

Korea Ocean Business Corporation

Sep 18, 2023

Weekly Market Report

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

Weekly Summary



Drybulker

올가을 연휴가 길어요



Tanker

VLCC가 강총



Container

성수기는 어디에



Sale & Purchase

해체선 기지개

Macro Indicators

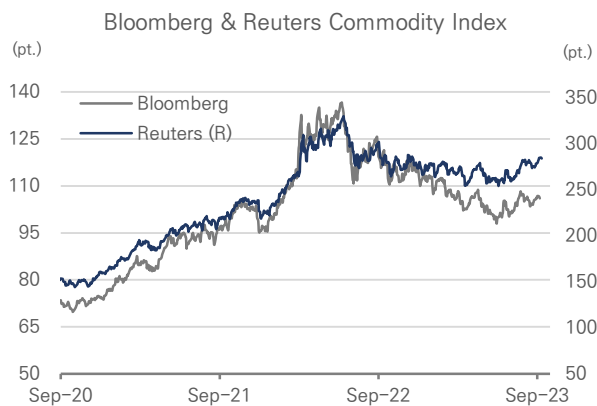
Foreign Exchange



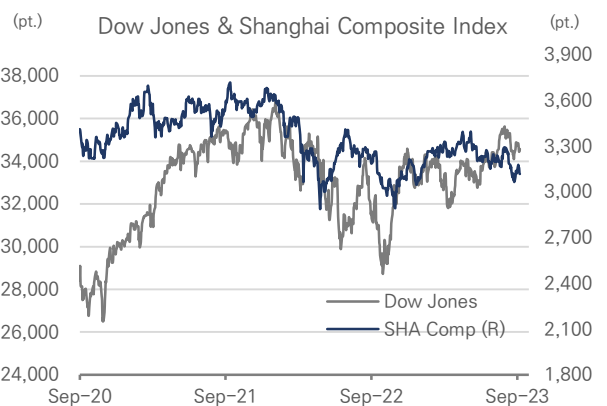
Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 물가지수, 0.1%도 상승이다

- 10월초 한국과 중국의 연휴 이전 재고확보 수요 및 브라질의 10월 선적화물 유입 증가에 힘입어 상승
- 우리나라 추석 연휴(9.28~10.3) 및 중국 중추절+국경절 연휴(9.29~10.6)로 평년 대비 장기휴무 예정
- 중국의 8월 대출액 및 CPI가 회복세를 나타낸 점도 긍정적인 시장 심리 조성에 일조
- 8월 신규 장기대출(주로 주택담보대출)은 1,602억 위안으로 전월 672억 위안 대비 급증하였으며, 총 금융 규모도 3조 1,200억 위안으로 전년동기대비 6,200억 위안 증가
- 8월 CPI는 0.1% 상승. 상승률은 미미하나, 7월 CPI 0.3% 하락으로 제기된 디플레이션 우려는 완화
- 그러나 철광석 및 원료탄 가격이 철강제품 가격보다 더 크게 상승하며 철강생산 마진을 압박
- 현재 중국의 철광석 가격은 9월초 대비 11%, 원료탄은 7% 상승하였으나 철근 가격은 1.6% 상승에 그쳤고 열연코일 가격은 0.5% 하락함. 제철마진 악화는 철광석 수요 및 물동량 감소 요인
- 중국 정부의 조강생산량 통제 방침에도 불구하고 아직 대량 감산에 나선 제철소가 없는 점도 철강 공급압력을 가중시켜 철강가격 회복을 제한
- 중국철강협회 회원사들의 9.1~10일 기간 일평균 조강생산량은 216만톤으로 8월말 대비 5.5% 증가
- 이번 주도 연휴 대비 성악수요 증가로 견조한 상황이 예상되나, 근본적인 수요 개선은 여전히 불투명

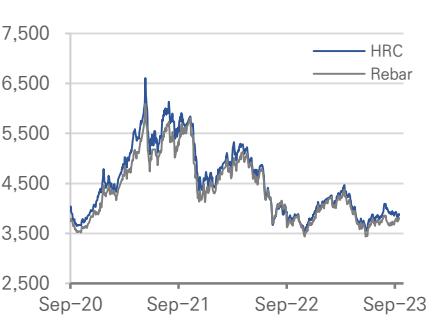
Panamax 파나마 지나기 어려운 파나마스

- 남미의 선박수요 지속과 PNW 지역의 화물 유입 증가 효과로 시장 견인
- 브라질 식물성유지협회(Abiove), 금년 자국의 대두 수출량을 9,900만톤으로 전월 전망 대비 50만톤 상향 조정. 생산량도 30만톤 증가한 1억 5,730만톤으로 상향하여 사상 최고치 기록 전망
- 이는 전년 대비 생산량 21%(2,740만톤), 수출량 26%(2,030만톤) 증가한 수치
- 파나마 운하 통항 제한 장기화도 선박 운항효율성을 저하시켜 운임시장을 지지중인 것으로 판단됨
- 현재 파나마 운하의 일간 통항 선박수는 36척→32척으로, 흘수(draft) 제한은 50ft→44ft로 하락
- 파나마 운하청, 적체 완화를 위해 대기일수가 긴 선박을 우선 통항시키는 방식으로 예약 시스템 변경
- 이에 파나마 운하 대기 선박은 8월초 160척→현재 116척으로, 최대 대기일수는 21일→14일로 완화
- 그러나 이는 예약방식 변경 효과보다는 통항 제한 장기화에 따라 우회항로를 선택하는 선박이 증가한 것이 주 요인으로 보임
- 북미 곡물 수확기 도래에 따라 미국 10월 선적수요가 증가하고 있으나, 파나마 운하 통항 제한에 따라 PNW 지역을 통한 수출수요가 상대적인 호조를 나타내고 있는 것으로 추정
- 파나마의 가뭄이 지속되면 10월부터는 일간 통항척수가 30~31회로 감소할 가능성도 제기됨
- 이 경우 미국 곡물의 수출이 본격화되는 시기에 USG항 공선공급 차질로 시장 추가상승할 수 있음
- 금주 중국의 연휴 이전 활동성 증가 및 남미의 선박 수요가 이어지며 상승세 유지 예상

Supramax Bull이야

- 전 수역에 걸친 수요 강세가 이어지며 추가 상승. 대서양 주요 거점 항로들의 견조한 상황이 이어지는 한편, 태평양도 중국 연휴 이전에 선적이 가능한 선박이 부족하여 강세
- 인도항 석탄이 꾸준히 선박을 소화하는 한편, 중국항 석탄도 탄광 안전점검에 따른 공급위축으로 증가
- 중국 8월 석탄생산량 3.82억톤 기록, 7월의 3.78억톤 대비 증가했지만 6월의 3.9억톤 보다는 감소
- 지난 8월 말 탄광 가스 폭발로 11명이 사망한 후 중국 산시성 소재 12개 이상의 탄광이 일시 폐쇄됨
- 해당 탄광들의 운영은 재개되었으나 안전 관리는 강하게 유지되어 탄광 가동률 저하. 중국의 3대 석탄산지(산시, 사안시, 내이령구) 주요 탄광 평균 가동률은 지난 5월 85%에서 9월 초 80.6%로 하락
- 당분간 엄격한 안전관리 지속 예상되어 올 잔여기간 중국의 석탄 생산량이 상반기 수준으로 증가 하기는 어려울 것으로 보임. 이는 중국항 석탄 수입수요 지지 요인
- 이번 주도 연휴 이전 활동성 증가 및 대서양의 견조한 수요 지속의 영향으로 상승세 구현 예상됨

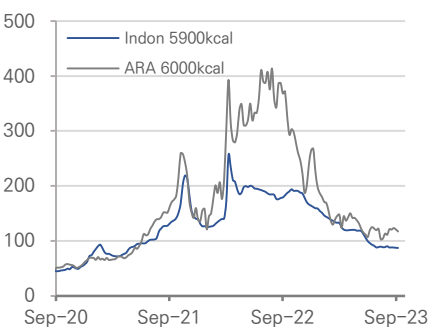
Steel Price (China)



Iron ore Price



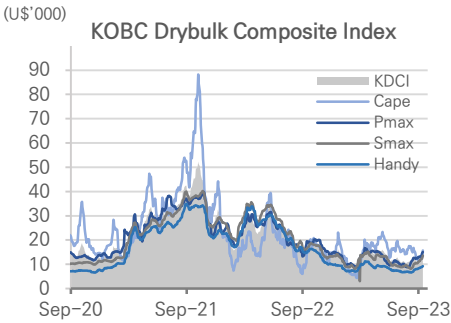
Steam Coal Price



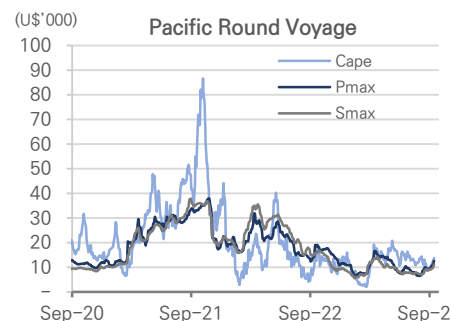
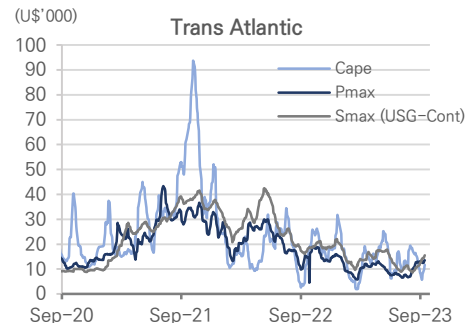
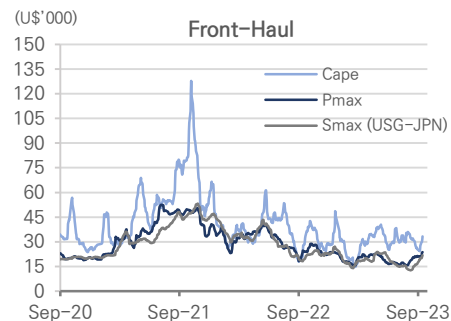
Grain Price (U.S)



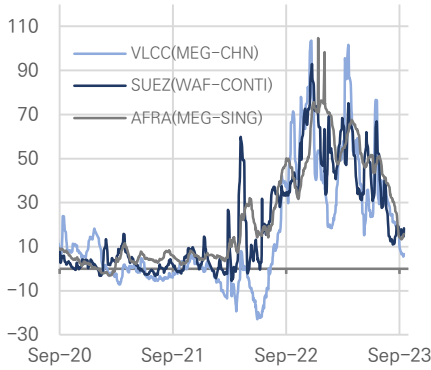
※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus



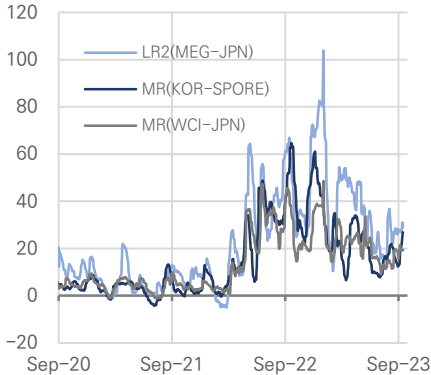
		9/15	9/8	증감
KDCI		14,278	12,469	▲ 1,809
Cape	평균	15,706	13,318	▲ 2,388
	F/H	33,250	27,625	▲ 5,625
	T/A	11,688	8,000	▲ 3,688
	Pac RV	13,813	11,563	▲ 2,250
P'max	평균	15,082	13,254	▲ 1,828
	F/H	23,809	20,975	▲ 2,834
	T/A	13,508	12,438	▲ 1,070
	Pac RV	12,868	10,938	▲ 1,930
S'max	평균	13,586	12,030	▲ 1,556
	F/H	21,766	19,917	▲ 1,849
	T/A	15,495	14,300	▲ 1,195
	Pac RV	11,132	9,492	▲ 1,640



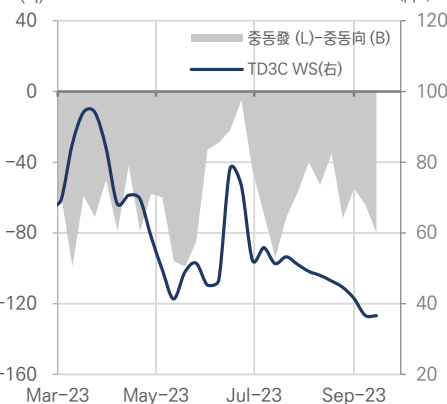
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



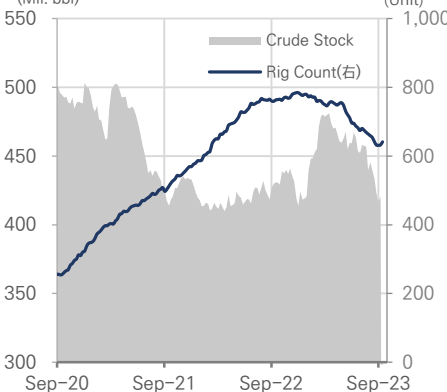
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 대서양 수역 활동성 회복되며 수에즈 동부 시황 추가 하락 저지. 중동/중국 구간 WS 주간 2.1% 상승 마감. 반면 연료유 가격 상승에 Spot TCE는 전주대비 소폭 감소
- 대서양 수역 화물 유입은 증가하는 반면 가용 선박은 많지 않아 시장 분위기 강보합세로 전환. 이에 대서양으로 이동하는 공선 증가하며 수에즈 동부도 하락세 멈추고 상승 전환
- 다만 산유국 감산 등 신규 화물 유입 제한 및 선박 공급 압력 심화는 상승폭을 제한할 것
- Suezmax: 주 초반 부진한 활동성 이어가며 약보합세 구현. 주 후반 나이지리아 선적 화물 유입 증가하며 서아프리카/유럽 구간 WS 6.6% 상승 마감. 시황 강보합세 유지 예상
- Aframax: 시황 약세 장기화에 따른 수에즈 동부로의 공선 유입 제한과 함께 동남아 역내 수송 수요 유입 증가하며 중동 수역 가용 선박 감소. 중동/동남아 구간 WS 8% 상승

제품선

- LR: 수에즈 동부 가용 선박 감소로 인해 중동/일본 구간 WS 주간 3.7% 상승. 중동 지역 지역 정제설비 유지보수 시즌 돌입 예정에 따른 신규 화물 유입 감소 전망은 상승폭 제한
- 반면 유럽 지역 경유 재고 감소하며 정제마진 상승. 10월 정제설비 유지보수로 인해 공급 부족 심화 예상. 러시아산 석유제품 금수 이후 첫 동절기 대비를 위한 난방유 비축 수요도 확대 전망. 아시아/유럽 구간 차익거래 유입 증가를 야기하며 4분기 운임 시장 지지할 것
- MR: 동북아 석유제품 물동량 증가하며 역내 가용 선박도 감소. 한국/싱가포르 구간 운임 21% 상승. 주 후반 동남아 시장 활동성 회복에 따른 공선 유입 감소는 상승폭을 확대
- 다만 상위 선형 TCE에 근접함에 따라 추가 상승동력은 제한적. 시황 강보합세 유지 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	37.42 ▲ 0.75	77.05 ▲ 4.78	110.36 ▲ 8.22	141.11 ▲ 5.00	25.20 ▲ 4.38
TCE (US\$/day)	6,683 ▼ 173	18,425 ▲ 2,062	15,802 ▲ 2,532	29,075 ▲ 1,183	26,867 ▲ 6,830

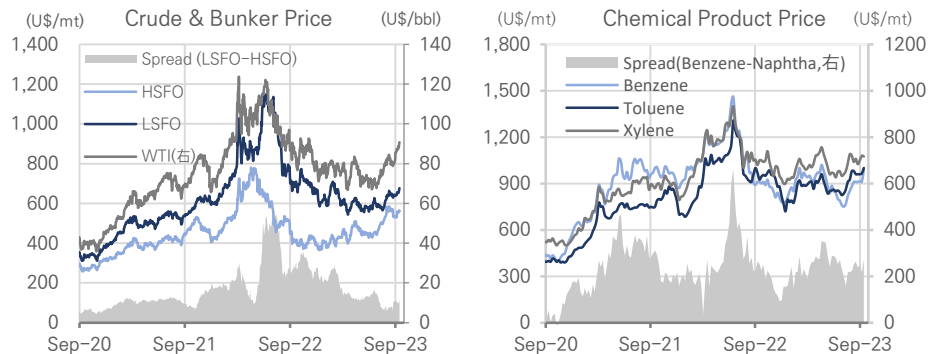
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 주요 산유국 감산 장기화에 따른 공급 차질 우려에 주간 WTI 3.7% 상승하며 \$90 돌파
- 사우디아라비아는 감산 기한 연장 발표와 함께 아시아 대상 10월 Arab Light OSP(공식 판매가격)를 9월 대비 배럴 당 \$0.1 인상한 'Oman+Dubai)/2+\$3.6'로 상향 조정
- 미국 원유 재고 주간 396만 배럴 증가, 유가 상승폭 제한. 전략비축유도 29만 배럴 증가
- 정제가동률은 주간 0.6% 상승한 93.7%를 기록했으나, 원유 생산과 수입이 각각 10만, 81만 b/d 증가하며 재고 증가 야기. 원유 수출은 184만 b/d 감소
- 드라이빙시즌 종료와 함께 수요 둔화되며 휘발유 재고도 주간 556만 배럴 동반 증가

연료유가

- 원유 가격 상승에 싱가포르 LSFO 가격도 주간 3.1% 상승. 반면 HSFO는 계절적 발전용 수요 둔화되며 보합 마감. LSFO/HSFO Spread는 주간 15.4% 확대된 \$116.5/톤 기록



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	90.77	559.50	676.00	116.50
증 감	▲ 3.26	▲ 5.00	▲ 20.50	▲ 15.50

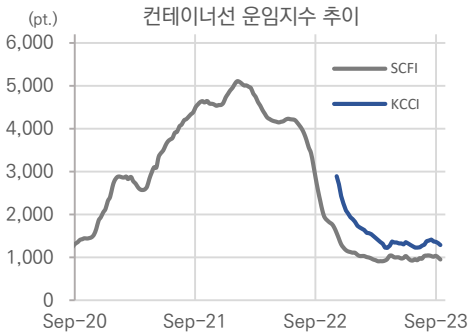
	Benzene	Toluene	Xylene
가격	990 ▲ 80	1,000 ▲ 35	1,075 ▼ 5
Spread*	274 ▲ 58	284 ▲ 13	359 ▼ 27

※ Bunker Price : Singapore 기준

※ Spread : Naphtha 대비 편차

※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBIC 패널리스트, GMF, AIS

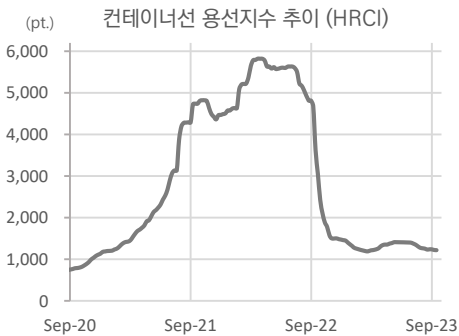
컨테이너선 운임지수 추이



	'23.9.15	'23.9.8.	증감
SCFI	948.68	999.25	▼ 50.57
美서안	1,888	2,037	▼ 149
美동안	2,550	2,869	▼ 319
유럽	658	714	▼ 56
지중해	1,248	1,308	▼ 60
동남아	182	162	▲ 20
중동	864	948	▼ 84
호주	617	630	▼ 13
남미	1,816	1,924	▼ 108
日서안	306	310	▼ 4
日동안	320	318	▲ 2
한국	145	145	-
동서Africa	2,323	2,403	▼ 80
남Africa	1,324	1,348	▼ 24

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

컨테이너선 용선지수 추이 (HRCI)



선형 (TEU)	건조* 기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	A 6개월	8,100	▼ 1,800	9월1주
1,100	A 6개월	11,250	▼ 1,250	9월1주
1,600	A 5개월	10,500	▼ 1,000	8월4주
2,200	A 4개월	13,900	▼ 5,350	7월4주
2,700	A 4개월	16,000	▼ 500	9월1주
5,000	A 2개월	21,200	▲ 1,200	9월1주
5,500	A 13개월	37,000	▲ 1,800	7월2주
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 2주 연속 하락, 동남아/연근해 제외 전 항로 하락

- 국경절을 앞둔 9월은 중국발 컨테이너 수요 집중으로 선박 부족이 심화되는 시기이나 올해는 수요 부진에 따른 소석열 하락으로 운임 약세
- 공급 압박이 장기화되며 대형사들의 선박재배치가 활발하게 진행 중. 8월 북미항로에 투입된 총 선박량은 494만TEU로 전년 동기 대비 10.9% 감소한 반면, 아주역내항로는 293만TEU로 10.4% 증가

미주항로 美 동서안 2주 연속 하락, 수요 부진으로 낙폭 확대

- 中 골든위크 전 수요가 예년에 비해 부진을 보임에 따라 지난주 운임 낙폭 확대. 9월 성수기를 맞아 계획되었던 추가 GRI 및 성수기 할증료 부과는 어려울 것으로 예상
- 10월, 북미항로 선박량의 약 14%에 해당하는 37만TEU가 결항될 것으로 보이며, 이는 9월의 20만TEU보다 크게 증가한 수치. 공급 조절 확대에도 불구하고 스팟 운임에 대한 하방 압력은 증가할 것으로 전망
- 8월 美 CPI 증가율은 국제유가 영향으로 전년 동기 대비 3.7% 상승하며 전월 대비 0.5%p 증가, 시장 전망을 0.1%p 상회. 식품/에너지를 제외한 근원 CPI는 4.3% 증가하며 전월 대비 0.4%p 하락

유럽항로 유럽항로, 7주 연속 하락, 연중 최저점 경신

- 소석열 제고를 위한 경쟁 심화로 하방 압력 증가하며 운임 \$700선 하회. 하파로이드는 9월 말부터 10월말까지 12항차의 임시 결항을 발표하며 中 국경절 전후 수요 부진에 대응
- 8월 유로존 CPI 상승률은 5.3%로 전월 수준을 유지했음에도 불구하고 유럽중앙은행은 기준금리 0.25%p 인상을 단행. 계속된 긴축 영향으로 유럽연합 집행위는 올해 유로존 GDP 성장률을 당초 1.1%에서 0.8%로 하향 조정

연근해/기타 동남아 항로, 공급 조절 진행되며 강세

- 수요 부진에 따른 아주 역내 항로 서비스 중단 및 결항이 증가하며 운임 반등. 상반기 태국 람차방항 컨테이너 처리량은 전년 동기 대비 11.2% 하락한 421만TEU를 기록

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'23.9.18.	'23.9.11.	증감
종합지수		KCCI			1,284	1,332	▼ 48
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,924	1,964	▼ 40
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,793	2,970	▼ 177
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,224	1,303	▼ 79
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	1,947	2,007	▼ 60
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,542	1,578	▼ 36
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	967	925	▲ 42
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,255	2,394	▼ 139
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,147	2,247	▼ 100
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,525	1,524	▲ 1
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,308	2,348	▼ 40
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	33	33	-
	KJI	Japan	일본	10.0%	215	221	▼ 6
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	287	288	▼ 1

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

『글로벌 컨 선사, 실적 부진한 아시아 역내 선사 인수할 수도』(Splash247_23.9.11)

- Sea Intelligence는 팬데믹 동안 아시아 역내 항로는 원양 항로 만큼의 운임 상승효과를 누리지 못했으며, 일부 선사는 최근 팬데믹 이전 대비 낮은 운임으로 손실이 확대되고 있는 것으로 분석. 이에 일부 인트라아시아 소형 선사들은 재정위기를 겪고 있으며 글로벌 대형사 대비 재무 상황이 훨씬 나쁠 것으로 예상. 이는 글로벌 선사들이 팬데믹 기간 쌓은 막대한 현금을 바탕으로 아시아 역내 소형 선사를 인수할 수 있음을 시사

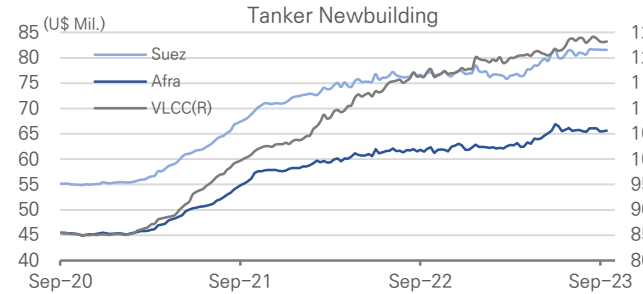
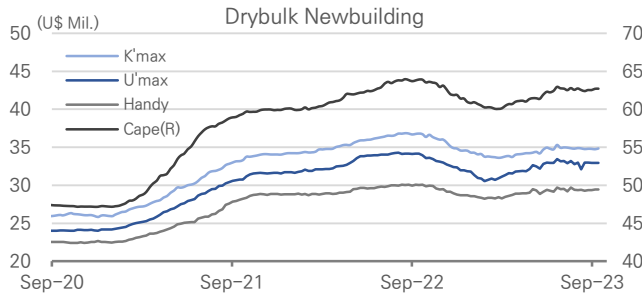
『파나마 운하, 가뭄 계속된다면 일일 통항량 추가 감축할 것』(로이터_23.9.13)

- 파나마 운하는 가뭄으로 인해 일일 통항량과 선박 최대 흘수를 제한하고 있음. 현재 매일 최대 32척의 선박이 운하를 통항할 수 있고 선박의 최대 흘수도 44피트로 제한됨. 9/12 기준, 운하 대기 선박은 116척이며 최대 대기 시간은 14일. 한편, 파나마 운하 관계자는 올해 가뭄이 계속될 경우 선박 최대 흘수의 추가 감축보다는 일일 통항량을 30~31회로 줄이는 방법을 선택할 것이라고 언급

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

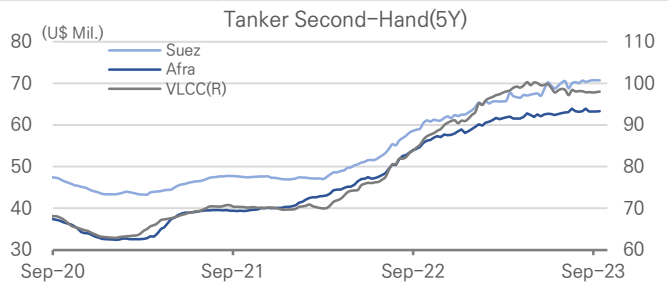
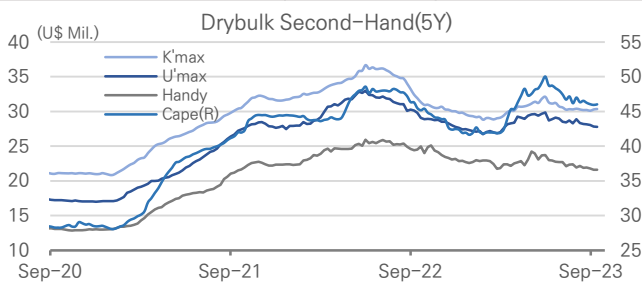
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	62.72	▲ 0.01	61.55	62.15	60.14	▲ 0.12	58.87	59.32
	Kamsarmax	82K	34.83	▲ 0.10	34.36	35.57	36.24	-	36.77	39.47
	Ultramax	64K	32.96	▲ 0.01	32.16	33.05	34.66	▲ 0.21	35.55	37.23
	Handy	33K	29.45	-	28.99	29.36	30.06	▲ 0.02	29.36	29.86
Tanker	VLCC	310K	123.25	▲ 0.12	121.46	113.45	125.18	▲ 0.05	124.60	106.21
	Suezmax	160K	81.60	-	79.08	75.73	87.98	▲ 0.17	85.46	74.28
	Aframax	105K	65.64	▲ 0.10	64.31	61.08	75.15	▲ 0.09	74.15	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	42,300 DWT	Meadway Shipping	Oshima SB	-	1	'26	-
Tanker	306,000 DWT	CMES Shipping	Dalian SB	-	1	'25	Methanol DF
Gas Carrier	40,000 CBM	Lepta Shipping	Yangzi-Mitsui SB	\$67m	4	'26-'27	LPG DF

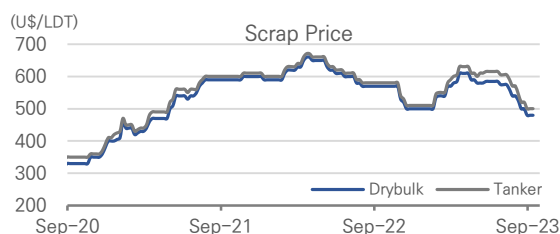
Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	46.02	▲ 0.08	45.76	45.27	28.49	▲ 0.08	29.68	31.82
	Kamsarmax	82K	30.35	▲ 0.06	30.26	33.09	21.20	▲ 0.11	21.65	23.98
	Ultramax	64K	27.78	▼ 0.03	28.31	30.00	18.91	▲ 0.31	19.65	21.17
	Handy	33K	21.60	–	22.60	24.31	14.60	▲ 0.03	15.28	16.85
Tanker	VLCC	310K	98.04	▲ 0.12	98.08	79.61	72.65	▲ 0.41	72.81	55.15
	Suezmax	160K	70.70	–	67.96	54.39	57.75	–	54.13	38.40
	Aframax	105K	63.28	▲ 0.07	62.19	49.87	51.24	▼ 0.05	50.14	34.62



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Bulker	OCEAN REEF	52,458 DWT	2005	Tsuneishi Cebu	\$8.6m	Undisclosed
Bulker	GENEVA STAR	81,846 DWT	2015	Tsuneishi Cebu	\$26.9m	Chinese Interests
Tanker	CENTENNIAL SAPPORO	110,448 DWT	2008	Mitsui SB (Chiba)	\$35.3m	Turkish buyers

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	515	▲ 5	533	585	480	-	558	588
Tanker	535	▲ 5	548	595	500	-	580	598

용 어	해 설
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