



# IBKS Spot Comment

조선/기계

오지훈

02) 6915-5662

jihoonoh@ibks.com

## [조선]

### USTR 최종안 영향 점검: 가스선에서 가장 큰 수혜 전망

#### USTR 최종안: 현실적으로 조정되었지만 여전히 강력한 제재

4/17 현지시간 미국 무역대표부(USTR)의 중국 해운, 조선업 제재 최종안 발표(그림 1). 당사는 USTR 최종안 중 크게 4개 내용에 주목

- 1) 중국 선주, 선사 소유 선박은 강도 높게, 중국 조선사 건조 선박은 상대적으로 낮은 강도로 제재
  - 미국도 중국 조선업의 필요성을 인지
- 2) 중국 조선사 건조 선박 중 공선 또는 발라스트 입항 선박에 대해 수수료 면제
  - 미국발 수출 비중이 높은 항목, 즉 공선 입항하는 선박에 대해서는 중국에서 건조한 선박이더라도 수수료 면제. 미국산 LNG와 LPG에 대한 예외 조항이라 판단
- 3) 중국 조선사 건조 선박 중 중소형 선박 수수료 면제
  - 컨테이너선 4K TEU 이하, 상선 55K DWT 이하, 벌크선 80K DWT 이하 선박은 중국에서 건조한 선박이더라도 수수료 면제. 미국산 석유화학 제품과 곡물에 대한 예외 조항이라 판단
- 4) 미국산 선박의 정의
  - 미국 건조, 미국 기국 선박뿐만 아니라 주요 기자재 또한 미국에서 제조되어야 함. 주요 기자재에는 선박 엔진과 재역화 설비가 포함됨. 미국 조선기자재 산업의 부흥 또한 유도

#### 한국 조선업: LPGc는 높은 M/S 유지, VLEC는 M/S 증가 전망

LPGc: 중국 해운사 경쟁력 약화에 따른 비중국계 해운사 발주 강세 지속 전망. 유럽계 해운사는 잔고 내의 VLAC, VLGC는 모두 한국으로만 발주. LNGc와 더불어 LPGc도 가스선이기 때문에 아직까지 한국 기술력이 우위에 있기 때문이라고 판단(그림 2,3). 선가 상승률이 가장 높은 LPGc에서 한국 조선업의 수주 강세가 지속되며, 고수익성 선종 위주의 Mix 변화에 따른 실적 개선 전망

VLEC(에탄): 잔고 내 중국 해운사 발주 비중 52% 수준. 중국 해운사는 한국으로의 발주 이력 없는 반면, 아시아계 해운사의 한국으로의 발주 비중은 48% 수준. 향후 중국 해운사의 경쟁력이 약화됨에 따라 아시아계 해운사의 발주 증가하며 한국의 VLEC M/S 증가 예상

#### 탱커, 컨테이너도 M/S 회복 전망

컨테이너선 기준 중국 건조 선박은 10~20백만달러 저렴함. 수수료로 인해 중국 건조 선박 가격 경쟁력 약화 예상. 한국 조선업의 2027년 인도 기준 탱커와 컨테이너 M/S는 모두 20% 이하이나, 향후 한국 조선업 M/S 회복 전망

#### 가스선 비중 높은 업체 선호주 의견 유지: HD현대미포, 세진중공업, HD현대중공업

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

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

자료: USTR, IBK투자증권

그림 2. 2018년 후동중화 건조 LNGc 운항 정지 및 폐선 조치

### 두달째 멈춰선 중국 건조 LNG선, 기대를 우려로

'글래드스톤'호, 정비·점검에 운항일정 차질  
 후동중화, LNG선 수주잔량 1위...해의 수주 직격탄

김지웅 기자 jiwon6565@ebn.co.kr

입력 2018.08.13 14:35 | 댓글 0



자료: EBN 산업경제, IBK투자증권

그림 3. 2024년 후동중화 건조 LNGc 운항 정지 및 중국으로 견인 조치

### 또 멈춰선 중국산 LNG선... 한국과 기술격차 드러나

박정엽 기자

업데이트 2024.01.16. 09:48



중국산 액화천연가스(LNG)운반선이 호주 항만에서 구동계 고장으로 움직일 수 없게 돼 중국으로 견인됐다. 지난 2018년에 이어 두 번째다. 안정적인 LNG운반선을 양산할 수 있는 한국 조선업의 기술 우위를 보여주는 사건이라는 평가가 나온다.

12일 호주 해사안전청 AMSA에 따르면 중국 후동중화조선이 건조한 LNG운반선 CESI칭다오(QINGDAO)호는 지난 11월 중순 호주 동부 퀸즈랜드주(주) 글래드스톤 인근의 커티스 아일랜드 LNG터미널에서 화물을 적재하던 중 전력계통 이상으로 움직일 수 없게 됐다. CESI칭다오는 중국 COSCO해운과 SINOPEC의 합작사인 CESI가 운영하며 호주에서 중국으로 LNG를 운송하는 역할을 맡고 있다.



자료: 조선비즈, IBK투자증권

그림 4. 대형 LPG 운반선, 에탄 운반선 해운사 국적별 발주 동향: 최근 유럽계 해운사는 한국 조선소로만 발주,

미국이 중국 해운사 소유 선박을 강도 높게 제재할 예정이기 때문에 1) VLAC, VLGC에서는 한국의 높은 M/S는 지속될 가능성이 높고,  
2) 중국 해운사 M/S가 높은 VLEC에서는 비중국계 해운사 발주가 증가하며 한국 조선사의 M/S 증가할 가능성 높음

↓ 해운사	→조선사									
	선대				잔고			선대 내 한국 조선소향 발주 비중	잔고 내 한국 조선소향 발주 비중	잔고 내 해당 국가 발주 비중
	중국	한국	일본	기타	중국	한국	일본			
<b>VLAC, VLGC</b>	<b>50</b>	<b>221</b>	<b>125</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>76</b>	<b>9</b>	<b>55%</b>	<b>70%</b>	
중국계	21	16	10	1	6	0	0	33%	0%	6%
중국	21	11	3	1	6			31%	0%	6%
홍콩		5	7					42%	잔고 없음	0%
유럽계	15	67	5	0	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	77%	<b>100%</b>	<b>41%</b>
그리스	1	30	1			28		94%	100%	26%
영국	12	19	3					56%	잔고 없음	0%
노르웨이		7				7		100%	100%	6%
덴마크		2				10		100%	100%	9%
네덜란드			5					100%	잔고 없음	0%
벨기에	2	2						50%	잔고 없음	0%
스위스		2						100%	잔고 없음	0%
우크라이나			1					0%	잔고 없음	0%
아시아계(중국 제외)	9	113	89	2	14	22	8	53%	<b>50%</b>	<b>40%</b>
일본		18	62		4	10	8	23%	45%	20%
싱가포르	9	30	1		10	4		75%	29%	13%
한국		39	2			2		95%	100%	2%
인도		8	12					40%	잔고 없음	0%
인도네시아		12	2			2		86%	100%	2%
베트남		4	6	2				33%	잔고 없음	0%
터키		2				4		100%	100%	4%
태국			4					0%	잔고 없음	0%
중동계	5	17	17	1	4	8	1	43%	62%	12%
U.A.E.	5	6	15	1	4	2	1	22%	29%	6%
카타르		4				4		100%	100%	4%
쿠웨이트		5						100%	잔고 없음	0%
이집트		2				2		100%	100%	2%
알제리			2					0%	잔고 없음	0%
미주 및 기타	0	8	4	0	0	1	0	67%	100%	1%
멕시코		3						100%	잔고 없음	0%
미국		1						100%	잔고 없음	0%
기타		4	4			1		50%	100%	1%
<b>VLEC</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>62%</b>	<b>21%</b>	
중국계	10	0	0	0	32	0	0	0%	<b>0%</b>	<b>52%</b>
중국	10				32			0%	0%	52%
아시아계(중국 제외)	0	18	0	0	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	100%	<b>48%</b>	<b>34%</b>
싱가포르		6			11	2		100%	15%	21%
일본						8		선대 없음	100%	13%
말레이시아		6						100%	잔고 없음	0%
인도		6						100%	잔고 없음	0%
기타	1	0	0	0	5	3	0	0%	38%	13%
영국						3		선대 없음	100%	5%
U.A.E.					5			선대 없음	0%	8%
미국	1							0%	잔고 없음	0%

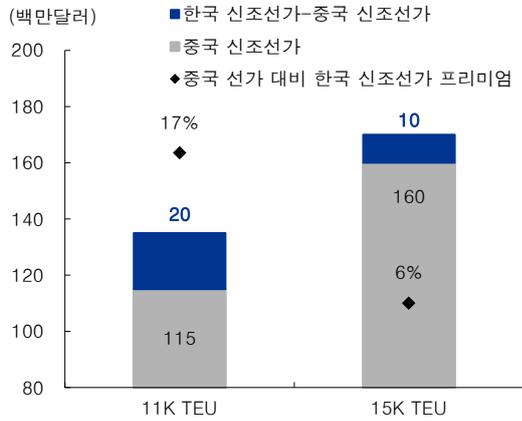
자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 5. 중형 LPG 운반선 해운사 국적별 발주 동향: 현재 M/S 유지 전망

↓ 해운사	→조선사									
	선대				잔고			선대 내 한국 조선소향 발주 비중	잔고 내 한국 조선소향 발주 비중	잔고 내 해당 국가 발주 비중
	중국	한국	일본	기타	중국	한국	일본			
MGC(에틸렌 제외)	4	108	11	10	29	29	1	81%	49%	
중국계	0	3	1	0	4	0	0	75%	0%	7%
중국			1		4			0%	0%	7%
홍콩		3						100%	잔고 없음	0%
유럽계	3	55	0	8	11	19	0	83%	63%	51%
그리스		31			7	4		100%	36%	19%
벨기에		7		8	4	5		47%	56%	15%
영국		4				6		100%	100%	10%
네덜란드		4				4		100%	100%	7%
독일	3	1						25%	잔고 없음	0%
이탈리아		4						100%	잔고 없음	0%
노르웨이		2						100%	잔고 없음	0%
스위스		2						100%	잔고 없음	0%
아시아계(중국 제외)	1	37	4	1	14	6	1	86%	29%	36%
터키		15	1	1		4		88%	100%	7%
일본	1	3	2		8	2	1	50%	18%	19%
싱가포르		9			4			100%	0%	7%
인도		6	1					86%	잔고 없음	0%
한국		4						100%	잔고 없음	0%
베트남					2			발주 없음	0%	3%
중동 및 아프리카계	0	7	3	1	0	4	0	64%	100%	7%
나이지리아		2				2		100%	100%	3%
사우디아라비아		2						100%	잔고 없음	0%
U.A.E.		1	1	1				33%	잔고 없음	0%
이집트						2		발주 없음	100%	3%
알제리		2						100%	잔고 없음	0%
레바논			1					0%	잔고 없음	0%
이란			1					0%	잔고 없음	0%
미주 및 기타	0	6	3	0	0	0	0	67%	잔고 없음	0%
칠레		1	1					50%	잔고 없음	0%
멕시코		1						100%	잔고 없음	0%
미국		1						100%	잔고 없음	0%
기타		3	2					60%	잔고 없음	0%

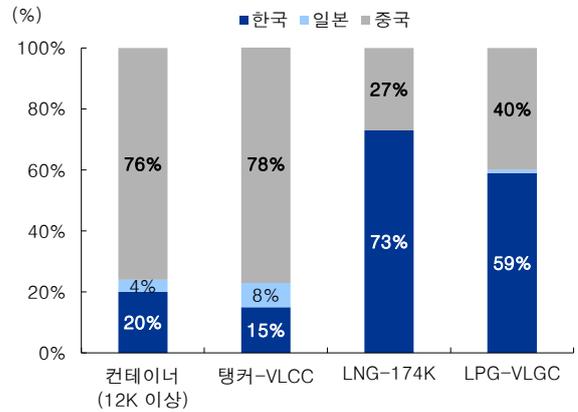
자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 6. 컨테이너선 한국, 중국 신조선가 차이:  
중국 조선업의 10~20백만달러 저렴한 선가는  
수수료가 부과되면 가격 경쟁력 축소



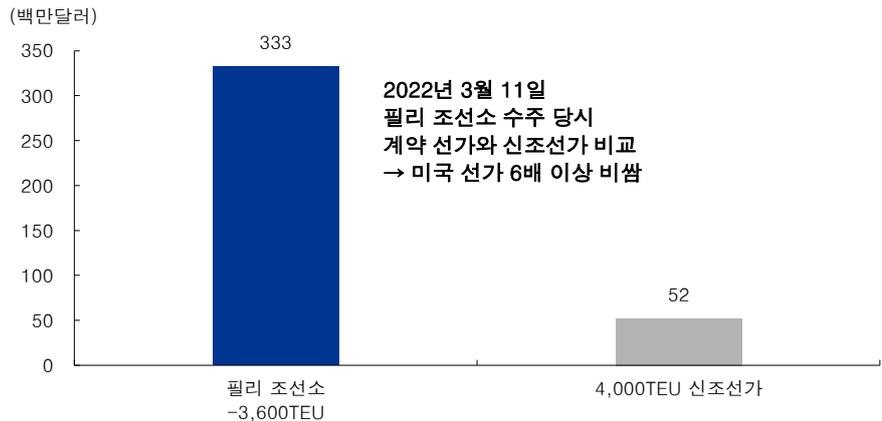
자료: MP Shipbrokers, IBK투자증권

그림 7. 2027년 기준 선종별 대형선 인도 점유율:  
한국 조선소의 대형 탱커와 컨테이너 M/S 상승 전망



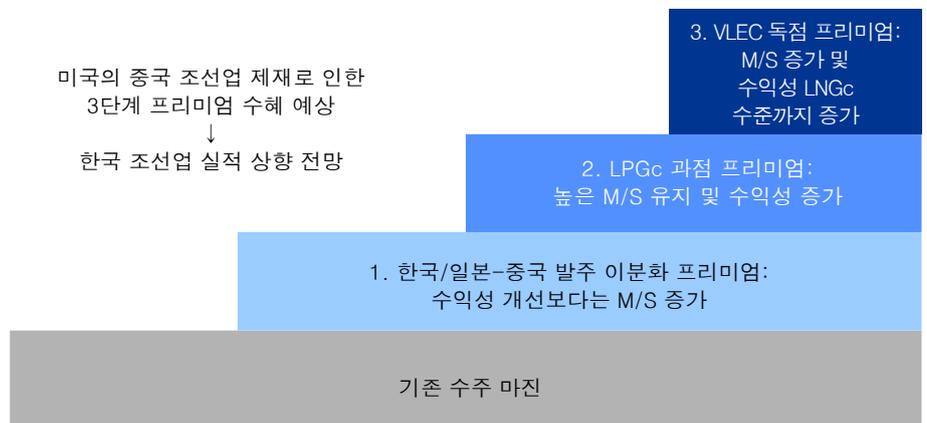
자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 8. 미국산 상선 계약 선가와 신조선가 비교: 향후에도 해운사들 미국으로의 발주 가능성 낮음



자료: Clarksons, IBK투자증권

그림 9. 미국의 중국 조선업 제재로 인한 한국 조선업 3단계 프리미엄 수혜 전망



자료: IBK투자증권