

조선

미 해군 함정 건조사업 - 블록이 유력한 이유

Whole-ship 건조의 가능성을 낮게 보는 이유

국내 조선업체들의 미 해군 함정 완전건조 (Whole-ship) 수주 가능성은 현재 매우 제한적이라고 판단. 트럼프 행정부는 1) (명목적이라도) 자국의 조선업 재건을 원하며 2) 미국내 주요 조선소는 해군용 함정을 주력사업으로 삼고 있어 3) 해외 (한국) 조선업체들의 함정 건조 계약 입찰자격 취득에 있어 매우 보수적인 자세를 취할 것이라 예상. 미국이 우리를 원하는 이유는, 기술력이 아닌 생산 효율성 측면의 협력이라는 점을 인지해야 함.

블록 건조 외주 - 미국이 동의할 만한 시나리오

완전건조가 아닌 블록 건조 계약을 외주로 전환할 시, 미 해군 함선 건조 사업의 가장 고질적인 문제였던 1) 납기 문제와 2) 비용 문제를 효과적으로 해결할 수 있음. 상대적으로 고부가가치 사업인 선체 (블록) 조립, 무기 및 기타 체계 탑재 사업은 미국내 조선사에 남게 되어 현지 조선업체 입장에서 거절할 이유가 없으며, 안보 관점의 기술 유출 리스크도 사라져 수주 pool 또한 비전투 함정에서 전체 함종으로 확대될 수 있다고 판단. 동사 추정 향후 5년간 미 해군 함정 플랫폼 건조 비용은 전투함이 89%, 비전투함이 11% 비중을 차지.

국내 조선업체도 블록 외주가 반가울 것

함정 블록 건조의 가장 큰 특징은 기밀 요소가 없어 상선 야드 사용이 가능하다는 점. 다시 말해, 추가적인 특수선 전용 도크의 확장 없이 현존 도크의 유휴 capacity 활용이 가능함. 국내 선박 건조 단가와 미국내 건조 단가가 6배가량 격차를 보인다는 점을 감안시 수익성 또한 매우 높을 것으로 예상. 협력 범위의 점진적 확장 관점에서도, 초도 물량으로 완전건조 계약보다는 블록 건조 계약 가능성이 높다고 판단.

일본의 선박 건조능력 확대는 실효성 없는 계획

최근 일본 자민당의 국영 도크 도입을 통한 대규모 조선 생산능력 확장 전략이 발표되었으나, 이로 인한 영향은 매우 제한적일 것이라 예상. 일본은 현재 기술력, 인도기록, 수주잔고, 주력선종 등 모든 면에서 한국과 중국 대비 열위에 위치해 있으며, 내수 발주 수요 의존도가 높아 글로벌 경쟁력을 확보할 공산이 크지 않음.

업종 비중확대 의견 유지, 하반기 방산 관련 뉴스는 리레이팅 요인

6월 KOSPI의 상승에 따라 조선업종 차익 실현 우려가 있었다고 판단하나, 트럼프 행정부의 해군 함정 확충에 대한 명확한 의지를 고려한다면 하반기내 미국발 방산 관련 뉴스로 인한 주가 상방은 여전히 열려있는 상태. 2분기 실적발표 이후 단기적으로 종목별 주가 변동성은 존재할 수 있으나, 지속적인 이익률 상승과 미 해군 함정 건조 논의는 연내 업종 하방 리스크를 제한하는 요인들.



김용민 조선/자동차
yongmin.kim@yuantakorea.com

조혜빈 Research Assistant
hevin.cho@yuantakorea.com

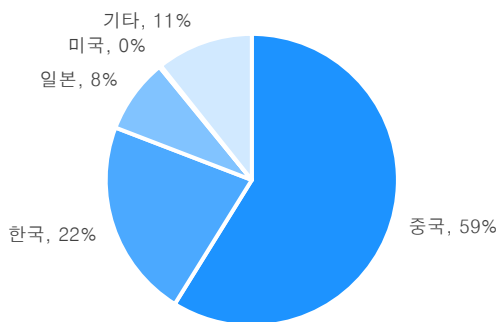
종목	투자 의견	목표주가 (원)
HD 한국조선해양	매수 (M)	466,000 (M)
한화오션	매수 (M)	102,000 (M)
삼성중공업	매수 (M)	22,000 (M)
HD 현대중공업	매수 (M)	502,000 (M)
현대미포조선	매수 (M)	229,000 (M)

미국은 왜 조선시장에서 갑질을 못할까?

트럼프 행정부가 한미 양국간의 조선업 협력에 대해서는 상대적으로 매우 온화한 태도를 보이는 이유는 결국 미국이 이 시장에서 거대한 수요처도, 공급처도 아니기 때문이다. Clarkson에 따르면 현재 미국 소유의 선박은 65m GT로 글로벌 전체 선박량 (1,694m GT)의 4% 수준에 불과하며, 수주 잔고 관점에서는 더욱 처참한 0.2%의 점유율을 기록하고 있다. 노동집약적인 산업 특성상, 어떻게 보면 당연한 이야기이다.

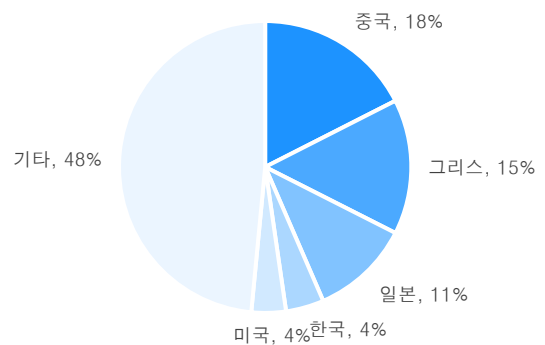
선진국의 사양산업인 조선업의 중요성이 미국에서 대두되는 이유는 국가 안보와 직결되기 때문이다. 육상방산 산업과 달리, 해군력의 지표인 함대 규모의 확장성은 선박 건조능력에 직접적인 영향을 받는다. 선박은 해양 방산에 있어 플랫폼의 역할을 하기 때문이다. 그리고 잘 알려진 것처럼, 이 시장은 현재 트럼프 행정부가 가장 견제하는 중국에 의해 잠식당한 상태다.

중국은 현재 글로벌 상선 시장 수주잔고의 59%를 책임지는 공급자이자...



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

...단일국가로는 가장 높은 선박을 보유한 수요자이다

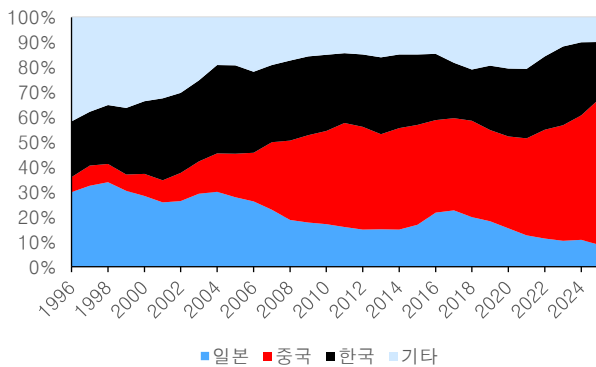


자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

중국은 무서운 속도로 조선해운 시장에서 성장했으며, 이는 중국의 해상 패권 장악에 일조하고 있다. 1996년 글로벌 수주잔고의 6%만 보유하고 있던 중국은 현재 글로벌 수주잔고의 60%를 확보했으며, 이 과정에서 자국 해운사를 통해 내수 물량으로 가동률을 높이고 (선박 점유율 또한 2025년 6월 기준 4년만에 4%p 증가하며 단일 국가로서 가장 큰 상선 선박량을 보유) 선박 금융을 지원하였다.

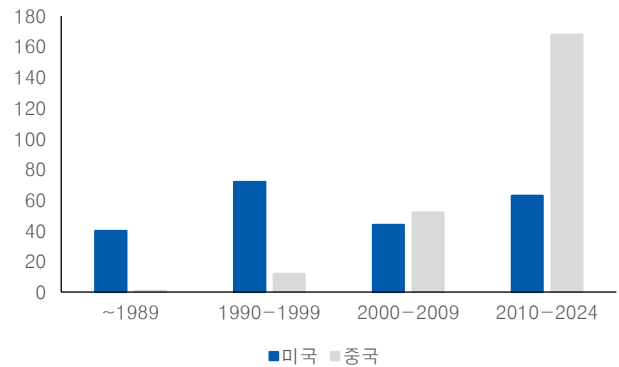
이렇게 기울어진 시장을 통해 중국의 조선업은 이미 선순환 시기에 들어섰다. CSIS는 현재 글로벌 선주사들이 중국 조선사에 발주를 함으로써 사실상 중국의 해군력 현대화 비용을 일부 부담해주고 있다고 주장하며, 실제로 중국은 군민융합 정책을 통해 국영 조선소에서 상선과 군함을 동시에 건조하여 비용을 낮추고 있다.

중국은 지난 20 년 지속적인 조선시장 점유율을 확장했고...



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

...이는 전투함 생산 능력 격차와 직결되는 결과를 가져왔다



자료: 유안타증권 리서치센터, CSIS, 주: Active fleet 기준

정리하자면, 미국이 바라보는 조선업은 1) 노동 집약적이어서 경쟁력은 확보하기 힘들지만 2) 중국을 생각하니 안보 차원에서 포기할 수는 없는데 3) 내수 산업은 이미 회생 불가의 수준까지 쇠퇴했으며 4) 이를 만회하기 위해서는 한국 조선업체들의 협력이 절대적으로 필요하다.

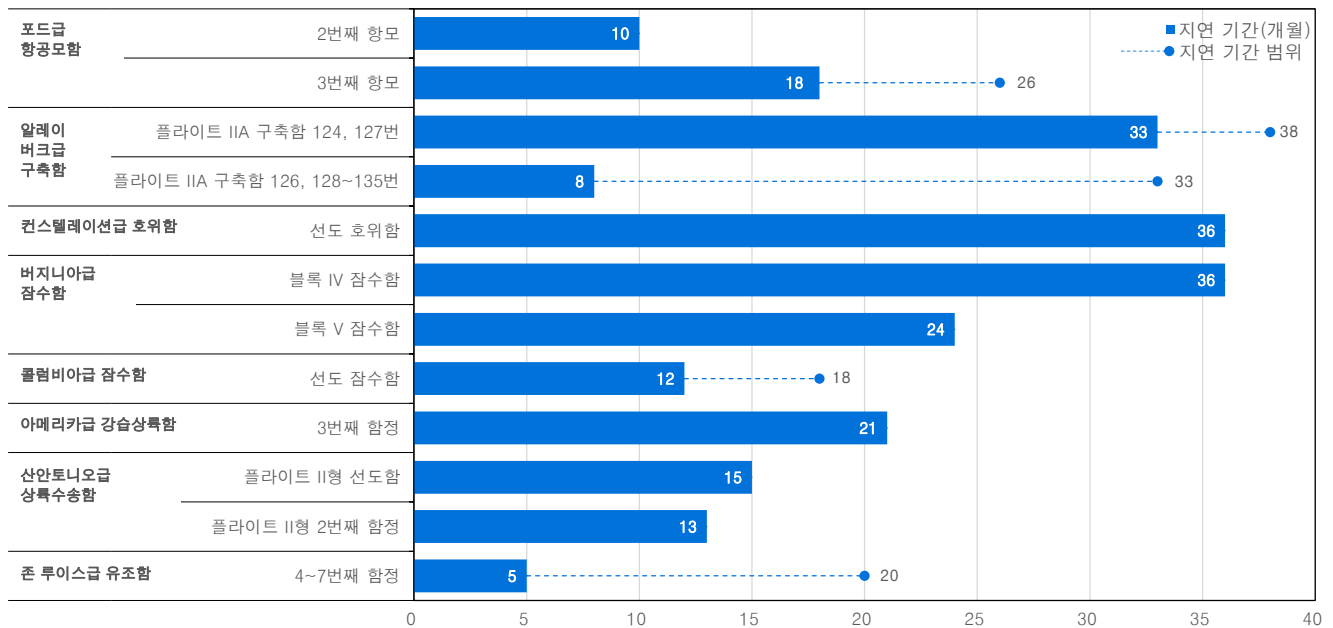
그럼 왜 동맹국에 외주를 빨리 안 줄까?

정치적인 관점에서, 역사적으로 미국 내에서만 건조되던 미 해군 함정 건조 계약이 해외 (한국) 조선업체로 외주가 될 가능성은 매우 제한적이다. 효율성의 관점에서는 응당 한국 조선업체를 내수 함선 건조시장에 입찰 참여 허가를 주는 것이 합리적이지만, 가시성은 아직 요원하다.

트럼프 행정부는 미국내 조선업을 부활시키고자 한다. 산업 특성상 실제로 미국이 글로벌 조선 시장 내에서 경쟁력을 갖출 가능성은 매우 제한적이나, 명분만큼은 확실하다. 선박 생산 능력이 곧 해군력인 만큼, 일정 수준의 선박 자급력을 확충하는 것이 실질적인 목표이다.

문제는, 자급력 확충을 위해서는 미국내 조선소의 일감을 선불리 해외 업체에 맡길 수 없다는 점이다. 여기서 딜레마가 발생한다. 미국내 조선소의 생산 능력이 매우 부족해서 현 상황을 타개해야 하는데, 생산 능력이 저하된 주된 이유로 과거 지속적인 일감이 보장되지 않았기 때문이라는 의견이 제시된다. **생산 능력을 확충해야 한다는 장기적인 목표와 현재 납기를 맞추지 못하고 있다는 단기적인 한계가 상충하는 것이다.**

이미 쇠퇴해버린 공급체제로 인해 미 해군의 모든 함종은 납기가 지연되고 있는 상태지만...



자료: 유안타증권 리서치센터, US Government Accountability Office

또한, 미국내 함정 조선소들의 “단일 함종 주력 수주” 방식을 고려했을 때 **해외 조선소의 완전 건조 수주 가능성은 더욱 제한된다.** 각각의 조선소가 단일 함종을 주력으로 수주하는 만큼, 해외 조선소의 진입이 확정되는 순간 해당 함종을 건조하는 조선소는 향후 수주 물량에 대한 불확실성이 극대화되어 생산 능력 확충이 불가능해지기 때문이다.

단일 합종에 집중하는 미국내 조선사 특성상, 한국 조선사들의 특정 합종 시장 진입은 곧 해당 조선소의 수주 리스크 극대화로 이어짐

5010 / AS Submarine Tender					5112 / Ship to Shore Connector				
선명	조선소	발주일	건조일	인도일	선명	조선소	발주일	건조일	인도일
AS 39	Lockheed Shipbuilding				LCAC 109	TEXTRON, INC	Apr-20	Apr-18	Mar-24
AS 40	Lockheed Shipbuilding				LCAC 110	TEXTRON, INC	Apr-20	Mar-19	Jul-24
AS 1	TBD	May-24	Jan-26	Jun-31	LCAC 111	TEXTRON, INC	Apr-20	Aug-19	Sep-24
AS 2	TBD	May-27	May-28	Sep-33	LCAC 112	TEXTRON, INC	Apr-20	Feb-20	Dec-24
AS 3	TBD	May-29	May-30	Sep-35	LCAC 113	TEXTRON, INC	Apr-20	Aug-20	Apr-25
5025 / TAO Fleet Oiler					LCAC 114	TEXTRON, INC	Apr-20	Dec-20	Jul-25
T-AO 187	Bvondale Shipyard				LCAC 115	TEXTRON, INC	Apr-20	Jul-21	Sep-25
T-AO 188	Bvondale Shipyard				LCAC 116	TEXTRON, INC	Apr-20	Jan-22	Dec-25
T-AO 189	Bvondale Shipyard				LCAC 117	TEXTRON, INC	Apr-20	Jun-22	Feb-26
T-AO 194	Sun Shipbuilding & Drydock Company				LCAC 118	TEXTRON, INC	Apr-20	Dec-22	May-26
T-AO 195	Bvondale Shipyard				LCAC 119	TEXTRON, INC	Apr-20	May-23	Aug-26
T-AO 196	Bvondale Shipyard				LCAC 120	TEXTRON, INC	Apr-20	Sep-23	Dec-26
T-AO 197	Bvondale Shipyard				LCAC 121	TEXTRON, INC	Apr-20	Jan-24	Mar-27
T-AO 198	Bvondale Shipyard				LCAC 122	TEXTRON, INC	Apr-20	Apr-24	Jun-27
T-AO 199	Bvondale Shipyard				LCAC 123	TEXTRON, INC	Apr-20	Jul-24	Sep-27
T-AO 200	Bvondale Shipyard				LCAC 124	TEXTRON, INC	Mar-24	Oct-24	Dec-27
T-AO 201	Bvondale Shipyard				LCAC 125	TEXTRON, INC	Mar-24	Jan-25	Mar-28
T-AO 202	Bvondale Shipyard				LCAC 126	TEXTRON, INC	Mar-24	Apr-25	Jun-28
T-AO 203	Bvondale Shipyard				LCAC 127	TEXTRON, INC	Mar-24	Jul-25	Sep-28
T-AO 204	Bvondale Shipyard				LCAC 128	TEXTRON, INC	Mar-24	Oct-25	Dec-28
T-AO 205	Bvondale Shipyard				LCAC 129	TEXTRON, INC	Mar-24	Jan-26	Mar-29
T-AO 206	Bvondale Shipyard				LCAC 130	TEXTRON, INC	Mar-24	Apr-26	Jun-29
T-AO 207	Bvondale Shipyard				LCAC 131	TEXTRON, INC	Mar-24	Jul-26	Sep-29
T-AO 208	Bvondale Shipyard				LCAC 132	TEXTRON, INC	Mar-24	Oct-26	Dec-29
T-AO 207	GD NASSCO	Dec-18	Dec-20	May-24	LCAC 133	TEXTRON, INC	Mar-24	Jan-27	Mar-30
T-AO 208	GD NASSCO	Dec-18	May-21	Mar-25	LCAC 134	TBD	Mar-26	Apr-27	Jun-30
T-AO 209	GD NASSCO	Mar-20	Oct-22	Nov-25	LCAC 135	TBD	Mar-26	Jul-27	Sep-30
T-AO 210	GD NASSCO	Mar-20	Mar-23	Jun-26	LCAC 136	TBD	Mar-27	Oct-27	Dec-30
T-AO 211	GD NASSCO	Jun-22	Mar-24	Mar-27	LCAC 137	TBD	Mar-27	Dec-27	Mar-31
T-AO 212	GD NASSCO	Jun-22	Oct-24	Oct-27	LCAC 138	TBD	Mar-28	Mar-28	Jun-31
T-AO 213	GD NASSCO	May-23	Feb-25	Feb-28	LCAC 139	TBD	Mar-28	Jun-28	Sep-31
T-AO 214	TBD	Mar-24	Sep-25	Sep-28	LCAC 140	TBD	Mar-28	Sep-28	Dec-31
T-AO 215	TBD	Mar-26	Sep-27	Sep-30	LCAC 141	TBD	Feb-29	Mar-29	Mar-32
T-AO 216	TBD	Mar-26	Mar-28	Mar-31	LCAC 142	TBD	Feb-29	Jun-29	Jun-32
T-AO 217	TBD	Mar-27	Feb-29	Feb-32	LCAC 143	TBD	Feb-29	Sep-29	Sep-32
T-AO 218	TBD	Mar-28	Sep-29	Sep-32	LCAC 144	TBD	Feb-29	Dec-29	Dec-32

자료: 유안타증권 리서치센터, DOD FY 2025 Budget Estimates

단기적 한계 극복과 장기적 생산능력 확보를 위한 선택 – 블록 외주

6월 25일 진행된 HD현대그룹 간담회에서 방산 관련 질답 시간에 확인할 수 있었던 것처럼, 합정 수주와 관련해서는 단기적으로 고려할 것들과 장기적으로 고려할 것들이 복합적으로 얹혀 있다. 앞서 언급한 것처럼 지금 당장의 합정 납기를 맞추기 위해서는 해외 조선소의 도움이 절실하나, 이는 곧 장기적 생산능력 확보에 장애물이 된다.

결론적으로, 동사는 한국 조선소들이 미 해군에게 수주할 수 있는 가장 현실성 있는 계약의 형태는 블록 생산 방식이라고 판단한다. 완전 건조가 아닌 블록 생산의 형태로 발주되는 경우 상존하고 있던 문제들 중 대부분이 해결된다. 한국 조선소의 입장에서는, 1) 특수선 도크를 증설할 필요가 없으며, 2) 보안 리스크가 사라져 계약 가능 합종 범위가 확대되며, 3) 현재 미국 조선소가 이미 수주를 완료한 계약에 대해서도 매출발생이 가능하다 (완전건조의 경우 향후 입찰, 건조까지 상대적으로 시간이 오래 걸린다). 미국의 입장에서는 1) 가장 중요한 생산 효율성을 끌어올릴 수 있으며 2) 조립 및 방산 등의 고부가가치 사업에 집중하여 미국 조선소내 숙련공 확충이 가능하며 3) 중장기적 생산 능력 확충을 도모할 시간이 확보된다.

미 해군 함정 건조 시나리오별 장단점

	해외 (한국) 완전 건조	해외 (한국) 블록 외주	미국 완전 건조
납기 준수	초도물량 인도시점 지연	현존 잔고 납기 준수 가능	납기 준수 사실상 불가능
비용 절감	매우 효과적인 비용 절감	인건비, 재료비 절감 가능	없음
기밀 누설 리스크	매우 높음	매우 제한적	없음
미국내 조선 생산 능력 확충 가능성	매우 제한적	고부가가치 사업 집중하여 숙련공 확충 가능	비숙련공 포함 전체적 성장 가능
해외 (한국) 인프라 증설	추가 특수선 야드 증설	상선 야드 사용 가능	없음

자료: 유안타증권 리서치센터

블록 수주가 비전투함 완전건조 수주보다 낮다

24년 공개된 미 해군 함정 건조 예산안에 의하면, 2026-30년 (총 5년) 건조에 착수하는 선박의 플랫폼 건조단가 (추진체계 제외 선체 및 무장 핵심 시스템)의 총액은 950억 불이다. 이러한 금액에 무장비용이 포함되어 있어 한국 조선사들의 잠재적인 유효시장 규모를 완전히 추정하는 것은 불가능하나, 분명한 점은 전체 건조 예산에서 비전투함에 할당되는 비중이 매우 낮다는 것이다. 다시 말해, 비전투함 완전건조 수주 시나리오보다는 전 함종을 대상으로 한 블록 건조의 유효시장 규모가 월등히 클 것이다.

비전투함 시장의 완전건조 계약을 노리는 것보다 모든 함종을 대상으로 블록건조 계약을 노리는 것의 시장규모가 더 클 수 있음

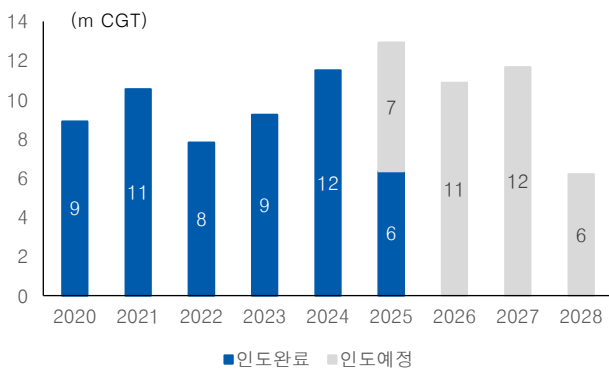
	분류코드	함종	역할	단가 (USDm)	플랫폼 건조단가 (USDm)	FY26-30 공사착수 척수	플랫폼 건조단가 총액 (USDm)	비중
전투	1045	Columbia Class Submarine	전략 핵잠수함	9,283	5,768	3	84,810	89%
	2013	Virginia Calss Submarine	공격형 핵잠수함	5,759	3,829	9		
	2122	DDG-51	구축함	2,500	1,400	14		
	2127	Littoral Combat Ship	연안전투함	544	466	-		
	2128	FFG-Frigate	호위함	1,170	577	8		
	3010	LPD Flight 2	상륙수송함	1,813	1,416	3		
	3041	LHA Replacement	강습상륙함	3,834	3,011	1		
	3043	Expeditionary Fast Transport	고속수송함	323	269	2		
	3050	Medium Landing Ship	중형 상륙함	268	129	8		
비전투	5010	AS Submarine Tender	잠수함 지원함	1,733	1,365	3	10,481	11%
	5025	TAO Fleet Oiler	해상 보급유조선	815	747	6		
	5035	Towing, Salvage, and Rescue ship (AT)	예인, 구난, 구조함	96	82	1		
	5087	Oceanographic ships	해양조사선	205	168	-		
	5100	LCU 1700	상륙주정	31	29	8		
	5112	Ship to shore connector	상륙용 공기부양정	91	64	16		
	5113	Service Craft	항만작업 보조정	15	15	25		
	5114	Auxiliary Personnel Lighter	생활용 바지선	71	68	3		

자료: 유안타증권 리서치센터, DOD FY 2025 Budget Estimates

일본의 선박 건조능력 확장: 누구나 그럴싸한 계획은 갖고 있다

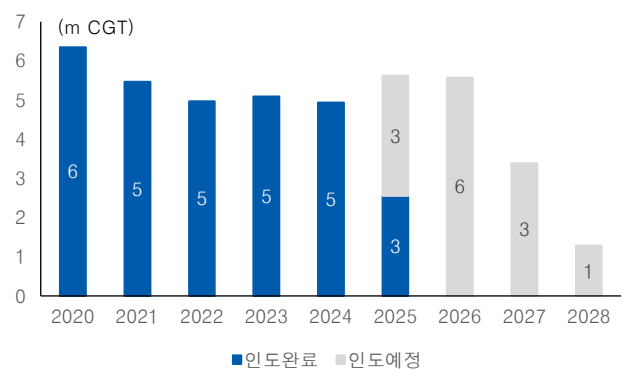
최근 일본에서도 선박 건조능력의 본격적인 확장을 계획하고 있으나 이는 실현 가능성도 없고 한국 조선사에 미칠 영향 또한 제한적이다. 집권 자민당은 국가조선소 모델을 도입해 인프라를 확충, 이에 일본조선공업협회는 결론적으로 2030년까지 일본의 선박 건조능력을 현재의 두 배로 확장하며 글로벌 조선시장 점유율을 20%까지 회복할 계획을 제시했다.

국내 조선사는 2028년 인도물량을 채우는 중인데...



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

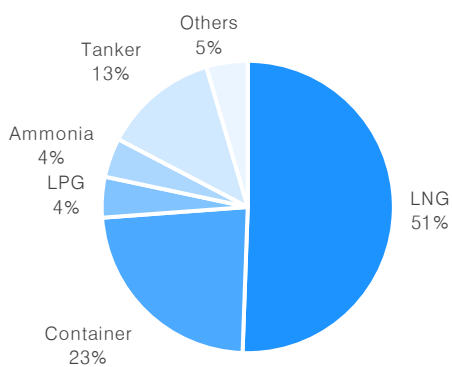
일본 조선사의 수주잔고는 2027년 인도 슬롯도 채우지 못했다



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

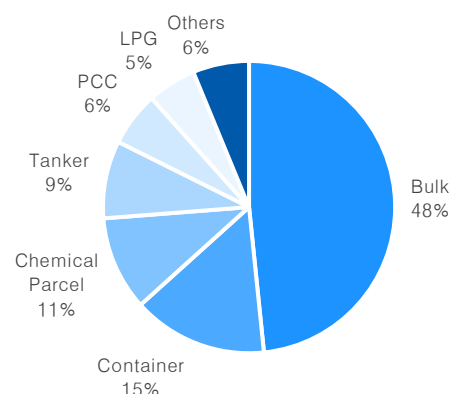
가장 먼저, 현재의 수주잔고 볼륨을 비교할 때 일본의 조선사들은 글로벌 신조 시장에서 절대적인 열위에 위치해 있다. 글로벌 연환산 수주잔고는 3.5년 이상을 꾸준히 유지하고 있으며, 한국 조선사들도 2028년 인도 슬롯의 절반을 이미 채웠다. 이에 반해 일본은 아직 27년 인도 슬롯을 채우고 있는데, 이는 인도시점이 가장 중요한 선박 신조 시장에서 일본이 얼마나 경쟁력이 결여되어 있는지를 여실히 보여준다.

국내 조선사는 가스선과 컨테이너로 잔고를 구성하고 있는 반면...



자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

일본 조선사의 수주잔고 성분은 오히려 중국과 유사하다

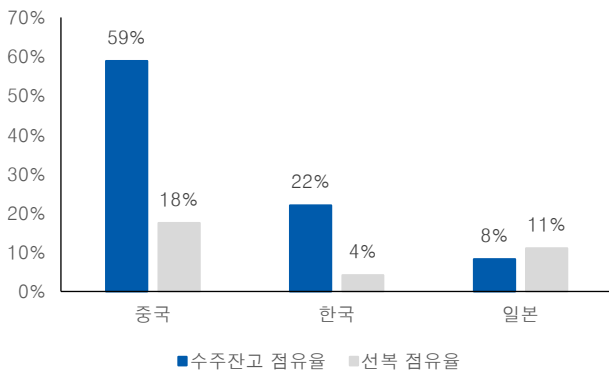


자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

다음으로, 수주잔고의 구성 선종 비교이다. 전통적으로 일본은 양보다 질을 우선시하는 고부가가치 선종을 수주해왔으나, 산업의 쇠퇴를 겪으며 주력 선종 또한 변화하였다. 수익성이 낮은 한국 조선사들은 수주하지 않는 벌크선이 전체 수주잔고 내에서 48% 비중을 차지한다.

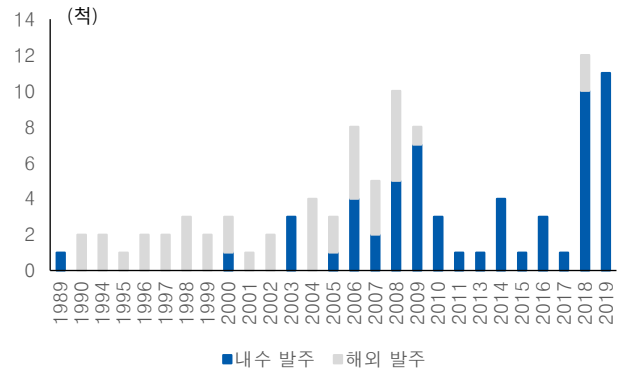
마지막으로, 현재 일본 조선소들의 수주잔고 내 일본 선주사들이 발주한 물량의 비중이 37%이다. 중국보다도 높은 내수용 일감 몰아주기 비중으로 지금까지 명맥을 이어왔다는 것이다. 정리하자면, 1) 시장 경쟁력 없고 2) 수주 믹스도 퇴화해서 3) 내수로 근근이 버텨온 일본의 조선업을, 정부 지원만으로 5년만에 1) 선박 건조능력을 두 배로 (한국 조선소 생산능력 수준) 확장하고 2) 늘어난 도크 슬롯을 채울 만큼 수주잔고도 늘리고 3) 사실상 15년간 내수 발주밖에 없던 LNG 선 수주도 나선다는 계획이다. 신조 시장에 미치는 영향력은 매우 제한적일 것이다.

중국과 한국 대비 차이가 거의 없는 수주잔고와 선박 점유율



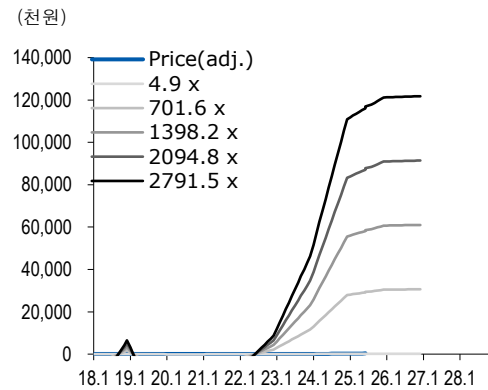
자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

현존 일본산 LNG는 2000년대 이후 대부분 내수 발주 물량

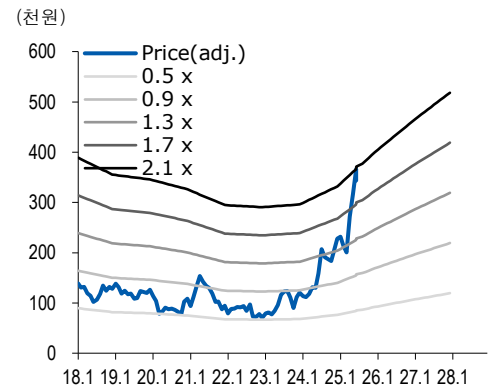


자료: 유안타증권 리서치센터, Clarksons

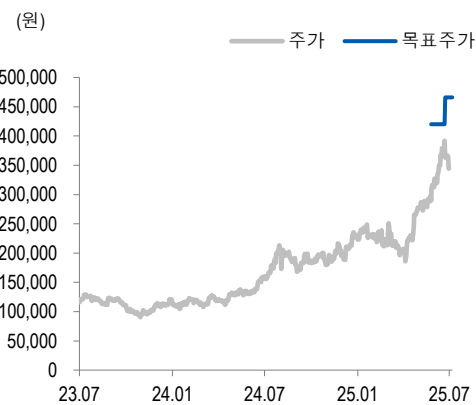
P/E band chart



P/B band chart



HD 한국조선해양 (009540) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2025-07-03	BUY	466,000	1년		
2025-06-25	BUY	466,000	1년		
2025-05-28	BUY	420,000	1년	-17.46	-6.67
2025-02-25	Not Rated	-	1년		

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

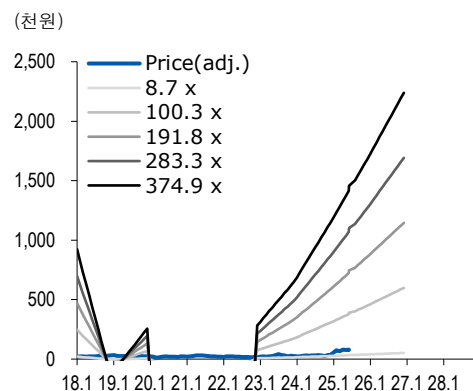
2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

구분	투자의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

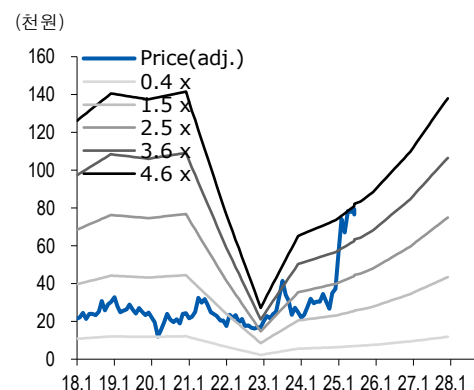
주: 기준일 2025-07-03

※해의 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

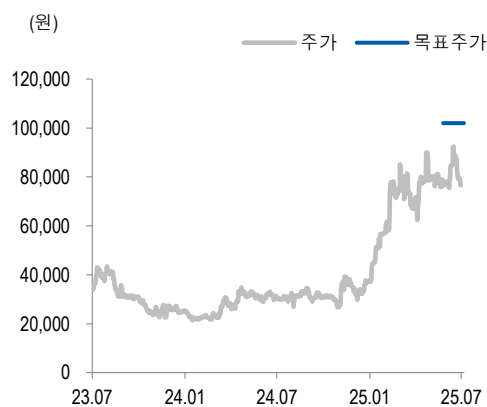
P/E band chart



P/B band chart



한화오션 (042660) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최 저) 주가 대 비
2025-07-03	BUY	102,000	1년		
2025-05-28	BUY	102,000	1년		
2025-05-15	Not Rated	-	1년		

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

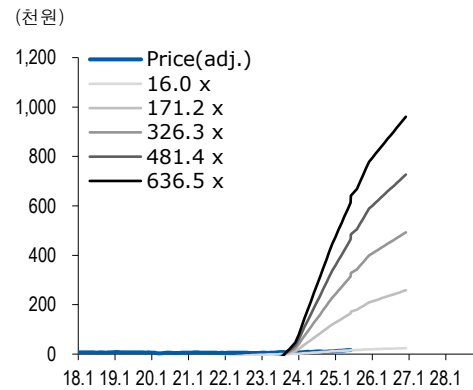
2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

구분	투자의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

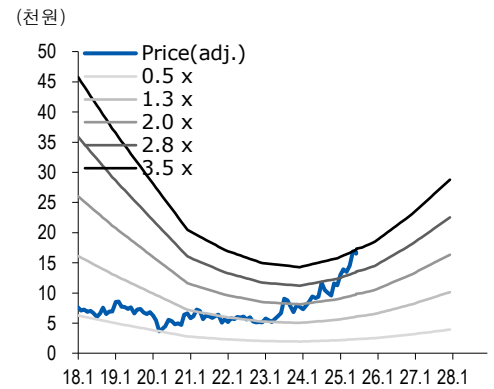
주: 기준일 2025-07-03

※해의 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

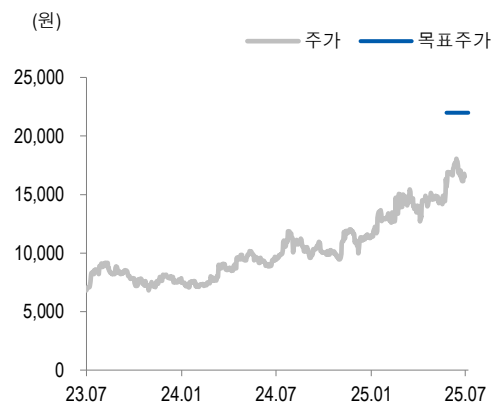
P/E band chart



P/B band chart



삼성중공업 (010140) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최 저) 주가 대 비
2025-07-03	BUY	22,000	1년		
2025-05-28	BUY	22,000	1년		

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

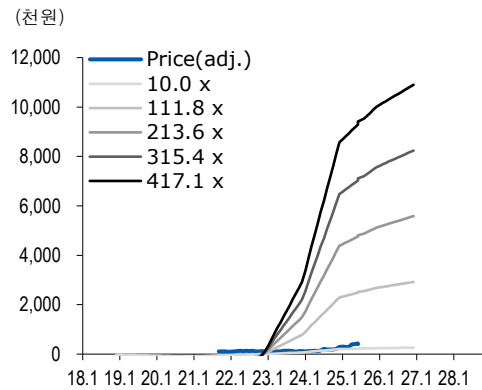
2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

구분	투자의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

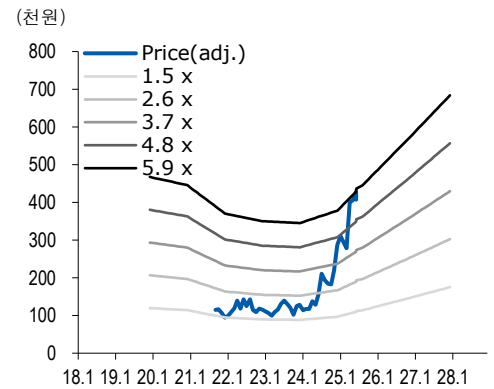
주: 기준일 2025-07-03

※해의 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

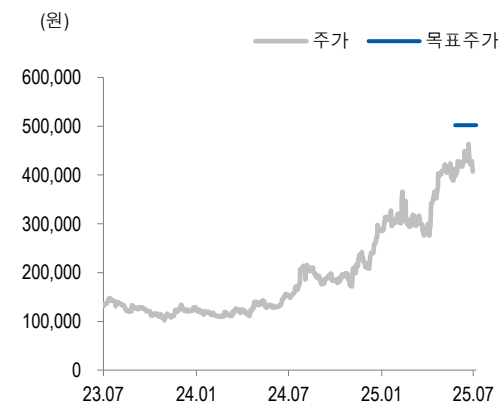
P/E band chart



P/B band chart



HD 현대중공업 (329180) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최 저) 주가 대 비
2025-07-03	BUY	502,000	1년		
2025-05-28	BUY	502,000	1년		

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

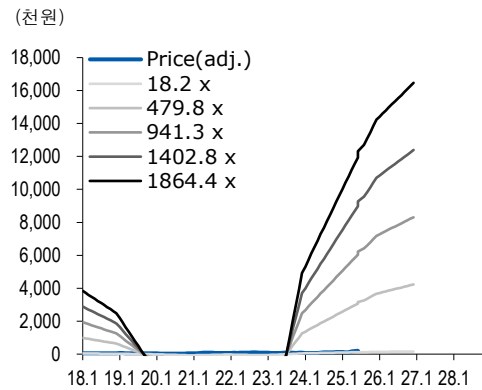
2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

구분	투자의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

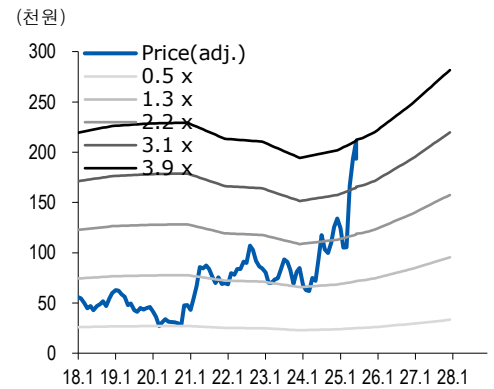
주: 기준일 2025-07-03

※해의 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

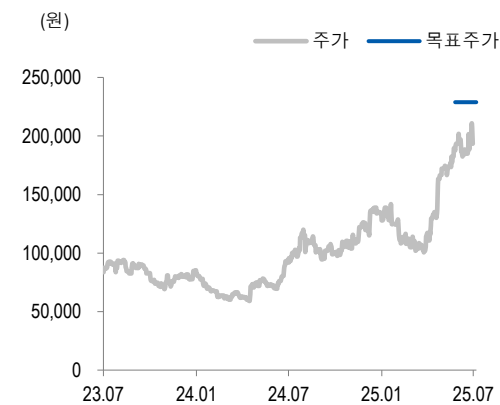
P/E band chart



P/B band chart



HD 현대미포 (010620) 투자등급 및 목표주가 추이



일자	투자 의견	목표가 (원)	목표가격 대상시점	과리율	
				평균주가 대비	최고(최저) 주가 대비
2025-07-03	BUY	229,000	1년		
2025-05-28	BUY	229,000	1년		

자료: 유안타증권

주: 과리율 = (실제주가* - 목표주가) / 목표주가 X 100

* 1) 목표주가 제시 대상시점까지의 "평균주가"

2) 목표주가 제시 대상시점까지의 "최고(또는 최저) 주가"

구분	투자의견 비율(%)
Strong Buy(매수)	0
Buy(매수)	94.2
Hold(중립)	5.8
Sell(비중축소)	0
합계	100.0

주: 기준일 2025-07-03

※해의 계열회사 등이 작성하거나 공표한 리포트는 투자등급 비율 산정시 제외

Appendix

- 이 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 타인의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인함. (작성자 : 김용민)
- 당사는 자료공표일 현재 동 종목 발행주식을 1%이상 보유하고 있지 않습니다.
- 당사는 자료공표일 현재 해당 기업과 관련하여 특별한 이해관계가 없습니다.
- 당사는 동 자료를 전문투자자 및 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 동 자료의 금융투자분석사와 배우자는 자료공표일 현재 대상법인의 주식관련 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 종목 투자등급 (Guide Line): 투자기간 12개월, 절대수익률 기준 투자등급 4단계(Strong Buy, Buy, Hold, Sell)로 구분한다
- Strong Buy: +30%이상 Buy: 15%이상, Hold: -15% 미만 ~ +15% 미만, Sell: -15%이하로 구분
- 업종 투자등급 Guide Line: 투자기간 12개월, 시가총액 대비 업종 비중 기준의 투자등급 3단계(Overweight, Neutral, Underweight)로 구분
- 2014년 2월21일부터 당사 투자등급이 기존 3단계 + 2단계에서 4단계로 변경

본 자료는 투자자의 투자를 권유할 목적으로 작성된 것이 아니라, 투자자의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 작성된 참고 자료입니다. 본 자료는 금융투자분석사가 신뢰할만 하다고 판단되는 자료와 정보에 의거하여 만들어진 것이지만, 당사와 금융투자분석사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수는 없습니다. 따라서, 본 자료를 참고한 투자자의 투자의사결정은 전적으로 투자자 자신의 판단과 책임하에 이루어져야 하며, 당사는 본 자료의 내용에 의거하여 행해진 일체의 투자행위 결과에 대하여 어떠한 책임도 지지 않습니다. 또한, 본 자료는 당사 투자자에게만 제공되는 자료로 당사의 동의 없이 본 자료를 무단으로 복제 전송 인용 배포하는 행위는 법으로 금지되어 있습니다.