



신조선가지수 190p 최고점 도착, 다음은 Hapag-Lloyd

조선 기계방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

코멘터리 of 조선

▶ 신조선가지수 190p로 2008년 신고가에 도착

① 4주만에 신조선가지수는 1P 올라 190P로 2008년 8월의 최고가에 도착했습니다. 4주 사이 VLGC와 대형 컨테이너선의 신조선가가 올라주었습니다. 이제 다시 가을에 신조선가지수가 신고가를 경신할 것인가를 주목합니다.

SIW(Shipping Intelligence Weekly)에 공표된 기준으로는 2008년 8월에 최고점이 190P였고, 클락슨 DB 시계열에서는 2008년 8~9월에 191.58P(공표 기준 192P)까지 올라간 바 있습니다. 그러나 당시는 미국 금융 위기로 신조선장이 급격히 중단되었던 특별한 시기입니다. 더 엄격하게는 연내 191.58P 돌파를 기다려보시지요.

▶ HD현대미포의 수주 러시

③ HD현대미포는 Peninsula로부터 18k-CBM LNGBV 2척을 수주합니다. LNG D/F 선박 운운 증가로 LNGBV 수요가 크게 늘고 있다는 설명입니다. 신조선가도 92.8백만달러로 아주 좋습니다.

④ Purus로부터 45k-CBM LPG선 2척을 수주해서 동선주의 MGC를 총 6척 건조하게 됩니다. 2027년 5월 인도물의 신조선가는 74.5백만달러로 같은 달에 수주한 AMPTC의 79.5백만달러보다 낮은데, 이는 AMPTC가 LPG D/F, 이번은 컨벤셔널 엔진이기 때문입니다.

▶ 컨테이너: Maersk 다음은 Hapag-Lloyd

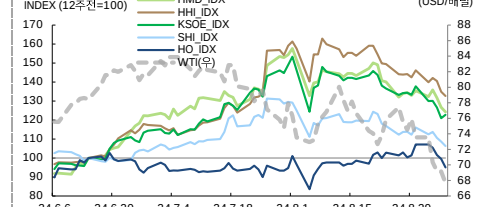
⑤ Maersk의 62척 컨테이너 발주 윤곽이 드러났습니다. 안타깝게도 한국의 수주는 한화오션의 6+4척 뿐입니다. Maersk는 자사선 32척(18척 + 옵션 14척), 용선 30척으로 가져가는데, 용선발주는 모두 중국에서 건조 중인 Seaspan, SFL, Capital Maritime의 17,000-TEU급, 9,000-TEU급입니다. 신조선 한화오션이 16,000-TEU 6+4척을 2027년 납기로, New Times SB의 6+6척이 2028년 인도 일정으로, Yangzijiang SB이 6+4척을 2027년 인도 스케줄로 수주합니다.

2021~2024년에 33~50%였던 한국의 대형 컨테이너선 M/S가 올해 10% 안팎으로 낮습니다. 특히 Maersk의 62척에서 10척에 그친 것은 다소 충격적입니다. 그러나 Maersk가 원하는 2027년 단납기 슬롯이 부족했고, 신조선가 차이도 있었던 것으로 추정합니다. 다음은

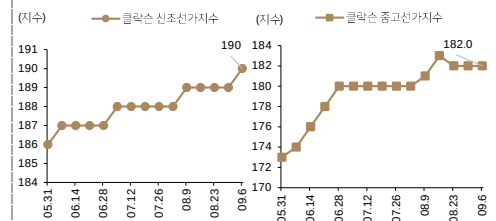
⑥ Hapag-Lloyd가 컨테이너 시리즈 30척 건조 조선사를 선정 중입니다. 한국에서는 한화오션과 HD현대중공업. 중국에서는 New Times SB, Jiangnan SY, Yangzijiang SB, Waigaoqiao SB, Hengli Hi가 입찰에 참여 중입니다. 부디, 한국의 선전을 바랍니다.

모니터링 차트

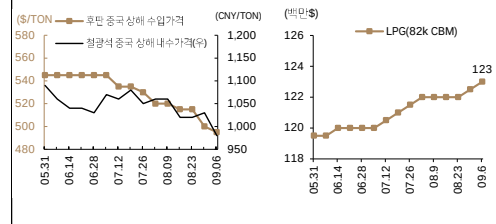
▶ 조선주 주가



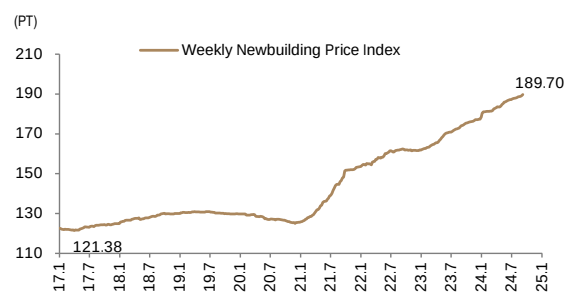
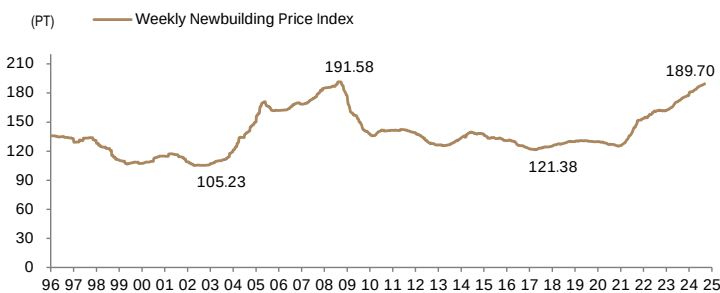
▶ 선가지수



▶ 후반: 주요 선종 신조선가

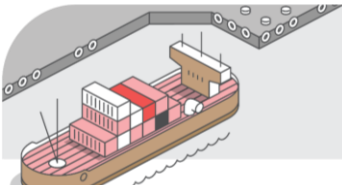


▶ figure: 신조선가지수



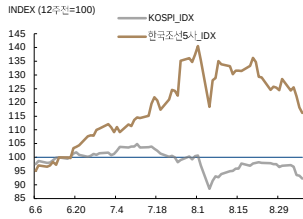
주시 뉴스

수주, 수주설		
수주 9월1주 주시뉴스		수주 8월4주 주시뉴스
선가/캐파	▲ 신조선가지수 190p로 2008년 신고가에 도착 △ MAN ES의 D/F 엔진 인도 지연 경고	▲ 신조선가지수 189p 제자리에서 소수점 상승, 중조선가지수도 MR 때문에 183p로 2P나 급등 ▷ 인도 정부 Shipbuilding Policy 2.0 제시
그린십	▲ HD현대미포는 Peninsula로부터 LNGBV 2척 수주(전자공시)	
LNG	▲ DNV는 LNG선 신조선장 표준할 것이며, 신조선가 하락은 없을 것으로 전망 ▲ 미국 상원의원, Alaska LNG 사업 유치를 위해 아시아 방문	△ 미국 LNG 임시 규제에도 플레이어들은 낙관론 유지 △ Venture Global LNG의 Plaquemines LNG 곧 가동
가스선	▲ HD현대미포는 Purus로부터 MGC 2척, 1.5억달러 수주	▼ EPS는 10년만에 니치마켓의 LGC(60k-CBM) 4척 중국에 발주
탱커	△ Fearnlys의 탱커 시장 상황 분석: 최선전, 장기 계약 양호	△ VLCC 운임 반등: 석유제품을 25년 최대 비중으로 운반하기 시작 ▽ Navios는 중국에 LR2 4척을 옵션행사로 발주
컨테이너선	△ Maersk 최대 62척(자사선 18+14척, 용선 30척) 투자. 한국은 한화오션 6+4척 수주에 그림 ? ▲ Hapag-Lloyd가 최대 30척의 LNG Dual-Fuel 컨테이너선 신조 입찰 ▽ EPS는 CMA CGM 용선 바탕으로 중국에 컨테이너선 11척 발주	
해양/디펜스		▲ 한화오션 1만톤급 군수지원함, 4,602억원 수주

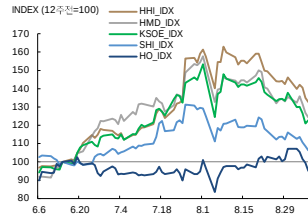


Peer Group 주가

▶ 한국 주식시장 vs. 조선주들

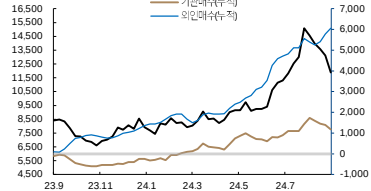


▶ 한국 조선5사 Performance

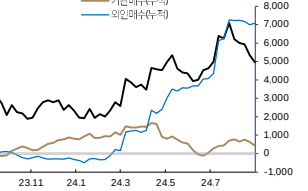


조선 수급

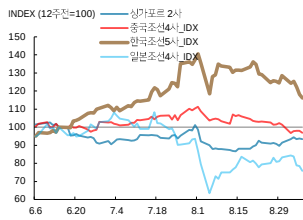
HD한국조선해양



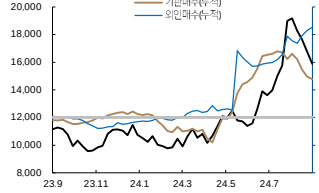
삼성중공업



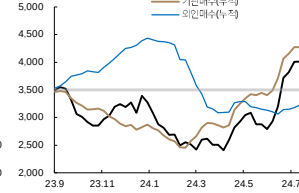
▶ 한/중/일/싱 조선주 주가 비교



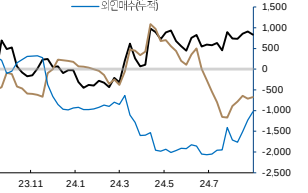
HD현대중공업



HD현대미포



한화오션



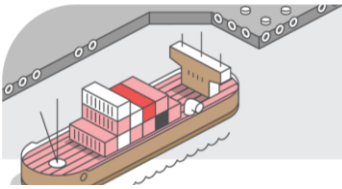
글로벌 피어그룹 주가 흐름

대분류	티커 / 회사명	시가(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
지수	WTI		1.0%	0.0%	2.1%		23%	-3%
	CRB INDEX		1.7%	1.5%	3.0%		6%	21%
조선사								
한국조선	HD한국조선해양	9,011	10.9%	11.2%	30.8%		44%	50%
	HD현대중공업	11,660	9.2%	10.2%	30.7%		40%	
	삼성중공업	6,315	9.4%	9.3%	9.9%		17%	60%
	한화오션	7,013	11.3%	0.8%	3.2%		0%	24%
	HD현대미포	2,822	10.2%	11.3%	31.0%		8%	28%
싱가포르	KEPPEL	8,455	11.1%	11.0%	10.2%		-8%	84%
중국조선	CSSC	21,988	10.0%	11.9%	10.0%		27%	33%
	CSIC	15,996	10.4%	11.2%	1.8%		20%	7%
	CSSC OMEC	3,824	10.5%	11.5%	10.5%		0%	11%
	YANGZIJANG	7,640	11.2%	11.9%	10.5%		46%	201%
일본조선	NAMURA SB	719	10.4%	11.0%	32.8%		42%	495%
	MITSUI ES	843	10.4%	11.5%	20.7%		98%	132%
	KAWASAKI HI	5,531	10.9%	11.8%	21.4%		14%	88%
	SUMITOMO HI	2,820	10.4%	11.2%	20.3%		-13%	5%
대만조선	CSBC CORP TAIWAN	691	11.0%	11.5%	11.4%		-26%	-24%

엔진 / 부품								
엔진	MAN							
	WARTSILA	12,073	10.0%	11.5%	14.1%		62%	60%
한국엔진	한화엔진	745	13.5%	11.7%	14.5%		22%	85%
	STX엔진	302	16.0%	12.4%	12.1%		27%	57%
기자재	한국카본	416	10.7%	10.8%	10.6%		-20%	-3%
	동성화인텍	246	9.1%	14.3%	10.4%		-14%	-1%
	세진중공업	304	1.1%	13.3%	2.3%		24%	14%
	삼강엠엔티	607	4.2%	14.4%	9.1%		-33%	-29%

대분류	티커 / 회사명	시가(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
기름들								
RIG	TRANSOCEAN	3,607	13.1%	18.1%	33.5%		-50%	8%
	SEADRILL	2,701	7.5%	14.2%	20.3%		-16%	
	Valaris	4,025	9.4%	11.9%	28.5%		-23%	16%
	ODFJELL SEA SHS	989	10.1%	15.7%	25.7%		42%	385%
IOC+	ExxonMobil	500,440	4.5%	2.6%	3.9%		-3%	19%
	Shell	209,203	6.6%	5.3%	8.1%		6%	0%
	BP	87,050	5.5%	7.2%	16.9%		-22%	17%
	TOTALEnergies	158,983	3.7%	1.7%	10.7%		-1%	63%
	Chevron	253,415	6.3%	2.7%	14.6%		-17%	14%
	ENI	50,892	4.7%	1.6%	3.5%		-5%	3%
	Equinor	70,272	4.1%	5.0%	10.9%		-22%	17%
ENG.	SBM	3,222	5.7%	13.6%	13.8%		22%	14%
FEED.	TechnipFMC	10,290	10.5%	4.7%	8.3%		14%	253%
	SAIPEM	4,129	8.0%	7.2%	18.3%		21%	63%
	NOV	6,406	8.4%	7.4%	13.5%		-23%	14%
	MODEC INC	1,300	12.6%	19.2%	1.0%		54%	17%
	WORLEY PARSONS	5,147	4.1%	3.3%	0.3%		-14%	12%

해운								
해운	MAERSK DC Equity	22,421	3.6%	6.4%	22.2%		-18%	18%
	SHIP FINANCE INTL LTD	1,626	5.9%	0.0%	22.0%		0%	35%
	CLARKSON PLC	1,477	3.9%	2.4%	11.1%		35%	15%
	EURONAV NV	3,351	6.8%	11.3%	9.5%		-4%	95%
	GOLDEN OCEAN GROUP LTD	2,293	6.6%	3.5%	18.7%		57%	28%
	FRONTLINE LTD	4,947	8.0%	2.4%	21.5%		29%	185%
	NORDIC AMERICAN TANKERS LTD	752	3.2%	3.7%	13.0%		-8%	53%
	RIOT OFFSHORE PARTNERS LP	237	0.9%	2.0%	10.6%		5%	11%
	LNG GASLOG PARTNERS LP	#N/A	N/A					
LPG	BW Offshore	459	8.4%	5.2%	12.2%		7%	10%
	DORIAN LPG LTD	1,528	8.1%	4.1%	29.2%		28%	155%
	EXMAR NV	569	2.4%	12.8%	15.8%		-23%	13%



다올 선박

2024.09.08 [738호]

DAOL 다올투자증권

한국 조선업 수주와 수주설

▼ 신조 수주(외선, 전자공사 등)

▲ HD현대미포는 Peninsula로부터 LNGBV 2척 수주(전자공사)

- 아래의 GreenShip 섹션 참조

▲ HD현대미포는 Purus로부터 MGC 2척, 1.5억달러 수주

- 아래의 가스선/암모니아운반선 섹션 참조

△ Maersk 최대 62척(자사선 18+14척, 용선 30척) 투자. 한화오션 6+4척

▲ Hapag-Lloyd가 최대 30척의 LNG Dual-Fuel 컨테이너선 신조 입찰

▽ EPS는 CMA CGM 용선 바탕으로 중국에 컨테이너선 11척 발주

- 아래의 컨테이너선 섹션 참조

▼ Clarkson's 신규 수주 입력 업데이트(한국)

③Hyundai Mipo→Unknown(Peninsula), LNGBV(18k-CBM) 2척

- 아래의 그린십 섹션 참조

⑤Hyundai Mipo→Purus Marine, LPG(45k-CBM) 2척

- 아래의 가스선 섹션 참조

⑥Hyundai Mipo→Unknown(Brave Maritime), PTK(50k-DWT) 1척

[다올선박 7월2주] ▲ 그리스 Vafias 패밀리리 Brave Maritime, 현대미포조선에 PC선 2척 발주

- 2027년 3월 인도물의 신조선가는 54백만달러

- Vafias 패밀리는 2010년 중국 조선사를 떠나서, HD현대미포와 가스선과 탱커 등을 건조하며 긴밀한 관계 유지

- Brave Maritime은 PC선 7척 보유. 2008년 5척, 2009년 1척, 2011년 1척에 건조

- 벌크선 부문에서는 중고 선박 구매로 선대 확장 중. 올해 6척, 2023년에 7척 매입

- 최근에는 16년 만에 최고가를 기록한 아프라막스 탱커 2척을 매각. 2009년에 건조한 2척을 적당 41~42백만달러에 매각

- MR 신조시장은 2023년 114척, 올해 벌써 70척 발주의 초강세로 잔고 230척, 잔고/선대비율 13%까지 회복

- 노후선 대체 발주로는 충분치 않음. 기존 선대의 30%가 15~19년, 13%가 20년 이기 때문

⑩Hyundai Vietnam SB→Unknown(Chios), PTK(50k-DWT) 1척

[다올선박 6월2주] ▲ HD현대미포는 그리스 Chios Navigation로부터 MR 3척 수주

- 그리스 Chios Navigation은 최근 Posidonia 주관을 앞두고 HD현대미포에 MR 3척을 발주. 잔고를 6척으로 늘림

- 컨벤서블엔진에 스크러버 장착, 2027년 12월까지 인도

- 전자공시에는 유럽 MR 탱커 2척만이 공표되었고, 신조선가는 50백만달러

- 동 선주는 현재 3척의 MR PC선과 8척의 벌크선으로 구성. 동 선주는 HD한국조선해양에 여러 차례 신조발주를 해옴

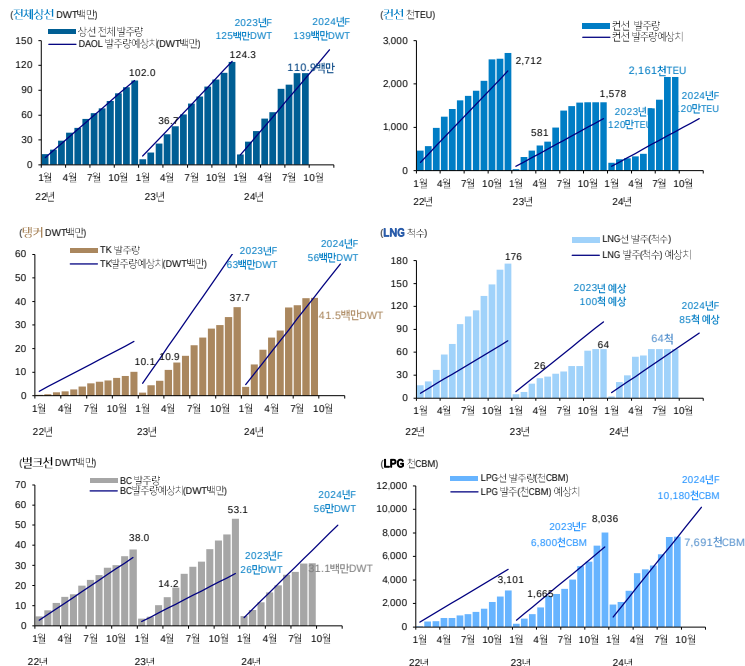
- 현대미포조선에 2013년에 51,600-DWT MR 두 척, 2019년에 49,900-DWT 1척을 발주했고, 선대로 운영 중

- 이번 발주는 선대 리뉴얼이며 벌크선도 일본 Imabari Shipbuilding에서 핸드사이즈 선박 1척을 2028년 인도 예정으로 주문

- 이미 Imabari에서 울트라막스 1척을 건조 중이며, 일본 Tsuneishi Cebu에서도 울트라막스 1척을 건조 중. 벌크선 3척은 모두 2025~2027년 사이에 인도 예정

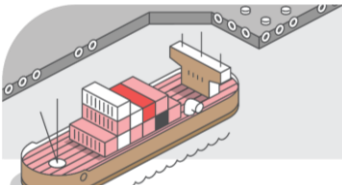
당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

▶ 당사예상 대비 발주 추이



클락스 신조 발주: 한/중/일

주석: 클락스 입력 DATA 만 & 해양은 뉴스/공사 기준									
국가	조선사	계약일	발주 국가	발주처	선종	크기	인도	척수	
2024년 08월 4주 - 09월 1주									
대한민국	Hyundai Mipo	24.07.15	Unknown	Unknown	PTK	50k DWT	2027	1	
		24.09.05	Unknown	Unknown	LNGBV	18k cu.m.	2027	2	
		24.08.27	북미	Purus Marine	LPG	45k cu.m.	2027	2	
		24.07.15	Unknown	Unknown	PTK	50k DWT	2027	1	
중국	GSI Nansha	24.08.22	유럽	SOCATRA	PTK	40k DWT	2027	2	
		24.09.03	유럽	Hammonia Reederei	OFF-SUPP	14k DWT	2027-2028	4	
		24.08.22	아시아	RCL	CONT	4k TEU	2027-2028	2	
		24.08.26	Unknown	Unknown	LPG	51k cu.m.	2027	2	
중국	Jiangnan SY Group	24.08.26	아시아	Eastern Pacific Shpg	LPG	150k cu.m.	2027	6	
		24.08.23	유럽	Navigator Gas	LPG	49k cu.m.	2027	2	
		24.06.01	Unknown	Unknown	CONT	7k TEU	2026	1	
		24.08.30	중국	COSCO Shipping Dev	BULK	80k DWT	2027	22	
중국	Chengxi Shipyard	24.08.09	유럽	SBM Offshore	BULK	#VALUE!	2029	1	
		24.08.23	중국	Hainan Linghang	PTK	21k DWT	2026	1	
		24.09.02	중국	Fujian Shipping	BULK	82k DWT	2026-2027	2	
		24.08.14	Unknown	Unknown	BULK	40k DWT	2026	2	
중국	Jiangsu Dajin Hi	24.08.16	Unknown	Unknown	BULK	5k DWT	2026-2027	6	
		24.08.16	Unknown	Unknown	BULK	6k DWT	2026-2027	4	
		24.06.20	유럽	Tsakos Energy Nav	PTK	74k DWT	2027	2	
		24.08.01	북미	Seaspan Corporation	CONT	9k TEU	2028-2029	8	
중국	Xiamen Shipbuilding	24.08.01	유럽	Pleiades Shpg Agcy	PTK	74k DWT	2027-2028	4	
		24.05.01	유럽	Union Maritime	BULK	114k DWT	2026-2028	2	
		24.05.01	중국	China Petroleum	BULK	64k DWT	2026	1	
		24.06.30	유럽	Navios MLP	PTK	115k DWT	2027-2028	4	
중국	Yangzhou Hairun	24.05.01	중국	Taizhou Jiahong Shpg	BULK	82k DWT	2025	1	
		24.08.30	중국	COSCO Shipping Dev	BULK	83k DWT	2027	2	
		24.08.29	중국	COSCO Shipping Lines	CONT	14k TEU	2027-2029	12	
		24.08.30	중국	COSCO Shipping Dev	BULK	80k DWT	2026-2027	13	
중국	COSCO HI (Dalian)	24.08.30	중국	COSCO Shipping Dev	BULK	64k DWT	2027	5	
		24.06.01	유럽	Champion Tankers	PTK	49k DWT	2026-2027	6	
		24.08.31	중국	Nanjing Yangyang	PTK	18k DWT	2027	1	
		24.06.01	유럽	TQ Ship	BULK	7k DWT	2025	2	
중국	Jiangmen Hangtong	24.08.02	Unknown	CCCC Fourth Harbor	OFF-SUPP	2k swl	2026-2027	2	
		24.08.22	아시아	Wah Kwong Maritime	PTK	114k DWT	2027	2	
일본	JMU Ariake Shipyard	24.07.01	유럽	Samos Steamship	BULK	181k DWT	2026	2	
		24.05.01	Unknown	Unknown	BULK	63k DWT	2026	2	



선가, 실적, 캐파

▲ 신조선가치수 190p로 2008년 신고가에 도착

신조선가치수는 189.70p로 전주대비 0.49p 상승하며 4주만에 190p로 상승, 2008년 8월의 최고점에 도달
지난 4주 동안 신조선가 상승은 VLGC가 123백만달러로 0.8% 올랐고, 올트라막스와 포트스-파나막스 컨테이너선이 상승하며 지수 상승을 견인
중고선가치수는 182P로 2주 연속 보합

△ MAN ES의 D/F 엔진 인도 지연 경고

아시아 조선소로 엔진 인도 전에 더 긴 시험 시간이 필요해 병목현상 발생
신조선 주문 증가와 이중연료 선박 비율 증가로 엔진 제조업체가 수요를 따라가기 어려운 상황
D/F 엔진 시험 캐파 부족이 주요 원인. MAN ES의 이중연료 엔진은 인도 전 시험 시간이 세 배 더 필요
이중연료 엔진은 Tier II 및 Tier III 배출 기준에 맞춰 테스트가 필요
기존 연료 및 대체 연료(메탄, 메탄올, LPG 등)에 대한 추가 테스트도 필요

외신 보도들

- 뉴스/FACT ⇄ 당사 의견

▶ 그린십

▲ MAN ES, 약 30대의 암모니아 엔진 잔고 보유

MAN ES는 향후 3년 동안 약 30대의 암모니아 D/F 엔진을 인도할 예정
코펜하겐과 일본 Mitsui 시설에서 암모니아 연료 엔진을 시험 중이며, 성과에 자신감을 얻어 프로젝트를 수주
일본의 Mitsui는 200,000-dwt 건화물선에 설치될 암모니아 엔진을 시험 중이며
HD한국조선해양과는 VLAC에, 중국 칭다오에서는 newcastlemax에 70-bore 암모니아 엔진 장착 예정
CSSC-MES Diesel에서는 60-bore 엔진을 VLAC에 주문
2026년 첫 선박이 인도된 후, 실전에서의 성능 및 안전성을 확인할 계획
이 경험을 바탕으로 2026년부터 본격적으로 암모니아 엔진 판매에 나설 예정

▲ HD현대미포는 Peninsula로부터 LNGBV 2척 수주(전자공시)

Peninsula가 HD현대미포에 18,000 cbm급 LNG 벙커링 선박(LNGBV) 2척을 발주
2027년 11월까지 인도 예정이며, 신조선가는 척당 92.8백만달러
LNG D/F 선박 증가로 인해 벙커링 선박 공급 부족 현상 발생 중이며, LNGBV 수요 증가로 인해 선박 가격 상승세
이러한 복잡한 선박에 대한 조선소 슬롯 경쟁도 가격 상승에 기여
최근 TotalEnergies가 중국 조선소와 체결한 유사한 규모의 LNGBV 계약과 유사한 가격 수준

▶ 가스선/암모니아운반선

▲ EMF + 그리스 선주 Atlas Maritime는 HD현대중공업에 3척의 VLAC 본계약 세레머니

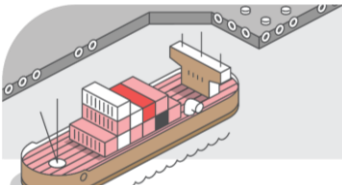
총 372백만달러 규모의 계약. 88,000-cbm 3척은 2027년 12월까지 인도될 예정
3월 12월에 TW에 보도된 내용이며, 이번엔 계약이 확정된 것임
이번 계약은 지속 가능한 해운 산업을 위한 최신 기술과 혁신을 적용한 선박을 제공하기 위한 EMF(European Maritime Finance)의 노력을 강조한 것임
Atlas Maritime은 이번 VLAC 신조선가에 뛰어들어 여러 선주 중 하나. Maersk Tankers, TMS Cardiff Gas, Eastern Pacific Shipping 등
이 VLAC는 기존 VLGC 사양에 선체 보강 및 기타 사양이 추가되어, 장거리 암모니아 운송을 가능하게 할 예정임
⇨ 3월에 수주 입력된 건입니다.

▲ HD현대미포는 Purus로부터 MGC 2척, 1.5억달러 수주

아시아 기반 Purus Marine로부터 2척의 45K-CBM LPG선 수주
2027년 5월 인도물의 신조선가는 74백만달러
Purus Marine은 작년에 4척의 MGC를 HD현대미포에 척당 69백만달러(전자공시 74.5백만달러)에 발주했음. 앞의 4척은 2025~2026년 인도 예정
Purus의 선박 중 2척은 Koch Fertilizer에 용선되었으며, 요율과 기간은 아직 공개되지 않음
이번달에 HD현대미포는 AMPTC로부터도 2척의 D/F 45,000-cbm LPG선을 수주. 척당 신조선가가 79.5백만달러(전자공시 80.7백만달러)로 더 높는데,
이는 AMPTC는 LPG D/F이고 Purus의 선박이 컨테이너선이기 때문
HD Korea Shipbuilding은 올해 148척의 신조선가로 167.1억달러의 수주를 달성해서 연간 목표치 135억달러 초과 달성 중
⇨ HD현대미포의 단납기 슬롯은 2025~2026년 열려있습니다.

▲ Avance Gas의 대규모 배당금 지급

John Fredriksen의 Avance Gas는 2024년에 16척의 VLGC를 매각한 후 대규모 배당금을 지급할 계획
1분기 배당금 지급 이후 CEO는 주주들이 "배당금 후유증"을 겪을 수도 있다고 경고.
이달 초 BW LPG에 12척의 VLGC를 10억5천만달러에 매각, 3억1천5백만달러의 이익을 기록
첫 번째 반기 배당금은 2억6천8백만달러로, 이는 약 30%의 시장 가치를 차지
CEO는 BW LPG에 12척이 인도됨에 따라 더 많은 고배당이 있을 것이라고 설명
회사는 초과 현금을 빠르게 주주들에게 반환할 계획
2024년 2분기 순이익은 6천60만달러로, 2023년의 3천5백70만달러에 비해 크게 증가
6개월 동안 총 2억70만달러의 이익을 기록, 회사 사상 최고 실적
Avance Gas는 2025년과 2026년에 인도 예정인 암모니아 운반선 4척을 한국에서 건조 중



다올 선박

2024.09.08 [738호]

DAOL 다올투자증권

▶ LNGc

▲ DNV는 LNG선 신조시장 꾸준할 것이며, 신조선가 하락은 없을 것으로 전망

DNV에 따르면, LNG선 신조 발주가 매년 꾸준히 이어질 것으로 예상되며, 신조선가 하락은 당분간 어려울 것으로 전망
 2028년 이후 더 많은 선박이 필요할 것이며, 이는 새로운 항로와 추가 액화 프로젝트의 승인, 그리고 구형 선박의 교체 때문
 LNG 잔고가 이미 포화 상태이며, 특히 QatarEnergy의 QC-Max 신조선이 2031년까지 인도가 확보되어 있음
 중국 조선소의 시장 점유율이 2022년 9%에서 2024년 30%로 증가
 LNG 신조선가는 4년 전 185백만달러에서 265백만달러로 급등했지만, 가격 하락은 어려울 수 있음.
 2024년 60척의 LNG선 인도가 예정되어 있으며, 2025년과 2026년에는 80척 이상이 인도될 예정
 LNG선 운임은 현재 비교적 안정적이며, 이는 시장 공급이 적절하게 이루어지고 있기 때문
 추가 기술 혁신이 필요하며, 메탄 배출 최소화, 연료전지, 온보드 탄소 포집, 바이오-LNG 및 수소 연료 사용 등이 검토되고 있으나, 공급 문제와 추가 비용이 걸림돌

▲ 미국 상원의원, Alaska LNG 사업 유치를 위해 아시아 방문

알래스카 주 상원의원 Dan Sullivan이 Alaska LNG 프로젝트(39십억달러 규모)를 홍보하기 위해 아시아(도쿄, 서울)를 방문. 이번이 2년간 네 번째 방문
 공화당 의원은 Bill Hagerty(테네시), John Thune(사우스다코타), Eric Schmitt(미주리), Katie Britt(앨라배마), 민주당 의원도 Chris Coons(델라웨어), Gary Peters(미시간) 2명 참여
 일본에서는 일본 총리 Kishida Fumio, JERA, Inpex 등 기업 지도자들과 회담했고
 한국에서도 윤석열 대통령, KOGAS 등과 회담 예정
 알래스카 노스 슬로프에서 니키스키(Nikiski)까지 807마일(1290km) 길이의 가스 파이프라인과 연간 20MTPA 캐파의 액화 시설
 이미 FERC 및 DOE로부터 승인 완료되었고, 알래스카 가스라인 개발 공사(AGDC)가 개발 주체로, 2025년 중반에 FID(최종 투자 결정) 목표
 ✎ 이렇듯 미국에 다수의 LNG선이 필요한 파이프라인이 흘러가고 있습니다.

▶ 탱커

▲ Fearnleys의 탱커 시장 상황 분석: 최신선, 장기 계약 양호

Fearnleys에 따르면 탱커 가치는 안정적이지만, 운임이 하락하면 노후 탱커의 가치에 부정적인 영향을 미칠 수 있음
 용선 운임은 여름철 정체기에도 불구하고 견고한 수준을 유지하고 있으며, 특히 장기 계약에서 강세를 보이는 상황
 현대식 탱커의 가치는 강세를 유지할 것으로 예상되지만, 현재 수준에서 더 이상의 상승 여지는 제한적일 것으로 보임
 Clarksons 자료에 따르면 10년 및 15년 된 VLCC의 가치는 각각 86백만달러, 58백만달러로 평가. 같은 연령의 수에즈막스는 6천8백만달러, 아프라막스는 6천만달러로 안정적
 수에즈막스 나예코 VLCC는 지난주 1년 계약에서 하루 45,750달러/일의 운임을 기록. 이는 연초 47,088달러/일 대비 약간 하락한 수치
 수에즈막스와 아프라막스는 각각 하루 4,500달러를 벌고 있으며, 연초 대비 수익은 소폭 감소
 Fearnleys는 사우디 아라비아의 Bahri가 Evangelos Marinakis의 Capital Maritime & Trading으로부터 10억달러 규모의 VLCC 9척을 구매한 거래를 언급하며, 장기 긍정적인 전망을 유지

▶ 컨테이너선

▲ Maersk 최대 62척(자사선 18+44척, 용선 30척) 투자. 한국은 한화오션 6+4척 수주에 그림

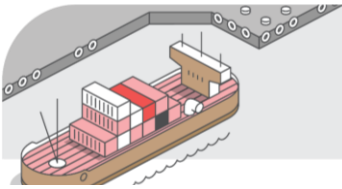
AP Moller-Maersk가 최대 62척, 66억달러의 LNG D/F 컨테이너선을 자사선 및 용선 발주 계획을 진행 중
 한국 한화오션에서 16,000-TEU LNG D/F 컨테이너선 6척, 22억달러에 발주. 추가로 4척 옵션도 포함. 2027년 인도될 예정
 중국 New Times Shipbuilding과도 6척의 16,000-TEU 컨테이너선을 주문, 2028년 인도될 예정이며, 추가 6척 옵션이 포함됨
 Yangzijiang Shipbuilding에도 비슷한 규모의 선박 6척과 4척 옵션 계약이 체결되어 2027년 인도될 예정
 직접 신조투자는 18+용선 14척으로 최대 32척
 New Times Shipbuilding과 Yangzijiang Shipbuilding은 새로 투자하는 도크에서 건조할 예정
 Maersk는 LNG D/F 대형 컨테이너선에 대한 용선 계약도 Seaspan Corp, SFL Corp, Capital Maritime와 진행 중
 최대 30척으로 총 62척의 프로젝트
 Seaspan은 16,000-TEU 신조선 5척을 포함하여 9,000TEU 및 17,000-TEU LNG D/F를 New Times SB와 Yangzijiang Shipbuilding에서 건조 중이며, 2027~2028년에 인도될 예정
 SFL은 16,800-TEU 5척을 중국 New Times Shipbuilding에서 건조 중이며, 2028년부터 10년간 용선계약 예정
 그리스 Marinakis의 Capital Maritime은 8,400-TEU 6척을 New Times에서 건조 중
 Maersk는 LNG를 연료로 사용하는 대형 선박을 통해 경쟁사들인 CMA CGM과 MSC Mediterranean Shipping Company와의 경쟁에서 뒤처진 부분을 만회하려 함
 경쟁사들은 이미 LNG D/F 선박을 대규모로 발주한데 반해,
 Maersk는 그동안 메탄올 연료를 우선시하며 25척의 메탄올 연료 컨테이너선을 주문했지만 메탄올 공급 부족 문제로 인해 LNG 연료로의 전환이 불가피했음
 8월에 Maersk의 Vincent Clerc CEO는 800,000TEU의 D/F 선박을 2024년에 주문하거나 용선할 계획임을 밝혔는데,
 이 중 500,000TEU는 장기 용선, 300,000TEU는 직접 소유할 예정이며, 2026년부터 2030년까지 선박을 인도받을 계획
 Maersk의 이번 대규모 신조 및 용선 계획은 CMA CGM에 이어 글로벌 2위 선사 자리를 위협받고 있는 상황에서 추진된 것이며, 친환경 연료 전략을 강화하기 위한 결정으로 평가
 2026년부터 2028년까지 인도될 이 선박들은 공급과잉을 방지하기 위해 노후 선박을 대체하고 43억TEU 선복량을 유지할 계획
 ✎ Maersk의 62척에서 한국은 10척만을 가져옵니다.

▲ Hapag-Lloyd가 최대 30척의 LNG Dual-Fuel 컨테이너선 신조 입찰

곧 조선소 선정 절차를 시작할 예정
 중국 New Times Shipbuilding, Jiangnan Shipyard, Yangzijiang Shipbuilding, Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding, Hengli Heavy Industry가 입찰에 참여 중이며,
 한국은 한화오션, HD현대중공업이 입찰에 관심을 보이고 있음
 이번 신조 투자는 2027년~2028년 인도물로, 15,000~16,000TEU급 선박 10척과 8,000~9,000TEU급 선박 10척으로 구성되며, 각 5척의 옵션 계약도 포함
 Hapag-Lloyd는 LNG Dual-Fuel 기술을 적용한 선박에 중점을 두고 있으며, 2054년까지 탄소중립을 목표로 지속적으 선대 현대화를 추진 중
 컨테이너선 신조 시장은 2024년 들어 대규모 발주가 이어지며 조선소 슬롯 확보 경쟁이 치열해지고 있으며, MSC, AP Moller-Maersk 등 주요 선사들도 대규모 발주에 동참
 Clarksons에 따르면, 컨테이너선 잔고는 현재 기존 선대의 22% 이상에 해당하며, 694척의 신조선이 주문된 상태

▽ EPS는 CMA CGM 용선 바탕으로 중국에 컨테이너선 11척 발주

Eastern Pacific Shipping는 중국에 컨테이너 11척, 17억달러를 추가 발주. 선대 규모를 300척 이상(현재 잔고 97척)으로 확대
 프랑스 CMA CGM이 장기 임대 계약을 통한 발주
 중국 New Times Shipbuilding에서 18,000TEU 4척과 8,400TEU급 4척에, 3척의 옵션도 포함
 울트라막스는 7월에 발주한 시리즈에 딸린 용선 행사로 전함
 신조선은 2027년~2028년 인도될 예정이며, LNG-D/F의 신조선가는 18,000TEU가 200백만달러 이상, 8,400TEU가 130백만달러로 전함
 EPS는 가장 활발하게 노후선 교체발주를 위한 신조투자를 해온 것으로 유명. 동사의 컨테이너선 75척 중에 2020년 이전에 건조된 선박은 9척에 불과
 장기 임대 계약을 통해 안정적인 수익을 확보하며, 20억달러 이상의 용선 잔고를 유지
 ✎ CMA-CGM은 중국과 한국에 고루 발주합니다.
 ✎ 한국의 HD한국조선해양은 자사선, 중국에는 EPS를 통해 용선발주를 합니다.



▽ MSC는 중국 Hengli Heavy Industry와 전략적 협력 계약을 체결

이번 협약은 선박 건조, 엔진 제조, 선박 수리, 선박 개조 등 여러 분야를 포괄
2024년 8월 23일에 체결되었고, MSC 창립자 Gianluigi Aponte와 Hengli Group의 Chen Jianhua 회장 및 Chen Hanlun 부사장이 참석
MSC는 최근 몇 년 동안 선박 건조 프로그램을 대폭 확대하고 있으며, 2024년 8월에만 42척의 선박을 주문하면서 70억달러 이상의 자금을 투입
Alphaliner에 따르면 이러한 대규모 투자로 MSC는 전 세계 컨테이너 선박 시장의 1/5 이상을 차지
Hengli Heavy는 과거 STX대련으로 운영되다가 2013년 조선업에서 철수하였으나, 2022년 Hengli Group이 CNY 17.3억(약 2.4억달러)에 인수하여 오프쇼어 제조 및 조선소로 재개발
Hengli Heavy는 현재 생산 능력을 두 배로 확장하는 중이며, 홍콩 증권 거래소 상장을 통해 1억달러 자금 조달을 목표로 함

△ MPC 노후 컨테이너선 매각 계속

MPC는 2분기 이익 하락에도 불구하고 노후 피더 선박 매각을 지속하며 함대 갱신 프로그램을 추진 중
1,300-teu급 AS Fatima(2009년 건조) 선박을 11.9백만달러에 매각. 올해 다섯 번째 매각으로, AS Paola(2005년 건조)도 2분기에 HMM에 매각한 바 있음
MPC Container는 2분기에 6,480만달러의 이익을 기록했으며, 이는 전년 대비 하락한 수치
Time-charter 수익은 하루 평균 26,742달러로, 전년의 29,668달러 대비 하락
최근 5,500-teu급 Mackenzie와 Colorado(2024년 건조)를 인도받았으며, Zim과 7년 용선 계약 체결
1.1억달러의 잔고와 함께 17건의 새로운 용선 계약을 체결하여 3억달러의 수익이 최근 추가됨
2025년 오픈 데이의 76%, 2026년의 42%가 이미 계약으로 커버됨
2024년 매출 전망치를 5억1000만달러~5억2000만달러로 상향 조정. EBITDA는 3억3500만달러~3억5000만달러로 예측

▽ SITC의 피더십 신조 및 용선 확대 계획

홍콩 상장사 SITC International Holdings는 피더십 4척을, 적당 25백만달러에 발주
3,000TEU 이하의 소형 컨테이너선의 주문이 적기 때문에 더 많은 소형 선박 주문을 계획 중
SITC의 선박 수는 108척으로 확장되었으며, 그 중 84척은 2,000TEU 이하, 24척은 1,000~3,000TEU 사이
2024년 상반기 실적은 매출이 3.8% 증가해 13억달러, 이익은 12.8% 증가해 3억5천2백80만달러 달성
현재 9척의 선박을 임대하고 있지만, 시장 상황에 따라 추가 임대 가능성 존재
SITC는 최근 한국과 중국에서 최소 16척의 소형 컨테이너선을 인도받음
SITC는 중국에서 두 번째로 큰 컨테이너 선사이며, Alphaliner 순위에 따르면 글로벌 14위

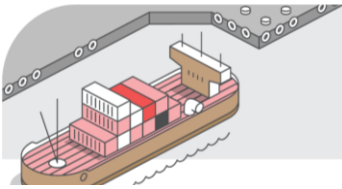
▶ 오프쇼어/윈드/디펜스

N/A

▶ 기타

▽ 푸틴, 러시아의 새로운 조선소 방문

러시아 대통령 블라디미르 푸틴은 블라디보스토크 근처의 새로운 조선소 부지를 방문하여 러시아의 상선 함대 확충 계획을 점검
조선소는 벌크, 탱커, 컨테이너선, LNG선 등으로 연간 12척의 선박을 건조할 예정이며, 구체적인 일정은 공개되지 않음
United Shipbuilding Co(USC)는 미국의 제재를 받고 있으며, 이는 전쟁에 사용된 것으로 의심되는 선박 건조 때문
러시아는 우크라이나 전쟁으로 인해 한국 조선소에서 LNG선 주문이 취소되는 등의 어려움을 겪고 있음
푸틴의 북극항로 개발 목표를 위해 선박이 필요하며, 올해 8천만톤의 화물을 운송하고 2035년까지 2억2천만톤으로 증가시킬 계획
러시아 조선소는 군함 건조를 우선시하고 있어 상선 건조를 위한 공간이 부족한 상황.
지난 20년간 러시아는 580척의 선박을 퇴역시키고 224척만 건조한 상태



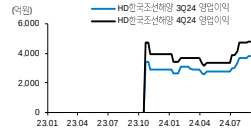
다올 선박

2024.09.08 [738호]

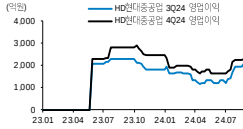
DAOL 다올투자증권

Consensus 추이

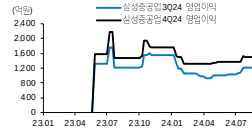
▶HD한국조선해양



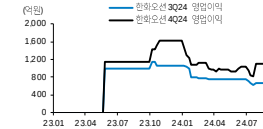
▶HD현대중공업



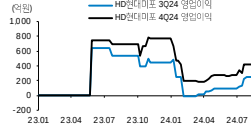
▶삼성중공업



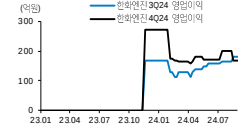
▶한화오션



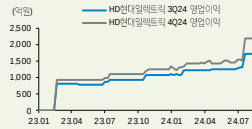
▶HD현대미포



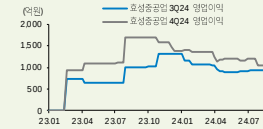
▶한화엔진



▶HD현대일렉트릭



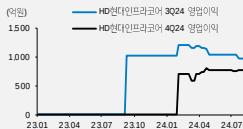
▶효성중공업



▶두산발켓



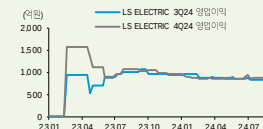
▶HD현대인프라코어



▶HD현대건설기계



▶LS Electric



▶한국항공우주



▶한화에어로스페이스



▶LIG넥스원



▶한화시스템



▶성광벤드



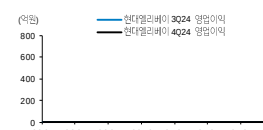
▶태광



▶현대로템



▶현대엘리베이터



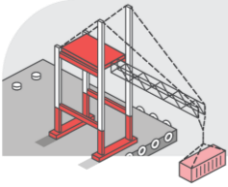
출처: Dataguide

▶조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2024 EPS(원)										Change(%)	2024 PER	증가
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	24.08.10	24.08.17	24.08.24	24.08.31	24.09.06	24.09.06 대비	4주전 대비		
조선	HD한국조선해양	10,292	10,579	10,842	12,880	14,622	14,622	14,622	15,038	15,038	17%	3%	11.3	170,500
	HD현대중공업	3,888	3,304	3,450	3,575	5,220	5,220	5,220	5,188	5,188	45%	-1%	33.9	175,900
	삼성중공업	311	294	299	294	298	298	298	298	298	1%	0%	32.2	9,610
	한화오션	536	923	892	718	616	616	616	569	569	-21%	-8%	53.9	30,650
	HD현대미포	549	839	548	1,500	1,762	1,762	1,762	1,762	1,808	17%	4%	55.0	94,600
조기	한화엔진	299	411	520	573	670	670	670	661	661	15%	1%	18.1	11,980
	STX엔진	622	622	622	680	680	1,153	1,153	1,153	1,153	70%	1%	15.2	17,550
	HD현대건설기계	718	718	742	742	688	688	688	688	688	19%	29%	18.4	18,260
	HD현대인프라코어	1,379	1,247	1,246	1,222	1,125	1,140	1,140	1,126	1,126	-8%	0%	5.9	6,650
발전/중전기	두산발켓	7,568	7,991	7,983	8,177	7,479	7,479	7,390	7,123	7,123	-13%	-5%	5.8	41,250
	두산에너빌리티	391	608	737	735	737	737	737	745	745	1%	1%	22.2	16,570
	HD현대일렉트릭	8,633	10,705	10,864	10,988	14,557	14,557	14,557	14,725	14,725	34%	1%	16.3	239,000
	LS ELECTRIC	7,351	8,190	8,230	8,488	8,818	8,818	8,767	8,839	8,839	4%	0%	15.0	133,000
방산/기타	한국항공우주	2,025	2,137	2,185	2,219	2,373	2,373	2,400	2,375	2,384	7%	0%	21.4	51,000
	한화에어로스페이스	11,151	10,536	10,636	10,428	11,628	11,628	11,628	11,746	12,147	16%	4%	23.9	290,000
	LIG넥스원	9,035	9,190	9,065	9,091	9,545	9,545	9,545	9,532	9,532	5%	0%	18.4	175,000
	한화시스템	582	810	824	846	826	836	836	826	826	-2%	0%	20.8	17,210
파밍	현대로템	1,958	2,558	2,607	2,612	3,177	3,177	3,177	3,246	3,284	26%	3%	15.1	49,450
	현대엘리베이터	0	0	0	0	0	0	0	0	0	적지	적지	N/A	41,600
타입	성광벤드	1,566	1,566	1,453	1,227	1,329	1,714	1,714	1,958	1,958	60%	47%	7.2	14,020
	태광	1,921	1,921	2,050	2,123	2,176	1,971	1,971	1,892	1,892	-11%	-13%	6.9	12,990
	하이록코리아	3,718	3,718	3,848	3,848	3,848	3,848	3,913	3,913	3,913	2%	2%	6.3	24,750

그룹	종목	2024 BPS(원)										ROE	2024 PBR	증가
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	24.08.10	24.08.17	24.08.24	24.08.31	24.09.06	24.09.06 대비	2024	2025	
조선	HD한국조선해양	149,292	150,523	149,747	151,375	152,946	152,946	152,946	153,890	153,890	10%	15%	1.11	
	HD현대중공업	65,481	63,263	62,669	62,699	63,796	63,796	63,796	63,908	63,908	8%	20%	2.75	
	삼성중공업	5,475	5,380	5,390	5,379	5,442	5,442	5,442	5,442	5,442	5%	11%	1.77	
	한화오션	13,759	14,954	14,853	14,638	14,538	14,538	14,538	14,482	14,482	4%	9%	2.12	
	HD현대미포	50,659	50,542	50,098	50,641	50,884	50,884	50,884	50,884	50,884	3%	10%	1.86	
조기	한화엔진	4,125	4,125	4,125	4,125	4,125	4,125	4,125	4,125	4,125	16%	19%	2.90	
	STX엔진	10,491	10,491	10,491	10,491	10,491	10,491	10,491	10,491	10,491	11%	53%	2.59	
	HD현대건설기계	10,104	10,104	8,619	8,619	7,256	7,256	7,256	7,831	7,831	11%	27%	2.08	
	HD현대인프라코어	91,583	94,738	94,432	94,182	93,178	93,178	93,178	95,934	95,934	8%	9%	0.49	
발전/중전기	두산발켓	63,987	66,082	66,296	66,641	66,453	66,453	66,561	65,846	65,846	11%	11%	0.63	
	두산에너빌리티	10,462	10,215	10,166	10,180	9,996	10,356	10,356	10,336	10,336	11%	12%	0.64	
	HD현대일렉트릭	12,035	11,897	11,913	11,903	11,951	11,951	11,951	11,951	11,951	6%	7%	1.39	
	LS ELECTRIC	37,065	38,910	38,952	39,079	42,608	42,608	42,619	42,858	42,858	34%	37%	5.58	
방산/기타	한국항공우주	63,266	63,689	62,888	62,807	63,234	63,234	63,197	63,240	63,240	14%	16%	2.10	
	한화에어로스페이스	18,490	18,148	18,077	18,063	18,148	18,148	18,176	18,142	18,178	13%	16%	2.61	
	LIG넥스원	79,822	78,369	78,286	78,283	79,125	79,125	79,125	79,384	80,177	14%	20%	3.29	
	한화시스템	55,845	55,424	55,116	55,151	55,374	55,374	55,374	55,306	55,306	17%	20%	3.16	
파밍	현대로템	12,724	12,134	12,077	12,104	12,042	12,054	12,054	12,039	12,039	7%	7%	1.43	
	현대엘리베이터	17,434	17,823	17,896	17,895	18,404	18,404	18,416	18,497	18,512	18%	21%	2.67	
타입	성광벤드	0	0	0	0	0	0	0	0	0	N/A	N/A	N/A	
	태광	19,537	19,537	19,134	18,327	18,769	19,251	19,251	19,714	19,714	10%	10%	0.71	
	하이록코리아	22,005	22,005	22,018	22,110	22,149	21,869	21,869	21,991	21,991	9%	9%	0.59	

출처: Dataguide



다올 기계 ChartBook

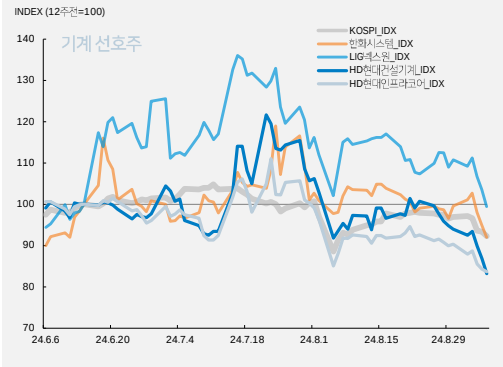
2024.09.08 [738호]

DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

당사 기계 선호주 vs. 시장

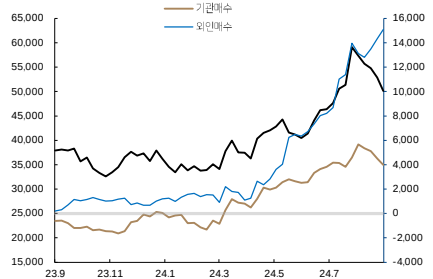
▶ 당사 선호주



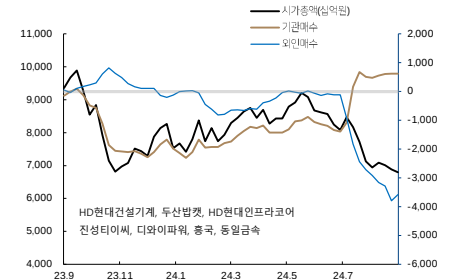
당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 기관, 외국인 누적 매수

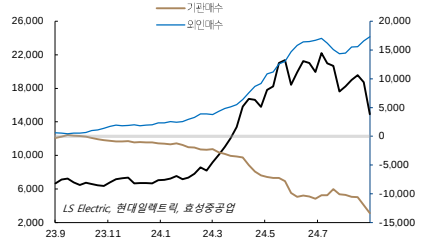
조선5사



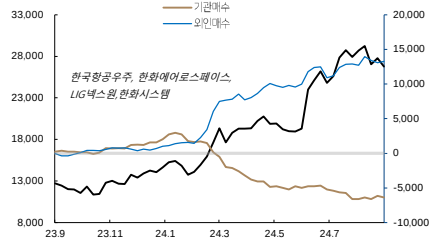
건설기계 메이커3사 + 부품4사



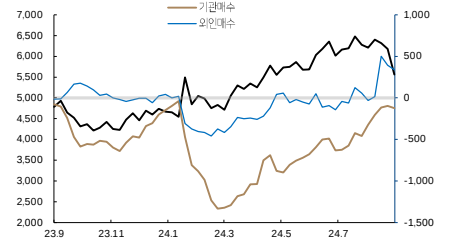
중전기3사



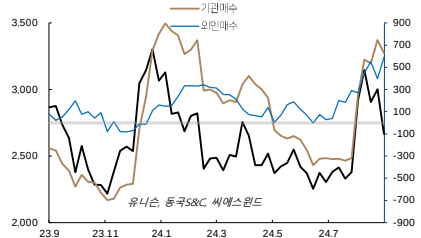
방산



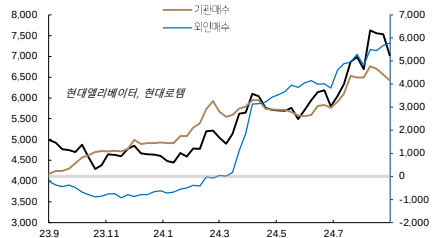
조선기자재 22사



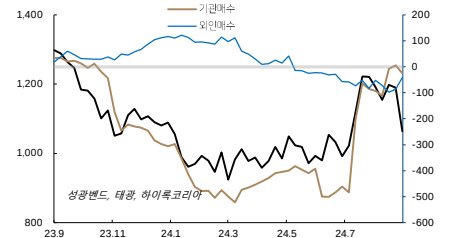
풍력3사

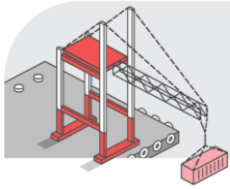


경협



피팅3사





다올 기계 ChartBook

2024.09.08 [738호]

DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

글로벌 피어그룹 추가 흐름

대분류	시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
인프라: 건설기계 / 부품							
건설기계	HD현대건설기계	659	1.4%	2.8%	7.8%	-34%	-2%
	HD현대인프라코어	957	7.4%	8.9%	20.0%	-34%	-23%
	두산밥캣	3,088	3.6%	3.3%	38.5%	-22%	0%
	CATERPILLAR	159,706	7.5%	1.1%	2.7%	17%	61%
	KOMATSU	25,191	9.1%	4.5%	9.8%	-14%	32%
	HITACHI CM	5,100	4.9%	4.0%	20.5%	-28%	3%
중국	VOLVO	50,429	6.6%	0.2%	9.7%	16%	34%
	SANY	19,257	0.1%	5.4%	-0.3%	-3%	-43%
XCMG		10,320	2.5%	5.6%	4.5%	-8%	-12%
소형	DEERE	104,395	1.1%	0.3%	1.8%	-5%	5%
	CNH	12,626	2.6%	5.2%	4.6%	-26%	-27%
	TAKEUCHI	1,414	4.4%	0.5%	32.5%	-18%	50%
	TEREX	3,332	2.3%	6.6%	6.5%	-15%	8%
	SUMITOMO HI	2,820	3.4%	4.2%	3.3%	-13%	5%
	SANDVIK	24,198	9.0%	2.6%	3.8%	-3%	-8%
UNITED RENTALS		45,045	8.1%	2.9%	1.7%	47%	100%
건설기계 부품	디와이퍼워	100	3.1%	3.4%	2.6%	-9%	-18%
	진성티이씨	133	5.0%	5.9%	6.6%	-33%	-37%
	우림기계	56	9.9%	7.2%	4.8%	-24%	11%
	홍국	44	0.6%	2.9%	0.5%	-23%	-55%
	동일금속	61	3.1%	1.1%	3.0%	-12%	-26%
	KUBOTA	17,119	1.8%	8.8%	6.7%	-11%	-13%
가야바		818	1.8%	2.3%	5.2%	-6%	45%
	Hengli	9,648	0.2%	2.5%	2.9%	-23%	-47%

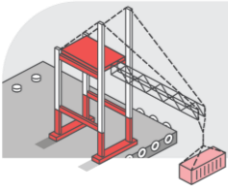
방위산업 / 항공부품							
방산/항공	한국항공우주	3,712	6.1%	4.5%	1.5%	1%	64%
	한화에어로스페이스	10,964	0.0%	3.9%	41.5%	147%	482%
	LIG넥스원	2,875	10.3%	13.6%	9.2%	106%	241%
	한화시스템	2,428	7.6%	9.8%	1.4%	29%	-6%
	아스트	142	7.2%	4.9%	5.9%	-74%	-92%
	퍼스텍	97	10.6%	18.0%	18.6%	-29%	13%
하이즈항공		25	8.1%	9.7%	23.9%	-46%	-67%
	오르비텍	45	7.0%	8.6%	31.7%	-54%	-70%
방산/항공	Boeing	97,120	9.3%	3.4%	11.3%	-25%	-25%
	Airbus	112,633	7.5%	5.6%	17.7%	-5%	12%
방산	LOCKHEED MARTIN	135,061	0.3%	3.3%	20.5%	34%	64%
	Raytheon Technologies	157,554	4.0%	3.8%	9.9%	42%	43%
	Northrop grumman	75,316	1.6%	5.2%	14.2%	22%	45%
	GENERAL DYNAMICS	80,449	2.2%	2.0%	2.3%	34%	45%
항공	BOMBARDIER	6,165	10.1%	3.9%	8.4%	64%	63%
	EMBRAER	6,255	1.7%	24.8%	21.6%	1128%	110%
항공 부품	ROLLS ROYCE	51,630	6.8%	3.5%	2.1%	110%	324%
	SAFRAN	91,035	2.8%	0.1%	10.2%	29%	84%
	SPIRIT AERO	3,832	6.7%	1.1%	8.4%	74%	-14%
	TRIUMPH	1,002	7.0%	0.3%	8.2%	49%	-25%
	MHI	40,545	11.9%	1.0%	25.1%	89%	464%
	KHI	5,531	8.9%	11.8%	21.4%	14%	88%
FHI		13,670	6.4%	5.6%	26.2%	-11%	25%
	IHI	6,752	1.9%	23.4%	53.6%	64%	134%

대분류	티커 / 회사명	시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
에너지: 피팅 / 발전 / 중전기 / 풍력								
풍력	씨에스윈드	1,792	-11.6%	8.0%	7.8%		-4%	-24%
	삼강엠엔티	607	-2.2%	14.4%	3.1%		-3%	-9%
	세진중공업	304	-1.1%	3.3%	2.3%		24%	14%
	유니슨	90	-2.9%	-0.1%	-14.1%		-48%	-78%
	동국S&C	110	-9.0%	1.6%	-19.0%		-18%	-58%
	태웅	193	-9.2%	-13.9%	-32.1%		-39%	3%
	VESTAS	22,044	-5.1%	-13.0%	-23.7%		1%	-41%
	GOLDWIND	4,453	-0.7%	5.0%	5.1%		-13%	-51%
	NORDEX	3,617	-3.9%	3.1%	-3.8%		33%	-1%

중전기	LS Electric	2,979	20.3%	22.1%	37.7%	43%	89%
	효성중공업	1,730	14.2%	10.5%	43.8%	42%	224%
	현대일렉트릭	6,433	21.8%	21.8%	20.6%	281%	828%
	ABB	99,625	7.1%	0.4%	8.6%	37%	39%
	Schneider	137,057	6.4%	2.7%	5.5%	37%	40%
	WEG	39,693	2.3%	9.4%	40.8%	49%	37%
Crompton Greeves		3,551	2.9%	6.5%	18.1%	47%	-6%
	TBEA	8,776	2.3%	8.5%	17.4%	-14%	-42%
피팅	성광밴드	299	11.5%	1.1%	31.4%	-11%	54%
	태광	257	11.6%	19.1%	11.8%	-32%	5%
하이록코리아		238	8.3%	10.3%	11.1%	-7%	46%
발전	두산에너지빌리티	7,926	8.5%	1.7%	20.3%	-2%	-16%
	비메이치아이	170	9.9%	7.5%	34.9%	3%	59%
	S&TC	197	0.7%	3.1%	32.4%	79%	84%
	DONGFANG	5,423	5.3%	18.3%	29.6%	-20%	-25%
	BHEL	10,940	9.2%	13.4%	11.8%	81%	374%
	MHI	40,545	11.9%	1.0%	25.1%	89%	464%
IHI		6,752	1.9%	23.4%	53.6%	64%	134%
	SIEMENS	142,955	5.3%	4.6%	9.0%	18%	11%
General Electric		174,823	7.7%	0.6%	2.4%	81%	154%
	ALSTOM	8,829	6.5%	0.6%	4.0%	-23%	-42%

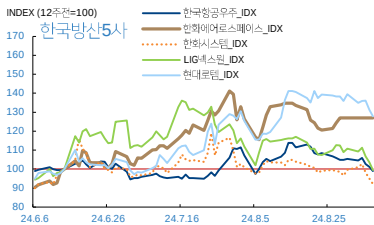
현대로템, 현대엘리베이터 = 경협								
철도	현대로템	4,030	-8.4%	7.6%	37.6%		61%	100%
	ALSTOM	8,829	-6.5%	0.6%	-4.0%		-23%	-42%
	Bombardier	6,165	-10.1%	3.9%	-8.4%		64%	63%
	CNR	72,613	-1.5%	3.4%	-9.8%		6%	4%
	CAF	1,257	-4.5%	-3.4%	-3.4%		4%	-2%
	CSR	25,977	-3.0%	-6.3%	-1.9%		19%	18%
승강기	현대엘리베이터	1,214	-1.0%	1.5%	3.6%		-1%	-15%
	KONE	28,453	-0.6%	3.1%	3.7%		18%	-27%
	THYSENKRUPP	2,049	-7.8%	12.1%	34.4%		-58%	-67%
	MITSUBISHI ELEC.	33,808	-6.6%	5.5%	16.5%		19%	46%
	HITACHI	106,500	-8.4%	-0.3%	1.3%		66%	149%
	SHANGHAI ELEC.	7,205	3.4%	1.3%	-2.5%		-14%	-32%

공작기계 / 기타								
공작기계	화천기계	46	2.4%	0.4%	7.6%		-18%	-25%
기타	와이지원	126	1.9%	3.5%	7.7%		-9%	-51%
	S&T중공업	494	5.5%	1.4%	3.8%		82%	93%
	Amada	3,485	3.0%	5.1%	7.8%		-5%	18%
	Moriseiki	3,142	9.0%	3.1%	29.4%		20%	46%
	Jtekt	2,659	1.6%	0.6%	3.0%		-20%	12%
	Okuma	1,331	7.2%	7.8%	6.4%		-18%	-2%
	Makino	952	6.7%	4.8%	8.7%		-20%	24%
	Gildemeister	3,868	0.2%	0.7%	1.4%		4%	5%

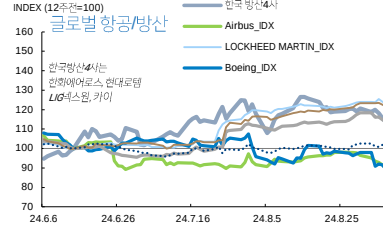


방위산업과 항공부품주

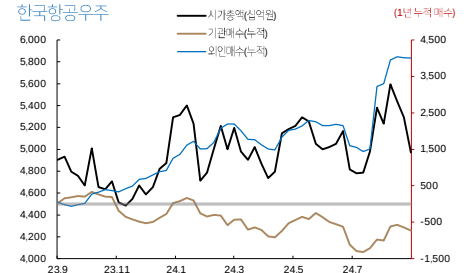
▶ 한국의 방산 3사+한화시스템+현대로템



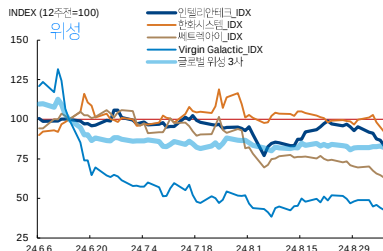
▶ 글로벌 방산/항공



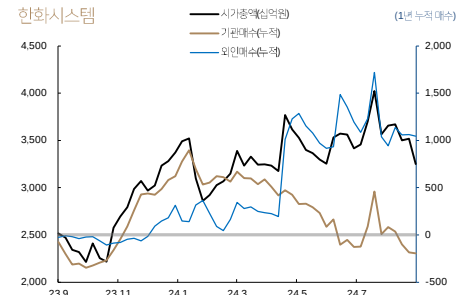
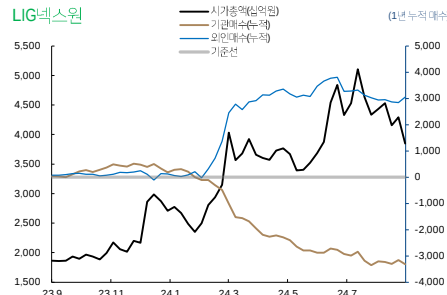
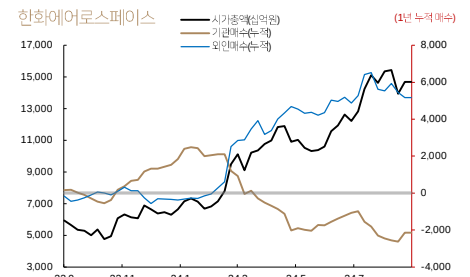
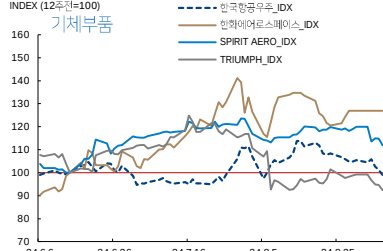
방위산업 수급



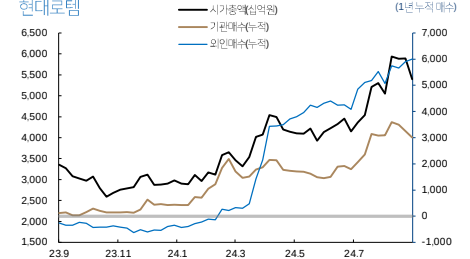
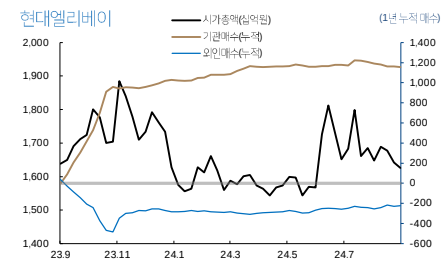
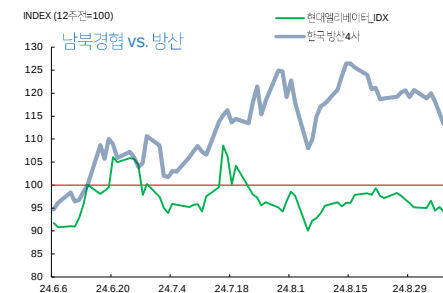
▶ 한국과 해외 위성 피어그룹

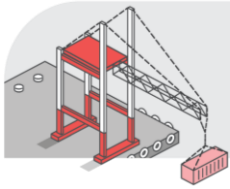


▶ 항공부품주



▶ 방산 vs. 경협





다올 기계 ChartBook

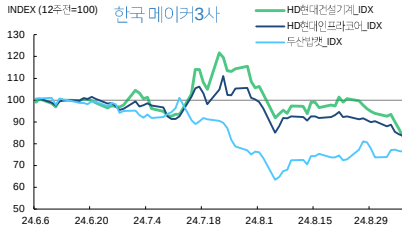
2024.09.08 [738호]

DAOL 다올투자증권

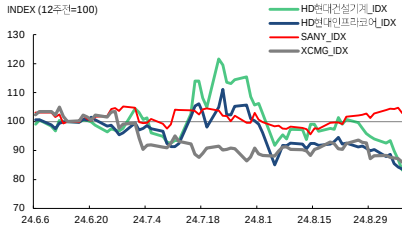
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

건설기계

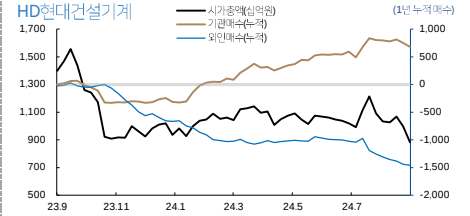
▶ 한국의 메이커 3사



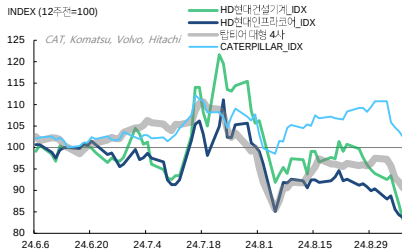
▶ 중국 건설장비 시장



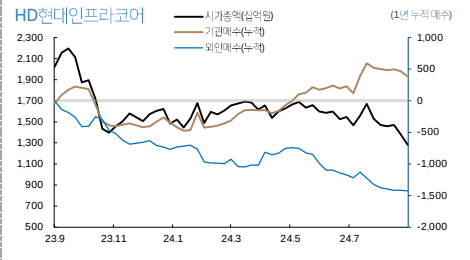
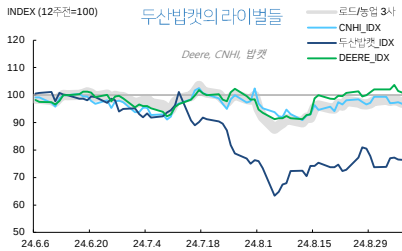
건설기계 수급



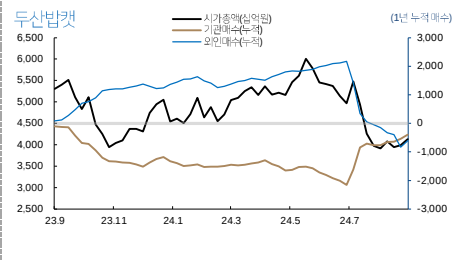
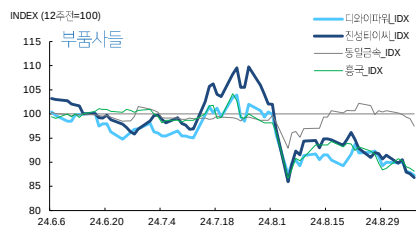
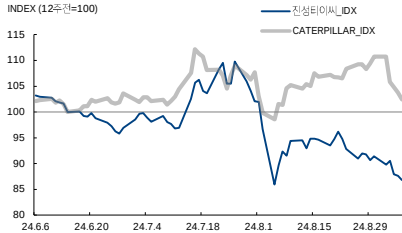
▶ 대형: 두산, 현건기, CAT



▶ 미니 소형에서 두산밥캣

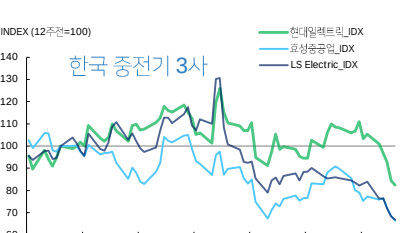


▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사

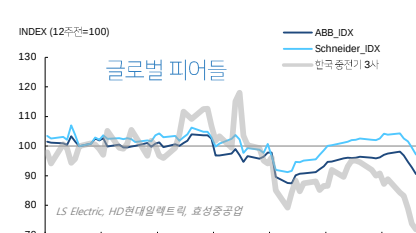


중전기

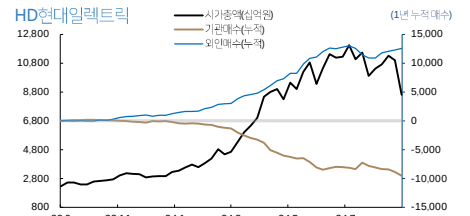
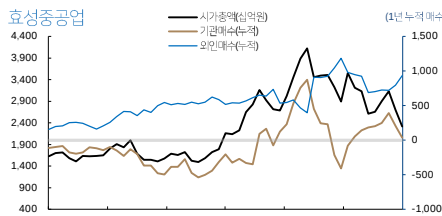
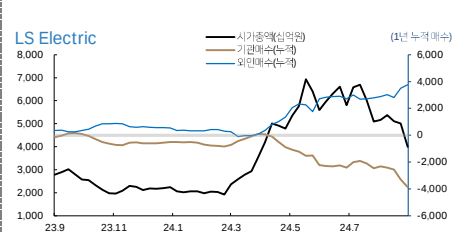
▶ 한국 중전기 3총사

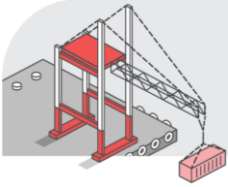


▶ 글로벌 피어 2사



중전기 수급





다올 기계 ChartBook

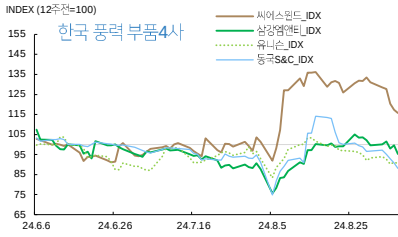
2024.09.08 [738호]

DAOL 다올투자증권

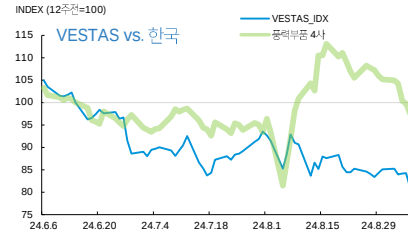
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

풍력

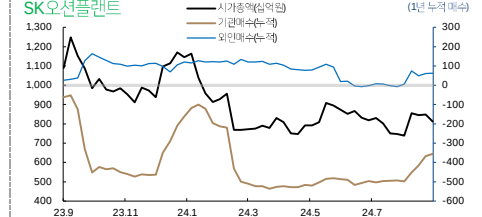
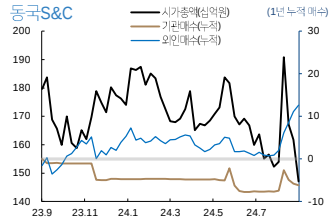
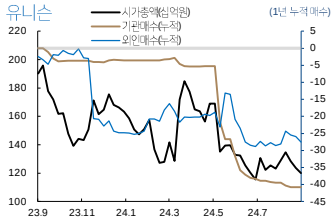
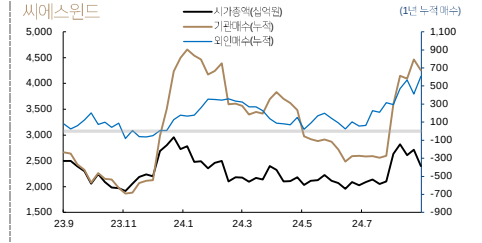
▶ 한국 풍력 부품4사



▶ 한국 풍력 vs. VESTAS

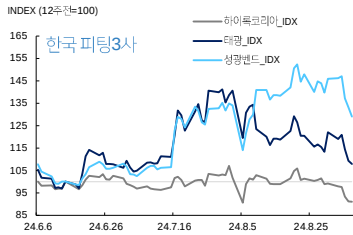


풍력 수급

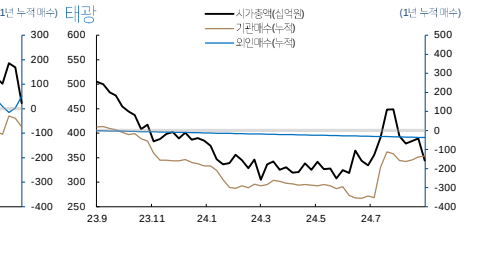
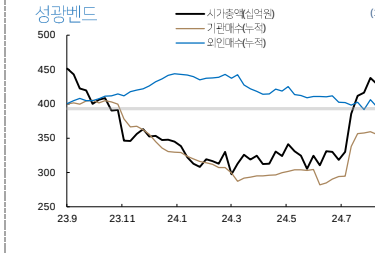


피팅

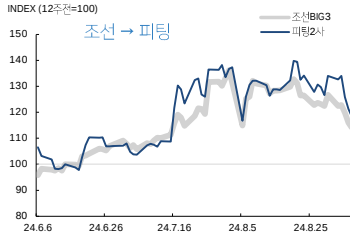
▶ 피팅 3사



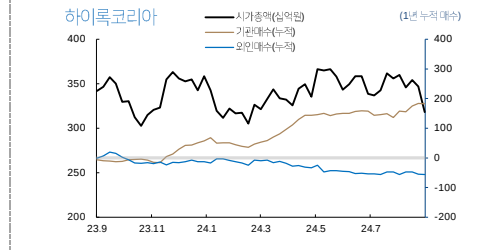
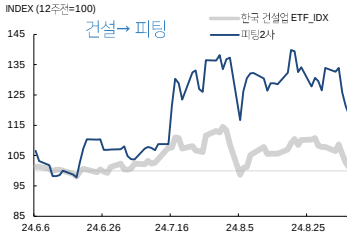
피팅업 수급



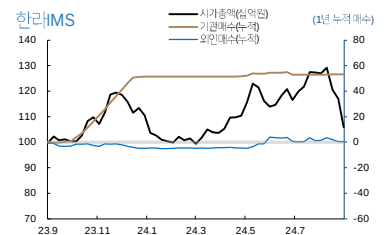
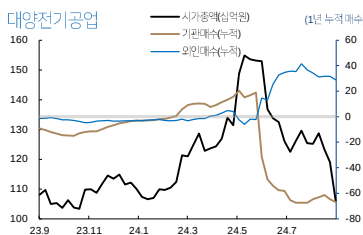
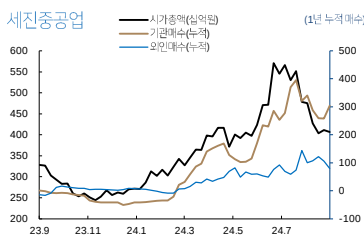
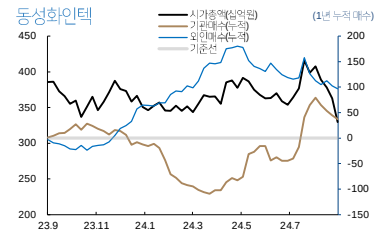
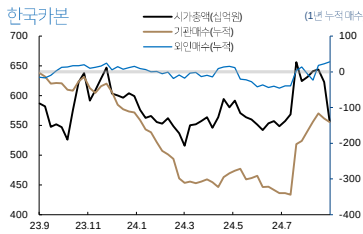
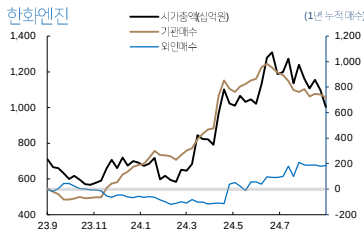
▶ 조선 → 피팅2사

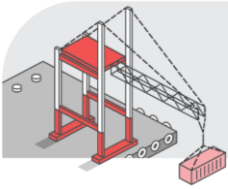


▶ 건설 → 피팅2사

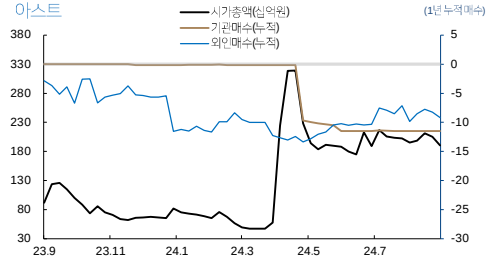
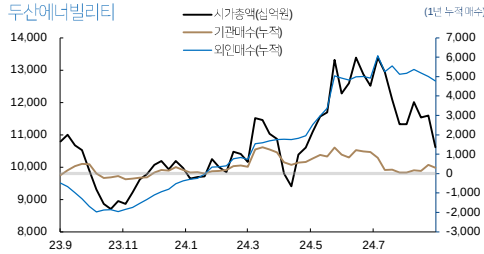


조선기자재 수급





기타 기계



► Compliance Notice

당사는 본 자료를 기관투자자 등 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다. 당사는 본 자료 발간일 현재 해당 기업의 인수·합병의 주선 업무를 수행하고 있지 않습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 자료에서 추천한 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 당사는 본 자료 발간일 현재 해당 기업의 계열사가 아닙니다. 당사는 동 종목에 대해 자료작성일 기준 유가증권 발행(DR, CB, IPO, 시장조성 등)과 관련하여 지난 12개월간 주권사로 참여하지 않았습니다. 당사는 상기 명시한 사항 외에 고지해야 하는 특별한 이해관계가 없습니다. 본 자료를 작성한 애널리스트 및 그 배우자는 발간일 현재 해당 기업의 주식 및 주식 관련 파생상품 등을 보유하고 있지 않습니다. 본 자료의 조사분석담당자는 어떠한 외부 압력이나 간섭 없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성하였습니다.

► 투자등급 관련사항

아래 종목투자등급은 향후 12개월간 추천기준일 증가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미함.

- BUY: 추천기준일 증가대비 +15% 이상.
- HOLD: 추천기준일 증가대비 -15% 이상 ~ +15% 미만.
- SELL: 추천기준일 증가대비 -15% 미만.
- SUSPENDED: 기업가치 전망에 불확실성이 일시적으로 커졌을 경우 잠정적으로 분석 중단. 목표가는 미제시.

투자 의견이 시장 상황에 따라 투자등급 기준과 일시적으로 다를 수 있음. 당사의 투자등급 중 BUY는 "매수", HOLD는 "중립", SELL는 "매도"에 해당. 동 조사분석자료에서 제시된 업종 투자등급은 시장 대비 업종의 초과수익률 수준에 근거한 것으로, 개별 종목에 대한 투자등급과 다를 수 있음.

- Overweight: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률을 상회할 것으로 예상하는 경우
- Neutral: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률과 유사할 것으로 예상하는 경우
- Underweight: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률을 하회할 것으로 예상되는 경우

주) 업종 수익률은 위험을 감안한 수치

► 투자등급 비율

BUY : 85.7% HOLD : 13.6% SELL : 0.6%

본 자료는 고객의 투자 판단을 돕기 위한 정보제공을 목적으로 작성된 참고용 자료입니다. 본 자료는 조사분석담당자가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보를 토대로 작성한 것이나, 제공되는 정보의 완전성이나 정확성을 당사가 보장하지 않습니다. 모든 투자의사결정은 투자자 자신의 판단과 책임하에 하시기 바라며, 본 자료는 투자 결과와 관련한 어떠한 법적 분쟁의 증거로 사용될 수 없습니다. 본 자료는 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에 있으며, 당사의 동의 없이 본 자료를 무단으로 배포, 복제, 인용, 변형할 수 없습니다.