

미국 조선 산업 관련 정책 주요 내용 및 시사점

통상연구실 이정아 수석연구원 (02-6000-5954, ja.lee@kita.or.kr)

전윤식 수석연구원 (02-6000-5601, ys.jeon@kita.or.kr)

한아름 수석연구원 (02-6000-5850, ariel.han@kita.or.kr)

I 글로벌 조선산업 동향과 미국의 중국 견제

□ 글로벌 조선 시장은 중국의 압도적 주도하에 한국, 일본이 2, 3위를 차지

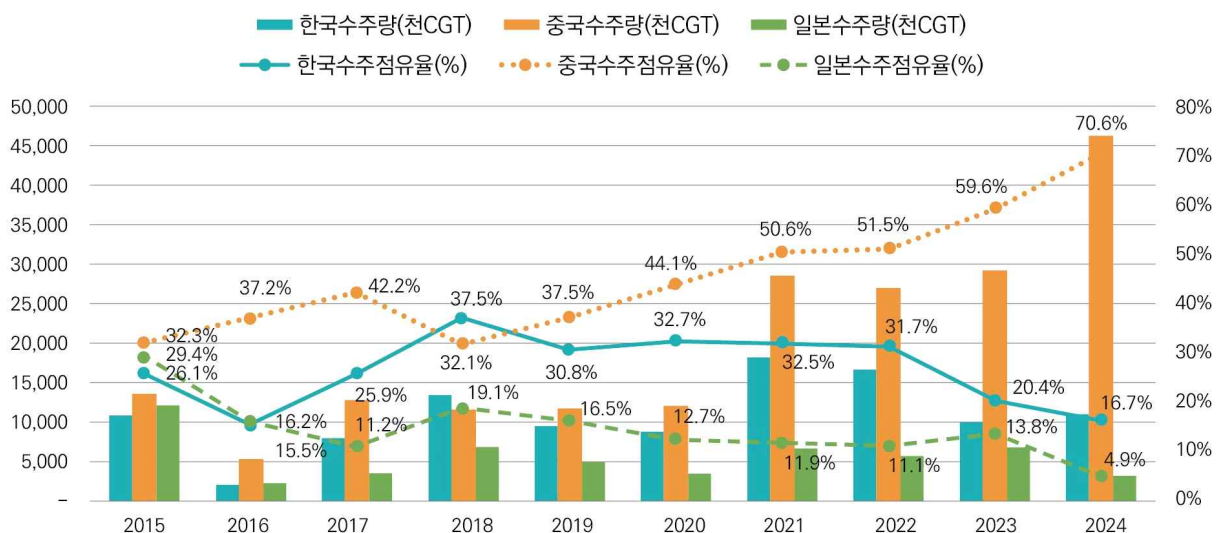
○ (시장 점유율) 2024년 누적 수주량 기준 중국, 한국, 일본의 시장 점유율은 각각 70%, 17%, 5%

— 2024년 신조선 발주량 6,581만 CGT 중 중국 4,645만, 한국 1,098만, 일본은 324만 CGT 수주

— 중국은 한국의 우위 품목인 고부가가치선 시장까지 확대하며 전년(59.6%) 대비 시장점유율 확대

(그림 1) 글로벌 조선산업 수주 시장 점유율

(단위 : 천CGT, %)



출처 : Clarksons Research, 한국수출입은행

○ '24년 중국의 선박 수주 점유율이 '19년 대비 33.1%p 상승한 사이, 한국과 일본의 점유율은 각각 14.1%p, 11.6%p 하락

- 중국 정부는 제11차 5개년 경제계획('06~'10년)에서 조선업을 전략산업으로 지정하고, 이후 '13년까지 약 900억 달러의 보조금을 지급하면서 동기간 점유율을 약 40%p 확대¹⁾

○ 미국 조선업은 중국 조선업의 부상 이전에도 이미 경쟁력이 약화된 상황이었으며, 인건비 상승과 자국 산업 보호를 위한 '존스법(Jones Act)' 등이 경쟁력 저하에 영향을 미친 것으로 평가²⁾

- 전 세계 선박량 중 미국산 비중은 0.2%에 불과하며 컨테이너선 중 미국산 비중은 0% 수준³⁾

□ **한국의 선박 수출은 회복세를 보이며 2024년 전년 대비 17.6% 증가한 256.4억 달러 기록**

○ 핵심 수출 품목인 LNG 운반선 및 초대형 컨테이너선 등 고부가가치 선박을 중심으로 수출 회복

(표 1) 최근 10개년 국내 조선업 수출 동향

(단위: 억달러, %)

구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
수출금액	401.1	342.7	421.8	212.8	201.6	197.5	229.9	181.8	217.9	256.4
전년대비 증감률	0.6	-14.6	23.1	-49.6	-5.2	-2	16.4	-20.9	19.9	17.6

출처: 한국무역협회

주: MTI 746 기준

○ 국제해사기구(IMO)가 2050년 온실가스 감축목표를 100%로 상향한 것도 친환경 선박 개발을 선도하는 한국에게 유리하게 작용

- '25년 전체 선박 발주의 절반은 대체연료 선박으로, LNG 이중연료 추진 방식 선박이 대부분

□ **미국은 무역법 301조 조치로 중국산 선박에 대한 입항료 부과를 결정('25.4.17.)하는 등 중국 조선업 제재에 나서고 있음**

○ 바이든 행정부는 중국의 불공정 무역 관행이 미국 조선업 몰락의 주요 원인이라고 주장하며 중국 조선·해운업에 대한 301조 조사를 개시('24.4.17.)

○ 미무역대표부(USTR)는 301조 조사 결과 중국산 선박에 대해 최대 150만 달러의 입항료를 부과하는 강도 높은 내용의 초안('25.2.27.)을 발표했으나, 미국 수요산업에 미칠 부정적 영향을 고려해 일부 조정한 최종 조치를 확정

- 입항료 부과 방안 발표 후 선주들이 미국산 석탄, 농산물 등 선적을 회피해 수출에 차질이 발생했으며,⁴⁾

1) Panle Jia Barwick, Myrto Kalouptsidi, and Nahim Bin Zahur(2019), "China's Industrial Policy: an Empirical Evaluation," NBER Working Paper No. 26075.

2) Colin Grabow, Inu Manak, and Daniel J. Ikenson(2018.6.28.), "The Jones Act: A Burden America Can No Longer Bear," CATO.

3) The White House(2025.4.9.), "Fact Sheet: President Donald J. Trump Restores America's Maritime Dominance", The White House.

4) Lisa Baertlein, Karl Plume and Timothy Gardner(2025.3.20.), "Exclusive: Proposed US port fees on China-built ships

전미소매연맹(NRF) 등 300여 산업단체는 USTR에 입항료 철회를 요청⁵⁾

- 중국 선주에 대한 입항료의 경우 당초 순톤수 기준 최대 1,000달러 부과에서 크게 완화되었으며, 중국산 선박에 대한 입항료 면제 요건을 도입해 선사들의 입항료 부담을 최소화
- 당초 중국산 선박뿐 아니라 중국산 선박을 보유하거나 발주 물량이 있는 선사에 대해서도 입항료를 부과하는 방안을 검토했으나 철회
- 서로 다른 종류의 입항료가 부과되지는 않으며, 원안의 기항당(per port call) 부과 방식 대비 완화된 항차당(per voyage) 부과 방식

(표 2) USTR 조선 301조 조치 주요 내용

구분	시행일	대상	세부 내용	
입항료 부과	180일 후	중국 선사·선주	- 선박 순톤수(net ton) 당 \$50 (이후 \$140까지 매년 \$30 인상)	
		중국산 선박	- 다음 중 더 높은 입항료 부과 : (i) 선박 순톤수 당 \$18 (이후 \$33까지 매년 \$5 인상) (ii) 하역된 컨테이너 당 \$120 (이후 \$250까지 점진적 인상) - 선박당 연간 최대 5회 부과	
			면제	- (대상 선박) 미국산 농산물, 석유 등 수출품 선적을 위한 빈(empty) 선박, 일정 규모 이하의 선박, 단거리 해상운송 선박, 미국인 소유·통제 선박, 액상 화학물질 운송용 특수 선박 등 - (대상 선사) 동일 크기의 미국산 선박 주문 및 인도받은 선사에 대해서는 최대 3년간 면제
		비(非)미국산 자동차 운반선	선박의 CEU(차량 환산 적재용량, Car Equivalent Unit) 단위당 \$150	
미국산 LNG선 요건	3년 후	LNG선 운용 선사		- 일정 비율의 LNG 수출에 대해 미국산 선박을 통한 운송 의무화 - '28년 1%를 시작으로 '47년 15%까지 점진적 인상
			면제	동일하거나 더 큰 규모의 미국산 선박을 주문 및 인도받은 선사에 대해 최대 3년간 동 요건을 충족한 것으로 간주

자료 : 연방관보 기반 저자 작성

begin choking coal, agriculture exports,” Reuters.
5) Doug Palmer(2025.3.23.), “USTR urged to reject port fee on Chinese-made ships,” Politico Pro.

(표 3) 연도별 입항수수료 부과 계획

대상	단위	단위당 입항료				
		'25.4.17.	'25.10.14.	'26.4.17.	'27.4.17.	'28.4.17.
중국선사	순톤수	\$0	\$50	\$80	\$110	\$140
중국산 선박	순톤수	\$0	\$18	\$23	\$28	\$33
	하역 컨테이너 수	\$0	\$120	\$153	\$195	\$250
비(非)미국산 자동차 운반선	CEU (차량 환산 적재용량)	\$0	\$150			

자료 : 연방관보 기반 저자 작성

- 반면 자동차 운반선은 모든 비(非)미국산 선박으로 입항료 부과 대상을 확대했으며, LNG선도 일정 비율의 LNG 수출에 대해 미국산 선박을 통한 운송 의무화 요건 도입

(표 4) 자동차 운반선, LNG선 관련 미국산 선박 요건

다음 조건 충족시, 미국산 선박으로 간주

1. 미국 내 건조
2. 미국 법률에 따라 등록
3. 선체 및 상부구조 주요 부품 미국 내 제조 (철강은 조강(melt and pour)부터 코팅까지)
4. 다음 열거된 부품 미국 내 제조
 - △전기 회로 차단기, △ 용접된 선박용 닛 및 계류 사슬, △ 배관용 전동 및 비전동 밸브, △금속 가공 기계, △펌프 등 보조장비, △엔진, 추진 모터, 감속기, 프로펠러 등 추진장비, △선박용 크레인 및 크레인용 스프레더, △발전기, 전동기 등 회전 전기장비, △LNG 보일오프 가스 처리 및 재액화용 컴프레서, 펌프, 열교환기

자료 : 연방관보 기반 저자 작성

- 트럼프 대통령 당선 이후 미국은 지속적으로 한국과의 조선업 협력 의사를 보임에 따라, ① MRO(유지·정비·보수), ② LNG선, ③ 군함 건조 등에 대한 협력 가능성 확대

- (MRO) 국내 조선사는 2024년 미 해군과 MSRA⁶⁾ 협약을 체결하며 미군 MRO 시장에 진출
- 2025년 3월 국내 최초로 미 해군 함정(월리 쉬라호) MRO 사업 완료⁷⁾
 - 다만 지원함 수준의 MRO는 수익성이 낮아 전투함 등으로 대상함 확대 필요
- (LNG선) 미국이 석유·가스 생산 확대 및 알래스카 LNG 개발을 추진하며 LNG선 수요 증가 예상
- 트럼프 대통령은 취임 이후 LNG 수출·개발 통제 완화⁸⁾, 국가에너지지배위원회(Energy Dominance Council) 신설⁹⁾, 알래스카 개발 추진¹⁰⁾ 등을 통해 에너지 개발을 적극 추진
- (군함 건조) 미국의 함대 현대화 및 노후 군함 대체 계획과 해외건조 규제 완화 입법에 따른 기회 모색

6) 미 해군 함정 정비 협약(Master Ship Repair Agreement: MSRA) : 미 해군 소속 선박의 정비·수리 업무를 외국 조선소에 위탁할 수 있도록 하는 기본 계약 협정

7) 한화오션(2025. 03. 13), “한화오션, K-해양 방산 새 역사 쓰다”, 한화오션.

8) Executive Order 14154(2025. 1.20), “Unleashing American Energy”, The White House.

9) Executive Order 14213(2025. 2. 14), “Establishing the National Energy Dominance Council”, The White House.

10) Executive Order 14153(2025. 1. 20), “Unleashing Alaska’s Extraordinary Resource Potential”, The White House.

- 美 의회에산처(CBO)의 ‘해군 2025 건조 계획’ 분석 결과 미 해군은 2054년까지 364척의 군함을 구매(전투함 293척 및 군수·지원함 71척)할 예정이며 총 1조 750억 달러 소요 추정¹¹⁾
- 마이크 리, 존 커티스(이상 공화, 유타) 상원의원은 미 해군, 해안경비대 함정의 해외건조가 가능하도록 하는 2건의 법안¹²⁾을 발의
- 일부 우호적 여건에도 불구하고, 미국 내 자국 조선업 보호 여론, 일부 정치권의 강한 반발, 군사기술 유출에 대한 안보 우려 등으로 낙관하기 어려운 선결과제 존재

II 미국 조선 산업 관련 주요 정책 및 입법 동향

- 미국은 조선 산업을 군사 및 상업적 이익을 동시에 지원하는 전략 산업이자, 국가안보의 핵심 기반으로 인식¹³⁾
 - 조선·MRO 산업은 항공우주 등 첨단 산업에 필적하는 전략산업으로, 군사 작전 수행과 이익 보호에 필수적이며, 함정확보 및 비상시 화물 수송 측면에서 매우 중요
 - 군함, 지원 함정, 상선의 국내 건조·수리는 전시 수송 등 국가 비상 상황에서의 전략적 대응 능력을 보장하며, 미국은 관련 법제와 정책을 통해 조선 산업을 보호
- 존스법(Jones Act), 번스-톨레프슨 수정법(Byrnes-Tollefson Amendment) 등을 통해 국가안보를 강화하고 자국 조선산업을 보호
 - (존스법) 미국 항만 간 화물운송을 미국 선박으로 제한하며, 국가안보 관련 필요성 인정 시 일시적 면제를 허용
 - 미국 내에서 건조되거나 상당 부분 개조된 선박, 미국 선주(미국인 75% 이상 소유)의 선박, 미국 등록 선박, 미국 국적 선원이 승선한 선박을 허용
 - (번스-톨레프슨 수정법) 미국 군용 선박 및 주요 구성 요소의 외국 조선소 건조를 금지하며, 국가안보 목적에 한해 예외를 제한적으로 인정
 - 국가안보 이익에 부합할 경우, 대통령의 행정명령 및 의회 보고를 거쳐 예외가 적용될 가능성이 있음
 - (미국 해군함정의 MRO 시장 제한) 미국 영토를 모함으로 하는 해군 선박의 외국 조선소 정비, 수리 또는 유지보수를 금지 (10 U.S.C. § 8680)
 - 배치 중인 연안 전투함의 경우, 항해 중 수리 및 적대적 공격에 따른 손상 복구, 모항 변경 예정 선박 등에 대해서는 제한적으로 국외 MRO를 허용

11) CBO(2025.1), "An Analysis of the Navy's 2025 Shipbuilding Plan", CBO.

12) "Ensuring Naval Readiness Act", "Ensuring Coast Guard Readiness Act"

13) US Department of Commerce, Bureau of Export Administration Office of Strategic Industries and Economic Security Strategic Analysis Division(2001.5.), National Security Assessment of the US Shipbuilding and Repair Industry.

○ 미국의 국방수권법과 국방예산법에서도 ‘국가 예산으로 외국에서 선박 건조 금지’를 명시¹⁴⁾

(표 5) 조선 관련 미국법의 주요 내용

구분	존스법 (46 U.S.C. §55102)	번스-톨레프슨 수정법 (10 U.S.C. §8679)
목적	자국 조선산업 육성·보호	
적용대상 및 범위	<ul style="list-style-type: none"> - (대상) 상선(물품 및 여객 운송선) - (범위) 미국 연안운송이 이루어지는 미국의 모든 지점 간(미국 본토·알래스카·푸에르토리코·괌 등) 물품* 운송 *물품: 미국 정부 및 주정부 소유물, 무가치 물품 포함 	<ul style="list-style-type: none"> - 군대를 위하여 건조되는 선박·선체·주요 구성요소(군함 또는 해안경비대 함정)
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> - (원칙) 미국 지점 간 연안운송은 미국 건조, 미국 국적 소유·미국인·영주권자의 운영 선박만 허용 - (예외) 국가안보·긴급 상황 시 대통령의 결정·국방부장관의 요청에 따라 일정 기간 예외 허용(46 U.S.C. §501(b)) - (제제) 위반 시 물품 몰수 또는 물품 가치·운송비용 중 더 큰 금액을 제재금으로 부과 	<ul style="list-style-type: none"> - (원칙) 미국 군용 선박 및 주요 구성 요소의 외국 조선소 건조 금지 - (예외) 국가안보상 필요시 대통령 승인 및 의회 통보로 예외 허용

자료 : 46 U.S.C. §55102, 10 U.S.C. §8679 기반 저자 작성

- 미국은 중국의 해군력 증강과 조선 산업의 급속한 성장에 대응해, 침체된 해군 조선소를 재건하고 해운산업 경쟁력을 강화하는 동시에 동맹국 중 한국, 일본 등 조선 선진국과의 협력에 나서고 있음
- 중국 조선업체의 영향력이 글로벌 조선·해운 공급망 전반으로 확대됨에 따라 미국의 국가안보에 대한 위기감 고조
- 미국은 해군력 증강을 위해 30년간 함정 364척(전투함 293척, 전투물류지원함 71척)의 군함을 발주할 계획이고¹⁵⁾, 현재 149척 전함을 유지 중인데, 이들의 MRO에 ‘20~23년 동안 연평균 약 64.5억 달러가 투입¹⁶⁾된 것으로 나타나 방위 분야에서도 협력 가능성 대두
- 미국 의회가 조선업의 경쟁력 강화 및 해양 안보 확보를 목표로 관련 법안을 잇달아 발의하면서 한국 조선업계가 미국과의 협력 기회를 모색할 수 있는 여지 확대

14) 김원철(2025.3.25.) “미 해군전문가 ‘군함 확보 시급, 한국이 미국 내 조선소에 투자하면’”, 한겨레.
15) CBO(2025.1.), An analysis of the Navy’s 2025 Shipbuilding Plan, CBO.
16) GAO(2025.1.31.), Navy Surface Ships: Maintenance Funds and Actions Needed to Address Ongoing Challenges, GAO.

- 미국 118-119대 의회는 자국 조선 산업 보호 및 해군력 강화를 도모하기 위해 미국 선박법(Ships for America Act), 해군 준비태세 보장법(Ensuring Naval Readiness Act)과 해안경비대 준비태세 보장법(Ensuring Coast Guard Readiness Act)을 발의

(표 6) 美 의회 조선 관련 입법안

구분	미국 선박법	해군 준비태세 보장법	해안경비대 준비태세 강화법
법안명	SHIPS for America Act	Ensuring Naval Readiness Act	Ensuring Coast Guard Readiness Act
입법안 개요	118대 의회발의('24.12.19.) - 민주당: 마크켈리(상), 존 가라멘디(하) - 공화당: 토드 영(상), 트렌트 켈리(하)	119대 의회 발의('25.2.5.) - 공화당: 마이크 리(상), 존 커터스(하)	
목적	- 미국 상선 및 해운·조선 산업의 재건과 경쟁력 강화	- 미국 해군 함정·해안경비대 함정의 신속하고 비용효율적인 확보	
적용대상	- 미국 국적 상선, 조선소, 해운·조선 인력, 해양 관련 연방기관 등	- 해군 함정·해안경비대 함정 또는 그 주요 부품	
주요내용	- 해양안보 고문·위원회 신설 및 해양 정책 통합 관리 - 해양안보 신탁기금 조성(독립 자금조달 체계 구축) - 미국적 선박 250척 확보(80→250) 및 '43년까지 LNG 수출화물의 15%는 미국 건조 선박이 운송 - 미국 정부 화물 100%를 미국 선박으로 운송 - 우려국 조선소 수리시 200% 관세부과 - 자국 조선소 수리 장려를 위한 세제 혜택 도입 등	- 다음의 조건 충족 시 외국 조선소에서 해군 함정·해안경비대 함정 또는 주요 구성 부품 건조 허용: ① 조선소가 NATO 회원국 또는 상호방위조약 체결 인도·태평양 국가에 소재할 것, ②미국 내 조선소보다 건조 비용이 저렴할 것, ③중국 기업 또는 중국에 본사를 둔 다국적 기업이 소유·운영하지 않을 것	
한국에의 시사점	- 미국 전략상선대 신규 수주 및 선박 MRO 사업 참여 기회 기대 - 미 국적선 운송 의무화로 일부 운항 제약 우려	- 미국 해군 선박 건조, MRO 협력 확대를 통해 한미 안보 협력 증진 및 경제적 기회 창출 등	- 미국 해안경비대 선박 건조 시장 참여 법적 기반 마련 - 고속정, 순찰함 등 중소형 함정 분야 수출 기회 확대 등

자료 : SHIPS for America Act¹⁷⁾, Ensuring Naval Readiness Act¹⁸⁾, Ensuring Coast Guard Readiness Act¹⁹⁾
기반 저자 작성

17) SHIPS for America Act(2024. 12. 19.) https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2024/12/SHIPS-for-America-Act_Section-by-Section_12.19.24.pdf

18) “Ensuring Naval Readiness Act”, <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/406/text>

19) “Ensuring Coast Guard Readiness Act”, <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/407/text>

III 평가 및 시사점

- 미국은 최근 자국 조선 산업의 경쟁력 제고와 해군력 강화를 목적으로 다수의 관련 법안을 발의하였으나, 현 시점 동 법안의 의회 통과 여부는 불투명
 - 과거 존스법 개정을 목적으로 한 Open America's Waters Act(117, 118대)가 발의되었으나 별다른 진전 없이 회기 만료로 폐기
 - 동 법안은 선박을 통한 상품 또는 승객의 국내 운송(연안 무역)에 투입되는 선박 (유형)의 (특정) 제재를 철폐
 - 118대 의회에서 발의된 미국 선박법(SHIPS for America Act)도 아래와 같이 산업계의 강력한 지지를 받았으나, 회기 종료와 함께 별다른 진전 없이 자동 폐기
 - (American Maritime Officers) 미국 노동조합 및 산업 단체들은 미국의 조선·상선 분야의 역량 회복*이 시급하고 전략적인 과제임을 강조하며, 미국 선박법(SHIPS for America Act)이 미국 해운·조선 산업을 재건하고 중국의 해상 영향력 확대에 대응하는 데 필수적인 조치로 평가²⁰⁾
- * 현재 국제 해상운송에 투입되는 미국 국적 선박은 약 80척, 중국은 약 5,500척으로 경쟁력 격차가 심각한 상황
 - (USA Maritime Coalition) 미국 선박법은 국가안보를 뒷받침하기 위해 미국내 선박 제조 능력과 선원을 확보하고, 미국 선박의 무역 운송을 확대함으로써 경제안보를 강화하기 위해 제정된 법안임²¹⁾
 - (Shipbuilders Council of America) 미국 선박법을 조선 산업 기반 강화와 국가 해운 전략 수립에 기여할 법안으로 평가하며, 특히 미국의 조선·수리 산업과 해운 인력 육성을 위한 지속적인 협력을 기대한다고 밝힘²²⁾
 - (헤리티지 재단) 미국 선박법이 미국 해운·조선 산업의 전략적 취약성을 해소하기 위한 첫걸음이라는 점에서는 의미가 있지만, 글로벌 경쟁력 회복에는 여전히 부족하며 보다 근본적인 정책 개선이 필요하다고 평가²³⁾

□ 중국 조선업 301조 제재에 따라 우리 조선업계에 일부 반사이익 예상

- 중국산 선박에 대한 입항료 부과로 글로벌 선사들의 중국항 발주가 중장기적으로 감소하거나 신규 발주되는 중국산 및 비(非)중국산 선박 가격에 영향을 미칠 수 있음²⁴⁾
- 비(非)중국산 상선 발주량이 증가하더라도 우리 기업은 누적 신조 수주량이 많고 중국(컨테이너선,

20) AMO(2024.12.19.), "SHIPS for America Act Introduced to Revitalize U.S. Shipbuilding and Commercial Maritime Industries", AMO.

21) TTD(2024.12.19.), "U.S. Maritime Leaders and Stakeholders Support the SHIPS for America Act", TTD.

22) Ibid.

23) Heritage Foundation(2024.12.19.), "Heritage: 'Ships for America Act' Step in Right Direction to Revitalize Maritime Industry, More Work to be Done", Heritage Foundation.

24) Squire Patton Boggs(2025.3.), "Rough Seas Ahead: An Overview of the Section 301 Investigation Into China's Maritime and Shipbuilding Sectors", Lexology.

탱커)과 달리 고부가선박에 집중되어 있어 저(低)선가 선종용 생산설비 확대 없이는 즉각적인 수요 증가에 대응 어려움

- 조선 분야 대미 투자기업은 미국산 선박 주문 및 인도 선사에 대한 입항료 면제조항을 통해 미국 내 선박 건조에 필요한 경제성을 확보할 수 있음
- 다만 자동차 운반선에 대한 입항료는 중국뿐 아니라 모든 비(非)미국산에 적용되며, 미국산 자동차운반선이 부족한 상황에서 한국, 일본 등 수입 자동차에 대한 사실상의 추가관세로 작용할 우려
 - 전 세계 차량 운반선 총 1,466척 중 미국 건조 선박은 39척에 불과하며²⁵⁾, 이마저도 미국산 철강, 엔진, 프로펠러 등 부품 사용 요건을 충족하지 못할 가능성

□ 미국 해양 패권 회복을 위한 행정명령(4/9)으로 해양 인프라 재건, 조선·인력 기반 강화가 본격화되며, 동맹국 기업의 진출 및 협력 확대 기대

- 행정명령(Restoring America's Maritime Dominance)은 중국의 해양 지배력 대응, 동맹국 협력 강화, 美조선업 재활성화와 인력 확보 등의 내용을 포함
- 트럼프 대통령은 행정명령을 통해 조선 산업 재건을 위한 종합 전략 수립과 이행을 관련 부처에 지시
 - 동맹국과의 협력강화와 함께, 미국 내 투자 유치를 촉진하는 인센티브 등 재정지원 방안을 포함하고 있어 한국 등 동맹국 기업의 미국 시장 진출을 촉진할 것으로 기대
 - 선원 훈련 및 교육기관 확충, 직업훈련·장학 프로그램 등 종합 대책이 마련될 것으로 보이며 인력부족 문제도 점차 개선될 것으로 예상

25) Lisa Baertlein(2025.4.26.), "Vehicle carriers seek relief from broad US port fees," Reuters.

(표 6) 美 조선 행정명령 주요 내용(4/9)

구분	주요 내용
목적	- 국가안보 강화를 위해 자금 확보, 산업 재건, 인력 양성, 경쟁력 강화 등 대응 마련
해양 산업 안보 및 회복력 확보	- 국방물자생산법과 민간자본 활용을 포함해 조선, 수리, 항만 인프라 등 해양산업 전반의 확충 방안을 평가
중국 대응	- 대중국 301조 조사에 따른 제재 이행을 위한 정보 수집·협업 추진, 중국산·중국 영향 기업의 갠트리 크레인·화물처리 장비에 대한 관세 부과를 검토
징수	- 캐나다·멕시코 경유를 통한 항만유지비(HMF) 회피 방지를 위해, 외국산 화물의 미국 항만 통관을 의무화하고, 육로 반입 시 비용 징수를 강화
동맹국 협력	- USTR은 90일 이내 동맹 및 우방국과 협력·협의를 추진하고, 실행 계획·진행 상황을 대통령에게 보고 - 동맹국과의 통상정책 연계를 통해 대중국 대응 조치 강화 및 우방국 조선업체의 미국 내 투자 유도를 위한 인센티브를 마련
재정기반 마련	- 해양안보신탁기금을 신설하고, 민간 투자를 유도하는 조선산업 재정 인센티브 프로그램을 도입하여 조선소·수리시설 개선, 부품·선박 건조 등을 지원할 입법안을 마련
인력확보	- 해양 인력 양성을 위한 교육기관 확충, 자격요건 정비, 직업훈련·장학 프로그램 도입 등 종합 대책을 마련하고, 상선학교의 시설 현대화 및 5개년 투자계획을 수립
정부조달 효율화	- 선박 조달의 복잡한 승인·설계 절차를 간소화하고, 시장 예측·국산 부품 활용 등을 포함한 전략 개편과 국방부·국토안보부 조달 절차의 효율성 개선 방안을 마련
미국기 상선 확대	- 180일 이내 위기 대응과 무역 참여 강화를 위한 미국기 상선 확대 및 보조금 확대 방안 입법 제안을 제출
규제 완화	- 30일 이내 상업용 해양선단·항만 접근 관련 규제를 검토해, 비용 절감과 신기술 도입을 위한 규제 완화 방안을 마련

자료 : The White House

□ 한국 조선업체는 미국 투자를 포함한 현지화 전략을 검토하고 있으나, 낙후된 공급망, 인력 부족, 높은 생산비 등 현실적 한계도 상존

○ 미국 내 단독 또는 합작형태로 진출이 가능하나 미국 내 선박·군함 건조시 한국 대비 높은 제조설비 운영 비용도 부담

- 한국 기업이 미국 내 생산 거점 설립 시 낙후된 미국 내 조선 인프라, 공급망, 공간 제약, 높은 인건비 및 전문 인력 부족 등이 진출을 저해²⁶⁾

- 미국 조선 산업은 숙련 인력·퇴직 인력을 대체할 수 있는 젊은 노동력 유입 저조로 인력 기반이 매우 취약하며, '21년 국방부 보고서도 이를 지적하며 장기적이고 전략적인 인력 투자의 필요성을 강조²⁷⁾

26) GAO(2025.3.11.), Navy Shipbuilding: A Generational Imperative for Systemic Change, GAO; McKinsey & Company(2024.6), "Charting a new course: The untapped potential of American shipyards", McKinsey and Company.

27) GAO(2025.2), Shipbuilding and Repair, Navy Needs a Strategic Approach for Private Sector Industrial Base Investments, GAO; Alix Valenti(2024.1.30.), "Who wants to build ships? Why US yard face a workforce crisis", Shephard.

○ 301조 조치의 미국산 선박 요건을 충족하기 위해서는 미국산 철강, 엔진, 발전기 등의 소재·부품을 사용해야 하나, 업스트림 산업에 대한 관세조치 부과, 물가 상승 등으로 생산비가 더욱 상승할 가능성

□ 미국의 대중국 견제 강화는 우리 기업에 새로운 시장 진출 및 기존 시장 확대를 제공하는 만큼 제도적 기반 정비와 체계적인 대응 방안을 마련할 필요

○ 조선업의 인력난을 외국인 인력으로 보완하고 있으나²⁸⁾, 낮은 생산성과 품질 저하로 인한 수주 경쟁력 약화로 중국에 산업 주도권을 빼앗길 가능성이 제기되고 있어 이에 대한 대응 방안 마련이 필요

- 국내 조선업계는 수요 편중, 인력 불균형, 기술 투자 정체 등 구조적 한계²⁹⁾로 대외 수요 증가에 즉각 대응하기 어려운 상황으로, 선박 건조·보수·정비 역량 강화와 함께 R&D 인력 확충 및 세제·예산 등 정부의 전략적 지원이 필요

28) 정책브리핑(2023.1.6.), “‘조선업 인력난’에 외국인력 도입 절차 4개월->1개월”, 정책브리핑; 한국조선해양플랜트협회에 따르면 `24년 연평균 1만 2천명의 인력부족이 발생, 2027년부터는 13만 명의 인력이 추가로 필요할 것으로 예상. 선박해양플랜트기술연구원(2025.3.12.), “AI 심는 K-조선...고질병 ‘인력난’ 정면돌파”, KOSORI.

29) KOSME(2019.7), KOSME 산업 분석 리포트 -조선산업, KOSME.