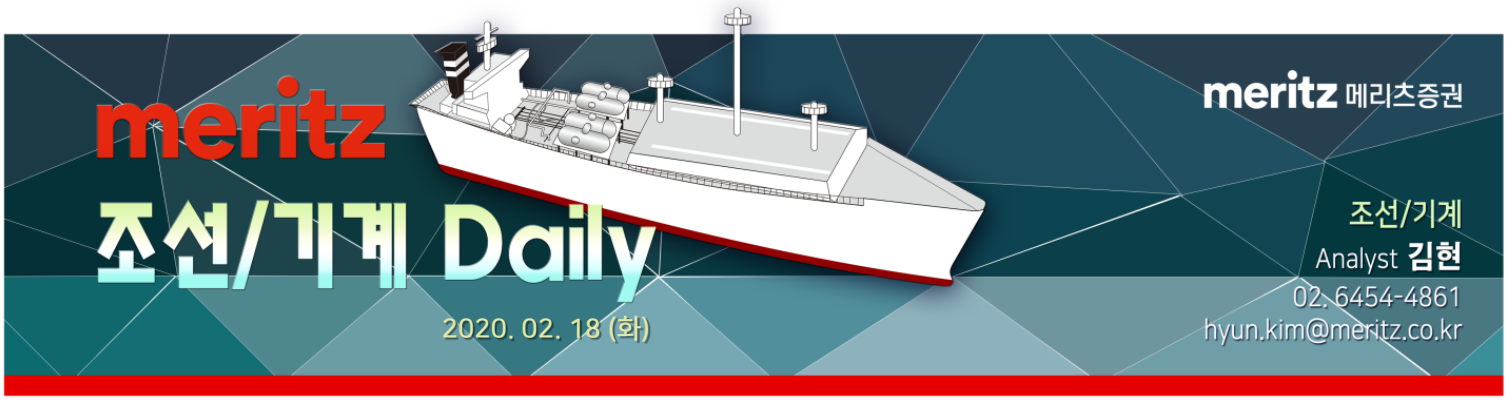


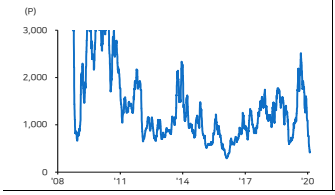
국내 주요 조선/기계 업체 Valuation

업체명	시가총액 (십억원)	외국인지분율 (%)	종가 (원)	1D (%)	1M (%)	3M (%)	YTD (%)	PER(x) 19	PER(x) 20E	PBR(x) 19	PBR(x) 20E	ROE (%) 19	ROE (%) 20E
현대중공업지주	4,845.3	19.7	297,500	1.4	-6.4	-8.3	-12.0	13.4	9.6	0.6	0.6	4.6	6.1
한국조선해양	8,138.9	17.8	115,000	-1.3	-10.2	-1.3	-9.1	37.9	31.3	0.7	0.7	1.9	2.1
삼성중공업	4,183.2	18.4	6,640	-0.3	-10.4	-4.7	-8.7	-4.0	334.2	0.7	0.7	-16.0	0.4
대우조선해양	2,706.9	12.3	25,250	-1.0	-5.1	-10.0	-9.3	24.4	30.4	0.7	0.7	2.5	1.7
현대미포조선	1,649.6	12.6	41,300	0.1	-13.8	-2.3	-10.3	19.2	17.4	0.7	0.7	3.7	4.0
한진중공업	401.8	20.8	4,825	0.2	0.6	-1.3	-3.2	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
한국항공우주산업	2,977.9	19.4	30,550	0.0	-7.3	-20.1	-10.3	13.6	16.7	2.5	2.3	19.2	14.1
한화에어로스페이스	1,706.6	22.4	33,100	-0.6	-4.9	-14.9	-5.6	13.7	13.2	0.7	0.7	4.9	5.1
LIG넥스원	612.7	4.6	27,850	-2.8	-5.9	-17.8	-11.9	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
현대로템	1,343.0	3.9	15,800	0.6	-2.8	-6.2	1.3	-7.3	266.0	1.5	1.6	-19.2	0.4
현대엘리베이터	1,675.5	22.3	61,600	-0.3	-12.9	-21.2	-9.8	33.8	21.9	1.8	1.7	5.0	7.7
두산중공업	1,216.9	9.2	6,020	5.8	6.4	5.2	5.2	-16.8	11.5	0.4	0.4	-3.4	4.7
두산밥캣	3,042.6	26.2	30,350	1.3	-7.0	-4.6	-11.6	10.1	9.5	0.8	0.7	7.8	8.0
두산인프라코어	1,034.6	14.8	4,970	1.3	-5.5	-13.1	-10.5	3.9	3.9	0.5	0.4	12.6	11.1
현대건설기계	478.7	10.4	24,300	-0.8	-20.7	-16.9	-18.7	7.1	6.0	0.4	0.4	5.1	6.5
현대일렉트릭	373.1	5.9	10,350	-5.5	-11.9	16.9	-10.4	-2.1	200.1	0.4	0.5	-14.2	-0.6
하이록코리아	211.0	46.6	15,500	-1.6	-12.7	-10.9	-19.3	N/A	N/A	N/A	N/A	4.5	4.8
성광벤드	260.3	19.9	9,100	-1.8	-12.9	-9.0	-12.1	35.1	21.5	0.6	0.6	2.4	2.9
태광	254.9	15.1	9,620	-3.8	-11.3	-2.8	-5.7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
동성화인텍	290.1	5.1	10,750	-2.3	-1.4	13.8	1.9	18.1	8.1	3.1	2.2	19.7	32.9
한국카본	391.7	12.5	8,910	0.0	8.8	23.4	13.8	32.3	12.4	1.3	1.2	4.3	9.4
태웅	149.5	4.9	7,470	-0.9	-8.7	-18.7	-16.0	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
HSD엔진	135.2	2.6	4,105	-0.7	-11.4	-9.4	-8.2	-5.5	28.0	0.6	0.6	-11.1	2.2

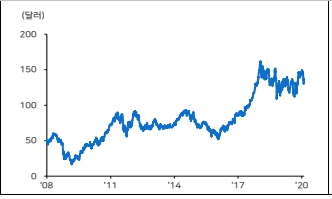
주: 커버리지 업체 PER/PBR/ROE는 메리츠종금증권 추정치, 그 외 업체는 Bloomberg 컨센서스 수치 / 자료: Bloomberg, 메리츠종금증권 리서치센터

주요 지표 및 차트

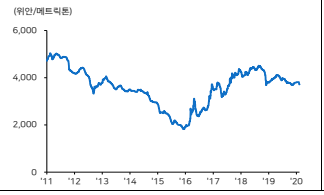
Baltic Dry Index(BDI) 434(+9)



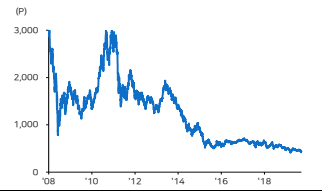
Caterpillar(CommonStock) 137.99(-)



중국 내수 후판 가격 (CDSPSPAV Index)



KRX 조선업 지수(KRX Shipbuilding Index)



자료: Bloomberg, 메리츠종금증권 리서치센터

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

Germany moves forward on 14 LNG-propulsion feeder containerships

독일 정부는 피더 컨테이너선 10척을 LNG추진선박으로 개조하고 4척의 LNG추진 컨테이너선을 발주하려는 계획을 발표함. 이는 2017년 1,036TEU급 컨테이너선인 Wes Amelie호를 LNG추진선으로 개조한 파일럿 프로젝트의 성공에 따른 결과라고 보도됨. 해당 프로젝트는 연 110만달러의 연료비를 절감하는 성과를 기록했다고 보도됨. (TradeWinds)

스크러버 탑재선은 총 2,753척

현재 전 세계적으로 스크러버를 탑재한 선박은 최소 2,753척(3억 2,870만DWT)로 추정된다고 보도됨. 현재 수주잔고 중 580척이 스크러버를 장착할 예정이라고 보도됨. DWT기준으로 컨테이너선의 12.7%, 유조선의 16.4%, PC의 7.5%, 벌크선의 12.2%가 스크러버를 채택했다고 보도됨. (선박뉴스)

일본, 설계인력 부족으로 쇠락

한국은행에 따르면 일본 조선업의 쇠락은 설계인력 부족 때문으로 분석됨. 88년 전후로 단행한 2차 조선업 구조조정 당시 핵심은 인적 구조조정이었으며, 설계와 연구개발 인력이 산업에서 대거 퇴출되었음. 이후 일본 조선업은 설계변경이 필요 없는 표준선박을 주력으로 하며 산업변화 대응에 실패했다고 보도됨. (선박뉴스)

"日몽니에도 좌초 안돼" 정부 '한국조선해양-대우조선해양 합병'을 자신한 까닭은

WTO의 분쟁해결 절차는 2심제며 1심 판결이 나오기까지는 1년 이상의 시간이 소요됨. 한국조선해양의 대우조선해양 인수합병은 연내 모든 절차가 완료될 것으로 전망되는 만큼 합병이 중도에 무산될 가능성은 낮다고 보도됨. 패소하더라도 현대중공업이 산업은행에 일정 자금을 추가 지급하면 되므로 합병 자체가 무산되는 것은 아니라고 보도됨. (서울경제)

드라이벌크 시장 밝은 면도 있다

코로나 바이러스가 중국의 원자재 수입에 어떤 영향을 미칠지는 아직 불확실 하지만 20년 하반기에는 시황이 개선될 가능성이 높다고 보도됨. 20년 드라이벌크 선대 순 증가율은 3.4%(-0.7%p YoY)이며 선령 20년 이상의 노후선이 6,500만DWT 수준으로 긍정적이라고 보도됨. (선박뉴스)

한국선급, 현대미포와 새 화물탱크 적용 LNG선 개발

한국선급은 현대미포조선과 B타입 화물탱크를 적용한 중소형 LNG운반선 개발을 위한 양해각서(MOU)를 체결했다고 보도됨. B타입 화물탱크는 현재 소형 LNG선에 일반적으로 적용되고 있는 원통형 방식인 C타입 화물탱크에 비해 선체 공간 활용도가 높다는 장점을 가졌다고 알려짐. (선박뉴스)

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.
본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.
본 자료에 게재된 내용은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.

www.imeritz.com