



북미 물류동향

KMI N.America Logistics Trend Bi-Monthly

편집 및 발행인: 김종덕 발행처: 한국해양수산개발원 한미물류공급망센터

총괄: 이성우 감수: 이연경 전화번호: +1-(551)-200-7208 E-mail: waterfront@njcu.edu

CONTENTS

▶ 미국 물류 시장 동향

- 미국 항만이 직면한 자동화의 선택
- USMCA와 트럼프 관세의 충돌
- 미연방 환경보호국의 Clean Ports Program

▶ 전문가 Focus

- 트럼프 2.0 - 관세가 세계 경제에 미치는 영향에 대한
오해와 진실

▶ 물류 공급망 안정 지표

- 글로벌 선박 정시성 지수
- 글로벌 공급망 압력 지수



미국 항만이 직면한 자동화의 선택

▶ ILA-USMX간 항만 노사 협상에서 항만 자동화에 대한 격차로 협상이 중단되었음

- 해당 협상은 2025년 1월 15일 마감 기한을 앞두고 당사자들이 자동화 사용에 대해 합의를 이루지 못하다가 시한을 얼마 안 남기고 잠정 합의함
- 국제항만노동조합(ILA)과 미국해운동맹(USMX)은 마스터 계약의 다양한 쟁점에 대해 진전을 이루지 못했다고 USMX는 2024년 11월 13일 당시 성명에서 밝혔음
- 양측은 10월 동부 항만에서 발생한 파업 이후 이번 주 협상을 재개했으며, 신규 계약은 2개월 후인 1월 15일 마감 기한까지 합의해야 했었음
- 임금 등 대부분의 이슈는 상호 합의하였으나 항만 자동화가 여전히 양측의 시각차가 큰 관계로 ILA는 USMX가 반자동화 도입 의도를 유지해서 어제 협상이 결렬되었다고 밝혔음
- 노조는 수요일 페이스북 게시물에서 “이는 처음에 완전 자동화나 반자동화가 테이블에 올라오지 않을 것이라고 확신시켰던 개막 성명과 직접적으로 모순됩니다”라고 말했음
- ILA는 인간이 여전히 주도권을 가지는 상황에서 안전과 효율성을 개선할 자동화를 지지한다고 말했으며, USMX는 일자리를 없애는 기술이 아니라 보호와 능력을 높이는 기술을 추구한다고 주장함
- USMX는 ILA의 합의안이 산업을 후퇴시키고 20년 가까이 일부 항만에 존재해온 기술의 미래 사용을 제한할 것이라고 말했으며, 자동화에 대한 합의 없이는 국가의 미래 공급망 요구를 충족시키기 위해 발전하는 것이 불가능하다고 항만 사측 대표는 말했음
- 미국내 무역 단체들도 최근 항만 노사의 갈등에 대해 의견을 내기 시작하였는데 미국 의류 및 신발 협회(AAFA)는 “동부 및 멕시코 만 항만 계약 협상에서 ILA가 다시 협상장을 떠난 것을 매우 실망스럽게 생각합니다”라고 LinkedIn 게시물을 통해 밝혔음
- AAFA는 10월 협상 결렬 후 몇 주 동안 지속된 지연과 적체로 일자리와 글로벌 운송 네트워크에 영향을 미쳤다고 말했음

▶ 현재 미국의 항만 자동화 관련 이슈는 기술 도입의 방식임

- ILA는 인간 중심의 기술 적용을 주장하며, 일자리 대체가 아닌 안전성과 효율성 개선을 강조하고 있고 USMX는 지난 20년간 일부 항만에서 검증된 기술의 확장 필요성을 제기하고 있음
- 최근, 정치적 맥락에서 주목할 만한 변화는 도널드 트럼프의 노동부 장관 지명인데 2024년 11월 25일, ILA의 해럴드 대جت 회장은 오리건 출신 로리 차베즈-데레머의 지명을 공식 환영했음
- 대جت 회장은 85,000명의 ILA 회원을 대표해 차베즈-데레머가 의회 의원 재직 시 보여준 노동자 권리 보호 노력을 높이 평가했었음



➤ 2025년 1월 15일 마스터 계약 만료를 앞두고 USMX와 ILA가 합의하지 않을 시 재파업이 예상되었으나 트럼프 2기 취임에 앞서 잠정 합의가 됨

- 우선 2025년 1월 16일 이후 대규모 파업을 하거나 제한적 항만 작업 중단이 예상되었으나 1월 9일 잠정 상호 합의됨
- 이 상황이 발생하면 대부분의 물류기업과 화주는 대체 운송사 사전 발굴 및 항만 이용 다각화, 유연한 재고 관리 시스템 구축 및 SCM 프로세스 강화, 실시간 물류 추적 강화, 다각적 운송 모드 준비(Transloading 및 Intermodal) 등으로 대체할 예정이었음
- 차베즈-데레머의 지명은 노동계와 산업계 사이의 잠재적 연결 역할을 할 것으로 기대되었고 팀스터스 노조의 손 오브라이언을 포함한 여러 노동 지도자들이 그녀의 노동자 권리 보호 의지를 긍정적으로 평가하고 있었음
- 결론적으로 차베즈-데레머가 취임 하기 전에 미국 동부항만 노사간 합의가 이루어졌고 한동안 양자간 안정적인 관계를 유지할 것으로 전망됨
- 다만, 현재 미국 항만의 상황은 기술, 노동, 효율성의 복합적 균형점을 모색하는 과정으로 성공적인 대응을 위해서는 현장과 데이터가 조합된 공급망 의사결정과 민첩한 대처가 필수적임
- 글로벌 물류 환경은 지속적으로 변화하고 있으며, 이에 대한 전략적 대응이 기업 경쟁력의 핵심이 될 것임
- 미국 동부 항만 파업은 노사 양자의 잠정적 합의로 종결되었으나 항만의 자동화 이슈는 미국을 포함한 전세계 항만당국과 노조가 상호 풀어가야 할 크고 긴 숙제로 남아있음

★ 참고자료

- <https://www.supplychaindive.com/news/ila-usmx-contract-negotiations-challenge-automation-concerns/732874/>(검색일:2024.12.10)
- <https://ilaunion.org/ila-president-harold-daggett-praises-president-donald-trump-on-nomination-of-rep-ori-chavez-deremer-to-lead-u-s-labor-department/>(검색일:2024.12.10)

작성자: 서정훈 태웅로직스 미국법인장(TGL USA)
(johnseo@twsc.co.kr)



USMCA와 트럼프 관세의 충돌

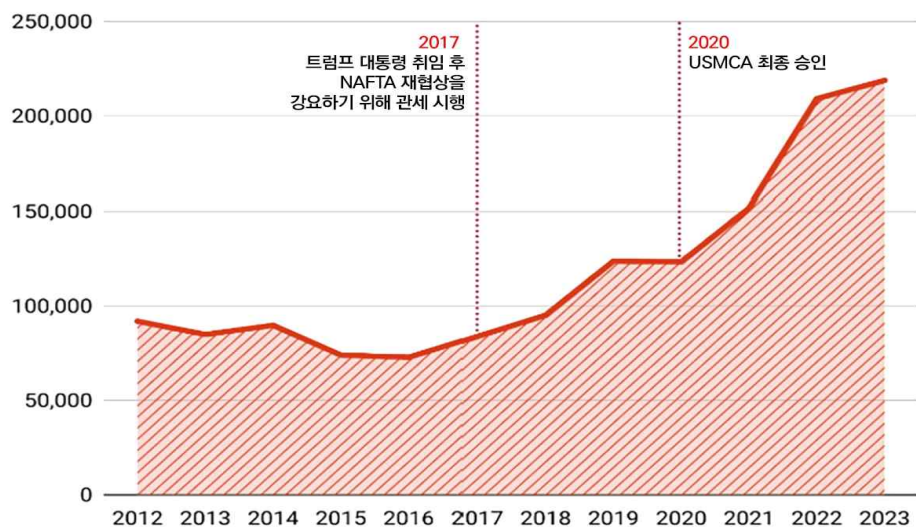
▶ 트럼프의 재선과 그의 공약

- 도널드 트럼프가 2024년 미국 대선에 승리하고 곧 취임을 앞두고면서 그의 강경한 무역 정책, 특히 관세 인상 공약이 다시 주목받고 있음
- 그는 취임 첫날부터 멕시코와 캐나다에서 수입되는 모든 제품에 25%의 관세를, 중국 수입품에는 10%의 추가 관세를 부과하겠다고 선언함¹⁾
- 이 정책이 시행된다면 북미자유무역협정(NAFTA)을 대체한 미국-멕시코-캐나다 무역협정(USMCA)의 근간을 흔들 것임

▶ 트럼프의 관세정책과 그 배경

- 트럼프는 자신의 소셜 미디어 플랫폼 Truth Social을 통해 이러한 관세정책을 펜타닐 같은 마약과 불법 이민자들을 막을 때까지 유지할 것이라 설명함²⁾
- 그는 대선을 앞둔 10월에도 멕시코산 자동차에 대해 1,000%까지 관세를 부과할 수 있다고 경고하고 관세를 피해 멕시코에 공장을 건설하려는 중국 자동차 업체들을 견제하며 이 조치가 미국 내 자동차 생산을 촉진할 것이라는 입장을 밝힘³⁾
- 트럼프의 관세 부과 계획은 그의 '미국 우선주의'(America first) 정책의 연장선에 있으며 미국의 무역 적자 해소와 국내 산업 보호를 목표로 함
- 최근 몇 년간 미국은 캐나다와 멕시코와의 무역 적자 폭이 꾸준히 증가해왔고 미국의 무역 수지 적자 폭을 줄이고자 NAFTA를 재협상해 USMCA를 타결시켰지만 적자 해소에 별 효과가 없었음

미국의 캐나다&멕시코 상대 무역 적자(단위: 백만 달러)



자료: <https://www.gzeromedia.com/gzero-north/graphic-truth-us-trade-deficit-with-canada-mexico>

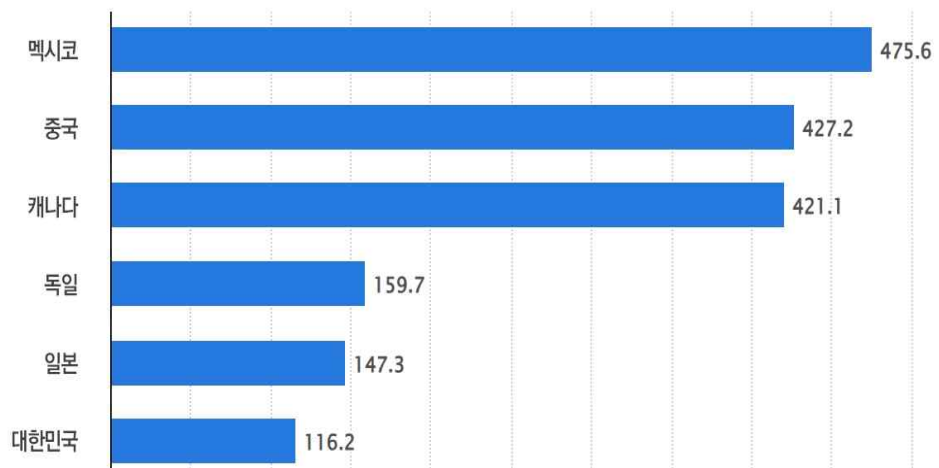
1) 2024.11.25 Truth Social을 통해 올린 글의 일부(자료: <https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2024/12/president-elect-trump-announces-tariff-plans>)
2) 2024.11.25 Truth Social을 통해 올린 글의 일부(자료: <https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2024/12/president-elect-trump-announces-tariff-plans>)
3) 2024.10.10. 미시간주 디트로이트에서 진행된 연설의 일부 내용(자료: <https://mexiconewsdaily.com/politics/trump-renegotiate-usmca-treaty-if-elected/>)



▶ USMCA와 북미 무역 현황

- USMCA는 2020년에 발효된 협정으로, 6년마다 이행 사항을 검토하게 되어 있음
- 다음 검토 시점인 2026년은 트럼프의 임기 중반에 해당함
- 현재 USMCA에 속한 멕시코와 캐나다는 미국의 주요 무역 상대 국가이며 2023년 기준 미국은 멕시코에서 4,756억 달러, 캐나다에서 4,211억 달러를 수입함⁴⁾
- 멕시코로부터는 주로 자동차와 전자 제품 등을 수입하고 캐나다로부터 원유, 천연가스와 같은 에너지를 주로 수입함⁵⁾
- 미중 관계가 악화됨에 따라 수입액 기준 멕시코가 중국을 제칠 정도로 북미 국가들의 경제적 비중이 커졌으나 트럼프의 관세정책이 USMCA와 충돌할 경우 북미 무역 협력에 큰 변화가 예상됨

2023년 미국의 주요 교역 국가 순위 (수입액 기준) (단위: 억 달러 기준)



자료: <https://www.statista.com/statistics/186601/ranking-of-the-largest-trading-partners-for-us-imports/>

▶ 관세정책의 잠재적 영향

- 트럼프의 관세정책이 실현될 경우, 그 영향은 광범위할 것으로 예상됨
- 특히 2023년 기준, 멕시코와 캐나다는 미국 자동차 부품 수입의 58%, 수출의 76%를 차지해 자동차 산업은 큰 타격을 받게 될 것임⁶⁾
- 더불어 현재 멕시코는 삼성, LG의 가전 공장 및 기아의 완성차 및 협력업체 공장, 캐나다에는 국내 배터리 및 소재 공장 등이 가동 중이라 한국 기업들도 영향을 받게 됨
- 피터슨 국제경제연구소의 보고서에 따르면 트럼프가 제안한 관세정책은 2026년까지 미국 경제를 1% 포인트 이상 축소시키고 2025년에 인플레이션을 2%포인트 더 높일 전망이다⁷⁾
- 트럼프의 관세정책은 멕시코와 캐나다뿐만 아니라 미국에도 악영향을 줄 것이라고 전망함

⁴⁾ <https://www.nytimes.com/2024/02/07/business/economy/united-states-china-mexico-trade.html>(검색일:2024.12.16)

⁵⁾ <https://niesr.ac.uk/blog/trumps-tariffs-trade-gamble-mexico-and-canada>(검색일:2024.12.16)

⁶⁾ <https://www.bodyshopbusiness.com/trump-tariffs-could-strain-over-100-billion-automotive-parts-industry/>(검색일:2024.12.16)

⁷⁾ <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/2024/no-trade-tax-free-trumps-promised-tariffs-will-hit-large-flows>(검색일:2024.12.16)



- 뱅크 오브 아메리카 멕시코 법인장 에밀리오 로마노는 트럼프가 관세를 실제로 부과하기보다는 무역 협상을 시작하기 위한 전략으로 활용할 가능성이 크다며 “니어쇼어링(nearshoring)과 프렌드 쇼어링(friendshoring) 현상이 뒤집히지는 않을 것”이라 말하며 우려를 완화함⁸⁾
- 그럼에도 그의 재선과 의회 내에서도 공화당이 다수를 차지하고 있는 정치적 환경을 고려하면 현실화 가능성도 존재함

★ 참고자료

- <https://mexiconewsdaily.com/politics/trump-renegotiate-usmca-treaty-if-elected/>(검색일: 2024.12.16)
- <https://www.ifans.go.kr/knda/ifans/kor/act/ActivityView.do?sn=13278&boardSe=pbl>(검색일: 2024.12.16)
- <https://www.bcg.com/publications/2024/mexico-top-exporter-to-us-growth-outlook>(검색일: 2024.12.16)
- <https://globalnews.ca/news/10887991/trump-25-per-cent-tariff-canada-mexico/>(검색일: 2024.12.16)
- <https://niesr.ac.uk/blog/trumps-tariffs-trade-gamble-mexico-and-canada>(검색일: 2024.12.16)

작성자: KMI-NJCU 한미물류공급망센터 최은석 초청연구원
(echoi2@njcu.edu)



⁸⁾ <https://www.reuters.com/business/finance/bank-america-bets-long-term-growth-mexico-due-nearshoring-despite-trump-tariff-2024-11-28/>

미연방 환경보호국의 Clean Ports Program

▶ 프로그램 개요

- 지난 2024년 2월 미연방 환경보호국(US Environmental Protection Agency, US EPA)은 미국 인플레이션 감축법(The Inflation Reduction Act of 2022)을 통해서 할당된 \$3B(한화 약 4조 3천억 원)의 연방자원을 지원하기 위한 Clean Ports Program(이하 클린포트 프로그램)의 지원서 접수를 시작하고 10월에 선정 결과를 발표함
- 바이든 행정부에서 항만의 개발과 기간시설 건설을 위한 여러 연방자원을 할당해왔지만, 미연방 환경보호국의 클린포트 프로그램은 지원금의 규모나 내용 면에서 역사적이라 할 수 있음
- 클린포트 프로그램은 미국 항만 운영에서 발생하는 탄소 제로배출을 위한 장비 및 기간시설 그리고 기후변화 및 대기질 개선을 위한 계획 활동에 투자하기 위한 자원이며, 대상 기관은 항만공사, 각 주와 지방자치단체 및 대기오염 통제 관련 기관 그리고 민간기관까지 포괄적으로 지원함
- 항만공사 연합⁹⁾의 자료를 인용한 미연방 환경보호국의 발표내용에 의하면 해운 항만은 미국의 물동량과 여객 이동을 위한 거점으로써 미국에 31만 개의 일자리를 제공하고 미국 경제의 26%의 생산성을 담당함¹⁰⁾
- 그러나 디젤 배기가스 노출로 인해 천식과 같은 건강의 위해를 발생하고 낡은 디젤 장비들은 해로운 대기오염물질을 발생시키며 노약자의 심장과 폐 질환을 악화시킬 수 있다고 함

▶ 프로그램의 주요 내용

- 클린포트 프로그램의 목표는 첫째 항만 운영이 완전 제로배출로 전환할 수 있는 기초를 구축하여, 항만이 물류 분야 전체에 변화를 가져올 수 있는 촉매 역할을 할 수 있도록 하는 것, 둘째 항만 주변 지역의 디젤 오염을 줄이는 것, 그리고 마지막으로 의미 있는 지역주민과의 연계 및 배출 저감 계획 활동이 항만산업의 표준이 되도록 하는 것임
- 이를 위해 클린포트 프로그램은 기후변화 및 대기질 계획을 위한 Climate and Air Quality Planning(CAQP) Competition과 미국 내 항만의 이동오염원의 배출량을 줄이기 위한 항만 설비와 기반시설에 투자하는 Zero-Emission Technology Deployment(ZE Tech) Competition의 두 가지 부문으로 나누어 자금을 지원함
- 제로배출 기술 분야의 경우 지원 가능한 제로배출 장비들은 터미널 트랙터, 포크리프트 등의 제로배출 화물 운반 장비와, 드레이지(drayage) 트럭, 철도차량, 상업수송선이나 페리, 페트롤 보트 등 제로배출 이동 수단 등이 포함됨
- 그리고 제로배출 이동 수단의 운영을 위한 시설로써 선박을 위한 해상충전소, 배터리저장시스템, 태양광 및 풍력 발전소 등이 포함되고, 각 안전 계획, 운영계획, 운영자 훈련계획 및 사업관리와 설치에 관한 비용도 지원함
- 이러한 클린 포트 프로그램의 투자는 혁신, 설비 그리고 제로배출 설비 및 기반 시설의 운영을 통해서 미국 내 에너지 부문에서 양질의 좋은 보수를 제공하는 새로운 일자리를 만들고 미국 경제의 경쟁력을 강화할 것으로 기대함
- 그리고 주민들이 항만 근접지역에서 거주하고 일하고 즐길 수 있도록 대기질을 개선하고 환경정의를 증진할 것으로 기대함

⁹⁾ American Association of Port Authorities, Port Industry Statistics(<https://www.aapa-ports.org/unifying/content.aspx?ItemNumber=21048>)

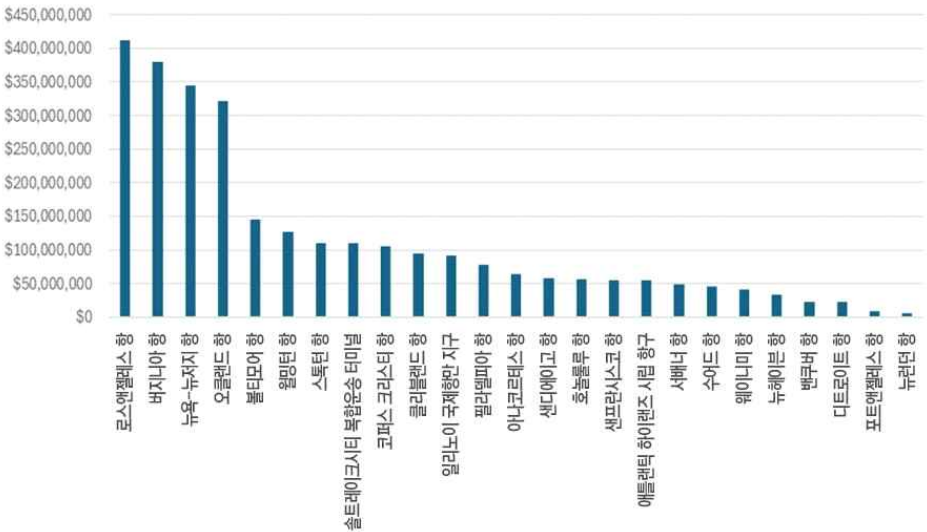
¹⁰⁾ US Environmental Protection Agency, Clean Ports Program Infographic(https://www.epa.gov/system/files/documents/2023-11/clean-ports-program-infographic_508.pdf)



▶ 프로그램 선정결과

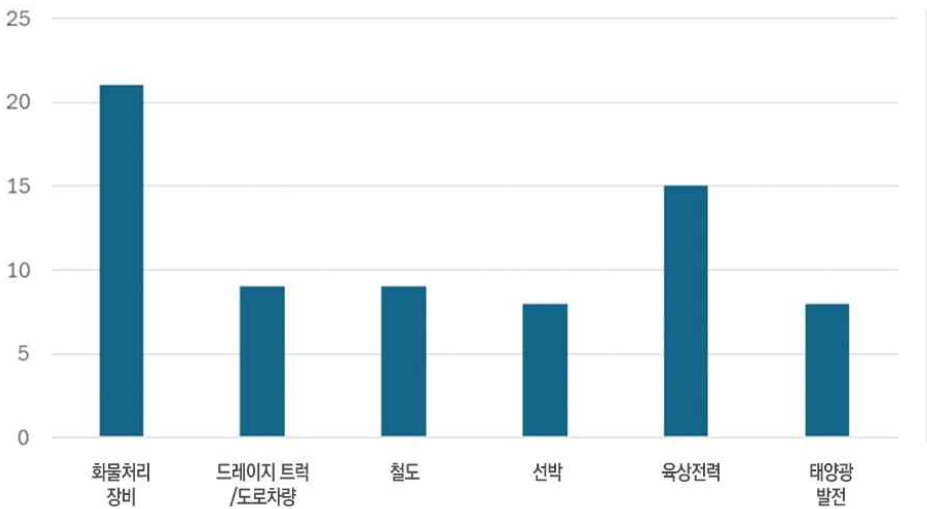
- 미연방 환경보호국은 지난 10월 미국 27개 주에 이르는 55개 사업 대상을 선정하고 발표함
- 22개의 제로배출 기술부문(ZE Tech)에 \$2.8B(한화 약4조원)을 수여했고, 30개의 기후변화 및 대기질 계획 활동에 \$60M(한화 약 800억 원)을 수여함
- 제로배출 기술 부문 사업에 선정된 항만과 지원금액과 제로배출 기술 부문에 선정된 장비 및 기반시설의 종류와 선정사업 수는 다음과 같음

제로배출 기술 부문 사업자로 선정된 항만과 지원금 규모



자료: US Environmental Protection Agency, Clean Ports Program Selections (<https://www.epa.gov/ports-initiative/clean-ports-program-selections>)

제로배출 설비 및 기반시설 종류별 선정사업 수



자료: US Environmental Protection Agency, Clean Ports Program Selections (<https://www.epa.gov/ports-initiative/clean-ports-program-selections>)

- 뉴욕뉴저지항만공사(Port Authority of New York and New Jersey)은 347억 달러의 연방 지원금 수혜 기관으로 선정되었다고 발표함



- 전기 화물 처리 장비, 제로배출 드레이지 트럭과 선박, 그리고 선박의 해상충전 설비 분야에 344억 달러가 수여되었고, 트럭 전기충전소의 최적지 선정계획, 개별 트럭 사업자들과 연계 강화 및 항만 오염개선 계획 활동에 3억 달러가 수여됨.
- 이 지원금은 뉴욕뉴저지 항만의 환경 지속 가능성을 강화하기 위한 항만운영과 항만 주변 지역주민의 건강 및 환경영향을 개선하기 위한 노력에 투자될 것임¹¹⁾
- 뉴욕뉴저지항만공사는 2050년까지 뉴욕과 뉴저지 항만의 순 제로 탄소배출(net-zero carbon emissions)이라는 목표를 수립했고, 미 환경보호국의 클린포트 프로그램을 통한 연방 지원금은 순 제로배출을 위한 장비의 도입과 운영을 가속할 것으로 기대함

★ 참고자료

- <https://www.aapa-ports.org/unifying/content.aspx?ItemNumber=21048>(검색일:2024.12.15)
- <https://www.aapa-ports.org/Federal%20Funding%20for%20Ports>(검색일:2024.12.15)
- The Port Authority of New York and New Jersey Press, Port Authority of New York and New Jersey Selected to Receive \$347 Million in Federal Funding to Support Sero Emission Equipment and Infrastructure, Deepen Community Collaboration at East Coast's Busiest Seaport(Release Date:2024.10.30)
- <https://www.epa.gov/ports-initiative/cleanports>(검색일:2024.12.14)
- <https://www.epa.gov/ports-initiative/clean-ports-program-selections>(검색일:2024.12.14)
- https://www.epa.gov/system/files/documents/2023-11/clean-ports-program-infographic_508.pdf(검색일:2024.12.14)
- <https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi?Dockkey=P101A2VI.pdf>(검색일:2024.12.14)
- <https://www.aapa-ports.org/unifying/content.aspx?ItemNumber=21048>(검색일:2024.12.15)

작성자: 강은아 뉴욕뉴저지항만공사 교통계획 매니저
(eunah06@gmail.com)

¹¹⁾ The Port Authority of New York and New Jersey Press, Port Authority of New York and New Jersey Selected to Receive \$347 Million in Federal Funding to Support Sero Emission Equipment and Infrastructure, Deepen Community Collaboration at East Coast's Busiest Seaport



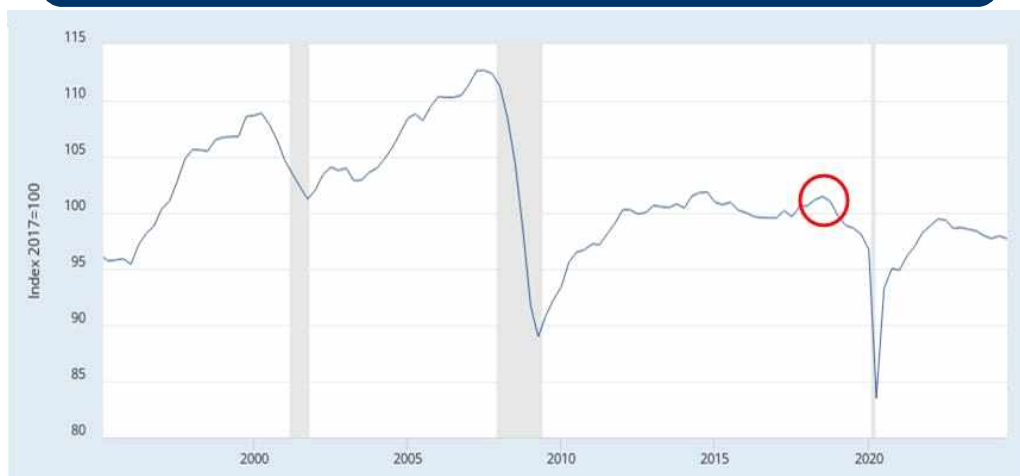
트럼프 2.0 – 관세가 세계 경제에 미치는 영향에 관한 오해와 진실

- 2025년 1월 새로운 트럼프 행정부가 출범하면서 기업들이 가장 우려하는 것 중 하나는 바로 관세이다. 트럼프 대통령 당선인은 중국에 10%, 멕시코와 캐나다에 25%의 관세를 부과하고, 한국 제품을 포함한 다른 국가에도 관세를 부과할 것이라고 밝혔다. 그는 미국 내 제조업 일자리를 늘리는 것이 자신의 목표라고 언급해 왔다.
- 불행하게도, 미국 내 일자리 창출을 위한 관세정책의 효과성에 대해서는 상당한 오해의 여지가 있다. 이러한 관세를 이용한 고용 창출에 관한 주장을 반박할 만한 다수의 경제 분야 관련 연구는 많이 있다. 이 기고에서는 가장 널리 퍼져 있는 다섯 가지 오해에 관해 설명하고자 한다.

➤ 오해1: 관세는 미국으로 상품을 수출하는 국가가 지불한다

- 진실: 관세는 미국 소비자가 지불한다.
- Mary Amiti 외(2020)의 NBER 연구에 따르면 중국산 제품에 대한 관세는 전액이 소비자에게 전가된 것으로 나타났다. 즉, 관세로 인한 가격 인상분은 관세국경보호청(CBP)이 징수하고 이 세금은 소비자 가격에 반영된다. 그 결과 상품 가격에 대한 관세 인상분 전액을 고객이 부담하게 된다. 반덤핑 관세에 대한 다른 많은 연구도 유사한 결과를 나타내고 있어, 비슷하게 효과가 없는 것으로 보고 있다.
- 미시간 주립대학교 제이슨 밀러 교수가 지적한 바와 같이 트럼프가 1차 관세를 부과한 2019년에 미국의 제조업 생산량이 실제로 감소했다(그림 1). 그림1은 Miller 교수가 재구성한 그래프로, 컴퓨터와 같은 하이테크 제품(화물 운송에는 영향이 적지만, 물가 조정을 통해 생산량을 측정하기 때문에 전체 산업 수치를 부풀리는 경향이 있는 품목임)을 제외한 제조업 생산량을 보여준다. 이 그래프를 통해 몇 가지 사실이 명백히 드러난다.

하이테크 제품 제외 제조업 생산량 지수(컴퓨터, 통신장비, 반도체 제외)



자료: Board of Governors of the Federal Reserve System(US) via FRED®

- 동그라미로 표시된 2019년은 산업 생산이 급격히 감소했다. 이는 기계류, 금속가공제품, 1차 금속, 목재 제품, 가구 등 산업 전반에 걸쳐 광범위하게 나타났다.
- 위에서 언급된 2019년 생산량 감소 업종 중 상당수는 2018-2019년 관세 조치로 보호받았던 그 품목들이었다. (예: 중국산 가구 등)



트럼프 2.0 – 관세가 세계 경제에 미치는 영향에 관한 오해와 진실

- 제조업에서 강한 성장을 보인 두 시기에 주목할 필요가 있다: 북미자유무역협정 NAFTA(1994년)가 시행된 이후 1996~2000년과 중국(2000년)을 통한 무역 자유화가 활성화된 2003~2007년
- 시사점: 광범위한 관세 부과에 대한 찬반 논리를 모두 제시하는 것도 중요하지만, 실증적 수치가 핵심이다. 이러한 제조업 생산량 데이터를 보고 2018~2019년 관세로 인해 미국의 제조업 활동이 증가했다고 말할 수 있는 사람은 아무도 없다.

➤ 오해2: 관세가 미국 내 제조업 일자리를 보호한다

- 진실: 관세는 제조업 일자리에 해가 될 수 있다.
- NBER의 연구에 따르면 관세 보호를 받은 제조업 분야에서는 고용 증가가 없었지만, 보복의 대상이 된 부문에서는 수출 감소로 일자리가 감소했다. 미국산 대두, 가금류, 소고기, 금속 생산, 비즈니스 서비스, 자동차 및 기타산업이 관세 보복으로 역풍을 맞은 경우이다. 세탁기의 경우, 관세로 인해 미국 내 최종 조립공장의 일자리가 약 2,000여 개 창출되었으나, 소비자가 세탁기와 건조기 구매에 추가로 지불한 비용(건조기는 관세대상이 아니었음에 더 가격이 인상됨)은 일자리 1개당 약 81만 7천 달러에 달했다.

➤ 오해3: 관세가 미국 수출에 유리하다

- 진실: 관세는 미국 수출에 해를 끼친다.
- 글로벌 가치사슬에서 미국 제조업체들의 기업 및 국가 간 경계가 변화하는 오늘날, 해외에 공장을 보유하고 있는 소수 미국 제조사들은 미 현지 제조사들로부터 불균형적으로 큰 수입 비중을 차지하고 있다. 이는 미국 기업들이 상당한 수출을 하고 있다는 것을 의미한다. 또한 미국으로의 수출이 증가한 국가들은 중국에서 수입을 크게 증가시킴으로 인해 이를 달성했다는 연구도 있다.
- 또한 관세는 수출 성장을 저해한다. 많은 미국 제조업체들이 부품과 원자재의 상당 부분을 중국에서 구매한다. 연구 결과에 따르면, 관세로 인해 원자재 비용이 증가하거나 보복관세 대상이 된 제조업 분야에서 일자리가 감소했다. 수입 부품에 대한 관세가 부과된 미국 제조업체들은 수출 성장이 더 낮은 것으로 나타났다.

➤ 오해4: 무역 자유화는 미국인의 일자리 감소로 이어진다

- 진실: 무역 자유화는 더 많은 미국 일자리를 창출한다.
- NBER의 연구는 무역 자유화로 인한 수출 증가로 창출된 일자리가, 경쟁으로 인해 사라진 일자리보다 훨씬 더 많다고 보고한다. 또한 해당 보고서는 무역 자유화로 인한 제조업 고용 감소로 보고된 수치의 3분의 1은 조사 대상 업체들이 업종을 변경했기 때문임을 보여준다. 이 부분은 충분히 논의가 필요한 미묘한 상황이지만 무역 자유화의 고용 감소 효과는 과대평가 되었을 가능성이 있다.



트럼프 2.0 – 관세가 세계 경제에 미치는 영향에 관한 오해와 진실

➤ 오해5: 관세가 없으면 미국에서 아무것도 제조할 수 없다

- 진실: 미국은 경쟁 우위를 차지하고 있는 제품을 제조할 것이다.
- NBER의 연구는 중국과의 무역 자유화로 인해 승자와 패자가 생겨났으며, 대부분의 일자리 손실은 미국 대기업이 공장을 폐쇄하거나 생산을 중단하고, 도매업이나 연구 개발 분야로 전환하면서 발생했다고 보고한다. 그들은 또한 무역 자유화로 인한 일자리 감소는 기업의 폐업으로 인한 것이 아니라고 보고한다. 나아가 무역은 최고의 임금을 지급하고 생산성이 가장 높은 소수의 기업에 엄청나게 집중되어 있음을 보여준다.
- 아마도 필자가 가장 많이 받은 관세 관련 질문은 “중국에 대한 60% 관세와 기타국가들(ROW)에 대한 10-20% 관세의 인플레이션 영향은 무엇인가?”일 것이다. 이 질문에 답하기는 쉽지 않지만, 미국 경제분석국(Bureau of Economic Analysis; BEA)은 투입산출 계정의 공급표 형태로 몇 가지 유용한 도구를 제공하고 있다. 아래는 2023년의 71개 산업 분류에 기반한 표이다.

제품별 국내 생산 대비 수입 비중 현황

코드	분야	국내 생산 (10억)	수입 (10억)	수입율 (%)
111CA	농업	556	57	9%
113FF	임업, 어업 및 관련 활동	76	19	20%
211	석유 및 가스 채굴	386	176	31%
212	석유 및 가스를 제외한 광업	109	6	6%
321	목재 제품	164	24	13%
327	비금속 광물 제품	157	31	16%
331	원자재 금속	317	99	24%
332	가공 금속 제품	411	84	17%
333	기계	434	226	34%
334	컴퓨터 및 전자 제품	342	393	53%
335	전기 장비, 가전제품 및 구성품	163	160	50%
3361MV	자동차, 차체, 트레일러 및 부품	749	410	35%
3364OT	기타 운송 장비	392	56	13%
337	가구 및 관련 제품	79	47	37%
339	기타 제조	172	122	42%
311FT	식음료 및 담배 제품	1,175	143	11%
313TT	섬유 공장 및 섬유 제품 공장	47	33	41%
315AL	의류, 가죽 및 관련 제품	27	127	82%
322	종이 제품	201	27	12%
323	인쇄 및 관련 지원 활동	74	3	4%
324	석유 및 석탄 제품	765	81	10%
325	화학 제품	944	347	27%
326	플라스틱 및 고무 제품	291	70	19%
	모든 상품	8,031	2,740	25%
	제조품	6,904	2,482	26%

자료: 미국 경제분석국(Bureau of Economic Analysis; BEA), 투입산출 계정 공급표 기반 71개 산업분류표, 2023년 기준



트럼프 2.0 – 관세가 세계 경제에 미치는 영향에 관한 오해와 진실

- 이 표는 상품에 대한 국내 생산과 수입을 비교하기 위해 BEA에서 “기초 가격”이라고 부르는 것을 기준으로 국내 생산과 수입을 보고한다. 국내 생산과 수입의 합계는 BEA에서 “총 제품 공급”이라고 부르는 것을 나타낸다. 필자는 농산물, 임업 및 어업 등, 광업, 원유 및 천연가스 채굴, 그리고 제조업의 모든 부분과 같은 실물 상품이 있는 부문을 분리했다.
- 그런 다음 각 상품 유형별로 총 제품 공급에서 수입이 차지하는 비율을 계산했다. 수치는 의류 및 가죽 제품(NAICS 315 및 316)이 82%로 가장 높고, 컴퓨터 및 전자 제품(NAICS 334)은 53%인 반면, 인쇄(NAICS 323)는 4%, 식음료 및 담배(NAICS 311 및 312)는 11%로 낮다.
- 모든 상품이나 제조된 상품만을 볼 때, 총 제품 공급 중 약 25%가 수입되는 것으로 나타났다.
- 따라서 10%의 보편적 관세는 전체 제품의 2.5% 비용 증가를 나타낸다. 많은 제조업체가 관세부과로 인한 보호에 기반해 자신의 가격을 올리는 것을 감안하면 이러한 비용 증가는 더욱 커진다(이는 전문가 검토를 거친 연구에서 보고된 바 있다).
- 시사점: BEA의 투입산출 계정 데이터는 보편적 관세로 인한 상품의 비용 충격의 규모를 잘 보여준다. 비용만 살펴볼 때 한 가지 문제점은 이윤 폭도 고려해야 하며, 도매업체와 소매업체가 어떻게 대응할지 완전히 알 수 없다는 것이다. 그럼에도 불구하고 이 표는 보편적 관세가 상품에 인플레이션을 일으킬 것이라는 명백한 증거이다. 그렇지 않다고 말하는 사람은 정치적 동기가 있거나 기본적인 경제학을 이해하지 못하는 것이다.
- 트럼프 대통령은 1월 20일부터 멕시코와 캐나다의 모든 상품에 25%의 관세를 부과하겠다고 발표했다(<https://lnkd.in/gK2y3cBk>). 따라서 저는 오늘 가장 큰 영향을 받는 상품 유형에 대한 데이터를 2023년을
- 기준 연도로 하여 NAICS6 수준에서 제시하고자 했다. 아래에는 2023년 캐나다와 멕시코의 총수입액을 6자리 NAICS 수준으로 집계(편의상 10억 달러 이상 교역품만 표시)하고 이것이 전체 수입액에서 차지하는 비중을 포함했다.

미국 USMCA와 전세계 상위 수입품 비중(단위: 백만US\$)

수입품	USMCA	비중	세계	비중
중량 트럭과 샤시	19,793	0.022	21,751	0.007
천연 가스	10,710	0.012	12,185	0.004
원유	112,291	0.126	164,922	0.054
기타 자동차 부속	29,383	0.033	49,849	0.016
자동차 전기/전자 장비	15,450	0.017	26,502	0.009
자동차 휘발유 엔진과 그 부품	10,805	0.012	20,500	0.007
자동차 조향 및 현가장치 부품	11,129	0.012	21,873	0.007
자동차 및 경상용차 제품	108,881	0.122	235,083	0.076
오디오와 비디오 장치	14,386	0.016	38,047	0.012
비철금속 제련, 정련 제품	15,849	0.018	42,482	0.014
철, 철강 제품	12,115	0.014	37,389	0.012
전자 컴퓨터	26,090	0.029	87,025	0.028
석유 재가공 상품	19,530	0.022	70,904	0.023
반품 상품(캐나다만 수출품임)	24,599	0.028	98,132	0.032
라디오/TV 방송/무선 통신장치	11,900	0.013	121,752	0.040
총계	893,834		3,080,170	



트럼프 2.0 – 관세가 세계 경제에 미치는 영향에 관한 오해와 진실

- 자동차 부문은 2천억 달러 이상의 수입이 영향을 받는 등 불균형적인 영향을 받는다. 이러한 수입품으로 인해 수입업체는 2,500억 달러의 손실을 입게 될 것이다. 달러 마진이 코로나 19 이전 수준으로 떨어졌기 때문에(<https://lnkd.in/gcNxAwXk>), 달러가 더 높아진 비용을 흡수할 수 있는 위치에 있지 않다. 결과적으로 이는 자동차 가격의 인플레이션을 초래하고 나아가 판매 감소로 이어질 것이다.
- 원유 수입의 70%가 멕시코, 특히 캐나다에서 수입된다. EIA는 휘발유 가격의 52.6%가 원유 가격 비중이라고 추정하므로, 수입 원유로 만든 휘발유의 경우 약 37%($=0.70 * 0.526$)의 휘발유 가격 상승이 예상된다.
- 기타 주요 수입품으로는 전자 제품, 다양한 식품(미국에서 소비되는 식품의 대부분은 국내에서 생산된다는 점을 기억하는 것이 중요하다), 1차 금속 및 목재가 있다.
- 시사점: 이번 트럼프 대통령이 발표한 내용이 멕시코와 캐나다의 모든 상품에 적용된다면(중국산 제품에 대한 관세 인상은 제쳐두고) 인플레이션을 유발할 것이다. 노동 시장이 강하다는 점(즉 실업률이 낮다는 점)을 감안할 때, 제가 FOMC 위원이라면 인플레이션 리스크가 고용 문제와 동등한 비중을 차지해야 하므로 12월 금리 인하에 더 이상 찬성하지 않을 것이다.

작성자: Robert Handfield 노스캐롤라이나 주립대 공급망관리 석좌교수/뱅크오브아메리카 공급망자원협력 상무이사
(rbhandfi@ncsu.edu)

역자: 이성우, KMI-NJCU 한미 물류공급망센터 센터장
(waterfront@njcu.edu)

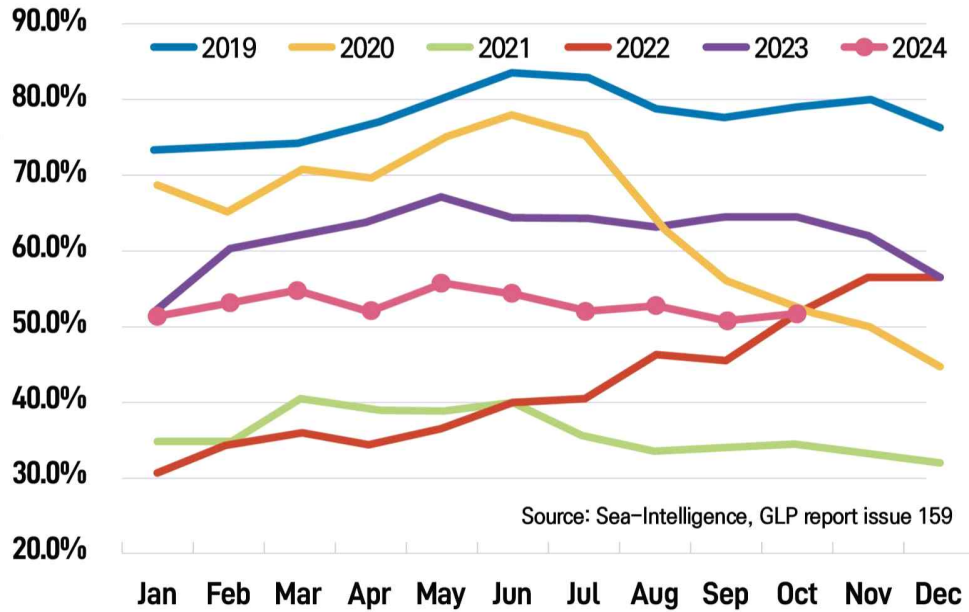




물류 공급망 안정 지표

글로벌 선박 정시성 지수(Global Schedule Reliability)

Fig. 1: Global Schedule Reliability



Source: Sea-Intelligence, GLP report issue 159

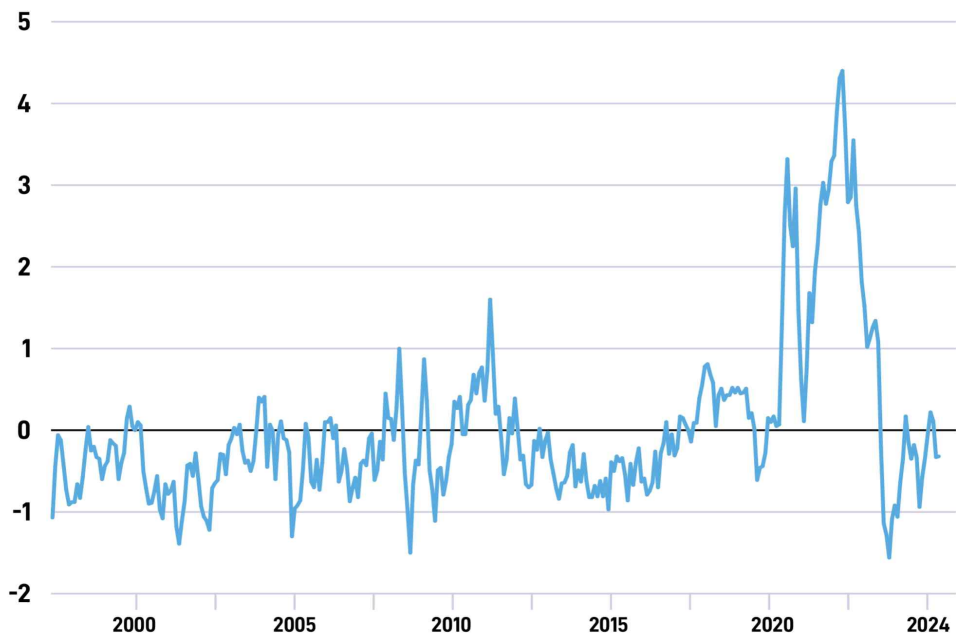
주: 선박이 제때 항구에 도착하는 비율을 뜻함

자료: <https://www.sea-intelligence.com/press-room/299-global-schedule-reliability-improves-marginally-in-october-2024>(검색일: 2024.12.25)

글로벌 공급망 압력 지수(Global Supply Chain Pressure Index)

Standard deviations from average value

From Jan, 1998 To Nov, 2024



주: 평균값 0을 기준으로, 지수가 0 이상일 경우 공급망 압력이 증가해 글로벌 경제에 부정적임을 나타냄

자료: <https://www.newyorkfed.org/research/policy/gscpi#/interactive>(검색일: 2024.12.25)

