

KMI 동향분석

VOL.204
2025 APRIL

발간년월 2025년 4월(통권 제204호) 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 최상희

발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 성과홍보실 홈페이지 www.kmi.re.kr

※ 본문에 게재된 내용은 필자(또는 발원자)의 견해이며, 기관의 공식적인 입장과 다를 수 있음을 알려드립니다.
또한 본지의 내용을 인용할 때는 반드시 출처를 밝혀야 합니다.

미국의 신해양전략이 해운·조선산업에 미치는 영향 : USTR의 중국 선박 대상 입항 수수료 부과 정책을 중심으로

최건우 해운정책연구실장
(ak8102@kmi.re.kr/051-797-4638)

황수진 해운시장연구실장
(zin@kmi.re.kr/051-797-4635)

정희진 해운정책연구실 전문연구원
(hjeong@kmi.re.kr/051-797-4607)

김기진 해운경영금융연구실 연구원
(dominico0623@kmi.re.kr/051-797-4616)

미국은 2024년 12월 조선 및 항만 인프라법(SHIPS for America Act, 이하 2024 SHIPS법)을 발의하며 미국의 해운·조선업을 재건하기 위한 포괄적인 전략을 제시했다. 본 법안은 중국을 직접적으로 견제하고 자국 산업을 육성하기 위한 조항들을 포함하고 있다. 이후 2025년 2월, 미 해군 및 해안경비대 함정을 외국 조선소에서 건조하는 것을 허용하는 해군준비태세 보장법 및 해안경비대준비태세 보장법(Ensuring Naval Readiness Act & Ensuring Coast Guard Readiness Act)이 발의되었으며, 미국 무역대표부(U.S. Trade Representative, 이하 USTR)는 무역법 301조 조사 결과에 따라 중국 선사 및 중국 조선소 발주 선박에 대해 수수료를 부과할 것을 제안했다.

이러한 법안과 조치의 기저에는 2015년 이후 심화된 미국의 중국 해운·조선업에 대한 견제 기조가 반영되어 있다. 미국은 2015년 이후 21세기 해양력 협력 전략(A Cooperative Strategy for 21st Century Sea Power) 등을 통해 중국을 해양 패권을 위협하는 국가로 명시하고, 기존의 국제 협력 중심의 해양전략을 중국 견제 중심으로 전환했다. 이후 2024년, 미 의회 주도의 국가 해양전략이 발표되었고, 이를 토대로 2024 SHIPS법이 발의되었다. 특히 2024년 발표된 국가 해양전략의 부제는 “미국 해양력의 쇠퇴를 반전시키기 위한 전략”으로 미국 내 위기감이 반영되어 있다.

오늘날 중국의 해운·조선산업은 선대 규모, 조선 능력, 전문 인력 등 전반적인 역량 면에서 미국을 앞선 것으로 평가받는다. 또한 미국은 함정 총톤수 기준 전 세계 1위의 해군력을 보유하고 있으나, 대부분의 함정이 1990년대에 건조되어 노후화되어 교체 수요가 높은 반면, 중국은 조선 생태계 강화가 해군력 강화로 이어져 향후 중국의 해군력이 미국을 추월할 것이라는 전망도 제기되고 있다. 이에 따라 미국은 중국 해양력의 부상을 인식하고 이를 견제할 수밖에 없는 상황이다.

2025년 1월, USTR은 무역법 301조 조사에 대한 결과로 중국이 세계 해운·물류·조선산업을 지배하기 위해 부당한 정책 지원과 불공정한 관행을 행해왔다고 발표했다. 이후 2월에는 이에 대한 대응조치로 중국 선사 및 중국 조선소 발주 선박에 대해 최대 250~450만 달러의 입항 수수료를 부과할 것을 제안했으며, 3월 말 진행된 공청회 결과를 반영하여 4월 중 최종 정책을 내놓을 계획이다.

실제로 USTR이 제안한 수수료가 부과될 경우 북미 항만에 입항하는 컨테이너선은 서부 기준 FEU당 약 200~700달러, 동부 기준 약 390~1,350달러의 추가 운임이 발생할 것으로 예상된다. 이때 서부 항로는 8,500TEU급이 91%의 적재율로, 동부 항로는 13,100TEU급이 27%의 적재율로 운송한다고 가정했다. 벌크선의 경우 파나막스급 벌크선이 미국 걸프-중국 항로를 운항할 경우 톤당 약 16.7~58.3달러의 추가 비용이 발생할 것으로 추정된다(100만~350만 달러 수수료 적용). 이번 수수료 조치를 포함하여, 중국 선박에 대한 제재방안으로서 모일 기금은 미국 내 선박 발주, 조선소 시설 개선 등 미국의 해운·조선분야를 재건하기 위해 투자될 것으로 예상된다.

이에 따라 선사들은 높은 입항 수수료를 회피하기 위해 미국 내 여러 항만에 기항하지 않고 소수의 대형 항만에 집중하거나, 캐나다·멕시코 등 인접 국가의 항만으로 우회할 수 있다. 이러한 항로 재편은 미국 내 중소 항만의 물동량 감소 및 지역경제 위축으로 이어질 수 있다. 또한 입항 수수료 부과로 인해 중국산 선박이 미주 항로 외 지역으로 전환 배치됨에 따라 서비스 간 공급 불균형이 발생할 수 있다. 아울러, 선박 크기나 화물 가치와 무관하게 동일한 수수료가 부과될 경우, 미국 내륙 수로 등을 운항하는 소형 선사 및 중소 물류업체가 상대적으로 더 큰 피해를 입을 것으로 예상된다. 이와 더불어, 컨테이너를 통해 운송되는 중간재 및 최종재의 운송 비용 증가는 미국 내 수입 물가 및 소비자물가 상승을 초래할 것으로 예상된다. 이러한 물가 상승은 결국 상품 수요 감소로 연결될 수 있으며, 궁극적으로는 미국 내 해상 물동량의 전반적인 감소로 이어질 가능성이 있다.

미국의 중국에 대한 견제 정책들이 지속될 것으로 예상됨에 따라 우리나라는 해운, 조선산업에 대한 전략적 접근이 필요한 시점이다. 실제로 USTR의 입항 수수료가 부과되거나 추후에 2024 SHIPS법과 유사한 법안이 통과될 경우 중국 선박에 대한 수요 감소로 인해 우리나라 선사의 마주노선 수요가 증가하거나, 중국 조선소 대신 우리나라 조선소에 발주하는 등의 긍정적인 영향이 있을 수 있다. 하지만, 2024 SHIPS법에서 추진하는 전략적 상선대의 경우 미국 국적 취득 의사를 전제로 참여가 가능하고, 미국 내 신조선 건조비용이 우리나라 대비 5배 이상 높을 수 있다. 따라서 일부 긍정적인 영향은 예상하되 실제 투자 및 참여를 고려할 때는 비용관점에서 이해득실을 검토하여 전략적으로 접근할 필요가 있다.

I. 미국 해양전략의 변화

미국 해양전략은 해군 국가전략에서 정치·경제로 확장

■ 1890년 알프레드 마한에 의해 제기된 해양전략은 1982년 최초로 도입된 이후 이념 체제의 변화에 따라 지향하는 전략도 변화

- 냉전시대의 해양전략은 공세적인 해양력 확대에 초점을 맞추었으나 탈냉전시대에는 해양 통제(압도)의 개념이 중시됨
- 2001년 9·11 테러 이후 수정한 해양전략은 테러리즘에 대처하기 위한 동맹국가와의 공조를 강조함
- 버락 오바마 행정부 들어서 미국 외교 정책의 중심을 중동에서 아시아-태평양 지역으로 이동했으며 중국 해양력 견제 전략이 본격적으로 논의되기 시작함

■ 2015년부터 중국에 대한 견제가 강화

- 2007년 「21세기 해양력 협력 전략(A Cooperative Strategy for 21st Century Sea Power)」에서는 글로벌 해양 안보 협력을 강조한 반면, 2015년 보고서에서는 중국의 해양전략을 명확한 도전과제로 규정하고 이에 대한 대응 전략을 강화함¹⁾
- 이 보고서는 미국의 해양전략이 국제 협력 중심에서 중국 견제 중심으로 전환되는 전환점이 되었으며, 이후 인도-태평양 전략과 대중국 견제 정책의 기초가 됨
- 트럼프 행정부 1기부터는 중국을 미국의 최우선 군사적 도전국으로 지정하고 견제 전략을 강화했는데, 국가안보전략(National Security Strategy) 최초로 중국을 해양 패권을 위협하는 국가로 명시함
- 이후 2020년 「Advantage at Sea: Prevailing with Integrated All-Domain Naval Power」 보고서를 통해 중국과 러시아를 주요 해양력 경쟁자로 규정하고, 통합해양력의 개념을 도입하여 이들을 견제하는 전략을 명시함
- 이후 조 바이든 행정부에서는 중국을 미국의 가장 중요한 지정학적 도전(Geopolitical Challenge)으로 명확히 규정하고, 해군뿐만 아니라 기술·경제·동맹 협력을 통해 중국 견제 전략을 강화함

1) 미 해군(U.S. Navy), 해병대(U.S. Marine Corps), 해안경비대(U.S. Coast Guard)가 공동으로 발표하는 해양 전략 보고서로, 2007년과 2015년에 발표되었으며 이후에는 2020년 Advantage at Sea 보고서가 발표됨

〈표 1〉 미 해양전략 변화

구분	미 해양전략	해양전략 특징
냉전기	• The Maritime Strategy(1982)	해양봉쇄(소련)
	• Maritime Strategy for the 1990s(1990)	냉전종식 대비
탈냉전기 (1990-2005)	• From the Sea(1992)	해양압도
	• Forward...From the Sea(1994)	
	• Sea Power 21(2002)	
탈탈냉전기 (2006-2011)	• A Cooperative Strategy for 21st Sea Power(2007)	해양통합
신냉전기 (2012-)	• A Cooperative Strategy for 21st Sea Power: Forward, Engaged, Ready(2015)	협력전략 계승
	• Surface Force Strategy: Return to Sea Control(2017)	해양통합, 견제(중국)
	• Advantage at Sea (2020)	

자료: 반길주, 신냉전기 구조 (structure)-행위 (action) 연계역학 고찰: 미국의 해양전략 변화추이와 대중국견제 전개양상(2021), p.101

■ 2024년 미 의회 주도의 국가 해양전략 발표

(Congressional Guidance for a National Maritime Strategy)

- 해양 부문은 미국의 경제 및 국가 안보에 필수적이지만, 중국 대비 해양 경쟁력의 열위를 인정하고 이에 대응하기 위해 해운 및 조선에 대한 투자 지원의 필요성을 강조함
- 동 의회 지침서의 부제는 "미국 해양력의 쇠퇴를 반전시키기 위한 전략"으로 미국 내 위기감을 반영함

〈표 2〉 미 의회 해양전략 주요 내용

4대 전략	• 해양 번영 달성
	• 해양 안보 보장
	• 동맹 및 파트너 협력 모색
	• 미국의 가치 해양 독립성, 해양 자유, 해양 및 내륙 수로의 회복력 우선
10대 조치 사항	• 장기 국가 해양전략의 신속한 개발
	• 국내 해양 노동력 확장, 개발 및 보호
	• 국내 조선 능력 확장 및 현대적 성능 기대 충족
	• 미국 국적 선박의 운송 능력 확장
	• 미국 해양 교통 시스템 및 내륙 수로에 대한 투자 촉구
	• 혁신 인큐베이터 프로그램 창설
	• 급변하는 북극 지역에서 미국의 이익을 위협하는 경제적, 정치적, 군사적 요인 평가
	• 해양의 자유를 방어할 수 있도록 해군에 필요한 자원 제공
	• 미국 해양 부문을 전략적 경쟁자로부터 보호하기 위한 규칙, 정책 및 자원 결정 이행
	• 미국 국가 안보 전략에 따라 법치, 동맹 및 파트너십, 무역, 삶의 질 및 글로벌 공공재에 대한 보편적 접근 촉진

자료: Congressional Guidance for a National Maritime Strategy (2024)

II. 신해양전략 추진배경

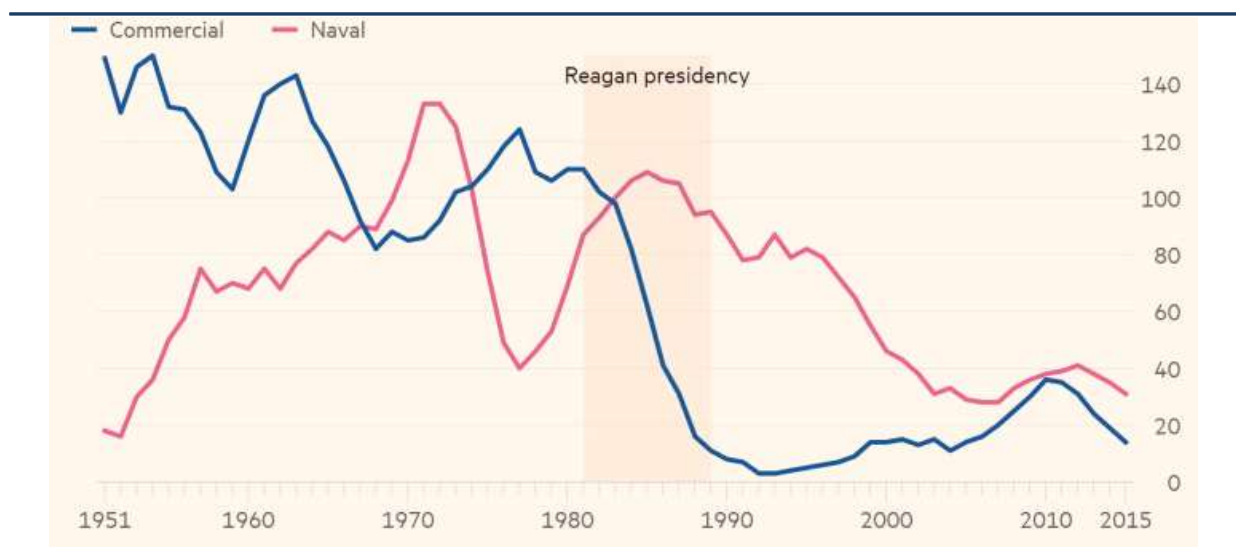
■ 미국은 코로나19 팬데믹으로 인한 물류 대란을 경험하며 기존 시장개방에서 규제강화로 해운산업 정책 기조가 전환

- 미국은 코로나19 팬데믹 당시, 해상 운임이 급등하여 자국 수출업체의 운임 부담이 증가하자 글로벌 컨테이너 선사의 해상 운임 및 항만 추가 운임 부과에 대한 조사를 실시함
- 이후 자국 시장 및 수출업체를 보호하고자 외항해운개혁법(Ocean Shipping Reform Act of 2022)을 개정하였으며 2022년 6월 16일 발효됨
- 이에 따라 연방해사위원회(Federal Maritime Commission, 이하 FMC)에 해운업체와 터미널 운영업체를 감독하고 규제할 수 있는 추가 권한이 부여되었으며, 법의 주요 조항은 운송 데이터 투명성 향상, 불공정한 운임 및 체선료 부과 규제, 공정한 선박 할당 및 서비스 보장, 공급망 병목 현상 완화를 포함함

■ 미국은 해운·조선업 쇠퇴로 해양력 약화

- 1981년 레이건 정부의 조선업 보조금 철폐 이후 조선산업이 쇠퇴하기 시작하였으며, 현재 미국 내 상선 건조가 가능한 조선소는 Philly, NASSCO 등 5개 미만임
 - * 2023년 기준 미국 조선소는 120개 내외이며 이중 상선을 신조 건조능력을 가지고 있는 조선소는 소수로 대부분 군함과 유지보수(MRO)에 집중함
- 세계 조선 시장에서 미국의 비중은 1% 미만이며, 2024년 상선 인도는 2척에 불과함

〈그림 1〉 미국 선박인도척수(상선/군함)



주: 1000톤 이상 선박 대상

자료: Financial Times(2024)

- 2025년 1월 기준 미국 외항선대는 185척에 불과해 중국 상선대의 3%에도 못 미치는 것으로 나타남
- 과거 미국 국적선사였던 Sealand와 APL은 각각 Maersk와 CMA CGM에 인수되어 현재 국적 외항선사가 거의 없음

* Matson 등 소수 선사가 명맥을 유지하고 있으나, 미국령 하와이, 알래스카를 운항하기 때문에 사실상 내항선사로 볼 수 있음

〈그림 2〉 미국 외항상선대 추이



자료: 미국 국토교통부 백서

■ 중국은 정부의 적극적인 지원과 가격경쟁력 등을 바탕으로 해운·조선업이 빠르게 성장

- 중국은 1978년 개방정책 수립 시 해양력의 중요성을 인식하고 조선업을 국가전략산업으로 육성하기 시작한 이후, 해운·조선산업을 꾸준히 핵심 산업으로서 지원함
- 특히 2012년 해양 강국 전략과 2013년 일대일로 전략 발표 이후 중국의 해운·조선업은 정부의 강력한 지원을 바탕으로 빠르게 성장함²⁾
- 2024년 세계 조선 시장에서 중국의 점유율은 약 70%에 달하며, 수주 잔량 기준으로 글로벌 상위 10대 조선업체 중 5개가 중국업체일 정도로 경쟁력이 강화됨

2) 중국은 2012년 11월 18차 당대회에서 '해양강국' 건설이 국가발전 전략으로 채택되며 해양 주권 보호, 해운·조선업 육성, 해군력 강화, 해양 자원 개발을 핵심 목표로 설정함. 이후 정부의 대규모 지원을 통해 해운·조선업의 경쟁력을 강화하는 정책을 지속적으로 추진함. 이와 더불어 2013년 시진핑 주석이 일대일로(육상·해상 실크로드) 전략을 발표하며 중국의 해양 진출을 본격화함에 따라 이를 구현하기 위한 글로벌 물류 네트워크 구축과 상선(상업용 선박) 확대가 요구됨. 이에 따라 중국 국영 해운사인 COSCO(중국원양해운)와 China Merchants Group이 대형 컨테이너선 및 벌크선 운영을 확장하면서 세계 해운시장에서 영향력을 확대함

〈그림 3〉 미국과 중국의 해운·조선업 비교



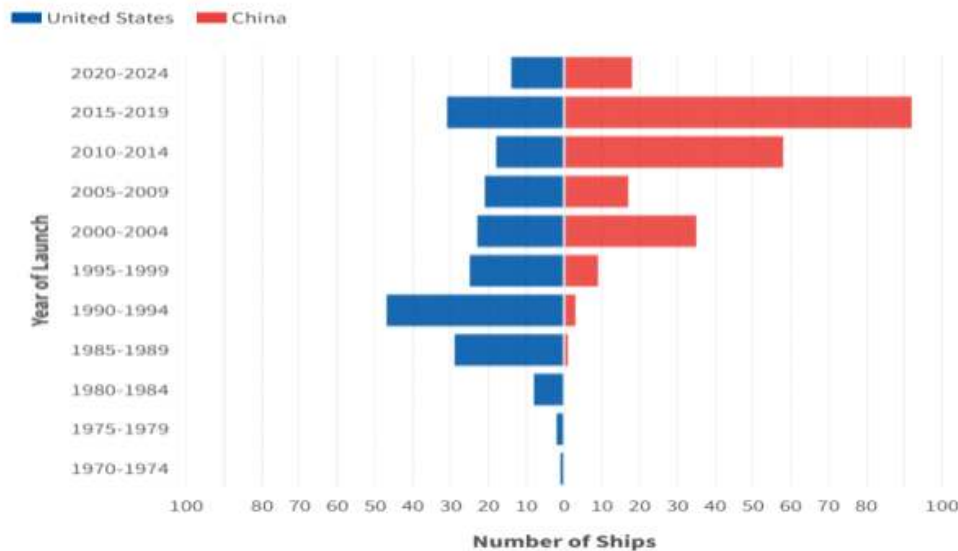
자료: Congressional Guidance for a National Maritime Strategy (2024)

■ 미-중 간 해양력 격차 축소로 미국 내 산업 육성 필요

- 현재 미국은 함정 총톤수 기준 전 세계 해군력 1위이나, 함정의 노후화 및 중국의 해군력 강화로 인해 향후 중국의 해군력이 미국을 앞지를 것으로 전망되고 있음³⁾
- 미 해군의 향후 5년간(2025~2029) 함정 계획에 따르면 미국은 2030년에 294척을 보유하는 반면, 중국은 425척을 보유할 것으로 전망되며, 시진핑 집권 시기 중국 전체 함정의 70%가 건조되었기 때문에 중국 함정의 평균 연령은 14.9년인데 반해 미국은 24.2년으로 노후화되어 있음
- 아울러 1980~90년대 이후 건조된 미국 군함에 대한 교체가 진행되어야 하는데 이를 건조 및 유지관리할 수 있는 조선소 부족으로 어려움을 겪고 있음

3) US CRS, China Naval Modernization (August 30, 2024), p. 9~11

〈그림 4〉 미국과 중국의 건조 시기별 해군 함정 척수 비교



자료: US CRS, China Naval Modernization (2024)

■ 미국 전략국제문제연구소는 중국의 해군력 증강과 상업 조선 지배력은 상호 연관되어 있어 이에 대한 제재가 필요하다고 지적⁴⁾

- 중국의 군민융합(Military-Civil Fusion, 이하 MCF)전략⁵⁾은 2000년대 초반 그 개념이 등장한 이후, 시진핑 주석이 집권한 2012년 이후 본격적으로 정책화가 시작되어 현재까지 조선, AI, 반도체 등 전략 산업 중심으로 구체적인 실행 체계가 구축되어 오고 있음
- 미국은 조선업을 MCF전략의 대표 사례로 지적하며, 중국은 세계 최대의 조선그룹인 중국국영조선공사(China State Shipbuilding Corporation, 이하 CSSC)를 통해 상선 및 군함을 동시에 설계· 건조함에 따라 민간 경제를 의도적으로 흐리고 있다고 지적함
 - * CSSC는 매출 및 시장 점유율 기준으로 세계 최대의 조선기업이며, 스스로를 “중국 해군의 모든 주요 전투 장비에 대한 과학 연구와 생산 임무를 수행하는 중국 해군력 발전의 주력군”이라고 표현함
 - * 이에 따라 미국은 외국 기업이 CSSC와 거래할 경우 의도치 않게 중국의 군사력 강화에 기여할 위험이 있다고 보고, 2020년 상무부(Department of Commerce)가 CSSC 산하 25개 자회사를 수출 제재 명단에 올려 미국 기술의 이전을 제한했고, 2021년 재무부(Department of the Treasury)가 CSSC를 중국 군산복합체 기업 목록(Non-SDN Chinese Military-Industrial Complex Companies List)에 추가하여 일부 금융 거래를 제한하는 조치를 취함⁶⁾
- 이에 따라 미국 전략국제문제연구소(Center for Strategic & International Studies)는 미국이 동맹 및 파트너들과 협력하여 중국의 이중용도(dual-use) 조선 생태계에 균열을 가하고 공정한 경쟁 환경을 조성해야 하며, 장기적으로는 미국 내 조선 역량을 회복하고 가치 공유 국가들과의 협력을 확대하여 중국 외부에 조선 능력을 확충해야 한다고 제언함⁷⁾

4) Center for Strategic & International Studies (CSIS), Ship Wars: Confronting China's Dual-Use Shipbuilding Empire(2025.3.)

5) U.S.-China Economic and Security Review Commission (USCC), The Competitive Challenge of Military-Civil Fusion(2023.4.)

6) Center for Strategic and International Studies (CSIS), Ships Wars(2025.3.)

Ⅲ. 해양 경쟁력 강화를 위한 추진 방안

미국, 2024년부터 중국 견제를 위한 본격적인 조치 발표

■ 2024년 4월 의회 보고서를 기반으로 동년 12월 조선 및 항만 인프라법(SHIPS for America Act, 이하 2024 SHIPS법)을 발의하여 미국의 해운·조선업을 재건하기 위한 포괄적인 전략 제시

- 이 법에 따르면, 전략적 상업 선단(Strategic Commercial Fleet, 이하 SCF)을 창설하여 발효 후 10년 내 미국 국적외항선을 최대 250척으로 확대하고자 함
- 해외우려집단(Foreign Entity of Concern, 이하 FEOC)에서 미국 선박을 수리하면 200%의 관세를 부과하며 중국상품 수입 선박의 경우 일정 비율(법안 발효 후 5년 내 1%, 14년 내 10% 이상) 이상을 미국 선박으로 사용해야 함
- LNG 수출은 2043년까지 15% 이상, 원유 수출은 2035년까지 10% 이상을 미국 선박 사용을 의무화함
- 미국 내 선박 건조 및 조선소 투자를 촉진하기 위해 직접적인 자금 지원을 하거나 세액공제를 제공할 예정임

〈표 3〉 2024 SHIPS법 주요 내용

법안 구성		주요 내용
제1장	해양정책 및 행정관리 (Oversight and Accountability)	<ul style="list-style-type: none"> • 백악관 내 해양안보보좌관 및 해양안보위원회 설치 • 해사청 및 해안경비대에 직접 채용 권한 부여 • FMC 연례 보고서 신설
제2장	해사안보신탁기금 (Maritime Security Trust Fund)	<ul style="list-style-type: none"> • 해사안보신탁기금 설립 • 톤세제 및 입항료 부과
제3장	해상운송능력 (Sealift Capability)	<ul style="list-style-type: none"> • 해상운송시스템 국가 자문위원회 설립 • 외국 해운선사 관행 규제 강화
제4장	국제무역에 종사하는 미국적 선박 (Vessels of the United States in International Commerce)	<ul style="list-style-type: none"> • 전략적 상업 선단 프로그램 • 해양안보프로그램 지원금 인상 • 케이블안보함대 지원금 인상 • 탱커안보함대 지원금 인상 • 화물 우선권 강화
제5장	조선 (Shipbuilding)	<ul style="list-style-type: none"> • 조선업 금융 인센티브 제공 • 소형 조선소 지원 프로그램 • 연방 선박 금융 프로그램 개선 • 건설준비기금 및 자본건설기금 개선 • 조선 혁신 및 인프라 투자

7) 이를 달성하기 위해 구체적인 권고사항 7가지를 제시: 중국산 선박에 정박료 부과, CSSC 및 그 자회사와의 모든 금융·비즈니스 연계 차단, 중국 조선소 모니터링 및 유연한 제재 집행, 타국의 중국 조선소 연계 제한 유도, 미국 내 조선 역량 회복에 대한 전략적 투자, 해외자본의 미국 조선산업 유치, 중국 외부에서의 조선 능력 확충을 위한 동맹 협력

법안 구성		주요 내용
제6장	인력 개발 (Workforce Development)	<ul style="list-style-type: none"> • 공공서비스 대출 면제 프로그램 확대 • 교육 지원 확대 • 해양 및 조선업 홍보 캠페인 • 해양 경력 및 기술 교육 자문위원회 설립
제7장	세제 조항 (Tax Provisions)	<ul style="list-style-type: none"> • 해양안보신탁기금 설립 • 선박 투자 세액 공제 • 조선소 시설 투자 세액 공제

자료: US CRS, China Naval Modernization (2024)

■ 2025년 2월 해군준비태세 보장법 및 해안경비대준비태세 보장법(Ensuring Naval Readiness Act & Ensuring Coast Guard Readiness Act) 발의

- 미국은 원칙적으로 번스-톨레프슨법(Byrnes-Tollefson Amendment)에 따라 자국 조선소에서 건조된 함선만을 사용해야 하지만, 2050년대까지 계획된 노후 함정 퇴출 및 신규 함정 대규모 조달을 위해 이를 개정하기 위한 법안이 발의됨⁸⁾
- 이 법은 미 해군 및 해안경비대 함정을 외국 조선소에서 건조하는 것을 허용하는 법안으로, NATO 회원국 또는 미국과 상호방위조약을 체결한 인도-태평양 국가에 위치한 조선소를 활용할 수 있음
- 다만 이와 유사한 법이 과거에도 수차례 발의된 사례가 있어 향후 동 법안의 통과 및 실행까지 이어질지는 미지수임

* 동 법과 유사한 법안은 2020년부터 마이크 리 의원을 중심으로 발의됨

■ 2025년 2월 미 무역대표부(U.S. Trade Representative, 이하 USTR)의 보고서 결과에 대한 조치로 중국 조선소 건조 선박에 대한 미국 입항 수수료 부과 예고

- 2024년 3월 전미철강노조(United Steelworkers) 등 5개 노동조합이 중국의 해운·물류·조선산업 내 불공정 관행에 대한 조사 요청 청원서를 제출함에 따라 USTR은 무역법 301조 조사를 개시함
- 2025년 1월 USTR은 무역법 301조 조사 결과로 「중국의 해운·물류·조선산업 지배 전략에 관한 보고서(Report on China's targeting of the maritime, logistics, and shipbuilding sectors for dominance)」를 발표함⁹⁾
- 조사 결과 보고서에서 중국이 글로벌 해운과 해운·물류·조선산업 지배를 위해 부당한 정책 지원과 불공정 관행을 행해왔다고 결론지었으며, 이에 따라 301조 조치 시행 근거를 확립함
- 이후 2월 21일, USTR은 <표 4>와 같이 제재조치를 공고하였으며 3월 24일까지 공식 의견을 수렴하고 공청회 등을 거쳐 4월 이후 실제 조치가 시행될 예정임

8) 2025년 1월 미국 의회예산국(Congressional Budget Office)이 공개한 '해군 2025년 건조계획 분석보고서'에 따라 미 해군은 노후화된 해군과 해안경비대 함선을 2050년대까지 점차 퇴역시키고 신규 함선을 대규모로 조달할 계획임

9) 무역법(Trade Act) 301조에 따라, 외국의 행위, 정책, 관행이 부당하거나 불합리(Unreasonable)하거나 차별적(discriminatory)이며 미국의 상업 활동에 부담을 주거나 제한하는 경우(burden or restrict U.S. commerce), 조치를 취할 수 있음

- 중국 조선소 선박 발주에 대한 입항 수수료 부과 금액은 조항에 대한 해석의 차이로 최대 부과 수수료는 250~450만 달러로 추정되나 향후 부과 시 확정될 것으로 예상됨

〈표 4〉 USTR의 301조 조치 中 수수료(Fee) 관련 내용

부과 대상	내용
1 중국 선사 (Chinese Maritime Transport Operators)	<ul style="list-style-type: none"> • 미국 항만 입항마다 수수료 부과 • 최대 100만 달러 또는 DWT당 천 달러
2 중국산 선박 운용 선사 (Maritime Transport Operators with Fleets Comprised of Chinese-Built Vessels)	<ul style="list-style-type: none"> • 보유 선단 중 중국산 선박 비율에 따라 미국 항만 입항마다 부과: <ul style="list-style-type: none"> a) 최대 150만 달러 b) 50% 이상 : 100만 달러 25%~50% : 75만 달러 25% 미만 : 50만 달러 c) 선박 수 기준 25% 이상 : 최대 100만 달러 추가 부과
3 중국 조선소에 선박 발주한 선사 (Maritime Transport Operators with Prospective Orders for Chinese Vessels)	<ul style="list-style-type: none"> • 발주잔고(향후 24개월 내 인도) 중 중국산 선박 비율에 따라 미국 항만 입항마다 위 수수료에 추가 부과: <ul style="list-style-type: none"> a) 50% 이상 : 100만 달러 25%~50% : 75만 달러 25% 미만 : 50만 달러 b) 선박 수 기준 25% 이상 : 최대 100만 달러 부과

자료: US USTR, Proposed Action in Section 301 Investigation of China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance (2025)

- 이번 무역법 301조 조사에 참여한 FMC의 위원장은 중국산 선박에 요금을 부과하고, 그 수익을 중국이 조선산업에 제공한 보조금을 상쇄하고 미국 해운·조선업의 재건을 위한 보조금으로 사용하는 방안을 제안함¹⁰⁾

10) Financial Times, American maritime regulator calls for levy on Chinese ships at ports(2025.3.17.), <https://www.ft.com/content/0d2d9aa1-054f-4725-b2a1-0b8d5d5feb9c?>

IV. 신해양전략에 따른 해운·조선 영향

2024 SHIPS법 통과 시 미국 내 해운·조선산업 육성을 위한 기반 마련

■ 법 이행을 위한 해양안보신탁기금(Maritime Security Trust Fund)이 신설되어 미국 내 선박 발주, 조선소 시설 개선 등에 투자될 것으로 예상

- 2024 SHIPS법에서 제시하고 있는 해운·조선업에 대한 예산 지원 금액이 연간 수억 달러에 불과하며 과거 미국 내 조선소 시설 개선 사례에서 볼 때 소요되는 예산이 예상보다 클 가능성이 높아 단기간 내 미국의 해운·조선산업 육성을 기대하기는 힘들
 - * 미 해군은 2018년에 향후 20년간 210억 달러를 투자하여 미국 공공 조선소의 인프라를 개선하기 위한 조선소 인프라 최적화 계획(Shipyard Infrastructure Optimization Plan, 이하 SIOP)을 수립, 착수함
 - * 미국회계감사원(Government Accountability Office, GAO)은 SIOP 초기 단계 성과를 평가한 2022년 보고서를 통해 시설 복구 및 현대화 프로젝트 누적액이 지난 5년간 16억 달러 증가, 드라이도크 관련 사업 비용이 두 배 이상 증가, SIOP 관련 일정이 3년 지연되고 있는 등 원계획 대비 예산이 초과되고 일정이 지연되고 있다는 것을 지적함¹¹⁾
- 미국 내 상품 수입, 에너지 수출에서 일정 비중 이상을 미국 선박(미국 국적인 소유, 미국 내 건조, 미국 선원) 사용을 의무화할 계획이나 이를 충족시키기는 상당한 예산이 필요함
 - * 외국적선박이 미국 선박으로 인정받을 수 있는 방안으로 미국 상선대(U.S. Merchant Marine) 유지 및 전략적 수송 능력 보장을 위한 정부의 7가지 프로그램¹²⁾ 중 하나 이상에 참여하면 미국 선박으로 인정받음
- 특히 미국 내 선원 육성, 조선소 인력 확충 등 산업의 인력 확대 정책은 트럼프 정부의 이민정책과는 상반되는 정책으로 인센티브에 대한 보완이 필요함
 - * 학자금 대출 탕감(선박이나 조선소에서 10년간 근무조건), 참전용사 수준 교육 지원 제공, 연방공무원 채용 시 우대 등 지원이 법안에 포함됨

■ FEOC에는 톤세 및 입항료 부과로 선사 비용 증가 예상

- FEOC에 해당되는 중국 및 러시아, 이란 등의 소유, 통제, 관리하에 있는 기업에 대해서는 순톤수(GT) 당 톤세 0.5달러, 입항료 0.5달러가 부과될 예정임
- 북미 동부 정기서비스에 투입되는 13,000TEU급 이상 선박은 10만GT 이상으로 1회 입항 시 10만 달러 이상 소요되며 이를 화주에게 전가할 경우 5~10달러 수준으로 추정됨

11) U.S. Government Accountability Office, NAVAL SHIPYARDS: Ongoing Challenges Could Jeopardize Navy's Ability to Improve Shipyards(2022.5.)

12) 해상 안보 프로그램(Maritime Security Program, MSP), 유조선 보안 프로그램(Tanker Security Program, TSP), 자발적 복합수송 협정(Voluntary Intermodal Sealift Agreement, VISA), 자발적 유조선 협정(Voluntary Tanker Agreement, VTS), 군사 해상수송 사령부(Military Sealift Command, MSC), 존슨법(Jones Act Fleet, JA), 군사 활용 가능 선박(Military Use)

■ 미국 선박에 대한 MRO 시장도 일부 국내로 전이 가능

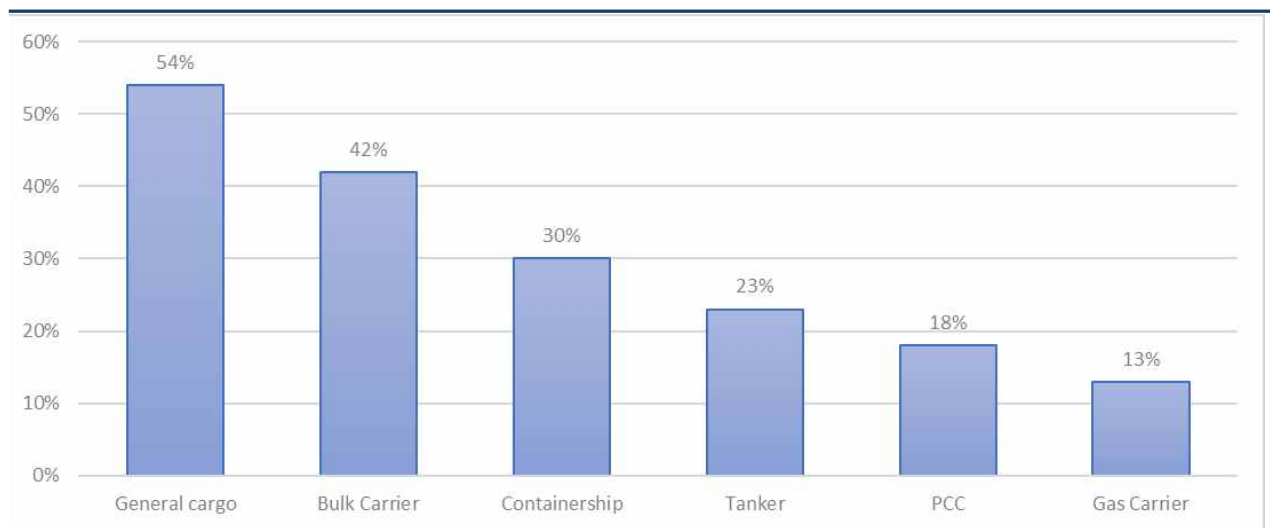
- 미국 (수리)조선소는 약 120개 내외로, 특수선(군함) 중심이며 대기 시간도 길지만 비용은 싱가포르 대비 50% 이상 높은 것으로 나타남
 - * 2021년 기준 수리를 위해 중국에 입항하는 선박은 5,445척이며 미국은 165척임
- 미국적 외항선 185척 중 일부는 국내로 전이 가능할 것으로 예상되나 국내 수리 조선시장이 크지 않아 영향은 제한적일 수 있음

USTRI이 제시한 항만 수수료 부과 시 선화주 비용 상승

■ 미국 항만에 입항하는 중국산 선박의 비중이 30% 내외로 추정됨에 따라 USTR이 제시한 수수료 부과 시 선화주 비용 상승 예상

- 중국에서 건조된 벌크선 비중이 높아 관련 화물 처리 시 선화주 비용이 상승하며, 정기선 시장의 경우 주간 서비스로 제공되기 때문에 그 영향이 더 클 것으로 예상됨

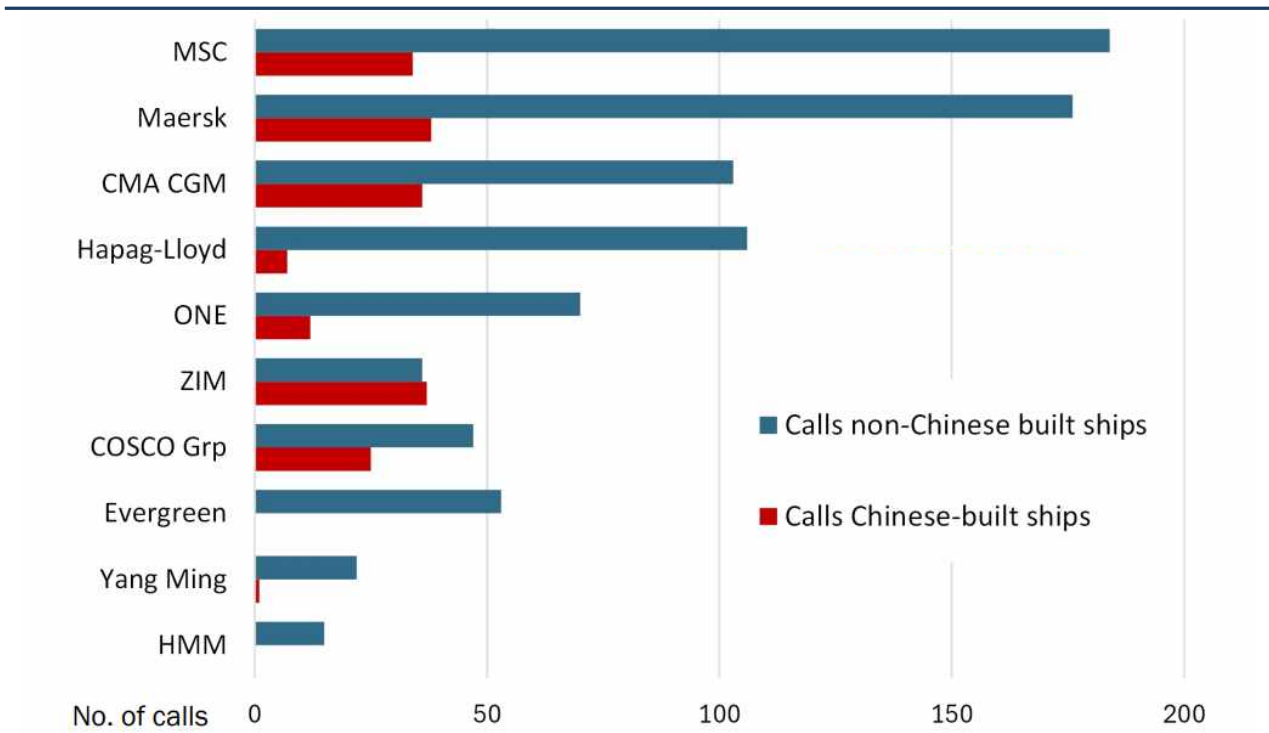
〈그림 5〉 미국 항만 기항 선박 중 중국 건조선박 비중(2024년 기준)



자료: Lloyd's List Intelligence

- 글로벌 10대 컨테이너 선사의 미국 20대 항만 기항 수를 분석한 결과 중국에서 건조된 선박의 비중이 높은 선사는 ZIM, COSCO 순이며, 총 입항 컨테이너선의 54.5%는 한국에서 건조된 선박으로 나타남
 - * 중국 건조 선박 입항 비중(2025년 2월 기준) ZIM 50.7%, COSCO 34.7%, CMA CGM 25.9%, Maersk 17.8%, MSC 15.6%

〈그림 6〉 글로벌 10대 선사의 미국 상위 20개 항만 기항 수(2025년 2월 기준)



자료: Alphaliner(2025)

■ (컨테이너) 북미 항만 입항 시 FEU당 서부는 약 200~700달러, 동부는 약 390~1,350달러 추가 요율 부과 가능

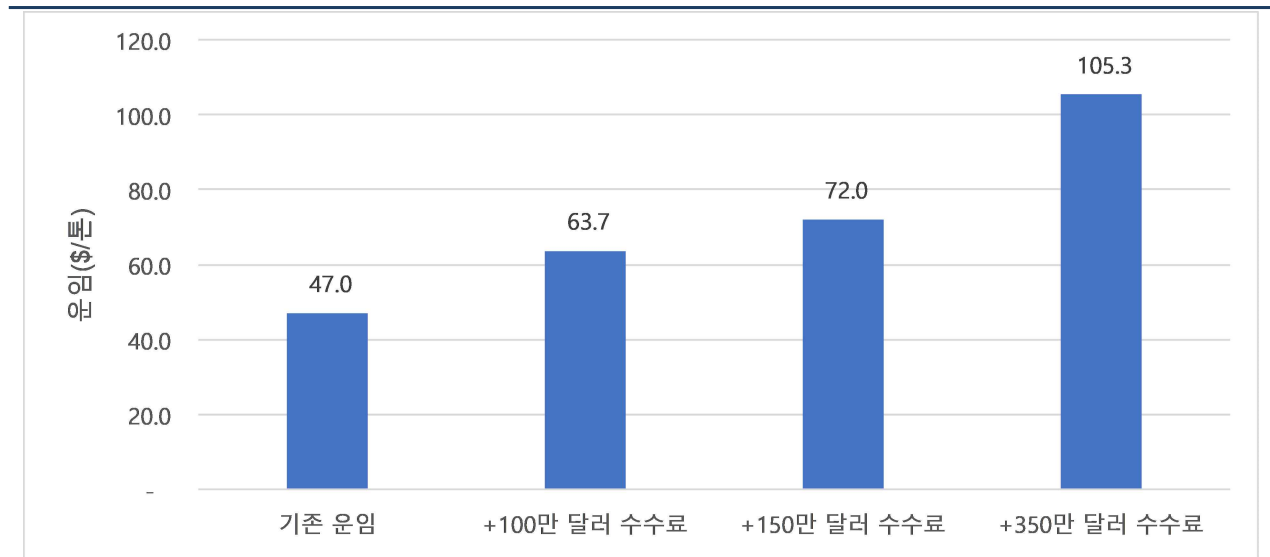
- 북미 서부 항로의 경우 1개, 동부의 경우 3개 항만을 경유하며 1회 입항 시 100~350만 달러의 수수료 부과를 가정함
 - * 일반적으로 북미 서부는 1~2개 항만, 북미 동부는 2~3개 항만을 기항함
- 컨테이너 적재율은 2024년 기준으로 아시아→북미 91%, 북미→아시아 27%를 적용, 선박 크기는 북미 서부 약 8,500TEU, 북미 동부 13,100TEU를 적용함
- 이에 따라 북미 서부는 약 200~700달러, 동부는 약 390~1,350달러의 FEU당 추가 운임이 발생할 것으로 추정됨
 - * 서부 항로의 경우 최소 100만 달러 수수료 부과 시 200달러, 최대 350만 달러 부과 시 700달러의 FEU당 추가 운임이 예상됨
 - * 동부 항로의 경우 최소 100만 달러 수수료 부과 시 390달러, 최대 350만 달러 부과 시 1,350달러의 FEU당 추가 운임이 예상됨
- 세계선사협회의회는 USTR의 조치가 현실화될 경우 해운기업에서 부담하는 비용은 200억 달러 이상이 될 것으로 예상함¹³⁾

13) Bloomberg, US Fees on China Ships Risk a Surge in Costs, Top Carrier Warns(2025.3.4.),

■ (벌크) 파나막스급 벌크선 기준, 톤당 약 16.7~58.3달러 추가 운임 발생 가능

- 2024년 기준 미국 벌크 농산물 수출 1억 600만 톤¹⁴⁾에 미국 기항 선박 중 중국산 벌크선 비중인 42%를 적용하면, 연간 약 742회의 중국산 선박이 미국에 기항할 것으로 예상됨

〈그림 7〉 미국 곡물 수출 시 수수료 부과에 따른 추가 운임 추정



주: 미국 뉴올리언스(걸프)-중국 칭다오 톤당 운임 2025년 3월 기준 47달러를 기준으로 하여 수수료 각각 100만 달러, 150만 달러, 350만 달러 적용 시의 추가 운임 적용

자료: 저자 작성

- 파나막스급 벌크선으로 대두(soybeans) 6만 톤 운송 시 연간 총 추가 운송비용은 7.4억 달러~26억 달러로 추정되며, 이를 톤당 운임으로 환산하면 추가 운임은 약 16.7~58.3달러 발생할 것으로 추정됨(최소 100만~최대 350만 달러 수수료 적용)
- 100만 달러의 수수료 부과 시, 28,000톤 목재 펠릿 화물에 대해 톤당 약 35달러의 추가 비용이 발생하게 되어 미국-유럽 해상 운임이 두 배로 상승할 것으로 전망됨¹⁵⁾
- 벌크 화물의 경우 공선 상태의 선박이 입항하고 컨테이너보다 운송비가 전체 화물 가치에서 차지하는 비중이 훨씬 크기 때문에 항만 수수료가 수출입에 미치는 영향이 훨씬 더 클 것으로 예상됨¹⁶⁾
- 미국 최대의 농업 관련 대중 조직인 미국농업협회(American Farm Bureau Federation, AFBF)를 포함한 미국 농산물 수출업체는 곡물(Grain), 유자종자(Oilseeds)를 포함한 미국의 벌크 농산물 수출이 USTR의 조치에 특히 취약하다며 반대 의사를 표명함¹⁷⁾

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-03-03/us-fees-on-china-ships-risks-a-surge-in-costs-top-carrier-warns>

14) American Farm Bureau Federation, Farmers Caught in Crossfire of Chinese Ship Fee Fight(2025.3.19.),

<https://www.fb.org/market-intel/farmers-caught-in-crossfire-of-chinese-ship-fee-fight>

15) Lloyd's List, US port fee plan open to legal challenge(2025.3.20.),

<https://www.lloydslist.com/LL1152932/US-port-fee-plan-open-to-legal-challenge>

16) Comments to USTR, John D. McCown ,

<https://gcaptain.com/wp-content/uploads/2025/03/mccown-ustr-comment-submission-march-19.pdf>

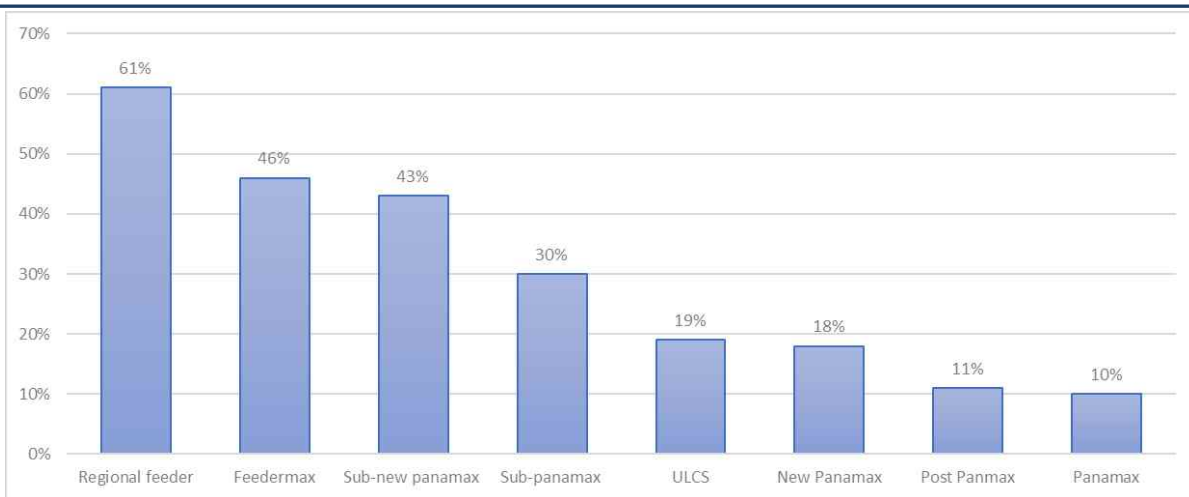
17) American Farm Bureau Federation, Farmers Caught in Crossfire of Chinese Ship Fee Fight(2025.3.19.),

- * 운송 비용 상승으로 인한 가격경쟁력 하락, 수출에 필요한 벌크선의 가용성 제한으로 인한 계약 지연 및 판매 손실 등으로 오히려 미국의 상품 수출 경쟁력을 약화시킬 수 있다고 우려함
- 미국 석탄 및 석유업계 또한 이번 수수료 제안이 석탄, 석유, 액화천연가스(LNG), 정제 연료 등 에너지 제품의 수출에도 장벽을 만들 수 있다고 경고함¹⁸⁾

■ (해운 영향) 선사 비용 증가로 미국에 대한 선대 공급 감소

- (항만 기항 수 축소) 컨테이너 선사들은 항만 수수료를 피하기 위해 여러 개의 항만에 기항하지 않고 미국 내 주요 대형 항만(LA, 롱비치, 뉴욕, 뉴저지 등)에만 집중할 수 있음
 - 이로 인해 일부 대형 항만은 과도한 혼잡을 겪고 중소형 항만들은 물동량 급감으로 타격을 입어 항만 간 양극화가 심화될 수 있음
 - 또는 캐나다·멕시코 등 인근 국가의 항만으로 회피하여 하역한 후 미국으로 육상 운송하는 방식으로 정기서비스를 조정함에 따라 내륙 운송거리가 늘어나 정체가 발생할 수 있음
 - 또한 미국 내 항만 노동자 등 해운 관련 공급망 노동자의 경제활동이 위축될 수 있으며, 운송 지연 및 비용 상승으로 인해 화주의 부담이 가중될 가능성이 있음
- (중소 선사 부담 가중) 선박 크기나 화물 가치와 무관하게 동일한 수수료가 부과될 경우, 대형 선박은 규모의 경제로 화주에게 수수료를 분산시킬 수 있는 반면, 소형 선박은 그 여지가 제한적임
 - 실제 북미 인트라 피더선의 중국산 선박 사용 비중이 가장 높아 USTR이 원양과 인트라 선사에 대해 동일한 기준으로 수수료를 부과할 경우 중소 선사의 부담이 더 클 것으로 예상됨
 - * 특히 미국 내륙 수로, 오대호 등을 운항하는 미국 해운사, 캐리비안 해의 섬 및 국가에 기항하는 소형 선사들에 대한 피해가 클 것으로 예상됨

〈그림 8〉 미국 항만 기항 선박 중 중국 건조 선박 비중(2024년 기준)



자료: Lloyd's List Intelligence

<https://www.fb.org/market-intel/farmers-caught-in-crossfire-of-chinese-ship-fee-fight>

18) Reuters, Proposed US port fees on China-built ships begin choking coal, agriculture exports(2025.3.20.),

<https://www.reuters.com/world/us/proposed-us-port-fees-china-built-ships-begins-choking-coal-agriculture-exports-2025-03-19/>

- (풍선효과로 인한 공급 불균형) 입항 수수료 부과에 따라 중국산 선박이 미주 항로 외에 전배될 수 있어 서비스 간 공급 불균형이 발생할 수 있음
 - 이에 운임 차이로 인한 중국 선사 또는 중국에서 건조된 선박을 미국 외 항로로 이전 배치함에 따라 타 항로의 공급과잉을 가져올 수 있음
 - * 중국 선사인 COSCO의 경우 북미 시장 점유율이 16%에 달해 기항 수를 축소하거나 얼라이언스 내에서 선대를 조정할 가능성이 높음

■ (경제 영향) 미국 내 소비자 물가 상승과 해상물동량 감소 전망

- (상품 가격 상승) 컨테이너를 통해 운송되는 중간 및 최종재의 운송비용 상승으로 상품 가격이 상승할 것으로 예상됨
 - 컨테이너 운임 급등 사례를 바탕으로 USTR 입항 수수료 부과로 운임이 50% 상승 시 수입 물가 2% 이상, 소비자물가지수 0.3% 상승할 것으로 예상됨
 - * 코로나 팬데믹 시기 컨테이너 운임 243% 상승 시, 수입 물가 10.6%p 상승, 소비자물가지수 1.5%p 상승(UNCTAD 2021)
 - USTR의 영향으로 벌크 운임은 100% 이상 상승할 수 있어 미국산 곡물, LNG 등의 수출 가격에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
- (해상 물량 감소) 상품 가격 상승, 소비자물가 상승으로 가처분소득 감소하여 상품 수요 감소로 이어져 해상물동량 감소가 예상됨
 - 다만 일부 선종의 경우 톤마일이 증가하나 그 영향은 제한적일 것으로 예상됨

V. 신해양전략에 따른 시사점

미국의 신해양전략은 해양력 약화에 따른 대응 전략

■ 미 신해양전략은 중국을 견제하기 위한 장기적인 전략 수립의 결과로 향후에도 지속될 가능성이 높음

- 바이든 정부에서부터 준비된 정책으로 트럼프 2기 이후에도 중국에 대한 견제, 압박 전략은 지속될 것으로 전망됨
- 2024 SHIPS법은 현재 폐기되었지만 2025년 재발의되며 일부 내용이 추가 변경될 것으로 예상됨
- USTR의 입항 수수료 부과 정책은 공청회 이후 일부 수정될 것으로 예상되나 실제 부과될 가능성이 높음
 - * 트럼프 행정부가 2월 말 작성한 행정명령 초안에 따르면 "해당 선박이 중국에서 건조되었거나 중국 국적을 보유한 선박이 포함된 선단의 일부인 경우, 건조 또는 등록된 국가와 관계없이 미국 항만에 입항하는 모든 선박에 요금을 부과해야 한다"고 제안하고 있음¹⁹⁾

■ 급진적인 정책으로 인한 미국 내 영향을 최소화하는 방안 마련 필요

- USTR의 입항 수수료 부과 조치는 미국 내에서도 반발이 큰 것으로 나타나며 실제 부과 시 소비자물가상승으로 인한 내수 경기 위축은 불가피할 것으로 예상됨
 - * USTR 공청회 결과 공식적인 반대의견이 500건을 넘어서 미국 내에서도 부정적인 목소리가 더 큰 것으로 나타남
- 미국의 주요 수출업체 및 물류 기업들은 인터뷰, 미국 정부에 보낸 서한, USTR 청문회에 대한 의견서(comment) 등에서 수수료 부과 제안이 농산물, 에너지, 광업, 건설 및 제조업 제품의 해외 수출을 위한 선박 가용성을 제한하고 있다고 지적함²⁰⁾

19) Reuters, US to levy fees on China-linked ships, push allies to do likewise, draft executive order says(2025.3.8.), <https://www.reuters.com/world/us/us-levy-fees-ships-linked-china-push-allies-do-similar-draft-exec-order-2025-03-06/>

20) Reuters, Proposed US port fees on China-built ships begin choking coal, agriculture exports(2025.3.20.), <https://www.reuters.com/world/us/proposed-us-port-fees-china-built-ships-begins-choking-coal-agriculture-exports-2025-03-19/>

우리나라 해운·조선산업에 대한 전략적 접근 필요

■ 국적 선사의 전략적 상선대 참여는 이해득실을 따져야

- 2029년까지 외국적 선사는 미국 국적 취득 의사를 전제로 전략적 상선대 참여가 가능하나 비용관점에서 이해득실을 검토해야 함
- 특히 미국의 신조 건조 비용은 중국 대비 5~6배이며 선원 수급에도 어려움을 겪을 것으로 예상되므로 이에 대한 충분한 검토가 필요함
- 장기적으로 미국의 전략적 상선대 확보는 글로벌 선사들의 화물 수요를 뺏아갈 수 있어 국적 외항선사들도 일부 영향이 있을 것으로 예상됨

■ USTR 입항 수수료 부과정책에 대한 국적선사 신규 전략 마련 필요

- 2025년 2월에 발표된 USTR의 입항 수수료 부과 정책은 중국에서 건조 비중이 낮은 국적 원양선사에 상대적으로 유리할 수 있음
 - * 국적선사가 미국 항만 1회 입항 시 지불하는 비용은 중국선사에 비해 20~30% 수준임
- 하지만 글로벌 선사들은 USTR 정책에 맞춰 미국에 직접투자하는 방안을 발표하고 있어 국적선사가 가지고 있는 유리함이 지속성을 갖기 위해서는 새로운 전략 마련이 필요함
- 또한 USTR의 2월 발표 자료에 따르면 “동맹국들과 중국의 해운·물류·조선산업에 대한 의존도를 낮출 수 있는 방안에 대해 협의할 것을 고려”한다고 되어 있어 향후 우리나라 해운·조선 정책에 직접적인 영향을 미칠 수 있음
 - * 미국이 USTR의 입항 수수료 부과정책과 유사한 조치를 동맹국들에게 시행하도록 압박할 수 있으며, 이럴 경우 우리나라 환적물동량에 직접적인 영향이 미칠 수 있음²¹⁾

■ 조선산업의 수혜는 예상되나 장밋빛 전망은 경계

- 중국 조선소 건조선박에 대한 제재로 우리나라에 대한 신조선 건조 수요는 늘어나고 선가에서도 우위를 점할 수 있을 것으로 전망됨
- 트럼프 행정부 2기 출범 이후 미-중 갈등이 심화됨에 따라 기존 중국 조선소에 발주했던 물량이 한국 조선소로 이동되는 사례가 발생하고 있음
 - * 독일 컨테이너 선사 하팍로이드(Hapag-Lloyd)가 지난 2024년 10월 중국 양쯔장(Yangtzejiang) 조선소에 발주했던 12억 달러 규모의 16,800TEU급 LNG 이중연료 추진선 12척 건조 건에 대해

21) Reuters, US to levy fees on China-linked ships, push allies to do likewise, draft executive order says(2025.3.8.), <https://www.reuters.com/world/us/us-levy-fees-ships-linked-china-push-allies-do-similar-draft-exec-order-2025-03-06/>

2025년 2월 한화오션과 건조의향서를 체결하고 계약을 검토하고 있는 것으로 알려짐²²⁾

- 미국의 자국 내 건조선박 확대 정책으로 우리나라 기업의 미국 내 조선소 확보에 따른 수혜 가능성은 높으나 시설 개선을 위한 인적/물적 예산 투입 등은 부담으로 작용
- 2025년 2월 해군준비태세 보장법 및 해안경비대준비태세 보장법이 발의되었으나 2020년부터 발의되었으나 통과되지 못해 이번 회기에 통과될지는 미지수임
- 또한 현재 미국 내 조선소가 군함을 중심으로 명맥을 이어오고 있어 이들 시장의 해외 이전 시 미국 내 일자리 감소, 지역경제 붕괴 등이 이어질 수 있어 미국 내 반발도 고려해야 함
- 미 군함의 국내 조선소 유지·보수·정비(MRO)에 대한 수혜도 예상가능하나 초기에는 단순 선체 점검 및 보수 등 부가가치 낮은 사업을 중심으로 진행될 가능성이 높음

22) TradeWinds, Hapag-Lloyd turns to Hanwha Ocean for next batch of container ship newbuildings(2025.2.6.), Hapag-Lloyd turns to Hanwha Ocean for next batch of container ship newbuildings

IV. 부록

〈부록 표 1〉 해군 준비 태세 보장법 관련 법안 제출 내역

제출일자	제출 상세	내용	관련 링크
2025.2.5.	<ul style="list-style-type: none"> Mike Lee, John R. Curtis 미국 제 119차 의회 1차 회기 제출 상원 법안 S.407 법 개정 대상: Title 14, §1151(b) 소관 위원회: 상원 상무·과학·교통위원회 	<ul style="list-style-type: none"> Ensuring Coast Guard Readiness Act (해양경비대 준비 태세 보장법) NATO 회원국에 위치한 외국 조선소에서 해양경비대 함정을 건조할 수 있도록 허용하는 새로운 조항을 추가: 조건1) 해당 조선소는 NATO 회원국 또는 미국과 상호 방위 조약을 체결한 인도-태평양 국가에 위치해야 하며, 조건2) 해당 외국 조선소에서의 건조 비용이 미국 내보다 낮아야 함 	https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/407?q=%7B%22search%22%3A%22Ensuring+Coast+Guard+Readiness+Act%22%7D&s=1&r=2
	<ul style="list-style-type: none"> Mike Lee, John R. Curtis 미국 제 119차 의회 1차 회기 제출 상원 법안 S.406 법 개정 대상: Title 10, §8679 소관 위원회: 상원 군사위원회 	<ul style="list-style-type: none"> Ensuring Naval Readiness Act (해군 준비 태세 보장법) NATO 회원국에 위치한 외국 조선소에서 해군 함정을 건조할 수 있도록 허용하는 새로운 조항을 추가: 조건1) 해당 조선소는 NATO 회원국 또는 미국과 상호 방위 조약을 체결한 인도-태평양 국가에 위치해야 하며, 조건2) 해당 외국 조선소에서의 건조 비용이 미국 내보다 낮아야 함 	https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-bill/406/text?s=2&r=49
2024.6.13	<ul style="list-style-type: none"> Mike Lee 미국 제 118차 의회 2차 회기 제출 상원 법안 S.4531 법 개정 대상: Title 10, §8679 소관 위원회: 상원 군사위원회 	<ul style="list-style-type: none"> Ensuring Naval Readiness Act (해군 준비 태세 보장법) NATO 회원국에 위치한 외국 조선소에서 해군 함정을 건조할 수 있도록 허용하는 새로운 조항을 추가: 조건1) 해당 조선소는 NATO 회원국 또는 미국과 상호 방위 조약을 체결한 인도-태평양 국가에 위치해야 하며, 조건2) 해당 외국 조선소에서의 건조 비용이 미국 내보다 낮아야 함 	https://www.congress.gov/bill/118th-congress/senate-bill/4531/text/is?format=txt
2021.5.13	<ul style="list-style-type: none"> Mike Lee 미국 제 117차 의회 1차 회기 제출 상원 법안 S.1648 법 개정 대상: Title 10, §8679 소관 위원회: 상원 군사위원회 	<ul style="list-style-type: none"> A bill to amend title 10, United States Code, to authorize the construction of naval vessels in shipyards in North Atlantic Treaty Organization countries (미국 법전 제10편을 개정하여 북대서양조약기구(NATO) 국가에 위치한 조선소에서 해군 함정을 건조할 수 있도록 허용하는 법안) NATO 회원국에 위치한 외국 조선소에서 해군 함정을 건조할 수 있도록 허용하는 새로운 조항을 추가: 조건1) 해당 조선소는 NATO 회원국 내에 위치해야 하며, 조건2) 해당 외국 조선소에서의 건조 비용이 미국 내보다 낮아야 함 	https://www.congress.gov/bill/117th-congress/senate-bill/1648/text

	<ul style="list-style-type: none"> • Mike Lee • 미국 제 116차 의회 2차 회기 제출 • 2021 회계연도 NDAA • 관련, 수정안 제출 • 상원 법안 S.1648 	<ul style="list-style-type: none"> • National Defense Authorization Act(NDAA) for Fiscal Year 2021 (S.4049)-Senator Mike Lee's Amendment (S.Amdt.1788) 	https://www.congress.gov/bill/116th-congress/senate-bill/4049?q=%7B%22search%22%3A%22National+Defense+Authorization+Act+for+Fiscal+Year+2021+%28S.4049%29%22%7D&s=5&r=1
2020.7.1.	<ul style="list-style-type: none"> • 해당 수정안은 법안에 채택되지 않았으며, 결국 NDAA 2021 최종 통과본에는 포함되지 않음 • 이후 Mike Lee 상원의원은 동일 내용을 담은 별도 법안을 지속적으로 제출 	<ul style="list-style-type: none"> • NATO 회원국에 위치한 외국 조선소에서 해군 함정을 건조할 수 있도록 허용하는 새로운 조항을 추가: 조건1) 해당 조선소는 NATO 회원국 내에 위치해야 하며, 조건2) 해당 외국 조선소에서의 건조 비용이 미국 내보다 낮아야 함 	

자료: 미국 연방의회 홈페이지(cogress.gov)