

1. CSCL은 20,000TEU급 컨테이너선을 중국 조선소에 발주할 전망

중국 선사인 CSCL은 16.5억달러 규모의 20,000TEU급 컨테이너선을 최대 11척 발주할 전망
척당 단가는 1.5억달러 규모일 것으로 알려짐
이는 IMO의 TierIII가 효력이 발생하기 전인 2016년 1월까지 킬레이팅을 감안한 발주임
그들은 현재 어떤 조선소도 Tier III에 해당하는 선박의 새로운 디자인을 보유하고 있지 않다고 언급. 이는 요구조건이 확정되지 않았기 때문

2. NYK와 K Line은 20,000TEU급 컨테이너선을 각각 최대 10척씩 일본 조선소에 발주할 전망

NYK와 K Line은 경쟁에서 뒤지지 않기 위해 20,000TEU급 컨테이너선을 일본 조선소에 발주할 것으로 알려짐
이도 역시 IMO Tier III를 겨냥한 발주로 언급
현재 JMU, Imabari와 발주 협상 중

3. 현대중공업은 ConocoPhillips로부터 VLGC 2+2척 이상을 수주할 전망

업계 관계자에 의하면 최소 2+2척의 VLGC가 발주될 전망이다. 선박 척수는 늘어날 수 있다고 언급
이도 역시 IMO Tier III를 겨냥한 발주로 언급

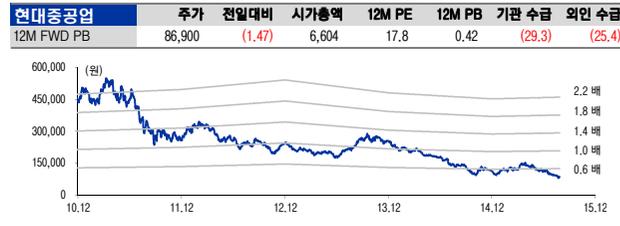
4. 대우조선해양 자금바닥 7천억 추가 필요

최근 3조원대 부실 사태로 도마에 오른 대우조선해양에 7000억원 규모 긴급 유동성 위기가 추가로 발생해 최대주주인 산업은행에 비상 결핵
산업은행의 1조원 규모 유상증자로 급한 불을 끄고 시중은행의 대출 만기 연장을 독려하는 방안을 추진해온 금융당국도 이번 유동성 위기가 추가 부실로 이어질지 촉각을 세움
대우조선해양은 해양플랜트 건조에 필요한 드릴십 등 장비업체의 대금지급 요청이 잇따라 6000억~7000억원의 긴급 추가자금이 필요할 것으로 최근 확인
건조 일정에 차질을 주지 않기 위해 대금 마련이 불가피한데 1조원을 초과하는 산업은행의 추가 출자는 현실적으로 불가능
일시적인 유동성 위기가 아니라 선박 건조 차질과 납기 지연 등으로 이어져서 부실 규모가 커질 가능성도 배제할 수 없음

5. 대우조선, 계열사 '헬리브' 매각 안한다

대우조선이 계열사인 금식레저업체 헬리브를 매각하지 않기로 한 것으로 확인
이런 가운데 헬리브는 자회사 구조조정 태풍 속에서 신규 채용을 진행 중
채용 목표는 한자리수지만 대우조선 계열사 중 현재 신규 채용을 진행중인 곳은 헬리브가 유일
헬리브는 2005년 2월 설립됐으며 대우조선이 지분 100%를 소유하고 있다. 지분의 장부가치는 207억원
지난해 말 기준 자산총액은 689억원, 매출액은 2025억원, 당기순이익은 112억원

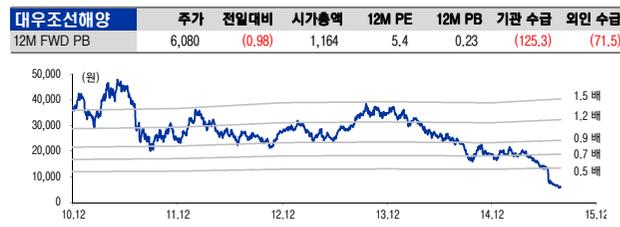
(원, %, 심역원, x, 수급: 천주, PE/PB는 컨센서스 기준)



목표 대비 30%	1분기	2분기	3분기	4분기	YTD	2014
벌크선					0.0	2.5
탱커	4.7	1.3			6.0	16.0
컨테이너선		16.3			16.3	5.0
LNG선/FSRU		7.0			7.0	13.0
LPG선	1.4				1.4	19.8
기타	0.3	1.7			2.0	5.7
시추설비					0.0	0.0
생산설비	5.9	2.0			7.9	60.1
합산	12.3	28.3			40.5	122.0



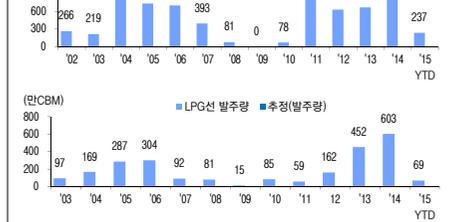
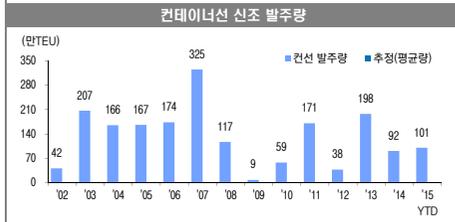
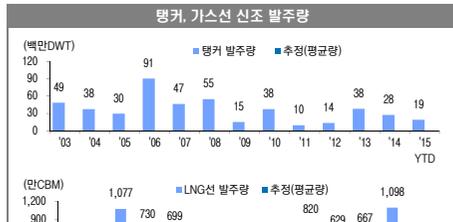
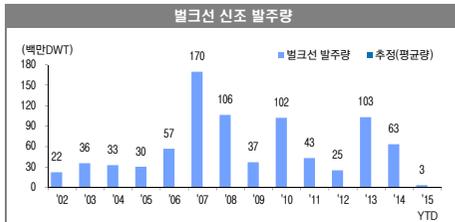
목표 대비 64%	1분기	2분기	3분기	4분기	YTD	2014
벌크선					0.0	0.0
탱커	2.5	6.6	1.3		10.4	8.8
컨테이너선	15.7				15.7	10.4
LNG선/FSRU	4.2		5.1		9.3	10.0
LPG선					0.0	0.0
기타					0.0	7.2
시추설비					0.0	12.7
생산설비		61.0			61.0	22.9
합산	22.4	67.6	6.4		96.4	72.0



목표 대비 27%	1분기	2분기	3분기	4분기	YTD	2014
벌크선					0.0	0.0
탱커	2.0	1.3			3.3	16.8
컨테이너선		18.0			18.0	7.6
LNG선/FSRU	13.9				13.9	88.0
LPG선					0.0	9.6
기타					0.0	0.0
시추설비					0.0	0.0
생산설비					0.0	27.0
합산	15.9	19.3			35.2	149.0

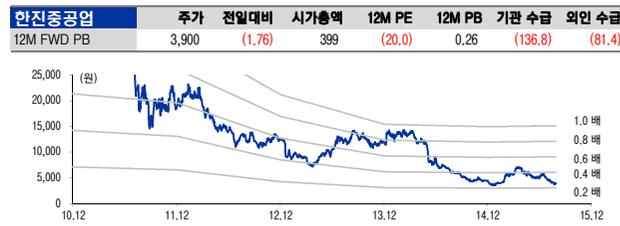


목표 대비 22%	1분기	2분기	3분기	4분기	YTD	2014
벌크선					0.0	0.0
PC선		2.4	1.6		4.0	6.0
컨테이너선					0.0	0.4
LNG선/FSRU					0.0	0.0
LPG선	1.0				1.0	10.0
자동차운반선	1.6				1.6	1.4
해양 지원선					0.0	0.0
기타					0.0	1.0
합산	2.6	2.4	1.6		6.6	18.9



지표	종가	-1D	-1M	-3M	-1Y
원달러	1,185.1	1,185.8	1,167.0	1,105.6	1,014.3
WTI	42.8	38.6	47.4	57.5	93.9
BDI	905.0	918.0	1,090.0	587.0	1,063.0
DOWJONES	16,654.8	16,285.5	17,440.6	18,163.0	17,122.0

PEER주가	종가	-1D(%)	-1M(%)	-3M(%)	-1Y(%)
KEPPEL	7.0	2.7	(12.5)	(21.0)	(36.5)
RONGSHENG	0.3	7.9	(27.7)	(60.5)	(75.0)
YANGZHIJIANG	1.1	3.4	(16.1)	(27.8)	(7.8)
KAWASAKI	448	(0.2)	(17.0)	(29.1)	14.9



해상운송	주가	전일대비	시가총액	12M PE	12M PB	기관 수급	외인 수급
한진해운	5,160	4.77	1,266	11.3	1.16	(32.5)	(4.3)
현대상선	8,220	(4.42)	1,679	(27.4)	2.07	(240.6)	(112.1)
대한해운	21,500	2.63	525	8.2	0.88	32.5	(3.3)



Compliance Notice
본 자료에 기재된 내용들은 작성자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다(작성자: 양형모).
본 자료는 고가의 증권투자를 돕기 위한 정보 제공을 목적으로 제작되었습니다. 본 자료가 수록된 내용은 당사 리서치본부와 신뢰할만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 참고자료로만 활용하시기 바라며 유가 증권 투자시 자신의 판단과 책임에 최종결정을 하시기 바랍니다.
따라서 본 자료는 어떠한 경우에도 고가의 증권투자결정에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
본 자료는 당시의 저자로부터서 모든 저작권은 당사에 있으며 어떠한 경우에도 당시의 동의 없이 복제, 배포, 전송, 변형될 수 없습니다.