

## 국내외 주요 뉴스 및 코멘트

## JP Morgan inks LNG carrier duo as it boosts newbuilding orderbook

삼성중공업이 JP Morgan으로부터 LNG운반선 2척을 수주함. 계약규모는 4.15억달러이며 인도기한은 2025년 1월임. (Tradewinds)

## Celsius Shipping lines up next LNG carrier newbuilding

삼성중공업이 Celsius Shipping으로부터 LNG운반선 1척을 수주함. 계약규모는 2.09억달러이며 인도기한은 2025년 1월임. (Tradewinds)

## 현대중공업, 컨테이너선 4척 수주 전망

현대중공업이 OM Maritime으로부터 8,000TEU급 이중연료 컨테이너선을 2+2척 수주할 전망이다. 4척의 선가는 약 4.8억달러이고, 인도 기한은 2024년초로 예상됨. (선박뉴스)

## Capesize bulker rates jump as China plans \$188bn economic boost

중국 1,880억달러규모 경기부양책으로 Capesize 벌크선 운임이 최고 수준으로 상승함. 월요일(6일), 중국 인민은행은 12월 15일부터 지급준비율을 0.5%p 인하하겠다고 발표함. 이에 Capesize 5TC는 +6% 상승해 41,324달러/일을 기록함. 그러나 일부는 운임상승이 매크로 요인이 아닌 항만적체, 강한 수요 등에 기인한다고 지적함. (Tradewinds)

## Bimco releases EEXI clause to prevent charter disputes

국제해운동맹(Bimco)은 2023년 1월부터 적용되는 EEXI의 존속기간 조항을 발표함. 적합연료 사용 시 선박 속도와 연료 소비는 용선자가 아닌 선주가 정하도록함. (Tradewinds)

## 컨선사 정시운항률 반등했지만...“여전히 10척 중 7척 연착”

글로벌 컨테이너선사들의 정시 운항률이 2020년 6월 이후 처음으로 2개월 연속 호조를 보임. 10월 평균 정시운항률은 전월대비 0.5%p 상승한 34.4%로 집계됨. 북미, 유럽 등 주요항만에서 적체가 조금 풀림에 기인한다고 보도됨. 코로나19 발생 전 2019년 평균 정시운항률은 78%였음. 10월 평균 지연 도착시간은 7.3일임. (코리아쉬핑가제트)