

미국 조선산업 현황과 한국기업 진출여건 분석

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

미국 조선산업 현황과 한국기업 진출 여건 분석

목 차

제1장 미국 조선산업 정책 동향 5

가. 미국 조선산업의 쇠퇴 배경과 주요 관련 법 5
나. 미국 조선산업 재건 정책과 입법 동향 7

제2장 미국 조선산업 현황 분석 10

가. 미국 조선산업 구조와 특징 10
나. 주요 조선소 현황 13
다. 주요 발주처 현황 18

제3장 미국 조선산업 공급망 분석 20

가. 미국 조선산업 공급망의 구조적 특성 20
나. 미국 조선산업 공급망의 주요 한계 22
다. 공급망 변화 동향 27
라. 공급망 진입 요건 30
마. 한국 기자재의 대미 공급 현황 31

제4장 기회·리스크 요인과 진출 방향 34

가. 미국 조선산업 여건 종합 34
나. 기회요인 34
다. 리스크·제약 35
라. 진출 방향 36

[부록] 미국 대형 민간 조선소 현황 38

요 약

Ⅰ. 미국 조선산업 정책 동향

○ (쇠퇴 배경) 보호주의 속 국방예산 의존형 산업으로 재편
- 미국 국적 상선은 185척(2025년)으로 1960년 대비 94% 감소

○ (재건 정책) 행정명령('25.4.)·해양 행동 계획(MAP,'26.2.)으로 정부 차원의 재건 본격화
- 대통령 각서('26.8.)로 해외 조선소의 미 해군 함정 일부 건조 방침 제시, 의회에서도 SHIPS법 등 관련 법안 추진 중

Ⅱ. 미국 조선산업 현황

○ (산업 구조) 연 매출 379억 달러 규모의 군함 중심 내수 산업
- 군함은 GD·HII 양강 과점, 상선은 존스법 보호에 의존하며 건조 지연 및 비용 과다 고착화

○ (조선소) 대형 민간 조선소 64곳 중 대형선 건조 중인 곳은 8곳뿐

○ (발주처) 해군 함정 건조 예산 658억 달러(2027회계연도)
- 전투함 18척, 지원함 16척 조달 계획, 해경·해사청 관공선 발주도 확대

Ⅲ. 미국 조선산업 공급망

○ (구조적 한계) 소수의 부품 공급업체에 의존, 설계 변경 등의 리스크에 대한 대응이 취약하며 숙련 인력 확보에 어려움

○ (변화동향) 해군은 분산 생산(모듈 외부 제작) 비중을 약 10%에서 50%로 확대 추진

○ (진입요건) 군함은 상선 대비 납품 조건이 까다로워 QPL 등재·자재 추적성·사이버보안·원산지 요건 등이 추가됨
- 국방부 조달의 국산 부품 비율은 2029년부터 75% 초과로 상향

○ (한국 기자재) 한국발 수입은 한화필리·NASSCO 등 상선 조선소에 집중

Ⅳ. 기회·리스크 요인과 진출 방향

○ (기회) 군함·관공선 발주, 공공 조선소 현대화(SIOP), 해외 MRO 확대
- 건조관리사(VCM) 방식과 분산·모듈 건조 확대로 한국계 조선소·기업의 진입 여지 확대

○ (리스크) 인증·원산지 장벽, 더딘 설비 확충, 제도 불확실성, 폐쇄적 업계 분위기

○ (진출방향) 기업 여건에 맞는 단계적 진출 전략 필요
- (진출방식) 인수·협력·합작 등 방식별 장단점 고려, 역량에 맞는 방안 수립
- (MRO) 미 해군 함정 정비 사업 참여로 현지 실적과 신뢰 확보
- (기자재) 한국계 조선소와 상선 분야부터 납품 실적을 쌓고, 인증·A/S 역량을 단계적으로 확보
- (지원기관) 한미 조선협력 관련 기관의 정보와 지원 프로그램 활용

Ⅰ 미국 조선산업 정책 동향

가. 미국 조선산업의 쇠퇴 및 주요 관련 법

□ 세계 최강의 조선 역량을 보유했던 미국의 현재 상선 수는 185척에 불과

○ 1950년대까지 수천 척을 건조하며 글로벌 조선산업을 이끌었던 미국

- 2차 세계대전 중 미 해사위원회 발주로 5,500척 이상의 선박을 건조

* 리버티급 수송함만 4년간 2,710척 건조(American Merchant Marine at War)

- 1960년대 국방 예비 선단과 민간 상선단을 합쳐 약 3,000척으로 세계 최대 상선단 보유
- 종전 후 군수 선박 수요 감소 및 과잉 공급으로 미국 조선·해양 환경 급변

○ 2025년 기준, 미국 국적의 상선은 185척에 불과, 1960년 대비 94% 감소

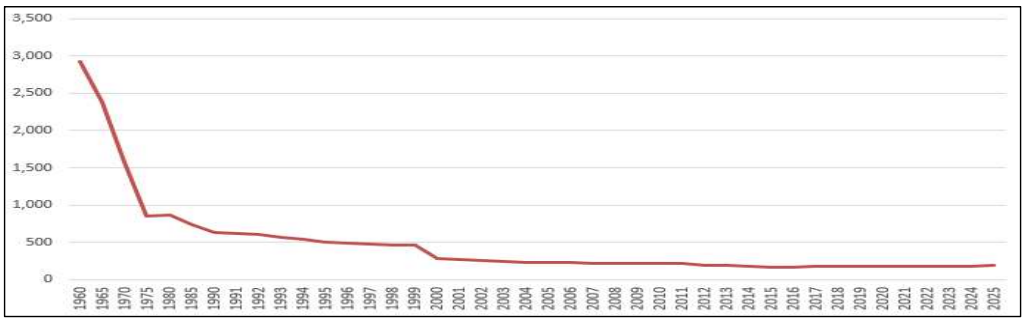
- 선박 노후화, 높은 인건비·운영비, 보호주의 법규로 편의치적이 심화되고 외국 조선업이 급성장하며 미국 선적 감소

* 편의치적: 세금·규제가 유리한 제3국에 선박을 등록해 그 나라 국기를 달고 운항하는 제도

- JP모건은 미국 수출입 물동량의 75% 이상이 해상 운송이지만 대부분 외국 선박에 의존하고 있어, 분쟁 등으로 선박 이용이 막힐 경우 미국 경제에 심각한 타격을 입을 것이라고 경고

<1960~2025년도 미국 국적 선박 수 동향>

(단위: 척)



주: 총톤수 1,000톤 이상의 자체 추진 기관을 가진 원양 화물선 기준

자료 : US Department of Transportation

□ 강력한 보호주의 법, 미국 조선업이 국제적 경쟁력을 상실하는 원인으로 작용

○ 조선업 보호를 위한 보호주의 정책이 오히려 장기적인 국제 경쟁력 약화와 산업 쇠퇴를 초래

- 해외 조선소와의 가격 경쟁이 전무해지면서 미국 조선소가 선박 건조 단가 인하 유인을 잃고, 미국 독점 시장 안에서 과거의 노동집약적 건조 방식을 고수하며 국제 상선 시장에서 경쟁력 상실

* 한국·일본·중국 등의 조선소는 현대화를 통해 가격 경쟁력과 효율성을 극대화했음

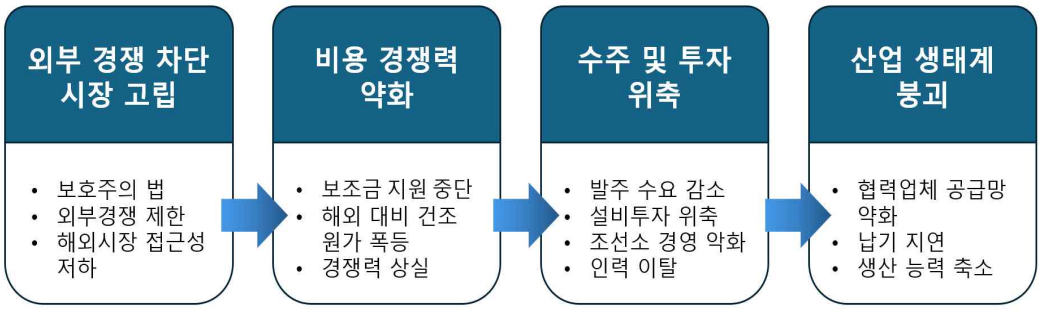
- 1981년 건조차액보조금(CDS) 지급이 종료되자 건조 비용 부담이 커져 발주가 줄면서 상선 건조 부문이 크게 위축(Marine Link, '93.7.)

* 건조차액보조금: 미국 조선소의 비싼 건조 비용과 해외 조선소 간의 가격 차액을 정부 예산으로 보전, 국제 항로용 선박의 자국 발주를 유도하고 상선 건조 기반을 유지하던 보조금 제도

○ 글로벌 시장에서 경쟁력을 상실한 미국 조선업은 국방예산 의존형으로 재편, 상선 건조 능력 급감과 노후 선박 누적, 상업용 조선 인프라 부족 등 산업 기반 전반 약화

- 현재 미국의 대형 원양 상선 건조 능력은 연간 5척 내외 수준으로 파악되며(CRS, 2023), 선령 30~40년 이상의 노후 선박을 운용하는 사례가 다수임
- 미국 내 대형 원양 선박을 건조 및 수리할 수 있는 상업용 조선소는 64곳에 불과

<미국 보호주의로 인한 조선업 쇠퇴 과정>



자료: KOTRA 뉴욕무역관 정리

<미국 조선업 쇠퇴에 영향을 미친 법>

법명	상세 내용
존스법 (연안 무역법, Jones Act)	미국 내 항만 간 물자를 운송하는 선박은 미국 내 조선소에서 건조, 미국 시민이 소유, 미국인 선원이 승무원으로 탑승
1936년 상선법 (Merchant Marine Act of 1936)	해외 건조 선박 대비 미국 내 건조하는 선박 제조 비용이 높아 그 차이를 보전하기 위한 보조금 도입 후 1981년 지원이 중단되며 국제시장에서 경쟁력을 잃은 미국 조선소에 부담으로 작용
미국 국방수권법 (National Defense Authorization Act, NDAA)	매년 연방의회가 통과시키는 국방 정책·예산 승인법으로, 번스-톨레프슨 법, 해외 MRO 제약 조항 등 미 연방법전의 함정 건조·정비 관련 조항을 개정하는 통로 역할. 최근에는 동맹국 조선소의 일부 함정 건조 허용 여부가 NDAA 협상의 주요 쟁점으로 부상
번스-톨레프슨 법 (Byrnes-Tollefson Act)	미 해군 함정과 그 선체·상부구조물의 주요 구성품을 외국 조선소에서 건조하는 것을 금지하는 법으로, 대통령이 국가안보상 필요하다고 판단해 의회에 통보한 경우에만 예외 허용(해안경비대 함정은 별도 법(14 U.S.C. §1151)으로 동일하게 제한)
바이아메리칸법 (Buy American Act)	연방정부 조달 시 미국산 제품 우선 구매를 규정하는 법으로, 국방부 조달은 국산(협정국 포함) 부품 비율 기준을 2024~2028년 65%, 2029년부터 75%로 단계 상향(국방부 조달규정(DFARS) 개정, '24.2.15.)

자료: KOTRA 뉴욕무역관 정리

나. 미국 조선산업 재건 정책과 입법 동향

□ 트럼프 2기 행정부의 조선산업 정책 동향

○ 2025년 4월, 트럼프 대통령은 미국 해양산업의 경쟁력을 회복하기 위한 미국 해양 지배력 복원(Restoring America's Maritime Dominance)에 관한 행정명령에 서명

- 행정명령은 미국의 조선 역량 확충, 정부 선박 조달 절차 개선, 숙련 인력 양성, 안정적인 재원 확보 등에 대한 내용이 포함됨
- 중국에 빼앗긴 해양 패권을 되찾아오기 위해 중국의 주도권 확보 시도를 국가 안보 위협으로 규정하고, 경제적 조치를 가한다고 밝힘

* 2025년 인도 선박 기준 중국의 점유율은 56%에 달하며, 16년 연속 세계 1위를 기록
* 중국산 선박에 대한 항만 수수료 부과, 하역장비에 대한 고관세 부과 등을 발표했으나 유예함('25.11.)

- 백악관 국가안보회의(NSC) 내 '해양·산업역량 전담실(Office of Maritime and Industrial Capacity)'을 설치해 해군 및 민간 조선업 재건을 총괄하도록 지시

○ 2026년 2월, 백악관은 행정명령의 후속 조치로 해양 행동 계획(MAP) 발표

- 국가안보보좌관 주도로 관계 부처가 참여해 수립한 국가 종합 전략으로, 조선산업을 국가안보의 핵심인 '해양 산업 기반(Maritime Industrial Base)'으로 재정의하고 4대 핵심 축을 중심으로 미국 조선업 재건 추진

<해양 행동 계획(MAP) 4대 축 요약>

4대 축	주요 골자와 의미
조선 규모 확장 및 역량 재건	- 무너진 건조 능력을 복구하여 선박 공급 기반을 되살리려는 조치 - 외국 건조 선박 수수료 부과, '미국산' 정의 강화, 해양 번영 구역 지정 등을 통한 조선소 투자 유치
노동력 교육 및 훈련 개혁	- 선박을 건조하고 운항할 인력을 확보하기 위한 파이프라인 구축 - 해사학교 지원 확대, 선원 인센티브 프로그램 도입, 군 출신의 민간 선원 전환 추진
해양산업 기반 보호	- 미국 선사에 수요를 보장하고 경쟁 환경을 유리하게 변경하려는 조치 - 미국 선박 이용 의무(USMPR) 도입, 육상 항만 유지세 신설, 중국의 불공정 관행에 대한 대응 포함
국가안보·경제안보·산업 회복력	- 위기 시 자체적 물자 수송을 위한 안보 체계와 재원을 구비 - 해양안보프로그램(MSP) 전액 지원, 전략상선대(SCF) 창설, 해양안보신탁기금(MSTF) 설치, 무인 해양 장비 육성

자료: White House, America's Maritime Action Plan('26.2.13.)

- 행동 계획의 핵심 협력 방안의 하나로, 미국 측과 다수 선박 건조 계약을 맺은 외국 조선사가 초기 선박은 본국에서 건조하고 미국 조선소 투자를 거쳐 후속 선박은 미국에서 건조하는 단계적 협업 모델인 '브리지 전략(Bridge Strategy)' 제시
- 100개의 해양번영지구(Maritime Prosperity Zone, MPZ)를 지정하여 10년간 운영하고, 조선 인프라·공급망 투자 기업에 세제 혜택, 금융 지원 및 규제 완화

○ 2026년 5월, 미 해군은 「2027회계연도 함정 건조 계획(FY2027 Shipbuilding Plan)」을 통해 골든 플릿(Golden Fleet) 구상* 공개

- 현재 291척('26.5월 기준)인 전투전력 함정을 2031년 299척으로 늘리고, 지원함 68척·무인함정 83척을 더해 총 450척 규모의 함대 구축 계획
- 함정 확보와 함께 미국 내 조선소 생산능력·공급망·전문인력 기반도 확충

* 골든 플릿(Golden Fleet): 신형 핵추진 전함 도입과 유·무인 함정 확충을 포함한 트럼프 행정부의 해군 함대 확장 구상(U.S. Navy, '26.5.)

- 미 해군은 관료주의적 관습과 비합리적인 구조 개선을 위해 PAE 마리타임 조직 신설
- 조선 산업 기반(Industrial Base) 혁신 및 해외 협력을 통해 분산형 조선업 확대 및 해외 파트너십 및 모듈 건조 허용을 위한 규제 완화 검토

* 공급망을 지역 조선소로 분리해 전체 분산 비율을 현재 10%에서 50%까지 확대
* 비(非)민감 대형 선체 구조물(모듈)에 대해서 우방국 해외 조선소의 건조 역량 활용해 납기 지연 해결

- 단, 30년 계획과 대규모 예산 증액, 해외 모듈 건조 허용 등의 조항은 미 연방의회의 승인 및 국방수권법(NDAA) 협의가 필요한 부분이 존재함

○ 2026년 8월, 트럼프 대통령은 각서를 통해 해외 조선업체가 본국에서 미 해군 함정을 최대 2척까지 건조할 수 있도록 허용(쇄빙선에 적용된 '핀란드 모델'을 해군 함정으로 확대)

- 해외 조선소가 미국 내 조선업에 4가지 조건을 충족할 경우, 해당 함정을 최대 2척까지 본국 조선소에서 건조할 수 있도록 허용하는 대통령 각서에 서명

* 4가지 조건: 미국 내 조선소 확보, 미국인 고용·교육, 기술 사용권 제공, 미국 공급망 활용

- 미 국방부와 해군은 한국 조선사에 함정 건조 역량과 의사를 문의하는 정보요청서(RFI)를 발송했으며 비공식 방문을 진행하기도 했음

* 한화오션과 HD현대중공업은 구축함급 수상전투함과 중형 함대급유함 RFI에 답했으며, 삼성중공업도 급유함 RFI에 답했다고 밝혔음(중앙일보, '26.8.14.)

<트럼프 2기 행정부의 조선업 정책 동향 요약>



자료: KOTRA 뉴욕무역관 자료 종합

□ 주요 추진 법안

○ 미국 조선업 강화법(Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act, SHIPS법)

- 2025년 4월, 미국 조선업의 쇠퇴와 해운 인력 부족 문제를 해결하고 국가 안보 및 해양 패권을 강화하기 위해 미국 초당파 의원들에 의해 발의된 법안
- 국제 항로를 운항하는 미국 국적 상선이 약 80척 수준으로 줄어 전시 해상수송 역량이 약화됨에 따라, 향후 10년 내 자국 상선 250척 확보를 목표로 전략상선단 확충 추진
- 전략상선단의 적기 확보를 위해 미국 조선 역량의 한계를 보완하고, 해외 건조 제한을 완화해 우방국 조선소의 한시적 건조·개조 및 기술협력 허용 논의 추진
- 해당 법안의 규모와 파격적인 내용으로 의회 승인이 지연되고 있으나, 일부 내용이 행정 명령, 국방수권법 등을 통해 현실화되고 있음

○ 해군 및 해안경비대 준비태세 보장법(Ensuring Naval/Coast Guard Readiness Act)

- 미 해군 군함의 해외 건조를 금지한 번스-톨레프슨 법을 60여 년 만에 수정하는 법안

* 2024년 마이크 리 상원의원이 발의하였으나, 후속 절차 없이 회기 만료와 동시에 폐기된 후 2025년에 존 커티스 의원과 공동발의

- 미국 현행법상 원칙적으로 금지된 해군 및 해안경비대 함정과 주요 부품의 해외 조선소 건조를 우방국 조선소에 한해 예외적으로 허용
- 현행법 중 대통령이 국가안보이익을 위한 예외적 허용을 결정하도록 한 같은 조 (b)항을 개정, 허용을 위해 구체적인 요건을 추가하는 형식으로 수정
- 트럼프 대통령은 2026년 8월 각서를 통해 해군 및 해안경비대 준비태세 보장법의 내용을 일부 차용한 조치를 취했음

<해군 및 해안경비대 준비태세 보장법 주요 수정 사항>

기존 법률 (b)항 핵심요약	수정 법안 (b)항 변경 및 추가 사항 요약
(1) 대통령은 미국의 국가안보이익을 위해 예외를 허용하는 결정을 할 수 있다. (2) 대통령은 예외를 허용하는 결정을 의회에 통보하여야 하며, 의회에 결정이 도달된 후 30일 이내에는 해당 결정에 따른 계약을 체결할 수 없다.	[변경] (1) 대통령은 미국의 국가안보이익을 위해 다음 요건 충족 시 예외를 허용하는 결정을 할 수 있다. -동맹국의 조선소에 군함이 건조되어야 한다. -건조비용이 미국 조선소 비용보다 저렴해야 한다. [추가] (3) 중국과 관련된 조선소가 아니라는 것을 미 해군 장관이 인증해야 함

자료: KOTRA 뉴욕무역관 정리

Ⅱ 미국 조선산업 현황 분석

가. 미국 조선산업 구조와 특징

□ (개요) 미 조선산업은 군함 중심의 내수 산업으로, 상선 부문의 글로벌 존재감은 미미

○ 매출 379억 달러, 종사자 10.8만 명, 사업체 408개 규모(IBISWorld, '26.8.)

- 해군 등 정부 발주(건조·개조·수리)가 전체 매출의 약 80.5%를 차지하며, 연안무역법(Jones Act, 이하 존스법)으로 보호되는 비군수 부문은 약 20% 수준
- 상선 수주잔량은 34척, 70만 CGT로 세계 12위에 그치며, 글로벌 수주잔량(1억 9,700만 CGT)의 0.4% 수준(Clarksons, '26.5.)

* CGT(Compensated Gross Tonnage, 표준선환산톤수): 선박의 건조 난이도를 반영한 선박 규모 단위

<미국 조선산업 부문별 매출 구성(2026년)>

구분	매출(억 달러)	비중(%)
군함 부문	**305**	**80.5**
군용 잠수함	97	25.7
항공모함	28	7.3
군용 수상함	30	7.8
기타 군용 선박	57	15.1
군함 수리	93	24.6
비군함 부문(비군수 선박 건조·수리)	**74**	**19.5**
합계	**379**	**100.0**

자료 : IBISWorld, 「Shipbuilding in the US」(2026.8.)

<한·미 조선산업 비교>

구분	한국	미국
주력 선종	상선 중심(함정 병행)	함정 중심 (상선은 내수용 작업선 위주)
상선 수주잔량('26.5월)	754척, 3,720만 CGT	34척, 70만 CGT
세계 수주잔량 비중	18.9%	0.4%
상선 인도량(2025년)	1,220만 CGT	5만 CGT 미만

자료 : Clarksons Research, 「Shipyard Orderbook Monitor」·「World Shipyard Monitor」(2026.5.), IBISWorld(2026.8.), Center for Maritime Strategy, 「Pier Review」 종합

□ (군함 시장) 소수 업체가 과점하는 정부 주도 시장이나, 건조 지연과 비용 초과가 구조적 문제로 고착

○ (특수성 ①) GD(General Dynamics)·HII(Huntington Ingalls Industries) 양강 중심의 과점 시장(IBISWorld, '26.8.)

- GD·HII 2개 그룹이 업계 매출의 75.7%, 상위 4개사가 92.0%를 차지
- 잠수함·항공모함 등은 고도의 전문성이 요구돼 신규 업체의 시장 진입이 사실상 차단된 구조

* 업체별 매출 점유율: GD 46.2%, HII 29.5%, BAE Systems 11.2%, Austal USA 5.1%(수리·비군수 포함 산업 전체 매출 기준)

ㅇ (특수성 ②) 만성적 건조 지연과 비용 초과

- 구축함·잠수함 건조 기간은 2000년대 5~6년에서 현재 평균 9~10년, 항공모함은 7~8년에서 10~11년으로 증가(CBO, '26.4.22.)
- 2019~2023회계연도 버지니아급 잠수함은 11척 계획 중 4척, 구축함(DDG-51)은 15척 계획 중 7척만 인도(GAO, '25.2.27.)
- 거의 모든 주요 함정 프로그램에서 비용 초과가 발생해, 해군은 2025년 조선계획에 비용 초과 보전 예산 100억 달러 이상을 편성(CBO, '26.4.22.)
- 최근 건조된 해군 1번함(신규 함급의 첫 번째 함정) 11척의 건조비는 당초 계획보다 최소 80억 달러 초과(GAO, '26.4.22.)

ㅇ (특수성 ③) 숙련 인력 이탈과 공급망 취약성(CBO, '26.4.22.)

- 주요 조선소 대부분이 인력 채용·유지에 어려움을 겪고 있으며, 숙련공 세대의 은퇴로 현장 인력의 경험 수준이 저하
- 잠수함의 경우 핵심부품 공급업체의 약 70%가 경쟁사가 없는 단일 공급원으로, 한 곳의 차질이 건조 전체에 영향

ㅇ (규모) 해군 함정 건조 예산 확대 추세

- 2027회계연도 요구액은 658억 달러로 전투함 18척, 지원함 16척 건조 계획
- 2026회계연도(약 451억 달러) 대비 약 46% 증가한 규모
- 해군 함정의 건조 중 물량(배수량 기준)은 2014년 6.8만 톤에서 2024년 12.3만 톤으로 80% 증가(CBO, '26.4.22.)

ㅇ (구조) 해군 발주, 소수 조선소의 함종별 분업

- 핵추진 항공모함은 Newport News(HII), 핵잠수함은 Electric Boat(GD)와 Newport News가 공동으로, 구축함은 Bath Iron Works(GD)·Ingalls(HII)가 건조
- 정부가 비용을 보전하는 비용형 계약 비중이 높아 원가 절감 유인이 약한 구조로, 2025년 비용형 계약 비중은 HII의 Newport News 조선소 48.3%, GD 해양시스템 부문(Electric Boat·Bath Iron Works·NASSCO) 41.0%(IBISWorld, '26.8.)

* '26년 행정명령(EO 14402)으로 고정가격·성과기반 계약을 기본으로 하는 방향의 계약 방식 변화 추진 중

□ (상선 시장) 존스법이 떠받치는 내수 시장으로, 국제 경쟁력은 사실상 상실

○ (특수성 ①) 존스법 보호에 의존하는 내수 전용 시장

- 존스법은 미국 항구 간 운송 선박을 미국에서 건조하고 미국인이 소유·운항하도록 규정하며, 2015~2024년 미국 건조 상선 톤수의 98%가 자국 선주에 인도(Clarksons, '25.4.17.)
- 미 해군도 2025회계연도 조선계획에서 미국 상선 조선업이 "거의 완전한 붕괴(near-total collapse)"를 겪었다고 진단

* '26.3월 이란 전쟁에 따른 에너지 시장 불안으로 1950년 이후 최장·최대 범위의 존스법 한시 면제가 시행돼 '26.9월까지 외국 선박이 255회 국내 운항에 투입됐으며, 장기화 시 국내 상선 건조 투자 위축 우려(Cato Institute; gCaptain, '26.10.19.; IBISWorld, '26.8.)

○ (특수성 ②) 높은 건조 비용과 소형선 위주의 제한적 건조 역량(Clarksons, '25.4.17.)

- 미국 건조 선박 가격은 중국 대비 3~6배 수준으로, 대형선 건조 설비도 부족

* 500m 이상 도크를 보유한 미국 조선소는 5곳에 불과

- 2015~2024년 미국 건조 상선의 평균 크기는 약 9,000GT로 세계 평균(약 3.8만 GT)의 1/4 수준이며, 해양작업선 비중이 18%로 세계 평균(3%)을 크게 상회하는 등 내수용 소형·특수선 위주로 생산
- 고부가 선박 건조 경험도 단절돼, 미국에서 건조된 LNG운반선은 1980년 인도분이 마지막

○ (규모) 수주잔량·인도량 모두 주요 조선국 대비 극히 미미

- 미국 상선 수주잔량(70만 CGT)은 중국(1억 2,650만 CGT)의 0.6%, 한국(3,720만 CGT)의 1.9% 수준(Clarksons, '26.5.)
- 2010~2023년 미국에서 건조된 대형 상업용 화물선은 6개 조선소의 41척으로 연평균 3척 수준에 그침(CRS, 2023)

○ (구조) 국내 선주 발주, 소수 조선소의 내항선·소형선 중심 생산(CRS, 2023)

- 대형 상업용 화물선은 필라델피아(현 한화필리조선소)·샌디에이고(NASSCO) 2개 조선소가 최근 건조 물량의 대부분을 담당
- 대형 상선 조선소도 정부 물량에 의존하는 구조로, NASSCO는 해군 함정이 주 매출원이며 필라델피아 조선소는 상선 수주 부족 시 연방정부 발주 해양대학 실습선 건조로 사업을 유지
- 그 외 다수 조선소는 예인선·바지선·해양지원선·여객선 등 소형선 위주로, 대형 도크·깊은 수로 등 대형선 건조 인프라가 부족

나. 주요 조선소 현황

□ 대형 조선소는 동부·멕시코만 연안에 집중되고, 현재 건조 진행 중인 곳은 소수

○ (분포) 길이 122m(400피트) 이상 선박을 건조·수리할 수 있는 대형 민간 조선소는 64곳이며, 이 중 현재 대형선을 건조 중인 곳은 8곳(MARAD, '25.5.)

- 지역별로는 동부 연안 24곳, 멕시코만 연안 19곳, 서부 연안 11곳, 오대호 7곳, 본토 외 지역 3곳
- 해군 전투함은 주로 7개 민간 조선소가 건조하며, 이 중 핵추진 함정은 Electric Boat·Newport News 2곳만 건조 가능(GAO, '25.2.27.)

* 이 밖에 해군 공공 조선소 4곳(노퍽·포츠머스·퓨젯사운드·펄하버)은 신조 없이 핵추진 항공모함·잠수함의 정비·현대화를 전담(GAO, '26.9.)

<미국 주요 조선소의 주력 선종>

조선소(소유)	위치	주력 선종
Electric Boat(미국 GD)	Groton, CT	핵잠수함
Bath Iron Works(미국 GD)	Bath, ME	구축함
NASSCO(미국 GD)	San Diego, CA	군수지원함, 상선
Newport News(미국 HII)	Newport News, VA	핵추진 항공모함, 핵잠수함
Ingalls(미국 HII)	Pascagoula, MS	상륙함, 구축함
Austal USA(호주 Austal)	Mobile, AL	연안전투함, 해경 경비함, 잠수함 모듈
Fincantieri Marinette Marine(이탈리아 Fincantieri)	Marinette, WI	호위함, 중형 상륙함
Bollinger Shipyards Lockport(미국 Bollinger)	Lockport, LA	해경 고속대응함(FRC) 등 해경함
Bollinger Mississippi Shipbuilding(미국 Bollinger)	Pascagoula, MS	해경 극지 경비함, 컨테이너선·로로선 등 상선
Eastern Shipbuilding(미국)	Panama City, FL	해경 경비함, 해양작업선
한화필리조선소(한국 한화)	Philadelphia, PA	유조선, 컨테이너선, 해양대학 실습선, 중형 상륙함
Chesapeake Shipbuilding(미국)	Salisbury, MD	내수 크루즈선 등 중소형 상선
Fincantieri Bay Shipbuilding(이탈리아 Fincantieri)	Sturgeon Bay, WI	해상풍력 지원선 등 특수선
AmFELS(튀르키예 Karpowership 계열)	Brownsville, TX	해양플랜트, 특수선

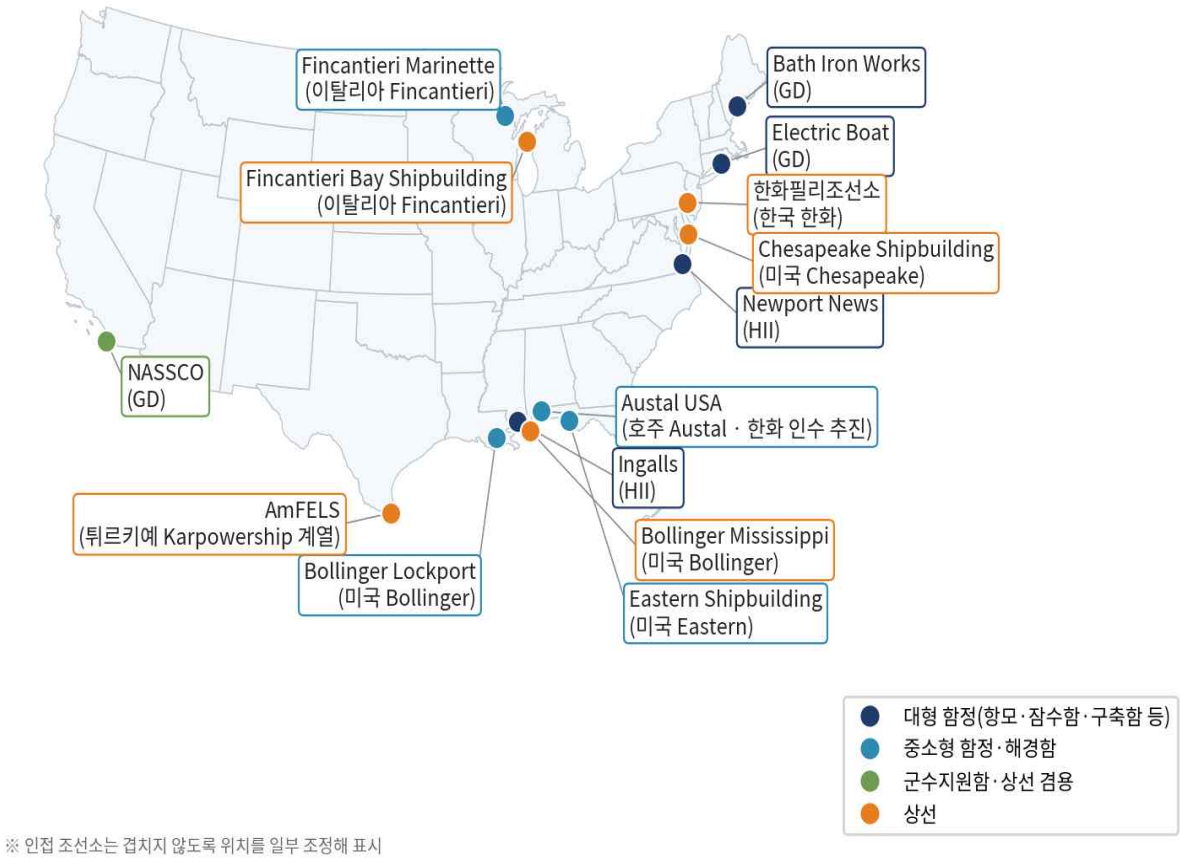
자료 : CBO(2026.4.), CRS(2023), MARAD(2025.5.), Clarksons Research(2025.4., 2026.5.) 종합

<대형 민간 조선소 분류 기준>

분류	기준	조선소 수
① 대형선 건조 중	122m 이상 건조 설비를 보유하고 현재 해군 함정 또는 대형 원양 상선을 건조 중	8곳
② 건조 설비 보유	122m 이상 건조 설비는 있으나 최근 2년간 대형선 건조 실적이 없음(블록·모듈 건조에는 활용 가능)	11곳
③ 도크 보유 수리	122m 이상 선박을 수리할 수 있는 드라이도크·플로팅도크 등 보유	22곳
④ 접안 수리	122m 이상 선박이 접안할 수 있는 안벽·부두를 갖추고 수리	23곳
합 계		**64곳**

주: 64곳 전체 목록은 [부록]에서 확인 가능
자료 : MARAD, 「Report on Survey of U.S. Shipbuilding and Repair Facilities 2025」(2025.5.)

<미국 주요 조선소 분포>



자료 : U.S. Census Bureau(경계 데이터), MARAD, CBO, GAO 자료를 바탕으로 KOTRA 뉴욕무역관 작성

□ (군함 조선소) GD·HII 2개 그룹이 대형 함정을 사실상 독점하고, 중소형 함정은 중견 조선소가 분담

* 업계 매출 3위 BAE Systems(11.2%)는 신조보다 해군 함정 수리·현대화가 주력(IBISWorld, '26.8.)

대표기업 1	제너럴다이내믹스(GD) 해양시스템 부문

- ㅇ 본사: 버지니아주 레스턴 / 설립연도: 1899년
- ㅇ 운영 조선소: Electric Boat, Bath Iron Works, NASSCO
- ㅇ 주력 선종: 핵잠수함, 구축함, 군수지원함 및 상선
- ㅇ 종업원 수: 약 11.7만 명(GD 전사 기준)
- ㅇ (현황) 미국 조선업 매출 점유율 1위(46.2%)로, 2025년 해양시스템 부문 매출은 167억 달러(전년 대비 16.6% 증가)(IBISWorld, '26.8.; GD 연차보고서, 2025년)
  - 2025년 말 해양시스템 부문 총 계약가치는 642억 달러로 전년 대비 30% 증가(GD 연차보고서)
  - '26.7월 미 해군과 컬럼비아급 핵잠수함 5척(295억 달러)·버지니아급 9척(421억 달러) 추가 계약 체결, HII Newport News와 공동 건조(Breaking Defense, '26.7.)
- ㅇ (이슈) 대표 함정 프로그램의 일정 지연과 인력 관리가 과제
  - 구축함(DDG-51) 건조 지연이 최근 3년간 25개월 늘었으며(CBO, '26.4.22.), Bath Iron Works에서는 '26.3월 설계 인력이 1주일간 파업(AP, '26.3.23.)
- ㅇ (한국 기업 관련) NASSCO, 삼성중공업·DSEC와 협력 확대
  - '25.12월 3자 합의각서(MOA)를 체결하고 선박 설계·생산 자동화 협력 및 미 해군 차세대 군수지원함(NGLS) 사업 공동 추진(GD, '25.12.3.)
  - NASSCO의 최근 상선 상당수가 DSEC 등 한국 파트너와 함께 설계됨(GD, '25.12.3.)

대표기업 2	헌팅턴잉걸스인더스트리(HII)

- ㅇ 본사: 버지니아주 뉴포트뉴스 / 설립연도: 1886년(Newport News 조선소 기준)
- ㅇ 운영 조선소: Newport News, Ingalls
- ㅇ 주력 선종: 핵추진 항공모함(미국 내 유일), 핵잠수함, 상륙함, 구축함
- ㅇ 종업원 수: 약 4.6만 명(전사 기준)
- ㅇ (현황) 미국 조선업 매출 점유율 2위(29.5%)로, 2025년 매출 125억 달러 중 Newport News 65억 달러, Ingalls 31억 달러(IBISWorld, '26.8.; HII, '26.2.5.)
  - Newport News는 핵추진 항공모함의 유일한 설계·건조·핵연료 교체 업체(IBISWorld, '26.9.)
- ㅇ (이슈) 신규 함정 수주와 인건비 상승이 동시 진행
  - 차기 호위함 FF(X) 1번함 건조사로 Ingalls가 선정됐으며, 해군은 추가 조선소 참여도 검토
  - Ingalls 노사는 기본급 즉시 18% 이상, 2031년까지 35~47% 인상을 담은 단체협약을 체결했으며, '26.3월 5개 노조 모두 비준(HII, '26.3.12.)
- ㅇ (한국 기업 관련) HD현대중공업과 단계적 협력 확대
  - '25.4월 양해각서(MOU)에 이어 '25.10월 합의각서(MOA)를 체결하고, 분산 건조 공동 투자 검토와 군수지원함·상선 공동 수주 추진(HII, '25.10.26.)

ㅇ (중견 조선소) 중소형 함정·해경함은 Austal USA·Bollinger·Fincantieri Marinette·Eastern 등이 담당

- 국방부가 고정가격 계약을 기본으로 바꾸면서 대형 조선소는 수익성이 높은 계약 위주로 선별 수주에 나설 것으로 보이며, 해경함·지원함·연구선 등 설계가 검증된 함정은 Austal·Bollinger·한화 등 중견 조선소 몫이 커질 전망(IBISWorld, '26.8.)
- 한화는 '26.8월 Austal USA 인수를 위한 비구속적 제안(기업가치 10.5억~12억 달러)을 제출했으며, 미국 투자사 Wildcat Infrastructure도 경쟁 제안을 내 '26.10월 현재 협상 진행 중(Naval News, '26.8.; Baird Maritime, '26.10.)

□ (상선 조선소) 대형 상선은 소수 조선소가 건조하며, 한화 인수 이후 한화필리조선소가 상선·관공선 확대의 거점으로 부상

ㅇ (현황) 한화필리조선소가 미국 상선 수주잔량의 절반 가까이를 차지하고, 나머지 조선소는 군함 병행 또는 내수 특수선 위주

- NASSCO(GD)는 군수지원함이 주력이나 유조선·컨테이너선 건조 실적을 보유
- Chesapeake Shipbuilding은 내수 크루즈선, Fincantieri Bay Shipbuilding은 해상풍력 지원선 등 특수선 위주(Clarksons, '25.4.17.·'26.5.)

대표기업	한화필리조선소(Hanwha Philly Shipyard)

ㅇ 소재지: 펜실베이니아주 필라델피아 / 설립연도: 1997년
ㅇ 소유: 한화그룹('24.12월 1억 달러에 인수)
ㅇ 주력 선종: 유조선, 컨테이너선, LNG운반선, 관공선(해양대학 실습선 등), 중형 상륙함
ㅇ (현황) '26.5월 기준 미국 상선 수주잔량 34척 중 16척(47%)을 보유한 1위 조선소로, 미국 선사 Matson의 컨테이너선 3척과 한화쉬핑의 석유제품운반선 10척·LNG운반선 2척 등을 건조 중(Clarksons, '26.5.)
  - '25.8월 50억 달러 규모 설비 확장 계획을 발표해, 연간 건조 능력을 2척 미만에서 최대 20척으로 늘릴 계획(USNI News, '25.8.27.)
  - 해양대학 실습선(NSMV)에 이어 미사일방어청 미사일 추적선(MRIV)을 수주했으며, '26.10월에는 첫 미 해군 함정인 중형 상륙함(LSM) 1척(2.69억 달러, 추가 3척 옵션)을 수주하는 등 정부 선박으로 영역 확대(Hanwha Philly Shipyard, '26.10.7.; TOTE Services, '26.10.30.)

탐방기	뉴욕무역관 조사팀, 한화필리조선소를 가다

2026년 9월 29일, 뉴욕무역관 조사팀은 차로 2시간 넘게 달려 한화필리조선소에 도착했다. 필라델피아 시내에서 차로 10분 남짓한 거리였지만, 정문을 지나자 도심과는 전혀 다른 거대한 도크와 크레인이 눈앞에 펼쳐졌다.

ㅇ (역사) 이곳은 1801년 설립된 미국 최초의 해군 조선소가 1870년대 옮겨 온 필라델피아 해군조선소 자리다. 1997년 민관 합작으로 지금의 조선소가 세워졌고, 2024년 12월 한화가 인수해 새 전기를 맞았다.

ㅇ (현장) 길이 333m의 드라이도크 2기 중 4번 도크는 비어 있었고, 5번 도크에서는 선박의 마무리 의장(장비·설비 장착) 작업이 한창이었다.

- 한편에서는 선체를 여러 블록으로 나눠 제작하는 모습도 볼 수 있었다.
- 조선소를 처음 찾은 조사팀에게 도크 앞에서 올려다본 배는 압도적으로 커 보였지만, 담당자는 "글로벌 상선 기준으로는 큰 편이 아니다"라고 설명했다. 예상보다 많은 미국 현지 직원들이 현장 곳곳에서 일하는 모습도 인상적이었다.

ㅇ (청취 내용) 상선 영업·사업개발 담당자들과 사업 현황과 전략에 대해 이야기를 나눴다.

① 현황

- 2000년 이후 존스법이 적용되는 미국 대형 원양 상선의 절반가량이 이곳에서 만들어졌고, 지금은 미국에서 건조된 컨테이너선 중 최대급인 3,600TEU급 컨테이너선을 짓고 있다. 현장 인력은 약 2,000명 규모다.
- 기자재는 한국 등 해외에서 자체적으로 조달하고 있어, 아직까지 조달상 큰 어려움은 없다고 한다.

② 애로사항

- 미국은 한국과 달리 선주의 요구에 맞춘 맞춤형 선박 주문이 많다. 정형화된 수주 절차 없이 선주마다 요구 조건과 진행 방식이 달라, 수주까지의 과정이 한국보다 훨씬 길고 복잡하다는 설명이다.
- 숙련 인력 확보도 과제다. 유급 견습 프로그램으로 현지 인력을 키우는 한편, 미국 직원을 한화오션 거제조선소로 보내 현장 교육을 받게 하는 방안도 추진 중이다.

③ 향후 계획

- 국가안보 다목적선(NSMV)에 이어 미사일 추적선(MRIV)까지 수주하며, 상선을 넘어 정부 선박으로 영역을 넓히고 있다.
- 현재 의장 작업에 쓰는 5번 도크를 건조 단계에도 활용하면 생산 능력을 더 끌어올릴 수 있으며, 도크 2기와 안벽 3기를 추가해 연간 최대 20척 체제를 갖출 계획이다.

ㅇ (시사점) 한국의 자본과 기술이 미국 현지 조선 생산에 접목되는 대표 사례로, 국내 기자재 기업의 미국 진출 거점이 될 잠재력이 있다. 다만 현재 연간 건조량이 2척 수준이라 아직 물량은 제한적이며, 설비 확장이 얼마나 빨리 이뤄지느냐가 앞으로의 관건이 될 것이다.

<한화필리조선소 도크 전경>



자료 : 한화필리조선소 현장 방문 사진 및 담당자 인터뷰(2026.9.29.), CNBC(2025.12.), Philadelphia Inquirer(2026.1.), USNI News(2025.8.)

다. 주요 발주처 현황

□ (해군, USN) 사상 최대 규모의 함정 건조 예산을 앞세워 '황금함대(Golden Fleet)' 구축 추진

○ (개요) 전투함 286척을 보유('26.10월 기준)하고 있으며, 2027회계연도 해군 예산 요구액은 3,775억 달러로 전년 대비 23% 증가(U.S. Navy, '26.4.21.)

<향후 5년간 미 해군이 계획한 총 함정 보유 계획>

함정 종류	FY27	FY28	FY29	FY30	FY31
전투전력 함정	288	288	290	293	299
지원함	68	67	66	69	68
무인함정	39	49	59	71	83
전체	**395**	**404**	**415**	**433**	**450**

자료: Department of the Navy's Fiscal Year 2027 Shipbuilding Plan('26.5.)

○ (발주 현황) 2027회계연도 함정 건조 예산 658억 달러로 전투함 18척·지원함 16척 조달 계획(U.S. Navy, '26.4.21.)

○ (동향) 트럼프급 전함, 해경 국가안보경비함 기반 신형 호위함 등 신규 함종 도입 추진(USNI News, '26.4.3.)

- 트럼프급 전함 1번함은 2027회계연도에 선행 조달비 약 10억 달러를 요청했으며, 2028년 착공 목표(Marine Insight, '26.4.)

□ (해안경비대, USCG) 역대 최대 규모 예산을 확보하며 쇄빙선·경비함 대량 발주

○ (개요) 국토안보부 소속으로 길이 20m(65피트) 이상 경비함 241척을 운용하나, 쇄빙선은 3척에 불과(WorkBoat, '25.6.; Stars and Stripes, '26.2.11.)

○ (발주 현황) 대규모 예산을 확보해 쇄빙선·경비함 발주를 본격화

- '25.7월 예산조정법을 통해 약 250억 달러를 확보해 쇄빙선 17척, 경비함 21척 등을 조달할 계획(USCG, '25.7.4.)

* 극지 경비함 43억 달러, 연안 경비함(OPC) 9척 43억 달러, 북극 경비함 3척 35억 달러, 고속대응함 10억 달러 등

- 이 중 북극 경비함 11척은 '26.2월·7월에 계약 완료, Bollinger 4척(22억 달러), 핀란드 Rauma 2척(11억 달러), Davie Defense 5척(35억 달러)이 건조하며, 이 중 4척(Rauma 2척, Davie 2척)은 핀란드에서 건조(DHS, '26.7.2.; Stars and Stripes, '26.2.11.)

- 해외 조선소가 미국 함정 일부를 건조하는 이른바 '핀란드 모델'을 해경 쇄빙선에 처음 적용

* 핀란드 모델: 선도함 일부를 해외 조선소에서 먼저 건조해 인도를 앞당기고, 그 기술·경험을 미국 조선소로 이전해 나머지를 미국에서 건조하는 방식으로, 해경 북극 경비함 11척 중 4척은 핀란드, 7척은 미국 조선소에서 건조(USNI News)

☐ (해사청, MARAD) 노후 예비선단 관리와 관공선 발주 담당

○ (개요) 교통부 소속으로 유사시 군수물자 수송에 쓰는 예비선단(Ready Reserve Force) 45척을 관리하나, 평균 선령이 45년을 넘어 노후화가 심각(Atlantic Council, '26.)

○ (발주 현황) 해양대학 실습선인 국가안보 다목적선(NSMV) 5척을 한화필리조선소에 발주했으며, 4척이 인도되고 5번선은 2027년 인도 예정(Navy Times, '26.7.21.)

☐ (해운사) 존스법 노선이 제한적이어서 신조 발주가 소수 선사에 집중

○ (개요) 존스법 원양 노선은 하와이·푸에르토리코·알래스카와 멕시코만 연안-플로리다 간 연료 수송 등에 집중(CRS, 2023)

- 존스법 적용 원양선(1,000GT 이상)은 1950년 434척에서 2026년 93척으로 감소

○ (발주 현황) '26.5월 기준 미국 조선소의 주요 민간 발주처는 Matson(컨테이너선 3척), 한화쉬핑(유조선 10척·LNG운반선 2척), American Cruise Line(크루즈선 4척), Hornbeck Offshore(해양작업선 2척) 등(Clarksons, '26.5.)

☐ (해상풍력) 정책 불확실성으로 전용 선박 발주 위축

○ (개요) 동부 해안에서 Vineyard Wind 1, Revolution Wind, Coastal Virginia Offshore Wind(CVOW), Sunrise Wind, Empire Wind 1 등 5개 대형 단지가 건설 중(gCaptain, '25.12.)

○ (발주 현황) 2024년까지 해상풍력용 미국산 선박 발주가 이어졌으나 이후 신규 발주는 사실상 중단(Reuters 인용 gCaptain, '25.10.)

- 미국 유일의 자국 국적 풍력발전기 설치선 Charybdis(7.15억 달러)는 AmFELS에서 건조돼 Dominion Energy의 CVOW 단지에 투입

Ⅲ 미국 조선산업 공급망 분석

가. 미국 조선산업 공급망의 구조적 특성

□ 한미 조선업 조달 방식의 근본적 차이

○ (한국) 대형 조선소는 설계·기자재 조달 및 구매·선박 건조의 전 과정을 총괄하는 EPC 턴키(Turnkey) 방식으로 사업을 수행

- 조선사의 표준 설계와 선주 요구를 결합한 설계를 중심으로 하며, 기자재 조달은 선주가 지정하거나 승인한 제품을 반영해 조선사가 관리하는 역할을 수행
- 조선소는 완성선 인도까지 모든 책임과 리스크를 통합적으로 관리

* EPC 턴키 방식: 설계(Engineering), 조달(Procurement), 시공(Construction)의 전 과정을 한 곳의 계약자가 일괄하여 배를 건조해 인도하는 계약 방식으로 선주는 열쇠만 돌리면 바로 가동할 수 있는 상태로 넘겨받게 됨

○ (미국) 상선과 군함에 따라 공급망 운영 방식이 상이하며, 사업별로도 조선소의 구매·통합 책임 범위가 다름

- (군함) 해군·조선소·설계 및 시스템 업체 간 역할이 분담되어 있음

* 기자재의 경우 조선소 구매 기자재와 정부 제공 장비가 병존하며, 조선소는 주계약자로서 건조·공급망 관리·시스템을 통합하는 역할을 수행

* 해군 해상체계사령부(NAVSEA) 지침상 조선소는 원칙적으로 계약 이행에 필요한 장비·자재 등을 직접 확보해 건조를 수행하나, 해군은 경제성·표준화·생산 촉진 등의 필요에 따라 정부 소유 장비·자재를 제공할 수 있음

* 신조 계약의 관급 품목은 통상 계약 부속서에 따라 정해지므로, 동일한 선박에 탑재되는 제품이라도 구매 경로가 다를 수 있음

- (상선) 민간이 발주하는 상선 및 존스법 시장은 제한적인 EPC 방식으로 조선소의 설계·조달·건조 범위가 계약에 따라 달라짐

* 설계는 사업에 따라 자체 설계 또는 외부 설계를 활용하며, 기자재도 조선소가 직접 조달하는 범위와 선주가 지정하는 범위가 계약마다 다름

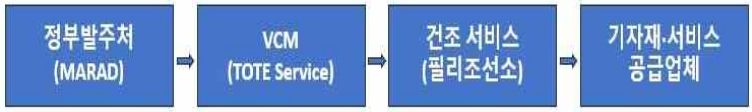
□ 미국 조선소 구매·발주 체계

○ 미 조선사업의 발주구조는 사업별로 다르며, 발주처가 조선소와 직접 건조계약을 체결하는 방식 외에 선박건조관리자(VCM)를 활용하는 방식이 존재

* VCM(Vessel Construction Manager): 선박의 기획·설계·조선소 선정부터 최종 인도까지 건조 프로젝트 전 과정을 총괄하는 전문 기업으로, 발주처(정부·선사)가 정해진 예산과 일정 안에서 선박을 인도받을 수 있도록 관리

VCM 활용 사례	TOTE Service-한화 필리 조선소의 국가안보 다목적선 건조 프로젝트

<국가안보 다목적선 건조 프로젝트 도식화>



자료: 뉴욕무역관

○ ('19.5월) 미 해사청은 "TOTE 서비스"라는 기업을 VCM(선박건조관리자)으로 선정
- MARAD는 국가안보 다목적선(NSMV) 사업의 건조관리사로 TOTE 서비스를 선정

○ ('20.4월) TOTE 서비스는 필리 조선소와 건조 계약을 체결
- TOTE 서비스가 첫 2척의 건조를 발주하고, 나머지 3척에 대한 옵션을 확보하는 구조로 계약을 진행
- 이후 '21년 1월 3·4번 선박이 추가 발주됐으며, '22년 4월 5번 선박 건조 확정
- '23~'24년 1, 2번 선박 인도 완료

○ ('24.12월) 한화, 필리 조선소 인수 완료
- 한화시스템과 한화오션이 필리 조선소 인수를 마무리하면서 기존 TOTE 서비스와의 협력 관계가 한화 필리 조선소 체제에서 이어지게 됨
- '26년 3, 4번 선박 인도 완료

○ ('27년) 5번 선박 인도 예정

<2026년 8월 MARAD에 인도된 4번 선박 Lone Star State>



자료: 한화 필리 조선소

○ (설계) 미국 내 제한된 설계 역량으로 외주 엔지니어링사의 의존도가 높은 상황
- 미국 소재 상당수 조선소가 자체 선박 설계 능력의 한계로 깁스앤콕스(Gibbs & Cox), 글로스튼(Glosten) 등 독립 엔지니어링 전문업체에 설계를 위탁
- 이에 따라 초기 선박 설계 단계에서 적용되는 기자재 및 시스템 사양 결정 권한이 외주 엔지니어링사에 위임되는 구조적 특징이 포착됨

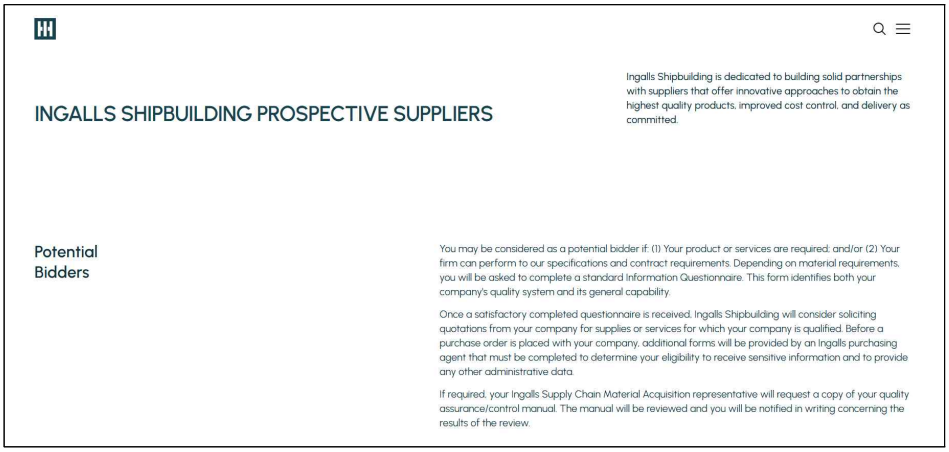
○ (기자재) 미 조선산업 특성상 구매 포인트는 다원화 및 산재되어 있음

- 발주처(해군, MARAD, 해운사), 외주 엔지니어링사, 조선소 구매 부서, 해양산업기반(MIB) 프로그램 등 복수의 구매 포인트가 존재함

* MIB(Maritime Industrial Base): 미 해군이 추진하는 해양 산업 기반 강화 프로그램으로 2024년 출범했으며, 미국 내 조선소와 기자재 공급업체의 생산능력, 공급망, 인력 및 제조 기술을 확충하는 것을 핵심 목표로 함

사례 분석	잉걸스 조선소(Ingalls Shipbuilding)의 구매 절차

<자사 구매 절차를 소개한 잉걸스 조선소 웹사이트 페이지>



INGALLS SHIPBUILDING PROSPECTIVE SUPPLIERS

Ingalls Shipbuilding is dedicated to building solid partnerships with suppliers that offer innovative approaches to obtain the highest quality products, improved cost control, and delivery as committed.

Potential Bidders

You may be considered as a potential bidder if: (1) Your product or services are required; and/or (2) Your firm can perform to our specifications and contract requirements. Depending on material requirements, you will be asked to complete a standard Information Questionnaire. This form identifies both your company's quality system and its general capability.

Once a satisfactory completed questionnaire is received, Ingalls Shipbuilding will consider soliciting quotations from your company for supplies or services for which your company is qualified. Before a purchase order is placed with your company, additional forms will be provided by an Ingalls purchasing agent that must be completed to determine your eligibility to receive sensitive information and to provide any other administrative data.

If required, your Ingalls Supply Chain Material Acquisition representative will request a copy of your quality assurance/control manual. The manual will be reviewed and you will be notified in writing concerning the results of the review.

자료: hii.com

○ HII 산하 잉걸스 조선소는 자사 홈페이지를 통해 공급업체 등록 및 구매 절차를 공개하고 있음
- 공급업체 등록은 잠재 공급업체 데이터베이스에 등재되기 위한 절차로, 등록 자체가 견적 요청이나 계약 수주로 이어지는 것은 아님
- 공급사는 잠재 공급업체로 등록 후 향후 거래 기회 모색 가능

<잉걸스 조선소의 구매 절차>

① (공급업체 등록) 회사 정보, 공급 품목, 역량 등을 제출해 잠재 공급사로 등록
② (자격·품질 심사) 품질체계와 생산역량 검토. 필요시 품질매뉴얼 심사·공장 실사 및 시정조치
③ (견적요청·제출) 적격 업체에 견적요청서(RFQ)를 발송하고 규격·수량·납기·계약조건에 맞는 견적 접수
④ (비교·선정) 품질·가격·적기 납품능력 등을 종합 평가
⑤ (구매주문서 발행) 발주서(PO)에 가격·납기·도면·규격·적용 계약조건 등을 명시하거나 참조 편입
⑥ (납품·성과 관리) 제품 및 기술문서 제출, 검사 결과와 납기 등 실적을 관리·평가

* 위 내용은 잉걸스의 사례이며, 조선소별로 세부 절차는 상이

나. 미국 조선산업 공급망의 주요 한계

□ 제한된 부품 공급 기반

○ 미국 내 핵심 부품을 공급할 수 있는 업체가 제한적이고, 일부 품목은 소수 또는 단일 공급업체에 대해 높은 의존도를 보여 공급 차질에 취약함

- 최근 해군 함정 부품 공급업체 수가 감소했으며, 특히 잠수함 핵심 부품 공급업체의 약 70%는 경쟁 업체 부재(CBO, '26.4.)
- 특정 공급 업체의 생산 차질이 발생할 경우, 신속한 대체 공급처 확보가 어려워 전체 함정 건조 일정 지연 우려
- 조선소가 선박 수주를 늘리더라도 하위 공급업체가 필요한 부품을 같은 속도로 증산하지 못하면 전체 건조 일정의 제약으로 이어질 수 있어, 조선소 설비 확충만큼 부품 공급망의 생산능력과 대체 조달 역량 확보가 조선업 재건의 핵심 과제로 부상

ㅇ 복잡하게 얽힌 하위 공급업체 구조와 정보 공유 부족으로 공급망 전반의 통합 관리가 어려움

- 1차 협력업체뿐 아니라 다수의 하위 공급업체가 연결된 다단계 조달 구조로 인해 공급 네트워크가 분절되어 있어, 공급 경로와 생산·납품 상황 추적·관리 미흡
- 최종 부품의 원산지, 실제 제조업체, 생산 현황 및 재고 수준 등 조달 전반에 대한 정보가 충분히 공유되지 않아 공급망 가시성이 낮음
- 공급업체 네트워크의 분절, 낮은 정보 가시성, 긴 조달 리드타임은 상선 건조 분야의 고질적인 공급망 문제로, 건조 기간 장기화와 긴급 발주에 따른 비용 상승을 초래(McKinsey, '26.3.)

ㅇ 핵심 부품의 국내 생산 기반이 취약하고 해외 공급처 및 소수 업체에 대한 의존도가 높아 부품 조달이 장기화되고 있음

- 엔진, LNG용 발전기 세트, 전력 시스템, 대형 주조품 및 통합 항해 시스템 등 주요 부품은 해외 공급에 의존하는 비중이 높고, 일부 품목은 조달에 수년이 소요될 수 있음

* (J.P.모건) 현재 미 조선업계는 대형 디젤 2행정 엔진을 대규모로 생산할 역량 부족, 전략적 투자를 통해 미 제조업체들이 해당 분야로 사업을 확장할 가능성은 있지만 생산능력을 확보하기까지 상당한 시간이 필요

□ 설계 변경에 취약한 조달 체계

ㅇ 설계 변경이 재조달·공정 대기로 이어지는 대응력 한계도 문제로 지적됨

- 설계 확정 전 건조에 착수하거나 건조 과정에서 요구 성능과 사양이 변경되면 부품 규격과 수량, 납품 일정도 연쇄 조정이 필요
- 그러나 공급업체 기반이 제한적이고 핵심 부품의 조달 기간이 긴 상황에서는 변경된 사양에 맞춰 부품을 신속하게 재조달하거나 생산 일정을 조정하기 어려움

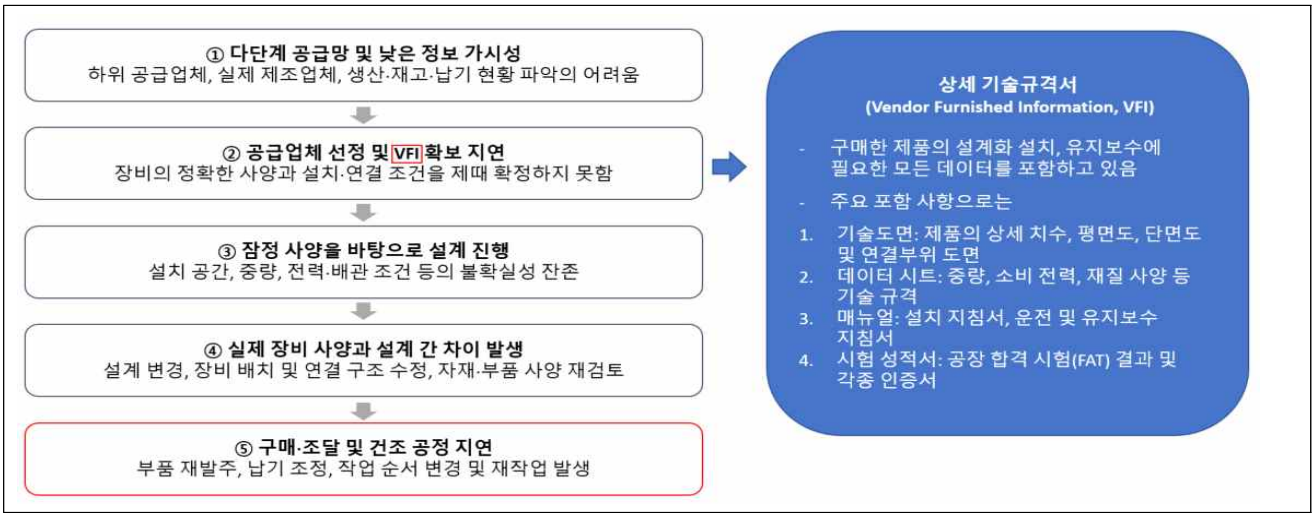
ㅇ 장비별 세부 사양과 기술정보 확보가 늦어지면 설계 및 구매 사양을 확정하기 어려우며, 이후 사양 변경에 따른 자재·부품 재조정으로 조달 및 건조 일정의 불확실성 확대

- 공급업체가 제출하는 공급업체 제공 정보(VFI)가 지연되거나 불완전하면 잠정 사양으로 설계를 진행하게 되고, 이후 실제 사양과 차이가 확인되면 설계와 구매 계획 수정 불가피

* 선박 설계에는 장비의 외형·중량·설치 공간뿐 아니라 전력·용수 요구량과 연결 조건 등 세부 정보 필요

- 선도적인 상업 조선업체들은 공급업체를 조기에 선정해 신뢰할 수 있는 VFI를 확보하나, 미 해군은 공급업체 정보 확보와 설계 완성도 제고에 어려움을 겪고 있어, GAO는 해군의 VFI 조기 확보와 설계 완성도 개선을 권고한 바 있음(GAO, '25.3.)

<공급망 가시성 및 VFI 지연이 건조 일정에 미치는 영향>



자료: 뉴욕무역관 정리

□ 숙련인력 부족과 인력 양성·유지의 한계

○ 미국 조선업은 건조·정비 수요 확대에 필요한 인력 확보와 기존 숙련자의 이탈·퇴직 보충을 동시에 추진해야 하는 상황

- 용접·배관·전기·가공·검사 등 핵심 직종에서 채용과 장기근속에 어려움을 겪고 있으며, 이러한 문제는 조선소뿐 아니라 부품·소재 공급업체의 생산능력에도 영향을 미침
- (인력 수요 규모) MIB는 2025년 1월 향후 10년간 잠수함 생산·유지 분야에 14만 명, 수상함 건조·정비 분야에 추가 11만 명의 채용·훈련이 필요하다고 제시함(NAVSEA, '25.1.)

* 이는 향후 생산·정비 계획을 뒷받침하기 위한 누적 인력 확보 수요로 신조와 정비를 모두 포함함

- (고령화와 숙련 공백) 미 해양 산업 인력의 27%가 55세 이상이며, 용접·전기·도장 등 직종은 인력 유지가 어렵고, 조선소에서 경험을 쌓은 인력이 제조·건설 등 다른 산업으로 이동하는 현상도 나타남(McKinsey, 2026.1.)
  → 이러한 숙련자 이탈은 작업 지식과 후속 인력의 교육 역량도 악화시킬 수 있음

○ 미 조선업계에서 숙련도 공백은 생산성·납기 문제 및 하위 공급망으로도 확산

- 신규 근로자가 숙련 기술직의 업무 능력을 확보하는 데 3~5년 소요, 높은 신규 인력 비중은 현장 감독·훈련 부담 증가로 이어져 작업 효율과 품질 저하 가능성

* GAO가 면담한 한 조선업체에는 경력 5년 미만의 기술직 근로자가 전체의 57%를 차지함

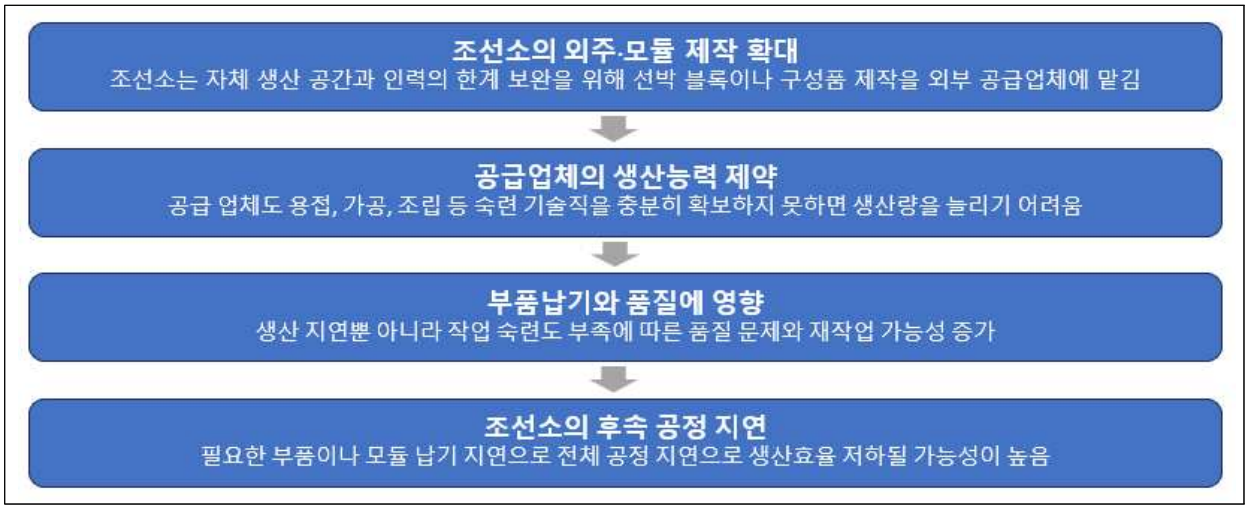
- 도크·설비 확충과 수주 확대에도 불구, 해당 공정의 기능인력과 감독·검사 인력이 함께 확보되지 않으면 처리 능력을 높이기 어렵고, 공정별 인력배치의 유연성을

제한할 수 있음

* 미 해군의 2024년 건조사업 검토에서도 설계 성숙도 문제와 함께 숙련인력 채용의 어려움이 사업 지연 요인으로 지적됨

- 용접·기계 가공·품질보증·비파괴 검사 등 조선업과 유사한 직무 역량을 요구하는 하위 공급망 역시 자체적인 인력 문제를 안고 있어 적기 생산·납품에 어려움(GAO, '26.4.)

<공급업체의 인력 부족이 조선소의 병목으로 이어지는 과정>



자료: 뉴욕무역관 정리

○ 미 정부는 조선업의 숙련 인력 부족을 완화하기 위해 직업훈련 보조금, 단기 집중 훈련, 견습 제도 및 산학협력 프로그램을 확대하고 있으며, 조선소뿐 아니라 부품·장비 공급업체까지 포함한 산업 전반의 인력 양성 기반 구축을 추진 중

- (직업훈련 보조금 확대) 미 노동부는 '산업 주도형 기술훈련 기금(Industry-Driven Skills Training Fund)'을 마련, 실제 훈련 비용을 보조하는 방식으로 민간의 인력 양성 부담을 낮추고, 조선업 및 관련 부품 공급망 인력 확보를 지원

- (현장 중심 기술 교육 강화) 전문 교육 기간과 조선업체의 협력 확대를 통해 교육 기관이 산업 현장 수요에 맞춰 교육 과정을 개발하고 조선업체와 연계한 인력 양성 추진

- (미 해군의 조선업 인력 확보 및 양성 지원) 잠수함 산업기반 강화를 위해 전문 기술 훈련, 지역별 인력 확보 네트워크, 함정 건조 계약과 연계한 인력개발 인센티브 등을 운영하며 조선소와 부품 공급업체의 숙련 인력 확보 및 양성을 지원함

- (지역 일자리 견습제도와 조선업체간 협력) 연방정부의 직업훈련기관과 조선업체를 연결해 지역 단위의 신규 인력 공급 기반 구축을 추진

* 미 노동부는 헌팅턴 잉걸스 인더스트리즈와 숙련 인력 양성 협력 추진을 발표하고 교육 수료자가 조선소 취업으로 연결될 수 있도록 훈련과 취업 연계 강화('26.7.)

<미 해군의 조선업 인력 양성 및 확보 지원 프로그램>

프로그램	공급망 문제
Accelerated Training in Defense Manufacturing (ATDM)	- 장기간의 정규 교육과정에만 의존하지 않고, 조선업체가 필요로 하는 기술을 집중적으로 훈련해 현장 투입을 앞당기려는 방식 - 16주 집중 실무 훈련을 통해 용접, CNC 가공, 적층 제조, 품질관리, 비파괴검사 등 잠수함 건조 관련 기술 인력 양성
USN Talent Pipeline Program	6개 지역별 네트워크를 통해 조선소·부품 공급업체와 직업학교 및 교육기관을 연결하고, 신규 인력 채용과 기존 근로자 훈련·유지 지원
Shipbuilding Workforce Development Incentive	해군 함정 건조 계약에 예상 계약 금액의 0.25~1%에 해당하는 인력개발 인센티브를 포함해 견습제도, 직무훈련, 인력 유치 및 하도급업체 인력 지원 등에 활용

자료: 백악관, 미 해군, 미 연방법전

<ATDM 훈련 현장 모습>



자료: ATDM

<한-미 조선협력센터 인터뷰 : 인력 양성 협업>

<인터뷰>

신정규 과장/한미 조선협력센터(KUSPC)

한미 조선업 협력을 위해 새롭게 신설된 한미 조선협력센터의 신정규 과장에게 센터의 주요 사업 방향에 대해서 들어봤다.

Q1. KUSPC는 어떤 기관인가?

한·미 간 조선·해양 산업의 기술협력 및 인력 양성을 촉진하고 미래 협력 기회를 발굴하는 협력 플랫폼으로, 미국에 상설 거점을 두고 양국 정부·기업을 잇는 네트워크를 구축하는데 그 목적이 있다. 미국은 조선소 감소, 생산인력 부족, 공급망 약화 등으로 조선업 경쟁력이 저하된 상황으로, 국가 안보와 해양산업 경쟁력 확보를 위해 조선업 재건을 추진하고 있다. 반면 한국은 상선, 친환경 선박, 자율운항 선박, 디지털 조선소 등에서 세계적인 기술과 생산 역량을 보유하고 있다. KUSPC는 이러한 양국의 상호 보완적 산업 여건을 활용해 한국의 기술력과 미국의 산업 인프라를 연결하고, 개별 기업이나 기관 차원에서 추진되던 협력을 체계적인 공동사업으로 발전시키는 역할을 수행한다.

Q2. 현재 진행 중인 지원사업은 어떤 것이 있나?

한-미 조선협력센터는 한·미간 인력 양성 협업, 공동 R&D기획, 미국 조선시장 정보 전파 등의 업무를 시작으로 점차 협업 범위를 확대해나가고자 한다. 우선 한국 조선소의 미국 진출의 기반이

되는 조선 인력 양성 및 교육 프로그램에 집중하고 있으며, 이를 위해 미국 진출 한국기업의 인력 양성 수요를 파악하고 지원 중이다.

마스터즈 아카데미는 KUSPC의 대표적인 인력양성 사업으로, 한국 조선업의 숙련기술과 생산 노하우를 미국에 전수해 미국 조선업의 생산역량을 강화하는 프로그램이다. 한국 조선업계 전문가를 미국에 파견해 용접, 도장, 의장, 생산관리 등 조선소 생산공정 전반에 대한 실무교육을 실시한다. 교육 대상은 미국 조선소 근로자뿐 아니라 조선업계 취업 희망자와 직업훈련 교사 등으로 확대하고 있다. 또한, 미국 조선소 재직자와 예비인력을 한국으로 초청해 국내 조선소, 연구기관 및 대학에서 현장 견학과 실무교육도 진행 중이다.

아울러 한국과 미국 양국에 조선 기술 경쟁력 향상을 위한 R&D 과제를 기획하는 역할도 수행하고 있으며, 이를 위해 미국 내 조선 관련 대학교 및 연구기관과도 협력을 진행하고 있다

다. 공급망 변화 동향

□ 미 해군의 선박 획득·발주 체계 개편

○ 2026년 3월 수상함 획득을 총괄하는 PAE 마리타임(PAE Maritime)을 신설하고, 같은 해 7월 초기 운용 능력 확보(U.S. Navy, ’26.3.; USNI News, ’26.7.20.)

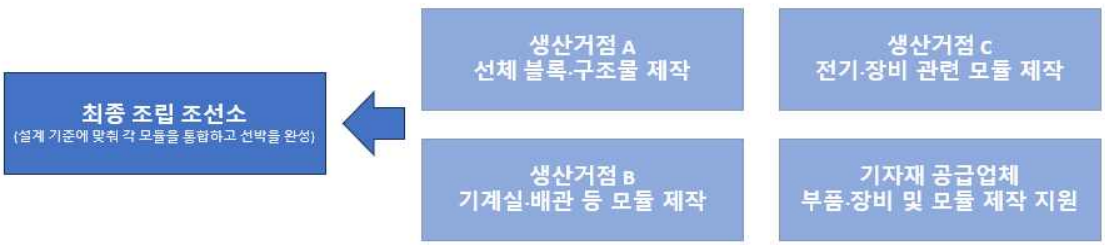
- 이번 개편은 그동안 여러 사령부와 사업 조직에 흩어져 있던 함정 구매 권한과 책임을 함정 종류별로 한곳에 모아, 건조 비용·일정·성능과 부품 공급망 관리를 강화하려는 조치
- 항공모함·수상전투함·상륙함·지원함 건조부터 함정 정비까지 맡으며, 기존에 해군해양체계사령부(NAVSEA)가 대행하던 계약 권한을 직접 보유해 사업을 처음부터 끝까지 책임지는 구조
- 중형 상륙함 사업에는 해군이 VCM과 주계약을 체결, VCM이 복수 조선사와 하도급 계약을 관리하는 방식을 채택

□ 분산형 조선 확대를 통한 모듈화식 건조로 미 해양 산업 기반 강화 추진

○ 미 해군은 2027년 회계연도 조선 계획에서 전체 조선 작업 중 분산 생산 거점에서 수행하는 비중을 현재 약 10%에서 50%로 확대한다는 목표를 제시(’26.5.)

- 미국은 전체 건조 작업 중 최종 조립 조선소 외부에서 수행하는 모듈화 비중이 약 10%로 유럽과 아시아 지역의 20~50%에 크게 미치지 못함(BCG, ’26.1.)

<미 해군이 확대를 추진 중인 분산형 조선 도식화>



주: 실제 사례가 아닌 가상 사례임
자료: 뉴욕무역관 정리

ㅇ 미 해군은 분산형 조선을 통해 생산 능력 확대, 병목 완화, 공급망 및 인력 기반 확대, 생산 유연성 향상을 기대

- 주요 조선소에 집중된 생산 부담을 완화하고 여러 조선소와 공급업체가 모듈 및 구성품을 분담 생산하는 분산형 조선 체계 강화
- 잠수함 건조에 써 온 모듈 분담 제작 방식을 수상함을 포함해 적용 분야를 넓혀 건조 지연을 줄이고 효율성 제고

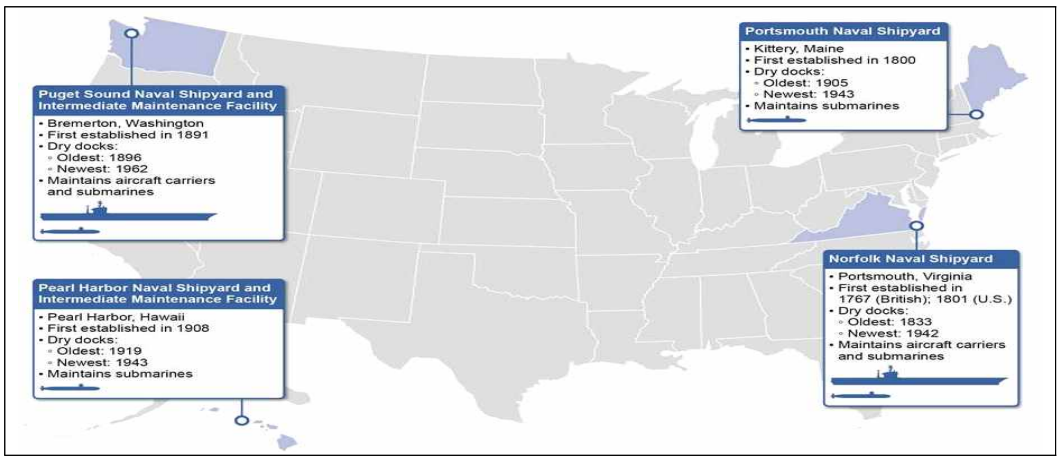
ㅇ 신규 선박에는 모듈화 및 디지털 설계를 우선 적용해 복수의 조선소와 공급업체가 생산에 참여할 수 있도록 할 계획

□ 함정 정비 공급망의 핵심인 해군 공공 조선소 현대화 추진

ㅇ 미 해군 공공 조선소는 노후화된 시설과 제한적인 정비 공간, 비효율적인 설비 배치로 정비 역량이 한계에 이르러, 해군은 함정 건조와 함께 정비 기반 재편에도 나서고 있음

- 총 4개(노퍽, 포츠머스, 퓨젯사운드, 펄하버) 조선소가 운영되고 있으며, 핵추진 항공모함과 잠수함의 정비·수리 및 현대화를 담당

<미 해군의 공공 조선소 위치와 특징>



자료: GAO analysis of Navy and other historical information(2026.9.)

- 이들 시설은 신규 함정 건조 중심의 민간 조선소와 달리, 운용 중인 핵추진 함정의 정비와 전력 유지에 필수적인 인프라이나, 노후 시설과 정비 역량 부족이 해군의 주요 과제로 지적되고 있음
- 해군은 대응책으로 2018년 조선소 인프라 최적화 프로그램(SIOP)을 시작하고, 공공 조선소의 도크와 시설 및 생산장비 현대화를 추진 중

* 포츠머스, 퓨젯사운드, 펄하버의 신규 도크 사업은 해군 최대 규모의 인프라 사업으로 꼽힘

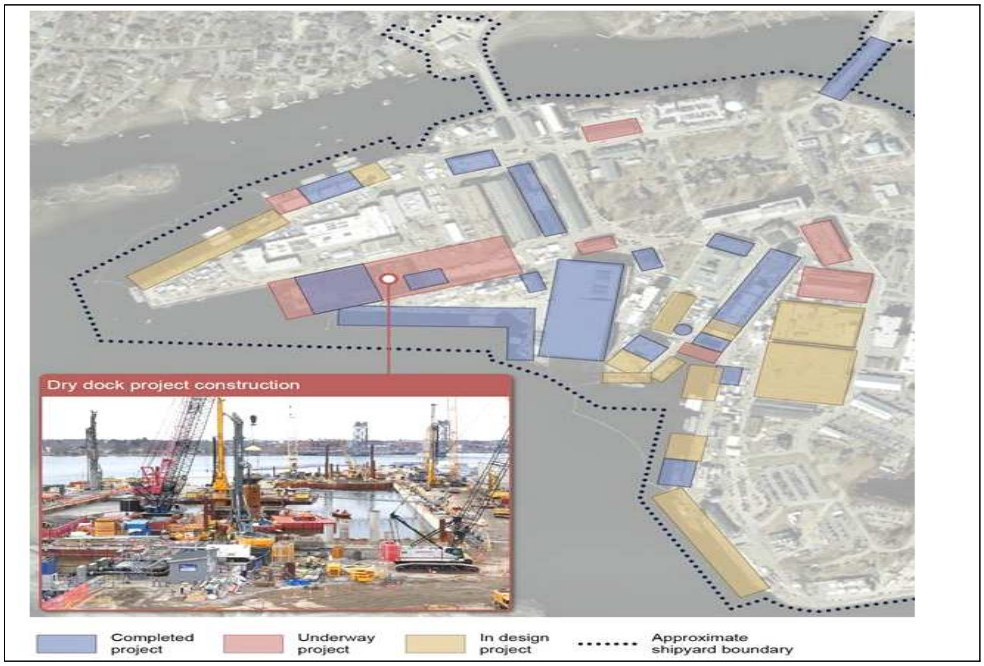
<미 해군의 주요 공공 조선소의 정비용 도크 현대화 사업 현황>

조선소	주요 사업과 목적	진행상황
포츠머스 (메인주)	Virginia급 잠수함 등의 정비를 위한 도크 능력 확충	기존 도크 구역의 대규모 개조·건설 추진
펄하버 (하와이주)	Virginia급 잠수함을 정비할 신규 Dry Dock 5 건설	2026년 8월 기준 도크 벽체·펌프 시설 등 공사 진행. 태평양 지역 잠수함 정비 기반 확충 목적.
퓨젯사운드 (워싱턴주)	Ford급·Nimitz급 항공모함 등을 수용하는 Multi-Mission Dry Dock 계획	2026년 8월 발표 기준 환경심사 진행 중이며, 2028년 봄 착공 예상

자료: GAO(2026.9.)

- 2018년 210억 달러 규모로 발표된 SIOP는 사업 범위 확대 등으로 계획이 변경되면서, GAO는 2026년 9월 기준으로 완료까지 50년 이상, 총사업비는 2,000억 달러를 초과할 것으로 전망

<2026년 4월 기준 포츠머스 해군 조선소의 SIOP 건설 프로젝트 위치 및 추진 현황 >



자료: GAO analysis of Navy and other historical information(2026.9.)

□ (공급업체 육성) 해군, 줄어든 하위 공급망 복원을 위해 공급업체 투자 확대

○ (배경) 잠수함 공급업체는 냉전 이후 약 1만 7천 곳에서 5천 곳으로 줄었고, 현재 인력의 약 70%가 은퇴를 앞둠(Business Facilities, '26.1.)

○ (투자) 해군은 2018회계연도 이후 39개 주에서 약 800개 사업에 투자

- 3D 프린팅 등 첨단 제조 기술 도입도 지원해 2018년 이후 잠수함 부품 공급량을 250% 이상 늘렸으나, 해군은 이를 다시 두 배 이상 늘려야 한다고 밝힘

라. 공급망 진입 요건

□ (인증·요건) 상선은 선급 인증으로 진입 가능하나, 군함은 군사규격·자재 추적성·사이버보안·원산지 요건이 겹쳐 장벽이 높음

○ (상선) 기자재는 기본적으로 선급 인증(형식승인 등)이 필요하며, 미국 국적선에 들어가는 구명·소방·전기 등 안전 설비는 해안경비대 형식승인도 받아야 함

- 선급 형식승인은 받은 뒤에도 공장 정기 심사(연 1~2회)를 받아야 유지됨(ABS 기준)

○ (군함) 적격제품목록(QPL) 등재, 핵심 자재 추적성, 사이버보안 인증이 추가되고, 일부 품목은 원산지가 5개국으로 제한

* 국가기술산업기반(NTIB) 5개국: 미국, 영국, 호주, 캐나다, 뉴질랜드

* NAVSEA(해군해양체계사령부)는 170개 이상의 연방·군사 규격, 약 450개 제조업체, 1만 4,000개 이상의 적격 제품을 QPL로 관리

<미국 조선소 납품을 위한 주요 인증·요건>

구분	인증·요건	주요 내용
상선 전반	선급 인증 (형식승인 등)	-품목에 따라 개별 제품 인증 또는 형식승인 필요 -형식승인은 설계 심사+공장 심사로 구성, 공장 인증 5년 유효, 연 1~2회 정기 심사(ABS 기준)
미국 국적 상선	해안경비대 형식승인 (46 CFR Subchapter Q)	구명·전기·기관 설비, 방화 자재 등 주요 설비는 해경 승인 제품만 설치. 해경 인정 시험기관 시험 후 승인
해군 함정	군사규격·적격제품목록 (MIL-SPEC·QPL)	QPL 지정 품목은 시험 통과 후 등재된 제품만 납품 가능하며, 설계·자재 변경 시 재승인 필요
해군 함정	핵심 자재 관리 (Level I·SUBSAFE)	지정된 핵심 부품은 화학 성분·기계적 성질의 최고 수준 보증과 원자재부터 설치까지 추적성 요구(잠수함은 SUBSAFE 추가 적용)
해군 함정	특정 부품 원산지 제한 (10 U.S.C. §4864)	-해양 전용 자이로컴퍼스·전자해도·조타/추진 제어장치·구명정·닻 체인은 미·영·호·캐·뉴질랜드 제품만 허용 -일부 함급(T-AO 205·T-ARC)은 펌프, 엔진, 프로펠러, 크레인 등도 제한
국방부 조달 전반	국방조달협정 (RDP-A)	협정국 28개국은 바이아메리칸법 가격 불이익·관세 면제. 한국은 미체결
국방부 계약 전반	사이버보안 (NIST SP 800-171·CMMC)	-'25.11.10.부터 계약 조건으로 단계 시행('28.11.부터 전면 적용) -민감 정보 취급 시 NIST 110개 요건(레벨 2) 충족 필요, 해당 하청업체에도 적용
국방부 조달 전반	국산 부품 비율 (바이아메리칸법)	국산(협정국 포함) 부품 비율 2024~2028년 65%, 2029년부터 75% 초과
공통	조선소 협력업체 등록 (PQ·AVL)	조선소별 사전 자격심사 후 승인 공급업체 목록에 등재(3장 가. Ingalls 사례 참조)

자료 : ABS, 미 해안경비대, NAVSEA, DLA, 미 국방부, 미 연방관보, 미 연방법전 자료 종합

□ (국산 부품 비율) 국방부 조달의 국산 부품 비율 기준이 2029년부터 75% 초과로 상향될 예정

○ (근거) 행정명령 14005호('21.1.)에 따라 연방조달규정('22.3.)과 국방부 조달규정(DFARS, '24.2.15.)을 개정해 국산 부품 비율 기준을 단계적으로 상향

- 국방부 조달은 55%에서 2024~2028년 65%, 2029년부터 75% 초과로 상향
- 국방조달협정(RDP-A) 체결국 28개국에서 생산한 부품은 국산 부품 비율 산정에 포함

* 한국은 협정 미체결국이며, 미 국방부는 '24.2월 한국과의 협정 협상 검토를 공고

마. 한국 기자재의 대미 공급 현황

□ 한국발 선박 기자재 수입은 한화필리·NASSCO 등 상선 건조 조선소에 집중

○ (무역통계) 선박용 프로펠러 수입은 증가, 디젤엔진은 2025년 실적 없음

- 2025년 선박용 프로펠러 수입에서 한국은 6위(5.9%)로, 2023년 73만 달러에서 444만 달러로 약 6배 증가
- 선박용 디젤엔진은 2025년 수입액 1억 8,159만 달러 중 독일이 43.4%를 차지했으며, 2025년 한국산 실적이 없었으나(2024년 41만 달러), 2026년 들어 한화필리조선소에 국내 대형 조선사의 주기관 공급이 확인됨

<미국의 주요 선박 기자재 수입(2025년)>

(단위: 만 달러, %)

HS코드	품목	미국 수입액	1위국(비중)	한국 순위(비중)
8408.10	선박용 디젤엔진	18,159	독일(43.4)	실적 없음
8406.10	선박용 증기터빈	95	핀란드(74.0)	실적 없음
8487.10	선박용 프로펠러	7,567	대만(21.3)	6위(5.9)
9014.80	항해용 기기	69,518	멕시코(49.9)	14위(0.2)

주: 9014.80은 선박 외 항법기기가 섞여 있을 수 있으며, 펌프·밸브·전동기 등은 선박용 구분이 어려워 제외
자료 : Global Trade Atlas(미 상무부 센서스국 기준, 2026.11.3. 조회)

○ (공급 구조) 한국 모기업·조달 대행사를 통한 공급 비중이 큼

- 한화필리의 한국발 수입(약 2.4억 달러, 전체의 약 90%) 중 약 1.5억 달러는 부산 소재 조달·물류 대행사를 통한 것으로, 유닛 화장실·배관 스풀·방화문·갑판 모듈 유닛 등 여러 제조사 제품을 모아 공급
- 국내 대형 조선사는 주기관(이중연료 엔진)·발전기 세트(약 5,800만 달러)를, 국내 조선 기자재 업체는 NSMV용 내장 패널·소화설비 등 자재 패키지를 공급
- 용접기·지그·블록 리프트·단열재·창문·전기히터·타일 등 중소 제조사의 의장품·생산설비도 납품
- NASSCO는 '25.12월 삼성중공업·DSEC와 합의각서(MOA)를 맺었으며, 최근 상선

설계를 한국 파트너와 함께 수행(GD, '25.12.3.)

○ (조선소별 수입) 조선소 명의 해상 수입 기준, 한국발 수입은 한화필리·NASSCO에 집중되고 군함 중심 조선소는 거의 없음

<미국 주요 조선소의 한국발 수입(2023.1.~2026.10.)>

조선소	소유(규모)	한국발 수입
한화필리	한화(한국계)	642건, 2억 4,123만 달러
NASSCO	GD(대형)	245건, 6,166만 달러
Bollinger	중견	17건, 201만 달러
Eastern	중견	1건, 27만 달러
Austal USA	중견(호주 Austal)	4건, 22만 달러
Ingalls	HII(대형)	1건, 1만 달러

주1: 조선소 명의 해상 선하증권 기준으로, 항공 화물과 하청업체 명의 수입은 누락될 수 있음
주2: 조선소별 수입은 2023.1.~2026.10. 누적 기준으로, 2025년 단년 무역통계와 집계 기간이 다름
자료 : Panjiva 자료를 바탕으로 KOTRA 뉴욕무역관 분석(2026.11.3. 조회)

<인터뷰>

이은철 KOMEA 미국 지사장에게 듣는 한미 조선협력 전략



조선해양 및 오일&가스 분야에서 37년간 종사하고 현대중공업·삼성중공업을 거쳐 현재 한국조선해양기자재공업협동조합(KOMEA) 미국 거점 지사를 이끌고 있는 이은철 지사장(사진). 그는 "미국 조선 시장은 한국과 시장 구조, 법규, 발주 체계가 완전히 다르다"며 "단편적인 호재 기사에 기대기보다 미국 공급망의 전체적인 구조를 파악하고 전략적으로 접근해야 한다"고 강조한다. 이 지사장과의 인터뷰를 통해 한미 조선 협력의 현주소와 한국 기자재 산업의 대미 진출 전략을 정리했다.

Q1. 한국과 미국의 조선 산업 생태계는 어떻게 다른가?

가장 큰 차이는 선종과 시장 구조다. 한국은 대형 상선(컨테이너선, 탱커, LNG선) 중심의 글로벌 점유율 약 30%를 점유하는 상선 강국이지만, 미국의 글로벌 상선 점유율은 0.1% 미만에 불과하다. 미국은 연간 400억 달러가 넘는 해군 예산과 페리·준설선 등 워크보트(Work Boat) 위주로 시장이 형성되어 있어 한국 업계와의 직접적인 접점이 매우 좁다.

Q2. 한국 기자재 기업이 미국 시장에 진출할 때 부딪히는 가장 큰 장벽은 무엇인가?

크게 구매 구조, 규제 컴플라이언스, 그리고 물류 대응 속도 세 가지다. 한국 조선소는 설계부터 구매까지 총괄하는 EPC 턴키 구조라 조선소 구매팀 한 곳만 공략하면 되지만, 미국은 자체 설계·구매 조직이 약해 엔지니어링사, 조선소, 현지 하청업체로 구매 권한이 흩어져 있는 Non-EPC 구조다.

여기에 Jones Act, Buy American Act(BAA), Mil-Spec, ABS 선급 등 복잡한 중첩 규제가 존재하며, 사전 자격 심사(PQ) 및 승인 공급업체 목록(AVL) 등록 부족하고, 견적 요청(RFQ)에 빠르게 대응하기 어려우며 현지 재고가 없다는 점도 직접 납품을 어렵게 만드는 요인이다.

Q3. 국내 조선 3사의 미국 조선소 인수 및 MOU(조선소 트랙)만으로는 한계가 있는가?

대형 조선사의 협력은 매우 중요하지만, 미국 조선소 간의 수주 경쟁 관계 때문에 특정 한국 조선사가 1~2개 미국 조선소와 협력하면 다른 미국 조선소로의 확장이 차단되는 구조적 한계가 있다.

따라서 특정 조선소 구도에 갇히지 않고 기자재, 설계, 하청 제작, MRO, 컨설팅 등을 묶어 미국 전역의 조선소 및 하청업체에 무제한 접근할 수 있는 독자적인 '공급망(Supply Chain) 트랙'을 병행 해야 한다.

Q4. 그렇다면 한국 기자재 및 중소·중견 기업은 어떤 구체적 전략으로 진출해야 하나?

이와 관련해 네 가지 핵심 전략을 제시한다.

1. **현지 MIB 파트너십/JV**: 이미 규제와 시장을 잘 알고 있는 MIB(Maritime Industrial Base)을 통하는 것이다. 현지 파트너를 거치면 Jones Act나 BAA 등의 규제에 대비하여 준비하고, 한국의 우수한 공정 기술을 이식해 현지에서 경쟁력을 높일 수 있다.

2. **기술 패키지 동반 진출**: 단순 부품 수출을 넘어 미국 중소 조선소가 갈증을 느끼는 '엔지니어링, 설계, MRO, 노후 조선소 리노베이션 기술'을 기자재와 패키지로 묶어 진출해야 한다.

3. **전략적 공동 창고(Local Warehouse) 구축**: 휴스턴 등 주요 거점에 비경쟁 품목 기업들이 모여 공동 현지 창고 및 재고를 구축하여 RFQ 대응과 배송 시차를 극복해야 한다.

4. **제도적 지원 및 중앙 컨트롤 센터**: ABS 선급 및 유관 기관과 연계해 PQ/AVL 승인 등록을 대행·지원하고, '중앙 컨트롤 센터'를 마련해 기업들의 진출 시 애로사항 등을 지원할 수 있다.

Q5. 성공적인 한미 조선 협력을 위해 마지막으로 전하고 싶은 제언은?

미국의 조선업 재건은 단기 프로젝트가 아니라, 해군력과 패권을 유지하기 위한 장기 국정과제다. 미 조선업 시장에서 우리 공급망 기업들이 단발성 협력에 그치지 않고 지속 가능한 사업 기반을 확보할 수 있도록 민관이 긴밀히 협력하고, 안정적인 시장 진입과 현지 공급망 편입을 위한 제도적·실질적 지원 기반을 마련할 필요가 있다.

Ⅳ 기회 · 리스크 요인과 진출 방향

가. 미국 조선산업 여건 종합

□ **정책 의지와 예산이 뒷받침되는 중장기 확대 흐름은 분명하나, 현재는 제약이 함께 존재하는 초기 단계**

○ (미국 정부) 행정명령('25.4.), 해양 행동 계획('26.2.), 함정 건조 계획('26.5.) 등을 통해 조선산업 재건을 국가 과제로 추진

- 2027회계연도 함정 건조 예산 요구액은 658억 달러로 2026회계연도(451억~473억 달러) 대비 대폭 증가(U.S. Navy, '26.4.; Janes, '26.4.)

○ (한국) 1,500억 달러 규모의 MASGA 프로젝트와 한-미 조선협력센터(KUSPC) 개소 등 양국 협력 기반 마련 중

○ (현 단계) 생산 역량·인력·제도 측면의 제약으로, 실제 조선 발주 및 기자재 수요로 이어지기까지는 시간이 필요

○ (중간선거 영향) '26.11월 중간선거로 민주당이 양원 다수당을 확보했으나 조선업 재건 기조는 초당적으로 유지될 전망이며, 해외 건조 시 현지 생산·고용 요건, 재원 조달 등 세부 조건은 의회 심사에 따라 변동 가능

나. 기회요인

□ **(수요 확대) 군함·관공선 발주와 공공 조선소 현대화로 건조·정비·인프라 수요 증가**

○ 해군의 신규 함종 도입과 해경 쇄빙선·경비함 대량 발주로 건조 물량 확대 예상

○ 공공 조선소 현대화사업(SIOP)은 총사업비가 2,000억 달러를 넘고 50년 이상 소요될 대규모 사업으로, 정비용 부품·장비뿐 아니라 도크·시설 건설과 엔지니어링 수요도 이어질 전망(GAO, '26.9.25.)

○ (해외 MRO) 미국 내 정비 적체로 동맹국 조선소 활용이 늘며, 국내 조선사의 미 해군 함정 MRO 수주는 '25년 3건에서 '26년 1분기에만 4건으로 증가

○ (상선 교체) 존스법 원양선이 93척으로 줄고 군수물자 수송용 예비선단의 평균 선령이 45년을 넘어, 교체 수요 누적(Atlantic Council, '26.)

□ **(조달 방식 변화) 건조관리사(VCM) 방식 및 분산·모듈 건조 확대로 신규 조선소·기업의 진입 기회 확대**

○ (VCM) 해군은 '26.7월 첫 VCM 계약(TOTE Services, 22억 달러)을 체결했으며,

해양 행동 계획(MAP)은 보조 함정 조달 전반에 VCM 활용 확대를 권고

- VCM은 정부 대신 건조 단가·인도 일정·생산 실적 등 상업적 기준으로 조선소를 선정하고 부품 조달까지 관리해, 가격·납기 경쟁력을 갖춘 한국계 조선소와 기업의 참여 가능성 확대
- 해사청 국가안보 다목적선(NSMV)이 VCM의 경쟁 입찰로 한화필리조선소가 선정된 데 이어 미사일 추적선(MRIV)도 같은 방식으로 수주했으며, '26.10월에는 해군 중형 상륙함(LSM) 첫 건조사로도 선정(TOTE Services, '26.10.30.)

○ (모듈 건조) 해군은 분산 생산 비중을 약 10%에서 50%로 높이는 목표를 제시하고, 선체 구조물 등 비민감 모듈을 동맹국 해외 시설에서 하도급 제작할 수 있도록 FY27 국방수권법 개정을 의회에 제안

- 단기적으로 미국 내 거점과의 협력을 통해 참여를 모색하며, 해외 모듈 제작 허용 관련 의회 심의 동향을 지속 점검할 필요

○ (동맹국 참여) 해경 북극 경비함에 적용된 '핀란드 모델'(해외 조선소 일부 건조)을 대통령 각서('26.8.)로 해군 일부 함정까지 확대해, 동맹국 조선소의 참여 여지 확대

다. 리스크 · 제약

□ (진입 요건) 인증·원산지 요건이 높아 신규 진입에 시간과 비용 소요

○ 상선도 선급·해경 인증이 필요하며, 군함은 적격제품목록(QPL) 등재·자재 추적성·사이버보안 인증·품목별 원산지 제한이 추가

○ 국방부 조달의 국산 부품 비율 기준이 2029년부터 75% 초과로 상향될 예정으로, 외국산으로 분류되는 한국산 부품은 군함 납품 시 사용 비중이 제한

□ (물량·속도) 발주 확대에 비해 실제 건조 물량 증가는 점진적

○ 미국 조선소의 건조 능력 확충에 시간이 걸려, 설비 확장 속도가 물량 확대의 관건

○ 숙련 인력 부족, 설계 변경, 소수 공급원 의존 등으로 건조 지연이 이어지는 구조

□ (제도 불확실성) 정책·법안 발표는 잇따르나 세부 내용이 확정되지 않아 사업 여건 예측이 어려움

○ 해외 모듈 건조 허용, 번스-톨레프슨 법 개정, SHIPS법 등 정책·법안이 잇따라 제시되고 있으나, 적용 대상과 조건 등 세부 내용 없이 의회 협의와 승인을 기다리는 상황

□ (폐쇄성) 자국 조선소 중심의 분위기와 상이한 건조 환경으로 외국 기업과의 협업에 어려움

○ 미 조선 노조의 반대, 의회의 안보 우려, 업계의 로비력 등이 외국 조선소 참여의

현실적 제약으로 작용할 가능성이 있음

ㅇ 선주별 맞춤형 주문이 많아 정형화된 수주 절차가 없고 수주 과정이 길고 복잡하며, 용접 등 실제 건조 과정에서도 한국과 작업 방식에 차이

라. 진출 방향

□ (진출 방식) 현지 조선소 인수, 현지 조선소와의 협력, 합작 신설 등 방식별 장단점 검토 후 기업 여건에 맞는 진출 방안 모색이 필요

ㅇ (인수) 도크·인력·인허가를 갖춘 기존 조선소를 확보해 빠르게 거점을 마련할 수 있으나, 노후 설비 개선에 추가 투자가 필요하고 MASGA 이후 인수 가격이 높아졌다는 평가(MTN, '26.10.28.)

- 한화는 '24.12월 필리조선소를 인수한 뒤 '25.8월 50억 달러 규모의 설비 투자 계획 발표

ㅇ (협력) 미국 조선소와 협력하면 대규모 초기 투자 부담을 줄일 수 있으나, 수익은 기술 제공·기자재 공급·공동 수주 등 협력 조건에 따라 달라짐

- HD현대중공업은 HII와 '25.4월 양해각서, '25.10월 합의각서를 맺고 군수지원함·상선 분야 협력을 추진

ㅇ (합작 신설) 자사 공법과 자동화 설비에 맞춰 조선소를 설계하고 입지를 고를 수 있으며 현지 파트너의 인허가·대관 역량도 활용할 수 있으나, 가동까지 시간이 걸리고 투자 규모가 큼

- HD현대는 '26.10월 미국 키윗과 합작법인을 세우고 '27년 착공, '29년 가동을 목표로 신규 조선소 건설을 추진

□ (MRO) 미 해군 함정 정비(MRO)는 국내 조선소에서 실적을 쌓을 수 있는 시장으로, 미국 시장 진입의 첫 단계로 활용 가능

ㅇ 국내 조선사의 미 해군 함정 MRO 수주는 '25년 3건에서 '26년 1분기 4건으로 늘었으며, 중견 조선사도 수주에 성공

- 한화오션은 지역 조선소·정비업체 15곳과 MRO 클러스터 협의체를 구성해 수주하는 등 국내 중소 정비·기자재 업체의 참여 기회도 확대

ㅇ 다만 미국 법상 해외 조선소의 함정 정비가 제한돼, 현재는 일본 등 해외를 모항으로 하는 함정(전체 295척 중 약 40척) 중심으로 시장 규모가 제한적

- 건별 입찰 대신 다년·패키지 계약 도입 등 계약 방식 개선이 향후 MRO 시장 확대를 위한 과제

□ (기자재) 한국 조선사가 운영·협력하는 미국 조선소와 상선 분야를 중심으로 진입하되, 인증과 현지 대응 역량을 단계적으로 갖출 필요

- ㅇ 한화 인수 이후 한화필리조선소의 한국발 수입이 월평균 약 3배로 늘어, 한국 모기업 조달망이 국내 기자재의 미국 진출 통로로 확대
- ㅇ VCM 운영사와 미국 중견 조선소는 설계·조달을 지원할 파트너 수요가 있어, 설계와 연계한 기자재 패키지 공급 방식도 검토할 수 있음
- ㅇ 국내 기자재 기업의 진출 장벽은 품질보다 인증·실적·현지 A/S망 부족이라는 지적이 많아, 개별 기업의 단독 대응보다는 공동 A/S·물류 창고 운영 등 기업 및 기관 협력체계 구축 필요

□ (유의사항) 미국 조선시장은 회복 속도가 느리고 정책 불확실성이 큰 만큼, 투자 전 사업성 검증과 국내 기반과의 균형이 필요

- ㅇ 대미 투자 3,500억 달러 중 조선협력(MASGA) 몫인 1,500억 달러는 투자·보증·금융을 포괄한 규모로, 사업별 실제 투자액과 일정은 상이함
- ㅇ 미국 내 생산 시설을 늘려도 충분한 발주 물량을 확보하지 못하면 고정비 부담이 커질 수 있어, 투자 회수 기간과 수익성에 대한 사전 검증이 필요
- ㅇ 의회 재편에 따라 지역 고용·노동 조건, 미국산 기자재 비율 등 지원 조건이 달라질 수 있어, 정책 동향을 지속적으로 확인하며 국내 사업과 병행 가능한 수준에서 단계적으로 접근할 필요

□ (지원기관 활용) 정부와 협회의 지원사업 활용을 통한 정보·네트워크 확보 부담 완화

<한미 조선 협력 관련 주요 협력 단체>

단체명	주요 활동 내용	홈페이지
한-미 조선협력센터 (KUSPC)	-한국 조선기업과 미국 조선소, 기술기업, 연구기관을 연결하는 현지 허브 역할 -미국 조선소 생산성 개선부터 숙련인력 양성, 한미 공동 R&D 기획, 한미 조선 협력 지원	kuspc.org
한미전략투자공사 (KUIC)	-한국 기업의 직접투자(FDI), 보증, 선박금융 지원 등을 통해 양국 간 조선업 협력 지원 -미국 내 산업 생태계와 공급망 안에서 벤더, 공급업체, 프로젝트 매니저(PM) 등으로 참여할 수 있는 기회 발굴 및 지원	kuic.kr
한국조선해양 기자재 공업협동조합 (KOMEA)	-조선 기자재 수출판로 개척 등을 통해 미국 내 생산거점 운영 혹은 미국 조선소 납품 및 진출을 희망하는 기업 지원	komea.kr
한국조선기자재 연구원 (KOMERI)	-미국선급협회(ABS)와 국제표준 선점을 위한 업무 협약 체결 및 기술 협력 -미국 규제에 맞춘 기술 가이드 지원	rims.re.kr

자료 : KOTRA 뉴욕무역관 자료 종합

[부록] 미국 대형 민간 조선소 현황

○ 미 해사청(MARAD)이 실시하는 조선소 실태조사 기준, 길이 122m(400피트) 이상 선박을 건조·수리할 수 있는 대형 민간 조선소는 총 64곳(MARAD, '25.5.)

<주요 민간 거점의 기능별 구성>

MARAD 분류	거점 수	기능
Active Shipbuilding Yards	8	122m 이상 대형선을 현재 건조 중인 조선소
Other Shipyards with Build Positions	11	대형선 건조 설비는 있으나 최근 2년간 건조 실적이 없는 조선소
Repair Yards with Drydock Facilities	22	대형선을 도크에 올려 수리하는 조선소
Topside Repair Yards	23	도크 없이 부두에 댄 채로 수리하는 조선소
합계	**64**	

<미국 대형 민간 조선소 목록>

조선소	위치	주요 업무
① 대형선 건조 중 (8곳)		
General Dynamics, Bath Iron Works	Bath, ME	선박 건조·수리·개조
General Dynamics, Electric Boat	Groton, CT	미 해군 잠수함 건조
Hanwha Philly Shipyard	Philadelphia, PA	신조
HII, Newport News Shipbuilding	Newport News, VA	선박 건조·수리·개조
Bollinger Mississippi Shipbuilding	Pascagoula, MS	파나막스급 이하 중형선 건조·수리
HII, Ingalls Shipbuilding	Pascagoula, MS	선박 건조·수리·개조
Seatrium AmFELS*	Brownsville, TX	해양플랜트(시추설비), 대형선 건조 역량 보유
General Dynamics, NASSCO	San Diego, CA	선박 설계·건조·개조·수리
② 건조 설비 보유 (11곳)		
BAE Systems Jacksonville Ship Repair	Jacksonville, FL	중소형선 건조·수리·정비
Austal USA	Mobile, AL	고속 알루미늄선 건조
Eastern Shipbuilding Group, Allanton Road	Panama City, FL	선박 건조·수리·개조
United Marine Enterprise, Port Arthur Shipyard	Port Arthur, TX	시추설비 설계·건조·수리, 선박 수리
Gunderson, Inc.	Portland, OR	바지선 건조·수리
Vigor Shipyards	Seattle, WA	중대형선 건조·수리
Donjon Shipbuilding and Repair	Erie, PA	선박 건조·수리·개조
Fincantieri Bay Shipbuilding	Sturgeon Bay, WI	선박 건조·수리·개조
Fincantieri Marinette Marine	Marinette, WI	해군 함정 등 중소형선 건조·수리
Fraser Shipyards	Superior, WI	선박 건조·수리·개조
Ironhead Marine	Toledo, OH	선박 건조·수리·개조

③ 도크 보유 수리 (22곳)		
BAE Systems Norfolk Ship Repair	Newport News, VA	선박 수리·개조
Bayonne Drydock and Repair	Bayonne, NJ	도킹 포함 일반 선박 수리
Boston Ship Repair	Boston, MA	일반 선박 수리
Caddell Dry Dock & Repair	Staten Island, NY	도킹 포함 일반 선박 수리
Colonna's Shipyard	Norfolk, VA	일반 선박 수리
Detyens Shipyards	North Charleston, SC	일반 선박 수리·개조
General Dynamics NASSCO-Norfolk (Ligon Street Yard)	Norfolk, VA	일반 선박 수리·개조
GMD Shipyard	Brooklyn, NY	일반 선박 수리
Lyon Shipyard	Norfolk, VA	일반 선박 수리
Alabama Shipyard	Mobile, AL	선박 개조·수리 (대형선 건조 역량 보유)
Bollinger Mississippi Repair	Pascagoula, MS	시추설비 제작·수리
Gulf Copper - Central Yard**	Port Arthur, TX	일반 선박 수리
Gulf Copper Dry Dock & Rig Repair**	Galveston, TX	선박 수리·도킹
Gulf Marine Repair	Tampa, FL	대형 상선·예인선·바지선 등 수리·개조
International Ship Repair & Marine Services	Tampa, FL	일반 선박 수리
Tampa Ship	Tampa, FL	유조선·컨테이너선 등 개조·수리
BAE Systems San Diego Ship Repair	San Diego, CA	선박 수리·정비·개조
Lake Union Drydock	Seattle, WA	일반 선박 수리·개조
Mare Island Drydock	Vallejo, CA	도킹 및 선박 수리
Pacific Shipyards International	Honolulu, HI	일반 선박 수리·정비
Puerto Rico Port Authority	San Juan, PR	도크 보유 수리
Vigor Alaska	Ketchikan, AK	신조·수리·개조
④ 접안 수리 (23곳)		
East Coast Repair & Fabrication	Portsmouth, VA	일반 선박 수리
Fincantieri Marine Repair / North Florida Shipyard	Jacksonville, FL	크루즈선·요트·상선·군함 정비
General Dynamics NASSCO-Norfolk (Harper Ave Yard)	Portsmouth, VA	일반 선박 수리
Metal Trades, Inc.	Hollywood, SC	일반 선박 수리, 바지선 제작
MHI Ship Repair and Services	Norfolk, VA	일반 선박 수리
Promet Marine Services	Providence, RI	일반 선박 수리
Rhoads Industries	Philadelphia, PA	일반 선박 수리
Safe Harbor Newport Shipyard & Marina	Newport, RI	일반 선박 수리
The General Ship Repair Corporation	Baltimore, MD	일반 선박 수리
Tradepoint Atlantic	Baltimore, MD	선박 개조·수리(대형선 건조 역량 보유)

Austal USA West Campus Ship Repair	Mobile, AL	선박 개조·수리
Boland Marine & Mfg.	New Orleans, LA	일반 선박 수리·개조
Bollinger Lockport	Lockport, LA	일반 선박 수리·개조, 소형선 신조
Buck Kreihs Marine Repair	New Orleans, LA	접안 선박 수리
Conrad Orange Shipyard	Orange, TX	일반 선박 수리, 소형선 건조
Gulf Copper Ship Repair	Corpus Christi, TX	선박 수리·도킹
Bay Ship & Yacht	Alameda, CA	일반 선박 수리
Dakota Creek Industries	Anacortes, WA	일반 선박 수리, 철강·알루미늄선 건조
Everett Ship Repair	Everett, WA	예인선·어선·바지선 등 수리
The San Diego Shipyard	San Diego, CA	일반 선박 수리
Vigor Marine, Portland	Portland, OR	선박 건조·수리, 복합 제작
H. Hansen Industries	Toledo, OH	일반 선박 수리
Nicholson Terminal & Dock	Ecorse, MI	예인선·바지선·여객선 등 정비

자료 : MARAD, 「Report on Survey of U.S. Shipbuilding and Repair Facilities 2025」(2025.5. 조사 기준)

[참고문헌]

<영문자료>

10 U.S.C. §4864 「Miscellaneous limitations on the procurement of goods other than United States goods」

46 CFR §67.97 「United States built」

46 CFR Subchapter Q 「Equipment, Construction, and Materials: Specifications and Approval」

ABS, 2026.5. 「Type Approval Program」

Atlantic Council, 2026.

Boston Consulting Group, 2026.1. 「The US Navy Has Ambitious Plans. Shipbuilders Must Catch Up.」

Bureau of Transportation Statistics, 2025.8.25. 「Number and Size of the U.S. Flag Merchant Fleet and Its Share of the World Flee t」

Cato Institute (존스법 한시 면제 관련 분석)

CBO, 2026.4.22. 「Challenges Facing the Navy's and Coast Guard's Shipbuilding Programs and the Shipbuilding Industrial Base」(의회 증언)

Center for American Progress, 2025.5.21. 「President Trump Says He Wants More U.S. Shipbuilding—Here's How To Do It Well」

Center for Maritime Strategy, 「Pier Review」

Clarksons Research, 2025.4.17. 「Built In The USA: US Shipbuilding In Focus」

Clarksons Research, 2026.5. 「Shipyard Orderbook Monitor」·「World Shipyard Monitor」

CRS, 2023. 「IF12534」

Davie, 2025.12.3. (보도자료)

Department of Defense, 2024.2.15. 「DFARS Buy American Act Requirements」(최종 규정)

Department of the Navy, 2026.5. 「Fiscal Year 2027 Shipbuilding Plan」

DHS, 2026.7.2.

Executive Order 14005, 2021.1. 「Ensuring the Future Is Made in All of America by All of America's Workers」

Federal Register, 2024.2.23., 2024.5.30., 2025.9.10.

GAO, 2025.2. 「Shipbuilding and Repair: Navy Needs a Strategic Approach for Private Sector Industrial Base Investments」

GAO, 2025.3. 「NAVY SHIPBUILDING: Enduring Challenges Call for Systemic Change」
GAO, 2026.2. (잠수함·수상함 공급망 투자 관련 보고서)
GAO, 2026.4. 「NAVY AND COAST GUARD SHIPBUILDING: A Disciplined, Strategy-Driven Approach Is Needed to Achieve Ambitious Goals」
GAO, 2026.4.22. (의회 증언)
GAO, 2026.9. 「NAVAL SHIPYARDS: Complete Information Needed for Decision-Making on Multibillion-Dollar, 50-Year Infrastructure Program」
General Dynamics, 2025.12.3. (NASSCO - 삼성중공업 - DSEC 합의각서 보도자료)
General Dynamics, 2026. 「2025 Annual Report」
Global Trade Atlas, Panjiva (2026.11.3. 조회)
Hanwha Philly Shipyard, 2026.10.7. (보도자료)
HII, 2025.10.26., 2026.2.5., 2026.3.12. (보도자료)
HII, 2026.2. 「HII.N - Q4 2025 Huntington Ingalls Industries Inc Earnings Call」
IBISWorld, 2026.8., 2026.9. 「Shipbuilding in the US」
J.P. Morgan, 2026.5. 「Turning the tide: Revitalizing the US shipbuilding industry」
MARAD, 2025.5. 「Report on Survey of U.S. Shipbuilding and Repair Facilities 2025」
Marine Link, 1993.7. 「The Future Of American Shipbuilding」
McKinsey, 2026.1. 「Helming a sea change: Building the future workforce for US shipbuilding」
McKinsey, 2026.3. 「Bold moves to restore US commercial shipbuilding competitiveness」
Mike Lee US Senator for Utah, 2025.2. 「Ensuring Naval Readiness Act」
NAVSEA, 「NAVSEA QUALIFIED PRODUCT LIST (QPL)」
Seatrium, 2026.2.2. (보도자료)
TOTE Services, 2026.10.30. (보도자료)
U.S. Coast Guard, 2022.11., 2025.7.4., 2026.5.
U.S. Department of Labor, 2025, 2026. (산업 주도형 기술훈련 기금 발표)
U.S. Navy, 2025.9. (Maritime Industrial Base Program)
U.S. Navy, 2026.4.21. (2027회계연도 예산안)
White House, 2026.2. 「AMERICA'S MARITIME ACTION PLAN」
White House, 2026.8.13. 「Fact Sheet: President Donald J. Trump Rebuilds the U.S. Navy and America's Shipbuilding Industrial

Base」
White House, 2026.8.13. 「REBUILDING THE UNITED STATES NAVY AND AMERICA'S SHIPBUILDING INDUSTRIAL BASE」

<언론기사>

AP (2026.3.23.)
Baird Maritime (2026.10.)
Breaking Defense (2026.7.)
Business Facilities (2026.1.)
CNBC (2025.12.14.)
gCaptain (2025.10., 2025.12., 2026.10.19.)
Inside Defense (2025.11.25.) 「Navy announces 'strategic shift' away from Constellation frigate」
Janes (2026.4.)
Marine Insight (2026.4.)
Maritime Professional (2026.10.)
MTN (2026.10.28.)
Naval News (2026.8.)
Navy Times (2026.7.21.)
Philadelphia Inquirer (2026.1.12.)
Stars and Stripes (2026.2.11.)
USNI News (2025.8.27., 2026.4.3., 2026.7.2., 2026.7.20., 2026.10.26.)
Wall Street Journal (2026.10.25.) 「The U.S. Shipbuilding Revival Is Taking Lessons Halfway Around the World」
WorkBoat (2025.6.)
뉴시스·더팩트 (2026.7.23.)
대한경제 (2026.4.19.)
서울파이낸스 (2026.11.6.)
중앙일보 (2026.8.14.)
파이낸셜 뉴스 (2026.10.25.) 「HD현대, 美 키윗 손잡고 새 조선소 짓는다」

윤리경영 · 청렴 레터

KOTRA에 대해 관심과 지원을 해주신 귀하(사)에
진심으로 감사의 말씀을 드립니다.
KOTRA는 윤리경영 · 청렴을 통해 투명하고, 공정하고, 책임있게
업무를 수행함으로써 고객 여러분께 수준 높은 서비스를 제공하기 위하여
다음과 같은 사항을 실천해 나가고 있습니다.

- ☑ **첫째,** 긍지와 자부심을 가지고 명예와 자존심을 소중히 여기며 깨끗하고 투명한 공직사회 건설에 앞장선다.
- ☑ **둘째,** 행동강령에 어긋나는 금품 · 향응을 거부하고, 외부로부터의 어떠한 압력과 청탁도 배격한다.
- ☑ **셋째,** 직위를 이용하여 부당한 이익을 추구하지 않으며, 성실하고 공정하게 맡은 바 업무를 수행한다.
- ☑ **넷째,** 항상 사람을 최우선하고, 임직원, 고객, 협력사, 유관기관, 지역사회 등 모든 이해관계자의 인권 준수를 위해 노력한다.
- ☑ **다섯째,** 안전의식을 가지고 위험예방에 최선을 다한다.
- ☑ **여섯째,** 지역사회의 일원으로서 사회공헌활동 등 지역사회 발전에 적극 참여한다.

다시 한 번 깨끗하고 공정하고 일 잘하는 KOTRA가 될 것임을 약속드리며,
여러분의 따뜻한 격려와 적극적인 협조를 당부드립니다.

작 성 자

▪ 뉴욕무역관 윤선주
김동그라미
정진수

미국 조선산업 현황과 한국기업 진출여건 분석

Global Market Report 26-079

발 행 일	2026년 11월
발 행 인	강경성
발 행 처	대한무역투자진흥공사(KOTRA)
주 소	서울시 서초구 헌릉로13
전 화	1600-7119
홈 페 이 지	www.kotra.or.kr
문 의 처	02-3460-7677

• ISBN : 979-11-402-1890-5(95320)

OPEN 공공누리

kotra

Korea Trade-Investment
Promotion Agency