

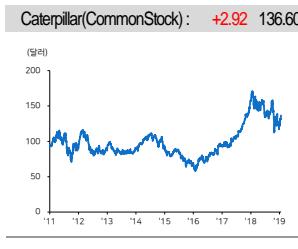
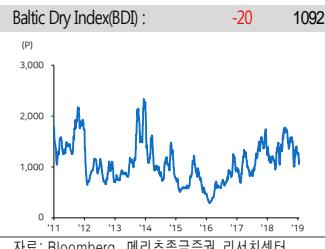
조선/기계 김 현

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	10,049.8	16.6	142,000	1.8	11.8	12.7	10.5	99.0	47.4	0.7	0.7	0.7	1.4
현대중공업주	5,985.3	21.0	367,500	0.5	-0.3	-1.7	6.2	5.0	4.1	0.7	0.6	14.1	14.7
현대알렉트릭	494.7	5.1	24,300	0.8	6.6	-29.1	9.5	23	2.0	0.2	0.2	9.3	9.7
현대건설/기계	1,048.1	7.7	53,200	2.9	24.3	-9.4	24.6	3.4	2.5	0.4	0.3	11.7	13.9
삼성중공업	5,021.1	17.9	7,970	4.7	4.6	9.8	7.6	503	24.9	0.5	0.5	1.0	1.9
대우조선해양	3,645.0	11.0	34,000	6.4	-2.0	11.1	-0.4	11.6	16.5	1.0	1.0	9.6	5.6
현대미포조선	2,572.3	11.5	64,400	0.0	0.6	34.3	7.3	13.9	10.0	0.5	0.5	3.6	4.8
한진중공업	126.7	4.6	1,195	0.8	-33.2	-40.7	-27.8	24.0	6.0	0.2	0.2	0.7	2.8
현대엘리베이터	3,068.9	20.6	113,000	-1.7	13.0	102	5.6	199	194	2.7	24	14.6	13.3
두산밥캣	3,378.4	27.5	33,700	-0.1	4.8	-12.5	7.0	123	11.6	1.0	0.9	7.4	7.6
현대로템	2,388.5	3.3	28,100	-2.3	-1.1	0.9	0.9	362	24.7	1.6	1.5	4.5	6.3
하이록코리아	275.0	47.3	20,200	10.1	21.7	-122	22.8	9.1	8.4	0.8	0.7	8.8	9.0
성광밴드	320.3	15.4	11,200	2.3	-1.3	-10.0	-1.8	990.1	402	0.7	0.7	0.1	1.8
태광	324.6	11.9	12,250	2.1	7.5	-7.2	4.7	732	35.7	0.8	0.8	1.0	2.1
두산중공업	1,288.6	13.5	11,000	1.9	0.9	-10.9	13.1	-47.0	10.6	0.4	0.4	0.2	3.9
두산인프라코어	1,765.2	20.6	8,480	-0.2	10.3	-5.5	11.7	5.8	5.5	0.9	0.8	17.4	16.0
HSD엔진	190.4	4.9	5,780	2.3	7.6	34.0	9.5	-152	-13.9	0.8	0.9	4.7	-6.0
한국항공우주산업	3,358.0	13.9	34,450	0.6	7.0	7.2	8.0	463	24.9	3.0	2.7	6.5	11.7
한화에어로스페이스	1,636.7	14.7	31,450	2.8	-5.8	8.3	-3.2	93.8	23.5	0.7	0.7	0.8	3.1
LIG넥스원	790.9	10.1	35,950	0.1	7.2	6.8	-2.7	102.9	20.6	1.5	1.5	2.0	20.4
태웅	231.1	5.1	11,550	0.9	16.4	-2.5	10.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	207.8	5.6	7,700	1.4	2.3	-4.0	-0.3	-153	29.5	3.0	2.8	-17.5	9.9
한국카본	319.2	14.6	7,260	3.3	2.0	7.4	3.1	113.1	22.7	1.0	1.0	0.9	4.5

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

주요 지표 및 차트**국내외 주요 뉴스 및 코멘트****中 CSSC · CSIC 합병 속도 낼 듯**

중국 조선그룹 CSSC와 CSIC 간 합병속도가 빨라질 가능성이 제기됨. 최근 중국 국무원 직속 특설기구인 국유자산 감독관리위원회는 해운과 조선 부문 국영기업 간 합침, 전략적 제휴, 비주력 계열사의 분리독립을 우선 과제로 추진하겠다고 발표함. 향후 해운과 조선부문 통폐합이 속도화될 전망임.(선박뉴스)

고 · 저유황유 간 가격 차 축소로 스크류버 경제성 의문

올해 현 시점까지 고유황유와 저유황유 간 가격격차가 예상보다 크게 벌어지지 않고 있어, 일부에서는 스크류버 장착의 경제성에 대해 의구심이 생김. 대만 정유업체 CPC가 발표한 유류가격에 따르면 스프레드는 톤당 100달러, Platts가 집계한 싱가폴 항만에서 스프레드는 톤당 40달러 수준으로 알려짐.(선박뉴스)

Ocean Alliance extends boxship deal to 2027

컨테이너선사 CMA CGM, Cosco, Evergreen, OOCL로 구성된 Ocean Alliance가 2027년까지 협력기간을 연장함. 2017년에 5+5년으로 협력계약을 체결, 이번 합의로 계약기간을 연장함. 또 2019년 4월 이후 서비스 'Day 3 Product'를 발표했고, 38개 노선운영에 총 330척(380만TEU)을 투입할 계획임. (TradeWinds)

울산 조선기자재업체에 펴지는 `온기`

조선업황 회복 움직임에 맞춰 조선기자재 업체들이 공장을 재가동하거나 생산능력 확대를 준비한다고 알려짐. 세진중공업은 2017년 3월 이후 20개월 만에 울산 학남공장을 최근 재가동하기 시작함. 학남공장은 선체 맨 위에 있는 상갑판을 제작하는 공장으로, 현대중공업 그룹 수주증가로 재가동을 결정함. (매일경제)

'탈원전 직격탄' 맞은 두산重, 해수담수화사업 매각 검토

두산중공업은 지난해 말 두산그룹에 해수담수화 부문을 매각 방안을 보고했고, 그룹은 기업금융프로젝트(CFP) 팀을 중심으로 관련 프로세스를 진행한다고 알려짐. 두산은 지난 10년간 전세계 해수담수화 시장에서 누적 점유율 1위를 기록, 사업부문 매각시 2~3천억원의 유동성을 확보할 것으로 예상됨. (연합인포맥스)

Mega-boxship delivery torrent set to slow

Drewry에 따르면 초대형 컨테이너선 인도가 18년 52.6만TEU, 19년 46만TEU, 20년 62만TEU가 예정이나, 예정대로 인도되기 어렵다는 점에서 공급 측 부담은 다소 낮을 전망임. 동시에 IMO 2020 규제에 따른 연료비 절감 목적으로 선박 운항속도 절감 결정이 나올 수 있다고 전망함. (TradeWinds)