

Weekly Market Report

Oct 17, 2022

본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

Weekly Summary

 Drybulker	제20차 중국 공산당대회 개막
 Tanker	VLCC, 조정 후 강한 반등
 Container	임시결항 확대
 Sale & Purchase	LNG선 신조선가 강세 지속

2022 KOBC 마리타임 컨퍼런스
개최 안내 (P.6~7)

2022 KOBC Maritime Conference

한국해양진흥공사 마리타임 컨퍼런스

1st November 2022 | Paradise Hotel Busan
2022. 11. 1.(화) | 파라다이스호텔 부산

사전등록하시면 점심도 드려요

사전등록 바로가기



Macro Indicators

Foreign Exchange



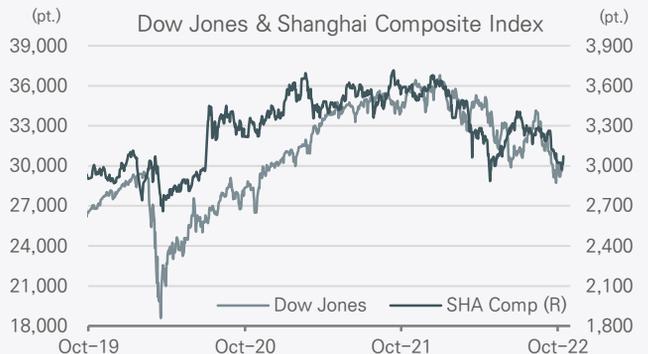
Interest Rates

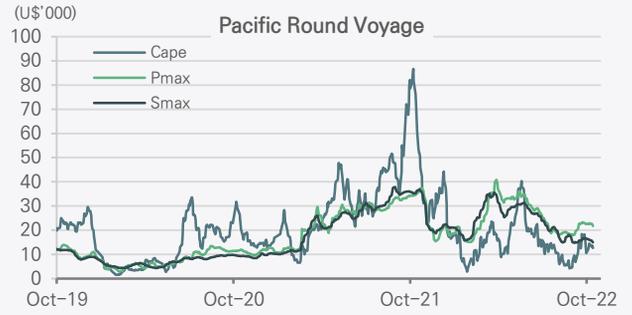
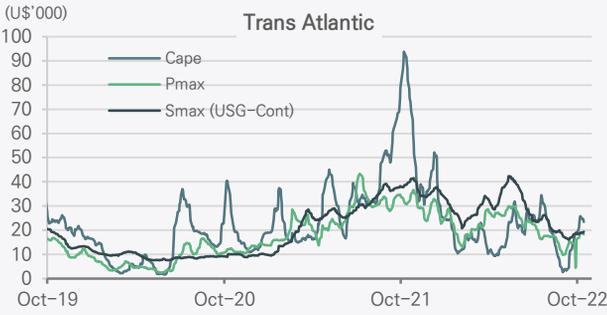
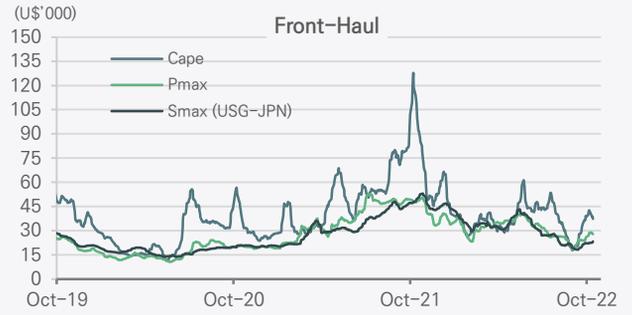
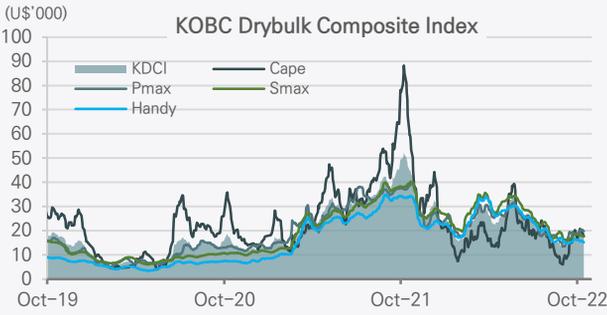


Commodity Index



Stock Market





	KDCI	Cape				Panamax				Supramax			
		평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV
10/14	17,980	17,626	37,313	23,500	12,638	19,710	27,760	18,260	21,590	17,958	23,279	19,307	14,961
10/7	19,113	20,231	41,875	25,875	14,188	20,210	28,730	18,910	22,600	18,052	22,371	18,893	15,910
증감	▼ 1,133	▼ 2,605	▼ 4,562	▼ 2,375	▼ 1,550	▼ 500	▼ 970	▼ 650	▼ 1,010	▼ 94	▲ 908	▲ 414	▼ 949

Cape 다시 제로코로나

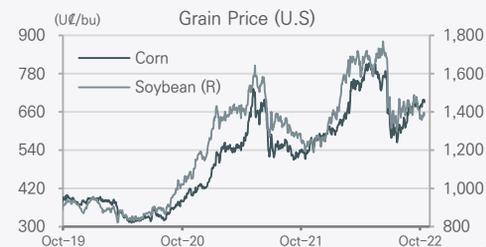
- 10.16~22일 기간 개최되는 중국공산당 전국대회를 앞두고 중국 당국이 코로나19 방역을 대폭 강화하여 시장 심리 위축되며 하락
- 중국 정부, 10월 초 국경철 연휴 이후 코로나19 확진자 수가 약 2개월 만에 최고치로 증가하자, 상하이를 비롯한 주요 대도시에 강력한 방역 조치를 시행
 - 상하이는 주 2회 코로나19 검사 의무화, 베이징은 텐진 등 인근 도시로의 버스 운행 중단
 - 중국 정부는 침체된 부동산 경기를 지원하기 위해 생애 최초 주택구매 대출 금리 0.15%p 인하, 기존 주택 판매 후 1년 이내 신규 주택 구매 시 양도세 환급 등 금융세제 개편안 실시(10.1)
 - 그러나 코로나19 통제 강화에 따른 시장 위축이 더 크게 작용하여 이 개편안의 효과는 미미
- 남아공 국영 물류사 Transnet, 노조의 전면 파업에 따라 10월 6일부터 불가항력 선포
 - 이에 남아공의 석탄 및 철광석 수출에 차질이 발생하여 케이프 시황 하락 압력 증대
 - 태평양에서 대서양 방향으로 향하는 공선들을 남아공에서 소화하지 못함에 따라, 브라질의 선박 공급 압력이 증대되어 대서양 시황 약세 초래
- 중국 당대회 기간 중 방역강화 및 산업활동 통제, 남아공 불가항력 여파로 금주 약보합세 전망

P'max 미시시피 강

- 대서양 선박 공급 증가, 미국의 곡물 수출 차질, 아르헨티나의 대두 특혜관세 종료 등으로 하락
 - 케이프와 마찬가지로 남아공 국영 물류사의 불가항력 선포는 파나마식 남미 수역에 선박 공급을 증가시켜 하락 압력 가중
- 미국 중서부 지역 가뭄에 따른 미시시피강 수위 저하는 현재 수확 중인 대두와 옥수수 신곡의 수로 운송에 차질을 발생시켜 USG의 곡물 수출 능력을 위축시킴
 - 미시시피강 Baton Rouge 인근 수심은 현재 약 5피트로 전년 동기(11피트)의 절반 이하 수준
- 아르헨티나의 대두 수출 특혜환을 적용이 9월 말 종료되자, 10월 첫 주 아르헨티나 농부들의 대두 판매량이 전주 대비 79% 급감한 점도 남미 물동량 위축 요인
- 금주 북미 곡물 수출 차질 지속 및 중국의 산업 활동 부진에 따른 하락 조정 지속 예상

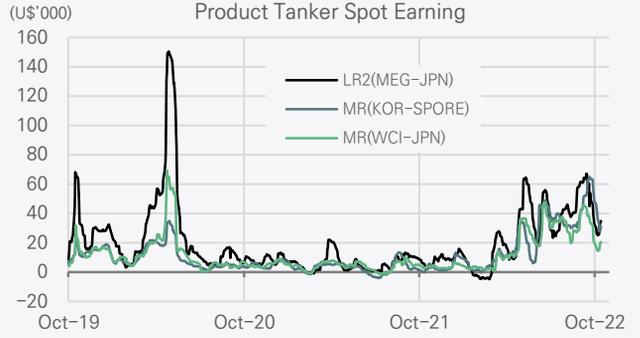
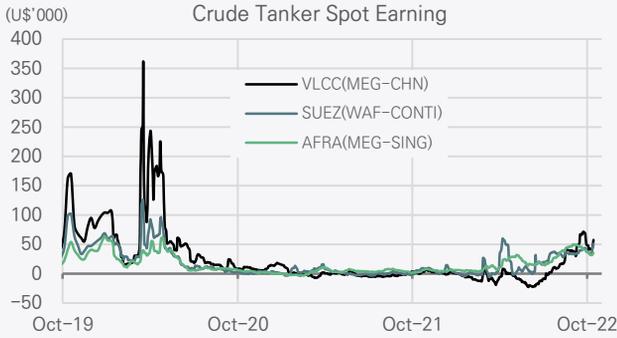
S'max 끝나지 않는 우크라이나

- 대서양 주요 거점 항로들의 선박 공급 부족에도 불구하고, 태평양 역내 석탄 수요 위축이 시장에 하락 압력을 전달하며 전반적인 약보합세 구현
- 러시아, 11월 말 만료되는 우크라이나 곡물 수출 합의의 연장을 거부하려는 움직임 포착
 - 우크라이나는 수출 지속을 공언하고 있으나, 합의 기간 내 최대한 수출량을 확대하기 위해 적극적으로 물량을 출하하며 흑해 운임시장을 지지
- 그러나 중국의 코로나19 통제 강화에 따른 산업활동 위축 우려로 아시아 역내 석탄 물동량이 제한되어 태평양 수역은 하락 지속.
 - 남중국 지역은 북중국 항만으로부터의 석탄 공급이 원활하여 수입 수요 저조한 상황
- 대서양 선박 공급 부족을 태평양의 수요 부진이 상쇄하며 당분간 약보합세 이어질 전망



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

Tanker Spot Earning



	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	93.86 ▲ 12.22	156.25 ▲ 31.57	201.25 ▲ 6.25	196.25 ▲ 26.87	28.30 ▼ 3.70
TCE(US\$/day)	57,309 ▲ 15,311	50,796 ▲ 17,181	35,449 ▲ 3,014	34,557 ▲ 9,540	30,709 ▼ 5,609

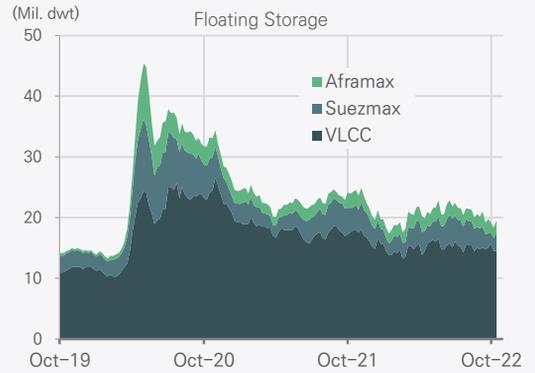
※ MR(KOR-SGP)운임 : US\$/mt

원유선

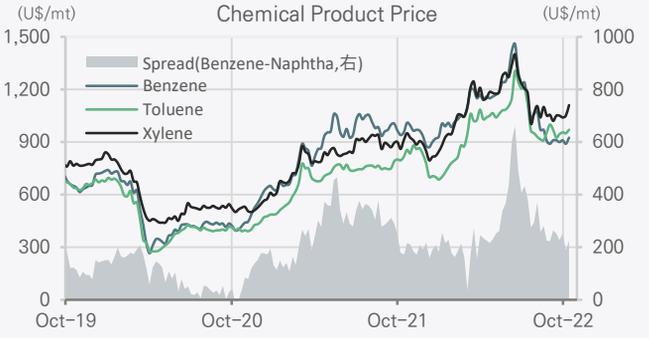
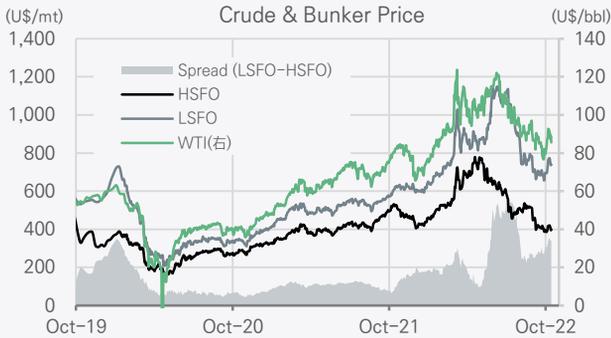
- VLCC: 중동/중국 구간 선박 수급 개선으로 WS 주간 15% 급등
 - 대서양 수역 물동량 증가 및 유럽 지역 항만적체(파업) 심화. 대서양으로의 공선 이동과 10월 말 선적 화물 유입이 함께 증가하며 시황 상승 견인
- Suezmax: 대서양 수역 상위선형 강세 영향에 선형 전환 수요 유입. 선박 공급 부족도 동반되며 서아프리카/유럽 구간 WS 25% 상승, 반등에 성공
 - 카자흐스탄 CPC 물량 증가 및 하위선형 대체 수요 유입에 강세 유지 전망
- Aframax: 긴급 대체 선박 및 상위선형 강세에 중동/동남아 구간 운임 상승

제품선

- LR: 아시아/유럽 구간 경유 등 차익거래 유입(유럽 정제설비 유지보수 및 파업) 증가하며 중동 지역 선박 수급 개선. 중동/동북아 구간 WS 주간 16% 상승
- MR: 역내 정제설비 유지보수에 따른 물동량 둔화에 운임 하락 지속. 10월 말 이후 수출 증가(설비 재가동 및 중국 당대회 종료)하며 강보합세 전환 전망



Crude & Product Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	85.61	397.50	738.50	341.00
증감	▼ 7.03	▼ 19.00	▼ 25.50	▼ 6.50

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	925 ▲ 35	970 ▲ 20	1110 ▲ 60
Spread*	224 ▲ 35	269 ▲ 20	409 ▲ 60

※ Bunker Price : Singapore 기준

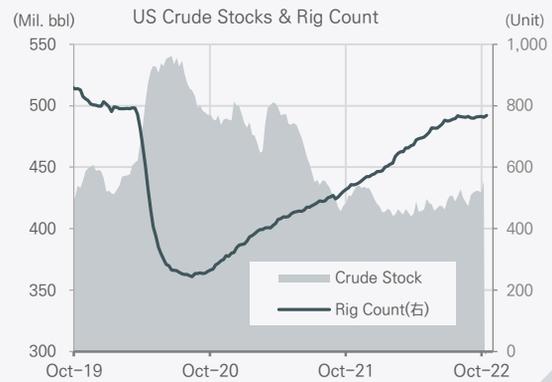
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국제유가

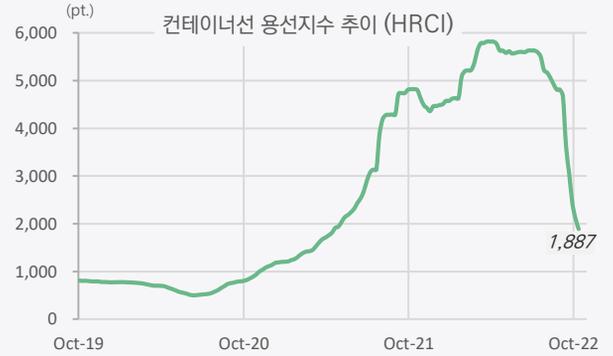
- 세계 경기 둔화 우려 및 미국 원유 재고 증가에 주간 WTI 7.6% 하락
 - IMF, '23년 세계 경제성장률 전망치를 기존 2.9%에서 2.7%로 하향
 - OPEC, '22년과 '23년 석유 수요 증가분(전년대비) 전망치를 기존보다 각각 46만, 36만 b/d 하향한 264만, 234만 b/d로 조정
 - 미국, 9월 PPI 및 CPI는 전년동월대비 각각 8.5%, 8.2% 상승. 시장 예상치를 상회하며 고강도 통화긴축 지속 가능성 증대
 - 중국, 당대회 개막식(10.16)을 앞두고 국지적 봉쇄 조치 등 방역 강화
- 미국 원유 재고는 주간 988만 배럴 증가. 전략비축유 방출(769만 배럴), 가동률 하락(1.4%) 및 순수입 증가(179만 b/d)는 상업 재고 증가 야기
 - 휘발유 재고도 수요 감소에 202만 배럴 증가, 유가 하방압력으로 작용

연료유가

- 원유 가격 하락 및 연료 수요 감소에 LSFO, HSFO도 각각 주간 3.3%, 4.6% 하락. 유종간 Spread 주간 1.9% 축소(8월 평균 \$264, 9월 \$276)



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMP



항로별 운임지수

항로	금주	9/30	+/-	'22평균	+/-
美서안	2,097	2,399	▼ 302	6,929	▼ 4,832
美동안	5,816	6,159	▼ 343	9,900	▼ 4,084
유럽	2,581	2,950	▼ 369	5,906	▼ 3,325
지중해	2,747	2,999	▼ 252	6,292	▼ 3,545
동남아	349	348	▲ 1	1,012	▼ 663
중동	1,171	912	▲ 259	2,759	▼ 1,588
호주	1,561	1,850	▼ 289	3,451	▼ 1,890
남미	5,120	5,025	▲ 95	7,913	▼ 2,793
日서안	325	311	▲ 14	329	▼ 4
日동안	302	301	▲ 1	321	▼ 19
한국	254	262	▼ 8	343	▼ 89
동서Africa	4,837	4,811	▲ 26	6,367	▼ 1,530
남Africa	4,446	4,407	▲ 39	5,533	▼ 1,087

*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

용선 성약

선형	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성약 주차
피더 700	A	6개월	15,900	▼ 2,100	10월1주
피더 1,100	A	13개월	28,000	▼ 4,000	9월1주
피더 1,600	A	11개월	35,000	▲ 8,000	9월3주
피더 2,200	B	7개월	20,000	▼ 50,000	10월1주
피더 2,700	A	24개월	58,500	▲ 16,500	8월4주
내로우빔 5,000	A	21개월	53,000	▲ 5,000	9월3주
와이드빔 5,500	B	12개월	20,000	▼ 52,500	6월1주
중형 7,000	A	60개월	44,000	▲ 22,500	9월2주
중형 9,000	B	48개월	52,000	▼ 12,000	5월3주

*A: '05년 이후 / B: '01~'05년 / C: '01년 이전 **직전 성약 대비

시장 동향

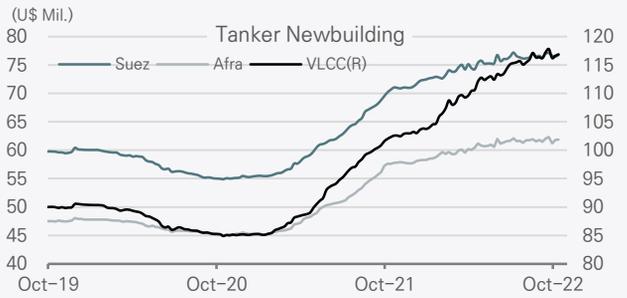
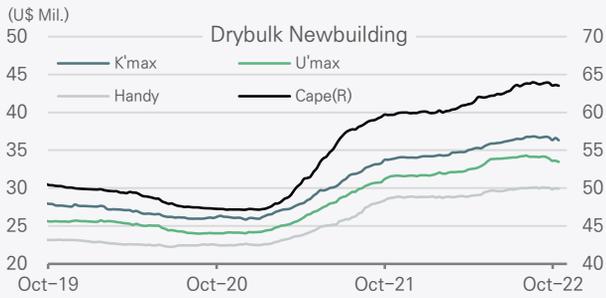
- '22년 41주(10.10~10.14) SCFI 종합지수 '1,814p' 기록, 17주 연속 하락. 북미, 유럽 등 주요항로 약세 계속
 - 공급 감축, 국경절 연휴의 영향으로 일부 항로에서 소폭 반등이 있었으나 전반적인 하락세는 지속
 - IMF, '23년 글로벌 GDP 성장률을 2.7%로 전망하며 이전 전망치 대비 0.2%p 하향 조정. WTO도 '23년 글로벌 교역량을 이전 전망치 대비 2.4%p 낮은 1.0%로 하향하며 경기 하방 압력 지속될 것으로 전망.
 - HSBC는 수요 감소 및 공급 과잉 여파로 향후 2년간 선사 수익이 80% 가량 감소할 것으로 분석. 일부 전문가들은 선사들의 공급 조절 노력에도 불구하고 약세는 연말까지 이어질 수 있으며, 설 연휴 성수기를 앞두고서야 반등을 기대할 수 있을 것으로 전망
- 美 서안 항로 21주 연속 하락, 동안 항로 20주 연속 하락
 - 10월 약 25%의 공급감소에도 불구하고 약세 지속. 인포넥스트사는 금주 부킹 33% 하락(전주비), 11월 61% 하락(전월비) 예상
 - 미국 9월 물가상승률은 8.2%로 집계되며 전망치(8.1%)를 상회, 연료/식품을 제외한 근원소비자물가상승률은 6.6%로 연고점(6.4%)을 경신. 이에 美 연준은 11월에도 4연속 자이언트 스텝(기준 금리 0.75%p인상)을 밟을 가능성 증가
 - 美소매협회는 10월 수입량이 전년동기대비 10% 이상 감소하며 연말까지 약세 이어질 것으로 전망(9월 수입량 전월비 9% 감소)
- 유럽항로 19주 연속 하락
 - 국경절 임시결항 확대에도 불구하고 약세 지속. IMF는 '23년 유럽 주요국 경제성장을 0.5%대로 예상(독일 -0.3%, 이태리 -0.2%, 영국 0.3%, 프랑스 0.7%)하며 전반적인 경기 침체는 내년까지 지속될 것으로 전망
 - 3분기 유럽 주요 항만의 공표일정 대비 실제 선박 기항횟수는 대폭 감소. 로테르담이 상대적으로 양호(▼8%)했던 반면 정체/파업 영향이 컸던 펠릭스토(▼35%), 함부르크(▼27%)는 임시결항 증가로 인해 선박 기항 횟수 크게 감소
- 동남아 항로 14주만에 소폭 반등
 - 싱가포르 운임 소폭 반등(0.3%). 단, 이는 공급 조절, 국경절 거래 감소에 따른 운임 유지로 볼 수 있으며 한동안 약세 지속 예상
 - 아시아 주요국(중국, 인도, 아세안-5)의 실질 GDP 전망은 '22년 4.4%, '23년 4.9%로 기존 발표 대비 각각 0.2%p, 0.1%p 하향

주요 뉴스

- 『리버풀 항만 노동자, 정리해고를 무릅쓰고 파업 재실시』 (로이드리스트 22.10.11)
 - 영국 항만 노조, 지난 1차 파업에 이어 리버풀항에서 10월 11일부터 17일까지 일주일 간 추가 파업 실시. 사측에서는 인플레이션 8.2% 보다 높은 수준인 평균 10.2%의 기본급 인상을 제안했으나 노조는 이를 거부하고 15.7%의 임금 인상을 요구. FourKites에 따르면, 지난 파업의 영향으로 리버풀항의 9월 기항 선박 수가 약 85% 감소하는 등 파업이 영국 컨 물동량에 부정적인 영향을 끼치는 중
- 『컨테이너선 선가, 최고치 기록 후 약 35% 하락』 (로이드리스트 22.10.12)
 - 스팟 운임 및 장기 계약 운임이 하락함에 따라 컨테이너선의 자산 가치도 하락 중. 시장에서 컨테이너 수요가 감소함에 따라 컨테이너 선박가치는 지난 4개월 동안 평균 35% 하락. 또한, '24년까지 컨테이너 시장의 약세가 지속될 것으로 예상 됨에 따라 선박 가치의 추가 하락 가능성도 존재. 그러나 이러한 하락세에도 불구하고 선가는 최저 수준이었던 4년 전 대비 여전히 높은 수준이며, 선주들은 여전히 선박 매매를 통해 수익을 기대할 수 있을 것으로 보여짐

Newbuilding & Resale

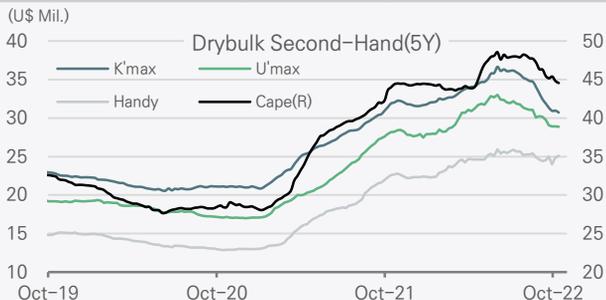
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	63.52	▼0.11	62.16	55.18	58.18	▼0.27	60.21	53.02
	Kamsarmax	82K	36.33	▼0.30	35.68	30.78	37.08	▼0.13	40.25	33.18
	Ultramax	64K	33.44	▼0.19	33.20	28.54	36.21	▼0.02	37.70	30.58
	Handy	33K	29.91	▼0.05	29.45	25.96	29.57	▲0.05	30.26	25.24
Tanker	VLCC	310K	116.90	▲0.25	112.37	95.04	114.53	▲0.69	103.01	94.02
	Suezmax	160K	76.82	▲0.32	75.37	63.74	80.69	▲0.45	72.47	63.40
	Aframax	105K	61.88	▲0.05	60.78	51.88	69.21	▲0.58	61.00	51.26



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Tanker	26,300 DWT	Fairfield Chemical	Fukuoka SB	-	2	'24	LNG Capable
Bulker	66,000 DWT	Lepta Shipping	Yangzi-Mitsui SB	-	2	'24	
LNG Carrier	174,000 CBM	Unknown	Hyundai Samho HI	\$246.97m	1	'26	

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	44.56	▼0.25	45.92	38.08	29.97	▼0.13	32.69	27.54
	Kamsarmax	82K	30.73	▼0.24	33.90	27.60	21.97	▼0.16	24.64	19.46
	Ultramax	64K	28.88	▼0.05	30.52	23.40	20.16	▲0.08	21.49	16.54
	Handy	33K	25.11	▲0.24	24.59	18.52	16.87	▲0.13	17.11	12.29
Tanker	VLCC	310K	88.05	▲0.34	76.65	68.22	63.41	▲0.76	52.21	45.96
	Suezmax	160K	61.24	▲0.43	52.31	45.99	44.68	▲0.50	36.38	30.59
	Aframax	105K	56.93	▲0.54	47.69	37.58	41.71	▲0.47	32.34	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	CELSIUS MIAMI	19,991 DWT	2005	Usuki Zosensho	\$13m	Clients of Wilmar International
Bulker	BULK HOLLAND	81,712 DWT	2017	Tsuneishi Cebu	\$30m	Greek buyers
Bulker	BERGE TRONADOR	61,087 DWT	2020	Dalian COSCO	\$32.8m	Greek buyers

Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Bulker	560	-	598	507	570	-	606	533
Tanker	570	-	608	517	580	-	616	544



부산 해양·금융 위크

**BM
FW**

Busan Maritime
& Finance Week 2022

2022 KOBC Maritime Conference

한국해양진흥공사 마리타임 컨퍼런스

1st November 2022
2022. 11. 1.(화)

Paradise Hotel Busan
파라다이스호텔 부산



사전등록 바로가기



모시는 글

수년간 전 세계를 봉쇄와 고립으로 몰아가던 코로나19 확산세가 무너지면서 우리는 예전의 일상으로 한걸음씩 돌아가고 있습니다. 팬데믹에도 불구하고 역설적인 호황을 누렸던 해운산업은 다시 새로운 도전에 직면하고 있습니다.

각국의 경기부양정책은 인플레이션을 불러왔고, 예상치 못했던 우크라이나 전쟁이 발발하였으며, 급격한 금리인상은 경제활동을 위축시키고 있습니다. 여기에 더해 이전부터 국제사회가 논의해왔던 환경규제가 한층 강화되는 등 해운을 둘러싼 환경의 불확실성은 더욱 높아졌습니다.

그러나 위기는 곧 기회라는 말이 있듯이 변화를 직시하고 지혜를 모은다면 해운산업이 보다 나은 미래로 다가서는 계기가 될 것이라 믿습니다. 이에 우리 공사는 해운시황과 해양금융의 글로벌 전문가를 모시고 앞으로 해운이 나아가야 할 바를 모색하고자 제5회 KOBK 마리타임 컨퍼런스를 개최합니다.

대면행사로 진행되는 이번 컨퍼런스가 해운물류계·해양금융계 여러분들의 활발한 소통과 교류의 장이 되기를 희망하며, 11월 1일 대한민국 해양수도 부산으로 초대합니다.

한국해양진흥공사 사장 **김양수**

PROGRAM

2022 부산 해양·금융위크 개막식	11:00 - 12:00	인사 말씀 및 기조연설
2022 KOBK 마리타임 컨퍼런스	12:00 - 13:30	등록 및 오찬
	13:30 - 13:35	개회사 김양수 (한국해양진흥공사 사장)
금융세션	13:35 - 14:35	글로벌 선박금융 동향 Stephanie Leow (Standard Chartered Bank Regional Head of Shipping Finance)
		패널토론 좌장 : 전준수 (서강대학교 명예교수) 패널 : 양국진 (KDB산업은행 실장) 정순영 (한국수출입은행 단장) 김태균 (BNP Paribas 아시아 대표) Stephanie Leow (SC Bank Regional Head)
시황세션 I	14:50 - 16:20	해운산업 동향과 주요현안 이석용 (한국해양진흥공사 스마트해운정보센터장)
		건화물선 시장 동향 및 전망 Derek Langston (SSY Head of Research)
시황세션 II	16:35 - 17:35	유조선 시장 동향 및 전망 Tim Smith (MSI Director)
		컨테이너선 시장 동향 및 전망 Alan Murphy (Sea Intelligence CEO)
		선박매매 시장 동향 및 전망 Thomas Zwick (VesselsValue Senior Shipping Economist)

용어	해설
공선	선박이 화물을 선적하지 않은 상태
내로우빔 (Narrow Beam)	좁은 선폭의 선박
샴시 (Chassi)	컨테이너를 탑재하여 일체화되는 트레일러의 대차
와이드빔 (Wide Beam)	넓은 선폭의 선박
용선료	선박을 빌리고(용선) 이에 대한 이용대금으로 선주에게 지불되는 금액
용선주	선박을 용선하는(대여받는) 자
정시성	정기선의 운항일정 준수 정도를 판단하기 위한 지표. 공표 일정 대비 실제 운항 결과를 반영하여 산출
Aframax	재화중량톤(DWT) 8~12만톤으로 원유를 운송하는 선박
ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerp)	유럽의 주요 수출입 항구, 암스테르담, 로테르담, 앤트워프의 약자
Ballast	공선 상태에서 선박의 안정성 및 감항성 유지를 위해 해수를 선박에 싣는 행위
Cape	재화중량톤(DWT) 10만톤 이상의 대형 건화물선으로 철광석과 석탄을 주로 운송
CBM (Cubic Meter)	가로, 세로, 높이가 각 1미터인 부피 단위
DWT (Dead Weight Tonnage)	재화중량톤. 선박이 화물을 적재할 수 있는 최대 무게를 의미
F/H (Front Haul)	다수의 화물수송이 이루어지는 선종별 주 수송구간(건화물선 대서양→태평양)
FE	'철'을 의미하는 ferro의 약어. 보통 철광석의 철분 함량을 표시 (FE 62%)
Feeder	대형 항만과 인근 중소형 항만 간 컨테이너를 수송하는 서비스 또는 선박
FEU (Forty-foot Equivalent Units)	길이 40피트(feet) 컨테이너 박스 1개를 나타내는 단위. 1FEU=2TEU
FFA (Forward Freight Agreement)	운임선도거래. 미래 특정 기간의 운임을 현재 시점에서 확정하여 계약하는 거래
Handy	재화중량톤(DWT) 4만톤 미만의 소형 건화물선
HRC (Hot Rolled Coil)	열연강판. 철 슬라브를 압연하여 생산한 1차 제품으로 냉연강판, 강관 등의 소재로 쓰임
HRCI (Howe Robinson Container Index)	호이-로빈슨 컨테이너선 용선지수
HSFO (High Sulfur Fuel Oil)	유황성분의 함량이 0.5% 초과 / 3.5% 이하인 고유황 연료유
Indon	인도네시아
Kamsarmax	재화중량톤(DWT) 8~9만톤 규모의 건화물선
LA/LB (Los Angeles/Long Beach)	미국 서부 대표 항만인 로스앤젤레스-롱비치 항을 의미
LDT (Light Displacement Tonnage)	경화배수톤. 화물을 제외한 선박자체의 중량으로 선박 해체 매각 시 지급하는 선가의 기준
LR2 (Long Range2)	재화중량톤(DWT) 8~12만톤급 유조선으로 주로 석유제품을 운송
LSFO (Low Sulfur Fuel Oil)	유황성분의 함량이 0.5% 이하인 저유황 연료유
MR (Medium Range)	재화중량톤(DWT) 4~6만톤 규모의 유조선으로 석유제품을 운송
Pac RV (Pacific Round Voyage)	태평양 역내를 왕복 운항하는 순환 항로
Panamax	재화중량톤(DWT) 7~8만톤 규모의 건화물선
PMI (Purchasing Managers' Index)	구매관리자지수. 기업의 구매담당자 대상 설문을 통해 제조업 분야의 경기 판단 지표로 사용
Rebar (Reinforcing bar)	철근
SB (ShipBuilding)	조선(소)
SCFI (Shanghai Containerized Freight Index)	상하이 컨테이너선 운임지수
Suezmax	재화중량톤(DWT) 12~20만톤급 원유 운반선. 수에즈 운하를 통과할 수 있는 최대 크기의 유조선
T/A (Trans Atlantic)	대서양 역내를 운항하는 항로
TEU (Twenty-foot Equivalent Units)	길이 20피트(feet) 컨테이너 박스 1개를 나타내는 단위
Ultramax	재화중량톤(DWT) 6~7만톤 규모의 건화물선
VLCC (Very Large Crude-Oil Carrier)	재화중량톤(DWT) 20만톤 이상 초대형 원유운반선
WS (Worldwide Tanker Nominal Freight Scale)	주요 항로별 기준 운임율(Flat Rate)을 상대지수로 나타낸 지표
WTI (West Texas Intermediate)	서부 텍사스산 원유. 영국 북해의 브렌트유, 중동의 두바이유와 함께 세계 3대 유종

KOBC Drybulk Panelists

	Ildo Chartering		Jangsoo Shipping		Flaship		Ascent Bulk
	Daesang Shipping		Basim Chartering		Max-Bridge		Greatwall International
	Ace Chartering		Kaya Shipping		Interlink		Optima International Shanghai
	M.I.T Chartering & Agency		Good Turn Transportation		Ocean Robin Shipping		
	Howe Robinson Singapore		OHY Shipping		BNS Shipping		

KOBC Tanker Panelists

	Presco International		Reshamwala Shipbrokers		Neostar Maritime		SSY London
	KOEL International		Hans Shipping		Nav Maritime		Seoul Line

KOBC Container Panelists

	Unico Logistics		Pactra International		Eunsan Shipping & Aircargo		Euroline Global
	Taewoong Logistics		Samsung SDS		Hyundai Glovis		Ramses
	CJ Logistics		LX Pantos				

KOBC S&P Panelists

	Gyro Maritime		Forocean Shipbroking		Hanwon Maritime		Pioneer Shipbrokers (Vietnam)
	Hanbada Corporation		Wirana Shipping Corporation		Fides Corp.		Harvest Shipbrokers
	Kims Maritime		GMS Korea		Maxmart Shipping & Trading		SSY London
	Haidely Shipping		STL Shipping		HIT Marine Company		Reshamwala Shipbrokers
	Seasure Shipbroking		Mcquilling				