

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	9,342.1	15.5	132,000	0.4	3.1	-4.7	2.7	92.0	44.1	0.6	0.6	0.7	1.4
현대중공업지주	5,765.5	21.4	354,000	-1.9	1.4	-5.2	2.3	4.8	4.0	0.6	0.5	14.1	14.7
현대일렉트릭	613.8	5.6	30,150	-0.8	-3.7	8.3	35.8	2.9	2.5	0.3	0.2	9.3	9.7
현대건설/기계	1,065.8	8.9	54,100	0.6	-3.2	13.0	26.7	3.4	2.5	0.4	0.3	11.7	13.9
삼성중공업	5,770.8	18.5	9,160	0.0	3.3	19.0	23.6	57.8	28.7	0.6	0.5	1.0	1.9
대우조선해양	3,387.7	10.8	31,600	0.0	-6.5	-7.9	-7.5	11.0	15.6	0.9	0.9	9.0	5.5
현대미포조선	2,432.5	12.9	60,900	-2.1	2.7	8.3	1.5	13.1	9.5	0.5	0.4	3.6	4.8
한진중공업	126.2	3.7	1,190	0.0	N/A	N/A	-28.1	23.9	6.0	0.2	0.2	0.7	2.8
현대엘리베이터	2,449.7	21.1	90,200	-5.4	-23.9	-12.9	-15.7	15.9	15.5	2.2	1.9	14.6	13.3
두산밥캣	3,137.8	25.9	31,300	-1.9	-7.0	-5.1	-0.6	11.5	10.8	0.9	0.8	7.4	7.6
현대로템	2,044.3	2.8	24,050	-7.1	-15.3	-17.6	-13.6	31.0	21.1	1.4	1.3	4.5	6.3
하이록코리아	248.4	47.2	18,250	1.4	-5.2	4.3	10.9	8.3	7.6	0.7	0.7	8.8	9.0
성광밴드	306.0	15.1	10,700	2.9	-6.1	-9.7	-6.1	945.9	38.4	0.7	0.7	0.1	1.8
태광	287.5	11.7	10,850	4.3	-10.3	-16.3	-7.3	64.8	31.6	0.7	0.7	1.0	2.1
두산중공업	972.3	8.4	8,300	0.2	-25.6	-29.4	-14.7	-21.5	8.6	0.3	0.4	-0.1	4.1
두산인프라코어	1,598.7	17.6	7,680	0.9	-11.4	-10.5	1.2	5.3	5.6	0.9	0.8	17.7	13.8
HSD에프진	159.5	3.7	4,840	3.1	-7.8	-8.0	-8.3	-12.7	N/A	0.7	N/A	-4.7	N/A
한국항공우주산업	3,704.1	15.5	38,000	3.3	12.9	17.3	19.1	55.4	27.0	3.4	3.0	6.1	12.2
한화에어로스페이스	1,735.5	14.7	33,350	1.2	8.5	3.9	2.6	138.2	25.6	0.7	0.7	0.6	3.0
LIG넥스원	859.1	8.8	39,050	0.3	13.0	10.5	5.7	81.3	27.0	1.9	1.4	2.7	6.4
태웅	217.1	4.5	10,850	0.9	-2.3	2.4	3.3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	234.2	3.9	8,680	1.2	7.3	8.1	12.4	-17.2	33.3	3.4	3.2	-17.5	9.9
한국카본	349.5	14.3	7,950	0.0	6.3	12.7	12.9	123.8	23.6	1.1	1.1	0.9	4.8

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

Shipping's seasonal rate slowdown largest since 2012, says Clarksons

Clarksons에 따르면 2012년 이후 계절성을 감안해도 운임지수가 가장 큰 낙폭을 기록했다고 알려짐. 2018년 말 ClarkSea Index는 하루 16,000달러에서 2월에는 9,767달러로 기록함. 주된 원인은 계절성임. 그 외의 요인은 Vale 댐 붕괴, 중국 석탄수입금지, 미-중 무역전쟁 지속 등으로 시황이 악화됨. (TradeWinds)

현 스크러버 오더 중 30%는 기한 내 장착 어려워

현재 스크러버 주문 중 1/3은 규제 시행 전까지 장착을 못할 전망임. 올해 말까지 2~2.5천대가 장착될 전망이나, 장착에는 적게는 이틀에서 5주까지 걸림. 시간이 많이 소요되는 이유는 일반적으로 선박평형수처리장치 탑재를 함께하기 때문에 알려짐. 대형 컨테이너선은 최소 200척이 장착할 전망임. (선박뉴스)

Maersk Tankers opts for scrubbers on LR2 tankers

Maersk Tankers는 선대 LR2 탱커 4척(기존 선박 1척+신조선 3척)에 스크러버를 장착하기로 결정함. 하위급 선박에 스크러버 장착은 경제성이 멀어진다고 판단해 LR2 탱커에 한해 스크러버를 장착함. 현재 LR2 탱커 14척을 운영하고 있고, 중국 Dalian 조선소에서 LR2 탱커 10척을 건조하고 있음. (TradeWinds)

"대우조선 채권, 주식으로 내다 팔지 않겠다"

수출입은행은 현재 보유 중인 대우조선해양 영구채 2.3조원을 주식으로 교환하지 않고 당분간 보유하기로 결정했다고 알려짐. 영구채 금리는 2021년까지 연 1%, 22년부터 대우조선 무보증 회사채 금리에다 0.25%가 가산됨. 수은과 현중은 금리에 대한 협상을 진행 중, 이번 주 최종 결론을 내릴 예정임. (조선비즈)

Container shipping facing \$10bn hit

컨설팅업체 AlixPartners에 따르면 IMO 2020 규제 시행에 따라 컨테이너선 업계는 최대 100억달러 추가비용이 발생할 전망임. 컨테이너선 업체가 2018년 실적을 유지하기 위해서는 아시아-유럽 항로기준 요금 40%를 인상하거나, FEU(2TEU)당 270달러 추가요금을 받아야 한다고 분석함. (TradeWinds)

'급하다 급해' PT 생략...이례적 속도전

현대중공업그룹이 최근 상장주관사 경쟁에 뛰어든 증권사를 상대로 PT 일정을 생략한다는 내용을 통보했다고 알려짐. 일반적으로 입찰제안서를 제출한 증권사 대상으로 PT경합을 거치나, IPO에 속도를 내기 위해 생략했다고 알려짐. 오는 5월까지 지정검사 후 상장예비심사를 거쳐 연내 상장을 목표함. (더밸)