

Korea Ocean Business Corporation

Nov 27, 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

날아올라



Tanker

OPEC+, 합의냐 균열이냐



Container

글로벌 선사 실적 악화



Sale & Purchase

중고 건화물선 거래 활발

Macro Indicators

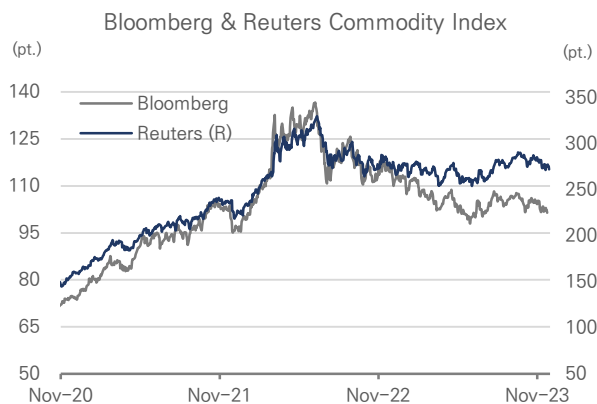
Foreign Exchange



Interest Rates



Commodity Index

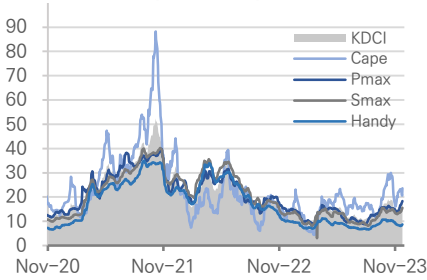


Stock Market



(US\$'000)

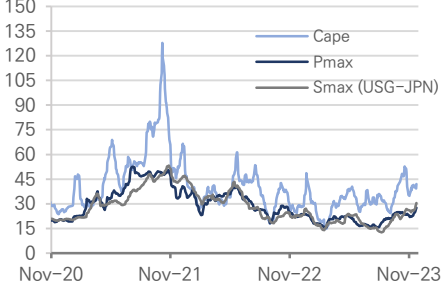
KOBC Drybulk Composite Index



		11/24	11/17	증감
KDCI		18,123	16,903	▲ 1,220
Cape	평균	23,589	23,210	▲ 379
	F/H	41,925	40,463	▲ 1,462
	T/A	33,000	29,125	▲ 3,875
	Pac RV	20,125	22,500	▼ 2,375
P'max	평균	18,271	16,599	▲ 1,672
	F/H	27,516	24,355	▲ 3,161
	T/A	23,199	20,063	▲ 3,136
	Pac RV	14,088	13,215	▲ 873
S'max	평균	15,581	13,824	▲ 1,757
	F/H	30,409	26,416	▲ 3,993
	T/A	23,002	19,404	▲ 3,598
	Pac RV	9,987	9,184	▲ 803

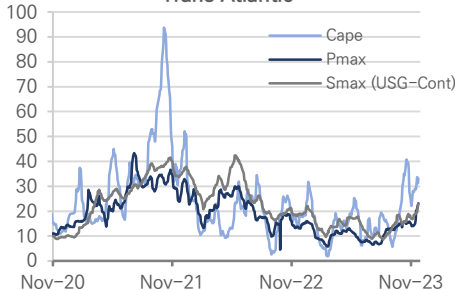
(US\$'000)

Front-Haul



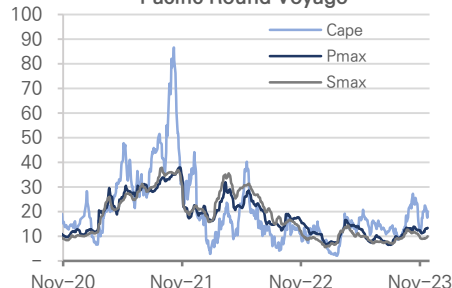
(US\$'000)

Trans Atlantic



(US\$'000)

Pacific Round Voyage



Cape

마침내 경기부양?

- 중국 정부의 연이은 부동산 경기부양책 발표 및 대서양 수역 선박공급 부족 지속의 영향으로 급등
- 중국 정부, 최근 수개월 간 중국 내 17개 도시의 토지 거래가격 상한제를 해제. 이전에는 부동산 개발업체가 지방 정부가 정한 한도보다 높은 가격에 토지를 매매할 경우 거래가 취소되었음
- 토지가격 상한제 폐지는 부동산 투자를 촉진하여 궁극적으로 철근 수요를 증대시킬 것이라는 전망
- 또한 중국 당국이 추가 자금지원 대상 부동산 개발업체 50곳의 목록을 작성 중이라는 소식이 전해지며 건설경기 회복 기대감 추가 확대. 부동산 개발업체에 대한 추가 자금지원은 기존 프로젝트의 완공을 촉진시켜 건설용 철강 소비가 증가할 것
- 이에 다수의 제철소들이 증산을 시도할 것으로 예상되며 철광석 수요 증가. 금년에는 조강 생산량 제한에 대한 정부의 통제가 불분명한 점도 철광석 소비 증가 요인
- 다만 북중국 지역의 기온 하락으로 건설 작업이 둔화되어, 철강 현물 수요는 점차 감소하고 있음.
- 이는 최근 철강생산량 증가와 더불어 가격 하락 및 제철소 마진 축소 압력으로 작용할 것
- 연이은 중국의 경기부양책 발표로 국제 철광석 가격이 작년 6월 이후 최고치를 기록하자 중국 당국이 투기거래 단속에 나선 점도 점도 철광석 수입자들의 추가 구매를 제한하는 요인
- 한편 파나마 운하 통행 제한이 강화되자 미 동부 선적 아시아항 석탄이 케이프에 선적되는 사례가 증가한 점도 북대서양 수역의 공급 부족을 초래
- 메이저 화주들의 연말 선적량 증가 및 중국의 낮은 항만 철광석 재고량, 대서양 선박공급 부족 지속 등으로 견조한 장세 유지 전망
- 다만 단기 급등에 따른 부담감 및 남미항 공선 유입 증가, 겨울철 진입에 따른 철강 실물 수요 부진은 추가 상승을 제한하며 높은 변동성을 이어갈 것

Panamax

파나마의 나비 효과

- 남미의 항만 혼잡과 북미의 곡물 수출 증가, 태평양 역내 석탄 물량 증가가 동시 작용하며 상승세 지속
- 브라질의 항만 적체가 지속되며 선박의 실질공급이 제한된 가운데, 곡물 수요자들은 체선이 적은 미국산 곡물로 구매를 선호하며 북미 지역의 선박수요 증가
- 파나마 통행제한 강화로 북대서양의 선박 공급이 부족해지자, 남미항 공선들이 북대서양 화물까지 성역 시도 중. 이는 태평양 소재 선박들의 남미항 공선항해를 촉진하여 전 수역에 걸친 견인효과 유발
- 다만 최근 브라질의 대기 선박수가 비교적 빠르게 감소 중이라 향후 수주 내 항만 혼잡은 완화될 전망
- 단기적으로 과도한 상승에 대한 조정이 나타날 수 있으나, 연말 이전 물량 증가 및 대서양 공급 부족, 북미 곡물 수요 지속 등으로 긍정적인 분위가 유지될 전망

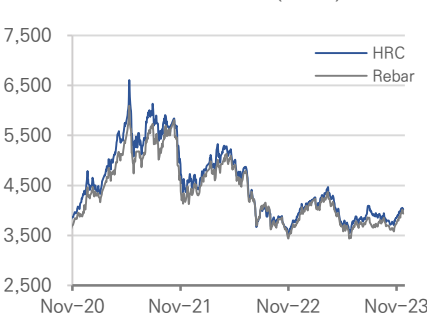
Supramax

월동 준비

- 남미, 북미, 태평양 등 전 항로에 걸친 견조한 장세가 유지되며 추가 상승
- 대서양은 상위 선형들의 강세가 수프라막스까지 전달되며 동반 상승 중이며, 태평양은 인도네시아 석탄이 중국항으로 증가하며 시장 지지
- 중국은 자국 내 비교적 높은 석탄 재고에도 불구하고 혼소용 저열량탄 수입을 지속하고 있음
- 동북아 지역의 기온 급강하 예보로 발전소들의 구매 입찰이 증가한 점도 석탄 수입수요를 뒷받침
- 11월 초 중국 산시성 탄광에서 발생한 사망사고 이후 중국 전역의 탄광에 대해 안전 점검이 강화된 점도 수입량 증가 요인
- 인도는 디왈리 축제 이후 발전소 가동률이 상승하고 석탄 수입수요도 회복 중이나, 수입산 석탄가격 추가 하락을 기다리며 구매에 소극적인 모습
- 이번 주도 대부분의 항로에서 수요 우위의 수급이 이어지며 전반적으로 견조한 장세 구현 전망

(CNY/t)

Steel Price (China)



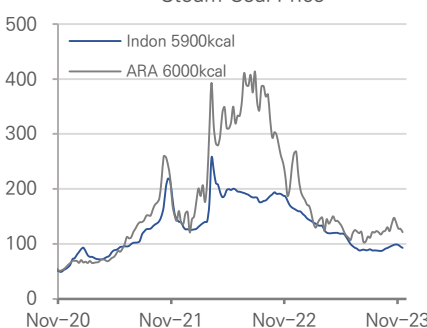
(US\$/t)

Iron ore Price



(US\$/t)

Steam Coal Price



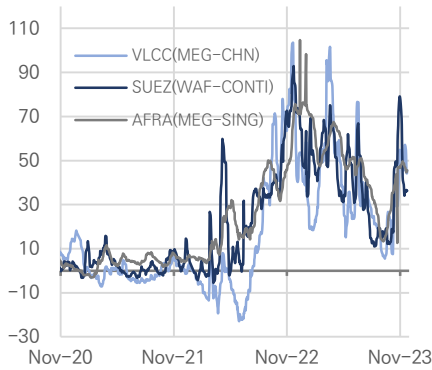
(US\$/bu)

Grain Price (U.S)

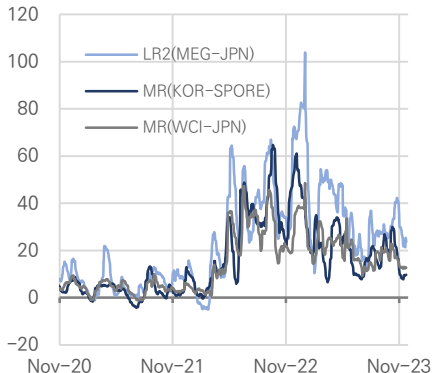


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

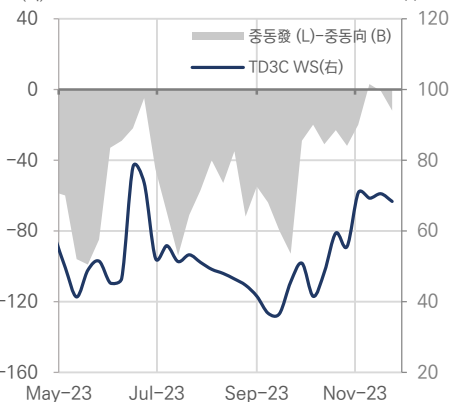
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



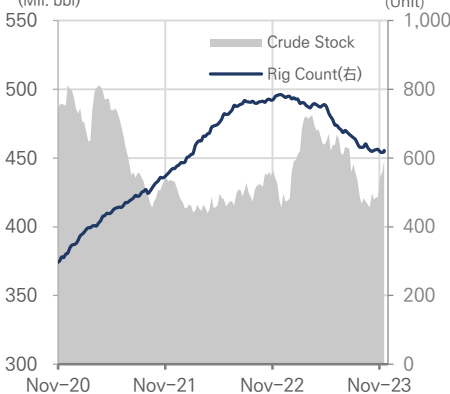
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 11월 중순 강한 운임 상승 이후 조정 압력 발생, 중동/중국 구간 WS 주간 10.2% 하락. 다만 11월 평균 Spot TCE는 \$50K를 상회하며 건조한 수익성을 유지
- 중동 기준 Laden/Ballast Spread는 11월 중순 이후 마이너스로 전환됐으나 전반적으로 수급 균형을 이루고 있는 상황. 주 후반 남미 등 화물 유입 증가하며 활동성 회복되는 모습 구현. 추수감사절 종료 이후 대서양 수역 화물 유입도 증가할 것. 시황 강보합세 전환 예상
- Suezmax: 제한된 화물 유입으로 활동성은 둔화됐으나 11월 시황 급락에 따른 선주를 저향 확대되며 서아프리카/유럽 구간 WS 1% 상승 마감. 단기 저점을 확보하는 모습이나 대서양 수역 선박 공급 압력 확대는 추가 상승 제한요인으로 작용할 것. 시황 보합세 예상
- Aframax: 수에즈 동부 공선 유입 증가 및 지중해 약세에 중동/동남아 구간 시황 하락 마감

제품선

- LR: 주 초반 아시아/유럽 구간 차익거래 증가하며 중동/일본 구간 WS도 4.2% 동반 상승
- 하위 선형과의 운임 격차 및 역내 선박 공급 증가는 하방압력. 시황 약보합세 전환 예상
- MR: 꾸준한 화물 유입에 한국/싱가포르 구간 운임 2.3% 상승. 동절기 석유제품 수출 증가 기대감에 동남아발 공선 유입 증가하며 동북아 역내 선박 공급 증가. 시황 보합세 구현 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	66.45 ▼ 7.55	98.89 ▲ 0.94	186.57 ▼ 1.22	129.44 ▲ 5.27	15.16 ▲ 0.34
TCE (US\$/day)	45,515 ▼ 11,617	36,401 ▲ 591	45,574 ▼ 1,239	23,712 ▲ 1,307	9,778 ▲ 140

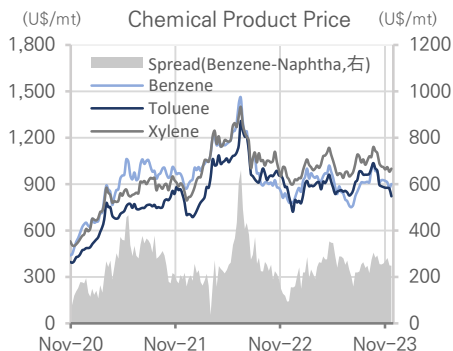
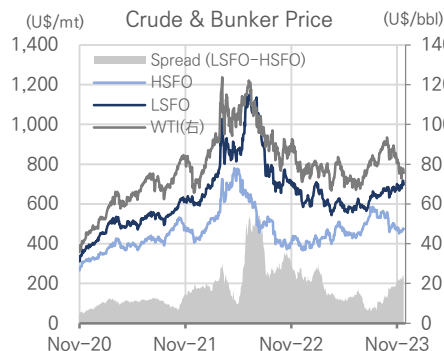
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 동절기 원유 수요 증가 기대감에도 이스라엘과 하마스 간 일시 휴전에 따른 중동 정세 불안 완화 및 미국 원유 재고 증가에 따른 공급 차질 우려 감소에 주간 WTI 보합으로 마감
- 미국 원유 재고는 주간 870만 배럴 증가. 5주 연속 재고 증가하며 9월 말 대비 8.2% 증가
- 정제가동률은 주간 0.9%p 상승한 87%를 기록했으나, 원유 순수입이 26만 b/d 증가하며 재고 증가 야기. 반면 11월 원유 수출은 473만 b/d로, '23.1~3분기 평균 대비 15% 증가
- 휘발유 재고도 주간 75만 배럴 증가. 반면 중간유분(경유 등) 재고는 102만 배럴 감소
- OPEC+는 지난 26일 예정이었던 정례회 개최를 연기하기로 결정. 감산 규모 확대를 논의할 것으로 알려졌으나, 회원국 간 목표 생산량에 대한 이견이 발생하며 연기된 것으로 관측
- 나이지리아와 앙골라 등은 목표 생산량 상향 조정을 요구하고 있는 것으로 보도. 감산 규모 확대 가능성 감소하며 유가 하락압력으로 작용. 연기된 정례회는 11.30일 개최 예정

연료유가

- 동절기 발전용 연료유 수요 유입에 싱가포르 HSFO, LSFO 가격은 각각 주간 3.2%, 2.9% 상승 마감. LSFO/HSFO Spread는 주간 2.5% 확대된 \$224.5/톤 ('23.1~3Q 평균 \$142)

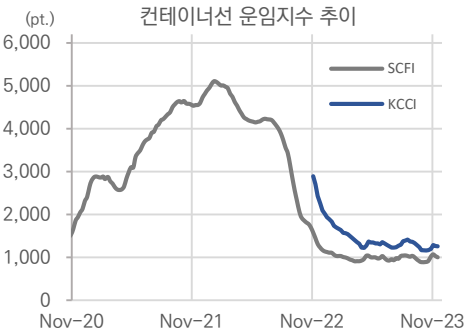


	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	75.54	473.50	698.00	224.50
증 감	▼ 0.35	▲ 14.50	▲ 20.00	▲ 5.50

※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	900 ▲ 25	820 ▼ 50	1,000 ▲ 20
Spread*	247 ▼ 2	167 ▼ 77	347 ▼ 7

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.11.24.	'23.11.17.	증감
SCFI	993.21	999.92	▼ 6.71
美서안	1,627	1,696	▼ 70
美동안	2,316	2,351	▼ 35
유럽	779	707	▲ 72
지중해	1,182	1,147	▲ 35
동남아	196	194	▲ 2
중동	1,198	1,271	▼ 72
호주	927	946	▼ 19
남미	2,700	2,812	▼ 113
日서안	304	304	-
日동안	319	319	-
한국	137	139	▼ 2
동서Africa	2,246	2,237	▲ 9
남Africa	1,518	1,513	▲ 5

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조* 기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	B 3개월	6,000	▲ 4,000	11월4주
1,100	A 3개월	8,000	▼ 1,300	11월4주
1,600	B 2개월	8,500	▼ 1,000	10월5주
2,200	C 5개월	8,000	▼ 9,250	10월5주
2,700	A 2개월	12,500	▼ 250	11월1주
5,000	B 2개월	16,000	▼ 500	10월5주
5,500	A 5개월	19,500	▼ 700	11월1주
7,000	B 7개월	25,000	▲ 3,500	11월3주
9,000+	A 12개월	37,000	-	11월2주

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

** 직전 성약 대비

종 합 SCFI 3주 연속 하락, 수급 불균형 지속

- 주요 선사 3분기 영업이익은 팬데믹 이전을 하회하고 있으며 4분기에 더 나빠질 것으로 예상. 실적을 발표한 상위 9개사의 3분기 영업이익률(EBIT)은 1.5%로 팬데믹 효과도 없었던 '19년을 하회
- Cosco는 대대적인 비용절감을 통해 15.8%의 높은 이익률을 기록한 반면, 선대의 95%를 용선에 의존하는 Zim은 팬데믹 동안 높아진 용선료로 인해 -16.7%의 이익률로 부진한 실적 달성

미주항로 美동서안 3주 연속 하락, 서부항만 처리량 회복세

- 10월 LA항 처리량은 72.5만TEU로 전년동기대비 7% 증가, LB항은 75.5만TEU로 14.7% 증가하며 건조한 물동량 유지. 단, 2개항 모두 전월대비 하락했으며, 작년 4분기는 수요 부진이 본격화된 시기로 기저효과와 일부 존재
- 한편, 파나마 운하 수심 제한 장기화 및 서부항만 노사이슈 안정화에 따라 서부항만 물동량 회복세 계속. 10월 동부/걸프항만 수입량은 전년동기대비 5.1% 감소한 반면 서부항만은 12.7% 증가

유럽항로 5주 만에 반등, 운임 인상에 난항

- 11월 선박량의 21%가 임시 결항되며 금주 운임 반등. 단, 11월 GRI가 기대치를 하회하며 12월 GRI 성공 여부는 불투명한 상황. 유럽항로 수지 악화 중에 10월 24,000TEU 선박 4척이 인도되며 공급 압박 지속
- 현재 선사들은 임시 결항, 선속 감소를 적극 시행함에도 불구하고 약세 지속되며 향후 개선이 증가할 것이라는 전망 증가. 입거수리를 제외한 순수 개선 비율은 1.6%로 아직까지는 낮은 수준을 유지 중

연근해/기타 동남아 항로 보합, 동아시아 주요항 10월 처리량 감소

- 10월 상해항 컨테이너 처리량은 4백만TEU로 전년동기대비 4.6% 감소, 홍콩항은 115만TEU로 10.5% 감소. 선사들은 수요 둔화 속에 아주항로 선대합리화 지속

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	23.11.27	23.11.20	증감
종합지수	KCCI				1,254	1,255	▼ 1
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,772	1,814	▼ 42
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,422	2,398	▲ 24
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,208	1,199	▲ 9
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	1,738	1,731	▲ 7
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,602	1,588	▲ 14
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,434	1,372	▲ 62
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,838	2,757	▲ 81
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	1,989	2,059	▼ 70
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,773	1,761	▲ 12
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,050	2,069	▼ 19
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	30	30	-
	KJI	Japan	일본	10.0%	194	197	▼ 3
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	271	271	-

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

『컨 선사들의 공급 조절, 아직 충분치 않아』(로이드리스트_23.11.20)

- 컨테이너 선사들은 국경절 연휴 이전에 운임을 회복할 만큼 충분한 공급 감축을 하지 못한 것으로 나타남. 정기선사들은 지난 4주 간 미동안 항로에서 20만TEU의 선복량을 감축했으나, 해당 항로의 올해 투입 선복량은 오히려 작년 대비 27.7% 증가. 유럽, 지중해항로도 각각 10.3%, 41% 증가. 현재 운항 중인 선복량을 고려할 때, 내년 초 설 연휴 전까지 운임 회복은 어려울 것으로 전망

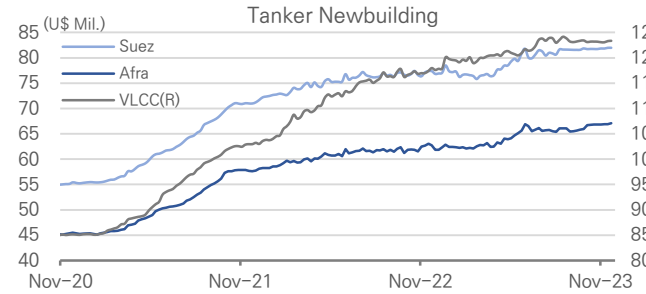
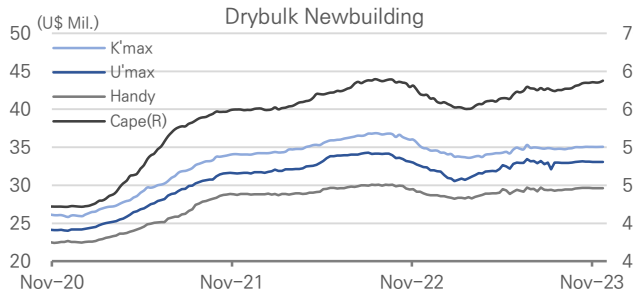
『'24년 컨테이너 시장 전망은 여전히 불안정』(로이드리스트_23.11.22)

- '24년 컨테이너 물동량은 회복세를 보일 것으로 예상되나 북미/유럽 등 주요 소비 시장은 수요 약세 전망. 제네타는 '24년 컨 물동량이 2~3% 증가할 것으로 예상되는 반면, 공급 증가율이 6~7%에 달하며 수급 불균형 지속 전망. 이에 화주들이 연말 운임 협상에서 우위를 점할 것으로 예상되며, 선사들은 항로 변경 및 임시 결항으로 대응함에 따라 서비스 안정성은 낮아질 것으로 예상됨

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

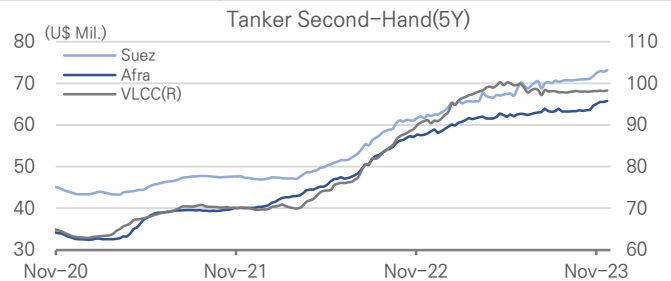
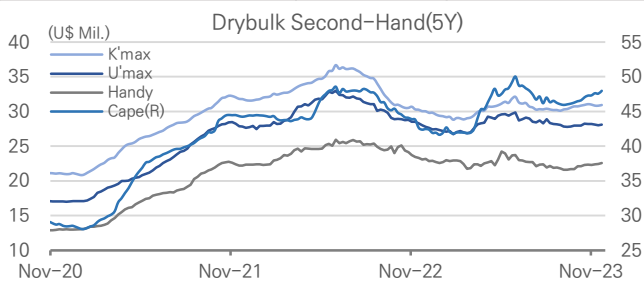
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	63.78	▲ 0.21	61.97	62.15	63.84	▲ 1.26	59.45	59.32
	Kamsarmax	82K	35.05	▲ 0.01	34.51	35.57	36.75	▲ 0.28	36.70	39.47
	Ultramax	64K	33.08	-	32.37	33.05	35.03	▲ 0.25	35.39	37.23
	Handy	33K	29.63	▲ 0.01	29.13	29.36	30.74	▲ 0.24	29.59	29.86
Tanker	VLCC	310K	123.38	▲ 0.05	121.84	113.45	125.61	▲ 0.36	124.79	106.21
	Suezmax	160K	82.00	-	79.67	75.73	91.12	▲ 0.62	86.30	74.28
	Aframax	105K	67.07	▲ 0.14	64.81	61.08	75.77	▲ 0.31	74.41	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	82,000 DWT	ICBC Leasing	Chengxi Shipyard	-	1	'26	-
Tanker	38,000 DWT	Stolt Tankers BV	Wuhu Shipyard	-	6+6	'26-'30	Methanol & Battery Ready
Gas carrier	48,000 CBM	Benelux Overseas	Huangpu Wenchong	-	2	'26-'27	-

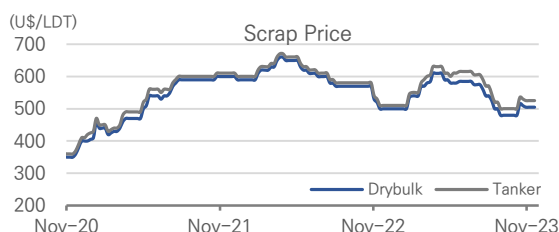
Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	47.97	▲ 0.41	46.03	45.27	30.50	▲ 0.32	29.66	31.82
	Kamsarmax	82K	30.93	▲ 0.10	30.38	33.09	21.77	▲ 0.01	21.66	23.98
	Ultramax	64K	28.10	▲ 0.07	28.25	30.00	19.58	▲ 0.08	19.54	21.17
	Handy	33K	22.57	▲ 0.13	22.52	24.31	14.96	▲ 0.06	15.18	16.85
Tanker	VLCC	310K	98.32	▲ 0.17	98.09	79.61	73.33	▲ 0.17	72.88	55.15
	Suezmax	160K	73.12	▲ 0.34	68.77	54.39	59.82	▲ 0.35	55.10	38.40
	Aframax	105K	65.75	▲ 0.21	62.66	49.87	53.20	▲ 0.28	50.52	34.62



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	CHEMTRANS CAROLINA	49,999 DWT	2006	GSI Liwan	\$20.5m	Undisclosed
Bulker	OMICRON LIGHT	76,602 DWT	2005	Imabari SB Marugame	\$10.9m	Vietnamese buyers
Bulker	SANTA VITORIA	61,438 DWT	2012	Iwagi Zosen	\$19.8m	Undisclosed

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	510	-	532	585	505	-	544	588
Tanker	530	-	548	595	525	-	565	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