

한승한의 수주산업 위클리

조선. 한승한 / shane.han@sks.co.kr, 3773-9992
R.A. 고서영 / hail_ko@sks.co.kr, 3773-8431



미국 조선업 재건의 시간, 한-미 조선 협력 본격화

Top picks: HD 현대중공업, HD 한국조선해양

- 신조선가지수는 185.15pt(+0.28pt), 중고선가지수는 212.39pt(+0.78pt)를 기록
- Dorian LPG는 HD현대중공업에 90k-cbm급 VLGC 1척을 \$115.0m에 발주. 인도는 '29년 7월 예정
- Asiatic Llyod Maritime은 HD현대필리핀조선소에 LR2 P/C 3척을 척 당 \$73m 이상에 발주. '28년 말 인도 예정
- Cido Shipping은 HD현대필리핀조선소에 VLCC 4척을 척 당 약 \$130m에 발주. 인도는 '29~'30년 사이 예정
- 최근 미국 조선·해운 재건 정책 모멘텀이 빠르게 강화되는 중으로, 하반기부터 본격적인 MASGA 모멘텀을 기대
- ① Ships for America Act의 초당적 입법 모멘텀 강화되는 중. 최근 공화당 상원의원 4명이 새로 합류하면서 해당 법안 상원 공동발의자는 총 24명(공화당 15명, 민주당 9명)으로 확대됐으며, 이는 상원 전체 의석의 24.0%에 해당. 하원에서도 공동발의자는 총 137명(공화당 64명, 민주당 73명)으로, 하원 전체 의석의 31.5%가 참여하고 있어 상·하원 모두에서 초당적 지지 기반이 강화되는 모습
- ② 미국 조선·해운 재건 관련 법안들을 FY27 NDAA(국방수권법)에 포함시키려는 움직임 강화. 현재 미 하원에서는 Ships for America Act 추가 반영 수정안(Amendment #133)과 트럼프 행정부가 지난 2월 발표한 'America's Maritime Action Plan(MAP)' 및 '미국 해양 지배력 복원(EO 14269) 이행 수정안(Amendment #1311)'이 각각 제출된 상황
- 기존 FY27 NDAA 하원안에는 Ships for America Act(이하 SHIPS Act) 관련 일부 조항만 제한적으로 포함돼 있었으나, 이번 하원 수정안(Amendment #133)은 기존 FY27 NDAA-Title XXXVI를 대체해 SHIPS Act를 사실상 통째로 넣으면서 풀패키지로 반영하려는 구조. 해양 거버넌스, 해양안보신탁기금(MSTF), 전략상선단(SCF), 미국 선적선 활용 확대, 조선 금융·세제 인센티브, 해양 인력 개발 등 미국 조선·해운 재건을 위한 핵심 조항이 대거 포함
- 또한 MAP 이행 수정안(Amendment #1311)은 트럼프 행정부의 America's Maritime Action Plan을 법률·재정 패키지로 구체화하는 성격으로, 해양안보신탁기금(MSTF)의 초기 재원 10억 달러 및 FY27~FY37년 총 200억 달러 한도, 조선 인프라·항만·해양 인력 예산, Maritime Prosperity Zone, 조선소 Capital Construction Fund 등을 명시하면서 미국 조선해양 재건 정책을 실제 입법·예산화 단계로 전환하려는 시도
- 다만 해당 수정안들의 현재 상태는 본 회의 표결에 올리지 말지를 심사하는 House Rules Committee에 제출된 단계로, 최종 NDAA 반영 여부는 아직 확정되지 않았기에 지속적인 모니터링 필요
- 해당 수정안들이 본회의 표결 대상에 포함되거나 하원 통과안에 반영될 경우, 단독 법안 대비 입법 경로가 상대적으로 안정적으로 바뀔 전망. 조선업 재건을 국방·해양안보 및 대중국 공급망 재편 프레임으로 설명할 수 있어 양당의 찬성 명분이 커질 수 있으며, 하원안에 반영된 조항은 향후 상·하원 조정 과정에서 최종 NDAA 반영을 위한 협상 카드로 활용될 수 있다는 점도 긍정적

한승한의 수주산업 위클리



- 따라서 미국 양당 의원들 주도의 Ships for America Act 승인 촉구와 SHIPS Act 및 MAP 조항의 FY27 NDAA 편입 시도는 모두 미국 조선·해운 재건이라는 같은 방향으로 수렴하고 있는 상황
- 한편 한국에서도 1500억달러 규모의 한-미 조선협력 투자인 'MASGA' 이행을 위한 본격적인 움직임 나타나는 중. 지난 25일 한미전략투자공사와 정책금융기관, 그리고 국내 조선 3사가 '한미 조선협력투자의 효과적 이행을 위한 업무협약(MOU)'을 체결했으며, '한미 조선협력투자 협의체'를 구성
- 결론적으로 올해 하반기 조선주의 턴어라운드를 위한 조건으로 데이터센터항 4행정 중속 엔진&FDC, 그리고 MASGA를 포함한 미국 진출 모멘텀이 핵심이 될 전망. 국내 조선 3사는 SHIPS Act 법안 승인을 선제 조건으로 본격적인 미국 진출 및 투자를 걸고 있기 때문에 해당 관점에서 주가 상승 모멘텀이 가장 클 것으로 예상되는 HD한국조선해양과 HD현대중공업을 최선후주(Top-Picks)로 제시. 조선업 비중확대(Overweight) 의견 유지

[표 1] Ships for America Act 상·하원 공동발의자 현황

구분	정당	공동발의자 수 (주 발의자 포함)	전체 의석 수	정당 내 공동발의 비중	전체 의석 대비 비중	비고
상원	공화당	15	53	28.3%	15.0%	최근 공화당 상원의원 4명 추가 합류
	민주당	10	45	22.2%	10.0%	주 발의자 Mark Kelly 포함
	무소속	0	2	0.0%	0.0%	민주당 코커스
	합계	25	100	25.0%	25.0%	
하원	공화당	65	218	29.8%	14.9%	주 발의자 Trent Kelly 포함
	민주당	73	212	34.4%	16.8%	민주당 공동발의자가 공화당보다 많음
	무소속	0	1	0.0%	0.0%	무소속 1명
	공석	-	4	-	-	현재 공석
	합계	138	435	31.7%	31.7%	

자료: 언론보도, SK 증권

[그림 1] FY2027 NDAA(국방수권법) 하원 수정안: SHIPS Act 확대 반영 및 MAP 이행안 동시 제출

AMENDMENT TO
RULES COMMITTEE PRINT 119-33
 OFFERED BY MR. KELLY OF MISSISSIPPI

Strike title XXXVI and insert the following:

1 **TITLE XXXVI—SHIPS FOR**
 2 **AMERICA**

3 SEC. 3601. SHORT TITLE; TABLE OF CONTENTS.

4 (a) SHORT TITLE.—This title may be cited as the

5 “Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity

6 and Security for America Act of 2026” or the “SHIPS

7 for America Act of 2026”.

8 (b) TABLE OF CONTENTS.—The table of contents of

9 this title is as follows:

TITLE XXXVI—SHIPS FOR AMERICA

133	Version 1	Kelly (MS) ¹ , Garamendi (CA), Moolenaar (MI), Davis (NC), Wittman (VA), Mills (FL), Bergman (MI), Malliotakis (NY), Stauber (MN), Schmidt (KS), Luttrell (TX), Guest (MS), Moore (AL), Elfreth (MD), McGuire (VA), McCormick (GA), Kiggans (VA), Vindman (VA), Bacon (NE), Khanna (CA), McDowell (NC), Houchin (IN), Norcross (NJ), Miller (OH)	Bi-Partisan	Amends the existing SHIPS for America provisions included in the National Defense Authorization Act by establishing new maritime governance structures, expanding strategic sealift programs, incentivizing domestic shipbuilding, increasing the use of U.S.-flag vessels in international commerce, and supporting maritime workforce development. Creates a Maritime Security Trust Fund and related authorities to finance maritime security, fleet expansion, shipbuilding, infrastructure, and workforce initiatives that strengthen the United States maritime sector.	Submitted
-----	-----------	---	-------------	---	-----------

1311	Version 1	Jackson (TX) ¹	Republican	Late Implements Executive Order 14269 on “Restoring America’s Maritime Dominance” and America’s Maritime Action Plan published on February 13, 2026.	Submitted
------	-----------	---------------------------	------------	--	-----------

자료: U.S. COMMITTEE ON RULES, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



◎ Appendix.

SHIPS for America Act – Title 1

구분	조항	조항 명	내용
Title 1 감독 및 책무 (Oversight and Accountability)	Section 101	해양안보 특별보좌관 및 해양안보위원회	<ul style="list-style-type: none"> 대통령은 국가 해양정책 조율을 담당하는 해양안보 특별보좌관(Maritime Security Advisor)을 임명해야 하며, 이 직책은 백악관 산하에 설치된 해양안보 자문실(Office of the Maritime Security Advisor)을 이끔 특별보좌관은 필요하다고 판단되는 직책을 임의로 임명할 수 있음 해양안보위원회(Maritime Security Board)도 이 조항에 따라 설립되며, 위원장은 해양안보 특별보좌관이 맡고, 미국 해양산업 관련 모든 연방기관의 대표들이 참여 주요 역할은 다음과 같음: <ul style="list-style-type: none"> 국가 해양전략(National Maritime Strategy) 조율 해상운송 체계 목표 수립 화물 운송 수단 기준 감독 해운 인력 개발 전략 수립 조선해운 차세대 기술 연구개발 우선순위 설정 미 국적 선박에 대한 국제상 우대정책 조율 사이버 및 물리적 위협으로부터 선박 보호 해양안보신탁기금(Maritime Security Trust Fund) 운영 감독
	Section 102	해상운송시스템 국가자문위원회	<ul style="list-style-type: none"> 기존 산업 전문가 집단인 해상운송시스템 국가자문위원회(MTSNAC)의 보고 대상 기관을 교통부 장관이 아닌 해양안보위원회로 변경 위원회의 위원 선임 절차에 기술적 수정이 이루어짐
	Section 103	직고용 권한 부여 및 행정경비 예산	미국 해사청(Maritime Administration)과 해안경비대 산하 예방정책 부서에 직접 채용 권한(Direct Hire Authority)을 부여하여 해당 법률 시행을 위한 인력을 경쟁채용 없이 선발할 수 있도록 함
	Section 104	이행 계획	미국 해사청과 해안경비대는 본 법의 시행을 위한 계획을 수립해야 하며, 이행 현황을 2년마다 보고해야 함
	Section 105	연방해사위원회의 미국 선박 경쟁력 보고	연방해사위원회(FMC)는 미국 선박의 국제 경쟁력에 대한 연례 평가 보고서를 해양안보위원회 및 의회에 제출해야 하며, 이 보고는 해양전략 수립에 활용

자료: U. S. Senate, SK 증권

SHIPS for America Act – Title 2 와 Title 3

구분	조항	조항 명	내용
Title 2 해양안보 신탁 기금 (Maritime Security Trust Fund)	Section 201	해양안보신탁기금 설립	<ul style="list-style-type: none"> 육상 교통이나 항공 등 다른 교통 수단들은 사용자 부담금으로 조성된 전용 신탁기금(예: 고속도로 신탁기금, 항공 신탁기금)으로 지속적인 연방 지원을 받고 있음 본 조항은 해양안보신탁기금(Maritime Security Trust Fund)을 신설하여, 해양안보 프로그램에 대한 안정적이고 지속적인 재원을 마련 기금의 재원은 다음과 같이 조달됨: <ul style="list-style-type: none"> 세관국경보조금(CBP)을 통해 부과되는 관세, 수수료, 벌금 국제 상선을 대상으로 인 특별 선박세(special tonnage taxes), 조영세(light money) 중국의 해운-물류-조선 산업 지원에 대한 미 무역대표부(USTR)의 조사 결과에 따른 벌금
	Section 202	일반 선박세 관련 벌칙	<ul style="list-style-type: none"> 다음과 같은 경우 추가 벌칙이 부과됨: <ul style="list-style-type: none"> 우려 외국 주체(foreign entity of concern)가 소유 또는 운영하는 선박 우려 외국(러시아, 중국, 이란, 북한)에 등록된 선박 중국국영선박공사(CSSC)와 상당한 사업 거래를 수행한 선박 소유자
	Section 203	대통령의 선박세조명세 면제 금지	<ul style="list-style-type: none"> 대통령이 선박세 및 조영세를 면제하는 경우라도 다음의 선박은 면제 대상에서 제외됨: <ul style="list-style-type: none"> 우려 외국 주체가 소유-운영하거나 우려 외국(러시아, 중국, 이란, 북한)에 등록된 선박
Title 3 전략 해상수송 능력 (Sealift Capability)	Section 301	전략적 해상수송능력 확보	<ul style="list-style-type: none"> 미국은 국가 및 경제 안보 목표를 달성할 수 있는 전략적 해상수송능력(미국 국적선 보유)을 유지해야 한다는 장점을 명시 교통부 장관 및 국방부 장관은 민간, 상업, 군사 수송능력을 충분히 확보 및 유지해야 하며, 이를 위해 조약 동맹국들과 협력해야 함 양 부처는 의회에 관련 보고서, 브리핑, 평가를 제출해야 함
	Section 302	국가 화물전략계획	기존의 국가 화물 전략 계획에 해운 무역 및 전략적 해상수송 고려사항을 포함하도록 의무화
	Section 303	외국 해운 관행 및 통제 선박	기존 Foreign Shipping Practices Act 및 Controlled Carrier Act를 개정하여, 외국 정부나 외국 국적선사가 행하는 불공정 무역 관행(화물선 및 크루즈선 포함)에 대한 연방해사위원회(FMC)의 감독 권한을 강화

자료: U. S. Senate, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



SHIPS for America Act – Title 4

구분	조항	조항 명	내용	
Title 4 국제 상업의 미국 선박 (Vessels of the United States in International Commerce)	Subtitle A: 전략적 해상수송 프로그램	Section 401	전략상선단(SCF)	<ul style="list-style-type: none"> 전략적 상업 압대 프로그램(Strategic Commercial Fleet Program)을 신설하여, 미국에서 건조(US-Built)되고, 미국 국적(US-Flagged)이며, 미국 선원(US-Crew)이 승선하는 상업선박의 국제 상업 운항을 지원 산업적으로 실현 가능하며 군사적으로 활용 가능한 민간 선박 확보가 목적이며, 궁극적으로 미국 국적선 250척 규모 압대 조성을 목표 주요 내용: <ul style="list-style-type: none"> 해사청(MARAD)은 선사 또는 선사+조선소 컨소시엄으로부터 제안을 받아 선정 자본비 및 운영비를 포함한 지원금 신청 미국 내 수리 조선소에서 정기 수리 의무화 운항 계약 기간은 7년이며, 최대 2회 연장 가능 (최대 21년) 계약 미경신 시, 잔여 선박 수명에 따른 종료 보상금 지급 외국 건조 선박도 예외적으로 프로그램 참여 가능: <ul style="list-style-type: none"> 단, 해당 선박은 임시 선박(interim vessel)으로 간주되며, 미국산 선박으로 대체되기 전까지만 참여 가능 또는 전체 계약 기간 동안 포함될 수 있으나, 2030 화계연도 이후부터는 외국 건조선 신규 편입 금지 미 수송사령부(TRANSCOM)가 탱커 부족을 확인한 경우, 해사청은 탱커 선박을 우선 편입하도록 명시
		Section 402	압대 연대 및 브리핑 의무	<ul style="list-style-type: none"> 미 수송사령부(TRANSCOM)는 해양안보압대(MSF) 및 탱커안보압대(TSF)에 대해 매년 테이블탑 연습(시뮬레이션)을 실시해야 함
		Section 403	해사 케이블 수리 대응능력 평가	<ul style="list-style-type: none"> 국방부 장관은 해사 케이블이 적국에 의해 손상될 경우, USNS 제우스호 및 케이블보안압대(Cable Security Fleet)의 복구 역량을 평가해야 함
		Section 404	선박 수리 및 장비 관련 관세 조정	<ul style="list-style-type: none"> 연제: 미국 국적선이 우방국 조선소에서 수리를 받으면 50% 관세 부과 변경사항: <ul style="list-style-type: none"> 중국 등 우려국가 조선소에서 수리 시 관세 200% 그 외 모든 외국 조선소는 70% 관세 단, 미국 내 수리 시도 후에도 해당항이 일부 압대 소속 선박에 대해 관세 면제 가능 대상: 해양안보압대(MSF), 케이블보안압대, 탱커안보압대, 전략상선단(SCF), VISA/VTA 참여선박 단, 우려국가에서의 수리는 어떠한 경우에도 면제 불가
	Subtitle B: 화물 우선권 (Cargo Preference)	Section 411	미국 정부 화물 우선 운송	<ul style="list-style-type: none"> 미국 정부 화물의 미국 국적선 운송 비율을 50% -> 100%로 상향 해사청장(Maritime Administrator)이 미국 적격 선박의 부재 여부를 판단하는 권한을 가짐 관련 판단 절차 수립을 위해 타 부처와 협약 체결 의무 포함
		Section 412	화물 우선권 시행 규정	<ul style="list-style-type: none"> 해사청장은 신청된 화물 우선권 규정에 대한 시행령 및 지침을 마련해야 함 명확한 위한 식량법(Food for Peace Act)에 따라 설립된 식량지원 자문기구(Food Aid Consultative Group)와 협의 가능
		Section 413	화물 우선권 감사 및 감독	<ul style="list-style-type: none"> 화물 우선권 법률에 대한 감독 및 감사 체계를 강화 기관이 요건을 위반한 경우, 의회에 의무적으로 통보해야 함
		Section 414	농산물 및 기타 화물 운송 재정 지원	<ul style="list-style-type: none"> 국제 해상 프로그램을 운영하는 기관이 미국 국적선을 사용할 경우, 시장 운임보다 초과된 운송비용을 해양안보선박(MSTF)에서 보상하도록 명시 통영한 장산 절차와 연간 감사 의무 포함
		Section 415	대중국 수입화물 미국선박 의무화	<ul style="list-style-type: none"> 산업 화물 우선권 신설: <ul style="list-style-type: none"> 향후 15년 이내, 중국발 미국 수입 화물의 10%를 미국 국적선으로 운송하도록 의무화
		Section 416	미국 항만에서 미국 선박 우선 접안권	<ul style="list-style-type: none"> 미국 국적선은 미국 항만에서 '우려국가' 소속 선박보다 우선적으로 접안할 수 있음
		Section 417	미국 선박 이용 촉진방안 보고	<ul style="list-style-type: none"> 해양안보프로그램은 아래 기관들과 협의해 미국 국적선 이용 촉진 방안을 검토하고 보고해야 함: <ul style="list-style-type: none"> 고통부, 상무부, 무역대표부(USTR), 연방해사위원회(FMC) 간담 회에는 다음이 포함: <ul style="list-style-type: none"> 세계 경제, 관세 조정, 해운 특별 부여 동맹국과의 협력 확대 방안
		Section 418	농무부 해외지원 수출품 운송 요건 명확화	<ul style="list-style-type: none"> 미 농무부(USDA)의 해외 식량지원 프로그램 대상 품목에 대해, 모든 농산물(곡물 외 품목 포함)에 미국 국적선 운송 요건을 적용하도록 명시
		Section 419	화물 우선권 면제 권한 명확화	<ul style="list-style-type: none"> 화물 우선권 면제 권한은 해사청장(MARAD Administrator)에게 있음을 명확히 규정
		Section 420	미국 조선산업 활성화법	<ul style="list-style-type: none"> 해당 조항은 기존 S.3467 / H.R.6724 법안을 포함 주요 목표: <ul style="list-style-type: none"> 2043년까지 미국산 선박이 전체 해상 LNG 수출의 15% 운송 2035년까지 전체 해상 원유 수출의 10% 운송
		Section 421	미국 국적선 수입품에 대한 관세 우대	<ul style="list-style-type: none"> 1930년 관세법 개정: 미국 국적선이 운송한 수입품에 대해 별도 관세를 적용 -> 경쟁력 강화
		Section 422	Ships America Office 설치	<ul style="list-style-type: none"> 해사청 산하에 'Ship America Office' 설치. 미국 국적선 이용 관련 정보 제공 화물 우선권 혜택 안내 소비자가 미국 선박으로 운송된 제품을 식별할 수 있도록 'Ship America 인증 프로그램' 운영
	Subtitle C: 규제 개혁 (Regulatory Reform)	Section 431	대체 기준	<ul style="list-style-type: none"> 해양안보프로그램(MSP) 소속 미국 국적선 인증받은 선급(Classification Society) 기준을 충족하면, 미국 해양경비대(USCG)의 검사 동행서(COI)를 받을 수 있음 이 조항은 모든 미국 국적선에 해당 대체 준수 프로그램(Alternate Compliance Program, ACP)을 적용하도록 확대
		Section 432	상업 해운 규정 및 기준에 관한 규칙 제정 위원회	<ul style="list-style-type: none"> 미국 해양경비대는 상업 해운 규정 개정을 위한 규칙 제정 위원회(rulemaking committee)를 설치해야 함 주요 목적: <ul style="list-style-type: none"> IMO(국제해사기구) 규정과 미국 해양경비대 규정 간 정렬 방안 평가 IMO 또는 적대 국가가 부과하는 유해 규제로부터 미국 선원 및 해운산업 보호 구성원: <ul style="list-style-type: none"> 연방 해운 기관, 선급, 선사, 조선업체, 선원, 해양노동자, 외부 전문가 등 해양경비대 사령관은 위원회의 권고에 따라 규칙 제정 절차 착수 의무
		Section 433	선박 소유자 책임 제한법	<ul style="list-style-type: none"> 연방법, 선박사고 시 손해배상 책임은 선박 및 화물 가치의 최대 1배로 제한 개정사항: <ul style="list-style-type: none"> 외국 국적선은 사고 발생 시 책임한도가 선박+화물 가치의 5배 미국 국적선은 기준과 동일하게 1배 유지 단, 인명피해, 부당사망, 임금청구 등은 예외

자료: U. S. Senate, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



SHIPS for America Act – Title 5

구분	조항	조항 명	내용
Title 5 조선 산업 (Shipbuilding)	Subtitle A: 조선 금융 인센티브	Section 501	조선 금융 인센티브 프로그램 <ul style="list-style-type: none"> 해사청(MARAD) 은 다음을 지원하는 조선 금융 인센티브 프로그램을 운영: <ul style="list-style-type: none"> 전락상업함대(SCF)에 포함되지 않더라도, 적격 외항선(eligible oceangoing vessel) 건조 미국 조선소 및 부품 제조업체에 대한 투자 매년 2억 5천만 달러씩, 2026~2035 외계연도까지 해양안보신탁기금(MSTF) 에서 자금 지원
		Section 502	중소 조선소 지원 프로그램 <ul style="list-style-type: none"> 기존 중소조선소 지원 프로그램에 대해, 매년 1억 달러, 2026-2035년까지 MSTF에서 지원 기존 선박 건조 외에도, 산업 기반 강화 투자도 지원 대상으로 확대
		Section 503	연방 조선금융 프로그램 <ul style="list-style-type: none"> Title XI 프로그램을 확장된 대출펀드로 전환 대출 및 보증 수익을 채투자 초기 자금 1억 달러는 2026년 MSTF에서 제공 사용 범위 확대: <ul style="list-style-type: none"> 선박의 미국 국적화(Ref flagging) 군사 목적 전환을 위한 건조
		Section 504	건조책임기금(CRF) <ul style="list-style-type: none"> 선박 제작 또는 손실로 발생한 수익에 대해, 해당 수익을 미국 상선 확장 또는 현대화에 사용할 경우 과세 이연 가능 변경 사항 <ul style="list-style-type: none"> 예치금 보유기간 연장 운영 외 투자 수단 활용 허용 사용 가능 목적 확대
		Section 505	자본건조기금(CCF) <ul style="list-style-type: none"> CCF는 미국 국적선 소유자가 선박 건조자금으로 사용할 수 있도록 수익을 예치하는 기금 예치 가능 이의 범위 확대 예치금 사용 범위 확대 미국 국적선이 없는 기업도 CCF 개설 가능 또한 해양터미널 운영자도 CCF 개설 가능: <ul style="list-style-type: none"> 단, 자금은 중국 소유 또는 통제 제조사 제품에는 사용 불가 (예: 자동화 크레인 등)
		Section 506	상업 선박 건조 계획 설문조사 <ul style="list-style-type: none"> 해사청장은 매년 민간 선박 소유자, 대리인, 운항자 대상 설문조사를 실시해야 함 참여는 자율이며, 사업기밀은 보호됨 결과는 미국 해운 산업 기반에 공유 가능
		Section 507	환경심사 간소화 <ul style="list-style-type: none"> 다음 시설에 대한 환경심사 절차를 간소화: <ul style="list-style-type: none"> 조선소, 선박 리프소, 항만 터미널, 군 및 상선 지원 시설 등 모든 환경심사는 2년 이내 완료해야 하며, 주관 연방기관이 조율 책임
		Section 508	대출보증 대상 자격 확대 <ul style="list-style-type: none"> 에너지부(DOE)의 대출보증 프로그램이 다음 투자도 지원할 수 있도록 허용: <ul style="list-style-type: none"> 미국 국적선, 조선소, 해양터미널, 항만 인프라
		Section 509	보고서 제출 의무 <ul style="list-style-type: none"> 다음 기관들은 의회에 관련 보고서 제출 의무: <ul style="list-style-type: none"> 해사청, 미 수송사령부(USTRANSCOM), 해군장관 주요 보고 항목: <ul style="list-style-type: none"> 조선 인센티브 프로그램이 예비수출함대(RRF) 재건 및 해운 리스크 분산에 어떻게 활용될지 중국 조선산업에 대한 자본 유입 차단 방안
		Section 510	수출 통제 보고서 <ul style="list-style-type: none"> 국무부 및 상무부는 다음에 대해 연구 및 보고해야 함: <ul style="list-style-type: none"> 미국 조선산업에 투자하려는 외국기업에 대한 수출통제 및 무기거래규정(ITAR) 완화 방안
Subtitle B: 국방부 프로그램	Section 511	해군 조선업 민간 모범 사례 적용 가능성 평가 <ul style="list-style-type: none"> 해군(Navy) 및 해안경비대(Coast Guard) 는 민간 조선업계의 설계, 건조, 수리 모범 사례(Best Practices) 를 평가하고, 가능한 경우 군함 제작 및 수리에 적용해야 함 	
	Section 512	국방물자생산법(DPA) 활용 계획 수립 <ul style="list-style-type: none"> 국방물자생산법(DPA) 을 활용하여 조선소 인프라, 국방 조선산업 기반, 해양 항만 인프라를 강화하기 위한 행동계획(Plan of Action) 을 수립 	
	Section 513	해군 군수지원사령부(MSC) 인력 확보 지원 <ul style="list-style-type: none"> 해군장관은 군수지원사령부(Military Sealift Command) 선원 모집 및 유지 정책을 지원할 수 있는 권한을 추가로 부여 받음 해군 및 MSC는 모집 및 유지 활동 결과 보고하고, 선박 인차 기간 연장의 타당성에 대한 평가를 수행해야 함 	
Subtitle C: 조선 혁신 및 인프라	Section 521	미국 해양혁신센터 <ul style="list-style-type: none"> 해사청 산하에 해양 혁신 인큐베이터 프로그램을 설립: 연구개발(R&D) 을 통해 조선산업 기반 강화 기존 프로그램을 확대하여 다음을 수행: <ul style="list-style-type: none"> 선박 각지에 인큐베이터 설립 산업-학계-정부 협력 구조(Multi-stakeholder Partnership) 구축 조선, 대체연료, 항만 인프라, 선박설계, 해양공학 등 우선 과제 집중 2026~2035년 매년 5천만 달러를 해양안보신탁기금에서 지원 	
	Section 522	국가조선연구프로그램(NSRP) 승인 <ul style="list-style-type: none"> NSRP (National Shipbuilding Research Program) 활동을 법적으로 승인하며, NSRP와 해사청 간의 협력 강화를 명시 	
	Section 523	미국 조선 인프라 준비상태 평가 <ul style="list-style-type: none"> 해사청장은 미국의 조선-해운-항만 인프라 전반에 대한 평가를 수행해야 함 특히 중국 정부 관련 물류 플랫폼(LOGINK) 으로부터의 위협에 대해서도 리스크 분석을 포함 	

자료: U. S. Senate, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



SHIPS for America Act – Title 6

구분	조항	조항 명	내용	
Title 6	인력 유인책	Section 601	상선 해기사에 대한 공공부채 탕감 프로그램 적용	<ul style="list-style-type: none"> 다다음과 같은 조건을 만족할 경우, 공공서비스 학자금 탕감 프로그램(PSLF) 대상 포함: 미 해양수송면허(USCG Merchant Mariner Credential) 보유자 또는 미국 조선소 직원 미국 국적선에 10년 근무, 연간 최소 150일 항해 실적 필요
		Section 602	교육 지원 수혜 자격 확대	<ul style="list-style-type: none"> 다다음 조건을 충족한 해기사는 GI 법에 따른 교육지원 대상이 될 수 있음: 10년 이상 전일제 근무 지방 전투지역 복무 훈장(예: Merchant Marine Expeditionary Medal) 수령 타 보훈징 혜택에 해당되지 않는 경우
		Section 603	해군 대학원(NPS) 진학 자격	<ul style="list-style-type: none"> 해군장관은 미국 상선 해기 장교 및 일반 해기사에게 해군대학원(Naval Postgraduate School) 진학을 허용할 수 있음
		Section 604	배우자 연여 재취득·사업 재개 비용 지원	<ul style="list-style-type: none"> 건락수송장교(SSO) 프로그램 또는 해안경비대 예비군 소속자의 배우자는, 연여 재발급이나 사업 재개 관련 비용을 일정 한도 내에서 보상받을 수 있음 자금은 해양안보신탁기금에서 중당
		Section 605	연방 공직 비경쟁 채용 자격 부여	<ul style="list-style-type: none"> 다다음 중 하나를 만족할 경우, 연방 공직 비경쟁 채용(noncompetitive eligibility) 자격 부여: 미국 해양사관학교(USMMA) 졸업 후 계약 이행 완료 미국 국적선에서 7년 이상 항해한 해기사(오피서 또는 레이팅 등급) ※ 군인, 평화봉사단과 유사한 채용 우대 조치
		Section 606	상선 해기사 경력 유지 프로그램	<ul style="list-style-type: none"> 다다음 대비 전략수송인력 확보 목적의 미국 상선 해기사 경력 유지 프로그램 신설: 트릭 1: 예비군 소속 해기사는 육상직을 유지하면서 USERRA 보호 아래 단기 항해 배치로 연여 유지 가능 트릭 2: 해양사관학교 졸업생이 복무 완료 후, 외국선박에서 항해하면서도 자격유지 및 예비역 유지 가능
	인력 공급 파이프라인	Section 611	해양 인력 홍보 및 모집	<ul style="list-style-type: none"> FY25 국방수권법(NDA)을 개정하여: 해양 직종의 기회와 장점을 국민에게 알리는 목표 기반 대국민 홍보 캠페인 실시 2026~2035년까지 매년 MSTF 자금 지원
		Section 612	국내 해양인력 양성센터(COE) 예산 지원	<ul style="list-style-type: none"> 해양인력 훈련 및 교육을 위한 우수센터(Centers of Excellence)에 대해 해양안보신탁기금(MSTF)에서 전용 예산 배정
		Section 613	해양 직업·기술 교육 자문위원회 설치	<ul style="list-style-type: none"> 해사청(MARAD) 산하에 연방 자문위원회를 설치: 산업계 고용주 + 교육기관 간 협력을 통해 필요 인력 양성 기회 도출
		Section 614	군 → 해기사 진로 연결 프로그램	<ul style="list-style-type: none"> 국방부(DoD)는 군 입대 자격 미달자 중 해양 직무 희망자를 선별하여, 해사청에 연계 및 해양 경력 자료 제공 의무화
		Section 615	해양인력 데이터 수집	<ul style="list-style-type: none"> 해사청장은 미국 상선 해운업의 상태에 대한 연간 보고서 발간: 현재 활동 중인 해기사 수와 항로 및 진시 인력 수요 예측 포함
		Section 616	군 → 해양 산업 이직 촉진 보고서	<ul style="list-style-type: none"> 다다음 부처는 공동으로 전직 군인의 해운업 이직 장벽 제거 방안 보고서 제출: 국방부, 해안경비대, 노동부, 보훈부, 해양안보위원회
	미국 해양사관학교 및 주립 해양학교	Section 617	청소년 해양 교육 프로그램	<ul style="list-style-type: none"> 해군장관은 해군해양장소년단(Naval Sea Cadet Corps)을 위한 예산을 예산안에 명시 해사청은 K-12 학교와 협력하는 교육 프로그램 운영 장려
		Section 618	해기사·조선공학 국제 교류 장학 프로그램	<ul style="list-style-type: none"> 미국과 동맹국 간 대학원 수준의 해양 건축 및 조선 기술 교류 장학 프로그램 신설
		Section 621	미국 해양사관학교 인프라 현대화 예산 승인	<ul style="list-style-type: none"> 해사청(MARAD)은 향후 10년간 펄머스 현대화 계획을 수립 중견 선대(midshipmen)와 해운 산업의 현대화 수요에 부합하도록 설계 의회의 인식사항(Sense of Congress)으로 다음을 명시: USMMA는 다른 4대 군사사관학교(육·공·해·공군)와 동등한 위상을 갖게 됨 해사청은 USMMA 입학정원 확대 방안 연구 및 보고 의무 운영 예산 지원 근거도 포함
		Section 622	미국 해양사관학교(USMMA)	<ul style="list-style-type: none"> USMMA는 다른 4대 군사사관학교(육·공·해·공군)와 동등한 위상을 갖게 됨 해사청은 USMMA 입학정원 확대 방안 연구 및 보고 의무 운영 예산 지원 근거도 포함
		Section 623	미국 해양사관학교 생도의 연방퇴직 산정 기간 인정	<ul style="list-style-type: none"> USMMA 재학 기간도 연방 퇴직 연수로 포함하도록 명시(다른 군사사관학교와의 형평성 확보)
		Section 624	주립 해양학교(SMAs)	<ul style="list-style-type: none"> 해사청장은 주립 해양학교의 정원 확대를 위한 추가 지원 필요성 평가 의무 신규 SMA 설립 여부에 대한 타당성 조사도 포함 전용 예산은 해양안보신탁기금에서 지원 해사청은 모든 생도-졸업생이 복무의무(Service Obligation)를 이행했는지 확인할 업데이트된 시스템을 개발 미디어는 의무 또는 교육비 상환 의무를 인센티브로 함 주립 해양학교에서 운영하는 훈련선의 연료비는 MSTF에서 전액 지원 해당 자금을 받은 학교는 학생 대상 훈련비로 이윤을 남길 수 없음 훈련선은 상선 경력 유지 프로그램 참여 해기사를 우선 승선시키도록 장려 관련 승선 인건비도 MSTF에서 전액 보조
	Section 625	복무의무 이행 감독	<ul style="list-style-type: none"> 해사청은 민간 해운사와 협력하여: 여름 해상 실습(Sea Term)을 마친 연여 해기사를 채용 이 장학금 프로그램에 대해 산업계 기부금과 MSTF 매칭 자금 지원 가능 해군장관은 연례 합동 해군 훈련(Joint Naval Exercises)에 주립 해양학교 훈련선 1척 이상 포함하도록 해야 함 USMMA, SMA 및 타 자격 해기사 학생이 훈련선에 탑승하여 훈련 받을 기회 제공 	
	해기 연여 제도 현대화	Section 626	훈련선 연료비 보조	<ul style="list-style-type: none"> 해사청은 민간 해운사와 협력하여: 여름 해상 실습(Sea Term)을 마친 연여 해기사를 채용 이 장학금 프로그램에 대해 산업계 기부금과 MSTF 매칭 자금 지원 가능 해군장관은 연례 합동 해군 훈련(Joint Naval Exercises)에 주립 해양학교 훈련선 1척 이상 포함하도록 해야 함 USMMA, SMA 및 타 자격 해기사 학생이 훈련선에 탑승하여 훈련 받을 기회 제공
		Section 627	여름 훈련 항해 장학금 프로그램	<ul style="list-style-type: none"> 해사청은 민간 해운사와 협력하여: 여름 해상 실습(Sea Term)을 마친 연여 해기사를 채용 이 장학금 프로그램에 대해 산업계 기부금과 MSTF 매칭 자금 지원 가능 해군장관은 연례 합동 해군 훈련(Joint Naval Exercises)에 주립 해양학교 훈련선 1척 이상 포함하도록 해야 함 USMMA, SMA 및 타 자격 해기사 학생이 훈련선에 탑승하여 훈련 받을 기회 제공
		Section 628	주립 해양학교 훈련선의 연합 해군훈련 참여	<ul style="list-style-type: none"> 해군장관은 연례 합동 해군 훈련(Joint Naval Exercises)에 주립 해양학교 훈련선 1척 이상 포함하도록 해야 함 USMMA, SMA 및 타 자격 해기사 학생이 훈련선에 탑승하여 훈련 받을 기회 제공
		Section 631	해기 연여 발급 시스템 현대화	<ul style="list-style-type: none"> 미국 해양경비대(USCG)는 해기 연여(Merchant Mariner Credential) 시스템을 다음과 같이 개선해야 함: 전자 신청 허용 관련 데이터를 다른 정부기관 간에 공유 가능하도록 개선 감관부(licensed deck department) 소속 해기사에 대한 승선 기간(sea time) 및 훈련 요건을 현대 현실에 맞게 개정
		Section 632	감관부 비면허직 훈련 기준 개정	<ul style="list-style-type: none"> 미국 해양경비대(USCG)는 해기 연여(Merchant Mariner Credential) 시스템을 다음과 같이 개선해야 함: 전자 신청 허용 관련 데이터를 다른 정부기관 간에 공유 가능하도록 개선 감관부(licensed deck department) 소속 해기사에 대한 승선 기간(sea time) 및 훈련 요건을 현대 현실에 맞게 개정
Section 633		해상 안전을 위한 선원 배치 기준 점검	<ul style="list-style-type: none"> 해양안보신탁기금(MSTF)은 다음 사항을 확인해야 함: 해상물류법(43 U.S.C. 1356) 상의 승선 인원 요건 충족 여부 또는 유효한 면제 예외 규정 보유 여부 	
Section 634	해기 연여 갱신 시작일 명확화	<ul style="list-style-type: none"> 해기 연여(MMC) 갱신 시: 갱신 후 유효기간은 기존 연여 만료일 다음 날부터 시작함을 명확히 규정 		
Section 635	미국령 사모아(American Samoa) 출신으로 "미국 국민(U.S. National)" 자격을 갖춘 해기 연여(Merchant Mariner Credential)를 취득할 수 있도록 허용	<ul style="list-style-type: none"> 미국령 사모아(American Samoa) 출신으로 "미국 국민(U.S. National)" 자격을 갖춘 해기 연여(Merchant Mariner Credential)를 취득할 수 있도록 허용 		
Section 636	연여 만료 시 재발급 권한	<ul style="list-style-type: none"> 국가 비상사태(National Emergency)가 선포된 경우, 해양안보위원회 또는 장관 판단에 따라, 만료된 해기 연여나 등록증의 재발급이 가능 		

자료: U. S. Senate, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



SHIPS for America Act – Title 7

구분	조항	조항 명	내용
Title 7 세금 조항 (Tax Provisions)	Section 701	미국 선박 투자 세액공제	<ul style="list-style-type: none"> > 미국 내에서 다음을 수행하는 경우, 33% 세액공제(Investment Tax Credit) 부여: <ul style="list-style-type: none"> - 외항선 건조 - 동력 개조(Repower) - 재건(재구성, Reconstruction) > 조건: 선주가 해상청(MARAD)과 다음을 약정해야 함: <ul style="list-style-type: none"> - 선박을 최소 10년간 미국 국적 등록 - VISA/VTA 또는 기타 자발적 합정에 참여 - 필요 시 관수(clawback) 조항 적용 > 추가 인센티브: <ul style="list-style-type: none"> - +5%: 미국 본사 선박보험사(P&I Club)와 보험계약 체결 시 - +2.5%: 미국 본사 선급의 실제 분류 기준에 따라 설계된 경우
	Section 702	해양안보 관련 지원금의 소득 제외	<ul style="list-style-type: none"> > 다음 프로그램으로 받은 지원금은 과세소득에서 제외: <ul style="list-style-type: none"> - 해양안보 프로그램(MSP), 조선 금융 인센티브 프로그램, 케이블 보안 프로그램(Cable Security Program), 탱커 보안 프로그램(Tanker Security Program), 전략상선단(SCF), 중소조선소 보조금 프로그램, 항만 인프라 개발 프로그램
	Section 703	국내 운항 30일 제한 폐지	<ul style="list-style-type: none"> > 연행법상 국내톤세(Tonnage Tax)는 30일 미만 운항 시 비적용되었으나, → 해당 30일 제한을 폐지
	Section 704	적격 해운활동	<ul style="list-style-type: none"> > IRS는 다음을 '핵심 해운활동(Core Activities)'으로 인정해야 함 - COGSA(해상물품운송법)에 따라 발행된 선하증권상 미국 항만을 출입하는 해상운송 의무 전반
	Section 705	적격 선박 정의 확대	<ul style="list-style-type: none"> > 미국 선박 중 다음 조건을 만족하면, 그 외시의 전체 선박을 본세 과세 체계(Tonnage Tax Regime) 적용 대상으로 인정 - ISA, VTA 또는 기타 자발적 해운 합정 참여
	Section 706	조선소 투자 세액공제	<ul style="list-style-type: none"> > 미국 내 다음 시설에 대한 투자에 대해 25% 세액공제 부여: <ul style="list-style-type: none"> - 민간 및 군용 외항선 조선소 - 해당 선박에 필요한 핵심 부품 제조사
	Section 707	자본건조기금(CCF) 관련 세법 개정	<ul style="list-style-type: none"> > 제505조에서 개정된 CCF 관련 내용을 세법에 기술적으로 반영 > 단, 전자통 화물처리 장비 및 중국산 크레인에는 CCF 자금 사용 금지
	Section 708	해기사 장학금 프로그램 세금 면제	<ul style="list-style-type: none"> > SIP(Student Incentive Payment) 프로그램으로 받는 장학금은 과세소득에 포함되지 않음 > 해당 프로그램은 주립 해양학교 재학생이 면허 해기사가 되도록 지원하는 제도
	Section 709	해양 연료세 면명성법	<ul style="list-style-type: none"> > 대서양-태평양 연안 간 운송 선박에 공급되는 대체 연료(Alternative Fuel)에 대해 연료 소비세(excise tax) 면세 혜택을 연장
	Section 710	해양 번영지대 제도	<ul style="list-style-type: none"> > 해양산업 중심지를 지정해, Opportunity Zone 수준의 세제 혜택 제공 > 대상 투자: <ul style="list-style-type: none"> - 해운 산업활동 및 해양 비즈니스 직접 지원 투자 - 해양안보청(MARAD)이 지역 지역을 지정

자료: U. S. Senate, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



America's Maritime Action Plan - Pillar II: 해양 인력 교육 및 훈련 개혁 (Reform Maritime Workforce Education and Training)

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)	- USCG의 상선 자격관리 프로그램(Merchant Credentialing Program, MCP)과 MARAD의 관용을 활용하여 자격을 보유한 해기사, 실제로 승선 중인 해기사, 그리고 국가 비상 시 승선 명령이 있는 해기사 인력 통계를 추적할 수 있는 역량을 구축 - 산업계 관련 기관을 포함하여 해기사 인력 수요와 공급을 정기적으로 모니터링 - 국가 및 주 차등 데이터(RRF) 비상 가동 시 대규모 승원 수요에 대비한 해기사 자원 계획(Mariner Mobilization Plan)을 수립	
		자격제도 현대화 및 규제 개혁 (Credentialing Modernization and Regulatory Reform)	- USCG는 MCP를 현대화하고 있으며, 자격 취득의 디지털화를 위해 해기사 자격 포함 시스템을 강화하고 의료 증명서 처리 절차를 MMC 발급과 분리하는 이니셔티브를 추진 - 공복 시기를 줄이고, 갑판(Deck) 및 기관(Engine) 요건을 정렬하며, 승인된 훈련의 인정 범위를 확대 - 승인된 시뮬레이터 훈련이 해상 근무 요건을 일부 충족하도록 허용 - 자격 취득 기술을 지속적으로 위해 연방 규정(MFR)을 강화할 수 있음	
		이해관계자 협력 강화 (Increase Stakeholder Coordination)	- 주, 지방 인력개발위원회와의 관계를 활용하여 해양 인력 연방 자문위원회(Maritime Workforce Federal Advisory Committee)를 설치 - 연방 및 주 차등 이해관계자와 해양 및 육상 산업으로부터 다양한 전문성을 - 이를 통해 부각된 조정을 강화하고 지속적인 발전부 및 산업 자원의 지지를 제공	
		해양 인력 모집 및 유지 인센티브 (Maritime Workforce Recruitment and Retention Incentives)	- MARAD 내의 새로운 해기사 인센티브 프로그램(Mariner Incentive Program, MIP)을 신설할 수 있도록 권장을 부여하고 예산을 지원 - MIP는 연방 및 지역의 정부 및 민간 수요를 충족하기 위해 해기사 교육, 모집, 훈련, 유지 프로그램을 포함 - MIP에는 주립 해양 아카데미 학생의 등록금 및 훈련 비용을 지원하는 기존 학생인센티브 지급(Student Incentive Payments, SIP)의 개선이 포함 - 또한 해양 분야 인력이 직업을 장려하기 위한 신규 채용 지원 프로그램이 포함될 수 있음 - 이러한 지원은 관련 채용기간에 직접 제공되거나 복무 의무와 연계하여 학생에게 제공될 수 있음	
		아카데미 수용 능력 및 인력 파이프라인 (Academy Capacities and Workforce Pipelines)	- 학교 장교(Officer endorsement)이 포함된 MMC 인증에 대한 등록 수요가 지속적으로 확인되는 경우, 주립 해양 아카데미(State Maritime Academies, SMA)와 협력하여 수용 능력을 확대 - 국가 상선 인력 자문위원회(NMCRPAC)의 권고를 반영하여 동등성(parity) 가이드를 준수하며 - 공복 기준(Registered Apprenticeship), 취업/퇴직, 단기-장기형 가능 훈련 프로그램(accelerated trades programs)에 대한 지원 범위 확대하여 더 많은 자격 취득 해기사를 배출하도록 함	
		군-해기사 전환 프로그램 (Military-to-Mariner (M2M))	- 고복 중이 아닌 훈련 및 해상 근무를 MMC endorsement 취득에 최대한 인정 - 모든 군인에게 수료 면제를 확대 - 국가 상선 인력 자문위원회(NMCRPAC)의 권고를 반영하여 동등성(parity) 가이드를 준수하며 - 공복 기준(Registered Apprenticeship), 취업/퇴직, 단기-장기형 가능 훈련 프로그램(accelerated trades programs)에 대한 지원 범위 확대하여 더 많은 자격 취득 해기사를 배출하도록 함	
		규제 및 행정 절차 간소화 (Regulatory and Administrative Simplifications)	- Documents of Continuity 요건과 관련된 MMC를 보완해야 하는 요건을 폐지 - 공복 기준 및 평가(assessment) 요건을 제거 - 단일 신원(auth) 제도를 도입하여 신원 절차를 단순화	
		훈련 내용 및 평가 유연성 확대 (Training Content and Assessment Flexibility)	- 고충실도(high-fidelity) 시뮬레이터 훈련이 요구되는 해상 근무의 일부를 대체할 수 있도록 승인 - 입증된 역량(demonstrated competence)에 대해 시험으로 대체("test out")할 수 있는 옵션 허용 - 훈련 승인 절차를 간소화하여, 시뮬레이션 및 기타 현대적 혁신이 인력에게 기술 습득과 자격 취득을 가속할 수 있도록 함	
		산업 기반 및 연계 인력 지원 (Industrial Base and Interagency Workforce Support)	- Workforce Innovation and Opportunity Act에 따른 프로그램을 활용하여 해기사 인력 개발을 조정하고 확대 - 동북 연안 프로그램을 확대 - 1965년 고등교육법(Higher Education Act of 1965)에 따른 Pell Grants 및 Workforce Pell Grants를 활용 - 2000년 Carl D. Perkins 직업 기술 교육법(Perkins)을 활용 - 국방 제조 기술 훈련(Accelerated Training in Defense Manufacturing, ATDM) 인력 파이프라인 프로그램을 확대 - 적용 제조(Additive Manufacturing) COE 프로그램을 활용 - 지역 훈련 허브를 확장 - K-12 직업 준비를 강화하고 확대 - 교육과 고용주 수요를 정렬하여 보다 넓은 해양 산업 기반(MIB)을 지속 가능하게 함 - 운영 및 경영력 보충 프로그램 내에서 수혜자에게 조건 관련 훈련에 집중하도록 새로운 우선순위를 설정	
		국가 간 협정 (Country-to-Country Agreements)	- 미국(DOS)는 중립 해상 국가의 해상 및 육상 인력 개발에 장기 기금을 지원 하는 협정을 개발할 수 있도록 부처 간 협력을 지원 - 양자 협정 조약의 모범 사례를 연구할 수 있는 유연성을 제공할 수 있음 - 민간 인력의 투자 약속을 확보함으로써, 교육 및 인력 개발을 통해 미국 조선을 지원하는데 기여할 수 있음	
		신규 미션형 유지 보수 문제 해결 (Address Urgent Deferred Maintenance Issues)	- 25년 4월, 미국 공군(United States Army Corps of Engineers, USACE) 뉴욕 지구와 USMMA는 헬퍼스 재발탁 및 현대화를 위한 장기 협정을 착수 - 필요한 기어 및 설계 작업은 상당 부분 완료 중이며, 일부는 완료 - 필요 및 인력 부족은 지속적인 유지 보수 및 설계 작업에 필요 - 여러 시설 결함은 학생과 직원 및 인력에 영향을 미칠 수 있음 - 이러한 문제를 신속하고 지속적으로 해결하는 것은 최우선 과제	
		사관학교를 영웅의 상태로 복원 (Return the Academy to a State of Good Repair)	- USMMA가 임무를 지속적으로 수행할 수 있도록 헬퍼스 및 인프라의 개선 작업을 시행 - 필요한 경우 일부 건물과 인프라는 철거 후 산으로 대체 - 여러 구조물은 현대 기준에 부합하도록 보수 - 헬퍼스 워터프론트(waterfront) 구역은 침식 방지 완화와 해기사 훈련 시설 지식을 위해 정비, 부두 및 운송 시설이 필요	
		미래 성장 수용을 위한 시설 확충 (Enhance Facilities to Accommodate Future Growth)	- 기관교의 장기 확장 계획은 학생을 20% 확대하고 교수진을 30% 확대하는 것을 포함 - 이러한 성장은 승용차 주차 공간이 필요 - 계획된 여객 건물 프로젝트는 헬퍼스 수용 능력을 확대하기 위한 것	
		2-2) 미국 상선사관학교 현대화 (Modernize the U.S. Merchant Marine Academy)	사관학교를 영웅의 상태로 복원 (Return the Academy to a State of Good Repair)	- USMMA가 임무를 지속적으로 수행할 수 있도록 헬퍼스 및 인프라의 개선 작업을 시행 - 필요한 경우 일부 건물과 인프라는 철거 후 산으로 대체 - 여러 구조물은 현대 기준에 부합하도록 보수 - 헬퍼스 워터프론트(waterfront) 구역은 침식 방지 완화와 해기사 훈련 시설 지식을 위해 정비, 부두 및 운송 시설이 필요
		미래 성장 수용을 위한 시설 확충 (Enhance Facilities to Accommodate Future Growth)	- 기관교의 장기 확장 계획은 학생을 20% 확대하고 교수진을 30% 확대하는 것을 포함 - 이러한 성장은 승용차 주차 공간이 필요 - 계획된 여객 건물 프로젝트는 헬퍼스 수용 능력을 확대하기 위한 것	
2-3) 주립 해양 아카데미 지원 확대 (Increase Support for State Maritime Academies)	주립 해양 아카데미 지원 및 수요 검토 (Review Support and Needs)	- 학생 인센티브 지급(Student Incentive Payments, SIP), 주립 해양 아카데미에 대한 직접 지원, 훈련 지원금, 실업인 지원금이 수리 지원, NSM 프로그램 등 연방 지원과도 있는 모든 지원을 포함적으로 검토 - 이러한 지원이 국가에 필요한 상선 해기사 공급을 충족하는 데 충분하지 않거나, 필요한 경우 지원 규모를 조정		
검증된 가속 훈련 모델 확대 (Scale Proven Accelerated Training Models)	검증된 가속 훈련 모델 확대 (Scale Proven Accelerated Training Models)	- 커리큘럼 확대, 추가 훈련 트랙을 개설, 추가 해방 권역에서 ATDM 모델을 복제하여 훈련 기회를 확대 - 사해인, 권, 하와이 등 주요 해방 권역에 추가 적용 제조 COE를 설립 - 기술 재능을 가속화 - 부동 기준(geographic)을 단축 - 기술 훈련을 생산 수요와 연계 - 보조금 지원을 제공 - COE 커뮤니티 협력, 주립 해양 아카데미, 산업계 간 조정을 강화		
지역 제조 우수 센터의 지역 확충 (Grow AM COE Capacity Geographically)	지역 제조 우수 센터의 지역 확충 (Grow AM COE Capacity Geographically)	- 지역 제조 우수 센터의 지역 확충 (Grow AM COE Capacity Geographically) - 지역 제조 우수 센터의 지역 확충 (Grow AM COE Capacity Geographically) - 지역 제조 우수 센터의 지역 확충 (Grow AM COE Capacity Geographically)		
인재 파이프라인 및 지역 파트너십 확대 (Expand Talent Pipelines and Regional Training Partnerships)	인재 파이프라인 및 지역 파트너십 확대 (Expand Talent Pipelines and Regional Training Partnerships)	- 인재 파이프라인 프로그램의 수와 지역적 범위를 확대 - 취업률, 유능성(COE), 조신, 고용주 간 연계를 강화 - 채용, 유지, 기술 정렬을 개선		
미국 상선사관학교 및 주립 해양 아카데미 현대화 및 확대 (Modernize and Enlarge USMMA and SMAs)	미국 상선사관학교 및 주립 해양 아카데미 현대화 및 확대 (Modernize and Enlarge USMMA and SMAs)	- 필요에 따라 자금을 갖춘 학교와 Sea Year 해사 파이프라인을 확대할 수 있도록 아카데미 수용 능력을 확대 - 헬퍼스 및 훈련 시설 업그레이드 - 교육적 규율을 확대, 모집(recruitment)을 개선하기 위한 지원금 제공		
조선 인력 개발 인센티브 적용 범위 확대 (Broaden Shipbuilding Workforce Development Incentive Applicability)	조선 인력 개발 인센티브 적용 범위 확대 (Broaden Shipbuilding Workforce Development Incentive Applicability)	- 미국의 인력 인센티브(motivation), 수리(repair), 기타 연방 지원으로 수행되는 조선 프로젝트에 대해 적용 - 이를 통해 동북 연안 및 미국 서부를 위한 보다 폭넓은 인력 지원(matched funding)을 창출		
해기사 훈련 및 자격 지원 확대 (Increase Support for Mariner Training and Credentialing)	해기사 훈련 및 자격 지원 확대 (Increase Support for Mariner Training and Credentialing)	- 자격 취득 속도를 높이기 위해 해기사 훈련 요건과 훈련 제공기간 인정(accreditation)을 간소화 - 해기사 모집 및 유지를 촉진하기 위해 훈련 인센티브를 검토		
2-4) 해양 산업 수요 대응 - 훈련 역량 강화 (Maritime Industry Needs - Enhancing Training Capabilities)	연구개발(R&D) 자금 지원 (Fund R&D)	- 미국 해양 혁신 센터(USMCA)를 통해 인력 커리큘럼과 연방 연공 연구개발을 지원 - 통합된 훈련 경로가 포함된 기술 프로그램 개발 - 노동자와 고용주 간의 운영 위험 없이 새로운 생산 방식을 도입할 수 있도록 함		
조달과 훈련의 연계 강화 (Leverage Contractual and Grant Authorities to Tie Training to Procurement)	조달과 훈련의 연계 강화 (Leverage Contractual and Grant Authorities to Tie Training to Procurement)	- 조선 계약 및 인력개발(DOL) 보조금에 계약상 의무화된 인력 투자 조항을 요구하거나 확대 - 지속 가능한 훈련 재원을 창출		
상선 해기사 해외소득에 대한 세제 처리 (Tax Treatment of Merchant Mariner Foreign Earned Income)	상선 해기사 해외소득에 대한 세제 처리 (Tax Treatment of Merchant Mariner Foreign Earned Income)	- 국제 항로에서 운항하는 미국 국적 선박에 고용되어 근무하는 미국 상선 해기사가 벌어들인 소득을 해외 거주 미국 시민 또는 거주자에게 적용되는 소득 제외 규정에 따라 종속국에서 제외할 수 있도록 허용		
숙련 해양 인력 육성 확대 - 유지 (Cultivate, Expand, and Retain a Skilled Maritime Workforce)	숙련 해양 인력 육성 확대 - 유지 (Cultivate, Expand, and Retain a Skilled Maritime Workforce)	- 해양 인력을 효과적으로 지원해 온 기존 인력개발 프로그램에 대한 투자와 지원을 지속 - 신규 및 중년 해군과 장기 기술 수요를 모두 충족하기 위해 경험된 인력(PI)과 신속한 인력 모집을 확장 - 지역 인력 파이프라인, 취업/퇴직, 직업/기술, 교육, 고용주 간 연계를 강화, K-12 직업 준비를 강화하여 인력 개발 지원에 대한 투자를 확대 - 품질, CNC 가공, 비파괴검사(NDT), 적용 제조 등 기술 인력 수요를 충족하도록 함 - 조선 및 수리 서비스를 인력 보충과 연계 - 해기사 자격 절차와 군-해기사 전환 프로그램을 강화하여 상선 해기사 풀과 상선 시 승선 명령을 확대 - 대규모 인력 유망이 예상되는 지역에서는 중-고급 인력 파이프라인(IPFP)을 통해 해군의 부양 가능한 인재 등 지역 인력 풀 및 삶의 질 지원에 투자		
인력 개발 투자 (Invest in Workforce Development)	인력 개발 투자 (Invest in Workforce Development)	- 노동부(DOL)의 Industry-Driven Skills Training Fund 보조금 프로그램을 활용 - 인력 개발 훈련 파이프라인(중복 학습 포함)을 추진 - 근접한 지역 협력에 중점, 인력 개발(fit)을 위한 전이 학습 및 직업 분야에 중점을 두며 - 경력 훈련 프로그램을 지원하여 해양 산업 기반(MIB) 공급망에 대한 세제 지원 기회를 마련 - 신기술에 대한 지원 투자와 연방 인력개발 지원 기회 제공 - 해양인력(VA) 대출과 유사한 조선 인력 대상 연방 주택 대출 보증금 제공 - 조선 인력을 타 지역(US Reserves)과 통합하여 숙련된 예비 인력을 구축 - 예비용 훈련 인력(조선 인력)에 제공되도록 함 - FY2026 단일 유산 Make America Skilled Again 보조금 프로그램에 대한 예산 요구안을 제정 - Workforce Innovation and Opportunity Act을 재검토하여 단순화된 보조금 구조를 변경		

한승한의 수주산업 위클리



자료: The White House, SK 증권

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)	새로운 미국 해양 선호 요건 도입 (Institute a New United States Maritime Preference Requirement (USMPR))	- 미국에서 선박이 건조되더라도, 대규모 수출 경계(high-volume exporting economies)로 하여금 미국으로 향하는 자국 컨테이너 화물의 점진적으로 증가하는 비율을 지닌 미국 선박(qualifying U.S. vessels)으로 운송하도록 요구
		화물 선호 요건 확대 및 집행 간소화 (Expand Cargo Preference Requirements and Streamline Enforcement)	- 미국에서 선박이 건조되더라도, 민간 미국 정부 기관 화물(civilian U.S. Government agency cargoes)의 점진적으로 증가하는 비율(연중 50퍼센트에서 상향)을 미국 선박으로 운송하도록 요구 - 이는 선단의 경제적 기반을 강화하고, 워시 시 동맹을 위한 중반본 현수 및 수무원 고용성을 확보하는 데 기여 - MARAD의 집행 및 면제 발급 권한은 미국 정부 전선의 조정을 간소화하며, 선박 수송 준비태(sealift readiness) 부족 위험을 축소
		화물 선호 3년 자격 요건 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 선박 수송 서비스 섹터를 활성화할 수 있는 혁신을 촉발할 수 있음 - 긴급 사태 발생에 대한 약속을 유지하면서 선단 성장을 높일 수 있으며, 이 조치는 필요 시 상업 선단을 전환할 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 항만에 대해 신설 - 미국으로 육상 항만 항만을 통해 반입되는 상품은 상품 가치의 0.125퍼센트에 해당하는 수수료 제금을 부과할 계획 - 이를 통해 육상 항만도 핵심 무역 인프라의 유지 및 개선 비용을 공평하게 기여하도록 함 - 이 제금을 통해 장수된 제반은 새로 설립되는 육상 항만 유지보수 신디케이트(Land Port Maintenance Trust Fund, LPMTF)에 적립됨 - 이 제금은 육상 항만 인프라의 계획, 설계, 건설, 유지 및 개선을 지원 - 신설된 제반의 최대 10퍼센트는 LPMTF의 행정 비용에 배정되며, 효율적이고 효과적인 집행률 보장
		조달 효율성 개선 (Improve Procurement Efficiency)	- 고정적인 자금 지원을 전제로 다년 및 다선박(multiyear and multivessel) 조달 전략을 활용하여, 해사의 계약을 여러 해와 여러 선박에 걸쳐 적용함으로써 단위당 비용을 절감하고, 산업 기반을 안정화하며, 생산의 연속성을 보장 - 각 부처는 이러한 조달 전략을 활용하기 전에 상업의 안정성, 활동성, 비용 절감 가능성, 그리고 상업 기업 역량의 정렬을 확보하도록 노력해야 함 - 한 번에 여러 선박(single)에 대해 약정함으로써, 정부는 규모의 경제를 통해 조달 비용을 낮추고, 생산 기간 위험을 줄이며, 육상 인력을 유지하고 지원 팀 장비를 장려하는 데 필요한 예측 가능성은 조달에 제공 - 상업에 수익성이 있으면서도 정부의 이익을 보호할 수 있도록, 유연한 조달 권한(flexible procurement authorities)의 활용을 검토
	3-3) 정부 조달 효율성 개선 (Improve Government Procurement Efficiency)	계약 효율성 개선 (Improve Contract Efficiency)	- 항정 부담을 줄이고 보고 및 검사 요구사항을 단순화하며, 성과 기반 결과에 초점을 둠 - 현재의 계약 산출물 항목(contract deliverable line items) 수준을 최소한으로 축소하고, 변경 주문(change orders)을 더욱 줄이면서 전반적으로 계약 - 항정 주문이 허용되는 경우에도, 편의(convenience)를 위한 것(어쨌든)이 아니라, 생산 속도 증가, 비용 절감, 또는 계약-인건 문제 해결과 같은 최종 사용 목적(use purpose)을 요구해야 함 - 인도 명령을 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)	- 이 해군(USN), 미해군경비대(USCG), NOAA, 세관경비보충(CBP), 그리고 기타 미국 정부 기관들은 운송 수요 데이터와 미래 함대 요구 및 예산 지원 예측을 기반으로 선박 수요에 대한 장기 전망을 산출 - 이러한 전망은 해양 산업에 미래 조성에 대한 수정 수준의 확실성을 제공하며, 수요를 선단 역량에 맞게 조정할 수 있도록 함
		회복 절차 간소화 (Streamline Acquisition Processes)	- 재자본화(recapitalization)를 위해 Vessel Construction Manager(VCM) 모델의 활용을 확대 - 이 모델에서는 기업이 상업 운송선(merchant ship operator)과 계약을 체결하여 선박을 건조하도록 하고, 해당 선주-운항 팀-기 부처는 보조(auxiliary) 선박 플랫폼 조달에 있어 가능한 최대 범위 내에서 VCM 모델을 활용하도록 노력
		기타 거래 권한 및 상용 기술 활용 확대 (Expand Use of Other Transaction Authorities and Commercial Off-the-Shelf Products)	- 혁신적인 FAR 계약 모델을 사용하여, 기관의 기타 거래 권한(Other Transaction Authorities) 및 유사 권한과 계약을 확대 활용하여 의무적 대기 기간을 제거하고, 당일 평가를 허용하며, 모든 조건에 대한 협상을 가능하게 하는 등 다양한 조건을 추진 - 상용 기술(commercial off-the-shelf products)을 수송용 기기 지원 및 평가 평가 활용하여 업그레이드 가능성을 유지 - 항정부의 FAR 계약을 통해 승인 단계를 줄이고 계약 기간 전에 설계 의사결정 체계를 표준화함으로써 획득 절차를 간소화
		요구사항 정의 개선 (Improve Requirements Definitions)	- 획득 프로그램의 비용 및 일정 위험을 중점 선의 건조가 설계가 완전히 개발되거나 검증되기 전에 시작될 때 발생 - 요구사항 정의를 개선하기 위해, 기술 이해관계자, 운송, 그리고 획득 전문 인력의 초기 및 지속적인 대화를 촉진하기 위한 부처 간 협력을 강화하여 제안요청서(Request for Proposal) 발행 이전에 협의를 종료 - 이해관계자 간 조정을 개선하기 위해 요구사항 관리 도구(requirements management tools)의 활용을 확대 - 적절한 경우, 건설 설계가 체결되기 전에 설계가 완전히 검증되도록 설계-입찰-건설(design-bid-build) 시스템을 활용 - 채택되거나 낮은 가치의 변경 정부 검토 절차를 생략하고 제거하는 방안을 검토 - 요구 그룹들의 조정, Government Shipbuilding Council의 보다 효과적인 활용, 그리고 부처 간 획득 전략을 통해 필요 임무 진술(mission needs statement)을 보다 포괄적이고 정교한 프로그램 적응 메모란(program adaptive memorandum)을 개선 - 이 기간을 위해 개발된 긴 선박 설계물 다른 용도로 활용될 수 있는 여부와 기간 간 협력을 통해 검토 - 요구사항 정의를 개선하고 설계 변경을 제한하는 획득 방식으로 VCM 모델의 활용을 검토 - 예비 설계 및 계약 설계 단계에서의 약정 자금 지원을 확대하여 위험과 비용 조사를 축소
조선 부문 경쟁 강화 (Enhance Competition in Shipbuilding)		- 성과, 적시 인도, 비용 절감 혁신, 그리고 수송용기 지원 약속을 보장하는 계약 인센티브를 도입하여 계약 체결 기간을 축소 - 장기 획득 계획을 공개적으로 전달함으로써 투명성을 개선 - 장기 계약을 공개하고 피드백 메커니즘을 개선하여 입찰자의 신뢰와 참여를 높일 수 있도록 입찰을 촉진 - VCM 모델을 미국 산업 기반 역량과 능력을 확대하는 방법으로 활용하여 보다 긴밀한 경쟁에 기여	
조선 경쟁 최적화 (Optimize Shipbuilding Processes)		- 규약을 제공하고 기존의 선착료 또는 모험적 선착료는 정부(국내 및 국제) 선박 설계를 활용하여 최소한의 수정으로 여러 기관의 요구를 충족할 수 있도록 함 - 군사적 계획은 인도 이후 기준으로 유효 - 기간 간 협력을 확대하고, 여러 기관별 팀 대교 획득 프로그램에 주도할 전문성을 보유한 수주 기관(lead agencies)을 식별하여 규모와 경쟁력 향상 - 독립적인 제3자 평가자와 VCM을 감독에 활용 - 국방 계약자(defense primes)와 각 부처 부처 요건 및 생산 감독 수준을 적정화(right-size) - 정부는 조선 계약의 요소로서 지식재산권(intellectual property)을 유지하여 플랫폼을 장기적으로 유지-현대화할 수 있는 능력을 보존하고, 단일 공급자 기반 수요에 계약에 대한 운영 의존을 방지 - 장기 유지보수 가능 기구(initial maintenance availabilities)에 필요한 예비 부품(provisioning of spare parts)을 조선 계약에 포함시켜 단일 공급자 제조업체가 수요 발생 시 생산하는 부품의 긴 리드타임에 대한 취약성을 줄임 - 이는 선단에서 부품을 통합(commobilizing)하는 필요성, 대기 시간, 그리고 미팅할 유지보수 체계를 줄일 것	
신기술 활용 확대 (Increase Use of Emerging Technologies)		- 미국 조선소 조선 및 유지보수를 위한 신기술에 투자하도록 돕기 위해 보조금(grants) 및 비용 분담(cost-sharing) 메커니즘과 같은 연방 정부의 표적 지원을 검토 - AI, 디지털 트윈 기술, 적용 제조의 활용을 확대 - 연구 및 전시 임무에서 특히 적합한 경우 자율 시스템 통합 - 연구 용량, 배출, 안전 시스템, IT 보안 기술, 그리고 획득 및 항정 협동 기술 연구에 관한 최신 상업 기술은 증가하거나 초하하는 군사적 용도에 더 큰 현대적 솔루션을 개발하기 위해 새로운 산업 기술을 활용 - 산업이 효율성을 높이고 건조 또는 운송 비용을 줄이는 신기술을 채택하도록 인센티브를 창출	
3-4) 중국의 조선&해양물류 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)	국제 파트너와의 협력 (Engage International Partners)	- 외국 조선소는 미국 내 생산 비용의 일부에 해당하는 비용으로 선박을 건조 - 불공정 해양 국외 조달 모범 관행(best practices)에 대해 협력하고, 관련 모범 평가 기준을 공급자 선정(selection)에 반영	
	상업 표준 및 설계 활용 (Leverage Commercial Standards and Designs)	- 인도 섹션(section), 선박(vessel) 및 모듈 섹션(module) 표준을 활용하여, 표준화 산업 표준 표준을 채택할 수 있는 기회를 시험 - 확립된 선박 도면용 활용을 장려하며, 정부는 비용을 절감하고 인도 기간을 단축하여 국내 산업 경쟁을 강화	
	획득 프레임워크 간소화 (Streamline Acquisition Frameworks)	- 현재 미해군경비대(USCG)의 주요 및 비주요 시스템 획득 매뉴얼(Current USCG Major and Non-Major System Acquisition Manuals)은 불일치한 절차와 복잡성을 초래 - 이를 해결을 염두에 두고, 동시에 국토안보부(DHS) 전선에 걸쳐 투영하고 신뢰할 수 있는 획득 데이터가 확보되도록 보장하면, 지도부는 위험을 보다 효과적으로 관리하고 필요한 역량을 적시에 제공	
	정부 계약 절차 가속화 (Expedite Government Contracting)	- 조선소 산업 현대화를 목적으로 하는 경우, 적절한 범위 내에서 단독 공급(sole source) 계약 권한을 활용 - 2021년 미국 무역대표부(USTR)는 1974년 무역법(Trade Act) 제301조(Section 301)에 근거하여, 중국이 해양, 물류 및 조선 부문에서 자제를 확보를 위한 행위, 정책 및 관행에 대한 조사를 게시 - 조사 과정에서 확보된 정보에 바탕으로, 2025년 1월 16일 USTR는 해당 조사에 대한 공개 보고서를 발표 - 이 보고서의 공개 청문회, 대중 청문회(hearings)는 2025년 2월 10일 USTR의, 다른 정부 기관 전문가들과의 협의, 그리고 USTR 산하 자원위원회의 협의를 바탕으로 USTR는 2025년 4월 17일 대응 조처를 발표 - 2025년 6월 6일 USTR는 부처서 III(외국 건조 자회사 운영서 운영서 운영서 서비스 수수료) 및 부처서 IV(특정 해상 운송 서비스에 대한 제한)의 일부 측면에 대한 수정 제안을 검토하기 위한 공개 의견 수렴 절차를 발표 - 2025년 10월 10일 USTR는 해당 대응 조처의 일부 측면에 대한 수정 사항을 발표하고, 그 조처에 대한 추가 수정 제안 여러 건에 대해 공개 의견 수렴 - 2025년 10월 30일, 미국과 중국은 항해 및 무역 관계에 관한 합의에 도달하였으며, 여기에는 제301조 조처에 따라 취해진 미국의 대응 조처에 대한 중국이 자국의 보복 조처를 철회하고, 다양한 제재 관련 기관에 부처서 제재를 해제하겠다는 약속 포함 - 미국은 2025년 11월 10일 발표 11건, 장기 대응 조처의 영향을 중단 - 미국은 조처 종료 후에도 관련 조처의 영향을 가지며, 미국 조처 섹션의 부상을 위해 대안적이고 및 일련의 역사적인 협의를 지원할 것	

자료: The White House, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



◎ 주요뉴스

군산조선소 새주인 제이오션중공업, HD현대중공업과 본계약 (연합뉴스 / 26.06.26)

- 제이오션중공업은 군산조선소 운영을 위해 에코프라임마린퍼시픽이 지분을 투자한 신규법인으로, 계약 체결에 따라 연내 HD현대중공업에 7,800억원의 양수 대금을 지급하고 소유권 이전 등기 절차를 마무리할 예정

한화오션, 나미비아 초대형 해상 원유플랜트 수주 사활...네덜란드·중국 연합과 격돌 (조선비즈 / 26.06.25)

- 한화오션이 아프리카 나미비아 비너스 유전의 FPSO 사업 수주를 두고 네덜란드 SBM오프쇼어와 경쟁
- 비너스 유전 초기 개발 단계에 필요한 총 투자비는 약 15조원 안팎으로 추정되며, FPSO 계약 규모 또한 수조원 추정

산업부, 한미 조선협력 협의회 구성...마스가 프로젝트 지원 (뉴시스 / 26.06.25)

- 산업통상부는 정책금융기관 및 조선 3사와 '한미 조선협력투자의 효과적 이행을 위한 MOU'를 체결
- 구윤철 경제부총리는 "마스가는 대미투자자와 함께 한미전략투자의 양대 축"이라고 언급

◎ 신조선가 Table

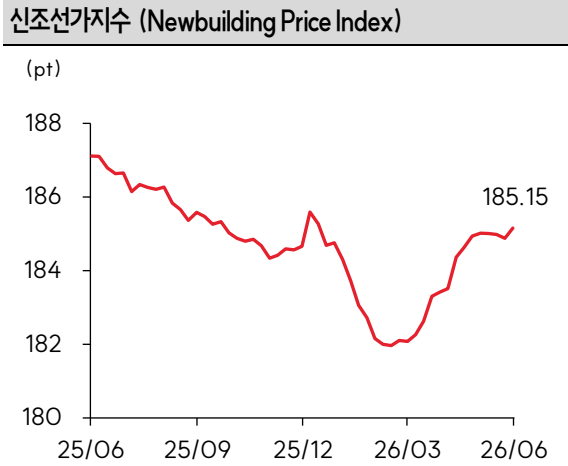
선종		규모(Size)	단위	2024	2025	Last	Current	증감
Tankers (탱커)	VLCC	320,000	dwt	129.00	128.00	130.50	130.50	-
	Suezmax	157,000	dwt	90.00	86.00	89.50	89.50	-
	Aframax	115,000	dwt	75.00	72.00	75.00	75.00	-
	MR	51,000	dwt	52.00	49.00	51.00	51.50	▲0.50
Bulkers (벌커)	Capesize	180,000	dwt	76.00	75.00	76.00	76.00	-
	Panamax	81,000	dwt	37.50	36.25	37.50	38.00	▲0.50
	Handymax	62,000	dwt	34.75	33.25	34.50	35.00	▲0.50
	Handysize	35,000	dwt	27.38	26.26	27.38	27.83	▲0.45
Gas Vessels (가스운반선)	LPG	91,000	cbm	122.00	114.50	112.50	113.00	▲0.50
	LNG	174,000	cbm	260.00	248.00	248.50	248.50	-
Dry Cargo (드라이카고)	Container	23,000	teu	275.00	262.00	261.50	261.50	-
	Container	13,000	teu	183.00	172.00	173.00	173.00	-
	Container	2,750	teu	43.50	45.00	45.00	45.00	-
	Car Carrier	7,000	ceu	97.00	90.00	90.00	90.00	-
Newbuilding Price Index (신조선가지수)			pt	189.16	184.66	184.88	185.15	▲0.28

자료: Clarksons, SK 증권

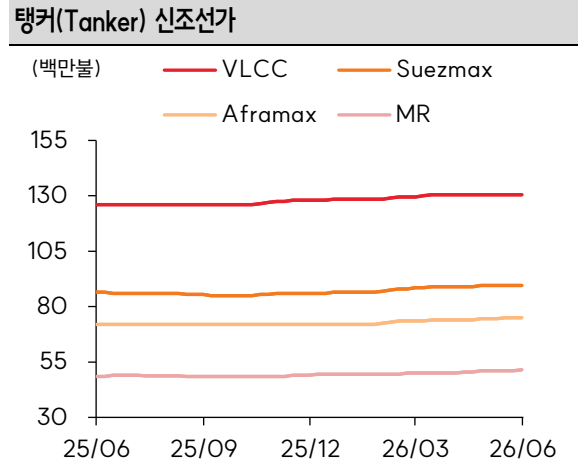
한승한의 수주산업 위클리



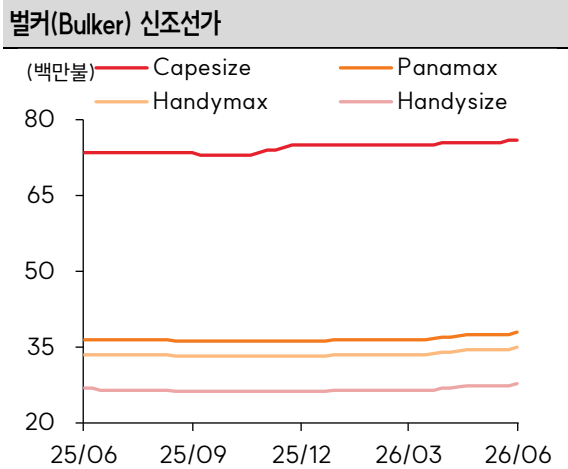
◎ 신조선가 Chart



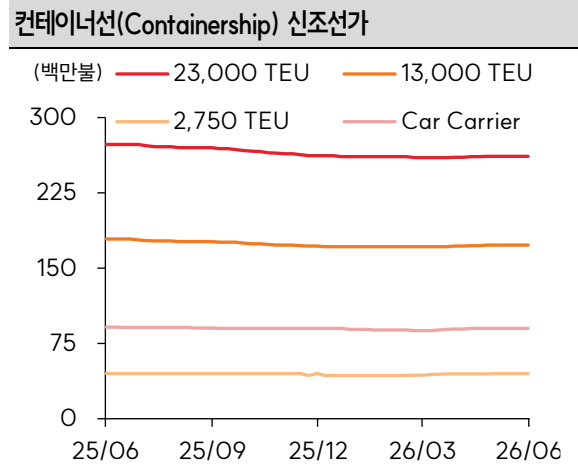
자료: Clarksons, SK 증권



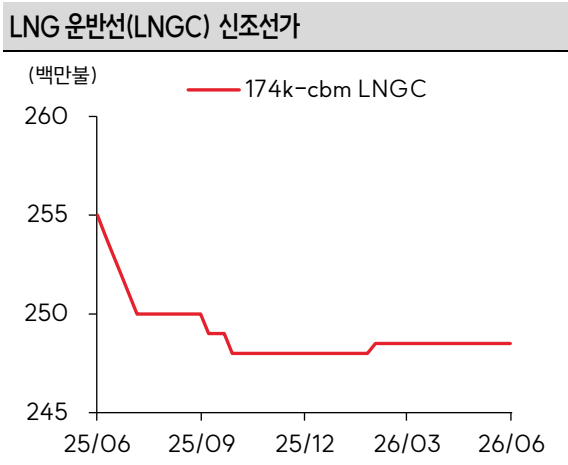
자료: Clarksons, SK 증권



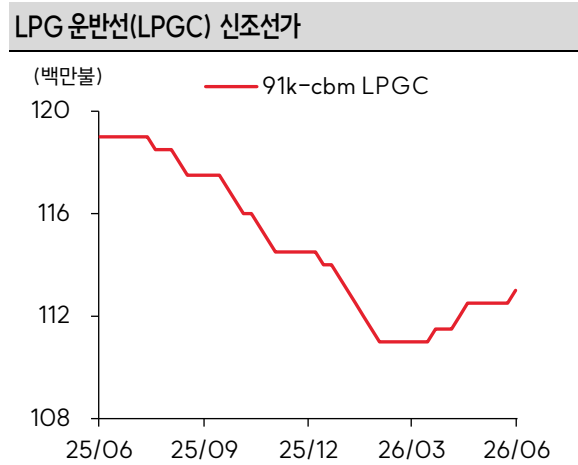
자료: Clarksons, SK 증권



자료: Clarksons, SK 증권



자료: Clarksons, SK 증권



자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



◎ 중고선가 Table

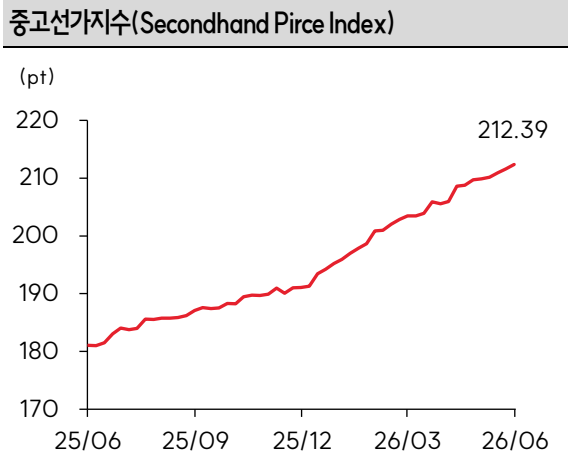
선종		규모(Size)	단위	2024	2025	Last	Current	증감
Tankers (탱커)	VLCC Resale	310,000	dwt	149.00	150.00	175.00	175.00	-
	Suezmax D/H Resale	160,000	dwt	97.00	97.50	119.00	119.00	-
	Aframax D/H Resale	105,000	dwt	82.00	80.00	92.50	96.00	▲3.50
	Panamax D/H Resale	73,000	dwt	63.00	60.00	75.00	75.00	-
	MR D/H Resale	51,000	dwt	52.00	53.00	61.00	61.00	-
	Tanker Secondhand Index			pt	203.39	206.92	257.30	260.59
Bulkers (벌커)	Capesize Resale	180,000	dwt	75.50	78.00	81.50	81.50	-
	Panamax Resale	82,000	dwt	40.00	39.50	45.50	45.50	-
	Handymax Resale	63,000	dwt	39.00	38.50	43.00	43.00	-
	Handysize Resale	38,000	dwt	34.25	34.00	36.00	36.00	-
	Bulk Secondhand Index			pt	186.83	194.32	224.89	224.89
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	46.00	46.00	-
	Container 10 Yr	2,600/2,900	teu	31.00	37.00	40.50	40.50	-
	Container 10 Yr	1,700/1,900	teu	21.50	28.00	30.00	30.00	-
	Container Secondhand Index			pt	72.77	82.60	84.49	84.49
Secondhand Price Index (중고선가지수)			pt	175.97	191.07	211.61	212.39	▲0.78

자료: Clarksons, SK 증권

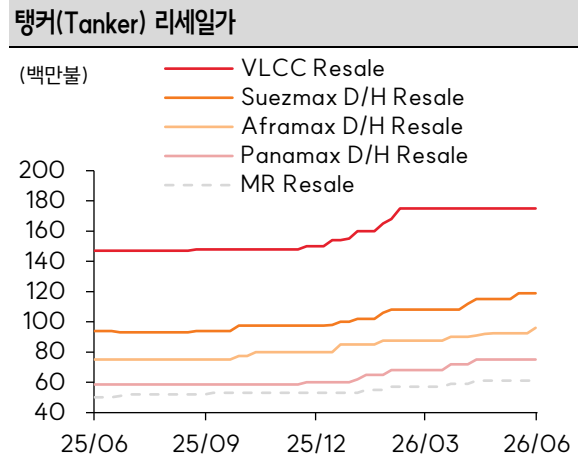
한승한의 수주산업 위클리



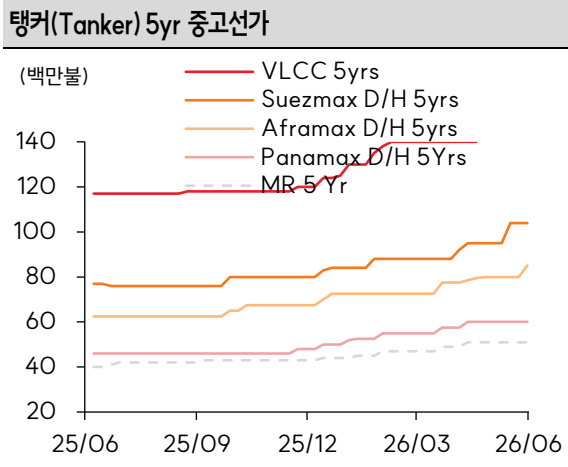
◎ 중고선가 Chart



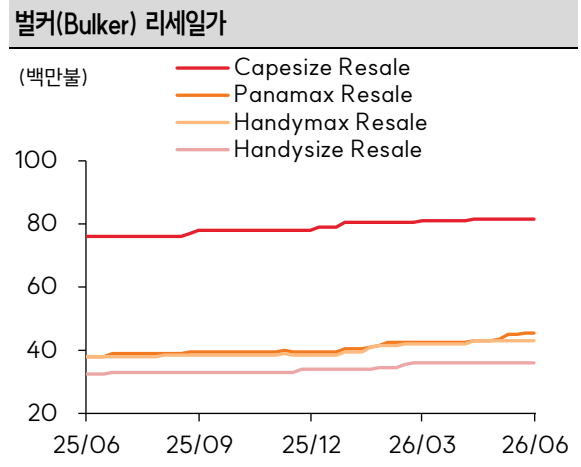
자료: Clarksons, SK 증권



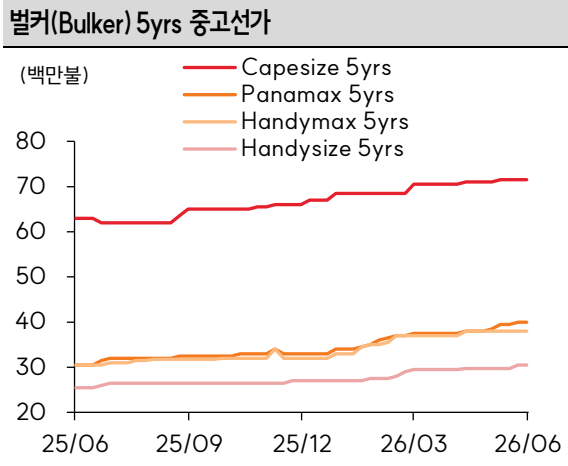
자료: Clarksons, SK 증권



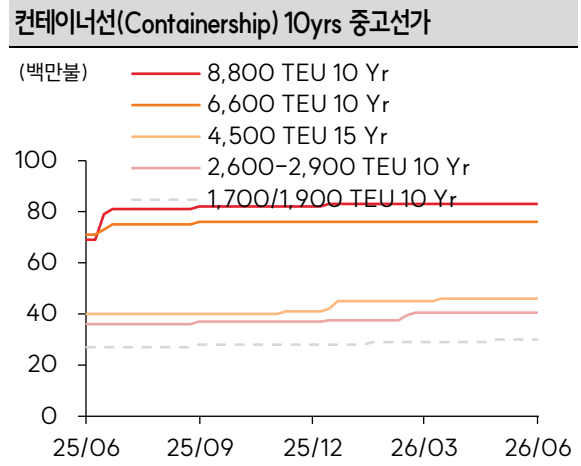
자료: Clarksons, SK 증권



자료: Clarksons, SK 증권



자료: Clarksons, SK 증권



자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



◎ 신조선 발주량 (Newbuilding Activity)

선종	발주 척 수			2026		
	2023	2024	2025	Last	Current	YoY
Oil Tankers	392	444	294	354	372	127%
Chemical & Spec. Tankers	141	253	111	45	46	-38%
LPG Carriers	113	146	55	73	74	154%
LNG Carriers	66	93	60	59	59	103%
Bulk Carriers	632	538	426	228	274	8%
Containerships	188	380	644	349	369	1%
General Cargo Vessels	252	237	192	95	101	-17%
Ro-Ro/Car Carriers	88	76	9	28	35	455%
Reefer Vessels	22	5	3	2	2	-66%
Offshore Vessels	91	155	132	66	67	-34%
FPSO/FSU	4	9	8	6	7	60%
Passenger & Cruise Ships	32	60	79	23	23	-47%
Other Misc. Vessels	12	16	23	14	15	-25%
Total Contracting	2,033	2,412	2,036	1,342	1,444	19%

자료: Clarksons, SK 증권

◎ 중고선 거래량 (Sales&Purchases)

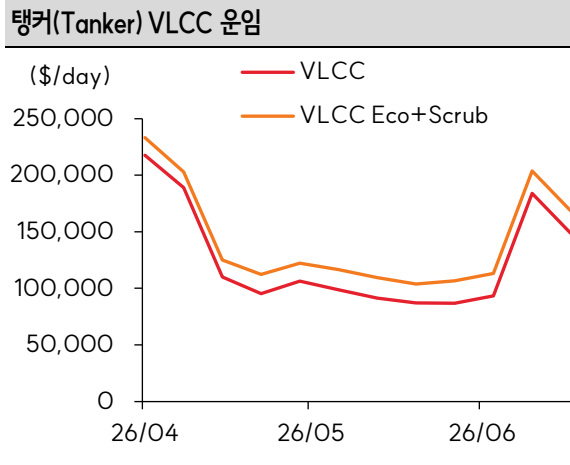
선종		거래 척 수			2026		
		2023	2024	2025	Last	Current	YoY
Tankers (탱커)	Total No. Sales(척)	580	408	436	347	352	73%
	Total DWT(,000)	56,769	36,938	47,510	42,040	43,181	89%
	Total Value (\$m)	19,425	14,238	14,698	16,668	16,962	152%
Bulkers (벌커)	Total No. Sales(척)	721	799	836	436	457	26%
	Total DWT(,000)	54,817	59,650	61,817	30,357	32,070	22%
	Total Value (\$m)	12,987	15,299	13,763	8,075	8,528	60%
Other (기타)	Total No. Sales(척)	945	860	757	396	408	25%
	Total DWT(,000)	18,597	19,588	14,037	6,713	6,913	0%
	Total Value (\$m)	19,470	19,922	16,336	8,983	9,194	29%
Total (합계)	Total No. Sales(척)	2,246	2,067	2,029	1,179	1,217	36%
	Total DWT(,000)	130,183	116,177	123,365	79,110	82,164	46%
	Total Value (\$m)	51,882	49,459	44,797	33,726	34,685	80%
	Average\$/Dwt	399	426	363	426	422	23%

자료: Clarksons, SK 증권

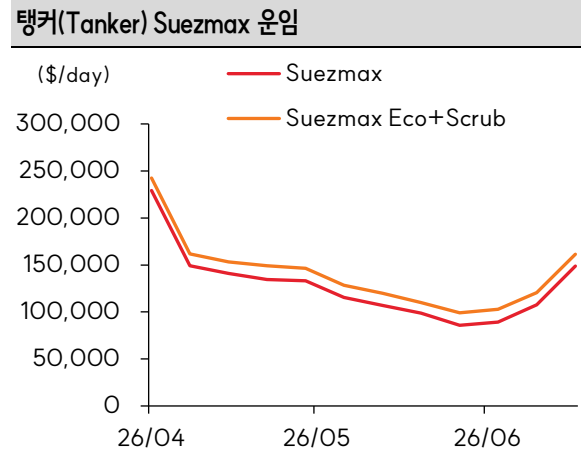
한승한의 수주산업 위클리



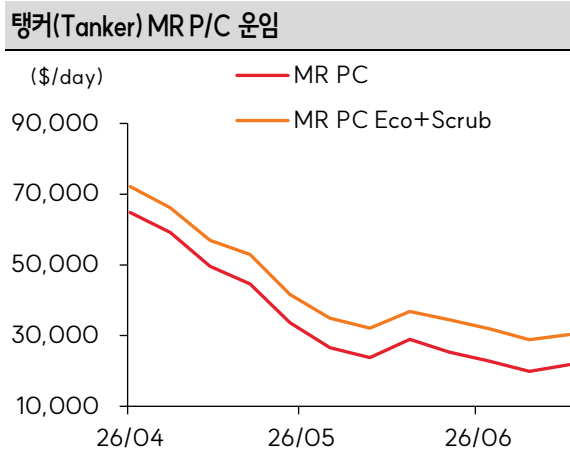
◎ 운임 Chart



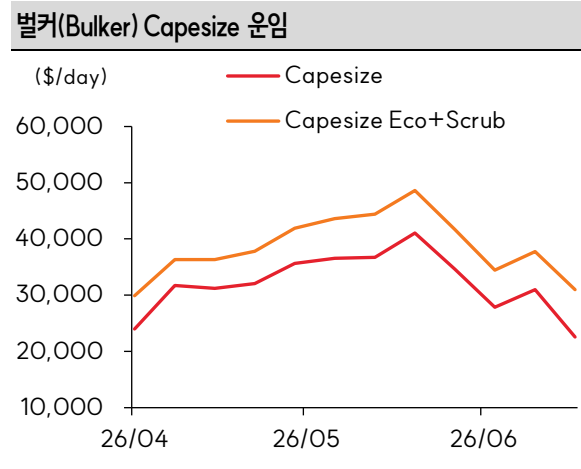
자료: Clarksons, SK 증권



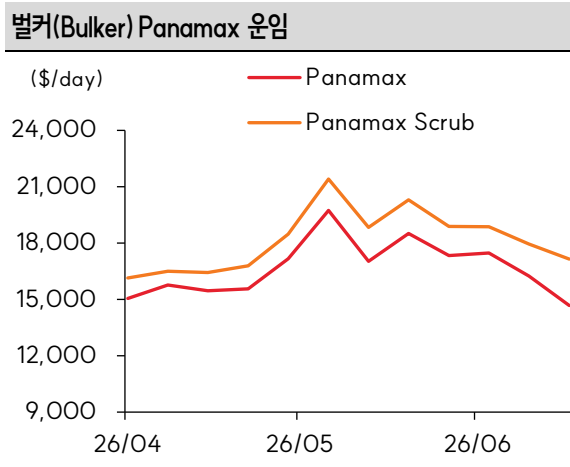
자료: Clarksons, SK 증권



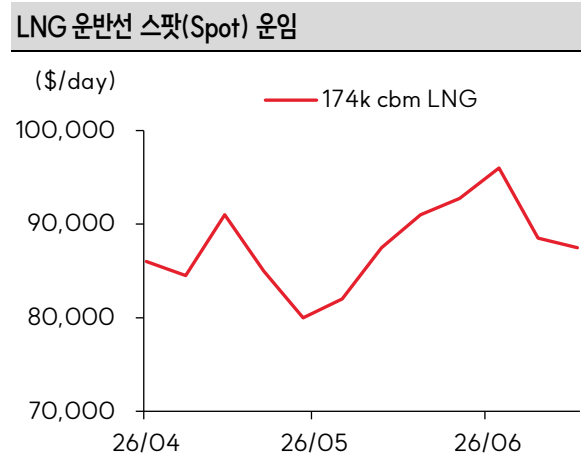
자료: Clarksons, SK 증권



자료: Clarksons, SK 증권



자료: Clarksons, SK 증권



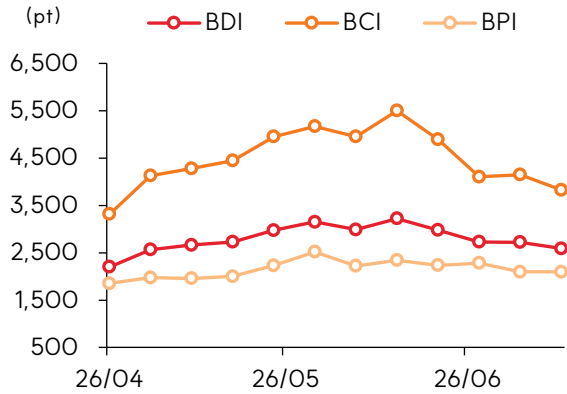
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



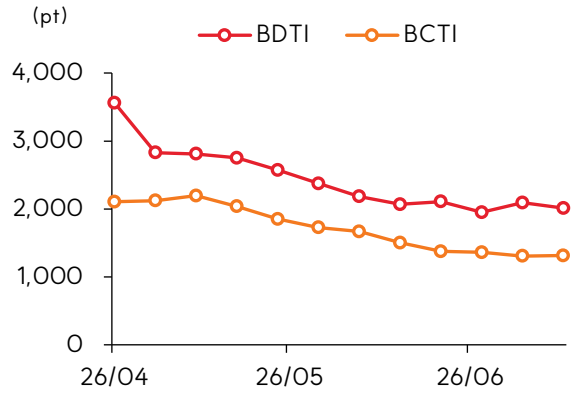
◎ 운임 & 기타 Chart

발틱 벌커(Bulker) 운임지수



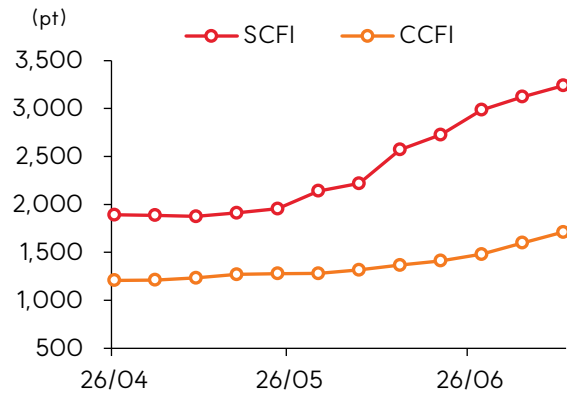
자료: Clarksons, SK 증권

발틱 탱커(Tanker) 운임지수



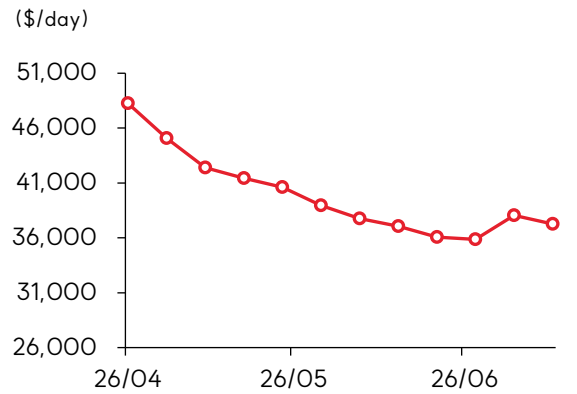
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너 운임지수



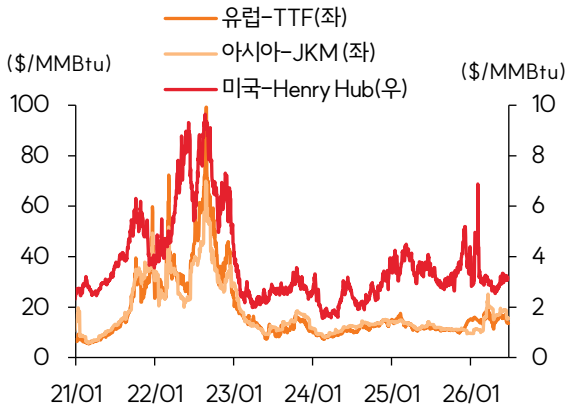
자료: Clarksons, SK 증권

Clarksea Index



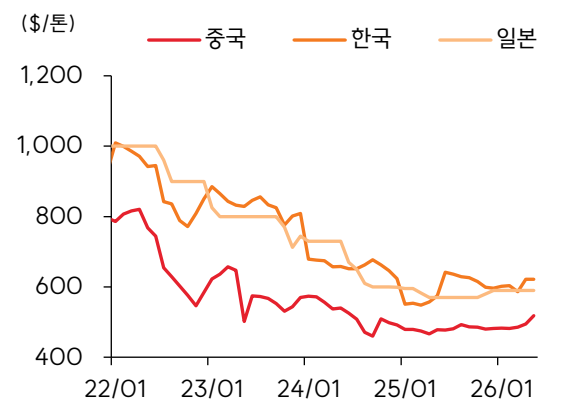
자료: Clarksons, SK 증권

글로벌 LNG 가격



자료: Bloomberg, SK 증권

한/중/일 후판 가격



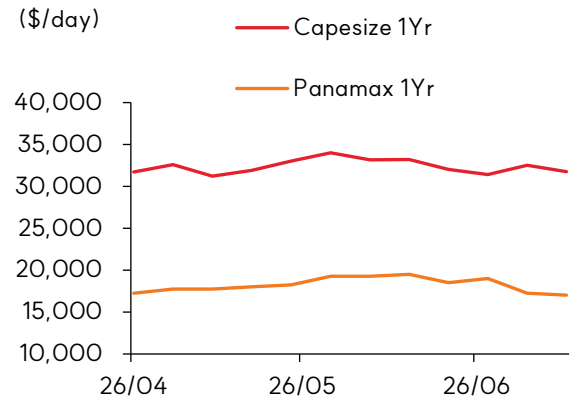
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



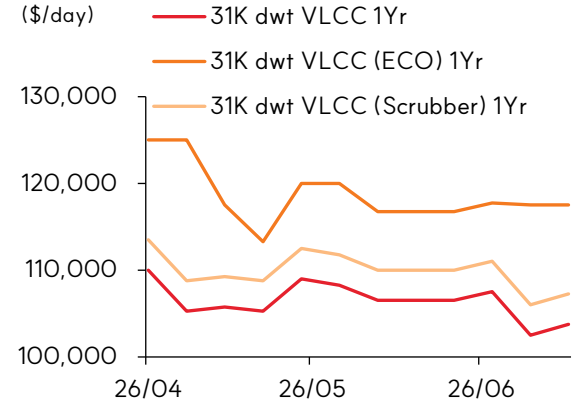
◎ 용선료(Timecharter Rate)

벌커(Bulker) 용선료



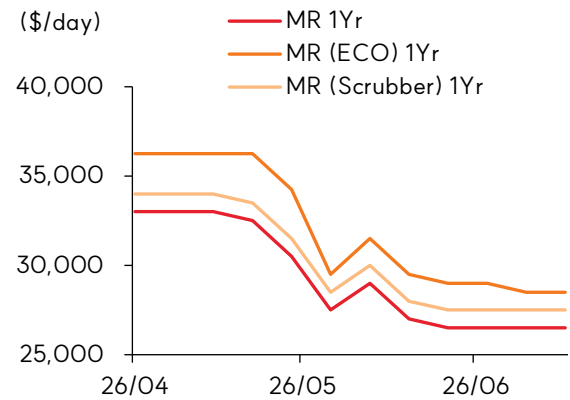
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) VLCC 용선료



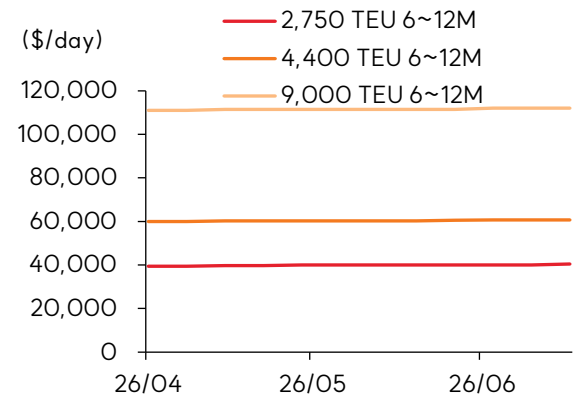
자료: Clarksons, SK 증권

MR 탱커 용선료



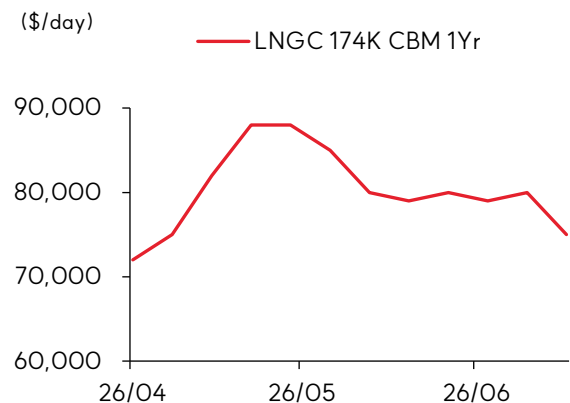
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container) 용선료



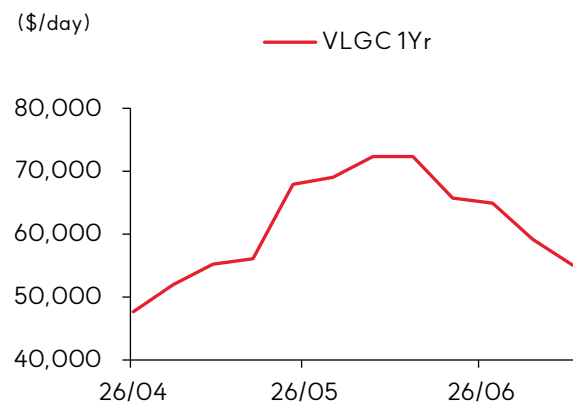
자료: Clarksons, SK 증권

LNG 운반선(LNGC) 용선료



자료: Clarksons, SK 증권

LPG 운반선(LPGC) 용선료



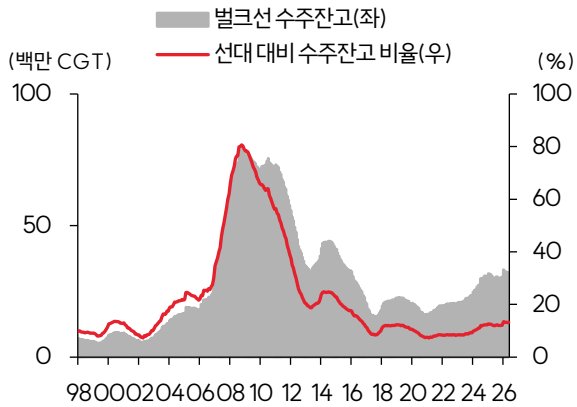
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



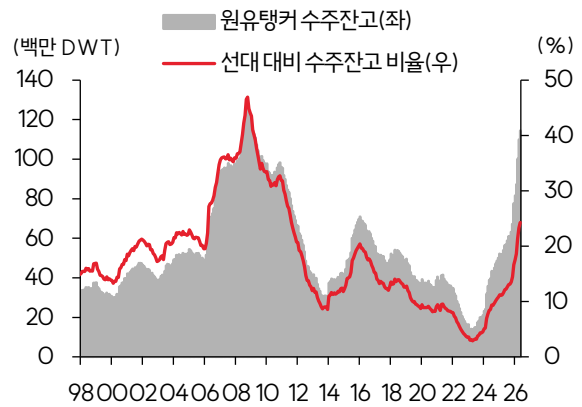
◎ 선종별 수주잔고 및 선대 대비 비율

벌크 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



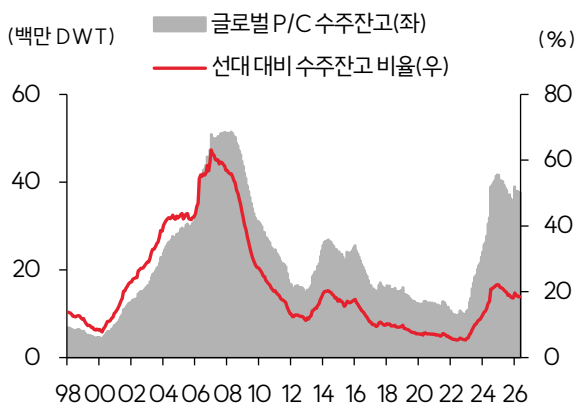
자료: Clarksons, SK 증권

원유탱커 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



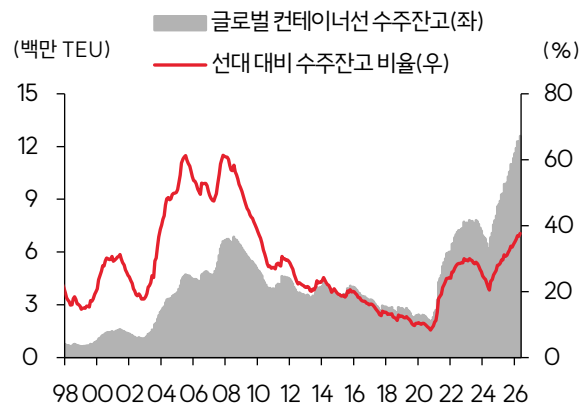
자료: Clarksons, SK 증권

P/C 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



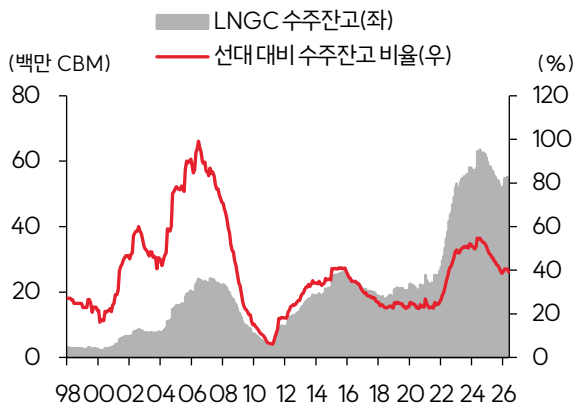
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



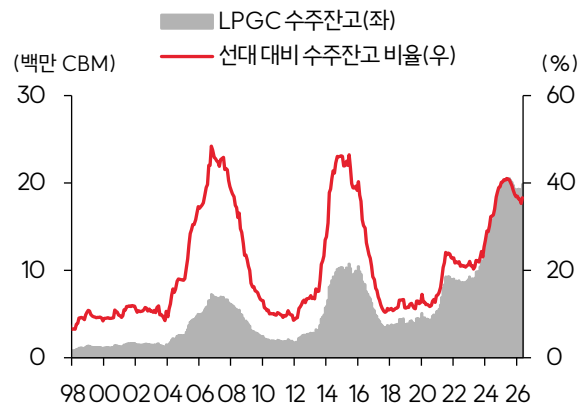
자료: Clarksons, SK 증권

LNGC 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



자료: Clarksons, SK 증권

LPGC 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이

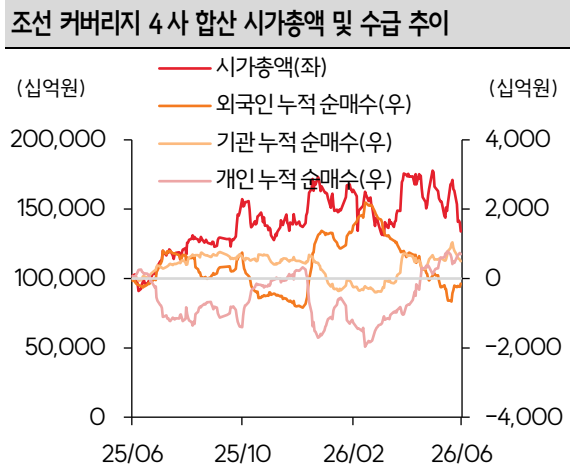


자료: Clarksons, SK 증권

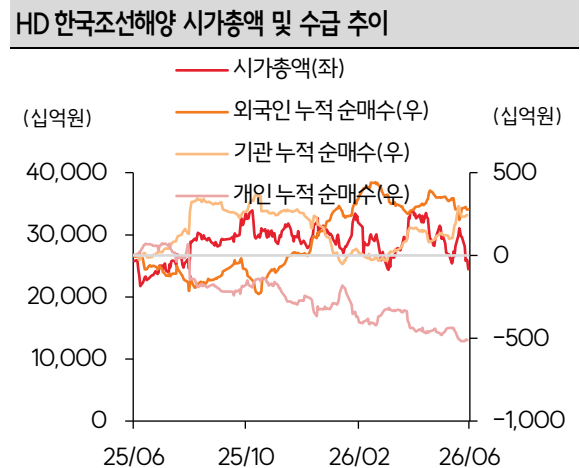
한승한의 수주산업 위클리



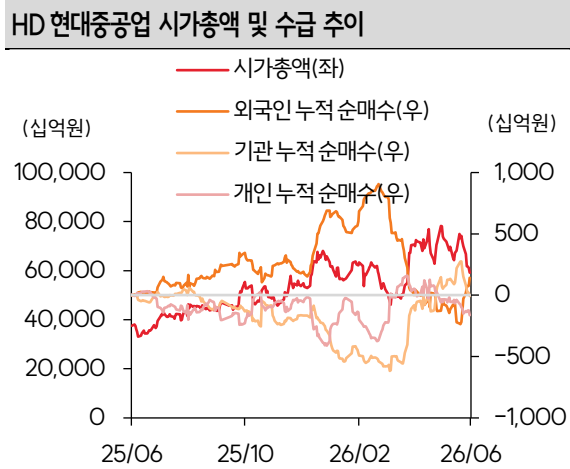
◎ 조선 커버리지 4사 시가총액 및 수급 추이



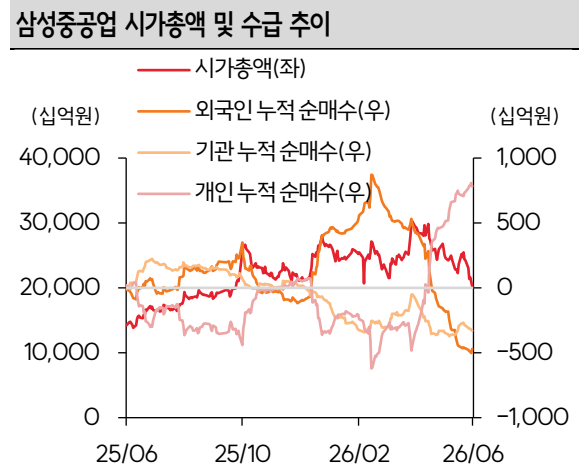
자료: Quantwise, SK 증권



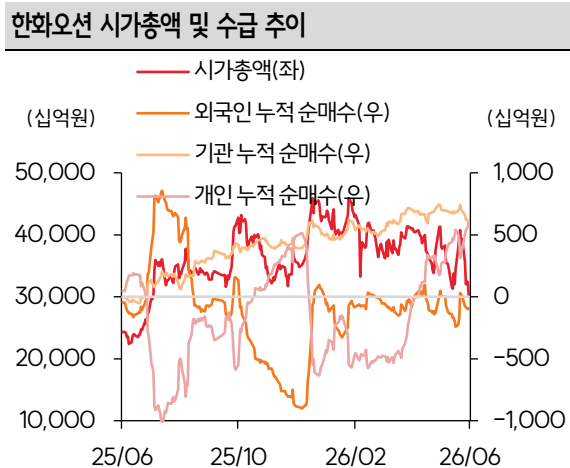
자료: Quantwise, SK 증권



자료: Quantwise, SK 증권



자료: Quantwise, SK 증권



자료: Quantwise, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



◎ Coverage Table

종목명	증가 (원, pt)	시가총액 (십억원)	등락률						12M Fwd	
			1D	1W	1M	3M	YTD	1Y	P/B	P/E
코스피	8,411		-5.8%	-7.1%	+2.2%	+54.6%	+99.6%	+173.1%	1.9	7.7
WI26 조선	8,224		-4.9%	-17.5%	-24.9%	-9.9%	-5.7%	+18.8%	2.7	12.2
HD 한국조선해양	345,500	24,452	-5.6%	-17.5%	-21.6%	-5.9%	-15.1%	-4.7%	1.4	6.3
HD 현대중공업	564,000	59,198	-3.1%	-15.4%	-24.2%	+13.1%	+10.8%	+33.2%	4.5	18.0
삼성중공업	23,000	20,240	-3.4%	-16.5%	-21.9%	-11.5%	-4.6%	+40.9%	3.3	15.7
한화오션	98,000	30,029	-7.2%	-23.7%	-27.4%	-20.5%	-13.7%	+22.0%	3.5	17.5
한화엔진	46,650	3,893	-7.1%	-23.5%	-35.2%	-	+8.6%	+69.6%	4.3	15.7
HD 현대마린솔루션	216,500	9,706	-4.4%	-3.8%	-10.2%	+17.7%	+11.9%	+8.0%	9.1	24.0
HD 현대마린엔진	55,400	1,879	-7.7%	-17.8%	-27.9%	-27.8%	-38.1%	+9.7%	2.6	12.0
한국카본	25,550	1,320	-9.6%	-15.8%	-26.6%	-36.9%	-14.4%	-2.3%	1.8	10.0
동성화인텍	16,200	486	-5.2%	-13.9%	-25.7%	-30.5%	-36.1%	-37.5%	1.3	5.8

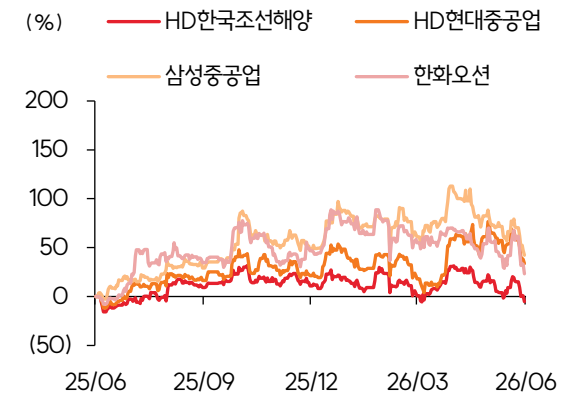
자료: Quantwise, SK 증권

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 기관투자자 또는 제 3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.
- 투자판단 3단계 (6개월 기준) 15% 이상 > 매수 / -15%~15% > 중립 / -15% 미만 > 매도