

조선/기계 김 현

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

**국내 주요 조선/기계 업체 Valuation**

업체명	시가총액 (십억원)	외국인지분율 (%)	증가 (원)	1D	1M	3M	YTD	PER(x)		PBR(x)		ROE (%)	
				(%)	(%)	(%)	(%)	18E	19E	18E	19E	18E	19E
현대중공업	9,165.1	15.7	129,500	-0.4	1.2	-2.6	0.8	90.2	43.3	0.6	0.6	0.7	1.4
현대중공업주	5,716.6	21.5	351,000	-0.4	0.1	-1.6	1.4	4.7	3.9	0.6	0.5	14.1	14.7
현대알렉트릭	558.8	5.7	27,450	-0.2	-11.6	14.9	23.6	2.6	2.3	0.2	0.2	9.3	9.7
현대건설기계	998.8	9.0	50,700	0.4	-8.8	24.8	18.7	3.2	2.4	0.4	0.3	11.7	13.9
삼성중공업	5,745.6	19.0	9,120	0.7	4.0	18.3	23.1	57.5	28.5	0.6	0.5	1.0	1.9
대우조선해양	3,076.8	11.0	28,700	-0.3	-10.2	-17.1	-16.0	10.0	14.5	0.8	0.8	9.0	5.2
현대미포조선	2,336.6	12.9	58,500	1.7	-4.3	-6.0	-2.5	12.6	9.1	0.4	0.4	3.6	4.8
한진중공업	126.2	3.6	1,190	0.0	N/A	N/A	-28.1	23.9	6.0	0.2	0.2	0.7	2.8
현대엘리베이터	2,246.0	21.7	82,700	0.2	-34.1	-11.0	-22.7	14.6	14.2	2.0	1.8	14.6	13.3
두산밥캣	3,112.7	25.6	31,050	0.0	-1.7	-4.1	-1.4	11.4	10.7	0.9	0.8	7.4	7.6
현대로템	1,895.5	3.2	22,300	0.9	-22.7	-18.2	-19.9	28.8	19.6	1.3	1.2	4.5	6.3
하이룩코리아	258.0	47.6	18,950	-2.6	4.4	10.1	15.2	8.6	7.8	0.7	0.7	8.8	9.0
성광밴드	313.2	15.5	10,950	0.0	0.0	-6.8	-3.9	968.0	39.3	0.7	0.7	0.1	1.8
태광	299.5	11.6	11,300	-0.9	0.0	-9.0	-3.4	67.5	32.9	0.7	0.7	1.0	2.1
두산중공업	943.0	9.3	8,050	0.1	-12.8	-30.0	-17.3	-20.9	8.4	0.3	0.4	-0.1	3.9
두산인프라코어	1,607.0	16.5	7,720	-0.6	-1.0	-2.0	1.7	5.3	5.7	0.9	0.8	17.7	13.9
HSD엔진	167.0	3.8	5,070	0.0	3.8	-11.2	-4.0	-13.3	N/A	0.7	N/A	-4.7	N/A
한국항공우주산업	3,606.6	15.5	37,000	0.0	3.8	17.1	16.0	54.0	25.2	3.3	2.9	6.1	12.7
한화에어로스페이스	1,811.0	15.3	34,800	-0.9	5.8	6.9	7.1	144.2	25.9	0.8	0.7	0.6	3.0
LIG넥스원	781.0	8.8	35,500	-4.6	-8.0	6.7	-3.9	73.9	26.7	1.7	1.3	2.7	5.4
태웅	203.1	4.2	10,150	-1.0	-7.7	-2.4	-3.3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화이티	243.9	4.5	9,040	0.1	9.0	11.3	17.1	-19.1	21.2	3.3	2.9	-16.2	14.5
한국카본	386.4	14.4	8,790	-0.7	9.5	18.1	24.9	136.9	24.6	1.3	1.2	0.9	5.2

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****한국조선해양, 대우조선·현대重 기술부서 흡수한다**

현대중공업그룹의 중간지주사인 한국조선해양은 현대중공업과 대우조선해양의 일부 기술개발 부서를 흡수할 전망임. R&D 및 엔지니어링 기능을 통합·관리하는 사업형 지주사를 목표한다고 알려짐. 당초 자회사를 관리하는 순수 지주사를 목표했으나, 자체 역량 확대를 위해 목표를 변경했다고 알려짐.(더밸)

금년 글로벌 LNG 공급량 9% 증가

IHS Markit에 따르면 2019년 전세계 LNG 공급량은 3,500~4,000만톤으로 전년대비 9% 늘어날 전망임. 2020년에도 비슷한 규모로 성장할 전망임. 최근 LNG Canada, Golden Pass LNG 프로젝트에서 FID(최종투자결정)가 진행되었고, 2019~20년에도 FID는 계속 늘어날 전망임. (선박뉴스)

Hanjin's Subic yard could become a terminal

필리핀 터미널 업체 ICTSI(International Container Terminal Services)가 한진중공업 수빅조선소 구조조정에 참여하면, 조선소가 아닌 다용도 터미널이 될 수도 있다고 알려짐. ICTSI는 조선업에 관심이 없으며, 자동차, 철강, 에너지 등을 수송하는 터미널로 활용하는 방안에 관심이 있다고 밝힘. (TradeWinds)

DNV GL predicts peak tanker demand within 12 years

DNV GL은 원유를 운반하는 Tanker는 2027년, 석유제품을 수송하는 Product Tanker는 2031년에 선박 수요가 정점에 달할 전망임. 에너지원 변화에 따른 수요 감소를 예상함. 반면 벌크선, 컨테이너선, 가스선은 성장지속을 전망하며, 2050년까지 전세계 선박량은 DWT 기준 35% 증가할 전망임. (TradeWinds)

마스크라인, 신조 2200TEU급 컨선 13척 용선

Maersk Line은 2,200TEU급 컨테이너선 13척 신조 용선에 합의했다고 알려짐. 중국 장난 조선소에서 5척, 주산장홍 조선소에서 3척, 일본 이마바리 조선소에서 5척을 조달할 계획. 인도는 2021년 상반기 예정됨. Maersk는 2020년까지 대형선 투자는 진행하지 않으나, 소형선에 투자했다고 밝힘. (코리아쉬핑가제트)

文 대통령 "현대중, 대우조선 인수 고용불안 없게 확실한 대책"

문재인 대통령은 국무회의에서 현대중공업의 대우조선해양 인수로 고용 불안을 야기하는 일이 없도록 확실한 대책을 마련해달라고 지시함. 또 선박 수주 회복이 고용의 빠른 회복으로 연결되도록 지원하고, 여전히 수주의 어려움을 겪고 있는 중소 조선업계에 대한 지원도 강구하길 바란다고 덧붙임. (서울경제)