



다올 선박

2026.02.22 [810호]

DAOL 다올투자증권

탱커 중고선가 급등, Hapag-Lloyd의 거대화, MAP 수혜는 MR

조선기계방산

최광식

gs.choie@daolfn.com

이준범

junebum34@daolfn.com

코멘터리 of 조선

▶ 신조선가치수 7주 연속 소수점 하락, 중고선가치수 7주 연속 상승

① 신조선가치수는 7주 연속 소수점하락했지만, 중고선가치수는 7주 연속 올라 199p가 됩니다.

② 지난주 VLCC 중고선가는 무려 135백만달러(+5백만달러), 수에즈막스는 88백만달러(+4백만달러)를 기록했고, 신조선가보다 높습니다.

▶ 장금상선 중고선 싹쓸이 - 탱커 시장 강세: 중국의 수주들

③ 장금상선의 VLCC 인수가 계속됩니다. Frontline의 8척을 인수했고, Dynacom으로부터도 11척을 매입합니다. Marando 노후 VLCC를 매각합니다.

④ 그리고 장금상선-MSC는 140척 이상의 VLCC를 확보해서, 전체 스팟 시장의 24%, 전체 선대의 12%를 통제하면서, 운임과 중고선가 상승을 주도합니다.

그러나, 이에 따른 VLCC 발주는 먼저 중국으로 갑니다. 특히 Hengli가 문제입니다.

⑤ Marinakis는 Hengli에 VLCC 11척을 발주했고, ⑥ 그리스 Pantheon Tankers도 Hengli에 VLCC 4척, ⑦ MSC도 Hengli에 VLCC 4척을 발주합니다. Hengli는 VLCC 잔고의 1/3을 차지합니다.

⑧ 그리스 Procopiou는 후동중화와 VLCC 12척 건조를 협의 중인 것으로 전합니다.

▶ 컨테이너도 집중화. HD현대해의 해외 생산거점 확대

⑨ Hapag-Lloyd가 Maersk를 제치고 이스라엘 ZIM 인수(42억달러)에 성공합니다.

⑩ CMA CGM이 인도 Cochin SY에 LNG D/F 1,700-TEU 6척을 발주합니다. HD현대중공업이 기술협력을 제공합니다.

⑪ HJ중공업이 유럽 선주로부터 10,100-TEU 2+2척을 수주합니다. 동 조선사 최대 규모 컨테이너선 수주입니다.

▶ 미국의 MAP 발표 후 시장 반응

MAP에 대해서는 2월 19일 'MAP 띄우고, MASGA 중형무선 활약 예고'에서 내용, 시장반응, 의미, 수혜를 정리해 드렸습니다. 후속으로 전해지는 얘기들 중

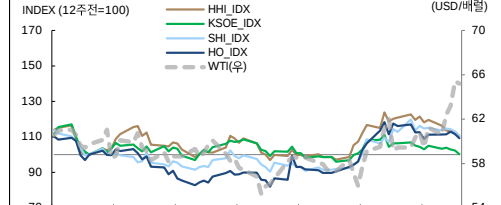
⑫ MR PC선의 중요성이 강조됩니다. 미 해군 함정들은 연료 보급 탱커가 절실하며, MARAD(해사청)를 통한 발주, 민간의 발주가 필요하다는 주장들입니다.

⑬ 그리스계 미국인 SteelShips의 CEO는 한국 K조선에서 미국 국적선 사양 50k-DWT PC선 2척을 건조 중인데, 향후 한화와도 선박 건조를 논의하겠다고 밝힙니다.

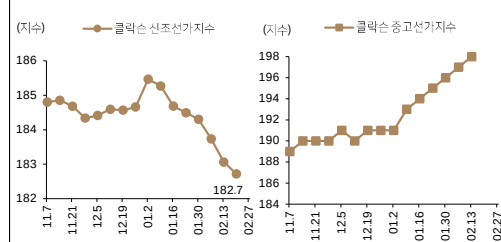
HD현대중공업-HD현대미포의 합병 배경도 한번 더 고개를 끄덕이게 합니다.

모니터링 차트

▶ 조선주 주가



▶ 선가치수



▶ 후반, 주요 선종 신조선가

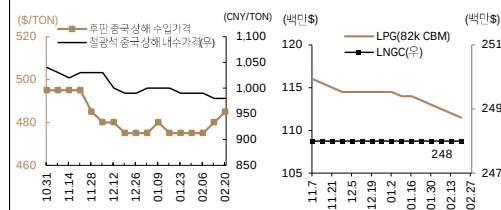
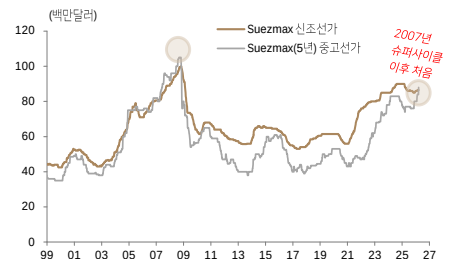


Fig. VLCC에 이어 수에즈막스도 신조선가 < 중고선가



주시 뉴스

▽ 수주, △ 수주실

수주 02월3주 주시뉴스

△ 신조선가치수 7주 연속 하락. 중고선가치수 7주 연속 상승. VLCC와 수에즈 탱커 급등

△ Amogy, 조선업 규제 불확실성에 에너지 및 산업 분야로 사업 확장

△ ExxonMobil LNG선 20~30척 신조 발주 추진

△ Woodside Energy LNG선 신조 입찰 재요청. 초기 발주 4척설

△ 삼성중공업, Seapeak으로부터 LNG선 수주

△ GTT, 2025년 LNG 프로젝트 FID로 인한 발주 증가 전망. 450척 발주 필요

가스선

컨테이너선

△ Hapag-Lloyd, Maersk와의 경쟁 끝에 Zim 인수 성공 요약

△ CMA CGM 인도 Cochin Shipyard LNG D/F 컨테이너선 발주. HD현대중공업 협력 예정

△ HJ중공업, 19,100-TEU 2+2척 수주

△ Sinokor, 하르 만에 VLCC 3척 성역 및 운임 급등세 주도

△ Sinokor, Hengli Heavy Industry에 VLCC 11척 신조 발주

△ Marinakis, Hengli에 VLCC 4척 발주. Hengli VLCC 잔고 M/S 34%

△ 그리스 Pantheon Tankers, Hengli에 VLCC 4척 발주. Hengli VLCC 잔고 M/S 34%

△ MSC도 Hengli에 VLCC 4척을 발주합니다. Hengli는 VLCC 잔고의 1/3을 차지합니다.

△ 그리스 Procopiou는 후동중화와 VLCC 12척 건조를 협의 중인 것으로 전합니다.

△ MR PC선, 미국 조선업 부활의 핵심 동력으로 부상

△ Nicholas Notias, 미국 조선업 부활 정책에 따른 전략적 행보. MR 발주 계획

수주 02월2주 주시뉴스

△ 신조선가치수 183p로 2주만에 또 하락, 중고선가치수 6주 연속 상승

△ NYK, 세계 최초 저탄소 메탄올 활용으로 벌크선 탄소 배출 65% 절감

△ QatarEnergy, LNG선 신조 Phase 3 프로젝트 구성 및 노후선 정리 추진. 2027년 발주POO

△ Danaos Corp, Alaska LNG 프로젝트 참여 및 선대 다변화 가속화

△ Braemar, 2026년 LNG선 역대급 인도 및 공급 과잉 우려. 미용선 10척

△ ONE, 42억 달러 규모 LNG 이중연료 컨테이너선 22척 발주 추진

△ 삼성중공업, 일본 Mitsui & Co로부터 13,000-teu 2척 수주

△ 삼성중공업, VLCC 선대 증대 계획. VLCC 선대 20% 증대

△ 삼성중공업, SK해운 VLCC 10척 인수로 탱커 부문 대폭 강화

△ George Procopiou, 수에즈막스 9척 추가 발주로 시장 지배력 강화. 중국 Hengli에서 건조

△ Scorpio Tankers, 중국 DSIC에 LR2 신조 2척 추가 발주 및 실적 호조 발표

△ Leonhardt & Blumberg, 중국 GSI에 MR 탱커 2척 추가 발주

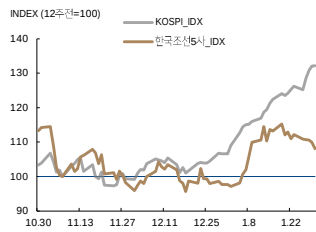
△ 아부다비 XRG(Adnoc 계열), 아르헨티나 LNG 합류 및 개발 가속화. FLNG 2~4기 투입

△ 트럼프 행정부, 'Maritime Action Plan' 발표

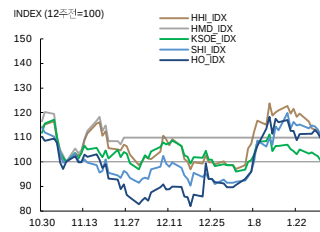
△ BRS, 탱커 상위 플레이어 독과점으로, 신규투자는 벌크로 몰릴 것으로 분석

Peer Group 주가

▶ 한국 주식시장 vs. 조선주들

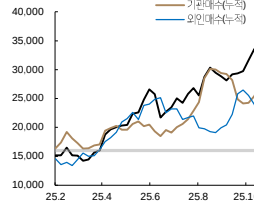


▶ 한국 조선5사 Performance

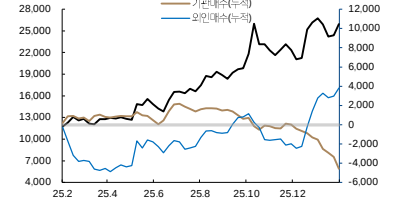


조선 수급

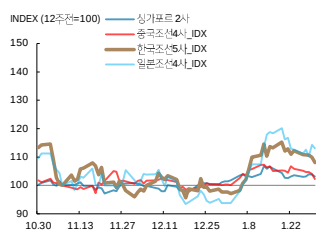
HD한국조선해양



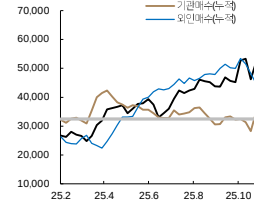
삼성중공업



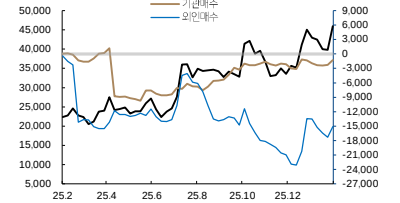
▶ 한/중/일/싱 조선주 주가 비교

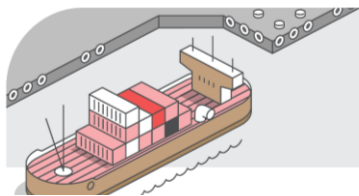


HD현대중공업



한화오션





한국 조선업 수주와 수주설

▼ 신조 수주(외신, 전자공시 등)

▲ ExxonMobil LNG선 20~30척 신조 발주 추진

- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ Woodside Energy LNG선 신조 입찰 재요청, 초기 발주 4척설

- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ 삼성중공업, Seapeak으로부터 LNG선 수주

- 아래의 LNG 섹션 참고

▼ Marinakis, Hengli Heavy Industry에 VLCC 11척 신조 발주

- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ 그리스 Pantheon Tankers, Hengli에 VLCC 4척 발주, Hengli VLCC 잔고 M/S 34%

- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ MSC는 중국 Hengli와 VLCC 4척, 그리스 Procopiou도 후동중화와 VLCC 12척 건조 협의 중

- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ Clarksons 신규 수주 입력 업데이트(한국)

⑧HD Hyundai Samho→Sonangol, LNG(174k-CBM) 1척

[02월1주] △ HD현대삼호, Sonangol LNG선 1+2척 수주

⑥HD Hyundai HI (HHI)→NYK LineWOcean Yield, LNG(200k-CBM) 4척

[01월2주] ▲ NYK와 Ocean Yield는 HD현대중공업에 LNG선 4척 발주

③Hanwha Ocean→Alpha Gas, LNG(174k-CBM) 2척

[01월4주] △ Alpha Gas, 한화오션에 LNG선 2척 발주 확정. 신조선가는 250백만달러로 실망

②Samsung HI→Unknown, LNG(174k-CBM) 2척

[01월5주] △ JP Morgan, 삼성중공업에 174k-CBM LNG선 2척 신조 발주

③Samsung HI→Nissen Kaiun, CONT(13,000-TEU) 2척

[02월2주] ▲ 삼성중공업, 일본 Mitsui & Co로부터 13,000-teu 2척 수주

①HJSC Yeongdo→MPC Container GmbH, CONT(10,100-TEU) 2척

- 아래의 컨테이너 섹션 참조

⑨Samsung HI→Bharat Ethane JV, LPG(100k-CBM) 2척

⑥HD Hyundai Samho→Aygaz A.S., LPG(93k-CBM) 1척

①HD Hyundai HI (HHI)→Mitsui OSK Lines, LCO2(12k-CBM) 2척

①K SB (Jinhae)→Woolim Shipping, GASC(13k-CBM) 3척

③Hanwha Ocean→Asyad Shipping, TK(300k-DWT) 3척

①DH Shipbuilding→Unknown, TK(157k-DWT) 2척

⑥DH Shipbuilding→Laskaridis Shipping, TK(157k-DWT) 2척

⑥DH Shipbuilding→Advantage Tankers, TK(157k-DWT) 2척

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

대한조선 2026년에 수에즈막스탱커 8척째 수주

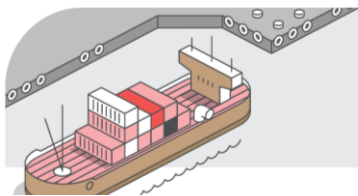
②HD Hyundai Samho→JHI Steamship, TK(157k-DWT) 2척

⑨HD Hyundai Samho→Capital Ship Mngt, TK(157k-DWT) 4척

⑦HD Hyundai Vietnam→Stealth Maritime, TK(115k-DWT) 2척

⑤HD Hyundai HI (HHI)→Stealth Maritime, TK(157k-DWT) 2척

①K SB (Jinhae)→Venergy, PTK(50K-DWT) 2척



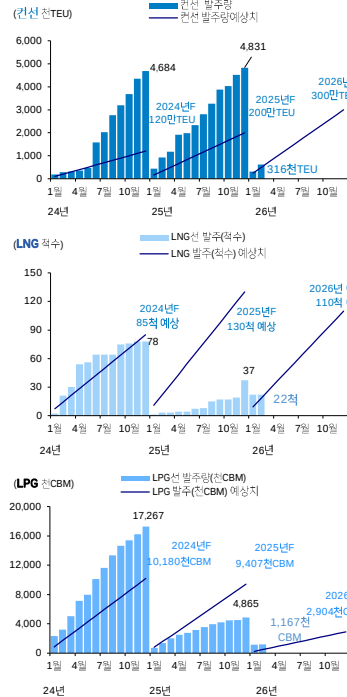
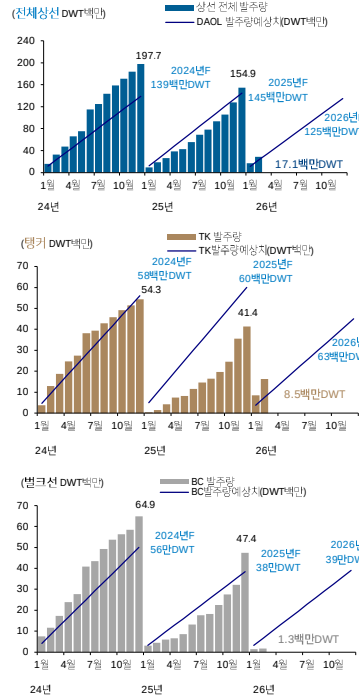
다올 선박

2026.02.22 [810호]

DAOL 다올투자증권

당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

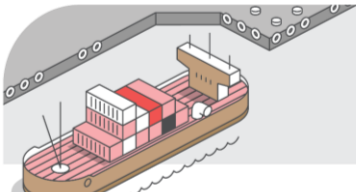
▶ 당사예상 대비 발주 추이



클락슨 신조 발주: 한/중/일

주식: 클락슨 입력 DATA 만 & 해양은 뉴스/공시 기준

조선사	수주일자	발주처	선종	선형	인도	적수
2026년 02월 3주						
대한민국	Samsung HI	26.01.27	Unknown	Unknown	LNG	174k cu.m.
		아시아	Bharat Ethane JV	LPG	100k cu.m.	2028-2029 2
	26.02.10	일본	Nissen Kaiun	CONT	13k TEU	2028 2
	26.02.10	유럽	MPC Container Gmbh	CONT	10k TEU	2028 2
	26.01.14	유럽	Laskaridis Shipping	TK	157k DWT	2029 2
	26.01.13	유럽	Nordic American	TK	157k DWT	2028 2
	26.01.28	유럽	Advantage Tankers	TK	157k DWT	2029 2
	26.02.06	Unknown	Unknown	TK	157k DWT	2028 2
	26.01.14	중동	Asyad Shipping	TK	300k DWT	2028-2029 3
	26.01.20	유럽	Alpha Gas	LNG	174k cu.m.	2029 2
중국	HD Hyundai Samho	26.01.01	유럽	Capital Ship Mngt	TK	157k DWT
		26.01.15	유럽	Aygaz A.S.	LPG	93k cu.m.
	26.01.16	유럽	JHI Steamship	TK	157k DWT	2028 1
	26.01.30	아프리카	Sonangol	LNG	174k cu.m.	2029 2
	26.01.19	유럽	Stealth Maritime	TK	115k DWT	2028 1
	26.01.05	일본	NVK Line \ Ocean Yield	LNG	200k cu.m.	2029 2
	26.01.19	유럽	Stealth Maritime	TK	157k DWT	2029 2
	26.01.29	유럽	Mitsui OSK Lines	LCO2	12k cu.m.	2028-2029 2
	26.01.29	유럽	Venergy	PTK	50k DWT	2027 2
	26.02.12	한국	Woolim Shipping	GASC	13k DWT	2027-2028 3
중국	Dalian Shipbuilding	26.02.12	아프리카	Scorpio Tankers	PTK	115k DWT
		26.02.09	아시아	AET Tankers	TK	154k DWT
	26.02.03	유럽	Central Shpg	PTK	50k DWT	2028-2029 10
	26.02.10	유럽	Leonhardt & Blumberg	PTK	50k DWT	2028 2
	26.02.04	아시아	Evergreen Marine	CONT	3k TEU	2029-2030 16
	26.01.30	유럽	Danaos Corp	CONT	5k TEU	2029 2
	26.02.10	아시아	Wan Hai Lines	CONT	6k TEU	2029-2030 6
	26.02.06	유럽	Venergy	CONT	2k TEU	2029 2
	26.01.21	유럽	TMS Cardiff Gas	LNG	174k cu.m.	2029-2030 4
	26.01.30	아시아	Malaysia Int Shpg Co	LNG	174k cu.m.	2029-2030 3
중국	Jiangnan SY Group	26.01.06	아시아	Eastern Pacific Shpg	LPG	90k cu.m.
		26.01.15	북미	Seaspan Corporation	LPG	100k cu.m.
	26.01.13	중국	COSCO Shipping Lines	CONT	18k TEU	2028-2029 12
	26.01.26	중국	Southwest Maritime	LPG	90k cu.m.	2028 2
	26.01.30	중국	Minsheng Leasing	LNG	175k cu.m.	2028-2029 4
	26.02.06	아시아	Meratus Line	CONT	1k TEU	2028 2
	26.01.07	유럽	New Shipping	TK	162k DWT	2029 1
	26.01.06	유럽	Cape Shipping	TK	319k DWT	2028 1
	26.01.09	중국	Seacon Shipping	BULK	210k DWT	2029 2
	26.01.29	일본	K-Line/MISC JV	LCO2	12k cu.m.	2028 1
중국	DSOC	26.02.17	Unknown	BigLift Shipping	해양설치	18k DWT
		26.01.19	중국	Wealth Holdings Shpg	OFF-SUPP	17k DWT
	26.01.16	유럽	d'Amico Intl Shpg	PTK	50k DWT	2027-2028 4
	26.01.01	중국	SPG Marine Eqpt	OFF-기타	7k HP	2027 2
	26.01.27	유럽	Merapura Oy	해양설치	7k DWT	2028 1
	26.02.11	아시아	Jinhui Shipping	BULK	64k DWT	2029 2
	26.02.04	유럽	Venergy	PTK	114k DWT	2029 2
	26.01.30	유럽	Bruton Ltd.	TK	302k DWT	2029 2
	26.02.09	유럽	Maersk	CONT	19k TEU	2029-2030 8
	26.01.07	중국	Highton Development	OFF-SUPP	61k DWT	2029 3
중국	Taizhou Kouan SB	26.01.05	중국	Chipolbrok	OFF-SUPP	61k DWT
		26.01.06	유럽	Aqmaris Gemi	BULK	65k DWT
	26.01.13	유럽	Nordic Hamburg	OFF-SUPP	13k DWT	2028 2
	26.02.11	아시아	JSW Group	BULK	8k DWT	2028-2029 4
	26.01.12	유럽	Shanghai Leading	BULK	82k DWT	2028 2
	26.02.11	유럽	Van Oord	OTHERS	36k GT	2029 1
	26.01.16	중국	Godby Shipping	RORO	2k Lane m.	2028-2029 2
	26.01.16	중국	Hainan Qianyuan Shpg	CONT	5k TEU	2028 1
	26.01.27	유럽	MSC	CONT	5k TEU	2028 2
	26.01.31	유럽	Conbulk Shipping	CONT	5k TEU	2028 2
중국	Rizhao Kingda	26.01.01	유럽	Unknown UK Owner	OTHERS	13k DWT
		26.01.16	중국	Genesis Global	GASC	14k DWT
	26.01.30	중국	SITC	CONT	3k TEU	2027 1
	26.01.22	유럽	Safe Bulkers	BULK	83k DWT	2028-2029 2
	26.01.13	중국	COSCO Shipping Lines	CONT	3k TEU	2028 6
	26.02.05	중국	Zhonggu Logistics	CONT	6k TEU	2028 2
	26.01.15	중국	Jiaying Shipping	PTK	115k DWT	2028 1
	26.01.01	중국	South China Marine	OFF-기타	#VALUE!	2026 1
	26.01.08	유럽	MM Marine	BULK	211k DWT	2028 2
	26.02.05	중국	GSX Energy	LNGBV	20k cu.m.	2028 2
중국	Hengli SB (Dalian)	26.01.15	유럽	Seatankers Mgmt	TK	306k DWT
		26.01.17	유럽	Dynacom Tankers Mgmt	TK	306k DWT
	26.01.28	중국	Unknown European	PTK	114k DWT	2027 1
	26.01.23	중국	Zhonggu Logistics	CONT	6k TEU	2028 4
	26.01.23	아시아	Eastern Pacific Shpg	TK	306k DWT	2028 2
	26.02.03	Unknown	Unknown	BULK	181k DWT	2027 1
	26.01.30	Unknown	Unknown	TK	306k DWT	2028 2
	26.02.12	유럽	Seanergy Maritime	BULK	182k DWT	2027 1
	26.02.12	유럽	Unknown European	TK	306k DWT	2029-2030 4
	26.02.10	유럽	Capital Ship Mngt	TK	306k DWT	2028-2029 11
중국	Zhejiang Yongxin	26.02.12	유럽	Maran Dry Mngt	BULK	181k DWT
		26.02.10	유럽	Dynacom Tankers Mgmt	TK	158k DWT
	26.02.07	아시아	Unknown Singapore	TK	158k DWT	2029 1
	26.02.13	아시아	Minerva Marine	TK	306k DWT	2029 2
	26.02.13	아시아	Eastern Pacific Shpg	CONT	6k TEU	2028-2029 4
	26.01.24	유럽	Stella Gemi	GASC	7k DWT	2029 1
	26.01.24	유럽	Danaos Corp	BULK	211k DWT	2028 2
	26.01.28	Unknown	Stena RoRo AB	RORO	3k Lane m.	2029 2
	26.01.08	중국	Agricore Shipping	BULK	64k DWT	2028 2
	26.01.19	오세아니아	44 South Shipping	OTHERS	2k DWT	2027 1
중국	Jiangsu Shunhong	26.02.04	아시아	Keyfield Offshore	OFF-SUPP	2028 1
		26.01.31	중국	Everight Global Log	CONT	1k TEU
	26.01.14	중국	YZJ Maritime	PTK	114k DWT	2027 1
	26.01.14	중국	Qidong Qianqiao Hi	BULK	40k DWT	2027 2
	26.01.06	일본	Kawasaki Hi Sakaide	OTHERS	40k cu.m.	2030 1
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.14	중국	Shandong Xinneng SB	CONT	1k TEU	2027 1
	26.01.14	중국	Jiangsu Haifeng SY	PTK	114k DWT	2027 1
	26.01.14	중국	Qidong Qianqiao Hi	BULK	40k DWT	2027 2
	26.01.06	일본	Kawasaki Hi Sakaide	OTHERS	40k cu.m.	2030 1
중국	Kyokuyo Shipyard	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU
		26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2
	26.01.01	Unknown	Unknown	CONT	1k TEU	2027-2028 2



선가, 실적, 생산능력

△ 신조선가지수 7주 연속 하락. 중고선가지수 7주 연속 상승. VLCC와 수에즈 탱커 급등

신조선가지수는 0.35P 하락해서 187.72P를 기록. 7주 연속 소수점 하락
반대로 중고선가지수는 7주 연속 올랐는데, 중소형 벌크선과, VLCC와 수에즈막스탱커가 급등
VLCC는 135백만달러로 5백만달러나 올랐고, 수에즈막스 탱커도 88백만달러로 4백만달러가 상승
VLCC는 신조선이 128.5백만달러보다 크게 높고, 수에즈막스도 신조선이 86.5백만달러를 처음으로 돌파

△ 2026년 1월 탱커 매매 시장 주요 동향 요약

2026년 1월 한 달 동안 전 세계적으로 약 100척의 탱커가 매각되며 강력한 시장 모멘텀으로 한 해를 시작함
한국의 Sinokor Maritime는 1월에 보고된 52척의 VLCC 신규 매입 중 70%를 차지하며 부문 내 영향력을 전례 없는 수준으로 확대
이번 탱커 매매 열풍은 기록적인 운임 수익, 선대 노후화에 따른 용선 규정 준수 선박의 부족, 그리고 매우 활발한 거래 심리에 의해 주도
특히 Sinokor Maritime의 공격적인 매수세가 단기 탱커 매매 역학을 재편했으며, 자산 가치 상승에 직접적인 영향을 미침
유럽연합(EU)의 러시아 무역 관련 해상 서비스 금지 계획 발표에도 불구하고, 원유 운반선에 대한 투자 의지는 꺾이지 않고 오히려 판매자 우위 시장이 형성
판매자들의 강한 자신감으로 인해 매 거래마다 프리미엄이 붙고 있으며, 기존의 '최근 거래 가격' 기준이 의미를 잃을 정도로 선가가 급등
구체적인 사례로 297k-DWT VLCC인 Asian Lion(2009년 인도)이 이번 주 60백만달러에 매각되었으며, 이는 작년 매입가 49백만달러 대비 크게 상승한 수치
15~20년령의 MR PC선에 대해서도 아시아 및 유럽 구매자들의 입찰 경쟁이 심화되고 있음
VLCC의 1년 기간 용선료는 2020년 FSO 해체 이후 최고 수준에 도달하며 선가 상승을 뒷받침함
미국의 제재 강화와 베네수엘라 수출 확대 전망으로 인해 규정 준수 선박에 대한 수요가 더욱 증가하고 자산 가치를 지지할 것으로 예상

외신 보도들

- 뉴스/FACT 당사 의견

▶ America's MAP(Maritime Action Plan) 관련 이야기들

△ Trump 행정부 Maritime Action Plan(MAP) 분석 및 업계 반응

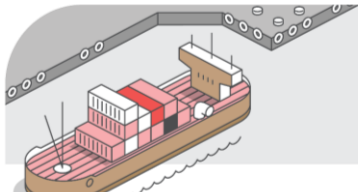
1) MAP의 주요 내용 및 긍정적 평가:
미국 내 선박 건조 활성화 및 국제 시장용 미국산 선박 건조 지원을 위한 로드맵 제시
해의 건조 선박에 대한 수수료 부과 및 'Maritime Security Trust Fund' 조성 등 다양한 자금 조달 메커니즘 포함
의회에서 추진 중인 'Ships for America Act'와 상당 부분 일치하여 정책적 공감대 형성 확인
특정 지역 선박 건조 인센티브를 제공하는 'Maritime Prosperity Zones' 설정 제안
SteelShips CEO Nicholas Notias는 백악관의 강력한 리더십을 보여주는 조치라며 환영 의사 표명
2) 주요 우려 사항 및 한계점
정책 변화를 주도할 명확한 책임자(국가 조정관) 명시가 부족하여 실행력에 대한 의문 제기
구체적인 이행 기한이 설정되지 않아 정책 방향이 모호해질 가능성 존재
단기적으로 수요를 창출하거나 즉각 실행 가능한 조치가 부족하다는 비판 제기
선박 건조 역량과 관련하여 중국과 '협업'한다는 문구에 대해 대중 강경파들의 우려 발생
International Chamber of Shipping은 MAP으로 인해 발생할 수 있는 모든 항만 수수료 부과에 반대 입장 표명
3) 향후 전망 및 제언
Trump 대통령의 국정연설에서 'Maritime Prosperity Zones' 관련 구체적 발표 여부가 단기적 관련 포인트
MARAD(미 해사청)가 MR 탱커의 공통 설계를 채택하고 직접 발주할 수 있도록 예산 및 자원 지원 필요성 대두
해의 건조 선박 수수료의 실제 영향은 최종 산정될 금액 규모에 따라 결정될 전망
향후 정부 예산안에 해당 계획을 뒷받침할 구체적인 재원 할당 여부가 핵심 지표가 될 것임

▷ 미국 조선 산업 재건에 따른 한국 업계 영향

1) 조선 부문: '브리지(Bridge) 전략'을 통한 기회와 과제
미국 내 생산 능력이 복구되는 동안 한국과 일본 등 동맹국 야드에서 초기 계약 물량을 건조할 수 있는 '초기 물량 예외'가 적용
MASGA 이니셔티브: 'Make American Shipbuilding Great Again(MASGA)' 프레임워크 아래 한국과 미국의 역사적인 협력이 공식화
한국 조선사는 미국 야드에 투자하거나 파트너십을 맺어야 하며, 최종적으로 생산 기술을 미국으로 이전해야 하는 '과도적 조치'에 직면
미국 현지화 요구가 거세짐에 따라 HD현대중공업, 삼성중공업 등 주요 조선사들은 생산 전략의 전면적인 재설계가 불가피할 전망
2) 해운 및 금융 부문: 비용 상승과 시장 점유율 위협
미국 항만에 진입하는 모든 외국 건조 상선에 대해 수입 화물 kg당 0.01달러에서 최대 0.25달러의 보편적 수수료가 부과될 예정
미국항 컨테이너 화물의 일정 비율을 미국 적격 선박이 운송하도록 하는 '미국 해양 우선 요건(US Maritime Priority Requirement)'으로 인해 한국 선사들의 시장 점유율 잠식이 우려
새로운 수수료와 운송 규제는 결국 한국 기업들의 대미 수출 비용 상승으로 이어질 가능성이 높음
한국이 앞서 약속한 1,500억달러 규모의 조선 패키지가 MASGA 프레임워크의 핵심 자금 기금으로 포함되면서 한국 자본이 미국 해양 재건의 주요 동력으로 활용

△ Trump 행정부 Maritime Action Plan(MAP)의 자금 조달 방안 및 정책 집행 구조

1) 자금 조달 메커니즘 및 인센티브
1-1) 신규 펀드 조성: 조선소 투자를 위한 전전용 재원을 확보하기 위해 'Maritime Security Trust Fund' 설립을 추진
1-2) Title XI 현대화: 'Federal Ship Financing Program(Title XI)'의 대출 보증 자격 요건을 확대하고, 복잡한 신청 절차를 현대화하여 조선소의 장기 자금 조달을 지원
1-3) 보조금 프로그램 확대: 기존 'Small Shipyard Grant Program'의 대상을 중대형 조선소까지 확대하여 인프라 개선을 지원함
1-4) 세금 혜택 연장: 선주들이 세금 납부를 유예하며 조선 자금을 적립할 수 있는 'Capital Construction Funds(CCF)' 계좌를 조선소의 확장 비용 지출 시에도 적용 가능하도록 연장
1-5) 공공-민간 파트너십: 조선 프로그램의 비용과 위험을 분담하기 위해 민간 협력 및 기술 컨소시엄 탐색을 장려함
2) 재원 확보 방안 및 투자 유치
미국에 기항하는 해의 건조 선박에 수수료를 부과하여 Trust Fund의 주요 재원으로 활용할 계획
한국, 일본 등과의 무역 협상을 통해 최소 1,500억달러 규모의 조선업 투자 약속을 확보했다고 밝힘
육로를 통한 화물 유입 시에도 해상 항만 유지세와 유사한 세금을 부과하여 재원을 다각화
3) 정책 기획 및 집행 구조
Marco Rubio 국무장관(국가안보좌관 겸임)과 Russell Vought 예산관리국(OMB) 국장이 주도하여 42페이지 분량의 MAP을 작성
본 계획을 단순한 교통 정책이 아닌 '국가적 생존'의 문제로 규정하고 범정부적 대응을 강조함
Title XI, 조선소 보조금, CCF 등 주요 프로그램은 현재 Stephen Carmel이 이끄는 MARAD(미 해사청)에서 관리
상세한 실행 예산은 이달 초 제출 예정이었으나 지연되고 있는 행정부 예산안을 통해 구체화될 전망



▲ MR PC선, 미국 조선업 부활의 핵심 동력으로 부상

소형이면서 유연한 운송이 가능한 MR PC선이 미국 상업 조선업 르네상스를 시작할 핵심 선종으로 논의되고 있음
백악관이 발표한 도널드 트럼프 대통령의 '해사 행동 계획(MAP)' 이후 업계 이해관계자들 사이에서 MR PC선의 중요성이 강조
정책 전문가들은 미국 정부가 단순히 주문을 장려하는 것에 그치지 않고, 정부 계정으로 직접 MR PC선을 발주해야 한다고 촉구
Heritage Foundation의 Brent Sadler 선임 연구원은 조선소 투자를 유치하기 위해 정부의 직접 발주가 '누락된 핵심 요소'라고 지적
미국 해군 함정의 연료 보급 능력을 갖춘 탱커가 절실히 필요하며, 이러한 주문은 미국 해사청(MARAD)에서 나와야 한다는 의견이 제시
민간 부문에서는 한화오션의 계열사인 한화 필리 조선소가 10척의 탱커 시리즈를 예약했으며, 이는 향후 존스법(Jones Act) 시장에 투입될 것으로 예상
미국 내 주요 조선소들은 이미 MR PC선 건조 경험을 보유하고 있어 신속한 생산 도입이 가능하며, 이는 국방 및 물류 안보 측면에서도 필수적임
태평양 지역에서 심각한 갈등 발생 시 미국 국방부는 약 100척의 탱커가 필요할 것으로 추산되나, 현재 미국 국적 탱커 수는 크게 부족한 실정
탱커 보안 프로그램(TSP)은 의회가 20척을 승인했음에도 불구하고 예산 미확보로 인해 현재 10척 수준에 머물러 있음
미국 내 MR PC선 신조선가는 척당 약 200백만달러로 추산되며, 이는 해외 건조 비용보다 상당히 높지만 조선업 부활을 위한 전략적 투자가 필요한 시점
※ 한화해운이 한화필리에 MR을 발주한 이유, HD현대중공업-HD현대미포가 합병한 배경 중 하나가 MR이었습니다.

▲ Nicholas Notias, 미국 조선업 부활 정책에 따른 전략적 행보, MR 발주 계획

SteelShips의 CEO이자 그리스계 미국인 선주 Nicholas Notias는 트럼프 행정부의 'MAP'을 조선업의 "획기적 순간"이자 "선견지명 있는 제안"으로 평가하며 찬성함
Notias CEO는 최근 한국 K조선에 미국 국적선 사양(US-flag specifications)을 적용한 50k-DWT MR2 PC선 2척을 발주했으며, 2027년 인도 예정
미국 내 건조 비용 절감을 기다리는 동안 외국 건조 선박을 미국 국적으로 등록하는 과도기적 접근 방식을 지지
한국 한화그룹과 협력하여 미국 내 Hanwha Philly Shipyard에서 선박을 건조하는 방안에 대해 논의를 진행함
미국 국적선의 연간 선원비는 약 8백만달러로 일반 등록 선박의 1백만달러보다 월등히 높지만, 세계 해적과 저명한 금융 지원을 통해 비용 격차를 해소해야 한다고 주장
한화오션이 미국 필리 조선소에 발주한 탱커들은 존스법(Jones Act) 시장에 투입될 것으로 보이며, 본인 또한 미국 건조 선박 발주 시 해당 시장에 배치할 계획
단순한 경제적 논리를 넘어 미국 시민권자로서 자국 기표(US flag)를 단 상업용 선박을 늘리는 것이 국가 안보와 유럽의 이익에도 부합한다는 애국적 관점을 강조
트럼프의 MAP 정책이 2024년 12월 제안된 '미국을 위한 선박법(Ships for America Act)'과 궤를 같이하고 있어 본인의 MR PC선 발주 전략이 올바른 방향임을 확인

▶ 그린십

△ Amogy, 조선업 규제 불확실성에 에너지 및 산업 분야로 사업 확장

미국 암모니아 크래킹 기술 기업 Amogy는 해운 분야의 환경 규제 논의가 지연됨에 따라 생존을 위해 에너지 및 산업 분야로 초점을 전환
제조 시설 완공 및 운영 자금 확보를 위해 최근 98백만달러를 추가로 조달했으며,
작년에는 300백만달러 이상의 투자금을 유치한 바 있음
우성훈 CEO는 조선업이 결국 친환경으로 전환되었지만, 규제 불확실성으로 인해 시점을 예측하기 어렵다고 지적하며, 전력 분야를 더 빠른 대안으로 선택
한국에서 암모니아를 수소로 분해하여 전력을 생산하는 40-MW급 발전소 건설 계약을 체결했으며, 각 모듈형 Amogy 유닛은 500-kW의 전력을 생성
텍사스 휴스턴 공장은 해운 시장이 열리기 전까지 에너지 및 화학 분야 고객을 위한 수백 개의 유닛과 촉매 부품을 생산할 예정임
최근 Kinetics Energies가 Amogy의 지분을 인수했으며, 양사는 암모니아 발전을 활용한 부유식 AI 데이터센터 등 차세대 제로에미션 파워십 개발을 위해 협력하기로 함
Amogy는 선급 인증을 이미 획득했으며, 에너지 분야에서의 실적을 통해 제품의 신뢰성을 높이고 가격 경쟁력을 확보한 후 해운 시장에 본격 진입할 계획
중국과 인도의 그린 암모니아 생산이 활발해지며 가격 경쟁력이 생기고 있으나, 해운 분야에서 암모니아를 사용하기 위해서는 IMO의 강력한 규제가 필수적이라고 진단

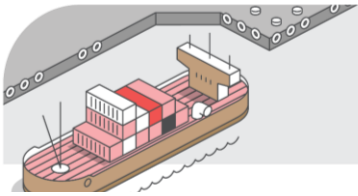
▶ LNGc

▲ ExxonMobil LNG선 20~30척 신조 발주 추진

ExxonMobil은 올해 20 ~ 30척에 달하는 LNG선 신조를 위해 조선소에 접촉할 것으로 예상
2026년 3분기에 조선소 대상 초기 접근을 시작하여, 2026년 말 또는 2027년 초에 정식 입찰(Tender)을 진행할 계획
이번 발주는 모잠비크에서 추진 중인 18MTPA 규모의 Rovuma LNG 프로젝트에 필요한 선박을 확보하기 위한 것으로 추정
ExxonMobil은 Rovuma LNG 프로젝트에 대해 올해 내 최종투자결정(FID)을 내리고, 2030년까지 첫 화물 선적을 목표로 함
또한 미국 Golden Pass LNG 프로젝트의 물량과 파파야뉴기니 PNG LNG 프로젝트의 확장 단계 물량을 처리하기 위한 수요도 포함된 것으로 분석
최근 LNG선 신조 발주가 지속되면서 2028년 인도 슬롯은 대부분 매진되었으며,
ExxonMobil은 2029년 인도분을 확보하기 위해 계획보다 일정을 앞당길 가능성이 있음
현재 조선소의 2029년 인도 슬롯은 Woodside Energy의 최대 20척 발주 건과
TotalEnergies가 주도하는 Mozambique LNG 프로젝트용 17척 등으로 인해 예약 압박이 거세지고 있음
ExxonMobil 외에도 ConocoPhillips, Cheniere Energy 등 미국의 주요 에너지 기업들이 주로 용선에 의존하던 선대에 직접 보유 선박을 추가하기 위해 신조 문의를 이어가고 있음

▲ Woodside Energy LNG선 신조 입찰 재요청, 초기 발주 4척설

후주 Woodside Energy는 LNG선 대규모 신조 용선을 위해 선주들에게 2번째 입찰 제안을 요청
당초 2월 10일 이사회에서 결정될 것으로 예상되었으나,
최종 결정은 이번 달 말로 연기되었으며 숏리스트에 오른 선주들은 이번 주말까지 수정 제안서를 제출해야 함
Woodside Energy의 총 필요 선박량은 최대 20척으로 알려졌다,
1차로 4척의 선박에 대해 먼저 계약을 체결하는 축소된 방안도 검토 중
현재 숏리스트에는 일본의 Mitsui OSK Lines와 NYK, 한국의 현대글로벌리스, 그리고 Seapeak, Dynagas, Maran Gas Maritime, GasLog 등 그리스 선주들이 포함
입찰 대상 선박은 174k-CBM에서 200k-CBM급 신조선이며, 한국 조선소들이 건조 후보지로 거론
확보된 선박은 미국 27.6MTPA 규모의 Louisiana LNG 프로젝트 물량을 처리하기 위해 투입될 예정이며,
해당 프로젝트의 1단계(3개 train)는 2029년 가동을 목표로 건설 중
회사는 인도가 빠른 선박 확보를 위해 신조선 오퍼와 함께
기존 보유 선박(Existing tonnage)에 대한 오퍼도 비교 검토 중
현재 LNG선 스팟 시장은 약세를 보이고 있으나, 10년 이상의 장기 용선료는 약 80,000달러/일 수준에서 논의
브로커들에 따르면 전 세계 LNG선 잔고 290척(전체 선대의 38%) 중 약 11%가 아직 투입처가 결정되지 않은 미확약 물량으로 집계
※ 기존 톤에이지를 활용하는 것은, 썩 좋지는 않지만, 미용선 선박 해소여서 또 나쁘지도 않습니다.



▲ 삼성중공업, Seapeak으로부터 LNG선 수주

Seapeak는 민간 선주사들의 LNG선 발주 급증세에 동참하며 사업 확장을 지속하고 있음
2025년말 삼성중공업에 2028년 인도 예정인 174k-CBM LNG선 2척을 발주했음을 공식 확인
해당 신조선 2척은 미국 수출 물량을 운송하는 장기 용선 계약이 체결된 상태
추가로 삼성중공업에 2029년 상반기 인도 가능한 고정 가격 옵션 슬롯을 보유하고 있음
Mark Kremin CEO는 이번 분기 내에 추가로 2~4척의 신조 물량을 확보하겠다는 의지를 표명
Seapeak는 장기 용선 계약이 확보된 경우에만 신조를 진행하는 절제된 투자 방식을 유지하며, 현재 운임 수준에서 10년 단위의 계약을 추진 중
Woodside Energy의 대규모 LNG선 신조 프로젝트 입찰에서 최종 후보군(shortlist)에 오른 것으로 알려짐
동 선주는 현재 94척의 함대를 보유하고 있으며, 이 중 LNG선은 약 50척, NGL 운반선은 44척으로 구성
지난 4년간 발주한 모든 선박은 미국 LNG 수출 물량 대응 목적이며, 향후 미국산 LNG의 기록적인 공급 증가를 기대하고 있음
Exmar LPG와의 합작 투자를 통해 세계 최초의 암모니아 D/F 암모니아 운반선 인도를 앞두고 있으나, 그린 암모니아가 확보될 때까지 실제 연료 사용은 지연될 전망
2027년 1월부터 시행되는 영국의 러시아 서비스 금지 조치에 대비하여, Yamal LNG 관련 선박의 관리 거점을 영국 글래스고에서 싱가포르로 이전할 계획
노후 스팀터빈 선박 처리를 위해 스페인 자사를 폐쇄하고 2척을 폐선 처리했으며, 140.5k-CBM Seapeak Jupiter는 개조(conversion) 목적의 매각을 희망
Vopak의 호주 터미널 프로젝트를 위해 LNG선을 FSRU로 개조하는 FEED(기초설계) 작업을 진행 중

▲ GTT, 2025년 LNG 프로젝트 FID로 인한 발주 증가 전망. 450척 발주 필요

GTT의 신임 CEO Francois Michel은 2025년 한 해 동안 총 84MTPA 규모의 LNG 프로젝트가 최종 투자 결정(FID)을 내렸으며, 이에 따라 150척의 신규 LNG선 수요가 발생할 것이라고 발표
2025년 기록된 FID 규모는 예년 평균의 3배가 넘는 수준이며, 이 중 62MTPA가 미국 프로젝트에 집중
GTT는 올해 이미 자사 시스템이 적용되는 14척의 LNG선 신조 발주 통보를 받았으며, 추가 발주가 빠르게 이어질 것으로 기대
향후 필요한 전체 LNG선 물량은 FID 완료 프로젝트, 계획 단계 프로젝트, 그리고 노후선 교체 수요를 포함하여 총 450척 이상이 될 것으로 상향 전망
노후선 교체와 관련하여 향후 10년 내에 300척 이상의 LNG선이 선령 20년을 넘기게 되며, 그중 240척은 25년 이상
GTT는 2025년 말 기준 16억달러 규모의 견고한 잔고를 보유. 3년 연속 기록적인 실적을 달성

△ 오만의 Asyad Shipping의 스팀터빈 LNG선 4척 매각

분석가 Lucy Hine의 보고에 따르면,
오만의 Asyad Shipping이 보유했던 스팀터빈 엔진 방식의 LNG선 4척을
파나마 소재 Celtic Maritime and Trading에게 매각
향후 구체적인 투입 계획은 아직 명확히 밝혀지지 않음
147k-CBM급 스팀터빈 LNG선 4척으로, Nizwa LNG, Salalah LNG(2005년 인도), Ibra LNG, Ibra LNG(2006년 인도)
브로커들은 터키 회사인 Fidelity Shipping이 4척 모두를 인수한 것으로 보고됨
전체 매각 대금은 약 110백만달러(적당 약 27백만달러) 수준으로 알려졌다며,
Moss-type 선박인 Nizwa LNG와 Ibra LNG는 추가 프리미엄을 받았을 가능성이 있음
현재 글로벌 LNG 선대의 약 26%(약 200척)가 여전히 스팀터빈 방식을 사용 중이며, 이 중 82척은 25년 이상 된 노후선
2025년에는 15척의 스팀터빈 LNG선이 폐선 매각되었으며,
올해는 신조선 인도 물량이 기록적인 수준에 도달함에 따라 효율성이 낮은 노후 선박의 폐선 규모가 작년을 상회할 것으로 전망

△ TotalEnergies, 오만 Marsa LNG 확장 검토

TotalEnergies와 오만 국영 OQEP의 JV인 Marsa LNG가 오만 북부 소하르 항구에 1MTPA 규모의 액화 플랜트를 건설 중
해당 플랜트는 Marsa LNG의 1번째 train이며, TotalEnergies가 80%, OQEP가 20%의 지분을 보유
TotalEnergies CEO Patrick Pouyanne은 Marsa LNG의 2번째 train 건설을 검토 중이나, 현재 초기 사업 개발 단계라고 밝힘
2번째 train 확장을 위해서는 충분한 가스 자원 확보가 필수적이며, 이를 위한 평가정 시추 등이 필요해 2026년 내 FID는 어려울 것으로 보임
1번째 train의 LNG 생산은 2028년 1분기 시작 예정이며, 주로 걸프 지역의 선박 연료 시장(LNG 병커링)에 공급될 계획
이 플랜트는 300MW급 규모의 태양광 발전소와 연계되어 가동에 필요한 연간 에너지를 공급받는 완전 전동화 저탄소 설비로 설계
Marsa LNG는 육상 Block 10의 Mabrouk North-East 가스전으로부터 150MMcf/d의 가스를 원료로 공급받을 예정
한편, 오만 국영 Oman LNG는 최근 Qalhat 산업 단지의 3.8MTPA 규모 신규 액화 train 확장 입찰 프로세스를 일시 중단

▷ DNB, 신규 인도 물량 증가로 인한 LNG선 스팟 운임 전망 하향

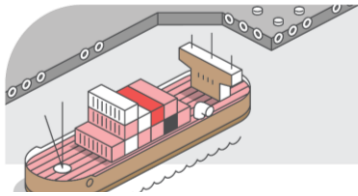
DNB Carnegie는 대규모 신규 인도 물량이 운송 시장에 하향 압력을 가함에 따라 LNG선 스팟 운임 추정치를 하향 조정
2026년 2행정(Two-stroke) LNG선 스팟 운임 전망치를 기존 79,000달러/일에서 37,000달러/일로 대폭 낮췄지만
2027년은 59,000달러/일, 2028년은 69,000달러/일로 회복 예상
2026~2028년 연평균 선박 공급 성장률은 9.5%로 전망되는 반면, LNG 수출 성장률은 8.1%에 그칠 것으로 분석
선대 이용률은 2026년 66%를 유지하다가 2027년 70%, 2028년 73%로 점진적으로 개선될 것으로 예상
반면 FSRU 시장은 가용 선박 부족과 한정된 잔고(8유닛)로 인해 공급 제약이 지속되면서 강세가 이어질 것으로 전망
장기 FSRU 용선료는 단기 및 중기적으로 4,500 ~ 5,500만달러 범위를 유지할 것으로 추정

△ 유럽, 우크라이나 경유 러시아산 파이프라인 가스 없이 첫 겨울 통과

유럽은 러시아의 우크라이나 침공 4주년을 앞두고, 우크라이나를 경유하는 러시아산 파이프라인 가스 없이 보낸 1번째 겨울을 성공적으로 마무리
유럽 연합의 2025년 전체 LNG 수입량은 145Bcm으로 역대 최고치를 기록
특히 Venture Global의 Plaquemines 프로젝트를 포함한 미국의 공급 확대가 가격 안정에 핵심적인 역할을 함
이번 겨울 흑한으로 인해 유럽 내 가스 저장량이 2월 중순 기준 약 34%(37Bcm)까지 떨어졌으나,
2022년 침공 이후 이전 겨울들에 비해 가격 변동성은 낮게 유지
분석가들은 "LNG가 위기 상황을 구했다"고 평가하며, 손실된 러시아산 파이프라인 가스를 수입 LNG로 대체하는 데 성공했다고 진단
우크라이나 역시 지역 내 안정적인 가스 공급과 적절한 현물 가격 덕분에 저장 시설에 의존하기보다 폴란드, 헝가리 등을 통한 수입(약 2Bcm)으로 이번 겨울을 견뎌냄
유럽의 겨울철 저장량 감소로 인해 2026년 여름 저장량 재채우기(restocking) 수요는 2025년 대비 약 20% 증가할 것으로 보이며,
이 중 상당 부분은 2025년 전체 수입의 60%를 차지한 미국산 LNG가 담당할 전망
유럽 연합은 2027년 말까지 모든 러시아산 가스 수입을 단계적으로 중단한다는 목표를 가지고 있으나,
중부 유럽 및 동남해 유럽 국가들의 대체 공급원 확보와 루마니아 Neptun Deep 가스전의 적기 가동 여부가 주요 과제로 남아 있음
카타르 측은 유럽 연합의 기업 지속가능성 실사 지침(CSDDD) 등 환경 규제가 완화되지 않을 경우 가스 공급을 중단할 수 있다고 경고하는 등 규제 관련 갈등이 잠재적 리스크로 존재

▶ 가스선/암모니아운반선

N/A



▶ 컨테이너선

△ Hapag-Lloyd, Maersk와의 경쟁 끝에 Zim 인수 성공 요약

Hapag-Lloyd가 Maersk와의 치열한 입찰 경쟁 끝에 이스라엘 선사 Zim을 42억달러에 인수하기로 합의
이번 인수는 2024년 말 주요 주주였던 Idan Ofer가 지분을 매각하며 시작되었으며,
Zim 이사회는 행동주의 투자자 리스크에 대응하기 위해 전략적 검토에 착수
최종 입찰 과정에서 Eli Glickman CEO 그룹이 20달러, Maersk가 30달러를 제시했으나, Hapag-Lloyd가 주당 35달러를 제안하며 최종 승자가 됨
인수 가격인 주당 35달러는 6개월 전 Zim 주가 대비 126%의 프리미엄이 붙은 수준
Hapag-Lloyd의 주요 주주인 아랍계 국부펀드와 관련한 이스라엘 정부의 특수거부권(Golden Share) 승인 문제를 해결하기 위해
1) 이스라엘 사모펀드 FIMI가 국내 운영 부문인 'New Zim'을 인수하고, 2) Hapag-Lloyd는 글로벌 비즈니스 부문을 인수
'New Zim'은 부채 없는 10억달러 규모의 자본을 보유하고 하며, Hapag-Lloyd로부터 5년간 수익을 보장받는 유연한 구조로 운영될 예정
이번 거래는 규제 당국의 승인을 거쳐 9개월에서 12개월 내에 완료될 것으로 예상되며, 거래 종료 후 Yair Seroussi 의장은 사임할 예정

△ CMA CGM 인도 Cochin Shipyard LNG D/F 컨테이너선 발주, HD현대중공업 협력 예정

CMA CGM은 인도 Cochin Shipyard에 1,700-TEU LNG D/F 컨테이너선 6척을 발주하는 확정 계약을 체결
이번 계약은 CMA CGM 회장 Rodolphe Saade와 인도 항만해운부 장관 Shantanu Thakur가 참석한 가운데 뉴델리에서 서명
해당 선박들은 인도 Flag 등록 예정이며, 한국 HD현대중공업과 기술 협력을 통해 건조
인도는 2029년부터 2031년 사이, 신조선가는 척당 60백만달러로 전함
이번 수주는 인도 최대 조선사인 Cochin Shipyard가 대형 컨테이너선을 건조하는 기념비적인 계약으로 평가
Cochin Shipyard는 현재 아이슬란드 Samskip을 위해 730-TEU 수소 추진 선박 2척을 건조 중이며, 내년 초 인도를 앞두고 있음

▲ HJ중공업, 10,100-TEU 2+2척 수주

HJ중공업이 유럽 선주로부터 10,100-TEU급 대형 컨테이너선 2척 + 옵션 2척 수주
2028년 상반기 인도물의 신조선가는 122.5백만달러. 컨벤셔널 추진으로 추정
이번 수주 선박은 스크러버(Scrubber)가 장착되며, 온실가스 배출을 최소화하기 위한 최신 선형 설계와 높은 연료 효율성을 갖춘 친환경 선박으로 건조
HJ중공업은 이번 프로젝트를 통해 설계 및 건조 기술로 영도 조선소의 물리적 도크 크기 한계를 극복하고 대형 컨테이너선 시장에 진입
선주의 신원은 밝혀지지 않았으나 과거 HJ중공업의 품질에 만족하여 재발주를 진행한 기존 고객으로 알려짐
HJ중공업(구 한진중공업)은 1937년 설립된 한국에서 가장 오래된 조선소이며,
기초에 건조한 가장 큰 컨테이너선은 2025년 인도된 8,454-TEU급 메탄올 D/F 선박인 HMM Ivy와 HMM Leaf였음

▶ 탱커

▲ 'Sinokor 시대'의 개막: Aponte와의 협력 및 전례 없는 VLCC 스팟 시장의 24%, 전체 선대의 12% 통제하는 지배력

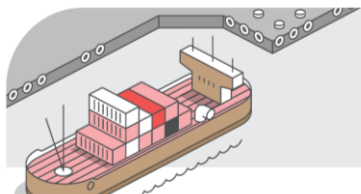
Sinokor Maritime은 MSC의 회장인 Gianluigi Aponte와 협력하여 VLCC 시장에서 단일 상업 실체로는 전례 없는 수준의 집중도를 보여주고 있음
해당 벤처는 현재 VLCC 스팟 시장의 24%라는 거대한 점유율을 차지하고 있으며, 전체 주류 선대의 12%를 통제하고 있음
이는 과거 Tankers International이 2023년 말까지 보유했던 점유율(약 10%)이나 Cosco의 점유율(6~8%)을 압도하는 규모
Sinokor Maritime은 작년 12월 이후 최소 36척의 VLCC 인수를 확정 지었으며, 다른 보고서에 따르면 그 수가 52척에 달함
약 26척의 선박이 이미 인도되었고, 추가 10척은 올해 상반기 인도 예정
Sinokor Maritime의 시장 통합 노력으로 인해 VLCC 스팟 운임은 5년 만에 최고치로 상승함
기간용선 시장에도 막대한 영향을 미쳐, 1년 용선료가 기존보다 20,000달러 급등한 90,000달러/일을 기록
현재 일부 계약은 100,000달러/일 수준에서 논의되고 있으며, 부진했던 시장에서 몇 주씩 걸리던 성약이 24시간 이내에 체결되는 상황
매입 선박의 상당수가 평균 14년 전후의 노후선에 집중되어 있으며, 이는 단기 및 중기적 시장 전망을 겨냥한 전략으로 분석
Sinokor Maritime의 전체 스팟 VLCC 선대는 최소 78척으로 추정되며, 선대 평균 연령은 12.6년
전체 선박의 약 70%가 10년 이상 된 노후선으로 구성되어 있어, 선박 운항 수명의 후반 단계에 있는 선박들에 대한 노출도가 높음
선박 매각처에는 Frontline, CMB.Tech, Zodiac Maritime, Dynacom 등 글로벌 주요 선주들이 대거 포함
Sinokor Maritime은 1월에 보고된 52건의 VLCC 구매 건수 중 70%를 차지하며 시장의 "슈퍼 오퍼레이터"로 부상

▲ Sinokor Maritime의 VLCC 대규모 매수 및 시장 동향 요약

그리스 선주 Dynacom은 최근 공격적으로 선박을 확충 중인 한국의 Sinokor Maritime에 VLCC 11척을 매각
매각 리스트에는 스크러버가 장착된 318k-DWT Ioanna(2008년 인도), Georgios(2009년 인도), Polymnia, Kallipi, Evgenia, Ithaki, Kitsos(이상 2010~2011년 인도) 등이 포함
또한 300k-DWT Boston, Texas, Houston(이상 2012년 인도) 및 Dalian(2013년 인도)도 매각 대상에 포함됨
이번 거래는 지난 1월 초부터 논의되었으나 가격 협상 결렬로 중단되었다가 최근 선가 상승에 따라 재조정 및 재체결
시장 관계자들은 Dynacom이 다른 2차 선박 매매가가 크게 오르는 것을 확인한 후 기존 협상을 철회했다가 더 높은 가격을 확보하며 복귀한 것으로 분석
Sinokor Maritime의 선박 구매 활동이 가속화됨에 따라 2012년 인도된 스크러버 장착 VLCC는 89백만달러 수준까지 가격이 형성
Sinokor Maritime은 현재 소유 및 기간용선을 포함하여 140척 이상의 VLCC를 확보했으며, 이는 전 세계 VLCC 잔고의 15% 이상을 장악한 수준
업계에서는 Sinokor Maritime의 선박 확보 의지가 무제한에 가깝다고 평가하며, MSC의 공동 소유주인 Gianluigi Aponte와의 협력을 통해 선대를 확장 중인 것으로 추정
Frontline은 보유한 노후 VLCC 8척을 총 831.5백만달러에 Sinokor Maritime에 매각했고
Maran Tankers도 매각을 마친
노후선을 매각한 Gianluigi Aponte는 Hengli Heavy Industry와 최대 10척 규모의 320k-DWT VLCC 신조선 발주를 논의 중

▲ Sinokor, 하루 만에 VLCC 3척 성약 및 운임 급등세 주도

한국 Sinokor는 MSC의 Gianluigi Aponte와 협력하여 VLCC 선대를 확장하며 스팟 시장에서 지배력을 강화
Sinokor는 화요일 보고된 4건의 주요 VLCC 성약 중 3건을 차지하며 시장 점유율 75%를 기록
주요 성약 내용으로는 300k-DWT DHT Osprey(2016년 건조)가 85,000달러/일에,
320k-DWT VL Prosperity(2015년 건조)가 95,000달러/일에,
297k-DWT Plata West(2010년 건조)가 97,000달러/일에 각각 계약됨
특히 DHT Osprey의 경우 Sinokor가 앞서 3년 기간 용선으로 52,500달러/일에 빌린 선박을 다시 스팟 시장에 투입하여 높은 수익을 올림
중동발 아시아행 현대식 스크러버 장착 VLCC 스팟 운임은 143,300달러/일을 기록하며 5년 만에 최고치를 경신
최고 헤드라인 운임은 299k-DWT Hercules I(2017년 건조)이 기록한 153,000달러/일로 보고
BRS Shipbrokers에 따르면 Sinokor는 현재 가용 VLCC 선대의 16%를 통제하고 있으며, 이는 전례 없는 시장 지배력으로 평가
SB1 Markets 분석가는 극도로 타이르한 선박 공급과 제재 압력, 중국 및 인도의 원유 수입 증가로 인해 VLCC 상승 사이클이 당분간 지속될 것으로 전망
최근 몇 달간 VLCC 자산 가치는 최대 30% 상승했으며, 1년 기간 용선료 또한 90,000달러/일 수준까지 밀려 올라감
SFL Corp의 Ole Hjertaker CEO는 특정 그룹이 현재 거래되는 VLCC 선대의 약 1/3을 실질적으로 통제하고 있다고 언급



△ Maran Tankers 중고 VLCC 매각 및 선대 개편 요약, 또 장금상선

Maran Tankers가 2025년 12월 317.9k-DWT VLCC인 Maran Lyra(2010년 인도)를 Sinokor Maritime에 매각한 것으로 파악
Maran Lyra는 현재 Brazil Prosperity로 선명이 변경되었으며, Singapore 소재 Fleet Ship Management가 기술 관리를 담당
해당 선박은 2020년 10월 Maran Tankers가 Xihe Holdings로부터 약 38.5백만달러에 매입했던 선박으로,
2025년 12월 매각 당시 가치는 약 52백만달러로 평가됨
중고 VLCC 가격이 최근 60백만달러 이상으로 급등함에 따라, Maran Tankers가 보유한 2009~2011년 인도 선박들의 추가 매각 가능성이 제기
Maran Tankers는 현재 158.3k-DWT Suezmax 선박인 Maran Pythia(2009년 인도)를 그리스 선주에게 46백만달러에 매각하는 협상을 진행 중
회사는 노후 선박을 순차적으로 매각하고 신규 선박을 도입하는 선대 교체 전략을 유지하고 있음
현재 Maran Tankers는 15척의 원유 운반선 잔고를 보유하고 있으며, 그중에는 한화오션에 발주한 4척의 VLCC 포함
중국 New Times Shipping에서 8척의 Suezmax 선박을 2026~2027년까지 인도받을 예정이며,
한국 대한조선에서도 3척의 Suezmax 셔틀 탱커를 인도받을 예정
2024년 말 Altera Shuttle Tankers로부터 18척의 현대식 중고선을 2.5십억달러에 인수한 이후 셔틀 탱커 분야 사업을 대폭 강화하고 있음

▼ Marinakis, Hengli Heavy Industry에 VLCC 11척 신조 발주

그리스 선주 Evangelos Marinakis가 선가 상승세 속에서 최대 14억달러 규모의 VLCC 신조 발주를 단행
개인 소유 회사인 Capital Maritime & Trading을 통해 중국 Hengli Heavy Industry와 VLCC 11척 건조 계약을 체결함
이번 계약으로 해당 야드에 발주된 Capital Maritime의 VLCC 잔고는 최근 인도된 306천-DWT급 Aristotelis II를 포함해 총 17척으로 늘어날 가능성이 있음
신조선가는 적당 113~133백만달러 사이로 책정됨
상세 인도 기한은 공개되지 않았으나, 업계에서는 2028년 하반기에서 2029년 사이 인도로 추정
강한 용선료, 글로벌 선대의 노후화, 그리고 영문 Sinokor Maritime의 공격적인 중고선 매입 등이 VLCC 신조 수요를 견인하고 있음
12월 말 기준 115척이었던 VLCC 잔고는 옵션 물량을 포함해 최근 단기간에 약 220척~250척 수준까지 급증함

▼ 그리스 Pantheon Tankers, Hengli에 VLCC 4척 발주, Hengli VLCC 잔고 M/S 34%

그리스 Pantheon Tankers Management, 중국 Hengli Heavy Industry에 306,000-DWT VLCC 4척 발주
이번 계약은 Hengli의 모기업 Songfa Ceramics가 상하이 증권거래소에 공시한 15척의 VLCC 패키지(총 1.7~2십억달러 규모) 중 일부
신조선가는 적당 113~133백만달러 사이이며, 인도 시기는 2028년 4분기에서 2029년 상반기로 예정
Pantheon Tankers는 이번 발주로 중국에서 총 6척의 VLCC 잔고(Dalian Shipbuilding Industry Co 2척 포함)를 건조하게 됨
회사는 현재 수에즈맥스(Suezmax) 4척도 추가 발주 중
Pantheon Tankers는 2012년 설립되어 현재 VLCC 9척, 수에즈맥스 9척, 아프리카맥스(Aframax) 6척 등 총 42척의 실선대를 운영 중
Hengli Heavy Industry는 작년 말 미국 트럼프 행정부의 중국산 선박 항만 수수료 부과 유예 이후 수주가 급증
2025년 10월부터 올해 2월 중순까지 해당 조선소는 총 55척의 VLCC 신조 계약을 체결한 것으로 추정
전 세계 VLCC 잔고 194척 중 약 34%인 66척이 현재 Hengli Heavy Industry에서 건조 중

▼ MSC는 중국 Hengli와 VLCC 4척, 그리스 Procopiou도 후동중화와 VLCC 12척 건조 협의 중

대형 컨테이너선과 LNG선 위주의 하드 슬롯 점유로 인해 VLCC 건조가 가능한 야드는 전 세계적으로 12개 미만으로 제한적인 상황
MSC의 Gianluigi Aponte 또한 Hengli Heavy Industry와 최대 10척의 VLCC 신조 발주를 협의 중인 것으로 알려짐
그리스 선주 George Procopiou의 영문 Dynacom Tankers Management는 Hudong-Zhonghua Shipbuilding에 14억달러 규모의 VLCC 12척 발주를 추진 중

▷ 아일랜드 선주 Ardmore Shipping, 신조 발주보다는 중고선 시장에서 기회 모색

CEO Gernot Ruppelt는 현재 중고 선가가 급등하여 2013~2014년 인도된 선박의 매각가가 1년 전 2017년 인도 선박의 매입가와 대등한 수준이라고 언급
작년 여름 한국 조선소에서 건조된 MR PC선 3척을 104백만달러에 매입했으며, 해당 선박들의 가치는 이후 15% 상승
Ardmore Shipping은 2013년 이후 신조 발주를 진행하지 않았으며, 현재의 긴 인도 리드타임을 고려할 때 신조보다는 즉시 투입 가능한 중고선 매입을 선호
보유 선단의 효율성에 만족하며, 시장 변동성에 대비해 인내심을 갖고 자본 배분 결정을 내릴 것임을 강조
최근 시장 강세를 반영하여 고정 운임 계약을 확대
2013년 인도 MR PC선 1척: 1년 계약, 26,000달러/일 (3월부터 시작)
2014년 인도 PC선 2척: 2년 계약, 21,250달러/일 (작년 12월 시작) 등
현재 총 4척의 MR PC선이 평균 22,650달러/일로, 1척의 케미컬선이 3년 계약 19,250달러/일로 용선 운용 중
기회 포착 시 즉각적이고 신중하게 대응할 수 있는 자본 동원 능력을 유지하고 있음

▲ DHT Holdings, 14년 선령 VLCC의 기록적인 용선 계약

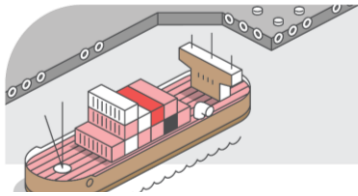
DHT Holdings 소속의 14년 선령 VLCC인 320k-DWT DHT Opal(2012년 건조)이 1년 기간 용선으로 90,000달러/일의 높은 운임에 계약
이번 계약 운임은 최근 Okeanis Eco Tankers가 2022년 건조된 현대식 스크러버 장착 D/F 선박으로 기록한 91,140달러/일과 거의 대등한 수준
DHT Opal은 비-에코(non-eco) 선박임에도 불구하고 에코 선박과 유사한 수준의 운임을 확보하며 현재 VLCC 시장의 강한 톤수 수요를 입증
최근 Frontline이 에코 VLCC 7척에 대해 체결한 1년 용선 운임인 76,900달러/일을 크게 상회하는 수치
Svein Moxnes Harfeld CEO는 고객들이 선박 확보의 불확실성과 시장에 의한 제약 가능성을 우려하고 있다고 언급
시장에서는 Sinokor와 Gianluigi Aponte의 연합체(aggregator)가 약 120~130척의 VLCC를 확보하여 가용 스맛 선대의 25%를 점유하고 있는 상황을 시장의 주요 변수로 지목
이번 계약은 VLCC 용선료가 100,000달러/일을 돌파하는 등 운임이 폭등하는 시장 상황을 반영한 결과로 평가

△ Swiss Maritime Capital의 신조선 발주 및 신규 투자 벤처 요약

코펜하겐 소재 자산운용사인 European Maritime Finance(EMF)는 해운 산업 투자를 위한 스핀오프 기업인 Swiss Maritime Capital(SMC)을 설립
SMC는 기관 투자자 및 패밀리 오피스를 주요 타깃으로 하며, 최소 투자 단위는 1백만달러
해당 기업은 해양 섹터 및 관련 산업에 초점을 맞춘 자문사 역할을 수행함
SMC는 한국의 대한조선에 Suezmax급 신조선 2척 + 용선 2척을 계약
이번 발주는 작년 9월과 10월 사이에 준비되었으며, 확정 물량의 인도 시점은 2027년 2분기와 4분기로 예정
옵션 물량이 행사될 경우 해당 선박들은 2028년 하반기에 인도될 예정
EMF 설립자 Martin Haugaard에 따르면, SMC는 소액 투자자보다는 전문 투자자층을 집중 공략하는 전략을 취함
기준에 해당 선박들은 그리스 선주인 Atlas Maritime과 EMF의 협력 관계로 알려졌다, SMC가 실제 발주 주체인 것으로 확인
Clarksons 데이터에 따르면 현재 Suezmax급 잔고는 활성 선대의 22% 수준. 이는 VLCC(19%) 및 Aframax급(19%) 수준

▶ 오프쇼어/디펜스

N/A



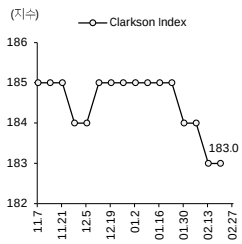
다올 선박

2026.02.22 [810호]

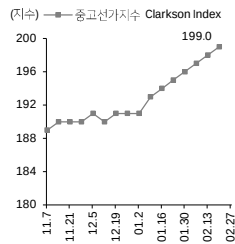
DAOL 다올투자증권

신조선가 & 중고선가

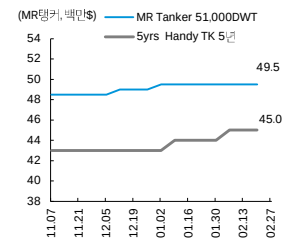
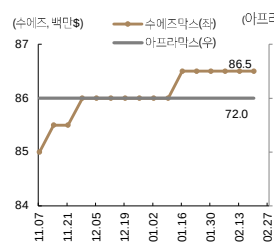
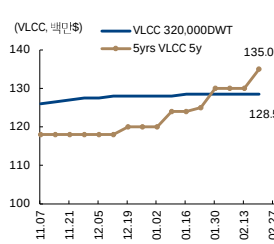
▶ 신조선가지수



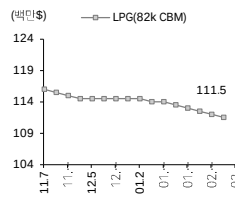
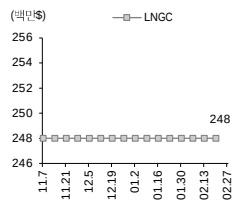
▶ 중고선가지수



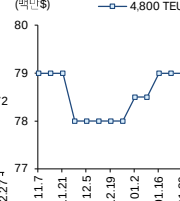
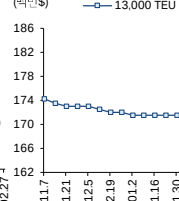
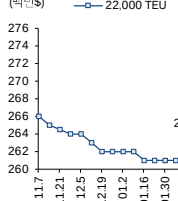
▶ 탱커



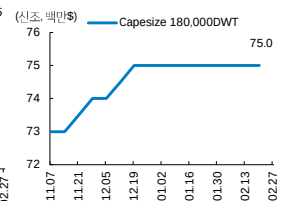
▶ 가스선들



▶ 컨테이너선

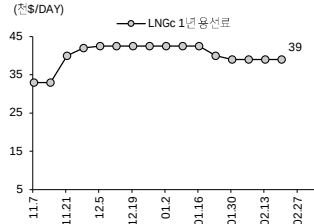


▶ 벌크

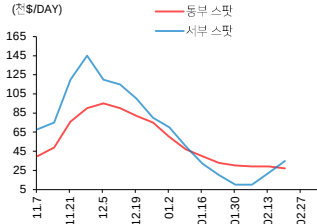


용선료

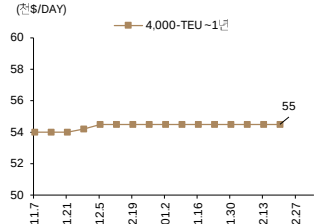
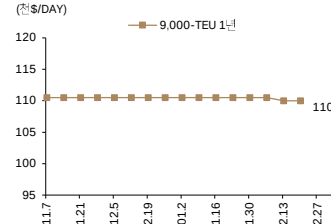
▶ LNG선 용선료(1년)



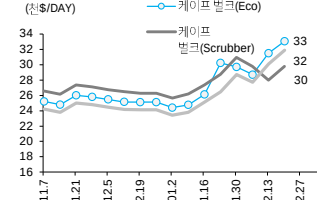
▶ LNG선 SPOT 운임



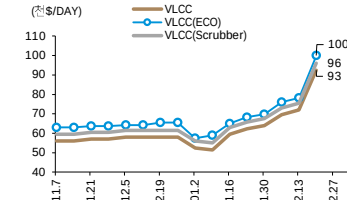
▶ 컨테이너선



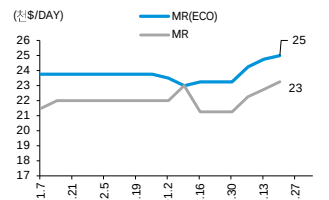
▶ 벌크

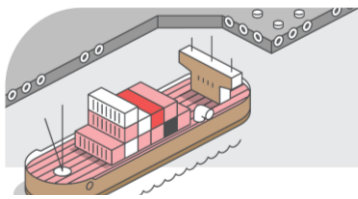


▶ 탱커 - VLCC



▶ 탱커 - MR탱커





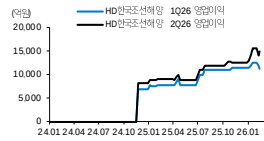
다올 선박

2026.02.22 [810호]

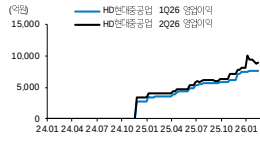
DAOL 다올투자증권

Consensus 추이

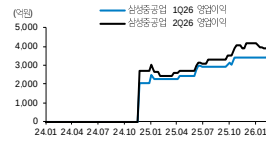
▶ HD한국조선해양



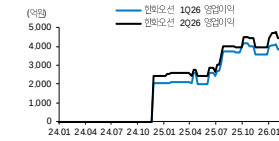
▶ HD현대중공업



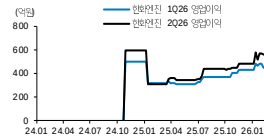
▶ 삼성중공업



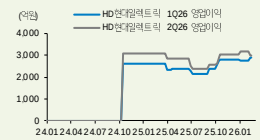
▶ 한화오션



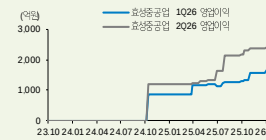
▶ 한화엔진



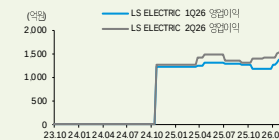
▶ HD현대일렉트릭



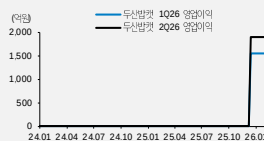
▶ 효성중공업



▶ LS Electric



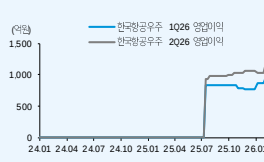
▶ 두산밥캣



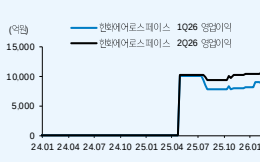
▶ HD건설기계



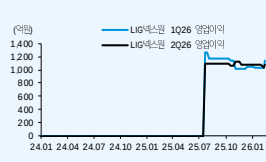
▶ 한국항공우주



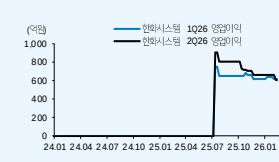
▶ 한화에어로스페이스



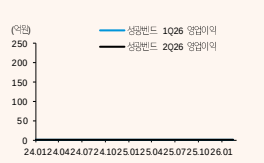
▶ LIG넥스원



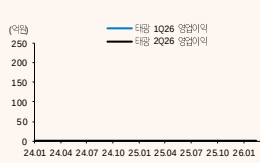
▶ 한화시스템



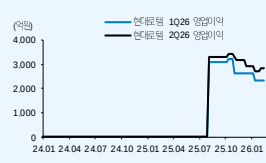
▶ 성광벤드



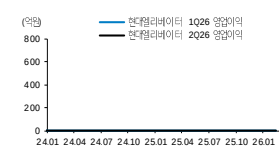
▶ 태광



▶ 현대로템



▶ 현대엘리베이터



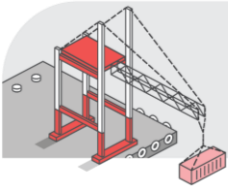
출처: Dataguide

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2026 EPS(원)								Change(%)		VALUATION		
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	26.01.24	26.01.31	26.02.07	26.02.14	26.02.20	2달전 대비	4주전 대비	2026 PER	총가
조선	HD한국조선해양	43,152	44,886	46,721	47,628	48,700	49,234	50,548	49,176	49,723	4%	2%	9.1	452,000
	HD현대중공업	21,275	22,626	24,108	23,193	26,400	26,236	26,166	25,815	25,836	11%	-2%	23.3	602,000
	삼성중공업	1,082	1,154	1,345	1,332	1,407	1,395	1,406	1,406	1,408	6%	0%	21.0	29,500
	한화오션	4,120	4,303	4,559	4,470	4,561	4,451	4,466	4,449	4,436	-1%	-3%	33.8	149,900
엔진	한화엔진	1,623	1,695	1,769	1,758	1,824	1,881	1,881	2,048	2,048	16%	12%	28.0	57,400
	STX엔진	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350	0%	0%	27.3	36,900
	HD현대대린엔진	2,423	2,474	2,949	3,061	3,275	3,275	3,372	3,540	3,540	16%	8%	25.5	90,200
건설기계	HD건설기계	9,176	9,176	10,395	10,395	3,584	8,098	8,112	8,455	8,972	-14%	-150%	16.2	145,000
	두산밥캣	5,937	5,833	5,815	5,779	5,656	5,620	5,722	5,579	5,343	-8%	-6%	12.3	65,500
발전/중전기	두산에너빌리티	808	798	668	595	628	628	645	584	576	-3%	-8%	179.8	103,500
	HD현대일렉트릭	23,078	23,533	26,026	26,268	26,462	27,062	27,029	27,303	27,303	4%	3%	37.0	1,011,000
	LS ELECTRIC	13,245	13,304	13,637	14,115	14,573	15,274	15,274	15,274	15,274	8%	5%	45.2	691,000
방산/기타	한국항공우주	4,032	3,993	3,795	3,766	3,871	3,871	3,894	3,852	3,852	2%	0%	46.2	177,900
	한화에어로스페이스	45,034	46,143	46,877	46,549	46,463	46,463	45,858	45,371	45,371	-3%	-2%	27.4	1,242,000
	LIG넥스원	18,535	18,385	18,063	17,891	17,917	17,879	17,879	17,638	16,424	-8%	-8%	29.6	486,500
	한화시스템	1,548	1,548	1,541	1,541	1,543	1,520	1,442	1,542	1,542	0%	0%	75.6	116,500
	현대로템	9,429	9,546	9,901	9,677	9,496	9,496	8,959	8,959	8,959	7%	-6%	24.6	220,000
	현대엘리베이터	9,311	9,311	9,311	4,720	4,720	4,720	4,720	4,720	4,720	0%	0%	23.3	110,200
피팅	성광벤드	1,988	2,088	2,308	2,308	2,308	1,800	1,800	1,800	1,800	-22%	-22%	22.3	40,100
	태광	1,937	2,048	2,025	2,068	1,925	2,166	2,219	2,219	2,219	7%	15%	13.9	30,850
	하이룩코리아	4,351	4,555	4,555	4,555	4,393	4,393	4,393	4,393	4,393	-4%	0%	8.6	37,700

그룹	종목	2026 BPS(원)								ROE		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	26.01.24	26.01.31	26.02.07	26.02.14	26.02.20	2025	2026	2026 PBR
조선	HD한국조선해양	213,013	212,762	217,799	219,809	222,840	222,893	227,268	223,561	223,561	22%	22%	2.0
	HD현대중공업	91,787	92,638	95,714	104,136	108,389	108,326	105,425	104,190	104,178	25%	30%	5.8
	삼성중공업	7,450	7,432	7,503	7,490	7,568	7,610	7,586	7,586	7,567	19%	19%	3.9
	한화오션	23,182	23,297	23,505	23,354	23,615	23,380	23,968	23,999	24,037	18%	18%	6.2
엔진	한화엔진	6,317	6,317	6,317	7,372	7,372	7,372	7,372	7,372	7,372	28%	28%	7.8
	STX엔진	10,191	10,191	10,191	10,191	10,191	10,191	10,191	10,191	10,191	13%	63%	3.6
	HD현대대린엔진	13,430	13,552	14,399	14,562	15,414	15,414	15,642	17,381	17,381	20%	31%	5.2
	HD건설기계	111,930	111,930	113,305	113,305	40,746	96,874	96,874	94,613	94,613	9%	9%	1.5
발전/중전기	두산밥캣	79,723	80,046	78,639	79,427	79,170	78,925	79,581	79,362	78,705	7%	7%	0.8
	한화에너빌리티	13,450	13,400	12,925	12,697	12,802	12,802	12,864	12,651	12,641	5%	5%	8.2
	HD현대일렉트릭	72,301	72,754	75,244	75,493	75,684	77,376	77,271	77,007	77,007	35%	35%	13.1
	LS ELECTRIC	78,091	78,044	78,322	78,787	78,853	79,914	79,914	79,914	79,914	19%	19%	8.6
방산/기타	한국항공우주	23,134	23,041	22,627	22,610	22,640	22,381	22,338	22,338	22,338	17%	17%	8.0
	한화에어로스페이스	208,715	213,740	214,921	215,374	219,841	219,841	222,207	232,378	232,378	20%	20%	5.3
	LIG넥스원	82,433	81,945	75,712	75,423	81,549	81,533	81,533	81,166	77,760	21%	21%	6.3
	한화시스템	16,766	16,766	18,781	18,781	18,532	18,909	19,845	17,544	17,544	9%	8%	6.6
기타	현대로템	34,904	35,539	36,906	36,569	36,564	36,564	35,890	35,890	35,890	25%	25%	6.1
	현대엘리베이터	42,842	42,842	42,842	30,487	30,487	30,487	30,487	30,487	30,487	15%	15%	3.6
피팅	성광벤드	23,174	23,070	23,255	23,255	23,255	22,776	22,776	22,776	22,776	8%	8%	1.8
	태광	24,702	24,812	24,776	24,680	25,820	25,820	26,455	26,455	26,455	8%	8%	1.2
	하이룩코리아	40,478	43,975	43,975	43,975	41,221	41,221	41,221	41,221	41,221	11%	11%	0.9

출처: Dataguide



다올 기계 ChartBook

2026.02.22 [810호]

DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

당사 기계 선호주 vs. 시장

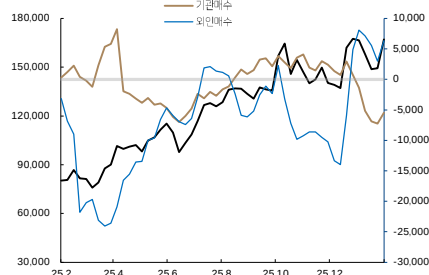
▶ 당사 선호주



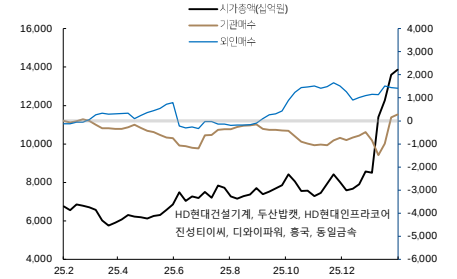
당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 기관, 외국인 누적 매수

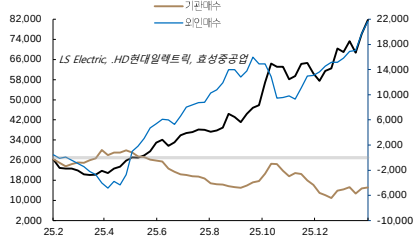
조선5사



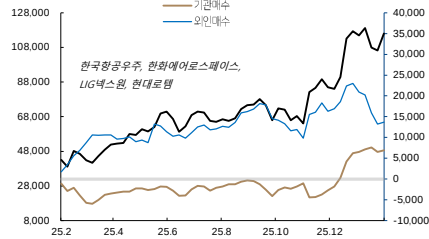
건설기계 메이커3사 + 부품4사



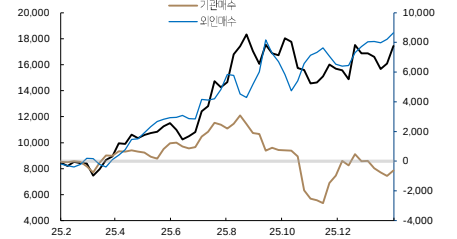
중전기3사



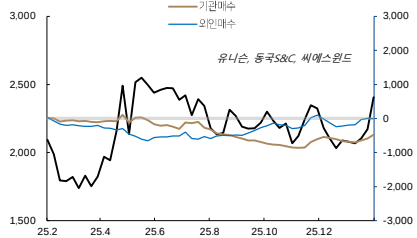
방산



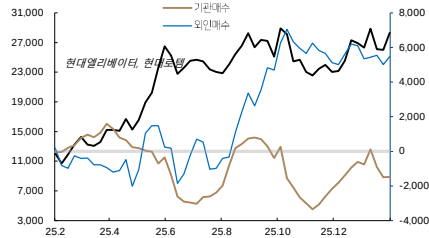
조선기자재 22사



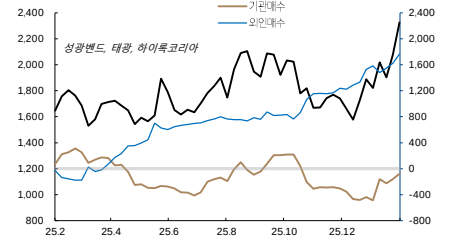
풍력3사

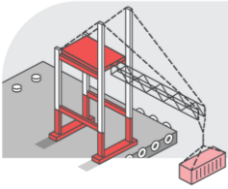


경협



피팅3사

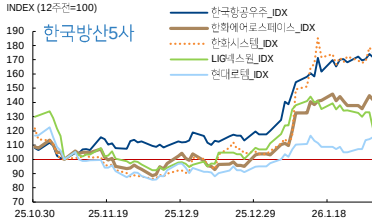




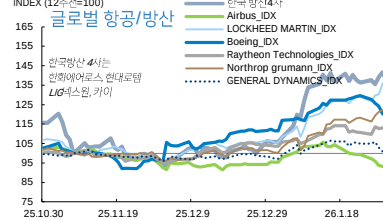
방위산업과 항공부품주

방위산업 수급

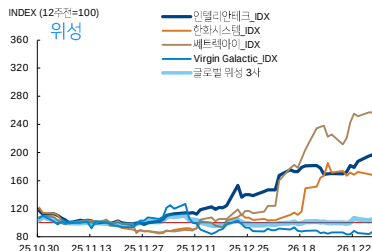
▶ 한국의 방산 3사+한화시스템+현대로템



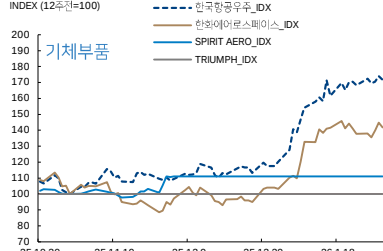
▶ 글로벌 방산/항공



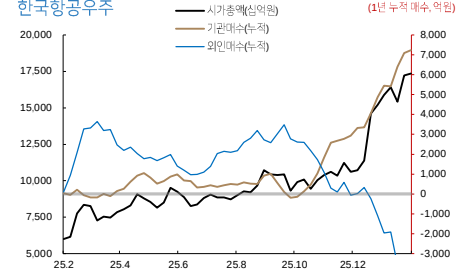
▶ 한국과 해외 위성 피어그룹



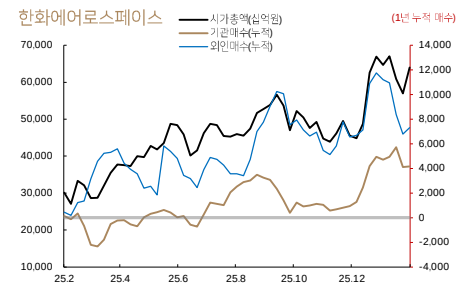
▶ 항공부품주



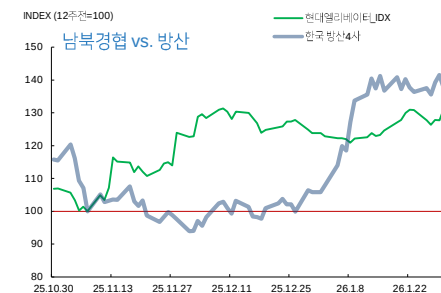
한국항공우주



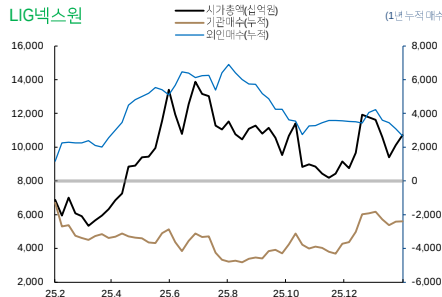
한화항공로스페이스



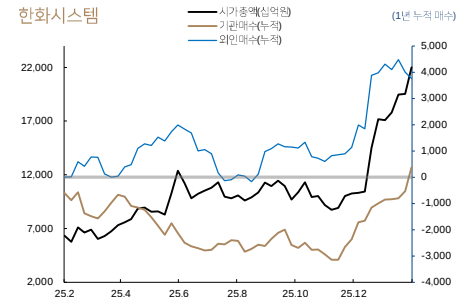
▶ 방산 vs. 경협



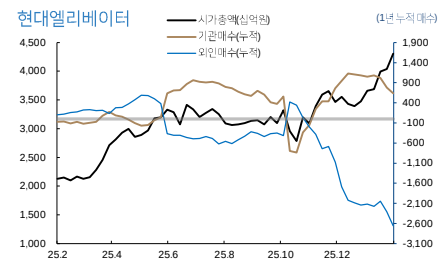
LIG넥스원



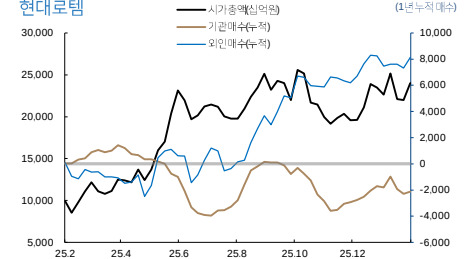
한화시스템

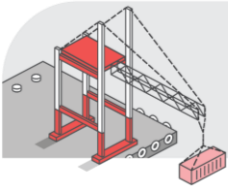


현대엘리베이터



현대로템





다올 기계 ChartBook

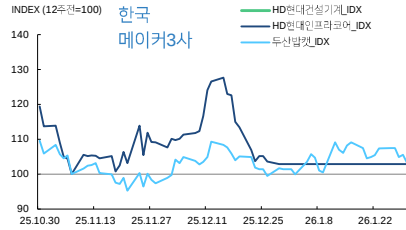
2026.02.22 [810호]

DAOL 다올투자증권

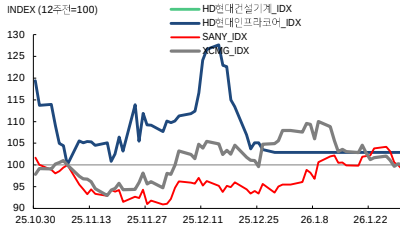
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

건설기계

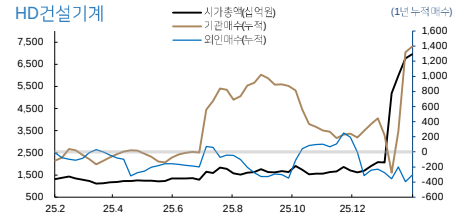
▶ 한국의 메이커 3사



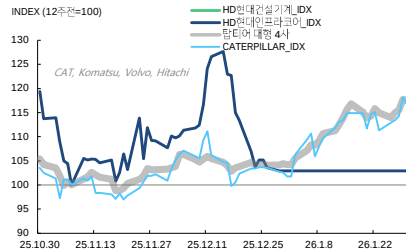
▶ 중국 건설장비 시장



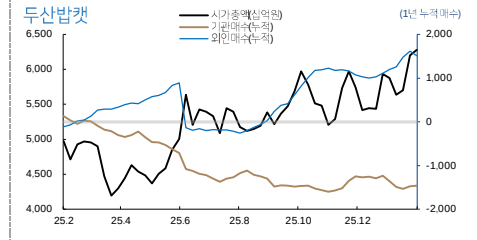
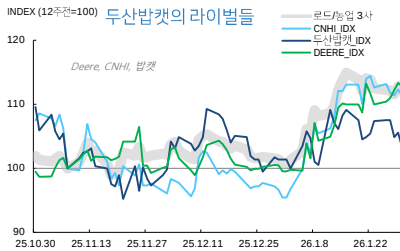
건설기계 수급



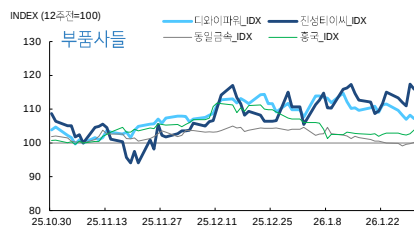
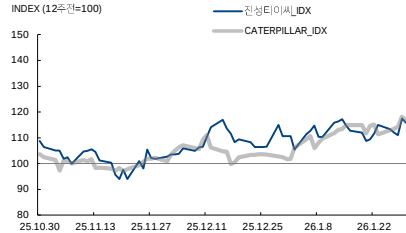
▶ 대형: 두산, 현건기, CAT



▶ 미니 소형에서 두산발켓

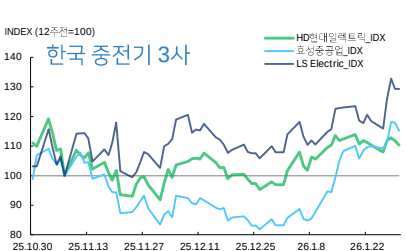


▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사

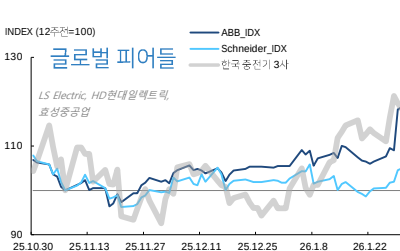


중전기

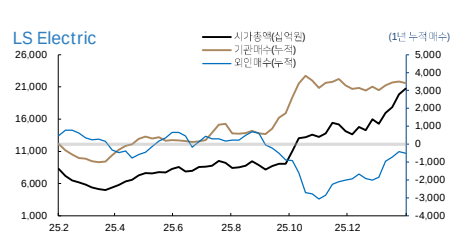
▶ 한국 중전기 3총사



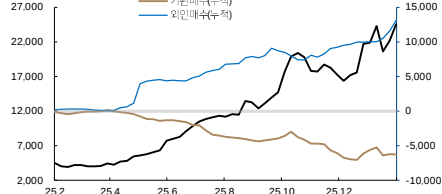
▶ 글로벌 피어 2사



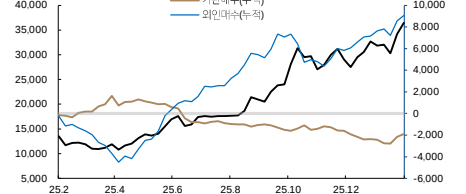
중전기 수급

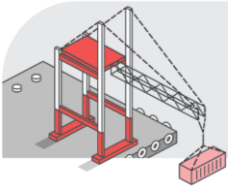


효성중공업



HD현대일렉트릭





다올 기계 ChartBook

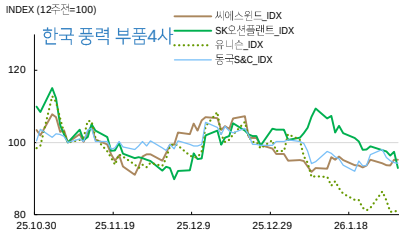
2026.02.22 [810호]

DAOL 다올투자증권

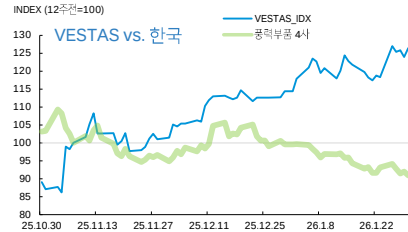
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

풍력

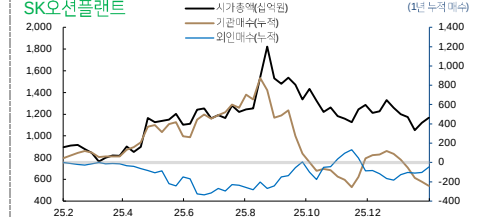
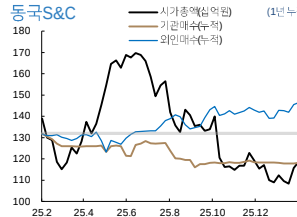
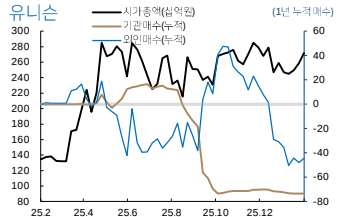
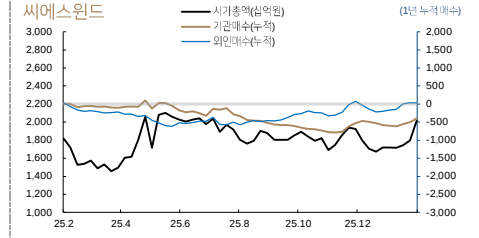
▶ 한국 풍력 부품4사



▶ 한국 풍력 vs. VESTAS

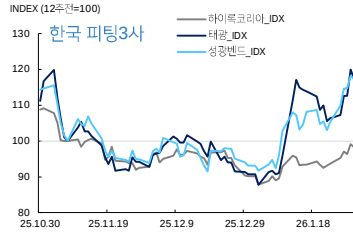


풍력 수급

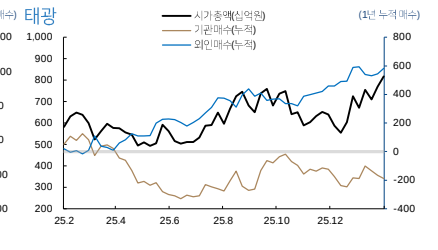
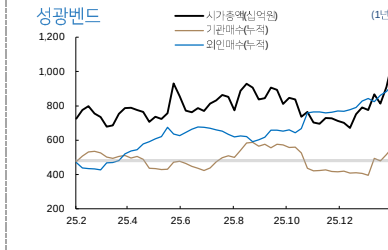


피팅

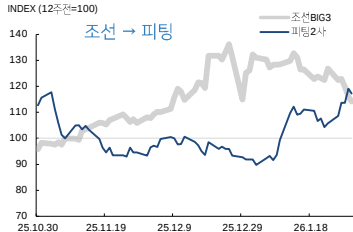
▶ 피팅 3사



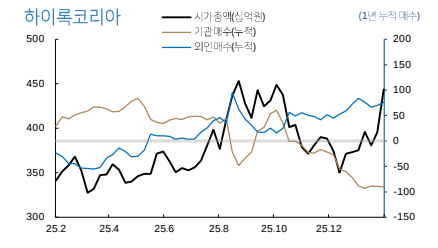
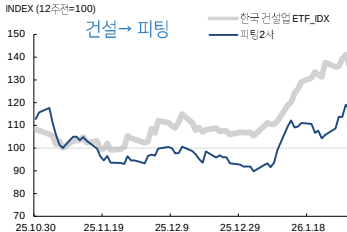
피팅업 수급



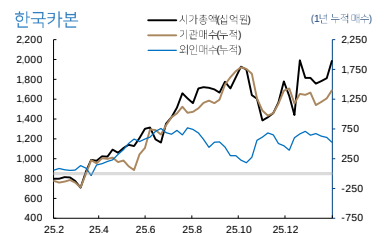
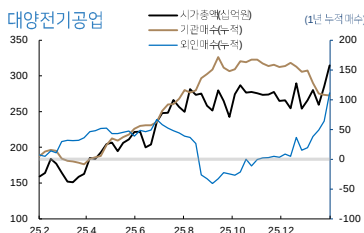
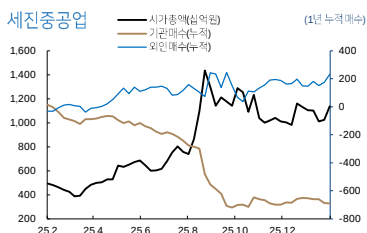
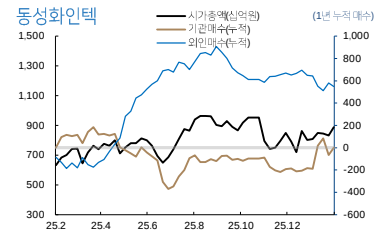
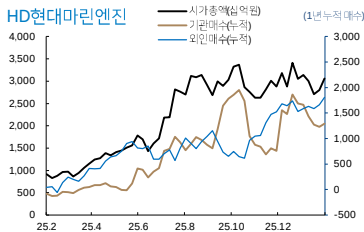
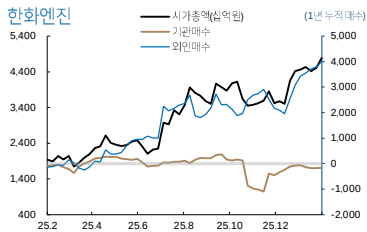
▶ 조선 → 피팅2사

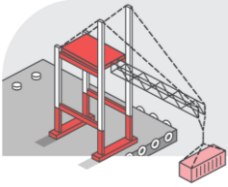


▶ 건설 → 피팅2사

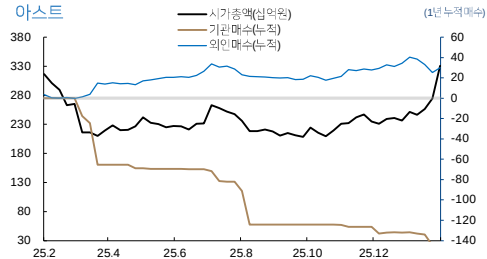
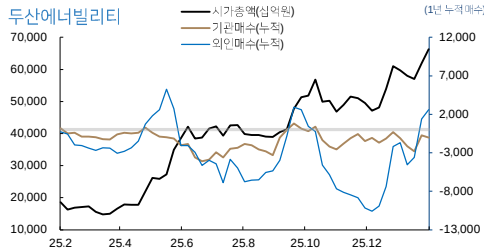


조선기자재 수급





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 : 88.7% HOLD : 11.3% SELL : 0.0%

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