

중고선가 지수 상승 & 시추선 사냥하는 Big John

코멘터리

현대중공업은 수주를 이어갔고, 환경규제와 관련된 이슈도 환기시켰습니다.

① 현대중공업이 러시아 SCF(Shell 협업)로부터, 가스추진 & 쇠빙 아프라막스 탱커 4척+옵션을 수주했습니다. 작년부터 삼성중공업과 경합 중이었는데, 현대중공업이 2021년 가동 예정인 러시아의 Zvezda 조선소와 기술지원 협력을 체결한 것이 유효했다는 시장 추정입니다.

현대중공업은 지난주 인적분할 설명회에서 하반기 환경규제와 관련해 신조 시장의 변곡점을 기대한다고 의견을 밝힌 바 있습니다. 이번에 수주한 선박은 세계 최초의 LNG-Fuel 아프라막스 탱커입니다. 발주처도 환경규제를 맞출 뿐 아니라, 50%나 낮은 OPEX가 매력적이라고 강조합니다. 비단 수주만이 아니라, 환경규제에 따른 신조 시장의 변화를 예고합니다.

중고선가지수가 2주만에 1p 오른 80p를 기록했습니다.

② 지지난주 케이프~파나막스 벌크선 중고선가가 10%~15% 올랐음에도 지수에 반영되지는 않았는데, 지난주는 탱커가 하락했지만 벌크 대다수 선형이 올랐습니다. 클락슨 중고선가지수는 2주만에 다시 올랐습니다.

빅 존의 시추선 매입의 의미는...

③ 지지난주 Fredriksen이 semisub RIG 매입을 추진중이었다고 업데이트했는데, 한주만에 Fredriksen의 Seatankers가 설립한 자회사 Northern Drilling을 통해 현대중공업이 계약취소 맞은 West Mira(\$650m에 수주)를 \$365m에 인수했습니다.

West Mira는 또한 Fredriksen의 자회사 Seadrill이 조선사측 인도지연을 이유로 계약취소한 RIG입니다.

Northern Drilling은 현대중공업이 FOE로부터 똑같이 Delay로 계약취소 당한 RIG에 대한 계약 옵션(\$400m에 매입)도 받았습니니다. 옵션 만기는 2017년입니다. \$230m으로 설립된 Northern Drilling은 2017년말 IPO를 준비 중이고, 향후 Harsh Environment에서 가동 가능한 RIG 매입을 계속하겠다고 밝힙니다.

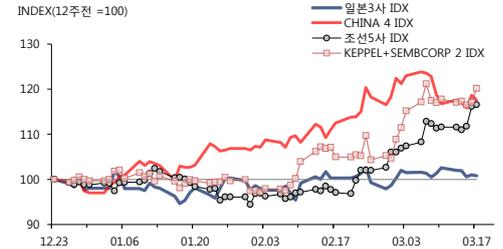
시황 바닥에서 늘 베티에 성공해온 빅_존이 움직입니다.

중고선가 반등, 심지어 RIG 시장까지 바닥 신호를 준다면 **조선주의 장기 전망은 밝습니다.**

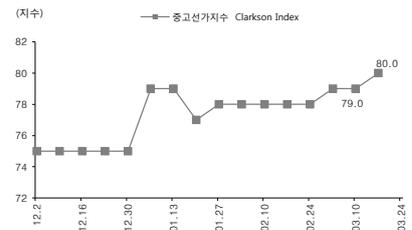
다만, 여러가지 이벤트들로 **빨리, 크게 올라버린 주가와 Valuation이 고민**입니다. 오늘 발간되는 당사 조익재 센터장님의 "Market Outlook"을 참고하시기 바랍니다.

대표 차트

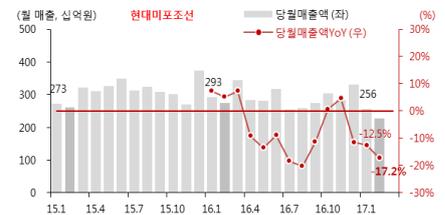
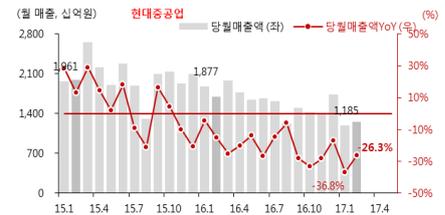
▶ 한/중/일/싱 추가 추세: 한국 언더퍼폼



▶ 중고선가지수 2주만에 또 1p 올라 80p



▶ 현대중공업과 현대미포조선 2월 매출: 각각 YoY -26%, -17%



주시 뉴스

▶ 중고시장 회복, 시추시장도 바닥인가, 중국의 캐파 감축

- △ 중고선가지수, 2주만에 1p 오른 80p
- ▲ Fredriksen, 현대중공업의 시추선 1척 매입 + 추가 1척 매입 옵션
- ▲ SCF+Shell, LNG 추진+쇠팅 탱커 현대중공업에 4척 발주
상세 내용은 아래 해당 섹션 참조

ASP & 실적관련(국내외)

- △ 신조선가지수 122p 제자리, 중고선가지수 1p 오른 80p
신조선가는 핸디막스 벌크선이 1% 하락했지만, LNG선이 \$1m 하락한 \$191m을 기록해 신조선가지수는 122p로 제자리
중고선가는 탱커선은 수에즈막스와 아프라막스가 하락했지만, 벌크선 대다수 선형이 상승해 중고선가지수는 1p 오른 80p를 기록

▷ 2개 선주, VLCC 인도 2017년으로 연기: 어려워지기 위해

- 1) 현대중공업에서 21척의 VLCC를 건조해온 Gener8은 마지막 호선의 인도를 2016년10월에서 2017년으로 변경한 것으로 늦게 전해짐: 현대삼호중공업 건조 - 페널티를 지불하면서, 잔금(10%)과 인도를 미룬 것으로, \$4,765m 잔금에 작년 10월24일에서 올해 2월27일로 인도를 미루면서 \$98,649를 추가 지불키로 함
 - 2) 또한 Euronav도 2016년 10월과 12월 인도 예정이었던 VLCC 2척을 1월로 연기: 잔금 \$97m
- > 선주들이 인도 연기를 요청한 것은, 2016년산이 아닌 2017년산 탱커로 포장하기 위함입니다. 큰 이슈는 아닙니다.

▷ Ladol의 현지 공장 및 FPSO 시장에 대한 인터뷰: 좋다

- Ladol 야드(JV with SHI)는 기대보다 빨리 완공되었고, 삼성중공업도 예상보다 양질의 근로자들과 작업할 수 있다고 설명
- 숙련공 교육을 위해 training school 설립을 계획했지만, campus-based training academy로 변경되었다고 함
- 인력 1,200명도 향후 후속 프로젝트들을 수주하면 크게 늘어날 것이라고 주장: Shell의 Bonga FPSO와 Eni의 ZabaZaba
- 향후 이 두 프로젝트도 로컬 컨텐트에 따라 LADOL에서 모듈 제작 및 Integration이 진행될 것이라고 설명

△ 삼성중공업, 세계 최대 규모 컨테이너선 인도

- 삼성중공업은 MOL로부터 2015년2월 수주한 ULCS 4척 중 1호선 명명식 개최: 20,150teu, 400미터 길이
- 이전 DSME의 19,224teu 기록을 갱신(2015년~2016년 인도)
- 삼성중공업은 올해 10척의 20,000teu를 인도 예정이라고 밝힘

△ DSME의 Yamal LNG 1호선, ice trial 성공

- 영하 25도~ 30도 환경에서, 1.5미터 얼음을 깨며 터닝테스트 등등 모두 성공적으로 완료
- 이번주 Murmansk에 도착해 장비 및 테스트 결과를 체크할 예정
- 향후 14척의 후속선에 대해서도 테스트 여부가 관건인데, DSME는 테스트가 기대 이상이었다며, 후속선에 대한 테스트는 필요하지 않다고 설명

(16년11월) △ 대우조선해양 건조 Yamal Arc7 1호선 Seatrial 출항

- SCF의 Yamal 해상LNG 1호선이 곧 출항해 북 시베리아의 kara sea에 12월에 도착해 2주간 Ice trial을 진행
- kara sea는 다른 지역들보다 추운 곳으로 1년 중 9개월 동안 바다가 얼어있음
- DSME는 1호선의 소유권을 페이퍼컴퍼니에 넘겨, 테스트 완료 후 선주에게 전달하는 형태
- 1호선의 첫 화물운송은 17년말~18년초: Sabetta → 북유럽으로, 그 이후에는 11척의 일반 LNG선이 수송을 담당

외신 보도들

- 뉴스/FACT > 당사 의견

▶ 해양

▲ Fredriksen, 현대중공업의 시추선 1척 매입 + 추가 1척 매입 옵션

- John Fredriksen은 개인소유 Seatankers가 2015년 설립한 Northern Drilling을 통해
- 현대중공업이 계약취소 맞은 시추선 2기 중
- 1) West Mira(2014년 건조)를 \$365m(\$360m~\$375m)에 매입: 2014년에 발주 시 신조건가는 \$650m이었고 Cost Overrun으로 실제 비용은 그 이상
- 이 시추선은 역시 Fredriksen의 Seadrill이 2013년 발주했지만, HHI의 인도지연으로 계약취소한 선박: 즉, Fredriksen이 계약취소한 선박을 다시 싸게 Fredriksen이 매입하는 꼴
- HHI와 Seadrill의 소송에서 West Mira의 1차 선수금 \$170m을 돌려주고, 이자 등은 감면하는 것으로 결정된 바 있음
- 또한 2) FOE로부터 계약취소 맞은 Bollsta Dolphin 시추선에 대한 매입 옵션도 가짐: 옵션은 2017년까지 행사 가능
- Northern Drilling은 \$230m의 자금을 조달한 상황이며, 2017년말 상장을 목표로 하고, 추가적으로 harsh environment Rig 매입을 목표로 함

△ White Rose 한단계 진전: WHP+GBS 가닥 & Procurement 시작

- Husky Energy는 White Rose Extension Project(WREP)의 procurement 절차를 재개
- 엔지니어링 담당인 Wood Group이 지난달 EOI(Expression of Interest)를 기자재 업체들에게 발송
- suncor가 subsea 컨셉을 GBS(Gravity based Structure) WHP로 최종 확정된 것으로 전함
- GBS에 대한 FID는 상반기 중에 가능하고, 사업 전체에 대한 그린라이트는 5월~7월 사이로 예상
- 갱신된 예산에 대한 컨소시엄 등의 절차를 기다리는 중
- 2.3만톤 데크에 대해 삼성중공업이 가장 유력한 상황이었지만, 변경된 가격을 다시 받아볼 가능성도 열려있는 것으로 전함
- 2014년 삼성중공업, 현대중공업, COOEC+Kvaerner가 경합 중
- > 올해 중으로 계약을 마칠 수 있을런지, 삼성중공업 vs. 현대중공업 어디인지 지켜보아야 하겠습니다.

(16년6월)△ Husky의 White Rose 엔지니어링 다시 시작

- 아래와 같이 2014년 FID를 연기했던 캐나다 White Rose 프로젝트의 엔지니어링을 재개
- GBS(Gravity based Structure) Wellhead Platform 타입을 고수하는 것으로 전해짐: 인근 SeaRose의 FPSO로 Tie-Back
- 지분이 낮은 Suncor는 subsea 컨셉을 지지하지만, Husky가 원하는 Platform으로 갈 것으로 판단
- Husky는 오랜 고객 Wood Group Mustang에 디자인 최적화를 의뢰한 상태이고,
- 후속으로 Detailed Engineering이 빠르면 올해 9월~10월 시작할 예정: 그러나 연말이나 2017년초 시작으로 보는것이 합당할 듯
- Detailed Engineering이 종료되면, 아마도 삼성중공업에 PC(Procurement, Construction) 계약을 맺고 건조를 시작할 예정인데
- 현대중공업이나, 대우조선해양 등을 다시 불러 입찰을 할 가능성도 열려있음
- 아무튼 e를 마치고 PC 계약은 2017년 중으로 기대가능

▷ North Platte의 매장량 확인

- Cobal Int. Enegy의 North Platte 프로젝트는 최근 업데이트된 매장량(Recoverable resources estimate)을 발표
- 500백만boe 이상에, 향후 추가로 늘 수도 있다고 설명
- > 입찰 일정에 대한 업데이트는 없습니다.

(16년12월) Cobalt, GOM에서 North Platte 프로젝트 진행

- Cobal Int. Enegy(60%)와 Total(40%)은 GOM에서 semi-submersible Production unit 건조를 위해 10여개 회사들을 검증 중
- 12월초 다수의 설계사와 야드를 초청했는데, 2Q17부터 6개월 동안 입찰을 진행하고, 건조사를 선정할 예정
- 초청받은 회사들은 Technip, SBM Offshore, Exmar, Modec, Floatec의 디자인 하우스들과 조선사로는 한국의 BIG3가 참석한 것으로 전함
- 또한 싱가포르의 Keppel, Sembcorp과 중국의 COOEC, CIMC Raffles, Cosco, DSIO(Dalian SB Industry Offshore)도 잠재 후보군
- 80천~100천b/d 생산용량에 1만톤 탑사이드에 대한 Concept work는 KBR과 Doris Eng.(프)가 진행함
- 현재 North Platte에 대한 평가시추가 진행 중이며, 추가적인 비용 절감도 준비 중
- 특이한 점은, 초기 자본투하를 낮추기 위해, 건조사를 프로젝트 파이낸싱에 참여하고 Production-Handling agreement를 체결한 방안도 고민 중이라고 전함

▶ FLNGs

▷ Ophir의 적도기니 FLNG 현황

- 가스 필드 개발을 위한 JV Fortuna Co.의 33.8%를 Ophir Energy와 66.2%를 OneLNG가 보유 중
- 적도기니의 GePetro(국영)이 블랙R의 PSR(Production Sharing Contract)의 20%를 매입해, Sonagas(국영) 29% Fortuna Co 51%
- 20% PSR에 대해 \$500m 지급
- 향후 Sonagas는 FLNG에 대한 지분 30% 매입 옵션도 보유
- > 15억\$ FLNG 프로젝트의 PSR 20%가 5억\$라는 점입니다.
- > 개조 FLNG 사업이고 한국과 관계 없지만, FLNG 확산신호의 대표 프로젝트로 지켜보는 사업입니다.

(16년11월) △ Fortuna LNG 곧 시작

- Ophir Energy는 Schlumberger와 각각 66.2%, 33.8% 지분으로 OneLNG JV를 설립했고, 순항 중이라고 밝힘
- FID 2017년 상반기 예정

(16년5월) ▽ Ophir와 Golar의 적도기니 Fortuna FLNG, Farm-Out 실패로 연기될 듯

- 1월 적도기니 Ophir Energy는 1월 적도기니 Fortuna FLNG의 지분 40%를 Schlumberger에 매각키로(2Q16 본계약 및 여를 FID) 했으나, 지난주 일이 무산된 것으로 업데이트
- Ophir는 FEED 결과 비용을 기존 \$600m에서 \$450~\$500m으로 낮춰 BEP도 \$40/br로 낮추어 사업성이 뛰어나며, 여타 회사들과 지분참여 협의가 진행되고 있다고 밝힘
- 그러나, Schlumberger와의 계약 무산으로, 사업은 6개월 정도 연기가 불가피하고 FID도 4Q16으로 가이던스 변경

▷ 탄자니아 가스 프로젝트 상황

- Shell 주도의 Tanzania LNG 프로젝트의 지분 20%를 보유한 영국 Ophir Energy의 언론 인터뷰에 따르면 프로젝트가 다시 모멘텀을 찾고 있다고 주장
- 최근 2016년말에 정부가 참여한 7차례의 미팅이 진행되었고, 정부측은 여전히 Onshore LNG 플랜트를 Lindi에 건설을 희망하지만
- Shell은 여전히 FLNG를 생각 중이라고 함
- 3개의 Train 가동 계획이 제출되었는데, Shell의 block 1,4와 Statoil의 Block 2
- 낮은 가스 가격에 여러 프로젝트들이 재검토되고 있지만, FLNG는 조기에 생산가동에 들어갈 수 있어 회복기에 더 유력한 선택지가 될 것이라는 설명

▶ LNG

△ Shell, 계선중인 LNG선 매각? 개조?

- Shell이 동아시아에서 3년 동안 쉬고 있던 선형 13년의 138,209cbm LNG선을 reactivate 시키고자 한다는 업데이트
- 해당 선박은 인수한 BG의 선단 중 1척
- 시장은 이를 매각하거나, FSU나 FSRU로 개조할 것으로 추정
- Shell은 BG 인수 후 2016년 2척의 BG 소유 LNG선 매각을 추진한 바 있음
- 현재 브로커들에 따르면 대략 20여척의 LNG선이 계선 중이며, 대다수가 steam turbine vessel이라고 함

▶ 업황

▷ 러시아 조선사~ 삼성중공업 협력 추진

- St Petersburg의 조선사인 Severnaya Verf는 삼성중공업과의 협업을 고민 중
- 러시아 야드의 CEO에 따르면, 한국의 도움으로 로컬에서 선박을 건조 희망: 디자이너, 엔지니어, 관리자 등의 지원 요청

△ STX프랑스 매각 현황: Fincantieri 자신 vs 프랑스 내부 반대 여론

- Fincantieri CEO는 STX프랑스 인수를 자신하는 인터뷰
- 그러나 프랑스 경제 총리는 이태리 야드로 매각은 할당치 않다는 입장
- STX(산업은행)가 보유한 66.6% 지분 중 Fincantieri가 45%~47% 인수하고, 프랑스 Naval Yard Group인 DCNS가 10%, 그리고 또 다른 파트너가 10% 인수 예정: 나머지 33%는 프랑스 정부 소유

△ 이란 IRISL, 런던 시장 IPO 추진

- 이란의 Islamic Republic of Iran shipping(IRISL)은 영국 시장에 IPO를 위해 준비 중이지만, 미국의 반대에 부딪히고 있음
- 영국에서 IPO 관련 회의를 한 것으로 전함

한국 조선업 수주설

▶ 신조 발주설(뉴스 단계)

이번주 없음

N/A

⑥Cardiff Marine→HHIC-Phil (Subic SY), TK(320k) 4척

(17년2월4주 플래쉬) ▲ 그리스 Economou, 한진중공업-수빅에 VLCC 4척 발주 협상 중
- 그리스 선주는 한진중공업과 4척의 VLCC 신조를, \$75m에 협상 중인 것으로 전함: 사측은 부인
- 2척+옵션 2척 중, 확정계약의 인도는 2018년 하반기
- 최근 현대중공업과 Enesol의 Extra를 제외한 \$79m보다 \$4m이나 낮은 수준
- Economou는 전통적으로 삼성중공업과 신조를 많이 진행해왔음
> 전통적으로 삼성중공업의 단골 고객이지만 삼성중공업은 VLCC 건조 이력이 상대적으로 작습니다.
> 따라서 발주 의사가 알려졌을때, 현대중공업 수주를 기대했습니다만, 수빅이 따내게 되었습니다.
> 한진중공업 수빅의 존재 의미는, 한국 BIG3와의 경쟁보다는 코리아 브랜드 + 중국 가격에 있다고 판단합니다.
> 비슷한 가격을 제시하는 중국 조선사를 수빅이 제치고 있다는 점을 긍정적으로 판단합니다.

한국 및 경쟁국 주요 수주 소식

▶ Clarksons에 신규 기입된 신조 수주건

03월2주(지난주)

⑧Sovcomflot JSC→Hyundai Samho HI, TK(114k) 4척

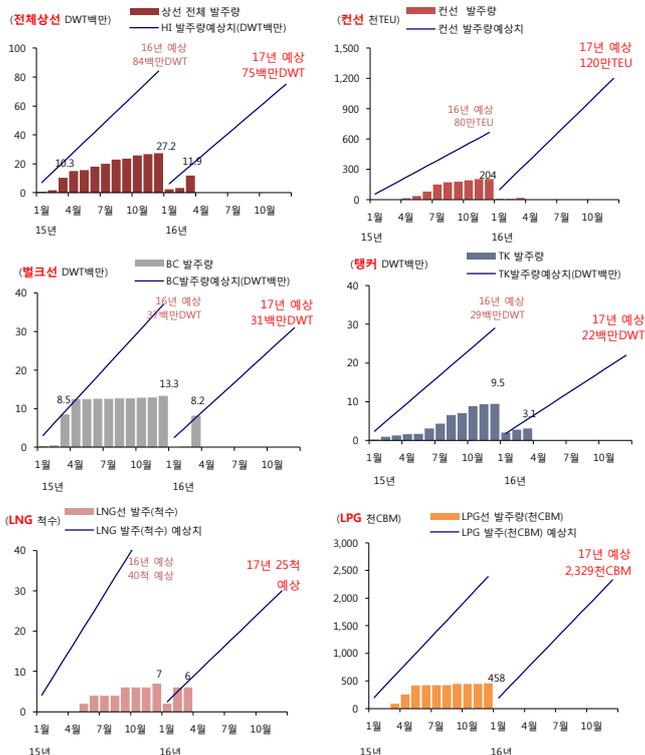
▲ SCF+Shell, LNG 추진+쇄빙 탱커 현대중공업에 4척 발주
- 러시아 SCF는 Shell과 협업 하에, 세계최초 아프리카막스 탱커에 LNG 추진 엔진을 채택: 4척 본계약 + 옵션들, 3Q18~1Q19 인도 예정
- Type-C 탱커(850cbm) 2개 채용, 엔진은 Wartsila의 X-DF 엔진 + SCR 장착
- 또한 본 탱커는 러시아의 "Green Funnel" 프로젝트 이름 하에 진행된 쇄빙 탱커 투자임
- 신조선가는 아직 공식적으로 알려지지는 않았지만, 아프리카막스 탱커의 요즘 가격 \$43m~\$44m에 엔진+빙커 탱커 비용으로 \$10m~\$11m 더 높을 것으로 시장은 판단
- 또한 현대중공업의 쇄빙탱커 4척 수주는 Zvezda 조선사 지원 기술 파트너쉽에서 비롯된 것으로 전함
- 러시아는 2021년부터 동선중 건조를 목표로 Zvezda에 투자 중인데, 현대중공업과 "Technology Partnership"을 체결
(16년12월)▲ Sovcomflot → HHI 또는 SHI, 쇄빙 아프리카막스 탱커 협의 중
- 삼성중공업에서 쇄빙 쇄빙탱커(Arc7 42k) 6척 중 3호선 진수식에 참여한 김에
- 한국 야드들과 신조 발주 협의: Specialized Aframax Tanker로써, 현대중공업과 삼성중공업과 상당 중이라는 보도
- Novy Port ~ Yamal Peninsula 사이를 운항할 예정
- 5월에 Shortlist를 선정했다는 보도가 있었고, 10월 SCF의 발주설을 부인한 바 있음

⑧Shokuyu Tanker Co.→Dae Sun Shipbuilding, PTK(3500) 1척

△ 일본 Shokuyu → 대선조선, 3,500dwt 탱커 1척 수주
- 대선조선은 일본으로부터 3,500dwt Stainless steel chemical tanker를 수주하며 올해 수주를 개시
- 3Q18 인도 예정: 작년 가을부터 동일 선형 3번째 연속 수주
- 일본 Shokuyu는 1,200~3,500dwt의 탱커 19척(평균 선형 8년)을 보유한 선사

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

▶ 당사예상 대비 발주 추이

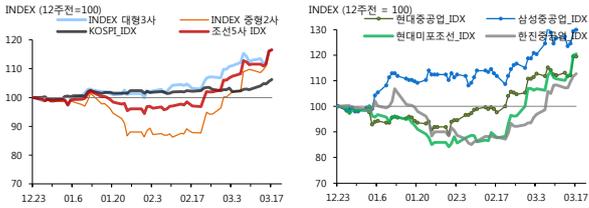


▶ 신조 발주 내역 - 한/중/일 주간

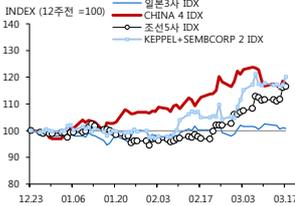
국가	조선사	계약일	발주 국가	발주처	Type	크기	인도	척수
17년01월5주								
BIG6	Hyundai Vinashin	17.2.3	일본	Fukujin Shipping	PTK	50k DWT	2018	1
	Hyundai HI (Ulsan)	17.1.31	북미	DHT Management	TK	319k DWT	2018	2
일본	Sumitomo (Yokosuka)	16.11.1	Unknown	Unknown	TK	112k DWT	2019	2
17년02월1주								
BIG6	Hyundai HI (Ulsan)	17.2.9	유럽	Kolin Construction	LNG	FSRU	2019	1
		17.2.6	유럽	CLdN Cobelfret	RORO	5k Lane m.	2018	2
중국	Dalian Shipbuilding	17.2.9	유럽	Maersk Tankers	PTK	115k DWT	2019	6
중국	PaxOcean Zhuhai	17.2.8	아시아	PT AKR Sea Transport	PTK	5k DWT	2018	2
	AVIC Dingheng SB	17.1.24	유럽	Anders Utklens	PTK	10k DWT	2019~2020	2
	Jinhai Heavy Ind	17.2.8	유럽	Chartworld Shpg.	BULK	210k DWT	2019	2
일본	Namura Shipbuilding	17.2.3	일본	Kyoei Tanker	TK	310k DWT	2019	1
17년02월2주								
중국	Wuchang SB Group	17.2.15	한국	Samsung C&T	해양설치		2019	4
17년02월3주								
BIG6	Hyundai Mipo	17.2.21	유럽	Unknown Greek Owner	PTK	50k DWT	2019	1
	Hyundai HI (Ulsan)	17.2.21	Unknown	Enesol S.A.	TK	320k DWT	2018	2
민영	Fujian Southeast SB	17.1.22	중국	Unknown Chinese	PTK	10k DWT	2018	1
17년02월4주								
BIG6	Daewoo (DSME)	17.3.2	Unknown	Unknown	LNG	173k cu.m.	2019	2
중국	Jiangsu New YZJ	17.2.28	한국	Pan Ocean	BULK	63k DWT	2018~2019	5
	Shanghai Zhenhua	17.2.22	Unknown	CHEC Dredging Co Ltd	OFF-SUPP	7k GT	2018	2
	Jiangsu Dajin HI	17.2.23	Unknown	Unknown	PTK	7k DWT	2018	1
	COSCO Qidong	17.3.1	유럽	GeoSea N.V.	OFF-SUPP		2019	1
일본	Shin Kurushima	17.2.27	Unknown	Unknown	PTK	36k DWT	2018~2019	2
17년03월1주								
BIG6	Hyundai HI (Ulsan)	17.2.28	유럽	Knutsen OAS Shipping	LNG	180k cu.m.	2020	1
중국	COSCO Guangdong	17.3.2	유럽	Lomar Shipping	CONT	2k TEU	2019~2020	3
	Taizhou Kouan SB	17.3.6	중국	Ningbo Yongwang Shp	TK	23k DWT	2018	1
일본	Kyokuyo Shipyard	17.3.6	일본	Kyokuyo Shipyard	LPG	8k cu.m.	2018	1
17년03월2주								
BIG6	Hyundai Samho HI	17.3.17	러시아/CIS	Sovcomflot JSC	TK	114k DWT	2018~2019	4
	HHIC-Phil (Subic SY)	17.3.16	유럽	Cardiff Marine	TK	320k DWT	2019	4
한국	Dae Sun Shipbuilding	17.3.13	일본	Shokuyu Tanker Co.	PTK	4k DWT	2018	1
중국	Dalian Shipbuilding	17.1.31	중국	Shandong Landbridge	TK	308k DWT	2019	3
중국	Jiangsu New YZJ	17.3.10	유럽	Lomar Shipping	CONT	2k TEU	2019	2
	Zhejiang Ouhua SB	17.3.13	유럽	Splithoff	OFF-SUPP	18k DWT	2019	6
	Guangdong Haoyue	17.1.1	중국	Unknown Chinese	PTK	1k DWT	2017	1

Peer Group 등 Index

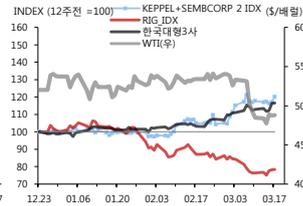
▶ 한국 조선 대형3사, 중형3사 INDEX



▶ 조선업 한중일

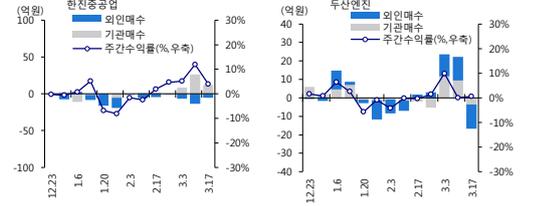


▶ 유가 VS 리그선주, 싱가포르 Offshore 제작사



조선 수급

▶ 조선6사 수급



국내 보도

▶ 공통 보도

△ 친환경 VLCC, 하루 5000불 더 번다

<https://goo.gl/0Hh3CB>

제너레이트, 분기보고서에서 스팟용선료 비교결과 공개 연간 추가수익 180만불 중국 저가선박은 선사에 손해

▽ 중국 시노펙, VLCC보다 큰 ULCC 발주 검토

<https://goo.gl/0kAWCh>

시노펙(Sinopec)이 VLCC(초대형원유운반선)보다 큰 40만DWT급 ULCC(극초대형원유운반선) 발주를 검토 중 시노펙은 ULCC 접안이 가능한 대형 원유터미널을 운영하고 있어 선박 대형화로 인한 운영비 절감효과를 거둘 수 있을 것으로 기대 "처음에는 ULCC 건조경험이 있는 한국 조선업체와 협상에 나섰으나 THAAD 문제로 한국과 외교갈등을 겪으면서 발주 방향을 중국으로 돌렸다"며 "다렌조선, 상해외교조선 등 중국 조선소들이 ULCC 수주협상에 나서는 것으로 알고 있다"고 설명 20년 가까이 발주가 이뤄지지 않았던 ULCC에 시노펙이 관심을 보이는 이유는 현재 운영하고 있는 원유터미널 중 이와 같은 규모의 선박 접안이 가능한데 따른 것 1970년대 ULCC 붐이 일어나면서 40여척의 선박들이 발주됐으며 1979년에는 56만4763DWT급 '자르 바이킹(Jahre Viking)'호가 건조되기도 함 '자르 바이킹'호는 선체 길이만 458m로 320m인 VLCC와 비교해도 상당한 격차를 보임 당시 건조된 ULCC들은 단일선체유조선 퇴출정책에 따라 2000년대 들어 모두 폐선됐으며 VLCC보다 효율성이 떨어진다는 인식이 확산되면서 헬레스폰트 이후 지금까지 더 이상의 ULCC 발주는 이뤄지지 않았음

▷ CMA-CGM, 컨테이너선 3척 인도연기

<https://goo.gl/3HK4CX>

CMA-CGM이 올해 말부터 경기회복을 기대할 수 있다는 점을 들어 컨테이너선 3척의 인도를 연기 외신에 따르면 CMA-CGM은 현재 발주 중인 컨테이너선들 중 3척의 인도시기를 올해에서 내년으로 연기 업계에서는 글로벌 운임이 지난해 말부터 회복세로 돌아서긴 했으나, 긍정적인 상황은 아닌데다 NOL 인수도 선박 인도연기 결정에 영향을 미친 것 2016년 들어서도 CMA-CGM은 2만TEU급 6~9척, 2600TEU급 6척 등 최대 15억\$ 규모의 컨테이너선 발주를 추진하는 것으로 알려졌지만 → 이 발주설에 대해 CMA-CGM 측은 협상을 진행하고 있는 조선소가 없다고 밝혔으며 이후 더 이상의 발주는 이뤄지지 않았음

△ '규제'가 '호재'..국내 조선업계 LNG병커링선 분야 활기

<https://goo.gl/9OagMl>

LNG(액화천연가스) 연료를 해상에서 '선박 대 선박'으로 직접 공급하는 기술이 크게 주목받으면서 주요 국가의 대응도 분주 국제해사기구(IMO)의 환경 규제 시행이 다가오면서 LNG 연료를 해상에서 바로 공급하는 LNG 병커링선 수요 증가가 예상 IMO는 2020년부터 해상 운항 선박의 연료에 황함유량이 0.5% 이하인 제품만 사용하도록 규정 LNG 추진선박은 기존 중유 선박에 비해 이산화탄소(CO2) 배출량은 23%, 황산화물(SOx) 배출량은 95% 이상 줄일 수 있고, 연료비도 최대 50% 가량 절감할 수 있어 선사들이 LNG 병커링(연료공급) 등 관련 인프라를 확대 유럽연합(EU) 역내만 보더라도 현재 운항중인 LNG 추진 선박이 70여척에서 오는 2020년 200여척, 오는 2030년에는 최대 4000척 수준으로 늘어날 전망 미국선급협회(ABS)는 안전 기준, 연료 공급 방식, 가스 품질 등 주요 사항에 대한 내용을 담은 'LNG 병커링 지침서(ABS Guide for LNG Bunkering)'를 올초 발간 우리나라는 관련 산업 육성과 표준 마련에 나섬 : 최근 한국가스공사는 삼성중공업, DNV GL 등과 함께 한국형 선박 대 선박(STS) LNG 병커링 사업 표준화를 위한 절차서 개발 양해각서(MOU)를 체결

▶ 현대중공업 보도

△ 현대삼호중 '전화위복': 계약취소 시추선 팔아 2억불 유동성 확보

<https://goo.gl/G9vzbq>

삼호중공업은 지난 2015년 9월부터 노르웨이 시추업체인 시드림사(社)와 영국해상중재인협회(LMAA)를 사이에 두고 벌여온 중재 협상을 최근 마무리 삼호중공업은 시드림에 선수금 1억7,000만\$를 돌려주고 시추선의 소유권을 확보하고, 시드림이 요구했던 이자는 지급하지 않기로 합의 시추선을 노르웨이 해운사인 시탱커에 3억7,000만\$를 주고 팔기로: 삼호중공업으로서는 차액인 2억\$의 유동성을 확보하게 된 셈 > 2억\$가 공짜로 생긴 것은 아니구요, 아무튼 6억\$ 짜리 구조물을 그에 준하는 원가로 만들고 3.7억\$에 매각된 것입니다. > 다만, 계약취소에 따른 손실 2억\$ 안팎이 이미 반영되었기 때문에, 순전히 현금 2억\$의 유동성이 생긴 것은 맞습니다. > 시간이 지날 수록 중고선/구조물 가격이 떨어질 것이기 때문에, 시추선 매각은 호재입니다.

▷ 일감 없어서... 현대重 '독' 두개째 가동중단

<https://goo.gl/giMFtI>

작년 6월 4독 이어 5독 추가... 11개 독중 연내 4곳 멈출 위기
1972년 창사 이래 처음으로 지난해 6월 제4독 가동을 중단
조선사업본부에 따르면 울산조선소 제5독의 가동이 이날부터 중단
현대중공업 군산조선소도 일감이 바닥나면서 6월에 독 가동이 중단될 상황이고,
울산조선소 해양 H독도 하반기면 일감이 떨어질
현대중공업의 11개 독 가운데 올해 말까지 4개가 가동을 멈출 위기에 처한 것

▶ 삼성중공업 보도

▷ 삼성중공업 시드릴 드릴십 이달 인도될까... "연기될 수 있다"

<https://goo.gl/mXM2c>

삼성중공업이 이달 말 노르웨이 시추업체 시드릴에 드릴십 2기를 인도할 예정이지만, 발주사의 재정난으로 지연될 가능성이 커질
관계자는 14일 "이달 말에 시드릴 드릴십 2기를 인도할 예정이었지만 아직까지 협의 중"이라며 "연기될 가능성 있다"고 밝힘
지난 2010년 시드릴로부터 드릴십 2척을 10억4000만\$(약 1조1900억원)에 수주, 올해 3월 인도하기로 함
당초 인도 시점은 2015년 11월이었지만 당시 선주의 요구에 따라 올해로 미뤘고, 이번에도 드릴십 인도가 무산된다면 삼성중공업은 2번 연속 인도가 연기되는 셈
현재 시드릴은 채권단과 80억\$(9조1800억 원)의 채무 만기 연장과 10억\$(1억1475억 원) 규모의 신규 자금 조달 협상에 난항
계약 취소될 가능성은 희박하지만 만약 그렇게 된다면 귀책사유는 시드릴 쪽에 있다"며 "건조대금을 모두 몰수하고, 배 소유권도 우리가 가져갈 수 있다"고 설명
시드릴이 발주한 해양시추설비 대금 10억4000만\$(1조1900 억원) 가운데 30%만 받은 상태
> 선수금 수령이 30%로 높은 편이어서, 수주취소에서 30% 할인으로 매각한다면 충분히 원금을 회수할 수 있습니다.
> 최근 현대삼호중공업의 시추선이 3.7억\$에 매각되었습니다.

▶ 대우조선해양 보도

▽ '계류' 같은 대우조선...신규 자금 7000억원 투입할듯

<https://goo.gl/VMLJxVk>

대우조선이 차기정권이 들어선 이후 첫 번째 회사채가 도래하는 7월까지 버티는 데 필요한 비용은 약 7000억 ~ 8000억 원으로 추산
이번 회계 결산에서 운영비 부족분이 매달 1000억 원 수준으로 확인된다면 대우조선은 7월까지 유지하는 데 운영비만 4월부터 최소 4000억 원이 필요
4월에 도래하는 회사채 4400억 원, 그리고 7월 회사채 3000억 원 총 7400억 원의 자금을 추가로 투입
1조1000억 원이 넘는데, 현재 정부로부터 받은 4조2000억 원 중 남은 자금 4000억 원을 빼면 대략 7000억 원이 비게 됨

▷ 시중銀도 대우조선에 1조 추가 지원해달라

<https://goo.gl/9HtUjS>

16일 신한-국민-KEB하나-우리-농협은행 등 5대 시중은행 여신 담당 부행장을 소집
17일 금융감독원은 시중은행에 대우조선해양에 대한 1조원 규모의 지원을 요청. 신규지원 4,000억원 + 5,800억원대의 출자 전환
이와 별도로 17억5,600만\$ 규모의 신규 RG와 2억\$ 규모의 신용장 개설 등을 합치면 2조2,000억원 추가
시중은행은 그동안 대우조선 구조조정예 방관적 입장을 보여왔다. 2015년 10월의 4조2,000억원 지원도 산은과 수출입은행의 지원만 해음
5대 시중은행의 여신 잔액은 2015년 6월 5조2,093억원에서 2017년 1월 2조8,190억원으로 대폭 감소

▷ 정은보 "대우조선 유동성 종합대책 3월 중 발표"

정 부위원장은 이날 대우조선해양 경영 정상화를 위한 종합 대응방안을 이달 안에 마련하겠다고 밝힘
> 23일 발표 예정입니다.

▷ 대우조선해양 추가 지원액, 2조 or 5조 근거는

<https://goo.gl/et9TDX>

시장 컨센션스는 2조원 유동성 부족이 나오는 것을 유력하게 보는데
3조원을 지원해야한다는 주장은 월별 6500억~7500억 정도의 현금이 필요하다는 것을 전제로 함
소난골 협상에서 1조원 가량을 받는다면 부족자금은 2조원대. 올해 만기 회사채 등을 더하면 약 3조원이
최대 5조원 유동성 지원 얘기가 나오는 경우는 업황이 완전히 돌아서는 2020년까지 매년 증가하는 유동성 부족분과 회사채를 더한 금액

▽ 나신평, "대우조선해양 등급하향 검토대상"

<https://goo.gl/KSvuvQ>

나이스(NICE)신용평가가 16일 대우조선해양의 장기 신용등급(B+)을 하향 검토 감시 대상에 올렸
신규 자금 지원을 검토하는 과정에서 시장성 차입금이 채무 재조정 대상에 포함되는 등 구조조정 방식이 강도 높은 방향으로 전환할 가능성이 커졌다"고 설명

▷ 대우조선, 그리스서 2.5억\$ 신규 수주...자금지원 여부 '축각'

<https://goo.gl/2de2XO>

약 2.5억\$ 규모의 초대형원유운반선(VLCC) 신규 수주 계약에 사실상 성공한 것으로 확인: 올 들어 두 번째 신규 수주
정성립 대우조선해양 사장은 그리스 안젤리쿠시스 그룹 계열사와 약 2.5억\$ 규모의 수주 계약을 위해 현재 유럽으로 출국했으며, 협상이 막바지 단계
후속으로, 오는 4월에는 액셀러레이터사와 신규 수주 계약을 체결할 예정
이번 계약을 체결하면 올해 대우조선해양의 신규 수주 금액은 총 31.5억\$가 될 전망: 이는 올해 수주 목표(50억\$)의 60% 수준
안젤리쿠시스는 대우조선해양의 주요 고객사로, 20년 넘게 선박을 발주

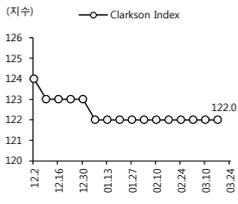
▷ 대우조선 방산 인수 후보군 "관심없다"... 한화LIG 거론

<https://goo.gl/GPu7zO>

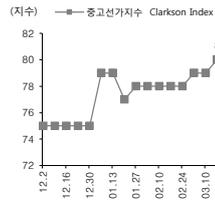
거론되는 인수후보들은 한결같이 '관심없다' '여력이 안된다'라며 인수가능성을 부인
대우조선은 잠수함과 군함 등을 건조하는 특수선 사업부는 지난 2015년 매출 1조1300억원을 기록해 전체 매출의 7~8%를 차지
방산 사업을 하고 있는 조선사들이 수익성 보다는 포트폴리오 관리 차원에서 특수선을 만드는 반면, 대우조선 방산부문은 꾸준히 이익을 내고 있는 것도 매력적으로 평가
한화그룹 홍보실 관계자는 "대우조선 방산 부문에 관심이 없다는 입장은 지난해와 달라진 게 없다"고 밝힘
LIG넥스원 홍보실 관계자는 "대우조선 인수를 검토하고 있지 않다"며 "인수할 여력이 되지 않는다"고 설명
현대중공업과 삼성중공업은 자구계획을 이행하고 있는 만큼 대우조선 인수에 나설 상황이 아니라는 입장

신조선가 & 중고선가

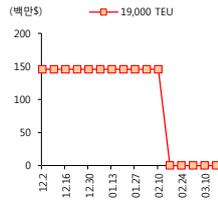
▶신조선가지수



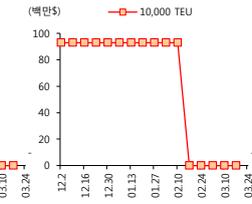
▶중고선가지수



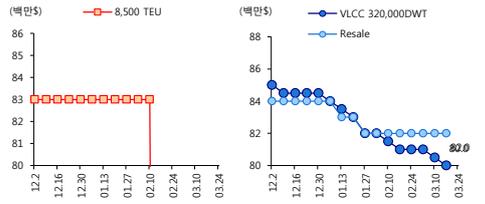
▶메가 울트라박스 신조선가



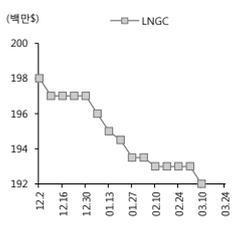
▶메가 컨테이너선 신조선가



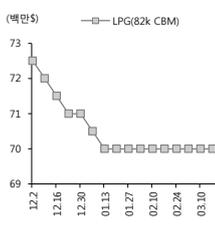
▶컨테이너선 신조선가 - 8,500 ▶탱커 신조 vs 리세일 가격



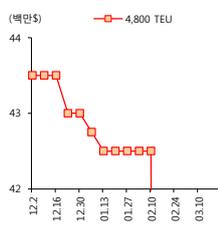
▶LNG선 - 신조



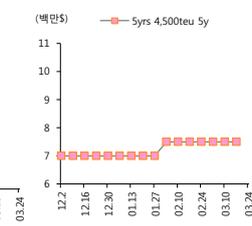
▶LPG선 - 신조



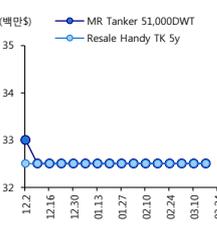
▶컨테이너선 - 신조선가 4,800t



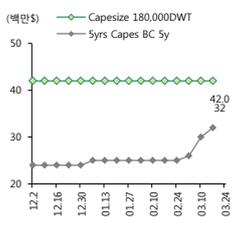
▶컨테이너선 - 중고선가 4,500teu



▶MR탱커 신조vs리세일

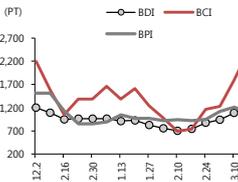


▶Capesize 벌크선 - 신조, 중고선가

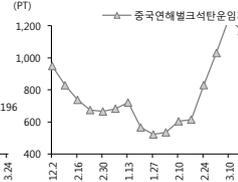


운임지수

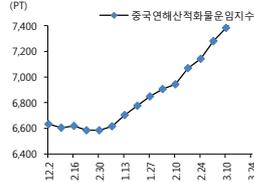
▶벌크



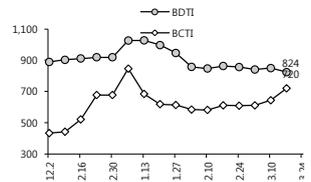
▶중국



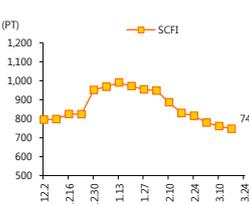
▶중국연해선적화물운임지수



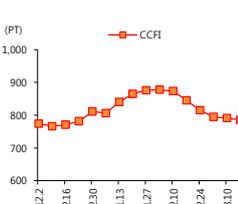
▶탱커



▶컨선



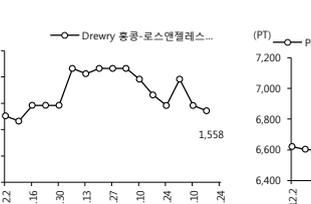
▶컨선 지표들



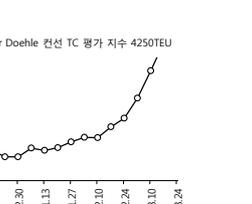
▶WCI 컨테이너 운임률 종합



▶Drewry 동중-로스연필레스...

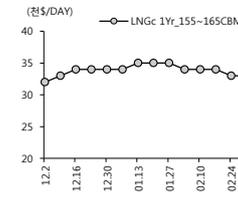


▶Peter Doehle 컨선 TC 평가 지수 4250TEU

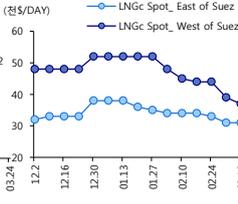


용선료

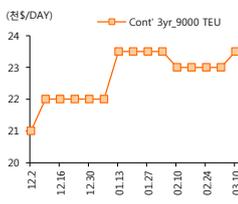
▶LNG선 1yr 용선료



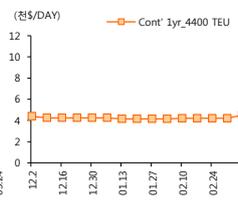
▶LNG선 SPOT



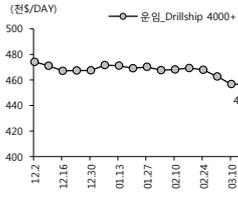
▶컨선



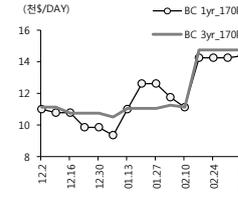
▶Cont' 1yr_4400 TEU



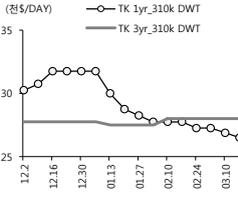
▶드릴십



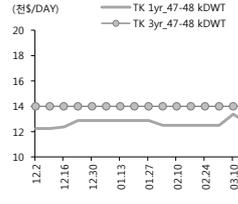
▶벌크선 - 케이프



▶탱커 - VLCC

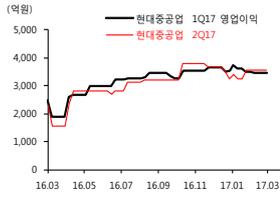


▶탱커 - MR

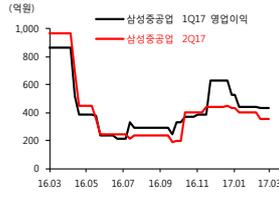


Consensus 추이

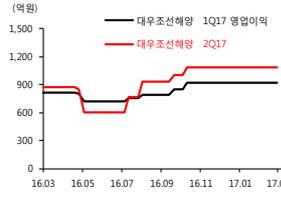
▶ 현대중공업



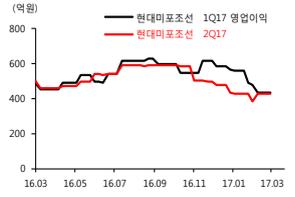
▶ 삼성중공업



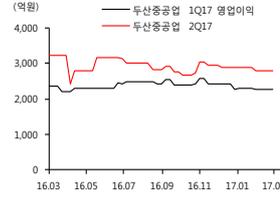
▶ 대우조선해양



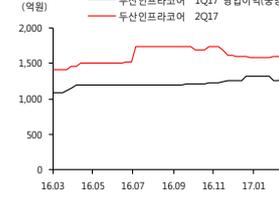
▶ 현대미포조선



▶ 두산중공업



▶ 두산인프라코어



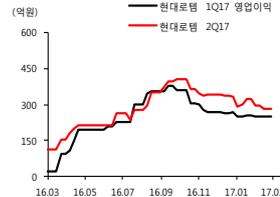
▶ 두산엔진



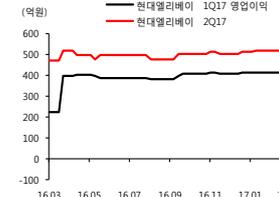
▶ 두산발켓



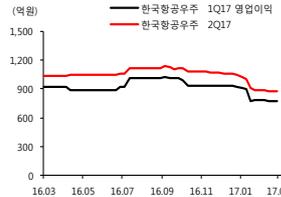
▶ 현대로템



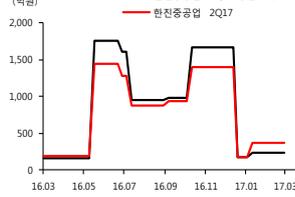
▶ 현대엘리베이터



▶ 한국항공우주



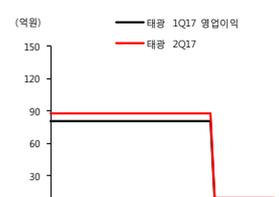
▶ 한진중공업



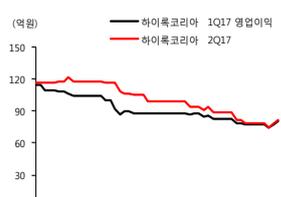
▶ 성광벤드



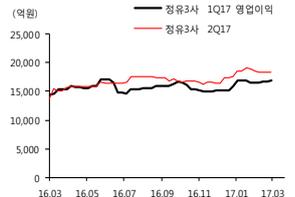
▶ 태광



▶ 하이록코리아



▶ 정유3사



출처: Dataguide

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2017 EPS(원)										Chang(%)		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	17.02.11	17.02.18	17.02.25	17.03.04	17.03.11	17.03.17	2달전 대비	4주전 대비	2017PER	증가
조선	현대중공업	11,189	11,199	10,731	11,092	11,213	11,167	10,996	11,214	11,214	11,206	1%	0%	15.8	177,500
	삼성중공업	369	400	254	269	235	235	235	260	260	260	-3%	11%	47.0	12,250
	대우조선해양	488	565	565	1,372	1,372	1,372	1,372	1,372	1,372	1,372	0%	0%	32.6	44,800
	현대미포조선	8,000	6,837	6,272	5,759	5,390	5,463	5,382	5,627	5,627	5,627	-2%	3%	14.6	82,200
두산	한진중공업	2,006	2,643	1,516	978	454	454	454	454	454	454	-54%	0%	8.4	3,815
	두산중공업	2,028	2,078	2,058	1,997	1,966	1,798	1,798	1,739	1,739	1,739	-13%	-3%	14.4	24,950
	두산인프라코어	822	797	850	900	909	808	809	784	784	778	-14%	-4%	12.7	9,840
	두산엔진	173	234	82	50	170	167	167	202	188	188	278%	12%	19.1	3,580
기계	현대엘리베이터	6,007	5,909	5,775	5,782	5,703	5,703	5,703	5,703	5,703	5,703	-1%	0%	10.0	56,800
	한국항공우주	3,492	3,280	3,271	3,139	2,646	2,646	2,646	2,619	2,619	2,619	-17%	-1%	22.1	57,800
피팅	성광벤드	402	288	252	197	198	198	198	120	123	106	-46%	-47%	106.5	11,250
	태광	1,125	1,125	223	206	206	206	206	206	189	189	-8%	-8%	53.0	10,000
	하이록코리아	2,185	2,130	1,961	1,951	1,888	1,888	1,888	1,881	1,873	1,910	-2%	1%	11.9	22,700
정유	SK이노베이션	21,627	21,050	21,124	22,296	22,031	22,031	22,010	22,316	22,206	22,552	1%	2%	7.3	164,500
	GS	7,675	8,329	8,086	8,726	8,900	8,857	9,200	9,234	9,315	9,315	7%	5%	6.0	56,300
	S-Oil	11,618	11,079	10,794	10,954	11,276	11,270	11,503	11,480	11,438	11,455	5%	2%	8.5	96,800

그룹	종목	2017 BPS(원)										ROE		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	17.02.11	17.02.18	17.02.25	17.03.04	17.03.11	17.03.17	2017	2018	2017 PBR	
조선	현대중공업	225,137	235,133	235,152	237,117	233,823	231,983	231,952	231,822	231,822	231,775	5%	5%	0.8	
	삼성중공업	25,342	28,963	17,335	17,771	17,381	17,381	17,381	17,225	17,225	17,225	2%	2%	0.7	
	대우조선해양	4,254	5,611	5,611	3,264	3,264	3,264	3,264	3,264	3,264	3,264	42%	-35%	13.7	
	현대미포조선	111,011	110,616	112,069	112,593	109,658	110,178	109,117	108,677	108,677	108,677	5%	4%	0.8	
두산	한진중공업	16,594	17,310	16,423	15,317	11,120	11,120	11,120	11,120	11,120	11,120	4%	4%	0.3	
	두산중공업	33,580	33,802	33,666	33,514	33,074	31,654	31,654	31,937	31,937	31,937	5%	7%	0.8	
	두산인프라코어	11,787	11,512	11,530	11,498	11,369	10,937	11,033	10,994	10,994	10,994	7%	8%	0.9	
	두산엔진	11,054	11,087	8,876	8,547	7,882	7,897	7,897	7,889	7,763	7,763	2%	0%	0.5	
기계	현대엘리베이터	38,450	37,320	37,111	36,915	38,058	38,058	38,058	38,058	38,876	38,876	15%	15%	1.5	
	한국항공우주	17,565	17,161	17,128	16,935	16,625	16,625	16,614	16,591	16,591	16,591	16%	17%	3.5	
피팅	성광벤드	17,104	16,642	16,617	16,592	16,603	16,603	16,603	16,507	16,494	16,496	1%	2%	0.7	
	태광	18,024	18,024	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	16,850	1%	2%	0.6	
	하이록코리아	24,204	24,002	23,422	23,495	23,495	23,495	23,495	23,644	23,643	23,868	8%	8%	1.0	
정유	SK이노베이션	205,409	203,075	203,444	204,723	199,382	199,382	199,350	199,350	198,892	199,276	11%	11%	0.8	
	GS	79,857	81,683	81,268	81,475	82,239	80,926	80,747	80,747	81,106	81,106	11%	12%	0.7	
	S-Oil	65,441	63,458	63,225	63,247	63,171	63,123	63,261	63,261	63,022	62,898	18%	18%	1.5	

출처: Dataguide

당사 기계 선호주 vs. 시장

▶ 두산인프라코어 선호주



당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 당사 모니터링 모든 기계의 주간 수급과 시가총액 증감을



기계 업종 뉴스

두산기계3사 등

△ 두산중, 인도네시아 4700억원 규모 복합화력발전소 전환사업 수주: 우리 몫 3,000억원

<https://goo.gl/T9Eob6>

인도네시아 전력청(PLN)으로부터 4700억원 규모의 무아라 타와르(Muara Tawar) 복합화력발전소 전환사업을 수주

: 수주금액 중 두산중공업의 몫은 약 3000억원 가량

인도네시아 국영 건설사인 후타마 까리아(PT. Hutama Karya)와 컨소시엄을 구성해 이번 사업을 따냄

기존 1150MW급 가스화력발전소에 배열회수보일러(HRS) 8기와 스팀터빈 3기를 추가로 설치해 1800MW급 복합화력 발전소로 전환하는 공

올해 말 착공해 완공까지 약 30개월이 소요될 예정

두산중공업은 지난해 12월 인도네시아 그라티(Grati) 복합화력발전소 전환사업을 수주한 바 있음

한진중공업

▶ 한진중 수빅조선소 5100억 유증·출자전환

<https://goo.gl/PWZqE5>

일부 자본잠식된 한진중공업 필리핀 수빅조선소에 4억4000만달러(한화 5100억원) 규모의 유상증자 및 출자전환 계획이 확정

채권단에 따르면 한진중공업은 최근 채권단 회의에서 올해 수빅조선소에 2억2000만달러 규모의 유상증자를 실시하기로 합의하고,

한진중공업은 이와 함께 2억2000만달러 규모의 출자전환을 이르면 이달 중 완료

채권단과 한진중공업은 유상증자는 5억달러, 출자전환은 3억달러 등 총 8억달러(9200억원)까지 실시할 수 있게 한도를 늘려서,

→ 3억6000만달러(4100억원) 규모의 유상증자·출자전환 여력을 남겨놓고 재무구조 악화 등 비상시에 활용하겠다는 것

수빅조선소는 지난해 3000억원 규모의 손실이 발생했지만 올해 예정된 15척을 인도하는 등 재무구조가 크게 개선될 것으로 전망

채권단 관계자는 "2018년 하반기부터 정상적인 가격으로 수주하면 2020년부터 수빅조선소의 흑자전환이 기대된다"고 설명

수빅조선소는 지난 8월 그리스 3대 선사인 카디프(CARDIFF)와 32만t 규모의 초대형원유운반선(VLCC) 4척을 3억달러(3480억원)에 수주

큰 기계

▽ 국산 파워팩' K2 전차 첫 제품부터 결함...생산절차 중단

<https://goo.gl/L6nPlg>

방위사업청은 17일 "K2 전차 2차 양산을 위한 국방기술품질원의 최초 생산품 검사 중 국산 파워팩에서 일부 결함이 발견됐다"고 밝혔

: 문제의 부품은 파워팩에 들어간 볼트로, 금이 가는 현상을 보인 것

이 때문에 파워팩의 정상적인 작동에 필요한 압력이 떨어졌다는 게 방사청 측의 설명

문제를 일으킨 K2 전차는 국산 파워팩을 장착한 2차 양산분의 첫 제품

군 당국은 K2 전차 1차 양산에서는 핵심 부품인 파워팩을 독일산으로 했지만, 2차 양산에서는 국산 파워팩을 장착하기로 함

K2 전차 개발업체인 현대로템은 2014년 말 방사청과 9천억원 규모의 계약을 체결하고 K2 전차 2차 양산에 들어갔음

관계자는 "국산 파워팩을 장착한 K2 전차는 전투용 적합 판정을 받은 상태이기 때문에 품질 보증 과정이라고 보면 된다"며

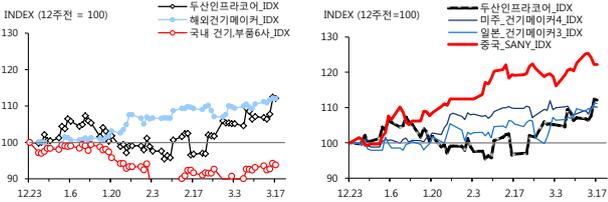
"재발 방지를 위한 다양한 방안을 검토 중"이라고 말함

△ 현대엘리베이터, 업계 최초 'iF 디자인 어워드' 금상

세계 승강기 업계 최초로 'iF 디자인 어워드' 최고상인 금상을 받았다고 12일 전함

건설장비

▶ 두산 vs Global Peer vs 한국 부품 ▶ 건설장비 메이커 Global Peer



건설장비 수급

▶ 건설장비 부품

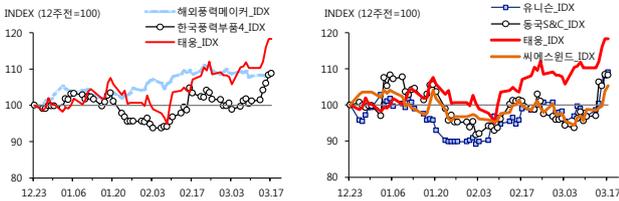


▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사



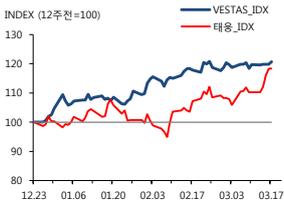
풍력

▶ 한국 풍력 부품5사 vs Global Peer ▶ 한국 풍력부품5사



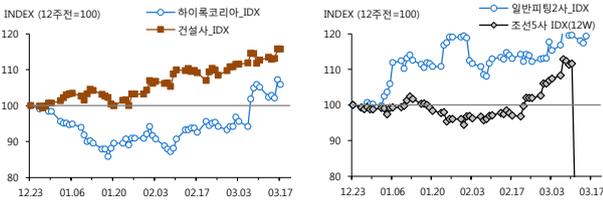
풍력 수급

▶ 풍력부품4사 수급

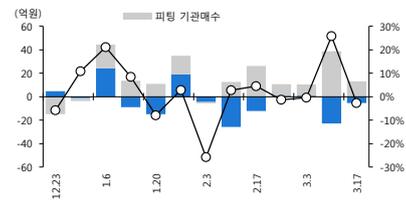


피팅

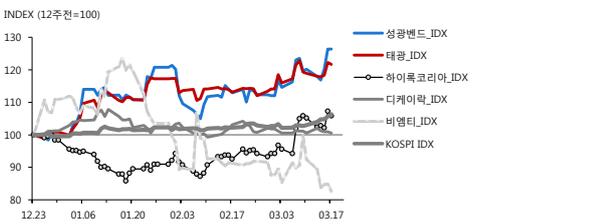
▶ 피팅 VS 전방1 건설



피팅업 수급

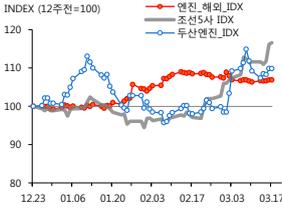


▶ 피팅 및 밸브사들



조선기자재

▶ 두산엔진 vs 조선5사 vs 해외 엔진

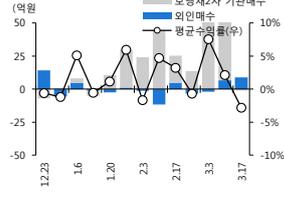


▶ 엔진3사

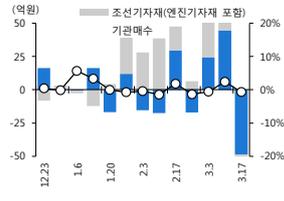
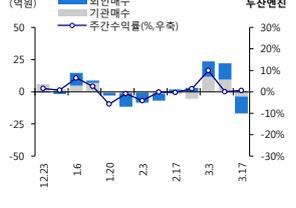


조선기자재 수급

▶ 보령재 2사



▶ 두산엔진



발전 및 발전기자재

▶ 두산중공업 VS 해외 PeerGroup

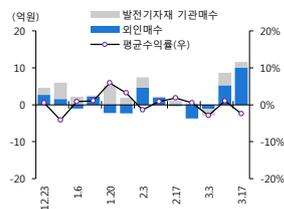


▶ 한국EPC vs 두산중공업 및 발전기자재



발전업 수급

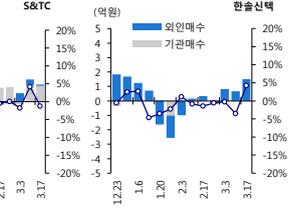
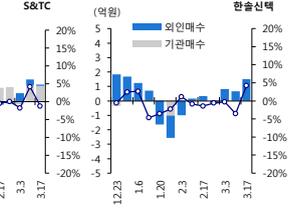
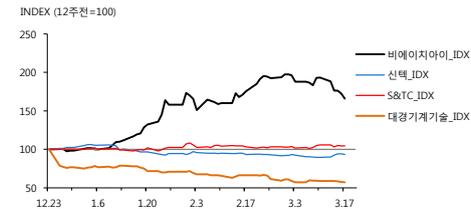
▶ 발전기자재 5사(두산중공업 제외)



▶ 두산중공업

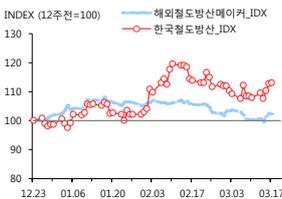


▶ 발전기자재 등

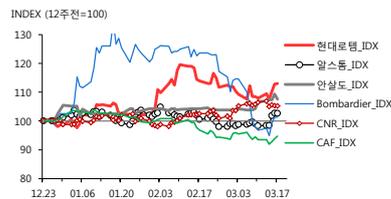


철도/승강기

▶ 철도 vs Global Peer



▶ 철도 vs Global Peer 개별

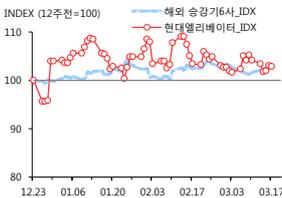


철도/엘리베이터 수급

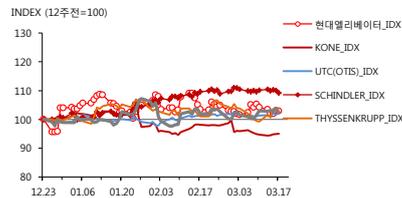
▶ 현대로템



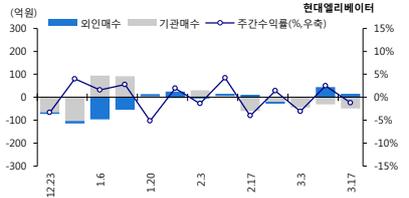
▶ 엘리베이터 vs Global Peer



▶ 승강기 vs Global Peer 개별



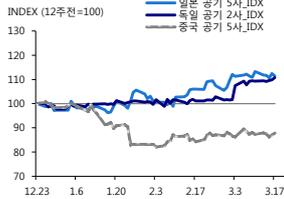
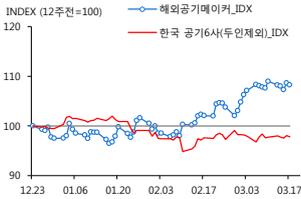
▶ 현대엘리베이터



공작기계

▶ 두산인프라~한국소형6사 vs Global Peer

▶ Global Peer - 지역별



공기 수급

▶ 공작기계 부품 수급



당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,
 ▶ 회사는 해당 종목을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
 ▶ 금융투자분석사와 그 배우자는 해당 기업의 주식을 보유하고 있지 않습니다.
 ▶ 당 보고서는 기관투자자 및 제 3자에게 E-mail등을 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 정확히 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. (작성자 : 최광식)

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. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.
 1. 종목추천 투자등급 (추천일기준 증가대비 3등급) 종목투자조건은 향후 6개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익율을 의미함.(2014년5월12일부터 적용)
 -Buy(매수): 추천일 증가대비 +15%이상 -Hold(보유): 추천일 증가대비 +15% ~ -15% 내외 등락
 -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 2016-12-31 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자의견 비율(%)	892 %	108 %	~