

운송/조선/기계 Analyst 배기연 RA 오정하

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

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

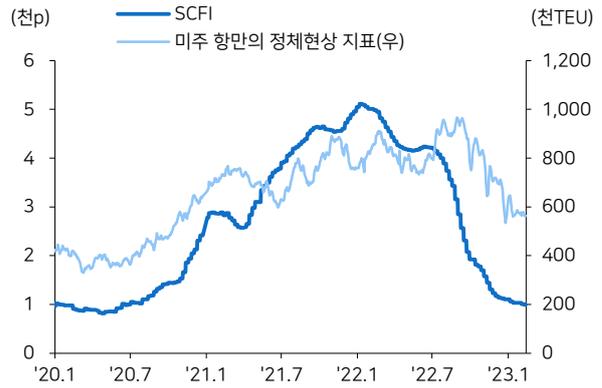


국내의 주요 지표 현황

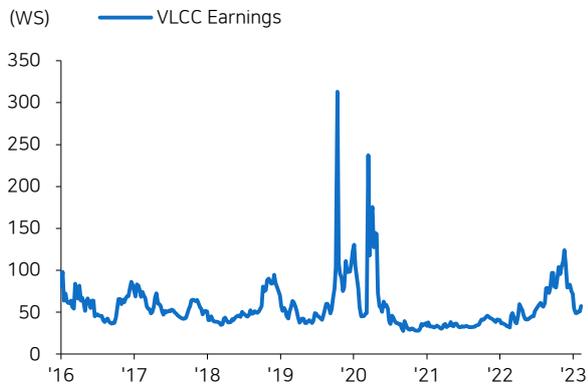
건화물운임(BDI) 563.0p(-53.0p DoD)



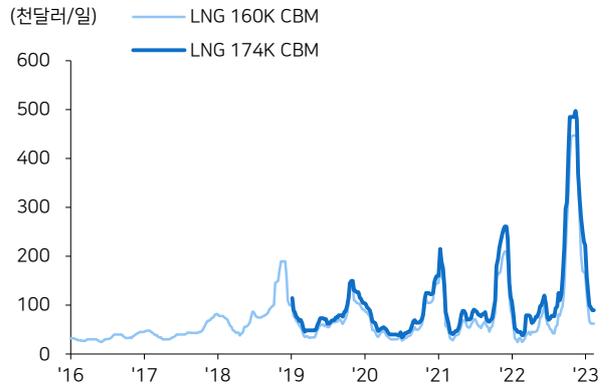
컨테이너운임(SCFI) 995.2p(-11.7p WoW)



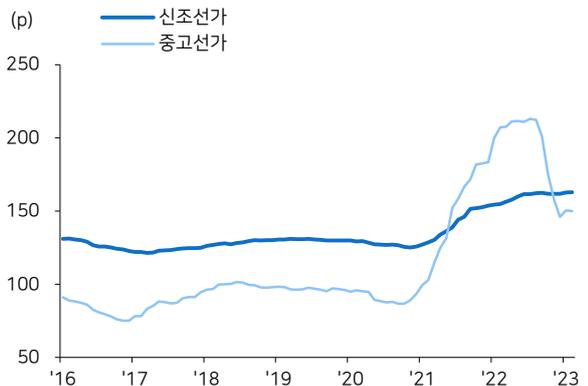
VLCC Spot Rate 57.4p(+6.7p WoW)



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



신조선가 및 중고선가 163.2p(+0.1p WoW) 150.0p(-0.1p WoW)



항공시장 지표 274.6p(+2.3p DoD) 104.2p(+0.5p DoD)



자료: Clarksons, Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

## 국내외 주요 뉴스 및 코멘트

### Liner giant HMM orders 'world's first' 9,000-teu methanol-powered container ships

HMM이 9,000TEU급 친환경 컨테이너선을 도입하는 신조 계약 및 금융 협력을 위한 업무협약을 체결했다고 보도됨. 세계 최초로 메탄올 추진 Neo-panamax 선박 9척을 발주했다고 알려짐. 9척 중 7척은 현대삼호중공업, 2척은 HJ중공업에서 건조되며 금액은 총 1.4조원규모로 알려짐. 척당 1.25억달러 수준임. 2025~26년 사이 순차적으로 인도돼 남미와 인도노선에 각각 투입된다고 알려짐. 또, 안정적인 연료 수급을 위한 공급망도 확보했다고 언급됨. (머니투데이)

### MOL linked to DSME's first LNG carrier order of 2023

대우조선해양이 수주공시한 LNG선의 발주처가 MOL이라고 보도됨. LNG선 1척의 선가는 2.49억달러로 인도기한은 2027년 3월이라고 공시됨. 업계에 따르면 옵션분이라고 언급됨. 한편, 2월 초에는 삼성중공업에 척당 2.48억달러에 발주된 LNG선 2척의 선주로 알려진 바 있음. 해당 선박은 2027년 1월 중순 인도 예정임. Affinity Shipping에 따르면 국내 조선 3사의 2027년 캐파 중 QatarEnergy 예약분을 포함해 60%는 이미 다 찼다고 언급됨. (Tradewinds)

### 대우조선 1.2조 배상 피했다...합의로 중재 조기 종결

대우조선해양이 부유식 원유 해상 생산설비(FPSO) 공정지연의 책임을 두고 호주 Inpex와 벌여온 약 1.23조원 규모 국제 중재가 최근 종결됐다고 보도됨. 양측이 더 이상 법적 분쟁을 일으키지 않기로 합의했다고 알려짐. 대우조선해양은 당초 Inpex가 손해배상액으로 제시한 9.7억달러보다 훨씬 적은 금액을 합의금 명목으로 지급하고 분쟁을 끝냈다고 알려짐. (한국경제)

### Approval for Freeport LNG restart could come "any hour"

Freeport LNG 터미널 최종 생산재개 명령이 임박했다고 보도됨. 지난주, 연방에너지규제위원회(FERC)가 선적을 승인하여 저장분을 선적한 바 있음. 그러나 LNG생산은 아직 승인 받지 못했다고 언급됨. 터미널 관계자는 승인을 받더라도 Train 3가 포함된 Loop 10이 재개되기에는 며칠이 필요해, 터미널 100% 재가동까지는 몇주 걸릴 것으로 언급함. (Upstream)

### Oversupply and seasonality fuel 29% slump in capesize bulker rates in one day

계절성 및 대서양 지역 초과공급으로 Capesize 벌크선 운임이 약 3분의 1 하락했다고 보도됨. Capesize 5TC는 하루 사이 28.5% 하락해 3,167달러/일을 기록했다고 알려짐. 운임하락 주요 원인은 C8, C9항로인데, C8 브라질-유럽항로는 54.1%, C9 브라질-중국항로는 16.5% 하락했다고 언급됨. Capesize는 항상 브라질 우기 및 호주 사이클론으로 1분기 저운임의 계절성을 보였다고 언급됨. 대서양지역 성약은 부진한 반면 태평양지역 성약률은 견고하게 유지되고 있다고 언급됨. (Tradewinds)

### US tapping oil reserves again while questions remain on tanker market impact

계절성 및 대서양 지역 초과공급으로 Capesize 벌크선 운임이 약 3분의 1 하락했다고 보도됨. Capesize 5TC는 하루사이 28.5% 하락해 3,167달러/일을 기록했다고 알려짐. 운임하락 주요 원인은 C8, C9항로인데, C8 브라질-유럽항로는 54.1%, C9 브라질-중국항로는 16.5% 하락했다고 언급됨. Capesize는 항상 브라질 우기 및 호주 사이클론으로 1분기 저운임의 계절성을 보였다고 언급됨. 대서양지역 성약은 부진한 반면 태평양지역 성약률은 견고하게 유지되고 있다고 언급됨. (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.