1천6건)



(자료 : LG경제연구원)

피해 지역이 광범위하기 때문에 지진 명칭에 대해서도 '동북지방 태평양 연안 지진(東北地方太平洋沖地震)'이라는 기상청 발표의 일본정부 공식 명칭을 나누고 각 언론사에서는 마음대로 변경하여 보도되고 있는 상황이다.

이번에 대규모 지진 피해를 입은 동북지방의 경우 일본 전체에서 차지하는 경제규모가 6.4%에 이르며, 농업과 함께 전자 산업의 비중이 높다. 동북지방은 아오모리, 이와테, 미야기, 아키타, 야마가타, 후쿠시마 등 6개 현이며, 일본 전자 부품 기업들이 대거 진출하여 일본 내에서 전자산업의 비중이 10% 정도에 달하는 지역이다.

한편 관동 지방에서도 일정한 피해가 확인되고 있으며, 관동 지방의 경우 일본경제의 40% 정도에 달하는 핵심 지역이다. 관동 지방은 도쿄, 사이타마, 카나가와, 치바, 이바라기, 도치기, 군마 등이며, 이들 지역은 동북 지방과도 분업하면서 서부 일본으로 부품 및 소재를 공급하며 이번 지진으로 동경전력이 큰 타격을 입었기 때문에 관동 지역



## 일본 대지진 피해사진



전반에서 전력 부족 문제가 장기화될 전망이다, 이에 따른 생산차질, 소비 위축 등 경제 하강 요인이 커질 것으로 보인다.

동북 및 관동 지방을 합한 경제규모는 일본 전체에서 43%라는 상당한 비중을 차지하고 있기 때문에 이들 지역에서의 피해 복구가 늦어질 경우 일본경제의 부진이 불가피하다. 사실, 이번 지진 피해가 거의 없었던 관서 지방이나 큐슈 지방에서도 일본 동부로부터 부품 등을 구하지 못해 공장 가동이 중단되는 사태가 발생했다.

이번 지진으로 가동을 멈추게 된 공장 중에서도 피해 정도가 각각이 다르고 동북부라도 내륙부 공장인 경우 물리적 피해 규모가 경미한 수준에 그치는 곳도 있고 상황 파악에 어려움이 많은 것이 사실이다.

### ▶ 위기 극복 통한 경제 도약에 성공할 것인지의 갈림길

일본의 경우 인프라 등의 건설 기술력, 기계 등 제

조업 경쟁력으로 봐서 복구 작업이 다소 지연되더라도 결국에는 작업에 박차가 가해지고 복구 수요에 따라서 경제성장이 촉진되는 패턴이 나올 것은 확실하다. 지진 피해가 크기 때문에 그만큼 복구 수요가 광범한 지역에서 막대한 규모로 발생할 것으로 보인다.

일본은 제2차 세계대전 패전 이후의 피해 복구라는 지금보다도 더 어려운 상황을 극복한 경험을 가지고 있으며, 오일쇼크, 한신 대지진 등 여러 국난(國難) 극복 과정에서도 저력을 발휘한 바 있다.

1995년 1월 17일 한신 대지진

그러나 한신 대지진의 경우 피해 복구 수요가 나온 수년 동안은 경제가 회복되었으나 이를 새로운 경제발전의 계기로 활용하지는 못하였다. 한신 대지진이 발생한 1995년부터 1997년 사이에는 연평균 실질경제성장률이 2.1% 수준을 기록하였으나 복구가 끝난 1997년에서 2000년 사이에는 성장률이 오

히려 0.2%로 하락하였다.

지난 제2차 세계대전 패전 이후의 복구 과정은 단순한 건설 이상의 의미를 가지고 있었으며, 미군정이 강제하긴 했지만 민주화를 이루고 토지개혁을 통해 농촌의 부흥을 도모하면서 중간소득계층을 확대시키는 한편, 노사화합을 통한 일본식 경영의 틀을 마련하였다.

그러나 대기업에 대한 규제 강화나 예금 봉쇄와 같은 긴축정책은 수요침체로 이어져 일본의 경제부흥에 적신호가 켜지기도 했으나 1달러 360엔의 엔저 수준에서의 고정환율제와 한국전쟁에 따른 특수가 일본경제의 부흥에 크게 기여하였다고 평가되고 있다. 또한 파괴된 산업 시설을 최신 기술로 복구하면서 오래된 기술을 유지했던 미국 제조업과의 경쟁에서 일본은 유리한 위치를 차지할 수 있었다고도 할 수 있다.

1970년대의 오일쇼크 당시에도 일본은 1차 에너지 중에서 석유가 차지하는 비중을 1975년 77.4%에서 2005년 48.9%로 꾸준히 낮추는 등 탈 석유화, 에너지 효율 제고에 도전하여 성과를 거두었다. 그 결과 연비가 좋은 일본 자동차 등이 미국시장을 석권하기도 하여 오일쇼크는 결국, 에너지 절약에 능한 일본 제조업의 도약에 기여를 하였다.

그러나 이와 같이 성과를 보였던 일본경제의 혁신 능력은 점차 약화되었다. 1990년대의 부동산 버블 붕괴 이후의 장기불황 극복에는 오랜 시간이 소요되었으며, 1995년의 한신대지진의 복구도 늦어져, 고베항은 아직도 과거의 위상을 회복하지 못하며 아시아 역내 거점 항구로서의 위상이 부상향 등으로 분산되기도 하였다.

이번 지진으로 예상되는 일본의 노력으로는 우선 일본경제의 고질적인 수요부족으로 인한 디플레이션의 악순환을 차단하는 한편 차세대 산업 육성, 고령화 대응 등에 주력할 것으로 보인다. 예를 들면 원전 피해가 극심해진 후쿠시마의 경우 차세대 산업인

전기자동차의 보급에 박차를 가할 방침이다. 그리고 일본이 이번 대지진의 피해 복구 과정에서 과거 제2차 세계대전 복구 당시와 같이 신기술인 차세대 그린 인프라에 대규모로 투자하면서 세계 그린 산업에서의 주도성을 확보해 나갈 가능성도 존재한다.

이와 같이 지진 피해의 복구와 함께 제2차 세계대전 이후의 개혁기처럼 일본이 기존의 경제 및 사회 시스템의 구조혁신을 성공할 수 있는지가 중요한 포인트라고 할 수 있으며 이번 대지진으로 인해 오히려 경제가 악화될 가능성도 존재하고 있다.

## □ 일본의 경제 동향

### ▶ 대지진의 충격으로 일본경제의 조정기 탈출 시기 지연

일본정부 내각부는 3월의 월례경제보고에서 작년 4분기에 마이너스 성장을 기록한 일본경제가 회복세로 전환했지만 자율적인 회복력이 미약하고 이번 동북지방태평양연안대지진의 영향도 우려된다고 지적하였다.

아울러 내각부는 지난 3월 23일에 이번 지진에 의한 피해 규모가 한신대지진의 10조엔을 능가하여 16조엔~25조엔에 달하고 2011회계연도 GDP를 0.2~0.5% 정도 감소시킬 것으로 예상하였다.

다만, 이러한 시산은 이번 지진 피해에 따른 도쿄 전력의 발전 능력 하락과 제한 송전에 따른 GDP 감소 효과를 고려하고 있지 않기 때문에(부품 등의 유통 물류 차질을 고려) 성장률 하락 효과는 이것보다 더 클 수가 있을 것으로 예상이 된다.

이와 같이 대지진에 따른 인프라, 주택 등 자산 피해는 기업의 생산 활동이나 고용을 위축시키면서 경제활동 전반에 악영향을 주게 된다.

이번 대지진은 도시 집중형 피해를 입은 한신 대지진 당시와 달리 일본의 동부 태평양 연안 지역 전반에서 산업 및 물류 인프라에 타격을 주었기 때문에 기

업의 일시적 생산 활동이 보다 크게 위축될 수 있다.

원전 사고 등으로 인한 도쿄 전력의 전력생산 차질과 이로 인한 제한 송전이 기업 활동이나 가계 소비활동을 더욱 위축시킬 수 있다. 도쿄전력의 3월 23일 기준의 피크 사용시점의 발전량은 전년도에 비해 1천만kw, 30%이상 적은 실정인데다 전력 사정의 개선에 시간이 소요될 것으로 예상된다.

특히 도쿄전력은 각 지역별 및 시간대별로 제한 송전을 실시하고 있는데, 이에 따라 도교를 포함한 수도권권의 상점이나 공장들이 생산을 중단해야 할 부담이 있어서 정상적인 기업 활동이 어려운 상황이다.

이러한 영향으로 인해 일본경제가 당초 예상과 달리 금년도 2/4분기~3/4분기에 마이너스 성장에 빠질 가능성 존재한다.

다만, 지진 등 자연재해에 따른 자산 피해는 이를 복구하기 위한 경제활동이 시차를 두고 확대되기 때문에 경제성장률에 대한 마이너스 효과는 점진적으로 상쇄되며, 이번 일본 대지진의 경우도 이러한 패턴을 보일 것이다.

또한 일본의 경우 재정적자가 문제가 되지만 일본은 국가 전체적으로는 대외수지가 흑자이며, 3조 달러에 육박하는 세계 최대의 순채권국이기 때문에 복구 자금 마련에 문제가 없을 것이며, 일본의 물가상

승률은 지난 2월 기준으로 전년동월비 0%에 그치는 등 인플레이션보다 디플레이션 압력을 우려해야 할 상황이기 때문에 일본은행이 대규모 양적금융 완화를 통해 통화량을 더욱 확대시키는 것도 가능하다.

원래 금년도 일본경제는 1.5% 정도의 성장세가 예상되었었지만 일본정부 추산 수준의 연간 경제성장률 하락 효과(최대 0.5%p)를 가정하면, 2011년도 일본경제는 1% 정도의 플러스 성장을 기록할 수 있다는 계산이다.

실제로 이번 대지진 이후 2011년 일본경제에 관한 수정 전망을 발표한 기관들의 전망치를 보면 노무라, 다이와 등 일본계 주요 증권사나 Citi, Barclays Capital 등의 외국계 금융회사들 다음해 일본경제가 여전히 1% 이상의 성장률을 기록할 것으로 전하고 있다.

그러나 전력 부족 문제, 원전 사고에 따른 방사능 유출과 소비심리 불안 등으로 복구수요의 플러스 효과가 현실화되는 데에는 시간이 소요될 것으로 보이며 일본지역에 대한 부품 공급 차질에 따른 일시적 생산 감소 압력 등의 부정적 효과와 함께 다른 지역에서의 대체 생산, 공장 정상화 이후 예상되는 야근을 통한 생산 확대 등의 긍정적 효과도 고려할 경우 2011년 일본경제가 0%대의 저조한 성장세에 그칠 가능성도 존재한다.

### 대지진 이후의 2011년 일본경제 성장률 수정 전망 사례

	성장률 수정 전망치(%)	성장률 수정 폭(%P)	2011년도 추경예산 규모
Barclays Capital	1.7	-0.3	7조엔~8조엔
Citi	1.3	-0.6	8조엔~9조엔
Daiwa	1.2	-0.2	5조엔~6조엔
Noruma	1.1	-0.4	6조엔
BNP Paribas	-0.9	-2.5	5조엔

(자료 : LG경제연구원)