

Korea Ocean Business Corporation

Jan 15, 2024

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

변덕이 풍년



Tanker

사우디 판매가 인하



Container

홍해 확전, 운임 강세



Sale & Purchase

가스선 신조 수요 증가

Macro Indicators

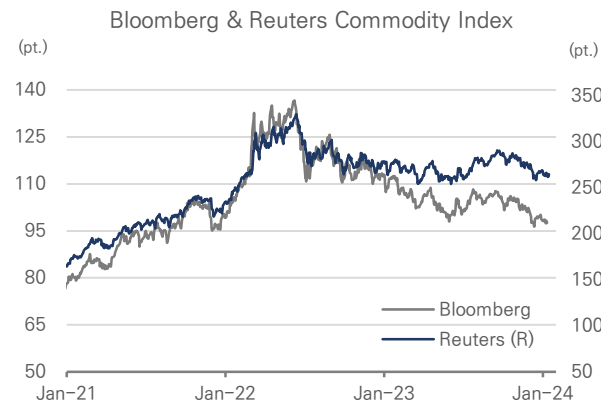
Foreign Exchange



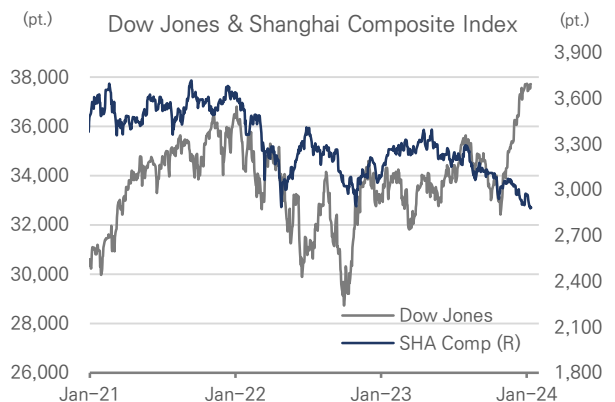
Interest Rates

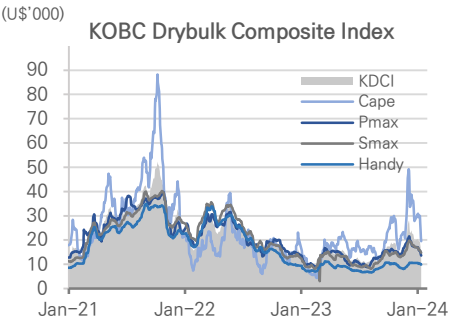


Commodity Index

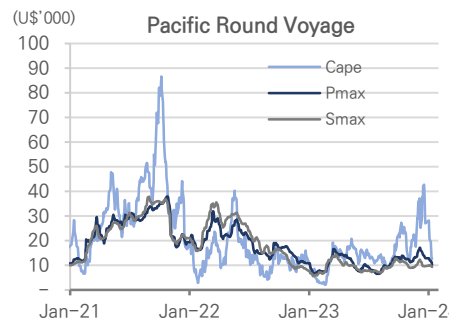
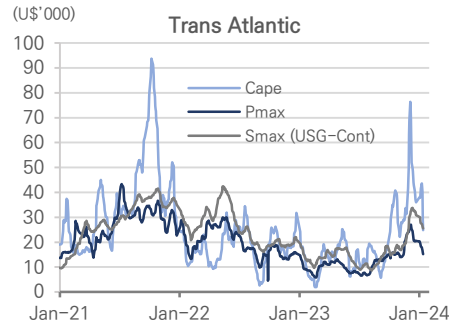
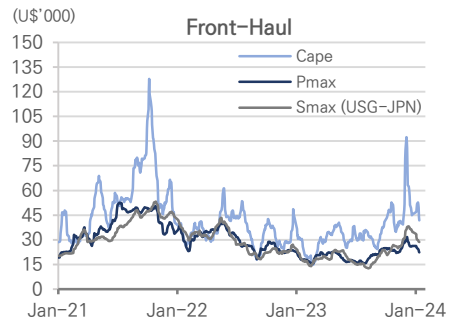


Stock Market





		1/12	1/5	증감
KDCI		15,342	19,554	▼ 4,212
Cape	평균	19,553	30,097	▼ 10,544
	F/H	41,750	51,750	▼ 10,000
	T/A	24,875	41,500	▼ 16,625
	Pac RV	12,625	20,250	▼ 7,625
P'max	평균	13,530	15,757	▼ 2,227
	F/H	22,313	24,813	▼ 2,500
	T/A	15,188	18,250	▼ 3,062
	Pac RV	9,867	11,713	▼ 1,846
S'max	평균	14,780	15,895	▼ 1,115
	F/H	28,580	30,173	▼ 1,593
	T/A	25,496	27,599	▼ 2,103
	Pac RV	9,323	10,001	▼ 678



Cape

높은 재고 낮은 마진

- 연초 시장을 견인했던 대서양의 선박공급 부족이 해소된 한편, 중국의 제철소 수익성 부진으로 인한 철광석 수요 부진은 지속되며 급락
- 중국 춘절 연휴(2월 중순) 대비 철광석 재고비축 수요가 당초 예상보다 저조하게 유입되며 물동량 압박 - 현 시점에 호주산 철광석을 구매할 경우 춘절 연휴기간 또는 그 이후에 중국에 도착하게 됨
- 연휴 이후 수요 회복에 대한 불확실성으로 인해 중국 제철소들은 철광석의 대량 신규 구매를 기피 중
- 중국의 철광석 항만재고량이 꾸준한 증가세를 이어가고 있는 가운데 국제 철광석 가격이 중국 항만 판매가격 대비 높게 형성되어 신규 수입 위축
- 이에 더해 철광석 메이저 업체들이 대부분 작년 말에 선적을 완료하여 1월 중 중국도착 예정 물량이 많은 점도 수입자들의 재고 확보 수요를 제한
- 한편 철강생산 마진 침체가 고착화되며 중국 제철소들은 철광석 조달 전략을 가성비 위주로 전환함
- 시장 불확실성에 대처하기 위해 철광석 보유량을 낮게 유지하는 한편, 가격 효용성이 좋은 저품위 광석의 사용량을 증가시키고 있음
- 이는 저품위 광석 비중이 상대적으로 높은 호주산 철광석 물동량에 유리. 다만 호주산의 비중 확대는 브라질산 대비 톤마일이 짧아 운임시장에 부정적
- 이번주 대서양의 곡물세가 진정되며 전반적인 낙폭은 감소하겠으나, 시장 상승 동력은 발견되지 않아 약세 지속 전망

Panamax

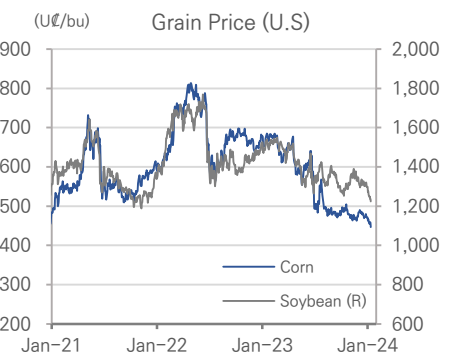
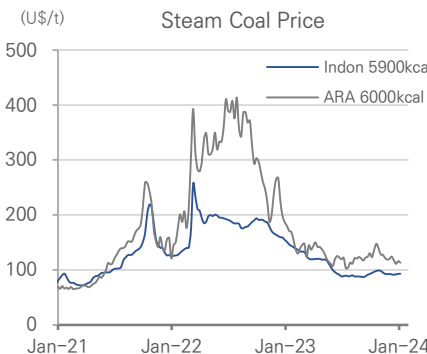
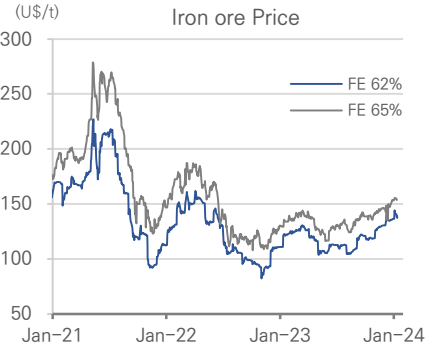
대체에너지

- 대서양 곡물 물량이 계절적 부진을 나타내는 가운데, 양대 수역 모두 석탄 수요 위축으로 하락세 지속
- 중국향 석탄, 전반적인 수요 부진 및 중국 내 높은 재고량으로 인해 물동량 부진 지속
- 춘절 연휴대비 재고확보 수요가 1월 중순 경 유입될 것이라는 전망이 있었으나, 예상보다 원활한 자체 공급으로 인해 연휴 전 재고 구축이 이미 마무리 단계에 접어들고 있다는 의견도 제시됨
- 중국 정부의 FTA 미체결과 대상 연료탄 수입관세 부활 조치 이후, 중국 바이어들의 호주산 석탄 수입 문의 증가. 다만 호주의 기상 악화에 따른 출하 제약으로 실제 거래는 활발하지 않음
- 지난주 초 유럽 전역에 걸친 한파로 EU의 전력 수요는 13개월 만에 최고 수준으로 증가
- 석탄 사용량도 소폭 증가했으나, 높은 재고량과 타 에너지 우선 사용으로 석탄 수입수요 부진 지속
- 이번 유럽 한파 기간 중 독일은 석탄 발전을 전력 공급을 주도했으나, 프랑스는 원자력, 영국은 풍력 발전이 중추적인 역할을 담당함
- 중반 이후 다시 기온이 상승하며 전력 수요도 안정됨. 유럽향 석탄 물동량 회복을 위해서는 보다 장기간의 한파가 필요할 것
- 브라질의 대두 곡물 수확이 개시됨에 따라, 이번주는 태평양 소재 선박들의 남미항 공선항해 시도가 증가하며 단기저점 확보를 시도할 전망. 다만 수요 측면의 상승 요인은 아직 명확치 않음

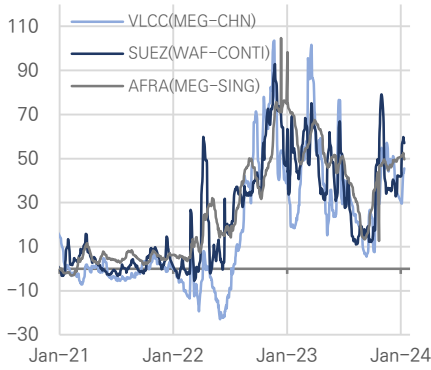
Supramax

남미 곡물 수확개시

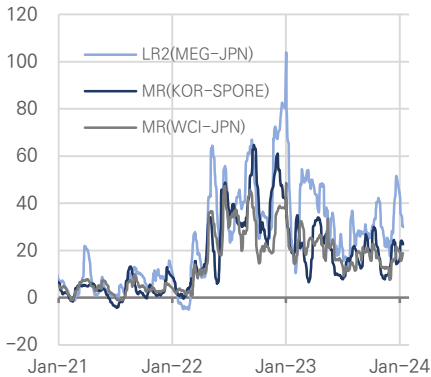
- 양대 수역 모두 공급우위 구조가 이어지며 전 항로에 걸친 하락세 구현
- 한달 이상 이어진 USG의 하락세가 대서양 전역에 하락 압력을 가중시킴
- 파나마 운하 통행 제한으로 인한 USG 운임 상승이 미국산 대두의 가격 경쟁력을 저하시킴
- 이러한 가운데 남미의 대두 수확이 개시되자, 대두 수입자들은 미국산 대두 구매를 서두르기 보다는 브라질산의 출하를 대기하며 구매 지연 / 물동량 위축
- 태평양도 PNW 곡물 물량 부족 및 중국, 인도 등 주요 석탄 수입국들의 수요 부진으로 하락세
- 인도네시아의 금년 석탄 생산 쿼터 승인이 아직 완전히 마무리되지 않은 점도 석탄 물동량 위축 요인
- 이번 주에도 대서양 중심의 조정이 이어지며 약보합세 구현 전망



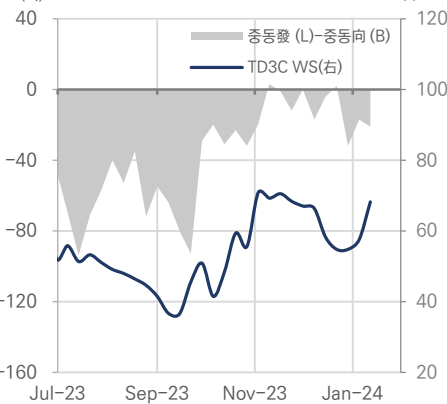
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



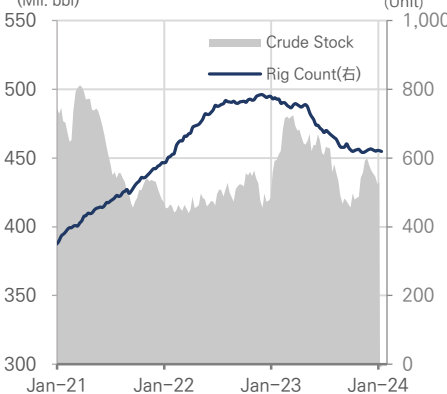
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 미국과 브라질 선적 화물 유입 증가 등 대서양 수역 강세 영향에 중동/중국 구간 WS 주간 17.7% 상승. 중동 1월 말 선적 화물 유입도 증가. Spot TCE는 \$45K 상회 - 2월 선적 화물 유입 시작과 함께 중동 기항 프리미엄 상승을 위한 선주들 노력 가세하며 강세 기조 유지할 것. 다만 주 후반 대서양 수역 활동성 둔화는 추가 상승폭 제한 요인
- Suezmax: 나이지리아 선적 화물 유입은 둔화된 모습이나 미주 활동성 증가 및 하위 선형 강세는 대서양 수역 시황 지지. 수에즈 동부에서 유입되는 공선 증가는 부담. 보험세 예상
- Aframax: 중동 유입 공선 증가 및 제품선 시황 약세에 중동/동남아 구간 WS 2.6% 하락

제품선

- LR2: 홍해 긴장 고조로 인해 아시아/유럽 구간 차익거래 유입 제한. 수에즈 동부 선박 공급 증가와 함께 동북아 나프타 수요 둔화 계속되며 중동/일본 구간 WS 주간 9.8% 하락 - 희망봉 우회에 따른 선주와 용선자 간 운임 협상에 시장 정체된 모습. 약보합세 유지 예상
- MR: 동북아 신규 화물 유입 둔화와 함께 동남아로부터 공선 유입도 증가하며 한국/동남아 구간 운임 4% 하락. 상위 선형의 화물 흡수도 하방압력으로 작용. 시황 약보합세 구현 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	69.79 ▲ 10.50	141.77 ▼ 0.49	209.64 ▼ 5.50	152.78 ▼ 16.61	21.68 ▼ 0.90
TCE (US\$/day)	45,539 ▲ 13,488	57,077 ▲ 324	49,684 ▼ 1,618	29,997 ▼ 5,399	22,682 ▼ 1,290

※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 사우디아라비아 OSP(공식판매가격) 인하 및 미국 원유 재고 증가에 주간 WTI 1.5% 하락 - 사우디아라비아, 아시아 대상 2월 Arab Light OSP를 전월대비 배럴 당 \$2 하향 조정한 '(Oman+Dubai)/2+\$1.5'로 발표, 27개월래 최저 수준. 1분기 자발적 감산 확대에도 불구하고 세계 경기 위축에 따른 석유 수요 둔화 우려가 반영된 것으로 분석
- 미국 원유 상업 재고는 주간 134만 배럴 증가. 원유 순수입 132만 b/d 증가, 정제가동률 0.6%p 하락은 재고 증가 야기. 원유 수출은 전주대비 197만 b/d 감소 - 휘발유와 중간유분(경유 등) 재고도 수요 둔화로 인해 각각 803만, 653만 배럴 동반 증가
- 미국·영국의 예멘 후티 반군에 대한 공습(1.12) 감행은 주 후반 국제유가 상승세 전환 야기 - 후티 반군, 공습에 대한 보복과 함께 홍해 항행 선박에 대한 공격을 지속할 것이라 발표 - 이란, 오만만에서 유조선 나포(1.11). '23.4월 미국이 압류했던 이란 원유 적재선과 동일 - 리비아, 대규모 시위 발생으로 인해 샤라라 유전(30만 b/d)에 대한 불가항력을 선언(1.7)

연료유가

- 원유 가격 하락과 함께 싱가포르 HSFO, LSFO 가격도 각각 주간 4.4%, 1.6% 하락 마감 - LSFO/HSFO Spread, 주간 8.1% 확대된 \$146.5/톤 ('22년 평균 \$279, '23년 \$153)

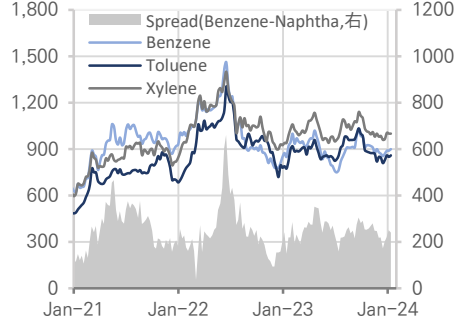
(US\$/mt) Crude & Bunker Price (US\$/bbl)



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	72.68	450.50	597.00	146.50
증 감	▼ 1.13	▼ 20.50	▼ 9.50	▲ 11.00

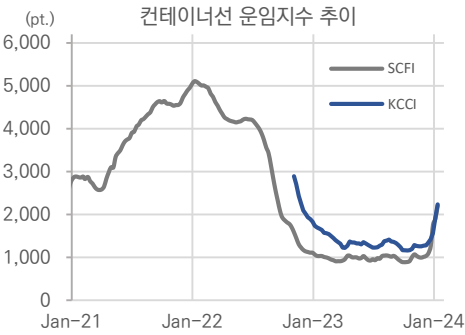
※ Bunker Price : Singapore 기준

(US\$/mt) Chemical Product Price (US\$/bbl)



	Benzene	Toluene	Xylene
가격	900 ▲ 10	860 ▲ 10	1,000 - 0
Spread*	241 ▼ 10	201 ▼ 10	341 ▼ 20

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'24.1.12.	'24.1.5.	증감
SCFI	2,206.03	1,896.65	▲ 309.38
美서안	3,974	2,775	▲ 1,199
美동안	5,813	3,931	▲ 1,882
유럽	3,103	2,871	▲ 232
지중해	4,037	3,620	▲ 417
동남아	309	259	▲ 50
중동	2,224	2,338	▼ 114
호주	1,211	1,084	▲ 127
남미	2,874	2,901	▼ 27
日서안	292	294	▼ 2
日동안	300	301	▼ 1
한국	140	138	▲ 2
동서Africa	2,341	2,209	▲ 132
남Africa	1,805	1,741	▲ 64

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조 연도	용선기간	\$/Day	성약주차	Trend
700	2006	3~6M	7,000	12월2주	▼
1,700	1999	5~6M	10,250	1월1주	▲
2,500	2017	2~3M	14,500	1월1주	—
4,400	2006	2M	17,000	12월4주	—
6,800	2002	6M	20,500	12월1주	▼
9,000	2006	24M	35,000	12월2주	▼
13,000+	2014	70~90D	50,000	10월4주	—

종 합 SCFI 7주 연속 상승, 북미/유럽항로 급등하며 15개월만에 2,000pt 회복

- 美英연합군이 후티반군에 대한 공습을 강행하며 긴장감 고조, 이미 대다수 선박이 우회 중인 만큼 단기 시황에 미치는 영향은 미미하겠으나 사태 장기화 여부에 변수로 작용 전망
- 1월 계선 비율은 1%로 전년동기(2.6%) 대비 -1.6%p, 38만TEU 감소. 수에즈 이용에 제한 받는 항로들이 선박을 흡수하며 한동안 감소세 지속 예상
- 매주 유럽/미동부에서 회송되는 컨박스는 약 39만TEU 수준, 이번 사태로 공컨테이너 회송에 차질이 발생하며 최근 선사들은 컨박스 반출 관리 강화 및 잉여 장비 사전 확보를 통해 추후 컨박스 부족에 대비 중

미주항로 美서안 7주, 동안 5주 연속 상승, 양안 모두 \$1,000 이상 급등

- 홍해 사태 및 중추절연후가 겹치며 선박 부족 심화. 美동안항로 외 대체 운송 수요가 증가하는 서부항 운임도 동반 강세. 이스라엘-하마스 사태의 급격한 진전 없이는 1월 내 선박 부족 및 운임 강세는 이어질 것
- 파나마 제한 지속에 따라 머스크는 호주-미동부간 직항 서비스를 환적 서비스로 전환, 호주발 화물은 파나마 서측 하역 후 철송을 통해 동측으로 이송, 그리고 파나마-미동부간 선박에 환적되어 운송되는 등 운항 환경 변화에 따른 항로 조정이 활발하게 진행 중

유럽항로 8주 연속 상승, 12/15 \$1,000 회복 후 1달만에 \$3,000선 돌파

- 최근 4주간 \$2,074 급등하며 강세 계속. 지난주 운임은 팬데믹 이전 전고점(\$2,164 /10.3월)을 43% 상회. 선박난 심화에 따라 HMM은 유럽/지중해항로에 임시선박 투입을 결정, 북유럽 11,000TEU 1척, 지중해 4~6,000TEU 3척 투입을 통해 시장 변화에 대응 중
- 희망봉 우회로 급격하게 늘어난 운송 시간은 유럽 현지 업체 납기 지연을 야기. 최근 독일에 위치한 테슬라 공장은 조달의 어려움을 이유로 일시 조업 중단을 결정하는 등 부작용 확산

연근해/기타 동남아 항로 강세 계속

- 지난주(+25%)에 이어 금주에도 19% 상승하며 강세 지속. 중추절 수요강세, 글로벌 선사 선대 운영 전략 변화 및 컨박스 부족 가능성 증가에 따라 아주항로 운임 상승 압박

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	24.1.15.	24.1.8.	증감
종합지수	KCCI				2,238	1,934	▲ 304
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	2,886	2,499	▲ 387
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	4,353	3,665	▲ 688
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	4,495	3,732	▲ 763
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	5,183	4,244	▲ 939
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	2,386	1,999	▲ 387
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,967	1,746	▲ 221
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	3,297	3,079	▲ 218
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,367	2,237	▲ 130
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	2,036	1,944	▲ 92
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,092	2,005	▲ 87
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	32	31	▲ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	186	184	▲ 2
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	335	318	▲ 17

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

「'23년 12월 美 컨 수입량, 전년 대비 증가」(gCaptain_24.1.8)

- 12월 美컨테이너 수입량은 전년동월대비 9.2% 증가한 210만TEU로 팬데믹 이전 대비 높은 추세 지속, 파나마 운하 통행량 제한은 美전체 컨 수입량에 큰 영향을 미치지 않은 것으로 분석. 한편, 동부/걸프 연안 수입량은 안정적으로 유지되며 점유율이 45%에 달한 반면, LA/롱비치 등 서부항 물동량은 소폭 감소하며 점유율 39.7%로 하락

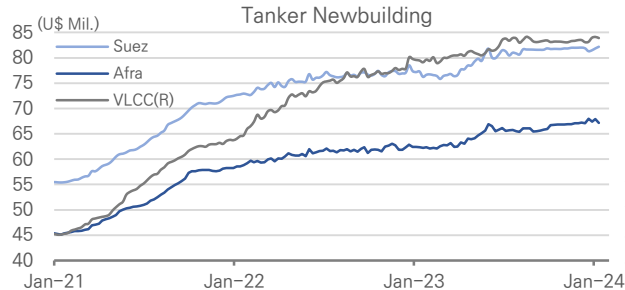
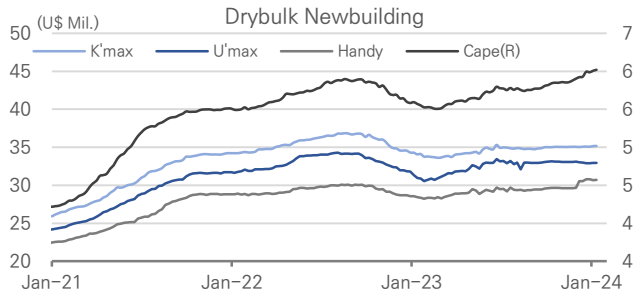
「기록적인 신조 인도로 '24년 컨 선박량 3천만TEU 돌파 전망」(Container News_24.1.10)

- '23년 신조 인도량은 350척, 220만TEU로 전고점인 '15년 170만TEU를 경신. 글로벌 컨테이너 선박량은 전년 대비 8% 증가하며 '11년 이후 가장 빠른 성장세를 기록. 한편, 신조선은 15kTEU 이상 대형선 위주로 인도되었으며 해당 선형은 '23년에만 130만 TEU가 투입되며 전년 대비 28% 증가, '24년에도 83척 추가 인도 전망. 또한 올 한해 총 478척, 310만TEU의 신조선이 인도 예상, 전체 컨선박량은 작년 대비 약 10% 증가하며 최초로 3천만TEU 돌파 전망

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

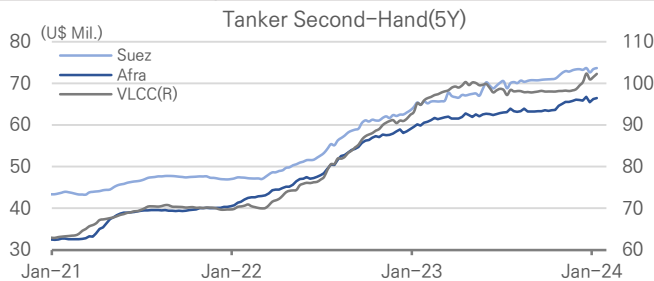
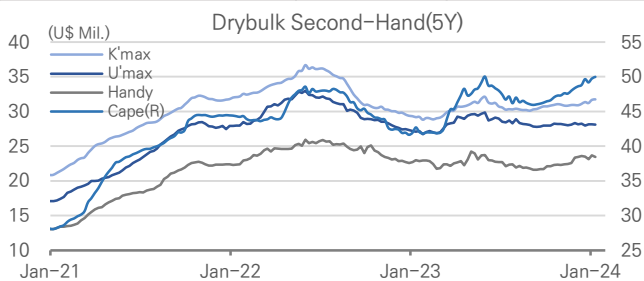
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Drybulk	Cape	180K	65.20	▲ 0.13	65.14	62.21	66.22	▲ 0.21	66.12	59.99
	Kamsarmax	82K	35.16	▲ 0.02	35.15	34.56	37.58	▼ 0.14	37.65	36.75
	Ultramax	64K	32.95	▲ 0.01	32.95	32.43	35.10	▼ 0.24	35.22	35.36
	Handy	33K	30.71	▲ 0.04	30.69	29.26	31.04	▼ 0.19	31.14	29.73
Tanker	VLCC	310K	123.93	▼ 0.22	124.04	122.00	128.22	▲ 0.07	128.19	125.03
	Suezmax	160K	82.20	▲ 0.32	82.04	79.87	91.91	▲ 0.07	91.88	86.81
	Aframax	105K	67.13	▼ 0.77	67.52	65.05	75.61	▲ 0.03	75.60	74.55



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
LNGC	174,000 CBM	Nakilat	Hyundai Samho HI	-	2	'27	-
Tanker	50,000 DWT	Pertamina Intl Shpg	Hyundai Mipo	-	15	'26	-
LPGC	88,000 CBM	PascoGas	Hyundai HI (Ulsan)	\$121.1m	2	'26-'27	-

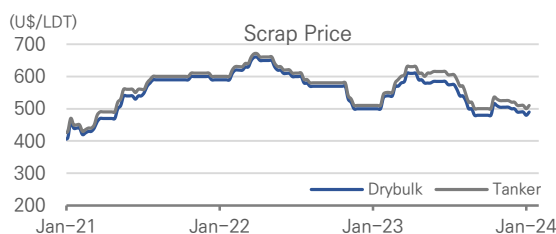
Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균	
Drybulk	Cape	180K	49.98	▲ 0.24	49.86	46.30	31.50	▲ 0.30	31.35	29.77
	Kamsarmax	82K	31.74	▲ 0.07	31.71	30.45	22.85	▲ 0.18	22.76	21.70
	Ultramax	64K	28.09	▼ 0.06	28.12	28.25	20.36	▲ 0.48	20.12	19.56
	Handy	33K	23.45	▼ 0.22	23.56	22.60	15.88	▲ 0.09	15.84	15.22
Tanker	VLCC	310K	102.28	▲ 0.75	101.91	98.31	75.37	▲ 0.36	75.19	72.99
	Suezmax	160K	73.62	▲ 0.24	73.50	69.20	60.66	▲ 0.44	60.44	55.59
	Aframax	105K	66.43	▲ 0.19	66.34	62.98	53.78	▲ 0.23	53.67	50.80



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	BELLA CIAO	156,586 DWT	2020	New Times SB	\$86m	Clients of Pertamina
Tanker	SOCHRINA	46,584 DWT	2008	Sungdong SB	\$24.5m	Clients of Besiktas Group
Bulker	GH HARMONY	93,315 DWT	2010	Zhejiang Yangfan	\$12m	Chinese buyers

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Bulker	480	▼ 10	485	529	490	▲ 10	485	538
Tanker	500	▼ 10	505	546	510	▲ 10	505	559

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