



**Global Ocean Solution Provider  
Hanwha Ocean**

**2025년 연간·4분기 실적발표**

---

## D I S C L A I M E R

---

본 자료의 실적과 내용은 한국채택국제회계기준(K-IFRS)에 따라 작성된 (잠정)자료로 외부 감사인의 회계감사가 완료되지 않은 상태에서 투자자 여러분들의 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 참고 자료로 작성된 것으로, 당사는 이 자료의 내용에 대하여 투자자 여러분에게 어떠한 보증을 제공하거나 책임을 부담하지 않습니다.

## FINANCIALS

- 05 2025 연결 손익현황
- 06 4Q25 연결 손익현황
- 09 2025 연결 재무현황
- 10 경영 실적 및 전망 - 사업부별

## MARKET OUTLOOK & BUSINESS HIGHLIGHTS

- 14 시황 및 수주전망 - 사업부별
- 17 종합 수주잔고
- 18 종합 사업부문별 실적

## APPENDIX

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

# FINANCIALS

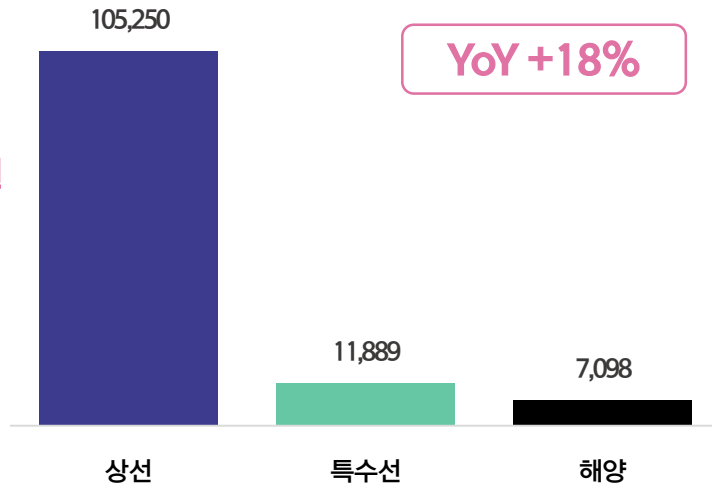
Consolidated

- 05 2025 연결 손익현황
- 06 4Q25 연결 손익현황
- 09 2025 연결 재무현황
- 10 경영 실적 및 전망 - 상선
- 11 경영 실적 및 전망 - 특수선
- 12 경영 실적 및 전망 - 해양

# 2025 연결 손익현황 I

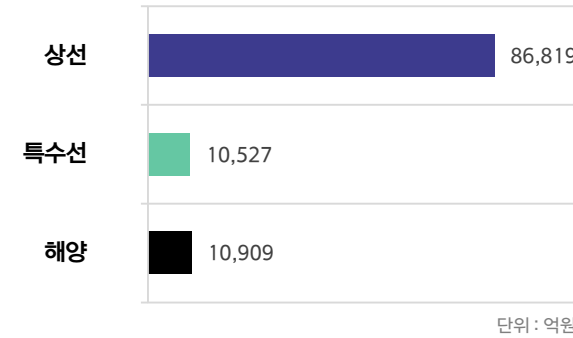
2025 매출액

126,884 억원



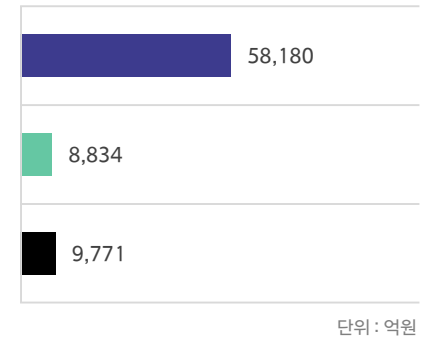
2024 매출액

107,760 억원



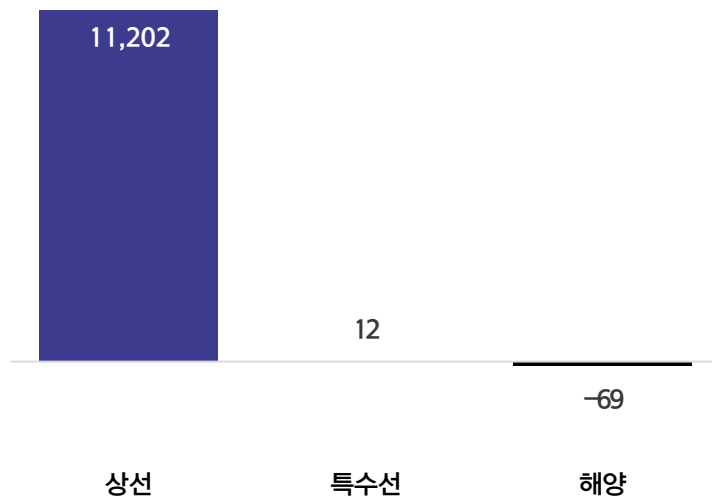
2023 매출액

74,083 억원



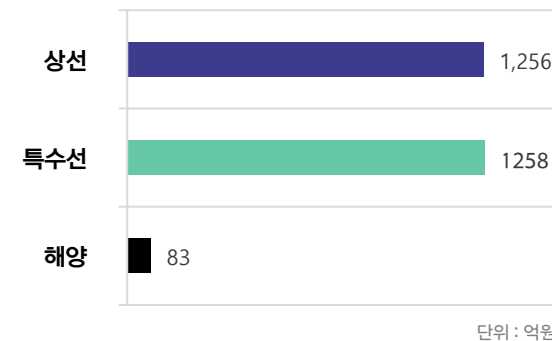
2025 영업이익

11,091 억원



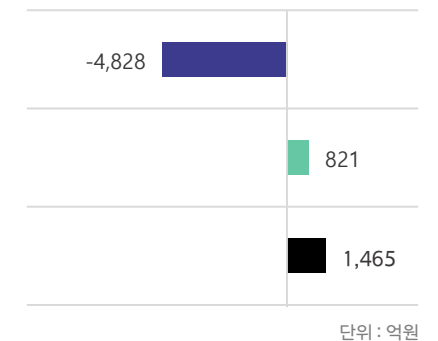
2024 영업이익

2,379 억원



2023 영업이익

-1,965 억원



※ 기타/연결조정 금액 미표기

# 2025 연결 손익현황 II

단위: 억원

## 총 매출액

**126,884** 억원

영업이익 11,091

영업이익률 8.7%

## 상선

매출액  
**105,250**

영업이익 11,200

영업이익률 10.6%

## 특수선

매출액  
**11,889**

영업이익 12

영업이익률 0.1%

## 해양

매출액  
**7,098**

영업이익 -69

영업이익률 -1.0%

구분	2025	2024	% YoY
<b>매출액</b>	<b>126,884</b>	<b>107,760</b>	<b>+18%</b>
상선	105,250	86,819	+21%
특수선	11,889	10,527	+13%
해양	7,098	10,909	-35%
E&I (플랜트, 풍력)	8,195	3,369	-
기타 (연결조정)	-5,548	-3,864	-
<b>영업이익</b>	<b>11,091</b>	<b>2,379</b>	<b>+366%</b>
상선	11,200	1,256	+792%
특수선	12	1,258	-99%
해양	-69	83	적자전환
E&I (플랜트, 풍력)	-386	-50	-
기타 (연결조정)	334	-168	-
<b>세전이익(률)</b>	<b>7,685 (6.1%)</b>	<b>1,810 (1.7%)</b>	<b>+325%</b>
<b>당기순이익(률)</b>	<b>11,727 (9.2%)</b>	<b>5,282 (4.9%)</b>	<b>+122%</b>

# 4Q25 연결 손익현황 ( I )

단위 : 억원

## 매출 : 분기 조업일수 증가로 QoQ 매출증가



### 상선(Commercial Vessel)

계절적 요인으로 인한 조업일수 증가로 매출 증가

### 특수선(Naval Ship)

건조 중인 프로젝트 예정원가 상승으로 일부 프로젝트 공정률 조정되어 매출규모 감소

### 해양(Offshore)

주요 공사 마무리 단계 진입에 따른 매출 감소

## 영업이익 : 경영성과급 및 기타 인건비 증가로 이익 감소



### 상선(Commercial Vessel)

경영성과급 지급 및 기타 인건비 영향으로 감소

### 특수선(Naval Ship)

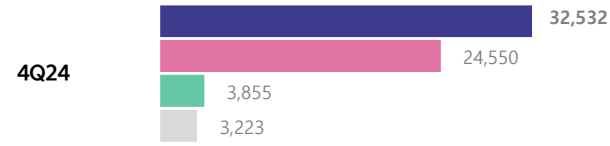
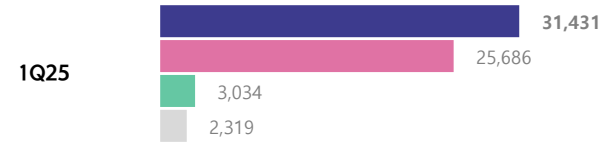
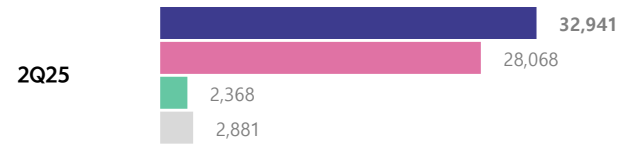
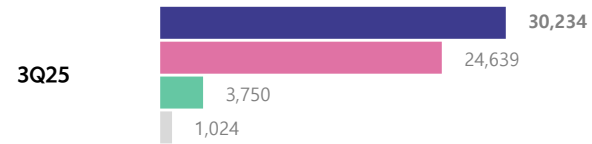
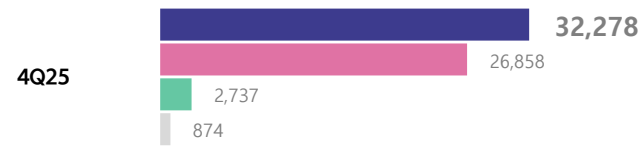
사업규모 확장을 위한 인력 및 비용 증가로 가공비 중심의 예정원가 상승

### 해양 (Offshore)

FPSO 프로젝트 Change Order 반영으로 흑자 전환

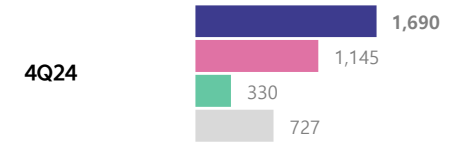
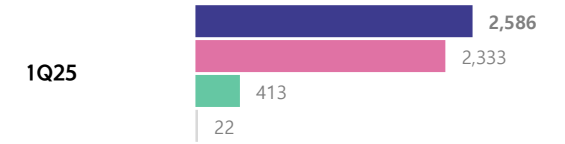
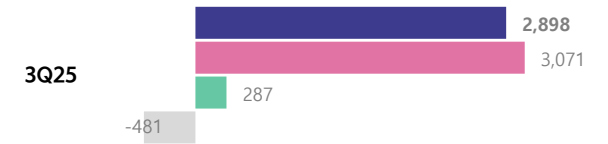
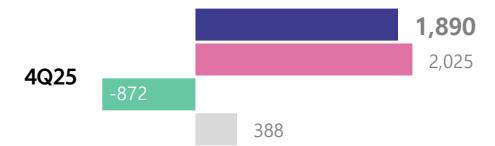
## 매출액

■ 전체 ■ 상선 ■ 특수선 ■ 해양



## 영업이익

■ 전체 ■ 상선 ■ 특수선 ■ 해양



# 4Q25 연결 손익현황 ( II )

단위 : 억원

## 총 매출액

**32,278** 억원 QoQ +7%

영업이익 1,890  
영업이익률 5.9%

## 상선

매출액  
**26,858**

영업이익 2,025  
영업이익률 7.5%

## 특수선

매출액  
**2,737**

영업이익 -872  
영업이익률 -31.9%

## 해양

매출액  
**874**

영업이익 388  
영업이익률 44.4%

구분	4Q25	3Q25	% QoQ	4Q24	% YoY	2025 누계 (%YoY)
<b>매출액</b>	<b>32,278</b>	<b>30,234</b>	<b>+7%</b>	<b>32,532</b>	<b>-1%</b>	<b>126,884 (+18%)</b>
상선	26,858	24,639	+9%	24,550	+9%	105,250 (+21%)
특수선	2,737	3,750	-27%	3,855	-29%	11,889 (+13%)
해양	874	1,024	-15%	3,223	-73%	7,098 (-35%)
E&I	3,269	1,689	+94%	1,942	-	8,195 -
기타(연결조정)	-1,460	-868	-	-1,038	-	-5,548 -
<b>영업이익</b>	<b>1,890</b>	<b>2,898</b>	<b>-35%</b>	<b>1,690</b>	<b>+12%</b>	<b>11,091 (+366%)</b>
상선	2,025	3,071	-34%	1,145	+77%	11,200 (+792%)
특수선	-872	287	적자전환	330	적자전환	12 (-99%)
해양	388	-481	흑자전환	727	-47%	-69 적자전환
E&I	-72	-45	적자지속	-77	적자지속	-386 -
기타(연결조정)	421	65	-	-435	-	334 -
<b>세전이익(률)</b>	<b>1,280(4.0%)</b>	<b>2,726(9.0%)</b>	<b>-53%</b>	<b>2,252(6.9%)</b>	<b>-43%</b>	<b>7,685 (+325%)</b>
<b>당기순이익(률)</b>	<b>5,391(16.7%)</b>	<b>2,694(8.9%)</b>	<b>+100%</b>	<b>5,794(17.8%)</b>	<b>-7%</b>	<b>11,727 (+122%)</b>

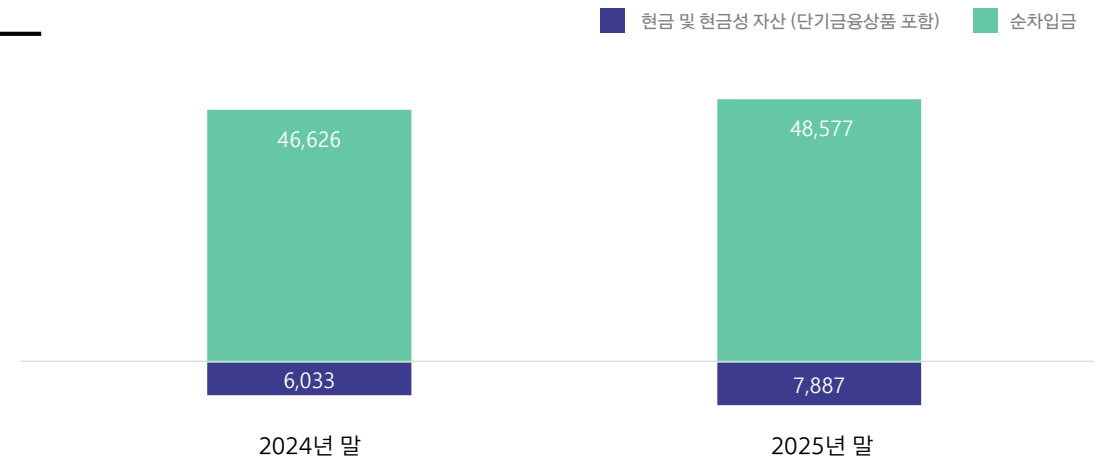
# 2025 연결 재무현황

단위: 억원

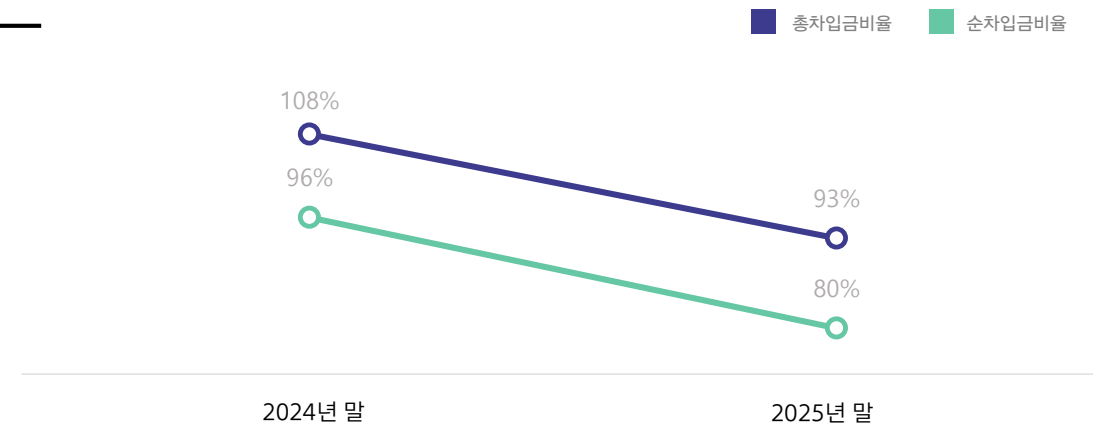
## 재무상태표

구분	2025년말	2024년말	전년 말 대비	전년 말 대비(%)
자산총계	200,307	178,438	+21,869	+12%
└ 현금 및 현금성자산 및 단기 금융상품	7,887	6,033	+1,854	+31%
부채총계	139,289	129,805	+9,484	+7%
└ 차입금	56,463	52,659	+3,804	+7%
└ 순차입금	48,577	46,626	+1,951	+4%
자본총계	61,018	48,633	+12,385	+25%
부채비율	228%	267%	-	-39%p
유동비율	107%	109%	-	-2%p
총차입금비율	93%	108%	-	-15%p
순차입금비율	80%	96%	-	-16%p

## Debt



## Total Debt/Equity

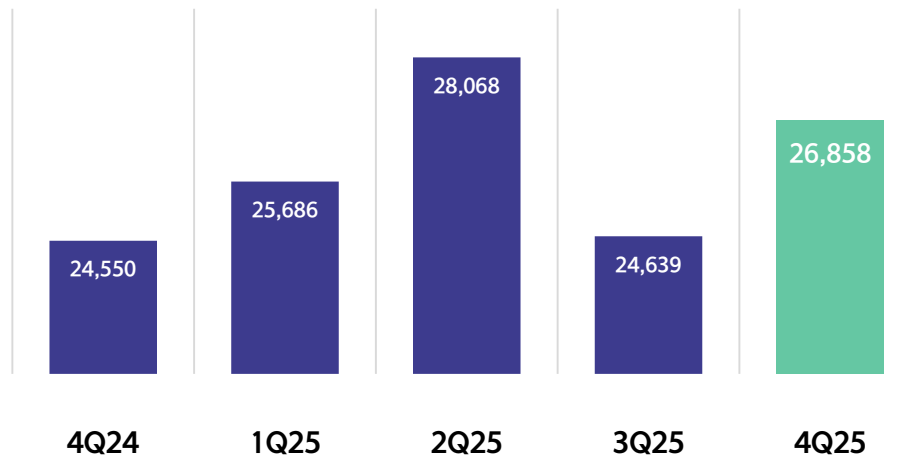


# 경영 실적 및 전망 상선

단위 : 억원

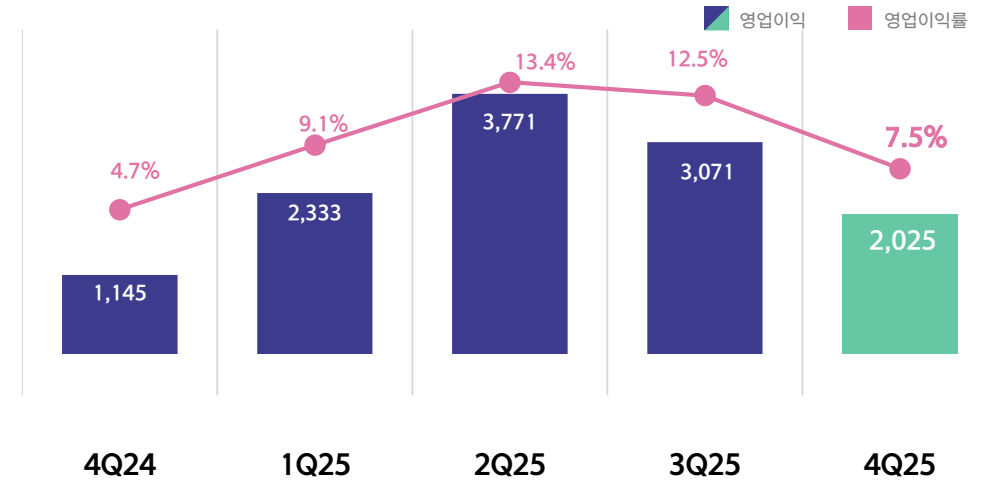
## 매출

+9% QoQ



## 영업이익

-34% QoQ



### 4분기 실적

- 매출 계절적 요인으로 인한 조업일수 증가로 매출 증가
- 손익 경영성과급 지급 및 기타 인건비 영향으로 감소

### 2026년 전망

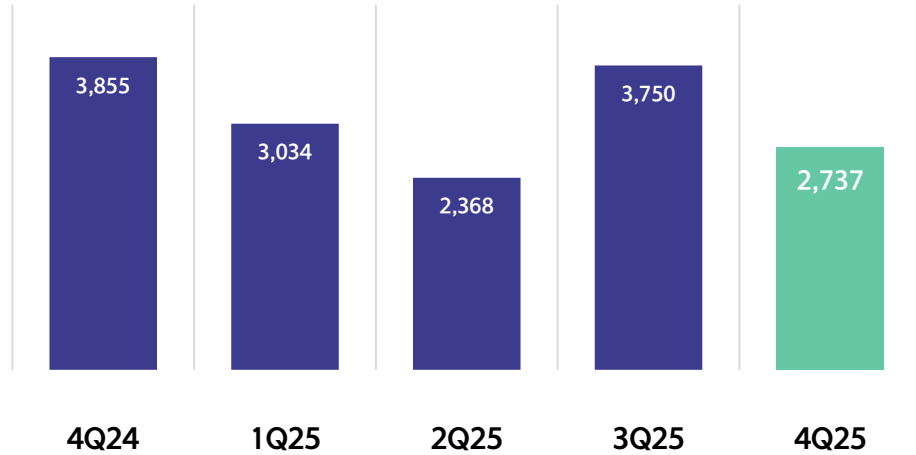
- 매출 전사 매출의 70%이상 비중유지 및 고선가 기조 가속화로 소폭 증가 예상
- 손익 '23년 이후 수주한 고수익 프로젝트의 매출비중 증가로 손익이 견조할 전망

# 경영 실적 및 전망 특수선

단위 : 억원

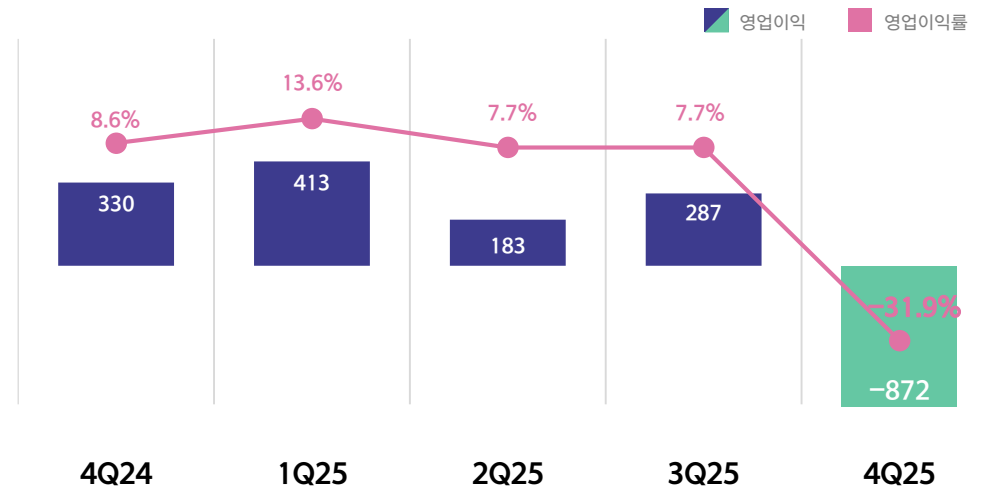
## 매출

-27% QoQ



## 영업이익

적자전환 QoQ



### 4분기 실적

- 매출 건조 중인 프로젝트 예정원가 상승으로 일부 프로젝트 공정률 조정되어 매출규모 감소
- 손익 해외 사업규모 확장을 위한 판관비 증가 및 가공비 중심의 예정원가 상승

### 2026년 전망

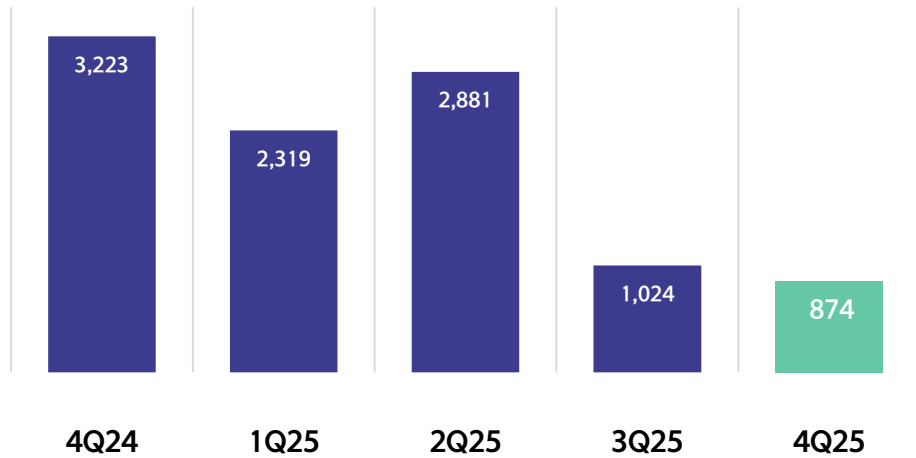
- 매출 장보고III Batch-II 2번함 및 울산급 Batch-III 5·6번함의 본격적인 생산으로, 전년 대비 매출액 소폭 증가 예상
- 손익 해외 주요 프로젝트 수주 계획으로 수익성 개선 기대

# 경영 실적 및 전망 해양

단위: 억원

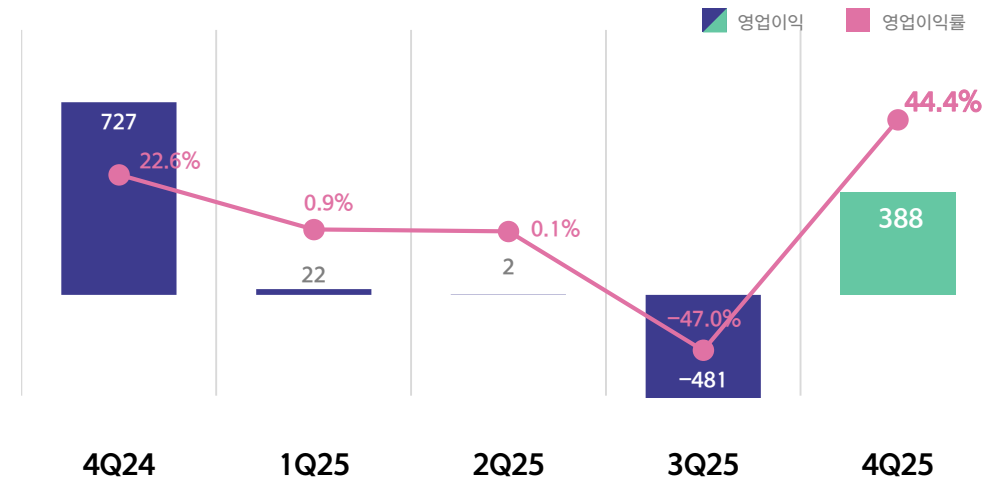
## 매출

-15% QoQ



## 영업이익

흑자전환 QoQ



### 4분기 실적

- 매출 주요 공사 마무리 단계 진입에 따른 매출 감소
- 손익 FPSO 프로젝트 Change Order 반영으로 흑자 전환

### 2026년 전망

- 매출 진행공사 마무리 영향에 따른 상반기 매출 변동 및 신규공사 착수에 따른 하반기 회복 전망
- 손익 진행공사 인도, 신규 수주 순연에 따른 고정비 부담으로 손익 악화 예상되나, 주문주 협상(Change Order 및 Incentive 확보)을 통해 손익 개선 추진

# MARKET OUTLOOK & BUSINESS HIGHLIGHTS

- 14 시황 및 수주전망 - 상선
- 15 시황 및 수주전망 - 특수선
- 16 시황 및 수주전망 - 해양
- 17 종합 수주잔고
- 18 종합 사업부문별 실적



# 시황 및 수주 전망 상선

선종별로 LNGC, VLCC, VLEC는 시황 개선, CONT는 발주 관심 지속 전망되나, VLGC/VLAC 발주 둔화세 예상 미국의 정책(관세 정책, SHIPS Act 제정, USTR 對 중국 재제 등)과 수에즈 운하 정상화 등 지정학적 불확실성이 높으나, '25년 대비 전반적인 시황 개선 기대

## LNGC

### 미국 LNG 수출 프로젝트 본격화 및 Steam Turbine LNGC의 폐선 가속화 예상되어 LNGC 신조 시장 회복 기대

- LNGC 운임은 10월 이후 반등 중이며, 미국/카타르/캐나다 등의 LNG 수출 프로젝트가 단계적으로 가동됨에 따라 신규 터미널 연계 발주 증가 기대됨
- 구형 Steam Turbine LNGC의 폐선 속도 가속화되고 있음. '13~'22년(10년간) 연평균 3.4척, '23년 6척, '24년 7척에 이어 '25년 15척이 폐선된 것으로 파악됨. S/T 및 DFDE 기반의 저효율 LNGC 폐선은 노후선 대체를 위한 신조 수요 예상됨
- IMO MEPC 83차에서 Net Zero Framework 채택 지연으로 인한 불확실성 증가는 Risk로 평가되나, 장기 방향성은 변하지 않을 것으로 보임
- Ships Act 제정 가능성에 따른 중국산 선박 규제 등 외부 요인에 따른 한국산 선박 수요 증가 가능성도 주목, 구체적 정책 변화에 따라 수요 영향은 변화 가능성 있음

## VLCC

### 원유 및 물동 수요 증가하고 있으며, 선대 고령화가 심하여 지정학적 불확실성 완화 시 신조 발주 확대가 기대

- 미국이 마두로 체포 후 베네수엘라 원유 수입을 선포하면서 Tanker 시장 전반이 재편될 것으로 보임. 전반적인 톤마일 증가가 예상되며, 특히 Suez(LR1)/Afra(LR2) Tanker가 가장 큰 수혜를 볼 것으로 전망됨
- 선대 고령화가 심화된 가운데, 베네수엘라 등 미국의 제재 완화 시, 그림자 함대의 소유권이 이전이 가능해지면서 노후선 폐선이 본격화되고, 교체 신조 수요 발생 예상됨
- 중국/인도의 원유 수요 증가 및 OPEC+ 증산 발표 등 선박 수요 증가하고 있으며, 제재로 인해 선적 후 대기하는 VLCC가 늘면서 선박 가용성도 감소하면서 VLCC 운임 상승함
- 미국 정책 불확실성, IMO 환경규제 강화 예정 등으로 인해 불확실성은 있으나 전반적인 펀더멘털은 개선된 것으로 보임

## VLGC VLAC/VLEC

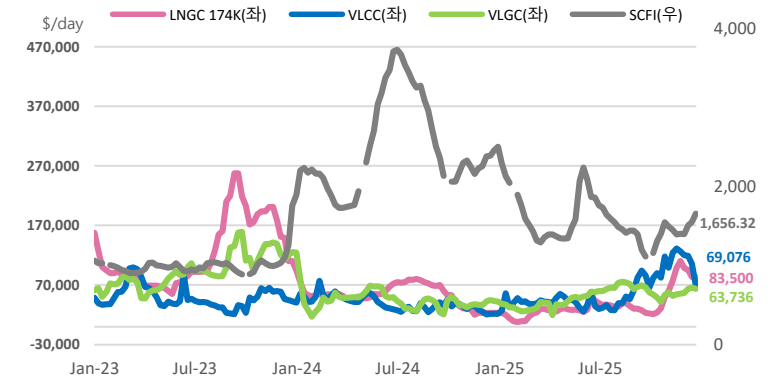
### 아시아 지역 Ethane Cracker 증설 및 미국 정책에 따른 VLEC 수요 기대

- VLGC는 기록적인 대량 발주('23년 70척, '24년 81척 발주) 이후 '25년 20척 수준으로 발주 둔화되었으며, 시황 반등 여부 지속 모니터링 필요함
- VLEC는 아시아 석유화학 기업들의 Ethane Cracker 증설에 따라 연내 신조 수요가 발생할 것으로 예상되며, 중소형 Ethane Carrier의 높은 용선료 고려 시 신조 관심 지속됨 것으로 예상됨. 또한, 미국 정책 영향으로 VLEC 수요가 한국 조선소로 집중될 가능성 존재하여 지속 F/U 필요함
- VLAC는 신규 Blue/Green 암모니아 프로젝트 개발과 연계한 발주가 이루어질 것으로 보이나, 현재 가시화된 프로젝트는 제한적임

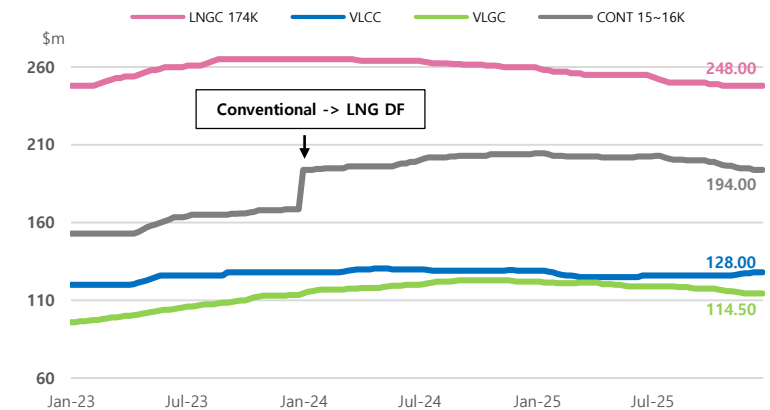
## CONT.

### 초대형 컨테이너선(16K TEU 이상) 발주는 지속 중이며, 중장기적으로 중소형 컨테이너선(10K TEU 이하) 위주로 시황 재편 전망

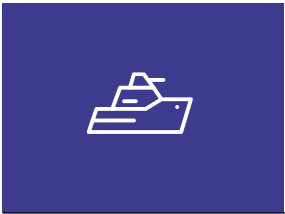
- Alliance 재편 및 지정학적 리스크 영향으로 상위 Liner사의 기록적인 발주가 지속되며 초대형 CONT(16K TEU 이상)의 선대 대비 수주잔고 비율은 90% 수준으로 매우 높은 편임. 하지만, 선대 경쟁력 유지를 위해 유럽 선사 대비 신조 발주가 적었던 아시아 선사 위주로 올해에도 발주 지속 가능성 있음
- IMO MEPC 83차에서 Net Zero Framework 채택 지연되었으나, 장기 방향성은 변하지 않았기에 중소형 노후 컨테이너선의 교체 수요가 강하게 발생할 것으로 예상됨
- 홍해 항로가 재개될 경우 가장 많이 영향 받는 선종으로, 홍해 항로 복귀 시 운임 하락 및 선박 과잉을 유발할 수 있음. 최근 홍해 복귀 가능성이 제기됨에 따라 지속 모니터링 필요함
- 미/중 상호 항만세 적용 시 가장 많이 영향 받는 선종으로, 비록 적용이 1년 연기되었으나 글로벌 선사들의 신규 발주 전략에 변화를 줄 수 있어 지속 모니터링 필요함



클락슨, '25년 12월 말



클락슨, '25년 12월 말



## 시황 및 수주 전망 특수선

해상 통제권·영유권 분쟁과 북극해를 포함한 해상 패권 경쟁 심화 → 분산·지속·비대칭 작전에 맞춘 해군력 재설계 필요성 부각  
→ 글로벌 함정 수요 확대 전망

### 글로벌 불확실성 증대 속에 국가별 군비의 가속화 추세

분쟁이 다발화·상시화·장기화 되면서 2024년 전세계 군비 지출 총액 증가

→ USD 2.72조 (3,800조원) 2023년 → 2024년 YoY +9.4%

남중국해 및 글로벌 해상충돌 횟수 지속 증가

→ 연 20건 → 80건 이상 2010년대 초 대비 2023~2024년, 3~4배 증가

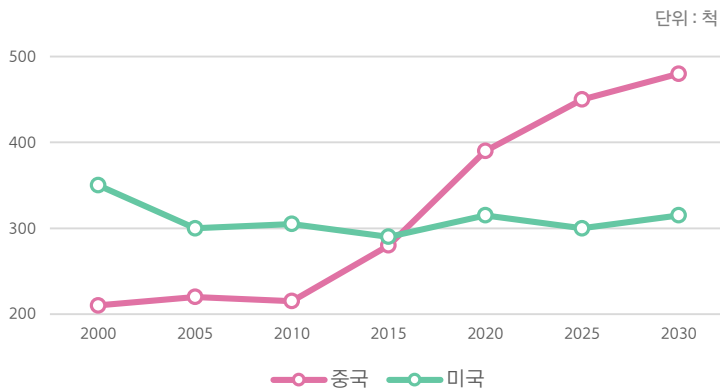
### 태평양을 둘러싼 미·중 간 해양 패권 경쟁의 심화

미해군 DMO 네트워크·모자이크 전력 VS 중국 A2/AD 고도화 전력

※ DMO (Distributed Maritime Operations, 분산해상작전): 미해군이 A2/AD에 대응하기 위해 추진하는 새로운 해상 작전 개념. 기존의 대형 항모전단 중심 운용 대신, 분산된 소규모 전력들이 네트워크로 연결되어 "모자이크(mosaic)"처럼 협력하는 방식

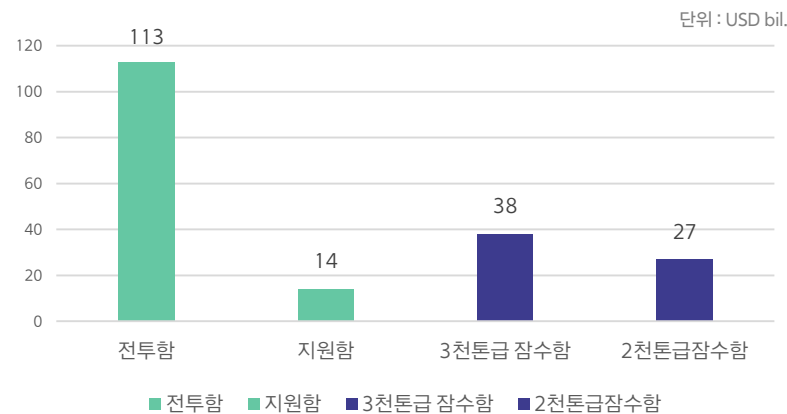
※ A2/AD (Anti-Access / Area Denial, 접근거부·지역거부): 특정 지역에 적군이 접근하지 못하게 하는 전략. 장거리 미사일, 잠수함, 대공망 등을 이용해 해상대방이 가까이 오지 못하도록 억제하는 개념

### 미·중 해군력 균형 변화



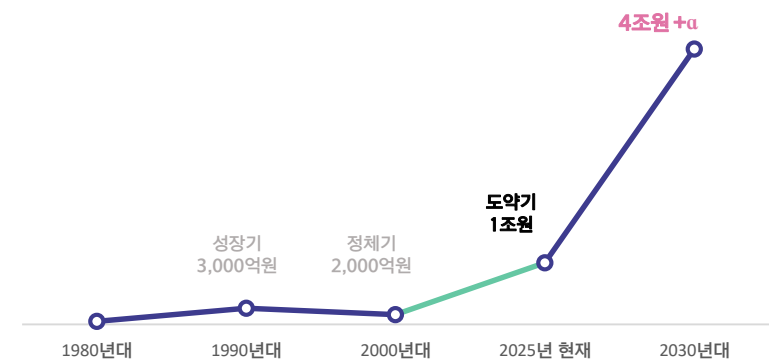
출처: CRS Report

### 당사가 접근 가능한 잠재시장 규모



출처: Janes

### 특수선 부문 매출 성장 추이 및 전망





## 시황 및 수주 전망 해양

미국과 아프리카 중심 Oil & Gas 개발 수요 지속 예상되나, 시장의 저비용·고수익 자산 대상 조기 수익화 요구 대응 전략 필요  
 국내 풍력시장은 정부 지원확대로 개발 환경 점진적 개선 기대되며, 글로벌 시장은 유럽 중심 개발자산 구조조정 이후 재확대 전망

### Oil & Gas

#### [FPSO] "저비용·고수익" 자산 중심 FPSO 설비투자 지속 예상 (중남미·서아프리카·동남아시아)

- Non-OPEC의 원유생산 증가에 따른 공급과잉과 유가하락은 에너지 메이저에게 투자결정에 큰 영향을 미칠 것으로 예상되며, "저비용·고수익" 자산에 대한 선별 투자를 통해 빠른 Monetization을 추진하는 방향으로 시장이 재편될 전망 (Rystad)
- 2026년 FPSO 시장은 7건의 신조 계약이 예상되며, 25년과 마찬가지로 브라질·가이아나·수리남 등 중남미 지역을 중심으로 서아프리카와 동남아 지역에서 견조한 발주 수요가 지속될 것으로 전망 (Rystad)

#### [FLNG / LNG Module] 미국 중심의 지속적인 개발확대와 아시아 중심 수요 증대 예상

- 2025년 LNG 생산 프로젝트의 FID는 미국이 선도. 2026년 역시 미국 중심 캐나다·카타르 등이 LNG 생산 주도할 것으로 예상
- 이에, LNG 공급 증가에 따른 가격 하락 압력이 예상되나, 단기적으로는 중국·인도 등 가격에 민감한 아시아 신흥국 중심 수요 견인 전망. 중장기적으로는 개발도상국의 생활수준 제고와 전력화 확대에 따라 LNG의 구조적 수요 증가 전망
- 더불어, 비용·리드타임이 큰 전통 육상 LNG Plant의 대안으로, 소규모 매장 자원 상업화와 공급 유연성 측면에서 FLNG 수요가 점차 부각될 것으로 예상됨 (Rystad, IEA, WoodMac)

#### [시추설비] 최근 용선료와 가동률은 하락세이나 향후 노후선 교체 및 심해 개발 동향이 시장 방향성 변수

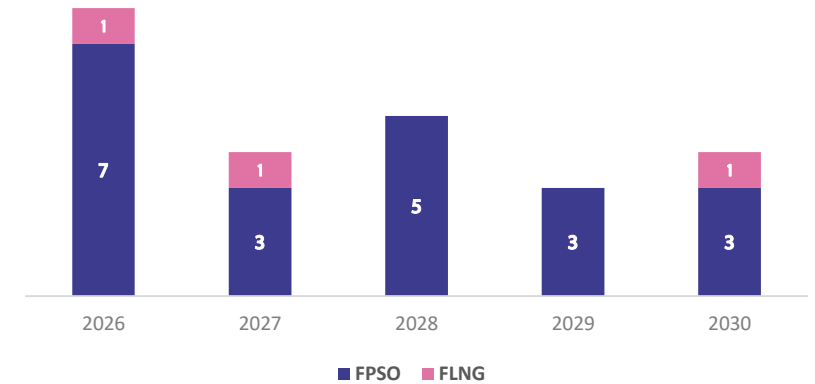
- 극심해용 부유식 시추설비용선료는 '24년 하반기부터 지속 하락 ('25.3Q 대비 4Q 약 6.7% 하락, '25. 12월 평균 374,000달러)
- '25년 12월 기준, 극심해용 부유식 시추설비 가동률은 79% 수준으로, 기관에 따라 '26년말 가동률을 90% 수준까지 예측하는 곳도 있으나, 향후 노후선 교체 속도 및 심해 개발 동향이 전반적인 시장 확대의 관건

### Offshore Wind

#### [Offshore Wind / WTIV] 글로벌 시장 조정에도 불구하고, 한국은 정부 주도 해상풍력 시장 및 WTIV 수요 확대 전망

- 2025년말, 한국 정부는 2030년부터 연간 4GW 규모의 해상풍력 공급위한 인프라 확충 및 (누적기준) '30년 10GW 이상, '35년 25GW 이상 국내 해상풍력통한 전기 공급 계획 발표
- 정부 주도 신재생에너지 비중 확대 및 탈탄소 목표 강화에 따라 해상풍력발전 사업 및 관련 인프라에 대한 정부지원 증가 예상
- 더불어 국내 해상풍력 시장 대응을 위한 WTIV 용선 수요 및 지속 시장 개발을 위한 신조 수요 가능성 증가

#### FPSO/FLNG 신조 발주 전망 (Source : Rystad Energy)



#### 해상풍력 인프라 확충 및 보급 계획 (정부 관계부처 합동 회의, 2025.12.10)

##### 연도별 설치선박(WTIV) 확보 일정 및 계획(안)

구분	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
연간공급물량	1.0GW	1.0GW	1.0GW	1.75GW	2.5GW	4.0GW	4.0GW	4.0GW
선박조성계획	현대 프론티어호 10MW (500MW/년)							
	한산 1호 10MW (500MW/년)							
					한화오션 15MW (750MW/sus)			
					한전 15MW (750MW/년)			
						민간투자 15 MW*2		



# 종합 수주잔고

단위: 억\$

구분	'23년 수주실적		'24년 수주실적		'25년 수주실적		인도기준 수주잔량 ( '25년 12월말 기준)		
	척/기(건)	금액(억\$)	척/기(건)	금액(억\$)	척/기(건)	금액(억\$)	척/기(건)	금액(억\$)	
상선	LNG Carrier	5	12.8	19	47.2	13	32.6	65	160.7
	Container	-	-	6	12.6	17	37.3	23	50.1
	Tanker	-	-	8	10.3	20	25.6	28	36.1
	Ammonia/LPG Carrier	5	6.2	5	6.1	-	-	10	12.4
	소계	10	19	38	76.1	50	95.5	126	259.3
해양 플랜트	DRILLSHIP (성능개량공사포함)	-	-	1	1.9	-	-	-*	1.4
	FPSO	-	-	-	-	-	-	-*	0.2
	FCS	-	-	-	-	-	-	1	7.4
	FP	-	-	-	-	1	1.8	1	0.5
	WTIV	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	4	0.2	2	0.6	1	0.6
	소계	-	-	5	2.1	3	2.4	3	10.0
특수선 및 기타	12	16.2	21	11.6	19	2.6	18	52.5	
합계	22	35.2	64	89.8	72	100.5	147	321.8	

\*Sail Away 후 현지 공사 진행 중으로 잔여 매출이 있는 경우, 척수는 0으로 표기하되 인도잔량 금액은 반영함

\* 표기되지 않은 소수점 이하 수치로 인해, 각 항목의 합계가 전체 합계와 상이할 수 있음



## 종합

### 사업부문별 연결실적

단위: 억원

구분	4Q24	1Q25	2Q25	3Q25	4Q25	2025	YoY	2024
매출액	32,532	31,431	32,941	30,234	32,278	126,884	+18%	107,760
상선	24,550	25,685	28,068	24,639	26,858	105,250	+21%	86,819
특수선	3,855	3,034	2,368	3,750	2,737	11,889	+13%	10,527
해양	3,223	2,319	2,881	1,024	874	7,098	-35%	10,909
E&I	1,942	1,520	1,717	1,689	3,269	8,195	-	3,369
기타 (연결조정 등)	-1,038	-1,127	-2,093	-868	-1,460	-5,548	-	-3,864
영업이익	1,690	2,586	3,717	2,898	1,890	11,091	+366%	2,379
상선	1,145	2,333	3,771	3,071	2,025	11,200	+792%	1,256
특수선	330	413	183	287	-872	12	-99%	1,258
해양	727	22	2	-481	388	-69	적자전환	83
E&I	-77	-199	-70	-45	-72	-386	-	-50
기타 (연결조정 등)	-435	17	-169	65	421	334	-	-169
세전이익	2,252	2,172	1,507	2,726	1,280	7,685	+325%	1,810
당기순이익	5,794	2,157	1,485	2,694	5,391	11,727	+122%	5,282

# APPENDIX

- 20 한화오션 New Vision
- 21 상선 : Nextdecade 社 투자
- 22 특수선 : Hanwha Philly Shipyard
- 23 해양 : Hanwha Offshore Singapore
- 24 상선 : IMO & EU 환경규제 및 신규 수요 영향
- 25 상선 : 친환경 암모니아 추진 선박
- 26 특수선 : 국내외 사업 실적
- 27 스마트야드
- 28 핵심 제품 Line-up
- 29 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

스마트야드 등





# 상선

## Nextdecade社 투자

### 투자개요 및 기대효과

#### 투자개요

#### Nextdecade社 소개 및 주요 사업모델

- 텍사스주 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 : 한화그룹 22.7% (한화임팩트 9.1%, 에어로스페이스 6.8%, 오션 6.8%) 최대주주

#### 기대효과

#### LNG 장기물량 판매계약 (SPA) 안정적인 이익창출 및 배당기대

- 현재 Train 1~3 건설중, '27년 4분기부터 가동 예정
- 글로벌 에너지 기업 (Total, Shell 등 다수) 장기물량계약 체결 (16.19MTPA / 15~20년간)

#### 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 수주물량 확보

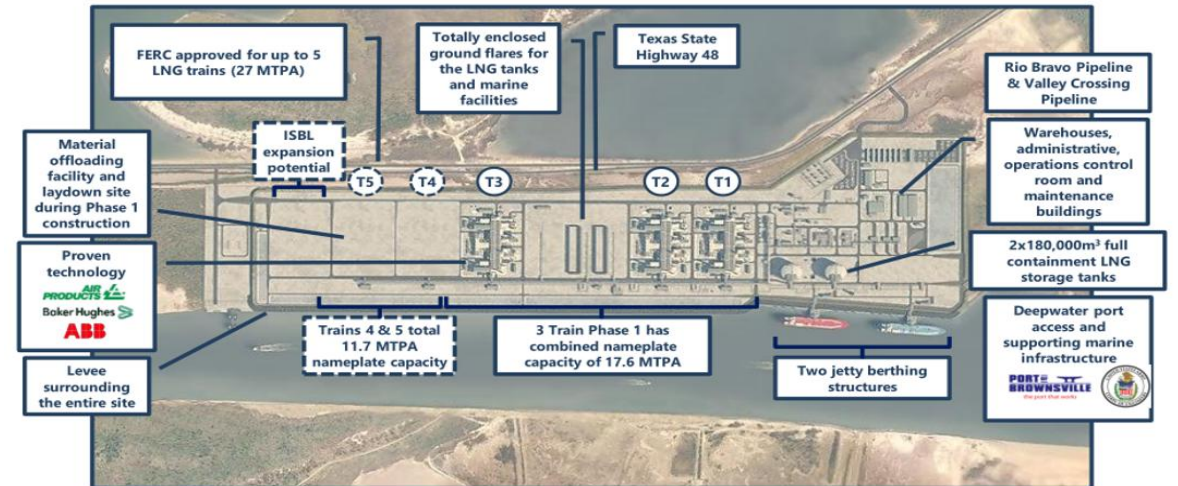
#### 한화 해운을 통한 LNG선 운송 사업진출

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

### Rio Grande LNG 터미널 진행현황

Source : Nextdecade 3Q25 Business Update ' 25.10월

Train	예상 생산량	진행현황	비고
Train 1 ~ 3 (Phase 1)	17.6 MTPA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• '23년 7월 FID, 현재 건설 중</li> <li>• 가동시점(예정) → Train 1: '27년 4Q → Train 2: '28년 3Q → Train 3: '29년 1Q</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Train 1~2: 55.9% 진행률</li> <li>• Train 3: 33.4% 진행률</li> </ul>
Train 4 ~ 5 (Phase 2)	11.7 MTPA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• '25년 9월/10월 FID 완료</li> <li>• 가동시점(예정) → Train 4: '30년 2H → Train 5: '31년 1H</li> </ul>	
Train 6 ~ 8	18 MTPA~	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사업 개발 중, '26년 연내 Train6에 대한 FERC 사업계획서 제출 예정</li> </ul>	





# 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	<b>\$ 100 million USD (약 1,435억원)</b>	
주요절차	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 본계약 체결: '24년 6월</li> <li>▪ 외국인 투자 승인 위원회 승인 획득 (CFIUS): '24년 9월</li> <li>▪ 국방교역통제국 승인 (DDTC): 24년 11월</li> <li>▪ Deal Closing: '24년 12월 19일</li> </ul>	

※ 환율: 1,434.90원/USD 적용 ('24. 12. 17. 서울외국환중개 고시 매매기준율)

### PhillyShipyard 입지 및 주요전경



폴리아스 크레인



#5 Dry dock 미해군 함정 MRO 진수 장면



NSMV (U.S. Navy Special Multi-purpose Vessel)안벽 공정



# 해양

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

### 회사개요

- 회사명: Hanwha Offshore Singapore Pte., Ltd.
- 주요사업내용: 해양플랜트 상부 구조물 설계 및 제작
- 설립/소재지: 1990년, 싱가포르
- 임직원수: 1,147명 (\* 25.12.31.기준)
- 주요연혁:
  - 1990년: Dyna-Mac Engineering Services Pte. Ltd 설립
  - 1991년: 최초바지선크레인생산계약
  - 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 Topsides module 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인수거래 종결: '24년 11월</li> <li>• Dyna-mac Holdings 상장폐지: '25년 1월</li> <li>• Post-Merger Integration 활동: '24년 11월 ~ '25년 3월</li> </ul>	

### 시설 및 제품



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



Pandan Yard  
 • 총 면적: 29,975 m<sup>2</sup>, 안벽길이: 97.8 m



Production Unit



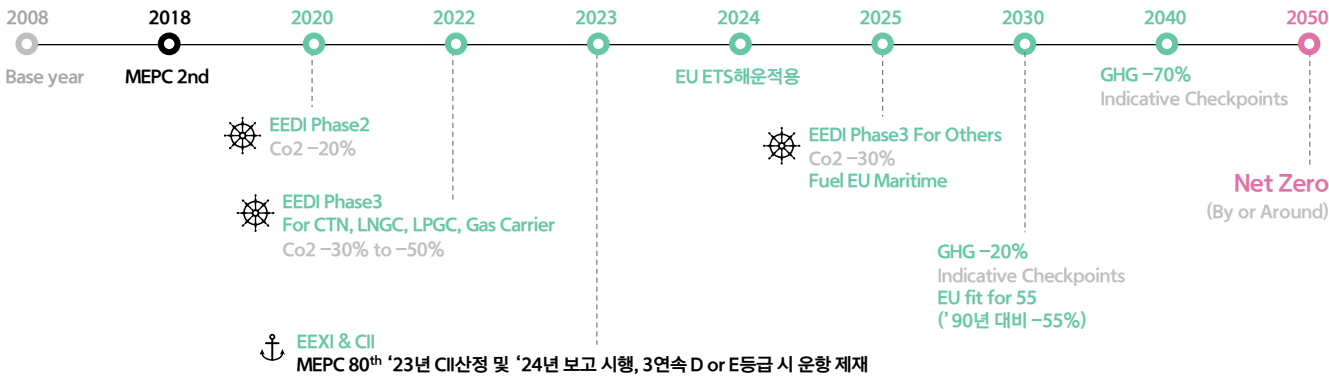
Vista of Dyna-Mac



# 상선

## IMO & EU 환경규제 및 신규 수요 영향

### IMO & EU Environmental Regulations Timelines

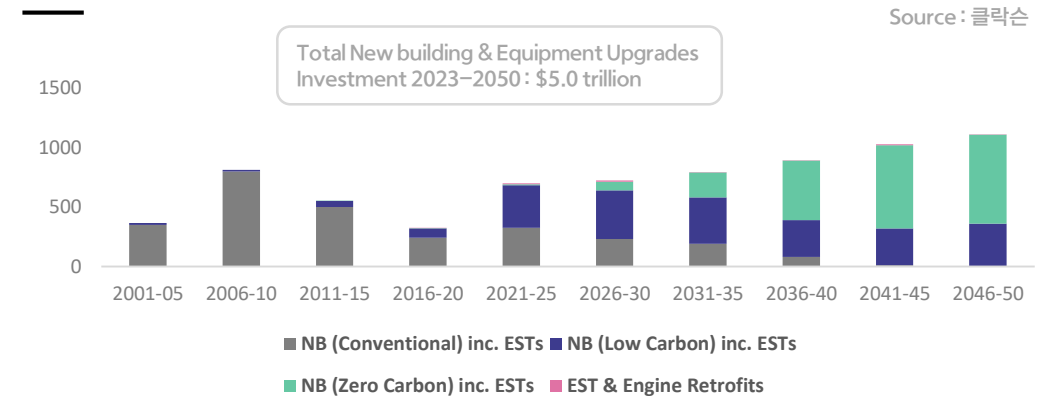


Ship Type	Tanker		Gas Carrier	LNGC	CTN	
	2-20k DWT	20k DWT & above	15k DWT & above	10k DWT & above	120-200k DWT	200k DWT & above
EEXI Reduction rate (Jan. 2023~)	-20%	-15%	-30%	-30%	-45%	-50%

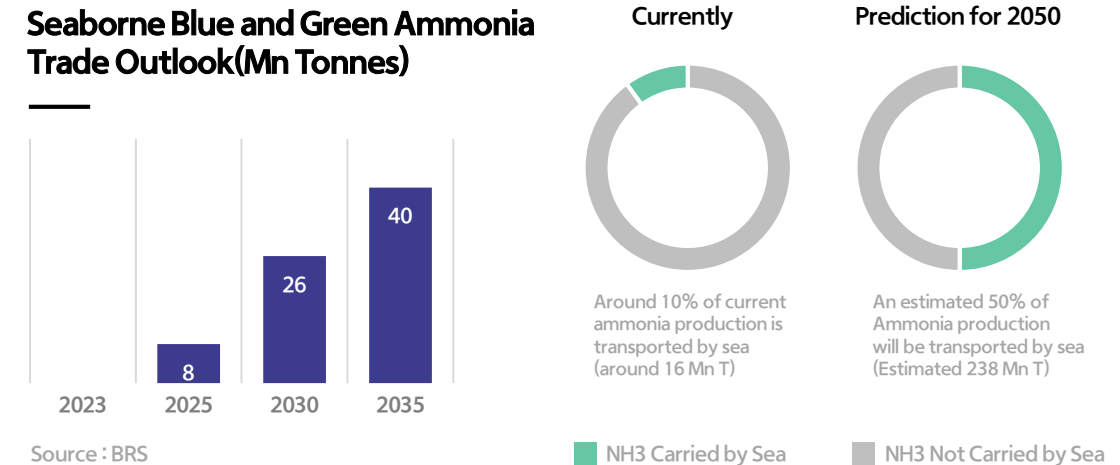
⚓ NB Vessel   ⚓ Existing Vessel

- IMO 2050년까지 2008년 대비 GHG 100% 감축
- EU (Fit for 55): 1990년 대비 2030년까지 GHG -55%감축 ('24년부터 EU ETS 해운으로 확대 적용)
- MEPC 83th에서 IMO GFI 도입 1년 연기로 인해 친환경 선박의 단기 투자 불확실성 증대
- 중장기 암모니아 수요 확대 전망으로 인한 암모니아 선박 발주 확대 예상

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



### Seaborne Blue and Green Ammonia Trade Outlook (Mn Tonnes)

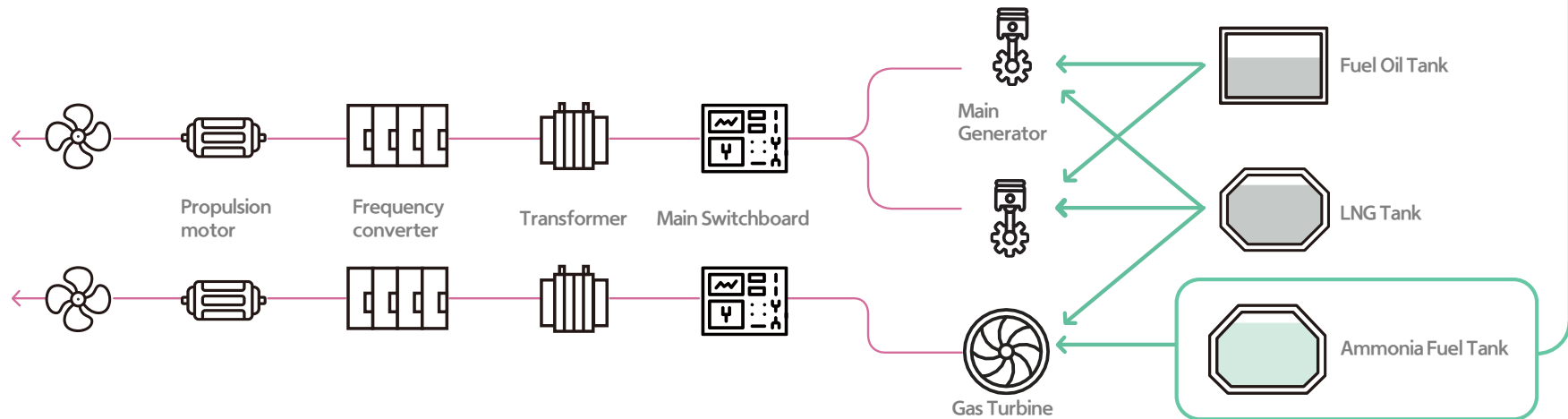
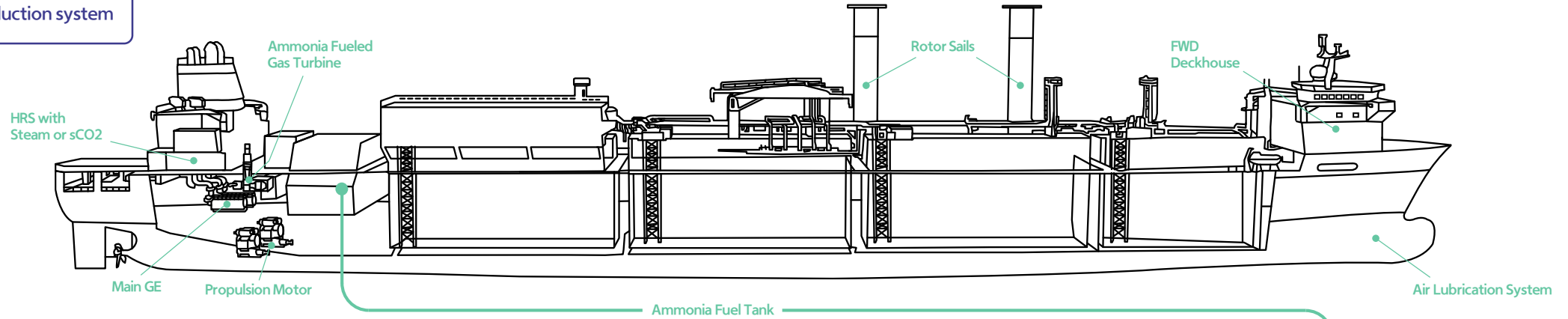


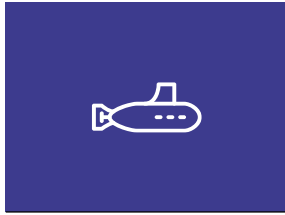


# 상선

## 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 (2025년말 기준)

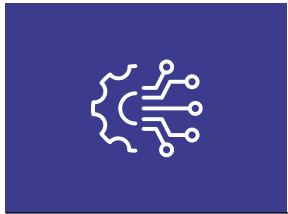
출처 : 한화오션, 언론보도 등

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	
장보고 II (손원일급)	1,800톤급	이억기	한화오션	2000	2001	
		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	
		신들석	HD현대중공업	2017	2020	
장보고 III (도산안창호급)	3,000톤급	Batch I	도산안창호	한화오션	2018	2021
			안무	한화오션	2020	2023
			신채호	HD현대중공업	2021	-
독자설계	3,000톤급	Batch II	장영실	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	계약연도
	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



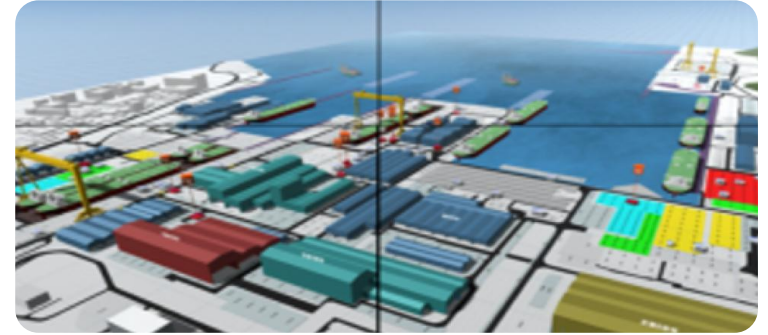
3D 작업환경 로봇/자동화 대체

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)

### Energy Plant Unit



FPSO (Floating Production Storage Offloading)



FLNG (Floating LNG)



Drillship



WTIV (Wind Turbine Installation Vessel)



화학 (Chemical Plant)



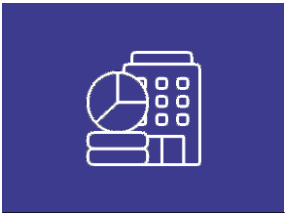
발전/에너지 (Power/Energy Plant)



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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 본사 : 경상남도 거제시 거제대로 3370</li> <li>• 서울사무소 : 서울특별시 중구 청계천로 86 한화빌딩</li> <li>• 시흥 R&amp;D캠퍼스 : 경기도 시흥시 배곧 2로 96</li> </ul>
면적	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 490만 m<sup>2</sup></li> </ul>
주요 설비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dry Dock : 2EA</li> <li>• Floating Dock : 3EA</li> <li>• Heavy Zone: 2EA</li> </ul>
연간 건조능력	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박 : 36척</li> <li>• 특수선 : 잠수함 4척, 수상함 2척, 잠수함 창정비 2척</li> <li>• 해양 : 2기</li> </ul>
인력 현황	<ul style="list-style-type: none"> <li>• '25.12월말: 26,413명 (직영 11,180명/ 외주 15,233명)</li> </ul>

## 주주 현황

