

2025년 3분기 실적발표

2025.11



LPG의 힘으로
LNG를 거쳐
NET ZERO로 간다

우리는
미래를
연다



본 자료는 2025년 3분기 실적에 대한 당사 및 자회사, 관계사의 외부 감사인의 회계 감사가 완료되지 않은 상태에서 주주 및 투자자들에게 당사의 경영현황을 사전에 알리기 위하여 작성/배포되는 자료입니다.

따라서 최종 재무자료는 회계 감사 과정에서 변경될 수 있으며,
어떤 경우에도 본 자료는 투자자들의 투자 결과에 대한 법적 책임 소재의
증빙자료로써 사용될 수 없으므로 유념해주시기 바랍니다.

GPS 발전사업의 3분기 안정적인 Operation을 통해 전 분기 및 전년 동기 대비 영업이익 개선

분기 실적

(단위: 억원)

구 분	'25. 2Q	QoQ	'25. 3Q	YoY	'24. 3Q
매출액	18,803	3.7%	19,502	12.5%	17,338
LPG	17,838	△5.0%	16,953	0.5%	16,869
발전	966	163.9%	2,549	443.5%	469
영업이익	1,207	43.7%	1,735	303.3%	430
(%)	6.4%	2.5%p	8.9%	6.4%p	2.5%
LPG	1,143	△20.3%	911	114.3%	425
발전	64	1192%	824	15,634%	5
세전이익	522	194.3%	1,537	73.5%	886
LPG	568	38.8%	789	△10.0%	876
발전	△46	1732.2%	749	7,691.2%	10
당기 순이익	508	121.7%	1,127	53.7%	733
지배주주 순이익	512	119.1%	1,122	52.6%	735

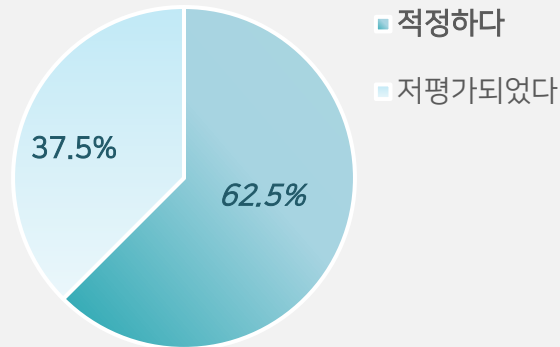
누적 실적

(단위: 억원)

구 분	'24년(1~9월)	'25년(1~9월)	증감	YoY
매출액	51,112	56,576	+5,464	10.7%
LPG	50,575	50,755	+180	0.4%
발전	537	5,821	+5,284	984.7%
영업이익	1,646	4,070	+2,425	147.3%
(%)	3.2%	7.2%		4.0%p
LPG	1,703	2,704	+1,001	58.8%
발전	△57	1,366	+1,423	2501.9%
세전이익	1822	3,128	+1,306	71.7%
LPG	1870	1,982	+112	6.0%
발전	△48	1,146	+1,194	2,473.2%
당기 순이익	1,320	2,508	+1,188	89.9%
지배주주 순이익	1,324	2,510	+1,186	89.5%

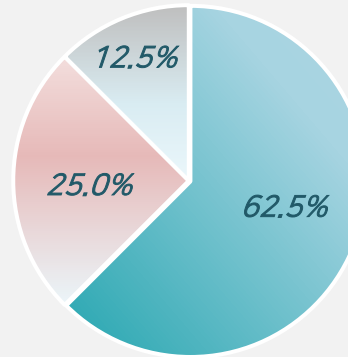
애널리스트 대상 설문조사 (객관식 문항)

① SK가스의 현재 주가의 저평가/고평가 여부



※ 고평가 응답 無

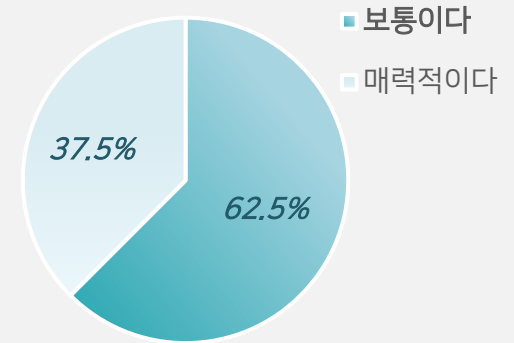
② SK가스의 'Trading'과 'Optionality' 수익구조에 대한 신뢰 정도



- 일정 수준만 Sustainable한 수익으로 본다 ✓
- 구조화된 수익으로 보고 신뢰한다
- 솔직히 잘 모르겠다

※ 신뢰하지 않는다 응답 無

③ 현재 SK가스의 자본정책(배당정책)의 주주 관점에서의 매력도



※ 미흡하다 응답 無

☞ 저평가되었다면 그 이유는? (중복응답)

- 새로운 성장 모멘텀 부족 (60%) ✓
- Trading 수익 변동성 및 불확실성 (60%) ✓
- 지배구조 (유통주식수 부족 등) (40%)
- SK Advanced 등 투자회사 이슈 (20%)

☞ 미흡하다고 생각하신다면 더 바람직한 자본정책은 무엇이라고 생각하는지?

- 배당성향 증대 (80%) ✓
- 자사주 정책 (20%)

애널리스트 대상 설문조사 (경영진을 통해 듣고 싶은 이야기)

- 1 KET/CEC (LNG 터미널) 통한 기대 실적은?
- 2 LPG Trading 수익은 향후에도 Sustainable한지?
- 3 LNG와 LPG를 연계한 파생상품 트레이딩 구조는?
- 4 LNG도입과 냉열, LNG 벙커링 사업 관련 진행상황은?
- 5 울산 GPS 유동화 진행상황과 향후 SK가스의 신규사업 투자 방향은?
- 6 울산 AI데이터센터에서 SK가스의 역할과 향후 성장 방향은?

국내 동남권 수요 대응이 가능한 최적 입지 및 인프라 경쟁력 보유

입지적 경쟁력

“국내 LNG 벙커링 수요가 집중되어 있는 동남권 중심에 위치”

- 국내 최대/세계 7위 부산항 근접 입지, 컨테이너선 수요 대응 유리
- 울산항 내 자동차운반선, 조선사 시운전/인도출항 수요 대응 중
 - 현대글로벌비스 자동차선 대상 장기공급계약 체결 완료



인프라적 경쟁력

“국내 최대 규모 벙커링 전용 부두 기 구축/운영 중, 최대 규모 벙커링 공급선 건조 중”



구분	KET	통영터미널	광양터미널
벙커링 선박 사이즈	18,000 cbm ¹⁾	7,500 cbm	12,500 cbm
재선적 유량	2,500 m ³ /hr ²⁾	1,000 m ³ /hr ²⁾	(건설 중)
부두 목적 /혼잡도	벙커링 전용 부두	겸용 부두	

1) 국내 최대 사이즈 벙커링 선박으로, 초대형 LNG추진 컨테이너선 공급 가능 및 공급 효율 극대화(Milk-run)

2) 18,000 CBM 선박 선적 기준으로 환산 시, 재선적 소요 시간 KET 7.2시간, 통영 18시간

LNG벙커링 기획 기사 보도 (매일경제 / 2025.10.29)

SK가스, '바다 위 주유소' 전용부두 승부수

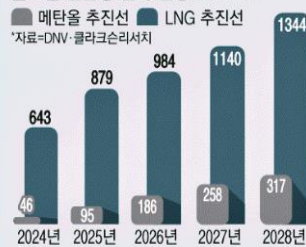
(벙커링선)

10대 급유 가능한 시설 가동
2만㎥급 대형선도 안전 접안
부산·울산항 중간입지 강점
추가 가스탱크 내년 4월 준공
선박 자체 발주로 수요 대응

지난 27일 방문한 울산 남구 코리아 에너지터미널(KET). 아파트 단지를 연상시키는 규모의 액화천연가스(LNG) 탱크 3기가 수평선과 함께 풍광을 이루고 있었다. 축구장 140개가 들어갈 수 있는 용지는 가스 배관과 안전 설비로 빈틈이 없었고 바다를 간척해 세운 부두 가장자리에는 LNG를 공급하는 파이프 기기가 촘촘히 서 있었다. 다만 부두 옆으로 펼쳐진 공간은 2만㎥급 대형 선박도 언제든지 접안할 수 있도록 깨끗했다.

최현준 KET 건설관리팀 매니저는 "이곳은 1만DWT(총적재가능중량)급 선박이 사용할 수 있는 국내 최대 규모의 LNG 벙커링 선(선박 연료 공급) 전용 부두"라며 "1기당 21만5000킬로리터(kℓ) 용량의 탱크는 1만8000㎥급 LNG 벙커링선을 10대가량 충전할 수 있다"고 설명했다. 그러면서 "세 번째 탱크는 내년 4월 준공을 목표로 현재 95%가량 지어졌다. 이는 LNG 벙커링에 투입되지 않지만 향후 수요에 따라 유류용지를 활용해 용량을 늘릴 수 있

글로벌 친환경 선박 전망 (단위=척)



울산의 SK가스 LNG 벙커링 선박 전용 부두.

SK가스

다"고 덧붙였다.

세계적으로 LNG 선박 수요가 늘어나는 가운데 SK가스가 LNG 벙커링 전용 부두를 본격 운영하면서 승부수를 던졌다. SK가스는 2019년 한국석유공사와 합작투자 계약을 맺고 KET를 설립하며 정부의 '동북아 에너지 허브' 프로젝트 구현에 기여하고 있다. 지난해 11월 두 번째 LNG 탱크 준공을 계기로 올해 LNG 벙커링 전용 부두 기능을 시작했다.

LNG 벙커링 전용 부두는 LNG 벙커링 선박이 탱크에 저장된 LNG를 재선적받을 수 있는 핵심 기반이다. '바다 위 주유소'인 LNG 벙커링선이 대량의 LNG를 빠른 속도로 재선적받게 특화했다. 조수나 바람 등 환경 변화가 LNG 재선적 과정에 영향을 미칠 수 있어 높은 안전성이 요구된다. SK가스의 LNG 벙커링선 전용 부두는 이

런 조건을 충족한다. 시간당 2500㎥의 LNG를 LNG 벙커링선에 공급하는 고 효율 설비로 충전 속도를 높였으며 180m 길이의 부두는 최대 2만㎥급 LNG 벙커링선 접안도 가능하게 한다. 다른 선박의 하역일정과 무관하게 LNG 재선적이 가능해 경제성을 높이고 있다. 백흥정 SK가스 에코에너지 본부장은 "KET 설계 단계부터 비용 효율성을 극대화했다"고 밝혔다.

SK가스의 부두가 국내 해운 중심지인 부산항과 울산항의 중간 축선에 있다는 점도 강점으로 꼽힌다. 부산은 세계 7위 규모의 컨테이너 허브항으로, 울산은 현대자동차를 비롯한 국내 최대 자동차 수출항으로 각각이 벙커링 핵심 수요처이기 때문이다. 특히 부산에 신규 LNG 터미널을 건설하기는 현실적으로 어려운 만큼 울산이 부산 수요까지 감당하는 현실적인 벙커링 허

브로 성장할 수 있다는 주장이다.

LNG 벙커링 전용 부두의 가치는 LNG 선박 시장이 활성화하면서 향후 더욱 높아질 전망이다. 노르웨이 선급협회 DNV와 국제 해운·조선 산업 전문 조사기관 클라크슨리서치에 따르면 글로벌 친환경 선박 수는 2021년 261척에서 지난해 689척, 2028년 1661척으로 기하급수적으로 늘어날 전망이다. 특히 LNG 추진선은 지난해 643척에서 2028년 1344척으로 4년 만에 2배 이상 증가할 것으로 파악됐다.

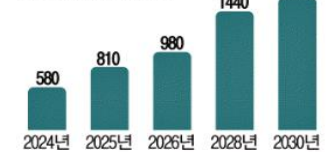
SK가스로 1만8000㎥급 LNG 벙커링선을 자체 발주해 2027년 하반기에 인도한다는 방침이다. 이는 국내 벙커링 선박 중 최대 규모다. 향후 대형 컨테이너선과 자동차 운반선을 비롯한 글로벌 선사들의 벙커링 수요에 회사가 직접 대응할 수 있는 경쟁력을 확보하기 위한 전략이다. 울산이전한 기자

탈탄소 '벙커링' 시장 급성장 점유율 3% 한국에 기회있어

LNG 연료경쟁력에 수요 폭증
전용부두 등 기반시설 키워야

세계 LNG 벙커링 수요 전망(단위=만t)

*2025년부터 추정치
자료=LNG벙커링산업협회



도널드 트럼프 미국 대통령의 압박으로 글로벌 해운 탄소세 도입이 1년 늦춰졌지만 '탈탄소' 기조가 벙커링(선박 연료 공급) 시장에 가파른 성장동력이 될 전망이다. 전문가들은 향후 주력 연료로 자리매김할 액화천연가스(LNG) 부문에서 국내 기업들의 점유율을 높일 수 있도록 벙커링 등 기반시설을 강화해야 한다고 조언했다.

28일한국LNG벙커링산업협회에 따르면 중유와 선박용 경유, LNG를 포함한 전체 글로벌 벙커링 시장 규모는 지난해 기준 약 3억t으로 파악됐다. 한국 비중은 약 1000만t으로 3% 수준에 불과하다. 약 3억8410만t의 물동량으로 세계 7위로 평가받는 부산항을 보유한 '해운 강국'이지만 관련 기반시설이 부족해 싱가포르·홍콩 등지에서 주유하고 돌아오는 사례가 발생하는 배경이다.

벙커링 시장은 LNG를 중심으로 급성장하고 있다. 국제해사기구(IMO)가 2050년까지 해양운송 부문에서 순탄소 배출량을 0으로 줄이기 위해 '해당 탄소세'를 부과하기로 하면서 친환경 선박 수요가 증가하고

있기 때문이다. 해양 탄소세는 5000t 이상 대형 선박이 기준치를 초과하는 탄소를 배출할 때 부과되는 벌금이다. 예정대로 채택됐다면 2027년부터 선박 업체에 수천억 원대 탄소세가 부과될 수 있었다.

해운업체가 LNG 시장을 주목하고 있는 까닭은 LNG가 '미래 연료'로 꼽히는 메탄올과 암모니아 기반 연료의 상용화 전 대안으로 여겨지고 있어서다. LNG는 중유와 비교했을 때 온실가스 배출량을 23% 이상, 황산화물은 99% 이상 줄일 수 있다. 또 메탄올·암모니아보다 경제성과 안전성이 뛰어나다.

이에 LNG 벙커링 시장은 2023년 65억달러(약 9조원)에서 2030년 94억6000만달러(약 13조원) 규모로 커질 전망이다. 전문가들은 LNG 연료 시장 확대에 따라 관련 기반시설 구축을 강화해야 한다고 강조했다.

울산이전한 기자