

Investor Relations

2025년 3분기 경영실적



2025. 11

I. 경영실적(2025년 3Q)

II. 참고자료

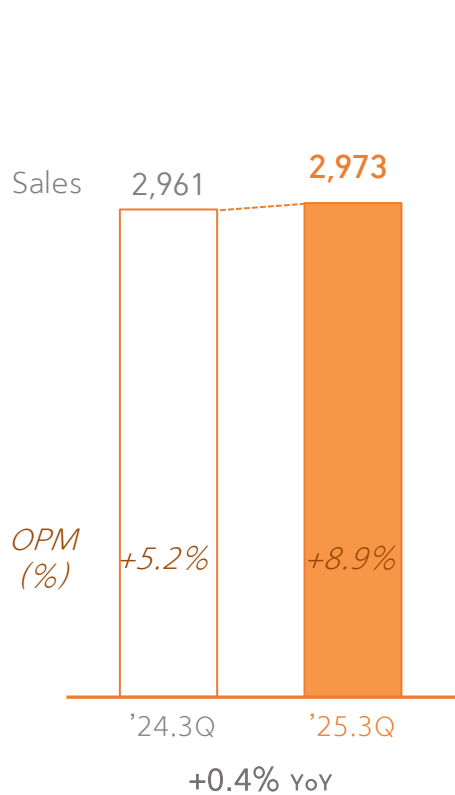
Disclaimer

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, %)

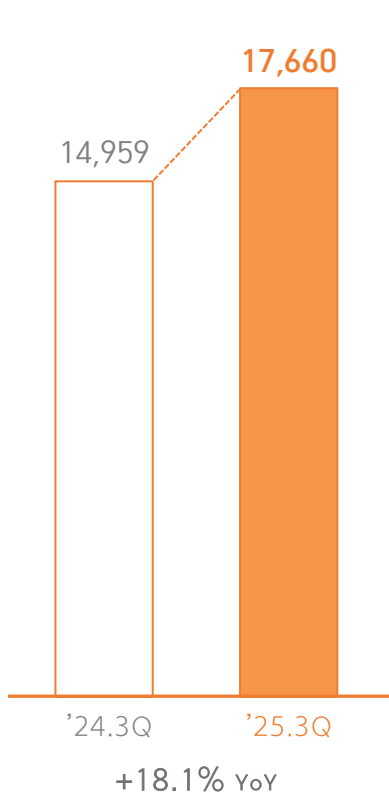
매출액

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



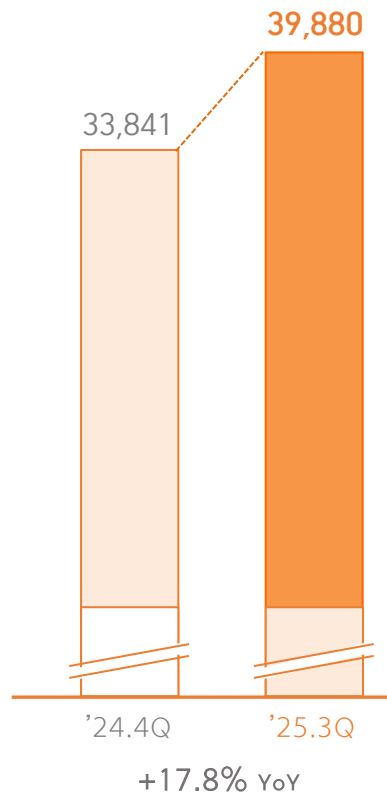
신규수주

전년 동기대비 118% 수주 증가 (선박엔진 中 Container 88%)



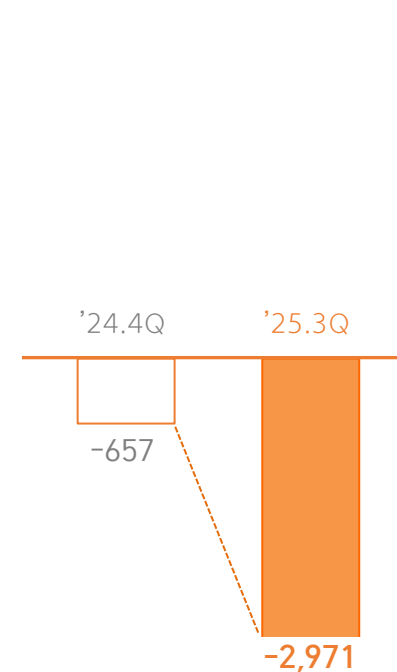
수주잔고

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



순차입금

총차입금 720억, 현금(Cash, 단기금융상품) 3,691억

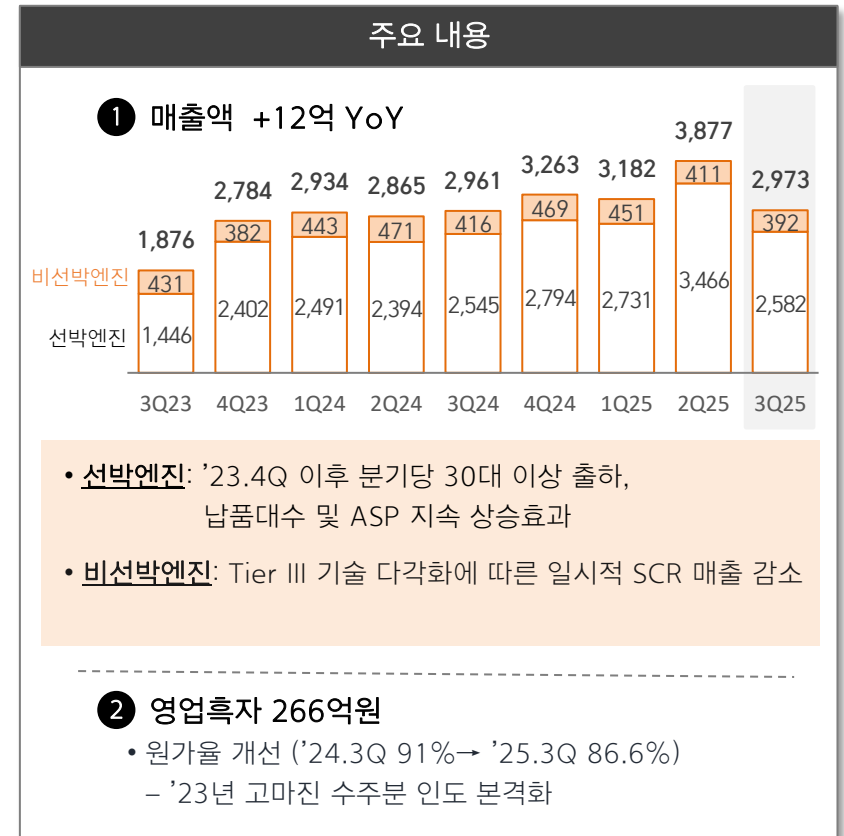


- ✓ 매출 2,973억원, 영업이익 266억으로, 영업이익률 8.9% 달성
- ✓ 전년 동기 대비 영업이익률 +3.7%p 상승

(억원)

구분	'25.3Q	'24.3Q	YoY	'25.2Q	QoQ
매출액	2,973	2,961	+12	3,877	△904
원가율(%)	(86.6%)	(91.0%)	(△4.4%p)	(88.2%)	(△1.6%p)
매출총이익	398	266		459	
판매비와관리비	131	113		122	
영업이익	266	153	+113	338	△72
OPM(%)	(8.9%)	(5.2%)	(+3.7%p)	(8.7%)	(+0.2%p)
이자 손익	27	△2		14	
외환관련 손익	79	△34		△172	
기타 손익	△60	21		△29	
세전이익	312	137	+175	151	+161
Tax	9	31		△65	
순이익	303	106	+197	216	+87

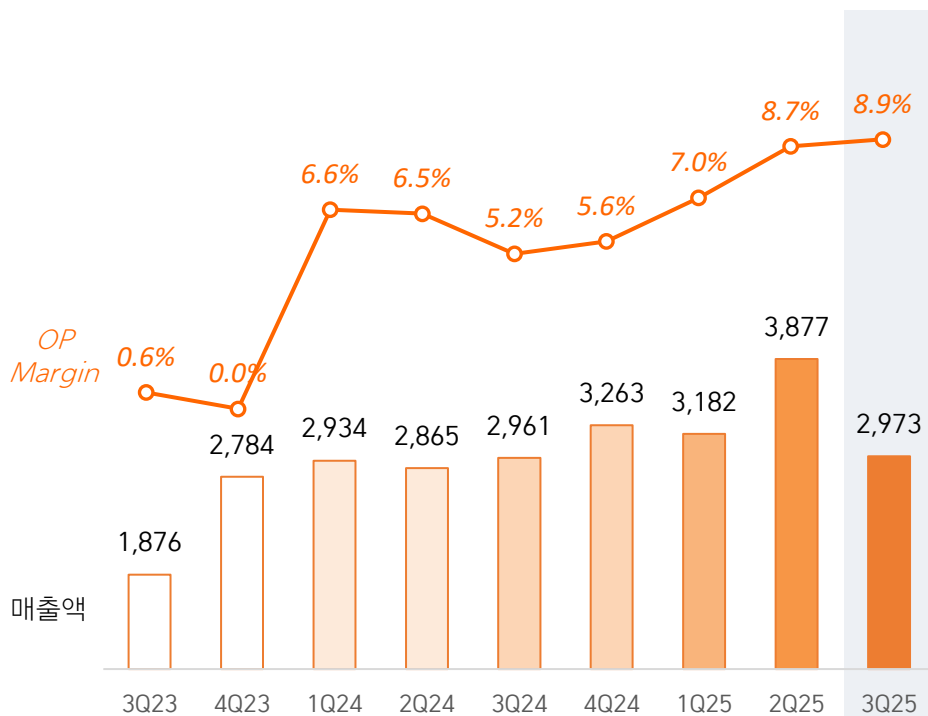
(억원)



- ✓ '25년 3분기 매출 : 2,973억
- ✓ '23년 고마진 수주물량 매출 확대에 따른 수익성 개선

분기별 매출 & 영업이익

(억원)



매출 Breakdown

(억원)

선박엔진
(+1% YoY)

- 국내 向 납품 증가로 엔진 매출 증가

구분	3Q24	3Q25	+/-
한화	734	1,100	366
삼성	659	977	318
중국	1,151	504	△647
기타	1	1	-
소계	2,545	2,582	37

비선박엔진
(△6% YoY)

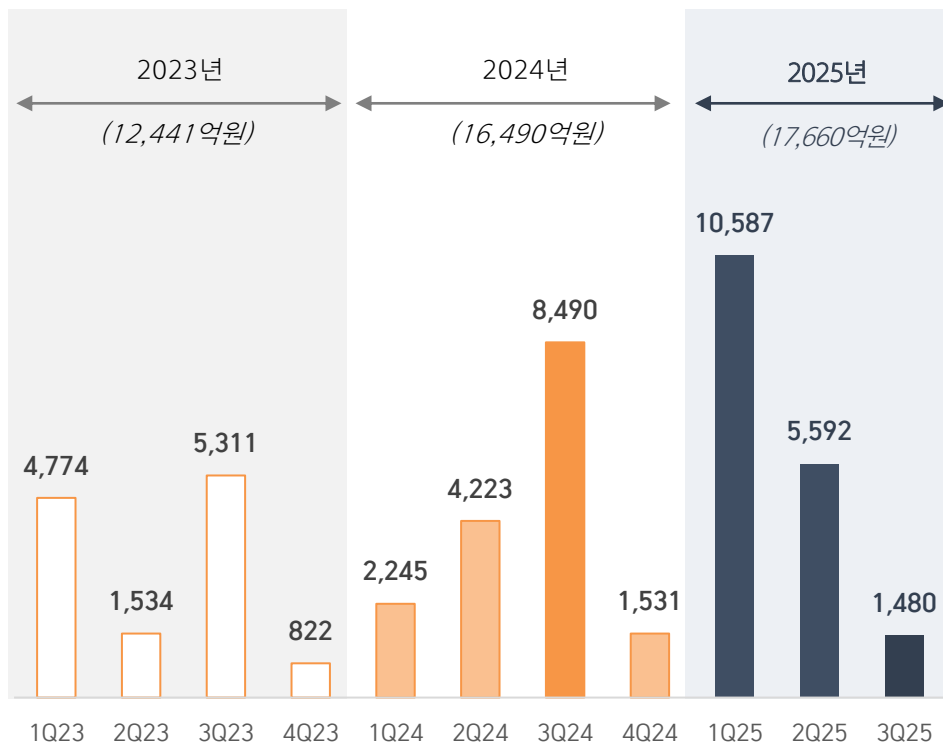
- AM 사업의 중장기 도약을 위한 기반 마련 中
- 他 Tier III 기술 적용에 따른 SCR 매출 일시적 감소

구분	3Q24	3Q25	+/-
AM	348	343	△5
SCR 등	68	48	△20
소계	416	391	△25

- ✓ '25년 DF엔진* 수주 비중 88%
- ✓ '25년 선박엔진 신규수주 물량 中 Container 비중 88%

분기별 신규수주

(억원)



* DF엔진: Dual-Fuel Engine (이중연료엔진)

선박엔진 中 DF엔진 비중

(억원)

구분	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25
디젤엔진	3,942	2,660	545	2,793	1,903
DF엔진 (%)	(55%)	(83%)	(95%)	(82%)	(88%)
선박엔진	8,682	16,069	10,392	15,944	16,262

선종별 DF엔진 비중

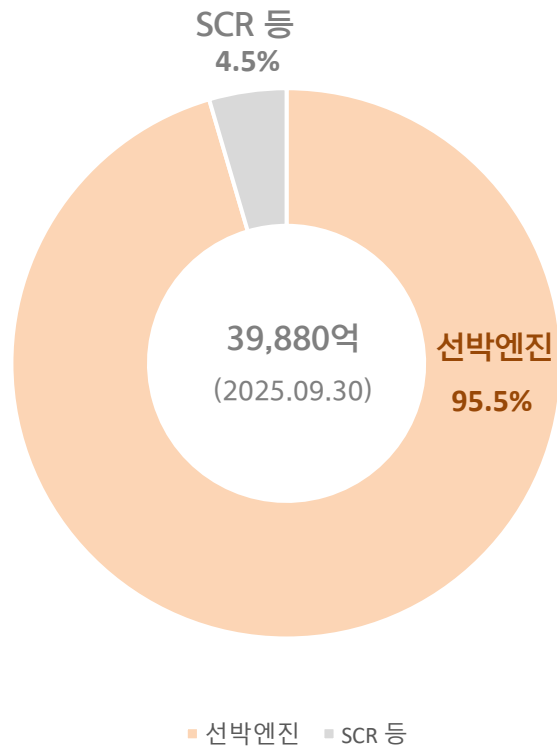
(%)

구분	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25
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%

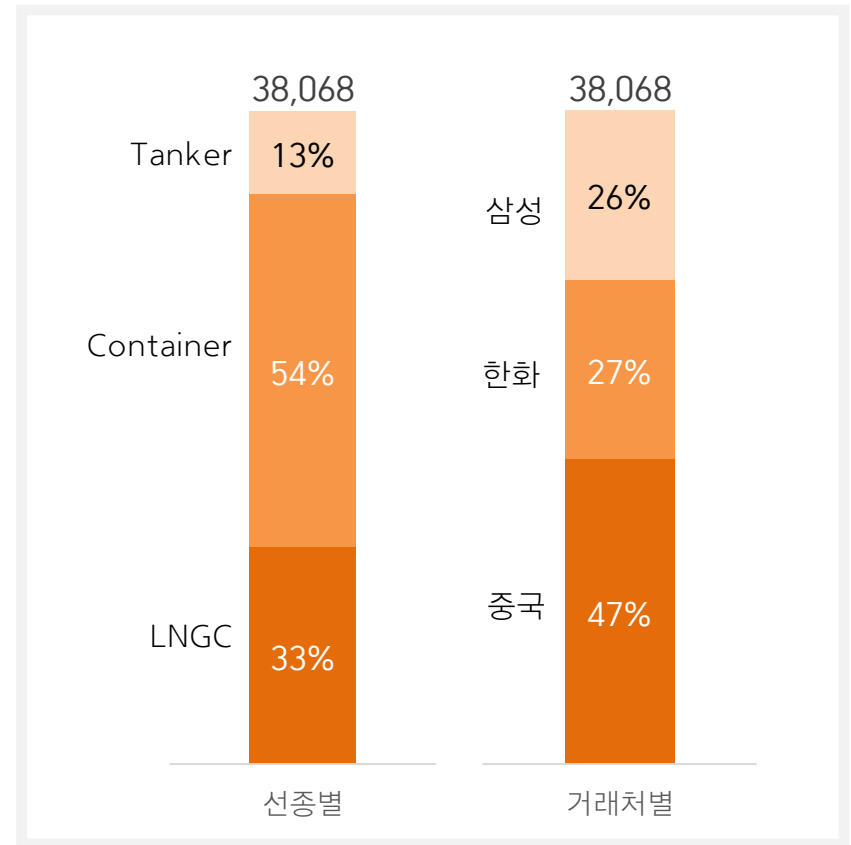
- ✓ 약 3년치에 해당하는 인도물량을 수주잔고로 확보
- ✓ 선박엔진 中 DF엔진 비중은 87% 차지

수주잔고 Breakdown

(억원, %)



선박엔진 수주잔고



✓ 순차입금 △ 2,971억원, 부채비율 224%

(억원)

구분	'24.12	'25.3Q	증감
유동자산	7,850	9,176	1,326
비유동자산	6,281	5,767	△514
자산총계	14,131	14,943	812
유동부채	5,866	5,618	△248
<i>선수금</i>	<i>2,120</i>	<i>2,145</i>	<i>25</i>
비유동부채	4,332	4,710	378
<i>장기선수금</i>	<i>2,532</i>	<i>3,747</i>	<i>1,215</i>
부채총계	10,198	10,328	130
자본금	834	834	-
자본잉여금	3,502	3,522	20
이익잉여금	△710	△49	661
기타포괄손익누계액	306	308	2
자본총계	3,933	4,616	683
순차입금	△657	△2,971	△2,314
부채비율	260%	224%	△36%p

차입금 현황

(억원)

구분	'24.12	'25.3Q
은행(일반, 시설대 등)	300	300
사채	439	420
총차입금	739	720
현금	1,397	3,691
순차입금	△657	△2,971

I. 경영실적(2025년 3Q)

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

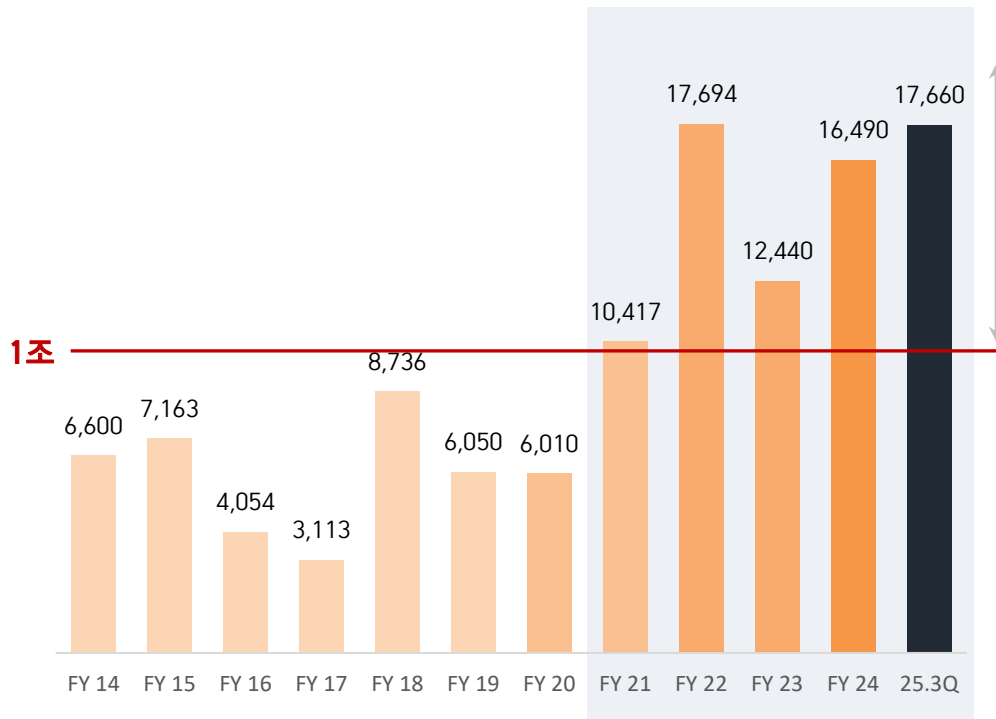
엔진 매출

- 출하 시점에 매출 인식 (진행률 기준 아님)

- ✓ '21년 이후 지속적으로 **1조 이상**의 수주 실적 달성, '22년 이후 정상마진 수주로 전환
- ✓ '25년 9개월 만에 '24년 연간 신규 수주 실적을 상회

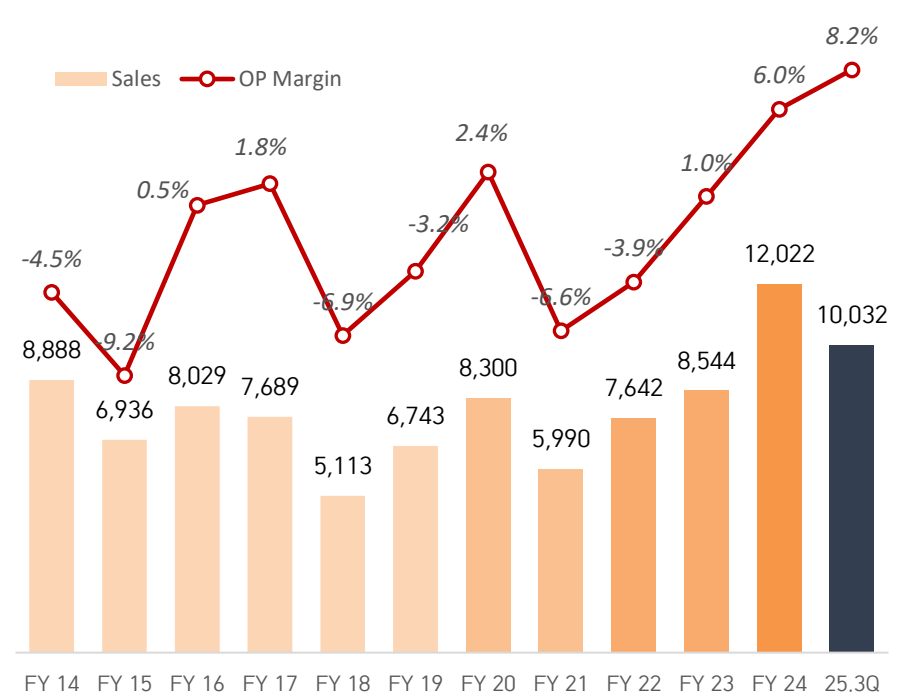
수주

(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

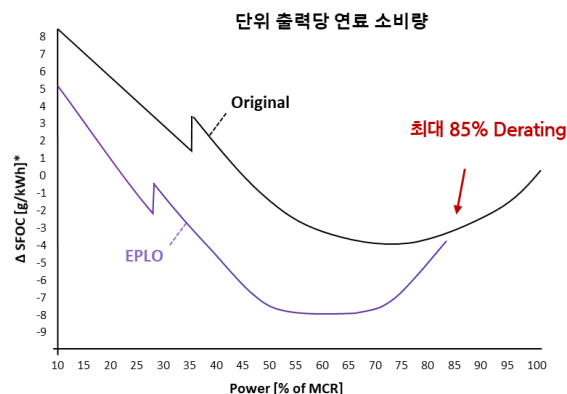
- 최대 5년
- Turbocharger upgrade
- 부품 교체 및 엔진 출력 최적화

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]



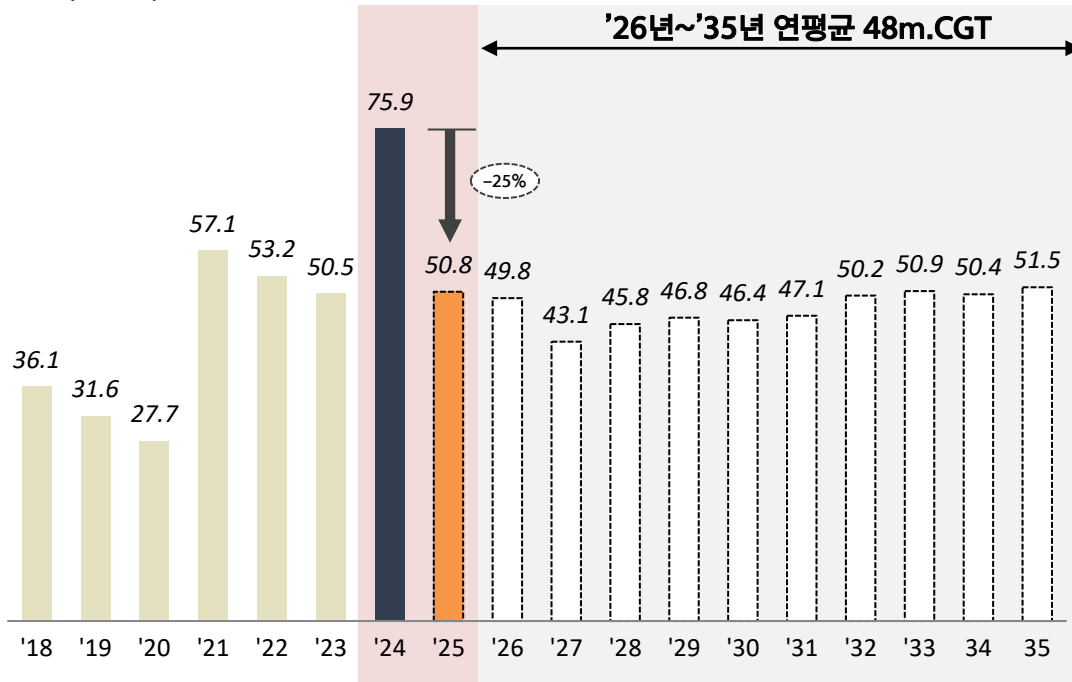
- Höegh Autoliners PCTC 8척
- 10g/kWh(연료소비량의 5%) 절감

[Source: Accelleron Press Releases]

- ✓ '25년 신조 발주량은 전년대비 25% 감소 전망 ('24년 75.9m.CGT → '25년 50.8m.CGT)
- 중장기('26년~'33년) 평균 발주량은 48m.CGT전망

Global 선박 발주량

(mCGT)



※ Source : Clarkson Forecast Report (Mar. 2025)

2025 MEPC Meeting Summaries

Marine Environment Protection Committee

MEPC 83rd Session

(2025.04.07~11)

주요 내용

- IMO 중기조치 승인 (MARPOL 협약부속서VI 5장 신설)
- 2027년부터 5천톤 이상 선박은 GFI¹⁾ 기준 충족, 기준 미달 시 탄소 배출량에 비례해 톤당 '28~'30까지 100~380달러를 IMO에 납부해야 함. ('30 이후 추후논의)
- 기본목표 : ('28년) 4%, (~'30년) 8%, (~'35년) 30%
- 강화목표²⁾ : ('28년) 17%, (~'30년) 21%, (~'35년) 43%
- 기본목표와 강화목표 사이 GFI는 Tier 1, 기본목표 초과배출은 Tier 2로 분류
- '30년까지 Tier 1은 \$100/ton CO₂eq Tier 2은 \$380 납부

MEPC 2nd Extraordinary Session

(2025.10.14~17)

주요 내용

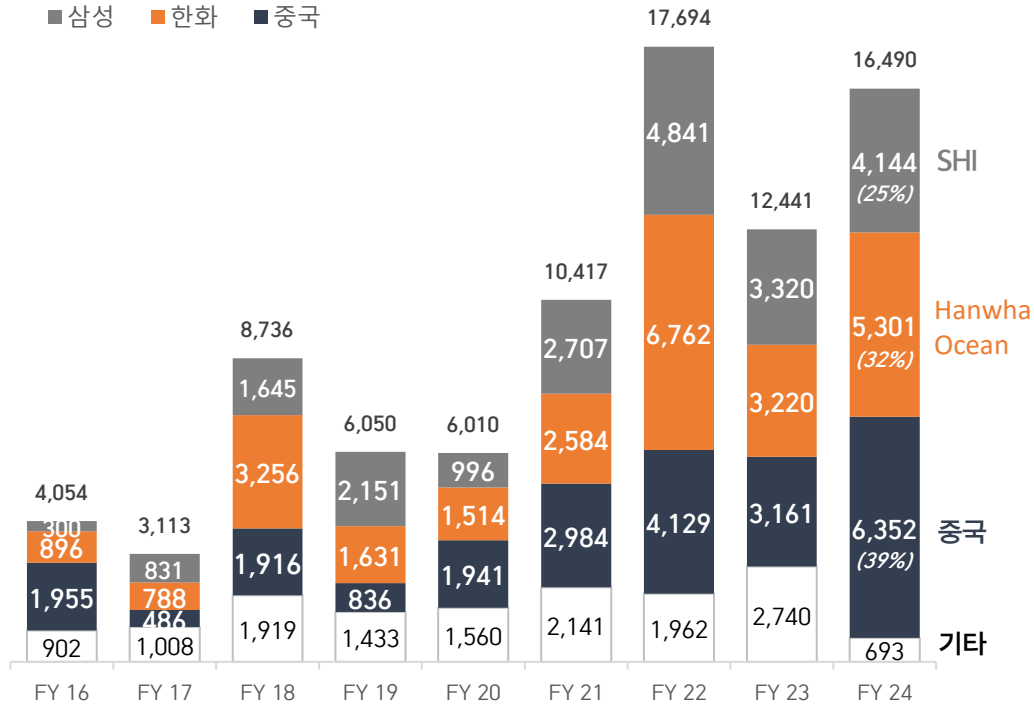
- IMO 중기조치인 NZF³⁾ 도입결정 1년 연기
- EU 독자적 탄소규제⁴⁾는 강화 예정되어 불확실성 증대

1) GFI: GHG Fuel Intensity
 2) Direct Compliance target
 3) Net Zero Framework
 4) ETS, Fuel EU

✓ 균형있는 주요 매출처 : 삼성중공업, 한화오션, 중국

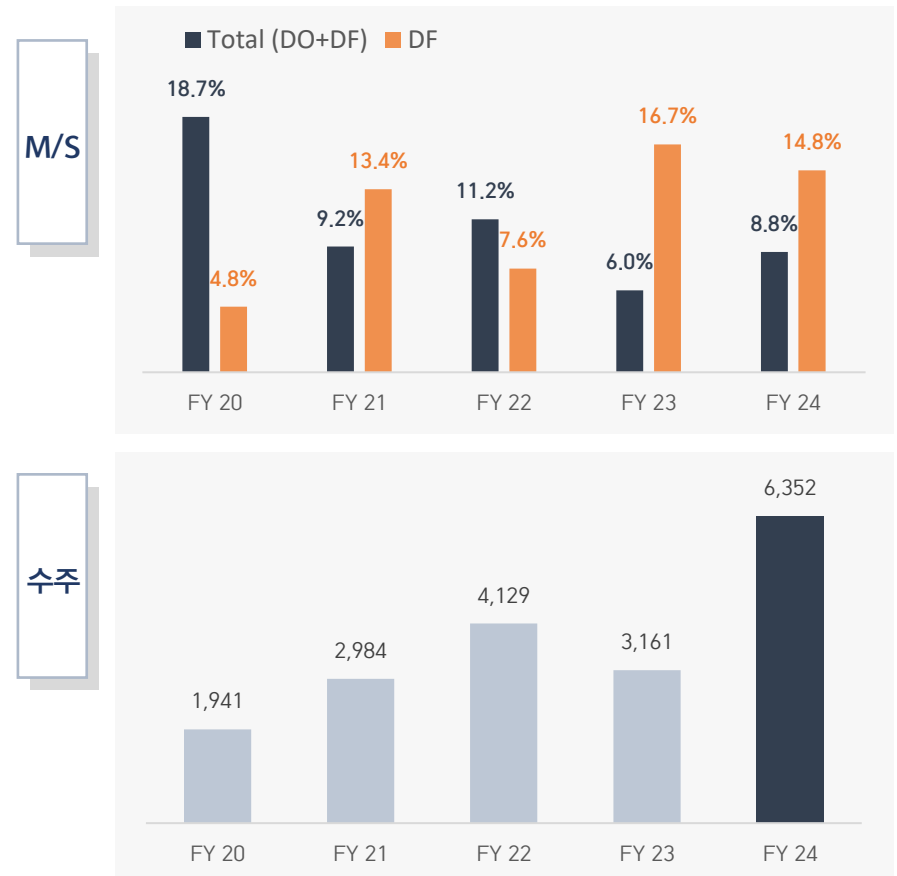
거래처별 수주 비중

(억원, %)



중국 시장

(억원, %)



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]

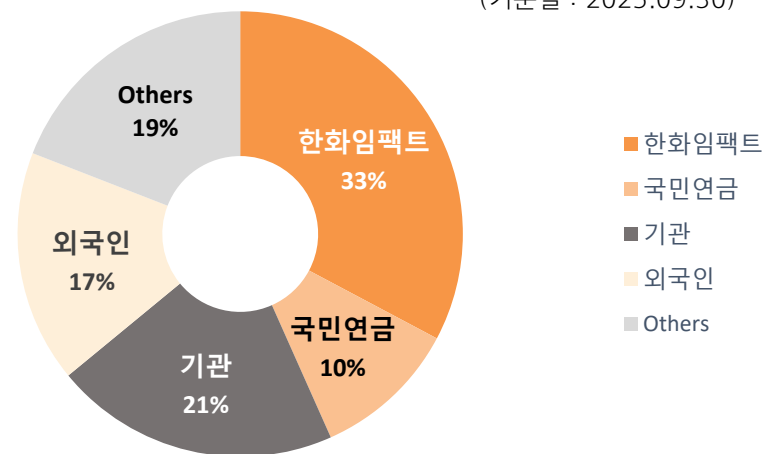
사업영역

(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 : 2025.09.30)





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

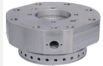
고객사 삼성중공업, 한화오션, Yangzijiang(중), NTS(중)



Hanwha Engine AM 사업 *(After Market Business)*

주요 부품

CYLINDER COVER



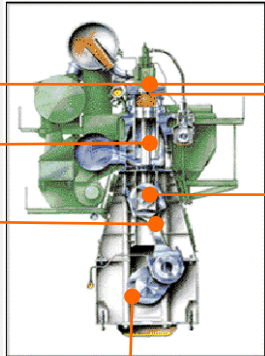
PISTON ROD



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