

2025년 7월 31일 제46호

연구위원 오유진
연구위원 김종현
연구위원 서유나
연구위원 이예린

HIF 월간 산업 이슈(7월)

Monthly Industrial Issue

산업별 주요 이슈

철강 열연강판 반덤핑 관세, 기대와 우려가 공존

- 지속되는 중국 및 일본산 열연강판의 저가 유입으로 국내 철강업 보호를 위해 7월 무역위원회는 중국 및 일본산 열연에 대해 반덤핑 예비 관세율을 부과
- 열연 판매량 확대와 가격 인상 등 반덤핑 관세 효과로 국내 열연사의 실적 개선이 기대되나, 냉연 및 강관업체는 원재료 가격 상승으로 수익성 압박이 우려

반도체 中 반도체 장비 자립 가속화

- 최근 중국 낸드플래시 제조업체인 YMTC가 100% 자국산 장비로 이루어진 생산라인 구축 계획을 발표하면서 중국의 반도체 제조장비 자립 여부가 주목
- 주요 중국 업체들은 핵심 장비 기술을 확보하고 로컬 공급업체로 자리잡으면서 빠르게 성장 중이며, 기술 자립 가속화는 국내 장비 업체들의 경영 환경 악화로 이어질 전망

자동차 '관세 영향'이 반영되기 시작하며 완성차 2분기 실적 둔화

- 현대차·기아는 '25년 2분기 합산 관세 비용으로 약 1.6조원을 지출하면서 코로나 이후 역대 최대 판매량에도 불구하고 수익성이 하락
- 완성차 업체들은 하반기에 관세 충격이 더욱 커질 것을 우려하여 미국 내 부품 공급 현지화, 적극적인 생산지 조정, 비용 절감 등을 추진 중

조선 韓 조선업 향한 미국의 러브콜, 한-미 조선 협력의 득과 실

- 미국은 최근 관세 협상을 앞두고 자국 조선업에 대한 투자 확대를 요구함에 따라 한국 정부는 300억달러 규모의 MASGA 프로젝트(美 조선소 설비투자 등)를 제시
- MASGA 프로젝트 기반의 한-미 조선업 협력은 美 조선업 재건이 중심이며 기술 유출 가능성과 비용 증가 등이 우려되어 국내 조선업의 실익은 다소 제한적일 전망

산업 이슈

철강

열연강판 반덤핑 관세, 기대와 우려가 공존

반도체

中 반도체 장비 자립 가속화

자동차

'관세 영향'이 반영되기 시작하며 완성차 2분기 실적 둔화

조선

韓 조선업 향한 미국의 러브콜, 한-미 조선 협력의 득과 실

C24. 철강

열연강판 반덤핑 관세, 기대와 우려가 공존

연구원 이예린

※ Summary : 중국 및 일본산 열연강판의 저가 유입이 지속되며 국산 열연강판의 가격 경쟁력이 약화. 7월 무역위원회는 국내 철강업 보호를 위해 중국 및 일본산 탄소·합금강 열연에 대해 반덤핑 예비 관세율을 부과. 열연강판은 후판 대비 국내 수요와 조사대상국의 수입량이 많아 반덤핑 관세 부과에 따른 파급효과가 후판보다 클 것으로 기대. 이에 열연 판매량 확대와 가격 인상, 2차 제품 가격 인상 등 반덤핑 관세에 따른 국내 열연 2사의 실적 개선이 기대. 다만, 냉연 및 강관업체는 원재료인 열연 가격 상승으로 수익성 압박이 우려

■ 국내 철강업 보호를 위해 중국·일본산 열연강판 반덤핑 예비 관세가 확정

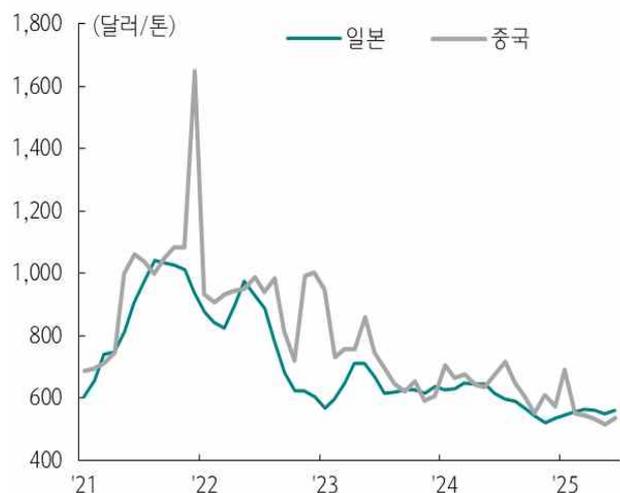
- 중국산 열연의 국내 수입 가격 하락세가 지속되는 가운데, 품질이 좋은 일본산 열연도 자국 내수 가격보다 낮은 가격으로 한국에 수출되며 국산 열연 가격에 부정적 영향
 - 일본산 열연 수입단가(천\$/천톤) : 648('23.1H) → 636('24.1H) → 559('24.2H) → 556('25.1H)
 - 중국산 열연 수입단가(천\$/천톤) : 793('23.1H) → 666('24.1H) → 613('24.2H) → 550('25.1H)
- 이에, 7월 무역위원회가 중국 및 일본산 탄소·합금강 열연에 대해 28.16%~33.57%를 수준의 반덤핑 예비 관세를 부과했으며 10월부터 잠정관세가 발효될 예정
 - JFE 33.6%, 일본제철 31.6%, 바오스틸 29.9%, 벤강스틸 28.2% 등 국가별, 기업별로 관세율이 상이하며 일본에 중국보다 더 높은 덤핑률을 부과

표1 | 열연강판 잠정 덤핑방지관세 부과 건의 수준

공급국	공급자(수출자, 생산자)	예비 덤핑률
일본	JFE Steel Corporation 및 관계사	33.57%
	Nippon Steel Corporation 및 관계사	31.58%
	Sumitomo Corporation Global Metals Co., Ltd.	32.75%
	Dongkuk Corporation	32.75%
	Seah Japan Co., Ltd.	32.75%
	Young Steel Co., Ltd.	32.75%
	그 밖의 공급자	32.75%
중국	Baoshan Iron & Steel Co., Ltd. 및 관계사	29.89%
	Bengang Steel Plates Co., Ltd. 및 관계사	28.16%
	Dalian Woo Ho Hongkong International Trading Ltd.	33.10%
	Sharpmax International Hongkong, Co., Ltd.	33.10%
	Sino Commodities International Pte., Ltd.	33.10%
	그 밖의 공급자	33.10%

자료 : 산업통상자원부

그림1 | 중국 및 일본산 열연강판 수입단가 추이



자료 : 한국철강협회

■ 열연강판 반덤핑 관세 부과로 국내 철강 가격의 부분적 정상화가 기대

- '25년 5월 누적 기준 열연강판의 국내 총수요 5.4백만톤 중 중국·일본산 수입량은 1.4백만톤으로 국내 총수요의 26.5%, 전체 수입의 97.4%를 차지
- 열연강판은 2차 제품에 직접적 영향을 미치고 후판 대비 국내 수요량과 조사대상국의 수입량이 많아 반덤핑 관세 부과에 따른 파급효과가 후판보다 클 것으로 기대
 - 4월 중국산 후판 반덤핑 잠정관세가 발효된 이후 2분기 중국산 후판 수입량은 전년동기대비 54.1%가 감소하고 평균수입가격은 톤당 84만원으로 전년동기대비 7.4% 상승
- 관세율 적용 시 수입산 열연 가격은 95.1만원~102.2만원 수준으로, 1차 유통가격이 80만원대로 형성된 국산 제품이 수입재 대비 가격 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 예상

■ 다만, 잠정관세에 따른 밸류체인별 영향이 상이하며 실적에 대한 기대와 우려가 교차

- 핵심 소재인 후판과 열연강판의 수입 규제가 본격화되며 철강재 수급 구조 변화에 대한 고로사와 후공정 업체의 이해관계가 상충
- 국내 열연 2사인 포스코와 현대제철은 반덤핑 관세 부과에 따른 열연 판매량 확대 및 내수 가격 인상으로 하반기 실적 개선이 기대
 - 포스코의 '25년 1분기 열연 판매량은 343만톤으로 추정되며 전체 매출액의 23%를 차지하고 열연과 냉연의 매출 합산 비중은 62.8%
 - 열연 관세 부과가 냉연 가격 상승으로 이어지면 국내 열연 2사의 실적은 크게 개선될 전망
- 한편, 열연강판을 원재료로 사용하는 단압냉연업체와 강관업체는 원가 상승 부담으로 인해 수익성 개선에 어려움이 가중될 전망 

그림2 | 중국 및 일본산 열연강판 수입비중



자료 : 한국철강협회

그림3 | 국산 철강 1차 유통가 가격 추이



자료 : 철강금속신문

C26. 반도체

중 반도체 장비 자립 가속화

연구원 서유나

※ Summary : 최근 중국 낸드플래시 제조업체인 YMTC가 100% 자국산 장비로 이루어진 생산라인 구축 계획을 발표하면서 중국의 장비 자립 여부가 주목. 이는 美 대중 수출 통제 이후 중국 정부 주도로 반도체 장비 국산화를 추진한 결과로 해석. NAURA, AMEC 등 주요 중국 장비 업체들은 핵심 장비 기술을 확보하고 로컬 공급업체로 자리잡으며 가파르게 성장 중. 미국의 대중 제재 강화와 중국의 장비 자립 및 통폐합을 통한 업체 대형화가 가속화됨에 따라 매출 감소, 가격 경쟁력 악화 등 국내 반도체 장비 업체들에게 비우호적인 경영 환경이 우려

■ 중국 반도체 제조사가 자국산 장비로 라인 구축을 발표하면서 장비 자립 여부가 주목

- 최근 중국 낸드플래시 제조업체인 YMTC가 100% 자국산 장비로 생산라인 구축을 추진하고 있으며 올해 하반기 시범 가동을 시작한다고 발표
 - 현재 국산화율은 45%로 식각·증착 등의 핵심 공정 장비를 자국산 장비로 구성
- 이는 美 대중 수출 통제 이후 중국 정부가 반도체 투자 기금, ‘中國制造(중국제조) 2025’ 등 반도체 제조장비 국산화를 국가 전략 과제로 삼아온 결과
- 주요 중국 장비 업체들은 28nm 등 성숙 공정 제품을 중심으로 장비를 양산 및 공급하고 있으며 14nm 이하의 최신 장비 R&D를 진행하는 등 기술 자립을 추진
 - 한국반도체산업협회에 따르면, 중국 반도체 장비의 국산화율은 전공정 중 Low-end 분야는 60~70%, High-end는 40~50%, 후공정 분야는 70% 이상으로 추정

표2 | '24년 글로벌 반도체 장비 기업 점유율 (단위: 억달러, %)

순위	기업	국적	매출액	점유율
1	ASML	네덜란드	236	21.1
2	Applied Materials	미국	214	19.2
3	Lam Research	미국	128	11.4
4	Tokyo Electron	일본	127	11.3
5	KLA	미국	85	7.6
6	NAURA	중국	29	2.6
⋮				
15	AMEC	중국	12	1.0
16	세메스	한국	10	0.9
25	Piotech	중국	5	0.5

자료 : Gartner, 하나금융연구소 재정리

표3 | 중국 반도체 장비 국산화율

구분	공정명	국산화 정도(%)		주요 기업
		성숙	첨단	
전공정	세정	50-60		ACM Research 등
	PR 스트래핑	75-90	< 30	Kingsemi 등
	노광	10-15	< 5	SMEE 등
	식각	50-60	< 15	NAURA, AMEC 등
	증착(CVD/ALD)	5-10		NAURA, Piotech 등
	이온 주입	10-20	< 5	Kingstone, NAURA 등
후공정	측정/검사	10-15	< 5	SMEE, Jingce 등
	OSAT	-		JCET 등
	첨단 패키징	-		NAURA 등

자료 : Trendforce, 한국반도체산업협회, 하나금융연구소 재정리

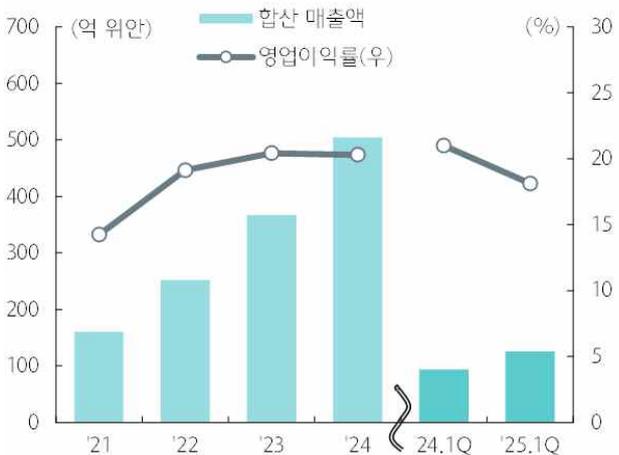
■ NAURA, AMEC 등 주요 업체들은 로컬 공급업체로 자리잡으며 빠르게 성장

- 중국 반도체 장비 1위 기업인 나우라(NAURA)는 반도체 전공정 중 증착, 식각, 세정 분야에서 핵심 장비 국산화에 앞장서고 있으며 M&A를 통한 사업 영역을 확장 중
 - '24년 매출액은 전년비 35.1% 증가한 298억 위안을 기록하며 글로벌 6위 장비 기업으로 성장
 - Kingsemi의 지분 인수 및 경영권 취득(25.3)으로 전공정 장비 라인업 경쟁력을 제고
- AMEC는 식각 장비의 선두주자로 TSMC에 5nm 공정의 식각 장비를 공급하는 등 중국 내 최첨단 메모리 및 로직 공정에서도 시장 점유율을 확보
- 이밖에도 ACM Research(세척), Piotech(증착), SMEE(노광) 등이 제품 포트폴리오를 꾸준히 확대하고 중국 내 로컬 공급업체로 자리잡으면서 가파르게 성장
 - 다만 대부분의 장비 업체들이 외형 성장에도 불구하고 경쟁 심화로 인해 수익성 개선은 지연

■ 中 반도체 장비 자립 가속화는 국내 기업들의 경영 환경 악화로 이어질 전망

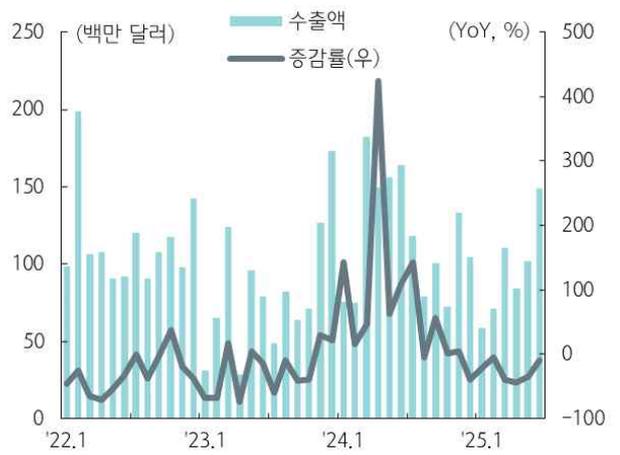
- 미국의 대중 제재가 강화됨에 따라 중국 반도체 기업들의 신규 반도체 팹 내 자국 장비 채택이 확대되고 있어 수출 감소 등 국내 업체들의 중국向 매출이 감소할 것으로 예상
 - 글로벌 상위 5개 반도체 장비 업체의 올해 1분기 합산 매출은 전년 동기 대비 22.9% 성장했으나 매출 중 중국 비중은 미국 정부의 수출 통제로 인해 45%에서 28%로 급감
- 또한 글로벌 기업과의 기술 격차가 일부 존재하는 상황에서 중저가 장비나 후공정 장비 분야에서 중국 업체와의 경쟁이 심화되며 가격 인하 압박이 커질 가능성
- 최근에는 중국 정부가 자국 장비사 통폐합을 통해 핵심 기업 집중 지원 및 산업 경쟁력 극대화를 적극 추진하고 있어 국내 반도체 장비 업계에 비우호적인 경영 환경이 우려 

그림4 | 주요 기업의 합산 실적 추이



주1: NAURA, AMEC, Kingsemi, Piotech, ACM Research 5개사 합산
주2: ACM Research 실적은 각각의 기말 달러-위안 환율로 계산
자료: Yahoo finance, 하나금융연구소 재정리

그림5 | 대중 반도체 장비 수출 추이



주: HS 848620 기준
자료: 한국무역협회

C30. 자동차

‘관세 영향’이 반영되기 시작하며 완성차 2분기 실적 둔화

연구위원 오유진

※ Summary : 2025년 2분기, 하이브리드 등 친환경차 판매 호조에 따른 매출 확대에도 불구하고 관세 비용이 반영되기 시작하며 현대차·기아의 수익성이 하락. 무관세 재고 등으로 관세의 부분 상쇄가 가능했던 2분기와 달리 3분기부터는 온전히 영향을 받게 되어 우려가 상승. 주요 완성차 업체들은 부품 현지조달 추진, 적극적인 생산지 조정 등을 통해 관세 충격에 대응할 계획. 한국이 일본·EU와 동일한 15%의 자동차 관세율을 적용받게 된 가운데 비용 절감 등 기업별 관세 흡수력 차이가 향후 시장점유율 및 수익성을 좌우할 전망

■ 영향) 현대차·기아, 2Q 관세로 1.6조원 지출하며 매출액 늘어도 수익성 하락

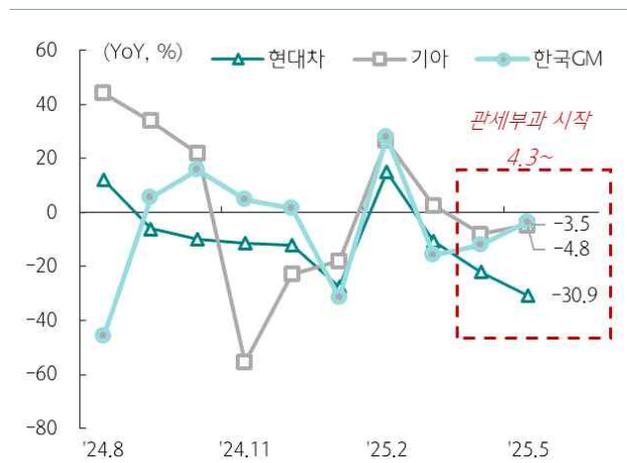
- 주력 시장 호조로 '25년 2분기 현대차·기아의 글로벌 車 판매량은 각각 0.8%, 2.5% 늘어났으며, 하이브리드 등 친환경차 수요 확대로 동기간 매출액은 7.3%, 6.5%씩 증가
 - 팰리세이드 하이브리드, 아이오닉9, 타스만 등 신차 출시 효과와 우호적 환율 환경이 판매를 뒷받침
- 그러나 4월 3일부터 시행된 美 수입차 품목관세의 영향으로 양사는 합산 1.6조원의 관세를 지출했으며, 이로 인해 2분기 영업이익은 각각 15.8%, 24.1%씩 감소(YoY)
 - 관세 영향과 더불어 경쟁 심화로 인센티브 및 판매비용이 늘어나면서 영업이익이 위축
- 2분기에는 미국 내 보유하고 있던 무관세 재고로 판매가 가능하여 관세의 부분 상쇄 효과가 있었지만 하반기부터는 온전히 영향을 받게 되기 때문에 더욱 큰 충격이 우려

표4 | 현대차/기아의 글로벌 판매 실적 및 관세 비용

		현대차	기아
글로벌 자동차 판매량 (천대)	'24.2Q	1,057	795
	'25.2Q	1,066	815
	증감률 (YoY, %)	+0.8%	+2.5%
관세 비용 ('25.2Q)		8,280억원	7,860억원

주 : 도매판매 기준
 자료 : 각 사 발표

그림6 | 업체별 對美 자동차 수출 증감률



자료 : KAMA

■ (대응) 부품 공급망 재편, 생산지 조정, 인센티브 감축 등으로 관세 충격에 대응

- 현대차는 2분기 관세비용의 20%가 부품 수입에서 비롯되었다고 보고, 미국 내 부품 현지화를 위해 200여개 주요 부품에 대한 현지 조달을 추진 중
 - 현대차/기아의 미국 내 부품 현지화율은 48.6%로 도요타·혼다 등 경쟁업체보다 낮은 편
- 기아는 하반기부터 미국 조지아 공장에서 생산하는 물량은 수출을 중단하고 미국 시장에 우선적으로 공급하는 적극적인 생산지 조정 정책을 시행하여 관세 영향을 최소화할 계획
 - 기아는 '24년 조지아 공장에서 31만대를 판매했으며, 이중 6%에 해당하는 1.8만대를 캐나다, 멕시코, 중동 등으로 수출함. 기존 미국에서 캐나다로 수출하는 물량 등은 한국에서 대응할 방침
- 현대차·기아는 관세 충격을 만회하기 위해 앨라배마 공장의 생산효율화와 함께 재료비·가공비를 감축하고 차량 판매 인센티브를 낮추는 등 비용 절감에 나설 예정

■ (변수) 한국이 일본·EU와 동일한 15%의 차 관세율을 적용받게 된 가운데 비용 절감 등 기업별 관세 흡수력 차이가 향후 시장 점유율 및 수익성을 좌우할 전망

- 일본과 EU가 자동차 관세를 27.5%(품목 관세 25% + 기존 관세 2.5%)에서 15%로 낮춘데 이어 한국도 15%로 타결되면서 주요 경쟁국 간 미국 내 관세 환경은 동일해짐
- 다만, 트럼프 관세 전까지 한국은 한·미FTA로 무관세를 적용받고 있었기 때문에 동일한 15%라고 하더라도 기존보다 불리해진 상황(기존 수준: 日·EU 27.5%, 한국 25%)
 - 한국에서 만들어 수출되는 아반떼의 미국 판매가격은 2만 2,125달러로 경쟁차종인 도요타 코롤라, 폭스바겐 제타보다 현재 0.9%, 3.8%씩 저렴하지만 관세율 변화로 인해 경쟁력이 하락할 가능성
 - 기존과 동일한 판매 여건이 유지되기 위해서는 일본·EU보다 낮은 12.5%의 관세율 적용받아야 했음
- 새로운 판매 환경 속 완성차 업체들의 비용 절감 방안 및 정교한 가격책정 전략 등 관세 흡수력 차이가 향후 시장점유율 확보 및 수익성 방어의 관건이 될 전망 

그림 7 | 주요 완성차업체별 미국 내 현지 부품 조달률



자료 : 산업연구원

표 5 | 美 자동차 관세 관련 주요국 협의 사항

국가	'24년 대미 수출량	협약된 차/부품 관세	비고
일본	137만대	15%	27.5%(25% + 2.5%)에서 15%로 인하
EU	74.9만대	15%	27.5%(25% + 2.5%)에서 15%로 인하
영국	9.2만대	10%	연간 10만대 한도로 10% 관세 적용
한국	143만대	15%	25%에서 15%로 인하

자료 : 언론보도 종합

C31. 조선

韓 조선업 향한 미국의 러브콜, 한-미 조선 협력의 득과 실

연구원 김종현

※ Summary : 미국은 최근 관세 협상을 앞두고 자국 조선업에 대한 투자 확대를 요구하였으며 이에 따라 한국 정부는 300억달러 규모의 MASGA 프로젝트(美 현지 조선소 설비투자 및 인력 양성 등)를 제시. 최근의 한-미 조선 협력은 MRO 시장 진출에 따른 신규 먹거리 확보 및 LNG 프로젝트 수주 확대에 따른 핵심 사업부 강화 등이 목적. 그러나 MASGA 프로젝트 기반의 한-미 조선업 협력 확대는 미국 조선업의 재건에 방점을 두고 있는데다 기술 유출 가능성과 부대비용 증가 등이 우려되어 국내 조선업의 실익은 다소 제한적일 것으로 판단

■ 미국은 자국의 낙후된 조선업 회복을 위해 한국에 조선업 기술, 설비투자 유치 요구

- 미국은 쇠퇴한 자국 조선업 경쟁력을 회복하고 해군력 확대를 위한 군함 건조 및 MRO (Maintenance, Repair, Operation)를 위해 한국 조선사의 기술력·생산력에 대한 협력 요청
 - 미국측은 자국 해군 선박 정비 및 보급선 건조, LNG선 등 에너지 운송 선박 확보, 대중 견제 등을 위해 우방국을 활용한 조선해운업의 자국내 공급망 구축을 추진
 - 한국은 이러한 미국의 요청을 바탕으로 관세 협상에서의 레버리지를 확보하고 글로벌 해군/방산 시장 진입 기회로 인식
- 이에 한화오션은 美 Philly조선소를 인수('24.12)하여 LNG선을 수주하였고, HD현대는 루이지애나 소재 기업과 컨테이너선 공동 건조 프로젝트를 진행하는 등 조선 협력 확대
 - Philly조선소가 수주한 LNG선은 한화오션 자회사 한화쉬핑이 발주한 것으로 거제 조선소에서 일부 블록을 제작한 뒤 미국 현지에서 최종 조립하는 방식으로 추진

그림8 | 미국의 조선업 협력 요청 배경

1	인프라·인력 부족으로 고질적 군함 납기 지연
	미 GAO에 따르면 조선 사업 전반의 납기 지연은 최대 3년 가량이며 전체 프로젝트의 수익성은 악화되는 중
2	중국의 해군력 지속 증강에 따른 견제 필요
	'23년 10월 기준 美·中 함정 수는 각각 290척, 340척으로 중국이 미국 함정 수를 앞지른 상황
3	숙련공을 비롯한 노동력 부족
	미국 내 숙련 용접사와 조선 기술자의 채용 및 유치가 어렵고 이직률도 높아 지속적 인력 공백이 발생

자료 : 하나금융연구소

표6 | 최근 한-미 조선업 협력 사례

기업	협력 내용
HD한국 조선해양	루이지애나 Edison Chouest Offshore(ECO)와 중형 컨테이너선 공동 건조 프로젝트 진행
한화오션	한화오션이 인수한 필라델피아 Philly조선소에서 첫 LNG 신조 프로젝트(한화쉬핑 발주)에 착수
삼성 중공업	미 글로벌 기술 벤처회사 아모지와 암모니아를 이용한 차세대 추진 기술 개발 협력 협약 체결

자료 : 언론종합, 하나금융연구소

■ 한국 정부는 한-미 조선업 협력을 대미 관세 협상의 카드로 활용할 계획

- 미국은 한국의 조선 및 반도체 기업의 미국 생산·투자 확대를 조건으로 하는 ‘Ships and Chips’ 모델을 제시함에 따라 한국 정부는 조선업 협력 확대를 관세 협상의 카드로 활용
 - 일본은 5500억 달러의 대형 투자 패키지, EU는 6000억 달러 투자 패키지와 함께 7500억 달러 규모 미국산 에너지 구매를 카드로 상호관세와 자동차관세를 15%로 낮춤
 - 미국은 한국과의 관세 협정에서도 관세 완화를 위해 미국 투자 유치 및 산업 협력을 요구
- 韓 정부는 수출입은행과 무역보험공사 등의 참여를 추진하여 국내 조선사들의 對美 투자·대출·보증을 포함한 MASGA (Make American Shipbuilding Great Again) 프로젝트를 제안(7.25)
 - 한국 정부는 미국 측에 300억 달러(한화 약 41조원) 규모의 투자금액도 구체적으로 명시하였으며, HD 현대가 보유하고 있는 군산 조선소를 MRO 기지로 활용하는 방안 등을 제시

■ 한-미 조선 협력은 미국 지원에 방점이 있어 산업 내부적 실익은 제한적일 전망

- 국내 조선사는 한-미 조선 협력을 바탕으로 미 해군 MRO 사업 참여 등 방산시장 진입을 통해 먹거리를 다변화하고 글로벌 방산 프로젝트에서의 입찰 경쟁력도 강화될 것으로 기대
- 단, 군산항 MRO 기지 건설은 아직 충분한 MRO 수요가 보장되지 않는데다 중국 본토와 가까워 군사적으로 취약할 수 있으므로 실효성이 다소 제한적일 것으로 판단
- 또한, 미국 현지 설비 투자 및 상선 건조와 관련하여 조선사의 CAPEX 증가, 고임금 등 비용 부담 확대, 기술 유출 가능성, 생산 유연성 저하 등 조선업 협력의 실익에 대한 우려도 상존
 - 중국을 중심으로 전 세계적으로 야드 증설이 이뤄지고 있어 선박 공급 과잉기에 대응이 어려워질 가능성
 - 현재 상선 건조 비용은 한국이 미국의 절반 수준이나 미국 현지 건조 확대시 생산 비용 증가가 불가피 

표7 | 일본과 EU의 대미 관세 협상 결과 비교

	일본	EU	한국
상호관세 발표(4월)	24%	20%	25%
관세 서한(7월)	25%	30%	25%
최종합의	15%	15%	-
주요 품목 관세	자동차 15% 철강 등 50%	자동차 15% 철강 등 50%	-
반대급부	<ul style="list-style-type: none"> • 5,500억달러 투자 • 보잉 100대 구매 • 쌀 등 농산물 개방 	<ul style="list-style-type: none"> • 6,000억달러 투자 • 미국산 에너지 (7,500억 달러 상당) 및 군사장비 구매 	MASGA 프로젝트 외 (예정)

자료 : 언론종합, 하나금융연구소

표8 | MASGA 프로젝트 개요

개념	미국 조선소 투자, 설비 현대화 및 미 해군 군함 MRO (선박 장비 수리) 협력 확대
규모	300억 달러(한화 약 41조원)
내용	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">[정부] 수은·무보 등 정책금융기관 금융지원</div> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">[민·관] 기술 이전 및 현지 인력 양성 사업 추진</div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;">[민간] 조선3사(HD현대·한화오션·삼성중) 투자</div> <div style="font-size: 2em; margin-bottom: 10px; text-align: center;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">미국 조선산업 재건</div>

자료 : 언론종합, 하나금융연구소

HIF 월간 산업 이슈
Monthly Industrial Issue.

 **하나은행** 하나금융연구소

04538 서울특별시 중구 을지로 66
(을지로 2가, 하나금융그룹 명동사옥 8층)
TEL 02.2002.2200
E-MAIL hanaif@hanafn.com
<http://www.hanaif.re.kr>