



삼성중공업

'26.1분기 경영 실적

Contents

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

'26년 1분기 경영실적 요약

1. 경영 현황

직전 분기와 유사한 실적으로 견조한 매출액 및 영업이익 유지

매출액 : 2.9조원 (전기 비 2% 증가, 전년동기 비 16% 증가)

영업 이익 : 2,731억원 (전기 비 8% 감소, 전년동기 비 121% 증가)
(영업이익률) (9.4%)

- '26년은 성과급 지급 예정액을 산정하여 분기 단위로 동일 규모를 비용처리(1분기에도 비용 반영)
 ※ '25년은 지급 시점에 일시 비용 처리

세전 이익 : 1,296억원 (전기 비 36% 감소, 전년동기 비 43% 증가)

- 환율 상승에 따른 선물환 계약 평가손실 및 이자비용 등 영향
 ※ '25.12월말 1,435원 → '26.3월말 1,513원

(억원)

	전년동기 실적 ('25. 1분기)	전기 실적 ('25. 4분기)	당기 실적 ('26. 1분기)	비율	
				전년동기 비	전기 비
매출액	24,943	28,379	29,023	+4,080 (+16%)	+644 (+2%)
영업 이익 <small>(이익률)</small>	1,231 <small>(4.9%)</small>	2,962 <small>(10.4%)</small>	2,731 <small>(9.4%)</small>	+1,500 (+121%)	-231 (-8%)
세전 이익	909	2,039	1,296	+387 (+43%)	-743 (-36%)

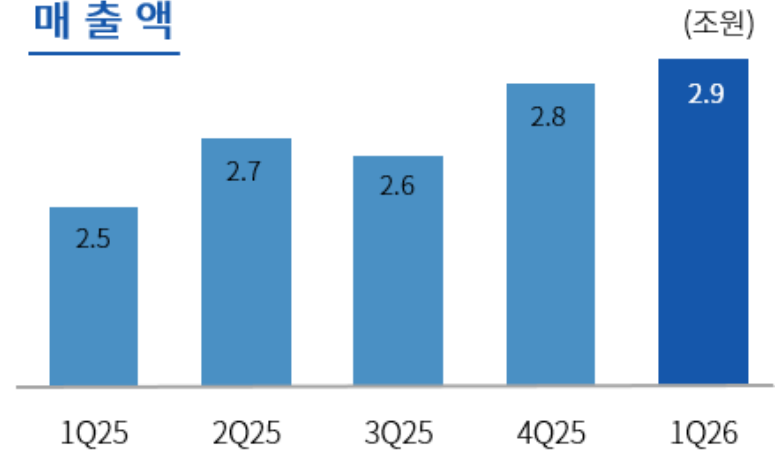
분기별 매출 · 손익

1. 경영 현황

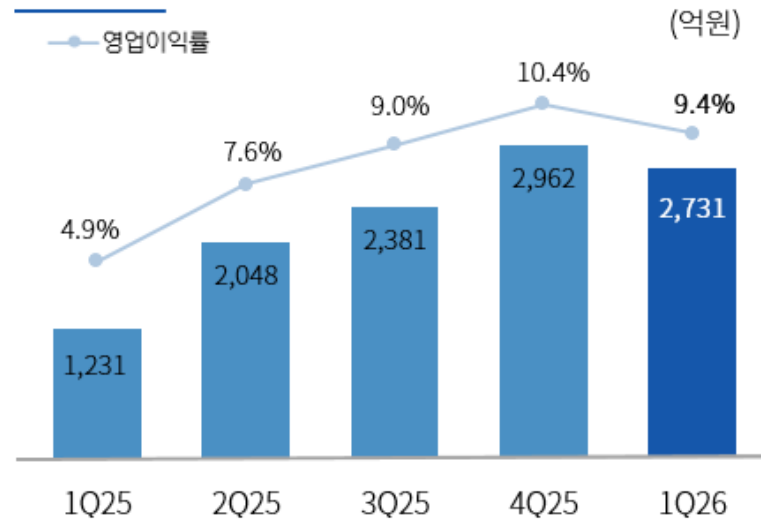
매출액 및 영업이익 모두 견조한 흐름 유지

		(억원)				
		전년동기 1Q25	전기 4Q25	당기 1Q26	YoY (%)	QoQ (%)
매출액	당해 실적	24,943	28,379	29,023	16.4%	2.3%
	누계 실적	24,943	106,500	29,023	16.4%	-
영업 이익	당해 실적	1,231	2,962	2,731	121.9%	-7.8%
	누계 실적	1,231	8,622	2,731	121.9%	-
세전 이익	당해 실적	909	2,039	1,296	42.6%	-36.4%
	누계 실적	909	6,505	1,296	42.6%	-
당기 순이익	당해 실적	901	931	1,001	11.1%	7.5%
	누계 실적	901	5,358	1,001	11.1%	-
※ 지배주주 순이익		921	973	1,016	10.3%	4.4%

매출액



영업이익



'26년 1분기말 재무상태(연결 기준)

1. 경영 현황

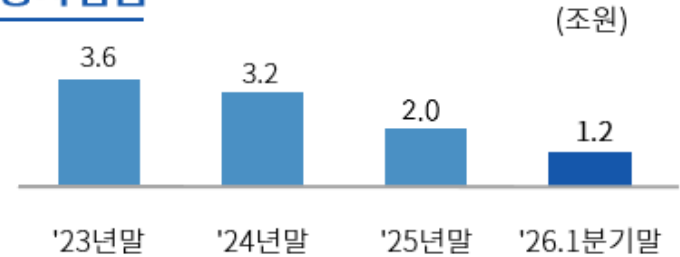
'12년 1분기말 이후 14년 만에 순현금으로 전환

※ '25년말 순차입금 0.9조 → '26년 1분기말 순현금 0.5조

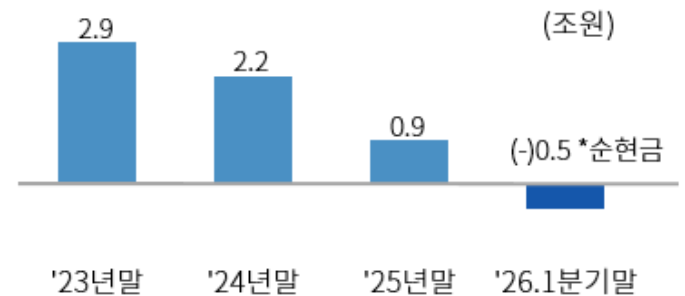
(억원)

	'23년말	'24년말	'25년말	'26.1분기말	'25년말비
자 산	155,934	171,946	149,489	165,687	+16,198
현금-예금	7,392	10,037	10,844	16,464	+5,620
부 채	121,842	134,452	108,538	121,132	+12,594
차 입 금	35,512	32,182	20,478	11,958	-8,520
선수금	49,922	54,630	45,805	49,507	+3,702
자 본	34,092	37,494	40,951	44,555	+3,604
자 본 금	8,801	8,801	8,801	8,801	-
이익잉여금	-21,687	-21,360	-16,028	-15,013	+1,015
기타자본	-1,128	-914	-625	-542	+83

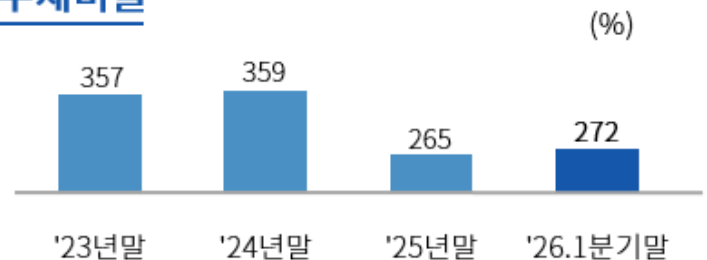
총차입금



순차입금



부채비율



매출액 12.8조원, 수주목표 139억불

매출액 : 12.8 조원 ('25년 10.7조원 대비 20% 증가 전망)

- 2도크 진수 재개, 글로벌 오퍼레이션 전략으로 수주한 S-Max 생산 본격화 등으로 상선부문 매출액이 증가하고 FLNG 3기의 생산 공정 진행으로 인해 해양부문 매출액도 증가할 전망
※ ZLNG, Cedar, Coral Norte

수주목표 : 139 억불 ('25년 수주실적 79억불 대비 60억불 상향)

- 상선 부문: 57억불 (1~4월 30억불 수주, 53% 달성)
 - 약 3년치의 안정적인 생산 물량을 바탕으로 '수익성 중심의 수주 전략' 유지
- 해양 부문: 82억불 (1~4월 4억불 수주)
 - '25년에서 이월된 FLNG 2기 및 '26년 신규 FLNG 2기 등 총 4기의 대형 FLNG 수주 추진
※ Coral Norte, Delfin 1호기 ※ Ksi Lisims, Delfin 2호기
 - 아르헨티나, 수리남, 멕시코 지역에서 추진되는 FLNG의 FEED에 적극 참여, '27년 이후 수주풀 확대
※ 매년 1~2기 FLNG 안정적으로 수주 추진

수주실적 및 수주잔고

1. 경영 현황

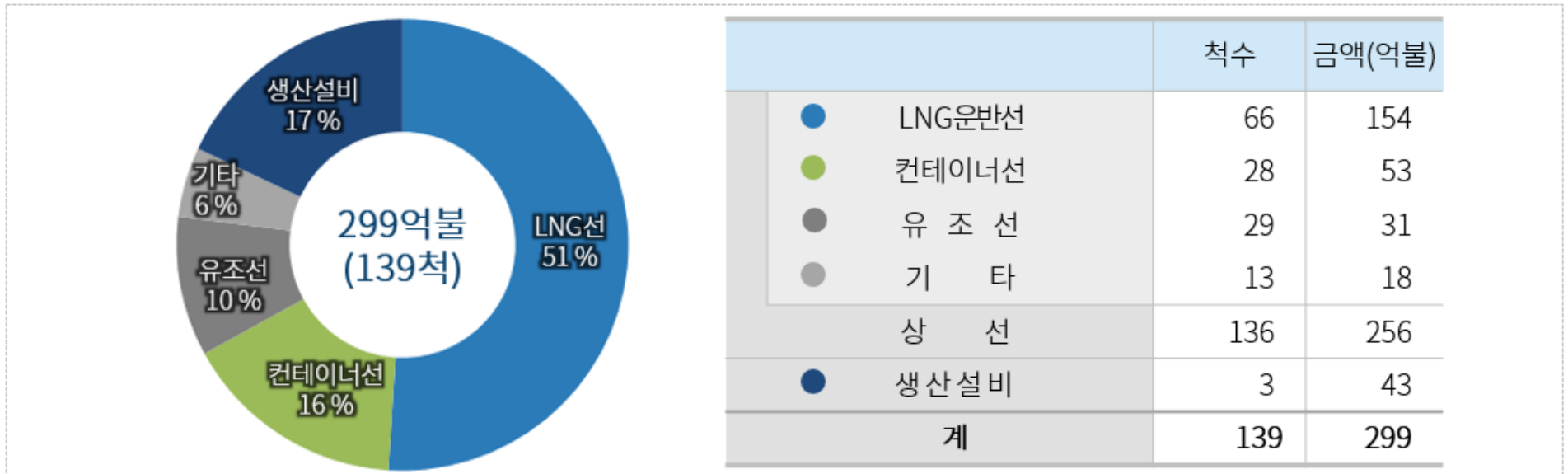
'26년 1~4월 신규수주는 34억불, 3월말 기준 수주잔고는 299억불

'26년 1~4월 신규수주 : 34억불

- LNG운반선 16억불(6척), FSRU 3억불(1척), VLEC 3억불(2척), VLGC 2억불(2척), 컨테이너선 3억불(2척), COT 3억불(4척), 해양생산설비 4억불

'26년 1분기말 수주잔고: 299억불 (인도기준), 29.4조원 (매출기준)

- 인도기준 수주잔고 299억불 중 LNG운반선 비중은 51%



Contents

1. 경영 현황

2. 시황 전망

3. 미래기술 개발 현황

4. 별첨

LNG 해상 물동량 증가 및 FID 승인 등에 따라 '26년 80척 수준 발주 전망

LNG 해상 물동량 증가세 및 환경규제 강화에 따른 노후 LNG운반선 교체발주 불가피

※ 러시아 PNG 대체, Coal to Gas 수요 확대

- 주요 시황 전망 기관은 LNG 수요 지속 확대 전망

· LNG 물동량: '00년) 103 백만톤 → '10년) 222 → '20년) 360 → '30년(E) 670
※ 연평균 증가량(CAGR): 12백만톤 4백만톤 31백만톤 ※ 출처: Clarksons '26.3월 Forecast

- '30년까지 선령 20년 이상 노후 LNG운반선 : 약 247척 규모

LNG 수출 프로젝트의 투자 승인 등으로 '26년 LNG운반선 발주 강세 전망

- '25년 미국에서 다수의 LNG 수출 프로젝트 FID가 승인됨에 따라 '26년 하반기 LNG운반선 발주 기대
※ Louisiana LNG Ph1, Corpus Christi T8&9, CP2 Ph.1, Rio Grande T4&5 등

· 100K+ LNG운반선 발주 전망: '25년 실적 37척 → '26년 전망 125 → '27년 전망 85
※ 출처: Clarksons '26.3월 Forecast

※ '25년은 관세전쟁 등의 불확실성으로 관망세를 보이다 '25.12월부터 신규 발주가 나오고 있으며,
'26년 1~4월 37척의 LNG운반선 발주 중
※ '25년 LNG운반선 발주 척수: 1월~11월 19척 → 12월 18척
※ LNG운반선 발주 척수: '25년 전체 37척 → '26.1~4월 37

친환경 교체 수요 전망 및 한국산 선박 선호도 증가

글로벌 환경규제 강화에 따라 노후선의 친환경 교체 수요 지속될 전망

- '25.10월, IMO의 선박 온실가스 감축을 위한 중기 조치 채택 여부 결정이 1년 연기되었으나,
※ Net-Zero Framework ※ 글로벌 해운 탄소세 등
EU ETS, Fuel EU Maritime, CII 강화를 감안할 때 노후선 교체는 불가피할 전망
※ '14년 이전 EEDI 미적용 선박은 용선 경쟁력 상실
- 친환경 교체수요는 노후선 중 가장 큰 비중을 차지하고 적용되고 있는 8~13K 선박을 중심으로 진행될 전망
- 2030년 선령 15년 이상의 컨테이너선 규모는 약 596만 TEU로 전망
※ 8~13K ※ 선대 대비 45% (8~13K 선대규모: 약 1,335 만TEU)

USTR의 중국산 선박에 대한 입항료 부과로 한국산 수요 확대 전망

- USTR은 중국 선주/선사 및 중국산 선박에 부과하는 입항 수수료는 '26.10월부터 시행이 예정되어 있으며,
※ 중국산 선박의 경우, '26년 18\$/Net ton → '29년 33\$/Net ton까지 증가
이로 인해 중국산 선박을 운행하는 선사의 경쟁력은 약화될 전망
- 15K 중국산 컨테이너선의 경우, '26.11월부터 150만\$/회 입항료 지불 ('29.4월부터는 270만\$/회)

노후선 교체 발주 중심 발주 확대 기대

노후선 비중이 높은 가운데 운임 급등으로 발주 여력이 개선되어 신조 시장에 긍정적인 전망

- 전체 유조선 선대에서 선령 15년 이상 노후선의 비중은 45%로 교체 발주 불가피
- VLCC 운임 기준: '24년 평균 33,131\$/일 → '25년 평균 56,078 → '26년 평균 257,056

※ 중동 사태로 인한 톤마일 증가 및 Dart Fleet 제재 강화로 유조선 수요 급증 전망
 ※ 美-아시아 물동량 증가에 따른 유조선 톤마일 수요 증가

《 수주잔량 및 노후선 현황 》

(척)

	VLCC	S-max	A-max	계
선 대 (A)	919	699	1,222	2,840
노후선 (B, 선령 15년 이상)	396	287	591	1,274
선대 대비 (B/A)	43%	41%	48%	45%
발주잔량 (C)	223	191	213	627
선대 대비 (C/A)	24%	27%	17%	22%
교체수요 (B-C)	173	96	378	647

* 출처: Clarksons ('26.3.31일 기준)

FLNG의 독보적인 수주 경쟁력 보유

글로벌 LNG 수출 증가에 따른 FLNG 프로젝트의 발주 확대 전망

- 대형 FLNG 5기를 수주하여 3기를 성공적으로 인도했으며 현재 대형 FLNG 2기를 건조 중임
※ Prelude, Petronas, Coral Sul ※ Z LNG, Cedar
- 다수의 프로젝트를 협의 중으로 추가 FLNG 수주 기대
※ Coral Norte도 사전 예비 계약 체결 이후 건조 진행 중

《 주요 FLNG 프로젝트 현황 》

	투입지역	Capa(백만톤/년)	프로젝트 진행현황
Coral Norte	모잠비크	3.4	· APA 체결 후 건조 진행 중('26.1월 Hull 진수) <small>※ Agreement for Preliminary Activities (사전 예비 계약)</small>
Port Delfin 1, 2	미국	4.3	· '25.10월 1호기 건조를 위한 LOA 체결
Ksi Lisims	캐나다	6.0	
Golar Mark III	모리타니/아르헨티나	5.0	
Argentina LNG	아르헨티나	6.0	

Contents

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

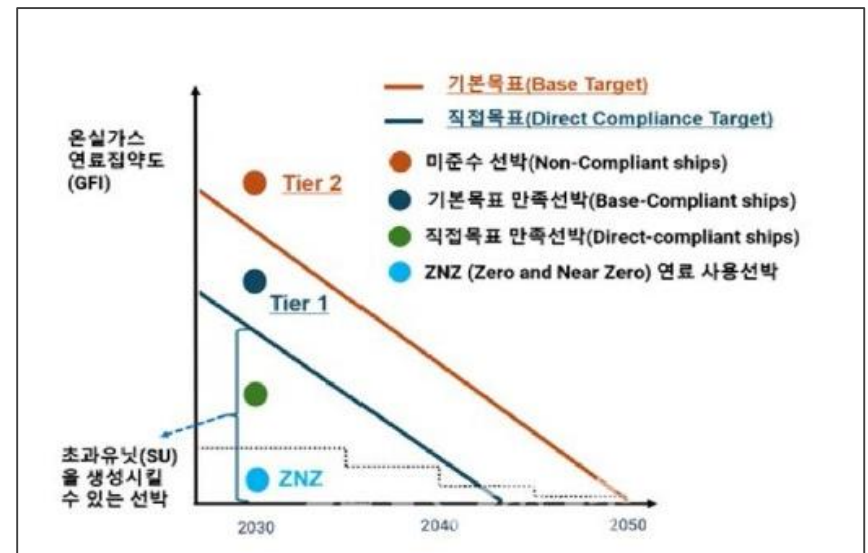
※ International Maritime Organization

- 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
- IMO는 '50년까지 온실가스 배출 Net Zero 달성 전략을 발표하고 중장기 조치로 글로벌 해운 탄소부과금 발표

《 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	
기존 선박	EEXI			선박 에너지 효율 검증 필요 (-15 ~ -50%) 400GT 이상 국제 항해 선박	
	CII			운항정보 기반 에너지 효율 평가 A ~ E 등급 부여 5000GT 이상 국제 항해 선박	

《 IMO 글로벌 해운 탄소부과금 체계 》



※ 출처 : 한국선급

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

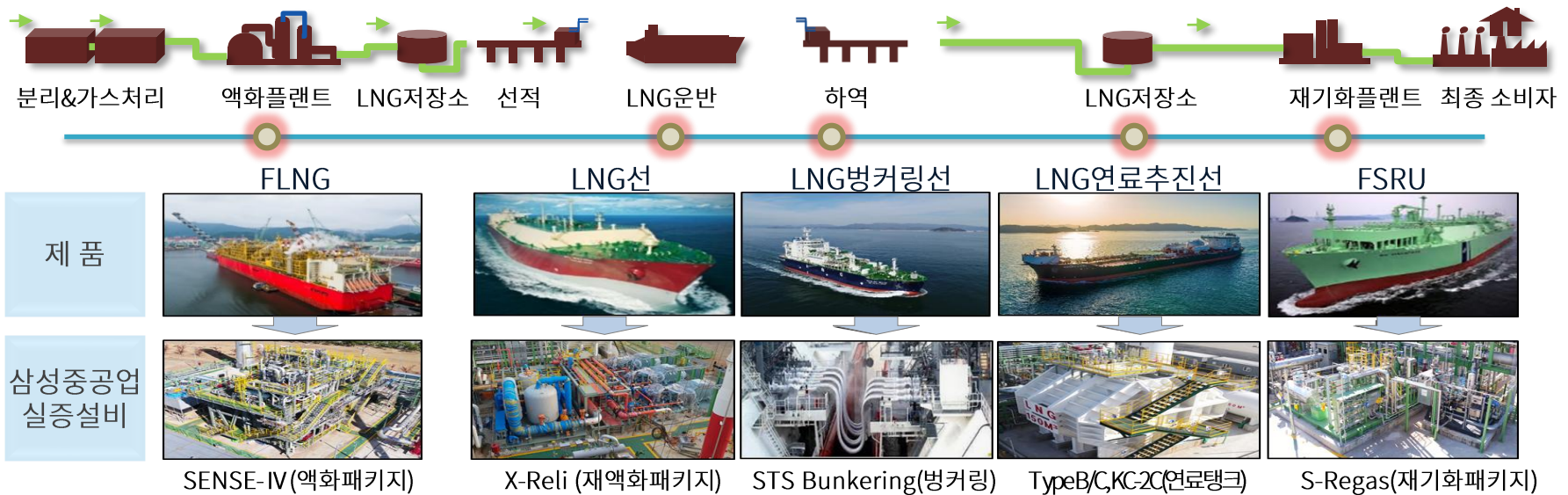
디지털 선박 기술

- 스마트십
- 자율운항 선박

LNG Value Chain 전 영역에 걸쳐 앞선 기술력 보유

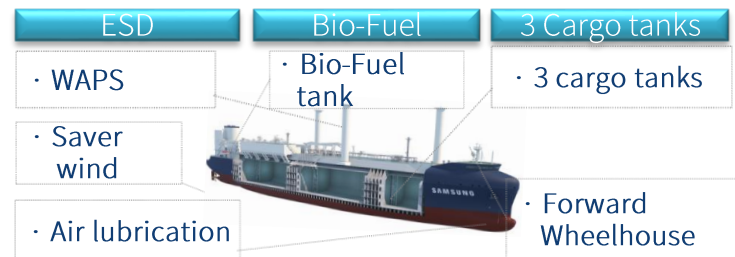
조선해양 통합 LNG 실증설비 보유로 차별화된 기술 개발 및 성능 검증

※ '21. 6월 완공



LNG 운반선 분야 경쟁력 유지를 위한 ‘차세대 LNG선’ 개발

- ESD 및 바이오 연료 사용 → 선박 생애 주기 온실가스 관리
 ※ Energy Saving Device
- 3 화물창 설계 → 선박 공간 최적화 및 유지 보수 간소화
 ※ 장비 수량 감소



※ WAPS: Wind Assisted Propulsion System

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 획득

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 중 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

암모니아와 원자력 등 다양한 대체연료 추진 기술 연구 중

세계적인 기술력을 보유하고 있는 회사들과의 협업을 통해 암모니아 관련 기술 개발 중

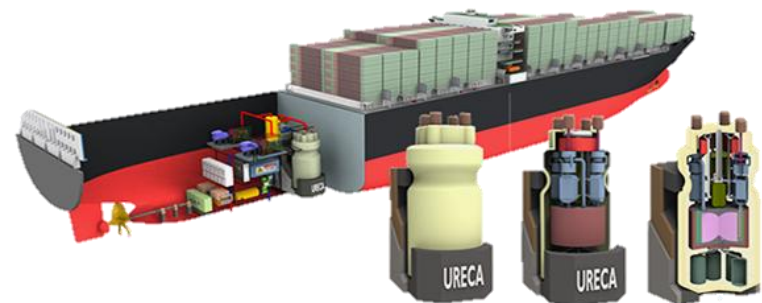
※ 무탄소 에너지 및 수소 운반체로서 암모니아가 주목받고 있음

- 암모니아 추진 A-Max 탱커 공동개발 진행 중(MISC/LR/YARA)
- 암모니아 연료전지 추진 A-Max 탱커 공동개발 진행 중(MISC/BV/Panasia)
- 선박용 대용량 암모니아 연료전지 공동개발(Amogy)
- 암모니아 실증 설비를 갖춘 유일한 조선소로서 암모니아 기술 개발 및 성능 검증에 강점 보유
※ 연료공급 시스템, 액화, 암모니아 독성/부식성 관련 기술 등

원자력 추진 선박 및 부유식 원자력 설비 등 관련 기술 개발 중

※ 원자력 추진선 비즈니스 모델 개발 및 선박 적용 핵심기술 확보 추진

- MSR 추진 컨테이너선 개념설계 진행 중 ('25.9월 AiP 인증)
※ 소형 용융염 원자로
- 해양설비 분야의 기술력을 바탕으로
부유식 원자력 설비 공동 개발 추진 중(KAERI)
※ 한국원자력연구원(KAERI) SMART 기술을 해양 설비에 적용 추진



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

- 업계 최초로 남중국해 자율운항 해상 실증 성공 ('23.7월)
- 완전 자율운항 연구 선박 건조 및 공개 ('24.11월)
※ SHIFT-Auto ※ 거제 인근 해상 자율운항 연구 수행 중
- SAS 속도 자동제어 기반 경제운항 실증 성공 ('25.9월)
※ Samsung Autonomous Ship ※ 美)오클랜드 → 대만 (8/25 ~ 9/15일)



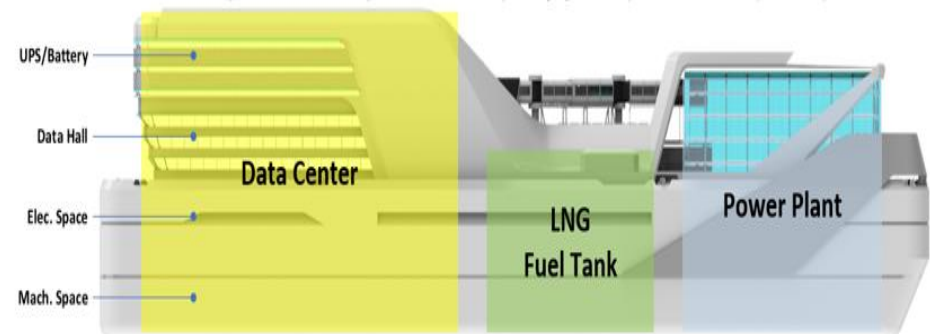
조선 기술력을 기반으로 디지털 인프라 산업으로 사업 영역 확장

육상 데이터 센터의 차세대 대안으로 주목받은 FDC 시장 선점 추진

- 해수 냉각을 통한 전력 비용 감축 및 육상 전력 의존도 최소화
 ※ 자체 발전 시스템 적용
- 한국에서 설계, 제작 수행 → 선진 시장 내 육상 데이터 센터 신규 건설과 비교 시 조기 납기 및 납기 안정성 제공

글로벌 선진 회사들과의 파트너십을 연계하여 FDC 상용화 본격 추진

- '25.10월, 삼성그룹(전자, 물산, 중공업, SDS)과 Open AI MOU 체결
- '26. 4월, 50MW급 FDC 기본 설계 인증 (ABS, LR), FDC 개발 및 전력 시스템 개발을 위한 MOU체결
 ※ Data Center World 2026 ※ Moustertian(美) ※ ABB(스위스)



3X (디지털, 인공지능, 로봇틱스 전환) 기술 적용을 통한 제조 경쟁력 혁신 추진

국내 조선업계 최초로 배관 스푼(Spool) 제작 자동화 공장 가동

※ 경남 함안군 칠서공단내 연면적 6,500m² 규모

- '26. 3월, 경남 함안 칠서공단에 연면적 6,500m² 규모의 파이프 로보팸 준공
- 연간 약 10만개 수준의 배관 스푼을 첨단 로봇 기술을 활용하여 자동으로 제작 가능

* 스푼(Spool): 배관을 만들기 위한 반제품 모듈

조선업 경쟁력 제고 및 반도체 등 첨단 산업군의 배관 공급망으로 확장성 보유

- 안전하고 저렴한 비용으로 균일한 품질의 Spool 생산
- 반도체 공장, 데이터 센터, 선박 배관 등의 해외 수출 추진 예정
- 향후 MASGA 등 미국 사업과 연계하여 배관 공급망으로서 사업 확대 추진



Contents

1. 경영 현황
2. 시황 전망
3. 미래기술 개발 현황
4. 별첨

지속적 대형 생산설비 수주 실적 보유



Prelude FLNG
('11년 수주, '17년 인도)



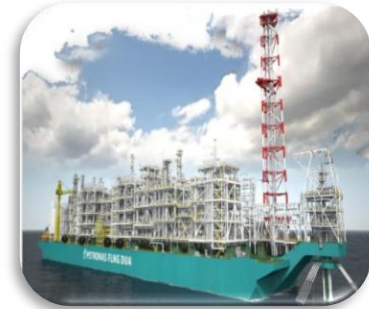
Ichthys CPF
('12년 수주, '17년 인도)



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, 건조 중)



Cedar FLNG
('23년 수주, 건조 중)