



台灣國際造船(2208)

損益表 (Profit & Loss)

單位：NT 佰萬元

基本資料		08年9月			FY06	FY07	FY08(E)
競拍底價(元)	13.31	營業收入			19,799	29,132	35,594
股本(億)	66.61	營業毛利			1,345	4,874	5,801
每股淨值(元)	17.39	營業利益			1,044	4,528	5,392
負債比(%)	69.62	營業外收入			622	527	716
		營業外支出			201	2,620	4,777
		稅前淨利			1,465	2,434	1,331
		稅後淨利			1,554	1,841	1,055
		EPS			2.33	2.76	1.58

重要比率(Key Ratios)

單位：%

	FY06	FY07	FY08(E)
營業毛利率	6.79	16.73	16.30
營業利益率	5.27	15.54	15.15
稅後淨利率	7.85	6.32	2.96
營收成長率	2.62	47.14	22.18
營益成長率	98.83	333.66	19.09
稅後成長率	77.78	18.49	(42.70)

投資重點(Investment Highlight)

● 投資價值

造船業景氣熱絡，目前能見度已經到 2012 年。全球造船業者重心在亞洲，韓國競爭力最強、日本技術成熟、中國則擴產快速，而台船歷史悠久、技術優良，在高雄擁有百萬噸級的船塢，且鎖定利潤率較高的貨櫃輪為目標市場，由於台灣具有陽明、長榮、萬海等世界級海運業者，台船接單能力也相當強，截至九月底止台船在手訂單達 1227 億元，預計工期排到 2012 年，由於來自營運現金流量高，未來數年將可提供股東豐厚現金回報。

● 造船景氣五年多頭循環暫告段落 預計 2010 年落底

由於全球運輸市場的熱絡，目前主要造船廠船塢幾乎都已滿檔 2012 年，造船廠手持訂單量相當於未來 3~4 年的作業量。由於航運業的景氣擴張將持續到 2015 年，未來 10 年全球船隊規模將達現有的一倍，預期 2007~2015 年的新船建造需求仍強勁。然而今年海運市場面臨總體經濟的疑慮，從散裝船及貨櫃船的訂單來看，可以確定景氣的高峰已經在 07 年出現過，走了五年的多頭暫告段落，預計 2010 年可能落底。船價方面，上半年都維持在歷史高位，下半年由於總體經濟的問題，散裝船價九月份見到鬆動，由於散裝船運量在 2009 年將有較明顯的增長，預期散裝船造價後市上漲機會不大；貨櫃船方面新船價在十月份也見到下跌，由於貨櫃船運能供給成長超過需求成長至少到 2010 年，預估接下來貨櫃船價亦不容易見到上漲。

● 台船 08 年營收大幅增長，但因提列員工退休金費用，預估 EPS1.58 元

2007 年受到造船業景氣帶動塢檔全滿，全年營收淨額 291.32 億元，YoY47.14%，毛利率 16.73%，營業利益 45.28 億元，提撥員工退休金費用 22.85 億元於業外支出科目之後，稅後淨利為 18.41 億元，EPS2.76 元。08 年前三季營收 264.49 億元，YoY28.4%，毛利率 17.39%，營業利益 42.97 億元，因提撥退休金費用 19.85 億元，稅後淨利 20.93 億元，EPS3.14 元。富邦預估 08 年營收 355.94 億元，YoY22.18%，毛利率 16.30%，營業利益 53.92 億元，在提列退休金費用 45.11 億元之後，稅後淨利 10.55 億元，EPS1.58 元。

● 預估年底淨值 15.83 元，考量國際造船廠 PB 及 PE 值，建議買進

08 年台船雖因民營化需要提列員工退休金費用，共計 45.11 億元(Q1 提 19.85 億元、Q4 預計提 25.26 億元)，造成帳面獲利的縮減，但 09 年之後不再有此費用，獲利恢復正常水準。考量國際上同業 08 年平均 PB 值為 1.73x，平均 PE 值為 10.82x，08 年底台船預估淨值為 15.83 元，我們認為競拍底價 13.31 元值得買進。



台灣國際造船(2208)

產業概況(Industry Analysis)

- 五年的造船多頭循環告終 預計 2010 年落底

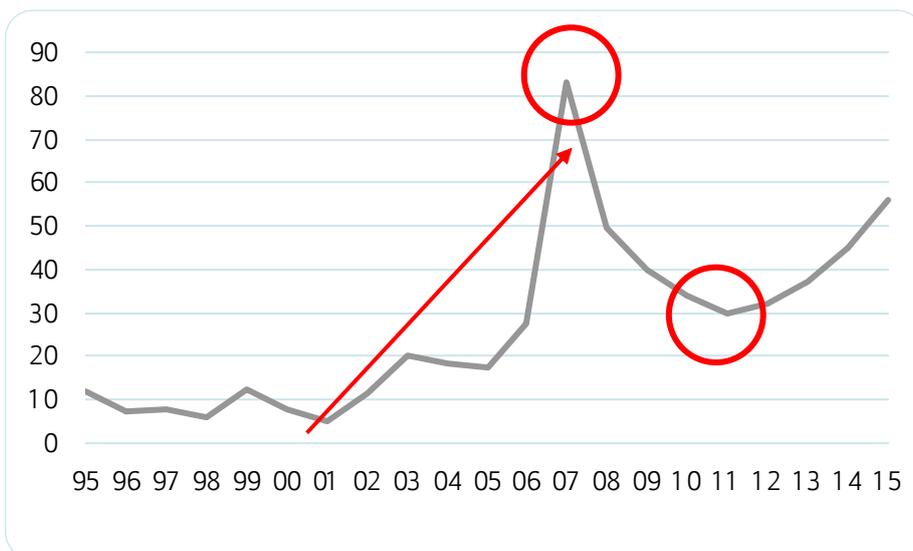
1. 由於全球運輸市場的熱絡，目前主要造船廠船塢幾乎都已滿檔 2012 年，造船廠手持訂單量相當於未來 3~4 年的作業量。由於航運業的景氣擴張將持續到 2015 年，未來 10 年全球船隊規模將達現有的一倍，預期 2007~2015 年的新船建造需求仍強勁。

圖 1：貨櫃船新船訂單



資料來源：Clarkson 單位：mGT

圖 2：散裝船新船訂單



資料來源：Clarkson 單位：mGT

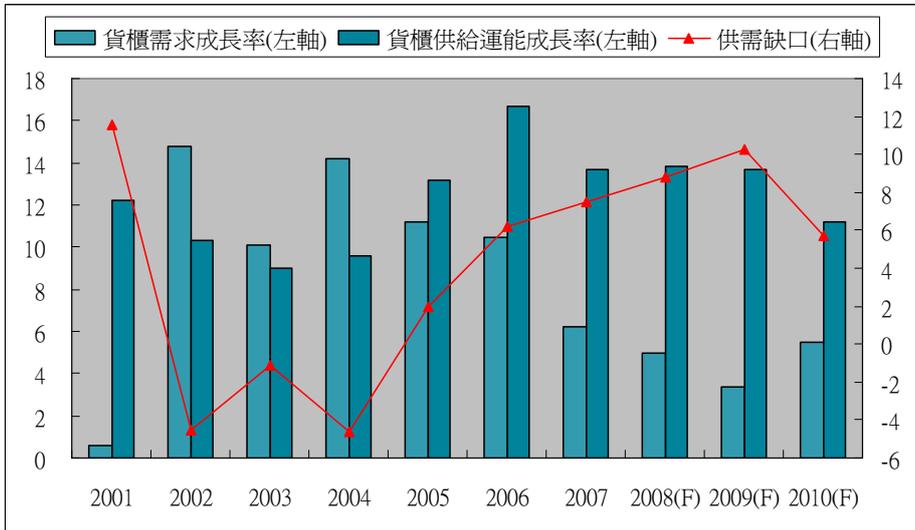
2. 今年海運市場面臨總體經濟的疑慮，根據 Clarkson 的預估，08 年貨櫃需求成長率將僅有 4.9%，此為 01 年之後最



台灣國際造船(2208)

低的水平，然因今年貨櫃供給運能成長率高達 13.8%，供給成長率大於需求成長率達 8.9%，較 07 年的 7.6% 擴大，供給過剩使得貨櫃運輸景氣仍持續調整，預估至少要到 2010 年才比較改善。

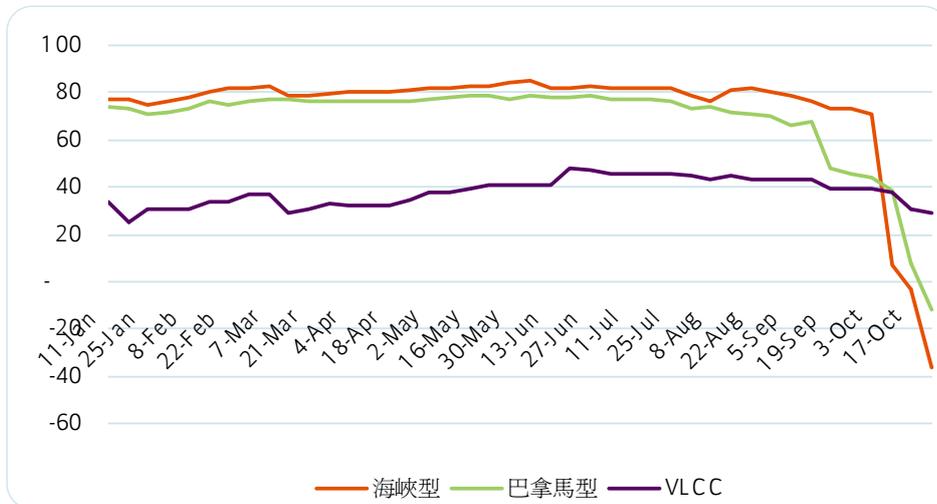
圖 3：08 年貨櫃供給成長率大於需求成長率 差額達 8.9%



資料來源：Clarkson 單位：%

3. 目前造船市場已形成散裝船、貨櫃船、油輪、特種船與海上工程裝備船多種船型發展的態勢。2006 年船舶成交量中，散裝船、貨櫃船、油輪與海上工程設備船佔比分別為 19.03%、18.43%、14.16%及 12.87%。各船型當中目前以散裝船的動能最強，貨櫃船其次，油輪則再次之。由於 BDI 指數持續上揚帶動散裝船的運費毛利率高漲，今年五月底 Capesize 期租運費毛利率升抵 84%，因此散裝船訂單動能最強，但隨著十月份散裝運價指數的崩跌，散裝船期租運費毛利率快速下滑，散裝船的需求將受到影響，預期後續新船訂單將有所修正。貨櫃船則在 2016 年之前保持穩定成長，油輪市場目前需求最弱，不過隨著 VLCC 的運價回升，油輪新船投資報酬率逐步超過損益平衡點，近來油輪市場漸有復甦現象，且近期油輪運費毛利率受到影響較散裝要來的小。

圖 4：各船型期租運費毛利率走勢 (至 10/24/2008)



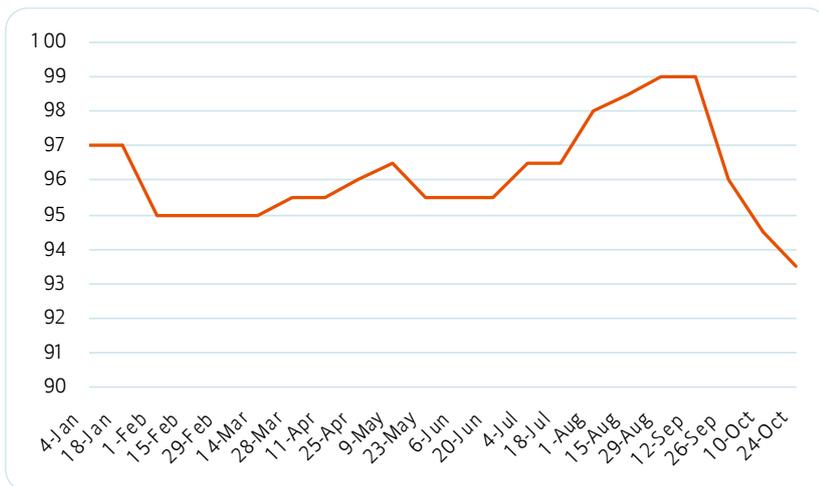
資料來源：Clarkson 單位：%



台灣國際造船(2208)

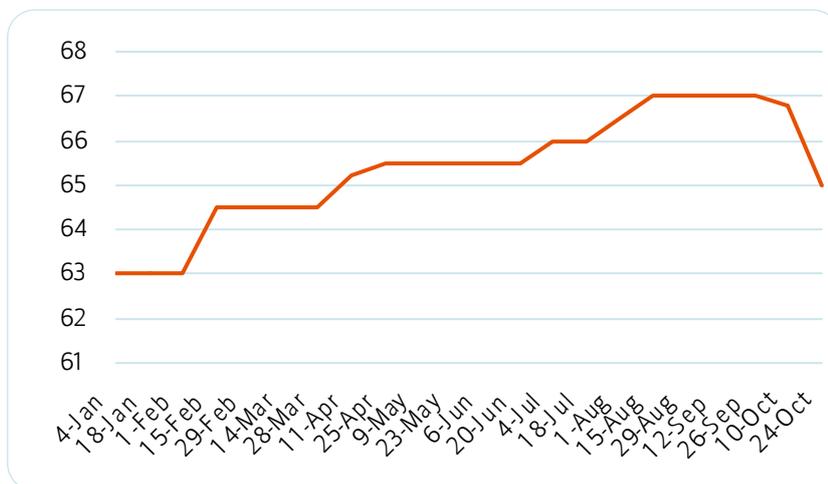
- 2008年1-4月份，全球新船訂單合計達到4770萬DWT(載重噸)，其中韓國、中國及日本分別佔54%、36%及3%。若從新船的訂單結構來分析，韓國的新船訂單結構較佳，貨櫃船及油輪的訂單合計超過六成，毛利率最低的散裝船佔三成，中國及日本的新船訂單則有六成散裝船。
- 新船造價08年上半年仍維持在高位，但儘管船價創下歷史新高，成交量卻面臨萎縮，根據Clarkson的研究，今年第一季商船的訂單數量卻逆勢下滑55%，以總載重噸計算則下滑了36%。其主要原因包括：造船廠交船期間拉長、總體經濟的不確定性升高，以及船東融資限制提高等等。散裝船這波景氣上升的原因，主要來自煤、鐵礦砂等資源需求增加，但散裝船運力增速不足所致，然而07年全球海運市場總運量3.76億噸，預計2010年上升至4.8億噸，運量成長CAGR達8.5%，但年需求成長率只有5%，因此中長期來說運量增長將使散裝船造船景氣面臨壓力。下半年由於總體經濟的問題，散裝船價九月份見到鬆動，由於散裝船運量在2009年將有較明顯的增長，因此預期散裝船造價後市下跌的機會大於上漲，從造船訂單來看，亦可確定高峰在07年已經出現過。至於貨櫃船新船價在十月份也見到下跌，由於貨櫃船運能供給成長超過需求成長至少到2010年，因此預估接下來貨櫃船價亦不容易見到上漲。

圖5：海峽型散裝船新船價格 (至10/24/2008)



資料來源：Clarkson 單位：百萬美元

圖6：3500TEU 貨櫃船新船價格 (至10/24/2008)





台灣國際造船(2208)

資料來源：Clarkson 單位：百萬美元

6. 今年 8 月 1 日大宇造船表示，歐洲客戶取消該公司八艘 4800TEU 貨櫃船訂單，總值 6.09 億美金。現代尾浦同時間也有一筆四艘化學船訂單被取消，總值 1970 億韓元。東南亞最大的貨櫃航運業者新加坡海皇東方航運，也宣布縮減今年貨櫃運能資本支出。長榮也宣布終止與希臘船東 Niki 航運租用八艘 1.24 萬 TEU 貨櫃船的計畫，該批船舶原訂要在韓國 STX 造船廠建造。受景氣影響以及原物料走勢下滑，船東對於造船需求銳減，也宣告造船產業長達五年的景氣已然結束。

● 產銷流程

造船業的產銷流程如下：

簽約 ⇨ 設計 ⇨ 放樣 ⇨ 割切 ⇨ 彎製 ⇨ 初步組合 ⇨ 大組合 ⇨ 下水 ⇨ 塗裝及艙裝 ⇨ 交船 ⇨ 售後服務

一般來說造船業者會在簽約、開工、安龍(安裝龍骨)、下水、交船等時點分別向船東收取 10%、10%、10%、10%及 60% 的款項。

● 同業比較

全球造船業者重心在亞洲，以韓國造船廠的競爭力最強，其經濟規模、產業聚落最完整，具有天然資源、材料成本、交期、船塢檔期及承造能量的優勢，唯勞動成本較高，人工佔成本結構的 30%，相較之下中國只有 10%。而日本造船產業成熟，但工資高昂，競爭力不足。中國造船業近年承造能量成長快速，2006 年佔了世界造船總量的 19%，2007 年新接訂單量已經超過日本居世界第二。然而中國自主設計能力，以及高新技術船舶及裝備能力仍不足，競爭力並沒有預期的強。

表一：國際造船業者設施及主要船型比較

名稱	船塢名	Capacity(噸)	Dimension(長*寬*深)	主要船型
台灣國際造船 (台灣)	高雄	1,000,000	950*92*14	具備生產貨櫃船、油輪、散裝輪、軍艦及特殊船舶的能力，公司在 2004 年起確立以打造貨櫃船為目標。
	基隆	150,000	275*45*10	
現代尾浦 Hyundai Mipo(韓)	No. 1 Dock	400,000	380*65*12.5	為全球最大的石化輪製造廠。
	No. 2 Dock	400,000	380*65*12.5	
	No. 3 Dock	400,000	380*65*12.5	
	No. 4 Dock	350,000	300*76*12.5	
	越南 Dock 1	80,000	246*45*13	
	越南 Dock 2	400,000	380*65*13	
揚子江造船 Yangzijiang(中國)	No.1	30,000		位在江蘇省江陰，主打產品為 6000TEU 以下貨櫃船，以及 100,000DWT 以下散裝輪。
	No.2	10,000		
	No.3	50,000		
中遠船務 (中國) COSCO Shipyard	大連浮塢	300,000	350*66*27	目前建造包括 5000 車位元汽車滾裝船系列、3 萬噸重吊多用途船系列、5.7 萬噸散貨船系列、8 萬噸散貨船、9.25 萬噸散貨船等。另有建海洋工程項目包括：世界首艘鑽井生產儲油船 (FDPSTO)、圓筒形鑽井平台、自升式鑽井平台和半潛式鑽井平台等
	大連遠洋 1 號 浮塢	150,000	260*48.5*22.5	
	大連遠洋 1 號 乾塢	80,000	240*40*11.8	
	南通浮塢	150,000	270*48*9.5	
	遠通浮塢	80,000	230*42*8	
	上海白雲山浮塢	50,000	195*35*12.8	
	舟山 No.1 乾塢	100,000	280*40*12.9	
	舟山 No.2 乾塢	300,000	410*68*14.3	
	舟山 No.3 乾塢	150,000/80,000	539*49.2*11.3	
	舟山 No.4 乾塢	500,000	410*108*14.5	
	舟山 No.5 乾塢	300,000	260*68	
舟山 No.6 乾塢	80,000	250*40		
三星重工 Samsung Heavy (韓)	廣州翠華山浮塢	80,000	239*40*16	船型包括 Drillship(海底鑽探船)、FPSO(浮式生產儲油卸油系統)、VLCC(超大型油輪)、S-max Tanker、A-max Tanker、貨櫃船、LNG Carrier(液化天然氣船)。
	廣州遠洋 2 號浮塢	150,000	269*52*18	
	Dock No.1		283 * 46	
	Dock No.2		390 * 65	
	Dock No.3		640 * 97.5	
	G1 Dock		270 * 52	
	G2 Dock		400 * 55	



台灣國際造船(2208)

廣船集團(中國) Guangzhou Shipyard	5 萬噸級船塢	50,000		以化學品船、成品油船、寬油船型為主。
上海外高橋(中國) (中船集團 CSSC)	一號船塢		480*106	上海外高橋是中國最現代化的大型造船廠，主要產品有綠色環保型 17.5 萬噸好望角型散裝船、10.5 萬噸原油輪、15 萬噸和 17 萬噸 FPSO 等。
	二號船塢		360*76	
江南造船(中國) (中船集團 CSSC)	1 號船台		272.4*24.5*30	散貨船、油船、集裝箱船、多用途船、成品油/化學品船、自卸式散裝船、汽車運輸船、三用工作船、液化氣船以及全冷式液化氣船等十多種船型。
	2 號船台		291*38*47.35	
	3 號船台		159*27.5	
	1 號船塢		240*40	
大宇造船 DSME(韓)	2 號船塢		187.5*24	LNG、VLCC、Floater
	3 號船塢		232*39.6	
	Dock 1	1,000,000	530*131.1*14.5	
現代重工(韓) Hyundai Heavy	Dock 2	350,000	350*81*14.5	全球造船業市佔率 15%，製造各式船舶，包括 VLCC(超大型油輪)、Tanker(油輪)、Chemical Tankers、貨櫃船、散裝船、OBO Carrier(乾貨油礦船)、滾裝船、車載船、LNG 船、LPG 船、潛艇、驅逐艦、Frigates(護航艦)。
	No.1	500,000	390*80*12.7	
	No.2	700,000	500*80*12.7	
	No.3	1,000,000	640*92*13.4	
	No.4	400,000	380*65*12.7	
	No.5	400,000	380*65*12	
	No.6	150,000	260*43*12	
	No.7	15,000/ 8,000	170*25*11	
	No.8	500,000	460*70*12.7	
No.9	500,000	460*70*12.7		

資料來源：各公司；富邦整理

公司概況(Company Profile)

● 公司簡介

- 台灣國際造船以商船製造為主要業務，包括油輪、油品輪、礦油輪、礦煤輪、礦砂輪、化學品輪、散裝貨輪、貨櫃船、及其他特種船舶、浮塢等。公司成立於 1973 年，初期名為「中國造船公司」，1977 年改為國營企業，同年並建成台灣首艘 44.5 萬噸超級大油輪「柏瑪奮進號」。1978 年「中國造船公司」合併「台灣造船公司」，營運據點分別有台北辦公室、高雄總廠、基隆總廠，1996 年台北辦公室南遷高雄，2001 年大幅精簡人員 2280 名，基隆總廠縮編，瘦身之後目前架構為高雄總公司、高雄廠區以及基隆廠區。
- 高雄廠區具備船體、艙裝、廠房船塢等一貫作業造船生產線，可承造 1,000,000 噸級的船舶；基隆廠最大可承造 150,000 噸級船舶，目前則最適承造 100,000 噸級以下的船舶。

表二：台船廠區介紹

廠區	項目	
高雄廠區	土地面積	1,173,051 平方米
	造船塢	950*92*14 (米)
	修船塢	275*45*12 (米)
	碼頭總長度	1,800 米
	吊車能量	350 噸 * 2 組
基隆廠區	土地面積	355,886 平方米
	造船塢	275*45*10 (米)
	1 號修船塢	210*26.4*12.4 (米)
	2 號修船塢	270*45*11.5 (米)
	碼頭總長度	1,098 米

預估造船+修船年最大產值：400 億元

資料來源：台船

● 營運展望

台船以往以承接國外船東為主，但由於台灣具有陽明、長榮、萬海等世界級海運業者，且以國際航線來說，一個船隊



台灣國際造船(2208)

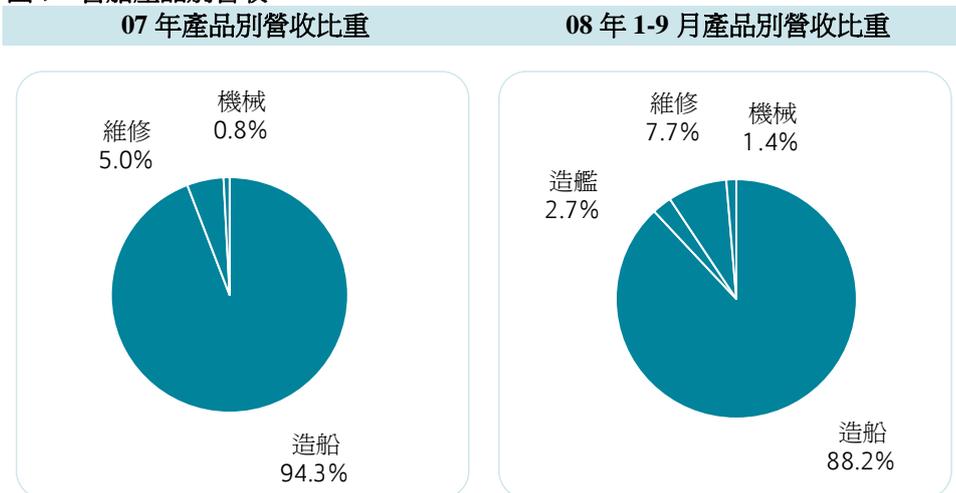
至少需要 8 艘貨櫃船，由於航運景氣好轉，因此在 2004 年起定調鎖定國內船東為主的貨櫃船市場，目前 4,000TEU 以上的貨櫃船主要在高雄廠區承造，1,800TEU 級的貨櫃船則由基隆廠區承造。截至九月底為止，台船在手訂單包括各式貨櫃輪共 59 艘船，未完工金額為 1,108 億元，軍艦 30 艘，未完工金額 119 億元，預計要到 2012 年才能全部交船。雖然造船業景氣面臨反轉，不過由於台船在固定資產方面的折舊負擔小，加上訂單都已確定，且客戶品質佳，該公司來自營運的現金流量相當高，因此受到景氣反轉的影響較輕。

營運分析(Operation Analysis)

● 獲利預估

- 07 年受到造船業景氣帶動塲檔全滿，全年營收淨額 291.32 億元，YoY47.14%，毛利率 16.73%，營業利益 45.28 億元，提撥員工退休金費用短列數 22.85 億元於業外支出科目之後，稅後淨利為 18.41 億元，EPS2.76 元。
- 07 年產品別營收分別為造船 274.56 億、維修 14.44 億以及機械製造 2.25 億元，08 年 1-9 月份累計營收 264.49 億元，分別為造船 233.13 億、造艦 7.14 億、維修 20.47 億、機械製造 3.75 億元。
- 台船的造船成本，以物料約佔了 65%，直接人工約 5%，委外人工則約佔 11% 左右。由於造船多為封閉合約，船價固定，物料價格(主要是鋼板及輪機各佔一半)及匯率對於毛利率有很大的影響。
- 台船的造船收入主要是各式貨櫃船訂單，其中高雄廠區以建造中大型貨櫃船為主，目前主要訂單為 4,200~8,240TEU 貨櫃船，基隆廠區以建造小型貨櫃船為主，目前主要訂單為 1,700~1,800TEU 貨櫃船，目前貨櫃船施工進度僅及於 2006 年接下的訂單，尚有大筆未完工訂單。造艦方面今年開始開工，預計 2009 年至 2011 年陸續完工交船。修船方面則由於效率及訂單增加，08 年有明顯的成長。最大客戶為陽明及萬海，以目前貨櫃船在手訂單分析，陽明佔了其中 18 艘、萬海則佔 12 艘。
- 由於造船及修船訂單數量多，造成船塲滿檔，台船以船塲調度的方式增加產能，預計年產值最高可達 400 億元。

圖 7：台船產品別營收



資料來源：台船

表三：台船在手訂單內容

項目	08 年 6 月		08 年 9 月	
	金額	內容	金額	內容
高雄廠區貨櫃船	927 億	4,200~8,240TEU 貨櫃船 38 艘 施工中：8 艘 未開工：30 艘	871 億	4,200~8,240TEU 貨櫃船 37 艘 施工中：9 艘 未開工：28 艘



台灣國際造船(2208)

基隆廠區 貨櫃船	254 億	1,700~1,800TEU 貨櫃船：24 艘 施工中：4 艘 未開工：20 艘	237 億	1,700~1,800TEU 貨櫃船：22 艘 施工中：4 艘 未開工：18 艘
高雄廠區 軍艦	123 億	30 艘飛彈快艇 施工中：4 艘 未開工：26 艘	119 億	30 艘飛彈快艇 施工中：6 艘 未開工：24 艘
合計	1304 億		1227 億	

資料來源：台船

6. 台船 08 年前三季營收 08 年前三季營收 264.49 億元，YoY28.4%，毛利率 17.39%，營業利益 42.97 億元，因提撥退休金費用 19.85 億元，稅後淨利 20.93 億元，EPS3.14 元。雖然今年鋼價急漲，但台船毛利率並未受到大幅影響，主要原因有三：一為船塢效率提升，拉高營收；二為今年在建船隻當中，部份在簽約時附帶原物料成本上漲的轉嫁條款，因此毛利率未受到影響；三為新台幣下半年貶值。富邦預估 08 年營收 355.94 億元，YoY22.18%，毛利率 16.30%，營業利益 53.92 億元，在提列退休金費用 45.11 億元之後，稅後淨利 10.55 億元，EPS1.58 元。

表四：台船 06-08 年損益表

年度	2006	2007	2008E
營業收入淨額(千)	19,798,766	29,132,448	35,593,618
營業成本(千)	18,453,617	24,258,911	30,148,403
營業毛利(千)	1,345,149	4,873,537	5,801,215
營業費用(千)	301,000	345,499	408,920
營業利益(千)	1,044,149	4,528,038	5,392,295
營業外收入(千)	621,754	526,760	716,260
營業外支出(千)	201,353	2,620,313	4,777,266
稅前純益(千)	1,464,550	2,434,485	1,331,289
所得稅(千)	(89,515)	593,113	282,773
稅後純益(千)	1,554,065	1,841,372	1,055,120
每股稅前盈餘(元)	2.20	3.65	2.00
公告簡單每股盈餘(元)	2.33	2.76	1.58
期末股本(千)	11,138,997	6,661,326	6,661,326
每股淨值(元)	6.86	14.25	15.83
毛利率(%)	6.79	16.73	16.30
營業利益率(%)	5.27	15.54	15.15
稅前純益率(%)	7.40	8.36	3.74
稅後純益率(%)	7.85	6.32	2.96

資料來源：富邦預估

- 預估年底淨值 15.83 元，考量國際造船廠 PB 及 PE 值，建議買進

08 年台船雖因民營化需要提列員工退休金費用，共計 45.11 億元(Q1 提 19.85 億元、Q4 預計提 25.26 億元)，造成帳面獲利的縮減，但 09 年之後不再有此費用，獲利恢復正常水準。考量國際上同業 08 年平均 PB 值為 1.73x，平均 PE 值為 10.82x，08 年底台船預估淨值為 15.83 元，我們認為競拍底價 13.31 元值得買進。

表五：06 年造船暨重工業者營收分佈(%)

名稱	Ticker	造船&維修	工程承攬	電力	機械	航太	船舶製造比重高低
台灣國際造船	2208	98.4					高
現代尾浦 Hyundai Mipo	010620 KP	100.0					高
揚子江造船 Yangzijiang	YZJ SP	100.0					高
中遠集團 COSCO	COS SP	84.7					高
三星重工 Samsung Heavy	010140 KP	89.8	10.2				高



台灣國際造船(2208)

廣船集團 Guangzhou Shipyard	600685 SH	<u>86.1</u>				12.7									高
大宇造船 DSME	042660 KP	77	22.6												中
現代重工 Hyundai Heavy	009540 KP	51.3	15.4												中
三菱重工 Mitsubishi Heavy	7011 JT	8				28.4	27.3								低
川崎重工 Kawasaki Heavy	7012 JT	7.6	8.5					53.6	18.7						低
中國船舶 CSSC	600150 SH							93.2							低

資料來源：各公司 2006 年財報

表六：造船暨重工業者主要財務數字比較

名稱	股價	幣別	流通股數 (百萬股)	市值(百萬)		營收(百萬當地貨幣)		獲利(百萬當地貨幣)		EPS(當地貨幣)		P/E		BPS	P/B
				當地貨幣	美元	2007	2008(E)	2007	2008(E)	2007	2008(E)	2007	2008(E)		
台船	-	NTD	666.13	-	-	29,123	35,594	1,841	1,055	2.76	1.58	-	-	-	-
現代尾浦	179,500	KRW	20	3,590,000	3,478	2,335,712	3,418,000	529,197	548,000	27,357.0	27,400	6.56	6.55	174,200	1.03
揚子江造船	0.54	SGD(股價) CNY(財報)	3300.897	1,782	1,305	3,856	11,069	870	1,643	0.28	0.50	1.92	5.50	1.58	1.73
中遠船務	1.68	SGD	2239.115	3,762	2,754	2,262	3,251	337	432	0.2	0.19	11.13	8.71	0.62	2.71
三星重工	32,500	KRW	230.875	7,503,438	7,269	6,351,690	8,962,000	485,386	518,000	2,178.0	2,243	14.92	14.48	10,577	3.07
廣船集團	16.98	CNY	337.28(A 股) 157.4(H 股)	7,557	1,091	5,907	7,440	939	1,191	1.9	2.41	8.95	11.03	7.37	2.30
中國船舶	54.96	CNY	662.56	36,414	5,258	17,823	24,900	2,918	4,300	5.5	6.49	9.94	8.47	21.04	2.61
大宇造船	30,650	KRW	191.391	5,866,134	5,683	5,400,661	9,847,600	302,197	726,500	1,599.0	3,795	19.17	8.07	12,302	2.49
現代重工	281,500	KRW	76	21,394,000	20,725	12,554,744	19,106,000	1,729,550	2,413,000	30,910.0	31,750	9.10	8.87	119,765	2.35
三菱重工	491	JPY	3373.648	1,656,461	15,612	3,203,083	3,230,000	61,332	54,000	18.3	16.01	26.86	30.68	445	1.10
川崎重工	219	JPY	1669.629	365,649	3,446	1,501,093	1,449,000	35,141	32,000	21.1	19.17	10.39	11.43	206	1.06
同業平均												14.08	10.82		1.73

資料來源：彭博資訊、各公司、富邦預估

各幣別匯率：NTD 30.4、CNY 6.9252、JPY 106.1、KRW 1032.3、SGD 1.3657

2008造船業者預估PB vs PE

