

Korea Ocean Business Corporation

Nov 13, 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

추운 중국 맑은 호주



Tanker

성큼 다가온 겨울



Container

수급 불균형 지속, SCFI 하락 전환



Sale & Purchase

해체 활동 둔화

Macro Indicators

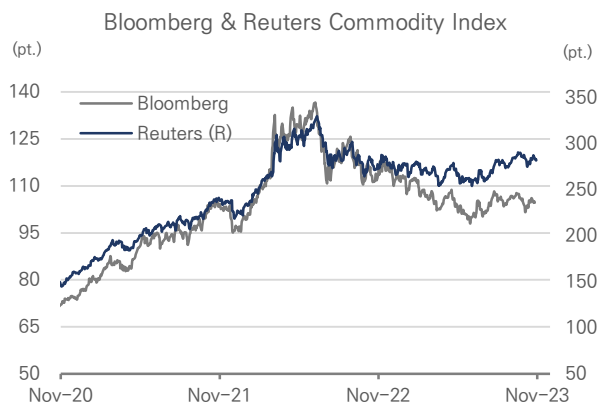
Foreign Exchange



Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 남반구의 봄

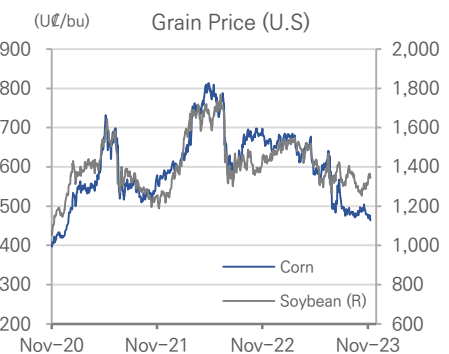
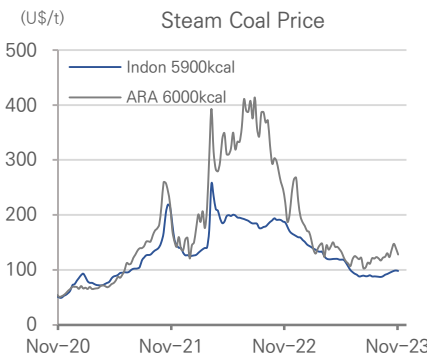
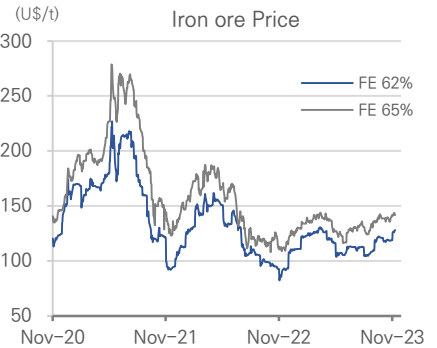
- 철광석 수요에 대한 시장 지표들이 엇갈리게 나타나고 있음에도 불구하고, 남반구의 계절적 기상 호전에 따른 철광석 출하량 증가 및 중국인민은행의 부동산 부실 관리 시사 발언에 힘입어 상승
- 중국인민은행 총재, 지난주 개최된 금융 포럼에서 '중국의 부동산 분야는 장기적으로 안정적인 성장을 이어갈 것이며, 현재의 부진이 중국의 금융 시스템 전체에 미치는 영향은 통제 가능하다'라고 밝힘
- 이는 중국 당국이 부동산 부실 문제의 확산을 방지하겠다는 의도로 해석되며 철강 및 철광석 수요 개선에 긍정적으로 작용
- 중국 당국이 대형 지주사인 평안보험에게 현재 유동성 문제를 겪고있는 부동산 개발업체 컨트리 가든의 지배지분 인수를 요청했다는 루머도 시장 심리 개선에 일조
- 호주, 브라질의 주요 광산업체들이 연간 철광석 수출량 목표 달성을 위해 연말까지 출하량을 증가시킬 것으로 예상되는 부분도 시장 지지 요인
- 반면 중국의 철광석 수요 관련 지표는 부진을 이어가고 있음. 중국철강협회 회원사들의 10.20~31일 기간 일 평균 조강생산량은 192만톤으로 이전 열흘 대비 5.7% 감소. 중국의 10월 철광석 수입량도 전월대비 1.8% 감소한 9,939만톤 기록
- 중국의 철강산업 리서치업체의 조사 결과, 중국 전체 제철소 중 80% 이상이 10월 말 현재 적자를 기록 중인 것으로 나타남. 이는 9월 말 조사 결과인 약 67% 대비 증가한 수치
- 이번 주에도 철광석 메이저 업체들의 출하량 증가가 시장을 지지하겠으나, 적자 제철소 증가에 따른 철강 감소 확대가 철광석 수요를 위축시켜 운임시장 상승폭을 제한할 것

Panamax 미시시피강 수위 회복

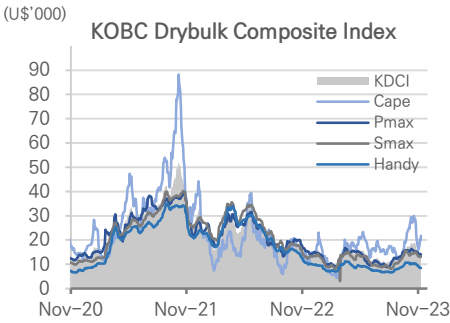
- 케이프 상승에 따른 견인효과 및 북미 곡물의 선박 수요 증가에 힘입어 상승
- 대부분의 항로에서 케이프가 파나마스의 2배 수준으로 상승하자, 일부 케이프 화물이 파나마스로 전환되며 견인효과 발생
- 그간 USG의 곡물 수출경쟁력 저하요인이 되어왔던 미시시피강 수위 저하문제가 최근 완화되며 해당 항로의 곡물 신규 물동량 유입 증가
- 브라질의 올 시즌 곡물 수출이 서서히 마무리 단계에 접어드는 가운데, 브라질 주요 곡물 항만들의 혼잡이 지속되고 있어 대두 수입자들이 조달처를 남미에서 북미로 전환 중
- 당분간 북미 곡물이 대서양 상황을 지지하며 견조한 장세 구현 전망
- 다만 현재 파종이 진행중인 브라질 최대 곡창지대인 마토그로소주의 덥고 건조한 기후로 인해 재파종 필요성이 상승중인 점은 내년 초 남미 곡물시즌에 부정적인 영향을 미칠 수 있으므로 주시 요망됨

Supramax 북중국 난방 개시

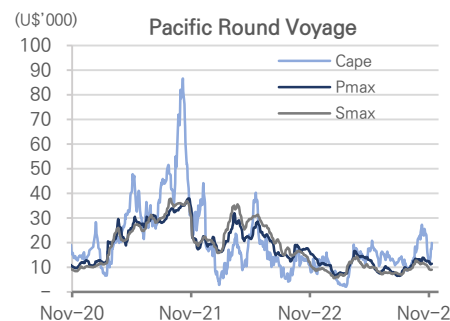
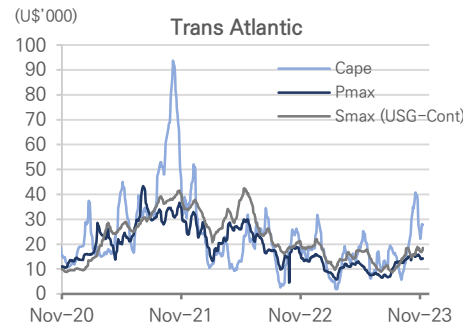
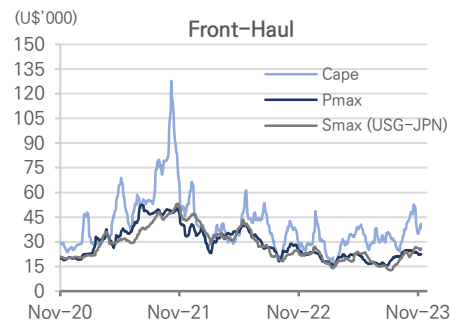
- USG와 동남아의 선박 수요 증가로 상승 전환
- 북미 곡물 시즌이 본 궤도에 오르는 가운데 중국의 미국산 대두 구매, 미시시피강 수위저하 문제 완화로 물량 유입 증가
- 파나마 운하 통행제한 강화로 USG向 파나마스 공선 공급이 원활하지 못한 점도 수프라막스 수요 증가 요인으로 보임
- 지난주 북중국 일부 지역에 갑작스런 한파가 도래하여 중국항 석탄 물동량 증가. 북중국 지역의 중앙 집중식 난방 공급은 통상 11월 15일 경 시작되나, 올해는 때 이른 한파로 약 1주 조기 실시됨
- 북중국 지역 폭설로 중국의 석탄 내륙물류에 차질이 발생한 점도 수입 수요를 견인. 다만 중국 내 LNG 공급이 안정적이고 석탄 재고도 많은 편이라, 석탄 물동량 증가는 제한적인 상황
- 이번 주에도 USG와 동남아가 주도하는 회복세가 이어지겠으나, 동북아 지역의 올겨울 기온이 비교적 온화할 것으로 전망되는 점은 추가 상승에 부정적 요인



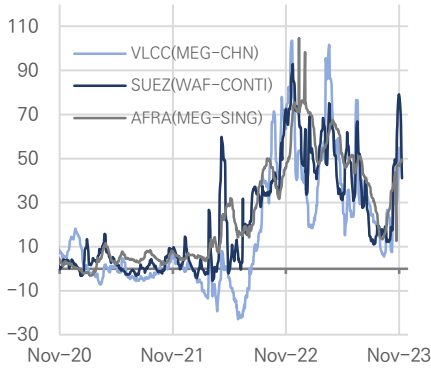
※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus



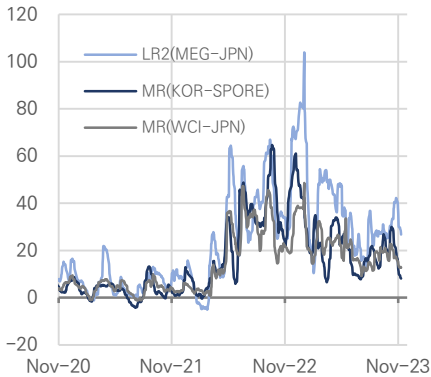
		11/10	11/3	증감
KDCI		15,632	13,883	▲ 1,749
Cape	평균	21,803	16,266	▲ 5,537
	F/H	40,750	35,713	▲ 5,037
	T/A	27,750	22,625	▲ 5,125
	Pac RV	19,875	11,850	▲ 8,025
P'max	평균	14,164	13,908	▲ 256
	F/H	22,511	22,054	▲ 457
	T/A	14,320	14,059	▲ 261
	Pac RV	11,649	11,252	▲ 397
S'max	평균	13,373	13,189	▲ 184
	F/H	25,883	25,878	▲ 5
	T/A	18,509	16,946	▲ 1,563
	Pac RV	9,037	9,124	▼ 87



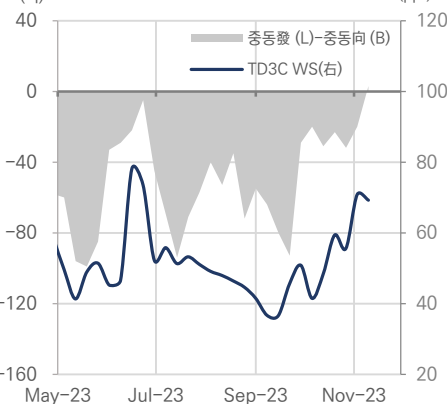
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



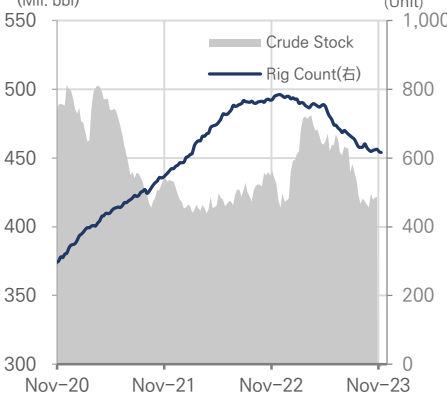
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 중동 Bahri Week 개최로 인해 활동성 둔화. 중동/중국 구간 WS 주간 5.8% 하락 - 대서양 수역은 미국과 브라질 선적 화물 유입에 상대적으로 활발한 모습 보였으나 주 후반 성악 마무리되며 활동성 둔화. Suezmax 급락도 하방압력. 다만 동절기 수요 유입에 따른 11월 말 선적 화물 증가 기대감은 추가 하락을 제한할 것. 시황 보합세 구현 예상
- Suezmax: 나이지리아 선적 화물 유입 감소와 함께 상위 선형의 화물 흡수 및 대서양 수역 선박 공급 증가로 인해 서아프리카/유럽 구간 WS 주간 33.7% 급락 - 다만 지중해 Aframax 강세 영향으로 인해 추가 하락폭 크지 않을 것. 시황 약보합세 예상
- Aframax: 제한된 화물 유입에도 수에즈 동부 선박 공급 부족 상황 계속되며 중동/싱가포르 구간 시황 보합으로 마감. 상위 선형 약세는 하방압력으로 작용. 시황 약보합세 전환 예상

제품선

- LR: 나프타 물동량 위축 및 수에즈 동부 선박 공급 증가에 중동/일본 구간 WS 6.7% 하락 - 10월 이후 나프타 가격은 하락세를 보이고 있으나 석유화학제품 생산마진 개선에는 역부족
- MR: 동북아 역내 선박 공급 압력으로 인해 한국/싱가포르 구간 운임 주간 8.5% 하락. 다만 동절기 연료유 수요 유입에 활동성 증가하며 단기 저점 확보하는 모습. 시황 보합세 구현 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	67.13 ▼ 4.16	105.68 ▼ 53.64	192.57 ▲ 1.14	135.28 ▼ 9.72	13.93 ▼ 1.29
TCE (US\$/day)	47,753 ▼ 4,688	41,139 ▼ 34,815	48,806 ▲ 1,132	26,805 ▼ 3,114	8,193 ▼ 1,761

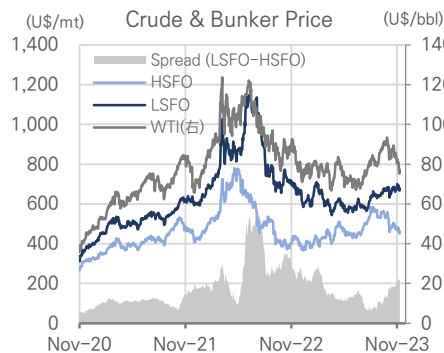
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 중동 정세 불안 완화 및 석유 수요 둔화 우려에 주간 WTI 4.2% 하락 - 중국 10월 제조업 PMI는 49.5 기록. 10월 수출액도 전년동기대비 6.4% 감소. 석유제품 정제마진 하락과 수출 쿼터 소진에 중국 정제처리량도 감소하는 모습. 석유 수요 둔화 우려 확대되며 유가 하방압력으로 작용
- 미국석유협회 API, 미국 원유 상업 재고가 주간 1,200만 배럴 상당 급증한 것으로 발표하며 유가 하락폭 확대. 에너지정보청 EIA의 공식 발표는 시스템 정정보로 인해 지연
- 사우디는 아시아 대상 12월 Arab Light OSP(공식판매가격) 동결((Oman+Dubai)/2+\$4) 결정 - 또한 사우디와 러시아는 연말까지 원유 생산 및 수출 통제 조치를 유지할 것이라 재확인하며 유가 추가 하락을 저지하려 노력. 반면 러시아는 휘발유 등 석유제품 수출 제한 조치 완화를 검토 중인 것으로 보도. 시장은 공급 증가로 인해 정제마진 약세가 유지될 것으로 예상

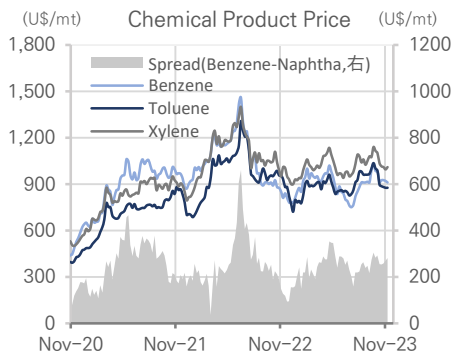
연료유가

- 원유 가격 하락과 함께 싱가포르 HSFO, LSFO 가격도 각각 주간 4.6%, 2.6% 하락 - LSFO/HSFO Spread는 주간 1.9% 확대된 \$216.5/톤 ('22년 평균 \$279, '23.1~3Q \$142)



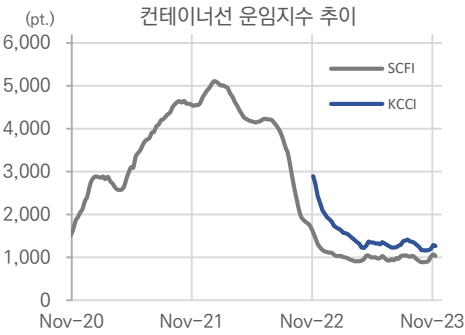
	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	77.17	459.50	676.00	216.50
증 감	▼ 3.34	▼ 22.00	▼ 18.00	▲ 4.00

※ Bunker Price : Singapore 기준



	Benzene	Toluene	Xylene
가격	910 ▼ 10	875 - 0	1,010 ▲ 15
Spread*	281 ▲ 12	246 ▲ 22	381 ▲ 37

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.11.10.	'23.11.3.	증감
SCFI	1,030.24	1,067.88	▼ 37.64
美서안	1,843	2,102	▼ 259
美동안	2,354	2,434	▼ 80
유럽	722	756	▼ 34
지중해	1,184	1,231	▼ 47
동남아	194	192	▲ 2
중동	1,313	1,268	▲ 45
호주	911	838	▲ 73
남미	2,767	2,660	▲ 107
日서안	307	307	-
日동안	321	319	▲ 2
한국	142	142	-
동서Africa	2,295	2,341	▼ 46
남Africa	1,521	1,516	▲ 5

* 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 4개월	11,000	▼ 1,500	10월4주
1,600	B 2개월	8,500	▼ 1,000	10월5주
2,200	C 5개월	8,000	▼ 9,250	10월5주
2,700	A 4개월	12,750	▼ 1,250	10월5주
5,000	B 2개월	16,000	▼ 500	10월5주
5,500	A 12개월	20,200	▼ 16,800	10월4주
7,000	A 6개월	21,500	▼ 4,500	10월4주
9,000+	A 3개월	50,000	▲ 18,000	10월4주

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

** 직전 성약 대비

종 합 SCFI 5주 만에 하락 전환, 수급 불균형 지속

- 시장 부진 장기화로 인해 Maersk의 해운 부문은 3분기 약 2,700만 달러의 손실을 발표. 올해 들어 인력 약 6,500여 명이 감원되었고, 연말까지 1만 명 가까이 인력 조정 진행 계획
- Drewry는 올해 스팟 운임이 전년 대비 약 60% 하락할 것으로 전망, 내년에도 수급 불균형 심화로 인해 운임이 약 33% 추가 하락할 것으로 전망
- 올해 폐선은 10월까지 70척, 14만TEU만이 해체되며 시장의 기대치를 하회. '24년 수급 불균형 완화를 위해서는 폐선이 더욱 활성화되어야 할 것

미주항로 서안 5주 만에 하락 전환, 동안도 3주 만에 하락 전환

- 10월 美 수입 물동량은 9월 대비 4.7%, 전년 대비 3.9% 증가. 美소매협회는 연말 소매 판매가 전년 대비 3~4% 증가할 것으로 전망. 북미 항로는 타 항로 대비 상대적으로 안정적인 수요가 유지되고 있으나, 수급 불균형으로 상승세를 이어가지 못하며 하락 전환
- 향후 파나마 운하 통행량 조정에 따른 물량 전환 증가 및 강도 높은 공급 조절 지속은 북미 항로 운임의 하방을 지지하는 요인이 될 수 있을 것으로 예상
- 선사들은 비용 절감을 위하여 지속적으로 선복 재배치 시행 중. 최근 The Alliance는 캐나다 항 PN3, 미 동부 항 EC4의 운항 중단 결정하였음

유럽항로 수급 불균형 지속되며 2주 연속 하락

- 11월 초 GRI로 운임 소폭 상승했으나, 수급 불균형이 해소되지 못하며 약세 계속. 주요 선사들은 12월 공급 조절 확대와 더불어 운임 추가 인상을 시도할 것으로 전망
- 최근 주요 선사들은 장기계약 입찰을 진행 중이나, 40피트 기준 \$800 초반에서 견적이 오가며 목표치인 \$1,700대를 크게 하회. 선사들은 '24년 최소한의 운항 원가 보전을 위해 공급 조절 및 노선 합리화에 집중할 것으로 예상됨

연근해/기타 동남아 항로 6주 연속 상승, 항로 재조정 지속

- Zim은 중일 구간 신규 항로를 개설하여 1,000TEU 급 이하 선형 투입. 이에 일본항발 중국 환적 화물의 직접 처리가 가능해지며 아주역내 선사 환적 물량에 부정적인 요인으로 작용

KCCI (KOBIC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	23.11.13.	23.11.6.	증감
종합지수	KCCI				1,262	1,284	▼ 22
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,906	2,035	▼ 129
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,423	2,492	▼ 69
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,178	1,202	▼ 24
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	1,763	1,766	▼ 3
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,599	1,580	▲ 19
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,323	1,286	▲ 37
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,579	2,539	▲ 40
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,138	2,155	▼ 17
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,722	1,656	▲ 66
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,052	2,055	▼ 3
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	31	28	▲ 3
	KJI	Japan	일본	10.0%	198	204	▼ 6
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	266	282	▼ 16

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

「美 컨 수입량 증가 지속, 팬데믹 이전 수준 뛰어넘어」 (gCaptain_23.11.7)

- 美 10월 컨 수입량은 9월 대비 4.7% 증가한 231만TEU로, 전년 동월 대비 3.9% 증가, 팬데믹 이전인 '19년 동월 대비 11.4% 증가. 10월 중국발 컨 수입량은 9월 대비 2.3% 증가한 89만TEU를 기록, 전체 컨 수입량의 38.4% 차지. 한편, 파나마 운하 가뭄 이슈에도 불구하고 동부 및 걸프만 연안의 물동량 점유율 증가, 10월에는 전체의 45% 차지

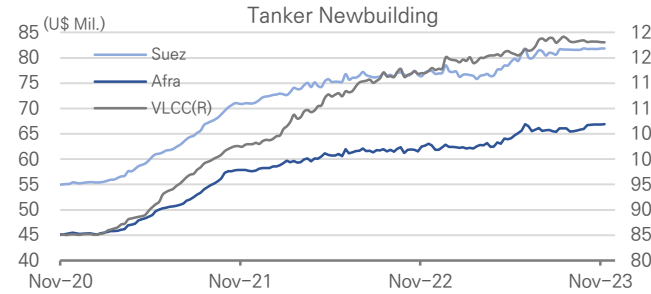
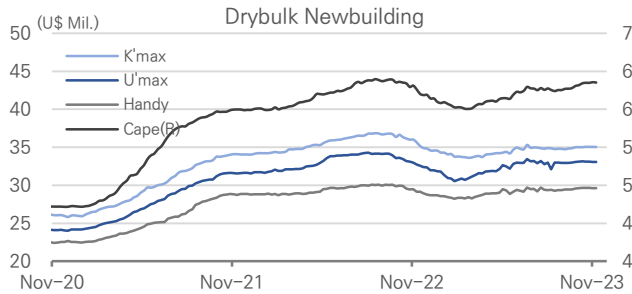
「공급 과잉 우려에도 선사들은 노후선 보유 계속」 (로이드리스트_23.11.8)

- 알파라이너에 따르면, 선령 20년 이상 노후 선박은 총 1,200여 척, 약 290만TEU. 이는 글로벌 선복량의 약 10%, 운항 중인 5,890척의 선박 중 약 1/5에 해당. 이 중 74%인 886척은 3,000TEU 미만의 소형선박. 최근 대형선 신조 트렌드로 인해 시장에 소형 신조선이 부족한 상황이며, 소형 노후선들이 계속 운항되는 중. 한편, 올해 폐선은 총 70척, 14만TEU에 불과. 대규모 신조선 인도에 따른 공급 과잉 효과를 상쇄하기 위해서는 노후선 폐선이 활발해져야 할 것

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

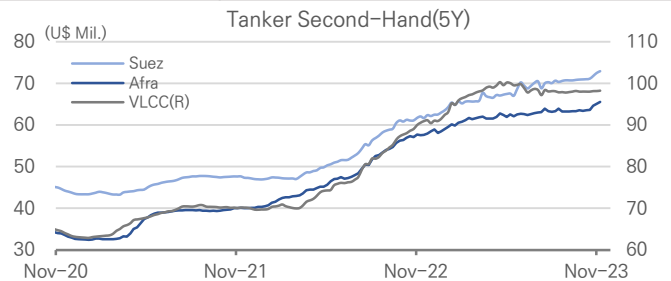
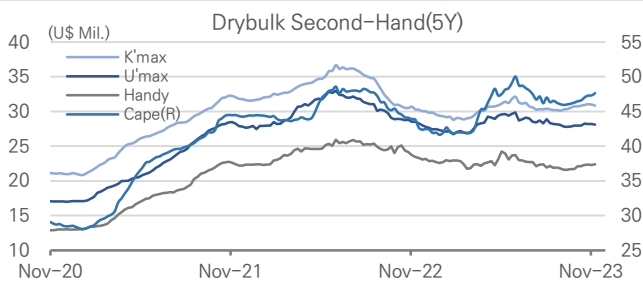
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	63.53	▼ 0.05	61.89	62.15	62.35	▲ 0.41	59.29	59.32
	Kamsarmax	82K	35.03	▼ 0.01	34.49	35.57	36.47	▼ 0.05	36.71	39.47
	Ultramax	64K	33.07	▼ 0.01	32.34	33.05	34.78	▼ 0.16	35.41	37.23
	Handy	33K	29.62	▼ 0.01	29.11	29.36	30.54	▲ 0.05	29.55	29.86
Tanker	VLCC	310K	123.09	▼ 0.02	121.77	113.45	125.56	▲ 0.01	124.77	106.21
	Suezmax	160K	81.86	▼ 0.01	79.56	75.73	90.49	▲ 0.17	86.10	74.28
	Aframax	105K	66.90	▲ 0.07	64.71	61.08	75.33	▲ 0.26	74.35	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	64,000 DWT	Fujian Shipping	Nantong Xiangyu SOE	-	2	'25	-
Tanker	158,000 DWT	Unknown	Hyundai Samho HI	\$85.3m	2	'26	-
Chemical	41,000 DWT	Unknown	Xiamen SB	-	4	'25-'26	Battery-Hybrid

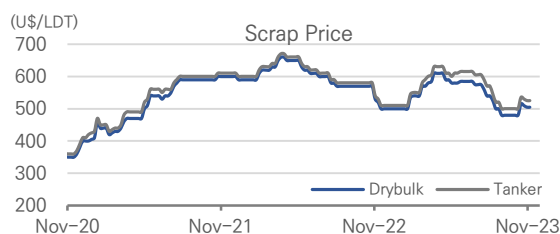
Secondhand

Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	47.62	▲ 0.31	45.95	45.27	30.35	▲ 0.49	29.63	31.82
	Kamsarmax	82K	30.84	▼ 0.15	30.36	33.09	21.89	▲ 0.19	21.65	23.98
	Ultramax	64K	28.10	▼ 0.10	28.26	30.00	19.82	▲ 0.59	19.54	21.17
	Handy	33K	22.39	▲ 0.10	22.52	24.31	14.92	▲ 0.19	15.19	16.85
Tanker	VLCC	310K	98.26	▲ 0.09	98.08	79.61	73.27	▲ 0.13	72.86	55.15
	Suezmax	160K	72.90	▲ 0.42	68.59	54.39	59.63	▲ 0.17	54.89	38.40
	Aframax	105K	65.55	▲ 0.49	62.52	49.87	52.94	▲ 0.49	50.41	34.62



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	FALCON SEXTANT	50,994 DWT	2009	STX	\$25.4m	Undisclosed
Bulker	XIN BIN HAI	180,086 DWT	2010	Dalian SB	\$21.5m	Greek buyers
Bulker	SHIMANAMI QUEEN	61,472 DWT	2011	Shin Kasado	\$18m	Undisclosed

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	510	▼ 5	532	585	505	-	545	588
Tanker	530	▼ 5	548	595	525	-	566	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		Alonso Forwarding Korea		SIC

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