

WEEKLY REPORT

# KMI 동향분석

**VOL.003**

2016 NOVEMBER

발간년월 2016년 11월(통권 제3호)

발행처 한국해양수산개발원

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26 (동삼동)

자료문의 한국해양수산개발원 동향분석실

발행인 양창호

홈페이지 [www.kmi.re.kr](http://www.kmi.re.kr)

## 미 대선 결과에 따른 해운 · 항만 · 수산 부문 영향과 대응

**김수엽**

해운해사연구본부장

(dahn@kmi.re.kr/051-797-4601)

**김태일**

해운정책연구실장

(ktizorro@kmi.re.kr/051-797-4613)

**이민규** 부연구위원

(minkyu@kmi.re.kr/051-797-4674)

**김은수** 전문연구원

(kes1213@kmi.re.kr/051-797-4665)

**하태영**

항만수요예측센터장

(haty@kmi.re.kr/051-797-4691)

**최건우** 연구원

(ak21@kmi.re.kr/051-797-4692)

**이건우** 전문연구원

(gunwoo@kmi.re.kr/051-797-4629)

**김봉태**

FTA이행지원센터장

(btkim@kmi.re.kr/051-797-4592)

트럼프 공화당 후보가 미국 대통령으로 당선됨에 따라 신보호주의(Neo-Protectionism) 정책을 추진 할 것으로 예상된다. 이는 영국의 브렉시트에 이어 선진국들이 자국산업 보호 및 고용증대를 위해 새로운 보호무역주의를 표방하는 패러다임의 변화라고 할 수 있다. 이러한 보호무역주의는 Near-Production, FTA 재협상, 자국 산업 피해 규정 강화 등 규제 강화로 이어질 가능성이 크기 때문에 무역에 의존하는 우리나라에게는 더 큰 영향을 미칠 수 있다.

## [영향]

트럼프 당선자는 미국의 이익을 위해 FTA 재협상, 고관세 부과 등 통상 마찰과 외국 해운사의 항만이용 부담을 늘리는 등의 조치를 취할 것으로 예상된다. 신보호주의 정책 추진으로 세계 무역 둔화와 해상 컨테이너 물동량 감소는 크지 않을 것으로 예상된다. 다만, 아시아~북미항로는 미-중 통상 마찰의 직접적인 영향권에 있어 신 행정부의 통상 정책 방향에 따른 물동량 감소가 우려된다.

미국 경제의 성장률 둔화 시나리오에 따라 우리나라의 대미 컨테이너 화물은 0.7~2.2%p 축소가 예상되나 영향은 크지 않다. 대미 주요 수출입 화물인 철재, 화공품 등 품목별로 미치는 영향이 상이하나 전체적으로 1% 미만의 수출 감소가 예상된다. 오히려, 미-중 간 통상 마찰로 인한 무역 축소 시 부산항 환적 컨테이너 감소로 이어져 우리나라 항만에 더 큰 영향을 줄 것으로 판단된다.

한-미 FTA 재협상 시 미국산 수산물 수출 확대를 위한 통상 압력이 예상되며, 명태, 가자미 등의 수입이 증가하고, 식품안전 등 비관세장벽의 강화로 김, 굴 등 주요 수산물 수출이 감소하여 수산물 무역수지 악화가 전망된다.

## [대응]

해운분야는 향후 보호무역조치에 따른 해상 물동량 위축에 대비해야 한다. 국내 화물의 국적 선박 운송 확대, 금융시장 변동성 확대에 대비한 해운금융의 안정화가 필요하며, 기업은 운항원가 절감을 통한 경쟁력 제고를 위해 초대형, 고효율 선박을 조속히 확보할 필요가 있다.

항만물류분야는 환적화물 이탈 방지 및 신규 유치 강화, 부두운영회사의 대형화를 통해 항만 경쟁력 강화 시책이 필요하다. 또한 정부 및 항만당국은 항만배후단지, 해양산업클러스터 등을 활용한 항만물동량 창출 기반 확대 및 항만서비스산업을 활성화함으로써 일자리를 늘리고 부가가치를 제고해야 한다.

수산분야는 FTA 재협상에 대비해 수입자유화 일정 유지 및 수출확대 전략 개발이 필요하다. 또한 미국의 식품안전에 대한 통관 기준 강화에 대비해 미국 내 입법 동향 모니터링을 강화하고, 정부간 협의채널 가동 등 적극적인 대응이 필요하다.

트럼프 행정부 출범 후 대선공약 이행의 불확실성에 대한 우려의 목소리가 높다. 지속적인 모니터링을 통해 예상 가능한 시나리오 별 대응방안을 준비하는 작업이 필요하다. 준비 작업을 통해 트럼프 행정부의 정책이 구체화될 경우 맞춤형 대응 카드를 꺼낼 수 있도록 준비해야 할 것이다.

## 트럼프 당선자의 해운 · 항만 · 수산 관련 정책 기조

### ■ 트럼프 행정부는 자국 이익 우선, FTA 재협상, TPP 반대, 중국 및 멕시코 수입품에 35~45% 관세 부과 등 불공정 무역관행 시정을 적극 추진할 전망

- 이는 영국의 브렉시트에 이어 선진국의 자국산업 보호 및 고용증대를 표방한 새로운 보호무역주의를 의미하며, 대미 통상여건 악화와 국내 시장개방 요구가 커질 것으로 예상됨
- FTA재협상 시 수산물 수입 자유화 일정 단축으로 수입 증가에 따른 국내 피해가 우려됨

### ■ 자국 우선주의 정책으로 인한 대미 무역의 불확실성은 해운시황 개선에 부정적이며 미-중 무역 마찰이 현실화 될 경우 부산항 물동량 감소도 불가피

- 통상 분쟁으로 무역이 위축될 경우 북미항로 컨테이너 해운시장의 개선에 부담이 될 것으로 예상됨
- 중국에 대한 환율조작국 지정 등 미-중 무역 분쟁이 현실화 될 경우 일정 수준 부산항의 환적 컨테이너 물동량 감소는 불가피

### ■ 공공투자 확대 및 법인세 인하 등을 통해 자국 산업 육성 적극 추진 전망

- 약 1조 달러를 투자하여 교통, 항만 등 인프라 확대에 나서 일자리를 창출하고 국내 경기 활성화 추진이 예상됨
- 최고 39.5%인 법인세율을 15%로 인하하고, 해외자산을 미국으로 이전한 기업에 대해 세율을 우대, 자국 기업의 회귀를 적극 지원할 전망이다

### ■ 화석에너지 개발 확대로 에너지 산업 육성 추진, 파리협정 이탈 선언

- 트럼프 신 행정부는 “New Energy Era(에너지 새 시대)” 를 에너지 부문 정책으로 표방, 자국 내 석유, 천연가스 등 기존 화석연료의 생산 확대를 통해 대외 에너지 의존도를 낮출 것으로 전망됨<sup>1)</sup>
- 온실가스 감축을 위한 신기후체제인 파리협정<sup>2)</sup> 이탈을 선언하고, UN의 기후변화대응 프로그램 등에 자금 지원을 중단할 것으로 예상되어 신기후체제 추진 동력이 약화될 전망이다<sup>3)</sup>

### ■ 미국의 수산물 수출 기회 확대와 식품안전 기준 강화 등 비관세장벽 강화 예상

- 미국은 농수산물 수출 진흥을 통한 국익 실현을 위해 통상 압력을 행사하고, 동시에 자국민 보호를 위한 식품안전 기준을 강화할 것으로 예상됨

1) 향후 30년까지 연간 7,000억 달러 경제성장 효과와 40년 동안 6조 달러의 누적 세수효과 기대됨(KOTRA 미국 대선 결과에 따른 경제 · 통상정책방향 전망과 시사점, 2016, p.17)

2) 196개 협약 당사국(전세계 온실가스 배출량의 90% 이상)의 참여로 2020년 이후 출범예정

3) 세계 이산화탄소 배출량 국가별 순위( '13년 기준) : 1. 중국(세계 배출량의 28%), 2 미국(16%), 3. 인도, 4. 러시아, 5. 일본, 6. 대한민국 순이며, 중국과 미국의 차지하는 비중은 세계 배출량의 44%를 차지하고 있음 (자료: 에너지경제연구원 (2016) 최근 세계 온실가스 배출추이와 시사점, World Energy Market Insight)

## [해운 분야]

### 통상 분쟁과 미국 우선주의는 세계해운에 부정적

#### ■ 미국의 자국 우선주의 및 보호무역주의는 파생수요인 해운에 부정적 영향 초래

- 트럼프는 북미자유무역협정(NAFTA), 환태평양경제동반자협정(TPP) 등의 개정 및 폐기 등을 주장하고 있고, 주요 무역국가와의 FTA 재협상 등 세계 무역질서의 변화를 예고함에 따라 세계 교역은 영향을 받을 것으로 전망됨
- 세계 경제와 무역 회복이 지연되면 해상 물동량이 둔화될 것으로 전망되며 컨테이너선, 자동차 운반선과 같은 제품 수송선이 상대적으로 큰 영향을 받을 것으로 예상됨
- 무역거래 둔화에 따른 원자재 수입 감소가 예상되나 미국의 석유, 석탄, 천연가스 공급 증가로 인한 상쇄효과로 벌크선 해운에 미치는 영향은 상대적으로 적을 것으로 판단됨

#### ■ 미국, 항만 및 노동 시장의 보호를 위한 해운규제 강화 및 부담 증가 예상

- 미국은 중국, 한국 등의 해운 및 조선 산업 지원정책으로 선박이 초대형화 됨으로써 대형화 대응을 위한 항만투자 부담이 늘어나는 것으로 주장하고 있음
- 입항 선사들은 미국 항만의 확장을 요구하거나 교각을 높이고, 항만의 수심을 늘릴 것을 요구
- 또한 미국은 입항 선사들이 항만의 신속한 하역과 자동화를 요구하여 항만 노동자들의 일자리를 위협하고 있다고 주장하고 있음
- 미연방해사위원회(Federal Maritime Commission : FMC)는 선사의 항만투자 압력을 완화하기 위해 해운선사와 얼라이언스에 대한 규제를 강화할 가능성도 있음<sup>4)</sup>
- 미국이 항만인프라 이용에 따른 부담금을 부여하는 경우 미국항만에 기항하는 선박의 항만유지비(Harbor Maintenance Fee : HMF) 증가 예상<sup>5)</sup>
- 각종 무역협정의 철폐와 관세 부과로 해상운송비용이 증가할 수 있음

4) 양창호(2016), 「우리의 바다 DNA, 가슴이 뗌다」, p.18

5) 이 비용은 일반적으로 항만 이용시 부과되는 항만이용료와는 달리 깊은 수심이 요구되는 선박이나 오염된 선박에 대해 부과할 수 있는 비용임

## 대미 무역 불확실성으로 북미항로 해운시황 개선에 부담

### ■ 대선 공약이 해운업에 미치는 영향은 아직 방향성이 불확실하지만 북미항로의 물동량 둔화는 예상 가능한 상황

- 신보호주의로 인한 통상 마찰과 글로벌 환율 갈등 등 세계 경제 불확실성이 심화되는 경우 중국, 일본, 한국 등과의 무역 변동성이 확대되면서 북미항로 운임개선에 부정적 영향 끼침
- 북미항로는 지난 6월 파나마 운하 확장으로 대형선 투입이 늘어 공급과잉이 심화되는 상황임
- 미국 경제의 소비 비중이 84%로(민간 69%, 공공 15%) 큰 데, 관세 인상으로 인한 수입둔화 및 수입대체형 내수 진작 등의 전략으로 미국의 해상수입 물동량 증가세 둔화가 우려됨
- 북미항로의 경우, 올 해를 저점으로 점진적인 운임 상승이 예상되고 있으나<sup>6)</sup> 미-중간 통상 분쟁과 무역위축으로 해운시황 개선이 지연될 가능성이 있음
- 한편 유럽선주협회, 머스크라인, 국제해운회의소 등 세계 해운물류업계는 물동량 감소를 우려 하여 보호주의 정책 추진에 대한 반대 입장을 표명하고 있음

#### [외국 전문가 견해]

##### [무역 충격]

중국 수입품에 대해 45% 관세 부과, 무역 축소와 중국경제 성장둔화가 우려됨. JP모건, 씨티 프라이빗뱅크, 다이와증권 등은 전문가는 일부 중국기업들은 관세율 상승으로 타격을 입을 것으로 예상하거나 환율조작국 지정으로 무역 제재 및 45% 관세 부과가 예상됨. 그러나 현실적으로는 15% 관세가 예상되며 이 경우 중국의 대미 수출이 31% 감소하고, 중국 GDP도 단기적으로 1.7%p 축소될 가능성이 있음 (연합인포맥스, 2016.11.9 등)

##### [단기적 영향]

트럼프 당선의 해운산업에 대한 영향은 방향성이 아직 불확실하며 영향은 단기적임. 중국공상은행 리스(ICB leasing), 발틱국제해사위원회(BIMCO), 드류리(중국지사) 등의 전문가는 트럼프 공약에 대한 낙관론을 제시하고 있음. 미국 중산층의 회복→소비증가→수입수요 증가→해운 물동량 증가 과정을 거쳐 해운산업에 긍정적인 측면을 제시하고 있음. 45% 관세부과 등 통상공약의 실현 가능성이 낮다는 의견도 제시되고 있음. 또한 통상마찰로 인한 국제무역 위축은 일시적 현상일 것으로 보는 것이 공통 견해임. (항운교역공보, 2016.11.9., KMI 중국연구센터)

6) 아시아 역내항로(4,930만TEU)에 이어 큰 시장인 아시아-미국 간 해상무역항로에서는 연간 약 2,281만TEU가 수송되며 2016년을 저점으로 운임이 점진적으로 개선되는 것으로 전망(KMI, 2017년 세계 해운시장 전망, 2016.11.8)



## ■ 트럼프 당선자의 공약 실현 가능성에 따라 해상 물동량에 미치는 영향을 추산한 결과 세계 전체적인 영향은 크지 않으나, 북미항로는 지속적인 관찰이 필요

- 무디스 보고서<sup>7)</sup>에 제시된 대선공약 이행시 미국의 경제성장 둔화 전망치를 시나리오<sup>8)</sup>로 활용, 미국의 해상 컨테이너 물동량 변화량을 추산함
- 이 보고서에 따르면 향후 5년간 미국 GDP 성장률은 트럼프 공약이 그대로 이행되는 경우에는 연 1.3%p 감소하고, 현실적 대안인 의회와 협력하여 이행하는 경우에는 연 0.4%p 감소할 것으로 예상됨
- 이 시나리오를 바탕으로 컨테이너 물동량을 추정할 경우
  - 미국 GDP의 컨테이너물동량 승수효과<sup>9)</sup>를 고려하여, 시나리오 별로 연간 32만~105만 TEU 정도 감소될 것으로 추산되나 현실적으로는 의회와의 협력을 고려, 32만 TEU로 1% 정도 감소될 것으로 예상됨
  - 또한 미국 수출입 컨테이너 물동량 감소에 따른 아시아-북미 항로 물동량은 공약 그대로 이행시 연간 74만TEU(3.2%), 의회와 협력시 연간 23만TEU(1.0%) 감소할 것으로 예상됨<sup>10)</sup>
  - 미국의 경제성장 둔화가 세계로 확산될 경우 미국 외 세계 컨테이너 물동량은 18~59만TEU 정도 감소될 것으로 전망됨<sup>11)</sup>
- 트럼프 당선자의 공약의 이행 시나리오에 따라 세계 해상 컨테이너 물동량은 50~164만TEU 정도 감소될 것으로 추산되며, 이는 세계 전체의 1% 미만 수준으로 영향이 크지 않음<sup>12)</sup>
- 단, 아시아-북미항로의 경우 최대 3.2% 정도 수요 위축이 예상되므로 미국 신 행정부의 정책 이행 상황에 따라 우리나라 해운업은 상대적으로 큰 영향을 받을 수 있음

표 1. 트럼프 공약에 따른 미국 GDP변동 시나리오별 컨테이너 물동량 감소규모 추산

구분	GDP 성장률 축소	미국의 컨테이너 물동량 감소 (만TEU)		세계 컨테이너 물동량 감소 (만TEU)	
		미국 물동량	아시아-북미 해상 물동량	미국 외	미국 포함
트럼프 공약 이행시	1.3%p	105 (3.2%)	74 (3.2%)	59 (0.42%)	164 (0.93%)
의회와 협력시	0.4%p	32 (1.0%)	23 (1.0%)	18 (0.13%)	50 (0.29%)

주: 적컨테이너 기준이며, ( )는 해당 지역의 전체 물동량 대비 감소 비중임

7) 무디스는 기존 경제정책 유지시 향후 5년간 미국의 GDP 성장률은 연 2.2%, 공약 그대로 이행시 연 0.9%, 의회와 협력하는 경우 연 1.8%를 제시 (The Macroeconomic Consequences of Mr. Trump's Economic Policies, 2016.6)

8) 무디스 보고서에 대한 혹평(An Analysis of Moody's Analytics "The Macroeconomic Consequences of Mr. Trump's Economic Policies", 2016.6)에도 불구하고 본 분석에서는 대선 공약의 영향을 수치화함으로써 파급효과를 가늠해 보고자 함

9) 미국 GDP와 컨테이너물동량 간의 승수는 2000~2015년 기간 중 2.5이며, 2015년 기준 미국 수출입 컨테이너 물동량은 적컨테이너 기준 3,226만TEU를 적용

10) 2015년 아시아-북미항로 물동량은 2,281만TEU, 미국 수출입 컨테이너 물동량은 3,226만TEU로 아시아-북미항로 물동량은 미국 수출입 컨테이너 물동량의 70.7%를 차지함(Clarkson, IHS)

11) 2010~2015년 세계 GDP에서 미국 GDP의 비중 16.5%이며, 세계 GDP와 세계 컨테이너 물동량의 승수는 1.57임. 미국 GDP 0.4%p 감소시 세계 물동량 감소 (TEU) : 1억 7,500만TEU×0.4%×0.165×1.57 = 18만TEU

12) 2015년 세계 컨테이너 해상물동량 1억 7,500만TEU 기준(Clarkson)

## 한국 해운, 초대형 · 고효율 선박 확보로 원가 경쟁력 강화 필요

### ■ 대형 · 고효율 선박 확보로 선대 경쟁력을 확충하고 원가절감 및 재무개선 추진

- 저성장기에는 비용 절감을 통한 코스트 리더십이 중요. 초대형, 고효율 신조 선박의 확보를 통해 선사의 선대경쟁력을 확충해야 함
- (가칭) 한국선박회사, 캠퍼드, 글로벌 해양펀드 등을 이용한 해운금융의 안정화, 선사의 원가경쟁력 확보 및 재무구조의 개선이 요구됨

### ■ 미국의 연안 환경규제 강화에 대비, 친환경 선박 조기 확충 필요

- 미국 해상에 설정된 배출통제지역(Emission Control Area, ECA)과 관련된 계획은 대형 해운선사가 없는 미국의 상황을 고려했을 시 지속적으로 강화될 것으로 예상됨
- ECA 지역은 미국 이외에도 중국, EU 등에서 이미 시행 중이고 단계별 강화추세에 있음
- 화석연료 사용규제의 완화로 인해 국제 유가의 변동이 있을 것으로 예상되나, 유가 변동의 방향성(강세 또는 약세)에 대한 전망은 엇갈리고 있음
- 보호무역주의에 따른 세계 경제 성장세 둔화로 인한 원유 수요 감소, 미국의 석유가스 생산 확대에 의한 원유 수입 감소는 유가 하락요인이고, 이란 핵협정 재고에 따른 이란 석유 수출 감소, 온실가스 규제 완화에 따른 석유 사용 증가는 유가 상승요인임. 단기적으로 유가 하락요인이 상승요인보다 큰 것으로 평가됨
- 유가하락에 따른 연료비 절감은 단기적으로는 선사의 수익성 개선에 도움이 될 것이나, 중장기적으로는 연료비 절감분만큼 운임이 하락하면서 효과는 상쇄 될 것으로 예상됨
- 고효율, 친환경 선박을 확보하여 중장기적으로 유가 상승에도 대비해야 함
- 노후선박의 조기 폐선 및 친환경 선박 확보 지원으로 해운-조선-금융의 선순환 생태계 조성이 필요함

## 국내 화주의 해상수송화물 확보 및 체계적인 리스크 관리

### ■ 글로벌 수요 감소에 대응하기 위한 국내 화주의 안정적 물동량 확보에 주력

- 철강, 자동차, 전자 등의 대형 화주와 해운업계가 장기운송 계약 확충, 수송합작회사(JVC) 등을 통해 안정적인 화물확보 기반을 확대해야 함
- 벌크는 국제 경쟁력과 전문성을 가진 중견선사를 집중 육성하고, 탱커의 경우 국내 대량화물 화주와 장기운송계획 등 상호협력을 유도함
- 아프리카 등 신흥 해운시장을 개척할 필요 있음

## ■ 경기변동이나 글로벌 수급 불균형에 대응하기 위한 리스크 관리체계 구축

- 선사별 경영 상태 상시모니터링 체제를 구축하고, 환율, 이자율, 유가, 선박연비 등 경쟁력 변동요인에 대한 리스크 관리 전략을 마련해야 함
- 글로벌 얼라이언스 가입, 아시아 지역 미니 얼라이언스 구축 등을 통해 영업력을 강화하는 한편 근해 항로 서비스 지역에서 국내업체간 과잉 경쟁을 해소함
- 국내외 전용 터미널 확보 등 글로벌 물류네트워크 구축으로 위기 상황에 대한 탄력적 대응 및 글로벌 물류 서비스망을 확장해야 함

## [항만 분야]

### 국내 항만의 컨테이너 물동량에 대한 영향은 미미

#### ■ 미국 경제성장 둔화 시 우리나라 대미 물동량은 0.7~2.2%p 둔화가 예상되며 미-중 통상마찰 및 중국 수출 축소로 인한 부산항 환적물동량 감소에 대비 필요

- 수출입 컨테이너 화물은 0.3~1.0%p, 환적화물은 1.2~3.5%p 감소할 것으로 전망됨
- 국내 최대 한-미 컨테이너 물동량 처리 항만인 부산항<sup>13)</sup>의 물동량 증가세에 미치는 영향은 0.2~0.4%p에 그칠 것으로 예상됨
- 또한 트럼프 정부의 재정 지출 증가로 인한 달러 약세가 예상됨에 따라 우리나라 수출 여건 악화 가능성이 상존함<sup>14)</sup>
- 중국에 대한 '환율조작국' 지정에 따른 상계관세<sup>15)</sup> 부과 등 양국간 통상마찰로 인해 무역이 감소할 경우 부산항의 환적 컨테이너 처리량이 4~17만TEU 추가 감소도 우려되는 상황임<sup>16)</sup>

표 2. 미 대선 공약 이행 시나리오별 컨테이너 화물의 영향 전망

구분	현 경제정책 유지시(A)	트럼프 공약시(B)		의회와 협력시(C)	
		증가율	차이(B-A)	증가율	차이(C-A)
미국 GDP 연평균 증가율 ('17~'21)	2.2%	0.9%	-1.3%p	1.8%	-0.4%p
한-미간 연간 컨테이너 물동량 증감율	수출입	1.7%	0.7%	1.4%	-0.3%p (약 1만TEU)
	환적	5.7%	2.2%	4.5%	-1.2%p (약 2만TEU)
	계	3.6%	1.4%	2.9%	-0.7%p (약 3만TEU)
			-2.2%p (약 9만TEU)		

자료: Moody's(2016), The Macroeconomic Consequences of Mr. Trump's Economic Policies, KMI분석

13) 부산항은 '15년 기준 한-미 컨테이너 수출입 물동량의 82.1%, 환적 물동량의 97.3%를 차지(SP-DC)

14) 과거 사례에서 미국 달러 가치 1% 하락시 국내 수출물동량은 평균적으로 약 0.17% 감소하는 것으로 나타남

15) 슈퍼 301조와 122조를 활용하여 중국산 모든 수입 품목에 대한 15~45%의 관세 부과 가능

16) 피터 페트리(2016) 중국에 대한 45% 관세 부과시 미국의 대중 수입 2,580억 달러, 수출은 770억 달러 감소할 것으로 예상됨에 따라 컨테이너 화물의 1TEU 당 가치를 이용하여 추정



## 주요 수출 화물 1% 미만 감소 전망

### ■ 미국의 수입규제 정책에 따라 품목별로 차이는 있지만 대미 수출물동량 감소 규모는 1% 미만에 그칠 것으로 전망

- 단일 품목 중 대미 교역물량이 가장 많은 ‘자동차’의 경우 현재 특별한 수입규제는 없으나 ‘12년 한-미 FTA 발효 전의 관세율(2.5%)로 회귀할 경우 연평균 약 0.8%의 물동량 감소가 예상됨
- ‘철강제품’의 경우에는 최근 2년간 심화된 수입규제로 이미 대미 수출 물동량이 크게 감소한 상태이며 추가적인 물동량 감소는 1% 미만에 그칠 것으로 예상됨<sup>18)</sup>
- ‘유류제품’도 연간 0.7%p의 수출물동량 감소에 그쳐 그 영향은 미미할 것으로 예상됨
- 그 외 일반화물은 특별한 수입규제 정책 기초가 없어 미 대선 결과에 따른 영향은 미미할 것으로 예상됨<sup>19)</sup>
- 반면, ‘시멘트’의 경우에는 인프라 투자 확충 공약을 고려하면 연간 3.6%의 대미 수출 증가 효과가 있을 것으로 예상됨

표 3. 미 대선 결과에 따른 일반화물의 영향 전망

품 목	영 향
자동차	- 관세율이 FTA 이전으로 회귀 시 0.8%(약 9만 2천톤) 물동량 감소
유류	- 관세율이 FTA 이전으로 회귀 시 0.7%(약 4만톤) 물동량 감소
철재	- 수입규제로 인해 0.4~0.7%(2~3만톤) 수출물동량 감소 예상 <sup>20)</sup>
화학공업생산물	- 수입규제로 인해 0.3~0.4%(5~6천톤) 수출물동량 감소 예상
기타 화물	- 시멘트는 미국 인프라 투자 증가로 인한 연평균 3.6%(4만톤) 증가 예상 - 일반 화물의 한-미간 교역량 영향은 거의 없음

주: 대미 컨테이너 및 일반화물 물동량 증가세 둔화로 우리나라 항만물류산업의 매출액과 부가가치 규모는 감소 예상

17) 한국경제연구원은 한-미 FTA 재협상으로 인한 양허 정지시 자동차부품은 향후 5년 동안 133억 달러의 수출 손실이 발생할 것으로 예상했으며 이를 물동량으로 환산할 경우 연평균 약 6.3%에 해당되나, 현지화 진전 등으로 우리나라 항만의 수출 물동량에 미치는 영향은 크지 않음

18) 철강제품의 경우 국내 제품에 대한 미국의 수입규제 조치는 ‘15~’16년 동안 6건으로 크게 증가하였으며 이는 미국 내 철강 및 화학생산물 산업의 과잉 공급에 대한 자국 산업 보호를 위한 조치로 해석되면 최근 2년간 사례에서 수입규제 1건당 0.08%(약 4천 톤) 감소효과가 나타난 것으로 분석됨

19) 기계류 등 일부 잡화 품목에는 다소 영향이 있을 것으로 예상되나 대상품목 범위가 광범위함

20) 반면에 인프라 투자로 철재 수출 물동량 증가도 예상가능하나, 그간 연 2~3회 수입규제 조치를 반영한 결과임

## 규모화, 효율화를 통한 항만 경쟁력 강화 추진

### ■ 환적화물 이탈 방지 및 신규 유치에 위한 정책 마련 필요

- 부산항의 경우 환적화물의 항내 타부두 운송(ITT) 및 신-북항 셔틀 운송에 대한 지원 강화가 요구됨
- 2017년 재편되는 글로벌 3대 얼라이언스에 대한 국내 환적 선호를 높일 수 있는 경쟁력 강화 전략 및 선제적인 홍보 · 마케팅 전략이 필요함
- 또한 부산항과 광양항의 환적화물 인센티브제도 강화 및 2016년 말 시행 만료 예정인 부산항 항만시설사용료 면제 기간 연장 등에 대한 조속한 결정이 요구됨

### ■ 부두운영회사의 자율적 통합 적극 추진 필요

- 물동량 정체로 부두운영회사들의 경영여건 악화 예상, 건전한 시장질서 확립 및 경영여건 개선 등을 위한 자율적인 통합 운영을 추진해야 함
- 부산항 북항 및 인천항 내항의 부두운영회사 통합 외에 국가 임대부두 전반에 걸쳐 자율적인 통합 논의 및 기업활력제고법 등을 활용한 인센티브 제공 방안의 사전적 검토가 필요함

## 항만물류산업의 부가가치 서비스 확대 및 다양화 추진

### ■ 항만물동량 증가율 하락에 따른 항만물류산업의 부가가치 축소 예상, 항만배후단지를 적극 활용함으로써 물동량 창출 노력 강화

- 민간투자를 활용한 항만배후단지의 추가 확보, 항만부지와 관련 산업의 연계 강화<sup>21)</sup>를 통해 국가 기간산업의 육성 기반 확충 및 물동량 창출 기반을 강화해야 함
- 대외 변수에 체계적이고 중장기적으로 대응하기 위한 모니터링 기능 강화 및 항만물류산업의 고용 및 서비스 등 기초 통계 체계 구축이 필요함

### ■ 부대사업 육성을 통한 항만물류산업의 고용 확대 및 부가가치 제고 노력 강화 필요

- 수리조선, 선용품공급, 선박급유 등 항만서비스산업의 적극 육성 및 글로벌화를 추진함으로써 항만 서비스 중심의 고용 확대 및 부가가치 제고가 필요함
- 특히 IMO 환경 규제 강화에 대응한 LNG의 선박연료 활용가능성이 가시화됨에 따라 항만 내 LNG 병커링 기지 구축 등 항만도시 지역 경제 활성화 추진 필요
- 나아가 유헤 항만시설을 활용하는 해양산업 클러스터의 조기 정착 및 활성화를 통해 항만도시의 고용 확대 및 부가가치 제고 노력이 절실히 요구됨

21) 물류 기능 중심의 기존 항만 부지를 항후 물류뿐만 아니라 제조업 등과 연계하여 개발 및 운영 필요

## [수산 분야]

### 자국 이익 우선주의로 수산물 무역수지 악화 전망

- 한-미 FTA에 따른 제조업 일자리 감소로 미국의 이익을 침해했다고 인식, 자동차, 철강 등을 중심으로 FTA 재협상을 요구할 가능성 존재
  - 수산물은 FTA로 미국이 혜택을 보고 있으나 추가 이익 확보를 위해 최장 15년의 수입 자유화 일정 단축을 요구할 가능성이 있으며 그에 따른 국내 피해가 우려됨
- 한-미 FTA 재협상 시 미국산 수산물 수출 확대를 위한 압력이 예상되며, 명태, 가자미 등의 자유화 일정이 단축될 경우 추가 수입 증가에 따른 국내 피해 예상
  - 한-미 FTA 발효 이후 수산물 수입은 발효 전 대비 약 60% 증가하여 무역수지가 적자로 전환되었고, 재협상으로 조기에 관세가 철폐되면 무역수지 적자 확대가 예상됨

표 4. 對미국 수산물 교역 현황

(단위 : 백만\$)

구분	발효 전	트럼프 공약시(B)				
	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년(~9월)
수출	181	191	218	217	232	179
수입	155	177	221	237	247	182
수지	26	14	△3	△3	△3	△3

- 미국의 통관 시 수산식품 안전 등에 대한 비관세장벽이 심화될 경우 김, 굴 등 주요 수산물 수출에 부담
  - 과학적인 식품안전 기준을 강조하고 있는 미국 공화당의 대선 정강에 기초할 때 현재 개정 중인 미국의 「식품안전현대화법」이 강화되어 향후 대미 수출에 부정적 영향을 미칠 수 있음

## FTA 재협상, 비관세장벽 강화 등에 적극 대비

- FTA 재협상에 대비해 기존의 FTA 수입 모니터링을 확대하고, 추가적인 수입 증가에 대비하여 현행 직접피해보전제도의 사업 기간 연장, 보전 비율 상향 등 추진
  - 재협상 시 수산물에 무역 역조 현상을 보이고 있으므로 우리나라의 협상 카드로 활용하고 비관세장벽 완화 등을 통한 대미 수산물 수출 동력 확보 방안도 모색함
  - 또한 미국은 재협상 과정에서 대미 수출의 28%를 차지하는 조제김의 관세 환원(0→6.4%)을 요구할 수 있으므로 이에 대한 협상력 확보도 필요함
- 미국의 식품안전에 대한 통관 기준 강화에 대비해 미국 내 입법 동향 모니터링 강화, 정부간 협의채널을 통한 사전해결 노력 등 필요
  - 특히 「식품안전현대화법」의 세부규칙인 예방적 통제 강화, 라벨링 개정 등의 동향을 파악하고 조제김 등 주요 수출품의 대응 방안 마련이 필요

## [부록] 공약 및 주요 지표

표 1. 트럼프의 부문별 공약

구분	트럼프(공화당)
조세	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 소득세 인하(현 10.0~39.6% 7단계 과세표율, 12~33.0% 3단계로 개정)</li> <li>- 상속세 폐지, - 최고법인세율(35%에서 15%로 축소)</li> <li>- 해외자산 국내 반입 기업에 세율 10% 적용 특혜 제공</li> <li>- 투기자본 세율 인상(인상폭 미정)</li> <li>- 작은 정부 지향 (교육부, 환경청 등 폐지)</li> </ul>
재정	- 국방과 국가안전을 제외한 모든 예산을 매년 1%씩 감축, 향후 10년 동안 1조 달러 절감
인프라	- 향후 5년 동안 1조 달러 이상의 공공인프라 투자
제조업	- 건설업, 철강제조업, 도로건설, 항만 및 수로 등 인프라 구축 추진
무역	<ul style="list-style-type: none"> <li>- TPP 반대(폐기), 외국의 불법무역행위를 상시 감시</li> <li>- 중국을 환율조작국으로 지정, 중국 불법보조금 지급을 제제</li> <li>- 한미 FTA 등 기존 자유무역협정 재협상, NAFTA 즉시 재협상</li> <li>- 멕시코, 중국 수입품 등 對 개발도상국 수입품에 35~45% 관세 부과</li> </ul>
금융	<ul style="list-style-type: none"> <li>- '도드-프랭크법' 폐지 또는 완화</li> <li>- 소비자금융보호청 폐지</li> <li>- 연준의 투명성 제고를 위해 연례 감사 도입 추진</li> </ul>
에너지	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 환경규제 폐지(기존 환경오염물질 배출량 규제)</li> <li>- 석탄, 석유 등 화석연료 산업 부양</li> <li>- UN지구온난화 프로그램 기금 납부 중단</li> </ul>
최저임금	- 인상 필요 공감(인상폭 미정)
환경	- 파리기후협약 폐지
보건 · 복지	- 오바마 케어 폐지와 건강저축계좌(HSA) 도입 및 건강보험료 전액 세액공제
외교	- 미국 중심의 외교 추진

출처: 'Republican Platform 2016', KOTRA, KIEP 및 국내외 주요 외신 · 자료 참조해 KMI 정리

표 2. 우리나라 항만물류산업의 현황

연도	매출액(10억원)	부가가치(10억원)	종사자수(명)
2011	7,746.2	4,017.6	52,254
2012	7,652.6	4,023.3	56,364
2013	8,226.2	4,333.2	54,317
2014	8,880.7	4,714.0	54,508
연평균 증가율(%)	4.7	5.5	1.4

출처: KMI



표 3. 대미 주요 수산물 수출입 품목(2015년 기준)

수출		수입	
품목	금액(천 달러)	품목	금액(천 달러)
전체	231,763	전체	247,137
김	71,512	명태	72,436
이빨고기	30,156	바닷가재	38,473
굴	17,352	가자미	27,654
오징어	15,902	먹장어	18,242
넙치	14,062	아귀	11,586

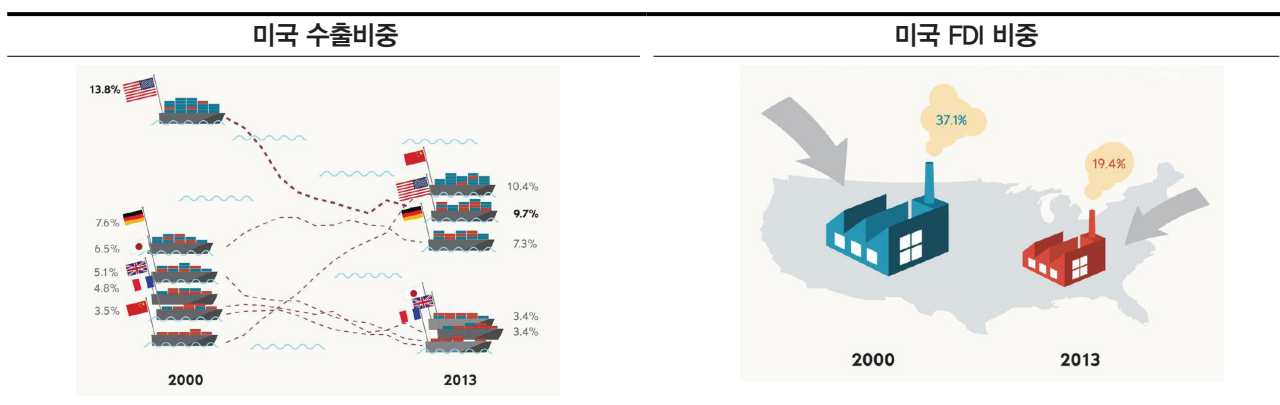
출처 : 한국무역통계진흥원

표 4. 한-미 FTA 수산물 양허 내용

구분	품목 수	비중(%)	품목명
즉시	58	14.3	갯지렁이, 관상어, 부화용 알 등
3년	165	40.5	냉동참치, 이빨고기, 김, 파래 등
5년	31	7.6	한천, 바다가재, 냉동정어리 등
7년	1	0.2	우뿔가사리 기타
10년(선형)	129	31.7	일반 어류, 갑각류, 패류, 연체동물
10년(비선형)	19	4.7	냉동아귀, 냉동오징어, 냉동가오리, 꽃게, 대게 등
12년(8년 유예, 4년 철폐)	1	0.2	냉동고등어
12년+TRQ(8년 유예, 4년 철폐)	2	0.5	냉동민어(천톤, 매년 5% 증량), 냉동넙치류(1,530~3,303톤)
15년+TRQ(10년 유예, 5년 철폐)	1	0.2	냉동명태(4,000~12,263톤)
계	407	100	

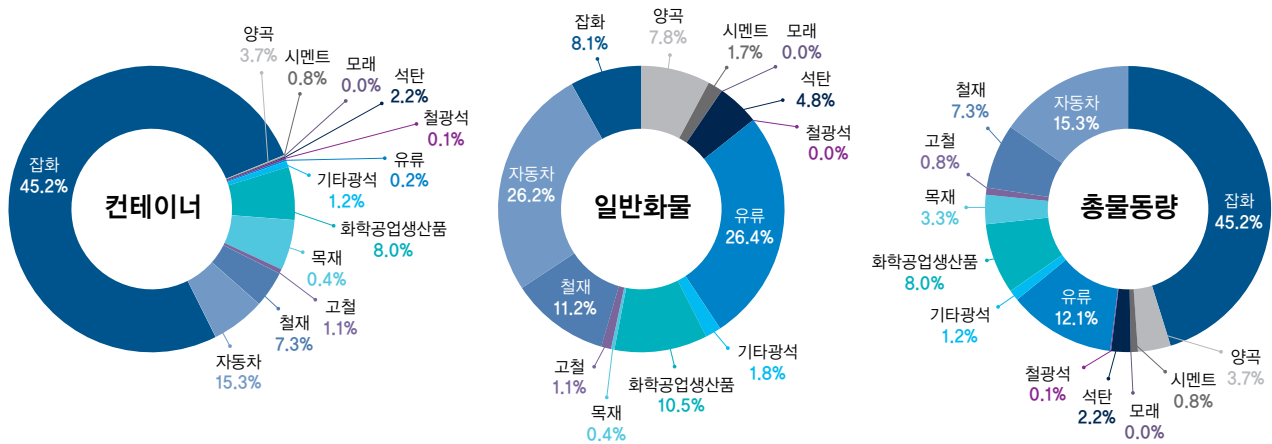
출처 : 한미 FTA협정문

그림 1. 미국의 수출 및 FDI 비중 감소(미국의 자국 산업보호 및 육성 배경)



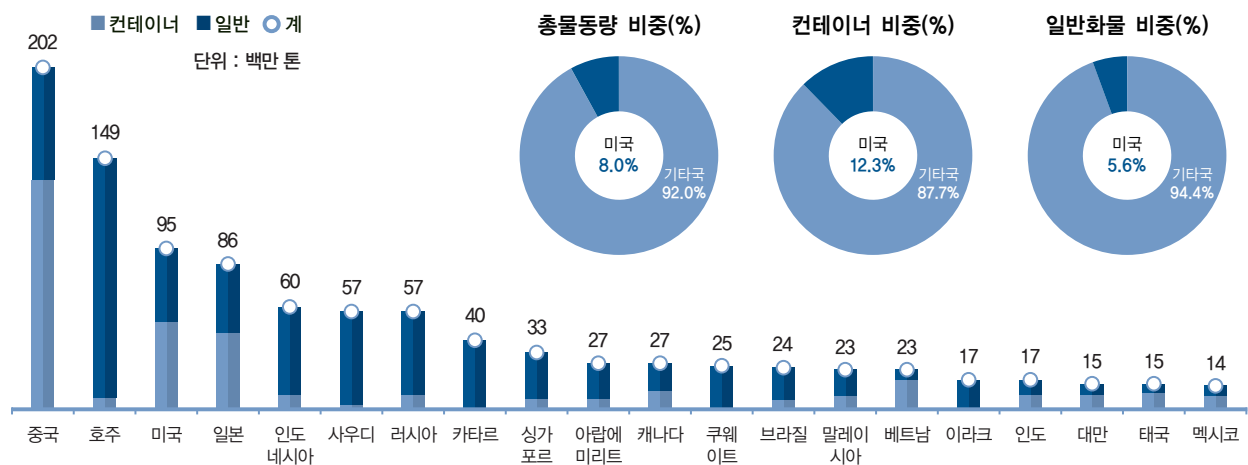
자료 : Council on Foreign Relations, "Trading Up", 2016.1.

그림 2. 한국의 대미 품목별 물동량 처리실적 현황(2015년)



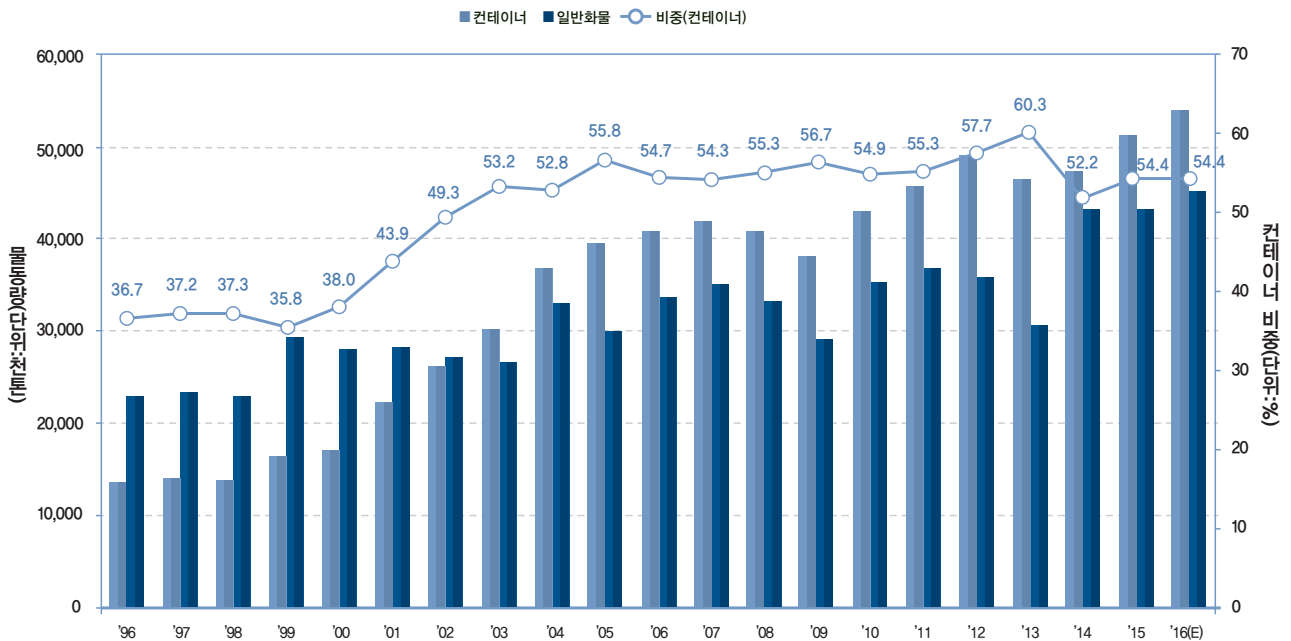
자료: 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

그림 3. 우리나라 대외 국가별 항만물동량 교역현황 및 비중(2015년)



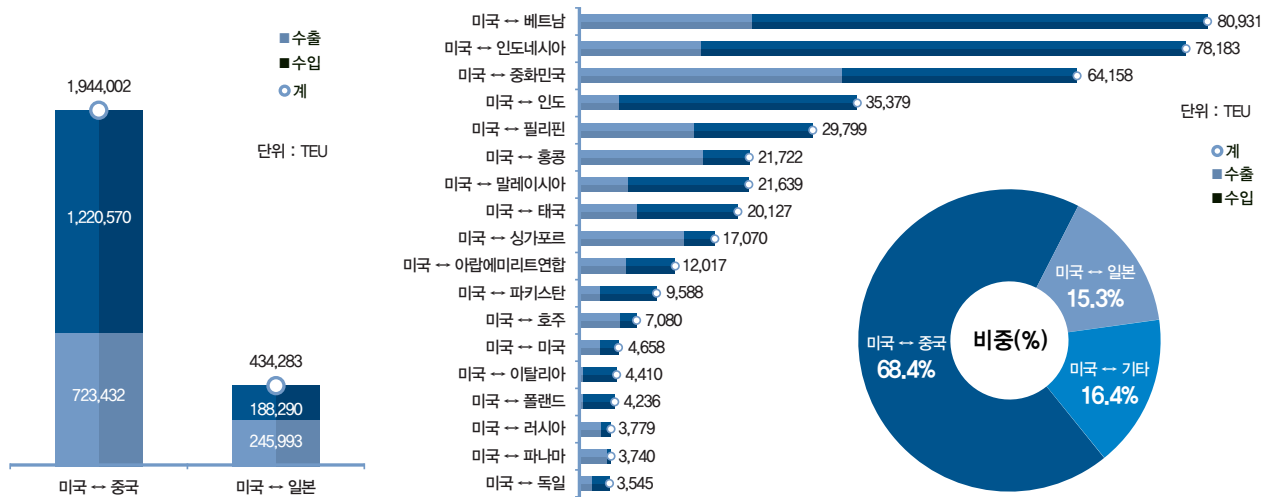
자료: 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

그림 4. 한국-미국간 항만물동량 교역현황



자료: 해운항만물류정보센터(SP-IDC), 주: 2016년은 추정치임

그림 5. 미국/제3국 환적물동량의 한국 처리실적 현황 (2015년, 컨테이너)



자료: 해운항만물류정보센터(SP-IDC)