

IBKS Spot Comment

조선/기계

오지훈

02) 6915-5662

jihoonoh@ibks.com

[조선]

미국의 중국 조선업 제재 최종안:

예상보다 약한 게 아니라, 없던 제재안이 생긴 것에 주목하자

미국의 중국 조선업 제재 최종안 발표

* 1단계, 중국산 선박 소유주 및 운영사에 대해

- 순톤수(Net tonnage) 기준 50달러 부과
- 3년간 매년 톤 당 30달러씩 수수료 인상
- 외국 건조 자동차운반선(PCC)는 별도로 수수료 계산, 자동차 당 150달러 부과
- 미국 항만 입항 건수가 아닌 미 항차당 수수료를 부과하며 최대 연간 5회 수수료 부과
- 미국에 발주시, 수수료 3년간 부과 중지
- 180일 유예 기간 후 시행

* 2단계, LNGc에 대해

- 외국 선박의 LNG 운송에 대한 제한 도입, 22년에 걸쳐 점진적으로 강화 예정
- 3년 후부터 시행

예상보다 약한 게 아니라, 원래 안 냈던 수수료를 내야 한다

최종안이 제재안보다 강도가 약한 것은 사실. 그러나 당사는 4/10 산업보고서에서 제재안이 비현실적이며, 해운사들은 '기업 분할 및 중고선 매매'로 대응하는 시나리오가 유력하다고 판단하며 한국 조선업의 3단계 프리미엄 수혜 제시. 수수료의 강도가 약하기 때문에 기업 분할 및 중고선 매매로 대응하는 시나리오 더 유력해졌다 판단

미국에 발주하면 수수료 3년간 부과 중지되지만, 현재 미국의 3,600 TEU급 컨테이너선 가격은 333백만달러로 신조선가 대비 5배 높고 한국 조선업이 건조하는 LNGc보다 비쌌. 해운사들은 미국에 발주하기보다는 기업분할 및 중고선 매매로 대응할 가능성이 더 높다고 판단

글로벌 물동량에서 미국이 차지하는 비중이 주목. 컨테이너, 탱커, 벌크는 미국의 물동량 비중이 8~22%인 반면, LPG와 에탄의 경우 글로벌 물동량에서 미국이 차지하는 비중이 각각 47%, 100% 수준. 즉 LPG와 에탄은 글로벌 물동량에서 미국이 차지하는 비중이 높기 때문에, 기업분할, 중고선 매매로도 대응하기 어려울 가능성이 높다고 판단. 또한 두 상품 모두 석유화학설비의 원료로 사용된다는 점에서, 수수료 지불 시 석유화학 설비의 원가 경쟁력이 약화된다는 점에 주목

기준 제시했던 가스선 발주가 증가하면 수혜가 예상되는 업체들에 주목하자는 의견 유지

표 1. 선종별 USTR 제재안 비대상 선박 비중과 상품별 미국 물동량 비중: 현재 미국의 LPG 해상 물동량 비중은 무려 47%이며
향후 60%까지 증가할 전망. 에탄은 미국 해상 물동량 비중 100% 수준. 기업 분할 시나리오로도 대응 어렵다고 판단 (단위: % 척)

선종	선종 크기	전체(A)			중국 해운사 보유 선박(B)		중국 해운사 제외(C=A-B)		중국 조선사 건조 선박(D)		USTR 제재안 비대상 선박(E=C-D)			USTR 제재안 비대상 선박 비중(F=E/A)			미국 물동량 비중
		선대	잔고	총합	선대	잔고	선대	잔고	선대	잔고	선대	잔고	총합	선대	잔고	총합	
Container	17K+	218	128	346	70	12	148	116	17	95	131	21	152	60%	16%	44%	16%
	15-16.9K	174	137	311	23	15	151	122	36	53	115	69	184	66%	50%	59%	
	12-14.9K	335	104	439	59	22	276	82	25	47	251	35	286	75%	34%	65%	
	8-11.9K	675	180	855	73	0	602	180	92	151	510	29	539	76%	16%	63%	
	3-7.9K	1,544	89	1,633	187	27	1,357	62	330	43	1,027	19	1,046	67%	21%	64%	
	Feeder	3,890	155	4,045	1,049	59	2,841	96	1,049	69	1,792	27	1,819	46%	17%	45%	
LNG	Qmax	52	37	89	0	15	52	22	0	9	52	13	65	100%	35%	73%	22%
	174K	353	281	634	25	58	328	223	15	18	313	205	518	89%	73%	82%	
	100-174K	321	1	322	15	0	306	1	1	0	305	1	306	95%	100%	95%	
	Handy	91	29	120	11	4	80	25	38	11	42	14	56	46%	48%	47%	
에탄	VLEC	29	61	90	10	32	19	29	1	16	18	13	31	62%	21%	34%	100%
LPG	VLAC/VLGC	400	109	509	48	6	352	103	29	18	323	85	408	81%	78%	80%	47% (2028년 약 60%까지 증가 전망)
	MGC	141	65	206	4	4	137	61	12	31	125	30	155	89%	46%	75%	
	Handy	128	15	143	2	3	126	12	38	5	88	7	95	69%	47%	66%	
	Small	967	44	1,011	132	12	835	32	63	4	772	28	800	80%	64%	79%	
COT	VLCC	903	91	994	170	23	733	68	114	48	619	20	639	69%	22%	64%	18%
	Suezmax	649	107	756	32	0	617	107	124	52	493	55	548	76%	51%	72%	
	Aframax	700	42	742	66	13	634	29	52	16	582	13	595	83%	31%	80%	
	Panamax	75	2	77	30	2	45	0	3	0	42	0	42	56%	0%	55%	
PCT	LR2	486	172	658	57	13	429	159	148	132	281	27	308	58%	16%	47%	18%
	LR1	380	66	446	28	2	352	64	113	52	239	12	251	63%	18%	56%	
	MR	2,114	298	2,412	204	33	1,910	265	190	147	1,720	118	1,838	81%	40%	76%	
	Handymax	101	3	104	18	3	83	0	43	0	40	0	40	40%	0%	38%	
	Handy	342	20	362	148	6	194	14	53	13	141	1	142	41%	5%	39%	
	Small	6,914	103	7,017	1,728	23	5,186	80	774	46	4,412	34	4,446	64%	33%	63%	
	Chemical	4,298	485	4,783	640	149	3,658	336	607	192	3,051	144	3,195	71%	30%	67%	
Bulk	Capesize	2,035	147	2,182	517	34	1,518	113	597	65	921	48	969	45%	33%	44%	8%
	Handymax	4,338	467	4,805	1,467	124	2,871	343	1,012	223	1,859	120	1,979	43%	26%	41%	
	Panamax	3,243	443	3,686	902	138	2,341	305	883	213	1,458	92	1,550	45%	21%	42%	
	Handysize	4,588	300	4,888	1,650	47	2,938	253	925	99	2,013	154	2,167	44%	51%	44%	

Note: 발주 및 수주 이력이 있는 총 31,539개의 글로벌 해운사와 4,821개의 조선소를 국적별로 정리한 데이터

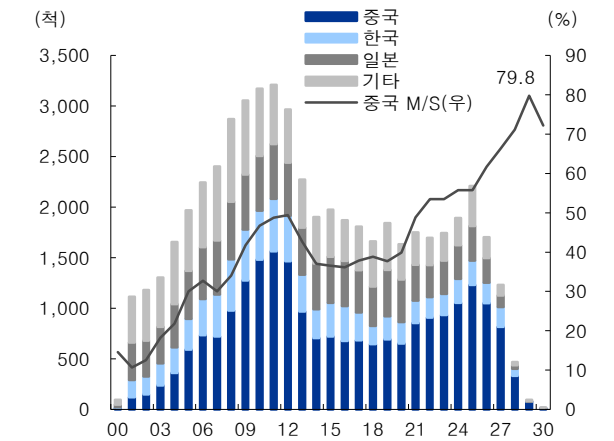
자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 1. 미국의 중국 조선업 제재로 인한 한국 조선업 3단계 프리미엄 수혜 전망



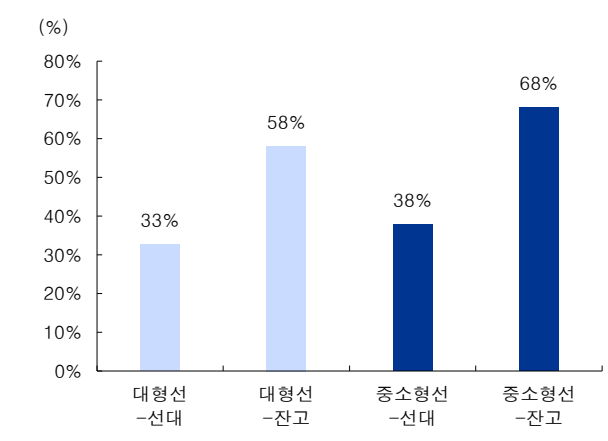
자료: IBK투자증권

그림 2. 중국 조선소 상선 인도 점유율, 척 수 기준:
현실적으로 중국 조선업 없이는 글로벌 신조 수요 충당 불가능



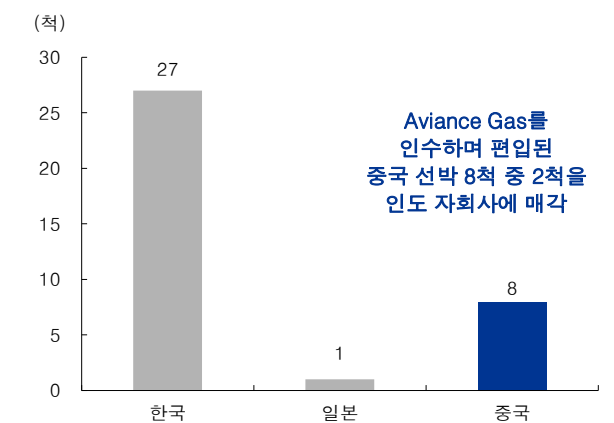
자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 3. 중국 조선소 선박 크기별 수주 점유율, 척 수 기준



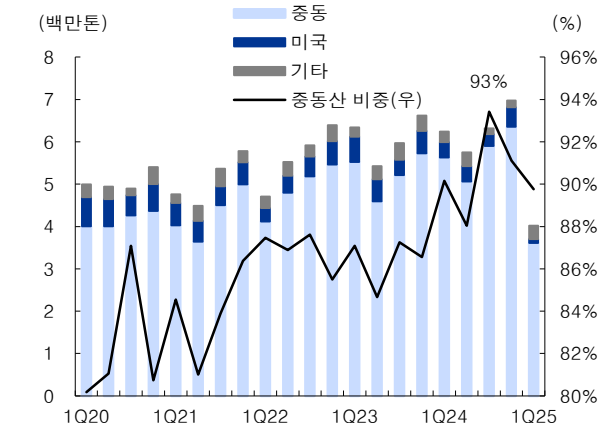
자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 4. BW LPG 선대 구성 및 최근 자회사로의 매각 내역:
이미 해운사들은 기업 분할, 중고선 매매를 통해 규제에 대응 중



자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 5. 인도의 LPG 수입 출처: 중동산이 대부분



자료: Bloomberg, IBK투자증권