

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

Virus disruption to remove 16% of ships from 2020 delivery schedules, Clarksons says

영국 해운조사기관 Clarksons에 따르면, COVID-19로 인해 올해 선박 인도량은 7,600만DWT를 기록하며 당초 예상치 대비 -16% 하회할 전망이다이라고 보도됨. 중국 내 야드들의 가동 수준이 정상단계로 돌아왔으나 지연되었던 생산 스케줄을 따라잡을 수 있을지는 불확실한 상황이라고 보도됨. (TradeWinds)

Rush for paper in the capesize futures market is not over yet

Capesize 벌크선 운임이 월요일 잠시 부침을 겪은 이후 다시 상승세로 전환했다고 보도됨. 발틱해운거래소에서 주요 5개 노선의 가중 평균 운임을 평가한 결과, 전 일 대비 1,308달러 오른 하루 26,672달러라고 보도됨. 7월 선물계약의 경우 하루 25,369달러로 전 일 대비 2,403달러 상승했다고 보도됨. (TradeWinds)

플로팅 스토리지 열기 냉각

해상저장용으로 투입되었던 유조선과 정유운반선이 줄어들고 있다고 보도됨. 3주 전 원유 저장 유조선은 92척이었으나, 다음 주에 89척, 그 다음주에 81척으로 점차 줄어들었다고 보도됨. 원유 저장 유조선이 줄어드는 것은 글로벌 원유 공급 상태가 예상보다 빠른 속도로 균형을 잡아가고 있기 때문이라고 보도됨. (선박뉴스)

탈탄소화, 선사 소유구조에 변화 초래

해운업의 탈탄소화가 가장 시급한 과제로 등장하면서 특히 개인 소유 구조의 비상장 선사들은 자본 조달을 위해 상장을 선택하거나 M&A를 선택할 개연성이 있다고 보도됨. 해운 회사의 탈탄소화는 막대한 자본을 필요로 하며 해운 업계 전체가 2050년까지 탈탄소화 목표 달성을 위해서는 향후 20년 간 총 1.4~1.9조달러의 투자가 필요하다고 보도됨. (선박뉴스)

현대중공업, 조선 및 해양사업부 통합.. 부서 20% 축소해 '조직 슬림화'

현대중공업이 선박 제작을 하는 조선 사업부와 해양플랜트를 담당하는 해양 사업부를 7월 1일자로 조선해양사업부로 통합한다고 발표함. 조직슬림화를 통해 부서의 약 20%를 축소할 방침이라고 밝힘. 경영환경 악화에 대응해서 조직 효율성을 높이고 체질을 개선해서 경쟁력을 키우려는 목적이라고 보도됨. (선박뉴스)

Eni eyes Pakistan upstream exit with asset sales, say reports

이탈리아 국영 석유업체 Eni가 파키스탄 내 E&P관련 자산을 매각하는 사향을 고려하고 있다고 보도됨. 파키스탄 내 주요 자산은 Bhit/Badhra(40.00%), Kadanwari(18.42%), Latif(33.30%), Zamzama(17.75%), Sawan(23.70%)가 있다고 보도됨. Eni는 위 자산을 통해 2019년 파키스탄에서 370억평방피트 규모의 가스와 700만배럴 규모의 석유를 생산했다고 알려짐. (Upstream)