

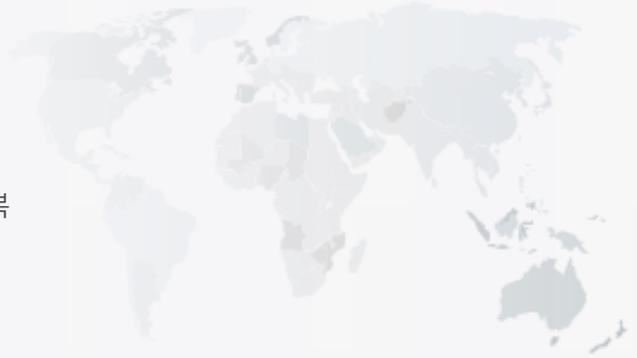
Weekly Market Report

Dec 5, 2022

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

Weekly Summary

-  Drybulker 겨울, 석탄 들어갈래요?
-  Tanker EU, 러시아산 원유 금수 개시
-  Container 정시성, 2년 만에 50%대 회복
-  Sale & Purchase 중고 유조선 거래 증가



Macro Indicators

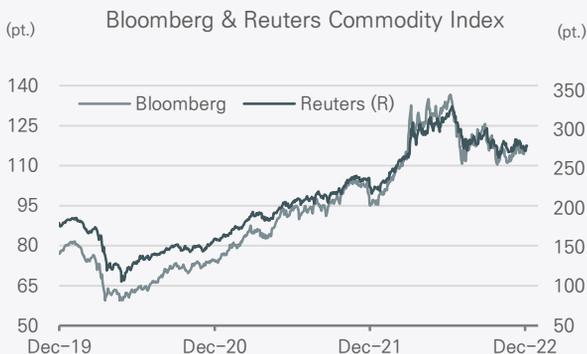
Foreign Exchange



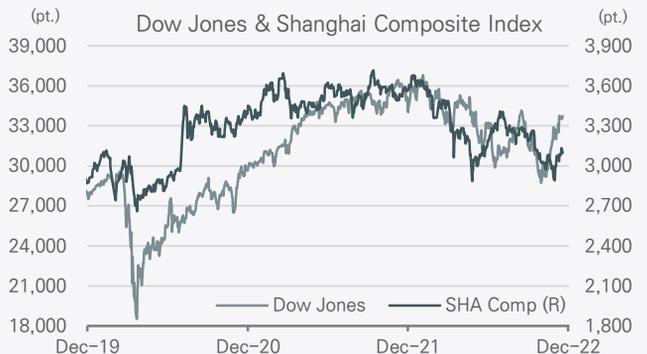
Interest Rates

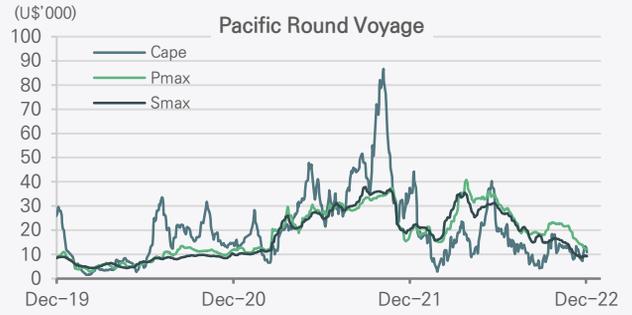
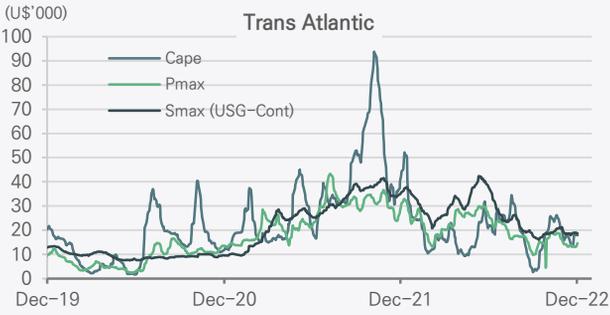
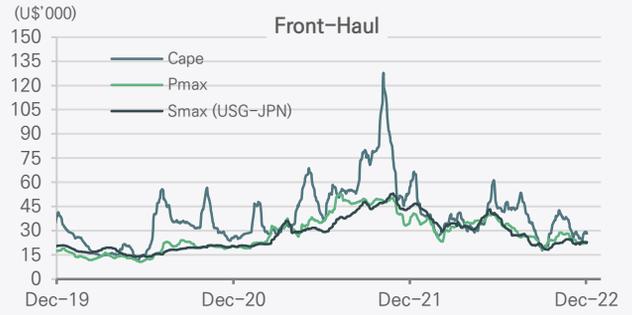
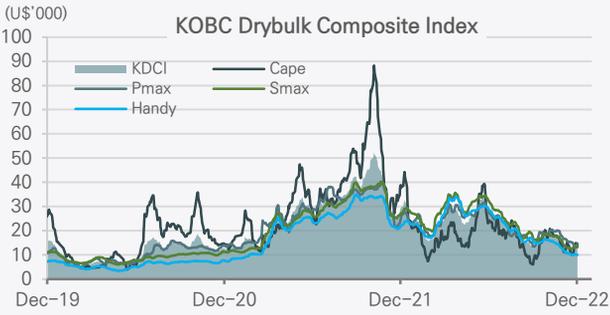


Commodity Index



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
12/2	13,448	13,897	28,194	17,919	10,873	14,482	23,050	14,600	12,480	13,158	22,550	18,703	9,176
11/25	13,120	13,031	27,750	17,750	10,625	14,004	22,073	13,159	12,580	13,280	23,026	18,953	9,214
증감	▲ 328	▲ 866	▲ 444	▲ 169	▲ 248	▲ 478	▲ 977	▲ 1,441	▼ 100	▼ 122	▼ 476	▼ 250	▼ 38

Cape 마음만은 상승

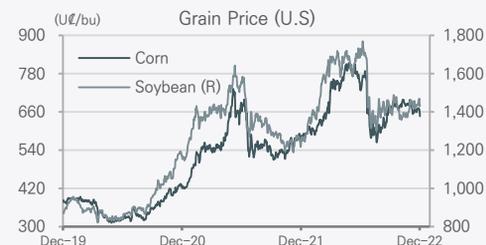
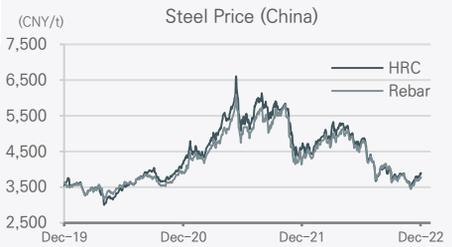
- 중국 정부의 연이은 부동산 지원대책 발표에 따른 시장 심리 개선과 코로나19 확산 지속에 따른 철강 실물 수요 위축이 상충하며 등락 반복. 그러나 실제 펀더멘털의 개선이 이루어지지 않으며 하락 마감
- 중국 증권규제위원회, 중국 증시에 상장된 부동산 업체들이 보유 지분을 기관투자자에게 매각할 수 있도록 허용함(그동안 금지되었던 사항)
- 이는 지난달 말 발표된 중국 정부의 부동산 종합 대책의 일환으로 추진되어, 중국 정부의 부동산 경기 방어 의지를 표현. 이에 시장에 철강 수요 회복 기대감이 재유입되며 철강 및 철광석 가격 상승
- 그러나 중국의 코로나19 지속 확산 및 기온 하락에 따른 건설 작업 위축, 북중국 지역 대기오염 통제 실시 등 철강 및 철광석 수요 부진을 초래하는 펀더멘털에는 변화가 없어 케이프 시장 하락압력 발생
- 수요 개선이 수반되지 않은 기대감에 의한 철광석 가격 상승은 오히려 제철소들의 철강생산 마진을 악화시켜 물동량 발생에 장애요인으로 작용함
- 중국 정부의 부동산 경기방어 추가 대책이 유입될 경우 시장 심리 개선에 도움이 되겠으나, 실제 물동량 개선 효과는 내년 초 중국 춘절 이후에나 가능할 것이라는 의견이 지배적

P'max 석탄이다 콩이다

- USG와 남미의 곡물 수요 유입 및 아시아 역내 석탄 물동량 회복 등으로 상승
- USG는 곡물 시즌을 맞아 꾸준히 대두 수출을 이어가고 있음. 그러나 미시시파강의 수위 저하 문제가 뚜렷한 개선을 나타내지 않아 미국의 곡물 수출은 평년 대비 부진한 상황을 이어가고 있음
- 아르헨티나는 11월 28일부터 'soy dollar' 정책을 재시행하여 대두 수출을 촉진하고 있음
- 11.28~29 양일간 soy dollar를 적용받기 위한 대두 수출 등록량은 약 87만톤으로 지난 9월 이후 최고치 기록. 그러나 1차 soy dollar 정책 시행 직후보다는 판매량이 저조한 편
- 지난주 북반구의 기온 하락에 따른 석탄 수요 증가가 양대 수역 모두 나타나며 시장 지지요인으로 작용. 그러나 중국의 넉넉한 자체 생산 및 코로나19 확산에 따른 수요 부진, 유럽의 높은 석탄 재고량은 운임 시장의 추가 상승을 제한함
- 북반구의 동계 진입에 따른 석탄 수요 증가 및 아르헨티나 soy dollar 정책으로 인한 남미 대두 수출량 증가에 힘입어 파나마스 시장은 당분간 회복세를 이어갈 전망

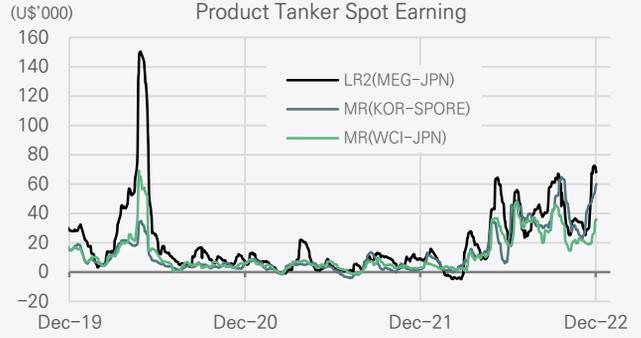
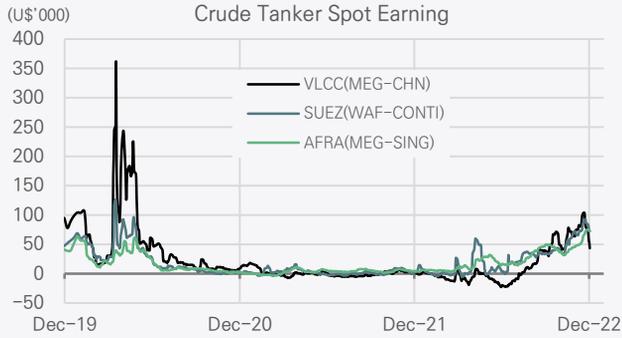
S'max 상위선형 나눠주기

- 그간 회복을 주도하던 태평양이 파나마스 대비 고평가되어, 신규수요가 파나마스로 전환되며 하락
- USG의 신규 수요 유입이 수프라막스 대비 운임 경쟁력을 갖춘 파나마스로 이루어지는 한편, 북유럽 선적 고철 등 수프라막스 화물들의 유입도 저조하게 이루어지며 대서양 하락 지속
- 우크라이나는 곡물 선적 선박에 대한 검색 지연으로 수출에 차질이 확대되자, 곡물을 대형 선박에 선적하여 수출량을 확대하는 방안을 검토하고 있음. 이 방안이 현실화될 경우 수프라막스 및 파나마스 수요를 증가시킬 것으로 예상됨
- 태평양은 동북아항 석탄 수요가 증가하였으나, 수프라막스는 약 2주간 이어진 상승세의 영향으로 파나마스 대비 운임이 높게 형성. 이에 신규 수요들이 대부분 파나마스로 처리되며 하락 조정 돌입
- 당분간 북반구 석탄 수요 증가가 시장을 지지하겠으나, 파나마스와의 격차에 따른 화물 전환이 양 선형의 방향성에도 영향을 미칠 것



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

Tanker Spot Earning



	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	77.68 ▼ 30.67	187.50 ▼ 24.38	307.19 ▼ 4.69	293.13 ▼ 10.00	45.05 ▲ 4.83
TCE(US\$/day)	43,248 ▼ 34,385	72,505 ▼ 12,960	73,023 ▼ 1,376	68,194 ▼ 3,030	59,972 ▲ 8,107

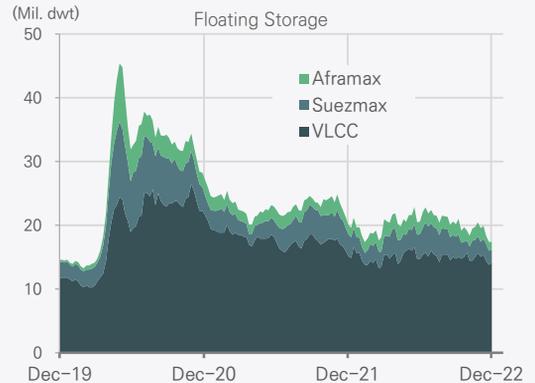
※ MR(KOR-SGP)은임 : US\$/mt

유류선

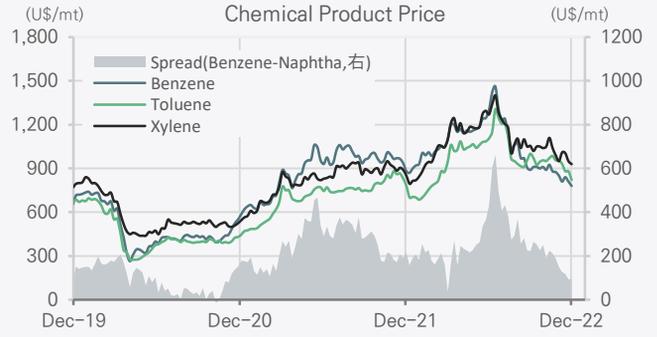
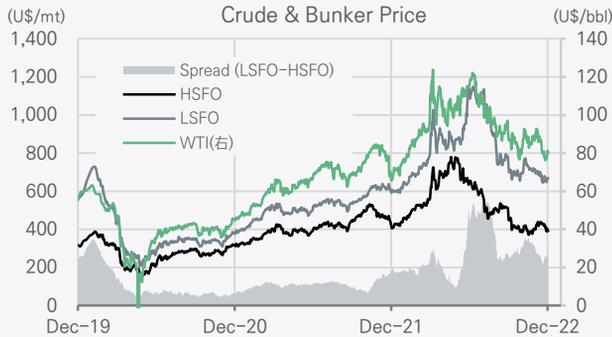
- VLCC: 중동 지역 12월 중순 선적 화물 유입 감소. 중동/중국 구간 WS 주간 28% 하락. 대서양 수역 활동성도 함께 둔화되며 운임 하락폭 확대 - 반면 Laden/Ballast Spread(중동 기준, AIS)는 마이너스 폭 축소. 선박 공급 압력 일부 해소. 추가 조정 크지 않을 것. 단기시황 약보합세 전망
- Suezmax: 화물 유입 감소 및 상위선형 조정 영향에 운임 하락세로 전환
- Aframax: 역대 가용 선박 감소는 시황 지지. 중동/동남아 구간 보험 마감

제품선

- LR: 11월 하순 시황 급등에 따른 조정 압력에 중동/일본 구간 운임 하락 - 반면 아시아/유럽 구간 경우 차익거래 유입 지속 및 중동 지역 가용 선박 감소는 운임 추가 조정폭을 제한할 것. 단기시황 보합세 구현 전망
- MR: 동북아역내 꾸준한 화물 유입에 한국/동남아 구간 운임 상승세 유지 - 다만 동북아로 유입되는 공선 증가는 단기시황 하방압력으로 작용 전망



Crude & Product Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	79.98	392.00	667.00	275.00
증감	▲ 3.70	▼ 25.50	▼ 4.50	▲ 21.00

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	780 ▼ 30	820 ▼ 60	930 ▼ 20
Spread*	94 ▲ 1	134 ▼ 29	244 ▲ 11

※ Bunker Price : Singapore 기준

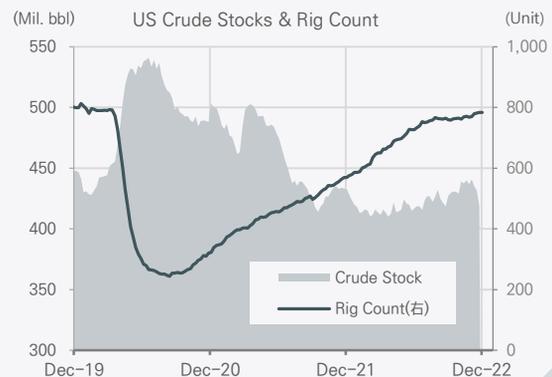
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국제유가

- 미국 긴축 속도 조절 전망 및 원유 재고 급감에 주간 WTI 4.9% 상승 - 미 연준 의장은 기준금리 인상 속도 완화 시사. 12월 최대 50bp 인상예 그칠 전망. 달러지수도 11월 하락세 지속, 지난 8월 이후 최저치 기록 - 원유 재고는 주간 1,258만 배럴 감소 순수입 감소(173만 b/d) 및 정제 가동률 상승(1.3%)은 재고 감소 야기. '21년 평균 재고 대비 8% 감소
- 중국의 방역 정책 완화 기조는 유가 상승압력으로 작용. 중국은 상하이 등 대도시 봉쇄 구역 해제 및 자가 격리 허용 등 봉쇄 완화 기조 재확인
- EU, 러시아산 원유 금수 조치 개시(12.5). 또한 거래가격상한선은 배럴 당 \$60으로 합의 도출. 반면 러시아는 가격상한제 수용 불가 입장 표명

연료유가

- 빙커링 수요 감소에 연료유 가격 하락. 반면 Aframax 운임 급등에 따른 차익거래 경제성 하락은 10월 중순 이후 유럽/중동/동남아 구간 LSFO 물동량 감소 유발. LSFO/HSFO Spread는 전주대비 8.3% 확대



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMP



항로별 운임지수

항로	금주	전주	+/-	'22평균	+/-
美서안	1,437	1,496	▼ 59	6,126	▼ 4,689
美동안	3,437	3,687	▼ 250	9,103	▼ 5,666
유럽	1,085	1,100	▼ 15	5,267	▼ 4,182
지중해	1,827	1,842	▼ 15	5,663	▼ 3,836
동남아	237	303	▼ 66	907	▼ 670
중동	1,184	1,250	▼ 66	2,562	▼ 1,378
호주	602	613	▼ 11	3,093	▼ 2,491
남미	2,025	2,276	▼ 251	7,268	▼ 5,243
日서안	349	336	▲ 13	329	▲ 20
日동안	337	337	-	319	▲ 18
한국	272	251	▲ 21	330	▼ 58
동서Africa	3,717	3,861	▼ 144	6,073	▼ 2,356
남Africa	3,366	3,520	▼ 154	5,302	▼ 1,936

*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



용선 성약

선형	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성약 주차
피더 700	A	3개월	11,000	▼ 1,000	11월2주
피더 1,100	A	5개월	15,000	▲ 1,500	11월3주
피더 1,600	A	8개월	15,000	▼ 400	11월2주
피더 2,200	C	6개월	17,500	▼ 2,500	11월1주
피더 2,700	A	12개월	25,000	▲ 3,000	11월3주
내로우빔 5,000	A	6개월	31,000	▼ 22,000	11월1주
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 성약 대비

시장 동향

- '22년 48주(11.28~12.2) SCFI 종합지수 '1,171p' 기록, 주요 항로 약세 계속되며 24주 연속 하락
 - 화물연대 파업 직후 평소대비 43%까지 하락했던 부산항 컨테이너 반출입은 4일부터 운송량이 증가하며 평소대비 200%를 기록. ILO 개입이 변수로 남은 가운데 파업 악화 시 화물 부족 및 선박 증가로 운임 낙폭 확대 예상
 - 10월 정시성은 52%(전월비▲6.6%, 전년비▲17.8%)를 기록하며 2년만에 50%를 상회. 실질공급증가에 따라 운임하방 압력 가중
 - 알파라이너가 발표한 계선 선박량은 총 136만TEU로 전체 선박대비 5.3%를 기록, 시장 하락과 함께 계선 선박은 증가세
- 미 서안 항로 28주 연속 하락, 동안 항로 27주 연속 하락
 - 수요 하락, 정체 완화, 운항효율 개선이 이어지며 미서안 운임은 팬데믹 이전에 근접, 운임 경쟁 심화에 따른 약세 지속 전망
 - 서부항만 노사는 협상 재개에 돌입한 반면, 협의안 비준에 실패한 철도노조는 12/8 내 합의 실패 시 북미 컨시장에 큰 파장 예상
 - 10월 정시성은 서안 35.7%(전월비▲3.7%, 전년비▲26.0%), 동안 26.9%(전월비▲5.9%, 전년비▲11.4%)로 개선. LA/LB항만 체선은 정상화 된 반면 동부 사바나항 정체는 지속. 10월 사바나항 처리량은 55만TEU로 전년대비 9.6% 증가
- 유럽항로 26주 연속 하락
 - 연말 휴가철이 가까워질수록 신규발주 감소로 인한 운임약세 지속. 현재 아시아에서는 선적화물 확보를 위한 운임경쟁이 심화되는 가운데 수요 부진에 따른 공컨테이너 증가로 남중국 물류시설의 장치율은 90%에 육박
 - 운임 약세 장기화가 1월 실연휴 성수기 선대 운영에도 영향을 끼치며, 선사들은 추가적인 임시결항을 통한 공급 조절 지속 중
 - 10월 정시성은 유럽 44.3%(전월비▲8.2%, 전년비▲23.8%), 지중해 47.5%(전월비▲6.1%, 전년비▲16.1%)로 개선. 수요위축과 동시에 운항 효율은 빠르게 회복세
- 동남아 항로 4주 연속 하락
 - 물동량 증가를 견뎠던 중국, 동남아항 합성수지 수출이 부진을 보이며 운임 약세. 싱가포르타임즈는 아시아 경제가 타 대륙 대비 양호한 경제성장을 보이며 '23년 1분기 경제성장률 3.6%, 하반기에는 5%까지 상승 전망

주요 뉴스

- 『중국, 봉쇄조치에 대한 반대 시위 확산, 공급망 다시 위기』 (더로드스타, 22.11.28)
 - 중국 내 다수의 도시에서 코로나19 봉쇄 조치에 반대하는 시위가 확산되고 있음. 최근 베이징, 우한, 충칭에서 봉쇄령이 내려졌으며 선전은 재택 근무 권고조치가 있었음. 쑤저우, 광저우, 톈진에서는 트러커에게 코로나 음성 결과가 요구되는 등 중국 내 코로나 통제 정책은 지속되는 중. 이와 같은 조치로 인해 공급망은 또다시 위협받고 있으며 반정부 시위에 따른 불확실성이 증가하는 추세. 따라서 올해 크리스마스 그리고 춘절 성수기 효과는 예년에 비해 약할 것으로 예상됨
- 『수요 감소, 선사들은 수급 균형을 맞추기 위해 고군분투 중』 (JOC, 22.11.29)
 - 수요 급감에 따라 선사들은 임시결항을 통해 공급량을 조절하고 있지만 현재의 수요 하락 속도를 따라갈 수 없는 상황. 최근 아시아발 유럽 및 북미 스팟 운임의 급락으로 장기계약 운임과의 격차가 확대됨에 따라 계약운임의 재협상 시도 증가세. UNCTAD는 내년 컨 물동량이 올해 대비 1.9% 성장할 것으로 전망. 최근 체선 완화로 인한 병목의 해소 및 대규모 신조선 인도 계획에 따라 컨 수요와 선박 공급간 불균형 심화 예상

KOBC Container Composite Index

December 5, 2022

KOBC Container Composite Index (KCCI)	Current Index 2022-12-05	Previous Index 2022-11-28	Diff.
	2,093	2,260	▼ 167

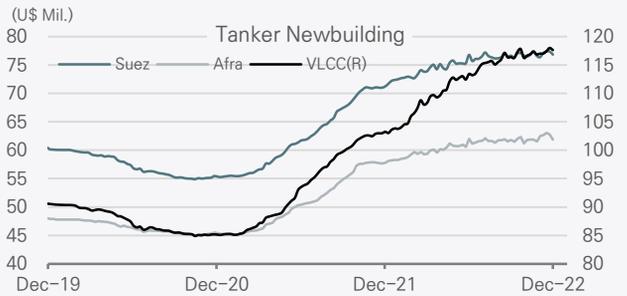
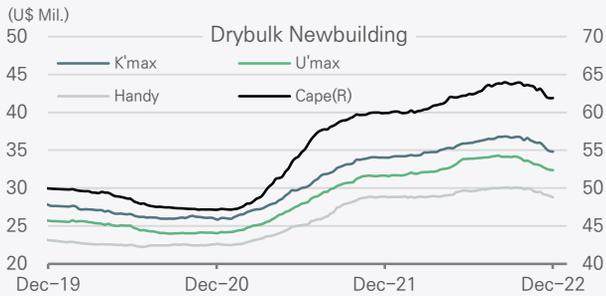
Group	Code	Route		Weight	Current Index	Previous Index	Diff.
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,582	1,623	▼ 41
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	3,772	4,148	▼ 376
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	2,171	2,399	▼ 228
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	3,103	3,264	▼ 161
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	2,868	3,007	▼ 139
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	2,576	2,895	▼ 319
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,995	3,525	▼ 530
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,539	2,899	▼ 360
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	5,904	5,996	▼ 92
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	5,292	5,725	▼ 433
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	255	270	▼ 15
	KJI	Japan	일본	10.0%	835	859	▼ 24
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	1,569	1,635	▼ 66

Comments

- KCCI, 주요 항로 약세 계속되며 4주 연속 하락
- 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

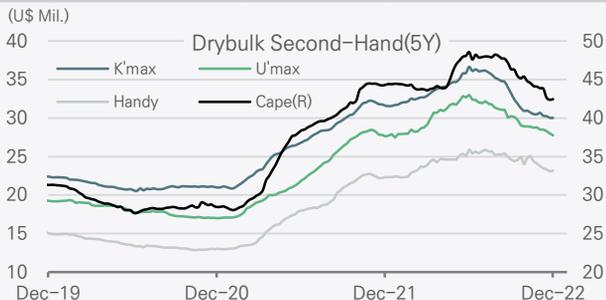
Type	DWT	Newbuilding				Resale			
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Drybulk	Cape	180K	61.90 ▲0.02	62.22	55.18	55.23 ▼0.64	59.71	53.02	
	Kamsarmax	82K	34.82 ▼0.06	35.66	30.78	36.51 ▼0.04	39.74	33.18	
	Ultramax	64K	32.35 ▼0.04	33.14	28.54	35.28 ▼0.04	37.41	30.58	
	Handy	33K	28.78 ▼0.16	29.42	25.96	28.07 ▼0.15	30.04	25.24	
Tanker	VLCC	310K	117.63 ▼0.37	113.09	95.04	118.69 ▼0.03	105.07	94.02	
	Suezmax	160K	76.85 ▼0.55	75.62	63.74	80.65 ▼0.36	73.67	63.40	
	Aframax	105K	61.85 ▼0.91	61.01	51.88	71.74 ▲0.34	62.37	51.26	



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Tanker	115,800 DWT	Capital Ship Management	New Times SB	-	2+2	'25	Methanol Ready
Tanker	15,000 DWT	Terntank	CMJL(Yangzhou)	-	2+2	'25	
LNG Carrier	180,000 CBM	Celsius Tankers	Samsung HI	\$249m	1	'25	

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old			
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Drybulk	Cape	180K	42.47 ▲0.09	45.54	38.08	27.93 ▼0.23	32.16	27.54	
	Kamsarmax	82K	30.03 ▼0.01	33.38	27.60	21.55 ▲0.07	24.23	19.46	
	Ultramax	64K	27.77 ▼0.25	30.21	23.40	19.50 ▼0.90	21.31	16.54	
	Handy	33K	23.16 ▲0.07	24.44	18.52	15.84 ▼0.01	16.97	12.29	
Tanker	VLCC	310K	90.46 ▼0.70	78.62	68.22	65.59 ▼0.72	54.14	45.96	
	Suezmax	160K	62.14 ▼0.21	53.68	45.99	45.88 ▼0.30	37.70	30.59	
	Aframax	105K	58.46 ▲0.56	49.15	37.58	43.27 ▼0.06	33.83	24.03	



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	SYFNOS	298,495 DWT	2006	Universal SB Ariake	\$56m	Undisclosed
Bulker	ITALIAN BULKER	63,482 DWT	2017	Shin Kasado Dock	\$26.8m	Undisclosed
Bulker	SAGAR MOTI	58,097 DWT	2012	Tsuneishi Zhoushan	\$17m	Far Eastern buyers

Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Bulker	515	-	590	507	500	-	596	533
Tanker	525	-	600	517	510	-	606	544



용어	해설
공선	선박이 화물을 선적하지 않은 상태
내로우빔 (Narrow Beam)	좁은 선폭의 선박
샤페시 (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				

해운(중개업)실무교육 안내

광고

주 관 한국해운중개업협회

교육일시 2022. 12. 19(월)~12.23(금) 매일 오후 2:30~5:30(3시간)

교육장소 여의도 한국해운협회 대회의실
<서울 영등포구 국회대로 68길17(여의도동) 해운빌딩10층>

연 락 처 한국해운중개업협회: 02-701-6021

교과목 및 강사

교육일자	교과목(주제)	강 사
12/19(월)~ 12/20(화)	Drybulk 시장과 용선영업 이해	정갑선 <前 팬오션 부사장>
12/21(수)	선박매매 중개	권순일 <에스티엘쇼핑(주) 대표>
12/22(목)	해운경기주기 전망	양창호 <前 해양수산개발원장>
12/23(금)	선하증권계약	손점열 <㈜태크마린 부사장, 前 한국해법학회 회장>

교육인원 선착순 50명 이내

수 강 료 200,000 원

신청 방법

- 1) 교육 신청서 제출
- 2) 수강료를 협회 계좌로 입금 완료하여 주시기 바랍니다.
- KEB하나은행: 178-890038-60405 또는
우리은행: 015-024061-01-001