

북미 물류동향 발간 안내문

우리 한국해양수산개발원(KMI)에서 이번 달부터 북미 물류동향을 발간하게 되었습니다.

본 온라인 동향지는 북미시장의 중요성에 비해 현지 물류시장에 대한 국내 인지도가 타지역에 비해 상대적으로 낮은 상황에서 KMI가 뉴저지시티대학과 공동으로 2023년 6월에 설립한 한미물류공급망센터에서 현지 전문가들을 대상으로 북미 물류시장의 변화를 정기적으로 국내에 소개하고 동시에 우리 기업의 현지 활동에 도움이 되고자 발간하게 되었습니다.

본 동향지의 주요 집필진은 북미 현지 물류 및 연관분야 기업, 공공기관, 대학, 연구소, 정부기관 등에 근무하는 전문가와 한미물류공급망센터 연구진으로 이루어질 예정이며 격월로 발간할 계획입니다.

아무췌록 본 동향지가 기존의 KMI 발간물과 함께 북미 물류산업 동향을 좀더 심층적으로 이해하고 관련 기업의 활동에 기여할 수 있기를 희망하고, 동향지의 발전을 위해 고견을 나눠주시길 기대합니다.

감사합니다.

2024년 7월 4일

한국해양수산개발원 원장

김종덕

KMI-NJCU 한미물류공급망센터 센터장

이성우





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

▶ 북미 물류 시장 동향

- 트럭 운전자의 운전시간에 관한 규정
- 미국 물류 부동산의 가치: 첨단 기술 적응력
- ILA, 자동화 분쟁으로 USMX와의 협상 중단
- 바이든 행정부의 대중 수입품 관세 확대

▶ 전문가 Focus

- 미국 산업정책과 공급망 재편, 그리고 물류

▶ 물류 공급망 안정 지표

- 글로벌 선박 정시성 지수
- 글로벌 공급망 압력 지수



트럭 운전자의 운전시간에 관한 규정

> 개요

- 미국 내 트럭 및 상업용 차량의 운행에 대한 규제는 미연방 교통부(US Department of Transportation) 산하 연방 자동차 안전국(Federal Motor Carrier Safety Administration 이하 FMCSA)에 의해 이루어지는데, HOS Rules라고 알려진 운전시간에 관한 규정(Hours of Service of Drivers 이하 HOS Rules¹⁾)은 연방법규(Code of Federal Regulations) Title 49 CFR 395²⁾에 의해 규제됨
- 미국 서부 캘리포니아주의 롱비치 항만에서 동부의 뉴욕시까지 운전거리는 약 4,500 km로서 운전시간만 40시간 넘게 소요되는 광활한 미국에서 FMCSA의 HOS Rules은 트럭 및 상업용 차량 운전자의 운전시간, 의무 휴식시간, 최대 근무교대 시간에 대해 상세하고 명확하게 규정함
- HOS Rules의 규제 내용은 복잡해 보이지만, 운전기사의 과로는 대형 교통사고로 이어질 수 있는 위험요소임을 감안할 때 HOS Rules의 준수는 운전기사가 피로 없이 안전한 운전을 할 수 있게 하고 운송업체의 안전평가점수를 상향 시키는데 도움이 됨
- FMCSA는 HOS Rules을 정기적으로 수정하기 때문에 트럭운전기사는 물론 선적과 화물운송 관계자들은 개정된 규정을 인지할 필요가 있으며, 현재 규정은 2020년 6월 1일에 개정되었고 2020년 9월 29일부터 시행됨³⁾

> HOS Rules 적용 범위

- HOS Rules은 지리적으로 미국 내 도로를 운행하는 트럭 및 상업용 차량에 적용되고, 캐나다와 멕시코에서 넘어온 운송차량의 경우에도 미국 내 도로를 운행하는 동안에는 미국의 차량과 동일한 규정이 적용됨
- HOS Rules이 실제로 발효되는 것은 주간(Interstate) 운행을 하는 차량의 경우이고, 주내(Intrastate)에서만 사업을 하고 운행하는 차량에는 연방규제가 적용되지 않음
- 하지만 주내에서만 운행하는 경우일지라도 주간(Interstate) 범위의 사업을 하는 업체일 경우에는 HOS Rules이 적용되고, 위험물질을 적재한 차량의 경우에는 주경계 내에서만 사업을 하는 경우에도 연방규제가 예외 없이 적용됨
- HOS Rules은 소수의 면제 사례를 제외한 거의 모든 차량에 Electronic Logging Device(ELD)를 의무적으로 설치하게 하여 운전자들의 근무상황과 운전시간 등을 조회함

> HOS Rules 핵심내용⁴⁾

- 14 hour shift limit: 일일 근무교대 시간 및 휴식시간에 관한 규정으로서, 14시간을 초과해 근무할 수 없고 14시간 근무 후에는 반드시 최소 10시간의 의무적 휴식이나 수면 등의 비번 시간을 가져야 함
- 11 hour driving limit: 일일 총 운전시간에 대한 규정으로서, 14시간의 일일 근무 교대시간 내에 총 11시간이 넘는 운전은 금지됨

1) 미연방 교통부 교통안전국의 HOS Rules에 관한 웹페이지 (<https://www.fmcsa.dot.gov/regulations/hours-of-service>)을 참조하여 요약한 내용임

2) 법령의 구체적 내용은 <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-395?toc=1>을 보기바람

3) 시행일자는 미연방 교통부 교통안전국의 https://csa.fmcsa.dot.gov/documents/june9_hos_presentation_508.pdf 을 참조바람

4) 현장에서 필요한 핵심내용을 간결하게 전달하기 위해서 www.truckstop.com의 블로그 문서Understanding Truck Driving Hours and Regulations 을 참조함



- 60/70 hour limit: 일주일 운전 총량에 관한 규정으로서, 일일 단위로 운영하지 않는 업체의 경우 7일내에 60시간까지 업무 가능하고 일일 단위로 운행하는 업체의 경우 8일내에 70시간까지 업무가 가능함
- 34 hour restart: 34시간 비번 후부터는 새롭게 60시간 또는 70시간의 업무시간이 적용됨
- Rest breaks: 8시간 운전 후에는 반드시 30분 이상을 휴식해야 함
- Split Sleeper Berth Provisions: 운전자가 10시간의 휴식, 수면 등의 의무적 비번 시간을 나누어서 사용할 수 있게 함
- 비번 시간을 나누는 방법에 대한 규정이 있는데, 나누어진 한 휴식구간은 적어도 7시간이상 연속으로 트럭내의 침대 칸에서 휴식해야 하는 반면 나누어진 다른 휴식구간은 적어도 3시간 이상이어야 하고 트럭내의 침대 칸이나 기타 다른 장소에서 휴식하는 것을 허락함

➤ HOS Rules 예외조항

- 초기 출발지점에서 150마일 이내의 단거리를 운전하는 경우라면 8시간 운전 후 30분 의무 휴식 조항에서 면제되고 일일 업무시간 기록 의무에서도 면제됨
- 단거리 운전자의 경우 하루 14시간 근무교대 의무를 16시간으로 연장하는 것도 일정한 조건을 만족하는 경우에는 가능함
- 예기치 못한 기상악화 등 위험한 상황에 처했을 때 하루 14시간의 근무교대를 최대 2시간까지 연장할 수 있음
- 주나 국가 비상상황이 선포된 경우 HOS Rules이 일시 중단될 수 있음

★ 참고자료

- <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-395?toc=1> (검색일: 2024.5.31.)
- <https://www.fmcsa.dot.gov/regulations/hours-of-service> (검색일: 2024.5.31.)
- https://csa.fmcsa.dot.gov/documents/june9_hos_presentation_508.pdf (검색일: 2024.5.31.)
- <http://www.truckstop.com> (검색일: 2024.5.31.)

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



미국 물류 부동산의 가치: 첨단 기술 적응력

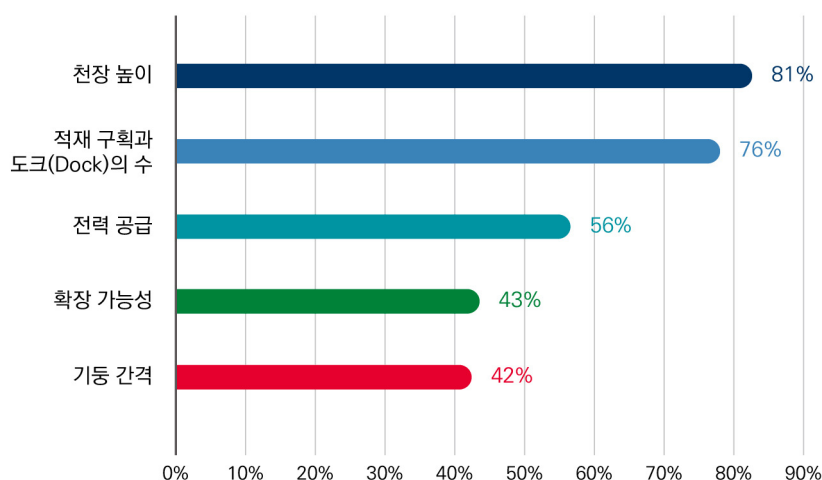
공급망: 공급망의 복원성 강화가 창출한 물류 수요

- 최근 팬데믹 창궐, 기후 온난화 심화, 지정학적 긴장 등 여러 요인으로 전 세계 공급망 리스크가 고조됨
- 특히 파나마 운하 갈수기 연장, 중동의 지정학적 긴장으로 인한 홍해 해상 선박 피격 등이 글로벌 물류 흐름에 큰 영향을 초래하고 있음
- 대부분 기업들은 이러한 글로벌 공급망 리스크를 사전에 대응하기 위해 기존 물류체계를 '적시 대응(Just in Time)'에서 '적정 대응(Just in Case)'으로 변환하고 있음
- 이러한 변화는 미국의 리쇼어링(Re-shoring)과 니어쇼어링(Near-shoring) 정책과 연계되어 공급망의 적정 대응을 위해 물류센터 수요 증가, 물류센터 입지 다양화가 진전되면서 찰스턴(Charleston)과 르노(Reno)와 같은 새로운 물류거점 도시들이 부상 중임

기술: 차세대 물류 시설을 요구하는 신기술들

- 공급망에 발생한 혼란에 대응하여 물류 기업들은 기술 솔루션에 대한 투자를 크게 늘리고 있음
- 해당 물류기술은 대부분 대형 물류센터에 구축되는 추세임
- 아마존은 고객의 주문에 대응하기 위해 자체 물류센터에 키바(Kiva)와 같은 운송 로봇을 사용하고 다른 대형 풀필먼트(Fulfillment) 센터는 고속 첨단 컨베이어 벨트 등을 도입하고 있음
- 이러한 추세는 기존 물류센터 대신 차세대 첨단 물류센터 수요를 촉진하고 있음
- CBRE⁵⁾의 2022년 미국 산업 및 물류 센터 입주자를 대상으로 한 설문조사(2022 U.S. Industrial & Logistics Occupier Survey)⁶⁾에 따르면 물류 기업들은 효율적인 건물 이용과 상품 저장, 이동, 비용 절감 등을 위해 천장 높이, 효율적 전력 공급 시설, 화물 하역공간, 기동 간격 등을 물류센터의 중요 기능으로 꼽았음

물류센터 기능 중요도



자료: 2022 CBRE Industrial & Logistics Occupier Survey

⁵⁾ 1906년 샌프란시스코에서 설립된 회사로 현재는 델러스에 본사를 두고 있음. 2023년 연간 매출액은 319.49억 달러이며, 100개국 이상에서 활동하고 있음. 또한, 포춘(fortune)에서 선정한 미국 100대 기업 중 90% 이상의 기업에 부동산 서비스를 제공 중임(자료: <https://www.cbre.com/about-us>)

⁶⁾ 미국 전역의 주요 산업에 종사하는 100개 업체를 대상으로 실시된 창고 임대와 관련한 향후 계획과 선호도에 대한 설문조사임(자료: <https://www.cbre.com/insights/reports/2022-industrial-and-logistics-occupier-survey>)



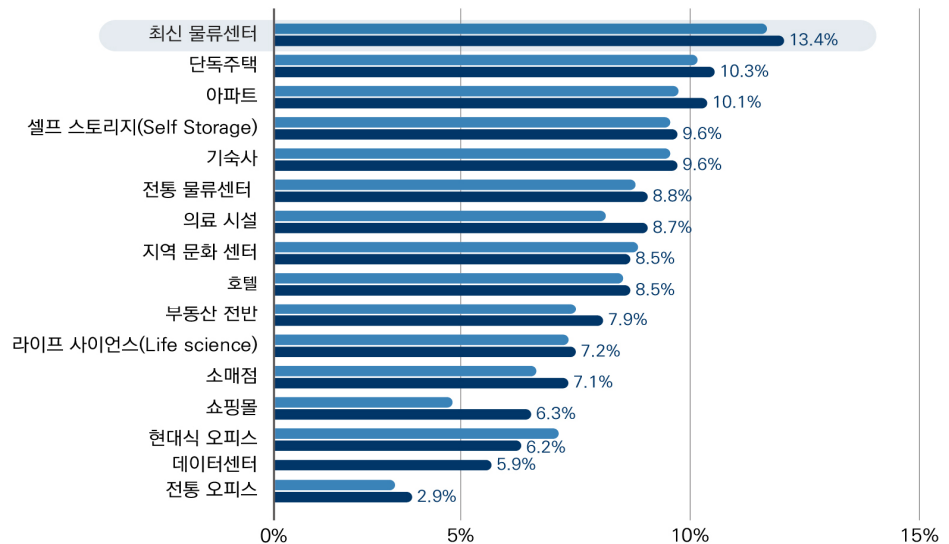
- 물류센터 운영비 절감을 위해 첨단 기술이 구축된 효율적인 시설에 자발적인 투자 의사가 있다는 물류센터 입주자의 응답을 통해 차세대 물류 시설의 중요성을 확인할 수 있음

▶ 전통 물류센터: 수요 감소

- 미국에서 최신 물류센터 수요를 증가시키고 있는 기술 혁신은 기존 물류창고의 노후화와 함께 시장 점유율을 감소시키고 있음
- 첨단 물류센터의 예상 총수익률은 2023년~2028년 기간 13.4%로 전통 물류센터의 수익률보다 4.6%나 더 높아 이러한 현상을 반증해줌

5년간 총 수익률 전망

(기준: 연평균 증가율)



이전 예측, 2023년 2분기(2023년 3분기~2028년 2분기) | 현재 예측, 2023년 3분기(2023년 4분기~2028년 3분기)

자료: CBRE Investment Management, forecasts as of Q3 2023

- 최근 건축비와 인건비 상승, 엄격해진 건설 대출 조건 등으로 첨단 물류센터 건설 중단과 함께 공급이 지연될 것으로 보임
- 2023년에는 지난 10년 대비 가장 낮은 물류센터 착공량을 기록하였고, 이러한 추세가 지속된다면 물류센터 공실률은 더욱 낮아질 것임
- 미국의 물류센터 수요는 지속적으로 첨단 물류센터로 이동할 것으로 보이고 있어서 첨단 물류센터 수요에 비해 공급은 당분간 부족할 것으로 예상되며, 첨단 물류센터의 수요 증가와 함께 수익률은 더욱 상승할 것으로 보임

★ 참고자료

- <https://www.cbreim.com/insights/articles/quality-and-modernity-deliver-for-us-logistics>
(검색일: 2024.05.13.)
- <https://www.cbreim.com/insights/articles/the-case-for-modern-logistics-facilities>
(검색일: 2024.05.13.)
- <https://www.cbre.com/insights/reports/2022-industrial-and-logistics-occupier-survey>
(검색일: 2024.05.13.)

작성자: KMI-NJCU 한미물류공급망센터 박소연 초청연구원
(spark8@njcu.edu)



ILA, 자동화 분쟁으로 USMX와의 협상 중단

▶ 국제항만노동자협회(ILA)와 미국해운연합동맹(USMX) 간의 협상 중단

- 국제항만노동자협회(International Longshoremen's Association, ILA)⁷⁾는 APM 터미널과 머스크라인이 자동 게이트 시스템⁸⁾을 이용하고, ILA 노동자를 배제하였다며 6월 10일, 11일 예정된 미국해운연합(United States Maritime Alliance, USMX)과의 회담을 중단함
- ILA는 앨라배마주 포트 오브 모바일 항만에서 처음 이 자동화 시스템을 확인했으며, 동안 햄프턴 로즈항에서 반자동화 터미널을 시작하고, LA항 피어 400에서는 완전 자동화 터미널을 사용하고 있다며, 새로운 기술 프로젝트에 대해 노동조합에 통지하는 절차를 따르지 않았다고 비난함
- ILA는 자동화 및 반자동화 장비 도입을 통해 ILA-USMX 마스터 계약을 우회하고 ILA 인력을 감축하려는 APM 터미널과 머스크의 반복적인 시도를 모니터링하고 예민하게 인식하고 있음
- 현재 ILA 계약은 2024년 9월 30일에 만료 예정이며, 노조가 지역별 협상을 시작 가능하도록 마스터 계약 기한으로 설정한 5월 17일이 이미 지남
- ILA는 오는 9월 30일까지 전국적인 계약 미체결 시, 파업 단행을 경고함
- 이에 대해 머스크는 APM은 ILA와의 계약을 준수하고 있으며, 협상 재개를 희망한다고 밝힘

▶ ILA의 요구 사항 및 협상 전략

- ILA는 항만 자동화 반대와 회원들을 위한 독점적 항만 계약을 포함한 경제적 이익을 요구
- 또한 ILA는 미서부항만노조(International Longshore and Warehouse Union, ILWU)가 지난해 체결한 6년 계약에서 임금 및 혜택이 40% 인상된 것을 예로 들며, 이보다 높은 임금 인상과 관대한 보너스 패키지 요구

▶ 과거 협상 사례와 비교

- 동안의 항만은 서안의 항만과 달리 파업 이전에 노동 문제를 해결하고 새로운 계약을 체결해온 역사가 있으며, 마지막 파업은 1977년에 발생했었음
- ILWU 계약 협상 기간(2022-2023) 동안 일련의 의도적인 노동 지연과 워크오프로 인해 화물 처리가 중단됨
- 캐나다 서안의 ILWU 항만에서의 13일간의 파업으로 인해 120억 달러 이상 규모의 물동량 처리가 지연됐고, 컨테이너의 적체를 해소하는 데 수개월 소요됐으며, 이로 인해 뉴욕/뉴저지와 버지니아 등 항만으로 더 많은 화물량이 이전하는 무역의 역류가 발생함

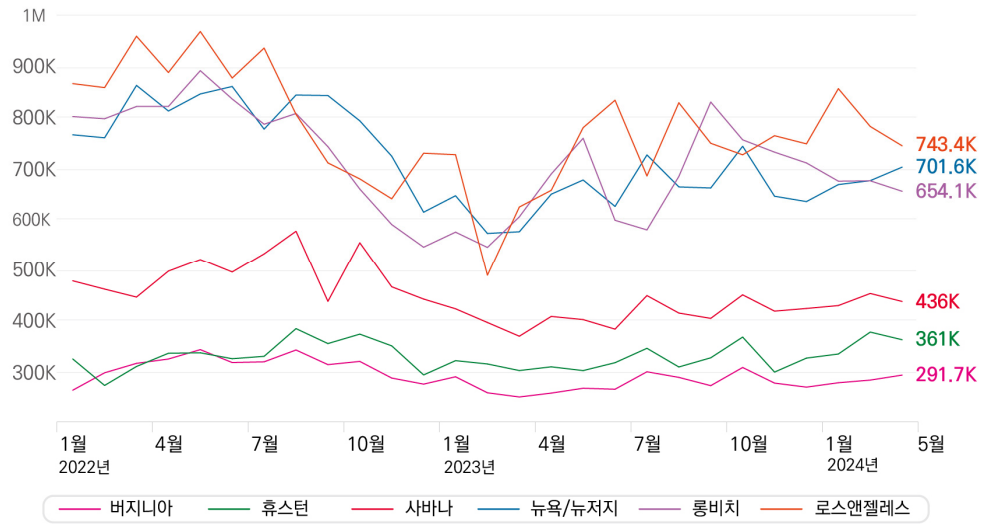
7) 국제항만노동자 협회(ILA)는 동부 해안, 걸프 해안, 푸에르토리코, 오대호 및 미국 주요 강을 따라 85,000명의 항만 노동자를 대표하는 북미 최대의 해양 노동자 조합(자료: <https://ilaunion.org/>)

8) 자동화 기술을 사용해 항만 터미널에서 노조 노동자 없이 트럭을 자율적으로 처리하는 시스템



미국 항만의 수출입 처리량(22년 1월~24년 3월)

(단위: 20피트 컨테이너(TEU))



자료: Public reports <https://www.cnbc.com/2024/06/10/talks-to-avoid-east-coast-gulf-coast-ports-labor-strike-break-down.html>

▶ 파업이 미칠 영향과 물류업계의 대응

- 동부 항만 파업 위험은 약 2년 만에 최고치를 기록한 국제 해운 운임을 증가시킬 것으로 예상
- 물류 회사와 화주들은 파업 위험에 대해 우려, 배송 성수기에 대비해 더 많은 화물 주문을 서부 항만으로 전환함
- 전미 의류 및 신발 협회의 네이트 허먼(Nate Herman) 정책 부사장은 브랜드들이 연휴 시즌에 대비하여 제품을 더 일찍 수입하고 동부 항만과 서부 항만을 균형 있게 활용함으로써 위험을 분산하고 있다고 밝힘

★ 참고자료

- <https://maritime-executive.com/article/ila-suspends-talks-warning-of-little-faith-of-agreement-before-deadline>(검색일:2024.06.12.)
- <https://www.cnbc.com/2024/06/10/talks-to-avoid-east-coast-gulf-coast-ports-labor-strike-break-down.html>(검색일: 2024.06.12.)
- https://www.joc.com/article/ila-halts-talks-over-new-contract-until-maersk-apm-clarify-port-it-projects_20240610.html(검색일: 2024.06.12.)
- <https://ilaunion.org/>(검색일:2024.06.12.)

작성자: KMI-NJCU 한미물류공급망센터 김유림 초청연구원
(ykim7@njcu.edu)



바이든 행정부의 대중 수입품 301조 관세 확대

▶ 바이든 행정부, 180억 달러의 중국 수입품에 대한 관세 대폭 인상

- USTR 보고서에 따르면, 바이든 대통령은 무역법 301조⁹⁾에 따라 180억 달러의 중국 수입품에 대한 관세를 대폭 인상할 예정임
- 관세는 24년부터 향후 3년에 걸쳐 단계적으로 시행되며, 전기차 100%, 태양전자·레거시 반도체·의료 제품에 50%, 기타 모든 부문 25%로 크게 상향된 새로운 관세율이 적용됨
 - * 전기차, 배터리, 주요 의약품, 주요 광물 등의 관세 인상은 오는 8월 1일부터 발효 예정
- 특히 올해 중국산 전기차의 관세는 25%에서 100%로 크게 상향될 예정이며, 백악관은 이러한 관세 인상을 미국 내 전기차 산업 보호 조치로 설명하고 있음
- 중국의 정책 주도형 과잉생산으로부터의 미국의 제조업과 철강산업 보호를 목적으로, 전기차와 관련된 배터리에 사용되는 필수 광물들과 철강 및 알루미늄의 관세율을 대폭 상향함
- 주목할 만한 점은 행정부가 전기차에 사용되는 리튬 이온 배터리와 태양광 및 풍력 에너지 시설 등에 사용되는 배터리를 구분했다는 사실임
- 이는 청정에너지 관련 기업들의 압력에 따른 조치로 미국 내 청정에너지 산업의 발전을 지원하고 중국산 배터리에 대한 의존도를 줄이는 데 필요하다고 밝힘

▶ 대중국 관세 부과 배경

- 백악관은 이번 관세 인상이 바이든 대통령이 주력하는 분야를 전략적으로 겨냥한 것이며, 강제 기술 이전과 지적재산권 절도 등 미국의 공급망과 경제 안보에 위협을 초래한 중국의 불공정 무역 관행으로부터 미국 기업과 근로자들을 보호하기 위해 고안됐다고 밝힘
- 또한 이러한 관세 인상은 트럼프 대통령 취임 이후 몇 년 동안 미국 의회가 보여준 무역에 대한 초당파적 매파적 접근 방식과 연계되어 있으며, 중국에 대한 관세 인상이라는 주제는 바이든의 전국 각지 캠페인의 큰 초점임
- 특히 중국산 전기차와 철강에 대한 관세 인상은 트럼프와의 재대결을 앞두고 주요 경합지인 러스트 벨트(Rust Belt)주¹⁰⁾에서 국내 지지를 강화하려는 노력으로 간주됨¹¹⁾

9) 이 조항은 대통령이 "부정당하거나 불합리한" 외국 행위에 대응하여 관세를 인상하고 "미국 상업에 부담을 주거나 제한"하는 행위를 할 수 있도록 허용함.

10) 미국의 쇠락한 공업지대라고 불리며, 미국의 중서부와 북동부의 일부를 표현하는 호칭



대중국 수출 관세

품목	현재 관세	제안 관세	시행 년도
배터리 부품 (非 리튬이온)	7.5%	25%	2024
전기차	25%	100%	2024
의료용 마스크	0%~7.5%	25%	2024
EV용 리튬이온 배터리	7.5%	25%	2024
非 EV용 리튬이온 배터리	7.5%	25%	2026
의료용 장갑	7.5%	25%	2026
천연 흑연	0%	25%	2026
기타 중요 미네랄	0%	25%	2024
영구 자석	0%	25%	2026
반도체	25%	50%	2025
선박용 육상 크레인	0%	25%	2024
태양광 전지	25%	50%	2024
철강·알루미늄	0% ~ 7.5%	25%	2024
주사기 및 바늘	0%	50%	2024

자료: <https://posts.voroniapp.com/economy/US-Hikes-Tariffs-on-Chinese-Imports-1301>

▶ 동북아 물류시장 영향

- 최근 대미 수출용 중국산 제품에 대한 오는 8월 1일 관세 부과조치로 인해 관련 중국업체들이 관세 조치 이전에 수출상품을 밀어내기 운송이 심화되고 있음
- 이는 중국발 미국항 글로벌 컨테이너 선사들이 경제성, 정시성 등을 이유로 부산항을 경유하지 않고 미중간 직기항으로 이어져 한국 화주들의 대미 수출에 부정적 영향이 예상됨
- 이러한 문제는 오는 8월 이전까지 심화될 것으로 보이며, 다른 품목들로 미국의 관세 인상 조치가 반복될 때마다 부산항 패싱현상은 반복되거나 지속될 수 있음
- 2025년 글로벌 컨테이너 선사들의 얼라이언스 재편에서 국적선사의 협상력이 약해지는 상황과 맞물릴 경우 한국의 대미 수출에 부정적인 영향으로 이어질 수 있음

★ 참고자료

- <https://posts.voroniapp.com/economy/US-Hikes-Tariffs-on-Chinese-Imports-1301>(검색일:2024.06.19.)
- <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-pr-ident-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-air-trade-practices/>(검색일:2024.06.19.)
- <https://www.utilitydive.com/news/biden-increased-tariffs-china-ev-batteries-solar-cells-critical-minerals/716069/>(검색일:2024.06.19.)



- <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory> (검색일:2024.06.19.)
- <https://www.aljazeera.com/economy/2024/5/16/who-benefits-from-us-tariffs-on-chinese-imports-experts-weigh-in>(검색일:2024.06.19.)

작성자: KMI-NJCU 한미물류공급망센터 김유림 초청연구원
(ykim7@njcu.edu)

KMI-NJCU 한미물류공급망센터 이성우 센터장
(waterfront@njcu.edu)



미국의 산업정책과 공급망 재편, 그리고 물류

▶ 미국은 일자리 창출과 함께 미중 갈등, 글로벌 공급망의 취약성, 기후위기 대응을 위해 적극적 산업정책과 공급망 재편을 급속히 추진 중임

- 미국의 물류시장이 급변하고 있으며, 그 변화의 핵심은 제조업 부흥과 글로벌 공급망 재편에 따른 화주의 니즈(needs) 변화임
- 트럼프 행정부가 2018년 중국에 추가 관세를 부과하면서 부각된 미중 무역 갈등과 그에 이은 미국의 글로벌 공급망 재편 전략은 글로벌 제조기업의 전략 변화와 물류공급망의 변화를 요구하고 있음
- 한편, 코로나19로 미국의 의약품, 반도체 등의 핵심 전략 물자의 글로벌 공급망과 이를 뒷받침하는 국제물류 공급망의 안정성이 취약하다는 사실이 드러난 바가 있음
- 기후위기로 인해 글로벌 사회가 탈탄소화를 위해 도전적 환경규제를 도입하고, 유럽 등이 이러한 규제를 친환경 산업의 발전 기회로 삼으면서 미국에서도 친환경 산업 육성의 요구가 커지고 있음
- 즉 미중 갈등, 핵심 전략 물자의 글로벌 공급망 안정성 확보, 기후위기 대응 등의 외부 요인으로 미국의 산업정책과 공급망 재편이 급속히 진행되고 있음
- 이에 더해, 4차 산업혁명으로 기존의 일자리에서 밀려난 노동인구가 재취업할 기회를 마련해야 하는 국내 경제적 상황은 미국 경제에서 보다 적극적인 정부의 개입, 특히 산업정책의 요구를 높이고 있는 것으로 판단됨
- 여기서는 이러한 미국의 산업정책과 공급망 재편 정책의 핵심 내용을 간단히 살펴본 후, 지역/장소 기반의 정책(place-based policy)과 공화당, 민주당 양당의 지지를 받은 정책(bipartisan policy), 그리고 이들 정책에 포함된 친환경 산업과 관련된 부분을 검토하고자 함
- 특히 기존의 국내 자료에서 언급이 부족했던 지역/장소 기반의 정책과 양당이 지지한 정책을 소개하는 이유는, 이 두 가지 특성이 있는 정책은 미국 사회에서 정치적 지지기반을 가지게 되어, 올해에 있을 미국 대선의 결과에 영향을 크게 받지 않을 것이고, 따라서 물류 시장 참여자들이 미래 사업계획 수립에 참고할 가치가 크다고 판단하기 때문임

▶ 미국이 추진하는 ‘현대 미국 산업정책’은 교통 인프라, 기술 혁신, 청정 에너지 등의 핵심 부문에서 새로운 접근방법과 수단을 활용하고 있음

- 산업 정책(industrial policy)은 미국, 독일 등의 경제발전에 활용된 역사가 오래된 전통적 경제정책 방법론이지만, 최근까지 다수의 경제학자가 정부실패(government failure), 자원배분 왜곡 등의 우려와 중남미 국가의 산업정책 실험 실패로 반대해 온 정책임
- 그러나 한국, 중국 등의 적극적 산업정책 시행 국가의 성공과 제조업의 경제적 중요성에 대한 재인식, 기후위기 대응, 공급망 재편, 중국에 대한 견제 등의 이유로 미국에서 산업정책이 재조명되고 바이든 행정부에서는 적극 활용되고 있음
- 바이든 대통령의 국민경제자문회의(National Economic Council) 부의장(director)이었던 Brian Deese는 바이든 행정부의 산업정책을 ‘현대 미국 산업정책(modern American industrial policy)’이라고 소개하고¹²⁾, 이 국가 경제전략(산업정책)은 민주당 뿐만 아니라 공화당의 공감대(bipartisan consensus) 속에서 추진되고 있다고 설명함
- 현대 미국 산업정책의 핵심은 미국 경제의 핵심 부문에 전략적인 공공부문의 투자(strategic public investment)를 적극적으로 추진하는 것임

12) 아래에서 소개하는 Deese의 설명은 Deese(2022.10.13)를 참조했음. Deese가 현대 미국 산업정책으로 설명하는 바이든 행정부의 입법 사례는 1) American Rescue Plan Act, 2) Infrastructure Investment and Jobs Act, 3) CHIPS and Science Act, 4) Inflation Reduction Act임



미국의 산업정책과 공급망 재편, 그리고 물류

- 많은 비판을 받아온 정부의 '승자/패자 고르기'(picking winners and losers)가 아니라, 학계와 기업계에서 경제성장의 핵심 부문으로 동의하는 경제활동에 과감한 투자가 일어날 수 있도록 정부를 비롯한 공공부문이 적극 관여한다는 것임
- Deese가 강조하는 산업정책의 핵심 부문은 1) 교통 인프라(transportation infrastructure), 2) 기술 혁신(technological innovation), 3) 청정 에너지(clean energy) 등임
- 나아가 현대 미국 산업정책은 새로운 접근방법과 수단을 활용하고 있는데, 예를 들어, 1) 에너지, 반도체 분야 등에서 공급망 관리(supply chain management)를 강조하고, 2) 대규모로 그리고 신속히 투자사업을 진행하고, 3) 우방국과의 협력을 강화하는 것임
- 우방국으로는 G7 국가, 인도-태평양 지역의 협력 국가 등이 언급되는데, 특히 주목되는 것은 18개 국가와 '공급망 외교'(supply-chain diplomacy)를 진행하고 있다는 점임
- 이러한 국제협력의 연장선에서 '공급망 스트레스 테스트'(supply-chain stress-testing)도 실시해 공급망 위기를 사전에 예방하겠다는 구상임
- 이 같은 현대 미국 산업정책을 통해 미국 백악관은 향후 10년간 1년 GDP의 13%에 이르는 3.5조 달러의 투자가 일어날 것으로 기대하고 있음¹³⁾
- 실제로, 2024년 6월 현재 미국 내에서 반도체 및 전자 부문에 3,950억 달러, 친환경 에너지 및 인프라 부문에 2,320억 달러, 전기차 및 배터리 부문에 1,730억 달러에 달하는 민간 투자 약속(commitment)이 있는 것으로 집계됨¹⁴⁾

● 지역/장소 기반의 산업정책이 부상함

- 1970년대 이후 중국이 개방되고, 세계 경제가 급속히 통합되면서 미국 내에서는 일자리를 중국 등의 개도국에 빼앗긴다는 여론이 있어 왔으며, 무역 자유화와 그에 따른 국제 교역 및 분업의 확대가 미국 제조업 종사자의 일자리를 위협한다는 비판이 있었음
- 최근 4차 산업혁명의 진전으로 플랫폼 기업들이 크게 성장하는 반면, 상대적으로 낙후된 지역의 경제와 일자리가 감소하면서 미국 내에서 형평과 균형을 요구하는 목소리가 커져 왔음
- 이와 같은 배경에서 트럼프 행정부와 바이든 행정부는 상대적으로 위축된 지역을 부흥하기 위한 노력을 기울이게 되었고,¹⁵⁾ 앞서 언급한 바이든 행정부의 현대 미국 산업정책도 이러한 지역 부흥 요소를 강하게 가지는 지역/장소 기반의 산업정책이 되었음
- Muro et al.(2022)의 분석에 따르면, 800억 달러에 가까운 투자가 지역/장소 기반의 산업정책에 사용될 것으로 나타났고,¹⁶⁾ 이 중에서 특히 CHIPS and Science Act의 비중이 77%로 압도적으로 높음
- 특히 주목되는 것은 이러한 투자를 받기 위해서 각 주(state)가 사업을 적극 제안하고 경쟁하고 있으며, 구체적으로는 경제적 집적, 즉 클러스터(cluster) 전략이 강조되고 있다는 점임
- 한편, 이같은 지역/장소 기반의 산업정책은 EU에서도 적극적으로 추진되고 있는 정책임¹⁷⁾

13) 미국 경제 분석국(BEA)에 따르면 미국의 2023년 GDP는 27조 3,600억 달러이고, Deese(2022.10.13)는 바이든 행정부의 현대 산업정책으로 향후 10년간 3.5조 달러의 공공 및 민간 투자가 발생할 것으로 추정함

14) 백악관의 "Investing in America"에서 집계해서 제공하는 정보임

15) 이같은 공화당과 민주당의 공통된 관심사는 자연스럽게 양당의 공감대로 이어질 수 있음

16) 미국의 주(state)와 지역(local) 단위의 기업 인센티브를 측정하는 방법으로는 크게 제도 기반(rules-based), 지출 기반(expenditure-based), 문헌 설명 기반(narrative-based) 등의 방법이 있음(Slattery and Zidar, 2020). Muro et al.(2022)는 제도 기반 접근법을 활용한 것으로 보임

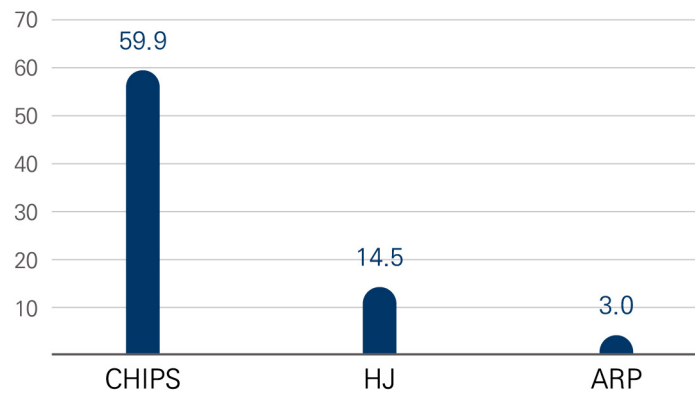
17) Foray(2015)를 참조함



미국의 산업정책과 공급망 재편, 그리고 물류

3대 산업정책 법안의 지역/장소 기반 투자액 추정치

(단위: 십억 달러)



주: CHIPS는 CHIPS and Science Act, IJ는 Infrastructure Investment and Jobs Act, ARP는 American Rescue Plan Act를 의미

자료: Muro et al.(2022)

- 아울러, 이러한 지역/장소 기반의 정책을 검토할 때, 같이 고려해야 하는 것은 미국 정치에서 지역 유권자의 지지를 얻기 위한 경쟁이 존재한다는 사실임
- Manak(2024)는 바이든 행정부가 올해(2024년) 재선을 위해 경합이 심한 지역인 Arizona, North Carolina, Ohio, Michigan 지역 등에 투자를 집중하고 있다고 비판하고 있음. 즉 정부의 산업정책이 정치적 논리로 인해 왜곡될 우려가 있다는 주장임

➤ 최근에 양당의 공감대(합의)에 기반한 산업정책이 추진됨

- 앞서 Deese는 '현대 미국 산업정책'이라는 국가 경제전략이 민주당뿐 아니라 공화당의 공감대 속에서 추진되고 있다고 언급했다고 소개한 바가 있고, 특히 Deese는 미국의 산업 발전을 위한 정부의 명시적 역할에 대해 이같은 양당의 공감대가 최근에 부상하고 있다고 함
- 이같이 양당(공화당, 민주당)이 합의하여 추진된 법률로는 대표적으로 Infrastructure Investment and Jobs Act, CHIPS and Science Act가 있음
- 이러한 양당 합의의 정책은 특히 Bipartisan Policy Center(이하 BPC)에 의해 적극적으로 추진되고 있음. BPC에 따르면 최근에 이루어진 청정 에너지의 인프라와 혁신에 대한 역사적 투자 기록도 이러한 양당 합의를 통했다고 함¹⁸⁾

¹⁸⁾ Bipartisan Policy Center(2023). 이러한 BPC는 2007년에 설립된 비영리기구로서 미국 중앙정치에서 양당의 공감대에 기반한 정책 추진이 이루어질 수 있도록 활동하고 있음



미국의 산업정책과 공급망 재편, 그리고 물류

➤ 공급망 재편 전략도 친환경 이슈를 광범위하게 다루고 있음

- 바이든 행정부는 2021년 6월의 100일 공급망 검토보고서 발표에 이어 2022년 4월에는 7개 부처가 참여한 6대 산업 공급망 점검 결과를 6권의 보고서로 발표했음
- Tucker(2022)의 분석에 따르면, 이 보고서들에서 정도의 차이는 있지만, 모두 기후위기에 대한 대응을 강조하고 있는 것으로 나타났음¹⁹⁾
- 즉 미국의 산업정책과 그와 연계된 공급망 재편 전략도 글로벌 기후위기의 대응을 위한 친환경 정책과 깊은 연관을 가지고 있음

➤ 국제물류에 대한 범부처 차원의 통합정책 거버넌스와 적극적인 산업정책이 필요함

- 지금까지 살펴본 미국의 산업정책과 공급망 재편 전략은 사실 트럼프 행정부에서 시작된 ‘미국 우선’(America First) 정책의 연장선 위에 있다고 해석됨. 특히 공화당과 민주당의 공감대 위에 추진되는 정책이 다수가 있고, 지역/장소 기반의 성격이 크다는 점은 앞으로 이러한 정책 기조가 상당 기간 지속될 것임을 시사함
- 이러한 미국의 정책은 글로벌 차원에서 새로운 산업정책의 부흥을 불러와 또 다른 글로벌 산업 및 공급망 재편의 변화로 이어질 것으로 보임.²⁰⁾ 따라서 우리 물류기업과 정부, 유관기관은 미국의 정책 변화뿐만 아니라, 이로 야기되는 글로벌 차원의 변화 또한 지속적으로 모니터링할 필요가 있음
- 또한 우리나라는 글로벌 및 한국-미국 중심의 물류공급망의 안정성 확보와 경쟁력 강화를 위해 정책 거버넌스를 재정립할 필요가 있으며, 특히 범부처가 참여하는 통합적인 국제물류 정책 거버넌스 구축과 다양한 법제도적 개선이 필요함
- 이성우 외 7인(2023)에서 제시되고 있듯이, 다양한 금융/세제 지원 방안, 민간 주체의 협업 방안 등이 실효적으로 추진될 수 있도록 법과 제도를 개선해야 함
- 마지막으로 우리나라 국제물류 산업이 미국 중심의 공급망 재편에서 경쟁력을 확보하고 동시에 글로벌 시장에서 발전해 나가기 위해서는 국제물류 부문에서의 적극적인 산업정책적 시각과 접근이 필요함

★ 참고자료

- 이성우, 강무홍, 최건우, 신수용, 남상욱, 김경유, 경희권, 김성진, 「글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안 연구: 한국-북미 물류공급망 중심」, 한국해양수산개발원, 2023.
- 이유진, “미-중 무역전쟁 4년 경과 및 전망 - 양국 무역비중 및 탈동조화 검토 -”, KITA 통상 리포트 Vol.8, 한국무역협회 통상지원센터, 2022.
- 정예지, 윤인구, “주요국의 자국산업 보호 정책 현황과 전망”, Issue Analysis, 국제금융센터, 2024.3.28.
- 조동희, 문성만, 윤여준, 「미국의 공급망 재편 정책에 대한 기업의 대응 및 시사점」, 대외경제정책연구원, 2023.
- Bipartisan Policy Center, *Bipartisan Policy Center Annual Report*, 2023.

19) 에너지부는 47회, 교통부는 49회, 농무부는 68회, 상무부/국토안보부는 19회, 국방부는 2회에 걸쳐 “기후”(climate)을 언급했고, 보건복지부는 기후를 언급하는 대신 환경에 관한 언급을 다수 한 것으로 나타났음

20) 경제학자들이 일반적으로 산업정책을 부정적으로 평가해 온 이유 중 하나가 이와 같은 대응적 산업정책으로 글로벌 차원에서 정부 개입이 만연해지고, 시장의 자원배분 기능이 훼손된다는 논리였음. 일례로, 미국 의회의 연구기능을 맡고 있는 Congressional Research Service(2024.2.14)에서는 2024년에 이러한 글로벌 무역/보조금 전쟁 등의 전개 양상을 우려해, 미국 행정부와 함께 의회가 공식적으로 무역 규범을 검토할 수 있음을 언급하고 있음. 따라서 새로운 글로벌 무역 거버넌스가 정립되기 전까지는 각 국가와 지역의 움직임을 개별적으로 모니터링할 필요성이 큼



미국의 산업정책과 공급망 재편, 그리고 물류

- Congressional Research Service, "Industrial Policy and International Trade", 2024.2.14.
- Deese, Brian, "Remarks on Executing a Modern American Industrial Strategy", White House, 2022.10.13.
- Foray, D., Smart Specialization: Opportunities and Challenges for Regional Innovation Policy, Routledge, 2015.
- Manak, Inu, "The Curse of Nostalgia: Industrial Policy in the United States", Council on Foreign Relations, 2024.1.22
- Muro, M., R. Maxim, J. Parilla, and X. Briggs, "Breaking Down an \$80 Billion Surge in Place-Based Industrial Policy", Brookings, 2022.
- Slattery, C. and O. Zidar, "Evaluating State and Local Business Incentives", Journal of Economic Perspectives, 34(2), 90-118.
- Tucker, T. N., "Everything Is Climate Now: New Directions for Industrial Policy from Biden's Supply Chain Reports", Roosevelt Institute, 2022.

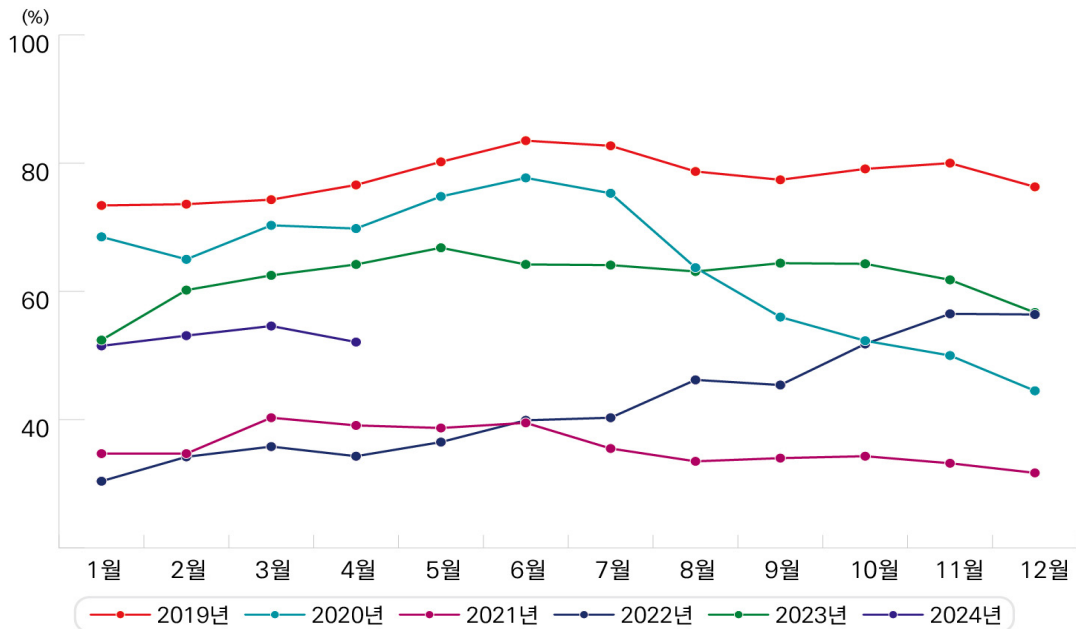
작성자: 고병욱 KMI 연구위원
(valiance@kmi.re.kr)





물류 공급망 안정 지표

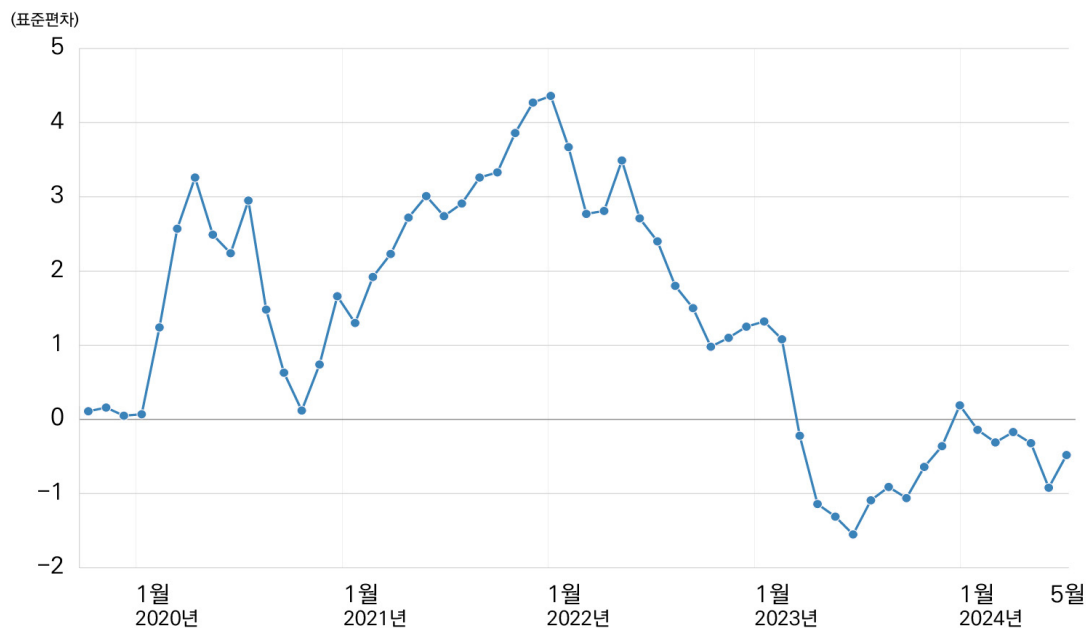
글로벌 선박 정시성 지수(Global Schedule Reliability)



주: 해당 수치는 선박이 항만에 정시 도착하는 비율을 나타내는 값임

자료: <https://www.sea-intelligence.com/press-room/268-global-schedule-reliability-dropped-back-to-january-2024-levels>(검색일: 2024.06.16.)

글로벌 공급망 압력 지수(Global Supply Chain Pressure Index)



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: 2024.06.11.)

