



[통상산업정책 뉴스레터] 미국 해양행동계획(MAP)과 한미 조선업 협력

2026.03.13

기획분석

미국 해양행동계획(MAP) 발표와 한미 조선업 협력(MASGA)

I. 개요: 미국 해양행동계획(MAP)의 등장과 함의

2026년 2월 13일 발표된 미국의 해양행동계획(Maritime Action Plan, MAP)은 조선업을 단순한 제조업이 아니라 국가안보·경제안보의 핵심 산업 기반으로 재정의한 종합 전략입니다. MAP는 조선업 현대화, 해양 인력 양성, 산업기반 보호, 안보·경제 회복력 강화라는 네 개의 축(Pillar)을 중심으로 설계되어 있으며, 해양번영지구(MPZ: Maritime Prosperity Zone) 지정과 외국건조선박 수수료 부과, 연방정부 선박금융 확대, 동맹국과의 “Bridge Strategy”를 결합하여 미국 내 생산 전환을 구조화하고 있습니다. 이러한 변화는 한국 조선업에 단기적 수주 기회를 제공하는 동시에 중장기적으로 미국 내 직접투자를 요구하는 압력으로 작용하므로 이러한 복합적 안보 규제에 효과적으로 대응하는 것이 매우 중요합니다.

II. 미국의 MAP와 MPZ, 그리고 한국의 조선업

1. MAP의 전략적 목적: 미국 내 조선 공급망 자립을 통한 산업안보 실현

미국 해양행동계획(MAP)은 단독적으로 발표된 것이 아니라, 작년 12월에 발표된 미국 국가안보전략(NSS), 그리고 그 하위 영역 보고서로 1월에 발표된 미국 국방전략(NDS)을 배경으로 이를 해상 영역에서의 산업·군사 역량 재건으로 구체화하려는 실행 프로그램의 성격을 갖습니다.

MAP는 미국의 해양 산업 쇠퇴를 단순한 시장 경쟁력 문제로 보지 않습니다. 미국은 상업선박의 대부분을 외국에서 건조하고 외국 선적에 의존하는 구조가 위기 시 전략적 취약성을 초래한다고 판단합니다. 이에 따라 조선산업을 ‘해양 산업 기반(Maritime Industrial Base)’이라는 안보 개념으로 재정의하고, 이를 재건하는 것을 국가안보 과제로 격상시켰습니다.

이러한 맥락에서 MAP는 조선 분야 산업 정책, 무역 정책, 국방 조달 정책, 산업 금융 정책을 통합하는 성격을 갖습니다. 특히 동맹국과의 협력을 전제로 하되, 궁극적으로는 미국 내 생산과 기술 축적을 목표로 한다는 점에서 전략적 자립성을 강화하는 산업안보 정책으로 이해할 수 있습니다.

2. MAP의 4대 Pillar: 미국 조선업의 투자·인력·산업기반·해양안보 강화

MAP는 네 개의 축을 통해 미국 조선산업 재건 전략을 제시합니다.

첫번째 축은 조선 역량의 재건입니다. 미국은 낮은 상업선박 건조 비중을 문제로 지적하며, 조선소 현대화와 생산 확대를 추진합니다. 이를 위해 연방정부 선박금융 개선, 세제 인센티브, 공급망 다변화, 동맹국 투자 유치를 병행합니다.

두번째 축은 해양 인력·교육 개혁입니다. 교육기관 지원과 자격 제도 개선을 통해 숙련 인력을 확충하고, 생산 확대를 뒷받침하려 합니다.

세번째 축은 산업기반 보호로, 조달·무역 정책과 외국건조선박 수수료 등을 통해 국내 생산을 우대합니다.

네번째 축은 국가안보와 산업 회복력 강화로, 해군력 확장과 전략적 상선 확보를 통해 조선산업을 국가 전략 자산으로 재정립합니다.

3. 과도기적 한·미 조선 협력(Bridge Strategy)과 한국 기업의 대미 투자 유도

MAP는 동맹국과의 Bridge Strategy를 명시적으로 제시합니다. 초기에는 동맹국 조선소에서 선박을 건조하되, 동시에 해당 기업이 미국 조선소에 자본을 투자하거나 합작을 통해 장기적으로 미국 내 생산으로 전환하는 구조입니다.

이 전략은 선택적 옵션이 아니라 구조적 경로에 가깝습니다. 미국 정부는 연방정부 선박금융 및 MPZ 인센티브를 통해 미국 내 투자를 촉진하는 한편, 국방부의 미국 내 생산물 의무 사용 요구 법안(Berry Amendment), 연방조달 규정(FAR/DFARS), 외국건조선박에 대한 항만 수수료 부과 방안 등을 통해서 조선업 생태계의 미국 내 투자를 압박합니다. 이 구조는 한국 조선3사뿐 아니라 엔진사, 전투체계 기업, 철강·주단조 기업, LNG 기자재 기업 등 1, 2차 협력사의 동반 진출을 요구합니다. 이에 따라 현대차 조지아 공장 사례와 유사한 ‘조선 공급망 클러스터’ 형성이 예상됩니다. 한국의 조선업 관련 기업들은 결국 미국 업체 인수, 합작투자, 신설투자 중 하나를 선택해야 하는 환경에 놓입니다.

4. MPZ 투자 환경: 미국 진출 기업이 필연적으로 직면하는 안보·규제 준수 요구

MAP의 핵심 내용 중 한국 조선업과 관련된 것이 MPZ(Maritime Prosperity Zone)입니다. 미국 내에 최대 100개 구역을 지정하여 10년간 운영되며, 세제 혜택, 인프라 지원, 금융 접근성 확대, 인력 양성 프로그램이 집중될 전망입니다. MPZ는 조선소뿐 아니라 해양 공급망 기업과 교육기관까지 포함하는 산업 클러스터 모델로, 한국 조선업 기업들이 투자하게 될 지역입니다.

그러나 MPZ는 단순한 경제특구가 아니며, MPZ 내 투자 또한 단순한 FDI가 아닙니다. 이 구역에서 활동하게 되는 한국 조선 관련 기업들은 법인 설립 및 운영 과정에서 다음과 같은 절차를 반드시 밟아야 합니다.

- 외국인투자심의(CFIUS)
- 노동·이민 규제
- 환경 인허가

뿐만 아니라 여러가지 안보 규제 절차를 거치고 준수해야 합니다.

- 국방부의 미국산 제품 사용 의무에 관한 법안(Berry Amendment)

- 연방정부 조달 규정(FAR)
- 국방부 조달 규정(DFARS)
- 국방부 수출통제(ITAR)
- 상부무 수출통제(EAR)
- 사이버보안 인증(CMMC)

이처럼 인센티브 신청 및 규제 준수와 관련하여 복잡한 절차가 요구되기 때문에 기업 내부의 법무·컴플라이언스 역량만으로는 관리하기가 쉽지 않을 것으로 예상됩니다.

III. 결론: 산업 구조의 전환과 한국 기업의 과제

이처럼, MAP는 조선산업을 국가안보 산업으로 재편하려는 미국의 전략을 집약한 문서입니다. 네 개의 Pillar는 조선 역량, 인력, 산업 보호, 안보 회복력을 유기적으로 결합하며, MPZ와 Bridge Strategy를 통해 동맹국 기업의 미국 내 투자를 구조화합니다.

한국 조선기업은 단기적 수주 기회를 얻는 동시에, 중장기적으로 미국 내 생산기반을 구축해야 하는 전략적 선택의 기로에 서 있습니다. 이러한 전환은 필연적으로 복합적 안보·통상 규제 환경을 동반합니다.

따라서 관련 기업들은 지금부터 단순한 법률 자문을 넘어 산업정책과 안보규제를 통합 설계할 필요가 있습니다. MAP는 일시적 정책 변화가 아니라 향후10년 이상 지속될 산업 구조 재편의 출발점이기 때문에, 이러한 전략 설계 또한 구조적이고 장기적인 성격을 가질 필요가 있습니다.

👁️ How We Can Help

이러한 과제에 직면한 기업들을 위해 법무법인(유) 세종은 세 가지 범주의 자문을 제공하고 있습니다

첫째, 투자 구조 설계 단계에서 CFIUS, 수출통제, 조달 규정, 세무, 금융을 통합적으로 고려하는 ‘Deal Architect’ 역할입니다. 미국 로펌과의 공동 자문 체계를 구축하고, 양국 규제를 동시에 반영한 최적 구조를 설계하는 기능이 요구됩니다.

둘째, 협력사 대상의 패키지형 컴플라이언스 지원입니다. 엔진사, 전투체계 기업, 철강·주단조 기업, LNG 기자재 기업 등은 수출통제, 원산지 요건, 사이버보안 인증 등에서 반복적인 자문 수요에 직면하므로, 이에 특화된 컴플라이언스 모델이 필수적입니다.

셋째, 정책·금융 연계 검토 지원입니다. 관련 기업들은 연방정부 선박금융 제도, 세제 인센티브, 한국 정책금융과 MPZ 혜택을 결합하여 투자 구조를 설계하는 통합적이고 장기적인 컨설팅 필요성에 직면할 것입니다.

* * * * *

유럽연합 ‘전기차 규제’ 강화 – 산업가속화법(Industrial Accelerator Act, IAA) 발표

유럽연합(EU) 집행위원회는 4일(현지시간) 산업가속화법(IAA) 제정안을 발표했습니다.¹ 공공조달과 보조금 수혜를 자국 생산과 연계한다는 점에서, 미국의 바이아메리카법(Buy American Act)과 일자리·인프라 투자법(Infrastructure Investment and Jobs Act, IIJA) 내 '미국산 우선구매' 조항(Build America, Buy America Act, BABA)과 구조적으로 유사한 법안입니다. 주요 내용은 아래와 같습니다.

첫째, 유럽에 전기차를 수출하는 기업들이 보조금 지급 요건 및 공공조달 요건을 충족하기 위해서는 배터리를 제외한 부품의 70% 이상을 ‘유럽산’으로 사용해야 합니다.

둘째, 제조업 비중 상향 목표를 밝혔습니다. 현재는 유럽연합 GDP의 14%가 제조업입니다. 이를 2035년까지 20%로 끌어올리겠다고 밝혔습니다.

셋째, 화학, 자동차, AI, 우주, 방산 등이 전략분야로 지정됐습니다.

넷째, 전략 제조 분야인 경우 1억 유로(약 1,500억원) 이상의 외국인 투자에 대해서는 기술이전, 현지 인력채용, 유럽 기업과의 합작투자 요건 등을 충족해야 합니다.

이번 법안은 미국의 ‘바이아메리카법(Buy American Act)’ 및 IIJA의 ‘미국산 우선구매 조항(BABA)’과 구조적으로 유사합니다. 바이아메리카법은 1933년 제정 이후 공공조달에서 미국산 제품을 우대해온 법으로, 트럼프 1기와 바이든 행정부를 거치며 지속적으로 강화되어 왔습니다. 바이든 행정부는 2022년 미국산 부품 비중 요건을 55%에서 단계적으로 상향하기 시작해 현재 65%가 적용 중이며 2029년까지 75%를 목표로 하고 있습니다. 2021년에는 IIJA를 통해서연방 인프라 재원이 투입되는 사업에 대해 철강·건설자재 등을 전량 미국산으로 사용하도록 의무화했고, 이는 트럼프 2기 행정부에서도 유효하게 남아있습니다. IAA는 지금까지 WTO 정부조달협정(GPA)에 따라 차별적 조달 원칙을 고수해온 EU가 이와 동일한 '국내 생산 우대' 정책을 처음으로 제도화한 것으로, 단순한 제도 확장이 아니라 EU 통상정책의 근본적 방향 전환으로 평가됩니다.

EU 집행위원회가 발표한 이번 법안은 향후 유럽의회와 27개 회원국 정부 대표로 구성된 EU 이사회의 개별 심의 및 승인 절차를 거쳐 집행위원회, 유럽의회 및 EU 이사회 간의 '3자 협의(Trilogue)'를 통과해야 최종 법안으로 확정되며, 이 과정에서 세부 수치나 예외 조항에 대한 수정이 이루어질 수 있습니다. 통상 1~2년의 입법 기간이 소요될 것으로 예상되며, 최종 가결 시 관보 게재를 거쳐 명시된 시행일(주요 조항 기준 2029년 등)부터 EU 전역에서 직접적인 법적 구속력을 갖게 됩니다.

📞 How We Can Help

IAA는 현재 입법 과정 중에 있으며 발효 시점은 대략 2028~2029년으로 예상됩니다. 법무법인 (유) 세종은 다음 세 가지 영역에서 기업의 선제적 대응을 지원할 수 있습니다.

첫째, IAA 입법 모니터링 및 시나리오 분석입니다. 트릴로그 협상 과정에서 70% 원산지 요건의 계산 방식, 배터리 적용 범위 등 핵심 조항이 변경될 수 있습니다. 센터는 협상 변수별 시나리오를 구성하고 한국 기업에 대한 함의를 사전에 분석합니다.

둘째, 미국·EU 이중 규제 환경 속 공급망·투자 구조 설계입니다. 미국 관세 환경과 EU 보조금·국가지원 적격 요건을 동시에 고려해야 하는 기업—특히 양 시장에 걸쳐 있는 자동차·배터리 기업—을 위해 두 규제 권역을 통합한 공급망 구조와 투자 입지 전략을 설계합니다.

다.

셋째, 배터리 산업 특화 분석입니다. 배터리는 EV 70% 계산에서 제외되고 셀은 별도로 면제되는 등 완성차와 다른 규제 트랙에 놓여 있습니다. CRMA·NZIA와의 관계를 포함해 한국 배터리 기업의 유럽 투자 전략에 실질적 시사점을 제공합니다.

무역대표부(USTR), “한국의 디지털 차별 금지 약속” 보고서 명시

미국 무역대표부(USTR)가 3일(현지시간) 의회에 제출한 '2026 무역정책 의제 및 2025 연차보고서(2026 Trade Policy Agenda and 2025 Annual Report)'에는 한국 정부가 약속한 디지털 차별 금지 조항이 명시됐습니다. 이와 관련하여 2025년 11월 발생한 쿠팡 고객 개인정보 3,370만 건 유출 사태에 대한 한국 정부의 대응이 새로운 변수로 부상하고 있습니다. 미국 투자사들은 한국 정부의 대응이 미국 기업에 대한 차별적 법 집행이라며 한-미 FTA 위반을 주장, ISDS 중재 절차에 착수하고 USTR에 무역법 301조 조사를 청원한 상태입니다. 공정거래위원회가 추진 중인 온라인 플랫폼법에 대해서도 USTR은 한국의 디지털 차별금지 약속에 위배될 수 있다고 경고하며 Section 301 조사 카드를 압박 수단으로 제시한 바 있어, 디지털 규제가 한-미 통상 관계의 핵심 쟁점으로 부상할 전망이다.

👁️ How We Can Help

한국의 디지털 규제 환경이 미국 관련 통상 현안의 직접적 대상이 된 현 상황에서, 법무법인(유) 세종은 두 방향으로 기업을 지원하고 있습니다.

한국 기업에게는 플랫폼법·개인정보보호법 등 국내 규제가 미국의 Section 301 조사나 통상 보복으로 연결될 가능성을 사전에 평가하고, 미국 시장 전략에 미치는 파급 효과를 분석합니다.

한편, 한국에 진출해 있는 외국 기업에게는 한국 정부의 규제 집행이 통상 분쟁으로 비화할 경우 한-미 FTA·ISDS 프레임 안에서 활용 가능한 대응 옵션을 제시하고, 입법 동향 모니터링을 통해 선제적 컴플라이언스 전략을 수립합니다.

통상산업정책센터 (Center for Trade, Industry and Public Affairs)

법무법인(유) 세종 통상산업정책센터는 단순한 법률 리스크 검토를 넘어, 기업이 급변하는 글로벌 지정학·통상·산업 환경을 기회로 전환할 수 있도록 돕는 종합 전략 컨설팅 조직입니다. 경제안보·수출통제·관세 등 각국 규제의 영향을 정책적 맥락에서 구조적으로 분석하고, 그 속에서 기업의 해외 진출 전략·투자 구조·공급망 재편을 통합 설계하는 것이 센터의 핵심 역할입니다. 방산, 에너지·인프라, 조선, 배터리, 반도체, AI 등 전략산업 분야를 중점적으로 다루며, 미국·EU·중국 3대 권역의 규제 리스크를 통합 관리합니다.

¹ European Commission, Regulation of the European Parliament and of the Council on establishing a framework of measures for accelerating industrial capacity and decarbonisation in strategic sectors and amending Regulation (EU) 2018/1724, Regulation (EU) 2024/1735 and Regulation (EU) 2024/3110 (the Industrial Accelerator Act) (Brussels, 2026, Leaked Draft)

² Coupang is South Korea's largest e-commerce platform and a NYSE-listed company majority-owned by U.S. investors.

관련구성원

김세진

외국변호사

02-316-7270

sejinkim@shinkim.com

고한석

고문

02-316-7288

hsko@shinkim.com

최병천

전문위원

02-316-7278

bchchoi@shinkim.com

김재희

변호사

02-316-1767

jheekim@shinkim.com

유정열

고문

02-316-4740

jyyu@shinkim.com

이호준

고문

02-316-2802

hjoolee@shinkim.com

윤강현

고문

02-316-4322

khyun@shinkim.com

이용우

대표변호사

02-316-4007

ywlee@shinkim.com

박현주 (Hyunju Helen Pak)

외국변호사

02-316-4212

hpak@shinkim.com

이상현

변호사

02-316-4068

shlee@shinkim.com

김영훈

변호사

02-316-2862

박영석

변호사

02-316-4465

yhoonkim@shinkim.com

youngsukpark@shinkim.com

Copyright SHIN & KIM LLC. All rights reserved.