



조선

비중확대 (유지)

상승 지속의 조건들



'Again 2005' 중간 점검

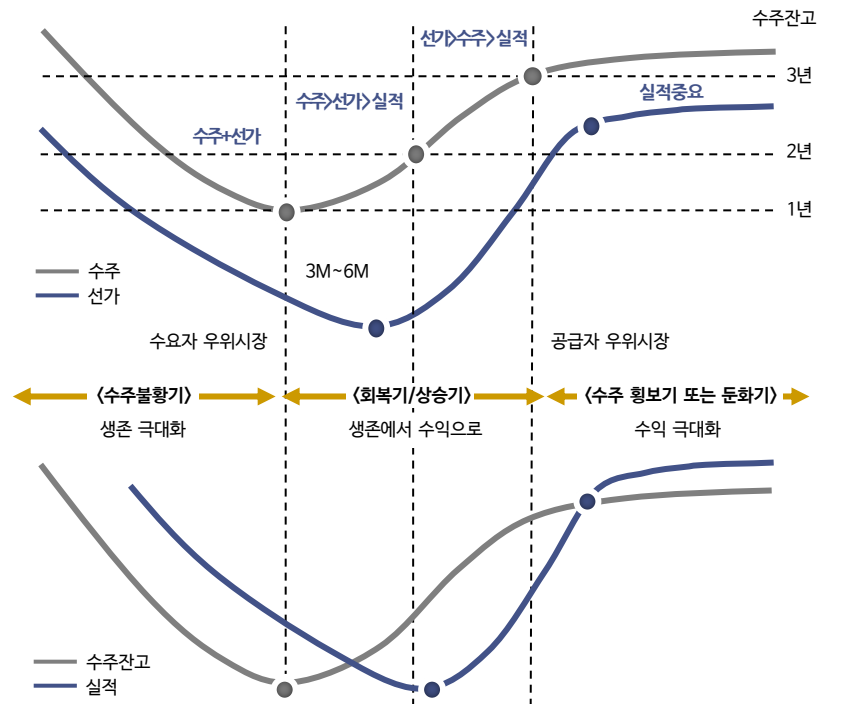
조선업 신규 보고서 중간 점검

8/16 조선업 신규 보고서 'Again 2005'를 발간하고 많은 미팅들이 진행 중이다. 보고서의 요점들을 정리해 보면

- 1) 조선사들의 수주잔고는 3년에 가까워 가격 협상력이 높아졌다.
- 2) 수주잔고가 줄어들지 않는다면 수주보다 선가가 더 중요한 구간이다.
- 3) 조선업의 구조조정으로 주요 조선사의 점유율이 상승해 예전 같은 호황이 아니어도 상위 조선사의 호조는 지속된다.
- 4) 코로나 팬데믹, 러-우 전쟁의 영향으로 선종별 발주 사이클이 차별화 되었다.
- 5) 환경규제의 영향이 강화되며 중장기 안정적 수요를 창출할 것이다.
- 6) 조선업은 수요의 평탄화, 공급제한으로 과거와 같은 사이클 변동에서 벗어나고 있고 환경 규제가 더해지며 안정적 성장을 이어갈 것이다.

따라서 조선업은 과거와 같은 사이클 변동 영향이 줄어들고 안정적인 성장을 지속하며 밸류를 높여갈 것이다.

수주 사이클과 선가, 수주 흐름별 주요 변수



자료: 신한금융투자

우선 조선업 주가의 상승 지속이 가능한 조건들을 살펴본다. 그리고 질문이 많았던 LNG 시장의 프로젝트들도 정리해 본다. 남은 미팅들이 많고 시간이 지나며 풀어가야 하는 주제들도 많다. 못다 적은 논의들은 추후 계속 업데이트해 나가기로 한다.

조선업 상승 지속의 조건들

미팅에서 받은 인상 깊은 질문 중에 조선업의 변수가 복잡하니 주가 전망에 대한 단순화된 지표들을 제시하고 앞으로 업데이트해 달라는 내용이 있었다.

변수 간의 상호작용이 많아 지표를 단순화하는게 어려울 수 있고 예상치에 대한 근거를 제시하는 것도 어려울 수 있다. 그러나 투자에 도움이 되도록 갖고 있는 감이라도 대략적인 범위를 제시해 본다.

조선업 주가는 과거 10년 대비 높은 레벨을 유지하고 있다. 최근 조선 5사¹ 평균 PBR은 1.38배이고 현대중공업은 2.38배, 현대미포조선은 2.09배까지 상승했다². 조선 4사의 PBR은 2014~2021년 평균이 0.75배에 불과했다.

조선업 주가 상승이 지속될 수 있는 조건들을 간략히 정리한다. 이외 여러 조건들이 있을 수 있지만 논의를 명확히 하기위해 논점을 단순화했다.

조선업 상승 지속의 조건들

- 1) 신규수주. 2022년 조선 5사 400억달러 내외, 2023년 360억달러 내외
- 2) 선가. 연내 클락슨 신조선가 지수 160~165pt 내외 유지
- 3) 후판가. 포스코 유통가 90~110만원 대로 하향
- 4) 실적. 3Q22 or 4Q22 흑자 전환
- 5) 러시아 수주잔고. 연내 문제 해결 가시화

수주 감소보다 수주잔고 증가가 중요

- 1) 신규수주. 신규수주에서의 요점은 조선사가 생존을 걱정하는 단계를 지났다는 것이다. 수주잔고만 줄어들지 않는다면 선가협상력이 유지될 것이다.

5대 조선사의 2022년 합산 매출액은 31조원 수준을 예상한다. 2022년 연간 합산 신규수주는 현재까지 321억달러 정도를 기록했는데 연말까지 400억달러 내외의 수주를 예상한다.³

400억달러 수주는 현재 환율로 대략 52조원이다. 매출을 제외해도 19조원의 수주잔고가 쌓이게 된다. 2023년의 합산 매출액은 38.5조원 정도를 예상한다. 2023년 합산 수주는 360억달러, 47조원을 예상하는데 여전히 잔고는 쌓인다.

2021년 조선사들의 합산 수주는 481억달러, 57조원이었고 매출액은 26조원에 불과했다. 잔고는 이미 협상테이블에서 우위를 점할만큼 충분히 쌓였다. 급격

¹ 조선 5사는 현대중공업, 현대삼호중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, 현대미포조선이다.

² 8/23 종가, 2Q22 순자산 기준으로 했다.

³ 현대중공업의 엔진 및 기타사업부 연간 수주 25억달러를 추가로 반영했다.

선가는 공급제한으로 현재 수준 유지

한 경기침체가 오지 않는 이상 2023년까지 잔고는 줄어들지 않는다고 본다.

- 2) **선가.** 선가는 현재 가장 중요한 지표이다. 신규 보고서에서 다뤘듯 공급적, 수요적인 측면에서 다양한 변수가 선가에 영향을 미친다.

신규수주 감소가 선가를 하락시킬 수도 있지만 공급계약이 선가를 방어할 것으로 본다. 최근 조선사들의 수주-인도 기간은 3년을 넘어서 2008년 수준을 회복했다. 구조조정이 완료되며 2007년 조선 6사의 시장 점유율은 25%에서 2021년 50%까지 증가했다.

코로나 팬데믹과 러-우 전쟁 영향에 따른 일시적인 업황 상승이라는 인식과 중후장대 산업에 대한 투자 선호도가 떨어지며 조선업 증설은 여전히 박하다.

현재 161.8pt인 선가는 연말까지 160~165pt 내외를 유지할 것으로 전망한다.

철광석 가격 하락으로 후반가도 하락세

- 3) **후판가.** 후판가는 2021년 5월~2022년 4월까지 상승 랠리를 보였고 올해 4월 고점을 형성하고 하락 중이다. 포스코 유통가는 현재 톤당 120만원 수준이고 4월 고점 대비 20% 하락했다.

철광석 가격도 최근 4월 고점 대비 35% 하락했다. 시차를 두고 후판가의 추가 하락이 예상된다. 조선사들은 후판가 안정을 정부에 건의했다. 철강사들도 하반기 협상에서 대체로 하락을 받아들이는 모양이다.

후판가 하락은 선가 하락 요인일 수 있지만 2021년 후판가 인상으로 조선사 합산 영업적자는 4.6조원에 달했다. 반면 전후방 산업인 철강의 포스코는 9조원, 해운의 HMM은 7조원의 영업이익을 기록했다.

후판가는 최근에 하락했지만 여전히 조선사들은 후판가 하락을 선가하락이 아닌 이익 정상화 요인으로 받아들일 것으로 본다. 이외 인건비는 앞으로 실적 개선에 따라 지속 상승하며 선가 인상 또는 유지 조건으로 작용할 것이다.

실적은 3Q22부터 흑자전환 기대

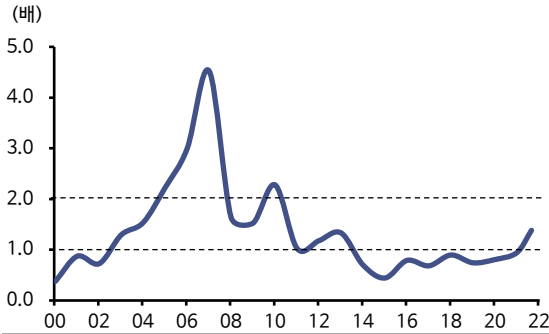
- 4) **실적.** 현대중공업과 현대미포조선의 3Q22 흑자전환을 예상한다. 4Q20부터 증가한 수주가 매출로 인식되기 시작했다. 후판가 하락 영향에 따라 일부 충당금 환입도 기대해볼 수 있다. 환율도 6월말 대비 추가 상승했다. 4Q22는 조업일수가 많은 계절적 성수기로 매출 증가가 본격화될 것으로 예상된다.

3Q22부터 실적개선은 조선사 간의 차별성을 보일 것으로 전망된다. 현대중공업과 현대미포조선 대비 삼성중공업과 대우조선해양은 러시아 수주잔고의 매출지연으로 더딘 실적개선이 예상된다.

- 5) **러시아 수주잔고.** 삼성중공업과 대우조선해양에 한정된 이슈이다. 현대삼호중공업은 러시아 LNG운반선 3척을 성공적으로 리세일했다. 현대중공업은 러시아 수주잔고가 없고 현대미포조선은 리스크가 거의 없다.

삼성중공업과 대우조선해양의 러시아 잔고물량의 해결방안이 나온다면 그동안 상대적으로 부진했던 주가의 해소요인으로 볼 수 있다.

조선 4사 평균 PBR 추이, 2000~2022



자료: QuantiWise, 신한금융투자

조선 5사 최근 PBR

(십억원)	시가총액(8/23)	순자산(2Q22)	PBR
현대중공업	12,828	5,386	2.38
삼성중공업	5,394	4,244	1.27
대우조선해양	2,312	1,548	1.49
현대미포조선	4,533	2,171	2.09
한국조선해양	6,695	9,588	0.70
합산/평균	31,763	22,937	1.38
2014~21 PBR			0.75

자료: QuantiWise, 신한금융투자

조선 5사 연간 수주 금액

(백만달러)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
현대중공업(전사)	15,448	10,674	5,567	6,001	9,359	7,772	4,911	14,743	8,534
현대중공업(조선해양)	12,197	7,556	4,272	4,966	7,856	6,186	3,957	12,638	7,286
현대삼호중공업	2,807	3,643	1,124	2,826	4,644	4,167	3,749	5,469	7,690
삼성중공업	7,300	10,000	500	6,900	6,300	7,100	5,500	12,200	6,300
대우조선해양	14,920	4,470	1,540	2,970	6,810	6,875	5,420	10,860	6,669
현대미포조선	1,803	2,790	913	2,324	2,455	2,706	2,316	4,789	2,965
합산(조선해양)	39,027	28,459	8,349	19,986	28,065	27,034	20,942	45,956	30,909
합산(전체)	42,278	31,577	9,644	21,021	29,568	28,620	21,896	48,061	32,158

자료: 회사 자료, 신한금융투자 / 주: 2022년은 8월 25일 기준

조선 5사 수주 달성률

		2019	2020	2021			2022 목표			2022 YTD			2022 목표 달성률 (%)			수주 (척)
(백만 달러)		합계	합계	합계	상선	해양	합계	상선	해양	합계	상선	해양	합계	상선	해양	합계
한국조선해양	현대중공업	6,186	4,352	12,638	10,845	1,793	9,428	8,343	1,085	8,534	8,532	2	90.5	102.3	0.2	41
	(전사업부)	7,772	5,306	14,743	-	-	11,346	-	-	7,286	-	-	64.2	-	-	-
	삼호중공업	4,167	3,749	5,553	5,469	84	4,500	4,500	-	7,690	7,690	-	170.9	-	-	43
삼성중공업		7,100	5,482	12,200	12,200	-	8,800	7,300	1,500	6,300	6,300	-	71.6	86.3	-	33
대우조선해양	본사	6,880	5,640	10,860	7,630	2,270	8,900	-	-	6,669	6,109	560	74.9	-	-	27
현대미포조선		2,706	2,316	4,789	4,789	-	3,600	-	-	2,965	2,965	-	82.3	-	-	64
합계	금액	27,039	21,539	46,040	40,933	4,147	35,228	20,143	2,585	32,158	31,596	562	91.3	156.9	21.7	208
대형4사합계	금액	24,333	15,474	41,251	36,144	4,147	31,628	20,143	2,585	29,193	28,631	562	92.3	142.1	21.7	144

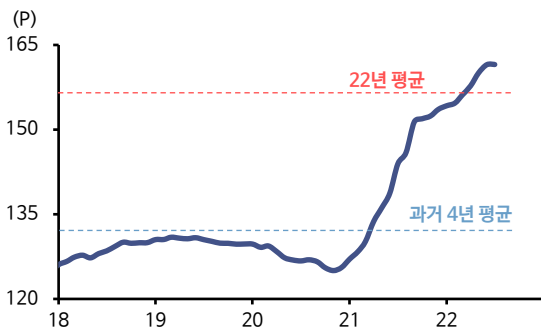
자료: 회사자료, 신한금융투자 / 주: 2022 수주는 8월 25일까지 기준

조선사 합산 수주/매출액 - 잔고 증가 2021~2023

단위			2021	2022	2023
환율	원/달러	(a)	1,180	1,300	1,300
합산 수주	백만달러	(b)	48,145	40,000	36,000
	십억원	(c)=(b)/(a)x1000)	56,811	52,000	46,800
매출액	십억원	(d)	26,385	30,823	38,517
수주/매출	%	(c)/(d)	215.3%	168.7%	121.5%

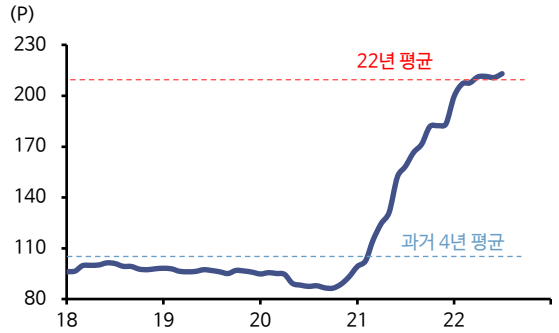
자료: Clarksons, QuantiWise, 신한금융투자

신조선가. 4년래 최고치



자료: QuantiWise, 신한금융투자

중고선가. 4년래 최고치



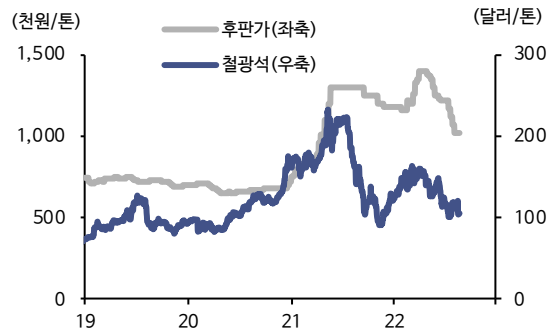
자료: QuantiWise, 신한금융투자

후판, 철광석 가격 추이. 4월 고점 대비 하락세



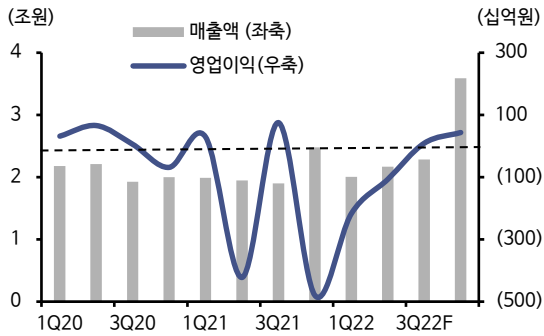
자료: QuantiWise, 신한금융투자

후판, 철광석 시계열 2019~. 4월부터 하락세



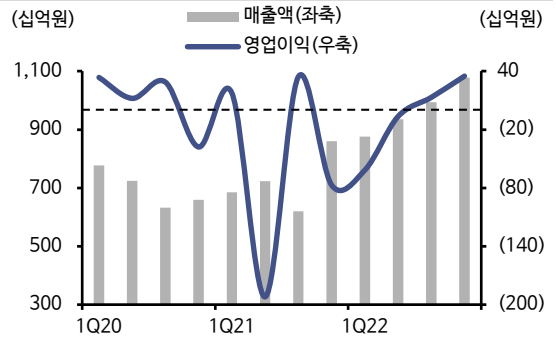
자료: QuantiWise, 신한금융투자

현대중공업 실적 추이, 3Q22부터 흑전 예상



자료: QuantiWise, 신한금융투자

현대미포조선. 2020~2022E. 분기실적



자료: QuantiWise, 신한금융투자

지속되는 LNG운반선 시장의 성장

LNG 운반선 사상 최대 발주

2022년 초반 러-우 전쟁 이후 LNG운반선 시장이 급증하고 있다. 14.0천cbm 이상의 LNG운반선은 현재까지 103척이 발주되었다. 2021년은 75척이었고 과거 평균은 35척에 불과했다.

조선사들의 합산 CAPA를 연간 60척 정도로 가정하고 현재 선가인 척당 2.4~2.5억 달러를 반영하면 LNG운반선만으로 150억달러의 수주가 가능하다. 지속 가능한 5대 조선사의 수주 물량을 300억달러로 잡으면 LNG운반선만 절반에 달한다.

여기에 유럽 천연가스 가격이 급등하며 FSRU 도입이나 FLNG 개발 수요도 증가하고 있다. 당초 미뤄져 왔던 미주 LNG 프로젝트들이 유럽 호황에 힘입어 급물살을 탈 것으로 보인다.

LNG 운반선 발주 증가로 조선 수주 평탄화 및 장기 실적 성장 담보

아직 탱커선 시황이 회복되지 않은 상황에서 LNG 관련선 시장의 호조로 조선 수주가 평탄화되고 있고 장기 실적 성장성이 담보되고 있다.

2022년 FID 통과가 예상되는 주요 LNG 액화플랜트 프로젝트 현황

구분	국가	프로젝트	기존 가동일정	예상 가동일정	생산용량 (백만톤)	예상 필요 선박수(척)	비고	
건설중	러시아	Arctic 2 LNG Train 1~3	2023	2023	19.8	17	발주 완료	
	미국	Golden Pass Products Train 1~3	2018	2025	15.6	35	6척 Slot 예약	
	캐나다	LNG Canada	2018	2025	14.0	14	6척 발주 검토	
	나이지리아	Nigeria LNG Train 7	2012	2025	4.2	5	발주 검토	
	모잠비크	Mozambique LNG (AREA 1)	-	2024	13.1	17	발주 완료	
	카타르	North Field Expansion Train 1	-	2025	7.8	9	발주 완료	
	카타르	North Field Expansion Train 2~4	-	2026	23.4	25	발주 완료	
	미국	Plaquemines LNG	2022	2024	10	16	발주 완료	
소계	-	-	-	107.9	138			
유력건	2022	멕시코	Amigo LNG Train 1	2023	2024	3.9	7	2022 FID 예상
		미국	Port Delfin 1 (FLNG)	2021	2026	3.3	5	2022 FID 예상
		미국	Rio Grande LNG Phase 1	2020	2026	16.2	26	2F22로 FID 연기
		멕시코	Puerto Libertad LNG	2024	2025	14	23	3Q22 목표
		미국	Gulf LNG Phase 1	2020	2026	5	8	2022 FID 목표
		미국	Plaquemines LNG Phase 2	2024	2026	10	16	2022 FID 예상
		미국	Rio Grande LNG Phase 2	-	2028	10.8	18	2022말 FID 목표
		캐나다	LNG Canada Phase 2	-	2027	14	16	2F22로 FID 연기
	2023	카타르	North Field LNG Expansion Train 5	-	2027	7.8	9	2022말 FID 예상
		카타르	North Field LNG Expansion Train 6	-	2028	7.8	8	2022말 FID 예상
		미국	Magnolia LNG Trains 1~2	2018	2028	4.4	7	2023 FID 연기
		미국	Magnolia LNG Trains 3~4	2018	2028	4.4	7	2023 FID 연기
		미국	Port Arthur LNG	2021	2025	13.5	22	2023 FID 예상
		소계	-	-	-	115.1	172	

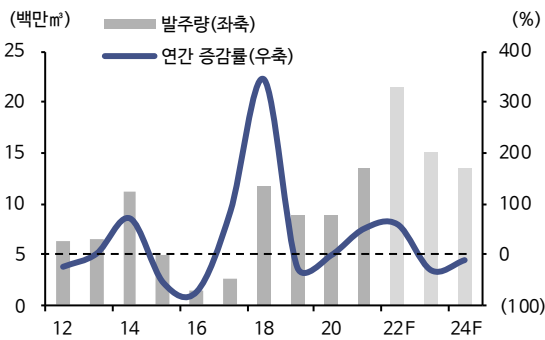
자료: Clarksons, 언론 종합, 신한금융투자 추정

LNG 운반선 주요 지표 추이 및 전망

	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22F	23F	24F	25F
LNG 생산용량 (백만톤)	280.8	288.9	292.5	285.7	305.9	299.2	332.7	360.5	396.5	423.0	423.0	431.7	441.3	465.6	520.2
YoY (%)	7.4	2.9	1.2	(2.3)	7.1	(2.2)	11.2	8.3	10.0	6.7	0.0	2.1	2.2	5.5	11.7
LNG 액화설비(백만톤)	232.8	254.4	247.6	259.7	271.4	285.7	322.6	354.5	391.1	421.6	446.6	449	468.6	485.6	516.7
YoY (%)		9.3	(2.7)	4.9	4.5	5.3	12.9	9.9	10.3	7.8	5.9	0.5	4.4	3.6	6.4
LNG 물동량 (백만톤)	246.6	239.7	241.1	245.5	249.6	268.1	292.4	317.6	356.3	360.2	379.6	396.1	413.4	431.4	450.3
YoY (%)	11.3	(2.8)	0.6	1.8	1.6	7.4	9.1	8.6	12.2	1.1	5.4	4.4	4.4	4.4	4.4
클락슨 평균 운임(p, k)	106.2	128.8	103.5	69.4	33.3	34.5	48.9	83.9	63.9	65.1	71.5				
신조선가 (p)	186	185	185	200	199	197	182	182	186	186	198	226			
중고선가 (p)	0	0	0	173	170	163	154	158	158	150	145	163			
선복량 (백만m³)	53.0	53.3	55.3	59.9	64.2	69.1	73.7	81.8	88.6	93.6	102.4	107.0	113.3	125.2	142.5
YoY (%)	2.9	0.7	3.7	8.3	7.1	7.7	6.7	11.0	8.3	5.6	9.4	4.5	5.8	10.6	13.8
발주량 (백만m³)	8.2	6.3	6.5	11.2	5.0	1.4	2.6	11.8	8.9	8.8	13.5	21.6	15.1	13.6	13.6
YoY (%)	1682 (23.1)	2.7	72.2 (54.8)	(71.8)	85.8	346.5 (24.3)	(0.8)	52.2	60.3 (30.0)	(10.0)	0.0				
인도량 (백만m³)	1.8	0.3	2.5	5.3	4.7	5.2	4.8	9.0	7.2	6.0	10.1	5.5	7.2	13.0	18.3
YoY (%)	(58.7)	(82.3)	686.0	109.3 (11.3)	10.5	(7.9)	87.5 (20.2)	(16.1)	67.4	(45.0)	29.5	80.8	41.4		
폐선 (백만m³)	0.2	0.1	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.3	0.8	0.9	0.9	0.9	1.0	1.1
폐선율 (%)	0.43	0.23	0.74	0.45	0.44	0.37	0.35	0.64	0.29	0.83	0.87	0.87	0.87	0.87	0.87
수주잔고 (백만m³)	9.7	15.0	19.0	24.6	24.6	20.8	18.6	20.8	22.5	25.1	28.5	44.5	52.4	53.0	48.3
물동량/선박량 (톤/m³)	4.7	4.5	4.4	4.1	3.9	3.9	4.0	3.9	4.0	3.8	3.7	3.7	3.7	3.4	3.2
물동량/척 (백만톤/척)	0.665	0.646	0.626	0.596	0.567	0.572	0.583	0.575	0.603	0.578	0.560	0.560	0.560	0.560	0.560

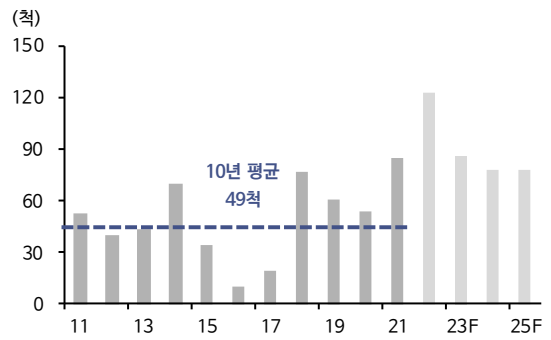
자료: IMF, Clarkson's, BP, Petronet, 신한금융투자 추정

연간 LNG운반선 발주 추이; 2022년부터 급증



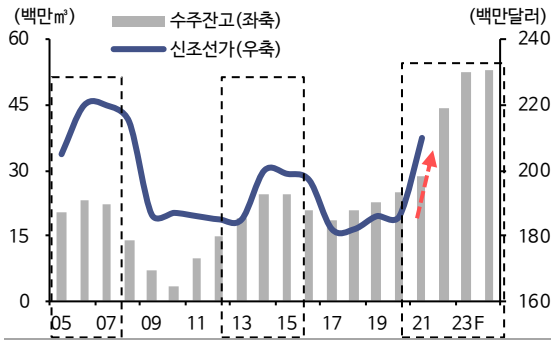
자료: Clarkson's, 신한금융투자

연간 LNG운반선 발주 추이; 발주 증가세 지속



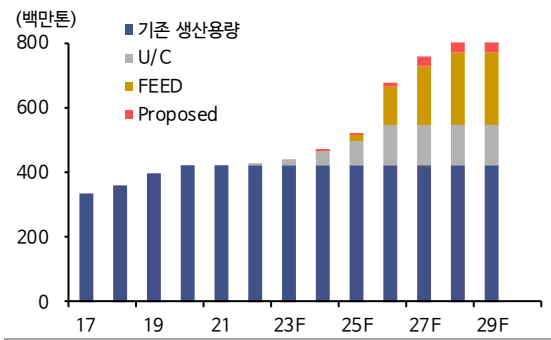
자료: Clarkson's, Bloomberg, 신한금융투자

LNG운반선 수주잔고, 신조선가 추이



자료: Clarksons, 신한금융투자

LNG 액화플랜트 생산용량 추이; 지속 증가



자료: Clarksons, Bloomberg, 신한금융투자

FLNG



자료: 보도자료, 신한금융투자

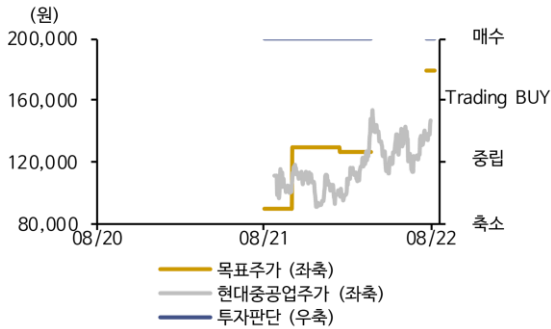
FSRU



자료: 보도자료, 신한금융투자

투자의견 및 목표주가 추이

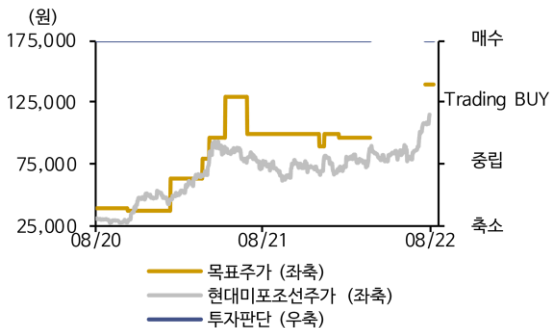
현대중공업(329180)



일자	투자의견	목표 주가 (원)	과리율 (%)	
			평균	최고/최저
2021년 08월 27일	매수	90,000	15.9	28.3
2021년 10월 27일	매수	130,000	(19.0)	(8.8)
2022년 02월 08일	매수	127,000	(10.2)	16.5
2022년 04월 18일	커버리지제외	-	-	-
2022년 08월 16일	매수	180,000	-	-

주: 목표주가 과리율 산출 기간은 6개월 기준

현대미포조선(010620)

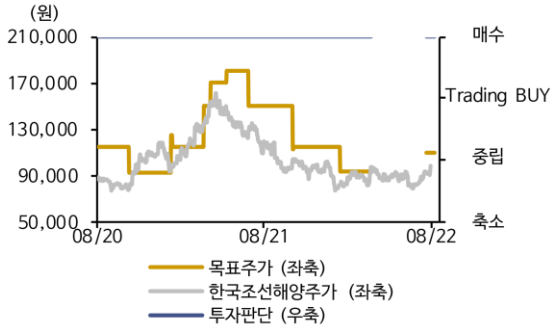


일자	투자의견	목표 주가 (원)	과리율 (%)	
			평균	최고/최저
2020년 07월 31일	매수	40,000	(24.7)	(16.1)
2020년 11월 02일	매수	38,000	20.9	41.6
2021년 02월 04일	매수	64,000	(9.2)	5.3
2021년 04월 15일	매수	80,000	(11.6)	(1.9)
2021년 04월 30일	매수	97,000	(7.9)	(3.0)
2021년 06월 04일	매수	130,000	(35.1)	(31.5)
2021년 07월 22일	매수	100,000	(26.4)	(14.7)
2021년 12월 27일	매수	90,000	(18.3)	(9.1)
2022년 01월 07일	매수	100,000	(25.0)	(18.3)
2022년 02월 08일	매수	97,000	(19.6)	(9.0)
2022년 04월 18일	커버리지제외	-	-	-
2022년 08월 16일	매수	140,000	-	-

주: 목표주가 과리율 산출 기간은 6개월 기준

투자의견 및 목표주가 추이

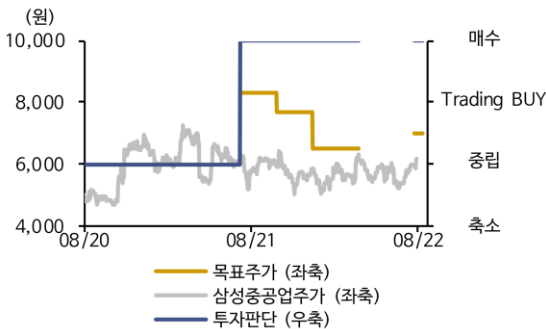
한국조선해양(009540)



일자	투자의견	목표 주가 (원)	과리율 (%)	
			평균	최고/최저
2020년 07월 06일	매수	115,000	(25.1)	(16.6)
2020년 11월 02일	매수	93,000	12.1	27.4
2021년 02월 02일	매수	125,000	(21.5)	(20.9)
2021년 02월 05일	매수	115,000	2.4	17.0
2021년 04월 15일	매수	150,000	(4.5)	0.3
2021년 04월 30일	매수	170,000	(12.0)	(5.6)
2021년 06월 04일	매수	180,000	(26.4)	(20.6)
2021년 07월 22일	매수	150,000	(25.0)	(10.0)
2021년 10월 27일	매수	113,000	(9.7)	(9.7)
2021년 10월 29일	매수	115,000	(17.2)	(9.1)
2022년 02월 08일	매수	94,000	(6.3)	3.9
2022년 04월 18일	커버리지제외	-	-	-
2022년 08월 16일	매수	110,000	-	-

주: 목표주가 과리율 산출 기간은 6개월 기준

삼성중공업(010140)

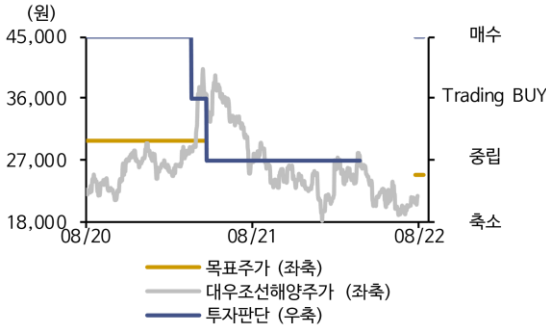


일자	투자의견	목표 주가 (원)	과리율 (%)	
			평균	최고/최저
2020년 08월 03일	중립	-	-	-
2021년 02월 04일	6개월경과	-	-	-
2021년 08월 02일	매수	8,337	(28.3)	(24.5)
2021년 10월 21일	매수	7,700	(25.5)	(16.2)
2022년 01월 07일	매수	6,500	(13.5)	(4.0)
2022년 04월 18일	커버리지제외	-	-	-
2022년 08월 16일	매수	7,000	-	-

주: 목표주가 과리율 산출 기간은 6개월 기준

투자의견 및 목표주가 추이

대우조선해양(042660)



일자	투자의견	목표 주가 (원)	과리율 (%)	
			평균	최고/최저
2020년 07월 06일	매수	30,000	(18.6)	(4.2)
2021년 01월 07일		6개월경과	(10.2)	(1.5)
2021년 04월 15일	Trading BUY	30,000	14.0	34.3
2021년 05월 18일	중립	-	-	-
2022년 04월 18일	커버리지제외	-	-	-
2022년 08월 16일	매수	25,000	-	-

주: 목표주가 과리율 산출 기간은 6개월 기준

Compliance Notice

- 이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. (작성자: 이동현, 명지운)
- 자료 제공일 현재 당사는 지난 1년간 상기 회사의 최고 증권시장 상장시 대표 주관사로 참여한 적이 없습니다.
- 자료 공표일 현재 당사는 상기 회사의 주식 등을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
- 자료제공일 현재 조사분석 담당자는 상기 회사가 발행한 주식 및 주식관련사채에 대하여 규정상 고지하여야 할 재산적 이해관계가 없으며, 추천의견을 제시함에 있어 어떠한 금전적 보상과도 연계되어 있지 않습니다.
- 당 자료는 상기 회사 및 상기 회사의 유가증권에 대한 조사분석담당자의 의견을 정확히 반영하고 있으나 이는 자료제공일 현재 시점에서의 의견 및 추정치로서 실적치와 오차가 발생할 수 있으며, 투자를 유도할 목적이 아니라 투자자의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 하고 있습니다. 따라서 종목의 선택이나 투자의 최종결정은 투자자 자신의 판단으로 하시기 바랍니다.
- 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 어떠한 경우에도 당사의 허락 없이 복사, 대여, 재배포 될 수 없습니다.

투자등급 (2017년 4월 1일부터 적용)

종목	투자등급	비중확대
매수: 향후 6개월 수익률이 +10% 이상	매수	업종내 커버리지 업체들의 투자의견이 시가총액 기준으로 매수 비중이 높을 경우
Trading BUY: 향후 6개월 수익률이 -10% ~ +10%	Trading BUY	업종내 커버리지 업체들의 투자의견이 시가총액 기준으로 중립적일 경우
중립: 향후 6개월 수익률이 -10% ~ -20%	중립	업종내 커버리지 업체들의 투자의견이 시가총액 기준으로 Reduce가 우세한 경우
축소: 향후 6개월 수익률이 -20% 이하	축소	

신한금융투자 유니버스 투자등급 비율 (2022년 08월 23일 기준)

매수 (매수)	96.23%	Trading BUY (중립)	1.26%	중립 (중립)	2.51%	축소 (매도)	0.00%
---------	--------	------------------	-------	---------	-------	---------	-------