



2023. 2. 9 (목)

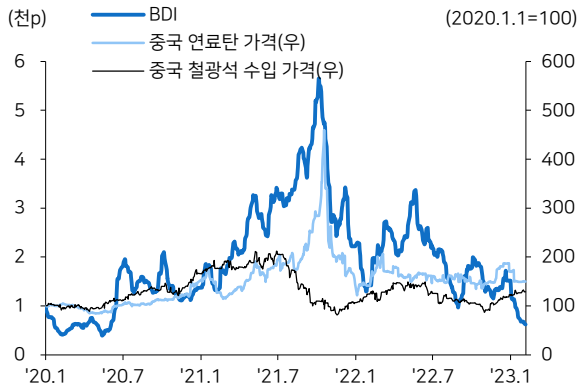
운송/조선/기계 Analyst 배기연 RA 오정하

02. 6454-4879
kiyeon.bae@meritz.co.kr

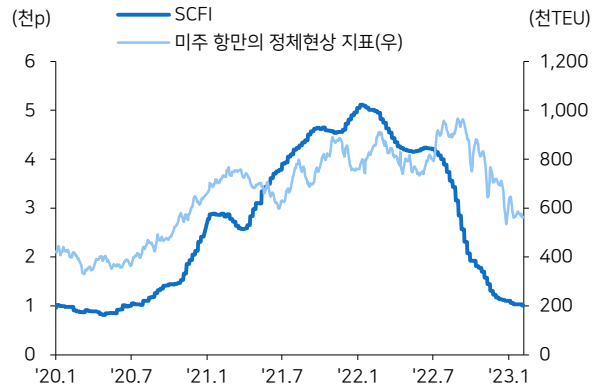
02. 6454-4873
jungha.oh@meritz.co.kr

국내의 주요 지표 현황

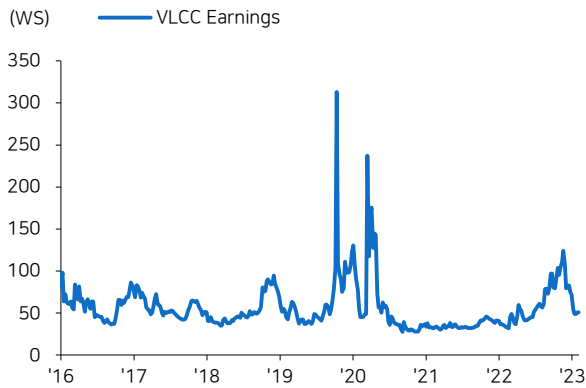
건화물운임(BDI) 603.0p(+2.0p DoD)



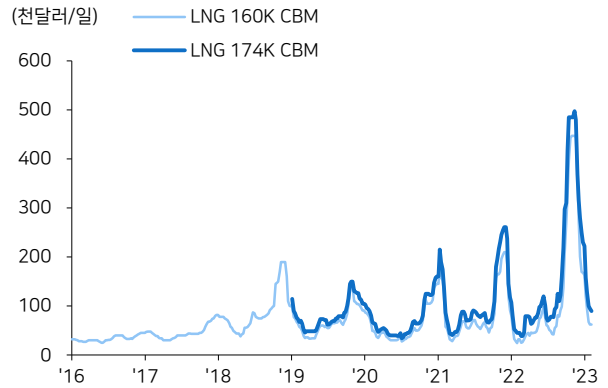
컨테이너운임(SCFI) 1,006.9p(-22.9p WoW)



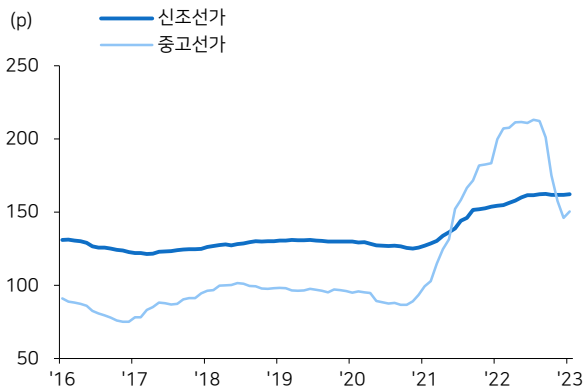
VLCC Spot Rate 50.7p(-0.1p WoW)



LNG Spot 운임 62.5p(+0.0p WoW)
90.0p(-4.8p WoW)



신조선가 및 중고선가 163.1p(+0.4p WoW)
150.2p(-0.1p WoW)



항공시장 지표 275.3p(-0.3p DoD)
106.0p(-0.1p DoD)



자료: Clarksons, Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

국내의 주요 뉴스 및 코멘트

중국 단체관광 재개 첫날 68만명 출국...코로나 발생 이후 최대

중국 단체관광 허용 첫날인 2월 6일 67.6만명이 출국하는 등 중국의 해외관광이 회복 기미를 보인다고 보도됨. 팬데믹 이전의 36.6% 수준을 회복한 것으로 알려짐. 한편, 후베이성은 해외여행 재개 이후 추문이 잇따른 태국, 캄보디아, 필리핀 등 8개국 여행을 자제하라며 사실상 규제에 나섰다고 언급됨. (연합뉴스)

중 생산 여객기 최종검증서 엔진 고장... "815대 주문확보" 실제로는 5대만 확정

보잉과 에어버스가 양분한 세계 여객기 시장에 도전장을 낸 중국이 첫 걸음에서 삐끗했다고 보도됨. 첫 제트 여객기 C919가 최종 검증 비행에서 엔진 고장을 일으켰다고 알려짐. C919는 중국 국영기업 COMAC이 16년만인 2022년 완성한 기종임. 중형 여객기로 승객 164명을 태울 수 있다고 알려짐. 각각 보잉과 에어버스 주력 항공기인 737과 320보다 20% 가량 저렴하다고 언급됨. COMAC은 세계 각국 항공사로부터 815대 주문을 확보했다고 주장했으나, 실제로는 동팡항공만 5대 주문을 확정했다고 알려짐. (동아일보)

배는 줄고 그나마 중국이 싹쓸이...르노·쌍용차 수출길 막혀

부산 지역 수출의 약 20%를 차지하는 르노코리아자동차가 자동차운반선을 구하지 못하고 보도됨. 자동차업계는 2022년부터 자동차 운반선 부족으로 운임이 크게 오르고 배를 구하기 어려운 상황이 해결될 기미가 보이지 않는다고 언급함. 공급측면에서는 팬데믹 시기 자동차 수출이 감소하자 선주들이 구형 선박을 폐선해버렸음. 또, 주로 장기 계약을 맺는 시장의 특성상 스팟운송을 선호하는 중소 업체들이 영향을 받고 있다고 설명함. 2024년 신조선이 인도되기 전 현실적 방안은 컨테이너 수출이라고 언급됨. (연합뉴스)

US looks to Asia for long-term LNG demand

아시아가 미국의 LNG 장기계약 고객이 될 것으로 보도됨. 미국의 대다수 LNG는 Free-on-board(본선인도)방식으로 계약되어 수송지를 정하는데 유연성을 지님. 2022년 아시아향 화물이 유럽으로 수송되어 에너지난을 막을 수 있었던 이유라고 설명함. 미국은 2030년까지 생산capacity를 1.5배 확대할 계획인데, 유럽보다 장기계약을 확정할 수 있는 아시아 고객을 선호한다고 언급됨. 유럽은 2050년 탈탄소 목표로 장기계약을 약속할 수 없다고 언급됨. (Upstream)

Russia's Novatek in talks with Indian companies on LNG, may consider rupees

러시아의 최대 LNG 생산업체인 Novatek이 1개 이상의 인도 기업들과 LNG 공급을 논의 중인데, 루피로 대금을 받는 방안도 논의 중이라고 보도됨. 한편, Yamal LNG plant 생산량은 유지보수가 길어지며 2022년대비 5% 감소할 것으로 알려짐. (Reuters)

AP Moller-Maersk's go-it-alone strategy seen as key to success as rates dip

AP Moller-Maersk의 CEO Clerc는 얼라이언스 해체가 회사의 전략적 목표를 달성하는데 필요하다고 언급했다고 보도됨. 얼라이언스로 선사간 일원화된 서비스는 리스크가 많았다고 언급됨. 2M을 결성한 초기에는 대형 선형 운영을 하며 강점이 많았으나, 양사가 다른 전략을 수립하며 단점이 부각됐다고 언급됨. Maersk는 End-to-end 물류 강화를 위해 Ocean 사업부를 다른 사업부와 통합할 것으로 알려짐. 한편, Clerc는 이번 해체를 계기로 다른 얼라이언스들도 해체하지는 않을 것으로 전망한다고 언급함. (Tradewinds)

본 조사분석자료는 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다. 당사는 자료작성일 현재 본 조사분석자료에 언급된 종목의 지분을 1% 이상 보유하고 있지 않습니다.

본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 해당 종목과 재산적 이해관계가 없습니다.

본 자료에 게재된 내용은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 신의 성실하게 작성되었음을 확인합니다.

본 자료는 투자자들의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 배포되는 자료입니다. 본 자료에 수록된 내용은 당사 리서치센터의 추정치로서 오차가 발생할 수 있으며 정확성이나 완벽성은 보장하지 않습니다. 본 자료를 이용하시는 분은 본 자료와 관련한 투자의 최종 결정은 자신의 판단으로 하시기 바랍니다. 따라서 어떠한 경우에도 본 자료는 투자 결과와 관련한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료는 당사 고객에 한하여 배포되는 자료로 당사의 허락 없이 복사, 대여, 배포 될 수 없습니다.