

국내의 주요 뉴스 및 코멘트

SIN: 신조선가치수 154p, 중고선가치수 183p

Clarksons에 따르면, 신조선가치수는 154p(+0p, WoW), 중고선가치수는 183p(+0p, WoW)를 기록함. 지난주, 대우조선해양이 Gaslog로부터 174,000CBM급 LNG선 4척을 수주함. 인도기한은 2024-2025년임. (Clarksons)

대우조선해양, 3829억 규모 대형 해상풍력발전기 설치선 1척 수주

대우조선해양이 모나코 Eneti로부터 해상풍력발전기 설치선을 추가 수주함. 계약규모는 3,829억원이며 2025년 상반기까지 인도될 예정임. 2020년 5월 계약의 옵션 물량임. (뉴시스)

LNG병커 수요 기하급수적 증가

최근 발주된 이중연료 추진선을 봤을 때, 2050년말까지 글로벌 선대가 필요로 하는 LNG연료가 연간 900만톤을 넘어설 전망이다. 2021년 발주된 LNG추진선은 전체 신조선의 약 36%임. LNG병커 시장에 일찍 진출한 업체는 LNG병커링선 투입률이 저조해 손해를 보았으나 이제 tipping point에 도달했다고 보도됨. (선박뉴스)

탱커 시장 낙관적

Concordia Maritime에 따르면, 전략적 비축유가 줄어들 때가 탱커 시장에 반등시점이 될 것을 전망함. 이번 겨울 석유소비가 팬데믹 이전 수준으로 돌아가며, 상업용 비축유와 전략적 비축유를 방출하고, 결국 증산을 통해 보충되며 운임이 상승할 것으로 보도됨. (선박뉴스)

LNG industry hears horror story: the market could run out of ships

글로벌 대형 LNG선은 약 600척인데 250여척이 1세대 스팀터빈, DFDE 선박은 150척임. 2023년 1월부터 CII규정이 시행되면 LNG선대의 약 3분의 2가 타격 받게됨. (Tradewinds)

Dry bulk market headed to 'overcorrection', Platts analysts say

S&P Platts Global는 2022년 1월까지 건화물운임을 보수적으로 전망함. 건화물 수입수요가 팬데믹 하에서 지속적으로 줄고, 중국 원자재 수요가 동계올림픽으로 둔화될 수 있어, BDI레벨이 2022년 1분기에도 하락할 수 있다고 설명함. (Tradewinds)