

Investor Relations

2025년 2분기 경영실적



2025. 7

I. 경영실적(2025년 2Q)

II. 참고자료

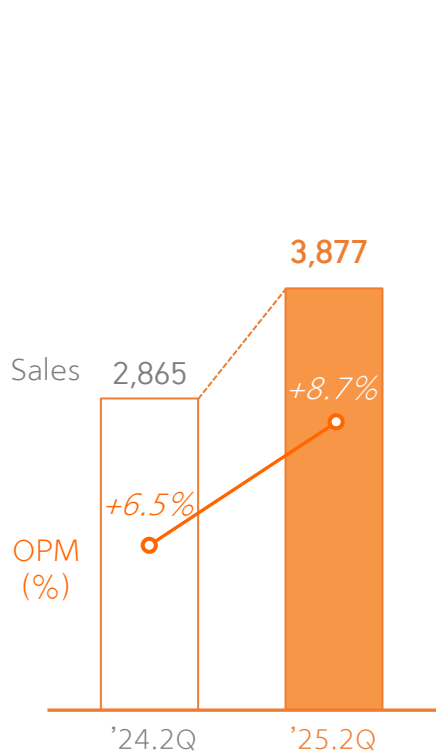
Disclaimer

본 자료는 투자자 여러분의 투자판단을 위한 참고자료로 작성된 것이며, 당사는 이 자료의 내용에 대하여 투자자 여러분에게 어떠한 보증을 제공하거나 책임을 부담하지 않습니다. 또한, 당사는 투자자 여러분의 투자가 자신의 독자적이고 독립적인 판단에 의하여 이루어질 것으로 신뢰합니다.

(억원, %)

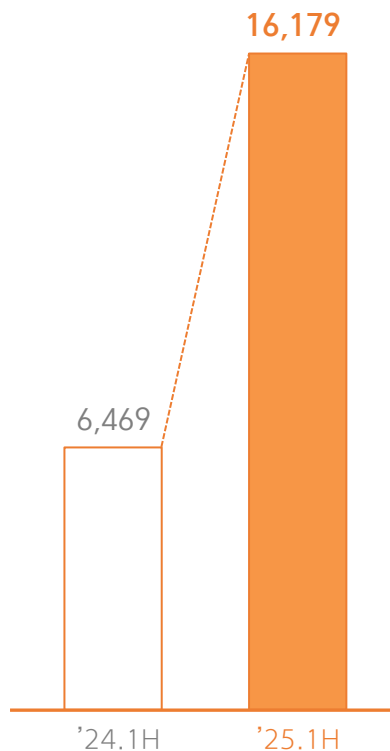
매출액

수익성 있는 PJT 출하량 증가로 인한 매출증가 / 영업이익 흑자 지속 확대中



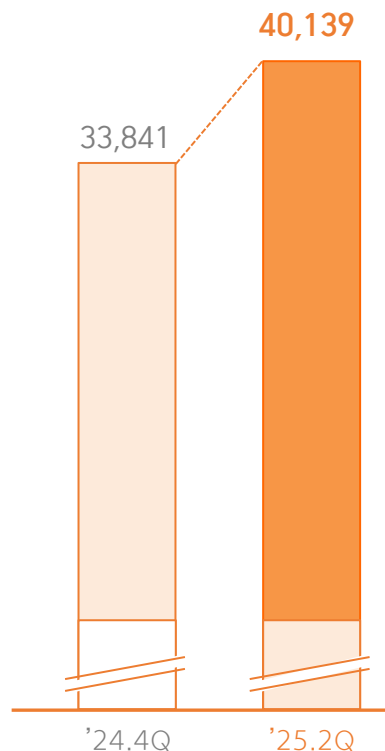
신규수주

전년 동기대비 150% 수주 증가 (선박엔진 中 Container 87%)



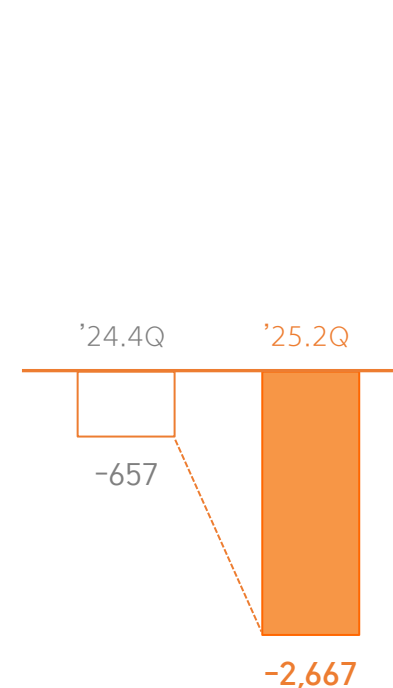
수주잔고

중국向 C/C신조 수주 증가에 따른 수주잔고 증가 (선박엔진 中 DF엔진 87%)



순차입금

총차입금 706억, 현금(Cash, 단기금융상품) 3,373억



✓ 매출 3,877억원, 영업이익 338억으로, 영업이익률 8.7% 달성

(억원)

구분	'25.2Q	'24.2Q	YoY	'25.1Q	QoQ
매출액	3,877	2,865	+1,012	3,182	+695
원가율(%)	(88.2%)	(90.5%)	(Δ2.3%p)	(89.0%)	(Δ0.8%p)
매출총이익	459	271		350	
판매비와관리비	122	85		127	
영업이익	338	186	+152	223	+115
OPM(%)	(8.7%)	(6.5%)	(+2.2%p)	(7.0%)	(+1.7%p)
이자 손익	14	Δ10		2	
외환관련 손익	Δ172	22		Δ3	
기타 손익	Δ29	Δ13		Δ22	
세전이익	151	185	+35	200	Δ49
Tax	Δ65	42		6	
순이익	216	143	+72	194	+21

(억원)

주요 내용

1 매출액 +1,012억 YoY

구분	3Q23	4Q23	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25	2Q25
비선박엔진	1,876	2,402	2,491	2,394	2,545	2,794	2,731	3,466
선박엔진	431	382	443	471	416	469	451	411
합계	2,307	2,784	2,934	2,865	2,961	3,263	3,182	3,877

- **선박엔진:** '23.4Q 이후 분기당 30대 이상 출하, 납품대수 및 ASP 지속 상승효과
- **비선박엔진:** AM 매출 성장세 유지, Tier III 기술 다각화에 따른 일시적 SCR 매출 감소

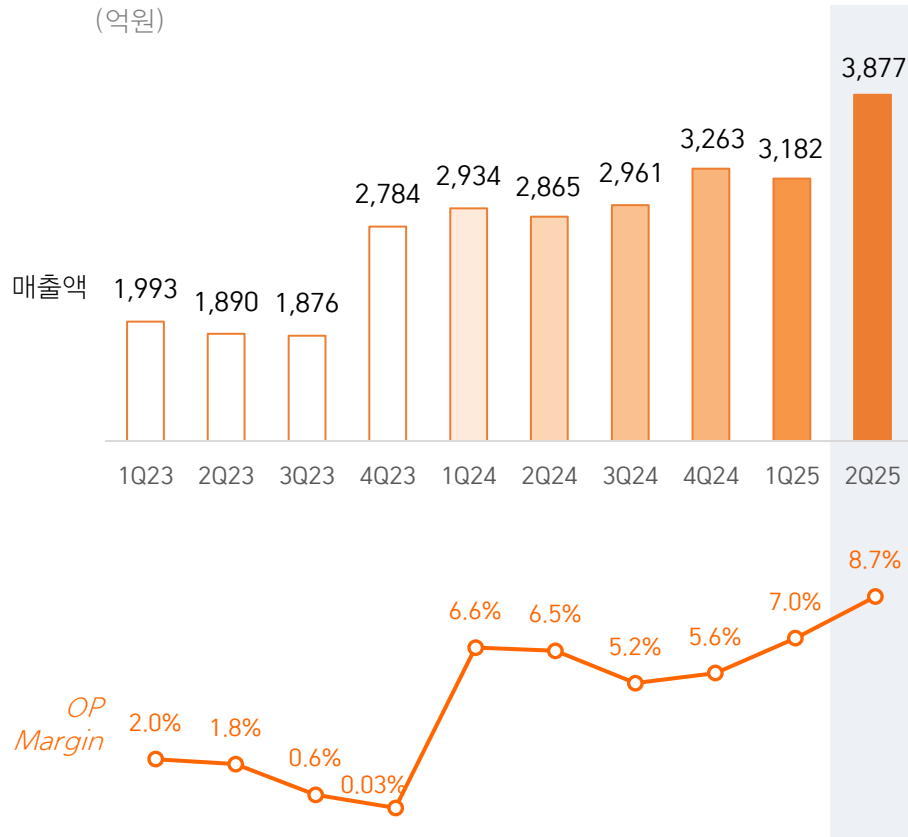
2 영업흑자 338억원

- 원가율 개선 ('24.2Q 90.5% → '25.2Q 88.2%)
- '22년 이후 수주한 정상마진 PJT 인도 본격화

- ✓ '25년 2분기 매출 : 3,877억
- ✓ '22년 이후 수주마진 개선효과가 실적으로 반영되기 시작함

분기별 매출 & 영업이익

(억원)



매출 Breakdown

(억원)

선박엔진
(+45% YoY)

- 국내 및 중국向 납품 증가로 엔진 매출 증가

구분	2Q24	2Q25	+/-
한화	1,148	1,457	309
삼성	805	1,092	287
중국	406	902	496
기타	35	15	△20
소계	2,394	3,466	1,072

비선박엔진
(△13% YoY)

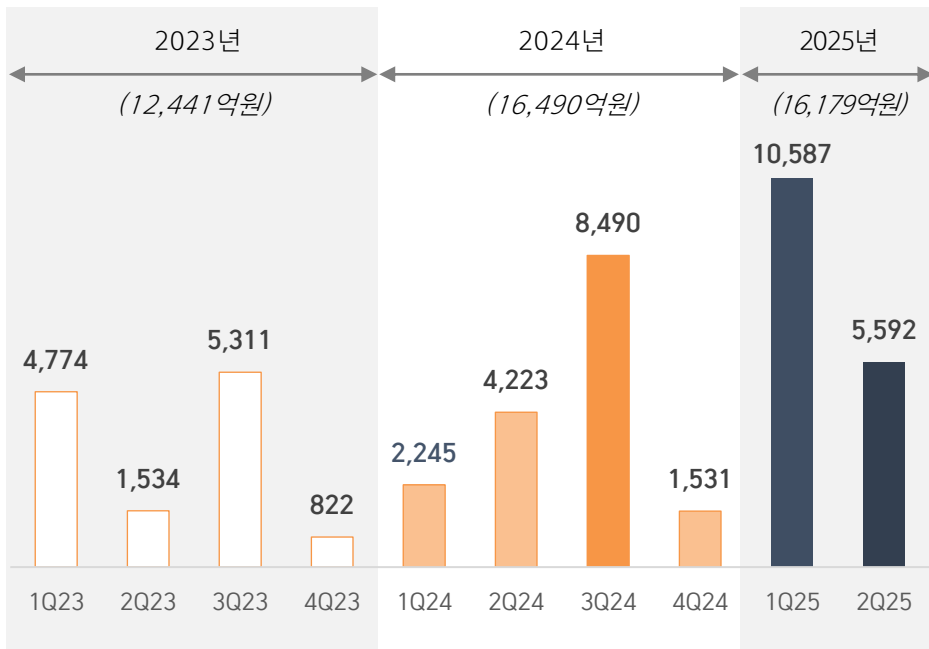
- 고마진 AM매출 지속 성장중
- 他 Tier III 기술 적용에 따른 SCR 매출 일시적 감소

구분	2Q24	2Q25	+/-
AM	374	370	△4
SCR 등	97	41	△56
소계	471	411	△60

- ✓ '25년 상반기 DF엔진* 비중 85%
- ✓ 선박엔진 신규수주 물량 中 Container 비중 87%

분기별 신규수주

(억원)



선박엔진 中 DF엔진 비중

(억원)

구분	FY21	FY22	FY23	FY24	'25.1H
디젤엔진	3,942	2,660	545	2,793	2,273
DF엔진 (%)	55%	83%	95%	82%	85%
선박엔진	8,682	16,069	10,392	15,944	15,312

선종별 DF엔진 비중

(%)

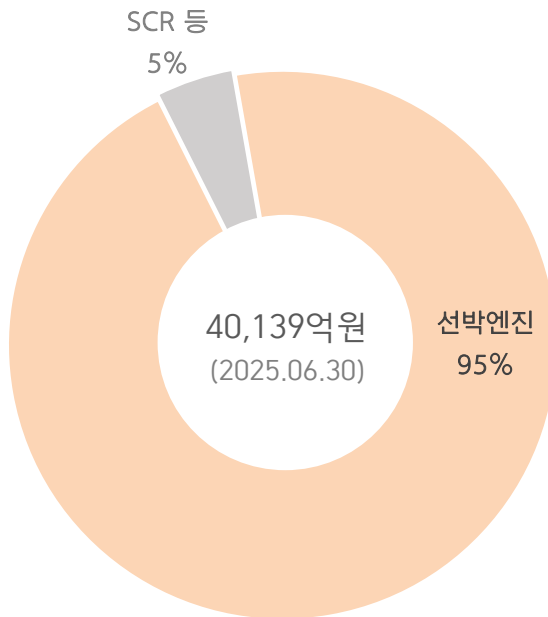
구분	FY21	FY22	FY23	FY24	'25.1H
Bulk	100%	36%	3%	-	-
Container	0.1%	69%	99%	100%	92%
LNGC	100%	100%	100%	100%	100%
Tanker	75%	3%	69%	8%	-
Total	55%	83%	95%	82%	85%

*) DF엔진: Dual-Fuel Engine (이중연료엔진)

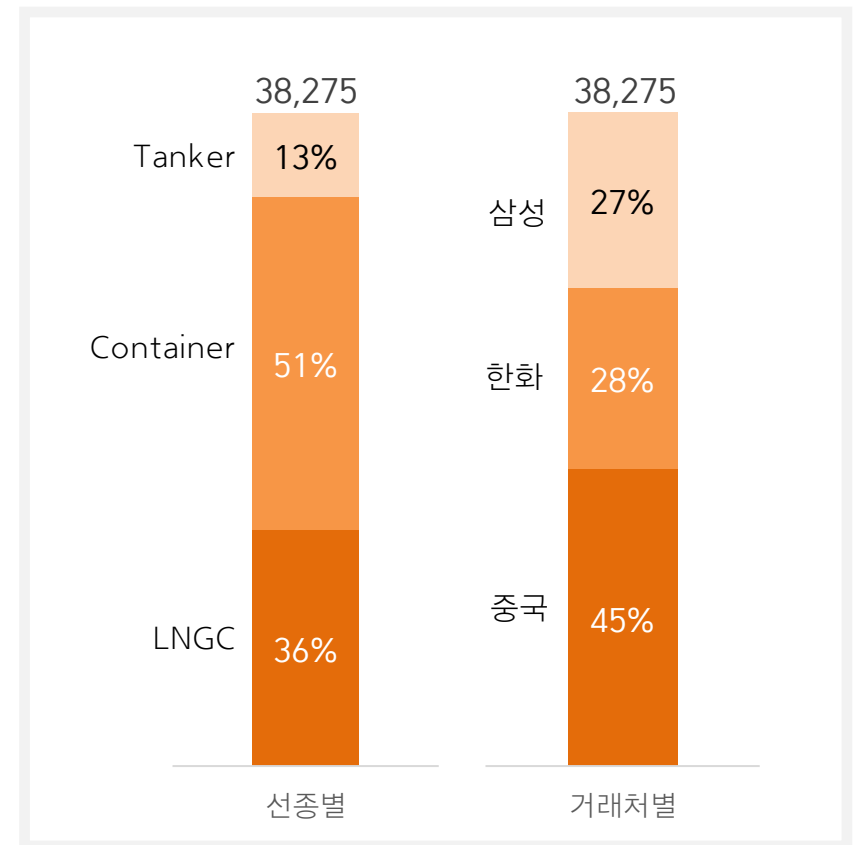
- ✓ 약 3년치에 해당하는 인도물량을 수주잔고로 확보
- ✓ 선박엔진 中 DF 엔진 비중은 87% 차지

수주잔고 Breakdown

(억원, %)



선박엔진 수주잔고



✓ 순차입금 △2,667억원, 부채비율 232%

(억원)

구분	'24.12	'25.2Q	증감
유동자산	7,850	8,535	685
비유동자산	6,281	5,763	△518
자산총계	14,131	14,298	166
유동부채	5,866	5,289	△576
<i>선수금</i>	<i>2,246</i>	<i>2,033</i>	<i>△87</i>
비유동부채	4,332	4,708	375
<i>장기선수금</i>	<i>2,532</i>	<i>3,738</i>	<i>1,206</i>
부채총계	10,198	9,997	△201
자본금	834	834	-
자본잉여금	3,502	3,515	13
이익잉여금	△710	△357	353
기타포괄손익누계액	306	308	1
자본총계	3,933	4,301	368
순차입금	△657	△2,667	△2,010
부채비율	260%	232%	△28%p

차입금 현황

(억원)

구분	'24.12	'25.2Q
은행(일반, 시설대 등)	300	300
사채	439	406
총차입금	739	706
현금	1,397	3,373
순차입금	△657	△2,667

I. 경영실적(2025년 2Q)

II. 참고자료

Disclaimer

본 자료는 투자자 여러분의 투자판단을 위한 참고자료로 작성된 것이며, 당사는 이 자료의 내용에 대하여 투자자 여러분에게 어떠한 보증을 제공하거나 책임을 부담하지 않습니다. 또한, 당사는 투자자 여러분의 투자가 자신의 독자적이고 독립적인 판단에 의하여 이루어질 것으로 신뢰합니다.

선박제작 및 엔진 탑재 Process



엔진 수주

- 조선사와 3개월 시차
- 계약 후 선수금 입금

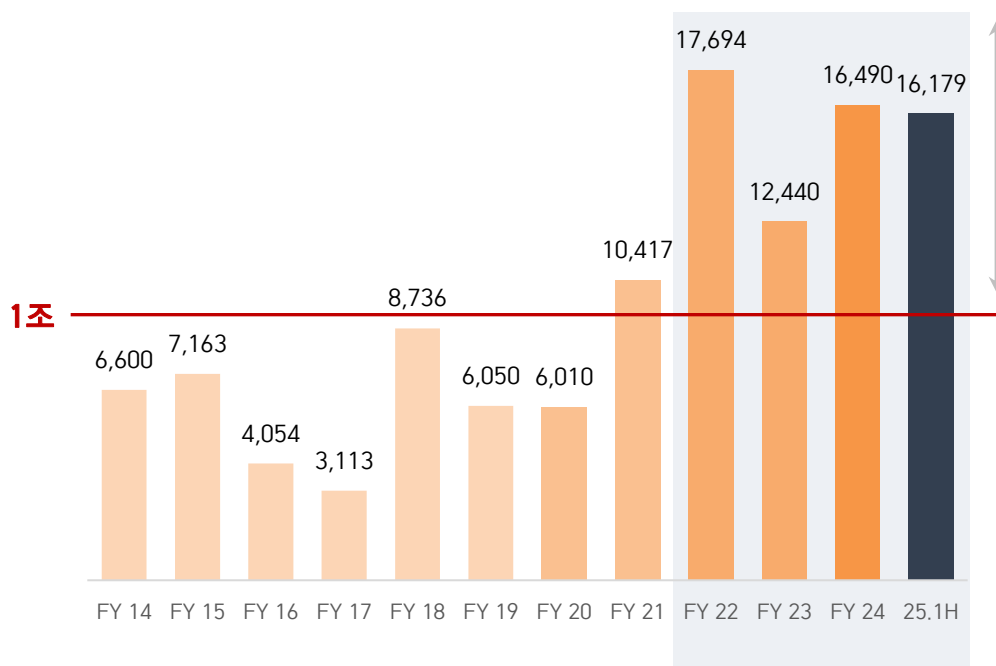
엔진 매출

- 출하 시점에 매출 인식 (진행률 기준 아님)

- ✓ '21년 이후 지속적으로 **1조 이상**의 수주실적 달성, '22년 이후 정상마진 수주로 전환
- ✓ '25년 상반기에만 1.6조 신규 수주 기록

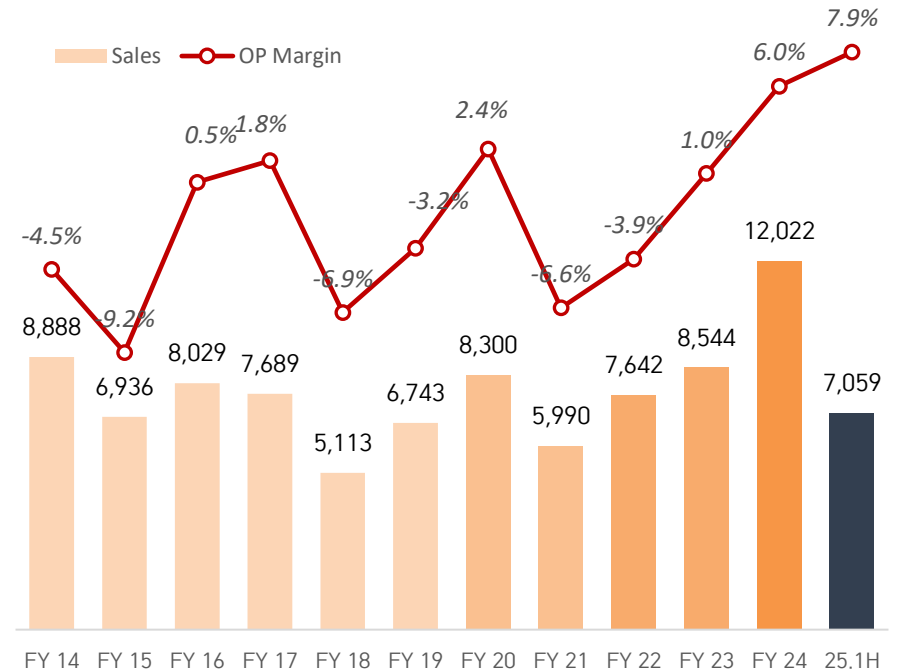
수주

(억원)



매출

(억원, %)



LTSA 대표사례

1 PAN OCEAN LTSA

주요 서비스

- 5년 (2025 ~ 2029)
- LNG선, VLOC 등
- Scheduled Spare parts
- Unscheduled parts
- Comprehensive Care Service



[*25. 02. 27 한화엔진, 팬오션과 선박엔진 장기유지보수계약 체결]

2 K-MARINE LTSA

- 5년 (2025 ~ 2029)

EPLO 대표사례

MSC EPLO Frame Agreement

주요 서비스

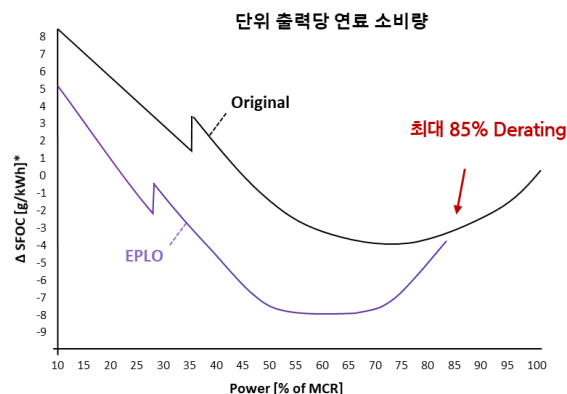
- 최대 5년
- Turbocharger upgrade
- 부품 교체 및 엔진 출력 최적화

EPLO (Engine Part Load Optimization)

: 엔진을 부분 부하로 조정하여 연료 효율 개선하는 친환경 Retrofit

- ✓ Accelleron과의 협력해 엔진 성능을 최적화하는 맞춤형 솔루션
- ✓ 연료 소비량과 탄소 배출량의 약 3% 감소, CII 등급 개선
- ✓ 탄화 침전물 발생 억제로 엔진 수명 연장 및 유지보수 비용 절감

[2024 Höegh Autoliners EPLO]



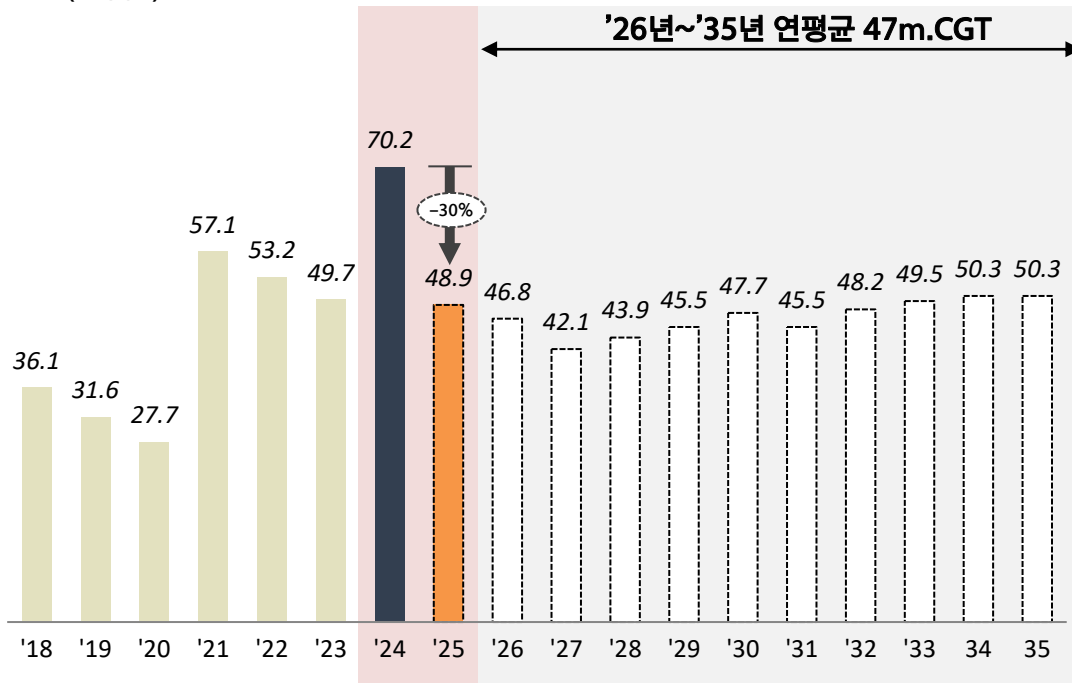
- Höegh Autoliners PCTC 8척
- 10g/kWh(연료소비량의 5%) 절감

[Source: Accelleron Press Releases]

- ✓ '25년 신조 발주량은 전년대비 29% 감소 전망 ('24년 70.2m.CGT → '25년 48.9m.CGT)
- 중장기('26년~'33년) 평균 발주량은 47m.CGT전망

Global 선박 발주량

(mCGT)



※ Source : Clarkson Forecast Report (Mar. 2025)

MEPC¹⁾ 83차 회의 (2025.04.07~2025.04.11)

• 주요 내용

- 세계 첫 해운 탄소 가격제 도입, '27년 상반기 시행 예정
- 2027년부터 5천톤 이상 선박은 GFI²⁾ 기준 충족해야 하며, 기준 미달 시 탄소 배출량에 비례해 톤당 100~380달러를 IMO에 납부해야 함.
- 기본선(Base): ~2028년 4%, ~2030년 16%, ~2035년 30%
- 직접준수(Direct): ~2028년 17%, ~2030년 21%, ~2035년 43%
- Base와 Direct 사이의 GFI 선박은 Tier 1, 초과배출은 Tier 2
- 기준 충족시 Surplus Units을 받고, 기준 미달시 Roundel Units(보완단위) 구매 필요
- RU 가격은 Tier 1이 100달러/tE CO₂eq, Tier 2가 380달러/tE CO₂eq

• 향후 전망

- 탄소배출이 비교적 적은 친환경 연료엔진 선박의 수요 기대
- 연비 우수한 한국 조선사들에 대한 선주들의 선호도 강화

1) MEPC: Marine Environment Protection Committee

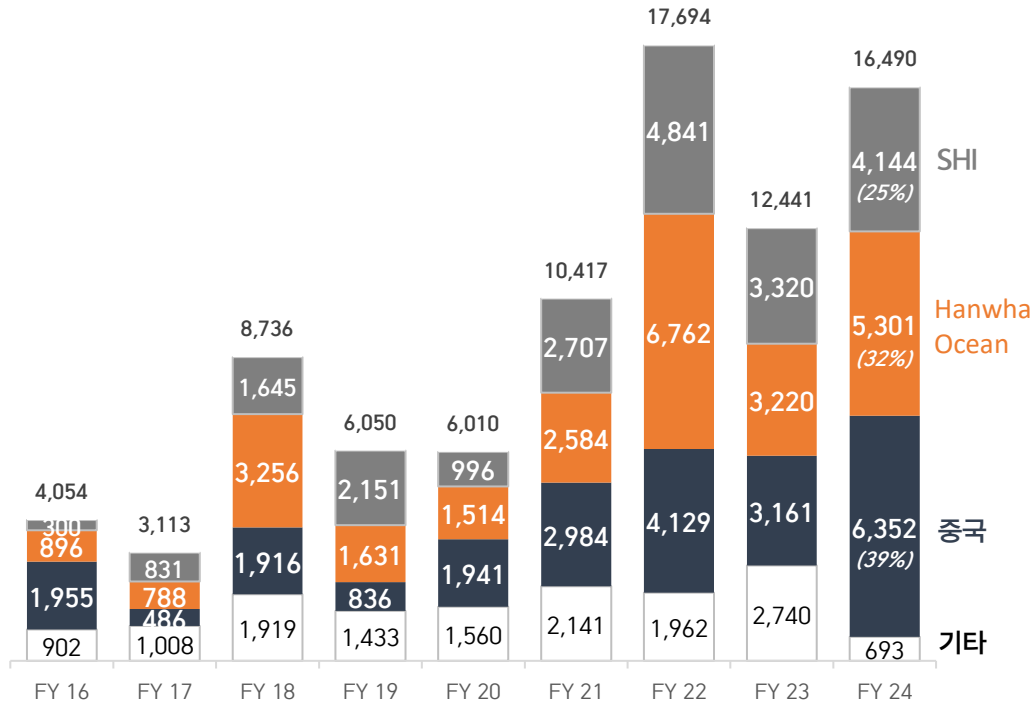
2) GFI: GHG Fuel Intensity

✓ 균형있는 주요 매출처 : 삼성중공업, 한화오션, 중국

거래처별 수주 비중

(억원, %)

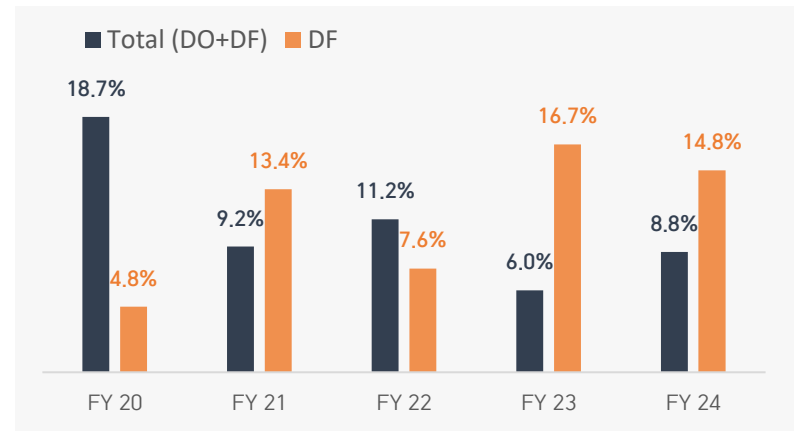
■ 삼성 ■ 한화 ■ 중국



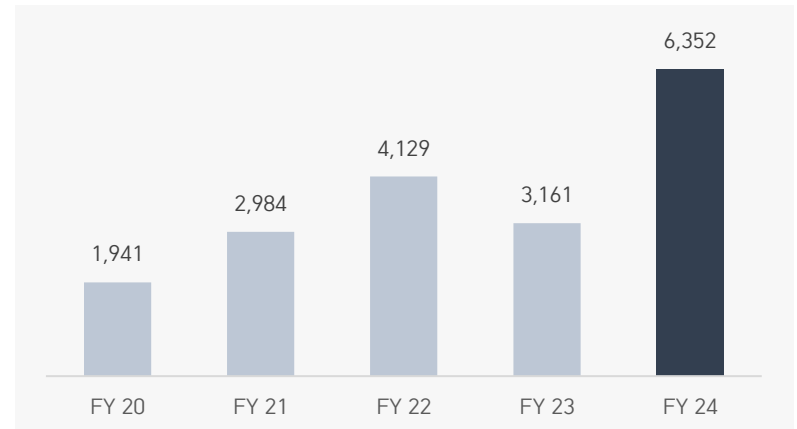
중국 시장

(억원, %)

M/S



수주



일반현황

회사명	한화엔진 주식회사
설립일	1999년 12월 30일
주소	경남 창원시 성산구공단로 67(신촌동)
주요사업	선박용 엔진 / AM사업/ 발전용 디젤엔진
수출비중	수출 (90%), 내수 (10%)
자본금	834억원 [2024.12월]
임직원수	825명 [2024.12월]

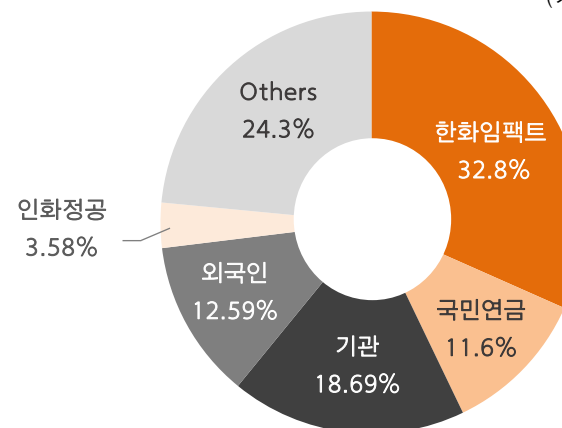
사업영역

(단위: 억원, %)

사업영역	매출액(2024)	매출비중
선박엔진(저속)	10,223	85%
AM사업	1,447	12%
SCR	329	2.7%
디젤발전 등	23	0.3%
합계	12,022	100%

주주구성

(기준일 : 2025.06.30)





창원공장(본사)



Hanwha Engine

저속엔진 사업

(Low-Speed Engine)

Main Business ('24년 기준 매출의 85%)

제품 컨테이너선, LNG, 유조선 등 대형선박의 추진용 엔진

원천기술사 Everllence(f.k.a. MAN-ES), Win-GD

고객사 삼성중공업, 한화오션, Yangzijiang(중), NTS(중)



Hanwha Engine AM 사업 *(After Market Business)*

주요 부품

CYLINDER COVER



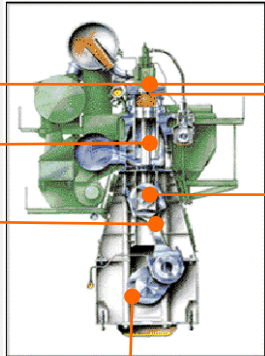
PISTON ROD



CONNECTING ROD



CRANK SHAFT



SPINDLE GUIDE



PISTON CROWN



CROSS HEAD PIN



서비스 선박 엔진용 주요 부품 판매, 유상 서비스

고객사 선주사 및 국내 대리점

사업현황 엔진 생애 주기 및 고객 니즈에 맞춘

다양한 Package형 제품을 제공

Scope of Supply

Parts Supply

- > M/E, G/E, SCR
- > Correct Specification
- > Competitive Price
- > Just-In-Time Delivery

Tech. Service

- > Planning of Maintenance
- > Periodic Inspection
- > Recondition Service
- > Maintenance Service by well proven S/E

Environment Solution

- > Engine Part Load Optimization
- > NOx Monitoring Solution
- > EEXI Calculation

Digital Solution

- > Remote Monitoring
- > Performance Analysis
- > DIY or On-line Trouble Shooting
- > Tekomar XPERT, WMS