

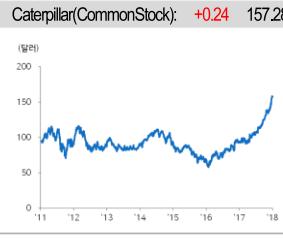
조선/기계 김 현

02. 6098-6699 / hyun.kim@meritz.co.kr

**국내 주요 조선/기계 업체 Valuation**

업체명	시가총액 (십억원)	외국인지분율 (%)	종가 (원)	1D	1M	3M	YTD	PER(x)		PBR(x)		ROE (%)	
				(%)	(%)	(%)	(%)	18E	19E	18E	19E	18E	19E
현대중공업	6,629.9	19.6	117,000	8.8	-20.1	-19.3	16.4	81.5	39.1	0.6	0.6	0.7	1.4
현대로보티스	6,791.5	19.8	417,000	0.6	4.1	-2.1	9.4	5.6	4.7	0.7	0.6	14.1	14.7
현대일렉트릭	1,194.1	7.5	117,000	1.3	-4.1	1.7	2.6	11.1	9.7	1.0	0.9	9.3	9.7
현대건설기계	1,748.1	10.4	177,000	-0.8	-3.5	-5.0	4.7	11.2	8.3	1.2	1.1	11.7	13.9
삼성중공업	3,030.3	17.2	7,770	1.6	-36.6	-30.6	6.0	49.0	24.3	0.5	0.5	1.0	1.9
대우조선해양	1,806.5	33	17,200	12.1	-4.2	N/A	23.7	9.7	14.9	0.5	0.4	4.9	3.3
현대미포조선	1,780.0	13.0	89,000	3.5	-4.8	-5.4	13.1	19.2	13.9	0.7	0.6	3.6	4.8
한진중공업	371.2	4.7	3,500	2.6	-3.8	-7.9	5.7	70.4	17.6	0.5	0.5	0.7	2.8
현대엘리베이터	1,401.6	33.9	56,900	2.5	9.8	13.9	4.6	10.0	9.8	14	12	14.6	13.3
두산밥캣	3,634.0	27.5	36,250	0.4	4.9	-0.8	1.3	13.3	12.5	1.0	1.0	7.4	7.6
현대로템	1,602.3	28.1	18,850	0.0	1.1	6.5	0.5	24.3	16.6	1.1	1.0	4.5	6.3
하이록코리아	310.4	47.3	22,800	1.3	-8.4	8.1	1.3	10.3	9.4	0.9	0.8	8.8	9.0
성광밴드	285.4	13.6	9,980	-1.7	-1.7	7.9	0.0	882.2	358	0.6	0.6	0.1	1.8
태광	319.3	16.6	12,050	-2.0	9.0	30.2	0.0	72.0	35.1	0.8	0.7	1.0	2.1
두산중공업	1,666.1	7.6	15,650	0.3	-2.2	-8.5	2.0	10.6	8.3	0.5	0.5	4.7	6.0
두산인프라코어	1,899.0	11.1	9,130	0.6	2.8	11.2	5.1	8.3	7.6	0.8	0.7	10.5	9.8
두산엔진	273.5	3.3	3,935	2.2	-21.3	-14	6.8	48.3	34.7	0.5	0.5	1.0	1.5
한국항공우주산업	4,776.3	17.5	49,000	1.2	-0.1	12.1	3.3	28.1	21.2	3.3	3.0	12.1	14.4
한화테크윈	1,919.9	18.3	36,500	0.0	7.2	9.9	2.7	18.8	14.7	0.8	0.7	4.3	5.2
LIG넥스원	1,302.4	11.6	59,200	-1.8	0.2	-18.7	-1.0	15.0	12.3	1.8	1.6	12.5	13.8
태웅	386.1	1.7	19,300	-1.3	12.5	15.9	-0.3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	141.9	3.3	5,260	0.6	4.0	5.5	4.2	-219.2	31.1	1.5	1.5	-0.7	5.0
한국카본	240.5	15.3	5,470	0.4	-4.0	-6.3	2.1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

주: 커버리지 업체 PER/PBR/ROE는 메리츠증권증권 추정치, 그 외 업체는 Bloomberg 컨센서스 수치 / 자료: Bloomberg, 메리츠증권증권 리서치센터

주요 지표 및 차트

자료: Bloomberg, 메리츠증권증권 리서치센터

국내외 주요 뉴스 및 코멘트**Adoption of scrubbers among fleet remains weak**

Clarksons Research에 따르면 IMO 환경규제에 대응해 스크러버를 장착하는 선박이 작년 12월 초 기준 240척에 불과하다고 알려짐. 그 중 57척의 RO-RO선과 62척의 크루즈선이 차지하고, 유의미한 특징은 25척의 가스선과 23척 탱커임. 낮은 장착률은 선주들의 눈치보기와 높은 설치비용 때문임. (TradeWinds)

중국 겨울은 따듯했네

중국 조선업계의 신조선가가 윤임시장 강세기조 전환, 위안화, 후판가, 금리인상 등으로 상승하고, 특히 볼크선 위주로 신조선가가 오르는 중으로 알려짐. 작년 중국은 CGT기준 글로벌 볼크선 59%를 수주함. 탱커는 한국이 60%, 중국이 21%를 수주했고, 컨테이너선은 중국이 48%, 한국이 36%를 차지함. (선박뉴스)

Alphaliner: boxship orders up 140% in 2017

Alphaliner에 따르면 2017년 컨테이너선 발주는 전년대비 139.5% 증가한 67만TEU 수준으로 알려짐. 올해 크게 증가한 이유는 IMO Tier III 규제에 대응해 선주들이 발주를 서둘렀기 때문임. 2018년 컨테이너선 발주는 전년대비 소폭 증가를 예상했고, 현대상선과 Yang Ming의 발주가능성 때문임. (TradeWinds)

현대중공업, 선박용 엔진 '배기ガ스 세정설비' 자체 개발

현대중공업이 선박용 엔진 스크러버를 자체 개발해 실증평가를 성공적으로 마쳤다고 알려짐. 현대중공업의 스크러버는 현재 시장을 독점하는 유럽 제품과 동일 수준의 성능임에도 일체형 설계를 통해 크기를 약 35% 줄인 것이 특징임. 현대중공업은 스크러버를 연간 50기 이상 수주를 목표함. (EENews)

"적정 국제 컨테이너선대 확보에 최소 5조원 필요"

한국해양수산개발원은 현대상선 등을 포함한 모든 국적 선사 선복량을 주요 해운국 수준(88.8만TEU)으로 늘리려면 20.8만TEU가 필요하다고 분석함. 적정 선복량 확보를 위해서는 약 45~215억달러가 소요됨. 이는 1.3만TEU급 선박 기준 최소 16~197척으로, 척당 가격은 1억달러 기준으로 산정한 수치임. (연합뉴스)

Maersk wins Tullow work off Ghana

Maersk Drilling은 Tullow Oil과 서아프리카 가나 지역에서 심해용 Drillship을 4년간 시추하는 계약을 체결했다고 알려짐. Clarksons Offshore의 최근 리포트는 서아프리카에서 심해용 Drillship의 하루 용선료가 20만달러 수준으로 발표했으나, 정확한 계약가는 알려지지 않음. (Upstream)