



Woodside도 중국에 해양을 vs. 사우디 해양 장기 파트너(LTA) 3분기 선정

코멘터리

악재는...

이번주 시장은 남북경협으로 시끌벅적하겠습니다. 그래서, 터진 몇가지 악재도 조용히 묻어가기 바랍니다.

남북경협의 주인공 중 하나인, 트럼프 미국 대통령 때문인데요..

① 이란이 다시 트럼프의 경제 제재를 받으며, 현대중공업그룹에 발주한 14,500TEU 4척과 MR탱커 6척의 인도 여부가 불투명해졌습니다. 컨테이너선 1호선은 완공되었지만 1개월째 야드에 레이오프 상태라는 보도입니다.

② 2017년 Shell과 ExxonMobil의 Penguin FPSO, 2018년 BP의 Tortue FPSO 제작이 중국에 맡겨진 것이 큰 화재였고 추가하락을 이끌었습니다. 지난주에는 호주 Woodside도 향후 진행할 Scarborough, Browse, Pluto LNG Train2를 중국에 제작을 맡기겠다고 밝혔습니다. 원가 경쟁력이 한국 대비 크게 앞서고, 품질에 대해서도 나쁘지 않을 것이라는 판단이랍니니다. 중국의 해양 진입에 대한 기존 뷰는, 오일메이저가 이제 막 테스트를 맡겼기 때문에, 향후 3~4년간은 추가로 더 크게 물량을 주지는 않을 것이었습니다. 메이저는 아니지만 Woodside도 오일메이저를 따라갑니다.

3~4년 후 중국이 프로젝트를 잘 마무리하러는지 참 궁금합니다.

이란 악재를 덮을 화재는

③ 사우디 Aramco의 LTA(Long-Term Agreements) 3개 업체 추가 선정을 위한 입찰 마감일 5월초에서 6월6일로 연기되었습니다. "연기"라는 악재보다는 곧 3분기에 현대중공업, 또는 대우조선해양의 사우디 LTA "선정"이라는 화재에 초점을 맞춥니다. 사우디 Aramco는 향후 10년간 300십억\$ 규모 공사를 발주하겠다고 밝혔습니다. 1년에 30조원 규모를 기존 LTA 6개사와 신규 2~3개사가 나눠가져갑니다.

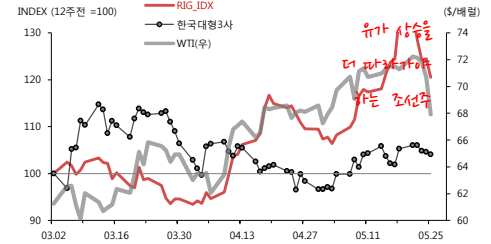
④ 인도 Reliance가 20억\$를 넘어설 것으로 보이는 MJ FPSO 입찰을 시작했습니다. 엔지니어링 하우스인 Modec, SBM, TechnipFMC, Saipem 등이 경합 중이고, 한국과 싱가포르의 조선사들 또한 엔지니어링 하우스들과 조합을 이뤄 입찰에 응할 것으로 보입니다.

3주째 악보환인 조선은

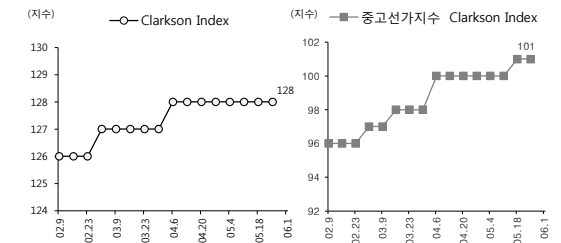
향후 신조선가 상승 추세 계속 확인, 6월의 현대상선, 7월~8월의 2분기 실적 모멘텀, 8월의 러시아 채빙 LNG선, 9월~10월 사우디 LTA 선정 등의 화재 파이프라인이 있습니다. 백로그가 차고 있고 업황은 턱업의 "초입"입니다.

대표 차트

유가, RIG PLAYER, BIG3



신조선가와 중고선가 지수: 파나마кс 컨선 중고선가 상승



주시 뉴스

※ 상세 내용은 아래 해당 섹션 참조

▼ 악재

- ▼ Trump의 이란 제재로, IRISL의 신조 인도 지연
- ▼ Woodside도 중국 야드에서 구조물 제작 계획
- ▼ MSC, (시장 or 자사) 추가 컨테이너선 발주 필요 없다

▲ 그러나 화재

- ▲ 사우디 Aramco의 LTA 업체 추가 선정: 입찰 5월초에서 6월6일로 연기
- △ Reliance, MJ Floater 입찰 시작
- ▲ Imabari, LNG선 건조에 어려움
- ▲ 미상의 한국 선주, LNG 추진 뉴캐슬맥스 벌크선 2척 발주

ASP & 실적관련(국내외)

△ 신조선가지수, 중고선가지수 모두 보합

- 중고선가에서 4,500TEU 컨테이너선만 \$14.5m에서 \$16.5m으로 상승

▼ Trump의 이란 제재로, IRISL의 신조 인도 지연

- IRISL은 5,100teu~6,500teu 6척을 대체하기 위해 neo-panamax 4척을 현대중공업에 2016년12월 발주했고,
- 과거 계약취소를 갹신해 MR 6척을 현대미포조선에 발주한 바 있음
- 그러나 트럼프의 이란 제재로 한국에 발주한 14,500teu 4척(2016년12월)과 49k-DWT MR 6척의 인도가 지연 중
- 현대중공업의 14,500teu 1호선은 건조를 마쳐 4월25일 운항했어야 하나, 울산에서 한달간 IDLE 상태



외신 보도들

- 뉴스/FACT > 당사 의견

▶ 해양 / 시추

▼ Woodside도 중국 야드에서 구조물 제작 계획

- 호주 Woodside Petroleum은 중국 야드에서의 해양구조물 제작을 호의적으로 모색한다고 밝힘
- 향후 Scarborough와 Browse 필드 개발, Pluto LNG 2번째 train 등의 프로젝트를 추진 중
- 구조물 시공(Construction)에 있어서, 중국 야드는 가격에서 경쟁력이 뛰어날 뿐만 아니라, 또한 품질에서도 큰 문제가 없다고 판단
- 10년 전 한국 조선사들의 해양 진입 스토리와 유사하다고 설명
- 1) Scarborough: FEED는 2019년 1분기, FID 2020년초, 생산개시 2023년, 300mcf/d, 4만톤 탑사이드의 semisub와 신규 LNG Train의 사업규모는 110억\$
: Woodside는 내년초 시작할 Scarborough의 FEED 계약 협의에 들어갔다고 밝힘
- 2) Pluto LNG의 2번째 train: 300mcf/d, 4~5MTPA, 모듈형태로 제작/설치 예정
: 기존 Pluto LNG는 FosterWheeler와 WorleyParsons가 JV로 참여
- 3) Browse: 2개의 대형 FPSO를 기존 North-West Shelf LNG 설비와 900km 파이프라인 연결 예정, 150억\$ tkdj dPtkd
- 입찰에 다수 제작사보다는 2~3개로 압축해 경합을 진행할 예정이며,
- Hull과 Topside 제작을 분리해, 중국 조선사들이 참여할 수 있게끔 하겠다고 밝힘
- Woodside의 대표 Coleman은 "과거 한국 대형사들의 몫이었지만, 지금 한국은 원가 구조를 변화할 능력이 없다고 판단해, 다른 곳(중국)을 돌아보게 되었다"고 언급

△ Reliance, MJ Floater 입찰 시작

- 인도 Reliance는 시장에 20억\$+의 MJ FPSO 입찰을 알람: 인도 동부에서 Deep-water 가스/컨덴세이트 생산용
- ITT(Invitation to Tender)는 5월초에 발송되었고, PQ가 진행 중이며,
- 향후 Technical/Commercial 오퍼를 거쳐 8월 중순 제작사를 선정하고 내년초 본계약 예정
- 신조/신조_Lease/개조 모든 제안을 받고 있고 2021년 중순 인도되어, 2021년말~2022년초 가동 예정
- PQ를 통과한 곳으로 Modec(일본), SBM Offshore(네덜란드), TechnipFMC(영국), Saipem(이탈리아)가 짐작되고
- 한국과 싱가포르 제작사들은 독자 참여보다는 다른 엔지니어링 하우스와 함께 입찰에 참여할 것으로 보임
- FPSO의 운영/유지보수 계약은 별도 패키지로 발주될 전망
- FPSO는 최소 15년 이상 드라이도킹 없이 가동해야하며, 탑사이드의 디자인 라이프는 20년으로 부여
- turret-moored FPSO이 생산용량은 60천b/d 오일과 12.8MCM/D 가스: 개조의 경우에도 new hull 기반 개조를 원하는 것으로 전해짐

▲ 사우디 Aramco의 LTA 업체 추가 선정: 입찰 5월초에서 6월6일로 연기

- 입찰서류가 5월초 제출되었어야 했지만, 아람코가 데드라인을 6월6일로 연기한 것으로 전해짐
- 최종 LTA 확대 업체 선정은 3분기로 예정되어있었지만, 몇개월 연기될 것으로 보임
- 현재 8개 EPCIC 업체가 응찰하고 있고, 이중 2~3개를 선정할 전망
- : 신규 참여희망사) 중국 COOEC, 말레이시아 MMHE, TechnipFMC, 한국의 현대중공업과 대우, 영국 Lamprell + 네덜란드 Boskalis, 스페인 Dragados Offshore
- : 기존 LTA 회사) McDermott(미국), Dynamic Industries(미국), Saipem(이탈리아), Larsen & Toubro(인도), Subsea7, NPCC
- LTA는 2015년에 처음 도입되어 5개 업체가 선정되었고, 향후 NPCC가 추가됨: 6년 agreement 기간 + 6년 연장 옵션
- LTA 업체들은 불황기인 지난 2년 동안에도 6십억\$의 프로젝트를 아람코에서 따냈고, 현재 아람코 입찰 사업도 3십억\$에 달함
- 그리고 아람코는 향후 10년간 300십억\$ 사업에 투자할 계획
- >> 사우디아라비아 합자 야드에 투자 및 기술 지원 중인, 현대중공업의 수주를 기대합니다.

(04월3주) ▲ 사우디 Aramco의 Offshore 발주 현황 및 LTA 업체 추가

- 아람코는 LTA 들을 대상으로, 2개의 신규 offshore 프로젝트 입찰을 개시: 19개 재킷 제작을 2개 패키지로 쪼개어 진행, 올해 중반에 최종 계약
- Safaniyah-7 프로젝트 입찰은 작년 12월부터 진행 중이며
- Safaniyah, Berri 필드에 최소 4개 slip over platform, 5개 PDM(Production deck modules)도 입찰 중
- 사우디 아람코는 최근 LTA 업체 추가를 위한 입찰을 진행 중인데
- 최대 8개 글로벌 EPC사들이 Qualification process에 참여 중이고, 2~3개 업체가 추가로 선정될 전망
- 참여 업체는 중국 COOEC, 말레이시아 MMHE, TechnipFMC, 한국의 현대중공업과 대우, 영국 Lamprell, 네덜란드 Boskalis, 스페인 Dragados Offshore
- 불황기에도 5개의 기존 LTA 업체들은 지난 2년간 60억\$의 계약을 따냄
- >> 사우디에서 합자 조선소를 준비 중인 현대중공업의 LTA 체결을 기대합니다.
- >> 현대중공업의 당장의 해양 물량 공백은 안타깝지만, LTA 등으로 다시 채워갈 것으로 기대합니다.

(01월4주) △ 사우디 Aramco 향후 10년 300십억\$ 투자 위해, Offshore LTA 추가 3개사 선정 예정: 현대중공업, 대우조선해양도 물망

▷ BP 500명 이상 구조조정 발표

- BP는 "exploration & production division"에서 연말까지 3%, 즉 500명 이상 인원 감축 계획을 발표
- 목표는 효율성 개선, 경쟁력 강화라고 대변인은 설명
- BP의 upstream 인력은 전세계에 18,000명 정도로 알려져
- BP는 1Q18에 양호한 실적을 발표했고, 올해 6개의 신규 사업을 개시할 예정

▷ SembMarine, Shell과 Vito 공식 계약 마무리

- 작년말 LOI를 체결하고, 이번주 본계약 체결
- FPU 탑사이드는 9,200톤, 100천/일 오일과 100mcf/d 가스 생산 용량: 1,234미터의 Mississippi Canyon Blck 984에 투입
- Shell(지분 63.11%, Equinor 36.89%)의 FID는 4월로 예정, 첫 오일 생산은 2021년으로 예정

(17년 10월) ▼ Shell의 Vito FPU, 싱가포르 조선에 뺀 것..

- 싱가포르 Sembcorp Marine이 Shell의 Vito 프로젝트에서 선호 입찰자로 선정: Shell이 Upstream에 확인
- Shell의 한국의 BIG3를 모두 무시(pass over)한 것으로 다수의 업계 관계자가 확인해 줌
- 또한 Keppel, Kiewit offshore, COOEC도 모두 탈락
- Shell의 Sembcorp 선정은 1) integrated fabrication, 2) 경쟁력 있는 가격 때문이라고 설명
- Shell의 과거 Hull을 아시아에서, Topside를 미국 현지에서 제작해왔지만, 이번은 BP의 Mad Dog2를 따라서 아시아 야드에 One-Stop, integrated fabrication을 결정
- FID는 2018년초, onstream은 2021년: 2.4만톤 FPU(탑사이드 8,800톤)는 100천b/d 생산용량

(09월2주) ▲ Shell, Vito 프로젝트 Shortlist 추리기

(07월2주) ▲ Vito semisub 입찰: 2018년내 우선협상대상자 선정



▶ LNG

△ 일본 Mitsui, 일본 Imabari SB에 발주한 LNG선 1척 계약취소

- 이마바리 조선은 Mitsui & Co.의 장기용선 계약기반으로 발주된 LNG선 1척이 계약취소되었다고 발표
- 2015년 Trinity LNG Transport라는 Mitsui, K Line, Imabari 합자사가 발주한 선박으로, 2020년 인도되어 25년간 용선될 계획
- Mitsui의 미국 Cameron LNG의 4MTPA train 전량 수입용 8척 중 마지막 호선
- : Imabari 외에, 삼성중공업, Kawasaki, Mitsubishi HI에서 건조 중
- 사업자연으로 수출 개시가 내년으로 미뤄진 것과, 최근 Imabari의 LNG선 건조 난항에 따른 것이라는 해석도

▲ Imabari, LNG선 건조에 어려움

- Imabari는 스페인 Elcano와 자국 Mitsubishi(스페인 Gas Natural 용선)로부터 2014년초 수주한 LNG선 2척의 인도는 2017년 중순이었는데
- 2척 중 1척을 최근에서야 인도했고, 2호선은 다음달에 원래 인도 일정보다 1년 늦게 인도 예정
- Imabari는 2019년 마지막 LNG선을 인도한 이후 오랫동안 LNG선 건조를 하게되어 고생하는 것으로 짐작
- Imabari는 클락스 기준으로 2022년 인도 예정 LNG선 3척을 보유 중이지만, 옵션 슬롯으로 행사되지 않을 가능성이 높다고 판단

▶ IMO 2020

▲ 미상의 한국 선주, LNG 추진 뉴캐슬맥스 벌크선 2척 발주

- 한국 해양수산부에 따르면, 알려지지 않은 한국 선주가 LNG-powered Newcastlemax 2척을 발주할 예정
- 이는 호주-한국 간의 물동 수송에 이용될 것
- 또한 한국 포스코가 개발한 고강도철판을 LNG 탱커에 적용할 예정
- 한국정부는 노후선 대체를 통한 LNG 추진선 발주에 10% 비용을 지원하는 방안을 발표

△ 말레이시아 AET, Duel-Fuel 선대 확대 계획 시사

- 말레이시아 탱커 선사 AET는 LNG DF 엔진이 미래라고 주장
- AET는 장차 신규 투자 탱커의 절반에 LNG DF를 채택하겠다고 설명
- 아프라맥스 탱커에 LNG DF를 채택 시 \$12m의 추가 원가가 들지만, 최선의 선택이라고 설명
- : 7월~10월의 싱가포르 경유 항로에서 아프라맥스 탱커에 DF엔진은 합당하다고 주장
- LNG DF에 개척자인 AET는 113k-DWT 2척, 125k-DWT 2척을 삼성중공업에서 건조해, 2019년 4분기~2020년 인도 예정인데
- 지난달 Shell가 5년 용선계약을 체결한 바 있음
- AET 외에 Teekay도 LNG추진선에 큰 관심을 보이고 있지만, 기술 진보를 기다리고 있는 입장이라고 밝힘

△ 현대중공업의 LNG추진, Scrubber 수주 현황

- 현대중공업이 2017년~2018년3월까지 수주한 선박171척 중 LNG DF가 9척, DF-Ready가 5척, 절반이 Scrubber, 26%가 Scrubber-Ready로 집계됨
- 현대중공업은, 비용 상승에도 불구하고 LNG-Fuel 선박에 대한 관심이 더 강해지고 있다고 설명: 특히 탱커와 컨테이너 섹터
- Scrubber는 2020 IMO 규제를 회피할 수 있지만 2030 greenhouse gas regulations은 더 극적인 솔루션이 필요하다고 진단
- 현대중공업은 LNG, LPG-fueled 선박을 준비한 상황

▲ Dorian의 스터디 결과, LPG가 IMO 2020에 가장 적합한 선택

- LPG가 가장 경제적인 방법이며, 현재 22척의 선대를 중장기 LPG 추진으로 전환하겠다고 밝힘

(05월2주) ▲ Dorian, 현대중공업지주 글로벌서비스에 LPG Fuel 리트로핏 계약

- Dorian LPG는 현대글로벌서비스에, VLGC 10척 엔진을 LPG-Fuel로 전환하는 MOU 체결
- 최근 Exmar가 신조선 2척에서 LPG 추진 엔진을 채택한 바 있음
- Dorian은 22척의 운영 VLGC 중 최대 19척을 LPG-Fuel 엔진으로 리트로핏 가능할 것으로 보임
- Dorian은 최근의 VLGC 2척 발주에서 스크러버를 장착한 바 있고, 17척에는 scrubber-ready를 채용한 바 있음
- 첫 엔진 업그레이드는 2020년부터 시작될 것으로 보임
- >> LNG-Fuel과 함께 LPG-Fuel의 확산 가능성이 있습니다.
- >> 과거 DF 엔진들이 LNG선에 먼저 채용되었듯, LPG 추진 엔진도 일단 LPG선에서 채택해보는 모양새입니다.

▶ 기타: 컨테이너선 시장

▽ Alphaliner는 컨테이너선 시장의 수익성 개선 희망이 사라지고 있다고 경고

- 향후 기대되었던 컨테이너 선사들의 이익 개선에 대한 희망이 가파르게 사라지고 있다고 진단
- 병크 비용 증가, 선박 용선 운임 증가 때문이며,
- 또한 5월1일의 Transpacific annual service contract에서 의미 있는 운임 인상에 실패했기 때문

▼ MSC, (시장 or 자사) 추가 컨테이너선 발주 필요 없다

- MSC의 CEO Aponte는 컨테이너 선사간의 인수합병이 충분치 않다고 진단: 장차 소규모 인수합병이 더 있을 수 있다고 평가
- 또한 병크 가격이 오르고 있어 용선 시장이 침체에 빠지고 있다고 설명
- 장차 컨테이너선 발주를 당장 할 계획은 없다고 밝힘: (지난달 초대형 컨테이너선 추가 발주 보도에 반함)
- 그러나 "we don't need more tonnage"라는 멘트에서, we가 시장을 의미 하는 것인지, MSC를 의미하는 것인지는 불명확

(04월1주) ▲ MSC, 또 컨테이너선 추가 투자

- MSC는 3,500teu와 23,000teu 발주를 중국, 한국 조선사들과 협의 중: DF엔진
- 작년에 이미 22,000teu 11척을 대우조선해양에 5척, 삼성중공업에 6척 발주했는데 추가 발주를 준비 중
- 3,500teu는 중국 조선사들과 dual-fuel 3,500teu 3척 + 옵션 3척을 협의 중: 2020년 인도, 신조선가는 \$45m 안팎으로 전환, Huang Wenchong SB 이름이 언급
- 23,000teu는 dual-fuel 스펙에 6척 + 옵션 6척으로 준비 중이며
- 2020년~2021년 인도 일정으로 14,000teu 12척정도 인콰이어리를 던진 것으로 전환: 다만 작년에 발주한 11척 정보가 잘못 떠도는 것이라고 선주는 부인
- MSC는 가격에 민감한 편인데, 23,000teu는 \$145m~\$150m, 14,000teu는 \$105m~\$110m이며 LNG Fuel의 경우 \$10m~\$15m이 추가됨
- MSC의 추가 컨테이너선 투자에 대해, 시장 전문가들은 놀라지 않다고 진단
- : 이미 올해 들어서 20척 이상의 post-panamax 용선을 늘린 상황이며, 추가 투자에 대한 욕구 증만하다고 설명

(17년10월) ▽ 삼성중공업의 MSC 컨선, Scrubber 선택하며 선가 하락 조정

(17년08월) ▲ MSC의 22,000teu, 삼성중공업과 대우조선해양 11척 나눠 수주: Scrubber 장착키로



한국 조선업 수주와 수주설

▼ Clarksons 신규 수주 업데이트

②지난주 없음

N/A

▼ 신조 발주설(뉴스 단계)

△ 일본 Mitsui, 일본 Imabari SB에 발주한 LNG선 1척 계약취소

- 위의 LNG 섹션 참조

▲ 미상의 한국 선주, LNG 추진 뉴캐슬막스 벌크선 2척 발주

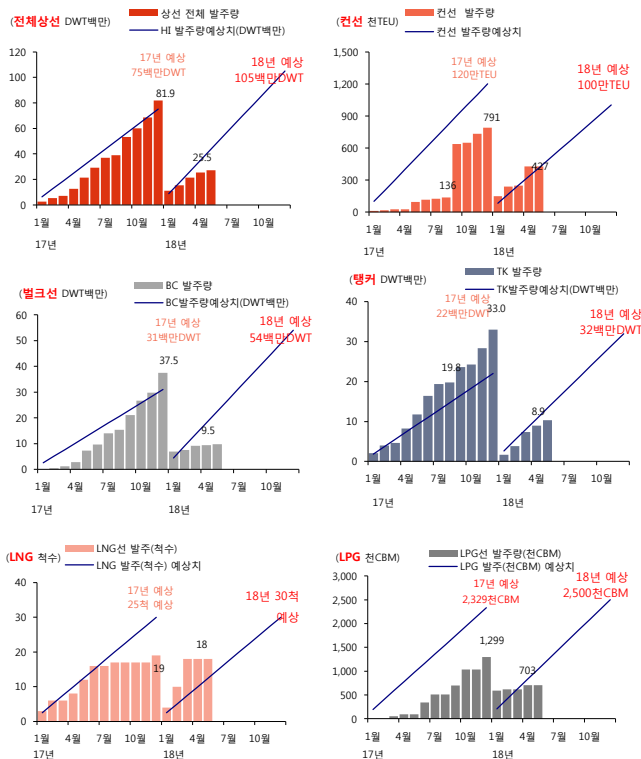
- 한국 해양수산부에 따르면, 알려지지 않은 한국 선주가 LNG-powered Newcastlemax 2척을 발주할 예정
- 이는 호주-한국 간의 물동 수송에 이용될 것
- 또한 한국 포스코가 개발한 고망간철판을 LNG 탱커에 적용할 예정
- 한국정부는 노후선 대체를 통한 LNG 추진선 발주에 10% 비용을 지원하는 방안을 발표

▽ 한국 Sinokor, 중국에 벌크선 추가 발주

- 한국 장금상선은 중국 2곳 조선사에 뉴캐슬막스 신조를 검토 중: 외교교와 Tianjin Xingang SHI로 전해짐
- 외교교 조선과는 LOI까지 체결한 것으로 전해짐: 각각 최대 4척, 총 확정 4척 + 옵션 4척
- 또한 중국 Jinhai조선에 208,000dwt 벌크선 4척+16척을 계약한 것으로 전해짐: 신조선가는 \$50m를 하회하는 것으로 전해짐
- 장금상선은 작년에도 중국 Jinhai조선에 \$760m 규모 20척 케이프사이즈 벌크선의 LOI를 체결한 바 있음

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

▶ 당사예상 대비 발주 추이



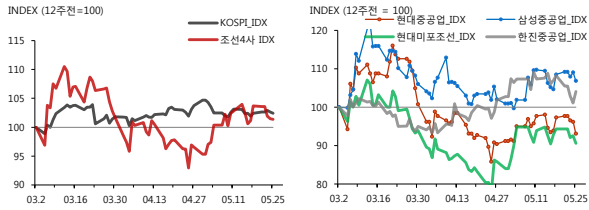
▶ 신조 발주 내역 - 한/중/일 주간

국가	조선사	계약일	발주 국가	발주처	Type	크기	인도	척수
18년04월4주								
BIG6	Hyundai Mipo	18.4.24	중동	Kuwait Oil Tanker	PTK	48k DWT	2020	4
	Hyundai HI (Ulsan)	18.4.6	일본	JX Ocean	LPG	80k cu.m.	2020	1
	Huangpu Wenchong	18.3.30	중국	China Navigation	CONT	3k TEU	2020	4
	Jiangsu New YZJ	18.4.20	유럽	Hadley Shipping	BULK	82k DWT	2019	1
민영	Zhoushan Changhong	18.1.1	중국	New Yangtze Nav	BULK	64k DWT	2020	2
	Jiangsu Hantong HI	18.4.27	일본	Nisshin Shpg.Co.Ltd.	BULK	64k DWT	2019~2020	3
	Shitanoe Zosen	18.4.20	Unknown	Unknown	LPG	5k cu.m.	2020	1
일본	Kegoya Dock	18.4.25	아시아	Chelsea Logistics	FERRY		2019~2020	2
18년05월1주								
민영	Jinling Shipyard	18.4.27	유럽	Grimaldi Group	RORO	8k Lane m.	2020	3
				Finnlines Plc	RORO	8k Lane m.	2020	3
18년05월2주								
BIG6	Hyundai HI (Ulsan)	18.4.27	유럽	Kyklades Maritime	TK	319k DWT	2020	2
		18.4.17	유럽	Zodiac Maritime	CONT	14k TEU	2019~2020	4
한국	Samkang SB & Conv	18.5.3	Unknown	Unknown	TK	113k DWT	2020	4
중국	Dalian Shipbuilding	18.2.1	유럽	Maersk Tankers	PTK	115k DWT	2022	2
중국	Beihai Shipyard	18.5.3	중국	CNOOC	FPSO		2020	1
	Jiangsu New YZJ	18.4.27	유럽	Costamare Shipping	CONT	12k TEU	2020~2021	5
	Jinling Shipyard	18.5.4	중국	AVIC Leasing	BULK	82k DWT	2019	2
		18.4.27	유럽	Finnlines Plc	RORO	6k Lane m.	2020~2021	3
	Taizhou Sanfu	18.1.1	중국	Winning Intl	BULK	63k DWT	2020	3
	Taizhou Kouan SB	18.2.1	아시아	Pacific Carriers	BULK	64k DWT	2020	2
	Shandong Huanghai S	18.2.1	한국	Shidao Intl Ferry	FERRY	1k Pass.	2019	1
	CMHI (Jiangsu)	18.4.24	북미	Sunstone Ships Inc	CRUISE	0k Berths	2021	2
	Nantong Xiangyu	18.3.1	일본	Nisshin Shpg.Co.Ltd.	BULK	64k DWT	2021	7
	COSCO HI Yangzhou	18.5.1	유럽	Union Maritime Ltd	BULK	64k DWT	2020	1
일본	Imabari SB Marugame	18.4.27	일본	Shoei Kisen Kaisha	CONT	12k TEU	2020~2021	5
18년05월3주								
BIG6	Hyundai Mipo	18.5.11	Unknown	Niovis Shipping Co.	PTK	50k DWT	2019	1
	Daewoo (DSME)	18.5.15	유럽	Hunter Tankers	TK	300k DWT	2020	3
	PaxOcean Zhuhai	18.3.1	아시아	PSA Marine (Pte) Ltd	OFF-기타	4k HP	2019	1
	Haitong Offshore Eng	18.1.1	중국	Unknown Chinese	PTK	8k DWT	2019	1
중국	Dayang Offshore	18.5.9	한국	Shinsung Shpg. Co.	BULK	3k DWT	2020	3
18년05월4주								
중국	Taizhou Sanfu	18.5.25	아시아	Meghna Marine	BULK	64k DWT	2020	1
	Jiangsu New Hantong	18.2.1	유럽	Oldendorff Carriers	BULK	81k DWT	2019	2
	Chengxi Shipyard	18.5.17	북미	CSL Group	BULK	40k DWT	2020	1
	GSI Nansha	18.1.1	아시아	CSSC Shipping (HK)	PTK	76k DWT	2019	2
	Zhejiang Zengzhou	18.1.23	유럽	Tom Worden Schiffs	BULK	7k DWT	2019~2020	4

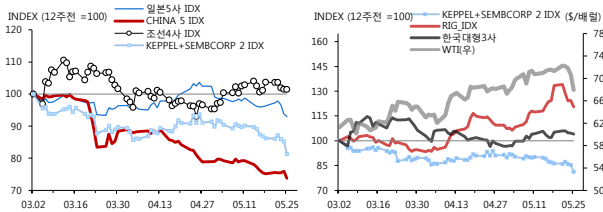


Peer Group 등 Index

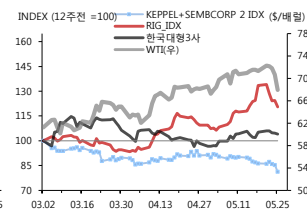
▶ 한국 조선 대형3사, 중형3사 INDEX



▶ 조선업 한중일

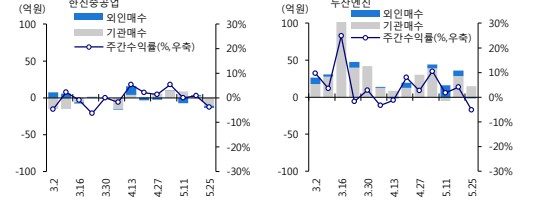
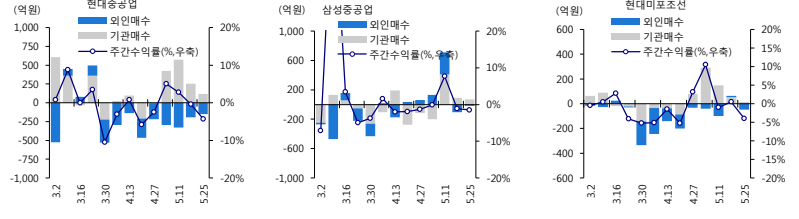


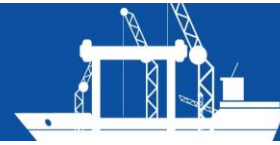
▶ 유가 VS 리그선주, 싱가포르 Offshore 제작사



조선 수급

▶ 조선6사 수급





국내 보도

▶ 공통 보도

▷ 조선업 겨우 살아나나 했는데...후판값 인상 폭병

<http://lnr.li/UP0kr>

23일 업계에 따르면 포스코, 현대제철, 동국제강 등 철강업체들은 작년 하반기, 올해 상반기에 이어 올해 하반기에도 후판 가격 인상을 검토 후판 가격은 일반적으로 반기에 한 번씩 협상을 통해 결정

철강업체 관계자는 "지난 2년간 조선업계가 어려운 상황인 것을 고려해 원가에 못 미치는 수준으로 후판을 공급하기도 했다. ...

... 선박 신규 발주가 늘어나는 등 조선업황이 개선될 것으로 예상되는만큼 가격을 현실화할 방침"이라고 말함

포스코는 올해 1분기 실적 컨퍼런스콜에서 "조선업계의 경우 추가 (후판가격) 인상 여력이 있을 것으로 본다"고 밝히기도 함

후판 가격은 작년 상반기 중 철강 60만원 수준에서 두 차례 인상 후 현재 약 70만원: 조선업체들은 후판 가격 추가 인상이 부담스럽다는 입장

일반적으로 초대형 유조선(Very Large Crude Oil Carrier) 한 척을 만드는 데는 3만~3만5000톤 정도의 후판이 필요

후판 가격이 톤당 5만원이 오른다고 가정하면 전체 비용은 15억~17억5000만원 늘어나는 것

: 전체 선박 건조 비용 중 철강이 차지하는 비중은 20% 수준이어서 철강 가격이 5% 오르면 전체 건조 원가는 약 1% 상승

조선업체 관계자는 "최근 선박 가격이 오르고 있지만, 아직 수주 경쟁이 심해 영업이익률은 1% 안팎에 불과해, 건조 도중 원가가 오르면 손해가 날 수 밖에 없다"고 설명

△ 중국도 조선 구조조정...수주절벽에 '화이트 리스트' 조선사도 파산 신청

<http://lnr.li/6noCC>

중국은 금융지원 혜택 등 특별 관리 대상인 '화이트 리스트'에 포함된 조선사라도 경쟁력을 잃었다고 판단되면 과감히 칼날을 대 조선산업 경쟁력 강화에 집중

중국 민영 조선사 '절강오우화조선(Zhejiang Ouhua Shipbuilding)'은 최근 저장성 법원에 파산 신청

절강오우화조선은 중국 정부가 선정한 '화이트 리스트' 기업에도 선정되며 기술력과 경쟁력을 인정

'화이트 리스트'는 지난 2013년 11월 중국 정부가 신설한 선박산업규범조건 기준을 넘어서는 조선사들을 말

생산설비와 기술, 인력, 연구개발(R&D), 품질보증체계 등 평가 기준을 통과한 조선사 51개가 포함: 2015년에 20개 조선사를 추가로 포함

중국 정부는 화이트 리스트에 포함된 조선사들에게 대출과 정보보호자금 지원 등 혜택을 제공

지난 2016년 국영 조선사이자 화이트 리스트에 이름을 올린 중국선박중공업은 자회사 조선사 6개를 3개로 통폐합

난달 초 기준 중국에서 선박을 건조하는 조선사는 112개사에 그침: 지난 2009년 초 391개 조선사와 비교하면 3분의 1을 밑도는 수준

△ 중국 조선사의 선박 인도 지연 심각, 한국 조선사 반사이익 볼 수도

<http://lnr.li/thEynW>

중국 조선사가 2018년 들어와 선박 수주량은 크게 늘었지만 정작 인도량은 줄고 수익성도 나빠짐

중국 주요 조선사 53곳은 2018년 들어 4월까지 신규 수주 1754만DWT를 수주했는데 이는 2017년 같은 기간보다 217% 증가

올해 들어 4월까지 중국 주요 조선사가 준공한 선박은 1133만DWT로 지난해 같은 기간보다 28.5% 줄었

중국 조선사들이 저가 공세를 펴 선박을 수주하면서 수익성이 나빠지고 건조 경험의 부족으로 인도 지연을 겪는 것으로 풀이

▶ 현대중공업 보도

△ 현대중공업 비조선 계열, 자체 신용 부각

<http://lnr.li/eiSiLA>

현대중공업그룹의 비(非) 조선 주요 계열사가 현대중공업발(發) 신용도 연쇄 저하의 영향권에서 벗어날 조짐

최근 나이스신용평가와 한국기업평가 등 신용평가사에서 현대중공업그룹의 신용도에 변화

현대중공업의 등급전망을 '부정적'에서 '안정적'으로 변경한 동시에 현대건설기계의 신규 등급도 'A-', '안정적'을 부여

아직 부정적 아웃룩이 붙은 현대중공업의 영향에서 조금씩 벗어나는 분위기

현대중공업의 총 차입금은 한때 8조원 수준이었지만 지난해 말 기준 순차입금이 1조 6000억원 선까지 낮아짐

현대중공업은 올해 유상증자(약 1조 2350억원)를 완료한 데 이어 해외 자회사 매각도 단행

현대상호중공업 역시 프리IPO로 자금을 확충했고 현대미포조선도 하이투자증권 매각을 앞두고 있음

▼ 현대중공업, 이란 경제제재 재개로 컨테이너선 인도 못해 속타

<http://lnr.li/jOW1qW>

현대중공업이 도널드 트럼프 미국 대통령의 이란 경제제재 재개 방침으로 이란 선주에게 대형 컨테이너선을 인도하지 못하고 있음

현대중공업과 현대미포조선은 이란 국영선사 이리슬(IRISL)로부터 수주했던 대형 컨테이너선과 중형 석유화학제품운반선의 인도시점 등을 놓고 다시 협상

2016년 12월 이리슬로부터 대형 컨테이너선 4척과 중형 석유화학제품운반선 6척을 각각 수주했음

현대중공업은 컨테이너선을 올해 3월부터 8월까지 모두 인도하고 현대미포조선은 5월부터 인도를 시작하려고 했지만 ...

... 트럼프 대통령이 이란에 경제제재를 재개하겠다고 선언하면서 인도시점을 다시 협상하게 됨

트럼프 대통령은 8일 이란과 맺었던 핵협정을 철회하겠다고 선언

: 미국, 영국, 프랑스, 독일, 러시아, 중국 등 6개국은 2015년 이란이 핵 개발을 중단하면 경제제재를 풀어주겠다는 내용의 협정을 맺었는데 미국이 여기에서 탈퇴

지금 상황으로선 현대중공업과 현대미포조선이 예정대로 선박을 무사히 인도할 수 있을지 장담하기 어려울 것으로 보임

현대미포조선은 2008년 이리슬로부터 벌크선 7척을 수주해 이 가운데 1척을 건조

: 하지만 이란에 경제제재가 이뤄진 뒤 현대미포조선은 건조한 선박을 이리슬에 인도하지 못해 다른 선사에 매각하고 나머지 벌크선 건조계약은 중단

이리슬은 지난해 말까지만해도 2022년까지 오래된 선박 가운데 49척을 새 선박으로 교체하겠다는 방침

▷ 정기선 현대중공업 부사장 포시도니아 수주전 참전

<http://lnr.li/vp9rz>

정기선(사진) 현대중공업 부사장이 오는 6월4일부터 8일까지 개최되는 세계적인 조선해양 박람회 '포시도니아'에 참석

지난해 11월 부사장으로 승진 후 공식적으로 첫 국제무대에 서는 것

▶ 삼성중공업 보도

N/A



▶ 대우조선해양 보도

▷ 대우조선해양, 1조8000억 규모 단기 차입금 조달

<http://lnr.li/X67en>

운영자금 조달을 목적으로 1조8827억원 규모의 단기 차입금 조달 결정을 내렸다고 공시
이번 단기 차입 내역은 실제 차입이 아닌 한도 약정금액으로 기존 약정의 만기 연장 건

▷ 대우조선 R&D 서울대로 옮긴다

<http://lnr.li/6DMAI>

다동 서울사무소에 있는 연구개발(R&D) 인력 전원을 오는 3·4분기 중 서울대 시흥캠퍼스 내 연구센터로 옮긴
이번 R&D 인력 이동은 이르면 7월부터 시작
규모는 총 150여 명 정도
지난 2016년 서울대가 시흥캠퍼스 전체 부지 66만㎡ 중 5만㎡를 25년 무상임대 방식으로 내놓으면서 해당 부지에 연구센터를 건립하기로 결정
연구센터 내에는 길이 260m에 이르는 대형 수조 등
국내 조선 3사 중 유일하게 대형수조를 갖추지 못해 각종 선박 관련 실험을 국내외 다른 시설에 의존
애초 서울 강서구 마곡지구에 수조를 설치하려 했지만, 업황 악화와 실적 부진이 겹치면서 계획을 철회한 바

△ 정성립, 대우조선해양 '작지만 단단한 회사'로 탈바꿈 순항

<http://lnr.li/h8u6J>

2016년 채권단에 약속한 5조9천억 원 규모의 자구계획안을 2020년까지 이행해 2021년 매출 규모를 6조~7조 원 수준까지 줄이겠다는 목표
올해 3월 열린 제18기 정기주주총회에서
"대우조선해양이 작지만 단단한 회사로 빠르게 탈바꿈할 것"이라고 거듭 강조
2017년 말까지 LNG운반선 121척을 인도했는데 이는 세계에서 가장 많은 LNG운반선 인도실적
올해 LNG운반선의 매출 비중을 전체 매출의 51%까지 높이겠다는 계획
정부가 올해부터 2019년까지 군함 등 특수선분부에서 5조3천억 원 규모의 발주를 진행하는 점도 대우조선해양으로서는 큰 호재

▶ 중소형 조선사 및 조선기자재

▷ 두산엔진, HSD엔진으로 사명 변경

<http://lnr.li/1UB2Y>

오는 6월 8일 임시 주주총회를 열어 사명을 HSD엔진으로 변경하는 내용을 포함한 정관 일부 변경안을 의결한다고 24일 공시
고영렬 전 대우조선해양 사업총괄 부사장, 김관식 케이에프 대표가 사내이사로 선임될 예정
소시어스 이병국 대표, 김락구 전무와 웰투시인베스트먼트 정승원 대표, 이남령 전무 등 4명에 대한 기타 비상무이사로 선임
>> 2005년 두산엔진으로 사명이 변경되기 전, 2000년 두산중공업(한국중공업)과 삼성중공업의 엔진 사업부를 통합하고, 대우조선해양이 지분에 참여해
>> 출범한 당시 사명도 HSD엔진이었습니다.
http://bit.ly/HSD_engine_2000

▷ 두산엔진 M&A 절차 '막바지'

<http://lnr.li/dWCX8>

소시어스-웰투시인베스트먼트 컨소시엄이 두산엔진 경영권 인수를 위한 막바지 절차에 돌입
컨소시엄은 산업부에 두산엔진 대주주 변경 승인을 요청 후 결과를 기다리는 중
두산엔진의 방위산업 매출 비중은 크리 크지 않다. 연간 매출의 0.5% 이하. 매출이 적다하더라도 방위산업체는 국가의 관리를 일부 받게됨

△ 삼강에스앤씨, 원유운반선 2억弗에 유럽 수출

<http://lnr.li/60Iwm>

최근 유럽 선사와 1억9000만달러 규모의 113K 아프라막스급 원유 운반선 4척 건조 계약을 체결
삼강에스앤씨 출범 5개월 만에 성과
삼강엔엔티는 유압코와 컨소시엄을 구성, 지난해 11월 STX조선해양 자회사인 고성조선해양을 인수해 선박 수리, 개조, 신조를 아우르는 종합 조선소 삼강에스앤씨를 출범
지난해 12월에는 함정 분야 주요방위산업체로 지정되며 해군함정, 해양경찰청함정 건조사업에 참여할 수 있게 됐고 ...
... 해경에서 발주한 1500톤급 경비정 1척을 610억원에 수주하기도
출범 당시 기존 전문인력 200명의 고용을 유지한 삼강에스앤씨는 지난해 11월 이후에만 국내는 물론 스위스, 싱가포르, 일본 등에서 수주한 10척의 선박을 수리해 인도

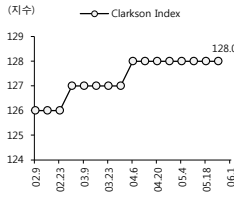
▽ 삼강엔엔티, 운영자금 347억원 유상증자

<http://lnr.li/nIB55>

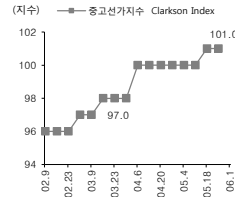
운영자금 347억원 마련을 위해 주주배정 후 실권주 일반공모 방식의 유상증자를 결정했다고 25일 공시
신주 발행가액은 4천955원, 신주 상장 예정일은 8월 8일

신조선가 & 중고선가

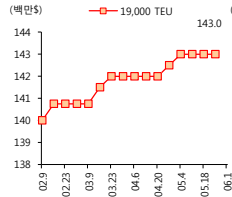
▶ 신조선가지수



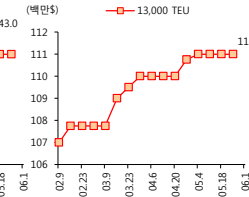
▶ 중고선가지수



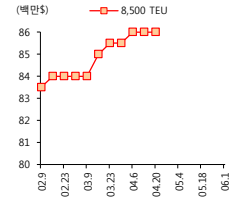
▶ 메가 울트라박스 신조선가



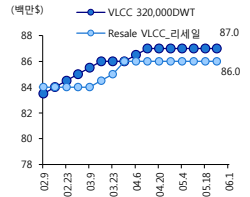
▶ 메가 컨테이너선 신조선가



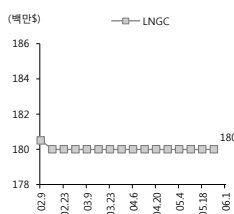
▶ 컨테이너선 신조선가 - 8,500teu



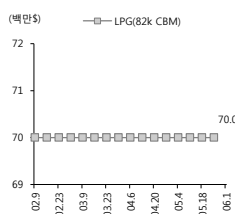
▶ 탱커 VLCC의 신조 vs 리세일 가격



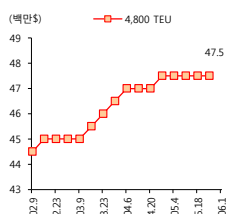
▶ LNG선 - 신조



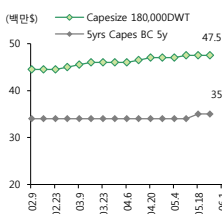
▶ LPG선 - 신조



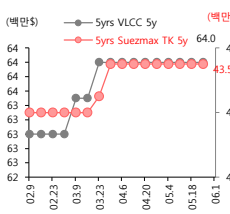
▶ 컨테이너선 - 신조선가 4,800t



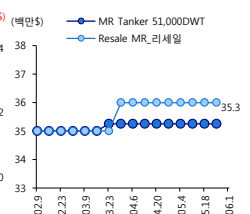
▶ Capesize 벌크선 - 신조, 중고선가



▶ MR탱커 신조vs리세일

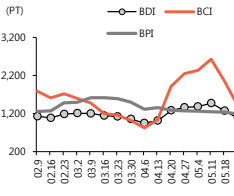


▶ MR탱커 신조vs리세일

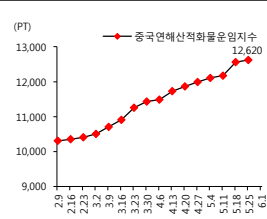
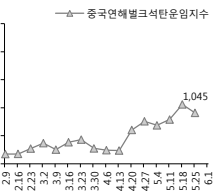


운임지수

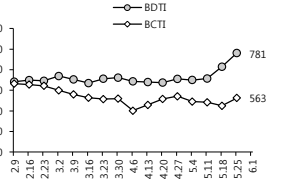
▶ 벌크



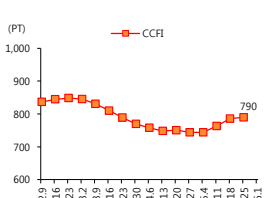
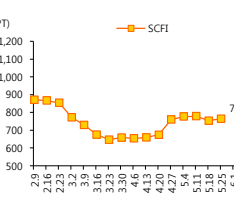
▶ 중국



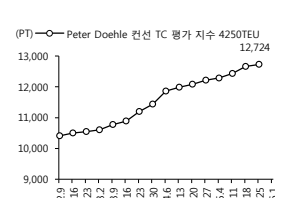
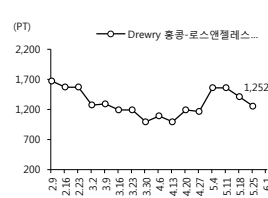
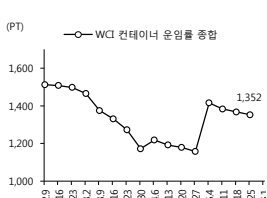
▶ 탱커



▶ 컨선

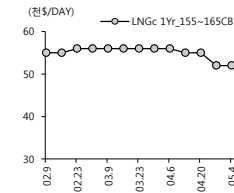


▶ 컨선 지표들

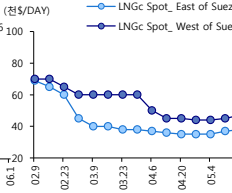


용선료

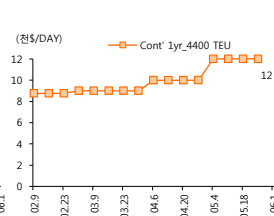
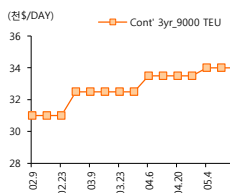
▶ LNG선 1yr 용선료



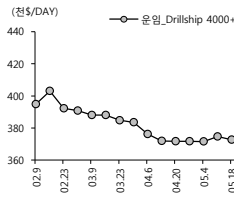
▶ LNG선 SPOT



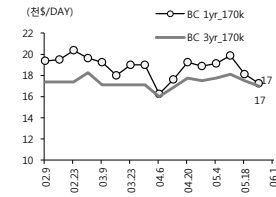
▶ 컨선



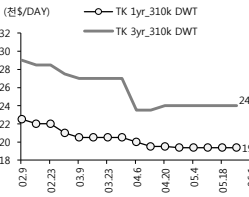
▶ 드릴십



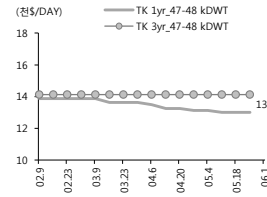
▶ 벌크선 - 케이프



▶ 탱커 - VLCC

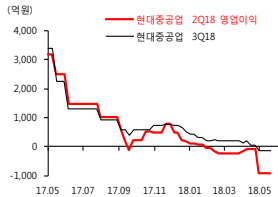


▶ 탱커 - MR

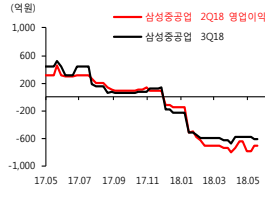


Consensus 추이

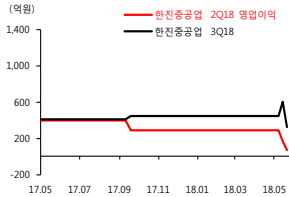
▶ 현대중공업



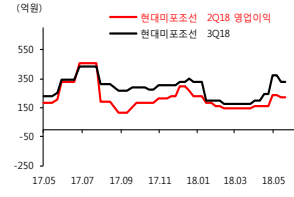
▶ 삼성중공업



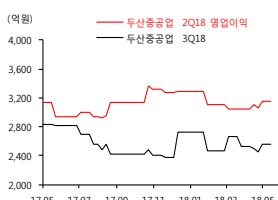
▶ 한진중공업



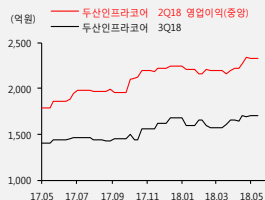
▶ 현대미포조선



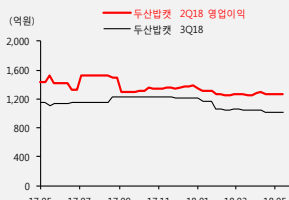
▶ 두산중공업



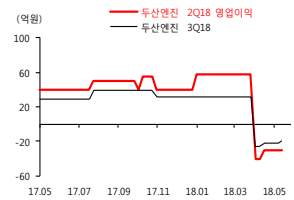
▶ 두산인프라코어



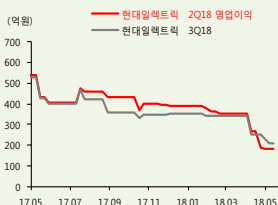
▶ 두산밥캣



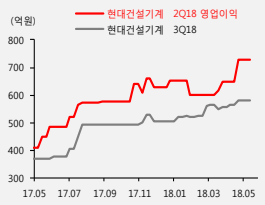
▶ 두산엔진



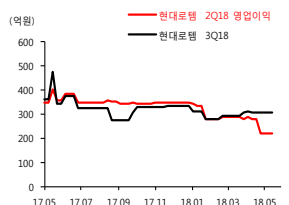
▶ 현대일렉트릭



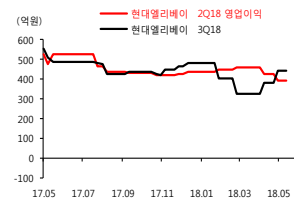
▶ 현대건설기계



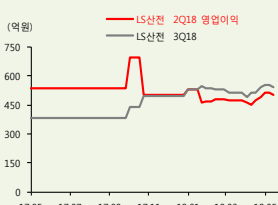
▶ 현대로템



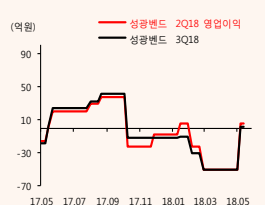
▶ 현대엘리베이터



▶ LS산전



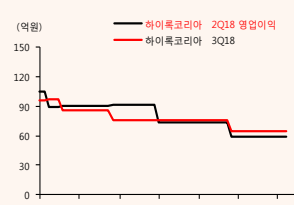
▶ 성광벤드



▶ 태광



▶ 하이록코리아



출처: Dataguide

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

2018 EPS(원)											Chang(%)		VALUATION	
그룹	종목	다섯달전	네달전	세달전	두달전	18.04.28	18.05.05	18.05.12	18.05.19	18.05.25	2달전 대비	4주전 대비	2018 PER	증가
조선	현대중공업	2,222	451	-1,110	-1,365	-1,940	-3,232	-3,232	-3,196	-3,196	적지	적지	-38.2	122,000
	삼성중공업	-280	-325	-464	-483	-342	-372	-372	-375	-375	적지	적지	-20.8	7,780
	현대미포조선	4,141	3,652	2,176	2,416	2,416	5,071	5,071	5,949	5,949	146%	146%	16.2	96,500
	한진중공업	165	-285	-74	-509	-223	-223	-223	9	-224	적지	적지	-15.3	3,425
두산	두산중공업	1,420	1,420	1,240	1,227	943	912	851	851	851	-31%	-10%	21.8	18,600
	두산인프라코어	1,155	1,155	1,204	1,249	1,430	1,467	1,467	1,500	1,500	20%	5%	7.0	10,450
	두산엔진	104	72	-101	-122	-165	-165	-136	-136	-120	적지	적지	-56.5	6,770
기계	현대건설기계	15,531	15,657	15,581	15,128	14,264	13,757	13,657	13,657	13,903	-8%	-3%	11.8	164,500
	현대일렉트릭	10,781	10,761	8,466	7,642	6,295	5,181	4,899	4,840	4,840	-37%	-23%	17.0	82,400
	LS산전	4,735	4,799	4,738	4,537	4,583	4,661	4,858	4,804	4,817	6%	5%	15.2	73,400
	현대엘리베이터	5,217	5,603	5,172	3,839	3,073	3,073	2,558	2,558	2,541	-34%	-17%	34.2	86,900
방산	현대로템	841	849	769	757	610	567	567	567	567	-25%	-7%	49.3	28,000
	한국항공우주	1,629	1,616	1,319	1,304	1,208	1,200	1,160	1,223	1,297	-1%	7%	34.3	44,500
	한화에어로스페이스	1,831	1,815	1,417	912	891	847	583	615	615	-33%	-31%	46.5	28,600
	LIG넥스원	3,974	3,655	2,453	2,466	2,168	2,155	2,223	2,223	2,223	-10%	3%	20.4	45,350
피팅	성광벤드	106	106	58	-38	-75	-75	-75	-70	-70	적지	적지	-190.2	13,300
	태광	302	302	302	302	302	302	302	302	302	0%	0%	42.7	12,900
	하이록코리아	1,912	1,912	1,767	1,413	1,504	1,504	1,504	1,322	1,322	-6%	-12%	21.9	28,950

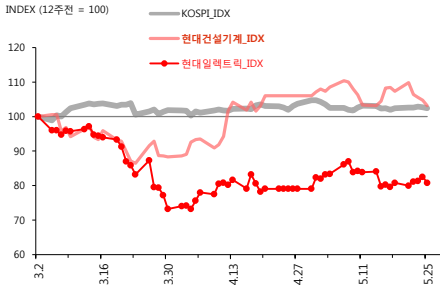
그룹	종목	2018 BPS(원)									ROE		VALUATION
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	18.04.28	18.05.05	18.05.12	18.05.19	18.05.25	2018	2019	2018 PBR
조선	현대중공업	229,279	230,239	240,200	195,472	172,864	170,578	170,578	169,511	169,511	-2%	1%	0.7
	삼성중공업	19,451	19,316	20,494	19,814	12,278	12,242	12,242	12,386	12,386	-3%	0%	0.6
	현대미포조선	132,123	126,059	125,784	126,280	117,204	120,019	120,394	118,112	118,112	5%	4%	0.8
	한진중공업	8,325	7,010	6,782	6,105	6,105	6,105	6,105	6,133	5,593	-4%	-6%	0.6
두산	두산중공업	30,258	30,258	29,665	28,884	30,157	30,414	30,546	30,546	30,546	3%	5%	0.6
	두산인프라코어	11,655	11,742	11,157	10,851	10,061	9,924	9,840	9,877	9,877	15%	15%	1.1
	두산엔진	7,893	7,947	7,731	7,612	7,609	7,609	7,683	7,683	7,593	-2%	0%	0.9
기계	현대건설기계	128,963	128,963	129,058	131,002	134,289	139,230	139,230	139,230	139,230	10%	11%	1.2
	현대일렉트릭	120,065	111,365	109,511	106,687	110,027	108,573	108,257	108,247	108,247	4%	6%	0.8
	LS산전	43,589	43,518	43,276	42,734	42,687	42,797	42,909	42,835	42,840	11%	12%	0.0
	현대엘리베이터	43,206	43,206	41,080	36,464	33,177	33,177	32,217	32,217	31,998	8%	9%	2.7
방산	현대로템	17,452	17,456	16,973	16,526	16,470	16,424	16,424	16,424	16,424	3%	8%	1.7
	한국항공우주	14,389	14,282	13,677	12,988	12,835	12,835	12,742	12,551	12,548	10%	13%	3.5
	한화에어로스페이스	45,506	45,383	43,958	42,105	42,135	41,698	41,295	41,295	41,295	1%	3%	0.7
	LIG넥스원	32,935	32,108	29,551	29,179	28,710	28,710	29,139	29,139	29,139	8%	10%	1.6
피팅	성광벤드	16,328	16,328	16,255	15,972	15,972	15,972	15,972	15,995	15,995	0%	1%	0.8
	태광	17,110	17,110	17,110	17,110	17,110	17,110	17,110	17,110	17,110	2%	0%	0.8
	하이록코리아	25,343	25,343	25,408	24,832	24,832	24,832	24,832	25,123	25,123	5%	7%	1.2

출처: Dataguide



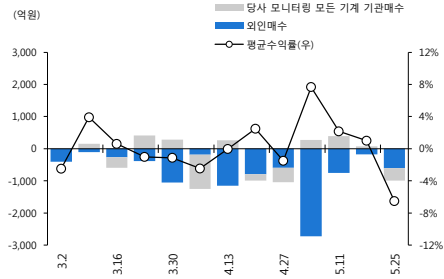
당사 기계 선호주 vs. 시장

▶ 당사 기계 선호주



당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 당사 모니터링 모든 기계의 주간 수급과 시가총액 증감율



기계 업종 뉴스

건설기계

△ 4년만에 공모채 시장 돌아온 두산인프라코어

<http://lnr.li/JOrzf>

다음 달 500억원 규모 공모 회사채를 발행: 2년 만기물로 개별 민평금리 기준 6%대에서 정해질 것

2014년 5월 1000억원을 발행한 이후 4년만

2014년 두산인프라코어의 신용등급은 A(부정적)에서 A-(안정적)으로 하락: 두산인프라코어의 신용등급은 2015년 BBB로, 이듬해 말 BBB-(부정적)까지 떨어짐 이에 두산인프라코어는 지난 5년간 사모채와 같은 단기물을 중심으로 차입 구조: 공모는 지난해 발행한 5000억원 규모 신주인수권부사채(BW)가 전부

▷ 박지원 두산그룹 부회장이 두산인프라코어 중국법인(DICC)을 방문

<http://lnr.li/4ZHQ2>

"지속적이고 반복적인 수익 확대를 통해 시장 변동성에도 흔들림 없는 사업구조를 구축해야 한다"며 ...

... "부품 및 서비스 판매를 늘리는 등 AM(After Market) 비즈니스를 더욱 확대해야 한다"고 말

큰 기계들

△ 두산중공업, SK E&S와 '전력수요 관리용 ESS' 추진...중소기업 BSS 공급 계약

<http://lnr.li/Cc8sT>

지난 13일 SK E&S와 '전력수요 관리용 ESS' 설비 공급계약을 체결

지난달 3일에도 미국 자회사인 두산그리드텍이 컨슈머에너지사와 미국 미시간주 남서쪽 도시 칼라마주 변전소 ESS를 수주

두산중공업은 "에너지시장 분석 기관에 따르면 전세계 ESS 시장은 2019년 39억\$에서 2024년 82억\$로 급성장할 것으로 전망하고 있다"고 설명

△ KAI '수리온', 소방·산림기관 첫 납품

<http://lnr.li/vll61>

소방·산림 헬기를 운용하는 정부기관에서 국산항공기를 도입하는 것은 이번이 처음

현재까지 정부기관이 구매한 국산헬기는 산림청 1대, 제주소방 1대, 경찰청 8대, 해양경찰청 2대로 총 12대

△ 현대로템, 방글라데시 디젤전기기관차 수주

<http://lnr.li/FwZQ3>

방글라데시 철도청과 약 410억원의 디젤전기기관차 10량 사업을 수주: 방글라데시 다카~치타공 노선에 투입될 예정

디젤전기기관차는 디젤 엔진으로 발전기를 구동시켜 생성된 전기를 모터로 보내 추진력을 얻는 기관차: 전차선이 없는 선로에서도 운행할 수 있는 특징

창원공장에서 10량 모두 제작돼 2020년 상반기 초도 편성을 시작으로 2020년까지 전량 납품

현대로템은 방글라데시에 이번 디젤전기기관차 10량을 포함해 총 343량 규모의 수주실적을 보유

현재 방글라데시가 보유한 디젤전기기관차 285량의 약 17%를 점유해 경쟁사 중에 가장 높은 점유율: 전체 철도 차량 1508량으로는 약 23%를 차지

▽ 두산건설, 신용등급 BB+서 BB로 강등

<http://lnr.li/YF9u2>

이스신용평가가 25일 두산건설의 신용등급을 BB+에서 BB로 한 단계 하향했다. 등급 전망은 부정적(Negative)에서 안정적(Stable)으로 조정

두산건설이 이자 및 세전 이익(EBIT)을 통해 금융비용을 충당하기가 어렵고, 단기 차입 부담이 지속돼 유동성 위험을 해소하지 못하고 있다고 평가

2018년 이후 금융비용 부족분, 신주인수권부사채(BW) 조기 상환 자금, 만기 도래 미착공 프로젝트 파이낸싱(PF) 차입금 등을 고려하면 ...

... 추가 자금 조달이 필요하다는데, 기존 차입금 만기 연장 여부, 계열 지원 추이 등을 지속 점검할 것"이라고 밝힘

작은 기계들

△ 씨에스윈드, 119억원 규모 윈드타워 공급계약

<http://lnr.li/LMIRk>

계약상대방은 호주 Senvion Wind Energy사, 계약기간은 2019년 4월8일까지

△ 씨에스윈드, 호주에 92억원 윈드타워 공급

<http://lnr.li/kDJk3>

△ 씨에스윈드, 호주 업체와 228억원 규모 풍력타워 공급계약 체결

<http://lnr.li/wjnir>

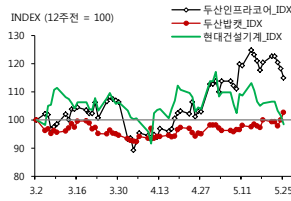
호주 센비온 윈드 에너지(Senvion Wind Energy)와 227억5,980만원 규모 풍력타워(WIND TOWER) 공급계약을 체결했다고 24일 공시

계약 금액은 92억원으로 작년 연결기준 매출액의 2.95%에 해당

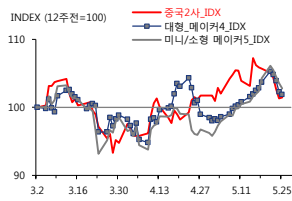


건설기계

▶ 한국시장 상장 3사

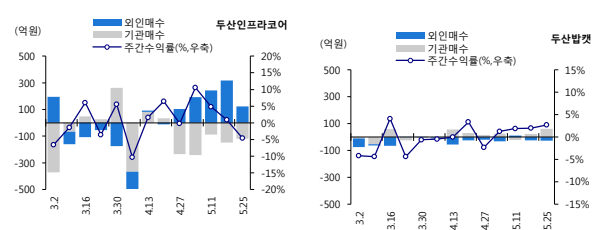


▶ 대형 vs. 미니/소형 vs. 중국

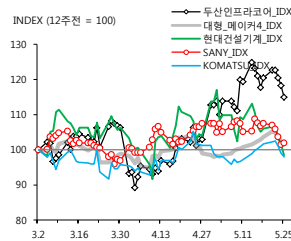


건설장비 수급

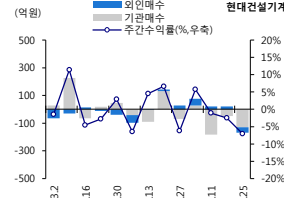
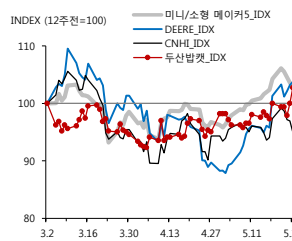
▶ 건설장비 메이커3사



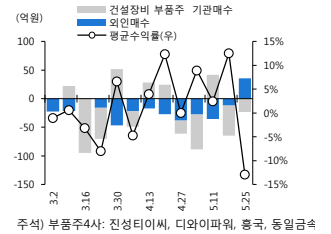
▶ 대형: 두산, 현중, 사니, 고마쯔



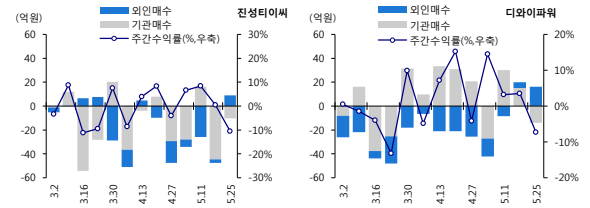
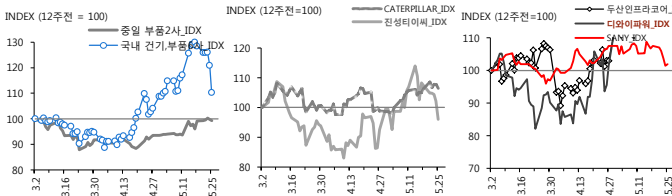
▶ 미니 소형에서 두산발켓



▶ 건설장비 부품주

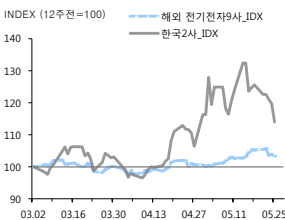


▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사

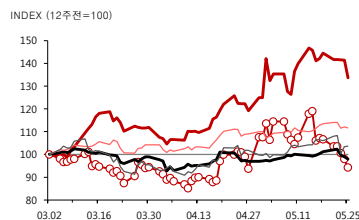


중전기

▶ 한국 vs. Global Peer

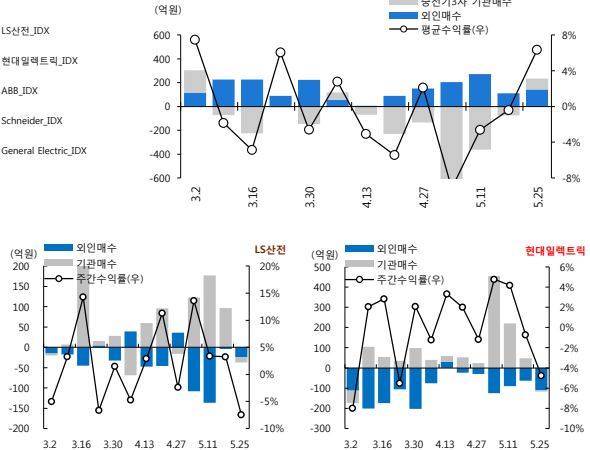


▶ 중전기 회사들 주가 Index



중전기 수급

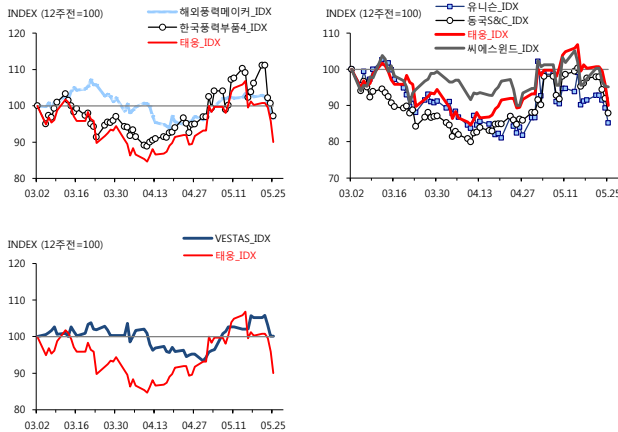
▶ 중전기3사(현대일렉트릭, LS산전, 효성) 수급





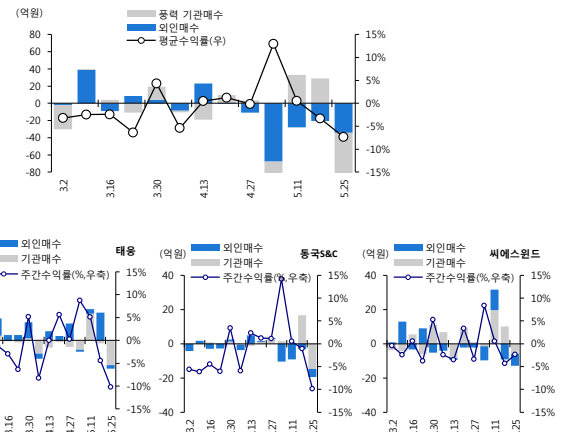
풍력

▶ 한국 풍력 부품사 vs. Global Peer ▶ 한국 풍력부품5사



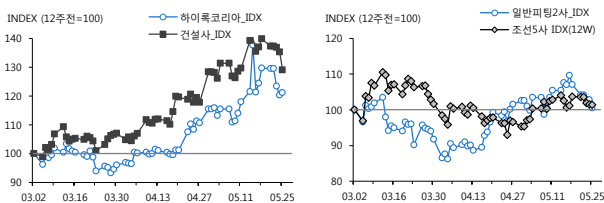
풍력 수급

▶ 풍력부품4사 수급

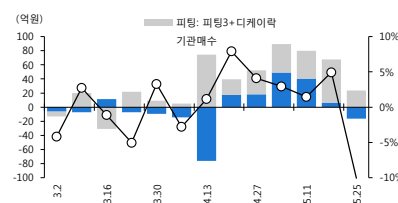


피팅

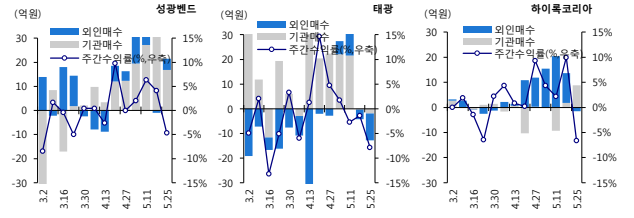
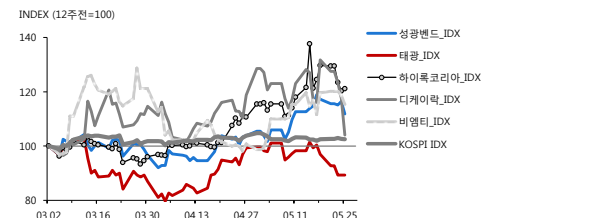
▶ 피팅 VS 전방1 건설



피팅업 수급

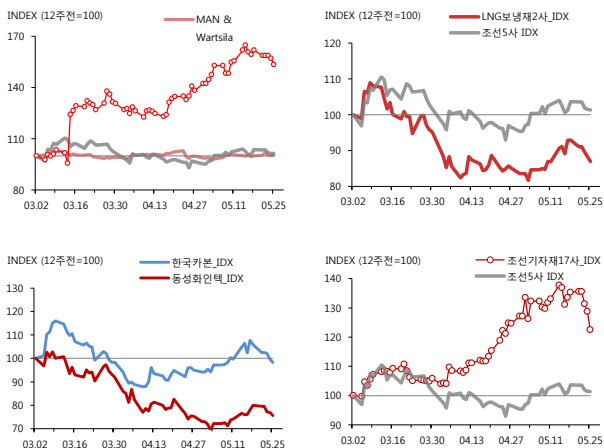


▶ 피팅 및 밸브사들



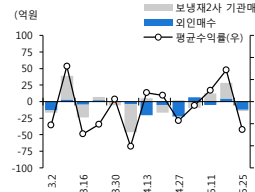
조선기자재

▶ 두산엔진 vs 조선5사 vs 해외 엔진 ▶ 엔진3사

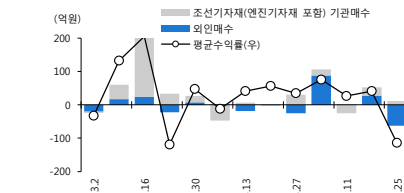
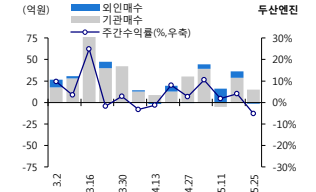


조선기자재 수급

▶ 보냉재 2사



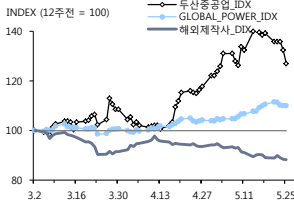
▶ 두산엔진



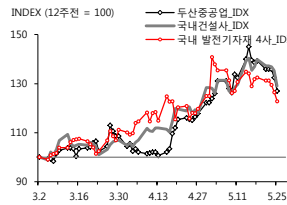


발전 및 발전기자재

▶두산중공업 VS 해외 PeerGroup

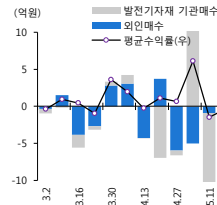


▶한국EPC vs 두산중공업 및 발전기자재

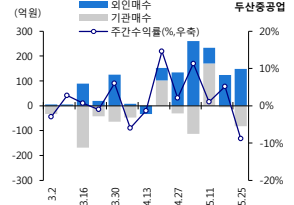


발전업 수급

▶발전기자재5사(두산중공업 제외)

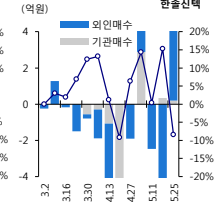
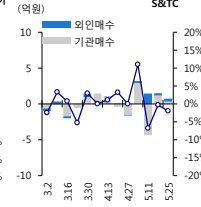
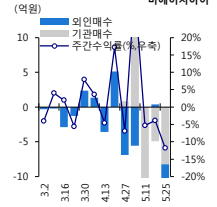
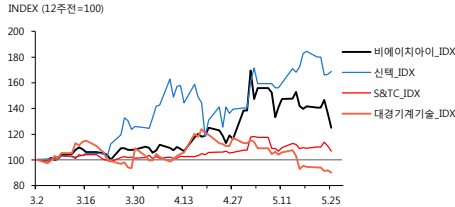


▶두산중공업



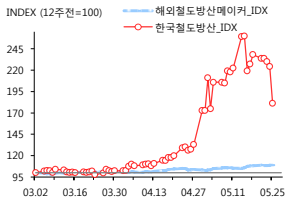
주식) 비에이지아이, S&T, 한솔신텍, 대경기계기술, 케이씨코렐

▶발전기자재 등

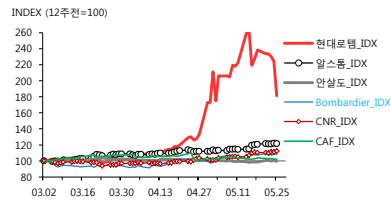


철도/승강기

▶철도 vs Global Peer

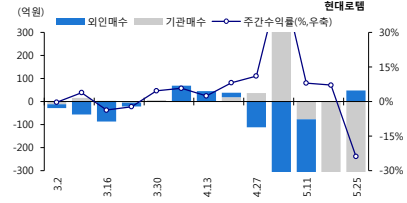


▶철도 vs Global Peer 개별

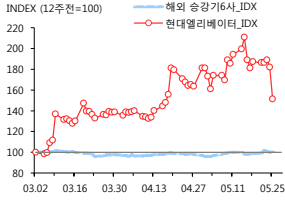


철도/엘리베이터 수급

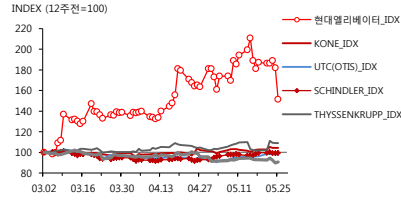
▶현대로템



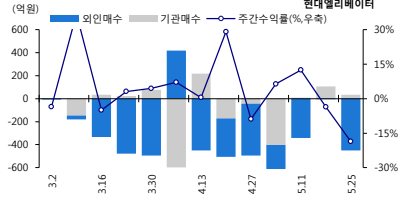
▶엘리베이터 vs Global Peer



▶승강기 vs Global Peer 개별

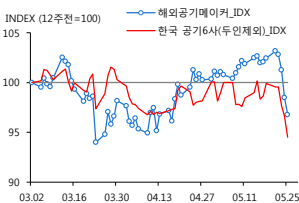


▶현대엘리베이터

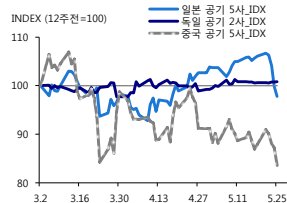


공작기계

▶한국소형6사 vs Global Peer

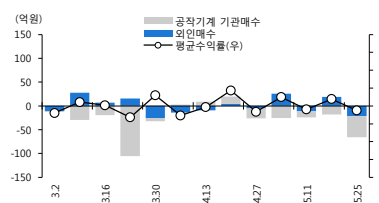


▶Global Peer - 지역별



공기 수급

▶공작기계 부품 수급



당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,
▶회사는 해당 종목에 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
▶금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
▶당 보고서는 기관투자자 및 제 3자에게 E-mail 등을 통하여 사전에 배포된 사실이 없습니다.
▶회사는 6개월간 해당 기업의 유가증권 발행과 관련 주권사로 참여하지 않았습니다.
▶현대중공업, 현대미포조선은 당사와 계열사 관계에 있습니다.
▶당 보고서에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. (작성자 : 최광식, 원민석)

본 분석자료는 투자자의 증권투자를 돕기 위한 참고자료이며, 따라서, 본 자료에 의한 투자자의 투자결과에 대해 어떠한 목적의 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전제, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전제 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.
1. 종목추천 투자등급 (추천일기준 종가대비 3등급) 종목투자자의건은 향후 6개월간 추천일 종가대비 해당종목의 예상 목표수익률을 의미함.(2017년7월1일부터 적용)
-Buy(매수): 추천일 종가대비 +15%이상 -Hold(보유): 추천일 종가대비 +15% ~ -15% 내외 등락
-Sell(매도): 추천일 종가대비 -15%이상
2.산업추천 투자등급 (시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임)
- Overweight(비중확대), - Neutral (중립), - Underweight (비중축소)

하이투자증권 투자비용 등급 공시 2018-03-31 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자자의 비율(%)	93.60%	6.40%	-