

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

SIN: 신조선가치수 142p, 중고선가치수 156p

Clarksons에 따르면, 신조선가치수는 142p(+1p, WoW), 중고선가치수는 156p(+2p, WoW)를 기록함. 지난주 현대미포조선이 50,000DWT급 MR탱커 2척을 수주함. 현대중공업은 174,000CBM급 LNG운반선 3척, 현대삼호중공업은 4척을 수주함. (Clarksons)

MR product tankers move westward amid weak Asian market

MR product 탱커는 아시아시장의 약세로 서쪽으로 이동하고 있음. 5월기준 수에즈 서부에서 780척, 동부에서 720척이 운항중임. 아시아 Clean products 거래 축소에 기인한다고 보도됨. (Tradewinds)

Gazprom eyes newbuildings as it strives to revive Baltic LNG

러시아 Gazprom은 발틱 LNG프로젝트 수행에 최대 LNG운반선 15척이 필요할 것으로 판단함. 2026년 프로젝트 가동을 검토중으로 2021년말 또는 2022년 선박발주가 시작될 것으로 보도됨. (Tradewinds)

Yangzijiang spends \$100m to take full control of Xinfu Shipbuilding

Yangzijiang이 1억달러를 지불하여 Xinfu Shipbuilding 지분 20%를 확보했다고 보도됨. 7월 21일 증가 기준 0.63% 프리미엄을 지불함. (Tradewinds)

돌아온 스크러버

스크러버가 다시 선주들의 호감을 사고 있다고 보도됨. 2분기 중 스크러버 개조 작업이 저조했던건 컨테이너 운임이 치솟아 선박운항을 멈출 수 없었기 때문임. 저유황유와 고유황유의 가격차이는 톤당 120달러선으로, 신조선의 경우 호조세를 보임. (선박뉴스)

탱커 발주 자금해도 좋다

Alphatanker에 따르면 지금 유조선을 발주해도 투자타당성은 유효함. 글로벌 석유수요는 친환경 정책을 감안했을때 2020년대 중반 정점을 찍고, 2030년부터 1일 40만배럴 이하로 감소할 것으로 전망함. 중국 대신에 인도, 인도네시아 등이 수요를 견인하며 향후 15~20년에도 일거리는 충분할 것으로 보도됨. (선박뉴스)