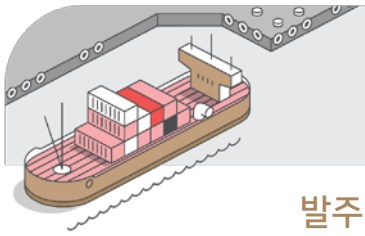


다올 선박

2025.11.30 [799호]

DAOL 다올투자증권

발주 문의 급증한다는 외신, 사측 설명

조선|기계|방산 최광식 gs.choie@daolfn.com
이준범 junebum34@daolfn.com

코멘터리 of 조선

▶ 신조선가 2주 연속 하락

① 신조선가는 2주 연속 하락했는데, 컨테이너선, LNG선, VLGC 등의 신조선가가 하락했습니다.
② 다만 최근 한국 조선사들 수주를 하고있는 VLCC의 신조선가는 2주 연속 상승해 127.5백만달러를 기록합니다.

▶ 탱커 수주

③ 한화오션이 단골 Maran으로부터 VLCC 4척을 수주합니다. 2028년 11월 인도물의 신조선가는 129.0백만달러로 전자공시 됩니다.
④ HD현대삼호도 Ray로부터 VLCC 4척을 수주합니다. 2029년 8월 인도물의 신조선가는 130.2백만달러로 높습니다.
한화오션과 HD현대삼호는 2028년에 Full CAPA로 못 채운 슬롯에 VLCC도 투입하고 있는 것이 관측됩니다.

▶ LNG 발주 2건

⑤ HD현대삼호는 BW LNG로부터 LNG선 2척을 수주합니다. 전자공시 납기는 2028년 11월에 신조선가는 254.1백만달러로 양호합니다.
⑥ 현대글로비스는 일본 Itochu의 장기용선계약을 바탕으로 HD한국조선해양과 LNG선 1척 용선발주를 협의 중입니다. 미국 프로젝트발 LNG선 수요입니다.
⑦ ENI와 Edison은 합산 5척의 LNG선 용선을 시장에 찾고 있습니다. 이 중 ⑤의 BW가 묶일 것이라는 관측도 있습니다. 이렇게 투기발주 선박들의 용선이 해결되고 있는 것은 LNG선 신조 투자 환경에 호재입니다.

▶ LNG 프로젝트 진척

⑧ Venture Glboal은 일본 Tokyo Gas의 20년, 1MTPA 장기공급계약을 체결합니다. 올해 4번째 계약이며, 동사가 추진 중인 CP2 등의 사업이 순항 중임을 또 확인합니다.
⑨ Rio Grande Train5를 건설 중인 NextDecade는 FERC에 Train6의 사전 인허가 신청을 요청합니다. Rio Grande는 T10까지 2배 확장 가능한 사이트입니다. T6의 FID는 2027년, 가동은 2031년 상반기 목표입니다. LNG선의 사이클은 이런 후속 사업들로 3~4년 긴 사이클이 될 전망입니다.

▶ HMM의 12척 발주 완료

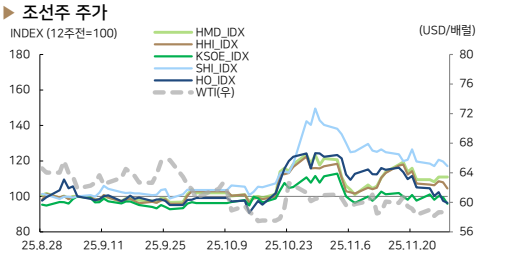
⑩ HD한국조선해양의 HD현대삼호가 6척, HD현대중공업이 2척의 수주 공시를, 한화오션이 4척 전자공시를 올립니다. 신조선가는 HD한국조선해양 182백만달러, 한화오션이 183백만달러입니다.
널리 알려진 컨테이너선 시리즈가 일단락되었습니다. 그리고 후속 시리즈 발주 협상이 있는가 의구심이었는데, 최근 진행한 콥데이에서 다수 협상 건이 계속 있다는 안내입니다. 그리고

▶ 인콰이어리 크게 증가

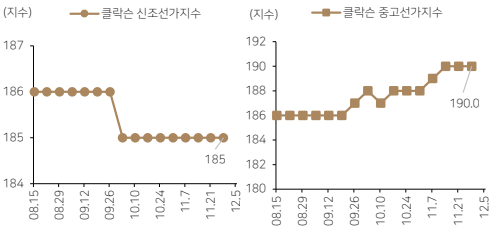
⑪ TW는 최근 컨선, VLCC, 벌크, LNG선까지 전방위적으로 주문이 크게 늘고 있다고 설명합니다. "Every Body wants everything"이라는 인터뷰 문구로 갈음합니다. 12월 신조 시장은 꽤 소식이 많이 들려 올 것으로 보이며, 미국발 LNG선 발주 사이클도 12월 또는 내년 초부터 시작할 듯합니다.

모니터링 차트

▶ 조선주 주가



▶ 선가지수



▶ 후판, 주요 선종 신조선가

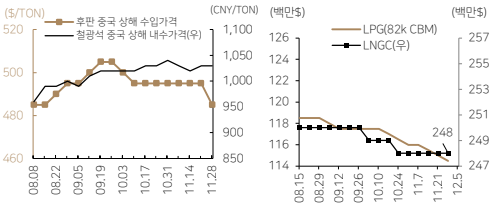
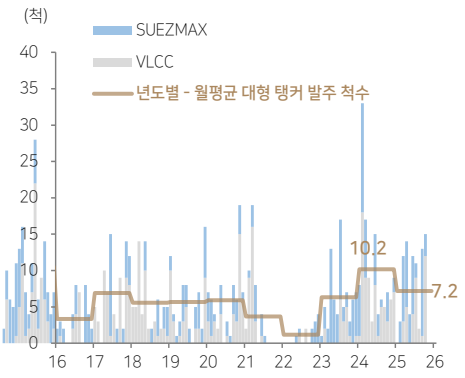


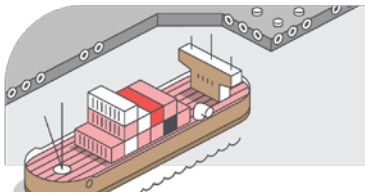
Fig. 탱커 월 발주 척수. 작년보다 약하지만 연말 강해짐



주시 뉴스

✓수주, ?수주설

	수주	11월5주 주시뉴스	수주	11월4주 주시뉴스
선가 & 생산능력		▷ 컨테이너선, LNG, VLGC 등 하락했지만, VLCC는 상승 △ 한국 조선사의 해외 생산 확대, 비용 경쟁력엔 도움 vs. 장기 리스크도 존재 △ 일본, '2035년까지 생산 2배' 조선 부활 계획에 6.5십억달러 투자		▷ 신조선가지수 벌크와 탱커 상승, 컨테이너선과 가스선 하락 ▲ HD현대삼호, VLCC 130.2백만달러로 선별 수주
그린십		▲ MISC, 전 선종 D/F 체제로 전환		△ Everllence, 2행정 암모니아 엔진 공식 출시… "주문은 당장 많지 않을 것"
LNG	✓	▲ BW LNG, HD현대그룹에 LNG선 2척 신규 발주	?	▲ TotalEnergies, Mozambique LNG 광구 개발권 4.5년 연장. 빠르면 2029~2030 가동
	?	▲ 현대글로비스, 약 4억달러 규모 LNG선 장기용선 계약 확정. HD한국조선해양에 1척 발주 추진	✓	▲ BW LNG, HD현대삼호에 LNG선 2척 발주
		▲ Venture Global, Tokyo Gas와 20년간 LNG 1MTPA 공급 계약 체결	✓	▲ Equinor의 LNG선 신조 용선 입찰전에, 최종 5개 선주군으로 압축
		▲ NextDecade, Rio Grande LNG Train 6 예비 인허가 착수	✓	▼ Nigeria LNG(BGT), LNG선 3+3척 교체 발주. 중국 Hudong-Zhonghua 사실상 낙점
		▲ Eni와 Edison, 2028년 인도물의 LNG선 3척 용선 확보 입찰. 투기발주 물량 소화 예정	?	▲ Aramco는 Woodside의 Louisiana LNG 프로젝트 지분·물량 확보 예정
가스선		△ Seaspan, VLEC 최대 6척(10억달러) 신조 추진. 중국 조선사와 협상 중		△ HMM, BGN과 합작해 가스 해운 확대… HD현대중공업 건조 VLGC 2척 운영 예정
컨테이너선		▽ Maersk, 수에즈운하 복귀 위한 협정 체결… "조건 허용되는 즉시" 항해 재개		
	✓	▲ HMM, HD한국조선해양, 한화오션에 12척 발주		
탱커	✓	▲ 한화오션 Maran Tankers로부터 VLCC 4척 수주	✓	▲ HD현대미포, 그리스 Stealth Maritime로부터 탱커 2+2척 수주
	✓	▲ Ray Car Carriers, HD현대삼호에 VLCC 4척 추가 발주. 총 8척 건조		△ 미국 TPG + 한국 태광산업 컨소시엄, K조선 인수 추진
		△ VLCC 스팟운임 14만달러/일 돌파. 차터러들 선박 확보 경쟁 심화	✓	▽ Emarat Maritime, Hengli에 PC선 6척 발주하며서, 20년 만에 탱커 투자
해양/디펜스		△ HD현대: AI 활용해 미국 조선업 부흥 가속 의지		△ TotalEnergies, EPH와 '가스·배터리 14GW' JV 체결, 59억달러 규모
기타		△ Russia, IMO 이사회 복귀 실패. 2년 연속 최하위 득표		▽ HD현대중공업 vs Dali 선주단, 미·영 양쪽에서 법적 충돌



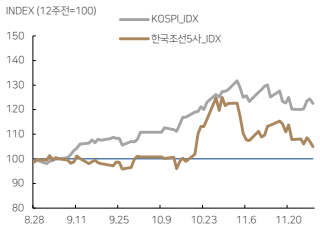
다올 선박

2025.11.30 [799호]

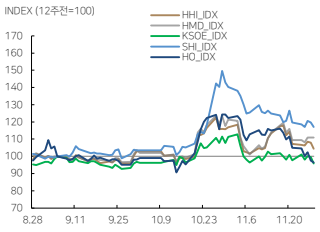
DAOL 다올투자증권

Peer Group 주가

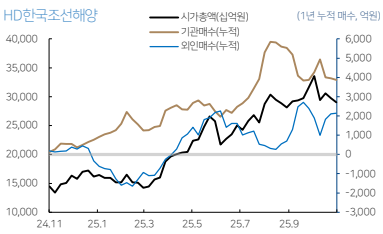
▶ 한국 주식시장 vs. 조선주들

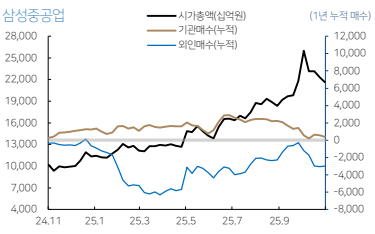


▶ 한국 조선5사 Performance

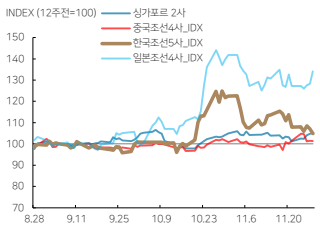


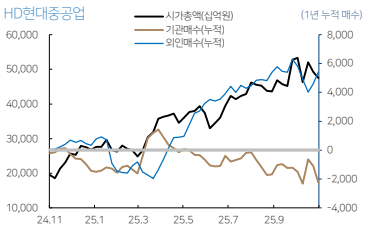
조선 수급

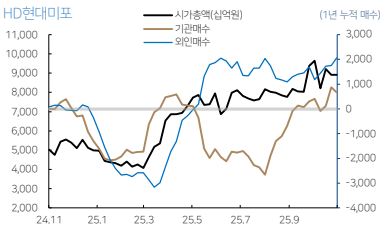


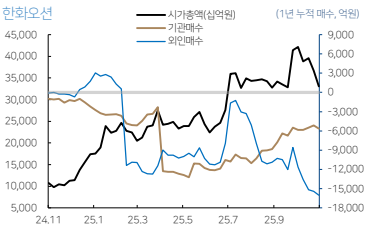


▶ 한/중/일/싱 조선주 주가 비교









글로벌 피어그룹 주가 흐름

대분류	티커 / 회사명	시총(백만$)	1W	1M	3M	3M 주가	1Y	3Y
지수	WTI		0.6%	-3.8%	-8.6%		-13%	-27%
	CRB INDEX		2.0%	0.2%	0.5%		5%	9%
조선사								
한국조선	HD한국조선해양	19,798	-1.9%	-14.1%	-13.9%		101%	455%
	HD현대중공업	32,425	-2.5%	-9.9%	-11.0%		144%	366%
	삼성중공업	14,812	-2.2%	-21.7%	-24.4%		113%	384%
	한화오션	22,634	-8.3%	-22.5%	-4.9%		210%	558%
	HD현대미포	6,070	1.4%	-10.1%	-16.4%		78%	171%
싱가포르	KEPPEL	14,247	3.7%	3.5%	22.5%		52%	111%
중국조선	CSSC	36,557	0.3%	-6.4%	-6.9%		-3%	46%
	CSIC	#N/A N/A	0.0%	0.0%	0.0%		6%	40%
	CSSC OMEC	4,615	-0.6%	7.8%	1.0%		22%	30%
	YANGZIJIANG	10,175	0.0%	-4.8%	-16.7%		39%	136%
일본조선	NAMURA SB	2,048	4.4%	-11.6%	-43.9%		200%	914%
	MITSUI ES	4,532	11.4%	14.5%	65.9%		349%	1604%
	KAWASAKI HI	10,623	-1.1%	-16.2%	4.0%		79%	249%
	SUMITOMO HI	3,349	5.5%	6.1%	-28.0%		34%	51%
대만조선	CSBC CORP TAIWAN	871	-14.1%	7.3%	-21.5%		29%	11%
엔진 / 부품								
엔진	WARTSILA	19,162	5.2%	-1.4%	14.1%		62%	234%
한국엔진	한화엔진	2,400	1.2%	-14.1%	1.6%		162%	483%
	STX엔진	891	6.2%	-12.6%	-5.8%		70%	139%
	HD현대마린엔진	1,803	1.3%	-23.7%	-2.0%		295%	1542%
기자재	한국카본	971	3.2%	-29.3%	-8.7%		158%	136%
	동성화인텍	506	-5.4%	-22.3%	-20.9%		73%	123%
	세진중공업	682	-3.5%	-22.8%	35.5%		123%	206%
	SK오션플랜트	790	-2.1%	-15.7%	-10.4%		60%	-17%

대분류	티커 / 회사명	시총(백만$)	1W	1M	3M	3M 주가	1Y	3Y
기름들								
RIG	TRANSOCEAN	4,857	13.4%	15.1%	45.1%		0%	5%
	SEADRILL	1,904	1.2%	-0.1%	-2.7%		-25%	-3%
	Valaris	3,925	4.2%	-0.1%	14.7%		22%	15%
	ODFJELL SE-A SHS	1,003	1.4%	4.6%	3.0%		17%	53%
IOC+	ExxonMobil	488,854	-1.0%	-0.5%	4.2%		-2%	6%
	Shell	212,104	0.7%	-2.4%	0.6%		14%	28%
	BP	94,087	0.2%	2.9%	7.3%		18%	-6%
	TOTALEnergies	145,425	1.5%	4.9%	4.0%		3%	-4%
	Chevron	304,304	0.8%	-2.6%	-4.5%		-7%	17%
	ENI	58,901	0.2%	1.1%	5.9%		20%	16%
	Equinor	58,897	-0.8%	-3.6%	-8.0%		-13%	36%
ENG.	SBM	4,887	2.2%	7.7%	4.0%		44%	68%
FEED.	TechnipFMC	18,309	2.5%	10.3%	25.3%		44%	151%
	SAIPEM	5,435	3.8%	3.2%	-2.6%		-4%	130%
	NOV	5,603	2.7%	0.3%	17.3%		-4%	32%
	MODEC INC	6,863	4.1%	76.4%	105.6%		393%	1148%
	WORLEY PARSONS	4,451	1.9%	-6.3%	3.3%		-4%	-8%
해운								
해운	MAERSKB DC Equity	31,700	2.2%	-7.3%	7.0%		8%	-1%
	SHIP FINANCE INTL LTD	1,190	0.2%	14.5%	0.7%		-22%	-9%
	CLARKSON PLC	1,541	3.6%	3.8%	4.7%		-5%	2%
	EURONAV NV	3,479	10.3%	18.3%	26.5%		-12%	-9%
	GOLDEN OCEAN GROUP LTD	#N/A N/A	0.0%	0.0%	0.0%		-25%	5%
	FRONTLINE LTD	5,236	9.2%	-5.0%	14.3%		45%	62%
	NORDIC AMERICAN TANKERS LTD	771	5.5%	-1.6%	39.3%		36%	-1%
	KNOT OFFSHORE PARTNERS LP	424	0.7%	10.2%	36.6%		70%	-4%
LPG	BW Offshore	678	6.2%	4.5%	1.9%		33%	52%
	DORIAN LPG LTD	1,062	0.6%	-14.2%	-22.8%		1%	2%
	EXMAR NV	962	4.3%	-3.6%	18.2%		23%	1%

한국 조선업 수주와 수주설

▼ 신조 수주(외신, 전자공시 등)

▲ BW LNG, HD현대그룹에 LNG선 2척 신규 발주

- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ 현대글로비스, 약 4억달러 규모 LNG선 장기용선 계약 확정. HD한국조선해양에 1척 발주 추진

- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ 한화오션 Maran Tankers로부터 VLCC 4척 수주

- 아래의 탱커 섹션 참고

▲ Ray Car Carriers, HD현대삼호에 VLCC 4척 추가 발주. 총 8척 건조

- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ Clarksons 신규 수주 입력 업데이트(한국)

ⓐHanwha Ocean→Unknown(Scorpio or Maran), TK(320k-DWT) 4척

- 아래의 탱커 섹션 참조

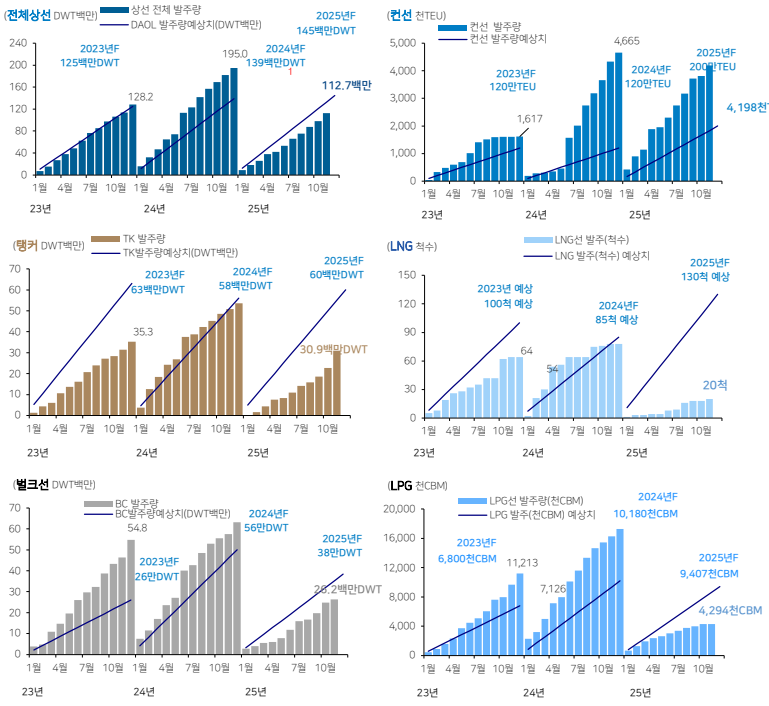
ⓑHyundai HI (Ulsan)→HMM, CONT(13,400-TEU) 2척

ⓒHD Hyundai Samho→HMM, CONT(13,400-TEU) 6척

- 아래의 컨테이너선 섹션 참고

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

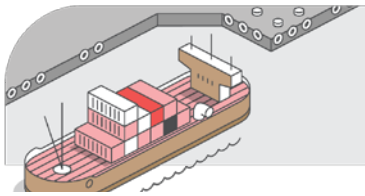
▶ 당사예상 대비 발주 추이



클락슨 신조 발주: 한/중/일

주석: 클락슨 입력 DATA 만 & 해양은 뉴스/공시 기준

	조선사	수주일자	발주처		선종	선형	인도	척수
2025년 11월 3주								
대한민국	Hyundai HI (Ulsan)	25.11.13	유럽	Stealth Maritime	TK	157k DWT	2028	2
	Samsung HI	25.11.19	아시아	Evergreen Marine	CONT	14k TEU	2028~2029	7
	HD Hyundai Samho	25.11.20	Unknown	Unknown	TK	320k DWT	2029	4
		25.11.17	아시아	BW LNG	LNG	174k cu.m.	2028	2
	HD Hyundai Vietnan	25.11.15	유럽	Stealth Maritime	TK	115k DWT	2028~2029	2
대한민국	K SB (Jinhae)	25.11.12	유럽	SteelShips LLC	PTK	50k DWT	2028	2
		25.11.06	유럽	JHI Steamship	TK	115k DWT	2028	2
	DH Shipbuilding	25.11.17	Unknown	Unknown	TK	157k DWT	2027	1
중국	GSI Nansha	25.11.19	아시아	Evergreen Marine	CONT	14k TEU	2028~2029	7
			오세아니아	Ferry Holdings Ltd	FERRY	2k Pas.	2029	2
		25.11.14	중국	Shanghai Salvage	OFF-SUPP		2028	1
					OFF-기타	65k DWT	2028	1
	Shanghai Waigaoqia	25.07.31	아시아	Sea Consortium	CONT	9k TEU	2028	2
	CSSC Tianjin	25.09.30	유럽	CMA CGM	CONT	22k TEU	2029	4
				Asiatic Lloyd	CONT	7k TEU	2027~2028	2
		25.11.12	아시아	Hai An Green Shpg	CONT	7k TEU	2028	2
중국	Jiangsu New Hantor	25.11.14	유럽	MPC Container Shi	CONT	5k TEU	2028~2029	4
	Jiangsu New YZJ	25.09.27	Unknown	Unknown	BULK	71k DWT	2028~2029	4
	New Times SB	25.11.11	유럽	Akrotiri Tankers Lt	PTK	74k DWT	2028~2029	2
		25.11.19	유럽	Seatankers Mgmt	TK	157k DWT	2029	2
	Yantai CIMC Raffles	25.11.17	중국	China Yantai Salva	OFF-SUPP	6k HP	2028	1
						9k HP	2028	1
	Fujian Mawei SB	25.11.19	아시아	T.S. Lines	CONT	3k TEU	2028	2
	Yangzhou Hairun	25.01.01	Unknown	Unknown	OFF-기타	13k DWT	2026~2027	8
	Hubei Jiangrun	25.11.14	중국	Shandong Port Eq	OTHERS	10k DWT	2027	2
	Huanghai SB	25.08.01	중국	Dandong Marine	CONT	3k TEU	2028	1
	Yangzi-Mitsui SB	25.09.30	일본	Lepta Shipping	BULK	83k DWT	2029	2
					CONT	3k TEU	2028	4
	Zhejiang Mingfei SB	25.11.06	중국	CASIC Leasing	BULK	64k DWT	2028	1
	Nantong CIMC SOE	25.11.17	유럽	Danaos Corp	CONT	2k TEU	2028~2029	6
	Hengli SB (Dalian)	25.11.19	Unknown	Unknown	TK	306k DWT	2028	2
		25.11.18	Unknown	Unknown	TK	306k DWT	2027~2028	2
			중동	Emarat Maritime	PTK	114k DWT	2027	6
		25.11.05	아시아	Eastern Pacific Shp	TK	306k DWT	2027	2
	ZPMC	25.11.18	중국	FE Submarine Cab	해양설치		2027	1
	Panjin Dajin Off	25.01.01	Unknown	Unknown	해양설치	60k DWT	2027	1
	CMI (Qingdao)	25.11.01	유럽	Global Chartering	BULK	210k DWT	2029	2
	Matou Shipyard	25.05.01	중국	Ouxuan Tugboat	OFF-기타		2026	1
일본	Honda HI	25.10.01	Unknown	Unknown	BULK	18k DWT	2027	1
2025년 11월 4주								
대한민국	Hyundai HI (Ulsan)	25.11.21	한국	HMM	CONT	13k TEU	2028	2
	Hanwha Ocean	25.11.21	Unknown	Unknown	TK	320k DWT	2028	4
	HD Hyundai Samho	25.11.21	한국	HMM	CONT	13k TEU	2028~2029	6
중국	Huangpu Wenchong	25.07.01	유럽	JHI Steamship	CONT	2k TEU	2028	2
		25.09.01	한국	Namsung Shipping	CONT	4k TEU	2028	2
중국	Jiangsu Zhenjiang SY	25.03.01	Unknown	Unknown	OFF-기타		2026	2
		25.06.01	Unknown	Unknown	OFF-기타		2026	1
		25.08.01	중국	Yantai Port Tug	OFF-기타		2027	1
	Lianyungang Hongyun	25.08.01	중국	Zhoushan Haitong	OFF-기타		2027	1
	Zhuhai Jianglong	25.11.19	중국	Huazhou Ocean	OTHERS		2027	1
	Yangzhou Guoyu	25.11.26	유럽	Super-Eco Tankers	PTK	41k DWT	2028	2
	COSCO HI (Zhoushan)	25.09.01	Unknown	Unknown	BULK	64k DWT	2027	2
	Penglai Jinglu SY	25.10.09	유럽	Maersk	CONT	3k TEU	2027	1
				Minerva Marine	CONT	3k TEU	2027	3
	Zhoushan Ningshing	25.09.01	아시아	Eothen Shipping	GASC	13k DWT	2027	4
	Jiangsu Sentosa	25.03.01	중국	Yangzhou Mingyang	CONT	1k TEU	2026	1
	Taizhou Hongtai SB	25.03.01	중국	Hainan Zhenran	OFF-기타	5k DWT	2025	1
	Hubei Hechuang HI	25.08.01	중국	Fuzhou Honghan Shpg	CONT	1k TEU	2027	1
				Fujian Liheng Shpg	CONT	1k TEU	2027	1
	Anhui P&S Sealand	25.10.20	중국	Shenzhen Weiqiao	BULK	10k DWT	2026~2027	6
	Unknown Yard China	25.01.15	중국	Zhejiang Dredging	OFF-SUPP	1k GT	2025	1
	SPG Marine Eqpt	25.10.20	중국	Shenzhen Weiqiao	BULK	10k DWT	2026~2027	4
일본	Kawasaki HI Kobe	25.11.01	일본	Kyushu Yusen KK	FERRY		2029	1



다올 선박

2025.11.30 [799호]

DAOL 다올투자증권

선가, 실적, 생산능력

▷ 컨테이너선, LNG, VLGC 등 하락했지만, VLCC는 상승

신조선가지수는 184.34p로 소수점 -0.34p 하락. 울트라막스, 파나막스 컨테이너선, LNG선, VLGC가 하락
그러나 케이프 벌크선과 최근 발주가 강한 VLCC가 127.5백만달러로 3주 연속 상승
중고선가지수는 190p 보합. 선종별 선가도 제자리

△ 한국 조선사의 해외 생산 확대, 비용 경쟁력엔 도움 vs. 장기 리스크도 존재

한국 조선사의 전략 변화: 고부가 → 국내, 중저가 → 해외
한국 조선 빅3는 국내는 LNG선·가스선·대형 D/F 컨테이너선 등 고부가 선종 중심으로,
탱커·일반 상선은 중국·베트남·필리핀 등 해외 생산으로 이동 중
한국 내 인력 부족, 고임금, 자재비 상승. 중국 대비 가격경쟁력 열세 때문
장기 호황을 보장할 수 없기에 국내 CAPA 확대가 위험
1) HD한국조선해양의 해외 생산 전략은
HD현대군산조선소를 2017년 폐쇄하고, 3년 전 블록 생산 전용으로 재개. 완성선 건조는 비경제적으로 평가
필리핀 Agila Subic 조선소 일부 임차, 아프라막스급 PC선 건조
약 10척 잔고 보유, 2027~2028년 인도 예정
베트남 조선소도 확장. 57백만달러 투자해 연간 CAPA 1.44M-DWT로 확대
이를 통해 현재 연간 생산량 15척을, 2030년에 23척으로 확대 목표
2) 삼성중공업(SHI)도 해외 조립·건조 협력 구조 전략
중국 PaxOcean Zhoushan, 베트남 PetroVietnam Shipbuilding에서 수에즈막스 탱커를
한국 HSG Sungdong Shipbuilding(구 성동조선)에서도 D/F를 포함한 탱커 건조
SHI가 선주와 직접 계약하고, 실제 건조는 협력 조선소에 하도급으로 건조하는데
SHI는 설계, 기술 지도, 공정 계획 등 핵심역할 담당
suezmax 15척(12억달러)를 확보. PaxOcean 8척, PetroVietnam 3척, Sungdong 4척(2척은 D/F)
한국의 탱커 시장 점유율 급락했는데, 이는 LNG선 중심 편중으로 일반 상선·탱커 경쟁력 약화되었기 때문
Clarksons 기준(2025년 10월)에 중국 탱커 잔고 838척(39.2M-CGT), 한국 탱커 잔고는 163척(11.9M-CGT)
VLCC 잔고는 중국 78척 vs 한국 28척,
suezmax 잔고는 중국 58척 vs 한국 67척으로 우세
aframax는 중국 158척, 베트남 17척, 필리핀 7척, 일본 7척, 한국 1척
2022년 한국은 탱커 수주 8M-CGT로 중국(4.3M-CGT)을 크게 앞질렀지만, 2023~2025년 중국이 압도적 우위로 전환
가격 경쟁력의 문제인데, suezmax 기준
한국은 80백마달러 중반, 중국은 70백만달러 후반으로, 약 10% 가격 차이
한국 조선소는 D/F 대형 컨테이너선 분야에서는 여전히 경쟁력 유지
그러나, 삼성중공업의 해외 협력 모델은 기술·노하우 유출 우려
파트너 조선소가 장기적으로 경쟁자가 될 가능성도 있음
블록은 외주 가능하지만 완성선 전체를 외국 조선소에 맡기는 것은 위험하다고 평가
또한 한국 조선소의 대응은 AI·자동화·스마트야드에 있음
용접·생산 자동화, 디지털 설계, 스마트 조선소 구축이 핵심. Liberia Registry은 "기술·디지털 전환이 경쟁력 핵심"이라고 평가
다만 전문가들은 "중국도 동일한 기술 투자 중… 미래에는 그마저도 한계"라고 평가

△ 일본, '2035년까지 생산 2배' 조선 부활 계획에 6.5십억달러 투자

최근 조선업 점유율(Clarksons, 2025년 10월 기준)은 인도량(cgt) 일본 13%, 중국 50%, 한국 29%
잔고 일본 8% / 중국 61% / 한국 21%로 위기
2019년 180,000-CBM Bushu Maru 인도 후 LNG선 건조 시장에서 사실상 철수
인구 고령화, 노동력 부족, 원가경쟁력 하락이 경쟁력 약화의 주요 원인. 특히 일본산 후판이 비쌈
이에 따라 일본 선사들도 중국 조선소 발주 확대 추세임
일본 정부·지자체의 대규모 부활 전략을 발표. 2035년까지 조선 생산량 2배(연간 1,800만 톤) 목표
일본 정부·여당(LDP) 계획은 1조 엔(약 6.5십억달러) 규모의 산업 투자 펀드 조성해서
공공-민간 합작 '국가 조선소' 설립을 검토. 또한 폐쇄된 조선소 재가동 및 설비 현대화를 추진
SAJ(일본조선공업협회)도 별도로 3,500억엔 투자 계획 제시
정부는 조선업 투자는 국가 안보 확보, 상선 자립성 강화를 위함이며, 철강·기자재·항만 등 산업 클러스터 유지에 필수라고 강조
일본 조선소, LNG선 건조 재도전을 공식화. 에너지 가격 급등, 글로벌 에너지 위기, 미·중 무역 갈등 등을 배경으로 수요 증가 판단
J-Eng는 일본형 '탈탄소 엔진' 기술 기반 확립을 위해 차세대 엔진 기술 개발을 추진
2025~2026년에는 2-스트로크 암모니아 엔진도 조선소에 인도 예정이고, 2026년에 2-스트로크 수소 엔진 시범 운항
미국(트럼프 행정부)과 일본, 조선·해양산업 협력 합의
미국이 자국 조선업 재건을 추진하는 가운데, 일본·미국 간 생산 협력도 논의
일본 조선업체들이 직면한 구조적 문제는
(1) 노동력 부족: 코로나 기간 이탈한 인력 중 약 25%가 여전히 복귀하지 않음
고령화 심화로 숙련공 확보가 어려움. 자동화·AI 도입은 진행 중이나 비용 부담 매우 큼
(2) 후판 가격 경쟁력 하락: 일본은 후판을 대부분 내수에서 조달, 중국·한국 조선소 대비 소재비 경쟁력에서 불리
일본 조선소들은 후판 구매에 대한 세제 지원·보조금을 정부에 요구
(3) 제품 포트폴리오 축소로 인한 경쟁력 약화
일본 조선소는 전통적으로 bulk선·스테인리스 PC선 중심이지만, 글로벌 성장 시장은 LNG선·대형 컨선·오프쇼어 주심
2020~2025년 일본 스테인리스 PC선 인도량도 연 50척 → 연 25척으로 반토막
벌크선 인도량도 2010-2016년 연 200척 이상에서 → 2020-2025년 연 150척 미만으로 축소
전문가들은 "일본의 부활은 매우 어려운 과제", "트렌드를 되돌릴 가능성은 매우 낮다"라고 평가
Banchero Costa 분석가는 일본 조선소는 여전히 '프리미엄 가격'을 받지만, 생산 규모·가격 경쟁력·유연성에서 중국·한국에 크게 밀린다고 평가
대형·성장 선종(LNG선·컨테이너선·오프쇼어)에 적응 실패했는데, 이는 단순히 생산능력 문제가 아니라, 비용 구조, 납기, 혁신성 부족이 핵심 문제

외신 보도들

- 뉴스/FACT ☞ 당사 의견

▶ 그린십

△ WinGD: 1세대 X-DF 엔진 500대 이상, iCER·VCR 레트로핏으로 업그레이드 가능

WinGD는 한국 Panasia와 X-DF 엔진 레트로핏 프레임 계약 체결
운항 중인 1세대 X-DF LNG D/F 엔진 500대 이상으로, X-DF → X-DF2.0 성능으로 업그레이드
레트로핏을 통해 ① iCER(배기가스 재순환)으로 연소 안정성 향상 및 연료 소비 절감이 가능하고
② VCR(가변 압축비)로 추가 효율 개선
① iCER 적용 효과는 디젤 모드의 경우 연료 소비 8% 절감, 가스 모드도 연료 소비 6% 절감
SCR 없이 IMO Tier III NOx 충족 가능함
② VCR + iCER 동시 적용 효과는 디젤 모드는 추가 5% 절감, 가스 모드도 추가 3% 절감 가능
또한 메탄 슬립(methane slip) 감축 효과도 기대
1세대 X-DF 대비 iCER+VCR 적용 시 메탄 슬립 약 0.7%, 기존 대비 2배 이상 개선. 총 약 60% 감축
연비 개선만으로도 엔진 1기당 연간 약 20만달러 절감 가능. 탄소비용 절감은 별도
WinGD는 레트로핏의 Payback Period가 매우 짧다고 주장하며, 다수 선사와 이미 레트로핏 협상 진행 중이라고 설명
Cosco Shipping의 20,000-TEU 컨테이너선이 최근 메탄올 D/F를 개조했고,
Seaspan도 컨테이너선 대규모(600건 이상) 레트로핏 진행 중

▲ MISC, 전 선종 D/F 체제로 전환

말레이시아 MISC 그룹의 탱커 자회사 AET는 한국에 D/F Suezmax 2척 발주
Everllence 6G70ME-C10.5-GI 엔진, 2029년 1월 인도물의 신조선가는 100백만달러
MISC는 장기 용선 계약 기반의 '캐시플로 전략'을 구사. 이번 신조 탱커들은 장기 용선(time-charter) 계약으로 운영
선사는 일회성 수익이 아닌 장기적 현금흐름 확보 전략의 일환이라고 설명
MISC는 전 탱커 선종을 D/F 체제로 완전 전환. 이번 Suezmax 발주 포함. Aframax / Shuttle Tanker / Suezmax / VLCC 전 선종 D/F capability 확보
MISC 전 선종에서 저탄소 운항을 수행할 수 있게 되었다고 자랑
MISC의 'Dual-Fuel Energy Pathway' 전략은 LNG D/F를 중기 과도기 연료로 활용해 탄소를 저감 하고
암모니아 기반 제로카본 연료 전환을 준비하는 "Net-zero 시대에 맞춘 에너지 전환 로드맵" 제시
MISC 선대는 106척 + 잔고 21척 보유
이는 회사 역사상 가장 공격적이고 미래지향적인 선대 갱신이며,
단순한 현대화가 아니라, D/F 기술 투자 및 혁신의 최전선에 있으며, 이는 장기 캐시플로 구조 개선이 핵심이라고 설명

▶ LNGc

▲ BW LNG, HD현대그룹에 LNG선 2척 신규 발주

HD한국조선해양(HD현대삼호)이 지난주 공시한 7,412억원 계약의 실제 발주처가 BW LNG로 확인됨
X-DF 2.2 엔진 + Variable Compression Ratio(VCR) 기술, 샤프트 제너레이터(shaft generator), 풀 리크액화(full reliquefaction) 시스템의 스펙
2028년 4분기 인도물의 신조선가는 255백만달러
이번 발주는 BW LNG의 LNG선·FSRU/FSU 확대 전략의 일환
BW LNG는 총 33척 LNG선을 보유. 4척은 건조 중이고, 9척은 스팀터빈
이번 발주는 Equinor가 검토 중인 LNG선 입찰과는 별도 케이스

▲ 현대글로비스, 약 4억달러 규모 LNG선 장기용선 계약 확정. HD한국조선해양에 1척 발주 추진

현대글로비스, 일본 Itochu와 최대 15년 장기용선 계약 체결
계약 규모 5,800억(약 3억9,670만달러)
글로비스는 계약 상대를 "글로벌 트레이딩 기업"이라 표현했지만, 시장에선 Itochu로 확인됨
계약 기반으로 HD한국조선해양에 174,000-CBM LNG선 1척 신조 발주 예정. 2029년, 미국발 LNG 화물 운송 예정
글로비스는 기존 자동차운반선(PCTC) 중심이었으나, LNG·에너지 운송으로 사업 다각화 중
Woodside Energy와 체결한 용선 계약 기반으로 174,000-CBM Woodside Scarlet Ibis(2024년 건조) 인도했고
2024년에는 일본 K Line과 함께 한화오션에서 발주된 4척을 QatarEnergy 용선으로 운용
시장 정보에 따르면, 용선료는 7~8만달러 초반 수준으로, 매우 견조한 레벨로 평가

▲ Venture Global, Tokyo Gas와 20년간 LNG 1MTPA 공급 계약 체결

Venture Global(미국)은 Tokyo Gas(일본)에 LNG 100만톤/년 × 20년 공급 계약(SPA) 체결. 2030년부터 인도 시작 예정
Venture Global은 올해만 누적 7.75MTPA 장기계약 성사
최근 Mitsui & Co와도 SPA(20년, 1MTPA) 체결했고, 이번 Tokyo Gas 계약은 2025년 일본 고객과 체결한 4번째 장기 계약
3년 전에 Calcasieu Pass의 운영을 시작한 Venture Global은 100MTPA 이상의 대규모 LNG 생산능력을 확장 중
현재 CCS 프로젝트도 개발 중
Calcasieu Pass, Plaquemines LNG, CP2 LNG는 모두 미국 루이지애나 걸프만 지역에 입지

▲ NextDecade, Rio Grande LNG Train 6 예비 인허가 착수

미국 NextDecade가 텍사스 Brownsville 소재 Rio Grande LNG에서
6번째 Train 증설을 위한 FERC(미 연방에너지규제위원회) 사전(pre-filing) 절차 착수했고, 2026년 중 FERC에 정식 인허가 신청 제출 예정
NextDecade는 2024~2025년 사이 Train 4·5를 잇달아 FID. 현재 48MTPA LNG 터미널 건설·개발 중
부지에는 최대 10개 Train까지 확장 가능
CCS(Carbon Capture & Storage) 프로젝트 가능성도 있음
CEO는 "5개 Train이 현재 건설 중이며, 용량을 두 배로 확대할 수 있는 부지 확보"라고 설명
Train 6 FID 시점은 빠르면 2027년 가능하며, FERC에 정식 신청 제출 시점부터 본격 고객 영업 개시 예정
건설 중인 Train 5는 건설비 67억달러, 6MTPA CAPA에, 상업운전(준공) 목표는 2031년 상반기. 장기공급계약은 JERA, EQT, ConocoPhillips 등에 4.5MTPA를 체결

▲ Eni와 Edison, 2028년 인도물의 LNG선 3척 용선 확보 입찰. 투기발주 물량 소화 예정

1) 이탈리아 Eni가 LNG선 신조선(174,000-CBM급) 용선 입찰 제안들을 검토 중
초기 1척을 찾다가, 철회 후 다시 최대 3척을 고려
10년 확정 + 3년 + 2년 옵션으로, 총 최대 15년
인도 시점 2028년 상반기이며, 이미 잔고에서 건조 중이거나 LOI를 보유한 선주들로 한정
2) 이탈리아의 또 다른 에너지사 Edison도 2척 신조 LNG선 용선확보를 위해 별도 입찰 진행 중. 전담 중개사 1곳을 통해 비공개 진행
9월 발주된 입찰이며, 결정이 임박한 것으로 관측. 2028년 인도물 요구
이 두건의 LNG선 장기 용선에, BW LNG가 유력 후보로 거론
BW는 최근 HD현대삼호에서 LNG선 2척을 발주했고, 고객과 함께 개발할 기술 옵션이 포함돼 있다고 언급
최근 일부 한국조선소의 240백만달러 미만 가격설도 있지만, BW LNG의 신조선가는 255백만달러로 양호했음
브로커들은 "가격의 큰 변화는 없으며, 인도 시점과 사양에 따라 차이"라고 평가
LNG선 시장은 올해 공급 과잉으로 약세였고, 2026년에도 신조 인도물량 과잉이 우려되지만
2~3년 내 새 액화플랜트 가동이 늘면서, 시장 균형 회복 기대
3) 2026년에 단기 용선 수요도 등장. Indian Oil Corp(IOC)는 147,000-CBM LNG선 1척을, 2026년 2~5월부터 5년+1년 옵션 요구
☞ 2028년 인도물들에 대한 용선입찰이 꽤 열립니다. 곧 2029년으로 넘어갑니다!

▷ QatarEnergy, Golden Pass LNG 통해 연간 200카고 가까운 LNG 트레이딩 본격 진입

QatarEnergy는 지분 70%로 Golden Pass LNG(미국)에서 생산되는 물량 확보
향후 연 200건에 가까운 LNG 카고를 시장에서 트레이딩하게 될 전망
첫 커미셔닝(시운전) 카고는 이번 주말 도착, 본격 수출은 2026년 초 시작 예정
Poten & Partners는 카타르는 미국에서 다른 플레이어와 동일한 가스 가격을 지불해, 기존 카타르산 LNG와 다른 비용 구조
향후 4~5년간 스팟 시장 비중이 매우 높은 환경, 물류·운임·헤지·가격 변동성 등 복잡한 리스크 관리 필요
카타르의 목표는 비( )카타르산 LNG 30~40MTPA 트레이딩을 목표로 함. 이 중 Golden Pass는 13MTPA의 마케팅 권리 제공
현재 80MTPA로 M/S는 20%인 카타르는 2030년대 초까지 LNG 생산량 2배 증가 예정
1년 내 첫 물량 수출되는 North Field East는 64MTPA(8개 train).
North Field South & West는 2027년 이후 건설 중이며, 2030년경에는 약 30%가 미계약 물량이어서, 트레이딩/스팟 판매 확대 필요
기존 카타르산 LNG는 장기·도착지 지정 계약 중심이었는데, 요즘은 계약 기간을 20년에서 3~5년으로 줄었고, 목적지 자유(destination-free) 비중 증가
유럽·아시아 바이어들이 미국 LNG로 포트폴리오 다변화하기 때문
IEA는 2030년까지 destination-free 계약이 전체의 절반 이상 차지할 것으로 전망
이에 따라 공급자(LNG producers)는 단기 트레이딩 역량 강화 필수
아시아 신규 수요(특히 동남아)는 터미널·인프라 부족으로 LNG 수요가 제한될 가능성이 높아,
IEA는 인프라 확충 없으면 예상 수요의 25%는 실현되지 못할 것으로 전망

△ Centrica, HD현대마린솔루션 개조 FSU로 온두라스에 LNG 공급 시작. 최초 LNG 수입-전력생산

Centrica Energy가 온두라스에 LNG를 공급하기로 합의. 구매자는 온두라스 전력회사 Exodus
연간 약 6척의 LNG 화물을 ship-to-ship 방식으로 FSU에 공급
공급 기간은 15년 계약, 2026년 시작 예정
FSU는 138,000-CBM LNG선 Bilbao Knutsen(2004년 건조)을 개조한 선박
2025년 9월, 온두라스 카리브해 연안 Puerto Cortes에 도착
이 FSU 개조 작업은 HD현대마린솔루션(HD Hyundai Marine Solution)이 수행
Knutsen OAS Shipping 소유, 온두라스 전력회사 Genesis Energy가 용선, Centrica는 LNG를 공급하고, Exodus는 구입·운영
주요 공급처는 Brassavola Combined Cycle Power Plant. 기존 150MW를 복합화력(CC) 완공 시 240MW로 확대
이번 계약은 온두라스 역사상 최초의 천연가스(LNG) 수입 전력생산 프로젝트
수입 LNG는 에너지 믹스 다변화, 환경오염 감소(중유·디젤 대비), 국가 에너지 안보 강화

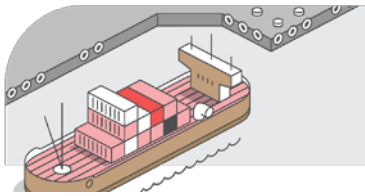
▷ TotalEnergies, 프랑스 르아브르 FSRU 철수 결정

TotalEnergies는 프랑스 Le Havre에 설치한 FSRU Cape Ann을 철수하기로 결정
지난 1년 이상 사용되지 않아 필요성이 없어졌기 때문
2025년 10월 16일 Rouen 행정법원이 "FSRU가 1년 이상 사용되지 않았으므로 Le Havre에서 철수해야 한다"고 판결
TotalEnergies는 해당 FSRU를 2030년까지 용선 계약 중이었음
2022년 러-우 정잰으로, 유럽의 PNG 축소와 함께, 2023년 9월에 Haropa Port에 첫 LNG 화물과 함께 도착했고
TotalEnergies는 FSRU 연간 50억㎥ regasification 용량 중 50% 계약
정부 요청에 따라 자체 비용으로 운영, 보조금 없음
Cape Ann은 유럽 가스 수급 불안 대응을 위한 "안전망(safety net)" 역할을 해옴
특히 겨울철 수요 급증 또는 지정학적 위험 시 추가 수입 용량 확보에 중요한 백업 자원으로 간주
Le Havre에서는 사용률 낮아 철수하지만, 세계적으로는 FSRU 전환·개조 수요 증가
여러 개발사들이 개조선박 확보·빠른 시장 공급을 추진 중이어서, 비활용 FSRU는 향후 높은 재임대·재배치 가능성
TotalEnergies도 현재 유럽·남미 지역 재배치 옵션 검토 중이라고 밝힘

▶ 가스선/암모니아운반선

△ Seaspan, VLEC 최대 6척(10억달러) 신조 추진. 중국 조선사와 협상 중

Seaspan Corp이 100,000-CBM급 VLEC 3+옵션 3척 신조 협의 중
중국 국영 오일메이저(이름 비공개)의 용선 발주로, 선주 Seaspan, 운항 Cosco Shipping LNG, 조선사 Jiangnan Shipyard(CSSC 산하)의 구도
중국 에탄 수입·PDH 설비 확장 덕분
Type-B containment를 채택. 신조선가는 150백만달러를 하회하는 것으로 전함
CSSC · CSSC Trading · Cosco LNG · Jiangnan Shipyard · Seaspan는 홍콩 Maritime Forum에서 3척 MOU 체결한 바 있음
공식 신조 계약은 2025년 말 또는 2026년 초 예상. 2028~2029년 인도물
Seaspan은 전통적으로 세계 최대 컨테이너 선대 보유사. 선대 191척 + 신조 67척
2022년부터 PCTC 시장 진입, 이후 LPG·LNG 등 가스선으로 사업 확장
현재 현대글로비스 용선발주로 10,800-CEU LNG D/F PCTC 6척을 Shanghai Waigaoqiao, 2척을 Guangzhou Shipyard International에서 건조 중. 2026~2027년 인도
2025년에는 MOL로부터 7,000-CEU LNG D/F PCTC 2척(2025년 건조)을 인수



다올 선박

2025.11.30 [799호]

DAOL 다올투자증권

▶ 컨테이너선

△ 2025년 신조 시장은 상반기 부진에서, 하반기 폭발적 수요로 전환

최근 컨선·VLCC·Capesize·LNG선까지 전방위 주문 급증
Clarksons Research에 따르면, 올해 1~10월 신조 투자액 1,220억달러로 10년 평균을 상회했지만,
2024년의 2,300억달러에는 못 미치고, 2023년의 1,310억달러에 근접. 최근 상승 추세 유지
2025년 1~6월은 매우 약세였으나, 3분기부터 급격히 반등, 10~11월까지 강한 수주세 지속
수요 회복 요인은 컨테이너선 운임 강세 지속, Feeder 컨테이너선 발주 급증했고, VLCC 운임 상승, 대형 벌커(Capesize) 및 LNG선 수요 회복 중
11월 기준 Clarksea Index가 2년 만에 30,000달러/일 돌파하며, 전 선종 수익성 확대 중
신조선가(Newbuilding Price Index)는 전년 대비 3%만 하락했지만, 가격 탄력성 유지
1) Stephen Gordon(Clarksons Research)은 조선소 슬롯 판매 조기 소진 때문에 2025년은 원래 느린 해였다고 평가
그러나 시장 심리·활동량이 6월 이후 빠르게 회복, 2025년은 "상당히 건강한 해"
컨테이너·가스선·자동차선이 잔고(orderbook)를 지배하고 있으나, 벌커·탱커·소형선·페리 등은 향후 대규모 선대교체가 필요하다고 평가
2) Nick Wood (Affinity Shipping)는 상반기는 형편없었지만, 6~7월 이후 '컨테이너 Feeder 발주 폭발'로 분위기 반전되었다고 해석
여름 끝나고 나서는 모든 선종에서 발주 문의 폭증 중. "Everybody wants everything"이라고 표현
탱커 시장은 앞으로 3~6개월 '미친' 수준 수요 가능성을 제기. 특히 COT와 LR2 수요가 급증 중
2025년 신조 발주는 컨테이너선 450억달러(46%)로 절대적 주도. 크루즈 & 여객선도 200억달러로 강세
신조 M/S는 중국이 2024년 70%에서 올해 59%로 떨어짐
Clarksons 예상 2025년 국가별 인도 비중은 중국 52%, 한국 27%, 일본 12%
중국·한국 중심의 과점 구조 계속. 필리핀·베트남 등은 소형·특수선 중심 일부 확대 가능
Gordon: "이 십년 안에는 주요 생산지 구조적 변화 가능성 낮다"고 평가
미·중 관세 이슈로 상반기 신규발주 지연되었지만 3분기부터 정상화되었고
컨선 업계도 "미국 없이도 거래 가능" 판단하며 발주를 재개하는 상황
IMO Net-Zero 로드맵 지연 등 탈탄소 정책 불확실성 존재가 문제
2026년 전망은 Clarksons Research는 "균형의 해(Balancing year)"로 평가
변수는 해운업 전반의 섹터별 수요 변화와 조선 비용 상승(장비·노동력 압력). 다만, 소재·환율 압력은 다소 완화
컨테이너 시장이 다시 둔화된다면, 벌커·탱커·일반선에서 대규모 선대교체 수요가 등장할 가능성이 높다고 평가

▽ 2026년 컨테이너 시장은 미·유럽 노선의 '완전한 디커플링' 본격화

아시아→유럽 노선은 수요 강세 + 운임 상승. 아시아→미국(동·서안) 노선은 과잉 공급 + 운임 하락으로 상반
Xeneta는 두 노선의 흐름이 2026년에도 유지될 가능성이 높다고 전망
아시아→유럽의 스팟 운임은 북유럽·지중해행 운임이 전주 대비 4.1~5.6% 상승. 북유럽 $2,367/FEU, 지중해: $2,943/FEU
수요 강세는 중국 상품이 미국 대신 유럽·기타 시장으로 우회하기 때문
해운사들은 12월 1일부터 FAK(모든 화물 운임) $3,100~4,000/FEU 인상 예정
연간 계약 시즌을 앞두고 스팟 운임을 의도적으로 끌어올리는 중
아시아→미국은 US East Coast(미동부)의 공급이 전주 대비 +11.4% 급증
Ever Focus(12,100-TEU) 11/19 Busan 출항, Texas Triumph(14,000-TEU) 11/22 Ningbo 출항 때문
스팟 운임은 $2,838/FEU으로 11/1 대비 총 23% 하락
US West Coast(미서부)도 지난주 -17.2%에 이어 2주 연속 급락 중
미국 무역 정책이 소비 둔화·컨테이너 물동량 감소로 이어질 전망 때문
글로벌 컨테이너 지수 흐름은 Drewry WCI(World Container Index) 종합 운임 $1,852/FEU(보합)
으로 아시아→유럽 상승 vs 아시아→미국 하락이 상쇄 때문
2026년에도 유럽행 화물 증가. 미국을 회피하는 중국발 수출 구조가 지속될 것으로 판단하며
미국행 물동량은 미국의 대중 무역 정책이 소비와 해상 물류에 부정적 영향으로 감소 전망
두 시장 간 '상반된 흐름'은 2026년에도 지속될 가능성 매우 높음

▽ Maersk, 수에즈운하 복귀 위한 협정 체결… "조건 허용되는 즉시" 항해 재개

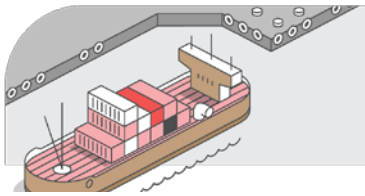
Maersk, 2년 만에 수에즈 복귀 준비 돌입
AP Moller-Maersk가 수에즈운하청(SCA)과 회의를 진행해, 수에즈 운항 재개를 위한 실질적 진전을 확인
Houthis의 홍해 공격으로 중단된 항로를 2025년 12월 이후 재개 가능성이 대두
SCA 발표 vs Maersk 입장 차이가 있음
SCA 발표는 "Maersk가 12월 초부터 수에즈 운항을 재개하기로 합의했다"이고
이는 신규 전략 파트너십 협정의 일부라고 설명
Maersk 공식 입장은 협정 체결은 인정하나, 지정된 재개 날짜는 없다고 반박
"안전이 최우선이며, 조건이 허용되는 즉시 단계적으로 복귀할 것"이라고 설명
가자지구 정전 진전, 홍해 지역 평온 유지, Houthis의 사실상 휴전 확인 서한 등이 배경
Maersk는 최근 실적 발표에서도 "홍해 교란은 연말까지 지속될 전망"이라 했으나, 환경 변화가 생겼다고 설명
Houthis 공격 이후 수에즈운하 수익 급감. SCA가 글로벌 선사들에 계속 복귀 요청 중
Maersk는 첫 대형선사 복귀 후보로서 시장에 중요한 신호가 될 전망
수에즈 재개가 글로벌 해운시장에 미칠 영향
컨테이너선 시장은 홍해 우회(아프리카 남단 경유)로 이어진 운임 초강세 구조가 약화될 가능성
선사들의 "슈퍼 사이클"을 지탱하던 요인이 일부 해소될 수 있음
PC선·탱커 시장에도 홍해/수에즈 병목 완화 → 항로 정상화 → 운임 조정 가능성

▲ HMM, HD한국조선해양 그룹에 14억달러 규모 컨테이너선 8척 발주

HMM, HD한국조선해양(HD KSOE)에 LNG D/F 13,400-TEU 컨테이너선 8척 발주. 14억달러, 2.13조원
HD현대중공업(울산)이 2척, HD현대삼호중공업가 6척을 건조하며,
인도 일정은 각각 2028년 7월, 2029년 4월까지이고, 신조선가는 모두 182백만달러(전자공시 기준)
HMM의 이번 13,400-TEU급 컨테이너선은, 올해 두 번째 HD한국조선해양과의 신조 계약
지난달에는 HD현대중공업에 VLCC 2척 발주한 바 있음
HD한국조선해양은 2025년에 162.2억달러를 수주해서, 연간 목표(180.5억달러)의 89.9% 달성
올해 수주한 116척 중 69척(60%)가 컨테이너선

▲ 한화오션, HMM으로부터 13,000-TEU급 LNG D/F 4척 수주. 12척 발주 완성

인도 시점은 2029년 2월 말. 신조선가는 전자공시 기준 183백만달러
한화오션의 올해 누적 수주액은 10.78조원(73.7억달러). 잔고는 138척
☞ HD한국조선해양의 182백만달러보다 높음



다올 선박

▶ 탱커

▲ 한화오션 Maran Tankers로부터 VLCC 4척 수주

그리스 Maran Tankers는 한화오션에 320,000-DWT 탱커 4척 발주.
전자공시에서 아프리카 선주로 기재되었지만, Maran Tankers로 확정적
2028년 11월 인도물, 컨벤셔널 추진의 신조선가는 129백만달러
한화오션은 Maran의 선호 조선소 중 하나로, LOI는 약 한 달 전 체결된 것으로 알려짐
이번 발주는 Maran의 4년 만의 VLCC 신규 발주. 마지막 VLCC 발주는 2021년 삼성중공업에서 4척 LNG D/F VLCC로 당시 신조선가는 138백만달러
Maran은 2022~2024년 사이 VLCC 총 9척 매각하며 선대 구조조정 진행해 옴
2023년에는 2012년에 대우조선이 건조한 VLCC를, Yinson Production에 FPSO 전환용으로 80백만달러에 매각
현재 Maran의 선대는 42척의 탱커를 보유 중. VLCC 27척, Suezmax 14척, Aframax 1척이며
잔고에는 대한조선에서 셔틀탱커 3척을 건조 중(2027년 인도)이며, 중국 New Times Shipbuilding에서도 LNG D/F Suezmax 8척을 건조 중(2026~2027년 인도)
한화오션은 이번 VLCC 4척 포함, 2025년 누적 69.7억달러 수주 중. 2024년 89.8억달러 수주

△ VLCC 스팟운임 14만달러/일 돌파. 차터러들 선박 확보 경쟁 심화

VLCC 운임이 5년 만의 최고 수준(2020년 저장 수요 스파이크 제외)을 기록
Baltic Exchange MEG-China TCE는 143,900달러/일로 발표. 이는 전주 대비 +9%, 최근 한 달간 +63%나 상승
급등 배경은, 1) 러시아산 원유 제재 강화 및 섀도우 톤낵(비준수 선대) 규제 강화
2) Bahri Week 이후 단기 조정 있었으나, 가용 톤수가 빠르게 소진되며 운임 재급등
MEG-China 초기 12월 선적(12월 1~10일)에서 매우 타이트한 선복 상황 유지하는 것으로 전함
서아프리카-극동 116,000달러/일이고, 미국 걸프(Gulf)-극동 93,000달러/일
Sentosa Shipbrokers는 MEG-China 추가 수요 둔화 조짐은 거의 없다고 설명
다만 12월 2번째 10일물(12/11~20)부터는 fundamentals가 약간 더 균형적일 수 있음
Gibson (영국)도 초기 문의는 적었으나 제한된 선복 때문에 운임이 견조하게 유지되며,
많은 거래가 시장 밖(under the radar)에서 진행되며, 가용 톤수가 지속적으로 줄고 있다고 전함
용선주들이 화물 적기에 할당하지 못해 서로 같은 선박을 두고 경쟁하는 상황
Clarksons Securities도 이번 상승은 저장(storage) 수요 때문이 아니라는 점이 더욱 강한 시그널
미국 제재로 compliant VLCC의 약 8%가 시장에서 제거되었기 때문이라고 해석
러시아산 감소 → 인도·중국이 Middle East 및 기타 지역에서 compliant VLCC로 더 많은 물량 확보 중
시장의 컨센서스는 톤수 부족이 핵심이며, 지정학적 요인이 가격을 지지해서, 단기적으로 추가 상승 가능성 높음
다만 12월 후반부(두 번째 10일물)부터는 약간의 숨 고르기 가능성

△ Frontline: VLCC 폭등으로 리세일 가격까지 급등. 신조보다 리세일이 경제적이라고 판단

VLCC 스팟 운임이 5년 최고 수준 → 선박 자산가치가 운임 급등을 즉각 반영 중
러시아 제재 확대(Lukoil, Rosneft 미국 블랙리스트 포함)로, 규정 준수(compliant) 선대 수요 증가하고
제재 화물 물류 난이도 상승하며, compliant VLCC 확보 경쟁 심화되었기 때문
Frontline CEO는 "리세일(Resale) 가격이 시장보다 앞서서 뛰고 있다."고 코멘트
탱커 잔고가 2028년까지 대부분 차 있어, 신조 발주 회피 경향도 강함
지금 신조를 발주하면 인도까지 24개월 이상 걸리는데 반해, 50일 항해에 5~6백만달러 수익이 나는 시장이면 리세일 구매가 더 경제적이라고 주장
Frontline도 신조 발주에는 소극적, 리세일 시장 접근을 더 선호
탱커 스크랩도 거의 없는 가운데, 리세일 사례는
Okeanis Eco Tankers는 대한조선의 수에즈막스 2척을 97백만달러에 인수. 동일 스펙 신조선가는 85백만달러
2010년에 건조한 홍콩 선사의 320k-DWT VLCC는 57백만달러에 중국에 매각. 이전에 동 스펙은 52.5백만달러에 거래된 바 있음
15년 선령 VLCC 가격이 55~58백만달러 구간 형성되며 강세 지속

▲ Ray Car Carriers, HD현대삼호에 VLCC 4척 추가 발주. 총 8척 건조

Ray Car Carriers가 HD한국조선해양에 공개된 300,000-DWT VLCC 4척의 실제 발주자로 확인
2029년 8월 인도물, 컨벤셔널 추진 스펙의 신조선가는 130백만달러
이번 계약으로 Ray Car Carriers는 HD현대삼호에 총 8척의 VLCC 건조 중. 2024년 초에도 4척 발주(2027년 인도 예정)
본래 PCTC(자동차선) 중심 선주사인 Ray Car Carriers는 최근 VLCC로 사업 다각화 진행
최근 Zim 인수설에도 이름 오르는 등 공격적 확장 행보
2022년 첫 VLCC 진입했는데, 당시 Hunter Group 보유 300,000-DWT 2척을 각각 95.5백만달러에 매입해, Trafigura에 용선 중
최근 중동→중국 항로 VLCC 용선료 14만달러/일 돌파하며, 최근 5년 내 최고 스팟 운임을 기록
러시아 제재 + 그림자선(shadow fleet) 단속 강화 때문
이에 따라 업계 전반에서 VLCC 발주 급증. 7월 이후 38척 발주로, 상반기 12척 대비 폭증
Pacific Shipping, TMS Tankers, Seatankers, Dynacom Tankers, HMM, Cosco Shipping Energy Transport 등 잇단 발주. 글로벌 VLCC 잔고는 141척
최근까지 톤마일 증가는 러시아→인도·중국 우회 물동 기반했지만, 사우디 증산과 인도·중국의 러시아 의존이 중동으로 전환 중
이는 VLCC 수요 강세를 구조적으로 강화

▷ Crude Tanker 잔고, 9년 만에 최고. "황금거위 죽일 위험" 우려

COT는 2022년 발주 침체 이후 2023년 3월에 잔고/선대 비율 2.8%까지 하락했으나, 현재 14.1%로 9년래 최고
IEA 전망은 2024~2035년 글로벌 석유 수요 증가율 연평균 최대 0.7%
Bimco 현재 발주량은 수요 증가보다 과도 → 과잉 공급로 이어질 위험
단, 노후선 폐선이 충분하면 균형 유지 가능. 선대의 18.2%가 20년 이상 노후선. 이들은 전체 DWT의 17.2%으로, 폐선 잠재력은 잔고보다 다소 큼
그러나 40% 이상이 제재(sanctioned) 선박이어서, 매각 제한, 폐선 지연, 재활용 가격도 낮아짐
2023년 이후 crude tanker 발주는 325척, 6,870만 DWT이고, 인도 피크는 2027년 2,820만 DWT. 잔고 구성은 Suezmax: 135척, VLCC: 128척
Fearnleys·Clarksons는 VLCC 시장 강세 속 발주 고무적이나 리스크도 존재한다고 평가
최근 Angelicoussis, Trafigura 등 대형 선주 추가 발주했고
Cosco Shipping Development도 Dalian에서 307,000-DWT LNG·메탄올-ready 6척
HMM은 HD현대중공업에서 320,000-DWT VLCC 2척 발주
John Fredriksen Hengli Shipbuilding에서 306,000-DWT 2척 발주
Bruton(Tor Olav Troim)도 New Times에서 최대 4척 발주
Signal Ocean은 2025년 10월에 미국 원유 해상 수송 1억 2,980만 배럴로 연중 최고를 기록했지만, '11월에 약 1억 1,000만 배럴로 감소
이는 VLCC 운임 급등해서, 극동향 arbitrage 창이 닫혔기 때문
Suezmax 부족으로 유럽향 선복 제한. 이는 유럽 정제수요 둔화, 북해 시스템 공급 과잉
Bimco는 현재 잔고는 크지만, 충분한 노후선 폐선이 이루어지면 시장 균형 유지 가능할 것으로 평가
그러나 제재 선박의 대량 존재는 폐선 속도를 저하시키고 있어서, VLCC·Suezmax 시장의 호황을 해칠 위험도 상존한다고 평가

△ Advantage Tankers, 2010년 인도 수에즈막스 매각하고, VLCC·수에즈막스 신규 발주 확대

Jiangsu Rongsheng(중국)에서, 2010년 건조한, 스크러버 장착, 156,500-DWT를 그리스 선주에게 40.4백만달러에 매각
이는 Advantage Tankers 보유 선대 중 가장 고령 중 하나. 여전히 2009년 건조 VLCC 1척 보유
그리스 중개인은 다양한 선종에서 활발한 매매 중이며, 연령·사양·시장 위치를 고려한 전략적 조기매입 수요가 시장을 견인하고 있다고 평가
Advantage는 노후선 매각과 함께 대규모 신조 투자 중
한화오션에 320k-DWT(스크러버 장착) 4번째 발주. 2027년 인도 예정이며 127백만달러
중국에도 1척을 건조 중
대한조선에 2027년 인도 예정으로 수에즈막스 탱커 2척 발주
JMU에서 건조 중인 수에즈막스 1척은, 다음달 인도 예정
K조선에서 LR2 올해 1척, 내년에 1척 인도 예정
VLCC 리세일도 진행. 5월에 Trafigura가 Jiangsu New Hantong Ship Heavy Industry(중국)에 주문한 319,000-DWT, 암모니아-Ready 1척을 매입
Advantage Tankers 현재 선대는 26척. VLCC 6척

▽ 홍콩 신규 선주, 2000년식 VLCC를 30백만달러에 매입. 노후 유조선 수요 여전히 강세

인도네시아 Sukses Osean Khatulistiwa Line는 2000년 한국 건조 VLCC 매각
매수자는 홍콩 신규 선주 Chang Glod이며, 매매가격은 30백만달러
해체가격은 18백만달러이고, VesselsValue 평가액도 30백만달러
노후 VLCC가 저장(FSO), 러시아 등 그림자 선대 등으로 높은 시장가를 받음. 1년전 22백만달러
다른 주요 노후 VLCC 거래 사례도 연이어 발생
Cido Shipping은 2011년 건조를 60백만달러에 매각했고,
홍콩 Oceanic Fortune도 2010년 건조 VLCC를 57백만달러에 중국에 매각
Navios Maritime Partners도 2010년 건조 선박을 52.5백만달러에 매각

△ NAT는 수에즈막스 탱커 수요 급증으로 4Q25 실적 반등 주장

Nordic American Tankers(NAT), 3분기 부진했지만 4분기 강한 반등 흐름이라고 설명
3분기 순손실 280만달러 (전년 동기 870만달러)에서 악화
그러나 조정 EBITDA는 2,140만달러, 2분기 대비 +560만달러
그러나 현재 Suezmax 수요 급증으로 스팟 운임 하루 10만달러 근접
현재 보유 선대 20척 중 16척이 스팟 시장 운영
3분기 TCE: 27,490달러/일(2분기 26,880달러/일) 대비 소폭 상승. 운영비(OPEX)는 9,000달러/일
3분기 계절적 비수기였지만 유가·수요 견조, 4분기 강하게 출발했고
러시아 제재 영향으로 그레이 선대 감소했고, NAT 운항 가능선 상대적 가치 상승하고 있다고 설명
NAT 선박은 4년 넘게 러시아산 원유 운송한 바 없음
NAT는 11월 초에 대한조선에 Suezmax 2척(인도 2028년) 발주한 상태

▽ Super-Eco Tankers, 중국에 PC선 최대 4척 발주

그리스 Super-Eco Tankers Management(Tomasos 패밀리 소유)가 중국 Yangzhou Guoyu Shipbuilding에 41,000-DWT PC선 2+2척 발주
2028년 상반기 인도물의 신조선가는 41백만달러를 하회하는 것으로 전함
Super-Eco Tankers의 15년 만의 중국 신조 발주. 2011년에 Guangzhou Shipyard International에서 37,500-DWT PC선 4척 발주한 바 있음
2015~2021년에는 HD현대미포, 대선조선에 신조 투자를 했고, 현재 선대는 PC/케미컬 탱커 9척
Yangzhou Guoyu 조선소는 2023년에 재가동해 잔고는 34척에 달함
이는 컨테이너선 18척, MR 탱커 16척, 5,000-TEU 2척, 3,100-TEU 4척(2028년 인도 예정)

△ Sonangol, 가장 오래된 Suezmax 매각. 그리스 선주들이 잇따라 매입

Angola 국영 에너지 기업 Sonangol, 가장 오래된 Suezmax 매각
158,000-DWT Sonangol Namibe(2007년 건조)을 매각가 3.3~3.4백만달러
이는 VesselsValue 평가 34백만달러 수준
Pool 파트너 Stena도 159,000-DWT Stena Sunshine(2013년 건조)을 그리스 선주에 57~58.5백만달러에 매각했는데
이는 VesselsValue 평가 53백만달러보다 높은 수준
최근 스팟 시장 강세 노후 Suezmax 매각가가 스크랩가 대비 매우 높게 형성되어, 시장 전반의 Suezmax 매매 활황
그리스 선주들이 적극적으로 매수하며 시장 타이트하게 유지

▶ 오프쇼어/디펜스

△ 미국 조선업 지원, 시행착오에도 '역대급 수준' 유지

트럼프 대통령 재임 약 300일 동안 미국 조선업 재건을 핵심 공약으로 추진 중
일부 혼선·지연에도 불구하고 수십 년간 하락한 조선업에 비하면 현저한 진전
One Big Beautiful Bill Act로 수십억달러 규모 조선업 예산 확보
한국·일본 정부로부터 투자 약속 확보했고, 백악관 내 조선업 전담 조직 신설 → 폐쇄 → 다른 부서에서 재신설의 과정 거침
정부가 약속한 Maritime Action Plan(해양산업 전략)은 아직 발표되지 않음
Shipbuilders Council of America 회장 Matthew Paxton은 평시에 조선업을 대통령이 직접 언급하는 것은 매우 이례적이라고 평가
Maritime Action Plan, 백악관 전담 조직, 해군·해안경비대 예산 포함 약 500억달러 규모 투자는 세대급(generational) 투자라고 해석
워싱턴이 정말 조선업을 강화하려는 의지를 보인다는 긍정적 신호
Ships for America Act는 초당적 추진 중이며 조선업 강화의 핵심 엔진
교수 Thomas McKenney는 트럼프 행정명령이 조선업 부흥의 기반을 제공하지만, 실제 민간 투자로 이어지기에는 아직 실행 부족하다고 평가
법안의 복잡성 → 진행 지연으로 작동한다고 우려. 법안이 여러 상임위 소관이라 여러 조각 법안으로 분할될 가능성
법안 핵심은 'Maritime Trust Fund' 조성. 조선업 재건 재원 마련 목적
항만요금(port fee) 중단 조치에 대해서는 해군 전략가 Hunter Stires는 "매우 어리석은 결정"이라고 언급
항만요금은 중국 조선·해운 보조금에 대응하는 평준화 비용, 조선업 재원 확보에 필수적이라고 주장
연안경비대(USCG)가 핀란드에 쇄빙선 4척을 발주한 것에 대해서도 비난
NSMV(해양안보 다목적 훈련선) 프로젝트의 건조관리자인 TOTE Services는 "지금은 미국 조선업 재건 기회의 순간"이며
"선박 인도 시 확정 용선만 보장되면 즉시 투자할 자본 준비돼 있다."고 주장

△ Golar LNG, FLNG Gimi에 대해 12억달러 리파이낸싱 완료

Tor Olav Troim이 지배하는 Golar LNG가 FLNG Gimi(2.7mtpa) 관련 12억달러 자산담보부 대출(ABL) 신규 체결
기존 대출 잔액 6억2,700만달러(3Q25 기준)를 대체
참여 금융기관은 ABN Amro, Citibank, DNB, Goldman Sachs, Standard Chartered
7년 만기, 16년 감가상각(amortisation) 구조. 금리는 SOFR + 연 2.5%
Golar의 순유동성 확보액 중 70% 지분 기준 약 4억달러 확보
FLNG Gimi는 LNG선을 FLNG로 개조한 Golar의 두 번째 FLNG로서
BP와 20년 장기 계약을 맺고 모리타니-세네갈에서 2025년 6월 상업운전 개시
Greater Tortue Ahmeyim 프로젝트(BP·Kosmos Energy)에서 14번째 LNG 화물까지 생산·양하 완료

△ HD현대: AI 활용해 미국 조선업 부흥 가속 의지

HD현대중공업은 AI를 활용해 미국 조선산업 현대화를 가속할 수 있다고 판단
AI가 한국의 제조·조선 노하우 + 미국의 컴퓨팅 파워를 결합하는 핵심 도구가 될 것이라고 강조
Aerin Jungmin Lee(HD현대 AI전략 총괄)은 "한국은 생산 전문성, 미국은 디지털 플랫폼 강점 보유"
"미국의 뛰어난 컴퓨팅 자원을 활용하면 모델 개발·처리 속도가 높아져 스마트 조선소 구축 기반 마련 가능"하다고 주장
HD현대는 이미 Google, Palantir Technologies, Anduril Industries와 협업 중이고, 미국과의 협력 확대에도 열려 있음
한국 정부는 미국 조선업 활성화를 위해 150억달러 투자 약속. 이는 트럼프 행정부와의 통상 협력 패키지의 일환
중국 조선소와의 경쟁에서 미국 협력은 전략적 중요성을 가짐
AI의 역할은 생산성·인력 문제 해결
AI는 조선업 인력 부족 문제 해결의 핵심 도구로 평가
HD현대의 대응은 AI 기반 통번역 시스템으로, 17개국 12,000명 근로자 소통 즉시 지원
2025년에 Shipbuilding AI Master Agent 출시 예정이고
이는 1) 설계·생산 실시간 진단 및 솔루션 제공, 2) 퇴직자들의 기술·노하우 디지털 보전
Lee는 현대자동차에서 2023년 합류 후. 조선 설계·생산 통합 플랫폼 구축을 주도
이 플랫폼은 미국 조선소 적용 가능성이 크다고 설명
☞ 계속되고 있는 생산성 개선에, AI가 어떤 역할을 하고 있는지가 초미의 관심입니다.

▶ 기타

△ 중국 조선업: 미국 압박에도 '세계 조선의 중심' 유지

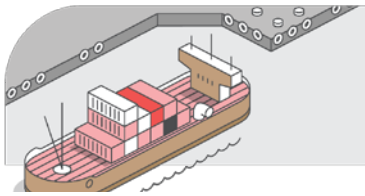
2025년 2~7월에 미국의 중국산 선박 대상 USTR 301·항만요금(port fee) 위협으로 중국 신조 수주 급감
상하이 조선소 관계자는 문의 급감했고, 기존 논의도 중단되었다고 전달
Hapag-Lloyd의 16,800-TEU D/F 컨테이너선 옵션 6척(양쯔장조선)도 "보류 상태"임
중국은 2024년 LNG선 28척 수주했지만, 2025년 LNG선 0척. USTR 301 영향이 가장 직접적이었던 선종
그러나 중국 조선소는 오히려 CAPA 확장하고, 휴면 조선소 재가동 중
Yangzijiang Shipbuilding: 주가 -18% 급락에도 42억달러 규모 Hongyuan 생산기지 투자를 강행
D/F선·가스선 등 고부가가치 선박 건조 기능 포함
Hengli Shipbuilding도 Future Factory 건설 중. 연간 8.1백만톤 CAPA로 확대에 26.5억위안 투자
휴면조선소 재가동 사례도 다수
Zhoushan NewRising(구 Jinhai 시설 인수)는 피더 컨테이너·소형 케미컬선 집중
Taizhou Zhonghang Shipbuilding(구 Taizhou Catic)도 Ultramax 벌커 12척 수주
미·중 갈등 와중에도 대형 글로벌 선사들은 중국 선택 유지
MSC 해양정책 부문 부사장 Marie-Caroline Laurent는 "미 항만요금은 중국 발주에 장벽이 아님. 중국 조선소는 우수하고 기술력 충분"
MSC는 LNG D/F 초대형 컨테이너선 약 30척을 중국 조선소에서 발주한 바 있음
중국 조선소 발주 둔화 시기에 중국 국영·민간 선사들이 대규모 발주로 공백을 메움
상하이·베이징의 주문 장려 정책에 따라 국영선사 중심으로 신조 발주 증가
Cosco Shipping은 2025년 1~10월에 100척, 약 100억달러 이상을 발주한 것으로 추정
중국 선사들은 해운 호황으로 막대한 현금을 보유했고, 부동산보다 신조 발주가 더 매력적이라는 분위기 확산
세계 신조 시장 M/S도 중국이 압도적 1위 유지. Clarksons World Shipyard Monitor(2025년 10월 기준)으로 중국 조선은 165억달러(311척)으로 글로벌 발주의 16% 차지
중국 조선소 인도량 3,850만-DWT (YoY +6%), 신규 수주는 6,660만-DWT (YoY -23%), 잔고는 2억 4,200만-DWT(YoY +25%)
2023~2024 폭발적 발주 후 정상화 과정
선종별 M/S는 컨테이너선약 75%, 벌크선 68%, 탱커 69%로 절대 강자로 고착화
중국 조선 지배력 지속의 배경은, 1) 한국·일본 조선소의 슬롯 부족, 높은 신조선가에 비해
2) 중국은 공격적 CAPA 확장, 경쟁력 높은 신조선가를 제시하며, LNG·메탄올·암모니아 등 D/F·친환경 설계 역량도 갖춤
또한 3) 국영선사·민간선사의 거대한 내수 수요를 누림
Xclusiv Shipbrokers Research는 2025년은 조정이 아니라 '냉각기'일 뿐이며, 중국은 향후 수년간 세계 조선의 '중력 중심(Gravitational Centre)' 자리를 유지할 것이라고 평가

▷ Hyundai LNG Shipping 매각 재추진. 인니 Sinar Mas 우선협상설

IMM 컨소시엄, Hyundai LNG Shipping 매각 재개. IMM Private Equity + IMM Investment가 보유한 지분 100%
인도네시아 Sinar Mas가 주요 인수 후보로 보도. 매각 예상가는 0.4조원
Sinar Mas의 기존 해운 사업은 우드칩선, 헤비리프트선, 예인선 등으로 LNG선 운영 경험 없음
변수는 한국 정부가 국가 전략 화물(LNG) 운송사를 해외 매각하는 것을 허용할지 불투명
Hyundai LNG Shipping은 2014년에 HMM의 LNG선 사업부를 IMM 컨소시엄이 1.5조원에 인수하며 설립
2023년에 Citigroup 주도로 매각 시도했지만, 낮은 장기용선 운임, 구형 선단 문제로 입찰가가 기대를 미달하며 실패한 바 있음
2025년 4월에 IMM Private Equity + IMM Investment가 잔여 지분을 재매입해서, 매각 재추진설 부상
최근 노후선 처분으로 선대 조정 중. 2025년에 스팀터빈 LNG선 4척을 폐선(demolition) 처리
현재 총 20척 선대 보유. LNG선 13척(스팀터빈 3척 포함), LPG선 6척, LNGBV 1척 보유

△ Russia, IMO 이사회 복귀 실패. 2년 연속 최하위 득표

러시아, 10석을 두고 경쟁한 11개국 중 최하위(87표). 이사회 복귀 실패. 이사회 잔류에 성공한 10개국은 모두 140표 이상 득표
이는 China, Greece, Italy, Japan, Liberia, Norway, Panama, South Korea, UK, US
리베리아는 2년 전 러시아를 대체한 이후 이번에도 자리를 유지
우크라이나는 IMO 회원국에 러시아 배제를 강하게 요구: 러시아의 침공 이후. 38척 이상 선박 피해, 118명 사상자 발생
러시아의 shadow fleet 확대는 "안전·환경 규범 악용"이라고 비판
영국, 국제 공조로 러시아 배제 로비 성공 발표. 영국 교통부 장관은 "IMO 이사회 재선은 안전·보안·친환경 해운에서 영국 리더십에 대한 신뢰, 자국 해운 탈탄소화 위해 4.5억파운드 투자 강조"
IMO 이사회는 IMO 업무 감독, 예산·프로그램 관리, 차기 사무총장 선출 기능 보유
현 사무총장 Arsenio Dominguez 임기는 2027년 말까지



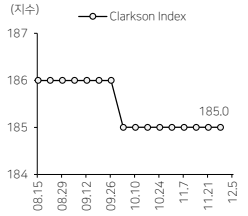
다올 선박

2025.11.30 [799호]

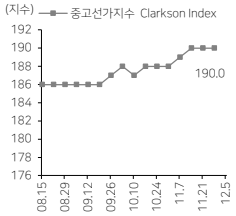
DAOL 다올투자증권

신조선가 & 중고선가

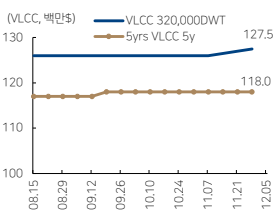
▶ 신조선가지수

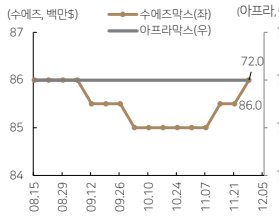


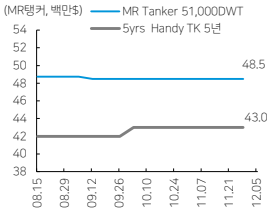
▶ 중고선가지수



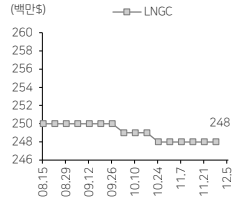
▶ 탱커

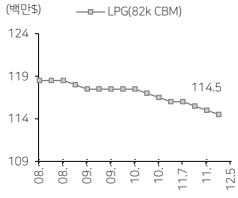




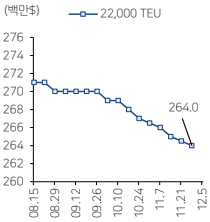


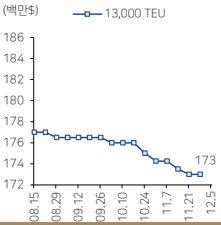
▶ 가스선들

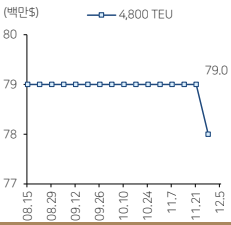




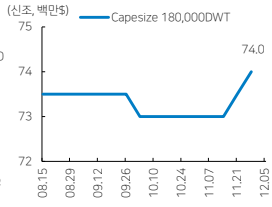
▶ 컨테이너선





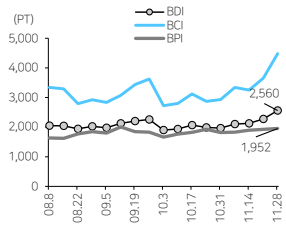


▶ 벌크

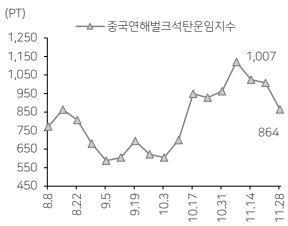


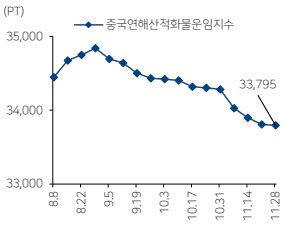
운임지수

▶ 벌크

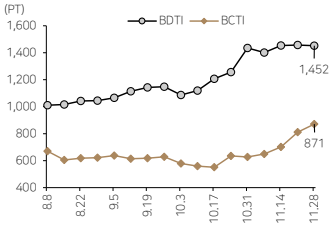


▶ 중국

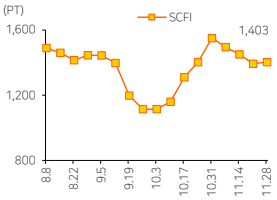


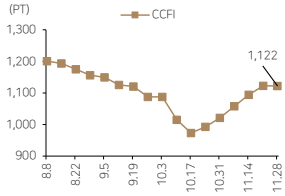


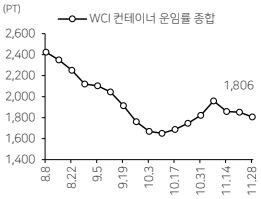
▶ 탱커

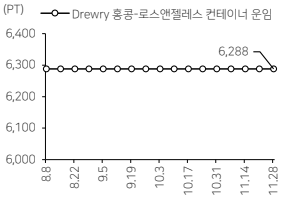


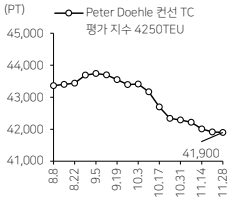
▶ 컨테이너선





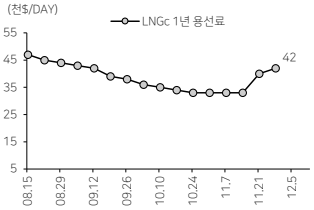




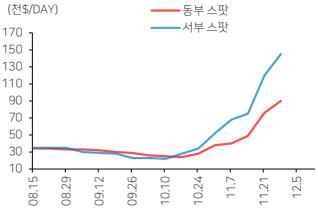


용선료

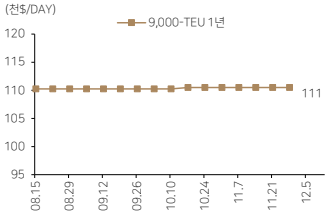
▶ LNG선 용선료(1년)

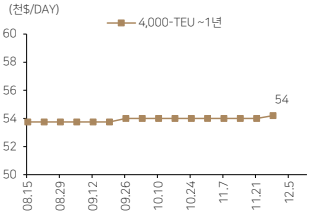


▶ LNG선 SPOT 운임

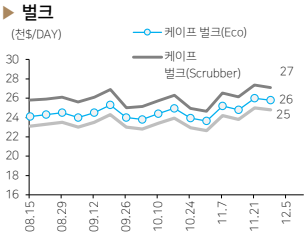


▶ 컨테이너선

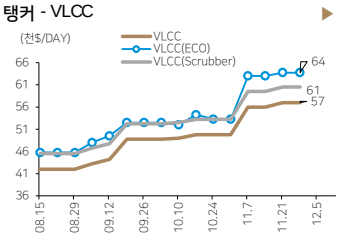




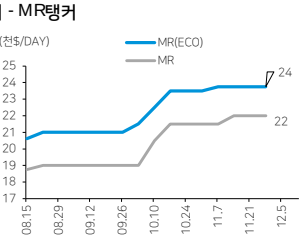
▶ 벌크



▶ 탱커 - VLCC

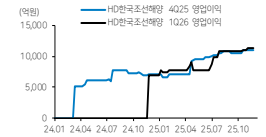


▶ 탱커 - MR탱커

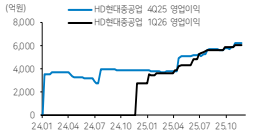


Consensus 추이

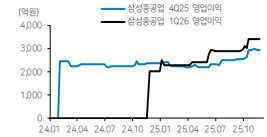
▶HD한국조선해양



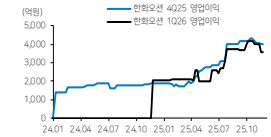
▶HD현대중공업



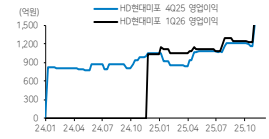
▶삼성중공업



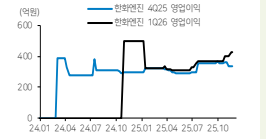
▶한화오션



▶HD현대미포

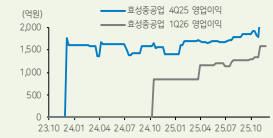


▶한화엔진

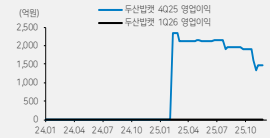


▶HD현대일렉트릭

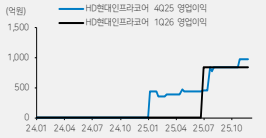
▶효성중공업



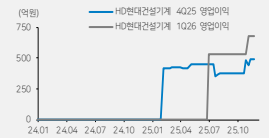
▶두산밥캣



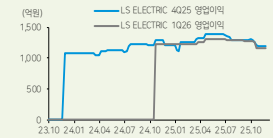
▶HD현대인프라코어



▶HD현대건설기계

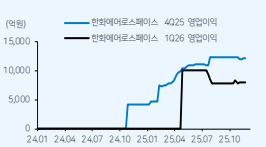


▶LS Electric

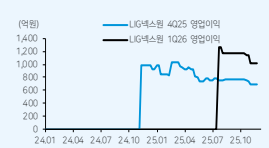


▶한국항공우주

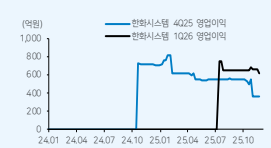
▶한화에어로스페이스



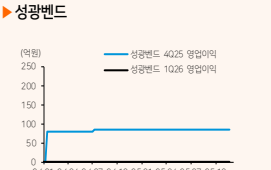
▶LIG넥스원



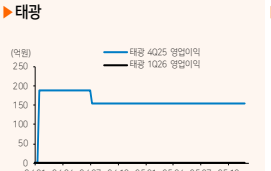
▶한화시스템



▶성광벤드

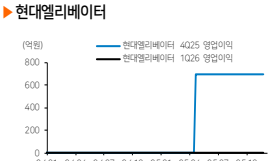


▶태광



▶현대로템

▶현대엘리베이터



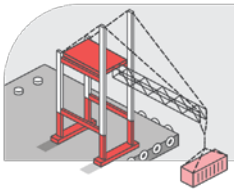
출처: Dataguide

▶조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2025 EPS(원) 다섯달전	네달전	세달전	두달전	25.11.01	25.11.08	25.11.15	25.11.22	25.11.28	Change(%) 2달전 대비	4주전 대비	VALUATION 2025 PER	종가
조선	HD한국조선해양	**31,420**	32,804	31,783	**31,864**	31,921	31,939	31,939	33,124	**33,326**	5%	4%	12.3	410,000
	HD현대중공업	**14,902**	15,335	14,605	**14,628**	14,632	15,719	15,719	15,719	**15,751**	8%	8%	34.0	535,000
	삼성중공업	**570**	607	700	**724**	784	758	758	755	**755**	4%	-4%	32.6	24,600
	한화오션	**2,511**	2,711	3,112	**3,181**	3,163	3,166	3,166	3,131	**3,107**	-2%	-2%	34.7	107,800
	HD현대미포	**6,078**	6,220	6,138	**6,057**	6,277	7,993	7,993	8,119	**8,119**	34%	29%	27.5	223,000
조기	한화엔진	**982**	991	1,166	**1,166**	1,133	1,134	1,151	1,179	**1,179**	1%	4%	35.8	42,200
	STX엔진	**648**	648	1,304	**1,304**	1,304	1,304	1,304	1,304	**1,304**	0%	0%	25.0	32,550
	HD현대마린엔진	**1,277**	1,332	1,706	**1,706**	1,789	1,963	1,963	2,019	**2,019**	18%	13%	38.4	77,500
건설기계	HD현대건설기계	**5,665**	5,992	4,896	**4,896**	5,834	6,000	5,805	5,805	**5,805**	19%	-1%	16.2	93,800
	HD현대인프라코어	**736**	743	913	**913**	945	945	987	987	**987**	8%	4%	14.8	14,610
	두산밥캣	**5,459**	5,467	5,124	**5,054**	4,548	4,548	4,470	4,470	**4,470**	-12%	-2%	12.4	55,200
발전/중전기	두산에너빌리티	**528**	459	442	**447**	429	348	313	307	**306**	-31%	-2%	249.4	76,400
	HD현대일렉트릭	**18,905**	18,764	18,693	**18,795**	19,408	19,408	19,514	19,514	**19,557**	4%	1%	39.6	775,000
	LS ELECTRIC	**11,083**	10,888	10,010	**10,011**	9,515	9,515	9,555	9,555	**9,541**	-5%	0%	48.2	460,000
방산/기타	한국항공우주	**2,531**	2,510	2,670	**2,650**	2,525	2,274	2,269	2,271	**2,229**	-16%	-1%	48.9	108,900
	한화에어로스페이스	**35,098**	31,435	31,478	**32,830**	33,689	32,619	32,252	32,104	**32,117**	-2%	-5%	26.5	852,000
	LIG넥스원	**13,465**	13,801	14,472	**14,368**	14,330	14,113	14,189	14,189	**14,099**	-2%	-2%	27.2	383,000
	한화시스템	**1,023**	1,086	1,005	**990**	953	1,206	1,206	1,206	**1,206**	22%	27%	38.3	46,200
	현대로템	**6,888**	7,072	7,245	**7,380**	7,476	7,584	7,546	7,546	**7,545**	2%	1%	23.3	175,700
	현대엘리베이터	**6,840**	8,552	8,552	**8,552**	8,552	8,552	8,552	8,552	**4,299**	-50%	-50%	20.2	86,800
피팅	성광벤드	**1,901**	1,659	1,525	**1,551**	1,442	1,442	1,468	1,468	**1,468**	-5%	2%	17.9	26,200
	태광	**1,879**	1,547	1,613	**1,592**	1,702	1,702	1,713	1,713	**1,713**	8%	1%	13.3	22,800
	하이록코리아	**3,644**	3,644	3,644	**3,985**	3,804	3,804	3,804	3,804	**3,804**	-5%	0%	8.3	31,550

그룹	종목	2025 BPS(원) 다섯달전	네달전	세달전	두달전	25.11.01	25.11.08	25.11.15	25.11.22	25.11.28	ROE 2025	2026	VALUATION 2025 PBR
조선	HD한국조선해양	**182,250**	184,158	181,647	**181,475**	182,503	182,179	182,179	183,215	183,016	18%	24%	2.2
	HD현대중공업	**75,843**	76,148	75,374	**75,409**	75,429	77,057	77,057	77,183	**77,217**	20%	32%	6.9
	삼성중공업	**6,126**	6,118	6,270	**6,262**	6,138	6,089	6,089	6,090	**6,090**	12%	20%	4.0
	한화오션	**18,454**	18,627	19,025	**19,077**	19,069	18,990	18,990	18,960	**18,933**	16%	21%	5.7
	HD현대미포	**56,577**	56,677	56,381	**56,356**	56,670	58,147	58,147	58,373	**58,373**	14%	20%	3.8
조기	한화엔진	**5,311**	5,311	5,311	**5,311**	5,311	5,311	5,311	5,827	**5,827**	20%	27%	7.2
	STX엔진	**8,298**	8,298	8,860	**8,860**	8,860	8,860	8,860	8,860	**8,860**	15%	62%	3.7
	HD현대마린엔진	**10,966**	10,941	11,040	**11,040**	11,189	11,490	11,490	11,527	**11,527**	18%	31%	6.7
건설기계	HD현대건설기계	**100,299**	100,299	102,916	**102,916**	103,729	103,729	103,613	103,613	**103,613**	6%	10%	0.9
	두산밥캣	**73,000**	73,206	75,292	**75,569**	73,710	73,710	75,085	75,085	**75,085**	6%	8%	0.7
	HD현대인프라코어	**10,174**	10,174	10,668	**10,668**	10,683	10,683	10,683	10,683	**10,683**	9%	13%	1.4
발전/중전기	두산에너빌리티	**12,661**	12,440	12,463	**12,427**	12,277	12,120	12,120	12,099	**12,088**	3%	5%	6.3
	HD현대일렉트릭	**55,634**	55,356	54,834	**54,945**	55,569	55,569	55,678	55,678	**55,757**	35%	40%	13.9
	LS ELECTRIC	**69,740**	69,185	68,409	**68,409**	68,057	68,057	68,097	68,097	**68,110**	14%	19%	6.8
방산/기타	한국항공우주	**19,678**	19,568	19,668	**19,638**	19,479	19,298	19,333	19,335	**19,315**	12%	18%	5.6
	한화에어로스페이스	**168,578**	155,645	164,645	**170,261**	172,115	171,562	171,183	172,178	**172,064**	19%	24%	5.0
	LIG넥스원	**66,224**	66,607	66,674	**66,548**	66,706	58,041	57,015	57,015	**57,645**	24%	28%	6.6
	한화시스템	**14,015**	14,043	15,469	**15,469**	16,678	17,475	17,475	17,475	**17,475**	7%	8%	2.6
	현대로템	**25,401**	25,560	25,678	**26,203**	26,512	27,128	27,107	27,107	**27,317**	28%	31%	6.4
	현대엘리베이터	**35,782**	39,414	39,414	**39,414**	39,414	39,414	39,414	39,414	**31,305**	14%	15%	2.8
피팅	성광벤드	**22,155**	21,579	21,466	**21,466**	21,400	21,400	21,447	21,447	**21,447**	7%	10%	1.2
	태광	**23,633**	22,839	22,982	**23,022**	23,128	23,128	23,129	23,129	**23,129**	7%	8%	1.0
	하이록코리아	**37,176**	37,176	37,176	**40,346**	39,135	39,135	39,135	39,135	**39,135**	10%	11%	0.8

출처: Dataguide



다올 기계 ChartBook

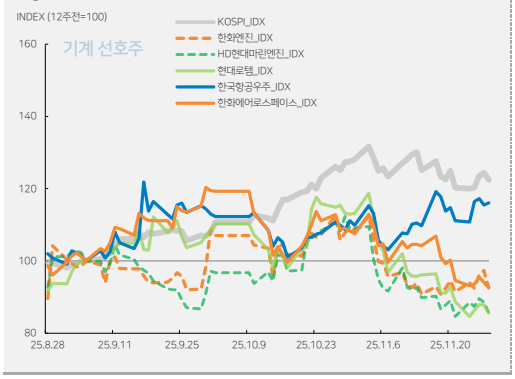
2025.11.30 [799호]

DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

당사 기계 선호주 vs. 시장

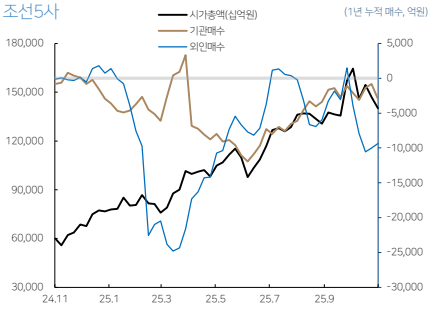
▶당사 선호주



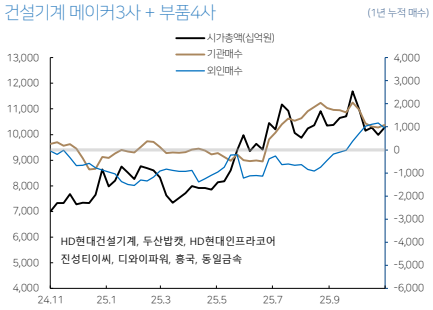
당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 기관, 외인 누적 매수

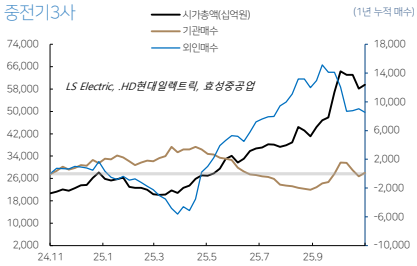
조선5사



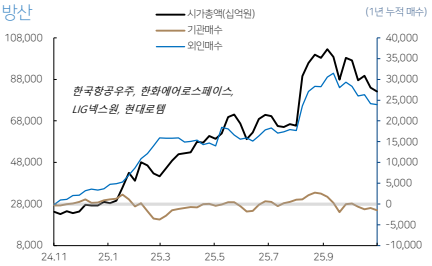
건설기계 메이커3사 + 부품4사



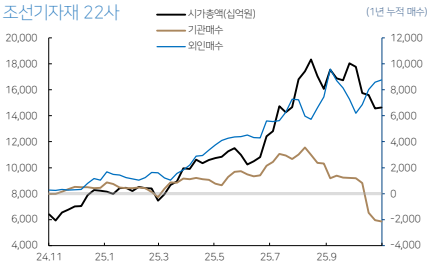
중전기3사



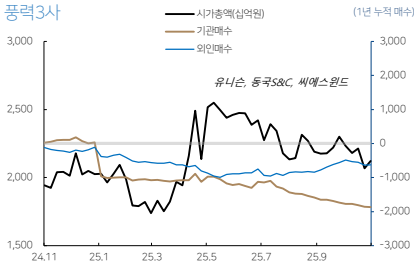
방산



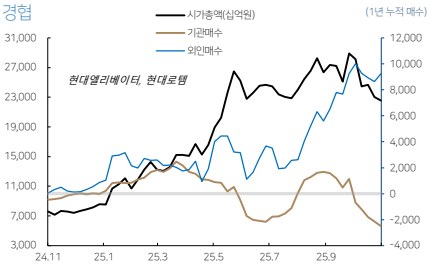
조선기자재 22사



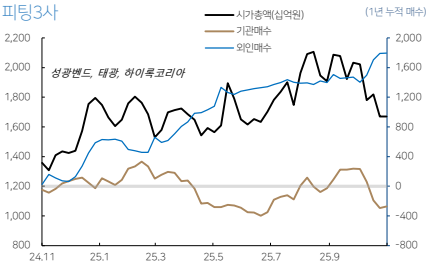
풍력3사

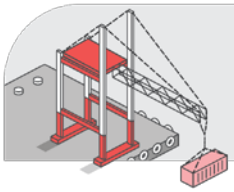


경협



피팅3사





다올 기계 ChartBook

2025.11.30 [799호]

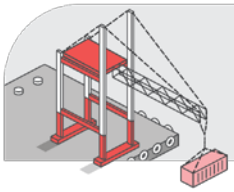
DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

글로벌 피어그룹 주가 흐름

대분류		시총(백만$)	1W	1M	3M	3M 주가	1Y	3Y
인프라: 건설기계 / 부품								
건설기계	HD현대건설기계	1,109	3.8%	15.8%	5.3%		52%	65%
	HD현대인프라코어	1,884	5.8%	15.9%	1.9%		93%	83%
	두산밥캣	3,625	2.2%	15.4%	2.8%		43%	57%
대형	CATERPILLAR	269,444	4.6%	-1.7%	32.2%		42%	144%
	KOMATSU	31,181	1.2%	-7.7%	3.7%		27%	67%
	HITACHI CM	6,259	0.7%	12.1%	-1.3%		35%	47%
	VOLVO	60,931	5.0%	7.8%	-5.7%		4%	46%
중국	SANY	26,296	0.3%	-8.1%	-4.6%		16%	29%
	XCMG	17,142	2.0%	-0.3%	15.4%		28%	98%
소형	DEERE	125,565	-4.7%	-1.9%	-6.4%		0%	4%
	CNHI	11,754	-2.7%	11.2%	-23.8%		-25%	-43%
	TAKEUCHI	2,233	8.4%	10.7%	38.8%		47%	134%
	TEREX	3,031	6.7%	17.5%	10.4%		-16%	0%
	SUMITOMO HI	3,349	5.5%	6.1%	28.0%		34%	51%
	SANDVIK	37,875	2.9%	-1.3%	17.1%		41%	47%
	UNITED RENTALS	51,870	1.9%	-6.4%	12.3%		-6%	129%
건설기계	디와이파워	99	2.3%	1.2%	3.5%		5%	3%
부품	진성티이씨	188	8.2%	-6.5%	3.1%		32%	-13%
	우림기계	76	32.4%	25.7%	70.0%		61%	17%
	흥국	43	1.6%	4.6%	-3.4%		6%	-21%
	동일금속	49	2.6%	1.6%	-3.2%		-6%	-67%
	KUBOTA	16,607	5.9%	9.5%	27.7%		20%	13%
	가야바	1,459	3.9%	15.0%	19.8%		85%	159%
	Hengli	19,197	9.9%	2.5%	22.5%		91%	63%
방위산업 / 항공부품								
방산/항공	한국항공우주	7,280	4.5%	6.8%	18.6%		88%	133%
	한화에어로스페이스	29,937	-2.1%	-15.1%	-4.4%		177%	1062%
	LIG넥스원	5,742	-4.0%	-24.9%	-26.9%		94%	317%
	한화시스템	5,948	-4.9%	-17.9%	-13.3%		100%	307%
	아스트	158	0.5%	6.3%	-1.7%		16%	-89%
	퍼스텍	134	5.6%	-14.2%	-7.0%		27%	18%
	하이즈항공	28	1.2%	-4.2%	-8.0%		36%	-35%
	오르비텍	74	3.2%	-7.9%	5.5%		69%	-28%
방산/항공	Boeing	143,658	5.2%	-11.5%	-17.9%		22%	3%
	Airbus	187,948	0.8%	-1.9%	13.1%		39%	84%
방산	LOCKHEED MARTIN	105,948	-0.6%	-5.7%	2.6%		-14%	-8%
	Raytheon Technologies	234,514	3.1%	-0.8%	11.9%		44%	73%
	Northrop grumann	81,672	1.0%	-2.2%	-3.4%		17%	5%
	GENERAL DYNAMICS	92,281	0.4%	-0.5%	6.9%		20%	34%
항공	BOMBARDIER	16,630	5.0%	15.0%	37.4%		141%	327%
	EMBRAER	11,610	2.8%	-4.7%	10.2%		64%	485%
항공 부품	ROLLS ROYCE	118,785	2.9%	-7.9%	2.4%		91%	1083%
	SAFRAN	142,694	0.3%	-4.4%	-0.1%		32%	148%
	SPIRIT AERO	4,317	5.5%	-3.5%	-10.3%		14%	34%
	TRIUMPH	#N/A N/A	0.0%	0.0%	0.0%		35%	118%
	MHI	85,243	2.4%	-11.3%	3.3%		80%	661%
	KHI	10,623	-1.1%	-16.2%	4.0%		79%	249%
	FHI	16,467	2.7%	6.5%	18.3%		46%	57%
	IHI	19,308	4.0%	-10.3%	24.0%		153%	434%

대분류	티커 / 회사명	시총(백만$)	1W	1M	3M	3M 주가	1Y	3Y
에너지: 피팅 / 발전 / 중전기 / 풍력								
풍력	씨에스윈드	1,193	3.6%	-8.5%	-3.0%		3%	-44%
	SK오션플랜트	790	-2.1%	-15.7%	-10.4%		60%	-17%
	세진중공업	682	-3.5%	-22.8%	35.5%		123%	206%
	유니슨	175	-1.8%	-7.6%	11.0%		70%	-25%
	동국S&C	80	1.7%	-7.0%	-17.7%		-9%	-62%
	태웅	324	4.2%	-25.4%	-35.1%		128%	165%
	VESTAS	24,028	3.4%	15.8%	11.2%		40%	-17%
	GOLDWIND	8,731	7.9%	-1.7%	45.9%		38%	33%
	NORDEX	7,073	0.5%	-3.1%	17.3%		116%	111%
중전기	LS Electric	9,465	5.7%	9.2%	64.5%		222%	734%
	효성중공업	12,156	1.8%	-4.7%	59.5%		374%	2253%
	HD현대일렉트릭	19,136	3.6%	-9.6%	59.0%		123%	1939%
	ABB	132,524	5.7%	-3.2%	6.5%		15%	95%
	Schneider	154,686	3.9%	-10.3%	7.2%		-5%	64%
	WEG	34,799	2.4%	5.2%	18.0%		-18%	14%
	Crompton Greeves	1,912	-0.7%	-8.8%	-16.2%		-35%	-28%
	TBEA	15,568	1.8%	4.3%	53.3%		60%	32%
피팅	성광벤드	475	-0.4%	-19.1%	-9.9%		28%	82%
	태광	412	2.7%	-16.3%	1.3%		33%	34%
	하이록코리아	253	-2.0%	-15.0%	2.9%		23%	43%
발전	두산에너빌리티	33,568	6.4%	-17.5%	23.6%		264%	376%
	비에이치아이	948	4.8%	-16.3%	-13.4%		165%	508%
	S&TC	540	1.2%	-30.5%	-27.2%		127%	403%
	DONGFANG	10,373	5.7%	-2.1%	6.8%		41%	-3%
	BHEL	11,326	2.9%	18.4%	33.0%		16%	221%
	MHI	85,243	2.4%	-11.3%	3.3%		80%	661%
	IHI	19,308	4.0%	-10.3%	24.0%		153%	434%
	SIEMENS	211,592	3.3%	-7.5%	-3.7%		25%	69%
	General Electric	314,809	3.8%	-5.0%	12.0%		64%	452%
	ALSTOM	12,084	0.3%	1.8%	3.0%		6%	-3%
현대로템, 현대엘리베이터 = 경협								
철도	현대로템	13,053	-3.5%	-24.4%	-3.0%		247%	482%
	ALSTOM	12,084	0.3%	1.8%	3.0%		6%	-3%
	Bombardier	16,630	5.0%	15.0%	37.4%		141%	327%
	CNR	59,038	2.1%	3.0%	0.9%		-14%	-22%
	CAF	2,160	3.8%	-2.3%	3.6%		65%	93%
	CSR	28,463	0.5%	-6.5%	0.7%		36%	100%
승강기	현대엘리베이터	2,358	11.9%	8.6%	11.9%		66%	197%
	KONE	35,959	1.9%	0.2%	8.4%		19%	20%
	THYSSENKRUPP	6,764	8.5%	0.4%	39.8%		217%	120%
	MITSUBISHI ELEC.	57,129	1.6%	1.7%	14.2%		66%	215%
	HITACHI	145,709	5.5%	2.4%	20.5%		32%	247%
	SHANGHAI ELEC.	17,132	5.4%	-14.6%	9.4%		40%	125%
공작기계 / 기타								
공작기계	화천기계	48	0.6%	0.0%	6.1%		23%	-4%
기타	와이지원	118	2.2%	-0.2%	-5.1%		-3%	-28%
	S&T중공업	966	3.6%	-30.7%	-28.6%		117%	339%
	Amada	3,903	4.5%	1.1%	3.7%		29%	73%
	Moriseiki	2,496	4.8%	-9.5%	-17.5%		7%	53%
	Jtekt	3,462	7.8%	11.7%	19.3%		62%	75%
	Okuma	1,627	11.1%	6.4%	6.2%		22%	49%
	Makino	1,763	-2.3%	-2.6%	-3.7%		67%	148%
	Gildemeister	4,289	0.6%	0.2%	1.5%		4%	13%



다올 기계 ChartBook

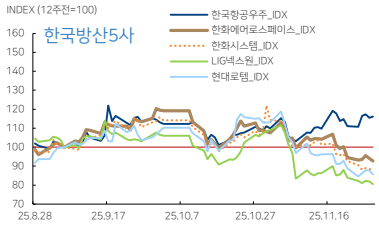
2025.11.30 [799호]

DAOL 다올투자증권

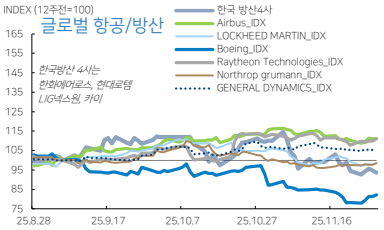
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

방위산업과 항공부품주

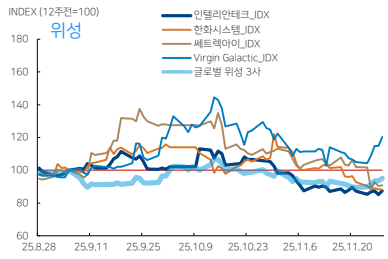
▶ 한국의 방산 3사+한화시스템+현대로템



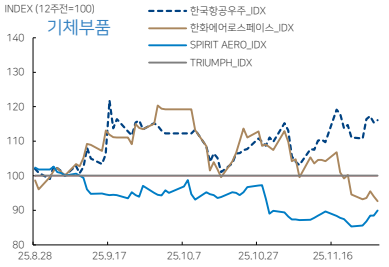
▶ 글로벌 방산/항공



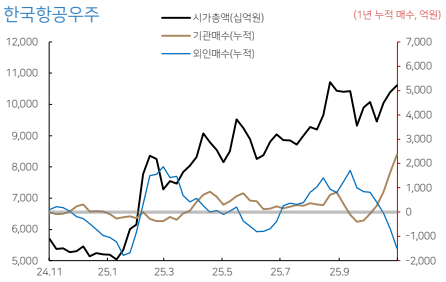
▶ 한국과 해외 위성 피어그룹

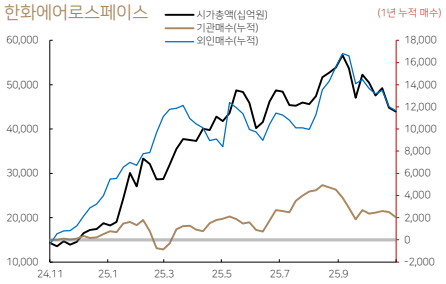


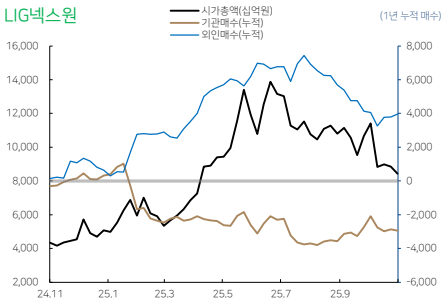
▶ 항공부품주

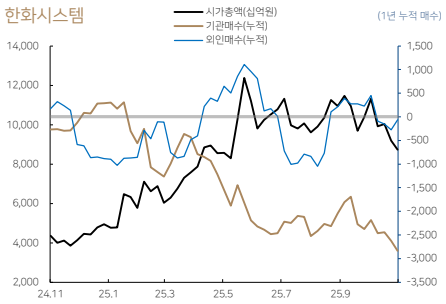


방위산업 수급

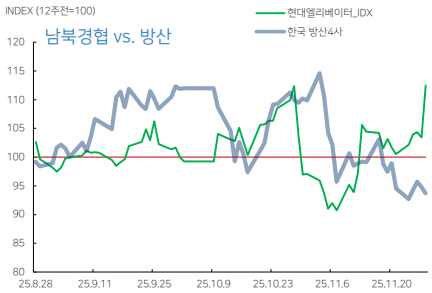


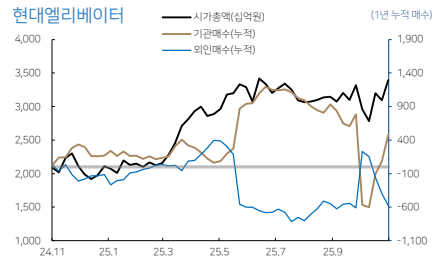


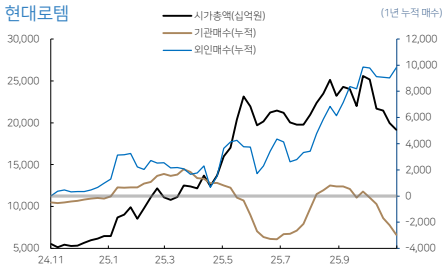


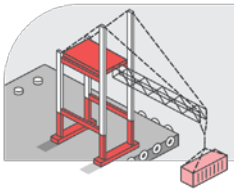


▶ 방산 vs. 경협









다올 기계 ChartBook

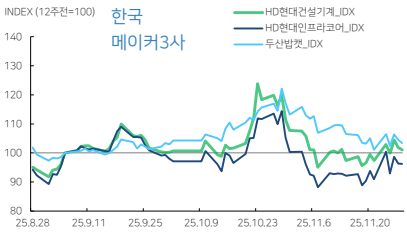
2025.11.30 [799호]

DAOL 다올투자증권

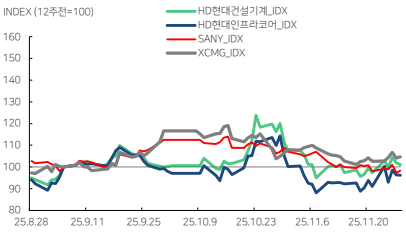
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

건설기계

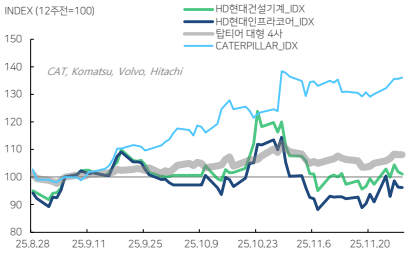
▶ 한국의 메이커 3사



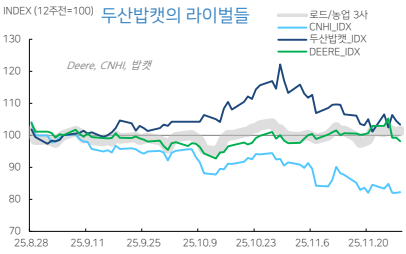
▶ 중국 건설장비 시장



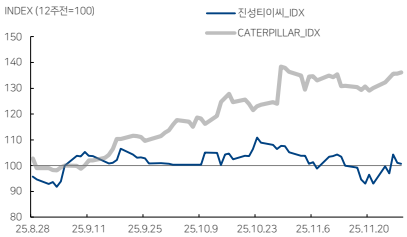
▶ 대형: 두산, 현건기, CAT

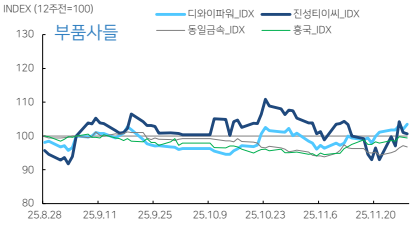


▶ 미니 소형에서 두산밥캣

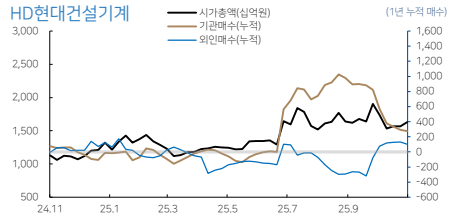


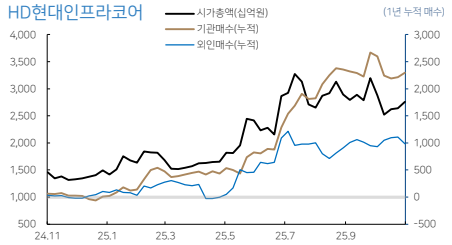
▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사

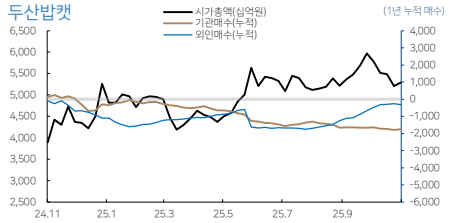




건설기계 수급

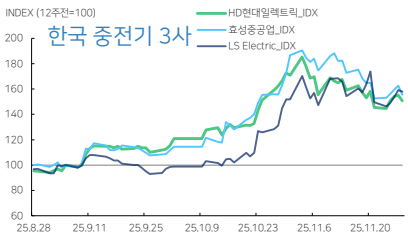




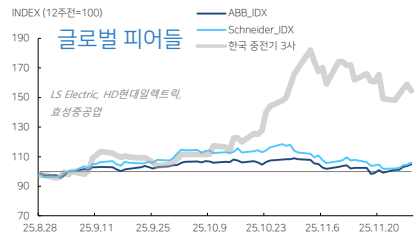


중전기

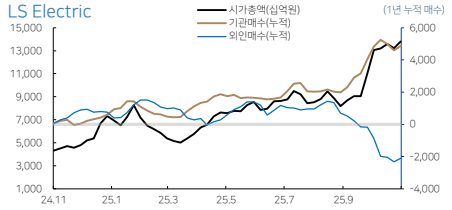
▶ 한국 중전기 3총사

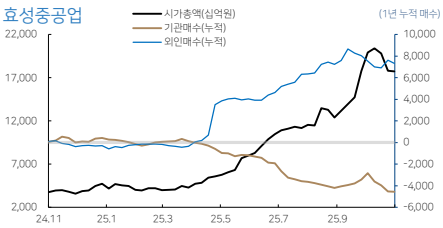


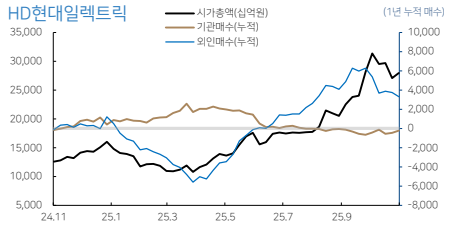
▶ 글로벌 피어 2사

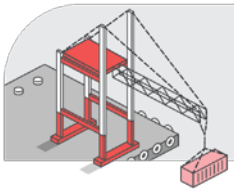


중전기 수급









다올 기계 ChartBook

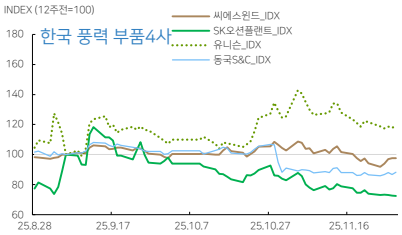
2025.11.30 [799호]

DAOL 다올투자증권

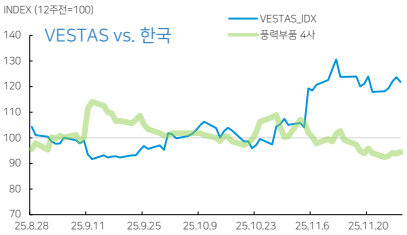
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

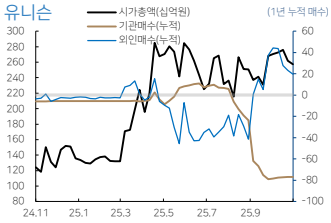
풍력

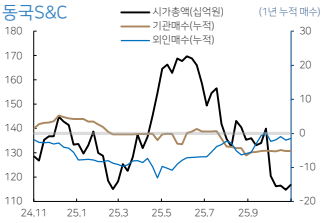
▶ 한국 풍력 부품4사



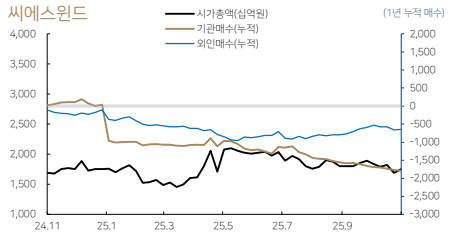
▶ 한국 풍력 vs. VESTAS

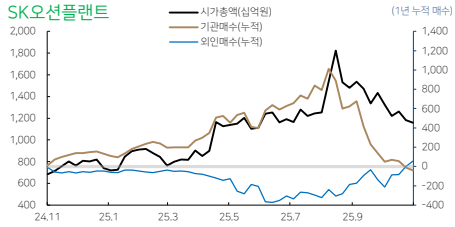






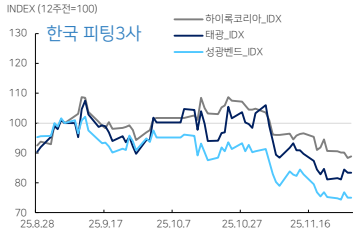
풍력 수급



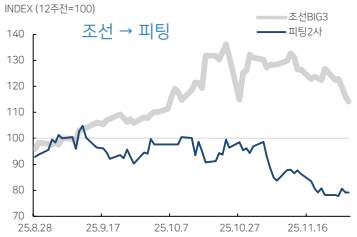


피팅

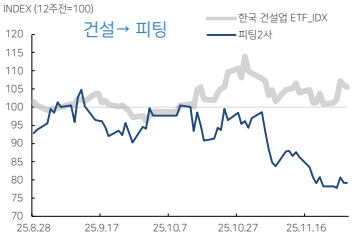
▶ 피팅 3사



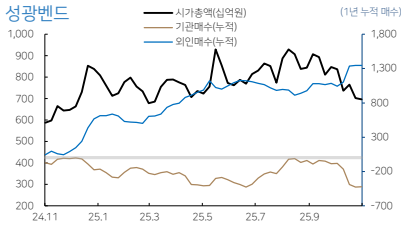
▶ 조선 → 피팅2사

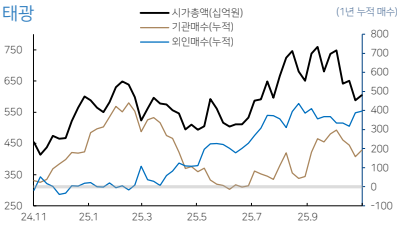


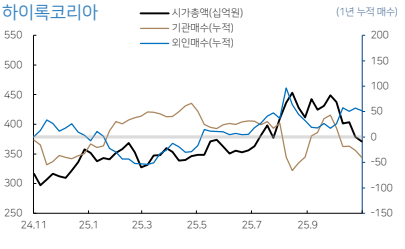
▶ 건설 → 피팅2사



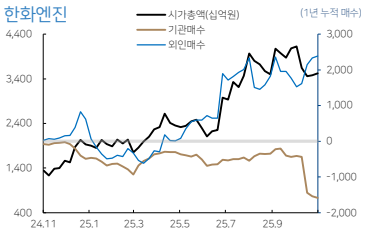
피팅업 수급

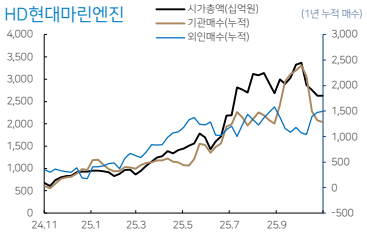


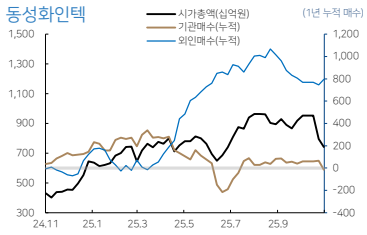


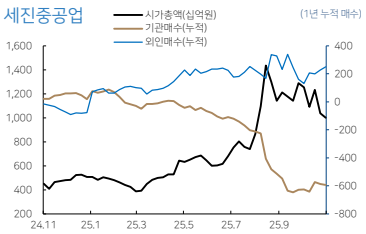


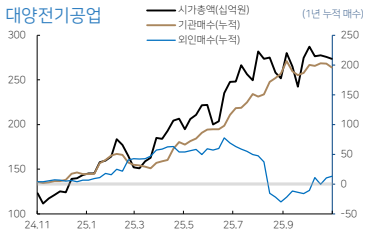
조선기자재 수급

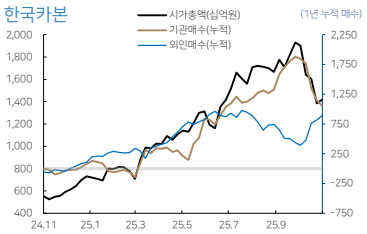






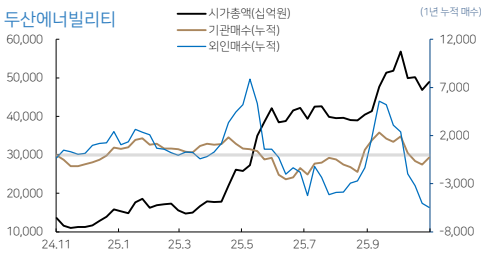


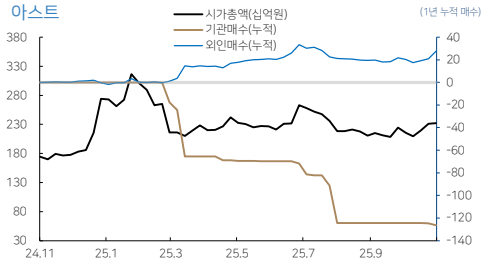




조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

기타 기계





▶ Compliance Notice

당사는 본 자료를 기관투자가 등 제 3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다. 당사는 본 자료 발간일 현재 해당 기업의 인수·합병의 주선 업무를 수행하고 있지 않습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 자료에서 추천한 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다. 당사는 본 자료 발간일 현재 해당 기업의 계열사가 아닙니다. 당사는 동 종목에 대해 자료작성일 기준 유가증권 발행(DR, CB, IPO, 시장조성 등)과 관련하여 지난 12개월간 주간사로 참여하지 않았습니다. 당사는 상기 명시한 사항 외에 고지해야 하는 특별한 이해관계가 없습니다. 본 자료를 작성한 애널리스트 및 그 배우자는 발간일 현재 해당 기업의 주식 및 주식 관련 파생상품 등을 보유하고 있지 않습니다. 본 자료의 조사분석담당자는 어떠한 외부 압력이나 간섭 없이 본인의 의견을 정확하게 반영하여 작성하였습니다.

▶ 투자등급 관련사항

아래 종목투자의견은 향후 12개월간 추천기준일 종가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미함.

· BUY: 추천기준일 종가대비 +15% 이상.

· HOLD: 추천기준일 종가대비 -15% 이상~ +15% 미만.

· SELL: 추천기준일 종가대비 -15% 미만.

투자 의견이 시장 상황에 따라 투자등급 기준과 일시적으로 다를 수 있음. 당사의 투자의견 중 BUY는 "매수", HOLD는 "중립", SELL는 "매도"에 해당. 동 조사분석자료에서 제시된 업종 투자의견은 시장 대비 업종의 초과수익률 수준에 근거한 것으로, 개별 종목에 대한 투자의견과 다를 수 있음.

· Overweight: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률을 상회할 것으로 예상하는 경우

· Neutral: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률과 유사할 것으로 예상하는 경우

· Underweight: 해당 업종 수익률이 향후 12개월 동안 KOSPI 수익률을 하회할 것으로 예상되는 경우

주) 업종 수익률은 위험을 감안한 수치

▶ 투자등급 비율

BUY : 89.4% HOLD : 10.6% SELL : 0.0%

본 자료는 고객의 투자 판단을 돕기 위한 정보제공을 목적으로 작성된 참고용 자료입니다. 본 자료는 조사분석 담당자가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보를 토대로 작성한 것이나, 제공되는 정보의 완전성이나 정확성을 당사가 보장하지 않습니다. 모든 투자의사결정은 투자자 자신의 판단과 책임하에 하시기 바라며, 본 자료는 투자 결과와 관련한 어떠한 법적 분쟁의 증거로 사용될 수 없습니다. 본 자료는 당사의 저작물로서 모든 저작권은 당사에 있으며, 당사의 동의 없이 본 자료를 무단으로 배포, 복제, 인용, 변형할 수 없습니다.