

Weekly Market Report

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

Weekly Summary



Drybulker

브라질의 힘



Tanker

감산 + 수요 위축



Container

운하에 물이 마르면



Sale & Purchase

친환경 컨선 발주

2023 국민이더바른 혁신을 더(+)한다
해양금융
해운정보
혁신 국민
아이디어
경진대회

이번주가 마감일세!
 끝이란 말이야!

Macro Indicators

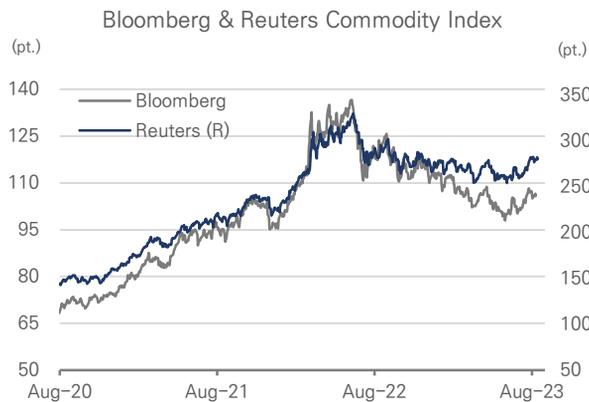
Foreign Exchange



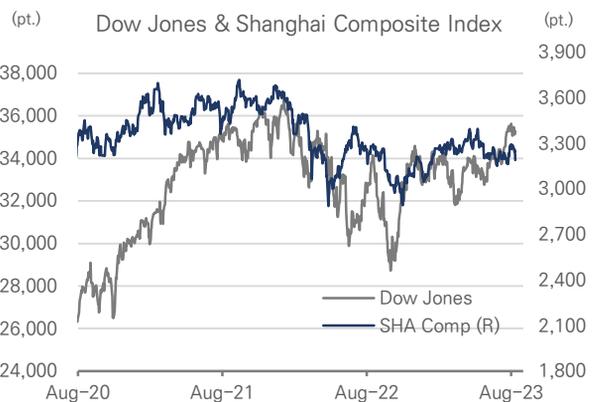
Interest Rates

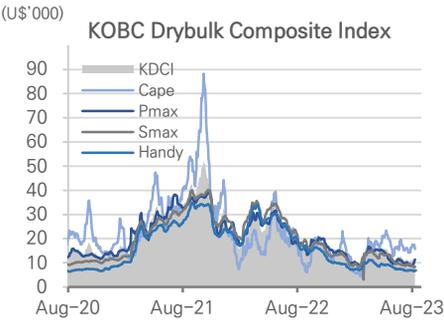


Commodity Index

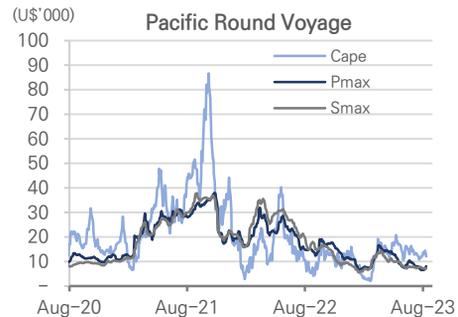
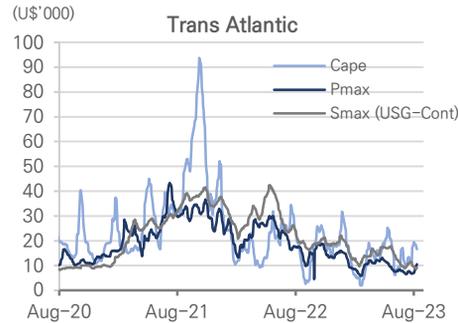
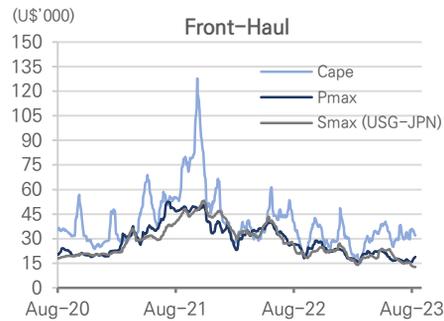


Stock Market





		8/11	8/4	증감
KDCI		11,338	11,207	▲ 131
Cape	평균	15,651	17,318	▼ 1,667
	F/H	31,825	35,170	▼ 3,345
	T/A	16,563	18,460	▼ 1,897
	Pac RV	12,125	13,788	▼ 1,663
P'max	평균	11,376	9,361	▲ 2,015
	F/H	18,938	16,904	▲ 2,034
	T/A	10,525	7,911	▲ 2,614
	Pac RV	8,930	6,750	▲ 2,180
S'max	평균	8,472	8,449	▲ 23
	F/H	12,769	12,975	▼ 206
	T/A	9,136	9,132	▲ 4
	Pac RV	7,368	7,230	▲ 138



Cape 감산 발표 대기

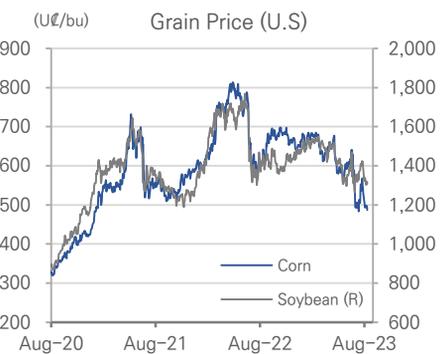
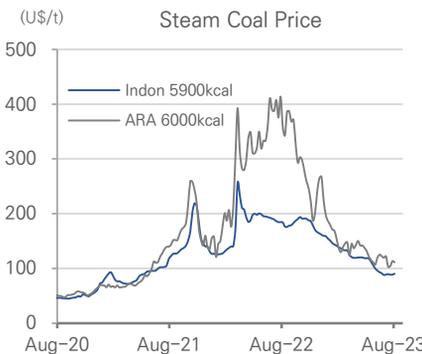
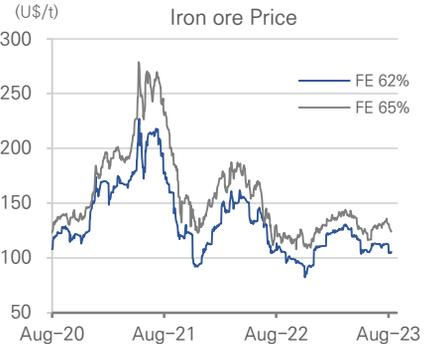
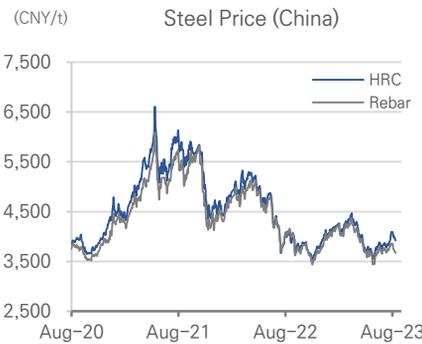
- 중국 정부의 조강생산량 통제와 관련된 불확실성이 지속됨에 따라 철광석 수요가 위축되며 하락
- 중국, 올해 조강생산량을 작년 수준 이하로 제한하는 정책을 각 지방정부 단위로 도입할 계획
 - 시장은 지역별 세부 감산 계획이 이번주 경에는 윤곽을 드러낼 것으로 예상하며 철광석 등 원료 확보를 지연시키는 모습
 - 일부 제철소들은 감산 가능성에 대응하여 일부 고품위 광석의 재판매를 지속 시도 중
- 중국의 7월 수출입 통계가 부진하게 나타난 점도 시장 심리 위축에 일조
 - 중국의 7월 수출은 전월 대비 14.5% 감소, 수입은 12.4% 감소하였는데, 이는 중국 내수소비 위축과 미국, 한국, 일본 등 주요 수입 시장의 소비 위축이 복합적으로 작용한 결과로 평가됨
- 중국 최대 부동산 개발업체 중 하나인 '컨트리가든'이 지난주 채권 이자 지급에 실패하며 신용 등급이 급격히 강등되는 등 중국의 부동산 부실 문제가 지속되고 있는 점도 철강 수요를 압박
- 이번 주도 케이프 시장은 중국 정부의 감산 관련 세부정책 발표를 기다리며 조정을 이어갈 것
 - 중국의 철광석 항만 재고량이 '20년 10월 이후 최저 수준'이라 감산 관련 이슈가 정리될 경우 재고 구축 수요가 유입될 수 있으나, 중국 부동산 침체 지속 및 지방정부의 부채 문제 등은 철광석 물동량 회복을 지속 제한할 전망

Panamax 브라질, 세계의 식량 창고

- 케이프의 상대적 고평가에 따른 화물 전환 및 브라질산 곡물의 선박 수요 지속으로 상승세 유지
 - 케이프의 하락 조정에도 불구하고 T/A, Pac R/V 등 주요 항로들의 케이프 용선료가 파나마스 대비 높게 유지되며 화물 전환 효과 지속
 - 다만 주 후반에는 주요 항로별 케이프와 파나마스의 비율이 1.2 내외로 축소되어 이번 주는 선형간 격차에 따른 견인효과는 상실될 전망
- 브라질의 이모작 옥수수 수출이 주도적으로 선박을 소화하는 가운데 최근 중국의 대두박 가격이 상승하며 대두 분쇄가공마진도 개선됨. 이에 중국의 브라질산 대두 구매도 증가하며 시황 견인
- 중국이 브라질산 옥수수의 수입을 증가시킨 점도 남미의 강세에 일조
 - 중국은 우크라이나산 옥수수를 대체하기 위해 지난해 말 브라질산 옥수수에 대한 수입기준 완화
 - 올 7월에는 브라질의 옥수수 수출량 420만톤 중 약 90만톤이 중국으로 수출되어 브라질산 옥수수의 최대 수입국이 됨
- 이번주도 남미의 호조에 힘입어 전반적으로 견조한 분위기가 이어질 것으로 예상됨
 - 다만 케이프의 견인 효과 상실 및 석탄 수요 부진 지속은 큰 폭의 추가 상승을 제한할 것

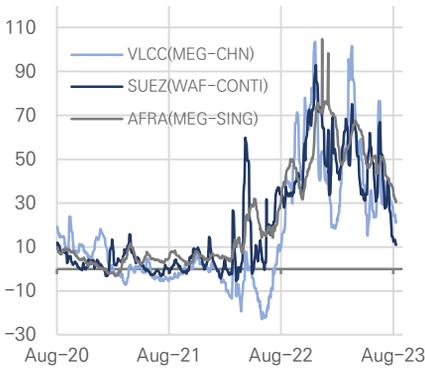
Supramax 따라가기

- 남미의 호조가 이어지는 가운데 대부분의 항로에서 단기 저점을 확보하며 상승 전환
- 파나마스와 마찬가지로 남미가 전체 시황 상승을 주도하는 가운데, USG, 흑해 등도 선박 공급 적체가 완화되며 반등
- 태평양은 파나마스 상승에 따른 견인효과가 유입되며 동남아 중심으로 상승. 다만 아시아 주요 국가들의 석탄 수요는 아직 부진한 편이라 시장 개선폭은 크지 않음
- 이번 주도 전반적인 회복세를 이어갈 것으로 예상되나, 상위 선형들의 방향성에 따라 영향을 받을 전망

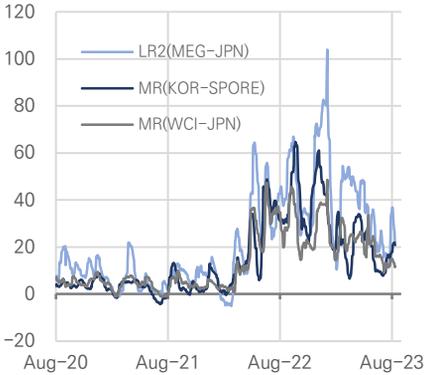


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



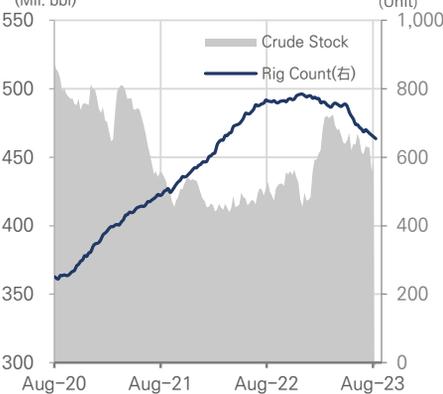
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 중동 산유국들 감산 조치와 중국 원유 수입 감소로 인해 중동/중국 구간 WS 주간 2.7% 하락. Dubai/Brent Spread 6월 이후 플러스 폭 확대. 중동산 원유의 경쟁력 약화 - 중동 기준 Laden/Ballast Spread는 8월 이후 마이너스 폭 확대. 정유사 장기용선계약 선박들의 Spot 시장 유입도 증가하며 선박 공급 압력 증대. 시황 약보합세 유지 예상
- Suezmax: 대서양 수역 선박 공급 압력 증대 및 상위 선형의 화물 흡수로 인해 서아프리카/유럽 구간 WS 4% 하락. 석유 유출 방지 위한 나이지리아 터미널 운영 차질도 하락 견인 - 반면 중동에서 유럽(지중해 등)으로 향하는 화물 증가는 대서양 수역 추가 하락폭 제한요인
- Aframax: 화물 유입 둔화 및 수에즈 동부로의 공선 유입 증가로 인해 중동/싱가포르 구간 WS 2.4% 하락. LR2 시황 하락 전환도 하방압력. 다만 전 선형 중 TCE는 가장 높은 수준

제품선

- LR2: 8월 이후 차익거래 유입 다시 둔화되며 수에즈 동부 선박 공급 압력 증대. 동북아 내 나프타 수요 둔화 지속에 중동/일본 구간 WS 주간 19.4% 하락. 시황 약보합세 유지 예상
- MR: 동북아 지역 석유제품 수출은 감소했으나 역내 선박 공급 압력 완화에 한국/싱가포르 구간 운임 보험 마감. 싱가포르 휴일 이후 동남아 화물 유입 증가하며 역내 공선 유입 감소

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	47.15 ▼ 1.33	64.77 ▼ 2.64	145.36 ▼ 3.61	121.11 ▼ 29.17	21.32 ▼ 0.02
TCE (US\$/day)	21,490 ▼ 2,665	11,121 ▼ 1,788	30,715 ▼ 1,973	22,145 ▼ 11,877	20,923 ▼ 327

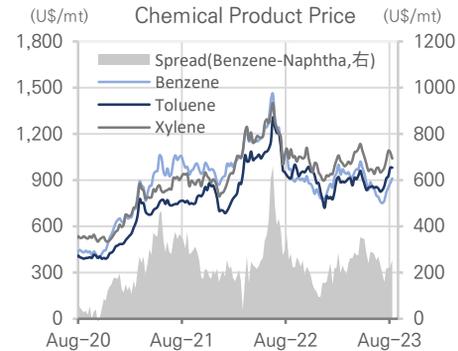
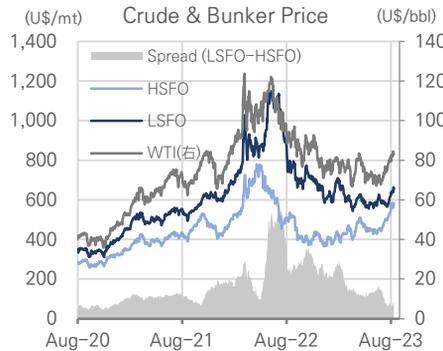
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- OPEC+ 감산 영향을 중국의 석유 수요 둔화가 상쇄하며 주간 WTI 보합으로 마감 - 사우디의 7월 원유 생산량이 전월 대비 9% 이상 감소하는 등 OPEC+ 생산량은 '21.8월 이후 최저치 기록. 또한 사우디는 감산 기한 연장 발표와 함께 아시아향 9월 Arab Light OSP(공식판매가격)를 8월 대비 배럴 당 \$0.3 인상한 '(Oman+Dubai)/2+\$3.5'로 조정 - 중국 7월 원유 수입량은 전월 대비 19% 감소. 3분기 이후 해상물동량 둔화요인으로 작용
- 미국 원유 상업 재고는 전주대비 585만 배럴 증가하며 국제유가 하방압력으로 작용 - 정제가동률은 주간 1.1% 상승한 93.8%를 기록했으나, 원유 생산이 40만 b/d 증가하고 수출은 292만 b/d 감소하며 재고 증가 야기. 전략비축유는 주간 100만 배럴 상당 증가 - 반면 수요 증가로 인해 휘발유와 중간유분(경유 등) 재고는 각각 266만, 171만 배럴 감소

연료유가

- 싱가포르 HSFO 가격은 보합 마감. 반면 LSFO는 재고 감소 등으로 인해 주간 2.2% 상승 - LSFO/HSFO Spread는 주간 24% 확대된 \$79/톤 기록('22년 평균 \$279, '23.1H \$166)



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	83.19	574.00	653.00	79.00
증감	▲ 0.37	▼ 1.50	▲ 14.00	▲ 15.50

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	910 ▲ 30	980 - 0	1,040 ▼ 40
Spread*	253 ▲ 30	323 ▲ 0	383 ▼ 40

※ Bunker Price : Singapore 기준

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.8.11.	'23.8.4.	증감
SCFI	1,043.54	1,039.32	▲ 4.22
美서안	2,017	2,002	▲ 15
美동안	3,071	3,013	▲ 58
유럽	926	947	▼ 21
지중해	1,507	1,529	▼ 22
동남아	140	143	▼ 3
중동	853	809	▲ 44
호주	435	340	▲ 95
남미	2,444	2,451	▼ 7
日서안	319	326	▼ 7
日동안	332	334	▼ 2
한국	157	165	▼ 8
동서Africa	2,533	2,572	▼ 39
남Africa	1,379	1,323	▲ 56

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	A	4개월	8,000	▲ 1,000	7월1주
1,100	A	7개월	12,000	▼ 700	7월3주
1,600	A	9개월	13,750	▼ 1,400	7월3주
2,200	A	12개월	19,250	▲ 3,750	7월3주
2,700	A	8개월	20,000	▲ 2,000	6월3주
5,000	A	22개월	21,000	▼ 3,000	7월3주
5,500	A	34개월	35,200	▲ 7,200	7월1주
7,000	A	60개월	37,000	▲ 4,500	7월1주
9,000	A	24개월	32,000	▼ 15,000	6월3주

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

종합 SCFI 3주 연속 상승, 북미/중동/호주 항로 강세

- Hapag Lloyd와 HMM은 상반기 31억달러(-67%), 4.6억달러(-90%)의 순이익을 기록, 부진한 실적에도 불구하고 양사는 최근 물동량 및 운임 강세로 인해 하반기 실적 개선 전망
- 성수기 물량 회복, 선박 합리화 그리고 파나마 이슈에 따라 선사들은 추가 운임 인상을 계획 중. 파나마 운하 혼잡 장기화 시, 북미항로 투입 선박 증가에 따라 아주 역내 항로 등 타 항로의 공급 부담이 완화될 가능성 존재

미주항로 美서안 3주 연속, 동안은 5주 연속 상승

- 공급 조절 및 파나마 이슈에 따른 운송량 저하가 북미 운임을 지지. 파나마 운하 대기 선박은 154척으로 평균(90척) 대비 2배 수준이며 대기일 수도 20일에 육박. 파나마 통항 제한이 지속될 경우, 美서안을 통한 내륙 운송 및 수에즈 경유 동안 운송 증가로 이어질 것
- 7월 美수입량은 전년 대비 13.6% 감소, 전월 대비 5.1% 증가한 220만TEU로 연중 최대를 달성. 전미소매협회는 소매업체의 제품 발주가 재개되며 11월, 12월 수입 물동량은 전년 대비 각각 8%, 10.7% 증가할 것으로 전망

유럽항로 유럽항로, 2주 연속 하락

- 물량 회복세가 나타나고 있으나 공급 과잉 지속으로 운임 소폭 하락. 연말까지 24K 초대형선 인도가 이어질 예정이나 최근 성수기 물량 회복 및 선사들의 적극적인 공급 조절에 따라 운임은 다소 안정화 추세
- 6월 아시아발 유럽항 물동량은 전년 대비 12% 증가하며 회복세. 특히 동지중해, 흑해 물동량이 39% 증가하는 등 터키 지진 재건 수요 및 지중해 인근 여행 수요 증가가 소매 판매를 촉진한 것으로 분석

연근해/기타 동남아 항로 약세

- 운임이 강보합을 보이고 있는 북미항로와는 달리 동남아 항로는 수요 부진 및 공급 과잉으로 인해 약세 지속. 7월 중국 수출액은 전년 대비 14.5% 감소하며 코로나가 확산되기 시작한 '20년 2월(-40.6%) 이후 최대 낙폭을 기록

KCCI (KOBIC Container Composite Index)

Group	Code	Route	Weight	'23.8.14.	'23.8.7.	증감	
종합지수	KCCI			1,390	1,377	▲ 13	
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,969	1,936	▲ 33
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,995	2,929	▲ 66
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,459	1,431	▲ 28
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,177	2,161	▲ 16
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,648	1,674	▼ 26
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	636	624	▲ 12
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,784	2,813	▼ 29
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,306	2,265	▲ 41
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,526	1,533	▼ 7
KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,361	2,353	▲ 8	
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	63	68	▼ 5
	KJI	Japan	일본	10.0%	312	313	▼ 1
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	354	364	▼ 10

* 부산항 선적, 해상 수출 SPOT 운임, USD, 전 항로 40FT Dry Container 기준

『美수입 물동량, 8월 정점에 달할 전망』(로이드리스트_23.8.7)

- Global Port Tracker의 집계(美 대형 항만 처리 기준)에 따르면 6월 수입 물동량은 전년 대비 18.7% 감소한 183만TEU를 기록, 7월은 12.7% 감소한 191만TEU 예상. 8월 수입량은 203만TEU로 작년 10월 이후 처음으로 200만TEU를 넘어서며 정점에 도달할 전망. 최근 소비자 지출과 고용 증가로 전월 대비 물동량은 증가 추세에 있으나, 소매업체들이 재고 소진에 집중하며 전년 대비 물동량은 두 자릿수 감소세를 유지 중

『MSC, LNG 추진 신조 컨테이너선 10척 추가 발주』(Offshore Energy_23.8.9)

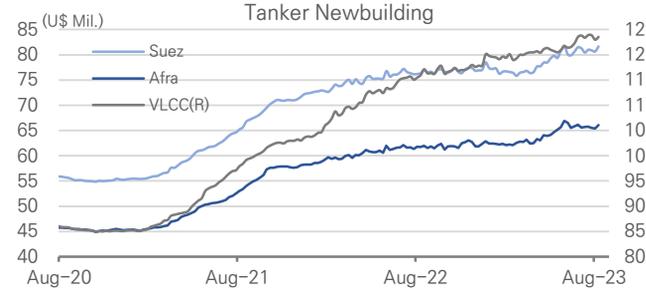
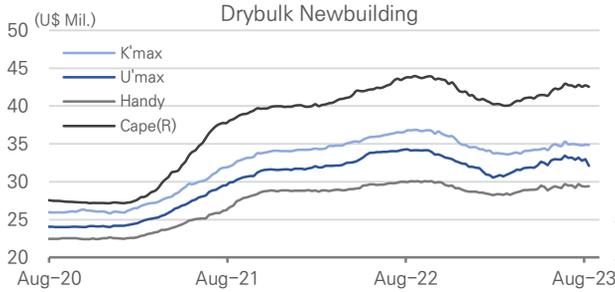
- 글로벌 최대 선사 MSC는 올해 초 11.5KTEU 급 LNG 추진 컨테이너선 10척 발주에 이어 최근 중국 조선소에 10KTEU 급 LNG 추진 컨선 10척을 추가 발주. 해당 선박들은 동급 선박 대비 연료 소비량이 5% 낮게 설계되었으며, 계약 가격은 미공개, 선박 인도는 '26년 후반부터 '27년까지 진행될 예정. 현재 MSC의 컨테이너선 발주 잔량은 약 130척으로 업계에서 가장 많은 주문량을 보유 중

※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

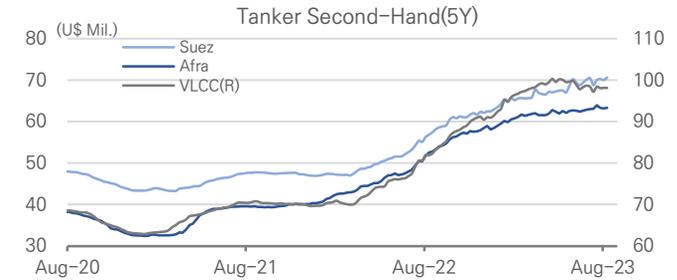
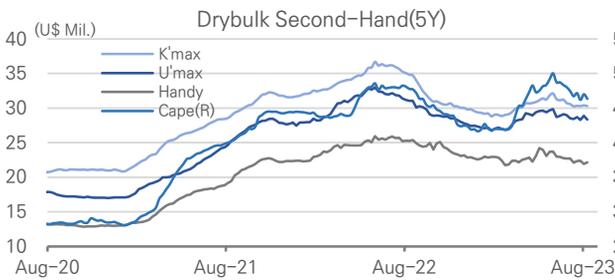
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	62.55	▼0.20	61.42	62.15	60.33	▼0.20	58.69	59.32
	Kamsarmax	82K	34.84	▼0.04	34.31	35.57	36.37	▼0.70	36.84	39.47
	Ultramax	64K	32.10	▼0.87	32.05	33.05	35.19	▼0.77	35.67	37.23
	Handy	33K	29.41	▲0.07	28.94	29.36	30.19	▲0.13	29.25	29.86
Tanker	VLCC	310K	123.56	▲0.56	121.13	113.45	125.24	▼0.08	124.52	106.21
	Suezmax	160K	81.68	▲1.01	78.68	75.73	87.46	▲0.07	85.12	74.28
	Aframax	105K	66.07	▲0.67	64.08	61.08	75.13	▲0.96	74.02	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Tanker	75,000 DWT	International Seaways	K SB (Jinhae)	\$57.5m	2+2	'25	LNG Ready
Tanker	50,000 DWT	An Tankers	Chengxi Shipyard	-	2	'25-'26	-
Container	10,300 TEU	MSC	Zhoushan Changhong	-	10	'26-'27	Ammonia, Methanol Ready

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	46.33	▼0.67	45.69	38.08	29.07	▼0.19	29.84	27.54
	Kamsarmax	82K	30.29	▼0.11	30.26	27.60	20.96	▼0.04	21.76	19.46
	Ultramax	64K	28.35	▼0.53	28.35	23.40	19.18	▼0.12	19.76	16.54
	Handy	33K	22.16	▲0.21	22.73	18.52	15.02	▲0.28	15.38	12.29
Tanker	VLCC	310K	98.13	▼0.03	98.10	68.22	72.47	▲0.21	72.89	45.96
	Suezmax	160K	70.62	▲0.59	67.55	45.99	57.43	▼0.15	53.59	30.59
	Aframax	105K	63.33	▲0.18	62.01	37.58	51.41	▼0.43	49.96	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Bulker	ARIADNE	180,010 DWT	2009	Daewoo (DSME)	\$21m	Undisclosed
Bulker	NAVIOS SOUTHERN STAR	82,224 DWT	2013	Tsuneishi Zosen	\$21.6m	Greek Buyers
Bulker	KK MINERAL	45,429 DWT	2017	Tsuneishi Zosen	\$22.1m	Chinese buyers

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	500	-	538	585	525	▼15	567	588
Tanker	520	-	552	595	545	▼25	588	598

2023 국민아이디어를 혁신을 더(+)하다

해양금융 해운정보 혁신 국민 아이디어 경진대회

공모기간

7.19(수) - 8.18(금)

공모분야

- 해양금융**
 - 사업전략
 - 중소기업금융
 - 컨테이너금융
 - 사업심사
 - 항만물류금융
 - 선주사업
 - 중견선사금융
- 해운정보**
 - 해운시황
 - 운임지수

※ 공모분야별 세부과제는 홈페이지 광고를 확인해주세요



아이디어 경진대회 공고 바로가기

kobc 한국해양진흥공사
KOREA OCEAN BUSINESS CORPORATION

공모자격 공모 주제 관련 혁신적 아이디어 및 사례 연구 전문성을 보유한 대한민국 국민 누구나
※ 공사 직원 단독참가 아이디어 제외

1차 결과 2023. 8. 23.(수) / 10팀 선정
※ 전체 일정(서류심사, 경진대회)은 경진대회 진행상황에 따라 일부 변동될 수 있습니다

워크숍 2023. 8. 30.(수)
· 최종리포트 제출 9. 15(수)

2차 결과 2023. 9. 20.(수) / 수상 6팀 선정

현장PT 및 시상 2023. 9. 22.(금) / 공사 태평양회의실
※ 현장 PT발표로 순위 결정

접수방법 한국해양진흥공사 홈페이지(www.kobc.or.kr) 국민참여 > 국민참여 바다 서류양식을 다운로드 후 작성하여 이메일 제출
※ 이메일 접수 : marketing@gimail.co.kr
※ 접수마감일(8.18) 14:00까지 제출된 경우에 한해 우호 인정

제출서류 참가신청서, 아이디어 기획서

시상내역

구분	포상훈격	대상	상금
최우수상	해양수산부 장관상	1팀	300만원
우수상	공사 사장상	2팀	100만원
장려상	공사 사장상	3팀	30만원

문의처 운영사무국 051-715-4888



※ 자세한 사항은 한국해양진흥공사 (www.kobc.or.kr) 홈페이지에서 확인하여 주시기 바랍니다.

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

	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		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		Posco Flow		Onnuri Logistics
	Joosung		Sejung Shipping		Lotte Global Logistics		PNS Networks
	NTI Logistics						

KOBC S&P Panelists

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