

중국팀

미국의 대중국 조선업 견제 본격화 의미와 시사점

- 트럼프 2기 행정부 출범 이후 미국은 중국 조선업에 대한 규제를 강화하고 있음.
- 바이든 행정부 시기 미국 내 노동조합의 요청에 따라 조사한 결과 USTR은 2025년 2월 조선·해운·물류 분야에서 중국의 영향력을 약화시키기 위한 조치를 제안한 바 있음.¹⁾
 - 2025년 1월 발표한 조사 결과 보고서²⁾를 통해 중국이 해운·물류·조선업 지배를 위해 부당한 정책 지원과 불공정 관행을 지속해왔다고 결론을 내리고, 301조 조치 시행의 근거를 마련함.³⁾
 - 2025년 4월 9일 트럼프 대통령은 ‘미국의 해양 지배력 회복’ 행정명령에 서명하여 USTR의 301조 조사를 공식적으로 지지함.
 - 동 행정명령은 미국 조선·해운업의 쇠퇴와 중국의 시장 지배력 확대를 국가안보 위협으로 간주
 - 지난 1년간 301조 조사와 공청회 및 공개 의견수렴 과정 등을 거쳐 2025년 4월 17일 USTR은 미국 조선업의 재건과 해운·물류·조선 분야를 지배하려는 중국의 불합리한 법, 정책, 관행을 해결하기 위한 조치(targeted action)를 최종 발표함.⁴⁾
 - **(1단계)** 2025년 10월 14일부터 △중국 선박 운전자 및 선박 소유자 △중국산 선박 △외국에서 건조한 자동차 운반선에 대해 미국 입항 수수료를 단계적으로 부과하고, **(2단계)** 3년 후부터 LNG 수출 물량의 일부를 미국산 LNG 운반선으로 운송하도록 의무화하는 조치를 도입할 예정
 - 이와 더불어 Ship-To-Shore 갠트리 크레인, 컨테이너 등 중국산 제품에 대한 추가관세 부과 제안
 - 지난 2월에 제안한 조치보다 수수료 부과 대상 및 방식 등에 대해 구체적으로 명시

표 1. 미국 USTR의 중국 조선·해운 관련 301조 조사 추진 과정

시기	주요 내용
2024. 3. 12.	- 미국 5개 노동조합, 해운·물류·조선 분야에 대해 지배력을 행사하는 중국의 법, 정책, 관행에 대한 조사를 요청하는 청원서를 USTR에 제출
2024. 4. 17.	- USTR, 무역법 301조 조사 개시
2025. 1. 16.	- USTR, 공개 의견 수렴 및 공청회를 통해 조사 결과 보고서 발표
2025. 2. 21.	- USTR, 301조 조사 결과 중국정부의 조선·해운업 불공정 정책 및 관행이 미국 산업에 피해를 주었다고 판결하고 권고 조치 발표, 공개 의견 수렴 개시 - USTR이 제안한 조치의 주요 내용은 △중국 선사, 중국산 선박 운송 선사 및 중국산 선박 발주 선사를 대상으로 미국 항구 입항 수수료 부과 △미국 선박을 통한 미국 상품 운송 촉진 △미국 항구 및 터미널에서 중국의 국가 운송 및 물류 공공 정보 플랫폼(LOGINK) 소프트웨어 사용 금지 등임. • 입항 수수료 부과 기준: 중국 선사의 선박 - 선박당 최대 100만 달러 또는 선박의

1) USTR(2025. 2. 21), 「Proposed Action in Section 301 Investigation of China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance」.

2) USTR(2025. 1. 16), 「Report on China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance」.

3) 한국해양수산개발원(2025. 4), 「미국의 신해양전략이 해운·조선산업에 미치는 영향」, p. 10.

4) USTR(2025. 4. 17), 「USTR Section 301 Action on China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance」.

	순톤수(net ton)당 최대 1,000달러 부과, 중국산 선박 - 최대 150만 달러 부과(선사의 중국산 선박 비율에 따라 수수료 차등 적용) 등 구체적으로 제시						
2025. 3. 24/26.	- USTR, 301조 조사 결과 제안된 조치에 관한 공청회 개최						
2025. 4. 9.	- 트럼프 대통령, '미국의 해양 지배력 회복(RESTORING AMERICA'S MARITIME DOMINANCE)' 행정명령 발표 <ul style="list-style-type: none"> • 미국의 조선업 부활을 위해 동맹국 및 파트너 국가와 협력하여 무역 정책 조정, 미국 내 선박 건조와 해군 군사 활동을 위한 상선 확보 및 미국 투자 촉진 강조 • USTR에 중국의 해운-물류-조선 부문에 대한 불공정 관행 조사 지시, 중국산 선박 및 국제 해상 운송 서비스에 수수료 부과 검토 등 의존도 감소 전략 추진 등 						
2025. 4. 17.	<p>- USTR, 미국 조선업의 재건 및 중국의 불합리한 법, 정책, 관행을 해결하기 위한 조치(targeted action) 발표</p> <p>(1) 301조 조치(Section 301 Action) *수수료가 적용되는 경우 해당 부속서의 조건에 따라 하나의 수수료만 적용 - 1단계: 미국 입항 수수료 부과(180일 이후부터 적용)</p> <table border="1"> <tr> <td>중국 선박 운영자 및 선박 소유자</td><td> <ul style="list-style-type: none"> - 선박의 순톤수(net tonnage) 기준 - 2025년 10월 14일부터 도착 선박 순톤당 50달러 부과 - 이를 매년 30달러씩 인상하여 2028년 4월 17일부터 순톤당 140달러 부과 - 수수료는 선박당 연간 최대 5회 부과 예정 </td></tr> <tr> <td>중국산 선박</td><td> <ul style="list-style-type: none"> - 선박의 순톤수 기준에 따른 수수료 또는 컨테이너당 수수료 중 더 높은 금액을 적용 - △2025년 10월 14일부터 도착 선박 순톤당 18달러 부과, 이를 매년 5달러씩 인상하여 2028년 4월 17일부터 순톤당 33달러 부과 또는 - △2025년 10월 14일부터 하역 컨테이너당 120달러 부과, 이를 매년 인상하여 2028년 4월 17일부터 250달러 부과 - 수수료는 선박당 연간 최대 5회 부과 예정 - 특정 미국 소유 회사의 선박 등은 수수료 부과 대상에서 제외 </td></tr> <tr> <td>외국에서 건조한 자동차 운반선</td><td>- 2025년 10월 14일부터 비미국산 선박의 CEU(차량 한대를 운반할 수 있는 공간 단위)당 150달러 부과</td></tr> </table> <p>- 2단계: 특정 해상 운송에 대한 제한 사항(3년간 유예) • 3년 후 일정 비율의 LNG 수출 해상 운송에 미국 선박 사용을 의무화하는 제한 조치를 도입할 예정</p> <p>(2) 추가 의견 수렴: 중국산 제품에 대한 추가 관세 부과 제안 - Ship-To-Shore 갠트리 크레인 100%, 컨테이너 20~100% 등 - 2025년 5월 중 공청회 개최 예정</p>	중국 선박 운영자 및 선박 소유자	<ul style="list-style-type: none"> - 선박의 순톤수(net tonnage) 기준 - 2025년 10월 14일부터 도착 선박 순톤당 50달러 부과 - 이를 매년 30달러씩 인상하여 2028년 4월 17일부터 순톤당 140달러 부과 - 수수료는 선박당 연간 최대 5회 부과 예정 	중국산 선박	<ul style="list-style-type: none"> - 선박의 순톤수 기준에 따른 수수료 또는 컨테이너당 수수료 중 더 높은 금액을 적용 - △2025년 10월 14일부터 도착 선박 순톤당 18달러 부과, 이를 매년 5달러씩 인상하여 2028년 4월 17일부터 순톤당 33달러 부과 또는 - △2025년 10월 14일부터 하역 컨테이너당 120달러 부과, 이를 매년 인상하여 2028년 4월 17일부터 250달러 부과 - 수수료는 선박당 연간 최대 5회 부과 예정 - 특정 미국 소유 회사의 선박 등은 수수료 부과 대상에서 제외 	외국에서 건조한 자동차 운반선	- 2025년 10월 14일부터 비미국산 선박의 CEU(차량 한대를 운반할 수 있는 공간 단위)당 150달러 부과
중국 선박 운영자 및 선박 소유자	<ul style="list-style-type: none"> - 선박의 순톤수(net tonnage) 기준 - 2025년 10월 14일부터 도착 선박 순톤당 50달러 부과 - 이를 매년 30달러씩 인상하여 2028년 4월 17일부터 순톤당 140달러 부과 - 수수료는 선박당 연간 최대 5회 부과 예정 						
중국산 선박	<ul style="list-style-type: none"> - 선박의 순톤수 기준에 따른 수수료 또는 컨테이너당 수수료 중 더 높은 금액을 적용 - △2025년 10월 14일부터 도착 선박 순톤당 18달러 부과, 이를 매년 5달러씩 인상하여 2028년 4월 17일부터 순톤당 33달러 부과 또는 - △2025년 10월 14일부터 하역 컨테이너당 120달러 부과, 이를 매년 인상하여 2028년 4월 17일부터 250달러 부과 - 수수료는 선박당 연간 최대 5회 부과 예정 - 특정 미국 소유 회사의 선박 등은 수수료 부과 대상에서 제외 						
외국에서 건조한 자동차 운반선	- 2025년 10월 14일부터 비미국산 선박의 CEU(차량 한대를 운반할 수 있는 공간 단위)당 150달러 부과						

자료: USTR, White House, KOTRA를 바탕으로 정리.

- 미국은 국가안보와 경제적 번영을 증진하기 위해 자국의 조선·해운업을 재건하고자 하며 이를 위해 중국을 견제해야할 필요성이 높아짐.
- 현재 미국의 조선업 경쟁력은 중국에 비해 현저히 낮은 수준으로, 미국은 중국의 압도적인 글로벌 조선 시장 지배력에 대해 우려와 견제의 시각을 견지해 왔음.
 - 2024년 글로벌 상업용 조선 시장 점유율: 중국 53.3%, 한국 29.1%, 일본 13.1%, 미국 0.1%, 기타 4.4%⁵⁾
 - 선박 수주 관련 중국의 글로벌 시장 점유율은 2024년 70.3%이며,⁶⁾ 2025년 1월 말 글로벌 상위 10대 조선업체 리스트(수주잔량 기준)에 5개의 중국 업체가 포함됨.⁷⁾⁸⁾

5) CSIS(2025. 3), 「Ship Wars: Confronting China's Dual-Use Shipbuilding Empire」, pp. 3~4.

6) 같은 기간 한국은 16.3%, 일본은 5.5%임.

7) 한국 업체 3개, 일본 업체 1개, 이탈리아 업체 1개임.

8) 한국은행 북경사무소(2025. 3. 10), 「중국의 조선·해운업 동향 및 향후 전망」, p. 3.

- 미국의 조선·해운업 재건은 해양 산업 기반 확보뿐만 아니라 해양력 및 해군 전력 강화 측면에서도 전략적으로 중요함.
 - 美 해군의 향후 5년간(2025~29) 함정 계획에 따르면 미국은 2030년 294척을 보유하는 반면, 중국은 425척을 보유할 것으로 전망됨.⁹⁾
- 향후 미국은 조선업 재건 및 해양패권 강화를 위한 전략을 추진하는 과정에서 중국을 더욱 압박할 것으로 예상되며, 미중 갈등에 따른 글로벌 조선업 경쟁 구도의 변화 속에서 한국은 기회를 적극적으로 모색해야 함.
- 현재 중국 조선업 경쟁력이 미국보다 월등히 높기 때문에 미국이 단기간 내 중국의 지배력을 약화시키는 것은 쉽지 않아 보이나 미국이 국가전략 차원에서 조선·해운업 재건을 강조하면서 중국을 견제하고 있어 향후 미중 전략경쟁이 관련 산업과 해양안보 분야에서 더욱 심화될 것으로 전망됨.
 - 미국이 중국산 해양장비에 대한 추가관세 부과를 검토하고 있어 미중 간 관세 전쟁이 조선·해운 분야로 확대될 수 있음.
 - 미국의 중국 조선업 견제를 위한 수단 중 하나인 미국 입항료 부과 조치의 실효성 및 파급 효과에 대해서는 향후 추진 상황을 지켜봐야 함.
 - 미국 항구에 입항하는 중국산 선박의 비중이 약 30%로 추정됨에 따라 2025년 10월 USTR의 수수료 부과 조치가 시행되면 선화주의 비용과 미국 내 소비자 물가 상승 등이 예상됨.¹⁰⁾
 - 해당 조치가 글로벌 해운사의 중국산 선박 운항 및 발주 결정에 영향을 미침으로써 미국정부가 의도한 중국 조선업 견제 목표를 어느 정도는 달성할 수도 있으나 동시에 공급망 혼란, 해상운임 상승, 미국 수출입업체 및 소비자에 대한 부담 가중 등을 야기할 수 있음.
 - 중국정부는 4월 17일 발표된 미국의 결정에 대해 미국 조선업을 발전시킬 수 없는 조치라고 비판하며 즉시 잘못된 행동을 중단할 것을 촉구하고, 자국의 합법적 권익을 수호하기 위해 필요한 조치를 취할 것이라는 입장을 밝힘.¹¹⁾
 - 한편 미국의 중국 조선·해운업에 대한 견제 조치가 우리 업계의 선박 수주 기회 확대에 이어질 가능성이 있으며, 미국의 조선업 재건 정책에 따른 한미 협력을 통해 우리 조선 산업의 다양한 비즈니스 기회 창출을 기대할 수 있음.
 - 지난 3월 24일 USTR의 공청회 이후 미국 에너지 기업 엑손모빌이 중국 조선소와의 LNG 병커링 선박 계약을 취소한 것으로 알려져 미국의 대중국 수수료 부과 정책이 영향을 미쳤을 것이라고 추정되며¹²⁾, 최근 글로벌 해운사들이 한국 조선업체와 선박 발주 논의를 진행 중인 것으로 알려짐.
 - 트럼프 대통령은 행정명령(2025. 4. 9)에서 동맹국 조선소의 미국 내 투자 유치에 언급했으며, 우리 조선업체의 대미 사업 기회가 확대될 것으로 보임.


김영선 전문연구원

9) 한국해양수산개발원(2025. 4), 「미국의 신해양전략이 해운·조선산업에 미치는 영향」, p. 7.

10) 위의 자료, pp. 13, 17.

11) 中华人民共和国外交部(2025. 4. 18), 「2025年4月18日外交部发言人林剑主持例行记者会」.

12) 조선비즈(2025. 3. 31), 「美 제재로 中 선박 주문 취소 현실화... 韓 조선엔 호재」.