

Weekly Market Report

Nov 7, 2022

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

Weekly Summary

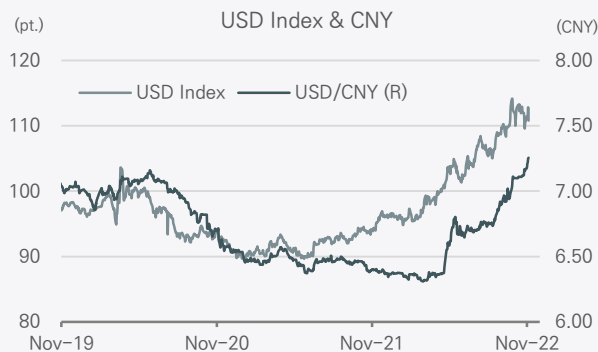
	Drybulker	제로코로나 대유행
	Tanker	오늘부터 겨울 (立冬)
	Container	자이언트 스텝, 운임을 즈려밟다
	Sale & Purchase	메탄올 추진 메가 컨선!

**KOBC 컨테이너선 운임지수(KCCI)
주간 공식발표 개시 (p.5)**

*KCCI : KOBC Container Composite Index

Macro Indicators

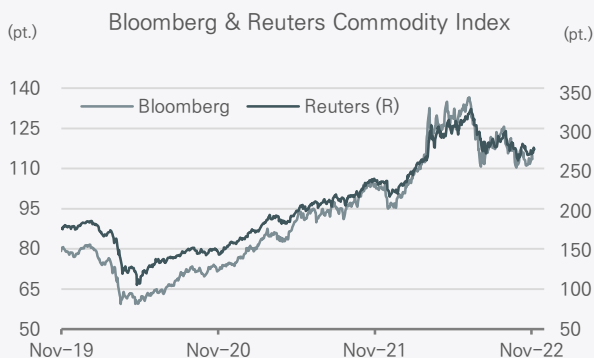
Foreign Exchange



Interest Rates

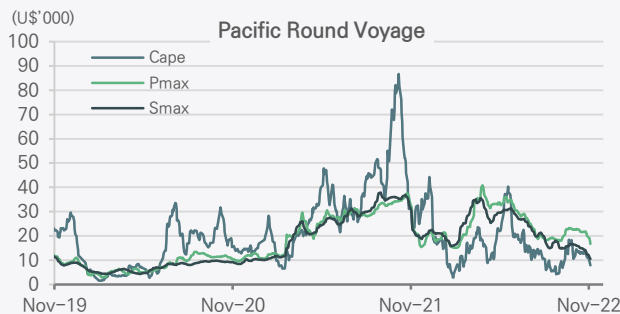
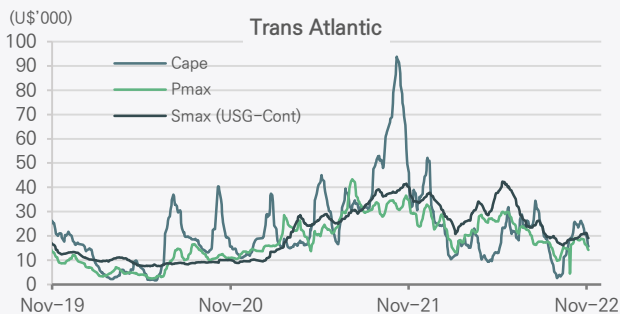
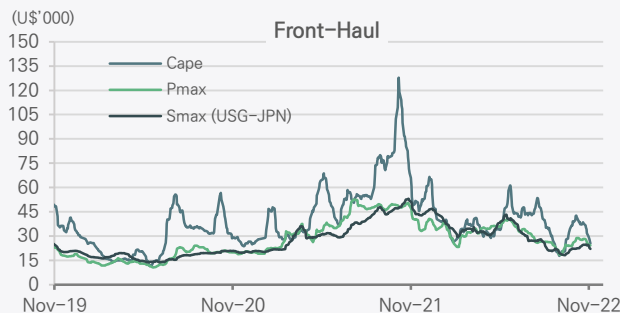
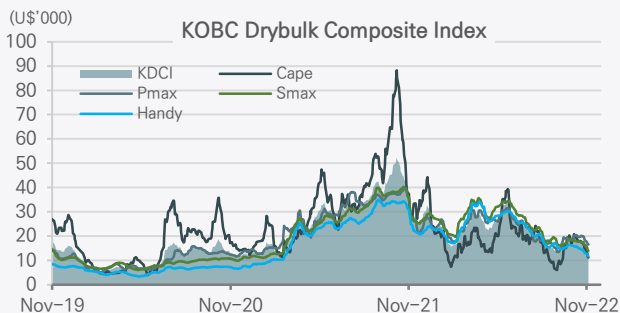


Commodity Index



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
11/4	13,647	11,190	25,500	15,738	7,949	16,631	24,250	14,283	16,588	13,927	22,050	19,059	10,472
10/28	15,871	14,479	31,750	20,750	11,250	18,204	25,960	16,640	19,400	15,981	24,300	20,793	12,363
증 감	▼ 2,224	▼ 3,289	▼ 6,250	▼ 5,012	▼ 3,301	▼ 1,573	▼ 1,710	▼ 2,357	▼ 2,812	▼ 2,054	▼ 2,250	▼ 1,734	▼ 1,891

Cape Winter is Coming

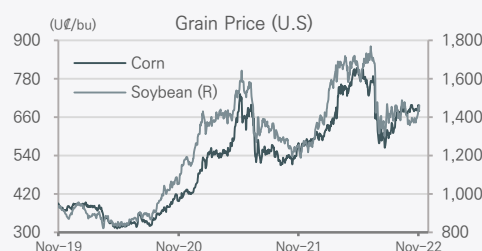
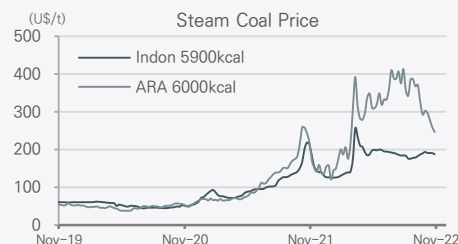
- 추계 철강 수요 성수기 종료 후 제철소들의 감산이 증가하자 철광석 수요도 동반 위축되며 하락
- 중국 제철소들의 철강 생산 마진은 철강 가격 하락에도 불구하고 상대적으로 높은 원료탄 가격 부담으로 인해 톤당 약 200 위안의 손실을 기록 중. 이에 더해 12월에는 북중국 대기오염 통제까지 실시될 예정이라 제철소들의 감산 규모는 추가 확대될 전망
- 브라질의 10월 철광석 수출량은 2,679만톤으로 전년 동기 대비 13%, 전월 대비 26% 급감
- 주 중 중국 정부가 제로코로나 정책을 완화할 것이라는 루머가 회람되며 운임 시장도 일시 반등하였으나, 중국 방역 당국은 엄격한 방역 시행을 재차 강조하며 완화 가능성 일축
- 미 연준이 11월 2일에 4연속 사이언트 스텝(0.75%p) 금리 인상을 단행한 점도 시장 심리를 악화시키며 하락 압력으로 작용
- 2주 이상 이어진 하락세에 대한 반발로 서서히 저점 확보를 시도할 것으로 예상되나, 철강 수요 환경 부진 및 계절적 수요 위축 시기 진입으로 인해 상승 전환 여부는 추가 관찰 필요

P'max 러시아 대신 호주

- 중국과 유럽의 석탄 수입수요 부진, 미국 미시시피강 수위 저하 문제 지속 등으로 하락하였으나, 호주산 석탄과 북미 서안 곡물의 유입이 시장을 지지하며 타 선형대비 낮은 낙폭 기록
- 중국의 석탄 생산에는 제로코로나 정책으로 인해 차질이 발생하고 있으나, 최근 석탄 산지와 항만을 연결하는 Daqing 철도의 정기 보수작업이 완료되어 석탄 공급 능력은 개선됨
- 중국 정부가 '23년 자국산 석탄 장기계약 가격 톤당 25위안 인하 방침을 밝히자, 석탄 수요자들이 향후 방향성 탐색에 주력하며 구매를 지연시키고 있는 점도 해상물동량 발생을 제한함
- 유럽은 러시아산 석탄 수입 금지에 대비한 물량 확보가 조기에 이루어져 ARA 지역의 석탄 재고가 높게 유지됨. 반면, 유럽 전역의 기온은 평년 대비 높게 나타나 에너지 수요는 제한적이라, 유럽향 석탄 신규 물동량도 저조하게 이루어짐
- 그러나 미국 미시시피강 수위 저하로 USG의 곡물 수출 능력 제한이 지속되자, PNW 지역을 통한 곡물 수출이 증가하고 있는 점은 태평양 상황을 지지함
- 또한 러시아의 기온 하강에 따른 석탄 내륙 운송 병목현상 심화로 러시아산 석탄의 공급이 감소하자, 동북아 수입국들이 호주산으로 구매처를 전환한 점도 태평양 상황에 긍정적
- 북반구의 동계 석탄 재고 구축이 본격화 될 경우 파나마맥스 상황도 지지되겠으나, 그 시기는 주요 수입국들의 재고 및 자체 공급 상황 감안 시 추가적인 시일이 필요해 보임

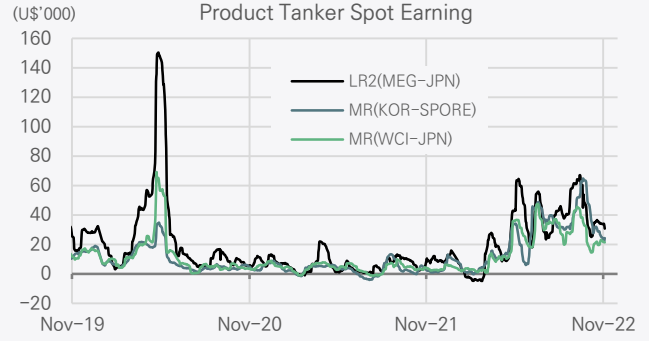
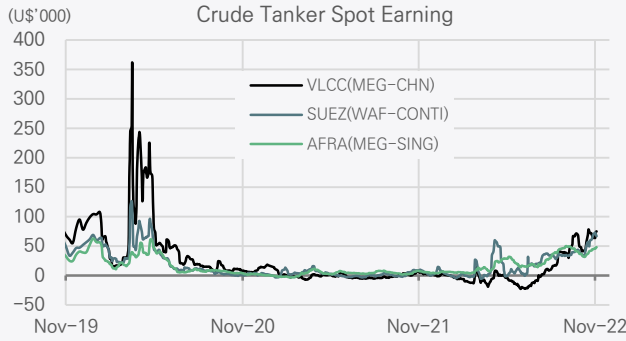
S'max DMO의 계절

- 인도네시아 석탄 수출 부진 및 흑해 곡물 수출 협상 난항에 따른 신규 물량 위축으로 하락
- 인도네시아는 주요 석탄 수출 지역의 폭우로 수출 여력이 제한된 가운데, 연말이 가까워지며 석탄 업체들이 자국 내 공급의무 물량(DMO) 충족을 위해 내수 판매에 집중하며 물동량 위축
- 오는 11월 19일로 만료되는 우크라이나 곡물 수출 협의가 러시아 측의 비협조적인 태도로 연장되지 않을 가능성 고조. 우여곡절 끝에 협상이 재개되기는 하였으나, 곡물 수출 연장 여부가 불투명해지자 수입국들이 흑해산 곡물 구매에 조심스럽게 접근하며 신규 물동량 위축
- 시장을 압박하는 요인들의 개선 신호가 아직 포착되지 않아 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	107.27 ▲ 8.68	183.86 ▼ 5.23	235.31 ▲ 7.06	179.69 ▼ 12.50	23.94 ▼ 0.71
TCE(US\$/day)	74,731 ▲ 11,016	66,681 ▼ 2,362	48,110 ▲ 3,093	30,696 ▼ 3,233	24,288 ▼ 754

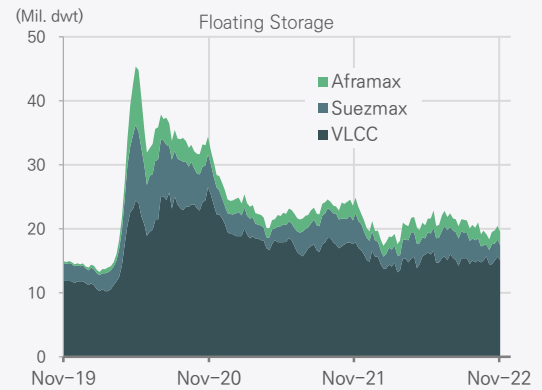
원유선

- VLCC: 11월 하순 선적 화물 다량 유입 및 필리핀 남부 태풍 여파에 따른 중동 지역 공선 유입 감소로 중동/중국 구간 WS 주간 8.8% 상승 마감
- 중동 산유국 감소는 하방압력이나 정제가동률 상승(유지보수 종료), 동절기 진입 및 중국 수요 증가(제품 수출 쿼터 확대) 전망은 단기시황 지지요인
- Suezmax: 단기 급등에 따른 조정 압력 및 제한된 화물 유입에 운임 하락
- Aframax: 대서양으로의 공선 이동 증가에 따른 중동 내 가용 선박 감소는 시황 상승 견인. 반면 주 후반 화물 유입도 감소. 단기시황 보합세 전망

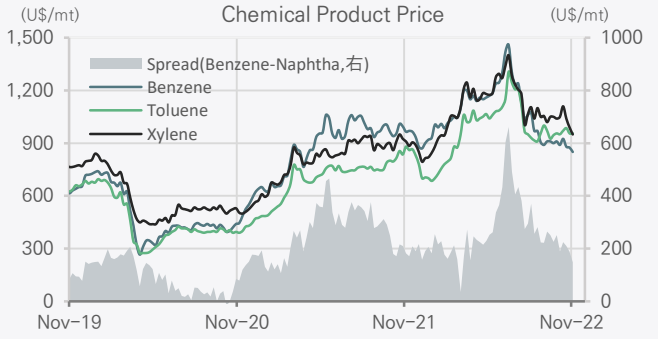
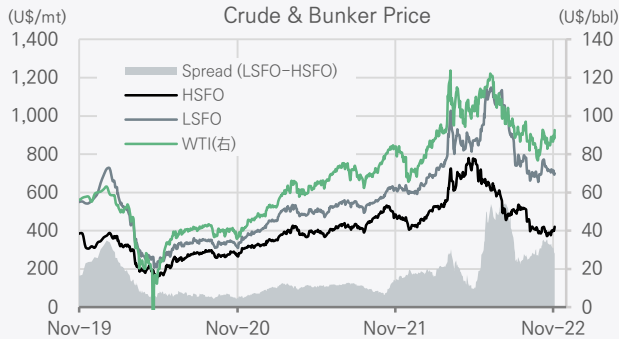
제품선

- LR: 아시아/유럽 구간 차익거래 감소. 중동 지역 선박 공급 압력 심화되며 운임 하락. 남사 물동량 둔화(생산마진 악화) 지속에 단기시황 약보합세 전망
- MR: 역내 물동량 둔화 및 선박 공급 압력에 한국/싱가포르 구간 운임 하락
- 반면 주 후반 화물 유입 증가하는 모습 구현. 단기시황 강보합세 전환 전망

※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt



Crude & Product Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	92.61	420.50	700.00	279.50
증 감	▲ 4.71	▲ 20.00	▼ 20.50	▼ 40.50

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	850 ▼ 25	955 - 0	950 ▼ 40
Spread*	149 ▼ 39	254 ▼ 14	249 ▼ 54

※ Bunker Price : Singapore 기준

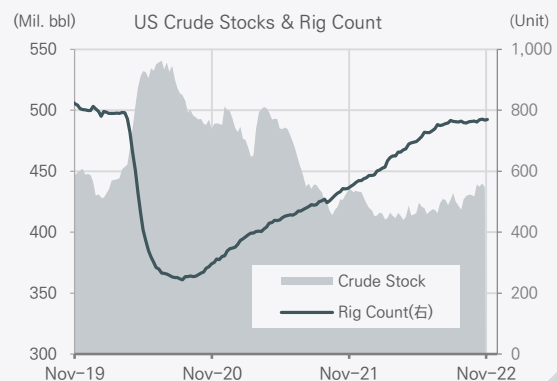
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국제유가

- 중국 제로코로나 정책 완화 기대감 유입에 주간 WTI 5.4% 상승 마감
- 중국은 국제선 여객기 '일시 운항 정지' 규정 철회 및 입국자 격리 규정 완화 검토. 자국 내 외국인에 대한 외국산 백신 접종 허용 가능성 증대
- 미국 원유 상업 재고는 주간 312만 배럴 감소. 비축유 방출(193만 배럴) 및 순수입 증가(123만 b/d)에도 불구하고, 생산 감소(10만 b/d) 및 정제가동률 상승(1.7%)은 재고 감소 야기. 휘발유 재고도 126만 배럴 감소
- 경기 둔화에 따른 석유 수요 감소 우려는 상승폭을 제한. 미국은 4연속 자이언트스텝 단행. 기준금리 4% 도달. 영국도 14년 만에 3%대 기록

연료유가

- 급유 수요는 둔화됐으나 원유 가격 상승에 HSFO 가격 주간 5% 상승
- 반면 LSFO는 대서양/아시아 구간 차익거래 및 동북아 역내 생산 동반 증가하며 정제마진 악화 및 거래가격 하락 야기. 주간 2.8% 하락 마감
- LSFO/HSFO Spread는 주간 12.7% 축소 (10월 평균: US\$332/톤)



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOCB 패널리스트, GMP



항로별 운임지수

항로	금주	전주	+/-	'22평균	+/-
美서안	1,681	1,902	▼ 221	6,569	▼ 4,888
美동안	4,890	5,318	▼ 428	9,585	▼ 4,695
유럽	1,763	2,102	▼ 339	5,646	▼ 3,883
지중해	2,222	2,344	▼ 122	6,018	▼ 3,796
동남아	355	346	▲ 9	963	▼ 608
중동	1,812	1,727	▲ 85	2,664	▼ 852
호주	1,200	1,354	▼ 154	3,306	▼ 2,106
남미	3,816	4,541	▼ 725	7,693	▼ 3,877
일서안	320	320	- 0	329	▼ 9
일동안	297	298	▼ 1	319	▼ 22
한국	258	254	▲ 4	337	▼ 79
동서Africa	4,632	4,750	▼ 118	6,251	▼ 1,619
남Africa	4,096	4,211	▼ 115	5,446	▼ 1,350

용선 성악

선형	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성악 주차
피더 700	B	6개월	13,500	▼ 2,400	10월3주
피더 1,100	A	5개월	15,000	▲ 3,500	10월4주
피더 1,600	A	6개월	20,000	▲ 5,000	10월4주
피더 2,200	B	7개월	20,000	▼ 50,000	10월1주
피더 2,700	B	5개월	22,000	▼ 36,500	10월3주
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 성악 대비

시장 동향

종 합

- '22년 44주(10.31~11.4) SCFI 종합지수 '1,579p' 기록, 20주 연속 하락. 주요 항로 약세 계속
- 유럽중앙은행에 이어 미국, 영국도 기준금리 인상을 발표하며 긴축 지속. 운임은 선사들의 공급 조절 노력에도 불구하고 낙폭 확대
- '21.3월 이후 처음으로 1천TEU이상 선형이 폐선되며 시장 하락에 따른 컨설팅의 해체가 점차 늘어날 것으로 예상(RCL 선령32년)
- OOCL은 24,000TEUx7척의 메탄올 추진선을 신규 발주하며 친환경 제도 시행에 대비하고 있으며, MSC는 2천~5천TEU 중고선 3척을 구매하며 선대 확장 지속

미주항로

- 美 서안 항로 24주 연속 하락, 동안 항로 23주 연속 하락
- 공급 조절이 계속되는 가운데 운임 하락세 지속. 9월 LA/LB항 처리량은 각 74.2만TEU(▼0.9%), 70.9만TEU(▼21.5%)를 기록
- 美연방준비제도(FED)는 9월 CPI가 8.2%를 기록하며 3월이래 7개월 연속 8%를 상회함에 따라 4연속 자이언트스텝(0.75%p)을 단행, 긴축 지속으로 인한 침체는 한동안 계속될 것으로 전망
- 서부항만노조, 철도노조 관련 긴장이 계속되고 있으며, 미동부 및 내륙 운송 지연 또한 지속 중

유럽항로

- 유럽항로 22주 연속 하락, 전주대비 낙폭 확대되며 '20. 11월 이후 처음으로 2,000선 붕괴
- 영국중앙은행(BOE)은 자이언트스텝(0.75%p)을 단행하며 기준금리를 3%로 인상. BOE는 지난 12월부터 8차례에 걸쳐 3%p를 인상함에 따라 현재 기준 금리는 '08년 글로벌 금융위기 이후 가장 높은 수준에 도달
- 급격히 위축된 수요 및 시장 여파로 주요 항만의 처리량도 감소세 전환. 로테르담항의 9월 누계실적은 1,100만TEU로 전년 대비 5% 하락, 앤트워프항은 1,020만TEU, 4.4% 하락을 기록

연근해/기타

- 동남아 항로 재반등, 보험세 유지
- 9월 한국발 동남아 수출 물동량은 12.9만TEU로 전년동기 대비 16% 감소, 팬데믹 이후 가장 큰 폭의 하락으로 2월 부터 8개월 연속 하락. 중동항로는 공급 감소의 영향으로 강보합세 유지

주요 뉴스

- 『뉴욕 및 뉴저지항의 컨테이너 처리량, 서부항만보다 앞서』 (로이드리스트 22.11.1)
- 미 동부 뉴욕 및 뉴저지항의 9월 컨테이너 처리량은 '19년 9월 대비 무려 34.8% 증가했으며, 26개월 연속 월간 최고치를 기록. 올해 1~9월 누적 처리량은 이미 '19년 전체 처리량 수준에 도달. 8월 기준 뉴욕 및 뉴저지항 컨 처리량은 LA항 대비 4.5%, 롱비치항 대비 4.4% 많았으나, 9월에는 각각 18.6%, 13.5%로 격차 확대. 올해 7월 미 서부항만 노사협약 기간만으로 화주들이 화물을 동안으로 이동한 것이 주요 원인
- 『머스크, 3분기 실적 강세에도 불구하고 수요 추가 위축 전망』 (로이드리스트 22.11.2)
- 머스크의 영업이익은 2분기 103억 달러에 이어 3분기 109억 달러를 기록하며 16분기 연속 전년 동기 대비 성장. 팬데믹 이후 컨테이너 운임 급등으로 해운부문 영업이익이 증가한 것이 주요 원인. 그러나 이러한 실적 강세에도 불구하고, 머스크는 글로벌 컨 수요 성장 전망치를 최대 1% 감소에서 2~4% 감소로 하향 조정. 머스크는 러-우 전쟁, 유럽의 에너지 위기, 인플레이션 및 글로벌 경기 침체 전망 등으로 인해 소비자 구매력이 감소하고, 글로벌 운송 및 물류 수요가 감소할 것으로 전망

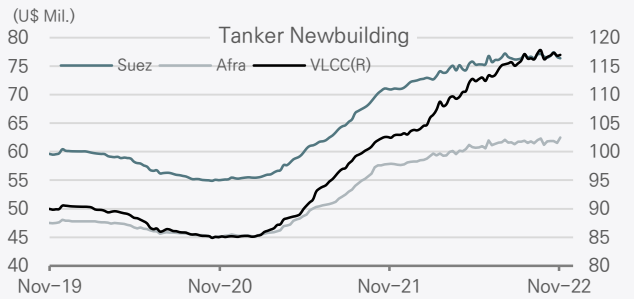
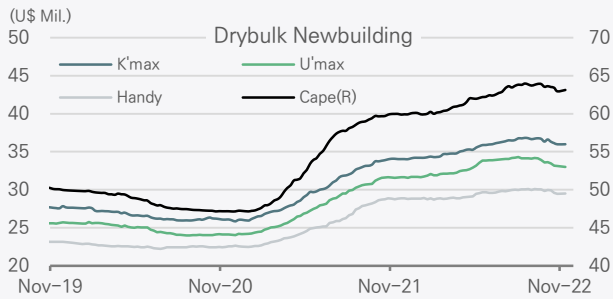
KOBC Container Composite Index

November 7, 2022

KOBC Container Composite Index (KCCI)					Current Index 2022-11-7	Previous Index	Diff.
					2,892	-	-
Group	Code	Route		Weight	Current Index	Previous Index	Diff.
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,934	-	-
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	5,383	-	-
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	4,016	-	-
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	4,475	-	-
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	3,359	-	-
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	4,166	-	-
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	5,075	-	-
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	3,854	-	-
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	6,459	-	-
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	6,028	-	-
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	295	-	-
	KJI	Japan	일본	10.0%	881	-	-
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	1,708	-	-
Comments	- '22. 11. 7. KCCI 최초 발표에 따라 전주 대비 증감은 차주부터 제공 - 매주 월요일 14시, KOBC 해운정보서비스 홈페이지 통해 발표 - 부산항 선적, 해상 수출 SPOT 운임, USD, 전 항로 40FT Dry Container 기준 - KCCI의 원천 자료는 특이 값이 제거된 해상운임 공표제(25%) + 패널리스트(75%)로 구성						

Newbuilding & Resale

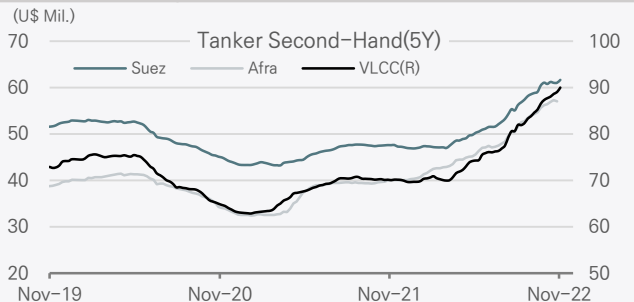
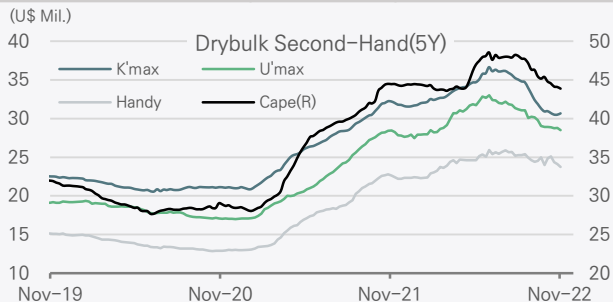
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	63.13	▲ 0.18	62.23	55.18	57.21	▼ 0.69	60.04	53.02
	Kamsarmax	82K	36.00	▲ 0.01	35.70	30.78	36.76	▼ 0.21	40.03	33.18
	Ultramax	64K	33.00	▼ 0.11	33.20	28.54	35.90	▼ 0.08	37.59	30.58
	Handy	33K	29.50	▲ 0.04	29.46	25.96	29.29	▲ 0.06	30.19	25.24
Tanker	VLCC	310K	117.00	▲ 0.14	112.69	95.04	116.30	▲ 0.57	103.88	94.02
	Suezmax	160K	76.38	▼ 0.25	75.47	63.74	81.09	▲ 0.89	73.03	63.40
	Aframax	105K	62.50	▲ 0.96	60.86	51.88	69.48	▼ 0.24	61.58	51.26



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Container	24,000 TEU	COSCO Shipping Group	NACKS & DACKS	\$240m	12	'26-'28	Methanol Capable
LNG Carrier	174,000 CBM	NYK/K-Line/MISC/CLNG	Hudong Zhonghua	\$215m	5	'25-'26	Qatar Project
Bulker	95,000 DWT	Nippon Yusen Kaisha	Oshima SB	-	2	'25	LNG Capable

Secondhand

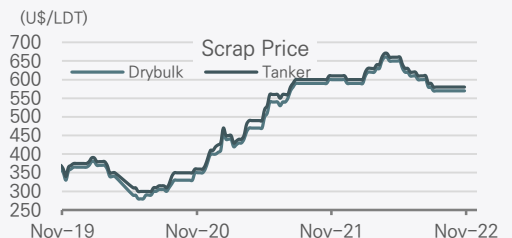
Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	43.88	▼ 0.21	45.79	38.08	29.93	▲ 0.08	32.50	27.54
	Kamsarmax	82K	30.68	▲ 0.17	33.67	27.60	22.23	▲ 0.24	24.45	19.46
	Ultramax	64K	28.50	▼ 0.28	30.40	23.40	20.25	▼ 0.24	21.41	16.54
	Handy	33K	23.74	▼ 0.39	24.55	18.52	16.21	▼ 0.28	17.06	12.29
Tanker	VLCC	310K	89.99	▲ 0.96	77.51	68.22	65.62	▲ 1.14	53.07	45.96
	Suezmax	160K	61.68	▲ 0.61	52.92	45.99	45.33	▲ 0.52	36.96	30.59
	Aframax	105K	57.69	▲ 0.63	48.35	37.58	42.21	▲ 0.25	33.00	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Bulker	EDWARD N	176,216 DWT	2011	Shanghai Waigaoqiao	\$23m	Taiwanese buyers
Bulker	CARO PADRE	63,301 DWT	2012	Sinopacific Dayang	\$21m	Undisclosed
Bulker	WAAL CONFIDENCE	33,387 DWT	2009	SK Kochi jyuko	\$15.2m	Greek buyers

Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Bulker	560	-	596	507	570	-	603	533
Tanker	570	-	606	517	580	-	613	544



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

	Ilido 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				