

IR Presentation

2023. 8월



HEAVY INDUSTRIES

INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

2분기 매출액 1.9조원, 영업이익 흑자 589억원

□ 매 출 액 : 1.9조원

- '21년 이후 수주한 상선 건조 물량이 확대되며 1분기 대비 21% 증가

□ 영업이익 : 589억원

- 해양프로젝트 보험금 및 C/O 입금 160억원
- 매각 미확정 드릴십 1척 환율 상승 영향 20
- 고정비 감소 효과와 이익률 개선 효과에 따른 경상이익 409

(억원)

	전년동기 실적 (‘22.2분기)	전기 실적 (‘23.1분기)	당기 실적 (‘23.2분기)	전년동기 대비	전기 대비
매 출 액	14,262	16,051	19,457	36.4%	21.2%
영 업 이 익	-2,557	196	589	흑자전환	393
(이익률)	(-17.9%)	(1.2%)	(3.0%)		(200.5%)

매출 8.0조원, 영업이익 2,000억원

□ 매출액 : 8.0조원

- '21년 수주선 (122억불)의 건조 물량 증가 및 Product Mix 개선에 따른 선박의 단가 상승

· 진수 척수 : '22년 33척 → '23년 40척 ('22년 대비 21% 증가)

· LNG선 및 대형컨테이너선 매출 비중 : 약 65% → 약 85%

□ 영업이익 : 2,000억원 ('15년 이후 최초 Turn-Around 전망)

- 매출 증가에 따른 고정비 부담 감소 및 '21년 이후 수주한 LNG선 건조 증가로 수익성 개선

· LNG선 수주 : '19년 40억불(18척) → '20년 42(19) → '21년 44(22) → '22년 78(36)

· LNG선 선가 : 186백만불 → 186 → 210 → 248
※ 클락슨 신조선가 (174K LNGC) ※ 클락슨 신조선가 (174K LNGC) ※ '23.6월 260백만불

※ LNG선 건조 증가세 지속되며 '23년 턴어라운드 이후 '24년 흑자 확대 전망

수주목표 95억불

□ '23년 수주목표 : 95억불

– '22년 수주실적 94억불 대비 1% 증가

① 상선 수주목표 : 64억불

- '22년 LNG선 수주 확대에 판매 가능한 LNG 슬롯이 한정적, 상선 수주 목표 축소 ('22년 94억불 → 64억불)
단, 안정적인 조업물량 확보를 기반으로 “수익성 중심”의 수주 전략 지속 추진

② 해양 수주목표 : 31억불

- 글로벌 LNG 수출 증가에 따라 천연가스 액화 설비 수요 증가로 FLNG 발주 시장 확대 전망
→ '23.1월 Petronas ZLNG(15억불) 수주 성공, 추가 FLNG 수주 추진 중

⇒ 현재 협의 중인 Qatar LNG선 및 해양 FLNG 감안시 '23년 수주는 수주목표를 상회할 전망

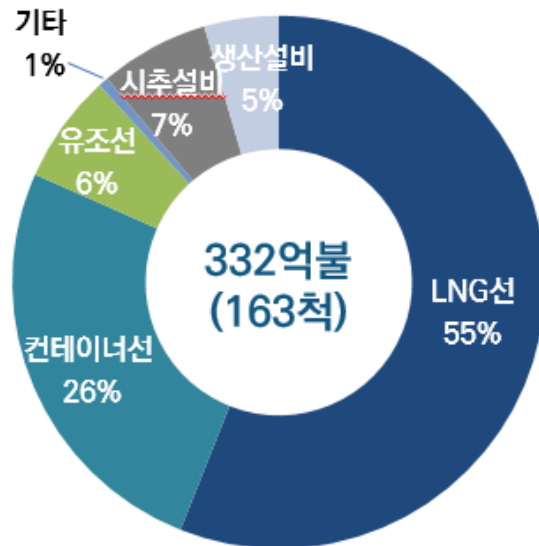
'23년 신규수주는 63억불, 7월말 현재 수주잔고는 332억불

□ '23년 1~7월 신규수주 : 63억불(25척)

– CONT 31억불(16척), LNG선 15억불(6척), COT 2억불(2척), 해양생산설비 15억불(1기)

□ '23. 7월말 현재 수주잔고(인도 기준) : 332억불

– 매출기준 수주잔량 증가세 지속 ['20년말 12.0 → '21년말 19.7 → '22년말 26.7 → '23.6월말 27.7]



	척수	금액(억불)
● L N G 선	86	186
● 컨테이너선	59	85
● 유 조 선	11	22
● 기 타	2	2
상 선	158	295
● 시추설비	4	22
● 생산설비	1	15
계	163	332

INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

LNG 해상물동량 증가 등으로 연간 70척 이상 발주 지속 전망

□ 주요 시황전망 기관은 LNG 수요 지속 확대 전망

– LNG 해상물동량 증가세

· '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

⇒ '27년까지 연 30여척 규모 발주 전망

□ IMO 환경규제 강화로 노후 LNG선 교체발주 불가피

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

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

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

⇒ '27년까지 연 20여척 규모 발주 전망

□ 러시아 사태 이후 유럽 PNG → LNG 전환에 따른 추가 수요 전망

신규발주 축소에도 친환경 교체수요는 지속 전망

□ 글로벌 경기침체 우려로 신규발주 축소 전망

- '21년~'22년 대규모 발주 및 운임 하락 상황 감안시 컨테이너선 발주량은 감소 전망

· 발주량 : '19년 38척 → '20년 44척 → '21년 199척 → '22년 140척
※ 8,000TEU +

· SCFI : '19년말 808 → '20년말 2,783 → '21년말 5,047 → '22년말 1,108
※ '23.6월 964

□ 친환경 교체 수요에 기반한 노후선박 교체수요는 지속될 전망

- 8~10K급 선령 20년 도달 노후선박의 교체발주

· 선령 20년 도달 선박 척수 : ~'26년말 124척 → '27년~'28년말 63척
※ 해당선박 교체를 위해서는 '23년~'24년 발주 필요 ※ '25년이후 교체 수요 전망

· IMO 환경규제 강화에 따라 친환경 선박으로의 교체수요는 가속화될 전망

※ 메탄올 추진 컨테이너선 16척 수주로 친환경 선박 시장에서의 수주 경쟁력을 한층 강화함

노후선 교체발주 수요 대기중

□ 노후선 비중이 높고 발주잔량이 낮은 상황 감안시 교체발주 확대는 불가피

- 전체 유조선 선대에서 선령 15년이상 노후선의 비중은 32%를 차지하고 있으며, 발주잔량은 선대의 6.6% 수준으로 낮은 수준
- IMO 환경규제는 교체발주를 가속화할 전망이며, 러시아 제재로 인한 톤마일 증가도 신조발주에 긍정적 상황

※ EU는 러시아 에너지 관련 제재 강화로 2022.12.5일부터 러시아산 석유의 해상 수입 금지

《 수주잔량 및 노후선 현황 》

(척)

	VLCC	S-max	A-max	계
선 대 (A)	906	660	1,123	2,689
노후선 (B, 선령 15년 이상)	250	198	398	846
선대 대비 (B/A)	28%	30%	35%	32%
발주잔량 (C)	11	43	124	178
교체수요 (B-C)	239	155	274	668

※ 선대 대비 6.6%

* 출처 : Clarksons ('23.7월 기준)

FLNG 발주 확대 전망

□ 전세계 원유/가스 예상 수요량 감안시 해양부문 투자 확대 전망

※ 원유/가스를 생산하는 유전은 일정 기간이 경과하면 유전내 압력 감소로 인해 생산량이 감소하는 특징을 가지고 있음

- '15년이후 해양부문 투자 급감 → 현재 생산 중이거나 개발 중인 유전으로는 향후 수요량 충족 어려움 예상

※ 저유가 영향

※ (2030년) 수요량 전망 99~106백만배럴/일 > 추가투자 없을 경우 생산량 전망 85~97

□ 글로벌 LNG 수출 물량 증가로 FLNG 프로젝트 수주 확대 기대

- 독보적인 FLNG 수주 경쟁력 보유 : 성공적인 대형 FLNG 3기 건조 경험 및 신규 FLNG 1기 수주 성공

※ Prelude, Petronas, Coral

《 주요 FLNG 프로젝트 현황 》

프로젝트	투입지역	Capa(백만톤/년)	프로젝트 진행현황
Petronas ZLNG	말레이시아	2.2	· '23.1月 수주
Exxon Coral #2	모잠비크	3.4	· '23년 계약 전망
Delfin	미국	3.5	· FEED 완료
Pembina Cedar	캐나다	3.0	· FEED 완료

INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

해상 운송에 대한 국제 환경규제의 지속적 강화로 친환경 선박 발주 증가

□ 국제해사기구(IMO) 선박 온실가스 배출량 감축 전략 수립 및 시행 중

※ International Maritime Organization

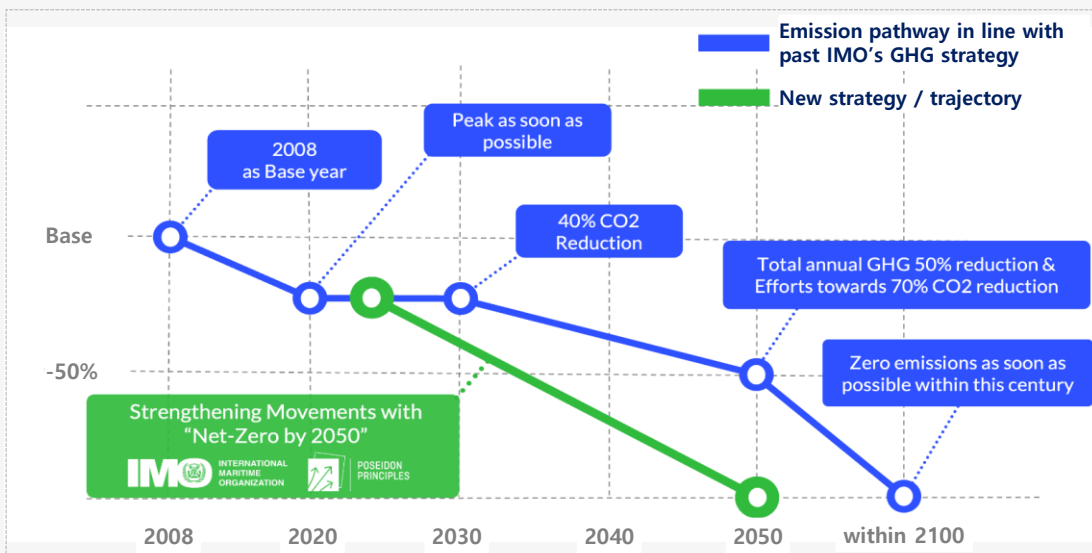
- 최근 IMO는 환경규제 강화를 위해 '50년까지 온실가스 배출 Net Zero 달성 전략을 발표

- 온실가스 배출 감소를 위해 신조 선박 대상 EEDI, 기존 선박 대상 EEXI / CII 규제 적용

※ Energy Efficiency Design index

※ Energy Efficiency Existing Ship Index / Carbon Intensity Indicator

《 IMO 온실가스 감축 전략 》

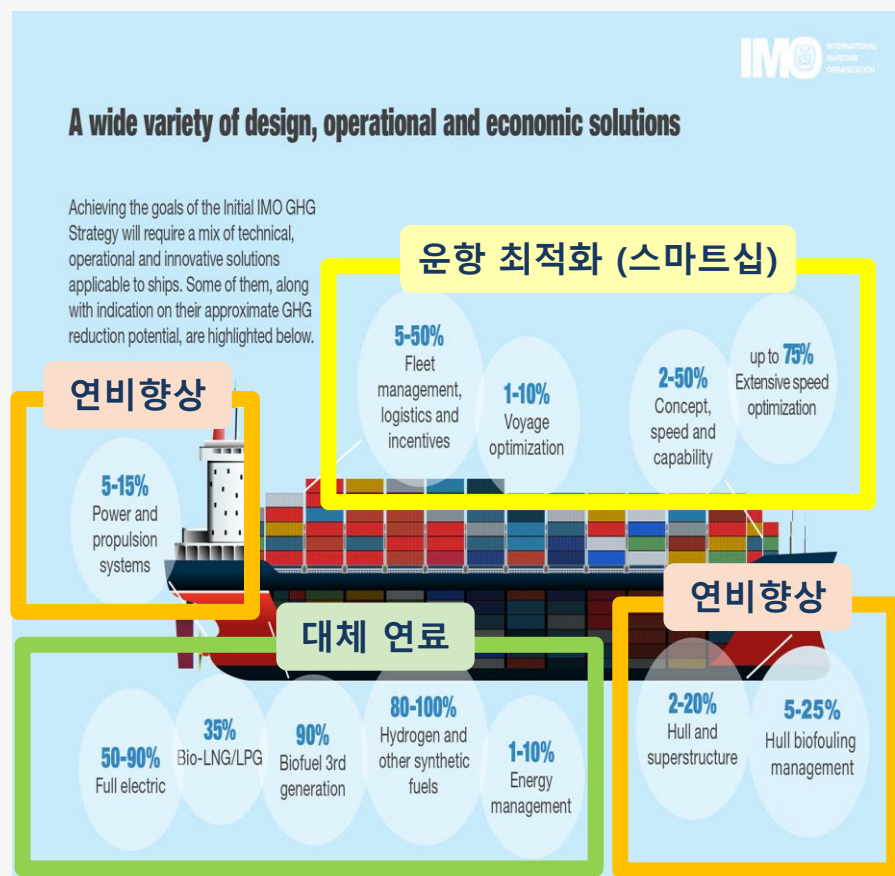


《 선박 환경규제 적용 Timeline 》

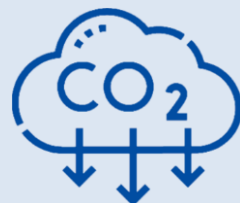
선박 환경규제		'20	'22	'23	'25
신조 선박	EEDI	Phase II (-20%)	Phase III (-30 ~ -50%) 컨테이너선/LNG선	Phase III (-30%) 유조선/벌크선	
	EEXI			선박 에너지 효율 검증 필요 (-15 ~ -50%) 400GT 이상 국제 항해 선박	
기존 선박	CII			운항정보 기반 에너지 효율 평가 A ~ E 등급 부여 5000GT 이상 국제 항해 선박	

환경규제 강화에 대응, 탄소배출 저감 및 운항 효율화를 위한 기술 확보 중

환경규제 강화 및 선사의 OPEX 절감 요구 증가



친환경/디지털 기술 확보 중



LNG 및 탄소배출 저감 기술

- LNG 기술 고도화
- 폐열 회수 시스템
- CO2 포집 및 운반
- 선형 최적화
- 에너지 절감 장치



대체연료 추진 기술

- 메탄올 추진
- 암모니아 추진
- 수소 추진 및 운반
- 연료전지
- 원자력 추진 및 발전



디지털 선박 기술

- 스마트십
- 자율운항 선박

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

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

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

삼성중공업은 전세계 LNG DF 발주 척수 254척 중 41척을 수주하여 단일 조선소 기준 시장점유율 1위(16%)

※ '22년말 기준 (13K+컨선, A-MAX, S-MAX, VLCC, SHTL)

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

□ 조선해양 통합 LNG 실증설비 보유로 차별화된 기술 개발 및 성능 검증

※ '21. 6월 완공



폐열 회수 시스템, CO2 포집 및 LCO2 운반선 등 상용화 추진 중

□ 폐열 회수 시스템 (선박 엔진의 열에너지를 회수, 전력을 생산하는 친환경 기술)

- 174K LNG운반선의 추진 엔진에 열전발전 시스템 첫 적용 → 실적(Track record) 확보 후 적용 범위 확대 추진
※ LG이노텍과 협업 → 발전성능 TEST 완료, '21년 선급 승인 득

□ CO2 포집 및 CO2 운반선

- 화석연료의 지속 사용을 위해 육상용 CO2 포집 기술을 기반으로 선박용 시스템 개발 (탄소배출 70% ↓) 완료,
2100TEU급 컨테이너선 활용 OCCS 시스템 실선 실증 추진 중
※ 하루 24톤의 CO2 포집, 삼성중공업-파나시아-HMM-KR 기술 협력
- 50K급 액화 CO2 운반선 상용화 추진 중
※ CO2의 포집-활용-저장 Value Chain 中 해상운송을 위한 신선종 개발

□ 선형 최적화 (연료 소모량 및 CO2 배출량 5% 이상 절감) 및 친환경 에너지 절감 장치

- 선박의 모든 운항 조건을 고려한 선형 최적화 → 운반선 연비 향상 및 CO2배출량 저감
※ CO2 배출량 5% ↓
- 선박 운항 중 해수와 공기의 흐름을 제어하여 연료 소모량 감축
※ 선체 저항 감소, 프로펠러 추진효율 향상 → 10~15% 연비 향상 효과

메탄올 연료 추진 선박 수주 진행, 암모니아 연료 추진 선박 개발 중

□ 메탄올 연료 추진 선박

- 컨테이너선 특성을 고려한 연료공급시스템 공정 및 배치 최적화 기술 확보
 - 에버그린 17K 메탄올 컨테이너선 16척 수주 완료 (컨선 수주 후 적용 선종 확대 검토)

□ 암모니아 추진 기술

- 수소연료 전환 전 활용 가능한 무탄소 연료로 주목받고 있으며, 암모니아 특성을 고려해 관련 기술 확보 중
※ 액화온도 -33도, 독성, 대기오염 등
- SHI/MISC/LR/YARA 등 MOU 체결('22년) → '25년 암모니아 추진 초대형원유운반선(VLCC) 건조 전망

□ 연료전지 추진 시스템

- 연료전지 적용을 통한 내연기관 대체 → CO2 배출 저감, 엔진으로 인한 소음·진동 감소 및 유지보수 비용 절감
※ 블루에너지社(LNG개질 연료전지) 및 범한퓨얼셀社(수소 연료전지) 협력 중

□ 원자력 추진 및 원자력 발전설비 기술

- 한국원자력연구원과 MOU 체결('21년) 후 국책과제 참여를 통해 기술협력 지속 중
※ 원자력 추진선 비즈니스 모델 개발 및 선박 적용 핵심기술 확보 추진
- '22.4월부터 덴마크 Seaborg사와 부유식 원자력 발전 설비 공동 개발 진행 중
※ 용융염원자로 기술 보유 회사

스마트십 시스템 고도화 및 자율운항 선박 기술 선점 추진

□ 탄소배출/OPEX 절감, 안전운항 및 원격 유지보수 솔루션 제공

- 선내에 설치된 데이터 플랫폼으로 공통 및 선종별 특화 솔루션 제공 (SVESSEL Onboard)
- Digital Twin 기술을 기반으로 육상에서 선박 관제, 모니터링 및 원격지원 가능 (SVESSEL Onshore)
- 주요 회전 장비에 대한 인공지능 기반 고장 진단 솔루션 개발 및 상용화 추진 (SVESSEL CBM)
※ Condition Based Maintenance

□ 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)
- 업계 최초로 국내 도서 연안에서 자율운항 해상 실증 성공 ('22.11월)
※ 서해(목포) - 남해(제주도) - 동해(독도) 항로, 총 950km



INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

〈실 적〉

(억원)

		당기	전기	QoQ	전년동기	YoY
		'23.2Q	'23.1Q	(%)	'22.2Q	(%)
매출액	당해 실적	19,457	16,051	21.2	14,261	36.4
	누계 실적	35,508	16,051	-	29,100	22.0
영업 이익	당해 실적	589	196	200.5	-2,557	흑자전환
	누계 실적	785	196	-	-3,507	흑자전환
세전 이익	당해 실적	251	59	325.4	321	-21.8
	누계 실적	310	59	-	-702	흑자전환
당기 순이익	당해 실적	232	93	149.5	-370	흑자전환
	누계 실적	325	93	-	-1,401	흑자전환

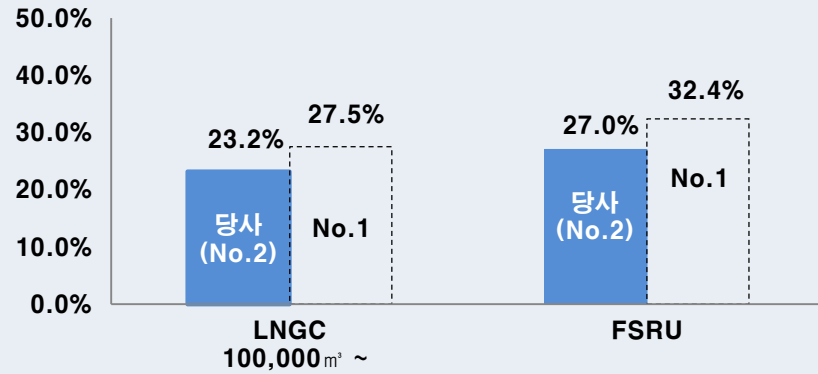
〈재무상태 요약〉

(억원)

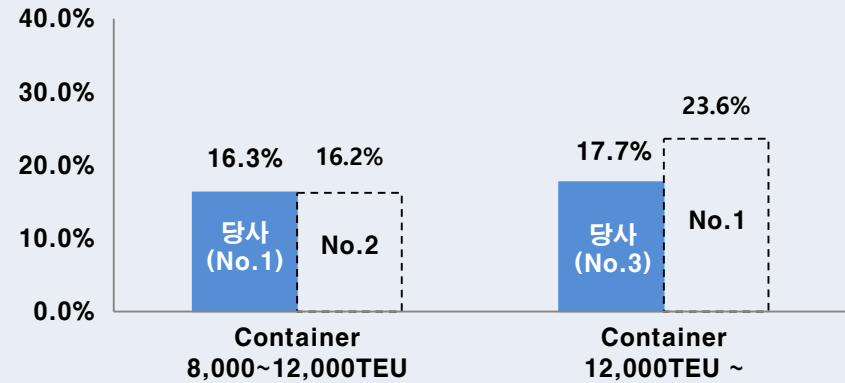
	'23.6월말	'22년말	증 감
자 산	149,812	144,917	4,895
현금·예금	9,578	10,324	-746
부 채	112,728	109,197	3,531
차 입 금	31,652	30,634	1,018
계약부채	43,695	37,574	6,121
자 본	37,084	35,720	1,364
자 본 금	8,801	8,801	-
이익잉여금	-19,219	-19,589	370
기타자본	28,084	26,811	1,273

주력 선종에서 Global Top-tier 위치 점유 중

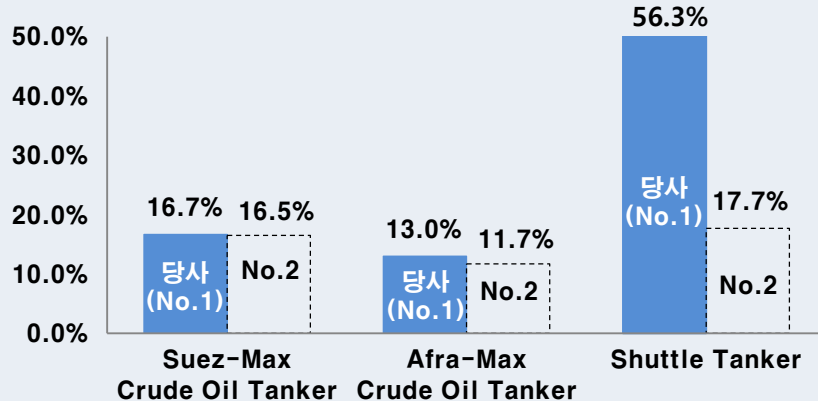
LNG선/FSRU



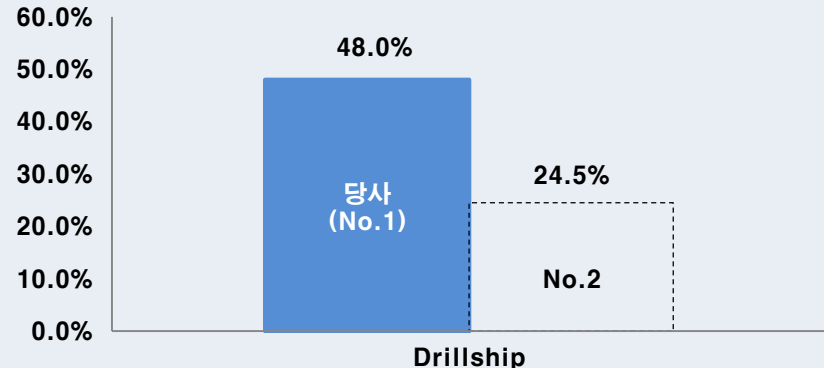
컨테이너선



유조선



드릴십



* 출처 : Clarksons (단일 조선소 기준)

지속적 대형 생산설비 수주 실적 보유



Prelude FLNG
(‘11년 수주, ‘17년 인도)



Ichthys CPF
(‘12년 수주, ‘17년 인도)



Martin Linge P/F
(‘12년 수주, ‘18년 인도)



Egina FPSO
(‘13년 수주, ‘18년 인도)



Petronas FLNG
(‘14년 수주, ‘20년 인도)



Appomattox FPS
(‘15년 수주, ‘17년 인도)



Johan Sverdrup P/F 2기
(‘15년 수주, ‘18년 인도)



Argos FPU
(‘17년 수주, ‘21년 인도)



Coral FLNG
(‘17년 수주, ‘21년 출항)



Ruby FPSO
(‘19년 수주, ‘22년 출항)

시운전 중

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.