

조선/기계

May 28, 2025

한화필리조선소 투어 후기: 가보지 않은 길, 그 길을 걷는 한화

Overweight

유지

미국 조선 사업 확대 기대(미국 의회예산처(CBO) 보고서 참조)

미국 조선업은 2000년대 이후 급격히 쇠퇴하여, 한때 414개 조선소가 운영되었으나 현재는 일반 상선 분야에서 존재감을 상실. 미국 조선업 쇠퇴는 해상 전력 유지에 큰 악영향을 미침. 반면 중국은 2000년대 초반부터 해양산업을 국가 전략으로 지정하고 다양한 육성 정책 추진. 24년 기준 중국의 보유 함정은 234척으로 미국 219척을 초과. 30년 기준 최대 200척(중국 460척, 미국 260척) 격차가 예상됨

트럼프 행정부는 미국 조선업 부흥을 위한 다양한 정책 추진을 예고한 상황. 미국 정부의 조선산업 육성 전략은 크게 3가지. 1)해군력 강화를 위한 조선업 활성화(미국 해군 함정을 2054년까지 296척에서 381척으로 확대), 2)에너지 수출과 연계한 선박 수요 증대(LNG 및 원유 수출 적극 추진 및 에너지 수송 및 시추 목적 선박의 수요 증가 예상), 3)보호무역주의와 동맹국 활용(수입 규제 및 관세 등 보호무역 조치 활용 및 동맹국 협력을 통한 기술력과 생산 역량 보완 추진)임

미국은 군함 및 지원함 그리고 상선까지 대규모 선대 확충이 필요한 상황

한화, 한화필리조선소로 교두보 마련

한화그룹(한화시스템, 한화오션)은 지난 해 미국 필라델피아에 위치한 필리조선소(Philly Shipyard)를 인수. 한화필리조선소는 1801년부터 1995년까지 필라델피아에 존재했던 '필라델피아 해군 조선소'가 냉전의 종식 등으로 폐쇄된 이후 조선소 일부 부지에 1997년 미국 연방 정부, 필라델피아 주정부, 필라델피아 시 및 노르웨이 조선, 건설 엔지니어링 회사인 Kvaerner Shipbuilding이 협력해 세운 조선소가 시초. 2003년 컨네이너선을 인도한 이후 여러 선박들을 수주해 건조해오다가 모기업 Kvaerner Shipbuilding이 2005년 노르웨이의 석유, 가스, 재생에너지 전문 Aker(아커) 그룹에 넘어가면서 Aker American Shipyard로 사명이 변경기도 했음. 2015년 필리조선소라는 이름으로 사명을 변경, 이 후 2024년 한화오션과 한화시스템이 인수하며 지금의 한화필리조선소가 되었음.

현재 한화필리조선소의 연간 건조능력은 1~1.5척 수준에 불과한 상황이나 장기적으로는 연간 10척 이상으로 확대하기 위한 계획을 갖고 있음. 향후 상선뿐 아니라 해군함정의 블록/모듈 공급으로 군수지원함이나 유류보급선 등 해군 건조 시장 진입이 가능할 것으로 기대한다.

한화필리조선소의 상선 건조능력 확대, 선종 다변화(LNG선 등), 군함 및 MRO 시장 진출 의지는 현재 미국 조선(상선+함정) 사업 확대 기조에서 한화그룹의 큰 기회로 작용할 수 있을 것으로 판단됨

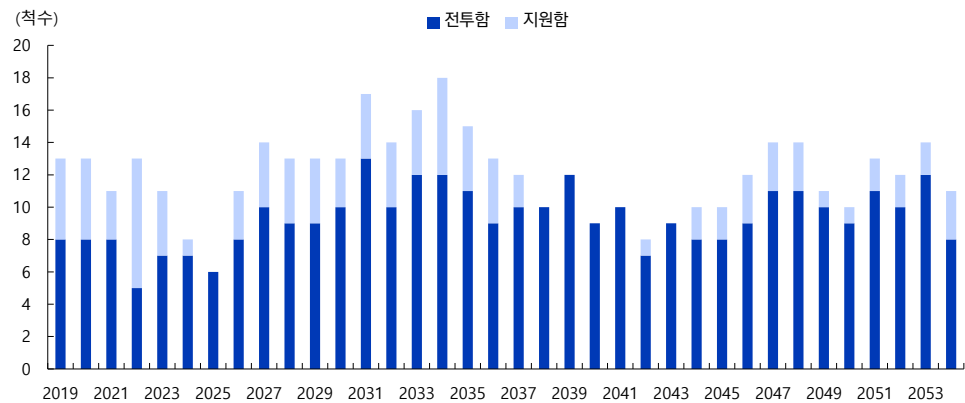
1. 미국 조선 사업 확대 기대

미 함정 구매계획 25~34년 연평균 13.5척, 35~44년 10.8척, 45~54년 12.1척

미 해군, 향후 30년간
364척 함정 구매 계획
(전투함 293척+지원함
71척)

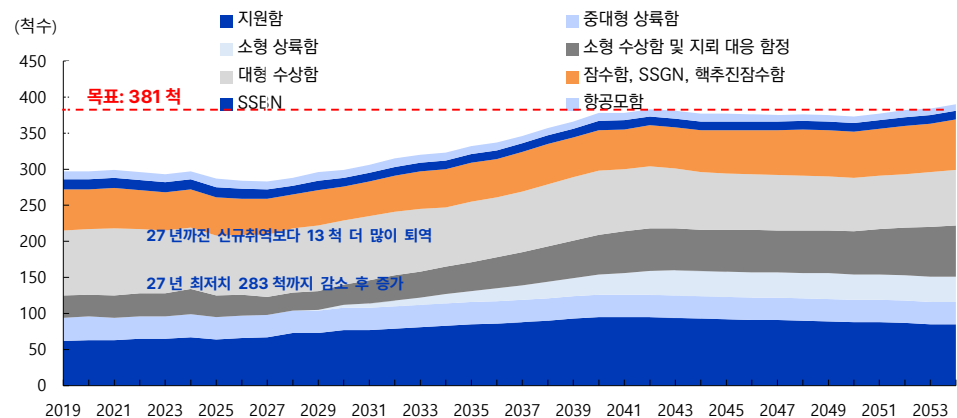
24년 기준 미 해군은 항공모함, 잠수함, 수상 전투함, 상륙함, 전투 보급함 및 일부 지원함을 포함해 총 296척의 전투함을 보유 중이다. 미 해군은 54년까지 유인 전투함 381척, 134척의 무인 수상함 및 잠수함을 확보하기 위해 향후 30년간 364척(전투함 293척 + 보급, 지원함 71척)을 구매할 예정 (퇴역 감안한 수치. 미 해군 함정 중 50%는 1980~1990년대 사이에 취역한 것으로, 함정의 평균 수명이 30~50년인 점을 감안)이다. 예정대로 진행 시 30년대 초반까지 300척을 초과하는 함대를 갖게 되고 54년에는 390척까지 도달할 것으로 보인다. 기간별 구매량은 25년 6척, 26~29년 51척, 30~54년 307척 수준이고 이는 연평균 약 12척 수준에 달한다.

[도표 1] 미 해군 전투함, 지원함 구매 계획



자료: Congressional Budget Office, using data from the Department of the Navy. 교보증권 리서치센터

[도표 2] 미 해군 전투함, 지원함 구매 계획



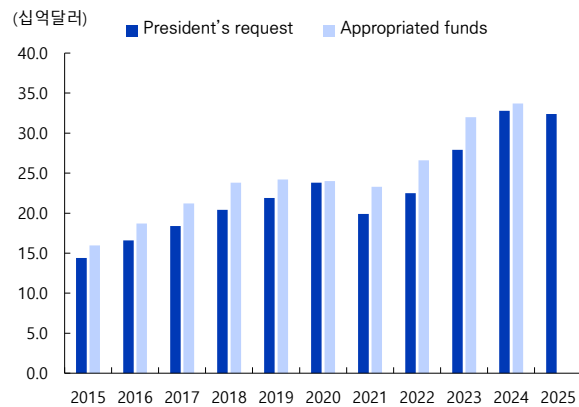
자료: Congressional Budget Office, using data from the Department of the Navy. 교보증권 리서치센터

향후 30년간 총 선박 건조 비용은 최근 5년 평균보다 46% 증가

향 후 30년간 승인금액
지난 5년간의 연평균 승
인 금액인 275억 달러보
다 46% 높은 수준

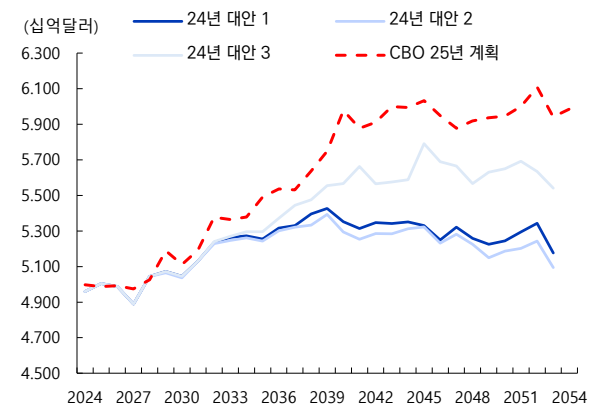
25년 계획에 명시된 함정을 구매할 경우 총 비용은 1조 750억달러(2024년 달러 기준), 연평균 358억달러에 이를 것으로 추정된다. 여기에 핵추진 항공모함의 연료 재장착 비용, 전투함에 포함되지 않는 선박 구매 비용(해양조사선, 수송선 등), 대형 무인 수상함의 건조 비용, 신형 군함 장비 탑재 및 인도 후 활동 비용, 기타 소규모 항목 등의 추가 비용을 감안할 경우 25년 계획의 연평균 건조 비용은 약 401억달러 증가하여 연평균 401억달러에 이를 것으로 추정된다. 이는 최근 5년간 연평균 승인 예산 275억달러 대비 46% 높은 수치이다.

[도표 3] 연도별 미국 선박 건조 요구, 승인 예산



자료: CBO

[도표 4] CBO의 미 해군 예산안 추정



자료: CBO

[도표 5] 연평균 함정 건조 비용

(단위: 십억달러)

항목	단기 2025 to 2034	중기 2035 to 2044	장기 2045 to 2054	30년 평균
해군 추정치				
신규 선박 건조	31.6	29.1	29.7	30.1
신규 선박 건조+기타 모든 항목	36.3	32.2	33.9	34.1
CBO 추정치				
신규 선박 건조	36.6	33.2	37.6	35.8
신규 선박 건조+기타 모든 항목	41.7	36.5	42.1	40.1
차이(%)				
신규 선박 건조	16	14	27	19
신규 선박 건조+기타 모든 항목	15	14	24	17

자료: CBO

[도표 6] 함선 구매계획 25년 vs 24년

Comparison of Ship Purchases and Estimated Costs Under the Navy's 2024 and 2025 Shipbuilding Plans

	2024 plan (2024 to 2053)			
	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3	2025 plan (2025 to 2054)
Number of manned battle force ships purchased over 30 years				
Combat ships				
Aircraft carriers	6	6	7	6
Ballistic missile submarines	11	11	11	10
Large payload submarines	4	6	4	6
Attack submarines				
Virginia class submarines with the Virginia payload module	11	11	11	9
Virginia class submarines	10	37	12	36
SSN(X) next-generation attack submarines	33	18	35	14
Subtotal	54	66	58	59
Large surface combatants				
DDG-51 Flight III destroyers	18	20	18	23
DDG(X) next-generation surface combatants	38	30	46	28
Subtotal	56	50	64	51
Small surface combatants				
FFG-62 frigates	16	10	16	24
FFG-62 Flight II frigates	37	46	42	57
Subtotal	53	56	58	81
Large and midsize amphibious warfare ships				
LHA-6 amphibious assault ships	6	5	4	8
LPD-17 Flight II amphibious transport docks	0	0	0	5
LPD(X) next-generation amphibious ships	5	7	10	12
Subtotal	11	12	14	25
Medium landing ships	42	36	51	55
Total combat ships	237	243	267	293
Combat logistics and support ships	53	56	73	71
Total manned battle force ships	290	299	340	364
Costs of new-ship construction (billions of 2024 dollars)*				
Total cost over 30 years				
Navy's estimate	794	810	861	903
CBO's estimate	930	926	1,001	1,075
Average annual cost				
Navy's estimate	26.6	27.0	28.7	30.1
CBO's estimate	31.0	30.9	33.4	35.8
Average cost per ship				
Navy's estimate	2.7	2.7	2.5	2.5
CBO's estimate	3.2	3.1	2.9	3.0
Addendum:				
Average annual costs of all activities typically funded from budget accounts for ship construction				
Navy's estimate	29.8	30.3	32.1	34.1
CBO's estimate	34.5	34.4	37.0	40.1

자료: Congressional Budget Office, using data from the Department of the Navy.

미 해군의 선종별 군함 건조 예산

25년 계획, 군함 건조 예산 중 잠수함 49%, 수상함 26%, 항공모함 11%, 상륙함 9%, 지원함 5%

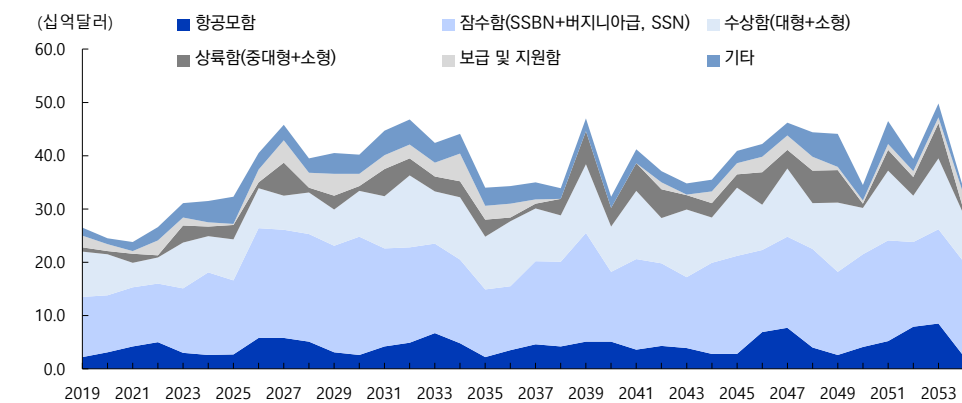
미 해군의 2025년 계획에 따르면, 향후 30년간 군함 건조 예산의 절반 가량이 잠수함 건조에 사용될 것으로 보인다. 항공모함을 제외하면, 잠수함은 해군이 구매하는 군함 중 가장 비용이 높은 선종이다.

2025년 차세대(The shift in the 2025) 계획도 크게 다르지 않다. 2024년 계획 대비 차세대 SSN(X) 잠수함의 구매 수를 줄이고 버지니아급 잠수함 구매 수를 늘렸지만, 자원의 배분 측면에서는 기존 계획과 크게 다르지 않았다. 해상 전략과 미래 함대에 있어서 수중 전투의 중요성을 반영한 것이다.

해군에 따르면, 2025년 계획에서 잠수함은 신형 군함 건조 비용의 49%, 즉 연평균 약 147억 달러를 차지할 것으로 보인다.

두 번째로 높은 지출 부문은 수상함으로 전체 건조 비용의 26%를 차지하며, 연평균 약 80억 달러가 소요된다. 항공모함은 전체 군함 건조 비용의 11%, 상륙함은 9%, 지원함은 5%를 차지한다.

[도표 7] CBO의 연간 함정 건조 비용



자료: CBO, 교보증권 리서치센터

[도표 8] 선종별 기간별 획득예산 전망

선종 분류	2025-2034 (척)	2035-2044 (척)	2045-2054 (척)	총합 (척)	총비용 (십억 달러)	척당 선가 (십억 달러)
항공모함 (CVN)	2	2	2	6	103	17.2
SSBN-826 (Columbia 급)	10	0	0	10	95	9.5
대형 탑재 잠수함	2	2	2	6	62	10.3
버지니아급 (VPM 포함)	10	14	10	34	231	6.8
SSN(X) (차세대 공격잠수함)	0	1	13	14	122	8.7
구축함 (DDG-51, DDG(X))	20	15	16	51	184	3.6
상륙함 (LHA, LPD 등)	8	9	8	25	84	3.4
호위함 (FFG 계열)	30	23	28	81	117	1.4
전투 보급 및 지원함	13	10	10	33	55	1.7

주: 음영표시된 선종은 한국을 비롯한 우방국 건조 가능할 것으로 추정되는 선종, 자료: CBO, 교보증권 리서치센터

미 해군 함정 건조 일정 지연과 비용 증가 문제, 우방국의 도움이 절실

미 해군 건조 일정 지연
과 비용 증가 문제 빈번.
가장 큰 원인은 노동력

다만 미 해군은 일정 지연 및 비용 증가를 겪고 있다. 2024년 초, 해군은 함정 건조점검을 실시했고, 많은 프로그램이 지연되고 있음을 알게 되었다(ex, 포드급 항공모함 CVN-80 엔터프라이즈: 18~26개월, 콜럼비아급 탄도미사일 잠수함 1번함: 12~16개월, 버지니아급 공격 잠수함: 24~36개월, 콘스텔레이션급 프리깃함 1번함: 36개월 등)

[도표 9] 미 해군 주요 조선소 및 선종별 연간 생산 능력

조선소	위치	소유 회사	주요 건조 선종	연간 생산 능력 (2024년 기준)
Austal Shipbuilding	앨라배마주 모빌	Austal Limited (호주)	연안 전투함(LCS), 해안경비대 커터, 소형 지원함	LCS 기준 2척
Bath Iron Works	메인주 베스	General Dynamics	구축함 (DDG-51)	DDG 기준 1척~1.5척
Fincantieri Marinette Marine	위스콘신주 마리넷	Fincantieri (이탈리아)	FFG-62 급 프리깃함	현재 1척, 최대 2척
General Dynamics Electric Boat	코네티컷주 그로턴	General Dynamics	공격잠수함(SSN), 탄도미사일잠수함(SSBN)	SSN: 1.2척, SSBN: 1척
Ingalls Shipbuilding	미시시피주 패스카굴라	Huntington Ingalls Industries	구축함, 상륙 전투함 (LHA, LPD)	DDG: 1척, LPD: 0.5척, LHA: 0.2척
NASSCO	캘리포니아주 샌디에이고	General Dynamics	전투 보급 및 지원함 (T-AO, T-ESB 등)	T-AO 기준 1~2척
Newport News Shipbuilding	버지니아주 뉴포트뉴스	Huntington Ingalls Industries	항공모함(CVN), SSN, SSBN	CVN: 1척 / 5~7년, SSN 공동생산

자료: CBO, 언론보도, gCaptain, 교보증권 리서치센터

2000년대 당시 조선소들은 구축함과 잠수함을 5~6년 내 건조했으나, 현재의 건조 일정은 평균적으로 8~9년이 걸렸다. 님츠급 항공모함은 7~8년이 걸렸지만, 포드급 항공모함은 현재 10~11년이 소요되고 있다. 상륙 전투함과 전투 보급함 역시 이보다는 덜하지만, 유사한 일정 지연이 발생하고 있다.

이러한 건조 기간 증가의 원인은 다양하나, 가장 큰 문제는 노동력 부족 문제로 보인다.

또한, 해군 함정 부품을 제조하는 공급업체 수가 줄었다. 잠수함처럼 복잡한 함정의 경우, 핵심 구성품의 약 70%를 단일 공급업체가 제공하고 있으며, 이들에게는 경쟁업체가 존재하지 않는다.

이외에도, 현재 건조 중인 군함의 총 Tonnage도 크게 증가했다. 2014년 이후 건조 중 Tonnage는 68,000톤에서 123,000톤으로 80% 증가했다. 보급함 및 지원함(크기는 크지만 건조 난이도는 낮은 편)을 제외하면, 전투함 건조량은 47,000톤에서 78,000톤으로 65% 증가했다. 이러한 산업 기반의 상황과 건조량 증가는 현재 해군이 발주한 함정조차 조선소들이 건조하기에 벅찬 상황을 만들어 내고 있다.

[도표 10] 2024 년 미국, 우방국(호주, 일본) 조선소 별 해군함정 연간 생산 능력 비교

국가	조선소	주요 선종	연간 생산 능력 (척)
미국	Huntington Ingalls (Ingalls)	구축함 (DDG-51), 상륙함 (LHA, LPD)	DDG: 2~2.5 / LPD: 1
	Newport News Shipbuilding	항공모함 (CVN), 공격/전략잠수함 (SSN, SSBN)	CVN: 1/5 년, SSN: 1.2
	Electric Boat (General Dynamics)	공격잠수함 (SSN), 전략잠수함 (SSBN)	SSN: 1.2, 목표: 2
	Fincantieri Marinette Marine	프리깃함 (FFG-62)	현재: 1 / 목표: 2~3
	Austal USA	소형 수상함 (LCS), 지원함 일부	LCS: 2
일본	Mitsubishi Heavy Industries (MHI)	구축함 (DDG), 잠수함 (SS)	DDG: 1 / SS: 1
	Kawasaki Heavy Industries (KHI)	잠수함 (SS), 호위함 (FFM)	SS: 1 / FFM: 1
호주	ASC Pty Ltd (Adelaide)	차세대 잠수함 (SSG, SSN-AUKUS)	현재: 0 / 목표: 0.5~1
	Austal Australia (Perth)	초계함 (OPV), 소형 수상함	OPV: 2~3

자료: CBO, 일본 방위성, 호주 국방부 해군 계획서, 교보증권 리서치센터

무서운 중국의 전력 강화가 배경

중국 전투함, 미국 전투함 수 양적으로 상회

중국은 1990년대 초부터 군사 현대화에 착수하였으며, 인민해방군(PLA) 모든 분야에 해당된다고 볼 수 있다. 주요 목표는 1)타이완 유사 시 승리 확보, 2)남중국해 및 동중국해에서의 영유권 강제 주장, 3) 제1도련선 내 중국 주도권 유지, 4)제2도련선 및 그 너머로 작전 능력 확대, 5)미국과의 분쟁 지역에서 미국 전력을 효과적으로 방어 등이 있다. 2022년 10월, 중국 공산당 제20차 전국대표대회에서 시진핑 주석은 “세계 일류 수준의 군대”를 2049년까지 구축하겠다는 목표를 다시금 강조하기도 했었다.

특히 2000년대 초반부터 해양산업을 국가 전략 산업으로 지정하고, 다양한 육성 정책을 추진한 결과, 군사 현대화 작업과 맞물려 해군 전력이 급격하게 성장하고 있다. 중국 해군은 최근 수년간 군함 수에서 미 해군을 추월했으며, 동맹국 도움 없이 격차는 더욱 벌어질 것으로 보인다. 전반적인 작전 능력, 무기 체계의 정교함, 항공력, 통합 지휘·통제력 등에서는 미 해군이 여전히 앞서 있지만 중국 해군 역시 주요 시스템 도입 등 질적 측면에서도 주목할 만한 진전을 이루어왔기에 안심할 수 없다.

[도표 11] 중국 선종별 함선 추이, 15년부터 미국 함대 양적으로 상회하기 시작

연도	SSB	SSN	CV	SS	CG	DD	FF	FFL	PC	LHA	LST/LPD	LSM	Total	중국 해양 경비대	미 해군 전투함	미 vs. 중
2004	1	6	51	0	0	21	43	0	51	0	20	23	216	n/a	292	76
2005	1	5	50	0	0	25	45	0	45	0	25	25	221	n/a	281	60
2006	1	5	53	0	0	25	47	0	41	0	25	25	222	n/a	281	59
2007	1	5	54	0	0	29	45	0	45	0	26	28	233	n/a	279	46
2008	2	6	54	0	0	27	48	0	70	0	27	28	262	n/a	282	20
2009	2	6	54	0	0	25	49	0	85	0	27	28	276	n/a	285	9
2010	2	5	49	0	0	26	53	0	86	0	27	28	276	n/a	288	12
2011	2	5	48	0	0	26	53	0	86	0	28	23	271	n/a	284	13
2012	3	5	49	1	0	23	52	0	85	0	29	26	273	n/a	287	14
2013	3	5	51	1	0	24	49	8	85	0	29	28	283	n/a	285	2
2014	4	5	53	1	0	21	52	15	86	0	29	28	294	n/a	289	-5
2015	4	5	57	1	0	23	52	23	86	0	30	22	303	n/a	271	-32
2016	4	5	54	1	0	21	56	23	88	0	34	21	317	185	275	-42
2017	4	5	57	1	0	28	51	28	86	0	33	23	306	240	279	-27
2018	4	6	50	1	0	33	54	42	86	0	37	22	335	248	286	-49
2019	4	6	46	2	1	32	49	49	86	0	37	21	333	255	290	-43
2020	6	9	56	2	1	32	48	51	86	0	57	0	348	223	296	-52
2021	6	9	56	2	6	36	45	50	84	0	57	0	351	224	294	-57
2022	6	6	47	2	8	42	47	50	60	3	57	0	328	142	289	-39

자료: CRS, 교보증권 리서치센터

Navy League 미팅

Navy League 미팅 내용

주요 요약

미국 조선산업 쇠퇴의 역사 (1980년대~현재): 1981년 레이건 행정부는 민간 산업 보조금을 철폐하였고, 이로 인해 미국의 상선 조선 산업은 급격히 축소됐다. 군함 위주의 산업 구조로 전환되었으나, 냉전 종식 후 국방 예산이 대폭 삭감되면서 조선산업은 더욱 위축되었다.

1991년부터 2001년 사이, 미 해군 함정 수는 550 척에서 282 척으로 절반 수준으로 감소했으며 1980년대 당시 프리깃 건조가 가능했던 조선소는 24개소였으나, 현재는 약 7~8개 조선소만이 남아 있는 상황이다. 1990년대 'Last Supper 회의'에서는 국방부가 방산업체에 직접 합병 및 축소를 요구한 바 있다.

중국 해군의 부상과 미국의 전략 전환: 1996년 대만해협 위기에서 미국은 항공모함 전단을 파견하여 중국을 억제하였고, 이를 계기로 중국은 해군력 증강을 결심하게 되었다. 중국은 현재 항공모함 3척, 대형 구축함, 신형 잠수함 등을 빠르게 증강하며 양적, 질적 팽창을 추진하고 있다. 반면, 미국은 군함 수 기준 약 280척 수준에서 수년간 정체되어 있으며, 다수의 노후 함정을 운영하면서 정비 지연과 비용 상승 문제가 지속되고 있다.

Forward Deployment 전략과 그 한계: 미 해군은 자국 연안이 아닌 전 세계 주요 해역에 항시 군함을 배치하는 운용 방식을 채택하고 있다. 이는 Forward Deployment 또는 Forward Presence 전략이라 하며, 동맹국 방위, 해상 교통로 보호, 전력 투사 등의 목적을 포함한다.

총 보유 함정의 약 1/3은 해외에 전개, 1/3은 정비, 나머지 1/3은 훈련 중인 3분할 구조로 운영되고 있다. 이 구조는 전개 시간이 길어지고, 이로 인한 정비 지연 및 비용 폭등으로 이어지고 있으며, 운용 중인 노후 함정의 증가와 정비 인력 부족으로 인해 전반적인 전투력 저하가 발생하고 있다.

해군 전력 재건 목표: 2016년 이후 미 해군은 355척 규모의 전력 확보를 목표로 하고 있으며, 최근 해군참모총장(CNO)은 381척 + 무인함정 전력 확대의 필요성을 제시하였다(항공모함 12척, 공격잠수함 45척, 전략잠수함 12척, 상륙함 32척, 무인 수상, 수중 함정 130척 이상).

상선 250척 건조 목표의 현실성: 현재 미국은 해외 무역을 수행하는 대형 상선이 약 78~80척 수준이며, 오대호 등 내수 운항 선박을 포함해도 약 135척에 불과하다. 250척 목표는 노후 교체가 아닌 전략적 '함대 확장' 목적으로, 특히 전시 물자 수송을 담당하는 미 수송사령부(TRANSCOM)의 요구에 따른 것이다. 상업적 수요가 아닌 국가 전략에 따른 설정이며, 미국 내 조선소만으로는 현실화가 어려워 우방국 조선소 활용이나 중고선 US Flag 등록 방식이 고려되고 있다. 선원 확보 문제도 병존하고 있으며, 해기사 양성은 가능하나 일반 선원(Crewman) 확보 및 인종은 규제와 인건비 문제로 어려운 상황이다.

적정 해군 전력 규모 및 선종별 중요도: 과거 냉전기에는 소련 해군력에 동시 대응하기 위해 600 척 이상이 필요했으나, 현재는 중국, 러시아, 이란 등 복합 위협에 대응하는 전략이 필요하다. 법제화된 목표는 355 척, 해군참모총장은 381 척(무인 함정 포함)을 주장하고 있다. 현재 해군은 항모, 잠수함 중심의 Top-heavy 구조이며, 항모-잠수함-수상함 세력 간의 주도권 경쟁이 계속되고 있다.

미국 조선산업 재건 가능성: 미국 조선산업은 수십 년간 정부 중심 조달 구조에 갇혀 상업선 건조 경험이 단절되어 있다. 실제로 항모용 냉각장치 단일 공급업체였던 York Air 는 미 해군 외에 수요처가 없어 도산 위기에 몰렸고, 결국 해군이 직접 인수하게 되었다. 조선업 재건에는 수백조 원의 예산이 소요될 수 있으며, 공급망, 표준, 인력 문제 등 복합적 장벽이 존재한다. 해결책으로는 규제 완화, 외국 모듈 도입, 우방국 조선소 협력 등이 논의되고 있다.

전략상선단 250 척 건조 시 소유, 운영 주체: 현재 미국 내 민간 선사는 수익성 문제로 대형 상선 보유를 꺼리는 구조이다. 대부분의 글로벌 해운사는 Amazon 등과 같이 선박을 직접 보유하지 않고 용선 방식을 선호한다. 따라서 250 척을 건조하더라도 누가 소유·운영할지는 불투명하며, 세금 감면, 인센티브, 국적 등록 보조 등 정부 지원 없이는 사업성이 부족하다. 현재로서는 정치적 추진만 있고, 지속 가능한 운영 모델은 미정 상태이다.

상선/군함의 해외 건조 가능성과 입장 차이: 상선 건조는 상대적으로 유연하게 해외 조선소 활용 가능성이 인정되고 있으며, Military Sealift Command 는 이미 중고 외국선박을 구매해 미 국적 등록(US Flagging)하는 방식을 운용 중이다. 그러나 군함 건조는 훨씬 민감하며, 외국 설계를 도입하더라도 미국 표준(NAVSEA 기준)에 따라 대폭 재설계가 필요하다. 예로, 이탈리아 Fincantieri 설계의 프리깃은 미 해군용으로 85% 이상 재설계되어 시간과 비용이 크게 증가하였다.

해군 경쟁력 확보 위해 민간 조선 경쟁력 확보가 선행되어야 함

민간 조선 경쟁력 확보 가근간

미국 조선산업이 침체기에 접어든 원인 중 하나는 존스법 때문이다. 1920년 우드로 윌슨 행정부 시기 미국에서 미 해군 전력 강화 및 조선업 보호를 목적으로 제정한 법률인데, 존스법에 따르면 미국 내 항구에서 승객과 물품을 운송하는 선박은 미국에서 건조되고 미국인의 지분이 75% 이상이 되어야 하며, 선박 내 미국인 선원도 정원의 75% 이상인 선박만 운항이 가능하도록 규정하고 있다.

단기적으로는 미국의 조선업을 보호하는 효과가 있었지만 제 2차 세계대전 이후 미국의 조선업이 서서히 쇠퇴하기 시작했으나 존스법으로 자국 조선 수주가 보장된 관계로 체질 개선에 소극적이었고 결국 미국의 조선업은 한중일에 추월 당해 2024년 미국의 세계 조선 점유율은 0.13% 수치까지 추락하였다.

또한 1965년과 1968년 두 차례에 걸쳐 미국 군함과 주요 부품을 미국의 조선소에서만 건조 및 제조할 수 있도록 규정한 반스-톨레프슨 수정법(The Byrnes-Tollefson Amendment)까지 만들어지면서 미국의 군함 생산과 유지보수에도 차질을 빚기 시작해 미국 해군력의 양적 및 질적 저하가 가속화되어 중국 해군에 해군력이 추월 당할 위기에 처하게 되었다.

이러한 상황에서 2024년 12월 19일 마크 켈리(Mark Kelly) 상원의원, 토드 영(Todd Young) 상원의원, 트렌트 켈리(Trent Kelly) 하원의원, 존 가라멘디(John Garamendi) 하원의원 등은 「S Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act (SHIPS for America Act)」를 발의했다. 전세계 조선 수주량 중 중국이 60%의 시장 점유율을 차지하는 반면에 미국은 0.13%만을 점유하는 등 미국 조선 산업이 쇠퇴하는 상황에서, 미국 조선 산업을 전략적으로 강화하여 미국을 해양 강국으로 재건하는 것을 목표로 한다.

주요 내용은 Strategic Commercial Fleet Program(전략 상선단) 신설에 따라 현재 미국 국적 선박 188 척 중 국제 무역에 사용되는 약 80 척의 선박을 10년 내 250 척까지 늘릴 계획과 미국산 우선 원칙, 자국 조선업 지원, 세제, 금융 지원, 중국 견제 등을 포함한다. 특히 **전략 상선단 관련해서 함대 수를 빠르게 늘리기 위해, 임시(적격한 외국산 선박을 전략상선단으로 신청할 수 있는 기한 2030년)로 외국 건조 선박을 구매 후 미국 국적을 부여하는 방식의 제안도 제출 가능하다.**

2. 한화, 한화필리조선소 인수로 교두보 마련

한화 조선/방산 그룹의 미국 조선업 진출

한화필리조선소를 통해
전략적 현지 거점 확보

한화그룹(한화시스템, 한화오션)은 지난 해 미국 필라델피아에 위치한 필리조선소(Philly Shipyard)를 인수했다. 한화필리조선소는 1801년부터 1995년까지 필라델피아에 존재했던 '필라델피아 해군 조선소'가 냉전의 종식 등으로 폐쇄된 이후 조선소 일부 부지에 1997년 미국 연방 정부, 필라델피아 주정부, 필라델피아 시 및 노르웨이 조선, 건설 엔지니어링 회사인 Kvaerner Shipbuilding이 협력해 세운 조선소가 시초이다. 2015년 필리조선소라는 이름으로 사명을 변경, 이 후 2024년 한화오션과 한화시스템이 인수하며 지금의 한화필리조선소가 되었다.

직원은 약 1,500명으로 파악되며 자사 직원은 500명 수준(24년 기준)이다. 미국의 동부 연안 해군기지 3곳과 인접해 있고, 설립 당시부터 해군 국영 조선소 부지에 자리를 잡아 미국 내에서 군함과 상선 사업을 추진하는데 최적화 되어 있는 것으로 판단한다. 올해 4월 군함 및 MRO 사업 진출을 위해 시설인증보안(FCL)을 미 당국에 신청한 것으로 파악된다. 한화필리조선소의 수주잔고는 24년 말 기준 NSMV(국가 안보 다목적 함정) 3척, SRIV(풍력설치선) 1척, 컨테이너선 3척 총 7척 수준이다. 참고로 미국 내 25년 이후 수주잔고를 보유한 조선소는 19개 수준이며 4척 이상의 수주잔고를 가진 조선소는 7개 수준에 불과하다.

한화필리조선소는 지금까지 총 32척의 선박을 인도한 경험이 있으며 Jones Act 시장의 약 50%를 점유하고 있고 주력은 탱커선과 컨테이너선이다.

설비는 필라델피아 해군기지(PNSY) 일부를 포함, 4~5번 도크를 보유하고 있다. 현재 생산량은 연간 1~1.5척 수준(현재 4번 도크만 주요 생산시설, 5번 도크는 안벽으로 사용 중)이지만 중장기적으로 10척 이상까지 확대할 계획을 갖고 있다. 중장기 관점에서 군함/지원함 건조 및 MRO 사업, 상선, LNG선 등 수주 선종의 다변화가 진행될 것으로 예상된다.

[도표 12] 한화필리조선소 생산량 증대 시나리오

단계	기간	주요 조치 내용	도크	연간 생산량 (척)
1단계	현재	기존 생산 체제 유지, Drydock 4만 사용 (주 생산), Drydock 5는 시험/완성용	Drydock 4	1~1.5
2단계	단기	Drydock 4 내부 레이아웃 개선, 블록 공법 및 공정 흐름 최적화, 일부 자동화 설비 도입	Drydock 4	3~4
3단계	중기	Drydock 5 본격 신조 전환, 크레인·도장장 등 인프라 개선, 피어/워프 확장	Drydock 4, 5	6~8
4단계	장기	Yard 외부 확장, 인근 해군부지 Wharf 임대 추진, 제 2 부지 확보 및 종합 건조체제 구축	Drydock 4, 5 + 외부	10 이상

자료: 교보증권 리서치센터

미 조선업의 가장 큰 문제인 노동력 문제의 경우 Apprenticeship Program(도제 시스템)을 통해 현지 고등학교 졸업생을 훈련시키는 방식으로 연간 150명 수준의 교육생을 향후 180~200명 이상으로 확대할 예정이다.

[도표 13] 4번 도크



자료: 한화필리조선소, 교보증권 리서치센터

[도표 14] 5번 도크



자료: 한화필리조선소, 교보증권 리서치센터

[도표 15] 한화필리조선소 야드



자료: 한화필리조선포, 교보증권 리서치센터

■ Compliance Notice ■

이 자료에 게재된 내용들은 작성자의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

이 조사항목은 당사 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로부터 얻어진 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보증하는 것이 아닙니다. 따라서 이 조사항목은 투자참고자료로만 활용하시기 바라며, 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 또한 이 조사항목의 지적재산권은 당사에 있으므로 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.

당사 리서치부 연구원은 고객에게 카카오톡 메신저 등으로 개별 접촉하지 않습니다. 당사 연구원 사칭 사기 등에 주의하시기 바랍니다.

- 동 자료는 제공시점 현재 기관투자가 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 전일기준 당사에서 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
- 추천종목은 전일기준 조사분석 담당자 및 그 배우자 등 관련자가 보유하고 있지 않습니다.
- 동 자료의 작성자 안유동은 2025년 5월 11일부터 2025년 5월 16일까지 진행된 애널리스트 대상 '한화 조선/해양 그룹 미국 사이트 투어' 행사에 참석하여 일부 비용(숙소 및 식사 제공)을 한화그룹으로부터 지원 받았습니다.

■ 투자자의견 비율공시 및 투자등급관련사항 ■ 기준일자_2025.03.31

구분	Buy(매수)	Trading Buy(매수)	Hold(보유)	Sell(매도)
비율	96.5%	2.8%	0.7%	0.0%

[업종 투자자의견]

Overweight(비중확대): 업종 펀더멘털의 개선과 함께 업종주가의 상승 기대
Underweight(비중축소): 업종 펀더멘털의 악화와 함께 업종주가의 하락 기대

Neutral(중립): 업종 펀더멘털상의 유의미한 변화가 예상되지 않음

[기업 투자기간 및 투자등급] 향후 6개월 기준, 2015.6.1(Strong Buy 등급 삭제)

Buy(매수): KOSPI 대비 기대수익률 10%이상
Hold(보유): KOSPI 대비 기대수익률 -10~-10%

Trading Buy: KOSPI 대비 10%이상 초과수익 예상되나 불확실성 높은 경우
Sell(매도): KOSPI 대비 기대수익률 -10% 이하