

# 한승한의 수주산업 위클리

조선. 한승한 / shane.han@skss.co.kr, 3773-9992  
R.A. 고서영 / hail\_ko@skss.co.kr, 3773-8431



## 일본 조선업 재건 의지, 우려는 불필요

Top picks: HD 현대중공업, 한화엔진

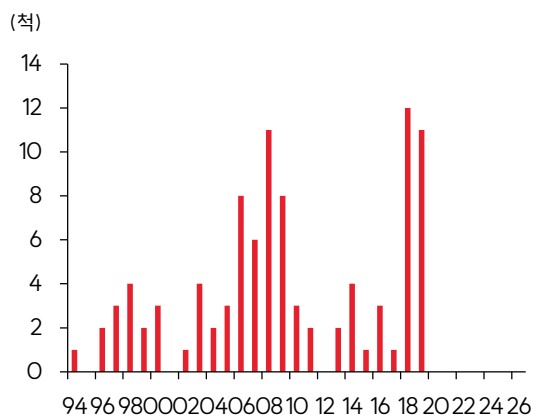
- 신조선가치수는 186.24pt(+0.61pt), 중고선가치수는 213.57pt(+0.35pt)를 기록
- 지난 8월 19일 현지 언론에 따르면 일본 나무라조선이 사가현 이마리만에 LNG운반선(LNGC) 등 대형선 건조를 위한 신규 도크 신설을 추진. 투자 규모는 약 1,000억엔(약 8,730억원)으로 예상되며 '35년 완공 목표. 신규 도크의 구체적인 제원은 아직 공개되지 않았으며, 기존 이마리조선소에는 길이 450m·폭 70m 규모의 도크가 이미 가동 중. 신규 도크는 LNGC 및 암모니아 등 차세대 에너지 운반선 건조에 활용할 계획. 일본 내 대형 도크 신설 추진은 '17년 이마바리 마루가메 이후 9년 만
- 나무라·이마바리·가와사키중공업 3사가 '35년 LNGC 연 3~5척 생산 체제 구축을 목표. 일본 정부는 조선업을 17개 중점 투자 분야에 포함시켰고, 도크 건설에 국가·지자체 보조금을 투입하는 데 더해 한·중 대비 선가 차이를 메우는 보조금까지 검토 중. 작년 조선업 재건에 대한 '선언 단계'를 넘어 '캐파 증설'에 실제 자본이 투입되기 시작
- 지난 '25년 6월 동사는 '한수위: 일본의 조선업 재건 목표와 HD현대의 미국 상선 시장 진출' 보고서를 통해 일본 조선 재건의 위협이 제한적이라 판단했으며, 근거는 ①'19년 이후 LNGC 건조·인도 실적 전무, ②숙련공 고령화에 따른 인력난, ③보수적 투자에 따른 슬롯 부족 및 파편화된 산업구조였음
- 1년이 지나 상기 요인 중에 일부 해소된 것은 ③ 중 '파편화된 산업구조' 단 하나. '26년 1월 이마바리조선의 JMU 자회사화 완료(지분 30% > 60%, JFE·IHI 보유분 각 15% 매입)되면서 자민당이 목표했던 1·2위 조선사 통합 현실화
- ①LNGC 건조 역량 부족: '26년 3월 14일 정부가 LNGC 건조 재개를 '공식화'한 것일 뿐, '19년 이후 건조 경험은 전무. 신설 도크 완공 및 건조 캐파 2배 목표 모두 2035년이며, LNGC 첫 인도 시점은 빨라야 '30년 이후가 될 전망
- ②인력난: '26년 1월 AI·로봇 프로젝트(금속 굽힘·용접·도장·물류·검사 5개 공정 + '스마트 야드')에 착수했을 뿐 성과는 미검증. 즉 지난 1년간 확인된 것은 일본의 '의지와 자금의 공식화'이지 현 시점 '역량 확보'가 아님
- 무엇보다 일본의 ①LNGC 건조 역량 관점에서 아직 해결되지 않은 핵심은 'GTT 멤브레인 화물창 LNGC 건조 경험'. 일본이 건조한 멤브레인형 LNGC는 미쓰비시중공업(MHI)이 건조한 8척이 전부이며 마지막 호선 인도는 2009년. 심지어 해당 선박들을 건조한 고야기(Goyagi) 야드는 '22년에 오시마(Oshima) 조선에 매각됐으며, 오시마 조선은 '23년부터 해당 야드를 '벌크선' 건조 중심으로 가동 중
- 해당 문제는 단순 설비 투자만으로 쉽게 해결되지 않음. GTT 라이선스 취득 -> 숙련 용접 인력 확보 -> 글로벌 선사 및 선주사와의 네트워크 구축 -> 선급 인증 및 건조 실적 확보 -> 건조된 LNGC의 정상 운항 트랙레코드 축적'이 순차적으로 요구되기 때문
- 이에 따라 일본은 HD현대 등 한국 조선사와의 기술 협력을 검토 중. 도크 증설과 동시에 경쟁국에 기술을 요청하는 구조가 이번 일본 조선업 재건의 한계를 규정

# 한승한의 수주산업 위클리



- 오히려 일본의 LNGC 건조 재개는 국내 보냉재 업체로 발주가 이어지며 막혀 있던 Q가 확대될 수 있는 재료. 멤브레인 화물창은 초저온 보냉재가 필수이고 해당 공급망은 한국카본·동성화인텍이 과점. 자체 공급망 구축에는 설비 투자에 더해 선급 인증과 정상 운항 트랙레코드가 필요하므로, 초기 재진입 물량은 국내 보냉재 업체로 발주될 가능성 높음
- 일본 조선업이 목표한 연 3~5척 LNGC 건조는 수출 경쟁용이 아닌 자국 에너지 안보 물량, 즉 기존 고객(일본 3대 선사)의 내재화(리쇼어링)로 판단. 일본은 LNG 수요의 약 98%를 수입에 의존하고 일본항 수송에 약 100척이 투입되는데 선박 교체주기가 약 25~30년임을 가정하면, 연 3~5척은 자국 수송 선대의 교체 소요량과 거의 일치
- 다행히도 기존 고객(일본 3대 선사)의 이탈 가능 규모보다 신규 발주 증가 규모가 압도적으로 큼. GTT는 상반기 실적 발표에서 2035년까지 필요한 글로벌 LNGC 발주 척 수를 기존 450척에서 550척으로 상향. 한국의 LNGC 인도 실적은 '25년 71척으로, 일본 목표치의 약 15~20배 수준으로 규모면에서 영향력은 상당히 제한적
- 시점 관점에서도 영향력은 제한적. 현재까지 발표된 일본 3대 선사의 LNG 선대 확충 계획은 MOL 97척 > 150척('31년 초), NYK 91척 > 120척('29년), K-Line 46척 > 75척('31년 초)으로, FY30까지 합산 111척 필요. 반면 일본 야드의 자체 조달은 '35년 이후 연 3~5척에 불과. 일본 3대 선사의 현재 기준에서 선대 확충 계획은 일본 야드가 본격적으로 가동되기 전에 종료
- 결론적으로 일본의 조선업 재건 목표에 따른 위협이 제한적이라는 1년 전 의견 유지. 해당 기간 바뀐 것은 의지와 자금 투입의 공식화일 뿐 당장의 역량 확보가 아니며, 이미 LNGC 사이클을 한 박자 놓친 상태에서 늦은 재진입이라는 판단. 한국 조선소의 LNGC 건조 역량 및 슬롯 우위는 유지될 전망으로, 조선업 비중확대(Overweight) 의견 유지

[차트 1] 일본의 인도 연도별 LNGC 척 수



자료: Clarksons, SK 증권

[그림 1] 일본 사가현 이마리 만에 위치한 나무라 조선소 야드



자료: 나무라조선소, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



[표 1] 일본 조선소 및 연도별 LNGC 인도 척 수 (2019년 마지막)

| 일본 조선소               | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| MHI Nagasaki         | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 0    | 1    | 2    | 0    | 1    | 2    | 1    | 0    | 4    | 3    | 3    | 4    | 1    | 0    | 0    | 0    | 4    | 1    | 2    | 0    | 5    | 5    |
| MHI Shimonoseki      | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Imabari SB Saijo     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2    | 0    |
| Kawasaki HI Sakaide  | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 2    | 3    | 2    | 3    | 3    | 1    | 1    | 0    | 2    | 0    | 0    | 1    | 1    | 4    | 3    |
| JMU Tsu Shipyard     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 3    | 3    |
| Koyo Dock            | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Mitsui SB (Chiba)    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 2    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Universal SB (Tsu)   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| NKK (Tsu)            | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Fukuoka SB (Fukuoka) | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Higaki Zosen         | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| SK Hashihama         | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 합계                   | 1    | 1    | 0    | 0    | 1    | 1    | 0    | 2    | 3    | 4    | 2    | 3    | 0    | 1    | 4    | 2    | 3    | 8    | 6    | 11   | 8    | 3    | 2    | 0    | 2    | 4    | 1    | 3    | 1    | 12   | 11   |

자료: Clarksons, SK 증권

[표 2] 일본 조선업 재건 관련 타임라인

| 시점         | 이벤트                             | 핵심 내용                                                                                                                           |
|------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2025.06    | 조선업 재건 정책제안서 제출                 | 국영조선소 설립, 1조 엔 민간펀드 조성 등 제안                                                                                                     |
| 2025.06.19 | JSIA 신임 회장 취임 (이마바리 CEO)        | '30년까지 글로벌 점유율 최소 20% 회복 + 선박 생산량 2배 목표 제시                                                                                      |
| 2025.07    | 이마바리-JMU 대규모 통합 추진 공식화          | 한·중에 맞선 업계 재편 착수                                                                                                                |
| 2025.12    | 민관 공동 로드맵 발표                    | 투자 일정과 기술개발 단계 명시                                                                                                               |
| 2025년 말    | 국가 지원 기금 3,500억 엔 승인            | 10년 집행 / 민간 합계 1조 엔 이상 투입                                                                                                       |
| 2025 추경    | 추경 예산 1,200억 엔 배정               | 기금 선집행분                                                                                                                         |
| 2026.01    | AI·로봇 프로젝트 착수                   | 금속 굽임·용접·도장·물류·검사 5개 공정 자동화 + '스마트 야드' 가상 시뮬레이션                                                                                 |
| 2026.01.06 | 이마바리, JMU 지분 60% 확보해 자회사화 완료    | 기존 30% + JFE·IHI 보유분 각 15% 매입                                                                                                   |
| 2026.03.14 | LNG운반선 건조 재개 공식화                | '19년 이후 7년 만 / 명분은 에너지 공급망 안보                                                                                                   |
| 2026.08.19 | 나무라조선, 사가현 이마리만에 대형 도크 신설 방침    | 투자 약 1,000억 엔(약 8,730억원) / 길이 450m·폭 70m / '35년 완공 목표 / LNG·암모니아선 대상 / 日 국내 대형 도크 신설은 '17년 이마바리 마루가메 이후 9년 만 / 발표 당일 추가 장중 +15% |
|            | 나무라·이마바리·가와사키重 3사 LNG선 공동 건조 추진 | '35년경 연 3~5척 생산 체제 목표 / 정부 17개 중점 투자 분야 포함 / 한·중 대비 선가 차 보전 보조금 검토                                                              |
|            | 日, 한국 조선사에 기술 이전·협력 타진          | HD현대 등과 기술 협력 내지 기술 이전 검토 / 사유는 멤브레인형 LNG 화물창 제조 역량 격차                                                                          |

자료: 언론보도, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



## ◎ 주요뉴스

HD현대중공업 노조 내일 파업권 결론...제조업 '성과급 갈등' 분수령 (뉴스1 / 26.08.23)

- 영업이익 30% 성과급 배분 요구하는 HD현대중공업 노조의 파업권 확보 여부가 오는 24일 최종 결정
- 원청 노조 요구에 더해 노란봉투법 시행으로 하청노조의 요구도 거세지면서 조선업계는 이중고를 겪는 중

일본 조선업 부활에 '대형 도크' 다시 짓는다...나무라조선, 2035년 이마리 신설 (해사신문 / 26.08.21)

- 나무라조선소는 '35년 가동 목표'로 대형선박 건조를 위한 신규 도크 증설에 나섬. 2017년 이마바리조선 이후 약 9년만
- 일본 정부는 2035년까지 건조 능력 1,800만GT의 2배 확대를 목표로하며 약 1조엔의 민간투자를 목표

HD현대중공업, 인도 코친조선소 합작 블록 사업 계획 철회...독자 거점 마련 집중 (더구루 / 26.08.21)

- HD현대중공업이 인도 국영 코친조선소(CSL)와 추진하던 선박 블록 합작 사업에서 손을 떼기로 결정
- 대신 현지 정부와 함께 연간 250만GT 건조능력을 갖추게 될 타밀나두주 투투쿠디 신규 조선소 건설은 유지

## ◎ 신조선가 Table

| 선종                               |             | 규모(Size) | 단위  | 2024   | 2025   | Last   | Current | 증감    |
|----------------------------------|-------------|----------|-----|--------|--------|--------|---------|-------|
| Tankers<br>(탱커)                  | VLCC        | 320,000  | dwt | 129.00 | 128.00 | 131.00 | 131.00  | -     |
|                                  | Suezmax     | 157,000  | dwt | 90.00  | 86.00  | 90.00  | 90.00   | -     |
|                                  | Aframax     | 115,000  | dwt | 75.00  | 72.00  | 75.50  | 75.50   | -     |
|                                  | MR          | 51,000   | dwt | 52.00  | 49.00  | 52.00  | 52.00   | -     |
| Bulkers<br>(벌커)                  | Capesize    | 180,000  | dwt | 76.00  | 75.00  | 76.00  | 76.00   | -     |
|                                  | Panamax     | 81,000   | dwt | 37.50  | 36.25  | 38.25  | 38.25   | -     |
|                                  | Handymax    | 62,000   | dwt | 34.75  | 33.25  | 35.25  | 35.25   | -     |
|                                  | Handysize   | 35,000   | dwt | 27.38  | 26.26  | 27.83  | 27.83   | -     |
| Gas Vessels<br>(가스운반선)           | LPG         | 91,000   | cbm | 122.00 | 114.50 | 113.50 | 114.00  | ▲0.50 |
|                                  | LNG         | 174,000  | cbm | 260.00 | 248.00 | 248.50 | 248.50  | -     |
| Dry Cargo<br>(드라이카고)             | Container   | 23,000   | teu | 275.00 | 262.00 | 258.00 | 256.00  | ▼2.00 |
|                                  | Container   | 13,000   | teu | 183.00 | 172.00 | 173.00 | 173.00  | -     |
|                                  | Container   | 2,750    | teu | 43.50  | 45.00  | 45.50  | 45.50   | -     |
|                                  | Car Carrier | 7,000    | ceu | 97.00  | 90.00  | 92.00  | 92.50   | ▲0.50 |
| Newbuilding Price Index (신조선가지수) |             |          | pt  | 189.16 | 184.66 | 185.64 | 186.25  | ▲0.61 |

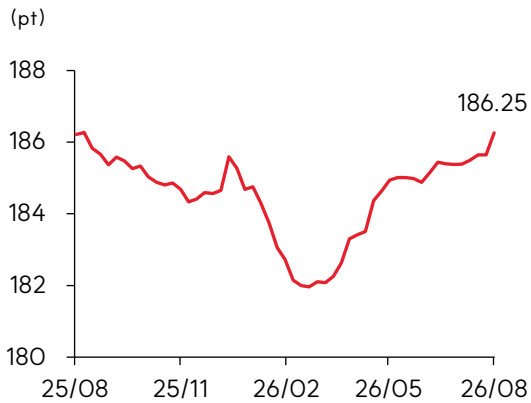
자료: Clarksons, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



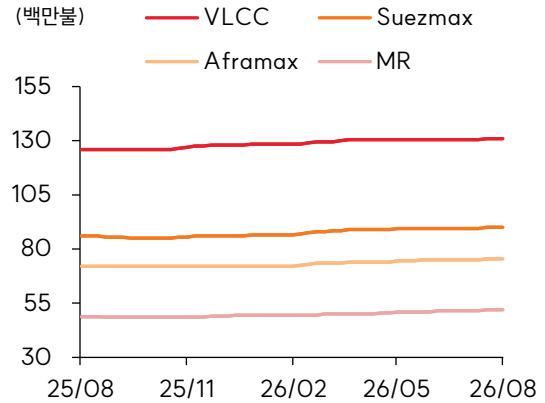
## ◎ 신조선가 Chart

신조선가지수 (Newbuilding Price Index)



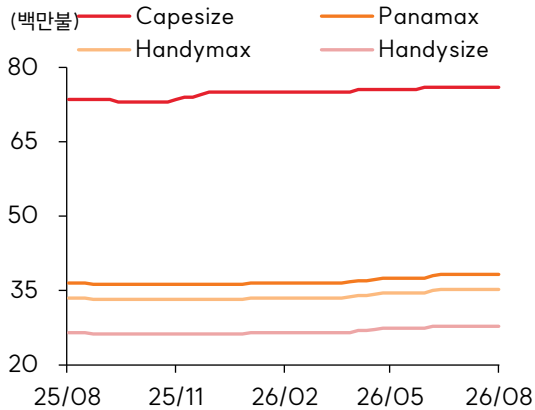
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 신조선가



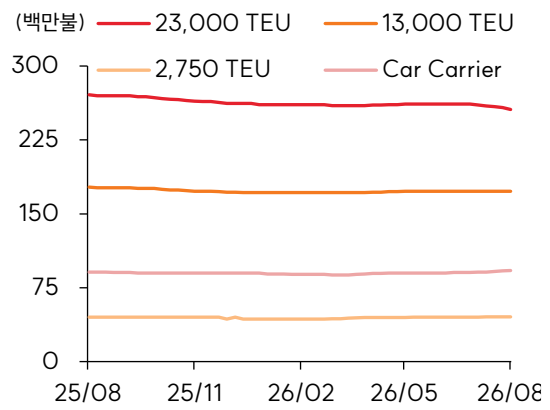
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 신조선가



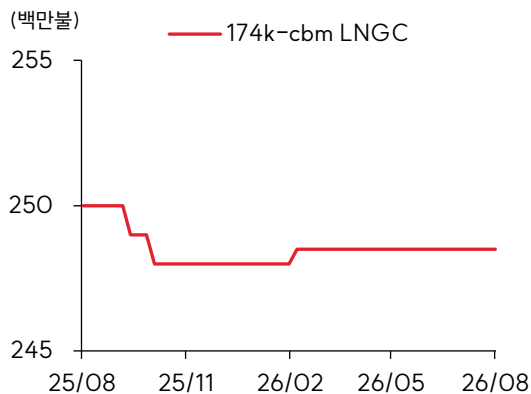
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container) 신조선가



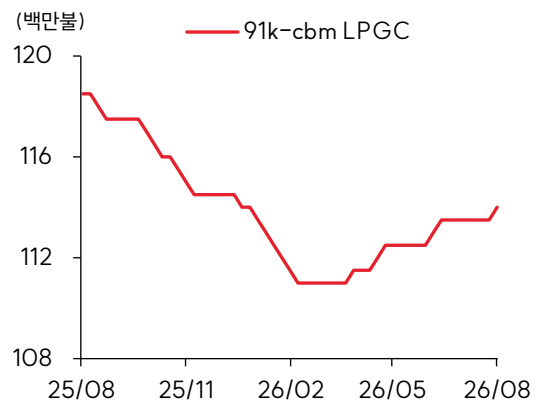
자료: Clarksons, SK 증권

LNG 운반선(LNGC) 신조선가



자료: Clarksons, SK 증권

LPG 운반선(LPGC) 신조선가



자료: Clarksons, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



◎ 중고선가 Table

| 선종                              |                            | 규모(Size)    | 단위  | 2024   | 2025   | Last   | Current | 증감    |
|---------------------------------|----------------------------|-------------|-----|--------|--------|--------|---------|-------|
| Tankers<br>(탱커)                 | VLCC Resale                | 310,000     | dwt | 149.00 | 150.00 | 182.00 | 182.00  | -     |
|                                 | Suezmax D/H Resale         | 160,000     | dwt | 97.00  | 97.50  | 130.00 | 130.00  | -     |
|                                 | Aframax D/H Resale         | 105,000     | dwt | 82.00  | 80.00  | 95.00  | 95.00   | -     |
|                                 | Panamax D/H Resale         | 73,000      | dwt | 63.00  | 60.00  | 75.00  | 75.00   | -     |
|                                 | MR D/H Resale              | 51,000      | dwt | 52.00  | 53.00  | 58.00  | 58.00   | -     |
|                                 | Tanker Secondhand Index    |             | pt  | 203.39 | 206.92 | 257.04 | 257.04  | -     |
| Bulkers<br>(벌커)                 | Capesize Resale            | 180,000     | dwt | 75.50  | 78.00  | 81.50  | 83.50   | ▲2.00 |
|                                 | Panamax Resale             | 82,000      | dwt | 40.00  | 39.50  | 46.00  | 46.00   | -     |
|                                 | Handymax Resale            | 63,000      | dwt | 39.00  | 38.50  | 43.50  | 43.50   | -     |
|                                 | Handysize Resale           | 38,000      | dwt | 34.25  | 34.00  | 37.50  | 37.50   | -     |
|                                 | Bulk Secondhand Index      |             | pt  | 186.83 | 194.32 | 227.84 | 228.90  | ▲1.06 |
| Containership<br>(컨테이너선)        | Container 10 Yr            | 8,800       | teu | 65.00  | 82.00  | 83.00  | 83.00   | -     |
|                                 | Container 10 Yr            | 6,600       | teu | 55.00  | 76.00  | 76.00  | 76.00   | -     |
|                                 | Container 15 Yr            | 4,500       | teu | 38.00  | 41.00  | 46.00  | 46.00   | -     |
|                                 | Container 10 Yr            | 2,600/2,900 | teu | 31.00  | 37.00  | 41.00  | 41.00   | -     |
|                                 | Container 10 Yr            | 1,700/1,900 | teu | 21.50  | 28.00  | 32.00  | 32.00   | -     |
|                                 | Container Secondhand Index |             | pt  | 72.77  | 82.60  | 85.46  | 85.46   | -     |
| Secondhand Price Index (중고선가지수) |                            |             | pt  | 175.97 | 191.07 | 213.22 | 213.57  | ▲0.35 |

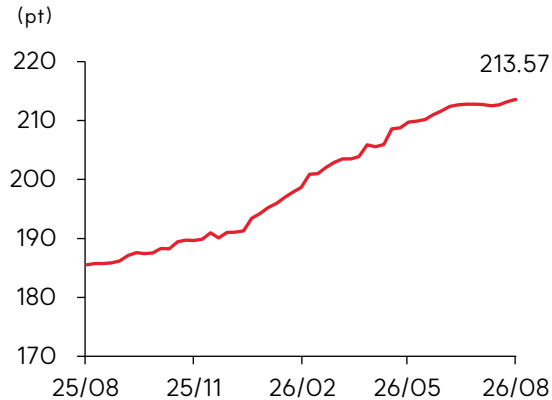
자료: Clarksons, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



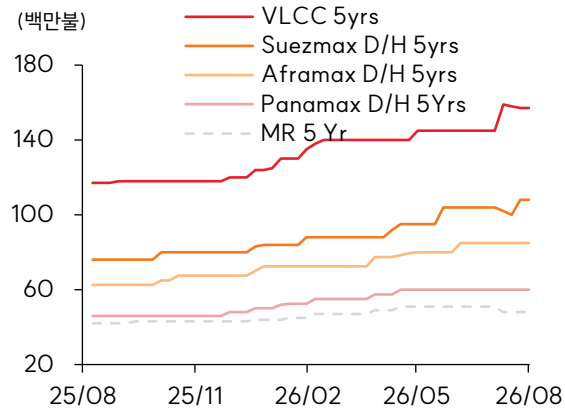
## ◎ 중고선가 Chart

중고선가지수(Secondhand Pirce Index)



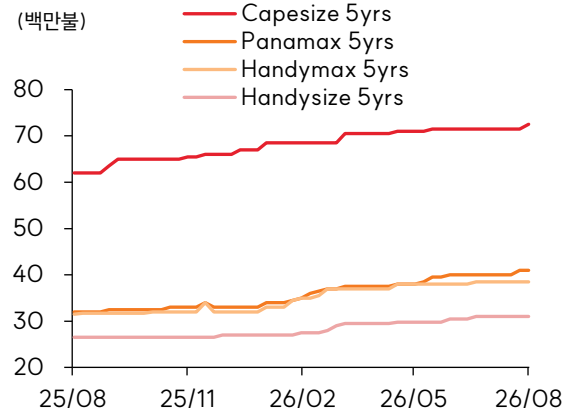
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 5yr 중고선가



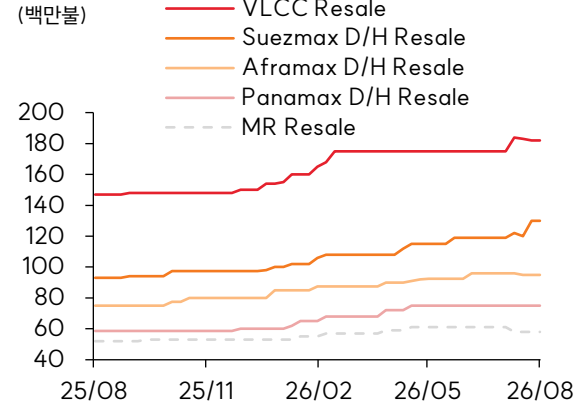
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 5yrs 중고선가



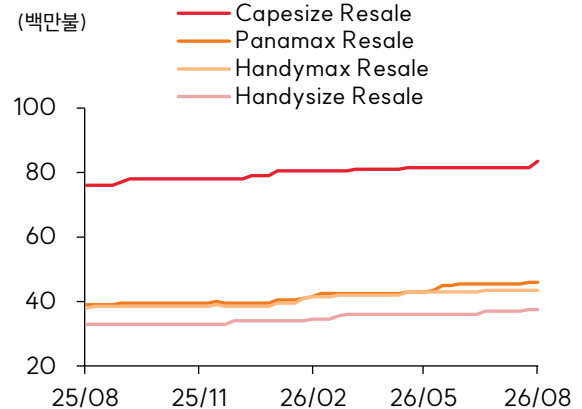
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 리세일가



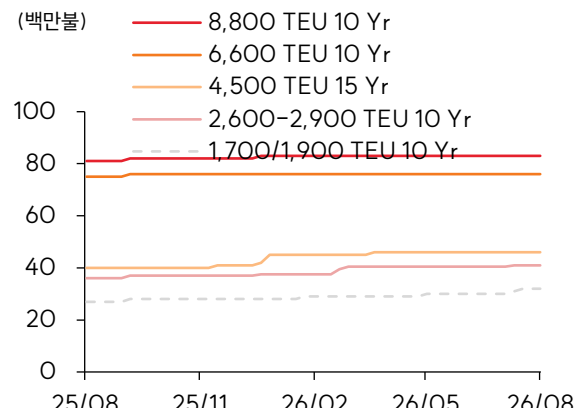
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 리세일가



자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container ship) 10yrs 중고선가



자료: Clarksons, SK 증권



◎ 신조선 발주량 (Newbuilding Activity)

| 선종                       | 발주 척 수 |       |       | 2026  |         |      |
|--------------------------|--------|-------|-------|-------|---------|------|
|                          | 2023   | 2024  | 2025  | Last  | Current | YoY  |
| Oil Tankers              | 392    | 444   | 294   | 483   | 491     | 126% |
| Chemical & Spec. Tankers | 141    | 253   | 111   | 95    | 102     | -4%  |
| LPG Carriers             | 113    | 146   | 55    | 100   | 100     | 156% |
| LNG Carriers             | 66     | 93    | 60    | 66    | 67      | 75%  |
| Bulk Carriers            | 632    | 538   | 426   | 390   | 400     | 15%  |
| Containerships           | 188    | 380   | 644   | 484   | 501     | -2%  |
| General Cargo Vessels    | 252    | 237   | 192   | 128   | 132     | -22% |
| Ro-Ro/Car Carriers       | 88     | 76    | 9     | 44    | 53      | 538% |
| Reefer Vessels           | 22     | 5     | 3     | 2     | 2       | -74% |
| Offshore Vessels         | 91     | 155   | 132   | 83    | 86      | -40% |
| FPSO/FSU                 | 4      | 9     | 8     | 10    | 10      | 74%  |
| Passenger & Cruise Ships | 32     | 60    | 79    | 27    | 30      | -50% |
| Other Misc. Vessels      | 12     | 16    | 23    | 17    | 17      | -40% |
| Total Contracting        | 2,033  | 2,412 | 2,036 | 1,929 | 1,991   | 18%  |

자료: Clarksons, SK 증권

◎ 중고선 거래량 (Sales&Purchases)

| 선종              |                    | 거래 척 수  |         |         | 2026   |         |      |
|-----------------|--------------------|---------|---------|---------|--------|---------|------|
|                 |                    | 2023    | 2024    | 2025    | Last   | Current | YoY  |
| Tankers<br>(탱커) | Total No. Sales(척) | 580     | 408     | 436     | 387    | 409     | 56%  |
|                 | Total DWT(,000)    | 56,769  | 36,938  | 47,510  | 48,673 | 50,092  | 76%  |
|                 | Total Value (\$m)  | 19,425  | 14,238  | 14,698  | 19,291 | 20,108  | 133% |
| Bulkers<br>(벌커) | Total No. Sales(척) | 721     | 799     | 836     | 565    | 574     | 18%  |
|                 | Total DWT(,000)    | 54,817  | 59,650  | 61,817  | 39,351 | 40,120  | 12%  |
|                 | Total Value (\$m)  | 12,987  | 15,299  | 13,763  | 10,839 | 11,034  | 47%  |
| Other<br>(기타)   | Total No. Sales(척) | 945     | 860     | 757     | 536    | 540     | 19%  |
|                 | Total DWT(,000)    | 18,597  | 19,588  | 14,037  | 9,471  | 9,512   | 6%   |
|                 | Total Value (\$m)  | 19,470  | 19,922  | 16,336  | 12,836 | 12,893  | 30%  |
| Total<br>(합계)   | Total No. Sales(척) | 2,246   | 2,067   | 2,029   | 1,488  | 1,523   | 26%  |
|                 | Total DWT(,000)    | 130,183 | 116,177 | 123,365 | 97,495 | 99,725  | 36%  |
|                 | Total Value (\$m)  | 51,882  | 49,459  | 44,797  | 42,966 | 44,035  | 69%  |
|                 | Average\$/Dwt      | 399     | 426     | 363     | 441    | 442     | 24%  |

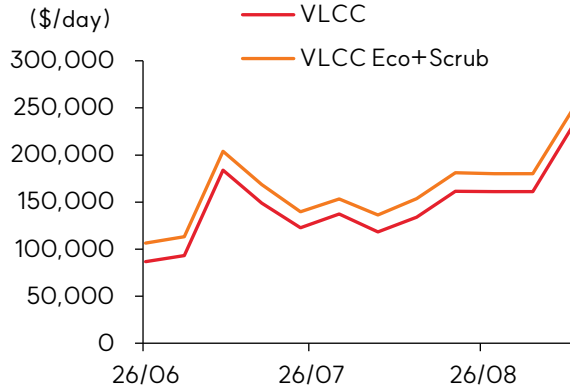
자료: Clarksons, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



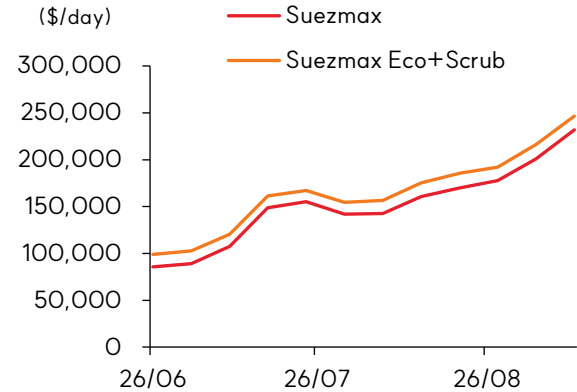
## ◎ 운임 Chart

탱커(Tanker) VLCC 운임



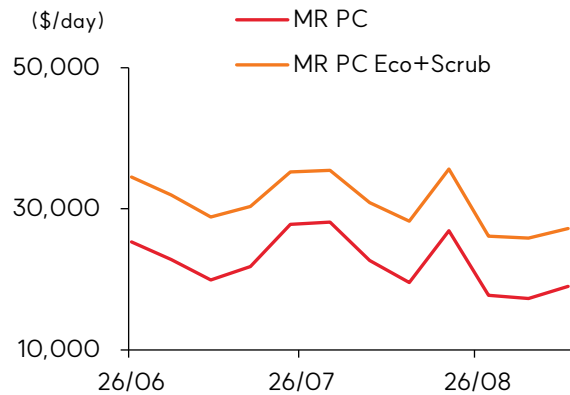
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) Suezmax 운임



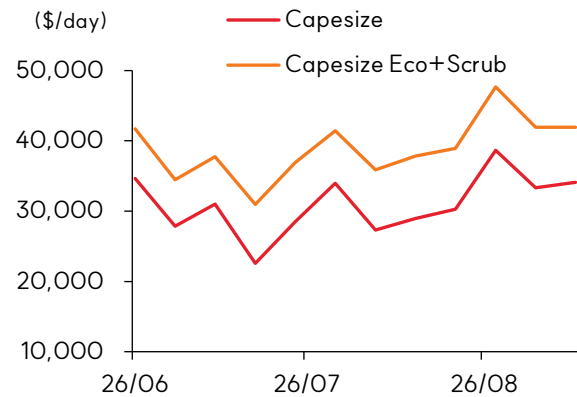
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) MR P/C 운임



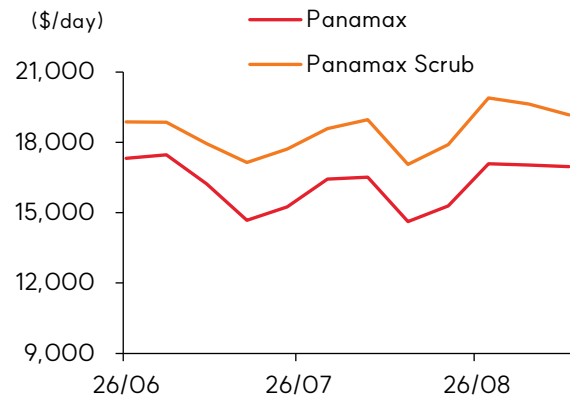
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) Capesize 운임



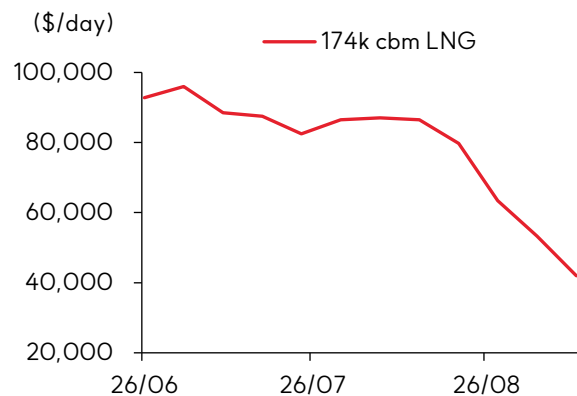
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) Panamax 운임



자료: Clarksons, SK 증권

LNG 운반선 스팟(Spot) 운임



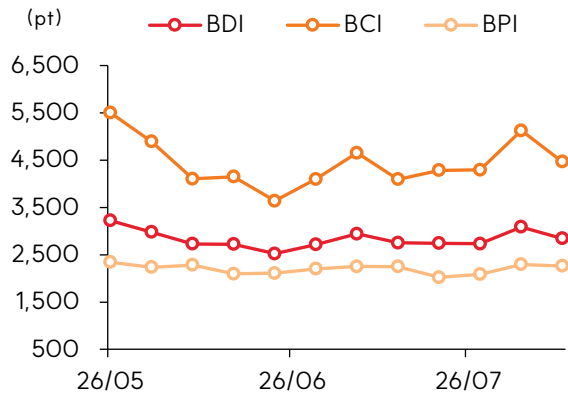
자료: Clarksons, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



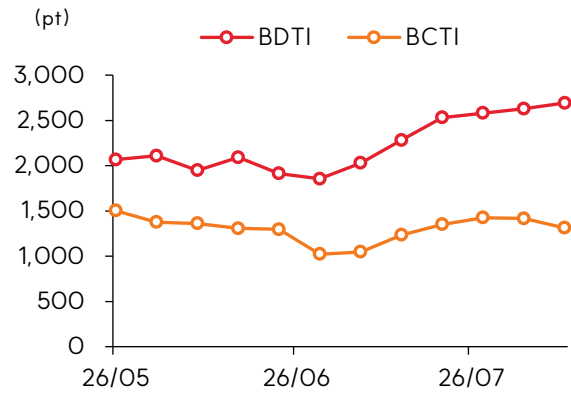
## ◎ 운임 & 기타 Chart

### 발틱 벌커(Bulker) 운임지수



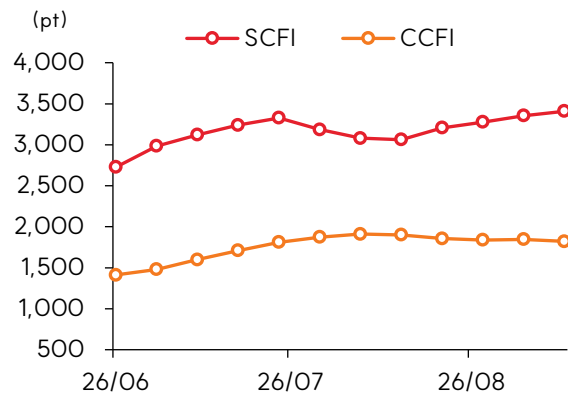
자료: Clarksons, SK 증권

### 발틱 탱커(Tanker) 운임지수



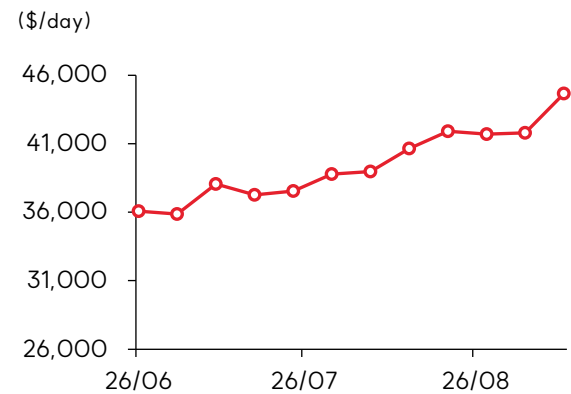
자료: Clarksons, SK 증권

### 컨테이너 운임지수



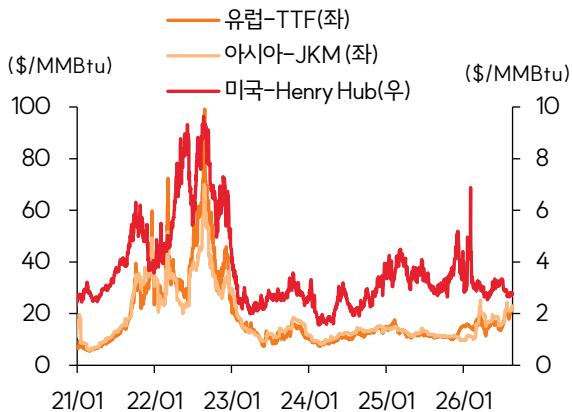
자료: Clarksons, SK 증권

### Clarksea Index



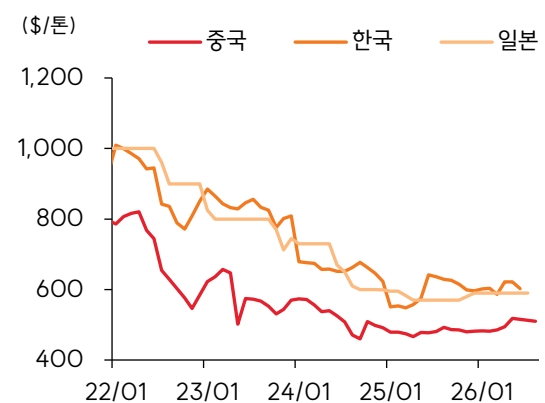
자료: Clarksons, SK 증권

### 글로벌 LNG 가격



자료: Bloomberg, SK 증권

### 한/중/일 후판 가격



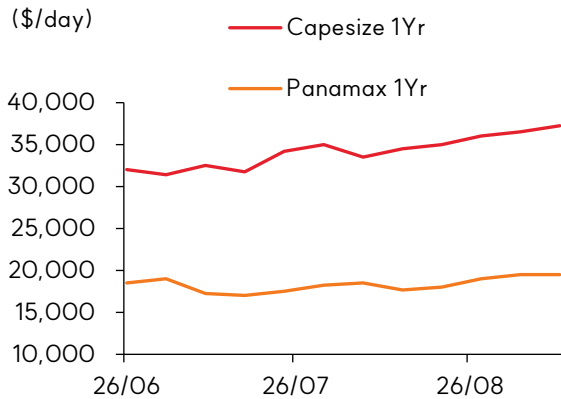
자료: Clarksons, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



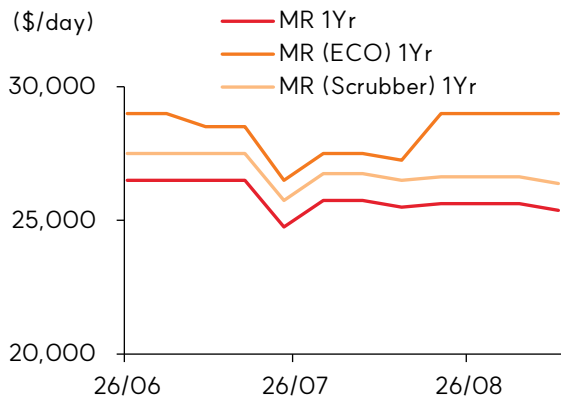
## ◎ 용선료(Timecharter Rate)

### 벌커(Bulker) 용선료



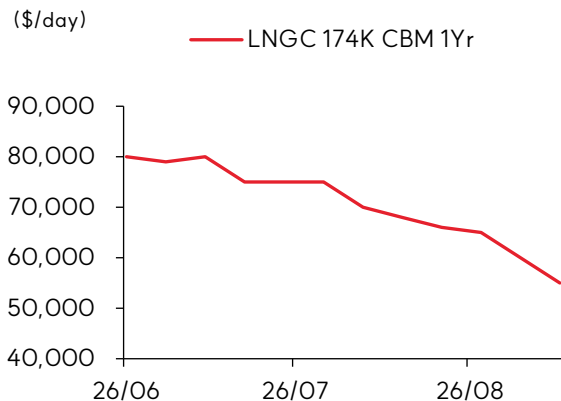
자료: Clarksons, SK 증권

### MR 탱커 용선료



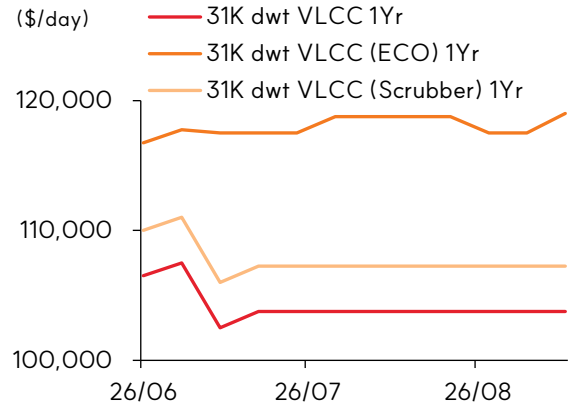
자료: Clarksons, SK 증권

### LNG 운반선(LNGC) 용선료



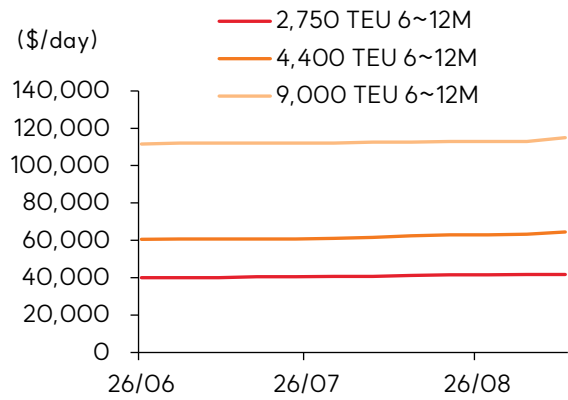
자료: Clarksons, SK 증권

### 탱커(Tanker) VLCC 용선료



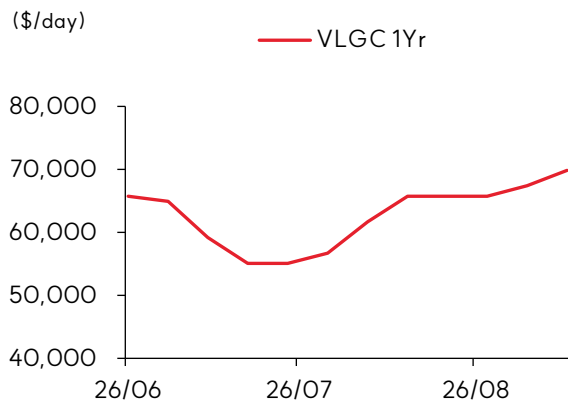
자료: Clarksons, SK 증권

### 컨테이너선(Container ship) 용선료



자료: Clarksons, SK 증권

### LPG 운반선(LPGC) 용선료



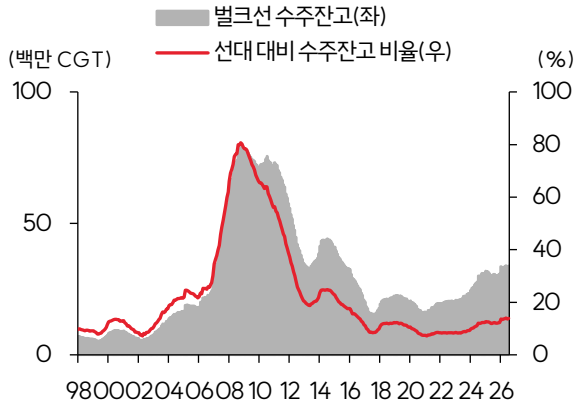
자료: Clarksons, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리



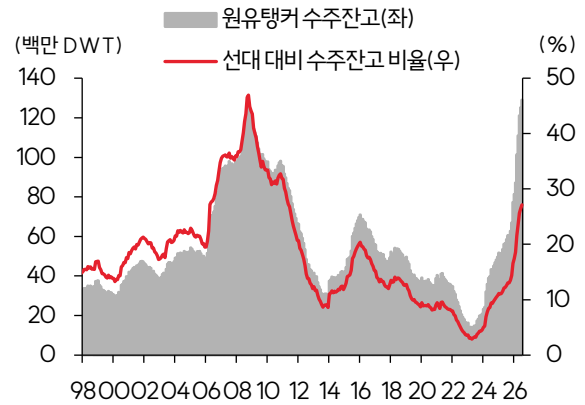
## ◎ 선종별 수주잔고 및 선대 대비 비율

벌크 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



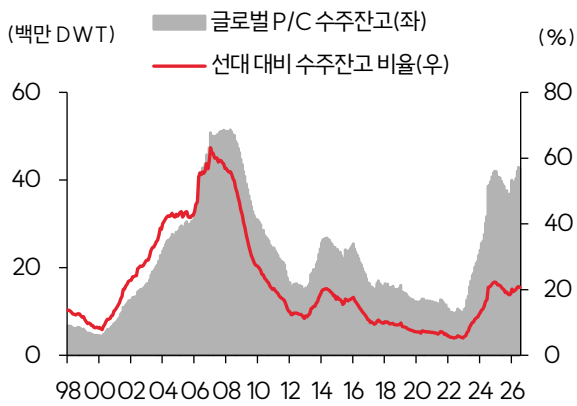
자료: Clarksons, SK 증권

원유탱커 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



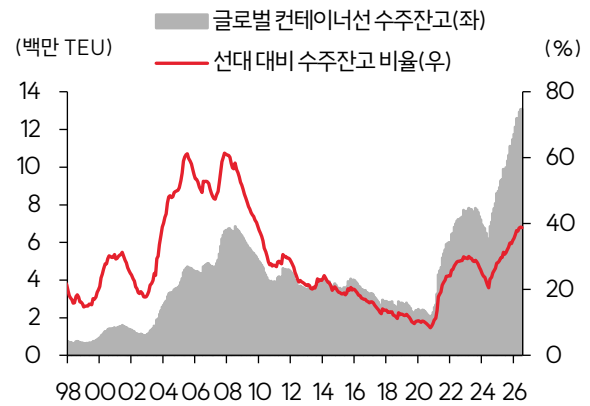
자료: Clarksons, SK 증권

P/C 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



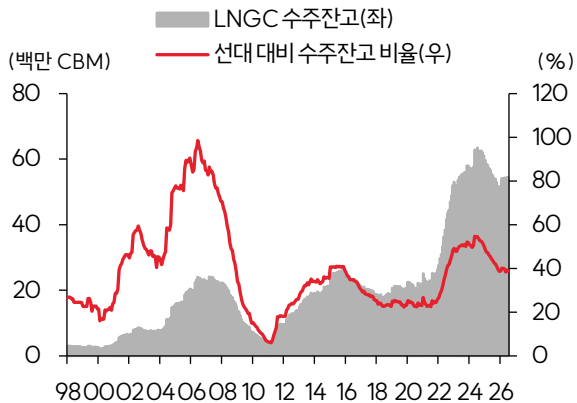
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



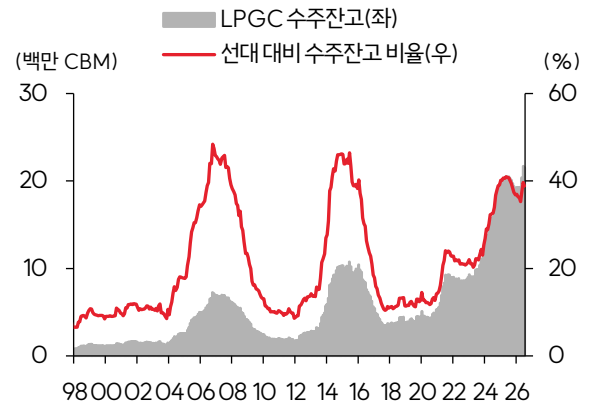
자료: Clarksons, SK 증권

LNGC 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



자료: Clarksons, SK 증권

LPGC 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이

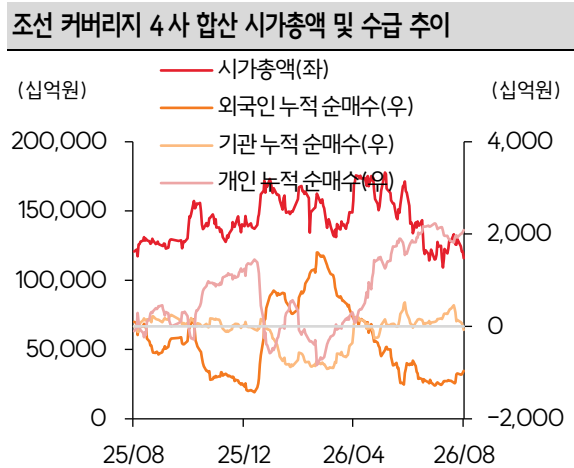


자료: Clarksons, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리

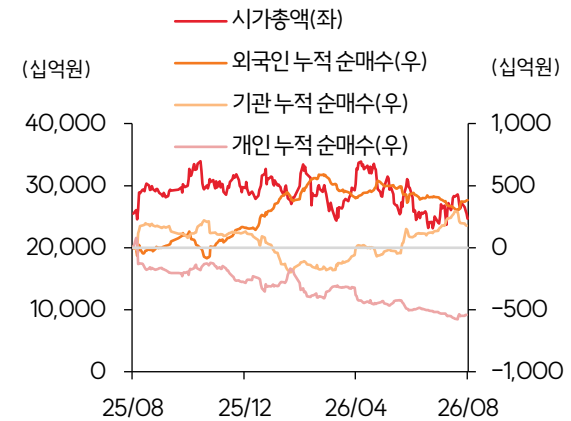


## ◎ 조선 커버리지 4사 시가총액 및 수급 추이



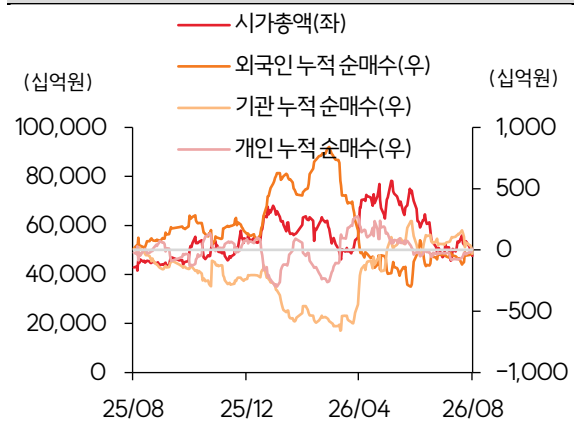
자료: Quantifwise, SK 증권

## HD 한국조선해양 시가총액 및 수급 추이



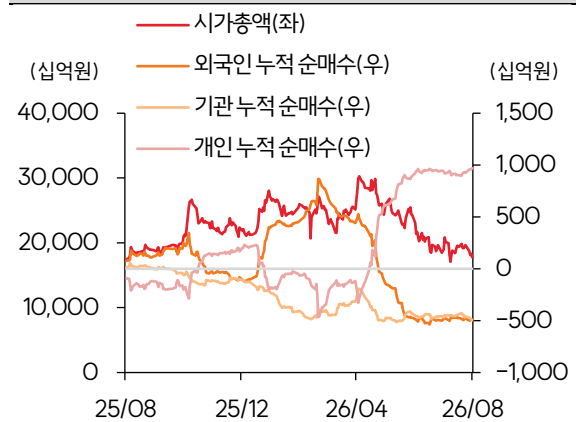
자료: Quantifwise, SK 증권

## HD 현대중공업 시가총액 및 수급 추이



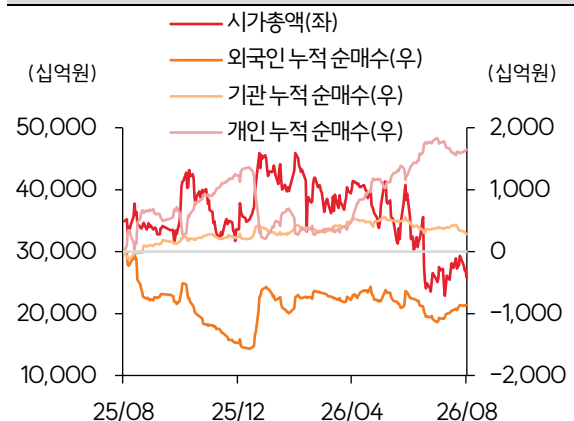
자료: Quantifwise, SK 증권

## 삼성중공업 시가총액 및 수급 추이



자료: Quantifwise, SK 증권

## 한화오션 시가총액 및 수급 추이



자료: Quantifwise, SK 증권

# 한승한의 수주산업 위클리

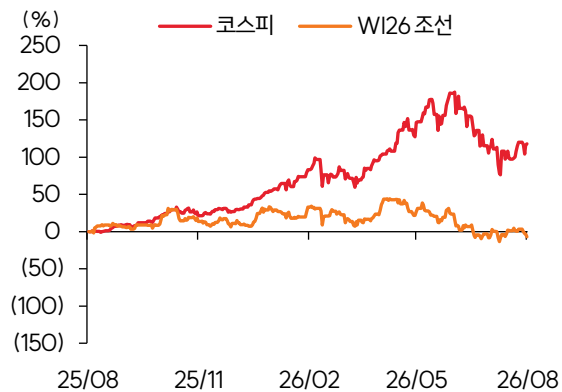


## ◎ Coverage Table

| 종목명        | 증가<br>(원, pt) | 시가총액<br>(십억원) | 등락률   |        |        |        |        |         | 12M Fwd |      |
|------------|---------------|---------------|-------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|------|
|            |               |               | 1D    | 1W     | 1M     | 3M     | YTD    | 1Y      | P/B     | P/E  |
| 코스피        | 6,913         |               | +0.9% | -0.9%  | +1.7%  | -11.9% | +64.0% | +120.0% | 1.4     | 5.6  |
| WI26 조선    | 7,497         |               | -4.0% | -10.0% | -2.5%  | -28.9% | -14.0% | -4.7%   | 2.3     | 9.4  |
| HD 한국조선해양  | 348,500       | 24,664        | -3.3% | -9.7%  | -1.4%  | -17.2% | -14.4% | -2.0%   | 1.4     | 5.7  |
| HD 현대중공업   | 453,000       | 47,547        | -4.7% | -11.2% | -2.5%  | -33.4% | -11.0% | -4.0%   | 3.6     | 13.3 |
| 삼성중공업      | 20,200        | 17,776        | -2.9% | -9.4%  | -6.5%  | -31.5% | -16.2% | +4.9%   | 2.8     | 13.7 |
| 한화오션       | 84,200        | 25,800        | -4.9% | -12.1% | +0.4%  | -31.1% | -25.9% | -24.4%  | 2.7     | 13.0 |
| 한화엔진       | 44,100        | 3,680         | -5.4% | -10.1% | -6.3%  | -41.0% | +2.7%  | +4.1%   | 3.8     | 13.9 |
| HD 현대마린솔루션 | 197,700       | 8,864         | -2.6% | +0.5%  | -1.4%  | -19.5% | +2.2%  | +5.1%   | 8.0     | 22.1 |
| HD 현대마린엔진  | 49,700        | 1,686         | -7.1% | -14.6% | -23.1% | -38.6% | -44.5% | -38.3%  | 2.9     | 10.4 |
| 한국카본       | 22,550        | 1,165         | -3.8% | -10.3% | +0.2%  | -38.7% | -24.5% | -23.8%  | 1.5     | 8.4  |

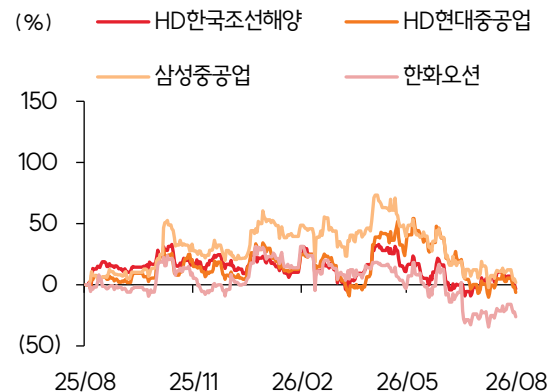
자료: Quantwise, SK 증권

### 코스피 vs. 조선업 수익률 추이 (1yr)



자료: Quantwise, SK 증권

### 조선 커버리지 4사 주가 수익률 추이 (1yr)



자료: Quantwise, 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 기관투자자 또는 제 3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.
- 투자판단 3단계 (6개월 기준) 15% 이상 > 매수 / -15%~15% > 중립 / -15% 미만 > 매도