

Korea Ocean Business Corporation

Oct 30, 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

Your cape랑 같이 I am 급락해요~



Tanker

시장을 이끄는 Suezmax



Container

美서부항만, 컨 처리량 강세



Sale & Purchase

LNG 운반선 대량 발주



2023 KOBC Maritime Conference

한국해양진흥공사 마리티엄 컨퍼런스

1st November 2023 | Paradise Hotel Busan
2023. 11. 1. (수) | 14:00 ~ 17:00

2023 KOBC 마리티엄 컨퍼런스 - 11.1(수)
내일 모레 만나요

Macro Indicators

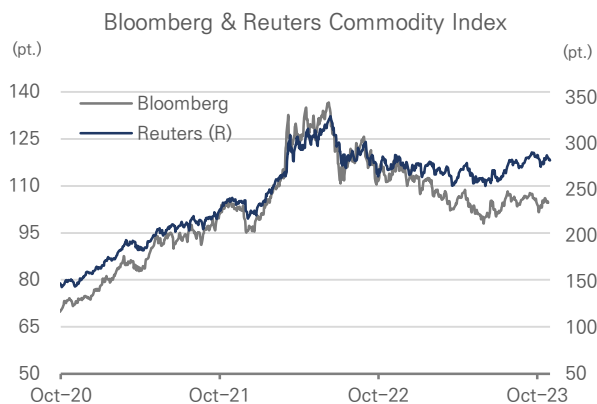
Foreign Exchange



Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 높은산 깊은골

- 중국 철강 감소로 철광석 수요위축 신호가 감지되자 시장이 빠르게 공급우위로 전환되며 급락
- 중국 탄산시, 대기질 개선을 위해 10.22일부터 소결공장 생산량 30% 감축 및 재압연 공장 생산 중단, 이어 10.27일부터는 지역 내 제철소들에게 30% 감산 지시
- 당산 외에도 철강생산 마진 악화로 자발적인 감산이나 고로 유지보수에 돌입하는 제철소도 증가 중
- 중국 1~9월 조강생산량은 총 7.95억톤으로 전년대비 1.7% 증가하였으나, 1~8월의 2.6% 대비 둔화
- 중국철강협회 회원사들의 일 평균 조강생산량은 10.11~20일 기간 204만톤으로 이전 10일 대비 2.1% 감소하며 금년 1월 말 이후 최저 수준 기록
- 중국정부는 경기 부양을 위해 10.24일 확장적 재정정책 시행에 대한 계획을 발표함
- 이번 계획에는 '23년 GDP 대비 재정적자 비율을 기존 3%→3.8%로 상향 조정하고, 재난 구호 및 건설 지원을 위해 4분기 중 1조 위안 상당의 국채를 추가 발행하는 내용이 포함됨
- 동 조치는 중국 정부의 건설업 지원 신호로 해석되어 철강 수요 회복 기대감 유입. 그러나 위 국채의 일부가 기존 지방정부 부채 상환에 투입되고, 나머지는 주로 철강 수요가 상대적으로 적은 수자원 프로젝트에 사용되기 때문에 철강수요를 견인하기는 부족할 것이라는 분석
- 부동산 개발업자들의 자금난으로 건설회사에게 대금 지급이 지연되고, 이는 다시 건설업체들의 자재 (철강) 대금 지불을 연체시켜 관련 공급망 전반에 걸친 위축을 초래
- 이번주는 과도한 하락에 대한 선주들의 저항이 나타나겠으나, 시장을 단기 견인할만한 요인은 명확치 않아 하락세 이어질 전망

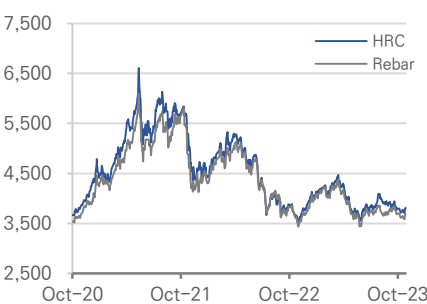
Panamax 하락압력 하향전망

- 주초 태평양 중심으로 지지되었으나, 주 후반 케이프 급락 및 중국항 석탄 수요 부진으로 하락 전환
- Cape 선형 전 항로가 주초 파나마스의 두배 이상에 형성되자 화물 전환에 따른 견인효과 발생
- 그러나 주중 지속된 케이프 급락이 파나마스 시장 심리에도 악영향을 미치며 주 중반 이후 하락 전환
- 중국항 석탄은 최근 자국 내 공급이 개선되며 가격이 하락하자 수입 수요가 감소하며 물동량 둔화
- 항저우 아시안게임 폐막 이후 탄광 안전점검이 완화되었고, 지난 주주 간 시행된 Daqing 석탄철도의 보수작업이 완료된 점이 중국 석탄 공급 개선 요인
- 일부 곡물 메이저들의 11월 선적 중국항 브라질 대두 약 10항차의 구매 취소 루머도 시장 약세 요인
- 브라질의 대두 분쇄마진이 중국보다 양호하여, 여러 국가에 분쇄 공장을 보유한 대기업이 수익성 향상을 위해 분쇄 지역을 선택하는 과정에 나타난 현상인 것으로 파악됨
- 상위선형 약세 및 석탄 물동량 부진으로 이번주 파나마스 시장에 대한 하락압력 유지될 것. 다만 신규 수확된 미국산 곡물의 수출이 점차 증가하며 과도한 하락을 방지할 것으로 예상

Supramax 석탄 수요도 공급도 별로

- 중국의 석탄 수입 수요는 둔화되었으나, 인도네시아 정부의 석탄 생산쿼터 추가승인 지연으로 석탄 가격이 높게 유지되자 거래가 잘 이루어지지 않으며 물동량 위축, 시장 하락
- 인도네시아 중부 및 동부 칼리만탄 지역의 비교적 건조한 기후로 인해 하천 수위가 낮아져 탄광에서 항만까지의 탄광 수로 운송에 차질이 발생한 점도 수출선택 수요 감소요인
- 인도는 꾸준한 수입 수요에도 불구하고, 구매자들의 희망 가격이 낮아 거래가 잘 이루어지지 않음
- 다만 인도 174개 주요 발전소 중 84개의 석탄 재고량이 정상 수준의 25% 이하로 감소한 점, 인도 정부가 수입 석탄 기반 발전소의 최대용량 가동 요청을 기존 '23.10월에서 '24.6월까지 연장한 점 등은 수입산 석탄에 대한 수요를 꾸준히 유지시킬 것
- 이번 주에도 전반적인 하락 압력이 이어지겠으나, 중국의 동계 대비 석탄 재고구축이 아직 완료되지 않아 조만간 물량이 유입되며 단기 저점을 확보할 것으로 예상됨

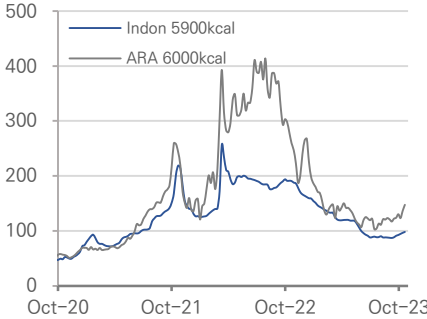
(CNY/t) Steel Price (China)



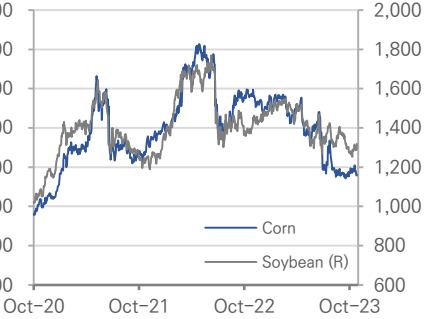
(US\$/t) Iron ore Price



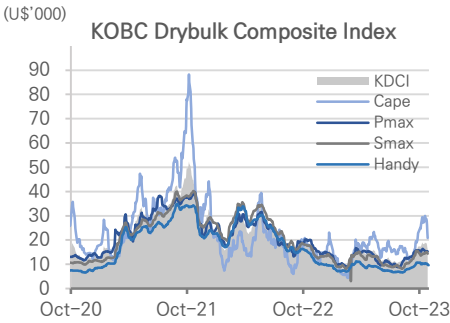
(US\$/t) Steam Coal Price



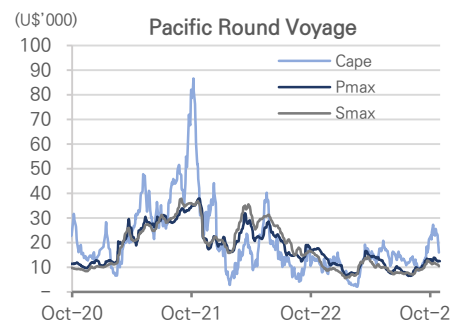
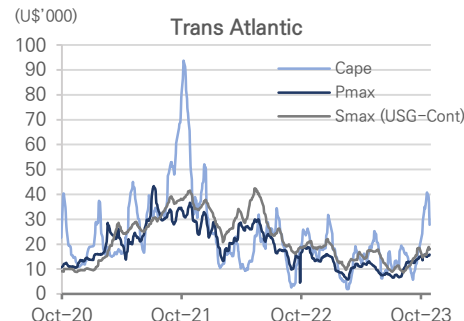
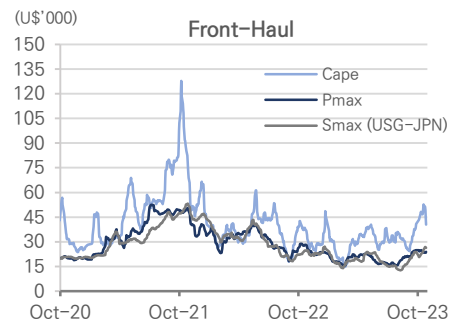
(US\$/bu) Grain Price (U.S)



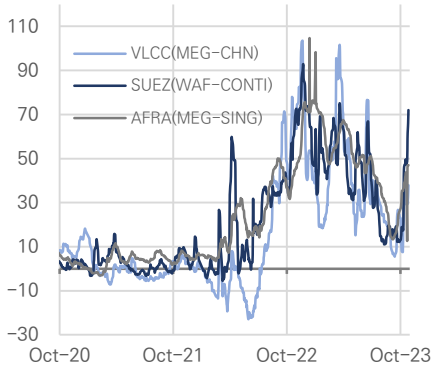
※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus



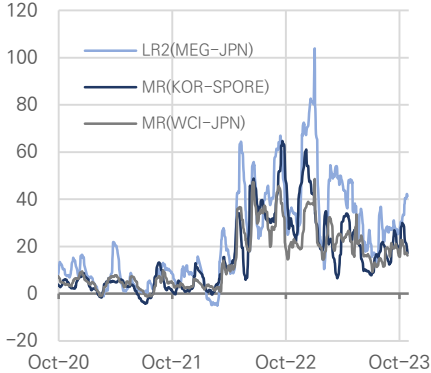
		10/27	10/20	증감
KDCI		16,124	18,711	▼ 2,587
Cape	평균	20,831	29,061	▼ 8,230
	F/H	40,500	52,075	▼ 11,575
	T/A	27,750	39,938	▼ 12,188
	Pac RV	16,063	24,000	▼ 7,937
P'max	평균	15,351	15,146	▲ 205
	F/H	23,964	23,291	▲ 673
	T/A	15,779	15,024	▲ 755
	Pac RV	12,525	12,624	▼ 99
S'max	평균	14,363	14,767	▼ 404
	F/H	26,250	25,297	▲ 953
	T/A	18,063	17,524	▲ 539
	Pac RV	10,452	11,221	▼ 769



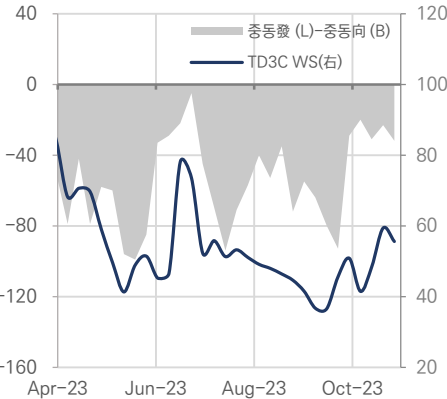
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



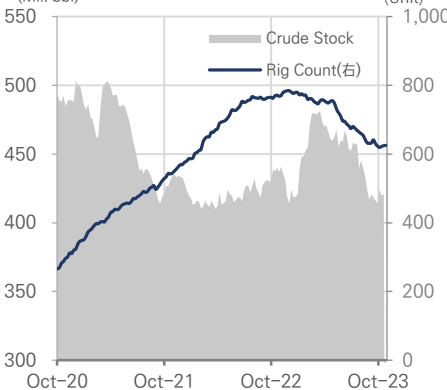
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 중동 선적 화물 유입 둔화에도 대서양 수역 시황 강세 영향에 중동/중국 구간 WS 주간 10.2% 상승 마감. 연료유가 하락에 Spot TCE는 주간 29.6% 상승하며 \$38K 근접
- 대서양 수역은 미주와 아프리카 선적 화물 유입 증가와 함께 Suezmax 강세 영향에 따른 선형 전환 수요도 유입. 중동 정세 불안도 상승압력으로 작용. 시황 강보합세 구현 예상
- Suezmax: 미국, 브라질 및 나이지리아 선적 화물 유입 증가와 함께 지중해와 흑해 활동성 동반 증가하며 서아프리카/유럽 구간 WS 29.3% 상승. Spot TCE는 \$72K 상회
- 러시아 원유 수출도 증가하며 대서양 수역 가용 선박 빠르게 감소. 시황 강세 유지 예상
- Aframax: 수에즈 동부 선박 공급 부족 상황 계속되며 중동/싱가포르 구간 WS 3.5% 상승
- 대서양 수역 시황 강세에 공선 유입 제한. 화물 유입 둔화는 상승폭 제한. 강보합세 예상

제품선

- LR: 원유선 시황 강세 및 역내 가용 선박 감소에 중동/싱가포르 구간 운임 소폭 상승 마감
- 주 후반 화물 유입 둔화되는 모습에 따라 추가 상승 여력은 부족. 시황 보합세 구현 예상
- 11월 중순 이후 중동 지역 유지보수 종료 후 재가동하는 정제설비 유입이 증가할 것으로 관측. 동절기 연료유 수요 증가와 함께 11~12월 시황 지지요인으로 작용할 것
- MR: 중국 석유제품 수출 쿼터 점차 소진됨에 따라 동북아 역내 물동량 유입 둔화되며 선박 공급 압력 심화. 동남아 시황도 동반 약세를 보임에 따라 시황 회복 지연될 것으로 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	59.67 ▲ 5.50	153.41 ▲ 34.77	187.43 ▲ 6.36	171.89 ▲ 1.33	19.31 ▼ 3.03
TCE (US\$/day)	37,913 ▲ 8,665	72,066 ▲ 24,706	47,042 ▲ 3,227	41,355 ▲ 1,188	17,281 ▼ 4,650

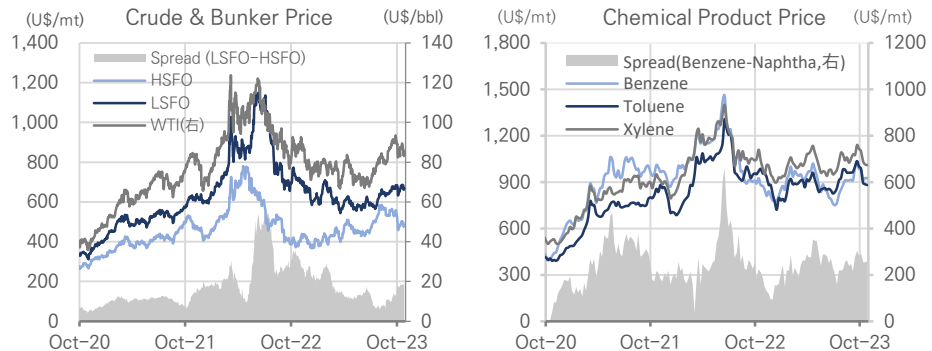
※ MR(KOR-SGP) 운임 : US\$/mt

국제유가

- 중동 정세 변화에 따라 국제유가 등락을 거듭. 주간 WTI 3.6% 하락 마감
- 미국 등 외교적 노력 및 인질 석방 협상 등에 분정 확산 우려 완화. 다만 이스라엘이 지상전 확대 계획을 발표하며 주 후반 유가 상승 전환. 중동 지정학적 리스크 고조에 따른 국제유가 상승압력에도 불구하고 10월 평균 가격은 9월 대비 약 4% 하락한 수준
- 미국 원유 상업 재고는 주간 137만 배럴 증가하며 국제유가 하락폭을 확대
- 원유 순수입 54만 b/d 증가 및 정제가동률 0.5%p 하락은 원유 재고 증가 야기. 반면 원유 수출은 '23.1~3분기 평균 대비 약 18% 증가하며 대서양 수역 유조선 시황 회복 견인
- 휘발유 재고도 소비 둔화에 주간 16만 배럴 증가. 중간유분(경유등) 재고는 169만 배럴 감소

연료유가

- 원유 가격 하락에 싱가포르 HSFO, LSFO 가격도 각각 주간 4.2%, 2.6% 하락
- LSFO/HSFO Spread는 주간 1.6% 확대된 \$188/톤 기록('22년 평균 \$279, '23.1H \$166)

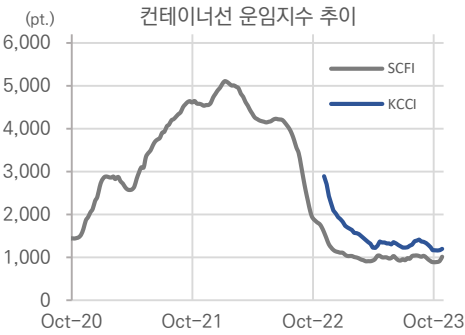


	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	85.54	480.00	668.00	188.00
증 감	▼ 3.21	▼ 21.00	▼ 18.00	▲ 3.00

※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	925 - 0	880 ▼ 5	1,010 ▼ 5
Spread*	258 ▲ 5	213 ▼ 0	343 ▼ 0

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.10.27.	'23.10.20.	증감
SCFI	1,012.60	917.66	▲ 94.94
美서안	1,916	1,746	▲ 170
美동안	2,361	2,198	▲ 163
유럽	769	581	▲ 188
지중해	1,221	1,109	▲ 112
동남아	187	185	▲ 2
중동	1,101	962	▲ 139
호주	792	709	▲ 83
남미	2,425	2,164	▲ 261
日서안	306	307	▼ 1
日동안	319	319	-
한국	142	142	-
동서Africa	2,307	2,196	▲ 111
남Africa	1,514	1,465	▲ 49

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	A	3개월	6,000	▼ 2,300	10월2주
1,100	A	12개월	9,500	-	10월3주
1,600	A	4개월	10,000	-	10월3주
2,200	C	5개월	16,000	▲ 2,100	9월3주
2,700	A	12개월	18,000	▲ 750	10월1주
5,000	B	4개월	17,250	▼ 50	10월3주
5,500	A	13개월	37,000	▲ 1,800	7월2주
7,000	A	5개월	26,000	▼ 11,000	10월1주
9,000	A	24개월	32,000	▼ 15,000	6월3주

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

** 직전 성약 대비

종 합 SCFI 3주 연속 상승, 공급 조절 확대 영향으로 상승세

- 공급 축소로 인해 10월 말 북미, 남미, 호주항로 등지에서 선박 부족이 나타나며 운임 강세
- Xeneta社は '24년 수요 +2.5%, 공급 +6.5%를 예상, 수급 불균형 지속에도 운임 급락 가능성은 낮으며 현 수준에서 회복 후 반등 전망
- 9월 누계 신조 인도량은 160만TEU(236척)인 반면 발주량은 176만TEU(189척)를 기록하며 시황 부진에도 발주 잔량은 오히려 증가. 대형선/친환경선 발주가 이어지며 일각에서는 공급 과잉은 '28년에서나 해소될 것으로 전망

미주항로 미 서안 3주 연속 상승, 동안은 7주 만에 반등

- 10월 주간 공급량은 52.9만TEU로 전년동기대비 13.6% 축소, 수급 불균형으로 인해 연말까지 공급조절 지속 예상. '22년 시황 하락 전환으로 작년 4분기부터 공급 축소가 진행됨에 따라 올 4분기 전년대비 공급량 감소폭은 다소 줄어든 것으로 예상
- 9월 LA항 처리량은 74.8만TEU로 전년동기대비 5.4% 증가, LB항은 82.9만TEU로 11.8% 증가하며 성수기 물량 강세 반영. 단, '22년 하반기는 수요 부진이 본격화 된 시점으로 기저효과에 따른 착시 효과 일부 존재

유럽항로 2주 연속 상승, 하방 압력 요인은 지속 중

- 공표 스케줄 대비 20%에 가까운 공급 축소가 효과를 발휘하며 운임 반등. 하지만, 9월 +13,000TEU급 7척, 10월 24,000TEU급 4척 등 대형선 인도가 지속되며 10월 주간 공급량은 전년동기대비 4.3% 증가
- 10월 유로존 PMI는 46.5를 기록하며 5개월 연속 하락. 특히 독일 제조업 PMI는 40.7에 그치고 있으며 영국 경제 또한 부진 심화. 코로나/우크라이나전을 통해 악화된 경제 여건이 최근 이스라엘-팔레스타인 갈등에 따른 변동성 확대로 어려움을 겪는 중

연근해/기타 동남아 항로 4주 연속 상승

- 최근 2~3개월 간 중국발 인도항 물동량 40% 증가. 글로벌 기업의 소싱 다변화 기조 속에 중국발 원자재/반제품 운송 증가가 주요인. 따라서 최근 인도 기항 서비스가 확대 되는 추세

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	23.10.30	23.10.23	증감
종합지수	KCCI				1,199	1,167	▲ 32
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,816	1,739	▲ 77
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,369	2,323	▲ 46
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,077	1,063	▲ 14
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	1,663	1,655	▲ 8
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,550	1,518	▲ 32
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,181	1,106	▲ 75
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,291	2,174	▲ 117
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,078	2,020	▲ 58
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,612	1,551	▲ 61
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,034	2,076	▼ 42
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	30	29	▲ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	210	213	▼ 3
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	280	277	▲ 3

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

「롱비치항, 9월 물동량 연중 최고 수준 기록」 (Supply Chain Dive_23.10.23)

- 9월 美롱비치항의 컨테이너 처리량은 83만TEU를 기록하며 14개월 만에 전년동월 (74만TEU) 대비 증가했으며 8월에는 LA항의 물동량(83만TEU)도 13개월 만에 전년동월(81만TEU) 대비 증가. 서부항만 노사협약 비준 완료 및 성수기 수요 증가가 맞물리며 물동량이 증가한 것으로 분석. 그러나 전미소매협회는 북미 물동량이 8월에 정점을 찍었으며, 연말까지 둔화될 수 있다고 예측

「원양항로, 공급 감소로 운임 상승」 (Container News_23.10.24)

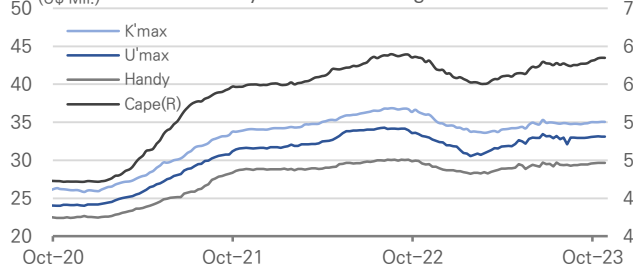
- 8월부터 부진이 이어지던 원양항로는 10월 들어 반등에 성공. 선박 가동률이 기대치를 상회하며 일부 선사들은 물량 처리를 위해 추가 서비스를 배치. Linerlytica에 따르면, 디얼라이언스가 11월 미동부 서비스를 중단하기로 결정한 이후 추가 선박 감축 계획이 이어지며 11월 운임 인상에 대한 모멘텀이 형성되는 중. 한편, 운임 인상 분위기에도 불구하고 상승세 유지 여부는 정기선사의 공급 조절 정도에 따라 좌우될 것으로 예상

※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

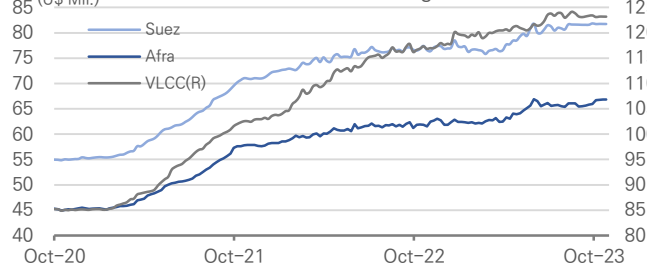
Newbuilding & Resale

Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	63.49	▼ 0.01	61.81	62.15	61.66	▲ 0.32	59.15	59.32
	Kamsarmax	82K	35.04	▼ 0.01	34.46	35.57	36.53	▲ 0.05	36.71	39.47
	Ultramax	64K	33.09	▼ 0.01	32.31	33.05	34.84	▲ 0.12	35.44	37.23
	Handy	33K	29.64	▼ 0.01	29.08	29.36	30.47	-	29.50	29.86
Tanker	VLCC	310K	123.21	▼ 0.02	121.71	113.45	125.69	▲ 0.17	124.73	106.21
	Suezmax	160K	81.76	▼ 0.01	79.45	75.73	89.25	▲ 0.55	85.90	74.28
	Aframax	105K	66.83	-	64.61	61.08	74.74	▼ 0.89	74.31	63.10

Drybulk Newbuilding



Tanker Newbuilding

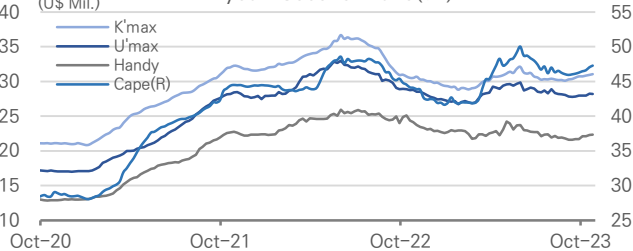


Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	8,500 DWT	Manisa Group	Guangxi	-	6+2	'25-'26	-
Tanker	6,000 DWT	James Fisher	CMJL Yangzhou	-	2+2	'26	LNG Capable
LNGC	174,000 CBM	QatarEnergy	Hyundai HI (Ulsan)	-	17	'27-'29	-

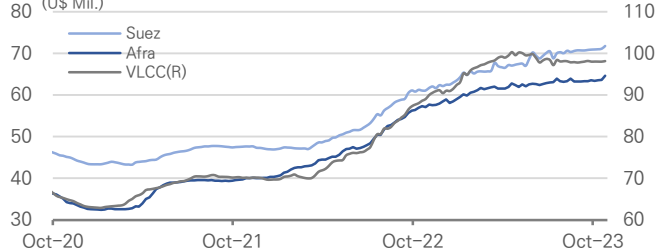
Secondhand

Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	47.28	▲ 0.25	45.88	45.27	29.76	▲ 0.33	29.61	31.82
	Kamsarmax	82K	31.05	▲ 0.11	30.33	33.09	21.79	▲ 0.04	21.65	23.98
	Ultramax	64K	28.20	▼ 0.04	28.27	30.00	19.28	▲ 0.33	19.54	21.17
	Handy	33K	22.33	▲ 0.02	22.52	24.31	14.75	▼ 0.02	15.20	16.85
Tanker	VLCC	310K	98.16	▲ 0.13	98.08	79.61	73.16	▼ 0.01	72.85	55.15
	Suezmax	160K	71.76	▲ 0.66	68.40	54.39	58.63	▲ 0.59	54.68	38.40
	Aframax	105K	64.61	▲ 1.02	62.40	49.87	52.13	▲ 0.83	50.30	34.62

Drybulk Second-Hand(5Y)

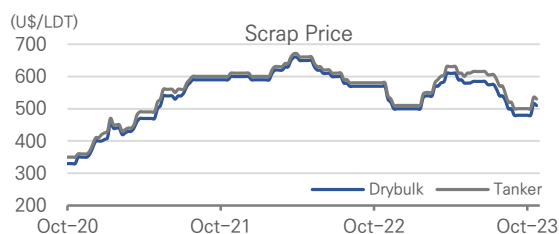


Tanker Second-Hand(5Y)



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	MR EUPHRATES	49,999 DWT	2008	GSI	\$20.8m	Undisclosed
Bulker	ASL NEPTUNE	82,372 DWT	2009	Oshima SB	\$16.2m	Greek buyers
Bulker	MAJESTY STAR	33,382 DWT	2013	Shin Kurushima (Onishi)	\$16m	Undisclosed

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	520	▼ 10	533	585	510	▼ 5	547	588
Tanker	545	▼ 5	549	595	530	▼ 5	568	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		HJ GLS				

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