

VLCC \$81m에서 \$92m까지, 그리고 앞으로 1억\$까지

코멘터리

신조선가가 올랐습니다...

- ① 지난주 클락슨 신조선가지수는, 탱커, 벌크, LPG선 신조선가가 올랐음에도 지수는 또 128p 제자리를 지켰습니다. 그러나...
- ② 지난주 클락슨 VLCC 신조선가도 \$87.5m으로 \$0.5m 올랐습니다만, 실제 현대중공업이 \$92m~\$93m으로 계단 상승한 계약을 따냈습니다.
현대중공업의 가스선 단골고객 Vitol이 VLCC 4척을 현대중공업에 발주하며 시장에 데뷔했는데, 그 가격이 \$92m~\$93m으로 알려졌습니다.
이미 알려진, 대우조선해양의 Hunter 옵션 8호선~10호선도 행사 가격이 \$92m입니다.
작년 \$80m까지 하락한 VLCC는 6개월만에 \$92m으로 10% 이상 올랐습니다. 장차 한국 조선업은 VLCC를 다시 1억\$ 안팎까지 받아낼 날이 올 것입니다.

때마침 다수 탱커 발주 소식도

- ③ 삼성중공업이, 말레이시아 AET로부터 또 셔틀탱커 4척을 수주했습니다. 셔틀탱크는 150k로 싸이즈는 작지만, 신조선가는 \$90m을 넘어서는 고부가가치 선종입니다.
- ④ 대우조선해양도 미국 Guggenheim으로부터 두달만에 VLCC 2척을 추가 수주했습니다. Hunter Group과 함께 VLCC 시장 회복에 점치며 투기발주하는 "자본 세력"입니다.

해양 절벽

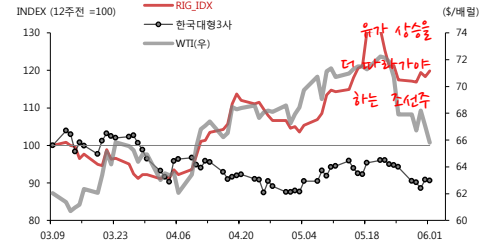
- ⑤ 익히 널리 알려진 사실이지만 현대중공업은 Nasr 2를 7월 내보내고, 8월부터 해양 물량이 없습니다. 현재 2,600명의 해양 사업부 직원 중 800명의 타사업부 및 계열사 이동을 결정했고, 장차 해양 야드에서는 일부 조선 물량을 소화할 예정입니다.
- ⑥ 대우조선해양의 마지막 공사는 카자흐스탄 TCO인데 81개 모듈(20만톤) 중 첫 모듈이 지난주 출항했습니다. 사업종료가 2020년 7월이어서, 내년까지는 소화할 작업량이 있습니다. 삼성중공업은 작년 Coral FLNG, Mad Dog2 수주로 큰 문제 없습니다.

투자의견

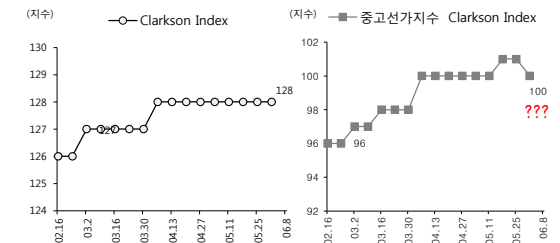
지난주 중 알려진 신조선가 상승 소식에도, 조선주는 약세를 띄었습니다. 경기 위축을 우려하는 관점과 시장의 경협주 쏠림에 따른 외생변수로 판단합니다. 지금 우리 조선업은 바텀업으로 다수의 턴업 신호를 내고 있습니다.

대표 차트

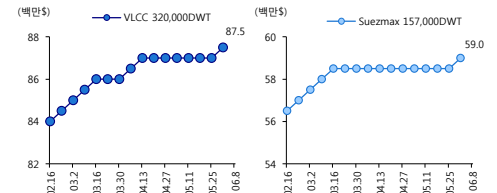
유가, RIG PLAYER, BIG3



신조선가와 중고선가 지수



대형 탱커 신조선가 상승 중



주시 뉴스

※ 상세 내용은 아래 해당 섹션 참조

▲ 신조선가 상승

- ▲ Vitol→현대중공업, VLCC 4척에서 신조선가 \$92m~\$93m, 사실상 \$98m
- ▲ VLCC 지난주에도 올라 \$87.5m: 지난주 벌크, 탱커, 35k LPG 신조선가 상승

△ 탱커 발주 강세

- ▲ (공사)삼성중공업, AET로부터 셔틀탱커 4척 수주
- △ 미국 Guggenheim Capital, DSME에 VLCC 2척 추가
- ▲ Vitol 현대중공업에 발주로, VLCC 시장 데뷔

▽ 해양 매출 절벽에 대한

- △ 대우조선, 3조원 규모 육상플랜트 첫 모듈 인도
- ▽ 현대중공업 해양플랜트 8월이면 일감 바닥난다

ASP & 실적관련(국내외)

▷ 벌크, 탱커(VLCC \$87.5m), LPG선 신조선가 모두 상승했지만 신조선가지수 보험: 그러나 중고선가지수는 1p 하락해 100p

벌크에서 파나막스~헨디사이즈, 탱커에서 VLCC~수에즈막스, 그리고 35k LPG선도 \$46.5m에서 \$47m으로 올랐지만 신조선가지수는 128p 보험
중고선가는 전선종 포함이었음에도, 지수는 100p로 발표

▲ Vitol→현대중공업, VLCC 4척에서 신조선가 \$92m~\$93m, 사실상 \$98m

- 신조선가는 무려 \$92m~\$93m으로 크게 오름
- 몇달 전 한국의 VLCC 계약가격이 \$80m 중반일 무렵, tradewinds는 한국의 VLCC 오퍼 가격이 \$90m까지 올랐다고 전한바 있는데, 이보다 더 높은 수준
- 한 관계자는 이번 Vitol의 발주가 싸이즈도 300k DWT로 최근 320k DWT보다 작고, 다른 사양이어서, 일반적(Conventional) VLCC로는 \$98m에 달하는 금액이라고 언급

▷ 현대중공업 건조, 러시아 Gazprom의 FSRU, 인도 1년 연기

- 러시아 Gazprom의 Kaliningrad에 가동 예정인 LNG 수입터미널이 1년 지연될 예정
- 한국 현대중공업이 건조하는 FSRU와, 주변 인프라 공사가 모두 늦어졌기 때문
- 현대중공업의 FSRU는 2017년말 인도 예정이었지만, 작년 11월 Regas boiler 사고로, boiler를 재주문한 상태: 일본의 Mitsubishi HI가 제작



한국 조선업 수주와 수주설

▼ Clarksons 신규 수주 업데이트

④GasLog→Samsung HI, LNG(180k) 1척

(03월3주 플레쉬) ▲ Gaslog 옵션 행사로 삼성중공업에 2번째 LNG선 발주
- Gaslog는 올해 1월 삼성중공업에 발주한 180k 1척에 딸린 옵션을 행사해 올해 2번째 LNG선 계약
- 신조선가가 상승하려고 하는 명백한 증거들을 느끼며, 옵션이라는 기회를 잘 활용했다고 평가
- 1호선은 2019년 단납기였고, 이번 2호선은 2020년 2분기 인도: 신조선가는 \$180 주변이라고 언급됨
>> 신조선가가 정확해 보이지는 않습니다.

⑤AET Tankers→Samsung HI, TK(153k) 4척

- 셔틀탱커 4척, 척당 신조선가는 \$90.7m으로 고부가가치 선종
▲ AET, \$575m 자금조달
- \$575m 규모의 RCF(Revolving credit facility)를 확보
- 작년말의 Standart Chartered에 이어, BNP Paribas, DBS Bank, ING Bank, OCBC Bank, Societe Generale and Sumitomo Mitsui Banking Corp.이 참여
- 이를 통해 AET는 fuel-efficient 선박에 투자를 확대할 계획이라고 금융권은 판단
(05월4주) △ 말레이시아 AET, Dual-Fuel 선대 확대 계획 시사
- 말레이시아 탱커 선사 AET는 LNG DF 엔진이 미래라고 주장
- AET는 장차 신규 투자 탱커의 절반에 LNG DF를 채택하겠다고 설명
- 아프리카 탱커에 LNG DF를 채택 시 \$12m의 추가 원가가 들지만, 최선의 선택이라고 설명
: 7월~10월의 싱가포르 경유 항로에서 아프리카 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
(17년9월)▲ AET와 Statoil, 셔틀탱커에 LNG 추진 선택
- MISC Group 및 AET는 Statoil과의 장기용선 계약 기반으로 2척의 셔틀탱커를 삼성중공업에 기발주 했는데
- 해당 선박에 DP2(Dynamic Positioning 2) 및 Dual-Fuel의 LNG 추진을 선택
- 125k 2척의 계약금액은 \$237.5m, 4Q19~1Q20 인도 예정
- Statoil은 용선 기한을 5년 \$200m, 7년 \$275m 두가지 옵션에서 고민 중

⑥Guggenheim Capital→Daewoo (DSME), TK(300k) 2척

- Guggenheim Capital의 자회사 Maritime Partners LLC가 계약 주체
- 2달 전 300k DWT 2척을 발주했고, 지난주 2척을 추가 발주
- 앞의 2개 호선은 2020년 1분기, 뒤의 2개 호선은 2020년 중반 인도
- 신조선가는 공개되지 않았음
- 대우조선해양은, 올해 고려해운에서 2척, 그리스 Pantheon Tanker에서 2척, Hunter Group에서 7척, 그리고 이번 Maritime에서 2척+2척으로 총 15척의 VLCC를 수주
(04월3주) ▽ 투자자들 원유운반선 투기 발주에 노력함
- 기본적으로 낮은 신조선가가 흥미를 유발
- Guggenheim Capital의 2척 발주, Arne Fredly, Evangelos Marinakis의 최근 한국으로의 VLCC 발주도 투기적 성격: 아래 3건의 수주 뉴스에서 확인
- 또한 Faerder Tanker도 중국 대련조선에 8척이 수에즈막스 탱커를 발주
- 최근 중국 대련조선(DSIC)과 한국 대우조선해양이 가장 매력적인 가격을 제시하고 있는 것으로 전해짐
- 한국 조선사들은 Tier III의 고사양 VLCC에 \$90m를 제시하고 있지만, 대우조선해양은 \$86m를 제시하는 것으로 전해짐
- 중국의 외교고 조선의 수에즈막스는 \$57m~\$58m이지만, DSIC는 \$56.9m에 수주
- 최근의 탱커 운임 하락과 파이낸싱 확보 어려움 등으로, 작년과 같은 독립 탱커 선사는 발주는 주춤하지만, 펀드들의 투기발주 가 꽤 느는 모양새

▼ 신조 발주설(뉴스 단계)

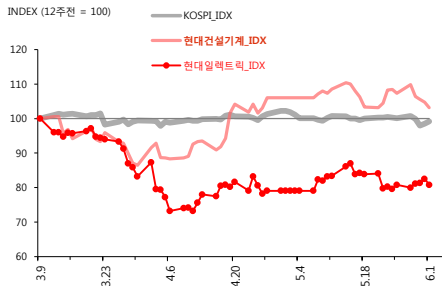
▲ Vitol, VLCC 시장 데뷔

- LPG 전문 선사 Vitol인 현대중공업에 4척의 VLCC를 발주하며 시장에 데뷔
- 현재 108척이라는 다소 무거운 규모의 VLCC가 주문되어 잔고에 있고, 운임도 역사적 저점에 다달은 시점에서의 발주라 인상 깊음
- 선박들은 2019년 11월, 2020년초 사이 인도 예정
- 발주는 싱가포르 회사 Elandra를 통해 계약: 성동조선에서 건조한 수에즈막스 2척, 핸디막스 케미컬 운반선 3척(2016년 건조)을 보유한 선사
- 신조선가는 무려 \$92m~\$93m으로 크게 오름
- 몇달 전 한국의 VLCC 계약가격이 \$80m 중반일 무렵, tradewinds는 한국의 VLCC 오퍼 가격이 \$90m까지 올랐다고 전한 바 있는데, 이보다 더 높은 수준
- 한 관계자는 이번 Vitol의 발주가 싸이즈도 300k DWT으로 최근 320k DWT보다 작고, 다른 사양이어서, 일반적(Conventional) VLCC로는 \$98m에 달하는 금액이라고 언급



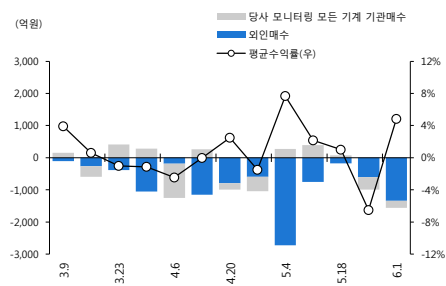
당사 기계 선호주 vs. 시장

▶ 당사 기계 선호주



당사 관할 기계 업종 전체

▶ 당사 모니터링 모든 기계의 주간 수급과 시가총액 증감율



기계 업종 뉴스

원전 vs. ESS, 충전기

△ 현대중공업, 호주서 570억원 규모 태양광 계약 체결

<http://lnr.li/YRacS>

현대중공업그린에너지는 호주 퀸즐랜드 소재 태양광업체 서플라이 파트너스와 7000만호주달러(약 567억원) 규모의 제품 공급 계약을 체결
현대중공업그린에너지는 현대중공업이 지분 100%를 소유한 완전 자회사다. 현대중공업 그린에너지 사업부는 지난해 228억원 영업이익자를 기록
올해 1분기에는 25억원 영업이익
현대중공업그린에너지는 현대일렉트릭과 함께 충남 서산 간척지에 국내 육상 태양광발전소 중 가장 큰 규모(65MW급)의 태양광 발전소도 건설

△ 두산중공업-원자력연구원, 사용후핵연료 기술협력 MOU

<http://lnr.li/VStai>

3사는 사용후핵연료의 운반-저장-처분 기술 개발 등 관련 사업을 공조해 추진하고, 기술·정보·인력 교류와 시설·장비 공동활용 등, 긴밀한 협력체계를 구축하기
두산중공업은 사용후핵연료 저장용기(Cask) 설계·제작 기술을, 한전기술은 원전 설계를 기반으로 한 사용후핵연료 관리단계별 설계 기술을 ...
... 원자력연구원은 사용후핵연료 관리시스템 연구·개발 역량을 각각 보유

건설기계

▷ 4년만에 두산발켓 유럽센터 방문한 박용만 회장

<http://lnr.li/Qsxd1>

2일 페이스북을 통해 "발켓의 유럽센터가 프라하 교외에 있어 상공회의소 사찰단과 함께 방문했다"며 소회
이노베이션 센터도 새로 지었고 생산공장은 더 이상 들어갈 수가 없게 설비가 꽉 찼고,
공장은 공급될 달러 정션없이 돌아가고 있고 인력확보가 제일 큰 고민이라고 분위기를 전함

▷ 한신평, 두산인프라코어 기업어음 'A3' 신규 평가

<http://lnr.li/lbka7>

두산인프라코어의 기업어음 신용등급을 A3로 신규 평가
나이스신용평가는 2017년 2월부터 두산인프라코어의 기업어음 신용평가를 A3로 유지하고 있으며, 한국기업평가도 2017년 6월부터 A3로 평가

△ 두산인프라코어, 낮은 신용도에도 성공적으로 마친 회사채 수요예측

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

두산인프라코어는 2013년 10월 발행한 24회 공모 회사채 상환을 목적으로 300억원 규모의 회사채 발행을 추진, 30일 수요예측을 실시
수요예측에 물린 구체적인 자금 규모는 확인되지 않았지만, 공모금액인 300억원을 상회한 것으로 파악
당초 두산인프라코어는 수요예측 결과에 따라 600억원까지 발행할 계획도 가지고 있었다. 증액 여부는 현재 내부적으로 검토 중인 것으로 전해짐
공모 방식으로 회사채를 발행한 것은 2016년 11월 3천239억원 발행 이후 1년 6개월 만
두산인프라코어는 지난해부터 올초까지 총 5차례에 걸쳐 사모 방식으로 회사채를 발행

△ 현대건설기계, 분할 후 첫 회사채 데뷔

<http://lnr.li/nkb6r>

올해부터 실적이 대폭 개선되고 유상증자로 자본을 확충하면서 자체 신용등급을 A-로 평정
오는 28일 회사채 수요예측을 실시: 트랜치(tranche)는 2년물과 3년물 각각 500억원으로 구성
희망 금리 밴드 상단을 등급(A-) 민평에 10bp와 15bp 가산한 수준으로 제시