

한승한의 수주산업 위클리

조선. 한승한 / shane.han@sks.co.kr, 3773-9992
R.A. 고서영 / hail_ko@sks.co.kr, 3773-8431



HD현대의 세 번째 해외 거점 야드가 될 '인도'

Top picks: HD 현대중공업, 한화엔진

- 신조선가치수는 186.29pt(-0.05pt), 중고선가치수는 214.69pt(+0.73pt)를 기록
- 삼성중공업은 Mitsui&Co.로부터 13K-TEU급 컨벤셔널 컨테이너선 2척을 적당 \$161.0m에 수주. 납기는 '28년 12월
- 한화오션은 Dorian LPG로부터 88K-cbm급 VLGC 3척을 적당 \$115.7m에 수주. 납기는 '30년 12월
- 한화오션은 Yang Ming으로부터 13K-TEU급 LNG DF 컨테이너선 6척을 적당 \$188.9m에 수주. 납기는 '29년 9월
- 지난 8월 25일 인도 국가해운위원회(NSB)가 첫 'Sagar Samvad'(인도 해운업계 공개 정책 협의 행사)에서 **향후 5년내 자국 상선대에 100척을 추가하기 위한 5개 분야 로드맵**(①재정제도 개혁·②화물 확보 지원·③금융 접근성·④규제 간소화·⑤사업환경 개선)을 제안 **[표 1]**
- 인도의 정책 목표는 자국 선대 확보. 인도 모디 총리는 'Maritime Amrit Kaal Vision 2047'에서 **향후 10년간 자국 선단 최소 1,000척 확대와 신규 국영 해운사 설립을 발표**하고 '47년까지 외국 선사 운송비를 1/3로 축소하겠다고 밝힌 바 있음. 배경은 FY19/20 기준 총 운임 850억 달러 중 750억 달러가 외국 선박에 지급됐다는 점이며, '47년 운임 비용은 약 4,000억 달러까지 확대될 것을 우려 **[표 5]**
- 'Shipbuilding Policy 2.0'을 통해 선가 보조금을 ①기본 20%, ②탱커·컨테이너선·가스운반선 25%, ③친환경선 30%로 차등 지급('34.3월까지, '47년 연장 가능)하고, 인도 내 스크랩 선박의 스크랩 가치 40%를 신조 비용에서 상쇄하는 '선박 재활용 크레딧'을 병행. 여기에 총 7,000억 루피(약 10조원) 규모의 재정 패키지(조선지원 약 3.5조원·해양개발기금 약 3.6조원·조선개발 약 2.9조원)가 집행 **[표 2]**
- 현재 글로벌 컨테이너선과 LNGC 수주잔량은 선대의 각각 41.9%, 36.9%까지 확대됐으나, 선령 20년 초과 노후선대는 12.4%, 14.3%에 불과. 반면 탱커와 벌크선의 수주잔량은 선대의 각각 25.9%, 벌커 잔고는 14.5%에 불과하나, 선령 20년 초과 노후선대는 각각 17.8%, 59.2%. **발주 여력이 남은 곳은 탱커와 벌크선 뿐 [차트 1~4]**
- NSB 자료에 따르면 인도 선대는 1,592척·1,402만GT, 선령 20년 초과 744척(47%), 16년 이상 67.2%(외항선대 약 71%)이며, 선대 구성이 탱커 56%·벌커 15%로, 교체 발주가 선종상 탱커·벌커로 중심으로 나올 수밖에 없는 구조. 보조금이 탱커에 25%로 가중되고 재활용 크레딧이 노후 벌커·탱커 해체를 자극하는 것도 같은 방향
- 하지만 문제는 인도가 이 물량을 자체 역량만으로 소화할 수 없다는 점. 인도 조선업의 원가는 중국 대비 약 25~26%p, 일본 대비 21%p 열위이며, 원인은 강재가와 인건비가 낮은 편에 속하지만 매우 낮은 생산성으로 인해 큰 비용 차이가 발생하며, 금융 조달 비용 또한 열위 [표 3]
- 20~30% 보조금은 이 격차를 상쇄하는 것이지 구조적으로 해결되는 것이 아님. '34.3월 종료 예정이고, 금융 열위를 겨냥한 약 3.6조원 규모 해양개발기금(MDF) 역시 보전이지 해결이 아님

한승한의 수주산업 위클리



- 실제로 인도 항만해운수부 공식 통계상 인도 조선업 전체가 1년간 인도한 물량은 6.5만DWT로 VLCC 1척(32만 DWT)의 20%에 불과(글로벌 순위 21~22위, 점유율 1% 미만). 캐파를 늘리는 정책만으로는 건조 역량이 단순하게 상승하지 않으며, 야드 운영 역량이 통째로 들어와야 함 **[표 4]**
- HD한국조선해양이 설립하려는 투투쿠디 조선소가 해답이 될 전망. 연 350만~400만GT 생산능력의 신규 조선소 설립을 계획 중으로 초기 투자만 약 20억 달러(약 2조 6,800억원), 총 사업비는 40억 달러 수준으로 알려짐
- 규모가 인도의 국가 계획 전체와 맞먹음. 인도 중앙정부는 타밀나두(투투쿠디)·안드라프라데시(두가라자파트남)·구자라트(쿠차디)·마하라슈트라(디기)·오디사(켄드라파라) 5개 전략 조선 클러스터를 모두 합쳐 400만~450만GT를 목표했으나 HD현대는 단독으로 400만GT를 짓겠다는 것으로, 인도 정부 관계자도 "엄청난 규모가 될 것"이라고 언급. 부지는 2,050에이커(약 8.3㎢, 여의도의 2.9배)로, 수변 2.4km, 직접 고용 약 1.5만명 목표 **[표 6]**
- 보조금이 실투자 부담을 절반 이하로 낮춤. ① 중앙정부가 도로·용수·전력·안벽 등 공용 인프라를 100% 국비로 무상 지원(Shipbuilding Development Scheme, 프로젝트 비용 대비 10~12% 수준), ② 타밀나두주가 CAPEX의 25% 산업보조금, ③ 주정부가 토지·기타 인프라로 10~12% 추가. 총 합산 45~47%로 HD현대의 실제 투자 부담은 40억 달러 중 약 22억 달러 수준. 여기에 건조 선박에 대한 중앙정부의 15~25% 선박 보조금 또는 생산연계 인센티브(PLI)가 별도로 붙어 경제성을 보완할 전망
- 야드만 짓는 것이 아니라 기자재 공급망 생태계를 통째로 이전하려는 것이 핵심. 약 3,000에이커 규모 클러스터에 기자재 업체들이 동반 입주하며, HD현대는 입주 후보 기업 리스트를 타밀나두주에 전달했고 주정부가 인센티브를 제시하며 접촉 중. POSCO와는 현지 철강 공장 설립 지원 패키지가 논의되고 있고, '25.12월 인도 국영 BEML과 해양 크레인 공동생산 MOU를 체결해 클러스터 내 크레인 제조 공장 설립도 검토 중. 코친조선소와 선체블록 JV 설립은 철회
- 해당 프로젝트는 상당 부분 진척된 것으로 알려짐. '25.12월 투투쿠디가 최종 선정된 뒤 특수목적법인(SPV) 설립이 완료됐고, 기술·경제적 타당성 조사를 통과해 정부의 기본 원칙 승인까지 받았으며, 지난 9월 2~3일 현지 실무 협의가 진행됨. 다만 최종 생산능력과 지분 구조, 그리고 착공 시점은 미확정
- 모델의 유효성은 이미 동남아 거점 야드들을 통해 검증 완료. HD현대베트남조선소(HVS)의 성공 이후, HD현대필리핀조선소(HHIP)는 탱커 및 P/C 반복 건조 및 낮은 인력비를 통해 생산성을 만들어내는 구조로 진행되는 중
- 결론적으로 다음 발주 사이클의 중심은 탱커와 벌크선이 될 전망이며, 해당 선종에서 중국의 점유율을 뺏기 위해서 확보해야 할 것은 무엇보다 원가경쟁력. 국내 야드로는 해결할 수 없으며, 그 해답은 베트남, 필리핀에 이은 인도. 인도는 자국 선단을 확보하고 싶지만 낮은 인건비 만으로는 해결할 수 없기에 한국 조선업의 역량이 필요
- HD한국조선해양의 투투쿠디 전략은 이 구조를 정확히 겨냥하고 있으며, 제한된 국내 야드 캐파와 달리 해외 거점 야드 확장을 통해 Q의 성장을 이어갈 수 있는 유일한 종목이 될 전망. 조선업 비중확대(Overweight) 의견 유지

한승한의 수주산업 위클리



[표 1] 인도 국개해운위원회(NSB) 5개 분야 로드맵

No.	분야	해결하려는 문제	제안된 조치·제도
1	재정제도 개혁	선박 수입 관세, 선박 정비 서비스 과세, 선원 임금 과세, 운임세 등 세부담이 누적돼 인도 국적선 운항비가 외국적선 대비 16~20% 높음	위 세목에 대한 감면·정비를 통한 국적선 운항원가 인하
2	안정적 화물 확보 지원	우선매수청구권(RoFR)이 있으나 인도 선주가 외국적선 운임 수준을 맞춰야만 화물 확보가 가능해 실효성 제한	RoFR 등 자국 화물의 국적선 배정 메커니즘 강화
3	경쟁력 있는 금융 접근성	인도 선사들의 국내 금융조달 금리가 외국 경쟁사 대비 높아 자본비용 열위	선박금융 조달비용 인하 (해양개발기금 약 3.6조원 등과 연계)
4	규제 간소화	선박 등록·운항 관련 컴플라이언스 및 행정절차 복잡	행정절차 간소화 및 규제 준수 부담 경감
5	사업환경 개선	해운·조선 사업 전반의 운영 효율 미흡	운영 환경 전반의 행정적 개선

자료: NSB, SK 증권

[표 2] 인도 NSB(국가해운위원회)의 로드맵과 병렬 추진 중인 해운·조선 정책

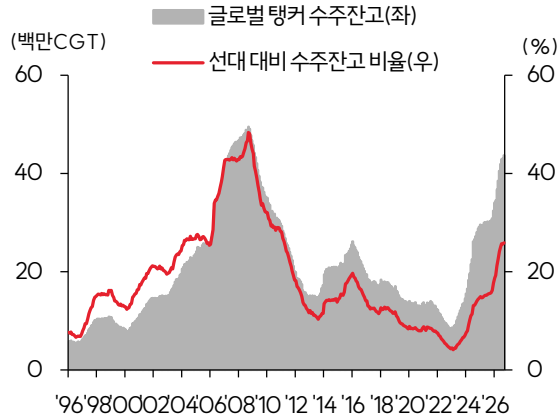
구분	제도명	규모	내용
조선 재정지원	Shipbuilding Financial Assistance Scheme (SBFAS)	약 3.5조원	2,473.6억 루피. 척당 15~25% 재정지원 > 인도 야드의 원가 열위 상쇄 목적
해양개발기금	Maritime Development Fund (MDF)	약 3.6조원	2,500억 루피. 선박금융 조달비용 인하 > 로드맵 ③번 분야와 직결
조선개발	Shipbuilding Development Scheme	약 2.9조원	2,000억 루피. 야드 인프라·클러스터 조성
합계	총 재정 패키지	약 10조원	7,000억 루피. 2,500척 이상 건조 및 총 약 64조원 (4.5조 루피) 투자 유발 목표
건조 보조금	Shipbuilding Policy 2.0 — 신조선가 보조금	20 / 25 / 30%	- 일반선 20%, 탱커·컨테이너선·가스운반선 25%, 친환경선 30% - '34.3월까지, '47년 연장 가능
해체 연계	Shipbuilding Policy 2.0 — 선박 재활용 크레딧	스크랩 가치의 40%	인도 내 스크랩 선박 가치의 40%를 인도 야드 신조 비용에서 상쇄
컨테이너 제조	Container Manufacturing Assistance Scheme	약 1.8조원	13억 달러. Maersk 등 글로벌 선사의 인도산 컨테이너 발주 유치
선대 집합화	Bharat Container Shipping Line (BCSL) 컨소시엄	10년, 430척	ONGC·SCI·CONCOR·JNPA·항만공사·SMFCL 참여
주정부	타밀나두 2026 조선정책	고정자산 10~25%	투자 규모별 자본보조금. 한국 기업 전담 '코리아 데스크' 신설

자료: SK 증권

한승한의 수주산업 위클리

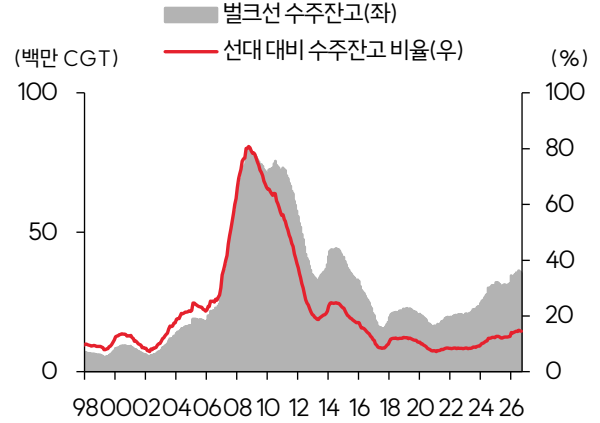


[차트 1] 글로벌 탱커 선대 규모 및 수주잔량 비중 추이



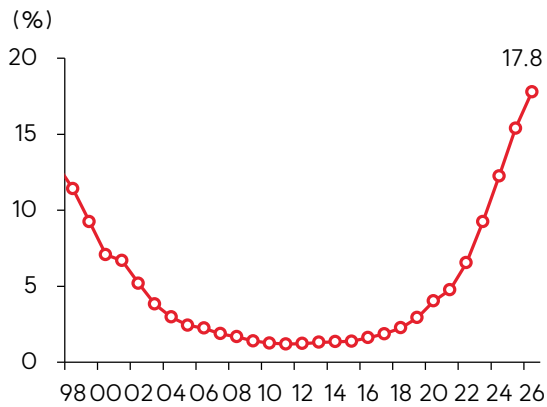
자료: Clarksons, SK 증권

[차트 2] 글로벌 벌크선 선대 규모 및 수주잔량 비중 추이



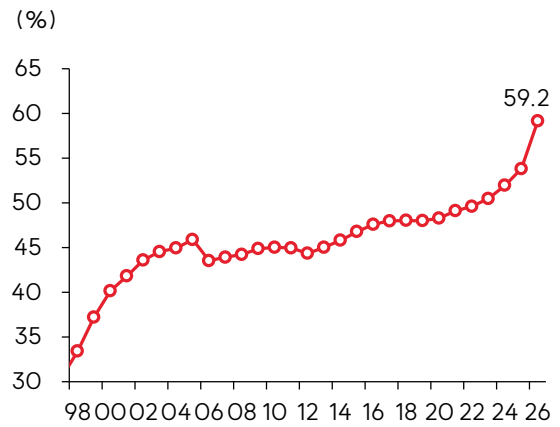
자료: Clarksons, SK 증권

[차트 3] 글로벌 탱커 선령 20년 초과 노후선대 비중 추이



자료: Clarksons, SK 증권

[차트 4] 글로벌 벌크선 선령 20년 초과 노후선대 비중 추이



자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



[표 3] 인도 조선업 건조 비용 문제

구분	재료비 (선박 원가의 60~70%)			인건비 (30~40%)				금융조달		
	강재	기타 자재	상대 재료비	인건비	생산성	순 인건비	상대 인건비	선박 원가 (상대)	금융조달 비용	총 소유비용
	재료비의 30~40%	재료비의 60~70%		\$/mhr	Mhr/CGT	\$/CGT			이자율 (%)	
인도	100%	100%	100%	3~4	150~180	\$620	100%	100%	10~12%	100%
중국	90%	85%	87%	5~6	50~60	\$300	48%	75%	2~5%	74%
한국	95%	85%	89%	15~20	10~15	\$325	52%	78%	1~2%	78%
일본	95%	87%	90%	20~25	10~15	\$350	56%	80%	0~1%	79%

자료: MIV2030, SK 증권

[표 4] 인도 조선업 수주 및 인도 실적

항목	FY23-24		FY24-25		증감(DWT)
	척	만 DWT	척	만 DWT	
수주잔고	410	60.1	517	79.7	+32.6%
공공부문	168	29.4	191	45.7	+55.4%
민영부문	242	30.7	326	34.1	+11.1%
연간 인도 실적	201	3.2	259	6.5	+103.1%
인도분 평균 선형 (DWT)	159		251		+57.9%
인도 / 수주잔고 (DWT 기준)	5.3%		8.2%		+2.8%p

자료: SBR, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



[표 5] 인도의 'Maritime Amrit Kaal Vision 2047' 해운·조선 정책 정리

구분	단위	현재	2047
안전하고 지속 가능하며 친환경적인 해양 부문에서 세계를 선도			
LNG 벙커링 시설을 갖춘 주요 항만	수	1	8
수소/암모니아 허브 수	수	-	14
선박으로 전력을 공급할 수 있는 시설을 갖춘 주요 항만	수	2	14
탄소 중립 항만	수	-	14
해양, 연안 및 강 유람선 부문 활성화			
아시아 태평양 지역 승객 수송량 순위에서 인도의 순위	순위	4	1
아시아 태평양 크루즈 서비스 상위 20개 항만 중 인도 항만 수	수	1	4
크루즈 터미널 수	수	6	25
연안 해운 및 내륙 수로 운송의 운송 비율 확대			
운영 중인 수로 수	수	22	50+
수로를 통해 처리된 화물량	MMTPA	109	500+
선박 건조, 수리 및 재활용에서 글로벌 플레이어로 도약			
선박 재활용 분야의 글로벌 순위	순위	2	1
선박 건조 분야의 글로벌 순위	순위	22	Top5
세계적 수준의 차세대 항만 개발			
항만 처리 용량 전체	MMTPA	2500+	10000+
주요 항만에서 PPP(민관협력) 방식으로 처리되는 화물의 비율	%	51%	100%
환적 허브 수	수	1	3
새로운 주요 항만 수	수	-	2
수심 18~23m를 갖춘 항만	수	5	13
기술 및 혁신을 통한 효율성 향상			
정시 입항(just-in-time arrival)이 가능한 항만	%	-	100%
스마트 항만	수	-	5

자료: MAKV2047, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



[표 6] HD 한국조선해양이 계획 중인 투투쿠디 조선소 프로젝트 개요

구분	항목	수치	비고
[부지]	총 부지 면적	2,050에이커	약 8.3km ² , 여의도 면적의 약 2.9배
	확보 완료	약 1,500에이커	염전 부지 300에이커 포함
	수변(Waterfront) 길이	2.4km	
	계획 수심(드래프트)	약 5m	
	조선 클러스터 전체	약 3,000에이커	야드 + 기자재 업체 입주 부지 포함
[생산]	연간 건조능력	350만~400만GT	보도별 상이: 250만GT(더구루) / 400만GT(EBN) / 350만~400만GT(인도 정부 관계자)
	직접 고용	약 1.5만명	
	건조 선종	중형 상선, 해상풍력 구조물, 특수선 MRO	
[사업 구조]	사업 형태	그린필드 신설 (SPV)	특수목적법인 설립 완료
	HD현대 지분	과반	사실상 단독 추진 (인도 정부 관계자)
	SIPCOT(타밀나두 산업개발공사)	10~12%	주정부 제공 토지·인프라 가치에 상응하는 현물 출자
	해양개발기금(MDF)	20~25%	인도 정부 자금 참여 전망
[연계 협력]	기자재 업체 동반 입주	클러스터 내	HD현대가 입주 후보 기업 리스트를 타밀나두주에 전달, 주정부가 인센티브 제시하며 접촉 중
	POSCO	협의 중	현지 철강 공장 설립 지원 패키지 논의
	BEML (인도 국영)	MOU 체결('25.12)	해양 크레인 공동생산, 클러스터 내 크레인 제조 공장 설립 검토
[입지 선정 배경]	기후·자연 조건	사이클론 피해 적음	스리랑카가 천연 방파제 역할, 연평균 28도로 울산과 유사한 작업 환경
	지리	인도양 관문	중동·동남아 해상 항로의 요지
	산업 생태계	첸나이-칸야쿠마리 산업회랑	현대차·삼성전자 등 한국 기업 기진출

자료: 언론보도 종합, SK 증권

[표 4] 인도 조선업 수주 및 인도 실적

항목	FY23-24		FY24-25		증감(DWT)
	척	만 DWT	척	만 DWT	
수주잔고	410	60.1	517	79.7	+32.6%
공공부문	168	29.4	191	45.7	+55.4%
민영부문	242	30.7	326	34.1	+11.1%
연간 인도 실적	201	3.2	259	6.5	+103.1%
인도분 평균 선형 (DWT)	159		251		+57.9%
인도 / 수주잔고 (DWT 기준)	5.3%		8.2%		+2.8%p

자료: SBR, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



◎ 주요뉴스

Zodiac Maritime, 최대 4척의 LNGC 신조 발주 위해 한국 조선소들과 협의 (Tradewinds / 26.09.03)

- Zodiac Maritime은 최대 4척(확정2+옵션2) LNGC 신조 발주 위해 삼성중공업 및 한화오션과 협의 중
- 당초 삼성중공업에 해당 슬롯을 예약했으나 이후 만료된 것으로 전해지며, 한화오션과 비슷한 협의를 진행 중

한화, 미국 필리조선소 확장 본격 착수...기존 부지부터 개발 (뉴스1 / 26.09.03)

- 한화그룹이 한화필리조선소의 부지 내 생산시설을 먼저 확장해 병목 공정을 해소하는 내부 효율화 추진할 예정
- 도크 2기와 안벽 3기를 추가로 확보하고 12만평 규모의 블록 생산기지를 조성해 최대 20척/연 캐파 확보할 계획

미 해군 신형 호위함 사업에 한국·일본·튀르키예 합정 검토 (USNI News / 26.09.02)

- 백악관과 미 해군이 새로운 호위함 합급 후보로 한국·일본·튀르키예 합정 설계를 검토하는 중으로 알려짐
- 백악관은 국가안보 예외조항을 이용해 해외 합정 건조 추진하지만, 미 의회는 이를 막으려는 움직임 지속

◎ 신조선가 Table

선종		규모(Size)	단위	2024	2025	Last	Current	증감
Tankers (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 (벌커)	Capesize	180,000	dwt	76.00	75.00	76.00	76.00	-
	Panamax	81,000	dwt	37.50	36.25	38.50	38.50	-
	Handymax	62,000	dwt	34.75	33.25	35.50	35.50	-
	Handysize	35,000	dwt	27.38	26.26	27.83	27.83	-
Gas Vessels (가스운반선)	LPG	91,000	cbm	122.00	114.50	114.50	114.50	-
	LNG	174,000	cbm	260.00	248.00	248.50	248.00	▼0.50
Dry Cargo (드라이카고)	Container	23,000	teu	275.00	262.00	254.00	254.00	-
	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	93.00	93.00	-
Newbuilding Price Index (신조선가지수)			pt	189.16	184.66	186.34	186.29	▼0.05

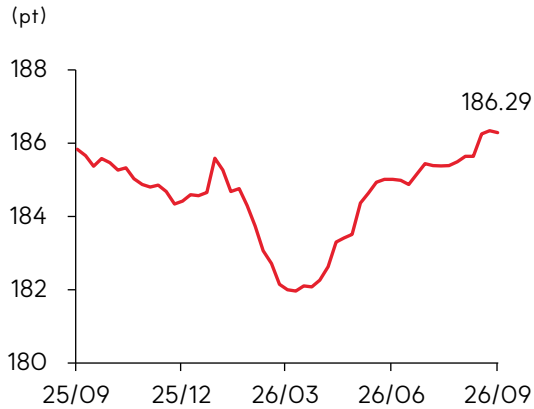
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



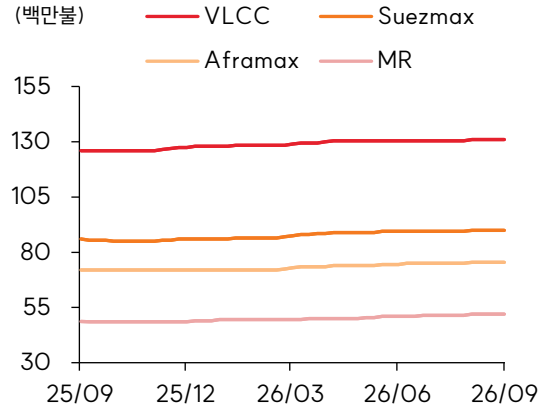
◎ 신조선가 Chart

신조선가지수 (Newbuilding Price Index)



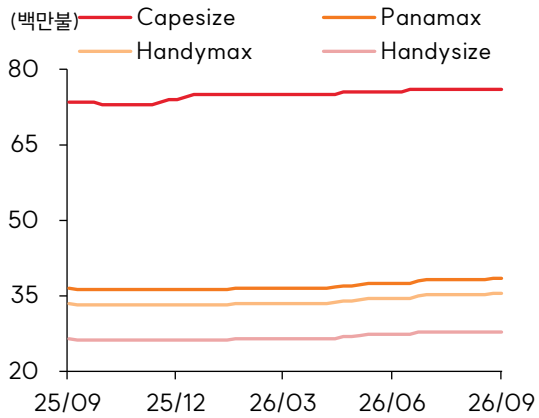
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 신조선가



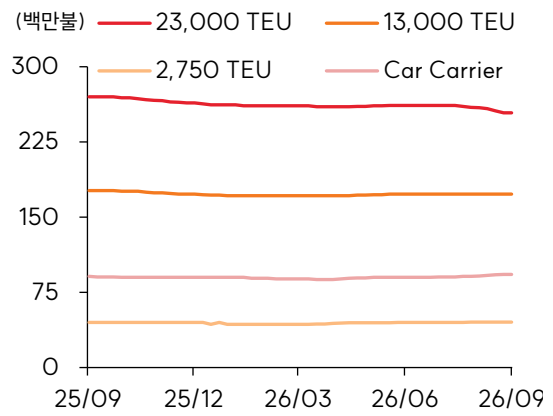
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 신조선가



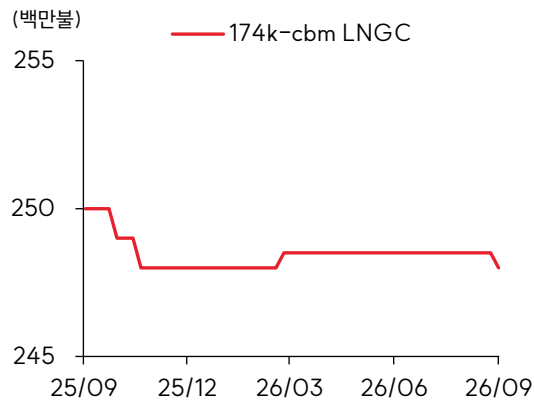
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container) 신조선가



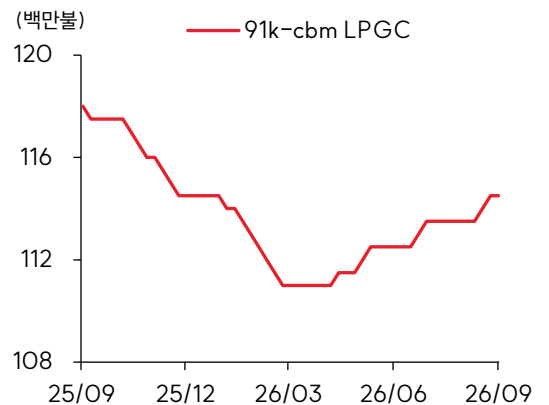
자료: Clarksons, SK 증권

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 (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	59.00	60.00	▲1.00
	Tanker Secondhand Index		pt	203.39	206.92	258.67	259.67	▲1.00
Bulkers (벌커)	Capesize Resale	180,000	dwt	75.50	78.00	83.50	85.00	▲1.50
	Panamax Resale	82,000	dwt	40.00	39.50	46.00	46.50	▲0.50
	Handymax Resale	63,000	dwt	39.00	38.50	43.50	44.00	▲0.50
	Handysize Resale	38,000	dwt	34.25	34.00	37.50	37.50	-
	Bulk Secondhand Index		pt	186.83	194.32	228.90	231.22	▲2.32
Containership (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	213.96	214.69	▲0.73

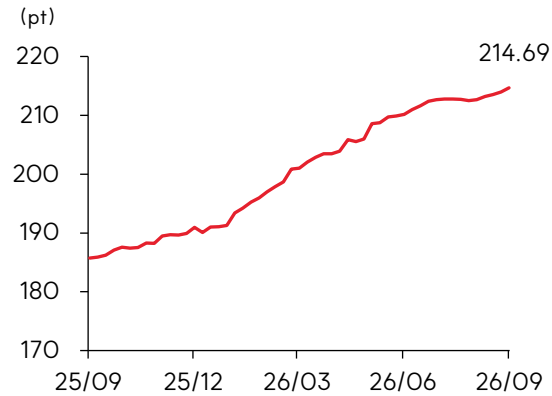
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



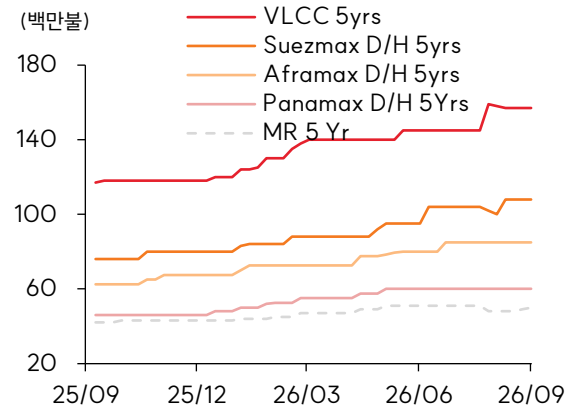
◎ 중고선가 Chart

중고선가지수(Secondhand Pirce Index)



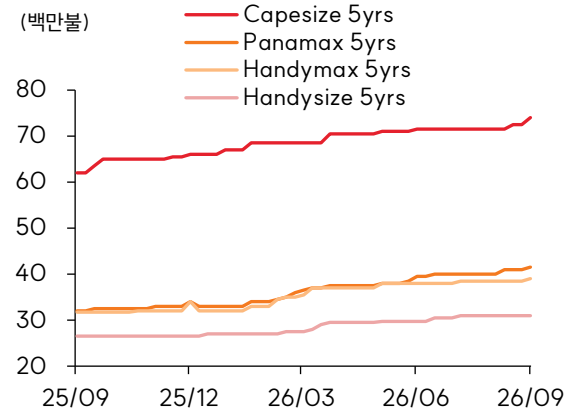
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 5yr 중고선가



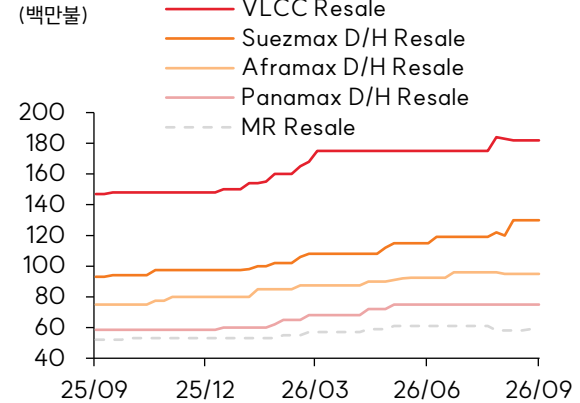
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 5yrs 중고선가



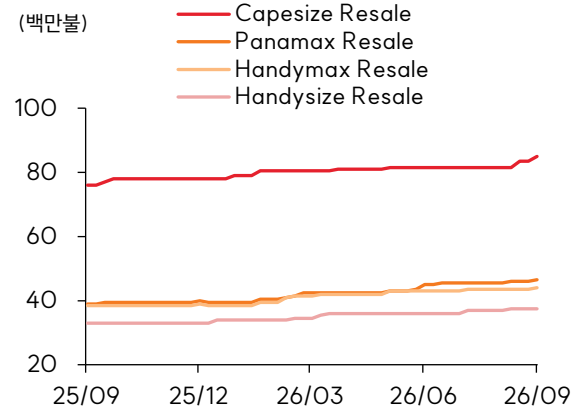
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) 리세일가



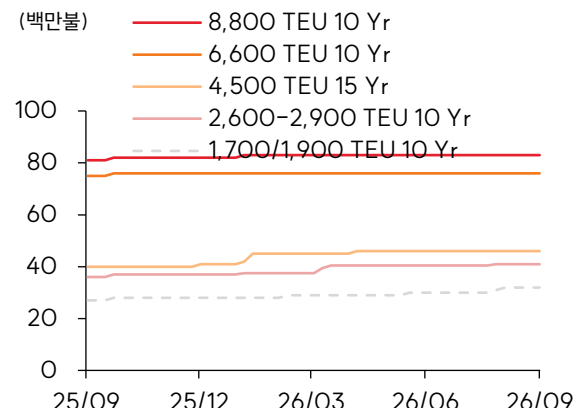
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) 리세일가



자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container) 10yrs 중고선가



자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



◎ 신조선 발주량 (Newbuilding Activity)

선종	발주 척 수			2026		
	2023	2024	2025	Last	Current	YoY
Oil Tankers	392	444	294	508	519	119%
Chemical & Spec. Tankers	141	253	111	134	141	22%
LPG Carriers	113	146	55	104	107	151%
LNG Carriers	66	93	60	69	69	70%
Bulk Carriers	632	538	426	401	439	15%
Containerships	188	380	644	513	555	1%
General Cargo Vessels	252	237	192	133	146	-25%
Ro-Ro/Car Carriers	88	76	9	70	81	603%
Reefer Vessels	22	5	3	2	2	-75%
Offshore Vessels	91	155	132	106	106	-31%
FPSO/FSU	4	9	8	10	10	64%
Passenger & Cruise Ships	32	60	79	30	33	-48%
Other Misc. Vessels	12	16	23	18	18	-40%
Total Contracting	2,033	2,412	2,036	2,098	2,226	21%

자료: Clarksons, SK 증권

◎ 중고선 거래량 (Sales&Purchases)

선종		거래 척 수			2026		
		2023	2024	2025	Last	Current	YoY
Tankers (탱커)	Total No. Sales(척)	580	408	436	423	432	60%
	Total DWT(,000)	56,769	36,938	47,510	51,851	52,492	79%
	Total Value (\$m)	19,425	14,238	14,698	20,738	21,026	135%
Bulkers (벌커)	Total No. Sales(척)	721	799	836	583	603	14%
	Total DWT(,000)	54,817	59,650	61,817	40,743	42,269	9%
	Total Value (\$m)	12,987	15,299	13,763	11,179	11,585	41%
Other (기타)	Total No. Sales(척)	945	860	757	549	568	15%
	Total DWT(,000)	18,597	19,588	14,037	10,024	10,334	3%
	Total Value (\$m)	19,470	19,922	16,336	13,345	13,746	21%
Total (합계)	Total No. Sales(척)	2,246	2,067	2,029	1,555	1,603	24%
	Total DWT(,000)	130,183	116,177	123,365	102,618	105,095	35%
	Total Value (\$m)	51,882	49,459	44,797	45,263	46,357	62%
	Average\$/Dwt	399	426	363	441	441	21%

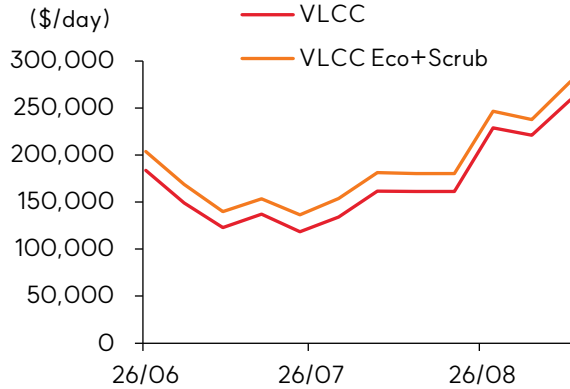
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



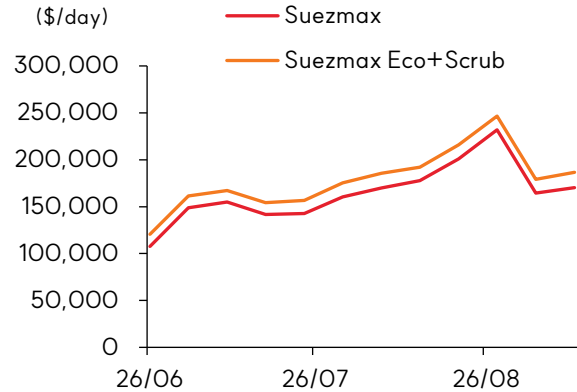
◎ 운임 Chart

탱커(Tanker) VLCC 운임



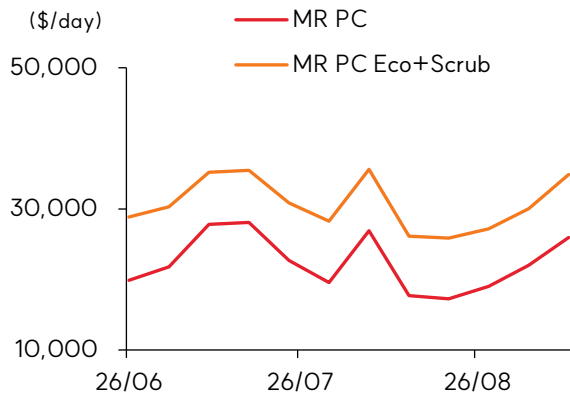
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) Suezmax 운임



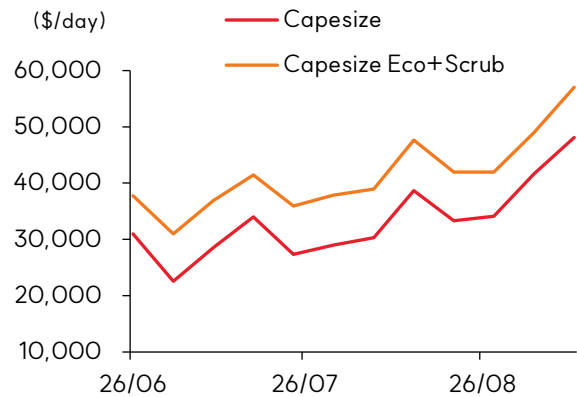
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) MR P/C 운임



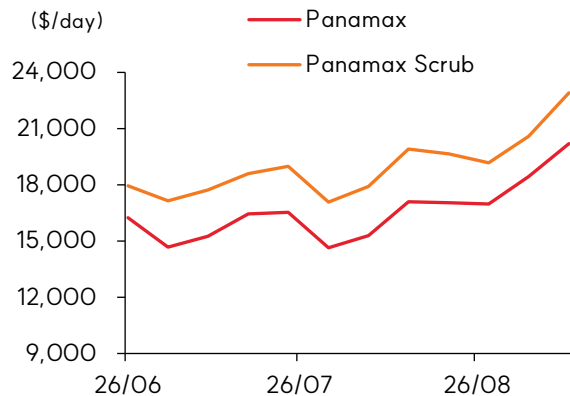
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) Capesize 운임



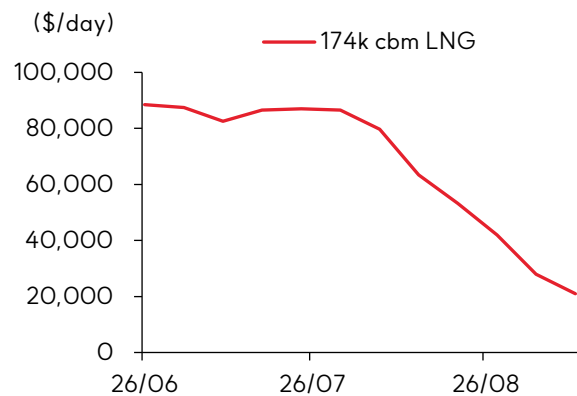
자료: Clarksons, SK 증권

벌커(Bulker) Panamax 운임



자료: Clarksons, SK 증권

LNG 운반선 스팟(Spot) 운임



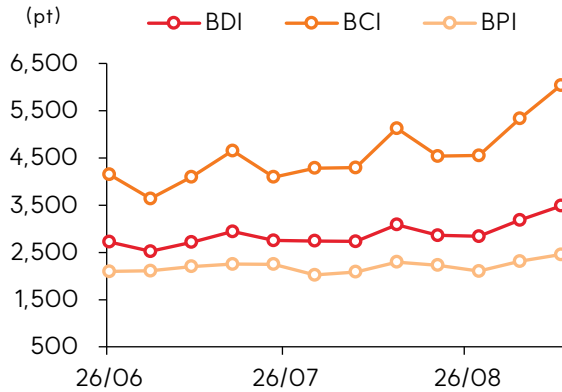
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



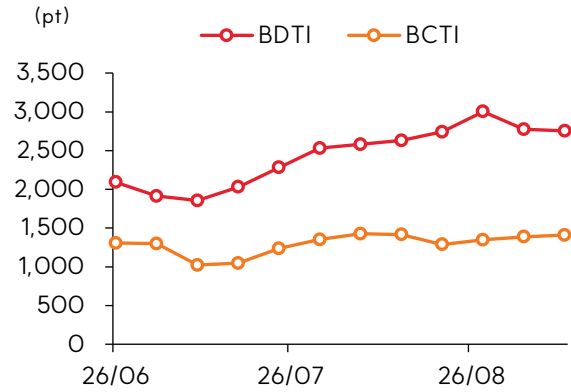
◎ 운임 & 기타 Chart

발틱 벌커(Bulker) 운임지수



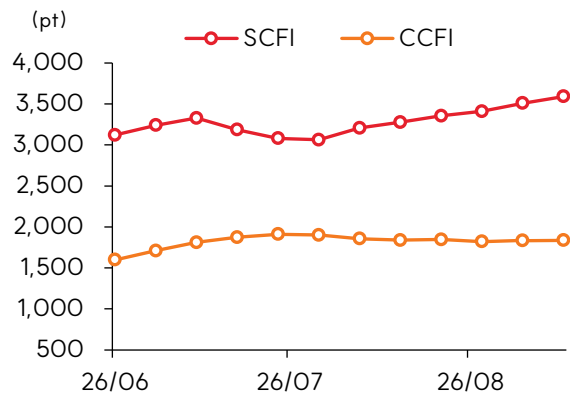
자료: Clarksons, SK 증권

발틱 탱커(Tanker) 운임지수



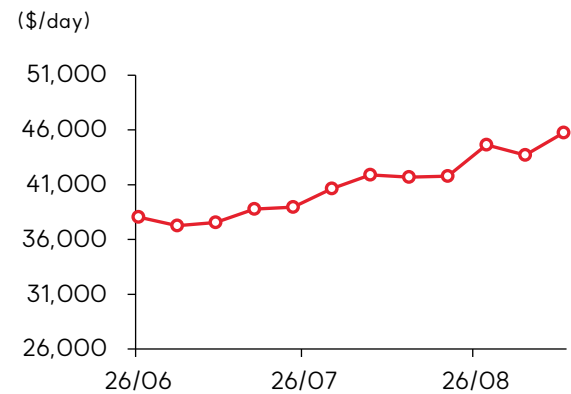
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너 운임지수



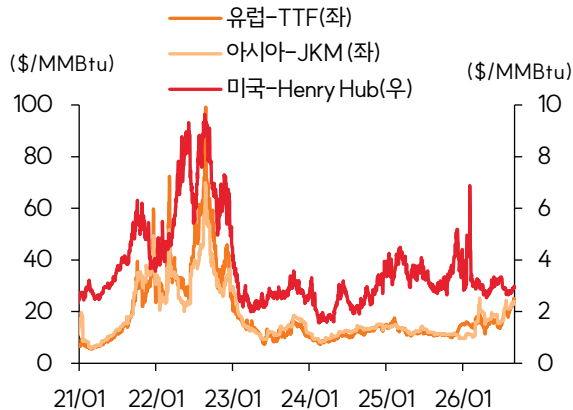
자료: Clarksons, SK 증권

Clarksea Index



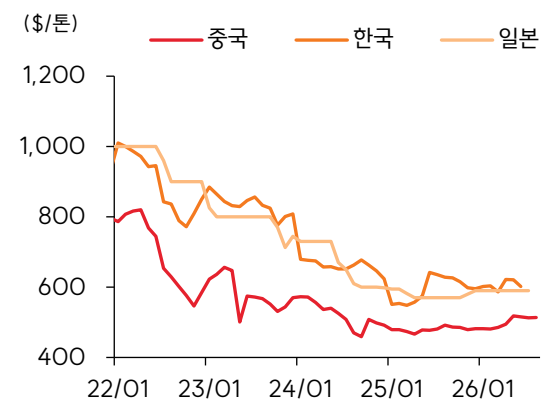
자료: Clarksons, SK 증권

글로벌 LNG 가격



자료: Bloomberg, SK 증권

한/중/일 후판 가격



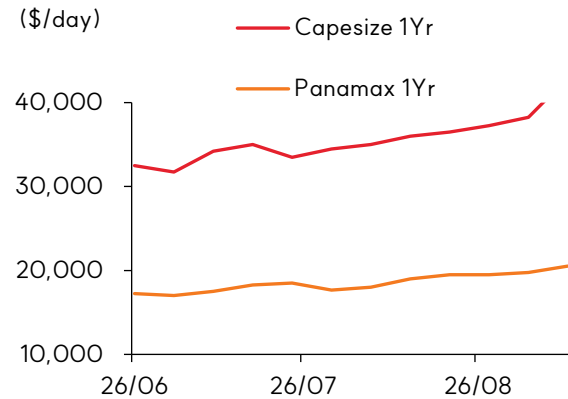
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



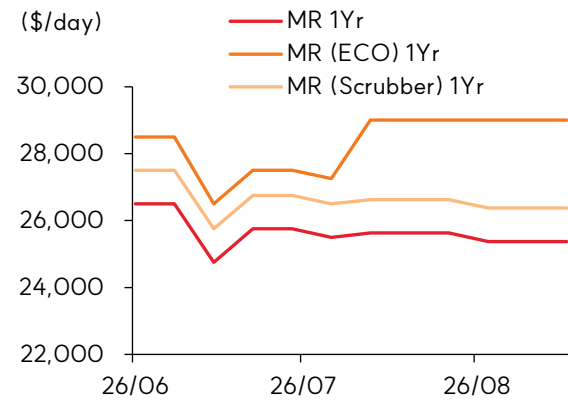
◎ 용선료(Timecharter Rate)

벌커(Bulker) 용선료



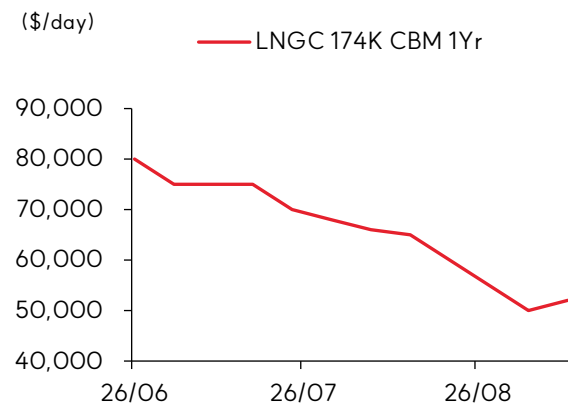
자료: Clarksons, SK 증권

MR 탱커 용선료



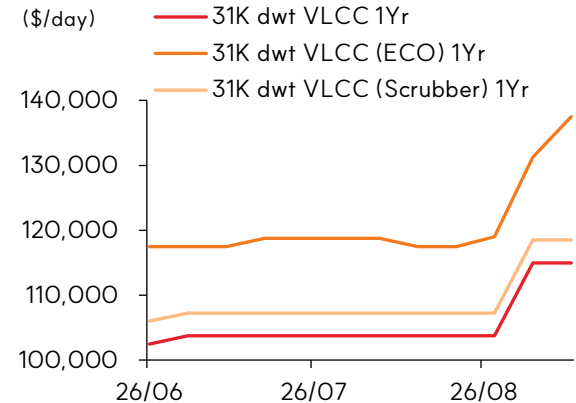
자료: Clarksons, SK 증권

LNG 운반선(LNGC) 용선료



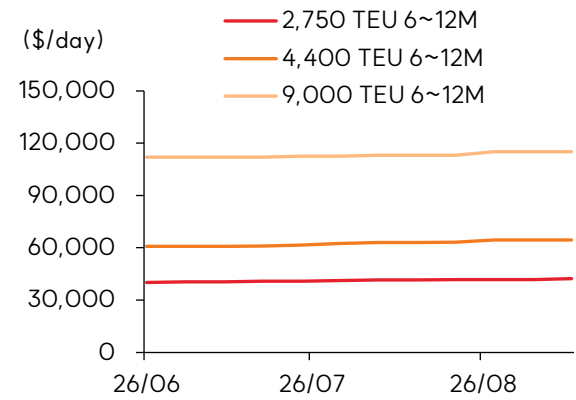
자료: Clarksons, SK 증권

탱커(Tanker) VLCC 용선료



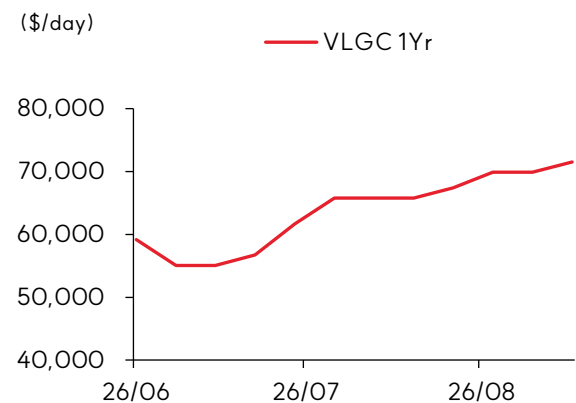
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선(Container ship) 용선료



자료: Clarksons, SK 증권

LPG 운반선(LPGC) 용선료



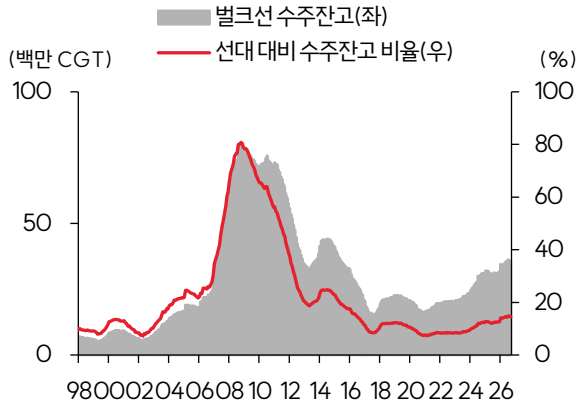
자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리



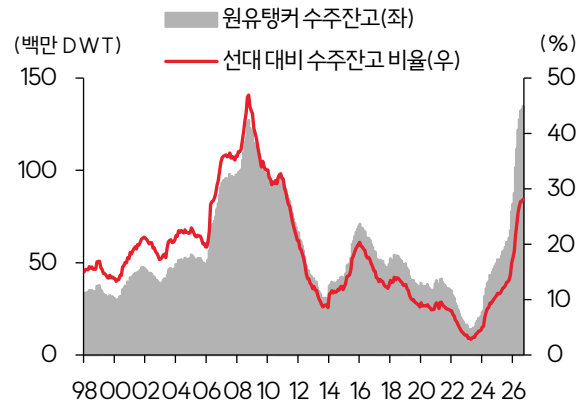
◎ 선종별 수주잔고 및 선대 대비 비율

벌크 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



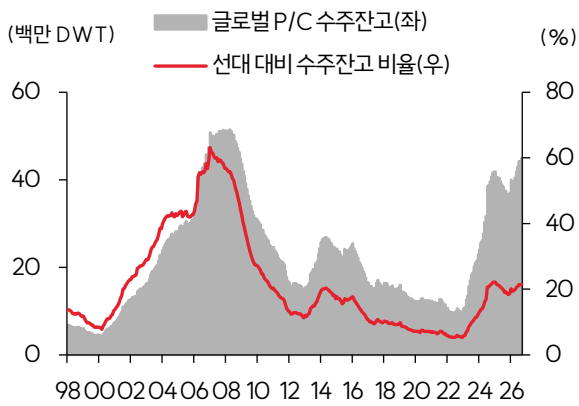
자료: Clarksons, SK 증권

원유탱커 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



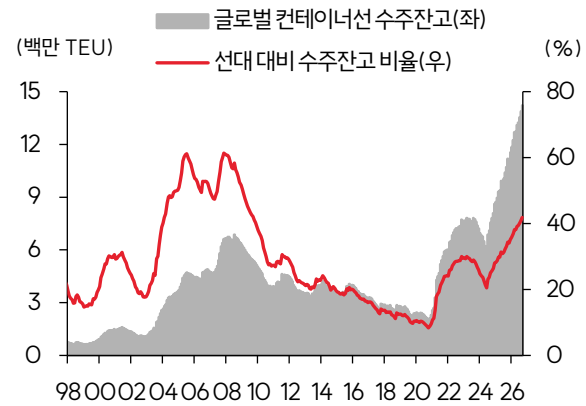
자료: Clarksons, SK 증권

P/C 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



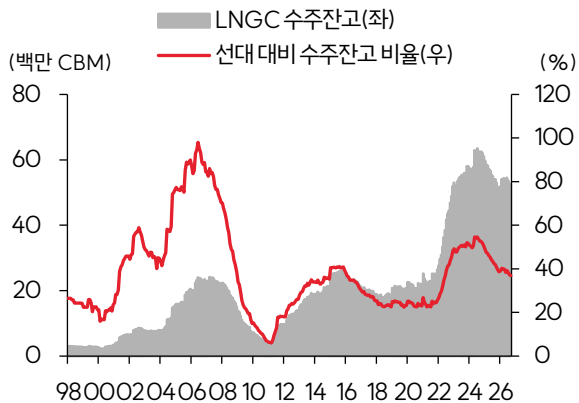
자료: Clarksons, SK 증권

컨테이너선 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



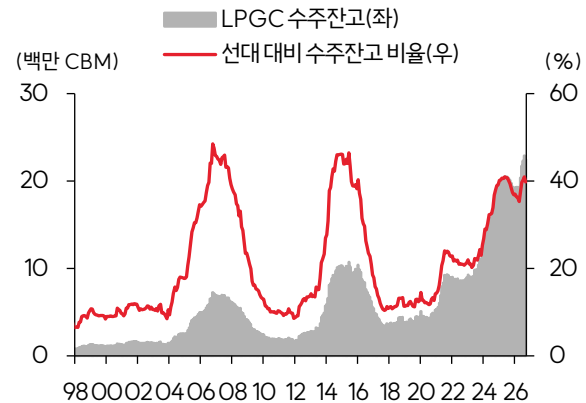
자료: Clarksons, SK 증권

LNGC 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이



자료: Clarksons, SK 증권

LPGC 수주잔고 및 선대 대비 비율 추이

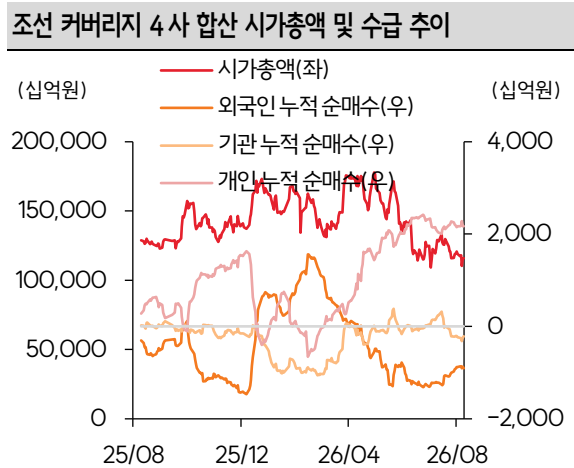


자료: Clarksons, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리

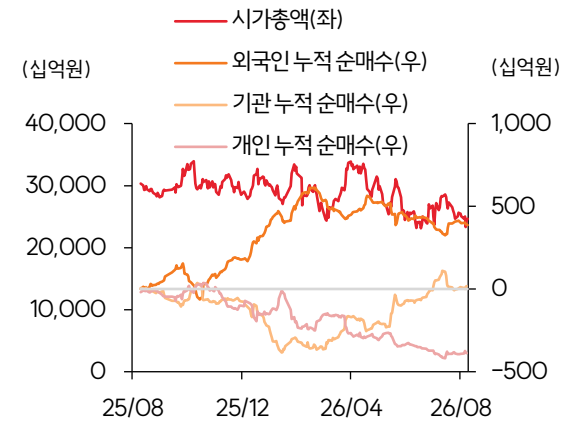


◎ 조선 커버리지 4사 시가총액 및 수급 추이



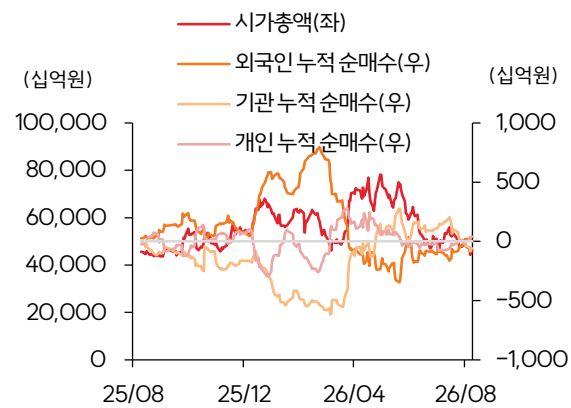
자료: Quantifwise, SK 증권

HD 한국조선해양 시가총액 및 수급 추이



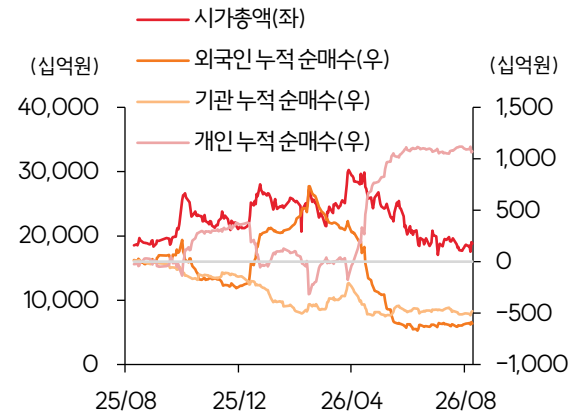
자료: Quantifwise, SK 증권

HD 현대중공업 시가총액 및 수급 추이



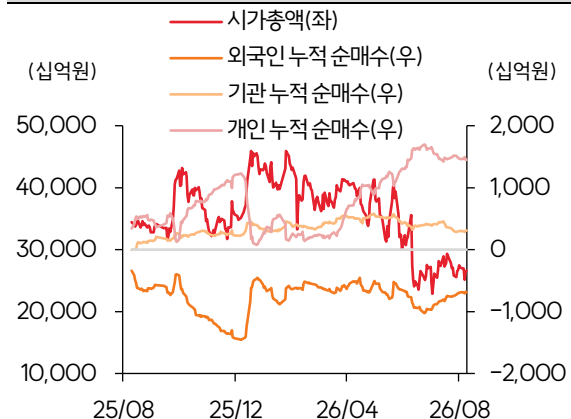
자료: Quantifwise, SK 증권

삼성중공업 시가총액 및 수급 추이



자료: Quantifwise, SK 증권

한화오션 시가총액 및 수급 추이



자료: Quantifwise, SK 증권

한승한의 수주산업 위클리

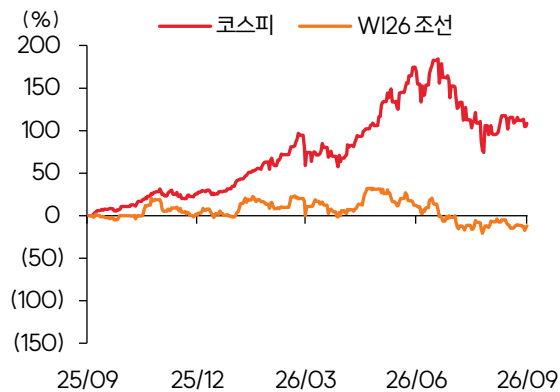


◎ Coverage Table

종목명	종가 (원, pt)	시가총액 (십억원)	등락률						12M Fwd	
			1D	1W	1M	3M	YTD	1Y	P/B	P/E
코스피	6,687		+1.6%	-1.5%	+1.3%	-18.1%	+58.7%	+108.9%	1.3	5.3
WI26 조선	7,708		+1.9%	-0.8%	-6.0%	-20.7%	-11.6%	-11.5%	2.3	9.5
HD 한국조선해양	348,500	24,664	+1.3%	-1.7%	-12.0%	-8.0%	-14.4%	-17.4%	1.4	5.5
HD 현대중공업	436,500	45,816	+0.3%	-4.5%	-14.2%	-34.3%	-14.2%	-14.4%	3.4	12.7
삼성중공업	21,400	18,832	-1.2%	+0.9%	-3.6%	-22.9%	-11.2%	+2.1%	3.0	14.1
한화오션	86,800	26,597	+0.3%	-1.9%	-5.5%	-22.6%	-23.6%	-27.0%	2.7	13.4
한화엔진	45,600	3,805	-	-5.5%	-1.0%	-19.0%	+6.2%	+1.6%	3.8	13.8
HD 현대마린솔루션	210,500	9,437	+2.4%	-4.8%	+9.0%	-5.2%	+8.8%	+2.9%	8.4	23.1
HD 현대마린엔진	50,200	1,703	+1.4%	-5.5%	-15.2%	-23.7%	-43.9%	-46.1%	2.9	10.3
한국카본	22,550	1,165	+0.9%	-9.6%	-3.0%	-30.1%	-24.5%	-33.6%	1.5	8.5

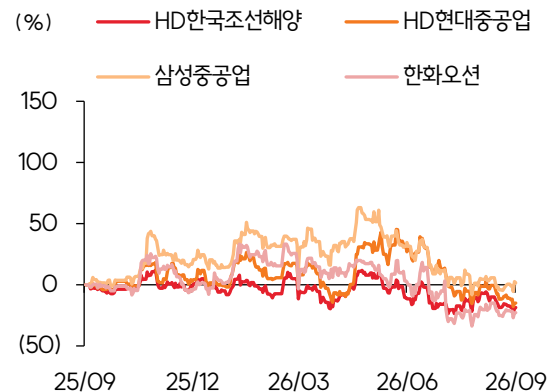
자료: Quantwise, SK 증권

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