



다올 선박

2026.05.31 [824호]

DAOL 다올투자증권

중국 장난의 LNG선 수주, 그러나 한국도 계속

조선기계방산 최광식 gs.choie@daolfn.com
이준범 junebum34@daolfn.com

코멘터리 of 조선

▶ 신조선가가지수 9주 연속 상승

① 신조선가가지수가 9주 연속 소수점 상승했습니다. 5,000-TEU급이 3주 연속 올랐습니다.

▶ 중국의 LNG선과 탱커 수주

② 아부다비 Adnoc L&S가 중국 장난조선과 LNG선 4척 계약을 협의 중입니다. 경쟁력 있는 신조선가를 제시한 것으로 전합니다. 동 선주는 삼성중공업과 한화오션에서도 8척을 건조 중이고, 장난조선에 2022년에 발주했던 6척은 모두 인도받았습니다. 선박을 운영 해보고 그 차이를 체감하면 좋겠습니다.

③ COSCO Energy가 Shell과의 용선 계약을 바탕으로 장난조선에 LNG선 4척을 발주 예정입니다. Shell은 먼저 조선소 슬롯을 예약하고 선사를 선택하는데, 이미 장난조선에 8척 슬롯을 확보했고, 올해 1월에 Shandong Shipping이 4척 10년 장기용선계약을 체결한 바 있습니다.

④ 또 Shell은 PC선 리뉴얼을 위해 이미 Guangzhou SI에 MR 10척을 건조하고 있고, 지난해에는 또 10척의 슬롯을 계약한 것으로 전합니다. 이번 발주는 2013년에 진행한 Project Silver 선대를 대체하기 위함입니다. 당시에는 HD현대미포가 프로젝트를 담당했는데, 처참한 저가 수주로 시리즈가 건조되는 시기에 실적이 좋지 않았습니다.

⑤ HMM도 중국 Hengli(주정)가 건조 중인 VLCC 4척을 리세일 매입한 것으로 전합니다. Hengli 조선소의 투기적 저가 발주 물량으로 전합니다.

▶ 그러나 한국도 수주 선전

JP Morgan은 지난 6개월 동안 30척, 30억달러 이상의 대규모 투자를 집행 중인데, 5개 조선소에서 한국(삼성중공업)과 중국이 반반입니다. 동 선주는 지난달에는 중국 DSIC에 VLCC 2+2척을 발주한 바 있습니다. 그리고

⑥ 지난해에 JP Morgan은 삼성중공업에 LNG선 1척(252백만달러), VLCC 2척(113백만달러), 수에즈막스 탱커 2척을 발주합니다.

⑦ 한화오션도 Knutsen으로부터 LNG선 1척(250.3백만달러)을 추가 수주합니다. 2025년에 발주한 7척에 달린 옵션 행사(5월에 총 2척)입니다.

▶ 한국만 접근 가능한 미국 LNG

⑧ Cheniere는 현재 30MTPA(6개 train)의 Sabine Pass를 20MTPA(3개 train) 확장공사를 준비 중입니다. 지난해에 Bechtel을 EPC사로 선정해서 LNT(제한적 착수 지시)를 발주합니다. FID는 2027년이 목표입니다.

LNG 신조선장에서 중국의 수주가 신경 쓰입니다. 그러나 중국에 SB를 공급하는 한국카본, 한국 엔진사들의 중국 수주의 수혜도 함께 갑니다. 그리고 한국 조선업에는 MASGA와 미국 DC항 발전엔진 시장이 열리고 있습니다. 건투를 빕니다.

모니터링 차트

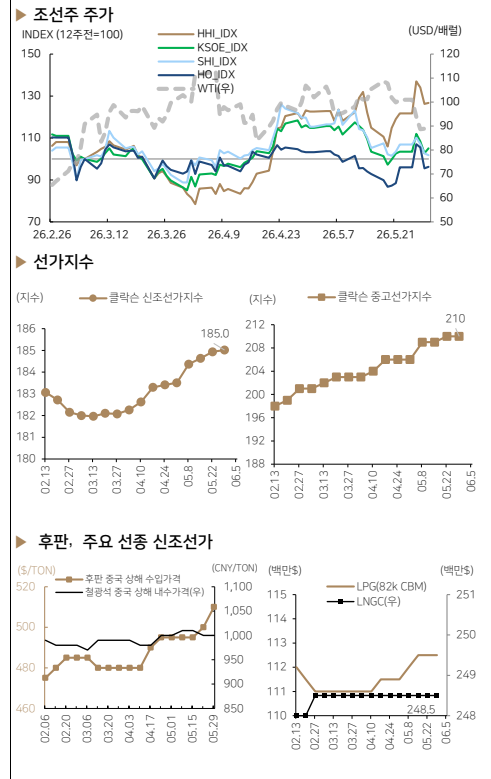
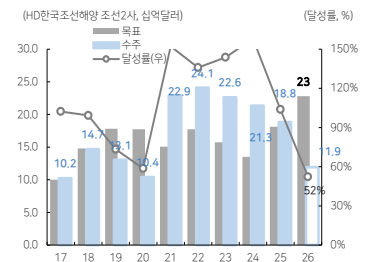
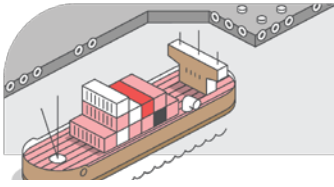


Fig. 수주목표의 50%를 넘김 HD한국조선해양



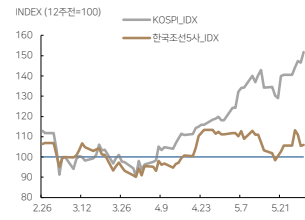
주시 뉴스

	수주, 수주설	수주, 수주설
	05월5주 주시뉴스	05월4주 주시뉴스
선가 &	▲ 신조선가가지수 9주 연속 상승, 파나마식 컨테이너선 상승	▲ 신조선가가지수 8주 연속 상승, 탱커와 컨테이너선 상승 ▲ Asyad Shipping, 한화오션으로부터 VLCC 2개월 할리인도 받음
그린십	N/A	▲ IMO는 자율운항 및 무인 선박을 위한 Mass Code 합의
LNG	▽ QatarEnergy는 불가항력을 최소 8월 중순까지 연장 ✓ ▲ JPMorgan, 삼성중공업에 LNG, VLCC, 수에즈막스 5척 발주 ✓ ▲ 한화오션, Knutsen LNG선 1척 추가 수주, 9척 건조 ✓ ▲ Cheniere는 Sabine Pass 확장(20MTPA) EPC 발주 ✓ ▲ Adnoc L&S는 중국 장난조선에 LNG선 4척 발주 협의 ✓ ▲ COSCO-Shell 용선 기반 LNG선 4척 발주	✓ ▲ 삼성중공업, Seapeak으로부터 LNG선 3척 수주 ? ▲ 미국 ConocoPhillips는 Alaska LNG 파이프라인에 천연가스를 공급 합의 ▲ 가동 중단 2달만에 카타르 라스라판 LNG 시설 Train 2에서 시운전 활동 시작 ▷ Donald Trump 대통령 취임 후 1번째 대중국 미국산 LNG 공급 ▷ 러시아 그릴자선대 LNG선 30척 발주
가스선	✓ ▲ JPMorgan, 삼성중공업에 LNG, VLCC, 수에즈막스 5척 발주	▲ HD현대삼호, Ciner로부터 VLCC 6척 수주
컨테이너선	△ 컨테이너 스맛 운임 4개월 만에 최고치 기록	
탱커	✓ ▼ HMM의 VLCC 신조선 주문 및 사업 초점 전환, Hengli의 VLCC 4척 리세일 매입 ✓ ▼ Shell 용선 선대 리뉴얼, PC선 460백만달러 중국에 발주 ✓ ▲ JP Morgan 30억달러 이상 신조 발주 진행 중, 한국 반, 중국 반	✓ ▷ 그리스 JHI Steamship, 일본 Imabari SB에 아프리카식 탱커 1척 추가 발주 ✓ ▼ Zodiac, 또 중국에 수에즈막스 2척 발주 ✓ ▼ 중국 Wilson New Energies, 그리스 UOG로부터 VLCC 10척 수주하며 시장 진입 ? ▲ 인도네시아 Abadi 가스 메가프로젝트 FID 향해 진척 ? ▲ QatarEnergy LNG가 NFPS의 확장단계를 위한 FEED사 선정 예정 ? ▲ Golar LNG 2026년 내 4번째 FLNG 발주 계획
해양/디펜스	△ JGC, FLNG 인도 기간 단축을 위한 표준화 디자인 개발 착수	
기타	△ 그리스 신조 발주 급증	✓ ▼ Zodiac Maritime, Yantai CIMC Raffles에 7,000-CEU급 PCCT 2척 추가 발주

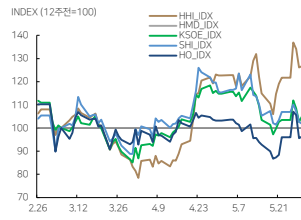


Peer Group 주가

▶ 한국 주식시장 vs. 조선주들

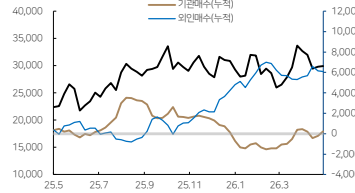


▶ 한국 조선5사 Performance

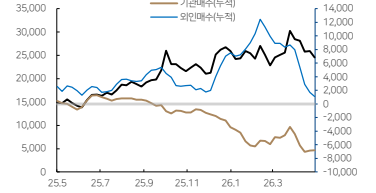


조선 수급

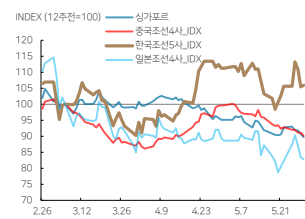
HD한국조선해양



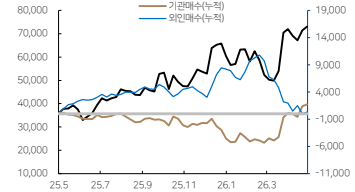
삼성중공업



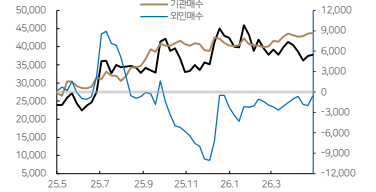
▶ 한/중/일/싱 조선주 주가 비교

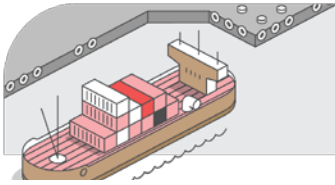


HD현대중공업



한화오션





한국 조선업 수주와 수주설

▼ 신조 수주(외선, 전자공시 등)

▲ JPMorgan, 삼성중공업에 LNG, VLGC, 수에즈막스 5척 발주

▲ 한화오션, Knutsen LNG선 1척 추가 수주. 9척 건조

- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ Cheniere는 Sabine Pass 확장(20MTPA) EPC 발주

- 아래의 LNG 섹션 참고

▼ Adnoc L&S는 중국 장난조선에 LNG선 4척 발주 협의

▼ COSCO-Shell 용선 기반 LNG선 4척 발주

- 아래의 LNG 섹션 참고

▽ HMM의 VLCC 신조선 주문 및 사업 초점 전환. Hengli의 VLCC 4척 리세일 매입

- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ Shell 용선 선대 리뉴얼. PC선 460백만달러 중국에 발주

- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ Clarkson's 신규 수주 입력 업데이트(한국)

③ Samsung HI → Oceonix Services Ltd, LNG(174k-CBM) 1척

③ Samsung HI → Global Meridian, LPG(88k-CBM) 2척

③ Samsung HI → Global Meridian, TK(158k-DWT) 2척

- 아래의 LNG 섹션 참조

③ HD Hyundai (Medium) → Hafnia Limited, PTK(50K-DWT) 2척

[05월3주] ▲ Thenamaris, 한국 조선소에 PC선 신규 발주 검토

- 그리스 선사 Thenamaris는 선대 교체 프로그램의 일환으로 HD한국조선해양에 50k-DWT PC선 2척 발주를 위해 협상

③ Hyundai Philippines → Asiatic Lloyd, PTK(115k-DWT) 2척

알려지지 않은 수주건

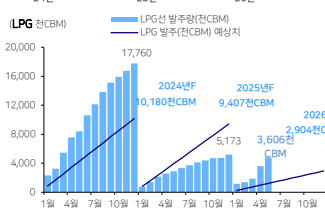
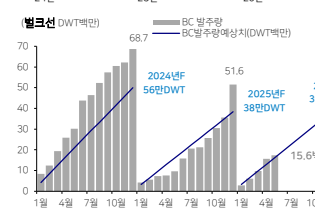
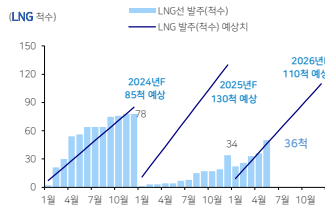
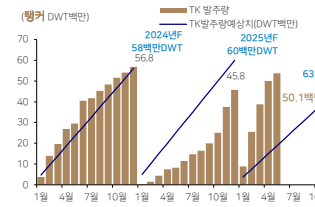
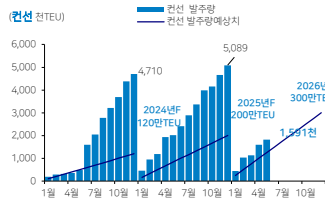
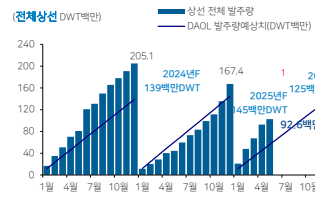
③ K SB (Jinhae) → Seaworld Mgmt & Trdg, PTK(50K-DWT) 1척

[05월2주] ▲ K조선, SteelShips로부터 MR 2척 수주

- 그리스 선주 SteelShips가 한국 K조선에 50k-DWT MR PC선 2척을 추가 발주. 2028년 인도 예정의 신조선가는 50백만달러로 추정

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

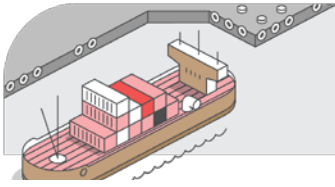
▶ 당사예상 대비 발주 추이



클락슨 신조 발주: 한/중/일

주석: 클락슨 입력 DATA 만 & 해양은 뉴스/공시 기준

조선사	수주일자	발주처	선종	선형	인도	척수
2026년 05월 4주						
대한민국	26.05.26	유럽	Oceonix Services L	LNG	174k cu.m	2028 1
			Global Meridian	LPG	88k cu.m	2029 2
대한민국	26.05.01	유럽	Asiatic Lloyd	PTK	115k DWT	2028~202 2
			Hafnia Limited	PTK	50k DWT	2029 2
중국	26.03.01	유럽	Seaworld Mgmt &	PTK	50k DWT	2028 1
			EGPN Bulk Carrier	PTK	50k DWT	2029 2
중국	26.04.30	유럽	Mercuria Energy	TK	307k DWT	2029 2
			Wah Kwong Mariti	PTK	114k DWT	2029 2
중국	26.05.22	남미	GMXT	RORO		2029 2
			Seaspan Corporat	LPG	100k cu.m	2028 2
중국	26.02.05	유럽	Mercuria Energy	TK	158k DWT	2029 2
			Wan Hai Lines	CONT	9k TEU	2029 2
중국	26.04.10	중국	Shandong Shippin	BULK	325k DWT	2029 2
			Ningbo Ocean Shp	CONT	2k TEU	2028 4
중국	26.02.12	아시아	Hai An Green Shpd	CONT	7k TEU	2029 2
			Wealth Holdings S	OFF-SUPP	17k DWT	2029 2
중국	26.05.22	Unknown	Unknown	BULK	65k DWT	2029~203 7
			Unknown	BULK	41k DWT	2029~203 7
중국	26.01.01	중국	Hengtong Land Of	해양설치		2028 1
			Grieg Star	OTHERS	65k DWT	2029 2
중국	26.05.13	중동	ADNOC L&S	OFF-SUPP		2028 2
			Union Maritme	PTK	114k DWT	2028~202 4
중국	26.01.01	중국	Sinopacific E&C	OFF-SUPP	6k HP	2028~202 2
			SSG Marine	OFF-SUPP		2027 2
중국	26.04.10	유럽	United Overseas	TK	319k DWT	2027~202 6
			Baozhou (HK) Shp	CONT	3k TEU	2028 2
중국	26.05.27	아시아	Jin Xiang Shpg	BULK	14k DWT	2027 1
			Huizhou Rongsher	GASC	13k DWT	2027~202 2
중국	26.05.26	중국	WUT SB (Ezhou)	BULK	26k DWT	2027~202 2
			Atlantic Bulk	BULK	64k DWT	2029 2
중국	26.03.30	유럽	MM Marine	BULK	211k DWT	2029 2
			Unknown	OTHERS	18k DWT	2028 2
중국	26.01.08	Unknown	Unknown	OTHERS	18k DWT	2028 2
			Seanergy Maritme	BULK	182k DWT	2027 1
중국	26.04.30	Unknown	Unknown	OTHERS	25k DWT	2028~202 2
			Jumbo	해양설치		2027 1
중국	26.02.01	중국	Sihong Trans	OTHERS		2027 1
			Navios MLP	TK	319k DWT	2028 4
중국	26.05.21	유럽	Unknown	CONT	1k TEU	2029 2
			Unknown	Unknown		2027 1
중국	26.01.01	중국	Jiaolong Salvage	OFF-SUPP	0k GT	2027 1
			DryDel Shpg	BULK	64k DWT	2029 1
일본	26.05.28	유럽	DryDel Shpg	BULK	64k DWT	2030 1
			DryDel Shpg	BULK	82k DWT	2028 1



선가, 실적, 생산능력

▲ 신조선가치수 9주 연속 상승. 파나막스 컨테이너선 상승

신조선가치수는 185.02p로 0.08p 상승하며 9주 연속 상승세를 이어감. 5,000-TEU급 컨테이너선이 3주 연속 상승하며 견인
중고선가치수는 210P 제자리였지만, 파나막스 벌크선이 상승

외신 보도들

- 뉴스/FACT ⇨ 당사 의견

▶ 그린십

N/A

▶ LNGc

▽ QatarEnergy LNG선 5척, 1년 용선. 선박과잉 시사

QatarEnergy는 새로 인도받았거나 인도 예정인 LNG선 5척을 1년, 용선(charter out)
이번 거래는 구조적으로 선박량이 과잉인 LNG 해운 섹터에 새로운 불안감을 안겨줌
BP, TotalEnergies, SEFE, Eni, 그리고 인도의 LMCS Maritime 등 5개 주요 용선주가 해당 선박들을 12개월 동안 용선한 것으로 브로커들을 통해 확인
선박들의 용선료는 높은 70k달러/일 범위 수준인 것으로 파악
계약된 선박들의 이름은 아직 밝혀지지 않았으나, 2024년에서 2026년 사이에 건조된 174k-CBM급 2행정(two-stroke) 선박
QatarEnergy가 예상보다 훨씬 더 오랜 기간 LNG 선박 과잉 상태를 유지할 것을 시사. 이는 향후 몇 년간 용선 시장에 부담을 줄 수 있음
올해와 2027년에 사상 최대 규모의 LNG 신조 물량 인도가 예정되어 있으나, 건설 중인 터미널이 아직 가동되기 전에 선박들이 시장에 나오게 됨
미국-이스라엘과 Iran 간의 갈등으로 인한 LNG 시장 혼란이 겹치면서 올해 중동의 생산 손실을 초래
분석 기관 Vortexa에 따르면, 카타르의 예상 LNG 공급량이 12~15MTPA가량 부족해질 것이며, 이는 상당한 선박 수요 감소로 이어질 수 있다고 상세히 설명
QatarEnergy의 해운 자회사 QELM은 6월부터 이용 가능한 현대식 2행정 선박, Q-Flex 선박, 스티터빈 LNG선 등을 5~6개월 기간으로 대여하기 위해 오퍼를 받고 있음
카타르의 신규 생산량 가동에 앞선 LNG 선박량 과잉은 현재의 중동 위기 이전부터 명백했음
QatarEnergy는 4개 조선소에 예약한 128척의 신조선 중 일부 선주들과의 계약 조항 내 허점을 활용해 온 것으로 보고
카타르와 장기 계약을 맺은 일부 선주들의 경우, QatarEnergy는 선박 인도 6개월 전에 통지하여 최대 2년 동안 해당 LNG선의 인도를 미룰 수 있는 권리를 보유
이러한 용선 인도 지연 권리는 호르무즈 해협 폐쇄 및 QatarEnergy의 3월 LNG 생산 중단 결정 훨씬 이전인 지난해에 이미 행사된 바 있음

▽ QatarEnergy는 불가항력을 최소 8월 중순까지 연장

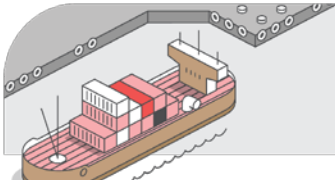
QatarEnergy가 이탈리아 Edison과의 불가항력(force majeure) 조항을 최소 8월 중순까지 추가 연장하여 LNG 카고 인도를 지연시킴
QatarEnergy는 지난 3월 미국-이스라엘의 공격에 대응한 이란의 드론 공격으로 시설이 타격을 입은 후 LNG 구매자들에게 불가항력을 선언한 바 있음
QatarEnergy는 77 MTPA의 LNG 생산 능력을 보유하고 있으며 아시아와 유럽의 주요 천연가스 공급처임
Edison은 월요일에 불가항력 통지 연장을 추가로 받았으며, 여기에는 5척의 LNG 카고 물량이 추가로 포함
해당 카고들은 2026년 7월에서 8월 중순 사이에 Edison의 Adriatic LNG 터미널로 인도될 예정이었음
현재까지 불가항력 대상이 된 LNG 카고는 총 17척이며, 이는 약 22억CBM(2.2 Bcm)의 가스 물량
Edison은 5월 25일 기준으로 카타르로 인해 지연된 17척의 카고 중 9척(약 10억CBM)을 다른 물량으로 대체 완료
2월 말에 시작된 호르무즈 해협 통행 지연이 지속되고 있으며, 이는 세계 석유 및 LNG 공급량의 20% 이상에 영향을 미침
Edison은 QatarEnergy와 연간 64억CBM(4.7 MTPA) 규모의 LNG 장기 공급 계약을 맺고 있으며,
2009년에 체결된 이 계약의 기간은 총 25년으로 지난 3월 말까지 인도가 이루어졌음
Edison은 포트폴리오 관리 등 완화 조치를 통해 최종 소비자에게 미치는 영향은 없을 것으로 예상
카타르는 미국, 호주와 함께 세계 3대 LNG 수출국 중 하나로, 이번 공급 중단으로 인해 여러 다른 고객들도 영향을 받고 있음
카타르의 기존 77 MTPA LNG 설비가 가동 중인 가운데, 최근 위성 데이터에 따르면 Ras Laffan에 위치한 QatarEnergy의 South LNG 시설 Train 2에서 시운전 활동이 시작된 것으로 나타남
QatarEnergy는 지난 3월 공격을 받은 후 Ras Laffan의 거대 North Field 시설에서 LNG 생산을 중단한 바 있음
QatarEnergy는 Ras Laffan 산업도시에서 총 14기의 액화 train을 운영 중이며, 이 중 2기가 이번 공격으로 피해를 입었음

▲ 그리스 선주들의 LNG선 투자 확대

그리스 컨테이너 선사 Danaos는 Alaska LNG에 50백만달러 지분 투자
Danaos는 프로젝트 가동 시 선조 선박 공급자로 지정되어 LNG의 아시아 운송을 위해 최대 10척의 대형 가스선을 공급할 예정
리스 선주들은 지난 12개월 동안 26척의 LNG선 신조를 계약하며 전년의 2척 대비 발주량을 크게 늘림
Evangelos Marinakis가 통제하는 Capital Clean Energy Carriers는 지난 5년간 발주한 21척의 신조선 중 마지막 선박을 인도받는 2029년에 미국 상장사 중 최대 LNG 선주가 될 전망
Tsakos Energy Navigation과 Angelicoussis Group 산하 Alpha Gas 등 주요 그리스 operator들도 최근 LNG 신조 발주에 복귀
유럽연합(EU)이 러시아산 파이프라인 가스를 해상 수송 LNG로 대체함에 따라 미국산 에너지 수입 계약과 연계되어 그리스 해운업이 수혜를 입고 있음
미국 에너지부 특별대사 Volz Joshua는 5월 20일 그리스가 국제 에너지 지도를 재편하는 중심에 있다고 언급
그리스 선사들은 Venture Global 등 미국 LNG 공급업체들과 공급 계약 체결을 서두르고 있으며, 이는 FSRU 계획에도 활력을 불어넣고 있음
Veniamis 가문은 2025년 10월 SeaKapital Holdings 및 Seacon Shipping과 협력하여 중국에 LNG 병커링선들을 발주
Evangelos Marinakis는 2026년 3월 LNG 연료 공급 선구자인 CMA CGM 및 에너지 메이저 TotalEnergies와 합작 법인을 설립
이란의 공격으로 카타르 LNG 생산 시설이 피해를 입으면서 공급이 타이트해졌으며, 이에 따라 유럽과 아시아 간의 화물 확보 경쟁이 치열
Capital Clean Energy Carriers의 CCO는 5월 7일 아시아와 유럽 간의 격렬한 가스 확보 경쟁을 언급
Venture Global 등 그리스 선주들과 파트너십을 맺은 미국 생산자들이 카타르 및 아부다비의 공급 공백을 메우기 위해 적극적으로 나서고 있음

▲ JPMorgan, 삼성중공업에 LNG, VLGC, 수에즈막스 5척 발주

JPMorgan이 삼성중공업이 발표한 총 5척, 3건의 신조선 계약의 실제 선주로 파악
삼성중공업은 버뮤다 소재 선주와 약 662백만달러 규모의 계약 3건을 공시
1번째 계약: LNG선 1척, 인도 2028년 10월, 신조선가 252백만달러
2번째 계약: VLGC 2척, 인도 2029년 11월, 113백만달러
3번째 계약: 수에즈막스 탱커, 2028년 3월 단납기, 신조선가 92백만달러
해당 탱커 2척은 삼성중공업 거제조선소에서 건조될 예정. 글로벌오퍼레이션이 아닌
이번 수주가 확정될 경우 JPMorgan이 올해 삼성중공업에 발주한 물량은 총 12척, 누적 금액은 약 1.66십억달러에 달함
올해 LNG선 2척, 수에즈막스 탱커 3척, VLGC 2척을 계약한 바 있음
JP Morgan은 지난달에도 중국 Dalian Shipbuilding Industry Co에 2029년 인도 조건으로 307k-DWT VLCC 2척+옵선 2척(척당 약 123백만달러)을 발주
삼성중공업은 올해 현재까지 총 5.4십억달러 규모, 27척을 수주
선종별로는 LNG선 12척, LNG-FSRU 1척, 초대형 에탄올반선 2척, VLGC 4척, 컨테이너선 2척, 원유반선 6척을 기록 중



▲ 한화오션, Knutsen LNG선 1척 추가 수주, 9척 건조

한화오션은 2029년 9월 인도물, 250.3백만달러 계약을 전자공시. 이는 Knutsen OAS Shipping의 옵션 행사로 추정
 노르웨이의 Knutsen OAS Shipping은 지난 12월부터 총 8척의 LNG선을 발주했고, 이번 계약으로 해당 아드의 잔고를 총 9척으로 늘림
 Knutsen OAS Shipping은 지난 5월 11일에도 2029년 6월 인도를 목표로 8번째 LNG선 신조 계약을 250.3백만달러에 체결
 해당 선박은 ConocoPhillips에 7년간 용선된 것으로 알려짐
 최근 체결된 2건의 계약은 Knutsen OAS Shipping이 지난 12월 한화오션과 7척(18억달러)의 LNG선 신조 발주에 딸린 옵션
 Knutsen OAS Shipping은 통상 장기 용선 계약을 바탕으로 LNG선을 발주하며,
 Knutsen LNG France를 통해 프랑스 세제 혜택(tax lease) 시스템을 적극 활용함으로써 다양한 입찰에서 경쟁력을 확보해 왔음
 동사는 Eni, Equinor, Edison, Securing Energy for Europe 등이 진행한 장기 용선을 따낸 바 있음
 Knutsen LNG France는 현재 22척의 소유 및 관리 선대를 보유하고 있으며, 2029년까지 10척 이상을 추가할 예정
 한화오션은 현재까지 총 20척, 37억달러 규모의 수주를 달성
 VLCC 10척, LNG선 6척, 초대형 암모니아 운반선 3척, 해상풍력발전기 설치선(WTIV) 1척 등

▲ Cheniere는 Sabine Pass 확장(20MTPA) EPC 발주

미국 LNG 수출업체인 Cheniere는 루이지애나주 Sabine Pass 액화 시설의 최신 확장 프로젝트를 위한 EPC 계약업체로 Bechtel을 선정
 Bechtel은 프로젝트 1번째 단계의 초기 EPC를 진행하도록 제한적 착수 지시(LNTP)를 받았음
 해당 확장 프로젝트는 최대 20MTPA, 3개 train을 추가하는 사업. 현재 Sabine Pass는 30MTPA(6개 train)
 Cheniere가 SEC에 제출한 문서에 따르면, 이번 계약규모 약 4.69십억달러 규모
 1번째 단계에는 6MTPA 생산 능력을 갖춘 단일 train과 증발가스(BOG) 재발하 장치 및 지원 인프라 건설이 포함되며,
 나머지 2개의 train은 2번째 단계에서 건설될 예정
 1번째 단계에 대한 최종투자결정(FID)은 아직 내려지지 않았으나, Cheniere는 충분한 장기 공급 계약을 확보했다고 밝힘
 Cheniere는 현재 해당 프로젝트에 대해 FERC와 DoE의 승인을 기다리는 중
 Cheniere는 이번 EPC 계약과 제한적 착수 지시가 2027년 초로 예상되는 FID를 향한 중요한 단계라고 언급
 Bechtel은 이전에도 Cheniere의 Corpus Christi 터미널 내 8번 및 9번 liquefaction train 건설 등 여러 프로젝트에서 협력한 바 있음

▼ Adnoc L&S는 중국 장난조선에 LNG선 4척 발주 협의

Adnoc L&S는 중국 Jiangnan Shipyard와 2029년 인도물 175k-CBM급 LNG선 2+2척에 대한 신조 계약 체결을 앞두고 있음
 경쟁력 있는 선가를 제시한 것으로 전함
 Adnoc L&S는 Jiangnan Shipyard에 2022년 12억달러 규모로 발주했던 6척의 LNG선 중 마지막 1번째 선박인 'Al Taweelah'호를 지난 5월 15일 인도받았음
 한편 동선주는한화오션과 삼성중공업에도 2028년 인도물 총 8척(25억달러 규모)의 LNG선을 발주한 바 있음
 이번 중국 측 추가 발주가 확정되면 Adnoc L&S는 총 18척의 현대식 LNG선대를 보유하게 됨
 모회사인 Adnoc Group은 Ruwais LNG 플랜트를 개발하여 가스 액화용량을 기존 9.6 MTPA에서 약 15 MTPA로 2배 이상 확대하는 등 가스 사업을 확장 중
 또한 Adnoc Group은 Mozambique Rovuma 분지 Area 4 지분의 10%를 인수하여 LNG 생산 지분을 확보
 2025년에 스팀터빈 LNG선 2척을 폐선 처리했으며, 남아있는 4척의 노후 스팀터빈선도 전환, 폐선 또는 매각할 계획임
 호르무즈 해협 분쟁 속에서도 이 노후 스팀터빈선 중 최소 2척이 화물 운송을 위해 해당 해협에 투입된 바 있음
 2026년 현재까지 중국과 한국 조선소에 최소 50척 이상의 LNG선 발주가 들어오며 강세가 이어지고 있음
 TotalEnergies가 이끄는 Mozambique LNG 프로젝트 관련 17척의 신조선 잔고 슬롯도 주주들의 최종 결정을 기다리는 중

▼ COSCO-Shell 용선 기반 LNG선 4척 발주

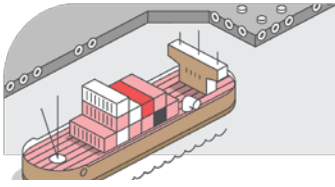
Cosco Shipping Energy Transportation(이하 Cosco Energy)은 Shell의 용선 계약을 바탕으로
 Jiangnan Shipyard와 175k-CBM급 LNG선 4척에 대한 건조 협상을 진행 중
 이번 신조선 계약은 Cosco Energy가 Shell과의 용선 계약을 최종 확정하는 대로 체결될 예정
 Cosco Energy는 이사회에서 LNG선 4척 건조 투자 안건을 승인했다고 공시
 조선소는 공개하지 않았지만, 업계 소식통에 따르면 Jiangnan Shipyard는 지난해부터 Shell 연계 LNG선 8척을 위한 슬롯을 예약해 두었음
 예약된 슬롯 중 4척은 올해 1월 Shandong Shipping이 먼저 계약했으며, Shell(Singapore) Trading과 78,000달러/일 수준의 선가로 10년 장기 용선 계약을 체결한 것으로 알려짐
 Shandong Shipping은 Minsheng Financial Leasing Co의 금융 지원을 받아 2028년과 2029년에 이 4척을 인도받을 예정
 전통적으로 LNG선 확보를 위해 한국 조선소에 의존해 왔던 Shell에게 이번 중국 조선소 발주는 이례적인 행보
 Cosco Energy가 Jiangnan Shipyard와 최종 계약을 맺을 경우, 양사 간의 첫 LNG선 건조 계약
 Cosco Energy는 현재 중국에서 가장 큰 LNG선 선대를 운영 중이며, 운항 중인 64척(소유 63척)과 발주 잔고 24척을 보유
 모회사인 China Cosco Shipping은 현재 컨테이너선, 탱커, 벌크선, 가스선 등을 포함해 총 274척의 잔고를 보유

▲ INPEX의 Ichthys LNG 임금 협상 종료

INPEX의 9.3MTPA 규모 호주 Ichthys LNG 프로젝트의 임금 및 근로조건 협상에서 진전. 5월 27~28일로 예정된 파업을 진행하지 않기로 결정
 다윈에 위치한 Ichthys LNG 프로젝트는 기존 2기의 train을 통해 9.3MTPA 생산 능력을 갖추고 있으며, 일본 운영사인 INPEX는 3번째 액화 train 추가를 추진 중
 불과 지난해 OA는 임금 및 근로조건 협상 결렬로 인해 INPEX의 Ichthys 육상 및 해상 시설에 파업 예고 통지서를 전달한 바 있음
 파업 대상 시설에는 Ichthys 중앙 처리시설, Ichthys FPSO, 그리고 Ichthys LNG 액화 공장 자체가 포함되었음
 로이터 통신에 따르면 초기에는 노조원 346명 중 326명이 파업에 찬성표를 던짐
 호주는 일본의 최대 LNG 공급국이며, 일본은 에어컨 수요가 급증하는 여름철로 진입함에 따라 공급 부족 가능성에 직면해 있는 상황
 한편, 서호주에 위치한 Woodside Energy의 Karratha 및 Pluto 가스-LNG 시설에서도 CIMIC Group 자회사 UGL의 하도급 업체들이 위협했던 파업에 돌입했는지 여부에 대해 주시 중

▲ MISC의 LNG선 2척, 해체 아닌 매각

MISC가 계산 중이던 LNG선 2척이 폐선 처리되는 대신 중고선 매매를 통해 매각되었음
 해당 선박은 157k-CBM급 Seri Balhaf(2008년 건조)와 157k-CBM급 Seri Balqis(2009년 건조)
 브로커들에 따르면 두 선박은 인도네시아 선주들에 의해 인수된 것으로 추정
 매수자 중 한 곳으로 Silo Maritime이 언급되었으며, PT Soechi Lines와 파트너십을 맺고 진행했음으로 추정
 D/F 디젤-전기 추진 방식의 멤브레인형 선박인 이들의 정확한 매각 가격은 발표되지 않았으나, 척당 60~70백만달러 범위로 추정
 두 선박은 원래 Yemen LNG 프로젝트를 위해 20년 장기 용선 계약을 기반으로 건조되었음
 2015년 예면 액화 공장 폐쇄 이후 말레이시아 라부안에 계선되었다가 운항을 재개했으나, 최근 다시 계선되어 말레이시아 서안 말라카 인근 앵커리지에 정박 중
 두 선박의 마지막 회를 하역 기록은 각각 2025년 3월(중국 인도)과 2025년 4월(대만 인도)임
 Silo Maritime은 2022년 7월 GasLog Partners로부터 53.75백만달러에 매입한 145k-CBM급 Golden Isaia 1척을 이미 보유 중
 PT Soechi Lines 역시 중국 LNG선을 적극 매입 중. 2025년 2월 24백만달러에 매입한 140k-CBM급 Golar Arctic(현 SC Serenity)을 포함해 여러 LNG선을 보유하고 있음
 역대 최대 수준의 신조선 인도 물량과 엄격해진 환경 규제도 노후 선박 매각이 활발해지면서 중국 LNG선에 대한 관심이 높아지고 있음
 특히 러시아 관련 매수자들의 수요가 강한 편이며, 이들은 유럽의 러시아산 LNG 수입 금지 조치에 대응해 동쪽 장거리 운송을 위한 선대를 확충하고자 중고선 확보에 적극 나서고 있음
 러시아계 바이어들이 높은 가격을 제시하며 중고선을 매입함에 따라 다른 매수자들이 경쟁에 어려움을 겪고 있으나, 최근에는 입찰에 참여할 수 있는 입찰자들이 다시 늘어나는 추세



▲ 폴란드 2번째 LNG 수입 터미널 도입 추진

리투아니아의 LNG 터미널 운영사인 KN Energies는 폴란드의 2번째 LNG 수입 터미널인 Gdansk LNG의 1번째 단계를 위한 상업 및 운영 자문 서비스 계약을 수주
 2028년 가동 예정인 Gdansk LNG 터미널의 1번째 단계는 폴란드에 연간 6.1 Bcma의 천연가스 수입 용량을 추가로 제공
 KN Energies는 2014년부터 발트해 Klaipeda 항구 인근에 배치된 동유럽 1번째 FSRU인 Independence호를 운영 중
 동사는 2022년 러시아의 가스관 공급 중단 이후 독일 내에 급히 설치된 주요 FSRU LNG 터미널의 관리 계약을 수주한 바 있음
 현재 유럽연합(EU) 전역에는 Klaipeda LNG 터미널 외에도 14개의 FLNG 터미널이 운영 또는 건설 중이며,
 KN Energies는 이 중 8개 터미널 관련 프로젝트에 참여하고 있음
 Gdansk LNG 터미널의 건설은 폴란드 국영 가스관 운영사인 Gaz-System이 관리
 Gaz-System은 1번째 FSRU가 가동되면 약 4.5 Bcma의 수입을 처리할 수 있는 2번째 FSRU를 설치하는 2번째 단계를 통해 시설 용량을 빠르게 확장할 계획
 폴란드는 이미 발트해 Swinoujscie 항구에서도 육상 LNG 수입 및 재가화 터미널을 운영 중

▶ 가스선/암모니아운반선

▲ JPMorgan, 삼성중공업에 LNG, VLGC, 수에즈막스 5척 발주 위의 LNG 섹션 참조

▶ 컨테이너선

△ 컨테이너 스팩 운임 4개월 만에 최고치 기록

조기 성수기 진입, 공급 능력 저하, 7월 예정된 연료 할증료 도입 기대감으로 동서 주요 항로 운임 상승세 지속
 Freightos Baltic Index는 3월 초 1,586에서 5월 26일 2,225까지 상승하며 전통적 성수기(7~10월)가 앞당겨짐
 아시아-북유럽 스팩 운임은 4월 말 대비 약 400달러 상승한 FEU당 3,000달러 직전까지 도달
 아시아-지중해 운임은 지난주 20% 급등하며 FEU당 약 4,400달러를 기록해 3월 고점을 경신
 MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd 등 주요 선사들은 FEU당 600달러에서 1,000달러 이상의 성수기 할증료 및 일괄 운임 인상(GRI)을 추가 적용 중
 MSC와 CMA CGM은 6월초에 아시아-유럽 항로 대상 최대 2,000달러/FEU 인상을 목표
 인상 성공 시 아시아-북유럽은 4,700달러/FEU, 아시아-지중해는 5,500~5,700달러/FEU 수준에 도달할 전망이다
 시장에서는 실현 가능성에 의문을 제기
 CMA CGM의 메탄올 D/F 24,000-TEU OOCL Wisdom 명명식이 5월 8일 진행
 CMA CGM은 24,212-TEU LNG 추진선 10척 시리즈 중 1번째 선박인 CMA CGM Notre Dame(2026년 건조)를 7월 2일 인도받아 아시아-북유럽 노선에 투입할 예정
 Hapag-Lloyd CEO는 현재 화물 수요의 실질적인 둔화 신호는 보이지 않으며 견조한 성수기를 기대한다고 밝힘
 아시아-미 서안 운임은 전월 대비 약 400달러 상승한 3,200달러/FEU로, 2025년 중반 이후 최고치를 기록했으며 미 동안 운임은 5,065달러/FEU를 기록
 Maersk는 8월까지 추가 선박을 투입하고 June부터 2,000달러/FEU의 성수기 할증료를 부과하기로 결정

▶ 탱커

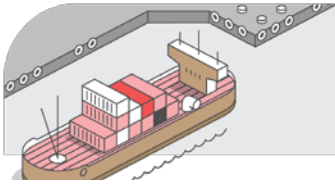
▽ HMM의 VLCC 신조선 주문 및 사업 초점 전환. Hengli의 VLCC 4척 리세일 매입

한국의 HMM이 컨테이너선 중심에서 에너지 운송으로 사업 초점을 전환하며 VLCC 4척을 주문
 또한 suezmax, MR 탱커, VLGC, LNG선 등의 추가 발주를 검토 중인 것으로 알려짐
 2029년 인도물, 306k-DWT을 적당 125백만달러에 계약
 그러나, 해당 계약이 조선소 직접 발주가 아닌 리세일 매입
 외신 및 업계에 따르면 중국의 Hengli Heavy Industry에서 건조되는 물량으로 추정
 Hengli Group은 조선소에 먼저 발주한 뒤 선박을 리세일하는 방식을 주로 사용
 Clarksons 데이터에 따르면 Hengli Heavy Industry는 전 세계 VLCC 잔고 261척 중 가장 많은 80척의 잔고를 보유
 이번 4척 계약으로 HMM의 VLCC 신조 잔고는 총 6척으로 늘어남
 나머지 2척은 HD현대중공업에서 건조 중이며, 적당 128백만달러에 발주되어 내년 하반기 인도 예정
 현재 HMM은 사유 선박 13척을 포함해 총 14척의 VLCC를 운항 중
 원래 올해 하반기 LNG D/F 13,000-TEU 컨테이너선 10척 이상을 발주하려 했으나 해당 프로젝트를 보류
 이는 컨테이너선 인도 증가에 따른 공급 과잉 우려와 운임 하락, 중동 긴장으로 인한 운영비 상승이 원인
 HMM의 1Q26 영업이익은 2,700억원으로 전년 동기 대비 56% 급감. 매출은 2조 7,200억원(1.96십억달러)으로 4.8% 감소
 HMM은 컨테이너 부문은 연료비 최적화와 아프리카, 동남아 등 신규 시장 화물 확보를 통해 고유가 환경에 대응할 계획
 벌크 및 탱커 부문은 VLCC의 전략적 배치를 통해 수익성을 강화하고 글로벌 장기공급계약을 지속적으로 확보할 방침

▲ JPMorgan, 삼성중공업에 LNG, VLGC, 수에즈막스 5척 발주 위의 LNG 섹션 참조

△ JP Morgan 30억달러 이상 신조 발주 진행 중. 한국 반, 중국 반

JP Morgan은 용선주들의 강력한 수요에 대응하여 30억달러 이상의 신조 주문을 진행 중
 지난 6개월간 탱커와 가스선 30척 이상을 발주. VLCC와 수에즈막스를 포함한 원유 탱커 10척 이상, LR2와 LR1을 포함한 PC선 약 10척
 30억달러 이상의 투자는 5개 조선소에 걸쳐 진행. 발주 물량의 절반은 중국, 나머지 절반은 한국에서 건조되어 2028년과 2029년에 인도될 예정임
 신조 발주 배경은 1) 연비 개선 원하는 최종 사용자 수요, 2) 향후 5~6년 내 도래할 교체 주기, 3) 서방 시장에서 부적합한 그림자 선대에 대한 우려와 4) 지정학적 요인에 따른 비효율성 등
 신조선의 대부분은 정기 용선 계약이 확보된 상태이며, JP Morgan은 현재 150척 이상의 선대를 운항 중
 주요일에는 삼성중공업에 총 662백만달러 규모의 선박을 연계 발주한 것으로 파악됨
 지난 4월에는 중국 DSIC에 2029년 인도물 307k-DWT 탱커 확정 2척 및 옵션 2척을 123백만달러에 계약. VLCC 데뷔
 또한 4월 초에도 삼성중공업에 2029년 5월 인도 예정인 VLGC 2척(113백만달러)을 발주
 지난 3월에도 삼성중공업에 2029년 2월 인도 예정인 158k-DWT급 수에즈막스 탱커 3척(89백만달러)을 발주
 올해 초에도 삼성중공업에 2029년 1월 말 인도 예정인 LNG선 2척(252백만달러)을 계약
 자회사인 Norwegian Car Carriers는 2025년 말에 중국 CIMC Raffles에 7천-TEU급 D/F LNG PCTC 1척을 추가 발주해서, 4척을 건조
 JP Morgan의 선박 자산 소유 회사인 Global Meridian Holdings는 현재 DSIC에 VLCC 2척, 삼성중공업에 수에즈막스 3척, VLGC 2척 등 총 7척의 발주 잔고를 보유 중



▼ Shell 용선 선대 리뉴얼, PC선 460백만달러 중국에 발주

Shell은 용선 선대를 갱신하기 위해 중국 조선소에 총 460백만달러 PC선 신조 슬롯을 예약 중
 Shell은 Guangzhou Shipyard International에 이미 50k-DWT급 선박 10척을 발주해 온 상태인데, 추가로 10개의 슬롯을 확보
 2029~2030년 인도물이며, 신조선가는 45.5~46백만달러로 전함
 Shell은 지난 4월 초부터 중국 조선소에서 MR급 슬롯을 탐색해 왔으며, 당시 최대 20척의 신조를 추진 중인 것으로 알려졌다
 Shell은 조선소와 선주를 먼저 연결해 준 뒤 장기 용선 계약을 체결하는 기존 선호 전략을 취할 것으로 예상된다,
 2024년 Guangzhou Shipyard International에 MR급 선박을 발주할 당시에는 조선소와 직접 계약을 체결한 바 있음
 중개인들에 따르면 이번 신조 주문은 Shell이 2013년 진행한 유명 프로젝트인 "Project Silver"를 통해 장기 용선했던 50척의 MR급 선박 일부를 대체하기 위한 목적
 과거 "Project Silver" 추진 당시에는 Sinokor Maritime, Tristar Shipping, Unisea Shipping, Oman Shipping이 선주로 선정되어 한국의 HD현대미포에서 건조
 Shell은 현대식 MR 선대를 확보하기 위해 지속적으로 움직여 왔으며,
 2021년에는 Shandong Shipping Corp이 China Development Bank Financial Leasing의 금융 지원을 바탕으로 New Times Shipbuilding에 10척을 용선 발주
 그 후 3년 뒤인 2024년에 Shell은 Guangzhou Shipyard International에 스크러버가 장착된 MR선 10척(48백만달러)을 직접 발주
 이 20척도 2028년 및 2029년 중에 인도될 예정
 현재 PC선 신조 발주에 대한 관심이 크게 높아지고 있으며, 기본 사양 MR 가격은 43백만달러를 약간 웃도는 수준인 반면 고사양 선박은 46백만달러 이상에 계약
 ▹ 당시 Project Silver는 수익이 크게 나지 않는 골치 사업이었습니다.
 ▹ 선표에서 따로 체크해서 실적 시즌에 지켜보았던 기억이....

▶ 오프쇼어/디펜스

△ JGC, FLNG 인도 기간 단축을 위한 표준화 디자인 개발 착수

일본 엔지니어링 기업 JGC, 미국 Honeywell 기술 활용하여 FLNG 표준화 디자인 패키지 개발 착수
 프로젝트 및 고객 요구사항에 따라 FLNG 주문부터 인도까지의 기간을 1년 이상 단축하는 것을 목표로 함
 해당 표준화 패키지 개발은 2026 회계연도(2026년 4월 1일~2027년 3월 31일) 내 완료 예정
 Honeywell은 천연가스 액화(AP DMR) 및 가스 전처리 솔루션 등 핵심 프로세스 기술을 제공
 JGC는 제한된 상부 구조 면적 내에서 높은 공간 밀도와 처리량을 구현하는 자체 모듈러 디자인 접근 방식을 결합
 JGC의 표준화 패키지는 지리적·지정학적 제약으로 육상 개발이 어려운 지역에서 중소 가스전의 빠른 개발로, 조기 에너지 공급을 지원

▶ 기타

△ 그리스 신조 발주 급증

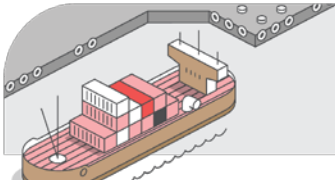
그리스 선주들의 신조선 발주 활동이 지난 6개월 동안 수년 동안 보기 드문 속도로 급증
 2008년 해운 호황기 이후 최대 규모의 잔고를 보유
 Clarksons 데이터에 따르면 2026년 들어 그리스 선주들이 중국 선주들보다 더 많은 신조선을 발주
 전체 잔고는 25.7m cgt로 중국의 38.5m cgt에 다음
 그리스 선주들은 2025년 11월 1일부터 2026년 5월 25일까지 28.5십억달러 규모에 달하는 총 328척의 선박을 발주
 발주 급증의 배경에는 탱커, 가스선, 컨테이너선, 벌크선 전 부문에서의 높은 수익으로 그리스 선주들의 자금이 풍부해진 점이 작용
 아울러 트럼프 행정부의 강한 반대로 국제해사기구(IMO)의 넷제로 규제 프레임워크가 교착 상태에 빠진 점도 선주들이 발주를 서두르는 요인이 되었음
 그리스 선주들은 암모니아, 메탄올, 수소 등 첨단 추진 솔루션 대신 LNG와 스크러버를 활용한 중기적 전환 전략에 투자하고 있으며,
 그리스 선대의 1/3 이상이 스크러버를 장착하여 세계 최대 규모를 자랑
 George Procopiou가 이끄는 Dynacom Tankers Management는 3년 연속 세계에서 가장 큰 탱커 잔고를 보유한 선사로 자리매김
 미국 에너지부(DoE)에 따르면 글로벌 에너지 운송 선박의 약 30%를 그리스 선대가 차지하고 있으며,
 미국의 글로벌 시장 가스 및 에너지 공급 확대 정책도 그리스 해운업 성장에 기여하고 있음
 Harry Vafias를 비롯한 일부 선주들은 20년 만에 한국 조선소에 VLCC 신조 발주를 진행하며 탱커 시장에 복귀
 Venergy Maritime의 Vyron Vasileiadis는 단 10개월 만에 약 20척의 탱커 신조선대를 구축하며 해운업에 새로 진입
 그리스의 신조 발주는 탱커에 집중되어 척수 기준 45%, 금액 기준 49%를 차지하며,
 컨테이너선과 벌크선은 각각 전체 발주량의 1/5~1/4 수준을 나타냄
 선주들은 야드 슬롯을 확보하기 위해 중국의 Hengli Shipbuilding을 적극 활용. 지난 3년간 동 야드에 약 9.9십억달러, 140척을 발주
 2023년 초 이후 그리스 선주들이 발주한 약 1,100척의 신조선 중 2.3이 중국, 금액 기준으로는 58%의 비중
 John Coustas가 이끄는 Danaos는 지난 2월 Panjin Dajin Offshore Engineering에 1번째 newcastlemax를 발주하며 슬롯 확보 다변화를 추진 중
 한편 지난 4월 미국 정부가 Hengli Shipbuilding의 석유화학 부문을 제재하면서 미·중 무역 전쟁의 여파에 휩싸일 위험성이 제기되었으나,
 야드 측은 선주들에게 제재 위반에 해당하지 않는다고 신속히 해명

△ MISC, 자산 매각 및 선박 개선 검토

중동 갈등으로 흔들리는 글로벌 시장 속에서 Petronas 자회사인 Malaysia 해운 거두 MISC가 비용 최적화를 위한 선박 개선 및 자본 재배치를 위한 자산 매각을 검토 중
 남미, 아프리카, 아시아 태평양 등 주요 지역에서 2026년 예정된 FPSO 수주 파이프라인에 힘입어 오프쇼어 시장 전망은 "건고"하게 유지될 것으로 기대
 지정학적 긴장 속에서 지속되는 고유가 덕분에 프로젝트 착공(Start-up) 역시 강세를 보일 것으로 예
 반면, 지속적인 무역 및 경제적 불확실성을 초래하는 지정학적 긴장으로 인해 조선 및 중공업 부문의 영업 환경은 변동성이 지속될 것으로 예상
 이러한 도전 과제 속에서도 부유식 설비 개조(Conversion) 및 LNG선 수리 수요 증가가 해당 부문에 기회를 만들어낼 것으로 예상
 MISC의 2026년 1분기 영업이익은 ongoing 프로젝트의 건조 단계 진입에 따른 MMHE 부문의 매출 증가에도 불구하고,
 가스 자산 및 솔루션 부문의 매출 감소와 FPSO 1기의 가동 중단 영향으로 전년 동기 대비 10.4% 감소한 194백만달러를 기록
 MISC 최고경영자는 선대 현대화, 포트폴리오 최적화, 장기 용선 계약 확보, 기존 및 저탄소 해양 솔루션 기회 추구를 통해 전략적 우선순위를 제시

▶ 러시아 Sovcomflot은 중동 전쟁에 따른 이익 급증 및 흑자 전환

미-이란 갈등으로 호르무즈 해협 너머의 수출이 차단된 상황에서 제재 면제 조치의 수혜를 입어 실적이 크게 반등
 1Q26 순이익 94백만달러를 기록하며, 2025년 동기의 393백만달러 손실에서 흑자 전환에 성공
 정기용선환산(TCE) 기준 매출은 전년 동기 222백만달러 대비 크게 상승한 345백만달러를 달성
 EBITDA는 전년 동기 105백만달러에서 227백만달러로 급증했으며, 이익률은 66%를 기록
 안정적 성장의 배경서방 제재로 인한 운영상의 어려움 언급
 대신, 산업 부문 선대 추가를 포함한 높은 수준의 장기 계약 커버리지와 건조한 탱커 시장 덕분에 안정적인 매출 및 수익 성장을 달성했다고 밝힘
 미국의 제재 명단에 오른 Sovcomflot 소속 118.3k-DWT LR2 탱커 Anatoly Kolodkin(2013년 건조) 약 한 달간의 대서양 항해 끝에 쿠바 마탄사스에 입항하여 70만 배럴의 원유 하역
 트럼프 행정부는 인도주의적 이유로 해당 선박의 화물 인도를 허용했으며, 향후 제재 면제 여부는 사안별로 개별 평가할 방침이라고 명시



△ ADNOC LNG선의 호르무즈 해협 통과 및 운항 지속. QatarEnergy는 미운항

Abu Dhabi가 통제하는 LNG선이 Das Island에서 화물을 선적한 후 호르무즈 해협을 통해 미 걸프 지역을 벗어나 ADNOC는 이중 봉쇄된 호르무즈 해협을 통해 LNG선을 양방향으로 통항시키고 있는 것으로 보임

Umm Al Ashtan 운항 경로 및 일정 137k-CBM Umm Al Ashtan(1997년 건조)은 이달 초 AIS를 끄고 운항했으나 금일 오만만을 나와 인도 방향으로 다시 나타남. 해당 선박은 5월 31일 인도에 도착할 예정

Kpler 데이터에 따르면 Umm Al Ashtan은 5월 1일 인도에서 출발해 해협 외곽에 도착한 후 추적이 중단되었으나, 5월 15일 Das Island에서 선적한 것으로 기록됨

ADNOC의 또 다른 LNG선 운항 패턴 ADNOC이 관리하는 137k-CBM Al Hamra(1997년 건조) 역시 공선 상태로 호르무즈 해협을 서향 통과하여 Das Island 터미널에서 선적한 후 지역을 벗어나 최근 인도에서 화물을 하역함

LNG 생산을 중단한 QatarEnergy는 기존 선적된 LNG 화물을 출항시키고 있으나 공선 상태의 선박을 걸프 지역으로 다시 진입시키지는 않고 있음

화요일 기준 미 걸프 지역에는 10척의 LNG선이 남아 있으며, 이 중 최소 8척은 카타르 물량을 선적한 상태

이란 당국의 통행료 부과카타르 언론 Al Jazeera에 따르면 이란 당국이 호르무즈 해협 통행료로 최대 2백만달러를 청구하고 있다고 인용 보도

△ 중국의 해상 에너지 취약점 재평가

싱가포르 2026년 상그릴라 대화 개막을 앞두고 국제전략문제연구소(ISS)가 발간한 아시아-태평양 지역 안보 평가 2026(APRSA) 보고서에 따르면, 중국의 해상 에너지 취약성은 말라카 해협이 아닌 호르무즈 해협에서 시작됨

ISS는 전 세계 무역, 에너지 흐름, 군사력 투사의 기반이 되는 인도양의 주요 chokepoint(교통로 병목 구간)들을 하나의 연결된 전략적 영역으로 바라봐야 한다고 주장

중국의 원유 공급망 노출 분석. 흔히 논의되는 중국의 '말라카 딜레마'는 유사사 적대국이 동남아시아 항로를 차단할 위험에 초점을 맞추고 있음

그러나 보고서는 중국의 위험 노출이 훨씬 앞선 지점부터 시작된다고 지적하며

, 2025년 중국의 상위 10개 원유 공급국 중 이라크, 쿠웨이트, 오만, 사우디아라비아, 아랍에미리트 등 5개국이 인도양 지역에 위치해 있음을 근거로 제시

이들 5개국은 중국 원유 공급량의 약 55%를 차지하며, 수출 시 반드시 인도양 해역을 먼저 통과해야 함

호르무즈 해협은 전 세계 해상 원유 수출량의 약 34%, 글로벌 무역의 11%를 담당하고 있으며

중국, 인도, 일본, 한국으로 향하는 막대한 물량이 포함되어 있음

지정학적 긴장 및 호르무즈 해협 통제 위험 2026년 3월 발생한 미국의 대이란 전쟁으로 인해 호르무즈 해협 chokepoint 주변의 위험이 더욱 고조됨

이란해군은 전쟁 이전인 2026년 2월 중국-이란-러시아 연합훈련인 '해상안보 벨트 2026'에서 호르무즈해협 스마트 통제 부문 훈련 실시하고 통항 차단 위한 효과적인 방법 모색한 바 있음

중국의 해상 외교 및 군사적 대응 확대 중국은 중동 갈등에 대한 외교적 대응 과정에서 항로 안전 확보를 점차 통합하고 있으며, 2026년 미국-이란 전쟁 발발 1달이 지난 시점에 파키스탄과 함께 항로의 안전을 명시적으로 요구하는 5개항 이니셔티브를 공동 제안

취약성 완화하고 핵심 해상항로 확보 위해 2008년 아덴만 해적 대응 파병 시작으로 2014년 잠수함 배치, 2017년 지부티 해외 군사기지 건설 등 인도양 내 군사적 주둔 꾸준히 확대

중국은 현재 호르무즈 해협, 말라카 해협, 바브엘만데브 해협, 수에즈 운하 등 인도양의 모든 주요 chokepoint 인근에서 합동 군사 훈련 활동을 유지하고 있음

해상 안보 환경의 전망 ISS는 인도양에서 자국 항로를 확보할 역량을 갖춘 중국의 등장이 전체 아시아-태평양 지역에서 중국의 영향력을 더욱 확대해 전략적 도전 과제를 더할 수 있다고 경고

현재 인도양 양측의 chokepoint를 단독으로 통제할 수 있는 해군력을 보유한 국가가 없기 때문에, 세계에서 가장 붐비는 이 항로 주변의 해상 안보 환경이 더욱 파편화될 가능성이 있음

△ TFG Marine 주주 구조 변경. CMB.Tech 신주 5% 매입

Trafigura, Frontline, CMB.Tech 등 해운 업계 대기업 고위 대표들이 제네바에 모여 새로운 투자 구조 계약에 서명

벨기에 신주 CMB.Tech는 신주 5%를 추가 매입해 지분을 15%를 확보하며 Frontline과 동일한 지분. Trafigura는 지분 70%를 유지함

Frontline CEO Lars Barstad는 spot 시장의 여러 공급업체에 의존하는 대신 대형 연료 물류 시스템의 일부가 되는 것이 변동성 시장에서 공급 계약을 피하는 데 전략적으로 중요함을 역설

TFG Marine CEO는 TFG Marine의 목적이 단순 벙커링 무역 회사가 아니라 주주들을 위한 서비스 유닛임을 명시

CMB.Tech는 Trafigura나 Frontline과 차별화된 선대 및 운항 경로를 보유하고 있어, 향후 잠재적 확장 영역에 대한 논의가 진행될 예정

암모니아 연료 도입을 적극 추진 중인 CMB.Tech는 선대와 무역 경로의 다변화를 언급하며, 향후 암모니아 연료 도입 관련 구체적 논의가 이어질 것임을 밝힘

CMB.Tech는 예전 Fredriksen 가문 소유였던 Golden Ocean을 인수하며 지난해 TFG Marine 지분 10%를 처음 확보한 바 있음

Trafigura와 TFG Marine은 올해 1번째 달 저탄소 암모니아의 선박 연료 활용을 늘리기 위해 CF Industries Holdings와 협력 계약을 발표한 바 있음

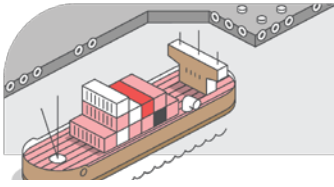
세 주주사가 Trafigura의 지원 속에 실질적 물리 물량을 직접 소화하는 고유한 생태계를 구축하고 있으며,

이는 다른 대형 선주들을 유인하는 강력한 이점으로 작용함

중동 분쟁 대응 및 벙커링 사업의 전략적 중요성 중동 지역의 지정학적 교란 속에서도 TFG Marine은 혁신적인 솔루션을 설정하여 주주 선대의 연료 공급 문제를 무리 없이 해결

Trafigura는 해운과 벙커링의 전략적 가치가 최고조에 달했으며,

CMB.Tech이 전 선대의 연료 수요를 TFG Marine을 통해 조달하기로 약정함에 따라 향후 약 250척의 원양 선대를 아우르는 성공적 플랫폼으로 성장



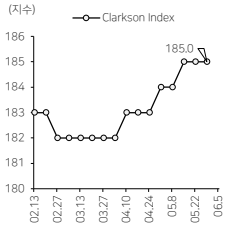
다올 선박

2026.05.31 [824호]

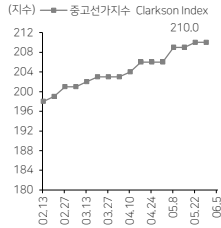
DAOL 다올투자증권

신조선가 & 중고선가

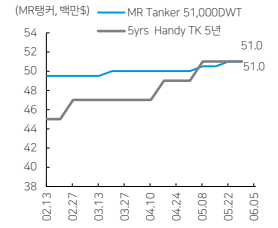
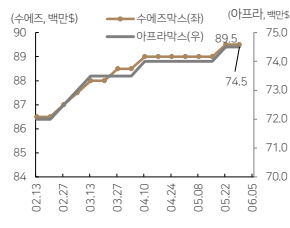
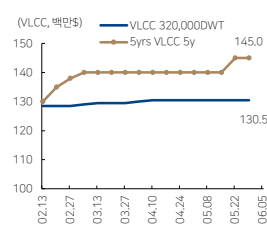
▶ 신조선가지수



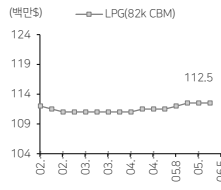
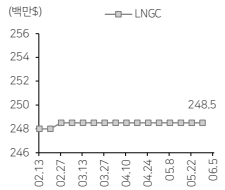
▶ 중고선가지수



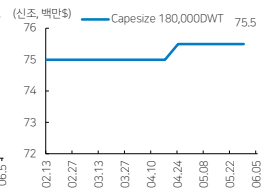
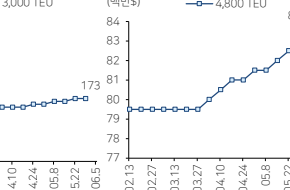
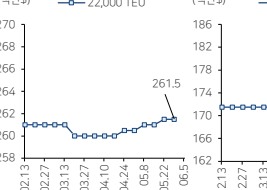
▶ 탱커



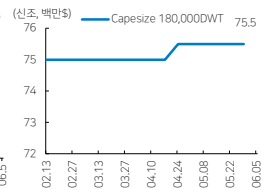
▶ 가스선들



▶ 컨테이너선

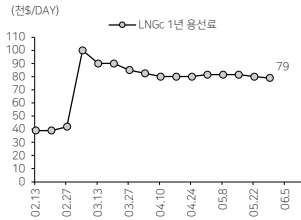


▶ 벌크

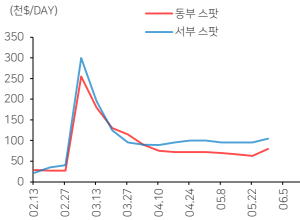


용선료

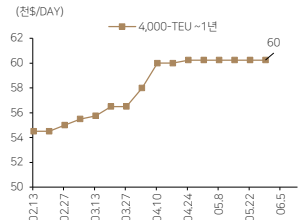
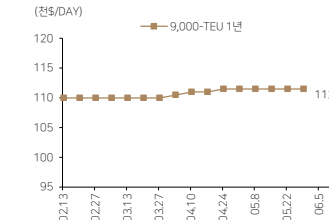
▶ LNG선 용선료(1년)



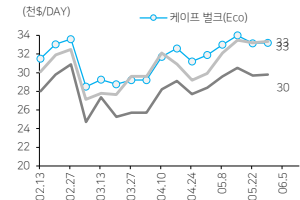
▶ LNG선 SPOT 운임



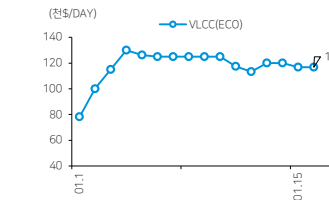
▶ 컨테이너선



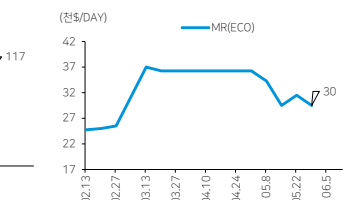
▶ 벌크

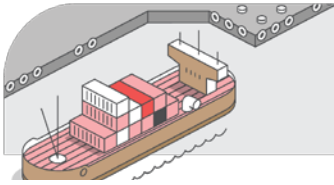


▶ 탱커 - VLCC



▶ 탱커 - MR탱커





다올 선박

2026.05.31 [824호]

DAOL 다올투자증권

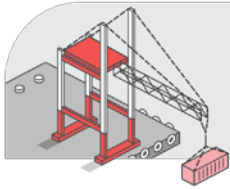
Consensus 추이

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2026 EPS(원)									Change(%)		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	26.05.02	26.05.09	26.05.16	26.05.23	26.05.29	2달전 대비	4주전 대비	2026 PER	증가
조선	HD한국조선해양	47,628	48,546	49,723	48,632	47,613	48,790	48,790	48,790	48,819	0%	3%	8.7	423,000
	HD현대중공업	20,813	25,582	25,836	25,638	25,526	27,290	28,103	28,131	28,852	13%	13%	24.1	696,000
	삼성중공업	1,332	1,400	1,408	1,409	1,347	1,216	1,211	1,211	1,201	-15%	-1%	23.3	27,950
	한화오션	4,470	4,569	4,436	4,414	4,900	4,972	4,972	4,972	5,024	14%	3%	24.5	123,300
엔진	한화엔진	1,758	1,778	2,048	2,076	2,142	2,177	2,248	2,248	2,248	8%	0%	28.6	64,200
	STX엔진	1,350	1,350	1,350	2,147	2,070	2,042	2,042	2,019	2,019	-6%	-6%	20.0	40,400
	HD현대마린엔진	3,061	3,188	3,540	3,535	4,170	4,143	4,255	4,255	4,255	20%	2%	16.7	71,100
건설기계	HD건설기계	10,395	3,761	8,972	8,972	10,731	10,739	10,729	10,757	10,757	20%	0%	14.1	151,500
	두산발칸	5,826	5,656	5,343	5,363	5,520	5,520	5,521	5,521	5,521	3%	0%	11.7	64,700
발전/중전기	두산에너지빌리티	595	625	576	553	466	464	469	457	458	-17%	1%	230.7	105,600
	HD현대일렉트릭	26,268	26,202	27,259	27,203	27,255	27,255	27,194	27,279	27,279	0%	0%	38.6	1,053,000
	호성중공업	76,206	75,820	81,500	83,530	84,548	84,548	84,548	84,548	84,548	20%	0%	43.6	3,685,000
	LS ELECTRIC	14,115	14,024	15,286	15,139	3,317	3,317	3,317	3,339	3,339	-78%	0%	72.3	241,500
방산/기타	한국항공우주	3,764	3,820	3,852	3,814	3,724	3,560	3,564	3,567	3,544	-7%	3%	47.5	168,300
	한화에어로스페이스	46,508	46,281	45,371	45,694	45,592	41,905	40,829	41,776	41,659	-9%	0%	28.2	1,173,000
	LIG디펜스엔에어로스페이스	17,826	17,891	16,424	16,781	16,765	16,638	16,702	16,679	16,554	-1%	0%	48.4	801,000
	한화시스템	1,541	1,543	1,542	1,567	1,333	1,362	1,295	1,303	1,276	-19%	4%	82.3	105,000
피팅	현대로템	9,883	9,608	8,959	8,960	8,496	8,405	8,405	8,407	8,435	-6%	-1%	23.8	200,500
	현대엘리베이터	4,720	4,720	4,720	4,720	5,129	5,129	5,129	5,129	5,129	9%	0%	15.4	78,800
	성광밴드	2,308	2,308	1,800	1,600	1,767	1,767	1,756	1,756	1,756	10%	-1%	17.5	30,800
	태광	2,068	1,925	2,219	2,108	2,035	2,035	2,035	2,035	2,019	-4%	-1%	15.6	31,500
	하이록코리아	4,555	4,393	4,393	4,393	4,209	4,209	4,209	4,294	4,320	-2%	0%	8.3	35,650

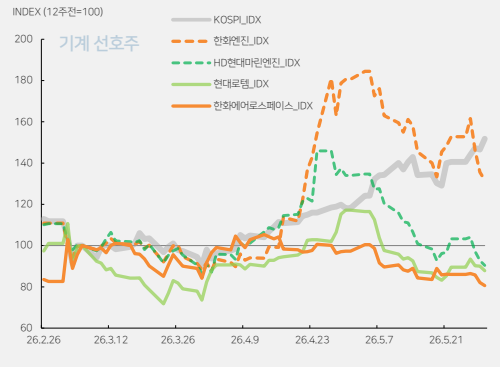
그룹	종목	2026 BPS(원)									ROE		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	26.05.02	26.05.09	26.05.16	26.05.23	26.05.29	2026	2027	2026 PBR	
조선	HD한국조선해양	219,809	221,389	223,561	220,805	221,329	223,700	223,700	224,044	223,862	22%	24%	1.9	
	HD현대중공업	81,142	101,628	104,178	103,961	108,992	116,855	114,822	114,774	115,132	25%	26%	6.0	
	삼성중공업	7,490	7,569	7,567	7,560	7,231	6,971	6,966	6,966	6,961	17%	22%	4.0	
	한화오션	23,354	23,639	24,037	24,069	24,932	25,010	25,010	25,010	25,070	20%	22%	4.9	
엔진	한화엔진	7,372	7,372	7,372	7,372	9,073	9,073	9,073	9,073	9,073	25%	32%	7.1	
	STX엔진	10,191	10,191	10,191	10,748	10,669	10,614	10,614	10,553	10,553	19%	19%	3.8	
	HD현대마린엔진	14,562	14,768	17,381	17,467	18,790	18,799	18,843	18,843	18,843	23%	24%	3.8	
건설기계	HD건설기계	113,305	40,995	94,613	93,773	85,424	85,517	88,818	88,818	88,818	12%	14%	1.7	
	두산발칸	79,427	79,170	78,705	78,052	79,910	79,910	80,314	80,314	80,314	7%	8%	0.8	
발전/중전기	두산에너지빌리티	12,697	12,775	12,641	12,632	12,735	12,735	12,697	12,701	12,721	4%	6%	8.3	
	HD현대일렉트릭	75,493	75,170	76,963	77,348	76,540	76,540	76,210	76,295	76,295	36%	38%	13.8	
	호성중공업	320,161	317,808	326,816	329,429	329,158	329,158	329,158	329,158	329,158	26%	32%	11.2	
	LS ELECTRIC	78,797	78,526	79,961	80,077	16,510	16,510	16,510	16,532	16,532	20%	24%	14.6	
방산/기타	한국항공우주	22,610	22,627	22,338	22,273	21,995	21,856	21,835	21,835	21,841	16%	22%	7.7	
	한화에어로스페이스	215,374	213,276	232,378	232,901	230,713	224,559	223,530	224,444	224,071	19%	22%	5.2	
	LIG디펜스엔에어로스페이스	75,423	75,111	77,750	78,083	78,338	78,473	78,529	78,658	78,572	21%	26%	10.2	
	한화시스템	18,781	18,532	17,544	15,180	26,710	28,026	29,621	30,619	30,118	4%	7%	3.5	
피팅	현대로템	37,144	36,492	35,890	35,753	36,170	36,025	35,994	35,994	36,019	23%	27%	5.6	
	현대엘리베이터	30,487	30,487	30,487	30,487	29,617	29,617	29,617	29,617	29,617	17%	18%	2.7	
	성광밴드	23,255	23,255	22,776	22,038	22,063	22,063	21,927	21,908	21,908	8%	10%	1.4	
	태광	24,680	25,820	26,455	26,219	25,985	25,985	25,985	25,985	25,826	8%	9%	1.2	
	하이록코리아	43,975	41,221	41,221	41,221	41,553	41,553	41,553	41,723	41,973	10%	11%	0.8	

출처: Dataguide



당사 기계 선호주 vs. 시장

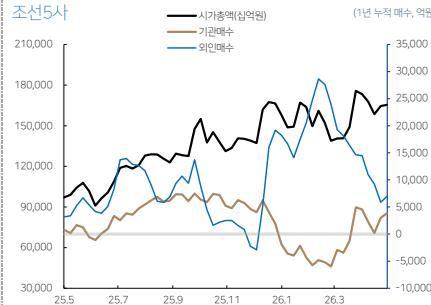
▶ 당사 선호주



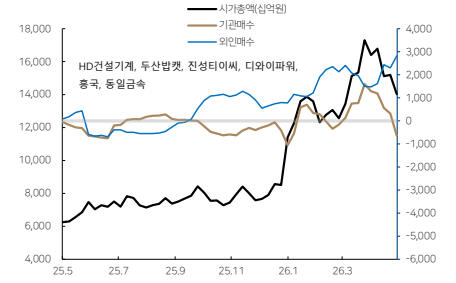
당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 기관, 외인 누적 매수

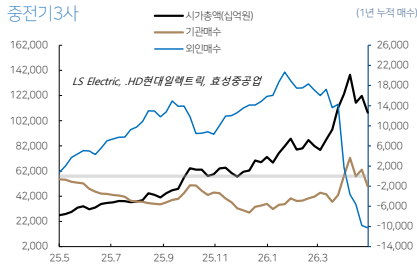
조선5사



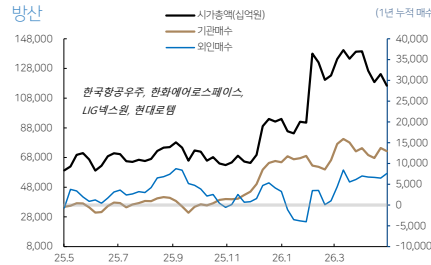
건설기계 메이커2사 + 부품4사



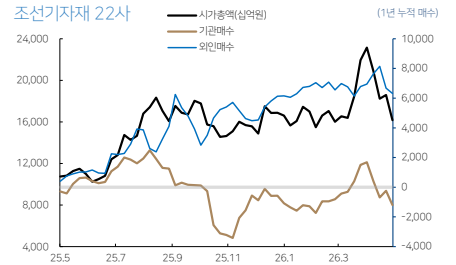
중전기3사



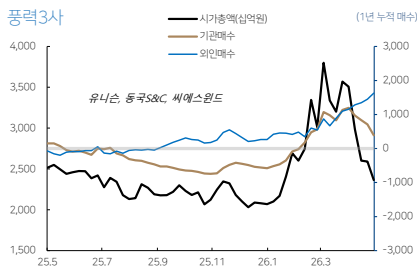
방산



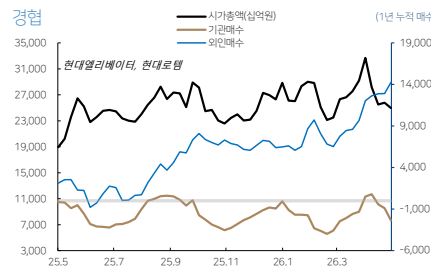
조선기자재 22사



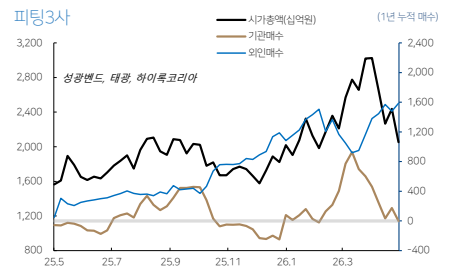
풍력3사

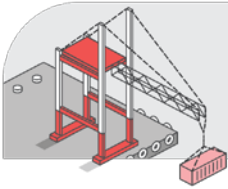


경협



피팅3사

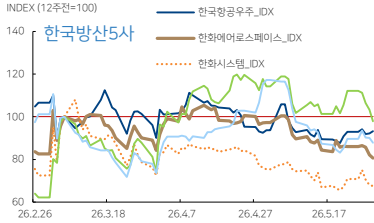




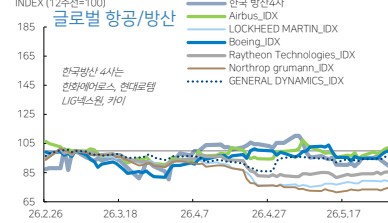
방위산업과 항공부품주

방위산업 수급

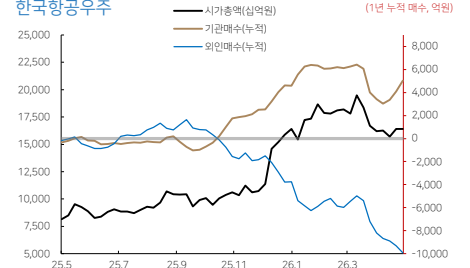
▶ 한국의 방산 3사+한화시스템+현대로템



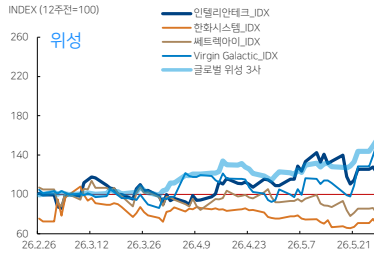
▶ 글로벌 방산/항공



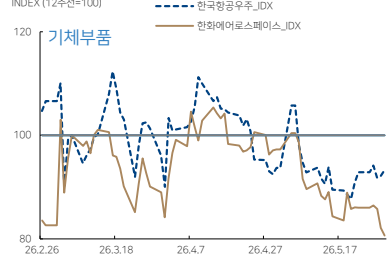
▶ 한국항공우주



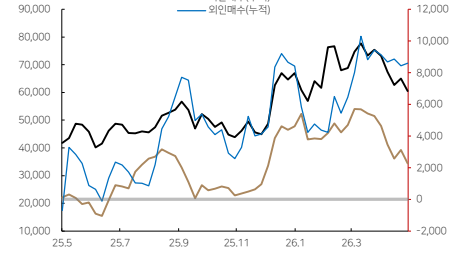
▶ 한국과 해외 위성 피어그룹



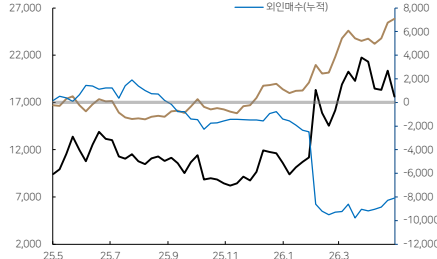
▶ 항공부품주



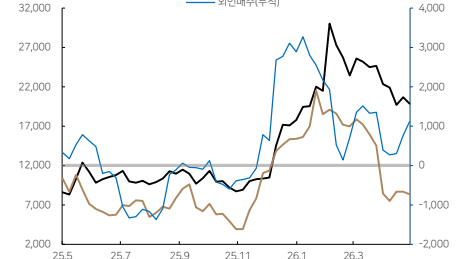
▶ 한화에어로스페이스



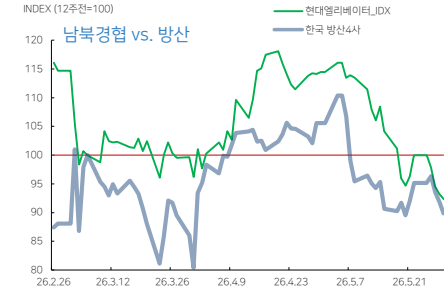
▶ LIG디펜스앤에어로스페이스



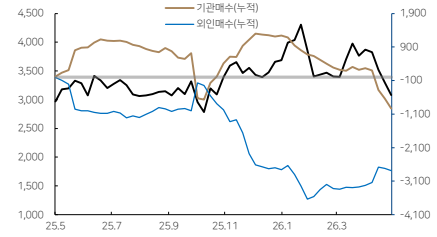
▶ 한화시스템



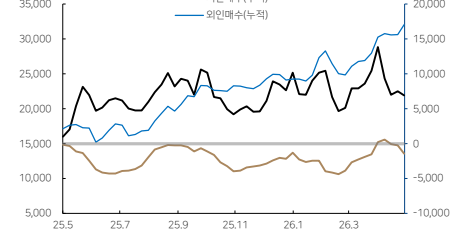
▶ 방산 vs. 경협

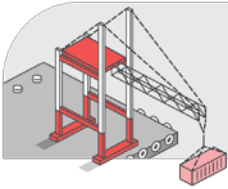


▶ 현대엘리베이터



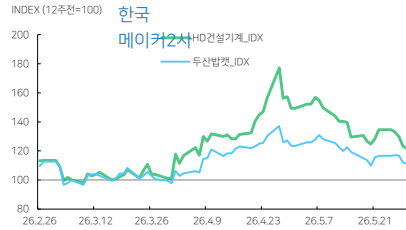
▶ 현대로템



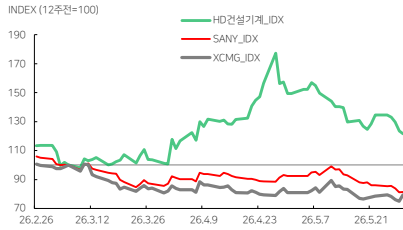


건설기계

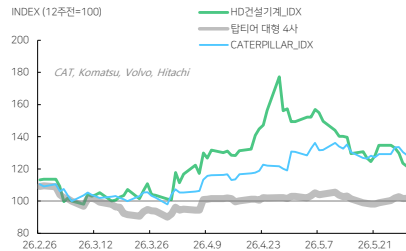
▶ 한국의 메이커 3사



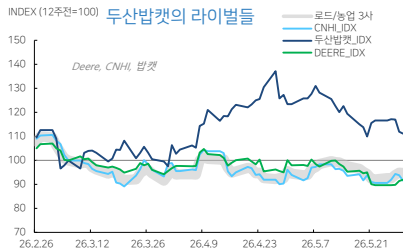
▶ 중국 건설장비 시장



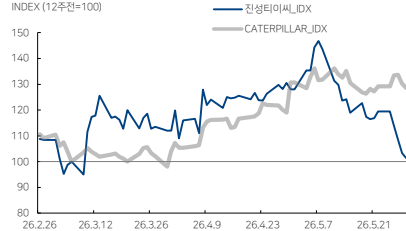
▶ 대형: 두산, 현기, CAT



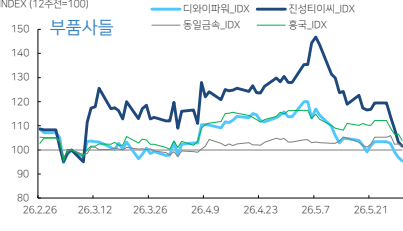
▶ 미니 소형에서 두산발켓



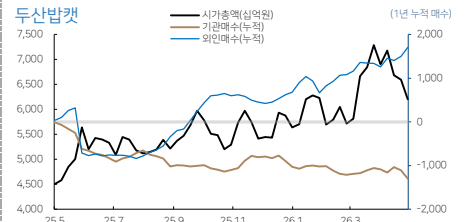
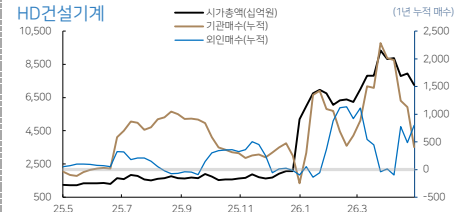
▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사



▶ 부품사들

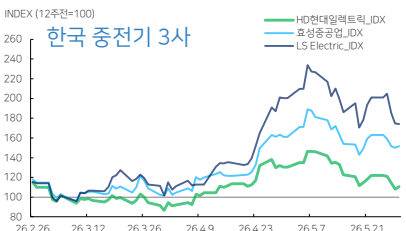


건설기계 수급

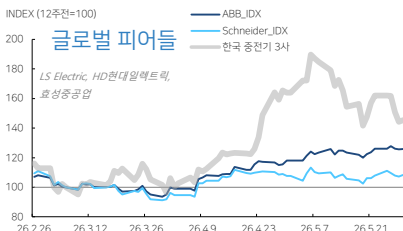


중전기

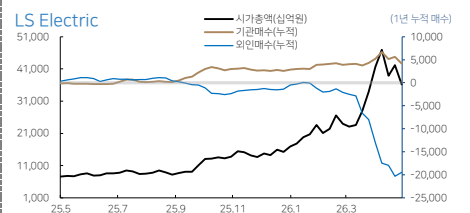
▶ 한국 중전기 3총사



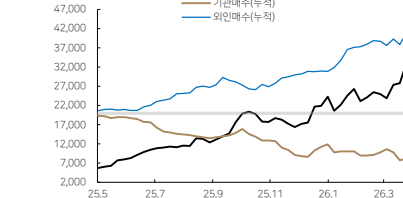
▶ 글로벌 피어 2사



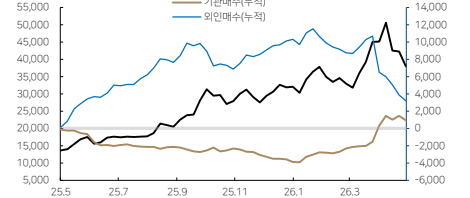
중전기 수급

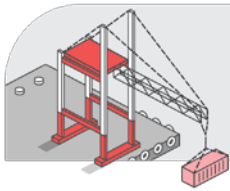


▶ 효성중공업



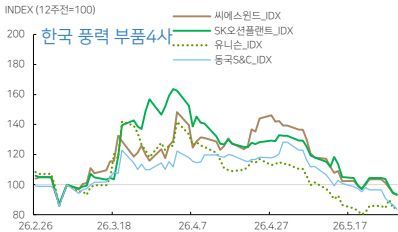
▶ HD현대일렉트릭



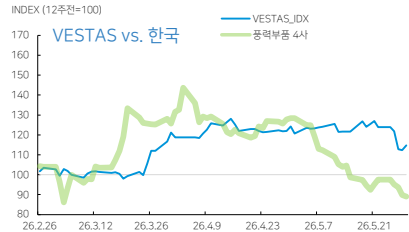


풍력

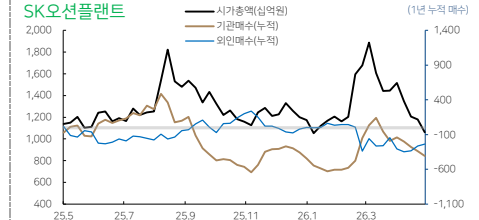
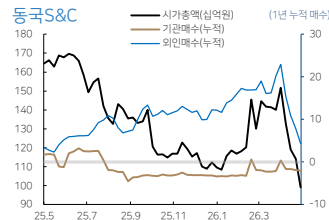
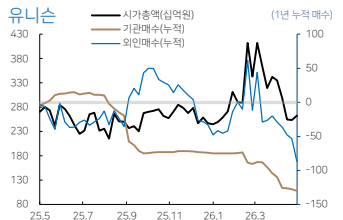
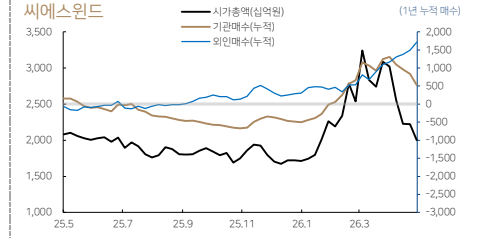
▶ 한국 풍력 부품4사



▶ 한국 풍력 vs. VESTAS

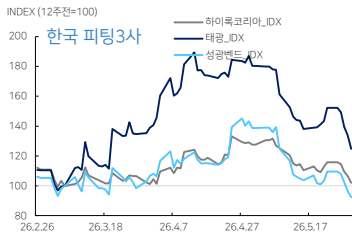


풍력 수급

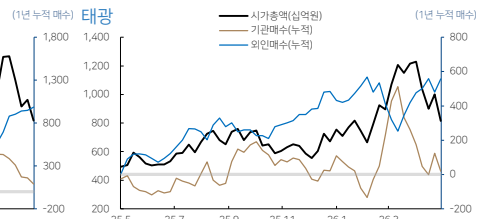
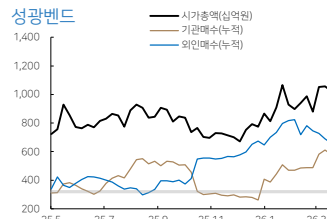


피팅

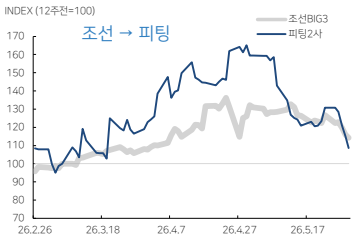
▶ 피팅 3사



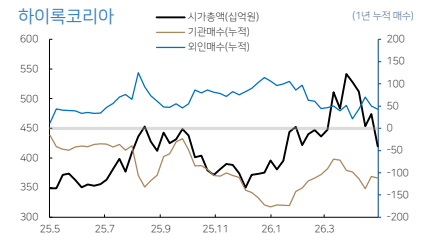
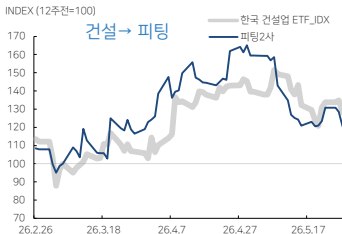
피팅업 수급



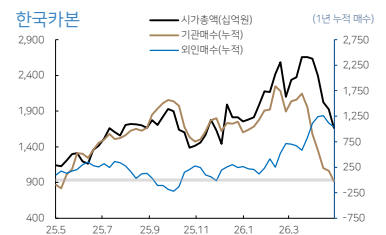
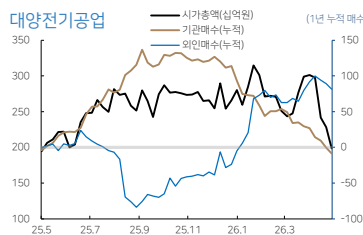
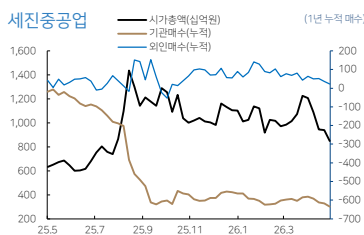
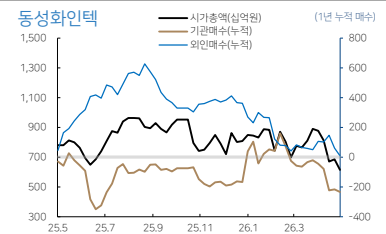
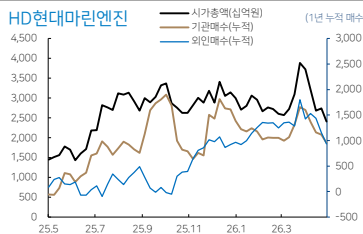
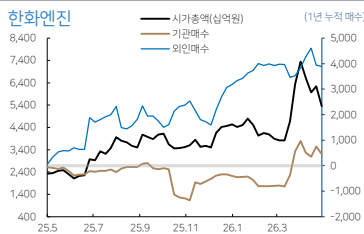
▶ 조선 → 피팅2사

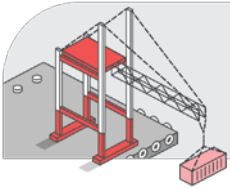


▶ 건설 → 피팅2사

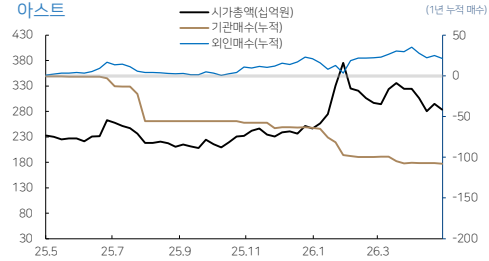
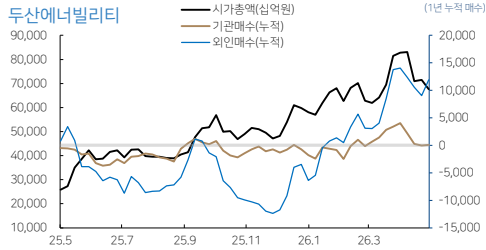


조선기자재 수급





기타 기계



▶ Compliance Notice

당사는 본 자료를 기관투자자 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 주권사로 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 종목투자 의견은 향후 12개월간 추천기준일 증가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미함.

- BUY: 추천기준일 증가대비 +15% 이상.
- HOLD: 추천기준일 증가대비 -15% 이상 ~ +15% 미만.
- SELL: 추천기준일 증가대비 -15% 미만.

투자 의견이 시장 상황에 따라 투자등급 기준과 일시적으로 다를 수 있음. 당사의 투자 의견 중 BUY는 "매수", HOLD는 "중립", SELL는 "매도"에 해당. 동 조사분석자료에서 제시된 업종 투자 의견은 시장 대비 업종의 초과수익률 수준에 근거한 것으로, 개별 종목에 대한 투자 의견과 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 : 91.7% **HOLD : 8.3%** **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.