

## 돌아오는 해양, 뺏기는 컨테이너선 단골

### 코멘터리

#### 선가는 두달 간 정체 중이고, 발주는 계속 나옵니다.

- ① 대우조선해양이 오랜 단골 Maran으로부터 VLCC 4척을 추가수주했습니다.
- ② 현대미포조선은 일본 3곳 선사로부터 최소 5척의 MR탱커를 수주했습니다. Tier II 슬롯, 현대 비나신 건조, \$32m입니다. 싼 금리를 포기하고, 현대미포조선에 발주한 이유로, 싼 가격, 우수한 품질 때문에 짐작한답니다.

#### 해양의 회복세는 뚜렷합니다.

- ③ Johan Sverdrup P2 연말에 PQ를 거쳐, 2018년 초 입찰을 시작할 예정이랍니다. EPC 선정은 3Q에 FID 전후라는 일정 업데이트입니다.
- ④ ENSCO가 서아프리카에서 Chevron, Shell, Total과 3건의 드릴쉽 용선계약을 따냈습니다. 이에 따라 ENSCO는 삼성중공업에서 계속 인도 연기하던 DS-10을 가을에 가져가기로 했습니다. 올해 3분기 잔금 \$75m이 인도와 함께 유입됩니다. 이제 삼성중공업에는 5기의 드릴쉽이 남았습니다.

지난주에 이어 2주 연속 해양 업황 개선 소식을 확인할 수 있습니다. 다만, 장기 투자포인트임을 다시 한번 밝힙니다.

#### COSCO의 OOCL 인수는 한국 조선에는 다소 악재입니다.

- ⑤ COSCO가 OOCL 인수하면, AP Moller, MSC에 이어, 기존 3위 CMA-CGM을 밀어내고 단순 세계 3위가 탄생합니다. Alphaliner에 따르면, 상위 7개 컨테이너 선사의 M/S가 2005년 37%에서 2021년 75%로 좁혀진다고 합니다. 치킨 게임의 끝이 보입니다.

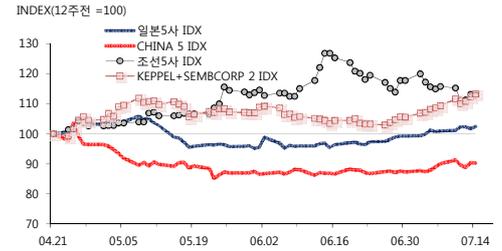
그런데, 이번 COSCO의 OOCL 인수는 한국 조선업에는 악재로 해석됩니다. 이는 과거 한국 조선사를 애용했던 OOCL이 COSCO의 영향 하에서 중국 조선사에서 초대형 건설을 발주할 가능성이 높아지기 때문입니다.

#### 어려운 결정은

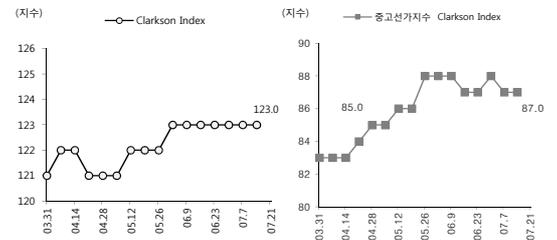
- ⑥ 한수원 이사회에서, 신고리 5,6호기의 일시중단을 결정했습니다. 이제 3개월 동안 1.6조원(집행비용)~12.6조원(주장에 따라)의 중단 비용과 최악의 가정 하에서 무한대의 피해 비용 사이에서 사업 진행 여부를 결단해야 합니다. 어렵습니다.
- ⑦ 와중에 두산중공업의 1천억원 공모사채 수요예측은 650억원에 그쳤습니다.

### 대표 차트

#### ▶ 한/중/일/싱 추가 추세: 시장 강세에 한국 조선도 아웃퍼폼



#### ▶ 신조선가치수, 중고선가치수 모두 보합: 파나마믹 벌크만 상승



#### ▶ 신고리 5호기 건설현장



### 주시 뉴스

※ 상세 내용은 아래 해당 섹션 참조

#### ▶ COSCO의 OOCL 인수

▷ COSCO의 OOCL 인수 영향: 단순 3위 해운사 등장 → 한국 BIG3는 단골손님을 잃는 것

#### ▶ 해양~

▲ Enso 드릴쉽 3척 용선 계약 체결 → △ 삼성중 "드릴쉽 1년6개월 앞당겨 인도...850억원 받는다"  
△ Statoil의 Johan Sverdrup P2: 2018년 입찰 시작 및 FID

#### ▶ 두산의 위기

▷ 한수원 이사회, 신고리 5,6호기 일시중단 결정  
▼ 두산중공업, '공모 벽' 실감...회사채 미매각  
△ 두산중공업, 남양공 석탄발전소 사업 협상중

ASP & 실적관련(국내외)

▽ Clarksons 신조선가치수, 중고선가치수 모두 보합

- 신조선가치수는 LNG선이 \$1m 하락한 \$183m을 기록했지만, 123p 제자리 지킴
- 중고선가는 모든 선종이 보합이어서 지수도 제자리

△ 삼성중 "드릴십 1년6개월 앞당겨 인도...850억원 받는다"

<http://lnr.ii/EFUJQ>

드릴십 한 척을 당초 예정보다 1년 6개월 정도 일찍 넘겨주고 다음 달 약 850억원의 잔금  
2013년 영국 시추업체 '엔스코'로부터 수주한 드릴십을 오는 9월 25일 인도하기로 함: 기존 인도 예정 시점(2019년 3월 31일)에서 1년 6개월이나 앞당겨진 것  
처음 계약 당시 인도 시점은 2015년이었지만, 발주사의 두 차례 연기 요청으로 2019년 3월까지 늦춰졌다가 이번에 1년 6개월 당겨진 것  
인도와 함께 아직 받지 못한 \$75m(13일 환율 기준 약 853억원)을 받을 예정

△ 대우조선해양, 6200억 규모 해양플랜트 드릴십 적기 인도

<http://lnr.ii/rCZhe>

지난 2012년 미국 트랜스오션사로 부터 수주한 6200억 원 규모 드릴십 1척을 인도  
대우조선은 올해 인도를 목표로 한 해양플랜트 5척 중 3척을 인도 완료  
11번째 드릴십 인도를 마친 대우조선은 마지막 1척도 10월 중 적기 인도할 계획

외신 보도들

- 뉴스/FACT > 당사 의견

▶ 해양

△ Statoil의 Johan Sverdrup P2: 2018년 입찰 시작 및 FID

- Statoil의 220천b/d Johan Sverdrup P2 프로젝트: 47억~65억\$
- 4Q17 PQ를 진행해, 2018년 상반기 입찰을 개시할 예정
- 본계약은 아마도 FID가 내려지는 3분기일 것으로 현재는 일정 잡힘
- P1은 한국 조선사들만 PQ를 통과하고 경합(SHI 수주)했지만 P2는 P1보다 싸이즈가 작아져서 더 많은 업체들이 경쟁할 것으로 추정
- Aibel, Kvaerner의 로컬 업체도 수주를 노리지만, 현재로서는 SHI > HHI 구도로 알려짐
- Aker Solution이 FEED를 수주해, 진행 중

▲ Ensco 드릴십 3척 용선 계약 체결

- 서아프리카에 3척의 드릴십 용선계약을 체결해 고무적
- 먼저 2010년 건조한 DS-4가 나이지리아의 Chevron 프로젝트에 2년간 \$28m에 용선: 1년 연장 옵션
- 또한 삼성중공업에서 건조 중인 DS-10은 1Q18부터 Shell과 1년 + 5년 연장 옵션으로 계약: 이에 따라 1Q19 인도 일정은 3Q17로 앞당김
- 마지막으로 DS-7도 Total과 8월부터 60일간 1개 유정 시추 계약을 체결: 11월에 1개 추가 계약 옵션도 가능

컨테이너선 관련

▷ COSCO의 OOCL 인수 영향: 단숨에 3위 해운사 등장

- COSCO+OOCL은 2.42백만 TEU와 발주 640천 TEU로 전체 선복량의 11.5%
- 1등 AP Moller Maersk/Hamburg Sud의 19%, 2등 MSC의 14.7%, 3등에 이어 단숨에 3위가 되며
- 같은 Ocean Alliance의 CMA CGM 2.36백만TEU 및 11.1%를 제친 것
- OOCL은 이미 COSCO, CMA CGM 및 Evergreen과 함께 Ocean Alliance 멤버여서, 합병이 새로운 투자로 이어지지는 않을 듯: COSCO는 이미 9,000~20,000TEU 34척 건조 중
- TOP 7개 선사외 M/S는 2005년 37%에서 2021년 75%에 이를 전망

▽ COSCO+OOCL: 한국 BIG3는 단골고객을 잃는 것

- OOCL은 가장 마지막으로 삼성중공업에서 22,000TEU 5척을 건조한 바 있음: 전통적으로 한국 조선업을 애용
- COSCO는 온전히 중국 야드를 이용하기 때문에 향후 COSCO+OOCL은 한국 조선의 컨선 발주 고객을 잃게 되는 것
- COSCO는 현재 중국의 Nacks, Dacks에서 19,000teu 6척을 건조 중: Nantong Cosco KHI, Dalian Cosco KHI
- 또한 외교교에서 21,000teu 9척도 건조 중
- 중소형 컨선의 경우 COSCO Zhoushan, COSCO Guangdong을 선호

▽ 일본 조선사들도 One Alliance로 재편되었는데, 심지어 중국 조선사에서 건조할 가능성이 높음

- K Line은 최근 Imabari에 14,000teu 5척을 발주하는 등 관계가 좋지만
- Imabari는 Marugame Complex 투자 외에도, MHI와 "Sharing Production Capacity"를 협의 중
- 그런데 MOL은 MHI와 2014년 침몰한 MOL Comfort(8,110teu, 2008년 건조)와 관련해 소송 중
- NYK는 전통적으로 IHI와 관계가 좋았고 IHI가 JV를 구성한 JMU를 거래할 가능성이 높음: 그러나 JMU의 Kure SY는 노후화되어서 초대형 컨선 건조에 부적합함
- 따라서 일본 One Alliance도 일본의 KHI(Kawasaki Heavy Industries)와 JV로 운영 중인 Nacks, Dacks에서 향후 초대형 컨테이너선을 건조할 가능성도 열려 있음

한국 조선업 수주설

▼ Clarksons 신규 수주 업데이트

㉓ ▲ 현대미포조선, 일본 3개 선사로부터 MR탱커 최소 3척 수주

- 5척 모두 IMO Tier II 스펙이며, 신조선가는 \$32m, 모두 비나신 건조로 계약
- 일본 선사가 자국의 싼 금리를 포기하고 현대미포조선에 계약한 것이 이례적인 것으로 회자되는데, 이는 현대미포조선의 매력적인 신조선가와 품질 때문인 것으로 전망
- 세 선사 모두, 장기 용선계약 기반 발주를 해온 선사여서 용선 발주인 것으로 짐작

㉔ Fukujin Shipping→Hyundai Vinashin, PTK(50k) 2척

- 1) Fukujin Kisen, MR탱커 2척
- 2척을 수주, 연초 계약에 딸린 옵션 행사인 것으로 추정

㉕ Masumoto Shpg Co→Hyundai Vinashin, PTK(50k) 2척

- 2) Masumoto Shipping, MR탱커 2척
- 10척의 선대를 보유

㉖ Hisamoto Kisen K.K.→Hyundai Vinashin, PTK(50k) 1척

- 3) Hisamoto Kisen, 1척+옵션 3척 소문도
- 노르웨이 Norden과 용선 기반 발주인 것으로 보임
- 일단 1척의 발주가 알려졌지만, 배후에 3척이 더 있다는 소문도 있음
- Norden은 2017년에만 4척의 MR, 2척의 핸드탱커를 발주했다고 홍보

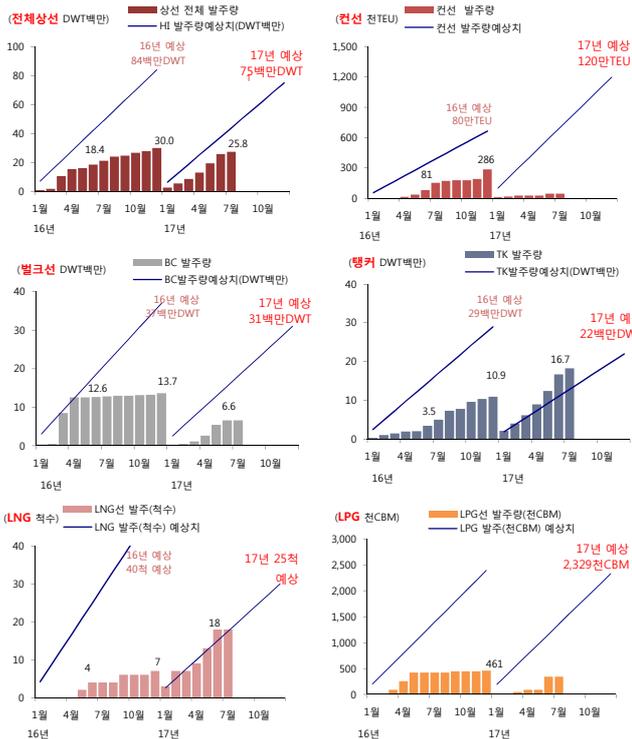
㉗ BW Pacific→Daehan Shipbuilding, PTK(115k) 6척

- 싱가포르 BW Group은 LR2 최대 8척(6척 + 옵션 2척), \$360m을 발주 예정
- 옵션 척수에 대해서는 발주처가 정확히 밝히지 않음
- 115k DWT 시리즈는 2019년부터 순차 인도될 계획
- 이번 발주는 시장의 거의 마지막 Tier II Standard이며, 따라서 신조선가는 시장가 \$46m보다 낮은 \$44.5m였다는 설명
- BW는 현재 LR2를 운영하고 있지 않음: 21척의 LR1과 22척의 MR2를 보유 중
- 정확한 발주처는 BW와 PE PAG가 2014년 설립한 JV BW Pacific

㉘ Maran Tankers Mngt.→Daewoo (DSME), TK(318k) 4척

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

▶ 당사예상 대비 발주 추이

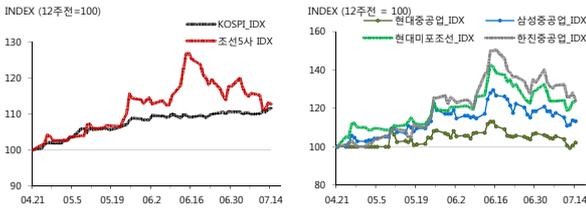


▶ 신조 발주 내역 - 한/중/일 주간

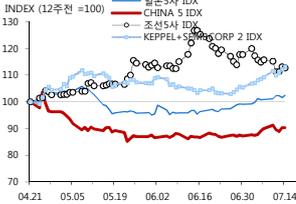
국가	조선사	계약일	발주 국가	발주처	Type	크기	인도	척수
17년06월2주								
N/A								
17년06월3주								
BIG6	Hyundai Vinashin	17.6.1	Unknown	Unknown	PTK	46k DWT	2018~2019	6
	Hyundai Samho HI	17.6.1	Unknown	Unknown	TK	158k DWT	2018~2019	4
	Hyundai HI (Ulsan)	17.6.22	유럽	Knutsen OAS Shipping	LNG	180k cu.m.	2020	1
중국	Unknown	17.6.1	Unknown	Unknown	TK	158k DWT	2018~2019	4
	Jiangnan SY Group	17.6.19	유럽	Petreddec	LPG	84k cu.m.	2019	2
중국	New Times SB	17.6.1	Unknown	Unknown	PTK	115k DWT	2018~2019	4
	Unknown	17.6.1	Unknown	Unknown	TK	158k DWT	2019	4
	CSC Jinling Shipyard	17.6.16	유럽	DFDS	RORO	7k Lane m.	2020	2
17년06월4주								
한국	Daehan Shipbuilding	17.6.20	유럽	Metrostar Management	PTK	114k DWT	2018	2
	Unknown	17.6.30	유럽	Metrostar Management	PTK	114k DWT	2018	2
중국	Hudong Zhonghua	17.6.29	일본	Mitsui O.S.K. Lines	LNG	174k cu.m.	2019~2020	4
	Shanghai Waigaoqiao	17.6.29	북미	Foremost Maritime	BULK	180k DWT	2019	2
	Unknown	17.6.22	유럽	SBM Offshore	FPSO	120k bopd	2020	1
	Unknown	17.4.1	북미	Global Mtime Invst	BULK	180k DWT	2019	2
중국	Zhejiang Ouhua SB	17.2.1	아시아	Eastern Pacific Shpg	CONT	3k TEU	2018	2
일본	Kawasaki HI Sakaide	17.6.26	Unknown	Kumiai Nav. Pte. Ltd	LPG	82k cu.m.	2020	1
	Sasebo HI	17.6.1	중국	Ocean Longevity	BULK	77k DWT	2020	1
	Oshima Shipbuilding	17.6.1	중국	Ocean Longevity	BULK	77k DWT	2020	1
	Unknown	17.6.1	중국	Ocean Longevity	BULK	84k DWT	2020	1
17년07월1주								
BIG6	Samsung HI	17.6.30	아시아	AET Tanker	TK	125k DWT	2019	2
민영	Jiangsu New YZJ	17.5.1	Unknown	Unknown	BULK	82k DWT	2019~2020	3
	Unknown	17.6.1	유럽	Lomar Shipping	CONT	2k TEU	2018~2019	3
일본	JMU Ariake Shipyard	17.6.29	일본	Kyoei Tanker	TK	310k DWT	2019	1
17년07월2주								
BIG6	Hyundai Vinashin	17.7.14	일본	Fukujin Shipping	PTK	50k DWT	2019	2
			Unknown	Hisamoto Kisen K.K.	PTK	50k DWT	2019	1
			Unknown	Masumoto Shpg Co	PTK	50k DWT	2019	2
	Daewoo (DSME)	17.7.13	유럽	Maran Tankers Mngt.	TK	318k DWT	2019	4
한국	Daehan Shipbuilding	17.6.26	아시아	BW Pacific	PTK	115k DWT	2020	6
중국	Shanghai Waigaoqiao	17.5.1	일본	Santoku Shipping	BULK	186k DWT	2019	2
중국	Jiangsu Hantong HI	17.4.1	일본	Nisshin Shpg.Co.Ltd.	BULK	82k DWT	2018~2019	5

Peer Group 등 Index

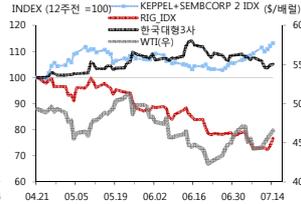
▶ 한국 조선 대형3사, 중형3사 INDEX



▶ 조선업 한중일

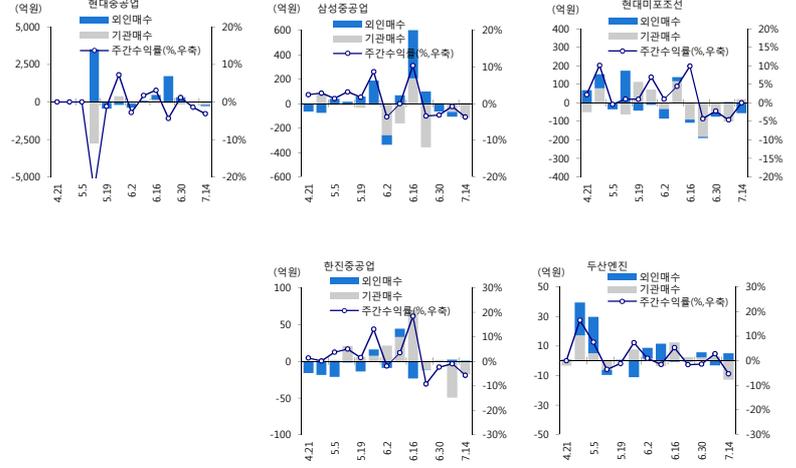


▶ 유가 VS 리그선주, 싱가포르 Offshore 제작사



조선 수급

▶ 조선6사 수급



국내 보도

▶ 공통 보도

▽ IMO, 선박평형수 처리시설 도입시기 연기...2024년까지 순차 도입

<http://nr.ii/xt2s6>

국제해사기구(IMO)가 협약 발효 후 첫 번째 정기검사 전까지 의무적으로 설치해야 했던 기존선박의 선박평형수 처리시설을 2024년까지 순차적으로 도입하기로 3일~7일까지 런던에서 열린 '제71차 국제해사기구(IMO) 해양환경보호위원회'에서 이같이 결정  
2004년 국제해사기구(IMO)에서 채택된 '선박평형수 관리협약'은 올 9월 8일 발효  
당초에는 협약이 발효되면 신조선은 즉시, 기존 선박들은 첫 번째 정기검사 전까지 설치를 의무화하기로 했으나 이 규정을 적용할 경우 2021~2022년에 설비 수요가 집중될 것이라는 회원국들의 우려를 받아들여 2024년까지 단계적으로 설치하도록 이번 회의에서 의결을 9월 8일 전까지 평형수 처리설비를 완료해야 했던 한-중-일 3국간을 운항하는 선박도 같은 조건을 적용받도록 합의  
업계는 선박평형수 시장규모를 국적선 약 600척을 포함해 전 세계 약 5만척의 선박이 운항 중임을 감안할 때 ...  
... 협약 발효 후 5년간 현존선 약 40척, 신조선은 매년 2000척, 약 1조원 규모로 예상  
적당 비용은 현존선은 개조비용 3억원, 신조선은 설치비 약 5억원 정도  
기자재 등 관련 제품 세계 시장 점유율 49%(1조7000억원)를 선점한 국내 업계는 이번 결과에 대해 아쉬움

△ 대선조선, 상반기 STS 화학제품선 2척 수주

<http://nr.ii/P1Oyz>

대선조선은 올해 상반기 스테인리스 화학제품선 2척을 포함해 어업지도선 2척 등 총 8척의 선박을 수주  
일본 석유화학제품선사가 한국 조선업계에 MR탱커를 발주한 적은 있으나 STS탱커를 발주한 사례는 거의 없음  
중소형 가스선 및 화학제품선 분야에서는 여전히 글로벌 시장에서 강세를 보이고 있는 일본 조선업계를 제치고 대선조선이 이번 수주에 성공한 것은 남다른 의미

▶ 현대중공업 보도

▽ 현대미포조선, "하이투자증권 본 입찰 준비중"

<http://nr.ii/RHveC>

13일 하이투자증권 지분을 매각하기 위해 매각 주관사를 선정했다고 공식  
국내외 증권사를 대상으로 한 투자 마케팅 등 본 입찰을 위한 사전 준비 작업 중에 있으나 현재까지 구체적으로 확정된 사항은 없다고 덧붙  
현대미포조선의 하이투자증권 매각은 공정거래법에 따라 지주회사 체제 내 금융회사 지분 소유 행위 금지에 따른 것이라고 회사 측은 설명

△ 정몽준 이사장, 현대로보틱스 지분 얼마나 확보할까?

<http://nr.ii/vk0TL>

공정거래법상 지주사의 행위제한 요건을 만족하기 위해 오는 2019년 3월 말까지 자회사 지분을 20% 이상 보유해야 함: 현재 가지고 있는 자회사 지분은 13.37%  
정 이사장은 현재 현대로보틱스의 지분을 10.15% 보유: 아산사회복지재단과 아산나눔재단이 보유한 지분까지 합하면 13.33%까지  
증권가는 현대중공업, 현대일렉트릭, 현대건설기계 주주들의 공개 매수 참여도가 낮을 것으로 내다봄: 현대로보틱스의 신주를 배정받는건 별다른 실효가 없기 때문  
정 이사장이 30% 이상의 현대로보틱스 지분을 안정적으로 확보할 가능성이 큼

▷ 현대삼호중공업 보유 현대미포조선 42.3%, 현대중에 넘기나

<http://nr.ii/nQTU>

현대미포조선이 보유 중인 현대삼호중공업 지분 42.3%를 현대중공업에 넘기는 방안이 유력하게 거론  
현대삼호중공업 프리IPO 투자에 참여한 기관들이 현대중공업그룹으로부터 위험 회피 보장(Downside protection)을 약속받는 과정에서  
상장에 맞춰 현대삼호중공업이 가지고 있는 현대미포조선 지분 42.3%를 현대중공업에 넘기는 것에 관한 얘기가 오가는 것으로 전해짐  
현대삼호중공업이 2022년까지 증시에 입성하지 못하면 모회사인 현대중공업이 투자자들의 원금을 대신 갚아줘야 함: 아울러 연 IRR의 9% 내외 수익을 위약금 명목으로 지급  
투자자 완료되는 7월 말 이후부터 적어도 2~3년 안에 상장 작업에 착수해야 함  
그룹 내부와 거래 관계자들은 현대미포조선을 현대중공업에 넘기고 현대삼호중공업을 별도 상장하는 방안을 유력하게 검토 중  
IMM PE가 현대삼호중공업의 구주를 매입하지 않고 신주 투자를 결정할 것도 현대중공업과 별개로 현대삼호중공업 본연의 성장성을 높게 평가한 것으로 분석

▷ 현대중 노조 1박2일 상경집회... "임금삭감 반대"

<http://nr.ii/F11vf>

현대중공업 노조가 사측의 임금 삭감 요구에 반대하는 1박2일 상경투쟁  
14일 오전 11시께 청와대 인근인 서울 종로구 효자치안센터에서 현대중공업에 대한 행정지도에 나설 것을 정부에 촉구

사측에 임단협 성실 교섭, 구조조정 철회, 실업 및 산재 대책 마련 등을 요구하며 전날 오후부터 광화문에서 집회  
5분기 연속 흑자를 냈는데도 고용을 보장하는 조건으로 임금 20% 삭감을 요구  
기존의 사측 최종안이었던 임금동결을 노조가 조선업 경기를 고려해 받아들였는데도 번복한 처사"라고 비판  
현대중공업 측은 '수주 절벽' 탓에 내년 상반기까지 일감이 부족해 5천여명의 유희인력이 발생할 것을 우려해 임금삭감을 요구

▶ 삼성중공업 보도

△ 삼성중 "드릴쉽 1년6개월 앞당겨 인도...850억원 받는다"

▶ 대우조선해양 보도

△ 대우조선 초대형유조선 4척 수주...'충성 고객' 안젤리쿠시스 발주

<http://lnr.li/woql9>

대우조선해양의 '충성 고객'인 그리스 최대 선사 안젤리쿠시스가 지난 4월 선박 3척을 대우조선에 발주한 데 이어 3개월 만에 4척을 추가로 발주  
마란 탱커로부터 초대형유조선(VLCC) 4척을 수주  
지난 4월에도 VLCC 3척을 대우조선에 발주  
국제해사기구(IMO) 환경규제 기준에 충족하는 차세대 친환경 선박으로 건조할 예정

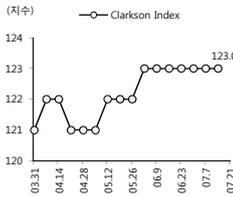
△ 해군, 장보고-II급 잠수함 '유관순함' 인도

<http://lnr.li/IV9Hg>

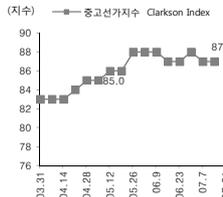
장보고-II급(1,800t급) 잠수함 '유관순함'이 10일 해군에 인도, 올 연말에 실전 배치  
지난 2008년 12월 장보고-II급 선도함인 손원일함에 이어 해군에 인도되는 여섯 번째로 잠수함

신조선가 & 중고선가

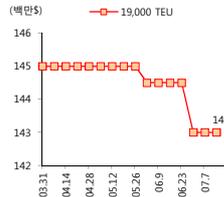
▶신조선가지수



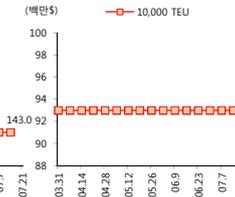
▶중고선가지수



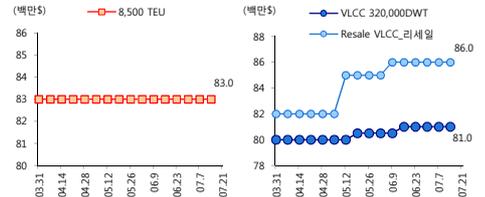
▶메가 울트라박스 신조선가



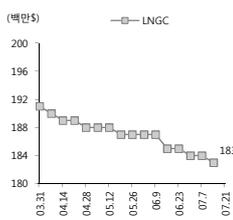
▶메가 컨테이너선 신조선가



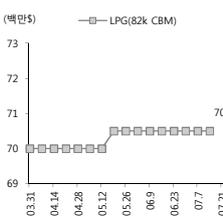
▶컨테이너선 신조선가 - 8,500 ▶탱커 신조 vs 리세일 가격



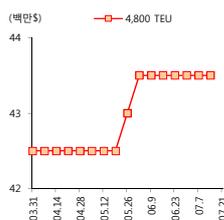
▶LNG선 - 신조



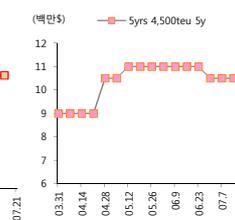
▶LPG선 - 신조



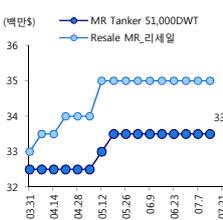
▶컨테이너선 - 신조선가 4,800t



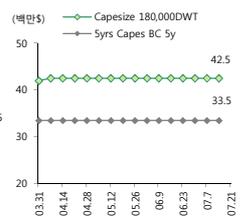
▶컨테이너선 - 중고선가 4,500teu



▶MR탱커 신조vs리세일

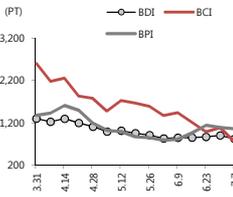


▶Capesize 벌크선 - 신조, 중고선가

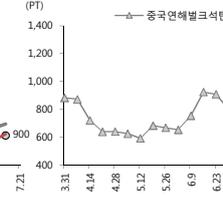


운임지수

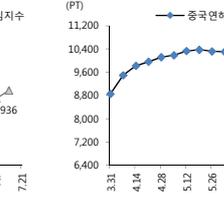
▶벌크



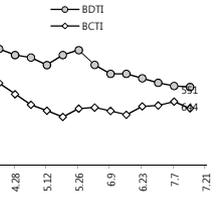
▶중국



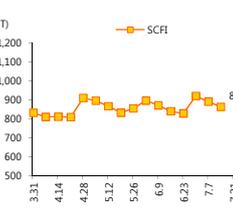
▶중국해상적화물운임지수



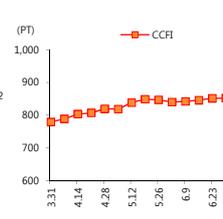
▶탱커



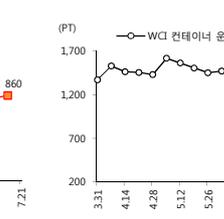
▶컨선



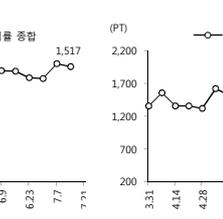
▶컨선 지표들



▶Drewry 동풍-로스앤젤레스...

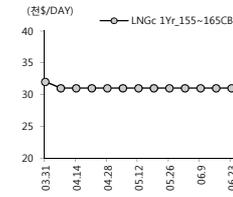


▶Peter Doehle 컨선 TC 평가 지수 4250TEU

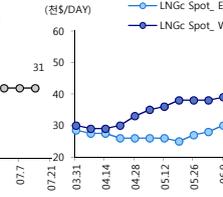


용선료

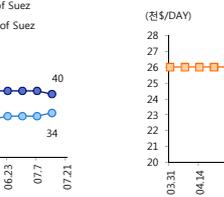
▶LNG선 1yr 용선료



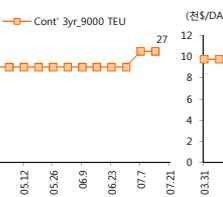
▶LNG선 SPOT



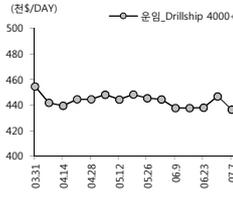
▶컨선



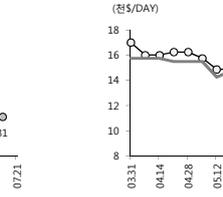
▶컨선



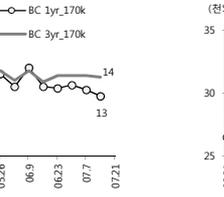
▶드릴십



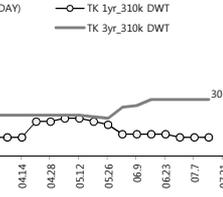
▶벌크선 - 케이프



▶탱커 - VLCC



▶탱커 - MR

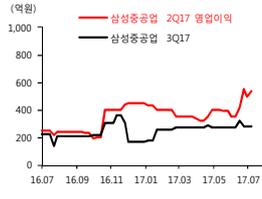


Consensus 추이

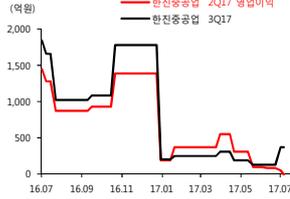
▶ 현대중공업



▶ 삼성중공업



▶ 한진중공업



▶ 현대미포조선



▶ 두산중공업



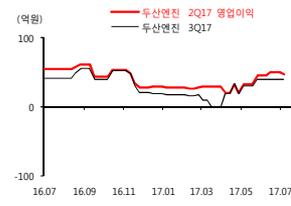
▶ 두산인프라코어



▶ 두산발켓



▶ 두산엔진



▶ 현대일렉트릭



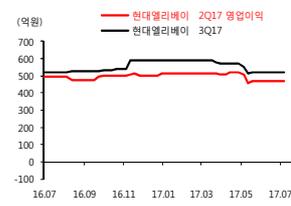
▶ 현대건설기계



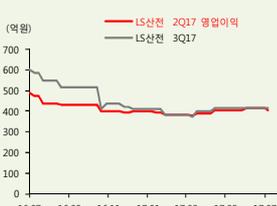
▶ 현대로템



▶ 현대엘리베이터



▶ LS산전



▶ 성광벤드



▶ 태광



▶ 하이록코리아



출처: Dataguide

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

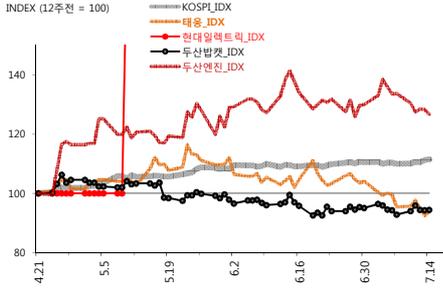
그룹	종목	2017 EPS(원)								Chang(%)		VALUATION		
		다산당전	네달전	세달전	두달전	17.06.17	17.06.24	17.07.01	17.07.08	17.07.14	2달전 대비	4주전 대비	2017PER	증가
조선	현대중공업	11,103	11,214	13,337	4,124	6,038	6,211	6,109	5,977	6,100	48%	1%	27.6	168,500
	삼성중공업	235	260	281	307	299	285	291	287	274	-11%	-8%	43.4	11,900
	현대미포조선	5,710	5,627	4,027	3,963	4,308	4,776	4,820	6,383	6,383	61%	48%	16.3	104,000
	한진중공업	831	454	157	14	-209	-269	-269	-103	-103	적지	적지	-40.8	4,200
두산	두산중공업	1,959	1,739	1,693	1,519	1,511	1,454	1,454	1,464	1,411	-7%	-7%	14.3	20,150
	두산인프라코어	903	784	788	796	798	798	808	816	829	4%	4%	9.9	8,170
	두산엔진	48	202	265	172	178	178	178	203	193	12%	9%	21.4	4,130
기계	현대건설기계	0	0	0	24,344	28,411	28,411	28,411	29,191	29,191			12.8	375,000
	현대일렉트릭	0	0	0	26,212	27,064	27,064	27,046	27,560	27,560			11.0	304,500
	LS산전	3,418	3,385	3,458	3,596	3,664	3,673	3,673	3,673	3,666	2%	0%	14.3	52,500
	현대엘리베이	6,019	5,703	5,598	5,323	5,326	5,326	5,326	5,326	5,326	0%	0%	10.9	57,900
	현대로템	700	756	756	718	639	639	639	648	614	-14%	-4%	32.2	19,750
방산	한국항공우주	3,086	2,619	2,592	2,520	2,496	2,479	2,456	2,439	2,422	-4%	-3%	23.8	57,600
	한화테크윈	2,857	2,417	2,318	2,270	2,232	2,232	2,200	2,163	2,140	-6%	-4%	18.8	40,200
	LG네스원	4,380	3,830	3,836	3,782	3,733	3,733	3,705	3,624	3,619	-4%	-3%	19.0	68,800
피팅	성광벤드	184	120	49	-44	-83	-83	-75	-75	-75	적지	적지	-136.2	10,200
	태광	206	206	189	189	189	189	189	189	189	0%	0%	53.3	10,050
	하이록코리아	1,888	1,881	1,895	1,913	1,888	1,888	1,896	1,896	1,896	-1%	0%	13.2	25,100

그룹	종목	2017 BPS(원)								ROE		VALUATION		
		다산당전	네달전	세달전	두달전	17.06.17	17.06.24	17.07.01	17.07.08	17.07.14	2017	2018	2017 PBR	
조선	현대중공업	237,122	231,822	310,342	222,418	210,808	213,100	207,712	207,239	207,239	3%	1%	0.8	
	삼성중공업	17,381	17,225	17,519	18,160	18,771	18,788	18,788	18,804	18,776	1%	2%	0.6	
	현대미포조선	113,769	108,677	108,798	113,259	113,062	113,175	113,175	116,105	116,105	5%	3%	0.9	
	한진중공업	14,373	11,120	10,447	10,278	8,453	8,453	8,453	8,833	8,833	-1%	4%	0.5	
두산	두산중공업	33,105	31,937	31,116	31,097	31,005	30,703	30,702	30,714	30,765	5%	7%	0.7	
	두산인프라코어	11,369	10,994	10,527	10,478	10,514	10,514	10,684	10,646	10,622	8%	9%	0.8	
	두산엔진	8,547	7,889	7,640	7,857	7,877	7,877	7,877	7,920	7,920	2%	2%	0.5	
기계	현대건설기계	0	0	0	223,490	231,663	231,663	231,663	231,663	231,663	13%	13%	1.6	
	현대일렉트릭	0	0	0	229,915	232,450	232,450	232,450	232,450	232,450	12%	12%	1.3	
	LS산전	38,792	38,865	38,912	39,174	39,138	38,940	38,940	38,940	38,913	9%	10%	1.0	
	현대엘리베이	36,915	38,058	40,541	38,166	37,757	37,757	37,757	37,757	37,757	14%	14%	1.5	
	현대로템	16,962	17,125	17,125	17,174	17,059	17,059	17,059	17,066	17,042	4%	5%	1.2	
방산	한국항공우주	16,735	16,591	16,535	16,330	16,307	16,290	16,256	16,234	16,195	15%	17%	3.6	
	한화테크윈	47,841	48,838	47,770	45,533	45,707	45,707	45,667	45,520	45,502	5%	6%	0.9	
	LG네스원	32,182	31,318	31,320	31,483	31,402	31,402	31,402	31,298	31,281	12%	15%	2.2	
피팅	성광벤드	16,586	16,507	16,528	16,529	16,554	16,554	16,540	16,540	16,540	0%	2%	0.6	
	태광	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	1%	2%	0.6	
	하이록코리아	23,495	23,644	23,983	24,035	23,970	23,970	23,849	23,849	23,849	8%	8%	1.1	

출처: Dataguide

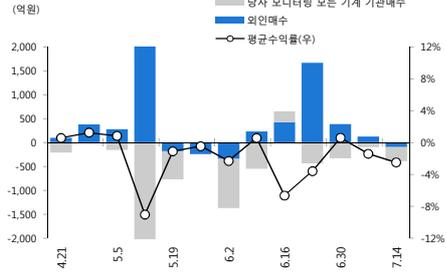
## 당사 기계 선호주 vs. 시장

### ▶ 당사 기계 선호주



## 당사 관찰 기계 업종 전체

### ▶ 당사 모니터링 모든 기계의 주간 수급과 시가총액 증감율



## 기계 업종 뉴스

### 산업 공통

#### ▷ 한수원 이사회, 신고리 5·6호기 일시중단 결정

<http://nr.ii/FT0j>

한국수력원자력이 14일 오전 경북 경주에서 기습적으로 이사회를 열고 신고리 원전 5·6호기의 공사 일시중단을 결정. 전날 경주 본사에서 한수원 노조의 반발로 무산된 한수원 이사회 공사 일시중단 기간은 공론화위원회 발족 시점부터 3개월간: 공론화가 이뤄지지 않을 경우 한수원은 다시 이사회를 열어 추후 방침을 결정할 계획. 공론화 기간인 3개월간 피해 규모는 인건비 120억원을 포함해 1천억원이 될 것으로 한국수력원자력은 추산. 또 신고리 5·6호기 공사가 일시중단되면서 신규 원전 건설은 사실상 '울스톱'되는 상황. 신고리 5·6호기에 대해 건설 중단 결정이 내려졌고 앞서 건설 준비 단계인 신항을 3·4호기, 천지 1·2호기 등도 설계 용역과 환경영향평가 용역 등이 이미 중단된 상태.

#### ▷ 신고리 5·6호기 중단하면 전기요금 원가 상승...“비용 12조6000억원”

<http://nr.ii/79rdm>

산업통상자원부로부터 입수한 '신고리 5·6호기 건설 중단 비용' 자료에 따르면 산업부는 건설 중단 비용을 총 2조6470억원으로 추산. 사업비 가운데 이미 집행돼 회수가 불가능한 1조5693억원, 계약 취소에 따른 손해배상비용 9912억원 ... 유지관리비 등 공론화 기간 3개월 동안 공사를 중단하는 데 드는 865억원. 신고리 5·6호기가 정상적으로 상업운전을 시작하는 2023년부터 제7차 전력수급기본계획이 끝나는 2029년까지 7년간 신고리 5·6호기 설비용량과 원전 이용률, 2015년 원전과 액화천연가스(LNG)의 판매단가 차액(63.4원)을 합산해 추정할 수치.

#### ▷ 신고리5,6호기 계속추진, 울산시민 35.7%만 찬성

<http://nr.ii/qdNj>

신고리5,6호기 건설 계속추진은 35.7%만이 찬성했고, 51%는 건설중단 입장을 밝힌 것. 울산시민회가 신고리5,6호기 건설 계속 결의문을 채택한 것도 지역민심을 대변하지 못했다고(53.6%) 지적.

### 두산기계3사 등

#### ▼ 두산중공업, '공모 벽' 실감...회사채 미매각

<http://nr.ii/M3vmG>

두산중공업은 이날 1000억 원 규모 공모 회사채 발행을 위한 수요예측을 실시. 트랜치를 2년물로만 구성한 가운데 희망 금리밴드를 개별 민평금리에 0~50bp를 가산해 제시. 공모액 대비 650억 원 가량의 기관투자자 자금만 유입; 이마저도 밴드상단인 50bp 수준에서 대부분 들어온 것으로 파악. 조달자금을 이달 29일 만기가 도래하는 회사채(1000억 원) 상환에 투입할 예정. 당초 증액발행 성사 시 함께 상환하려던 오는 11월 회사채 만기 물량은 별도의 자금확보로 대응해야 할 전망.

#### △ 두산중공업, 남아공 석탄발전소 사업 협상중

<http://nr.ii/4fXj>

2016년 10월 10일 남아프리카공화국 에너지부(DoE)는 석탄발전소 건설·운영사업(Thabametsi)의 우선협상대상자로 '한전+Marubeni 컨소시엄' 선정. 컨소시엄에 보일러와 터빈 등 주요 기자재 제작 공급을 포함한 석탄화력발전소 EPC 공급자로 참여했다"고 11일 공시.

#### ▲ 두산인프라코어, 베트남 버스엔진시장 진출

<http://nr.ii/ACjVs>

11일 베트남 상용차 제조사인 SAMCO사에 연내 버스 엔진 계약 물량을 납품하기로 함. SAMCO를 시작으로 1-5AUTO, TRACOMECO, THACO 등 베트남 현지 상용차 업체 4곳에 버스용 베어새시와 엔진 약 500대를 공급할 예정. 지난해 베트남에서 판매된 버스 대수는 1만4,770대로 전년 대비 20% 이상 증가. 이 가운데 두산인프라코어 엔진을 달 수 있는 대형 버스는 6,214대. 내년 아시안 게임이 열리는 인도네시아에도 연내 500대의 엔진을 공급하는 방안을 추진 중.

#### △ 두산공작기계 “매각설 사실무근”

<http://nr.ii/nxThP>

사모펀드로 대주주인 MBK가 두산공작기계의 매각을 추진하고 있다는 내용을 보도. MBK는 지난해 4월 두산인프라코어로부터 공작기계 부문인 두산공작기계를 1조1308억원에 인수했고. 최근 글로벌 공작기계 부문 3위인 대만 페어프랜드그룹(FFG)과 두산공작기계 지분 100%의 매각 협상을 진행 중이며. 매각가격은 1조3000억~1조5000억원을 놓고 최종 조율 중. MBK가 두산공작기계 매각에 나선 것은 글로벌 공작기계 업황이 살아나면서 실적이 개선돼 몸값을 올려받을 수 있는 적기라고 판단했기 때문. 이에 대해 두산공작기계 측은 “대만회사로의 매각설은 전혀 근거 없는 내용이며 검토조차 되지 않은 사항으로, 국가의 핵심 기술에 해당하는 기업의 매각이 마치 금방이라도 이뤄질 것처럼 표현된 것에 대해 상당히 유감”이라고 설명.

**한진중공업**

▽ 한진중공업홀딩스 "발전 계열사 지분매각 지연"

<http://lnr.li/O1zx1>

대륜E&S와 대륜발전, 별내에너지 등 발전 계열사 3개사의 지분 매각이 지연되고 있다고 13일 공식 지분 매각을 다양한 방향으로 추진했으나 매각조건 협의 등이 원활하게 이뤄지지 않아 지연되고 있다"고 설명  
발전 계열사의 재무구조 개선 및 매각 가능성을 높이고자 대주단과 리파이낸싱을 협의하고 있으며 동시에 잠재적 매수자 탐색도 계속 진행할 예정

**기타 기계**

▷ 오리엔탈정공 매각전에 유암코 재도전

<http://lnr.li/hac6M>

유암코(연합자산관리)가 선박용 기계제조업체인 오리엔탈정공 인수에 다시 나섬: 인수 가능성이 높은 상황  
지난 1월 우선협상대상자 자리를 중소기업에 내 준 아픈 기억  
경남 소재 조선 기자재 업체 등 3곳이 인수희망서(LOI)를 내고 참여해, 당시 칸은 주당 1480원으로 약 300억원을 적어냄  
: 지분 50%+1주(2027만2981주)가 대상  
유암코는 오리엔탈정공을 1호 구조조정 대상 기업으로 정하고, 인수를 적극적으로 추진했지만 약 200억원으로 칸과 가격차이가 컸음  
사모펀드(PEF)와 컨소시엄을 이룬 중소기업업체가 높은 '가격'을 써낸다면 고배를 마실 수 있다는 분석  
KDB산업은행 인수합병(M&A)실과 삼성KPMG가 실시한 오리엔탈정공 매각 본입찰에 유암코 등 투자자가 참여

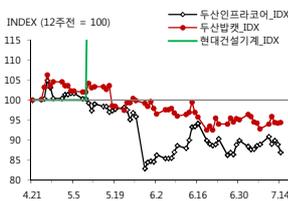
△ 씨에스윈드, 26억 규모 윈드타워 공급계약

<http://lnr.li/QGcX1>

베스타스 윈드시스템(Vestas Wind System)과 25억8839만원 규모의 윈드타워(WIND TOWER) 공급계약을 체결했다고 14일 공식  
지난해 연결재무제표 기준 매출액 대비 0.83%에 해당: 계약기간은 이날부터 11월2일까지

**건설장비**

▶ 한국시장 상장 3사



▶ 대형 vs. 미니/소형 vs. 중국

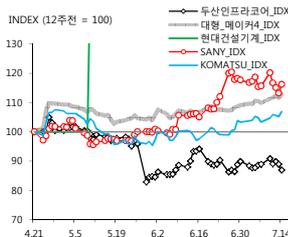


**건설장비 수급**

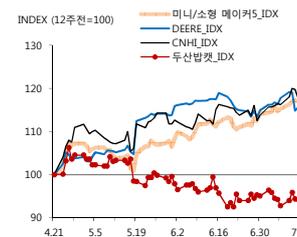
▶ 건설장비 부품



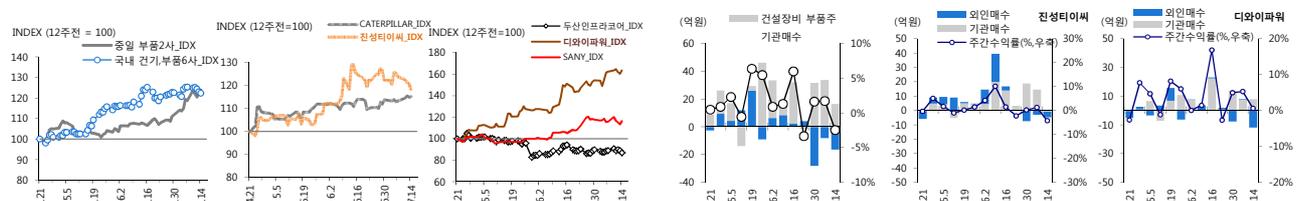
▶ 대형 안에서: 두산, 현중, 사니, 고마즈



▶ 미니 소형에서 두산팍켈

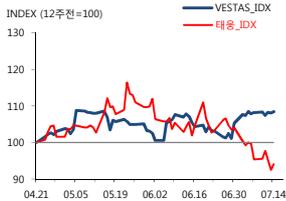
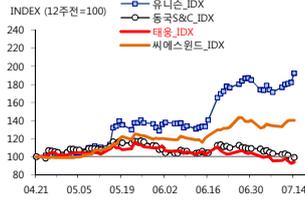
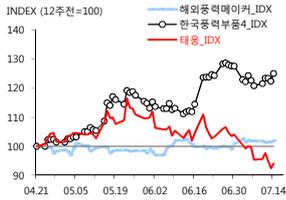


▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사



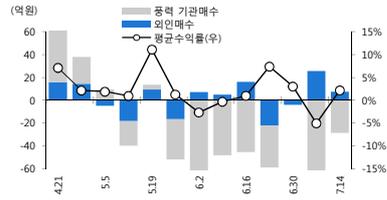
## 풍력

▶ 한국 풍력 부품5사 vs Global Peer ▶ 한국 풍력부품5사



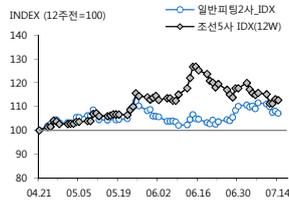
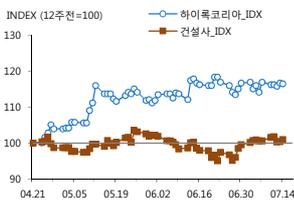
## 풍력 수급

▶ 풍력부품4사 수급

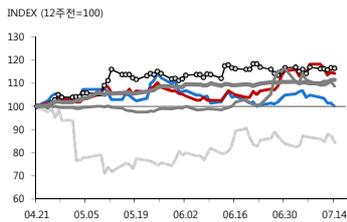


## 피팅

▶ 피팅 VS 전방1 건설



▶ 피팅 및 밸브사들

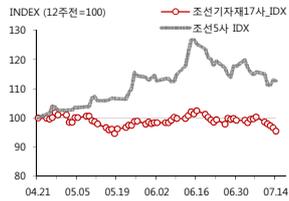
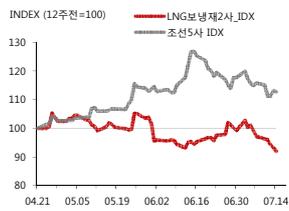
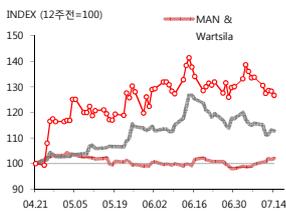


## 피팅업 수급



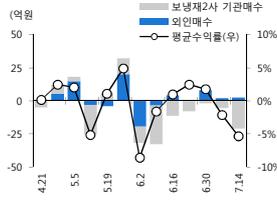
## 조선기자재

▶ 두산엔진 vs 조선5사 vs 해외 엔진 ▶ 엔진3사

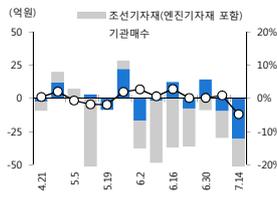
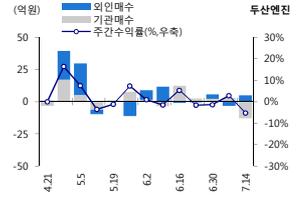


## 조선기자재 수급

▶ 보냉재 2사

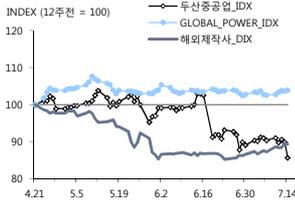


▶ 두산엔진

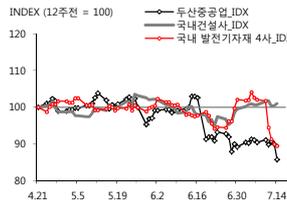


## 발전 및 발전기자재

▶ **두산중공업 VS 해외 PeerGroup**

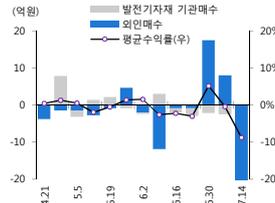


▶ **한국EPC vs 두산중공업 및 발전기자재**

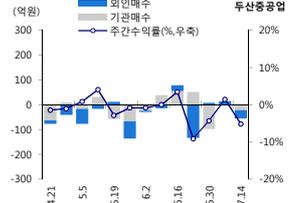


## 발전업 수급

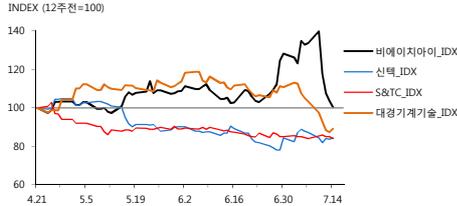
▶ **발전기자재5사(두산중공업 제외)**



▶ **두산중공업**

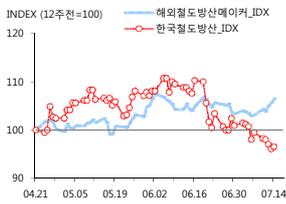


▶ **발전기자재 등**

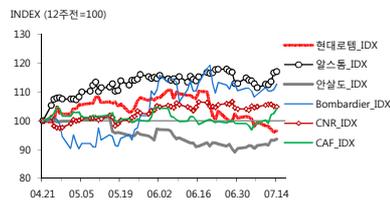


## 철도/승강기

▶ **철도 vs Global Peer**

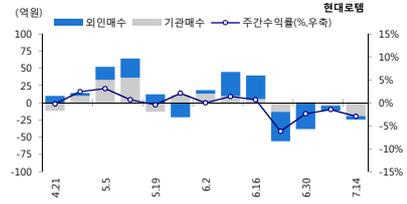


▶ **철도 vs Global Peer 개별**

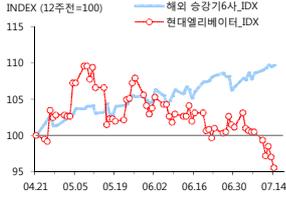


## 철도/엘리베이터 수급

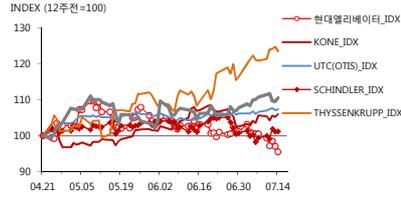
▶ **현대로템**



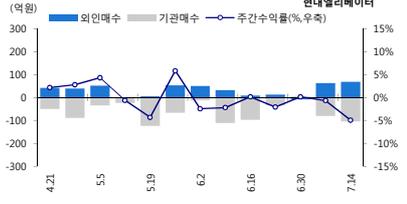
▶ **엘리베이터 vs Global Peer**



▶ **승강기 vs Global Peer 개별**

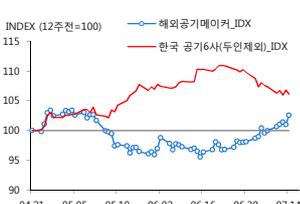


▶ **현대엘리베이터**

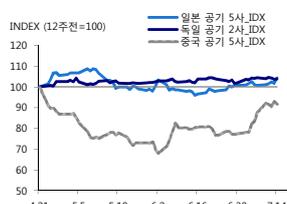


## 공작기계

▶ **두산인프라~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 주관사로 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 증명자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전제, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.  
 1. 종목추천 투자등급 (추천일기준 증가대비 3등급) 종목투자자의견은 향후 6개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익율을 의미함.(2014년5월12일부터 적용)  
 -Buy(매수): 추천일 증가대비 +15%이상 -Hold(보유): 추천일 증가대비 +15% ~ -15% 내외 등록  
 -Sell(매도): 추천일 증가대비 -15%이상  
 2. 산업추천 투자등급 (시가총액기준 산업별 시장비중대비 보유비중의 변화를 추천하는 것임)  
 -Overweight(비중확대), - Neutral (중립), - Underweight (비중축소)

하이투자증권 투자비용 등급 공시 2017-06-30 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자자의견 비율(%)	89.2%	10.8%	-