Weekly Market Report

Oct. 12
2026

본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

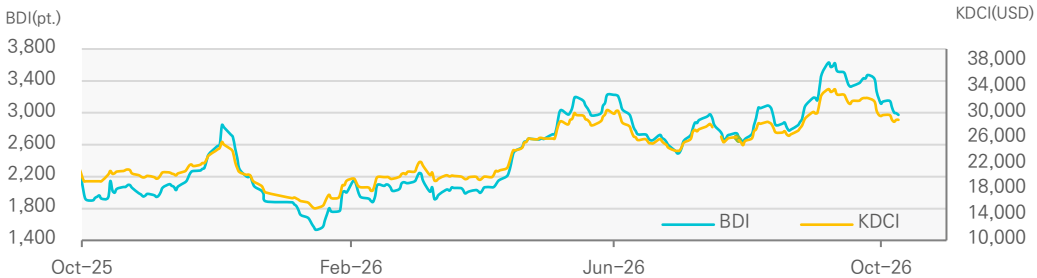
주간 요약

Drybulk	중소형선 상승에도 대서양 장거리 신규 화물 부족에 따른 케이프 약세가 하락 주도
Container	유럽항로 반등과 미주항로의 공급조정이 운임하락을 제한하며 보합세 유지
Tanker	동절기 대비 견조한 화물 수요와 가용선복 부족이 맞물리며 원유선 시황 강세
Sale & Purchase	신조가 발주 호조로 상승, 중고가 탱커 지수 사상 최고치 기록하며 강세 지속, 해체가 소폭 하락

주요 지표

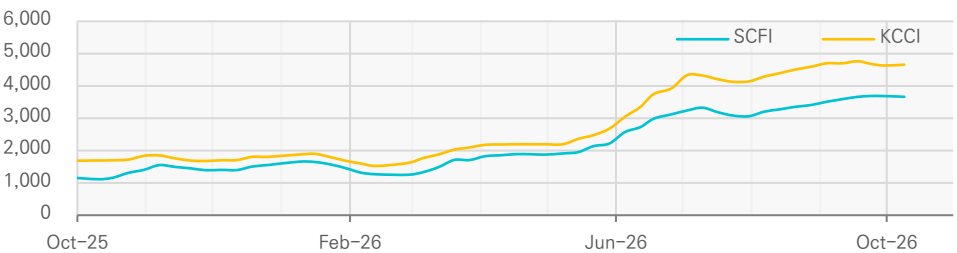
Drybulk

BDI & KDCI



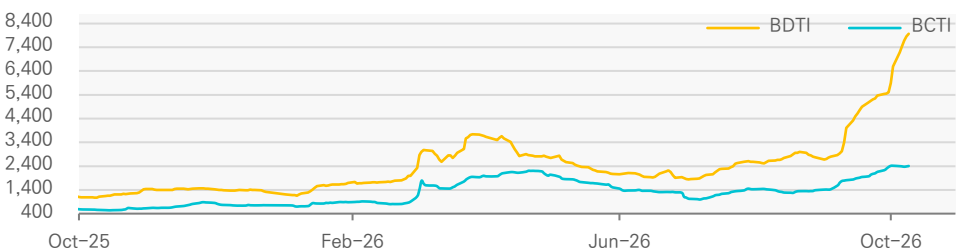
Container

KCCI & SCFI



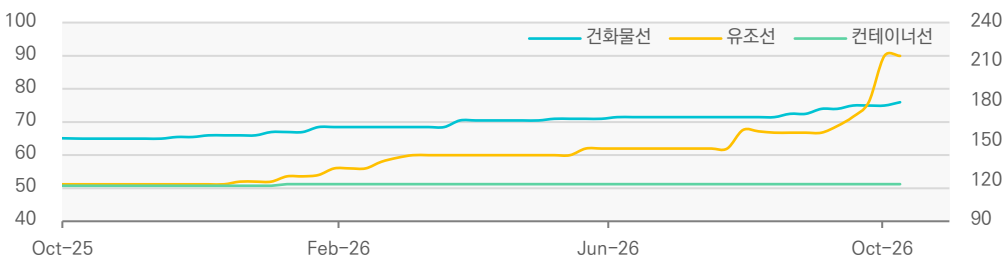
Tanker

BDTI & BCTI



SH Price

5 yr Cape
VLCC
13K TEU



BDI	10/9	10/2	증감(률)		KDCI	10/8	10/2	증감(률)	
	2,917	3,148	▼ 231	7.3%		28,913	29,659	▼ 746	2.5%

Cape 대서양 신규 화물 부족이 하락을 주도하며 13.9% 하락

- 양대수역 동반 약세 속 대서양 신규 화물 부족이 하락을 주도하며 전주 대비 13.9% 하락. C3는 11.6% 하락한 반면 C5는 1.3% 하락하며 대서양 중심의 약세가 확인됨
- 호주 철광석 수출은 전주 대비 22.3% 감소했으나 브라질은 6.9% 증가함. 브라질 선적량 증가에도 10월 말~11월 초 선적분에 대한 신규 성약은 제한되며 기존 계약에 따른 선적과 신규 화물 수요 사이의 시차가 대서양 운임 약세의 주요 요인으로 작용함
- 대서양 공선은 증가한 반면, 호주 인근 공선은 주중 광산업체의 C5 성약이 집중되며 크게 감소함. 이에 C5는 주중 일시 반등했으나 주 후반 조정되며 상승세를 유지하지 못함. 대서양은 신규 화물 부족과 공선 증가로 운임 하방 압력 지속
- FFA 시장에서는 10월물과 11월물 모두 전주 대비 하락했으나 현물을 상회하는 구조로 전환됨. 이는 시장이 11월 이후 운임 회복을 반영하고 있으나, 선물가격 자체도 낮아져 회복 기대 수준은 낮아진 것으로 해석됨
- 지난주에는 11월 초 선적 성약이 국경절에 따른 하방압력을 제한할 것으로 예상했으나, 대서양 신규 화물 부족으로 하락폭은 전주보다 확대됨. 금주는 중국의 거래 정상화가 운임 하방을 지지할 가능성이 높으나, 대서양 공선 부담 지속 시 상승폭은 제한될 수 있음

BCI	10/9	10/2	증감(률)		KCI	10/8	10/2	증감(률)	
평균	39,363	45,731	▼ 6,368	13.9%	평균	45,821	48,848	▼ 3,027	6.2%
F/H	78,528	87,400	▼ 8,872	10.2%	F/H	82,167	86,925	▼ 4,758	5.5%
T/A	43,906	57,719	▼ 13,813	23.9%	T/A	47,151	57,625	▼ 10,474	18.2%
Pac RV	37,675	38,846	▼ 1,171	3.0%	Pac RV	40,546	37,260	▲ 3,286	8.8%

Panamax 대서양 광물과 태평양 성약 재개로 양대수역 동반 상승

- 남미 곡물 수출은 전주 대비 감소했으나 미국은 증가함. 남미 실제 선적량 감소에도 10월 선적분에 대한 선복 확보 수요가 단기 운임을 지지함. 이는 물동량 전반의 증가보다는 특정 선적 기간의 선복 부족에 기인한 것으로 해석됨
- 중국향 및 인도향 석탄 선적량과 인도네시아와 호주의 수출도 전주 대비 모두 감소함. 주요 수입국의 석탄 물동량 둔화가 이어질 경우 태평양 및 인도양 선복 수급에 부담으로 작용할 가능성이 있음
- 태평양 공선은 증가하고 대서양은 보합을 유지한 가운데 인도네시아 인근과 남미 동안의 일부 선복 부족이 관측됨. 전반적인 감소는 확인되지 않았으나, 즉시 가용 선복 차이가 운임 상승을 지지함
- FFA 시장에서는 10월물과 11월물이 현물보다 할인되며 최근 운임 상승이 지속되는 구조는 보이지 않음. 이는 근월 선복 부족과 공선 증가에 따른 공급 부담이 함께 반영된 결과로 해석됨
- 국경절 연휴 중에도 호주, 북태평양 성약이 유지되고 인도네시아 신규 성약도 증가하면서 운임이 상승해 전주 전망은 빗나감. 금주는 북대서양 광물과 남미 곡물 수요가 운임 하방을 지지할 수 있으나, 태평양 공선 증가와 석탄 수입 둔화로 상승폭이 제한될 수도 있음

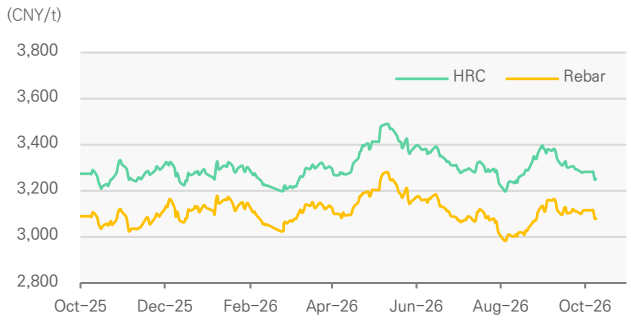
BPI	10/9	10/2	증감(률)		KPI	10/8	10/2	증감(률)	
평균	21,813	21,349	▲ 464	2.2%	평균	22,606	22,490	▲ 116	0.5%
F/H	30,691	30,622	▲ 69	0.2%	F/H	30,800	30,629	▲ 171	0.6%
T/A	22,270	21,618	▲ 652	3.0%	T/A	21,613	21,475	▲ 138	0.6%
Pac RV	21,336	20,597	▲ 739	3.6%	Pac RV	20,653	20,570	▲ 83	0.4%

Supramax 대서양 약보합에도 북태평양·아시아 역내 화물이 상승 견인

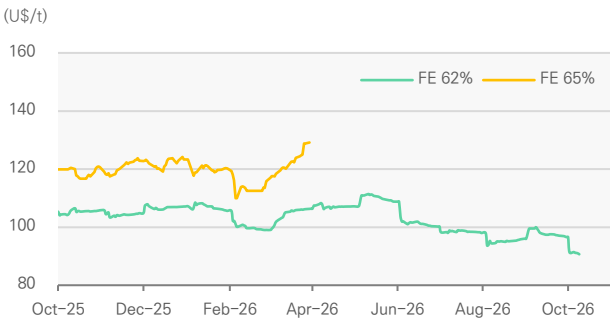
- 미 걸프·흑해발 극동향 등 주요 원양 항로가 1~2% 하락함. 유럽 고철 화물과 지중해 신규 문의가 하방을 지지했으나, 미 걸프를 중심으로 공선이 늘며 남대서양과 미 걸프의 약세가 이어짐
- 북태평양 곡물과 Backhaul 화물 수요로 북태평양 왕복(S2) 항로가 7.1% 상승했고, 동남아-인도 항로도 2.5% 상승함. 다만 태평양과 인도네시아 인근 공선 증가로 추가 상승 여력은 제한적임
- 금주는 북태평양 곡물과 아시아 역내 화물 지지에도, 태평양·미 걸프 공선 증가 지속 시 상승폭은 제한될 수 있음

BSI	10/9	10/2	증감(률)		KSI	10/8	10/2	증감(률)	
평균	22,929	22,619	▲ 310	1.4%	평균	22,410	22,040	▲ 370	1.7%
F/H	30,055	30,339	▼ 284	0.9%	F/H	31,667	31,562	▲ 105	0.3%
T/A	26,938	27,082	▼ 144	0.5%	T/A	29,159	28,789	▲ 370	1.3%
Pac RV	22,969	21,444	▲ 1,525	7.1%	Pac RV	18,614	17,897	▲ 717	4.0%

Steel Price (China)

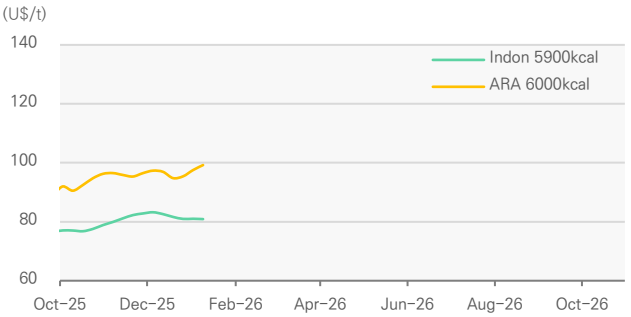


Iron ore Price



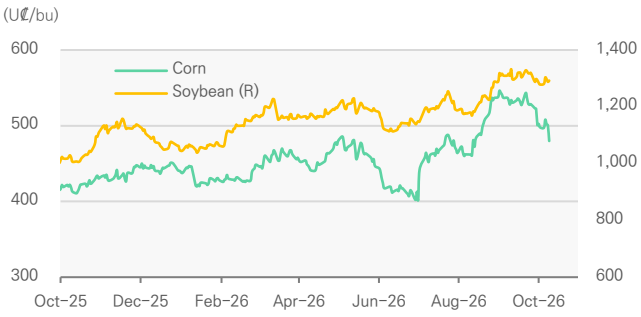
* 3월 중순 이후 Fe 65% 데이터 공백으로 대체 데이터 확보 중

Steam Coal Price

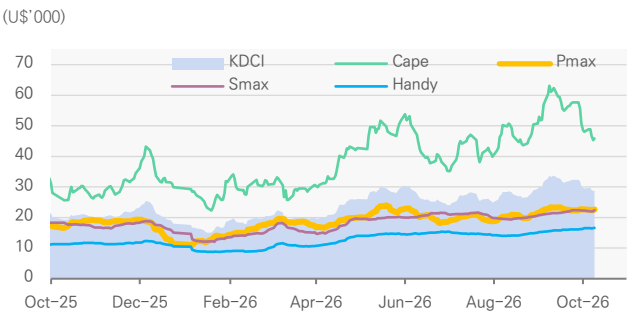


* 1월 중순 이후 데이터 공백으로 대체 데이터 확보 중

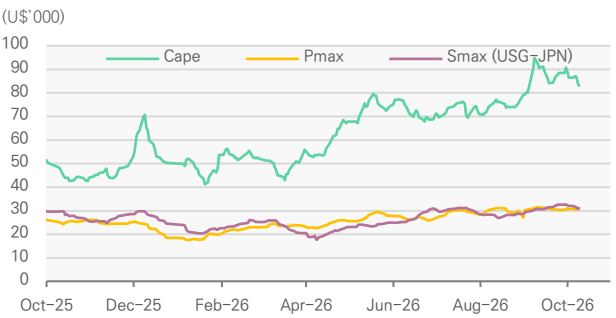
Grain Price (U.S)



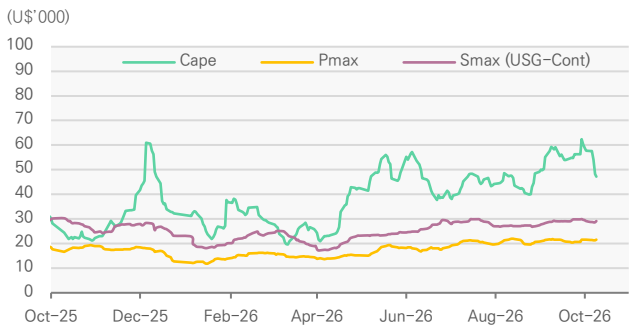
KOBC Drybulk Composite Index



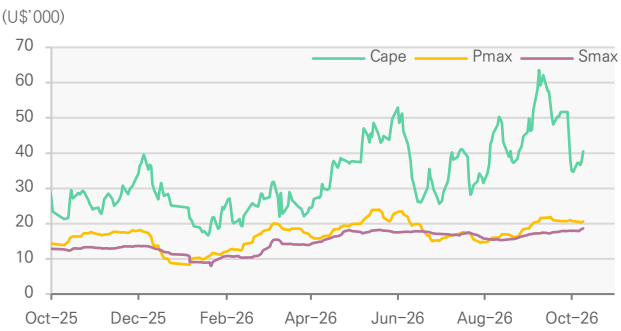
Front-Haul



Trans Atlantic



Pacific Round Voyage



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

종합
중국 국경절 이후 선적 수요 둔화와 선사들의 공급 관리로 전주 대비 보합

- SCFI 지수는 3664.11pt로 전주 대비 1.81pt(0.05%) 하락
- 국경절 이후 수요 둔화가 나타나는 가운데 유럽의 제한적인 반등과 미주 운임의 안정이 종합지수를 지지했으나, 수에즈 경유 확대와 신규 선박 인도에 따른 공급 부담이 점차 확대되고 있음. 단기적으로 선사들의 감편과 항만 혼잡이 운임 하락을 제한하겠지만, 수요 회복이 충분하지 않은 상황에서 운항거리 단축에 따른 유효선복 증가가 지속된다면 보합세는 지속될 것으로 보임
- Drewry는 10월 12일부터 11월 15일까지 주요 동서항로에서 예정된 713항차 중 34항차가 결항될 것으로 발표함. 결항의 50%는 아시아-유럽·지중해항로, 32%는 아시아-북미 태평양항로, 18%는 유럽-북미 대서양항로에 집중되어 있음
- KCCI지수는 미주동안·중동항로의 운임 상승이 유럽·지중해 약세를 상쇄하면서 전주대비 0.54% 상승하여 4,654pt 기록

미주항로
선사들의 결항과 공급조정이 운임하락을 제한하며 보합수준 유지

- 9월 말까지 견조한 수요와 항만 혼잡, 선사들의 공급조정이 맞물리며 높은 운임 수준을 유지했으나 10월 들어 중국 국경절과 신규 선적수요의 증가세가 둔화됨. 국경절 이후 결항 확대와 중국 항만의 누적 적체가 단기 운임을 지지할 것으로 보임
- 공급측면에서 주요 동서항로의 결항이 계속 예정돼 있는 점은 선사들이 국경절 이후 수요 감소에 맞춰 공급을 관리하고 있음을 보여줌. 특히 미주항로는 장거리 운항과 항만 혼잡에 따른 선박 회전 지연이 존재하기 때문에 감편에 따른 공급 축소 효과가 지속될 수 있음
- 파나마 운하의 네오파나막스급 선박최대 허용 흘수가 14.95m로 상향되고, 10월 15일부터 일일통항 가능횟수 확대가 예정되면서 미주 동안항로의 운항제약은 점진적으로 완화될 전망이나, 향후 선복 공급 증가에 따른 운임 하방 압력이 확대될 가능성이 있음

유럽항로
선사들의 운임 인상 시도와 감편이 맞물리며 운임 반등

- 아시아-유럽항로의 운임 하락이 지속되는 가운데 주요 선사(MSC, CMA CGM)들이 10월 운임인상을 추진하고 있으며, 국경절 기간 낮은 선적수요와 성수기 종료 이후의 수요 둔화가 중첩되었음에도 불구하고 금주 운임은 소폭 상승
- 공급 측면에서는 수에즈 경유 확대가 공급 측면의 주요 변수로 작용하고 있으며 최근 주요 선사들이 홍해·수에즈 운항을 단계적으로 재개하면서 희망봉 우회에 따른 장거리 운항 부담이 완화되고 있음. Premier Alliance 역시 동남아-북유럽 서비스의 수에즈 경유를 재개할 예정으로 이러한 변화는 유럽항로의 유효선복 회복을 가속하는 요인이 될 수 있음

중동항로
호르무즈 해협의 운항위험이 지속되면서 고운임 지속

- 호르무즈 해협의 상선 공격이 지속되는 가운데 국경절 이후 수요 변화에 따른 단기 조정으로 전주대비 0.57% 소폭 하락
- Maersk는 인도-UAE Khor Fakkan Port을 연결하는 신규 컨테이너 서비스를 개설하는 등 해협 외곽 항만을 활용한 운송망 확대함, Khor Fakkan항은 호르무즈 해협 바깥에 위치해 있어 통항에 따른 위험을 줄이면서 중동향 화물을 처리할 수 있음

	10/9	9/30	증감	
SCFI	3,664.11	3,662.3	▲	1.81
美서안	7,584	7,578	▲	6
美동안	10,524	10,528	▼	4
유럽	2,274	2,199	▲	75
지중해	3,002	2,996	▲	6
동남아	1,159	1,171	▼	12
중동	6,452	6,489	▼	37
호주	2,762	2,762		-
남미	5,925	5,980	▼	55
日서안	328	328		-
日동안	333	333		-
한국	386	403	▼	17
동서Africa	3,979	3,971	▲	8
남Africa	3,308	3,291	▲	17

* 美서안, 美동안: $/FEU, 그 외: $/TEU 사용

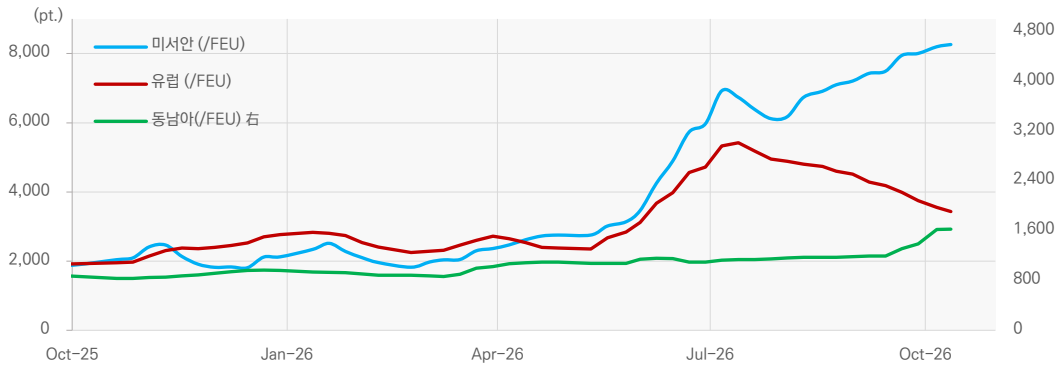
「환적 수요 증가에 콜롬보항 처리능력 확대 추진」(JOC_26.10.9.)

- 무역 환경의 불확실성 확대와 선사들의 항로 네트워크 재편으로 남아시아 환적 수요가 증가하면서 콜롬보항이 컨테이너 처리능력 확충에 나섬
- 콜롬보항의 최신 터미널인 CWIT는 지난주 2단계 운영을 예정보다 앞당겨 개시하면서 연간 처리능력이 기존의 두 배인 320만 TEU로 확대되었으며, 추가 개발을 통해 2030년까지 콜롬보항 전체 처리능력을 1,600만 TEU로 늘릴 계획
- 한편, '26년 1~3분기 콜롬보항의 컨테이너 처리량은 전년 동기 대비 9% 증가한 670만 TEU를 기록하며 성장세를 지속

「아시아-유럽항로, 공급과잉 우려에 '27년 계약 불확실성 확대」(JOC_26.10.9.)

- 아시아-유럽항로의 선복 공급과잉과 수요 둔화 전망으로 '27년 장기 운송계약 협상의 불확실성이 확대되면서 일부 화주들은 계약 체결을 연기하거나 기존 계약을 연장하는 추세로 밝혀짐
- Drewry는 '27년 아시아-유럽항로 물동량 증가율이 0.2%로 둔화될 것으로 전망했으며, 선복 공급 증가에 따른 운임 하방 압력이 지속될 것으로 예상함.
- 화주들은 운임 수준 뿐만 아니라 할증료 부담 최소화, 안정적인 선복 확보 및 운송 서비스의 신뢰성을 중심으로 계약 협상을 추진하고 있음

KCCI
주요 항로
운임지수 추이

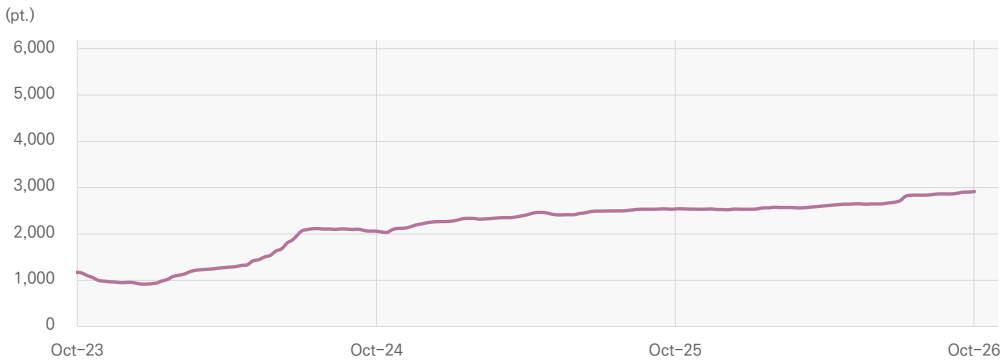


KCCI (KOBC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	10/12	10/6	증감
종합지수		KCCI			4,654	4,629	▲ 25
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	8,258	8,194	▲ 64
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	11,609	11,201	▲ 408
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	3,431	3,555	▼ 124
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	3,730	3,806	▼ 76
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	8,885	8,730	▲ 155
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	5,047	4,952	▲ 95
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	6,803	7,084	▼ 281
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	5,568	5,710	▼ 142
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	4,119	4,061	▲ 58
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	4,613	4,648	▼ 35
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	55	54	▲ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	234	233	▲ 1
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	1,624	1,622	▲ 2

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

컨테이너선 용선지수
추이 (HRCI)



선형 (TEU)	건조 년도	용선 기간	$/Day	성약 주차	Trend
700	2008	14-16M	18,250	9월4주	▲
1,700	2021	20M	40,000	10월1주	▲
2,500	2000	36M	25,000	10월1주	▼
4,400	2003	23-25M	45,000	9월2주	▼
6,800	2002	35-37M	35,000	10월1주	▼
9,000	2005	35-37M	35,000	8월4주	▼
13,000+	2014	84M	49,000	9월3주	▲

※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

원유선

- VLCC: 중동시장, 동절기 대비 10월 하순 선적 수요가 본격 유입되는 가운데 중동 수출 증가에 따른 선박 간 환적 (ship-to-ship) 작업에 대한 높은 의존도가 혼잡과 지연을 발생시켰을 뿐만 아니라 비공개 성약 증가와 대서양 시장 동반 강세로 가용선복이 빠르게 소진되며 주간 약 9.3% 급등. 서아프리카·브라질·美걸프발 아시아향 화물 증가로 대서양 항로의 수익성이 급격히 개선되면서 공선(ballaster) 선박들의 수에즈 운하 동부(East of suez)로 유인되면서 중동 선주 협상력 강화.
  - 금주에도 10월 하순 잔여 화물 유입으로 화주 간 선복 확보 경쟁으로 고운임권 강세가 이어질 전망
- Suezmax: 서아프리카 시장, 직전 주 미성약 화물의 지속적인 처리와 11월 물량 유입으로 높은 용선 수요가 유지되며 주간 약 13% 급등. 수에즈 운하 동부(East of suez) 대형 원유선 시장 강세가 서아프리카로 유입 가능한 공선(ballaster) 유입을 제한하며 공급 부족상황 지속. 금주에도 제한적인 공급량과 잔여 화물 수요로 높은 운임 수준이 이어질 전망
- Aframax: 중동 시장, 아시아향 화물 수요가 지속된 가운데 일부 홍해 인근 선박이 고운임의 지중해 시장으로 이동하면서 가용선복 부족에 따른 주간 약 27% 급등. 특히 공급 부족에 더해 지역 안보위험까지 더해져 선주 협상력 크게 강화. 금주에도 제한적인 가용선복과 Aframax 시장 전반의 높은 수익성이 중동 선복 유입을 제약하며 강세가 지속될 전망

제품선

- LR2: 중동 시장, 동아시아향 제품유 수요가 유지되는 가운데 호르무즈 해협의 통항 위험과 일부 LR2의 원유선 시장 전환으로 가용선복이 제한되며 운임 상승 마감. 원유선 시장의 초강세로 LR2의 원유선 전환 유인이 확대되고, 중동 내측 운항에 전쟁위험 보험료 부담과 선주들의 높은 운임 요구가 지속되면서 선복 공급 제약 심화.
- MR: 극동시장, 중국 국경절 및 한국 연휴에 따른 신규 화물 유입 둔화로 가용선복 수급 개선되며 운임 하락 마감

	VLCCMEG-China)	Suezmax(WAF-Cont.)	Aframax(MEG-SGP)	LR2(MEG-JPN)	MR(KOR-SGP) *
WS	1318.75 ▲ 115.62	996.67 ▲ 117.78	1426.67 ▲ 299.53	938.33 ▲ 8.61	45.53 ▼ 5.01
TCE (U$/day)	1,412,243 ▲ 125,588	570,375 ▲ 70,226	454,235 ▲ 100,218	270,681 ▲ 1,009	59,232 ▼ 9,674

※ MR(KOR-SGP) 운임 : U$/mt

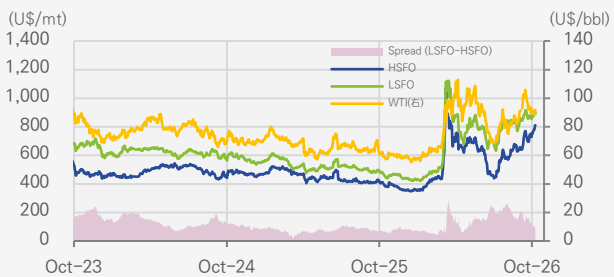
국제유가

- 국제유가는 예멘 정부군과 후티 반군 간 교전 격화, 중동 지역 유조선 공격 지속, 미국 허리케인발 석유 생산 차질 심화로 인해 상승하였고, 중동지역 산유국 원유 수출 증가와 IEA의 비축유 잔여 방출 물량 조기 공급 추진은 유가 상승폭을 제한
- 사우디 지원 예멘 정부군이 바브엘만데브 해협과 모카 일대에서 군사작전을 전개한 가운데, 후티 반군은 리야드 등의 공항,석유시설, 군사시설을 공격했다고 주장함. 이로 인해 중동 지역의 군사적 긴장이 고조되면서 원유 공급 차질 우려가 확대돼 유가 상승을 이끔
- 중동 산유국의 원유 수출량이 전쟁 이전 평균을 웃도는 1,950만~2,250만 배럴로 늘어 원유 공급 확대가 유가 상승폭을 제한
- IEA 회원국들이 기존 비축유 방출 합의 잔여 물량 약 1억 배럴에 대한 방출 속도를 높이고 경유 공급을 우선하기로 합의함. 프랑스도 전략비축유에서 경유 1,000만 배럴을 방출할 계획을 발표해 석유제품 공급 확대가 국제유가 상승폭을 제한
- 호르무즈 해협 인근 유조선 공격이 주간 기준 최고 수준으로 증가하고 미국의 대이란 군사작전 재개 가능성이 제기되면서 중동 지역의 군사적 긴장이 한층 고조되고 있으며 원유 공급 차질 우려가 확대돼 국제유가 상승을 견인
- 허리케인 Isaias의 멕시코만 접근으로 Shell, Chevron 등 주요 석유기업이 미국 걸프만 지역의 원유 생산을 일부 중단했으며, 생산 중단규모가 일일 150만 배럴까지 확대돼 전체 생산량의 72%에 달하면서 공급 차질 우려가 국제유가 상승 압력으로 작용

연료유가

- 싱가포르 연료유 재고 감소세가 지속된 가운데 연료유 공급 및 인도 일정에 대한 불확실성이 연료유가에 반영 되며 상승 마감

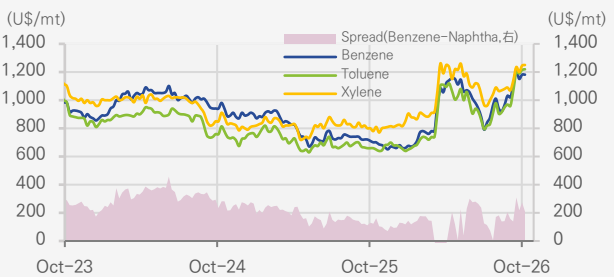
Crude & Bunker Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	91.85	810.00	889.50	79.50
증감	▲ 0.74	▲ 56.50	▲ 22.00	▼ 34.50

※ Bunker Price : Singapore 기준

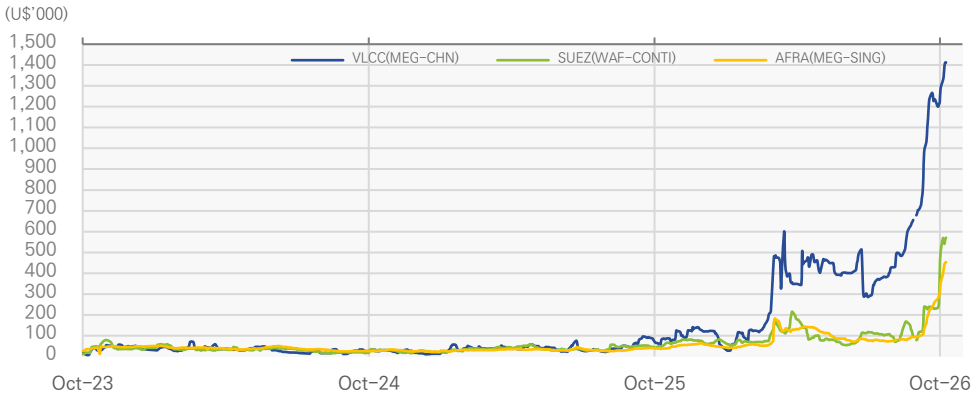
Chemical Product Price



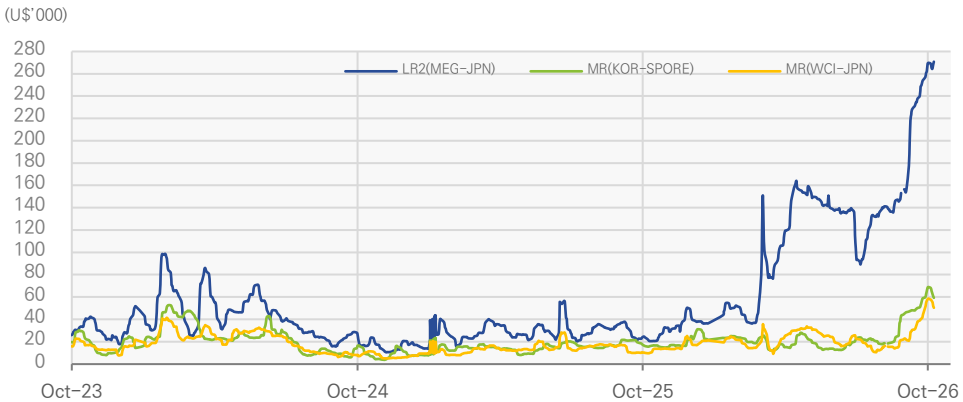
	Benzene	Toluene	Xylene
가격	1180 - 0	1220 ▲ 5	1250 ▲ 5
Spread*	209 ▼ 64	249 ▼ 59	279 ▼ 59

※ Spread : Naphtha 대비 편차

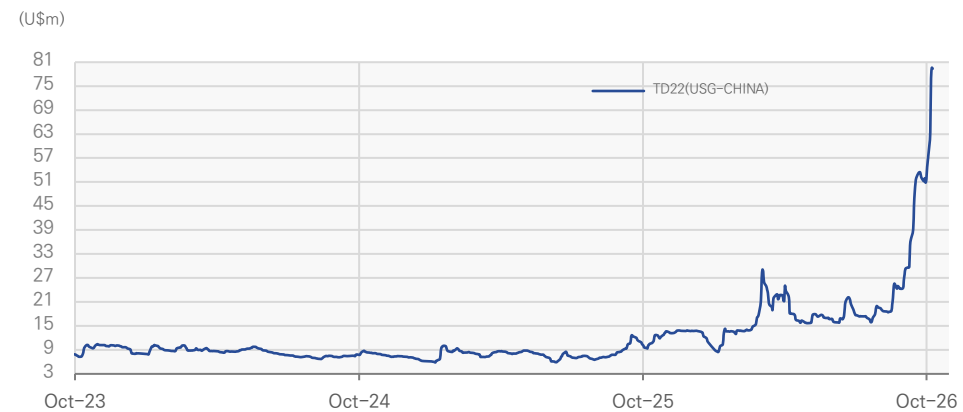
Crude Tanker Spot Earning



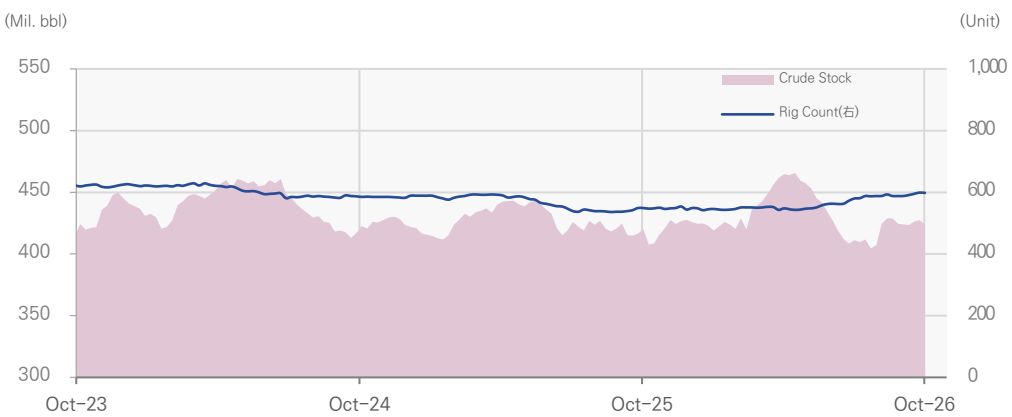
Product Tanker Spot Earning



VLCC USG-China Spot Freight



US Crude Stocks & Rig Count

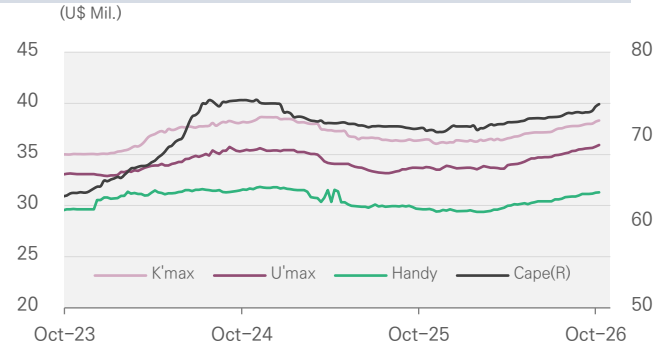


※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMF, AIS, 한국석유공사

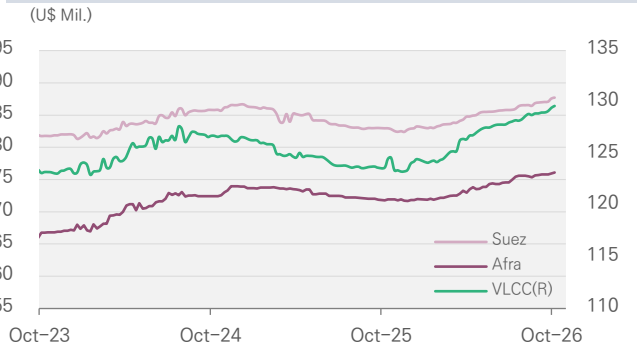
Newbuilding & Resale

Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+ / -	'26평균	'25평균	금주	+ / -	'26평균	'25평균
Drybulk	Cape	180K	73.93	▲0.26	72.20	71.51	82.48	▼0.08	78.87	74.88
	Kamsarmax	82K	38.33	▲0.11	37.13	36.92	44.49	▲0.30	41.00	38.27
	Ultramax	64K	35.93	▲0.15	34.56	34.01	41.99	▲0.11	39.49	36.23
	Handy	33K	31.29	▲0.04	30.30	30.26	35.03	▲0.14	33.58	31.80
Tanker	VLCC	310K	129.64	▲0.18	127.21	124.44	207.59	▲8.33	165.92	141.39
	Suezmax	160K	87.72	▲0.14	85.36	83.96	137.52	▲4.32	108.41	93.17
	Aframax	105K	76.10	▲0.14	74.12	72.69	95.49	▲3.46	82.06	73.45

Drybulk Newbuilding



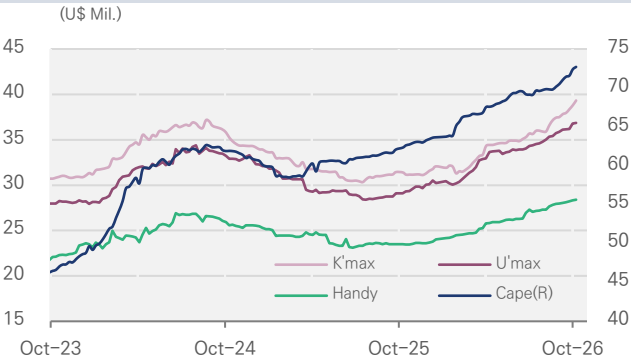
Tanker Newbuilding



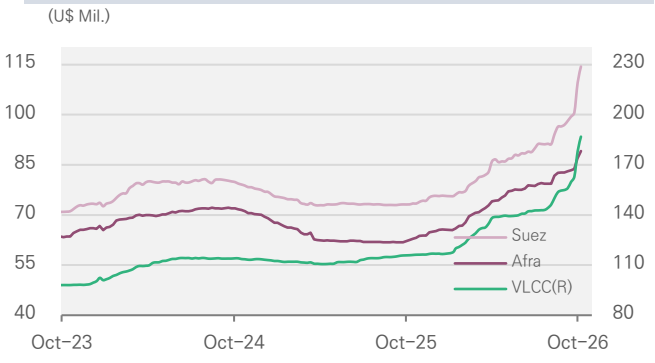
Secondhand

Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'26평균	'25평균	금주	+/-	'26평균	'25평균
Drybulk	Cape	180K	72.73	▲0.31	68.47	60.90	56.00	▲0.33	51.83	43.37
	Kamsarmax	82K	39.35	▲0.53	34.94	31.56	30.07	▲0.25	26.87	22.91
	Ultramax	64K	36.88	▲0.09	33.67	29.62	29.00	▲0.08	26.64	22.13
	Handy	33K	28.38	▲0.07	26.32	23.90	21.48	▲0.05	19.81	16.75
Tanker	VLCC	310K	186.84	▲8.75	141.72	113.43	162.53	▲10.30	112.98	83.67
	Suezmax	160K	114.37	▲4.80	88.60	73.72	100.51	▲3.90	76.45	60.72
	Aframax	105K	89.07	▲2.17	76.61	63.37	75.30	▲1.34	63.92	50.35

Drybulk Second-Hand(5Y)

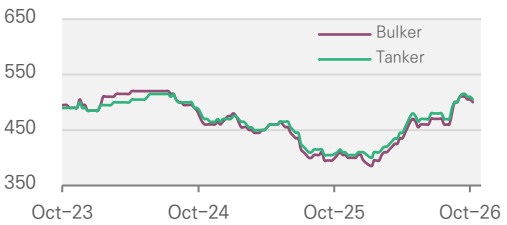


Tanker Second-Hand(5Y)



Scrap Price

Scrap Price (Bangladesh)



	India				Bangladesh			
	금주	+ / -	'26 평균	'25 평균	금주	+ / -	'26 평균	'25 평균
Bulker	465	▲5	428	425	500	▼5	455	430
Tanker	470	▲5	433	430	505	▼5	464	436

※ 자료 : 한국해양진흥공사, CLARKSONS RESEARCH

용 어	해 설
공선	선박이 화물을 선적하지 않은 상태
내로우빔 (Narrow Beam)	좁은 선폭의 선박
섀시 (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 Panelists

한국해양진흥공사 패널리스트

KOBC Drybulk Panelists

JS	Jangsoo Shipping	Flaship	Flaship	Ascent Bulk	Ascent Bulk	ds	Daesang Shipping
BASIM	Basim Chartering	MB MAX-BRIDGE	Max-Bridge	长城国际海运有限公司	Greatwall International	ACE	Ace Chartering
	Kaya Shipping	INTERLINK	Interlink	OPTIMA INTERNATIONAL	Optima International Shanghai	m.i.t	M.I.T Chartering & Agency
GOOD TURN	Good Turn Transportation	海星航运有限公司 OCEAN ROBIN	Ocean Robin Shipping	HOWE ROBINSON PARTNERS	Howe Robinson Singapore	OHY	OHY Shipping
BNS Shipping	BNS Shipping	SSY	SSY Korea				

KOBC Tanker Panelists

Presco	Presco International	RKR	Reshamwala Shipbrokers		Neostar Maritime	KOEL	KOEL International
SEOUL LINE	Seoul Line		Asan Maritime				

KOBC Container Panelists

UNICO	Unico Logistics	PACTRA	Pactra International	EUNSAN	Eunsan Shipping & Aircargo	EURO LINE GLOBAL CO., LTD	Euroline Global
Taewoong Logistics	Taewoong Logistics	SAMSUNG SDS	Samsung SDS	HYUNDAI GLOVIS	Hyundai Glovis	RAMSES	Ramses
CJ LOGISTICS	CJ Logistics	LX판토스	LX Pantos	posco 포스코플로우	Posco Flow	PNS networks	PNS Networks
JOO SUNG	Joosung	SEJUNG GROUP	Sejung Shipping	롯데글로벌로지스	Lotte Global Logistics	SIC SHIPPING IMPERIAL CO.,LTD	SIC
NTI	NTI Logistics	에이치제이지엘에스(주) HJGLS CO., LTD.	HJ GLS	Alonso FORWARDING KOREA	Alonso Forwarding Korea	U	Universal Sea & Air
DY유엘씨 INTERNATIONAL FREIGHT	DY ULC	MAXPEED	Maxpeed	GGL	Green Globe Line	KWE	KWE Korea
OSL ORIENT STAR LOGIX	Orient Star Logix	SEBANG 세방익스프레스	Sebang Express				

KOBC S&P Panelists

GYRO MARITIME	Gyro Maritime	FOS	Forocean Shipbroking		Seasure Shipbroking	PIONEER SHIPBROKERS	Pioneer Shipbrokers (Vietnam)
HANBADA CORPORATION	Hanbada Corporation	WIRANA SHIPPING CORPORATION	Wirana Shipping Corporation	FIDES CORP.	Fides Corp.	HARVEST	Harvest Shipbrokers
Kims	Kims Maritime	GMS Leadership	GMS Korea	재민	Maxmart Shipping & Trading	SSY	SSY Korea
HAIDELY SHIPPING LIMITED	Haidely Shipping	smi	SMI Ocean	RKR	Reshamwala Shipbrokers	BODM	BODM