



안타까운 CMA-CGM 수주 실패 & 북미 굴삭기 시장 강세

코멘터리

대표 차트

안타깝게도...

① 현대중공업이 최종경합하던 CMA CGM의 22,000TEU 컨테이너선 9척을 중국 2개 조선사가 LOI를 따냈습니다. 중국 조선의 수주 배경을 외신은 1) 가격, 2) 매력적인 금융 제공으로 꼽습니다. 아직 DF 엔진 또는 LNG READY에 대해서는 미정입니다. 세계에서 가장 큰 컨테이너선에, 초대형 컨테이너선용 DF 엔진도 중국이 만들게 되는 것이어서, 상당히 속상합니다.

해안은 계속 꿀렁 꿀렁 댁니다.

② 베트남 Block B 가스 프로젝트 ITB가 발송되었습니다. 현대중공업과 삼성중공업을 포함한 4개 회사가 경합하는데 로컬 업체와 협업해온 McDermott이 다소 우세하다는 전망입니다.
③ BP도 아프리카 Tortue FPSO + FLNG 프로젝트 EPCIC를 위해 8개 업체에 RFP를 발송했습니다. Fast-Track으로 진행되어 9월초 제안서를 받고 우선협상대상자를 선정한다고 알려졌지만, 일정은 이보다 느릴 수 있습니다. 역시 한국의 현대중공업, 삼성중공업이 참여 중입니다.

시추선 시장에도 바닥 신호가 잡힙니다.

④ 5월 ENSCO-Atwood 다음으로 Transocean이 Songa Offshore를 34억\$에 인수합니다. 이로써 Transocean은 51기의 선단을 보유한 시장지배적 Rig Player로서의 입지를 굳히며, Harsh-Environment, 노르웨이에서의 경쟁력을 제고합니다. 뒤를 이어 더 많은 Rig사들의 M&A가 이어질 것이라는 시장 분석도 제시됩니다. 시추 시장도 바닥을 지나고 있다는 판단입니다.

그러나 "돌아오는 해양"이라는 투자포인트는 당장보다는 올해 겨울부터 집중해야할 주제로 판단하고 있습니다.

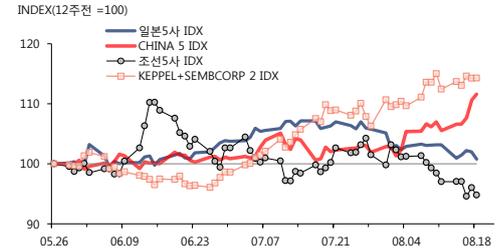
현대중공업 그룹의 주가 하락세가 이어지고 있습니다.

조선에 대한 투자의견은 "하반기 감익에 주의하자"로 다소 부정적입니다. 현대일렉트릭과 현대건설기계는 단기 주가 하락이 과합니다.
⑤ 현대미포조선이 보유 현대일렉트릭과 현대건설기계 7.98%를 현대로보틱스에 매각했습니다. 인적 분할 및 공개매수를 거치면서 주가가 크게 올랐던 것에 따른 차익실현 영향도 있었겠지만, 현대미포조선의 7.98% 지분에 대한 오버행 우려도 일부 작용했던 것으로 판단합니다. 따라서 이번 현대로보틱스의 사업회사 2개 지분 1,931억원 매입은, 당사 기계 최선호주인 현대일렉트릭과, 단기 주가 하락이 과한 현대건설기계에 반전 트리거가 될 수 있다고 판단합니다.

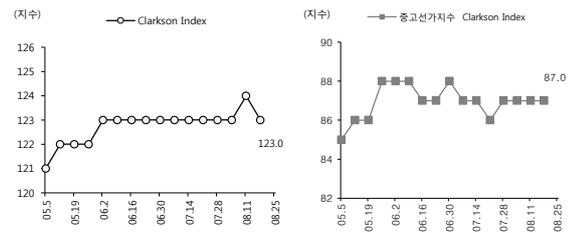
⑥ Komatsu의 미국/유럽/중국 굴삭기 가동시간 업데이트에서, 미국이 전년동기대비 +5%로 양호한 모습을 보여주었습니다. 때마침 당사 기계 최선호주인 두산발켓은 PP(Portable Power) 사업에서 2개 딜러를 추가해 판매 네트워크를 강화했다는 보도도 있습니다.

⑦ 한진중공업의 동서울터미널이 32층, 연면적 29만㎡로 재개발됩니다. 채권단과의 자율협약 과제도 잘 밟아가고 있습니다.

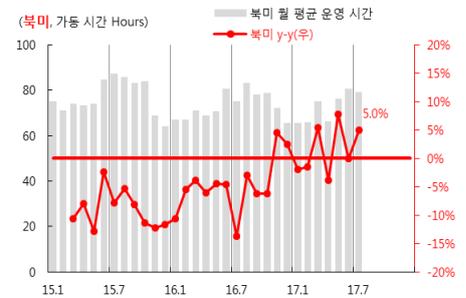
▶ 한/중/일/싱 주가 추세: 시장 강세에 한국 조선도 아웃퍼폼



▶ 신조선가치수 & 중고선가치수 보합



▶ 미국 굴삭기 가동시간 7월 호조: for 두산발켓 투자판단



주시 뉴스

※ 상세 내용은 아래 해당 섹션 참조

▶ 꿈틀대는 해양

- △ 베트남 Block B, 4개 야드 추려 ITB 발송: HHI, SHI
- △ BP의 아프리카 Tortue Floater 입찰 개시: 8개 후보 중 HHI, SHI
- △ Transocean 34억\$에 Songa Offshore 인수
- △ 리그 플레이어들, 추가 M&A 예상

▶ 개별기업의 호재~

- ▲ 현대미포조선, 계열사 2곳 지분 대량매각: 지주사 '로보틱스'에 넘겨
- ▲ 동서울터미널, 호텔·업무시설 갖춘 32층 건물로 재탄생
- △ 두산인프라코어 포터블 파워, 美 딜러 네트워크 확대

ASP & 실적관련(국내외)

▽ Clarksons 신조선가치수 1주만에 다시 1P 하락

- 신조선가는 LNG선이 \$182m으로 \$1m 하락했고, 신조선가치수도 지난주 1p 반등을 토해내며 다시 123p로 하락
- 중고선가는 벌크 대다수 선형 선가가 올랐지만 지수는 87p 제자리를 지킴



외신 보도들

- 뉴스/FACT > 당사 의견

▶ vs. 중국 & LNG 추진선

▼ CMA CGM, 중국 2개 조선소에 22,000TEU LOI 체결: 현대중공업 실주

- 프랑스 CMA CGM은 22,000teu 9척의 LOI를 중국 후둥중화(5척), 외교고 조선사(4척)와 체결: 2019년말~2020년 인도
- 최종경합에서 현대중공업이 대형 프로젝트를 놓쳤는데, 1) 신조선가가 중국이 더 썼고, 2) 중국의 매력적인 금융 Lease 조건 때문이었다는 해석
- DF(Dual Fuel) 추진을 선택할 경우, 후둥중화가 5척을 먼저 건조하고, 이후 외교고 조선사가 4척을 건조할 예정
- DF 또는 LNG-Ready 여부는 8월말 최종 회의를 거쳐, 9월초 결정 예정: 신조선가는 LNG-Ready가 \$140m, DF의 경우 \$160m이 될 듯
- 신조선가는 1년전 대비 하락했는데, 당시 한국 BIG3가 제안하는 동선형 신조선가는 표준선 \$150m에 DF 채용의 경우 \$175m였음

(08월1주) ▲ CMA-CGM의 22,000teu 컨선 6+3: HHI vs. SWS

- 14억\$ 이상의 9척 메가 컨테이너선 경합이 애초 7월말 결정 예정에서 데드라인을 넘김: 그러나 프랑스 Holiday season이어서 CMA-CGM의 피드백은 없는 상황
- 한국의 현대중공업과 중국 SWS(Shanghai Waigaoqia Shipbuilding) 경쟁이 최종
- 현재 관심은 LNG-Fuel propulsion 선택 여부인 가운데
- CMA-CGM이 Total과 LNG 벙커링을 위한 배타적 계약을 맺었다는 풍문도 있음
- LNG-Fuel을 선택할 경우 신조선가는 \$150m~\$160m으로 \$20m 안팎 상승할 것으로 짐작됨
- 반면, Scrubber를 채택할 경우 \$5m 정도가 올라갈 듯
- 양 조선사들 중 어느쪽으로 선택할지도 LNG-Fuel 채택 여부에 달려있다는 평가인데,
- 현대중공업은 SCF와 첫 탱커 LNG-Fuel을 계약한 바 있고, SWS는 10년 가까이 솔루션 개발을 준비해왔지만 레코드는 없는 상황
- LNG-Fuel을 적용할 경우, 컨테이너 박스 적재 공간의 손실이 있을 수 있다는 점도 걱정거리
- : 22,000teu로 기존 삼성중공업 → OOCL의 21,413teu의 기록을 깨는 최대 규모 컨테이너선
- 경쟁에서 중국의 경쟁 포인트는 중국 금융 제공 및싼 비용이 될 것이지만, 선박 스펙은 Scrubber 또는 LNG-Ready 형태가 된다는 단점

▶ 해양 생산

△ 베트남 Block B, 4개 야드 추려 ITB 발송: HHI, SHI

- 베트남의 Block B 프로젝트는, 3개 야드를 입찰 초청(ITB): 미국 McDermott, 싱가포르 SMOE(SembCorp Marine), 그리고 한국의 현대중공업과 삼성중공업
- 대우조선해양은 PQ 단계에서 탈락한 것으로 전함
- Jacket은 베트남의 PTSC(Petro Vietnam Technical Services Corporation)이 제작하기로 이미 결정되었고
- 2만톤 탐사이드(600MCF/d, 20천 b/d)에 대한 입찰
- 4개 잠재 후보군 중 McDermott이 가장 유리한데, 이는과거 PTSC의 Offshore 제작/시공에 기술지원을 했고, 베트남 Su Tu Vang process platform을 제작한 바 있기 때문
- LQ, flare tower & bridge, 12개의 WHP 등은 로컬 발주 예정이고
- FSO도 필요하고, drilling rig 신조 입찰도 수반될 수 있는 것으로 전함
- Block B는 2020년 2분기 생산을 시작해, 주로 베트남 내수 발전원에 공급될 예정: 295km subsea pipeline 공사 별도로 진행

(7월2주) ▲ 베트남 "Block B" 진행: 7월 ITB

- Petro Vietnam의 자회사 Phu Quoc Petroleum Operating Company는 Block B 가스 개발 프로젝트 입찰 초청을 준비 중
- 아시아-퍼시픽의 5개사: McDermott, SMOE, 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양이 몇개월전 PQ를 통과한 상황
- 이 5개사 중 몇개 업체가 최종적으로 이번달 ITB를 받을지는 모름
- 또다른 프로젝트 불확실성은 로컬 PTSC(PetroVietnam Technical Services Corp.)의 역할
- PTSC는 Block B 초기 제작을 담당하려고 했으나, 프로젝트 규모가 커지면서 외부초청 입찰로 전환한 것임
- : 다만 PTSC는 LQ, flare tower, bridge, WHP, FSO 등의 제작에 참여할 것으로 보임
- 과거 Chevron이 640mcf/d, 21천b/d 프로젝트로 준비 중이다가, 2015년에 베트남 Petro Vietnam이 Chevron으로부터 지분을 인수

△ BP의 아프리카 Tortue Floater 입찰 개시: 8개 후보 중 HHI, SHI

- BP는 58억\$의 Mauritania와 Senegal에 입지한 Tortue Gas 프로젝트 입찰을 개시: 1.3만톤 탐사이드의 FPSO와 2개의 FLNG
- 8월초 8개 잠재 후보들에게 RFP(Request for Proposal)을 발송했고, 9월초 FPSO와 FLNG에 대한 technical & commercial 제안서(EPCIC Lump-sum)를 받기로 함
- 8개 후보군은 TechnipFMC, KBR, Moddec, SBM Offshore, 현대중공업, 삼성중공업, Aker, Fluor로 추정됨
- FPSO는 VLCC-size에 신조와 개조 옵션 모두 가능하며, 6개 유정에서 9,000~18,000 condensate를 생산해 셔틀탱커가 수송하고,
- FPSO에 생산된 가스는 FLNG로: 정확한 용량은 아직 초기이지만
- 600MCF/d의 2.3MTPA x 2기로 짐작되는데, 이미 Golar LNG와 2023년 GoFLNG 공급에 대해 협의 중인 것으로 전함
- BP는 빠르면 10월 우선협상대상자를 선정할 예정이고, 2018년9월 FID 이전에 FEED를 시작할 것으로 전함
- 10월 2개의 shortlist를 선정할 것이라는 설과 이에 대한 반박도 있고, 또한 Fast-Track이지만 현재 RFP는 PQ의 성격이어서 입찰 속도는 더 느릴 것이라는 분석도 있음
- >> 이번주에도 BP의 Tortue FPSO와 베트남 Block B 입찰 진행이 업데이트되었습니다.
- >> 아무튼 2018년의 해양 발주는 강한 회복을 보여줄 것으로 기대해봅니다.

(04월1주) △ Tortue FLNG: Fast-Track으로 진행

- Mauritania와 Senegal 사이에 위치한 Tortue 가스필드 개발에 대해서, 양측 정부 모두 Fast-Track Plan을 지지
- 첫 FLNG는 2021년, 2호선은 2023년 예정
- 가스 생산 BEP는 \$5/천CF로 미국 Henry Hub 가격에 비해서도 경쟁력이 있음
- BP가 Mauritanian 블록의 62%를 Farm-in, Senegal의 지분은 32.49%를 인수하며 속도가 붙음

(17년03월2주) △ 아프리카 Tortue FLNG의 FEED 시작

(16년06월3주) Tortue-Anheyim 가스필드, GoFLNG 적용될 듯



▶ 시추

△ Transocean 34억\$에 Songa Offshore 인수

- 드릴링 거인 Transocean은 노르웨이 Songa Offshore 인수를 최종 결정
- 올해 5월 Ensco가 Atwood Oceanic을 \$839m에 인수한 후 RIG 산업에서 두번째 대형 M&A
- Songa는 4기의 Harsh-environment CAT-D와 현재 cold-stack 상태인 semisubs 3기를 보유 중이어서
- 한 애널리스트는 CAT-D의 1기당 가치를 \$850m, 백로그를 제외한 청산가치를 \$445m으로 평가: DSME에서 \$694m에 건조
- Transocean의 선대는 기존 44기에 더해 51기로 늘어나고: 4기 추가로 건조 중
- Backlog는 40% 늘어난 \$143억에 달하게 됨: 90 rig year로 경쟁사 Seadrill이나 Diamond offshore의 25년 안팎을 크게 웃돌
- 또한 인수에 따른 시너지는 Transocean이 미약했던 Harsh-Envrionment와 노르웨이 시장에서의 경쟁력이 제고를 꼽음: Statoil과의 관계도 더 두터워질 전망
- Songa Offshore의 지분 45.83%를 보유했던 Mohn은 합병되는 회사의 주식 12%를 보유해 최대주주 및 이사회 멤버가 됨

△ 리그 플레이어들, 추가 M&A 예상

- Odfjell drilling, Ocean rig, Pacific Drilling이 잠재 인수 후보군으로 꼽힘
- Odfjell은 매력적인 선대와 백로그로 상대적으로 더 매력적인 타겟이며, Pacific의 경우 Restructuring 중이며 Bankruptcy 매각 우려도 있음
- 북미의 Noble, Diamond Offshore, Rowan 등은 인수를 시도할 것으로 짐작되는데 Rowan의 경우 피인수 대상으로 꼽히기도 함
- 얼마전 TransOcean의 책임직 15기를 일괄 매입한 Borr Drilling과 같은 회사도 매각을 통한 역사가 가능할 것이며
- Maersk Drilling도 M&A에서 일정 역할을 기대할 수 있다고 평가
- Rystad Energy의 시니어 애널리스트는 향후 1년~2년후 Rig 시장은 완전히 달라질 것이라고 예상
- Floating에서는 60여개, 잭업에서는 120여개 Rig 용선 고객이 있는 가운데, 각각 절반 정도의 고객은 1개~3개 정도의 Rig를 사용
- 또한 Rig들은 TOP 10이 Floating에서 55%, Jackup-Rig에서 40%를 과점 중

▶ 업황

▽ 이란 IRISL, VLCC 노후선 3척 스크랩

- 최근 탱커 시황 악화 속에 지난주 4척의 VLCC가 해체장으로 감
- 4척 중 3척의 IRISL의 1996년 건조 VLCC들이며 \$15.9m~\$16.3m에 매각됨
- 또한 IRISL은 1992년 건조된 아프리카막스 탱커 1척도 매각
- 올해 NITC도 이미 1993년산 VLCC 2기를 매각한 바 있음: NITC의 40척 중 여전히 4척이 2000년 이전 건조



한국 조선업 수주설

▼ Clarksons 신규 수주 업데이트

①SITC→Dae Sun Shipbuilding, CONT(1,011teu) 4척

알려지지 않은 수주건: 5월 2척 발주에 4척 옵션이 딸린 것으로 추정

②SITC→Dae Sun Shipbuilding, CONT(1,011teu) 2척

5월 발주의 4척 옵션 행사

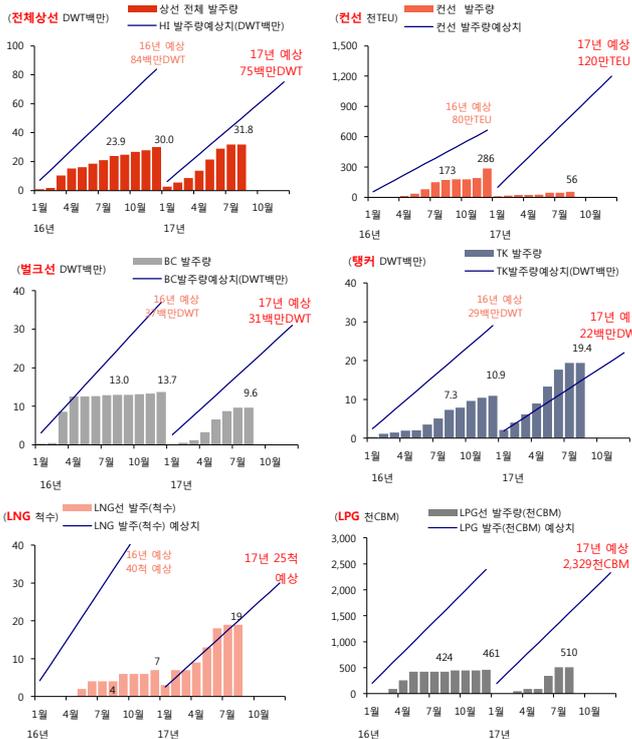
▼ 신조 발주설(뉴스 단계)

▼ CMA CGM, 중국 2개 조선소에 22,000TEU LOI 체결: 현대중공업 실주

- 위의 "vs. 중국, LNG 추진선" 섹션 참조

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

▶ 당사예상 대비 발주 추이

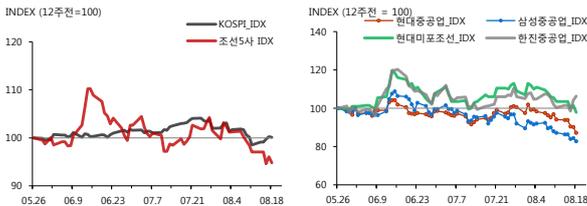


▶ 신조 발주 내역 - 한/중/일 주간

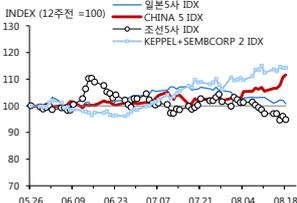
국가	조선사	계약일	발주 국가	발주처	Type	크기	인도	척수
17년07월4주								
BIG6	Daewoo (DSME)	17.7.11	북미	Excelerate Energy	LNG	138k cum	2018	1
중국	Shanghai Waigaoqiao	17.6.15	유럽	Oceanbulk Maritime	BULK	208k DWT	2019~2020	4
중국	CSSC Offshore Marine	17.7.24	유럽	TORM A/S	PTK	50k DWT	2019	4
중국	Jiangsu New YZJ	17.7.17	Unknown	Unknown	BULK	82k DWT	2018~2019	4
중국		17.7.28	유럽	Great Wave Nav.	BULK	180k DWT	2019	3
일본	Kitanihon Zosen	17.5.1	일본	MOL Chemical Tankers	PTK	35k DWT	2018~2019	4
일본	Usuki Zosensho	17.6.1	일본	Shokuyu Tanker Co.	PTK	13k DWT	2019	1
일본	Oshima Shipbuilding	17.4.1	일본	NYK Bulk & Projects	BULK	56k DWT	2018~2019	2
17년08월1주								
BIG6	Hyundai HI (Ulsan)	17.7.31	유럽	Vitol Group	LPG	84k cu.m.	2019	2
중국	Jiangsu New YZJ	17.7.17	유럽	Evalend Shipping	BULK	82k DWT	2018	2
일본	Namura Shipbuilding	17.8.1	유럽	Pleiades Shpg. Agcy.	BULK	85k DWT	2019	2
17년08월2주								
민영	Zhejiang Ouhua SB	17.8.4	유럽	Cape Shipping	CONT	3k TEU	2019	2
일본	Xiamen Shipbuilding	17.5.1	유럽	Siem Car Carriers	PCTC	8k Cars	2019	2
일본	Miura Zosensho	17.5.1	일본	Unknown Japanese	BULK	2k DWT	2018	1
일본		17.4.1	일본	Unknown Japanese	BULK	1k DWT	2018	1
일본			일본	Fuji Kaiun	BULK	2k DWT	2018	1
일본			일본	Taiyo Kisen	BULK	6k DWT	2018	1
일본	Kanrei Zosen KK	17.5.1	일본	Unknown Japanese	PTK	5k DWT	2018	1
일본	Shin Kochi Jyuko	17.4.1	일본	Mitsui & Co	BULK	38k DWT	2018	1
일본			일본	Dowa Line Co Ltd	BULK	15k DWT	2018	1
일본			Unknown	Unknown	BULK	38k DWT	2019	1
일본	Sumitomo (Yokosuka)	17.5.1	아시아	Unknown Singapore	TK	112k DWT	2019	2
일본	Naikai Innoshima	17.4.1	Unknown	Unknown	PTK	19k DWT	2019	1
일본	Kawasaki HI Kobe	17.7.4	일본	Government of Japan	FERRY	#VALUE!	2020	1
일본	Kanda Zosensho	17.4.1	Unknown	Unknown	BULK	7k DWT	2018	1
일본			Unknown	Unknown	RORO		2019	1
17년08월3주								
한국	Dae Sun Shipbuilding	17.8.15	중국	SITC	CONT	1k TEU	2018~2019	4
한국		17.5.1	중국	SITC	CONT	1k TEU	2018	2
일본	I-S Shipyard	17.4.1	Unknown	Unknown	BULK	7k DWT	2019	1

Peer Group 등 Index

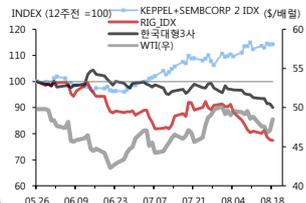
▶ 한국 조선 대형3사, 중형3사 INDEX



▶ 조선업 한중일

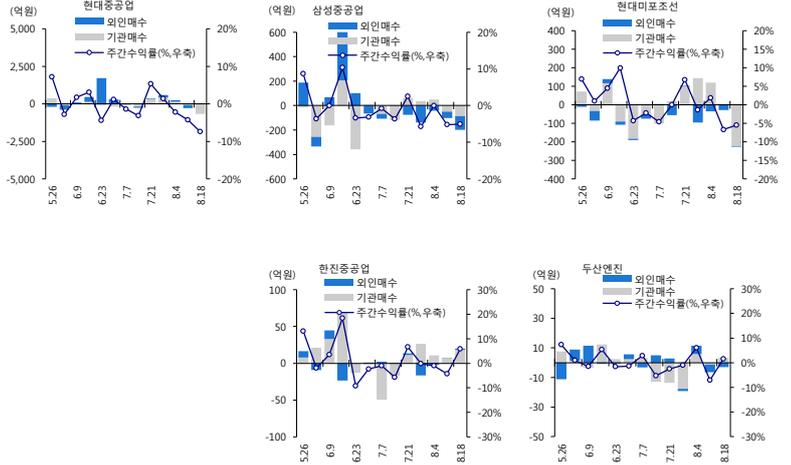


▶ 유가 VS 리그선주, 싱가포르 Offshore 제작사



조선 수급

▶ 조선6사 수급





국내 보도

▶ 공통 보도

△ 정미경 교수 "조선업, 독일 구조조정 반면교사 삼아야"

<http://nr.li/84AXK>

2800여개 기업 40만여명 직간접 고용...한국 빅3에 의존하는 것과는 대조
대기업 뿐만이 아닌 하청업체까지 같이 살 수 있는 환경을 마련하는 것이 중요
1920년대부터 1~3차에 걸쳐 진행된 독일의 조선업 구조조정을 반면교사 삼을 필요
1920년대 일본의 부상으로 조선업 위기가 현실화되자 독일은 '해양선박건조금'을 조성해 조선사 지원
1983년까지 재구조화 지원금, 선주 세금 우대 등의 정책을 펼쳐졌으나 문제는 해결되지 않음
17개에 달하던 대형조선소가 2개로 추풍낙엽처럼 쓰러졌으나
2000년 등장한 슈퍼더 정권은 조선을 넘어 해양으로 눈을 돌려 전국조선해양 컨퍼런스(Nationale Maritime Konferenz, NMK)를 조직
독일에는 이처럼 2800개의 조선해양기업이 실제하는데, 고작 500여개의 기업을 가진 한국의 정부 당국이 공급과잉을 우려하며 양적인 축소를 주장하는 것은 우스운 얘기

▶ 현대중공업 보도

▲ 현대미포조선, 계열사 2곳 지분 대량매각: 지주사 `로보틱스`에 넘겨

<http://nr.li/M3U84>

현대미포조선이 현대중공업 계열사 지분을 현대로보틱스에 매각하며 지주사 체제를 더욱 공고히
현대미포조선은 18일 공시를 통해 보유하고 있던 현대일렉트릭 지분(7.98%)과 현대건설기계 지분(7.98%)을 각각 895억원, 1036억원에 모두 현대로보틱스로 매각
이로써 현대로보틱스는 현대일렉트릭과 현대건설기계에 대한 지분율이 기존 27.64%에서 35.62%로 늘어남
현대로보틱스가 현대미포조선이 보유하고 있는 현대중공업 지분(7.98%)을 사들이기 위해선 현재 주가 기준으로 1조원 이상 현금이 필요

▲ DGB그룹, 하이투자증권 인수 유력

<http://nr.li/wN39M>

DGB금융그룹(이하 DGB금융)이 매물로 나온 '하이투자증권'의 새 주인으로 유력시
우리은행의 측면지원을 받은 것으로 알려진 사모펀드 IMM PE가 2파전의 인수전을 벌여오다가 IMM PE에서 인수 포기 의사를 밝힌 것
애초 하이투자증권의 매각가격은 장부가 7천362억원 등을 감안해 최소 7천억원 이상으로 전망됐지만 마땅한 인수자가 없어 무산
지배기업인 현대중공업이 올해 지주사 체제로 전환하면서 하이투자증권의 손상차손 2천828억원 등을 반영해 ...
... 매각가격을 4천300억원대로 낮추면서 DGB금융과 함께 IMM PE간 2파전의 인수전이 전개
DGB금융은 하이투자증권 인수의 장점으로
△자기자본 7천억원대 대비 낮은 인수가격과 구조조정 완료 △IB(투자은행) 부문을 중심으로 수도권과 부산-울산-경남에 특화된 (하이투자증권의)영업망
△대구은행 등 사회사와의 복합점포 구성으로 영업망 확대 가능 △주식시장 활황에 따른 증권업 투자 매력 등
>> 시너지 효과가 상당할 것으로 기대됩니다!

▲ 현대중 자산감...올해 두번째 회사채 발행 추진

<http://nr.li/5ceFz>

18일 금융시장에 따르면 현대중공업은 1천억~2천억원 수준의 회사채를 발행하기 위해 주요 투자자와 의견을 교환
현대중공업은 앞서 지난 2월 1천500억원의 사모 회사채를 발행한 바
회사채 발행은 실적 개선에 대한 자신감이 반영됐다는 분석
한 관계자는 "아직 조선업 자체에 대한 기피가 완전히 씻기지 않은 탓에 공모로 발행하기는 어렵다"면서도 "금리가 매력적인 만큼 사모로는 발행이 수월할 것"이라고 예상

▷ 여름휴가 마친 현대중 노사, 대화 재개 '미지수'

<http://nr.li/zRF2>

최장 19일에 달하는 여름휴가를 마친 현대중공업 노사: 16일 여름휴가 이후 사실상 첫 업무를 시작
지난해 마무리짓지 못한 임단협과 올해 임금 협상을 통합해 진행: 지난달 18일 제 5차 통합교섭 이후 끊어짐
민주노총 산하 금속노조로 산별노조 복귀를 이끌었던 현 집행부는 강성 성향으로 분류
회사는 올 초 2016년도 임단협에 대해 기본급 20% 삭감, 상여금 월할 지급 등을 포함한 제시안

△ 현대미포조선 기본급 동결...21년 무분규 교섭 타결

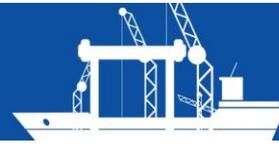
<http://nr.li/UY18f>

지난 26일 노사가 마련한 임협 잠정 합의안을 놓고 28일 찬반 투표를 벌인 결과 전체 조합원 2,378명 중 97.4%인 2,326명이 참여해 1,499명(64.7%)이 찬성, 가결
이로써 현대미포조선은 지난 1997년 이후 21년 연속 무분규 교섭을 마무리
기본급 동결(정기승급분 2만3,000원 별도)과 생산성 향상 격려금 100% 지급, 무재해 달성 격려금 100만원 지급, 노사 제도개선위원회 구성, 협력사 처우 개선 등에 합의

△ 현대삼호중공업 임금교섭 조인...조선업 위기 극복 동행

<http://nr.li/yYJC>

현대삼호중공업이 2017년 임금교섭을 마무리하고 조선업 위기 극복 행보에 뜻을 모음
노사는 지난달 말 기본급 동결, 격려금 100%와 100만원 지급, 휴업(1주) 실시 등에 합의



▶ 삼성중공업 보도
N/A

▶ 대우조선해양 보도

▷ 대우조선 '여닝서프라이즈' 향한 가까운 눈초리

<http://lnr.li/OKIMA>

올해 상반기 영업이익 8880억원을 기록: 2013년부터 4년 연속 연간 기준 영업이익자 행진을 이어왔고, 지난해에만 1조6089억원의 막대한 손실을 기록한 후 지난해 하반기 삼일회계법인이 보수적 회계에 따라 대규모 대손충당금을 손실로 반영한데 따른 '착시효과'라는 지적
대우조선해양은 올해 2분기 영업이익 6647억원에는 실제로 대손충당금 환익이 포함돼 있는 것은 맞지만 이를 제외하더라도 순수 영업이익 3000억원에 달한다고 설명
순수 영업이익을 3000억원 수준으로 가정했을때 영업이익률은 9%에 육박: 동종업계 2분기 영업이익률을 살펴보면 현대중공업 조선부문은 5.4%, 삼성중공업은 0.9% 수준 이에 대우조선해양 측은 인도지역에 대한 지체보상금 조정에 성공했기 때문이라고 설명하지만 업계에서는 여전히 고개를 가웃

▷ 대우조선 관리위 "신규수주 없으면 조기정상화 어려워"

<http://lnr.li/ZvoGm>

대우조선 관리위원회는 17일 오후 제3차 관리위원회를 열고 대우조선 상반기 경영실적을 점검하고 향후 관리방향을 논의
내부 구조조정을 통한 원가절감 노력, 해양플랜트 건조 관련 양호한 비용보전 협상 결과, 채권단 출자전환 등으로 수익성과 재무건전성이 크게 개선됐다고 평가
상반기 재무제표에 감사 '적정' 의견을 받기도
조선업 경기 회복세가 뚜렷하지 않은 상황에서 양질의 신규수주가 뒷받침되지 않으면 조기 정상화를 기대하기는 어려운 상황이라고 진단

▶ 기타

△ '두 번 죽어본' 대한조선의 질주

<http://lnr.li/sUJdF>

전남 해남에 있는 중형 조선회사인 대한조선의 수주액이 급증: 올 상반기 아프라막스급(11만5000t) 유조선 등 14척, 6000억원 수주
상반기에만 올해 연간 목표의 두 배를 넘는 수주: 수주 예정 물량(옵선)을 포함하면 상반기 실적은 18척
2009년 채권단관리(워크아웃)와 2014년 기업회생절차(법정관리) 등을 경험한 회사 직원들이 자발적으로 희망퇴직, 임금 반납, 순환 무급휴직 등에 나선 것을 성공 요인
대한조선의 연간 인건비는 2015년 대비 60% 수준으로 줄: 노동조합도 회사 설립 후 14년째 무분규를 이어가며 회사 살리기에 동참

▷ 중국 조선, 최대 4척 피더컨션 수주

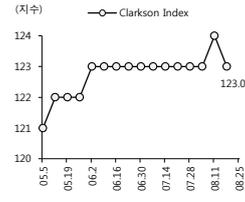
<http://lnr.li/us4jH>

중국 저장오후아조선(Zhejiang Ouhua Shipbuilding)는 그리스 케이프시핑과 2700TEU급 컨테이너선 2척에 대한 건조계약을 체결
오는 2019년 인도될 예정이며 동형선 2척에 대한 옵션계약도 포함
현지 업계에서는 이번 계약이 적당 2900만달러에 체결된 것으로 봄
이번 발주는 선박가격이 바닥을 친 시점에서 시세차익을 노리고 투기적으로 이뤄진 것이라는 분석
피더 컨테이너선 시장의 수요와 공급이 균형을 이루고 있어 향후 이와 같은 선형의 발주가 늘어날 것으로 전망되는 만큼 케이프시핑의 발주는 적절하다는 평가

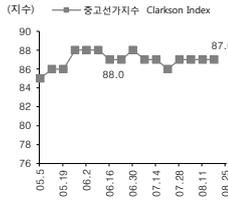


신조선가 & 중고선가

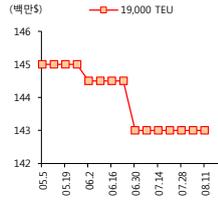
▶신조선가지수



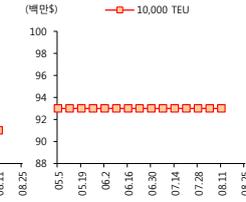
▶중고선가지수



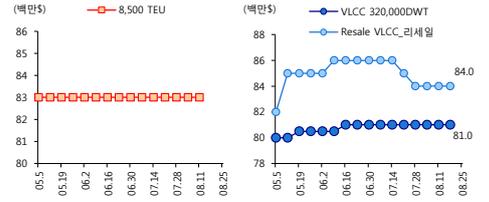
▶메가 울트라박스 신조선가



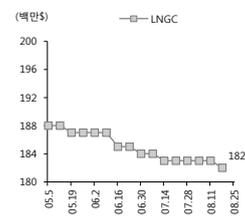
▶메가 컨테이너선 신조선가



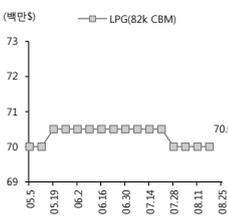
▶컨테이너선 신조선가 - 8,500 ▶탱커 신조 vs 리세일 가격



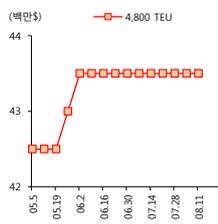
▶LNG선 - 신조



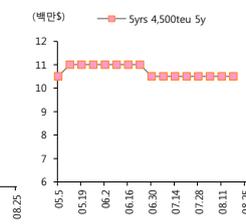
▶LPG선 - 신조



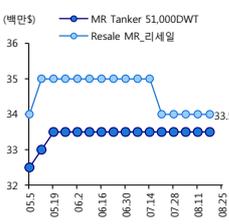
▶컨테이너선 - 신조선가 4,800t



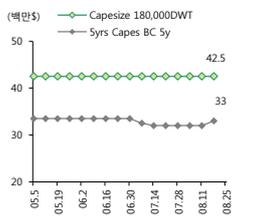
▶컨테이너선 - 중고선가 4,500teu



▶MR탱커 신조vs리세일

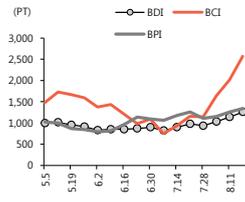


▶Capesize 벌크선 - 신조, 중고선가

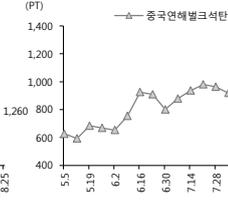


운임지수

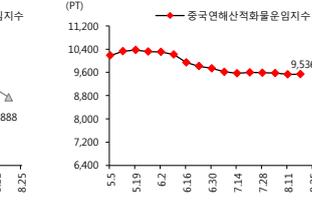
▶벌크



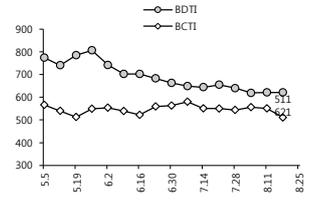
▶중국



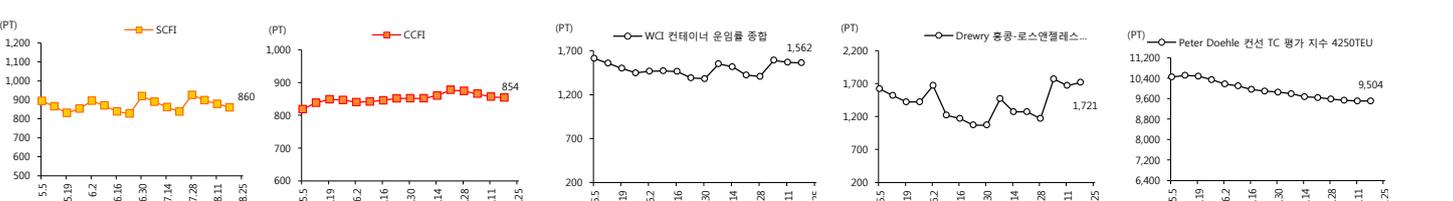
▶탱커



▶컨선

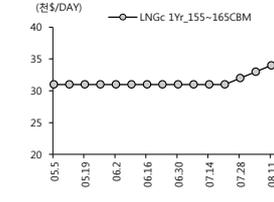


▶컨선 지표들

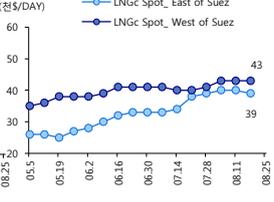


용선료

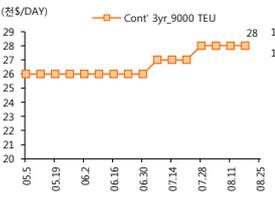
▶LNG선 1yr 용선료



▶LNG선 SPOT



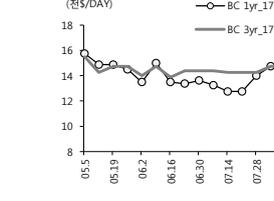
▶컨선



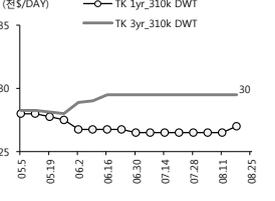
▶드릴십



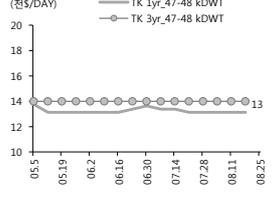
▶벌크선 - 케이프



▶탱커 - VLCC



▶탱커 - MR



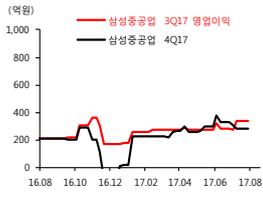


Consensus 추이

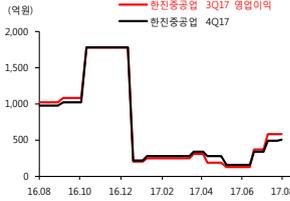
▶ 현대중공업



▶ 삼성중공업



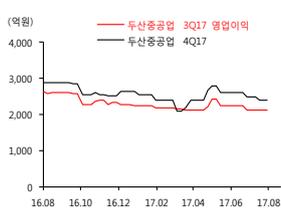
▶ 한진중공업



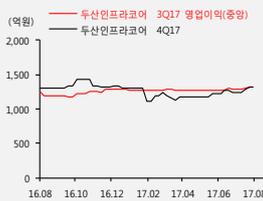
▶ 현대미포조선



▶ 두산중공업



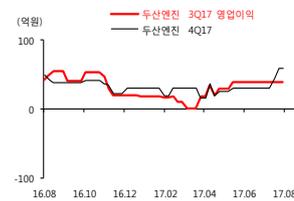
▶ 두산인프라코어



▶ 두산발켓



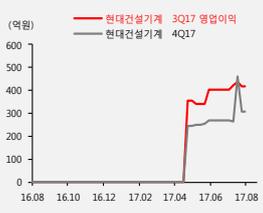
▶ 두산엔진



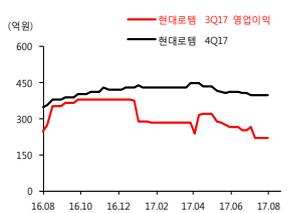
▶ 현대일렉트릭



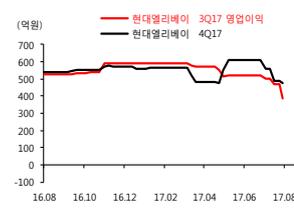
▶ 현대건설기계



▶ 현대로템



▶ 현대엘리베이터



▶ LS산전



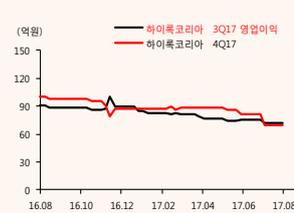
▶ 성광벤드



▶ 태광



▶ 하이록코리아



출처: Dataguide

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2017 EPS(원)										Chang(%)		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	17.07.22	17.07.29	17.08.05	17.08.12	17.08.18	2달전 대비	4주전 대비	2017PER	증가	
조선	현대중공업	11,214	13,337	4,124	6,038	6,241	6,478	5,812	5,985	5,985	-1%	-4%	26.1	156,000	
	삼성중공업	260	281	307	299	271	277	270	270	270	-10%	0%	38.3	10,350	
	현대미포조선	5,627	4,027	3,963	4,308	6,356	7,369	8,676	9,201	9,201	114%	45%	10.7	98,300	
	한진중공업	454	157	14	-269	-123	-123	-123	-123	-283	적지	적지	-15.5	4,490	
두산	두산중공업	1,739	1,693	1,519	1,511	1,425	1,425	1,061	1,047	1,023	-32%	-28%	17.7	18,050	
	두산인프라코어	784	788	796	798	832	832	870	878	878	10%	6%	9.1	8,030	
	두산엔진	202	265	172	178	193	198	188	174	174	-2%	-10%	22.8	3,985	
	계	0	0	24,344	28,411	30,679	30,732	32,313	31,298	31,298			11.6	362,500	
기계	현대건설기계	0	0	26,212	27,046	28,368	28,256	26,902	27,300	27,300			11.1	302,500	
	현대일렉트릭	0	0	26,212	27,046	28,368	28,256	26,902	27,300	27,300			11.1	302,500	
	LS산전	3,385	3,458	3,596	3,664	3,706	3,862	3,862	3,862	3,862	5%	4%	15.3	59,000	
	현대엘리베이	5,703	5,598	5,323	5,326	5,351	5,351	4,991	4,926	4,569	-14%	-15%	11.3	51,700	
방산	현대로템	756	756	718	639	608	523	523	523	523	-18%	-14%	34.5	18,050	
	한국항공우주	2,619	2,592	2,520	2,496	2,321	2,200	2,200	2,200	1,748	-30%	-25%	24.4	42,600	
	한화테크윈	2,417	2,318	2,270	2,232	2,037	1,964	1,964	1,964	1,963	-12%	-4%	20.8	40,850	
	LG넥스월	3,830	3,836	3,782	3,733	3,501	4,557	4,557	4,557	4,651	25%	33%	17.0	78,900	
피팅	성광벤드	120	49	-44	-83	-82	-82	-100	-100	-100	적지	적지	-93.6	9,400	
	태광	206	189	189	189	189	189	189	189	189	0%	0%	50.2	9,480	
	하이록코리아	1,881	1,895	1,913	1,888	1,837	1,837	1,837	1,874	1,874	-1%	2%	11.7	22,000	

그룹	종목	2017 BPS(원)										ROE		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	17.07.22	17.07.29	17.08.05	17.08.12	17.08.18	2017	2018	2017 PBR		
조선	현대중공업	231,822	310,342	222,418	210,808	207,352	208,977	205,482	205,482	205,482	3%	2%	0.8		
	삼성중공업	17,225	17,519	18,160	18,771	18,776	18,733	18,711	18,711	18,711	1%	1%	0.6		
	현대미포조선	108,677	108,798	113,259	113,062	116,073	118,081	119,596	119,596	119,596	8%	3%	0.8		
	한진중공업	11,120	10,447	10,278	8,453	8,810	8,810	8,810	8,810	8,616	-3%	2%	0.5		
두산	두산중공업	31,937	31,116	31,097	31,005	30,765	30,765	30,118	30,164	30,126	3%	6%	0.6		
	두산인프라코어	10,994	10,527	10,478	10,514	10,622	10,622	10,868	10,616	10,616	8%	10%	0.8		
	두산엔진	7,889	7,640	7,857	7,877	7,920	7,945	7,949	7,956	7,956	2%	2%	0.5		
	계	0	0	223,490	231,663	231,665	231,741	234,252	232,512	232,512	13%	15%	1.6		
기계	현대건설기계	0	0	232,450	232,450	232,450	232,690	225,780	225,780	225,780	12%	14%	1.3		
	현대일렉트릭	0	0	232,450	232,450	232,450	232,690	225,780	225,780	225,780	12%	14%	1.3		
	LS산전	38,865	38,912	39,174	39,138	38,874	39,086	39,086	39,086	39,086	10%	11%	0.0		
	현대엘리베이	38,058	40,541	38,166	37,757	37,757	37,757	37,050	36,969	35,026	13%	14%	1.5		
방산	현대로템	17,125	17,125	17,174	17,059	17,035	16,964	16,964	16,964	16,964	3%	5%	1.1		
	한국항공우주	16,591	16,535	16,330	16,307	16,045	15,869	15,904	15,904	15,517	11%	15%	2.7		
	한화테크윈	48,838	47,770	45,533	45,707	45,387	45,246	45,246	45,246	45,246	4%	6%	0.9		
	LG넥스월	31,318	31,320	31,483	31,402	31,150	32,127	32,127	32,127	32,210	14%	13%	2.4		
피팅	성광벤드	16,507	16,528	16,529	16,554	16,540	16,540	16,540	16,524	16,524	-1%	1%	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	23,644	23,983	24,035	23,970	23,776	23,776	23,776	23,849	23,849	8%	8%	0.9		

출처: Dataguide



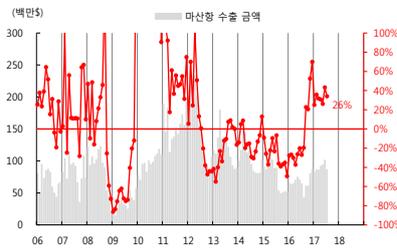
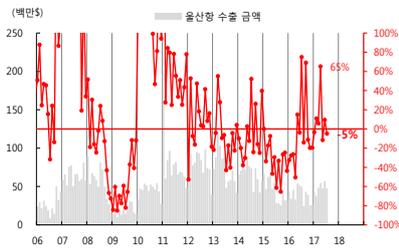
키 차트

▶ Komatsu 굴삭기 가동 시간: 중국 전년동기대비 성장폭 작아졌지만 +지속, 북미 +5%로 가동시간 꾸준히 증가세



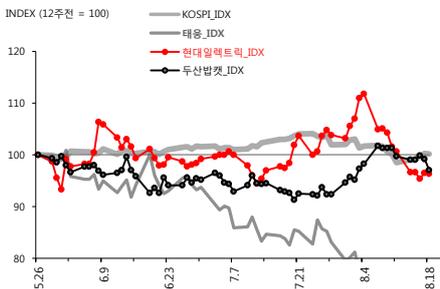
▶ 울산항과 마산항 Excavator 7월 수출: 울산 -5%, 마산 +26% = 합산 + 10%

→ 상반기 YoY +21% 대비 하반기 성장폭 확대 기대 대비로는 저조



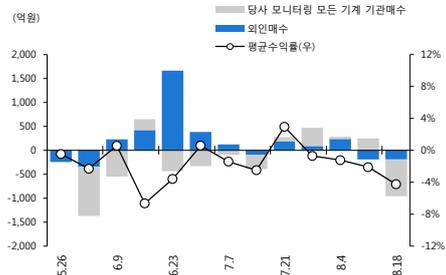
당사 기계 선호주 vs. 시장

▶ 당사 기계 선호주



당사 관철 기계 업종 전체

▶ 당사 모니터링 모든 기계의 주간 수급과 시가총액 증감률



기계 업종 뉴스

건설기계

△ 두산인프라코어 포터블 파워, 미 달러 네트워크 확대

<http://lnr.li/cWtoJ>

공기 압축기와 발전기, 조명 타워 등의 공인대리점으로 확대

: 로랜드 머시너리(Roland Machinery)의 볼링브룩(Bolingbrook), 일리노이(Illinois)를 추가, 공식 달러 네트워크를 확대

로랜드 머시너리는 미국 일리노이와 위스콘신, 미주리 동부, 인디애나 북서부, 미시간의 어퍼 반도에서 15개 이상의 지점을 운영

> 두산인프라코어보다 직접적으로 두산빌켓의 매출 10%를 차지하는 PP 사업입니다.

한진중공업

▲ 동서울터미널, 호텔·업무시설 갖춘 32층 건물로 재탄생

<http://lnr.li/obor7>

서울 광진구 동서울터미널이 터미널 기능은 물론, 호텔·업무공간·관광·문화 시설을 갖춘 지상 32층 규모의 현대식 건물로 다시 태어남

서울시는 이 같은 내용을 담은 '동서울터미널 현대화사업'을 두고 구체적인 개발 계획을 세우기 위해 토지 소유자인 한진중공업과 사전 협상에 착수

동서울터미널은 서울 동부 지역의 '관문' 역할을 하는 종합터미널로 지하 3층·지상 7층 규모로 1987년 문을 열

한진중공업이 시에 제출한 제안서를 보면 동서울터미널은 최고 32층·연면적 29만㎡ 규모로 거듭

: 전체 시설의 30%가량을 차지하게 될 터미널을 비롯해 업무·숙박·판매·문화 시설 등



탈핵 & ESS

▷ 국산 원자로 APR-1400 '복제품' 논란

<http://lnr.li/Gh2hx>

한국 기술로 제작된 것으로 알려진 원자로 APR-1400이 미국 원자로의 '복사판'에 불과하다는 논란
원자력계는 원천기술 보유기업인 미국의 웨스팅하우스에서 기술을 사왔기 때문에 문제없다는 입장
UAE 바라카 원전 건설에 APR-1400이라는 원자로를 설치 중인 한국수력원자력은 이 노형의 설계인증을 미국 원자력규제위원회(NRC)에 요청
현재 UAE 바라카 원전 1호기는 UAE 원전당국의 운전 인가를 얻지 못하고 있는데 ...
... UAE 측이 1호기에 대해 미국 원자력위원회의 인증을 얻어올 것을 요구했기 때문이라는 설
"APR-1400이 미국 원자력규제위원회의 설계인증을 최종 통과할 시기를 내년 9월"이라고 내다봄
박종운 동국대 교수에 따르면 APR-1400은 미국 컨버전 엔지니어링의 원자로를 기반으로 설계됐고 ...
... UAE원전 건설에 원천기술보유기업인 웨스팅하우스와 이를 소유한 도시바가 참여했기 때문에 기술료 등을 지급해야 함
한국원자력학회는 "지난 1997년 5월 우리나라는 웨스팅하우스와 기술사용협정을 체결해 도입기술의 실시권과 영구적 권리를 확보했다고 주장

기계들

▷ 국내 풍력발전 설비 절반 이상이 외국산

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

한국풍력산업협회에 따르면 작년 12월 기준 국내에 설치한 대형 풍력발전 설비(총 1031MW) 중 외국산 제품은 52%인 534.82MW
작년 발전 공기업들이 풍력발전 설비를 늘리면서 국산 제품을 많이 사용, 격차가 좁혀지긴 했음
: 2015년 말까지만 해도 전체 풍력발전 설비 중 외국산 제품의 비중이 58.4%
세계 1위 풍력기업인 덴마크 베스타스(34.41%). 반면 국내 1위인 두산중공업 점유율은 전체 풍력발전 설비 중 12.51%에 머무
국산 풍력발전기 주요 부품 국산화율도 아직 낮은 편: 외국산 풍력발전기는 고장 시 현지 기술자가 직접 한국으로 와야 하기 때문에 수리 기간이 김
> 풍력 도입에 따른 한국 수혜가 작다는 의미의 보도로 읽힐 수도 있지만, 반대로 한국의 산업이 클 여지도 남았다고 뒤집어 볼 수도 있을 듯 합니다.

△ 씨에스윈드, 태국-멕시코 업체와 윈드타워 공급계약

<http://lnr.li/RYmp6>

태국과 멕시코서 총 123억원 규모의 윈드타워 공급계약을 체결했다고 14일 공시
멕시코 가메사 라탐 사(Gamesa Latam, S.L.)와 97억2011만원 규모
태국 베스타스 윈드 시스템즈(Vestas Wind Systems A/S)와는 26억841만원 규모

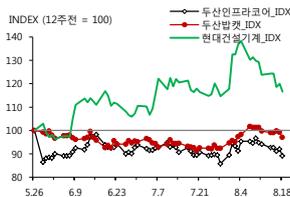
▽ 동성화인텍 "前임원 7.4억원 횡령·배임"

<http://lnr.li/RkBJL>

퇴직임원이 7억4202만원 상당의 업무상 횡령 및 배임혐의가 발생해 고소기로 했다고 14일 공시

건설장비

▶ 한국시장 상장 3사

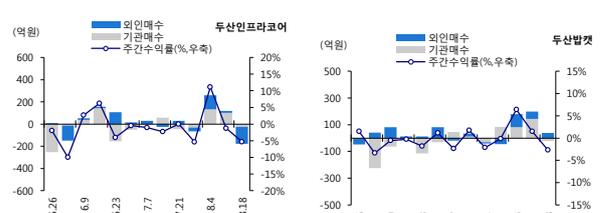


▶ 대형 vs. 미니/소형 vs. 중국

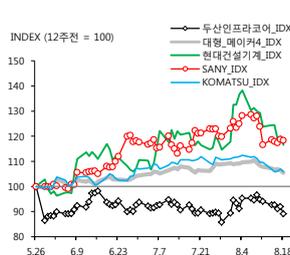


건설장비 수급

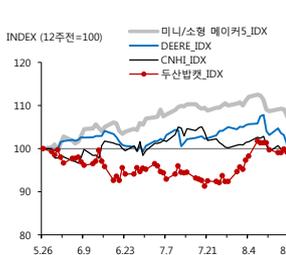
▶ 건설장비 부품



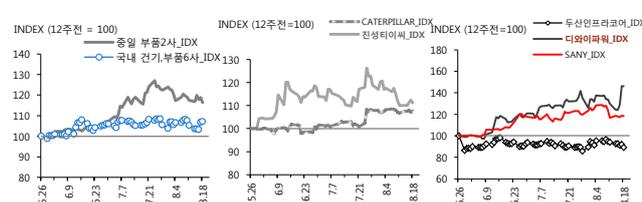
▶ 대형: 두산, 현중, 사니, 고마쯔



▶ 미니 소형에서 두산발켓



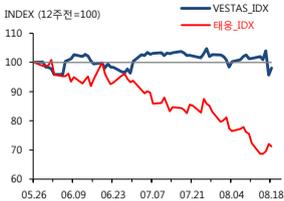
▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사





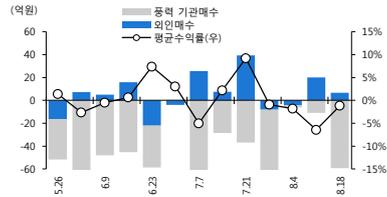
풍력

▶ 한국 풍력 부품5사 vs Global Peer ▶ 한국 풍력부품5사



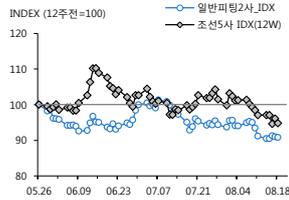
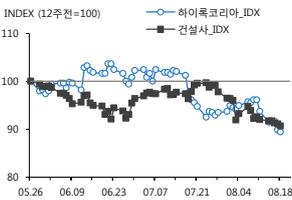
풍력 수급

▶ 풍력부품4사 수급



피팅

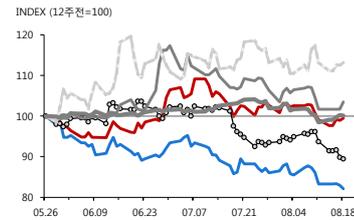
▶ 피팅 VS 전방1 건설



피팅업 수급

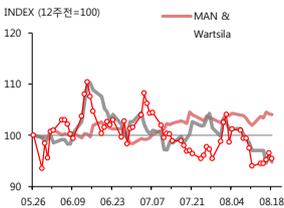


▶ 피팅 및 밸브사들



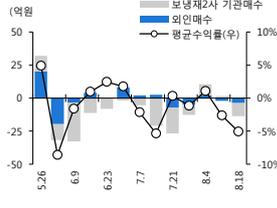
조선기자재

▶ 두산엔진 vs 조선5사 vs 해외 엔진 ▶ 엔진3사

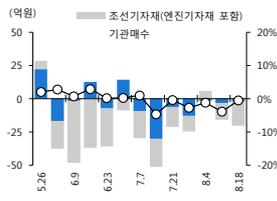
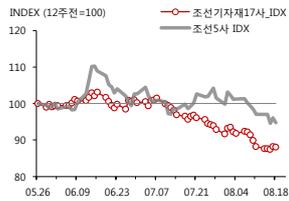
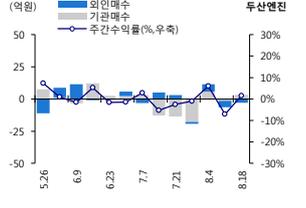


조선기자재 수급

▶ 보냉제 2사



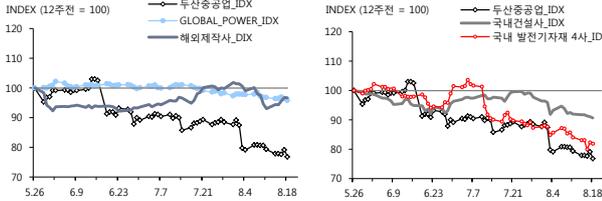
▶ 두산엔진





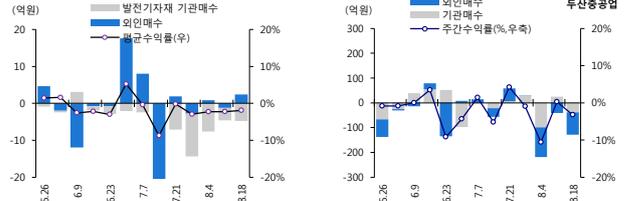
발전 및 발전기자재

- ▶ **두산중공업 VS 해외 PeerGroup**
- ▶ **한국EPC vs 두산중공업 vs 발전기자재**

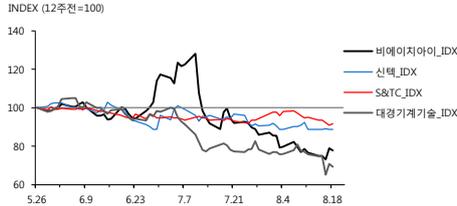


발전업 수급

- ▶ **발전기자재5사(두산중공업 제외)**
- ▶ **두산중공업**

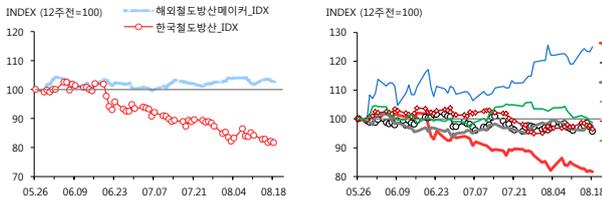


▶ 발전기자재 등



철도/승강기

- ▶ **철도 vs Global Peer**
- ▶ **철도 vs Global Peer 개별**



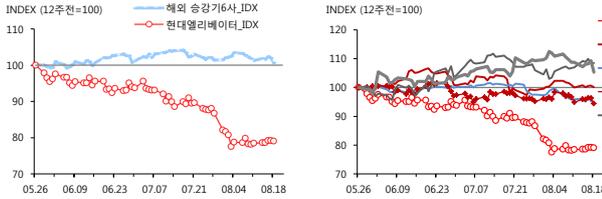
철도/엘리베이터 수급

- ▶ **현대로템**



▶ 엘리베이터 vs Global Peer

▶ 승강기 vs Global Peer 개별

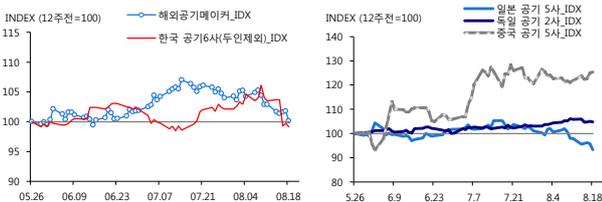


▶ 현대엘리베이터



공작기계

- ▶ **두산인프라~한국소형6사 vs Global Peer**
- ▶ **Global Peer - 지역별**



공기 수급

- ▶ **공작기계 부품 수급**



당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,
 ▶ 회사는 해당 종목 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 증빙자료로도 사용될 수 없으며, 어떠한 경우에도 작성자 및 당사의 허가 없이 전재, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.
 1. 종목추천 투자등급 (추천일기준 증가대비 3등급) 종목투자등급은 향후 6개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익율을 의미함.(2017년7월1일부터 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 2017-06-30 기준

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