

조선 (Overweight)

예상보다 강할 미국의 중국 조선업 제재

Issue Comment

[조선/방산] 변용진 2122-9181 yongjin.byun@imfnsec.com

美무역대표부(USTR), 중국 관련 선박에 대한 예상보다 강력한 제재조치 구체화

2월 21일 美무역대표부(USTR)는 2024년 시작된 중국의 조선업 관련 불공정 관행에 대한 조사를 일단락하고 향후 제재조치를 공고하였다. 조치는 예상보다 강력하다. 중국 선사 및 중국 선박이 선단에 포함된 선사, 중국 조선사에 선박을 발주한 선사 모두에게 미국에 입항 시 회당 수수료(Service Fee)를 부과하며 금액은 건에 따라 \$500,000~ \$1,500,000이고, 심지어 가중될 수 있다. 발표된 조치에 대하여 3월 중 반박의견 제출 및 공청회 등을 거쳐 4월 이후 실제 조치가 시행될 예정이다.

공고에 명기된 수수료(Service Fee) 부과 산식의 가중 및 최대치 산정 방식이 다소 모호하지만 최대한 가능한 선에서 계산해보면, 미국에 입항하는 중국 선사의 경우 입항 1회당 수수료는 최대 \$4,500,000(한화 약 65억원)에 달한다. 컨테이너 1위 선사인 MSC의 경우 입항 1회당 수수료는 \$2,500,000으로 추정하며, 선단 중 중국산 선박의 비중(21%) 및 연간 미국 기항 횟수(약 7천회)등을 바탕으로 계산하면 동사의 연간 수수료 부과액은 약 39억 달러~최대 185억 달러에 이를 수도 있다는 계산이 나온다. 다소 비현실적인 숫자이기에 향후 실현가능성에 대한 논란이 있을 수 있지만 중요한 것은 트럼프 정권이 실제로 의지를 보였다는 점이다. 어떤 일도 벌어질 수 있기에 미국에 기항하는 모든 선사는 이번 조치로 인한 모든 최악의 가능성을 열어두고 심각하게 경영 전략을 고민해야 할 수밖에 없게 되었다.

물론 감면 조항도 있다. 선사가 미국산 선박을 통해 미국에 기항하면 건당 최대 \$1,000,000을 감면해 준다. 그러나 현실적으로 미국산 상용 선박이 거의 없는 점을 고려하면 감면 대상은 극소수에 그칠 것이다. 감면을 받기 위해 향후 미국으로 신규 발주하는 것도 비현실적인 옵션이다.

글로벌 선사의 중국 계약 파기 가능성도 충분, 남은 옵션은 한국

현재 대량의 선박을 중국에 발주해 놓은 글로벌 선사의 계약 취소 가능성도 있다. 계약 파기로 인한 선수금 몰취액보다 향후 미국 입항시 부과될 수수료가 더 클 수 있기 때문이다. 한국 조선소는 통상 10%의 계약금을 받으며 선수금은 계약금을 포함하여 40%수준(10%,10%,10%,10%으로 4번)이고 인도대금은 60%로 알려져 있다. 그러나 중국 조선사는 한국에 비해 저렴한 선가에 더해 선수금 비중도 작다. 극단적으로는 계약금 5%, 인도대금 95%의 계약도 이루어지는 것으로 알려져 있다. 최근 많이 발주된 15K 컨테이너선의 24년 평균 선가는 2억 달러이며 5%의 계약금을 가정할 경우 계약 파기 시 몰취액은 1천만 달러이다. 작은 금액은 아니지만 MSC의 경우 미국 입항시마다 최대 250만 달러의 수수료를 물게 될 가능성이 있는 점을 고려하면 충분히 포기할 수 있는 금액이다. 발주 잔고 중 중국산 비중에 따라서도 가중 수수료가 부과되기 때문에, 중국과의 계약을 취소하면 잔고 중 중국산 비중을 낮추는 효과도 있을 것이다. 현재 중국이 보유하고 있는 2027~2028년 납기의 컨테이너선 대다수가 2024년에 발주되었으며, 인도일정상 아직 대부분 실제 건조에 들어가지 않았을 것이므로 선주는 충분히 계약 취소를 고려할 여지가 있다고 판단한다. 만약 실제로 계약 파기 시 후속 계약은 유일한 대안인 한국으로 이어질 것이 자명하다. 예견되는 선대 부족에도 불구하고 발주가 지연되고 있는 VLCC등 대형 탱커의 경우에도 향후 발주는 한국을 향할 가능성이 높아졌다.

선주의 고민은 이제 끝, 한국으로의 발주가 합리적인 선택지

한국 조선사는 대부분 27년까지 LNG운반선 슬롯을 채워 놓았으나 아직 탱커와 컨테이너 등 일부 선박에 대한 여력이 있으며, 28년 위주의 수주전을 펼치고 있다. 현행 계약을 취소하고 대체 발주를 하든, 신규 계약을 하든 중국을 제외한 전세계의 선사는 향후 중국으로의 발주를 심각하게 고민하게 될 것이고, 반대급부로 안전한 한국으로의 발주 고려는 극히 합리적인 선택지가 되었다. 1월 기준 전세계 선박 발주량은 145만 CGT로 작년의 26.1%에 그치고 있어 발주 부진에 대한 우려가 조금씩 생겨나고 있었던 상황이다. 그러나 이러한 불확실성을 사전에 예견했던 글로벌 선사들이 발주를 유보하고 관망했던 영향이 분명히 있을 것이라는 판단이다. 이제 불확실성은 제거되었다. 중국은 더 이상 옵션이 아니다. 고민할 필요 없이, 한국으로 발주를 이어가면 된다.

표1. 컨테이너 선사의 향후 미국 항구 입항시 회당 수수료 추정

순위	선사	① 입항 수수료 (중국조선사)	선단(Fleet)					소계(A) =①+④	발주 잔고(Orderbook)							1회 입항시 최대 수수료 (A+B)		
			전체 (척)	중국 건조	비중	②입항 수수료 (비율가중)	③입항 수수료 (25%초과)		④=Min(②+ ③, 150만불)	전체 (척)	중국 건조	중국 건조 (24개월 내 인도)	비중	비중 (24개월 내 인도)	① 입항 수 료 (비율가중)		② 입항 수 료 (25%초과)	소계(B) =①+②
1	MSC		656	141	21%	\$500,000		\$500,000	\$500,000	122	112	72	92%	59%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$2,500,000
2	CMA CGM		313	109	35%	\$750,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$1,500,000	76	37	35	49%	46%	\$750,000	\$1,000,000	\$1,750,000	\$3,250,000
3	AP Moller(Maersk)		329	37	11%	\$500,000		\$500,000	\$500,000	36	20	6	56%	17%	\$1,000,000		\$1,000,000	\$1,500,000
4	COSCO	\$1,000,000	953	799	84%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$2,500,000	147	147	125	100%	85%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$4,500,000
5	Atlas(Seaspan)		194	105	54%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$1,500,000	49	49	16	100%	33%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$3,500,000
6	Evergreen		144	24	17%	\$500,000		\$500,000	\$500,000	47	17	13	36%	28%	\$750,000	\$1,000,000	\$1,750,000	\$2,250,000
7	Wan Hai		140	26	19%	\$500,000		\$500,000	\$500,000	18	0	0	0%	0%	\$500,000		\$500,000	\$1,000,000
8	Hapag-Lloyd		129	12	9%	\$500,000		\$500,000	\$500,000	27	24	6	89%	22%	\$1,000,000		\$1,000,000	\$1,500,000
9	SITC	\$1,000,000	103	51	50%	\$750,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$2,500,000	9	8	8	89%	89%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$4,500,000
10	PIL		90	58	64%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$1,500,000	15	15	11	100%	73%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$3,500,000

자료: iM증권 리서치본부

표2. 탱커 선사(VLCC)의 향후 미국 항구 입항시 회당 수수료 추정

순위	선사	① 입항 수수료 (중국조선사 /회당,고정)	선단(Fleet)						소계 (A) =①+④	발주 잔고(Orderbook)							1회 입항시 최대 수수료 (A+B)	
			전체 (척)	중국 건조	비중	②입항 수수료 (비율가중)	③입항 수수료 (25%초과)	④=Min(②+ ③, 150만불)		전체 (척)	중국 건조	중국 건조 (24개월 내인도)	비중	비중 (24개월 내인도)	① 입항 수 료 (비율가중)	② 입항 수 료 (25%초과)		소계 (B) =①+②
1	China Merchants	\$1,000,000	413	363	88%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$2,500,000	80	74	52	93%	65%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$4,500,000
2	COSCO	\$1,000,000	953	799	84%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$2,500,000	147	147	125	100%	85%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$4,500,000
3	Fredriksen Group		271	127	47%	\$750,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$1,500,000	38	36	26	95%	68%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$3,500,000
4	Bahri		98	6	6%	\$500,000	0	\$500,000	\$500,000	0	0	0	0%	0%	\$500,000	0	\$500,000	\$1,000,000
5	Nat Iranian Tanker		60	17	28%	\$750,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$1,500,000	0	0	0	0%	0%	\$500,000	0	\$500,000	\$2,000,000
6	Angelicoussis Group		162	28	17%	\$500,000	0	\$500,000	\$500,000	21	8	8	38%	38%	\$750,000	\$1,000,000	\$1,750,000	\$2,250,000
7	Mitsui OSK Lines		478	26	5%	\$500,000	0	\$500,000	\$500,000	69	24	18	35%	26%	\$750,000	\$1,000,000	\$1,750,000	\$2,250,000
8	Sinokor Merchant		186	33	18%	\$500,000	0	\$500,000	\$500,000	6	3	3	50%	50%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$2,500,000
9	DHT Holdings		23	2	9%	\$500,000	0	\$500,000	\$500,000	4	0	0	0%	0%	\$500,000	0	\$500,000	\$1,000,000
10	Dynacom		126	73	58%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,500,000	\$1,500,000	88	72	70	82%	80%	\$1,000,000	\$1,000,000	\$2,000,000	\$3,500,000

자료: iM증권 리서치본부

표3. 컨테이너 1위 선사 MSC의 주간美입항횟수

2/21~27 MSC 선박 美입항횟수			
LA	6	Norfolk	11
New York	17	Oakland	7
Baltimore	5	Philadelphia	9
Charleston	13	Everglades	14
Houston	11	Hueneme	1
Jacksonville	3	Portland	1
Long Beach	6	Savannah	14
Miami	3	Seattle	6
Mobile	4	Tampa	1
New Orleans	9	Wilmington	1
합계			142

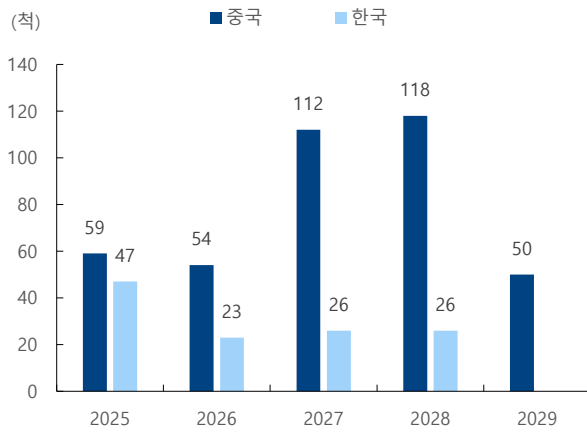
자료: MSC, iM증권 리서치본부

표4. MSC의 미국 입항시 향후 연간 수수료 발생 추정

중국선박 美입항관련 MSC 연간 수수료 추정	
주간 美입항건수	142
연간 美입항건수(52 주)	7,384
중국선박 비중	21%
제재대상 입항건수	1,551
회당 최대 수수료	2,500,000
연간 수수료 (백만달러, 중국산 선박에만 수수료 부과 시)	3,877
연간 수수료 (백만달러, 전체 기항에 수수료 부과 시)	18,460

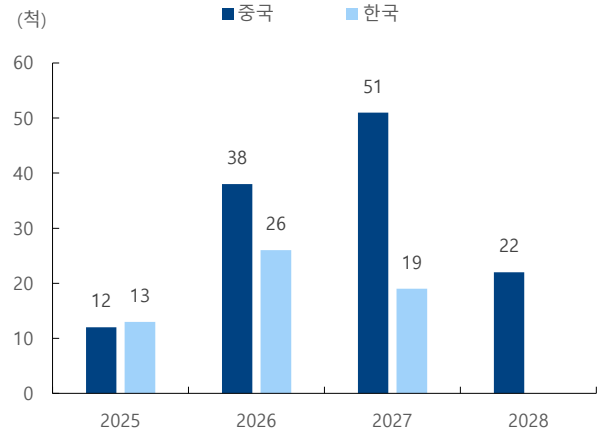
자료: MSC, iM증권 리서치본부

그림1. 컨테이너선(+8K) 수주잔고



자료: Clarksons, 하이투자증권 리서치본부

그림2. 탱커(VLCC, Suezmax) 수주잔고



자료: Clarksons, 하이투자증권 리서치본부

표5. 미국 무역대표부(USTR), 중국의 해운, 물류, 조선부문 지배력에 대한 301조 조치관련 부과금 정리

구분	세부내용
수수료 부과 대상	수수료 부과방식
가. 중국 선사	미국 항구에 입항할 때마다 건당 수수료 부과 최대 \$1,000,000 또는 적재 톤수당 최대 1,000달러
나. 중국선박 운용 선사	선단(Fleet) 중 중국산 선박 비율이 일정 비율을 넘는 선사의 선박이 미국 항구에 입항할 때마다 다음 중 하나를 선택하여 건당 수수료 부과 a) 최대 \$1,500,000 b) 선단 내 중국산 선박 비율에 따라: 50% 이상: 최대 \$1,000,000 25~50%: 최대 \$750,000 0~25%: 최대 \$500,000 c) 전체 선단 중 25% 이상이 중국산 선박인 경우, 최대 \$1,000,000
다. 중국에 선박 발주한 선사	발주잔고(Orderbook, 향후 24개월 내 인도 기준)중 중국산 선박이 일정 비율을 넘는 선사의 선박이 미국 항구에 입항할 때마다 다음 중 하나를 적용하여 건당 수수료 부과 a) 발주잔고 내 중국산 선박 비율에 따라, 50% 이상: 최대 \$1,000,000 25~50%: 최대 \$750,000 0~25%: 최대 \$500,000 b) 전체 주문량의 25% 이상이 중국산 선박인 경우, 최대 \$1,000,000
*미국산 선박 이용 선사에 대한 서비스 요금 감면	상기 요금이 부과된 선사가 미국에서 건조된 선박을 사용하여 국제 해상운송 서비스를 제공하는 경우, 해당 연도 기준으로 입항당 최대 100만달러까지 환급가능

자료: USTR, iM증권 리서치본부

표6. 미국 무역대표부(USTR), 중국의 해운, 물류, 조선부문 지배력에 대한 301조 조치관련 향후 일정

일자	세부내용	비고
2024.03.12	다섯개 노동조합이 중국의 해운, 물류, 조선부문 지배행위에 대한 조사요청 공식청원 제출	주1)
2024.04.17	미국 무역대표부(USTR), 중국의 해운·조선산업 지배정책에 대한 301조 조사 공식 개시 미국 정부 내 자문위원회 및 관련기관과 협의 후 조사착수 조사 개시 후, 중국 정부에 협의요청 하였으나 중국정부 협의거부	
2024.05.29	미국 국제무역위원회 공청회 개최. 다양한 증언 및 의견수렴 진행. 공청회 이후 USTR 공식 보고서 발표, “중국의 해운, 물류, 조선부문 지배행위는 불합리하며 미국경제에 부정적 영향을 미침. 미국 기업과 노동자의 시장기회를 감소시키고 경제안보를 위협함.”	
2025.01.23	미국 USTR, 중국의 조선, 해운, 물류 지배 정책이 부당하고 미국경제에 부담을 준다고 최종판단. 301조 조치(무역제재 등) 시행 근거 확립	
2025.02.21	공식의견수렴 기간 시작. 모든 이해관계자(기업, 단체 등)에 서면의견 제출 기회 부여	
2025.03.10	공청회 참석 신청 및 증언요약 제출 마감	
2025.03.24	공식서면의견 제출 마감. 10AM 공청회 개최. 공청회에서 추가 증언 및 의견수렴 진행	
2025.4월초	공청회 이후 반박의견(재의견) 제출 마감	

자료: USTR, iM증권 리서치본부

주1) 철강, 전기, 항공우주, 조선, 해운 관련 노동조합(USW, IAM, IBB, IBEW, MTD)

표7. 미국 무역대표부(USTR), 중국의 해운, 물류, 조선부문 지배력에 대한 301조 조치 목적 및 배경

구분	세부내용	비고
목적	중국의 해운, 물류, 조선산업 지배행위에 대한 301조 조사일환으로 무역제재조치 검토 및 공청회 개최 통한 의견수렴 예정	
배경	(24.03.12) 다섯개 노동조합이 중국의 해운, 물류, 조선부문 지배행위에 대한 조사요청 청원제출 (24.04.17) 미 USTR, 중국정부에 협의요청 → 중국정부 협의거부	
조사결과	(24.05.29) "중국의 해운, 물류, 조선부문 지배행위는 불합리하며 미국상업에 부담 및 제한요인으로 대응할 필요가 있음." 근거 ① 중국의 산업지배 전략. -1999년 글로벌 조선시장 점유율 5% 미만 → 2023년 50% 이상 / 2024년 1월기준, 전 세계 상업용 선대의 19% 이상이 중국 소유. 전 세계 컨테이너 생산량의 95%, 트럭·기차 운송연결장비의 86%를 중국이 공급 근거② 미국에 미치는 영향. -미국 조선·물류 기업의 경쟁력 약화 및 시장 기회상실 초래/ 중국의 시장지배적 독점적 지위로 인해 글로벌 공급망 위험 증가/ 비시장적(중국정부의 국가주도) 산업정책으로 공정경쟁 저해	
근거조항	① [무역법 302(a)(1)-제출근거] 외국 정부의 특정정책, 행위 또는 관행이 미국 상업에 부담을 주거나 제한하는지 판단, 이에 대한 조치를 취하는 기한과 절차 명시 ② [무역법 301(b)-조치근거] 외국 정부의 불합리하거나 차별적인 행위가 미국 상업에 부담을 주거나 제한한다고 판단될 경우, USTR이 이를 해결하기 위한 조치 시행	주1) 주2)

자료: USTR, iM증권 리서치본부

주1) USTR의 조사개시 이후 12개월 이내 최종결정을 내려야 하나 예외적으로 복잡한 조사에 한해 3개월 연장가능

주2) 외국 정부와의 협상에 실패할 경우 관세 및 기타 무역조치 시행 가능

Compliance notice

당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,

- 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
- 당 보고서는 기관투자자 및 제 3자에게 E-mail등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
- 회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주관사로 참여하지 않았습니다.
- 당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.

[투자의견]

종목추천 투자등급

종목투자자의견은 향후 12개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.

- Buy(매수): 추천일 증가대비 +15% 이상
- Hold(보유): 추천일 증가대비 -15% ~ 15% 내외 등락
- Sell(매도): 추천일 증가대비 -15% 이상

산업추천 투자등급

시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임

- Overweight(비중확대)
- Neutral(중립)
- Underweight(비중축소)

[투자등급 비율 2024-12-31 기준]

매수	중립(보유)	매도
92.4%	6.9%	0.7%