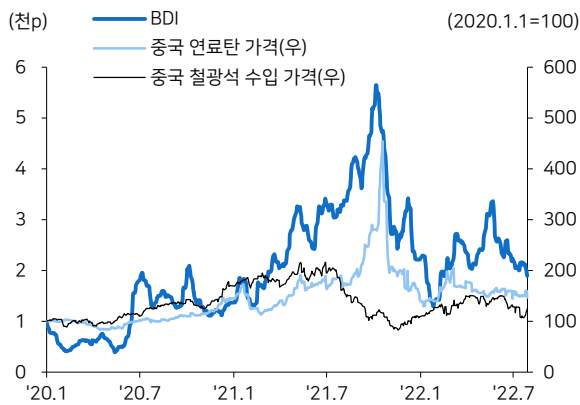


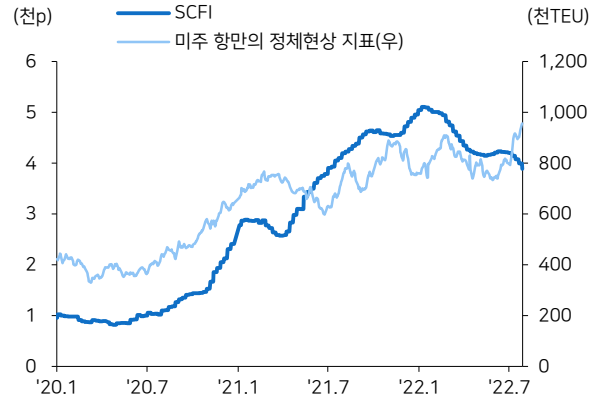


국내의 주요 지표 현황

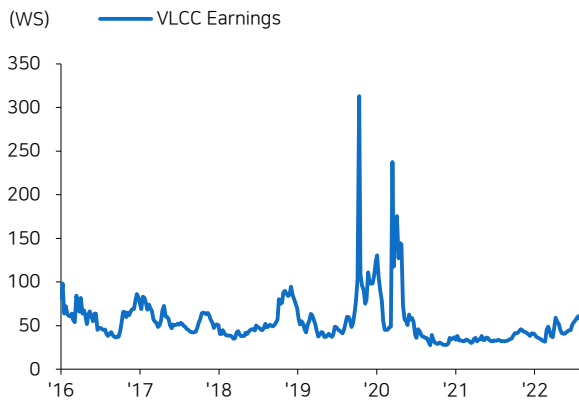
건화물운임(BDI) 1,895.0p(-50.0p DoD)



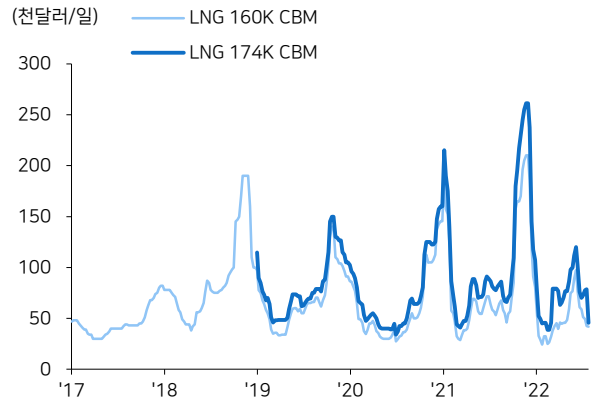
컨테이너운임(SCFI) 3,887.5p(-109.3p WoW)



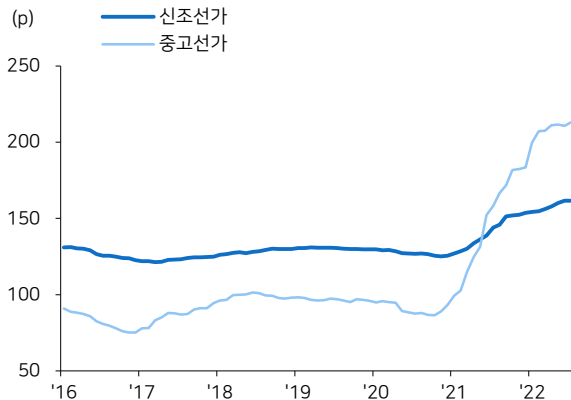
VLCC Spot Rate 57.8p(-3.0p WoW)



LNG Spot 운임 41.8p(-0.8p WoW) 45.5p(-33.0p WoW)



신조선가 및 중고선가 161.6p(+0.6p WoW) 213.1p(+2.0p WoW)



항공시장 지표 278.3p(+8.0p DoD) 86.5p(+0.7p DoD)



자료: Clarksons, Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

US East Coast ports face container ship clogs as shippers avoid West Coast terminals

선주들이 미주 서부항만을 기피하며 동부항만이 정체를 겪고 있다고 보도됨. Port of Savannah 정체가 극심한데, 금요일(29일) 기준 40척이 접안대기 중이었음. 6월말 기준 처리량이 576만TEU로, 12개월래 8% 증가한 바 있음. 지난 가을 215,000박스보다 많은 265,000박스가 현재 동부항만으로 향하고 있다고 알려짐. Savannah항의 현재 대기 시간은 8일 수준임. Houston, New York, New Jersey항만도 정체가 심화되고 있다고 알려짐. (Tradewinds)

Dry bulk spends week on the slide as capesizes lose steam on Brazil-to-China trade

한 주간 벌크선 Spot 운임의 하락세는 브라질-중국 항로 Capesize 성약체결 감소에 기인한다고 보도됨. 해당 C3항로 운임은 주간 15.7% 하락한 바 있음. 아시아-대서양 항로인 C16도 114% 하락해 -472달러/일을 기록함. 지난 2월 이후 처음으로 마이너스권에 진입했다고 언급됨. (Tradewinds)

LNG시장 동력 영구적으로 변화

LNG시장의 동력이 유럽의 에너지 안보 우려의 영향으로 영구적으로 바뀌었다고 보도됨. 미국 FreeportLNG 플랜트 화재로 Spot운임 변동성이 있었지만, 정기 용선료는 강세를 유지한 바 있음. 용선주들이 필요로 하는 계약기간과 독립선주들의 가용 선박이 귀했던 점 등에 기인함. GasLog에 따르면 상반기 체결된 정기용선계약은 146건인데, 2022년 계약은 전년 기록인 165건을 상회할 것으로 예상함. (선박뉴스)

미국 항공사, 코로나 이후 첫 흑자 전환... "3분기에도 호조 예상"

아메리칸항공, 유나이티드항공이 팬데믹 이후 정부의 지원금을 제외하고 첫 흑자를 냈다고 보도됨. 최근 여행 수요 폭증과 요금 인상에 기인함. 유나이티드항공은 여객기 270대를 주문하는 등 수송 능력 확충에도 속도를 내고 있다고 알려짐. (에어진)

LCC 화물실적 지각변동... 제주항공, 진에어 늘었다

제주항공이 7월을 기점으로 LCC 화물실적 1위를 차지하게 됐다고 보도됨. 제주항공 6,587톤, 진에어 6,079톤을 기록함. 상반기 기준으로는 진에어가 소폭 앞서는 수준임. 제주항공은 연초 화물 전용기 도입을 선언하며 화물사업을 확대하겠다는 방침을 발표한 바 있음. (디지털타임스)

Mozambique: Eni confirms it is studying second floating LNG vessel for Area 4

Eni가 모잠비크 Area 4에서 사용할 두번째 FLNG 도입을 준비하고 있다고 보도됨. 재기화용량은 연간 250~300만톤을 예상함. Eni의 첫 FLNG는 삼성중공업, JGC와 Technip Energies가 건조한 연간 340만톤 규모의 신조선이었음. 오는 9월 가동예정임. 한편, Area 4에는 약 80조큐빅피트의 가스가 매장되어있는 것으로 추정됨. (Upstream)