

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	8,634.3	17.1	122,000	0.4	-0.4	26.3	-5.1	85.0	40.8	0.6	0.6	0.7	1.4
현대중공업지주	5,716.6	20.0	351,000	2.0	2.8	14.3	1.4	4.7	3.9	0.6	0.5	14.1	14.7
현대일렉트릭	192.4	5.4	10,950	0.5	4.3	-7.6	-50.7	1.0	0.9	0.1	0.1	9.3	9.7
현대건설기계	584.1	11.1	29,650	2.2	-2.1	8.8	-30.6	1.9	1.4	0.2	0.2	11.7	13.9
삼성중공업	4,624.2	19.7	7,340	0.8	-3.9	10.2	-0.9	46.3	23.0	0.4	0.4	1.0	1.9
대우조선해양	3,125.0	12.9	29,150	0.2	-0.7	21.7	-14.6	10.2	6.8	0.9	0.8	9.0	11.1
현대미포조선	1,715.5	14.8	42,950	0.9	-1.5	14.8	-28.4	9.3	6.7	0.3	0.3	3.6	4.8
한진중공업	369.7	20.7	4,440	1.1	-0.6	3.9	-46.3	89.3	22.3	0.6	0.6	0.7	2.8
현대엘리베이터	2,094.3	21.9	77,000	2.7	-12.4	12.4	-28.0	13.6	13.2	1.9	1.7	14.6	13.3
두산밥캣	3,288.2	26.5	32,800	3.1	-3.7	-1.8	5.8	12.0	11.3	0.9	0.9	7.4	7.6
현대로템	1,419.5	4.9	16,700	3.7	-13.9	14.0	-40.0	21.5	14.7	1.0	0.9	4.5	6.3
하이록코리아	240.3	46.9	17,650	0.3	-0.3	3.5	7.3	8.0	7.3	0.7	0.6	8.8	9.0
성광밴드	294.6	20.2	10,300	1.0	-4.2	18.4	-9.6	910.5	36.9	0.7	0.6	0.1	1.8
태광	278.3	13.5	10,500	1.9	0.5	26.4	-10.3	62.7	30.6	0.7	0.6	1.0	2.1
두산중공업	1,182.6	11.0	5,850	-0.3	-9.0	12.5	-30.3	-17.6	15.3	0.3	0.4	-0.1	1.6
두산인프라코어	1,167.8	16.1	5,610	1.3	-7.3	1.6	-26.1	3.8	4.3	0.6	0.5	17.7	13.0
HSD엔진	128.3	2.9	3,895	-2.7	17.9	44.3	-26.2	-10.2	-5.2	0.5	0.6	-4.7	-9.9
한국항공우주산업	3,752.8	21.5	38,500	-0.4	1.2	7.7	20.7	56.2	17.0	3.4	3.1	6.1	19.8
한화에어로스페이스	1,925.8	22.8	37,350	-0.9	-12.7	25.3	14.9	154.7	19.3	0.8	0.8	0.6	4.1
LIG넥스원	732.6	5.3	33,300	-0.4	-3.8	18.9	-9.9	76.7	N/A	1.5	N/A	2.4	2.4
태웅	223.1	4.7	11,150	0.5	14.4	44.6	6.2	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	267.7	7.2	9,920	-1.3	-4.2	37.8	28.5	-20.9	13.2	3.6	2.8	-16.2	24.4
한국가본	359.2	13.2	8,170	0.1	0.0	26.9	16.1	127.2	28.5	1.2	1.2	0.9	4.0

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

中 저선가 시대 끝

주로 뉴캐슬맥스, VLOC, VLCC, 밸주하는 선주들은 CSSC와 CSIC 산하 조선소들끼리 경쟁을 벌여 저가발주를 성사시켜왔으나, CSSC-CSIC 합병으로 인해 더 이상 중국선 선박의 저선가를 기대하기 어렵게 되었다고 보도됨. 단일화 된 중국 조선 그룹의 내부 단속이 강화되고 건조 문의를 받았을 때 개별 조선사 한 곳을 자체적으로 지정할 것이라고 보도됨. (선박뉴스)

조선업계 "우리에겐 내년에도 LNG선이 있다"

조선업계는 내년 대형 프로젝트에 주목하고 있으며 카타르 40+40척, 모잠비크 16척, 나이지리아 NLNG 10척 등 약 100척 이상의 LNG선 발주가 내년 상반기 중 윤곽이 드러날 전망이라고 보도됨. 대형 컨테이너선과 유조선도 중국, 일본과 격차를 벌리고 있음. 9월 누적기준으로 수주량은 중국이 1위지만, 중국은 대부분 자국 발주고 저가 수주의 결과(데일리인)

두산, 네덜란드 딜러사 '닐랜드'와 계약... "유럽 시장 확대"

네덜란드 딜러사 '닐랜드' 서비스는 최근 영국에 본사를 두고 있는 JCB사와의 계약을 종료하고 두산인프라코어와 공급 계약을 이어간다고 밝힘. 업계 관계자는 "두산인프라코어는 딜러사 추가 외에 건설기계 생산기지가 없는 북미와 유럽의 현지 고객 주문사항에 맞춰 제품을 완성하는 커스터마이제이션센터를 구축하는 등 공략 수위를 높이고 있다"고 밝힘. (매일뉴스)

Hamburg Sud slaps IMO 2020 eco-fuel fee on boxes

Maersk 산하 Hamburg Sud는 12월 1일부로 운임을 상향조정 있다고 밝힘. 이는 IMO 2020 저활 규제의 시행을 앞두고 높아진 연료비 부담 때문으로 알려짐. 회사는 저유황유-고 유황유 가치 차이를 감안한 EFF(Environmental fuel fee)가 톤 당 193.08달러에 도달했다고 밝힘. (TradeWinds)

현대중공업, 중국산이 점령한 부산항 크레인 탈환 시작

부산항만공사에 따르면 부산 신항 부두에 도입되는 국산 장비는 인력 크레인 9개와 트랜스퍼 크레인 34개 규모이고 11월 상반기에 국내 업체를 대상으로 발주 공고를 한다고 밝힘. 현대중공업과 한진중공업 등이 공사를 담당할 것으로 예상되며 부산항 신항은 크레인 등을 갖춘 후 오는 2022년 상반기에 개장할 예정이라고 보도됨. (뉴스투데이)

KT, 현대로템과 5G 기반 민군 자율주행 사업 추진

KT는 현대로템과 5세대(5G) 통신 기반의 자율주행 차량 및 관제플랫폼 개발을 위한 업무협약을 체결하고 민(民)·군(軍) 대상 자율주행 사업을 공동으로 추진한다고 5일 밝힘. 양사는 내달 현대로템의 디모적 무인차량 HR-세르파(HR-Sherpa)를 활용한 5G 자율주행 실증을 시작으로 본격적인 사업 협력에 착수한다고 밝힘. (파이낸셜뉴스)