

IBKS Spot Comment

조선/기계

오지훈

02) 6915-5662

jihoonoh@ibks.com

[조선]

필리 조선소 LNGc 수주 추진 가능성 보도: 맨 땅부터 일궈야 하나, 방향성은 동의

한화 필리 조선소 LNGc 수주 추진 가능성 보도

4/22 블룸버그는 한화가 최근 인수한 필리 조선소가 첫 미국산 LNGc를 건조할 가능성을 보도. 근거는 17일 USTR의 중국 조선업 제재 최종안의 Phase 2 항목. 미국산 LNG 수출 시 물량의 일정량을 미국 건조 LNGc로 활용하는 것이 의무화되기 때문. 2047년 미국산 LNG 수출 시 미국산 선박의 15% 활용 필수. 한화шип의 라이언 린치 부사장은 USTR 규정에 따라 2030년까지 미국이 운영하는 미국 국적의 LNGc가 5~7척 필요할 예정이라 밝힘

미국산 선박은 '기자재' 또한 미국산이어야 하기에

당사는 해당 내용의 단기간 내 실현 가능성은 낮다고 판단. 다만 장기적인 방향성에는 동의. 근거는 크게 세 가지. 1) **기자재**: USTR 제재안에서 '미국산 선박'의 정의는 미국 건조, 미국 기국일 뿐만 아니라 '주요 기자재' 또한 미국에서 제조되어야 함. 해당 문서에는 10가지의 기자재가 명시되어 있으며(그림 2), 이 중 '선박 엔진과 재역화 설비' 또한 포함됨. 그러나 미국은 LNGc 건조 이력이 없으며 현재 LNGc 기자재 밸류체인 또한 미국 현지에는 미비할 가능성이 높음. 다만 한국의 LNGc 기술을 바탕으로 현지에 적합한 투자가 이뤄진다면 불가능한 사항은 아니라 판단함. 2) **생산성**: 미국 조선업은 생산성이 낮아 글로벌 신조선가 대비 6배 비싼 가격에 선박을 수주 중. 현재 한화 필리조선소 잔고 내의 3,600TEU 컨테이너 선박은 척 당 333백만달러에 수주했는데, 이는 글로벌 신조선가 51백만달러 대비 6배 이상 비싼 가격(그림 3)임. 소형 컨테이너 선박임에도 불구하고 한국이 현재 수주 중인 LNGc 가격이 253백만달러임을 감안하면 매우 비싼 가격. 다만 USTR의 제재안은 미국의 의지이기 때문에 향후 적극적인 해외투자 유치를 위한 세제 혜택, 보조금 지급 등의 국가 차원의 지원을 조심스레 기대해 봄 3) **건조 이력**: 미국 조선업은 최근 LNGc는 고사하고 상선 건조 이력이 거의 없음. 현재 잔고 내 상선을 보유 중인 조선사는 컨테이너선을 보유 중인 필리 조선소와 Ro-Ro, Ropax를 보유 중인 Eastern S.B., Bollinger Marine 정도임. 나머지는 작업선 위주 건조

미국산 LNGc 사용 의무화 규정이 적용되는 2029년부터는 불가능. 다만 장기적인 방향성에는 동의

규정이 처음 적용되는 2029년부터는 당장은 불가능. 다만 규정이 2047년까지 지속되기에 장기적인 방향성에는 동의. 미국은 LNGc 건조 이력이 없기 때문에 퍼스트무버로 시장에 접근한다면 미국산 LNG선박을 만들기 위한 밸류체인을 모두 독점하며 미국산 LNGc 건조 시장에서 압도적인 위치를 선점할 수 있음. 다만 그 과정이 매우 길고 어려울 것

그림 1. 미국 무역대표부 중국 조선업 제재 최종안 중 주요 내용 정리

Phase 1	Annex 1~3는 서로 중복 적용 불가, 적용 우선순위: Annex 1→Annex 3→Annex 2, 항차별 연간 최대 5회 수수료 부과
Annex 1	중국(홍콩, 마카오 포함) 선주, 선사에 부과 - 2025년 10월 14일 이후: \$50/NT - 2026년 4월 17일 이후: \$80/NT - 2027년 4월 17일 이후: \$110/NT - 2028년 4월 17일 이후: \$140/NT
Annex 2	중국 조선소 건조 선박 1), 2) 중 높은 수수료 적용 1) 순톤수(Net Tonnage, 부피 기준) 적용 - 2025년 10월 14일 이후: \$18/NT - 2026년 4월 17일 이후: \$23/NT - 2027년 4월 17일 이후: \$28/NT - 2028년 4월 17일 이후: \$33/NT 2) 컨테이너선 TEU 기준 - 2025년 10월 14일 이후: \$120/NT - 2026년 4월 17일 이후: \$153/NT - 2027년 4월 17일 이후: \$195/NT - 2028년 4월 17일 이후: \$250/NT
Annex 2 예외 조항 (수수료 면제)	1) 공선 또는 발라스트 상태로 입항→미국산 LNG와 LPG에 대한 예외 조항이라 판단 2) 중소형 선박: 4K TEU 이하, 55K DWT 이하, 벌크선 80K DWT 이하→미국산 석유화학 제품, 곡물에 대한 예외 조항이라 판단 3) 3,700km 이하 항로 4) 미국산 선박, 미국 해사청(MARAD) 프로그램 선박 - 동등한 규모 이상의 선박을 미국에서 건조하고 최대 3년 이내 인도받을 경우 미국에 발주한 선박 척 수 당 수수료 면제 - 미국산 선박이란 1) 미국에서 건조되고, 2) 미국 기국의 선박이며, 3) 주요 기자재 또한 미국 내에서 제조된 선박임 - 주요 기자재에는 선박 엔진과 재역화 장비가 포함됨 5) 미국 특정 수출업을 하는 미국 회사 소유 선박
Annex 3	미국 외 국가에서 건조한 PCC(차량 운반선) - 2025년 10월 14일 이후: \$150/CEU - 미국산 선박에 대한 정의는 Annex 2 예외 조항 4에서 정의된 내용과 동일함
Phase 2	미국산 LNG 수출 물량의 일정량 미국 건조 LNGc 활용 의무화, 2047년 미국산 LNG 수출 시 미국산 선박 15% 활용

자료: USTR, IBK투자증권

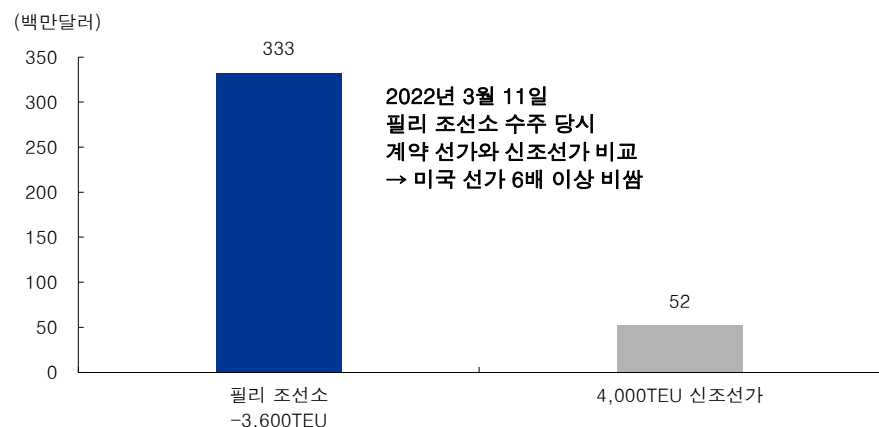
그림 2. 미국산 선박이기 위해 미국에서 제조되어야 하는 기자재 리스트

(h) **Components.** The components for purposes of subparagraph (g)(1)(A)(ii)(BB) or subparagraph (g)(1)(B)(iv) of this Annex are the following:

- (1) Air circuit breakers.
- (2) Welded shipboard anchor and mooring chain.
- (3) Powered and non-powered valves in Federal Supply Classes 4810 and 4820 used in piping.
- (4) Machine tools in the Federal Supply Classes for metal-working machinery numbered 3405, 3408, 3410 through 3419, 3426, 3433, 3438, 3441 through 3443, 3445, 3446, 3448, 3449, 3460, and 3461.
- (5) Auxiliary equipment for shipboard services, including pumps.
- (6) Propulsion equipment, including engines, propulsion motors, reduction gears, and propellers.
- (7) Shipboard cranes.
- (8) Spreaders for shipboard cranes.
- (9) Rotating electrical equipment, including electrical alternators and motors.
- (10) Compressors, pumps, and heat exchangers used in managing and re-liquefying boil-off gas from liquefied natural gas.

자료: USTR, IBK투자증권

그림 3. 미국산 상선 계약 선가와 신조선가 비교: 6배 이상 비싼 가격



자료: Clarksons, IBK투자증권