

## 국내 주요 조선/기계 업체 Valuation

업체명	시가총액 (십억원)	외국인지분율 (%)	종가 (원)	1D	1M	3M	YTD	PER(x)		PBR(x)		ROE (%)	
				(%)	(%)	(%)	(%)	18	19E	18	19E	18	19E
한국조선해양	8,669.7	16.7	122,500	-1.2	3.4	3.8	-4.7	85.4	40.9	0.6	0.6	0.7	1.4
현대중공업지주	5,561.9	20.2	341,500	-0.4	1.9	2.2	-1.3	4.6	3.8	0.6	0.5	14.1	14.7
현대일렉트릭	213.7	5.5	10,500	-3.7	-21.6	-39.8	-52.7	1.0	0.9	0.1	0.1	9.3	9.7
현대건설기계	596.9	11.5	30,300	-2.7	-0.8	-23.4	-29.0	1.9	1.4	0.2	0.2	11.7	13.9
삼성중공업	4,813.2	19.6	7,640	-1.7	-3.5	-5.3	3.1	48.2	23.9	0.5	0.5	1.0	1.9
대우조선해양	3,146.5	12.8	29,350	-1.3	1.7	-9.7	-14.1	10.3	7.7	0.9	0.7	9.0	9.6
현대미포조선	1,741.5	14.5	43,600	-2.4	2.1	-10.7	-27.3	9.4	6.8	0.3	0.3	3.6	4.8
한진중공업	371.8	20.9	4,465	-0.7	-6.1	-24.1	-46.0	89.8	22.4	0.6	0.6	0.7	2.8
현대엘리베이터	2,390.8	21.9	87,900	-3.5	10.7	-5.7	-17.9	15.5	15.1	2.1	1.9	14.6	13.3
두산밥캣	3,413.5	26.8	34,050	-1.4	-3.9	-6.6	9.9	12.5	11.8	1.0	0.9	7.4	7.6
현대로템	1,649.0	4.0	19,400	-1.8	11.5	-6.7	-30.3	25.0	17.1	1.1	1.0	4.5	6.3
하이록코리아	241.0	46.8	17,700	-1.7	4.4	0.0	7.6	8.0	7.3	0.7	0.6	8.8	9.0
성광밴드	307.5	19.9	10,750	1.9	4.4	5.4	-5.7	950.3	38.5	0.7	0.7	0.1	1.8
태광	276.9	12.6	10,450	-0.5	-3.2	3.5	-10.7	62.4	30.5	0.7	0.6	1.0	2.1
두산중공업	1,299.8	11.7	6,430	-2.7	7.3	3.0	-23.4	-19.3	21.7	0.3	0.4	-0.1	1.6
두산인프라코어	1,259.4	16.6	6,050	-2.6	-1.9	-0.8	-20.3	4.1	4.3	0.7	0.6	17.7	13.9
HSD엔진	108.9	3.4	3,305	-3.5	-5.3	-8.8	-37.4	-8.7	-4.9	0.5	0.5	-4.7	-7.4
한국항공우주산업	3,708.9	21.7	38,050	-1.3	-8.5	9.3	19.3	55.5	17.7	3.4	3.1	6.1	18.7
한화에어로스페이스	2,206.8	22.2	42,800	0.9	0.2	31.5	31.7	177.3	23.0	1.0	0.9	0.6	4.1
LIG넥스원	761.2	6.2	34,600	-0.3	2.2	15.1	-6.4	79.7	N/A	1.6	N/A	2.4	2.4
태웅	195.1	4.7	9,750	-1.9	-5.3	-4.4	-7.1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	279.3	7.4	10,350	-2.8	10.8	17.3	34.1	-21.8	15.3	3.8	3.0	-16.2	23.4
한국카본	359.2	13.2	8,170	-1.2	2.1	-5.9	16.1	127.2	26.8	1.2	1.2	0.9	4.4

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

## SIW: 신조선가 지수 130p, 중고선가 지수 95p 기록

Clarksons에 따르면 신조선가 지수는 130p, 중고선가 지수는 95p로 전주와 동일함. 현대미포조선이 Central Shipping Monaco에 5만DWT급 MR탱커 3척을 수주했음. 스크러버를 탑재할 예정이며 납기는 2021년 상반기에 인도 예정.(Clarksons)

## Bonanza \$100,000 VLCC rates as Cosco sanctions bite deeper

현재 VLCC의 수입이 치솟고 있으며, US GoM 무역 항로의 경우 하루 10만달러를 돌파했다고 보도됨. 미국의 중국 Cosco에 대한 제재, 계절적 요인, IMO2020 규제가 원인이라고 보도됨. 상승 요인은 당분간 지속될 것이며 VLCC의 1년 용선료 또한 4년 만에 최고치를 기록했다고 보도됨. (TradeWinds)

## 두산인프라코어, 美 발전용 엔진 제조사에 OEM 공급 연장

두산인프라코어는 미국의 발전기용 엔진 전문 제조사 파워슬루션스인터내셔널(PSI)과 엔진 공급 연장 계약을 체결했다고 공시함. 연장 계약에 따라 두산인프라코어는 PSI에 8.1~22ℓ급 발전기용 천연가스 엔진을 2023년까지 주문자상표부착생산(OEM) 방식으로 공급할 예정임. 공급 물량은 시장 상황에 따라 유동적으로 조정한다고 알려짐. (연합뉴스)

## Contenders revealed for German LNG import terminal

독일 Brunsbuettel지역의 LNG 수입 터미널에 대한 EPC 계약 후보군으로 4개의 컨소시엄이 넘있다고 보도됨. 한국가스공사가 후보군에 포함되어 있으며 입찰은 12월 5일까지이고 계약 대상자는 내년 4월 말 공개될 예정. 터미널은 1000-265,000CBM급 LNG선이 정박 가능한 항구를 구축할 예정이며 연 80억CBM의 Capacity를 보유할 예정임. (Upstream)

## 현대重·현대미포 임단협.. 연내 타결은 물건너가나

현대중공업 회사 노조는 오는 11월부터 노조 집행부 선거 체제에 돌입하기 때문에 이달 내 사측의 교섭안 제시가 임단협 타결의 관건. 현대미포조선도 10월 말 집행부 선거 체계로 전환하기 때문에 파업 예정일인 11일을 넘기면 올해 임단협 교섭은 차기 집행부로 넘어가게 됨. (파이낸셜뉴스)

## 中 조선 강국 도약, 치열해지는 한·중·일 LNG선 시장 경쟁

KOTRA(대한무역투자진흥공사)에 따르면, 중국은 2025년에는 연간 9천500만 톤에 달하는 LNG 수입으로 일본을 제치고 세계 최대 LNG 수입국으로 등극함. 중국은 향후 10년간 50~100척을 늘릴 것으로 예상됨. 글로벌 대형 LNG선 시장의 국가별 경쟁구도는 2018년을 기준으로 한국이 수주량 점유율 70%, 일본이 21%, 중국이 9%를 기록함. (산업일보)