

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

SIN: 신조선가치수 145p, 중고선가치수 163p

Clarksons에 따르면, 신조선가치수는 145p(+0p, WoW), 중고선가치수는 163p(+0p, WoW)를 기록함. 중국 Beihai Shipyard는 210,000DWT Newcastlemax 두 척을 수주함. 2023년 인도예정임. Tianjin Xingang HI는 85,000DWT Kamsarmax 두 척을 수주함. 2023년 1분기 인도예정임. (Clarksons)

Baltic Dry Index exceeds 4,000 points for first time in 11 years as capesize rates leap

Baltic Dry Index(BDI)가 2010년 6월 이후 처음으로 4,000p를 상회하며 4,092p를 기록함. BDI의 40%를 구성하는 Capesize spot 운임의 대폭 상승에 따름. Capesize 5TC 운임은 49,731달러/일로 전일대비 2,370달러 상승함. (Tradewinds)

Petrobras again cancels Campos basin floater tender

브라질 Petrobras가 Campos basin에서 사용될 FPSO 용선을 또다시 취소함. 2019년 말레이시아 Yinson Holdings가 유일한 적격 입찰자였지만, COVID-19를 이유로 Petrobras는 계약을 취소했었음. 다시 3개월 간의 논의가 있었지만, 결국 Petrobras는 계약을 취소함. 다시 입찰을 개시할지는 밝혀지지 않음. (Upstream)

VLGC 시장 내년까지 호조

금년 봄에 강세를 보인 VLGC Spot운임이 되살아나며 선주들이 수익을 크게 올리고 있음. 미국과 중동의 LPG 생산량 증가, 중국과 일본의 수요 상승, 적정 수준의 선대 증가율으로 VLGC 시장 수급 편더멘털은 탄탄함. 향후 13~14개월간 미국 LPG, Opec+의 산유량이 증가할 것으로 예상되며, 이에 LPG 운송 시장의 회복세는 내년까지 지속될 것으로 보도됨. (선박뉴스)

MOL says future fuel types will be determined by where ships operate, not size

일본 선사 MOL에 따르면 앞으로는 선박사이즈가 아닌 운항 지역에 따라 연료가 결정될 것임. 하위급 선박은 상위급 선박보다 항해 거리가 짧아 그만큼 연료 선택폭이 넓음. 현재 기술로 리튬 이온 배터리 추진 선박은 단거리 항로에서만 운항 가능함. (Tradewinds)

케미컬 탱커 시장 편더멘털 견조

2021년 하반기에는 수요가 회복될 것이라는 기대가 있음. 케미컬 탱커 시장은 재고와 공급 부족으로 공급망이 붕괴되었지만 수요는 견조하다고 보도됨. 미국 케미컬 제품 생산 업체들은 몇 달간 수출을 줄였지만, 수요 감소가 아닌 지난 2월 텍사스주의 한파로 인한 재고 감소에 기인함. (선박뉴스)