

TEKTON INVEST

Biweekly Report

6 Jan 2025

일본 조선업의 반등 - 엔진, 항만 크레인 1위 미쓰이 E&S를 중심으로

Summary

일본의 조선 산업이 수십 년간의 구조조정을 거치고 반등을 모색하고 있습니다. M&A를 통해 부족한 설계 인력을 통합하고 생산 과정을 효율화한 결과, 글로벌 신조선 발주 증가에 따라 주요 기업의 영업상황이 개선되는 중입니다. 특히 미국이 국가 안보 측면에서 선박 및 항만 인프라 투자를 확대하면서 한국과 함께 일본 조선업이 부각되는 상황입니다. 미쓰이 E&S는 조선 밸류 체인 대표 기업으로 엔진과 항만 크레인에 강점을 가지고 있습니다.

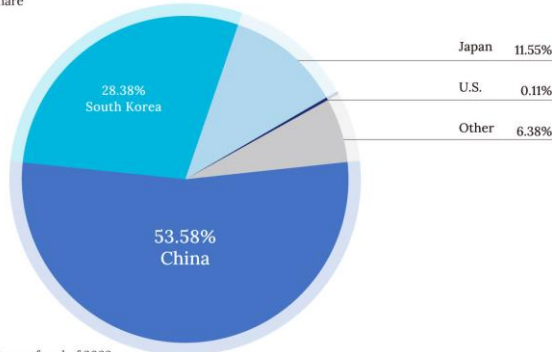
Industry

일본 조선 산업에 새로운 바람

일본은 중국, 한국에 이은 글로벌 조선 3위 국가입니다. 한때 선박 건조 1위 국가였던 일본은 **1980년대 말**부터 불황에 따른 산업 구조조정에 착수했고, 최근까지도 신흥국에 경쟁력이 뒤쳐진 상태가 지속되어 왔습니다. 그러나 코로나19 이후 글로벌 신조선 발주량이 급격하게 증가하고, 지난해에는 2008년 금융위기 이후 최대 물량을 기록하면서 일본의 조선 산업에도 새로운 변화가 발생하고 있는 것으로 보여집니다.

Where New Ships Get Built

Market share



Note: Data as of end of 2023
Source: Clarksons Research

Caixin

출처: Caixin Global

M&A로 재편된 일본의 조선 산업

현재 일본의 조선 산업은 이마바리조선, JMU, 오시마조선(이상 비상장), 나무라조선 등이 이끌고 있습니다. 미쓰비시중공업, 가와사키중공업, IHI 등 과거 산업을 주도했던 대기업들은 조선 전문기업에 사업을 매각하고 방산 등 특수선 영역에 역량을 집중하고 있는 상태입니다. 2019년에는 1위 **이마바리조선**과 2위 **JMU**가 공동설계 및 영업을 위한 합작법인을 설립하는 등 인력부족과 비효율을 개선하기 위한 국가 차원의 노력이 지속되어 왔습니다.

Value Chain

미쓰이 E&S - 엔진, 크레인 1위

조선업이 활발하게 구조조정되는 와중에 경쟁력을 키운 대표적인 기자재 기업이 **미쓰이 E&S**입니다. 미쓰이 E&S는 대형 선박 추진에 사용되는 저속 엔진을 제조하는 기업으로 현재 일본 내 점유율이 **75%**에 달하는 사실상 독점 기업입니다. 또한 항만 크레인에서도 **94%**의 점유율을 확보하고 있어, 두 개의 분야에서 독보적인 경쟁력을 가졌다고 할 수 있습니다.

Mitsui E&S

주가 +160.91% 1Y

시가총액 1.7조원



Mitsui E&S Co Ltd (7003:TYO) 최근 3년 주가 흐름

출처: Financial Times

매각과 인수합병을 통한 대수술

미쓰이 E&S도 마찬가지로 선박 제조 사업을 구조조정하며 현재의 엔진, 크레인 전문 기업으로 거듭났습니다. 미쓰이 그룹 내에서 조선 사업을 담당했던 미쓰이 E&S는 수주가 급감하며 적자폭이 확대되자 2019년 대규모 인력 감축을 포함한 사업 개편안을 발표합니다. 이후 방산용 선박 사업을 **미쓰비시중공업**에, 상업용 선박 사업을 **츠네이시조선**에 각각 매각했습니다. 2023년에는 **IHI**의 선박용 엔진 사업을 인수 완료하며 점유율을 끌어올렸습니다. 회사는 2022년 영업이익 흑자 전환 이후 지속적으로 수익성을 높여나가는 중입니다.

Key Insight

美 중국산 항만 크레인 전면 교체

미쓰이 E&S의 항만 크레인 사업은 미국에서 성장 가능성이 큰 상황입니다. 지난해 2월 미국은 중국산 항만 크레인을 안보 위협으로 규정하고 전면 교체 방침을 밝혔습니다. 향후 5년간 **200억 달러**를 투자하여 점유율 80%에 달하는 중국산 크레인을 자국 생산품으로 대체하겠다는 계획입니다. 유예 조항이 있지만 중국산 크레인에 대한 25% 관세 부과도 결정되었습니다.



출처: Nikkei Asia

유일한 현지 제조 기반

크레인 제조는 미국 1위 기업인 **Paceco**를 중심으로 이루어질 전망입니다. Paceco는 미쓰이 E&S의 미국 자회사로 1989년 이후 첫 현지 제조를 위해 파트너십 및 설비 투자를 진행하고 있습니다. 자국 부품 55% 조달, 최종 현지공장 조립 등 구체적 생산 계획도 발표한 상태입니다. 지난 11월에는 캘리포니아의 항만 기업에게 8대의 친환경 크레인 주문을 받았습니다.

Strategy

트럼프 발 脫중국 수혜

글로벌 신조선 수요가 증가하는 국면에서 미국의 조선 및 항만 인프라 투자가 기대감을 높이고 있습니다. 트럼프 행정부에서도 탈중국 노력은 지속될 전망입니다. 한국과 함께 일본의 조선 산업도 역할이 클 것으로 보입니다. 엔진, 크레인 분야에서 점유율이 확고한 미쓰이 E&S의 사업 영역도 확대될 수 있습니다.