

IBKS Spot Comment

조선

오지훈

02) 6915-5662

jihoonoh@ibks.com

[조선]

미국 전략 상선단: 미포와 삼호의 컨테이너, PCC선 수주 수혜 예상

2024년 12월 미국에서 발의했던 SHIPS ACT, 올해 다시 발의할 것으로 추정

2024년 12월 19일, 미국 118대 의회 공화당과 민주당 소속 상/하원 의원 4명이 '미국 조선 및 항만 인프라 번영과 안보를 위한 법안'(이하 SHIPS Act)를 발의. 임기 말에 해당 법안을 발의하여 임기 내 가결되지는 못했으나, 이 법안을 공동 발의한 4명 모두 119대 의회에서도 의정 활동을 이어갈 예정이어서 재발의 후 적극적으로 추진하겠다는 의지가 있는 것으로 추정함

미국 전략 상선단 물량 올해부터 컨테이너, PCC선 위주로 발주 전망

SHIPS Act 중 가장 주목할 내용은 '전략 상선단'에 대한 내용이라 판단. "Strategic Commercial Fleet Program" 을 신설하며, 해당 프로그램을 통해 현재 미국 국적 선박 185척 중 국제 무역에 사용되는 약 80척의 선박을 10년 내 250척까지 늘릴 계획. 다만, 빠른 선단 확보를 위해 2029년까지 해외에서 건조된 선박을 조건부로 미국 국적 선박으로 변경 가능. 해외에서 건조된 선박은 1) 미국 국적 선박이 확보될 때 까지만 임시 선박으로 활용하거나, 2) 21년 이상 운영 조건으로 전략 상선단에 편입이 가능함

현재 미국 국적 선박은 185척으로 존스법을 충족하지 못하는 93척이 주로 국제 무역에 사용된다고 추정함. 이 93척 중에서는 컨테이너, PCC 선종의 비중이 가장 높음. 컨테이너선은 주로 3-8K TEU급 선박과 피터(3K TEU 이하)급으로 구성됨. 2029년 이후에는 미국에서 건조된 선박만이 전략 상선단으로 인정되겠으나, 현재 미국의 신조 건조 능력은 매우 낙후된 상태이기 때문에 당장 올해부터 한국과 일본에 일정 물량 발주를 낼 것이라 예상함. 게다가 존스법을 충족하지 못하는 컨테이너선 40척 중 2028년 인도 기준 35척이 선령 20년 이상 노후선임. 즉, 약 170척의 상선 확보 외에 노후선 교체 수요도 기대 가능. PCC선에서는 일본이 한국 대비 더 많은 잔고를 가지고 있으나, 8K TEU급 이하 중소형 컨테이너선에서는 한국이 일본 대비 경쟁 우위에 있는 것으로 판단함

미국 전략 상선단 발주는 컨테이너, PCC 선종 위주일 것이라 판단, 국내 조선소 중 HD현대미포와 HD현대삼호 수주 수혜 예상

현재 국내 상장 조선사 중에서는 3-8K TEU급 컨테이너는 HD한국조선해양의 HD현대삼호가, 피터 컨테이너와 PCC선은 HD현대미포가 건조 중임. 현재 2028년 이후 슬롯을 영업 중이기 때문에 당장 올해부터 미국 전략 상선단 물량 발주가 나올 것이라 추정하며, HD현대미포와 HD한국조선해양의 수주 수혜를 예상함

그림 1. 미국 SHIPS Act 전략상선단 확보 계획 주요 사항:

- 1) “Strategic Commercial Fleet Program”을 신설하며, 해당 프로그램을 통해 현재 미국 국적 선박 185척 중 국제 무역에 사용되는 약 80척의 선박을 10년 내 250척까지 늘릴 계획
- 2) 빠른 선단 확보를 위해 2029년까지 해외에서 건조된 선박을 조건부로 미국 국적 선박으로 변경 가능
- 3) 미 교통사령부의 요구가 있다면 미 해사청은 해당 프로그램을 통해 탱커를 우선적으로 확보해야 함

Section 401: Strategic Commercial Fleet

This section establishes a new program – the **Strategic Commercial Fleet Program** – to support the development of U.S.-built, U.S.-flagged vessels in international commerce.

Under this program, the Maritime Administration shall solicit bids for commercially viable, militarily useful, privately owned vessels to meet national security requirements and maintain a U.S. presence in international commercial shipping. The program will have a goal for establishing a fleet of 250 U.S.-flagged vessels in international commerce.

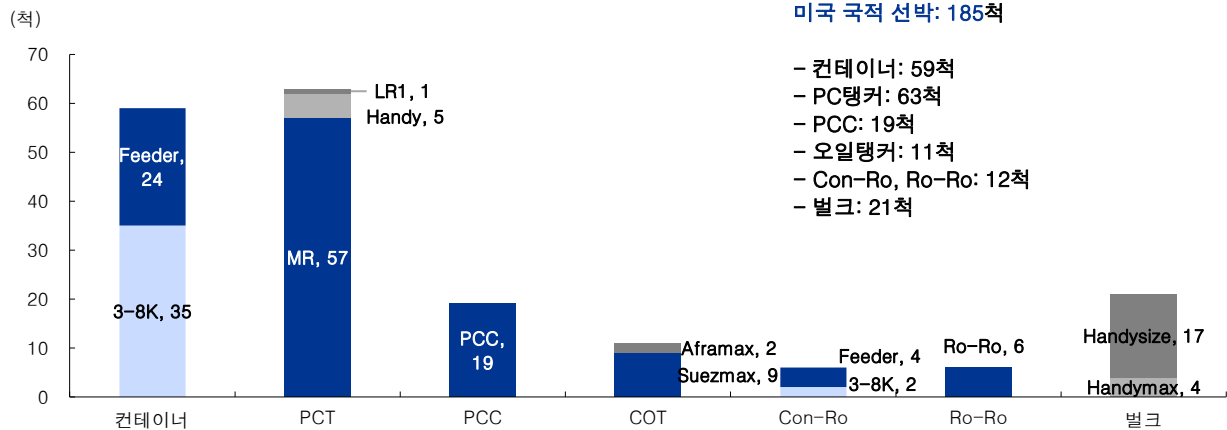
To participate in the program, an eligible carrier (or a team representing a carrier and a shipyard) shall submit a proposal to bring a vessel into the program, including a proposed support payment which shall cover the capital costs and operational costs associated with bringing a new, U.S.-built, U.S.-flagged, U.S.-crewed vessel into the fleet. The Maritime Administration shall select proposals which are the best value to the taxpayer. Vessels shall be included within the fleet for 7 years, and this operating agreement can be renewed twice (for a total of 21 years—the lifetime of a vessel). If an agreement is not renewed, the carrier shall receive a payment based on the remaining useful life of the vessel.

In order to increase the fleet rapidly, carriers may also submit a bid to bring a foreign-built vessel into the fleet and reflag it. This vessel may serve as an “interim vessel,” meaning it remains in the fleet only until it can be replaced by a U.S.-built vessel, or it may serve in the fleet under a full-term operating agreement. However, foreign-built vessels other than “interim vessels” shall not be allowed to enter the fleet after fiscal year 2029.

Recognizing that U.S. Transportation Command (TRANSCOM) has identified an imminent need for additional tanker vessels, the program includes specific language specifying that MARAD should prioritize adding tanker vessels through the Strategic Commercial Fleet program if TRANSCOM determines more tankers are needed than are available through the Tanker Security Fleet.

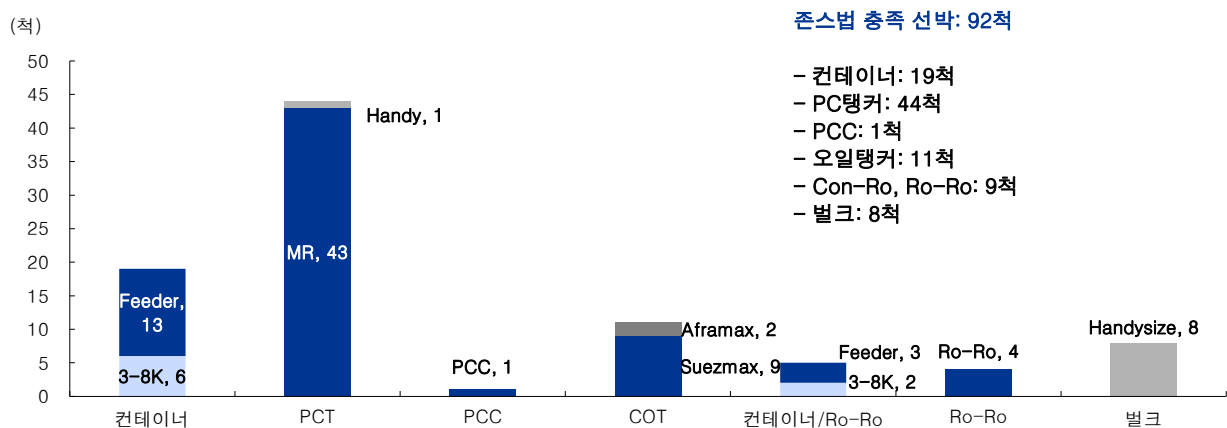
자료: kelly.senate.gov, IBK투자증권

그림 2. 미국 국적 선박 구성: 185척



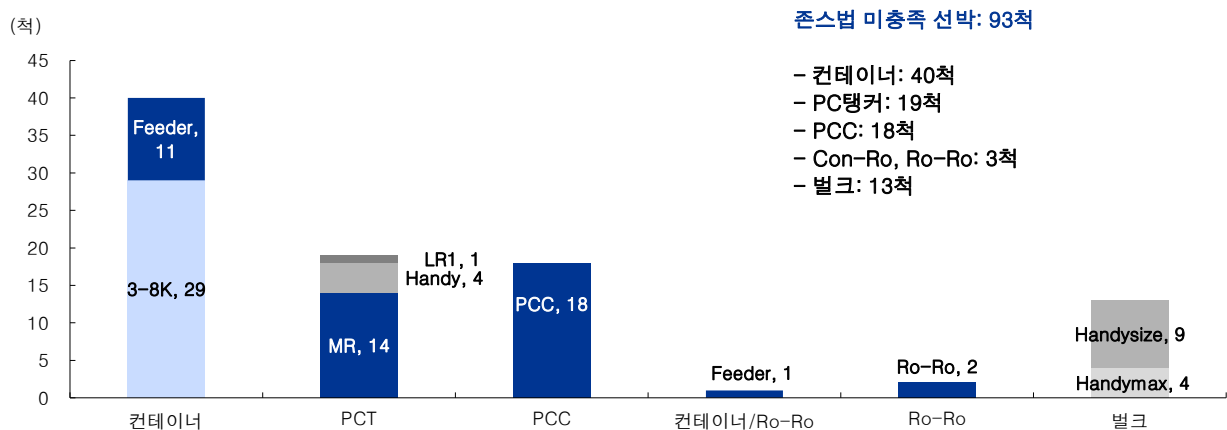
자료: 미국 교통부, IBK투자증권

그림 3. 존스법 총족(미국 연안 내 운항 가능) 선박 구성: PC탱커 비중이 높음



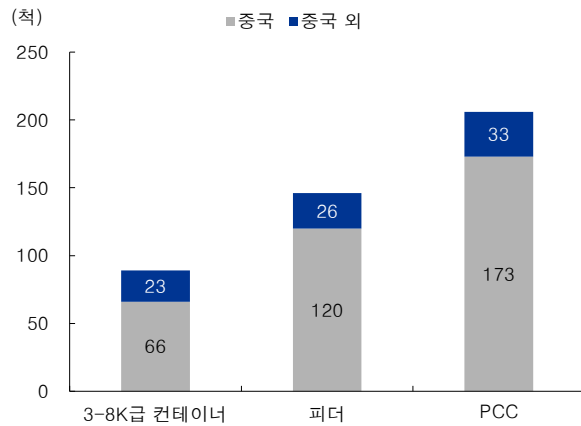
자료: 미국 교통부, IBK투자증권

그림 4. 존스법 미총족(국제 무역에 사용) 선박 구성: 컨테이너/PCC 비중이 높음



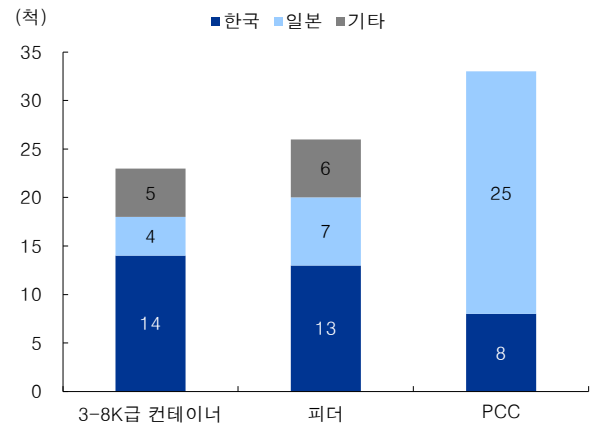
자료: 미국 교통부, IBK투자증권

그림 5. 조선소 국적별 중소형 컨테이너, PCC 잔고 현황



자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 6. 한국, 일본 조선소 중소형 컨테이너, PCC 잔고 현황



자료: Clarksons, IBK투자증권

Compliance Notice

동 자료에 게재된 내용들은 외부의 압력이나 부당한 간섭없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성되었음을 확인합니다.
 동 자료는 기관투자자 또는 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
 동 자료는 조사분석자료 작성에 참여한 외부인(계열회사 및 그 임직원등)이 없습니다.
 조사분석 담당자 및 배우자는 해당종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
 동 자료에 언급된 종목의 지분율 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
 당사는 상기 명시한 사항 외 고지해야 하는 특별한 이해관계가 없습니다.