

YANOLJA RESEARCH BRIEF

미국 상호관세 정책의 주요국  
여행산업 영향 분석:

숙박·음식 및 항공운송 산업을 중심으로

# 미국 상호관세 정책의 주요국 여행산업 영향 분석: 숙박·음식 및 항공운송 산업을 중심으로

도널드 트럼프 미국 대통령은 2025년 4월 2일 '상호관세(Reciprocal Tariff)' 정책을 공식 발표하며 글로벌 무역 질서에 중대한 변화를 예고하였다. 이 정책은 중국산 수입품에 펜타닐 관련 관세를 포함해 최대 145%의 고율 관세를 즉시 부과하는 한편, 한국을 포함한 약 70개국에는 90일간 10% 관세를 유예한 뒤 적용하고 양자 협상을 추진하는 차등적 접근을 채택했다. 이러한 차별화된 관세 전략은 단기적으로 무역 불확실성을 증대시키며, 유예 기간 이후 협상 결과에 따라 국가별·부문별 관세율이 달라질 가능성을 내포하고 있다.

상호관세 정책의 최종 관세율과 적용 방식에 대한 불확실성 속에서, 글로벌 시장은 기대와 우려가 교차하는 양상을 보이고 있다. 비록 최종 관세 수준은 미확정 상태이나, 이 정책이 시행될 경우 글로벌 무역량 감소로 이어져 물가 상승을 유발할 가능성이 크다. 이는 중장기적으로 가계의 실질 가처분 소득을 축소하고 소비 심리를 위축시켜, 여행·관광과 같은 비무역 기반 서비스 산업에도 심각한 부정적 영향을 미칠 것으로 전망된다. 그러나 이러한 경제적 파급효과의 규모와 방향성은 최종 관세율과 국가별 협상 결과에 따라 크게 좌우되므로, 정밀한 예측과 시나리오별 대응 전략이 절실히 요구된다. 특히, 수출 의존도가 높은 국가들은 상호관세 정책의 잠재적 영향을 면밀히 분석하고, 효과적인 대응 방안을 마련해야 할 시급한 과제를 직면해 있다.

이에 본 브리프는 미국의 상호관세 정책이 글로벌 여행·관광 산업에 미치는 영향을 경제이론에 기반하여 계량적으로 분석하고자 한다. 분석은 현재 시행 중인 관세 정책과 논의 과정에서 제안된 다양한 관세율을 반영한 시나리오를 바탕으로 진행했다. 예를 들어, 캐나다와 멕시코에는 2025년 3월부터 25% 관세가 부과되나, 2020년 발효된 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA)을 준수하는 품목에 한해 한시적 관세 면제가 고려되었다. 즉, 국가별·부문별로 상이한 관세 기준이 적용되고 있으며, 일부 부문에서는 구체적인 기준이 아직 마련되지 않은 상황이다. 이에 본 연구는 분석의 단순화를 위해 각 국가에 부과되는 관세가 모든 산업에 동일하게 적용된다는 가정을 설정하였다. 관세율은 USMCA 파트너(캐나다, 멕시코), 중국, 그 외 국가들로 구분하여 차등 적용하며, 시나리오별 관세율은 [표 1]에 명시하였다. 참고로 모든 본 분석에 제시된 시나리오에서 중국보다 더 높은 관세율을 적용 받는 국가는 없다고 가정하였다.

계량적 분석은 다지역·다부문 글로벌 거시경제 분석 도구인 Global Trade Analysis Project(GTAP)를 활용하여 수행되었다. GTAP은 글로벌 정책 이슈들을 계량적 분석을 용이하게 하는 연구자들과 정책입안자들의 글로벌 네트워크 분석 프레임워크이다. 본 연구에서는 이러한 GTAP 모형을 이용하여 관세율 변화에 따른 부문별 총생산량 변화를 추정하며, 특히 숙박·음식점업과 항공운송업을 중심으로 여행 산업의 영향을 분석하였다. GTAP 데이터는 141개국과 65개 부문을 포괄하지만, 본 보고서는 한국과 주요 교역국(미국, 중국, 일본, EU)을 중심으로 여행·관광 산업의 변화를 심층적으로 살펴보고, 이를 통해 정책적 시사점을 도출하고자 한다.

[표1] 상호 관세 현재 적용안 (2025년 4월 기준) 및 잠재 상호 관세율 시나리오

시나리오	USMCA (캐나다, 멕시코)	중국	그 외 국가들 (한국, 일본, EU 등)
현재 적용안	0%	145% (미국 125%)	10%
시나리오 1 (S1)	0%	0%	0%
시나리오 2 (S2)	0%	10%	10%
시나리오 3 (S3)	10%	10%	10%
시나리오 4 (S4)	10%	20%	10%
시나리오 5 (S5)	10%	40%	10%
시나리오 6 (S6)	10%	40%	20%
시나리오 7 (S7)	15%	40%	20%
시나리오 8 (S8)	20%	50%	20%
시나리오 9 (S9)	25%	60%	25%
시나리오 10 (S10)	25%	100%	25%

주) 본 분석에서는 미국에도 동일한 관세율이 적용된다고 가정함. 단, "현재 적용안"은 미국이 중국에 145%, 중국이 미국에 125%를 부과하고 있어 양국 간 관세율을 상이하게 적용함.

### 참고 – GTAP (Global Trade Analysis Project) 모형

연산가능 일반균형(Computable General Equilibrium, CGE) 모형은 경제 주체들의 생산, 소비, 투자, 수출입 등 상호 의존적인 경제 활동을 통합적으로 분석하여 무역 환경 변화의 영향을 평가하는 데 널리 사용되는 도구이다. 이 모형은 경제 주체의 행동을 정의하는 수학적 방정식, 관련 변수의 초기값, 그리고 변수 변화에 따른 결과를 추정하는 파라미터로 구성된다. 경제 주체들의 행동은 상호 연결된 다수의 방정식 체계로 표현되며, 초기 균형 상태에서 외부 충격(예: 정책 변화, 시장 변동 등)이 가해질 경우, 모든 요소가 상호작용하여 새로운 균형 상태에 도달한다. 이를 통해 생산량, 부가가치, 고용 등의 수치 변화를 정량적으로 분석하여 경제적 파급효과를 도출할 수 있다.

GTAP(Global Trade Analysis Project)은 다지역·다부문(multiregional and multisectoral) CGE 모형을 기반으로 한 글로벌 경제 분석 프레임워크이다. GTAP은 국가별 산업 부문의 투입산출표(Input-Output Table), 국가 간 무역 흐름, 정부 및 가계의 소비 지출, 투자, 노동, 자본, 토지, 에너지 등 생산 요소의 사용량, 그리고 관세 및 비관세 장벽을 포함한 보호무역 정책 데이터를 체계적으로 통합한다. 이를 통해 글로벌 경제의 복잡한 상호작용을 분석할 수 있다.

본 브리프는 GTAP 데이터베이스 최신판(Version 11, 2023년 4월 발간)을 활용하였다. 이 데이터는 2017년을 기준연도로 하여 141개 국가와 65개 산업 부문을 포괄하며, 최신 경제 지표와의 시차에도 불구하고 거시경제 환경 변화 분석에 여전히 유용하게 사용된다. 그 이유는 다음과 같다:

- 1) GTAP의 주요 목적은 특정 정책 시행 후 절대적인 생산량이나 GDP를 예측하는 것이 아니라, 다양한 정책 시나리오 간 상대적 영향(relativistic impact)을 비교·평가하는 데 초점을 둔다. 이는 정책의 효과를 직관적으로 이해하는 데 유용하다.
- 2) GTAP은 오랜 기간 축적된 데이터에 기반하여 생산, 소비, 교역 간 안정적인 균형 관계를 구축하였으며, 이를 통해 외부 충격이 경제 전반에 미치는 영향을 정밀하고 정량적으로 분석할 수 있다.

이러한 특성 덕분에 GTAP은 글로벌 무역 정책, 경제 충격, 환경 변화 등의 영향을 분석하는 데 효과적인 도구로 활용되고 있다.

## 상호관세 영향의 국가별 분석 결과

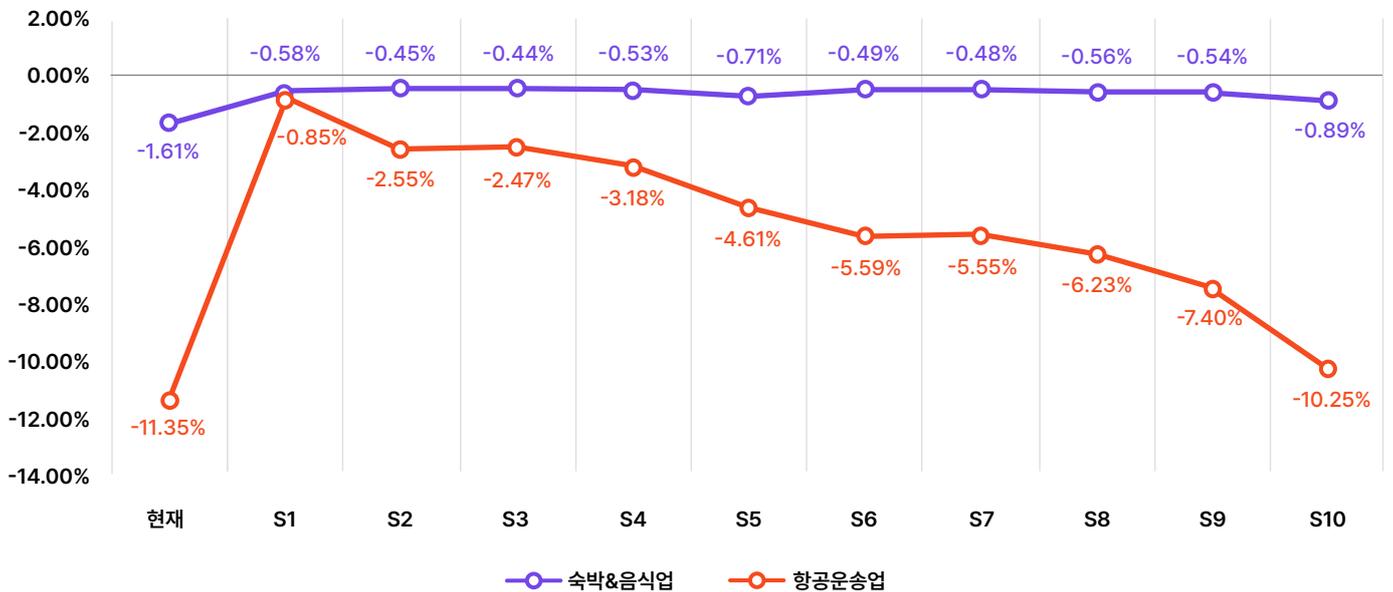
### 미국

미국의 숙박·음식점업은 모든 시나리오에서 생산 감소가 발생했으며, 감소폭은 -0.58%에서 -1.61% 범위로 나타났다. 특히 현재 적용 중인 대중국 145% 고율 관세가 포함된 시나리오에서 -1.61%로 가장 큰 감소폭을 기록했다. 이는 중국과의 무역 갈등이 극대화되면서, 관광·서비스 부문에도 심각한 수요 위축과 비용 상승이 동시에 발생했음을 반영한다. 또한 관세로 인한 소비자 실질 구매력 하락과 그에 따른 외식 및 관광소비 위축이 중첩된 결과로 해석된다.

항공운송업은 숙박·음식점업보다 훨씬 더 민감하게 반응했다. 무관세 시나리오(-1.27%)에서도 소폭 감소가 있었으며, 관세가 강화될수록 감소폭은 빠르게 확대되어, 현행 정책 시나리오에서는 -11.35%로 가장 큰 하락폭을 기록했다. 이는 항공운송업이 국제 여행 및 물류에 대한 수요 변화에 매우 직접적으로 노출되어 있으며, 고관세가 화물 수송 축소와 해외여행 감소로 직결되었음을 의미한다. 또한, 내수 대체 효과도 항공운송에는 거의 작동하지 않음을 보여준다. 이러한 결과는 미국의 내수 규모가 크고, 내국인 항공 수요도 높은 편임에도 불구하고, 관세 정책으로 인한 구조적 비효율(사중손실, deadweight loss)이 여행산업 전반에 심각한 타격을 주고 있음을 보여준다. 내수 대체 효과로 인한 보완이 산업 손실을 상쇄하지 못하고 있으며, 오히려 비효율적 자원 재배분과 수요 위축이 복합적으로 작용하고 있다는 해석이 가능하다.

종합하면, 미국은 분석된 모든 관세 시나리오에서 숙박·음식점업과 항공운송업 모두 생산량이 감소하는 경향을 보여, 상호관세 정책의 충격을 가장 크게 받는 국가로 나타났다. 이는 보호무역을 통해 자국 산업을 보호하고자 한 정책 의도와는 달리, 오히려 자국 서비스 산업에 구조적 손실이 발생하고 있음을 보여주는 결과이다.

[그림 1] 시나리오 별 숙박·음식점업 및 항공운송업 생산량 변화율(%) - 미국



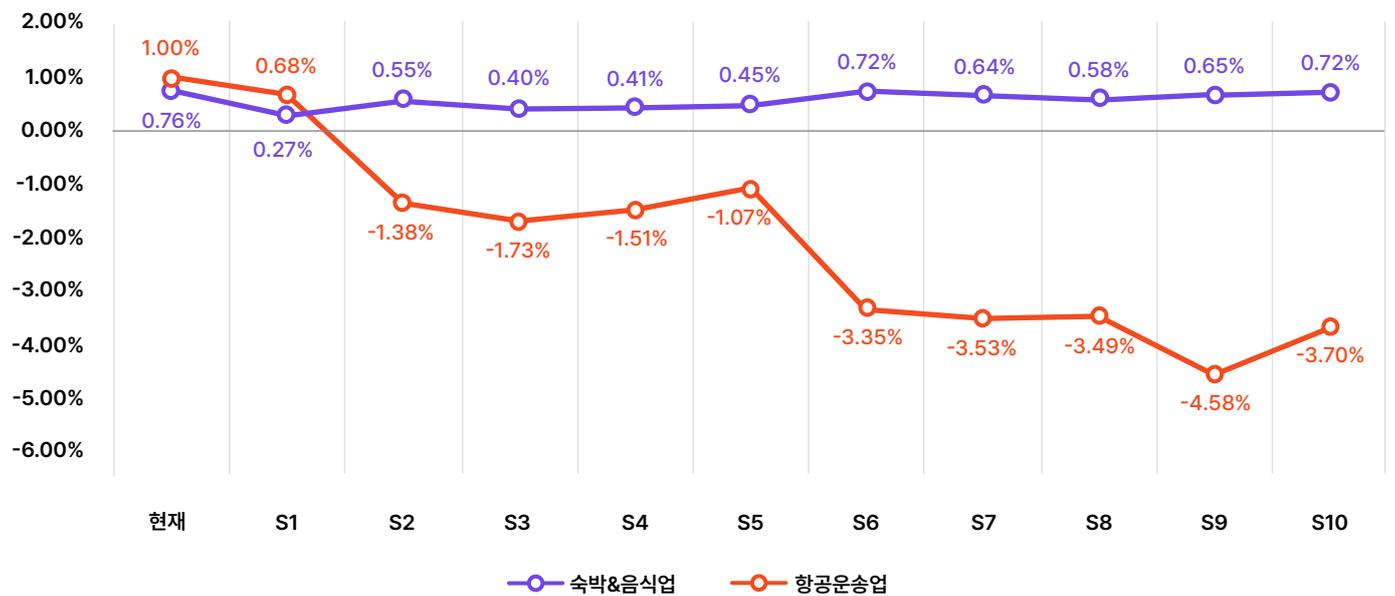
## 한국

한국은 미국의 상호관세 정책 시나리오 하에서 숙박·음식점업은 일관된 성장세, 항공운송업은 시나리오별로 극명한 온도차를 보이며 '내수 유입형 산업'과 '대외 의존 산업' 간 명확한 구조적 차이가 드러났다.

한국의 숙박·음식점업 생산은 모든 시나리오에서 증가했으며, 특히 미국의 대중 고관세가 강화되는 시나리오일수록 증가율이 점진적으로 상승하는 특징을 보였다. 생산 증가율은 0.27%에서 0.76%까지 확대되며, 이는 해외여행 수요가 관세로 인해 억제되면서 내수 관광 수요로의 전환이 지속적으로 강화되었음을 의미한다. COVID-19 팬데믹 시기에도 유사한 양상이 관찰된 바 있으며, 글로벌 무역긴장 심화가 내수 관광 활성화와 숙박산업의 실질 수요 증가로 이어질 수 있다는 점을 재확인시켜주는 결과이다.

반면 항공운송업은 전혀 다른 패턴을 보였다. 무관세 시나리오(+0.68%)와 현재 정책 시나리오(+1.00%)에서는 증가세를 보였으나, 세계적으로 고관세가 확대되는 시나리오에서는 -1.07%에서 -4.58%까지 생산량이 급감하는 양상이 나타났다. 이는 관세 상승이 해외 관광 수요를 억제하여 인바운드 수요를 감소시키고, 내수 대체 효과도 항공수단보다는 도로 및 철도 중심의 국내 이동 수단에 한정되기 때문에 항공 수요에 대한 보완 효과가 거의 없기 때문으로 보인다. 특히, 시나리오별로 미국 외의 국가(예: 캐나다, 멕시코, 기타 국가)에 고율 관세가 추가될수록 감소폭이 심화되었으며, 이는 해외국가들의 경기 위축이 한국 항공운송업에 간접적으로 큰 영향을 미치고 있음을 시사한다. 특히 한국에 관세율을 20% 이상으로 부과하는 시나리오 6 이후의 경우 숙박·음식점업 생산은 다른 시나리오들에 비해 크게 증가한 반면, 항공운송업은 생산이 크게 감소하는 패턴을 보였다.

[그림 2] 시나리오 별 숙박·음식점업 및 항공운송업 생산액 변화율(%) - 한국



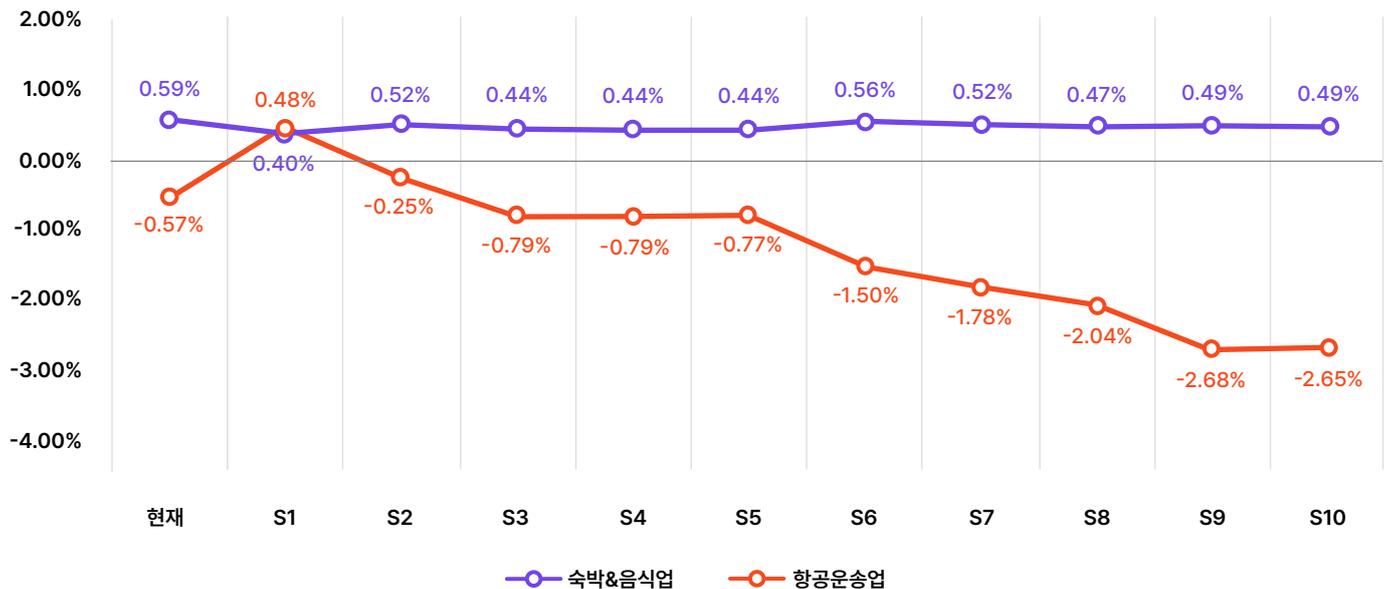
## 일본

일본은 시나리오별 관세 수준에 따라 숙박·음식점업과 항공운송업 간 생산량 변화 양상이 뚜렷하게 엇갈리는 국가였다. 엔화 약세라는 외생적 요인이 인바운드 관광 수요를 방어하면서 일부 부문은 회복력을 보였지만, 항공운송업은 대외 의존도가 높아 고관세 시나리오에서 큰 타격을 입는 모습이 두드러졌다.

모든 관세 시나리오에서 일본의 숙박·음식점업 생산량은 일관된 증가세를 기록했다. 증가폭은 +0.40%에서 +0.59% 사이로 비교적 완만했으며, 특히 현재 정책 시나리오에서 가장 높은 상승률(+0.59%)을 보였다. 이러한 결과는 고관세로 인한 해외여행 억제 → 내수 소비 증가라는 구조와 함께, 엔저 기조가 외국인의 일본 방문을 유인한 결과로 해석된다. 인바운드 관광 유지와 내수 전환 효과가 동시에 작동한 것이다. 다만 상승폭이 크지 않았던 이유는, 일본 내수 관광시장 규모가 한국에 비해 상대적으로 정체되어 있고, 인프라 포화 상태에 가까운 점도 작용했을 가능성이 있다.

항공운송업은 무관세 시나리오를 제외한 모든 시나리오에서 생산량이 감소하였다. 특히 관세 수준이 높아질수록 감소폭도 확대되어, 최대 -2.65%까지 하락한 것으로 나타났다. 이는 일본의 항공운송업이 상대적으로 아웃바운드 여행 의존도가 높고, 글로벌 무역 흐름에도 연동된 산업 구조를 지닌 데 기인한다. 특히 고관세 정책은 국제 물류 수요 감소와 여행 기피 심리 확대를 유발하며, 항공 수요에 직접적인 충격을 준다. 한편, 일본은 인바운드 수요가 엔저로 인해 일정 수준 유지되었기 때문에 미국이나 한국에 비해서는 항공운송업의 충격이 다소 완화된 수준으로 나타난 것도 특징이다.

[그림 3] 시나리오 별 숙박·음식점업 및 항공운송업 생산량 변화율(%) - 일본



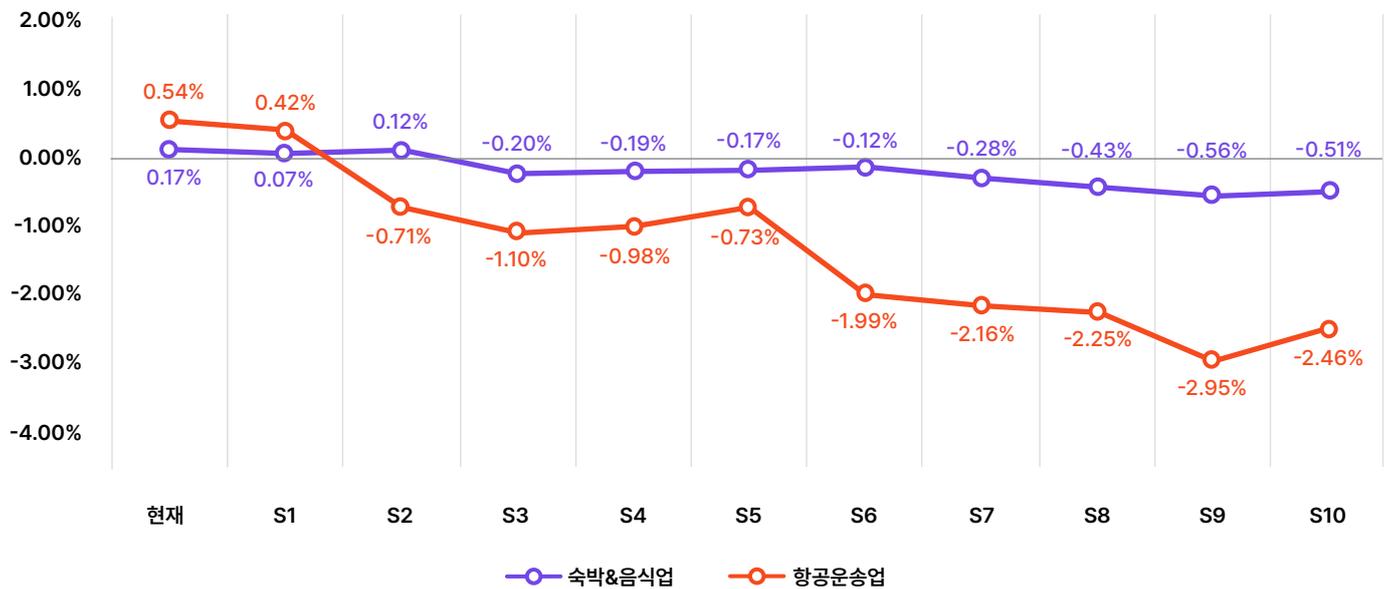
## 유럽연합(EU)

유럽연합(EU)은 세계에서 관광 의존도가 높은 지역 중 하나로, 미국의 상호관세 정책이 적용될 경우 숙박·음식점업과 항공운송업 모두에 부정적인 파급효과가 지속적이고 누적적으로 작용하는 모습이 관찰되었다. 특히, 미국-중국 간 무역 갈등이 심화되고, 여기에 EU 자체에 대한 고관세까지 추가되면 감소 폭이 급격히 확대되는 것으로 나타났다.

EU의 숙박·음식점업은 시나리오 1(무관세)과 시나리오 2(10% 관세)까지는 소폭의 생산 증가를 기록했지만, 시나리오 3(모든 국가에 관세 부과)부터는 감소세로 전환되었다. 감소폭은 시나리오 3에서 -0.20%, 시나리오 10에서는 -0.51%로 점진적으로 확대되었다. 이는 미국발 무역장벽이 글로벌 소비 여력 위축을 초래하면서, EU 역내를 방문하는 관광객 수요가 정체 또는 감소한 결과이다. 특히, 시나리오 7부터 EU에 직접적인 관세가 부과되기 시작하면서 생산 감소폭이 확대된 점은, 미국과의 무역마찰이 직접적인 인바운드 수요 약화로 이어질 수 있음을 시사한다.

EU의 항공운송업은 시나리오 2부터 생산량이 감소하기 시작했으며, 이후 관세 수준이 높아질수록 감소폭이 지속 확대되었다. 시나리오 9에서는 -2.95%로 가장 큰 하락폭을 기록했다. 이 수치는 EU 전체 항공운송 산업의 규모와 역내·역외 노선 밀도를 고려할 때 매우 의미 있는 구조적 충격으로 해석된다. 이러한 변화는 EU 항공산업의 주요 노선 중 하나인 미국-유럽 간 대서양 횡단 수요가 관세로 인해 위축되었고, 중국-미국 등 외부 대형 시장과의 교역 둔화가 물류 수송 축소로 이어졌기 때문이다. 또한, 세계적으로 가처분 소득 감소 및 해외여행 지출 억제가 발생하면서, EU를 찾는 인바운드 수요와 EU 시민의 아웃바운드 수요가 동시에 감소한 영향도 포함된다.

[그림 4] 시나리오 별 숙박·음식점업 및 항공운송업 생산량 변화율(%) - EU



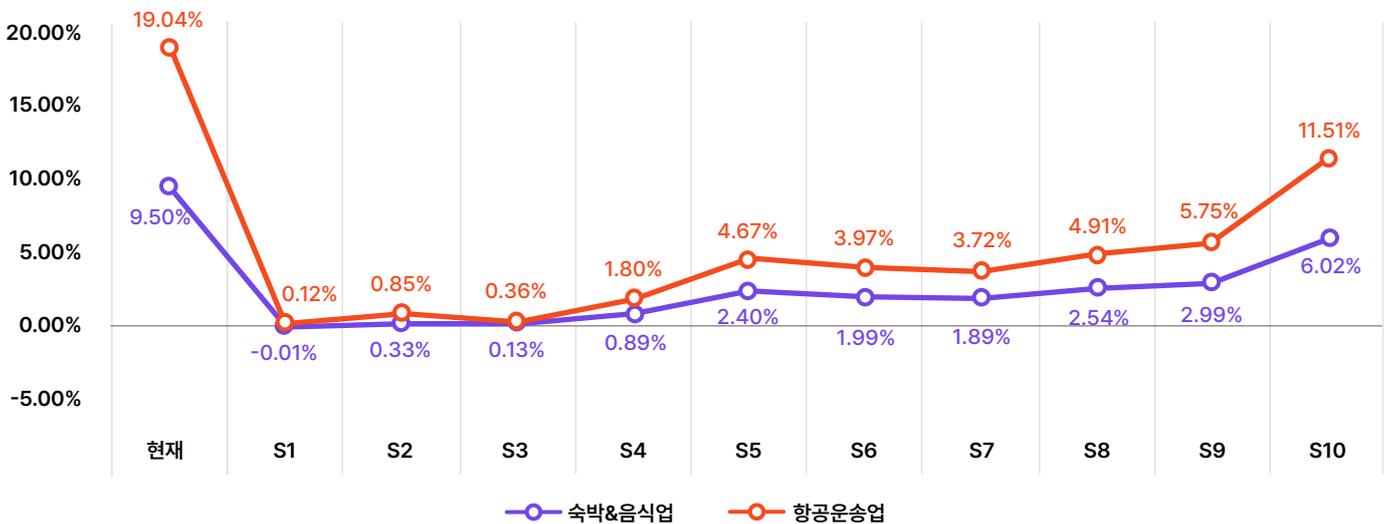
## 중국

중국은 분석된 시나리오 가운데 가장 특이한 생산량 변화 패턴을 보인 국가였다. 대부분의 국가에서는 관세 인상에 따라 숙박·음식점업과 항공운송업 생산량이 감소하는 경향을 보인 반면, 중국은 미국과 중국이 서로에 대해 각각 145%, 125%의 고율 관세를 부과한 현재의 고관세 시나리오에서 두 산업 모두 생산량이 가장 높았다. 반대로, 무관세 시나리오에서는 숙박·음식점업이 -0.11%, 항공운송업이 -0.21%로 소폭 감소하는 등 두 산업 모두 부진한 모습을 나타냈다. 이처럼 무관세 대비 고관세 상황에서 오히려 생산량이 증가하는 역전 현상은 분석 대상 국가 중 중국에서만 관찰된 매우 독특한 양상이다.

이러한 결과는 중국의 무역 및 산업 정책 구조에 기인하는 것으로 해석된다. 중국 정부는 고관세로 인해 수출이 위축될 경우, 내수 중심 성장 전략을 강화하며 숙박·음식점업과 항공운송업을 포함한 관광 관련 산업에 대해 보조금 지급, 소비쿠폰 배포, 지방 공항 및 교통 인프라 확충, 세제 감면 등의 정책을 적극적으로 시행해왔다. 이는 고관세로 인해 대외 수요가 감소하더라도 국내 수요를 유도해 단기적인 산업 생산 증가로 연결시키는 효과를 낳았다. 반면, 무관세 시나리오에서는 이러한 정책적 개입이 줄어들고 시장 메커니즘에 따라 수요가 조정되면서 생산량 변화율이 -0.01%로 적은 규모이지만 생산량이 오히려 감소하는 결과를 초래했다. 결국 중국의 생산 증가세는 해당 산업의 본질적 경쟁력 향상보다는 정부의 재정 지출을 통한 인위적 수요 창출과 산업 보호 효과에 가까운 것으로 볼 수 있다.

그러나 이러한 성장의 지속 가능성에 대해서는 신중한 해석이 필요하다. 최근 중국의 내수 경기 둔화와 지방정부의 재정 여력 약화, 청년 실업을 증가 등 구조적 제약 요인이 심화되는 상황에서 과거와 같은 강력한 정책 개입이 앞으로도 유지될 수 있을지는 불확실하다. 따라서 본 브리프에서 제시된 중국의 생산량 증가는 단기적인 정책 효과를 반영한 결과로 이해해야 하며, 그 지속 가능성과 구조적 건전성에 대해서는 면밀한 재검토가 필요하다.

[그림 5] 시나리오 별 숙박·음식점업 및 항공운송업 생산량 변화율(%) - 중국



## 결론과 시사점

미국의 상호관세 정책은 글로벌 여행·관광 산업에 중대한 영향을 미치며, 국가별·산업별로 상이한 충격을 야기한다. 본 보고서는 GTAP 모형을 활용하여 다양한 관세 시나리오 하에서 숙박·음식점업과 항공운송업의 생산량 변화를 분석하였으며, 미국, 한국, 일본, EU, 중국 등 주요 국가 간의 뚜렷한 영향력 차이를 도출하였다. 특히, 보호무역주의가 오히려 자국 산업에 부정적인 영향을 미칠 수 있음을 미국 사례를 통해 확인하였고, 관세 충격의 방향성과 크기는 각국의 경제 구조와 정책 대응에 따라 달라진다는 점을 보여주었다. 이 분석을 토대로, 본 보고서는 상호관세 정책의 장단기적 영향을 평가하고, 국가별 대응 전략 및 글로벌 관광산업의 지속 가능성을 위한 정책적 시사점을 제시하고자 한다.

## 상호관세 정책의 글로벌 충격과 국가별 차별성

관세 인상은 글로벌 무역 감소, 물가 상승, 실질 가처분 소득 축소를 통해 소비를 위축시키며, 이는 여행·관광과 같은 비무역 서비스 산업에 간접적으로 타격을 준다. 미국은 현행 관세 정책 하에서 항공운송업이 -11.35%로 가장 큰 하락을 보였고, 이는 대중국 노선 축소 및 글로벌 공급망 재편에 기인한다. 한국은 내수 관광 덕분에 숙박·음식점업이 0.76% 증가했지만, 항공운송업은 -4.58%로 감소하며 인바운드 의존의 취약성이 드러났다. 일본은 엔저 효과로 숙박업이 비교적 견조한 증가(0.59%)를 보였으나, 항공운송업은 -2.65% 감소했다. EU는 대서양 노선 의존도 탓에 항공운송업이 -2.95% 감소하였고, 중국은 정책 개입을 통해 두 산업 모두 성장했지만 그 지속 가능성에는 의문이 따른다.

국가별 차이는 경제 구조, 정책 대응, 산업 경쟁력에 따라 달라진다. 한국과 일본은 COVID-19 기간 동안의 내수 관광 경험이 완충 작용을 했고, 미국과 EU는 인바운드 중심 구조로 직접적 수요 타격을 입었다. 중국은 단기적으로는 정부의 강력한 개입으로 산업을 방어했지만, 내수 경기 둔화와 재정 제약으로 장기적 지속 가능성은 낮다. 이러한 차이는 상호관세가 단순한 교역상품들간의 무역 장벽이 아니라 비무역 서비스 산업을 포함한 글로벌 경제 질서 전반을 재편하는 변수가 되었음을 보여준다.

## 전략적 대응 방안: 국가별 맞춤형 접근

각국은 산업 구조와 정책 여건에 맞는 전략을 구축해야 한다. 다음은 저자들이 분석 결과를 바탕으로 국가별로 제시하고자 하는 구체적 대응 방안이다.

### 1. 미국: 내수 활성화와 글로벌 협력 병행

미국은 자국 중심의 보호무역주의가 오히려 국내 산업에 큰 타격을 입힌다는 점을 인식하고, 관세율 조정과 내수 활성화 전략을 병행해야 한다. 예를 들어, 국내 관광 캠페인(예: "See America First"와 같은 역사적 사례)을 통해 내수 여행 수요를 자극하고, 항공운송업의 경우 저비용 항공사(LCC)와의 협력을 통해 국내 노선 경쟁력을 강화할 수 있다. 동시에, USMCA 파트너(캐나다, 멕시코)와의 협상을 통해 관세 면제 품목을 확대하고, 중국과의 무역 갈등 완화를 위한 외교적 노력을 병행해야 한다. 이는 항공운송업의 급격한 생산 감소를 완화하고, 장기적으로 글로벌 공급망 안정성을 회복하는 데 기여할 것이다.

### 2. 한국: 인바운드 관광 경쟁력 강화

한국은 숙박·음식점업의 내수 대체 효과를 활용하되, 항공운송업의 인바운드 수요 감소에 대비한 전략이 필요하다. 예를 들어, 인천국제공항의 지역 내 경쟁력 강화를 위해 동북아 허브 공항으로서의 위상을 더욱 강화해야 한다. 이는 일본(나리타)과 중국(상하이 푸둥) 공항과의 차별화된 서비스(예: 환승객 전용 관광 프로그램)와 항공운임 경쟁력 확보를 통해 가능하다. 또한, K컬처를 활용한 글로벌 마케팅 캠페인(예: BTS 등 K-POP 콘서트 연계 관광 패키지)을 통해 인바운드 관광객을 유치하고, 고관세 시나리오에 대비한 항공 노선 다변화(예: 동남아 및 유럽 노선 확대)를 추진해야 한다. 특히 동북아 권역 내에 있는 관광 경쟁국들인 중국, 일본, 대만 관광객 유치에 힘을 써야 한다. 인바운드 관광 활성화를 위한 획기적인 지원정책이 필요하다는 것이다. 구체적으로 말하면 일본의 많은 지자체에서 성공적인 선례를 보였듯이 우리나라도 중앙정부나 지자체 차원에서 인바운드 항공료 보조금을 지급하거나 주요 허브 도시에 방문하는 외국인 관광객을 위한 쿠폰 제공 활성화도 적극적으로 추진할 필요가 있다.

### 3. 일본: 엔저 활용과 항공 노선 최적화

일본은 엔저 기조를 활용하여 인바운드 관광객 유지를 지속해야 한다. 예를 들어, 외국인 관광객을 위한 면세 쇼핑과 지역 관광지(예: 홋카이도, 오키나와) 프로모션을 강화하여 숙박·음식점업의 안정성을 유지할 수 있다. 항공운송업의 경우, 고관세로 인한 아웃바운드 수요 감소를 상쇄하기 위해 단거리 아시아 노선(예: 한국, 대만)을 확대하고, 저비용 항공사의 국내 노선 경쟁력을 강화해야 한다. 이는 일본의 항공운송업이 상대적으로 완화된 충격을 유지하는 데 기여할 것이다.

### 4. EU: 역내 관광 활성화와 대체 시장 개척

EU는 대서양 노선 의존도를 줄이고 역내 관광 활성화를 통해 관세 충격을 완화해야 한다. 예를 들어, EU 역내 단거리 항공 노선(예: 라이언에어, 이지젯)을 활용한 저비용 여행 패키지를 개발하고, 역내 문화유산(예: 이탈리아의 로마, 프랑스의 파리)을 중심으로 한 관광 캠페인을 통해 내수 및 역내 수요를 자극할 수 있다. 또한, 아시아와 중동 시장으로의 항공 노선 다변화를 통해 미국발 수요 감소를 보완하고, 관세 협상에서 EU 역내 관광 산업의 보호를 우선순위로 설정해야 한다.

### 5. 중국: 내수 시장 안정화와 경쟁력 강화

중국은 단기적으로 내수 중심 정책을 유지하되, 장기적 산업 경쟁력 강화를 목표로 해야 한다. 예를 들어, 내수 관광 활성화를 위해 국내 주요 관광지(예: 장가계, 구이린)에 대한 정부 지원을 확대하고, 국내 항공 노선(예: 베이징-상하이 고속철과 항공 노선 병행)을 최적화할 수 있다. 그러나 정부의 과도한 보조금은 시장 왜곡을 초래하므로, 민간 항공사와 호텔 체인의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 구조 개혁이 병행되어야 한다. 또한, 미·중 무역 갈등 완화를 위한 외교적 노력을 통해 고관세 충격을 완화해야 한다.

## 글을 마치며...

본 연구 결과를 통해 알 수 있듯, 관세 정책의 불확실성은 여행·관광 산업의 지속 가능성에 구조적인 위협이 된다. 단기적으로는 내수 확대와 관광 수요 유치를 통해 대응할 수 있지만, 장기적으로는 다자간 협력과 무역 질서의 안정화가 필수적이다. WTO 및 지역 협정을 통해 관세 협상의 틀을 마련하고, 여행 수요와 글로벌 공급망의 안정을 확보해야 한다.

더불어, 여행·관광 산업은 경제적 가치뿐만 아니라 문화·사회적 연계와 환경 지속성을 아우르는 핵심 산업이다. 상호관세 정책의 충격은 해당 교역상품의 단기적인 생산량 변화에 그치지 않고, 비무역 서비스인 관광산업에서의 글로벌 생태계를 근본적으로 변화시킬 수 있다. 각국은 이를 위기가 아닌 기회로 인식하고, 구조 개혁, 산업 혁신, 국제 협력을 통해 지속 가능한 관광 생태계를 조성해 나가야 할 것이다.



Disclaimer : 본 보고서는 개별 사안에 대한 조연을 제공하거나, 아놀자의 입장이나 사업전략을 반영하지 않으며, 일반적인 정보를 제공할 목적으로 작성되었습니다. 아놀자리서치의 사전 동의 없이 본 보고서의 전체 또는 일부를 무단 배포, 인용, 발간, 복제하는 것은 금지되며, 동의 없이 본 보고서를 활용하는 과정에서 발생한 손해에 대해서 아놀자리서치는 어떠한 법적 책임도 지지 않습니다.