

DSME에 Johan Castberg를 뺀 HHI, Sembcorp에 Vito를 놓친 SHI

코멘터리 대표 차트

반가운 소식부터... 신조선가지수가 1p 상승...

① 클락슨 신조선가지수가 1p 상승한 125p를 기록했습니다. 그러나 선종별로 컨테이너선은 선가가 하락했고, 벌크 대다수 선형이 상승하며 지수를 견인했습니다. 여전히 벌크만의 상황이 회복 중일 뿐입니다.

수주와 설들은

- ② 삼성중공업이 인도네시아에 투입될 FSRU 1기(\$221m)를 수주했습니다.
- ③ 스페인 Endea가 2016년 Knutsen을 통해 현대중공업에 LNG선 1척을 발주한 이후, 올해도 2호선 용선입찰을 시작했습니다. 현대중공업에 옵션을 보유한 Knutsen과 BW LNG가 물망에 오릅니다.
- ④ 이란 NITC가 VLCC 3척, MR 2척 발주를 준비합니다. Tier II 스펙으로 진행하며, 금융 제공이 중요한 경쟁 엿지가 될 것이라는 전망입니다.

해양에서 몇몇 악재가 있습니다.

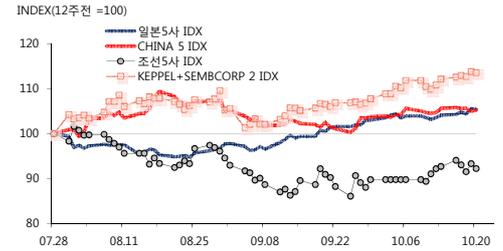
- ⑤ Shell의 GOM Vito FPU에, 애초 업계에서는 삼성중공업이 유망할 것으로 보아왔는데, 싱가포르 Sembcorp이 우선협상대상자로 선정되었다는 외신 보도입니다. 2017년~2018년 주요 POOL 중 하나를 뺏깁니다.
- ⑥ Statoil의 Johan Castberg Phase 1 Hull 발주도, 원래 시장에서는 현대중공업의 수주가능성을 가장 높게 봤는데, 대우조선해양이 유력한 것으로 판세가 뒤집어졌습니다. 대우조선해양의 제안가격이 \$575m으로 현대중공업의 \$600m보다 크게 낮습니다. 정치권은 군산조선소를 가동하라고 현대중공업에 제언해오고 있습니다. 그러나 위 뉴스가 사실이라면, 정작 산업은행이 관리 중인 대우조선해양이 낮은 가격을 제시해 현대중공업의 수주 기대물량을 뺏아온 셈입니다.

27일(금) 대우조선해양의 거래재개 여부가 결정됩니다.

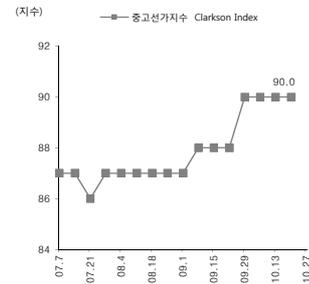
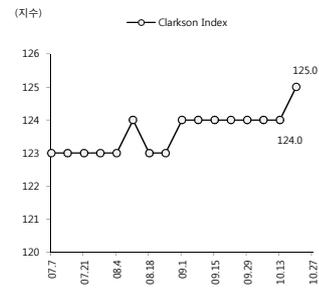
현대건설기계의 3분기 실적이 기대됩니다.

- ⑦ 9월 울산항 건설기계 수출이 전년동기대비 +35% 늘어, 8월에 이어 강세를 유지했습니다. 3분기 전체는 전년동기간대비 +27% 수출이 많아, +15% 성장한 2분기보다도 좋습니다. 3분기 실적이 컨센서스(421억원) 및 당사 예상(440억원)보다 더 좋을 가능성이 높아집니다.

▶ 한/중/일/싱 주가 추세



▶ 신조선가지수 보합 & 중고선가지수보합



주시 뉴스

※ 상세 내용은 아래 해당 섹션 참조

▼ 해양의 악재들

- ▼ Shell의 Vito FPU, 싱가포르 조선에 뺏긴 듯..
- ▽ 대우조선해양, Johan Castberg Hull 선두: 현대중공업은...
- ▽ 아시아(한국) 야드를 통한 노르웨이 해양이 CostOverrun과 최종 비용이 더 크다는 주장

△ 수주들

- △ 삼성중공업, 인도네시아 FSRU 수주
- △ Endesa, LNGc 2호선 발주 준비
- ▽ 이란 NITC, 3억\$ 규모 탱커 5척 입찰 개시
- ▽ Ecomonou, 수빅조선소에 VLCC 4척 계약 종결 못해

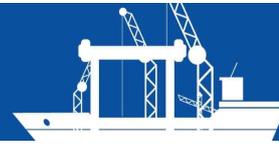
▲ 현대건설기계

9월 울산항 건설기계 수출 YoY +35% → 3분기 +27%로 2Q17대비 12%p 늘어

ASP & 실적관련(국내외)

△ 신조선가지수 125p로 1p 상승: 벌크선이 여전히 견인 중

신조선가는 컨테이너선이 하락했지만 벌크선 대다수 선형이 상승하면서 지수가 1p 상승한 125p를 기록
중고선가지수는 90p 제자리를 지킴



▽ 삼성중공업의 MSC 컨선, Scrubber 선택하며 선가 하락 조정

- 삼성중공업이 MSC로부터 수주한 22,000teu 컨선 6척의 계약금액이 \$26m 하락해
- 전체 \$991m(1조1,180억원)에서 \$965m(9,407억원)으로 조정
- LNG Fuel 시스템은 척당 \$20m, Scrubber는 \$5m이 추가되는데, 이번 계약변경은 LNG에서 Scrubber로의 사양 변경을 의미
- 이에 따라 중국에서 수주한 CMA CGM의 추진 시스템 채택에 대해 눈길도 감
- 올해 발주된 2만TEU 급 20척이 추가되면 2019년 총 105척의 동선형이 운영될 예정

외신 보도들

- 뉴스/FACT > 당사 의견

▶ 해양_생산

▽ 대우조선해양, Johan Castberg Hull 선두: 현대중공업은....

- 대우조선해양이 Statoil의 Johan Castberg phase 1 Hull + LQ에서 HHI, SHI, 싱가포르 회사들을 제치고 선두인 것으로 업데이트
- 대우조선해양만이 Clarification meeting이 진행 중이며, 현대중공업, 삼성중공업과의 대화는 종료된 것으로 전함
- 8월4일 시작된 입찰은, 11월1일 EPC 계약으로 종료될 예정
- 조선사별 제안 가격은 현대중공업이 \$600m, 삼성중공업이 \$595m, 대우조선해양이 \$575m으로, 대우조선해양이 BIG3 중 가장 낮았고
- 싱가포르 Sembcorp는 \$560m, Keppel은 정확히 알려지지 않았음
- 대우조선해양의 입찰전 승리는 가격이 가장 중요한 요소였고, 오더북 상황, 재무 상황 등을 함께 검토한 것이라고 전함
- Johan Castberg는 LOI를 가을에 체결하고, 연말 사업 허가가 예정: 2022년 생산개시 예정
- 한편, phase 2 탑사이드(1.8만톤)에 대해서는 로컬 Kvaerner, Aibel 등이 심각하게 물량을 따내기 위해 노력 중인데, ...
- ... Kvaerner의 우위를 점하는 분위기: 2018년 2월1일 본계약 예정이며, 삼성중공업과 Sembcorp도 관심
- >> 이전 보도까지 현대중공업이 phase 1에서 앞서 있는 것으로 알려진 바 있는데, 보도가 FACT라면 대우조선해양이 더 낮은 가격으로 이긴 것으로 파악됩니다.
- >> 정치권은 현대중공업에게 군산조선사를 가동시키라고 권고하는 가운데,
- >> 국책은행이 관리하는 대우조선해양은 또 가격 엇지로서 현대중공업이 노리던 물량을 가져가는 형국입니다.

(09월3주) △ Statoil의 Johan Castberg, Ph1 11월 발주

- 1) 11월1일 Hull과 LQ의 \$500m~\$600m의 phase1을 발주한다는 스케줄 업데이트
- BIG3 + 싱가포르 2개사 중 현대중공업이 가장 유리한 위치라는 평가
- phase1의 Hull과 LQ는 \$500m~\$600m이고, 전체 사업규모는 25억\$~30억\$ 수준으로 짐작되며, Statoil은 26억\$ 예상으로 잡고 있는 것으로 전해짐
- Clarification talk를 지났고 FEED 조정을 통해, 수정된 입찰을 8월4일까지 제출한 것으로 전함 (중략)

(7월2주) △ Johan Castberg FPSO: 업데이트된 FEED 정보 5개 입찰사에 전달

▽ Shell의 Vito FPU, 싱가포르 조선에 뺏긴 듯..

- 싱가포르 Sembcorp Marine이 Shell의 Vito 프로젝트에서 선호 입찰자로 선정: Shell이 Upstream에 확인
- Shell의 한국의 BIG3를 모두 무시(pass over)한 것으로 다수의 업계 관계자가 확인해 줌
- 또한 Keppel, Kiewit offshore, COOEC도 모두 탈락
- Shell의 Sembcorp 선정은 1) integrated fabrication, 2) 경쟁력 있는 가격 때문이라고 설명
- Shell의 과거 Hull을 아시아에서, Topside를 미국 현지에서 제작해왔지만, 이번은 BP의 Mad Dog2를 따라서 아시아 야드에 One-Stop, integrated fabrication을 결정
- FID는 2018년초, onstream은 2021년: 2.4만톤 FPU(탑사이드 8,800톤)는 100천b/d 생산용량
- >> 삼성중공업의 수주를 기대했는데, 상당히 안타까운 실주입니다.

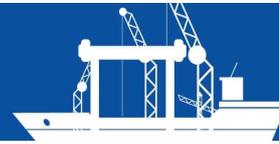
(09월2주) ▲ Shell, Vito 프로젝트 Shortlist 추리기

- 6개 입찰참여자에서 추리는 작업을 시작: 이번주 휴스턴에서 clarification talks를 가짐, 태푸 Harvey로 스케줄이 일주일 미뤄진 것
- 주변자는 중국 COOEC와 한국 삼성중공업이 가장 앞서 있다고 전함: COOEC는 가격에서, SHI는 Shell의 Appomattox, BP의 Mad DOG2 등 다수 GOM 공사 이력 때문
- Clarification talks는 향후 FID 등을 향해 한발 진척을 의미: 건조 야드를 선정 후 1개월~2개월 후 2017년말이나 2018년초 FID를 내릴 예정
- Shell은 Hull, Topsides, Integration의 3개 패키지로 나누어 사업을 진행할 예정
- Jacobs의 FEED에 따르면, Vito는 기존 계획보다 단순화된 Design으로 더 작고 가벼운 구성으로 사업 BEP 유가를 \$45/br로 떨어뜨림
- >> 7월에 알려진 2018년2분기보다 다소 FID가 빠른 것으로 보도 상 업데이트되었습니다.

(7월2주) ▲ Vito semisub 입찰: 2018년내 우선협상대상자 선정

▽ 아시아(한국) 야드를 통한 노르웨이 해양이 CostOverrun과 최종 비용이 더 크다는 주장

- 노르웨이 Rystad Energy에 따르면 노르웨이 해양플랫폼들의 경우 현지 제작보다 아시아 야드에서 제작한 프로젝트들은 평균 75%의 CostOverrun이 발생했다고 주장
- 최근(2009년~2013년) 노르웨이 프로젝트 11개 중 7개가 한국과 싱가포르에서 제작되었는데
- 입찰에서는 노르웨이 현지 야드들보다 25% 싼 가격에 수주했지만, 총 88억\$의 CostOverrun이 발생했다고 집계
- 아시아 야드에서 제작한 물량은 초기 계획 Nkr 285에서 시작해 Nkr 509로 끝났는데 반해, 노르웨이 야드물량은 Nkr 385 견적에서, Nkr 421로 종료: 아시아가 21% 더 비쌌
- 공기도 아시아 야드가 40% 더 오래 걸렸는데, 아시아가 평균 58.4m인데 반해 노르웨이 현지 제작은 41.7m
- 또한 현대중공업의 Goliat FPSO와 같이 Start-up 문제와 같은 품질 이슈도 발생했다고 설명
- >> 비교대상이, 건조 난이도 등에서 동일해, 단순 비교가 가능한 것인 확인해보고 싶습니다.



▶ LNG & LNG 추진

△ Endesa, LNGc 2호선 발주 준비

- 이태리 에너지사 Enel이 보유한 스페인의 Endesa는 2번째 LNG선 발주를 위해 시장과 접촉: 2016년 중순 1호선을 현대중공업에 Knutsen을 통해 용선 발주
- 용선은 3년, 5년, 7년으로 고민 중
- 2016년 발주에 Knutsen은 현대중공업에 용선을 보유하고 있어, 2호선도 Knutsen과 현대중공업이 수주할 가능성과
- 1호선 입찰에서 안타깝게 진, BW LNG의 2호선 용선 수주 가능성도 있다고 전함
- >> 아무튼, 오랫동안 LNG선 1척이 발주됩니다.
- >> 시장 일각에서는 LNGc에 대한 기대가 높지만, 올해는 FSRU가 상당량을 보태주었고, LNGc 실발주 수요는 그리 많지 않습니다.

(06월4주) △ Knutsen, 스페인 Endesa LNG 용선 기반으로 HHI에 LNG선 발주

- 노르웨이 Knutsen은 현대중공업에 180k-cbm ME-GI LNG선을 발주: 1척 본계약 + 용선 보유
- 사업초기 Endesa는 3척의 LNG선을 용선 추진한 바 있음: 미국 Corpus Christi LNG 프로젝트에서 2.25MTPA 수입

△ 삼성중공업, 인도네시아 FSRU 수주

- 삼성중공업이 \$221m LNG-FSRU(170k)를 일본 컨소시엄으로부터 수주했고, FSRU는 인도네시아 가스발전소 Feed를 위해 운영될 예정
- 발주처는 올해 1월 설립한 JSP(Jawa Satu Power): Sojitz Corp, Pertamina, Marubeni가 설립한 회사로, ...
- ... 인도네시아 국영 PT PLN(Persero)로부터 Jawa-1 가스발전의 장기 공급계약을 체결
- JSP는 1,760MW 가스발전과, FSRU를 건조, 소유, 운영하기로 함
- 인도네시아의 첫 가스발전과 FSRU 동시 운영
- 삼성중공업과 현대중공업이 최종 경합했고, 최종 삼성중공업이 승리

(05월5주) ▽ 인도네시아 Java-1 연기: FSRU 발주 6개월 정도 연기

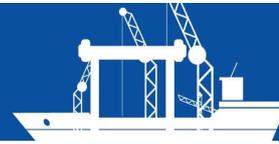
- 인도네시아 전력청 PLN은 20억\$의 가스발전 Java-1 IPP의 가동을 연기: 이와 맞물린 FSRU 발주도 연말까지 연기
- 작년 10월 1.6GW gas-turbine의 BOOT(Build-Own-Operate-Transfer) LOA를 체결했는데
- 인도네시아 Petramina와 컨소시엄을 구성한 일본 Marubeni, Sojitz는 Exmar를 통해 170k 신조 FSRU를 조달할 계획이었음: 25년 용선
- 현대중공업과 삼성중공업이 2019년 인도(가스 발전소 가동 6개월전) 스케줄의 FSRU 계약을 경합 중이었는데, 가스발전 가동이 한해 늦춰짐

△ 삼성중공업 건조, BW FSRU 파키스탄 현지 도착

- 2016년 8월 BW가 파키스탄의 LNG 수입 프로젝트를 따냈고, 건조를 마친 FSRU가 현지 도착해 가동을 시작
- 170k BW Integrity는 BW의 투기 발주 중 2호선이며, 1호선은 이집트 Egas에 용선된 바 있음
- 또한 BW는 DSME의 LNG선을 FSRU를 계약변경해, 3호선 투입처를 찾는 중
- 파키스탄은 이미 Egyptian Natural Gas Holding과 FSRU 1호선을 2015년 9월부터 사용 중이며, 이번 BW FSRU가 2번째 도입이후에도
- Shell, Engro, Fatima Fertiliser, Gunvor와 함께 Excelsior의 FSRU로 3번째 수입 터미널을 가동할 예정이며
- Qatar Petroleum, ExxonMobil, Total, Mitsubishi Corp과 Hoegh를 통해 4번째 FSRU를 적용 예정

(16년8월5주) △ BW LNG → 파키스탄 FSRU 프로젝트 따냄

- BW LNG는 파키스탄의 3번째 수입터미널에 FSRU 공급자로 선정됨: PGPL(Pakistan GasPort)와 15년, 170k 용량, 750m CFD 기화 용량
- 해당 프로젝트의 수입가스는 파키스탄은 3.6GW 가스화력발전이 사용될 예정이며, 이는 2015년 3월 Excelsior의 150k 1호선 도입 이후 두번째 FSRU 가스 수입 프로젝트
- 이번건은 BW의 LNG-FSRU 투기발주 후, 2015년9월 이집트 Egas와의 1호선 용선 이후, 두번째 FSRU 공급 계약이며 삼성중공업에서 건조 중이며 2016년11월 인도 예정
- BW는 DSME에 LNG선을 계약변경한 LNG-FSRU 1기를 보유 중



한국 조선업 수주와 수주설

Clarksons 신규 수주 업데이트

Chartworld Shpg. → Hyundai Mipo, PTK(50k) 2척

(04월1주) ▲ 현대미포조선, 마지막 Tier II Berth 매각 완료
 - 외신과 브로커에 따르면, 현대미포조선은 마지막 보유 Tier II 신조선 슬롯에 대한 LOI 다수를 체결해, 모두 판매
 - 2018년 인도물로, 신조선가는 \$32m | Tier II는 선가가 싸고(Tier III는 \$1.0m~\$1.5m 비용 증가), 운영비도 더 싼
 - 마지막 슬롯을 가져간 계약들은
 ① 덴마크 Norden의 용선 발주를 일본 Fukujin Kisen이 용선 발주: 1+1
 ② Evangelos Pistoris의 Central Shipping이 2월에 1+1 계약
 본 연구원이 처음 본 LOI 건들
 ① Chartworld Shipping, MR탱커 2척
 ② LGR di Navigazione(이태리), MR탱커 2척

Alpha Maritime Co. → Dae Sun Shipbuilding, PTK(3,500) 1척

대선조선의 소형 케미칼운반선 수주

신조 발주설(뉴스 단계)

삼성중공업, 인도네시아 FSRU 수주

위의 LNG 섹션 참조

Endesa, LNGc 2호선 발주 준비

위의 LNG 섹션 참조

이란 NITC, 3억\$ 규모 탱커 5척 입찰 개시

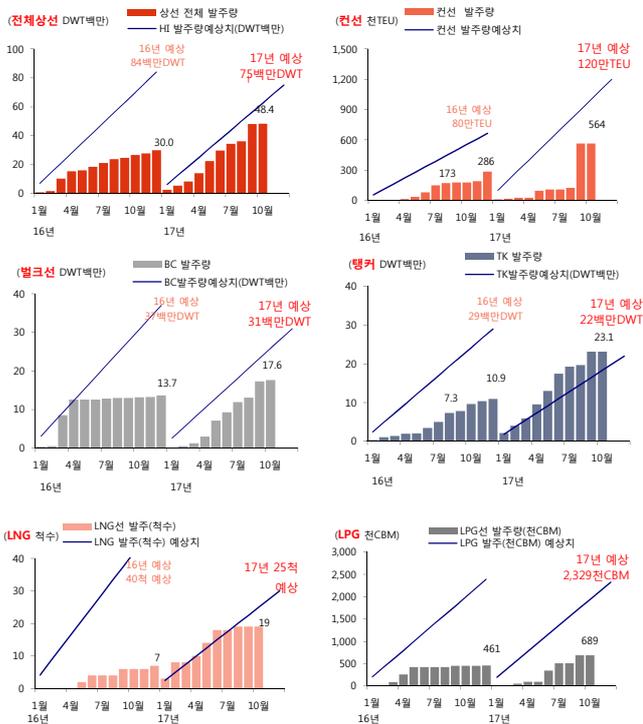
- VLCC 3척, MR 2척에 대한 입찰을 이달말까지 받을 예정
 - NITC는 VLCC \$80m, MR은 \$33m 안팎으로 Tier II 스펙으로 견적을 요구 중인 것으로 전함
 - 66척(38척이 VLCC)의 선대를 보유한 NITC는, 최근의 낮은 신조선가가 선대를 리뉴얼할 최적 시기라고 투자 이유를 밝힘
 - NITC는 가장 마지막으로 8년전 2척의 소형 LPG선을 중국 sinopacific SB에 발주한 바 있고, 2009년에는 중국 DSIC에 6척의 VLCC를 발주한 바 있는데
 - 과거 중국으로의 발주는 경제 제재 가운데, 중국 금융만이 이용가능했기 때문이라고 전함
 - 이번 발주에서도 해외 Financing을 원하고 있어, 중국의 금융제공에 따른 중국 수주 가능성도 높다고 전함

Ecomonou, 수빅조선소에 VLCC 4척 계약 종결 못해

- 수빅조선소는 Economou의 Cardiff Marine으로부터 수주한 \$300m의 VLCC 4척의 계약을 포기
 - 3월 발주를 합의했지만, 한국 금융으로부터 RG를 받지 못했다고 설명
 - 업계에 따르면 한국 은행들의 RG 수수료는 1%로 기존 0.5%보다 올랐고, 여타 국가들에 비해서도 비싸다는 평가
 - 3월에 합의한 신조선가는 \$75m로 상당히 매력적인 수준이었음
 - 한편 이번 LOI가 수주잔고에서 빠져, 수빅조선소의 수주잔고는 1.8m DWT에 12척으로 크게 줄어들

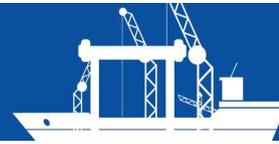
당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

당사 예상 대비 발주 추이



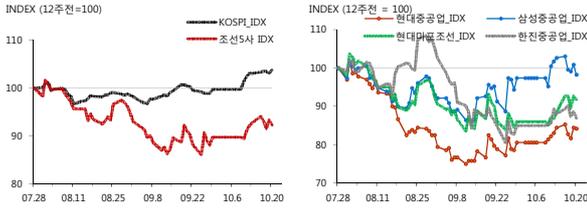
신조 발주 내역 - 한/중/일 주간

국가	조선사	계약일	발주 국가	발주처	Type	크기	인도	척수
17년09월3주								
BIG6	Hyundai Vinashin	17.9.11	유럽	DSD Shipping A/S	PTK	50k DWT	2020	2
	Daewoo (DSME)	17.9.20	유럽	MSC	CONT	22k TEU	2019~2020	5
국영	Hyundai HI (Ulsan)	17.8.30	아시아	Swan Energy	LNG	#VALUE!	2020	1
	Hudong Zhonghua	17.9.19	유럽	CMA-CGM	CONT	22k TEU	2019~2020	4
	Jiangnan SY Group	17.9.22	유럽	Petredex	LPG	84k cu.m.	2019	2
	Shanghai Waigaoqiao	17.9.19	유럽	CMA-CGM	CONT	22k TEU	2020	4
	CSSC	17.9.19	유럽	CMA-CGM	CONT	22k TEU	2020	1
민영	Yantai CIMC Raffles	17.2.1	중국	Beibu Gulf Tourism	FERRY	0k Pas.	2018	2
	Dalian COSCO KHI	17.8.1	아시아	Eastern Pacific Shpg	BULK	61k DWT	2019	2
일본	Sasaki Zosen	17.9.20	일본	Toda Kisen K.K.	LPG	5k cu.m.	2019	2
	Sasebo HI	17.5.1	Unknown	Unknown	BULK	85k DWT	2019~2020	6
17년09월4주								
BIG6	Hyundai Mipo	17.4.1	유럽	Sea World Managemer	PTK	50k DWT	2018~2019	2
	Samsung HI	17.9.25	유럽	MSC	CONT	22k TEU	2019	6
	Hyundai HI (Ulsan)	17.9.25	한국	Polaris Shipping Co	BULK	325k DWT	2019~2021	10
중국	Shanghai Waigaoqiao	17.9.25	북미	Foremost Maritime	BULK	180k DWT	2019	2
중국	PaxOcean Zhuhai	17.5.1	아시아	PSA Marine	OFF-기타		2018	1
	Nantong Xiangyu	17.9.21	중국	Jiangsu Fanzhou	OFF-기타		2019	1
일본	Oshima Shipbuilding	17.9.29	북미	Fednav	BULK	35k DWT	2019~2021	6
17년10월1주								
중국	Jiangsu New YZJ	17.9.1	남미	Interocean	BULK	82k DWT	2019	1
일본	JMU Kure Shipyard	17.5.1	일본	Nippon Yusen Kaisha	CONT	14k TEU	2019~2021	5
17년10월2주								
국영	Huangpu Wenchong	17.9.27	중국	Donghai Rescue	OFF-SUPP		2019	1
민영	Jiangsu New YZJ	17.7.1	유럽	Navibulgar	BULK	45k DWT	2019~2020	4
	PaxOcean Zhuhai	17.5.1	아시아	PSA Marine (Pte) Ltd	OFF-기타		2018	1
	Hin Lee Shipyard	17.4.1	아시아	Cheoy Lee Shipyards	OTHERS	0k LOA	2018	2
일본	Unknown	Unknown	Unknown	Unknown	OFF-기타		2018	2
	Hakodate Dock	17.5.1	일본	Itochu Corp	BULK	34k DWT	2019	1
17년10월3주								
BIG6	Hyundai Mipo	17.6.1	유럽	Chartworld Shpg.	PTK	50k DWT	2018~2019	2
	Dae Sun Shipbuilding	17.7.1	한국	Alpha Maritime Co.	PTK	4k DWT	2019	1
민영	Jiangsu New YZJ	17.10.17	유럽	Mosvold Shipping	BULK	180k DWT	2019~2020	2
민영	Tsuneishi Zhoushan	17.10.13	일본	Tsuneishi Holdings	CRUISE	1k Berths	2020	1

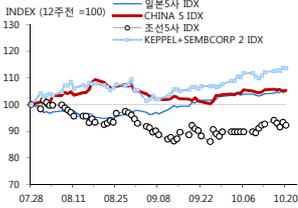


Peer Group 등 Index

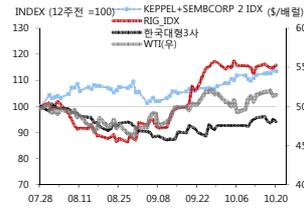
▶ 한국 조선 대형3사, 중형3사 INDEX



▶ 조선업 한중일

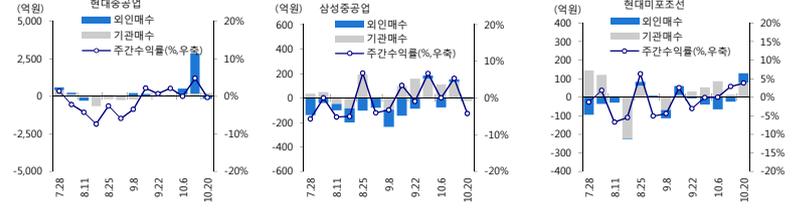


▶ 유가 VS 리그선주, 싱가포르 Offshore 제작사



조선 수급

▶ 조선6사 수급



국내 보도

▶ 공통 보도

△ 폴라리스·현대상선이 돌린 발걸...국내 선사들 발주로 이어질까

<http://lnr.li/8PFHh>

에이치아인해운과 팬오션, SK해운 등이 브라질 철광석메이저인 발레(Vale)로부터 VLOC(초대형광탄운반선) 용선용 발주물량을 확보하면서 국내 선사들의 선박 발주 행보에 온기를 더해 폴라리스와 현대상선이 한국에 선박을 발주하고 있으나, 발레(화주)와의 용선료 협상문제 등에 따라 이들 선사는 저가 수주에 나서는 중국 조선업체들 사이에서 에이치아인해운은 국내 업계에 32만DWT급 VLOC(초대형광탄운반선, Very Large Ore Carrier) 2척에 대한 발주를 검토
SK해운은 같은크기의 VLOC 2척을 발주할 국내 조선업체를 알아보고 있는 것으로 알려짐
이와 함께 팬오션도 VLOC 4척에 대한 건조협상을 진행하고 있는 것으로 전해짐
하지만 건조계약 체결 직전까지 이들 선사가 한국 조선업체에 선박을 발주할지는 미지수: 업계에서는 기술력과 선박 품질을 볼 때 한국 업계로 선박 발주에 나설 수 있으나 울 한국 업계에도 선박 발주를 추진하고 있지만 물류비를 아끼려는 화주(발레)측과의 계약에서 한국 조선에 대한 선박 발주를 확답할 수 없는 상황

▷ LNG선 발주 2년 뒤 붓물...'보릿고개' 조선업, 특수 기대

<http://lnr.li/mF8bR>

전 세계적인 친환경 에너지 확대 추세로 LNG(액화천연가스) 수요와 교역량이 최소 20여 년간 성장한다는 전망
글로벌 석유회사 BP는 최근 발표한 '에너지 아웃룩 2017'(Energy Outlook 2017) 보고서에서 ...
... 전 세계 LNG 해상 교역량이 빠르게 늘어 약 20년 뒤에는 전체 LNG 물량의 절반이 해상으로 수송된다는 관측
BP는 LNG 해상 교역량이 가스관을 통한 거래량보다 7배나 빠르게 증가하고 있다면서 전체 교역량 중 해상수송이 차지하는 비중이 현 32%에서 2035년에는 50%로 확대될 것
>> 좋은 중장기 아웃룩이지만, 2년 뒤입니다...

▷ 철강 "어렵다" vs 조선 "그래도 흑자"...후판 협상 '진통'

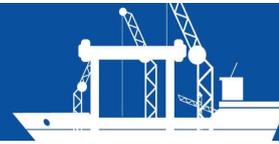
<http://lnr.li/CsXe4>

조선 및 철강업계에 따르면 포스코 및 현대제철 등 국내 주요 후판 공급사들과 조선 빅3 간 하반기 후판가격 협상이 수개월째 진행 중
관계자는 "현재 개별업체별로 가격협상을 진행 중이나 이견 조율에 난항을 빚고 있다"고 설명
최근 원자재인 철광석 가격 급등으로 열연, 냉연 등 타 제품들이 이달이 판매가격을 올리고 있는 상황에서 조선업 후판만 예외일 수는 없다는 입장
이에 대해 조선사들은 "너무하다"는 입장이다. 선가는 떨어지고 수주도 되지 않는 상황에서 후판가격까지 올리면 부담이 가중될 수 밖에 없다는 것

▷ 조선업 불황에 거제 해양플랜트 국가산단 승인 지연

<http://lnr.li/bP8v8>

지난 4월 진주·사천 항공산단에 이어 6월에는 밀양 나노융합 산단이 국토교통부로부터 승인·고시: 해양플랜트 산단만 남은 상태
당초 지난 9월에 승인·고시될 것으로 알려졌으나 아직 정확한 심의 일정조차 잡지 못하고 있음
환경운동연합이 국민인수위원회 '광화문1번가'에 ...
"조선해양산단은 현재 강도 높은 구조조정이 이뤄질 정도로 침체된데다 (산단 조성시) 대규모 매립으로 심각한 환경파괴가 예상된다"며 ...
... "거제 해양플랜트 국가산단단지 조성사업을 전면 재검토해야 한다"고 반대 입장
대우조선해양 관계자는 "현재로서는 땅 매입 등 투자할 여력이 전혀 없는 상황이다"며, ...
... "그러나 5~6년 지나 그 이후라도 세계 조선경기가 회복되고 이에 따라 경영정상화가 이뤄지면 투자 여부를 판단하겠다"고 설명
삼성중공업 관계자는 "당시 노동자협회가 '해양플랜트 산단에 1천억원을 출자했느냐'고 물었고 사측에서는 '1천억원이 아니라 1천만원을 출자했다'고 대답한 바 있다"며 ...
... "현재론 투자와 관련해 결정된 것은 없고 조선경기 회복 여부를 봐가며 면밀한 검토가 필요하다"고 밝혔
거제 양대 조선소는 올해 초 산단 수요조사 때 5만평 가량을 사용하겠다는 의사를 밝혔
올해 안에 승인 고시가 이뤄지고 산단 조성까지 5~6년이 지나 경기가 호전되면 양대 조선소도 산단에 본격 참여할 것으로 예상



▶ 현대중공업 보도

▷ "현대중 지분 쫓아라"... 끝나지 않은 불록딜

<http://nr.ii/ae4AF>

HSBC는 지난 11일 현대미포조선의 현대중공업 지분 3.18%(180만 주)에 대한 불록딜을 주관
: 전일 증가(14만 6500원)에 할인율 3%를 적용한 14만 2100원에 매각 작업을 완수, 현대미포조선은 이번 딜로 총 2558억 원을 확보한 것으로 추산
나머지 지분 4.8%도 매각한다는 시각이 우세
또한 KCC는 지난 2000년부터 현대중공업 지분 7.01%를 보유
KCC는 현대로보틱스(현재 주가 기준 3705억 원)와 현대일렉트릭(624억 원), 현대건설기계(947억 원) 등의 지분을 합하면 보유 주식은 1조 원 규모

▽ 현대중공업, 9월 누적 수주액 37억 달러

<https://goo.gl/HJAdW8>

지난 9월 수주 실적(누계기준)이 전년동기 대비 55.9% 증가한 37억2300만 달러로 잠정 집계됐다고 20일 공시

▷ 현대미포조선, 9월 누적 수주액 19억 달러

<https://goo.gl/m6oaCN>

지난 9월 수주 실적(누계기준)이 전년동기 대비 758.48% 증가한 19억2300만 달러로 잠정 집계됐다고 20일 공시

▶ 삼성중공업 보도

▲ 삼성중공업, 2천500억원 규모 LNG 설비 FSRU 수주

<http://nr.ii/Bck12>

삼성중공업은 2천500억원 규모의 LNG-FSRU(부유식 액화천연가스 저장 재기화 설비) 1척을 수주
일본 종합상사인 마루베니, 소지프와 인도네시아 국영 석유회사 페르타미나로 이뤄진 컨소시엄과 최근 17만m³급 LNG-FSRU 1척에 대한 건조계약을 체결
이번에 수주한 LNG-FSRU에는 삼성중공업이 독자 기술로 개발해 국산화한 새로운 LNG 재기화시스템인 'S-Regas'(G)가 처음으로 탑재될 예정
S-Regas(G)는 글리콜(Glycol) 혼합액을 이용해 LNG를 기화시키는 방식의 시스템

▶ 대우조선해양 보도

△ 대우조선 주식거래재개 임박: 이달 27일 결정

<http://nr.ii/2kzNv>

지난해 7월 정지된 대우조선해양의 주식거래가 이달 중 재개될 것으로 전망: 오는 27일까지 전까지 대우조선 주식거래재개 여부가 결정될 예정
규정상 거래소는 기업의 개선기간 종료와 함께 15거래일 내에 주식거래재개 여부를 결정하고 이를 통보
대우조선의 개선기간은 지난달 28일 만료됐으나 열흘에 달하는 추석연휴와 주말을 제외하면 오는 27일이 거래일 기준 15일째에 해당

▼ 대우조선해양 복해 해양플랜트 수주 유력, 저가입찰 시선도

<http://nr.ii/aAsR6>

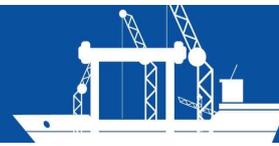
대우조선해양은 수익성이 보장되고 위험부담이 낮은 해양플랜트 프로젝트만 수주하겠다는 방침을 세웠던 데 따라 ...
... 스타토일 요한카스트버그 하부구조물 입찰에 뛰어들 것이라는 입장을 내놓은 바 있음
하지만 국내 경쟁사보다 낮은 입찰가를 제시했다는 보도가 외국인론을 통해 나오면서 저가수주에 나서게 아니냐는 말
대우조선해양은 "수익성이 보장된 해양플랜트를 중심으로 수주하겠다는 것이지 해양플랜트를 완전히 중단하겠다는 게 아니다"라며 ...
... "과거 대우조선해양이 해양플랜트에서 벌어들이던 매출 비중이 전체의 55~60%였는데 이를 연간 30% 수준으로 줄이겠다는 의미"라고 설명
스타토일의 해양플랜트 하부구조물 건조작업은 선체와 거주구만 짓는 것이어서 기술적인 위험성 측면에서 유조선, 상선을 만드는 것과 큰 차이가 없다는 것
업스트림이 인용한 소식통에 따르면 요한카스트버그 해양플랜트 하부구조물 입찰가격으로 ...
현대중공업은 6억 달러, 삼성중공업은 5억9500만 달러, 대우조선해양은 5억7500만 달러를 써냈다고 전함
10월27일까지 주식거래 재개 여부 판정을 앞두고 주식거래 재개에 긍정적인 영향을 주기 위해 낮은 가격을 써냈다는 시선
한국거래소 심의위원회는 대우조선해양의 영업지속성, 재무건전성, 경영투명성 등 3가지 항목을 심사해 주식거래 재개 여부를 결정

▶ 중소형 조선사

△ 수출입은행, 대선조선 판다... 중소 조선사 재편 '속도'

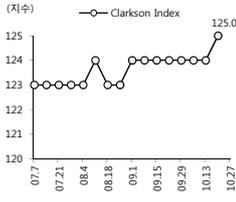
<http://nr.ii/swbJP>

수출입은행이 중소 조선사인 대선조선 매각 절차에 착수: 오는 23일께 매각공고를 내고 예비입찰 제안서를 받을 계획
대선조선은 2010년 채권단 공동관리(자율협약)에 들어간 지 7년 만에 독자생존에 나서게 됨
대선조선은 부산에 있는 연매출 2000억원대 중소 조선소: 1945년 설립된 국내 최초 민간자본 조선소
대선조선은 2008년 글로벌 금융위기 직후 업황이 악화돼 2010년 자율협약에 들어갔고,
대선조선 채권단은 수은산업은행-무역보험공사 등이다. 이 가운데 수은이 지분 67.27%를 보유한 주채권은행
예상 매각가는 3000억원 안팎으로 점쳐: 공장부지 등 유형자산 가치 약 2800억원에 경영권 프리미엄 등을 더한 예상치
올 들어 대선조선은 8월까지 11척의 특수선을 수주: 현재 수주잔량도 24척으로 내년 일감까지 충분히 확보
또 2009년 1분기부터 계속 영업손실을 내다가 지난 2분기에 처음 흑자
대선조선 매각을 기점으로 중소 조선사 재편이 본격화할 것
수은은 지난 8월부터 성동조선의 독자생존 가능성을 알아보기 위한 경영진단 실시 중: 다음달 초 나올 실사보고서에는 성동조선의 수주-손익 전망과 처리방안이 담길 전망
산업은행도 지난 7월 법정관리(기업회생절차)를 졸업한 STX조선을 실사: 일각에선 성동조선과 STX조선의 합병설도 있음

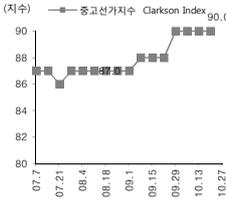


신조선가 & 중고선가

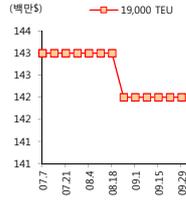
▶ 신조선가지수



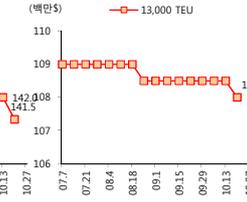
▶ 중고선가지수



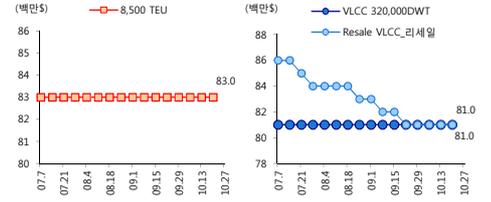
▶ 메가 울트라막스 신조선가



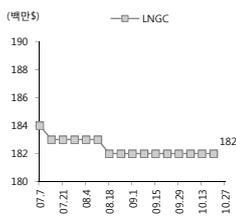
▶ 메가 컨테이너선 신조선가



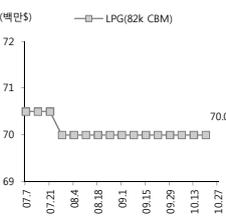
▶ 컨테이너선 신조선가 - 8,500 > 탱커 신조 vs 리세일 가격



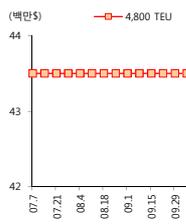
▶ LNG선 - 신조



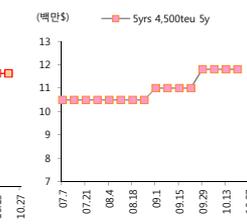
▶ LPG선 - 신조



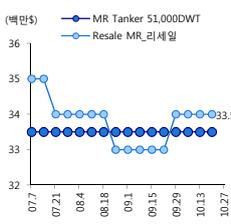
▶ 컨테이너선 - 신조선가 4,800t



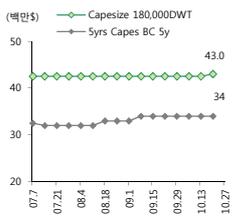
▶ 컨테이너선 - 중고선가 4,500teu



▶ MR탱커 신조vs리세일

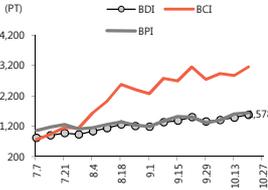


▶ Capesize 벌크선 - 신조, 중고선가



운임지수

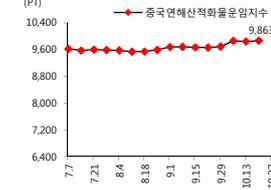
▶ 벌크



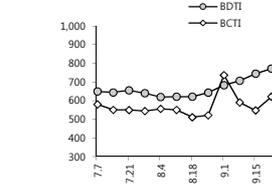
▶ 중국



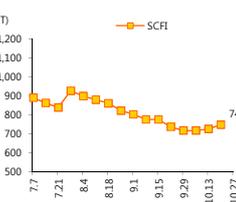
▶ 탱커



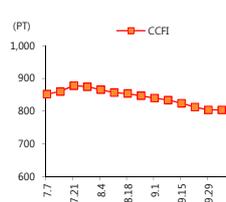
▶ 컨선



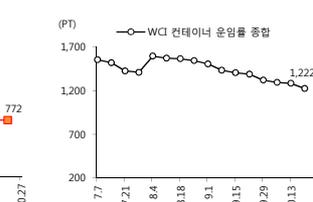
▶ 컨선



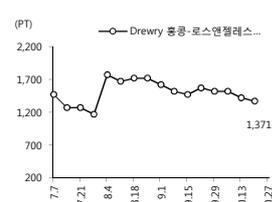
▶ 컨선 지표들



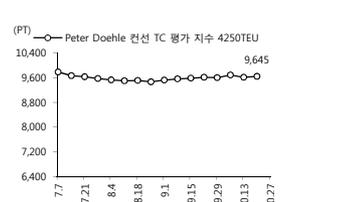
▶ 컨선 지표들



▶ 컨선 지표들

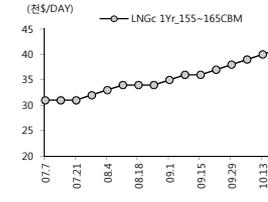


▶ 컨선 지표들

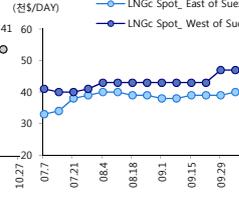


용선료

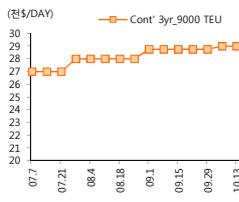
▶ LNG선 1yr 용선료



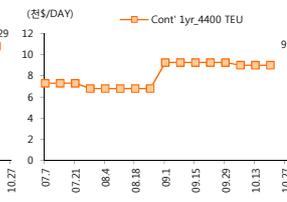
▶ LNG선 SPOT



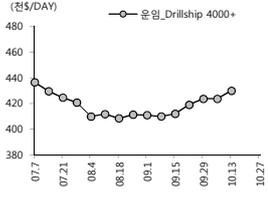
▶ 컨선



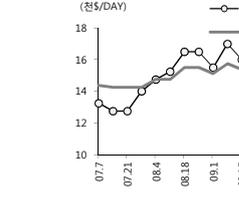
▶ 컨선



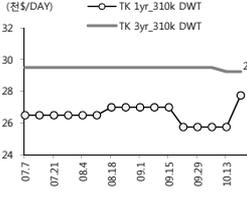
▶ 드릴십



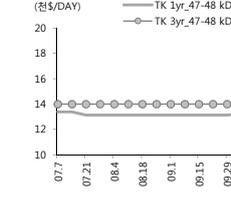
▶ 벌크선 - 케이프

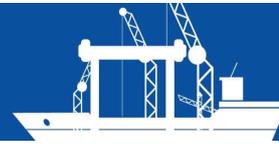


▶ 탱커 - VLCC



▶ 탱커 - MR



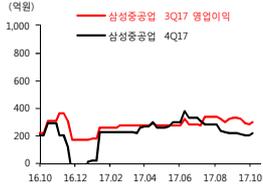


Consensus 추이

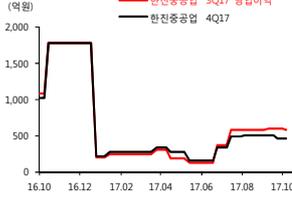
▶ 현대중공업



▶ 삼성중공업



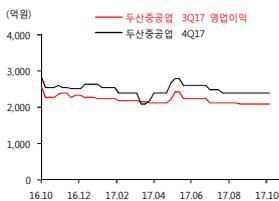
▶ 한진중공업



▶ 현대미포조선



▶ 두산중공업



▶ 두산인프라코어



▶ 두산발전



▶ 두산엔진



▶ 현대일렉트릭



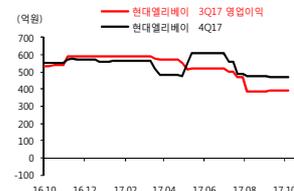
▶ 현대건설기계



▶ 현대로템



▶ 현대엘리베이터



▶ LS산전



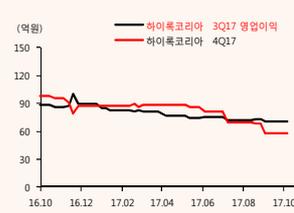
▶ 성광벤드



▶ 태광



▶ 하이록코리아



출처: Dataguide

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2017 EPS(원)								[Chang(%)]		VALUATION		
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	17.09.23	17.09.30	17.10.07	17.10.14	17.10.20	2달전 대비	4주전 대비	2017PER	증가
조선	현대중공업	13,362	5,797	6,100	5,985	25,579	27,273	27,273	30,460	33,446	459%	31%	4.5	151,500
	삼성중공업	307	298	274	270	284	292	273	286	291	8%	2%	38.8	11,300
	현대미포조선	3,914	4,232	6,383	9,201	9,691	9,747	9,747	10,822	11,231	22%	16%	8.9	100,500
	한진중공업	14	-211	-103	-289	-549	-545	-474	-764	-883	적지	적지	-4.4	3,890
두산	두산중공업	1,490	1,511	1,411	1,023	601	601	601	601	601	-41%	0%	32.3	19,400
	두산인프라코어	796	798	829	878	888	902	902	896	911	4%	3%	10.2	9,270
	두산발전	148	178	193	174	159	159	170	155	166	-5%	4%	23.5	3,895
	두산엔진	0	27,395	29,191	31,298	30,846	30,846	30,387	30,502	29,497			12.3	363,000
기계	현대건설기계	0	27,046	27,560	27,300	26,323	26,323	26,323	26,323	25,810			9.5	244,000
	현대일렉트릭	0	27,046	27,560	27,300	26,323	26,323	26,323	26,323	25,810			9.5	244,000
	LS산전	3,596	3,664	3,674	3,862	3,900	3,900	3,900	3,925	3,929	2%	1%	14.5	57,100
	현대엘리베이터	5,580	5,325	5,326	4,569	4,290	4,290	4,290	4,290	4,290	-6%	0%	12.7	54,400
방산	현대로템	718	650	614	523	469	469	433	419	419	-20%	-10%	42.7	17,900
	한국항공우주	2,520	2,503	2,422	1,671	1,553	1,489	1,489	1,418	1,382	-17%	-11%	42.3	58,400
	한화테크윈	2,270	2,255	2,140	1,963	1,793	1,764	1,764	1,695	1,628	-17%	-9%	22.9	37,200
	LIG넥스원	3,774	3,733	3,619	4,651	4,664	4,664	4,664	4,681	4,681	1%	0%	16.6	77,600
피팅	성광벤드	-27	-83	-75	-100	-148	-189	-189	-189	-178	적지	적지	-51.6	9,190
	태광	189	189	189	189	189	189	189	189	189	0%	0%	50.9	9,600
	하이록코리아	1,913	1,909	1,896	1,874	1,873	1,873	1,873	1,873	1,873	0%	0%	11.7	21,900

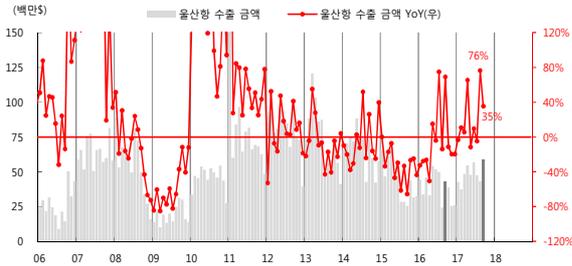
그룹	종목	2017 BPS(원)								ROE		VALUATION		
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	17.09.23	17.09.30	17.10.07	17.10.14	17.10.20	2017	2018	2017 PBR	
조선	현대중공업	310,679	212,155	207,239	205,482	218,598	218,203	218,203	217,167	217,544	15%	1%	0.7	
	삼성중공업	18,160	18,763	18,776	18,711	18,723	18,722	18,721	18,767	18,762	2%	1%	0.6	
	현대미포조선	113,387	112,406	116,105	119,596	119,996	119,523	119,523	118,941	119,216	9%	3%	0.8	
	한진중공업	10,278	8,796	8,833	8,616	8,330	8,330	8,594	8,207	8,025	-11%	2%	0.5	
두산	두산중공업	31,062	31,005	30,765	30,126	30,126	30,126	30,126	30,126	30,126	2%	5%	0.6	
	두산인프라코어	10,478	10,514	10,622	10,616	10,987	10,642	10,642	10,368	10,419	9%	10%	0.9	
	두산발전	7,833	7,877	7,920	7,956	7,893	7,893	7,869	7,747	7,784	2%	2%	0.5	
	두산엔진	0	231,368	231,665	232,512	267,992	267,992	267,992	282,415	282,415	10%	13%	1.3	
기계	현대건설기계	0	232,450	232,450	225,780	242,828	242,828	242,828	242,828	242,828	11%	12%	1.0	
	현대일렉트릭	0	232,450	232,450	225,780	242,828	242,828	242,828	242,828	242,828	11%	12%	1.0	
	LS산전	39,174	39,138	38,938	39,086	39,113	39,113	39,113	39,413	39,419	10%	11%	0.0	
	현대엘리베이터	38,291	37,757	37,757	35,026	35,026	35,026	35,026	35,026	35,026	12%	12%	1.6	
방산	현대로템	17,174	17,079	17,042	16,964	16,854	16,854	16,799	16,758	16,758	3%	5%	1.1	
	한국항공우주	16,330	16,307	16,195	15,419	15,370	15,299	15,299	15,299	15,388	9%	16%	3.8	
	한화테크윈	45,533	45,802	45,502	45,245	45,013	44,926	44,926	44,892	44,979	4%	5%	0.8	
	LIG넥스원	31,499	31,402	31,296	32,210	32,229	32,229	32,229	32,241	32,241	15%	14%	2.4	
피팅	성광벤드	16,529	16,554	16,540	16,524	16,479	16,479	16,479	16,479	16,442	-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	24,035	24,001	23,849	23,849	23,800	23,800	23,800	23,800	23,800	8%	7%	0.9	

출처: Dataguide

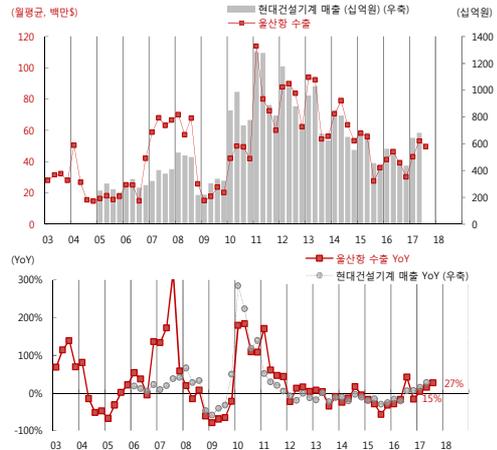


금주의 그림

▶ 울산항 9월 건설기계 수출, 기고효과에도 9월 무려 35% 성장

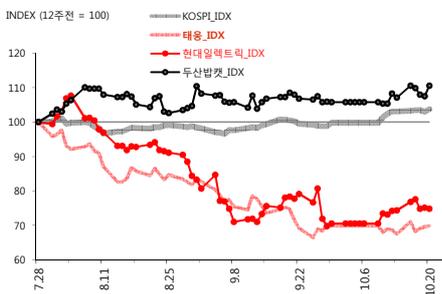


▶ 울산항 3분기 수출 YoY +27%로 2분기 대비 +12%p 늘어



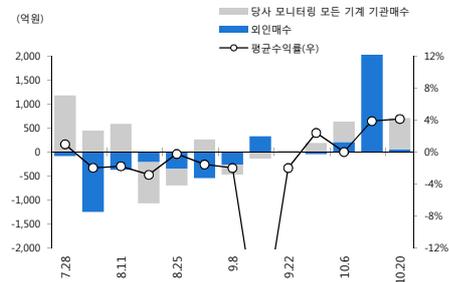
당사 기계 선호주 vs. 시장

▶ 당사 기계 선호주



당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 당사 모니터링 모든 기계의 주간 수급과 시가총액 증감율



탈원전 & ESS

△ 압도적 찬성... "신고리 5·6호기 건설 재개"

<http://lnr.li/xMyPn>

최종 조사에서 재개 59.5%, 중단 40.5%

두 의견 편차는 이번 조사의 오차범위인 7.2%(±3.6%-신뢰수준 95%)를 훌쩍 뛰어넘는 19%포인트로 나타나 '통계학적으로 유의미한 차이'

신고리 5·6호기 건설에는 1조6000억원이 투입됐으며, 현재 29.5%의 종합 공정률

신고리 5·6호기 건설 중단 여부에 대한 설문 결과와 함께 원자력 발전이 축소, 유지, 확대돼야 한다고 생각하는지를 묻은 설문 결과도 발표
축소, 유지, 확대는 각각 각각 53.2%, 35.5%, 9.7%로 나타나 정부가 이미 밝힌 탈원전 정책을 확대할 근거로 활용될 것으로 관측

▷ 공사 3개월 중단 따른 손실 1000억 추산... 한수원이 부담

<http://lnr.li/SjCZ4>

20일 한국수력원자력에 따르면 7월 울산 울주군 신고리 원전 5, 6호기 공사 일시 중단을 결정하면서 추산한 피해 금액은 약 1000억 원

한수원은 이사회를 통해 예비비(2782억 원)를 활용해 업체들에 피해액을 지급하기로 결정

건설 중단 기간에 현장 유지관리비, 공사 지연이자, 사업 관리를 위한 필수 인건비 등의 명목으로 추가 비용을 지출

원자력과 중기발생기, 발전터빈 등을 공급할 두산중공업의 경우 공사 중지로 인한 피해금을 400억 원 정도로 추정

△ 체코 원자력안전위 부위원장 "한국형 원전 설계 안전한 듯"

<http://lnr.li/3Ef9p>

원전산업 확대에 나서고 있는 체코가 한국 원전 도입에 거듭 관심

정부의 탈원전 정책이 원전 수출에 악영향을 줄 수 있다는 우려가 나오는 가운데 해외에서 한국형 원전(APR 1400)의 우수성을 높게 평가한 것

현재 6기의 원전을 가동하고 있는 체코는 추가로 2기를 더 건설하는 방안을 추진

: 내년 중에 신규원전사업 입찰제안서를 발급하고 우선협상대상자 선정 절차에 들어갈 방침

지난주에는 안 슈틀러 체코 정부 원전특사 일행과 체코전력공사 일행이 한국 원전시설 현황을 살펴, ...

... 2주에 걸쳐 체코 정부, 원전사업자, 규제기관 관계자가 모두 한국을 찾은 것

한국과 수주 경쟁을 펼칠 나라로는 러시아, 중국 등

△ 동서발전, 경주풍력 에너지 저장장치(ESS) 설비 준공

<http://lnr.li/luCMc>

사업은 9MWh급의 ESS를 경주풍력발전설비에 연계하는 것으로 ...

... 풍력발전기를 통해 생산된 전력을 ESS에 저장했다가 전력피크 시 공급해 안정적으로 전력을 공급하고 발전효율을 높이는데 기여

경주풍력발전소는 연간 1만2000가구가 이용할 수 있는 약 3만9599MWh의 전력을 생산해 경주지역 전력계통 안정화에 기여하고

1년간 7억원, 20년간 총 140억원의 수익창출이 예상



기계 업종 뉴스

건설기계

△ 두산인프라코어, 3.5톤 미니굴착기 'DX35Z-5' 출시

<http://lnr.li/aKAKC>

국내 미니굴착기 시장 공략을 강화하기 위해 3.5톤 미니굴착기 신모델 'DX35Z-5'를 출시

최근 5년간 연평균 17% 성장 중인 5톤 미만의 미니 굴착기 시장에 주목

관계자는 "미니굴착기는 국내 전체 굴착기 시장의 약 25%를 차지하는 중요도 높은 시장"이라며 "기존 1.7톤 모델과 함께 3.5톤 신모델을 출시해 다양한 제품"

큰 기계들

▽ 두산그룹 계열사 신용등급 '줄하향' 위기

<http://lnr.li/6pUR8>

원자력 발전소 '신고리 5·6호기'의 공사 재개 여부가 두산그룹의 미래를 결정

한국신용평가는 17일 이같은 내용을 담은 '탈원전·탈석탄 이슈와 두산그룹의 신용전망'을 발표

두산중공업의 현재 신용등급은 'A-(부정적)'으로 신용등급이 한 단계만 감소해도 신용등급이 'BBB'급으로 강등

원전사업은 매출 비중은 관리연결기준 전체의 23% 수준이나 다른 사업대비 생산성이 높아 영업이익 기여도가 크기 때문

공사가 중단된다면 두산중공업의 매출이 2020년까지 연간 3500억원에서 4000억원가량 감소할 것. 영업이익은 약 500억원 감소한다는 계산

고리 5·6호기 건설이 재개된다 해도 두산중공업에 대한 우려가 완전히 사라지는 것은 아님

: 탈원전을 선연한 정부 정책에 따라 신한울 3·4호기 등 새로운 사업 수주가 사실상 불가능한 상황이기 때문

두산건설과 두산엔진은 그동안 두산중공업의 지원을 받아온만큼, 두산중공업의 지원 능력이 줄어드는 것이 신용도에 부정적일 수밖에 없다는 것

△ K2 전차에 외산변속기 도입...한숨 돌린 현대로템

<http://lnr.li/6SG0K>

방위사업청이 K2 전차 2차 양산 사업에 외산 변속기 탑재를 추진

변속기 문제로 현대로템이 물어야 할 K2 전차 지체상금은 현재 총 1000억원에 달함

2014년말 9000억원 규모에 추정한 사업에서 벌써 10%가 넘는 지체상금이 발생했는데, 온전하게 납품을 할 때까지 부담금에 상환선이 없는게 문제

K2 전차 사업은 2019년까지 총 106대를 납품하는 계약으로, ...

... 두산인프라코어가 엔진을, S&T중공업이 변속기를 현대로템에 납품하면 전차의 최종 조립은 현대로템에서 진행하는 구조: 이중 S&T중공업의 변속기가 문제

지난해 12월 초도물량 인도를 시작으로 납품을 시작했어야 할 K2 전차가 ...

... 지난해 1월부터 진행된 성능시험에서 S&T중공업의 변속기 문제로 통과되지 않으면서 납품에 차질이 생긴 것

올해 2월 6차 성능시험까지 진행됐지만 여전히 문제가 발생

방사청이 외산 변속기를 도입키로 할 경우, 내년 1월 방사청은 현대로템 측과 납품에 대한 계약을 새로 맺고 이르면 2월부터 전차 생산이 가능할 전망

현대로템 관계자는 "아직 외산 변속기 도입이 확정된 것은 아니고 방사청에서 검토하겠다는 입장"이라며 ...

... "확정될 경우 이르면 내년 2월부터 새 변속기를 장착한 K2 전차를 생산할 수 있을 것"이라고 말

▲ 두산건설, HRSG 매각서 '두산비나하이풍' 제외

<http://lnr.li/6aJ25>

두산건설이 배럴회수보일러(HRSG) 사업부문 매각에서 베트남 하이풍에 위치한 법인을 제외

최초 계약의 영업양도의 대상에는 HRSG 사업부문 이외에 해외 계열사인 두산비나나의 HRSG 사업부문과 두산비나하이풍 지분이 포함돼 있었지만 ...

... 합의에 따라 두산비나하이풍은 영업양도 대상에서 제외했고, 두산비나하이풍이 양수회사에게 관련 제품을 공급하기 위한 계약을 체결

을 상반기에도 매출 240억 원과 당기순이익 32억 원을 기록

두산건설이 두산비나하이풍을 매각 대상에서 제외하면서 거래가는 3000억 원에서 2750억 원으로 낮아짐

>> 두산그룹이 가스터빈을 개발하는 와중에, HRSG 사업 매각은 앞뒤가 맞지 않는 행보였는데

>> 베트남 법인이 HRSG 제작을 담당해, 향후 가스복합화력 발전소의 포트폴리오도 갖추는 모양새입니다.

>> 긍정적입니다.

△ 두산건설, 674억 원 규모 신축공사 계약 체결

<http://lnr.li/aN7Px>

지스퀘어피에프비와 G밸리 G-Square 개발사업 신축공사 계약을 체결

△ 현대로템, 코레일서 1116억 전동차 수주

<http://lnr.li/IFR9c>

현대로템은 코레일에 전기자동차 128량을 납품하게 되며, 계약 종료일은 2019년 11월30일

전동차 중 110량은 1호선(경인선)과 과천-안산선의 노후 전동차를 대체하기 위해 투입, 나머지 18량은 6량 1편성 구성으로 신규 노선인 경원선에서 운행

작은 기계들

△ 한국카본,이스라엘과 무인항공기 합작사 설립

<http://lnr.li/nr45m>

한국카본에 따르면 새로운 합작사는 'KAT(Korea Aviation Technologies)'로 명명

군용 및 민간시장을 대상으로 수직이착륙 기능을 갖춘 유·무인항공기의 개발과 생산에 주력할 예정

한국카본과 IAI는 2016년 1월 발효된 MOA를 시작으로 같은 해 12월 무인항공기 'FE-팬서(FE-Panther)' 공동 시험비행을 거쳐 합작사 설립 절차를 진행

KAT는 최대이륙중량 약 300~450Kg급의 차세대 수직이착륙 무인항공기를 개발할 계획이며, 다른 수직이착륙 유·무인항공기의 개발과 생산도 구상

▽ STX중공업 매각 불발...내년 재매각 준비

<http://lnr.li/j1oOb>

본입찰에 참여한 원매자와 매각 조건이 크게 어긋나면서 법원과 회사는 재경매를 거친 후 내년 재매각을 목표로 준비할 계획

: 본입찰에 단독으로 참여한 파인트리자산운용이 제시한 가격과 인수 조건에서 이견이 컸던 것

통상 회생기업의 매각가는 청산가치 언저리에서 결정

: STX중공업의 청산가치는 4022억 원으로 매각자 측이 세운 최저가격선 역시 4000억 원 전후였지만 파인트리는 이에 한참 못 미치는 가격을 써낸 것

STX중공업의 엔진·기차재 부문은 선박의 프로펠러를 돌리는 주기엔진(대형저속엔진)을 주로 생산

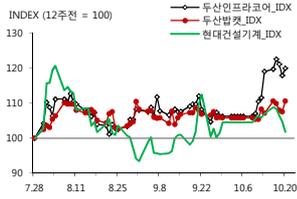
: 호 전산업에서는 사업성이 낮게 평가돼 왔고 이에 예비입찰자 일부는 플랜트부문 인수만 타진하기도 함

파인트리의 경우 부실채권(NPL) 전문 운용사로서 사업성보다는 엔진 부문의 자산을 눈여겨 본 것으로 풀이



건설장비

▶ 한국시장 상장 3사



▶ 대형 vs. 미니/소형 vs. 중국

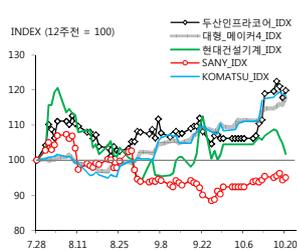


건설장비 수급

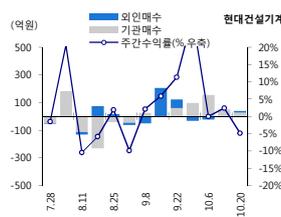
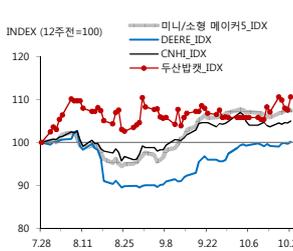
▶ 건설장비 메이커3사



▶ 대형: 두산, 현중, 사니, 고마쯔



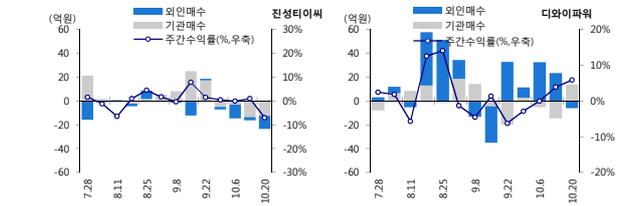
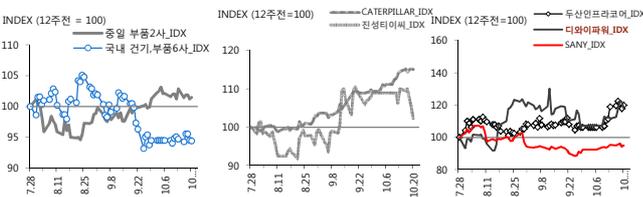
▶ 미니 소형에서 두산발켓



▶ 건설장비 부품주

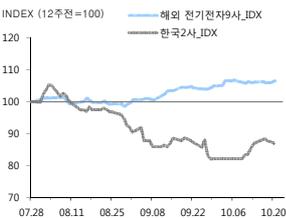


▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사

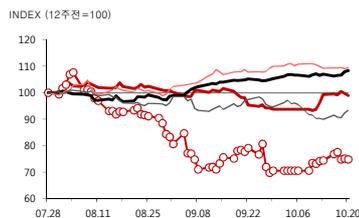


중전기

▶ 한국 vs. Global Peer

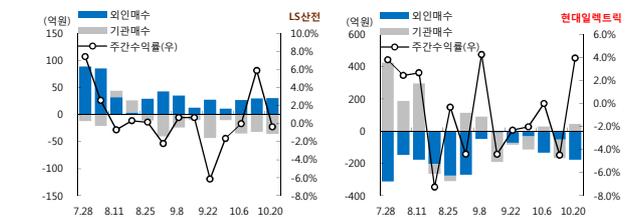
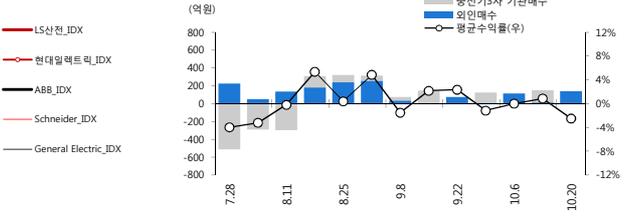


▶ 중전기 회사들 주가 Index



중전기 수급

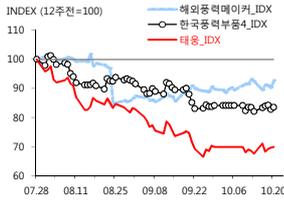
▶ 중전기3사(현대일렉트릭, LS산전, 효성) 수급



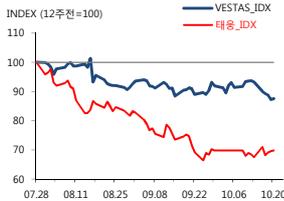
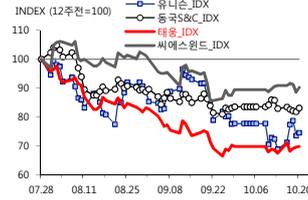


풍력

▶ 한국 풍력 부품사 vs. Global Peer

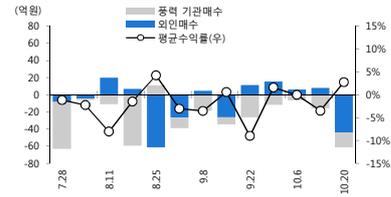


▶ 한국 풍력부품5사



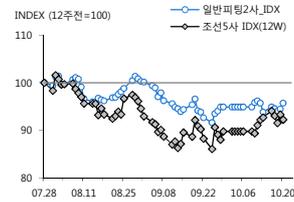
풍력 수급

▶ 풍력부품4사 수급

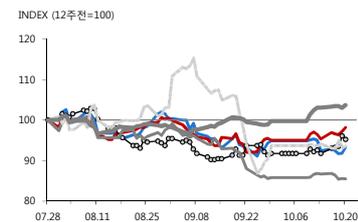


피팅

▶ 피팅 VS 전방1 건설



▶ 피팅 및 밸브사들

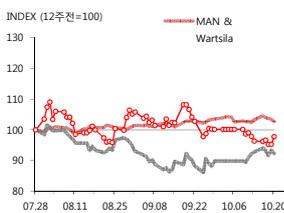


피팅업 수급



조선기자재

▶ 두산엔진 vs 조선5사 vs 해외 엔진

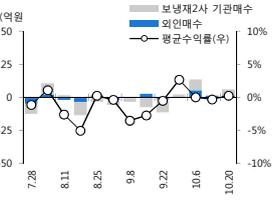


▶ 엔진3사

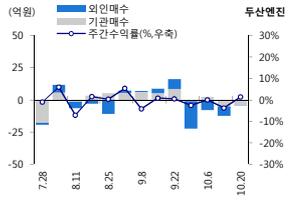


조선기자재 수급

▶ 보냉제 2사



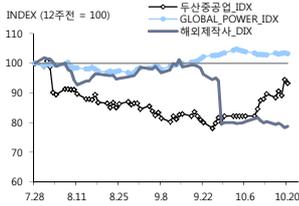
▶ 두산엔진



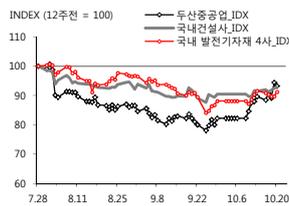


발전 및 발전기자재

▶ 두산중공업 VS 해외 PeerGroup

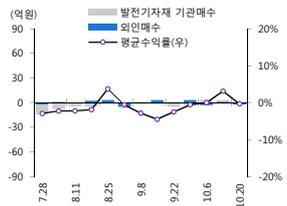


▶ 한국EPC vs 두산중공업 및 발전기자재

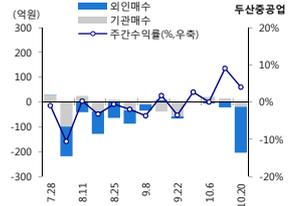


발전업 수급

▶ 발전기자재5사(두산중공업 제외)

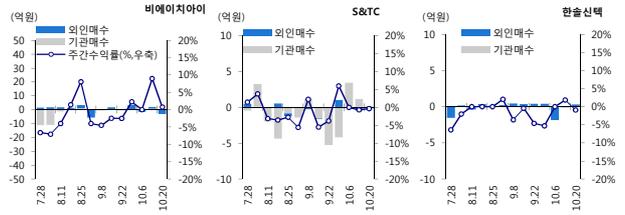
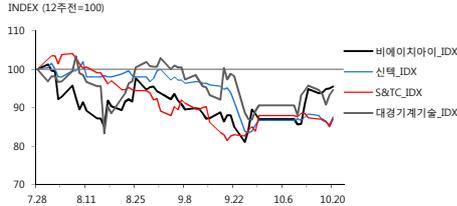


▶ 두산중공업



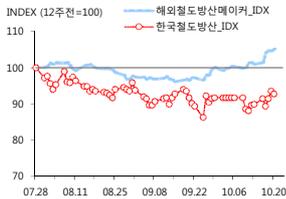
주식) 비에이지아이, S&TC, 한솔신텍, 대경기계기술, 케이씨코트렐

▶ 발전기자재 등

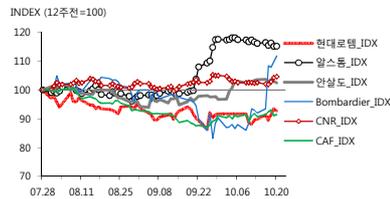


철도/승강기

▶ 철도 vs Global Peer

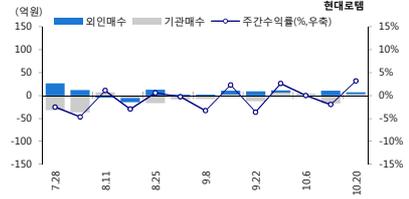


▶ 철도 vs Global Peer 개별

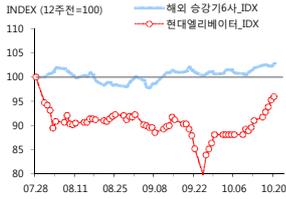


철도/엘리베이터 수급

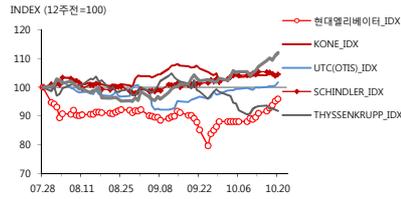
▶ 현대로템



▶ 엘리베이터 vs Global Peer



▶ 승강기 vs Global Peer 개별



▶ 현대엘리베이터



공작기계

▶ 한국소형6사 vs Peer Group

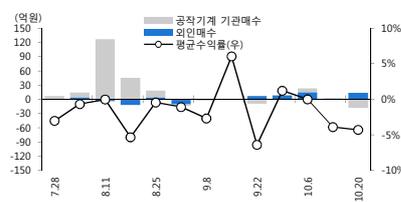


▶ Global Peer - 지역별



공기 수급

▶ 공작기계 부품 수급



당 보고서 공표일 기준으로 해당 기업과 관련하여,
 ▶ 회사는 해당 항목을 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 기재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 작성되었음을 확인합니다. (작성사 : 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 전제, 복사 또는 대여될 수 없습니다. 무단전재 등으로 인한 분쟁발생시 법적 책임이 있음을 주지하시기 바랍니다.
 1. 종목추천 투자등급 (추천일기준 증가대비 3등급) 종목투자자의 권은 향후 6개월간 추천일 증가대비 해당종목의 예상 목표수익율을 의미함.(2017년7월1일부터 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 2017-09-30 기준

구분	매수	중립(보유)	매도
투자자의견 비율(%)	88.3%	11.7%	-