

IBKS Spot Comment

조선/기계

오지훈

02) 6915-5662

jihoonoh@ibks.com

[조선]

미국의 SHIPS ACT 재발의:

결국 USTR 제재안대로 중국에 발주하는 선사도 규제를 받을 예정

미국의 SHIPS ACT 재발의: 전략상선단 내용에 중국 선사발주 시 규제 추가

4/30 현지시간 미국 119대 상하원에서 '미국의 번영과 안보를 위한 조선업과 항만시설법(이하 SHIPS Act) 재발의. 해당 법안은 2024년 12월 당시 118대 의회에서 발의되었으나, 의회 회기 종료와 함께 자동 폐기되었었음

당사는 재발의 된 SHIPS ACT 중 크게 두 가지 내용에 주목

첫번째는 Section 202 중 중국 국영 조선사 CSSC와 유의미한 거래를 하는 선주에 대한 페널티 부과안이 신규로 추가됨. 즉 기존 USTR 제재안에 포함되었으나, 최종안에서는 제외되었던 '중국 조선소에 발주 시 페널티' 항목이 SHIPS ACT에 포함됨. 향후 CSSC 외 다른 중국 조선소들 또한 블랙리스트에 포함될 가능성 또한 명시됨. CSSC 산하에는 36개의 조선소가 있음. 1) 중국 조선소 내에서 CSSC의 수주 M/S는 가스선, 중형 컨테이너선, 대형 원유운반선(VLCC)에서 높음(표 1). 2) CSSC의 잔고 내 비중국계 해운사 발주 비중이 높은 선종은 LPGc, 컨테이너, 탱커에서 높음(그림 4). 향후 한국 조선업의 전반적인 수주 M/S 증가 수혜 전망

두번째는 Section 401의 전략상선단 관련 내용에 주목. 기존 제출되었던 법안과 거의 동일하나, 외국에서 건조된 선박을 조건부로 미국 국적에 편입 가능한 시한이 2029년에서 2030년으로 일년 연장됨. 미국의 상선단은 현재 대부분 중형 선박으로 구성되어 있음. 중형 선박을 전문으로 건조하는 HD현대미포는 현재 2027년 납기 슬롯을 수주 중이며, 전략상선단 관련 수혜 전망

결국 기존 USTR의 제재안대로 중국 해운사에 발주해도 페널티 부과

한국 조선업 전반의 수혜 전망. 전략상선단에 대해서는 중형 선박을 전문으로 건조하는HD현대미포 수혜 전망. 조선 업종 비중확대 의견 유지

그림 1. 신규로 추가된 미국 SHIPS ACT Section 202:

- 1) 러시아, 중국, 이란, 북한으로 정의된 우려 국가에서 소유 중이거나 등록된 선박,
- 2) 중국 국영 조선사 CSSC와 유의미한 거래를 하는 선주에 대해 페널티 부과

Section 202: Regular Tonnage Taxes:

This section imposes new penalty on vessels which are owned or operated by a foreign entity of concern or registered to a foreign country of concern (defined as Russia, China, Iran, and North Korea), as well as vessel owners who conduct significant amounts of business with the CCP-owned China State Shipbuilding Corporation (CSSC).

자료: kelly.senate.gov, IBK투자증권

그림 2. 미국 SHIPS Act 전략상선단 확보 계획 주요 사항: 기존 대비 변경된 사항은 외국에서 건조된 선박을 미국 국적 선박으로 변경 가능한 시한뿐. 기존 2029년에서 2030년으로 변경

- 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 2030년까지 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. Each vessel will also have to receive its regular repairs in repair yards in the United States. 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 2030.

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 3. 중국 국영 CSSC 산하 조선소: 총 36개

1	Shanghai Waigaoqiao	Shanhaiguan SB	CSSC Guangxi SB
2	Beihai Shipyard	Huangpu Wenchong	Dalian Fishing
3	Bohai Shipbuilding	Shanghai Shipyard	Guangxi Xijiang SY
4	Dalian Shipbuilding	CSSC Offshore Marine	Shanghai Dongzhen
5	Qingdao Beihai SB	Chengxi Shipyard	Shanghai Jiangnan SY
6	Tianjin Xingang HI	Qingdao Wuchuan HI	CSSC Guijiang SY
7	SCS Shipbuilding	GSI Liwan	Wenchong Dockyard
8	GSI Nansha	QB Qingdao Wuchuan	Afai Southern SY
9	Hudong Zhonghua	DSIC Changxing	Wuxi Dongfang S&E
10	Jiangnan SY Group	Wuchang Shipbuilding	Wuhan Shuangliu HI
11	Jiangnan Changxing	Qiuxin Shipyard	Wuxi Dongfang Craft
12	CSSC (Tianjin)	Chongqing Chuandong	DSIC Changxingdao

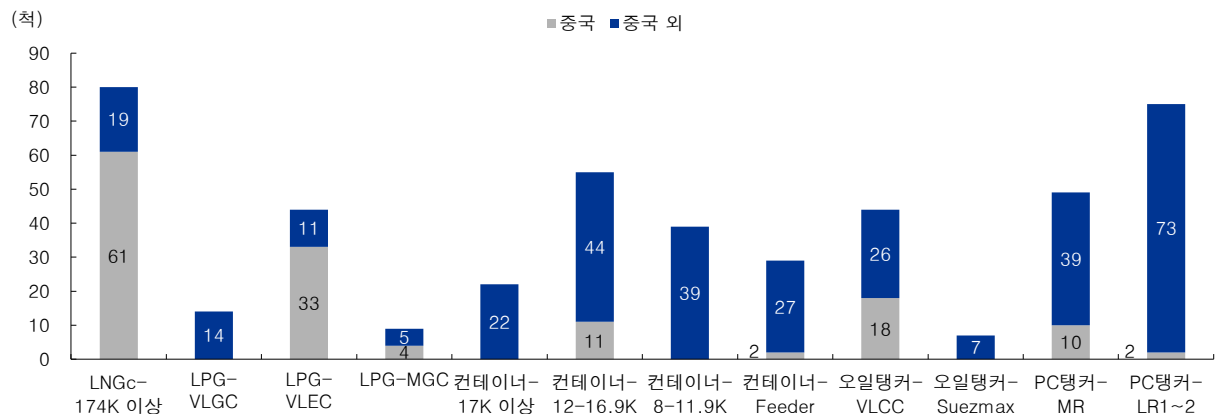
자료: Clarksons, IBK투자증권

표 1. 중국 조선소별 선대잔고 현황: 중국 조선사 내에서 CSSC의 가스선, 중형 컨테이너선, VLCC 수주 M/S 높음 (단위: 척, %)

	가스선		컨테이너			탱커				벌크			기타 선박
	LNG	LPG	8K TEU 이상	3-8K TEU	3K TEU 이하	VLCC	Suezmax	Aframax	Panamax 이하	Capesize	Panamax	Handymax 이하	
선대(A)	86	262	314	457	1,903	223	141	275	3,392	955	1,469	4,621	6,499
CSSC 인도 비중(B/A)	65%	42%	50%	50%	12%	81%	21%	63%	15%	61%	28%	12%	10%
국영 조선소	66	150	213	294	630	220	39	203	1,116	723	802	1,711	2,492
CSSC(B)	56	109	158	230	230	181	30	173	510	579	406	549	651
기타 국영	10	41	55	64	400	39	9	30	606	144	396	1,162	1,841
민영 및 기타 조선소	20	112	101	163	1,273	3	102	72	2,276	232	667	2,910	4,007
잔고(C)	105	135	410	283	332	71	50	178	695	102	340	470	815
CSSC 수주 비중(D/C)	79%	58%	28%	81%	69%	62%	14%	51%	14%	50%	23%	3%	13%
국영 조선소	100	94	202	234	265	50	12	148	389	72	179	227	447
CSSC(D)	83	78	113	230	230	44	7	91	96	51	79	16	102
기타 국영	17	16	89	4	35	6	5	57	293	21	100	211	345
민영 및 기타 조선소	5	41	208	49	67	21	38	30	306	30	161	243	368

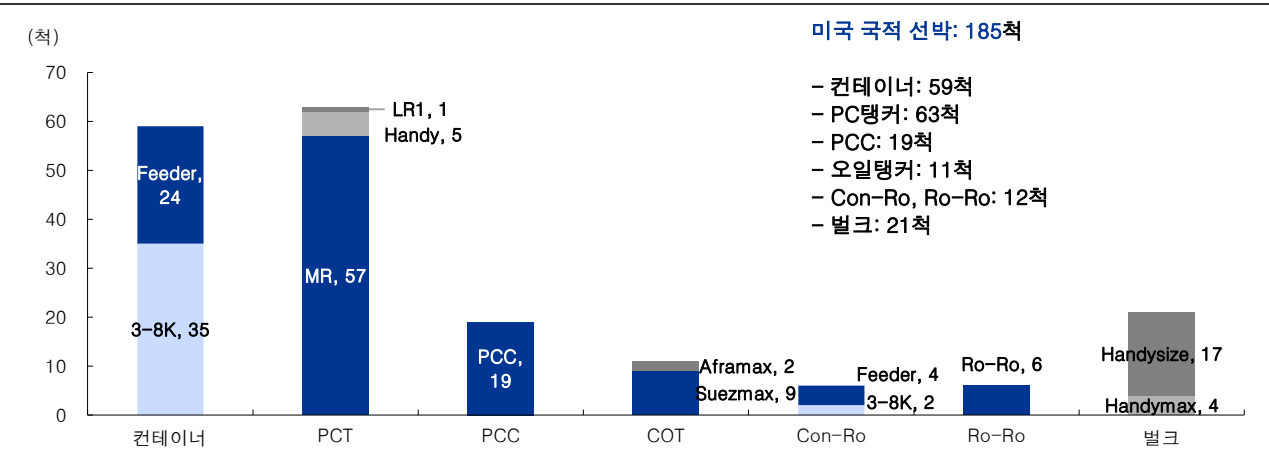
Note: 2025년 4월 28일 기준
자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 4. CSSC 잔고 내 선종별 해운사 발주 추이: LPGc, 컨테이너, 탱커에서 비중국계 해운사 발주 비중 높음, 한국 조선 수혜 전망



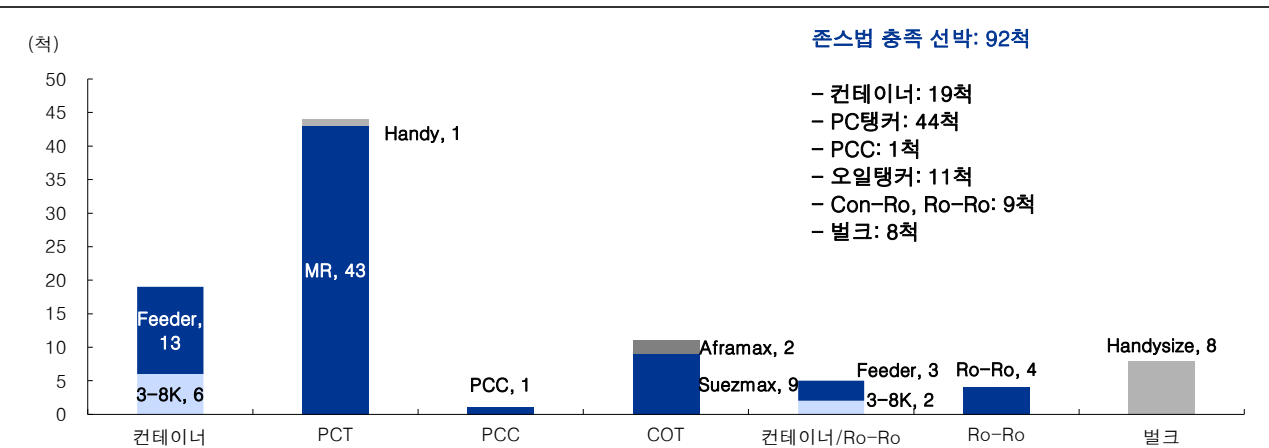
Note: Clarksons 최신 데이터 기준, 표1 수치와 차이 있을 수 있음
자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 5. 미국 국적 선박 구성: 185척



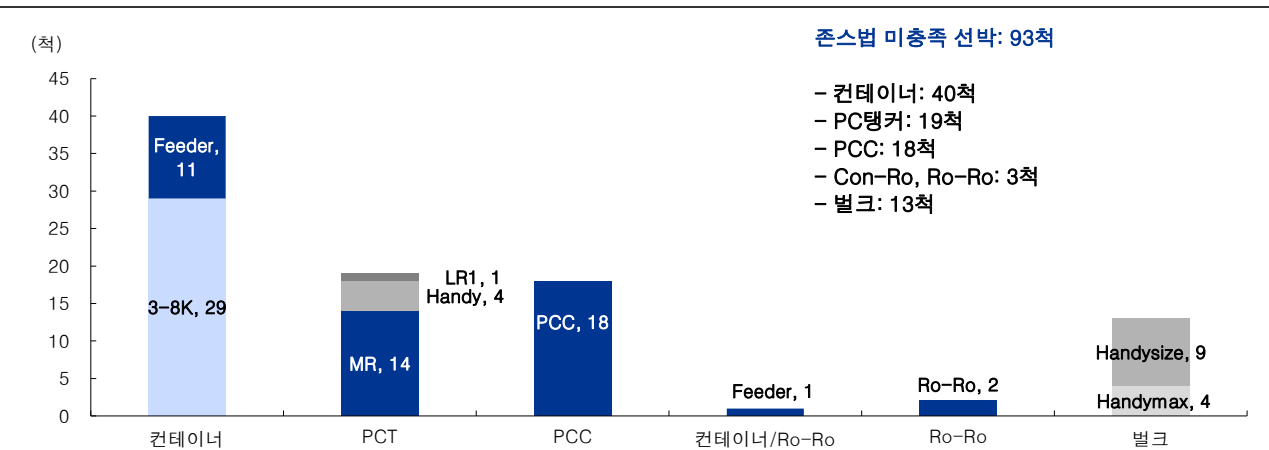
자료: 미국 교통부, IBK투자증권

그림 6. 존스법 총족(미국 연안 내 운항 가능) 선박 구성: PC탱커 비중이 높음



자료: 미국 교통부, IBK투자증권

그림 7. 존스법 미총족(국제 무역에 사용) 선박 구성: 컨테이너/PCC 비중이 높음



자료: 미국 교통부, IBK투자증권

