

Korea Ocean Business Corporation

Jan 29, 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

콩이 쏟아지는 브라질로 가요



Tanker

홍해의 문지마 폭행



Container

SCFI, 9주만에 하락 전환



Sale & Purchase

신조선가 견조세 지속

Macro Indicators

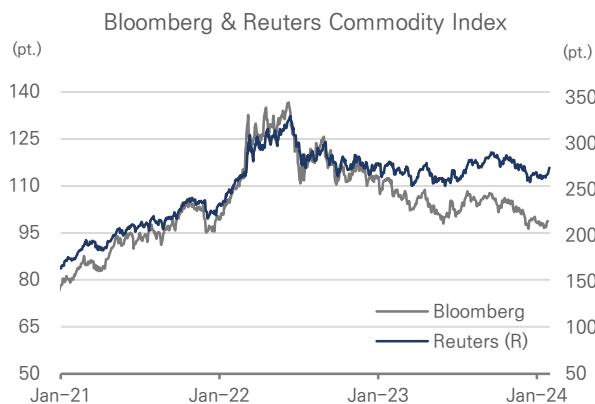
Foreign Exchange



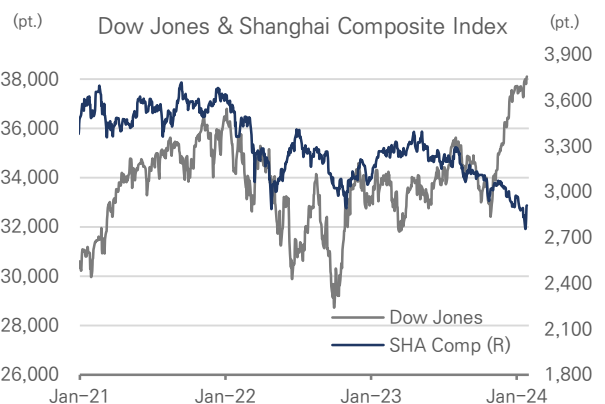
Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 개선 기대감

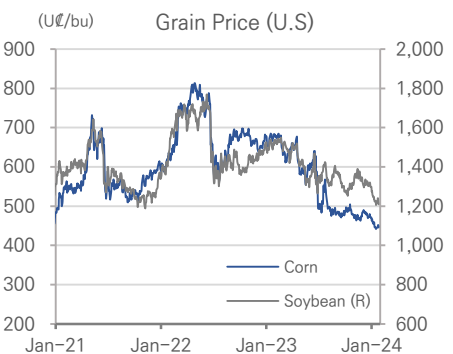
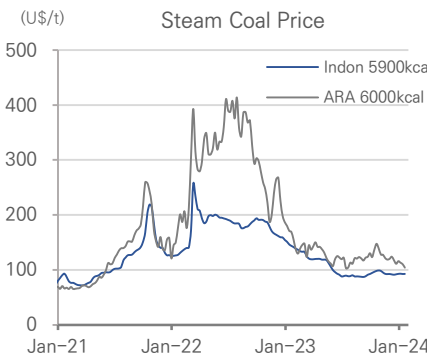
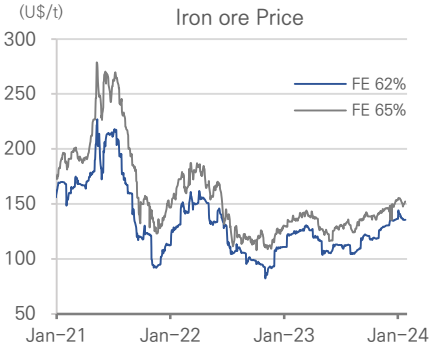
- 중국 정부의 경기부양책 기대감과 실제 수요 회복 부진이 교차되며 주중 등락 반복 후 소폭 하락
- 중국 정부가 경기 방어를 위해 약 2조 위안 규모의 유동성을 투입할 것이라는 루머가 지난주 초에 회람되던데 이어, 중국 인민은행은 2월 5일부터 지급준비율 0.50%p 인하 시행을 발표(1.24)
- 인민은행, 이번 기준을 인하가 시장에 1조 위안의 장기 유동성 공급 효과를 나타낼 것이라 설명
- 그러나 지난주 월요일 중국 월례 금융회의 금리를 동결하며 통화정책 완화수준을 조절함. 경기 부진에도 불구하고 위안화 평가 절하에 대한 우려가 반영된 것이라는 시각이 우세하여, 향후 위안화 환율 회복 시 금리 인하를 고려할 것으로 예상
- 기준을 인하 발표 후 중국 철광석 수입자들의 3월 선적분에 대한 매수세 증가. 그러나 spot 물량 보다는 항회 이후 수요 증가에 대비한 구매가 이루어지며 즉각적인 시장 견인효과는 부족
- 일각에서는 경기부양책 기대감으로 인한 철광석 가격 상승이 오히려 제철소들의 수익성을 압박하여 구매를 위축시키고 있다고 지적
- 중국 춘절 연휴가 약 열흘 앞으로 다가오며, 연휴 이전에 미리 처리하기 위한 성약활동 증가 전망
- 그러나 연휴기간 동안 제철소들의 가동률 저하 및 철광석 수요 부진이 예상되는 점은 운임시장 상승을 제한하여 당분간 등락을 반복하는 보험세 예상됨

Panamax 대두박엔 난 몰라

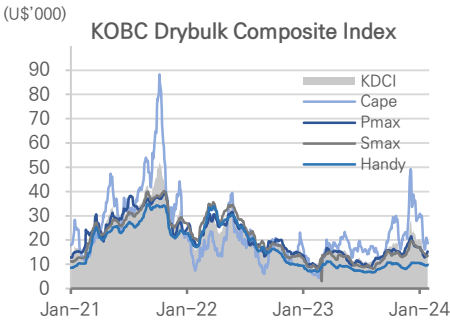
- 아시아 석탄 부진에도 불구하고, 남미 곡물시즌 기대감으로 양대 수역에 걸친 상승세 지속
- 중국 각지에서 계속되는 한파와 강설로 인해 일부 석탄광에서 생산 차질 발생. 이에 중국항 구매 문의는 증가했으나 여전히 넉넉한 국내 석탄 재고량으로 인해 실제 거래는 활발하지 않음
- 인도도 자체 석탄 생산량 증가로 수입수요 부진. 인도 주요 발전소 재고량은 현재 13일분 상회
- 동호주 퀸즐랜드 지역 사이클론 도래, 인도네시아 수마트라 및 칼리만탄 일부 지역 폭우 등 주요 석탄 공급처의 기상 악화로 석탄 물동량 유입을 저해
- 그럼에도 불구하고, 브라질의 곡물 신곡 수확에 따른 선박들의 남미항 공선항해 증가로 선박 공급은 타이트하게 유지됨
- 1월 18일 기준 브라질의 대두 신곡 수확은 6% 완료되어 전년동기의 1.8% 대비 빠르게 진행
- 다만 브라질의 대두 재배기간 중 좋지않은 기상의 영향으로 단위 면적당 생산량은 다소 부진함. 이에 브라질의 올 시즌 대두 생산량에 대한 각 기관 전망치는 꾸준히 하향조정 되고 있음
- 브라질 대두 생산량이 당초 전망대비 저조할 것으로 예상되자, 가격 상승 및 물량 확보 어려움을 예상한 농부들은 판매를 유보하는 모습. 이는 남미 시즌 초반 물동량 유입을 제한하는 요인
- 당분간 남미 효과로 인한 견조한 분위기가 유지되었으나, 1월 초부터 태평양을 출발한 공선들의 브라질 도착이 본격화되는 2월 초 경에는 남미 항로의 공급 증가로 하락압력 발생 전망

Supramax 캡틴 아틀란틱

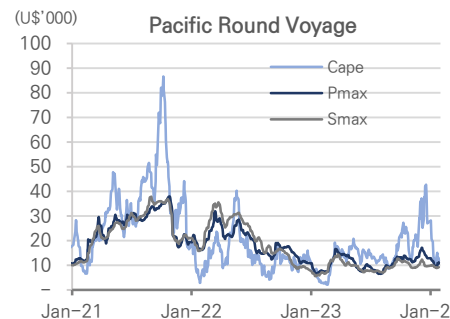
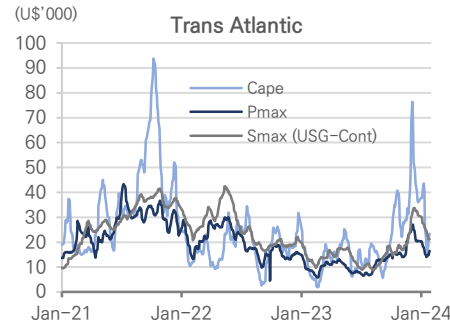
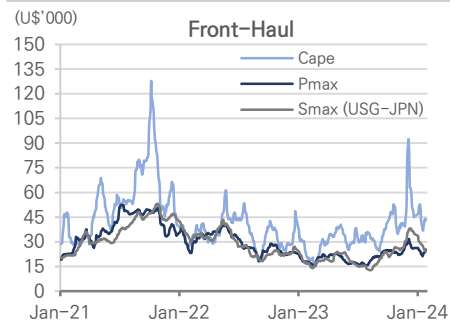
- 대서양이 시장 상승을 주도하는 가운데, 태평양도 파나마스의 상승세가 전이되며 단기저점 확보
- 남미는 신곡 수확이 진행되며 상황이 지지되는 가운데, USG 화물 유입도 개선되며 하락세 저지
- 흑해도 홍해 긴장 고조에 따른 대선택박 부족 및 프리미엄 형성으로 강세 지속
- 태평양은 주요 석탄 수입국들의 수요 개선은 아직 나타나지 않고 있으나, 파나마스의 상승에 따른 대체 수요가 시장을 지지함
- 이번주도 대서양은 남미를 중심으로 견조한 분위기가 이어지겠으나, 태평양은 뚜렷한 상승 동력이 부족하여 전반적인 보험세 예상됨



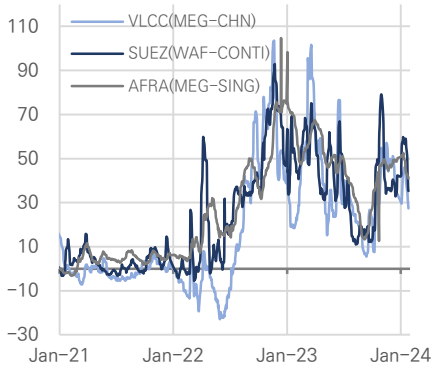
※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus



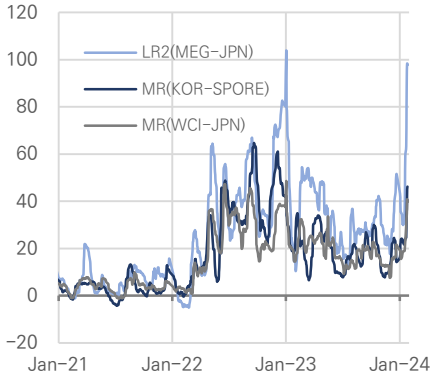
		1/26	1/19	증감
KDCI		15,209	14,670	▲ 539
Cape	평균	18,725	18,100	▲ 625
	F/H	43,750	39,125	▲ 4,625
	T/A	23,375	16,063	▲ 7,312
	Pac RV	11,875	13,000	▼ 1,125
P'max	평균	15,333	13,790	▲ 1,543
	F/H	25,191	23,076	▲ 2,115
	T/A	16,463	14,889	▲ 1,574
	Pac RV	11,392	10,066	▲ 1,326
S'max	평균	13,398	13,820	▼ 422
	F/H	24,153	26,273	▼ 2,120
	T/A	21,183	23,055	▼ 1,872
	Pac RV	9,226	8,897	▲ 329



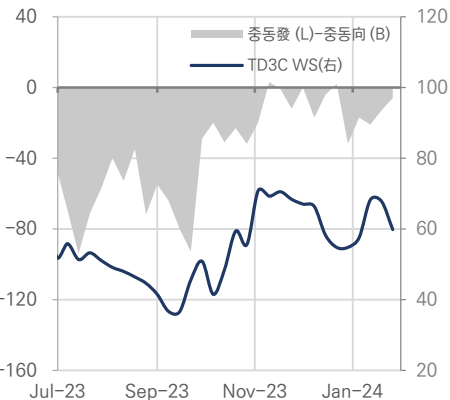
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



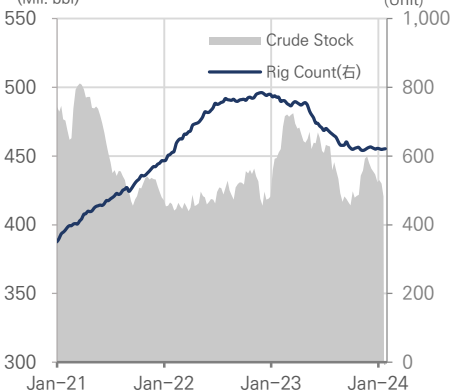
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 활동성 부진 이어지며 중동/중국 구간 WS 주간 11.4% 하락. 아시아 지역 연휴에 앞서 성약 활동 증가할 것으로 예상되나 넉넉한 선박 공급은 회복에 부담. 시황 보험세 예상
- Suezmax: 공선 유입 증가에 따른 역내 공급 압력 증대와 함께 신규 화물 유입도 감소하며 WAF/유럽 구간 WS 21.5% 하락. 주 후반 USG 화물 유입 증가하며 활동성은 소폭 회복 - 홍해에서의 유조선 피격 발생으로 희망봉 우회 선박 늘어나며 시황 추가 하락폭 제한할 것
- Aframax: 동남아로부터 유입되는 공선 증가하며 중동/싱가포르 구간 WS 1.3% 하락 마감 - 다만 LR2 강세에 따른 화물 전환(Dirty→Clean) 수요 유입은 시황 상승압력으로 작용 가능

제품선

- LR2: 홍해 긴장 고조에 따른 항로 변경 효과 이어지며 중동/일본 구간 WS 주간 48% 상승 - 러시아산 납사 수송선 피격 발생으로 수에즈 운하 통항 기피 선박 증가. 유럽/아시아 구간 납사 및 아시아/유럽 구간 중간유분 수송선의 희망봉 우회 증가하며 시황 급등 견인
- MR: 동북아 역내 선박 공급 감소 및 화물 유입 증가에 한국/싱가포르 구간 운임 60% 상승 - 동북아/미주 구간 장거리 항해 수요 증가하며 가용 선박 감소. 연휴 전 저유소 재고 관리를 위한 석유제품 수출도 증가. 상위 선형 시황 급등도 상승 견인. 시황 강세 유지 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	57.83 ▼ 7.46	108.86 ▼ 29.87	191.43 ▼ 2.50	354.44 ▲ 115.00	36.64 ▲ 13.75
TCE (US\$/day)	27,392 ▼ 11,456	35,354 ▼ 19,687	40,978 ▼ 2,339	97,682 ▲ 38,396	46,277 ▲ 21,994

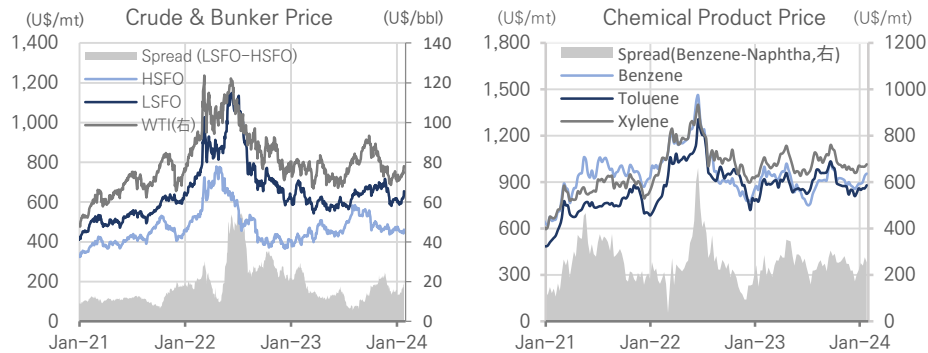
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 중동과 유럽 정세 불안 지속 및 한파에 따른 미국 원유 생산 차질에 주간 WTI 6.3% 상승 - 예멘 반군은 홍해를 지나는 유조선에 미사일 공격 단행(1.26). 반군의 공격 대상이 기존 상선들에서 유조선으로 확대. 또한 요르단 북부 미국 주둔지에서 무인기 공격으로 인해 이스라엘 전쟁 발발 이후 최초로 미군 사망자 발생(1.27). 미국의 보복 예고에 분쟁 확산 우려 증대. 우크라이나 공격에 흑해·발트해 인근 러시아 정제시설 운영 차질도 상승압력
- 미국 원유 재고는 주간 923만 배럴 감소. 한파로 인해 정제가동률이 7.1%p 하락했으나, 원유 생산 역시 100만 b/d 감소하고 순수입이 125만 b/d 감소하며 상업 재고 감소 야기 - 중간유분 재고도 142만 배럴 감소. 반면 휘발유 재고는 수요 둔화에 491만 배럴 증가
- 리비아는 대규모 시위로 인해 운영을 중단했던 샤라라 유전(30만 b/d)의 생산을 재개(1.21)

연료유가

- 원유 가격 상승 영향에 싱가포르 HSFO, LSFO 가격도 각각 주간 1.7%, 6.2% 상승 마감 - HSFO 재고 증가는 가격 상승폭 제한. 유종 간 Spread는 주간 19.1% 확대된 \$193.5

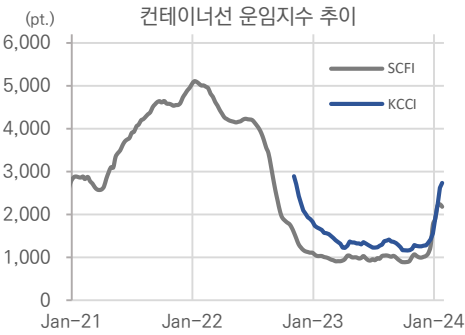


	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	78.01	461.50	655.00	193.50
증 감	▲ 4.60	▲ 7.50	▲ 38.50	▲ 31.00

※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	955 ▲ 15	880 ▲ 20	1,015 ▲ 15
Spread*	253 ▼ 22	178 ▼ 17	313 ▼ 22

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'24.1.26.	'24.1.19.	증감
SCFI	2,179.09	2,239.61	▼ 60.52
美서안	4,412	4,320	▲ 92
美동안	6,413	6,262	▲ 151
유럽	2,861	3,030	▼ 169
지중해	3,903	4,067	▼ 164
동남아	320	327	▼ 7
중동	1,662	1,982	▼ 320
호주	1,266	1,258	▲ 8
남미	2,666	2,714	▼ 48
日서안	289	289	-
日동안	302	302	-
한국	159	153	▲ 6
동서Africa	2,460	2,380	▲ 80
남Africa	1,851	1,848	▲ 3

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조 연도	용선기간	\$/Day	성약주차	Trend
700	2004	3~6M	5,100	1월3주	▼
1,700	2016	3~6M	9,500	1월2주	—
2,500	2005	3~6M	18,000	1월3주	▲
4,400	2010	12M	18,000	1월2주	—
6,800	2002	6M	20,500	12월1주	▼
9,000	2014	3Y	41,000	1월3주	▲
13,000+	2014	70~90D	50,000	10월4주	—

종 합 SCFI 9주만에 하락 전환. 유럽항로 약세, 북미항로는 강세 지속

- 운항 시간 증가 영향으로 선사들은 중동, 아프리카 등 기타항로 조정을 통해 유럽/지중해/미동부 항로에 추가 선박 배치 추진. 춘절 이후 물량 확보 경쟁에 따라 일부 항로 운임 약세
- 1/15 기준 계선율은 0.9%로 하락세 지속(1/1, 1%), 원양항로 추가 선박 수요 증가하며 계선을 하락 및 용선료 상승이 나타나는 중. 12월 정시성은 56.8%를 기록, 홍해사태 영향으로 '23.1월 이후 처음으로 50%대로 하락했으며 전월 대비 5%p 하락

미주항로 美서안 9주, 동안 7주 연속 상승. 양호한 수요 기반 강세 계속

- 홍해 혼란 및 설연휴 특수에 따라 선사들은 2월 \$600~1,000 수준의 GRI를 계획 중. 춘절 연휴 간 수요 감소가 예상되는 가운데 홍해 사태가 변수로 작용할 것으로 보이며 현재 동서안 모두 선복 부족으로 운임 강세
- 2M은 희망봉 우회를 반영하여 미동부 4개 서비스에 대한 운송 시간을 재조정하여 공지, 베트남-뉴욕 간 해상 운송에 약 33일 소요(기준 25일) 예상. ZIM은 미주항로 강세가 이어짐에 따라 동아시아-캐나다 간 신규 서비스 개설하며 시장 변화에 대응

유럽항로 2주 연속 하락, 1달여간 단기 급등 이후 약세

- 북미 대비 상대적으로 약한 수요 및 춘절 연휴 물량 확보를 위한 선사간 경쟁 심화로 한달 남짓 단기 급등 이후 운임 약세 전환
- 홍해사태 이후 중국을 통한 철송 물량 증가. 철송 운임은 \$2,500~3,000/FEU 수준으로 운송에 12~16일 소요, 해상운송(45일) 대비 빠른 일정이 보장되며 수요 증가세. 12월 홍해 사태 직후 중국-유럽 간 철도/트럭 운송량은 약 30%, 운임은 10% 가량 상승
- 12월 정시성은 46.4%를 기록, 홍해 사태 영향을 직격으로 받으며 전월 대비 -9.2%p, 전년동기대비 -5.4%p를 기록

연근해/기타 아주 항로 하락 전환, 춘절 전후 물량 확보 경쟁 증가

- Gemini Cooperation의 극동 서틀이 중국 항만을 거점으로 운영될 것으로 예상됨에 따라 향후 원양항로 환적 목적의 한일구간 피더물량에는 부정적인 영향이 있을 것으로 전망

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'24.1.29.	'24.1.22.	증감
종합지수	KCCI				2,734	2,620	▲ 114
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	4,199	3,798	▲ 401
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	5,813	5,440	▲ 373
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	5,233	5,160	▲ 73
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	6,118	5,942	▲ 176
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	2,835	2,761	▲ 74
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	2,181	2,111	▲ 70
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	3,240	3,302	▼ 62
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,363	2,414	▼ 51
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	2,089	2,097	▼ 8
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,139	2,133	▲ 6
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	31	32	▼ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	186	186	-
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	339	342	▼ 3

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

「컨테이너선 해체 증가」(로이드리스트_24.1.22)

- 지난 한주 동안 컨테이너선 3척이 해체 판매되는 등 올해 들어 컨선 해체 증가, 현재까지 해체된 전체 선박 중 컨테이너선이 약 60%(LDT 기준)를 차지. 또한, 최근 파키스탄과 방글라데시의 신용장 제한이 완화되면서 강판 구매 의향이 눈에 띄게 증가. 한편, 홍해 사태 발생 전 업계에서는 올해 최대 50만TEU의 컨테이너선이 해체될 것이라고 전망

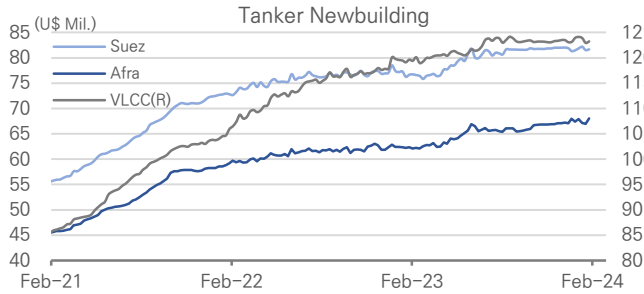
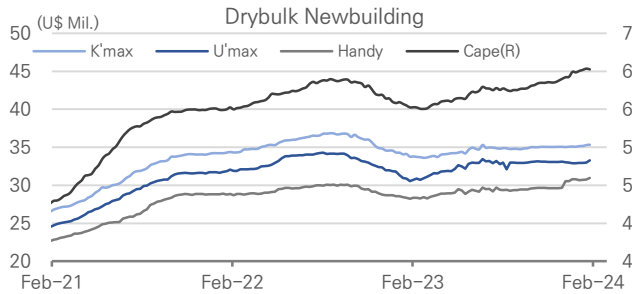
「컨 용선료는 계속 상승 중이나, 선복 과잉 리스크는 여전」(로이드리스트_24.1.24)

- 후티 반군의 공격으로 홍해 우회가 증가함에 따라, 컨테이너선 용선 수요가 늘어나면서 지난달 용선료는 약 25% 상승. 일파라이너에 따르면, 컨테이너선 전 선형의 용선료가 전반적으로 상승한 가운데, 4,000~5,299TEU 급 파나마스 선박과 2,000~2,600 TEU 급 피더선 용선료가 가장 큰 상승폭을 기록. 한편, 올해에만 약 480척, 310만TEU의 신조선이 인도될 것으로 예상, 글로벌 컨 선복량은 전년 대비 최소 9% 이상 증가하며 '24년 말 3,000만TEU에 육박할 전망

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

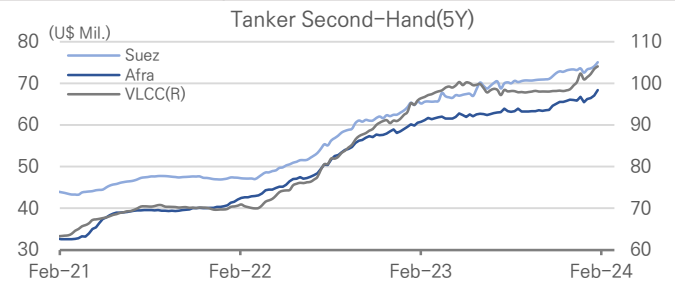
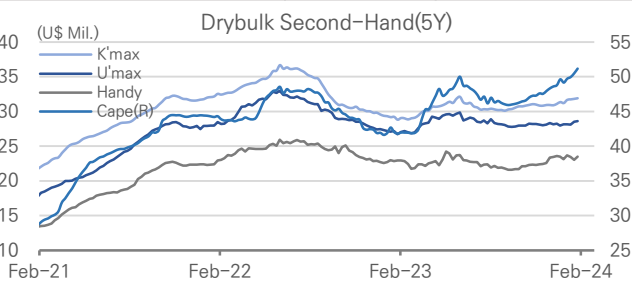
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Drybulk	Cape	180K	65.26	▼ 0.11	65.23	62.21	67.36	▲ 0.36	66.65	59.99
	Kamsarmax	82K	35.32	▲ 0.04	35.23	34.56	37.86	▲ 0.22	37.70	36.75
	Ultramax	64K	33.29	▲ 0.31	33.04	32.43	35.31	▲ 0.14	35.23	35.36
	Handy	33K	30.95	▲ 0.21	30.77	29.26	31.11	▲ 0.10	31.10	29.73
Tanker	VLCC	310K	123.27	▲ 0.30	123.58	122.00	129.77	▲ 0.76	128.79	125.03
	Suezmax	160K	81.68	▲ 0.15	81.82	79.87	93.41	▲ 0.99	92.40	86.81
	Aframax	105K	68.06	▲ 1.09	67.52	65.05	76.63	▲ 0.87	75.90	74.55



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	82,000 DWT	Zhoulian (Ningbo)	Wanlong Ship HI.	-	2+2	'25-'26	-
VLAC	93,000 CBM	Nippon Yusen Kaisha	Hyundai HI (Ulsan)	\$121.9m	3	'27-'28	-
Tanker	319,000 DWT	Euronav NV	Qingdao Beihai SB	-	1	'27	Ammonia Ready

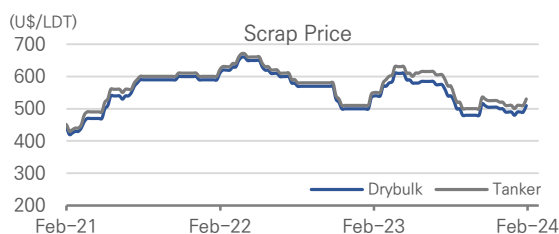
Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균	
Drybulk	Cape	180K	51.19	▲ 0.68	50.36	46.30	32.71	▲ 0.60	31.88	29.77
	Kamsarmax	82K	31.90	▲ 0.09	31.78	30.45	23.41	▲ 0.15	23.05	21.70
	Ultramax	64K	28.61	▲ 0.10	28.34	28.25	21.40	-	20.76	19.56
	Handy	33K	23.50	▲ 0.47	23.41	22.60	15.98	▲ 0.33	15.83	15.22
Tanker	VLCC	310K	104.08	▲ 0.60	102.84	98.31	77.22	▲ 1.20	75.91	72.99
	Suezmax	160K	75.09	▲ 0.96	74.06	69.20	62.34	▲ 0.80	61.19	55.59
	Aframax	105K	68.38	▲ 1.34	67.02	62.98	54.98	▲ 0.02	54.32	50.80



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	FOS	48,673 DWT	2007	Iwagi Zosen	\$22.5m	Clients of Flynn Ventures
Bulker	CHARLOTTE OLDENDORFF	93,296 DWT	2010	Zhejiang Yangfan	\$15.45m	Clients of Oldendorff
Bulker	SEA STAR	56,591 DWT	2014	CSC Jiangdong	\$16m	Greek buyers

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Bulker	480	-	483	529	510	▲ 20	493	538
Tanker	500	-	503	546	530	▲ 20	513	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