

사단법인 한국해사포럼 창립 5주년 기념

글로벌 해운 환경 변화와 한국 해운의 나아갈 길

일시 : 2025. 5. 23(금) 14:00

장소 : 롯데호텔서울 가넷스위트

사단법인 한국해사포럼



사단법인 한국해사포럼 창립 5주년 기념 세미나 “글로벌 해운 환경 변화와 한국 해운의 나아갈 길”

행사 프로그램

등	록	14:00~14:30	참석인	전체
제1부 개회식 (진행 : 문병일 사무총장)				
개 회 식	14:30~14:40	개회사	정병석	한국해사포럼 회장 (김·장 법률사무소 변호사)
		축사	최윤희	대한민국해양연맹 총재 (전.합참의장)
기 조 연 설	14:40~15:20		윤민현	한국해사포럼 명예회장
총 합 토 론	15:35~16:55	좌장	김춘선	인하대 교수
			토론	조준호
		토론	양종서	한국수출입은행 박사
			김민강	HMM 상무
			전선우	고려해운 부장
			정상진	팬오션 상무
			정우영	법무법인 광장 변호사
제2부 창립 5주년 기념식 (진행 : 조봉기 바다의 품 사무국장)				
기 념 식	17:00~17:35	내빈소개	조봉기	바다의 품 사무국장
		경과보고	문병일	한국해사포럼 사무총장
		기념사	정병석	한국해사포럼 회장
		축 사	허만욱	해양수산부 해운물류국장
			임기택	IMO 명예사무총장
			양창호	한국해운협회 상근 부회장
		포 상		공로상, 감사장
기 념 행 사	17:35~19:00	떡 커팅	지정	
		사진촬영	참석인	전체
		리셉션	참석인	전체 (스텐딩 뷔페)
폐	식	19:00~19:00		

CONTENTS

프로 그램

- 행사프로그램

기념사

- 경과보고 i
- 한국해사포럼 창립 5주년 기념사 (정병석 회장) iii

기조 발표

- 글로벌 해운 환경 변화와 한국 해운의 나아갈 길 (윤민현 박사) 1

토론 자료

- 한국선급 조준호 상무 37
- 한국수출입은행 양종서 박사 45
- HMM 김민강 상무 49
- 고려해운 전선우 부장 51
- 팬오션 정상진 상무 54
- 법무법인 광장 정우영 변호사 56

법인 회원가입 안내

- 한국해사포럼 기업회원 가입요청 74



경과보고

○ 설립근거 : 민법 제32조 및 ‘해양수산부장관 및 그 소속청장 소관 비영리법인의 설립 및 감독에 관한 규칙’

○ 설립목적

- 해운산업의 건전한 발전에 이바지하고
- 해운산업의 위상제고를 위해 노력하고
- 해운산업의 공통의 주요 이슈에 대한 의견을 제시하고
- 해운산업의 환경변화에 대한 공동의 대응방안을 모색한다

○ 연혁

- ‘19.12.24 당주포럼 운영위원회, 법인화 추진 시작
- ‘20.02.06 제30차 당주포럼(마지막회)
- ‘20.02.26 발기인대회겸 창립총회. 윤민현 회장 취임
- ‘20.05.22 설립허가
- ‘20.05.28 설립등기(설립일)
- ‘20.06.04 사업자등록
- ‘20.12.31 지정기부금단체 인정(기획재정부고시 제2020-40호)
- ‘23.08.07 정병석 회장 취임

○ 사업기금조성

(장금상선 + 고려해운) + (한국해사재단) + 개인회비 + 법인회비

○ 회원(57명)

정기선, 벌커, 탱커, 카페리, 정책, 법조, 금융, 보험, 조선, 해난구조, 해사기술/선원/예선/병커링, 화주, 학계/연구기관, 항만, 언론 합계 57명

○ 월례포럼(52)

1회	‘20.07.23	정책금융 역할과 과제	해양진흥공사 조규열 본부장	KP&I 대회의실
52회	‘25.04.25	MEPC 83 Carbon Levy 결정이 우리선사에 미치는 영향과 대응	KR 김희준 수석	로얄호텔

○ 공개포럼(8) 연2회

제1회 공개포럼	'20.10.22	한 국 해 운 전 략 2030-해운재건 을 중심으로	발표 윤민현, 김인현, 한종길. 토론 이철원 권기현, 유병세	광 화 문 아 트 홀 . 유튜브생중계
제8회 공개포럼	'24.10.18	대주제: 친환경해운으로 의 전환과 우리의 과제 발표1: 조선-해양 산업의 혁신적 변화와 새로운 도전 발표2: 한국해양진흥공사 친환경 지원사업 소개	축사: 한국해양산업총연합회 최윤희 회장 기조연설: 해양수산부 이시원 해운물류국장 발표1 안광현 HD한국조선해양 사장 발표2 김형준 KOBC사업전략본부장 좌장: 김춘선 교수 지명토론: HMM 김민강 상무, 우양상선 강선원 부사장, HJ중공업 차종률 상무, KR친환경선박해양연구소장 송강현, KDB 장세호 수석	한국해운협회 대강당

○ 킬로쿼임(4) 전문가 토론

제4회	'23.10.13	HMM 매각방향	김앤장
-----	-----------	----------	-----

○ 도서발간(7) 정보집

해운시장의 현안과 탈탄소화 갈등	'24.08	볼티모어 교량 붕괴사고, 얼라이언스 재편 동향과 영 향, 포시도니아 2024와 탈탄소화 갈등, 시장의 흐름 과 중단기 전망
-------------------	--------	----------------------------------------------------------------------------

○ 법인회원제도 도입(2025년)

- 추진배경 : 법인회원제 통해 회원 법인 임직원의 회원 대우로 회원의 다양성 전
문성 제고 필요
- 흥아해운, 우양상선, 천경해운, 한국선급,



기 념 사

한국해사포럼 회장 정 병 석

존경하는 임기택 IMO 명예 사무총장님, 해양수산부 허만욱 해운물류국장님,
한국해운협회 양창호 상근 부회장님, 채영길 한국해양대학교 동창회장님, 내외 귀빈
여러분, 그리고 한국해사포럼 회원 여러분,

한국해사포럼 창립 5주년을 기념하는 이 자리에 함께해 주신 모든 분들께 깊은
감사의 말씀을 드립니다

해운에 종사하고 있는 몇몇 사람들이 해운산업 공통의 주요 현안들에 대한 의견을
나누고자 “당주포럼”이라는 이름으로 작은 모임을 시작하였습니다.

해운업계의 의견을 보다 체계적으로 수렴하고, 소통하고, 전달하기 위하여서는
모임을 보다 조직화할 필요가 있다고 의견이 모아져, 이 모임은 2020년 5월
해양수산부 소관 “사단법인 한국해사포럼 (Korea Maritime Forum)”으로 새로이
탄생하게 되었습니다. 그리고, 오늘 창립 5주년 기념 공개 세미나 및 기념식을 열게
되었습니다.

한국해사포럼은 설립이래 지난 5년간 해운·조선·항만 등 해운 산업과 관련된
국내외의 현안들에 관하여 50회의 월례 조찬모임, 8회의 공개 포럼 및 4회의
컬로퀴엄을 개최하였고, 7권의 도서를 발행한 바 있습니다.

우리 한국해사포럼이 현재와 같이 자리 잡을 수 있도록 적극적으로 참여하여 주신
회원님들과 한국해사포럼의 발전을 위하여 많은 조언 및 도움을 아끼지 않으신
해운업계의 여러 어르신들께 깊은 감사를 드립니다.

특히, 우리 포럼의 설립을 격려하여 주시고, 설립 초창기에 인적 물적으로 많은
도움을 주신 장금상선 및 고려해운의 회장님, 사장님께 특별한 감사를 드립니다.

초대 회장으로 우리 포럼이 법인으로 설립되고, 현재와 같이 자리 매김을 하는 데 큰 기여를 하신 윤민현 명예회장님께 감사의 말씀을 드립니다.

또한, 우리 포럼의 활동을 해운업계에 널리 알려 주신 한국해운신문 및 해양한국 등 해운전문 언론매체들에 감사의 말씀을 드립니다. 그리고, 우리 포럼의 사무총장으로 포럼의 모든 사무를 총괄하여 맡아 주신 문병일 사무총장님께 특별한 감사의 말씀을 드립니다.

해운 산업은 우리나라 경제와 무역의 근간입니다. 최근 Global 해운 환경의 급격한 변화 속에서 한국 해운은 새로운 도전과 기회를 맞이하고 있습니다. 해운 지배력(Maritime Dominance)을 회복하려는 미국의 여러 조치들, 친환경 해운(De-carbonization), 디지털 전환(Digital Transformation), 지정학적인 환경의 다양한 변화, 국제 규제에 대한 대응 등 한국 해운이 직면한 과제들은 개별 기업의 노력만으로는 해결하기 어렵습니다. 산업계와 학계, 정부, 전문가 그룹이 머리를 맞대고, 함께 힘을 모아야 합니다. 한국해사포럼이 그 중심에 서서, 가교(Bridge) 역할을 할 수 있기를 고대합니다.

한국해사포럼은 “Global 해운 환경의 변화와 한국 해운의 나아갈 길”이라는 주제로 창립 5주년 기념 공개세미나를 개최하였습니다. Global 해운환경이 어떻게 변화하고 있는지, 그리고 한국 해운은 이러한 변화에 어떻게 대응하고 미래를 개척하여 나아갈 것인지, 논의하고 의견을 교환하는 유익한 자리가 되었다고 생각합니다. 이러한 논의가 논의로만 그쳐서는 아니될 것입니다. 논의의 결과가 우리의 삶에, 기업의 경영에, 한국해운의 발전에 도움이 되는 정책으로 이어질 수 있도록 되어야 할 것입니다.

한편, 5년전, 당주포럼에서 사단법인 한국해사포럼으로 변모하여 세상에 나온 것처럼, 앞으로의 5년, 10년, 100년을 내다보며, 현재까지의 개인 회원 중심에서 개인 회원과 법인 회원이 어우러진 한국해사포럼으로 전환하고자 합니다. 이로써 한국해사포럼이 명실 공히 한국 해운업계 모두를 아우르는 소통의 장으로서의 역할을 보다 충실히, 보다 효과적으로 수행할 수 있을 것으로 기대합니다. 한국 해운기업 및 해운단체 분들께, 한국해사포럼의 법인회원으로 초대하오니 응하여 주실 것을 간곡히 청합니다.



오늘 이 자리가 우리 포럼의 지난 5년간의 활동을 돌아보고, **앞으로 더욱 발전할 수 있는 토대를 만들 수 있는 뜻 깊은 자리가 되었으면 합니다.** 회원 여러분의 소중한 의견과 적극적인 참여가 우리 포럼의 미래를 더욱 밝게 만들어 줄 것입니다.

다시 한번, 이 자리에 함께하여 주신 모든 분들께 감사드리며, 한국해사포럼이 한국 해운의 발전에 기여할 수 있도록 앞으로도 여러분의 지속적인 관심과 성원을 부탁드립니다.

끝으로, 5주년 기념 공개 세미나와 기념식의 준비 및 진행을 맡아 수고하여 주신 한국해사포럼 문병일 사무총장님, KMI 황진희 박사님 및 바다의 품 조봉기 사무국장님께 감사의 말씀을 드립니다.

감사합니다.

2025. 5. 23.



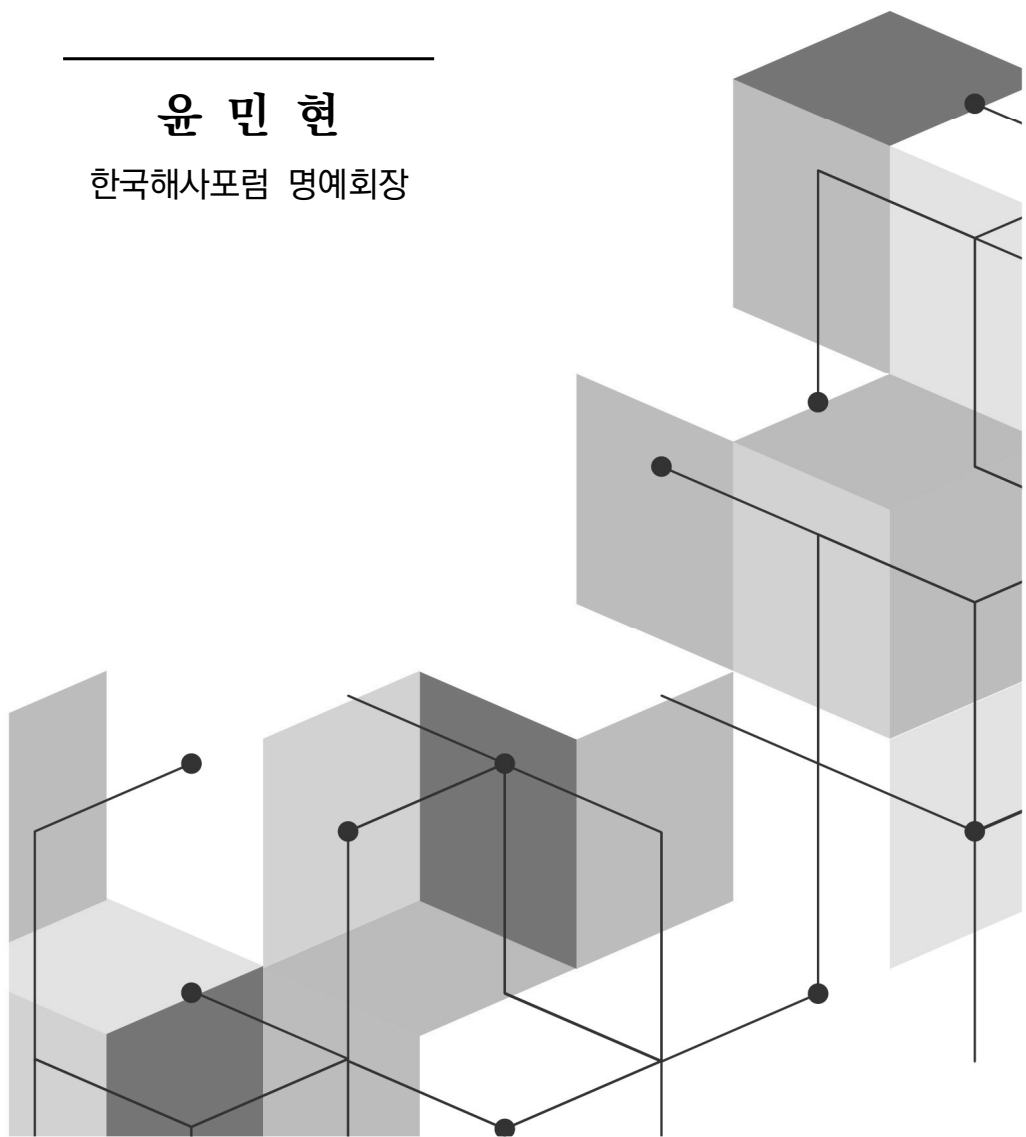
사단법인 한국해사포럼 창립 5주년 기념 세미나 기조강연



글로벌 해운 환경 변화와 한국 해운의 나아갈 길

윤 민 현

한국해사포럼 명예회장





글로벌 현안과 해운의 동향

1. Global Conflict

* 급증하는 지역갈등

- 갈등(conflict)의 빈도 : 2005년 대비 배로 증가
- 국제 제재(Int'l sanction) : 2017년 이후 370% 증가

* Key는 세 가지

- Geo-pol risk
- Global Trade war
- Energy transition 이다

* Conflict 형태 :

- 러시아 : 우크라이나 침공
- 중 국 : 조선, 해운, 해군력 : 해양패권강화
- 이 란 : 중동전쟁, 홍해사태, 테러지원

* 서방(US, UK, EU) : 러시아, 중국, 이란 압박

- Maritime Power 억제
- 전쟁과 테러행위 등 차단
- 전비의 근원인 석유 수출 억제
- Sanction & dark fleet 퇴출

* 우려 사항 :

- 갈등의 중심 : 미국 vs 중국
- 양측 간 상반된 사고방식, 조율 실패시
- They will do lot of harm to both and the rest of the world

* 긴장강도 거의 한계

- 현재 가장 첨예한 대립(미국 vs 중국)
- 안 풀어지면 군사적 충돌 가능성

- 해소되면 연쇄반응 나타날 수도
- * Pdt. Trump 2.0 : 전선의 혼란
 - EU는 러시아, 중국, 이란에 대해 동일한 수위 제재
 - 미국은 대 러시아 압박 수위 완화(애매하기까지)
 - 중국과 이란 : 전 방위 최대 압박
- * 역사의 교훈
 - 경제논리 : 지정학적 변수→수급의 균형→운임의 등락→소비가격의 등락
 - 안보논리 : 무역장벽→지정학적 긴장 고조→전쟁으로 이어진다.
 - 안보논리가 경제논리보다 더 우선
- * 평가
 - Trade war : win-win 보다는 승자와 패자의 싸움으로 인식
 - World peace/World security, 미국의 안보를 강조하면서도 세계를 향해 그 댓가를 요구하고 있다.

2. 해운시장의 동향

▣ 해운시장의 흐름

- * 최근 5년 선복량의 변화(2020~2025)
- * GDP vs 하동량의 흐름(GDP multiplier)
- * Global 하동량과 Fossil fuel cargo 퇴출
- * 선복의 교체(Fossil fuel 감소 + Alt. Energy 선 증가)
- * 해운의 수급과 최근 5년

▣ 최근의 해운시장

- * 수급 균형(공급과잉)보다는 외적변수
- * 2008년 금융위기 이후 침체 계속
- * 최근 5년 호황의 견인차 : 100% 지정학적 이유
- * 2021~2022년 : Pandemic
- * 2024년은 Houthi 반군/홍해사태와 우회항해
- * 2025년은 Trade War에 의한 혼란
- * How long will it last ? Come August ?



▣ Maritime Power 재건 전략

* Global elite들의 해사정책

- 냉전 이후 미국, 유럽등 해운/해양패권 소홀히 했다
- 최근 들어 해운의 전략적 가치 재인식
- 공통적으로 해사산업의 재건을 강조(미, 러, 인도, 방글라데시 등)
- 재건, 오랜 시간과 비용 요할 것...실현 가능성 ?

3. 미국의 정책

▣ Pdt. Trump 2.0의 등장

✧ Trump 2.0의 출발

- * Maximum pressure on Iran's oil export
- * Threat to seize control of the Panama canal
- * Sweeping worldwide reciprocal tariff plan
- * Commencement of peace talk with Russia

✧ Trump 3가지 전쟁 수행중

- * 중동/홍해에서 후티반군과 실전
- * 중국과 안보. 해양패권전쟁
- * 전 세계와 Tariff 전쟁

✧ 미국의 final goal/tool

① 대 중국

- * 중국 상품 : Tariff로
- * 해운과 조선 : Port fee & Penalty tax(SHIPS Act)
- * 정유업계 : Sanctions

② 이란

- * 원유수출 차단 : Sanction
- * 중동 테러집단 : 군사력

③ 러시아

- * 원유수출 억제 : Sanction
- * Tone-down, 유화/완화된 제재 수위
- * 동의 요구하는 형식?

▣ Pdt. Trump trade policy

✿ 글로벌 핵심 어젠더 :

- * Tariff & USTR port fee
- * SHIPS Act
- * Sanctions
- * Freedom of navigation
- * Grey-zone aggression

✿ Liberation Day Tariff

- * 목적 : Revenue generation
 - 무역적자 개선
 - 미국 세금 인하
- * Make America Great Again
 - Global tariff(baseline 10%)
 - Reciprocal tariff.
- ※ 상호관세(협상전) :
 - 베트남/46%, 태국/36%, 대만/32%, 인도/26%,
 - 한국/25%, 일본/24%, EU/20% (Apr. 13).

〈 협상 전망 〉

- 상호관세 대상국 57개국
- 90일내 개별 협상(7월 중순)
- Final goal : 국가별 차이, 개별 협상시 드러날 것
- 결과에 따라 국별 추가 연장 가능성
- 중국과의 협상 : 2~3년 소요할 수도

✿ Tariff의 한계 범위

- * 부담 : Trader 흡수 혹은 소비자에게 전가
- * 한계 :
 - Single digit tariff : margin으로
 - Double digit tariff : 소비의 탄력성

✿ De Minimis(소액면세제도) 폐지



✿ USTR port fee ;

- * Initial draft 부과대상(Feb. 21)
 - 중국선사, 중국건조선
 - 중국에 발주한 선사
 - 중국 건조선 운항선사
 - All US export : 일정비율 미국건조선 적취의무화
- * Final draft(Apr. 17, 2025)
 - 비중국인 보유 중국건조선 제외
 - 면제규정 도입
 - LNG 수출만 : cargo preference 적용
- * 향후 일정 ;
 - Hearing on implementation : Mid-May
 - 개념적 차원(conceptual) 구체적 내용은 결여
 - Devil is in the detail
 - 그 후 180일 이내 시행 (11월 중순경)

✿ SHIPS Act ;

- * First proposal(Dec. 2024)
- * Revised Bill(Apr. 30, 2025) : New language 도입
- * Penalty tax 도입(우려대상 기업/조선소 : 중국 조선 겨냥)
- * Cargo preference 적용 확대
 - 초안의 LNG 수출 →Crude oil로 확대
 - 미국이 수입한 중국 상품 규정 신설
- * MSTF 조성(Key change)
- * 양당 공동 발의, 의회통과 가능성

▣ Pdt. Trump. Blue Print

✿ 요지(목표)

- * Boosting shipbuilding
- * Countering China
- * Strengthening national security
- * 필요한 자원(fund) : Trade Action을 통해

✿ Executive Order의 기본 Framework

* Title : 【 Restoring American Maritime Dominance】

- 조선산업의 재건
- 과거 : 제 1의 조선국
- 의욕 : 대형선 조기 건조할 것
- 미국 : 현재 글로벌 시장의 1% 이하
- 중국 : 2024년 70% 점유

* Directives : 「Maritime Action Plan」

- MAGA, America First Agenda의 일환
- Federal agencies에 지시
- 210일 이내(년말까지) 전략 수립할 것
- 과거 정권, 해양패권 소홀히 했다 비판
- China의 anti-competitive actions에 대한 대책 마련

* MAP 실행 기금 : 「Maritime Security Trust Fund」

- Shipbuilding financial incentive programmes
- Private investment in US Shipbuilding

* 투자개발 플랜 : 「Maritime Prosperity Zone」

- 해외투자 유치에 위한 장소마련
- 임해지구 Infra 개발을 위한 특구 지정

* 인력개발 플랜 : 「US Merchant Marine Academy」

- 국적 외항 상선대 육성 지원
- 인력의 양성, 훈련 설비 확장

* 기구 신설 : 「Office of Maritime and Industrial Capacity」

- 백악관 National Security Council 산하
- 기본 플랜 실행 관리 감독 기능

※ SHIPS Act 포함 일부 시행에 의회 승인 필요사항 있음 ※



4. 대응과 평가

▣ 시장의 반응 :

✧ Tariff & Port fee가 동시 부상

- * Impact : Negative & Positive 양면
 - short-term : 시장 혼란과 spot rate 상승(P)
 - long-term : 중국발주 침체로 인한 수급 상황개선(P)
: demand destruction(N)
- * 종 합(consensus) ;
 - 단기 수혜자는 선주(shipowner will benefit in the end)
 - 피해자는 미국 수출입업체, 소비자
 - 수출입 화물 운임 상승 불가피
 - 전가 못하면 항로 철수증가
 - 전가하면 소비자 부담으로--- 인프레 초래

※ *Capital Link International Shipping Forum, NY : 3월 31일 개최*

✧ USTR proposal의 문제점

- * Port fee의 목적
 - 중국의 해양패권을 견제하고
 - 미국해사산업의 재건
- * Grey area :
 - 미국건조선 적취율 : 최소선단 규모 건조 가능 ?
 - 차선은 일본, 한국 : 양측 모두 2028년까지 full booking
 - 중국 조선소 건조 억제 효과 ?

* 미국 조선재건 가능성 :

- 정부의 대규모 투자 불가피, 인건비 보조해야
- 가격 경쟁력 ?

※ 경쟁력(MR tanker) : \$43m/중국 vs \$50m/한국 vs \$200m/미국

* 중국 조선산업 역풍

- 중국 조선 : 취소, 발주연기, 가격압박
- 한·일보다 인도조선업체가 최대 수혜자 될 가능성
- 과 할 경우 중국 보복할 것

- 글로벌 무역과 해운에 부정적 효과 초래할 것

❖ 비판적 시각(oxford, IMF, 금융권, 업계)

* Oxford Economics

- 트럼프의 Trade policy 파급효과 별로일 것
- 2025년 미국 GDP 성장률 하향 조정 2월 2.3%→최근 1.8%로

❖ IMF,

* On-again, Off-again, U-turn & counter U-turn

* 불필요한 시장 불확실성초래

* 피해 : More & more

- project paused,
- construction halted,
- job opportunity disappear

* You don't know

- what your price
- what your cost
- what your timelines

* IMF (senior economist, 울프 모리스 옵스트 팰트)

- 미국의 무역적자는 상대국의 부정행위가 아니라
- 수입보다 지출이 더 많은 탓이다
- 미국 무역적자의 최대 결정 요인은 GDP의 약 6%에 달하는 막대한 연방 재정적자 때문이다
- 관세부과는 경제 전쟁행위가 될 것이다
- EU는 보복에, 미국과 유럽의 관계는 영구적으로 손상 될 것.

※ *Houston Chronicle-Apr. 21에서*

❖ Citi-group(US Investment Bank) : GDP 성장률 1% 정도 감소가능

❖ 언론과 경제

* Free trade 와 Rue-based trade의 종말을(영국 컬럼니스트)

* Tariff 부과 결정은 '완전한 실수'(영국 FT 마틴 울프)

* 'Wealth of nations' comes from the freedom of trade



- 2026년까지 대부분의 국가 20~25% 관세 부담하게 될 것
- 다수 국가들 retaliate 할 것

(미국 노벨 경제학상 수상자.NYT~2024년 columnist Paul Krugman(US))

▣ 유럽의 반응

- * 미국 신뢰할 수 있는 안보 동맹인가 ? 의구심
- * 유럽의 느슨해진 통합을 강화하는 계기로 작용
- * 미국으로부터 독립을 가장 먼저 주창한 독일
- * 독일 총리 : 재래전력 강화, 대규모 국방비 지출 추진
- * E/C(집행위) 방위산업에 1500억 유로 지출 합의
- * EU는 향후 10년간 국방에 5,000억 유로가 필요하다고 판단
- * 그러나 국방비를 GNP의 3%로 늘리려면 2,000억 유로/year 필요
- * 미국의 군사적 지원 중단은 최대한 늦추고
- * 유럽의 안보독립시기를 최대한 앞당기자

▣ Pdt. Trump 시각과 세계관

✿ Trump : 'Art of the Deal'

- * The Anchoring effect
 - Real estate playbook 인가
- * Trade Policy
 - Global화와 free trade 반대
 - 보호주의와 Nationalism
 - Globally : tariff
 - Whatever they charge, we charge, very simply !(Trump)

※ Trump 시각 : 〈 China bad, US Shipbuilding good ! 〉

- We're building large ships. The largest ships in the world
- It will have to do with incentives and taxes
- [taxes] will be coming from all over the world, just like we've done with tariffs(3월 중순 Trump press conference에서)

✿ Trump의 중국관

① 중국은 절대 우리의 친구가 아니다

- * Despite all the happy talk in Washington,

the Chinese are not our friends !

* China sees us as a naive, gullible, foolish enemy

㉞ 미국, 더 이상 '호구' 노릇 안 한다

세계의 경찰, 허울좋은 핑계로 이런 저런 뒷 치다꺼리 하고 있다

잘 사는 동맹국들이 안보무임승차를 하고 있다

미국은 지나치게 오랫동안 다른 국가들에 의해 이용당해 왔다

㉟ 중국을 거칠고 강하게 다루라

과거 정권 중국을 향해 유약한 외교(Pretty Please Diplomacy) 해왔다

중국의 힘은 미국이 생각하는 것 이상 막강하다

산업스파이, 사이버전쟁, 미 제조업 기반붕괴 시도 등 위협하고 있다

실질적인 미국의 주적이다

강경한 자세로 관세 부과하여 무역적자를 해소할 수 있다

부와 영광을 찾으려면 다른 나라에 거칠고 강경해야 한다

㊱ 불편한 美 현실 직시하고 행동하라

※ 〈Time to Get Tough : Make America Great Again〉 2011년, Trump 저

〈 과도한 자신감, 현장경험과 전문성 부족 + check & balance 기능 부재 〉

※ TPM25, European Shipping Summit, Singapore Maritime Week에서..

▣ Trade Policy Impact

✿ Tariff & port fee 목표

- 중국 상품 → 베트남, 태국, 캄보디아로 대체(make-up capacity?)
- 중국 선박 → 한·일 건조선으로 대체(capacity full)
- 해양 패권 → 미국의 재건과 중국의 악화 병행 추진

✿ Global trade 재편(reshape) 될 것

- 구체적 방향은 보복관세의 윤곽이 드러나야.
- 윤곽 나오면 re-routing등 적극 대응조치
- 재조공장 shift 혹은 새로운 거래 상대 찾을 것
- 변수는 증가된 cost 흡수 능력과 전가 가능성

※ 국가별 impact

- 주요 trade partner들 모두 타격 불가피
- 동남아 주요국(54%, 46%, 36%) 대비 인도는 26%



- 상대적으로 인도에 유리
- Malaysia, Philippine이 중·단기 수혜국 될 수도

* 중국 조선 : 당장 급격한 타격은 없을 듯

- 대형 조선소 : 함정건조 병행
- 민간 조선소 : 타격 불가피
- 중국 조선 과점상태에서- 생존문제로 이어질 가능성
- 강력하고 파괴적인 보복대응 나올 수도...
- 중국화물은 중국조선박으로 압박가능성

※ *Connecticut Maritime Assn conference의 평가(Apr.1, 2025)*

* 비판적 시각

- Port fee, Trump 재임 기간내 중단될 수도(nonsense port fees will 'go away')
- Trump 임기는 2029년 1월에 종료
- 미국에서 건조된 상선, 차기대통령 이전 인도 기대난
- USTR's plan은 실행 가능한 장기 전략 아니다
- 미국 조선소에 발주하는 선사 그 동안에는 없을 것
- 미국도 어차피 해운/조선 재건 해야하나
- 시간을 갖고 장기 전략으로 신중 대처해야

※ *Macquarie Bank senior shipping industry advisor, Morten Arntzen-*

※ Trump 운신의 폭

* 러-우크 정전 :

- 시간 걸릴 듯(본인의 공약, 쉽지 않을 듯)
- 러시아 상대 협상 tool의 부족
- Depend up to Putin

* 중동의 혼란

- 우선 해결해야할 지역
- 대 이란 압박 강화
- 예멘 공격, 후티반군의 무력 약화

* 대 중국 협상(tariff & port fee)

- 중국에게는 critical & vital issue
- 중국측 강력 대응 시사
- 대만 해협 사태는 당면한 최대 현안

▣ 중국의 반발

✧ 중국정부(Tariff + port fee)(4월 10일) :

- 전형적인 일방주의, 무역보호주의, 패권적 행위다
- 중국은 이를 결코 수용하지 않을 것
- 'Mistake made worse',
- 'If US insists on going its own way, China will fight to the end'

✧ 해사관련 업계(port fee. 4월 21)

- * Cosco : 차별적 결정이자 거짓 사실에 근거한 주장
- * 중국선주협회(CSA) :
 - 중대한 차별이고,
 - 국제 무역 규칙 및 해운 협정을 위반하는 보호주의적 조치
 - 보호무역주의의 도구를 남용하고
 - 세계 해운 시장의 질서를 혼란에 빠뜨린다
- * 중국조선협회(CANSI) :
 - 강한 분노와 함께 단호한 반대
 - 미국의 부당하고 자의적인 억압
 - 중국 조선업계의 단결을 촉구
 - 중국 정부의 "강력한 대응 조치"를 촉구
- * 人不犯我 我不犯人 人若犯我 我必回擊(인불범아 아불범인 인약범아 아필회격)

▣ US vs China 인식의 차이

✧ 미국의 인식 :

- * 중국의 개혁개방, 세계투자 자본 유치, WTO 가입 지원
- * 중국의 국부 창출에 기여, 그러나
- * 경제력, 군사력, 기술측면에서 우월적 지위와
- * 미국의 글로벌 영향력에 대한 도전이다
- * 이념(idelogy)이 다른 서방의 자유민주주의를 위협
- * Pacing challenger다



✧ 중국의 인식 :

- * 중국의 정당한 경제성장을 억누르려 한다
- * 글로벌 무대에서 중국의 위상을 제한하려한다
- * 중국은 글로벌 자유무역의 기초이자 안정의 근원이다
- * 시간은 중국편이다

5. 해운에 미치는 영향

✧ Impact to Shipping

- * Tariff + 국적선 적취율 제고 추진
- * Port fee까지 가세
- * Overcapacity 심화
- * Bad for US container terminal
- * 가장 큰 타격은 컨테이너해운/Car carrier 부문

✧ 컨테이너 해운 :

- * 이미 2회 front-loading 시행
- * 미국 재고량 5월 이후 소진 가능성
- * 항비로 인한 운임상승(태평양 항로) \$600~\$800/feu에 상당.
- * 해운업계 총 부담액 200억 달러(\$20bn)에 달할 것.
- * 하반기 까지 관망세 유지 가능성
- * 물류업계 혼란, 연말 본격화 예상
- * 제네바 협상이후 3차 front-loading 진행중

※ Top-10의 중국발 대미 수출물량의 비율 :

- 전체의 절반 이상
- 고순위 : Cosco & OOCL/71%, CMACGM/62%, Maersk/55%, HMM/54%
- 저순위 : 가장 낮은 선사는 ONE/44%였다
- 중소선사. : Matson/90%, SeaLead/82%, TS Lines/80%, SM/69%.

※ 미국 수입컨테이너 화물 : 39%가 중국산(*Linerlytica Iss-2025-15, Apr. 14, 2025*).

✧ Dry Bulk

- * 미국 D.bulk 수출량, 수입량의 2.7배

* 미국 : 최대 steel 수입국가다.

- 2021~2024년 기준
- 26m~29m 톤/year
- 브라질, 한국, 일본, EU로부터
- 25% 관세 부과시 steel 수입선 바꿀 것
- 아시아, 중동 아프리카로 갈 가능성

* Cement : 베트남으로부터 대량 수입

- 베트남 관세 46%시 전환 불가피
- US Buyer는 터키(관세 10%)로
- 베트남 Seller는 유럽으로 전환 가능성

* 미국의 grain과 coal 수출 : 최대 피해대상

- Sorghum 동물 사료용으로 중국 대량 수입
- 중국이 최대 Buyer
- 가장 큰 타격예상
- Soybean은 Brazil에서
- Coal trade 개편 불가피, 톤-마일은 별무 영향일듯

※ E/order 시행될 경우 60일 이내에 석탄수출 중단될 수도 Bulk의 경우 단기적 충격은 제한적,

✿ Tanker : trouble ahead

* Crude : Oil, Gas, refined products 수입은 태리프 면제(미국)

- 석유 최대수입처 : 캐나다, 멕시코
- 미국 수출물량에 대한 보복관세
- 미 crude 수출물량 : 4.1m bpd(주로 유럽과 아시아)
- 톤-마일 효과는 아시아 향이 크다(감소시 시장에 부정적)
- 수입처 미국→중동으로 전환가능성

* Refined product ;

- 미국도 major refined 수출국
- 2024년, 3.2m bpd 수출
- 거래상대 : 유럽과 라틴아메리카
- 톤-마일 개념 영향 별무



* LNG/LPG

- 미국 수출하는 LPG 27%가 중국향
- 중국이 수입하는 LPG 60%가 미국발
- 중국의 보복관세 직격탄 될 것
- LNG/LPG 관련주 하락세 뚜렷.

* 종합 tanker

- 미국수출 감소는 미국내 유가하락으로 이어질것
- 미 석유 생산에 부정적 효과
- 단기 : 유가하락 & 석유과잉은 spot 운임에 긍정적
- 장기 : 유가하락→감산초래, 결국 부정적
- 경제 침체되면 석유 수요 감소 초래할 것

✿ Car Carrier :

- 4월 3일부로 완성차, 부품에 대해 25% 관세부과
- 그러나 현지공장 설립을 위한 공장이전등 준비기간을 감안하여 첫해에 대해서는 부품에 대한 관세의 3.75% 환급시행예정
- 자동차에 관한 한 모든 국가가 동일한 입장 될 것
- 관세부과로 인해 미국내 자동차 가격 상승 불가피
- 미국 : 2024년 수입차량 약 400백만대
- 10% 감소해도 40개 car carriers, 수요감소 타격 가시화 될 것
- Jaguar, Land Rover 미국향 선적 중단

< 미-중 제네바 협상 >

- * 5월 10~11일, Geneva.
- * 미국(145%→30%), 중국(125%→10%)
- * 5. 14일부터 90일간 유예
- * Tariff 관련 사실상 원점 출발(1월), 협상의 시작이다
 - Port fee, SHIPS Act는 논외대상이었다
 - Tariff : 중국도 보복조치(보복관세 : 반도체, 희토류 수출금지등)
 - Port fee : 대항무기가 없다
- * 중국의 입장
 - 중국 carrier, 중국건조선박에 대한 차별조치
 - 직격탄이지만 마땅한 대책 부재 현실이다

* 결과 평가

- 중국 : 환영(원점 복귀)
- 미국 : 사실상 휴전, 건설적/생산적
- 협상을 서두르는 측, 여유를 부리는 측?

* 미국의 입장

- De-risk, De-coupling, De-escalation ?
- Coexistence or De-coupling 택일해야
- De-coupling은 불원...?

▣ 해운계의 대응

✿ Tariff

- * 단기 현상 : 조기선적, 우회수출
- * 장기 현상 : 수요 감축
- * 해운계 : 지켜보는 입장, 정중 동 현상

✿ Port fee

- * 해운계 직접 영향권
- * Draft : 모든 선사 fee 부담 불가피
- * Final : 중국 이외의 선사에게 출구(회피) 개방
 - Remove Chinese tonnage(배선 조정)
 - Redeployment(항로 재편)
 - Reshuffle(Alliance/network 개편) 초래!
- * 확정시 impact
 - 중국선사/선박 경쟁력 타격
 - Options 폭 제한적
 - Cosco/OOCL 치명타
 - 중국의 민간/소형선사 항로 철수 고려해야
- * Alliance 재편 가능성
 - Ocean Alliance가 가장 큰 타격 : Cosco/OOCL membership
 - Premier : 한일 선박위주, Impact minimum 수준
 - Gemini : Downsizing과 network 조정 할 것



* 미주항로

- 중국선박→철수, 유럽으로 전배
- 공백→ 한·일 건조선으로 대체
- 공급축소로 운임상승 요인
- 경쟁의 강도 약화
- 정도에 따라 경쟁법 문제(지배/과점) 가능성

* 유럽항로 악화가능성

- 미주항로 중국건조선 전배 유입
- 유럽항로의 초대형선(18,000teu+) 전배 불가
- 공급과잉 심화
- 운임을 하락

* 장기적 측면 :

- 수요둔화와 공급과잉 대처해야
- 발주 한동안 정체 불가피
- 한·일 건조 노후선 해체 연기
- 사선/용선 조정 불가피(중국 건조선 기피)
- 공급과잉 일조

* 중국의 대응

- 해운/조선산업 공히 최대 위기 봉착
- 수용가능성 희박
- 궁지에 몰린 중국 강력 대응시 ???
- 중간 T/S로 양측 제재 피할 수도
- 중국화물은 중국선박으로 가능성!

▣ 중국의 조선산업

* 중국의 조선산업

- 해운 + 조선업계 + 금융→삼각편대
- 강한 비판도 있지만 조선산업 지배는 현실
- 2023 vs 2024 : M/S 10% 증가

* 2024년 글로벌 new order : 4143척/1억3,843만 gt

- o/w 중국 조선 m/s 70%
- 중국 2025년에 2,600여척 건조 예정.

* 불편한 진실

- 질과 가격면에서 best builder라는 점
- 선주들이 선호한다
- 세계 조선시장을 지배(shipbuilding dominance)
- 경제, 안보전략 차원에서 오용될 가능성 경계

※ 한중 조선 m/s

- 한국 32.5%/2021 →31.7%/2022→20.6%/2023→18.1%/2024
- 중국 55.0%/2021 →58.0%/2022→60.0%/2023→70.0%/2024
- 한국 : 2010년대 이후 : 저가수주, 경영난, 구조조정, 인력난, 생산성 저하
- 중국 : 정책지원하 꾸준한 성장, 인력확보, 상선/함정 병행건조, 기술격차 해소

※ S&P Global Market Intelligence, Mar. 20일

6. 한국의 현안

✧ SHIPS Act

* 한국해운의 참여가능성 :

- 장기적 전략 필요
- 현실적 한계
- 정치환경의 변화

* 조선 :

- 함정조선은 긍정적
- 상선분야는?(cost & competitiveness)

* 구체적 가이드 라인 필요

- Devil is in the detail
- 정책지원의 한계

✧ Security 관련사항

- * 경제안보(해운)와 국방안보(해군) : 상선과 함정



* 유사시 상선의 역할과 보호대책

- 공해상 항행의 자유(유사시)
- Grey-zone aggression 가능성
- 최근 러.중에 의한 해저케이블 파괴사건
- 우리상선은 안전한가 ?
- 국영 War risk 준비해야

* Potential threat

- 2012년 중국 '해양강국 건설' 선언
- 2013년 인공섬 확대
- 남중국해 영유권 주장
- 남중국해상에 이미 오성홍기 게양

* Existential conflict

- 일본 : 센카꾸 열도
- 대만 : 'lost province' 주장
- 필리핀 : 남지나해 대치

* Grey area aggression

- 서해는 Dark fleet 주 통행로
- 서해 경유 산동성-러/이란 원유 종착지
- 서해상 해상 철 구조물 설치중
- 서해상 자국군함의 안전항로 확보노력중
- 서해 EEZ 내에서 영유권 주장 가능성
- 2월 26일 한국해경 경비정 접근 차단, 한때 대치
- Dark fleet : 서해상에서 STS 작업할 경우 개입가능할지
- 공해상 항해의 자유 vs 안보와 환경보호 명분의 충돌 가능성

※ Dark fleet 'Jaguar 호' 사건 ;

- 국적 : 위장(Gabon), 전형적인 shadow fleet
- May 13, Estonia EEZ/Gulf of Finland
- Estonia Navy의 자료요청 거부
- 선장, 러시아어 사용(러 관련선박 추정)
- 러시아 SU-35 vs Nato F-16 fighter scramble
- Nato 방공구역 일시 대치
- 러시아 : 공해상 항행의 자유 명분

7. 그 외 글로벌 현안

▣ 탈 탄소화 20년

- ✿ 탄 탄소화 1 단계 : 기술적 측면(~ 2023)
 - * 대체 에너지의 종류와 그 평가
 - * 종류별 생산 가능성
 - * 취급상의 주의와 안전도 평가
 - * 관련 선원교육 및 훈련
- ✿ 탄 탄소화 2단계 : 탈 탄소화 혼란기(2023~2024)
 - * IMO 2023 ambitious strategy 채택
 - * Uncertainty로 인한 실용주의 등장과 U-turn
 - * 화석연료 퇴출→감축으로 후퇴(COP28)
 - * Chicken & Egg dilemma 부상
 - * Paris 기후협약 달성 위기론
 - * Level playing field 강조
 - * 기후행동 전선의 난기류
- ✿ 3 단계 : 촉진을 위한 해법 모색(2024~)
 - * Chicken & Egg dilemma 해소방안
 - * 투자 촉진 방안
 - * Level playing field 해결방안
 - * MtM의 구체화
- ✿ 탈 탄소화 핵심 이슈 :
 - * Global Issue : 탈 탄소화에 수반되는
 - 선진국 vs 개도국
 - 부유국 vs 빈곤국 간의 격차 해소
 - 기후위기 취약한 SDC vs 화석연료 수출국
 - 보상과 지원문제
 - * 필수 요건 : Zero or near zero fuel
 - * 가속화 tool : 'Money will only incentivises the process'
 - * 해운시장의 경쟁논리 : Level playing field 조성
 - 가격문제 (carbon price)



- 분담과 전가 문제(컨테이너 해운 vs Bulk/tramper)
- 규제의 글로벌 vs 지역단위의 문제

* Chicken & Egg dilemma 해소

- 투자의 규모와 그 주체
- 정책 지원과 보조

* 기후변화 선진국 부담액 : 연 3,000억 달러,

- 조달 되는가
- How ? 안되면

❁ 탈 탄소화

* 핵심 과제

- Chicken & Egg dilemma 선결되어야
- 첫 관문은 대체에너지
- 대체 에너지 조달 가능성과 그 시기
- 대체 에너지의 상업성_공정경쟁

* 환경단체 :

- MEPC 결과에 실망
- EU ETS, FuelEU 강화 요구

* MEPC83/IMO의 Key issues ;

- Carbon price : Gap 해소가능할지
- 선사들의 투자 가능하게 될지(발주)
- 개도국 지원기금 조달 가능성(IMO Fund)
- 미국과 중국의 정책과 역할의 변화유무

* 미국의 입장 ;

- Trump 2.0, 기본적으로 기후대책 반대입장
- 탄소값 무산을 위한 모종의 행동 가능성 ?
- 개도국, 도서국, 빈곤국 상대 Tariff 카드 동원 ?
- 현재까지는 공식 입장 미 공개 상태
- LNG 라면 혹시

* Top Priority

- < No green fuels ! → No green transition ! → No climate goals !>
- < G. fuel 생산이 최우선, 누구의 책임인가, 정부/에너지업계 ?>

❖ 해운시장의 관심사 ;

- * 발주할 것인가, 언제, 어디에서, 어떤 선박을
- * 기다릴 것인가? 언제까지 ?
- * 합의 결과가 충분한 IMO Fund 조성 가능한 수준인가
- * EU와의 조화 가능한 수준인가
- * 미. 중의 반응과 향후 정책 가능성?

❖ 탄소중립 글로벌 리더십은(미국 vs 중국)

* 배경 ;

- Trump 파리협정 탈퇴
- Trump 2.0, 1.0보다 훨씬 더 큰 영향 줄 수도
- 미국은 계속 CO2 배출하면서 왜 우리만...
- 세계는 약속을 지키고 이어갈 것을 선언하는 리더 필요

* 왜 중국인가 :

- 이미 세계 최대 녹색에너지 투자국이다
- 대기 오염으로 수백만명이 사망, 문제의 심각성 잘 알고 있다
- 중국경제 재건의 불 쏘시게가 될 수 있다
- 파리협정 서명에 주저하지 않았다.(중앙일보 4월 1일, 2025에서)

▣ 홍해사태

* 3월 15일, Trump 후티반군 공습명령, 이유 설명

- Defend American interests
- Deter enemies
- Restore freedom of navigation
- 후티 항복시까지 공습 계속할 것 시사

※ 예멘내 복수의 후티반군 기지 및 지휘부 인사로 확대

* 후티 반군 3월 16일 반격

- 자신들의 존재감, 홍해 통제력 과시



- Target : 이스라엘로 제한→US, UK로 확대
- * 3월 18일, Trump 이란상대 2차 경고
 - 테러리스트 지원 즉시 중단해라
 - If not, 끝까지 책임 묻겠다
- * 시장의 반응
 - 미국의 공습, 후티반격 불구 홍해 통행량에는 거의 불변
 - 미국의 최근 공습이 홍해 사태 다시 악화
 - W/Risk : 0.4%~0.5% →0.4%~0.7% : US/UK/Israel linked : 2% 까지
- * 스웨즈 통항 재개되면
 - 후티가 상선 공격 중단하고 홍해 사태 해결시
 - Container 8%, LNG carriers 4%, Product tankers 3% 선복증가 초래
- ※ 〈 전망〉 :
 - 후티 변한 것 없다
 - 홍해복귀 가능성 당분간 무망
 - 단 시일내 해소 못하면 장기화 가능성
 - Trump 상반기 안에 결판내지 못하면 장기화...?
 - 대체적인 전망은 하반기~년말사이에 해소

8. 종합

- * Trump 2.0 : 취임직후부터 지정학적 긴장 고조
 - 대 중국 압박 : 중국 수용가능성 ?
 - 대 러시아 정전 요구 : 러 협조 ?
 - 중-러간 전략/경제적 제휴관계 : 균열 가능성 ?
- * 중국의 강한 반발 :
 - 조선산업을 초토화하고
 - 중국의 BRI를 차단하겠다
 - 중국이 감수할지, 기대 난

* Impact ;

- 공급망의 혼란/불안정 지속
- Tariff가 계절품이라면
- Port fee는 Hurricane급
- 시장의 요구 : Tariff, Port fee 글로벌 무역에 도움 안된다. 재고요청

* 해운계의 고심

- Tariff의 불확실성
- USTR 항비 충격
- 탈 탄소화의 향후 진로 등
- 이미 부작용 발생
- 그동안 용선시장에 이미 혼란 초래했다
- May 1. service contract 협상에 부담

* 불확실한 요인들로 인해 선주들 투자 결심 보류상황

❖ 전망/관건

- * Clean winner는 ?
- * Regime의 차이 : 선거 vs 장기집권
- * 러·중국의 정권은 선거와 무관하게 유지
- * 미국은 선거가 변수, 중간선거 임박

❖ 권고 : 대책 수립해야(글로벌 공급망 종사자)

- 당분간 불확실, 예측불허의 상황,
- Trump Tariff도 불원 윤곽 드러나고
- USTR 301조(port fee)도 정리될 것
- 예상 리스크에 대처하기 위한 사태별 시나리오 준비, 접근해야
- Market condition의 전환에 신속 대처할 수 있는 유연성 확보

* *Wait & see, 그러나 시나리오 대응 준비해야(worst, optimum, best case scenario)*

※ 일부 : 태산명동서일필 (泰山鳴動鼠一匹) 가능성 우려 ???

❖ John Bolton의 비판

* John Bolton, Trump's former national security adviser who turned against his former boss, said the president doesn't have a coherent enough ideology to



dismantle the global order. "This is one man's view, but unfortunately he's the president," Bolton said. His advice to allies : "Just grit your teeth."(WSJ Feb 20, 2025)

9. Q & A 모음

✧ Trump trade policy 관련(해당선사, SHIPS Act 포함)

- ① Container/bulker/tanker의 배선에 미칠 영향
- ② 자사의 입장에서 가장 우려스러운 문제는
- ③ Alliance, network 재편 관련 자사의 입장(컨선사)
- ④ S&P와 용선시장에 미칠 영향
- ⑤ 중국이 보복에 나설 경우 대응책

✧ 법적 측면(USTR port fee-Lawyer)

- ① Definition of "operator"(용선자, 선주, 관리회사)
- ② What is considered "Chinese built"(공정 분리 시행시)
- ③ Chinese 'Owner, Operator'의 정의
- ④ 중국이 관련된 BBCHP와 S&LB, Mortgage loan하에서는 ?

✧ SHIPS Act와 한국해운(해운단체 혹은 관련 선사)

- ① 한국내에서 해운과 조선 협력체제 존재하는가 ?
- ② 한국의 조선사가 현지 해운법인 설립 가능성
- ③ 이에 대한 한국 해운계의 대응/입장은 ?
- ④ 미국 'Interim fleet' 참여 가능성 ?
- ⑤ 미국에 발주한 상선, 2029년 1월 이전 인수가능할지 ?

✧ 탈 탄소화(MEPC 83 기준 : 회의 참가자)

- ① 2050 목표 달성가능성
- ② Future fuel에 대한 예상
- ③ Global carbon price : 가격차 문제 해소 가능 ?
- ④ Front-runner와 한국해운의 입장차는 ?
- ⑤ 탈 탄소화 Rule, EU와 IMO간 단일화 가능성은 ?
- ⑥ National/Regional rule 출현 가능성 ?
- ⑦ 미국의 후속조치와 중국의 기후정책 주도가가능성은?



〈 정책은행 〉

- ① Green fuel & ship 투자 앞 당겨질 것인가
- ② Green fuel & ship 투자 관련 한국 금융권의 입장은?



Summary-갈등과 대립 (1)

• Conflict line-up

- 진영 : US, EU, UK vs 러시아, 중국, 이란
- 서방 : 러, 중, 이란 압박
- 공조 : 2024년까지 유지
- 혼선 : Trump 2.0 출발 이후

• Collision course

- 괴도한 보호주의(MAGA, MARA, America First)
- Rule of Law 외면(러시아, 중국)
- 가장 첨예한 대립 (미국 vs 중국)
- Worst case : 군사적 충돌 가능성
- Best case : 해소되면 연쇄적 긍정적 효과

• 중국이 주적인가?

- Tariff : 중국 상품 겨냥
- Port fee/SHIPS Act : 중국해운사, 중국건조선
- Sanction : Dark fleet/중국 정유사
- 중국을 압박 : 미국, 이란중 택일하라

00

Summary-갈등과 대립 (2)

• 중-러 동맹관계(partnership)

- 러 원유 거래 파트너
- 러-우크라이나전 War chest 조성
- 조선 파트너쉽 구축 전망
- Ties 불변 혹은 더 강화될 가능성

• 중-이란 유대관계

- 중국 : Discount된 이란 원유 매입(95%)
- 중국 경제적 이익(정유/제품→유럽으로 수출)
- 이란, 중동 테러 지원 및 무기제공(홍해사태)
- 핵협상과 연계, 악화 가능성

• Impact

- 공급망의 혼란/불안정 지속
- Tariff가 계절품 급이라면)
- Port fee는 허리케인 급
- 갈등의 정 중앙에 중국이 위치

00

시나리오 평가

✓ 전 망 (scenario)

- < A > : All clear as projected by 'Art of Deal'

- < B > : 타협안으로 합의

- 러-우크라이너 compromised ceasefire
- 중국, port fee 추가조정(완화)후 수용
- 러, 이란 원유 수출 하향 조정

- < C > : 부분 성공

- 러-우크라이너 정전
- 중국 port fee 도전(보복), 무역/항로 조정
- 러, 이란산 원유 계속 수입

- 가능성

- < A > : Highly unlikely
- < B > : Likely, slow return to 'new normal'
- < C > : 지정학적 리스크, 불확실성 지속

00

해운계의 관심(1)

• 관심과 우려

- 2024년 까지 : Decarbonisation
- 2025년 상반기 : Trade war(tariff & port fee)
- 하반기 이후 : Overcapacity로 전환 예상

• 리스크 평가(S'pore Maritime WK Mar. 24)

- 향후 2년에 대해(선주, 용선자, 선급, Manager)
- Highest risk : 미-중관계의 악화
- 다음 리스크 : 보호주의와 Tariff

• 당면한 우려

- Trade policy의 불확실성
- 탈 탄소화 대책과 향후 투자방향
- 이미 부작용 발생
- Service Contract 협상에 걸림돌
- 용선시장의 혼란과 정체

00



해운계의 관심[2]

• 당면 대책

- 선대 운용계획(용선 포함)
- Alliance 와 net work 대책
- 회색지대 공격과 항로 선대 보호
- Overcapacity 대책

• 컨테이너 해운

- 중국진조선의 재배치
- 중국 선사 사선 철수→slot swapping 후속파장
- I/A, Sub-cont항로의 비 중국선→미주항로
- 중국 수출선 → ASEAN, 유럽, 남로 전환
- 경쟁강도의 변화(집중/과점 사태 우려)

• 홍해/스웨즈 운하 복귀

- 1분기 : 미국 주도 Houthi 반군 공격 강화
- 년내 해소 가능성 부상
- 선사, 복귀 최대한 지연 시도
- 선원과 선박의 안전상 이유?
- 복귀시 예상되는 overcapacity 우려

00

항행의 자유, 회색지대 공격[1]

• 중국과 러시아

- Dark fleet 활용(제재 회피 수단)
- 회색지대 공격 배후설
- 러 : 최근 유럽에서 5건
- 중국 : 대만 해협에서 2건

• Dark fleet 최근 사건

- 무국적 'Jaguar호': 러시아, Nato 공군기 출격(May 15)
- 'Green Admire호': 러시아 억류(May 18, 19 해제)
- EU 외무장관 회의(May 20) : 제재와 순찰 강화
- 사실상 긴장 Escalation

• 항행의 자유

- 누가 지키는가?
- 과거에는 미국, 현재는.... 미국?
- 항행의 자유 보다는 '안보'
- Rule of the law 보다는 '힘'

00

항행의 자유, 회색지대 공격[2]

- ✓ EU/UK vs 러시아 대립
 - < Message to Russia > : dark fleet 퇴출 의지 표명
 - No more shall you blackmail our member state.
 - No more shall euros going to your war chest.
 - Your gas will be banned.
 - Your shadow fleet will be stopped !!
 - (May 9, EU Energy Chief)
 - < Message from Russia > : 무력사용시사
 - If you start limiting freedom of navigation for 'our' tanker,
 - We will start backing the dark fleet with force!!
 - (May 16, Moscow)
 - <평가 > : 정면 충돌 가능성
 - 발틱해 국가들만의 문제인가
 - 발틱해 국가들의 통제영역 밖의 문제
 - 러, 모든 tanker 호위할 함정 부재 현실
 - 대책없는 Escalation : 제 3의 mediator ??

00

Pdt. Trump의 역할[1]

- ✓ 러-우크라이나 전쟁 조정
 - 러시아 정전 조건 : 각종 제재 해제, 완전한 승리 라야 !
 - Trump : 양측, 즉시 협상개시 요구(May 19)
 - Putin : 시한 정해진 것 없다, '즉시' 협상 거부(May 20)
 - 발틱해 Jaguar Green Admire 호 사건 발생
 - 기대와 달리 러시아 공세 강화
- ✓ 중동 3국 순방
 - 거액의 투자 유치
 - Make America Rich Again은 성공 ?
 - Make America Great Again 은 ?
- ✓ Tariff policy
 - 관세협상 대상국가 57개국
 - 4개월 동안 : On & Off, U-turn & Counter U-turn
 - 90일 유예, 이제는 협상 시간 없다. 일방적 세율 적용할 것 발표
 - 중국 상품 : 미국 소비자의 선택
 - 상품 가격은 시장이 결정한 것이다

00



Pdt. Trump의 역할(2)

• Climate Policy

- Anti-climate 정책 고수
- 취임즉시 Pari 기후협약 탈퇴
- 화석연료 생산 장려 (drill & drill!!)
- 차별적 Poseidon Principle 대출 제어 (공정법 거론)
- 대기 오염 규제완화
- 기상청/재난관리청등 인력 및 예산 감축
- 기후 data 생산 중단
- 기후위기 관련 논의 자체를 차단
- Self-isolation, Alone in the World 우려대두

• Shipping perspective ;

- Trade policy 성공시 : 자유무역/하동량 조선 감소
- 원점 복귀시 그 동안의 혼란에 대한 책임은 ?
- 최대화주국/조선국인 중국의 대응 방향이 관건
- Port fee : 상호 양보하기 어려운 난제중의 난제
- 중국, 외전상 현재까지 강경모드 고수
- Perfect storm : 6월~7월 태평양 항로 물량 대거 rush
- Aug. 14 이후의 시장, 주목해야

00

한국의 현안

✓ Geo-political risk

- 중국과 러시아에 근접
- 서해, 안보와 환경위험에 노출
- Dark fleet 대책 유무
- 항행의 자유 vs 안보 충돌 가능성
- 상선의 역할 : 무역과 안보 의무 병행해야
- 유사시 상선의 역할 : clear guidance 있는지 ?
- 안전보호 대책과 보상대책 유무 ?

00

전문가(Analyst)의 권고

✓ 상황인식

- 자유무역이 어려워지고 지정학적 긴장이 고조되는 상황
- Trade war 가 불확실성 증대 시키는 상황

〈 *Certainty in shipping has always been an illusion, disruption is a profitable opportunity* 〉

- 장기 투자 결정할 시기 아니다

〈 *Stay liquid, don't overorder, don't overleverage and keep your cash* 〉

- Wait & see, Worst, Optimum, Best 시나리오 준비
- 상황변화에 신속 대응할 수 있는 유연성 확보가 Key 다

✓ John Bolton(Trump 1.0의 전 안보담당관)

"The president doesn't have a coherent enough ideology to dismantle the global order. This is one man's view, but unfortunately he is the president". Bolton said. His advice to allies : "Just grit your teeth."

(TPM Conference in LA Mar, 2025-WSJ)

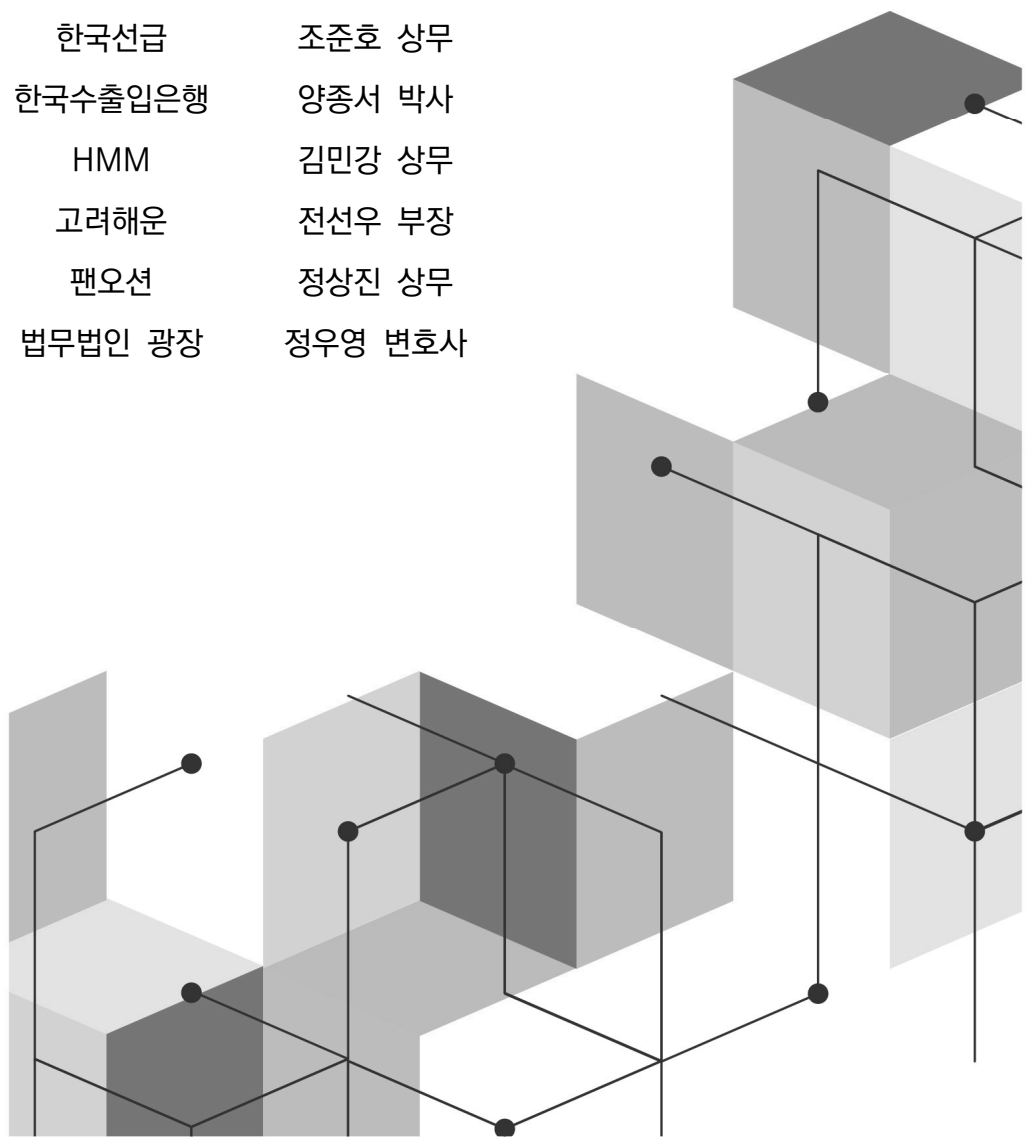


사단법인 한국해사포럼 창립 5주년 기념 세미나 토론자료



글로벌 해운 환경 변화와 한국 해운의 나아갈 길

한국선급	조준호 상무
한국수출입은행	양종서 박사
HMM	김민강 상무
고려해운	전선우 부장
팬오션	정상진 상무
법무법인 광장	정우영 변호사





사단법인 한국해사포럼 창립 5주년 기념 세미나 토론문

한국선급 조준호 상무

토론 발제

한국해사포럼의 창립 5주년을 진심으로 축하드립니다. 저는 한국선급 기술영업팀장 조준호 상무라고 합니다. 제가 담당하고 있는 업무는 선급내 전문가들의 조언을 받아 선급의 고객을 대상으로 신조선 발주 기술자문, 현존선 개조 기술 자문 및 경제성 평가 등의 서비스를 제공하고 있습니다.

올해 여름도 아주 무덥고 호우 수준의 비가 자주 내릴 것이라고 최근 기상청의 예보와 정부의 대책 수립이 기사로 보도된 바 있습니다. 또한 미국 등의 이상기후로 인한 농작물 생산량 급감에 따른 세계 식량 위기가 언급되기도 하고 있습니다. 이처럼 기후의 변화는 더 이상 산업계만의 문제가 아니라 우리 개인들의 생활에 직접적인 영향을 주고 있습니다.

지난 4월의 MEPC83에서 결정된 IMO의 중기조치나 EU의 Fit55 Regulation 등에 대한 세부적인 사항에 대해서는 다양한 채널을 통하여 이미 주지하고 계실 것으로 생각합니다. 그래서 오늘 저의 발제에서는 해당 내용의 상세한 언급 보다는 조금은 다른 관점의 이야기를 해 볼까 합니다.

발제의 시작을 지구 온난화에 따른 이상기후의 이야기로 시작했지만 IMO와 EU에서 시작되고 있는 탈탄소화는 해사산업계 뿐만 아니라 관련 산업군 전반에 걸쳐 막대한 경제적 부담뿐만 아니라 새로운 기회를 제공하고 있기도 합니다.

IMO DCS 데이터를 기준으로 2028년 전세계 해운에 부과될 중기조치 부과금 규모는 약 15조원 수준으로 추정되고 있습니다. 이중 한국 해운사의 지배 톤수는 전세계 선대의 약 4%를 차지하므로 단순 비례추정으로도 2028년에만 약 6천억원 수준을 지불해야 합니다. 이 금액은 2031년 이후 더욱 증가할 것으로 예상됩니다.

탈탄소화를 위한 바이오디젤, 암모니아 연료 등의 운송 수요 증가와 함께 CCUS 연관 산업 확대 및 대체연료 벙커링 산업도 확대될 것입니다.

지금 세계 해운업계는 탈탄소화와 관련한 추가 비용 절감 및 새로운 화물 운송에 대한 선박을 최근 몇 년간 경쟁적으로 발주하고 있어 한국 조선소뿐만 아니라 중국 및 일본 조선소들까지 건조 슬롯에 빈 자리가 없을 정도입니다. 3개 국가의 조선소들 모두 2028년까지의 인도 슬롯 대부분을 채우고 있는 상황입니다.

반면 한국 선사들은 최근 몇 년간 신조선 발주를 거의 하지 않고 있습니다. 원인은 여러

가지가 있겠지만 정리하여 본다면 다음과 같은 것이 될 것입니다. 첫째, 운항 노선의 차이입니다. 국내 선사들은 주로 아시아 역내, 미주, 동남아 노선에 집중하고 있어 일부 선사를 제외하면 EU의 탈탄소화 규제의 직접적인 영향이 비교적 적었습니다. 둘째, 정부 지원, 민간 금융시장의 투자 규모 및 이자율 그리고 해외 대형 해운사들의 막대한 수익에 기반한 시장 선점용 대규모 발주 역량의 차이입니다. 탈탄소화를 위한 신조선의 발주나 현존선의 개조는 개별 선사들만의 문제는 아닐 것입니다. 특히 우리나라처럼 선박을 이용한 화물 운송이 특히 중요한 국가에서 정부 주도의 정책지원이 더 많이 필요하다고 할 수 있습니다. 또한 한국의 해운금융 규모와 이자율 경쟁력에서도 일본이나 중국에 비해 상당히 낮은 수준이므로 해운사의 선박 신조금융 여건 또한 불리한 상황입니다. HMM과 같은 대형선사를 제외하면 수익 규모에서도 해외 선사 대비 열악한 상황인 경우도 많습니다. 셋째로, 특히 주목할 부분은 국적 선사들의 경영 여건입니다. 우선 대표선사인 HMM은 실질적인 국영선사로 투자 의사 결정 과정에서 민간선사처럼 신속하거나 과감한 결정에 제한이 있을 것입니다. 또한, 에이치라인해운, SK해운, 폴라리스shipping, 현대LNG해운 등 주요 중대형 선사들은 사모펀드(PEF) 중심의 지배구조를 갖고 있어 장기 투자가 상대적으로 어렵습니다. 사모펀드는 일정한 회수 시점을 염두에 둔 구조인 만큼, 회수 기간이 길고 수익성 예측이 어려운 친환경 선박에 대해 신중할 수밖에 없습니다. 특히 선박 한 척당 수백억원에서 수천억원이 투입되며 회수 기간도 15~20년에 달하는 만큼, 안정적인 수익 구조와 제도적 뒷받침 없이는 투자가 쉽지 않습니다. 더불어, 과거 해운업 침체기 동안 누적된 부채, 한진해운 사태 이후의 보수적 투자 기조, 해운금융시장의 위축된 자금 흐름 등도 복합적으로 작용하며, 친환경 선박이라는 고가 자산에 대한 선제적 투자를 어렵게 만들고 있는 실정입니다. 마지막으로 탈탄소화를 위한 대체연료 선택의 어려움입니다. LNG, 암모니아, 메탄올 등 다양한 친환경 연료 옵션의 기술적·경제적 불확실성으로 인하여 선박의 운용 제한성과 선박 자체의 가치도 달라질 수 있으므로 선사의 투자 결정에 부담 요소로 작용하고 있습니다.

지금부터라도 조금씩 변화해야 한다고 생각합니다. 한국선사의 상선대 선령은 클락슨 기준 평균 20.1년에 달하고 있습니다. 더 이상 보수적인 접근과 운용으로는 선대 규모의 유지가 어려우며 반작용으로 탈탄소화에 따른 추가 부담금만 해마다 증액될 뿐입니다. 선사가 자체적인 발주 계획을 세우고 이에 따라 꾸준한 선대교체를 해 나가야지만 선사의 운영도 지속될 수 있을 것이며, 나아가 대한민국 해운도 건재할 수 있을 것이라 생각합니다. 상세한 사항은 조금 있을 때널 토론에서 말씀드리겠습니다. 감사합니다. (끝)



질의응답

a. 2050 목표 달성가능성

결론부터 말씀드리면 현재 수준의 조치로는 2050년 넷제로 달성은 어렵습니다. 2030년까지의 중기조치는 IMO 회원국들간의 의견 차이가 있음에도 중기조치의 도입을 우선시하였기에 초기에 논의되는 수준보다는 조치수준이 낮은 편입니다.

그리스를 필두로 한 해운선사들과 국제 해운단체들은 IMO의 중기조치가 해운에 부정적인 영향을 주고 있다고 주장하고 있습니다. 중기조치로 인한 비용의 추가 부담뿐만 아니라 탈탄소 연료의 공급량과 인프라가 절대 부족하고, 선박의 개조 비용과 시간이 오래 걸린다는 것입니다.

그럼에도 불구하고 넷제로 달성에 대한 대의적인 목표는 합의가 이루어 졌다고 보기 때문에 2031년 이후의 중기조치 수준은 지금보다 대폭 강화가 될 것이 분명해 보이고, 해운사의 탈탄소화를 위한 대비 부족은 상당한 금액의 부과금을 지불하게 될 것으로 생각합니다.

b. Future Fuel에 대한 예상

어떤 연료를 선택하느냐에 따라 선박의 자산 가치와 향후 경쟁력이 좌우되기 때문에, 쉽게 결정을 내리기 어려운 것이 사실입니다. 하지만 이제는 특정 연료에 대한 '정답'을 기다릴 수 없는 시대입니다. 수많은 예측과 논의에도 불구하고, 결국 다양한 연료가 공존하는 Multi-Fuel 시대가 도래할 것이라는 의견이 지배적입니다. 선박의 규모와 운항 특성에 따라 친환경 연료 전략은 상이하게 구성될 수 있으며, 각 선형별로 기술적·경제적 제약과 인프라 여건을 종합적으로 고려한 접근이 필요합니다.

단기적으로는 바이오디젤의 활용 범위를 점진적으로 넓히는 것이 현실적인 방안이며, 장기적으로는 전기 및 수소 기반의 저탄소·무탄소 에너지원 도입을 병행하는 이원화 전략이 효과적일 것으로 기대됩니다.

다만 유럽 기항선박의 경우에는 이중연료 선박의 도입이 효과적이라고 생각합니다.

※ 선종별 연료에 대해 조금 더 상세히 말씀드리면,

첫째, 대형 선박(초대형 컨테이너선, 유조선, 벌크선 등)은 연료 소비량이 많고 대부분 장거리 항로를 운항하기 때문에, 연료 효율성과 수급 안정성이 전략의 핵심이 됩니다. 단기적으로는 LNG가 가장 현실적인 대안으로 자리잡고 있으며, 향후에는 메탄올이나 암모니아와 같은 무탄소 연료로의 전환이 불가피할 것으로 예상됩니다.

둘째, 중형 선박(MR 탱커, LPG선 등)의 경우, 중·단거리 위주의 운항과 상대적으로 작은 연료 저장 공간을 고려할 때, 별도 개조 없이 사용할 수 있는 바이오디젤이 가장 실용적인 선택지가 될 수 있습니다. 또한, 선박이 운항하는 항로에 따라 LNG, 메탄올, LPG, 암모니

아 등 다양한 연료 인프라에 접근할 수 있거나, 화물 자체를 연료로 활용할 수 있다면 이러한 대체연료들도 충분히 전략적 대안이 될 수 있습니다. 중형선은 특히 연료 선택의 폭이 넓기 때문에, 항로별 연료 가격, 수급 안정성, 인프라 여건을 고려한 맞춤형 전략 수립이 필요합니다.

셋째, 소형 선박(예인선, 관공선, 여객선 등)은 상대적으로 연료 수요가 적고 정해진 항로를 반복적으로 운항하는 경우가 많아, 전기추진이나 수소연료전지와 같은 무탄소 기술을 실증적으로 도입하기에 적합한 분야입니다.

※ LNG연료와 바이오디젤의 경우 연료 수급

LNG는 글로벌 벙커링 인프라가 빠르게 확충되고 있으며, 국내에서도 부산항 중심으로 LNG 공급 체계가 점차 안정화되고 있습니다. 다만 LNG는 국제 시장 상황에 따라 가격 변동성이 크므로 장기공급계약 등을 통한 리스크 관리가 필요합니다.

다만 가격 측면에서는 바이오디젤이 기존 벙커유(HFO) 대비 리터당 수 배 이상 비싸 경제성이 낮은 편입니다. 특히 바이오디젤은 육상 수송용 수요가 이미 고정되어 있을 뿐 아니라, 최근에는 항공 산업에서도 SAF(지속가능항공연료) 대체재로 수요가 급증하고 있어 해운 부문과의 경쟁이 불가피한 상황입니다. 이러한 점을 고려할 때, 바이오디젤의 해운 부문 확대를 위해서는 탄소세 감면, 인센티브 부여, 연료 보조금 등 정부의 정책적 지원이 필수적입니다.

c. Global carbon price : 가격차 문제 해소 가능?

IMO 중기조치상의 감축 목표는 FuelEU Maritime에 비교해 꽤 강화되었다고 할 수 있습니다. 그렇지만 중기조치상의 부과금을 산정하는 방식이 등급제로 되어 있기 때문에 모든 배출량에 대해 비용을 부과하는 EU 규정에 비해서는 금액이 상대적으로 낮은 편입니다.

중기조치의 2030년까지의 RU 비용이 톤당 Direct Compliance Target 100불, Base Target 380불 수준이지만 2031년 이후에는 200불, 600불 정도의 수준까지도 강화될 가능성이 있습니다.

그러므로 2033년 이전 IMO 비용이 EU 비용을 역전할 것으로 예상합니다.

※ RU 변경 계산 예시 (82k BC, MDO 260ton, LFO 4347ton, HFO 1050ton)

	2028	2029	2030	2031	2032	2033
RU1	465,018	629,815	794,611	1,827,098	2,399,548	2,971,998
RU2	281,888	281,888	281,888	563,776	563,776	563,776
IMO Sum	746,907	911,703	1,076,499	2,390,875	2,963,324	3,535,774
EU ETS	1,332,379	1,332,379	1,332,379	1,332,379	1,332,379	1,332,379
FuelEU	318,738	318,738	915,081	915,081	915,081	915,081
EU Sum	1,651,118	1,651,118	2,247,460	2,247,460	2,247,460	2,247,460



d. Front-runner와 한국해운의 입장차는?

이미 전 세계 조선소의 신조 슬롯이 대부분 차 있는 상황만 보더라도 국제 해운 시장은 빠르게 움직이고 있습니다. 코로나19 이후 해운 운임 상승으로 대규모 자금을 확보한 해외 선사들은 선제적으로 친환경 선박 투자를 단행하고 있는 반면, 한국 선사들은 여전히 ‘완벽한 정답’을 기다리며 신중한 태도를 고수하고 있습니다. 그러나 이런 태도는 자칫 경쟁에서 뒤처지는 결과를 초래할 수 있습니다.

가장 심각한 문제는, 주요 조선소의 신조 슬롯이 이미 2028년 이후로 밀려 있다는 점입니다. 선박 건조에는 평균 2~3년이 소요되므로, 지금 발주하더라도 실제 인도는 2030년 이후가 될 가능성이 높습니다.

현재 신조선가는 역사적으로 높은 수준에 있지만, IMO 중기조치가 2027년부터 본격 발효되고, 2030년까지 친환경 선박 발주가 몰릴 것으로 예상됨에 따라 신조선 가격은 현재수준을 유지하거나 상승할 가능성이 큼니다. 여기에 탄소가격제 도입 등으로 기존 선박의 경제성이 급격히 악화될 경우, 이를 대체하려는 신조 수요가 단기간에 폭증할 가능성도 있습니다. 따라서 지금 한국 선사들에게 필요한 것은 최적의 선대 운영 전략을 조속히 수립하고, 이에 따른 신조 발주를 서두르는 것입니다.

친환경 연료 선박이 아니더라도, HFO를 사용하는 경우에도 신조선과 노후선 간에는 에너지 효율에서 큰 차이가 존재합니다. IMO 중기조치 영향 평가에 따르면, 2015년 이전 선박 대비 2025년형 신조선의 연료 소비량은 평균 25~32% 감소한 것으로 나타났습니다. 또한 최근 인도된 LNG 이중연료 컨테이너선은 디지털 운항 최적화를 통해 연비가 25% 이상 향상된 사례도 보고되고 있습니다.

일부 대형 선사들은 자체적인 탄소중립 로드맵을 수립해 대응하고 있지만, 중소형 선사들은 전략 수립 여력이 부족하여 대응이 지연되고 있는 실정입니다. 이에 한국선급은 IMO 중기조치 및 EU Fit for 55에 대응한 맞춤형 선박 전략 수립을 지원하고 있습니다. 특히, 선종과 항로 특성을 반영한 대체연료 선택과 에너지 절감장치 적용 방안, 신조 발주 관련 비용 분석, 그리고 이러한 기능을 통합한 디지털 플랫폼을 6월 중 출시하여 업계의 전략적 결정을 적극적으로 지원할 예정입니다.

※신조선 발주 현황 (여객선, 바지선, 예인선 등 제외)

(척/만GT)

	2022	2023	2024	2025 (4월말)
한국	86 / 440	51 / 176	39 / 133	1 / 1.5
중국	686 / 1573	539 / 1124	588 / 2120	61 / 145
그리스	157 / 742	319 / 1764	239 / 1215	57 / 373
일본	386 / 1165	301 / 982	198 / 653	30 / 86
기타	2044 / 4642	2010 / 4861	2217 / 9501	326 / 1936

※ 선주 국가별 지배선대 현황 (2025.4 기준)

No.	Country/Region	Vessel No.	m.GT
1	China	15,428	292.7
2	Greece	6,070	253.9
3	Japan	8,793	185.9
4	S. Korea	3,046	71.1
5	USA	4,887	65.1
6	Italy	2,246	61.7
7	Singapore	3,511	59.9
8	Norway	2,696	57.6
9	Germany	2,495	55.6
10	Taiwan	1,439	45.9

e. 탈탄소화 rule, EU와 IMO간 단일화 가능성은?

현재 탈탄소화와 관련된 규제는 중복되어 적용되고 있습니다. 한국에서 유럽으로 항해하는 선박은 IMO 중기조치와 EU Fit55 Regulation의 중복 적용으로 비용을 각각 부담해야한다는 의미입니다.

EU의 EU ETS 법안(article 3gg)과 FuelEU Maritime 법안(article 30.5)에는 IMO의 탈탄소화 법안이 EU의 요건을 만족하는 경우에는 별도의 검토를 통하여 법안들의 단일화 가능성을 명시해 두고 있기는 합니다만 실질적인 사유에서 EU와 IMO 법안의 단일화는 단시일 내에 이루어지지 않을 것이라고 예상합니다.

그 이유는 IMO는 전세계 부과금을 IMO에서 모아 각자의 용도에 맞게 분배하는 반면에 EU이 법안은 회원국 각자가 부과금을 걷도록 되어 있기 때문에 회원국간의 의견 수렴에 어려움이 있을 것이며, 현재의 IMO 중기조치에 따른 부과금 수준 또한 EU 대비 낮기 때문에 단일화 명분도 낮기 때문입니다.

f. National/Regional rule 출현 가능성

2022년 미국 의회에서 US Clean Shipping Act가 발의된 바 있었으나 통과되지 못하고 폐기되었습니다. 이후 트럼프 대통령의 등장과 미국 의회의 공화당 다수 상황에서는 후속 법안의 발의와 통과가 어려운 실정입니다. 그럼에도 불구하고 캘리포니아 주와 뉴저지 주 등에서는 법안화 등의 조치를 강력하게 시행 중입니다. 이는 미국 연방정부의 정책에 배치되는 상황으로 연방정부와 주정부간 충돌의 우려가 있기는 하지만 주정부의 법안 시행을 막지는 못할 것으로 생각합니다.

그 외 다른 국가의 조치에 대해서는 확인하지 못하였습니다.

그렇지만 IMO 중기조치와 EU 법안의 성공적인 안착 가능성이 있을 경우, 각 국가별 법안



의 출현 가능성은 언제든지 상존하고 있다고 생각합니다.

g. 미국의 후속조치와 중국의 기후정책 주도 가능성은?

도널드 트럼프 대통령이 재집권하면서, 전 세계적인 친환경 규제 기조가 약화될 수 있다는 우려는 현실이 되고 있습니다. 사실상, 트럼프 대통령은 재집권 후 파리기후변화협정을 재탈퇴하고, 화석연료 중심의 에너지 정책을 펴는 등 국제 환경 규제에 소극적인 입장을 여전히 보여주고 있습니다.

그러나 친환경 선박 전환은 이제 단순한 환경 대응을 넘어 글로벌 경제 질서의 일부가 되고 있습니다. ESG 평가, 투자자 요구, 금융기관의 대출 조건, 주요 화주의 공급망 기준 등이 모두 저탄소 운송 수단을 선호하고 있으며, 선사의 친환경 전략은 수익성과 직결되는 경쟁력 요소로 자리잡고 있습니다.

그러므로 트럼프 대통령의 정책 성향이 해양환경 분야의 국제 협력에 일정한 영향을 미칠 수는 있지만, 친환경 선박을 둘러싼 글로벌 규제의 흐름 자체를 되돌리기는 어려운 구조입니다.

IMO 중기조치 논의시에 중국 정부의 태도에서 유추해 볼 때, 중국은 급격한 탈탄소화의 진행이 자국의 산업구조에 부정적인 영향을 미치는 것으로 판단하고 있다는 것을 잘 알 수 있었습니다. 그러므로 탈탄소화의 주도적인 영향을 주지는 못할 것으로 사료됩니다.

※ 국제 해운분야의 친환경 규제는 단일 국가의 정책 변화만으로는 주도하기 어려운 구조를 지니고 있습니다.

첫 번째 이유는, 국제해사기구(IMO)는 170여 개 회원국의 합의로 운영되는 기구로, 이미 2023년 GHG 개정 전략 채택을 통해 2050년까지 순배출 제로(Net-zero)를 목표로 설정했습니다. 선박의 온실가스 배출량에 따라 등급(Tier)을 부여하고, 이에 따라 부과금을 부여하는 중기조치도 MEPC 83차 회의에서 회원국들의 투표를 통해 결정된 사항입니다.

물론 이러한 합의에도 불구하고, 사우디아라비아 등 일부 산유국은 여전히 중기조치에 반대하고 있으며, 오는 10월 MEPC 특별세션에서 국제해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 VI 개정안에 대해 재투표를 추진할 가능성이 있습니다. 트럼프 행정부가 관세를 협상 카드로 활용해 일부 국가를 압박하여 IMO 중기조치에 반대하도록 요구할 수 있다는 전망도 있습니다. 그럼에도 불구하고, IMO 내에서는 중기조치의 필요성에 대한 다수 회원국의 공감대가 견고하게 형성되어 있어, 이행 방향이 근본적으로 흔들릴 가능성은 낮은 상황입니다.

두 번째 이유는, 주요 해운·무역 블록인 유럽연합(EU) 등을 비롯한 일부 국가들은 IMO 규

제와 별도로 지역 차원의 강력한 친환경 정책을 추진 중입니다. EU는 2024년부터 해운업에 탄소배출권 거래제(EU-ETS)를 적용하고 있으며, Fuel-EU Maritime과 같은 저탄소 연료 의무화 정책도 시행 중입니다. 따라서 국제기준이 일시적으로 완화되더라도, 주요 항로를 운항하는 선사는 여전히 높은 수준의 규제를 피할 수 없습니다.



한국해사포럼 5주기 기념 세미나 토론 자료

해상 탈탄소화와 금융의 과제

2025. 5.

한국수출입은행 해외경제연구소
양 종 서

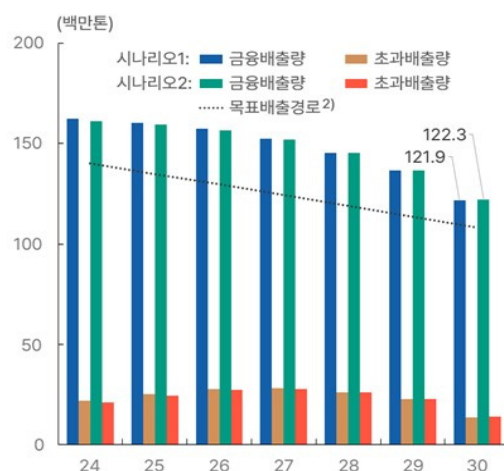
※ 본 내용은 발표자의 주관에 따른 것이며 소속기관인 한국수출입은행의 견해 또는 입장과 무관합니다.



1. 온실가스 감축을 위한 금융기관의 노력

- 금융배출량 : 금융기관이 신용공여를 통해 온실가스 감축에 간접적으로 기여한 배출량
- 세계적인 Scope3 감축 요구에 따른 금융배출량 감축 노력 진행
- 국내 은행 평균 2030년에 2019년 대비 35% 감축 계획
- 현재 플랫폼 개발 진행 중 : 아직 초기 단계
- 여신 및 투자에 있어 은행들의 감축을 위한 친환경 금융제공 증가 예상
- 저탄소 또는 무탄소 연료추진선 여신 제공시 감축분 인정 - 우대금리 제공

< 정부 NDC에 따른 국내 은행 금융배출량 감축 경로 >



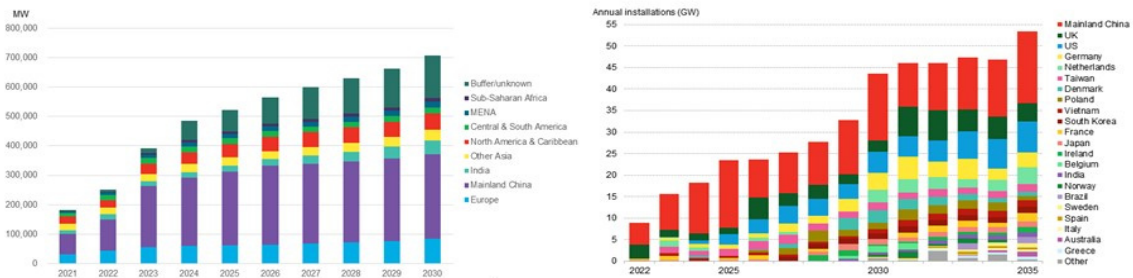
자료 : 한국은행



2. 친환경 연료 개발과 금융 제공은 미흡한 수준

- 국내 친환경 연료(그린, 블루 등) 개발 및 생산 계획은 아직 본궤도에 이르지 못한 초기 단계
- 롯데케일 화학사 등 일부 대기업이 관심을 가지고 있으나 본격 투자 단계는 아닌 것으로 추정
- 그 외 그린수소 개발 및 생산업체는 스타트업, 중소기업 비중이 높음
 - 그린 수소 단가도 높은 수준
- 산업계의 행보가 느린 수준으로, 금융기관의 위험성을 담보할 프로젝트는 미미한 수준
- 세계 재생에너지 투자의 절반 이상을 차지하는 중국은 대규모 청정연료 생산 계획 추진, 종속도 우려
 - 허난성 안양시 연 11만톤 저탄소 합성메탄올 및 7만톤 합성메탄 생산 프로젝트
 - 길림성 60만톤 그린연료 생산 프로젝트 등

〈 세계 태양광(좌) 및 해상풍력(우) 설비투자 현황 및 전망〉



3. 국내 금융기관의 친환경 연료 및 선박 여신 문제

- 정보와 지식의 부족
- 전문 직원 부족 - 국책은행의 경우 순환보직제도 역시 문제
- 사업성과 위험도 판단의 어려움
- 대체연료추진선박 여신 - 연료시장에 대한 판단보다 선사의 신뢰도에 의존
 - 중견 이하급 선사 비중이 높은 국내 해운업계가 불리한 상황
- 간접배출 감축 의무에도 불구하고 가이드라인 등을 구하기 어려움



4. 일본 사례 - 국가적 대응

- 일본 해사클러스터 정책을 기반으로 해사산업 전체를 통합하는 정책 및 전략 개발
- 2020 제로에미션 로드맵 : LNG를 최대한 사용 후 암모니아, 수소로 전환
- 2021 정부 “그린성장전략” 발표 : 해운을 14대 중점 지원 분야 중 하나로 선정
- 2023 “GX전략” : 자국 선단의 전기추진, 암모니아, 수소 전환에 2.9조엔 소요 추정
 - 국채발행, 금융공기업 관련법 개정, 민간투자활성화 정책 등으로 조달 계획
- 2021. 해사산업강화법 제정, 현재 시행 중 - 사실상의 보조금 지원 제도

< 해사산업강화법 지원 내용 >



출처 : 일본 국토교통성

5

4. 일본 사례 - 국가적 대응

〈 일본 해사클러스터 〉



자료 : 일본선주협회, 일본해사센터

〈일본-호주 액화수소 공동 프로젝트〉

- HESC(hydrogen energy supply chain) 프로젝트 수행 - 연장 협의 중(?)
- 세계 최초 액화수소운반선 개발 및 건조, 운영
- 저장설비 개발
- 실제 운송 및 저장까지 밸류체인 성공적 경험 축적

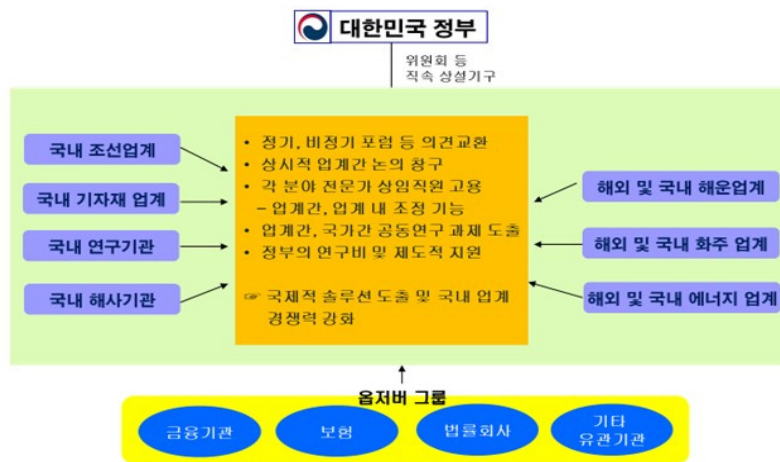


자료 : 가와사키중공업, AP 등

6

5. 국내 산업정책 및 금융의 문제점과 과제

- ▶ 일본과 비교 : 국가단위의 통합적, 체계적 정책 개발 노력 부재
- ▶ 산업간, 정부-민간 등 각 주체간의 협의 노력도 미흡
- ▶ 정부의 단편적 정책만 도출 : 산업, 금융 등을 포괄하는 통합 정책 부재로 가이드라인 설정 어려움
- ▶ 중국, 일본, 유럽 등 주요 해사산업국은 보조금 정책 대거 시행 - 우리나라는 재정 지원 기피
- ▶ 폭 넓은 주체 간 협의의 기구 필요



감사합니다 !!

양종서 / 기술경영학 박사
한국수출입은행 해외경제연구소

(jongseo.yang@gmail.com, 02-6252-3586)



사단법인 한국해사포럼 창립 5주년 기념 세미나 토론문

HMM 김민강 상무

“US 관세 및 항비 영향”

1. 미-중 포함 관세 영향

- ☐ 5/12일 미-중 관세 유예 합의에 따른 시장 반등
 - 4월 초 발효된 145%에 달하는 대중 관세 영향으로 중국발 미국향 물량 50% 수준 감소
 - 주요 선사 Void 시행
 - 12일 합의 이후, 적체 물량 및 유예기간 이용 추가 물량 선적 위한 Cargo Rush
 - 중국 이외 지역 경우, 기존 관세 영향 상황 지속
- ※ 현 수준으로 관세 합의가 완료될 경우, 물량 증가세는 안정될 것으로 예상

2. USTR 301조 관련 항비 영향

- ☐ 4/17일 제재 내용 공식 발표

- 1) 기존 방안 대비 일부 조건 변경 되었으나, 중국선사 또는 중국건조 선박 부담
 - Orderbook 기준 및 전체 선대 중 중국 건조선박 비율 기준 수수료 부과 철회
 - 수수료 부과 상한 도입 및 선사/선주와 건조선박에 대한 중복 부과 철회
 - 미국 항만 중복 기항 및 특정 사이즈 미만, 단거리 운송에 대한 부과 철회
- 2) 중국계 선사 및 선주
 - 10/14일 이후 13,000TEU(73,348 Net ton) 선박 회당 367만 불 부과(연최대 1,834만 불)
 - 향후 매 6개월 US\$30/Net ton 인상

3) 중국 건조 선박

- Net Tonnage 또는 양하 컨테이너 수 기준 높은 금액 적용 (Net ton 기준 적용 가능성 높음)
- 13,000TEU 선박 Net ton 기준 130만불 및 양하 컨테이너 기준 80만불 예상

4) 예상 영향 및 대응 방안

- 현실화 경우, 중국 선사(COSCO, OOCL) 영향 불가피
 - : Alliance 별 영향도 상이 예상되며, Ocean Alliance 영향 최대 예상
- HMM 추가 항비 부담 영향은 없으나, Alliance 내 선대 재배치 등 고려 필요
- 시장 상황의 변화는 관세 및 타 항로 영향 등 고려한 종합적 대응 필요 예상



사단법인 한국해사포럼 창립 5주년 기념 세미나 토론문

KMTC 전선우 부장

1. USTR Section 301 & SHIPS for America Act 컨테이너 산업에 미치는 영향

가. USTR Section 301

구분	기 준		구분	변경(2025년 4월) 선박당 연간 최대 5회			
	기준	금액		기간(FM)	기간(TO)	순톤당	컨테이너당
중국 선사 (중국 국적선사 기항시)	부과금 (Lumpsum)	\$1,000,000	중국 선사 (중국선사&국적 선주 선박 기항시)	2025.10.14	2026.4.16	\$50	해당없음
	순톤당	\$1,000		2026.4.17	2027.4.16	\$80	해당없음
중국 건조선박 (중국 건조 선박 운영 선사 미국 기항시)	비중	추징금		2027.4.17	2028.4.16	\$110	해당없음
	50% 이상	\$1,000,000		2028.4.17		\$140	해당없음
	26~49%	\$750,000	중국건조선박 (중국 건조 선박 기항시)	기간(FM)	기간(TO)	순톤당	컨테이너당
	0~25%	\$500,000		2025.10.14	2026.4.16	\$18	\$120
중국 조선소 발주 (24개월내 인도 예정인 중국 건조 선박 보유)	비중	추징금		2026.4.17	2027.4.16	\$23	\$153
	50% 이상	\$1,000,000		2027.4.17	2028.4.16	\$28	\$195
	26~49%	\$750,000		2028.4.17		\$33	\$250
	0~25%	\$500,000	중국 조선소 발주	해당 조항 삭제			
	26~49%	\$750,000					
	0~25%	\$500,000					

나. SHIPS for America Act

조건	세율 (순톤당)	적용 조건(입항시, Penalty 상한선 無)
A	\$5.00	- 선박이 외국의 우려 대상(foreign entity of concern)이 소유 또는 운영하는 선박
		- 우려국가(foreign country of concern)에 국적 등록된 선박
		- 최근 3년 이내 우려국가에 등록된 사실이 있는 선박
		- 시행 시점 해당 선사의 발주 선박의 50% 이상이 우려 조선소에 주문 되거나 시행 후 24개월 이내 50% 이상의 선박이 우려 조선소에서 인도 예정인 경우
B	\$3.50	- 발주/인도 예정 선박 중 25% 이상 ~ 50% 미만이 우려 조선소에서 건조되는 경우
C	\$1.25	- 전체 보유 선박 중 50% 이상이 최근 3년 내 우려 조선소에서 건조 또는 수리된 경우
		※ 단, Tariff Act of 1930에 정의된 '필수 수리(necessary repairs)'는 제외. 하지만, 중국 등 우려국에서 수리는 필수 수리라 하더라도 관세 면제에서 제외

다. 컨테이너 해운업에 미치는 영향과 대응방안

구분	영향	예상 대응 방안
선사	<ul style="list-style-type: none"> • 중국 국적선사 중국 외 경쟁사 대비 원가 경쟁력 열위 • 미국 항만의 추가 비용 부담으로 운항비 증가 • 중국조선소 건조 중고선 매물 증가 및 중고선가 하락 • 한국, 일본조선소 건조 중고선 매물 감소 및 중고선가 상승 • 미주 항로 감편. 구주, 남미, 중동, 인도, 동남아 항로 증편 • 미주 항로 공급 선박 감소로 운임 상승 	<ul style="list-style-type: none"> • 중국 국적선사 미주 기항 배선 감소 • 미국 항만 기항 포트를 최소화 • 한국 및 일본 조선소 건조 선박을 미국 항로에 우선 배치 • 운항비 상승을 화주에게 전가할 가능성 → 운임 인상 • 추가 비용 회피 위하여 중국 조선소 건조 선박을 운항하는 별도 법인 설립 검토 • 화주와 높은 운임으로 장기계약
조선소	<ul style="list-style-type: none"> • 한국, 일본 조선소 수주 증가. 반면 중국 조선소는 수주 감소 • 한국, 일본 조선소 Slot 부족 • 중국 조선소 공급 과잉 • 중국 외 수리조선소에서 수리 물량 증가 	<ul style="list-style-type: none"> • 한국, 일본 조선소 Slot 증설 • 한국, 일본 조선소 신조선가 인상 • 중국 조선소 신조선가 인하 • 선주 수리단가 상승

2. Trump trade policy 관련 (해당 선사, SHIPS Act 포함)

가. Container/bulker/tanker의 배선에 미칠 영향

- 1) Container: 미주 항로 의존도가 높아 운임 상승 가능성(Penalty의 화주 전가) 높고 제재 영향이 상대적으로 높
- 2) Bulker: 대부분 제재 대상이 아니며, 운임 상승 영향은 미미한 수준
- 3) Tanker: 수수료 인상에 따라 운임 상승 가능성은 있지만, 제재 대상 비중은 낮아 영향은 제한적

나. 자사의 입장에서 가장 우려스러운 문제

- 1) 마켓 기준: 중국발 수출 화물 제한에 따른 영업 제약의 영향, 멕시코 Transit 화물의 감소 (미국향) 우려
- 2) 선박 기준
 - 가) 선사들의 중국 수리 조선소 이용률이 높아 SHIPS Act 발효 및 수리 조선소 제재가 강화 될 시, Penalty 부과 가능성(\$1.5/Net Ton)
 - 나) 신조 선박 발주 시의 중국 조선소 선택 제약 + 중고선 매입과 용선 계약 시, 중국산 선박 선택 제약에 따른 원가 경쟁력 약화 및 마켓 선가(非 중국산 신조가, 중고선가, 용선료) 인상 요인



다. Alliance, network 재편 관련 자사의 입장 (컨선사)

- 1) Mega Alliance 중심의 기존 구조 약화 가능
- 2) 미국 항로에서 중국산 선박 배제 시 MLO들의 network 재편 필요(특히 O/A)
- 3) 소형/중형 선사에 단기적 기회 요인 가능 (예: non-Chinese tonnage 기반 서비스로 대체 수요 대응).

라. S&P와 용선 시장에 미칠 영향

- 1) 중고선 매입과 용선 계약 시, 중국산 선박 선택 제약에 따른 원가 경쟁력 약화 및 마켓 선가(非 중국 산 중고선가, 용선료) 인상 요인

마. 중국이 보복에 나설 경우 대응책

- 1) 90일 유예에 더해 향후 추가 협상 여지가 클 것으로 보여 중국의 대미 보복의 규모는 실질적으로 크지 않을 것으로 전망
다만 보복 시나리오와 대응책을 예상 및 검토해 본다면 미주 서비스 항로의 중국 기항 선박에 대한 기항 제한 등 특정 노선에 대한 기항 불허 가능성 有
⇒ 중국발 대신 제3국 환적 기지(베트남, 싱가포르, 말레이시아 등) 활용 확대를 위한 인트라 아시아 의 환적망 개편 (BSA 재편 등)

사단법인 한국해사포럼 창립 5주년 기념 세미나 토론문

팬오션 정상진 상무

*“미국 관세 정책 및 USTR 입항 수수료 부과가
DRY 벌크 시장/시황에 미치는 영향 및 대응 전략”*

2020년 이후 DRY 벌크 시장은 COVID-19 팬데믹, 러시아-우크라이나 전쟁, 이스라엘-하마스 분쟁 등 다양한 지정학적 리스크의 영향으로 인해 변동성과 불확실성이 한층 심화되는 모습을 보여왔습니다. 2025년에도 미국 트럼프 행정부가 주도하는 글로벌 관세전쟁 기조가 지속되는 가운데 오는 10월부터 미국 입항 선박을 대상으로 한 입항 수수료 도입 가능성이 제기되고 있는 바, 해당 정책 변화가 DRY 벌크 시황에 미칠 영향과 선사 차원의 대응 방안 수립이 어느 때보다 중요한 시점입니다.

먼저, 미국의 관세 강화 조치는 IMF, OECD 등 주요 국제기구가 2025년 세계 경제 성장을 전망치를 하향 조정하는 계기가 되었으며, 자산·금융·주식·외환 시장 전반에 걸쳐서 부정적 영향을 확산시키고 있습니다. 다행히 최근 관세율 인상에 대한 90일 유예 조치와 함께 국가 간 협상이 진행되고 있는 만큼, 단기적으로는 최악의 상황은 모면하는 양상이지만, 중장기적으로는 국가간 교역량 감소로 이어져 해운 시황 역시 부정적인 전개가 불가피할 것으로 판단됩니다.

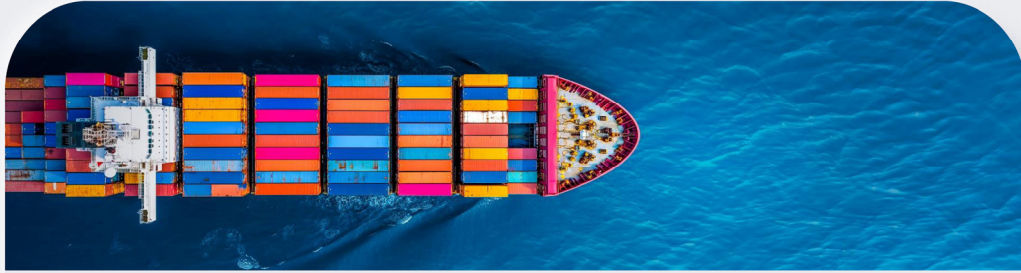
한편, 미국무역대표부(USTR)는 2025년 2월, 중국 해운기업 및 중국 건조선에 대한 입항 수수료 부과 방침을 발표하며 전 세계 해운업계의 주목을 받은 이후 업계의 다양한 이견 개진과 공청회를 거쳐, 4월 17일에는 원안 대비 상당 부분 완화된 잠정 최종안을 수립하였습니다. 구체적으로, 중국 선박 운전자/소유자 선박이 미국에 입항시에는 원안과 유사하거나 오히려 세부적으로 강화된 규정이 적용되나, ‘중국 건조 선박’에 대해서는 1) 공선 또는 Ballast 상태 입항 시, 2) 8만 DWT 이하 선박에 예외 조항이 신설되어, 중국 외 해외 선주/선사의 미국 입항 부담은 근본적으로 완화되었습니다. 이를 통해 본 정책의 명확한 타깃이 중국임은 물론, 최소한 미국 수출 원자재(곡물, 석탄 등) 경쟁력 약화 방지 의도가 뚜렷하게 드러났습니다.



전 세계 DRY 벌크 해상 물동량에서 미국발/미국향 화물은 약 4.4억 톤(7.6%)에 불과하며, DRY 벌크 선대 1만 4,500여 척 중 중국 선사 운영 비중은 약 24% 수준입니다. 이를 종합하면, 당장 입항 수수료 부과 정책이 글로벌 DRY 벌크 시장 전반에 미칠 직접적 영향은 제한적일 것으로 보이나, 중장기적으로는 중국 선사들의 전략적 대응 및 시장 재편 가능성에 예의주시할 필요가 있습니다.

중국은 2010년 이후 ‘일대일로’ 정책과 더불어 ‘국조/국화/국운’ 전략을 통해서 보유 선대를 확장, 자국향 해상 물동량의 자국 선사 점유율을 높여왔습니다. 동시에, 미국 입항 수수료 부과라는 외부 압박에 직면한 중국 선사들이 비(非)중국향 루트 및 다양한 화물 운송 참여를 확대하려는 움직임을 보일 가능성도 높다는 점에서, 이러한 잠재적 변화의 위기에서 생존해야 할 DRY벌크 선사들의 다양한 노력이 그 어느 때보다도 요구된다고 할 것입니다.

마지막으로, 미국 행정부의 지속적인 관세정책 변화 및 협상 동향은 DRY 벌크 시장의 불확실성과 변동성을 야기하는 주요 요인입니다. 이에 따라 선사들은 단편적이고 월권적인 대응보다는, 정책 변화 모니터링을 통해 유연하고 탄력적인 전략 수립이 필수적임을 재차 강조합니다.



SHIPS for America Act '25 등

분석 및 우리의 대응 전략

2025. 5. 23. | 법무법인(유) 광장 정우영 변호사

Lee
& KO

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

목 차

01

S.A.A, ENRA &
USTR 301조 조치

02

SAA의 주요 지원 내용

03

대응 전략-민·관 공동 대응

04

전략적 대응

05

중국 유럽의 반응

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED



1

S.A.A의 및 해군 준비태세 보장법 등

Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act
of 2024

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

I-1. S.A.A의 주요 내용

Lee
& KO

- 01 자국 조선산업을 지원하고 강화하기 위한 보조금 및 인센티브 프로그램
- 02 250척의 '전략적 상업 선단' 확보 및 미국적 선박 우선 적취 화물의 확대
- 03 선원 확보를 위한 인센티브 프로그램에 **홍보 및 채용 경로** 등 추가
- 04 위 프로그램 수행을 위한 보조금 지원용 **해양 안보 신탁 기금**의 설립
- 05 기금의 **총한도 (\$20billion)**, **사용기한(2035)** 및 **재원**(입항세·등화세·벌금, 관세)을 명시:
- 06 선박 투자 및 조선소 투자를 장려하기 위한 **세제 지원** 및 **Maritime Promotion Zone** 추가
- 07 총괄하기 위한 **해양 안보 보좌관, 안보위원회** 및 **SHIP America Office** 직제의 신설
- 08 **Foreign Country of Concern** 에 **Foreign Shipyard of Concern** 개념 추가

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

4

I-2. 해군 준비태세 보장법

- 01 미 해군과 해안경비대의 함정 및 주요 부품을 미국과 방위 조약을 체결한 동맹국의 조선소에서 건조할 수 있도록 허용하는 내용
- 02 본 법안이 통과될 경우 대한민국을 포함한 동맹국 조선소에서 미 해군 함정을 건조·수리하는 것이 가능
- 03 이러한 가능성은, 한국 조선업계에는 수익성 증대, 무기기술 혁신의 가속화 기회, 한국 조선업의 인지도 상승 등의 기회,

But, 과연 MRO 사업이 수익성 있는 사업인지, 국내 과잉 투자의 문제를 야기시키지는 않을지 등에 대한 우려도 상당

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

5

I-3. USTR의 Trade Act §301조 조치 (17April2025)

< 제재 주요내용('25. 4. 17. 최종안 기준) >

구 분	내 용
①입항 수수료 부과	·(대상) 중국 국적 선사가 소유 또는 운영하는 선박 非중국 국적 선사가 소유 또는 운영하는 중국산 선박 非미국산 자동차 운반선 ·(기준) 순톤수(NT) 또는 컨테이너 수 기준 선박 당 연간 최대 5회까지 부과
②미국선박 수출 의무화	·미국산 LNG 수출 화물 일정 비율 이상 미국 건조선 이용 ·'28년부터 연 1%씩 증가 → '46년까지 15% 목표
③항만장비 관세 강화	·중국산 STS 크레인, 새시, 컨테이너 등에 최대 100% 추가관세
④기타 공급망 보안조치	·항만·물류 디지털 장비·시스템 내 중국산 기술 차단

- But,
- Owner, Operator: 입항신고서 기재 기준으로, Certificate of Registry, Class Certificate 기준으로 판단
 - Chinese built: 선박이 최종적으로 조립(completion or assembly)된 장소 미국세관(CBP) 및 연방 규정 기준 (19 CFR § 4.80)

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

6



Lee
& KO

SAA 주요 지원 내용



CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

7

Lee
& KO

II. 가. 조선업 지원

건조 금융 인센티브 (Sec 501):

- 일정한 조건을 갖춘 **외항 선박**(전략 상업 선대의 일부는 아님)의 건조를 지원하거나, 미국 **조선소** 및 조선소에 중요한 구성 요소 또는 하위 구성 요소를 생산하는 **제조시설**에 적격 투자를 할 수 있도록 함. 2026 회계연도부터 2035 회계연도까지 **매년 2억 5천만 달러를 해양 안보 신탁 기금에서 지원**

소형 조선소 지원: (Sec. 502)

- 2026 회계연도부터 2035 회계연도까지 **해양 안보 신탁 기금**에서 소형 조선소 지원 프로그램에 **매년 1억 달러의 자금을 제공**함.

연방 선박금융지원 프로그램(Title 11)(Sec 503)

- 이 섹션은 Title XI 프로그램을 회전 대출 기금으로 전환하여 대출 및 대출 보증으로 생성된 수익을 프로그램에 재투자함. 초기 대출 기금을 조성하기 위해 2026 회계연도에 해양 안보 신탁 기금에서 1억 달러가 제공됨.

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

8

II. 가. 조선업 지원

건설 준비기금 (Sec 504): Construction Reserve Fund

- 건설준비기금 (CRF)제도는 미국 국적 **선박 운전자**가 선박의 판매로 인한 이익이나 손실을 이연할 수 있도록 하는 제도로, 유보금이 미국 상선대의 확장 또는 현대화에 사용될 경우에 해당됩니다. (비과세 이익)

자본 건설기금 Capital Construction Fund도 (Sec 505)

- 유사한 기능을 한다. **항만 사업자**에게도 적용 가능_ 정부와 계약을 통해 예치함 (비과세 이익)

간소화된 환경 조사 (Sec507):

- 이 섹션은 조선소, 선박 수리 시설, 항구 터미널 및 기타 항구 시설, 그리고 미국 해군 또는 상선 해운을 지원하는 기타 시설에 대한 환경 검토 요구 사항을 간소화합니다.

Department of Energy의 Loan Guarantee 제공 허용

- 미국의 상업용 선박, 조선소, 해양 터미널 및 항만 시설을 포함한 해상 운송 시스템.

수출 통제 완화 보고서 (Sec510):

- 미국 조선 산업에 투자하려는 외국(인) 소유 해운(조선) 회사에 대하여 적용되는, 수출 통제 및 ITAR restriction(국제무기거래규정에 따른 제한)상의 제약을 줄이는 방법에 대해, 국무장관 및 상무장관이 연구를 하여 의회에 제출하도록 요구합니다.

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

9

II. 나. (1) 전략적 상업 선단의 확보 (\$401)

국방 및 국가 안보 요구를 충족하고, 국제 상업적 운송에서 미국의 존재감을 유지할 수 있도록, 상업적으로 실행 가능하고 군사적으로도 유용한, **민간 국적 선박으로 구성된 전략적 상업 선단**을 구축

연간 최소 10척 이상 증선, 총 250척 이내 유지

적격 업체(Covered Entities)가 소유 또는 운영하는 **적격 선박(Qualified Vessels)**으로 구성됨

MARAD 와 7년 단위 '운영계약'을 체결하여 운영하며(2회 갱신 가능)

동 운영계약에 따라 보조금(손실보전) 및 기술 인센티브 등이 제공된다. '26~'35년 사이에 매년 해사청에 1.5억 불씩 21억 불 예산 배정

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

10



II. 나. (2) 적격업체

1) 원칙: §50501조 미국 시민권자가 소유 및 운영하는 선박

2) 임시 조치: 다음의 경우

A. 본 장에 따른 운영 계약 기간 동안 해당 선박이 다음에 해당하는 경우

I. 제50501조에 따른 미국 시민권자 또는 미국 시민 선박이 소유하게 되고 +

II. 다음의 개인에게 선박이 용선(demise chartered) 되는 경우

- 제121장에 따라 선박을 등록할 자격이 있는 자;
- 이사장 또는 이사회 구성원의 과반수가 제50501장에 따른 미국 시민권자이며, 청장의 승인에 의해서만 임명 및 해임되는 자 및
- 본 장에 따른 운영 계약상 의무 이행을 금지하는 조약, 법령, 규정 또는 기타 법률이 없음을 청장에게 증명하는 자;

II. 나. (2) 적격업체

B. 제50501조에 따른 미국 시민권자가 아닌, 다른 자가 소유 또는 통제하는 자에게 선박이 용선(demise chartered)되는 경우, 그러한 다른 자가 미국의 이익에 부정적인 영향을 미치는 방식으로 선박 운영에 영향을 미치지 않기로 해사청장과 협약을 체결하는 경우; 및

C. 해사청장 및 국방부 장관이 (A)(ii) 항목에 따라 요구되는 증명에 동의하며, 해당 선박의 대상기관(covered entity)이 본 장에 따른 운영 계약상 의무 이행을 금지하는 다른 법적, 운영상, 또는 기타 장애물이 없음을 검토하고 동의했음을 관할 의회 위원회에 통보하는 경우.

II. 나. (3) 적격 선박

적격 선박: 미국 건조 선박 + 적격 외국 건조선박

적격 외국 건조 선박이란?

- 선령 14년 이하일 것
- 미국 이외의 지역에서 건조된 선박
- **해외우려기관**이 소유하거나 운영하는 선박, **해외우려국가**의 선박, **해외우려기관**이 소유하거나 운영하는 조선소 또는 해외우려국가에 위치하는 조선소에서 건조된 선박이 아닌 경우
- 선대 편입 전 3년 동안 해외우려국가의 선박으로 등록된 적이 없는 선박

II. 다. 화물의 우선 적취 등

미국 정부 화물 100% 미국적선으로 운송해야 함 (Sec. 411)

식량원조법에 따른 식량수송에 대한 미국적 선박 이용 강제를 모든 농산물로 확대 (Sec. 418)
농산물 및 제품에서 수정

- 농산물 수송 금융 지원(Sec. 414): 국제 개발처, 농림부 장관 및 상품신용공사는 미국 국적 선박의 이용으로 증가된 비용을 해상 안보 신탁기금으로부터 보전 받아 이를 환급해 주어야 한다.

2046년까지 LNG 수출의 15%를, 2035년까지 원유 수출의 10%를 미국 건조 선박으로 하여야 함

중국산 수입품은 미국 선박을 이용해 운송하도록 우선 고려 (Sec. 415) 15년 이내에 중국에서 미국으로 수입되는 화물의 10%는 US flag 선박을 이용하여야

미국항에서 US flag 선박의 우선권 (Sec 416)



Lee
& KO

II. 라. 기타 지원 혜택 등

해양 안보 신탁 기금(Maritime Security Trust Fund) 설립 (Sec. 701)의 조성

미국적 선박 투자세액 공제 (Sec 702):

익금 공제항목의 확대:

미국 조선소 건설 세액 공제 (Sec. 707)

조선소 업그레이드에 대해 25%, 선박 건조 및 개조에 대해 33%의 세액 공제를 제공합니다.

선박용 연료세 감면 (Sec. 709)

Maritime Prosperity Zone 지정 및 세제 혜택 부여 (Sec. 710)

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

15

| 대응 전략 - 민·관 공동 대응

3

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

III. 가. 전략적 상업 선단의 확보 - 내용

- 01 현재 약80척 규모의 미국 국적 상선 선대를 250척까지 확대하는 것입니다.
- 02 조기 확보의 어려움으로, '임시 선박'이라는 개념을 두어, 외국 건조 선박도 또는 외국 해운사 소유 선박도 '우려 국가'와 관련이 없는 한, 일정한 조건만 갖추면 '전략 상선 선대'에 편입될 수 있도록 임시 조치를 취하고 있음.
- 03 이런 '임시 선박'이라는 예외가 있어, 한국 해운업계 또는 한국 조선업계에는 미국의 전략 상선 선대 구축 계획이 또 하나의 사업 기회가 될 여지

III. 나. 전략적 상업 선단의 확보 - 민간의 대응 방안

- 1) 미국 해운사 또는 미국 선박 소유 회사의 지분 확보 방안
 - 미국 해운사 및 (펀드의 경우) 투자 기관과 협력하여, 미국 내 상선 취득 및 운송 사업에 지분을 확보하는 방법
 - 한국 해운사의 유휴 선박을 위 미국 해운사(또는 펀드)에 매각하거나, 우리나라 조선소에서 건조한 신조선을 투입 가능
 - 주의할 점은, 2029년 까지만 '임시 선박'을 허용한다는 한계



III. 나. 전략적 상업 선단의 확보 - 구체적 대응 방안(민간)

Lee
& KO

2) 미국 해운사에 선체용선 제공 (BBCHP)

- 미국 해운사에 선체 용선을(demise by charter) 제공하고 국적 취득을 위한 특별 허가를 받도록 노력
- Kelly 의원의 S.A.A. 법안 설명에는 이 부분을 'reflag'라고 설명하고 있습니다. 이 방법이 가능하면 '선박의 소유는 파나마 - 선박의 BBCHP Charterer는 한국 해운사 - 선박의 Sub-BBCHP Charterer는 미국 해운사의 거래 구조도 가능 (USC §12103조 수정 필요)
- 주의할 점은, 7년 용선 기간이 이후의 투입 계획 사전 수립

3) 미국 해운사와 합작회사 설립

- 미국 해운사와 합작 회사를 설립하되, 이사장 또는 이사의 과반수 이상을 미국 해운사가 지배하게 하는 방법.
- 이는 결과적으로 미국적 해운사를 이용하는 것이므로 위 1)과 유사

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

19

III. 다. 전략적 상업 선단의 확보 - 정부의 대응 방안

Lee
& KO

1) 미국 '전략 상선 선대'에 투입될 선박의 건조에 slot 우선 배정을 최대한 노력하는 것을 조건으로

- ① 한국 건조 선박 또는 한국 해운사 운영 선박이 미국 전략 상선 선대에 투입되어 미국 국적선으로 승인 받을 수 있도록 (선급 요건의 완화 등)
- ② 투입 후 선박의 잔여 수명까지 운영 계약이 연장될 수 있도록
- ③ 한국 해운사 및 조선소의 미국 해운사, 조선소 및 설계사무소에 투자를 할 경우 여러 편의를 제공할 것 등을 정부 차원의 외교적 지원과 정책 협상을 해 주어야 할 것이며 (예, 기술 유출에 대한 통제 완화),

이를 위해 한·미 양국 간 해운 협력을 공식적인 의제로 설정할 필요가 있습니다.

2) 한국 해운사가 건조한 선박을 미국 전략 상선 선대에 투입 할 수 있도록 선박 금융 지원하는 방안 검토 (운영 계약이 7년이라는 한계가 있어 선박 금융에 어려움이 있음) (KEXIM 및 K-sure)

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

20

III. 라. 전략적 상선 선단의 확보 - 참고 사항 등

큰 기회가 되지 않을 수도 있음

- ① 전략적 상선 선대라는 것은 **우리 나라의 필수 선대와 유사**. 즉, 미국의 안보를 위한 선단의 확보이므로 제3국인 우리 해운업이 진출할 수 있는 데에는 한계 있음을 인정해야
- ② 해양 안보 기금에서 전략적 상선 선대 구축에 투자하는 보조금이 연간 US\$250MM 에 달해, 미국 내 자체적으로도 연간 약 12척의 선박 금융이 가능함,
굳이 해외 해운사에 의존하지 않아도 전략적 상선 선대를 미국 해운사 스스로 구축할 수도 있음.
- ③ 국내 조선소가 이를 위해 무작정 설비와 인원을 늘릴 경우, 향후 유휴 인력과 시설 유지라는 큰 부담을 떠안을 위험도 내재



III. 마. 우선화물 적취

1) 미국 정부 화물 및 미국 원조 수출 농산물의 100% 미국 국적 선박에 의한 운송 법제화,

2) 중국으로부터의 수입 화물의 미국적선에 의한 운송 비율 점차적 확대

➢ 법안 효력 발생 후 15년 이내에 중국에서 미국으로 수입되는 화물의 10%는 US Flag 선박을 이용해야 함

3) LNG 및 원유 운송의 미국적선에 의한 운송 비율 점차적 확대

➢ 2046년까지 LNG수출의 15%를, 2035년까지 원유 수출의 10%를 미국 건조 선박으로 해야 함

**이는 결국 미국 해운업의 보호주의 강화를 선언한 것이고,
중국에는 한국 지배 선박의 미국 시장 접근 제한하는 결과를 초래할 것**



Lee
& KO

III. 마. 우선화물 적취 - 대응 전략

1) 미국 수출입 화물의 100% 미국 국적선 이용은 한계가 있을 것으로 예상

- 그 비율이 높아질수록 유럽과 중국의 저항이 매우 커지기 때문
- 현실적으로도 미국 국적선 우선 이용의 정책은 그 비용 증대의 문제

2) 외국 국적 선박의 미국 화물의 운송은 허용될 수 밖에 없을 것이므로 그 때를 대비해서라도 우리 나라는 미국향/미국발 화물의 운송 시장의 일정 지분 확보하고 있을 필요 있음/중국의 대체

3) 이를 위해서도 위 가.에서 언급한 바와 같이 미국 선사 또는 신탁과 일정한 협업 또는 지분 확보에 노력하여야 할 것

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

23

Lee
& KO

III. 바. 해운 함정의 건조 - (1) 우리 실적 도면의 활용 제고

1) 해군 함정 건조에서 중요한 요소는 실적 도면. 군함은 무기 체계등으로 인하여 표준화가 되어 있지 않아, 설계가 매우 중요한 요소

2) 한국은 이지스 구축함(KDX-III, 세종대왕급) 및 3,000톤급 중형 잠수함(장보고-III급) 등의 실적을 보유하고 있어, 우리의 실적 도면을 활용하여 한국 조선소가 미군 함정을 건조하는 방안을 추진할 수도 있고, 미국의 무기체계 및 조달 기준을 준수하기 위해 미국의 실적 도면을 이용하기도

3) 어떤 도면을 활용할 것인지에 대한 한-미 간 기술 협의 및 정책적 조율이 선행되어야 합니다. 이 과정에서 무기 체계, 기술 및 도면에 대한 정보 유출을 방지하는 협약 등이 체결되어야 할 것임

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

24

III. 바. 해운 함정의 건조 – (2) 무기체계의 현지화

1) 함정의 기자재 및 무기체계는 미국산과 한국산을 혼합하여 적용할 필요

- 가격 경쟁력, 성능, 품질 등의 차이를 고려한 전략적인 선택 필요
- 미국이 요구하는 방산 조달 규정을 충족의 필요,
- 한국의 무기체계 및 기자재의 고도화 전략상 필요

2) 이를 위해 적극적인 협상 필요

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

25

III. 바. 해운 함정의 건조 – (3) 설계 및 건조의 Localization

1) 한국 조선업체가 미국 내 생산 기반을 확보하는 것이 필수적

2) 이를 위해 적극적인 협상 필요

- ① 미국 내 조선소 인수 및 운영: 한국 조선소가 미국 내 조선소를 인수하거나 합작 투자를 통해 현지 생산 능력을 확보하는 방안.
- ② 미국 내 설계회사 인수 및 설계 역량 확보: 한국 조선업체가 미국 내 선박 설계 회사를 인수하여, 미국 조달 기준에 맞는 함정 설계를 직접 주도하는 방안.
- ③ 미국 내 무기체계기자재 공급망 구축: 한국 조선업체가 미국 방산 기업과 합작 투자(M)를 추진하여, 현지에서 무기체계를 조달하고, 일부 부품을 생산할 수 있도록 시스템을 구축하는 방안.

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

26



전략적 대응



CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

IV. 가. 중단기적 대응

Lee
& KO

1) 최근 제안된 두 법안의 핵심은 미국의 안보와 이를 위한 조선업의 재건을 위해

- ① 한편으로는 상업 선단이던 군함이던 전략(탱커, LNG선) 선단이던 **제조 시설의 Localization을 강화**하되
- ② 다른 한편으로는, 임시방편으로 동맹국의 선박이나 조선소를 이용하겠다는 것입니다.

2) 동맹국인 우리나라의 입장에서는 임시방편이 허용되는 기간 동안:

- ① 선박을 투입하여 일정한 수익을 올릴 수 있다는 점 (Market share 증가)
- ② 상선 및 함정의 건조 또는 MRO 사업을 할 수 있다

3) 그러한 기회는 2029년까지로 한시적이고 임시적이라, 시설이나 인원의 투입에 한계가 있다 과잉 투자가 되지 않도록 유의하여야 할 듯

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

28

IV. 가. 중단기적 대응

4) 미국의 안보 목적을 달성하면서도, 우리의 이익 또한 보전하려면 결국은 **한국 정부가 주도적으로 나서서 외교적 협상을 통해** 조율하는 것이 필요하다 판단됨

- 한국의 선박 투입 및 시설 투자에 대한 회수 보장의 방법, 예를 들어 운영 계약의 연장에 대한 선제적 합의
- 한국의 해운 및 조선 기업/자본의 미국 시장 투자 진출의 보장 및 보호
- 상호 기술 및 정보 보호, 한국의 실적 도면의 사용 비율의 확대

IV. 나. 장기적 대응 -장기적 전망

1) SAA의 장기적 목표는 미국의 전략 상선 선대 구축, 안보 선단의 구축, 조선업의 재건 및 관련 인력의 확보이며, 이를 위해 지원 보조금 지급, 필요 금융 지원, 세제 특례의 제공을 약속하고 있음.

2) 이상 언급된 보조금 등의 특례가 꾸준히 제공되면, 미국의 조선업과 해운업은 장기적으로 세계 시장에서 점유율이 증가될 것이고, 결국에는 우리 해운업과 조선업에는 큰 경쟁자로 부상할 수도 있음



Lee
& KO

IV. 나. 장기적 대응 – 우리 정부의 장기적 대응 정책

1) 우리 해운업에 대한 꾸준한 지원

- 글로벌 경쟁력 확보를 위한 지원; **조세리스 제도의 조기 도입**
- 금융 시장 위기 대응력 확보: **KOBC의 자본금 확대**
- 선박 양도 차익과 관련하여 **압축 기장 제도의 도입**

2) 조선업의 신속한 기술 경쟁력 확보 및 초격차 전략 수립

- 조선 분야 투자에 대한 **투자 세액 공제, 익금 공제** 항목의 확대/ **Maritime Prosperity Zone** 등 검토 필요
- 친환경 선박 및 청정 연료 **기술의 개발 및 고도화**를 위한 지원
 - 무인 선박 기술의 개발
 - Cyber Security 기술의 고도화
 - 북미 해양 무기 체계 설계 기술의 확보 및 고도화
- **군함 수리 조선소의 특화 전략**

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

31

Lee
& KO

IV. 다. 정책 통합 기구의 설립

1) 미국은 해사청, 해양 안보 보좌관, 해양 안보 위원회 및 **SHIP America Office**를 설립하여, 해운·물류·조선을 통합함

2) 우리나라도 총리실이 중심이 되던, 독립된 위원회를 두던, 별개의 정부 기관을 두어, **해운, 물류, 조선, 해양, 국방 및 외교를 함께 아우르는** 업무를 수행할 필요

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

32

중국/유럽의 반응



CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

V. 중국 /유럽의 대응과 우리에게 미치는 영향

Lee
& KO

- 1) 우려 국가 건조, 소유 및 운항 선박에 대한 입항세의 대폭 인상 및 우려 국가내 건조, 수리 선박에 대한 각종 규제에 대하여, 중국/유럽은 미국 정부와 협상을 통하여 이를 완화하도록 꾸준히 노력할 것입니다.



그 협상의 결과에 따라 우리나라가 갖는 기회가 퇴색될 우려가 있다.

2) 협상의 결과가 만족치 않으면;

- 중국 정부는 조선업 지원을 오히려 강화할 우려도 배제할 수는 없고,
- 나아가 미 국적 선박에 대한 보복 관세 등도 고려할 것으로 예상됩니다.



이 경우 우리에게 미칠 영향 또한 검토하여야 할 것입니다.

- 미국외 항로의 운임 하락 가능성
- 한국 및 일본 조선소 집중에 따른 건조 기간 증가 및 신조 선가 상승

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

34



Lee
& KO
감사합니다

CONFIDENTIAL & PRIVILEGED

(사)한국해사포럼
Korea Maritime Forum
(www.maritimeforum.kr)

수 신 :

제 목 : 한국해사포럼 기업회원 가입 요청

2025.5.13

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.
2. 우리 사단법인 한국해사포럼은 해운계의 요청에 따라 해운, 무역, 금융, 조선, 보험, 법조, 학계와 정책연구기관의 종사자로서 관련분야에 관한 오랜 경륜과 전문지식을 가진 분들로 구성된 포럼으로 해운산업과 관련된 주요 이슈와 현안들을 모아 포럼 회원간 치열한 논의와 토론을 거쳐 한국 해운을 위한 중용지도의 지혜를 찾기 위해 출범한 해양수산부 정식 등록단체입니다. 또한 기획재정부 지정기부금단체(현, 공익법인)입니다.
3. 우리 포럼은 설립 이래 꾸준히 업계 핫이슈에 대한 의견을 조정하고 이를 홍보하기 위해 힘써 왔습니다. 전년도 사업성과와 금년도 사업계획 등은 우리 포럼 홈페이지(www.maritimeforum.kr)에서 확인하실 수 있습니다. 우리 포럼이 목적사업을 지속 수행하여 한국해운 발전에 미력이나마 이바지 할 수 있도록 기업회원으로 가입하시어 지도와 후원을 베풀어 주실 것을 부탁드립니다.

※ 회원가입 및 후원 문의 : 사무총장 문병일(010-3785-6881). 끝.

(사)한국해사포럼 회장

사무총장 문 병 일
전 화 010-3785-6881
baymoonmoon@naver.com

회 장 정 병 석
전 화 010-5059-2390
bschung@KimChang.com