

IR Presentation

2021. 11월

SAMSUNG

HEAVY INDUSTRIES

INDEX

1. '21년 경영 현황

2. 당사 경쟁력 및 미래기술 개발 현황

3. 유상증자

3분기 매출액 1.5조원, 영업이익 적자 △1,102억원

매 출 : 1.5조원

- 하계휴가, 추석연휴 등 계절적 요인으로 인한 조업일수 감소 영향으로 매출 감소

영업이익 : △1,102억원

- 중국 영파법인 철수 결정에 따른 종업원 보상금 △630억원

- 고정비 부담에 따른 경상손실 △472억원

(억원)

	전년동기 실적 (‘20.3분기)	전기 실적 (‘21.2분기)	당기 실적 (‘21.3분기)	비율 (%)	
				전년동기 대비	전기 대비
매 출 액	16,769	17,155	14,854	-11.4%	-13.4%
영 업 이 익 (이익률)	-134 (-0.8%)	-4,379 (-25.5%)	-1,102 (-7.4%)	-722.4%	74.8%

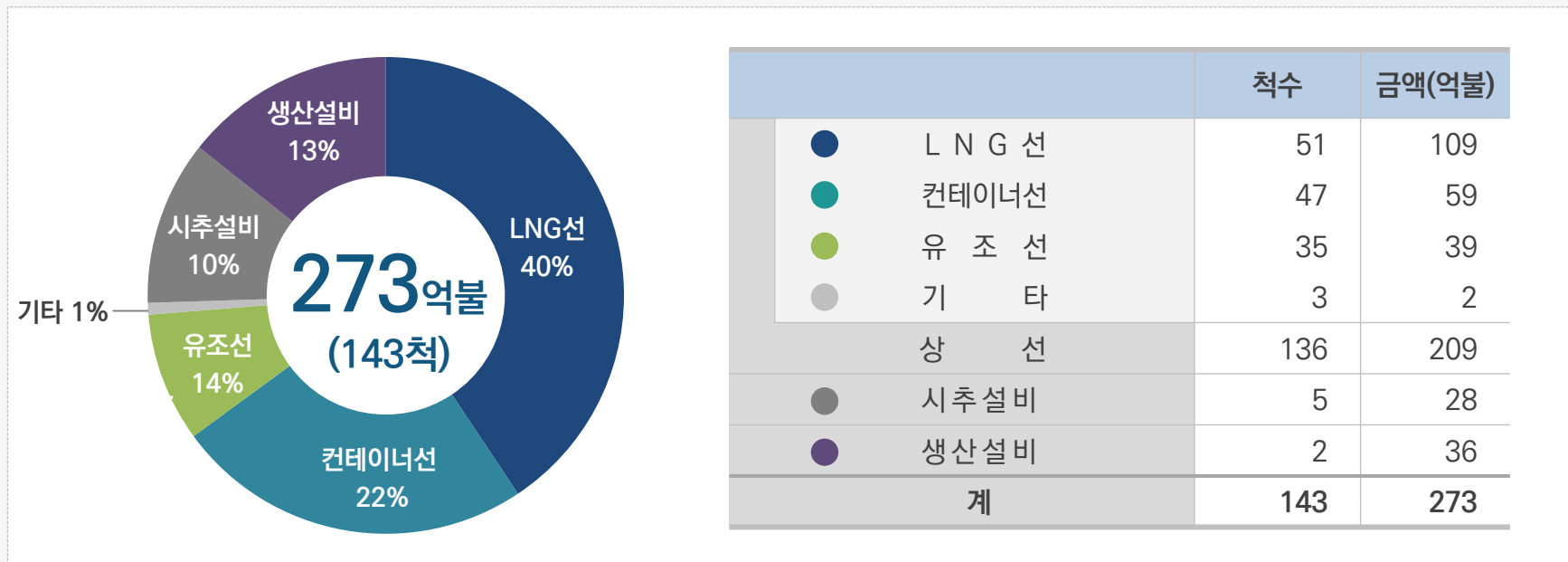
'21년 신규수주는 112억불, 10월말 현재 수주잔고는 273억불

□ '21년 1~10월 신규수주 : 112억불(75척)

- 컨테이너선 55억불(44척), LNG선 34억불(17척), 탱커 23억불(14척)

□ '21.10월말 현재 수주잔고(인도 기준) : 273억불

- 매출기준 수주잔량 증가세 지속 ['16년말 10.0조원 → '18년말 12.3 → '20년말 12.0 → '21.9월말 17.2]



LNG 해상물동량 증가에 따른 신규수요 + 노후선 교체수요 확대 전망

□ LNG 해상물동량 증가로 '30년까지 연간 35척 내외 신규수요 예상

- LNG 해상물동량 증가세 확대

· '00년 103 백만톤> '10년 222> '20년 360> '30년(E) 600

※ 연평균 증가량(CAGR): 12백만톤

14백만톤

22백만톤

※ 출처: Shell LNG Outlook 2021, 클락슨, Rystad energy 자료 평균

⇒ '21년부터 '30년 까지 연평균 22백만톤 증가에 필요한 LNG선은 연간 35척 규모

□ IMO 환경규제 강화로 노후 LNG선 교체발주 불가피

※ 스팀터빈 LNG선은 환경규제 충족을 위해 감속운항 필요 → 용선 경쟁력 상실 전망 (선사 및 선급보고서)

- '30년까지 선령 25년 이상에 해당되는 노후 LNG선은 118척 규모 (86K~119K급)

· '00년 이전 인도 : 60척, '01년~'05년 인도 : 58척

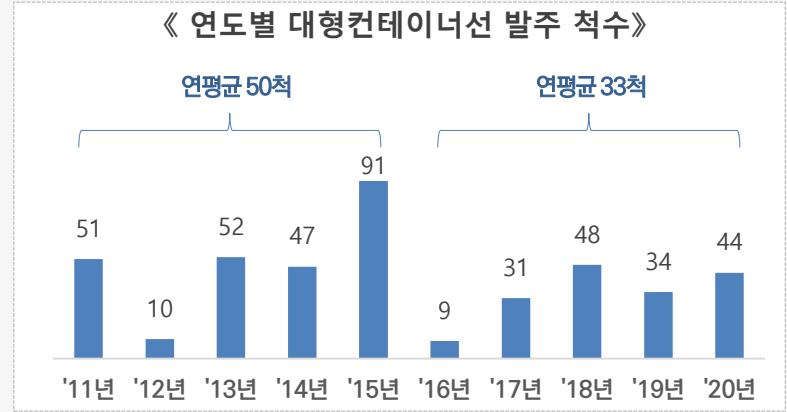
⇒ 발주 후 인도 소요기간 감안시 '27년까지 연평균 13척 규모 교체발주 필요

※ 174K 환산시

8~10K급 교체발주 시기 도래 감안시 발주 시황 개선세 지속 전망

□ '21년 발주 강세는 '16년~'20년 투자부족에서 기인

- 과거 5개년간 대형 컨테이너선(12K이상) 투자 부족
 - '11년~'15년 평균 50척/년 → '16년~'20년 33
- 컨테이너선 운임 상승으로 선사들의 투자 집행 본격화
 - SCFI : '18년말 836 → '19년말 808 → '20년말 2,783 → '21.9.16일 4,569



□ 8 ~ 10K급 교체 발주 확대 전망

- 8~10K급 선령 20년 도달 노후선박의 교체발주 본격화 전망
 - 선령 20년 도달 선박 척수 : ~'23년말 25척 (※ 8~10K급) → '24년~'25년말 46척 (※ '21년 교체 수요) → '26년~'27년말 86척 (※ '23년 이후 교체 수요)
- IMO 환경규제 강화에 따라 해체선령이 20년 미만으로 단축될 경우, 교체수요 척수 확대 예상

IMO 환경규제 강화에 따른 노후선 교체 발주 수요 기대

□ IMO 환경규제 충족을 위해 DF사양 교체 수요 발주 기대

- 선령 15년 이상 노후선 비중이 전체 선대의 27%

《 수주잔량 및 노후선 현황 》

(척)

	VLCC	S-max	A-max	계
선 대 (A)	849	627	1,073	2,549
노후선 (B, 선령 15년 이상)	205	175	325	705
선대 대비 (B/A)	24%	28%	30%	27%
발주잔량 (C)	74	51	93	218
교체수요 (B-C)	131	124	232	487

* 출처 : Clarksons ('21.10월말 기준)

□ 단독 협상중인 극지형 셔틀탱커 안건 계약 완료

- 러시아 현지 조선소와의 파트너십 강화로 러시아 프로젝트 지속 확대 추진

FLNG 발주시장 확대 전망

- 나이지리아 Bonga FPSO, 미국 North Platte FPU, NFPS P/F, Wisting FPSO 등 발주 진행 프로젝트 중심으로 적극 수주 추진

《 주요 발주 예상 프로젝트 현황 》

프로젝트	발주처	투입지역	프로젝트 진행현황
Bonga SW FPSO	Shell	나이지리아	· '21년 계약자 선정 예상
North Platte FPU	Total	미국	· '21년 계약자 선정 예상
NFPS P/F <small>※ North Field Production Sustainability</small>	Qatar Gas	카타르	· '22년 계약자 선정 예상
Wisting FPSO	Equinor	북해	· '22년 계약자 선정 예상

- 친환경 이슈에 따른 LNG 수요 증가 전망으로 FLNG 프로젝트 추진 확대 예상

- 동남아시아, 멕시코만, 중남미, 아프리카 등 FLNG 프로젝트 문의 안건 증가

INDEX

1. '21년 경영현황

2. 당사 경쟁력 및 미래기술 개발 현황

3. 유상증자

LNG 연료 추진선을 포함, LNG Value chain 전 영역에 앞선 기술력 보유

□ IMO 2030 대응을 위한 LNG DF 발주 증가 추세와 높은 제품 신뢰도 보유

※ IMO CO2 저감 목표 : '25년 △30%, '30년 △40%

- LNG 추진선은 기존 벙커C유 대비 탄소배출량 저감(30% ↓)으로 수요 확대 중이며

삼성중공업은 전세계 LNG DF 발주 척수 161척 중 34척을 수주하여 단일 조선소 기준 시장점유율 1위(21%)

※ '21. 9월 기준

· 화물창·연료공급시스템에 대한 자체 R&D 및 설계기술 보유로 선주사의 회사에 대한 높은 제품 신뢰도

□ 세계 유일의 조선해양 통합 LNG 실증설비를 활용한 차별화된 기술 개발 및 성능 검증

※ '21. 6월 완공



IMO 환경 규제 선제적 대응을 위해 차세대 연료 기술 적극 개발

□ 연료전지 추진선 ('25년 상용화 목표)

- Bloom Energy사와 MOU 체결('19년) 후 기술협력 지속 중
 - 세계최초 연료전지 적용 원유운반선('19.9월) 및 LNG운반선 기본설계승인 획득 ('21.6월)
※ A-Max 탱커선 ※ AIP(Approval In Principle)

□ 암모니아 추진선 ('24년 상용화 목표)

- '19.7월부터 말레이시아 선사 MISC, 독일 선박 엔진 제조사 MAN, 노르웨이 비료회사 YARA, 영국 선급 Lloyd's Register, 싱가포르 항만청과 공동 연구 진행 중
 - 암모니아 연료 추진 원유운반선('20.9월) 및 암모니아 레디 초대형운반선 기본설계승인 획득 ('21.8월)
- '21.7월 핀란드 기자재 업체 Wartsila와 JDP 체결 후 암모니아 연료 엔진 공동개발 진행 중
※ Joint Development Program

□ 수소 추진선

- 수소연료 공급시스템 관련 기본설계승인 획득 추진 (~'25.12월)

미래 新선종 개발 및 스마트 자율운항 선박 기술 선점 추진

□ 액화이산화탄소 및 액화수소 운반선

※ 주요 선사들의 CO₂ 운반선 관심 증대 및 "30년 이후 수소 수요 확대 대비

- 50K급 액화이산화탄소 운반선 기본설계 진행 중 → '23년 선박 수주 목표
- 20K/80K급 액화수소 운반선 기본설계 국책과제 착수('21년) → '23년/'24년 AIP 확보 추진
※ KOGAS + POSCO + 조선3사

□ 원격제어 및 자율운항기술 확보

- 세계 최초로 실제 해상에서 두 척의 자율운항 선박이 서로를 인지해 자동 회피 성공 ('21.9월)
※ 목포해양대 세계로호(9,200톤) 및 삼성중공업 예인선(300톤)
- 최소근접거리 1해리 밖에서 상대 선박 회피 후 본래 궤도로 복귀
※ 마주 보고 오는 상황, 교차상황



조선·해양 외의 부문에서 매출 및 수익 확대로 고정비 부담 경감

□ 중공업 보유역량(자동용접, 모듈공법)을 기반으로 반도체공장 물량 확대 추진 중

- 평택공장 건설은 최근 반도체 수급난으로 공장 건설 납기 단축 요구가 증가하고 있는 상황이며, 당사는 조선, 해양플랜트 수행 경험으로 축적한 **자동 용접기술**과, 외부작업장에서 제작한 모듈을 현장에서 조립 및 탑재하는 **모듈공법**으로 공장건설 납기 단축에 기여가 가능함을 인정받아 반도체공장 건설 수주에 성공
- '21년초에 수주한 2차 파일럿 공사(V2라인 약 600억원, 건축+설비 복합공종)를 성공적으로 수행 후
※ '20년 시범적으로 실시했던 소액의 1차 파일럿 물량(P2라인)은 성공적으로 수행 완료
 지속적으로 반도체 건설공사 물량을 확대 수주해 나갈 계획

〈 전자 평택공장 생산시설〉



〈 중공업 차별화 제조 역량〉



무재해 : **중공업 안전관리 기법 현장 적용**
※ 국제적 IOC, NOC 공사시 안전 Standard 적용



완벽품질 : **전문 인력 및 선진화 시스템 접목**
※ 국제인증 용접검사원 상주 및 현장지도



원가절감 : **新공법 발굴 및 생산 기술 고도화**
※ 배관용접 100% 자동화 확대



납기단축 : **역량 내재화 및 최적 공법 추진**
※ 거제 조선소 내 단일 작업장 구축

INDEX

1. '21년 경영현황

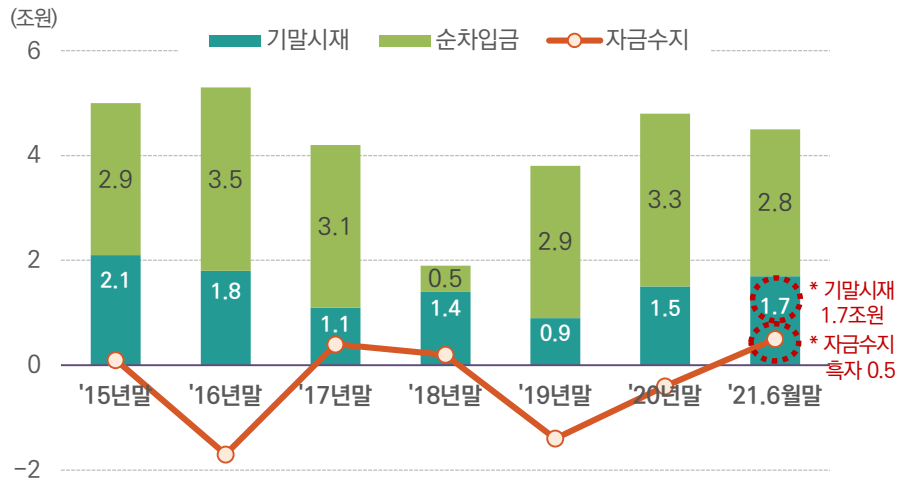
2. 당사 경쟁력 및 미래기술 개발 현황

3. 유상증자

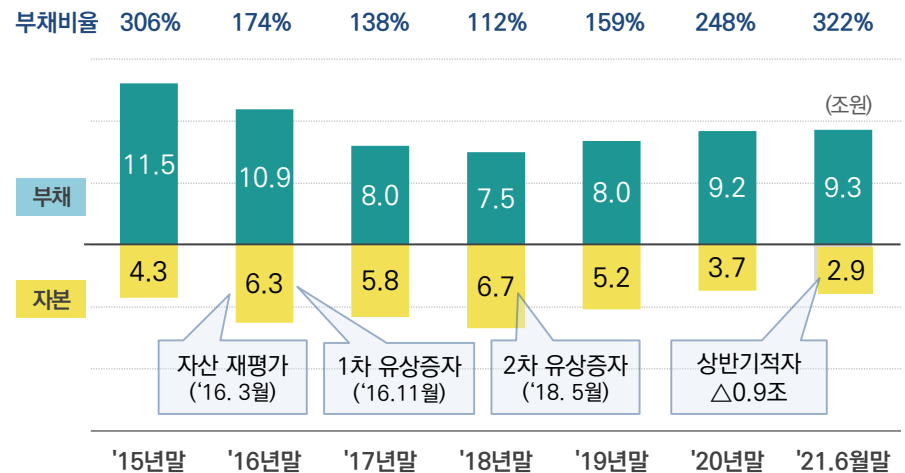
악화된 재무구조 개선 및 미래를 위한 투자 자금 확보

- '21.6월말 보유시재 1.7조원, 하반기 자금수지는 균형을 이룰 것으로 전망되어 자금 Risk 低
 - Arctic LNG선, 에버그린 컨테이너선 선수금 입금 영향으로 상반기 자금수지 0.5조원 흑자
- 1.2조원 규모의 자본 보강을 통해 과도한 부채비율(322%)을 낮춰
 - ※ '21. 6월말 기준
 - 원활한 금융거래(신규수주 R/G 발급 등)를 유지하고 미래경쟁력 강화를 위한 투자재원 확보

〈 '15~'21년 자금수지/기말시재 〉



〈 '15~'21년 부채 비율 〉



발행 신주 2.5억주, 발행대금 약 1.2조원

□ 증자 방식

- 우리사주조합 20% 선배정 → 주주배정 후 실권주 일반공모

□ 주요 조건

- 발행 신주 : 250,000,000주 (발행완료 후 보통주식 : 880,000,000주)
※ 기발행주식수의 39.68%
- 발행 대금 : 1조 2,825억원
- 할인율 : 15%
- 확정발행가액 : 5,130원 확정

※ 유상증자는 성공적으로 진행되어 11.19일 신주상장 예정

증자 완료 및 차입금 상환시 '21년말 부채비율 200% 하회 전망

□ 부채비율 : '21.6월말 322% → 증자 및 차입금 상환 198%

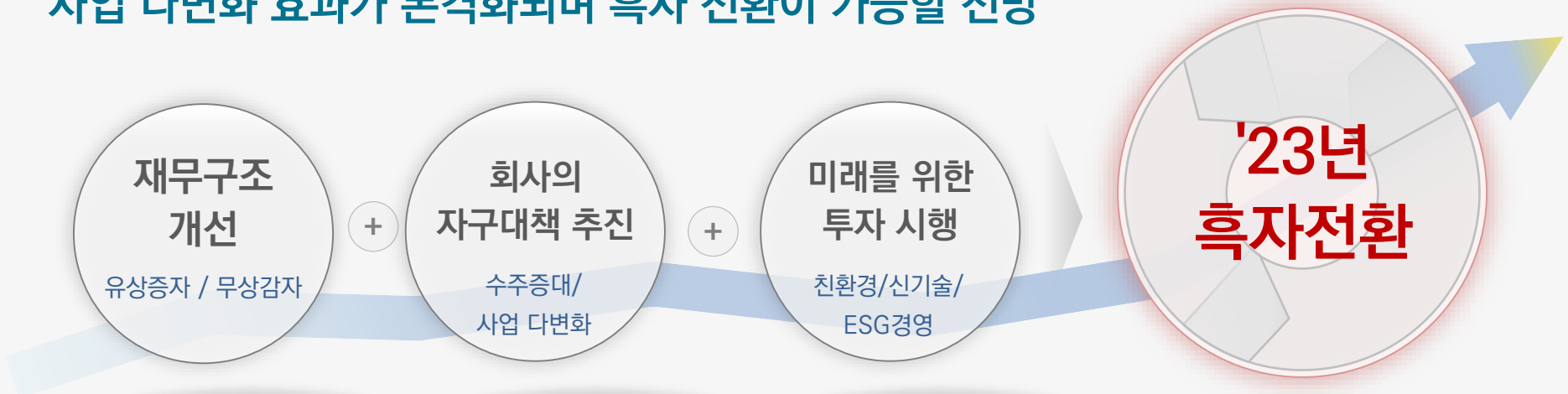
- 증자로 자본 보강 1.2조원, 보유시재로 차입금 상환 △1.5조원 전제 (차입금 상환 후 기말시재 : 1.6조원)

□ '21.3분기 무상감자 절차 완료로 자본잠식 이슈는 해소

	'20년말	'21.6월말	'21년말 전망		
			감자완료시	증자 완료시	차입금 상환시
자산 총계	12.9	12.3	11.9	* +1.2(유상증자) → 13.1	* △1.5(차입금상환) → 11.6
부채 총계	9.2	9.4	9.2		* △1.5(차입금상환) → 7.7
자본 총계	3.7	* △0.8(상반기 적자 등) → 2.9	* △0.2(하반기 적자 등) → 2.7	* +1.2(유상증자) → 3.9	
납입자본금	3.1	3.1	* 액면가감액 → 0.6		
자본/이익 잉여금 등	0.6	△0.2	* 감자효과 등 → 2.1		
부채비율(%)	248%	322%	340%	236%	198%
기말시재	1.5	1.7	1.9	3.1	1.6
총차입금	4.8	4.5	4.7	4.7	3.2
순차입금	3.3	2.8	2.8	1.6	1.6
(자본잠식률)	(-)	(8%)	(-)	(-)	(-)

재무구조 개선 및 기술투자로 미래경쟁력을 확보하여 '23년 흑자 전환 후 꾸준히 적정 이익을 창출하는 회사 운영

- '21년 수주 증가에도 불구하고, 저부하 영향으로 '22년 흑자 전환은 어려울 것으로 전망
 - '20년 코로나19 영향(수주 부진)으로 '22년 매출은 정체될 것으로 전망되며 저선가 물량 및 고정비 부담 지속으로 흑자 전환은 어려운 상황
- 그러나, '23년부터는 '21년 수주 증가에 따른 매출 턴어라운드, 재무구조 개선 및 사업 다변화 효과가 본격화되며 흑자 전환이 가능할 전망



Disclaimer

이 프리젠테이션은 미래에 대한 예측정보를 포함하고 있습니다.

이러한 예측정보는 이미 알려진 또는 아직 알려지지 않은 위험과 불명확성에 따라 영향을 받으며,

실제 결과와 여기에 기재되거나 암시된 내용 사이에 차이가 있을 수 있습니다.

향후 전망은 현재의 시장 상황과 삼성중공업의 경영 방향 등을 고려한 것으로 시장환경의 변화와 전략수정 등에 따라 달라질 수 있음을 양지 하시기 바랍니다.