Global Logistics Local Market Trends

글로벌 물류 현지시장 동향

VOL.58
2025. 11. 30.

www.kmi.re.kr

발행인 조정희 원장 발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)
총괄 김동환 감수 이언경 자료 문의 051-797-4770 Email: kdong@kmi.re.kr

미국 트럼프 관세 정책 이후 글로벌 물류 시장의 변화

Contents

01 미국 트럼프 대통령 관세정책과 물류정책

02 미국 내 물류시장의 변화

03 결론

「글로벌 물류 현지시장 동향」은 우리나라 국제물류 기업의 해외 진출을 돕기 위한 취지로 월 2회 발간하는 국제물류투자분석·지원센터의 정기 간행물입니다.

매호 글로벌 물류시장 각 지역·국가별 화주·물류 기업 진출 현황, 투자 전망 등 현지 물류시장 정보와 주요 이슈, 정책지원 건의사항을 현지에 진출한 기업들로부터 직접 수집·제공하오니 의사결정 및 실무, 정책 참고 자료로 널리 활용될 수 있기를 기대합니다.

보다나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

미국 트럼프 관세 정책 이후 글로벌 물류 시장의 변화

지비티에스, 베스트관세법인
김호승 본부장

2025년 도널드 트럼프 미국 대통령의 2기 행정부 출범 이후, 미국은 고강도 관세정책을 본격적으로 추진하고 있다. 중국산 제품에 대한 고율 관세 부과를 비롯해 상호주의 관세(Reciprocal Tariff) 도입, 외국 선박에 대한 항만 수수료 부과 예고 등 다층적인 무역·물류 정책이 단계적으로 시행되고 있다. 이러한 정책 변화는 단순한 미·중 간 통상 갈등을 넘어, 글로벌 공급망의 재편을 가속화하며 해운·항만·물류 시장 전반의 구조적 변화를 촉발하고 있다. 특히 미국 내 물류 흐름은 조달 경로 다변화, 항만 선택 기준 변화, 내륙 운송망 재편 등 복합적인 조정을 겪고 있으며, 이에 따라 글로벌 물류기업들의 사업 전략에도 중대한 영향을 미치고 있다. 이에 본 보고서는 트럼프 2기 행정부의 주요 관세·물류정책을 체계적으로 분석하고, 이러한 정책 환경 변화가 미국 물류시장 구조에 미치는 영향을 고찰한다. 이를 통해 우리나라 국제물류기업들이 미국 시장에 진출하거나 현지 사업을 확대하는 과정에서 필요한 전략적 판단 근거와 실질적인 시사점을 제공하는 것을 목적으로 한다.

01 미국 트럼프 대통령 관세정책과 물류정책

트럼프 행정부의 통상 정책은 자국 산업 보호와 무역적자 해소라는 명확한 목표 아래, 관세를 핵심 정책 수단으로 활용하고 있다. 현재 미국의 관세정책은 무역확장법 232조(안보관세), 무역통상법 301조(불공정 무역 보복관세), 국제비상경제권한법(IEEPA)을 결합한 다층적 구조로 운영되고 있다. 특히 트럼프 2기 행정부 출범 초기부터 추진된 보편관세(Universal Tariff)는 IEEPA를 법적 근거로 발동된 '비상조치 관세'라는 점에서, 기존의 의회 입법 기반 관세와는 성격이 근본적으로 상이하게 나타난다. 무역확장법 232조는 철강·알루미늄 등 국가안보에 위협이 된다고 판단되는 품목에 대해 대통령이 직접 고율 관세 부과 또는 수입 쿼터 제한을 결정할 수 있도록 한 제도이다. 무역통상법 301조는 중국과 같이 불공정 무역행위가 확인된 특정 국가를 대상으로, 미국 무역대표부(USTR)의 조사 절차를 거쳐 보복관세를 부과할 수 있도록 설계된 법률 체계이다. 이 두 제도는 모두 특정 품목 또는 특정 국가를 대상으로 한 '조건부 관세'라는 공통점을 가진다.

미국 관세부과 비교표

구분	IEEPA	무역확장법 232조	무역통상법 301조
법적 목적	해외발 비상위험 대응	국가안보 위협 보호	불공정 무역행위 보복
적용 범위	국가·품목 제한 없음	철강, 알루미늄 등 특정 품목	특정 국가 또는 품목
부과 주체	대통령 단독 (비상사태 선언 후 발동)	상무부 조사보고 근거로 대통령 결정	USTR(무역대표부) 조사 후 대통령 승인
법적 리스크	관세부과에 대한 명시적 근거가 없어 논란 매우 큼	'관세, 쿼더' 등이 명시되어 있어 법적 리스크 없음	'관세'가 법률에 명시되어 있어 리스크 다소 제한적

자료: Gail Cole, The difference between IEEPA tariffs, Section 232 tariffs, and Section 301 tariffs, Avalara(검색일: 2025.9.10.)

반면 IEEPA를 근거로 전 세계 모든 국가와 품목에 일률적으로 적용되는 보편관세는 비상사태 선언을 전제로 대통령이 즉시 경제 제한 조치를 발동할 수 있도록 설계된 제도이나, 본래 관세 부과를 목적으로 제정된 법률이 아니라는 점에서 행정권 남용 논란이 지속되고 있다. 실제로 미국 연방대법원은 IEEPA에 근거한 보편관세 부과의 위헌성 여부를 심리 중이며, 2025년 말 또는 2026년 초 최종 판결이 내려질 것으로 예상된다. 만약 IEEPA 기반 보편관세 부과가 전면 기각될 경우, 우리 수출기업은 직접적인 수혜를 받을 가능성이 크다. 인코텀즈 DDP 조건(수출자가 수입국 내 세금과 관세를 모두 부담하는 조건)에 따라 이미 보편관세를 납부한 기업은 관련 증빙자료를 구비하여 미국 수입자 측을 통해 관세 환급을 신청할 수 있다. 또한 미국 수입자의 요구로 관세 부담을 반영해 수출 단가 인하에 협조한 기업의 경우, 법적 판단 이후 정당한 재협상을 요구할 수 있는 근거가 확보될 것으로 판단된다.

2025년 보편관세 관련 법원 판단

일자	단계	주요 내용
2025.5.28.	1심 (국제무역법원 판결)	대통령의 IEEPA 근거 관세부과가 법적 권한을 초과했다(exceeded authority)고 판결
2025.8.29.	2심 (연방순회항소법원 판결)	'IEEPA는 대통령에게 관세부과 권한을 부여하지 않는다'고 재확인. 단, 정부의 상고를 위해 판결 효력 잠정 유예
2025.9.9.	대법원 상고 수리 (Certiorari Granted)	대법원이 사건 심리 개시 결정. 대통령의 긴급 경제 권한의 한계를 다투는 헌법적 사안으로 격상
2025.10.30.	서면 제출 기한 (Brief Filing Deadline)	양측(정부 및 원고)의 최종 브리핑 제출 마감
2025.11.5.	구두 변론 (Oral Argument)	정부와 원고 측 법률팀이 대법관 앞에서 직접 변론
2025.12~.26.초	최종 판결 (Decision)	연내 또는 2026년 초 대법원 최종 판결 발표 예상

자료: 이정민 무역관, '미국 연방 대법원 IEEPA 관세 재판 동향 및 트럼프 관세 플랜 B 전망', KOTRA 경제통상 리포트, (검색일: 2025.11.20.)

한편 트럼프 행정부는 2025년 상반기부터 중국산 제품을 대상으로 단계적인 관세 인상을단행하였다. 초기 25% 수준의 기본관세에서 출발한 대중국 관세는 10월 들어 특정 제품군에 대해 최대 145% 수준의 초고율 관세가 부과되며 양국 간 무역 갈등이 정점에 이르렀다. 행정부는 기술 유출 방지, 인권침해 우려, 불공정 무역관행 시정을 관세 부과의 명분으로 제시했으나, 실제로는 미국 내 제조업 기반 회복과 중국에 대한 전략적 압박이 주요 정책 목표로 작용한 것으로 분석된다.[1)]

▌미중 정상회담 사진

자료: 연합뉴스, KBS뉴스 (검색일: 2025. 11. 05.)

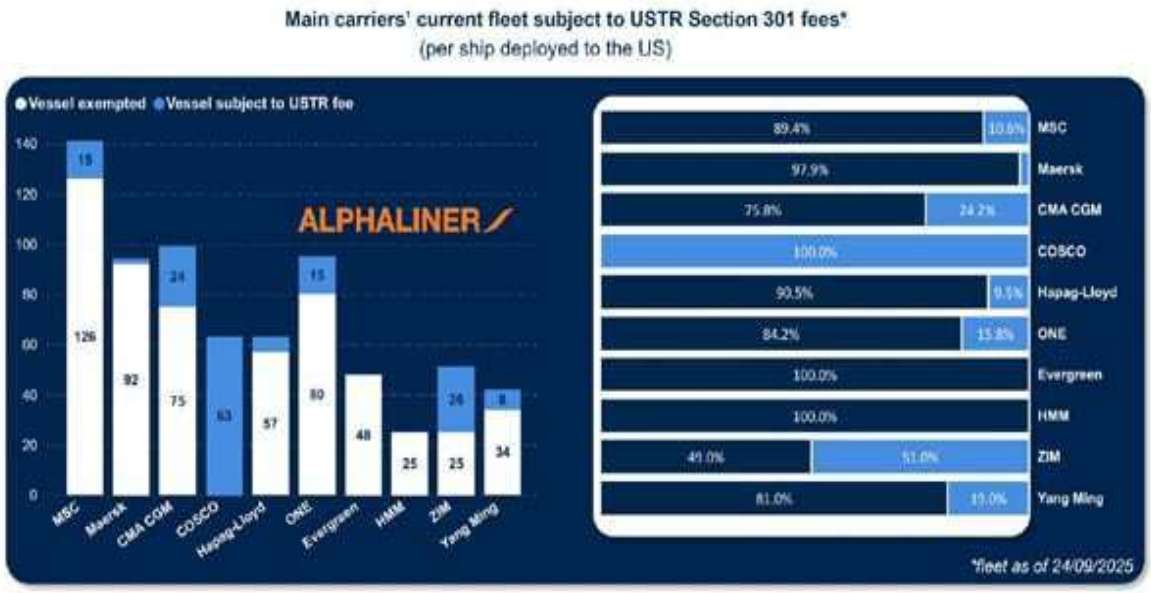
이후 2025년 11월 미·중 간 협상이 비교적 원만하게 진행되면서, 트럼프 행정부는 '펜타닐 관세(Fentanyl Tariff)'를 기존 20%에서 10%로 인하하는 행정명령에 서명하였다. 동시에 2025년 4월 이후 상호 100%를 초과해 부과되던 초고율 관세 공방을 1년간 유예하는 조치도 발표하였다. 이에 따라 미국의 평균 대중국 관세율은 57%에서 47% 수준으로 하락하였다.[2)] 다만 이번 합의는 구조적 해결이 아닌 일시적 휴전에 가깝고, 향후 미·중 관계 변화나 미국의 정치 일정에 따라 관세가 다시 전략적 정책 수단으로 활용될 가능성은 여전히 높다. 특히 2026년 미국 중간선거를 앞둔 정치 환경을 고려할 때, 관세정책의 불확실성은 지속될 것으로 판단된다.

이와 동시에 트럼프 행정부는 2025년 8월 29일부터 800달러 이하 수입 물품에 적용되던 관세 면제 제도(De minimis Exemption)를 전면 폐지하였다. 이는 2025년 5월 2일 중국·홍콩산 제품에 한해 먼저 적용되었던 면제 폐지 조치를 모든 국가로 확대하는 조치로, 우편 소포 역시 폐지 대상에 포함되었다. 이에 따라 비우편물(non-postal) 형태의 미국 수입은 전면적으로 관세 납부 의무가 부과되었으며, 특히 중국발 DTC(Direct to Consumer) 전자상거래 기업의 통관 비용 부담과 운영 리스크가 급격히 확대되었다. 반면, 우편물(Postal shipments)에 대해서는 2025년 8월 29일부터 2026년 2월 28일까지 1단계(Phase 1) 이행기간이 적용되어, 물품 가액과

1) Tech.co(2025)."Impact of Tariffs on the Logistics Industry : Tech.co Report 2025." (검색일: 2025.11.10.)
2) 현예슬 기자, '트럼프, 대중 '펜타닐 관세' 10%P 인하 행정명령 서명', 중앙일보, 2025.11.06., https://www.joongang.co.kr/article/25379680, (검색일: 2025.11.10.)

무관하게 원산지별로 건당 80~200달러의 정액 관세(Flat per-item duty)가 부과된다. 이후 2026년 3월 1일부터는 2단계(Phase 2)로 전환되어, 제품 가치와 국가별 관세율을 기준으로 한 정식 정률관세(ad valorem)가 적용될 예정이다[3]. 이러한 제도 변화는 미국 소형화물·전자상거래 물류 구조 전반에 중대한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

▌2026년까지 글로벌 '톱10' 선사들의 항만수수료 지불 예상금액



자료: Alphaliner shart USTR fees (검색일: 2025. 11. 4.)

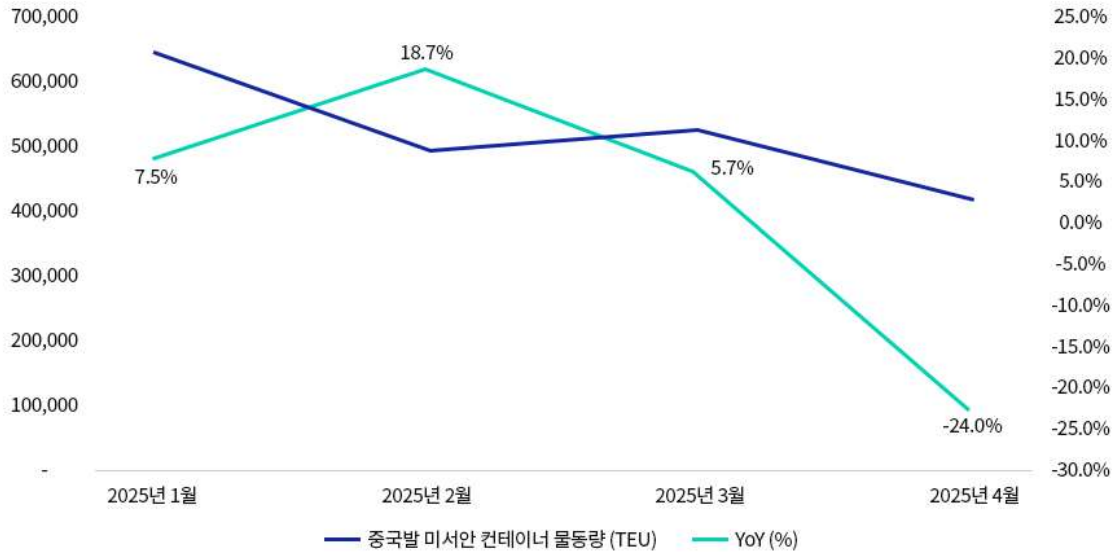
미국은 2025년 10월 14일부터 중국에서 건조된 선박 또는 중국 소유·운영 선박이 미국 항만에 입항할 경우 '항만 수수료(Port Entry Fee)'를 부과하기로 했다. 이는 중국과의 무역 불균형 해소와 미국 조선업 부활을 명목으로 미국 무역대표부(USTR)가 제시한 조치이다. 구체적으로 중국 건조 선박은 입항 시 최대 150만 달러의 일괄 수수료가 부과될 수 있으며, 중국 기업이 운영하는 선박에는 100만 달러의 수수료가 적용된다. 또한 중국 건조 선박 비중이 높은 선사의 경우 50만~100만 달러의 차등 수수료가 추가될 수 있다. 이러한 항만 수수료 부과는 자금 제재를 넘어 글로벌 해운 네트워크와 공급망 재편을 유도하려는 조치로 해석된다. 다만 2025년 11월 미·중 정상회담 결과에 따라 양국은 11월 10일부터 1년간 항만 수수료 부과를 연기하기로 합의했다. 이에 따라 향후 미국의 동맹국 조선업 협력 방향과 중국과의 협상 결과에 따라 항만 수수료가 다시 정책 수단으로 활용될 가능성이 있어 지속적인 관찰이 필요하다.

3) Tradlinx(2025). "Global De Minimis Exemption Ends Suddenly: The Biggest U.S. Trade Shock Since Section 301 (검색일: 2025.7.30.)

02 미국 내 물류시장 변화

트럼프 행정부의 통상 정책은 자국 산업 보호와 무역적자 해소라는 명확한 목표 아래 관세를 핵심 수단으로 활용하고 있다. 현재 미국의 관세정책은 무역확장법 232조(안보관세), 무역통상법 301조(불공정 무역 보복관세), 국제비상경제권한법(IEEPA)이 결합된 다층적 구조로 운영되고 있다. 트럼프 2기 행정부 출범 초기부터 추진된 보편관세(Universal Tariff)는 IEEPA를 법적 근거로 발동된 '비상조치 관세'라는 점에서, 기존 의회 입법 기반 관세와는 성격이 상이하게 나타난다.

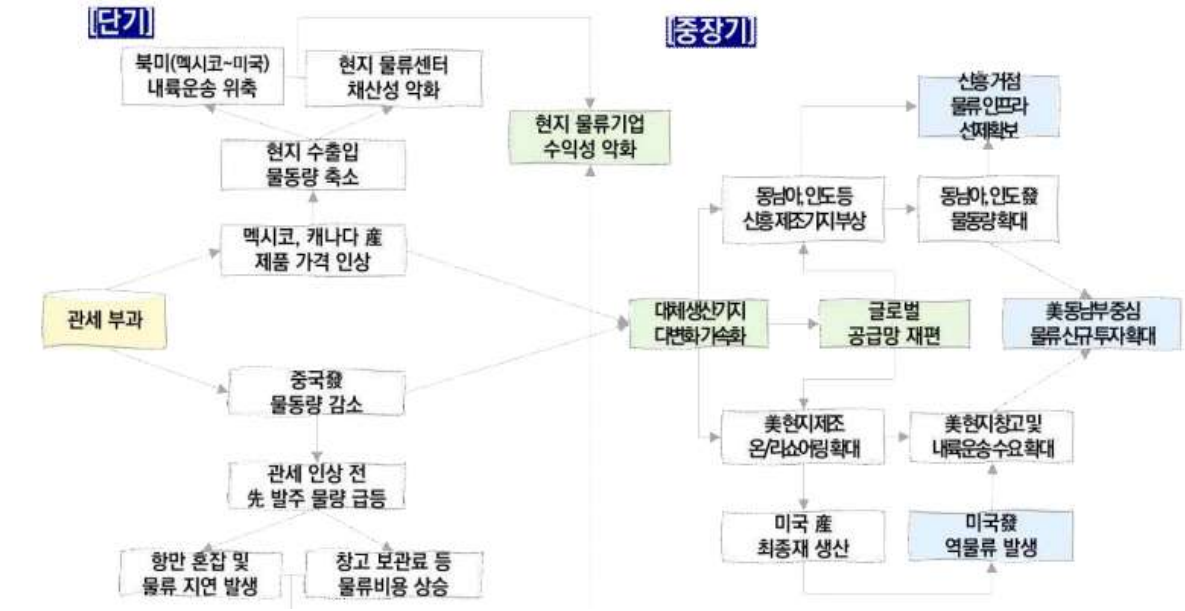
▮ 중국발 미서안 컨테이너 물동량



자료:Container Trade Statistics, 첼로 스퀘어 (검색일: 2025. 11. 3.)

2025년 상반기 기준 미국 9대 컨테이너 항만의 물동량은 전년 동기 대비 1%대 소폭 증가에 그쳤으나, 특정 월에는 사상 최고 수준의 수입 물량이 기록되는 등 관세 부과 이전과는 다른 '스파이크형' 물동량 변화 패턴이 관측되고 있다. 이는 화주와 물류기업이 고율 관세 발효 이전에 화물을 선적·반입하는 '선적 앞당기기(Front-loading)' 전략을 선택한 결과로 해석되며, 관세정책이 단순한 수입 억제 수단을 넘어 물동량의 계절성과 피크 타이밍을 조정하는 변수로 작동하고 있음을 보여준다.

중국발 미서안 컨테이너 물동량



자료: Alphaliner shart USTR fees (검색일: 2025. 11. 4.)

트럼프식 관세 확대는 특정 국가와 품목에 대한 비용 부담을 높여 단기적으로는 해당 항로의 물동량을 위축시키지만, 중장기적으로는 우회항로 개발, 생산기지 이전, 제3국 경유 확대 등 운송 경로 다각화를 유도하며 항만 간 물동량 분산과 선사 네트워크 재편을 가속화하고 있다. 특히 중국발 미주향 물량 일부가 동남아·인도 등 신흥 제조기지로 이전되면서, 미국 서안·동안 항만 역시 단일 항만 집중 구조에서 복수 거점 중심 구조로 전환되는 양상이 나타나고 있다. 이에 따라 관세정책은 항만 선택과 선박 배선 전략을 동시에 변화시키는 요인으로 작용하고 있다.

2025년 하반기 아시아–북미 항로에서는 관세 리스크에 대응한 화주의 사전 선적과 선사들의 공급 조절이 맞물리며, 연중 수요 둔화 전망에도 불구하고 주요 구간 운임이 일정 수준 이상에서 유지되는 양상을 보이고 있다[4]. 실제로 상반기 선적 앞당기기로 상당 물량이 소화된 이후 4분기 수입량은 전년 대비 두 자릿수 감소세로 전환되었으나, 선사들은 블랭크 세일링 확대, 항로 및 선복 재배치, 저수익 화물 회피 등을 통해 공급을 조절하며 관세 및 정책 불확실성에 따른 '리스크 프리미엄'을 운임에 반영하고 있다. 그 결과 관세 부과 조치는 미국 항만의 연평균 물동량을 낮추는 동시에, 운임 수준을 방어하는 구조를 형성하며 월별·분기별 물동량 변동성과 시차, 화주의 운송 방식 변화에 영향을 미치고 있다.

4) C.H. ROBINSON EDGE REPORT,'Freight Market Update: November 2025 (검색일: 2025.11.10.)

글로벌 마켓 플레이스 시장 규모

자료:DHL (검색일: 2025. 11. 3.)

한편 De minimis(소액면세) 제도 폐지는 미국향 전자상거래 구조를 직접적으로 제약하며 글로벌 전자상거래 물류 구조의 재편을 촉진하고 있다. 소액 화물에도 관세 부담이 전가되면서, 개별 주문 단위로 미국까지 직배송하는 DTC 모델의 수익성은 약화되고, 미국 내 풀필먼트센터 또는 허브 창고로 대량 반입 후 국내 배송하는 방식이 다시 확산되고 있다. 이에 따라 국경 간 B2C 특송 및 소형 패키지 물량은 둔화되는 반면, 미국 내 재고 선적을 전제로 한 B2B 해상·항공 물동량 비중이 증가하고, 통관·세무 리스크를 통합 관리할 수 있는 대형 물류기업의 역할이 확대될 것으로 전망된다.

트럼프 행정부의 보호무역 강화와 리(니어)쇼어링 확산은 생산·유통 거점을 미국 본토 및 북미 역내로 재편시키며, 동남부 내륙 물류단지, 멕시코·캐나다 국경 인근 크로스보더 허브, 멕시코 제조 클러스터 인접 항만에 대한 투자 확대를 가속화하고 있다.[5] 이 과정에서 글로벌 자본과 다국적 3PL·포워더들이 북미를 중심으로 새로운 공급망 축을 형성하고 있으며, 우리나라 물류기업 역시 미국 관세·물류정책 변화에 대응해 북미 역내 전용 서비스 구축, 현지 창고·풀필먼트 확보, 현지 규제에 최적화된 운영 모델 마련 등 북미 특화 전략을 선제적으로 추진할 필요가 있다.

5) 최형훈 기자, '글로벌 자본, 물류창고로 향하다 – 2025년 물류 인프라 투자 '리프라이싱'의 해, 더딜리버리, (검색일: 2025.10.22.)

03 결론

트럼프 행정부의 관세 및 통상정책은 일시적인 경기 변동 대응이 아니라, 미국의 물류와 무역 구조를 근본적으로 재설계하는 방향으로 전개되고 있다. 무역확장법 232조, 무역통상법 301조에 더해 IEEPA 기반 보편관세까지 동원되면서 관세는 특정 국가나 품목에 대한 제재 수단을 넘어 전 세계 공급망을 재배치하는 전략적 도구로 작동하고 있으며, 기존 물류시장 구조에 영향을 미치는 핵심 변수로 자리 잡고 있다. 지난 11월 미·중 협상을 통해 일부 관세 인하와 항만 수수료 부과가 일시 중단되었으나, IEEPA에 근거한 보편관세의 위법성에 대한 대법원 심리가 남아 있고 향후 미국의 정치 일정에 따라 관세정책 방향이 급변할 가능성도 여전히 존재한다. 이러한 점을 고려할 때 현재는 '높은 변동성을 내재한 구조적 전환기'의 한복판에 위치한 국면으로 판단된다.

이제 미국은 과거처럼 글로벌 네트워크의 한 구성 국가가 아니라, 별도의 전략과 인프라, 물류 포트폴리오를 요구하는 독립적인 전략 시장으로 변화하고 있다. 이에 따라 중국 중심 생산체계에서 벗어난 미국의 정책 기조에 맞춰 멕시코·베트남·인도 등과 연계한 복합운송 물류 설계, 통관·관세 컴플라이언스 구축, 실시간 비용 및 리드타임 최적화 역량을 핵심 서비스로 준비할 필요가 있다. 동시에 미국 항만의 구조적 혼잡과 운임 변동성에 대비해 조기 선복 확보 전략과 디지털 기반 예측 역량 강화를 위한 IT 연구개발 역시 중요성이 커지고 있다. 결국 미국의 관세 및 물류정책은 중국 중심 공급망, 저가 DTC 전자상거래, 중국 조선·해운 네트워크를 축으로 한 기존 패러다임을 흔들며, 멕시코·동남아·북미 국경지대를 중심으로 한 대체 공급망 확장을 목표로 하고 있다. 이는 미국 중심의 새로운 생산·물류 허브와 복합운송 체계를 구축하기 위한 '창조적 파괴'의 과정으로 해석할 수 있다.

위기는 곧 기회이다. 우리나라는 동아시아–북미 시장에 대한 이해와 네트워크, IT·디지털 역량, 규제 대응 능력이라는 강점을 기반으로 북미 시장 특화형 물류 솔루션 제공자로 도약할 수 있다. 관세·통상 리스크가 상시화된 새로운 환경 속에서 정부·공공기관과의 정보·인프라·정책 협업체계를 강화해 '원팀 코리아' 전략으로 접근한다면, 대한민국만이 제시할 수 있는 'K-전략물류 모델'을 구현할 수 있을 것으로 기대된다.