

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

Hyundai shipyards rake in newbuilding contracts worth \$733m

한국조선해양이 라이베리아, 오세아니아, 유럽 소재 선사들과 15,900TEU급 컨테이너선 4척, 9.1만CBM급 VLGC 2척, 4만CBM급 LPG선 1척, 5만DWT급 PC선 1척을 수주했다고 보도됨. 총 계약규모는 7.33억달러라고 보도됨. 컨테이너선과 VLGC는 현대중공업에서 건조하며, 중형 LPG선과 PC는 현대미포조선에서 건조할 예정이라고 보도됨. (TradeWinds)

삼성중공업, 컨테이너선 5척 수주

삼성중공업이 아시아지역 선주로부터 LNG연료추진 컨테이너선 5척을 수주했다고 보도됨. 척 당 선가는 1.4억달러이고 인도기한은 2024년 1월까지라고 보도됨. 삼성중공업은 1분기가 끝나기 전에 수주 목표액 78억달러의 31%를 달성했다고 보도됨. (선박뉴스)

Seaspan adds to newbuilding pile with another six neo-panamax boxships

Seaspan Corp가 6척의 스크러버를 탑재한 네오파나막스급 컨테이너선을 추가 주문했다고 보도됨. 2020년 11월 이후 이미 25척의 신조선 발주를 한 Seaspan은 추가적인 6척을 포함해 총 31척의 신조선 투자를 진행하게 됐다고 보도됨. 해당 물량을 수주한 조선사는 공개되지 않았음. (TradeWinds)

Capesize futures heat up, smaller-asset FFAs cool off

Capesize 벌크선 스팟운임의 개선이 시작됐다고 보도됨. 4월 Capesize 운임선도계약(FFA)은 635달러 오른 일일 19,288달러를 기록했다고 보도됨. 이는 빌틱거래소의 예측치를 21.5%를 상회한 수치라고 보도됨. 브라질-중국 간 화물 운송에 대한 문의가 늘어나면서 Capesize 벌크선의 운임 상승에 대한 기대감이 형성되고 있다고 보도됨. (TradeWinds)

유조선시장 장기전망 좋다지만

탱커 선주들이 고대하던 OPEC+가 증산 여부는 불발되며 단기적인 탱커 수요 기대는 어려워졌으나, 장기적으로는 탱커 선주들이 이익을 확보할 수 있다고 보도됨. OPEC+ 결정이 있은 이후 미국은 수출을 늘릴 전망이며, 2021년 하반기에는 시황의 회복을 기대할 수 있다고 보도됨. 다만 선주들이 노후 선박을 해체시키지 않는다면 기대감은 반감될 수 밖에 없다고 보도됨. (선박뉴스)

국내 조선업계, 세계 컨테이너선 절반 수주

국내 조선업계가 2021년 전세계 컨테이너선 발주량의 48%를 수주했다고 보도됨. Clarksons에 따르면, 전체 발주량 64척 (2,496,758CGT) 중 국내 조선업계는 현재까지 22척(1,202,272CGT)을 수주했다고 보도됨. 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 지난 5일 전년동기대비 3배 수준인 2,721.94를 기록했다고 보도됨. (선박뉴스)