다올 선박

2026.01.25 [806호]

DAOL 다올투자증권

탱커 호황, 그러나 LNG 신조시장에서 중국의 공격 행보

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

코멘터리 of 조선

▶ 신조선가지수 소수점 상승 중고선가지수 3주 연속 상승

① 신조선가지수는 벌크선 상승을 바탕으로 0.07p 올라 184.76p를 기록했고
② 중고선가지수는 3주 연속 올라 195p를 기록했는데, 역시 벌크선과 VLCC 상승 덕분이었습니다. VLCC는 신조선가와 5년 중고선가 갭이 129.5 ~ 125.0백만달러로 크게 줄어든 상황입니다.
③ 지난주 수에즈막스 탱커 리세일 선가가 무려 99.3백만달러로 신조선가 85백만달러 대비 높은 프리미엄에 매각되었습니다.
이렇듯 2026년 시작부터 탱커는 호황기를 달리고 있습니다.

▶ 탱커 호황 계속

④ 런던 Braemar 중개인은 향후 2년 동안 탱커 시황 호황 전망을 제시합니다. 그림자 선대에 대한 제재가 강화되면서, 화이트 선대의 선복 부족 현상이 심화되고 있다는 진단입니다.
⑤ 선주 Harry Vafias의 Stealth Maritime이 HD현대중공업에 157k-DWT 수에즈막스 2척과 115k-DWT LR2 PC선 2척을 발주합니다. 작년 11월 계약에 딸린 옵션 행사이며, 신조선가는 수에즈막스가 88백만달러, LR2가 75백만달러로 좋습니다.
⑥ Panos Laskaridis도 대한조선에 수에즈막스 탱커 2척을 발주합니다. 2029년초 인도물의 신조선가는 85백만달러입니다. 동 선주는 HD현대중공업과도 추가 슬롯 확보를 협의 중인 것으로 전합니다.

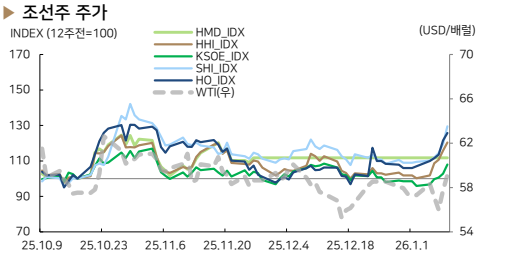
▶ LNG 단기 악재들

⑦ 한화오션이 Alpha Gas에 2029년 6월 인도물 LNG선 2척을 고작 250백만달러에 내어주었습니다. 인기가 많은 2029년 인도물을 너무 낮은 가격에 내어준 것이 실망스럽지만, 1) 스펙, 2) 2025년부터의 협의 때문이기에, 다음 신조선가를 기다려봅니다.
⑧ 중국 Shandong Marine이 Shell의 용선 계약을 따냈고, 중국 장난 조선에 LNG선 4척을 발주 협의합니다. 장난조선은 230백만달러를 하회하는 가격을 제시한 것으로 전합니다. 최근 Adnoc L&S, CoolCo 등이 중국 장난에 LNG선을 발주하고 있습니다. LNG선 시장의 한국 독점이 독과점으로 약해지는 것이 아닌지 우려스럽습니다.
⑨ Economou의 TMS Cardiff가 중국 후동중화에 LNG선 4척 + 옵션 2척을 발주합니다. 인도시점이 2028년이어서 단납기이며, 신조선가도 한국의 250백만달러보다 크게 낮은 것으로 전합니다. 이번 발주는 TMS Cardiff의 중국으로의 첫 발주입니다.
그러나 ⑩ Danaos가 미국 Alaska LNG에 지분 투자 하는 등, 북미 LNG 프로젝트들은 계속 진도를 빼고 있습니다.
또한 ⑪ 카타르의 NFW의 FEED사로 일본 Chiyoda가 선정되어, North Field 3번째 LNG 생산 설비에서, 대규모 LNG선 발주가 다가오고 있음을 느낍니다.

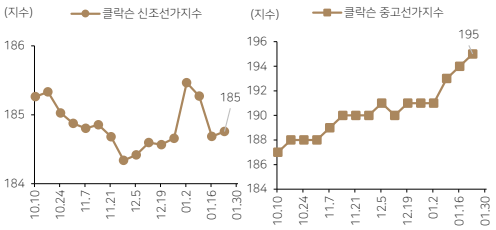
2026년 상반기에 가장 중요한 모멘텀은 대규모 LNG선 발주와, 거기에서 신조선가 확인입니다.
중국의 공격적 행보로, 어려운 상황이겠지만 그래도 선별수주를 기대해 봅니다.

모니터링 차트

▶ 조선주 주가



▶ 선가지수



▶ 후판, 주요 선종 신조선가

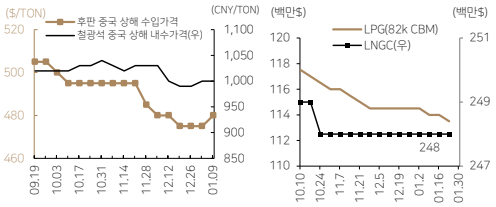
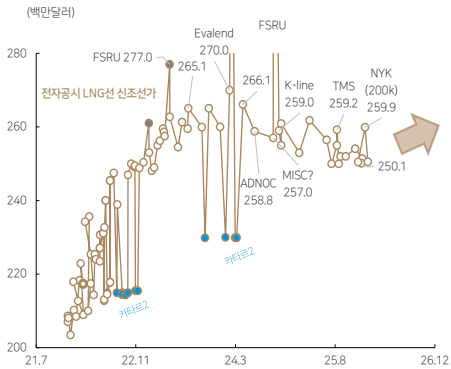


Fig.한국 조선사들의 LNG선 수주(전자공시) 선가



주시 뉴스

✓수주, ?수주설

	수주	01월4주 주시뉴스	수주	01월3주 주시뉴스
선가 & 생산능력		▲ 신조선가지수 소수점 상승. 중고선가지수 3주 연속 상승. VLCC 신조-중고선가 갭 거의 없는 상황 ▲ Okeanis Eco Tankers, Suezmax 탱커 리세일 선가는 무려 99.3백만달러		▷ 신조선가지수 소수점 하락, 중고선가지수 2주 연속 상승 ▲ 5년 중고 VLCC, 신조선가 수준으로 매각 예정
그린십		▲ HD현대의 Avikus-HMM, 세계 최대 40척 규모 자율운항 시스템 공급 계약 체결		
LNG	✓ ✓ ✓	△ Alpha Gas, 한화오션에 LNG선 2척 발주 확정. 신조선가는 250백만달러로 실망 ▼ TMS Cardiff Gas, 중국 Hudong-Zhonghua에 LNG선 4+2척 발주 ▼ Shandong Marine, Shell 용선 기반 LNG선 4척 발주 준비 ▽ LNG Canada, Shell 및 Mitsubishi 지분 매각 검토		▼ EPS는 중국 장난 조선에 LNG선 2척, 첫 발주 △ 2025년 EU는 기록적 수입량을 기록. 2026년에도 LNG 수요 강세 전망 △ 호주 Woodside - 일본 Jera LNG 공급계약 체결
가스선		N/A	✓	▲ 튀르키예 Aygaz는 HD현대삼호에 VLGC 1척 발주
컨테이너선		N/A		▲ MSC, 한국 Sinokor으로부터 컨테이너선 약 30척을 일괄 매입 대규모 거래 추진 중 ▽ 머스크 홍해 운항 재개 가속화. 운임 하락 전망
탱커	✓ ✓	▲ Harry Vafias, HD현대중공업에 탱커 4척 옵션 행사 ▲ Panos Laskaridis, 한국 대한조선에 Suezmax 발주 ▲ VLCC 시장 분석: 신조 발주와 중고선 매입 사이의 딜레마 △ Braemar, 2026-2027년 VLCC 및 Suezmax 시황 낙관 전망 ▲ 그림자 선대의 중고선 매수 전략 변화로, 가치 급등세	✓ ✓	▲ 대한조선, 수에즈막스 탱커 4척, 340백만달러 수주 ▲ 오만 국영 Asyad Shipping, 한화오션에 VLCC 3척 발주 △ VLCC 용선료 2배 상승. 스팟운임 수준에 도달 △ 이란 내 반정부 시위 격화. 탱커 선주들 수혜 기대 △ 베네수엘라 원유 - 미국 영향
해양/디펜스	? ?	▽ Wison New Energies, 중국 Qidong 신규 야드 시운전 개시 △ Chiyoda, 카타르 NFW FEED 계약 수주	?	△ Delfin FLNG의 FID 연기되어 2월 예정 △ 삼성중공업, Coral Norte FLNG 진수
기타		▲ 삼성중공업-한국가스공사 화물창 분쟁 판결. 삼성중공업 2,996억원 손해배상금 승소		

다올 선박

한국 조선업 수주와 수주설

▼ 신조 수주(외신, 전자공시 등)

△ Alpha Gas, 한화오션에 LNG선 2척 발주 확정. 신조선가는 250백만달러로 실망
- 아래의 LNG 섹션 참고

▼ TMS Cardiff Gas, 중국 Hudong-Zhonghua에 LNG선 4+2척 발주
- 아래의 LNG 섹션 참고

▼ Shandong Marine, Shell 용선 기반 LNG선 4척 발주 준비
- 아래의 LNG 섹션 참고

△ Chiyoda, 카타르 NFW FEED 계약 수주
- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ Harry Vafias, HD현대중공업에 탱커 4척 옵션 행사
- 아래의 탱커 섹션 참고

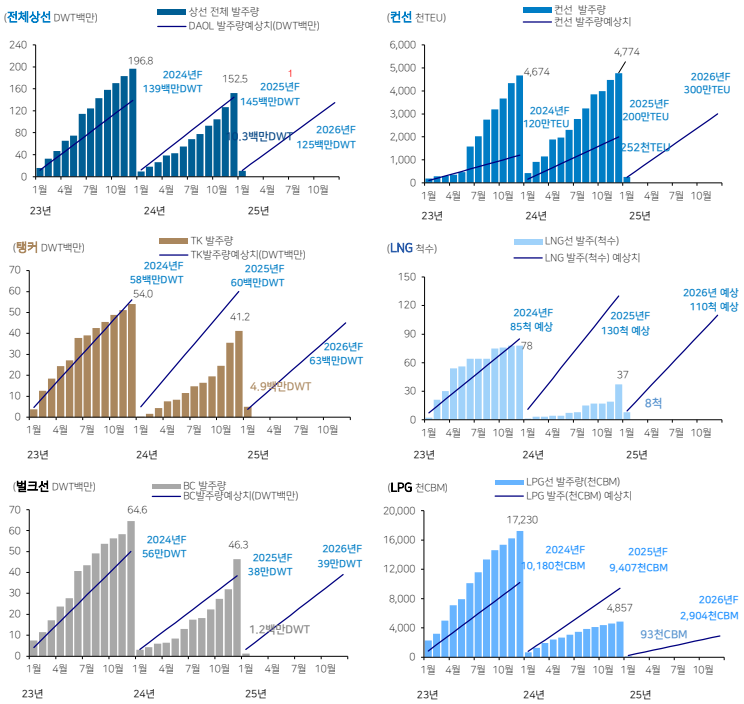
▲ Panos Laskaridis, 한국 대한조선에 Suezmax 발주
- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ Clarksons 신규 수주 입력 업데이트(한국)

ⓐ이번주 없음
N/A

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

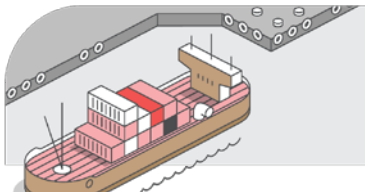
▶ 당사예상 대비 발주 추이



클락슨 신조 발주: 한/중/일

주석: 클락슨 입력 DATA 만 & 해양은 뉴스/공시 기준

	조선사	수주일자	발주처		선종	선형	인도	척수
2026년 01월 1주								
대한민국	Samsung HI	25.12.31	Unknown	Unknown	LNG	174k cu.m.	2028	2
		25.12.22	북미	Purus Marine	LNG	174k cu.m.	2029	2
	HD Hyundai Samho	25.12.29	유럽	Capital Clean ECC	LNG	174k cu.m.	2028~2029	3
	HD Hyundai Vietnam	25.12.23	일본	Nissen Kaiun	PTK	50k DWT	2028	3
	HD Hyundai HI (HHI)	25.11.01	중국	Cido Shipping	TK	157k DWT	2027~2028	4
	HD Hyundai (Medium)	25.12.23	일본	Nissen Kaiun	PTK	50k DWT	2028	2
중국	Chengxi Shipyard	25.12.08	중국	ICBC Leasing	BULK	87k DWT	2029~2030	7
				COSCO Shipping Bulk	BULK	87k DWT	2030	6
				Huaxia Leasing	BULK	87k DWT	2029	5
				ABC Leasing	BULK	87k DWT	2029	4
	Dalian Shipbuilding	25.12.12	Unknown	Unknown	PTK	115k DWT	2028	2
	GSI Nansha	25.12.01	중국	Jiangmen PSB	OTHERS	0k LOA	2027	1
		25.12.29	유럽	d'Amico Intl Shpg	PTK	40k DWT	2029	2
	Huangpu Wenchong	25.12.05	유럽	Venergy	CONT	2k TEU	2028~2029	2
	Hudong Zhonghua	25.12.16	아프리카	Bonny Gas Transport	LNG	174k cu.m.	2029	3
	Shanhaiguan SB	25.12.20	유럽	Mercuria Energy	PTK	115k DWT	2028~2029	2
	Qingdao Beihai SB	25.12.08	중국	COSCO Shipping Bulk	BULK	210k DWT	2029~2030	6
	CSSC Tianjin	25.12.08	중국	COSCO Shipping Bulk	BULK	210k DWT	2029~2030	10
중국	Jiangmen Nanyang	25.12.15	Unknown	Unknown	BULK	41k DWT	2028	3
		25.12.23	아시아	Pacific Basin Shpg	BULK	41k DWT	2028	4
	New Dayang SB	25.12.25	중국	ICBC Leasing	BULK	64k DWT	2028	2
		25.12.23	중국	JJ Shipping	CONT	1k TEU	2028	2
	New Times SB	25.12.05	유럽	Venergy	PTK	114k DWT	2029	2
	Taizhou Kouan SB	25.11.20	중국	Taizhou Mingxing	OFF-SUPP	63k DWT	2029	2
	Taizhou Sanfu	25.12.01	유럽	Songa Box	CONT	3k TEU	2028	2
		25.12.30	중국	Chipolbrok	OFF-SUPP	61k DWT	2027~2028	4
	Xiamen Shipbuilding	25.11.30	중국	ABC Leasing	BULK	87k DWT	2028~2029	3
	Yantai CIMC Raffles	25.12.22	유럽	NOCC	PCTC	7k Cars	2027	1
	Fujian Mawei SB	25.11.30	중국	Huaxia Leasing	BULK	87k DWT	2027~2028	3
				Everbright Leasing	BULK	87k DWT	2028~2029	5
				ABC Leasing	BULK	87k DWT	2027~2028	2
		25.12.23	중국	Changshengfa Shpg	GASC	19k DWT	2028	1
	Wuxi Dongfang S&E	25.12.01	중국	Blue Dolphin Cruise	FERRY	0k Passengers	2027	1
	CMJL (Nanjing)	25.12.21	유럽	TT-Line	RORO	1k Passengers	2028	1
	Hangzhou Qianhang SB	25.12.26	중국	Zhoushan Dongfang	OTHERS	0k LOA	2026	1
	Hengli SB (Dalian)	25.12.29	유럽	Capital Ship Mgmt	BULK	181k DWT	2027~2028	4
					TK	306k DWT	2027~2028	2
				Unknown European	TK	158k DWT	2029	1
		25.12.23	Unknown	Unknown	BULK	82k DWT	2028	1
			아시아	Eastern Pacific Shpg	BULK	181k DWT	2027	4
			유럽	XT Shipping	CONT	6k TEU	2028	4
		25.12.20	유럽	Monte Nero Mngt	PTK	114k DWT	2027	2
	Zhejiang Yongxin	25.12.29	유럽	Borealis Denizcilik	GASC	7k DWT	2028	3
	CMI (Yangzhou)	25.12.24	유럽	John T. Essberger	GASC	8k DWT	2028	2
	Anhui P&S Sealand	25.12.18	중국	Hunan Shunda Intl	BULK	10k DWT	2027	1
	Ningbo Penghong SB	25.12.23	중국	Unknown Chinese	CONT	2k TEU	2027	1
	Unknown Yard China	25.12.01	중국	Zhong Guang Hai Feng	해양설치	0k LOA	2028	1
	SPG Marine Eqpt	25.12.26	중국	Bohwa Shipping	OTHERS	18k DWT	2027~2028	3
2026년 01월 2~4주 N/A								



다올 선박

선가, 실적, 생산능력

▲ 신조선가지수 소수점 상승. 중고선가지수 3주 연속 상승. VLCC 신조-중고선가 갭 거의 없는 상황

신조선가지수가 소수점 0.07P 상승해 184.76P를 기록. 중형 벌크선 신조선가 상승이 지수를 견인했고, VLGC는 113.5백만달러로 하락
중고선가지수는 3주 연속 올라 195P를 기록. 역시 벌크선이 상승을 주도했고, VLCC도 125백만달러로 또 상승
VLCC는 신조선가(128.5백만달러)와 5년 중고선가(125.0백만달러)로 크게 격차가 줄어든 상황

▲ Okeanis Eco Tankers, Suezmax 탱커 리세일 선가는 무려 99.3백만달러

뉴욕 상장사인 그리스 Okeanis Eco Tankers는 한국 대한조선에서 건조 중인 Suezmax 신조 리세일 2척의 인수 자금을 마련하기 위해 미국 주식 시장에서 130백만달러를 조달
인수 대상은 157k-DWT급 Arctic Star와 Tromso Star(2026년 건조)로 추정. 총 인수금액은 198.6백만달러, 척당 신조선가는 약 99.3백만달러
이번 거래로 Atlas Maritime과 European Maritime Finance(EMF)는 2023년 말 척당 약 85백만달러에 발주했던 선박을 매각하여 높은 차익을 실현
Okeanis Eco Tankers는 현재 VLCC 8척과 Suezmax 8척 등 총 16척의 현대적 선대를 보유. 모든 선박을 스팟 또는 단기 용선으로 운영 중임
동 선사는 2026년 1분기 기준, 전체 선대 평균 운임은 106,700달러/일를 기록 중. 특히 VLCC 부문은 110,100달러/일 수준의 높은 수익을 올리고 있음

△ Berge Bulk, 한국 선주에 뉴캐슬맥스 벌크선 프리미엄가 매각

싱가포르 선사인 Berge Bulk가 208k-DWT급 뉴캐슬맥스 벌크선 Berge Moldoveanu(2020년 건조)를 한국 구매자에게 매각
매각 가격은 74~75백만달러 사이로 알려졌으며, 이는 시장 추정 가치인 71.4백만달러를 상회하는 프리미엄 가격
구매자의 정확한 신원은 밝혀지지 않았으나, 한국 내 뉴캐슬맥스 보유 선사인 HMM, H-line, 대한해운, 폴라리스쉬핑, 팬오션 중 하나일 것으로 추정
이번 프리미엄 거래는 해당 선박이 불과 몇 달 전 드라이도크 수리를 마친 상태라는 점이 반영된 결과로 분석
대조적으로 최근 유사 거래인 HMM의 Atlantic Lion(2020년 건조) 인수(72.5백만달러)와 …
Zhejiang Shipping의 Nord Palladium(2021년 건조) 인수(76.25백만달러)는 수리 일정을 앞두고 시장가 대비 다소 할인된 가격에 성사
James Marshall이 이끄는 Berge Bulk는 현재 16척의 뉴캐슬맥스를 보유 중이며, 중국에 2027년 인도 예정인 신조선 2척을 잔고로 보유

▲ 삼성중공업-한국가스공사 화물창 시스템 분쟁 판결. 삼성중공업 2,996억원 손해배상금 승소

서울중앙지방법원은 한국가스공사가 삼성중공업에 KC-1 화물창 결함에 따른 손해배상금으로 2,996억원(약 203.9백만달러)을 지급하라고 판결
이번 판결은 삼성중공업이 2024년 4월 한국가스공사와 기술 자회사를 상대로 제기한 3,965억원 규모의 보상 청구 소송에 대한 결과
앞서 2023년 12월 중재 판결에서 삼성중공업은 KC-1 시스템이 탑재된 LNG선 2척의 선주사인 SK해운에 290백만달러를 지급하라는 명령을 받았으며,
이를 한국가스공사로부터 회수하겠다는 방침을 세운 바 있음
한국은 프랑스 GTT가 주도하는 LNG선 화물창 시장에 도전하기 위해 한국가스공사 주도로 독자 화물창 시스템인 KC-1을 개발
KC-1은 174.1k-CBM급 LNG선인 SK Serenity호와 SK Spica호(2018년 인도)에 최초로 탑재
SK Serenity호는 미국에서 화물 선적 후 선체 외벽에 결빙 현상이 발생하여 누출 가능성이 제기되었으며, SK Spica호는 상업적 선적을 한 차례도 수행하지 못함
해당 선박들은 현재 말레이시아 인근 해상에 계류 중이며 매물로 나와 있는 상태
한국가스공사는 결함을 보완한 차세대 설계인 KC-2를 개발 중
삼성중공업은 2024년 10월 LNG 벙커링 바지선인 Green Nuri호에 KC-2를 탑재하여 시범 운영을 진행
또한 충돌 사고로 손상된 7,654-CBM급 SM Jeju LNG1호의 수리에 KC-2 시스템을 사용하였으며, 향후 대형 LNG선으로의 적용 가능성을 평가할 예정

외신 보도들

- 뉴스/FACT ☞ 당사 의견

▶ 그린십

▲ HD현대의 Avikus-HMM, 세계 최대 40척 규모 자율운항 시스템 공급 계약 체결

HMM은 자사 선박 40척에 Avikus의 AI 기반 자율운항 솔루션을 도입하기로 결정
이번 계약을 통해 Avikus는 대형 상업용 선박 대상 개조(Retrofit) 설치 기준, 업계 최초로 누적 공급 100척을 돌파
HMM은 HD한국조선해양 및 Avikus와 자율운항 공동 연구 및 기술 협력을 위한 양해각서(MOU)를 함께 체결
HMM은 이번 40척 도입 결과에 따라 자사 전 선대로 자율운항 시스템 적용을 확대할 계획
이번 40척에 설치될 시스템은 Avikus의 'HiNAS Control'로, 선원의 개입 없이 AI가 선박의 경로와 항해를 제어하는 차세대 자율운항 시스템
AI가 최적의 속도를 설정하여 연료 효율을 극대화하며, HMM은 앞선 파일럿 프로젝트를 통해 약 5%의 연료 절감 효과를 기대
실전 데이터를 통한 기술 실효성 검증과 더불어, 선박의 안전성 향상 및 선원들의 업무 부하 경감을 목표로 함
Avikus는 이번 계약이 자율운항 기술이 기술 검증 단계를 넘어 본격적인 대규모 상용화 시대에 진입했음을 상징한다고 분석
Avikus는 올해 그리스 아테네에 첫 유럽 사무소를 개설하여 글로벌 시장 공략을 가속화할 예정
이 회사는 업계 내에서 '바다 위의 테슬라'라는 별칭으로 불리며 신조 및 개조 시장 모두에 적용 가능한 솔루션을 개발 중

▽ IMO Net-Zero 프레임워크 부재에 따른 규제 혼란 우려

글로벌 탄소중립 프레임워크가 마련되지 않을 경우, 선주들은 각기 다른 지역별 연료 규제에 직면하게 되어 행정적·경제적으로 극심한 혼란(complete mess)을 겪을 수 있음
유럽연합(EU)의 FuelEU Maritime이 이미 시행 중인 가운데, 영국, 한국, 중국, 튀르키예, 모로코 등이 자체적인 규제를 도입할 가능성이 제기
규제 파편화는 행정적 부담으로 이어질 것
왕복 항해 시 6~10개 이상의 서로 다른 체제에 따라 보고하고 비용을 지불해야 하는 상황이 발생할 수 있어 관리 업무의 복잡성이 심화될 것으로 보임
Klaveness Combination Carriers의 CEO Engebret Dahm은 IMO가 프레임워크 결정을 연기함에 따라 탈탄소화 경로의 예측 가능성이 현저히 낮아졌다고 지적
글로벌 프레임워크가 올해 안에 마련될 가능성은 낮으며, 오히려 도입이 지연되거나 규제 내용이 약화(diluted)될 수 있다는 회의적인 시각이 존재
2025년 IMO 넷제로 전략 수립 과정에서 갈등이 최고조에 달했으며, 해운 산업의 녹색 전환을 둘러싼 긴장이 그 어느 때보다 높아진 상태임

▶ LNGc

△ Alpha Gas, 한화오션에 LNG선 2척 발주 확정. 신조선가는 250백만달러로 실망

그리스 선주 Alpha Gas는 한화오션에 174k-CBM급 LNG선 2척을 발주
2029년 6월 인도물의 신조선가는 약 250.5백만달러. 최신 에너지 효율 기술이 적용된 차세대 친환경 선박
Alpha Gas는 글로벌 LNG 시장의 장기적인 성장 가능성을 신뢰하며, 에너지 기업들이 제시한 장기 용선 계약 물량을 확보하기 위해 이번 발주를 진행
Alpha Gas 선대 현재 8척의 LNG선을 운영 중이며, 이번 발주분을 포함하면 총 10척의 LNG선대를 갖추게 됨
LNG선 외에도 한화오션과 HD현대중공업에 각각 2척씩 총 4척의 VLAC를 건조 중
2011년 사업 진출 당시 STX조선해양에 D/F(TFDE) 방식의 선박을 첫 발주했으며,
2018년에는 한화오션(당시 대우조선해양)에 173.4k-CBM급 2스트로크 LNG선 4척을 발주하는 등 한국 조선소와 긴밀한 관계를 유지해 옴
한화오션은 올해 현재까지 총 5척(VLCC 3척, LNG선 2척), 약 8.9억달러 규모의 수주를 달성
미국 중심의 대규모 LNG 프로젝트 가동에 따른 신규 수요와 노후선 교체 수요가 맞물리면서 고부가가치 선박 중심의 선별 수주 전략을 지속할 계획
☞ 신조선가가 아쉽습니다.

▼ TMS Cardiff Gas, 중국 Hudong-Zhonghua에 LNG선 4+2척 발주

그리스 선주 George Economou가 이끄는 TMS Cardiff Gas가 중국 Hudong-Zhonghua에 174k-CBM LNG선 4척+옵션 2척 발주
해당 선박은 Hudong-Zhonghua의 'Changheng 시리즈' 디자인으로, 아이스 클래스 항해 능력과 GTT NO96 Super+ 화물창 시스템을 갖춤
인도 시점은 2028년으로 예정. 현재 대부분의 조선소 2028년 슬롯이 매진 임박한 상황
현재 확정된 용선처는 없으나, 아시아 주요 무역 회사와 용선 논의가 진행 중인 것으로 알려짐
중국 조선소는 한국 조선소의 신조선가 기준인 250백만달러보다 상당히 낮은 가격을 제시하고 있는 것으로 전함
이번 계약은 TMS Cardiff Gas가 중국에 발주한 1번째 LNG선 사례이며, 기존에는 한국의 한화오션, 삼성중공업, HD현대삼호 등에서만 건조를 진행해 옴
TMS Cardiff Gas는 현재 한화오션에서 2척(QatarEnergy 용선), 삼성중공업 1척, HD현대삼호 2척 등 총 5척의 인도물을 2026년 내에 수령할 예정
지난해 삼성중공업에 2028년 인도분 LNG선 4척을 발주했다는 보고가 있었으나, 회사 측의 공식 확인은 없음

▼ Shandong Marine, Shell 용선 기반 LNG선 4척 발주 준비

중국 국영 기업인 Shandong Marine Group은 자회사인 Shandong Marine Energy를 통해 175k-CBM급 LNG선 4척을 발주하기 위해 Jiangnan Shipyard와 긴밀히 협의 중
이번 발주는 글로벌 오일 메이저인 Shell과의 장기 용선 계약을 전제로 진행되며, 성사될 경우 Shell이 중국에서 건조된 LNG선을 운용하는 1번째 사례가 됨
해당 선박들은 2028년에서 2029년 사이에 인도될 예정
Jiangnan Shipyard는 척당 230백만달러를 하회하는 매우 경쟁력 있는 가격을 제시한 것으로 알려졌으며, 이는 약 250백만달러 수준인 한국 조선소의 신조선가와 대비
Shell은 중국산 LNG선의 건조 품질과 공정에 대해 신중하게 검토하고 있으며,
최근 Adnoc L&S나 CoolCo 등 외국 선사들의 Jiangnan Shipyard 발주 사례가 Shell의 의사결정에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보임
Shell은 당초 하이브리드 LNG선 설계를 검토했으나 현재는 해당 프로젝트를 보류한 상태이며,
2029년경 필요한 선복량을 확보하기 위해 이번 중국발 물량 인수를 심도 있게 검토 중
☞ 중국 후동중화에 이어, 장난조선이 LNG선 시장에 깊숙히 진입하는 느낌입니다.

△ Danaos, Alaska LNG 프로젝트 지분 투자 및 LNG선 사업 진출

세계 최대 독립 컨테이너 선사인 Danaos는 사업 다각화 전략의 일환으로 미국 Alaska LNG 프로젝트에 50백만달러의 자본 투자를 단행
이번 투자는 컨테이너선 호황기 동안 축적한 약 10억달러의 현금 자산 중 일부를 활용한 것이며, Danaos는 2021년 이후 약 30억달러의 누적 순이익을 기록
전략적 파트너십의 일환으로 Danaos는 해당 프로젝트에서 생산되는 LNG 물량 운송을 위해 최소 6척의 LNG선을 건조하고 운영하는 우선 선박 공급자 지위를 확보
Danaos는 2023년 케이프사이즈 벌크선 분야 진출(현재 10척 보유)에 이어, 이번 투자를 통해 LNG 및 에너지 부문으로 발자취를 넓히게 됨
Alaska LNG의 전략적 파트너사로는 Danaos를 포함하여 Baker Hughes, 그리고 한국의 포스코인터내셔널이 참여
Alaska LNG 프로젝트는 1단계로 알래스카 North Slope에서 주 내 수요 충당을 위한 765마일 파이프라인을 건설하고,
2단계에서 연간 20 MTPA 규모의 LNG 수출 시설을 구축할 계획
현재 일본, 한국, 대만, 태국 등 아시아 지역 5개 주요 구매자로부터 11 MTPA 규모의 사전 상업적 확약을 확보한 상태
2026년 말 최종투자결정(FID)을 목표로 하고 있으며, 미국 정부의 강력한 지원 하에 전략적 에너지 자산으로 추진되고 있음

▽ LNG Canada, Shell 및 Mitsubishi 지분 매각 검토

영국의 Shell과 일본의 Mitsubishi가 총 사업비 28.77십억달러 규모의 LNG Canada 프로젝트 지분 매각을 검토 중
프로젝트 지분 40%를 보유한 최대 주주인 Shell은 최대 30% 지분을 매각하는 방안을 논의 중이며, 예상 거래 규모는 약 15십억달러에 달함
지분 15%를 보유한 Mitsubishi 또한 RBC 캐피탈을 고문으로 선정하고 지분 매각 옵션을 고려하고 있음
2025년 6월 생산을 시작했으나 기술적 문제로 인해 12월 초 Train 2 가동이 중단된 바 있으며,
현재 가동 중인 1단계와 향후 추진될 2단계 프로젝트의 리스크 차이를 고려하여 매각 조건이 결정될 전망
캐나다 브리티시 컬럼비아주 키티마트에 위치하며, 연간 14 MTPA의 생산 능력을 보유
한국의 가스공사(Kogas)를 포함해 Petronas, PetroChina가 파트너사로 참여하고 있음

▽ Galog CFO, "LNG선 신조 투자는 위험한 사업이 되어가고 있다"

Galog CFO는 현재 LNG선 신조 발주는 높은 선가와 길어진 건조 기간, 그리고 선박의 유효 수명에 대한 불확실성으로 인해 리스크가 높은 투자로 간주
시장에 유입된 풍부한 유동성이 리스크 자체를 감소시키지는 않으며, 전통적인 해운 자본이 아닌 '새로운 자금'은 향후 시장에서 사라질 가능성이 있음
선박 가격 상승, 선가 전납금 비중 확대, 인도 기일 연장 등 조선소의 유리한 조건 제시가 향후 발주 규모를 결정할 주요 변수
장기적인 섹터 펀더멘털은 강력하지만, 아시아 지역의 가격 민감 구매자들을 위해 LNG 가격 하락이 선행되어야 함
용선 시장에서는 많은 입찰이 진행 중이나 경쟁이 매우 치열하며, 화주들의 가격 인하 압박이 거센 상황
2026년에는 시장이 균형점을 찾으려 시도하겠으나, 완전히 안정화되기까지는 시간이 더 소요될 것으로 전망
주요 조선소의 2028년 인도 슬롯은 이미 매진된 상태
중고 LNG선 가격은 신조선가에 육박할 정도로 높게 형성되어 있어 매력도가 떨어짐
2025년 폐선 규모는 사상 최고치를 기록했으며, 기술적 노후화와 작은 선형으로 인한 운송비 부담이 주요 원인
기술력이나 환경 규제에 덜 민감한 아시아 구매자들이 유럽 외 지역 운항을 목적으로 노후 자산을 매입하고 있음
스팀터빈선 등 노후 선박은 부채가 거의 없어 운영비만 충당되면 수익 발생이 가능하므로, 폐선 결정은 신중하게 이루어지는 편임

▷ Nakilat, 2025년 순이익 증가 및 대규모 신조 인도 준비

Nakilat은 2025년 순이익 1.69십억리얄(약 463.8백만달러)을 기록하며, 전년(1.64십억리얄) 대비 3.1% 성장
2025년 매출은 4.78십억리얄로 2024년 4.53십억리얄 대비 5.6% 증가했으며, 이는 자체 보유 선박의 수익 증대와 신규 사업 수익이 반영된 결과
Nakilat은 총 9.7십억달러를 투자하여 한국과 중국 조선소에 36척의 LNG선과 4척의 VLAC를 건조 중
현재 72척(LNG선 69척, VLGC 2척, FSRU 1척)을 운영 중인 Nakilat은 신조선 인도가 완료되면 총 112척의 대규모 선단을 보유하게 됨
발주된 36척의 가스선 중 1번째 신조선은 2026년 말에 인도될 예정
자체 보유 선박 기준으로 844년치에 달하는 확정 계약 잔고를 확보하고 있어 안정적인 수익 기반을 갖추고 있음
Maran Gas Maritime, Seapeak, NYK, MOL 등 글로벌 선사들과 다수의 LNG선을 공동 소유하고 있음
보유 LNG선 중 9척은 스팀터빈 방식이며, 10척은 D/F(tri-fuel diesel-electric) 추진 시스템

▲ Inpex, 190억달러 규모 Abadi LNG 프로젝트 주요 입찰 착수

일본 운영사 Inpex는 프로젝트의 FEED가 진행 중임에도 불구하고,
가스 수출 파이프라인(GEP) 및 탄소 포집·저장(CCS) 파이프라인 구축을 위한 EPCI 계약의 PQ를 시작
인도네시아 Masela 광구에 위치한 이 프로젝트는 연간 9.5 MTPA의 LNG 생산과 일일 150백만 입방피트의 파이프라인 가스 공급을 목표
PCI 업무 범위는 GEP 및 CCS 파이프라인 시스템의 상세 설계, 조달, 건조, 설치 및 예비 시운전을 담당하며,
여기에는 해상 파이프라인 종단 처리, 해안 횡단 구조물, 밸브 및 해저 개전 활동 등이 포함됨
이번 EPCI 계약은 최소 10%의 현지 부품 인증(TKDN) 비율을 충족해야 함
현재 호주의 Worley가 SURF(해저 설비), GEP 및 CCS 파이프라인 패키지의 FEED를 주도하고 있음
FPSO는 Saipem-Tripatra-McDermott 컨소시엄과 Technip Energies-JGC 컨소시엄이 병렬 FEED 연구를 수행 중이며, 승자가 EPC 계약을 수주할 예정
육상 LNG(OLNG) 시설은 JGC-Technip 컨소시엄과 KBR-삼성E&A-Adhi Karya 컨소시엄이 경합 중이며, 더 우수한 솔루션을 제시한 팀이 EPC 계약자로 선정
Inpex는 2027년 최종투자결정(FID)을 거쳐 2030년대 중 가동을 시작할 계획
운영사인 Inpex가 65%, 인도네시아 Pertamina가 20%, 말레이시아 Petronas가 15%의 지분을 보유
☞ 2030년 인도물을 위한 15~20척 LNG선 발주 수요가 생깁니다.

▽ Venture Global, Repsol 상대 중재 승소 및 시장 동향

Venture Global은 미국 Louisiana주 Calcasieu Pass 터미널의 계약 이행 지연과 관련하여 Spanish 운영사인 Repsol과의 중재에서 승소
국제상업회의소(ICC)는 Venture Global이 Repsol과의 계약에서 "합리적이고 신중한 운영자"로서 행동했다고 판결
패널은 Venture Global에 최종 보상 판결을 내리고 Repsol에 중재 비용 부담을 명령했으나, 정확한 보상 금액은 공개되지 않음
BP, Shell, Repsol 등 장기 고객들은 Calcasieu Pass가 2022년 3월부터 예비 물량을 선적했음에도 상업 운전 개시일(COD)이 2025년 4월로 지연되자 중재를 제기
고객들은 Venture Global이 설비 문제를 구실로 COD를 늦춰 스팟 시장에서 더 높은 가격에 LNG를 판매하려 한다고 비난했으나, Venture Global은 이를 부인
Venture Global은 지난해 Shell과의 유사한 중재에서 승소했으나, 10억달러 규모의 손해배상을 청구한 BP와의 소송에서는 패소한 바 있음
Shell은 지난 11월 중재 판결을 뒤집기 위한 소송을 제기한 상태
Venture Global 회사 측은 이번 판결이 자사가 장기 계약 조건을 예외 없이 준수했음을 다시 한번 입증한 것이며, 남은 사례들도 동일한 결론에 도달할 것으로 믿는다고 밝힘

▶ 가스선/암모니아운반선

N/A

▶ 컨테이너선

N/A

▶ 탱커

▲ Harry Vafias, HD현대중공업에 탱커 4척 옵션 행사

그리스 선주 Harry Vafias가 이끄는 Stealth Maritime은 HD현대중공업에 157k-DWT급 Suezmax 2척과 115k-DWT급 LR2 PC선 2척을 추가 발주
이번 4척의 총 계약 금액은 481.6십억원(약 326.8백만달러) 규모
지난해 11월 체결했던 계약의 잔여 옵션을 행사한 것이며, HD현대중공업 그룹의 슬롯 부족 상황을 고려하여 조기에 확정한 것으로 분석
Suezmax 원유 운반선은 척당 약 88백만달러, LR2 PC선은 척당 약 75백만달러 수준
해당 선박들은 2029년 상반기까지 인도될 예정이며, LR2 PC선은 현대베트남조선에서 건조될 계획
Harry Vafias는 이번 발주를 포함하여 Harry Vafias는 현재 HD현대중공업 그룹에 총 12척의 탱커를 건조 중이며,
일본에서 건조 중인 가스선 1척을 포함해 총 13척(약 900백만달러 가치)의 잔고를 보유
Harry Vafias는 지난 3년간 그리스 선주 중 가장 많은 중고 벌크선을 매입했으며, 현재 5개의 상장 및 민간 회사를 통해 약 100척의 선대를 운영 중
최근 2006년 건조된 Suezmax 탱커 Eclipse I을 매입가 대비 약 10백만달러 높은 33백만달러에 매각하는 등 자산 매매(Asset play)를 통해 선대 확장 자금을 확보
HD한국조선해양은 올해 현재까지 총 9척, 1.49십억달러 상당의 수주를 달성하여 연간 목표(23.31십억달러)의 6.4%를 채움

▲ Panos Laskaridis, 한국 대한조선에 Suezmax 발주

Panos Laskaridis는 한국의 대한조선에 157k-DWT급 Suezmax 탱커 2척을 발주
2029년초 인도물의 신조선가는 약 85백만달러
Laskaridis Shipping은 현대중공업과도 추가 슬롯 확보를 위해 접촉 중인 것으로 알려졌으나, 현재 협의 초기 단계로 전함
기존에 벌크선과 냉동선(Reefer) 분야로 잘 알려진 Laskaridis 그룹은 최근 탱커 부문 투자를 공격적으로 확대 중
2024년 말부터 중국에서 MR2급 PC선 리세일 3척을 인수했으며,
지난해 'Lavinia Tankers'라는 새로운 회사를 설립하여 탱커 시장을 전담하도록 함
약 15년 전 노후 Suezmax 4척을 관리한 경험이 있으나, 해당 선박들은 2012년에 모두 폐선 매각된 바 있음
Panos Laskaridis는 몇 년 전 승계 계획의 일환으로 형제인 Thanassis Laskaridis와 사업을 분리
Thanassis Laskaridis가 이끄는 Alimia Group 및 Laskaridis Maritime 역시 탱커 분야에 큰 관심을 보이며 중국에 PC선 6척과 VLCC 신조 2척을 발주한 상태

▽ TMS Group, Seatankers의 수에즈맥스 신조 슬롯 인수

George Economou의 TMS Group은 중국 New Times Shipbuilding에 발주된 157k-DWT급 원유 운반선 2척의 건조 슬롯을 인수. 2029년 인도 예정
해당 선박들은 당초 John Fredriksen의 Seatankers Management가 작년 말에 발주했던 물량이었으나, 최종 성사되지 않으면서 TMS Group이 이를 넘겨받게 됨
스크러버가 장착된 사양이며, Seatankers의 초기 계약 당시 가격은 척당 약 80백만달러 수준으로 보고
이번 계약으로 TMS Group의 수에즈맥스 잔고는 총 6척으로 늘어났으며, 기존 4척은 Jiangsu New Hantong Ship Heavy Industry에서 건조 중
수에즈맥스 신조시장은 작년 9월 이후 40척의 수에즈맥스가 계약되는 등 강력한 수요가 이어지고 있으며
최근 Zodiac Maritime, Nordic American Tankers 등 다수 선사가 계약을 체결
그리스 선주 Panos Laskaridis의 Lavinia Corp도 최근 대한조선에 척당 약 85백만달러, 2029년 인도 조건으로 2척을 발주하며 시장에 진입
현재 수에즈맥스 잔고는 약 120척으로 함대 대비 약 20% 수준. 운항 중인 선대의 23%가 20년 이상 노후선으로 폐선 교체 수요가 높음
러시아산 원유 트레이딩의 핵심 선종으로서 톤-마일 증가의 수혜를 보고 있으며,
향후 그림자 선단(Shadow fleet)에 대한 규제 강화 여부가 정식 선주들에게 기회 요인

▲ VLCC 시장 분석: 신조 발주와 중고선 매입 사이의 딜레마

최근 지정학적 불안과 장금상선의 공격적인 선박 매입으로 인해 VLCC 중고선가가 급등하며 신조선가와의 차이가 1백만달러 미만으로 좁혀짐
Evalend Shipping의 5년 선령 VLCC인 Serendipity와 Hunter(2021년 건조)가 최근 Trafigura에 척당 126.2백만달러라는 고가에 매각되며 시장의 기준점이 됨
현재 한국 조선소의 VLCC 신조선가는 사양에 따라 127 ~ 128.5백만달러 사이를 형성. 이는 2008년 이후 신조선 대비 중고선 프리미엄이 가장 낮은 수준
신조 발주를 희망하더라도 한국 조선소들이 LNG선과 컨테이너선 슬롯을 우선시하면서 인도 시점이 2029년으로 밀려나 약 3년의 대기 기간이 발생
중국 조선소의 신조선가는 약 120백만달러 수준으로 상대적으로 저렴하나, Hengli Shipbuilding 외에는 가용 슬롯이 거의 없는 실정
한국의 장금상선은 최근 10~15년 선령의 VLCC를 중심으로 30척 이상에 대해 매수 의사를 타진하고 최소 20척을 확보하며 중고선가 상승을 주도
장금상선의 이번 매입 프로젝트는 매우 비밀리에 진행되고 있으며, 관련 선주와 중개인들은 철저한 비밀유지계약(NDA)을 체결한 것으로 알려짐
장금상선이 가용 가능한 중고 선박들을 대거 흡수하면서 현재 시장에서 현대적인 중고 VLCC를 구하는 것이 사실상 불가능해짐
OPEC의 높은 성장 전망과 그림자 선단(Shadow fleet)에 대한 제재 압박으로 VLCC 수요에 대한 낙관적 전망이 우세하지만, 급변하는 지정학적 상황으로 장기 예측은 불확실한 상태

△ Braemar, 2026-2027년 VLCC 및 Suezmax 시황 낙관 전망

런던 소재 브로커인 Braemar는 지정학적 불확실성과 선대 구조 변화를 근거로 향후 2년 동안 시장 벤치마크를 상회하는 원유 탱커 운임 전망치를 발표
2026년 VLCC 운임은 중동-중국 노선 기준 71,000~79,000달러/일, Suezmax 1년 용선료는 50,000달러/일로 전망
2027년 VLCC 운임은 53,000~67,000달러/일, Suezmax는 48,000달러/일 수준을 유지할 것으로 예측
최근 VLCC의 1년 용선료 평가액을 기존 57,000달러/일에서 70,000달러/일로 대폭 상향 조정
서방 국가들이 섀도우 플릿에 속한 탱커들에 대한 제재를 강화하면서, 규제를 준수하는 '화이트 플릿(Compliant Fleet)'의 선박 부족 현상이 심화되고 있음
또한 인도가 러시아산 원유 수입을 줄이고 중동 및 대서양 연안 원유로 대체함에 따라, 아프라막스 중심의 물동량이 VLCC로 전이되며 수요 증대를 유발
중국 원유 수입량의 약 30%(3MTPA)가 섀도우 플릿을 통한 물량이며,
제재로 인해 공급에 심각한 차질이 발생할 경우 소규모 독립 정유사(티포트)들이 가동률을 낮추거나 폐업할 가능성이 제기
티포트 정유사들의 폐업 시 수요가 국영 정유사로 이전될 것이며, 이는 결국 규제를 준수하는 VLCC 선박에 대한 의존도를 높여 운임을 지지하는 요인이 됨
최근 한국의 장금상선이 최대 45척의 VLCC를 매입하거나 용선하며 섹터 내 대규모 통합을 주도하고 있으며, 이는 향후 세계 1위 VLCC 운영사로 부상할 수 있는 규모
장금상선이 과거 선대 규모를 활용해 용선료에 영향력을 행사했던 전례를 고려할 때, 이러한 통합 행보는 화물 운임에 긍정적 요소로 작용할 것으로 분석
미국이 베네수엘라 원유 마케팅을 실질적으로 통제하기 시작하면서 가격이 약 30% 상승했으며, 이는 원유 수출량을 정상화하고 가시적인 무역 경로로 물량을 끌어들이는 유인책이 됨
원유 공급량의 급증보다는 '적절한 서류를 갖춘 적합한 선박'의 가용성이 시장의 핵심 제약 요인으로 작용하며 높은 가동률을 유지시킬 전망

▲ 그림자 선대의 중고선 매수 전략 변화로, 가치 급등세

서방 정부의 잇따른 제재로 기존 그림자 선대에 공백이 발생하자, 매수자들이 20년 이상 노후선 대신 17~19년 된 비교적 젊은 선박으로 눈을 돌리고 있음
20년 이상 된 원유 탱커의 80%, 노후 PC선의 40%가 이미 그림자 선대에 편입되어 있어 추가 물량이 부족한 상태
제재를 받지 않은 새로운 선박을 확보하여 기존 그림자 선대가 수행하지 못하는 거래를 처리하려는 목적
노후선뿐만 아니라 10년 후반 연령대의 선박에 대한 수요가 겹치면서 중고선 가격 상승을 견인
신속한 거래를 위해 높은 가격을 지불하는 경향이 지난 4년간 가격 급등의 원인이 됨
그림자 선대 매수자들은 법적 문제가 없는 일반 매수자들과도 경쟁해야 하는 상황
지난 12개월 동안 약 1,300척의 탱커가 러시아산 원유를 운송했으며, 이 중 약 600척은 비서방권 보험을 이용하거나 소유주가 비서방권인 것으로 파악
미국, 영국, EU 규제 당국은 러시아 제재와 관련하여 현재까지 620척 이상의 선박을 블랙리스트에 올림

△ Olympic Shipping, Shell과 VLCC 3년 용선 계약 체결

Onassis 가문이 지배하는 Olympic Shipping & Management는 VLCC 2척을 오일 메이저인 Shell에 3년 기간으로 대선
319k-DWT급 Olympic Laurel(2019년 건조)은 55,000달러/일 수준에 성약된 것으로 보고
320k-DWT급 Olympic Trophy(2010년 건조)의 용선료는 공개되지 않음
두 선박 모두 스크러버가 장착된 사양
최근 한국 장금상선(Sinokor Maritime)의 VLCC 부문 확장세와 더불어 기간 용선 시장이 활기를 띠고 있으며,
최근 현대 사양의 스크러버 장착 탱커 수익은 122,600달러/일 수준까지 급등
동 선사는 전설적인 선박왕 아리스토텔레스 오나시스가 1952년 파리에서 설립한 Olympic Maritime의 후신으로, 현재 그리스 아테네에 본사를 두고 있음
Onassis 재단에 따르면, 현재 총 5백만-DWT 규모의 탱커 19척을 보유 중
기존 용선 현황은 중국 Unipec이 2척, 한국 장금상선이 1척의 VLCC를 용선하여 운용 중이며, Taiyo Oil 또한 1척의 상업적 운영권을 보유하고 있음

△ 캐나다 해상 원유 수출 급증 및 아시아 시장 확대

2025년 캐나다의 해상 원유 수출량은 전년 대비 61.4% 증가한 38.4백만톤을 기록하며, 전 세계 해상 원유 물동량의 1.7%를 차지
대중국 수출이 2023년 제로(0) 수준에서 2024년 3.2백만톤, 2025년에는 12.3백만톤으로 급증하며 전체 해상 수출의 31.9%를 점유
캐나다산 중질유 처리가 가능한 정제 시설을 보유한 한국과 인도를 대상으로 적극적인 마케팅을 펼치고 있음
미국 도널드 트럼프 행정부의 관세 위협 및 경제적 압박에 대응하기 위해 Mark Carney 캐나다 총리는 아시아와 유럽으로 수출 선급처를 다변화하는 '탈미국화' 정책을 추진 중
2024년 5월 완료된 Trans Mountain 파이프라인(TMX) 확장 프로젝트를 통해 밴쿠버항의 수출 능력이 일일 890k-bpd로 3배 가까이 증가
밴쿠버 Westridge 터미널의 제약으로 인해 캐나다 해상 원유 선적 물량의 89.1%가 아프라막스 탱커를 통해 운송. 수에즈맥스 7.3%, 기타 3.6%
밴쿠버 Westridge 터미널이 전체 물량의 59.2%를 소화하며 주요 거점 역할을 하고 있으며, 유럽연합(EU)으로의 수출 또한 전년 대비 146.8% 성장
2026년 캐나다 원유 생산량은 역대 최고치인 일일 4.85백만배럴에 달할 것으로 예상되며,
알버타 주정부는 수출 용량을 2배 이상 늘릴 수 있는 일일 1백만배럴 규모의 신규 파이프라인 건설을 지원하고 있음

▶ 오프쇼어/디펜스

△ 막 진수된 Coral Norte, 1호기보다 많이 개선된 스펙

3.6mtpa 생산 능력의 Coral Norte FLNG의 진수식이 모잠비크 당국 관계자들이 참석한 가운데 한국 거제도에서 개최
해당 설비는 2028년까지 가동을 시작할 예정이며,
모잠비크 북부 카보 델가도 인근 로부마(Rovuma) 분지에 배치되어 코랄 가스전 북부 지역의 가스를 생산 예정
Eni의 COO Guido Brusco는 이번 Coral Norte가 Coral Sul의 단순한 복제품이 아니라고 강조
1,000가지 이상의 개선 사항(Lessons Learned)이 통합되었고, 이를 통해 액화 용량을 5% 이상 늘렸으며,
전체 개발 과정을 능률화하여 더 빠르고 비용 효율적인 인도를 보장함과 동시에 최고 수준의 보건·안전·환경(HSE) 표준을 유지한다는 설명
이 설비가 가동되면 모잠비크의 LNG 생산량은 현재의 2배인 7MTPA으로 늘어나며,
모잠비크는 나이지리아와 알제리에 이어 아프리카 3대 LNG 생산 및 수출국으로 도약
Eni가 합작 투자 법인의 지분 50%를 보유한 운영사이며, 중국 CNPC(20%), 한국 가스공사(KOGAS, 10%), 모잠비크 ENH(10%), ADNOC 자회사 XRG(10%)가 파트너로 참여

[01월3주] △ 삼성중공업, Coral Norte FLNG 진수

삼성중공업이 모잠비크 해상에 투입될 Eni의 두 번째 FLNG인 Coral Norte의 선체(Hull) 진수식을 거행
길이 432m, 폭 66m의 초대형 설비로, 연간 3.6백만 톤의 LNG 생산 능력을 갖춘 Coral Norte
현재 모잠비크 제4광구(Area 4)에서 3년째 가동 중인 '코랄 술(Coral Sul)'호의 설계를 그대로 복제한 '카본 카피(Carbon Copy)' 모델로 건조 효율을 극대화
삼성중공업이 선체 건조를 맡고, 프랑스 테크닙 에너지(Technip Energies)와 일본 JGC가 상부 공정 설비(Topsides)의 설계 및 구매·시공(EPC)을 담당
2028년 완공 후 모잠비크 로부마(Rovuma) 분지에 배치될 예정이며,
ENI는 작년 10월 이 72억 달러 규모 프로젝트에 대한 최종투자결정(FID)을 내린 바 있음
진행 사업: 현재 말레이시아 페트로나스의 ZLNG를 건조 중이며, 미국 델핀(Delfin) FLNG 프로젝트 역시 다음 달 내 FID를 앞두고 있어 수주 가시권에 들어온 상태임
☞ 계약은 언제?

▽ Wison New Energies, 중국 Qidong 신규 야드 시운전 개시

중국 Wison New Energies가 대형 해상 설비 및 모듈 건조 역량 강화를 위해 구축한 Qidong 야드에서 시운전 생산을 시작
해당 야드는 현재 건설 단계에서 생산 준비 단계로 전환 중이며,
1번째 블록 제작과 주요 생산 라인 가동을 통해 시운전 단계에 진입
Lusi Port 경제개발구에 위치한 이 시설은 약 1.2백만 제곱미터 면적과 1,372미터의 안벽 보유
야드 내부에는 길이 520미터, 너비 9미터 규모의 신규 해상 도크가 포함
선체 건조, 모듈 제작, 배관 및 도장 공정에 디지털 생산 라인과 스마트 제조 시스템을 도입
Wison New Energies는 이 시설을 활용하여 대형 및 초대형 FLNG, 저탄소 FPSO 및 모듈러 프로젝트를 건조할 계획
신규 시설 가동을 통해 글로벌 프로젝트에 대한 하이엔드 제조 및 대규모 인도 역량을 강화
Wison New Energies는 FLNG 분야에 집중하고 있으며, 지난해 Eni의 2.4-MTPA급 Nguya FLNG(2025년 건조)를 계약 후 33개월 만에 성공적으로 인도
이번 달에는 인도네시아 Genting을 위한 1.2-MTPA급 FLNG 선체 진수를 진행
☞ 너무 지어대네.

△ Chiyoda, 카타르 NFW FEED 계약 수주

일본의 Chiyoda Corporation은 QatarEnergy LNG로부터 카타르 Ras Laffan에 건설될 NFW(North Field West) LNG 육상 시설의 FEED를 수주
NFW 프로젝트는 카타르의 거대 가스전인 North Field의 3번째 LNG 생산 확장 사업으로, 완공 시 카타르의 연간 LNG 생산 능력은 142 MTPA까지 확대될 예정
Chiyoda는 현지 법인인 Chiyoda Almana Engineering을 통해 카타르에서 100개 이상의 프로젝트를 수행한 경험이 있음
이달 초 국영 QatarEnergy LNG NFW 프로젝트의 Offshore는 미국 McDermott를 선정했으며, 해당 업무에는 최소 4개의 플랫폼 재킷(Jacket) 설계, 조달, 건설, 설치 및 시운전이 포함
운영사인 QatarEnergy는 세계 최대 해상 가스전인 노스 필드를 활용하는 이번 수십억 달러 규모 확장 계획에 대해 아직 최종투자결정(FID)을 내리지 않은 상태
☞ 카타르 3차의 LNG선 발주를 위한 NFW 사업이 흘러갑니다.

△ 북극해 항로(NSR) 및 그린란드 관련 미국·러시아·중국 동향

Greenland 인수 및 Canada의 51번째 주 편입에 대한 Trump 대통령의 집착은 북극 중심의 관점에서 영토 확장, 광물 자원 확보, 안보 이익 강화 목적
현재 미국의 북극 해안선은 Alaska 북부 해안에 국한되어 러시아에 비해 현저히 짧은 수준
반면, 러시아의 북극해 항로(NSR) 상업화 가속화되고 있음
지난 15년 동안 3,000해리 구간의 NSR 상업화를 추진해 왔으며, 2030년까지 연중 운항 가능 상태로 만드는 것을 목표
러시아에서 건조된 172.6k-CBM급 Arc7 LNG선 Alexey Kosygin이 원자력 이지스함의 지원을 받아 1월 중 NSR 통과 시도 중
2024년 NSR을 통한 화물 운송량은 약 37.9백만톤을 기록했으며, 2025년에는 88척의 선박이 103회의 통과 항해를 완료
중국은 '북극 실크로드' 확장 중
2025년 중국 자본이 통제하는 4,890-TEU급 Istanbul Bridge가 NSR을 통해 중국-영국 간 20일 만에 항해를 마침
이는 수에즈 운하 경로 대비 7일을 단축한 수치로, 'Polar Silk Road'라 불리는 새로운 중국-유럽 북극 급행 노선의 시작을 시사
한국 선박 또한 올해 유사한 북극 경로 항해를 계획 중
Alaska와 접한 Northwest Passage(NWP)는 캐나다 영해 중심이며, NSR보다 얼음이 두꺼워 항해 가능 기간이 짧고 주로 벌크선 및 크루즈선이 이용
지구 온난화로 인한 빙하 감소가 NWP의 항행 가능성을 높일 수 있으나, 기후 변화에 대한 Trump 행정부의 시각이 변수로 작용

△ Eni의 리비아 Structures A&E 가스 플랫폼에 한국 BIG3 등 경합

Eni와 리비아 국영 석유공사(NOC)의 합작법인인 Mellitah Oil & Gas가 추진하는 80억달러 규모의 'Structures A&E' 가스 프로젝트
세계 최대 규모의 고정식 철제 플랫폼 건설 입찰이 진행 중
현재 입찰 초청장(ITT) 수령을 위한 2번째 사전 자격 심사(pre-qualification)가 마무리 단계
경합은 삼성중공업: 한국 내 자체 야드를 중심으로 공사를 수행하며, 일부 자재 조달 및 제작은 해외에서 진행할 가능성
한화오션은, 삼성중공업과 유사하게 한국 내 시설을 주력으로 활용하는 전략을 제안
HD현대중공업은 이탈리아 Saipem과 컨소시엄을 구성하였으며, 엔지니어링은 밀라노나 아부다비에서 주도하고 제작은 한국과 중국에서 분담하는 구조
그 밖에 CIMC Raffles은 중국 Yantai 및 Haiyang 야드에서 직접 제작을 수행하고 필요시 유럽의 엔지니어링 지원을 받는 방식
NMDC Energy (UAE)는 아부다비의 Mussafah 야드를 제작 거점으로 활용을 제안
Larsen & Toubro (인도)는 오만의 Sohar 야드를 주력 제작 허브로 삼고 인도의 Kattupalli 야드에서 지원받는 전략
중국/이탈리아 컨소시엄인 CAMC Engineering, CNPC, Arkad, Progetti Europa가 협력하여 주요 구조물은 중국에서 제작하고 이탈리아 파트너들이 엔지니어링을 담당
Structure E 플랫폼은 높이 235미터, 무게 40,000톤 이상의 jacket과 약 26,000톤의 통합 상부구조물(topsides)로 구성되며, 부속 설비를 포함한 전체 무게는 약 90,000톤에 달함
가스 760MMcfd, 콘덴세이트 42,000bpd, 원유 5,000bpd 생산을 목표로 하며, 가스는 리비아 해안의 Mellitah 플랜트로 운송
단일 EPCI 계약 체결 여부와 데크(deck), 자켓 등을 분리 발주하는 방안 중 최종 결정을 앞두고 있음

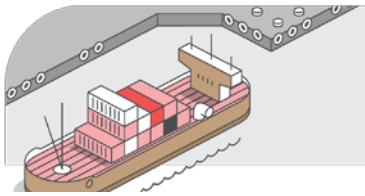
▶ 기타

△ 폐선 시장 동향

파키스탄은 최근 이란의 시민 불안으로 인한 철강 수입 중단과 현지 철강 수요 증가로 인해 인도나 방글라데시보다 높은 프리미엄을 지불하며 선박을 확보하고 있음
또한 홍콩 협약(HKC) 인증을 준비 중인 야드들에게 선박 구매 허가를 부여하고 있으며, 비어 있는 야드를 채우기 위한 구매 수요가 매우 강함
인도(Alang)는 파키스탄보다 낮은 가격대임에도 불구하고 선박을 확보 중이며,
최근 세이셸 소재 Erst Group 소유의 미국 제재 대상 아프라막스 탱커 Bodhi(1997년 건조)를 약 5.8백만달러(LDT당 357달러)에 인수
방글라데시 (Chattogram)는 한국 쌍용해운의 10.2k-DWT급 시멘트 운반선 Chung Yang(1984년 건조)을 약 99.5만달러(LDT당 280달러)에 인수한 것으로 알려졌으나,
선박 재가동 및 인도 비용이 반영되어 낮은 가격을 기록
터키 (Aliaga)도 프랑스 페리 운영사 La Meridionale가 로팍스(Ropax) 선박 Kalliste(1994년 건조)를 EU 승인을 받은 터키 폐선 야드인 Sok Denizcilik에 매각

△ EMF, 2026년 친환경 선박 투자 확대 및 기회 모색

덴마크 기반의 해운 투자사인 European Maritime Finance(EMF)는 암모니아, Bio-LNG 등 저탄소 연료를 사용하는 차세대 친환경 선박에 대한 투자를 2026년 핵심 전략으로 설정
현재 대한조선에서 157.2k-DWT급 수에즈맥스 탱커 4척을 건조 중이며, 모두 LNG-ready(D/F) 사양
HD현대중공업에서도 암모니아 운송이 가능한 88k-CBM급 VLGC 3척을 2027년 인도 조건으로 건조 중
88k-CBM급 VLGC는 최근의 대형화 추세(93k-CBM)와 달리 파나마 운하 통과가 가능하여 시장에서 매우 높은 경쟁력을 보유
PCTC 부문에서는 2026년에 중국 CIMC Raffles로부터 7,000-TEU(CEU)급 PCTC 2척을 인도받을 예정이며,
지난 4월에는 동일 사양의 선박 2척을 척당 115백만달러 이상의 가격으로 AD Ports Group에 매각하여 높은 수익을 기록
Atlas Maritime과 공동으로 탱커 선단을 관리 중이며, 115k-DWT급 LR2 PC선 4척은 ExxonMobil 및 Trafigura에 장기 대선 중
신조 수에즈맥스 2척(Geneva Star, Lausanne Star)은 Trafigura와 용선 계약을 체결
Fearnleys 출신의 LPG 및 암모니아 전문가 Thomas Malm을 영입하여 프로젝트 파이낸싱 부문을 강화하고 녹색 전환을 지원할 계획



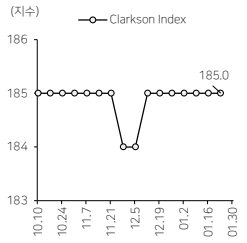
다올 선박

2026.01.25 [806호]

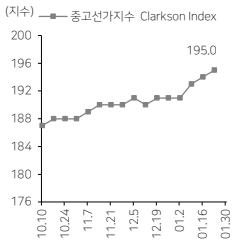
DAOL 다올투자증권

신조선가 & 중고선가

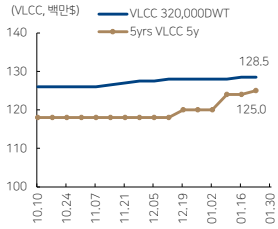
▶ 신조선가지수

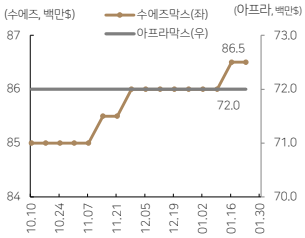


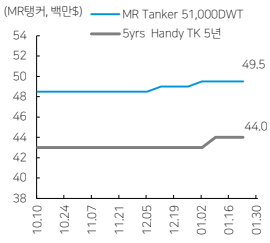
▶ 중고선가지수



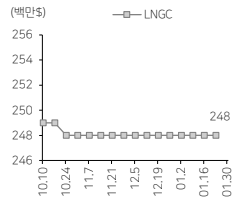
▶ 탱커

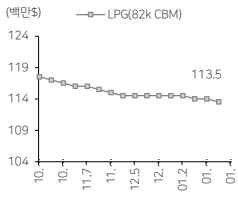




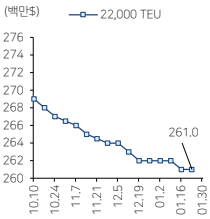


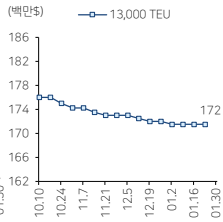
▶ 가스선들

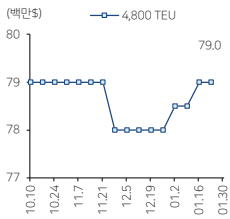




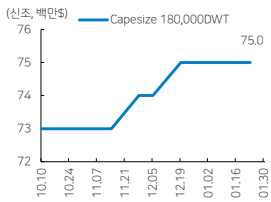
▶ 컨테이너선





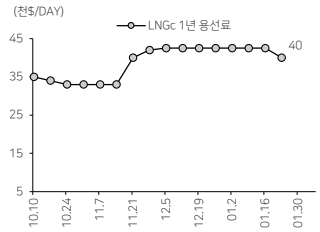


▶ 벌크

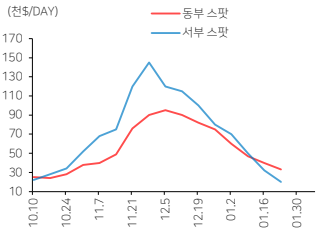


용선료

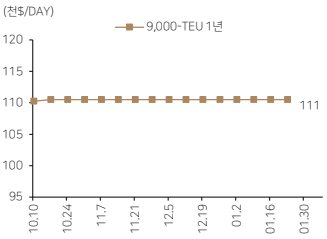
▶ LNG선 용선료(1년)

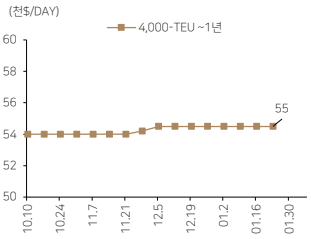


▶ LNG선 SPOT 운임

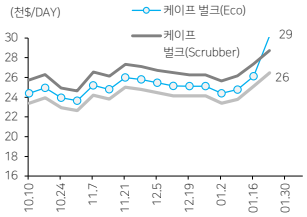


▶ 컨테이너선

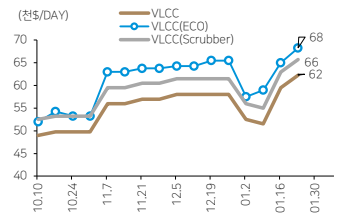




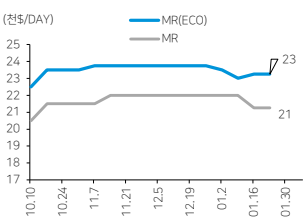
▶ 벌크

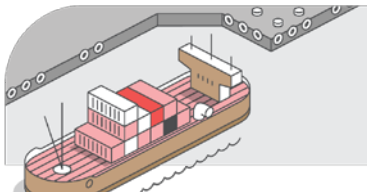


▶ 탱커 - VLCC



▶ 탱커 - MR탱커

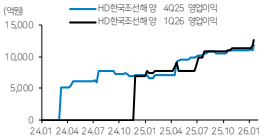




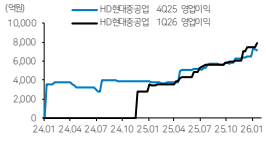
다올 선박

Consensus 추이

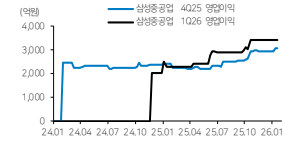
▶HD한국조선해양



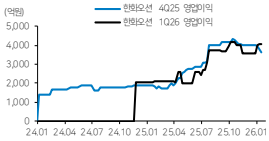
▶HD현대중공업



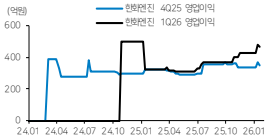
▶삼성중공업



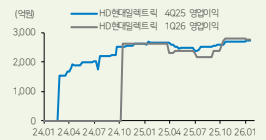
▶한화오션



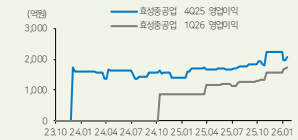
▶한화엔진



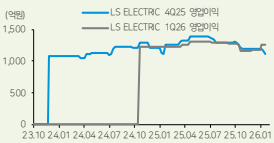
▶HD현대일렉트릭



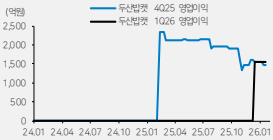
▶효성중공업



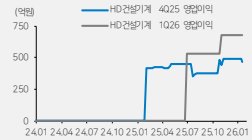
▶LS Electric



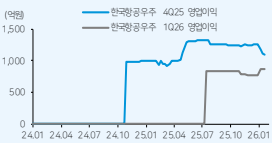
▶두산밥캣



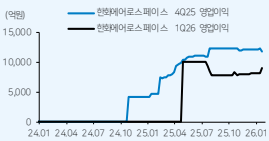
▶HD건설기계



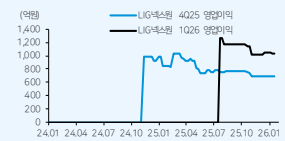
▶한국항공우주



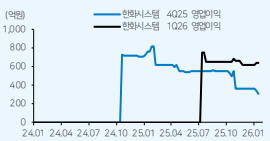
▶한화에어로스페이스



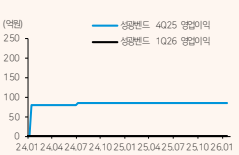
▶LIG넥스원



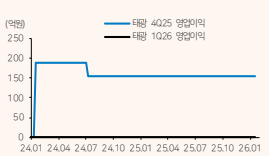
▶한화시스템



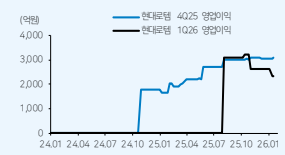
▶성광벤드



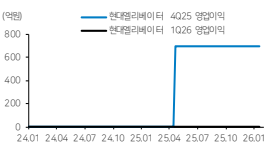
▶태광



▶현대로템



▶현대엘리베이터



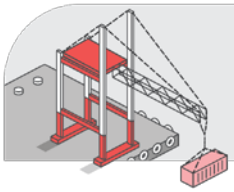
출처: Dataguide

▶조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

		2025 EPS(원)									Change(%)		VALUATION	
그룹	종목	다섯달전	네달전	세달전	두달전	25.12.27	26.01.03	26.01.10	26.01.17	26.01.23	2달전 대비	4주전 대비	2025 PER	종가
조선	HD한국조선해양	32,249	31,502	31,697	33,124	33,732	33,732	33,513	33,760	34,037	3%	1%	12.8	436,000
	HD현대중공업	14,605	14,628	14,865	15,719	16,529	14,246	15,022	14,724	14,627	-7%	-1%	42.9	627,000
	삼성중공업	700	711	776	755	748	748	746	768	764	1%	2%	39.8	30,400
	한화오션	3,112	3,181	3,148	3,131	3,100	3,100	3,089	3,085	3,072	-2%	-1%	45.7	140,300
엔진	한화엔진	1,166	1,166	1,177	1,179	1,165	1,165	1,165	1,170	1,183	0%	2%	45.2	53,500
	STX엔진	648	1,304	1,304	1,304	1,304	1,304	1,304	1,304	1,304	0%	0%	29.1	37,900
	HD현대마린엔진	1,613	1,706	1,789	2,019	2,019	2,064	2,064	2,064	2,064	2%	2%	44.9	92,600
건설기계	HD건설기계	4,864	4,896	4,896	5,805	5,805	2,146	2,146	2,146	2,124	-63%	-63%	56.0	118,900
	두산밥캣	5,124	5,124	5,054	4,470	4,445	4,477	4,477	4,385	4,385	-2%	-1%	14.0	61,300
발전/중전기	두산에너빌리티	452	448	444	307	296	296	296	296	293	-5%	-1%	318.8	93,300
	HD현대일렉트릭	18,693	18,732	18,720	19,514	19,798	19,798	19,768	19,822	19,798	1%	0%	44.6	884,000
	LS ELECTRIC	10,010	10,010	9,881	9,555	9,444	9,444	9,364	9,269	9,183	-4%	-3%	55.4	509,000
방산/기타	한국항공우주	2,668	2,670	2,577	2,271	2,239	2,239	2,209	2,201	2,148	-5%	-4%	75.9	162,900
	한화에어로스페이스	31,478	31,537	34,242	32,104	31,898	30,425	30,425	29,885	29,199	-9%	-8%	43.0	1,255,000
	LIG넥스원	14,020	14,472	14,359	14,189	14,153	14,153	14,153	14,136	14,131	0%	0%	37.4	528,000
	한화시스템	1,004	990	975	1,206	1,206	1,206	1,206	1,237	1,282	6%	6%	70.5	90,400
	현대로템	7,227	7,271	7,472	7,546	7,455	7,455	7,454	7,455	7,395	-2%	-1%	28.1	207,500
	현대엘리베이터	8,552	8,552	8,552	8,552	4,295	4,295	4,295	4,295	4,295	-50%	0%	21.8	93,600
피팅	성광벤드	1,659	1,551	1,442	1,468	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	-9%	0%	21.9	29,200
	태광	1,547	1,592	1,702	1,713	1,875	1,875	1,875	2,642	2,642	54%	41%	9.6	25,350
	하이록코리아	3,644	3,644	3,804	3,804	3,623	3,623	3,623	3,623	3,623	-5%	0%	8.8	31,900

		2025 BPS(원)									ROE		VALUATION
그룹	종목	다섯달전	네달전	세달전	두달전	25.12.27	26.01.03	26.01.10	26.01.17	26.01.23	2025	2026	2025 PBR
조선	HD한국조선해양	182,067	181,054	180,932	183,215	183,016	183,016	183,407	183,308	183,685	19%	24%	2.4
	HD현대중공업	75,374	75,409	75,604	77,183	85,375	85,375	91,346	85,237	91,406	16%	31%	6.9
	삼성중공업	6,270	6,256	6,243	6,090	6,090	6,090	6,100	6,122	6,112	12%	21%	5.0
	한화오션	19,025	19,077	19,051	18,960	18,925	18,925	18,920	19,070	19,055	16%	21%	7.4
엔진	한화엔진	5,311	5,311	5,311	5,827	5,827	5,827	5,827	5,827	5,827	20%	28%	9.2
	STX엔진	8,298	8,860	8,860	8,860	8,860	8,860	8,860	8,860	8,860	15%	63%	4.3
	HD현대마린엔진	11,084	11,040	11,189	11,527	11,527	11,552	11,552	11,552	11,552	18%	31%	8.0
건설기계	HD건설기계	101,144	102,916	102,916	103,613	103,613	37,481	37,489	37,489	37,460	6%	9%	3.2
	두산밥캣	75,292	75,292	75,569	75,085	75,828	75,828	75,828	75,760	75,760	6%	7%	0.8
발전/중전기	두산에너빌리티	12,463	12,428	12,424	12,099	12,043	12,043	12,043	12,094	12,117	2%	5%	7.7
	HD현대일렉트릭	54,834	54,878	54,793	55,678	55,757	55,757	55,725	55,823	55,908	35%	40%	15.8
	LS ELECTRIC	68,409	68,409	68,264	68,097	68,076	68,076	67,999	67,904	67,769	14%	19%	7.5
방산/기타	한국항공우주	19,720	19,668	19,569	19,335	19,315	19,315	19,273	19,270	19,221	11%	18%	8.5
	한화에어로스페이스	164,645	166,452	174,026	172,178	171,223	171,223	171,223	170,188	176,663	17%	23%	7.1
	LIG넥스원	66,526	66,674	66,573	57,015	56,372	56,372	56,372	56,358	62,041	23%	26%	8.5
	한화시스템	15,304	15,469	16,654	17,475	17,475	17,475	17,475	17,219	17,219	7%	8%	5.3
	현대로템	25,678	25,713	26,506	27,107	27,099	27,099	27,099	27,101	27,313	27%	30%	7.6
	현대엘리베이터	39,414	39,414	39,414	39,414	31,305	31,305	31,305	31,305	31,305	14%	15%	3.0
피팅	성광벤드	21,579	21,466	21,400	21,447	21,447	21,447	21,447	21,447	21,447	6%	10%	1.4
	태광	22,839	23,022	23,128	23,129	23,156	23,156	23,156	24,197	24,197	11%	8%	1.0
	하이록코리아	37,176	37,176	39,135	39,135	37,924	37,924	37,924	37,924	37,924	10%	11%	0.8

출처: Dataguide



다올 기계 ChartBook

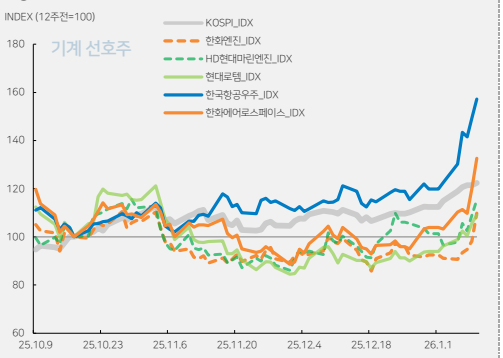
2026.01.25 [806호]

DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

당사 기계 선호주 vs. 시장

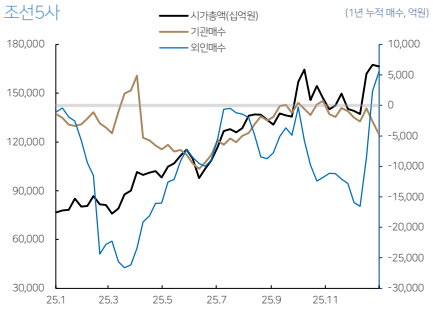
▶당사 선호주



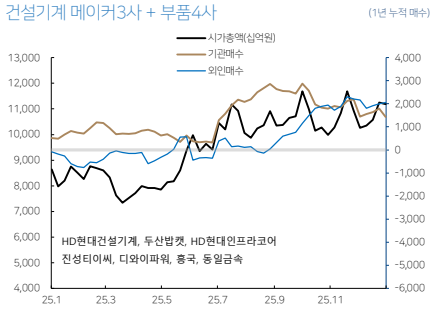
당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 기관, 외인 누적 매수

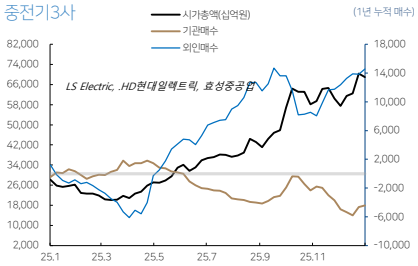
조선5사



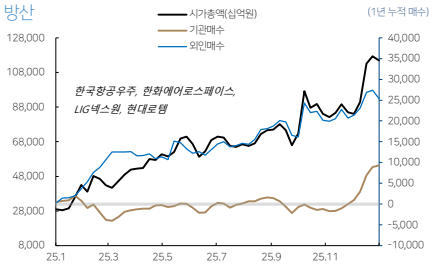
건설기계 메이커3사 + 부품4사



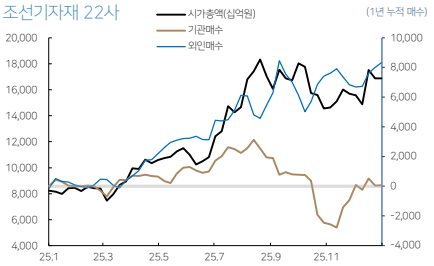
중전기3사



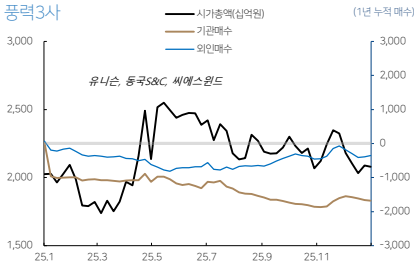
방산



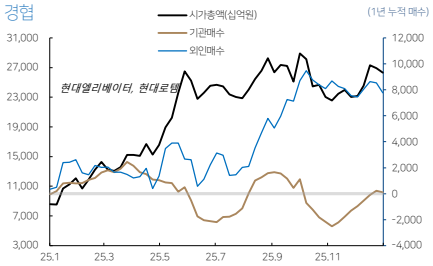
조선기자재 22사



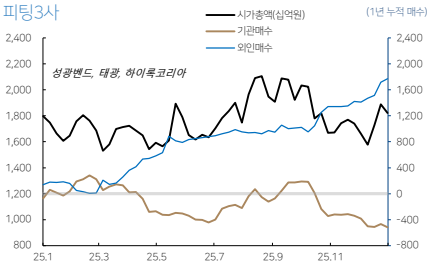
풍력3사

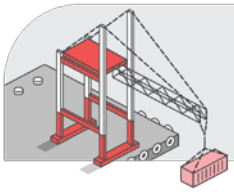


경협



피팅3사





다올 기계 ChartBook

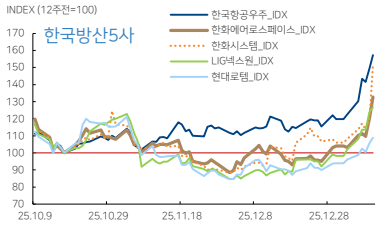
2026.01.25 [806호]

DAOL 다올투자증권

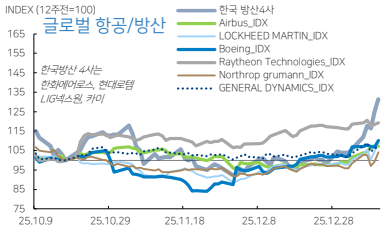
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

방위산업과 항공부품주

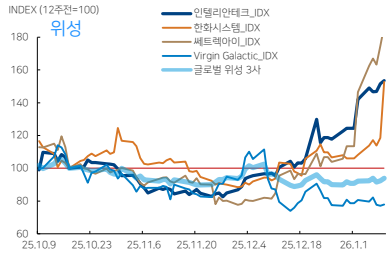
▶ 한국의 방산 3사+한화시스템+현대로템



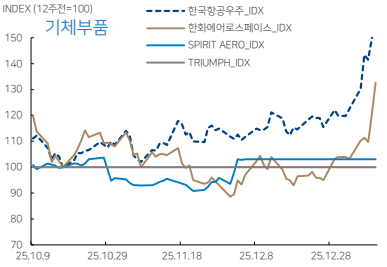
▶ 글로벌 방산/항공



▶ 한국과 해외 위성 피어그룹

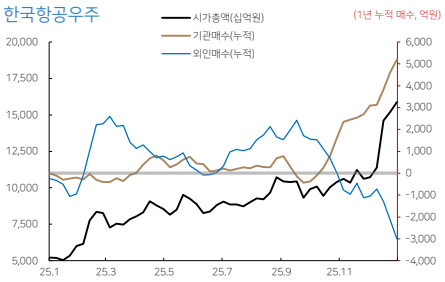


▶ 항공부품주

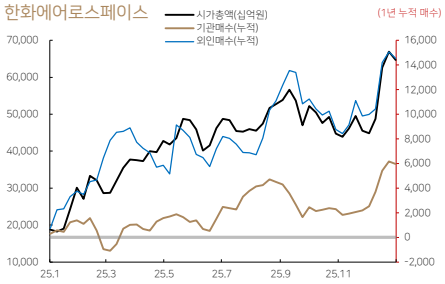


방위산업 수급

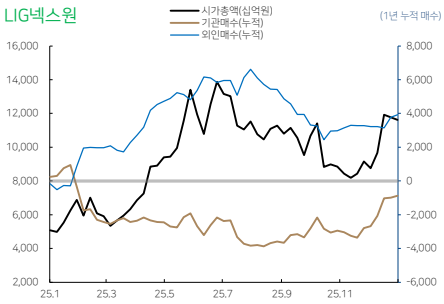
한국항공우주



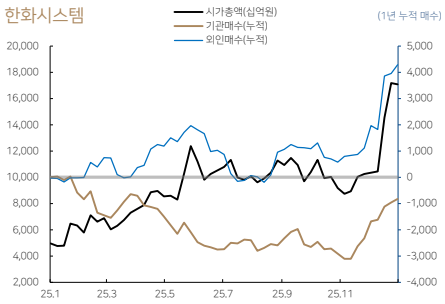
한화에어로스페이스



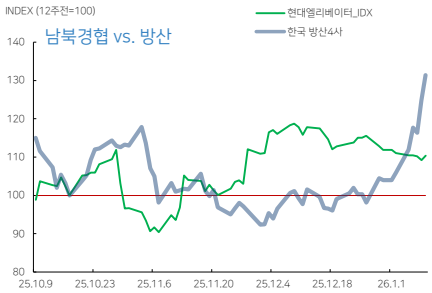
LIG넥스원



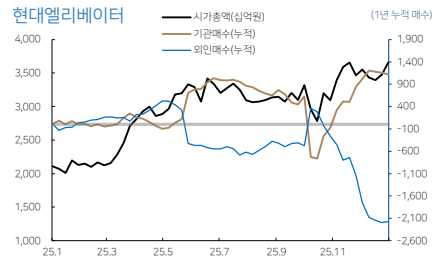
한화시스템



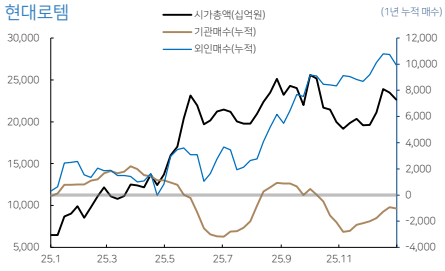
▶ 방산 vs. 경협

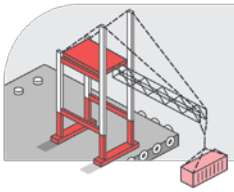


현대엘리베이터



현대로템





다올 기계 ChartBook

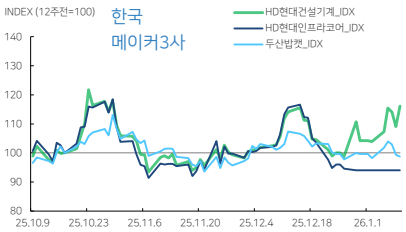
2026.01.25 [806호]

DAOL 다올투자증권

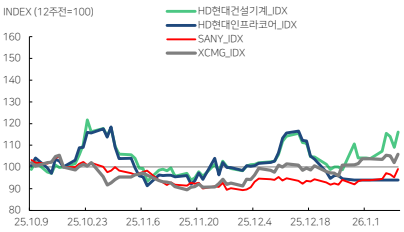
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

건설기계

▶ 한국의 메이커 3사

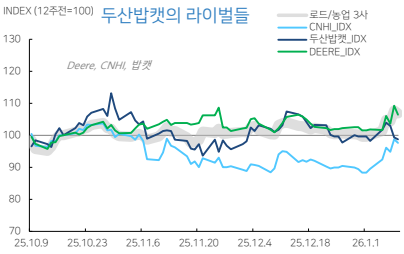


▶ 중국 건설장비 시장

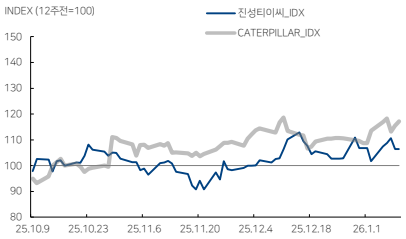


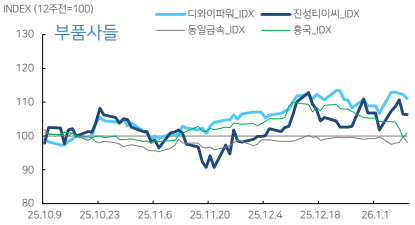
▶ 대형: 두산, 현건기, CAT

▶ 미니 소형에서 두산밥캣

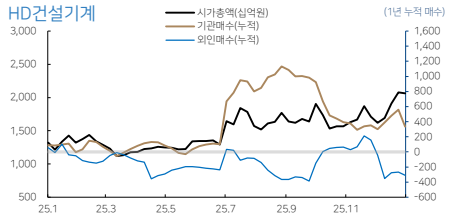


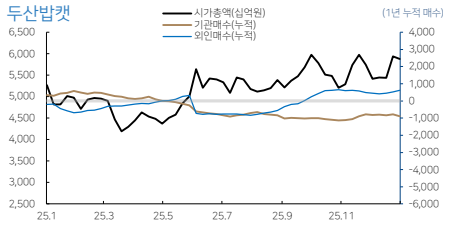
▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사





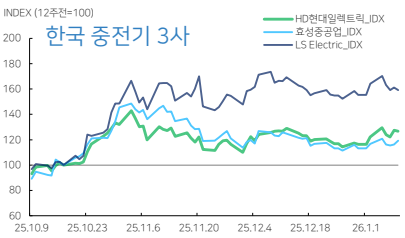
건설기계 수급



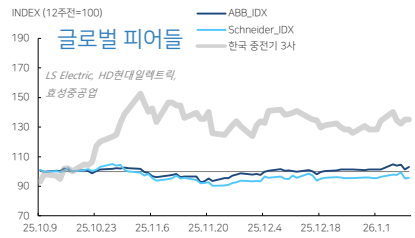


중전기

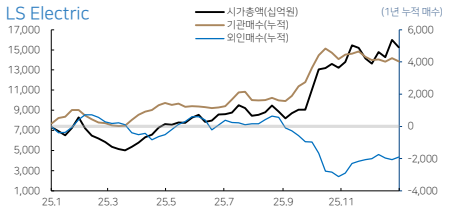
▶ 한국 중전기 3총사

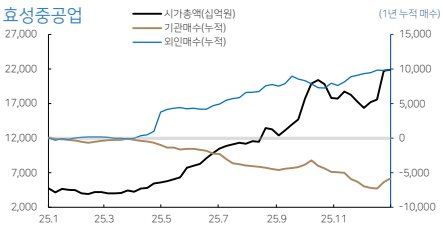


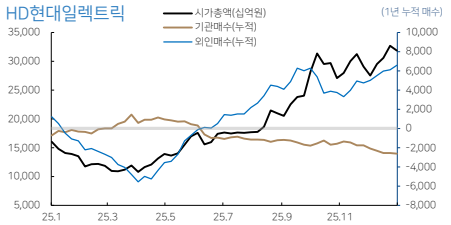
▶ 글로벌 피어 2사

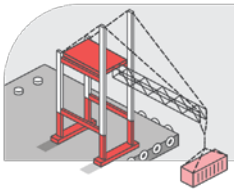


중전기 수급









다올 기계 ChartBook

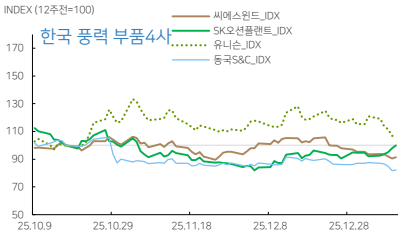
2026.01.25 [806호]

DAOL 다올투자증권

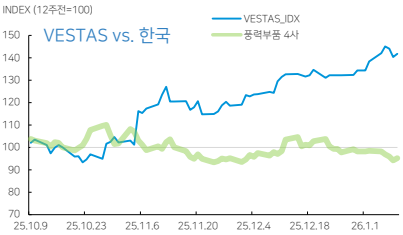
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

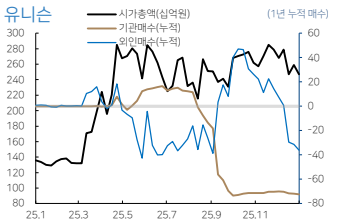
풍력

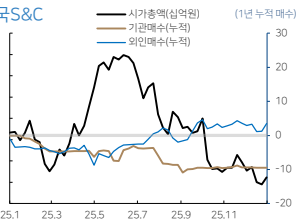
▶ 한국 풍력 부품4사



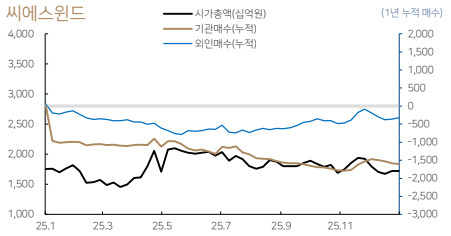
▶ 한국 풍력 vs. VESTAS

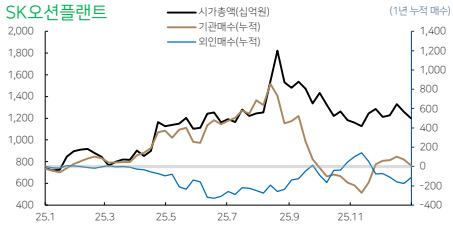






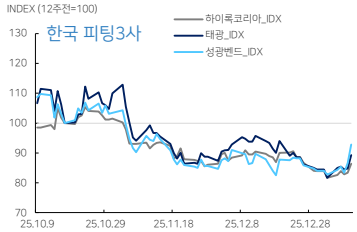
풍력 수급



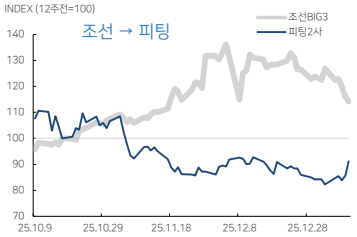


피팅

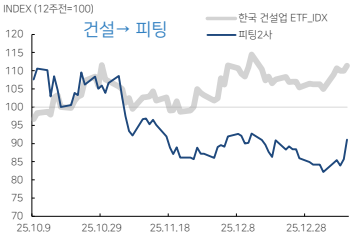
▶ 피팅 3사



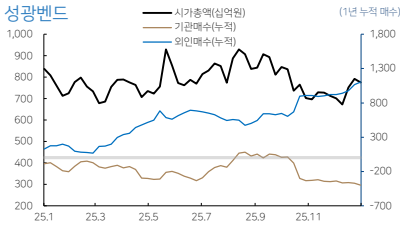
▶ 조선 → 피팅2사

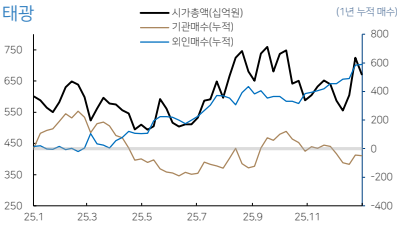


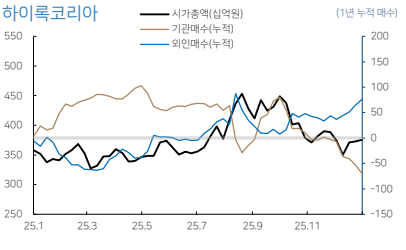
▶ 건설 → 피팅2사



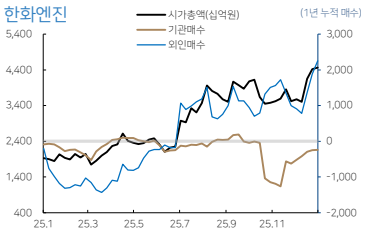
피팅업 수급

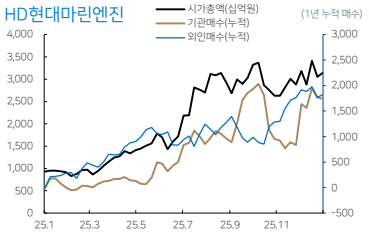


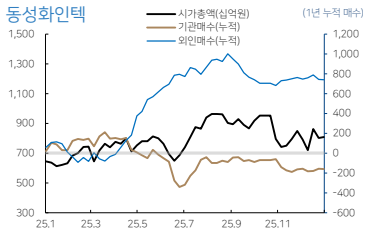


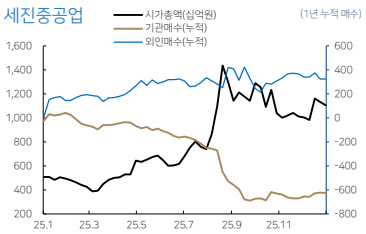


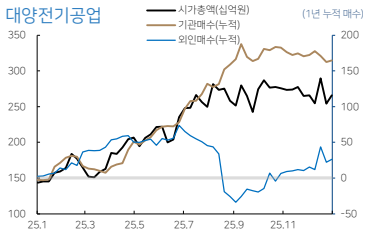
조선기자재 수급

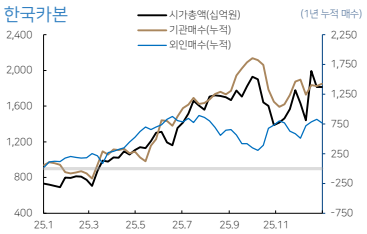






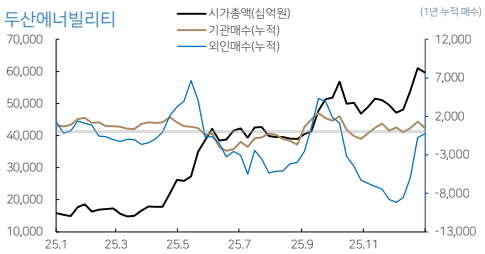


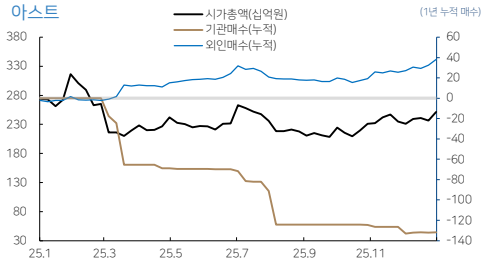




조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

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 : 88.7% HOLD : 11.3% 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.