



다올 선박

2026.05.17 [822호]

DAOL 다올투자증권

신조선가치수 2주만에 또 상승, LNG선 7척 수주 등 수주 강세

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

코멘터리 of 조선

▶ 신조선가치수 185P로 2주 만에 또 상승

① 신조선가치수가 2주만에 185P로 상승했습니다. 2주 동안, 벌크선, 핸디 탱커, VLGC, 컨테이너선이 올랐습니다.

▶ LNG선 발주

지난주에만 한국 조선사들은 7척의 LNG선을 수주합니다. 다만 신조선가는 250~254백만달러 수준입니다.

② HD현대상호는 BW LNG로부터 LNG선 3척을 수주합니다. 작년 11월에 발주한 2척에 딸린 옵션행사이며, 최초로 3개 화물창이 적용됩니다.

③ HD현대중공업은 Hayfin으로부터 LNG선 2척을 수주합니다. 동 선주의 LNG선 시장 재진입입니다.

④ 한화오션은 Knutsen으로부터 LNG선 1척을 수주합니다. 작년 7척 시리즈 발주에 딸린 옵션행사로 전합니다.

⑤ 삼성중공업도 TMS Cardiff로부터 LNG선 2척을 수주합니다.

▶ LNG선 발주 전망 밝음

⑥ 미국 Commonwealth LNG(9.5MTPA)가 FID에 도달했고, 이제 본격 건설 공사에 접어들습니다.

⑦ Vortexa 등은 호르무즈 해협봉쇄로 QatarEnergy의 선대 등으로 단기 공급 과잉이 심해지고 LNG 시장 수급 균형 지점이 2028~2029년으로 2년 정도 늦춰질 가능성이 높다고 판단합니다.

그러나 Fearnleys 등은 2029~2030년 슬롯을 위해 올해 하반기 대규모 LNG선 발주가 쏟아질 것으로 전망합니다.

⑧ Flex LNG는 전쟁에 따른 톤-마일 증가로 노후선 폐쇄 및 현대식 선박 수요 강세로 이어질 것이라고 전망합니다. 현재 잔고 290척 중 용선처 미정 물량은 45척 수준으로 부담도 낮습니다.

▶ 모든 선종 수주 강세

⑨ HD현대중공업은 TMS Cardiff로부터 VLGC 2척을 수주합니다. Economou는 삼성중공업에서도 VLGC를 4척 건조 중입니다.

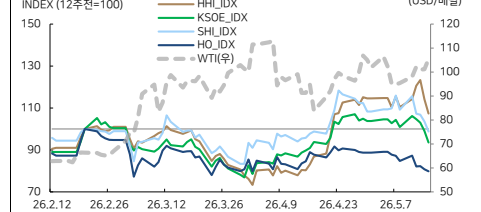
⑩ HD현대중공업이 ONE로부터 LNG D/F 15,900-TEU 6척을 수주합니다. 원래 12+10척 발주 계획이었는데, 시황 하락으로 6척으로 크게 줄여든 부분이 아쉽습니다.

⑪ 한화오션은 팬오션으로부터 2030년 11월까지 인도되는 VLCC 4척 시리즈를 수주합니다. 신조선가가 131백만달러로 좋습니다.

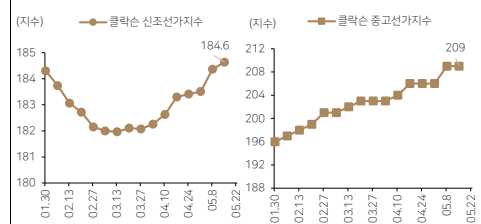
지난주 코스피와 함께 조선업종 주가도 크게 조정받았습니다. 신조선가 상승, 한 주만에 LNG선 7척 수주, 2주 연속 이어지는 VLGC 발주, 탱커 사상최대 신조선가, 미 해군 2027년 예산 발표 등으로 호재가 많은 가운데, 이러한 주가 흐름은 이해가 가지 않습니다. 이상한 것은 오래가지 않습니다.

모니터링 차트

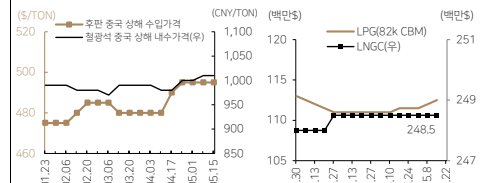
▶ 조선주 증가



▶ 선가지수

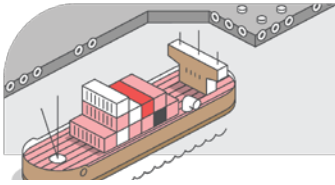


▶ 후반, 주요 선종 신조선가



주시 뉴스

	수주, 수주설	수주, 수주설
	05월3주 주시뉴스	05월2주 주시뉴스
선가 & 그린십	▲ 신조선가치수 2주만에 185P로 상승	▲ 신조선가치수 6주 연속 소수점 상승, 중고선가지수 3p나 상승
LNG	△ 한화오션, 세계 첫 동력 보조 추진 시스템 장착한 LNG선 건조	▲ Exmar, 세계 최초 암모니아 D/F 한국에서 병커링 완료
	✓ ▲ HD현대중공업, BW LNG로부터 LNG선(3개 화물창) 2척 수주, 신조선가 254백만달러	✓ ▲ 삼성중공업, MISC의 FSRU 1척 수주, 328.4백만달러
	✓ ▲ HD현대중공업, Hayfin Capital Management로부터 LNG선 2척 수주, 250.5백만달러	▷ QatarEnergy, 불가항력 연장, 1/3 공급, 시설 복구에 최대 5년
	✓ ▲ 한화오션, 유형 선사로부터 LNG선 1척 수주, 신조선가 250.3백만달러	▽ QatarEnergy의 용선으로 내놓는 LNG선 증가
	✓ ▲ 삼성중공업, TMS Cardiff Gas로부터 LNG선 2척 추가 수주	△ QatarEnergy는 손상된 Ras Laffan Train 2개 복구 프로젝트 시작
	▲ 카타르발 공급 스코와 LNG선 과잉 공급 우려, 그러나 하반기 대규모 LNG선 발주	
가스선	✓ ▲ 미국 Commonwealth LNG 프로젝트 FID 도달 및 건설 착수	
	✓ ▲ HD현대중공업, George Economou-TMS Cardiff로부터 VLGC 2척 수주	
컨테이너선	✓ ▲ HD현대중공업, ONE 컨테이너선 6척 수주	✓ ▲ HD현대중공업, KSS해운으로부터 VLGC 3척 수주(공시)
탱커	✓ ▲ 한화오션, 팬오션 VLCC 4척 수주, 131백만달러	✓ ▲ HD한국조선해양, Ciner Shipping로부터 VLAC 4척 수주
	✓ ▲ Thenamari, 한국 조선소에 PC선 신규 발주 검토	✓ ▲ 한화오션, Zodiac Maritime으로부터 VLAC 3+2척 수주
	△ Shipping Corp of India (SCI), 아프리카막스 탱커 4척 신조 입찰 개시	▽ Emarat Maritime, 중국 Hengli Hi에 VLAC 2척 발주
해양/디펜스	▲ INPEX, 호주 최대 미개발 가스전 Browse 프로젝트 지분 인수 계약 체결	▷ Maersk, Zim 인수전 실패 후 M&A 전략, 무리하지 않겠다
	▲ 이란 공격으로 파손된 카타르 LNG mega-train 복구 시도	▲ 2026년 1분기 VLCC 및 suezmax 발주 기록 경신
기타	△ 미국 Jones Act 면제 논란, Bill Cassidy 상원의원 반대	✓ ▲ K조선, SteelShips로부터 MR 2척 수주
		△ Minerva Marine, 삼성중공업 suezmax 리세일 선박 인수
		✓ ▲ Gunvor, Delfin FLNG 프로젝트와 장기 공급 계약 체결
		✓ ▲ Argentina LNG 프로젝트 파이낸싱 추진, FLNG 입찰도 진행 중
		▽ Iran의 중국 PC선 나포 및 해상 공격 현황



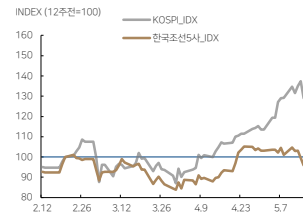
다올 선박

2026.05.17 [822호]

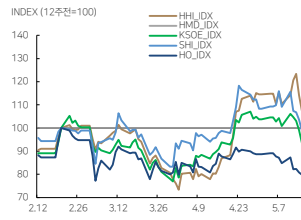
DAOL 다올투자증권

Peer Group 주가

▶ 한국 주식시장 vs. 조선주들

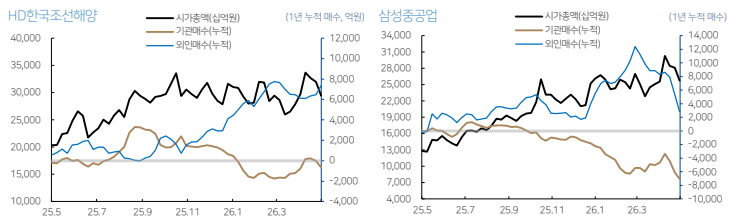


▶ 한국 조선5사 Performance

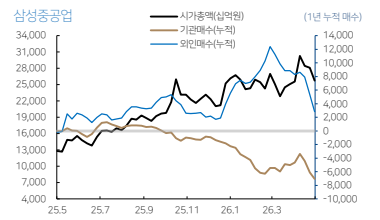


조선 수급

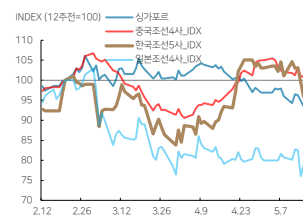
HD한국조선해양



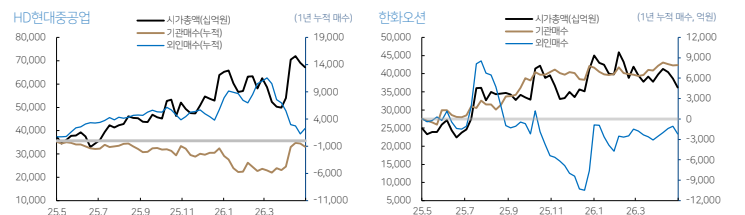
삼성중공업



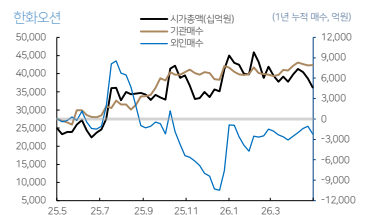
▶ 한/중/일/싱 조선주 주가 비교

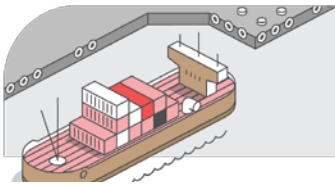


HD현대중공업



한화오션





다올 선박

2026.05.17 [822호]

DAOL 다올투자증권

한국 조선업 수주와 수주설

▼ 신조 수주(외선, 전자공시 등)

▲ HD현대삼호, BW LNG로부터 LNG선(3개 화물창) 2척 수주. 신조선가 254백만달러

▲ HD현대중공업, Hayfin Capital Management로부터 LNG선 2척 수주. 250.5백만달러

▲ 한화오션, 유럽 선사로부터 LNG선 1척 수주. 신조선가 250.3백만달러

▲ 삼성중공업, TMS Cardiff Gas로부터 LNG선 2척 추가 수주

- 아래의 LNG 섹션 참고

▲ HD현대중공업, George Economou-TMS Cardiff로부터 VLGC 2척 수주

- 아래의 가스선 섹션 참고

▲ HD현대중공업, ONE 컨테이너선 6척 수주

- 아래의 컨테이너선 섹션 참고

▲ 한화오션, 팬오션 VLCC 4척 수주. 131백만달러

- 아래의 탱커 섹션 참고

▼ Clarkson's 신규 수주 입력 업데이트(한국)

③Samsung HI→TMS Cardiff Gas, LNG(174k-CBM) 2척

③Hanwha Ocean→Knutsen OAS Shipping, LNG(174k-CBM) 1척

③HD Hyundai Samho→BW LNG, LNG(177k-CBM) 2척

③HD Hyundai HI (HHI)→Hayfin Capital, LNG(174k-CBM) 2척

- 아래의 LNG 섹션 참조

③HD Hyundai HI (HHI)→Unknown, LPG(90k-CBM) 2척

- 아래의 가스선 섹션 참조

③HD Hyundai HI (HHI)→ONE, CONT(15,900-Teu) 6척

- 아래의 컨테이너선 섹션 참조

③HD Hyundai (Medium)→Mitsui OSK Lines, PTK(50k-DWT) 1척

③HD Hyundai Vietnam→Mitsui OSK Lines, PTK(50k-DWT) 1척

- 알려지지 않은 HD한국조선해양의 중형선 수주

③HD Hyundai Vietnam→Hafnia Limited, PTK(50k-DWT) 2척

[03월3주] ▲ HD현대중공업, Hafnia의 MR PC선 4척 수주

③K SB (Jinhae)→SteelShips LLC, PTK(50k-DWT) 2척

[05월2주] ▲ K조선, SteelShips로부터 MR 2척 수주

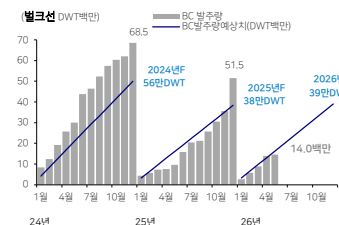
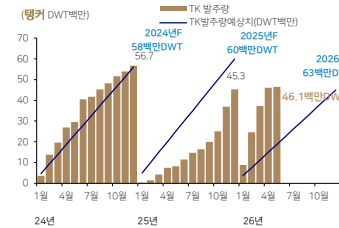
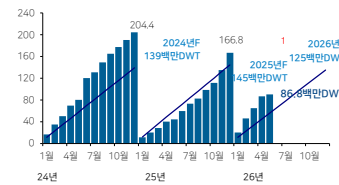
③SK Oceanplant→Korea Tanker Service, GASC(6,800-CBM) 2척

알려지지 않은 수주건

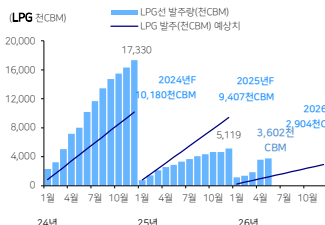
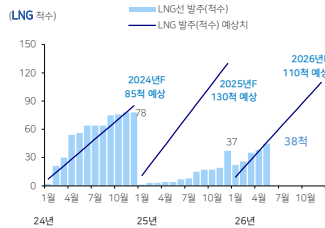
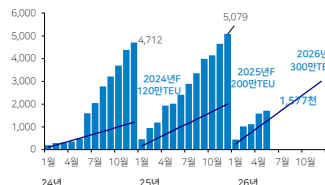
당사 예상 대비 발주와 발주 LIST

▶ 당사예상 대비 발주 추이

(전체선선 DWT백만) — 상선 전체 발주량 — DAOL 발주량(상선선 DWT백만)



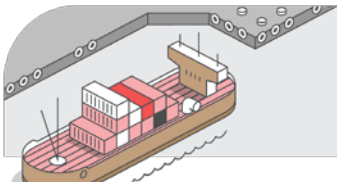
(원선선 선TEU) — 원선선 발주량 — 원선선 발주량(상선선 선TEU)



클락슨 신조 발주: 한/중/일

주석: 클락슨 입력 DATA 만 & 해양은 뉴스/공시 기준

	조선사	수주일자	발주처	선종	선형	인도	척수
대한민국	Samsung HI	26.05.13	유럽	TMS Cardiff Gas	LNG	174k cu.m.	2029 2
	Hanwha Ocean	26.05.08	유럽	Knutsen OAS Shipping	LNG	174k cu.m.	2029 1
	HD Hyundai Samho	26.05.12	아시아	BW LNG	LNG	177k cu.m.	2029 2
	HD Hyundai Vietnam	26.04.02	아시아	Hafnia Limited	PTK	50k DWT	2029 2
		26.04.07	일본	Mitsui OSK Lines	PTK	50k DWT	2029 1
	HD Hyundai HI (HHI)	26.05.07	Unknown	Unknown	LPG	90k cu.m.	2029 2
			일본	ONE	CONT	16k TEU	2028-2029 6
		26.05.13	유럽	Hayfin Capital	LNG	174k cu.m.	2029 2
	HD Hyundai (Medium)	26.04.07	일본	Mitsui OSK Lines	PTK	50k DWT	2028 1
	K SB (Jinhae)	26.02.28	유럽	SteelShips LLC	CONT	1k TEU	2028 2
대한민국	SK Oceanplant	25.12.22	한국	Korea Tanker Service	GASC	7k DWT	2028 2
	Jiangnan SY Group	26.03.01	중국	SIPG Energy	LNGV	20k cu.m.	2028 1
	CMHI (Jiangsu)	26.05.15	아시아	OceanSTAR Marine	FPSO	30k bopd	2028 1
	Jiangsu Zhenjiang SY	26.04.01	아시아	Unicore Shipping PTE	OFF-SUPP	4k DWT	2027 2
	Taizhou Maple Leaf	26.05.06	오세아니아	Stella Bulk	CONT	1k TEU	2028 2
	Taizhou Sanfu	26.01.01	유럽	Briese Schiffahrts	OFF-SUPP	14k DWT	2027 2
		26.03.03	유럽	Erasmus Corp	CONT	2k TEU	2028-2029 4
		26.04.14	중국	Rongtuo Shipping	OFF-SUPP	14k DWT	2029 4
		26.04.23	유럽	Atlanship SA	CONT	3k TEU	2029 3
		26.04.29	Unknown	Global Ship Lease	CONT	6k TEU	2029-2030 8
중국	Zhuhai Jianglong	26.05.12	아시아	Thong Yong	OFF-SUPP	0k LOA	2027 2
	ZPMC Qidong Marine	26.05.08	중국	Pioneer Mtime Tech	해양설치		2028 1
	Yangzhou Guoyu	26.05.15	중국	Shanghai Changshun	CONT	6k TEU	2028 6
	Huanghai SB	26.03.01	유럽	Seatrade Groningen	CONT	2k TEU	2028 2
	South China SY	26.05.01	중국	Kuma Marine	OFF-SUPP	3k DWT	2028 2
	Nantong CIMC SOE	26.04.01	Unknown	Unknown	OFF-SUPP	4k DWT	2027 1
	Hengli SB (Dalian)	26.04.01	유럽	Neda Maritime Agency	BULK	182k DWT	2027 2
	Qidong Qianqiu	26.03.31	Unknown	Unknown	BULK	64k DWT	2029 4
	Panjin Dajin Off	26.04.15	유럽	Cape Shipping	BULK	211k DWT	2029 2
	Shandong Hanyu SB	26.01.01	Unknown	Unknown	OFF-기타	1k DWT	2026 1
일본	Qidong Qianqiu HI	26.04.27	중국	YZJ Maritime	BULK	40k DWT	2028 2
	Yangzi Hongyuan SB	26.03.26	중국	SITC	CONT	1k TEU	2028 6
	Imabari SB Marugame	26.05.07	유럽	JHI Steamship	TK	115k DWT	2028 1
	Miura Zosensho	26.04.01	일본	Yaegawa Kaiun K.K.	OTHERS	11k DWT	2028 3
	Unknown Yard /Japan	26.05.11	유럽	Safe Bulkers	BULK	82k DWT	2029 3
						182k DWT	2029 1



선가, 실적, 생산능력

▲ 신조선가치수 2주만에 185P로 상승

지난 2주 동안 벌크, 핸디 탱커, VLGC, 컨테이너선 신조선가 상승을 바탕으로 신조선가치수가 2주만에 또 185P로 상승
중고선가치수는 제자리. 지지난주 수에즈막스에 이어, 지난주에는 아프라막스가 2주 연속 상승

외신 보도들

- 뉴스/FACT ⇄ 당사 의견

▶ 그립십

△ 한화오션, 세계 첫 풍력 보조 추진 시스템 장착한 LNG선 건조

한화오션이 신조 LNG선에 세계 최초로 풍력 돛(wind sails) 설치를 완료
해당 선박에는 Mitsui OSK Lines(MOL)이 개발한 'Wind Challenger' 시스템인 돛 2개가 선수 부분에 장착
이 돛은 섬유 강화 플라스틱으로 제작되었으며, 3단 신축식(telescopic) 구조로 최대 높이 49미터까지 확장 가능
MOL 측은 2개의 돛을 장착한 LNG선의 경우 기상 및 해상 조건에 따라 항차당 최대 12%의 연료 절감 효과를 기대할 수 있다고 밝힘
해당 LNG선은 2026년 인도 예정이며, 인도 후 Chevron 자회사에 장기 용선될 계획
MOL은 한화오션에서 건조 중인 또 다른 174k-CBM LNG선에도 2개의 Wind Challenger 돛을 설치할 예정. Tokyo Gas의 Tokyo LNG Tanker Co에 용선
MOL은 Wind Challenger 시스템을 탑재한 선박을 2030년까지 25척, 2035년까지 80척으로 확대할 계획

▶ LNGc

▲ HD현대상호, BW LNG로부터 LNG선 2척 수주. 신조선가 254백만달러

HD한국조선해양은 수요일 LNG선 2척 수주공시. 시장 소식통은 발주처를 BW LNG로 지목
2029년 하반기 인도물의 신조선가는 254백만달러
이번 수주는 BW LNG가 지난 12월에 발주한 LNG선 2척(2028년 인도 예정)에 포함된 옵션 계약 행사로 추정
이번 계약은 2025년 11월에 발주한 2척에 이어 추가로 2척을 확정된 건
첫 2척은 2028년 4분기에 인도될 예정이고, 이번에 계약한 2척은 2029년 2분기와 3분기 인도 예정
BW LNG는 GTT, DNV, HD현대그룹과 협력하여 업계 1번째인 혁신적인 3개 탱크(three-tank) 디자인을 개발 중. 이번 신조선에 해당 디자인이 적용될지 여부는 불분명함
HD한국조선해양은 올해 누적 총 96척, 11.32십억달러를 수주하여 연간 목표치인 23.31십억달러의 48.6%를 달성
현재까지의 수주 잔고에는 LNG선 14척, LPG/VLAC 20척, COT 7척, PC선 26척, PCTC 2척, 컨테이너선 26척, 쇠방선 1척이 포함
올해 LNG선 발주처로는 Sonangol, NYK Line/Ocean Yield, Tsakos Group, Capital Clean Energy Carriers 등

▲ BW LNG의 세계 최초 3개 화물창 LNG선 HD현대상호에 발주

BW LNG는 HD현대상호에 세계 최초로 3개의 화물창을 갖춘 대형 LNG선 4척을 발주
기존의 전통적인 4개 화물창 구조 대신 3개 화물창 디자인을 채택하여 화물 용량을 늘리고 증발률(boil-off)을 낮추면서도 완전한 운항 유연성을 유지
BW LNG는 GTT 및 HD현대중공업과 협력하여 업계 표준을 뛰어넘는 3개 화물창 디자인을 개발
이 선박에는 그외에 VCR 기능이 포함된 XDF 2.2 추진 시스템, 축발전기(shaft generator), 완전 재액화 시스템 등 최신 에너지 효율 기술을 탑재
이번에 발주한 4척의 신조선을 포함하여 BW LNG는 총 34척의 LNG선 및 FSRU/FSU 선대를 보유 및 운영

▲ HD현대중공업, Hayfin Capital Management로부터 LNG선 2척 수주. 250.5백만달러

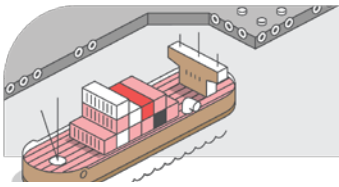
HD현대중공업에 2척의 LNG선 신조를 주문한 오세아니아 소재 선주가 Hayfin Capital Management인 것으로 파악
런던 Hayfin Capital Management가 신조발주로 LNG선 부문에 재진입. 과거 LNG 해운에 참여했으나 수년 전 해당 부문에서 철수한 바 있음
2029년 상반기 인도물의 신조선가는 250.5백만달러
Hayfin Capital Management가 Evalend Shipping으로부터 2029년 인도 리세일 신조 LNG선 2척을 인수했다는 보도도 있음
Evalend Shipping은 2023년 7월에 첫 LNG선 발주를 시작으로 2024년 5월까지 잔고를 6척으로 확대
당시 6척의 평균 신조선가는 약 264백만달러, 인도 일정은 2027년 중반부터 2028년 상반기
HD한국조선해양은 앞서 수요일 BW LNG 2척과 함께 이번 주에 2건의 LNG선 계약을 발표
HD한국조선해양은 올해 총 98척, 11.82십억달러의 수주를 기록하며 연간 목표인 23.31십억달러의 50.7%를 달성
수주 잔고는 컨테이너선 26척, PC선 26척, LPG/암모니아 운반선 20척, LNG선 16척, 원유 탱커 7척, PCTC 2척, 쇠방선 1척 등 다양한 선종으로 구성

▲ 한화오션, 유럽 선사로부터 LNG선 1척 수주. 신조선가 250.3백만달러

한화오션은 '유럽 소재 선사'와 LNG선 계약을 공시. 신조선가 관계자들은 노르웨이의 Knutsen OAS Shipping을 지목
2029년 6월 납기의 신조선가는 250.3백만달러
한화오션 측은 계약 당사자가 2025년 해당 조선소와 7척의 LNG선 계약을 체결했던 선사라고 밝혔으며, 이는 Knutsen OAS Shipping의 이력과 일치
이번 수주는 Knutsen OAS Shipping이 보유하고 있던 옵션 물량이 행사된 것으로 추정
작년에 한화오션에 2029년 인도 조건으로 LNG선 7척을 발주한 바 있음
Knutsen OAS Shipping은 통상 정기 용선 계약을 확보한 후 신조 발주를 진행. LNG 선대는 Knutsen LNG France를 통해 관리
Equinor의 LNG선 4척 입찰에서 승리하여 3척을 확정된 것으로 보이며, Edison과도 1척의 용선 계약을 체결
이번 발주에서 Eni 또한 Knutsen OAS Shipping 잠재적 용선사로 거론
한화오션은 올해 현재까지 총 19척, 3.4십억달러 규모의 수주를 기록
VLCC 10척, LNG선 5척, 초대형 암모니아 운반선 3척, 쇠방 연구선 1척

▲ 삼성중공업, TMS Cardiff Gas로부터 LNG선 2척 추가 수주

George Economou가 지배하는 TMS Cardiff Gas는 한국의 삼성중공업에 LNG선 2척을 발주
삼성중공업은 수요일에 LNG선 2척에 대한 건조 계약을 공시
2029년 중반 인도물의 신조선가는 252백만달러 수준
이번 발주로 TMS Cardiff Gas는 현재 운영 중인 19척 외에 총 13척의 LNG선 잔고를 보유하게 됨
TMS Cardiff Gas의 한국 내 잔고는 삼성중공업 6척, 한화오션 2척, HD현대상호 1척으로 분산되어 있음
지난 1월에는 중국의 Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group)에 처음으로 LNG선 4척을 발주한 바 있음
한화오션에서 건조 중인 2척은 QatarEnergy의 대규모 신조 프로젝트의 일환으로 장기 용선 계약이 체결. 각각 올해 5월과 7월에 인도될 계획임
HD현대상호에서 건조 중인 174k-CBM급 Frontier LNG는 오는 6월 인도 후 Cheniere Energy에 용선 예정. 80,000달러/일 후반대의 운임으로 수개월 계약 전함
올해 1분기 동안 전 세계적으로 최소 35척의 LNG선 발주가 이어졌으며,
삼성중공업은 이번 계약을 포함해 올해 현재까지 총 19척, 3.9십억달러의 수주 실적을 기록 중
LNG선 9척, FSRU 1척, 에탄 운반선 2척, VLAC 2척, 컨테이너선 2척, 원유 운반선 4척으로 구성



▲ 미국 Commonwealth LNG 프로젝트 FID 도달 및 건설 착수

미국 루이지애나 Commonwealth LNG(9.5MTPA) 파트너들이 9.75십억달러 규모의 최종투자결정(FID)에 도달
EPC 계약업체인 Technip Energies에 완전한 착공 지시서(Notice to Proceed)가 전달되면서 공식적으로 건설 시작
프로젝트 운영사인 Caturus는 자본 및 채무 투자를 통해 총 21.25십억달러의 자금을 조달
1번째 단계인 Phase 1 운영이 시작되는 2030년에 3십억달러 매출 예상
아랍에미리트의 Mubadala Energy가 Caturus의 지분 24.1%를 보유
Canada Pension Plan Investment Board(CPP Investments)는 프로젝트 자금 중 1.2십억달러를 지원하기로 합의한 후 Caturus 지분을 31%로 확대
기타 주요 채무 파트너로는 EOC Partners, BlackRock, Ares Infrastructure Opportunities 등이 참여
장기공급계약은 2026년 4월에 EQT, Glencore, Mercuria, Petronas, 그리고 Saudi Aramco의 트레이딩 부문과 장기
2025년 11월 판사에 의해 주 정부 개발 허가가 취소되는 걸림돌이 있었으나, 루이지애나 주정부가 한 달 만에 허가를 재발급했고,
2025년 12월 Baker Hughes, Honeywell, Solar Turbines 등 3개 업체에 대규모 장비 발주를 진행한 바 있음

▲ Galp의 LNG선 용선 입찰 개시

포르투갈 에너지 기업 Galp가 LNG 물동량 증가에 대비해 중기 용선을 위한 LNG선 확보에 나선
Galp는 2027년 하반기 또는 그 이전에 미국 걸프 지역에서 인도 가능한 174k-CBM LNG선 1척을 모색
상세 사양은 한국 또는 일본 조선소에서 건조된 2행정(two-stroke) 엔진 선박을 지정
용선 기간은 확정 3년, 5년 또는 7년에 1년 단위 옵션 2회를 제시
입찰 마감은 5월 29일이며, 제안 유효 기간은 7월 17일까지
Galp는 최근 미국 NextDecade와 2027년부터 시작되는 1 MTPA 규모의 LNG 구매 계약을 체결
현재 Venture Global 및 Cheniere Energy로부터도 미국산 LNG를 구매 중
현재 팬오션의 174k-CBM(2023년 건조)을 8월 중순까지 용선 중. 2034년 4월까지 연장할 수 있는 옵션을 보유하고 있음
독일 BASF도 미국산 물량 운송을 위해 174k-CBM에서 180k-CBM 사이의 LNG선을 13~16년 동안 장기 용선하기 위해 입찰을 진행 중
업계에서는 이러한 움직임이 LNG 용선 시장의 긍정적인 신호로 평가
중동 분쟁과 호르무즈 해협 폐쇄 등의 여파로 올해 용선료가 일시적으로 250,000달러/일 까지 급등했으나,
현재 현대식 2행정 선박의 스팟 요율은 90,000달러/일~100,000달러/일 수준으로 조정
대서양 지역의 수개월 단위 단기 용선료는 85,000달러/일~95,000달러/일 사이에서 형성
올해 LNG선 신조 인도 물량은 90척 이상으로 역대 최대치를 기록할 전망
올해 1~4월 사이 이미 28척의 신조 LNG선이 인도. 연말까지 63척의 추가 인도가 예정되어 있어 매주 약 2척의 선박이 시장에 공급될 예정
노후 선박 및 저효율 선박의 가동률은 하락할 것으로 예상되나, 현대식 선박은 상대적으로 건조한 수요를 유지할 것으로 분석

▶ LNG 전망

▲ 카타르발 공급 쇼크와 LNG선 과잉 공급 우려. 그러나 하반기 대규모 LNG선 발주

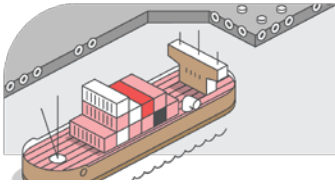
Vortexa와 업계 분석가들은 호르무즈 해협 봉쇄로 인해 QatarEnergy의 확장되는 LNG선대가 기본적으로 공급 과잉 상태인 시장에 추가적인 하방 압력을 가할 수 있다고 분석
해협 봉쇄 시작 이후 최소 50척의 카타르 LNG선이 가동을 멈추고 유휴 상태에 머물고 있음
QatarEnergy는 초기 10척의 선박을 용선 시장에 내놓았으며, 이후 수개월 단위의 계약을 위해 더 많은 선박을 제안하며 신중하지만 적극적인 마케팅을 펼치고 있음
카타르로부터 예상되었던 LNG 공급량이 12 ~ 15 MTPA 가량 부족해질 것으로 보이며, 이는 상당한 선박 수요 감소로 이어짐
반면 대서양 화물의 운송 거리가 5년 평균치를 상회하며 톤-마일 수요는 증가
특히 2행정 엔진 선박들의 공선 항해 속도가 같듯 시작 이후 빨라졌음
LNG 용선료는 갈등 초기 대서양 화물의 장거리 항해를 대비해 선박을 확보하려는 움직임으로 5배 급등했으나, 이를 뒷받침할 근본적인 동력은 부족한 상황
올해 LNG선대 용량(CBM 단위)은 전년 대비 +12% 성장할 것으로 예상되나, LNG 공급 성장률은 0%~3% 수준에 그칠 전망
2024년부터 시작된 구조적 공급 과잉이 2026년과 2027년까지 지속될 것으로 보이며,
올해 역대 최대로 인도되는 현대식 2행정 LNG선들이 노후 선박의 폐선을 가속화할 수 있음
당초 2027년으로 기대되었던 LNG 해운 시장의 신규 균형 시점이 카타르의 액화 train 손실 및 확장 지연으로 인해 2028년 또는 2029년으로 늦춰질 가능성이 있음
그럼에도 불구하고 현재 건설 중인 신규 액화 설비 용량을 지원하기 위해 2020년대 말에는 더 많은 선박이 필요할 것으로 분석
Fearnleys는 2029년과 2030년 인도를 위한 선박 확보를 목적으로 올해 하반기에 LNG선 신조 계약이 대거 쏟아질 것으로 예상

▲ FLEX LNG 월, LNG 시장의 구조적 변화와 현대식 선박 수요 증가

Flex LNG는 장거리 노선으로의 '구조적 전환'이 현대식 선박 수요를 뒷받침하며 시장 수급을 타이트하게 만들 것으로 전망
중동 지역의 공급 중단에도 불구하고 대서양 중심의 신규 물량이 아시아로 장거리 이동하면서 톤-마일 수요가 증가 중
2026년 1~4월 LNG 물동량은 전년 동기 대비 +3% 증가했으며, 미국 LNG 수출량은 약 130만 톤으로 2025년 대비 +18% 증가할 것으로 예상
중동 지역의 긴장 고조로 잠시 소강상태를 보였으나 2026년에는 새로운 LNG 공급 물량에 맞춰 다시 발주가 급증할 것으로 예상
현재 LNG선 잔고는 총 290척에 달하지만 대부분 장기 계약이 완료된 상태
Flex LNG에 따르면 현재 용선처가 확정되지 않은(Open) 신조 물량은 45척 수준
2026년 현재까지 총 38척의 신규 발주가 집계되었으며, 이는 2025년 전체 발주량인 35척을 이미 상회
일부 투기적 발주가 포함된 이러한 흐름은 향후 10년 후반의 견고한 해운 시장에 대한 업계의 강한 자신감을 시사

▲ Venture Global 2026년 이익 전망치 상향. Train 확장 추진

Venture Global은 액화 수수료 상승과 판매량 증가 예상에 따라 2026년 전체 이익 전망치를 대폭 상향 조정. 주가도 10% 상승
2026년 1분기 매출은 전년 동기 대비 59% 증가한 4.6십억달러, 순이익은 23% 증가한 488백만달러를 기록
2026년 연간 EBITDA 전망치를 기존 5.2 ~ 5.8십억달러 → 8.2 ~ 8.5십억달러로 크게 상향
향후 판매될 화물의 액화 수수료가 기존 전망치인 5달러 ~ 6달러/mmBtu → 9.50달러 ~ 10.50달러/mmBtu로 상승할 것으로 가정
1분기 출하 화물 수는 전년 대비 +106% 증가한 130개를 기록했
2026년 전체 출하 전망치도 기존 486개에서 최소 494개로 상향
TotalEnergies와 2026년부터 5년간 0.85 MTPA 규모의 LNG 구매 계약을 체결
Vito는 기존 5년 계약 물량을 0.2 MTPA 증량하여 총 1.7 MTPA를 구매하기로 합의
현재 생산 용량의 84% 이상이 계약 완료되었으며, CP2 및 Plaquemines LNG 시설 확장을 통해 추가로 33 MTPA 규모의 계약이 가능할 전망
해당 확장 프로젝트들에 대한 최종투자결정(FID)은 2027년에 이루어질 예정
Plaquemines LNG 1번째 단계는 수개월 내에 상업 운전(COD)을 시작할 예정이며, 2번째 단계는 2027년 봄 상업 운전 개시를 목표
중동 분쟁으로 인한 글로벌 에너지 시장의 혼란에도 불구하고 회사의 계약 전략에는 변함이 없으며 단기, 중기, 장기 계약을 혼합하여 추진 중
유럽의 가스 채고자 역사적 저점 수준인 상황에서 중동의 생산 감소는 재고 부족에 어려움을 더하고 있으며 다가오는 겨울철 LNG 수급 과제를 심화시키고 있음



▲ 2026년 미국이 유럽의 가장 큰 LNG 공급처

IEEFA에 따르면 2026년 미국의 LNG 출하량은 유럽 전체 LNG 수입량의 3분의 2를 차지할 것으로 예상
이 비중은 2028년까지 80%로 증가할 수 있음. 미국의 유럽 LNG 공급 지배력 확대
1번째 공급원에 대한 과도한 의존은 높은 가스 가격과 새로운 형태의 공급 중단 리스크에 유럽을 노출시킬 우려가 있음
러시아가 파이프라인 가스에 대한 의존도를 낮추면서 2021년과 2025년 사이에 유럽의 미국산 LNG 수입량은 3배 이상 증가
유럽의 LNG 수입 현황은 2026년 1분기 유럽 LNG 수입량 중 미국산 비중은 63%로, 전년 동기 대비 57% 대비 상승
2026년 1분기 동안 영국, 독일, 크로아티아, 네덜란드, 폴란드, 그리스 등 6개국은 LNG 수입량의 70% 이상을 미국에 의존
영국의 미국산 LNG 수입량이 가장 많았으며 1분기 인도량은 전년 대비 18% 증가
중동 전쟁으로 인한 혼란과 미국산 LNG에 대한 과도한 의존은 공급 안보와 다변화를 목표로 했던 유럽의 가스 전략이 실패
유럽연합은 AccelerateEU 전략을 통해 가스 수입 감축을 추진 중
2025년과 2030년 사이 5년간 유럽의 LNG 수요는 약 23% 감소할 것으로 예측
수요 감소 전망에도 불구하고 수입 인프라 확장은 지속
올해 6개의 추가 시설이 설치 또는 확장될 예정이며, 2030년까지 용량이 24% 증가할 전망
2030년 유럽의 LNG 수입 능력은 전체 가스 수요를 초과하고 실제 LNG 수요의 3배에 달할 것으로 추정
Russia는 여전히 유럽의 2번째로 큰 LNG 공급원 자리를 유지. 2026년 1분기 유럽연합의 러시아산 LNG 수입은 전년 동기 대비 16% 증가
프랑스, 스페인, 벨기에, 네덜란드, 포르투갈이 러시아산 LNG를 수입했으며 프랑스의 도입량이 가장 많음
유럽연합은 2025년 러시아산 LNG에 약 6.7십억달러, 파이프라인 가스에 5.9십억달러를 지출
유럽연합은 러시아산 LNG의 단계적 퇴출을 진행 중이며 단기 계약 금지는 이미 발효되었고 장기 계약 물량은 2027년 1월부터 금지될 예정

▲ GTT, 말레이시아 첫 FSRU 화물창 설계 계약 수주, 삼성중공업 건

프랑스 엔지니어링 기업 GTT가 말레이시아의 첫 FSRU의 화물창 설계 계약을 수주
GTT는 한국의 삼성중공업으로부터 신조 FSRU의 화물창 설계 프로젝트를 접수했다고 이번 주 확인
삼성중공업은 지난 말레이시아 해운 기업 MISC로부터 330백만달러 규모의 FSRU 건조 계약을 수주
이번 신조 FSRU는 Petronas Group의 자회사인 MISC의 1번째 FSRU이며, Petronas Gas를 위해 투입될 예정
말레이시아 경제부는 지난 4월 Petronas Gas가 추진하는 호주 및 글로벌 시장 대응용 3번째 LNG 수신 터미널 개발 계획을 승인
페락주 루무트에 위치할 RGT-3 터미널은 말레이시아에서 처음으로 FSRU 개념을 기반으로 개발
정부 승인 직후 Petronas Gas는 MISC에 FSRU 공급 및 운영·유지보수를 위한 낙찰통지서(LOA)를 발급
RGT-3는 일일 500백만 입방피트의 가스 송출 능력과 170k-CBM의 LNG 저장 용량을 갖추도록 설계
RGT-3의 상업 운영 시작 목표는 2029년 2분기이며, 해당 FSRU의 인도는 2029년 1분기로 예정

[05월2주] ▲ 삼성중공업, MISC의 FSRU 1척 수주, 328.4백만달러!

▶ 가스선/암모니아운반선

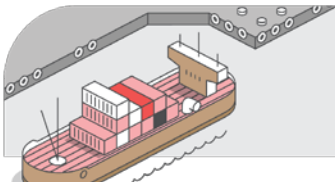
▲ HD현대중공업, George Economou로부터 VLGC 2척 수주

그리스 선주 George Economou는 HD현대중공업에 90k-CBM급 VLGC(LPG D/F) 2척을 발주
이번 발주의 주체는 George Economou 산하 TMS Cardiff Gas로 알려진
HD한국조선해양은 지난 금요일 "오세아니아" 소재 선사 계약으로 공시
2029년 3월 인도물의 신조선가는 121백만달러
TMS Cardiff Gas는 현재 총 6척의 VLGC 잔고를 보유. 나머지 4척은 삼성중공업에서 건조 중
삼성중공업에서 건조 중인 4척은 2024년 초에 해당 약 118백만달러에 발주. 2026년 말부터 2027년 6월 사이에 인도 예정
업계 소식통에 따르면 HD현대중공업과 삼성중공업에서 건조되는 해당 VLGC들은 암모니아 운송도 가능하도록 설계
최근 VLGC 및 VLAC 발주가 급증하고 있으며, 2026년 1~2월에는 6척이 발주된 데 반해 최근 2개월 동안은 TMS Cardiff Gas 물량을 포함해 총 24척의 계약이 체결
Clarksons 데이터에 따르면 현재 전 세계 VLGC 잔고는 124척으로, 이는 글로벌 선대의 약 29%에 해당하는 수준
이러한 발주 열풍은 중동 분쟁으로 인한 시장 혼란 속에서
미국 LNG 프로젝트의 LPG 생산량 증가, 아시아항 장거리 운송에 따른 톤-마일 증가를 기대한 투기적 수요로 분석
최근 해당 선종에 투자한 주요 기업으로는 Emarat Maritime, BGN International, KSS해운, JP Morgan, Thenamaris 등

▶ 컨테이너선

▲ HD현대중공업, ONE 컨테이너선 6척 수주

HD현대중공업이 최근 아시아 선사로부터 수주한 컨테이너선 15,900-TEU(LNG D/F) 6척의 발주처는 Ocean Network Express(ONE)
2029년 하반기 인도물의 신조선가는 203백만달러 수준
원래 ONE은 확정 12척 + 옵션 10척을 발주할 계획이었으나 최종 6척으로 크게 축소
이러한 보수적인 전략은 ONE의 2025년 수익성 악화와 해운 시장에 대한 약세 전망에 따른 것으로 분석
지정학적 긴장과 연료비 상승을 주요 압박 요인 때문에 전망을 어둡게 내다봄
올해 손이익은 2025년 338백만달러에서 12% 감소한 약 300백만달러로 예상. 이는 2024년 기록한 4.24십억달러 이익과 큰 대조를 이룸
중동 지역의 불안정성으로 인해 수에즈 운하 항로 재개가 조만간 어려울 것으로 보고 희망봉 우회 항로를 지속할 예정
세계 6위 선사인 ONE은 한국의 HMM 및 Yang Ming Marine Transport와 함께 Premier Alliance의 멤버
HD한국조선해양은 이번 ONE의 주문을 포함하여 올해 총 92척의 수주를 기록했으며 이 중 컨테이너선은 26척임



▶ 탱커

▲ 한화오션, 팬오션 VLCC 4척 주주, 131백만달러

한국의 팬오션이 선대 확장의 일환으로 4척의 VLCC를 한화오션에 발주
2030년 11월 인도물의 신조선가는 131백만달러
팬오션은 최근 SK해운으로부터 중고 VLCC 10척을 매입했으며,
중국의 Qingdao Beihai Heavy Industry에 1척,
HD현대중공업에 2척(척당 127백만달러, 2028년 상반기 인도)의 VLCC 잔고를 보유
이번에 계약한 척당 131백만달러의 신조선가는 지난 15년 만에 가장 높은 수준
조선소들은 인도 슬롯이 5년 가까이 채워짐에 따라 상승하는 비용을 반영해 신조선가 강세 유지
역대 최고 VLCC 신조선가는 해운 호황기였던 2008년의 약 150백만달러였으며, 2017년에는 80백만달러로 바닥을 친 바 있음
VLCC 발주는 2024년 63척, 2025년 73척을 지나, 올해 누적 98척 발주 완료. 팬오션의 4척 주문으로 100척을 돌파
한화오션은 3월에 그리스 선주 Maran Tankers로부터 3척(130백만달러), 4월에는 Harry Vafias로부터 2척(130.5백만달러, 2030년 인도)을 주주
현재 전 세계 VLCC 잔고는 250척으로 운항 선대의 약 27% 수준
BRS Group은 1분기 VLCC 계약 활동이 역사상 가장 활발한 시기 중 하나라고 평가
이러한 발주 증가세는 1) Opec+의 감산 완화에 따른 원유 생산 증가, 2) 브라질 및 가이아나의 생산 성장,
3) 중국의 비축, 4) Sinokor Maritime의 공격적인 선대 확장 등이 톤-마일 수요를 자극했기 때문
China Merchants Energy Shipping 등 중국 선주들의 대규모 추가 발주도 검토되고 있음

▲ Thenamaris, 한국 조선소에 PC선 신규 발주 검토

그리스 선사 Thenamaris는 선대 교체 프로그램의 일환으로 HD한국조선해양에 50k-DWT PC선 2척 발주를 위해 협상
HD현대그룹의 2028년 슬롯은 이미 매진. 2029년 인도물 협상이며, 현재 클락스 MR 신조선가는 50.5백만달러
Thenamaris는 현재 12척의 MR PC선을 운영 중. 2척은 2007년에 건조된 노후 선박
Thenamaris는 지난달에는 중국 Jiangnan Shipyard에 D/F 90k-CBM급 VLCC 2척+옴션 1척을 발주
작년에도 중국 Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding에 수에즈막스 탱커 2척(스크러버)을 약 81백만달러에 발주한 바 있음
Thenamaris는 현재 탱커 51척, 벌크선 24척, LNG선 8척, LPG선 6척, 컨테이너선 2척 등 총 91척의 다각화된 선대를 보유
HD현대그룹은 올해 Hafnia(8척), Gulf Energy Maritime(6척), Hayfin Capital(4척) 등 총 3개사로부터 18척의 MR을 주주

▲ Shipping Corp of India (SCI), 아프라막스 탱커 4척 신조 입찰 개시

약 300백만달러 규모의 아프라막스 탱커(메탄올 D/F) 4척 신조 입찰. 입찰 자격은 인도 내 조선소로 제한됨
현재 인도 조선소들은 아프라막스 탱커 건조 실적이 없음
이에 최근 5년 내 아프라막스 이상 크기의 원유 운반선을 3척 이상 인도한 글로벌 조선소 또는 설계사와 기술 협력을 체결해야 참여 가능
인도는 2030년까지 세계 10대 조선 강국, 2047년까지 5대 강국 진입을 목표로 제시
전략적 파트너십을 통해 인도 시장에 진출한 HD현대중공업과 삼성중공업의 이번 입찰 참여가 예상
삼성중공업은 작년 Swan Defence & Heavy Industries와 조선 및 해양 사업 협력을 위한 MOU를 체결
HD현대중공업은 국영 조선소인 Cochin Shipyard와 기술 협력 협정을 맺었으며,
Tamil Nadu 주정부와 신규 조선소 설립을 위한 독점 계약을 체결
SCI는 지난달에도 국내 조선소를 우대하는 조건으로 약 1,700-TEU Methanol-ready 컨테이너선 최대 6척(확정 2척, 옴션 4척) 입찰을 공고
SCI는 이전에 발주한 88k-CBM급 VLCC 8척(6척 로컬 건조)에 대해 Cochin Shipyard, Swan Defence & Heavy Industries, L&T Shipbuilding 등의 입찰 제안을 평가 중
SCI는 Indian Oil Corp, Bharat Petroleum 등 주요 인도 정유사들과 협력하여 50k-DWT PC선 최대 4척(D/F-ready) 건조 입찰도 진행 중

▲ Teekay Tankers의 수에즈막스 리세일 선박 인수

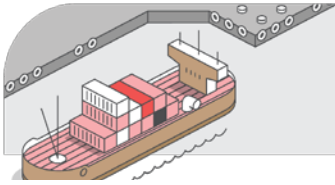
Teekay Tankers CEO Kenneth Hvid는 중고선 매입보다 리세일 거래를 선호
성명 불상의 한국 조선소에서 2027년 인도 예정인 신조 수에즈막스 2척을 적당 95백만달러에 매입 합의
브로커들이 제시한 신조선가인 89백만달러보다 높은 가격
기록적인 운임 시장에서 선박을 빠르게 확보하려는 수요로 인해 리세일 시장이 과열된 상태
중고선가가 매우 높게 형성되어 있어 장기 보유 및 운항사 입장에서 합리적인 가격의 중고 자산을 찾기 때문에 1년 뒤 인도받는 신조 리세일 선박을 선택
Teekay Tankers는 매입 선박을 매도할 계획이 없으며, 규모의 경제와 수익 창출 능력을 유지하기 위해 노력 중
현재 선대의 80% 이상이 스팟 시장에 노출되어 있어 강력한 시장 상황 이익을 포착하기에 유리한 구조를 유지

▲ Torm, 중국 건조 MR PC선 리세일 6척 인수

Danish 선사 Torm은 2027년 1분기부터 인도가 시작되는 MR 리세일 선박 6척을 인수했다고 수요일 발표
Jacob Meldgaard CEO는 이번 인수가 4척과 2척으로 나뉘는 두 건의 별개 거래이며,
이 중 4척은 YZJ Maritime이 중국 Jiangnan Shipbuilding에 발주한 49.8k-DWT를 적당 48백만달러에 인수하는 것으로 알려져
현 시점 즉시 인도 가능한 리세일 가격은 최대 53백만달러, 신조선가는 약 52백만달러, 5년 선령 중고선은 49백만달러 수준임
Meldgaard CEO는 현재 운항 중인 선박의 가격보다 비슷한 시기에 인도되는 리세일 선박의 가격이 더 매력적이라고 판단
인도가 2~3년 뒤로 밀리는 신조 발주보다는 즉각 대응 가능한 리세일이나 중고선 인수가 리스크 관리 측면에서 유리하다는 입장
인수 결정 시 기존 소유주보다는 선박의 품질, 건조 과정 및 사양에 대한 영향력, 가격, 인도 시점을 중점적으로 평가
Torm은 동일한 선주로부터 한국건조 2015년식 MR PC선 2척을 추가로 매입하기로 합의함
이번 인수가 완료되면 Torm은 총 103척의 선대를 보유하게 됨
운임 상승에 따라 총 100척 중 5척의 선박을 더티(dirty) 화물 운송으로 전환
현재는 장기 계약보다는 스팟(spot) 시장 노출을 선호

▶ SK해운, 용선 계약 조건으로 인한 VLCC 매각가 하락

Hahn & Co의 SK해운이 스크러버가 장착된 314k-DWT VLCC(2012년 건조) 2척을 60.3백만달러에 매각한 것으로 유럽 중개인들이 보고
해당 매각가는 VesselsValue의 평가액 91백만달러대보다 30백만달러가량 낮은 수치. 이는 낮은 용선료의 정기 용선 계약이 체결되어 있기 때문
해당 선박들은 2026년 9월 및 2027년 11월까지 26,000달러/일 ~ 28,000달러/일 수준으로 용선
이는 Clarksons의 1년 기간 용선 평가액인 123,500달러/일과 큰 차이를 보임
SK해운은 2010년경 1척을 96백만달러에 발주하고, 또 1척은 약 105백만달러에 매입한 바 있음
Sinokor Maritime의 공격적 매입과 중동 지역 분쟁 여파로 올해 VLCC 가치가 급등하여 15년 선령 선박의 가치는 2025년 말 62백만달러에서 현재 80백만달러로 상승
Clarksons의 중고선가 지수는 올해 10% 상승한 241포인트를 기록하며 2008년 이후 최고치
2010년 건조된 스크러버 장착 VLCC의 평균 수익은 112,192달러/일로 전주 대비 10% 급증하는 등 스팟 운임이 고공행진 중
Signal Ocean은 VLCC 신조선가가 129백만달러인 반면 5년 선령 중고선가가 138백만달러로 평가되는 등 가용 선박 확보 경쟁으로 인해 연령에 따른 감가상각 곡선이 무너졌다고 분석



▶ 오프쇼어/디펜스

▷ Genting, 인도네시아 1번째 FLNG 프로젝트 지분 매각

Malaysia의 Genting은 개발 중인 인도네시아 Kasuri FLNG 프로젝트의 지분을 현지 업체에 매각하기로 합의
Kasuri 프로젝트는 인도네시아의 1번째 FLNG 시설로 연간 1.2 MTPA의 액화 용량을 갖출 예정
중국 업체인 Wison New Energies가 Kasuri FLNG 시설의 EPCIC 계약을 수행 중이며, 생산 시작은 2027년 초로 예정
현지 에너지 기업 Rukun Raharja - Raharja Energi Cepu(Ratu)는 West Papua주의 Kasuri PSC(업스트림) 지분 5%와
FLNG 시설을 개발하는 Laya Nusantara Gas(다운스트림) 지분 5%를 인수
Genting은 다운스트림 지분 매각이 7월 말까지 완료될 것으로 예상하며, 업스트림 거래는 인도네시아 규제 당국인 SKK Migas의 승인을 거쳐 2027년 2월 이전에 완료될 전망
인도네시아 정부는 2023년 초 AKM 가스전 개발 계획을 승인했으며, 18년 동안 FLNG 시설에 일일 230백만 입방피트의 가스를 공급할 수 있도록 허가

△ 휴스턴 개최 Tradewinds 포럼에서 한화필리의 말

최근 휴스턴에서 열린 TradeWinds 선주 포럼 참가자들은 미국 조선소의 상업적 잔고를 재건하기 위해 강력한 수요 신호가 필요하다고 강조
한화필리조선의 David Kim CEO는 작년 조선소 인수 후 100백만달러를 투자한 데 이어
추가로 100백만달러를 더 투자했으며, 선제적으로 수요에 대비하고 있음을 밝힘
한화필리조선은 한화 Shipping으로부터 최소 1척의 LNG선, 10척의 PC선을 수주했으나,
LNG선 건조의 상당 부분은 한국 내 자매 시설로 외주 처리될 가능성이 높음

△ INPEX, 호주 최대 미개발 가스전 Browse 프로젝트 지분 인수 계약 체결

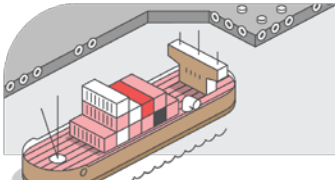
일본 오일 및 가스 회사인 INPEX가 호주의 거대 Browse 프로젝트 지분 10.67%를 인수하기로 합의
자회사 Inpex Mirai Upstream이 PetroChina International Investment와 지분 매매 계약을 체결
이번 거래에는 호주 북서부 오프쇼어 Browse 분지에 위치한 3개의 대형 가스전(Brecknock, Calliance, Torosa) 허가권이 포함
거래의 최종 완료는 규제 기관 및 기존 합작 투자 파트너들의 승인을 포함한 다수의 조건 충족이 필요
Browse 가스전은 약 13.9Tcf의 가스와 390백만 바レル의 콘덴세이트 조건부 자원을 보유
기존 주주 구성은 Woodside(30.6%), BP(44%), Mitsubishi-Mitsui(14.4%), PetroChina(10.67%)
운영사인 Woodside가 발표한 가이드라인에 따르면, 해당 프로젝트 개발에는 35.2십억달러(48.7십억 호주달러)의 막대한 capex가 소요될 전망
INPEX는 이미 호주에서 대규모로 운영 중인 Ichthys LNG를 비롯해 Prelude FLNG 및 Darwin LNG 시설 지분을 통해 LNG 포트폴리오를 구축하고 있음
이번 지분 인수는 상당한 규모의 자산 추가를 의미하며, INPEX는 분기 실적 발표에서 2026년 신규 자산 인수를 위해 670백만달러(106십억 엔)를 책정했다고 명시
인도네시아의 거대 Abadi 프로젝트 역시 FEED 단계에 있는 등 LNG는 INPEX 성장 계획의 핵심 부분
INPEX는 2035년 글로벌 LNG 수요가 현재 약 400 MTPA 수준에서 약 700 MTPA로 증가할 것으로 예상함
수요는 전체의 약 60%를 차지하는 아시아-오세아니아 지역에 집중. 태평양 연안 지역에서 공급 부족이 발생할 것으로 분석
호르무즈 위기 상황 속에서 리스크가 낮고 다변화된 에너지 안보 원천으로서 호주의 전략적 가치가 더욱 커지고 있음

▲ 이란 공격으로 파손된 카타르 LNG mega-train 복구 시도

이란의 공격으로 연간 합계 12.8 MTPA의 액화 용량을 갖춘 QatarEnergy의 LNG train 2기(Train 4 및 Train 6)가 파손
일본의 Chiyoda Corporation은 파손된 LNG train 복구를 위한 EPC 계약 체결을 기대하며 현재 초기 단계의 논의를 진행 중
Chiyoda Corporation은 피해 정도를 평가한 후 기존 설비의 해체가 필요하다고 판단될 경우, 최종적으로 복구 작업을 위한 EPC 계약을 체결할 예정
QatarEnergy는 Ras Laffan Industrial City 시설 수리에 최대 5년이 소요될 것으로 추정. 장비 조달 및 설치를 포함한 전체 복구 기간은 3~5년으로 예상
QatarEnergy는 Chiyoda Corporation 외에 Technip Energies와도 복구 작업을 위해 접촉 중이며, 두 업체 모두 해당 train의 초기 EPC 작업을 수행한 바 있음
Technip Energies는 Train 4 및 Train 6 수리를 지원하기 위해 전담 팀을 구성하고 고객사와 합의를 마침
파손된 두 train은 카타르 전체 LNG 수출 용량의 약 17%를 차지하며,
Train 4는 QatarEnergy(66%)와 ExxonMobil(34%), Train 6은 QatarEnergy(70%)와 ExxonMobil(30%)의 합작 투자로 운영
QatarEnergy는 이번 mega-train 파손으로 인해 연간 약 200십억달러의 매출 손실이 발생할 것으로 추산
카타르는 Ras Laffan에서 총 77 MTPA 용량의 mega-train 14기를 운영하고 있으나, 현재 공격 여파로 모든 수출 용량이 가동 중단된 상태

▷ Equus Energy 프로젝트의 기술적·상업적 타당성 확인

호주 독립 선사 Equus Energy는 오프쇼어 가스 프로젝트의 pre-FEED 작업을 통해 기술적 타당성, 상업적 견고성, 자본 효율성을 확인
자체 pre-FEED 연구를 통해 가스 1.7Tcf 및 콘덴세이트 38백만 배럴의 인증된 조건부 자원을 상용화하는 개발 경로를 검증
서호주 오프쇼어 North West Shelf의 기존 Pluto 또는 Varanus Island 인프라로의 tie-back이 실행 가능한 개발 옵션으로 검토
여유 용량이 있는 기존 인프라를 활용함으로써 greenfield 대안 대비 개발 복잡성, capex 요구량 및 실행 리스크를 실질적으로 줄일 수 있음
2027년 FEED 단계 진입과 FID(최종투자결정)를 앞두고 파트너십, 자금 조달 및 승인 절차를 진행 중
프로젝트의 핵심 요소는 임대형 FPSO가 될 예정이며, floater를 임대하는 것이 가장 합리적인 구조이자 자본 효율적인 모델
Sevan FPSO를 선택한 이유는 원통형(cylindrical) 구조로 설계되어 North West Shelf의 대형 해상 조건 및 사이클론 환경에 매우 잘 적응하기 때문
해저 라이저와 연결하는 터렛(turret)이 없어 기존 FPSO 대비 비용이 절감되며, 영구 계류가 가능해 가동 시간과 매출을 훨씬 더 높일 수 있음
2가지 주요 개발 옵션 평가 중인데
1번째 옵션은 Woodside Energy의 Pluto 오프쇼어 인프라로 tie-back하여 Pluto LNG train 1 및 Karratha 가스 플랜트(KGP)에 접근하고,
DBNGP 파이프라인을 통해 내수 가스 시장에 공급하는 방안
2번째 옵션은 Santos가 운영하는 오프쇼어 인프라 및 Varanus Island 가스 플랜트로 tie-back하여
기존 North West Shelf 인프라를 통해 LNG 시장에 접근하고, DBNGP를 통해 내수 시장에 공급하는 방안
초기 개발은 임대 FPSO에 연결된 최대 5개의 수직 해저 생산정에서 gross 기준 일일 350백만 입방피트의 가스를 생산하는 것을 상정
초기 가동 시 LNG 생산 용량은 약 2 MTPA, 콘덴세이트는 약 12,000배럴/일이며, 서호주 내수 시장에는 일일 50테라줄의 가스를 공급하여 현 가스 수요의 약 5%를 충당할 수 있음
아시아 시장용 LNG 물량의 가격은 6달러/MBTU로 예상
기존 인증 자원을 바탕으로 한 프로젝트 수명은 15년임
서호주 주정부로부터 가스의 85%를 수출하고 나머지 15%를 내수 시장에 공급하는 조건부 승인을 이미 확보



▶ 기타

△ 미국 Jones Act 면제 논란. Bill Cassidy 상원의원 반대 요약

Jones Act는 미국 내 항구 간 화물 운송 시 미국 건조 선박, 미국인 선원 승선 및 미국인 소유 선박을 의무화하는 법안
백악관은 중동 전쟁 중 군사 공급망 지원 및 유가 안정을 근거로 3월에 60일 면제, 4월에 90일 추가 연장을 단행
이에 대해, Bill Cassidy 상원의원(루이지애나주)는 이에 대해 강력한 반대 의사 표명
연안운송법(cabotage law) 면제가 미국 내 일자리를 저해할 뿐이며, 연료 가격 하락에는 실질적인 효과가 없음을 강조
Jones Act 면제 시 캘리포니아 등 지역의 유가 하락 효과는 미미한 반면, 일자리가 중국, 한국, 인도 등으로 유출될 수 있다고 경고
Bill Cassidy 의원은 2021년 탄핵 투표 당시 찬성표를 던진 7명의 공화당 의원 중 한 명으로, Donald Trump 대통령의 측근은 아님
루이지애나주는 다수의 조선소가 위치한 지역이며, Jones Act가 수천 명의 조선업 종사자 가족의 생계를 지탱하는 핵심 동력임을 강조
유가 상승의 실질적 원인은 Jones Act가 아닌 이란과의 전쟁, 캘리포니아 정유소 폐쇄, 서부 해안 파이프라인 건설 실패 등에 있다고 주장
일부 세력이 철학적 반감을 이유로 Jones Act를 무력화하기 위해 이번 면제 조치를 구실로 삼고 있다고 지적
백악관은 면제 조치 이후 미국 항구의 공급이 더 빨라졌으며 에너지 시장 혼란을 완화하는 데 도움이 되었다고 주장
반면 Jones Act 이해관계자 연합인 American Maritime Partnership은 면제 조치가 유가에 미치는 영향이 없으며 오히려 국내 운전자들에게 피해를 준다고 반박
Cato Institute의 Colin Grabow는 면제 기간 50일 동안 걸프만에서 서부 및 알래스카로 이동한 연료 물량이 2025년 전체 물량을 상회했다며 면제 조치를 긍정적으로 평가

△ 호르무즈 해협 폐쇄에 따른 석탄 수요 증가 및 벌크 시장 분석

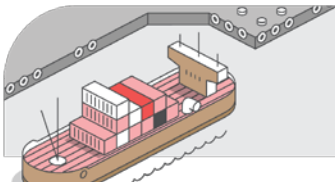
호르무즈 해협 폐쇄로 인한 가스 공급 차단으로
아시아 및 유럽 국가들이 발전용 석탄으로 전환하며 kamsarmax, panamax, capesize 벌크선 운임 상승이 지속될 전망
Signal Ocean에 따르면 4월 글로벌 해상 석탄 물동량은 전년 동기 대비 6% 증가한 115천톤을 기록하며 2026년 들어 2번째 월간 상승세를 보였음
BDI(Baltic Dry Index)는 지난 화요일 3,063포인트를 기록하며 2023년 12월 이후 처음으로 3,000포인트를 돌파하며 2년 만에 최고치를 경신
Bimco는 일본, 한국, 유럽연합(EU)의 수요와 인도 및 중국으로의 석탄 선적이 벌크선 수요를 뒷받침하고 있으며, 특히 panamax와 capesize 부문의 운임 상승을 견인하고 있다고 분석
일본, 한국, 유럽으로 향하는 석탄 운송에서 panamax가 58%, capesize가 31%의 비중을 차지
호르무즈 해협 폐쇄 여파로 4월 글로벌 해상 LNG 선적량은 전년 대비 8% 감소했으나, 글로벌 석탄 톤-마일 수요가 8% 증가하며 이를 대체
BRS는 에너지 안보 우려와 LNG 가격 변동성으로 인해 유럽이 석탄으로 일시 전환함에 따라 kamsarmax와 capesize 수요가 지지받을 것으로 분석
Bimco는 해협 폐쇄가 지속될 경우 글로벌 석탄 물동량이 2026년 최대 1%, 2027년 0.5%~1.5% 성장할 것으로 예상
Signal Ocean은 유럽의 여름철 전력 수요는 낮으나, 한국과 일본은 6월부터 냉방 수요로 인해 석탄 수요가 전형적으로 증가할 것으로 예상
장기적으로는 글로벌 재생 에너지 발전 용량 확대와 유럽 내 석탄 발전소 폐쇄, 중국의 철강 생산 감축 등으로 인해 석탄 물동량은 결국 감소할 것으로 예상

▶ 호르무즈 해협 내 선박 자동식별장치(AIS) 차단 운항 지속

이란의 호르무즈 해협 폐쇄 이후 AIS를 끈 채 구역을 탈출하는 '다크 트랜짓(dark transits)' 현상이 지속
Windward의 분석에 따르면 4월 19일에서 5월 3일 사이 AIS 신호 없이 해협을 통과한 사례가 600% 급증하며 운영의 새로운 국면에 진입
그리스 선사 Eastern Mediterranean Maritime 소속 300k-DWT Agios Fanourios I(2016년 건조)은 ...
... 4월 17일 Basrah Medium 원유 선적 후 두 차례 실패 끝에 해협을 통과하여 5월 26일 Vietnam Nghi Son 정유소에 하역 예정
중국 선사 Plaza Mayor International Group 소속 319.2k-DWT Kiara M(2004년 건조)은 지난 일요일 AIS를 차단한 채 해협을 빠져나와 월요일 기준 Oman 동부 해안에 정박 중
장금상선의 300k-DWT Basrah Energy(2010년 건조)는 5월 1일 UAE Zirku 터미널에서 ...
... 2,000천 배럴의 Upper Zakum 원유를 선적 후 5월 6일 해협을 통과하여 5월 8일 UAE Fujairah에 하역
지난겨울 공격적인 매입으로 세계 최대 VLCC 선대를 구축한 장금상선은 현재 호르무즈 해협 내에 14척의 VLCC가 묶여 있는 상태
이는 해당 지역에 고립된 전체 선박량의 10%를 상회하는 규모이며, 해협 재개방 시 운임 상승의 수혜를 입을 수 있는 위치로 평가
UAE 국영 석유사인 Adnoc은 주요 그리스 및 지역 선사들과 협력하여 AIS를 끈 채 VLCC와 수에즈막스를 운항시키며 원유 수출을 시도 중
수출 물량은 이란 전쟁 전과 비교하면 소량에 불과하나, 유가 흐름을 유지하기 위해 Adnoc이 상당한 위험을 감수하고 있음을 시사
Adnoc은 해협 내부에서 4척의 탱커를 통해 최소 4,000천 배럴의 Upper Zakum 원유와 2,000천 배럴의 Das 원유를 수출하는 데 성공

△ 카타르 LNG선의 호르무즈 해협 추가 통과 및 파키스탄항 운송

Iran이 QatarEnergy가 지배하는 2번째 LNG선의 호르무즈 해협 동쪽 통과를 허용하여 파키스탄으로 화물을 운송 중
대상 선박인 175k-CBM Mihzem(2025년 건조)은 월요일 해협 통과 시도 중 AIS를 끄는 '다크' 운항을 단행한 후 오만만(Gulf of Oman)에 다시 나타남
Mihzem은 5월 14일 파키스탄 Port Qasim 터미널에 도착할 예정임을 알림
카타르는 주요 LNG 수출 시설 인근의 선박들에게 안전상의 이유로 AIS 송수신기(transponders)를 끌 것을 요청
월요일부터 해당 지역의 LNG선 9척이 AIS 신호 전송을 중단한 것으로 보고
일요일에 QatarEnergy가 용선한 216k-CBM Al Kharaitiyat(2009년 건조)가 2월 말 Iran 전쟁 시작 이후 카타르 화물을 싣고 해협을 통과한 1번째 LNG선이 됨
Al Kharaitiyat은 당초 월요일 도착 예정이었으나 5월 13일 접안하는 것으로 조정
파키스탄으로 향하는 3번째 카타르 화물은 148k-CBM Al Daayen(2007년 건조)에 실린 채 여전히 걸프만 내에 머물고 있음
미국과 Iran 사이의 평화 협상 중재자 역할을 하는 파키스탄은 자국 화물의 걸프만 출항을 허용해 달라고 Tehran에 로비
파키스탄은 막대한 에너지 수입 비용을 절감하기 위해 태양광 패널 도입을 서두르고 있으며 가스 부족 사태를 막기 위해 노력 중
현재 걸프 지역에는 총 11척의 LNG선이 남아 있는 것으로 추정



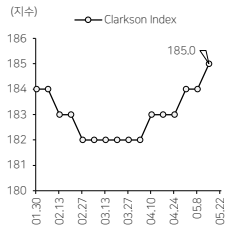
다올 선박

2026.05.17 [822호]

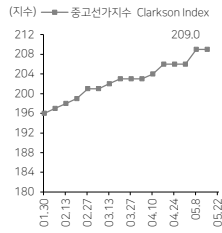
DAOL 다올투자증권

신조선가 & 중고선가

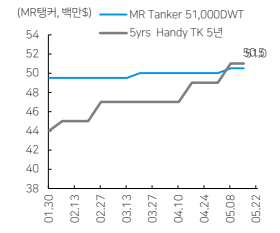
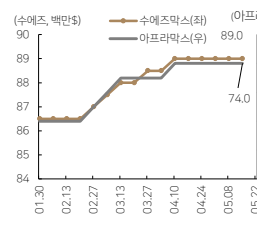
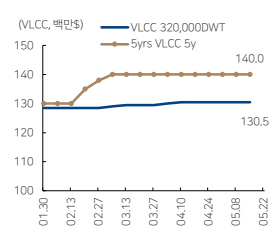
▶ 신조선가지수



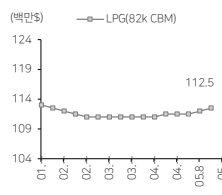
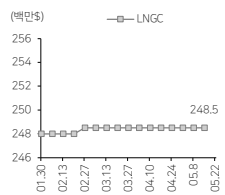
▶ 중고선가지수



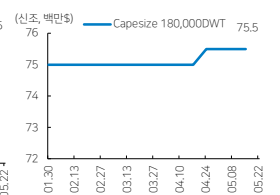
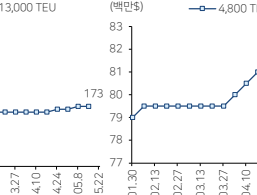
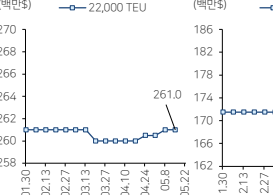
▶ 탱커



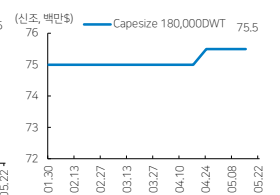
▶ 가스선들



▶ 컨테이너선

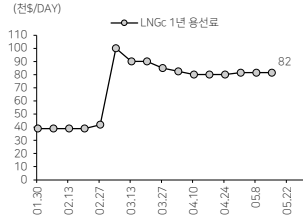


▶ 벌크

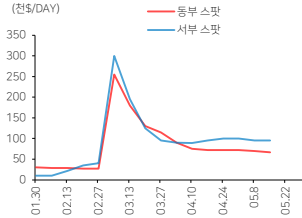


용선료

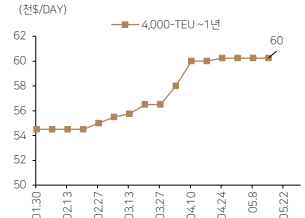
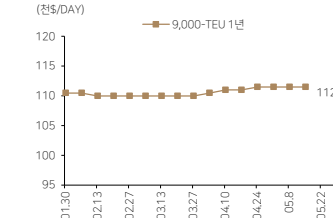
▶ LNG선 용선료(1년)



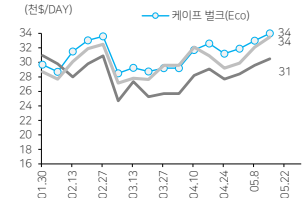
▶ LNG선 SPOT 운임



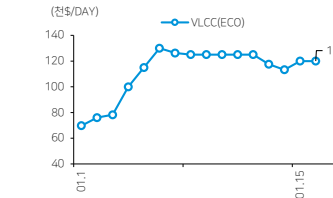
▶ 컨테이너선



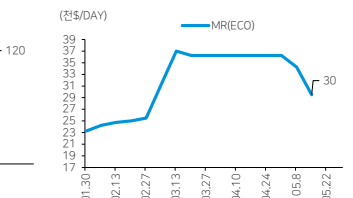
▶ 벌크

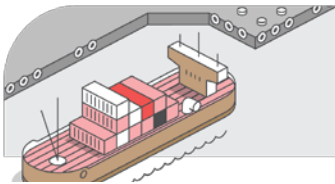


▶ 탱커 - VLCC



▶ 탱커 - MR탱커





다올 선박

2026.05.17 [822호]

DAOL 다올투자증권

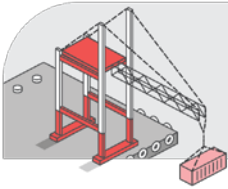
Consensus 추이

▶ 조선/기계 EPS, BPS 등 연간 컨센서스 추이

그룹	종목	2026 EPS(원)									Change(%)		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	26.04.18	26.04.25	26.05.02	26.05.09	26.05.15	2달전 대비	4주전 대비	2026 PER	증가
조선	HD한국조선해양	48,228	47,628	50,548	49,052	47,566	47,613	47,613	48,790	48,790	-1%	3%	8.5	416,000
	HD현대중공업	24,214	23,491	26,166	25,638	25,210	25,526	25,526	27,290	28,103	10%	11%	22.8	640,000
	삼성중공업	1,328	1,332	1,406	1,409	1,358	1,380	1,347	1,216	1,211	-14%	-1%	24.2	29,300
	한화오션	4,482	4,470	4,466	4,414	4,475	4,475	4,900	4,972	4,972	13%	11%	23.8	118,100
엔진	한화엔진	1,758	1,720	1,881	2,048	2,055	2,082	2,142	2,177	2,248	10%	9%	31.9	71,600
	STX엔진	1,350	1,350	1,350	2,147	2,070	2,070	2,070	2,042	2,042	-5%	1%	22.4	45,850
	HD현대파워엔진	3,061	3,153	3,372	3,540	4,170	4,170	4,170	4,143	4,255	20%	2%	18.6	79,200
건설기계	HD건설기계	10,395	3,760	8,112	8,972	9,794	9,794	10,731	10,739	10,729	20%	10%	15.1	162,400
	두산발켓	5,815	5,779	5,722	5,343	5,316	5,316	5,520	5,520	5,521	3%	4%	12.6	69,700
발전/중전기	두산에너빌리티	612	595	645	579	512	520	466	464	469	-19%	-8%	236.1	110,800
	HD현대일렉트릭	26,268	26,268	27,029	27,201	27,050	27,050	27,255	27,255	27,194	0%	1%	43.4	1,179,000
	효성중공업	76,206	76,206	81,500	83,530	85,605	85,605	84,548	84,548	84,548	1%	-1%	44.3	3,745,000
	LS ELECTRIC	13,830	14,115	15,274	15,113	3,040	3,246	3,317	3,317	3,317	-78%	9%	78.1	259,000
방산/기타	한국항공우주	3,764	3,766	3,894	3,826	3,774	3,772	3,724	3,560	3,564	-7%	-6%	45.2	161,100
	한화에어로스페이스	46,508	46,282	45,858	45,694	46,112	45,775	45,592	41,905	40,829	-11%	-1%	29.8	1,216,000
	LIG디펜스엔에어로스페이스	17,826	17,891	17,879	16,781	17,028	17,036	16,765	16,638	16,702	0%	-2%	49.9	834,000
	한화시스템	1,541	1,541	1,442	1,567	1,603	1,631	1,333	1,362	1,295	-17%	-1%	80.6	104,300
피팅	현대로템	9,925	9,677	8,959	8,960	8,444	8,471	8,496	8,405	8,405	-6%	0%	24.0	201,500
	현대엘리베이터	4,732	4,720	4,720	4,720	5,129	5,129	5,129	5,129	5,129	9%	0%	17.6	90,100
	성광벤드	2,308	2,308	1,800	1,657	1,716	1,767	1,767	1,767	1,767	7%	3%	19.5	34,450
	태광	2,025	2,068	2,219	2,214	2,192	2,035	2,035	2,035	2,035	-8%	7%	17.1	34,750
하이록코리아	하이록코리아	4,555	4,393	4,393	4,393	3,892	4,209	4,209	4,209	4,209	-4%	8%	9.2	38,550

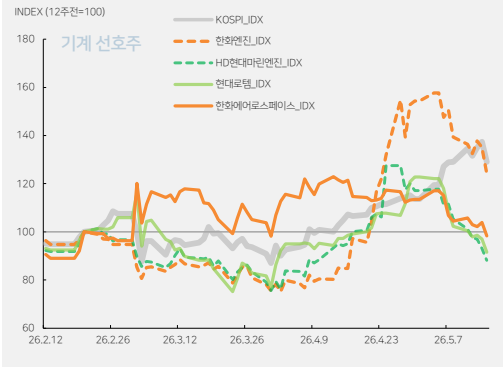
그룹	종목	2026 BPS(원)									ROE		VALUATION	
		다섯달전	네달전	세달전	두달전	26.04.18	26.04.25	26.05.02	26.05.09	26.05.15	2026	2027	2026 PBR	
조선	HD한국조선해양	219,809	219,809	227,268	221,372	220,277	221,329	221,329	223,700	223,700	22%	24%	1.9	
	HD현대중공업	96,110	104,136	105,425	103,813	107,731	108,992	108,992	116,855	114,822	24%	26%	5.6	
	삼성중공업	7,483	7,490	7,586	7,560	7,285	7,254	7,231	6,971	6,966	17%	22%	4.2	
	한화오션	23,375	23,354	23,968	24,069	24,483	24,483	24,932	25,010	25,010	20%	22%	4.7	
엔진	한화엔진	7,372	7,372	7,372	7,372	7,372	7,372	9,073	9,073	9,073	25%	32%	7.9	
	STX엔진	10,191	10,191	10,191	10,748	10,669	10,669	10,669	10,614	10,614	19%	19%	4.3	
	HD현대파워엔진	14,562	14,694	15,642	17,381	18,790	18,790	18,790	18,799	18,843	23%	24%	4.2	
건설기계	HD건설기계	113,305	40,987	96,874	94,613	97,719	97,719	85,424	85,517	88,818	12%	14%	1.8	
	두산발켓	78,639	79,427	79,581	78,705	79,047	79,047	79,910	79,910	80,314	7%	8%	0.9	
발전/중전기	두산에너빌리티	12,795	12,697	12,864	12,650	12,681	12,693	12,735	12,735	12,697	4%	6%	8.7	
	HD현대일렉트릭	75,493	75,493	77,271	77,277	76,568	76,568	76,540	76,540	76,210	36%	38%	15.5	
	효성중공업	320,161	320,161	326,816	329,109	330,167	330,167	329,158	329,158	329,158	26%	32%	11.4	
	LS ELECTRIC	78,526	78,797	79,914	79,927	16,108	16,386	16,510	16,510	16,510	20%	24%	15.7	
방산/기타	한국항공우주	22,610	22,610	22,381	22,298	22,176	22,178	21,995	21,856	21,835	16%	22%	7.4	
	한화에어로스페이스	215,374	214,311	222,207	232,901	232,743	231,329	230,713	224,559	223,530	18%	21%	5.4	
	LIG디펜스엔에어로스페이스	75,423	75,129	81,533	78,143	78,683	78,420	78,338	78,473	78,529	21%	26%	10.6	
	한화시스템	18,781	18,781	19,845	15,180	22,351	27,048	26,710	28,026	29,621	4%	7%	3.5	
피팅	현대로템	37,134	36,569	35,890	35,753	35,895	35,895	36,170	36,025	35,994	23%	27%	5.6	
	현대엘리베이터	30,487	30,487	30,487	30,487	29,617	29,617	29,617	29,617	29,617	17%	18%	3.0	
	성광벤드	23,255	23,255	22,776	22,569	22,063	22,063	22,063	22,063	22,063	8%	10%	1.6	
	태광	24,776	24,680	26,455	26,455	25,985	25,985	25,985	25,985	25,985	8%	9%	1.3	
하이록코리아	하이록코리아	43,975	41,221	41,221	41,221	41,553	41,553	41,553	41,553	41,553	10%	11%	0.9	

출처: Dataguide



당사 기계 선호주 vs. 시장

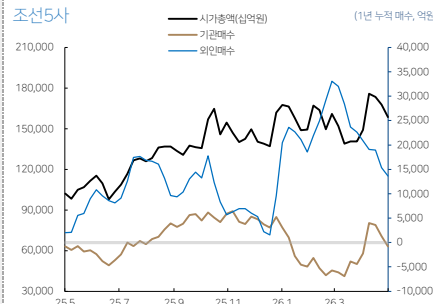
▶ 당사 선호주



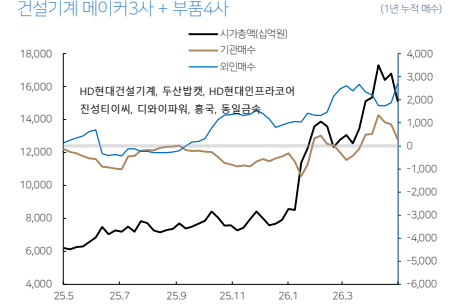
당사 관찰 기계 업종 전체

▶ 기관, 외인 누적 매수

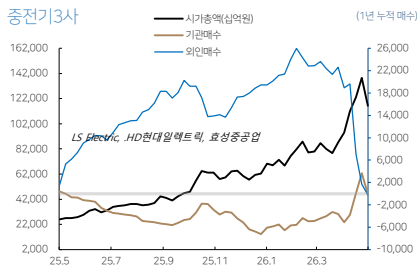
조선5사



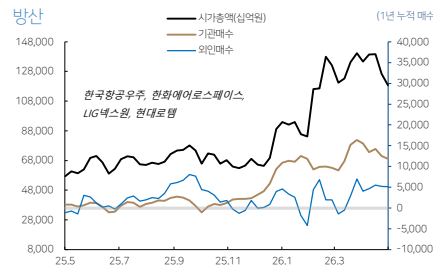
건설기계 메이커3사 + 부품4사



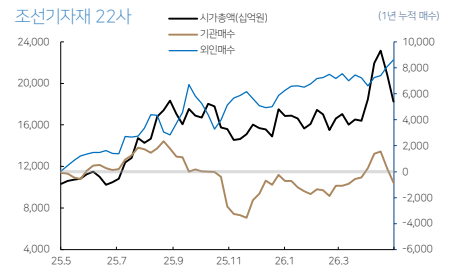
중전기3사



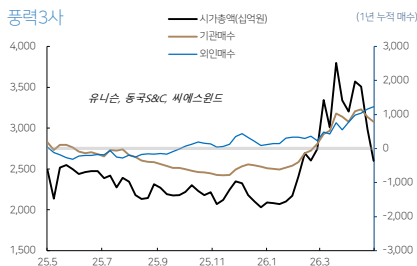
방산



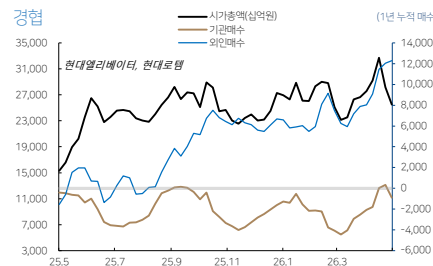
조선기자재 22사



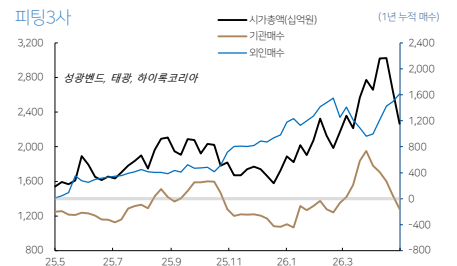
풍력3사

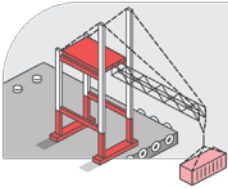


경협



파티3사





다올 기계 ChartBook

2026.05.17 [822호]

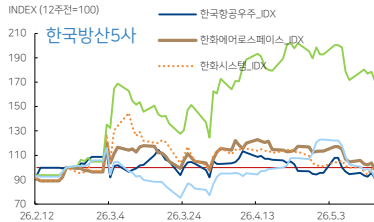
DAOL 다올투자증권

조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

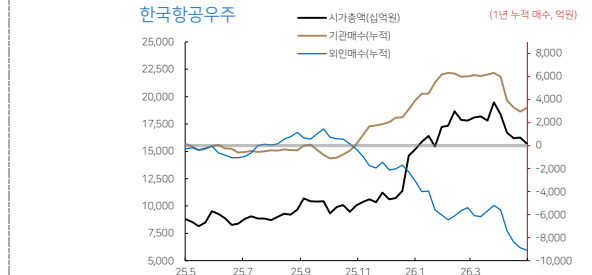
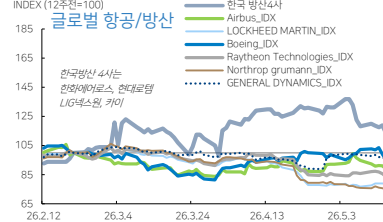
방위산업과 항공부품주

방위산업 수급

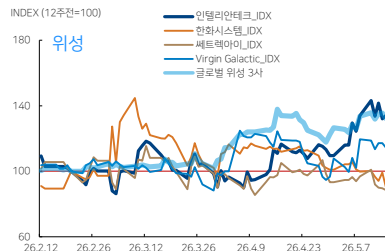
▶ 한국의 방산 3사+한화시스템+현대로템



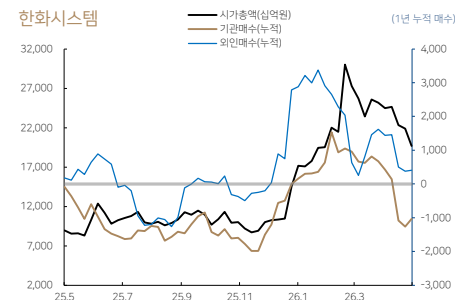
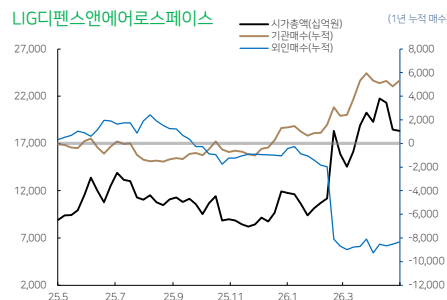
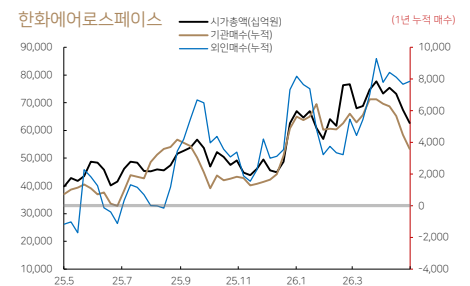
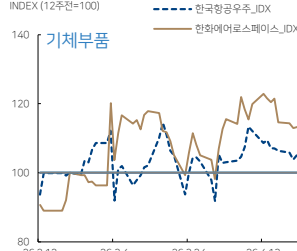
▶ 글로벌 방산/항공



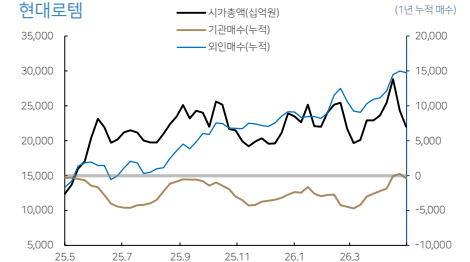
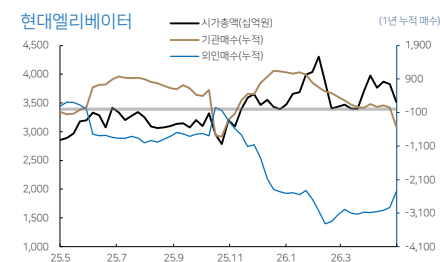
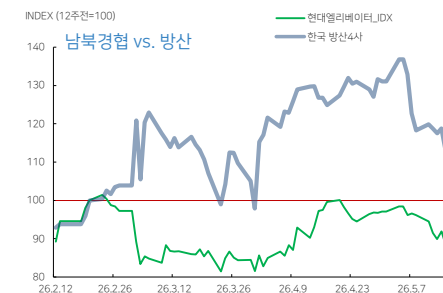
▶ 한국과 해외 위성 피어그룹

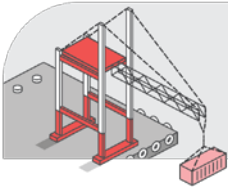


▶ 항공부품주



▶ 방산 vs. 경협





다올 기계 ChartBook

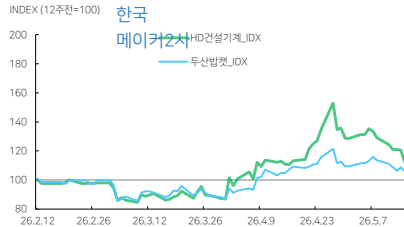
2026.05.17 [822호]

DAOL 다올투자증권

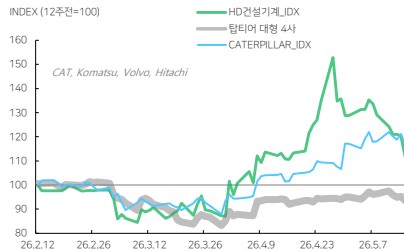
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

건설기계

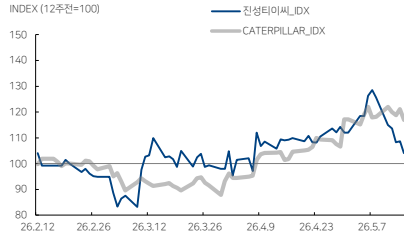
▶ 한국의 메이커 3사



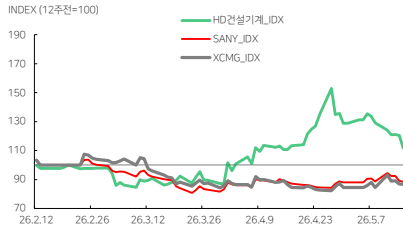
▶ 대형: 두산, 현건기, CAT



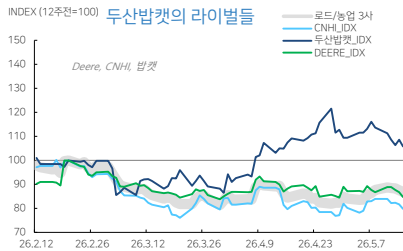
▶ 건설기계 해외 vs 한국 부품사



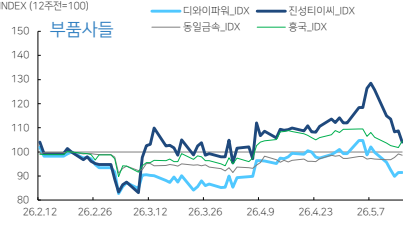
▶ 중국 건설장비 시장



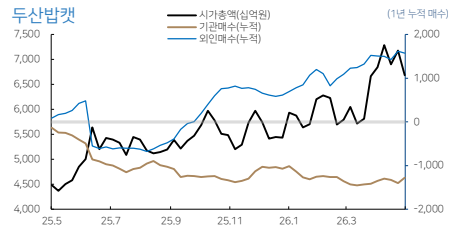
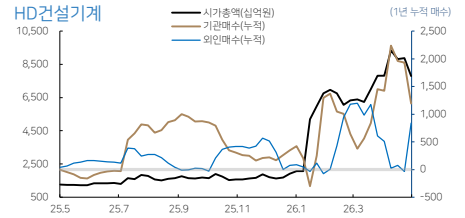
▶ 미니 소형에서 두산밥캣



▶ 부품사들

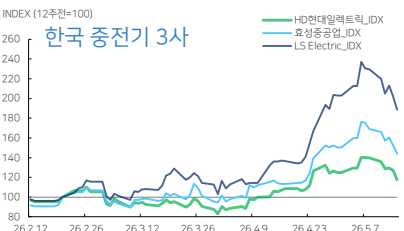


건설기계 수급

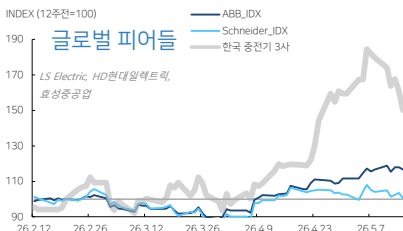


중전기

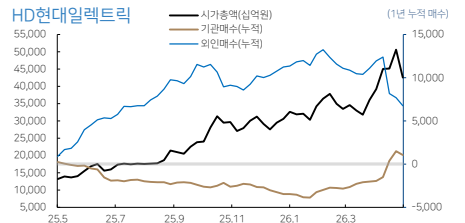
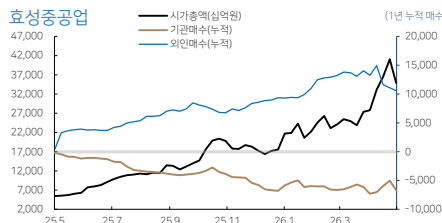
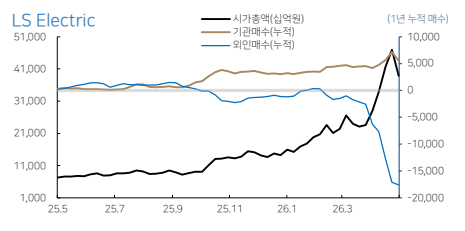
▶ 한국 중전기 3총사

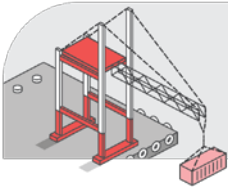


▶ 글로벌 피어 2사



중전기 수급





다올 기계 ChartBook

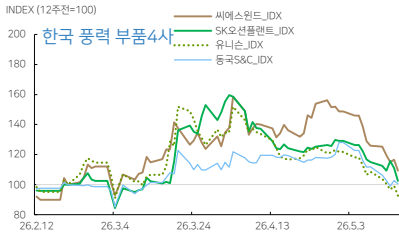
2026.05.17 [822호]

DAOL 다올투자증권

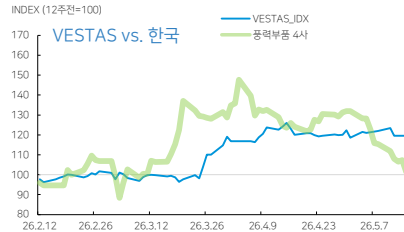
조선 기계 방산 최광식 gs.choie@daolfn.com

풍력

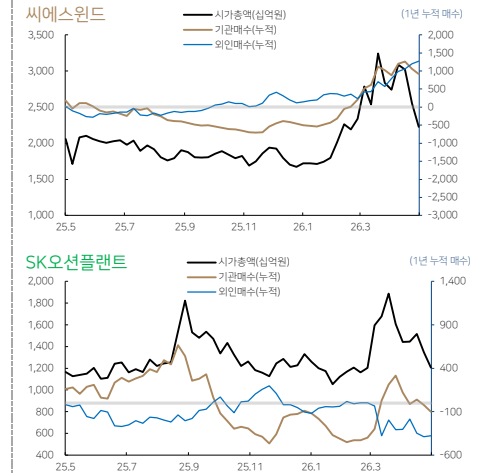
▶ 한국 풍력 부품4사



▶ 한국 풍력 vs. VESTAS

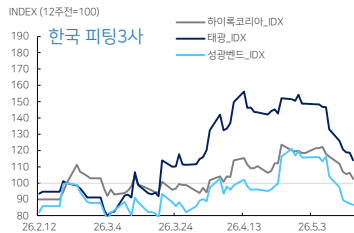


풍력 수급

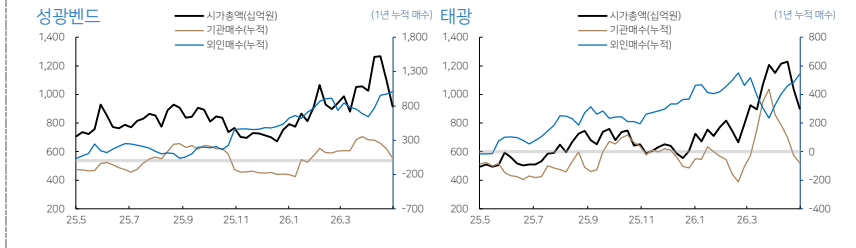


피팅

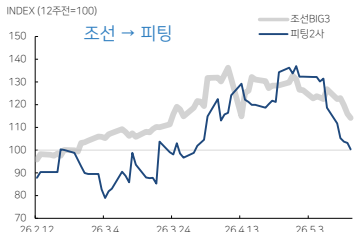
▶ 피팅 3사



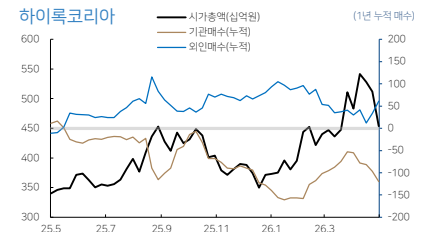
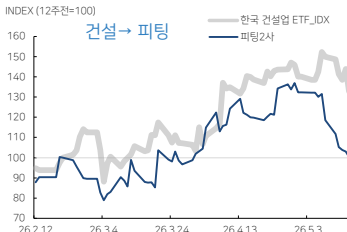
피팅업 수급



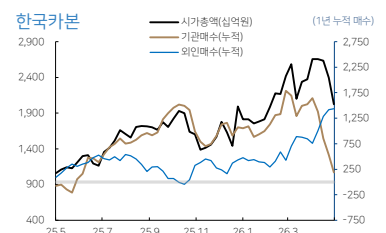
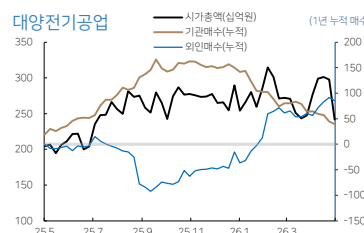
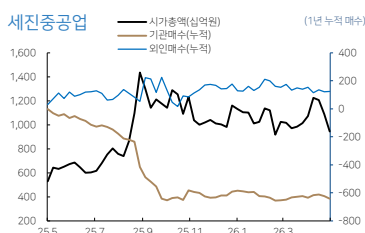
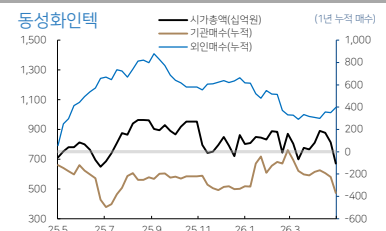
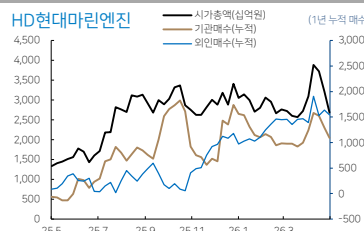
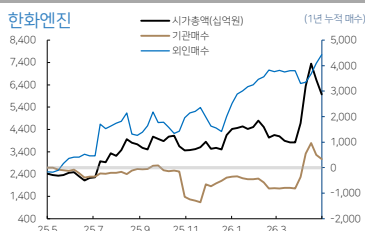
▶ 조선 → 피팅2사

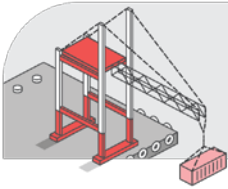


▶ 건설 → 피팅2사

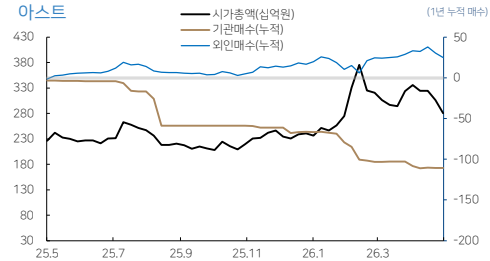
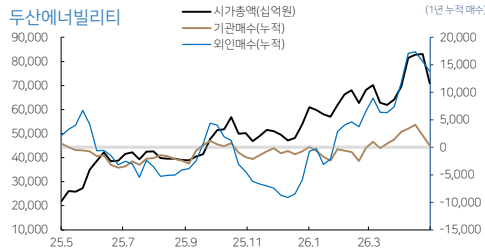


조선기자재 수급





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 종목투자자의견은 향후 12개월간 추천기준일 종가대비 추천종목의 예상 목표수익률을 의미함.

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

투자 의견이 시장 상황에 따라 투자등급 기준과 일시적으로 다를 수 있음. 당사의 투자자의견 중 BUY는 "매수", HOLD는 "중립", SELL는 "매도"에 해당. 동 조사분석자료에서 제시된 업종 투자자의견은 시장 대비 업종의 초과수익률 수준에 근거한 것으로, 개별 종목에 대한 투자자의견과 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.