

다올 선박

2026.06.07 [825호]

DAOL 다올투자증권

VLGC, 탱커, FLNG 다 좋은데...

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

코멘터리 of 조선

▶ 신조선가가지수 보합

① 5,000-TEU급이 4주 연속 올랐지만, 신조선가가지수는 185.01p로 0.01p 하락해 9주 연속 상승을 마칩니다.

이번주에도 한국 조선업의 수주는 주가와는 무관하게 좋습니다.

▶ VLGC

② HD현대중공업은 BW LPG로부터 VLGC 8척 시리즈를 수주합니다. 2029~2030년 인도물의 신조선가는 117.5백만달러(클락슨 112.5백만달러)로 좋습니다.

주가가 빠져온 5월부터 한국의 가스선 수주는 초강세입니다. 안타깝습니다.

▶ 탱커 수주 러시, 단납기, 신조선가 상승 동반

단납기를, 아주 좋은 신조선가에 수주합니다.

③ 한화오션은 DHT Holdings로부터 VLCC 1척을 추가 수주합니다. 2028년 단납기여서 신조선가가 좋을 것으로 기대됩니다(공시 전).

④ HD현대중공업은 Pistoilis로부터 MR 3척을 수주합니다. 고사양, 2028년 인도물의 신조선가는 54백만달러(클락슨 51백만달러)로 전합니다.

⑤ 대한조선도 SMC로부터 올해 3번째, 5호선 수에즈막스를 무려 94백만달러(클락슨 89.5백만달러) 신고가에 수주합니다. 동 선주는 2월에 86백만달러, 3월에 90백만달러에 4척을 발주한 바 있습니다.

▶ 삼성중공업의 FLNG 드디어 수주, 끝이 아닌

⑥ 미국 Delfin 프로젝트 FID가 확정(원래 계획 2025년말) 되었고, 삼성중공업이 Delfin FLNG 1호선을 2.9십억달러(4.33조원)에 수주합니다.

⑦ Delfin Midstream은 2호선과 3호선에 대한 FID도 연내에 계속 추진하겠다고 밝힙니다.

삼성중공업은 올해 4기의 FLNG 수주를 가이던스했는데, 확실한 Coral Norte 다음으로 연말에 Delfin 2호선이 가능할지 관심입니다.

⑧ ENI는 모잠비크에 6MTPA의 초대형 FLNG 투입을 위한 EPC 입찰을 시작합니다. 조선사로 ENI와 2개 프로젝트를 진행한 삼성중공업, 한화오션, 그리고 중국 Wison, Saipem, Technip, JGC가 참여합니다.

⑨ 오만도 호르무즈 해협의 영향을 받지 않는 전략적 위치에 4번째 LNG train 건설을 준비하는데, FLNG 도입도 검토 중인 것으로 전합니다.

FLNG 수주 파이프라인도 상당히 기대되는데, 주가는 5월부터 내리 하락세입니다.

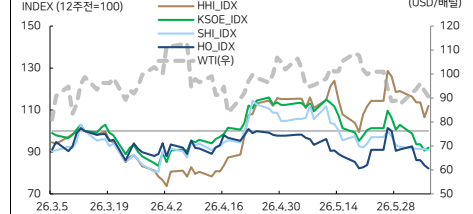
▶ 중국의 LNG선 수주

⑩ 지난주의 중국 장난 조선의 LNG선 8척 수주 소식에 이어, 지난주에는 후동중화가 나이지리아 NLNG의 LNG선 3척을 수주합니다. 그러나 이미 2025년에 알려진 건입니다.

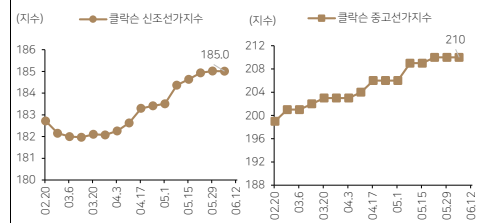
2분기 실적 시즌이 기대되는 가운데, 신조선가 상승을 동반한 탱커, VLGC/VLAC, LNG선 수주가 다 좋습니다. 그럼에도 불구하고 주가는 계속 하락세입니다. 그래도 시장 탓만 할 것이 아니라, 우리 내부에도 후속 미국 DC 수주, MASGA 진척, 2분기 실적 또 성장 확인 등 모멘텀들이 기다리고 있습니다.

모니터링 차트

▶ 조선주 증가



▶ 선가지수



▶ 후반, 주요 선종 신조선가

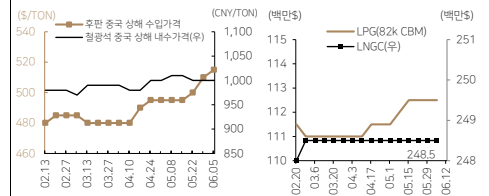
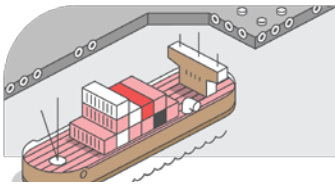


Fig. Delfin Midstream 드디어 1호선 FID

Date	Title
Jun 3, 2026	Delfin Midstream Delfin Midstream Announces \$5.6-billion Final Investment Decision for First FLNG Vessel
Jan 12, 2026	Delfin Midstream Extends Letter of Award with Samsung Heavy Industries and Executes Purchase Order with Siemens Energy
Nov 6, 2025	IRI, Delfin LNG and Vitol Forge 20-Year LNG Sale and Purchase Agreement
Oct 23, 2025	Delfin Midstream Enters into a Letter Of Award with Samsung Heavy Industries
Jul 2, 2025	Delfin Midstream Enters into an Agreement with Siemens Energy to Reserve Gas Turbine Manufacturing Capacity. Expects Fall Final Investment Decision for its Leading US Energy Infrastructure Project

주시 뉴스

수주	수주설
선가 &	<p>06월1주 주시뉴스</p> <ul style="list-style-type: none"> △ 파나믹스 컨테이너선 4주 연속 상승, 신조선가가지수는 보합 <p>05월5주 주시뉴스</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 신조선가가지수 9주 연속 상승, 파나믹스 컨테이너선 상승
그린십	<p>▲ HD현대중공업은 영국 BAR Technologies와 동력 보조 추진 장치 계약 체결</p> <p>N/A</p>
LNG	<ul style="list-style-type: none"> △ Shell LNG Canada ph2 FID 항해 진척 ▽ QatarEnergy는 불가항력을 최소 8월 중순까지 연장 ▽ Shell-Cosco의 장난조선 건조 LNG선 신조선가는 238.23백만달러 ▽ 나이지리아 NLNG는 중국 후동중화에 LNG선 3척 발주 ▽ JPMorgan, 삼성중공업에 LNG, VLGC, 수에즈막스 5척 발주 ▽ 중동 분쟁으로 2026~2027년 LNG 수요 감소 전망 ▽ 한화오션, Knutsen LNG선 1척 추가 수주, 9척 건조 ▽ 중동 분쟁으로 유럽의 LNG 수입 감소 ▽ Cheniere는 Sabine Pass 확장(20MTPA) EPC 발주 △ 3~4년내 가동될 LNG선 200척 이상, 향후 5년 배선 94척 전망 ▽ Adnoc L&S는 중국 장난조선에 LNG선 4척 발주 협의 ▽ HD현대중공업, BW LPG의 VLGC 8척 수주 ▽ COSCO-Shell 동선 기반 LNG선 4척 발주
가스선	<ul style="list-style-type: none"> ▽ Baozhou Shipping은 Yangfan Group에 2,700-TEU 2+2척 발주 △ 컨테이너 스왑 운임 4개월 만에 최고치 기록
컨테이너선	<ul style="list-style-type: none"> ▽ 한화오션, DHT Holdings로부터 2028년 단납기 VLCC 1척 수주 ▽ HMM의 VLCC 신조선 주문 및 사업 조정 전환, Hengli의 VLCC 4척 리세일 매입
탱커	<ul style="list-style-type: none"> ▽ HD현대중공업(중형), Evangelos Pistoilis로부터 MR 3척 수주 ▽ Shell 용선 선대 리뉴얼, PC선 460백만달러 중국에 발주 ▽ 대한조선, 투지회사 SMC로부터 수에즈막스 탱커 2척, 신고가 94백만달러 ▽ JP Morgan 30억달러 이상 신조선 발주 진행 중, 한국 반, 중국 반
해양/디펜스	<ul style="list-style-type: none"> ▽ 삼성중공업 Delfin FLNG 1호선, 2.9십억달러 수주 △ JGC, FLNG 인도 기간 단축을 위한 표준화 디자인 개발 착수 ▽ Delfin 1호 FLNG FID, 2호, 3호의 FID 연내에 계속 추진 ▽ Eni 모잠비크 초대형(6MTPA) FLNG 입찰 개시 ▽ 오만은 FLNG 도입 등 검토
기타	<ul style="list-style-type: none"> ▽ 러시아 제재 관련 현황 △ 그리스 신조 발주 급증



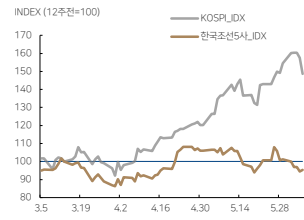
다올 선박

2026.06.07 [825호]

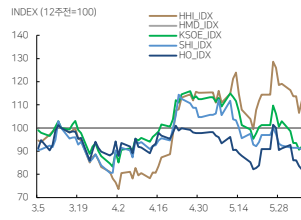
DAOL 다올투자증권

Peer Group 주가

▶ 한국 주식시장 vs. 조선주들

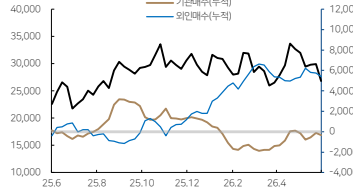


▶ 한국 조선5사 Performance

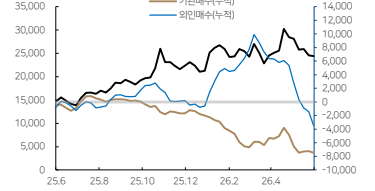


조선 수급

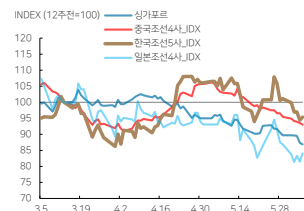
HD한국조선해양



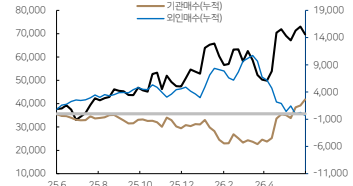
삼성중공업



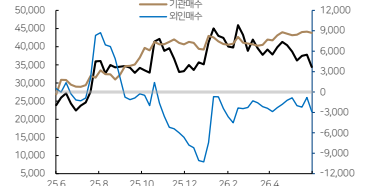
▶ 한/중/일/싱 조선주 주가 비교



HD현대중공업



한화오션



글로벌 피어그룹 주가 흐름

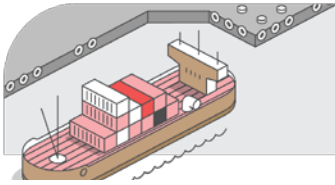
대분류	티커 / 회사명	시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
지수	WTI		3.6%	-4.8%	35.1%		40%	29%
	CRB INDEX		-1.1%	-3.0%	20.4%		25%	44%

조선사		시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
한국조선	HD한국조선해양	17,283	-10.6%	-17.4%	-15.4%		19%	267%
	HD현대중공업	44,729	-5.9%	0.9%	10.3%		56%	432%
	삼성중공업	15,616	-1.5%	-14.5%	-5.1%		65%	327%
	한화오션	21,828	-10.0%	-15.1%	-21.4%		42%	331%
싱가포르	KEPPEL	14,808	-1.6%	-3.4%	-18.3%		49%	70%
중국조선	CSSC	39,856	-1.6%	-12.7%	-4.6%		17%	29%
	CSSC OMEC	4,344	-3.8%	-15.5%	-27.4%		9%	-2%
	YANGJIJIANG	10,797	-2.7%	-14.5%	-18.4%		55%	179%
일본조선	NAMURA SB	1,602	-1.1%	-8.2%	33.7%		53%	565%
	MITSUI ES	2,738	-1.5%	-23.9%	-46.0%		83%	772%
	KAWASAKI HI	15,136	-7.5%	-8.3%	-20.9%		35%	323%
	SUMITOMO HI	4,027	0.6%	0.1%	-14.9%		75%	57%
대만조선	CSBC CORP TAIWAN	743	3.4%	-8.2%	-14.6%		14%	-24%

엔진 / 부품		시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
엔진	WARTSILA	24,279	1.9%	-3.8%	-3.6%		91%	220%
한국엔진	한화엔진	2,972	-13.8%	-34.2%	2.4%		97%	502%
	STX엔진	870	-16.1%	-42.2%	2.1%		43%	146%
	HD현대미린엔진	1,432	-8.0%	-34.7%	-24.8%		48%	933%
기자재	한국카본	1,089	2.2%	-31.6%	-21.5%		46%	182%
	동성화인텍	365	-8.9%	-33.0%	-36.3%		-32%	55%
	세진중공업	520	-5.4%	-27.6%	-28.0%		25%	121%
	SK오션플랜트	628	-8.4%	-31.8%	-18.6%		-21%	-21%

대분류	티커 / 회사명	시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
기름들								
RIG	TRANSOCEAN	6,644	-3.9%	-4.5%	-8.2%		116%	5%
	SEADRILL	2,775	-5.9%	-8.2%	1.1%		76%	9%
	Valaris	6,132	-4.4%	-4.6%	-7.6%		113%	7%
	ODFJELL SEA SHS	941	6.0%	-3.3%	-11.7%		1%	21%
IOC+	ExxonMobil	621,337	3.2%	0.8%	-1.7%		44%	90%
	Shell	238,329	1.5%	-2.1%	2.3%		26%	96%
	BP	114,546	4.6%	-1.0%	14.3%		51%	96%
	TOTALEnergies	203,081	2.9%	0.8%	15.0%		48%	91%
	Chevron	373,046	2.7%	1.2%	0.3%		34%	98%
	ENI	82,234	4.5%	2.5%	19.8%		76%	91%
	Equinor	95,720	5.6%	1.2%	25.7%		44%	93%
ENG. FEED.	SBM	6,687	3.7%	-5.1%	3.9%		59%	95%
	TechnipFMC	26,641	-2.3%	-9.6%	0.8%		105%	94%
	SAIPEM	10,135	6.9%	-4.1%	23.3%		90%	93%
	NOV	7,228	0.9%	-0.2%	-0.6%		60%	90%
	MODEC INC	4,450	3.9%	-19.1%	-22.3%		93%	93%
	WORLEY PARSONS	4,495	0.4%	5.5%	14.6%		-1%	20%

해운		시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y	
해운	MAERSK DC Equity	39,692	12.7%	17.1%	13.7%		44%	99%	
	SHIP FINANCE INTL LTD	1,610	-0.7%	-7.0%	-0.5%		26%	96%	
	CLARKSON PLC	1,934	0.9%	-5.7%	9.8%		39%	95%	
	EURONAV NV	4,679	-5.3%	1.6%	3.2%		51%	115%	
	FRONTLINE LTD	7,830	1.4%	-6.7%	-7.3%		99%	140%	
	NORDIC AMERICAN TANKERS LTD	1,141	4.7%	-6.6%	-5.9%		98%	95%	
	KNOT OFFSHORE PARTNERS LP	368	-2.5%	-3.9%	0.4%		67%	91%	
	LPG	BW Offshore	919	2.3%	-5.1%	-7.8%		48%	98%
		DORIAN LPG LTD	1,779	3.4%	6.5%	12.4%		85%	96%
		EXMAR NV	1,090	2.7%	6.9%	12.6%		1%	96%



다올 선박

2026.06.07 [825호]

DAOL 다올투자증권

한국 조선업 수주와 수주설

▼ 신조 수주(외선, 전자공시 등)

▲ HD현대중공업, BW LPG의 VLCC 8척 수주

- 아래의 가스선 섹션 참조

▲ 한화오션, DHT Holdings로부터 2028년 단납기 VLCC 1척 수주

- 아래의 탱커 섹션 참조

▲ HD현대중공업(중형), Evangelos Pistoris로부터 MR 3척 수주

- 아래의 탱커 섹션 참조

▲ 대한조선, 투자회사 SMC로부터 수에즈막스 탱커 2척, 신고가 94백만달러

- 아래의 탱커 섹션 참조

▲ 삼성중공업 Delfin FLNG 1호선, 2.9십억달러 수주

- 아래의 해양/디펜스 섹션 참조

▼ Clarksons 신규 수주 입력 업데이트(한국)

①HD Hyundai HI (HHI)→BW LPG, LPG(90k-CBM) 8척

- 아래의 가스선 섹션 참조

②Hanwha Ocean→DHT Management, TK(320k-DWT) 1척

- 아래의 탱커 섹션 참조

③DH Shipbuilding→Unknown, TK(157k-DWT) 2척

- 아래의 탱커 섹션 참조

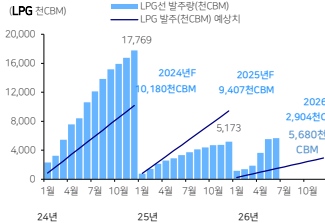
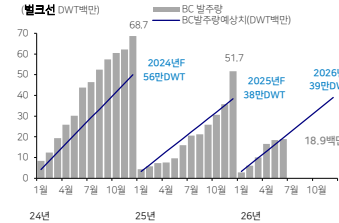
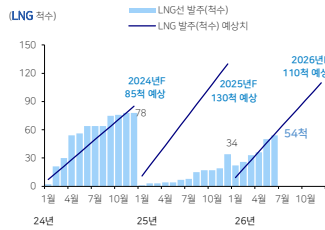
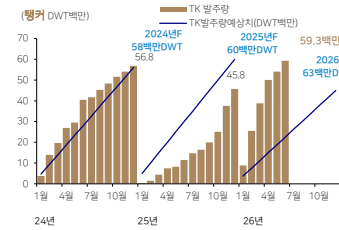
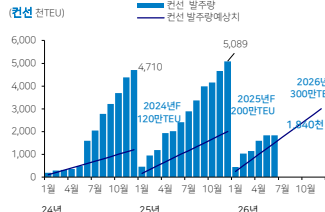
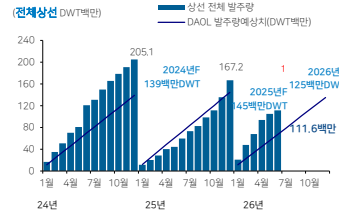
④Yuil - Sapjin SY→Hanwha Systems, OTHERS 1척

⑤Dongil Shipyard→Gyeongsangnam-Do Gov, OTHERS 1척

- N/A

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

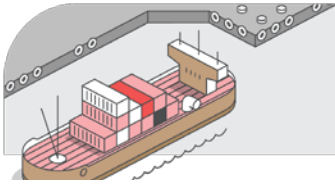
▶ 당사예상 대비 발주 추이



클락슨 신조 발주: 한/중/일

주석: 클락슨 입력 DATA 만 & 해양은 뉴스/공시 기준

조선사	수주일자	발주처	선종	선형	인도	척수
2026년 06월 1주						
대한민국	DH Shipbuilding	26.05.29	Unknown	Unknown	TK	157k DWT 2028 2
	Hanwha Ocean	26.06.03	북미	DHT Management	TK	320k DWT 2028 1
	HD Hyundai HI (HHI)	26.05.30	아시아	BW LPG	LPG	90k cu.m. 2029-2030 8
대한민국	Dongil Shipyard	26.01.01	한국	Gyeongsangnam-Do Gov	OTHERS	0k LOA 2026 1
	Yuil - Sapjin SY	26.03.01	한국	Hanwha Systems	OTHERS	#VALUE! 2027 1
중국	GSI Nansha	26.06.03	유럽	Pleiades Shpg Agcy	PTK	50k DWT 2028 2
	Huangpu Wenchong	26.06.02	유럽	Venergy	CONT	2k TEU 2030 2
	Hudong Zhonghua	26.06.01	유럽	Dynacom Tankers Mgmt	TK	307k DWT 2028-2030 12
	Jiangnan SY Group	26.06.02	중국	COSCO Shpg Energy	LNG	175k cu.m. 2029-2030 4
	DSOC	26.05.29	일본	K-Line/MISC JV	LCO2	12k cu.m. 2029 1
	Wuchang Shipbuilding	26.06.02	한국	Heung-A Shipping	GASC	26k DWT 2028-2029 3
중국	Jiangmen Nanyang	26.06.03	아시아	Jinhui Shipping	BULK	65k DWT 2030 2
	Jiangsu Dajin HI	26.05.27	Unknown	Unknown	BULK	6k DWT 2027 2
	Taizhou Kouan SB	26.06.03	중국	Xingtong Shipping	GASC	13k DWT 2028 1
	Taizhou Maple Leaf	26.06.03	중국	Xingtong Shipping	GASC	13k DWT 2027-2028 2
	Wuhu Shipyard	26.05.29	아시아	MTT Shipping	CONT	3k TEU 2029 2
	Haidong Shipyard	26.02.01	중국	Zhoushan Zhongtuo	GASC	4k DWT 2028 1
	CMJL (Nanjing)	26.06.04	일본	KESS	PCTC	1k Cars 2028 4
	Hangzhou Qianhang SB	26.05.01	중국	Zhoushan PSB	OTHERS	0k LOA 2027 1
	Nantong Xiangyu SOE	26.03.01	일본	Doun Kisen	BULK	210k DWT 2028 2
					CONT	4k TEU 2029 2
		26.04.01	일본	Lepta Shipping	BULK	210k DWT 2028 2
	Nantong CIMC SOE	26.06.02	유럽	Euroseas	CONT	2k TEU 2028-2029 2
	Hengli SB (Dalian)	26.06.01	유럽	Aegean Shipping Mgmt	PTK	114k DWT 2028 2
					TK	306k DWT 2029 2
					TK	158k DWT 2028 2
	New Jiangzhou SB	26.06.03	중국	Xingtong Shipping	GASC	13k DWT 2028 1
	Nantong Strong Wind	26.05.15	아시아	OceanSTAR Marine	FPSO	30k bopd 2028 1
	Qidong Xiangyu	26.06.04	중국	Fujian Shipping	OFF-SUPP	62k DWT 2029 4
	Lixin Ship	26.01.01	유럽	Unknown Turkish	BULK	5k DWT 2027 3
	Tangshan Dajin Off	26.06.01	유럽	Unknown Greek Owner	BULK	211k DWT 2029 2
	Zhongtian HI	26.02.01	중국	Dalian Hengsheng	PTK	1k DWT 2027 1



선가, 실적, 생산능력

△ 파나마스 컨테이너선 4주 연속 상승. 신조선가지수는 보합

신조선가는 5,000-teu급이 4주 연속 올랐지만, 신조선가지수는 185.02 → 185.01p로 보합
중고선가는 벌크선이 상승했지만 210p로 제자리

외신 보도들

- 뉴스/FACT ⇄ 당사 의견

▶ 그린십

▲ HD현대중공업은 영국 BAR Technologies와 풍력 보조 추진 장치 협약 체결

HD현대중공업은 영국 BAR Technologies와 신조선에 풍력 보조 추진 장치를 설치하는 3개년 협약을 체결
양사는 고정 날개 솔루선인 WindWings 설치를 위해 선박 설계에 최적화하는 작업을 진행할 예정
설계 단계부터 협력함으로써 신조선에 해당 장비를 일관되게 적용할 수 있는 기회를 넓힐 수 있음
HD현대중공업의 선박 제어 시스템과 풍력 솔루선 간의 인터페이스 개발 및 상업적 확장성을 지원하기 위한 검증 방법을 개발
이번 협업을 통해 차세대 해상 운송의 핵심 요소인 풍력 보조 추진 시스템의 광범위한 도입과 기술 발전을 지원하는 것이 목표
BAR Technologies CEO는 이번 협약이 가스선 등 선박 설계 자체에 풍력 추진을 확장하고 기술을 다음 단계로 끌어올리는 계기가 될 것이라고 설명함
국제풍력선박협회(IWSA)에 따르면 풍력 솔루선이 설치된 선박은 전 세계적으로 100척을 넘어섬
이 선박들에 설치된 총 230개 이상의 독립적인 풍력 추진 시스템을 통해 연간 100,000톤 이상의 CO2 배출을 절감
4년 전만 해도 풍력 추진을 사용하는 대형 상선은 21척에 불과했으나, 지난 5년간 전면적인 테스트와 상업적 검증이 지속되면서 선주들의 신뢰가 높아짐
IWSA는 향후 12개월 내에 풍력 추진 장치를 설치한 선박의 수가 2배로 증가하여 내년 이맘때쯤에는 총 200척에 달할 것으로 추정

▲ Hapag-Lloyd-Seaspan도 컨테이너선 메탄올 D/F로 개조

Hapag-Lloyd와 Seaspan Corp는 120백만달러 규모의 공동 메탄올 개조 프로그램을 통해 1번째 네오파나마스 컨테이너선 개조를 완료
개조 완료된 선박은 2014년 건조된 10,100-TEU Seaspan Yangtze이며,
메탄올 운항이 가능한 D/F 엔진으로 업그레이드될 5척의 용선 중 1번째 선박
기존의 MAN B&W S90형 엔진에서 친환경 메탄올로 구동 가능한 D/F 방식의 ME-LGIM 변형 엔진으로 개조됨
이번 개조 프로그램에는 자매선인 Seaspan Amazon, Seaspan Ganges, Seaspan Thames, Seaspan Zambezi가 모두 포함됨
Hapag-Lloyd, Seaspan Corp, 그리고 설계사인 Everlence는 메탄올 운항 시 선박당 연간 약 30,000~50,000톤의 CO2e 배출량을 감축할 수 있다고 밝힘
Hapag-Lloyd는 이번 프로젝트가 기존 선박의 운항 수명을 연장하고 연료 유연성을 높여주며, 2045년까지 선대 탈탄소화를 달성하기 위한 중요한 수단이라고 설명
Seaspan Yangtze는 3개월간의 작업 끝에 장상성의 Cosco Shipping Heavy Industry 조선소에서 인도되었으며,
Gemini Cooperation의 아시아-북미 노선에 복귀할 예정
Alphaliner는 메탄올 개조 시 더 큰 연료 탱크가 필요하여 선박의 적재 용량이 크게 감소하며, 해당 선박은 이번 개조로 인해 약 300-TEU의 적재 공간을 상실했을 것으로 추정
AP Moller-Maersk와 Cosco Shipping도 유사한 프로젝트를 완료한 바 있음
AP Moller-Maersk는 2025년 15,690-TEU Maersk Halifax를 시작으로 7척의 H-class 선박 개조를 완료했고,
Cosco Shipping은 올해 초 13,800-TEU Cosco Shipping Peony와 자매선의 개조를 마침

▶ LNGc

▲ Shell LNG Canada ph2 FID 향해 진척

Shell 주도의 LNG Canada가 수출 터미널 2단계 확장 사업을 위해 주요 계약업체에 제한적 착공 지시서(LNTP)를 발행
이번 2단계 확장을 통해 기존 14MTPA인 LNG 생산 용량을 28MTPA로 2배 늘릴 계획
미국 텍사스 기반의 Fluor는 JGC Corporation과 합작법인(JV)을 결함해 1단계 사업을 이끌었으며, 월요일에 이번 2단계 착공 지시를 공개
Fluor와 JGC Corporation의 JV는 1단계의 EPC를 주도. 2025년에 1번째 LNG 화물을 인도
Shell 최고경영자는 2단계 사업에 대한 FID는 2026년 후반에 이루어질 가능성이 높다고 언급
Shell은 캐나다 서부 가스 자원과 LNG Canada를 연결하는 Coastal GasLink 파이프라인 2단계의 기본설계(FEED) 계약을 Tecnicas Reunidas에 보상
Shell은 LNG Canada에서의 입지를 강화하기 위해 캐나다 운영사인 Arc Resources를 16.4십억달러에 인수하며 몬트리 형성 지역의 가스 접근권을 확보
LNG Canada의 지분 구조는 Shell 40%, Petronas 25%, PetroChina 15%, Mitsubishi 15%, Kogas 5%
⇄ 그러나 Shell은 중국 장난 등에 LNG선을 발주합니다.

[05월5주] ▼ COSCO-Shell 용선 기반 LNG선 4척 발주

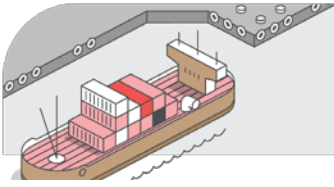
Cosco Shipping Energy Transportation(이하 Cosco Energy)은 Shell의 용선 계약을 바탕으로
Jiangnan Shipyard와 175k-CBM급 LNG선 4척에 대한 건조 협상을 진행 중
이번 신조선 계약은 Cosco Energy가 Shell과의 용선 계약을 최종 확정하는 대로 체결될 예정
Cosco Energy는 이사회에서 LNG선 4척 건조 투자 안건을 승인했다고 공식
조선소는 공개하지 않았지만, 업계 소식통에 따르면 Jiangnan Shipyard는 지난해부터 Shell 연계 LNG선 8척을 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

▽ Shell-Cosco의 장난조선 건조 LNG선 신조선가는 238.23백만달러

지난주에 알려진 Cosco Shipping Energy Transportation의 Jiangnan Shipyard로의 LNG선 4척 발주의 2029~2030년 납기 신조선가는 척당 238.25백만달러로 확인
175k-CBM급으로 글로벌 에너지 메이저인 Shell과의 장기 용선 계약에 투입될 예정
Shell은 전통적으로 LNG선 용선을 한국 조선소 건조 물량에 의존해왔으나, 이번 Jiangnan 발주는 다소 이례적인 1번째 사례로 꼽힘

[05월5주] ▼ COSCO-Shell 용선 기반 LNG선 4척 발주

⇄ 선가 차이가 가정에 따라 5~8% 정도 밖에 나지 않습니다.



▼ 나이지리아 NLNG는 중국 후동중화에 LNG선 3척 발주

서아프리카 Nigeria LNG (NLNG)의 해운 자회사 Bonny Gas Transport (BGT)가 중국 후동중화에 LNG선 3척 발주
 174k-CBM LNG선은 X-DF 추진 시스템이 장착. 인도 일정은 2029년으로 예정
 인도 후 선박들은 NLNG에 용선되며, NLNG Shipping and Marine Services가 관리를 맡게 됨
 BGT 측은 이번 LNG선 3척 발주가 자사의 선대 현대화 및 노후선 교체 프로그램의 일환이며,
 글로벌 및 유럽연합(EU)의 배출가스 규제를 충족할 것이라고 밝힘
 이번 계약은 2025년 12월 16일에 체결된 의향서(LoA)가 5개월 만에 본계약으로 전환된 것. 최소 3척의 추가 옵션이 포함되어 있을 것으로 추정
 BGT는 모회사 NLNG가 LNG 생산 용량을 기존 22 MTPA → 30 MTPA로 확장하는 Train 7 프로젝트를 추진함에 따라 선대 현대화를 진행 중
 BGT는 현재 11척의 선대를 보유 중이며, 이 중 5척은 선령 20년 이상의 스티머턴 선박
 아울러 BGT는 Capital Gas로부터 나용선(Bareboat charter) 구조로 2척을 도입하여 운영 중

▼ 중동 분쟁으로 유럽의 LNG 수입 감소

IEEFA에 따르면, 중동 걸프 지역의 전쟁으로 인한 글로벌 시장 혼란으로 유럽의 LNG 수입이 감소
 미국-이스라엘과 이란의 충돌 발발 이후 100일간을 추적한 결과,
 올해 3월에서 5월 사이 유럽의 LNG선 수입은 전년 동기 대비 1.2% 감소
 같은 기간 영국의 LNG선 수입은 전년 동기 대비 20% 감소했으며,
 이를 EU 수지와 합산하면 전체적으로 3% 감소를 기록
 중동 갈등과 호르무즈 해협 폐쇄로 인해 카타르산 LNG 물량이 손실되면서,
 유럽은 2대 주요 공급처인 미국과 러시아에 대한 의존도가 높아졌음
 3월에서 5월까지 3개월 동안 EU의 LNG선 수입은 미국으로부터 5%, 알제리 11%, 러시아 25%, 노르웨이 84% 증가
 영국은 러시아산 LNG를 수입하지 않으며, EU는 2027년 1월 1일부터 러시아산 선적을 전면 중단하는 과정에 있음
 이 기간 동안 미국은 EU LNG선 수입의 60%를 차지하며 전년 동기의 56%에서 상승
 반면 영국의 미국산 LNG선 수입은 감소하여 전년 동기 67%에서 올해 3개월 동안은 63%를 기록
 독일의 LNG선 수입은 2026년 3월에서 5월 사이 전년 동기 대비 72% 급증하여 EU 국가 중 가장 가파른 증가세를 보인 반면, 프랑스는 LNG선 수입을 23% 감축
 겨울철 재고 방출 이후 가스 비축량을 다시 채우려는 유럽 지역은 현재까지 큰 공급 부족은 피했으나,
 카타르 물량 상실로 소수 공급처에 대한 의존도가 심화되었음
 IEEFA는 유럽이 5년 만에 2번째 에너지 위기를 겪고 있으며,
 2022년 2월 우크라이나 침공으로 촉발된 1번째 위기 당시 러시아산 가스를 LNG선 수입으로 대체했으나 현재 위기는 LNG 의존성 자체가 취약점이 되었음을 보여준다고 진단

▼ 중동 분쟁으로 2026~2027년 LNG 수요 감소 전망

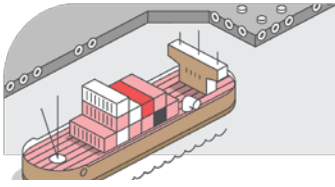
Poten & Partners는 중동의 지속적인 위기로 인한 고유가와 자금력 감소로 인해 올해와 내년 LNG 수요가 수천만 톤 감소할 것으로 추정
 카타르의 생산 중단과 호르무즈 해협을 통한 해상 운송 제한으로 인해 2026년 한 해에만 약 40MTPA의 LNG 공급이 손실
 2월 말 분쟁 발발 전 카타르는 세계 2번째 LNG 생산국으로 글로벌 총 공급량의 약 20%를 차지
 이란과의 전쟁 시작 이후 글로벌 LNG 공급량은 매월 7.0~7.5MTPA씩 손실 중
 카타르 영문 train의 물리적 피해로 인해 12~13MTPA의 공급 능력이 제거되었으며, 완전한 회복에는 3년에서 5년이 소요될 전망이다
 위기 이전 시장 참여자들은 2020년대 후반 대규모 공급 과잉을 예상했으나, 공급부족에서 과잉으로 전환되는 surplus 시점이 2028~2029년에서 2029~2030년에 가깝게 지연되었음
 시장은 전례 없는 규모의 수요 감소를 통해 균형을 맞추고 있으며
 유럽은 산업계 사용량 감소로, 아시아는 주로 석탄과 같은 타 연료 전환으로 대응하고 있음
 감소하는 40MTPA의 수요 중 유럽이 올해 10~20MTPA를 차지하고,
 가격에 민감한 방글라데시, 파키스탄, 태국 등 아시아-태평양 지역이 더 큰 비중을 나타낼 것임
 2027년에 글로벌 수요가 15~20MTPA 추가 감소할 것으로 예측
 현재 아시아 바이어들은 공급 안보를 위해 유럽보다 더 높은 가격을 제시하고 있으며, 이에 따라 대서양과 태평양 분지 간의 재저거래(arbitrage) 차이 열렸음
 유럽 바이어들은 TTF 선물 곡선의 백워드이션 구조로 인해 스팟 화물을 매입해 저장하는 것이 비경제적이기 때문에 아시아 가격을 따라가지 않고 있음
 이에 따라 유럽의 가스 저장물은 극도로 느리며, 독일의 가스 비축량은 1주에서 2주마다 1%p 상승하는 수준에 그치고 있음
 인도와 같은 주요 바이어들이 과거 유럽으로 향하던 화물을 매입하고 있으며
 나이지리아, 안골라, 세네갈 등 아프리카 수출국과 미국의 LNG 화물이 아시아 시장으로 우회하고 있음
 가격 중심의 상업적 패턴보다 공급 안정성이라는 전략적 고려가 우선시되면서 바이어들이 손실을 감수하고 화물을 자국으로 유지하는 현상이 나타남
 불확실성으로 인해 장기 계약 활동이 마비되었으며, 바이어들은 시장 반전 리스크로 인해 높은 가격에 물량을 묶기를 꺼리고 판매자들은 높은 조건을 요구하고 있음

▲ 3~4년내 가동률 낮은 LNG선 200척 이상. 향후 5년 폐선 94척 전망

BAR Technologies 수석 분석가 Fraser Carson은 향후 3~4년 내에 가동률이 낮은 LNG선이 200척 이상으로 늘어날 것으로 전망
 현재 가동 비용이 높고 배출 규제 준수가 까다로운 "스티머턴" 구동 선박들이 지난 4년 중 가장 높은 수익을 올리고 있음
 이러한 수익성 상승으로 인해 시장 상황에 따라 노후선의 폐선 결정이 12~18개월가량 지연될 수 있음
 BAR Technologies는 향후 5년간 94척의 LNG선이 폐선될 것으로 예측. 이는 지난 11년간 폐선된 55척에 비해 증가한 수치
 폐선 대상 선박과 기술적 기준이 유사한 200척 이상의 선박들이 연간 평균 100일만 운항하고 4~5개월간 대기하는 '가동률 낮은 선박'으로 분류
 공급 증가, 장거리 무역, 선대 교체 수요를 충족하기 위해 2040년까지 350척 이상의 LNG선 신조가 필요할 것으로 추정
 기술적으로는 2032년까지 추가 신조 주문이 필요하지 않지만, 현재 잔고의 대부분은 이미 장기 용선 계약이 완료되어 단기 가용성은 떨어짐
 중동 분쟁으로 인한 불확실성 때문에 시장에서는 선박을 그대로 보유하려는 경향이 강해 단기적인 혼란 속에서도 LNG 해운에 대한 지속적인 투자가 이루어질 것으로 예상
 LNG선 인도 급증으로 2023년 이후 선대 가동률은 하락세를 보이고 있으며,
 현재 LNG 해운 및 용선료 시장은 변동성이 크고 예측하기 어려우며 매우 정교하게 균형을 이루고 있음
 중동 분쟁 이전에는 2026년 용선료 전망치가 50,000달러/일을 넘지 않았으나, 분쟁 초기 급등 이후 5월 말부터 스팟 운임이 80,000~100,000달러/일 사이에서 안정
 기간 용선료 역시 눈에 띄게 상승하여 1년 계약은 75,000달러/일, 3년 계약은 80,000달러/일 수준을 기록
 향후 12개월에서 18개월간 용선료 향방의 가장 큰 변수는 카타르가 자사 LNG선을 어떻게 활용할지 여부
 카타르는 현재 110척 이상의 LNG선을 운영 중이며 최근 몇 주 동안 최소 5척을 시장에 전대(Sublet)했고, 향후 3년간 60척 이상의 LNG선을 추가 인도받을 예정
 시장 혼란이 지속되고 선대 가동률이 낮은 상황에서 카타르가 더 많은 LNG선 물량을 시장에 풀 경우 용선료가 크게 약화될 수 있음

▲ LNG선 카타르 라스라판 LNG 터미널로 이동

Greece의 Maran Gas Maritime과 Qatar 선주 Nakilat이 공동 소유한 LNG선 Maran Gas Asclepius호가
 호르무즈 해협을 향해 이동하며 Qatar의 Ras Laffan 터미널을 목적지로 표시
 Kpler 데이터에 따르면 벨라스트(공선) 상태인 145.8k-CBM Maran Gas Asclepius(2005년 건조)호는 6월 4일 Qatar 수출 시설에 도착할 예정
 해당 LNG선이 호르무즈 해협을 서쪽 방향으로 통과할 경우, 2월 말 분쟁 시작 이후 Qatar가 통제하는 LNG선이 중동 걸프만으로 진입하는 1번째 사례가 됨
 같은 걸프만 생산국인 Adnoc은 선박의 AIS를 끈 채 다크 모드로 화물을 적재하여 동쪽으로, 벨라스트 상태로 서쪽으로 호르무즈 해협을 양방향 통과해 왔음
 QatarEnergy는 분쟁 해역을 통해 여러 차례 화물을 수출했으나, 돌아오는 양복 운항은 아직 시도하지 않은 상태
 업계 관계자들은 해협을 통과하는 LNG선들이 수출업자가 동원할 수 있는 선박 중 비교적 선령이 오래된 선박들이라고 분석. 선령 21년인 Maran Gas Asclepius호도 이 패턴에 부합함
 지난 3월 미국과 이스라엘의 Iran 공격 이후 QatarEnergy는 고객들에게 force majeure를 선언했으며,
 이후 2기의 액화 train이 Iran의 드론 공격으로 심각한 피해를 입었음
 이후 QatarEnergy가 점진적으로 생산을 재개하고 있다는 보고가 있었으며,
 Etkland Energy는 QatarEnergy가 또 다른 액화 train의 가동을 시작했다고 금요일에 밝힘
 이에 따라 가동을 재개한 Qatar의 생산 용량은 현재 25 MTPA를 넘어선 것으로 추정됨



▲ 러시아 정부, TotalEnergies의 Arctic LNG2 지분 매각 승인

러시아 정부는 국제 제재로 난항을 겪고 있는 서시베리아 Arctic LNG 2 프로젝트의 TotalEnergies 보유 지분 매각을 승인
 러시아 독립 기업 Novatek 자회사인 NordLine이 TotalEnergies EP Salomanov가 보유한 Arctic LNG 2 지분 10%를 인수할 수 있는 푸틴 대통령 서명 법령을 수요일에 발표
 현재 Novatek은 해당 프로젝트 지분 60%를 보유 중이며, 2019년에 TotalEnergies가 10% 지분 투자
 미국이 2023년 11월 Arctic LNG 2에 제재를 부과함에 따라 TotalEnergies는 프로젝트 계약을 중단하고 LNG 구매에 대한 불가항력(force majeure)을 선언
 제재 준수 위해 TotalEnergies 외 지분 10%씩 보유한 China National Petroleum, National Offshore, 일본 Mitsui 및 Jogmec 컨소시엄 등 해외주주들도 프로젝트 경영 참여 중단 상태
 미국의 제재로 인해 기단 반도 인근에 3기의 LNG train을 설치하려던 Novatek 계획이 차질을 빚었으며, 현재 각각 6.6 MTPA 용량을 가진 2개 train만 배치
 해당 플랜트는 해빙이 녹아 중국으로 동진 배송이 가능한 짧은 여름 시즌에만 운영할 수 있는 한계가 있음
 제재 대상 프로젝트의 물량을 취급하기로 합의한 중국 베이하이 항구 터미널로 LNG선들이 화물을 운송했으나, 2025년 영국 정부가 베이하이 LNG 터미널을 제재 대상으로 지정
 TotalEnergies는 서방 정부의 제재를 받지 않은 또 다른 Novatek 주도 프로젝트인 Yamal LNG 지분 20%를 여전히 보유하고 있으며,
 2022년 Gazprom 파이프라인 가스 공급 중단 이후 유럽행 운송을 늘렸음
 이 외에도 프랑스 기업 TotalEnergies는 Novatek 지분 19.4%를 직접 보유하고 있으며,
 러시아 북부 및 극동 지역에서 2기의 대형 해상 LNG 환적·저장 설비를 관리하는 Novatek 합작 투자사인 Arctic Transshipment 지분 10%도 유지

▲ FSRU 개조진 증가

Karadeniz Group의 Kinetics LNG Holdings는 올해 7번째 LNGT, 즉 FSRU를 인도받을 것으로 예상함
 Oslo 상장사인 Kinetics LNG Holdings는 1번째 분기 실적 발표에서 127.5k-CBM LNGT Turkiye(1993년 건조)의 인도가 3분기로 예정되어 있다고 밝힘
 해당 선박은 2025년 3분기에 개조 작업에 착수했으며 현재 건설 공정률은 약 80%
 Kinetics LNG Holdings는 합작법인 Karmol LNG Co를 통해 Mitsui OSK Lines와 공동 소유한 FSRU 4척 외에 현재 6척의 선박을 운항 중
 LNGT Karadeniz는 개조 작업을 위해 6월에 Seatrium 조선소에 입항할 예정이며, 이는 8번째 LNG-to-FSRU 개조 사례가 됨
 모회사 Karpowership은 Yucatan 반도의 발전소에 전력 공급 계약을 메็กซิ코 Centro Nacional de Control de Energia와 체결
 Kinetics LNG Holdings는 해당 250 MW 규모의 프로젝트를 지원하기 위해 파워십과 함께 재기화된 LNG를 공급할 LNGT/FSRU를 배치하고 7월에 상업 운항을 시작할 계획
 Kinetics LNG Holdings의 선대는 운항 중인 LNG선 9척과 FSRU로 개조 중인 2척으로 구성되어 있음

▲ 호주 LNG-FSRU 환경 승인 획득

호주 Viva Energy가 Geelong 정유소 인근에 계획 중인 LNG FSRU에 대해 빅토리아주 환경보호청(EPA) 개발 라이선스 및 연방 차원의 환경 승인을 획득
 호주 남부의 2029년 가스 부족 경고와 2027년 7월 국내 가스 의무 유보 제도 시행 계획에 따라 호주 내 가스 공급이 주목받음
 해당 FSRU는 Geelong 정유소와 인접한 Corio Bay 부두 연장선에 계류되어 빅토리아주 가스 수요의 50% 이상을 공급하는 에너지 허브의 일부
 용량은 160~180k-CBM 사이로 계획되었으며, 일일 최대 750백만입방피트의 가스를 공급할 수 있음
 본 사업은 Viva Energy Gas Terminal Project(VEGTP)의 일환으로 부두 연장 및 South-West 파이프라인으로 가스를 이송할 7km 파이프라인 건설을 포함
 Geelong 정유소는 지난 4월 발생한 대형 화재로 현재 감축된 가동률로 운영 중
 Viva Energy는 2025년 3월 FSRU 공급 의향서(EOI) 모집을 위해 Poten & Partners를 고용했으며, FID는 원래 2025년 말, 운영 개시는 2028년 예정이었음

▲ 네덜란드 FSRU 확대

네덜란드 인프라 제공업체인 Gasunie와 Vopak은 EemsEnergyTerminal의 FSRU 1척 사용 연장 및 2번째 FSRU 설치를 위한 조건부 투자 결정을 내림
 이번 결정은 올해 초 가스 공급업체 및 트레이더들과 2028년부터 2036년까지의 LNG 공급 계약을 확보 완료한 후 이루어짐
 네덜란드 정부는 프로젝트의 남은 리스크 일부를 보장하는 보증을 제공하여 터미널의 운영 기간 연장을 지원
 최종투자결정(FID)은 필요한 허가가 모두 취득된 후에 내려질 예정
 2번째 FSRU가 설치되면 해당 시설은 약 190k-CBM의 LNG 저장 용량을 갖추게 되며,
 고객에게 유럽에서 가장 유통성이 높은 천연가스 시장 중 하나인 네덜란드 TTF 가스 시장에 대한 직접적인 접근을 제공
 해당 LNG 터미널은 러시아 Gazprom이 유럽행 파이프라인 가스 공급을 중단한 이후 대체 천연가스 수입원을 확보하기 위해 2022년에 신속하게 개발된 바 있음
 터미널은 당초 2027년 말까지만 운영될 예정이었으나,
 프로젝트 지분을 50%씩 보유한 Gasunie와 Vopak은 FSRU 계약 연장을 위해 2024년부터 벨기에 인프라 개발사인 Exmar와 협상을 진행해 오
 현재 EemsEnergyTerminal은 연간 8 Bcm의 가스 수입 용량을 보유하고 있으며,
 2번째 FSRU가 도착하면 총 용량이 연간 약 14 Bcm 마감으로 증가할 예정
 Exmar는 지난 4월 터미널에 투입할 2번째 FSRU의 개조 작업에 착수했다고 밝혔으며, 개조 프로젝트를 위해 D/F 디젤-전기 추진 방식의 중고 LNG선을 확보
 외신 보고에 따르면 개조 대상 선박은 Maran Gas Troy호로 파악되며, Exmar는 Wartsila Gas Solutions에 750 MMscf/일 규모의 LNG 재기화 설비를 주문

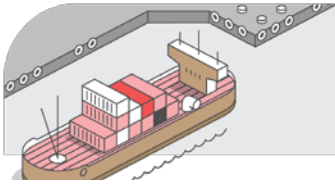
▲ 말레이시아 LNG 수입 터미널 준비

말레이시아의 GOSB와 싱가포르 LNG Alliance가 말레이시아 최신 LNG 수입 프로젝트 개발을 위한 전략적 협력을 시작
 LNG Alliance는 미국, 동남아시아, 유럽, Mexico에 가스 및 LNG 터미널 인프라를 보유한 미국 Texas 기반 Epsilon LNG의 계열
 말레이시아 Sabah 주의 Lahad Datu에 추진되는 1.2 MTPA 규모의 프로젝트는 LNG-FSU와 육상 모듈형 재기화 터미널이 통합된 구조로 구성
 GOSB는 초기 600,000톤/년 용량 및 향후 모듈식 확장 능력을 갖춘 LNG 수입 터미널에 대해 주 정부의 승인을 이미 획득
 양사는 모듈형 구성을 통해 환경에 미치는 영향을 줄이고 건설 기간을 단축하여 Sabah 시장에 첫 가스를 더 빠르게 공급할 예정
 135k-CBM 규모의 LNG FSU를 제공하고, 미국산 피드 가스를 기반으로 한 장기 LNG 공급을 담당
 GOSB는 주 정부 승인과 함께 말레이시아 내 석유 활동 수행을 위한 투자통상산업부(MITI)의 주요 규제 라이선스 및 허가를 확보
 또한 항만청으로부터 계획된 LNG-FSU 및 재기화 터미널에 대한 최종 승인을 받았고, 다음 개발 단계인 환경 평가 단계로 접어들
 단계별로 개발될 예정인 LNG 인프라에는 계류 부두, LNG 서플라이 인프라, LNG 트럭 로딩 시설, LNG 연료 공급 기지가 포함될 것으로 예상

▶ 가스선/암모니아운반선

▲ HD현대중공업, BW LPG의 VLGC 8척 수주

BW LPG는 장기적인 시장 호조를 바탕으로 선대 리뉴얼을 위해 VLGC 신조선 8척(940백만달러)을 투자
 HD현대중공업에 90k-CBM, 2029년 초 ~ 2030년 2분기 인도 예정으로, 적당 신조선가 117.5백만달러에 발주
 2월 말 중동 분쟁 시작 이후 VLGC 운임이 급등했으며 최근 몇 주 동안 상승세가 더욱 가팔라짐
 5월 말 기준 미국-일본 노선의 VLGC 스팟 운임은 역대 최고치인 190,000달러/일을 기록하며 올해 초 대비 거의 2배 수준으로 상승
 1년 용선 운임 역시 중동 결프란 위기 시작 이후 거의 2배 증가해 월간 2백만달러에 육박
 현재 잔고의 177척, 잔고/선대 비율은 29%
 4월과 5월에 걸쳐 KSS Line, Zodiac Maritime, BGN International, Ciner Shipping, TMS Cardiff Gas 등의 기업들이 VLGC 계약을 체결하며 발주가 증가
 BW LPG는 약 50척의 VLGC 선대를 보유 및 운항 중이며, 이 중 20척에는 LPG D/F 추진 시스템이 장착되어 있음
 또한 동 선주는 2025년 1월에 Avance Gas로부터 선박 12척을 1.05십억달러에 인수하는 작업을 완료



다올 선박

2026.06.07 [825호]

DAOL 다올투자증권

▶ 컨테이너선

▽ Baozhou Shipping은 Yangfan Group에 2,700-TEU 2+2척 발주

Baozhou Shipping은 Yangfan Group에 2,700-TEU급 피더 컨테이너선 2척을 확정 발주했으며, 추가로 2척의 옵션이 포함되어 있음
 이번 계약은 Yangfan Group 자회사인 Zhejiang East Coast와 Zhejiang Tenglong이 공동으로 서명
 선택적 촉매 환원(SCR) 탈질 시스템이 장착, 에너지효율설계지수(EEDI) Phase 3 및 질소산화물(NOx) Tier III 배출 표준을 충족
 조선 소식통에 따르면 대형 중국 조선소의 2,700-TEU급 선가는 약 45백만달러 수준이나, 브로커들은 중국산 장비 탑재를 통해 이보다 저렴한 척당 30~32백만달러 사이로 추정
 Baozhou Shipping은 코로나19 시기에 중고선을 매입해 내수 무역에 투입하며 해운업에 진입한 민간 기업
 2022년 홍콩에 등록하고, 이후 SeaLead Shipping을 포함한 지역 정기선사에 선박을 운선하거나 중동 바이어에게 선박을 매각하기도 함
 Clarksons 데이터에 따르면 해당 선사는 4,250-TEU급 Everlasting Grace(2003년 건조) 1척을 보유 중
 이번 계약을 포함해 Zhejiang Tenglong의 잔고는 총 10척(1,956-TEU급 6척, 2,700-TEU급 4척)
 잔고 중 올해 8월과 내년 초 인도 예정인 1,956-TEU급 신조선 2척은 한국 정기선사인 HMM이 운항할 예정

▶ 탱커

▲ 한화오션, DHT Holdings로부터 2028년 단납기 VLCC 1척 수주

미국 DHT Holdings는 2028년 8월 조기 인도 조건으로 한화오션에 VLCC 1척 발주
 2026년 1분기 한화오션으로부터 인도받은 2척과 자매선. 뛰어난 연료 경제성과 배출량 감소 기능을 갖춘 Antelope Class 시리즈
 이번 발주는 운영 현금 흐름, 가용 유용성 및 예상 모기지 부채를 통해 자금을 조달할 계획
 Fearnley Securities는 현재 시장에서 2028년 인도 슬롯 확보가 점점 어려워지고 있어 이번 조기 인도 기회가 특히 인상적이라고 평가
 신조선가가 공급하지만 아직 알려지지 않음
 DHT는 앞서 2024년 2월에 한화오션과 HD현대상호에서 각각 320k-DWT VLCC 2척씩을 리세일 매입(514백만달러)한 바 있음
 이번 달 HD현대상호로부터 마지막 선박을 인도받으면 선대는 23척의 VLCC로 늘어남
 1분기 실적 발표에 따르면 318k-DWT DHT Sundarbans와 DHT Amazon을 평균 109,000달러/일에 1년 용선 계약
 호르무즈 해협 사태 직전에도 3척에 대해 90,000~105,000달러/일로 1년 계약을 확보한 바 있음

▲ HD현대중공업(중형), Evangelos Pistoris로부터 MR 3척 수주

그리스 선주 Evangelos Pistoris가 MR 탱커 신조선 발주를 위해 한국 조선소로 복귀. 개인 회사를 통해 발주로 추정
 HD현대중공업에 50k-DWT MR 탱커 3척을 발주. 2028년 인도물의 신조선가는 척당 54백만달러로 고사양으로 전함
 Evangelos Pistoris는 지난 10년 이상 HD한국조선해양과 원유운반선과 PC선을 건조해 온 오랜 협력 관계를 유지하고 있음
 다만 지난 2월, Evangelos Pistoris는 한국 발주 전통 개고 중국 국영조선소인 Guangzhou Shipyard와 2028년, 2029년 인도 조건으로 48k-DWT MR 탱커 10척에 대한 건조 계약 체결
 고사양의 신조선가는 척당 50백만달러를 약간 밑도는 수준
 GSI에 MR 탱커를 발주한 직후, Evangelos Pistoris의 소속 회사인 Central Mare는 신조선 중 9척을 Nasdaq에 스피노프 상장한 Rubico에 매각
 최근 HD현대중공업에 MR 탱커를 발주한 주요 선사는 Hafnia(8척), Gulf Energy Maritime(6척), Hayfin Capital(4척) 등
 HD현대중공업의 2028년 MR 슬롯을 모두 소진한 것으로 파악
 조선소 측은 MR 탱커 건조와 관련해 그리스 선주를 포함한 다른 유럽 회사들과 협상을 진행 중이나, 이는 2029년 슬롯 대상일 가능성이 높음
 선대 해신의 일환으로 Thenamaris도 2주 전에 HD한국조선해양과 신조선 2척 협상을 진행 중인 것으로 파악

▲ 대한조선, 투자회사 SMC로부터 수에즈막스 탱커 2척, 신고가 94백만달러

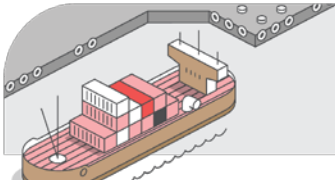
대한조선은 이주 초 익명의 선주와 157k-DWT급 원유운반선 2척을 282.8십억원(187.8백만달러)에 계약 공시
 인도 시기는 2028년 11월과 12월의 신조선가는 94백만달러에 달함
 이는 2008년 조선 호황기 이후 보고된 suezmax 신조선가 중 가장 높은 가격이자 Clarksons 기준보다 약 4.5백만달러 높은 수준
 대부분의 선도 조선소들이 2029년 이후까지 예약이 만료된 상황에서, 2028년 말이라는 상대적으로 빠른 인도 슬롯을 확보했기 때문으로 추정
 오세아니아 소재 선주라고만 밝히고 구체적인 신원을 공개하지 않았으나, 조선업계 소식통들은 Swiss Maritime Capital(SMC)이 이번 발주의 배후에 있다고 전함
 이미 SMC는 올해 대한조선에 신조 발주를 단행해, 이번 계약은 5번째 호선
 지난 2월에 2척(척당 약 86백만달러), 3월에 2척(척당 약 90백만달러)을 발주한 바 있음
 Swiss Maritime Capital(SMC)은 덴마크 코펜하겐 소재 대체투자 펀드 운용사인 European Maritime Finance에서 분사된 기업
 스위스 로트크로이츠에 본사를 둔 이 회사는 에너지 전환 및 기후 관련 기술 투자 전문 회사인 Kronos Partners의 설립자이자 CEO인 Lorenz Altwegg가 이끌고 있음
 대한조선은 올해 현재까지 총 15척의 suezmax 잔고를 확보
 대한조선은 잔고가 2029년 말까지 채워져 있으나 생산성 향상과 건조 기간 단축을 통해 2028년 인도 슬롯 2개를 제공할 수 있었다고 설명한 바 있음

▲ K조선, International Seaways로부터 LR1 2+2척 수주

International Seaways가 2년 동안의 공백을 깨고 한국 K-조선에 74k-DWT급 LNG-ready LR1 PC선 2+2척을 발주
 확정된 2척의 신조선가는 약 62백만달러이며, 2028년 인도될 예정
 이번 프로젝트는 2024년 K조선에 동일 선종 2척(약 58백만달러)을 발주한 이후 첫 신조 프로젝트. 해당 선박들은 올해 8월과 9월에 인도될 예정
 International Seaways는 현재 8척의 LR1 PC선을 운항 중. 이 중 4척은 지난 2년 동안 인도되었고 나머지 4척은 2009년과 2011년 사이에 건조
 또한 해당 회사는 10척의 VLCC 선대를 보유한 대형 상장사이며
 다수의 MR 선대, 13척의 수에즈막스, 2척의 아프리카막스를 포함한 다각화된 탱커 포트폴리오를 보유
 중고선 매매 시장에서도 활발히 활동하며 평균 수령 17년의 선박 7척(MR PC선 5척, VLCC 2척)을 약 216백만달러에 매각하여 약 88백만달러의 이익을 창출
 지난 1월 International Seaways는 2000년에 설립된 VLCC 상업 풀인 Tankers International 지분을 100% 인수
 이후 지난 3월부터 운영을 개시한 새로운 플랫폼을 통해 수에즈막스 부문으로 사업 영역을 확장
 지정학적 혼란으로 무역 흐름이 재편되면서 비효율성이 발생하고 있다고 분석
 특히 호르무즈 해협 사태는 전 세계가 20Mbd 이상의 원유 및 정제품을 대체할 수 없기 때문에 매우 중대한 사안이라고 강조
 초기에는 해상 공급 과잉과 가용 재고가 글로벌 경제를 지지했으나, 분쟁이 장기화될 경우 글로벌 시장에 상당한 압박을 가할 것이라고 경고함
 향후 시장이 정상화되면 무역 흐름의 재균형과 재고 확충에 따라 탱커 수요가 수혜를 입을 것이라고 덧붙임

▼ 그리스 Vyron Vasileiadis, 중국 Hengli에 수에즈막스 2+2척 발주

그리스 선주 Vyron Vasileiadis는 중국의 Hengli Shipbuilding에 처음으로 2+2척 수에즈막스를 발주. 4Q28 인도 예정
 옵션을 행사할 경우 Vyron Vasileiadis 소유 회사인 Venergy Maritime에 각각 2029년 2~3분기에 인도 예정
 Venergy Maritime은 지난해 선주로 데뷔하며 약 130백만달러에 매입한 현대식 중고 MR2 탱커 3척도 함께 운항 중
 V Group of Companies는 11개월 동안 약 1.73십억달러 규모에 달하는 탱커 20척과 컨테이너선 8척의 확정 신조 계약을 체결
 회사가 보유한 나머지 suezmax 옵션 4척을 추가로 발주하면 전체 투자 규모는 더욱 늘어날 전망
 컨테이너선 부문은 별도 법인인 OceanV Maritime에서 관리하며, CSSC Huangpu Wenchong에서 1,900-TEU 피더선 8척을 건조 중
 탱커 신조는 suezmax 원유운반선 6척, LR2선 6척, MR2 PC선 8척으로 다양하게 구성되어 있음
 MR2 PC선은 한국의 K조선에 발주했고, LR2선은 New Times Shipbuilding,
 수에즈막스는 Hengli Shipbuilding, CSSC Guangzhou Shipyard International, CSSC Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding에 분산 발주
 Hengli Shipbuilding에서 건조될 수에즈막스의 신조선가는 공개되지 않았으나 브로커들은 척당 85~87백만달러로 추정
 신조 suezmax는 최신 환경 기준에 맞춰 건조되며 스크러버 시스템, alternative marine power 솔루션, 통합 디지털 선박 관리 플랫폼 등 고도의 에너지 효율 기술이 탑재될 예정



▽ 흥아해운, 중국 조선소에 26k-DWT 케미컬 탱커 발주

한국 흥아해운이 중국 국영 조선사인 CSSC 산하 Wuchang Shipbuilding에 3+3척의 26k-dwt급 스테인리스 스틸 케미컬 탱커를 발주하며 10년 만에 신조 발주를 재개
 2028년말~2029년 인도물의 신조선가는 45~46백만달러로 전함
 흥아해운 관계자는 한국 조선소들이 스테인리스 스틸 케미컬 탱커를 건조하지 않고, 일본 조선소들은 적절한 인도 슬롯을 제공하지 못해 중국 조선소를 선택했다고 밝힘
 흥아해운의 마지막 신조 발주는 2016년 대선조선에 6.5k-dwt 케미컬/PC선 2척을 계약한 건
 그동안 미래 연료 선택에 대한 불확실성으로 신조 투자를 미루고 대기 상태를 유지해왔으나, 선대 노후화로 인해 선대 교체 계획을 더 이상 지연할 수 없었다고 언급
 신조선은 Methanol-ready 사양으로 건조되며 선택적 촉매 환원 시스템을 장착하여 IMO Tier III 배출 기준을 충족
 흥아해운은 최근 몇 년간 신조 발주를 자제하는 대신 중고선 매입을 통해 선대를 확장해왔음
 VesselsValue 데이터에 따르면 흥아해운은 Songa Chemicals로부터 일본 건조된 20k-dwt급 스테인리스 스틸 탱커인 No 6 Ocean Pioneer와 No 5 2척을 적당 약 23백만달러에 매입
 1961년에 설립된 흥아해운은 현재 15척의 케미컬 탱커를 운항 중이며, 지난 2019년 컨테이너 사업 부문을 잠금상선에 36십억원에 매각한 바 있음

▽ 호르무즈 해협 재개방해도 제품운반선 시장 회복에는 시간이 걸릴 것

호르무즈 해협 재개방 시 운임 급등을 기대하는 대형 가스/오일운반선 선주들의 예상과 달리, 중동 걸프만의 수출 수준 회복은 느리게 진행될 수 있음
 Braemar에 따르면 지난 8개월간 LR2 선박들이 더티 트레이드(원유 운송)로 대거 이동했기 때문에
 해협이 갑자기 열려도 용선주들이 항공유나 나프타를 운송할 LR2 선박에 큰 프리미엄을 지불할 가능성은 보장되지 않음
 전쟁 전에는 LR2 클린 가스가 가스/오일운반선 비즈니스의 60%가 걸프만에서 발생했으나,
 지난 8개월 동안 51척의 신조선이 인도되었음에도 불구하고 항공유와 나프타를 운송할 수 있는 LR2 선박은 75척 감소
 클린 선대를 전쟁 전 수준으로 재구축하려면 47척의 선박이 추가되어야 하지만 수개월이 소요될 수 있으며,
 나프타나 항공유를 실기 전에 3번 연속으로 클린 화물을 선적해야 하는 규정 때문에 LR2 선박이 더티 화물 운송에서 복귀하는 데 보통 약 4개월이 걸림
 현재 LR2 선대의 위치와 화물 상태에 따라 지금 클린 선박으로 전환을 결정하더라도 실제 나프타나 항공유 운송에 투입될 수 있는 시점은 10월에서 12월 사이로 추정
 분쟁으로 인한 정유소 가동 중단과 운영 차질로 인해 클린 가스 수출이 빠르게 정상화되기 어려우며,
 Abu Dhabi 생산 업체인 Adnoc은 전쟁 전 물량의 80%를 복원하는 데 약 4개월이 걸리고 전 수치 회복은 내년 초에나 가능할 것으로 예상
 해협 개방이 성공하더라도 기뢰 제거 작업으로 인해 입출항이 약 30일간 지연될 수 있으며, 초기에는 양측의 재봉쇄 가능성도 있어 걸프만 밖으로의 화물 이동 능력이 제한
 Sentosa Ship Brokers에 따르면 클린 가스 시장은 LR2, LR1, MR 세그먼트 전반에서 약세, 한국-북유럽 노선의 LR2 운임은 전주 대비 200,000달러 하락한 4.3백만달러를 기록
 클린 화물을 운송하는 전체 LR2 선박 수는 약 230척에서 180척으로 22% 감소했는데, 이는 선주들이 클린 시장 밖에서 더 나은 기회를 찾기 위해 더티 트레이드로 대거 전환했기 때문
 분쟁 시작 이후 East of Suez의 클린 수출은 30% 감소, 서방으로부터의 지속적인 장거리 대체 물동량이 없는 한 클린 가스 수요는 더욱 약화되고 운임은 하락세를 지속할 것으로 예상

△ Diana Shipping의 미국 경쟁사 Genco Shipping & Trading을 인수 3번째 거절

Diana Shipping은 미국 경쟁사인 Genco Shipping & Trading을 인수하기 위해 더 높은 가격을 지불해야 할 것으로 SEB는 분석
 Genco Shipping & Trading 이사회는 주당 24.80달러를 제시한 Diana Shipping의 3번째 상향 제안을 거절함
 건화물선 자산 가치 상승으로 제안가와 NAV의 격차가 벌어졌으며,
 최소 NAV 수준의 제안과 적절한 경영권 프리미엄이 수반되어야 인수가 가능할 것임
 SEB는 과거 잠금상선이 좋고 VLCC 선대를 대거 확보하는 과정에서 프로세스 진행에 따라 결국 더 높은 매입 가격을 지불해야 했던 전례를 dynamic 사례로 언급함
 Genco Shipping & Trading은 애널리스트들의 평균 NAV 추정치인 주당 26.66달러에 비해 Diana Shipping의 제안이 자산을 심각하게 저평가하고 있으며 할인된 가격이라 지적
 Genco Shipping & Trading 이사회는 Diana Shipping이 적대적 캠페인 초기에는 애널리스트 추정치를 썼으나,
 시장 호조로 NAV가 상승하자 자신들에게 유리하게 수치를 조작하는 수학적 방식을 쓰며 Grossly inadequate한 제안을 하고 있다고 비판
 의결권 자문사 Egan Jones는 6월 18일 주주총회에서 Genco Shipping & Trading 이사회 6인 전원의 연임을 권고하며 피인수 대상인 Genco Shipping & Trading 측의 손을 들어줌

▶ 오프쇼어/디펜스

▲ 삼성중공업 Delfin FLNG 1호선, 2.9십억달러 수주

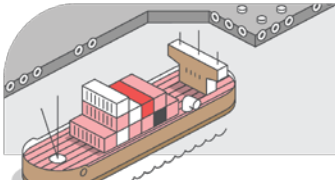
미국 해상 액화 개발사인 Delfin Midstream이 삼성중공업과 1번째 FLNG 건조 계약을 체결
 삼성중공업은 6/4일에 북미 선주로부터 4.33조원(2.88십억달러) 규모의 FLNG 1기를 수주했다고 공식
 이번 FLNG의 인도 일정은 2030년 7월로 예정되어 있으며, 선주 측의 착수 지시서(NTP) 발행 후 본격적인 건조에 들어감
 해당 프로젝트의 최종투자결정(FID)은 당초 2025년 말로 예정되었으나 이후 올해 2월로 연기된 바 있음
 Delfin Midstream은 지난해 10월 삼성중공업과 1번째 FLNG 건조를 위한 독점 도크 사용 권리를 포함한 의향서(LoA)를 체결한 바 있음
 또한 엔지니어링 회사인 Black & Veatch 및 Siemens Energy와도 관련 의향서(LoA)를 체결
 Delfin Midstream은 총 3기의 FLNG를 활용해 13.2 MTPA 규모의 LNG를 생산할 계획
 해당 설비들은 미국 루이지애나주 카메론 패리시 해상에서 약 37.4~40.8해리(69.2km~75.6km) 떨어진 곳에 배치될 예정
 삼성중공업은 현재까지 전 세계에서 발주된 FLNG 총 11기 중 7기를 수주하며 글로벌 시장 점유율 64%를 기록 중

▲ Delfin 1호 FLNG FID, 2호, 3호의 FID 연내에 계속 추진

Delfin Midstream이 미국 걸프만에서 추진하는 13.2 MTPA 규모의 개발 사업 중 1번째 FLNG에 대해 5십억달러 규모의 FID를 공식적으로 내렸음
 Delfin LNG 프로젝트의 1번째 설비는 4.4 MTPA, 첫 LNG 생산은 2030년으로 예상
 투자자로는 Global Infrastructure Partners(GIP), Mitsui OSK Lines, Vitol, Diameter Capital Partners가 참여
 Delfin Midstream은 2026년 남은 기간 동안 2번째 및 3번째 설비의 FID를 추진할 계획
 1번째 설비는 Vitol, Expand Energy, Centrica, Gunvor와 장기 판매 계약을 체결
 Delfin Midstream과 삼성중공업은 지난해 10월 1번째 FLNG에 대한 독점 EPCI 계약을 위한 의향서(LoA)를 체결한 바 있으며, 올해 1월에 이를 연장한 바 있음
 삼성중공업과 함께 Black & Veatch는 상부구조물(Topsides) EPCIC를 담당, Siemens Energy는 가스터빈 기계 구동 패키지를 공급
 이번 발표는 2026년 미국 LNG 프로젝트에서 이루어진 최소 3번째 대형 FID
 앞서 5월 중순에 Caturus가 루이지애나 남서부 Commonwealth LNG에 9.75십억달러 규모의 FID를 내렸고,
 3월에는 Venture Global이 루이지애나 CP2 개발 2번째 단계에 대해 8.6십억달러 규모의 재원 조달을 마침
 캐나다에서는 Fluor와 JGC Corporation의 합작법인이 Shell로부터 LNG Canada 2번째 단계를 위한 예비 작업용 제한적 착수 지시서(LNTP)를 발령받음

▲ Eni 모잠비크 초대형(6MTPA) FLNG 입찰 개시

이탈리아 Eni가 모잠비크 해상에 배치할 6 MTPA 용량의 초대형 FLNG EPC 입찰을 진행
 이번 입찰의 의향서 제출 요구 대상에는 삼성중공업, 한화오션, Wilson New Energies, Saipem, Technip Energies, JGC 등이 포함
 6 MTPA 규모의 FLNG는 역대 최대 건조 크기. Eni가 모잠비크에 배치한 기존 설비들의 약 2배이자 Shell의 Prelude(3.6 MTPA)를 능가하는 수준
 이번 설비는 Offshore Area 4 내 Mamba 북반 가스전의 매장량을 상업화하는 데 활용될 예정이나,
 동일 가스전을 활용해 18 MTPA 규모의 육상 Rovuma LNG 프로젝트를 추진 중인 ExxonMobil 및 파트너사들과의 협력이 필요한 상황
 Eni는 이미 모잠비크에 3.4 MTPA 규모의 Coral-Sul FLNG를 성공적으로 인도하여 135척 이상의 LNG선 물량을 수출
 Eni는 지난해 10월 Coral Norte 프로젝트를 위한 2번째 FLNG(3.6 MTPA)의 7.2십억달러 투자의 FID완료
 삼성중공업이 이미 선체 진수를 마치고 2028년 가동을 목표로 건조 중
 해당 2개 설비가 모두 가동되면 모잠비크는 7 MTPA의 생산력을 갖춰 나이지리아와 알제리에 이어 아프리카 3번째 LNG 생산국이 됨
 FLNG 시장은 육상 플랜트 대비 경쟁력 있는 투자비(CAPA)와 기존 가동 설비들의 성능 검증에 힘입어 신조 및 개조 모두 활발히 추진되는 추세
 현재까지 FLNG 신조 시장은 삼성중공업이 가장 많은 잔고를 확보하고 있으며, 이번 주에도 미국 Delfin Midstream의 1번째 FLNG 본계약을 체결
 Wilson New Energies는 지난해 Eni에 2.4 MTPA 규모의 Nguya FLNG를 인도했고,
 한화오션도 말레이시아 Petronas를 위한 1번째 FLNG 건조를 완료한 바 있음



△ 오만은 FLNG 도입 등 검토

오만은 호르무즈 해협 외부라는 전략적 위치를 활용하기 위해 FLNG 도입, 4번째 액화 train 건설, 기존 프로젝트의 생산성 개선(de-bottlenecking)을 검토 중
 오만 국영 기업 Integrated Gas Co(IGC)의 최고경영자 Abdul Rahman는 Wood Mackenzie 콘퍼런스에서 지역 내 분쟁 중에도 오만의 원유 및 가스 수출은 전혀 차질 빚지 않았다고 밝힘
 오만의 주요 목표는 국내 공급 및 소비의 지속 가능성을 보장하는 것이지만, 호르무즈 해협 폐쇄로 발생한 LNG 공급 부족을 메우기 위해 수출을 극대화하는 방안도 모색 중임
 IGC는 Oman LNG 생산 train들의 50일간의 정기 유지보수 일정을 2027년 10월로 연기하여 고객들에게 장기 공급을 유지하는 동시에 스팟 시장에 더 많은 물량을 공급할 수 있게 조치
 장기적으로는 FLNG 도입이나 기존 train의 생산성 개선, 또는 4번째 train 도입을 통해 LNG 인프라 확장을 추진 중
 현재 연산 3.6 MTPA 규모의 4번째 train에 대한 개념설계(FEED) 작업이 진행 중. FID는 올해 내릴 예정
 Al Yahyaee는 오만이 아라비아해와 인도양에 자유롭게 접근할 수 있는 전략적 요충지에 위치, 중동 걸프지역의 다른 생산국들이 오만 방향으로 파이프라인 인프라를 구축할 수 있다고 제안
 오만은 호르무즈 해협을 거치지 않아 파이프 리스크가 없으므로 이웃 국가들과 긴밀히 협력해 그들의 자원을 상업화하는 데 기여할 수 있다고 덧붙임

▶ 기타

▽ Knutsen은 호르무즈 해협 봉쇄로 1분기 순이익 감소

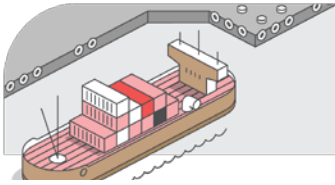
노르웨이 선주인 Knutsen Group은 중동 걸프만 호르무즈 해협 인근에 LNG선 1척이 억류되면서 1번째 분기 순이익이 감소
 Knutsen Group의 1번째 분기 순이익은 293백만크로네(31.7백만달러)로 직전 분기 388백만크로네에서 줄어듦
 QatarEnergy에 용선된 174k-CBM Mraikh호(2025년 건조)가 Dubai에서 화물을 하역한 후 Ras Laffan 외곽에 여전히 정박 중
 4번째 분기 1.73십억크로네였던 매출은 고수익 용선 계약 종료 및 일부 선박의 오프하이더(운항정지) 영향 등으로 743백만크로네로 대폭 감소
 대규모 신조 프로그램에 따른 조선소 분할납부금 지출로 인해 3월 말 기준 유동성은 3개월 전 2.22십억크로네에서 718백만크로네로 감소
 Knutsen Group은 올해 LNG선 3척과 셔틀탱커 1척을 인도받아 운항 선박이 72척으로 늘었으며, 추가로 21척이 건조 중
 최근 한국의 한화오션에서 건조될 LNG선에 대해 우량 에너지 메이저와 8년 기간의 신규 용선 계약 2건을 확보
 작년 12월 이후 총 2.3십억달러 규모에 달하는 9척의 LNG선을 발주
 Knutsen Group의 LNG 부문은 운항 중인 40척과 건조 중인 12척을 포함해 총 52척으로 구성
 자회사인 TS Shipping Invest는 2030년 만기 채권의 증액 발행
 셔틀탱커, LNG선, PC선 및 화학제품선 자회사를 지배하고 있으며, 채권 증액을 통해 최대 250백만달러까지 발행 규모를 확대할 계획

△ Braemar는 AI 플랫폼 서비스 출시

영국 선박 브로커 회사인 Braemar는 신조 시장에서 해운 참여자들에게 더 큰 명확성을 제공하기 위해 새로운 AI 기반 인터페이스인 BraemarLens.com을 Posidonia에서 출시
 이 서비스는 신조 분석을 위한 혁신적인 플랫폼으로, 그룹의 오랜 네트워크 전반에 걸친 방대한 독점 데이터, 통찰력, 분석을 활용
 기존의 다른 신조 정보원들은 시장 현실보다 뒤처지는 경우가 많고 잔고 수치가 왜곡되거나 누락되어 잘못 표시되는 경우가 빈번했음
 BraemarLens는 브로커의 현장 시장 정보와 실시간 AI 서비스를 융합하며, 40년 이상 지속적으로 관리해 온 Braemar의 신조 데이터에 의해 지원됨
 1번째 단계로 중국, 한국, 일본 조선 시장에 초점을 맞추고 있으며, 향후 더 확장할 계획을 가지고 있음
 Braemar의 신조 기술 부문 책임자인 Khalid Lodhi는 신뢰할 수 있는 신조 정보는 정보 수집뿐만 아니라 조선소 및 업계 참여자들과의 지속적인 교류를 통한 검증에 달려 있다고 강조
 David Holland S&P 및 신조 글로벌 공동 책임자는 향후 1년간 AI를 활용해 고객에게 제공하는 서비스와 역량을 강화하는 데 집중할 것이라고 밝힘

▽ 러시아 제재 관련 현황

Denmark의 수리 조선소인 Fayard는 2027년부터 시행될 러시아 LNG 관련 서비스 제공에 대한 EU의 금지 조치를 앞두고,
 러시아 화물을 운송하는 LNG선의 수리 작업을 지속하여 비판을 받고 있음
 비정부기구인 Urgewald는 이번 여름 수리 작업을 위해 임항하는 선박들을 대상으로 해당 조선소에 반대하는 캠페인을 전개할 계획
 Urgewald는 러시아의 Arc7 LNG선대 중 6척이 올해 수리 작업을 필요로 할 수 있으며, Fayard가 이를 수리함으로써 러시아의 북극 LNG 무역 유지 및 연장을 돕고 있다고 주장
 프랑스의 Damen Shiprepair가 2024년에 러시아 LNG선의 수리 작업을 중단한 이후, Fayard가 유럽 내에서 이 물량들을 수주한 것으로 알려짐
 2027년 1월 1일부터 러시아에서 운항하는 LNG선에 대한 해상 서비스 금지 조치가 발효됨에 따라, 이번 여름 수리 기간이 러시아가 유럽에서 Arc7 선박을 정비할 수 있는 마지막 기회
 EU 제재의 2번째 단계에 따라 장기 계약으로 확보된 러시아 화물의 지역 내 운송이 금지되며, 단기 계약 금지는 이미 4월에 발효되었음
 또한 동일한 시점부터 EU와 영국의 서비스 제공업체는 러시아산 LNG의 운송을 돕는 행위가 금지됨
 Fayard 조선소는 EU의 에너지 정책과 러시아 제재를 지지하며 EU 집행위원회의 규정을 준수하고 있다는 입장을 밝힘
 조선소 측은 EU 집행위원회가 2027년까지 유럽 에너지 공급을 위해 Yamal LNG가 필요하다고 결정했기 때문에,
 해상 안전 확보와 EU 지지를 위해 유럽 항구로 LNG를 인도하는 특정 선박들을 정비하고 있다고 설명
 러시아는 제재 대상이 아닌 Yamal LNG 프로젝트에서 화물을 운송하기 위해 15척의 Arc7세빙 LNG선대를 사용하며,
 이 선박들은 Sovcomflot, Mitsui OSK Lines, Seapeak, Dynagas 등 4개 선주로부터 장기 용선
 영국 Glasgow에서 Arc7선 6척을 관리하는 Seapeak는 해당 선박들의 관리처를 Singapore로 이전하는 방안을 검토 중
 Dynagas는 금요일 실적 발표를 통해 러시아에 용선된 155k-CBM LNG선 2척(2013년 건조) 관리자 대체 및 서비스 제공업체 변경을 고려하고 있다고 언급
 유럽은 현재도 러시아산 LNG를 계속 들여오고 있으며, 올해 1번째 분기에 Yamal LNG의 모든 수출 물량을 수입



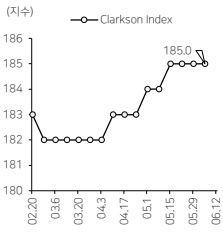
다올 선박

2026.06.07 [825호]

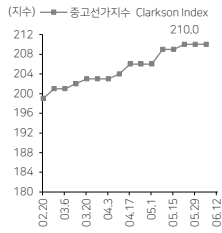
DAOL 다올투자증권

신조선가 & 중고선가

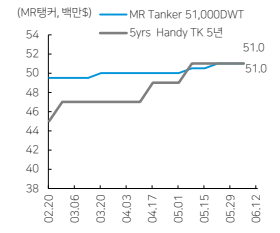
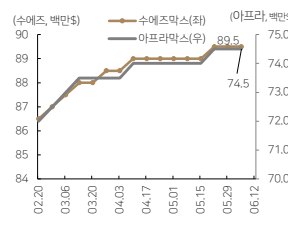
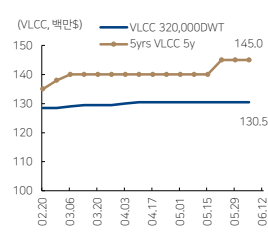
▶ 신조선가지수



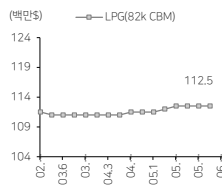
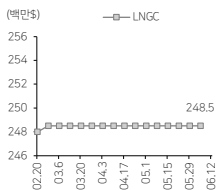
▶ 중고선가지수



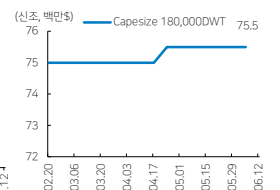
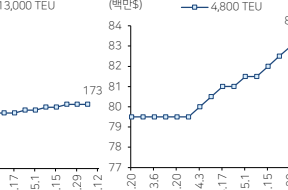
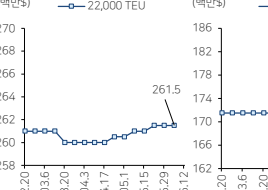
▶ 탱커



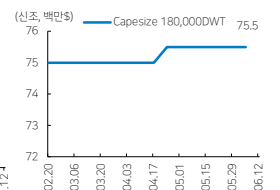
▶ 가스선들



▶ 컨테이너선

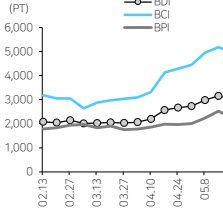


▶ 벌크

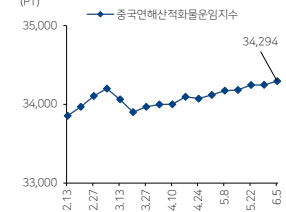
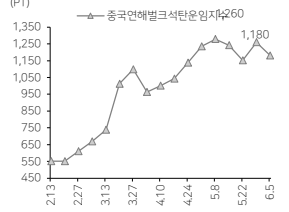


운임지수

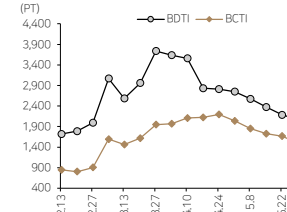
▶ 벌크



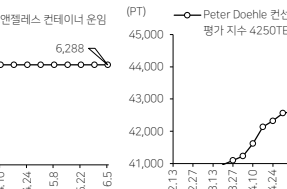
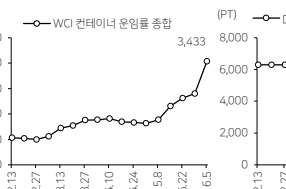
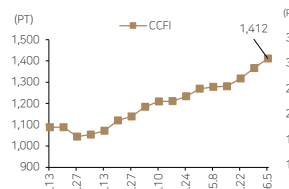
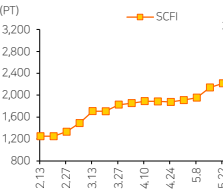
▶ 중국



▶ 탱커

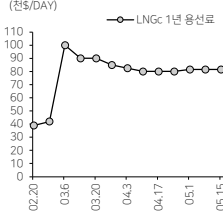


▶ 컨테이너선

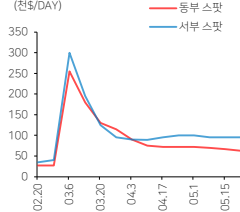


용선료

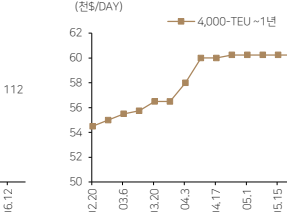
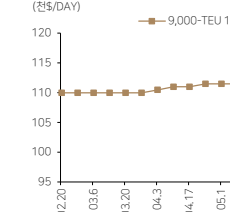
▶ LNG선 용선료(1년)



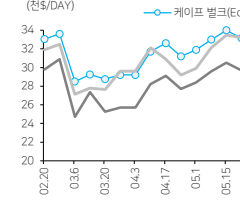
▶ LNG선 SPOT 운임



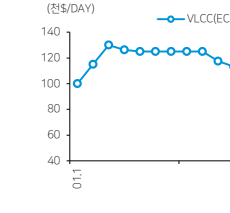
▶ 컨테이너선



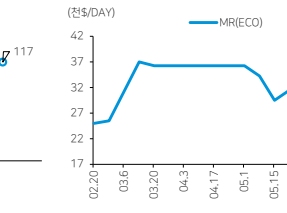
▶ 벌크

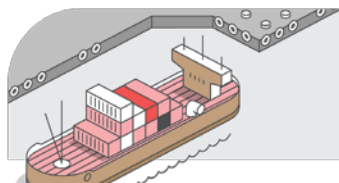


▶ 탱커 - VLCC



▶ 탱커 - MR 탱커





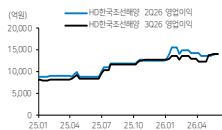
다올 선박

2026.06.07 [825호]

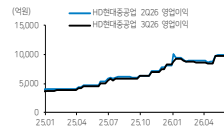
DAOL 다올투자증권

Consensus 추이

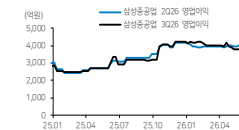
▶ HD한국조선해양



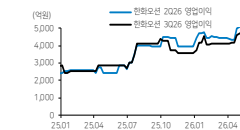
▶ HD현대중공업



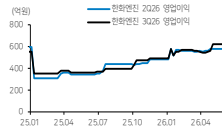
▶ 삼성중공업



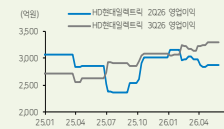
▶ 한화오션



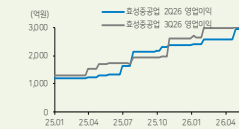
▶ 한화엔진



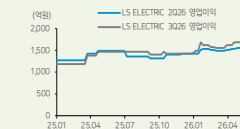
▶ HD현대일렉트릭



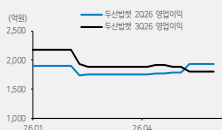
▶ 효성중공업



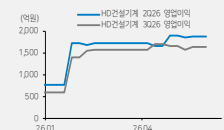
▶ LS Electric



▶ 두산발켓



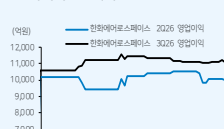
▶ HD건설기계



▶ 한국항공우주



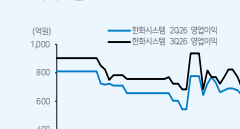
▶ 한화에어로스페이스



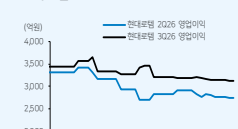
▶ LIG넥스원



▶ 한화시스템



▶ 현대로템

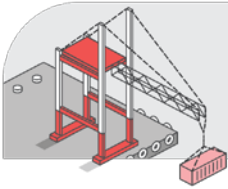


▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2026 EPS(원)								Change(%)			VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	26.05.09	26.05.16	26.05.23	26.05.30	26.06.05	2달전 대비	4주전 대비	2026 PER	총가
조선	HD한국조선해양	47,628	48,700	49,052	48,142	48,790	48,790	48,790	48,819	48,819	1%	0%	7.8	379,000
	HD현대중공업	23,193	26,400	25,772	25,638	27,290	28,103	28,131	28,852	28,852	13%	6%	23.0	664,000
	삼성중공업	1,332	1,407	1,409	1,410	1,216	1,211	1,211	1,201	1,202	-15%	-1%	23.1	27,750
	한화오션	4,470	4,561	4,439	4,414	4,972	4,972	4,972	5,024	5,024	14%	1%	22.3	112,200
엔진	한화엔진	1,758	1,824	2,048	2,103	2,177	2,248	2,248	2,248	2,248	7%	3%	25.0	56,300
	STX엔진	1,350	1,350	1,350	2,070	2,042	2,042	2,019	2,019	2,019	-2%	-1%	16.6	33,600
	HD현대마린엔진	3,061	3,275	3,540	3,535	4,143	4,255	4,255	4,255	4,255	20%	3%	15.5	65,800
건설기계	HD건설기계	10,395	3,584	8,972	8,972	10,739	10,729	10,757	10,757	10,757	20%	0%	13.7	147,700
	두산발켓	5,779	5,656	5,343	5,363	5,520	5,521	5,521	5,521	5,399	1%	-2%	12.2	65,800
발전/중전기	두산에너지빌리티	595	628	607	541	464	469	457	458	458	-15%	-1%	208.8	95,600
	HD현대일렉트릭	26,268	26,462	27,259	27,058	27,255	27,194	27,279	27,279	27,279	1%	0%	35.0	956,000
	효성중공업	76,206	74,953	81,300	83,472	84,548	84,548	84,548	84,548	84,548	1%	0%	40.0	3,380,000
	LS ELECTRIC	14,115	14,573	15,286	15,088	3,317	3,317	3,339	3,339	3,373	-78%	2%	67.3	227,000
방산/기타	한국항공우주	3,766	3,871	3,811	3,814	3,560	3,564	3,567	3,544	3,544	-7%	0%	39.2	139,000
	한화에어로스페이스	46,549	46,463	45,371	45,694	41,905	40,829	41,776	41,659	41,622	-9%	-1%	25.2	1,049,000
	LIG디펜스엔에어로스페이스	17,991	17,917	16,383	16,781	16,638	16,702	16,679	16,554	16,563	-1%	0%	43.8	726,000
	한화시스템	1,541	1,543	1,719	1,510	1,362	1,295	1,303	1,276	1,158	-23%	-1%	81.7	94,600
	현대로템	9,677	9,496	8,959	8,960	8,405	8,405	8,407	8,435	8,545	-5%	2%	22.4	191,400
피팅	현대엘리베이터	4,720	4,720	4,720	4,720	5,129	5,129	5,129	5,129	5,129	9%	0%	15.1	77,500
	상광밴드	2,308	2,308	1,800	1,600	1,767	1,767	1,756	1,756	1,756	10%	-1%	17.3	30,450
	태광	2,068	1,925	2,214	2,108	2,035	2,035	2,035	2,019	2,019	-4%	-1%	14.4	29,150
	하이룩코리아	4,555	4,393	4,393	4,393	4,209	4,209	4,294	4,320	4,320	-2%	3%	8.0	34,500

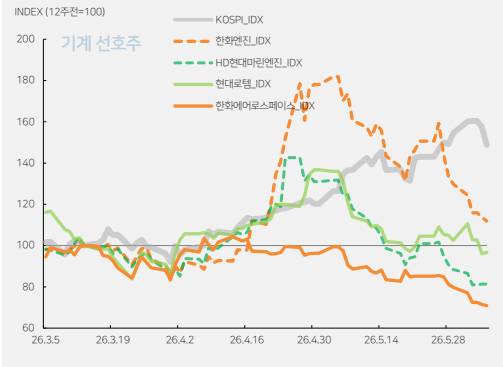
그룹	종목	2026 BPS(원)								ROE			VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	26.05.09	26.05.16	26.05.23	26.05.30	26.06.05	2026	2027	2026 PBR	총가
조선	HD한국조선해양	219,809	222,840	221,904	220,633	223,700	223,700	224,044	223,862	223,862	22%	24%	1.7	
	HD현대중공업	104,136	108,389	104,051	103,961	116,855	114,822	114,774	115,132	115,132	25%	26%	5.8	
	삼성중공업	7,940	7,568	7,560	7,560	6,971	6,966	6,966	6,961	6,963	17%	22%	4.0	
	한화오션	23,354	23,615	24,053	24,069	25,010	25,010	25,010	25,070	25,070	20%	22%	4.5	
엔진	한화엔진	7,372	7,372	7,372	7,372	9,073	9,073	9,073	9,073	9,073	25%	32%	6.2	
	STX엔진	10,191	10,191	10,191	10,669	10,614	10,614	10,553	10,553	10,553	19%	19%	3.2	
	HD현대마린엔진	14,562	15,414	17,381	17,467	18,799	18,843	18,843	18,843	18,843	23%	24%	3.9	
건설기계	HD건설기계	113,305	40,746	94,613	93,773	85,517	88,818	88,818	88,818	100,274	11%	12%	1.5	
	두산발켓	79,427	79,170	78,705	78,052	79,910	80,314	80,314	80,314	80,405	7%	8%	0.8	
발전/중전기	두산에너지빌리티	12,697	12,802	12,681	12,705	12,735	12,697	12,701	12,721	12,721	4%	6%	7.5	
	HD현대일렉트릭	75,493	75,684	76,963	76,893	76,540	76,210	76,295	76,295	76,295	36%	38%	12.5	
	효성중공업	320,161	316,950	326,619	328,670	329,158	329,158	329,158	329,158	329,158	26%	32%	10.3	
	LS ELECTRIC	78,797	78,853	79,961	80,279	16,510	16,510	16,532	16,532	16,552	20%	25%	13.7	
방산/기타	한국항공우주	22,610	22,640	22,294	22,273	21,856	21,835	21,835	21,841	21,841	16%	22%	6.4	
	한화에어로스페이스	215,374	219,841	232,378	232,901	224,559	223,530	224,444	224,071	224,475	19%	22%	4.7	
	LIG디펜스엔에어로스페이스	75,423	81,549	77,654	78,083	78,473	78,529	78,658	78,572	78,593	21%	26%	9.2	
	한화시스템	18,781	18,532	15,253	15,180	20,026	20,621	20,619	20,118	20,625	4%	7%	3.2	
	현대로템	36,569	36,564	35,990	35,753	36,025	35,994	35,994	36,019	36,149	24%	27%	5.3	
피팅	현대엘리베이터	30,487	30,487	30,487	30,487	29,617	29,617	29,617	29,617	29,617	17%	18%	2.6	
	상광밴드	23,555	23,255	22,776	22,038	22,063	21,927	21,908	21,908	21,908	8%	10%	1.4	
	태광	24,680	25,820	26,455	26,219	25,985	25,985	25,985	25,826	25,826	8%	9%	1.1	
	하이룩코리아	43,975	41,221	41,221	41,221	41,553	41,553	41,723	41,973	41,973	10%	11%	0.8	

출처: Dataguide



당사 기계 선호주 vs. 시장

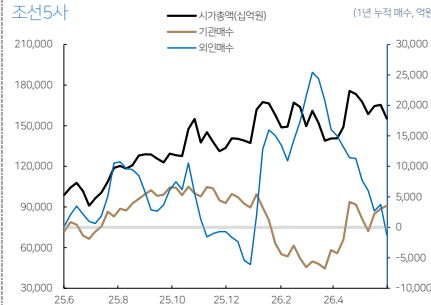
▶ 당사 선호주



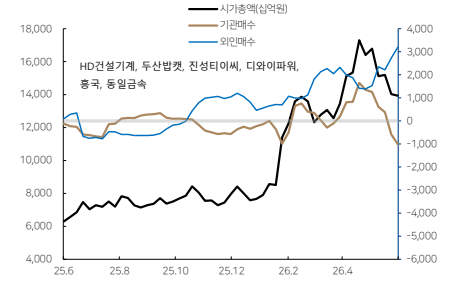
당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 기관, 외인 누적 매수

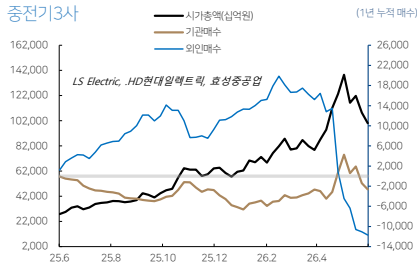
조선5사



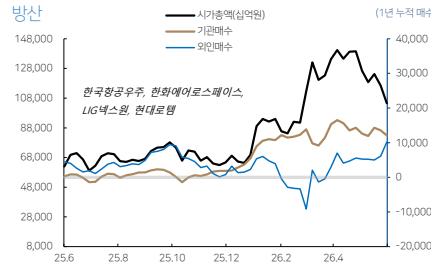
건설기계 메이커2사 + 부품4사



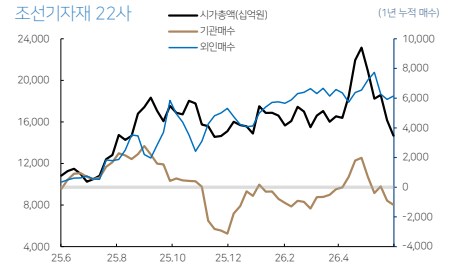
중전기3사



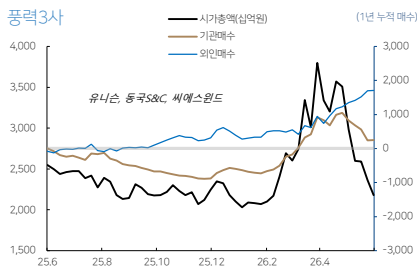
방산



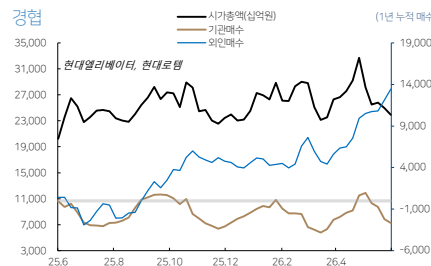
조선기자재 22사



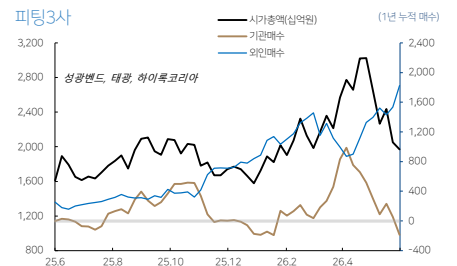
풍력3사

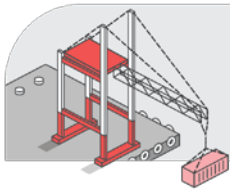


경협



피팅3사





다올 기계 ChartBook

2026.06.07 [825호]

DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

글로벌 피어그룹 추가 흐름

대분류	시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
인프라: 건설기계 / 부품							
건설기계	HD건설기계	4,493	-3.6%	-25.3%	3.2%	11%	118%
	두산밥캣	4,036	0.9%	-12.2%	-0.5%	37%	6%
대형	CATERPILLAR	416,504	3.2%	-2.4%	21.7%	156%	285%
	KOMATSU	39,116	2.5%	3.5%	-10.5%	51%	89%
	HITACHI CM	7,268	4.2%	-2.3%	-22.9%	22%	43%
	VOLVO	69,160	-1.2%	-2.8%	-8.6%	22%	51%
중국	SANY	25,114	4.0%	-10.8%	-19.4%	1%	20%
	XCMG	16,424	-2.4%	-5.9%	-22.3%	19%	55%
소형	DEERE	157,492	7.6%	-1.4%	-7.3%	12%	54%
	CNH	13,329	5.3%	-0.6%	-12.6%	-16%	-21%
	TAKEUCHI	2,381	14.4%	11.0%	3.9%	71%	88%
	TEREX	6,900	3.9%	-5.9%	-12.2%	30%	11%
	SUMITOMO HI	4,027	0.6%	0.1%	-14.9%	75%	57%
	SANDVIK	50,376	0.9%	-6.0%	-4.9%	78%	83%
	UNITED RENTALS	66,892	7.2%	10.7%	27.1%	51%	174%
건설기계	디와이퍼워	87	-5.6%	-20.4%	-15.9%	-3%	-6%
부품	진성티이시	198	-2.1%	-31.2%	-8.3%	29%	16%
	우림기계	87	-24.3%	-28.9%	-39.8%	92%	41%
	홍국	39	-1.3%	-9.3%	-2.2%	0%	-20%
	동일금속	43	-0.7%	-2.2%	-4.1%	-9%	-77%
	KUBOTA	20,500	1.5%	11.5%	-9.1%	79%	44%
	가야바	1,250	-1.9%	-10.5%	-25.0%	27%	74%
	Hengli	23,150	7.4%	11.6%	3.9%	65%	11%

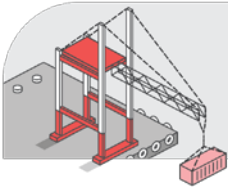
방위산업 / 항공부품							
방산/항공	한국항공우주	8,639	-18.0%	-22.1%	-28.3%	55%	161%
	한화에어로스페이스	34,582	-11.1%	-27.4%	-13.3%	15%	858%
	LIG디펜스엔에어로스페이스	10,124	-11.0%	-26.1%	40.0%	60%	774%
	한화시스템	11,361	-10.8%	-23.6%	-16.9%	113%	552%
	아스트	151	-17.0%	-24.0%	-39.1%	-2%	-84%
	퍼스텍	258	-11.6%	-38.6%	22.8%	123%	78%
	하이즈항공	27	-3.7%	-20.6%	-19.3%	21%	-35%
	오르비텍	163	-8.7%	-40.1%	24.8%	191%	75%
방산/항공	Boeing	169,840	-6.8%	-6.3%	-5.3%	2%	-1%
	Airbus	163,509	-0.4%	-5.1%	-2.9%	8%	39%
방산	LOCKHEED MARTIN	120,760	-1.3%	1.8%	-20.4%	9%	13%
	Raytheon Technologies	243,736	0.7%	2.4%	-10.7%	30%	82%
	Northrop grumann	77,323	-3.4%	-2.7%	-24.8%	11%	20%
	GENERAL DYNAMICS	93,688	-0.1%	-0.2%	-3.0%	25%	63%
항공	BOMBARDIER	21,925	-2.8%	0.6%	6.0%	196%	392%
	EMBRAER	10,492	-1.9%	-17.2%	-21.5%	22%	1256%
항공 부품	ROLLS ROYCE	140,811	-5.8%	-1.5%	-5.5%	42%	744%
	SAFRAN	144,007	-2.4%	0.6%	-12.2%	12%	118%
	SPIRIT AERO	#N/A N/A	0.0%	0.0%	0.0%	4%	27%
	TRIUMPH	#N/A N/A	0.0%	0.0%	0.0%	1%	114%
	MHI	79,774	-0.4%	-17.4%	-24.4%	9%	490%
	KHI	15,136	-7.9%	-8.3%	-20.9%	35%	323%
	FHI	10,985	0.5%	3.6%	-17.3%	-3%	-4%
	IHI	17,388	-7.0%	-10.6%	-40.2%	16%	383%

대분류	티커 / 회사명	시총(백만\$)	1W	1M	3M	3M 추가	1Y	3Y
에너지: 피팅 / 발전 / 중전기 / 풍력								
풍력	씨에스윈드	1,187	-8.1%	34.0%	18.2%		-12%	-47%
	SK오션플랜트	628	-8.4%	18.8%	18.6%		-21%	-21%
	세진중공업	520	-5.4%	27.6%	28.0%		25%	121%
	유니슨	154	-8.9%	26.4%	27.3%		-39%	-51%
	동국S&C	58	-8.2%	33.9%	22.2%		-45%	-64%
	태웅	414	-12.6%	33.4%	9.5%		13%	110%
	VESTAS	26,635	-3.7%	-10.5%	6.7%		60%	-13%
	GOLDWIND	12,898	-1.8%	-17.7%	-19.2%		146%	114%
	NORDEX	10,943	-3.0%	-16.6%	-6.2%		122%	263%

중전기	LS Electric	21,757	-7.0%	-30.8%	42.0%		336%	1472%
	효성중공업	20,024	-10.0%	-27.8%	19.0%		415%	3404%
	HD현대일렉트릭	22,117	-10.0%	-32.0%	-9.6%		146%	1667%
	ABB	190,499	-0.6%	0.8%	15.7%		76%	141%
	Schneider	179,063	-0.3%	-4.8%	-2.8%		18%	64%
	WEG	34,670	-3.7%	-5.5%	-14.6%		0%	12%
	Crompton Greeves	1,800	-5.2%	-6.1%	3.4%		-24%	-3%
	TBEA	19,138	1.4%	-7.5%	-15.3%		120%	45%
피팅	성광밴드	522	-1.1%	-32.7%	-13.2%		-10%	116%
	태광	481	-9.0%	-36.2%	2.8%		34%	62%
	하이록코리아	259	-3.4%	-25.0%	-10.9%		14%	39%
발전	두산에너지빌리티	39,260	-10.6%	-25.4%	-10.1%		108%	403%
	비에이치아이	1,354	-7.5%	-31.3%	-26.9%		82%	683%
	S&T	451	-11.3%	-47.4%	-26.4%		-20%	374%
	DONGFANG	16,378	-6.7%	-19.1%	-11.3%		103%	80%
	BHEL	14,127	-7.1%	0.3%	46.1%		51%	351%
	MHI	79,774	-0.4%	-17.4%	-24.4%		9%	490%
	IHI	17,388	-7.0%	-10.6%	-40.2%		16%	383%
	SIEMENS	239,744	-1.3%	-1.3%	8.1%		22%	68%
	General Electric	342,215	1.3%	7.2%	-4.2%		28%	287%
	ALSTOM	9,147	0.0%	-2.5%	-39.4%		-9%	-34%

현대로템, 현대엘리베이터 = 경합								
철도	현대로템	13,351	-5.6%	-26.4%	-18.0%		23%	512%
	ALSTOM	9,147	0.0%	-2.5%	-39.4%		-9%	-34%
	Bombardier	21,925	-2.8%	0.6%	6.0%		196%	392%
	CNR	73,235	2.9%	9.8%	9.7%		17%	10%
	CAF	2,415	-2.1%	-5.4%	3.4%		25%	96%
	CSR	23,240	2.1%	2.9%	-8.6%		4%	9%
승강기	현대엘리베이터	1,952	-2.4%	-20.5%	-21.4%		-3%	86%
	KONE	30,733	-1.8%	-4.7%	-21.4%		-9%	0%
	THYSSENKRUPP	8,173	-2.9%	2.3%	8.8%		75%	109%
	MITSUBISHI ELEC.	79,291	-8.3%	-0.9%	0.4%		106%	203%
	HITACHI	149,978	2.6%	10.5%	1.4%		32%	206%
	SHANGHAI ELEC.	16,088	-2.2%	3.0%	-14.0%		47%	108%

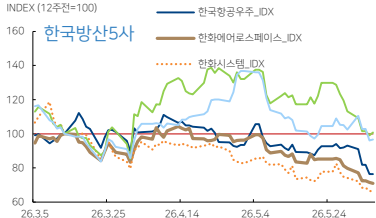
공작기계 / 기타								
공작기계	화천기계	46	-4.1%	-13.8%	-17.9%		4%	-15%
기타	와이지원	332	-12.7%	-12.4%	47.1%		30%	98%
	S&T중공업	909	0.0%	-24.1%	-23.9%		-11%	317%
	Amada	6,124	2.6%	17.6%	18.8%		110%	26%
	Moriseiki	2,997	-2.0%	12.5%	9.0%		11%	38%
	Jtekt	4,187	-2.7%	12.8%	-2.0%		92%	76%
	Okuma	1,763	2.6%	-6.8%	-10.3%		10%	21%
	Makino	2,254	9.6%	14.6%	24.8%		24%	177%
	Gildemeister	4,272	0.0%	-2.3%	-2.9%		2%	11%



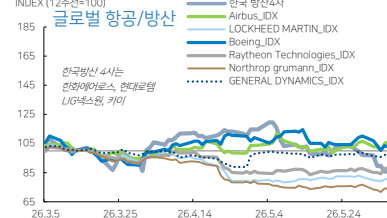
방위산업과 항공부품주

방위산업 수급

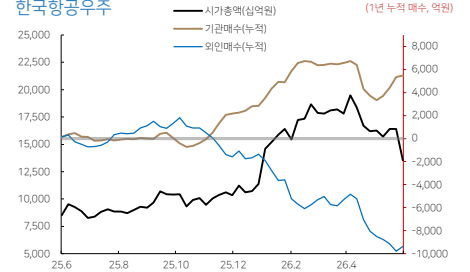
▶ 한국의 방산 3사+한화시스템+현대로템



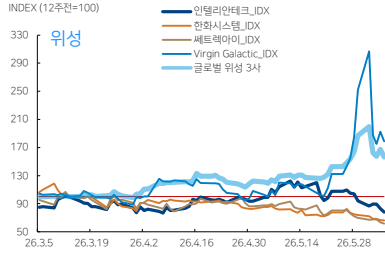
▶ 글로벌 방산/항공



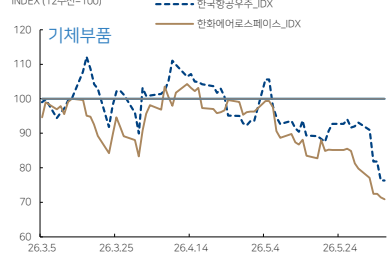
▶ 한국항공우주



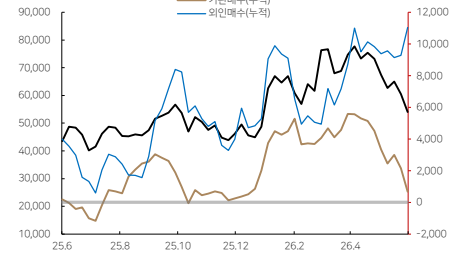
▶ 한국과 해외 위성 피어그룹



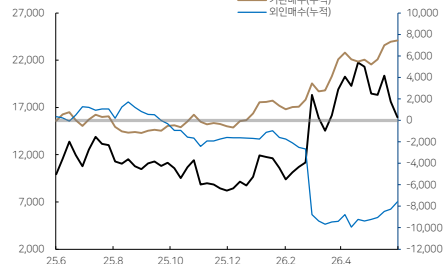
▶ 항공부품주



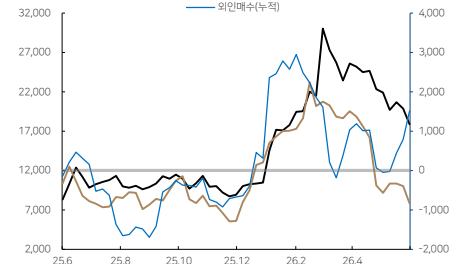
▶ 한화에어로스페이스



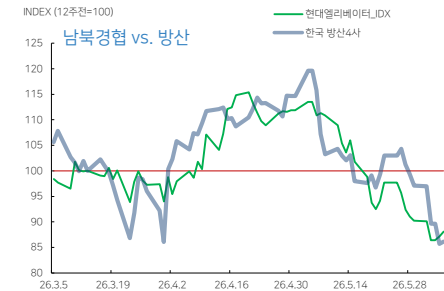
▶ LIG디펜스앤에어로스페이스



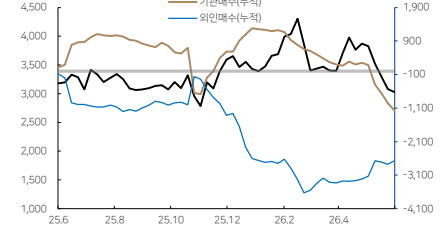
▶ 한화시스템



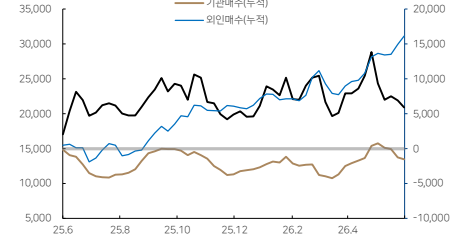
▶ 방산 vs. 경협

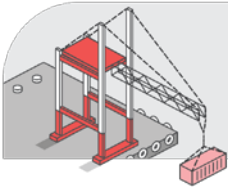


▶ 현대엘리베이터



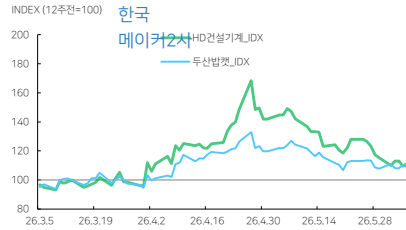
▶ 현대로템



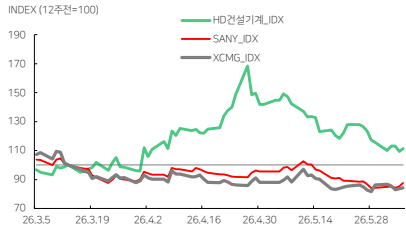


건설기계

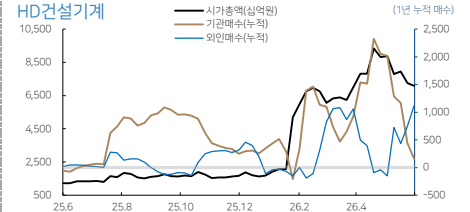
▶ 한국의 메이커 3사



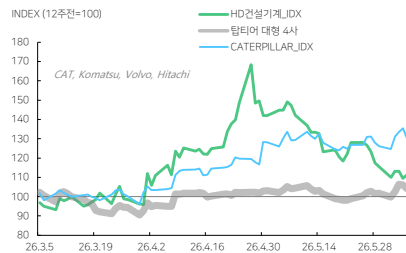
▶ 중국 건설장비 시장



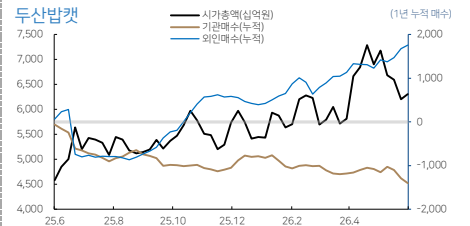
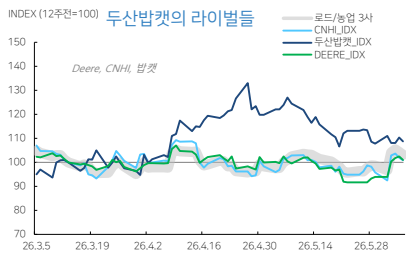
건설기계 수급



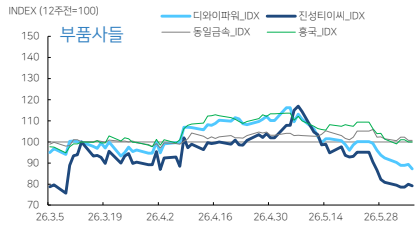
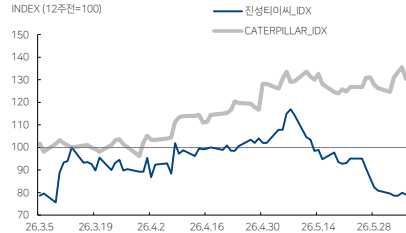
▶ 대형: 두산, 현건기, CAT



▶ 미니 소형에서 두산발켓

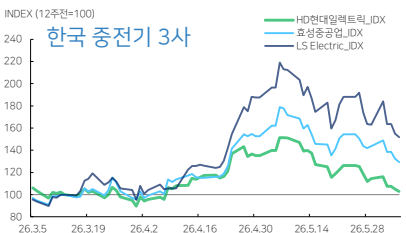


▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사

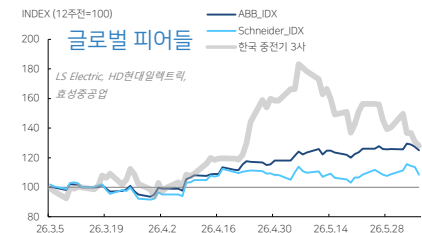


중전기

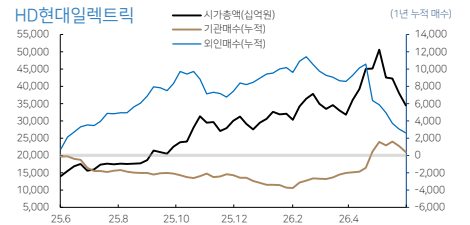
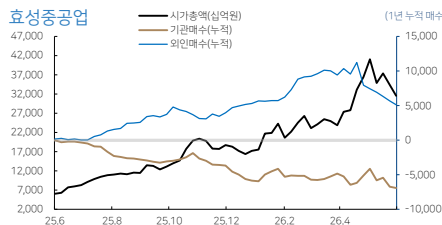
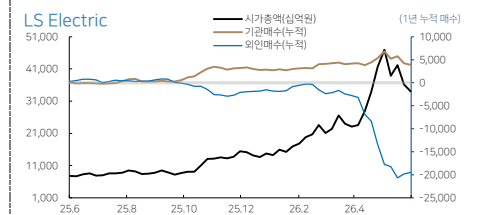
▶ 한국 중전기 3총사

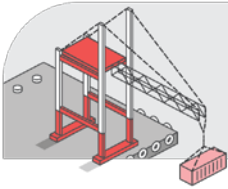


▶ 글로벌 피어 2사



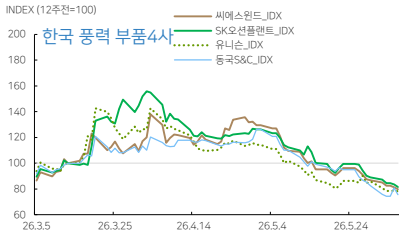
중전기 수급



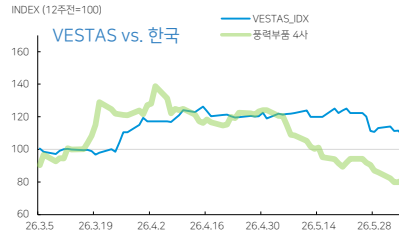


풍력

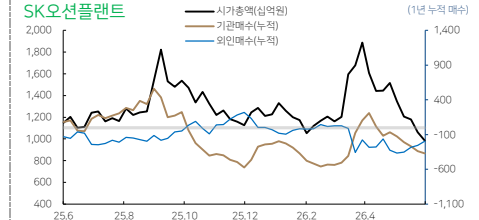
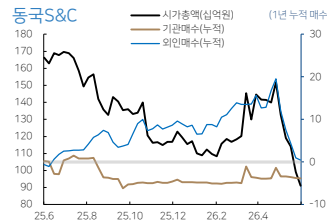
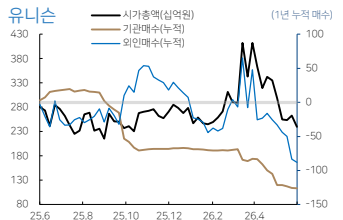
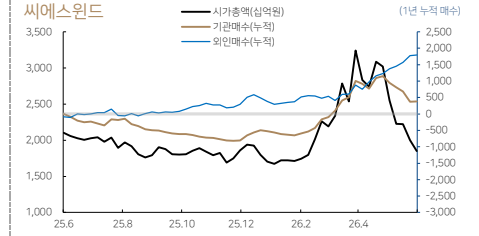
▶ 한국 풍력 부품4사



▶ 한국 풍력 vs. VESTAS

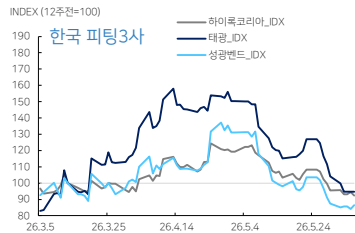


풍력 수급

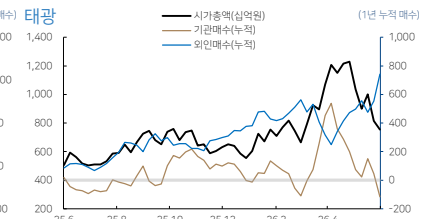
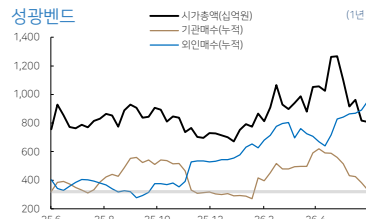


피팅

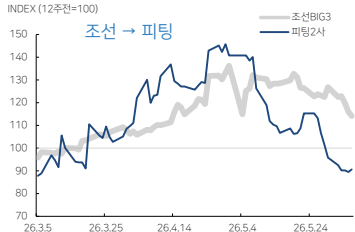
▶ 피팅 3사



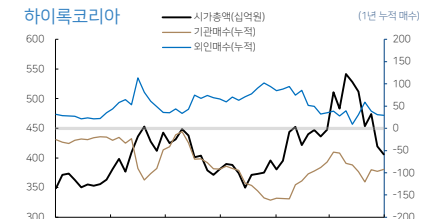
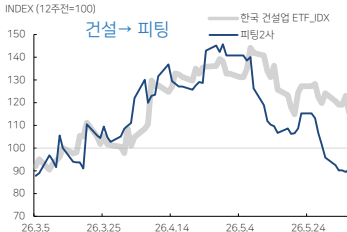
피팅업 수급



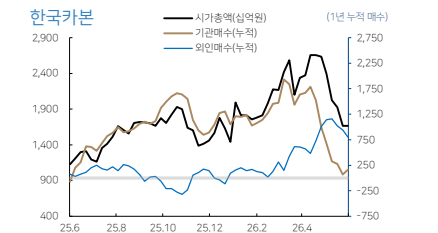
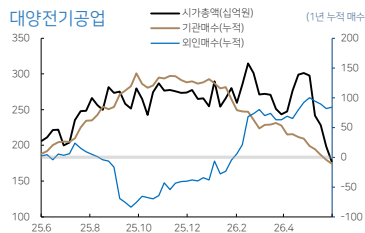
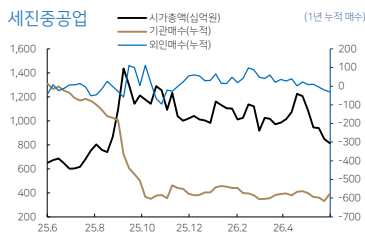
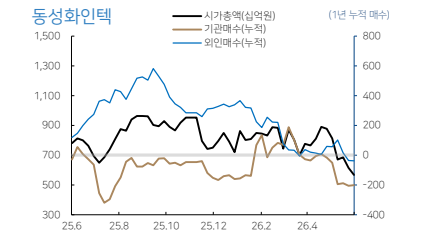
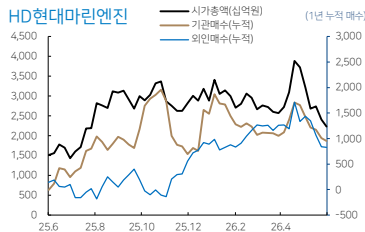
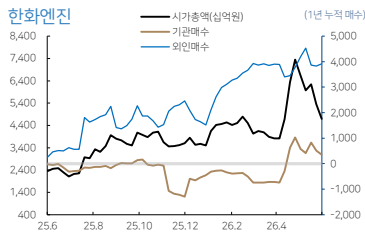
▶ 조선 → 피팅2사

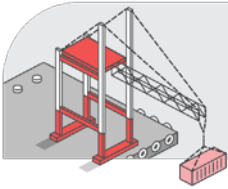


▶ 건설 → 피팅2사

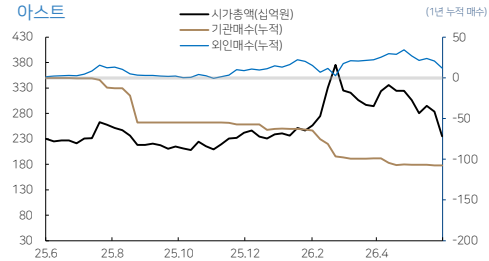
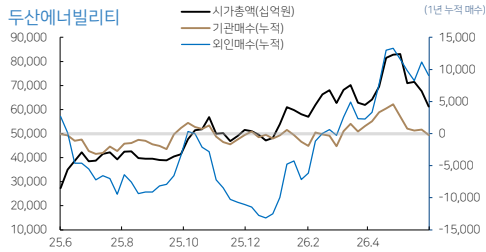


조선기자재 수급





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.