

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	8,351.2	16.3	118,000	-0.8	0.4	-0.8	-8.2	82.2	39.4	0.6	0.6	0.7	1.4
현대중공업지주	5,301.3	20.8	325,500	0.2	3.0	-4.8	-5.9	4.4	3.7	0.6	0.5	14.1	14.7
현대일렉트릭	363.4	5.9	17,850	-3.0	-2.7	-27.7	-19.6	1.7	1.5	0.2	0.1	9.3	9.7
현대건설기계	803.8	12.1	40,800	-0.9	0.2	-18.2	-4.4	2.6	1.9	0.3	0.2	11.7	13.9
삼성중공업	5,178.6	20.2	8,220	0.6	4.7	-3.4	10.9	51.8	25.7	0.5	0.5	1.0	1.9
대우조선해양	3,511.0	12.6	32,750	0.9	9.9	13.9	-4.1	11.5	11.5	1.0	0.8	9.0	6.9
현대미포조선	1,959.2	14.1	49,050	-1.3	2.1	-16.6	-18.3	10.6	7.6	0.4	0.4	3.6	4.8
한진중공업	499.6	20.3	6,000	-1.2	-16.9	N/A	-27.5	120.7	30.1	0.9	0.8	0.7	2.8
현대엘리베이터	2,616.6	21.3	96,200	-2.2	20.1	3.4	-10.1	17.0	16.5	2.3	2.1	14.6	13.3
두산밥캣	3,619.0	26.0	36,100	-0.4	7.1	15.9	14.6	13.2	12.5	1.0	1.0	7.4	7.6
현대로템	1,853.0	3.8	21,800	-2.2	13.5	-6.6	-21.7	28.1	19.2	1.3	1.2	4.5	6.3
하이룩코리아	239.6	46.7	17,600	0.0	10.3	-7.9	7.0	8.0	7.3	0.7	0.6	8.8	9.0
성광밴드	300.3	18.6	10,500	-2.3	-1.4	-5.4	-7.9	928.2	37.6	0.7	0.7	0.1	1.8
태광	267.7	11.6	10,100	-1.9	1.5	-9.8	-13.7	60.3	29.4	0.6	0.6	1.0	2.1
두산중공업	1,271.5	12.2	6,290	-0.2	0.6	-11.7	-25.1	-18.9	91.6	0.3	0.4	-0.1	4.5
두산인프라코어	1,292.7	16.9	6,210	-0.6	-5.2	-16.4	-18.2	4.3	4.7	0.7	0.6	17.7	13.4
HSD엔진	123.9	3.3	3,760	-1.8	-0.3	-21.8	-28.8	-9.9	-7.2	0.5	0.7	-4.7	-8.9
한국항공우주산업	3,514.0	17.5	36,050	2.6	8.7	-0.3	13.0	52.6	23.8	3.2	3.0	6.1	12.6
한화테크윈	1,683.4	15.0	32,650	1.4	9.2	-5.8	0.5	135.3	24.7	0.7	0.7	0.6	2.9
LIG넥스원	674.3	6.9	30,650	0.0	-8.4	-20.8	-17.1	70.6	N/A	1.4	N/A	2.4	2.4
태웅	204.1	4.4	10,200	-1.9	6.3	1.5	-2.9	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	240.4	6.0	8,910	-0.9	-3.2	2.4	15.4	-18.8	13.8	3.3	2.6	-16.2	15.8
한국가본	382.0	15.3	8,690	-1.3	9.7	7.7	23.4	135.3	28.6	1.2	1.2	0.9	4.3

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

China shipbuilding giants CSSC and CSIC confirm merger plan

중국 국영조선 그룹 CSSC와 CSIC는 통합을 진행 중이라고 공식적으로 밝힘. 구체적인 사항은 밝혀지지 않았고, 규제당국 승인이 필요한 상황임. 합병은 올해 말에 마무리되며, 이르면 현대중공업-대우조선해양 합병보다 빨리 될 전망이다. 2018년 3월 두 조선그룹 합병에 대한 루머가 퍼진 이후로, 이번이 첫 공식 발표로 알려짐. (TradeWinds)

대우조선해양, 4년만에 생산직 신규채용 재개

대우조선해양은 2018년 노사 단체협약(임단협)에 따라 올 하반기부터 현장인력을 신규채용하기로 결정함. 지난 2015년 76명의 현장직 채용을 끝으로 정식적인 신규채용은 없었음. 이번 생산직 채용 규모는 두 자릿수 수준으로, 52시간 적용 및 생산량 증가에 따른 채용으로 알려짐. 신규 생산직 인력은 연말까지 채용을 진행할 예정. (이데일리)

LNG carrier ordering slows but sentiment remains upbeat

올해 2분기에 적어도 8척의 LNG선이 발주된 것으로 확인되며, 상반기에 약 30척이 발주됨. 2분기에도 조선 3사가 LNG선을 모두 수주함. 2분기는 상대적으로 발주가 적었으나, 하반기에 대규모 발주가 예상되는 상황임. Qatar가 발주할 LNG선 80척을 포함해, Mozambique LNG에 16척, Arctic LNG 2에 15척 등이 기다리고 있음. (TradeWinds)

韓 보란 듯...중조선, 대·중·소형 조선 전폭 지원

중국 CSIC 산하 3개 조선소(다렌조선, 우창조선, 티안진신강)는 20.8억달러 규모 선박 24척을 수주했다고 알려짐. 모두 자국 해운선사가 발주한 선박으로, 탱커와 벌크선으로 구성됨. 중국 선사들은 정부의 선박금융 지원 정책으로 선박 발주에 나섰다고 알려짐. 중국 정부는 국영 조선그룹인 CSSC와 CSIC 중심으로 발주지원에 나서고 있음. (EBN)

불붙은 한일 경제전쟁... '조선비밀'에 불뿔 우려

일본의 경제보복이 현대중공업과 대우조선해양의 기업결합심사에 영향을 줄 수 있던 우려가 있음. 7월 중 일본에 기업결합심고서를 제출할 예정이나, 정치적 이슈로 난관에 부딪힐 수 있음. 업계에서는 일본이 결국에는 기업결합을 승인하되, 시장점유율 상한이나 자산매각 등 조건을 추가할 수 있다는 시각이 있음. (서울경제)

사라질 '퀵'선사 더 있다

Maersk 관계자에 따르면 2015년부터 시작된 컨테이너선 업계의 구조조정은 아직 진행 중임. Maersk는 지난 수년간 선사 통합과정에서 주도적으로 움직였으나, 당분간 M&A를 할 계획은 없음. 컨테이너선사들은 2010년 이후 평균적으로 흑자를 내지 못했다는 점에서 추가 합병이 더 이뤄질 가능성이 높다고 전망함. (선박뉴스)