



목차

트럼프 2기 정부의 관세 부과 위험 및 USMCA 변화 전망	04
미국의 관세 부과와 USMCA 재협상 전망	08
관세 정책 역효과에 대한 우려	10
관세 부과 및 USMCA 재협상이 한국 기업에 미치는 영향	11
정부와 기업의 대응 전략	15

Leader's Message



배두용
One Trade Advisory 리더

트럼프 2기 행정부는 출범 즉시 멕시코와 캐나다 수입제품에 대한 25% 고율 관세를 부과하고, 중국산 수입제품에 대해서는 기존 관세에 10% 추가 관세 부과 명령을 내릴 것을 예고했습니다. 또한, 품목과 관계없이 모든 국가 수입품을 대상으로 10~20% 수준의 보편관세(Universal Baseline Tariff) 부과 계획을 공약하였으며, 특히 중국산 수입제품에 대해서는 60% 또는 그 이상의 관세를 부과하겠다고 언급하였습니다. 나아가 2026년으로 예정된 USMCA(미국·멕시코·캐나다협정)의 재검토 절차를 활용해 조기 재협상을 추진할 것으로 보입니다.

미국의 이익 극대화를 목표로 하는 트럼프 2기 행정부의 통상정책은 중장기적으로는 공급망 재편을 위해 멕시코와 캐나다 등 주변국과 연계한 '니어쇼어링'보다는 미국 중심으로 생산 기지를 재편하는 '리쇼어링'을 추구하고, 단기적으로는 기존 무역협정의 수정과 미국산 제품의 수입 의무 확대를 요구할 것으로 보입니다.

우리 기업들도 니어쇼어링 및 간접수출을 활용하기 위해 멕시코와 캐나다 그리고 중국에 자동차와 가전, IT제품 생산기업들이 다수 진출해 있고, 이들 국가에서 미국으로 수출되는 완제품의 중간재 수출 비중이 높아 트럼프 2기 행정부의 관세 및 무역정책에 따라 직간접적인 피해가 예상됩니다.

이번 보고서가 트럼프 2기 행정부의 관세 및 무역정책의 의도와 영향에 대해 점검하고 대응전략을 마련하는 데 도움이 되기를 바랍니다.

트럼프 2기 정부의 관세 부과 위협 및 USMCA 변화 전망

트럼프 1기 행정부 시절 중국과 무역 전쟁 이후 미중 교역은 감소한 반면, USMCA 발효 이후 멕시코는 중국을 제치고 미국 수입액 기준 점유율 1위 국가로 올라섰고 캐나다 역시 연평균 5% 이상 대미 수출 증대 양상을 보였다.

2023년 기준 미국은 멕시코 수출의 83% 이상, 캐나다 수출의 75%를 각각 차지할 정도로 북미 3국간 교역 의존도는 갈수록 높아지고 있다. 이 때문에 멕시코와 캐나다에 대한 고율 관세가 부과될 경우 그 충격은 매우 클 수밖에 없다.

그림 1. 미국의 수입국 순위 및 수입액 변화

(단위: 미화 100억달러)

순위	국가	수입액			연평균 증가율(%)
		2021	2022	2023	
1	멕시코	38.3	45.2	47.5	7.5
2	중국	50.4	53.6	42.7	-5.4
3	캐나다	35.7	43.7	41.9	5.4
4	독일	13.5	14.7	15.9	5.8
5	일본	13.5	14.8	14.7	3.0
6	한국	9.5	11.5	11.6	6.9
7	베트남	10.2	12.8	11.4	3.9
8	대만	7.7	9.2	8.8	4.5
9	인도	7.3	8.6	8.4	4.5
10	아일랜드	7.4	8.3	8.2	3.7

출처: 미국 International Trade Administration, 대한상의 재인용

트럼프 차기 대통령은 자국 산업 보호와 무역 불균형 해소를 목표로 2026년 7월로 예정된 USMCA의 재검토 메커니즘을 활용한 조기 재협상¹ 공약에 이어, 취임 직후 이들 교역국가로부터 수입품에 대한 '조건부' 고율 관세를, 중국산 제품에 10% 추가 관세를 각각 부과할 것이란 입장을 밝혔다.²

이러한 관세 부과 배경에 중국산 펜타닐의 미국 유입과 불법 이민을 막기 위한 것이라는 명분이 붙은 것은, 관세 부과에 상당히 긴 시간이 소요되고 절차가 복잡한 무역확장법(Trade Expansion Act of 1962) 제232조가 아니라 국제긴급경제권한법(IEEPA; International Emergency Economic Powers Act)을 통해 즉시 관세 인상 권한을 얻기 위한 것으로 보인다.³

트럼프는 대통령 선거 기간 중 미시간에서 연설을 통해, 2026년 예정된 USMCA 재검토 과정을 활용하여 멕시코를 통한 중국의 자동차 및 자동차 부품의 우회수출을 차단하고 환적에 대한 강력한 보호장치를 마련할 계획이라고 발표했다. 그는 시카고 경제클럽 연설에서는 중국 기업의 멕시코 생산 자동차에 대해서는 100%, 200% 나아가 무려 2,000%의 고율 관세를 부과해 단 한 대도 미국에 판매하지 못하도록 하겠다고 언급하기도 했다.⁴

이는 미국의 대중국 301조 관세 부과 품목에서 중국 비중이 2017년 16.9%에서 2023년 9.4%까지 줄어드는 동안 같은 품목에 대한 대멕시코 수입 비중이 2023년 17.9%까지 상승하면서 중국의 대미 우회수출 기지가 된 것을 감안한 것이다. 미국의 대중국 관세 부과가 본격화된 2018년부터 베트남과 멕시코의 대중국 수입 비중이 크게 상승하고 동시에 이들 국가의 대미 수입시장 점유율도 급상승했다.⁵

그림 2. 미국의 對中 301조 관세부과품목 수입 추이('17-'23)

(단위: 억 달러, %)

순위	국가	'17(A)		'23(B)		증감(B-A)		'17-'23 CAGR
		수입	비중	수입	비중	수입	비중	
1	멕시코	2,873	15.1	4,430	17.9	1,557	2.8	7.5
2	캐나다	2,526	13.3	3,960	16.0	1,433	2.7	7.8
3	중국	3,209	16.9	2,335	9.4	-874	-7.5	-5.2
4	한국	634	3.3	1,119	4.5	485	1.2	9.9
5	베트남	396	2.1	808	3.3	413	1.2	12.7

주: 순위는 2023년 수입 금액 기준
 자료: USITC, 한국무역협회 TRADE FOCUS 2024년 19호

트럼프가 예고한 이러한 고율 관세 부과 정책은 자신이 직접 협정에 서명하고 2020년 7월 발효한 USMCA의 3국 무관세 협정 내용과 충돌하는 것으로 보인다. 하지만 그는 재검토 메커니즘을 활용해 전면 재협상을 추진하고, 이를 관철하기 위한 압박 도구로 관세 부과 위협을 활용할 수 있다고 판단한 것으로 보인다.⁶

전문가들도 관세 부과가 결과적으로 미국 경제에도 부정적인 영향을 줄 것이기 때문에, 이러한 정책이 실시되더라도 사태가 장기화되기 보다는 미국이 앞으로 다양한 협상과 협정 재검토에서 유리한 고지를 차지하고 원하는 양보를 미리 얻어내기 위한 지렛대가 될 것이라는 관측을 제기한다.⁷

트럼프 2기 행정부가 USMCA 재협상을 통해 어떠한 결과를 이끌어 내려고 하는지는 명확하게 제시된 분석은 아직 없지만, 미국에게 유리한 방식으로 협정을 재구성하고 나아가 이러한 북미 블록 경제를 미국의 경제적 영토 확장과 대외 지배력 강화로 활용할 가능성이 엿보인다. 최근 트럼프 당선인이 캐나다를 향해 '51번째 주가 되는 것이 어떠냐'는 발언을 한 것이나, 파나마 운하 반환 언급과 덴마크령 그린란드 매입 시사 발언 등으로 볼 때 실질적인 확장 의지가 있는 것으로 보인다.⁸

USMCA는 1994년 발효된 북미자유무역협정(NAFTA)을 대체하기 위해 트럼프 1기 동안 체결된 새로운 자유무역협정으로, 2026년 7월 1일에 '공동 검토' 시점이 도래한다.⁹ 협정 '재검토' 요구사항은 '재협상'이 아니며 이러한 재검토를 활용해 분쟁 해결 결과 또는 USMCA의 협정 내용을 변경하거나 영향을 미쳐서는 안 된다는 점을 명시하고 있지만, 이미 트럼프 당선자 '조기 재협상' 의지를 분명히 한만큼, 이를 위해 관세 부과 등을 지렛대로 활용할 것은 분명해 보인다.¹⁰

기존 NAFTA의 핵심 요소들을 대부분 유지하지만 이를 넘어서는 USMCA의 주요 내용은 ▲자동차 원산지 규정 강화(62.5%→75%, 북미 생산 비중 확대) ▲노동 기준 강화(멕시코의 노동 기준 개선을 요구하여 역내 임금 격차 완화) ▲농업 시장 접근 확대, 캐나다의 유제품 시장 개방 확대 ▲지식재산권 보호 강화▲생명공학 및 의약품 관련 지식재산권(IP) 보호 강화 ▲디지털 무역 조항 추가(전자 상거래 활성화와 데이터 이동 자유화) 등이다.¹¹

그림 3. USMCA 자동차 품목 관련 원산지 규정

구분	원산지+	철강&알루미늄 구매 +	노동부가가치(LVC)
승용차 (8703.21-8703.90)	HS 4단위 세번변경 + 75% 역내부가가치	연간 구매의 70%이상 북미산 증명 (North America origin)	40%
경량트럭 (8704.21,8704.31)			45%
중량트럭 (8704.32-8704.90)	HS 4단위 세번변경 + 70% 역내부가가치		
승용차 및 경량트럭 부품* ① 핵심부품(15개) ② 주요부품(53개) ③ 보조부품(28개)	① 75% 역내부가가치 ② HS 세번변경** or 70%역내부가가치 ③ HS 세번변경** or 65%역내부가가치	-	-

* ()는 HS 6단위 품목수, 상세 품목명은 <참고1> 참조

**품목별 원산지 규정(ANNEX 4-B PRODUCT-SPECIFIC RULES OF ORIGIN)의 HS코드별 상세내용 참조: 일부 HS 세번변경은 HS 세번변경+역내부가가치 기준을 동시 충족해야함

출처: 한국무역협회 [통상리포트 23호]

트럼프 2기 행정부는 USMCA의 재검토를 통해 미국의 이익을 더욱 강화하는 방향으로 협정 내용을 수정할 것이다. 3국의 협상과 추후 양자 논의에 따라 해당 협정은 '부분변경을 통한 현상유지'가 될 수도 있고, 파국적인 '무역협정의 철수' 가능성도 있다.¹²

그러나 북미 국가들은 보다 강화된 경제 블록화, 특히 무역 협정을 넘어서 '관세 동맹'으로 발전을 통한 블록 경제가 지니는 집단적 힘의 강화를 추구할 수도 있다. 관세 동맹은 여러 국가가 단일 관세 체제를 도입하고 회원국 간의 무역 장벽을 제거하여 상호 간의 경제적 이익을 도모하는 경제 협력 형태다. 세계 최대 관세 동맹인 유럽연합(EU)은 막대한 영향력을 가지는데, 북미 3국도 이러한 EU와 같은 진화를 통해 비회원국 및 교역에 대한 공동외부관세(CET) 설정에 나설 수 있다는 것이다.¹³

캐나다와 멕시코의 반응을 보면 이러한 전개 가능성을 엿볼 수 있다. 처음에는 트럼프 당선인의 관세 부과 공세에 대해 캐나다와 멕시코 모두 미국산 제품에 보복 관세 부과를 검토할 것이라고 맞대응했다.¹⁴

일례로 크리스티아 프릴랜드 캐나다 부총리 겸 재무장관은 2028년 트럼프 1기 행정부가 캐나다산 철강 및 알루미늄에 추가 관세를 부과하자 미국산 요구르트, 위스키 등 미 연방 상하원장 고향 특산품 등에 보복 관세를 부과한 바 있는데, 이에 대해 성공적이었다고 주장했다. 클라우디아 세인바움 멕시코 대통령도 "하나의 관세에 대응하면 다른 관세가 뒤따를 것"이라면서 트럼프 2기 행정부에 동일한 보복 관세로 맞대응하겠다는 입장을 밝힌 바 있다.

그러나 이들 양국은 또한 USMCA의 중요성과 대상 국가에 대한 우선순위를 강조하며 대화를 통해 협상 접점을 찾겠다는 입장의 변화를 보이고 있다. 특히 캐나다 쥐스탱 트뤼도 총리는 필요에 따라 미국과 양자 협상에 나설 수 있다는 전향적인 태도를 보였다.

최악의 경우 북미 3국 간 정치적 긴장과 마약 및 이주를 둘러싼 분쟁, USMCA의 협정 파기 등으로 지역 경제가 불안정해질 수도 있지만, 각국은 가급적 USMCA의 부분 타협을 통한 '현상 유지'를 추구하고자 할 것이다. 하지만 일시적인 양보를 통해 충격을 모면하는 것은 내재적 긴장을 지속하는 것이므로, 장기적으로는 미국의 힘을 중심으로 보다 강력한 협력 관계를 구축하여 북미 경제 블록의 공고화를 추진할 수도 있을 것이다. 나아가 관세 동맹을 채택한다면 북미 무역을 강화하는 동시에 글로벌 무역의 복잡성과 지정학적 역할을 해결하는 데 도움이 될 수도 있다고 판단된다.



미국의 관세 부과와 USMCA 재협상 전망

미국의 관세 부과 위협과 무역협정 재협상 시도는 지역 경제를 넘어 세계적인 무역 갈등을 심화할 위험이 있다. 또한 장기적으로는 미국 내 생산을 중심으로 북미 공급망이 구축됨에 따라 글로벌 공급망이 재편될 수밖에 없다. 하지만 우선 미국의 통상정책 변화가 얼마나 현실적인지에 대한 의문도 제기된다.

먼저, 트럼프 2기 행정부 출범과 동시에 멕시코와 캐나다에 대한 즉각 고율 관세 부과 시 3국 간의 무역 갈등이 심화될 수밖에 없다. 이러한 정책 변화에 직접 관련되는 중국도 미국산 제품에 대한 수출 통제와 희토류 수출 금지, 보복 관세 부과에 나설 가능성이 높다. 미국이 의도하는 대로 자국 내 생산 기지 구축을 중심으로 북미 지역 내 생산과 조달이 강조되면서 글로벌 공급망의 재편도 불가피할 것으로 보인다. 특히 미국은 전략 산업인 반도체, 2차전지, 전기차, 양자컴퓨팅 등의 자국 생산 확대를 추구할 것이며, 이러한 자국 첨단산업 제조업 기지화를 통한 글로벌 공급망의 변화가 예상된다.¹⁵

이 과정에서 단기적으로는 미국 동부연안과 캐나다 및 멕시코 국경지역을 중심으로 집중적인 투자와 높은 성장이 예상되며, 한국과 대만 등 경제동맹국과 인도, 베트남 등 전략적 경제 파트너를 포함하는 무역 확대를 통해 공급망은 기존 중국 중심에서 북미와 경제동맹국 중심으로 확대 재편될 것으로 전망된다.¹⁶

그림 4. 미국 핵심 물류공급망의 현재와 미래



출처: 이성우 외, 한국-북미 무역구조 분석 및 물류공급망 변화 대응 방안연구, 한국해양수산개발원(발간 예정), 대한상의 재인용

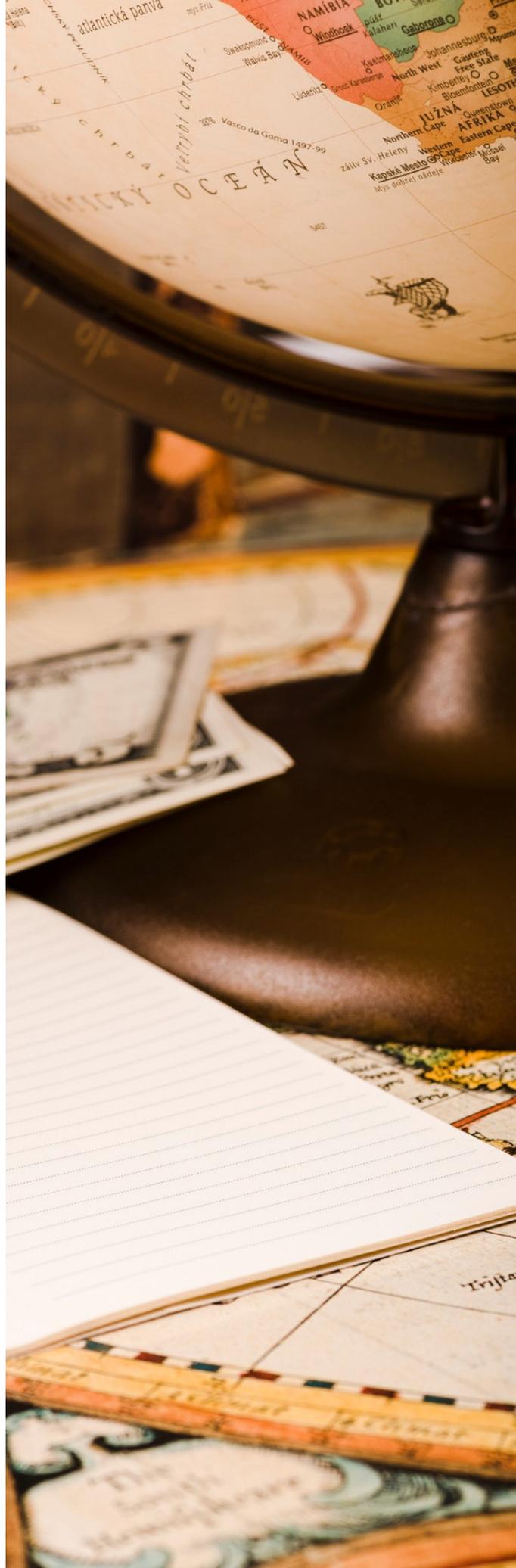
미국이 중국과 갈등 속에서 대중국 교역 의존도를 계속 낮추면서 글로벌 공급망은 미국 중심 블록과 중국 중심 블록 그리고 나머지 블록으로 분리되고 있다. 미국 중심의 블록은 USMCA가 주축이며 여기에 EU와 영국, 호주 그리고 한국, 일본, 인도 등 경제동맹국이 포함된다.¹⁷

이 가운데 USMCA 재협상 기조는 중국이 제3국 간접수출을 통해 계속 대미 수출이 높은 상황에서 미국의 대중국 견제가 복잡한 양상으로 진행되고 있음을 보여준다. 이 때문에 미국 중심 블록에서는 중국산 제품의 수요 대체 방안을 발굴하는 것이 중요하며 수입시장의 다변화와 제3국으로의 전환 수출 및 내수 확대 방안도 필요할 것이다.

한편, 트럼프 2기 통상정책의 현실성에 대한 의문이 제기된다. 일부 분석가들은 트럼프 당선인이 고율 관세 부과에 대해 '마약과 이민 통제'를 조건으로 제시한 발언 때문에, 관세 부과의 현실성에 대한 기대는 과장된 것이라고 주장한다.¹⁸

이러한 주장에 따르면, 트럼프의 관세 부과 위협은 무역 파트너를 협상 테이블로 끌어들이는 데 사용되는 도구이며, 그 목표는 관세에 대한 관용을 대가로 파트너로부터 무역 양보를 이끌어내는 것이다. 이러한 전략은 미국이 중국이 미국산 특정 제품의 수입을 늘리겠다고 약속하는 대가로 새로운 관세를 피하기로 합의한 2019년에 적용된 바 있다.

실제로 캐나다와 멕시코는 미국과의 USMCA 프레임워크 내의 확립된 우선순위에 집중하는 방식으로 '현상 유지'를 이끌려고 노력할 가능성이 높다. 이를 위해서 미국 트럼프 2기 행정부의 요구를 들어주겠다는 약속을 하거나 최소한 이에 응하는 움직임을 보일 수 있다. 이를 통해 북미 경제 블록은 강화된 협력을 통해 공통의 인프라 개발, 지속가능성 이니셔티브, 강력한 경제적 파트너십으로 지배적인 위치를 만들어갈 수 있을 것이다.



관세 정책 역효과에 대한 우려

미국 민주당의 싱크탱크인 브루킹스 연구소(Brookings Institute)의 통상 전문가인 조슈아 멜처 펠로우는 캐나다와 멕시코에 대한 고율 관세가 부과될 경우 기존 USMCA에 기반한 북미 전역의 무역 및 투자의 역할을 훼손할 수 있다는 우려를 제기했다.¹⁹ 무엇보다 기존 USMCA에서 약속한 내용들은 무시하면 미국의 무역협정과 경제적 협력에 대한 신뢰가 훼손될 수 있고, 또한 중국에 대한 전략적 대응 노력을 훼손할 수도 있다는 것이다.

미국은 2023년 기준 멕시코와 캐나다(각각 미국의 1위 및 3위 수입국)에서 약 9,000억 달러를 수입하고 있다.²⁰ 또한 북미 전역에서 1,700만 개 이상의 일자리가 무역에 기반하며, 이 중 미국의 일자리 450만 개도 포함된다. 또한 미국과 캐나다 및 멕시코 무역의 약 50%는 자동차, 의료장비, 에너지, 농산물 등의 공급망이 주도하는데, 이들 품목이 최종 제품으로 제조될 때까지 여러 차례 국경을 넘어야 한다. 이러한 중복 과정에서 계속 25% 관세가 적용될 경우 제품 가격이 크게 상승하여 공급망 중 많은 부분이 경제적으로 실행 불가능하게 될 수 있다. 더욱이 양국의 보복 관세가 추가될 경우 더욱 큰 비용이 발생하게 된다.

실제로 앞서 트럼프 1기 행정부가 성공적으로 협상했다고 평가하는 USMCA와 이번엔 공언한 25% 관세 부과는 일치하지 않을 가능성이 높다. 이 때문에 멜처 펠로우는 트럼프의 관세 부과 공언은 2026년 USMCA 재검토 일정에 앞서 캐나다와 멕시코의 양보를 이끌어내기 위한 보다 광범위한 전략의 일부일 가능성이 있다고 본다.

더구나 USMCA에 위배될 뿐만 아니라 세계무역기구(WTO) 조약과 충돌하는 관세 부과는 전 세계에 트럼프 정부와 합의에 의존할 수 없다는 메시지를 보내는 것이 될 수 있다. 결국 각국 정부는 장기 협력 관계에 기반한 합의보다는 특정한 미국의 우려 사항을 해결하기 위한 일회성 거래에 집중하게 될 것이다. 이 경우 미국은 중국과의 지정학적, 경제 안보적 우려 문제를 해결하기 위해 다른 국가들과 수출 통제, 투자 심사, 산업 보조금 등과 같은 분야에서 더 많은 정치적, 도전적, 복잡하고 장기적인 협력을 구축해야 하는 어려운 과제를 짊어지게 된다.

관세 부과에 따른 영향과 부담을 누가 지볼할 것이며 경제 전반에 미칠 영향은 어떠한 것인가를 놓고도 회의론이 대두된다. 실제로 관세 부과에 따른 부담은 소비자가 더 높은 가격을 지불하거나, 수입업체가 이익을 줄여 비용을 흡수하고 소비자에게 전가하지 않거나, 또는 수출업체가 비용을 흡수하고 상품의 순 가격을 낮추거나 하는 방식으로 전가될 수 있다. 이들 3개 주체가 일정한 비용을 부담하는 방식이 현실적이다.²¹

미국 조세재단(Tax Foundation)의 분석에 의하면, 최근 무역 전쟁에서는 미국 소비자와 기업이 가장 큰 비용을 부담했다. 일부 연구에서는 부분적 전가 사례가, 또한 다른 연구에서는 거의 완전한 전가 및 과도한 전가 사례도 발견된다. 결국 외국 수출업체가 가격을 낮춤으로써 관세의 경제적 부담을 흡수했다는 증거는 나타나지 않았다.

관세가 경제 성장에 미치는 영향은 확실치 않다. 미국 의회예산국(CBO)의 분석에 의하면, 관세로 인해 일부 소비자는 수입품 대신 국산품을 구매하게 되고, 관세 수입이 국가적 적자를 줄임으로써 민간 투자에 더 많은 자원을 제공하여 국내 산출량을 증가시킬 수 있다. 다른 한편, 상품 가격이 더 비싸지면 소비자의 구매력이 떨어지고, 보복 관세가 수출을 감소시키고, 일부 기업은 신규 투자를 연기하여 산출을 감소시킨다.

2019년 보고서에서 CBO는 관세 인상의 부정적 GDP 효과가 긍정적 효과보다 더 컸으며 실질 산출량을 0.3% 감소시키고 있다고 추산했다. 또한 조세재단은 2023년 보고서에서 장기적 효과로 인해 GDP가 0.2% 감소하고 총 고용이 14만 2,000개 감소할 것으로 추산했다.²²

관세 부과 및 USMCA 재협상이 한국 기업에 미치는 영향

한국 경제는 중국과 멕시코에 대한 중간재 수출 비중이 전체 수출의 80% 이상이고 캐나다의 경우도 25% 비중을 차지하는 등 미국 통상정책이 변화할 경우 수출이 감소하는 충격에 직면하게 된다. 또한 우리 기업들은 멕시코와 중국에 자동차와 가전, IT제품 생산기업들이 다수 진출해 있고, 이들 국가에서 미국으로 수출되는 완제품의 중간재 수출 비중이 높아 직간접적인 피해가 예상된다.²³ 최근 산업연구원(KIET)은 트럼프가 공약한 '보편 관세' 부과가 현실화할 경우 우리나라의 대미 수출이 최대 13.1% 줄어들 수 있으며, 국내 부가가치는 최대 10.6조 원 감소한다는 분석을 제출했다.²⁴ 특히 대미 수출을 둘러싼 주요 수출국 간 경쟁보다는 미국 내 기업과의 경쟁이 격화되면서 투자 유출 등 우리 경제에 악영향이 끼칠 수 있다는 우려도 제기했다.

그림 5. 보편관세 부과 시나리오별 한국의 대미 수출 영향

(단위: %)

산업구분	시나리오① 주요국(한국 포함) 10% & 중국 60%			시나리오② 맥, 캐, 한 10% & 중국 60% & 기타 20%		
	시장규모효과 (B)	수출 간 대체효과 (C)	총효과 (D=B+C)	시장규모효과 (B)	수출 간 대체효과 (C)	총효과 (D=B+C)
음식료	-7.6	-2.0	-9.6	-9.5	-2.4	-11.9
섬유의복	-17.8	-1.0	-18.8	-21.3	-0.4	-21.6
화학	-7.7	1.3	-6.3	-10.5	0.4	-10.2
섬유정제	-4.3	0.0	-4.3	-6.2	-0.2	-6.4
비금속광물	-13.6	-1.6	-15.2	-16.4	-2.3	-18.8
비철금속	-14.7	-0.4	-15.1	-18.1	-0.7	-18.8
기계류	-13.2	2.3	-10.9	-16.7	1.9	-14.8
자동차	-7.8	0.1	-7.7	-10.3	4.4	-5.9
기타수송	-10.1	-7.7	-17.8	-12.3	-3.0	-15.2
반도체	-7.5	2.7	-4.7	-9.7	2.7	-7.0
전자	-24.2	1.7	-22.5	-25.5	1.9	-23.6
전기전자	-14.2	0.6	-13.6	-17.3	0.4	-16.8
기타제조업	-16.3	3.3	-12.9	-18.6	3.4	-15.2
제조업 계	-16.3	1.0	-9.3	-13.1	2.4	-10.7

산업구분	시나리오③ 맥, 케 10% & 중국 60% & 기타(한국포함) 20%			시나리오④ 맥, 케 25% & 기타 주요국(한, 중 포함)10%		
	시장규모효과 (B)	수출 간 대체효과 (C)	총효과 (D=B+C)	시장규모효과 (B)	수출 간 대체효과 (C)	총효과 (D=B+C)
음식료	-10.2	-2.6	-12.8	-7.3	2.0	-5.2
섬유의복	-22.9	-0.4	-23.2	-8.3	-0.6	-8.8
화학	-11.2	0.8	-10.4	-6.7	0.3	-6.3
섬유정제	-6.5	-0.2	-6.7	-7.3	0.4	-6.8
비금속광물	-17.5	-2.2	-19.7	-10.7	1.8	-9.0
비철금속	-19.1	0.8	-19.8	-9.7	1.0	-8.7
기계류	-19.0	2.2	-16.8	-10.6	-1.3	-11.8
자동차	-11.4	1.2	-10.2	-11.7	-1.9	-13.6
기타수송	-14.7	-3.0	-17.7	-9.1	-5.2	-14.2
반도체	-10.9	2.6	-8.3	-4.7	-1.3	-5.9
전자	-26.4	1.2	-25.2	-6.1	0.0	-6.1
전기전자	-18.3	0.2	-18.1	-9.0	0.2	-8.8
기타제조업	-19.6	3.4	-16.1	-7.2	-1.7	-8.9
제조업계	-14.3	1.3	-13.1	-9.2	-1.0	-10.2

출처: 산업연구원

KIET는 자동차와 반도체 수출 감소 효과는 시나리오에 따라 각각 -5.9~-13.6%, 반도체는 -4.7~-8.3% 수준으로 예상하고, 특히 자동차의 경우 경쟁국 관세 수준이 낮을수록, 반도체의 경우 미국의 대 세계 관세 수준이 높을수록 우리나라에 불리하게 작용할 가능성이 있다고 봤다.²⁵

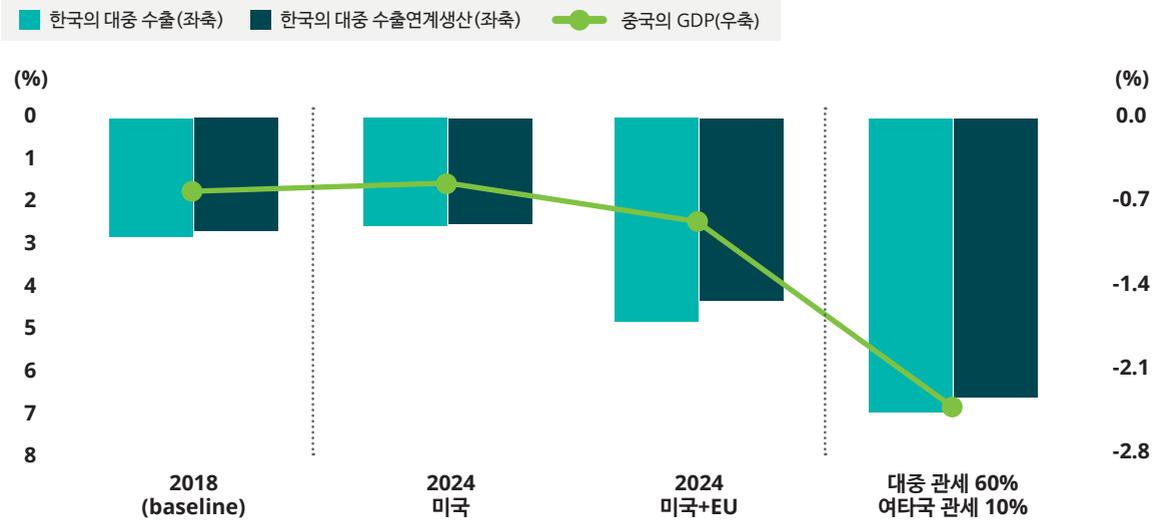
앞서 대외경제정책연구원(KIEP)은 미국 대선 사전 분석 보고서를 통해 트럼프 당선인이 공약대로 관세 정책을 시행할 경우 시나리오 별로 한국의 연간 총수출은 최소 53억 달러에서 최대 448억 달러(GDP의 약 0.7%) 감소할 수 있다는 분석을 제시했다. 미국이 한국에도 보편관세 10~20%를 부과할 경우 직접효과로 대미 수출액이 약 152억~304억 달러 감소하고, 제3국 관세 부과로 인해 중간재 수출이 47억~116억 달러 줄어들며, 상대국의 대미 보복 관세로 인한 미국 수출 감소에 따라 한국 중간재 수입이 약 6억~28억 달러 줄어드는 것으로 나타났다.

다만 KIEP는 한국산에 대한 대체수요 증가와 제3국으로의 수출전환 성공 여부에 따라 실질GDP가 오히려 소폭 증가할 가능성도 존재한다고 주장했다.²⁶

현대경제연구원(HRI)의 경우 미국 대선 결과가 나온 직후 제출한 보고서를 통해, 모든 국가에 보편관세 10%, 중국산에 60% 관세가 부과될 때 우리나라 수출액은 최대 347억 4,000만 달러 감소할 수 있다고 추정했다.²⁷ 이는 미국과 거래하지 않는 세계 모든 국가도 관세 전쟁에 뛰어들게 되는 최악의 시나리오에 해당하는 것이다. 이 경우 한국 경제성장률 감소 영향은 1.1%p에 달하고, 취업자수 감소 폭은 31만 3,000명에 달할 것으로 예상된다.

한국은행은 앞서 대중국 수출연계생산이 수출 통계 비중인 25%보다 더 높으며, 미국이 대중 관세를 60%, 다른 국가들에 대한 관세를 10%까지 올릴 경우 우리 대중 수출과 수출연계생산이 6% 이상 감소하고 GDP도 1.0%포인트 하락할 것이라 분석을 제시했다.²⁸

그림 6. 미국 대중 관세의 우리나라 대중 수출 영향



출처: 한국은행 조사국

산업별로 보면 한국 자동차 산업은 강화된 원산지 규정과 관세로 인해 생산 비용 증가와 경쟁력 약화를 겪을 수 있다. 국내 증권가에서는 “관세 폭탄 현실화 땐 현대차 기아차 영업이익이 당초 예상 대비 20% 정도 줄어 들 수 있다”(메리츠증권)거나, “현대차 미국 판매 물량 중 현지 생산은 43% 정도여서 이를 감안하면 영업이익 감소분은 13% 정도, 기아차는 멕시코에 공장이 있어 이익 감소 폭이 더 커질 것”(다올투자증권)²⁹이라는 분석이 제출됐다.

그림 7. 주요 완성차 업체 2023년도 멕시코 생산/판매/역외수출 현황

(단위: 대, %)

업체	판매	생산	멕시코 역외 수출(생산-판매)	비중(%)
현대차그룹(기아)	143,247	256,000	112,753	44.0
Toyota Group	109,815	251,540	141,725	56.3
Honda	38,911	167,249	128,338	76.7
GM Group	184,051	722,631	538,580	74.5
Ford Group	49,242	365,365	316,123	86.5
Stellantis	96,795	467,542	370,747	79.3
미국 Big3 합계	330,088	1,555,538	1,225,450	78.8

출처: 한화투자증권 리서치센터

글로벌 신용평가사인 스탠더드앤드푸어스(S&P)는 현대차·기아차는 2% 미만 수익성 악화 정도 수준에서 관리 가능할 것이라 상대적으로 낙관적인 분석을 내놓았다.³⁰

S&P는 멕시코·캐나다에 25% 관세 부과에다 유럽산 경차에 부과되는 20% 관세로 인해 유럽 자동차 제조업체들이 최대 위험에 노출된 것으로 봤다. 결과적으로 유럽과 미국 완성차 업체는 연간 핵심 이익의 최대 17%를 잃어버릴 가능성이 있다고 분석했다. S&P는 특히 볼보, 재규어 랜드로버, 제너럴모터스, 스텔란티스 등 멕시코와 캐나다에서 대량으로 자동차를 생산하는 업체들이 가장 큰 위험에 노출된 것으로 평가했다.³¹

그 다음 전자 및 IT산업의 경우 미국의 보호무역 정책 강화로 인해 수출 규제가 늘어나거나 현지 생산 요구가 증가할 가능성이 있다. 전기차와 배터리 산업도 적신호가 켜진 것으로 분석된다. 특히 배터리 업체들이 받고 있는 보조금인 첨단제조세액공제(AMPC)가 철회된다면 AMPC를 감안해 미국에 투자한 한국 기업들이 직격탄 받게 된다고 지적했다. 2024년 상반기 한국 배터리 3사가 받은 AMPC 규모는 약 8,400억 원 규모로 추정된다.³²

반도체 산업은 메모리, 파운드리(위탁생산), 레거시(구형), 장비 등 공급망 전반에 변화가 나타날 것으로 예상된다. 인공지능(AI) 반도체에 대한 대중 수출 통제를 확대하며 고대역폭메모리(HBM) 등이 통제 대상에 포함될 경우 중국 수출 감소가 불가피할 것으로 예상된다.³³

그림 8. 트럼프 행정부 출범에 따른 산업별 영향

	반도체		자동차		배터리	
	메모리	파운드리	내연기관	전기차	EV	ESS
단기	 한때 비	 한때 비	 맑음	 비	 비	 흐림
장기	 흐림	 흐린 날 무지개	 맑음	 한때 비	 한때 비	 한때 비
범례	<ul style="list-style-type: none">  비 공급망에 부정적 영향 예상  한때 비 부정, 긍정 혼재하나 부정 요인이 우세  흐림 불확실성이 크거나 큰 영향이 없는 경우  흐린 날 무지개 부정적 영향이 있지만 장기적인 기회 요인 존재  맑음 긍정적 영향 예상 					

출처: 동아일보

한편, 대만의 경우도 폭스콘과 위스트론, 인벤텍, 위원 등 다수 기업이 멕시코에 진출해 있으며, 이에 따라 미국의 25% 관세 부과 시 현지 대만 기업의 인공지능(AI) 공급망이 타격을 입을 것이라는 전망이 제기돼 참고할만하다.³⁴ 현재 미국 내 수입 서버 중 65%가량이 멕시코 산이며 이에 따른 영향으로 단기적으로는 미국 시장 판매 제품 가격 인상으로 소비자에게 비용이 전가되며, 장기적으로는 공급망이 다른 곳으로 이전될 수밖에 없을 것이란 관측이다.

정부와 기업의 대응 전략

트럼프 2기 행정부의 통상 정책 변화에 대응하는 국내 기업과 정부는 ▲현지 생산 확대 ▲공급망 다변화 ▲기존 FTA 프레임 활용 ▲지속적인 정책 모니터링 ▲장기적인 무역 다변화와 산업구조 고도화 등을 통한 대응에 나서야 한다.

먼저 미국 내 생산 확대 전략은 현지에서 생산 시설을 확충하여 관세 부담을 줄이고 현지화 전략을 강화하는 것이다.

미국과 멕시코 외에도 캐나다의 경우 LG에너지솔루션과 스텔란티스의 합작공장이 캐나다 온타리오주에서 배터리 모듈을 양산 중이고, 포스코퓨처엠은 미국 제너럴모터스(GM)와 함께 캐나다에 배터리 양극재 합작 공장을 건설 중이다. 이 때문에 트럼프 2기 행정부의 관세 정책 경과를 면밀히 분석해 캐나다 정부 등과 긴밀하게 협력할 필요가 있다.³⁵

공급망 다변화 전략의 경우, 북미 지역 내에서의 부품 조달과 생산을 늘려 원산지 규정에 대응하고 미국 내 생산을 확대하는 노력이 필요하다. 중장기적으로 미국 내 제조업 투자가 확대되면 과거 국내 소부장(소재·부품·장비) 및 중간재가 중국 등을 거쳐 미국으로 이동했던 것과 달리 곧바로 미국으로 전달돼 최종재에 포함되어 현지에서 소비되거나 일부 수출되는 방식으로 공급망이 재편될 것으로 보인다. 이에 따른 물류 공급망 재편 전망에 따라 관련 인프라 확보에 대한 필요성이 제기되고 있다.³⁶

현재 미국 내 생산 거점으로는 삼성전자(사우스캐롤라이나), 현대기아차(앨라배마와 조지아), 현대모비스(조지아), LG전자(테네시), LG엔솔(미시간, 애리조나) 등이 있고, 캐나다 거점에는 LG엔솔과 스텔란티스 합작 넥스트스타에너지(온타리오), 포스코퓨처엠의 GM 합작 공장(퀘벡), 한온시스템(온타리오) 추진 거점이 있다. 또한 멕시코 거점은 삼성전자(티후아나), LG전자(몬테레이), 기아(누에보레온), HIL만도(코아우일라), 포스코(알타미라) 등이 존재한다.



그림 9. 2022~2024 한국 기업의 주요 대미 투자(예정) 현황

(단위: USD 백만)

연번	기업명	위치	투자금액	투자내용
1	삼성전자	텍사스(오스틴)	24,500	반도체 공장(2개소) 신설 (~2042년)
2		텍사스(테일러)	45,000	반도체 공장(9개소), 첨단 연구개발(R&D)센터 신설 (~2042년)
3	삼성SDI	인디애나(코코모)	2,500	스텔란티스 합작 배터리 생산공장 설립
		인디애나(뉴칼라일)	3,000	GM 합작 배터리 생산공장 설립
4	SK하이닉스	인디애나(웨스트라피엣)	3,870	반도체 첨단 패키징 제조 시설 건립
5	현대·SK온	조지아(바투우)	5,000	배터리셀 합작 공장 설립
6	현대자동차	앨라배마(몽고메리)	300	전기차 생산라인 증설
7		조지아(서베너)	5,540	전기차 전용 공장 및 배터리 셀 공장 설립
8	현대모비스	조지아(브라이언)	926	전기차 부품 공장 설립
9	현대·LG에너지솔루션	조지아(팸브록)	7,600	배터리 셀 합작 공장 설립
10	기아	조지아(웨스트포인트)	200	EV9 생산라인 구축
11	LG에너지솔루션	오하이오(파이엣)	4,400	HONDA 합작 파우치 배터리 셀, 모듈 생산공장 설립
12		미시간(홀랜드)	1,700	파우치형 배터리 생산공장 증설
13		애리조나(퀸크릭)	5,600	원통형 배터리, 리튬인산철(LFP)배터리 생산공장 설립
14	LG화학	테네시(클락스빌)	3,200	양극재 생산공장 설립
15	한화큐셀	조지아(휘필드)	171	태양광 모듈 생산공장 설립
16		조지아(카터스빌)	2,500	
17	한화첨단소재	조지아(카터스빌)	147	태양광 모듈 생산공장 설립
18	한국타이어	테네시(클락스빌)	1,575	생산공장 2, 3단계 증설(~2026년)
19	롯데케미칼	켄터키(엘리자베스타운)	239	양극박 생산공장 설립
20	아진산업	조지아(홀)	317	전기차 부품 생산공장 설립
21	세원아메리카	조지아(에핑햄)	300	전기차 부품 생산공장 설립
22	에코플라스틱	조지아(볼로크)	205	전기차 부품 생산공장 설립

주: '22년 5월~'24년 10월 발표된 한국 기업의 대미 투자 프로젝트 중 1억 달러 이상의 프로젝트 선별

출처: KOTRA 2025 북미 진출전략

이 외에도 앞으로는 미국의 통상 전략 변화에 따라 미국 동부연안 및 국경 지역, 인도·동남아 등 글로벌 공급망 거점을 중심으로 선제적인 물류 인프라를 확보할 필요가 있다.³⁷

나아가 북미시장 맞춤형 비즈니스모델을 개발해야 한다. 한국은 반도체·2차전지 등 미국에서 중점적으로 육성하고자 하는 핵심분야에서 글로벌 경쟁력을 갖추고 있고 해운, 항공 등 물류 분야에서도 글로벌 역량을 보유하고 있는 것으로 평가된다.³⁸

세 번째로 기존 한미 FTA와 한캐나다 FTA 프레임워크를 활용하여 무역 장벽을 최소화할 수 있다. 일례로 캐나다 온타리오 주정부와 주요 기업들은 미국 내 광고 등을 통해 3대 수입국인 경제적 동맹국으로 동일한 이해관계가 있다는 점, 결국 미국 소비자 후생과 미국 내 일자리 감소 등의 피해가 우려된다는 점을 적극 어필하고 있다.³⁹

멕시코와는 FTA 체결 추진을 통해 무역구조를 개선하고,⁴⁰ 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP) 등 기준에 논의되어 온 경제협력체 가입을 가속화하여 '블록' 단위로 대응할 수 있는 협력 체계 마련 고려해야 한다.

또한 정부와 기업은 미국 차기 행정부의 조세 및 관세 정책에 대한 지속적인 모니터링과 그에 따른 기업의 적절한 대응 전략을 모색해야 한다. 이를 통해 공급망 다변화, 디커플링, 세관 최적화 등 위험완화 전략을 구사해야 한다.

최신 동향과 관련해 미국외교협회 전문가들은 트럼프 취임식 전에 미 의회가 대통령의 무역 권한 남용을 억제하는 조치를 취한다면 이러한 관세 인상으로 인한 피해를 상당 부분 피할 수 있을 것이라는 주장을 제출했다.⁴¹ 실제로 미국 민주당의 수잔 델베네, 돈 베이어 하원의원은 대통령이 다른 국가에 관세와 쿼터를 부과하는 데 IEEPA를 활용할 수 있는 권한을 축소하기 위한 관세남용방지법(Prevent Tariff Abuse Act)을 발의했다.

또다른 전문가들은 캐나다와 멕시코, 중국, 그리고 EU 등의 선택지로 먼저 다양한 트럼프가 원하는 조건을 들어주는 약속을 취하는 것과, 미국 내 반대 세력 주장이 관철되도록 지켜보는 방법 그리고 마지막으로 맞대응하지 말고 기다리며 관망하는 방식이 있을 것이라는 대응 전략을 제시했다.⁴²

마지막으로 우리 정부는 중장기 대책으로 무역 다변화와 함께 산업구조 고도화를 추진해야 한다. 이미 우리나라 대미 수출액은 대중 수출을 초과했으며, 부가가치 측면에서 보면 대미 수출 중요성이 더욱 부각된다. 이는 미국의 견조한 소비와 산업정책에 따른 투자확대에 우리 기업들이 기민하게 대응하면서 나타난 결과이다.

다만 미국의 낮은 수입중간재 투입 및 높은 생산비용 구조를 감안하면 대미 수출중대 효과는 점차 약화될 가능성이 높다. 또한 대미 투자가 반도체·배터리 등 첨단분야에 집중되어 있어 이들 첨단분야에 대한 국내투자 둔화, 나아가 인재유출(Brain Drain) 리스크도 우려된다.

통상정책적, 산업구조적 리스크에 대한 근본적인 대응책은 수출 다변화와 더불어 기술혁신을 통해 수출경쟁력을 높여 나가는 것이다.⁴³ 대중국 수출 기반은 기술 중간재 중심에서 소비제품으로 다변화하고 내수시장 진출 확대가 필요한 것으로 판단된다.⁴⁴



주석

1. CNN, "Trump wants to renegotiate his own trade deal with Mexico and Canada," Oct. 14, 2024
2. Reuters, "Trump vows new Canada, Mexico, China tariffs that threaten global trade," Nov. 25, 2024
3. 대외경제정책연구원, "미 행정부 관세정책의 국내법적 근거와 시사점", 2024년 6월 28일.
4. Yahoo Finance, "Donald Trump calls tariff 'the most beautiful word,' threatens up to 2,000% tariff to block Mexican car imports," Nov. 4, 2024
5. 한국무역협회, "중국의 대미국 우회수출 추이 분석: ADB MRIO를 중심으로", 2024년 5월 6일
6. CNN, "What Trump's pledge to redo his own trade agreement with Canada and Mexico could mean," Dec. 15, 2024
7. 신한투자증권, "중국, 멕시코, 캐나다 트럼프 관세 부과 영향", 2024년 12월 6일
8. 헤럴드경제, "'그린란드, 파나마운하, 캐나다도 미국땅?'...트럼프 뭘 노리나", 2024년 12월 25일
9. Brookings, "USMCA Forward 2024: Gearing up for a successful review in 2026", Mar. 6, 2024
10. CNN, "Trump wants to renegotiate his own trade deal with Mexico and Canada," Oct. 14, 2024
11. 한국무역협회, "[통상리포트23호]USMCA 주요내용과 시사점", 2018년 10월 2일
12. Americas Quarterly, "Trump's Tariff Salvo Is Already Defining USMCA 2.0," Dec. 2, 2024
13. Ibid.
14. 동아일보, "트럼프 관세 폭탄에... 캐나다-멕시코 보복관세 검토", 2024년 11월 28일
15. 대한상의, "트럼프 집권 2기 물류공급망 변화와 시사점", 2024년 11월 12일
16. Ibid.
17. 대외경제정책연구원, "2024 미국 대선: 트럼프 통상정책의 경제적 영향 분석", 2024년 10월 31일
18. NewsNation, "Tariffs a 'helpful' negotiating tool for Trump: Grover Norquist," Nov. 10, 2024
19. Brookings, "Assessing Trump's proposed 25% tariff on imports from Mexico and Canada," Dec. 3, 2024
20. 대한상의, op. cit.
21. Elijah Asdourian and David Wessel, "What are tariffs, and why are they rising?" Brookings Commentary, Jul. 1, 2024
22. Ibid.
23. 조선일보, "USMCA 무관세 믿고 멕시코 거점 늘렸는데... 한국 車·가전 직격탄", 2024년 11월 27일
24. 산업연구원, "트럼프 보편관세의 효과 분석: 대미 수출과 부가가치 효과를 중심으로", 2024년 12월 26일
25. Ibid.
26. 대외경제정책연구원, "2024 미국 대선: 트럼프 관세정책의 배경과 영향", 2024년 4월 24일
27. 현대경제연구원, "트럼프노믹스 2.0과 한국 경제", 2024년 11월 7일
28. 한국은행, "대중국 수출, 공급망 연계성 분석과 그 시사점", 2024년 8월 30일
29. 한국경제, "관세 폭탄 현실화뎀..."현대차·기아 영업이익의 20% 감소할 듯", 2024년 11월 7일

30. S&P Global, "Auto Industry Buckles Up For Trump's Proposed Tariffs On Car Imports," Nov. 29, 2024
31. Ibid.
32. 동아일보, "'관세폭탄 현실화면 韓수출 62조 줄듯' 반도체-전기차도 긴장", 2024년 11월 7일
33. Ibid.
34. 연합뉴스, "트럼프 멕시코 25% 관세시 현지 대만 AI 공급망 타격", 2024년 11월 27일
35. 연합뉴스, "산업부, 캐나다 진출기업 간담회...트럼프 2기 통상정책 변화 대비", 2024년 12월 5일
36. 대한상의, op. cit.
37. 대한상의, op. cit.
38. Ibid.
39. Financial Times, "Ontario's ad campaign seeks to counter Trump tariffs threat," Dec. 3, 2024
40. 뉴시스, "산업부, 주한멕시코대사 만나 '미국 관세·USMCA 재검토' 대응 논의", 2024년 12월 11일
41. 한국무역협회, "[기고]미 의회, 트럼프 관세 막을 수 있다(이누 마낙, 미 외교협회 무역정책 담당 연구원)", 2024년 12월 12일
42. 한국무역협회, "[기고]미국의 주요 무역 상대국들, 트럼프 관세위협에 어떻게 대응할 것인가(앨런 비티, FT 논설위원)", 2024년 11월 27일
43. 한국은행, "우리나라의 대미국 수출구조 변화 평가 및 향후 전망", 2024년 4월 18일
44. 한국무역협회, "공급망 분석을 통해 살펴본 한중 무역구조 변화와 시사점", Trade Focus 2024년 24호



딜로이트 산업 전문가

One Trade Advisory(국제통상 통합서비스그룹)

딜로이트의 One Trade Advisory(국제통상 통합서비스그룹)는 트럼프 2기 행정부의 통상 정책 변화와 글로벌 무역환경 변화에 대응해야 하는 국내 기업들에게 자문 서비스를 제공하려는 목적으로 설립되었습니다. One Trade Advisory는 반덤핑, 관세, 이전가격, 국제조세 및 공급망 재편 등 다양한 분야의 전문가로 구성되어 있으며, 전문적 지식과 업무경험을 통해 기업이 국제통상 질서 변화에 대한 최적의 대응방안을 도출할 수 있도록 다각도의 서비스를 제공합니다.



배두용 전문위원
One Trade Advisory 리더

☎ 02 6099 4847
@ doobae@deloitte.com



심종선 파트너
One Trade Advisory

☎ 010 8320 9339
@ jonshim@deloitte.com



유정곤 파트너
관세자문 리더

☎ 02 6676 2561
@ jyou@deloitte.com



이용찬 파트너
이전가격자문 리더

☎ 02 6676 2828
@ yongclee@deloitte.com



Scott Oleson 파트너
국제조세 리더

☎ +82.2.6676.2012
@ scoleson@deloitte.com





앱



카카오톡 채널



'딜로이트 인사이트' 앱과 카카오톡 채널에서
경영·산업 트렌드를 만나보세요!

Download on the
App StoreGET IT ON
Google Play

Deloitte.

Insights

성장전략부문 대표

손재호 Partner
jaehoson@deloitte.com

딜로이트 인사이트 리더

정동섭 Partner
dongjeong@deloitte.com

딜로이트 인사이트 편집장

박경은 Director
kyungepark@deloitte.com

연구원

김사현 Director
sahekim@deloitte.com

디자이너

박근령 Senior Consultant
keunrpark@deloitte.com

Contact us

krinsightsend@deloitte.com

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the “Deloitte organization”). DTTL (also referred to as “Deloitte Global”) and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more.

Deloitte Asia Pacific Limited is a company limited by guarantee and a member firm of DTTL. Members of Deloitte Asia Pacific Limited and their related entities, each of which are separate and independent legal entities, provide services from more than 100 cities across the region, including Auckland, Bangkok, Beijing, Hanoi, Hong Kong, Jakarta, Kuala Lumpur, Manila, Melbourne, Osaka, Seoul, Shanghai, Singapore, Sydney, Taipei and Tokyo.

This communication contains general information only, and none of Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), its global network of member firms or their related entities (collectively, the “Deloitte organization”) is, by means of this communication, rendering professional advice or services. Before making any decision or taking any action that may affect your finances or your business, you should consult a qualified professional adviser.

No representations, warranties or undertakings (express or implied) are given as to the accuracy or completeness of the information in this communication, and none of DTTL, its member firms, related entities, employees or agents shall be liable or responsible for any loss or damage whatsoever arising directly or indirectly in connection with any person relying on this communication. DTTL and each of its member firms, and their related entities, are legally separate and independent entities.

본 보고서는 저작권법에 따라 보호받는 저작물로서 저작권은 딜로이트 안진회계법인(“저작권자”)에 있습니다. 본 보고서의 내용은 비영리 목적으로만 이용이 가능하고, 내용의 전부 또는 일부에 대한 상업적 활용 기타 영리목적 이용시 저작권자의 사전 허락이 필요합니다. 또한 본 보고서의 이용시, 출처를 저작권자로 명시해야 하고 저작권자의 사전 허락없이 그 내용을 변경할 수 없습니다.