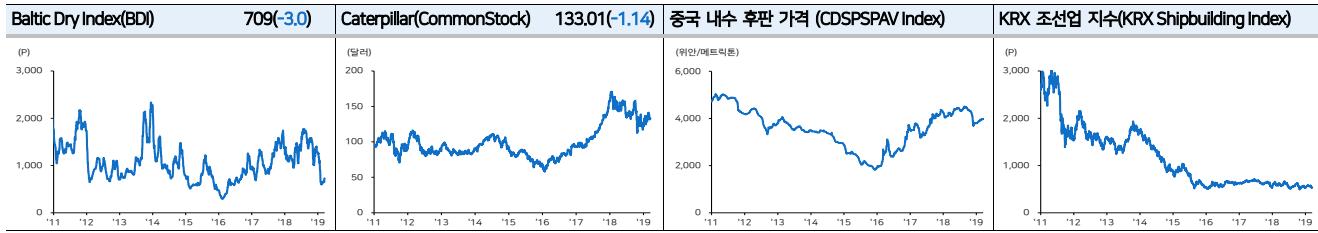


국내 주요 조선/기계 업체 Valuation

업체명	시가총액 (십억원)	외국인인분율 (%)	종가 (원)	1D	1M	3M	YTD	PER(x)		PBR(x)		ROE (%)	
				(%)	(%)	(%)	(%)	18E	19E	18E	19E	18E	19E
현대중공업	9,059.0	15.8	128,000	-1.2	-0.8	0.0	-0.4	89.2	42.8	0.6	0.6	0.7	1.4
현대중공업지주	5,732.9	21.6	352,000	0.3	-0.7	-1.3	1.7	4.7	4.0	0.6	0.5	14.1	14.7
현대일렉트릭	538.4	5.8	26,450	-3.6	-18.1	9.5	19.1	2.5	2.2	0.2	0.2	9.3	9.7
현대건설기계	977.2	9.1	49,600	-2.2	-12.2	21.7	16.2	3.2	2.3	0.3	0.3	11.7	13.9
삼성중공업	5,638.5	19.0	8,950	-1.9	-0.4	17.0	20.8	56.5	28.0	0.5	0.5	1.0	1.9
대우조선해양	3,060.7	11.0	28,550	-0.5	-10.5	-16.2	-16.4	10.0	14.5	0.8	0.8	9.0	5.2
현대미포조선	2,324.6	12.9	58,200	-0.5	-3.5	-5.0	-3.0	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	2,208.0	21.5	81,300	-1.7	-33.6	-17.8	-24.0	14.4	14.0	2.0	1.8	14.6	13.3
두산밥캣	3,067.6	25.5	30,600	-1.4	-2.7	-3.3	-2.9	11.2	10.6	0.9	0.8	7.4	7.6
현대로템	1,891.3	3.2	22,250	-0.2	-22.2	-20.7	-20.1	28.7	19.6	1.3	1.2	4.5	6.3
하이록코리아	263.4	47.6	19,350	2.1	4.9	21.0	17.6	8.8	8.0	0.7	0.7	8.8	9.0
성광밴드	318.9	15.5	11,150	1.8	0.5	-3.0	-2.2	985.6	40.0	0.7	0.7	0.1	1.8
태광	296.8	11.6	11,200	-0.9	-2.6	-4.5	-4.3	66.9	32.7	0.7	0.7	1.0	2.1
두산중공업	941.9	9.4	8,040	-0.1	-12.0	-28.8	-17.4	-20.8	8.4	0.3	0.4	-0.1	3.9
두산인프라코어	1,598.7	16.6	7,680	-0.5	-0.8	-1.8	1.2	5.3	5.6	0.9	0.8	17.7	13.9
HSD엔진	167.7	3.8	5,090	0.4	3.9	-8.3	-3.6	-13.4	N/A	0.7	N/A	-4.7	N/A
한국항공우주산업	3,572.5	15.5	36,650	-0.9	3.7	16.0	14.9	53.5	24.9	3.2	2.9	6.1	12.7
한화에어로스페이스	1,792.8	15.3	34,450	-1.0	5.5	4.1	6.0	142.7	25.7	0.8	0.7	0.6	3.0
LIG넥스원	807.4	8.5	36,700	3.4	-4.2	9.5	-0.7	84.5	27.3	1.7	1.3	2.4	5.2
태웅	203.1	4.2	10,150	0.0	-7.3	1.0	-3.3	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	247.2	4.6	9,160	1.3	7.9	20.5	18.7	-19.3	21.5	3.4	2.9	-16.2	14.5

주: 카버리지 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

현대重·대우조선 합병, 해결책 아냐

독일 연방카르텔청장은 기자간담회에서 현대중공업·대우조선해양 기업결합 심사 방향을 묻는 질문에 침체·불황에 빠진 기업이 회생을 위해 합병을 하는 건 맞지 않다는 생각을 밝힘. 불황 탈피를 위한 '구조조정 합병'은 일반 기업결합 심사기준보다 엄격한 기준을 적용해 판단함. 판단에서 가장 중요한 점은 경쟁성을 침해하는지 여부임.

EU 집행위원회 경쟁총국의 관계자도 인터뷰에서 기업 생존을 위한 짓대는 따로 있다고 답함. 합병하지 않았을 경우 한 회사가 부도나고, 그 결과 소비자에게 큰 타격을 주는지 살펴봄. 또한 회사가 직접 합병하지 않으면 생존하지 못한다는 증거를 제시해야 한다고 언급함. 회사 측이 제시한 증거는 매우 엄격하게 본다고 단서를 달음.

합병을 하지 못할 경우 회사가 어려움에 빠질 수 있고, 결국 유럽 선주들 이익에 악영향을 미칠 수 있단 점을 입증해야 하며, 1) 소비자 영향과 2) 경쟁유지 여부가 관건임. 소비자는 선주를 포함함. 기업결합 심사기간은 130일 이상도 걸릴 수 있다고 알려짐. (헤럴드경제)

S Livanos returns to Japan Marine United for second VLCC

그리스 S Livanos는 일본 JMU(Japan Marine United) 조선소에 VLCC 1척을 발주함. 기존에 발주했던 VLCC에 이은 발주로, VLCC는 301,500DWT급임. 인도는 2020년에 예정됨. 이전에 발주된 VLCC는 2018년에 인도되었고, 오일메이저 ExxonMobil에 7년간 하루 3.1만달러에 계약됨. 이번 선박도 ExxonMobil에 용선되는지는 불확실함. (TradeWinds)

China Shipbuilding Industry Corp merging Dalian and Bohai yards

중국 국영 조선그룹 CSIC는 내부 구조조정 일환으로 Dalian 조선소(DSIC)와 Bohai 조선소가 합병할 예정으로 알려짐. CSIC는 이번 합병은 중국 정부의 공급측면 개편 정책에 근거해 진행되고 있으며, 잉여 생산능력 감축 및 효율성 제고를 목표함. CSIC는 신조 수요감소로 구조조정을 통해 비용절감에 노력 중이며, CSSC 그룹과 합병이 논의되고 있음. (TradeWinds)

Scorpio handymax set to STS first of Euronav LSFO cargoes

탱커선 Scorpio Tankers의 handymax 선박은 Euronav ULCC(Ultra Large Crude Carrier)에 저유황유를 선적하기 위해 몰타에 도착함. STS(Ship-to-Ship) 방식으로 선적할 계획이며, ULCC는 441,561DWT급임. IMO 2020 규제가 다가올수록 유럽과 아시아 지역을 중심으로 저유황유 재고를 미리 확보하는 움직임이 더 나타날 전망임. (TradeWinds)

두산重, 1.6조원 인도네시아 발전소 건설 수주…'친환경 발전사업 지속 확대'

두산중공업은 인도네시아 IRT사에서 1.6조원 규모 JAWA 9, 10호기 화력발전소 건설계약을 수주함. 현재 동 사업은 친환경 발전사업으로 알려져 있다. 1,000MW급 2기를 제작해 공급할 계획이며, EPC 방식으로 진행될 예정임. 공사는 2024년 완료를 목표함. (한국경제TV)