

조선

관세 협상 테이블의 조커카드

이지니 jini.lee@daishin.com



조선

- 미국과의 관세 협상에서 조선업은 주요 토크로 작용할 것으로 전망. 미국이 조선산업을 재건하기 위해서는 한국의 조선업과의 협력이 필요하기 때문. 더욱이 현재 조선사들의 대미 수출액은 전체 매출의 5% 미만에 불과해 관세의 영향을 크게 받지 않음
- 미국은 중국의 해군력 증강을 견제하며 자국의 조선업 재건을 도모하고 있지만 현재 미국의 해운 생태계는 철저히 수요자의 영역으로만 구성되어 있어 공급을 확대하기 위해서는 조선소의 캐파 확장, 효율성 확대, 인력 양성, 기술 현대화 등 다방면으로 도움 필요. 반대로 한국은 미국의 LNG 수입 확대를 제시함으로써 관세를 낮출 수 있는 여지를 만들어낼 수 있음
- 미국은 LNG 생산량 확대에 대한 의지를 내비친 바 있음. 트럼프 대통령이 신규 LNG 프로젝트 가동을 재개시키며 해외 수출량 확대를 이야기함. 그에 따라 하반기에는 LNG 개발사들의 LNGC 발주가 기대됨
- 다만 현재 LNGC를 건조 가능한 국가는 한국과 중국 뿐. 미국은 중국 조선소를 제재하고 있어 한국 조선소가 LNGC 발주에 대한 수혜를 오롯이 받을 것으로 예상. 그에 따라 하반기 조선업은 LNG선 수요 증가에 힘입어 다시 한번 신규수주 강세 사이클 맞이할 것으로 전망
- 특수선에 대한 기대감 역시 증가. 상선을 기반으로 한 미국의 해운업 회복은 특수선 건조 생산성 증대를 위한 기틀로 판단. 이를 위해서 한국의 특수선 건조 조선소와 협업을 통해 단기적으로 효율성을 증대시킬 것으로 전망
- 당사는 2025년 하반기 조선업 Top-Pick으로 HD현대중공업 제시
- HD현대중공업은 생산성 효율 증대를 통한 빠른 납기를 경쟁력으로 하반기에도 신규수주에서 우위를 점할 것으로 판단. 특수선 역시 미국 특수선 조선소 헌팅턴 잉겔스와 MOU를 통해 수상함 건조 협력 가능성이 높아짐

원달러 추이



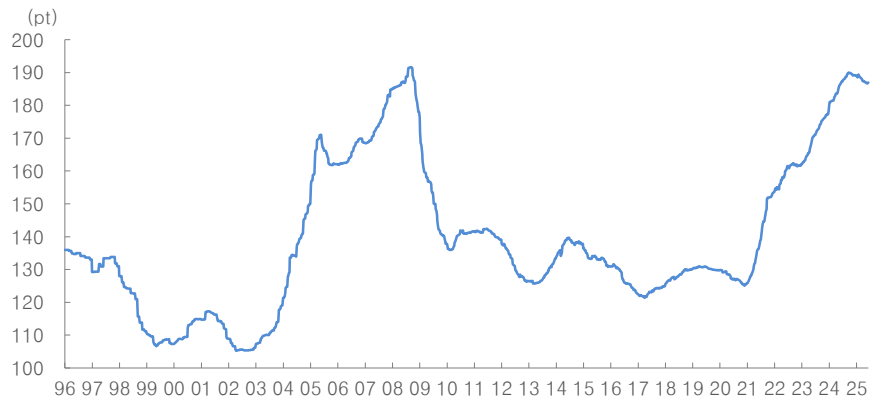
자료: Bloomberg, 대신증권 Research Center

후판가 추이



자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

신조선가 추이



자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

[관세] 관세 협상에서 한국이 가진 키, 조선업

미국의 중국 제재를 피해갈 수 있는 안전한 선택지는 한국

- 한미 관세 협상에서 조선업은 향후 협상의 주요 토픽으로 작용할 가능성이 큼
- 미국은 자국 조선업의 경쟁력이 부족해 자립이 어려운 상황. 해운시장을 장악하고 있는 중국 선사와의 의존도를 줄이기 위해 노력 중
- 미국의 USTR과 SHIPS for America ACT가 중국 해운선사와 중국 조선소에서 건조한 선박에 대해 규제를 진행 중
- 초안의 규제 범위가 광범위하고 패널티가 높았던 탓에 규제는 점진적으로 완화되는 추세이나 중국을 제재하려는 방향성 자체는 유효하다 판단
- 선주와 해운사 입장에서 사용년수가 25년 이상인 선박을 중국 조선사로 발주하는 것은 리스크로 작용, 그에 따라 한국 조선사가 반사수혜를 입을 것으로 예상

미국 정책이 해운업 중 선종별로 미치는 영향

선종별	관세 부과 비중	미국 / 글로벌 항만 기항 비중				영향분석
		USTR 적용		SHIPS ACT적용		
벌크선	2%	7%	0.30%	21%	1.00%	- 전체적으로는 관세 노출도가 낮으나, 특정 물류(예: 미국 철강 수입, 곡물 수출)에는 영향 - 미국 수출 노선에서 중국산 선박 이용시 USTR 적용 면제 - 그 중 중국 선사 소유/운영 선박 일부 교체 가능
컨테이너선	12%	5%	0.20%	34%	1.30%	- 관세 노출도 높으며 유동적인 정책이 무역 흐름에 영향 - USTR 규제에 영향을 받는 선박 교체 예상
Crude Tanker	<1%	5%	0.40%	32%	2.70%	- 관세 영향 매우 제한적 - 미국 수출 노선에서 중국산 선박 사용시 USTR 적용 면제 - 미국 수입 노선에서 중국 선사 소유/운영 선박 교체 예상
PC Tanker	0%	3%	0.20%	12%	0.80%	- 관세 영향 거의 없음 - 소형 선박 및 미국 수출 노선 운항 선박은 USTR 면제됨
LNGC	1%	0%	0.00%	6%	0.50%	- 관세 노출 매우 제한적 - USTR 항만 요금은 없지만 USTR 및 SHIPS ACT 내 미국 건조 선박 장려 정책이 포함됨 (6/6 제외됨)
LPG / Gas Carrier	12%	7%	0.40%	21%	1.10%	- LPG에 대한 관세 노출도는 높으나, 최근 중국 관세 완화로 직접 영향은 제한적 - 미국 수출 노선에서 중국산 선박 사용시 USTR 적용 면제 - 중국 선사 소유/운영 선박은 수수료 부과됨
화학제품 운반선	6%	3%	0.10%	20%	0.80%	- 적정 수준의 관세 노출, 거시경제 리스크 보유 - 중국산 Chem.Tanker은 USTR 수수료 면제
자동차 운반선	26%	44%	4.20%	29%	2.70%	- 높은 관세 노출, 수요 둔화 우려 - 매우 높은 USTR 요금 노출, 선박 전환 가능성 없으며, 수수료 레벨은 최근 줄어듦
전체 선대	4%	7%	0.30%	19%	0.70%	

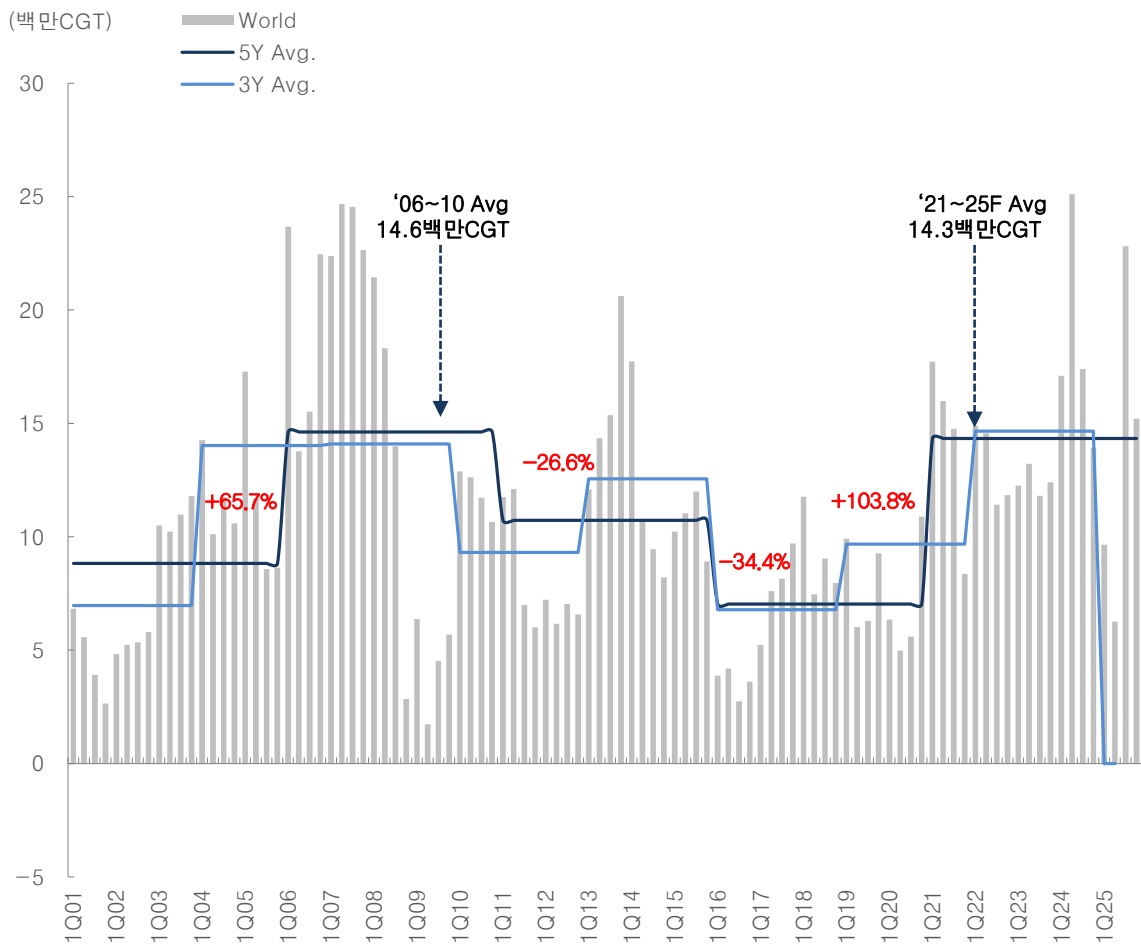
자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

[신규수주] 2025년 글로벌 신규수주량 축소는 불가피

2025년 글로벌 신규수주 상저하고 전망

- 2025년 글로벌 신규수주량은 2024년 7,353만CGT 대비 -26.6% yoy 감소한 5,147만CGT로 전망. 2025년 1분기 신규수주량은 965만CGT, 2분기 신규수주량은 627만CGT로 각각 전년동기대비 -44.5%, -75.1% 감소함
- 2025년 상반기 글로벌 신조 신규수주 둔화는 기저에 깔려 있던 신규발주 공급 과잉, 높은 신조선가와 더불어 미국의 대중국 무역정책에 대한 불확실성이 부담으로 작용. 그에 따라 과도한 선박 발주 하방 압력이 있었음
- 트럼프 정부의 관세협상이 상반기 중으로 마무리 지어지며 불확실성이 해소됨에 따라 해운선사들의 발주세 역시 회복할 것으로 예상

21~25년 평균 신규발주량은 과거 슈퍼사이클 5개년 수준 도달 전망



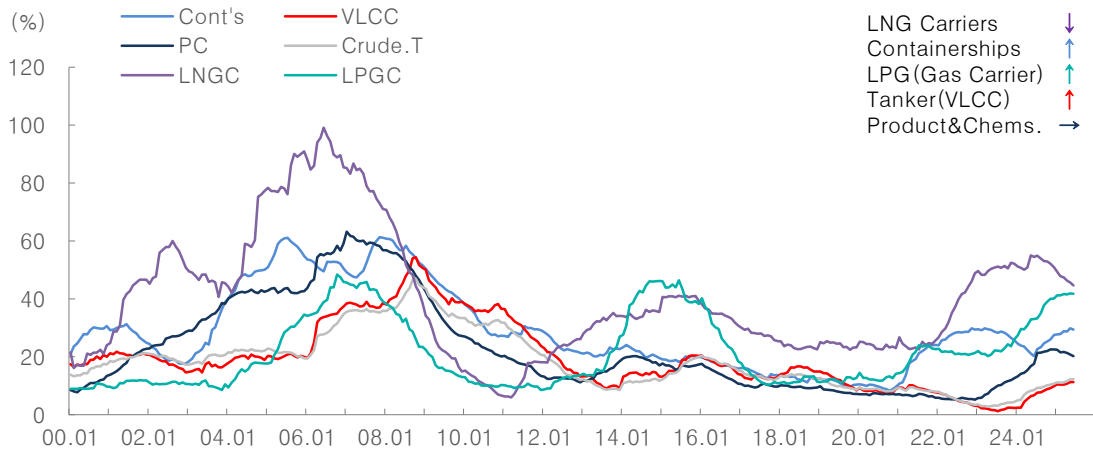
자료: Clarkson, 대신증권 Research Center
주: 3Q25F, 4Q25F 글로벌 발주량은 추정치

[신규수주] 한국은 MS 확장이 목표

신규수주 감소보다는 한국의 점유율 회복에 주목

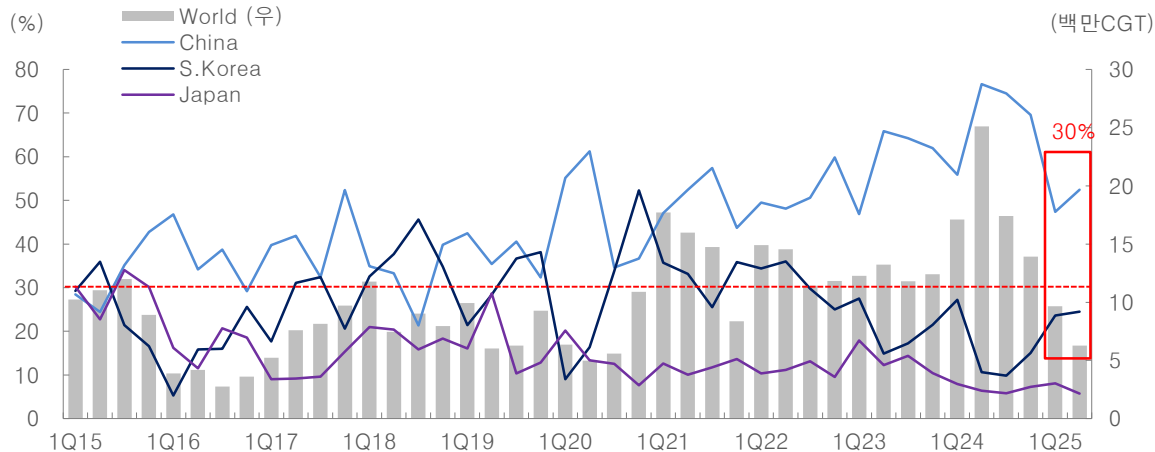
- 전체적인 발주 둔화보다 한국의 수주 점유율 회복에 주목. 1H25 신규수주 중 중국의 MS는 49.3%, 한국은 24.0%
- 1H24 중국 68.2%(-27.6%p)와 한국 17.3%(+38.2%p)으로 한국 점유율의 회복이 두드러짐. 일본 MS는 7.0%로 전년과 유사한 수준
- 미국의 중국산 선박 제재가 한국의 반사수혜(신규수주)로 이어지며 한국의 점유율은 30% 수준까지 회복 가능할 것으로 전망

선종별 선대 대비 수주잔고 비중, 컨테이너선과 유조선 상승세



자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

글로벌 신규수주량, 한국의 신규수주 MS 상승 기대



자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

[LNG] 우호적인 정책을 기반으로 FID 승인 기대

미국 우선주의 정책인 USTR 제재 완화

- 미국 USTR은 6/6 중국 해운 및 조선업 301조 조사 대응 조치 수정안 발표. 미국 LNG 운반선 의무화에 대한 조치 강도를 이전 대비 완화시키는 내용을 포함함
- 첫번째로 미국산 선박을 통해 운송되는 미국산 LNG 수출량 목표가 달성되지 않을 경우 수출 허가 중단 조항 삭제; 두번째로 미국 LNG 수출에서 '미국산 선박 운송 비율 보고 의무 주체' 변경. 기존 LNG 프로젝트/터미널에서 LNGC 선주 혹은 운항사로 의무자 변경
- 이전 대비 미국 LNG 프로젝트 수출 승인 및 FID 가능성이 높아졌으며 하반기 국내 조선사의 북미 LNGC 수주가 기대됨

USTR 제재 수정안 발표

우선 순위	조치	설명	수수료 / 제한구조	예외 사항
1	LNG 수출 운송 제한	미국산 LNG 수출의 일정 비율은 미국에서 건조되고, 미국 국적이며, 미국이 운항하는 선박을 통해 운송되어야 함. 최신안에서는 요건 미충족 시 수출 허가 중단 위험 제거됨	<ul style="list-style-type: none"> ■ 미국 국적·운항 선박으로 수송: <ul style="list-style-type: none"> - 2028년 4월 17일부터: 1% ■ 미국 건조·국적·운항 선박 기준: <ul style="list-style-type: none"> - 2029년 4월 17일부터: 1%, 2031년: 2%, 2032년: 3%, 2034년: 4%, 2036년: 6%, 2038년: 7%, 2041년: 9%, 2043년: 11%, 2045년: 13%, 2047년: 15% 	선주가 동등한 (equivalent) 미국산 LNG선 건조 계약 체결 시, 해당 선박 인도까지 최대 3년간 규제 적용 면제 가능
2	외국산 자동차운반선 (Car Carrier) 및 Ro-Ro선에 대한 단계적 수수료 부과	미국 세관 외 지역에서 최초로 미국 항만에 입항하는 외국산 자동차운반선 또는 Ro-Ro선에 대해 순톤수 기준 수수료 부과 (2025년 6월 이전에는 Ro-Ro 선은 포함되지 않았음)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2025년 10월 14일부터: <ul style="list-style-type: none"> - 최신안: 순톤당 \$14 (2025년 6월 이전: 차량 환산 단위 CEU당 \$150) 	선주가 동등 이상의 미국산 선박을 발주 후 수수료 면제
3	중국 소유/ 운항 선박에 대한 단계적 수수료 부과	중국 소유 또는 운항 선박이 미국 세관 외 지역에서 미국 항만에 최초로 입항할 경우 순톤수 기준 수수료 부과	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2025년 10월 14일부터: \$50/톤 <ul style="list-style-type: none"> - 2026년 4월 17일: \$80 - 2027년 4월 17일: \$110 - 2028년 4월 17일: \$140 → 운항자는 선박 1척당 연 5회까지 수수료 납부 	해당 없음
4	중국산 선박에 대한 단계적 수수료 부과	중국에서 건조된 선박이 미국 세관 외 지역에서 미국 항만에 최초로 입항 시, 순톤수 또는 하역 컨테이너 수 중 더 높은 금액 기준으로 수수료 부과	<ul style="list-style-type: none"> ■ 순톤 기준: <ul style="list-style-type: none"> - 2025.10.14부터: \$18 - 2026.4.17: \$23 - 2027.4.17: \$28 - 2028.4.17: \$33 ■ 컨테이너 기준: <ul style="list-style-type: none"> - 2025.10.14부터: \$120 - 2026.4.17: \$153 - 2027.4.17: \$195 - 2028.4.17: \$250 → 운항자는 선박 1척당 연 5회까지 수수료 납부 	수수료 면제 조건: <ul style="list-style-type: none"> - 동등한 미국산 선박 발주 후 인도까지 최대 3년 유예 - 미 정부 프로그램 참여 선박 - 공선(ballast) 상태로 입항한 선박 - 4,000 TEU 미만, 55,000dwt 미만 또는 벌크용량 80,000dwt 미만 선박 - 외국 항에서 2,000해리 미만 항해 후 입항한 선박 - 미국 소유 또는 Great Lakes 전용 선박 - 화학물질 운송 특수선박

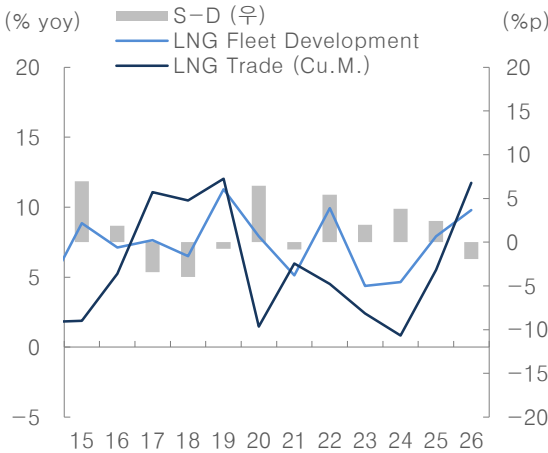
자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

[LNG] 하반기 미국향 LNG 프로젝트 승인 기대

하반기로 갈수록 FID 승인 가속화 기대

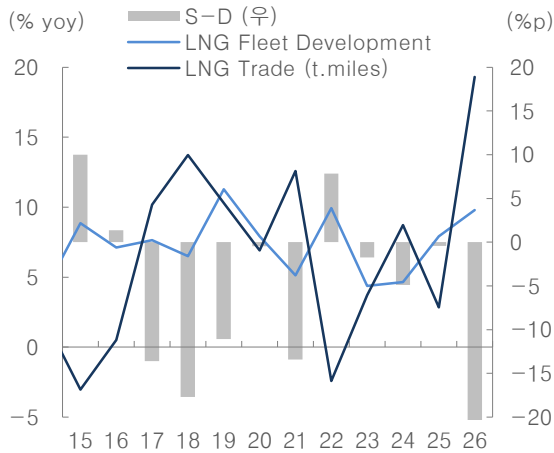
- 지난 바이든 행정부에서 차단했던 LNG 신규 수출 승인을 트럼프 대통령이 임기 시작과 동시에 FID 승인을 재개시키며 LNG 개발사들의 LNG 발주 기대
- 클락슨은 2029년까지 LNGC가 최대 126척까지 발주될 것으로 전망
- 특히 2026년부터 북미쪽 신규 프로젝트 가동량이 증가함에 따라 기존 AG-ASIA 항로(6천마일)에서 미걸프-동아시아 항로(9~10천마일)가 늘어남, 그에 따라 톤마일도 증가하며 공급 부족 심화 전망

LNG 용량 기준 공급 과잉이지만



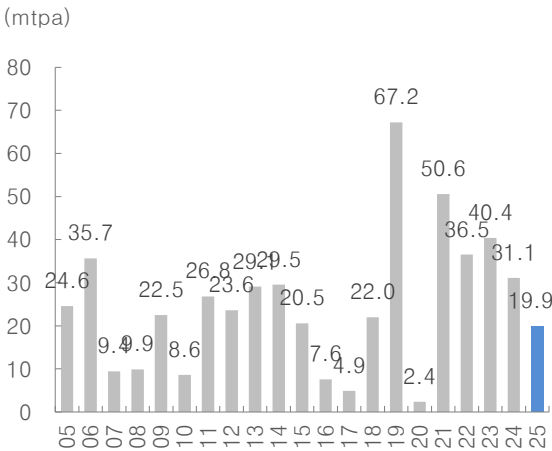
자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

항로 증가에 따라 톤마일 기준 공급 부족



자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

2025F Target FID는 최대 100mtpa



자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

LNG Proposed Projects by country

Country	Export Capa (mtpa)	Ratio (%)	Est. Vessel Requirement
US	164.9	38.1	238
Russia	75.6	17.5	100
Canada	47.5	11.0	47
Nigeria	36.9	8.5	51
Mexico	18.8	4.4	31
Tanzania	15.0	3.5	16
Senegal	14.0	3.2	14
Argentina	12.0	2.8	15
Australia	11.8	2.7	13
Timor-Leste	10.0	2.3	9
Cyprus	6.0	1.4	6
Suriname	3.7	0.9	3
Mozambique	3.4	0.8	4
Total	433.0		564

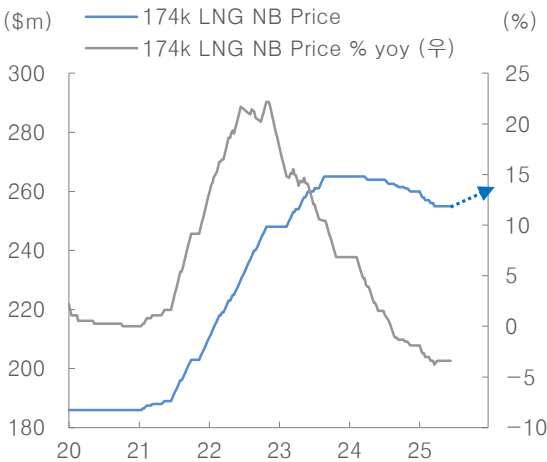
자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

[LNG] LNGC 신조선가 가격 유지 혹은 상승 전망

운임 상승에 따라 신조 가격은 견조할 것으로 전망

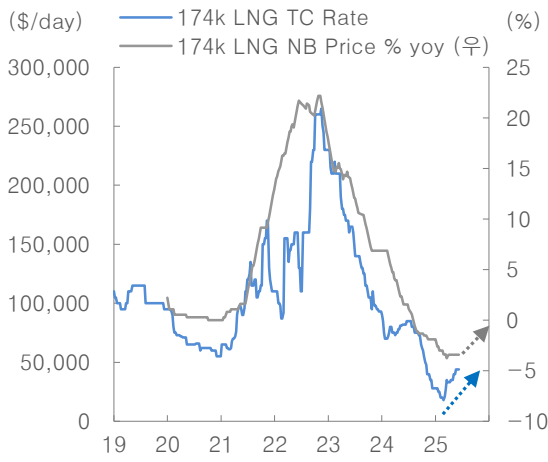
- 174k LNGC 신조선가는 2024년을 기점으로 하락세를 보임, 이는 공급 과잉보다는 중국의 공격적인 수주활동에 기인한 것으로 판단
- 미국의 LNG FID 승인 가속화와 지정학적 이슈로 인한 리스크 증가로 연초부터 운임 하방 압력은 해소되고 있으며 이는 연말까지 지속될 것으로 예상
- 더욱이 미국의 중국 조선소 견제로 인해 특히 고부가가치선인 LNGC의 수주는 한국으로 집중되는 중이며, 평균 선가 대비 높은 선가로 계약이 가능할 것으로 전망

174k LNG 신조선가는 하락세이지만



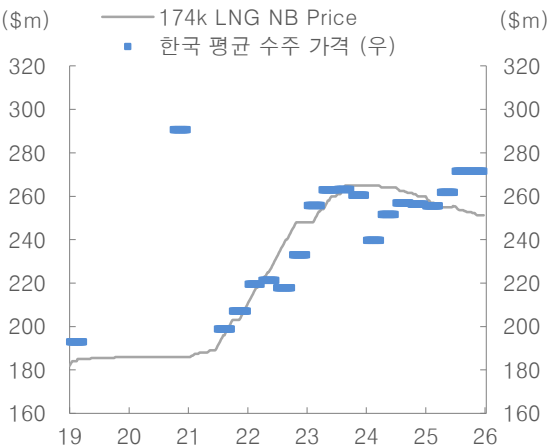
자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

TC운임 상승에 따라 신조선가 상승 전망



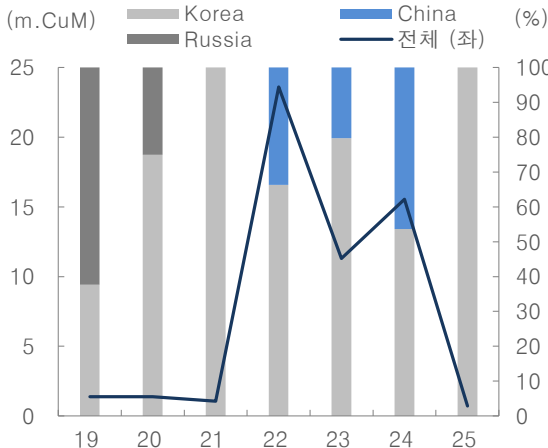
자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

한국 평균 수주 가격은 높은 편



자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

수주 점유율은 한국이 높음



자료: Clarkson, 대신증권 Research Center

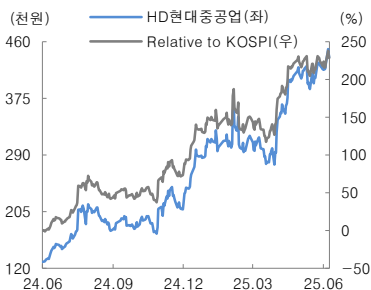
HD현대중공업 (329180)

빠른 납기로 고정비 레버리지 효과 기대

투자의견	BUY (유지)
목표주가	550,000원 (상향)
현재주가 (25.06.18)	428,500원

KOSPI	2,972.19
시가총액	38,749십억원
시가총액비중	1.75%
자본금(보통주)	444십억원
52주 최고/최저	449,000원 / 133,600원
120일 평균거래대금	1,160억원
외국인지분율	10.78%
주요주주	에이치디한국조선해양 외 1인 74.51% 국민연금공단 6.38%

주가수익률(%)	1M	3M	6M	12M
절대수익률	4.1	38.6	82.3	224.5
상대수익률	-7.4	22.6	51.8	201.9



- 투자 의견 매수, 목표주가 550,000원으로 상향
- 2025년 하반기 투자포인트는 1)생산성 및 효율성 증대를 통한 이익 상승 2)고부가가치 및 고선가 수주물량의 매출 인식 3)해외 조선사와의 적극적인 협력을 통해 특수선(수상함) 수주 가능성 확대 등임
- 고급 인력 공급 안정화와 외국인 인력의 숙련도 향상 덕분에 공정 속도가 개선됨. 1Q에 선포 조정으로 나타난 이익의 개선세는 하반기에도 유지될 것으로 전망
- 현재 동사의 수주잔고는 고부가가치, 고선가 위주의 수주 잔고이기 때문에 국내 조선사 중 고정비 레버리지 효과가 가장 빠르게 일어날 것
- 지정학적 이슈와 미 해군 선대 확장 의지는 국내 조선소의 특수선 수주에 긍정적인 요소로 작용. 동사는 미국의 군함 조선소 헌팅턴 잉걸스와 MOU를 체결, 팔란티어와는 정찰 및 전투용 무인선박(USV) 개념설계에 대한 MOU 체결

(십억원, 원, %)	2023A	2024A	2025F	2026F	2027F
매출액	11,964	14,486	16,865	18,204	19,839
영업이익	179	705	1,954	2,198	3,411
세전순이익	34	798	1,279	1,226	2,031
총당기순이익	25	622	996	954	1,582
지배지분순이익	25	622	996	954	1,582
EPS	278	7,001	11,218	10,751	17,819
PER	463.9	41.1	38.9	40.6	24.5
BPS	58,660	64,259	73,190	81,249	96,379
PBR	2.2	4.5	6.0	5.4	4.5
ROE	0.5	11.4	16.3	13.9	20.1

주: EPS와 BPS, ROE는 지배지분 수치 기준
자료: HD현대중공업, 대신증권 Research Center

Compliance Notice

- 금융투자업규정 4-20조 1항5호사목에 따라 작성일 현재 사전고지와 관련한 사항이 없습니다.
- 당사의 금융투자분석사는 자료 작성일 현재 본 자료에 관련하여 재산적 이해관계가 없습니다. 당사는 위 언급된 종목을 제외한 동자료에 언급된 종목과 계열회사의 관계가 없으며 당사의 금융투자분석사는 본 자료의 작성과 관련하여 외부의 부당한 압력이나 간섭을 받지 않고 본인의 의견을 정확하게 반영하였습니다. (작성자: 이지니)
- 본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 Research Center의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 동 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다.

투자의견 비율공시

구분	Buy(매수)	Marketperform(중립)	Underperform(매도)
비율	93.6%	6.4%	0.0%

기준일자: 2025.06.19

[조선]

HD현대중공업(329180) 투자의견 및 목표주가 변경 내용

