

# KMI 동향분석

**VOL.196**  
2024 MARCH

발간년월 2024년 3월(통권 제196호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 김종덕  
감 수 이연경 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 성과홍보실 홈페이지 www.kmi.re.kr  
※ 이 보고서의 내용은 우리원의 공식적인 견해가 아닌 집필진의 견해입니다.

## 미국 해운정책의 현재와 미래 : 시장보호와 기후변화 대응

이성우 한미물류공급망연구센터 센터장  
(waterfront@njcu.edu/+1-551-200-7208)  
이은수, New Jersey City Univ. 교수  
(elee3@njcu.edu/+1-201-200-3505)  
손진홍, New Jersey City Univ. 객원교수  
(Chinhung81@njcu.edu/+1-201-200-2404)  
최건우 해운정책연구실 실장  
(daye@kmi.re.kr/051-797-4907)

IMF는 2024년 글로벌 경제가 성장으로의 반등은 어려우나 성장 기조는 “내수에서 교역”으로 전환할 것이라 전망했다. 결국 우리나라를 비롯한 주요 수출국은 앞으로 더욱 강력한 수출중심 경제 전략이 필요하다는 것을 의미한다. 한국경제인협회의 ‘2024년 글로벌 이슈와 대응계획’ 조사에서 국내 기업들이 꼽은 올해 최대 이슈는 글로벌 공급망 문제 심화(23%)였다. 정부는 2024년 1월 한국 경제정책에서도 기업의 수출·투자 저변 확대를 위해 ‘공급망 차질 조기 해소 및 법 제정 등 공급망 리스크 대응’을 핵심 정책으로 제시하고 있다.

이런 맥락에서 글로벌 최대 시장이면서 한국의 전략적 수출과 투자국인 미국시장 진출 확대를 위한 한미간 글로벌 공급망 강화에 각별한 노력이 필요한 시점이다. 미국은 국적 외항 선사는 없지만 세계 최대 소비시장을 기반으로 글로벌 해운물류 비즈니스를 주도하고 있다. 한편, 미국은 2022년에 자국의 외항해운개혁법을 개정하여 자국 주도의 글로벌 공급망 마련을 통해 자국 시장 보호를 추진하고 있다. 해당 개정법안은 2022년 양원 공동합의로 입법과 의결 절차를 거쳤는데 미국 감독기관의 권한 확대를 통한 시장주도가 주요 골자이다.

과거 미국의 해운 관련법은 2022년 이전까지는 자유무역주의에 근거한 시장개방 기조였으나 외항해운개혁법 2022를 시작으로 자국시장 보호 기조로 확실하게 돌아섰다고 볼 수 있다. 해당 법안은 코로나 팬데믹 종식과 여타의 글로벌 공급망 리스크 등장으로 그 영향은 아직 제한적이나 향후 외항 선사에게는 위험 요인으로 작용할 가능성이 크다. 한편, 미국 정부는 자국시장 보호뿐만 아니라 기후변화 대응에도 노력을 기울이고 있다. 그러나 기후·에너지 정책은 민주당과 공화당이 가장 첨예하게 대립하고 있는 분야로서 2024년 미국 대선 결과에 따라 정책 추진 속도가 크게 달라질 것으로 전망된다. 따라서 미국 대선 이후 글로벌 해운물류시장은 글로벌 공급망 리스크 요인과 함께 미국의 기후·에너지 정책 변화 가능성으로 크게 영향을 받을 가능성이

높다. 현재 미국 해운정책 기조는 언급한 대로 자국시장 보호와 기후변화 대응을 동시에 추진하고 있으나 선거 결과에 따라서는 자국시장 보호정책은 더욱 강화되고 기존 친환경 정책도 큰 변화가 예상된다.

우리 기업들도 수출입에 직접적인 충격을 주는 글로벌 공급망 확대와 미국내 제도변화, 그리고 정치적 환경변화를 고려하여 유연하고 회복 탄력적인 대응전략 마련이 필요하다. 우선 미국시장에 지속가능한 수출과 투자를 위해서는 글로벌 공급망 리스크 완화를 위해 미국뿐만 아니라 캐나다, 멕시코 등 USMCA (US-Mexico-Canada agreement)를 활용한 다양한 투자 전략과 유연한 공급망 루트를 확보해야 한다. 다만, 미국 시장을 넘어 글로벌 시장은 공급망 재편과 기후변화가 하나로 연결되어 변화가 예상되고 있어 한국의 산업정책과 수출전략을 이 두 가지 항목과 연계하는 것이 바람직하다. 마지막으로 미국 시장의 실효적 진출을 위해서 국적 화주기업과 물류기업의 전략적 동반진출을 통한 리스크 완화 및 효과적인 비즈니스 확대를 위해 기업의 전략 마련과 정부의 정책적 지원체계가 구축되어야 할 것이다.

구체적으로는 미국시장 경쟁력 제고를 위해 다양한 공급망 루트 확보와 공급망 자체 기능을 강화해야 한다. 특히, 캐나다, 멕시코 등의 주요 물류거점에 터미널, 물류센터 확보와 함께 디지털 기반 공급망 솔루션을 강화하여 화주가 원하는 시간, 비용, 안정성 모두를 충족시키는 다양한 물류 루트와 유연하고 효율적인 운영 능력을 제고해야 할 것이다. 미국 외항해운개혁법 2022의 후속조치인 화주와 물류기업들의 정보공유 작업인 FLOW는 향후 해당 정책에 참여한 기업들을 중심으로 한 폐쇄적 정보공유협의체를 만들 가능성이 높아 한국 해운-물류기업들이 참여해야 한다. 또한 미국 시장 이해도 제고와 양국의 협력 실효성 강화를 위해 한미해상물류공동컨퍼런스와 같은 현지 물류와 공급망 전문가들과 소통채널을 확대하여 미국 정보와 동향을 적시에 정책에 반영할 수 있는 체계가 활성화되어야 한다. 한편, 현재 추진 중인 해운사들의 친환경 관련 사업전략에 대한 속도 조절이 필요한 상황이며, 반대로 글로벌 금융기업들이 설립한 포세이돈 협약(Poseidon Principles)에 한국 금융기업들이 참여하여 향후 기후변화 대응 관련 글로벌 공조에 노력해야 한다. 장기적으로는 한국 물류기업이 미국 현지화를 위해 물류 네트워크와 거점 마련을 넘어서 미국 화주입장에서 글로벌 시장으로 수출물류를 효율화하는 부분도 고려한 양방향 물류비즈니스 모델도 마련해야 할 것이다.

## 글로벌 공급망 불안정 확산으로 리스크도 증가

### ■ IMF는 2024년 경제전망에서 글로벌 경제는 성장추세로 반등하기는 어려우나 성장의 중심축이 '내수에서 교역'으로 전환할 것이라 전망

- IMF의 2024년 경제전망<sup>1)</sup>에서 글로벌 경제는 성장추세로 반등하기는 어려우나 성장의 중심축이 “내수에서 교역”으로 전환할 것이라 전망하였고 미국과 중국은 내수 중심, 한국과 대만은 교역 중심으로 경제 성장을 예측함
- 세계 경제의 성장 중심축이 교역으로 부상하는 반면, 글로벌 공급망 이슈는 이러한 흐름에 심각한 장애요소로 대두되고 있음
- 한국경제인협회의 ‘2024년 글로벌 이슈와 대응계획’ 조사에서 국내 기업들이 꼽은 올해 최대 이슈는 글로벌 공급망 문제 심화(23%)가 단연 1위를 차지했음
- 2024년 1월 발표된 한국정부의 경제정책도 기업의 수출·투자 저변 확대를 위해 ‘공급망 차질 조기 해소 및 법 제정 등 공급망 리스크 대응’<sup>2)</sup>을 핵심 정책으로 추진하고자 함

### ■ 우리의 수출 환경 불확실성도 확대 우려

- 코로나 팬데믹을 어렵게 벗어난 글로벌 경제는 기존 미국과 중국의 글로벌 주도권 경쟁과 우크라이나전쟁 지속, 파나마 운하 갈수기 확대, 홍해 해상물류 장애 등 글로벌 공급망 리스크 확산으로 한국 경제의 중심인 수출 여건에 영향을 줄 가능성이 커짐
- <그림 1>은 한국과 미국을 중심으로 현재 글로벌 물류 공급망 리스크 현황과 잠재 리스크 지역을 표시하였는데 현재 해당 구간의 물류 공급망 문제와 변동 사항은 다음과 같음
- 코로나19 유행 이전 한국의 대(對)미 수출은 미국 서안 항만을 주로 이용하여 내륙복합 운송을 통한 형태였으나 서안 항만의 배후 물류망 문제와 한국 기업들의 미국 동남부 투자 증가에 따라 파나마 운하로 다수의 물동량이 전체구간 해운(All-water)으로 수송되기 시작함
- 그러나 ‘23년 발생한 파나마 운하 갈수기 문제로 일부는 다시 미국 서안에서 복합 운송(항만-트럭/항만-철도-트럭)으로 전환하거나 한국-수에즈운하-미국 동안(All-water) 우회루트를 이용함
- 최근 홍해 해상물류 리스크로 일부 선사들은 수에즈운하 우회루트도 힘들어 아프리카 희망봉을 우회해서 미국 동안으로 화물을 운송하여 수에즈 구간 대비 10일 이상 시간과 비용이 늘고 있으며, 선박 회항 지연으로 공’권 회수가 늦어져 미국 화주들의 ‘권 수급에도 문제가 발생 중임

1) IMF, NAVIGATING GLOBAL DIVERGENCES, World Economic Outlook, 23.10.(자료: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/10/10/world-economic-outlook-october-2023>, 검색일: 2024.1.29.)

2) 대한민국 정부(관계부처합동), 활력있는 민생경제 - 2024년 정부정책방향, 2024.1.4.

- 또한 파나마 운하의 낮은 수위를 맞추기 위해 중소형 컨테이너선과 하중이 낮은 화물 위주로 운송이 이루어지고 있어 미국 화주들의 불만이 증가 중임<sup>4)</sup>

〈그림 1〉 2024년 글로벌 물류 공급망 리스크 현황(한-미 물류망 중심)



주: \* 일평균 통항 대수는 전체 선박 수를 기준으로 함

\*\* 비용은 KCCI(KOBC Container Composite Index) 발표 '컨 운임'으로 부산항 선적, 해상 수출 SPOT 운임으로 Dry, 40피트 '컨'을 기준으로 한 수치임. 2024.2.19. 발표한 운임을 기준으로 비교함

\*\*\* 운임시점 비교는 파나마운하 출수 제한 시점(2023.5.23.), 후티반군의 홍해 상선 공격 시점(2023.10.7.) 대비 현재를 기준으로 함

자료: 수에즈운하청(SCA), 파나마운하청(ACP), KOBC(검색일: 2024.2.19.), KOTRA(검색일: 2024.2.6.), Journal of Commerce(검색일: 2024.2.6.)를 활용하여 저자 작성

## 미국, 한국의 최대 투자국으로 물류 공급망 관리 중요

### ■ 미국은 한국의 최대 투자국으로 한미간 물류 공급망 관리가 중요 과제로 부상

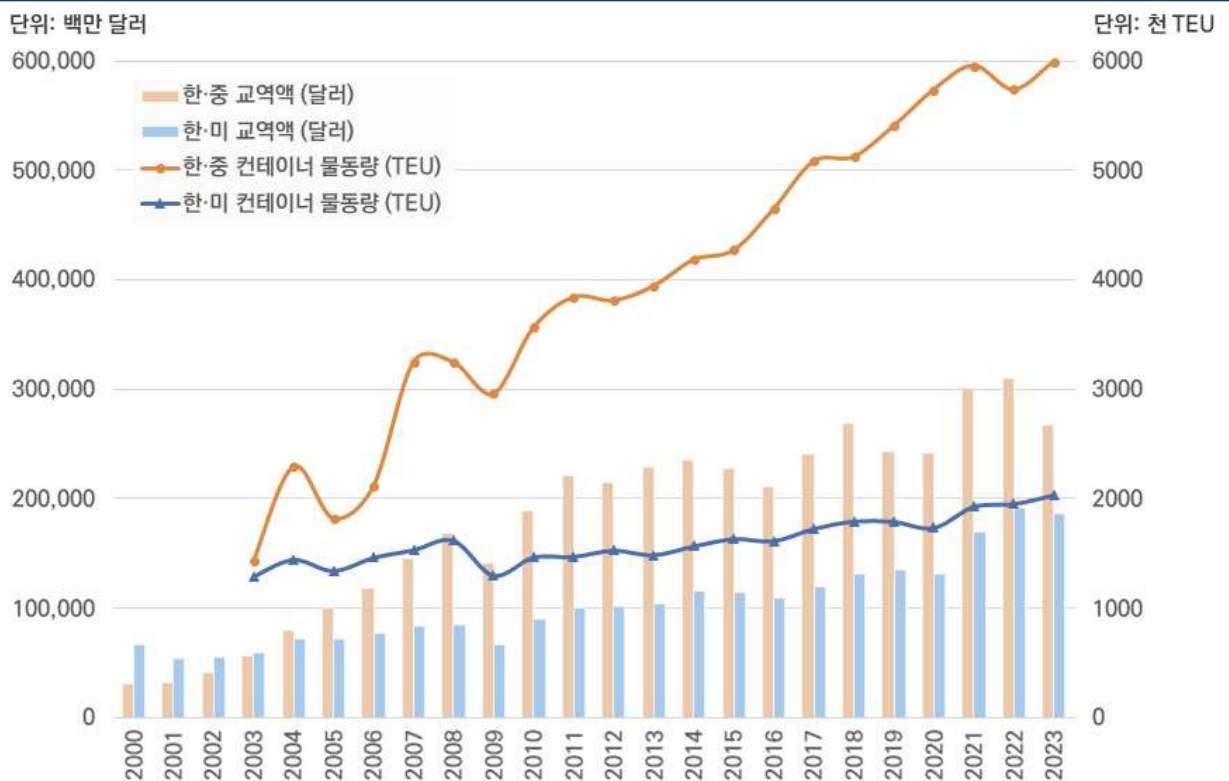
- 산업통상자원부가 2024년 1월 1일 발표한 2023년 수출입 동향을 보면 대미 수출 약진, 대중 수출 약화 현상이 두드러진 것을 알 수 있음
- 지난해 한국 대미 수출 비중이 18.3%로 2002년 이후 최대치로 중국의 19.7%와 근접했고 2023년 12월 기준 대미 수출은 사상 최초로 중국을 추월하여 20년 만에 월단위 기준 한국의 최대 수출국이 미국이 됨<sup>6)</sup>(〈그림 2〉 참조)

4) 미국 현지 외항 선사 인터뷰 자료(인터뷰 일자: 2024.2.16.)

6) 대한민국 정책브리핑, '23년 12월 및 연간 수출입 동향', 2024.1.1.

- <그림 2>에서 연 기준 한국 최대 교역국은 여전히 중국이지만 한국 투자 기조에 따르면 조만간 미국이 최대 교역국으로 부상할 가능성이 높음
- 한편, 한미, 한중 교역액 추이와 달리 한미, 한중 해상 물동량 추이는 여전히 한중 물동량이 압도적으로 많은 상황인데 이는 해상교역에서 부피가 큰 저가 대량 화물이 주류이기 때문임
- 그러나 해상 물동량 추이에서도 한미 해상 물동량의 증가세가 높아지고 있어서 중고가 화물을 중심으로 해운물류 분야에서 미국 시장의 중요성 역시 증가하고 있음을 확인할 수 있음
- 해운기업 입장에서 운송거리와 해당 운임을 고려할 경우 미국시장의 중요성은 더욱 높음

〈그림 2〉 한중/한미 교역 및 물동량 추이



주: 컨테이너 물동량은 환적제외, 공컨테이너 포함

자료: 산업통상자원부, 한국무역협회 「SITC에의한무역통계」(검색일: 2024.2.13.)를 활용하여 저자 작성

## ■ 해운물류분야에서 미국 시장의 중요성이 높아지고 있어 미국 해운관련 법제도 동향에 대한 한국의 관심이 필요함

- 한국의 원활한 수출과 투자 확대와 함께 미국시장을 실효적으로 공략하기 위해서는 산재한 글로벌 공급망 리스크와 미국 정책 변화 가능성에 대한 유연한 대응이 필요함

- 미국은 자국 시장보호와 기후변화에 대응하기 위한 전략으로 공급망 관련 법제도와 정책을 마련해서 한국 기업들의 대미 수출과 진출에 영향을 주고 있으며, 2024년 11월 대선결과에 따라 다른 방향으로 정책이 변화할 가능성도 존재함
- 특히, 해운물류분야에서 미국 시장의 중요성이 높아지고 있어 2022년 개정된 외항해운개혁법 등 관련 주요 법제도에 대한 제·개정 취지부터 발효 이후의 영향에 대한 한국의 관심이 필요함

## 미국은 자국 중심의 글로벌 공급망을 구축하여 국익 제고

### ■ 미국은 국적 외항 선사가 없지만 세계 최대의 소비 시장을 기반으로 외항 선사들에게 주도권을 가지고 있음

- 과거 미국은 SeaLand, APL 등 원양 선사를 보유하고 있었으나 인수 합병 등을 통해 유럽과 아시아 선사들에 흡수되어 현재 자국 외항 선사를 보유하고 있지 않음
- 그러나 미국은 세계 최대의 소비 시장을 바탕으로 외항 선사들에게 주도권을 보유하고 있음
- 특히 아시아-북미 항로의 정기선 서비스를 제공하는 외항 선사들이 최근 아시아-미국 서안간 해상항로가 아시아-파나마-미국 동안으로 확대하면서, 미국의 영향력은 더욱 커지고 있음

### ■ 미국은 자국 화주 주도로 2022년에 외항해운개혁법을 개정하여 자국시장 보호와 수출 강화를 위해 코로나 팬데믹 당시 폭등한 해상운임에 대응하고자 함

- 미국은 코로나 19 유행 당시 촉발된 항만 혼잡으로 배후연계 물류문제<sup>7)</sup>, 항만 노조 파업 문제<sup>8)</sup> 등과 맞물려 미국 수출입 업자들의 운임 부담의 상승 문제가 발생하였음
- 미국 연방해사위원회(FMC)<sup>9)</sup>는 당시 미국 수출입화물의 해상운임이 5~10배 가량 폭등했고, 이는

7) 바이든이 코로나 당시 미국 서안 항만과 배후 물류망 연결 문제로 인한 심각성을 언급하면서 인프라 관련 법안 제정 요청 (자료: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/23/fact-sheet-the-bipartisan-infrastructure-law-will-revitalize-main-street/>; <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/06/fact-sheet-the-bipartisan-infrastructure-deal/#:~:text=The%20legislation%20invests%20%2417%20billion,and%20other%20low%2Dcarbon%20technologies>, 검색일: 2024.2.15.)

8) 미국 서부연안 항만노조인 ILWU(International Labor and Warehouse Union)는 1937년 설립된 대규모 노조로 미국 동부연안 노조인 USMX(The International Labor and Warehouse Union)보다 강성으로 주기적으로 파업을 해서 미 서부와 아시아 국가들 간의 물류흐름에 장애를 자주 일으키고 있는데 최근 서부지역 항만들의 자동화 이슈로 파업이 더 잦아지고 있음(자료: Logan, Nick. "What Is Port Automation - and Why Are Striking Workers Concerned about It? | CBC News." CBCNews, 13 July 2023, [www.cbc.ca/news/canada/bc-port-strike-automation-1.6900521](http://www.cbc.ca/news/canada/bc-port-strike-automation-1.6900521), 검색일: 2024.2.5.)

9) FMC(Federal Maritime Commission)는 미 연방해사위원회로 1961.8.12. 설립, 외국 선사들의 활동이 미국 수출업자나 소비자들에게 불공정한 활동을 못 하도록 미국 해운 상거래를 총괄관리 및 규제하는 임무를 지님(자료: <https://www.fmc.gov/about-the-fmc/our-history>, 검색일: 2024.2.5); MARAD(Maritime Administration)는 미해사관리청으로 과거에는 FMC와 같이 소속되었으나 현재는 교통부 산하에서 정부소유의 화물선을 운영하며 뉴욕주에 위치한 미국 상선 사관학교를 운영 중이며, 이외 6개주 해양대에 훈련 선박 관리와 자금 제공 중임(자료: <https://www.maritime.dot.gov/outreach/history/short-history-maritime-administration>, 검색일: 2024.2.5.)

미국 소비자 물가 상승<sup>10)</sup>과 자국 수출기업들의 경쟁력 하락의 원인이라고 판단하여 글로벌 해운 얼라이언스의 해상운임과 항만관련 추가운임 부과에 대한 조사를 실시함<sup>11)12)</sup>

- 미국은 팬데믹 이후 발생한 물가 급등의 주요 원인 중 하나로 100% 외국 선사로 이루어진 글로벌 컨테이너 선사들이 부당이득을 취하고 있기 때문이라고 인식함<sup>13)</sup>
- 결국 미국 선사협의회와 외항 선사들의 반대에도 불구하고 화주단체의 지지를 입은 미국 의회는 2022년 6월 외항해운개혁법(OSRA 2022: Ocean Shipping Reform Act of 2022)을 개정 공포하였음

## ■ 자국시장 보호색이 짙은 외항해운개혁법 2022(Ocean Shipping Reform Act 2022) 발효

- 미국 헌법은 입법권을 의회에 부여하고 있으며, 하원과 상원 모두 입법 발의가 가능하고 ① 법률안 제출, ② 심의 및 의결, ③ 다른 원의 의결, ④ 서명 및 공포의 단계로 진행됨
- 해당 법안은 하원에서 외항해운개혁법 2021를 발의 및 의결하여 상원으로 넘어갔으나 상원에서 비슷한 내용의 외항해운개혁법 2022가 발의되어 양원합의를 거쳐 최종 2022년 6월 16일 바이든 대통령의 서명으로 발효됨
- 해당 법은 미국법 제 개정 중 이례적으로 단, 10개월 만에 발의부터 발효까지 이루어진 사례임
- 코로나 19 유행 이후 급등한 물가로 고통받는 자국민의 불만을 외부로 전환하고자 내부요인(물류 인프라, 물류 정보시스템 취약 등)을 개선하기 보다는 정치적인 선택을 한 것으로 보임<sup>14)</sup>

10) 반면, 뉴욕연준의 보고서는 '19~'21년 '소비 수요'가 미국 인플레이션에 60% 정도 영향을 미쳤고 인력·원자재 및 선적 컨테이너 부족을 포함한 '공급 충격'은 40% 수준으로 상대적으로 낮았다고 분석함(자료: Julian di Giovanni et al., 'Pandemic-Era Inflation Drivers and Global Spillovers', CEPR Discussion Paper 18628, FRBNY Staff Report No. 1080, NBER Working Paper 31887, 2023.11.)

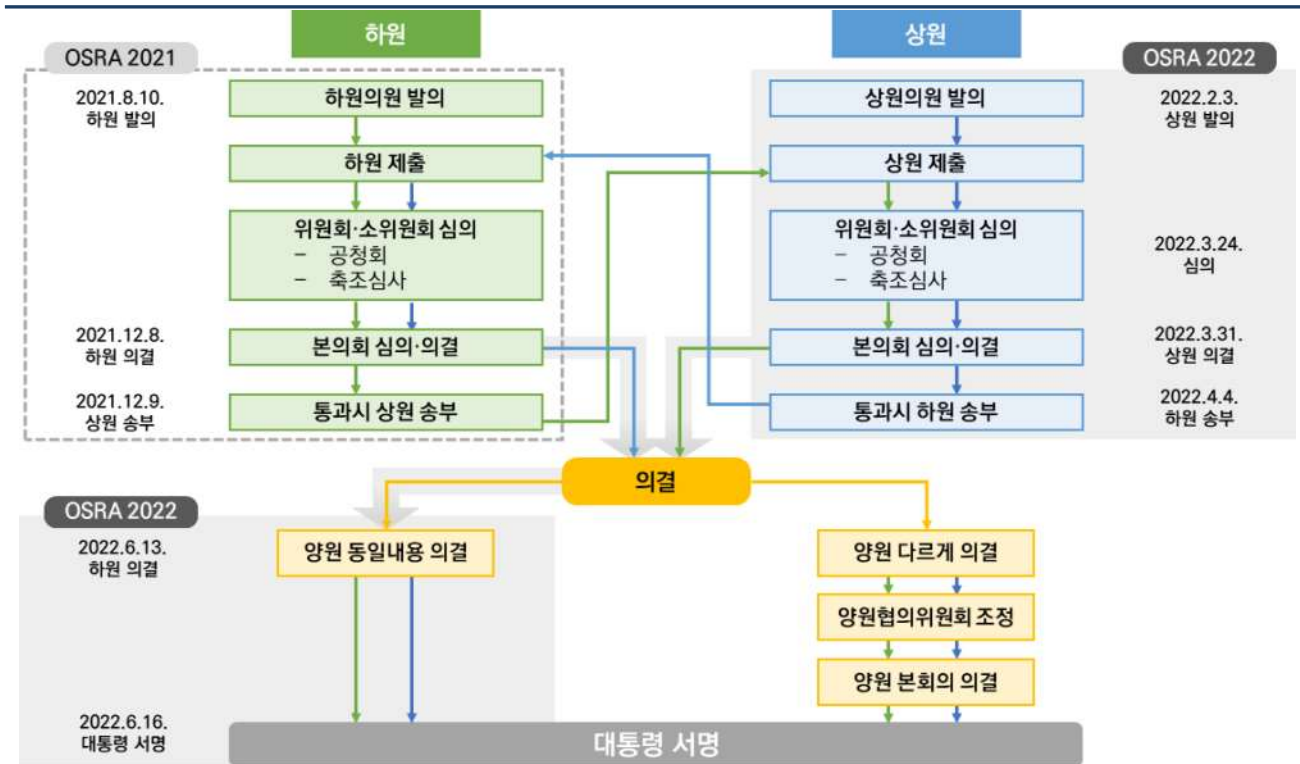
11) <https://www.nytimes.com/2022/03/21/business/economy/inflation-biden-shipping.html>(검색일: 2024.2.1.)

12) 2022년 화주대상 약 20억 달러의 항만 화물보관 지연요금과 체선료 발생(자료: <https://www.supplychaindive.com/news/fmc-plans-to-enforce-the-ocean-shipping-reform-act-in-2023/641643/>, 검색일: 2024.2.5.)

13) <https://www.marinelog.com/news/president-signs-ocean-shipping-reform-act-into-law>(검색일: 2024.1.31.)

14) <https://www.fmc.gov/fmc-vowing-quickly-in-implementing-osra-2022>(검색일: 2024.2.1.) 등의 내용을 보면 FMC에서는 OSRA 2022 제정에 대한 구체적인 내용을 미리 준비한 것으로 보임

〈그림 3〉 외항해운개혁법 2022 개정 절차



자료: William Keefe & Mouis Ogul, The American Legislative Process : Congress and the states(8th ed, 1993) 내용 저자 수정

〈표 1〉 외항해운개혁법 2022 개정안 발효 추진 경과

일자	주요 내용
2021년 8월 10일	외항해운개혁법 개정안(OSRA 2021) 하원 발의
2021년 12월 8일	외항해운개혁법 개정안(OSRA 2021) 하원 통과 - 찬성 364, 반대 60으로 가결
2022년 2월 3일	미국 상원 '선사 책임 강화' 해운법 개정안(OSRA 2022) 발의 - 하원의 OSRA 2021과 유사한 내용
2022년 3월 24일	미국 상원 '선사 책임 강화' 해운법 개정안(OSRA 2022) 보고
2022년 3월 31일	미국 상원, OSRA 2022 통과 - 상원·하원, OSRA 2021 및 OSRA 2022를 병합한 최종안 확정 후 대통령 제출
2022년 6월 13일	미국 하원, OSRA 2022 통과 - 찬성 369, 반대 42로 가결
2022년 6월 16일	바이든 대통령 최종 서명, 발효

자료: 미의회 홈페이지(<https://www.congress.gov/bill/117th-congress/senate-bill/3580/text>, 검색일: 2024.1.31.) 저자 재구성

## ■ 외항해운개혁법 2022는 미국 감독기관의 권한 확대를 통한 시장주도가 주요 골자

- 미국은 모든 산업에서 독점금지를 통한 자유롭고 공정한 경쟁체제를 지향하지만, 외항 선사에 대해서는 해운산업의 특성과 화주의 경제적 이익을 고려하여 일정한 범위 내에서 예외적으로 독점금지법 적용을 면제하는 대신 정부기관이 불공정거래 행위를 규제하고 있음
- 그러나, 팬데믹 이후 외항 선사들의 해상운임이 과도하게 인상되었다고 인식하면서, 미 정부는 외항 선사들의 반시장 행위로부터 미국수출업자 보호의 필요성을 인지
- 외항해운개혁법 2022의 목적은 선사들의 미국발 수출화물에 대한 책임 강화이며 이를 미국 해운정책 관련 총괄 의결기관인 연방해사위원회(FMC)의 감독 권한 확대를 통해 관리하겠다는 내용임
- 외항해운개혁법 2022 주요 내용

- 
- 미 수출업자에 대한 부당한 선적 제한 금지 및 타 운송사 이용에 따른 보복, 차별 금지
  - 초과보관료, 반환연체료를 연방법에 근거해 부과할 것을 명시
  - 규정 위반자를 제재하는 수단으로 환불 명령 추가
  - 법 제정 이후 240일부터 2026년까지 한시적으로 화물 컨테이너 운송 트레일러의 현황 파악을 위한 도로 체류시간 자료를 수집하여 그 분석결과 공개
  - FMC의 권한 강화
- 

### - 외항해운개혁법 2022 내의 FMC 소관 사항

- 
- FMC의 외항운송사업 조사 및 이행 강제 권한
  - 수출 화물 선적의 부당한 거부나 차별 금지
  - 적정 체화료·체선료에 대한 규칙 및 부당 요금 신고 절차 도입
  - 부당 요금 신고 접수 시, 요금의 적정성 입증 책임을 외항운송사업자에 부여
  - 외항운송사업자의 공컨테이너 현황에 대한 FMC 보고 의무화
  - 해운거래소의 FMC 등록 의무화
  - FMC의 각종 해운 정보 수집 및 공개 권한
- 

자료 : 세계법제정보센터 홈페이지([https://world.moleg.go.kr/web/dta/lgsITrendReadPage.do?A=A&searchType=all&searchPageRowCnt=10&CTS\\_SEQ=50117&AST\\_SEQ=315&ETC=5](https://world.moleg.go.kr/web/dta/lgsITrendReadPage.do?A=A&searchType=all&searchPageRowCnt=10&CTS_SEQ=50117&AST_SEQ=315&ETC=5), 검색일: 2024.2.1.)

# 미국 해운관련 법안 제·개정 추이와 시대적 함의

## ■ 미국 해운법의 주요 변동 추이와 시대적 배경

- 1916년 해운법 시행 이후 1984년, 1998년 규제 완화를 통해 외항선사의 동맹을 허용하는 정책을 펼쳐 왔으며 이 과정에서 자국 산업을 보호하기 위해 FMC를 설립하여 관리·감독을 해왔음
- 하지만, 2019년 코로나 팬데믹 이후 해상운임의 급등으로 미국의 화주들과 국민들이 큰 피해를 입었다고 판단하고 과거의 시장개방 기초에서 외항해운개혁법 2022를 통해 규제를 강화하는 방향으로 전환
- 미국의 이익이 훼손된다고 판단하여 규제 강화로 선회하였기에, 향후에도 완화보다는 강화 가능성이 높음

〈표 2〉 미국 외항 해운관련법률 주요 제·개정 내용과 변화 배경

연도	주요 내용	제도 변화 배경
1916 웹브-쏘어즈 해운법 (Webb-Pomerene Act)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 회사 간 해운 동맹 협력을 허용하고 외항무역에서 동맹 협력을 인정하는 법률</li> <li>• 선박청의 인가를 통한 독점금지법의 적용 제외</li> <li>• 거치운임할인환불제 협정 또는 실행, 경쟁억제선의 사용금지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1914년 유럽에서 벌어진 전쟁으로 미국의 수출이 급증</li> <li>• 알렉산더 위원회 조사를 바탕으로 공동정기선의 필요성 파악</li> <li>• 반독점 면책 조항의 남용을 막기 위해 해운법을 제정하면서 해운위원회(the United States Shipping Board) 설립</li> </ul>
1984년 미국해운법	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 독점금지법의 적용 제외 명시</li> <li>• 독자행동권(I/A, Independent Action) 인정</li> <li>• 기간/물량별 운임률(TVR, Time Volume Rate) 인정</li> <li>• 서비스계약(S/C, Service Contract) 허용</li> <li>• Me-two provision 신설</li> <li>• 이중 운임 또는 성실계약에 대한 독점금지법 면제 폐지</li> <li>• 공공운송(Common Carriage)에 대한 비차별의 확립</li> <li>• 화주협회(Shipper's Association) 설립</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 첫 번째 정기선 규제 완화</li> <li>• FMC의 계약 검토 및 승인 권한 정비</li> </ul>
1998 외항해운개혁법 (OSRA) 제정	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FMC의 규제 및 감독 역할을 강화</li> <li>• 공정한 경쟁을 촉진하기 위해 요금과 서비스 조건 공개 의무화</li> <li>• 선사 간 동맹 협력을 허용하되, 경쟁법을 위반하지 않도록 규정</li> <li>• 기타 무역 및 선사에 대한 규제 개혁</li> <li>• 해운동맹은 독점금지법 면제 적용</li> <li>• 서비스계약 시 개별선사에게 비밀계약 및 독자행동권 허용</li> <li>• FMC에 운임률 신고제 폐지</li> <li>• 화주의 교섭력 강화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 두 번째 정기선 규제 완화</li> <li>• 선사에 유연성 제공</li> </ul>
2022년 OSRA 개정	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지체료와 체화료에 대한 조사, 이에 대한 합리성 판단, 불합리한 요금에 대한 반환 명령 등 FMC의 권한 확대</li> <li>• 정기선사, 항만터미널운영사 등에게 부당하게 화물공간 제공을 거부하거나 차별하는 행위를 금지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 코로나19로 인한 공급망 붕괴로 선사에 대한 규제 강화</li> </ul>

자료: F. Conger Fawcett, David C. Nolan(1979), United States Ocean Shipping: The History, Development, and Decline of the Conference Antitrust Exemption, Journal of International Law and Business; Shipping Act of 1984 제5조(b)(8) (<https://www.fmc.gov/fmc-voting-quickly-in-implementing-osra-2022>, 검색일: 2024.2.3.)

## ■ 최근 발의된 미국 해운정책 관련 주요 회기 법안 내용과 함의

- 최근 해운·물류관련 법안(118대 국회('23-'24))을 살펴보면, 크게 두 개의 흐름을 볼 수 있음
- 첫째는 외항 선사들의 독점을 방지하자는 움직임과 둘째는 선박의 온실가스 감축을 위한 친환경관련 법안임
- 아직은 법안 발의 단계이지만 앞서 외항해운개혁법 2022처럼 미국내 상황에 따라 발의된 법안들이 예상보다 신속하게 채택·발효될 수 있고 정권 교체에 따라서도 큰 변동이 있을 수 있음
- 특히 Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act의 경우 법안 발효되면 선사들의 얼라이언스 자체가 불가하게 되어 글로벌 해운시장에 큰 변화를 촉발할 수 있음

〈표 3〉 미 118대 국회의 해운정책 관련 주요 법안 발의 내용

외국선사 규제 관련	친환경 관련
Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act of 2023 - 2023년 3월 22일 하원 발의 - Title 46을 수정하여 해운업의 독점을 방지 * 117대 하원에서 Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act 2022라는 유사 법안 발의	Clean Shipping Act of 2023 - 2023년 6월 8일 하원 발의 - 선박이 사용하는 연료의 탄소 배출량을 제한
Ocean Shipping Reform Implementation Act of 2023 - 2023년 3월 28일 하원 발의 - FMC 강화하여 중국과 같은 반시장경제 국가에 기반을 둔 민간선박에 대한 규제	International Maritime Pollution Accountability Act of 2023 - 2023년 6월 8일 상원 발의 - 선박이 사용하는 연료의 탄소 배출량을 제한
Ocean Shipping Competition Enforcement Act of 2023 - 2023년 4월 19일 발의 - Title 46의 41307항 개정, FMC 강화	Clean Shipping Act of 2023 - 2023년 6월 12일 상원 발의 - 선박이 사용하는 연료의 탄소 배출량을 제한
	Renewable Fuel for Ocean-Going Vessels Act - 2023년 12월 7일 하원 발의 - 해양 선박용 연료에 재생에너지를 포함하는 것을 규제화하기 위해 Clean Air Act를 개정

자료 : 미의회홈페이지 각 발의 안(<https://www.congress.gov/bill/118th-congress>, 검색일: 2024.2.4.)

## 미국 외항해운개혁법 2022를 통해 외항선사 관리 감독 강화

### ■ 외항해운개혁법 2022의 시장 영향은 제한적임

- 외항해운개혁법 2022는 외항 선사들의 해상운송 독점금지와 관련한 미국 정부의 관리감독을 강화하였는데 이는 미국 시장 투자와 수출을 확대하려는 우리 기업들에게 고려요소가 되고 있음
- 〈표 4〉을 보면 해당 법안으로 아직 국적선사를 포함한 물류 공급망 제공업체에게 일부 부정적 영향<sup>15)</sup>을 주고 있으나 시장 전체에 미치는 영향은 제한적으로 보임

15) 월스트리트 저널에 따르면 외항해운개혁법 2022 발효 이후 10개월 동안 20억 달러 이상, 287건 만원이 제기되었음 (<https://www.wsj.com/articles/u-s-importers-seize-on-new-shipping-rules-to-fight-late-fees-1fb0c393>, 검색일: 2024.2.15.); 주요 사례로 ONE는 체선료 및 공 '컨' 반환과 관련된 불합리한 가격 책정 관행으로 인해 총 265만 달러의 벌금을 부과받고 장비 반환 관련 지체 비용청구 혐의로 170만 달러를 지불했음. Wan Hai도 공 '컨' 반품관련 비합리적 요율부과로 95만 달러를 지불함(<https://www.fmc.gov/two-shipping-lines-pay-civil-penalties-totaling-2-65-million/>, 검색일: 2024.2.15.)

- 특히, 해당 법안이 발효된 2022년 이후 점차 글로벌 해상운임이 떨어지면서 해당 법안의 물류기업 규제가 시장에 미치는 영향은 제한적임<sup>16)</sup>

〈표 4〉 외항해운개혁법 2022 관련 물류업계 주요 반응

이슈	법안	예상효과	물류업계 반응 <sup>17)</sup>		
			선사	항만	물류회사
3대 얼라이언스는 운임관련 공동행위는 없었으나 노선 조정, 결항, 감속과 같은 조치로 공급 축소행위	반독점금지	독점으로 인한 시장 왜곡 방지	공정한 경쟁의 장을 만드는 대신 상업 분쟁에서 화주에게 유리하게 시장을 기울일 것이라고 평가		배송업체에 대한 청구 절차가 단순화되고 강화
화주에게 팬데믹 기간 극심한 혼잡으로 '컨' 반출 곤란 불구 자체 수수료 부과	FMC의 외항운송사업 조사 및 이행 강제 권한, 위반자 환불명령 추가	부당 비용 청구 방지	'컨 운송시 보장되는 항만과 터미널 수수료 징수 방해		해운업 육성과 체질개선제한으로 경쟁력 약화
일부 선사의 선적 거부 행위에 지속적으로 문제 제기; 물류대란에서 아시아에서 수출되는 상품을 실을 선박이 부족하자, 미국 서부에서 수출화물을 싣지 않고 바로 아시아로 공 컨테이너 반송	·수출 화물 선적의 부당한 거부나 차별 금지 ·부당요금 신고 접수 시, 요금의 적정성 입증 책임을 외항운송사업자에 부여 ·선사가 '송하인에게 화물 하역에 필요한 비용' 접근을 정당 사유없이 축소 금지 ·수출화물의 적재 여유공간에도 운송 거부나 부당행위 금지 ·미국발 수출화물 선적공간 여유에도 불구, 공 '컨 우선 회항할 경우 금지	농산물 수출업체 공 '컨 확보 용이	·늘어나는 법적 대응 비용 증가 ·트럭은 해상 운송업체가 소유하고 유지 관리하는 특정 사시를 사용해야 하며 특별 사시 사용 추가 요금을 지불해야 했으나, 복합 운송장비업체로 이관 문제 발생	항만의 수용능력이 제한될 수 있다는 우려	
	5년간 자체료 산정과 부과 자료보관 의무 및 자체료 지급인이나 FMC가 요구시 선사는 항시 자료제공				
운송인의 책임구간이 내륙의 수입자의 창고까지라면 창고에 입고된 다음 '컨 반환지체'에 대해 수하인이 책임을 부담함. 수입자의 창고까지 도달은 했지만 내륙 수송망의 붕괴로 '컨 이동이 제한되어 반환이 지연될 경우 이는 수하인의 위험영역 하에 의한 것으로 수하인이 책임을 부담할 사항	·적정 자체료, 체선료에 대한 규칙 및 부당 요금 신고 절차도입 ·정기선사가 부당하게 자체료에 대한 규정을 두는 것 금지		·선사나 타공급망 제공업체만 규제하는 것은 실패 가능성 높음 ·타국의 유사법 제정촉진으로 국제해상운송까지 보호주의 경쟁으로 미국에 악영향 ·구금·체선료 부과율 저하로 '컨 체류시간 증가'로 '컨 부족으로 상품 배송 악화 가능	·시설 용량 부족 가능 ·화물 이동성 강화를 위한 유형별 요금 부과 기능 제거로 이전보다 상황 악화	항만을 재고유지 공간, 즉 창고의 형태로 약용할 수 있음
	·선사들이 부과한 자체료에 대한 소송 제기시 부과 정당성 입증은 선사 부담 ·정기선사가 화주와 협의를 할 때 FMC가 정한 자체료 산정 기준 적용			잠재적인 규제가 항만의 화물 유동성에 부정적 영향 우려	
자국 수출업자의 운임 부담이 증가	외항운송사업자의 공 '컨 현황을 FMC 보고 의무화 해운거래소의 FMC 등록 의무화	정확한 출도착 정보 제공 가능			
선박의 항만 기항 제한, 항만과 배후물류망 혼잡 문제	·FMC의 각종 해운 정보 수집 및 공개 권한 ·'컨 운송 트레일러의 현황 파악을 위한 도로체류시간(부두외) 자료를 수집하여 그 분석 결과를 공개 선사의 화물 수용량과 사용가능 공간 등 관련 정보를 화주, 철도·트럭운송인과 직접 공유할 것을 명하는 긴급 명령발동권 FMC에 부여	미국내 물류 공급망 가시성 제고를 통한 효율화 기반 마련		항만인프라 개선 촉진 및 기술개발	

16) 현지 외항선사 인터뷰에 따르면 FMC 보고 사항이 강화된 것과 화주가 컨테이너 야드에 불가피한 상황으로 화물을 반출 못할 경우 추가 비용 면제 정도가 법안 발의 후 변화 상황이라고 함(인터뷰 일자: 2024.2.16.)

- 그러나 파나마운하 갈수기 확대에 의한 통항 문제, 홍해 해운 피격 사태 등의 글로벌 공급망 리스크가 심화되고 있어 해당 법안이 시장에 영향을 미칠 수 있어 간과해서는 안됨
- 특히, 미국의 수출은 에너지와 농산물 위주인데 파나마운하 갈수기로 아시아항 컨테이너 선사들이 운하의 흘수(draft)<sup>18)</sup> 제한으로 미국 일부 화주들이 아시아 수출에 애로를 겪고 있다는 점도 유념해야 함
- 외항해운개혁법 개정에 가장 큰 영향력을 미친 주체가 미국 농산물 수출을 주도하던 화주단체였다는 점은 미국 정치권에도 부담으로 외항 선사들한테 영향을 미칠 수도 있음

## 지구온난화 대응을 위한 미국 해운정책의 지속성 고려 필요

### ■ 글로벌 기후변화 대응을 위해 글로벌 금융회사들은 선박금융 실행시 탈탄소화 점검 프로토콜인 포세이돈 협약을 체결하여 선주들의 선박 신규 발주·조건 강화

- 포세이돈 협약(Poseidon Principles)은 금융기관이 선박금융 실행시 해당 선박의 환경영향을 평가하는 것으로 국제해사기구(IMO)가 정한 기후변화 대응 목표를 달성하기 위하여 34개의 글로벌 선박금융기관들이 협약하여 2019년 6월 18일 발표한 기후연계성평가(Assessment of climate alignment), 책임성(Accountability), 이행성(Enforcement), 투명성(Transparency) 원칙에 따라 운용<sup>19)</sup>
- 탈탄소 점검 프로토콜인 포세이돈 협약을 체결한 금융기관<sup>20)</sup>들은 매년 지침에 따라 보유 중인 해운 포트폴리오의 기후 적합성을 평가하고 이를 보고하고 있는데 이쉽게도 해당 금융기관에 한국계 금융기업은 전무함

### ■ 기후·에너지 정책은 민주당과 공화당이 대립하는 분야로 2024년 미국 대선 결과에 따라 정책 추진 방향과 속도가 크게 달라질 것으로 전망됨

- 바이든 행정부는 2050년까지 탄소중립을 실현한다는 목표 하에 적극적인 기후변화 정책을 추진 중

17) <https://www.supplychaindive.com/news/Detention-and-demurrage-regulation-weighs-on-port-executives-TPM23/644031/>;  
<https://www.freightwaves.com/news/experts-urge-quick-action-to-comply-with-ocean-shipping-reform-law>;  
<https://www.supplychaindive.com/news/fmc-plans-to-enforce-the-ocean-shipping-reform-act-in-2023/641643/>;  
<https://www.bankbv.com/business-insights/ocean-shipping-reform-act-transportation-logistics-company-owners>  
<https://www.wga.com/press-releases/western-growers-celebrates-president-joe-biden-signing-the-ocean-shipping-reform-act-into-law/>(검색일: 2024.2.10.); Liying Zhang & Sizhuo Chen (2023), Amendments to the Ocean Shipping Reform Act of 2022 and Its Impact and Enlightenment, Marine Logistics and Policy 36 (1); Brent D. Sadler and Peter St Onge (2023), Regaining U.S. Maritime Power Requires a Revolution in Shipping, The Heritage Foundation 272.

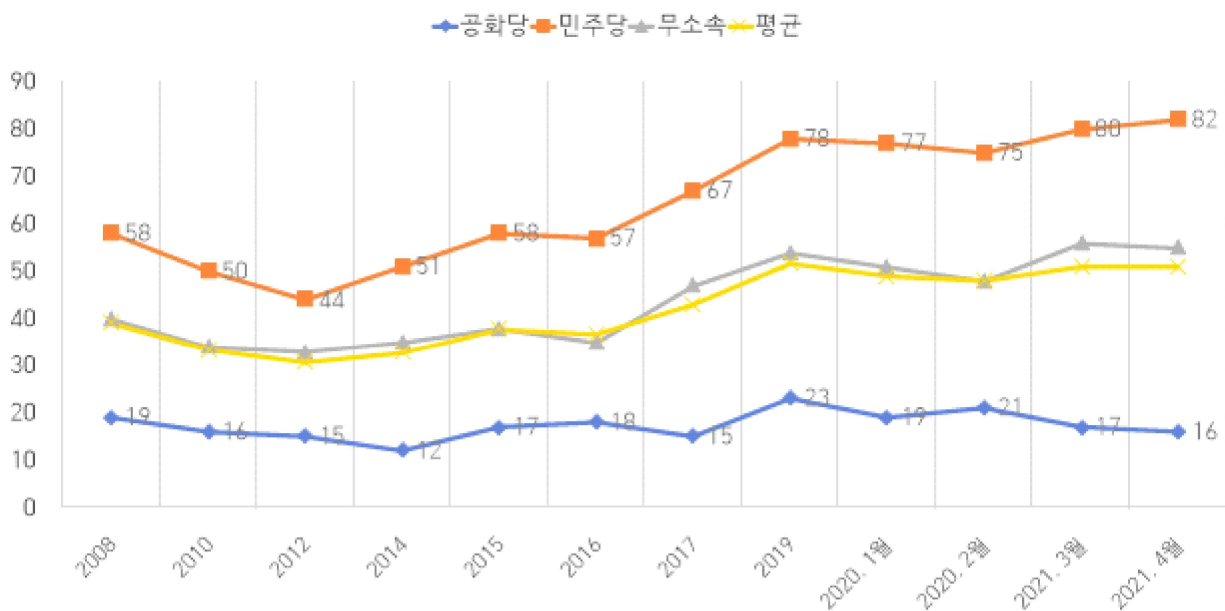
18) 선박이 수면에 떠 있을 때에 선체가 가라앉는 깊이

19) <https://www.poseidonprinciples.org/finance/principles>(검색일: 2024.2.7.)

20) 미국, 유럽, 일본, 싱가포르의 금융기관 중심으로 현재 34개 금융기관이 가입하여 약 USD 2,000억 정도의 해운관련 금융을 취급 중임. 주요 국가별 금융기관은 미국 Citi, 일본 MUFG, SMBC, Development Bank of Japan, 유럽 Credit Suisse, BNP Paribas Danske Bank 등임

- 공화당은 바이든 행정부가 추진하는 기후변화 대응 정책에 반대하고 있어 공화당이 이번 대선에서 승리한다면 기후 관련 정책의 중심이 되는 부서·기관들의 폐지, 기후관련 정보·자료공유 중단 및 화석에너지 사용을 늘리는 정책들을 펼칠 것으로 전망됨
- 시카고 의회 설문조사에서 기후변화가 미국의 중대한 위협인지에 대한 설문조사에 따르면 민주당 지지자들은 82%가 기후변화를 미국의 중대한 위협으로 인식하였지만 공화당 지지자들은 16%만이 기후변화를 심각한 위협으로 생각하고 있음<sup>21)</sup>
- 정당 지지자들의 기후변화에 대한 인식 차이가 커서 집권 정권에 따라 기후변화 관련 정책이 크게 바뀔 것으로 예상됨

〈그림 4〉 향후 10년 동안 기후변화가 미국 중요 이익에 위협이 되는지 정당별 인식조사



자료: The Chicago Council, 'Republicans and Democrats in Different Worlds on Climate Change' 2021, 저자 재수정

## ■ 2024년 공화당이 집권할 경우 미국의 친환경 정책은 새로운 국면으로 전환

- 2024년 미국 대통령 선거를 앞두고 공화당의 공약인 Agenda 47<sup>22)</sup>에서 인플레이션감축법(IRA) 등에서 제공하는 재생에너지의 보조금 지급을 폐지하고, 유엔 기후변화협약 및 파리협정을 탈퇴할 것이라고 공언하고 있음

21) <https://globalaffairs.org/research/public-opinion-survey/2021-chicago-council-survey> (검색일: 2024.2.7.)

22) <https://www.donaldjtrump.com/agenda47/agenda47-president-trump-on-making-america-energy-independent-again>(검색일: 2024.2.7.); <https://www.donaldjtrump.com/agenda47/agenda47-america-must-have-the-1-lowest-cost-energy-and-electricity-on-earth> (검색일: 2024.2.7)

- 또한 화석연료 인프라를 확대하고 원자력 산업에 대한 규제 및 인허가 업무를 간소화할 예정으로 민주당의 탈탄소화 관련 정책들은 축소·폐기될 가능성이 높음
- 공화당 후보가 당선될 경우 모든 공약들이 실행되지는 않을지라도 미국 친환경 정책 중 상당 부분에 제동이 걸릴 수 있어 해운시장에도 큰 혼란이 예상됨

## 미국 대선 이후 해운시장 변화 가능성

### ■ 지정학적 요인을 비롯해 다양한 요인으로 인해 글로벌 해운시장의 불확실성 상존

- IMO의 2023년 EEXI(Energy Efficiency eXisting ship Index) 규제 이후 해당 규제를 이행하지 못한 선박에 대한 페널티가 2026년 확정될 예정이나 그 강제성을 현재 담보하지 못함
- 2024년 유럽연합 집행위원회(EC)의 독점금지법 적용제외(CBER: Consortia Block Exemption Regulation) 규정 폐지와 탄소배출권 거래제도(ETS: Emission Trading System) 도입으로 해운시장에 큰 변화가 있을 것으로 예상됨
- 아울러 2025년 2M 해체와 Gemini Cooperation<sup>23)</sup>의 결성으로 글로벌 얼라이언스의 재편이 예정됨

### ■ 현재 미국 해운정책 기조는 현 정부의 정책기조인 자국시장 보호와 기후변화라는 맥락을 같이 하고 있음

- 미국의 과거 해운정책은 자유무역주의에 기반한 시장개방 정책이었으나 2017년 트럼프 대통령 당선으로 보호주의로 전환되었고 2019년 코로나 19 이후로 더욱 강화됨
- 2021년 민주당의 바이든 후보가 대통령이 된 이후에서도 코로나 19 대응과 자국 시장 인플레이션 방어 등의 이유로 자국 시장 보호정책 기조는 더욱 짙어짐
- 추가로 민주당 정권은 글로벌 기후변화 이슈를 기존 해운정책에 더하여 추진하고 있을 뿐 전체 기조인 자국 시장보호 중심의 해운정책 방향도 지속될 것으로 보이며 이후 만들어진 여러 해운관련 법안들에서 공고화되고 있음을 확인할 수 있음<sup>24)</sup>

23) 2025년 2월부터 Maersk와 Hapag-Lloyd가 Gemini Cooperation이라는 글로벌 해운얼라이언스를 결성하여 글로벌 공급망 리스크와 탈탄소화에 대응하는 글로벌 해운서비스를 제공할 예정임(자료: <https://www.maersk.com/news/articles/2024/01/17/maersk-and-hapag-lloyd-entering-into-an-operational-cooperation>, 검색일: 2024.2.27.)

24) 기후변화 관련 정책은 미국주도로 추진되는 Green Shipping Corridor와 같은 정책에서 드러나고 있으며, '23.11.8일 KMI-NJCU-MKTV공동으로 미국 뉴저지에서 개최한 '2023 Conference on Maritime Logistics & Supply Chain between Korea & U.S.'에서 미국 정부, 현지 해운기업, 선급, 해운금융 관계자들도 같은 맥락의 주제를 논의하였음. 또한 KMI는 이 컨퍼런스에서 최초로 한국과 미국의 해운협력 방향과 'Green Shippin Corridor' 개념을 확장한 한미간 포트 벙크링 파트너십을 맺는 것을 최초로 제안하였음. 한편, 본 행사에서 뉴욕뉴저지항만청의 제안으로 뉴욕뉴저지항과 부산항의 자매결연이 '24년 3월 11일 체결될 예정임

## ■ 민주당이 집권할 경우 미국 해운시장 변화 방향

- 기본적으로 2024년 미국 대선 결과에 따라 그대로 유지 혹은 심화될 부분과 완전히 반대 방향으로 진행될 부분이 상존하고 있음
- 우선 민주당 정부가 그대로 유지될 경우 자국보호 기조는 유지될 것으로 보이며, 기후변화에 대응하기 위한 정책들도 유지가 될 것으로 보임
- 이로 인해 해운시장도 현재와 유사한 흐름으로 정책들이 진행되겠지만 글로벌 공급망 리스크가 심화될 경우 물류비 상승 요인을 외항 선사들한테 전가시킬 수 있고 친환경화와 디지털화라는 명분으로 폐쇄적 정보협력체를 만들어서 자국에 유리한 방향으로 이끌고 갈 가능성이 있음
- 현재 한국 외항 선사들은 외항해운개혁법 2022의 실행방안 중 하나인 FLOW(Freight Logistics Optimization Work)<sup>25)</sup>에 참여하고 있지 않으며, 한국 금융권은 탈탄소 프로토콜 협약인 포세이돈 협약(Poseidon Principles)에 참가하고 있지 않아 이런 리스크에 크게 노출되어 있음

## ■ 공화당이 집권할 경우 미국 해운시장 변화 방향

- 공화당이 집권할 경우 자국보호 정책은 더욱 심화될 것으로 보이며, 친환경 관련 정책은 변화의 가능성이 높음
- 우선 공화당의 공약인 ‘Agenda 47’ 중에서 보편적 기본관세(Universal baseline tariff)는 미국 모든 수입에 관세 10%를 추가 부과하겠다고 함
- 한편 최근 한국의 대미 수출흑자 급증<sup>26)</sup>은 공화당 집권시 자국 무역적자에 대한 통상 압력으로 이어질 가능성이 높아 이는 한미 무역의 위축으로 이어지고 한국 물류기업 전체에도 부정적인 영향이 될 수 있음

25) 2022년 3월 미국 공급망 대란의 원인을 추적하고 감시하기 위해 화주와 물류기업들로 구성된 회원사들을 통해 미국 수출입 화물 흐름을 모니터링하고 정보를 공유하고 있는 시범사업으로 미국 교통부(USDOT)에서 주관하고 있음. 참여기업은 화주(Albertsons, Becton Dickinson, Best Buy, Dollar General, GE Appliances, Home Depot, Land O'Lakes, Lowe's, Nike, Ralph Lauren, Samsung, Target, The Gap, Tractor Supply Co., TrueValue, Walmart 등), 복합운송장비제공업체(Consolidated Chassis Management, Direct ChassisLink, Inc., FlexiVan, RAC Intermodal 등), 물류단지관리업(Elion, Prologis 등), 항만터미널 운영사(APM Terminals, Everport Terminal Services, Fenix Marine Services, Georgia Ports Authority, Global Container Terminals, International Transportation Service, Long Beach Container Terminal, Port Houston, Port Newark Container Terminal, SSA Marine, TraPac, West Basin Container Terminal, Yusen Terminals 등), 트럭운송업(C&K, Gulf Winds, IMC Companies, NFI Industries, RoadOne, Werner 등), 해운업(CMA CGM, Evergreen Shipping Agency, Hapag-Lloyd, Maersk, Mediterranean Shipping Company, Ocean Network Express, Wan Hai 등), 철송업(BNSF, Union Pacific 등)으로 한국기업은 화주인 삼성밖에 없음(자료: <https://www.bts.gov/flow>, 검색일: 2024.2.14.)

26) 웬디 커틀러 미국 아시아소사이어티 정책연구소(ASPI)의 경향신문과 코트라 공동 인터뷰 자료에 따르면 한국의 대미 무역흑자가 2017년 179억 달러에서 2023년 445억 달러(U.S. Census Bureau Trade Data)로 폭등하여 공화당이 집권할 경우 집중적인 통상 압력의 이유가 될 것이라고 언급함(경향신문, "트럼프, 무역적자 나쁘다고 믿어...재집권시 한국 대미 무역흑자 우려해 조치 가능성", 2024.2.25.)

- WTO에 따르면 미국의 평균 관세율이 3.3%<sup>27)</sup> 수준으로 세계적으로 낮은 수준에 머물고 있어 보편적 기본관세(Universal baseline tariff)의 추진 가능성이 높으며, 이로 인해 수입물가 상승이 인플레이션을 부채질<sup>28)</sup>을 할 수 있기 때문에 반대 급부로 화주와 외항 선사·글로벌 물류업체에게 비용 압박과 물동량 감소로 이어질 수 있음
- 또한 글로벌 공급망 리스크가 심화되고 지속될 경우 이에 따라 발생할 수 있는 미국 화주들의 피해들도 외항 선사들에게 부담을 전가하는 쪽으로 정책이 강화될 가능성이 높음
- 마지막으로 전통 화석연료 사용 관련 규제를 완화시키는 방향으로 전개될 가능성이 높아 현재 추진 중인 친환경관련 물류정책의 추진 속도는 느려질 것으로 보이나 이미 추진 중인 친환경 관련 투자로 인하여 궁극적인 방향 전환은 어려울 것으로 보임<sup>29)</sup>

## 한국 기업들의 유연한 대응전략 마련 필요

### ■ 2024년 미국 정치환경 변화와 글로벌 공급망 리스크 심화에 대한 한국 기업들의 유연한 전략 수립과 정부의 리스크 관리중심 실효적 대응이 필요함

- 한국 민생경제 활력의 중심은 수출이고 세계 최대 소비국인 미국시장은 한국 경제 활성화에 가장 중요한 시장으로 유연하고 실효적인 대응이 필요함
- 우선 미국시장에 지속가능한 수출과 투자를 위해서는 글로벌 공급망 리스크 완화를 위해 미국뿐만 아니라 캐나다, 멕시코의 USMCA(US-Mexico-Canada agreement, '20.7.1)<sup>30)</sup><sup>31)</sup>를 활용한 다양한 투자 전략과 유연한 공급망을 확보해야 함
- 다만, 멕시코의 경우 중국을 제치고 미국의 수입 1위 국가로 부상하였는데 이 수입품의 다수가 멕시코에 투자한 중국기업 상품으로 파악되고 있어 미국의 견제가 시작될 가능성이 높음<sup>32)</sup><sup>33)</sup>

27) 2022년 기준 세계 주요국 단순 평균 관세율은 인도 18.1, 한국 13.4, 브라질 11.1, 중국 7.5, EU 5.1, 일본 3.9, 미국 3.3, 싱가포르 0%임(자료: <https://tao.wto.org/welcome.aspx?ReturnUrl=%2f>, 검색일: 2024.1.4.)

28) 미국의 CPA 분석에 따르면 보편적 기본관세 10%가 부과될 경우 미국의 실질 GDP 3.6%, 실질가계소득 10.4%, 소비자 물가 3.8%가 증가할 것이고 실질 수입은 7.5, 실질 수출은 7.3% 감소할 것으로 추정함(자료: Model Shows Than Universal 10% Traiff Would Improve Incomes, Output and Jobs, CPA, '23.9.18)

29) 트럼프가 당선될 경우 프로젝트 2025에 따라 바이든 정부가 추진한 기후과학관련 연구와 정책들을 거부할 가능성이 높으며, 화석연료 이익에 도움이 되는 정책으로 전환될 가능성이 농후함. 그러나 트럼프가 이미 추진 중인 인플레이션감축법(IRA)의 청정에너지 산업에 최소 3,700억 달러 규모의 지원에 의한 친환경 기술과 인프라 투자는 되돌리기 어려운 상황일 것으로 보임(자료: Conservatives want Trump 2.0 to bury climate science, Politico, 2024.2.2., <https://www.politico.com/newsletters/power-switch/2024/02/02/conservatives-want-trump-2-0-to-bury-climate-science-00139283>, 검색일: 2024.3.1.)

30) <https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cusma-aceum/index.aspx?lang=eng>(검색일: 2024.2.20.)

31) USMCA에 대한 미국내 전문가들의 상반된 의견이 존재하는데 일부는 USMCA발효 이후 캐나다와 멕시코 간 교역이 48% 이상 늘어나 1조 5,728억 달러에 도달하여 미국 내 200만 개 고용을 창출하였다는 긍정적 효과를 표명했고 반대로 멕시코와 캐나다와의 무역적자가 '23년 기준 2,200억 달러로 '20년 대비 77% 이상 가파르게 성장했다는 부정적 효과도 언급함(자료: PoliticoPro, "Trump's new NAFTA was supposed to fix the trade deficit in North America. It didn't", 2024.2.7.)

32) 2017년 이후 중국의 대멕시코 직접 투자가 급증하였는데 그 배경은 미국의 대중 301조 관세 부과, 미중 관계 리스크 고조,

- 미국 시장의 실효적 진출을 위해서 국적 화주기업과 물류기업의 전략적 동반진출을 통한 리스크 완화 및 비즈니스 강화를 위해 기업의 글로벌 전략 마련과 정부의 관련 정책적 지원이 필요함
- 마지막으로 미국 시장을 넘어 글로벌 시장은 공급망 재편과 기후변화가 하나로 묶어서 변화가 예상되고 있어 한국의 산업정책과 수출전략을 이 두 가지 항목과 연계해서 추진할 필요가 있음

## ■ 미국 대선 이후 한국 물류기업들의 유연한 비즈니스 모델 마련과 정부의 현장중심형 리스크 관리 정책이 필요함

- 한국 물류기업은 실효적 미국시장 진출을 위해 다양한 공급망 구축과 공급망 리스크 해결능력 확보를 위해 캐나다, 멕시코 등의 주요 물류거점 확보와 공급망 솔루션 서비스를 강화하여 화주가 원하는 시간, 비용, 안정성 모두를 충족시키는 정확하고 유연한 물류 공급망을 확보해야 함
- 외항해운개혁법 2022 후속조치인 화주와 해운-물류기업들의 정보공유 작업인 FLOW는 향후 해당 정책에 참여한 기업들을 중심으로 한 폐쇄적 정보공유집단을 만들 가능성이 높아 한국 해운-물류기업들의 적극 참여해야 함
- 현재 추진 중인 외항 선사들의 친환경 관련 사업전략에 대한 속도의 완급 검토가 필요한 상황이며, IMO, 유럽, 중국 등의 친환경 정책 움직임과 연계한 유연한 전략 마련이 필요함
- 한편, 글로벌 금융기업들이 주도하는 포세이돈 협약(Poseidon Principles)에 한국 금융기업들이 참여하여 향후 기후변화 대응 관련 글로벌 공조에 노력을 기울여야 함
- 한국 물류기업의 미국 현지화 관점에서 중장기적으로 물류네트워크와 거점 마련을 넘어서 미국 화주입장에서 타국으로 수출하는 화물에 대한 물류네트워크와 거점 마련에도 노력을 기울여야 함
- 현재 한국 제조기업들의 지속적인 미국시장 진출이 진행되고 있어 향후 특정 산업군은 'Made in USA'가 주축이 되어 아시아와 유럽시장으로 진출이 확대될 수 있어 한국 물류기업들의 양방향 비즈니스 모델 확보에 대한 고민도 같이 진행해야 할 것으로 보임
- 미국 시장 이해도 제고와 협력 범위 강화를 위해 '한미해상물류공동컨퍼런스'와 같은 물류분야의 미국 전문가들과 소통채널을 확대하여 미국 현지의 정보와 동향을 적기 정책에 반영해야 함

코로나 19이후 글로벌 공급망 혼란 등으로 평가하고 있음(자료: Federal Reserve Bank of Dallas, Mexico awaits 'nearshoring' shift as China boosts its direct investment, 2023.4.14.)

- 33) 미국의 대중 수입 급감에도 불구하고, WTO 조사(23.11월) 결과 부가가치 기준 미국 수입에 포함된 중국산 가치 비중은 큰 편동이 없었는데 오히려 미국 소비 최종재에 내재된 '중국산 부가가치(value-added)'는 '17년 24%에서 '20년 25%(23년 집계)로 오히려 증가함. 이는 중국의 제3국을 통해 미국으로 우회수출하고 있다고 볼 수 있음(자료: WTO, Global Value Chain Development Report 2023, 2023)