

IR Presentation

2024. 2월



HEAVY INDUSTRIES

INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

4분기 매출액 2.4조원, 영업이익 흑자 790억원

□ **매출액** : **2.4조원** (1분기 1.6조 → 2분기 2.0 → 3분기 2.0 → 4분기 2.4)
※ 연간 8.0조

- 조업 일수 증가 및 LNG선 매출 증가세 지속 등에 따라 직전 분기 比 0.4조 (20%) 증가
※ 3분기) 56日 → 4분기) 63日

□ **영업이익** : **흑자 790억원** (1분기 196억 → 2분기 589억 → 3분기 758억 → 4분기 790)
※ 연간 흑자 2,333억

- 경상 이익 640억원 외 해양 공사 C/O 확보에 따른 일회성 이익 150억원 발생

□ **세전이익** : **적자 △3,578억원** (1분기 59억 → 2분기 251억 → 3분기 311억 → 4분기 △3,578)
※ 연간 적자 △2,957

- SK해운 중재 영향 일시 총당 (△0.4조)에 따라 손실 발생, 3사간 협의 결과에 따라 총당 환입 가능성 있음
※ 중재패소액, 법률비용 및 이자 등 일괄하여 총당 설정 ※ 삼성중공업 - SK해운 - 한국가스공사 : LNG선 운행 재개 관련 협의 지속 중
(억원)

	전년동기 실적 (‘22.4분기)	전기 실적 (‘23.3분기)	당기 실적 (‘23.4분기)	전년동기 대비	전기 대비
매출액	16,346	20,255	24,331	+7,985 (48%)	+4,076 (20%)
영업이익 (이익률)	-3,358 (-20.5%)	758 (3.7%)	790 (3.2%)	흑자전환	+32
세전이익	-2,494	311	-3,578	-1,084	-3,889

매출 9.7조원, 영업이익 4,000억원, 수주목표 97억불

□ 매출액 : 9.7조원 ('23년 8.0조원 대비 17% 증가)

- '21년 이후 대규모 수주에 따른 매출 증가세 지속 중으로 '24년 LNG선 및 해양 프로젝트 매출 확대 전망

※ 신규수주 : '21년 122억불 → '22년 94억불 → '23년 83억불

※ 매출액 : '22년 5.9조 → '23년 8.0조 → '24년(E) 9.7조

□ 영업이익 : 4,000억원 ('23년 흑자전환 후 2년 연속 영업이익 흑자 전망)

- 저선가 물량의 비중 축소와 해양부문의 생산 증가로 수익성 개선 전망

※ LNG선 중심으로 선가가 지속 상승함에 따라 수익성은 더욱 개선될 전망

□ 수주목표 : 97억불 ('24년 1~2월 수주실적 : 37억불)

※ LNG선 35억불 (15척), VLAC 2억불 (2

척)

- 상 선 : 72억불 ('23년 실적 53억불 대비 36% 증가)

· '23년에서 이월된 Qatar LNG선 (35억불) 제외 시 '24년 실질 수주 목표는 37억불 수준

- 해 양 : 25억불 ('23년 30억불 比 △16% 축소)

· LNG 수요 증가로 FLNG 발주는 지속 전망, 년 1기 이상 FLNG 수주 추진 중

'24년 1~2월 신규수주는 37억불, 1월말 현재 수주잔고는 325억불

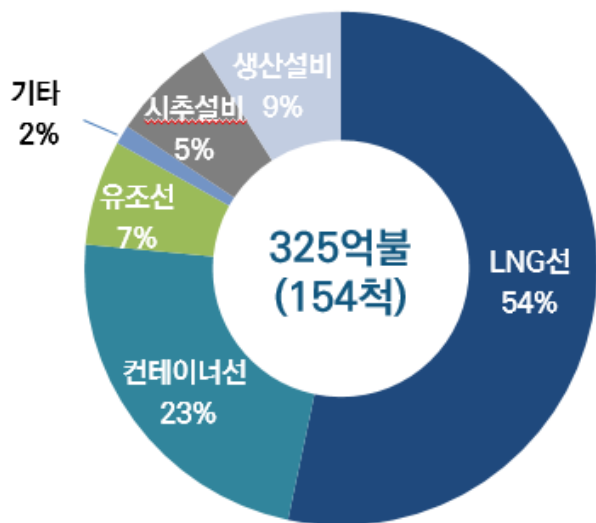
□ '24년 1~2월 신규수주 : 37억불(17척)

– LNG선 35억불(15척), VLAC 2억불(2척)

□ '24. 1월말 현재 수주잔고(인도 기준) : 325억불

※ 카타르 LNG선 포함시 359억불

– 매출기준 수주잔량 증가세 지속 ['20년말 12.0조원 → '21년말 19.7 → '22년말 26.7 → '23년말 30.3]



	척수	금액(억불)
● L N G 선	81	175
● 컨테이너선	51	75
● 유 조 선	11	22
● 기 타	6	7
상 선	149	279
● 시추설비	3	16
● 생산설비	2	30
계	154	325

INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

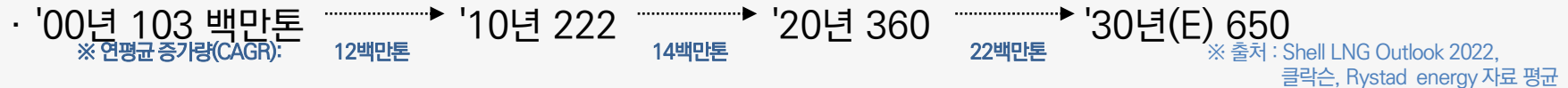
3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

LNG 해상물동량 증가 등으로 연간 70척 이상 발주 지속 전망

□ 주요 시황전망 기관은 LNG 수요 지속 확대 전망

– LNG 해상물동량 증가세



□ IMO 환경규제 강화로 노후 LNG선 교체발주 불가피

– '30년까지 선령 25년 이상에 해당되는 노후 LNG선은 115척 규모 (86K~119K급)

· '00년 이전 인도 : 57척, '01년~'05년 인도 : 58척

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

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

※ LPG 및 암모니아 수요가 확대됨에 따라 LPG/암모니아 운반선 발주 증가중

→ 기존 VLGC 수요 및 VLAC 신규 수요 감안하면 년 40척 이상 발주 전망

신규발주 축소에도 친환경 교체수요는 지속 전망

□ 글로벌 경기침체 우려로 신규발주 축소 전망

- '21년~'22년 대규모 발주물량의 본격적인 인도 영향 감안시 컨테이너선 신규발주는 감소 전망

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

· 인도량 : '23년 220만TEU → '24년(E) 300만TEU → '25년(E) 190만TEU

□ 친환경 교체 수요에 기반한 노후선박 교체수요는 지속될 전망

- 8~10K급 선령 20년 도달 노후선박의 교체발주

· 선령 20년 도달 선박 척수 : ~'27년말 123척 → '28년~'29년말 53척
※ 해당선박 교체를 위해서는 '24년~'25년 발주 필요 ※ '26년이후 교체 수요 전망

· IMO 환경규제 강화에 따라 친환경 선박으로의 교체수요는 가속화될 전망

- 12,000TEU 이상 컨선 발주 전망 : '24년 ~ '27년 연평균 약 50척 수준

노후선 교체발주 수요 대기중

□ 노후선 비중이 높고 발주잔량이 낮은 상황 감안시 교체발주 확대는 불가피

- 전체 유조선 선대에서 선령 15년이상 노후선의 비중은 33%, 발주잔량은 선대의 8% 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)	908	661	1,139	2,708
노후선 (B, 선령 15년 이상)	270	201	431	902
선대 대비 (B/A)	30%	30%	38%	33%
발주잔량 (C)	22 ※ 선대 대비 2.4%	65 9.8%	136 11.9%	223 8.2%
교체수요 (B-C)	248	136	295	679

* 출처 : Clarksons ('23.12월말 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 2기 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
FLNG	북미지역	3.0	· '23.12月 수주
ENI Coral #2	모잠비크	3.4	· 협의중
Delfin	미국	3.5	· 협의중
Ksi Lisims	캐나다	6.0	· FEED 진행 중

INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

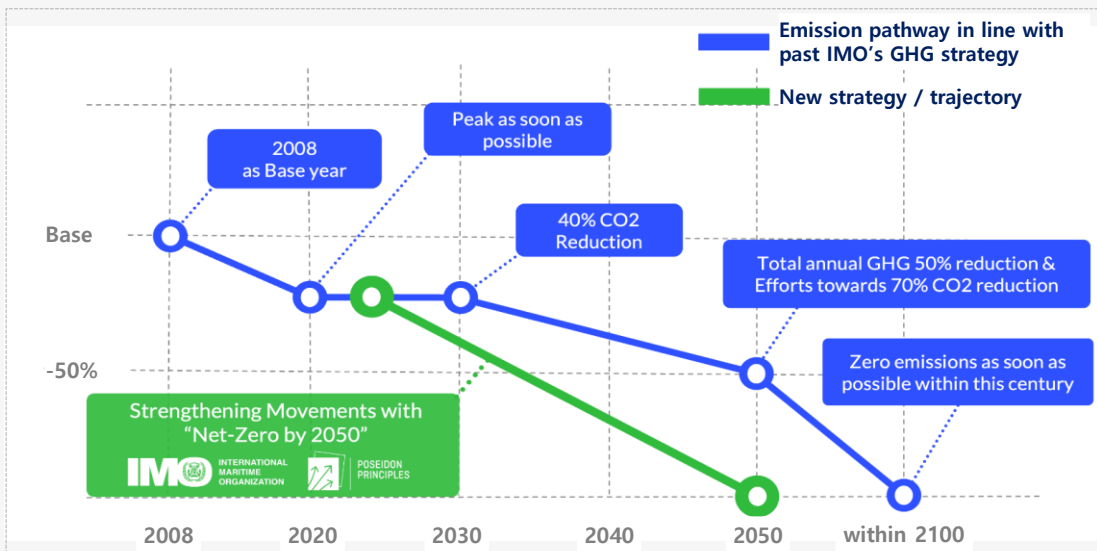
해상 운송에 대한 국제 환경규제의 지속적 강화로 친환경 선박 발주 증가

□ 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 》

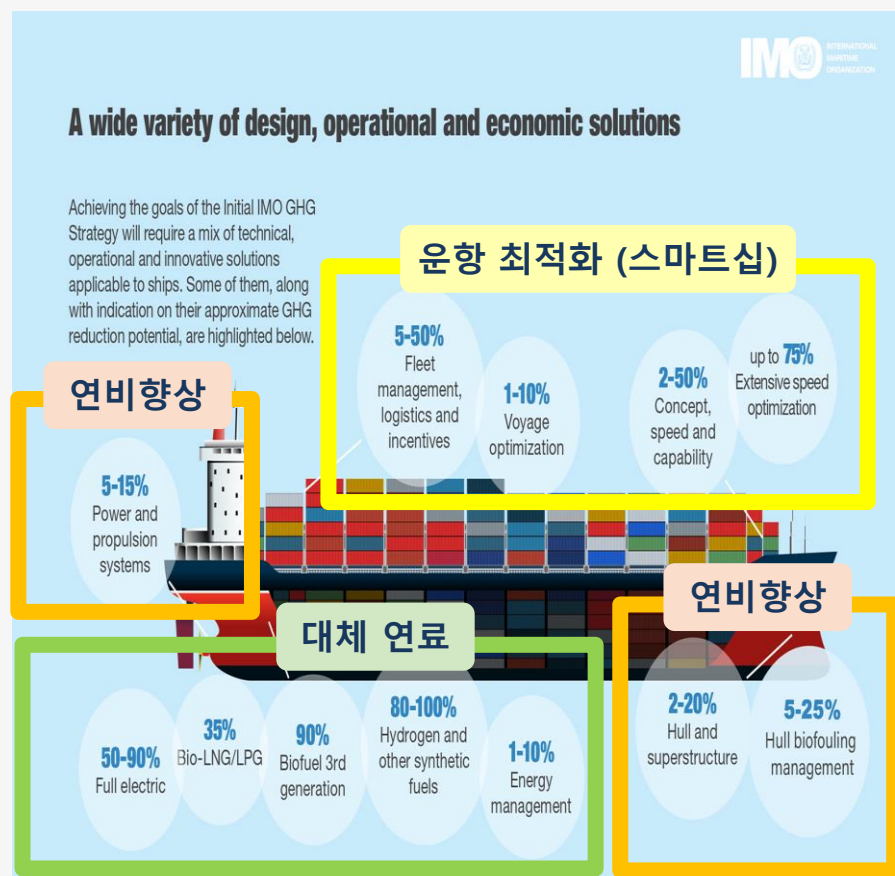


《 선박 환경규제 적용 Timeline 》

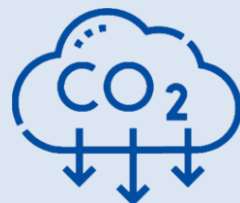
선박 환경규제		'20	'22	'23	'25
신조 선박	EEDI	Phase II (-20%)	Phase III (-30 ~ -50%) 컨테이너선/LNG선	Phase III (-30%) 유조선/벌크선	
	EEXI			선박 에너지 효율 검증 필요 (-15 ~ -50%) 400GT 이상 국제 항해 선박	
기존 선박	CII			운항정보 기반 에너지 효율 평가 A ~ E 등급 부여 5000GT 이상 국제 항해 선박	

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 수주 지속 중
 - 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 남중국해 자율운항 해상 실증 성공 ('23.7월)

※ 거제도 - 남해(제주도) - 대만(가오슝) 항로, 총 1,500km



INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

〈실 적〉

(억원)

		당기	전기	QoQ	전년동기	YoY
		'23.4Q	'23.3Q	(%)	'22.4Q	(%)
매출액	당해 실적	24,331	20,255	20.1	16,346	48.8
	누계 실적	80,094	55,763	-	59,447	34.7
영업 이익	당해 실적	790	758	4.2	-3,358	흑자전환
	누계 실적	2,333	1,543	-	-8,544	흑자전환
세전 이익	당해 실적	-3,578	311	적자전환	-2,494	-43.5
	누계 실적	-2,957	621	-	-5,547	46.7
당기 순이익	당해 실적	-2,237	356	적자전환	-2,828	-20.9
	누계 실적	-1,556	681	-	-6,274	75.2

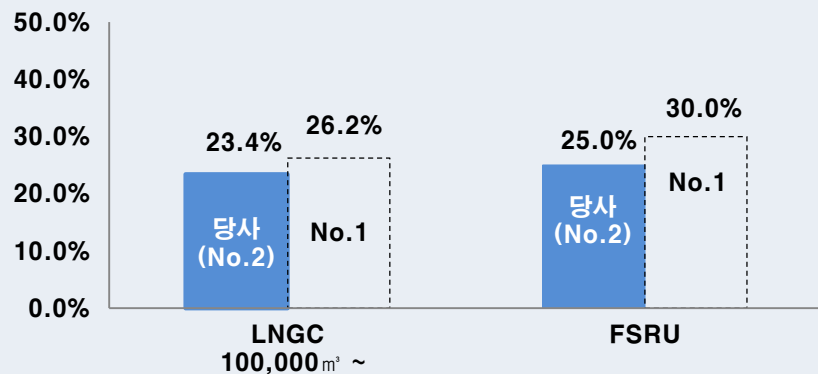
〈재무상태 요약〉

(억원)

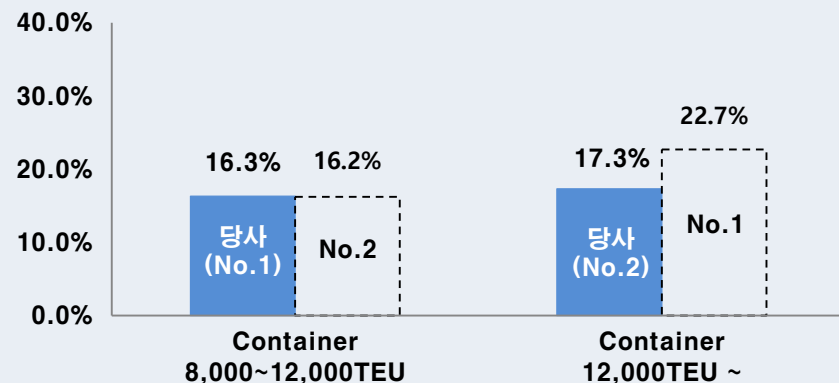
	'23년말	'22년말	증 감
자 산	155,934	144,917	11,017
현금·예금	7,392	10,324	-2,932
부 채	121,842	109,197	12,645
차 입 금	35,512	30,634	4,878
선수금	49,922	37,574	12,348
자 본	34,092	35,720	-1,628
자 본 금	8,801	8,801	-
이익잉여금	-21,687	-19,589	-2,098
기타자본	27,281	26,811	470

주력 선종에서 Global Top-tier 위치 점유 중

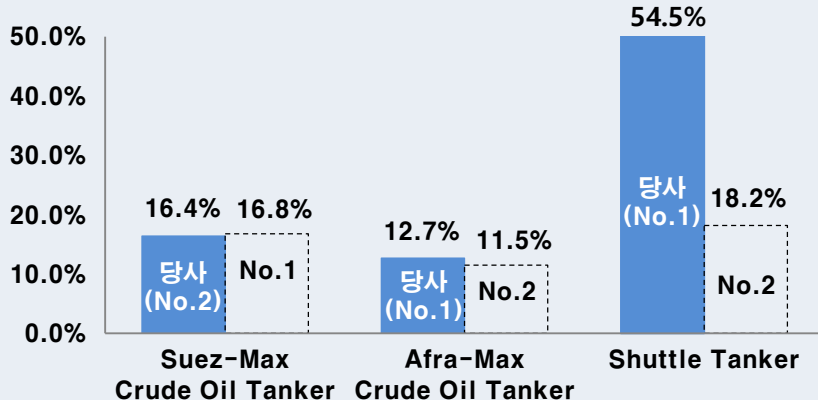
LNG선/FSRU



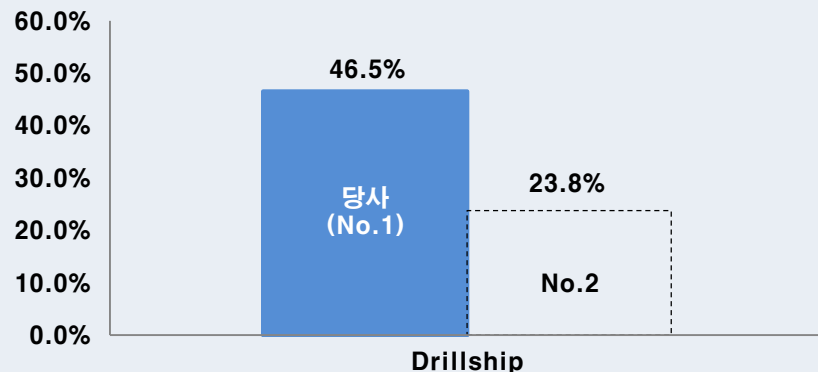
컨테이너선



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)



Argos FPU
(‘17년 수주, ‘21년 인도)



Coral FLNG
(‘17년 수주, ‘21년 출항)



Ruby FPSO
(‘19년 수주, ‘22년 출항)



Petronas ZLNG
(‘23년 수주, 설계 진행중)

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.