

국내외 주요 뉴스 및 코멘트

포스코-조선사, 후판가 인상 합의

포스코와 조선업계가 올 하반기에 조선용 후판 가격을 톤당 30만원 가량 인상하기로 함. 올 상반기 가격 80만원 수준에서 +40% 가까이 상승한 수준임. 후판은 선박 건조 비용 중 약 20%를 차지해 원가부담은 연간 1조원 이상 늘어날 것으로 추정됨. 한국조선해양, 삼성중공업, 대우조선해양은 2분기 공사손실충당금으로 각각 8,960억, 8,000억, 3,270억원을 설정함. (선박뉴스)

현대제뉴인, 첫 기업설명회에서 사업 재편 방안 발표

현대제뉴인이 첫 기업설명회를 열어 현대제뉴인 산업차량 사업 인수, 현대건설기계 해외생산법인 지분 취득, 두산인프라코어 무상감자 및 유상증자 실시 등을 발표함. 2025년 매출 10조원, 글로벌 시장점유율 5% 달성의 비전도 제시함. (머니투데이)

'물류대란 여파' 컨테이너선 정시운항률 1년새 반토막

글로벌 컨테이너선사들의 상반기 정시운항률이 전년대비 33.2% 하락한 37.8%를 기록함. 상반기 수에즈운하 에버기브호 좌초 사고, 코로나 재확산에 따른 인력 부족과 항만폐쇄 등에 기인함. 6월 컨테이너선 정시 운항률은 4~5월 하락세 이후 반등하여 38.5%로 집계됨. 선박 지연 도착시간은 2개월 연속 악화됨. (코리아슈핑가제트)

Import volumes must 'normalise somewhat' to ease congestion: World Shipping Council

LA항구는 항만적체 해결을 위해 미국정부에 컨테이너 적하 작업 지원을 요청했으나, 선사들에 따르면 항만 적체는 수입량이 COVID-19 이전 수준으로 줄어들어야 가능할 것. 불충분한 창고 시설도 문제로 손꼽힘. 최근 컨테이너선들은 정박지에서 평균 3일을 대기하고 화물 적하를 위해 9일을 추가 대기한다고 보도됨. (Tradewinds)

아시아·태평양 포워딩 시장, 코로나19 이전 수준 회복 전망

한국해양수산개발원(KMI)는 코로나19 여파로 2020년 아시아·태평양 포워딩 시장 규모는 큰 폭으로 감소했지만 올해 다시 큰 폭으로 확대될 것으로 예상함. (코리아슈핑가제트)

Biden administration vows offshore lease sales to resume this year

미국 바이든 정부는 offshore 사업이 올해 재개될 것으로 발표함. 미국 내무부가 기존 성명기한인 8월 14일을 넘겨 24일에 입장발표를 하며 정부가 의도적으로 지연시키고 있다는 지적이 제기됨. 내무부는 Lease Sale 257는 2021년 연제가 시행될 것이라며 특정 시점을 밝히진 않음. Onshore 사업은 2021년엔 재개되지 않을 것으로 보도됨. (Upstream)