



백악관, 미국 해양 행동 계획(America's Maritime Action Plan) 발표

Top picks:
HD 현대중공업, 한화오션

- 신조선가지수는 183.06pt(-0.67pt), 중고선가지수는 197.87pt(+0.88pt)를 기록
- 삼성중공업은 Mitsui&CO로부터 13,000TEU급 컨벤 컨테이너선 2척을 척 당 \$160.0m에 수주. 납기는 '28년 5월
- ONE은 최대 22척의 LNG DF 컨테이너선 대규모 신조 발주를 추진. 1)13,000TEU LNG DF 컨테이너선 최대 12척(확정 6+옵션 6)과 2)15,000TEU LNG DF 컨테이너선 최대 10척(확정 6+옵션 4)으로 구성. 한국의 HD현대와 한화오션은 두 선형 모두 입찰 참여, 중국의 양쯔장(YZJ), 상하이외교고(SWS), 일본 니혼조선 또한 입찰 참여
- 카타르에너지는 '대규모 LNGC 발주 프로젝트 Phase3'를 추진. 약 70~80척의 LNGC가 필요할 것으로 예상
- Danaos는 알래스카 LNG 프로젝트에 필요한 최소 6척에서 최대 10척에 해당하는 LNGC 신조 발주를 검토
- 지난 13일(현지시간) 미국 백악관은 작년 트럼프 미 대통령이 서명했던 행정명령(E.O. 14269) 기반의 로드맵 개념인 '미국 해양 행동 계획(America's Maritime Action Plan, 이하 AMAP)'을 발표
- 해당 계획은 4개의 큰 축인 'Pillar I: 미국 조선 역량 및 능력 재건', 'Pillar II: 해양 인력 교육 및 훈련 개혁', 'Pillar III: 해양 산업 기반 보호', 'Pillar IV: 국가안보, 경제안보 및 산업 회복탄력성'으로 구성되어 있으며, 각 축마다 세부 전략과 권고 정책 조치(Recommended Policy Action)가 명시되어 있음
- 이 중 한국 조선업 수혜 관점에서 가장 주목해야 할 조치는 Pillar I 중 '1-5) 국제 및 산업 파트너십 활용'을 위한 조치인 '경제외교 및 상호주의 무역 협정(ART) 프레임워크 활용'과 '양자 및 다자 협정 촉진'. 해당 조치들의 내용은 "현재까지 트럼프 대통령이 조선업 재건을 위해 최소 1,500억달러 투자를 확보했으며, 상무부(DOC)가 조선업 역사상 최대 규모의 투자를 달성하기 위해 노력 중이다"라며 한-미 조선업 협력인 MASGA를 명시
- 특히 '브릿지 전략(Bridge Strategy)'을 통해 다척(Multi-Ship) 구매 방식의 조달과, '다척 계약 중 초기 호선들(the first ships in the contract)'은 외국 조선업체 조선소에서 건조될 수 있으며, 동시에 해당 업체가 인수했거나 파트너십을 맺은 미국 조선소에 직접 자본 투자를 병행하도록 명시. 다만 궁극적으로는 중장기 관점에서 미국 선박 건조를 미국 내로 이전(Onshoring)하는 방향으로 설정
- 또한 '전략상선단(SCF) 설립을 통한 국제 운항 선박 확대', '표준화 및 모듈식 상업용 혹은 정부용 국내외 선박 설계 활용(군함 제외)', '중국 조선업 견제 및 미국 조선업 부흥을 위한 한국&일본과의 협력 지속', '알래스카 LNG 프로젝트의 지속적인 안보 보장' 등 한국 조선업의 수혜가 될 수 있는 다수의 조치들이 포함됨 [다음페이지 Appendix 참고]
- AMAP는 행정명령 기반의 로드맵이기 때문에 해당 계획 수립에 협력했던 트럼프 2기 행정부 하의 주요 행정부들(국무장관, 국가안보보좌관, 예산관리국(OMB), 전쟁부, 상무부, 노동부, 교통부, 국토안보부, USTR)이 입법 없이도 기존 예산안에서 집행 가능한 '구매 조달 방식 변경', '국제 협정 및 브릿지 전략 협의 개시', '상업 표준 및 설계 활용' 등의 조치들은 단기 내 시행될 가능성 높다는 판단. 다만 MSTF(해양안보신탁기금) 신설 및 SCF(전략상선단) 구매 예산 등의 새로운 예산 편성 및 기금 조성 등의 입법이 필요한 조치들은 지켜봐야 할 필요가 있음. 물론 국방안보 및 조선/해양 부문은 초당적 합의가 비교적 쉬운 편이며, MASGA 기반의 정부협력 및 국내 조선업체들의 직접 자본 투자를 병행하면 법안 지연 혹은 통과 실패 리스크를 크게 줄일 수 있을 것으로 전망. 조선업 비중확대(Overweight) 의견 유지



America's Maritime Action Plan – Pillar I: 미국 조선 역량 및 능력 재건 (Rebuild U.S. Shipbuilding Capacity and Capabilities)

자료: The White House, SK 증권



주요 축(Pillar)	세부 전략	권고 정책 조치 (Recommended Policy Action)	내용
Pillar II: 해양 인력 교육 및 훈련 개혁 (Reform Maritime Workforce Education and Training)	2-1) 해기사 훈련 및 교육 확대 (Expand Mariner Training and Education)	데이터 계획 및 보고 (Data Planning and Reporting) 자격제도 현대화 및 규제 개혁 (Credentialing Modernization and Regulatory Reform) 이해관계자 협력 강화 (Increase Stakeholder Coordination) 해양 인력 모집 및 유지 인센티브 (Maritime Workforce Recruitment and Retention Incentives) 아카데미 수용 능력 및 인력 파이프라인 (Academy Capacities and Workforce Pipelines) 군-해기사 전환 프로그램 (Military-to-Mariner (M2M)) 규제 및 행정 절차 간소화 (Regulatory and Administrative Simplifications) 훈련 내용 및 평가 유연성 확대 (Training Content and Assessment Flexibility) 산업 기반 및 부처 간 인력 지원 (Industrial Base and Interagency Workforce Support)	- USCGC의 상선 자격관리 프로그램(Merchant Credentialing Program, MCP)과 MARAD의 관리를 활용하여 자원을 효율적인 해기사로, 실제로 승선 중인 해기사, 그리고 국가 비상 시 승선 의향이 있는 해기사 인력을 구축할 수 있는 역량을 구축 - 산업계와 인력 관련 운영 자원 영향을 최소화 할 수 있도록 팀 기반 시스템을 개발 - 국가 병합 및 운반능력(ENRRF) 보상 가능 시 대규모 승선 수요에 대비한 해기사 동원 계획(Mariner Mobilization Plan)을 수립 - USCGE MCP가 현대화된 있으며, 자격 취득의 다양화를 위해 같은 해기사 자격 포함 시스템을 강화하고 의료중상시 처리 절차를 MMC 발전과 병행하는 의사소통을 추진 - 중형 시대를 줄이고, 긴급(Diesel) 및 기관(Engine) 요건을 정렬하며, 승선인 훈련의 인정 범위를 확대 - 승선인 시뮬레이터 훈련이 해상근로 요건의 일부로 충족하도록 허용 - 자격 취득 기간을 단축하기 위해 연방규정집(CFR)의 특정 조항 개정을 권고 - 주·지방 인력개발위원회의 연례를 포함하여 해양 인력 연방 자문위원회(Maritime Workforce Federal Advisory Committee)를 설치 - 연방 및 주 차원의 이해관계자와 해양 및 조선 산업으로부터 의견과 충고를 수집 - 이를 통해 현재 조건을 강화하고 지속적인 방법론 및 산업 차원의 지침을 제공 - MARAD 내 새로운 해기사 인센티브 프로그램(Mariner Incentive Program, MIP)을 신설할 수 있도록 권한을 부여하고 예산을 지원 - MIP는 대대 및 마리의 결정 및 국가보안 수요를 충족하기 위해 해기사 교육, 모험, 훈련, 유지 프로그램을 포함 - 해사에는 중형 배위 해사의 학생의 등록금 및 훈련 비용에 대한 지원(Student Incentive Payments, SIP)의 개선이 포함 - 또한 해양 분야 지정 및 재료를 장려하기 위한 더 나은 재정지원 프로그램도 도입할 수 있음 - 이러한 자원은 훈련 제공기관에 대해 제공되거나 복무 의무와 연계하여 학생에게 제공할 수 있음 - 장교 자격(Officer endorsement)이 포함된 MMC 인증에 대한 통속 요구가 지속적으로 확인되는 경우, 주립 해양 아카데미(State Maritime Academies, SMA)와 협력하여 수용 능력을 확대 - 교통부(DOT)는 국제 해양 인력 훈련 우수 센터(Center of Excellence, COE) 프로그램에 대한 예산을 확대 - 등록 견습(Registered Apprenticeships), 커리어-네트 워크링, 단기 집중형 기술 훈련 프로그램(accelerated trades programs)에 대한 지원 범위 확대(이러한 것은 기존 교육 제공자에게 추가적 부담 없이 접근 가능) - 군 복무 중 이수한 훈련 및 해상 근무를 MMC endorsement 취득에 최대한 인정 - 모든 군인에게 수으로 면제를 확대 - 국가 상선 인력 자문위원회(NMERPACI)의 권고사항 반영하여 동등성(equivalency) 가이던스를 공식화 - 군 교양인 훈련 요건을 충족하도록 상호 인정(reciprocity) 요건만 지속 - 민간 전문 인력을 대상으로 아웃리치(outreach) 및 상담(counseling)을 강화하여, 군 경험은 육로적으로 MMC 자격으로 전환할 수 있도록 함 - 해군군인 인정 방법을 확대 - 현수 그룹을 단순화 - 구서 요건을 제거하기 위해 연방규정집(CFR)의 특정 조항을 개정 - Documents of Continuity 요건과 만료된 MMC를 연장할 수 있는 요건을 제거 - 조종한 장전 평가자(assessor) 요건을 제거 - 단일 선(fishhook) 제도를 도입하여 선박 전체를 단순화 - 고정성도(high-fidelity) 시뮬레이터 훈련이 승급기준에 필수로 포함될 수 있도록 승인 - 일일형 역량(demonstrated competence)에 대해서도 시험으로 대체 "test out"할 수 있는 옵션을 허용 - 훈련 시간 절감을 간소화하여, 시뮬레이션 및 기타 현대적 혁신이 안전하게 기술을 습득하고 자격 취득을 가속할 수 있도록 함 - Workforce Innovation and Opportunity Act에 따른 프로그램을 활용하여 해기사 훈련 개발을 조정하고 확대 - 동북 견습 프로그램을 확대 - 1965년 고등교육법(Higher Education Act of 1965)에 따른 Pell Grants 및 Workforce Pell Grant를 활용 - 2004년 Carl D. Perkins 직업 기술 교육법(Perkins Act)을 통한 자금 지원을 활용 - 국방 제조 속도 훈련(Accelerated Training in Defense Manufacturing, ATDM) 인력 파이프라인 프로그램을 확대 - 적용 제조(Additive Manufacturing) COE 프로그램을 활용 - 지역 훈련 허브를 확장 - 이는 인력 파이프라인을 가속하고 확대 - K-12 대상 홍보를 강화 - 교육과 고용을 수으로 정렬하여 보다 넓은 해양 산업 기반(MIB)을 지속 가능하게 함 - 유연한 경쟁력 보강 프로그램 내에서 수혜기관이 조선 관련 문제에 집중하도록 새로운 우선순위를 설정
	2-2) 미국 상선사관학교 현대화 (Modernize the U.S. Merchant Marine Academy)	긴급 미팅용 유지보수 문제 해결 (Address Urgent Deferred Maintenance Issues) 사관학교를 양호한 상태로 복원 (Return the Academy to a State of Good Repair) 미래 성장 속도를 위한 시설 확충 (Enhance Facilities to Accommodate Future Growth)	- 교육부(DOS)는 공공 서비스 분야의 시설 및 장비 현대화를 위한 국회 기금을 지원하는 법안을 개발할 수 있도록 부처 간 협력을 지원 - 여러 법안은 교육부와 국회사에서 관련 문제를 해결할 수 있는 유망한 기회를 식별하고 공유할 수 있도록 함 - 이러한 문제는 신속하고 지속적으로 해결하는 데 필요한 것 - 교육부 및 DOS는 공공 서비스 분야의 시설 및 장비 현대화를 위한 국회 기금을 지원하는 데 기여할 수 있음 - 국방부 방위군 업무 방해는 법안이며, USMMA가 사관학교 건물 및 인프라의 일부 핵심 문제를 해결할 수 있도록 지원하기 위한 예산을 요청할 때 - 25년4월, 미국 공군장비(U.S. Army Corps of Engineers, USACE) 뉴욕 지구구 USMMA는 펄라스 제철소 및 연료시설을 위한 장기 협정 체결 - 필요한 자금 및 설계 작업은 상당 부분 진행 중이며 나사로 - 건물 및 인프라 유지보수는 지속적인 상태이며 신기술을 도입하여 - 여러 시설 결함은 학생과 직원들 건강 및 안전에 영향을 미칠 수 있음 - 이러한 문제를 신속하고 지속적으로 해결하는 데 필요한 것 - USMMA가 임무를 지속적으로 수행할 수 있도록 했다. 및 인프라의 회복을 계속 시행 - 필요한 경우 일부 부문을 인식하는 것이 후 산으로 대 - 여러 구조물은 현재 기준에 부합하지 못해 보수 - 펄라스 워터(waterfront) 구역은 임시 영향 완화와 해기사 훈련 시설 지식을 확보해야 하며, 모두 및 분산 공사기 필요 - 사관학교의 장기 재정 계획은 향후 영향을 20% 하락하고 교수진 30% 하락하는 것을 포함 - 이러한 영향을 수용하기 위해 추가 공간이 필요 - 계획된 미래 성장 목표는 펄라스의 수용 능력을 확대하기 위한 것 - 사관학교의 장기 재정 계획은 향후 영향을 20% 하락하고 교수진 30% 하락하는 것을 포함 - 이러한 영향을 수용하기 위해 추가 공간이 필요 - 계획된 미래 성장 목표는 펄라스의 수용 능력을 확대하기 위한 것 - 학생 인센티브 지급(Student Incentive Payments, SIP), 주립 해양 아카데미에 대한 직접 재정 지원, 연료 지원금, 실업선 유지보수 및 수리 지원, - NSMF 프로그램 등 연차 제공되고 있는 모든 지원을 종합적으로 검토 - 이러한 지원이 국가에 필요한 상선 해기사 공급을 충족하는 데 충분한지 평가, 필요한 경우 지원 규모를 조정
	2-3) 주립 해양 아카데미 지원 및 지원 확대 (Increase Support for State Maritime Academies)	검증된 가속 훈련 모델 확대 (Scale Proven Accelerated Training Models) 적응 제조 우수센터의 지리적 확장 (Grow AM COE Capacity Geographically) 연태 파이프라인 및 지역 훈련 파트너십 확대 (Expand Talent Pipelines and Regional Training Partnerships) 미국 상선사관학교 및 주립 해양 아카데미 현대화 및 확대 (Modernize and Enhance USMMA and SMA's) 조선 인력 개발 인센티브 적용 범위 확대 (Broaden Shipbuilding Incentive Program Applicability) 해사 훈련 자금 지원 확대 (Increase Support for Maritime Training and Credentialing) 연구개발(R&D) 자금 지원 (Fund R&D)	- 시험당 확대, 주가 훈련 트랙을 개설, 주가 해양 관제에서 ADE 모델을 채택하여 훈련 기회를 확대 - 서해안, 골, 하이라드 등 주요 해양 관제에 추가 적응 제조 COE를 설립 - 기술 개발을 가속화 - 북동 코스트 타임라인 건축 - 기술 훈련을 생산 수요와 연결 - 보조금 지원을 제공 - COE, 카루어-네트 워크링, 주립 해양 아카데미, 산업계 간 조정을 강화 - 연태 파이프라인 프로그램으로 취업 수요와 지역 훈련 파트너십 확대 - 기업적이고, 우수센터(COE), 조선, 고용주 간 연결을 강화 - 채용, 유지, 기술 향상을 개선 - 침몰에 따라 지점을 갖춘 장보고 Sea View 해사 파이프라인을 확대할 수 있도록 아카데미 수용 능력을 확대 - 펄라스 및 다른 시설을 업그레이드 - 교체된 구조물 확대, 모집(recruitment)을 개선하기 위한 자원을 제공 - 미 해군의 인력 인턴십 모델을 전환(conversion), 수리(repair), 기타 연방 재원으로 수명되는 조선 프로젝트까지 확대 적용 - 이를 통해 동북 견습 및 유지 프로그램을 위한 보다 높은 책임식 자금(matched funding)을 확대 - 자격 취득 속도 높이기 위해 해기사 훈련 요건과 훈련 제공기간 인정(accreditation)을 간소화 - 해기사 모집 및 유치를 촉진하기 위해 훈련 비용을 인센티브로 환급 - 미국 해역(USCM)을 통해 인력 캐피탈화와 연방-총유 연구개발을 지원 - 통합된 훈련 프로그램 포함한 가치 패리티 프로그램을 활용 - 노동자와 고용주가 적절한 운영 위험 없이 새로운 생산성을 도입할 수 있도록 함 - 조선 계약 및 컨베이어(OW) 보조금이 계약상 의무화된 인력 투자 조항을 요구하거나 확대 - 지속 가능한 훈련 체계를 만들기 - 국제 항로에서 운영하는 미국 선박 선박에 고용되어 근무하는 미국 상선 해사가 발원한 소득을, 해외 거주 미국 시민 또는 거주자에게 적용되는 소득세의 규정에 따라 총소득에서 제외할 수 있도록 허용 - 해양 인력을 효과적으로 지원에 는 기존 인력개발 프로그램에 대한 투자와 자원을 지속 - 대규모 중점 제품과 기술 요소를 모두 충족하기 위해 검증된 파이프라인과 신속 훈련 모델을 활용 - 연태 파이프라인, 커리어-네트 워크링, 기업 기술력, 동북 견습 파트너십, K-12 중등 인력개발 지원에 대한 투자를 확대 - 해설, CVC, 등 비평가(MINDET), 적응 제조 기술 기능 인력인 수요를 충족하도록 함 - 조선 및 수리 작업에 대한 보다 많은 훈련 파트너십 - 해사 자격 체계에 군-해사 전환 프로그램에 참여하여 상선 해사로 복귀 시 지원 영역을 확대 - 대규모 인력 용입이 예상되는 지역에서는 공공-민간 파트너십(PPP)을 통해 건설의 부담 가능한 주적 등 지역 인프라 및 설비의 질적 향상을 투자
	2-4) 해양 산업 수요 대응 - 훈련 역량 강화 (Maritime Industry Needs - Enhancing Training Capabilities)	조달권 계약 및 권한 부여 강화 (Leverage Contractual and Grant Authorities to Tie Training to Procurement) 상선 해사 해외소득에 대해 세제 혜택 (Tax Treatment for Merchant Mariner Foreign Earned Income) 숙련 인력 육성·확대·유지 (Cultivate, Expand, and Retain a Skilled Maritime Workforce) 인력 개발 투자 (Invest in Workforce Development)	- 노동부(DOL)의 Industry-Driven Skills Training Fund 보조금 프로그램을 활용 - 선박 맞춤형 훈련 피트니스(동북 견습 포함)를 촉진 - 조선업협회와 협력하여 취업, 선박 제작(ship fitting), 전기 설치 등 핵심 분야에서 훈련을 확대 - 영국 훈련 프로그램을 지원하는 해사 취업 기금(FITTING)을 통해 유럽에 대한 세제 혜택을 확대 - 산업계에 대한 지원 투자와 인력 개발에 대한 지원을 확대 - 재정안전망(VA) 확대 유사한 조선 인력 대상 연방 주택 대출 보증 제공 - 조선 인력을 미국 해군 예비군(USN Reserve)과 통합하여 숙련된 여단 전직을 가속 - 해군은 훈련 센터를 조선 인력에 개방하도록 함 - FY2025년 동안 Make America Skilled Again 보조금 프로그램에 대한 예산 요구안을 확정 - Workforce Innovation and Opportunity Act를 재가하여 단순화된 보조금 구조를 변경 - 노동부(DOL)의 Industry-Driven Skills Training Fund 보조금 프로그램을 활용 - 선박 맞춤형 훈련 피트니스(동북 견습 포함)를 촉진 - 조선업협회와 협력하여 취업, 선박 제작(ship fitting), 전기 설치 등 핵심 분야에서 훈련을 확대 - 영국 훈련 프로그램을 지원하는 해사 취업 기금(FITTING)을 통해 유럽에 대한 세제 혜택을 확대 - 산업계에 대한 지원 투자와 인력 개발에 대한 지원을 확대 - 재정안전망(VA) 확대 유사한 조선 인력 대상 연방 주택 대출 보증 제공 - 조선 인력을 미국 해군 예비군(USN Reserve)과 통합하여 숙련된 여단 전직을 가속 - 해군은 훈련 센터를 조선 인력에 개방하도록 함 - FY2025년 동안 Make America Skilled Again 보조금 프로그램에 대한 예산 요구안을 확정 - Workforce Innovation and Opportunity Act를 재가하여 단순화된 보조금 구조를 변경

한승한의 수주산업 위클리

SK증권 조선. 한승한
shane.han@sk.com / 3773-9992



America's Maritime Action Plan – Pillar III: 해양 산업 기반 보호 (Protect the Maritime Industrial Base)

주요 축(Pillar)	세부 전략	권고 정책 조치 (Recommended Policy Action)	내용
Pillar III: 해양 산업 기반 보호 (Protect the Maritime Industrial Base)	3-1) 선호 요건 강화 (Strengthen Preference Requirements)	세로운 미국 해군 선호 요건 도입 (Institute a New United States Maritime Preference Requirement (USMPR))	- 미국에서 선박이 건조됨에 따라, 대규모 수출 경제(high-volume exporting economies)로 하여금 미국으로 향하는 자국 컨테이너 화물의 절반으로 로 증가하는 비율을 적격한 미국 선박(qualifying U.S. vessels)으로 운송하도록 요구
		화물 선호 요건 확대 및 집행 강화 (Expand Cargo Preference Requirements and Streamline Enforcement)	- 미국에서 선박이 건조됨에 따라, 민간 미국 정부 기관 화물(civilian U.S. Government agency cargoes)의 절반으로 증가하는 비율(연평균 50퍼센트에서 상향)을 미국 국적 선박으로 운송하도록 요구 - 이는 선단의 경제적 기반을 강화하고, 워시 시 동향의 충분한 운수 및 승무원 고용을 확보하는 데 기여 - MARAD의 집행 및 강제 집행은 미국 정부 선박의 조장을 간소화하며, 선박 수송 준비태세(sealift readiness) 부족 위험을 축소
		화물 선호 3년 자격 규칙 수정 (Modify the Cargo Preference Three-Year Eligibility Rule)	- 이 규칙에 대한 개혁은 2030년에 시행될 예정 - 3년 자격 요건 규칙에 대한 개혁을 즉시 시행할 경우, 선단 성장을 가속화하고 국가 비상 상황 시 선박을 운송할 수 있는 해커시 풀을 확대할 수 있음 - 긴급 대비 협정에 대한 약속을 유지하면서 전일 정책을 남용으로써, 이 조치는 필요 시 상업 자산을 동원할 수 있는 미국의 역량을 강화
	3-2) 육상 항만 유지보수세 도입 (Establish the Land Port Maintenance Tax)	육상 항만 유지보수세(Fee) 도입 (Establish the Land Port Maintenance Tax (Fee))	- 해상 항만에 적용되는 기존 항만 유지보수세(Harbor Maintenance Tax, Fee)에 상응하는 자금 조달 메커니즘을 육상 항만 운영에 대해 신설 - 미국으로 육상 항만 운영을 통해 전달되는 상환은 상환 가치의 0.125퍼센트에 해당하는 소규모 세금을 부과할 것임 - 이 세금을 통해 장수된 자원은 새로 설립되는 육상 항만 유지보수 센터(Land Port Maintenance Fund, LPMTF)에 적립됨 - 이 기금은 육상 항만 인프라의 계획, 설계, 건설, 유지 및 개선을 지원 - 수송 체인의 최대 10퍼센트는 LPMTF의 운영 비용에 배정되며, 효율적이고 효과적인 집행 보장
		조달 효율성 개선 (Improve Procurement Efficiency)	- 연장적인 자금 지원을 전제로 다년 및 다선박(multiyear and multivessel) 조달 전략을 활용하여, 하나의 계약을 여러 해와 여러 선박에 걸쳐 적용함으로써 단위당 비용을 절감하고, 산업 기반을 안정화하며, 장수의 연속성을 보장 - 상환 정책은 이러한 조달 전략을 활용하기 전에 상업적 이익을 창출할 수 있는 다양한 옵션을 제공하고, 그리고 산업 기반 역량과의 정렬을 확보하도록 노력해야 함 - 한 번에 여러 선박(hulls)에 대해 약정함으로써, 정부는 규모의 경제를 통해 조달 비용을 낮추고, 생산 지연 위험을 줄이며, 숙련 인력을 유지하고 자본 투자를 장려하는 데 필요한 예측 가능성을 조달에 제공 - 산업에 수익성이 있으면서도 정부의 이익을 보호할 수 있도록, 유연한 조달 권한(flexible procurement authorities)의 활용을 검토
	계약 효율성 개선 (Improve Contract Efficiency)	계약 효율성 개선 (Improve Contract Efficiency)	- 항만 부담을 줄이고 보고 및 검사 요구사항을 단순화하며, 성과 기반 결과에 초점을 둠 - 계약의 계약 산출물 항목(contract deliverable line items) 수준을 최소한으로 축소하고, 변경 주문(change orders)을 더욱 줄이기 위한 전향적으로 계약 - 변경 주문이 허용되는 경우에도 편의(convenience)를 위한 것이어야 함 인 되며, 생산 속도 증가, 비용 절감, 또는 계약 안전 문제 해결과 같은 최종 사용 목적(end-use purpose)을 요구해야 함 - 인도 일정을 충족하거나 초과 달성하는 것과 같은 정부 우선순위에 대해 인센티브 지급을 제공하고, 계약 요건을 충족하지 못한 경우에는 불이익을 부과
		미래 선박 수요 예측의 지속적 개발 및 정교화 (Continue to Develop and Refine Forecasts of Future Vessel Needs)	- 미 해군(USN), 미 해군경비대(USCG), NOAA, 세관장관보통청(CBP), 그리고 기타 미국 정부 기관들은 운송 수요 데이터와 미래 해군 요구 및 예산 지원 예측을 기반으로 선박 수요에 대한 장기 전망을 산출 - 이러한 전망은 해양 산업에 미래 조산 수요에 대한 달성 수준의 확실성을 제공하며, 수요를 산업 역량에 맞게 조정할 수 있도록 함
	기타 거래 관련 및 상용 기술품 활용 확대 (Expand Use of Other Transaction Authorities and Commercial Off-the-Shelf Products)	획득 절차 간소화 (Streamline Acquisition Processes)	- 재지정(recapitalization)을 통해 Vessel Construction Manager(VCM) 모델의 활용을 확대 - 이 모델에서는 기업이 상업 선박-운행자(commercial ship owner-operator)와 계약을 체결하여 신규 선박 건조를 관리하도록 하고, 해당 산업-운영자가 다시 미국 조선소와 상업적 선박 건조 계약을 체결하여 선박을 건조하도록 함 - 각 부서는 보조(auxiliary) 선박 플랫폼을 조달에 있어 가능한 최대 범위 내에서 VCM 모델을 활용하도록 노력
		요구사항 정의의 개선 (Improve Requirements Definitions)	- 혁신적인 FAR 개편을 통해 수요, 기관의 기타 거래 관련(Other Transaction Authorities) 및 유사 관련과 지침을 확대-활용하여 의무적 대기 기기를 제거하고, 단일 계약이 체결되며 모든 조산에 대한 합성을 가능하게 하는 등 다양한 자산을 승인 - 상환 기금(Commercial off-the-shelf products)을 수송하기 위한 합의를 활용하여 더 빠르고 더 나은 결과를 얻을 수 있음 - 해양산업의 FAR 개편을 통해 승인 단계를 줄이고 연방 기관 간에 걸쳐 의사결정 체계를 표준화함으로써 획득 절차 간소화
	3-3) 정부 조달 효율성 개선 (Improve Government Procurement Efficiency)	조신 부문 경쟁 강화 (Enhance Competition in Shipbuilding)	- 성과, 적시 인도, 비용 절감 혁신, 그리고 수명주기 지원 약속을 보장하는 계약 인센티브를 도입하여 계약 체결 지점을 축소 - 장기 획득 계획을 공개적으로 전달함으로써 투명성을 개선 - 평가 기준을 공개하고 퍼펙트 메커니즘을 개선하여 입찰자의 참여와 협력을 높임으로써 일관성을 촉진 - VCM 모델을 미국 산업 기반 역량과 능력을 확대하는 방법으로 활용하여 보다 선진 경쟁에 기여
		조산 공정 최적화 (Optimize Shipbuilding Processes)	- 공급망 투명하고, 기존의 지속가능 또는 효율성 성과를 달성하는 데 필요한 인센티브를 활용하여 최소한의 수정으로 여러 기관의 요구 사항을 충족할 수 있도록 함 - 군사적 개조는 인도 이후 기간으로 유보 - 기관 간 협력을 확대하고, 여러 기관에 걸친 대규모 획득 프로그램을 주도할 전문성을 보유한 주관 기관(lead agencies)을 식별하여 규모와 경제를 달성 - 독립적인 제3자 평가자와 VCM을 감독할 활용 - 독립 수계자(defense primes)와 각 군별 부와 요건이 수 및 생산 수준을 적정화(right-size) - 정부 조산 계약의 요소로서 지적재산권(intellectual property)을 유지하여 플랫폼을 장기적으로 유지-연장할 수 있는 능력을 보존하고, 단일 공급자 제조업체가 수요 발생 시 생산하는 부품의 긴 리드타임에 대한 취약성을 줄임 - 초기 유지보수 가능 기간(initial maintenance availabilities)에 필요한 예비 부품(provisioning of spare parts)을 조산 계약에 포함시켜, 단일 공급자 제조업체가 수요 발생 시 생산하는 부품의 긴 리드타임에 대한 취약성을 줄임 - 이는 다른 선에서 부품을 전환(combining)하는 필요성, 대기 시간, 그리고 미집행 유지보수 적체물 줄임 것
	신기술 활용 확대 (Increase Use of Emerging Technologies)	신기술 활용 확대 (Increase Use of Emerging Technologies)	- 미국 조선소가 조산 및 유지보수를 위한 인기에 투자하도록 하기 위해 보조금(grants) 및 비용 분담(cost-sharing) 메커니즘과 같은 연방 정부의 정책 지원을 검토 - 설계, 획득, 공급망 관리, 건조, 운용 및 유지보수를 포함한 선박 조달의 모든 구성 요소를 지원하기 위해 해당 기술의 활용을 확대 - AI, 디지털 트윈 기술, 적용 제조의 활용을 확대 - 연구 및 임상 시험에서 혁신적인 경우 자금을 지원할 것임 - 의료, 해양, 해운, 안전 시스템, IT 보안 기술, 그리고 복귀 및 방위 투입 조산 역량을 위한 최신 산업 기준을 충족하거나 초과하는 군사적 용어가 더 큰 경제적 성과를 개발하기 위해 국내 조산 산업 기반을 활용 - 산업이 효율성을 높이고 건조 또는 운용 비용을 줄이는 신기술을 채택하도록 인센티브를 장려
		국제 파트너와의 협력 (Engage International Partners)	- 미국 조선소는 미국 내 생산 비용의 일부에 해당하는 비율로 선박을 건조 - 동맹 해양 국가와 조산 모범 관행(best practices)에 대해 협력하고, 관련 모범 평가 기준을 공급자 선정(source selections)에 반영
	상업 표준 및 설계 활용 (Leverage Commercial Standards and Designs)	상업 표준 및 설계 활용 (Leverage Commercial Standards and Designs)	- 모든 선박(ship), 선박(vessel) 및 해상 선박(craft) 프로그램에 참여하여, 검증된 상업 조산 표준을 채택할 수 있는 기회를 시험 - 관습된 상업 모범 관행을 활용함으로써, 정부는 비용을 절감하고 인도 기간을 단축하여 국내 산업 기반을 강화
		획득 프레임워크 간소화 (Streamline Acquisition Frameworks)	- 현재 미 해군경비대(USCG)의 주요 및 비주요 시스템 획득 매뉴얼(Current USCG Major and Non-Major System Acquisition Manuals)은 불필요한 지연과 복잡성을 초래 - 이를 해를 감지하고, 통상에 국토안보부(DHS) 이전에 걸쳐 수행하고 신화할 수 있는 획득 데이터가 확보되도록 보장하면, 지도부는 위험을 보다 효과적으로 관리하고 필요한 역량을 적시에 제공
	3-4) 중국의 조선&해양&물류 부문 불공정 경쟁 조사에 따른 조치 (Actions in the Investigation of the People's Republic of China's Targeting of Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors)	정부 계약 절차 가속화 (Expedite Government Contracting)	- 조선소 산업 현대화를 목적으로 하는 경우, 적절한 범위 내에서 단독 공급(sole source) 계약 권한을 활용 - 2024년 미국 무역대표부(USITR)는 1974년 무역법(Trade Act) 제301조(Section 301)에 근거하여, 중국이 해양, 물류 및 조선 부문에서 자체를 목표로 하는 정책 및 관행에 대한 조사를 개시 - 조사 결과에 따라 불공정 경쟁을 배양하고, 2025년 1월 16일 USITR는 해당 조사에 대한 보고서 발표 - 이러한 조사의 결과로, 대중으로부터 접수된 거의 600건의 의견, 다른 정부 기관 전문가들의 합의, 그리고 USTR 승인 자문위원들의 합의에 바탕으로, USITR는 2025년 4월 17일 대중을 조사를 위함 - 2025년 5월 15일 USITR는 부속서 III(외국 건조 자산을 운영 중인 운영자에 대한 서비스 수수료) 및 부속서 IV(미국 해상 운송 서비스에 대한 제한)의 일부 조항에 대한 수정 제안의 검토를 위한 공개 의견 수렴을 발표 - 2025년 10월 10일 USITR는 해당 대중 조사의 일부 측면에 대한 수정 사항을 발표하고, 그 조항에 대한 추가 수정 제안 여러 건에 대해 공개 의견을 요청 - 2025년 10월 30일, 미국과 중국은 경제 및 무역 관계에 관한 합의에 도달하였으나, 여기에는 제301조 조항에 따라 취해진 미국의 대중 조항에 대해 중국이 미국의 보복 조항을 철회하고, 더 많은 무역과 관련 기관과 부가된 제재를 해제하겠다는 약속 포함 - 미국은 2025년 11월 10일부터 1년간, 상기 대중 조사의 영향을 중단 - 미국은 조선 조산 문제에 관해 중국과 협의할 것이며, 미국 조선 산업의 부흥을 위해 대안적이고 및 일관적인 접근을 취할 것

자료: The White House, SK 증권

한승한의수주산업위클리

SK증권 조선. 한승한
shane.han@sk.com / 3773-9992



America's Maritime Action Plan - Pillar IV: 국가안보, 경제안보 및 산업 회복탄력성 (National Security, Economic Security, and Industrial Resilience)

주요 축(Pillar)	세부 전략	권고 정책 조치 (Recommended Policy Action)	내용
Pillar IV: 국가안보, 경제안보 및 산업 회복탄력성 (National Security, Economic Security, and Industrial Resilience)	4-1) 해양 산업 기반(MIB)의 안보 및 회복탄력성 강화 (Increase the Security and Resilience of the MIB)	핵심 부품에 대한 국내 생산 역량 확대 및 단일 공급 의존 축소 (Increase Domestic Capacity for Critical Components and Reduce Sole-Source Dependencies)	- 단일 장비 시장과 해외 의존을 줄이기 위해 대형 해양 엔진, 잠수기, 추진축, 프로펠러, 단조 및 주조물, 고강도 강재, 첨단 전자 장비 등 핵심 부품에 대한 국내 생산 역량을 개발 - 공급업체 개발 투자와 벤처 자적 인증 지원을 확대하여 2차 공급망을 창출하고 리드타임을 단축함으로써 설계 변경, 부품 전환(즉, 한 선박에서 부품을 빼 다른 선박을 운송하는 것) 또는 생산 및 유지 활동 등 후의 조건의 필요성 감소 - 벤처 자적 인증 프로그램과 벤처 자금 지원을 제공하여 2차 공급망을 창출하고 리드타임을 단축 - 가능한 경우 전략적 합금 및 핵심 강물에 대한 국내 원자재 가공에 투자 - 공급업체 투자를 조달 역량 및 자적 인증 코드업과 연계하여 민간 투자를 위한 실질적인 사업성을 보장 - 해양 산업 기반 USTR 연례 대상 목록에 대해 연방 조달 시 적절한 제품 및 서비스 코드(PSC)의 사용을 집행하여 해외 무역협정(TAA) 생산자보다 국내 생산자를 우선하도록 유도 - 국내 콘텐츠 가격 인센티브를 상황 조정
		혁신, 기술, 자동화 및 산업 현대화 수용 (Embrace Innovation, Technology, Automation and Industrial Modernization)	- AI, 예측 제조, 로보틱스 및 자동화, Industry-4.0 분석, 최신 비파괴 검사 장비, 그리고 클라우드 스토리지와 같은 신기술을 도입하고 통합하여 조선 생산을 간소화하고, 최소한 숙련 직종에 대한 의존을 줄이면서 생산성을 향상 - Rapid Applied Materials and Processing 및 신기술 소재의 신속 스캐닝과 같이 부품 제조 및 자적 인증 주기를 단축하는 기술을 활용 - 연속된 제조 기술을 생산 및 유지 워크플로에 신속히 도입할 수 있도록 신속 자적 인증 절차를 제고 - 미국 조선 산업의 효율성을 높이기 위해 모듈식 및 로봇 기반 조선 기법에 대한 연구개발을 장려하고, 필요 시 투자하여, 이러한 혁신적인 접근 방식과 기 술을 더욱 발전시키기 위해 동맹 조인트 혁신
		공급망 회복탄력성 개선 (Improve Supply Chain Resilience)	- 단일 공급처 또는 특정 지역의 공급에 의존하는 영향을 줄이고, 수요 변화에 더 신속하게 대응하여, 경쟁력 가격 경쟁을 장려하기 위해 공급망을 의도적으로 다변화 - 원재료업체(OEM)가 자체 역량을 초과하는 경우 가능한 한 별다른 국내 조산소에 외주를 주도록 보장
		명확한 경제안전 지표 및 수요 신호의 의미 측정 (Define and Measure Clear Economic Security Metrics and Demand Signals)	- 분절 또는 위기 상황에서 상품의 지속적인 흐름을 보장하는 데 필요한 선박의 수, 규모 및 용량과 같은 경제안전에 대한 명확한 요구 사항을 설정 - 해양 산업 기반(MIB) 프로그램의 효과성과 투자 수익률(ROI)은 새로운 설계된 해양 요구 사항을 얼마나 잘 충족하는지에 따라 측정되어야 함 - 이 요구 사항은 선박 건조 및 수리의 가속화와 규모 확대, 조선소 및 공급업체 역량 확대, 부품 및 구성품에 대한 조달 리드타임 단축, 미국 건조 선박의 단 위 비용을 낮추고, 그리고 운영 양산의 수 확대를 우선순위로 두어야 함 - 민간 파트너와 장기적인 조선소 투자를 장려할 수 있는 예측 가능한 재원과 다양한 수요 신호를 시장에 제공하기 위해 범정부 차원의 조산 계획을 유지
	4-2) 국제 운항하는 미국 건조-미국 국기 상업 선 대 확대 (Increase the Fleet of U.S.-Built and U.S.- Flagged Commercial Vessels Trading Internationally)	전략상선단(SCF) 설립 (Establish a Strategic Commercial Fleet (SCF))	- 해양 무역에 종사하는 미국 건조 선박으로 구성된 전략상선단(SCF)을 창설하면, 전 세계에서 운수 물류를 지휘하기 위해 필요한 충분한 규모와 중복성 (depth and redundancy)을 제공하고, 미국 경제로의 상품 흐름이 지속적으로 유지되도록 보장할 수 있음 - SCF가 포함되는 선박은 건조 및 운영 모두에 대해 재정적 지원을 받게 되며, 이를 통해 미국과 보조금을 받는 외국 경쟁자 간의 경쟁 조건을 동등하게 만 들 것 - 선박 건조와 운영을 모두 지원함으로써, SCF는 조선소의 장기적 산업 역량을 구축하고 해사자들이 지속적으로 운전을 받고 가용 상선을 유지하도록 보장 - 전략상선단(SCF)은 해상 무역의 안전을 보장하고, 미국 건조 선박의 수를 지속적으로 증가시키고, 필요시 발생할 경우 DOW(한정)가 추가적인 전략 수송 역량을 접근할 수 있도록 보장할 것
		해양안보프로그램 및 유조선안보프로그램을 승인 수준까지 재 지원 (Fund the Maritime Security Program and Tanker Security Program to Authorized Levels)	- 해양안보프로그램(Maritime Security Program) 및 유조선안보프로그램(Tanker Security Program)을 보완하는 새로운 SCF는 또한 선박의 수 입 및 확장 가능한 전략 수송 능력(seafit capability)을 보장함으로써 국가 방위를 강화할 것
		4-3) 해양 안보 신탁기금 설립 (Establish the Maritime Security Trust Fund)	- 해양안보 신탁기금 설립 (Establish the MSTF) - 해양안보 신탁기금 설립은 미국 건조 선박의 안전을 확보함으로써, MSTF는 조선, 선체 확장, 산업 기반 회복탄력성, 그리고 해양 안보 개발에 대한 투자에 대해 일관된 지원을 보장할 것 - 승인된 지원 항목에는 국내 해양 부문의 혁신, 성장 및 강화를 위해 유용한 것으로 식별된 프로그램들이 포함
		4-4) 로봇 및 자율 시스템 우선화 (Prioritize Robotic and Autonomous Systems)	- 로봇 및 자율 기술의 급속한 발전을 고려할 때, 현재와 미래의 규제는 선박의 변화 속도에 적응하지 못하고 있으며, 이는 안보적인 규제 프레임워크 내 에서 해양 기술을 일관되게 시험하는 데 어려움을 초래 중 - 산업계의 시험을 용이하게 하기 위해, 미국 해양경계대(USCG)는 미국의 배타적경제수역(EEZ) 내, 오대호 지역을 포함하여, 상업용 로봇 및 자율 해양 기술을 안전하고 신속하게 시험할 수 있는 해사 이상의 규제를 설정 - 이러한 규제를 대체하는 자립한 공공-민간-수업 기반을 계속적으로 의결을 수립 - USCG와 과도하게 중첩된 이해 관계 또는 형식적인 높은 이해관계 과도한 영향을 미치지 않도록 노력하여 하여, 각 구역은 산업 이용자의 필요를 충족시킬 수 있을 만큼 충분한 규모를 갖추어야 함 - 지정된 구역은 해양 상에 항해자 인원을 위해 DOC에 의해 제도에 명확히 표시되어야 함 - USCG의 임무 제계를 명확한 범위 내에서 자율 무인체, RAS, 그리고 보다 단순한 선박 중심으로 재정의해야 함 - 이러한 역량을 특정 임무에 활용함으로써, 고급 상업용 USCG 캐피탈 및 운항은 임무상 필수적인 요구 사항을 충족시켜 운영으로 전환될 수 있음 - 이러한 접근은 전략 인도 속도를 가속화하고 비용 효율성을 개선하여, 산업 기반 내 혁신을 촉진
	4-5) 북극 항로 안보 전략 (Arctic Waterways Security Strategy)	북극 존재감 강화 (Enhance Arctic Presence)	- 국토안보부(DHS)와 미국 해양경계대(USCG)는 북극 지역에서 미국 해양 존재를 확대하고, 신뢰할 수 있고 지속적인 접근을 가능하게 하기 위해 국 지 재능 역량을 증대할 것 - 수상 작전, 항공 작전, 작렬이 훈련되고 장비에 갖춘 인력, 그리고 북극 동맹국과의 협력을 포함하여 미국의 대표를 현존시키는 데 필요한 역량과 능 력을 우선순위에 둘 것 - USCG와 DOD는 해양 지역에서 훈련 및 연습 활동을 지속 수행하고, 국가간 북극적 위해 북극의 혁신 위치에 대한 미국의 접근을 보장하여, 동맹국 들과 협력하여 해양 지역에 대한 접근 유지와 방어 부담을 분담할 것 - 이를 통해 국무부(DOS)는 DOD와 협력하여 동맹국 및 산업 파트너와 협력해 북극 지역에서 미국의 존재를 확대하도록 노력할 것 - 연방 기관들은 다른 연방 정부 기관 및 북극 동맹국들과 협력하여 정보 공유 네트워크를 확대하고 수집 및 분석 도구 역량을 강화해야 함 - 해양 지역은 자체적인 항로, 수상, 수중 및 우주 기반 시스템 개발을 추진하여 해양 지역을 강화하고, 안보 및 방위 목적을 위한 해양 영역 인사를 강화해야 함 - DOT 산하 연구 기술 자문실과 협력하여 선박 안전 신뢰를 제한하는 기술 및 역량을 관련 첨단 연구 프로젝트로 분류 수행 - 미국의 글로벌 위치확인시스템(GPS)과 같은 항법 시스템(GNSS)의 위치 정확도 향상은 항법 기하학적 요인으로 인해 북극 지역에서 크게 저하될 수 있음 - PNT 성능을 개선하기 위해, MARAD는 항법망 13095 "위" 항법 서비스의 책임 있는 사용을 통한 국가 회복탄력성 강화"에 따른 노력(시범 프로그램 포함)과 DOT의 북극 항법 PNT 프로그램을 활용해야 함 - DOD와 DHS는 기술적, 전략적, 상업적 통찰을 개발하기 위해 산업 및 군사 파트너십을 통해 항해 및 항해의 개선 방안을 모색해야 함 - 해양 지역의 책임 있는 고밀도 활동을 촉진하고 회복탄력적인 통신을 보장하기 위해 기가-기반, 고주파 무선 통신 인프라를 강화 - 알래스카와 그린랜드의 노조화된 인프라를 활용 - 국가안보와 방위를 보장하기 위해 미국 해양경계대(USCG)의 해방선 함대의 고위도 지역 작전 투자하고, USCG 및 DOD 전력의 고위도 작전을 강 화 - 아북극(Sub-Arctic) 전략 해상 기지, 주요 지역 내 거점, 원격 운영 기지, 군사형 정보 및 상업 운영 안전성 네트워크를 강화하여 북극 지역에서 USCG 및 DOD 전력의 작전을 지원 - 미국이 캐나다와 함께 북극 지역을 확보하는 동시에, 유럽 북극 지역을 보호하려는 유럽 북극 동맹국들의 노력을 지원 - 미국은 국제법에 따라 북극 지역에서 인정되는 미국의 권력, 자유 및 합법적인 해양 이용을 위협하는 국가들의 일방적 조치에 대해 대응할 것 - DOD와 DHS는 국제법에 부합하고 북극 동맹국들의 접근 하에, 북극 지역에서 훈련, 작전, 그리고 경제 활동을 지속 수행할 것 - 이러한 활동은 미국의 기술성과 국제 상업의 이용성에 필수적 - 미국은 북극 항로의 안전성과 미국 해양 활동에 대한 경쟁을 중시하기 위해 국지 기지 및 다차 기지들과 협력할 것 - America First 의의의 일환으로, 연방 기관들은 기존 국제 해양 행정 및 항해 관행에 미국의 이익을 보호하기 위해 노력할 것 - DHS와 USCG는 북극 해안경계대(보통: Arctic Coast Guard Fumard)를 지속적으로 강화하고, 다른 북극 연안국 해안경계대와 협력하여 해양 안전 을 증진하고 국가 이익을 발전시킬 것 - 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
		지속 가능한 어업 개발 및 보호 (Develop and Protect Sustainable Fisheries)	- 북극 어업 자원에 대한 연구 및 데이터를 활용하여 상업 어업의 지속 가능한 관행과 관련 정부 의사결정에 정보를 제공 - 북극 고위도(high seas) 지역에서 어업을 지속 가능하게 관리하기 위해 다른 국지들과 협력하여, 불법 비보호, 비규제(UU) 어업에 대응 - 미국 해양경계대(USCG)는 어업을 보호하고, 불법 행위 관료로부터 수산물 시장을 방어 - 심해 과학, 해저 지도 작성(mapping), 해양 기술 등과 같은 탐사 및 개발 단계의 해저 활동에 대한 투자를 지원하여, 해저의 혁신 자원 및 광적 자원을 독 성화하고 채굴 - 북극 동맹국들과 협력하여 각국의 국가 관할권 내 지역에서 해저 자원 개발을 제하고, 미국 기업이 해저 자원을 개발할 수 있도록 위치를 선정 - 경제 성장, 국내 산업, 군사 및 에너지 자원을 지원하기 위해, 미국이 북극 해역을 포함하여 해저 자원에 대한 보다 건전한 국내 공급망을 구축 - 미국은 에너지 및 해양 자원을 중시할 수 있는 방대한 에너지 자원을 보유한 북극 해역이 부유한 연안을 구축 - 알래스카의 항만 에너지 인프라를 현대화하고, 원유 수요, 그리고 국내 에너지원을 식별 - 연례 건설 운영 협력(LNG 프로젝트의 지속적 안보 보장, 이는 국가에 있어 경제적 자선과 회복탄력성 자선이기 때문) - 빙하 감소와 기존 원로로 인해 북극 지역의 자원이 더욱 접근 가능해짐에 따라, 광물 및 해상 광물 운송에 안전하고 효율적으로 운송할 수 있는 해상 산업의 역량 을 지원하기 위해 공공-민간 파트너십(PPI)의 개발을 촉진
		해저 활동 확대 (Expand Seabed Activities)	- 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
		에너지 개발 기회의 확보 (Secure Energy Development Opportunities)	- 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
		육상 광물 자원의 해상 접근성 확대 (Increase Maritime Access for Terrestrial Mining Resources)	- 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
		부처 간 예산 생성 절차 강화 (Enhance the Interagency Budgeting Process)	- 미국은 북극 항로의 안전성과 미국 해양 활동에 대한 경쟁을 중시하기 위해 국지 기지 및 다차 기지들과 협력할 것 - America First 의의의 일환으로, 연방 기관들은 기존 국제 해양 행정 및 항해 관행에 미국의 이익을 보호하기 위해 노력할 것 - DHS와 USCG는 북극 해안경계대(보통: Arctic Coast Guard Fumard)를 지속적으로 강화하고, 다른 북극 연안국 해안경계대와 협력하여 해양 안전 을 증진하고 국가 이익을 발전시킬 것 - 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
		선대 유지 촉진 위한 파트너십 구축 및 이해관계자 참여 (Build Partnerships and Engage Stakeholders to Promote Maintenance of the Fleet)	- 미국은 북극 항로의 안전성과 미국 해양 활동에 대한 경쟁을 중시하기 위해 국지 기지 및 다차 기지들과 협력할 것 - America First 의의의 일환으로, 연방 기관들은 기존 국제 해양 행정 및 항해 관행에 미국의 이익을 보호하기 위해 노력할 것 - DHS와 USCG는 북극 해안경계대(보통: Arctic Coast Guard Fumard)를 지속적으로 강화하고, 다른 북극 연안국 해안경계대와 협력하여 해양 안전 을 증진하고 국가 이익을 발전시킬 것 - 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
		RRF 재지정화 (Recapitalize the RRF)	- 미국은 북극 항로의 안전성과 미국 해양 활동에 대한 경쟁을 중시하기 위해 국지 기지 및 다차 기지들과 협력할 것 - America First 의의의 일환으로, 연방 기관들은 기존 국제 해양 행정 및 항해 관행에 미국의 이익을 보호하기 위해 노력할 것 - DHS와 USCG는 북극 해안경계대(보통: Arctic Coast Guard Fumard)를 지속적으로 강화하고, 다른 북극 연안국 해안경계대와 협력하여 해양 안전 을 증진하고 국가 이익을 발전시킬 것 - 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
		4-6) 비활성 예비선대 (Inactive Reserve Fleet)	- 미국은 북극 항로의 안전성과 미국 해양 활동에 대한 경쟁을 중시하기 위해 국지 기지 및 다차 기지들과 협력할 것 - America First 의의의 일환으로, 연방 기관들은 기존 국제 해양 행정 및 항해 관행에 미국의 이익을 보호하기 위해 노력할 것 - DHS와 USCG는 북극 해안경계대(보통: Arctic Coast Guard Fumard)를 지속적으로 강화하고, 다른 북극 연안국 해안경계대와 협력하여 해양 안전 을 증진하고 국가 이익을 발전시킬 것 - 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
			- 미국은 북극 항로의 안전성과 미국 해양 활동에 대한 경쟁을 중시하기 위해 국지 기지 및 다차 기지들과 협력할 것 - America First 의의의 일환으로, 연방 기관들은 기존 국제 해양 행정 및 항해 관행에 미국의 이익을 보호하기 위해 노력할 것 - DHS와 USCG는 북극 해안경계대(보통: Arctic Coast Guard Fumard)를 지속적으로 강화하고, 다른 북극 연안국 해안경계대와 협력하여 해양 안전 을 증진하고 국가 이익을 발전시킬 것 - 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
			- 미국은 북극 항로의 안전성과 미국 해양 활동에 대한 경쟁을 중시하기 위해 국지 기지 및 다차 기지들과 협력할 것 - America First 의의의 일환으로, 연방 기관들은 기존 국제 해양 행정 및 항해 관행에 미국의 이익을 보호하기 위해 노력할 것 - DHS와 USCG는 북극 해안경계대(보통: Arctic Coast Guard Fumard)를 지속적으로 강화하고, 다른 북극 연안국 해안경계대와 협력하여 해양 안전 을 증진하고 국가 이익을 발전시킬 것 - 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토
			- 미국은 북극 항로의 안전성과 미국 해양 활동에 대한 경쟁을 중시하기 위해 국지 기지 및 다차 기지들과 협력할 것 - America First 의의의 일환으로, 연방 기관들은 기존 국제 해양 행정 및 항해 관행에 미국의 이익을 보호하기 위해 노력할 것 - DHS와 USCG는 북극 해안경계대(보통: Arctic Coast Guard Fumard)를 지속적으로 강화하고, 다른 북극 연안국 해안경계대와 협력하여 해양 안전 을 증진하고 국가 이익을 발전시킬 것 - 북극에서 미국의 안보와 회복탄력성을 강화하기 위해 강력한 해양안보체계(MTS)를 구축하고, 안전한 해상 운송과 경제 발전에 필수적인 인프라를 개선 하고 유지 - 심수역(deep draft ports), 선박 교통 관리, 사이버 위협, 자연재해, 통신, 광물 및 에너지 채굴 등과 관련하여 연대 인프라 및 인력 역량과 그 작사를 향 가 - 북극 해역(Arctic Seaway)의 잠재력을 지속적으로 평가하고, 경제 및 국가안보를 지원할 핵심 인프라와 관련된 기존 기초, 대물 및 금융 프로그램 을 검토

자료: The White House, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리

SK증권 조선. 한승한
shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



◎ 주요뉴스

사우디 호위함 노리는 HD현대·한화오션... '함정 원팀' 가동 (데일리안 / 26.02.15)

- HD현대중공업과 한화오션은 사우디 차기 호위함 사업을 겨냥해 '함정수출원팀' 체제를 가동하며 공동 대응에 나섬
- 사우디는 해군력 강화를 위해 6천톤급 호위함 5척(약 3조원)과 잠수함 5척(약 5조원) 도입을 추진 중

아르헨티나 FLNG... 삼성중공업이나, 중국 Wison이나 (해양통신 / 26.02.15)

- Eni와 YPF, 그리고 XRG가 공동개발협약(JDA) 체결한 LNG 프로젝트발 6mtpa 규모의 FLNG 2기 동시 발주 예상
- 삼성중공업은 Eni와 협업한 경험과 대형 FLNG EPC 역량을 확보. 중국 Wison과의 치열한 경쟁이 예상됨

HD현대중공업, 사내 협력사에 동종업계 최대 성과급 지급 (서울파이낸스 / 26.02.14)

- HD현대중공업은 사내 협력사에 명절귀향비 50만원 포함 인당 최대 1200만원의 성과급을 지급
- 경영성과 공유 및 협력사와의 격차 해소 목적으로 올해 성과급 지급 규모를 확대했고 규모는 2천억원 이상

◎ 신조선가 Table

	선종	규모(Size)	단위	2024	2025	Last	Current	증감
Tankers (탱커)	VLCC	320,000	dwt	129.00	128.00	128.50	128.50	-
	Suezmax	157,000	dwt	90.00	86.00	86.50	86.50	-
	Aframax	115,000	dwt	75.00	72.00	72.00	72.00	-
	MR	51,000	dwt	52.00	49.00	49.50	49.50	-
Bulkers (벌커)	Capesize	180,000	dwt	76.00	75.00	75.00	75.00	-
	Panamax	81,000	dwt	37.50	36.25	36.50	36.50	-
	Handymax	62,000	dwt	34.75	33.25	33.50	33.50	-
	Handysize	35,000	dwt	27.38	26.26	26.48	26.48	-
Gas Vessels (가스운반선)	LPG	91,000	cbm	122.00	114.50	112.50	112.00	▼0.50
	LNG	174,000	cbm	260.00	248.00	248.00	248.00	-
Dry Cargo (드라이카고)	Container	23,000	teu	275.00	262.00	261.00	261.00	-
	Container	13,000	teu	183.00	172.00	171.50	171.50	-
	Container	2,750	teu	43.50	45.00	43.25	43.25	-
	Car Carrier	7,000	ceu	97.00	90.00	89.00	88.50	▼0.50
Newbuilding Price Index (신조선가지수)			pt	189.16	184.66	183.73	183.06	▼0.67

자료: Clarksons, SK 증권

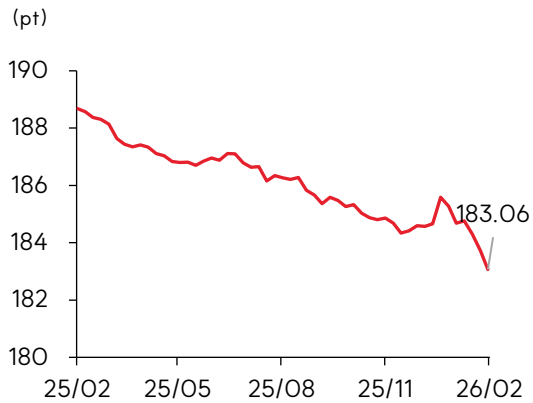
한승한 수주산업 위클리

SK증권 조선훈. 한승한
shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



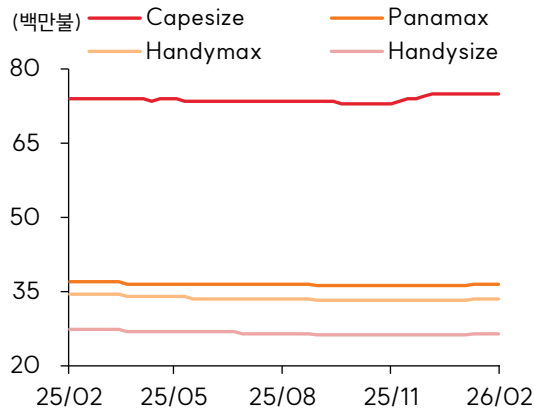
◎ 신조선가 Chart

신조선가지수 (Newbuilding Price Index)



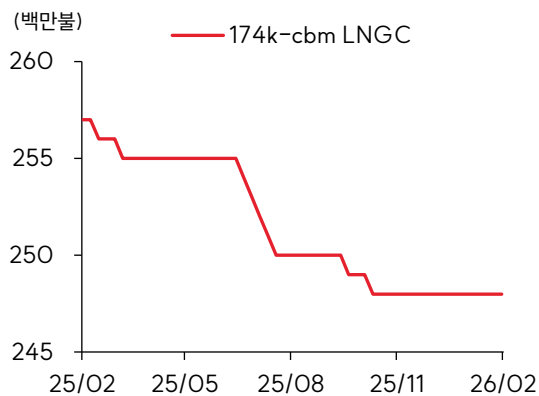
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 신조선가



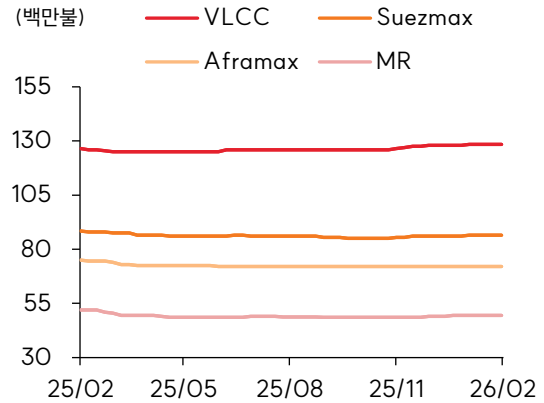
자료: Clarksons, SK 증권

LNG 운반선(LNGC) 신조선가



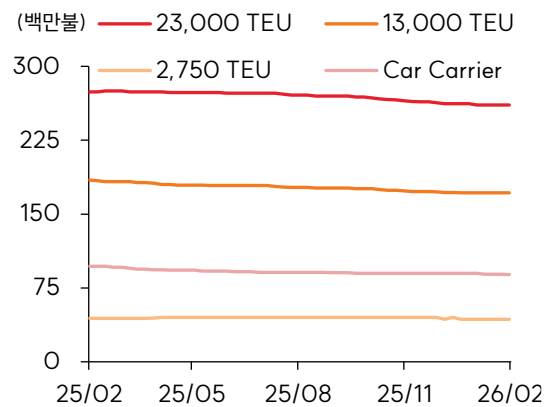
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 신조선가



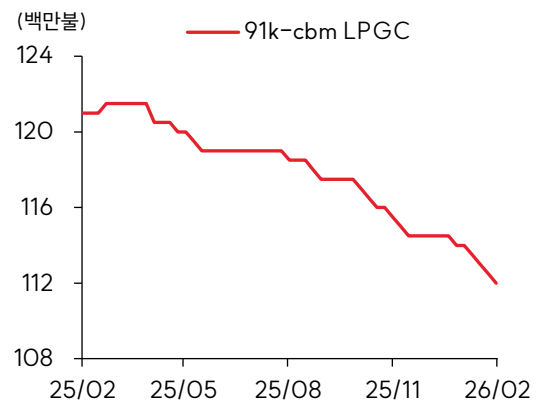
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container) 신조선가



자료: Clarksons, SK 증권

LPG 운반선(LPGC) 신조선가



자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리

SK증권 조선. 한승한

shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



◎ 중고선가 Table

선종		규모(Size)	단위	2024	2025	Last	Current	증감
Tankers (탱커)	VLCC Resale	310,000	dwt	149.00	150.00	160.00	160.00	-
	Suezmax D/H Resale	160,000	dwt	97.00	97.50	102.00	102.00	-
	Aframax D/H Resale	105,000	dwt	82.00	80.00	85.00	85.00	-
	Panamax D/H Resale	73,000	dwt	63.00	60.00	65.00	65.00	-
	MR D/H Resale	51,000	dwt	52.00	53.00	55.00	55.00	-
	Tanker Secondhand Index		pt	203.39	206.92	224.67	224.67	-
Bulkers (벌커)	Capesize Resale	180,000	dwt	75.50	78.00	80.50	80.50	-
	Panamax Resale	82,000	dwt	40.00	39.50	40.50	41.00	▲0.50
	Handymax Resale	63,000	dwt	39.00	38.50	39.50	41.00	▲1.50
	Handysize Resale	38,000	dwt	34.25	34.00	34.00	34.00	-
	Bulk Secondhand Index		pt	186.83	194.32	199.25	201.68	▲2.43
Containership (컨테이너선)	Container 10 Yr	8,800	teu	65.00	82.00	83.00	83.00	-
	Container 10 Yr	6,600	teu	55.00	76.00	76.00	76.00	-
	Container 15 Yr	4,500	teu	38.00	41.00	45.00	45.00	-
	Container 10 Yr	2,600/2,900	teu	31.00	37.00	37.50	37.50	-
	Container 10 Yr	1,700/1,900	teu	21.50	28.00	28.00	29.00	▲1.00
	Container Secondhand Index		pt	72.77	82.60	83.14	83.29	▲0.15
Secondhand Price Index (중고선가지수)			pt	175.97	191.07	196.99	197.87	▲0.88

자료: Clarksons, SK 증권

한승한 수주산업 위클리

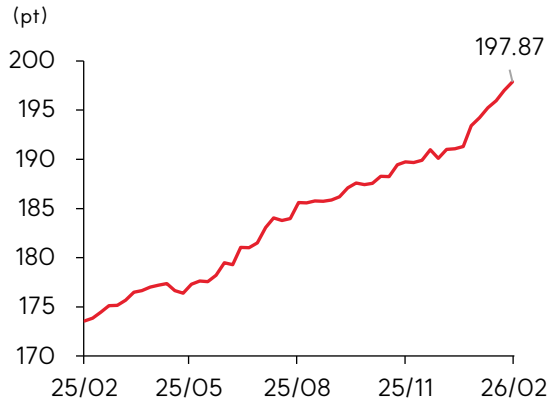
SK증권 조선훈. 한승한

shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



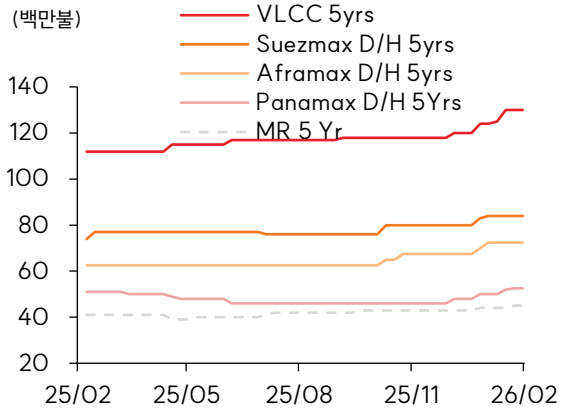
중고선가 Chart

중고선가 지수(Secondhand Pirce Index)



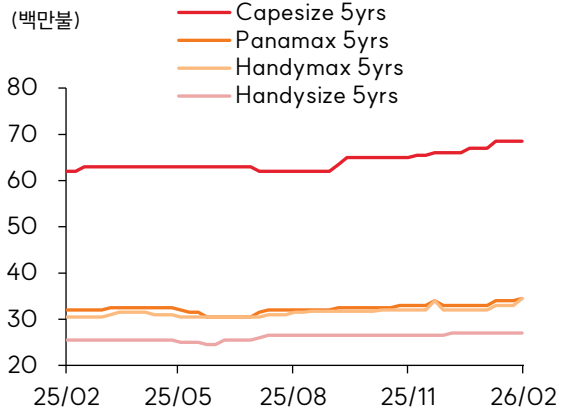
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 5yr 중고선가



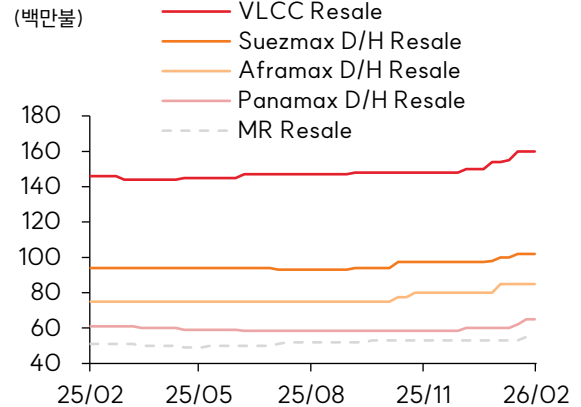
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 5yrs 중고선가



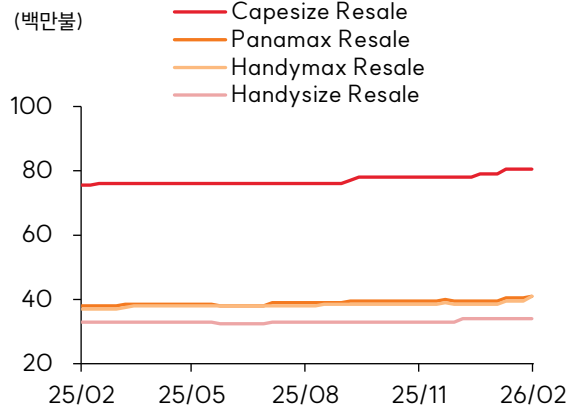
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 리세일가



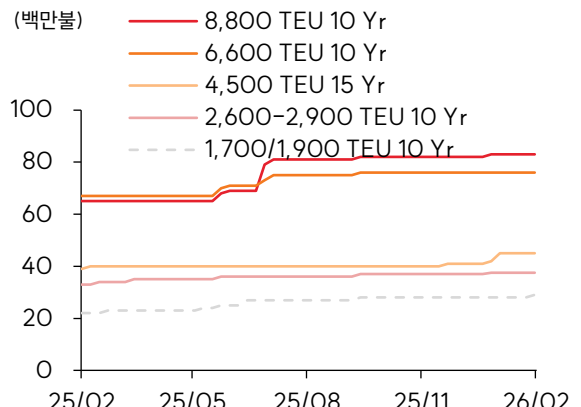
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 리세일가



자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container) 10yrs 중고선가



자료: Clarksons, SK 증권

한승한 수주산업 위클리

SK증권 조선. 한승한
shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



◎ 신조선 발주량 (Newbuilding Activity)

선종	발주 척 수			2026		
	2023	2024	2025	Last	Current	YoY
Oil Tankers	392	444	294	54	100	171%
Chemical & Spec. Tankers	141	253	111	8	11	-21%
LPG Carriers	113	146	55	19	19	173%
LNG Carriers	66	93	60	24	24	217%
Bulk Carriers	632	538	426	13	23	-59%
Containerships	188	380	644	58	87	11%
General Cargo Vessels	252	237	192	20	24	-6%
Ro-Ro/Car Carriers	88	76	9	2	2	39%
Reefer Vessels	22	5	3	0	0	-100%
Offshore Vessels	91	155	132	8	9	-48%
FPSO/FSU	4	9	8	0	0	-100%
Passenger & Cruise Ships	32	60	79	3	3	-69%
Other Misc. Vessels	12	16	23	1	2	-41%
Total Contracting	2,033	2,412	2,036	210	304	17%

자료: Clarksons, SK 증권

◎ 중고선 거래량 (Sales&Purchases)

선종		거래 척 수			2026		
		2023	2024	2025	Last	Current	YoY
Tankers (탱커)	Total No. Sales(척)	580	408	436	86	108	248%
	Total DWT(,000)	56,769	36,938	47,510	15,202	20,070	524%
	Total Value (\$m)	19,425	14,238	14,698	4,968	6,122	538%
Bulkers (벌커)	Total No. Sales(척)	721	799	836	76	97	39%
	Total DWT(,000)	54,817	59,650	61,817	6,285	8,270	33%
	Total Value (\$m)	12,987	15,299	13,763	1,559	1,929	109%
Other (기타)	Total No. Sales(척)	945	860	757	76	106	61%
	Total DWT(,000)	18,597	19,588	14,037	1,947	2,118	79%
	Total Value (\$m)	19,470	19,922	16,336	2,145	2,287	81%
Total (합계)	Total No. Sales(척)	2,246	2,067	2,029	257	311	86%
	Total DWT(,000)	130,183	116,177	123,365	23,434	30,458	187%
	Total Value (\$m)	51,882	49,459	44,797	8,673	10,339	229%
	Average\$/Dwt	399	426	363	370	339	15%

자료: Clarksons, SK 증권

한승한 수주산업 위클리

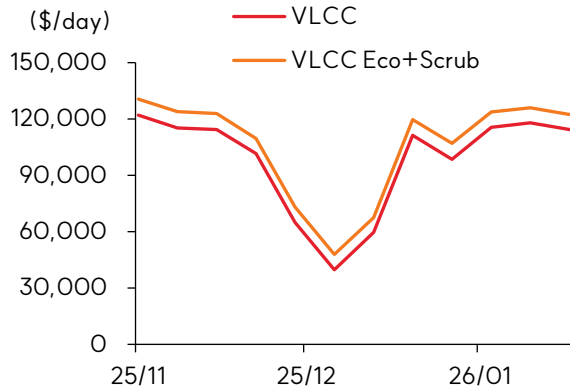
SK증권 조선훈. 한승한

shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



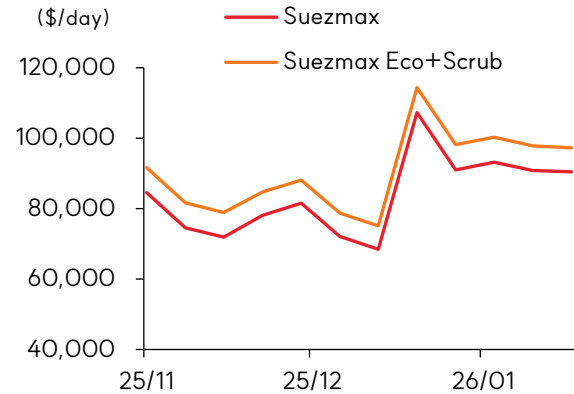
◎ 운임 Chart

탱커(Tanker) VLCC 운임



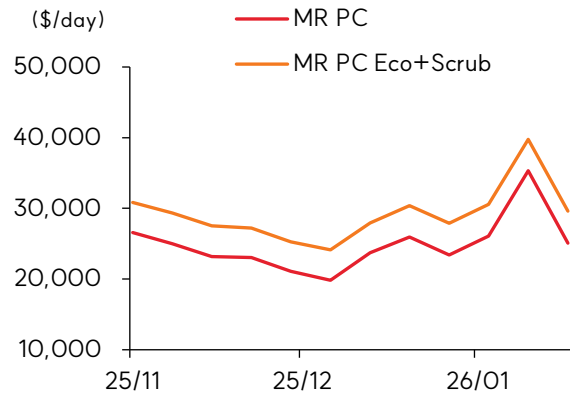
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) Suezmax 운임



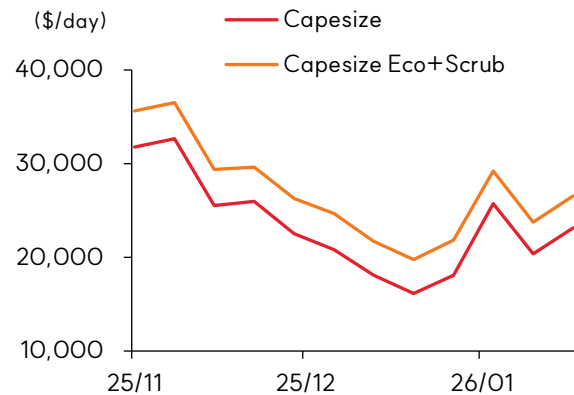
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) MR P/C 운임



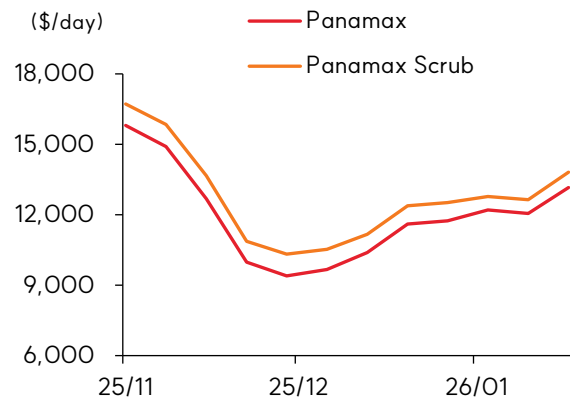
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) Capesize 운임



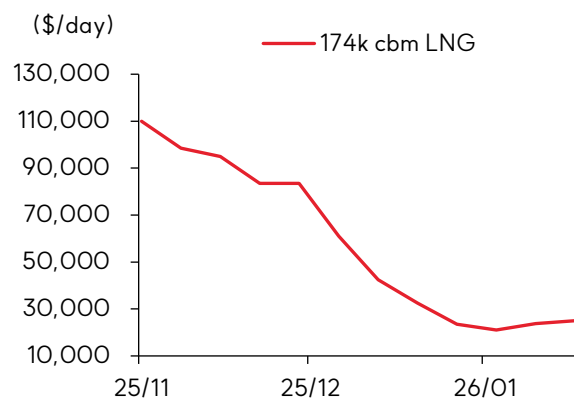
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) Panamax 운임



자료: Clarksons, SK 증권

LNG 운반선 스팟(Spot) 운임



자료: Clarksons, SK 증권

한승환의 수주산업 위클리

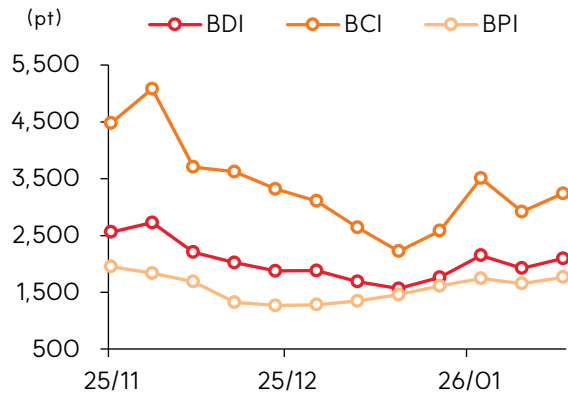
SK증권 조선. 한승환

shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



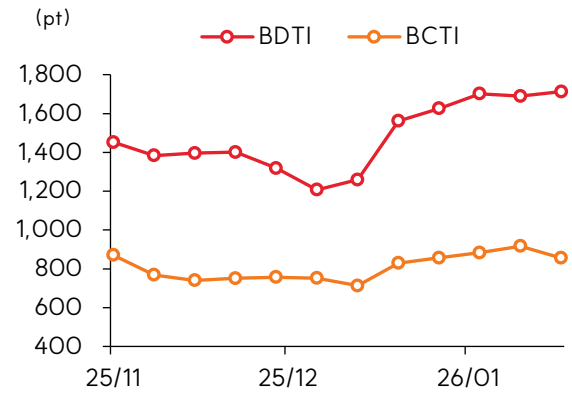
◎ 운임 & 기타 Chart

발틱 벌커(Bulker) 운임지수



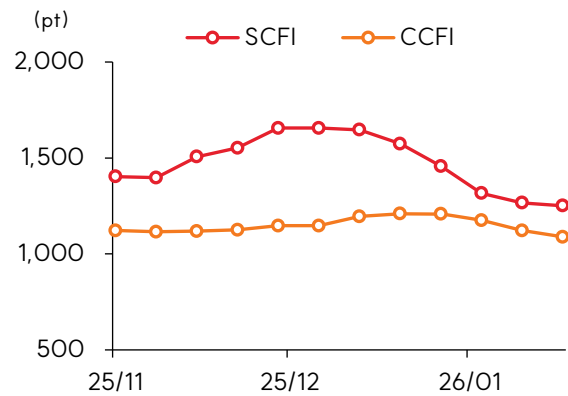
자료: Clarksons, SK 증권

발틱 탱커(Tanker) 운임지수



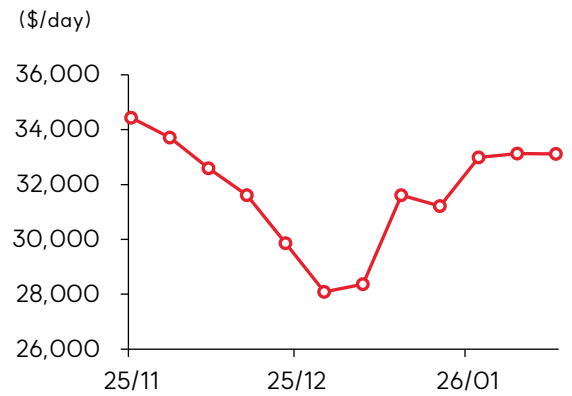
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너 운임지수



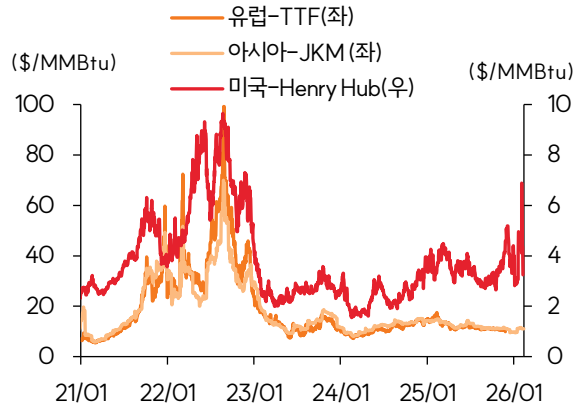
자료: Clarksons, SK 증권

Clarksea Index



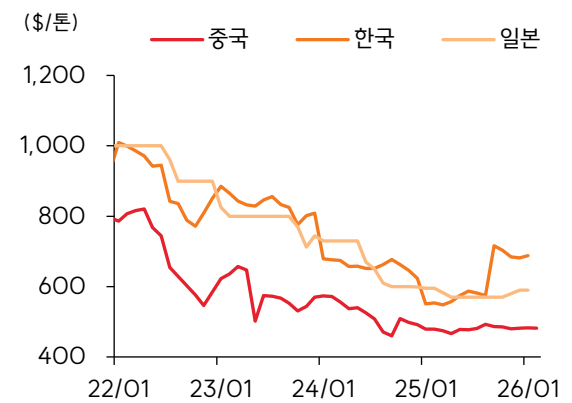
자료: Clarksons, SK 증권

글로벌 LNG 가격



자료: Bloomberg, SK 증권

한/중/일 후판 가격



자료: Clarksons, SK 증권

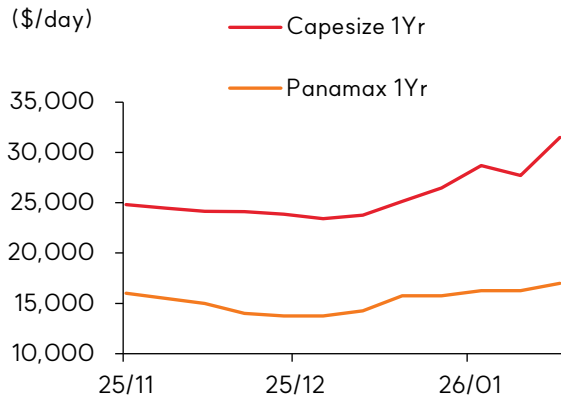
한승한 수주산업 위클리

SK증권 조선훈승한
shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



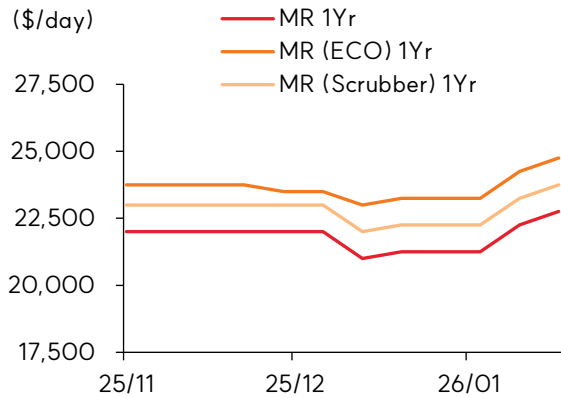
◎ 용선료(Timecharter Rate)

벌커(Bulker) 용선료



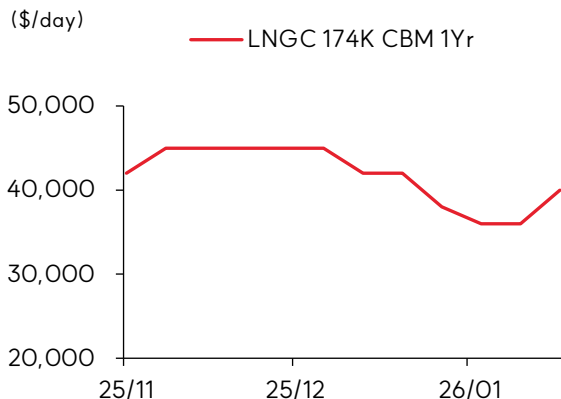
자료: Clarksons, SK 증권

MR 탱커 용선료



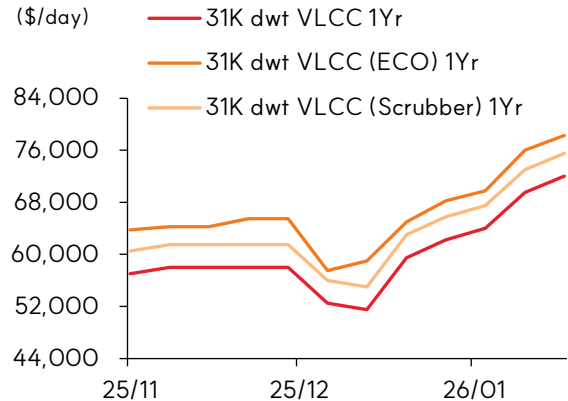
자료: Clarksons, SK 증권

LNG 운반선(LNGC) 용선료



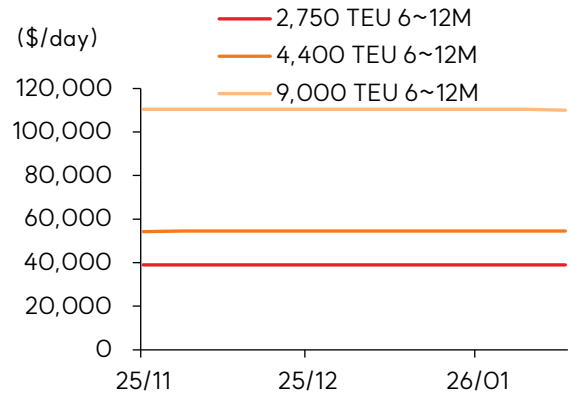
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) VLCC 용선료



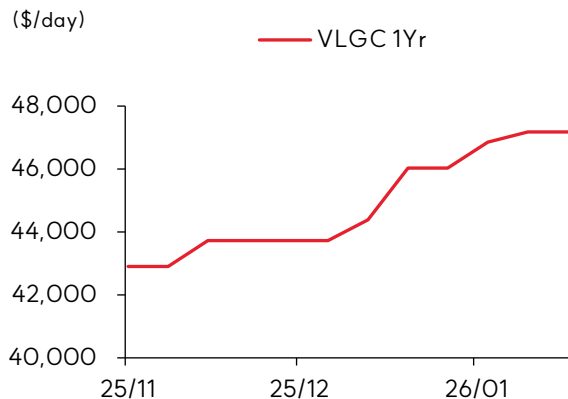
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container ship) 용선료



자료: Clarksons, SK 증권

LPG 운반선(LPGC) 용선료



자료: Clarksons, SK 증권

한승한 수주산업 위클리

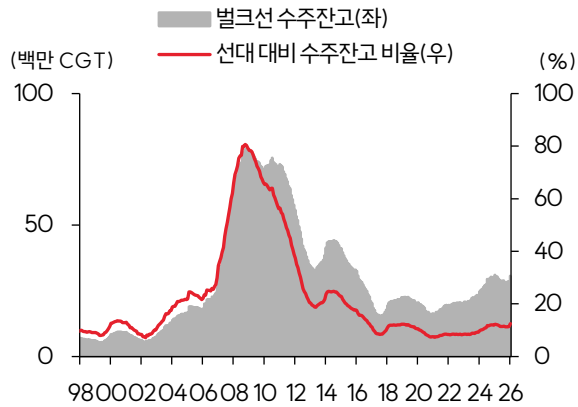
SK증권 조선훈승한

shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



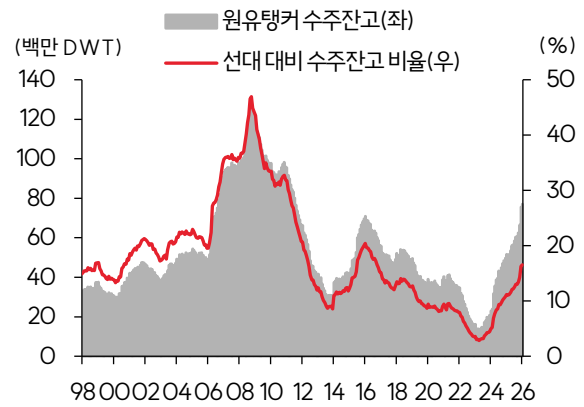
◎ 선종별 수주잔고 및 선대 대비 비율

벌크 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



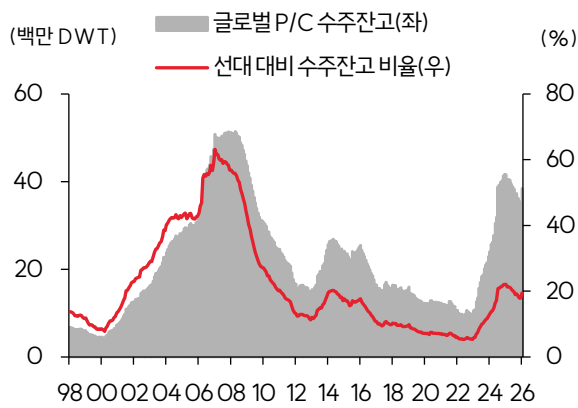
자료: Clarksons, SK 증권

원유탱커 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



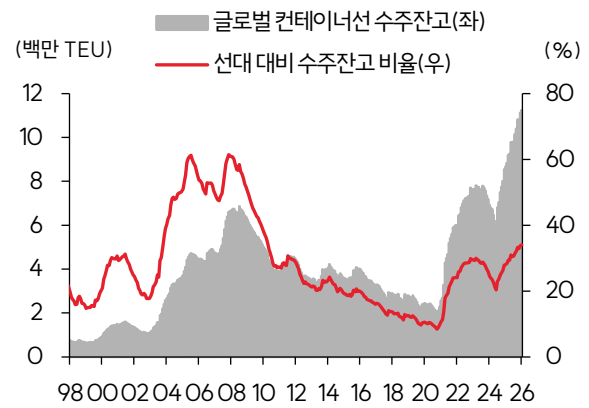
자료: Clarksons, SK 증권

P/C 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



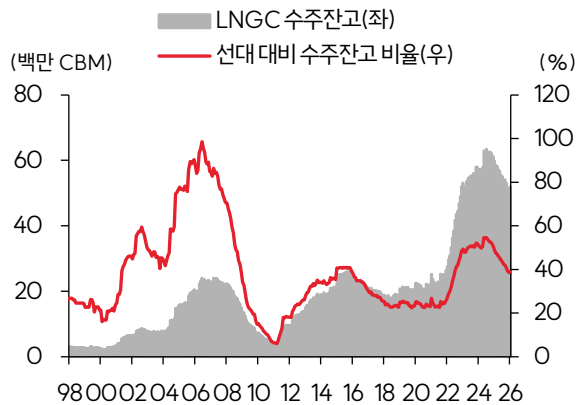
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



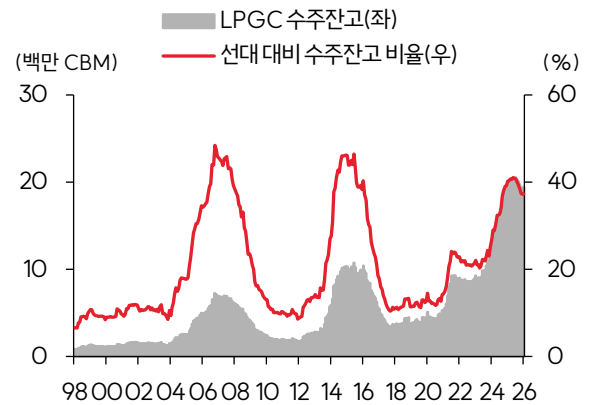
자료: Clarksons, SK 증권

LNGC 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



자료: Clarksons, SK 증권

LPGC 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



자료: Clarksons, SK 증권

한승한 주식산업위클리

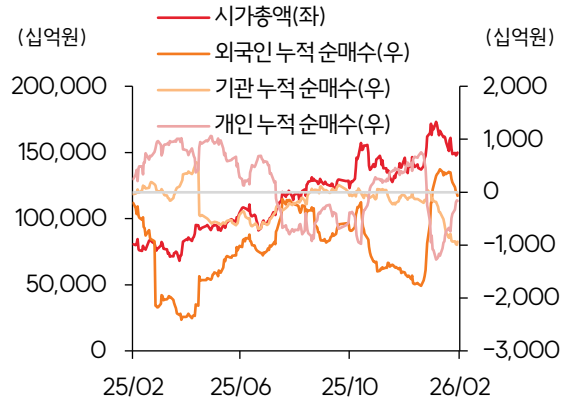
SK증권 조선. 한승한

shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



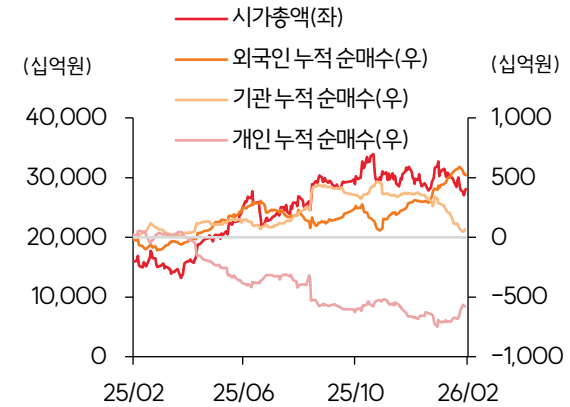
◎ 조선 커버리지 4사 시가총액 및 수급 추이

조선 커버리지 4사 합산 시가총액 및 수급 추이



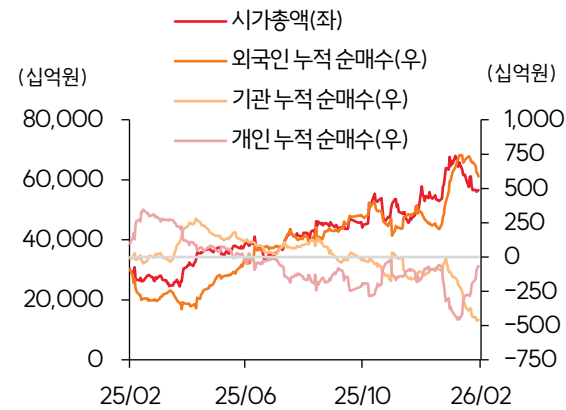
자료: Quantwise, SK 증권

HD 한국조선해양 시가총액 및 수급 추이



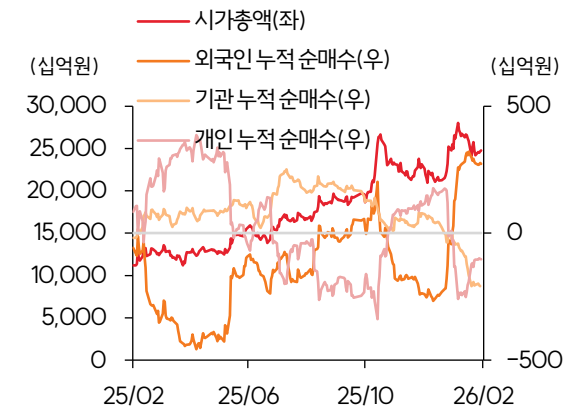
자료: Quantwise, SK 증권

HD 현대중공업 시가총액 및 수급 추이



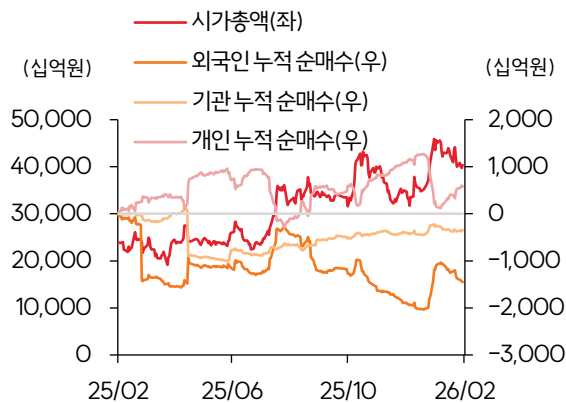
자료: Quantwise, SK 증권

삼성중공업 시가총액 및 수급 추이



자료: Quantwise, SK 증권

한화오션 시가총액 및 수급 추이



자료: Quantwise, SK 증권

한승한 수주산업 위클리

SK증권 조선훈. 한승한
shane.han@sks.co.kr / 3773-9992



◎ Coverage Table

종목명	증가 (원, pt)	시가총액 (십억원)	등락률						12M Fwd	
			1D	1W	1M	3M	YTD	1Y	P/B	P/E
코스피	5,507		-0.3%	+8.2%	+16.6%	+37.3%	+30.7%	+113.2%	1.5	9.6
WI26 조선	9,608		-0.7%	+1.5%	-5.3%	+0.8%	+10.2%	+79.6%	3.3	16.2
HD 한국조선해양	397,500	28,132	+0.1%	+0.5%	-7.0%	-8.0%	-2.3%	+68.1%	1.7	7.8
HD 현대중공업	543,000	56,994	+0.7%	+0.7%	-11.7%	-7.3%	+6.7%	+48.4%	4.7	20.3
삼성중공업	27,700	24,376	-1.6%	+0.7%	-2.3%	+5.3%	+14.9%	+106.6%	4.0	18.7
한화오션	129,800	39,772	-1.5%	-0.6%	-8.6%	+0.5%	+14.3%	+67.5%	5.2	28.0
한화엔진	54,000	4,506	-1.8%	+1.9%	+2.7%	+30.4%	+25.7%	+115.1%	6.0	24.7
HD 현대마린솔루션	171,300	7,680	+2.9%	+4.4%	-10.5%	-20.0%	-11.5%	+9.4%	7.7	20.8
HD 현대마린엔진	82,700	2,805	-1.2%	+3.5%	-10.7%	+1.7%	-7.6%	+187.2%	4.6	22.0
한국카본	34,900	1,812	-	+1.6%	-3.3%	+12.9%	+16.9%	+154.7%	2.5	15.9
동성화인텍	27,750	832	-3.5%	-1.6%	+1.6%	-12.6%	+9.5%	+31.8%	2.5	10.8

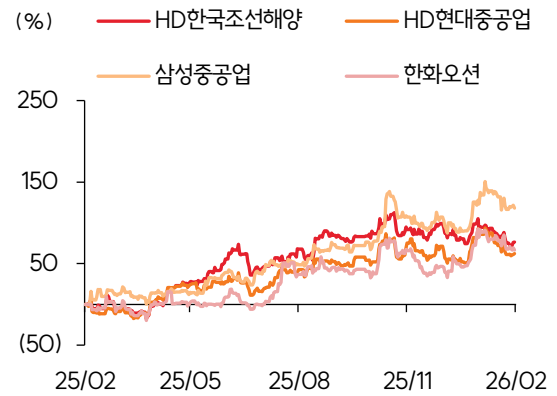
자료: Quantwise, SK 증권

코스피 vs. 조선업 수익률 추이 (1yr)



자료: Quantwise, SK 증권

조선 커버리지 4사 주가 수익률 추이 (1yr)



자료: Quantwise, SK 증권

Compliance Notice

- 작성자(한승한)는 본 조사분석자료에 게재된 내용들이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 신의성실하게 작성되었음을 확인합니다.
- 본 보고서에 언급된 종목의 경우 당사 조사분석담당자는 본인의 담당종목을 보유하고 있지 않습니다.
- 본 보고서는 기관투자가 또는 제 3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.
- 투자판단 3단계 (6개월 기준) 15% 이상 > 매수 / -15%~15% > 중립 / -15%미만 > 매도