



Analyst 유승우 · 02-3773-9180 · yswbest@sk.com

# Issue Comment

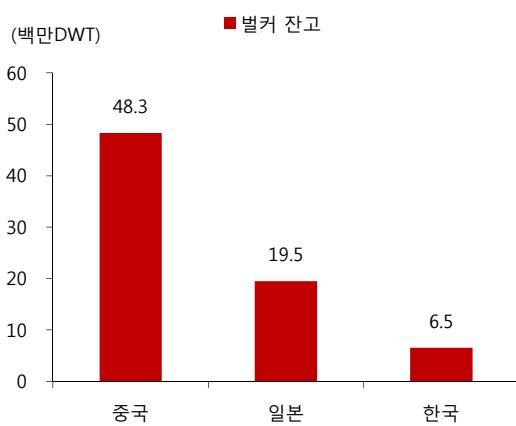
- ✓ 벌커 시장은 중국과 일본이 양분하고 있음
- ✓ 중국과 일본의 Tier III를 적용한 벌커 신조선가는 20% 차이남
- ✓ 일본은 중국에게 벌커 물량 빼앗길 가능성이 높아짐

## 환경 규제로 압박 받는 일본 조선사

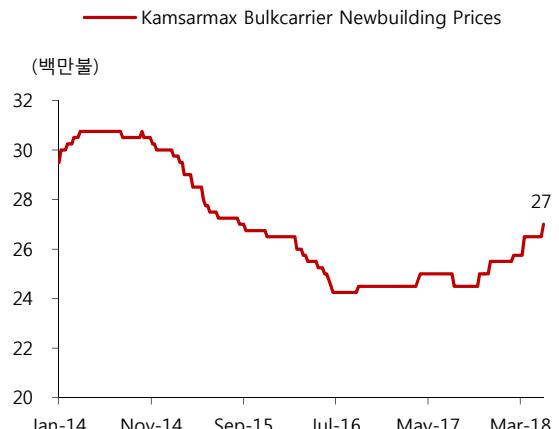
벌커 시장의 메이저 플레이어는 중국과 일본 조선사들이었다. 현재 수주 잔고에서 벌커가 차지하는 양을 보더라도, 중국 4,830 만 DWT, 일본 1,950 만 DWT, 한국은 650 만 DWT 가량으로 중국과 일본이 압도적으로 많다. 좀 더 세부적으로 보자면 한국의 벌커 잔고는 파나마스급 이하의 중소형 벌커는 단 1 척도 없으며 VLOC 몇 척만 있을 뿐이다. 따라서 최근 벌커 선가의 인상과 BDI의 반등은 한국이 아닌 중국과 일본 조선사들에게 반가운 소식이다.

그런데 환경 규제와 관련하여 Tier III로의 발주가 늘어나고 있는 현상은 일본 조선소에게는 악재로 작용할 것으로 보인다. TradeWinds 보도에 따르면 Tier III를 적용한 캄사르막스급 벌커의 신조선가는 일본이 \$3,200~3,300 만/척으로 중국 조선소 대비 15~20% 가량 비싸다. Clarksons Research 기준 5월 18일 캄사르막스급 벌커 선가는 \$2,700 만/척 수준임을 감안했을 때 확실히 중국 조선소의 가격 merit가 높다는 판단이다. 따라서 전체 잔고의 29.3%를 벌커에 의존하고 있는 일본에게 환경 규제로 인한 선박제조 원가 상승은 중국과의 가격 경쟁을 심화시켜 앞으로의 전망을 어둡게 하는 요소라고 볼 수 있다.

중국과 일본이 벌크선 시장을 나눠 가지고 있음



캄사르막스급 벌커의 현재 선가는 2,700 만불 수준



자료 : Clarksons Research, SK 증권

자료 : Clarksons Research, SK 증권

- 작성자는 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 기관투자가 또는 제 3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.
- 투자판단 3 단계 (6 개월 기준) 15%이상 → 매수 / -15%~15% → 중립 / -15%미만 → 매도