다올 선박

2026.03.01 [811호]

DAOL 다올투자증권

LNGc 신조선가 상승. LNG 프로젝트들 진척(모잠비크2, Qatar, Alaska)

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

코멘터리 of 조선

▶ 탱커 급등으로 중고선가지수 8주 연속 상승, 신조선가도 탱커 상승, LNG도 드디어 상승 전환

① 신조선가지수는 8주 연속 하락했지만, 수에즈막스와 아프라막스 탱커가 올랐고, LNG선은 2024년 7월 이후 처음으로 반등해서 248.5백만달러를 기록합니다.

② 중고선가지수는 8주 연속 올랐고, 2p나 오른 201p를 기록합니다. VLCC가 무려 3백만달러나 상승해 138백만달러를 찍습니다!

▶ HD현대중공업 컨테이너 수주 개시

③ HD현대중공업이 2,000-TEU급으로 추정(신조선가 43.2백만달러)되는 컨테이너선 6척을 수주합니다.

▶ 탱커 운임 급등

④ VLCC 스팟운임이 200천달러/일로 급등했고, 용선료(1년)도 100천달러/일까지 치솟았습니다. Frontline은 110천달러/일의 신기록을 경신합니다. 이는 1) 브라질 및 중동의 수출 증가와 같은 수요 요인, 2) 베네수엘라, 이란의 그림자선대 소멸에 따른 정상 선대의 선복 쇼티지 기대감(블랙리스트 VLCC 154척), 3) 장금상선의 중고선 매입 때문입니다.

⑤ 장금상선은 지난주에도 홍콩 Wah Kwong, Pantheon Tankers , Frontline 등의 VLCC를 매입한 것으로 업데이트되었는데, 현재 VLCC 스팟시장의 25%를 차지하며, 시장 지배력을 행사하고 있습니다.

▶ LNG. 굵직한 3개 프로젝트 진척

⑥ TotalEnergies와 ExxonMobil이 각각 Mozambique, Rovuma 프로젝트의 해상 서비스 제공업체 선정을 위한 공동 입찰을 시작합니다. 각각 2029년, 2030년 가동 예정이며, 여기서 40~50척의 LNG선 수요가 발생합니다.

⑦ QatarEnergy가 생산CAPA를 128MTPA에서 142MTPA로 3번째 늘리는 NFW(North Field West)의 육상 EPC사로서 Technip, CCC, GAC 컨소시엄을 선정해 계약을 체결합니다. 카타르 3차 발주도 다가옵니다.

⑧ Alaska LNG(20MTPA)가 TotalEnergies와 2MTPA 장기공급계약 체결로, 누적 13MTPA를 판매합니다. FID 목표 18MTPA가 곧 입니다.

대규모 LNG선 발주와 신조선가 상승을 기다립니다.

⑨ 삼성중공업은 Celsius로부터 2028년 5월 인도물 1척을 255백만달러에,

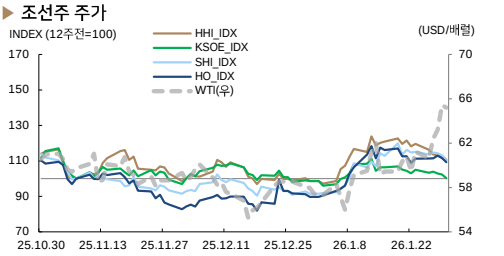
⑩ HD현대중공업도 Tsakos로부터 2028년 9월 인도물을 254.4백만달러에 1척+3척 수주합니다. 곧 260백만달러대를 기대합니다.

▷ 모잠비크 Coral Norte FLNG 본계약 곧

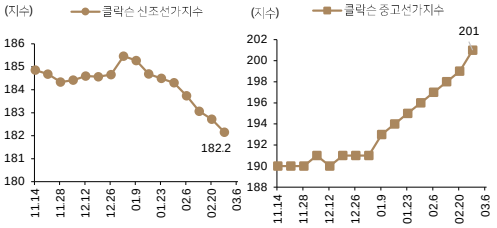
⑪ Technip Energies는 Eni의 MRV로부터 Coral Norte FLNG 본계약을 체결했습니다. 삼성중공업은 3차례에 걸쳐 1.68조원(~2026년 4월)을 수주했는데, 잔여 계약이 곧 잇다를 것으로 기대합니다.

모니터링 차트

▶ 조선주 주가



▶ 선가지수



▶ 후판, 주요 선종 신조선가

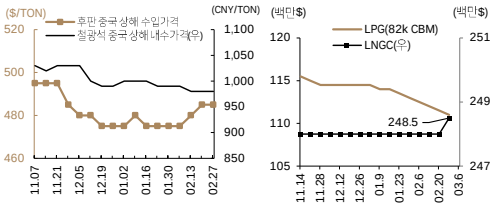
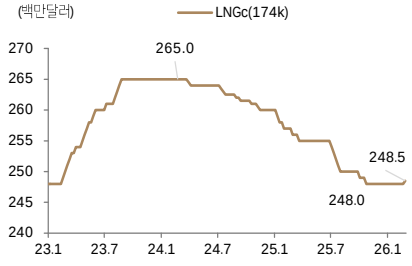


Fig. 2024년 가을부터 하락하던 LNGc 신조선가 반등



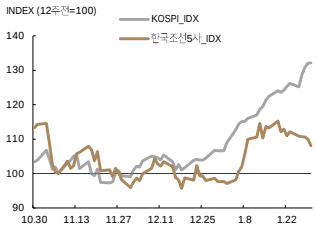
주시 뉴스

✓수주, ?수주설

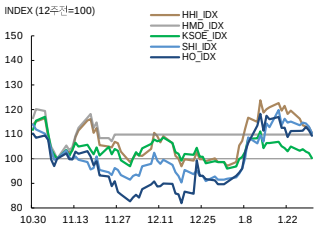
	수주	02월4주 주시뉴스	수주	02월3주 주시뉴스
선가 & 생산능력		△ 탱커 덕에 중고선가지수 8주 연속 상승에 2p나 오른 201p, 신조선가 탱커 상승, LNG 드디어 상승 전환 △ 2026년 1월 한 달간 총 217건, 71억달러 이상의 중고선 매매(S&P) 거래가 발생		△ 신조선가지수 7주 연속 하락. 중고선가지수 7주 연속 상승. VLCC와 수에즈 탱커 급등
그린십		△ 해상 원자력 발전을 위한 규제 및 Pink Corridor(SMR 이동 항로) 구축 동향		△ Amogy, 조선업 규제 불확실성에 에너지 및 산업 분야로 사업 확장
LNG	✓ ✓ ? ? ?	▲ 삼성중공업, 2028년 납기 255백만달러 수주. 발주처는 Celsius Tankers로 확인 ▲ HD현대중공업, Tsakos로부터 LNG선 1척 수주. 2028년 납기에 신조선가는 254.4백만달러 ▲ TotalEnergies-ExxonMobil, 모잠비크 해상 서비스 입찰 개시 ▲ QatarEnergy NFW 육상 시설 EPC 계약 체결 ▲ Alaska LNG에 TotalEnergies 장기공급계약 체결. 13MTPA 누적 판매. 18MTPA에 FID 예정	? ? ✓	▲ ExxonMobil LNG선 20~30척 신조 발주 추진 ▲ Woodside Energy LNG선 신조 입찰 재요청. 초기 발주 4척설 ▲ 삼성중공업, Seapeak으로부터 LNG선 수주 ▲ GTT, 2025년 LNG 프로젝트 FID로 인한 발주 증가 전망. 450척 발주 필요
가스선				N/A
컨테이너선	✓	▲ HD현대중공업, 고려해운 피더십 6척 수주		△ Hapag-Lloyd, Maersk와의 경쟁 끝에 Zim 인수 성공 요약 △ CMA CGM 인도 Cochin Shipyard LNG D/F 컨테이너선 발주. HD현대중공업 협력 예정 ▲ HJ중공업, 19,100-TEU 2+2척 수주
탱커	✓ ✓	▲ VLCC 스팟 운임 급등해 200,000달러/일 선을 위협하며 새로운 고점을 기록 ▲ VLCC 용선료(1년)가 사상 최고치를 기록하며 전례 없는 수준에 도달함 ▲ Sinokor Maritime이 스팟 선대의 25%를 장악하며, 운임상승 유도 ▽ Pantheon Tankers도 한국 장금상선에 노후 VLCC 매각. 중국에 교체 발주 ▽ Zodiac Maritime 최근 4개월 14억달러 탱커 신조투자. 중국 수주	✓ ✓	▲ Sinokor 시대: Aponte와의 협력, VLCC 스팟 시장의 24%, 전체 선대의 12% 통제하는 지배력 ▲ Sinokor, 하루 만에 VLCC 3척 성약 및 운임 급등세 주도 ▼ Marinakis, Hengli Heavy Industry에 VLCC 11척 신조 발주 ▼ 그리스 Pantheon Tankers, Hengli에 VLCC 4척 발주. Hengli VLCC 잔고 M/S 34% ▼ MSC는 중국 Hengli와 VLCC 4척, 그리스 Procopiou도 후동중화와 VLCC 12척 건조 협의 중
해양/디펜스	✓	▲ Technip Energies, 모잠비크 Coral Norte FLNG 본계약 체결 확정 ▽ Golar LNG, 4번째 FLNG 투자 결정 신중하게 하기로		▲ MR PC선, 미국 조선업 부활의 핵심 동력으로 부상 ▲ Nicholas Notias, 미국 조선업 부활 정책에 따른 전략적 행보. MR 발주 계획
기타		▲ 2026년 1월 글로벌 신조 발주 180억달러로 클락슨 집계		△ BRS. 탱커 상위 플레이어 독과점으로, 신규투자는 벌크로 몰릴 것으로 분석

Peer Group 주가

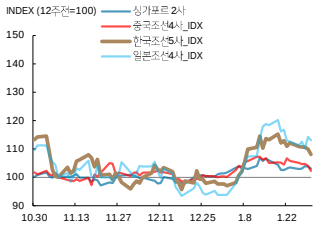
▶ 한국 주식시장 vs. 조선주들



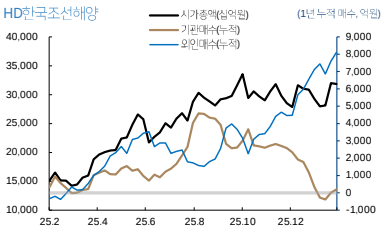
▶ 한국 조선5사 Performance

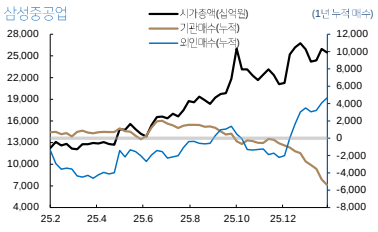


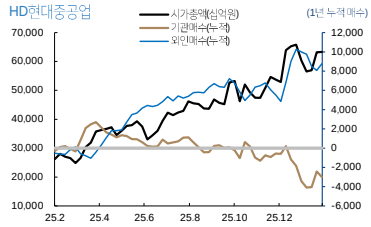
▶ 한/중/일/싱 조선주 주가 비교

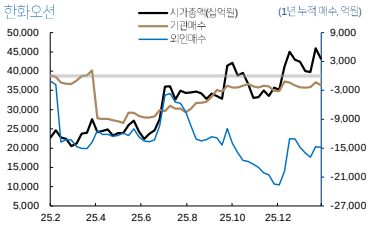


조선 수급









한국 조선업 수주와 수주설

▼ 신조 수주(외신, 전자공시 등)

▲ 삼성중공업, 2028년 납기 255백만달러 수주. 발주처는 Celsius Tankers로 확인

- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ HD현대중공업, Tsakos로부터 LNG선 1척 수주. 2028년 납기에 신조선가는 254.4백만달러

- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ HD현대중공업, 고려해운 피더십 6척 수주

- 아래의 컨테이너선 섹션 참고

▽ Pantheon Tankers도 한국 장금상선에 노후 VLCC 매각. 중국에 교체 발주

- 아래의 탱커 섹션 참고

▽ Zodiac Maritime 최근 4개월 14억달러 탱커 신조투자. 중국 수주

- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ Clarksons 신규 수주 입력 업데이트(한국)

ⓐHD Hyundai HI (HHI)→Unknown(Tsakos), LNG(174k-CBM) 1척

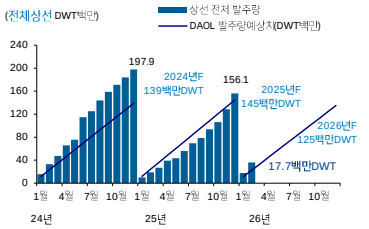
- 아래의 LNG 섹션 참조

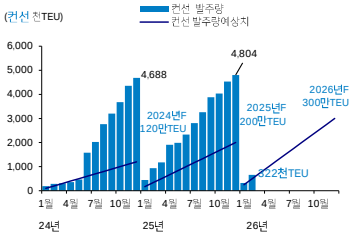
ⓑSamsung HI→Unknown(Celsius), LNG(174k-CBM) 1척

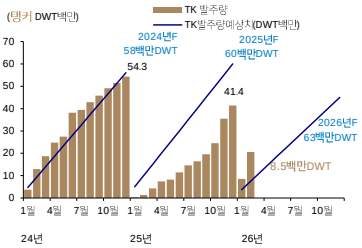
- 아래의 LNG 섹션 참조

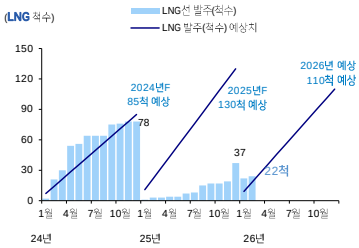
당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

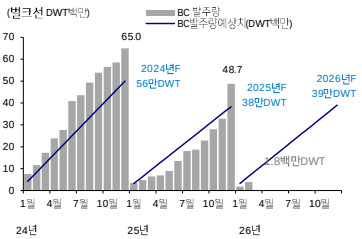
▶ 당사예상 대비 발주 추이

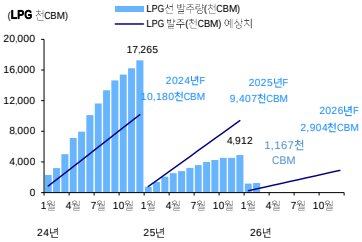












클락슨 신조 발주: 한/중/일

주석: 클락슨 입력 DATA 만 & 해양은 뉴스/공시 기준

	조선사	수주일자	발주처		선종	선형	인도	척수
2026년 02월 3주								
대한민국	Samsung HI	26.01.27	Unknown	Unknown	LNG	174k cu.m.	2028~2029	2
			아시아	Bharat Ethane JV	LPG	100k cu.m.	2028~2029	2
		26.02.10	일본	Nissen Kaiun	CONT	13k TEU	2028	2
	HJSC Yeongdo	26.02.10	유럽	MPC Container Gmbh	CONT	10k TEU	2028	2
	DH Shipbuilding	26.01.14	유럽	Laskaridis Shipping	TK	157k DWT	2029	2
		26.01.13	유럽	Nordic American	TK	157k DWT	2028	2
		26.01.28	유럽	Advantage Tankers	TK	157k DWT	2029	2
		26.02.06	Unknown	Unknown	TK	157k DWT	2028	2
	Hanwha Ocean	26.01.14	중동	Asyad Shipping	TK	300k DWT	2028~2029	3
		26.01.20	유럽	Alpha Gas	LNG	174k cu.m.	2029	2
	HD Hyundai Samho	26.01.01	유럽	Capital Ship Mngt	TK	157k DWT	2028	4
		26.01.15	유럽	Aygaz A.S.	LPG	93k cu.m.	2028	1
		26.01.16	유럽	JHI Steamship	TK	157k DWT	2028~2029	2
		26.01.30	아프리카	Sonangol	LNG	174k cu.m.	2028	1
	HD Hyundai Vietnam	26.01.19	유럽	Stealth Maritime	TK	115k DWT	2029	2
	HD Hyundai HI (HHI)	26.01.05	일본	NYK Line \ Ocean Yield	LNG	200k cu.m.	2028~2029	4
		26.01.19	유럽	Stealth Maritime	TK	157k DWT	2029	2
		26.01.29	일본	Mitsui OSK Lines	LCO2	12k cu.m.	2028~2029	2
대한민국	K SB (Jinhae)	26.01.29	유럽	Venergy	PTK	50k DWT	2027	2
		26.02.12	한국	Woolim Shipping	GASC	13k DWT	2027~2028	3
2026년 02월 4주								
대한민국	Samsung HI	26.02.19	Unknown	Unknown	LNG	174k cu.m.	2028	1
	HD Hyundai HI (HHI)	26.02.25	Unknown	Unknown	LNG	174k cu.m.	2028	1
중국	COSCO HI (Guangdong)	26.02.14	중국	COSCO Shpg Tianjin	CONT	1k TEU	2027	1
	Jiangsu New YZJ	25.12.01	Unknown	Unknown	BULK	71k DWT	2029	4
	Nantong COSCO KHI	25.12.01	유럽	Halcoussis Z. & G.	BULK	64k DWT	2028	1
		26.02.14	유럽	Almi Marine Mgmt	BULK	64k DWT	2029	2
	Taizhou Sanfu	26.01.01	유럽	Songa Box	CONT	3k TEU	2028	2
	Hengli SB (Dalian)	26.02.26	유럽	Unknown European	TK	306k DWT	2029~2030	3
		26.02.25	Unknown	Unknown	BULK	181k DWT	2028	2
	Jiangsu Soho Marine	26.02.13	유럽	Halten AS	OTHERS	7k DWT	2028	2
	Chizhou Tianyu SB	26.01.30	중국	Word Engineering	OFF-SUPP	#VALUE!	2028	1
일본	Unknown Yard /Japan	25.12.31	유럽	Navios MLP	BULK	182k DWT	2028~2029	2

선가, 실적, 생산능력

△ 탱커 급등으로 중고선가지수 8주 연속 상승에 2p나 오른 201p, 신조선가도 탱커 상승, LNG도 드디어 상승 전환

신조선가는 수에즈막스와 아프라막스탱커가 0.5백만달러 올랐고, LNGc가 248.5백만달러 0.5백만달러 상승
그럼에도불구하고 신조선가지수는 182.15p로 -0.57p 빠지면서 8주연속 하락. VLGC가 0.5백만달러 하락했을 뿐
중고선가는 파나막스 벌크와 VLCC, 핸디 탱커가 상승하며 2p나 오른 201p를 기록. VLCC는 무려 138백만달러로 3백만달러나 상승

△ 2026년 1월 한 달간 총 217건, 71억달러 이상의 중고선 매매(S&P) 거래가 발생

이 중 가격이 공개된 거래를 기준으로 탱커 섹터가 101척(47억달러), 벌크선 섹터가 72척(13억달러)을 기록하며 시장을 주도
컨테이너선은 33척(5억5,500만달러), 가스선은 11척(5억2,800만달러)의 거래가 이루어짐
1월 시장은 운임 추세와 매매 거래 간의 높은 상관관계를 보였으며, 벌크선의 거래 증가는 BDI 지수의 상승과 일치함
탱커 분야에서는 중동-중국 노선의 VLCC 수익 증가가 매수 활동의 직접적인 동인이 됨
탱커는 VLCC 섹션에서만 43건(29억달러)의 거래가 발생
한국의 Sinokor Maritime이 공격적으로 물량을 확보하며 시장을 장악하고 있는 'Sinokor 시대'가 지속
이외에도 수에즈막스 10척, LR2/아프라막스 8척의 매매가 성사
벌크선은 수프라막스/울트라막스급이 31건(6억5,100만달러)으로 가장 활발했으며, 캄사르막스급도 10건(1억8,380만달러)의 거래를 기록
남대서양 곡물 수요가 파나막스 및 수프라막스급 선박의 고용을 뒷받침함
탱커 섹터는 지난 3년 및 최근 6개월간 벌크선 대비 급격한 자산 가치 상승을 겪지 않아 여전히 매력적인 주가수익비율(P/E) 관계를 유지하고 있음
투자자들은 단순한 기대감이 아닌 지난 몇 년간의 지속적으로 강력한 수익을 바탕으로 입찰에 참여하고 있음
양 섹터 모두 중고령(Middle-aged) 선박이 전체 거래량의 가장 큰 비중을 차지

외신 보도들

- 뉴스/FACT ☞ 당사 의견

▶ 그린십

△ 해상 원자력 발전을 위한 규제 및 Pink Corridor(SMR 이동 항로) 구축 동향

1960년대 말 이후 정체되었던 해상 원자력 규제가 소형 원자로(SMR) 기술의 등장으로 변화의 전기를 맞이함
2024년 출범한 Nemo(Nuclear Energy Maritime Organization)는 IMO(국제해사기구)의 규제 업데이트를 주도하고 있으며, 현재 선주, 조선소, 보험사, 선급 등 약 40개 회원사가 참여 중
Nemo의 신임 매니징 디렉터 Virginia Crosbie는 에너지 안보와 탈탄소화를 위해 원자력이 필수적인 저탄소 전력원임을 강조하며, 대중의 인식 변화를 이끌어내고 있음
국가별로 정책 및 Pink Corridor(안전한 보행로)를 마련 중
국제 규제 마련에 앞서 국가 간 양자 합의를 통해 원자력 추진선이 운항하는 '핑크 커로도' 구축을 추진
노르웨이: SFI Saint 센터를 중심으로 Knutsen LNG의 LNG선(SMR 2기 탑재 예정, 미국-유럽 노선)과 Island Offshore의 해양 작업지원선(영국-노르웨이 노선)에 대한 실증 프로젝트를 진행 중
프랑스: Bureau Veritas 선급이 주도하는 컨소시엄에 CMA CGM 등이 참여하여 국가 차원의 규제 환경을 조성 중
영국: Lloyd's Register와 NorthStandard가 주도하는 MNC(Maritime Nuclear Consortium)가 출범하여 엔지니어링 통합, 보험 및 보안 문제를 집중적으로 다루고 있음
ABS, DNV, Korean Register(한국선급), Lloyd's Register 등 주요 7개 선급이 Nemo에 참여하여 각국 및 국제 규제 형성에 기여하고 있음
보험업계(P&I 클럽 등)는 원자력 추진선 도입이 불가피하다고 판단, 안전 및 비용 측면의 거대한 장벽을 해결하기 위한 보험 솔루션 마련에 착수
향후 원자로가 실제 선박에 탑재되기 전, 육상 실증 프로젝트를 통해 기술적 신뢰성을 먼저 확보할 예정
단순한 선박 추진을 넘어 연료 공급망(Value Chain) 구축과 정부 차원의 정책 정의가 원자력 해운 시대의 핵심 과제가 될 것임

▲ Everllence, 1번째 암모니아 엔진 인도 준비 및 에탄올 엔진 파트너십 예고

엔진 설계사 Everllence는 암모니아 D/F 엔진을 올해 EPS에 1번째, 2027년에는 Hoegh Autoliners에 2번째 인도할 계획
EPS의 초대형 암모니아 운반선에 탑재될 6G60ME-C10.5-LGIA 엔진은 HD현대중공업 엔진기계사업부에서 제작하며, 올해 2분기 공장수락테스트(FAT)를 실시
7S60ME-C10.5-LGIA 모델은 2026년 3분기 테스트를 거쳐 2027년 2분기 Hoegh Autoliners 선박용으로 인도될 예정
암모니아 연소 시 슬립(Slippage)은 10ppm 미만으로 매우 낮으며, 질소산화물(NOx) 발생량은 디젤 대비 50% 적음
온실가스 효과가 큰 아산화질소(N2O) 배출량은 0.8~1.58ppm 수준으로 억제
현재 연소를 위해 5%의 파일럿 오일이 필요하나, 향후 비중을 더 낮추기 위한 최적화 작업을 진행 중
일본 Mitsui E&S에서 상업용 엔진에 대한 풀스케일 테스트를 완료하였으며, 암모니아는 청정 연료일 뿐만 아니라 디젤보다 뛰어난 성능을 보임을 확인
2026년 구정까지 약 400척의 선박이 발주되었으며, 이 중 60%는 단일 연료, 40%는 D/F 선박. D/F 선박의 대다수는 LNG
Everllence는 올해 상반기 중 에탄올 엔진을 포트폴리오에 추가할 예정
이번 주 수요일, 남미의 유명 광물 생산 기업과 에탄올 엔진 상용화를 위한 개발 파트너십을 발표할 계획

▶ LNGc

▲ 삼성중공업, 2028년 납기 255백만달러 수주. 발주처는 Celsius Tankers로 확인

해당 선박은 180k-CBM급으로 기존 삼성중공업에서 건조된 LNG선들의 자매선이며, 2028년 5월까지 인도될 예정
이번 계약은 옵션 실행이 아닌 신규 계약이며, 이미 용선처가 확보된 상태이나 구체적인 조건은 비공개
이번 투자로 Celsius Tankers의 LNG선 선대는 총 24척으로 확대되었으며, 이 중 9척이 현재 건조 중
건조 중인 선박들의 인도 일정은 2026년 3척, 2027년 4척, 2028년 2척
회사가 보유한 23척의 기존 LNG선은 모두 장기 용선 계약이 체결된 상태
삼성중공업은 이번 수주를 포함하여 올해 현재까지 19억달러의 수주로 목표 139억달러의 약 14% 수준
2026년 현재까지 전 세계적으로 총 23척의 LNG선이 발주되었으며, 연초부터 강력한 신조 수요가 지속
일부 시장 관측통들은 최근 LNG 신조선가가 250백만달러 수준이었던 것과 비교해 이번 255백만달러의 가격은 다소 높게 책정된 것으로 분석

▲ HD현대중공업, Tsakos로부터 LNG선 1척 수주. 총 2+2척

그리스 Tsakos Group은 HD현대중공업에 174k-CBM LNG선을 발주하며 2019년 이후 7년 만에 LNG 신조 시장에 복귀
이번 계약은 전자공시된 2028년 9월 납기의 신조선가는 254.4백만달러
이번 계약은 우선 확정 1척(약 254.3백만달러)으로 공시되었으나, 실제로는 확정 2척 및 옵션 2척 등 총 4척 규모로 진행될 것으로 알려짐
신조선 인도는 2028년부터 시작될 예정이며, 완공 시 Tsakos의 LNG 선단 규모는 현재보다 최소 2배 이상 확대될 전망
Tsakos는 통상 화물 운송 계약(Employment)을 확보한 후 발주하는 전략을 취하는데, 최근 브라질 내 ExxonMobil 관련 프로젝트 참여 가능성을 언급한 바 있음
미국 셰일 가스 수출 확대와 유럽의 러시아산 가스 대체 수요 등 LNG 시장의 긍정적 전망에 따라 그리스 선사들의 투자가 가속화되는 추세
Tsakos 외에도 Alpha Gas(한화오션에 2척 발주), Capital Clean Energy Carriers, Danaos 등 주요 그리스 선사들이 LNG 투자를 늘리고 있음
그리스 선주들은 미국 에너지 지배력 확대 전략에 발맞추어 그리스를 동유럽행 미국산 LNG의 관문(Vertical Corridor)으로 활용하려는 정부 방침에 적극 협력
Tsakos Group은 현재 130척 이상의 선단을 보유한 대형 선사로, 최근 2020년 이후 탱커 부문에만 3.3십억달러(30척)를 투자하는 등 공격적인 선대 교체를 진행 중

▲ HD현대중공업, NYK-Ocean Yield LNG선 옵션 4척 수주

NYK와 Ocean Yield는 HD현대중공업에 200k-CBM급 초대형 LNG선 4척의 옵션 물량을 추가로 발주하며 총 8척의 건조 계약을 체결
이번에 추가된 4척의 선박은 2029년 인도 예정이며, 전체 8척의 총 계약 금액은 약 20십억달러(척당 약 250백만달러)에 달함
해당 선박들은 미국 최대 LNG 생산 기업인 Cheniere Energy와 장기 용선 계약을 체결하여 운영될 예정
NYK와 Ocean Yield는 각 선박에 대해 50%씩의 지분을 보유하며, 용선주인 Cheniere Energy는 용선 기간 연장 옵션을 보유
Cheniere Energy는 장거리 운송 효율을 극대화하기 위해 200k-CBM급 대형 선단 구축을 주도하고 있으며, 2025년 한 해 동안 사상 최대치인 670카고의 LNG를 수출
현재 Cheniere Energy는 Sabine Pass 및 Corpus Christi 터미널을 통해 52MTPA의 가동 용량을 확보. 건설 및 인허가 물량을 포함하면 총 100MTPA 이상의 생산 능력을 추진 중
최근 미국 에너지부는 Corpus Christi 터미널의 수출 용량을 12% 추가 확대하는 안을 승인한 바 있음

▲ TotalEnergies-ExxonMobil, 모잠비크 해상 서비스 입찰 개시

TotalEnergies(13MTPA, Mozambique LNG)와 ExxonMobil(18MTPA, Rovuma LNG)이 해상 서비스 제공업체 선정을 위한 공동 입찰을 시작
양사는 아푼지(Afungi) 건설 현장 인근의 해상 인프라를 공유할 예정이며, 3월 4일까지 의향서(EoI)를 접수
이번 입찰은 최근 카보 델가도(Cabo Delgado) 해안에서 이슬람 반군(ISM)의 활동이 빈번해지며 해상 보안 우려가 커지는 가운데 진행
LNG 및 콘덴세이트의 안전하고 효율적인 선적·하역을 위해 총 8척의 선박(80톤급 인양력 터그선 5척, 작업선 2척, 도선선 1척)을 확보할 계획
주요 업무는 아푼지 내 LNG 선적 부두 및 자재 하역 시설(MOF)에서의 선박 접안, 예선, 도선, 계류 및 비상 대응 서비스
Mozambique LNG(2029년 가동 예정)는 연간 LNG선 160척과 콘덴세이트선 10척을 처리 예정
Rovuma LNG(2030~2031년 가동 예정)는 연간 LNG선 220척과 콘덴세이트선 15척을 처리할 수 있는 역량을 요구
반군들이 보급을 위해 아푼지에서 불과 20km 떨어진 섬까지 진출하는 등 해상 보급로를 자유롭게 이용하고 있어 해상 보안이 핵심 과제로 부상
모잠비크 Daniel Chapo 대통령은 해군을 중심으로 반군의 보급로를 차단하고 2,700km에 달하는 해안선 통제를 강화하겠다는 전략적 지침을 발표
양사는 아푼지 "LNG Park" 외곽 경비를 위한 비무장 보안 인력 및 해상·출입 통제실 운영 인력 확보도 별도로 추진 중
TotalEnergies는 육상 반군 위협이 관리 가능한 수준으로 판단하여 Mozambique LNG에 대한 불가항력(Force Majeure) 선언을 해제
2026년 초부터 Golfinho-Atum 가스전 개발 시추를 위한 시추선 확보 등 본격적인 시장 문의를 이어가고 있음
☞ 하려나 봅니다. Total은 2029년 가동, ExxonMobil은 2030~2031년 가동입니다.

▲ QatarEnergy NFW 육상 시설 EPC 계약 체결

QatarEnergy, 세계 최대 비수반 천연가스전인 North Field 확장을 위한 NFW(North Field West) 프로젝트의 육상 EPC 계약을 Technip Energies, CCC, GAC 컨소시엄에 발주
이번 계약은 총 16MTPA 규모의 LNG mega-train 2기(기당 8MTPA)와 가스 처리, 헬륨 추출 등 부대시설 건설을 포함
프로젝트 완공 시 카타르의 전체 LNG 생산 용량은 142MTPA까지 확대될 전망
NFW는 기존 NFE(32MTPA), NFS(16MTPA) 프로젝트의 설계를 복제하여 효율성을 높였으며, 2031년 말 1번째 LNG선 화물 생산을 목표
저탄소 정책에 따라 연간 1.1백만톤 규모의 CCS 시설을 구축하며, 이는 2035년까지 총 11MTPA 이상의 이산화탄소를 포집하려는 카타르의 목표에 기여
천연가스 외에도 콘덴세이트, 에탄, LPG 등을 포함하여 하루 약 175k-DWT 상당의 석유 환산량을 생산할 예정
최근 일본 Chiyoda Corporation이 해당 프로젝트의 육상 시설 FEED 계약을 수주한 바 있으며, 전체 프로젝트 비용은 20십억달러를 상회할 것으로 예상

▲ Alaska LNG에 TotalEnergies 장기공급계약 체결. 13MTPA 누적 판매. 18MTPA에 FID 예정

Glenfarne Group은 프랑스 슈퍼메이저 TotalEnergies와 Alaska LNG 개발을 위한 예비 LNG 오프테이크(Offtake) 계약을 체결
이번 LOI에 따라 Alaska LNG는 TotalEnergies에 연간 2MTPA 규모의 LNG를 인도할 예정. 이는 프로젝트의 FID를 전제로 함
TotalEnergies는 Alaska LNG가 아시아 고객들에게 서비스를 제공하기에 지리적으로 매우 유리한 위치에 있다고 평가
이번 계약으로 Alaska LNG는 TotalEnergies, JERA, Tokyo Gas, CPC Corporation, PTT, 포스코인터내셔널 등과 총 13MTPA 규모의 예비 계약을 확보
Glenfarne Group은 전체 20MTPA 생산 능력 중 16MTPA에 대한 계약을 완료한 후 FID 계획
해당 프로젝트는 알래스카 North Slope에서 남부 지역까지 이어지는 807마일(약 1,290km)의 파이프라인 건설과 20MTPA 규모의 LNG 터미널 구축 등 2단계로 구성
Worley가 EPC 계약자로 선정되어 2025년 말 파이프라인에 대한 기본설계(FEED) 작업을 완료
Glenfarne Group은 ExxonMobil, Hilcorp, Great Bear Pantheon 등 North Slope 생산자들과 가스 공급 계약을 이미 체결한 상태
TotalEnergies는 2025년 한 해 동안 19백만톤의 미국산 LNG를 수출했으며,
Cameron LNG, Rio Grande LNG, Sabine Pass, Corpus Christi 등 북미 주요 LNG 시설에 투자 및 오프테이크 계약을 보유

△ Inpex, 인도네시아 Abadi LNG 프로젝트 가속화

일본의 연간 LNG 수입량의 10%를 상회하는 9.5MTPA 규모의 거대 프로젝트
인도네시아 정부의 환경 및 사회 영향 평가(AMDAL) 승인을 획득하여 부지 준비 작업 착수 예정
현재 FPSO, SURF, 가스 수출 파이프라인(GEP), 육상 LNG 플랜트 등 4개 주요 패키지에 대한 FEED 단계 진행 중
최종투자결정(FID)은 2027년, 가동 시작은 2030년대 초반 목표
심해 시추 작업을 위한 이동식 해상 시추선(MODU) 입찰을 시작했고,
DP(Dynamic Positioning) 기능을 갖춘 Dual Derrick Rig 타입의 시추선과 숙련된 인력을 요구함
Masela 블록의 가스 자원을 활용하며, 수심은 400-800m 수준
피크 시 약 9.5MTPA의 LNG, 150MMcf/d의 파이프라인 가스, 35k-bpd의 콘덴세이트 생산 예상
북미와 중동이 신규 공급을 주도하는 상황에서 아시아 내 몇 안 되는 대규모 프로젝트로 구매자들의 관심이 매우 높음
이미 계획된 생산량을 초과하는 잠정적 구매 의향서(LOI)를 확보하고 FID 지원을 위한 협상 진행 중
업스트림 부분은 주로 자체 자본(Equity)을 활용하고, 다운스트림은 대출(신탁 차입 방식)을 통해 자금을 조달할 계획
현재 Inpex(65%), Pertamina(20%), Petronas(15%)가 파트너십
Inpex는 최종 지분율을 약 50% 수준으로 조정할 계획을 가지고 있음
☞ LNG 발주 POOL이 또 추가됩니다.

△ MISC, 2025년 실적 발표에서 스팀터빈 LNG선 부정 전망

MISC의 Zahid Osman 사장은 2026년 용선료가 점진적으로 개선될 것으로 예상하나, 스팀터빈 LNG선은 수혜를 입지 못할 것으로 분석
현대식 선박에 대한 업계의 선호도가 높아짐에 따라 스팀터빈 선박의 용선료는 침체된 상태를 유지할 것으로 전망
현재 MISC가 보유한 LNG선 22척 중 18척이 스팀터빈 엔진을 장착 중
용선 계약이 만료된 선박에 대해 비용 최적화를 위한 계류(Lay-up) 및 재배치 기회 모색 등 전략적 조치를 시행 중
작년에는 130,405-CBM급 Puteri Delima 및 Puteri Nilam(1995년 건조) 2척을 폐선을 위해 매각
작년 12월에는 137,100-CBM급(2004년 건조)와 137,595-CBM급(2005년 건조) 등 3척을 매물로 내놓음
에코 효율성을 갖춘 현대식 LNG선을 도입하여 선대를 재생하는 전략에 집중
현재 한국과 중국 조선소에 2026년 및 2029년 인도 예정인 LNG선 12척을 건조 중
2025년 순이익은 1,738백만링깃(약 446백만달러)으로, 전년대비 41% 성장
매출은 전년 13.24십억링깃에서 11.15십억링깃으로 감소. 주요 원인은 가스선 섹터의 계약 만료, 선박 매각, 용선료 하락 등으로 인한 가동 일수 감소

△ 미국 LNG 수출 10주년 및 2031년까지 용량 2배 확대 전망

2016년 2월 24일 Cheniere Energy의 Sabine Pass 터미널에서 브라질행 첫 LNG 선적을 시작으로 미국 LNG 혁명이 본격화
셰일 혁명으로 가스 생산량이 급증하며 수입 터미널이 수출용으로 전환되었으며, Sabine Pass는 2025년 11월까지 미국 전체 수출량의 39%를 담당
현재 미국은 Sabine Pass, Corpus Christi, Calcasieu Pass, Plaquemines LNG 등 총 8개의 LNG 수출 터미널을 운영 중
2026년 초 QatarEnergy와 ExxonMobil의 합작 투자인 Golden Pass LNG가 첫 선적을 시작할 예정
2027년에는 CP2, Rio Grande LNG, Port Arthur LNG 등이 가동 예정
미국 LNG 수출량은 2016년 0.5Bcfd에서 2025년 15Bcfd로 급증했으며,
2031년에는 2025년 대비 2배 수준인 30Bcfd에 도달할 것으로 EIA는 전망
2022년 러시아-우크라이나 전쟁 이후 미국 LNG의 주요 목적지가 아시아에서 유럽으로 전환되었으며, 2025년 1월~11월 기준 수출량의 68%가 유럽으로 향함
미국 공급업체들은 브렌트유 연동 및 목적지 제한이 있는 타 수출국과 달리, Henry Hub 연동 가격과 목적지 유연성(Destination Flexibility)을 제공하여 경쟁력을 확보
바이든 행정부의 수출 승인 일시 중단 조치는 트럼프 대통령 취임 첫날 철회되었으며, 2025년 다수의 신규 수출 승인이 이루어짐
최대 수출 기업인 Cheniere(현재 50MTPA 이상)는 확장을 통해 2030년까지 수출 용량을 약 75MTPA까지 늘릴 계획

△ Golar LNG. LNG 공급과잉 우려를 AI와 데이터 센터 에너지 수요가 상쇄 전망

Golar LNG는 육상 LNG 프로젝트 급증에 따른 공급 과잉 우려에도 불구하고, AI 및 데이터 센터 구축에 필요한 막대한 에너지 수요가 이를 상쇄할 것으로 전망
FLNG 비즈니스 모델은 경쟁력 있는 가스전 자산화, 매력적인 액화 비용, 유연성 및 생산자와 최종 사용자 간의 짧은 운송 거리 덕분에 상대적 우위
현재 카메룬과 모리타니-세네갈에서 FLNG 선단을 운영 중이며, 아르헨티나 Vaca Muerta 셰일 가스전을 위해 2기의 유닛(카메룬 투입분 재배치 포함)을 공급할 예정
아르헨티나와 체결한 2건의 20년 장기 계약을 통해 14십억달러 규모의 조정 EBITDA 잔고를 확보
추가적인 FLNG 수요에 대응하기 위해 연간 2MTPA에서 5MTPA 규모의 세 가지 설계 안을 바탕으로 조선소 예약 및 인도 조건을 업데이트
다만, 4번째 FLNG 선박에 대한 대규모 자본 지출은 다음 프로젝트의 상업적 조건이 확정될 때까지 보류할 방침
Eni의 모잠비크 2번째 FLNG 최종투자결정(FID) 사례 등을 언급하며, FLNG 시장의 상업적 기회가 견고하게 지속되고 있음을 강조

△ Woodside Energy Scarborough 프로젝트 인도 일정

Woodside Energy는 호주에서 추진 중인 12.5십억달러 규모의 Scarborough 가스 메가프로젝트의 1번째 LNG선 화물 인도 시점을 2026년 4분기로 구체화
해당 프로젝트는 연간 8MTPA 규모의 LNG와 일일 약 225테라줄(약 6백만 입방미터)의 내수용 가스를 생산할 예정
2025년 12월 31일 기준 프로젝트 공정률은 94%를 기록했으며, 8개의 개발정 시추 캠페인과 FPU의 현장 도착을 성공적으로 완료
FPU 설치, 라이저 및 엄빌리컬 연결, 해저 장비 배수 작업, 상부 구조물(Topsides) 시운전 등 주요 해상 작업이 남아 있으며, 이는 기상 조건에 따라 일정 변동 가능성이 있음
Scarborough 가스 처리를 위해 서호주 Pluto LNG 시설에 train 2를 건설 중이며, 기존 train 1에 대한 개조 작업도 병행
생산된 가스는 Pluto train 2에서 약 5MTPA, 기존 train에서 약 3MTPA의 LNG로 생산될 계획
올해 2분기에는 Pluto 프로젝트의 대규모 정기 보수(Turnaround)를 통해 Scarborough 연결을 위한 핵심 타이인(Tie-in) 작업을 마무리할 예정
퍼스 본사에 통합 원격 운영 센터를 구축하여 1,500km 이상 떨어진 Pluto와 Scarborough 시설을 원격으로 제어할 수 있는 기반을 마련
Woodside Energy가 운영사로서 74.9%의 지분을 보유하며, 파트너사인 Jera(15.1%) 및 LNG Japan(10%)과 함께 프로젝트를 수행 중

△ Shell North West Shelf(NWS) 지분 매각 추진 요약

UK 슈퍼메이저 Shell은 서호주에서 Woodside Energy가 운영하는 NWS LNG 프로젝트의 소수 지분(1/6) 매각을 위해 Adnoc 및 Midocean Energy 등과 예비 협상
이번 매각 대상인 NWS 프로젝트 지분의 가치는 3십억달러 이상으로 평가
Shell은 글로벌 LNG 사업을 확장하고 있으나, NWS가 향후 제3자 가스를 처리하는 Tolling 시설로 전환될 계획에 따라, 전략과 맞지 않는다고 판단해 엑시트를 모색
Woodside Energy 대행 CEO인 Liz Westcott은 Shell이 NWS 내 자사 지분에 대한 오프테이크(Offtake) 권리를 확보하려 한다는 의사를 공유받았다고 밝힘
NWS 프로젝트는 작년 7월 가스 공급 감소로 인해 5기의 train 중 2호기를 영구 폐쇄. 생산 능력이 기존 16.9MTPA에서 14.3MTPA로 감소
해당 프로젝트는 호주에서 가장 오래되고 규모가 큰 액화 플랜트로, 운영사인 Woodside Energy 외에도 BP, CNOOC, Mitsui-Mitsubishi 합작사가 파트너로 참여 중
Shell은 3년 전에도 NWS에 원료 가스를 공급할 수 있는 서호주 Browse 자산 지분을 BP에 매각하는 등 자산 포트폴리오 최적화 작업을 지속

△ Cheniere Energy 실적 및 프로젝트 확장 현황 요약

Cheniere Energy의 2025년 4분기 순이익은 2.3십억달러로, 전년 동기(977백만달러) 대비 136% 급증함
4분기 매출은 전년 대비 23% 증가한 5.45십억달러를 기록했으며, LNG 수출 물량도 12% 성장
대만 CPC Corporation과 2050년까지 연간 1.2MTPA 규모의 LNG를 공급하는 장기 SPA(매매계약)를 추가로 체결
이번 계약은 Henry Hub 가격에 연동되며, 2026년 중반부터 인도가 시작될 예정
텍사스 Corpus Christi 확장 프로젝트 중 4호 train은 2025년 12월 완공되었고, 5호 train은 2026년 2월 1번째 LNG 생산을 시작
현재 가동 중인 7개 train 확장 프로젝트의 나머지 3개 유닛은 2026년 말까지 실질적 완공 예정
추가로 개발 중인 Corpus Christi 8, 9호 train은 2025년 중반 최종투자결정(FID)을 마쳤으며, 2028년 완공 예정
해당 8, 9호 train의 EPC 주관사는 Bechtel이 담당하고 있음
24MTPA 규모의 추가 수출 능력을 갖춘 'CCL 확장 프로젝트(Stage 4)'는 2027년 1단계 FID를 목표로 하고 있음
루이지애나 Sabine Pass 터미널에서도 약 20MTPA 규모의 3개 train 추가 확장을 추진 중이며, 2026년 한정 착공 지시서(LNTP) 발행을 계획
2026년 연간 조정 EBITDA 가이던스를 6.75십억~7.25십억달러로 제시했으며, 2030년까지 10십억달러 규모의 자사주 매입 계획을 승인

▶ 가스선/암모니아운반선

N/A

▶ 컨테이너선

▲ HD현대중공업, 피더십 6척 수주

2028년 6월 납기, 신조선가는 43.2백만달러로, 2,000-TEU급으로 추정

▶ 탱커

▲ VLCC 스팟 운임 급등해 200,000달러/일 선을 위협하며 새로운 고점을 기록

뉴욕 상장사인 DHT Holdings는 300,000-DWT급 DHT Jaguar(2015년 건조)를 사우디 국영 선사인 Bahri에 208,000달러/일로 대선
Angelicoussis 그룹의 320,900-DWT급 Maran Dione(2023년 건조) 역시 Bahri에 199,000달러/일로 예약
그리스 Navios Maritime Partners 소유의 300,000-DWT급 Nave Galactic(2009년 건조)은 중국 Unipec에 184,000달러/일로 성약
이례적인 급등 배경은 1) 공급 부족(Supply Tightness), 2) 지정학적 리스크, 3) 시장의 구조적 변화가 결합
주요 선적 지역에서 즉시 투입 가능한 선박이 줄어들며 화주들이 공격적으로 입찰에 나서고 있음
한국의 장금상선(Sinokor)이 거대 선대를 활용해 선박 공급을 조절하며 스팟 수익을 더욱 밀어올리고 있다는 분석이 제기
2026년 2월 말 기준 발틱 오염 유동화 지수(Dirty Tanker Index)는 전년 동기 대비 약 90% 높은 수준
베네수엘라의 원유가 제재 준수 채널을 통해 이동하기 시작하면서 미국 및 아시아로의 항해 거리가 늘어나 톤-마일 수요가 확장
'그림자 선대(Shadow fleet)'가 퇴장하거나 정식 시장으로 복귀하는 '엔드게임' 단계에 진입하며 규정을 준수하는 주류 선박 간의 경쟁이 완화
이란 관련 제재 및 중동 지역 긴장이 원유 시장에 리스크 프리미엄을 더하며 화주들이 선박을 조기에 확보하려는 움직임을 보임
향후 시장 전망은 Arctic Securities는 구조적 수급 불균형이 지속될 것으로 보고 2026년 VLCC 운임 전망치를 대폭 상향 조정
올해 선박 인도가 일부 늘어나더라도 노후 선박의 은퇴 등을 고려할 때 현대식 규격 선박의 순증가량은 미미할 것으로 예상
다만 화주들이 추가적인 운임 인상에 저항하며 비공개로 선박을 확보하려는 움직임도 있어 일시적인 운임 조정 가능성도 존재

▲ VLCC 용선료(1년)가 사상 최고치를 기록하며 전례 없는 수준에 도달함

Capital Ship Management의 306k-DWT급 LNG D/F VLCC인 Aristotelis II(2026년 인도)가 100,000달러/일의 용선료로 계약되며 신기록 경신
업계 분석에 따르면 12개월 용선 기준 100,000달러/일 수준의 계약이 다수 체결 중
Clarksons Research에 따르면 과거 1년 용선료의 최고점은 2008년의 98,000달러/일이었으며, 2004년과 2008년 당시 비에코(Non-eco) 선박 기준 벤치마크는 90,000달러/일
시장 활황의 주요 원인은
1) 공급 및 수요 기초여건 강화: 브라질의 원유 수출량이 전년 대비 13% 증가하고, 1월 중동발 선적량 및 OPEC+ 공급량이 6% 상승
2) 제재 및 규제 영향: 베네수엘라 원유 흐름 변화와 러시아-인도 무역 감소로 인해 '메인스트림' 탱커 사용이 늘었으며, 블랙리스트에 오른 VLCC 154척(전체 선대의 17%)에 대한 기피 현상 심화
3) 선대 집중화: 한국 선사 Sinokor Maritime이 전체 VLCC 선대의 17%, 가용 스팟 선대의 약 40%를 장악하며 시장 지배력을 강화
스팟(Spot) 운임 동향도 VLCC 평균 수익은 145,000달러/일로 5년 내 최고치를 기록
중동-중국 노선의 최신형 스크러버 장착 탱커 운임은 162,000달러/일에 달함
역사적 최고점은 2019년(미국 제재 시기)의 307,000달러/일, 2020년(코로나 저장 붐)의 279,000달러/일 등이 있었으나, 현재와 같은 지속적인 강세는 매우 이례적
현물 및 기간 용선료, 자산 가치, 운임선도거래(FFA)가 동시에 상승하는 구조적 전환이 발생
용선료가 1년 전 대비 거의 두 배 수준임에도 불구하고 1년 기간 용선 시장의 유동성이 폭발적으로 증가

△ Frontline, Mercuria와 역대 최고가 VLCC 용선 계약 체결

John Fredriksen이 이끄는 Frontline이 전례 없는 호황 속에서 1년 기간의 VLCC 용선 계약으로 역대 최고가를 경신
Frontline은 자사의 2019년 건조 VLCC 3척 중 1척을 110,000달러/일 수준에 고정. 용선처는 스위스 트레이더인 Mercuria로 파악
해당 계약은 12개월간 약 40백만달러 이상의 가치를 지니는 것으로 평가
Mercuria는 이 외에도 추가로 2척의 VLCC를 1년 계약으로 임차한 것으로 알려짐
이번 계약은 전날 DHT Holdings가 발표한 105,000달러/일(318,000-DWT급 DHT Redwood, 2011년 건조) 기록을 하루 만에 넘어섬
지난주 Evangelos Marinakis의 Capital Ship Management가 신조 인도된 306,000-DWT LNG D/F를 100,000달러/일에 계약. 용선료(1년)는 두 배 이상 급등했음
Frontline은 지난 1월 말 VLCC 7척에 대해 76,900달러/일로 1년 용선 계약을 체결했으며, 카운터파티는 한국의 장금상선으로 이해
Lars Barstad CEO는 현재를 "수십 년간 본 적 없는 용선료 수준"이라고 언급하며
이러한 계약 이후에도 Frontline은 여전히 스팟 시장에 노출되어 있어 추가적인 수익 창출 기회를 보유하고 있다고 설명
또한, Frontline은 2015년과 2016년에 건조된 노후 VLCC 8척을 831.5백만달러에 매각하는 계약을 체결했으며, 해당 선박들의 매수자 역시 장금상선인 것으로 널리 알려져 있음

▲ Sinokor Maritime이 스팟 선대의 25%를 장악하며, 운임상승 유도

세계 최대의 상업용 VLCC 운영사가 된 Sinokor Maritime이 더 높은 수익을 추구하기 위해 의도적으로 가용 선복량 공급을 조절하고 있는 것으로 분석
Sinokor는 현재 규제 준수 스팟(Spot) 선대의 약 25%를 장악
최근 특정 거래일에는 계약을 전혀 체결하지 않는 등 공급을 제한하여 운임 상승을 유도
스팟 운임 중동-중국 노선 운임이 배럴당 4.90달러를 돌파하며 2020년 4월 이후 최고치를 기록
주간 평균 스팟 수익은 전주 대비 24% 상승한 146,385달러/일에 달함
1년 기간 용선료도 역시 역사적 고점인 100,000달러/일을 기록하며 새로운 지평을 열었음
상승 요인은 1) 가용 선박 부족, 2) 중동 지역의 지정학적 긴장(미국-이란 갈등), 그리고 3) 대형 선사들의 시장 지배력 강화가 복합적으로 작용
중고선가는 운임 폭등에 따라 모든 선령의 VLCC 자산 가치가 일주일 사이 약 5백만달러씩 상승
Clarksons는 현재의 높은 기간 용선료 수준을 고려할 때, 14년 선령의 노후 VLCC 가격이 10백만달러 추가 상승하여 100백달러 선에 도달할 수 있다고 전망
화주(Charterer)들에게 1년 용선 계약은 이제 '피크 마켓' 수준의 비용을 의미하며, 신조 및 중고선 모두 매우 강한 운임이 형성
선박 공급 리스트가 지속적으로 타이트해지고 있어, 다음 주에도 시장의 강세 기조는 계속될 것으로 예상됨

△ 장금상선, Wah Kwong의 VLCC 70백만달러에 인수

한국의 장금상선이 Hong Kong 선주사인 Wah Kwong Maritime Transport로부터 VLCC 1척을 추가로 인수
인수 대상은 296,700-DWT급 Trikwong Venture(2012년 건조)이며, 2월 13일에 70백만달러에 거래
해당 선박은 Dalian Shipbuilding Industry Co에서 건조되었으며, 거래 당일 VesselsValue 기준 시장 가치는 약 72백만달러로 평가
장금상선은 원유 운반선 시장의 지배력을 강화하기 위해 작년 11월부터 급격한 매수세를 이어가고 있음
2026년 1월 한 달 동안에만 대부분 2010년대에 건조된 VLCC 36척을 사들였음
2월에도 Trikwong Venture를 포함하여 총 6척의 VLCC를 인수한 것으로 파악
2월 장금상선에 매각한 선사는 싱가포르 AET(2013년 건조,86.5백만달러), CMB.Tech(2012년 건조,2척,89백만달러), Trafigura(2021년), 그리스 Dynacom Tankers(2009년) 등
장금상선의 공격적인 매수로 인해 중고 VLCC 가격이 전반적으로 상승하는 추세임
예시로 1월에 56.5백만달러에 인수한 306,000-DWT급 Daishan(2007년 건조)의 시장 가치는 2월 25일 기준 66.1백만달러까지 급등

▽ Zodiac Maritime 최근 4개월 14억달러 탱커 신조투자. 중국 수주

Zodiac Maritime은 최근 4개월간 탱커 신조선 발주에 약 13.4억달러에서 14억달러에 이르는 대규모 자금을 투입
중국 Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry에 319,000-DWT급 VLCC 4척을 추가로 발주 해 총 8척 건조(10억달러 수준)
4척은 2028년, 나머지 4척은 2029년에 인도될 예정
삼성중공업의 베트남 조선소에 157,000-DWT급 수에즈막스 탱커 1척(85백만달러)을 추가로 발주하여 총 4척을 건조
최근 중고선가 상승을 활용하여 2011년 건조된 노후 VLCC 3척(Cyan Nova, Cobalt Nova, Blue Nova)을 한국의 Sinokor Maritime에 총 230백만달러에 매각
해당 선박들은 과거 경매 등을 통해 척당 35~53백만달러 수준에 매입했던 자산으로, 이번 매각을 통해 상당한 시세 차익을 거둠
선종별 신조 잔고 현황은
PC선: 중국 New Times Shipbuilding에서 2026년 인도물 LNG D/F 아프라막스 PC선 2척(선가 75백만달러)을 건조 중
컨테이너선: China Merchants Jinling Shipyard에 6,000-TEU급 컨테이너선 5척을 2028년 인도 예정
이외에도 PCTC, 벌크선 등 전 선종에 걸쳐 D/F 및 연료 효율이 높은 컨벤셔널 선박을 도입하며 선대 효율화를 추진 중
이번 VLCC 발주는 2013년 이후 12년 만의 VLCC 투자로, 노후화된 탱커 선대의 리뉴얼 전략의 일환
최근 VLCC 용선료가 10만달러/일을 돌파하는 등 탱커 시장의 강력한 시황이 투자 확대의 배경이 됨

▽ Pantheon Tankers도 한국 장금상선에 노후 VLCC 매각. 중국에 교체 발주

그리스 선사 Pantheon Tankers는 보유 중인 가장 오래된 VLCC인 318,400-DWT급 Caesar(2009년 건조)를 한국의 Sinokor Maritime에 약 70백만달러에 매각 예정
이는 최근 Sinokor Maritime의 공격적인 중고선 매입 행보에 따른 중고선가 상승 기조와 맞물려 있음
Clarksons에 따르면 15년 선령의 VLCC 벤치마크 가격은 Sinokor Maritime의 확장이 본격화된 12월 중순 이후 약 20% 상승하여 현재 75백만달러를 기록
이는 2010년 7월 관련 데이터 집계 시작 이후 사상 최고 수준
Pantheon Tankers는 노후 선박 매각 자금을 신조선 프로그램에 활용할 것으로 보이며,
최근 중국 Hengli Heavy Industry에 306,000-DWT급 VLCC 4척을 발주한 것으로 추정
이 계약이 확정될 경우, Pantheon Tankers가 중국에서 건조 중인 VLCC는 총 6척으로 늘어남
이미 2024년 Dalian Shipbuilding Industry Co에 307,000-DWT급 2척을 발주하여 2027년 인도를 앞두고 있음
VLCC 외에도 4척의 수에즈막스 탱커를 건조 중이며, 이 중에는 2025년 말 Cosco Heavy Industry에 발주한 LNG D/F 2척(2028년 인도 예정)이 포함
Alpha Bulkers와 Alpha Gas를 포함한 그룹 전체 선대는 현재 운영 중이거나 건조 중인 선박을 합쳐 약 100척의 대형 현대식 선박으로 구성
☞ 한국 장금상선 때문에 교체발주하는데, 중국 조선소로들 가고 있습니다.

△ 주요 선주들, VLCC 시장에서 '매수 후 보유' 전략

Poten & Partners는 전설적인 선주 가문들이 '매수 후 보유' 전략을 통해 해운 사이클의 부침을 극복하며 수익을 창출한다고 분석
VLCC 시장은 지정학적 긴장과 높은 변동성으로 인해 시장 타이밍을 예측하기 매우 어려우며, 많은 헤지펀드들이 이에 도전했다가 실패한 바 있음
그러나, 전통적인 선주들은 장기적인 관점에서 낮은 재무 레버리지와 고품질의 기술 운영을 유지하며 업계에 헌신하는 것이 최선의 옵션임을 이해하고 있음
2009년에 신조선가 130백만달러에 건조한 17년 선령의 VLCC 사례가 제시
해당 선박은 금융위기 직후 인도되어 운임이 10,000달러/일까지 급락하는 등 타이밍상 불리했으나, 선주는 매도하지 않고 시장의 등락을 견뎌냄
결과적으로 17년의 보유 기간 동안 약 1억~1.4억달러의 프리 캐시플로우(부채 상환 전 기준)를 창출한 것으로 추정
2026년 초 해당 선박을 약 70백만달러에 매각함으로써, 초기 투자 타이밍의 불리함에도 불구하고 성공적인 투자 결과를 얻음
Fredriksen, Angelicoussis, Tsakos, Prokopiou, Marinakis 등 전설적인 선주 가문들이 여전히 시장에서 활발히 활동 중임
최근에는 한국의 Sinokor Maritime이 공격적인 VLCC 매입 행보를 보이며 시장의 주목을 받고 있음
위 사례의 선주는 최근 20년 전과 유사한 가격 수준으로 새로운 VLCC들을 추가 발주하며 선대 교체를 진행 중
지난달 중고선 시장에서는 모든 선종에 걸쳐 총 17억달러의 거래가 이루어짐
탱커 섹터에서는 101척이 총 47억달러에 거래되었으며, 특히 중동-중국 노선의 VLCC 수익 증가가 매매 활성화를 견인
벌크선 또한 BDI 지수 상승에 힘입어 72척이 13억달러에 거래됨

▶ 오프쇼어/디펜스

▲ Technip Energies, 모잠비크 Coral Norte FLNG 본계약 체결 확정

프랑스 Technip Energies는 Eni가 주도하는 MRV(Mozambique Rovuma Venture)로부터 Coral Norte FLNG 건조를 위한 본계약을 수주
이번 계약은 Technip Energies, JGC, 삼성중공업 컨소시엄이 수행하며, 모잠비크의 2번째 FLNG가 될 예정
Coral Norte FLNG는 현재 가동 중인 Coral Sul FLNG의 카피 개념으로 제작되어 프로젝트 속도를 높임
선체 길이는 432m, 폭은 66m이며, 연간 액화 용량은 3.5MTPA 수준. 2028년 완공 후 모잠비크 Rovuma 분지에 배치될 계획
Coral Norte 가동 시 모잠비크의 LNG 생산량은 7MTPA로 2배 증가하며, 아프리카 내 3위 LNG 생산국으로 도약할 전망
2025년 7월 삼성중공업과 637백만달러 규모의 초기 공사 합의서(Preliminary Agreement)를 체결한 바 있음
복제 개념 도입을 통해 공정이 빠르게 진행되어, 2026년 1월 16일 삼성중공업 거제 조선소에서 선체 진수식을 거행
Eni는 지난해 10월 총 사업비 7.2십억달러 규모의 본 프로젝트에 대해 FID를 내렸음
모잠비크 정부는 이번 프로젝트가 세수 증대, 국제수지 안정, 공공 인프라 확충 및 고용 창출에 크게 기여할 것으로 기대
Rovuma 분지 Area 4 내 가스 자원을 활용하며, 향후 18MTPA 규모의 육상 Rovuma LNG 프로젝트(ExxonMobil 주도, 2026년 FID 목표)와 연계하여 단계적 개발이 진행될 예정

▷ MISC, ExxonMobil과 Papua New Guinea 첫 FSO 건조 계약 체결

말레이시아 해운사 MISC가 ExxonMobil의 Papua New Guinea 운영을 위한 신조 FSO 수주를 확정함
이번 FSO는 Papua New Guinea 최초의 해상 부유식 설비로, Kutubu 파이프라인 시스템의 Kumul 해상 터미널에 배치될 예정
계약은 확정 15년 + 최대 15년의 연장 옵션. 장기 나선체 용선(Bareboat Charter) 및 운영·유지보수(O&M) 계약으로 구성
8.3MTPA 규모의 PNG LNG 프로젝트에 공급되는 가스와 함께 생산되는 원유 및 콘덴세이트의 저장과 하역을 담당
최소 800k-bbl의 저장 용량을 갖추며, 30년의 운영 수명을 목표로 설계
향후 추진될 잠정적 프로젝트의 콘덴세이트 처리 역량도 포함하고 있음
인도는 2028년 상반기로 예정되어 있음
MISC 그룹의 통합 역량을 활용하며, 자회사인 MMHE가 엔지니어링과 건조를 수행할 예정
MMHE의 주력 야드인 조호르 파시르 구당 야드에서 제작이 진행
전략적 의미는 MISC의 Papua New Guinea 시장 첫 진출. ExxonMobil과의 파트너십을 해상 오프쇼어 섹터까지 확장하는 계기
최근 Petronas의 Kelidang FPU 프로젝트를 통한 브루나이 진출에 이은 새로운 시장 확대 성과

▽ Golar LNG, 4번째 FLNG 투자 결정 신중하게 하기로

Golar LNG는 섹터 내 강력한 수요에도 불구하고, 4번째 FLNG 유닛에 대한 대규모 자본 지출을 상업적 조건이 성숙될 때까지 보류하기로 결정
2025년 4분기 동안 2MTPA에서 5MTPA에 이르는 3가지 FLNG 디자인에 대해 조선소 가용성, 가격 및 인도 조건을 업데이트
프로젝트 개발의 복잡성과 규제·환경 승인 등에 따른 시기적 불확실성을 고려하여 최적의 상업적 조건을 달성하는 데 집중할 계획
1) Hilli는 카메룬 해상에서 생산 목표를 초과 달성 중이며, 2026년 3분기 계약 종료 후 Seatrium 야드에서 업그레이드 및 수명 연장 작업을 거칠 예정
이후 2027년 하반기부터 아르헨티나 Southern Energy(SESA)와 20년 장기 운영을 시작(총비용 약 350백만달러 예상)
2) Gimi는 BP와 계약을 맺고 모리타니·세네갈 해상에서 작년 6월 상업 가동을 시작했으며, 연간 생산량이 2.7MTPA를 상회
3) MKII는 중국 CIMC Raffles 조선소에서 건조(개조) 중이며, 예정된 일정대로 진행되어 SESA와의 20년 계약에 투입될 예정
2025년 매출은 393.5백만달러(+51%), 순이익은 112.6백만달러(전년 80.8백만달러)로 성장
Karl Fredrik Staubo CEO는 2025년을 "기록적인 실행의 해"로 평가하며, 기존 및 신규 지역 모두에서 FLNG 도입을 위한 다수의 논의가 진행 중이라고 밝힘
향후 FLNG 선대에 대한 수요가 지속적으로 강화될 것으로 전망

▷ Seatrium 2025년 실적 및 사업 현황. FSRU 개조 잔고

Seatrium의 2025년 회계연도 순이익은 323.6백만달러(SGD)로, YoY 106% 증가하며 2배 이상의 성장을 기록
연간 매출은 YoY 24% 증가한 11.5십억달러(SGD)를 달성
수리 및 개조 부문 매출은 선박 처리량 감소로 인해 YoY 25% 하락한 840.2백만달러(SGD)를 기록
2025년 한 해 동안 총 185척의 선박 수리를 완료했으나, 무역 불확실성과 LNG선 시장의 약세로 인해 수리 물량이 다소 둔화
FSRU 및 FSU 개조 시장에서 전 세계 물량의 90% 이상을 수행하며 부유식 가스 인프라 분야에서 독보적인 지위를 유지하고 있음
주요 잔고로는 2026년 인도 예정인 Hoegh Gandria의 FSRU 개조와 2027년 Hilli Episeyo의 업그레이드 프로젝트가 포함
해상풍력 분야에서도 Maersk Sturgeon 등 풍력터빈 설치선(WTIV)과 헤비리프트 선박 건조를 통해 사업 영역을 확장 중
2025년AKF 잔고는 17.8십억달러(SGD)이며, 총 24개의 프로젝트를 통해 2033년까지의 일감 보유
전체 잔고 중 오일 및 가스 비중은 66%로 전년(75%) 대비 감소했으나 여전히 주력 부문을 차지
☞ FSRU 개조에서 HD현대마린솔루션이 공략할 라이벌, WTIV는 한화오션과 경쟁하는 영역입니다.

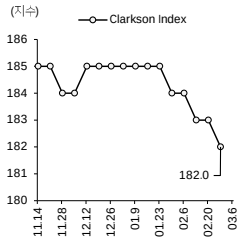
▶ 기타

▲ 2026년 1월 글로벌 신조 발주 180억달러로 클락슨 집계

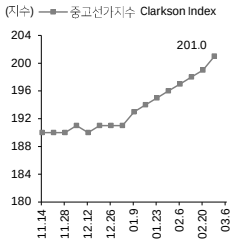
총 158척, 15,200k-DWT의 계약이 체결되었으며, 이는 2025년 하반기의 강력한 발주세와 궤를 같이함
2025년 연간 전체 발주량은 2,159척, 155,700k-DWT로 10년 평균치보다 39% 높은 수준을 기록
선종별 세부 동향은
탱커: 1월 중 16척의 VLCC를 포함하여 총 45척(7,600k-DWT)이 발주되며 매우 강력한 흐름을 보임
가스선: LNG선은 18척(3,200k-CBM), LPG선은 16척이 발주되며 양호한 물량 유지 중
컨테이너선: 34척, 287k-TEU의 계약이 체결되며 수주 모멘텀 지속
벌크선: 타 선종 대비 신규 발주 계약이 제한적인 수준에 그침
신조선가 추이는 최근 몇 달간 소폭 하락했으나 여전히 높은 수준을 유지 중
Clarksons 신조선가 지수는 2024년 정점 대비 3% 하락했으나, 2020년 저점보다는 47% 높은 상태
대형 탱커 및 벌크선 가이드 가격은 2025년 4분기 이후 2%~3%가량 상승
중국을 중심으로 조선소 생산 능력이 확충되면서 글로벌 건조 물량 확대 국면 진입
2025년 조선소 인도는 1,957척(97,000k-DWT)으로 전년 대비 7% 증가함
탱커와 가스선의 인도 증가에 힘입어 2026년 118,000k-DWT, 2027년 147,000k-DWT까지 인도량이 늘어날 전망이며,
이는 2010년~2011년의 과거 호황기 정점 수준에 근접

신조선가 & 중고선가

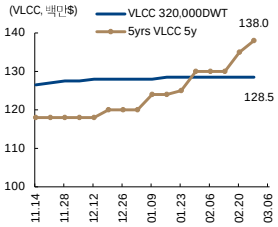
▶ 신조선가지수

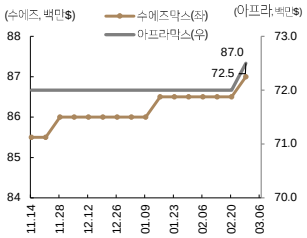


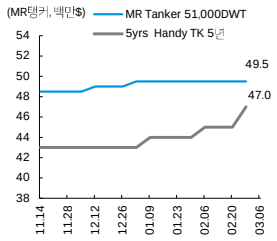
▶ 중고선가지수



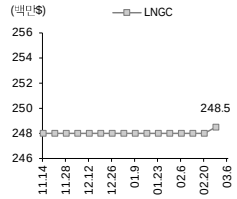
▶ 탱커

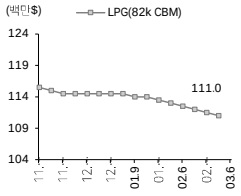




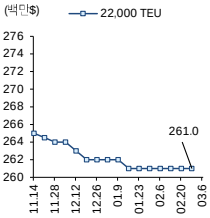


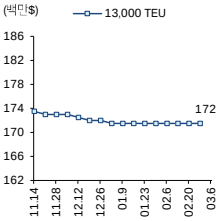
▶ 가스선들

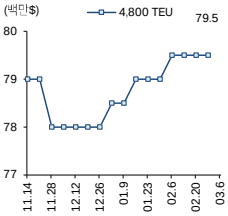




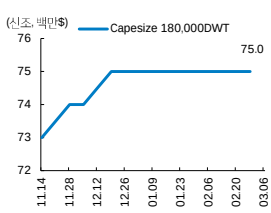
▶ 컨테이너선





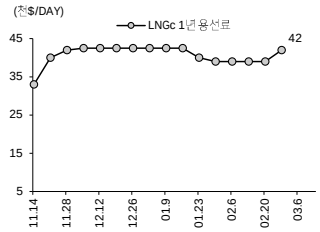


▶ 벌크

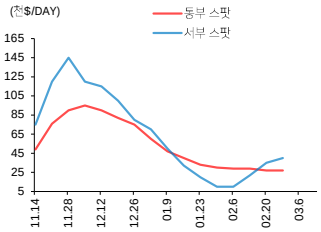


용선료

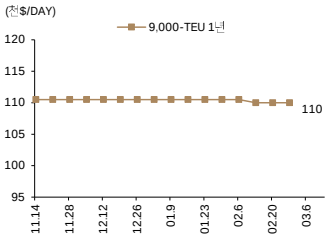
▶ LNG선 용선료(1년)

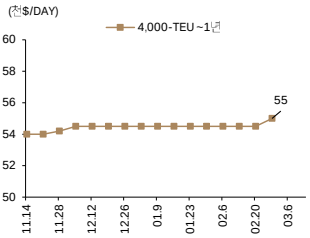


▶ LNG선 SPOT 운임

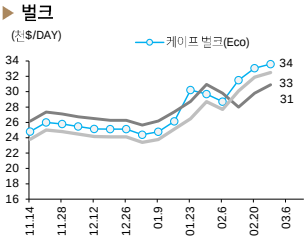


▶ 컨테이너선

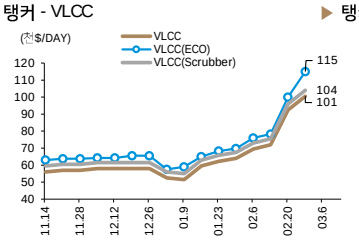




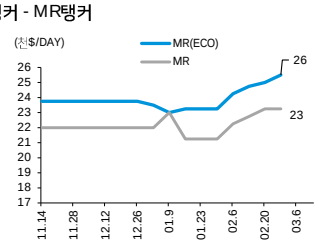
▶ 벌크

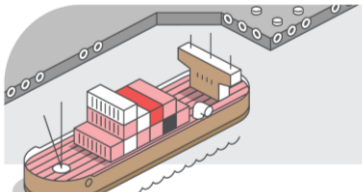


▶ 탱커 - VLCC



▶ 탱커 - MR탱커





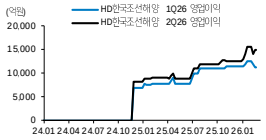
다올 선박

2026.03.01 [811호]

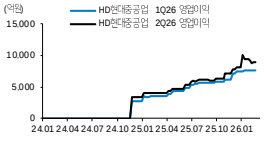
DAOL 다올투자증권

Consensus 추이

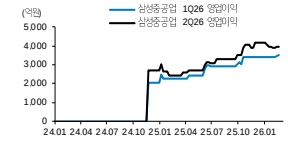
▶HD한국조선해양



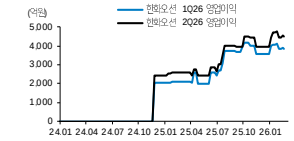
▶HD현대중공업



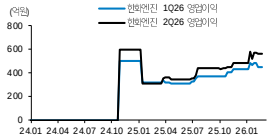
▶삼성중공업



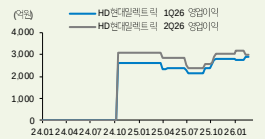
▶한화오션



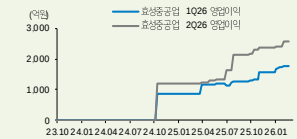
▶한화엔진



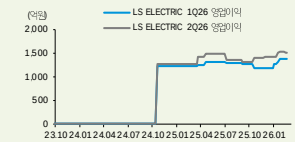
▶HD현대일렉트릭



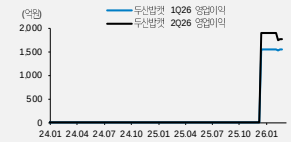
▶효성중공업



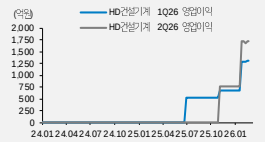
▶LS Electric



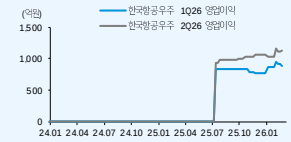
▶두산밥캣



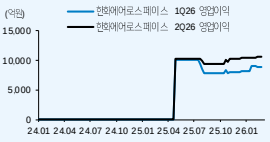
▶HD건설기계



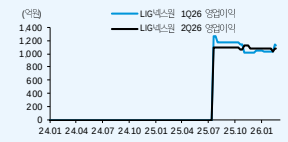
▶한국항공우주



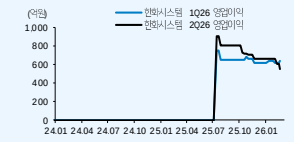
▶한화에어로스페이스



▶LIG넥스원

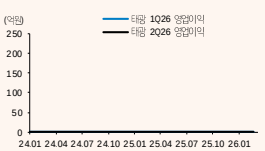


▶한화시스템

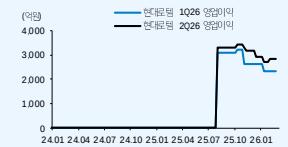


▶성광벤드

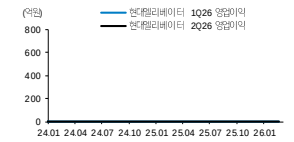
▶태광



▶현대로템



▶현대엘리베이터



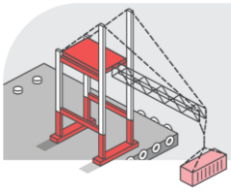
출처: Dataguide

▶조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2026 EPS(원) 다성달전	네달전	세달전	두달전	26.01.31	26.02.07	26.02.14	26.02.21	26.02.27	Change(%) 2달전 대비	4주전 대비	VALUATION 2026 PER	종가
조선	HD한국조선해양	**44,263**	45,093	48,369	**47,628**	49,234	50,548	49,176	49,723	**49,052**	3%	6%	9.2	450,000
	HD현대중공업	**21,087**	22,699	24,108	**23,193**	26,236	26,166	25,815	25,836	**25,772**	11%	12%	23.4	603,000
	삼성중공업	**1,108**	1,162	1,328	**1,332**	1,395	1,406	1,406	1,408	**1,409**	6%	1%	20.5	28,950
	한화오션	**4,257**	4,343	4,491	**4,470**	4,451	4,466	4,449	4,436	**4,439**	-1%	0%	31.8	141,200
엔진	한화엔진	**1,623**	1,765	1,758	**1,720**	1,881	1,881	2,048	2,048	**2,048**	19%	19%	26.4	54,000
	STX엔진	**1,350**	1,350	1,350	**1,350**	1,350	1,350	1,350	1,350	**1,350**	0%	0%	24.4	32,950
	HD현대마린엔진	**2,423**	2,620	3,061	**3,061**	3,275	3,372	3,540	3,540	**3,540**	16%	8%	24.7	87,300
건설기계	HD건설기계	**9,176**	9,176	10,395	**10,395**	8,098	8,112	8,455	8,972	**8,972**	-14%	11%	15.7	140,700
	두산밥캣	**5,937**	5,833	5,815	**5,779**	5,620	5,722	5,579	5,343	**5,343**	-8%	-6%	12.2	65,000
발전/중전기	두산에너빌리티	**799**	798	663	**595**	628	645	584	576	**573**	-4%	-9%	185.6	106,300
	HD현대일렉트릭	**23,338**	23,855	26,026	**26,268**	27,062	27,029	27,303	27,259	**27,259**	4%	3%	38.5	1,050,000
	효성중공업	**58,195**	59,647	76,206	**76,206**	74,953	81,500	81,500	81,500	**81,300**	7%	8%	34.7	2,823,000
	LS ELECTRIC	**13,245**	13,289	13,637	**14,115**	15,274	15,274	15,274	15,286	**15,286**	8%	8%	51.5	787,000
방산/기타	한국항공우주	**4,032**	3,914	3,818	**3,766**	3,871	3,894	3,852	3,852	**3,811**	1%	-2%	50.3	191,500
	한화에어로스페이스	**45,034**	48,479	46,686	**46,282**	46,463	45,858	45,371	45,371	**45,371**	-2%	-2%	26.3	1,195,000
	LIG넥스원	**18,535**	18,391	18,063	**17,891**	17,879	17,879	17,638	16,424	**16,383**	-8%	-8%	31.1	509,000
	한화시스템	**1,548**	1,548	1,541	**1,541**	1,520	1,442	1,542	1,542	**1,719**	12%	19%	66.1	113,600
	현대로템	**9,529**	9,695	9,901	**9,677**	9,496	8,959	8,959	8,959	**8,959**	-7%	-8%	25.7	230,500
	현대엘리베이터	**9,311**	9,311	9,311	**4,720**	4,720	4,720	4,720	4,720	**4,720**	0%	0%	20.9	98,700
피팅	성광벤드	**1,988**	2,088	2,308	**2,308**	1,800	1,800	1,800	1,800	**1,800**	-22%	0%	19.4	35,000
	태광	**1,937**	2,048	2,025	**2,068**	2,166	2,219	2,219	2,219	**2,214**	7%	7%	12.7	28,150
	하이록코리아	**4,351**	4,555	4,555	**4,393**	4,393	4,393	4,393	4,393	**4,393**	0%	0%	8.8	38,450

그룹	종목	2026 BPS(원) 다성달전	네달전	세달전	두달전	26.01.31	26.02.07	26.02.14	26.02.21	26.02.27	ROE 2026	2027	VALUATION 2026 PBR
조선	HD한국조선해양	**212,485**	213,337	220,650	**219,809**	222,893	227,268	223,561	223,561	**221,904**	22%	24%	2.0
	HD현대중공업	**91,338**	93,045	95,962	**104,136**	108,326	105,425	104,190	104,178	**104,051**	25%	28%	5.8
	삼성중공업	**7,443**	7,469	7,483	**7,490**	7,610	7,586	7,586	7,567	**7,560**	19%	22%	3.8
	한화오션	**23,275**	23,343	23,411	**23,354**	23,380	23,968	23,999	24,037	**24,053**	18%	21%	5.9
엔진	한화엔진	**6,317**	6,317	7,372	**7,372**	7,372	7,372	7,372	7,372	**7,372**	28%	34%	7.3
	STX엔진	**10,191**	10,191	10,191	**10,191**	10,191	10,191	10,191	10,191	**10,191**	12%	15%	2.0
	HD현대마린엔진	**13,430**	13,700	14,562	**14,562**	15,414	15,642	17,381	17,381	**17,381**	20%	24%	5.0
건설기계	HD건설기계	**111,930**	111,930	113,305	**113,305**	96,874	96,874	94,613	94,613	**94,613**	9%	12%	1.5
	두산밥캣	**79,723**	80,046	78,639	**79,427**	78,925	79,581	79,362	78,705	**78,705**	7%	8%	0.8
발전/중전기	두산에너빌리티	**13,406**	13,400	12,879	**12,697**	12,802	12,864	12,651	12,641	**12,638**	5%	7%	8.4
	HD현대일렉트릭	**72,822**	73,067	75,244	**75,493**	77,376	77,271	77,007	76,963	**76,963**	35%	38%	13.6
	효성중공업	**304,247**	295,769	320,161	**320,161**	316,950	326,816	326,816	326,816	**326,618**	25%	30%	8.6
	LS ELECTRIC	**78,091**	77,996	78,322	**78,797**	79,914	79,914	79,914	79,961	**79,961**	19%	23%	9.8
방산/기타	한국항공우주	**23,134**	22,908	22,655	**22,610**	22,640	22,381	22,338	22,338	**22,294**	17%	22%	8.6
	한화에어로스페이스	**208,715**	220,130	215,652	**214,311**	219,841	222,207	232,378	232,378	**232,378**	20%	22%	5.1
	LIG넥스원	**82,433**	81,976	75,712	**75,129**	81,533	81,533	81,166	77,750	**77,654**	21%	25%	6.6
	한화시스템	**16,766**	17,963	18,781	**18,781**	18,909	19,845	17,544	17,544	**15,253**	11%	13%	7.4
	현대로템	**35,053**	36,008	36,906	**36,569**	36,564	35,890	35,890	35,890	**35,890**	25%	29%	6.4
	현대엘리베이터	**42,842**	42,842	42,842	**30,487**	30,487	30,487	30,487	30,487	**30,487**	15%	26%	3.2
피팅	성광벤드	**23,174**	23,070	23,255	**23,255**	22,776	22,776	22,776	22,776	**22,776**	8%	9%	1.5
	태광	**24,702**	24,812	24,776	**24,680**	25,824	26,455	26,455	26,455	**26,455**	8%	9%	1.1
	하이록코리아	**40,478**	43,975	43,975	**41,221**	41,221	41,221	41,221	41,221	**41,221**	11%	11%	0.9

출처: Dataguide



다올 기계 ChartBook

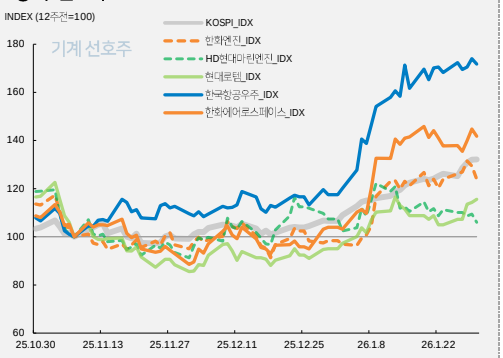
2026.03.01 [811호]

DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

당사 기계 선호주 vs. 시장

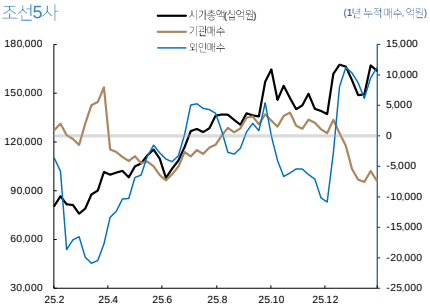
▶당사 선호주



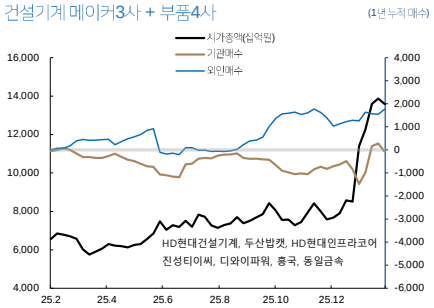
당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 기관, 외인 누적 매수

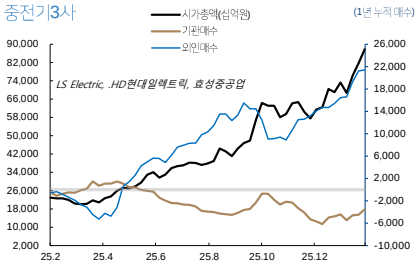
조선5사



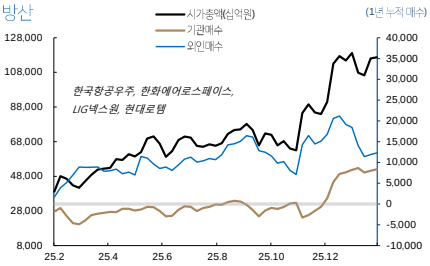
건설기계 메이커3사 + 부품4사



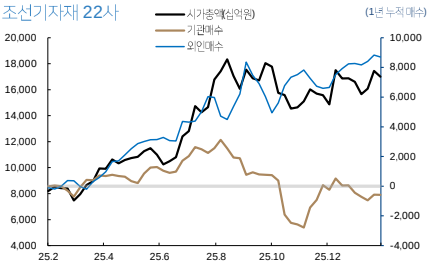
중전기3사



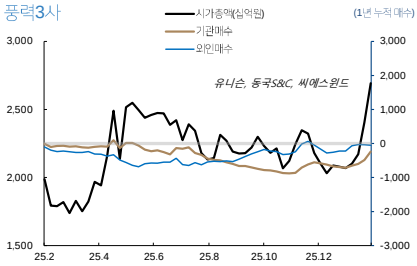
방산



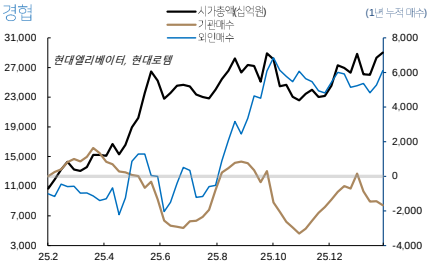
조선기자재 22사



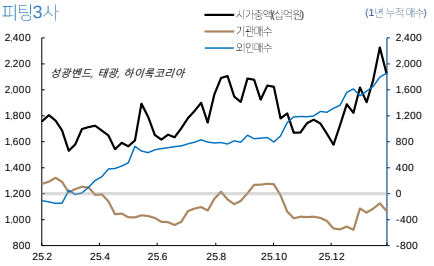
풍력3사



경협



피팅3사



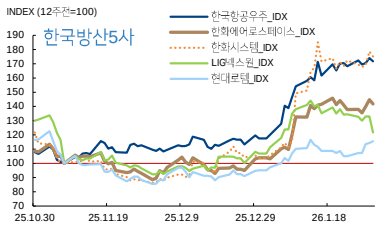
다올 기계 ChartBook

2026.03.01 [811호]

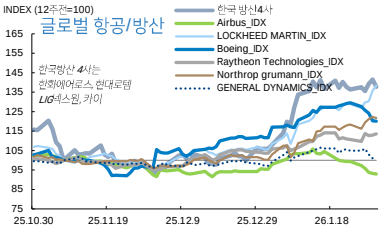
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

방위산업과 항공부품주

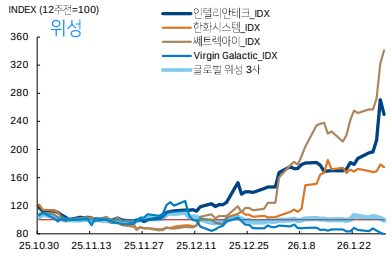
▶ 한국의 방산 3사+한화시스템+현대로템



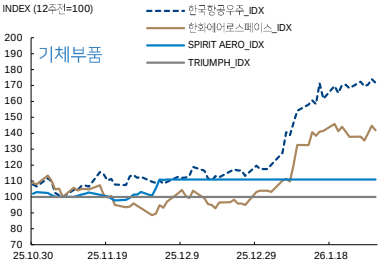
▶ 글로벌 방산/항공



▶ 한국과 해외 위성 피어그룹

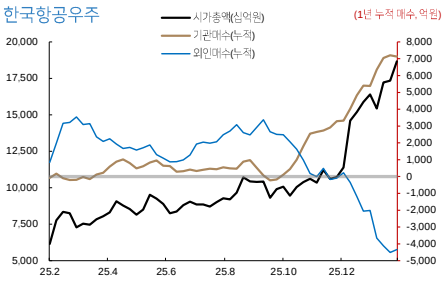


▶ 항공부품주

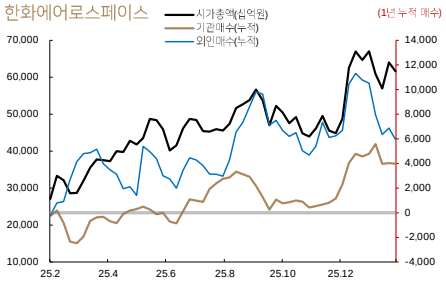


방위산업 수급

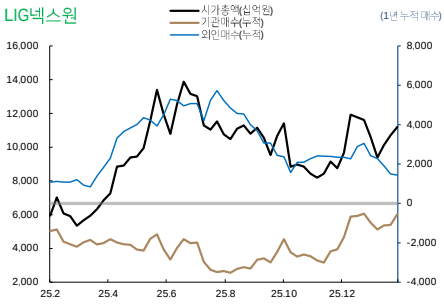
한국항공우주



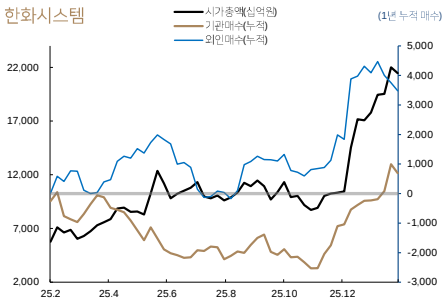
한화에어로스페이스



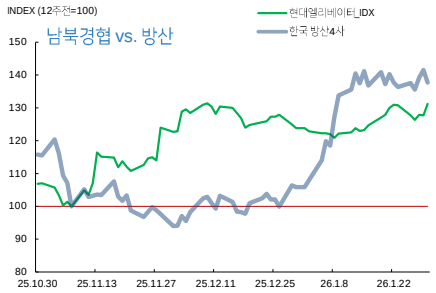
LIG넥스원



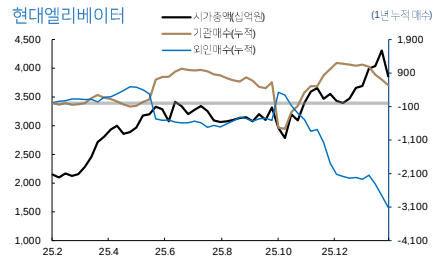
한화시스템



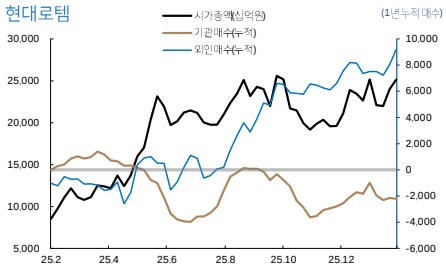
▶ 방산 vs. 경협



현대엘리베이터



현대로템



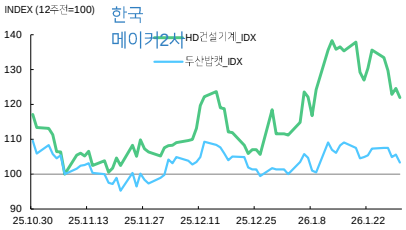
다올 기계 ChartBook

2026.03.01 [811호]

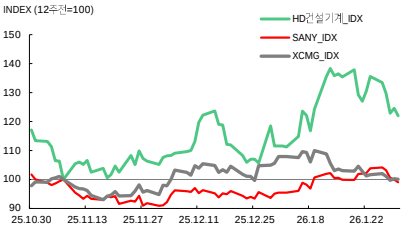
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

건설기계

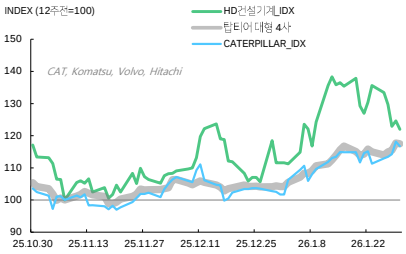
▶ 한국의 메이커 3사



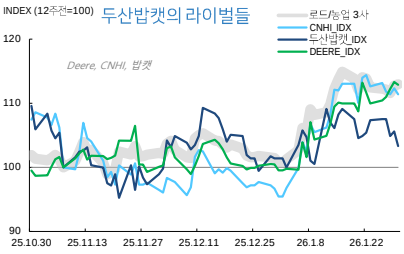
▶ 중국 건설장비 시장



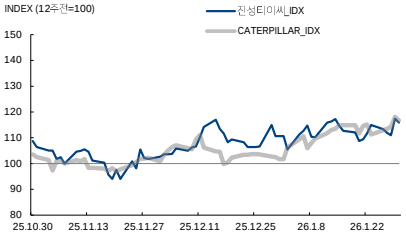
▶ 대형: 두산, 현건기, CAT

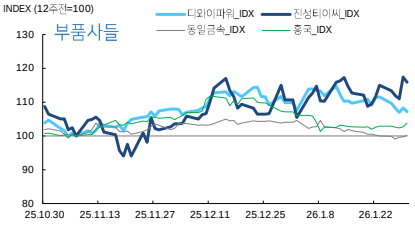


▶ 미니 소형에서 두산밥캣

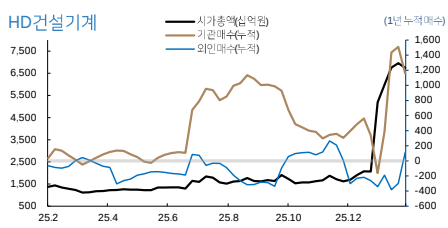


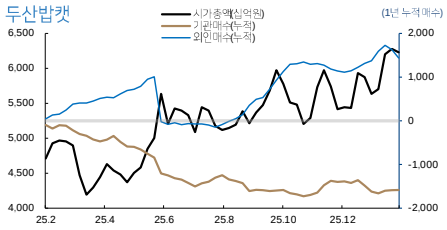
▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사





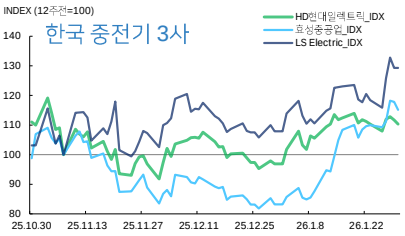
건설기계 수급



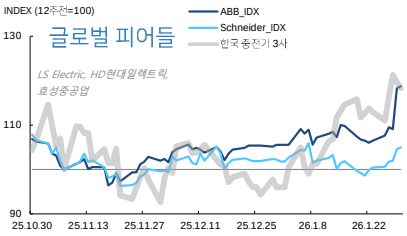


중전기

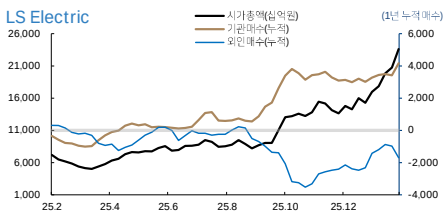
▶ 한국 중전기 3총사

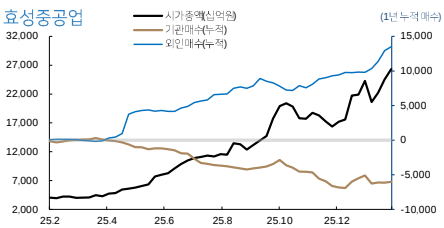


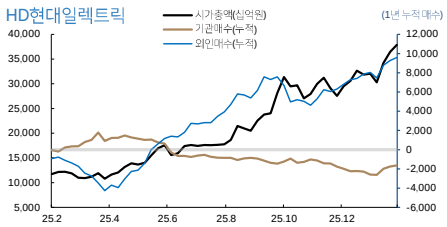
▶ 글로벌 피어 2사

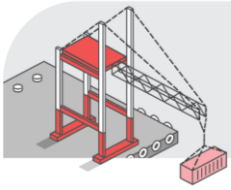


중전기 수급









다올 기계 ChartBook

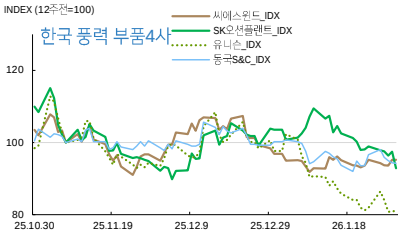
2026.03.01 [811호]

DAOL 다올투자증권

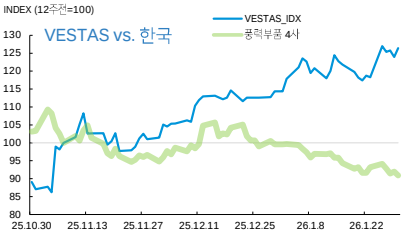
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

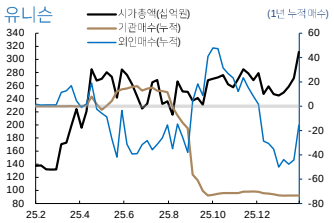
풍력

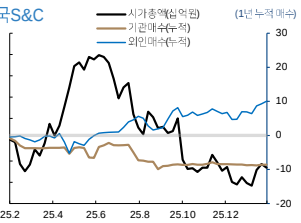
▶ 한국 풍력 부품4사



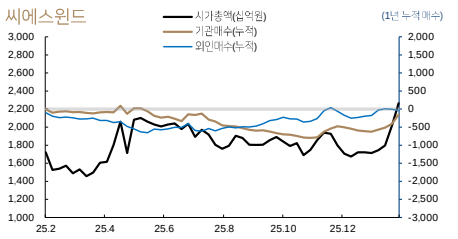
▶ 한국 풍력 vs. VESTAS

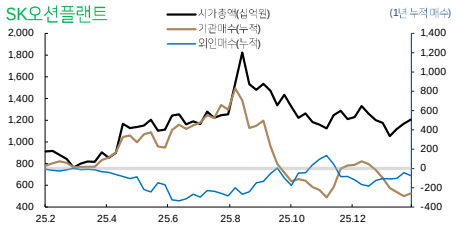






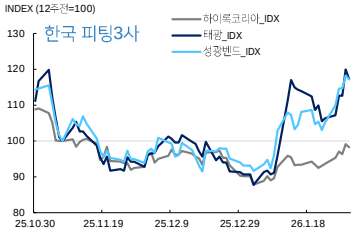
풍력 수급



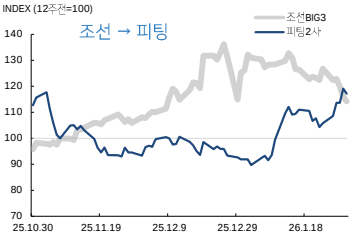


피팅

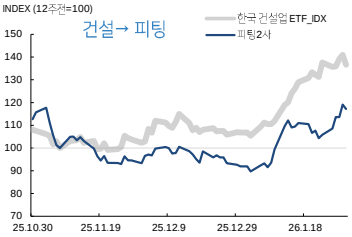
▶ 피팅 3사



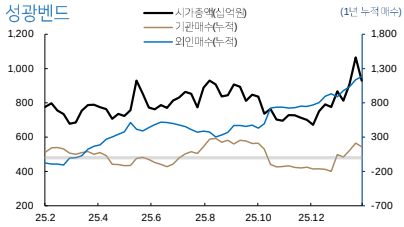
▶ 조선 → 피팅2사

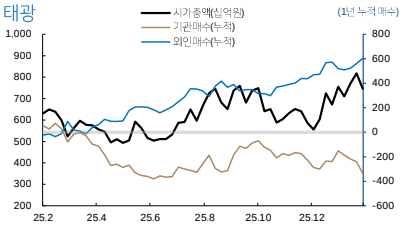


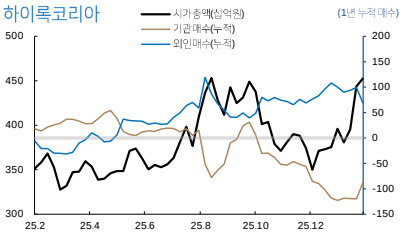
▶ 건설 → 피팅2사



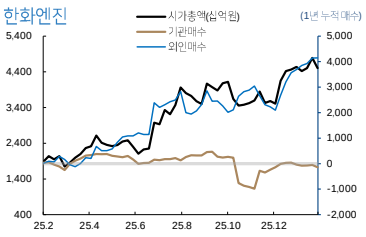
피팅업 수급

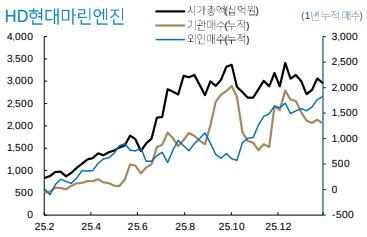


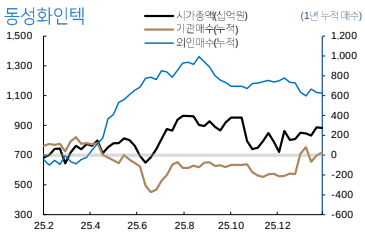


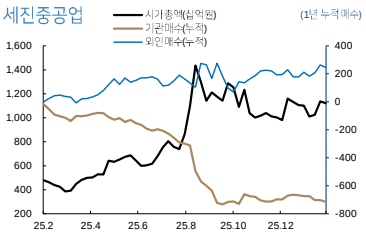


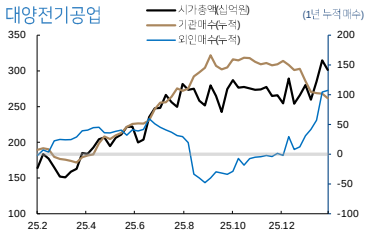
조선기자재 수급

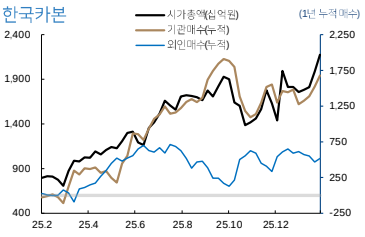






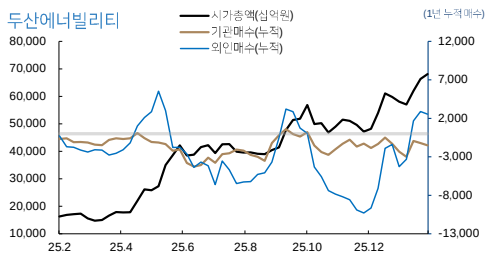


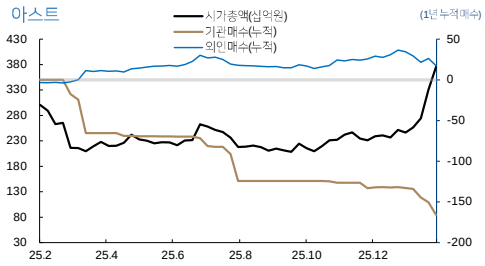




조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

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.