

IR Presentation

2025. 5월

INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

□ 매출 : 2.5조원 (2조 4,943억)

- 영업 이익 : 흑자 1,231억원 (영업이익률 4.9%)

- 세전 이익 : 흑자 909억원

	전년동기 실적 (‘24. 1분기)	전기 실적 (‘24. 4분기)	당기 실적 (‘25. 1분기)	비율	
				전년동기 대비	전기 대비
매 출 액	23,478	27,004	24,943	+1,465 (6%)	△2,061 (△7%)
영 업 이 익 (이익률)	779 (3.3%)	1,742 (6.5%)	1,231 (4.9%)	+452	△511
세 전 이 익	152	△4,784	909	+757	흑자전환

'25년 경영목표 (매출 10.5조원, 영업이익 6,300억원, 수주 98억불) 유지

□ 매출액 : 10.5조원 ('24년 9.9조원 比 6% 증가)

- 해양 프로젝트 매출 확대 등에 따라 매출 증가세 지속 전망 (매출액 : '23년 8.0조 → '24년 9.9조 → '25년(E) 10.5조)
※ Cedar FLNG가 건조 예정으로 FLNG 2기 건조 체제 돌입

□ 영업이익 : 6,300억원 ('24년 5,027억원 比 25% 증가)

- Product Mix 개선으로 영업이익 확대 전망 (영업이익 : '23년 2,333억원 → '24년 5,027억원 → '25년(E) 6,300억원
※ 低선가 컨테이너선 매출비중 감소 및 LNG·FLNG 매출비중 증가

□ 수주목표 : 98억불 ('24년 73억불 比 34% 증가)
※ 상선 58억불, 해양 40억불

- 실적 : 26억불(18척) [서틀탱커 13억불(9척), LNG운반선 3억불(1척), 컨테이너선 4억불(4척), 유조선 등 6억불 (6척)]
※ 유조선 3억불(4척), VLEC 3억불(2척)
- 잔여 : 72억불
 - 조선 32억불 : 3개년 수준 수주 잔고를 확보, 수익성 위주의 선별적 수주 진행
 - 해양 40억불 : Coral#2 FLNG 및 추가 FLNG 1기 수주 추진 중
※ '25. 4월 모잠비크 정부 개발계획 승인 ※ Delfin 등 다수 FLNG 수주 협의 중

'25년 1~5월 신규수주는 26억불, 4월말 기준 수주잔고는 319억불

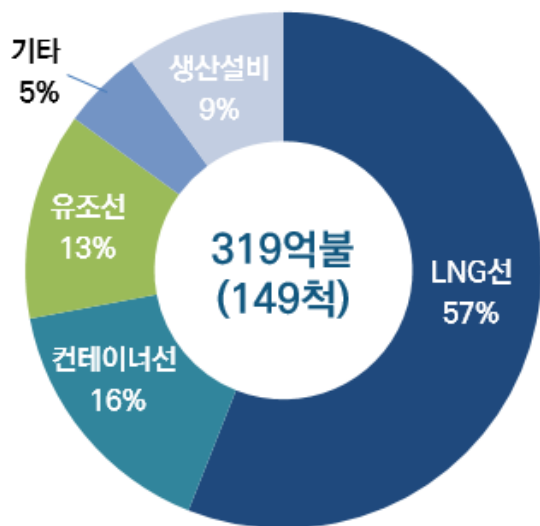
□ '25년 1~5월 신규수주 : 26억불(18척)

– 셔틀탱커 13억불(9척), LNG운반선 3억불(1척), 컨테이너선 4억불(2척), COT 3억불(4척), VLEC 3억불(2척)

□ '25.4월말 현재 수주잔고(인도기준) : 319억불

– '25.3월말 현재 매출기준 수주잔고 : 32.3조원 ('20년 이후 매출기준 수주잔고 증가세 지속)

※ '20년말 12.0조원 → '21년말 19.7 → '22년말 26.7 → '23년말 28.4 → '24년말 32.3



	척수	금액(억불)
● LNG 운반선	79	180
● 컨테이너운반선	29	52
● 원유운반선	28	42
● 기 타	11	15
상 선	147	289
● 생산 설비	2	30
계	149	319

INDEX

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

LNG운반선은 연간 70척, VLGC/VLAC는 연간 40척 수준 발주 지속 전망

□ LNG운반선

- 단기 : 미국의 LNG 수출 승인 재개로 하반기부터 본격적인 LNG운반선 발주 전망

※ '25년내 7~8개 LNG 프로젝트의 FID (최종투자결정) 전망

- 중장기 : LNG 해상 물동량 증가세 및 노후 LNG 운반선 교체 수요 지속 전망

※ 러시아 PNG 대체, Coal to Gas 수요 확대

※ '30년까지 선령 20년 이상 노후 LNG운반선: 약 276척 규모

· LNG 물동량 : '00년) 103 백만톤 → '10년) 222 → '20년) 360 → '30년(E) 692
 ※ 연평균 증가량(CAGR): 12백만톤 14백만톤 33백만톤 ※ 출처 : Clarkson

- 글로벌 해운 탄소세 부과 등 IMO 환경규제 강화로 노후 LNG 운반선 교체 발주 증가 전망

※ 진행 중인 LNG 개발 프로젝트 및 LNG 수요 증가 등을 감안할 때 년 70척 수준의 신규 발주 예상

※ '25년 ~ '28년

□ VLGC / VLAC

- LPG : 아시아 지역 LPG 수요량 증가 및 노후선 교체

※ 중국 PDH (프로판에서 폴리프로릴렌 생산) 증설 및 인도의 LPG 지원 정책 등에 따라 수요 증가

- LPG 물동량 : '23년) 127백만톤 → '29년(E) 148백만톤

* LPG선 10~15척/년 발주 필요

- 암모니아 : 혼소발전 및 선박연료用 수요 증가 예상 (탄소 미배출 연료)

※ 석탄 화력 발전 시 암모니아 혼소율 확대 추진 중 (10% → 20%)

IMO 환경 규제 강화 등에 따른 노후선 교체 수요 지속 전망

□ 친환경 교체 수요에 기반한 노후선박 교체수요는 지속될 전망

- IMO '글로벌 해운 탄소세' 도입 결정에 따라 노후선의 친환경 교체수요는 지속될 전망
※ 온실가스연료집약도(GFI)가 낮은 연료 사용을 촉진하기 위해 연료 자체를 규제
- GFI 기본 목표 및 직접준수 목표값을 달성하지 못하는 선박의 경우 100~380\$/ton의 탄소세 부과
※ GHG Fuel Intensity 온실가스연료집약도
- '14년 이전 EEDI 미적용 선박의 용선 경쟁력 상실로 조기 폐선 전망
※ Energy Efficiency Design Index
- 미국의 중국산 선박에 대한 입항료 부과로 한국산 수요 확대 전망
- '25년 18\$/톤 → '28년 33\$/톤 부과 ('25.10월부터 적용)

□ 단, 미국의 관세 정책 및 대규모 발주 물량 인도는 신규 발주에 부정적 영향

- 미국의 보편관세 및 상호관세 부과로 글로벌 물동량 증가세 둔화 및 인플레이션 우려가 있음
- '21년~'22년 대규모 발주물량의 본격적인 인도 영향으로 선대 확대를 위한 발주에 부정적 영향도 있음
- 발주량 : '21년 199척 → '22년 149척 → '23년 108척 → '24년 283척
※ 8,000TEU +
- 인도량 : '23년 229만TEU → '24년 290만TEU → '25년(E) 190만TEU

노후선 교체발주 중심 발주 확대 기대

□ 노후선 비중이 높고 발주 잔량이 낮은 상황으로 교체 발주 확대 기대

- 전체 유조선 선대에서 선령 15년이상 노후선의 비중은 40%, 발주잔량은 선대의 15% 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)	905	672	1,170	2,747
노후선 (B, 선령 15년 이상)	337	258	539	1,134
선대 대비 (B/A)	37.2%	38.4%	46.1%	41.3%
발주잔량 (C)	95	115	216	426
	※ 선대 대비 10.5%	17.1%	18.5%	15.5%
교체수요 (B-C)	242	143	323	708

* 출처 : Clarksons ('25.3.31 일 기준)

FLNG 발주 확대 전망

□ 에너지 안보에 대한 관심 증가로 해양부문에 대한 투자는 지속될 전망

※ 2022년 러시아-우크라이나 전쟁 이후

- Offshore oil & gas project CAPEX reached FID: '23년 1,230억\$ → '24년~'33년 약 1,000억\$/년 전망

□ 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. 1월 수주
Cedar	캐나다	3.3	· '23.12월 수주
ENI Coral #2	모잠비크	3.4	· 협상 중
Delfin	미국	3.7	· 협상 중
Western LNG	캐나다	6.0	· 협상 중

※'25.4월 모잠비크 정부 LNG 가스전 개발계획승인

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

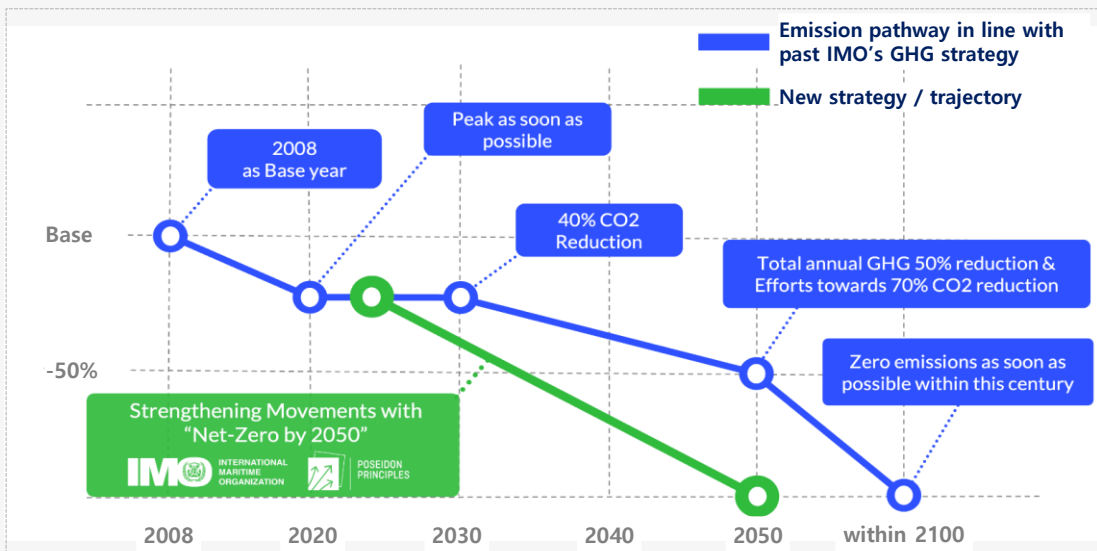
- 최근 IMO는 환경규제 강화를 위해 '50년까지 온실가스 배출 **Net Zero** 달성 전략을 발표

- 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 》

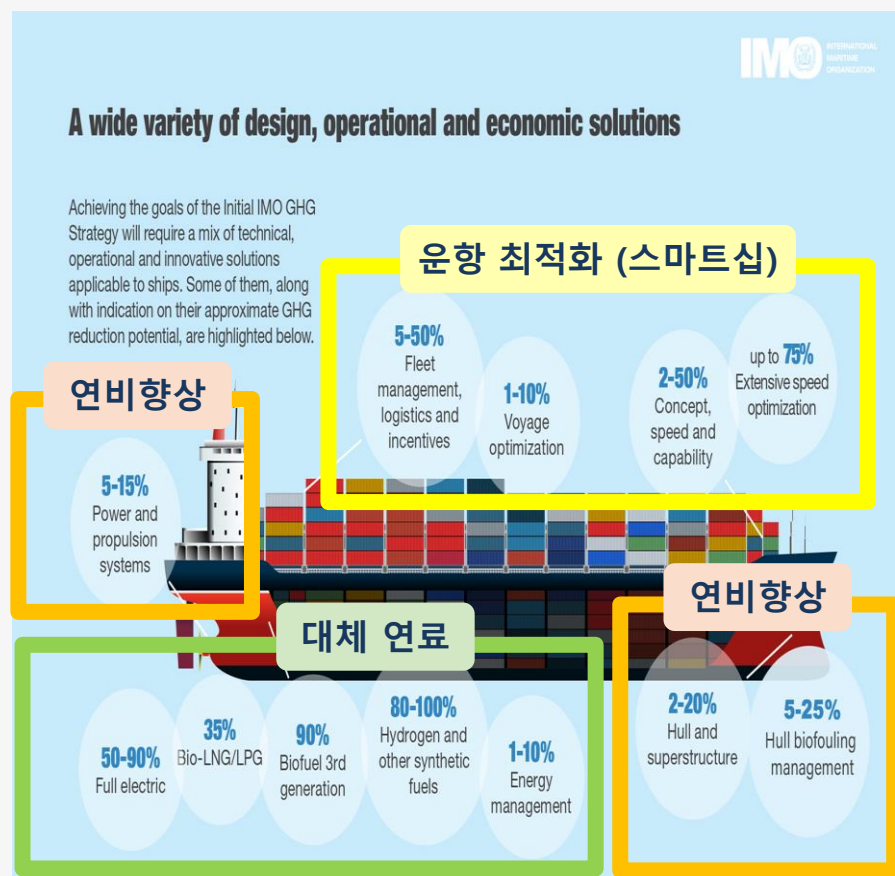


《 선박 환경규제 적용 Timeline 》

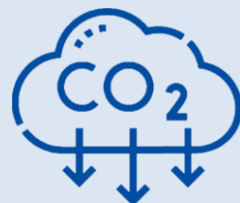
선박 환경규제		'20	'22	'23	'25
신조 선박	EEDI	Phase II (-20%)	Phase III (-30 ~ -50%) 컨테이너선/LNG선	Phase III (-30%) 유조선/벌크선	
	EEXI			선박 에너지 효율 검증 필요 (-15 ~ -50%) 400GT 이상 국제 항해 선박	
기존 선박	EEXI			운항정보 기반 에너지 효율 평가 A ~ E 등급 부여 5000GT 이상 국제 항해 선박	
	CII				

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
※ 불룸에너지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
		'25.1Q	'24.4Q	(%)	'24.1Q	(%)
매출액	당해 실적	24,943	27,004	-7.6%	23,478	6.2%
	누계 실적	24,943	99,031	-	23,478	6.2%
영업 이익	당해 실적	1,231	1,742	-29.3%	779	58.0%
	누계 실적	1,231	5,027	-	779	58.0%
세전 이익	당해 실적	909	-4,784	흑자전환	152	498.0%
	누계 실적	909	-3,155	-	152	498.0%
당기 순이익	당해 실적	901	-993	흑자전환	78	1,055.1%
	누계 실적	901	539	-	78	1,055.1%

〈재무상태 요약〉

(억원)

	'25.3월말	'24년말	증 감
자 산	162,812	171,946	-9,134
현금·예금	5,653	10,037	-4,384
부 채	124,732	134,452	-9,270
차 입 금	31,060	32,182	-1,122
선수금	55,101	54,630	471
자 본	38,080	37,494	586
자 본 금	8,801	8,801	-
이익잉여금	-20,439	-21,360	921
기타자본	30,491	30,356	135

※ 부채비율

328%

359%

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)



Argos FPU
(‘17년 수주, ‘21년 인도)



Coral FLNG
(‘17년 수주, ‘21년 출항)



Ruby FPSO
(‘19년 수주, ‘22년 출항)



Petronas ZLNG
(‘23년 수주, 생산작업중)



Cedar FLNG
(‘23년 수주, 설계중)

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.