



Global Ocean Solution Provider
Hanwha Ocean

2025년 1분기 실적발표

DISCLAIMER

본 자료의 실적과 내용은 한국채택국제회계기준(K-IFRS)에 따라 작성된 (잠정)자료로 외부 감사인의 회계감사가 완료되지 않은 상태에서 투자자 여러분의 편의를 위하여 작성된 것으로 미래에 대한 예측 정보를 포함하고 있습니다. 이러한 예측 정보는 이미 알려진 또는 아직 알려지지 않은 위험과 시장 상황, 기타 불명확한 사정 또는 당초 예상하였던 사정의 변경에 따라 영향을 받을 수 있고 실제 결과와 이에 기재되거나 암시된 내용 사이에 차이가 있을 수 있으며, 시장 환경의 변화와 전략 수정 등에 따라 예고 없이 달라질 수 있습니다.

본 자료는 투자자 여러분의 투자판단을 위한 참고자료로 작성된 것으로 당사는 이 자료의 내용에 대하여 투자자 여러분에게 어떠한 보증을 제공하거나 책임을 부담하지 않습니다.

FINANCIALS

05	1Q25 연결 손익현황
07	1Q25 연결 재무현황
08	경영 실적 및 전망 - 사업부별

MARKET OUTLOOK & BUSINESS HIGHLIGHTS

12	시황 및 수주전망 - 사업부별
15	종합 수주잔고
16	종합 사업부문별 실적

APPENDIX

18	한화오션 New Vision
19	상선 : Nextdecade 社 투자
20	특수선 : Hanwha Philly Shipyard
21	해양 : Hanwha Offshore Singapore
22	상선 : IMO & EU 환경규제 및 신규 수요 영향
23	상선 : 친환경 암모니아 추진 선박
24	특수선 : 국내외 사업 실적
25	스마트야드
26	핵심 제품 Line-up
27	회사소개 및 주주현황

FINANCIALS

Consolidated

05 1Q25 연결 손익현황

07 1Q25 연결 재무현황

08 경영 실적 및 전망 - 상선

09 경영 실적 및 전망 - 특수선

10 경영 실적 및 전망 - 해양

1Q25 연결 손익현황 (I)

단위 : 억원

매출 : 계절적 요인으로 인한 조업일수 감소 등으로 소폭 감소



상선(Commercial Vessel)
LNG선 위주의 매출반영 지속



특수선(Naval Ship)
잠수함 신조 원가투입 지속
으로 견조한 매출세 기록



해양(Offshore)
NOC FP 및 Cadeler WTIV 등
공정 마무리로 전 분기 대비 매
출 감소

영업이익 : 제품믹스 개선 생산 안정화 지속, 원가 개선 효과 등



상선(Commercial Vessel)
저가 수주 컨테이너선 비중 감소
및 LNG선의 이익프로젝트 비중
확대되며 이익확대

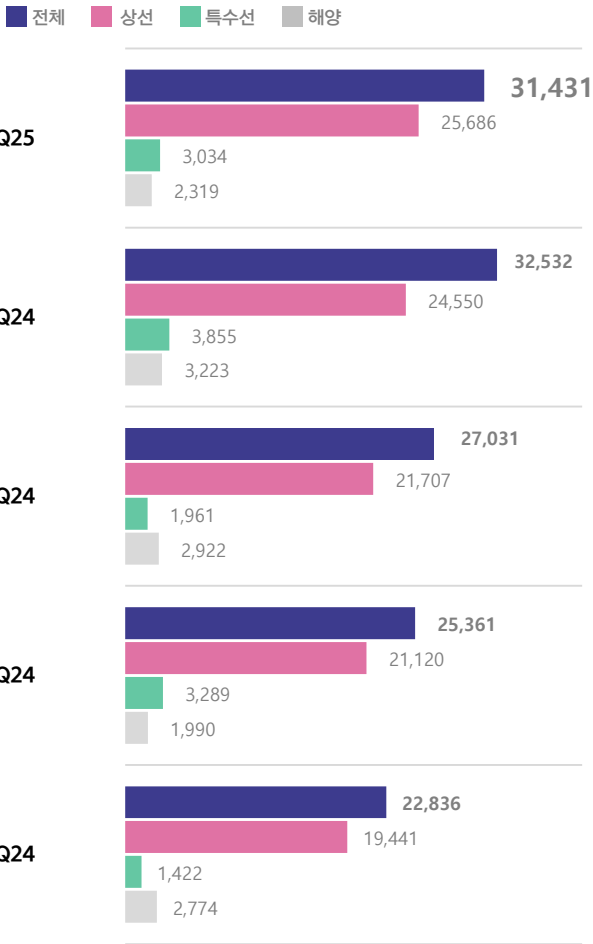


특수선(Naval Ship)
잠수함 신조 건조 지속 및
MRO 프로젝트 인도 등

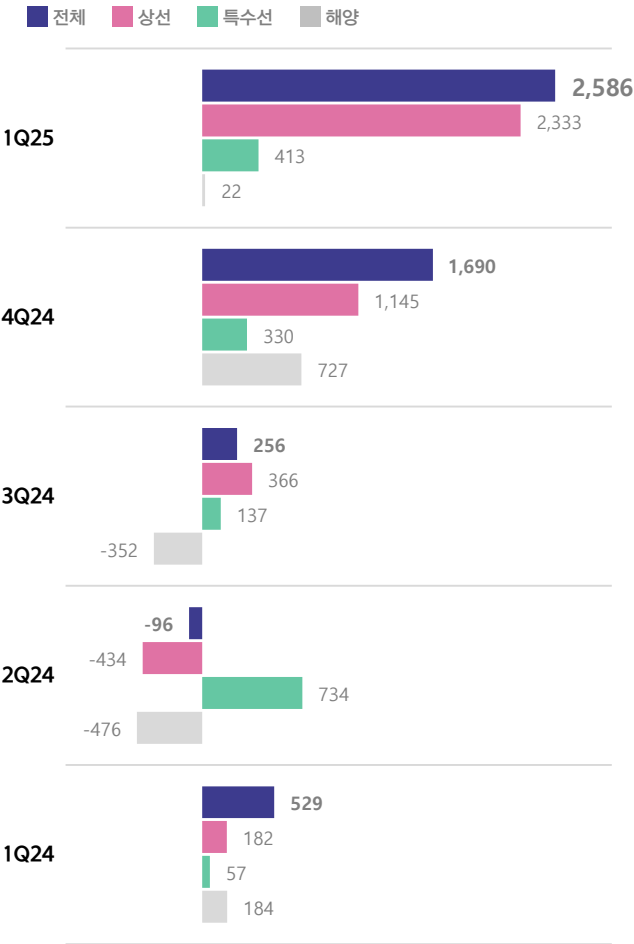


해양 (Offshore)
일부 공사 마무리에 따라 매출이
감소하여 영업이익 감소

매출액



영업이익



1Q25 연결 손익현황 (Ⅱ)

단위 : 억원

총 매출액

31,431 억원

QoQ -3%

영업이익 2,586

영업이익률 8.2%

상선

매출액 25,686

영업이익 2,333

영업이익률 9.1%

특수선

매출액 3,034

영업이익 413

영업이익률 13.6%

해양

매출액 2,319

영업이익 22

영업이익률 0.9%

구분	1Q25	4Q24	% QoQ	1Q24	% YoY
매출액	31,431	32,532	-3%	22,836	+38%
상선	25,686	24,550	5%	19,441	+32%
특수선	3,034	3,855	-21%	1,422	+113%
해양	2,319	3,223	-28%	2,774	-16%
E&I (플랜트, 풍력)	1,520	1,942	-22%	-	-
기타(연결조정)	-1,127	-1,038	-9%	-801	-41%
영업이익	2,586	1,690	+53%	529	+389%
상선	2,333	1,145	+104%	182	+1,182%
특수선	413	330	+25%	57	+625%
해양	22	727	-97%	184	-88%
E&I (플랜트, 풍력)	-200	-77	-160%	-	-
기타(연결조정)	18	-435	흑자전환	106	-83%
세전이익(률)	2,172(6.9%)	2,252(6.9%)	-4%	539	+303%
당기순이익(률)	2,157(6.9%)	5,794(17.8%)	-63%	510	+323%

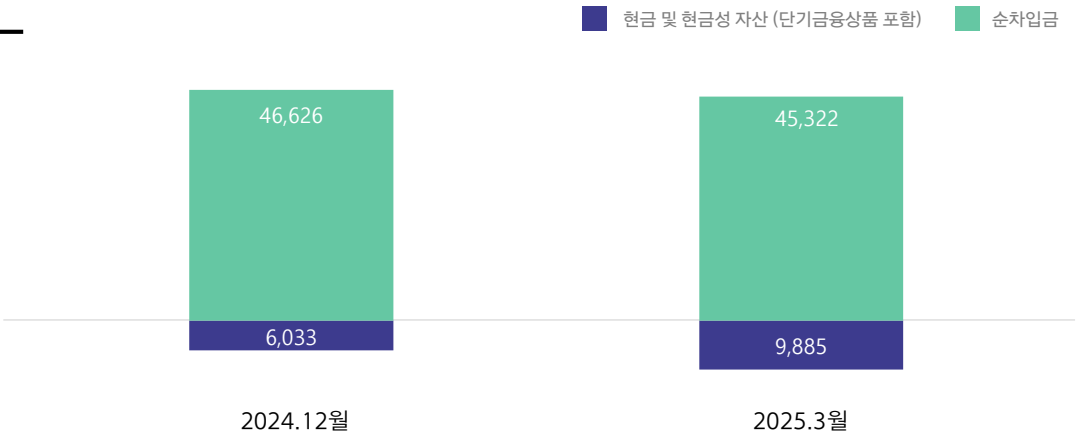
1Q25 연결 재무현황

단위 : 억원

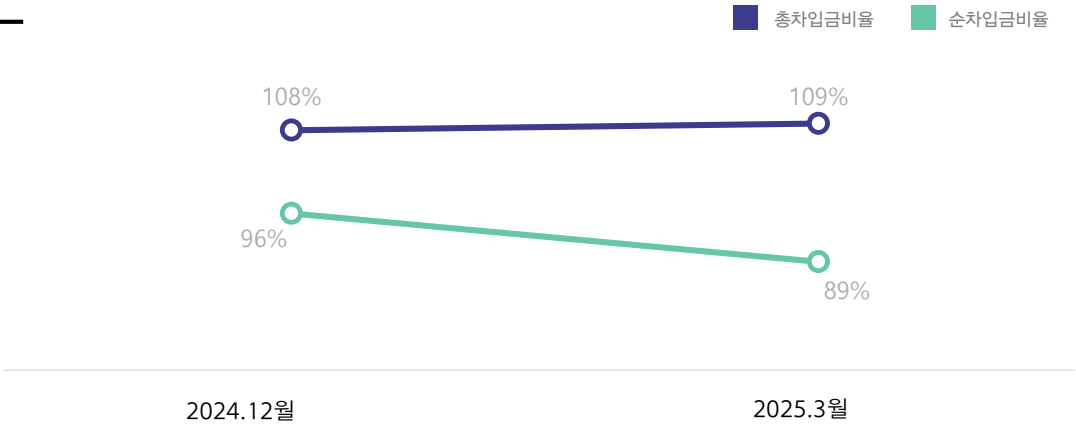
재무상태표

구분	2025.03	2024.12	전 분기 대비	전 분기 대비(%)
자산총계	181,777	178,438	3,339	+2%
└ 현금 및 현금성자산 및 단기 금융상품	9,885	6,033	3,852	+64%
부채총계	130,891	129,805	1,086	+1%
└ 차입금	55,207	52,659	2,548	+5%
└ 순차입금	45,322	46,626	-1,304	-3%
자본총계	50,839	48,633	2,206	+5%
부채비율	257%	267%	-	-10%P
유동비율	112%	109%	-	+3%P
총차입금비율	109%	108%	-	+1%P
순차입금비율	89%	96%	-	-7%P

Debt



Total Debt/Equity

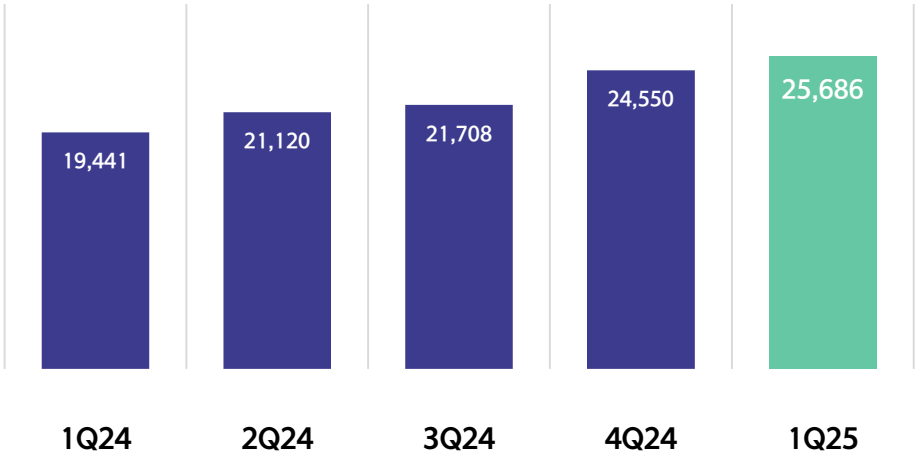


경영 실적 및 전망 상선

단위 : 억원

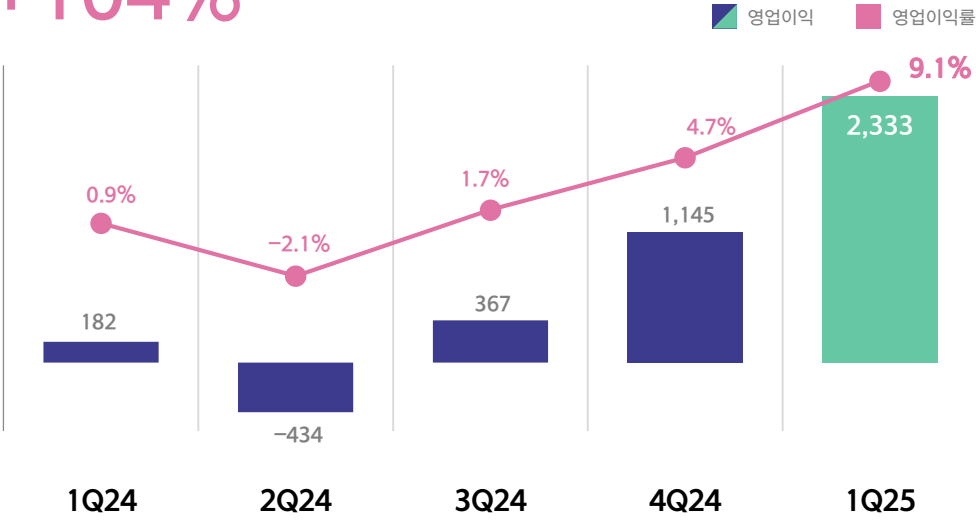
매출

+5% QoQ



영업이익

+104% QoQ



1분기 실적

- **매출** 계절적 요인에 따른 조업일수 감소에도 건조물량 증가, LNG선 매출비중 상승으로 매출 증가
- **손익** 저가 수주 컨테이너선 비중 감소 및 LNG선의 이익프로젝트 비중 확대 가속화

2025년 연간 전망

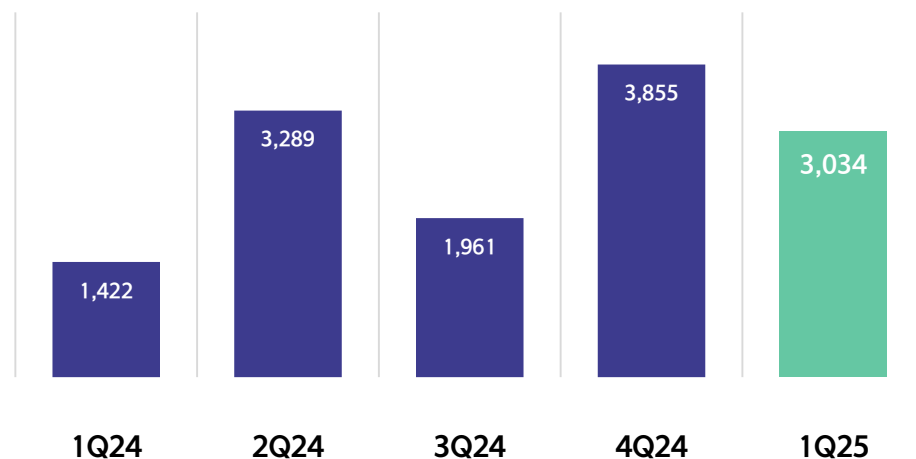
- **매출** LNG선 매출비중 지속 확대로 상선이 전사 매출의 80% 이상 유지 예상
- **손익** 컨테이너 적자호선 해소 및 고선가 LNG선 중심의 연속 건조 효과로 이익 확대 예상

경영 실적 및 전망 특수선

단위 : 억원

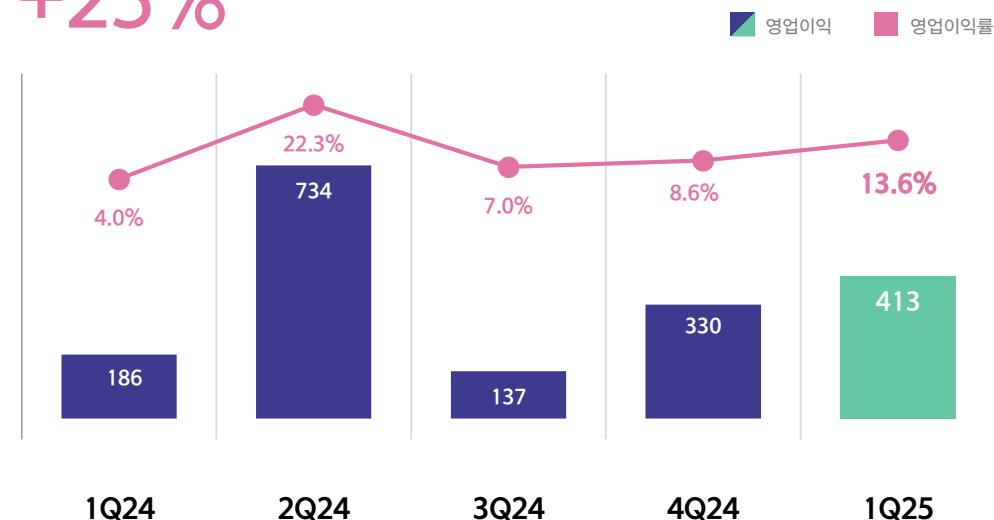
매출

-21% QoQ



영업이익

+25% QoQ



1분기 실적

- 매출 잠수함 신조 원가투입 지속 영향으로 건조한 매출세 기록
- 손익 잠수함 신조 건조 및 MRO 프로젝트 인도 등에 따른 이익 개선

2025년 연간 전망

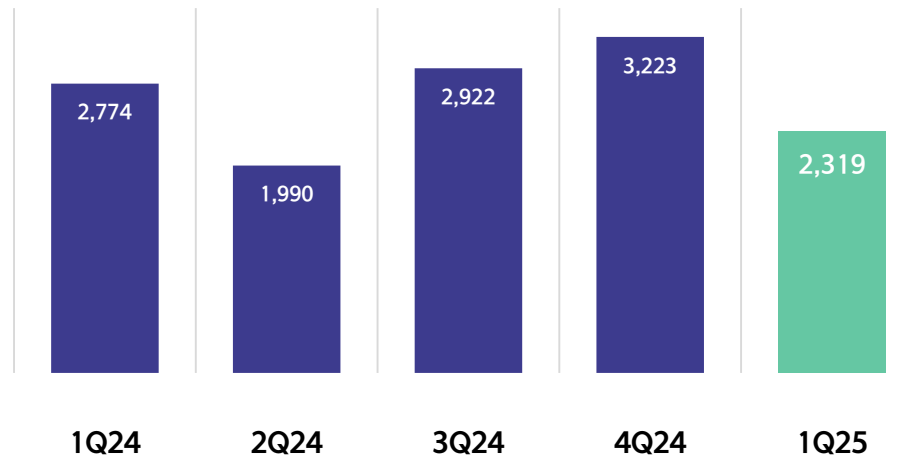
- 매출 기 수주 프로젝트의 안정적인 건조 진행과 미 해군 MRO 수행 등을 바탕으로, 연간 매출 1조원 이상 유지 예상
- 손익 신조 함정 건조와 미 해군 MRO 사업 수익성 극대화 노력

경영 실적 및 전망 해양

단위: 억원

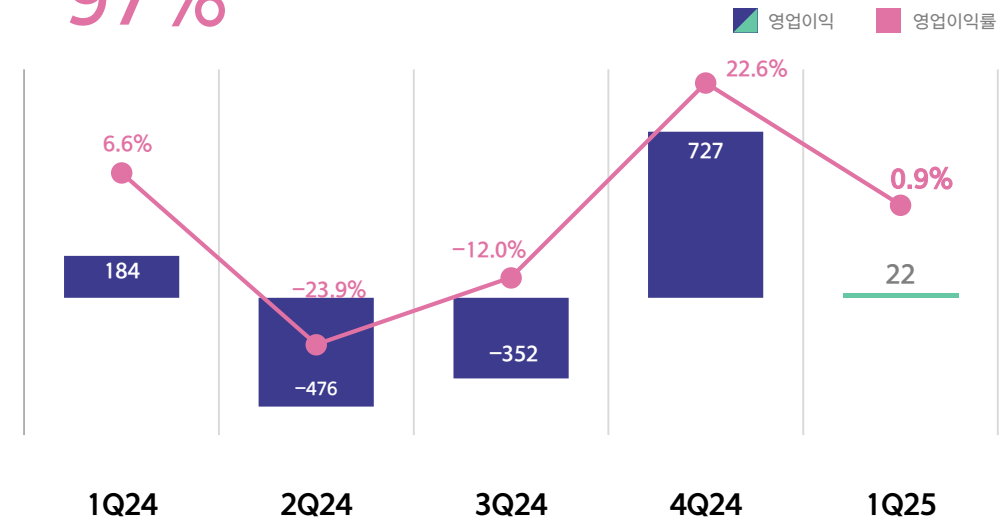
매출

—
-28% QoQ



영업이익

—
-97% QoQ



1분기 실적

- **매출** NOC Fixed Platform의 현지공사 마무리 및 Cadeler WTIV 1호기 인도에 따른 매출 감소
- **손익** 일부 공사 마무리에 따라 매출이 감소하여 영업이익 감소

2025년 연간 전망

- **매출** 주요 진행공사 인도 및 신규 프로젝트 착수로 24년 수준의 매출 확보
- **손익** 밀착 관리를 바탕으로 연간 흑자 기조 유지 전망

MARKET OUTLOOK & BUSINESS HIGHLIGHTS

- 12 **시황 및 수주전망 - 상선**
- 13 **시황 및 수주전망 - 특수선**
- 14 **시황 및 수주전망 - 해양**
- 15 **종합 수주잔고**
- 16 **종합 사업부문별 실적**



시황 및 수주 전망 상선

선종별로 LNGC는 시황회복 기대, CONT, VLCC, VLAC는 발주 관심 지속 전망되나, VLGC는 발주 둔화세 예상
특히 미국의 'SHIPS Act' 제정 가능성 및 USTR 중국산 선박 재제 구체화 시, 한국산 선박 선호 분위기 기대

LNGC

낮은 용선료로 인해 최근 신조 시장은 냉각된 상황이나 미국 LNG프로젝트 진행에 따라 하반기 시황 회복 예상

- 최근 LNGC 신조 시장은 신조선가대비 낮은 용선료로 인해 다소 침체된 모습을 보이고 있으나, 미국 LNG 수출터미널 프로젝트를 중심으로 하반기 시황 개선이 기대됨
- '25년 약 55MTPA 규모의 신규 LNG 수출터미널이 본격 가동될 것으로 예상되며, 이에 따른 용선료 상승 및 미용선 선박의 감소가 단기 시황에 긍정적 영향을 미칠 것으로 보임
- 그동안 LNGC는 신규 LNG 수출터미널 연계 물량 발주가 주를 이루었으나, 향후에는 저효율 구형 Steam Turbine LNGC를 대체하기 위한 신조 수요도 점차 발생할 것으로 예상됨
- Ships Act 제정 가능성, USRT 및 중국산 선박에 대한 제재 등 외부 요인으로 인해 신규 선박 수요가 추가적으로 발생할 가능성은 있으나, 구체적인 정책 변화에 따라 신조 수요에 미치는 영향은 다양하게 나타날 수 있음

VLCC

선대 고령화가 심각한 선종으로 지정학적 불확실성 영향이 완화되는 경우 신조 발주 확대될 것으로 기대

- 선대 대비 기록적으로 낮은 수주잔고를 유지하고 있는 선종으로 (98척, 10.1%) 기존 VLCC에 대한 대체 수요 잠재량이 풍부한 선종임
- 최근 고객들은 낮은 용선료, 미국 정책 불확실성 등으로 인해 Wait and See로 대응 중이며 향후 정책 구체화에 따른 불확실성이 감소되면서 시황이 회복될 것으로 전망됨
- 또한 이란 및 러시아 제재로 인한 그림자 함대 제재가 완화되는 경우 노후 선박 소유권 이전이 가능해지면서 노후 선박 폐선이 가속화될 가능성이 있음
- '25년 들어 VLCC 용선료가 회복되고 있다는 점도 향후 신조 시황 회복에 긍정적인 요소임

VLGC VLAC

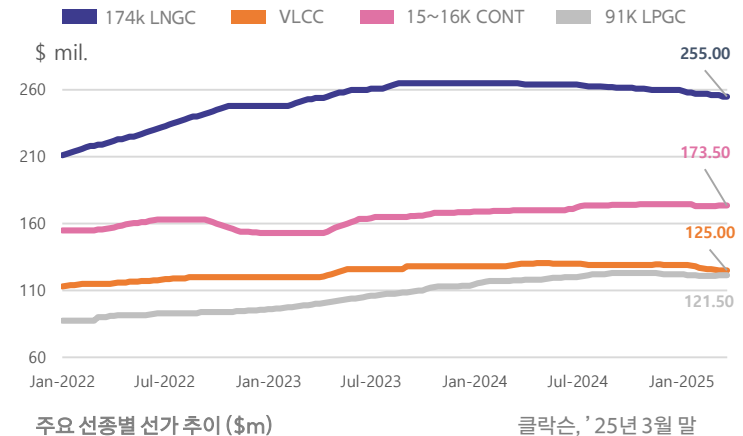
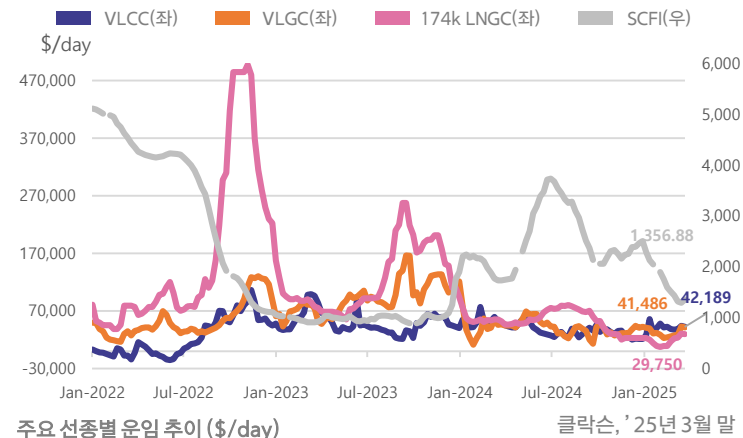
지난 2년간 대량 발주로 인해 단기간에는 시황 둔화 가능성 있으나, 아시아 지역 Ethane Cracker 증설에 따른 VLEC 수요 기대

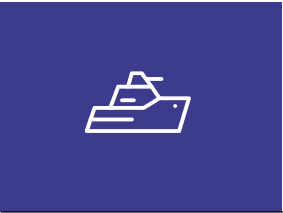
- VLGC는 지난 2년간의 기록적인 대량 발주('23년 71척, '24년 70척 발주) 영향으로 '25년 VLGC 신조 발주는 전년 대비 둔화 가능성이 있음.
- VLEC의 경우 아시아 지역 석유화학 기업들의 Ethane Cracker 증설 영향으로 연내 신조 수요 예상되며 미국의 수출점유율이 90% 이상인 점과 중국의 수입점유율이 50% 이상인 점을 동시에 고려하면 USTR 제재 영향에 대한 지속적인 모니터링 필요함
- VLAC는 신규 Blue/Green 암모니아 프로젝트 개발과 연계한 발주가 이루어질 것으로 예상되나, 현 시점에서 가시화된 프로젝트는 제한적

CONT.

16k TEU 이상 초대형 컨테이너선의 발주는 올해까지 이어질 것으로 예상되며 이후 중형 컨테이너선 중심으로 시황 형성 전망됨

- 선대 선진화(친환경)/대형화 영향으로 시작된 대형 컨테이너선 발주는 작년까지는 유럽 지역 선사들이 주도하여 왔으며 올해 아시아 지역 주요 선사들도 발주 지속 예상
- 컨테이너선의 수요는 최근 홍해지역 항행 제한의 영향을 크게 받아 왔으며 홍해 사태 해결로 인한 수에즈 운하 통과량 과잉 공급이 발생할 가능성이 있음
- 12k TEU 이상 컨테이너선은 현재 선대 대비 약 53.5% 발주가 이루어진 선종으로 향후에는 10k TEU 이하 중/소형 컨테이너선 중심의 시장으로 전환이 예상됨
- CONT는 USTR 중국 조선소 제재의 영향을 가장 크게 받는 선종으로 제재 구체화 및 시행 이후 주요 선사들의 선대 운영 전략에 따른 한국 조선소 신조 기회에 대한 지속적인 모니터링 예정





시황 및 수주 전망 특수선

글로벌 합정 시장은 지속적인 지정학적 긴장과 함대 현대화 수요에 따라 시장 규모는 지속 확대될 것으로 전망

국내외 방산시황

국내

국내 합정 현대화 수요 대응

— '25년 국방예산의30%를 합정 분야에 할당하며 정부의전략적 지원 확대 (장보고-III B2 및 KDDX 건조를 통한 해군 전력 증강)

첨단 해군 플랫폼 및 기술 개발 선도

— 무인 시스템 및 자율항해, 사이버방어 분야에 4.5조원 규모의 R&D 예산 투입 및 자율항해 기술 실증 등 차세대 합정 기술 개발을 통한 해군력 증강

수출 기반 정부 지원 강화

— DAPA 주도의 수출금융 지원 확대로 금융 리스크 완화

해외

미군 해군력 현대화 가속 및 MRO 시장 확대

— 중국 해군력 증강 견제를 위한 한미 조선 협력 정책 등 미 정부의 동맹국 조선소 활용 정책 추진

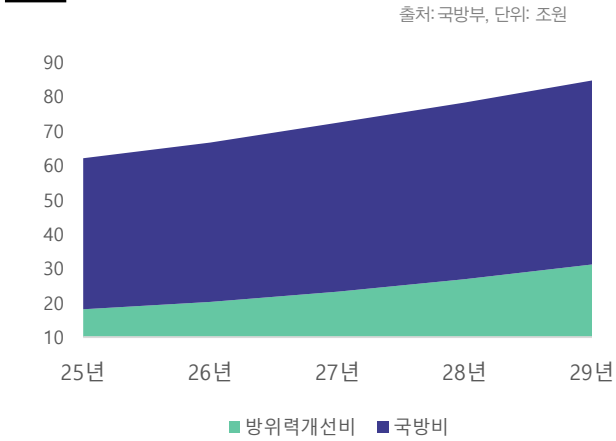
중동·아시아 국가 수요 증가

— 남중국해 분쟁 지역 및 중동 지역의 해양방위력 강화 추세

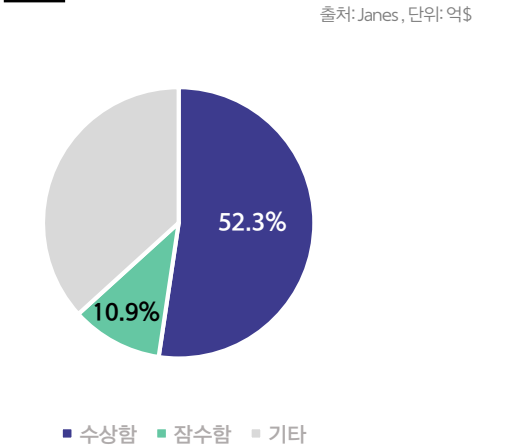
호위함 및 OPV 중심의 차기 모델 개발 中

— 중형급 호위함 및 스마트배틀십 2천톤급 OPV 수출 전략 모델 개발

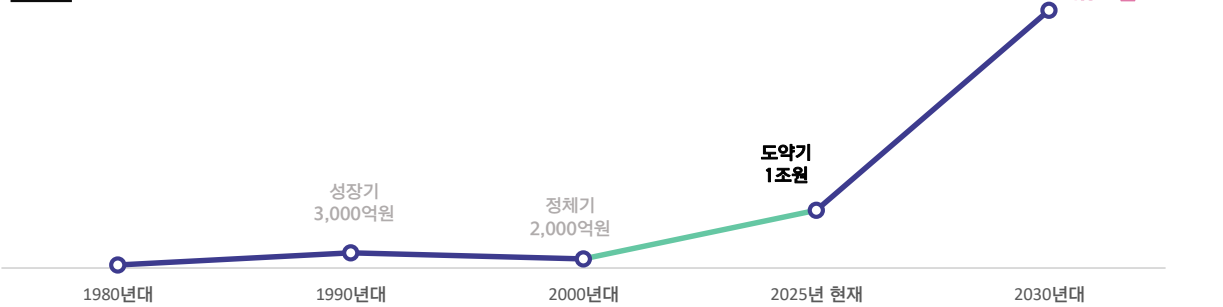
'25~' 29 국방중기 연도별 재원



향후 10년간 세계 합정 시장 규모



특수선 부문 매출 성장 추이 및 전망





시황 및 수주 전망 해양

남미, 서아프리카 지역의 대형 FPSO 시장 주도 전망
미주지역 천연가스 수출 설비 투자 확대 및 가속화로 FLNG 수요 증가, 미-중 관세 분쟁 확대 등으로 FLNG 건조 기회 확대 전망

Oil & Gas

[FPSO] 남미/아프리카 주도 심해 유전 개발용 FPSO 설비투자 지속 예상

- ‘25년 13건의 FPSO 프로젝트(11.5Bil.USD 규모)가 계약될 전망.
- 이중 9척이 남미 (6척), 아프리카 (3척) 프로젝트로 예상되며, ‘25년에도 남미 및 아프리카가 FPSO 시장을 주도할 것으로 예상

[FLNG] 미주지역 천연가스 수출 확대 및 가속화, 미중 무역갈등은 FLNG 건조기회 확대에 긍정적 영향 평가

- 트럼프행정부개시와 함께 미국 LNG 수출업계의 규제환경은 한층 우호적으로 변경될 전망 (수출허가 재개 및 수출면허 연장 승인 등)
- GOM 지역 가스 수출 관련 설비 투자 확대, 알래스카 LNG 수출 프로젝트 추진

[시추설비] 극심해용 부유식 시추 설비 시장은 단기적으로 다소 약세 전망

- 극심해용 부유식 시추설비(드릴십+반잠수식 시추선) 일일 용선료는 전 분기 대비 2% 하락, ‘25년 3월 기준 평균 435,000달러 기록
- ‘25년 3월 기준 극심해용 부유식 시추설비의 가동률은 85% 수준이며, ‘25년 말까지 88%까지 회복 및 ‘26년부터 상승세 전환 예상

해상풍력

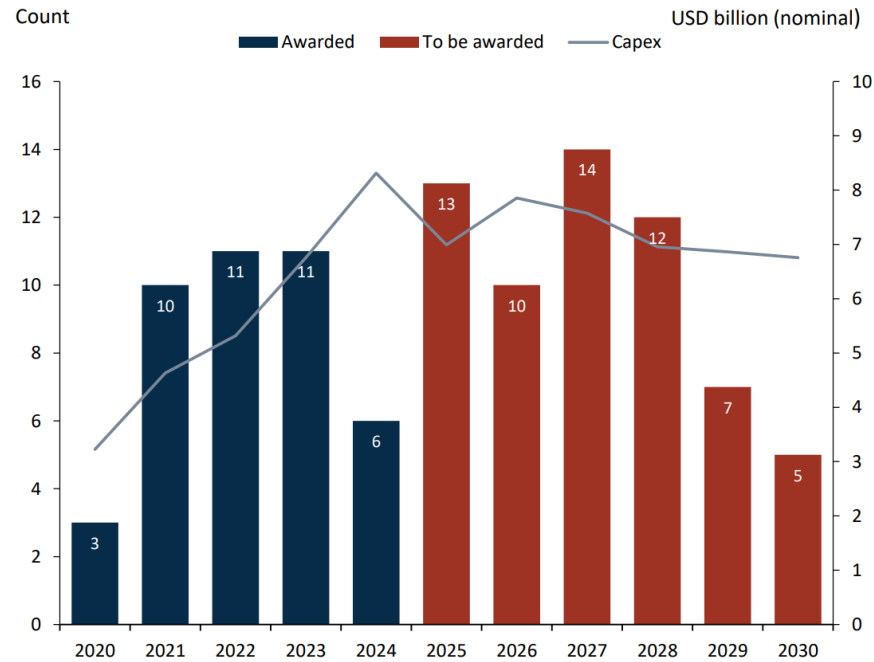
[Offshore Wind Farm] 해상풍력시장의 지속적 개발 확대 전망, 인플레이션 및 미국의 해상풍력 정책 Risk 존재

- 전세계 해상풍력 발전단지 개발 지속 확대 전망: ‘25년 3월 80GW → ‘35년 390GW (신규 개발의 85% 이상 고정식 하부구조물)
- 인플레이션으로 인한 가격상승 및 트럼프 2기 행정부 해상풍력 지원 중단 등 미국 해상풍력 시장 불확실성 및 Risk 확대
- 국내 해상풍력 시장은 ‘24년~26년 5GW 규모의 고정가격 입찰 진행 예정 (‘25년 상반기 최대 3.5GW 규모 입찰 진행 예정)

[WTIV] 15MW급 WTIV의 수요 건조, 국내 15MW급 WTIV 발주/운영 예상

- ‘28년 15MW급 이상 대형 터빈 설치 가능 WTIV 부족 현상 심화 전망
- 국내 해상풍력발전시장의 자립 및 국가안보를 위한 국내 WTIV 발주/운영 예상

FPSO 발주 예상 현황



종합

수주잔고

단위 : 억\$

구분		'23년 수주실적 (12월말 기준)		'24년 수주실적 (12월말 기준)		'25년 수주실적 (3월말 기준)		인도기준 수주잔량 ('25년 3월말 기준)	
		척/기(건)	금액(억\$)	척/기(건)	금액(억\$)	척/기(건)	금액(억\$)	척/기(건)	금액(억\$)
상선	LNG	5	12.8	19	47.2	2	5.0	69	165.4
	Container	–	–	6	12.6	6	16.0	20	43.0
	Tanker	–	–	8	10.3	3	3.9	11	14.3
	Ammonia/LPG	5	6.2	5	6.1	–	–	10	12.4
	소계	10	19	38	76.1	11	25.0	110	235.1
해양 플랜트	DRILLSHIP (성능개량공사포함)	–	–	1	1.9	–	–	1	6.2
	FPSO	–	–	–	–	–	–	1	10.4
	FCS	–	–	–	–	–	–	1	7.0
	FP	–	–	–	–	–	–	–	–
	WTIV	–	–	–	–	–	–	1	3.3
	기타	–	–	4	0.2	1	0.6	1	0.6
	소계	–	–	5	2.1	1	0.6	5	27.5
특수선 및 기타		12	16.2	21	11.6	–	–	19	51.7
합계		22	35.2	64	89.8	12	25.6	134	314.3



종합

사업부문별 연결실적

단위 : 억원

구분	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	1Q25	YoY
매출액	22,836	25,361	27,031	32,532	31,431	+38%
상선	19,441	21,120	21,708	24,550	25,686	+32%
특수선	1,422	3,289	1,961	3,855	3,034	+113%
해양	2,774	1,990	2,922	3,223	2,319	-16%
E&I (플랜트, 풍력)	-	-	1,427	1,942	1,520	-
기타 (연결조정 등)	-801	-1,038	-987	-1,038	-1,127	-41%
영업이익	529	-96	256	1,690	2,586	+389%
상선	182	-434	367	1,145	2,333	+1,182%
특수선	57	734	137	330	413	+625%
해양	184	-476	-352	727	22	-88%
E&I (플랜트, 풍력)	-	-	27	-77	-200	-
기타 (연결조정 등)	106	80	77	-435	18	-83%
세전이익	539	-252	-441	2,252	2,172	+303%
당기순이익	510	-274	-748	5,794	2,157	+323%

APPENDIX

- 18 한화오션 New Vision
- 19 상선 : Nextdecade 社 투자
- 20 특수선 : Hanwha Philly Shipyard
- 21 해양 : Hanwha Offshore Singapore
- 22 상선 : IMO & EU 환경규제 및 신규 수요 영향
- 23 상선 : 친환경 암모니아 추진 선박
- 24 특수선 : 국내외 사업 실적
- 25 스마트야드
- 26 핵심 제품 Line-up
- 27 회사소개 및 주주현황



한화오션 New Vision

Global Ocean Solution Provider

국가 안보와 에너지 전환이라는 도전에 응전하여
| Ship Builder | 에서 미래 해양산업의 패러다임을 주도하는
| Global Ocean Solution Provider | 로 도약

선박 해양플랜트
건조 전문기업



특수선 초격차 방산

글로벌 거점및기술업체인수



상선 친환경/디지털 선박

친환경 연료시스템, 스마트십



해양 해양설비

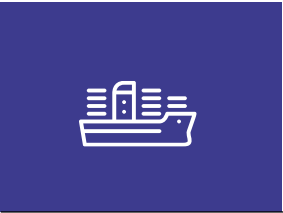
Oil & Gas 해상플랫폼



기타 스마트야드 등

스마트야드 등





상선

Nextdecade社 투자

투자개요 및 기대효과

투자개요

Nextdecade社 소개 및 주요 사업모델

- 텍사스 주 소재 및 2010년에 설립 ('17년 4월 NASDAQ 상장), 임직원 147명 ('23. 12월 기준)
- Rio Grande LNG 터미널 시설에서 생산/저장, 이산화탄소 배출 포집 및 저장 사업 영위 (Carbon Capture Storage)

투자규모

- 1,803억원, 6.8% 지분 확보 (한화에어로스페이스사의 투자금액 및 취득지분과 동일)
- 투자 후 지분 보유 : 한화 그룹 22.7% (한화 임팩트 9.1%, 에어로스페이스 6.8%, 오션 6.8%) 최대 주주

기대효과

LNG 장기물량 판매계약 (SPA) 안정적인 이익창출 및 배당기대

- 현재 Train 1~3 건설 중, '27년 4분기부터 가동 예정
- 글로벌 에너지 기업 (Total, Shell 등 다수) 장기물량 계약 체결 (16.19 MTPA / 15~20년 기간)

LNG 수출물량에 필요한 LNG선 수주 및 장기적 물량 확보

- 향후 최대 4개 Train 추가 건설 예정, 운송 물량에 대한 LNG 선 20척 이상 신조 수요 발생
→ LNG선의 장기적 수요 견조하나, Cyclical 조선업 특성 고려하여 안정적 수주 물량 확보

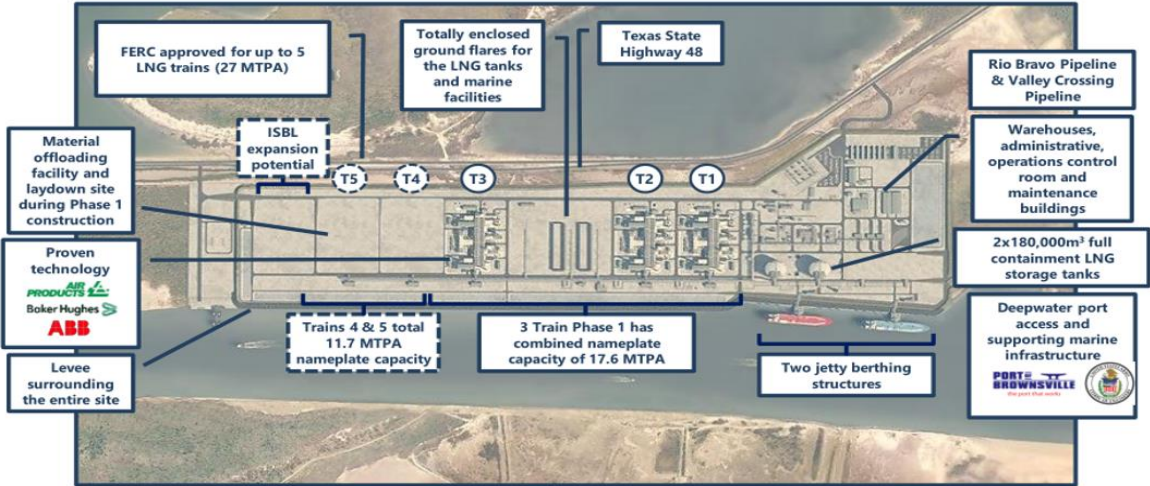
한화 해운을 통한 LNG선 운송 사업 진출

- 증설 Train 운송 물량에 대해 DES (Delivered Ex-Ship) 조건으로 추진 예정

Rio Grande LNG 터미널 진행현황

Source : Nextdecade Corporate Presentation 5월

Train	예상 생산량	진행현황	비고
Train 1 ~ 3 (Phase 1)	17.6 MTPA	• '23년 7월 FID, 현재 건설 중 • 가동시점 → Train 1 : '27년 4Q → Train 2 : '28년 3Q → Train 3 : '29년 1Q	• Train 1~2 : 18.2% 진행률 • Train 3 : 6.9% 진행률
Train 4 ~ 5 (Phase 2)	11.7 MTPA	• '24년 2H Train 4 FID 목표 • 가동시점 → Train 4 : '29년 2Q → Train 5 : '30년 2Q	
추가 Train 확장 계획	N/A	• 순차적으로 진행 예정	



특수선

Hanwha Philly Shipyard

회사개요

- 회사명/ 설립/소재지: Hanwha Philly Shipyard, 1997년, 필라델피아
- 회사명: 임직원 수 (24년말 기준) : 직영 570명 (사무직: 290명 생산직280명), 외주 920명
- 주요제품: Containership, Aframax tanker, Product carrier, Repair vessel 등
- 설비현황

항목	내용
조선소 면적	380,000㎡ (약 93에이커)
P/E 구역 면적	40,700㎡ (약 10에이커)
도크	4번, 5번 도크 (길이: 330m, 너비: 45m, 깊이: 15.6m)
크레인	갠트리 크레인 660톤 1기, 타워 크레인 50톤 2기
연간 생산능력	연간 건조량: 1~1.5척 강재 처리 최대: 23,000톤 의장: 22,000톤
기타시설	강재 도장 구역, P/E 구역, 도장 및 샌드블라스팅 공장 등

투자개요

- 인수배경: 초격차 방산 구현을 위한 해외 생산거점 확보

구분	HS USA holdings Corp. (한화시스템 100% 자회사)	Hanwha Ocean USA international LLC (한화오션100% 손자회사)
취득지분	60%	40%
인수대금	\$60 million USD (약 861억원)	\$40 million USD (약 574억원)
회계처리	연결회계 적용	지분법 회계 적용
총인수가액	\$ 100 million USD (약 1,435억원)	
주요절차	▪ 본계약 체결: '24년 6월 ▪ 외국인 투자 승인 위원회 승인 획득 (CFIUS): '24년 9월 ▪ 국방교역통제국 승인 (DDTC): 24년 11월 ▪ Deal Closing: '24년 12월 19일	

※ 환율 : 1,434.90원/USD 적용 ('24. 12.17. 서울외국환중개 고시 매매기준율)

PhillyShipyard 입지 및 주요전경



골리아스 크레인



#4 Dry dock 3600 TEU Container vessel 진수장면

#5 Dry dock 미해군 함정 MRO 건조 경험 보유



해양

Hanwha Offshore Singapore (HOS, 구. Dyna-Mac Holdings)

회사개요

- 회사명: Hanwha Offshore Singapore Pte., Ltd.
- 주요사업내용: 해양플랜트상부 구조물 설계 및 제작
- 설립/소재지: 1990년, 싱가포르
- 임직원수: 1,118명('24.12.31.기준)
- 주요 연혁:
 - 1990년: Dyna-Mac Engineering Services Pte. Ltd 설립
 - 1991년: 최초바지선 크레인 생산 계약
 - 2011년: 싱가포르 증권거래소 상장 (Dyna-Mac Holdings)
 - 2017년: 대우조선해양 Upper Zakum 750 PJT 완료
 - 2024년: S\$408mil. 규모 Jaguar FPSO Module PJT 착수
 - 2024년: 한화계열사 편입

투자개요

- 한화오션의 Hull 건조능력과 HOS의 풍부한 Topsidemodule 건조경험을 결합한 생산이원화 정책
- HOS의 경쟁력 있는 인건비 및 Multi-National/Language 관리 능력으로 납기 및 가격 경쟁력 제고

구분	한화오션	한화에어로스페이스
인수방법	싱가포르 자회사(SG Holdings)를 통한 지분 확보	
인수가액	약 2,350억원	약 6,450억원
	약 8,800억원	
취득지분	27%	73%
회계처리	지분법 회계 적용	연결회계 적용
주요절차	• 인수거래종결: '24년 11월 • Dyna-macholdings상장폐지: '25년 1월 • Post-Merger Integration 활동: '24년 11월 ~3월	

시설 및 제품



Gul Yard (Singapore) incl. 'Gul Yard 2' & '49 Gul Road'
• 총 면적: 198,300 m², 안벽길이: 680 m



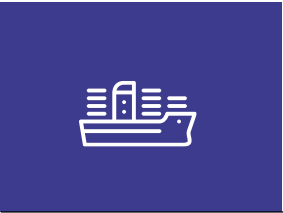
Pandan Yard
• 총 면적: 29,975 m², 안벽길이: 97.8 m



Production Unit



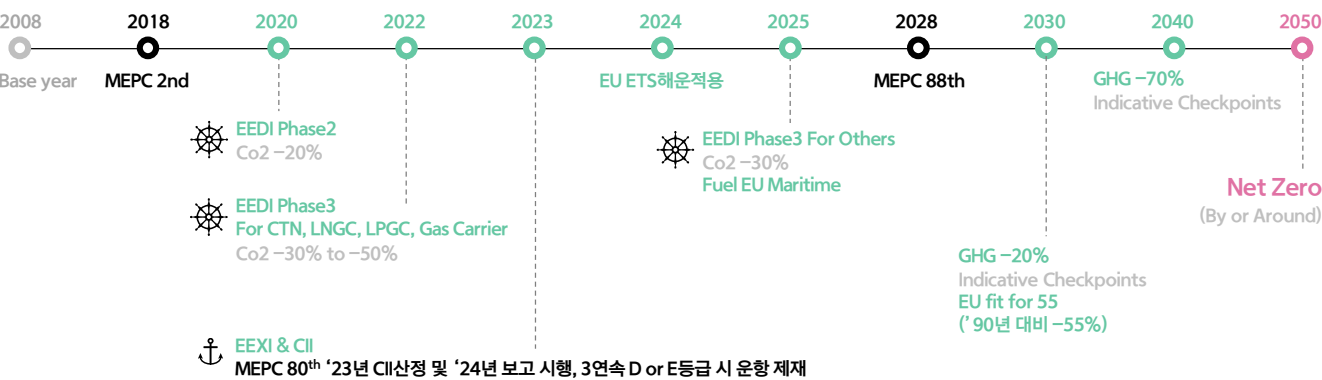
Vista of Dyna-Mac



상선

IMO & EU 환경규제 및 신규 수요 영향

IMO & EU Environmental Regulations Timelines

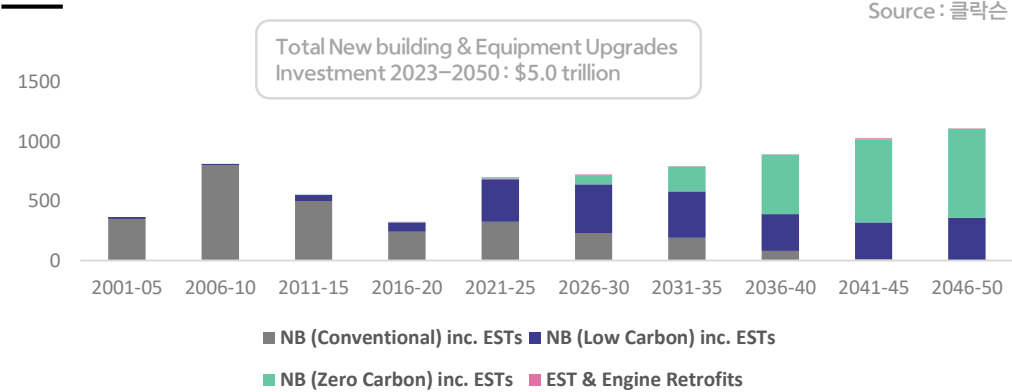


Ship Type	Tanker		Gas Carrier	LNGC	CTN	
	19.9-20k DWT	20k DWT & above	15k DWT & above	10k DWT & above	12-19.9k DWT	20k DWT & above
EEXI Reduction rate (Jan. 2023~)	-20%	-15%	-30%	-30%	-45%	-50%

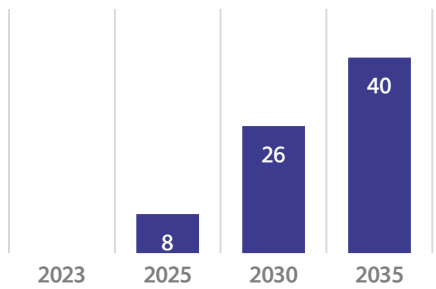
⚓ NB Vessel ⚓ Existing Vessel

- IMO 2050년까지 2008년 대비 GHG 100% 감축
- EU (Fit for 55) : 1990년 대비 2030년까지 GHG -55%감축 ('24년부터 EU ETS 해운으로 확대 적용)
- 규제로 인한 친환경 선박에 신규 투자 확대 전망
- 중장기 암모니아 수요 확대 전망으로 인한 암모니아 선박 발주 급증

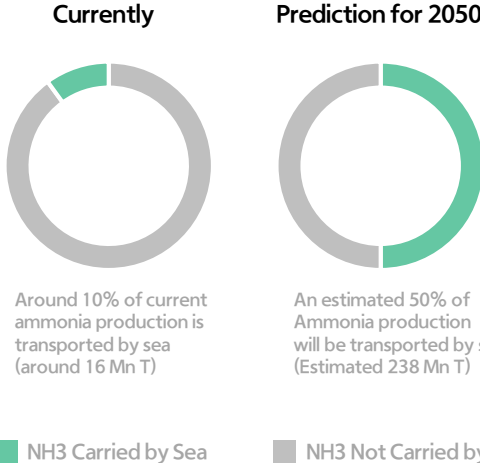
Total Estimated Contracting and Equipment Upgrades Investment, 1996-2050, \$bn



Seaborne Blue and Green Ammonia Trade Outlook(Mn Tonnes)



Source : BRS

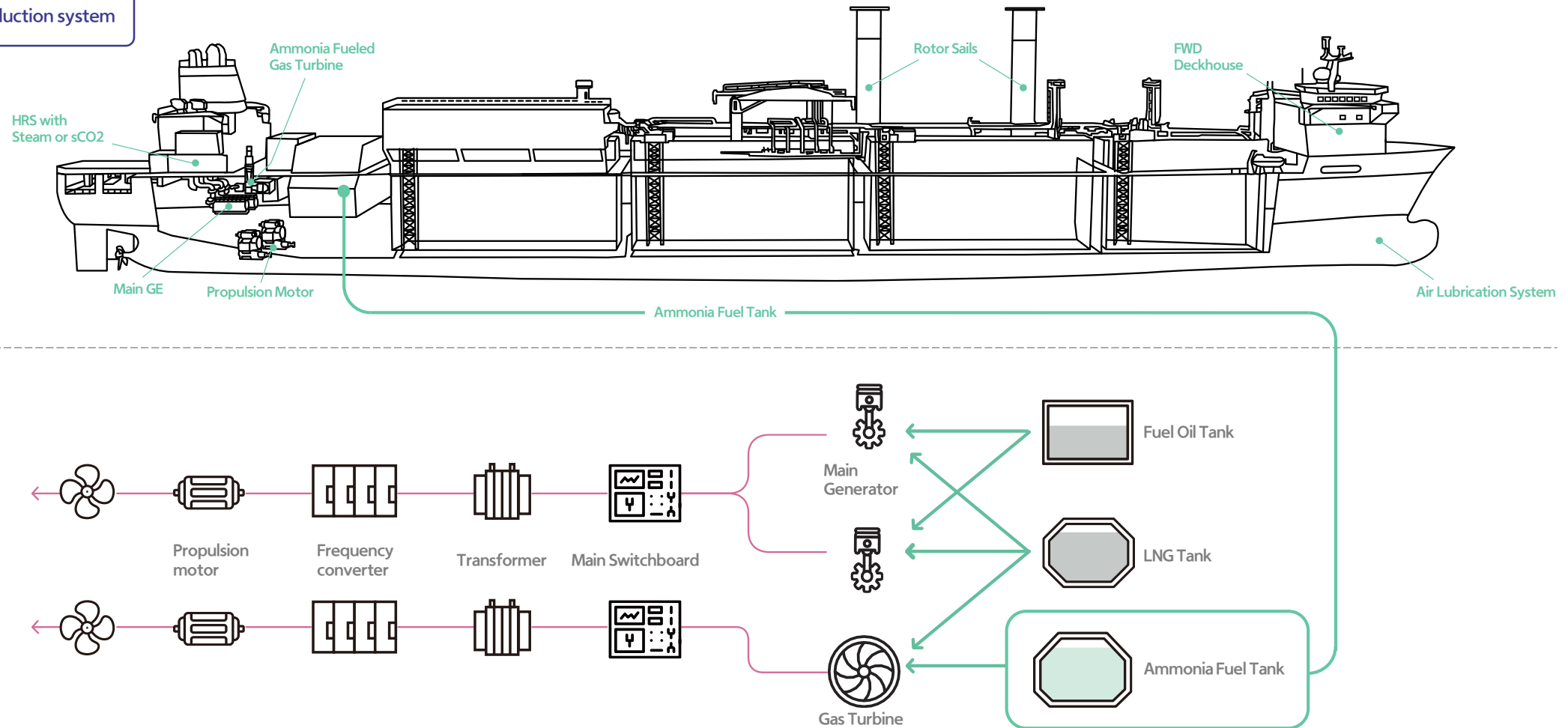




상선

친환경 암모니아 추진 선박

- Zero CO2 LNGC
- Zero Methane slip LNGC
- NOx free : Without emission reduction system



특수선

국내외 사업 실적

국내 잠수함 사업 실적 (2023년말 기준)

출처 : 한화오션, 언론보도 등

사업명	배수량		함명	조선사	진수	인수 및 취역
장보고 I (장보고급)	1,300톤급		장보고	한화오션	1991	1993
			이천	한화오션	1992	1994
			최무선	한화오션	1993	1995
			박위	한화오션	1994	1995
			이종무	한화오션	1995	1996
			정운	한화오션	1996	1997
			이순신	한화오션	1998	2000
			나대용	한화오션	1999	2000
			이억기	한화오션	2000	2001
장보고 II (손원일급)	1,800톤급		손원일	HD현대중공업	2006	2007
			정지	HD현대중공업	2007	2008
			안중근	HD현대중공업	2008	2009
			김좌진	한화오션	2013	2014
			윤봉길	HD현대중공업	2014	2016
			유관순	한화오션	2015	2017
			홍범도	HD현대중공업	2016	2018
			이범석	한화오션	2016	2019
			신돌석	HD현대중공업	2017	2020
장보고 III (도산안창호급) 독자설계	3,000톤급	Batch I	도산안창호	한화오션	2018	2021
			안무	한화오션	2020	2023
			신채호	HD현대중공업	2021	-
		Batch II	1번함	한화오션	2025	2027
			2번함	한화오션	2026 (e)	2028 (e)
			3번함	한화오션	2029 (e)	2031 (e)

국내 수상함/잠수함 수출 사업 실적

출처 : 한화오션

국가	사업명(선종)	배수량	척수	계약 연도
	방글라데시 호위함 사업	2,300톤급	1	'98.03
	말레이시아 훈련함 사업	1,200 톤급	2	'10.12
	영국 항공모함 군수지원함 사업	37,000 톤급	4	'12.03
	노르웨이 군수지원함 사업	26,000 톤급	1	'13.06
	태국 호위함 사업	3,600 톤급	1	'13.08
	인니 잠수함 신조 사업	1,400 톤급	3 + (3)	'11.12 '19.04
	인니 잠수함 창정비 사업	1,300 톤급	1	'17.04
	인니 잠수함 성능개량 사업	1,300 톤	2	'03.12 '09.04



스마트야드

자동화 기반의 압도적 생산성을 보유한 조선소로 변화 목표

디지털로 연결된 자동화 조선소



3D 작업환경 로봇/자동화 대체

빅데이터 기반 작업 지시



스마트 팩토리

지능형 관제



물류 자동화 (드론, AGV활용)

Digital Twin 기반 시뮬레이션

Digital Transformation, 빅데이터, AI, 시스템화, 스마트팩토리, IoT, 자동화 장비/설비 등



Global Ocean Solution Provider

핵심 제품 Line-up

상선사업부



LNG Carrier



Container Ship



VLCC (Very Large Crude Carrier)



VLGC (Very Large Gas Carrier)
VLAC (Very Large Ammonia Carrier)

특수선사업부



Submarine 3,000 tonnage



Submarine 1,800 tonnage



Frigate



LSV (Logistic support vessel)

해양사업부



WTIV (Wind Turbine Installation Vessel)



FPSO (Floating Production Storage Offloading)



FLNG (Floating LNG)



Drillship

E&I 사업부



화공 (Chemical Plant)



발전/에너지 (Power/Energy Plant)



산업설비 (Industrial Facility)



해상풍력



회사 소개 및 주주 현황

회사 소개

기업명	한화오션 (주) , Hanwha Ocean Co., Ltd.
대표이사	김희철
설립일	1973.10.11.
사업장	- 본사 : 경상남도 거제시 거제대로 3370 - 서울사무소 : 서울특별시 중구 청계천로 86 한화빌딩 - 시흥 R&D캠퍼스 : 경기도 시흥시 배곧 2로 96
면적	490만 m²
주요설비	- Dry Dock : 2EA - Floating Dock : 3EA - Heavy Zone: 2EA
연간 건조능력	- 선박 : 36척 - 특수선 : 잠수함 2척, 수상함 2척 - 해양 : 2기
인력 현황	' 25.3월말: 27,037명 (직영 10,448명/ 외주 16,589명)

주주 현황

