

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

대우조선해양, LNG-Barge 2척 수주

대우조선해양이 러시아지역 선주로부터 36만CBM급 LNG-Barge(액화천연가스 저장 및 환적설비) 2척을 약 9,013억원에 수주했다고 공시함. 납기는 2022년 말까지라고 알려짐. 이번 계약에는 추가 옵션물량 2척이 포함돼 있어 향후 추가 수주도 기대된다고 보도됨. (선박뉴스)

금년 발주 '컨'선, 83척에 그칠 듯

로이드 선급에 따르면, 2020년 한 해 동안 발주될 컨테이너선은 83척 정도라고 보도됨. 이 수치는 11년 만의 최저 수준이며, 지난해 발주 척 수는 148척이라고 보도됨. 5월 말 기준 전세계 컨테이너선은 5,278척, 2,270만TEU라고 보도됨. 올해 컨테이너선 선대 증가율은 +3.5% 수준에 그칠 전망이라고 보도됨. (선박뉴스)

LNG선 시장 3분기부터 회복

LNG선 용선료가 3분기부터 회복되기 시작할 전망이라고 보도됨. 아시아지역 바이어들의 LNG 수요가 증가하는 데 따른 회복세라고 보도됨. 미국산 LNG의 출하량 감소 현상은 9월까지는 계속 이어질 전망이며 그 후 차액 거래가 다시 늘어날 것으로 전망된다고 보도됨. (선박뉴스)

Equinor unveils decarbonisation targets for shipping operations

노르웨이의 국영 석유기업 Equinor가 온실가스 감축을 위해 저탄소/제로탄소 연료를 사용하는 방침을 공개했다고 보도됨. 회사측은 노르웨이 내에서 해운 활동을 통한 탄소배출량을 2030년까지 2005년 수준의 절반정도로 줄이는 것을 목표로 하고 있다고 보도됨. 또한 전세계적으로 회사의 선대가 배출하는 탄소량을 2050년까지 2008년 수준의 절반정도로 줄이겠다고 밝힘. (TradeWinds)

Charter rates for large containerships hit the floor

COVID-19로 인해 대형 컨테이너선 용선료가 절반 수준으로 하락했으나, 반등에 대한 기대감도 형성되고 있다고 보도됨. 브로커들에 따르면, 이번 주 COVID-19로 야기된 경기 위기 이후 처음으로 대형 컨테이너선 용선 계약이 체결되었다고 보도됨. MSC는 8,465TEU급 컨테이너선 용선 계약을 체결했으며 12~14개월 간의 용선료는 하루 평균 12,000달러 수준으로 책정되었다고 보도됨. (TradeWinds)

Capesize market still rising despite Vale mine closure — but for how much longer?

Capesize 벌크선 spot 운임이 브라질 Vale사의 광산 폐쇄에도 불구하고 상승세를 유지하고 있다고 보도됨. 철광석 수출물량은 Vale사의 Itabira mining complex 폐쇄로 인해 감소가 불가피하다고 보도됨. 시장 관계자들은 향후 셋다운 기간과 기타 벌크화물 시장이 철광석 물동량 감소를 만회할 수 있는지 여부에 주목하고 있다고 보도됨. (TradeWinds)