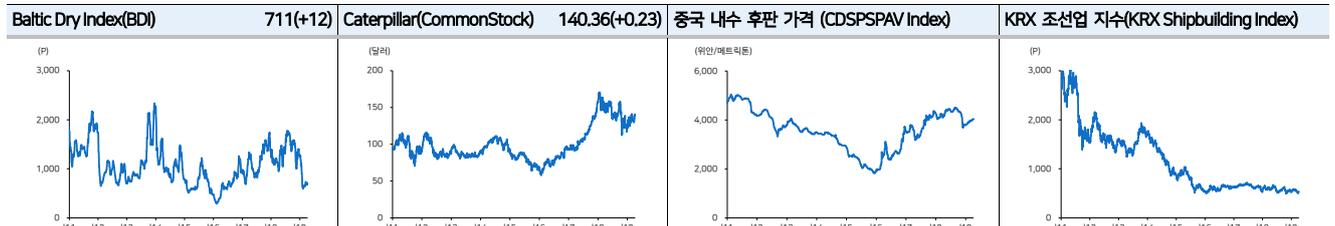


국내 주요 조선/기계 업체 Valuation

업체명	시가총액 (십억원)	외국인지분율 (%)	증가 (원)	1D (%)	1M (%)	3M (%)	YTD (%)	PER(x)		PBR(x)		ROE (%)	
								18E	19E	18E	19E	18E	19E
현대중공업	8,705.1	16.2	123,000	2.1	-2.0	-8.2	-4.3	85.7	41.1	0.6	0.6	0.7	1.4
현대중공업지주	5,570.0	21.8	342,000	0.1	-1.4	-4.9	-1.2	4.6	3.8	0.6	0.5	14.1	14.7
현대일렉트릭	520.1	6.3	25,550	-1.2	-11.4	9.7	15.1	2.4	2.1	0.2	0.2	9.3	9.7
현대건설기계	1,028.4	9.9	52,200	2.2	-1.5	8.2	22.2	3.3	2.5	0.4	0.3	11.7	13.9
삼성중공업	5,468.4	19.6	8,680	2.6	-0.2	16.4	17.1	54.7	27.2	0.5	0.5	1.0	1.9
대우조선해양	3,103.6	11.3	28,950	0.7	-4.1	-7.8	-15.2	10.1	20.0	0.8	0.8	9.0	4.3
현대미포조선	2,396.5	13.1	60,000	0.2	5.3	0.5	0.0	12.9	9.3	0.5	0.4	3.6	4.8
한진중공업	N/A	3.6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.7	2.8
현대엘리베이터	2,607.2	20.5	96,000	3.1	16.6	-13.9	-10.3	16.9	16.5	2.3	2.1	14.6	13.3
두산밥캣	3,142.8	25.3	31,350	-0.2	2.3	-0.8	-0.5	11.5	10.8	0.9	0.8	7.4	7.6
현대로템	2,035.8	4.0	23,950	2.6	9.1	-16.6	-14.0	30.9	21.1	1.4	1.3	4.5	6.3
하이룩코리아	262.7	47.4	19,300	0.8	10.6	15.9	17.3	8.7	8.0	0.7	0.7	8.8	9.0
성광벤드	321.8	16.2	11,250	0.9	10.8	4.2	-1.3	994.5	40.3	0.7	0.7	0.1	1.8
태광	303.4	11.8	11,450	0.4	8.5	3.2	-2.1	68.4	33.4	0.7	0.7	1.0	2.1
두산중공업	1,018.1	10.4	7,370	1.9	8.5	-13.9	-12.2	-22.1	10.3	0.3	0.4	-0.1	3.9
두산인프라코어	1,586.2	17.2	7,620	0.8	-0.3	-0.8	0.4	5.2	5.5	0.8	0.7	17.7	14.1
HSD엔진	158.1	3.6	4,800	-0.3	2.1	-8.0	-9.1	-12.6	N/A	0.7	N/A	-4.7	N/A
한국항공우주산업	3,582.2	16.0	36,750	0.1	0.3	10.5	15.2	53.6	24.1	3.2	3.0	6.1	13.4
한화테크윈	1,753.7	15.2	33,700	-1.0	3.7	-0.4	3.7	139.6	26.7	0.8	0.7	0.6	2.8
LIG넥스원	845.9	8.5	38,450	-0.9	1.7	-7.0	4.1	88.5	35.3	1.7	1.4	2.4	3.6
태웅	199.9	4.2	9,990	-1.1	-0.6	4.1	-4.9	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	232.9	4.2	8,630	-0.7	-0.8	19.0	11.8	-18.2	20.2	3.2	2.7	-16.2	11.4
한국카본	366.2	14.2	8,330	1.6	0.4	26.4	18.3	129.7	23.3	1.2	1.2	0.9	5.2

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

주요 지표 및 차트



자료: Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

SIW: 신조선가 지수 131p, 중고선가 지수 96p(-1p WoW) 기록

Clarksons에 따르면 신조선가 지수는 131p, 중고선가 지수는 96p(-1p WoW)를 기록함. 대우조선해양은 Maran Gas에서 17.4만CBM급 LNG선 1척을 수주함. 인도는 2022년 예정됨. 중고선가는 Capesize급 벌크선, Feeder 컨테이너선 중심으로 하락함. 5년 선령 Capesize 기준 2018년 말 대비 Eco선은 -7%, Non-eco선은 -9% 기록함. (Clarksons)

GEV shortlists three yards for CNG quartet

후주 GEV(Global Energy Ventures)가 발주할 CNG(Compressed Natural Gas Carrier)선 4척을 놓고 3개 조선사가 경쟁 중으로 알려짐. GEV는 익명 조선사 3곳에서 기술사양서를 받았고, 6월 말까지 선가와 인도 스케줄을 집중적으로 평가해 2분기 말까지는 조선사를 선정할 계획임. CNG는 LNG와 달리 압축 저장되어, 액화설비가 필요 없다고 알려짐. (TradeWinds)

지난해 2200여명 떠난 조선업계, 인력 구조조정 '일단락'

전자공시에 따르면 조선 3사 2018년 말 임직원 수는 31,340명으로, 전년 대비 6.6% 감소함. 자구안에 따른 구조조정이 시작되기 직전인 2015년 말 43,051명 대비 27.2% 감소. 2019년부터는 2년 전 수주한 선박이 건조됨에 따라 대규모 인력 구조조정을 없을 전망이다. 올해 수주 성과에 따라 인력 규모를 다시 늘릴 가능성도 있다고 알려짐. (아시아투데이)

대우조선, Maran LNG선 옵션분 1척 확보

대우조선해양은 그리스 Maran Gas Maritime에서 17.4만CBM급 LNG선 1척을 수주함. 해당 선박은 옵션 분으로, 발주처가 일본 LNG 구매처 JERA와 용선계약을 체결함에 따라 확정 발주함. JERA는 동시에 Gaslog가 삼성중공업에서 건조 중인 LNG선 1척도 용선했고, 향후 2025년까지 LNG선 선대를 25척으로 늘릴 계획으로 알려짐. (선박뉴스)

China will need up to 80 LNG carriers as its imports grow

China LNG International Shipping에 따르면 중국은 LNG 수입을 위해 2030년까지 60~80척 LNG선이 추가로 필요할 전망이다. 중국 에너지 믹스 기준 2020년 가스 비중 10%에서 2030년까지 15%로 늘릴 계획임. 필요 LNG 규모는 2.2억톤으로, 그 중 절반은 LNG선으로 수입될 전망이다. 운항 경로와 선박 크기에 따라 100척이 필요할 수 있음. (TradeWinds)

한국항공우주산업, 항공기 날개 6,009억 공급 양해각서 맺어

한국항공우주산업은 이스라엘 항공기업체인 IAI와 6,009억원 규모 항공기 주익 공급을 위한 양해각서(MOU)를 체결함. 주익은 걸프스트림 G280 항공기에 들어갈 예정임. 계약기간은 2030년 12월 31일까지로, 자세한 사항은 추후 본계약에서 확정될 예정임. IAI는 계약기간을 5년 연장할 수 있고, 기간 연장의 경우 KAI에 3년 전까지 사전 통지해야 함. (비즈니스포스트)