

Investor Relations

2025년 1분기 경영실적



2025. 4

I. 경영실적(2025년 1Q)

II. 참고자료

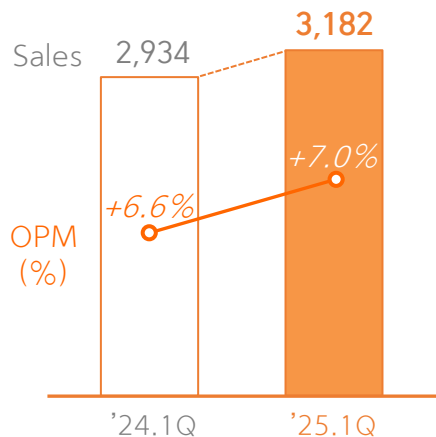
Disclaimer

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, %)

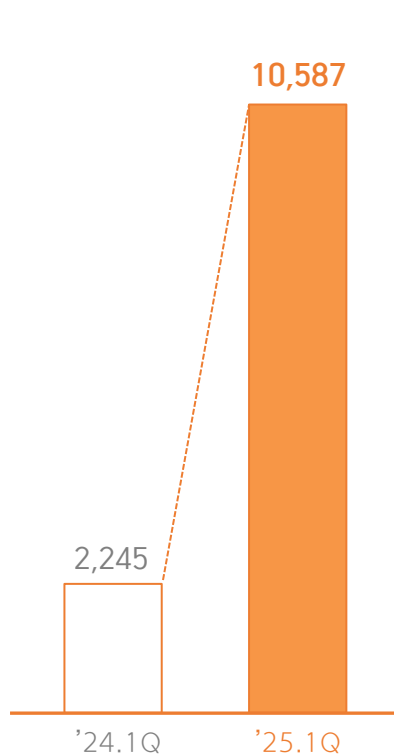
매출액

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



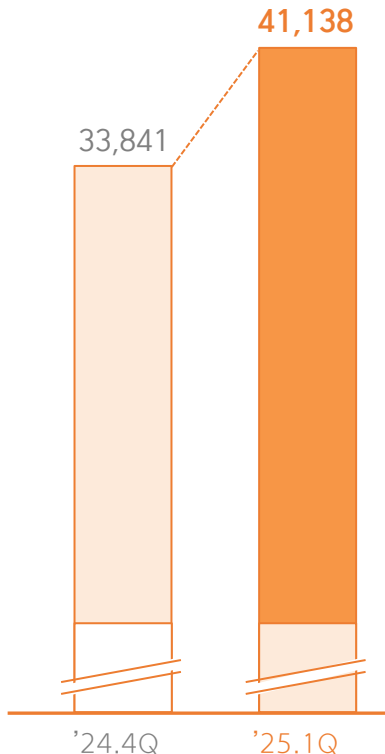
신규수주

전년 동기대비 약 8,342억 증가 (선박엔진 中 Container 95%)



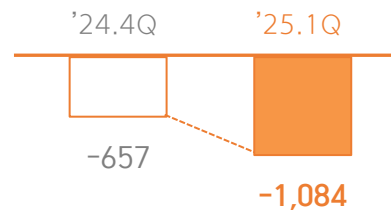
수주잔고

중국向 C/C신조 수주 증가에 따른 수주잔고 증가 (선박엔진 中 DF엔진 비중 89%)



순차입금

총차입금 803억, 현금(Cash, 단기금융상품) 1,887억

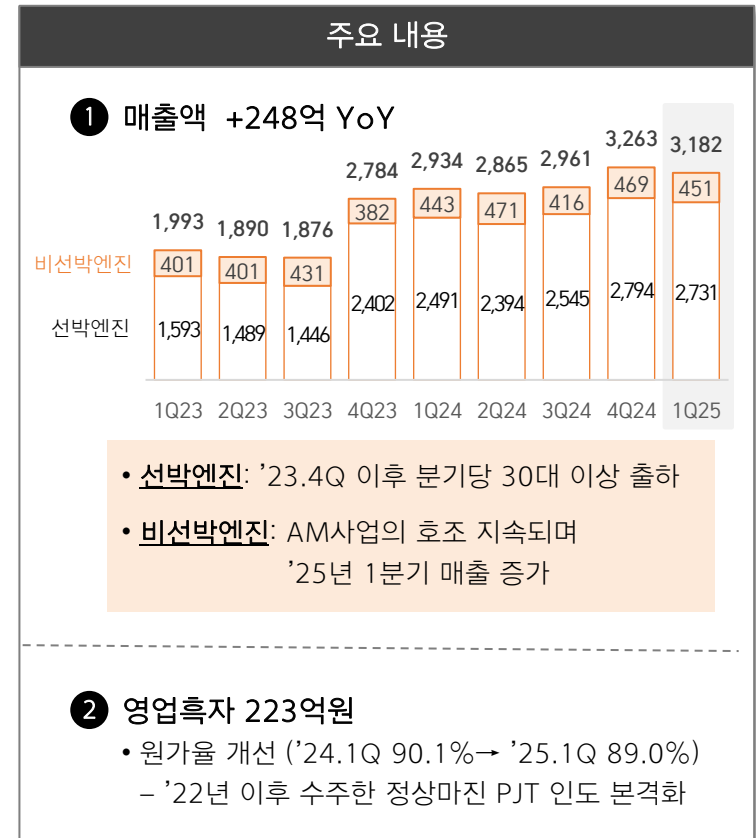


✓ 매출 3,182억원, 영업이익 223억으로, 영업이익률 7% 달성

(억원)

구분	'25.1Q	'24.1Q	YoY	'24.4Q	QoQ
매출액	3,182	2,934	+248	3,263	-81
원가율(%)	(89.0%)	(90.1%)	(-1.1%p)	(89.73%)	(-0.7%p)
매출총이익	350	292		335	
판매비와관리비	127	97		153	
영업이익	223	194	+29	182	+41
OPM(%)	(7.0%)	(6.6%)	(+0.4%p)	(5.6%)	(+1.4%p)
이자 손익	2	-23		-2	
외환관련 손익	-3	24		95	
기타 손익	-22	-10		-10	
세전이익	200	186	+13	265	-65
Tax	6	38		-129	
순이익	194	149	+45	394	-200

(억원)

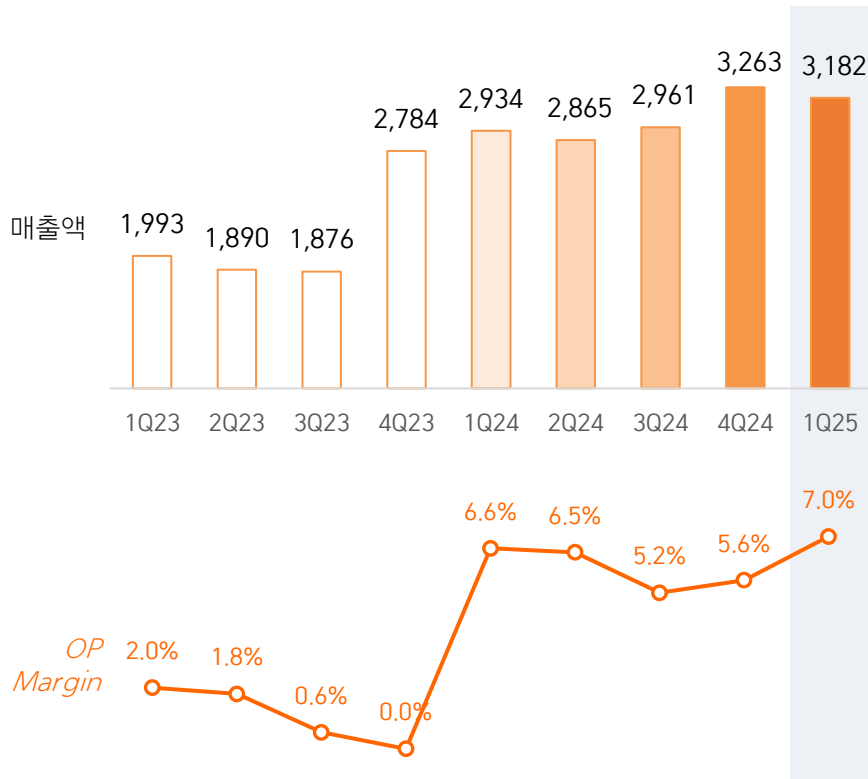


✓ '25년 1분기 매출 : 3,182억

✓ '22년 수주분 인도로 '25년 1분기 매출액 및 영업이익 개선(전년동기 대비 영업이익률 +0.4%p 상승)

분기별 매출 & 영업이익

(억원)



매출 Breakdown

(억원)

선박엔진
(+10% YoY)

• 국내 및 중국向 납품 증가로 엔진 매출 증가

구분	1Q24	1Q25	+/-
한화	954	1,263	309
삼성	714	1,102	388
중국	775	366	-409
기타	48	-	-48
소계	2,491	2,731	240

비선박엔진
(+2% YOY)

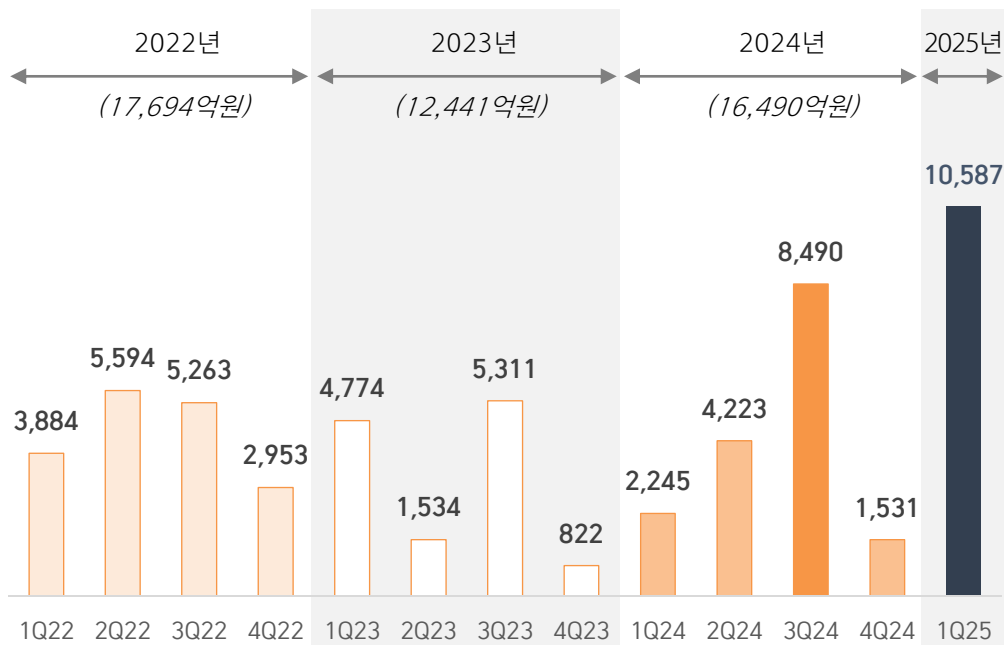
• 고마진 AM사업 매출 견고 (AM YoY 14% 상승)

구분	1Q24	1Q25	+/-
AM	340	389	49
SCR 등	103	62	-41
소계	443	451	8

- ✓ '25년 1분기 DF엔진*의 수주 비중 88%
- ✓ 중심 선종은 컨테이너선(DF엔진 비중 92%) 전년 동기대비 신규수주 372% 증가

분기별 신규수주

(억원)



DF엔진 비중

(억원)

구분	FY21	FY22	FY23	FY24	'25.1Q
디젤엔진	3,942	2,660	545	2,793	1,226
DF엔진 (DF엔진 비중)	4,740 (55%)	13,409 (83%)	9,847 (95%)	13,151 (82%)	9,265 (88%)
선박엔진	8,682	16,069	10,392	15,944	10,490

선종별 DF엔진 비중

(%)

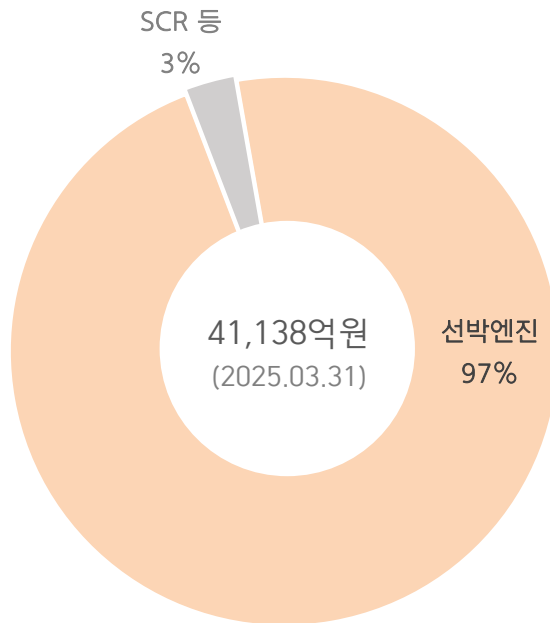
구분	FY21	FY22	FY23	FY24	'25.1Q
Bulk	100%	36%	3%	-	-
Container	0.1%	69%	99%	100%	92%
LNGC	100%	100%	100%	100%	100%
Tanker	75%	3%	69%	8%	-
Total	55%	83%	95%	82%	88%

* DF엔진: Dual-Fuel Engine (이중연료엔진)

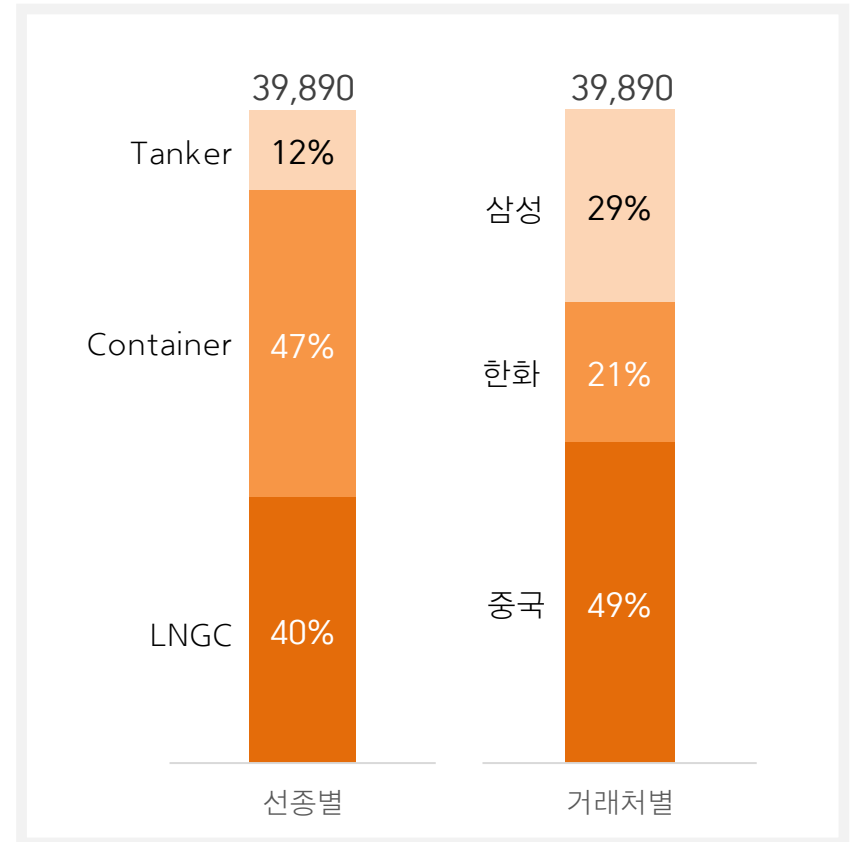
✓ 수주잔고 41,138억원, 선박엔진이 97% 비중 차지

수주잔고 Breakdown

(억원, %)



선박엔진 수주잔고



✓ 순차입금 -1,084억원, 부채비율 260%

(억원)

구분	'24.12	'25.1Q	증감
유동자산	7,850	8,520	670
비유동자산	6,281	6,298	17
자산총계	14,131	14,818	687
유동부채	5,866	6,068	202
<i>선수금</i>	<i>2,246</i>	<i>2,285</i>	<i>165</i>
비유동부채	4,332	4,618	285
<i>장기선수금</i>	<i>2,532</i>	<i>2,769</i>	<i>237</i>
부채총계	10,198	10,685	487
자본금	834	834	-
자본잉여금	3,502	3,507	4
이익잉여금	-710	-516	194
기타포괄손익누계액	306	857	1
자본총계	3,933	4,132	199
순차입금	-657	-1,084	-427
부채비율	260%	260%	-

차입금 현황

(억원)

구분	'24.12	'25.1Q
은행(일반, 시설대 등)	300	400
사채	439	403
총차입금	739	803
현금	1,397	1,887
순차입금	-657	-1,084

I. 경영실적(2025년 1Q)

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

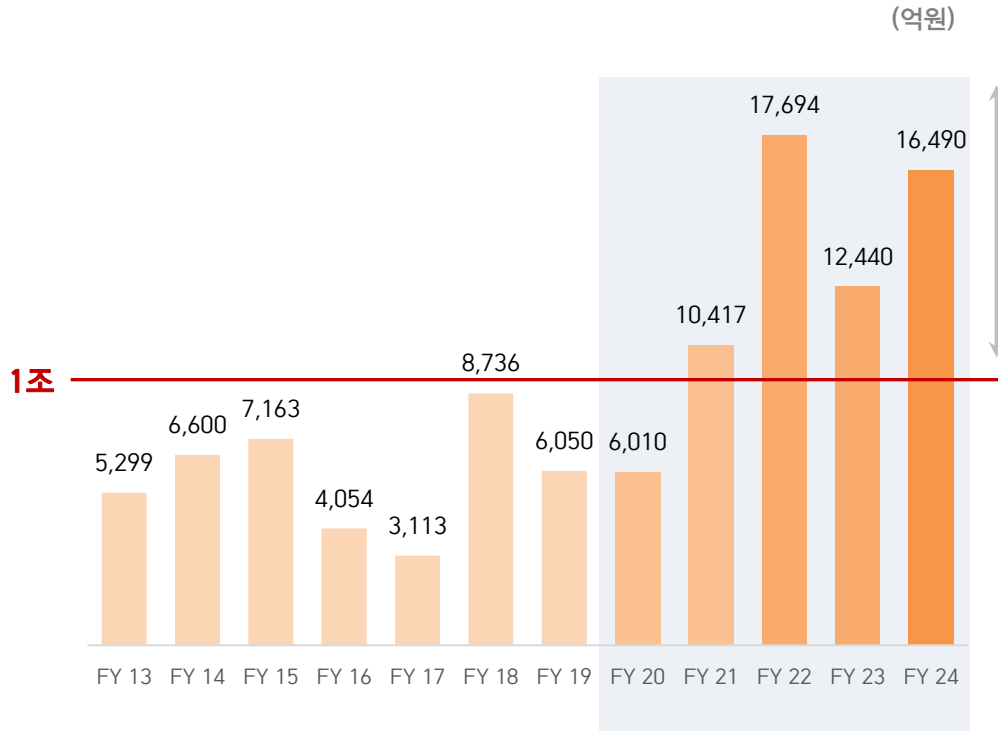


• 엔진 수주
- 조선사와 3개월 시차
- 계약 후 선수금 입금

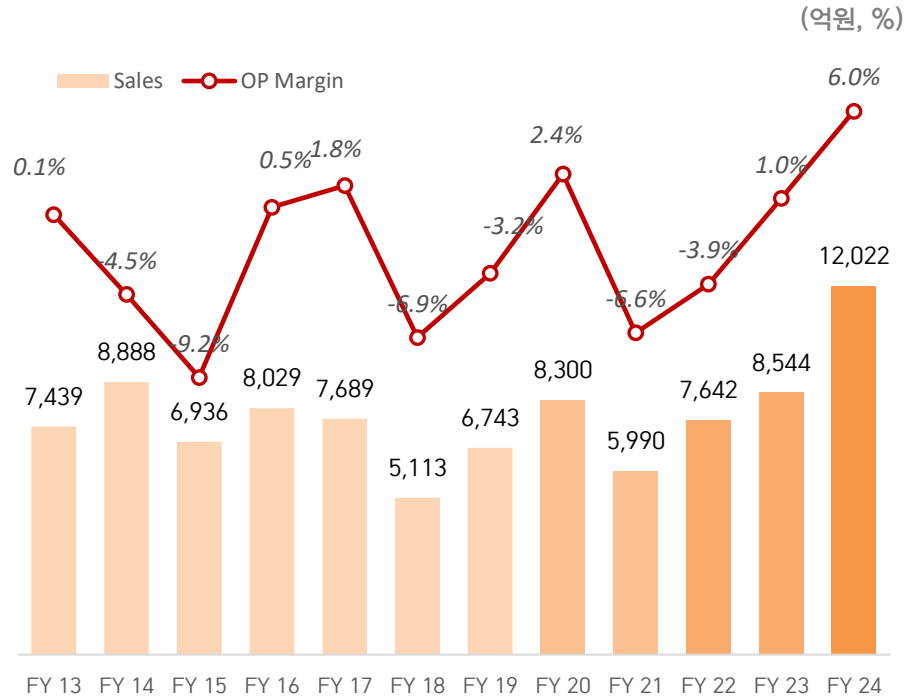
• 엔진 매출
- 출하 시점에 매출 인식
(진행률 기준 아님)

- ✓ '21년 이후 지속적으로 **1조 이상**의 수주실적 달성, '22년 이후 정상마진 수주로 전환
- ✓ '24년 LNG선, 컨테이너선 수요 증가에 따라 **수주 확대**되었으며, '25년에도 '24년 수준의 수주실적 기대

수주



매출



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

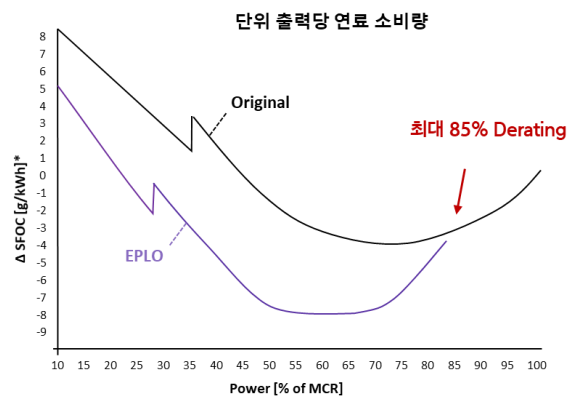
- 최대 5년
- Turbocharger upgrade
- 부품 교체 및 엔진 출력 최적화

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]



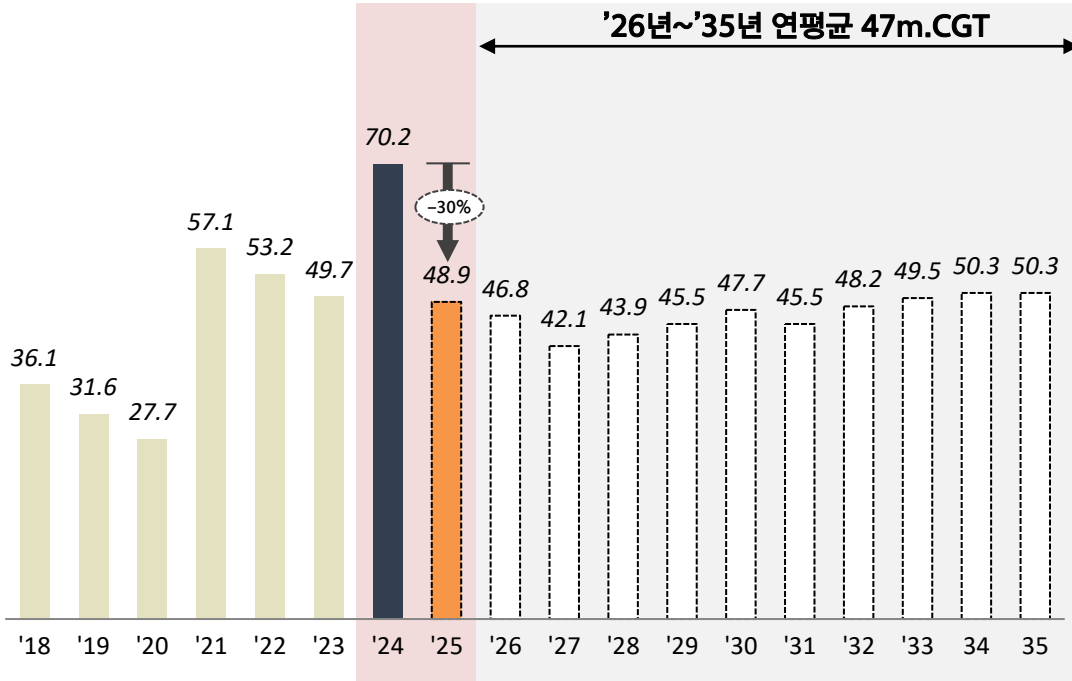
- Höegh Autoliners PCTC 8척
- 10g/kWh(연료소비량의 5%) 절감

[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)



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

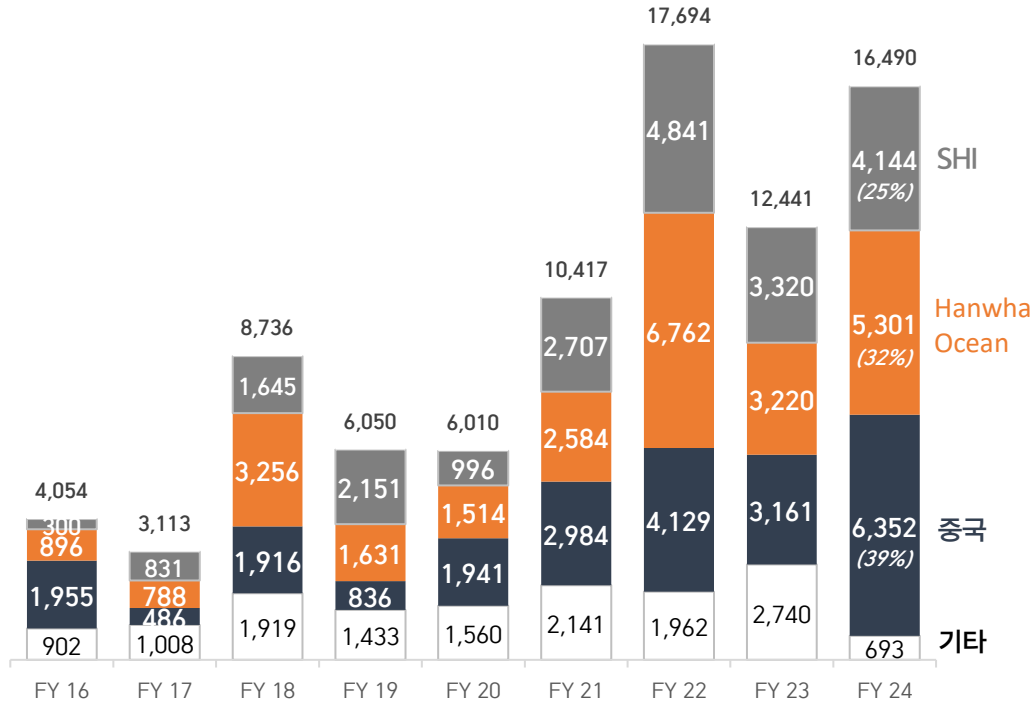
1) MEPC: Marine Environment Protection Committee
 2) GFI: GHG Fuel Intensity
 3) CII: Carbon Intensity indicator

✓ 균형있는 주요 매출처 : 삼성중공업, 한화오션, 중국

거래처별 수주 비중

(억원, %)

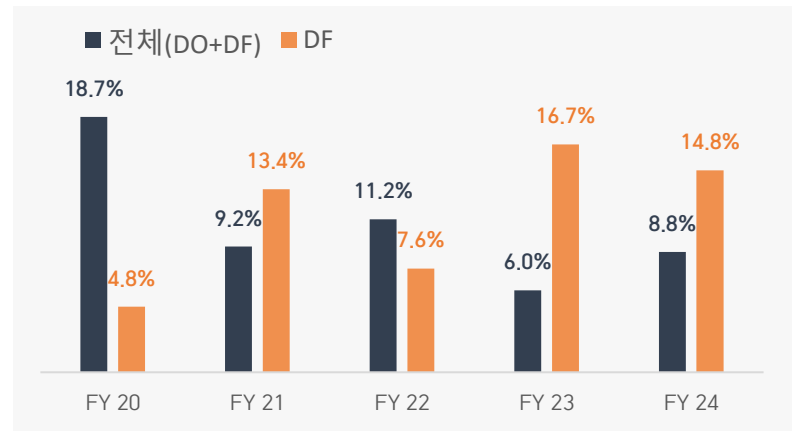
■ 삼성 ■ 한화 ■ 중국



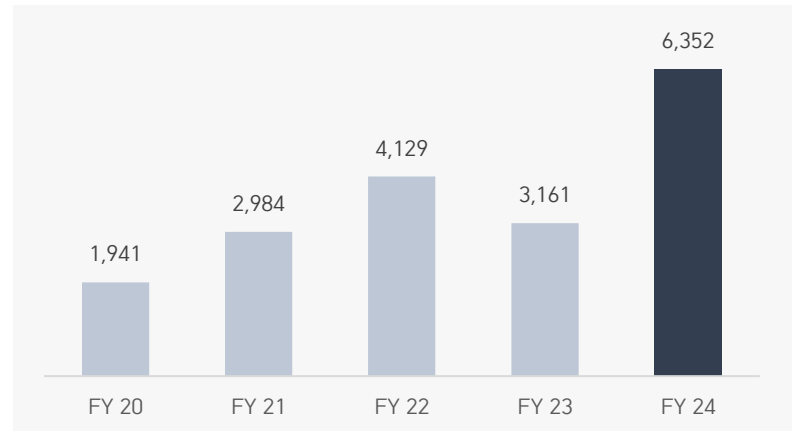
중국 시장

(억원, %)

M/S



수주



일반현황

회사명	한화엔진 주식회사 (구. HSD엔진)
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]

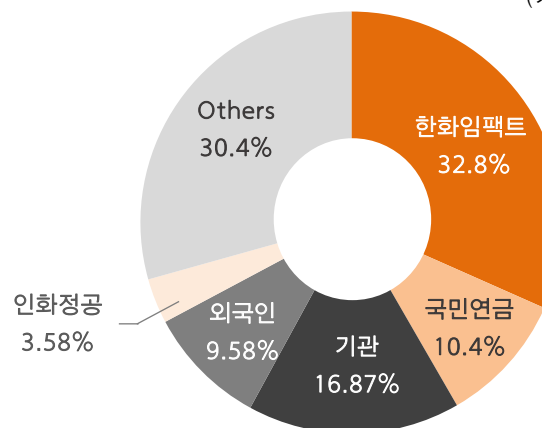
사업영역

(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 : 2025.03.31)





창원공장(본사)



Hanwha Engine

저속엔진 사업

(Low-Speed Engine)

Main Business ('24년 기준 매출의 85%)

제품 컨테이너선, LNG, 유조선 등 대형선박의 추진용 엔진

원천기술사 MAN ES, Win-GD

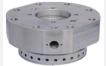
고객사 삼성중공업, 한화오션, Yangzijiang(중), NTS(중)



Hanwha Engine AM 사업 *(After Market Business)*

주요 부품

CYLINDER COVER



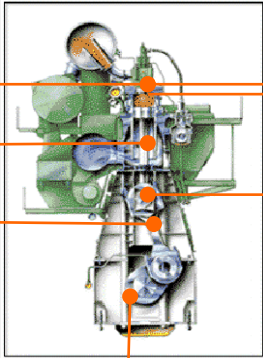
PISTON ROD



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