

Weekly Market Report

Oct 24, 2022

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

Weekly Summary

	Drybulker	Xi의 시대 개막, 호재 부족
	Tanker	VLCC, Spot TCE 7만불 돌파
	Container	공급 감소, 계선 증가
	Sale & Purchase	해체선 시장 휴업 중

2022 KOBC 마리티타임 컨퍼런스
개최 안내 (P.6~7)

2022 KOBC Maritime Conference

한국해양진흥공사 마리티타임 컨퍼런스

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

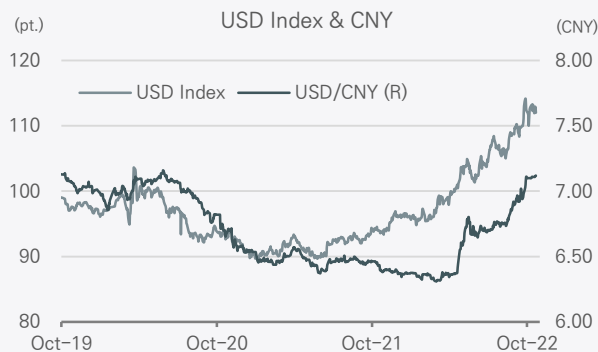
이제 바로 다음주! 개봉박두 투돈~

사전등록 바로가기



Macro Indicators

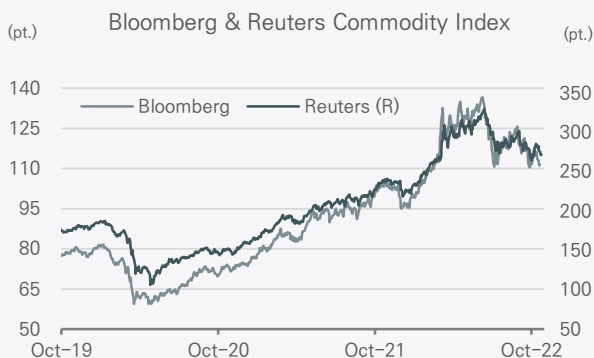
Foreign Exchange



Interest Rates

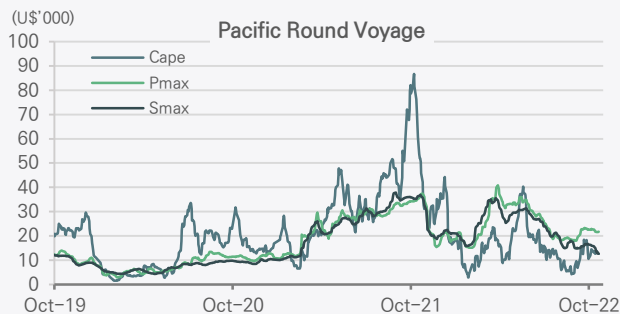
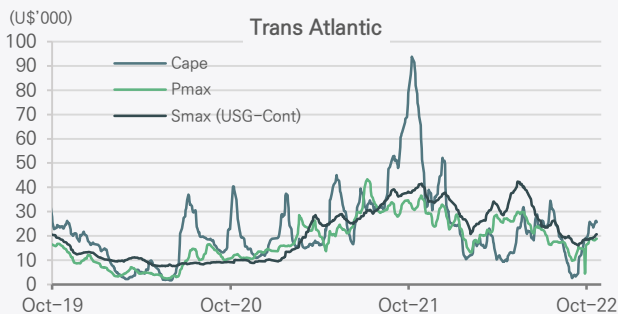
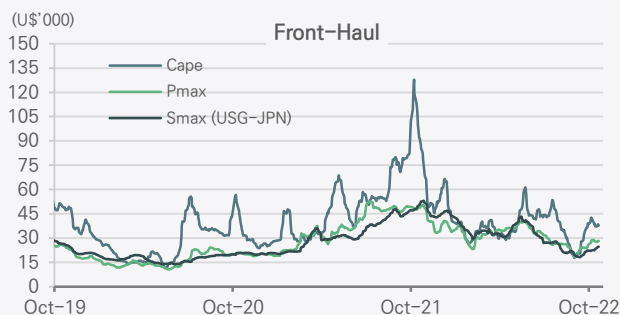
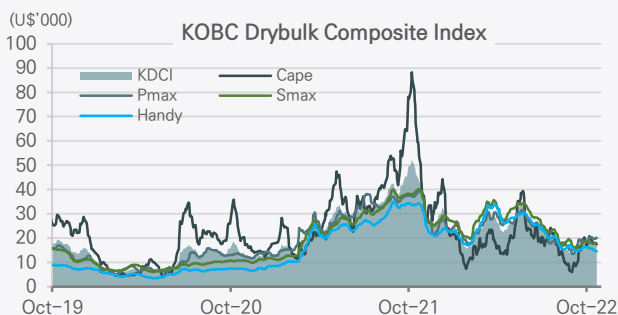


Commodity Index



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
10/21	17,924	17,334	37,775	25,625	12,625	20,057	28,180	18,800	21,750	17,615	24,643	20,629	14,385
10/14	17,980	17,626	37,313	23,500	12,638	19,710	27,760	18,260	21,590	17,625	23,279	19,307	14,961
증 감	▼ 56	▼ 292	▲ 462	▲ 2,125	▼ 13	▲ 347	▲ 420	▲ 540	▲ 160	▼ 10	▲ 1,364	▲ 1,322	▼ 576

Cape 중국 당대회 폐막, 호재는 부족

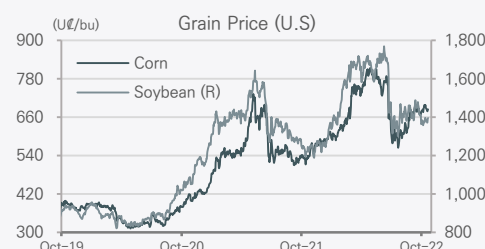
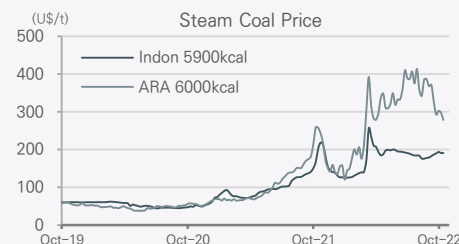
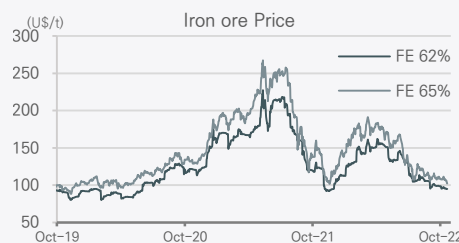
- 전반적으로 활동성 부진한 약보합세 구현. 대부분의 시장 참여자들이 10.22일까지 지속된 중국의 공산당 전국대회에서 발표될 경제 정책 방향에 대한 영향을 주시하며 신규 성약 지연
- 그러나 이번 중국 공산당대회에서 발표된 정책 방향은 건화물선 시장 심리를 추가 압박함
 - 3연임이 확정된 시진핑 주석은 향후 부동산 투기 근절을 위한 정책 지속 추진을 천명
 - 또한 강력한 방역에 기초한 제로코로나 정책의 중요성을 재차 강조하여, 당대회 이후 방역 완화에 따른 산업활동 활성화를 예상하던 시장의 기대를 무력화
- 브라질 Vale의 올 3분기 철광석 생산량이 8,970만톤으로 전기 대비 21% 증가하였으나, 판매량은 6% 증가한 7,760만톤에 그친 것으로 나타남
 - 철광석 메이저의 생산량 증가가 수출량으로 곧바로 연결되지 않으며 수요 침체를 반증
- 한편 남아공 국영 물류회사 Transnet의 노조 파업이 사실상 종료되어 남아공의 선박 수요가 회복되고 있는 점은 향후 시장 추가 하락을 제한할 것으로 보임
- 계절적 물동량 회복 기대와 중국의 철강 수요 부진이 동시에 영향을 미치며 당분간 케이프 시장은 등락을 반복하는 혼조세 구현 전망됨

P'max USG 대신 PNW

- 미국의 대두 신곡 수출 본격화 및 동남아와 남미의 꾸준한 선박 수요에 힘입어 강보합세 구현
- 미국산 대두의 수출이 서서히 본 궤도에 오르고 있으나, 미시시피강 수위 저하 문제로 USG의 수출 여력은 제한적인 상황
 - 이에 다수의 물량이 미 북서부 PNW 지역을 통해 수출되며 대서양보다는 태평양 시장을 지지
 - 10.20일 기준 미국산 대두 주간 수출검역량은 USG 64만톤(주간 +6만톤), PNW 100만톤(주간 +71만톤) 기록
- 인도네시아 석탄은 기존 판매된 물량이 꾸준히 시장에 유입되고 있으나, 신규 판매는 둔화 중
 - 중국은 당대회 기간 방역 강화에 따른 석탄 수요 부진과 생산 차질이 동시에 나타나며 수입 수요 보합세. 인디아는 10.24일부터 5일간 실시되는 디왈리 축제를 앞두고 트레이딩 침체
- 금주 미 북서부를 통한 미국산 곡물 수출이 지속되며 시장을 지지하겠으나, 태평양의 선형간 격차 확대에 따른 수프라막스로의 화물 전환이 추가 상승을 제한할 가능성 엿보임

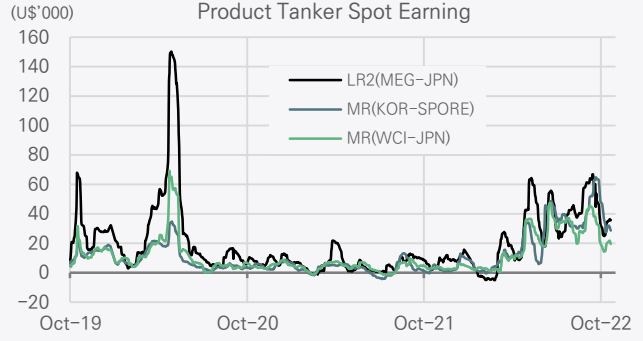
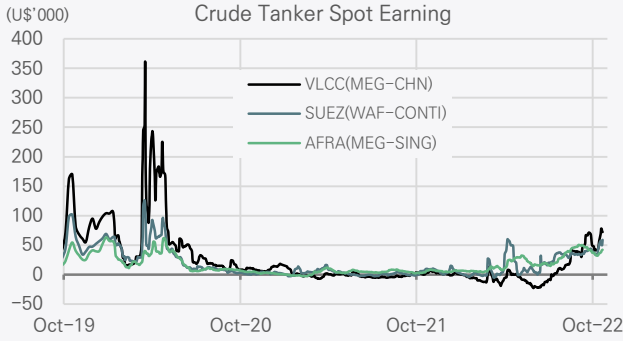
S'max 태평양에 기회는?

- 태평양의 약세를 대서양의 호조가 상쇄하는 보합 장세 지속
- USG는 미시시피강 수위 저하에 따른 화물 부족으로 보합세를 나타내고 있으나, 북유럽 및 흑해, 남미 등 그 외 대서양 주요 거점들의 선박 수요는 꾸준히 이어지며 시장 지지
- 반면 태평양은 PNW 등 신규 화물 유입이 주로 파나마스 화물로 이루어지며 약세 유지
 - 다만 우크라이나 곡물 수출 합의 연장 불발 가능성이 고조되자, 아시아 주요 밀 수입국들이 흑해산 대신 호주산 밀의 수입을 추진하고 있는 점은 향후 태평양 시장을 지지할 전망
- 금주 태평양 항로의 선형간 격차 확대로 파나마스 화물이 수프라막스로 전환될 경우 단기 저점을 확보할 수 있을 것으로 예상됨



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

Tanker Spot Earning



	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	105.95 ▲ 12.09	168.64 ▲ 12.39	218.13 ▲ 16.88	197.81 ▲ 1.56	26.84 ▼ 1.45
TCE(US\$/day)	72,148 ▲ 14,839	58,677 ▲ 7,881	41,758 ▲ 6,309	35,801 ▲ 1,244	28,716 ▼ 1,993

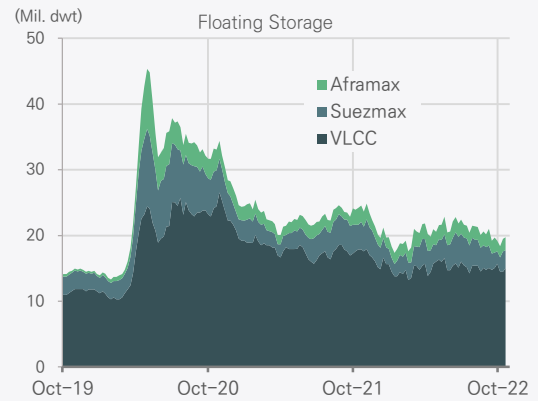
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

원유선

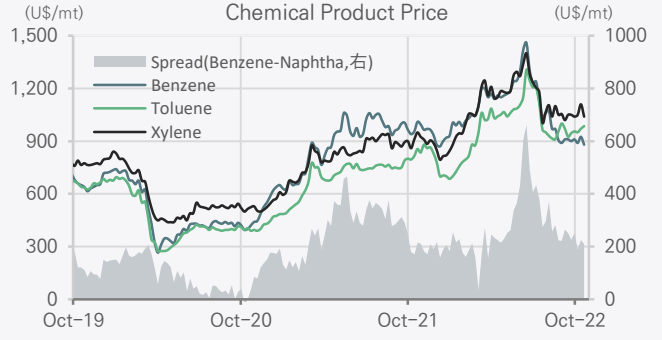
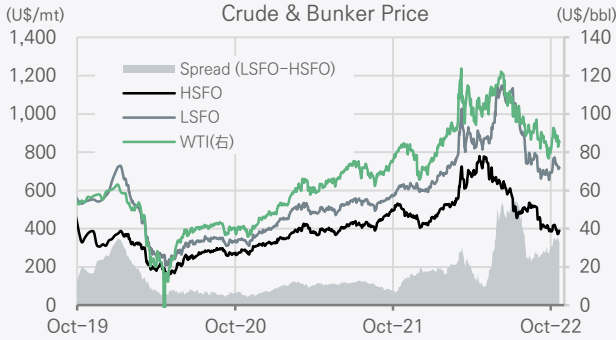
- VLCC: 11월 초순 선적 화물 다량 유입되며 중동/중국 구간 WS 주간 13% 상승. 반면 최근 2주 간 급등에 따른 조정 압력에 주 후반 약보합세로 전환
- 대서양 수역 꾸준한 화물 유입 및 중동 지역 가용 선박 감소에 조정폭 크지 않을 것. Laden/Ballast Spread(중동기준, AIS) 10월 중순 플러스로 전환
- Suezmax: 상위 선형 강세 및 대서양 수역 가용 선박 감소에 운임 상승 지속
- Aframax: 대서양 수역 강세에 따른 공선 이동 및 인니/호주 구간 화물 유입 증가로 인해 수에즈 동부 선박 공급 감소. 중동/동남아 구간 WS 8.4% 상승

제품선

- LR: 아시아/유럽 구간 차익거래 유입 지속에 중동/동북아 구간 운임도 상승
- 유럽 정제마진은 설비 유지보수 및 정유사 파업으로 인해 10월 상승세 구현. 반면 싱가포르 정제마진은 7월 이후 하락세 유지. 유럽 석유제품 가격 상승, LNG 대체 수요 유입 및 동절기 대비 재고 구축 활동은 차익거래 증가 유인
- MR: 역대 물동량 둔화에 9월 말 이후 운임 하락세 유지. 단기시황 보합 전망



Crude & Product Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	85.05	389.00	718.50	329.50
증 감	▼ 0.56	▼ 8.50	▼ 20.00	▼ 11.50

※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	880 ▼ 45	985 ▲ 15	1040 ▼ 70
Spread*	211 ▼ 13	316 ▲ 47	371 ▼ 38

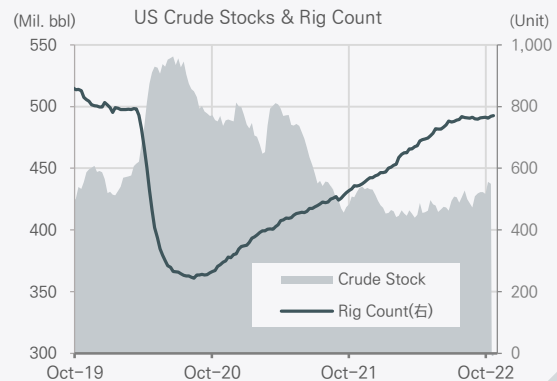
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국제유가

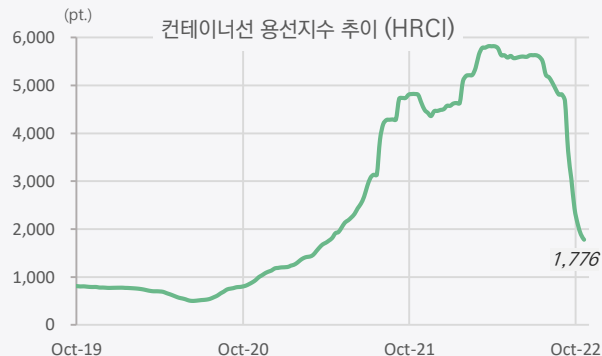
- 미국 통화긴축 지속 전망 및 비축유 추가 방출 발표에 WTI 하락 마감
- 미국, 11월 기준금리 75bp 인상 후 12월 50bp~75bp 인상할 것으로 전망. 내년 상반기 5%에 달할 것으로 예상되며 경기 둔화 우려 증대
- 미국은 5~10월 180백만 배럴 규모의 전략비축유 방출 추진 중. 10월 종료 시 실제 방출량 165백만 배럴로 추산. 이에 잔여물량(15백만 배럴) 12월 추가 방출 계획 발표. 향후 \$70/bbl 수준에서 비축 재개도 시사
- 미국 원유 상업 재고는 주간 173만 배럴 감소하며 유가 하락폭을 제한
- 원유 생산 증가(10만 b/d), 전략비축유 방출(356만 배럴) 및 정제가동률 하락(0.4%)에도 불구하고, 수출 급증(127만 b/d)하며 원유 재고 감소
- 휘발유 재고도 생산 감소 및 수요 증가로 인해 주간 114만 배럴 감소

연료유가

- 연료 수요 감소에 LSFO, HSFO 가격은 각각 주간 2.7%, 2.1% 하락
- 가격 하락 영향으로 유종 간 Spread 주간 3.4% 축소 (9월 평균 \$276)



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMP



항로별 운임지수

항로	금주	전주	+/-	'22평균	+/-
美서안	2,029	2,097	▼ 68	6,929	▼ 4,900
美동안	5,639	5,816	▼ 177	9,900	▼ 4,261
유럽	2,379	2,581	▼ 202	5,906	▼ 3,527
지중해	2,568	2,747	▼ 179	6,292	▼ 3,724
동남아	352	349	▲ 3	1,012	▼ 660
중동	1,451	1,171	▲ 280	2,759	▼ 1,308
호주	1,498	1,561	▼ 63	3,451	▼ 1,953
남미	5,059	5,120	▼ 61	7,913	▼ 2,854
일서안	323	325	▼ 2	329	▼ 6
일동안	298	302	▼ 4	321	▼ 23
한국	255	254	▲ 1	343	▼ 88
동서Africa	4,771	4,837	▼ 66	6,367	▼ 1,596
남Africa	4,376	4,446	▼ 70	5,533	▼ 1,157

*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

용선 계약

선형	건조*	기간	\$/Day	+/-**	계약 주차
피더 700	A	6개월	15,900	▼ 2,100	10월1주
피더 1,100	A	18개월	15,000	▼ 13,000	10월2주
피더 1,600	A	9개월	14,500	▼ 20,500	10월2주
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	A	6개월	40,750	▲ 20,750	10월2주
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 계약 대비

시장 동향

종합

- '22년 42주(10.17~10.21) SCFI 종합지수 '1,779p' 기록, 18주 연속 하락. 북미, 유럽 등 주요항로 약세 계속
- 계속되는 하락세 속에 美동부 및 유럽 허브 항만의 정체 그리고 선사들의 노선 합리화 추진이 운임 하락세를 조금 늦추는 양상
- 공급 감축에 따라 최근 계선 비율 증가. 금주 전체 선대 대비 계선 비율은 4.1%로 최근 2년 내 가장 높은 수준이며 국경절 직전 3.7% 대비 0.4%p 증가. 팬데믹 이전 보다는 여전히 낮은 수준이나 8월 이후 증가세 계속
- 주요 선사 실적은 최근들어 하락세 전환. 대만 에버그린, 양밍, 완하이의 9월 영업이익은 8월 대비 12.6%, 20.3%, 12.7% 하락했으며 코스코의 3분기 잠정순이익은 45억달러로 2분기 대비 하락. 그럼에도 불구하고 코스코의 이번 실적은 분기 역대 2위 수준

미주항로

- 美 서안 항로 21주 연속 하락, 동안 항로 20주 연속 하락
- 북미항로 10월 주간 공급량은 4월 대비 10% 감소. 공급 조절에 이어 물량 감소가 동반되며 북미 항만 정체는 점진적으로 완화에
- 9월 극적 타격을 이뤘던 북미철도 노사협회는 산하 1개 노조 투표에서 부결되며 최종 비준에 실패. 다음달 9일까지 재협상에 실패할 경우 북미 내륙운송에 극심한 혼잡이 초래될 수 있을 것
- 선박 감축이 진행되는 중에도 산발적인 공급 증가 유인 발생. 완하이(13kteu), 알리바바(8kteu 5척)가 신규 선박 투입을 준비 중

유럽항로

- 유럽항로 19주 연속 하락
- 10월 주간공급량은 44만TEU로 연중 최저치를 보이고 있으며 연고점(8월) 대비 2% 감소. 공급 축소에도 불구하고 하락세는 계속
- TCR은 최근 카자흐스탄 환적크레인 고장으로 10월 운행량 50% 감소. 정상화 시점이 불명확하여 일부 화물의 해상 전환 예상
- 유럽 각지에서 인플레이션, 경기 침체, 겨울 연료비 부담 등에 따른 산발적인 시위 증가. 현지 경제 불안은 한동안 이어질 전망

연근해/기타

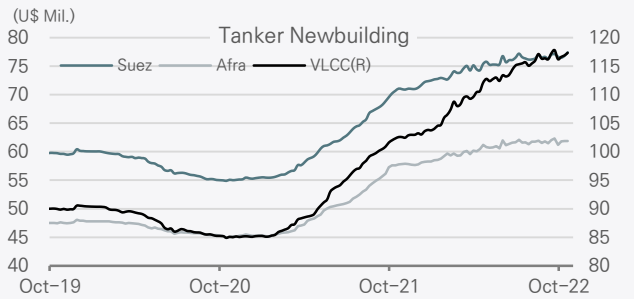
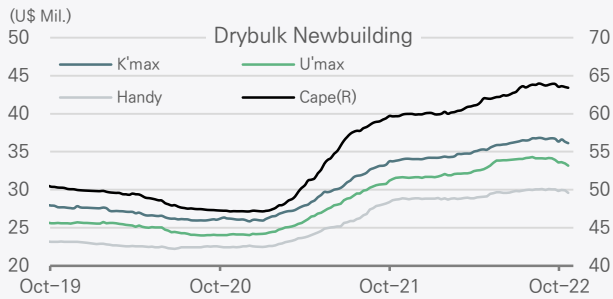
- 동남아 항로 2주 연속 소폭 상승
- 中제로코로나의 장기화는 주요 생산 기업의 탈중국화를 가속화. 다수의 소비재 기업이 베트남으로 이전하며 '14년 이후 360% 가량 교역량이 증가했으며, 방글라데시, 대만 등지로 이전이 증가하며 향후 동남아를 거점으로 한 거래량은 지속 증가 예상

주요 뉴스

- 『닝보항, 봉쇄조치 하에서 원활한 화물 처리를 위해 노력 중』 (로이드리스트 22.10.18)
- 최근 중국 지방당국의 코로나19 재확산 방지를 위한 봉쇄조치가 시행되는 가운데 닝보-저우산항 인근 창고 및 물류회사들이 비필수 업종으로 분류되어 일시 운영 중단됨. 닝보-저우산항은 현재 터미널 내 공간테이너 박스가 충분히 있으며 선박 접안 및 화물 처리 등 항만은 정상 운영 중이라고 발표. 그러나, 통행을 위해서는 트럭의 디지털 건강증명서 및 코로나19 음성 확인서가 요구됨에 따라 생산성 저하 발생. 따라서 화물 처리를 위해 피더선 또는 철도 운송 증가
- 『美 롱비치항, 9월 컨테이너 처리량 감소』 (컨테이너뉴스 22.10.19)
- 미 서안 롱비치항의 9월 컨테이너 처리량은 전월 대비 약 8.1%, 전년 동월 대비 약 0.9% 감소한 74만 TEU 수준을 기록. 수입 컨테이너 처리량은 전년 동월 대비 7.4% 감소한 약 34만 TEU, 수출 컨테이너 처리량은 1.9% 증가한 약 11만 TEU를 기록. 최근 인플레이션으로 인해 소비자 및 소매업자의 수요가 감소함에 따라 창고에 재고가 가득 쌓였으며, 이로 인해 신규 발주가 감소한 것이 컨테이너 처리량 감소의 주요 원인

Newbuilding & Resale

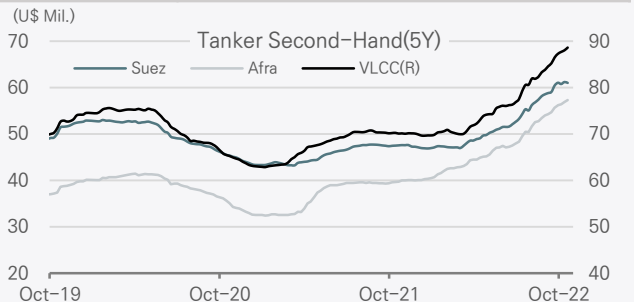
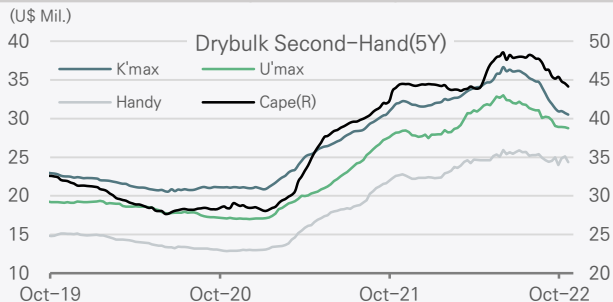
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	63.42	▼ 0.10	62.19	55.18	57.75	▼ 0.43	60.15	53.02
	Kamsarmax	82K	36.14	▼ 0.19	35.69	30.78	37.06	▼ 0.02	40.18	33.18
	Ultramax	64K	33.18	▼ 0.26	33.20	28.54	36.15	▼ 0.06	37.67	30.58
	Handy	33K	29.59	▼ 0.32	29.46	25.96	29.34	▼ 0.23	30.24	25.24
Tanker	VLCC	310K	117.36	▲ 0.46	112.49	95.04	115.47	▲ 0.94	103.31	94.02
	Suezmax	160K	77.44	▲ 0.62	75.42	63.74	80.76	▲ 0.07	72.67	63.40
	Aframax	105K	61.87	▼ 0.01	60.81	51.88	69.62	▲ 0.41	61.20	51.26



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Tanker	50,000 DWT	Eastern Pacific Shpg	New Times SB	-	4+2	'25	
LPG Carrier	88,000 DWT	Eastern Pacific Shpg	Samsung HI	\$94.2m	2	'25	
LNG Carrier	174,000 CBM	Venture Global LNG	DSME	\$250m	2	'26	

Secondhand

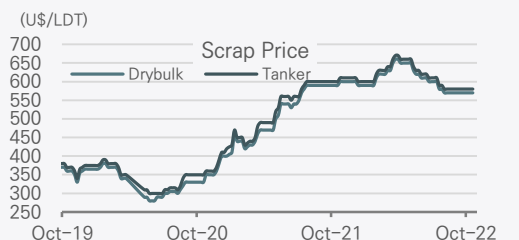
Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	44.15	▼ 0.41	45.87	38.08	29.82	▼ 0.15	32.62	27.54
	Kamsarmax	82K	30.52	▼ 0.21	33.82	27.60	21.64	▼ 0.33	24.57	19.46
	Ultramax	64K	28.77	▼ 0.11	30.48	23.40	20.13	▼ 0.03	21.46	16.54
	Handy	33K	24.35	▼ 0.76	24.58	18.52	16.71	▼ 0.16	17.10	12.29
Tanker	VLCC	310K	88.64	▲ 0.59	76.94	68.22	64.24	▲ 0.83	52.50	45.96
	Suezmax	160K	61.05	▼ 0.19	52.52	45.99	44.70	▲ 0.02	36.58	30.59
	Aframax	105K	57.34	▲ 0.41	47.92	37.58	42.02	▲ 0.31	32.57	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	EUROPE	442,470 DWT	2002	DSME	\$34.7m	Undisclosed
Tanker	STARMAN	45,997 DWT	2008	SK Onishi	\$20.75m	Undisclosed
Bulker	CMB CHARDONNAY	95,707 DWT	2012	Koyo Dock	\$21m	Undisclosed

Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Bulker	560	-	597	507	570	-	605	533
Tanker	570	-	607	517	580	-	615	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



한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

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 마리티타임 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 마리티타임 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)

용 어	해 설
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 운임지수
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				