

1. 시드밀, 현대상호중공업에 해자유전 시추선 계약 취소

시드밀은 현대상호중공업이 인도를 지연한다는 이유로 해자유전 시추선의 생산계약을 취소했다고 월스트리트저널(WSJ)이 15일(미국시간) 보도
2012년 2분기에 현대상호중공업에 제6세대 올트라 심해 반잠수식 시추선(West Mira rig)을 주문했다고 설명
현대상호중공업이 계약에 명시한 기간안에 시추선을 인도할 능력이 안되기 때문에 계약 취소권을 행사했다고 밝힘
시드밀은 계약조건에 따라 1억6천800만 달러에 달하는 선수금과 여기에 붙은 이자까지 돌려받을 수 있다고 덧붙임
시드밀은 시추선의 인도 지연 때문에 지난 8월에 허스키사와 주간 사용료를 잠정적으로 깎아주기만 한 바 있음

2. 한신평 "현대중, 해양 부문 추가 손실 가능성 상존"

한국신용평가가 현대중공업에 대해 해양 부문에 대한 추가 손실 가능성이 상존하고 있다고 지적
각 조선사별로 여전히 인도기준 20조원 이상 해양플랜트 수주잔고를 보유하고 있는 만큼 중기적으로 해양플랜트 사업에서의 변동성이 지속될 것이라고 전망
특히 현대중공업에 대해서는 "당분간 수익구조의 개선이 지연될 가능성이 크고 향후 영업이익의 흑자 전환 여부도 불확실하며
내년까지 'EBITD/매출액' 지표가 A+ 등급을 유지할 수 있는 3% 이상으로 회복될 수 있을지에 대해서 불확실하다고 판단

3. 한신평 "대우조선 증자 외에 1조 이상 출자전환해야"

한국신용평가는 대우조선해양(042660)이 재무구조 개선을 위해 1조원 규모의 유상증자와 함께 1조4천억원 규모의 차입금 대부분을 출자전환(대출금을 주식으로 전환)해야 한다고 15일 권고
대우조선이 1조원 규모의 현금 유상증자를 하더라도 실질적으로 큰 폭의 부채비를 개선을 기대하기 어렵다고 언급
한신평에 따르면 올해 하반기 순손실을 5천억원으로 가정할 때 대우조선해양이 1조원의 유상증자와 5천억원 규모의 출자전환을 하면 부채비율이 연말액 424%로 개선
여기에 출자전환 규모를 1조2천억원 수준으로 확대하면 부채비율은 333% 수준으로 떨어짐
그러나 올해 하반기 만기 도래하는 3천억원의 공모사채와 1천150억원의 기업어음(CP) 상환이 예정된 데다 내년에 7천억원 규모의 기업어음(CP) 만기가 돌아옴

4. 박대영 사장 "삼성중공업-엔지니어링 합병 재추진해야"

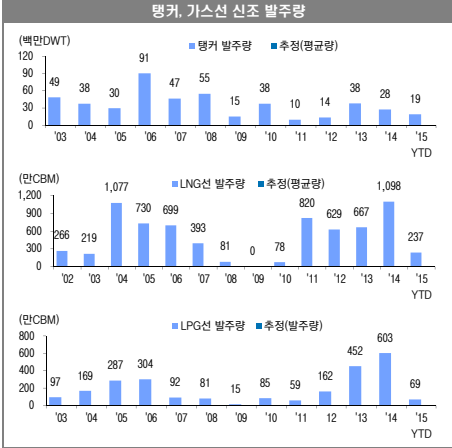
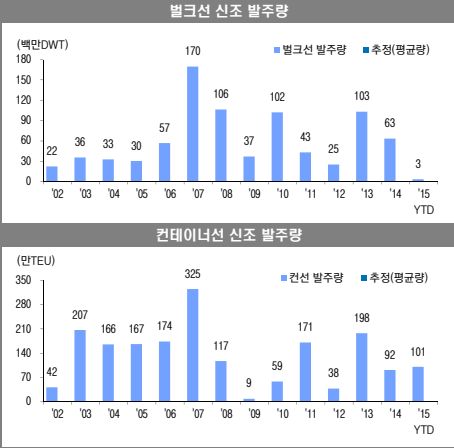
박대영 삼성중공업 사장은 "삼성중공업과 삼성엔지니어링은 장기적으로 보면 한 회사가 되는 게 맞다고 언급
지금만 양사의 사정이 어려워나 상황을 봐서 (합병을) 추진해야 한다고 생각한다" 고 15일 밝힘
합병을 재추진해야 하는 이유에 대해서는 "삼성중공업은 엔지니어링 능력이 필요하고, 삼성엔지니어링은 제조 능력이 필요하다" 고 설명
그는 하반기 실적에 대해 "미래에 생길 수 있는 손실까지 2분기 실적에 다 반영했고, 잠재적인 부실이 남아있다고 생각하지 않는다" 고 덧붙임
대규모 적자에 따른 구조조정 이슈에 대해서는 "상시적으로 회망활동을 진행해오고 있다" 고 언급
확성공과 당진공장 일부 등 비핵심자산 400억~5000억원 규모는 올해 안에 매각할 계획이라고 덧붙임

5. 대영 삼성중공업 사장, "3분기부터는 흑자전환 할 것", 감자는 없을 것

박대영 삼성중공업 사장은 15일 서울 강남구 삼성동에서 개최된 제12회 조선해양의 날 행사에서 기자와 만나 "3분기부터는 부실을 털고 흑자로 전환될 것" 이라고 언급
4분기부터는 완전한 흑자규모를 알수 있을 것" 이라고 밝힘

6. 금감원장 "대우조선 분식회계 가능성"

진웅섭 금융감독원장은 15일 정부위원회 금감원 국정감사에서 "대우조선해양의 분식회계 가능성이 있는 것으로 보인다"고 밝힘
해상(海上) 플랜트 분야 등에서 최근 3조원대의 영업손실을 발표한 대우조선해양은 부실을 숨기기 위해 적자를 뒤늦게 반영하는 등 분식회계 가능성이 제기
산업은행에 의뢰해 분식회계 적발 감시 전산 시스템인 '재무이상지 분석 전산 시스템'을 통해 대우조선해양 재무제표를 점검한 결과, 분식회계 가능성이 가장 큰 등급인 5등급이 산출됐다고 밝힘



(SGD, HKD, JPY)

지표	증가	-1D	-1M	-3M	-1Y
원달러	1,186.3	1,183.2	1,182.8	1,117.3	1,038.0
WTI	44.6	44.0	42.5	59.5	92.9
BDI	802.0	805.0	1,055.0	656.0	1,173.0
DOWJONES	16,599.9	16,371.0	17,477.4	17,791.2	17,031.1

Compliance Notice

본 자료에 기재된 내용은 작성자 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다(작성자: 양형모).
본 자료는 고객의 증권투자를 돕기 위한 정보 제공을 목적으로 제작되었습니다. 본 자료에 수록된 내용은 당시 리서치본부가 신뢰할만한 자료 및 정보를 바탕으로 작성한 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 참고자료로만 활용하시기 바라며 유가 증권 투자시 자신의 판단과 책임에 의해 최종결정을 하시기 바랍니다.
따라서 본 자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다.
본 자료는 당시의 저작물로서 모든 저작권은 당사에게 있으며 어떠한 경우에도 당시의 동의 없이 복제, 배포, 전송, 변형될 수 없습니다.



해상운송	증가	전일대비	시가총액	12M PE	12M PB	기관 수급	외인 수급
한진해운	5,660	(0.70)	1,388	20.0	1.42	0.5	41.1
현대상선	7,220	0.28	1,475	(21.5)	2.30	(24.4)	178.7
대한해운	21,500	(2.05)	525	8.0	0.11	12.6	(2.2)

2015년 빅4 수주 가능 물량(업데이트 중)

현대중공업: 머스크 14,000TEU 옵션 6척, Anadarko 드릴십 1+1척 경쟁
삼성중공업: Bonga FPSO, Anadarko 드릴십 1+1척 경쟁, OOCL 21,100TEU 옵션 6척, GasLog LNG선 6척
대우조선해양: Anadarko 드릴십 1+1척 경쟁, 머스크 20,000TEU급 옵션 7척
현대미모조선:

