

# 조선

## SHIPS Act 재발의와 국내 조선업 수혜

SK증권 리서치센터



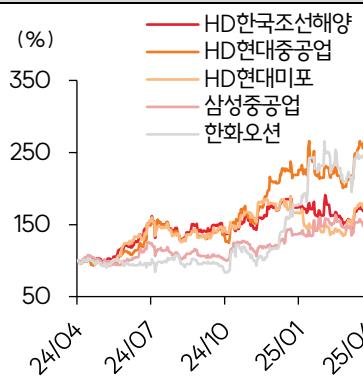
Analyst  
한승한

shane.han@skc.co.kr  
3773-9992

### SHIPS for America Act 재발의와 국내 조선업 수혜

미국 현지시각으로 지난 4월 30일, 민주당 상원의원 마크캘리(Mark Kelly) 주도 하에 민주당과 공화당 일부 의원들이 SHIPS for America Act(이하 SHIPS Act)를 공동 재발의 했다. 이번 SHIPS Act의 주요 내용은 미국 조선·해운업의 재건 및 부흥이며, 이를 성공시키기 위한 핵심 기구 설립, 펀드 기금 조성, 전략상선단(SCF) 신설, 지원 프로그램, 인력 개발, 세제 혜택 등으로 구성되어 있다. 이 중 일부 조항들은 올해 4월 미 무역대표부(USTR)이 발표한 중국 조선·해운업 제재 및 트럼프 조선업 행정명령 내용과 일맥상통하는 내용이며, 해당 행정명령들을 입법화하여 제도적으로 고정하는 조치라고 보면 된다. 아직 해당 법안의 의회 승인 전 단계이지만, 중국 조선·해운업 견제 및 미국 조선·해운업 재건이라는 초당적 법안이기 때문에 추후 승인될 가능성은 상당히 높다는 판단이다. 따라서 법안 승인을 전제로 현 시점에서 국내 조선업의 수혜를 분석하고자 한다.

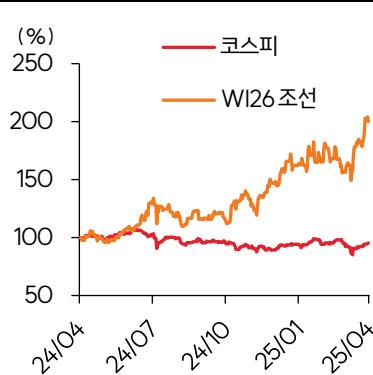
#### 조선 커버리지 5사 주가 상승률 추이



자료 : Quantwise, SK 증권

SHIPS Act 승인 시 단기적으로는 전략상선단(SCF) 선종 특성을 고려하면 해당 물량 수주를 통해 가장 강한 수혜를 받을 것으로 예상되는 종목은 HD 현대미포다. 다만 중/장기적 관점에서 '31년부터 SCF의 외국 조선소 건조 선박 편입 불가'라는 조항과 미국의 LNG 운반선 건조 역량 부재와 더불어 '미국산 LNGC 비율 의무화' 조항, 그리고 무엇보다 각종 세제 혜택 및 보조금 지급이 '미국 내 건조(US-Built)' 조건으로 명시되어 있기 때문에 필리조선소를 보유한 한화그룹(한화시스템&한화오션)이라는 판단이다. 다만 한화오션의 경우 산업은행 보유 지분에 대한 오버행 이슈가 해소되기 전까지는 주가 상승여력 제한적일 수 있다. 미국의 조선업 역량을 고려했을 때 현실적으로 실현 가능성성이 낮은 조항들도 분명 존재하기 때문에 향후 법안 개정 혹은 추가적인 법안 발의를 통해 다른 국내 조선사들의 미국 시장 진출을 통한 원조 및 수혜 가능성 또한 배제할 수 없다는 판단이다. 조선업 비중확대(Overweight) 의견 유지와 함께 조선주 최선후주(Top-Pick)로 HD 현대미포를 제시한다.

#### 코스피 vs. 조선업 주가 상승률 추이



자료 : Quantwise, SK 증권

## SHIPS Act 승인 가능성 높으며, 국내 조선업 수혜를 전망

작년 12 월 19 일, 민주당 상원의원 마크 캠리, 하원의원 존 가라만디, 공화당 상원의원 토드 영, 하원의원 트랜트 캠리가 '미국 선박법(SHIPS for America Act, 이하 SHIPS Act)'을 공동 발의한 바 있었으나, 118 대 의회가 종료됨에 따라 해당 법안은 자연스럽게 폐기됐다. 하지만 해당 의원들이 이번 119 대 의회에서 그대로 연임하면서 올해 4 월 30 일(미국 현지시각)에 SHIPS Act 재발의를 단행했다.

SHIPS Act 대표 발의자 중 한명인 마크 캠리 민주당 상원의원



자료: 언론보도, SK 증권

4월 30일(미국 현지시간 재발의 된 SHIPS Act

### SHIPS for America Act

Senator Mark Kelly / Senator Todd Young  
Congressman Trent Kelly / Congressman John Garamendi

4/30/2025

#### Summary:

The U.S. maritime industry needs help. About 80 oceangoing ships fly the American flag in international commerce. The U.S. lacks industrial capacity to produce oceangoing vessels at scale. And the need for qualified mariners and shipyard workers is growing. The U.S. Merchant Marine will be relied upon to transport critical goods and military cargo in war, and a strong U.S. Merchant Marine will bolster American supply chains during peacetime.

The SHIPS for America Act is a comprehensive approach to revitalizing the U.S. Merchant Marine by establishing national oversight and consistent funding for U.S. maritime policy, making U.S.-flagged vessels commercially competitive in international commerce by cutting red tape, rebuilding the U.S. shipyard industrial base, and expanding and strengthening mariner and shipyard worker recruitment, training, and retention.

The legislation will be introduced in two pieces in the Senate, the SHIPS for America Act and the Building SHIPS in America Act, as noted below.

#### Section-by-Section:

##### Front matter:

- Section 1: Short Title & Table of Contents
- Section 2: Findings
- Section 3: Sense of Congress
- Section 4: Definitions

자료: U.S. Senate, SK 증권

SHIPS Act 내용 중 핵심은 '25년 3 월 기준 188 척의 미국 국적(US-Flagged) 선박 중 국제 운송에 사용되는 선박을 기준 약 96척에서 최대 250척 규모로 확충하고, 이를 통해 미국 조선·해운업의 재건 및 부흥시키는 것'이며, 이를 성공시키기 위해 핵심 기구 설립, 펀드 기금 조성, 전략상선단(SCF) 신설, 지원 프로그램, 인력 개발, 세제 혜택 등의 조항이 명시되어 있다. 이 중 일부 조항들은 올해 4 월 미 무역대표부(USTR)이 발표한 중국 조선·해운업 제재 및 트럼프 대통령의 조선업 행정명령과 일맥상통하는 내용이며, 해당 제재를 입법화하여 제도적으로 고정하는 조치라고 보면 된다. 이번 재발의 된 SHIPS Act 에 대한 자세한 내용은 'Appendix'에 정리되어 있다.

이번에 재발의 된 SHIPS Act 법안이 아직 의회 승인이 결정된 단계는 아니지만, 공화당과 민주당이 의견이 갈리지 않는 초당적 법안이라는 점에서 승인 가능성은 굉장히 높다는 판단이며, 승인을 전제로 국내 조선업이 수혜를 받을 수 있는 내용은 어떤 것이 있는지 분석해보고자 한다.

우선 국내 조선사가 공통적으로 반사수혜를 얻을 수 있는 부분은 'Title 2 – 해양안보 신탁 기금(Maritime Security Trust Fund) 설립'이다. 이 중 주목해야 할 세부조항은 Section 202로, 일반 선복세 관련 벌칙에 관한 내용이다. 우려 외국 주체(Foreign Entity of Concern)가 소유 또는 운영하는 선박에 대해 벌칙을 부과하게 되며, 외국 우려 국가는 러시아, 중국, 이란, 북한으로 명시되어 있다. 특히 중국국영선박공사(CSSC)와 '상당한 거래(Significant Business)'를 하고 있는 선박 소유자에 대해 추가적인 벌칙을 부과하기로 되어 있다.

다만 벌칙에 대한 구체적인 내용 및 조건에 대해서는 명시되지 않았다. 미국이 직접적으로 중국 국영조선사를 제재할 수 있는 방법은 상당히 제한적이지만, 글로벌 선주 및 선사들에게 간접적으로 제재를 가할 가능성은 높다. 따라서 만약 해당 벌칙의 적용이 지난 번 USTR 의 제재 결과인 순 톤수 당 항만 수수료 부과와는 별개로 추가적으로 누적되어 부과되거나 그 범위와 강도가 예상보다 더 강하다면, 글로벌 선주들의 중국국영선박공사(CSSC)로의 발주는 감소할 것으로 예상된다. 미국의 이러한 기조를 보면 규제 적용 대상이 중국 국영 조선사에서 그치지 않고 향후 중국 메이저 민영 조선사까지 확대될 수 있는 가능성 또한 배제할 수 없다.

사실 미국의 중국 국영 조선사를 향한 저격은 지난 3 월 11 일 미 조선업 관련 청문회에서 미리 예상할 수 있었다. 미국의 대표적인 싱크탱크 역할을 하고 있는 CSIS(전략국제문제연구소)는 연구진이 발간한 'Ships Wars' 보고서를 기반으로 중국 조선업을 제재하고 한국과 일본과 같은 조선업 동맹국가들이 미국 조선소에 투자하도록 장려하는 유인책을 제공해야 한다고 주장한 바 있다.

해당 보고서는 제재 대상인 중국 조선사를 Tier 1부터 Tier 4까지 총 4 등급으로 나누었다. 이 중 Tier 1(초고위험)은 해군 함정을 직접 건조하는 중국 국영 조선소, Tier 2(고위험)는 함정을 직접 건조하지 않지만 군사 프로젝트와 연계되거나 정부 지원을 받는 CSSC 소유의 조선소, 그리고 Tier 3(중위험)는 CSSC 가 아닌 다른 국영조선소의 소유로 필요시 국가안보 목적으로 동원될 가능성 있는 조선소, 마지막으로 Tier 4(저위험)는 민영 혹은 외국 기업의 소유 조선소다.

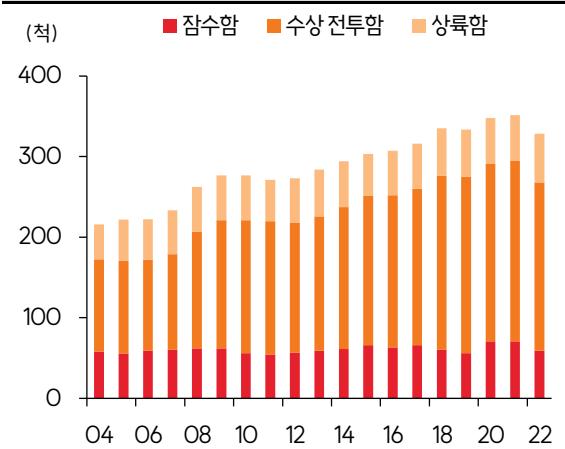
CSIS 가 분류한 중국 조선소 위험 등급 분류 ('19~'24년 생산량 기준)

등급	분류 기준	조선소 수	총 생산량 (척)	총 생산량 (백만 CGT)	전체 생산 비중	외국 구매자 대상 생산 비중
Tier 1 (초고위험)	중국 국영 조선소 중 해군 함정을 직접 건조	12	434	28.1	17%	75%
Tier 2 (고위험)	함정을 직접 건조하지 않지만, 군사 프로젝트와 연계되거나 정부 지원을 받는 CSSC 소유	23	659	37.5	23%	76%
Tier 3 (중위험)	CSSC 가 아닌 다른 국영조선소의 소유로, 필요시 국가安保 목적으로 동원될 가능성이 있음	46	1034	39.3	24%	58%
Tier 4 (저위험)	민영 혹은 외국기업의 소유로, 공식적인 군사 관련 활동이 제한적이거나 중국 정부 통제하에 있는 곳	226	2325	59.3	36%	71%

자료: CSIS, SK증권

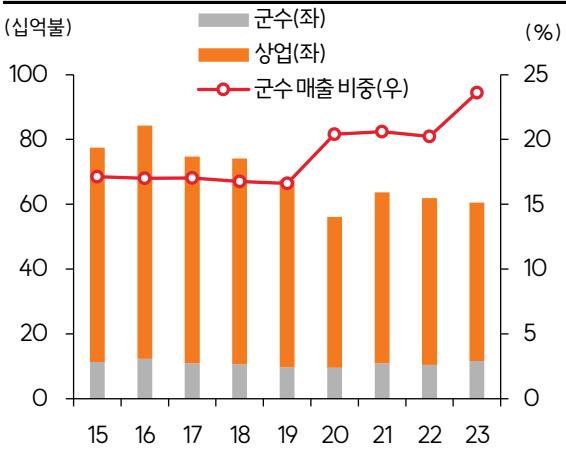
결국 미국의 중국 조선·해운업 제재의 최종 목적지는 중국 해군력 견제 및 약화와 동시에 동맹 국가(한국&일본)의 함정 건조 역량을 통한 미 해군력 강화다. 반스-톨레프슨 수정법(10 U. S. C Section 8679)이 개정되지 않는 이상, 한국과 일본 조선소들의 미국 본토 내 함정 건조 조선소를 보유 및 JV 설립을 통한 공동건조 형태로의 진출 가능성은 점진적으로 높아질 것으로 예상한다. 또한 최소한 트럼프 2 기 행정부 집권 기간 동안은 글로벌 선주들의 중국 국영 및 국영 산하 조선소로의 선박 발주는 점진적으로 감소할 것이며, 이에 따른 반사수혜는 국내 조선사로 올 수밖에 없을 전망이다.

중국 해군(PLAN) 함대 구성



자료: CSIS, SK증권

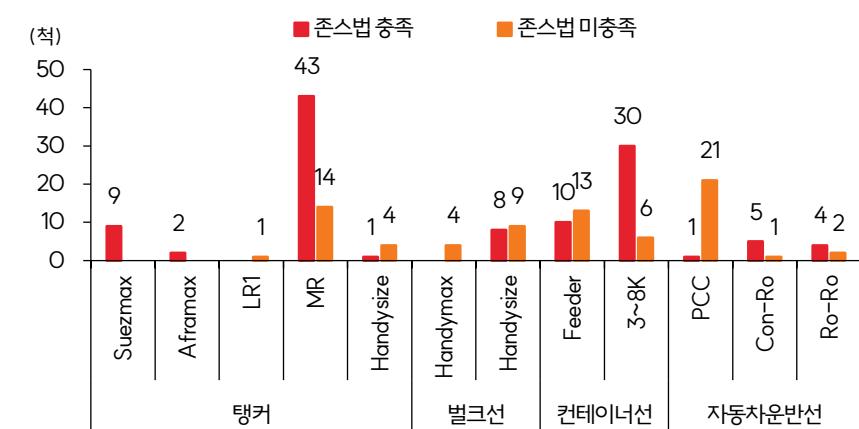
CSSC/CSIC 군수 및 상업 매출과 군수 매출 비중 추이



자료: CSIS, SK증권

단기적으로 한국 조선소가 기대할 수 있는 수혜 조항은 'Title 4 – 국제 상업의 미국 선박'이며, 이에 대한 세부조항으로는 'Section 401 – 전략상선단(Strategic Commercial Fleet)' 신설이다. '25년 3월 기준 188 척의 미국 국적(US-Flagged) 선박 중 국제 운송에 사용되는 선박을 기준 약 96척에서 최대 250척 규모로 확충하는 것이 궁극적인 목표다. 이에 따른 수혜 종목은 HD 현대미포가 될 것으로 예상한다. 전략상선단의 특성 상 자동차운반선, 소/중형 컨테이너선, 중형 탱커들이 주된 선종으로 구성될 가능성이 높기 때문에 해당 선종들 건조에 특화되어 있는 HD 현대미포의 수주를 기대해본다.

미국 국적 선박 선종 및 존스법 충족 여부



자료: U.S. Department of Transportation(DOT), SK 증권

특히 전략상선단(SCF)와 관련해 작년에 발의했던 내용과 달라진 게 있다면 ①기존에는 '29년 회계연도까지 외국 조선소 건조 선박 편입이 가능하게 했다면, 이번 발의에서 '30년까지 연장되었다는 점과 ②미 수송사령부(TRANSCOM)가 탱커 부족을 확인한 경우, 해양청(MARAD)이 탱커 선박을 우선 편입하도록 명시되어 있다는 점이다. SCF의 선종 특성을 떠나 외국 조선소 건조 선박 편입 회계연도 기한이 겨우 1년 밖에 연장되지 않은 점을 고려하면, 국내 대형 조선사 대비 백로그 레벨이 짧은 HD 현대미포가 가장 큰 수혜를 볼 수밖에 없으며, MR P/C 건조 역량에 있어 글로벌 1위에 위치해 있는 HD 현대미포가 가장 큰 수혜 종목이 될 것으로 전망한다.

하지만 해당 규모에 대해서 지나치게 낙관적으로 보는 것도 위험하다는 판단이다. '30년 회계연도 이후부터는 결국 해외 조선소 건조 선박의 SCF 편입이 불가능해지기 때문에 미국 입장에서 한국&일본 조선소가 건조한 중고선 매입이 더 현실적인 방안일 수 있다.

중·장기적으로는 미국 조선소를 보유하고 있거나, 공동건조를 통해 미국 내에서 미국 국적의 선박을 건조하는 조선소가 수혜를 볼 수밖에 없는 구조다. 따라서 현재 시점에서 한국 조선 그룹 중 유일하게 미국 본토 내 조선사인 필리조선소(Philly Shipyard)를 보유하고 있는 한화그룹(한화시스템&한화오션)의 수혜가 예상된다.

회계연도 '30년 이후부터는 외국 조선소 건조 선박의 전략상선단(SCF) 편입도 불가능할 뿐만 아니라, 이번에 SHIPS Act 와 분리되어 발의된 법안인 'Building SHIPS in America Act' 를 살펴보면 조선업 세제 혜택 및 인센티브 관련한 조항들은 전부 '미국 내 건조(US-Built)' 라는 조건이 명시되어 있기 때문이다.

또한 USTR 의 중국 조선·해운업 제재 결과 내용 중 Annex-IV 인 '미국 LNG 수출 시 미국 국적 LNGC 비율 의무화' 내용을 그대로 이번 SHIPS Act 의 Title 4 의 세부조항인 Section 420 에 명시했다. 현 시점에서 미국 내 조선소 중 LNG 운반선을 제대로 건조할 수 있는 조선소는 없으며, 나중에 건조가 가능해진다고 가정하더라도 이와 관련된 설비 투자 및 필요 인력 수급에는 막대한 비용과 매우 긴 시간이 소요될 것이다. 따라서 결국 한화오션의 LNGC 건조 역량을 기반으로 세제 혜택과 보조금을 통해 필리조선소에 미국 국적의 LNGC 건조가 가능하게끔 만드는 것이 현실적인 방안이다.

다만 한화오션의 경우, 지난 4월 29일 산업은행이 보유하고 있던 19.5% 지분 중 4.3%에 해당하는 1,300 만주 블록딜 진행에 이어 추후 잔여 물량의 매도 가능성이 있기 때문에 오버 행 이슈가 해소되기 전까지 주가 상승여력은 제한적일 수 있다는 판단이다.

결론적으로 현 시점에서 SHIPS Act 조항 및 조건을 고려해봤을 때 단기적으로는 HD 현대미포, 중·장기적으로는 한화오션이 가장 큰 수혜 종목이 될 것으로 전망한다. 또한 오랜 기간에 걸쳐 쇠퇴해온 미국 조선업 역량을 고려하면 현실적으로 실행 가능성이 낮은 조항들도 분명 존재하기 때문에 향후 다른 조선사들의 미국 시장 진출을 통한 원조 및 수혜 가능성을 배제할 수 없다는 판단이다. 조선업 비중확대(Overweight) 의견을 유지하며, 최선호주(Top-Pick)로 HD 현대미포를 제시한다.

## Appendix.

### SHIPS for America Act – Title 1

구분	조항	조항명	내용
Title 1  감독 및 책무 (Oversight and Accountability)	Section 101	해양안보 특별보좌관 및 해양안보위원회	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 대통령은 국가 해양정책 조율을 담당하는 해양안보 특별보좌관(Maritime Security Advisor)을 임명해야 하며, 이 직책은 특별보좌관 산하에 설치된 해양안보 차운실(Office of the Maritime Security Advisor)을 이끌며 특별보좌관은 필요하다고 판단되는 직원을 임의로 임명할 수 있음</li> <li>➤ 해양안보위원회(Maritime Security Board)도 이 조항에 따라 설립되며, 위원장은 해양안보 특별보좌관이 맡고, 미국 해양산업 관련 모든 연방기관의 대표들이 참여</li> <li>➤ 주요 역할은 다음과 같음: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국가 해양전략(National Maritime Strategy) 조율</li> <li>- 해상운송 체계 목표 수립</li> <li>- 외국 우선 수송 기준 강화</li> <li>- 해운 인력 개발 전략 수립</li> <li>- 조선 해운 차세대 기술 연구개발 우선순위 설정</li> <li>- 미 국적 선박에 대한 국제 우대정책 조율</li> <li>- 사이버 및 물류적 위협으로부터 선박 보호</li> <li>- 해양안보신탁기금(Maritime Security Trust Fund) 운영 감독</li> </ul> </li> </ul>
	Section 102	해상운송시스템 국가자문위원회	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 기존 산업 전문가 집단인 해상운송시스템 국가자문위원회(MTSNAC)의 보고 대상 기관을 교통부 장관이 아닌 해양안보위원회로 변경</li> <li>➤ 위원회 위원 선임 절차에 기술적 수령이 이루어짐</li> </ul>
	Section 103	직고용 권한 부여 및 행정경비 예산	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 미국 해사청(Maritime Administration)과 해안경비대 산하 예방정책 부서에 직접 채용 권한(Direct Hire Authority)을 부여하여 해당 법률 시행을 위한 인력을 경쟁채용 없이 선발할 수 있도록 함</li> </ul>
	Section 104	이행 계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 미국 해사청과 해안경비대는 본 법의 시행을 위한 계획을 수립해야 하며, 이행 현황을 2년마다 보고해야 함</li> <li>➤ 미국 회계감사원(GAO)이 2년 주기 평가를 실시하도록 명시</li> </ul>
	Section 105	연방해사위원회의 미국 선박 경쟁력 보고	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 연방해사위원회(FMC)는 미국 선박의 국제 경쟁력에 대한 연례 평가 보고서를 해양안보위원회 및 의회에 제출해야 하며, 이 보고는 해양전략 수립에 활용</li> </ul>

자료: U. S. Senate, SK 증권

### SHIPS for America Act – Title 2와 Title 3

구분	조항	조항명	내용
Title 2  해양안보 신탁 기금 (Maritime Security Trust Fund)	Section 201	해양안보신탁기금 설립	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 육상 교통이나 항공 등 다른 교통 수단들은 사용자 부담금으로 조성된 전용 신탁기금(예: 고속도로 신탁기금, 항공 신탁기금)으로 지속적인 연방 지원을 받고 있음</li> <li>➤ 본 조항은 해양안보신탁기금(Maritime Security Trust Fund)을 신설하여, 해양안보 프로그램에 대한 안정 적이고 지속적인 재원을 마련</li> <li>➤ 기금의 재원은 다음과 같이 조달됨: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 세관국경보호국(CBP)을 통해 부과되는 관세, 수수료, 벌금</li> <li>- 국제 상선을 대상으로 한 특별 선박세(special tonnage taxes), 조명세(light money)</li> <li>- 중국 해운·물류·조선 산업 지원에 대한 미 무역대표부(USTR)의 조사 결과에 따른 벌금</li> </ul> </li> </ul>
	Section 202	일반 선박세 관련 별칙	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 다음과 같은 경우 추가 별칙이 부과됨: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 우리 외국 주체가(foreign entity of concern)가 소유 또는 운영하는 선박</li> <li>- 세관국경보호국(CBP)을 통해 부과되는 관세, 수수료, 벌금</li> <li>- 중국 국영선박공사(CSSC) 와 상당한 사업 거래를 수행한 선박 소유자</li> </ul> </li> </ul>
	Section 203	대통령의 선박세조명세 면제 금지	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 대통령이 선박세 및 조명세를 면제하는 경우에도 다음의 선박은 면제 대상에서 제외됨: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 우리 외국 주체가(foreign entity of concern)</li> <li>- 우리 외국(러시아, 중국, 이란, 북한)에 등록된 선박</li> </ul> </li> </ul>
Title 3  전략 해상수송 능력 (Sealift Capability)	Section 301	전략적 해상수송능력 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 미국은 국가 및 경제 안보 목표를 달성할 수 있는 전략적 해상수송함대(미국 국적선 보유)를 유지해야 한다는 정책을 행사</li> <li>➤ 교통부 장관 및 국방부 장관은 민간, 상업, 군사 수송능력을 충분히 확보 및 유지해야 하며, 이를 위해 조약 동맹 국들과 협력해야 함</li> <li>➤ 양 부처는 의회에 관련 보고서, 브리핑, 평가를 제출해야 함</li> </ul>
	Section 302	국가 화물전략계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 기존의 국가 화물 전략 계획에 해운 무역 및 전략적 해상수송 고려사항을 포함하도록 의무화</li> </ul>
	Section 303	외국 해운 관행 및 통제 선박	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 기존 Foreign Shipping Practices Act 및 Controlled Carrier Act를 개정하여, 외국 정부나 외국 국적선 사가 행하는 불공정 무역 관행(허물선 및 크루즈선 포함)에 대한 연방해사위원회(FMC)의 강도 권한을 강화</li> </ul>

자료: U. S. Senate, SK 증권

## SHIPS for America Act – Title 4

구분	조항	조항 명	내용
Title 4  국제 상업의 미국 선박 (Vessels of the United States in International Commerce)	Subtitle A: 전략적 해상수송 프로그램	Section 401  전략상선단(SCF)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 전략적 상업 함대 프로그램(Strategic Commercial Fleet Program)을 신설하여, 미국에서 건조(us-built)되고, 미국 국적(US-Flagged)이며, 미국 선원(US-Crew)이 승선하는 상업선박의 국제 상업 운항을 지원</li> <li>▶ 상업적으로 실현 가능한而且 군사적으로 활용 가능한 민간 선박 확보가 목적이며, 궁극적으로 미국 국적선 250척 규모 함대 조성을 목표</li> <li>▶ 주요 내용: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해사청(MARAD)은 선사 또는 선사+조선소 컨소시엄으로부터 제안서를 받아 선정</li> <li>- 자본금 및 운영비용 포함한 자금을 신설</li> <li>- 미국 내 수리 조선소에서 정기 수리 의무화</li> <li>- 운항 계약 기간은 5년이며, 최대 2회 연장 가능 (최대 21년)</li> <li>- 계약 미정선 시, 잔여 선박 수명에 따른 종료 보상금 지급</li> <li>▶ 외국 건조 선박도 예외적으로 프로그램 참여 가능: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 단, 해당 선박은 임시 선박(Interim vessel)으로 간주되며, 미국산 선박으로 대체되기 전까지만 참여 가능</li> <li>- 또는 언제 계약 기간 동안 포함될 수 있으므로</li> </ul> </li> <li>- 2030 회계연도 이전부터는 외국 건조선 신규 편입 금지</li> <li>- 미 수송시행부(TRANSCOM)가 탕커 부족을 확인한 경우, 해사청은 탕커 선박을 우선 편입하도록 명시</li> </ul> </li> </ul>
		Section 402	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미 수송시행부(TRANSCOM)는 해양안보담당(MSF) 및 탕커안보담당(TSF)에 대해 매년 테이블탑 연습(시뮬레이션)을 실시해야 함</li> </ul>
		Section 403	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 국방부 장관은 해저 케이블이 적극에 의해 손상될 경우, USNS 제우스호 및 케이블보안함대(Cable Security Fleet)의 복구 대응 역할을 평가해야 함</li> </ul>
		Section 404  선박 수리 및 정비 관련 관세 조정	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 연재: 미국 국적선 우방국 조선소에서 수리를 받으면 50% 관세 부과</li> <li>▶ 변경사항: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 등 우려국가 조선소에서 수리 시 관세 200%</li> <li>- 그 외 모든 외국 조선소는 70% 관세</li> </ul> </li> <li>- 단, 미국 내 수리 시도 후에도 해사청이 일부 업체 소속 선박에 대해 관세 면제 가능</li> <li>- 대상: 해양안보담당(MSF), 케이블보안함대, 전략상업함대(SCF), VISA/VTA 참여선박</li> <li>- 단, 우려국가에서의 수리는 어떠한 경우에도 면제 불가</li> </ul>
		Section 411	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미국 정부 화물 우선 운송</li> <li>▶ 해사청(Maritime Administrator)이 전국 적격 선박의 부재 여부를 판단하는 권한을 가짐</li> <li>▶ 관련 민관 협력을 위해 타 부처와 협업 계약을 맺어야 함</li> </ul>
		Section 412	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 해사청은 신설된 화물 우선권 규정에 대한 수리 및 지침을 마련해야 함</li> <li>▶ “평화를 위한 식량법(Food for Peace Act)”에 따라 설립된 식량지원 자문기구(Food Aid Consultative Group)와 협의 가능</li> </ul>
		Section 413	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 화물 우선권 감사 및 감독 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기관이 요구한 경우, 의회에 의무적으로 통보해야 함</li> </ul> </li> </ul>
		Section 414	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 농산물 및 기타 화물 운송 재정 지원 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 농산물 프로그램 운영하는 기관이 미국 국적선을 사용할 경우, 시장 운임보다 초과된 운송비용을 해양안보신기금(MSTF)에서 보상하도록 명시</li> <li>- 투명한 정산 절차와 연간 감사 의무와 포함</li> </ul> </li> </ul>
		Section 415	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 대중국 수입화물 미국선박 의무화 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 양후 1년 내, 중국발 미국 수입 화물의 10%를 미국 국적선으로 운송하도록 의무화</li> </ul> </li> </ul>
		Section 416	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미국 항만에서 미국 선박 우선 접안권 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 미국 국적선은 미국 항만에서 ‘우려국’ 소속 선박보다 우선적으로 접안할 수 있음</li> </ul> </li> </ul>
	Subtitle B: 화물 우선권 (Cargo Preference)	Section 417  미국 선박 이용 촉진방안 보고	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 해양안보보건관은 아래 기관들과 협의해 미국 국적선 이용 촉진 방안을 검토하고 보고해야 함: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통부, 산무부, 무역선포부(USTR), 연방해사위원회(FMC)</li> <li>- 검토 명목에는 다음이 포함: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 세제 혜택, 관세 조정, 해운 협회 부여</li> <li>- 동맹국과의 협력 확대 방안</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미 농무부(USDA)의 해외 식량지원 프로그램 대상 품목에 대해, 모든 농산물(곡물 외 품목 포함)에 미국 국적선 운송 요구를 명시</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 화물 우선권 면제 권한은 해사청장(MARAD Administrator)에게 있음을 명확히 규정</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 해당 조항은 기존 S.3467 / H.R.6724 법안을 포함</li> <li>▶ 주요 목표: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2043년까지 미국선 선박이 전체 해상 LNG 수출의 15% 운송</li> <li>- 2035년까지 전세 해상 원유 수출의 10% 운송</li> </ul> </li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 1930년 관세법 개정: 미국 국적선이 운송한 수입품에 대해 별도 관세율 적용 → 경쟁력 강화</li> </ul>
		Section 422  Ships America Office 설치	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 해사청 사무실에 ‘Ship America Office’ 설치:</li> <li>- 미국 국적선 이용 관련 정보 제공</li> <li>- 화물 우선권 혜택 저널</li> <li>- 소비자가 미국 선박으로 운송된 제품을 식별할 수 있도록 “Ship America 인증 프로그램” 운영</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 해양안보프로그램(MSP) 소속 미국 국적선은 인증받은 선관(Classification Society) 기준을 충족하면, 미국 해안경비대(USCG)의 검사 증명서(COI)를 받을 수 있음</li> <li>▶ 이 조항은 모든 미국 국적선에 해당 대체 준수 프로그램(Alternate Compliance Program,ACP)을 적용하도록 확대</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미국 해안경비대는 상업 해운 규정 개정을 위한 규칙 제정 위원회(rulemaking committee)를 실시해야 함</li> <li>▶ 주요 목적: <ul style="list-style-type: none"> <li>- IMO(국제해사기구) 규정과 미국 해안경비대 규정 간 청탁 방지 평가</li> <li>- IMO는 적재 국가가 부과하는 유해 규제로부터 미국 선원 및 해운산업 보호</li> </ul> </li> <li>▶ 구성원: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 연방 기관, 선교, 선사, 조선업체, 선원, 해양노동자, 외부 전문가 등</li> <li>- 해안경비대 사령관은 위원회의 권고에 따라 규칙 제정 절차着手 의무</li> </ul> </li> </ul>
	Subtitle C: 규제 개혁 (Regulatory Reform)	Section 431  대체 기준	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 해양안보프로그램(MSP) 소속 미국 국적선은 인증받은 선관(Classification Society) 기준을 충족하면, 미국 해안경비대(USCG)의 검사 증명서(COI)를 받을 수 있음</li> <li>▶ 이 조항은 모든 미국 국적선에 해당 대체 준수 프로그램(ACP)을 적용하도록 확대</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미국 해안경비대는 상업 해운 규정 개정을 위한 규칙 제정 위원회(rulemaking committee)를 실시해야 함</li> <li>▶ 주요 목적: <ul style="list-style-type: none"> <li>- IMO(국제해사기구) 규정과 미국 해안경비대 규정 간 청탁 방지 평가</li> <li>- IMO는 적재 국가가 부과하는 유해 규제로부터 미국 선원 및 해운산업 보호</li> </ul> </li> <li>▶ 구성원: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 연방 기관, 선교, 선사, 조선업체, 선원, 해양노동자, 외부 전문가 등</li> <li>- 해안경비대 사령관은 위원회의 권고에 따라 규칙 제정 절차着手 의무</li> </ul> </li> </ul>
		Section 432  상업 해운 규정 및 기준에 관한 규칙 제정 위원회	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 연행법: 선박사고 시 순회배상 책임은 선박 및 화물 가치의 최대 1배로 제한</li> <li>▶ 개정사항: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국 국적선은 사고 발생 시 책임한도가 선박+화물 가치의 5배</li> <li>- 미국 국적선은 기준과 동일하게 1배 유지</li> <li>- 단, 인명피해, 부동산, 일금징구 등은 예외</li> </ul> </li> </ul>
		Section 433  선박 소유자 책임 제한법	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 연행법: 선박사고 시 순회배상 책임은 선박 및 화물 가치의 최대 1배로 제한</li> <li>▶ 개정사항: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 외국 국적선은 사고 발생 시 책임한도가 선박+화물 가치의 5배</li> <li>- 미국 국적선은 기준과 동일하게 1배 유지</li> <li>- 단, 인명피해, 부동산, 일금징구 등은 예외</li> </ul> </li> </ul>

자료: U.S. Senate, SK증권

## SHIPS for America Act – Title 5

구분	조항	조항명	내용
Title 5	조선 산업 (Shipbuilding)	Section 501	조선 금융 인센티브 프로그램 ▶ 해사청(MARAD)은 다음을 지원하는 조선 금융 인센티브 프로그램을 운영: - 전략상업임대(SCF)에 포함되지 않더라도, 적격 외양선(eligible oceangoing vessel) 건조 - 미국 조선소 및 부품 제조업체에 대한 투자 - 매년 2억 5천만 달러씩, 2026~2035 회계연도까지 해양안보신탁기금(MSTF)에서 자금 지원 ▶ 기존 선박 건조 외에도, 산업 기반 강화 투자도 지원 대상으로 확대
		Section 502	중소 조선소 지원 프로그램 ▶ 기존 소조선소 지원 프로그램에 대해, 매년 1억 달러, 2026~2035년까지 MSTF에서 지원
		Subtitle A: 조선 금융 인센티브	Section 503 연방 조선금융 프로그램 ▶ Title XI 프로그램을 외전형 대출면드로 전환 - 대출 및 보증 수익을 재투자 - 조기 청금 1억 달러는 2026년 MSTF에서 제공 ▶ 사용 범위 확대: - 선박의 미국 국적화(Reflagging) - 군사 목적 전환을 위한 개조
			Section 504 건조적립기금(CRF) ▶ 선박 매각 또는 손실로 발생한 수익에 대해, 해당 수익을 미국 상선 확장 또는 현대화에 사용할 경우 과세 이연 가능 ▶ 경상 시장 - 예치금 보유기간 연장 - 운행 외 투자 수단 활용 허용 - 사용 가능 목적 확대
			Section 505 자본건조기금(CCF) ▶ CCF는 미국 국적선 소유자가 선박 건조자금으로 사용할 수 있도록 수익을 예치하는 기금 - 예치 가능 이미 범위 확대 - 예치금 사용 범위 확대 - 미국 국적선이 없어 기업도 CCF 개설 가능 - 또한 해양드미널 운영에도 CCF 개설 가능 ▶ 단, 자금은 중국 소유 또는 통제 제조사 제품에는 사용 불가 (예: 자동화 크레인 등)
			Section 506 상업 선박 건조 계획 설문조사 ▶ 해사청장은 매년 민간 선박 소유자, 대리인, 운항자 대상 설문조사를 실시해야 함 ▶ 참여는 자율이며, 사업'일정은 보호됨 ▶ 결과는 미국 해운 산업 기관에 공유 가능
			Section 507 환경심사 간소화 ▶ 다음 시설에 대한 환경심사 절차를 간소화: - 조선소, 선박 수리소, 항만 터미널, 군 및 상선 지원 시설 등 ▶ 모든 환경심사는 2년 이내 완료해야 하며, 주관 연방기관이 조율 책임
			Section 508 대출보증 대상 자격 확대 ▶ 에너지부(DOE)의 대출보증 프로그램이 다음 투자도 지원할 수 있도록 허용: - 미국 조선소, 해양드미널, 항만 인프라
			Section 509 보고서 제출 의무 ▶ 다음 기관들은 의회에 관련 보고서 제출 의무: - 해사청, 미 수송시령부(USTRANSCOM), 해군장관 ▶ 주요 보고 항목: - 조선 인센티브 프로그램이 예비수송한대(RRF) 재건 및 해운 리스크 분산에 어떻게 활용될지 - 중국 조선산업에 대한 기본 유입 차단 방안
			Section 510 수출 통제 보고서 ▶ 국무부 및 상무부는 다음에 대해 연구 및 보고해야 함: - 미국 조선산업에 투자하려는 외국기업에 대한 수출통제 및 무기거래규정(ITAR) 원와 방안
		Subtitle B: 국방부 프로그램	Section 511 해군 조선업 민간 모범 사례 적용 가능성 평가 ▶ 해군(Navy) 및 해안경비대(Coast Guard)는 민간 조선업체의 설계, 건조, 수리 모범 사례(Best Practices)를 평가하고, 가능한 경우 군함 구매 제작 및 수리에 적용해야 함
			Section 512 국방물자생산법(DPA) 활용 계획 수립 ▶ 국방물자생산법(DPA)을 활용하여 조선소 인프라, 국방 조선산업 기반, 해양 항만 인프라를 강화하기 위한 행동계획(Plan of Action)을 수립
			Section 513 해군 군수지원사령부(MSC) 인력 확보 지원 ▶ 해군장관은 군수지원사령부(Military Sealift Command) 선원 모집 및 유지 정책을 지원할 수 있는 권한을 추가로 부여 받음 ▶ 해군 및 MSC는 모집 및 유지 활동 결과 보고하고, 선박 임차 기간 연장의 티당성에 대한 평가를 수행해야 함
	Subtitle C: 조선 혁신 및 인프라	Section 521 미국 해양혁신센터 ▶ 해사청 산하 해양 혁신 협력센터 프로그램을 설립·연구개발(R&D)을 통해 조선산업 기반 강화 ▶ 기존 프로그램을 확대하여 다음을 수행: - 전국 각지에 인큐베이터 설립 - 산업·학계·정책 협력 구조(Multi-stakeholder Partnership) 구축 - 조선, 대체연료, 항만 인프라, 선박설계, 해양공학 등 우선 과제 집중 - 2026~2035년 매년 5천만 달러를 해양안보신탁기금에서 지원	
		Section 522 국가조선연구프로그램(NSRP) 승인 ▶ NSRP(National Shipbuilding Research Program) 활동을 법적으로 승인하며, NSRP와 해사청 간의 협력 강화를 명시	
		Section 523 미국 조선 인프라 준비상태 평가 ▶ 해사청장은 미국의 조선·해운·항만 인프라 전반에 대한 평가를 수행해야 함 ▶ 특히 중국 정부 관점 물류 플랫폼(LOGIN)으로부터의 위협에 대해서도 리스크 분석을 포함	

자료: U. S. Senate, SK 증권

## SHIPS for America Act – Title 6

구분	조항	조항 명	내용	
Title 6 인력 개발 (Workforce Development)	Subtitle A: 인력 유인책	Section 601	상선 해기사에 대한 공공부제 텁감 프로그램 적용	> 다음과 같은 조건을 만족할 경우, 공공서비스 약자금 텁감 프로그램(PSLF) 대상 포함: - 미 해양수송연혁(USCG Merchant Mariner Credential) 보유자 또는 미국 조선소 직원 - 미국 국적선에 10년 근무, 연간 최소 150일 항해 실적 필요
		Section 602	교육 지원 수혜 자격 확대	> 다음 조건을 충족한 해기사는 GI 법에 따른 교육지원 대상이 될 수 있음: - 10년 이상 전투역 근무 - 저장 전투역 복무 문장(예: Merchant Marine Expeditionary Medal) 수령 - 티보운정 예비역에 해당되지 않는 경우
		Section 603	해군 대학원(NPS) 진학 자격	> 해군장관은 미국 상선 해기 장교 및 일반 해기사에게 해군대학원(Naval Postgraduate School) 진학을 허용할 수 있음
		Section 604	배우자 면허 재취득·사업 개개 비용 지원	> 해군장관은 해양수송장고(SSO) 프로그램 또는 해안경비대 예비군 소속자의 배우자는, 면허 재발급이나 사업 제개 관련 비용을 일부 지원해 줄 수 있음 > 지금은 해양수송장고 기금에
		Section 605	연방 공직 비경쟁 채용 자격 부여	> 다음 중 하나를 만족할 경우, 연방 공직 비경쟁 채용(noncompetitive eligibility) 자격 부여: - 미국 해양사관학교(USMMA) 졸업 후 계약 이행 원료 - 미국 국적선에서 5년 이상 항해한 해기사(오피서 또는 레이팅 등급) - ※ 군인, 평화양사단과 유사한 재능 우대 조치
		Section 606	상선 해기사 경력 유지 프로그램	> 전시 대비 전략수송인력 확보 목적의 미국 상선 해기사 경력 유지 프로그램 신설: - 트랙 1: 예비군 소속 해기사는 해군장관에게 USEERRA 보호 아래 단기 항해 배치로 면역 유지 가능 - 트랙 2: 해양수송장고 출입생이 복무 완료 후, 오국선박에서 항해하면서도 자격유지 및 예비역 가능
	Subtitle B: 인력 공급 페이프라인	Section 611	해양 인력 홍보 및 모집	> FY25 국방부법(NDA)을 개정하여: - 해양 직업의 장점을 국민에게 알리는 목표 확장 - 2026~2035년까지 매년 MSTF 자금 지원
		Section 612	국내 해양인력 양성센터(COE) 예산 지원	> 해양인력 운전 및 교육을 위한 우수센터(Centers of Excellence)에 대해 해양인보신탁기금(MSTF)에서 전용 예산 배정
		Section 613	해양 직업·기술 교육 자문위원회 설치	> 해사청(MARAD) 산하에 연방 자문위원회 설치: - 산업계 고용주 + 교육기관 간 협력을 통해 필요 인력 양성 기회 도출
		Section 614	군 → 해기사 진로 연결 프로그램	> 국방부(DOD)는 군 입대 자격 미달자 중 해양 직무 회망자를 선발하여, 해사청에 연계 및 해양 경력 자료 제공 의무화
		Section 615	해양인력 데이터 수집	> 해사청장은 미국 상선 해운업의 상태에 대한 견해 보고서 발간: - 해양 활동 중인 해기사 수와 영향 및 전시 지원 수요 예측 포함
		Section 616	군 → 해양 산업 이직 측진 보고서	> 다음 부처는 공동으로 전직 군인의 해운산업 이직 정책 제기 방안 보고서 제출: - 국방부, 해안경비대, 노동부, 보훈부, 해양보훈위원회
		Section 617	청소년 해양 교육 프로그램	> 해군장관은 해군해양청소년단(Naval Sea Cadet Corps)을 위한 예산을 예산안에 명시 - 해사청은 12세 학교와 협력하는 교육 프로그램 운영 장려
		Section 618	해기사·조선공학 국제교류 강화 프로그램	> 미국과 동맹국 간 대학원 수준의 해양 건축 및 조선 기술 교류 강화 프로그램 신설
	Subtitle C: 미국 해양사관학교 및 주립 해양학교	Section 621	미국 해양사관학교 인프라 현대화 예산 승인	> 해사청(MARAD)은 양후 10년간 캠퍼스 현대화 계획을 수립 - 증진 생도(midshipmen) 와 해운 산업의 현대적 수요에 부합하도록 설계
		Section 622	미국 해양사관학교(USMMA)	> 의회의 인식사항(Sense of Congress)으로 다음을 명시: - 해사청은 다른 4대 군사사관학교(국립 해·공·해병대)와 공동한 위상을 갖게됨 - 해사청은 USMMA 입학정원 확대 방안 연구 및 보고 의무
		Section 623	미국 해양사관학교 생도의 연방팀 팀장 선임 인정	> USMMA 제작 기간도 연방 팀장으로 포함되도록 명시(다른 군사사관학교와의 형평성 확보)
		Section 624	주립 해양학교(SMAs)	> 해사청장은 주립 해양학교의 정원 확대를 위한 추가 지원 필요성 평가 의무 - 신규 SMA 설립 여부에 대한 탄생 조건도 포함 - 전문 예산은 해양인보신탁기금에서 지원
		Section 625	복무 의무 이행 감독	> 해사청은 모든 생도 출입생이 복무의무(Service Obligation)를 이행했는지 확인할 업데이트된 시스템을 개발 - 미군(영어)는 의무 또는 고용비 상환 의무를 인내받아야 함
		Section 626	훈련선 연료비 보조	> 종합 해양학교에서 운영하는 운전선의 연료비는 MSTF에서 전액 지원 - 해당 자금은 학교는 막상 대상 운전비로 이용을 낭길 수 없음 - 운전선은 상선 경력 유지 프로그램 참여 해기사를 우선 선정시키도록 장려 - 관리 승선 인력비도 MSTF에서 전액 보조
		Section 627	여름 운전 항해 장학금 프로그램	> 해사청은 민간 해운사와 협력하여: - 여름 해상 실습(Sea Term)을 마친 면허 해기사를 제공 - 이 장학금 프로그램은 해체 선업기금 MSTF 매칭 자금 지원 가능
		Section 628	주립 해양학교 운전선의 연합 해군운전 참여	> 해군장관은 연례 항동 해군 운전(Join Naval Exercises)에 주립 해양학교 운전선 1척 이상 포함하도록 해야 함 - USMMA SMA 및 티격 해기사(Merchant Mariner Credential) 시스템을 다음과 같이 개선해야 함: - 관련 데이터를 다른 정부기관 간에 공유 가능하도록 개선
	Subtitle D: 해기 면허 제도 현대화	Section 631	해기 면허 발급 시스템 현대화	> 해인경비대(USCG)는 해기 면허(Merchant Mariner Credential) 시스템을 다음과 같이 개선해야 함: - 전자 신청 어플 - 또는 유효한 면제 예외 규정 보유 여부
		Section 632	갑판부 비면허직 운전 기준 개정	> 갑판부(unlicensed deck department) 소속 해기사에 대한 승선 기간(sea time) 및 운전 요건을 현대 연대에 맞게 개정
		Section 633	해상 안정을 위한 선원 배치 기준 점검	> 해인경비대는 다음 사항을 확인해야 함: - 해상플랫폼법(43 U.S.C. 1306) 상의 승선 인원 요건 충족 여부 - 또는 유효한 면제 예외 규정 보유 여부
		Section 634	해기 면허 갱신 시작일 명확화	> 해기 면허(MMO) 갱신 시: - 갱신 후 유효기간은 기존 면허 만료일 다음 날부터 시작함을 명확히 규정
		Section 635	미국령 사모아 해기인의 면허 취득 허용	> 미국령 사모아(American Samoa) 출신으로 “미국 국인(U.S. National)” 자격을 갖춘 해기 면허(Merchant Mariner Credential)를 취득할 수 있도록 허용
		Section 636	면허 면료 시 재발급 권한	> 국가 비상시대(National Emergency)가 선정된 경우, 해양인보위원회 또는 장관 판단에 따라, 면료된 해기 면허나 등록증의 재발급 가능

자료: U. S. Senate, SK 증권

## Building SHIPS in America Act – Title 7

구분	조항	조항명	내용
Title 7  세금 조항 (Tax Provisions)	Section 701	미국 선박 투자 세액공제	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미국 내에서 다음을 수행하는 경우, 33% 세액공제(Investment Tax Credit) 부여:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 외양선 건조</li> <li>- 동력 개조(Repower)</li> <li>- 재건(재구성, Reconstruction)</li> </ul> </li> <li>▶ 조간 선주자 해사청(MARAD)과 다음을 약정해야 함:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 선박을 최소 10년간 미국 국적 등록</li> <li>- VISA/ITA 또는 기타 자발적 협정에 참여</li> <li>- 필요 시 환수(drawback) 조항 적용</li> </ul> </li> <li>▶ 추가 인센티브:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- +5%: 미국 본사 선박보험이(P&amp;I Club)와 보험계약 체결 시</li> <li>- +2.5%: 미국 본사 선급의 설계·분류 기준에 따라 설계된 경우</li> </ul> </li> </ul>
	Section 702	해양안보 관련 지원금의 소득 제외	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 다음 프로그램으로 받은 지원금은 과세소득에서 제외:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양안보 프로그램(MSP), 조선 금융 인센티브 프로그램(Cable Security Program), 탱커 보안 프로그램(Tanker Security Program), 전략상선단(SCF), 중소조선소 보조금 프로그램, 항만 인프라 개발 프로그램</li> </ul> </li> </ul>
	Section 703	국내 운항 30일 제한 폐지	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 연행방식 국내운송(Tonnage Tax)은 30일 미만 운항 시 비적용되었으나, → 해당 30일 제한을 폐지</li> </ul>
	Section 704	적격 해운활동	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 다음을 '액션 해운활동(Core Activities)'으로 인정해야 함           <ul style="list-style-type: none"> <li>- COGSA(해상물품운송법)에 따라 발생된 선박운송상 미국 항만을 출입하는 해상운송 의무 전반</li> </ul> </li> </ul>
	Section 705	적격 선박 정의 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미국 선박 중 다음 조건을 만족하면, 그 회사의 전체 선박을 '선체 과세 체계'(Tonnage Tax Regime) 적용 대상으로 인정           <ul style="list-style-type: none"> <li>- ISA, VTA 또는 기타 지방적 해운 협정 참여</li> </ul> </li> </ul>
	Section 706	조선소 투자 세액공제	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 미국 내 다음 시설에 대한 투자에 대해 25% 세액공제 부여:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 민간 및 군용 외양선 조선소</li> <li>- 해당 선박에 필요한 액심 부품 제조사</li> </ul> </li> </ul>
	Section 707	자본건조기금(CCF) 관련 세법 개정	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 제505조에서 개정한 CCF 관련 내용을 세법에 기술적으로 반영           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 단, 전자통 화물처리 장비 및 중국산 크레인에서는 CCF 자금 사용 금지</li> </ul> </li> </ul>
	Section 708	해기사 정액금 프로그램 세금 면제	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ SIP(Student Incentive Payment) 프로그램으로 받는 장학금은 과세소득에 포함되지 않음           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해당 프로그램은 주립 해양학교 재학생이 면허 해기사가 되도록 지원하는 제도</li> </ul> </li> </ul>
	Section 709	해양 연료세 형평성법	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 대서양-태평양 연안 간 운송 선박에 중금화되는 대체 연료(Alternative Fuel)에 대해 연료 소비세(excise tax) 면제 혜택을 연장</li> </ul>
	Section 710	해양 번영지대 제도	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 해양산업 중심지를 지정해, Opportunity Zone 수준의 세제 혜택 제공           <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대상 투자:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대상 투자:</li> <li>- 해운 산업활동 및 해양 비즈니스 직접 지원 투자</li> <li>- 해양안보청(MARAD) 이 지역 지역을 지정</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

자료: U.S. Senate, SK 증권

## Compliance Notice

작성자(한승한)는 본 조사분석자료에 게재된 내용들이 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 신의성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 보고서에 언급된 종목의 경우 당사 조사분석담당자는 본인의 담당종목을 보유하고 있지 않습니다.

본 보고서는 기관투자가 또는 제 3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.

당사는 자료공표일 현재 해당기업과 관련하여 특별한 이해 관계가 없습니다.

종목별 투자의견은 다음과 같습니다.

투자판단 3 단계(6개월기준) 15%이상 -> 매수 / -15%~15% -> 중립 / -15%미만 -> 매도

## SK 증권 유니버스 투자등급 비율 (2025년 05월 02일 기준)

매수	97.52%	중립	2.48%	매도	0.00%
----	--------	----	-------	----	-------