Weekly Market Report

Oct. 19
2026

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

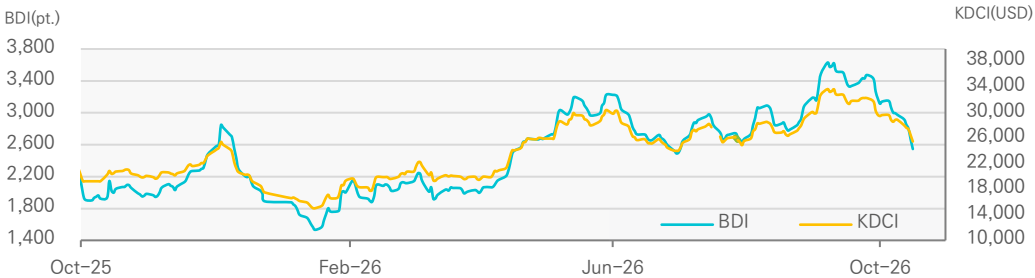
주간 요약

Drybulk	신규 화물 부진과 가용선복 부담으로 케이프와 파나막스가 약세를 보이며 13.9% 하락
Container	미주 양안 운임하락에도 유럽·지중해 항로의 GRI추진에 따른 상승으로 전주대비 소폭 상승
Tanker	이란의 호르무즈 통항 선박 공격에 따른 원유 화물 위축으로 중동 VLCC 하락
Sale & Purchase	신조가 발주 호조로 상승, 중고가 탱커 수익성 호조에 강세 지속, 해체가 공급 제한 속 보합세

주요 지표

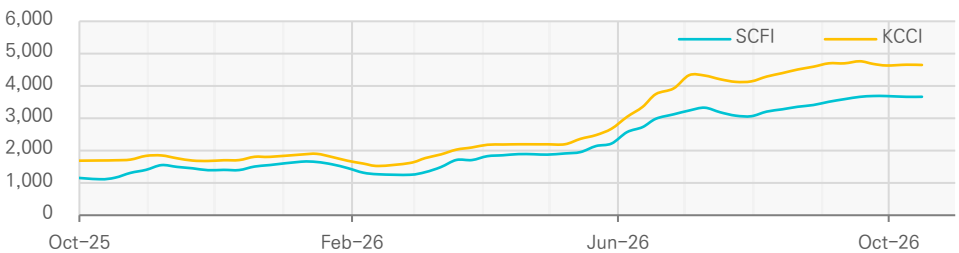
Drybulk

BDI & KDCI



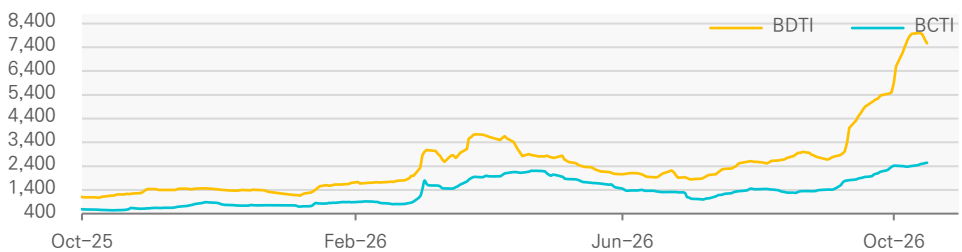
Container

KCCI & SCFI



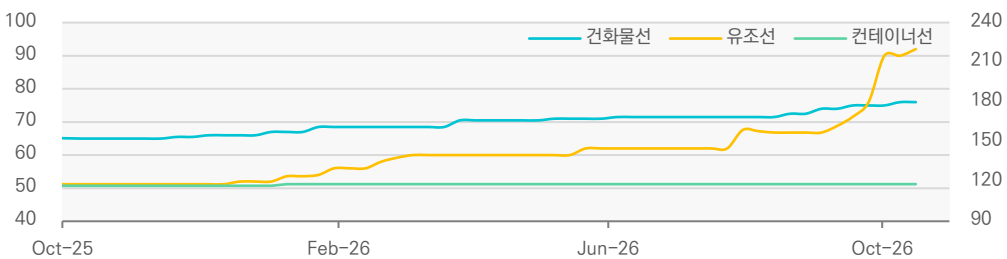
Tanker

BDTI & BCTI



SH Price

5 yr Cape
VLCC
13K TEU



BDI	10/16	10/9	증감(률)		KDCI	10/16	10/8	증감(률)	
	2,511	2,917	▼ 406	13.9%		25,514	28,913	▼ 3,399	11.8%

Cape

신규 화물 부진과 양대 수역 공선 증가가 겹치며 25.1% 하락

- 양대수역 동반 약세가 지속되며 전주 대비 25.1% 하락. C3는 9.7% 하락한 반면 C5는 17.8% 하락하며 전주 대서양 중심의 약세가 태평양으로 확대됨
- 호주와 브라질 철광석 수출은 각각 15.3%, 11.7% 증가했고, 중국향 선적도 10.4% 증가함. 이는 기존 계약분의 선적이며, 중국 철강 감산과 항만 재고 증가로 국경절 이후 재고 보충이 기대에 못 미치며 11월 선적분 신규 수요는 제한됨
- 대서양과 호주, 브라질 인근 공선이 모두 증가했으며, 체선 감소도 공급여력 확대 가능성을 시사함. C5와 C3 성약가도 하락하며 약세가 확인됨. 연료유 가격 상승의 운임 하락 완충 가능성까지 감안 시 선주 수익 영향은 더 클 수 있음
- FFA 시장에서 10월물과 11월물은 전주 대비 각각 12.1%, 14.3% 하락했으나, 현물 대비 할증폭은 확대됨. 반면 11월물과 10월물의 격차는 축소돼, 시장은 회복을 반영하고 있으나 회복 정도에 대한 기대는 낮아진 것으로 해석됨
- 지난주에는 중국의 거래 정상화가 운임 하방을 지지할 것으로 예상했으나, 중국 철강사의 재고 보충이 기대에 못 미치며 하락폭은 확대됨. 금주는 호주 석탄과 C5 수요가 하방을 지지할 수 있으나, 대서양 선복 부담 지속 시 반등폭은 제한될 수 있음

BCI	10/16	10/9	증감(률)		KCI	10/16	10/8	증감(률)	
평균	29,464	39,363	▼ 9,899	25.1%	평균	32,684	45,822	▼ 13,138	28.7%
F/H	67,167	78,528	▼ 11,361	14.5%	F/H	67,549	82,167	▼ 14,618	17.8%
T/A	31,500	43,906	▼ 12,406	28.3%	T/A	32,481	47,151	▼ 14,670	31.1%
Pac RV	26,468	37,675	▼ 11,207	29.7%	Pac RV	24,878	40,546	▼ 15,668	38.6%

Panamax

대서양 신규 곡물 성약 부진과 가용 선복 부담으로 전주 대비 하락

- 남미 곡물 수출은 증가했으나, 미국은 소폭 감소함. 남미발 선적 증가에도 중국향 운임은 하락했으며, 선적 물량은 기존 계약분이 대부분으로 남미 선복 증가와 미 걸프 곡물 수요 부진이 운임에 부담으로 작용
- 인도네시아와 호주 석탄 수출은 각각 17.4%, 13.0% 감소했고 중국향 선적도 20.4% 감소했으나 인도네시아 왕복 운임은 9.6% 상승함. 이는 전반적인 석탄 수요 회복보다는 특정 항로·선적 기간 집중 영향과 태풍 접근에 따른 조기 선복 확보 수요에 기인한 것으로 판단됨
- FFA 시장에서는 10월물은 2.7% 하락에 그쳤으나 11월물은 9.1% 하락하며 현물 대비 할인 폭이 확대됨. 이는 대서양 선복 부담과 신규 곡물 수요 부진이 11월까지 이어질 것이라는 시장의 인식이 반영된 결과로 해석됨
- 지난주에는 북대서양 광물과 남미 곡물 수요가 하방을 지지할 것으로 예상했으나, 대서양 선복 증가가 수요를 상회하며 운임은 하락함. 금주는 호주 석탄과 인도네시아 태풍 영향이 태평양을 지지할 수 있으나, 대서양 공선 유입 지속 시 하방압력이 이어질 가능성이 높음

BPI	10/16	10/9	증감(률)		KPI	10/16	10/8	증감(률)	
평균	20,827	21,813	▼ 986	4.5%	평균	23,659	22,607	▲ 1,052	4.7%
F/H	29,097	30,691	▼ 1,594	5.2%	F/H	30,912	30,800	▲ 112	0.4%
T/A	20,545	22,270	▼ 1,725	7.7%	T/A	22,225	21,613	▲ 612	2.8%
Pac RV	21,904	21,336	▲ 568	2.7%	Pac RV	21,762	20,653	▲ 1,109	5.4%

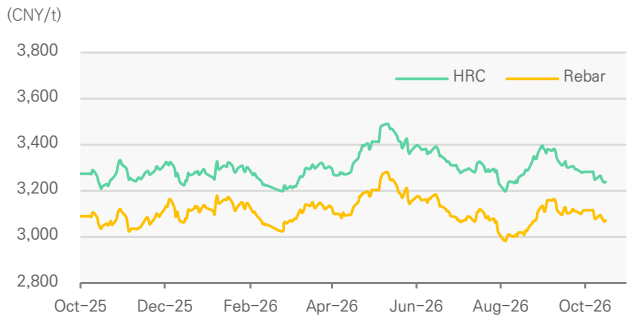
Supramax

북태평양· 아시아 역내 성약과 인도네시아 선복 감소가 상승을 견인

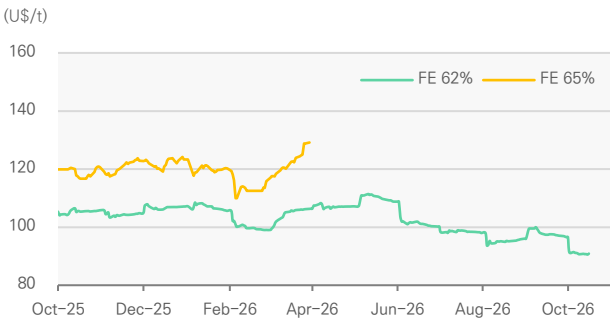
- 태평양은 인도네시아 주변 공선이 감소한 가운데 북태평양 왕복(S2)이 4.6%, 인도네시아-인도(S8)가 4.2% 상승함. 총수요 확대보다 항로·선적기간별 성약 집중과 가용선복 감소가 운임을 지지하였음
- 대서양은 미 걸프발 극동향 운임이 소폭 상승한 반면 서아프리카발 극동향 운임은 하락하며 미 걸프와 브라질 공선 증가가 신규 화물의 운임지지 효과를 제한
- 북태평양과 아시아 역내 성약이 유지되고 인도네시아 선복 부족이 이어질 경우 운임 하방은 지지될 수 있으나, 미 걸프와 남미 화물확보가 선복 증가에 미달할 경우 상승폭은 제한될 수 있음

BSI	10/16	10/9	증감(률)		KSI	10/16	10/8	증감(률)	
평균	23,573	22,929	▲ 644	2.8%	평균	23,074	22,411	▲ 663	3.0%
F/H	30,218	30,055	▲ 163	0.5%	F/H	32,123	31,667	▲ 456	1.4%
T/A	27,318	26,938	▲ 380	1.4%	T/A	29,923	29,159	▲ 764	2.6%
Pac RV	24,019	22,969	▲ 1,050	4.6%	Pac RV	19,571	18,614	▲ 957	5.1%

Steel Price (China)

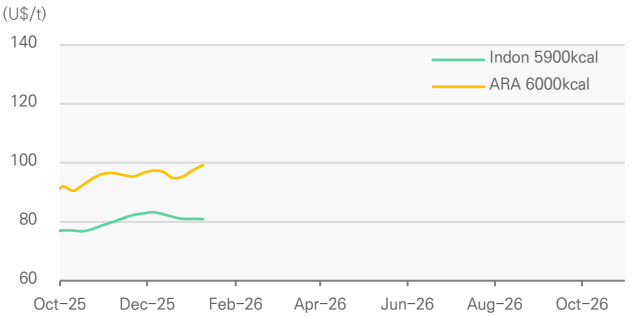


Iron ore Price



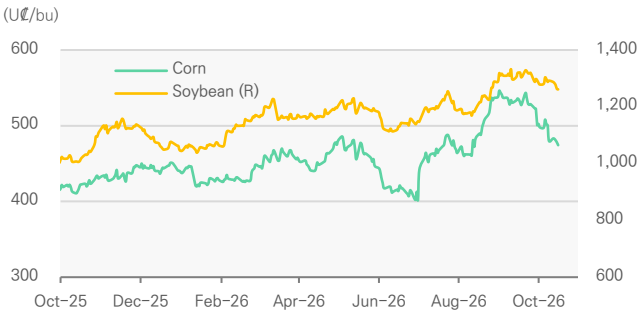
* 3월 중순 이후 Fe 65% 데이터 공백으로 대체 데이터 확보 중

Steam Coal Price

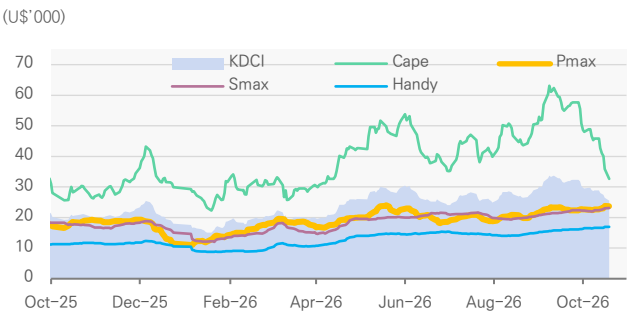


* 1월 중순 이후 데이터 공백으로 대체 데이터 확보 중

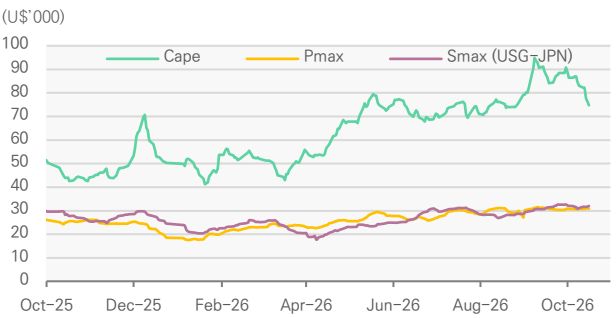
Grain Price (U.S)



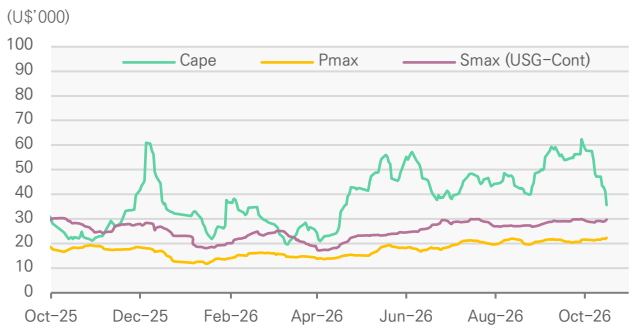
KOBC Drybulk Composite Index



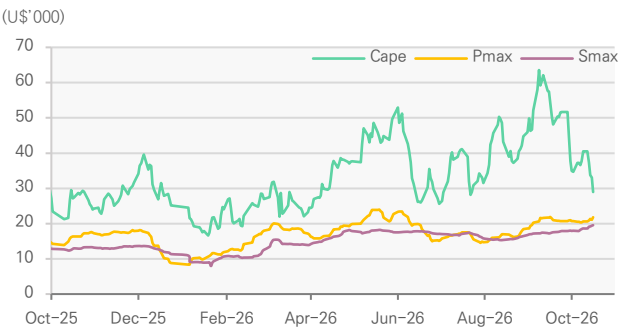
Front-Haul



Trans Atlantic



Pacific Round Voyage



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

종합 — 미주항로의 운임 하락에도 유럽·지중해항로의 상승으로 SCFI소폭 상승

- SCFI 지수는 3679.58pt로 전주 대비 15.47pt(0.4%) 상승
- 유럽·지중해 항로는 선사들의 10월 운임인상추진과 맞물려 상승한 반면, 미주항로는 국경절 이후 선적수요의 정상화 과정에서도 운임이 하락하며 지난주 보합권에서 약세로 전환됨. 추가 화물 유입이 없을 경우 선사들의 공급조정(감편,결항)부담이 커질 수 있음
- 국경절 이전에 연휴 중 생산 및 선적 차질을 피하기 위한 화물 출하가 집중될 수 있지만, 연휴 이후에는 일시적 수요가 해소되면서 신규 선적수요 증가세가 둔화될 수 있음. 특히 미주항로에서 높은 수입물동량에도 불구하고 미주 서안과 동안 운임이 동반 하락
- KCCI지수는 전주 대비 0.17% 하락하여 4,646pt기록. 이는 중국항로의 연휴이후 수요 회복지연과 미주 서안항로의 선적수요 조정으로 운임이 하락한 가운데, 두항로의 상대적으로 높은 가중치가 종합지수에 영향을 미치며 전주대비 소폭 하락

미주항로 — 신규 선적수요 둔화로 서안·동안 운임 동반 하락

- 지금까지 미국의 견조한 수입물동량(9월 미국전체 컨 수입량은 전년동월대비 약10%증가, 롱비치항 수입 컨 처리량도 전년동월대비 약30%증가)에도 불구하고 신규 선적수요가 조정되면서 미서안·미동안 운임이 동반하락했으나, 선사들의 선복 조절로 하락폭은 제한
- 미국 소매협회(NRF)는 주요항만의 수입 컨 물동량이 2026년10월 225만TEU에서 11월 200만TEU로 약11%감소할 것으로 전망
- 최근 미·중 무역휴전 연장과 일부 관세 인하 합의가 추가적인 선적수요 변수로 작용하는 가운데, 관세 불확실성 완화로 조기 선적 유인이 약화되면서 단기적인 운임 상승 동력은 제한될 전망

유럽항로 — 운임 인상 시도에도 수에즈 운항 확대에 따른 공급부담으로 소폭 상승

- 선사들은 27년 장기운송계약 협상을 앞두고 하락했던 현물운임을 방어하려는 움직임을 보이고 있으며 MSC는 10월 19일부터 극동발 북유럽향 화물에 새로운 FAK(Freight All Kinds)운임을 적용하겠다고 공지한 바 있음
- 공급 측면에서 수에즈 운하 경유 확대와 선사들의 항로별 서비스 조정이 중요한 변수로 작용하고 있음.'27년 1분기까지 전면적인 복귀가 가능할 것으로 전망하지만 이는 모든 선사의 운항경로 전환이 확정된 것은 아님
- BIMCO는 27년 글로벌 컨테이너선 선복 증가율이 물동량 증가율을 상회할 것으로 전망했으며 특히 수에즈 운항이 정상화되면 희망봉 우회로 발생했던 추가 선박 수요가 감소하면서 선복 공급 부담이 확대될 수 있다고 분석함

중동항로 — 선복 재배치와 해협 외곽 운송망 확대가 병행되며 운송체계 재편 지속

- 컨테이너선 피격으로 운항위험이 지속되는 가운데 운임이 전주대비 0.3%소폭 상승했으나, 상승폭은 제한적임
- 컨테이너선 GFS Pride 및 GFS Giselle 공격받는 등 중동 해역에서 운항 안전 문제가 지속되고 있음. 직접적인 공격이 발생한 만큼 선사들이 페르시아만 내부 서비스를 추가로 축소·재배치하거나 코르파칸항 등 해협 외곽 항만을 활용한 운송망을 확대함

	10/16	10/9	증감	
SCFI	3,679.58	3,664.11	▲	15.47
美서안	7,525	7,584	▼	59
美동안	10,405	10,524	▼	119
유럽	2,335	2,274	▲	61
지중해	3,250	3,002	▲	248
동남아	1,156	1,159	▼	3
중동	6,474	6,452	▲	22
호주	2,553	2,762	▼	209
남미	5,529	5,925	▼	396
日서안	328	328		-
日동안	331	333	▼	2
한국	365	386	▼	21
동서Africa	4,173	3,979	▲	194
남Africa	3,979	3,308	▲	671

* 美서안, 美동안: $/FEU, 그 외: $/TEU 사용

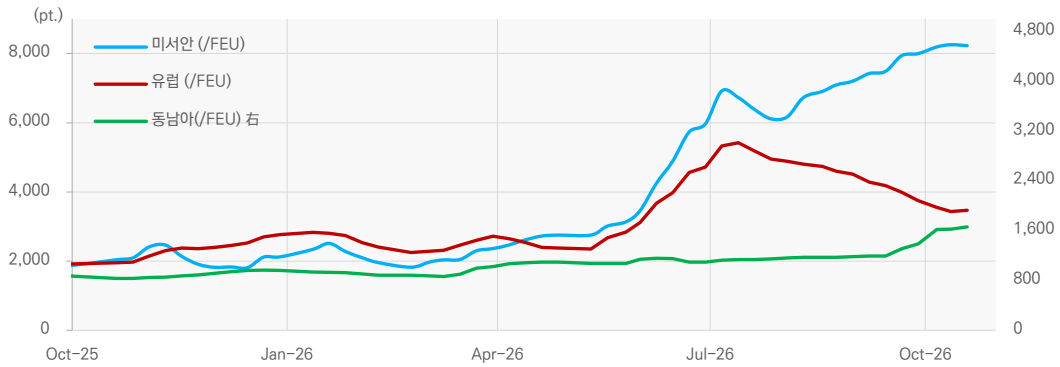
「중국 연휴 기간 물동량 감소로 아시아 주요 항만 혼잡 완화」(JOC_26.10.16.)

- 중국 국경절 연휴에 따른 물동량 감소와 선사들의 일부 결항으로 상하이 및 닝보 등 아시아 주요 항만의 혼잡이 완화되고 있음
- 특히 상하이·닝보항의 선박 대기시간은 태풍 영향으로 5일 이상까지 늘어났으나, 최근에는 약 2일 수준으로 단축되었음
- 다만 일부 터미널에서는 장치장 포화 및 시설공사 등으로 접안 지연이 지속되고 있으며 싱가포르, 부산, 베트남 등 일부 항만은 여전히 높은 혼잡 수준을 보이고 있음

「수에즈운하 통항 증가에 북유럽 주요 항만 혼잡 우려 확대」(JOC_26.10.14.)

- 주요 선사들의 수에즈운하 항로 복귀가 확대되면서 기존 희망봉 우회 선박과의 입항 일정 중복으로 북유럽 주요 항만의 혼잡 우려가 커지고 있음, 7월 이후 총 16개 정기선 서비스가 수에즈 운하 항로로 복귀했으나 아시아 항만 혼잡 여파로 운항 정시성은 여전히 낮은 수준
- 한편, 최근 선사들의 운임 인상으로 유럽 및 지중해항로 운임이 반등했으나 수에즈운하 복귀에 따른 선복 공급 확대와 수요 둔화로 운임 상승세가 지속되기는 어려울 것으로 전망됨

KCCI 주요 항로 운임지수 추이

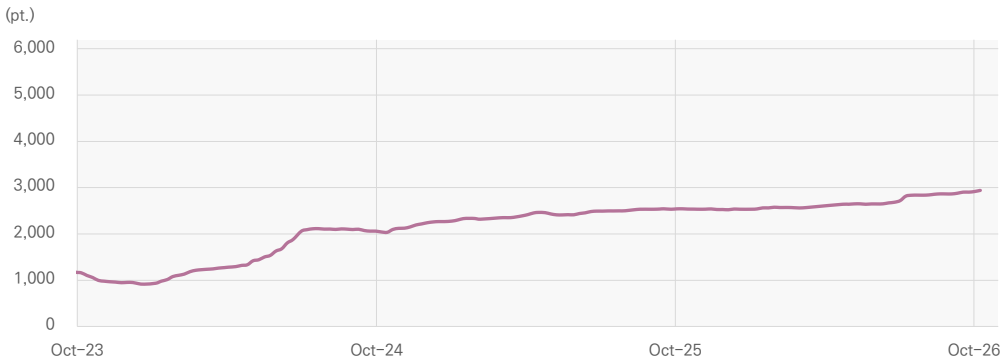


KCCI (KOBC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	10/19	10/12	증감
종합지수	KCCI				4,646	4,654	▼ 8
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	8,229	8,258	▼ 29
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	11,590	11,609	▼ 19
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	3,475	3,431	▲ 44
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	3,835	3,730	▲ 105
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	8,976	8,885	▲ 91
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	4,965	5,047	▼ 82
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	6,251	6,803	▼ 552
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	5,673	5,568	▲ 105
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	4,246	4,119	▲ 127
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	4,652	4,613	▲ 39
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	53	55	▼ 2
	KJI	Japan	일본	10.0%	232	234	▼ 2
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	1,660	1,624	▲ 36

* 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	1997	11-13M	9,250	10월2주	▼
1,700	2024	23-25M	26,500	10월2주	▼
2,500	2006	33-36M	29,000	10월2주	▲
4,400	2002	36M	35,000	10월2주	▼
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, 앞선 급등 장에서 10월 말까지의 화물이 빠르게 소진된 이후 신규 화물 축소되면서 초고운임에 대한 부담으로 주간 1.7% 하락. 또한 11/3일 트럼프 2기 행정부의 중간평가로 치뤄질 '26년 미국 중간선거를 앞두고 이란의 호르무즈 통항 선박 공격이 거세진 가운데 페르시아만에서 오만만으로 운송되는 화물량 축소되며 운임 하락에 영향
  - 공급 측면에서도 수요 둔화 영향으로 가용선복이 일정 수준 유지되며 최근의 극단적 타이트함이 다소 완화된 효과로 선주 협상력 다소 약화. 화주들도 운임 고점에서 선주 화물 확보 경쟁 조짐이 시작되며 추가 하락을 기다리는 관망세로 시장 대응
- Suezmax: 서아프리카 시장, 중동 및 대서양 원유선 시장 전반의 신규 화물 유입 둔화와 높은 운임 부담이 맞물리며 직전 주 대비 약 9.6%급락. 그간 서아프리카 VLCC 공급 부족에 따른 Suezmax 이전 수요가 감소세를 보였고 Suez자체 용선 수요마저 줄어들면서 선주의 화물 확보 경쟁 심화되며 운임 하락 촉진. 금주도 화물 유입 둔화로 약보합세 전망되나 타이트한 공급 상황이 하단 지지 전망
- Aframax: 중동 시장, VLCC, Suezmax 등 상위 선형이 신규 화물 둔화와 대서양 시장 약세로 조정을 받은 것과 달리, 페르시아만·홍해 지정학적 리스크에 따른 위험회피 성향의 Aframax 선박들이 용선 대상에서 제외되며 실질 가용선복 축소에 따른 약 0.5% 상승 마감. 중동 지역 상위 선형들과 마찬가지로 수요 증가 움직임은 감지되지 않는 가운데 금주도 타이트한 공급 상황 속 보합세 전망

제품선

- LR2: 중동 시장, 호르무즈 해협 통항 선박에 대한 공격 확대에 따라 페르시아만에서 반출되는 제품유 물량 축소가 우려되는 가운데 위험지역 운송에 따른 프리미엄 반영 및 셔틀(shuttle) 및 오만만에서의 선박 간 화물 이송(STS, ship-to-ship) 등 복잡해진 물류 구조로 주간 4.7% 상승. 화주들은 높은 운임 부담으로 LR1 또는 MR 선형으로 대체 운송을 검토하는 등 선형 간 대체 움직임 증가
- MR: 극동시장, 한국발 제품유 수출이 견조한 가운데 중국 국경절 이후 화물 수요 회복 기대에 따른 운임 강세 마감

	VLCCMEG-China)	Suezmax(WAF-Cont.)	Aframax(MEG-SGP)	LR2(MEG-JPN)	MR(KOR-SGP) *
WS	1296.88 ▼ 21.87	901.11 ▼ 95.56	1433.33 ▲ 6.66	982.78 ▲ 44.45	52.75 ▲ 7.22
TCE (U$/day)	1,387,683 ▼ 24,560	511,221 ▼ 59,154	456,238 ▲ 2,003	284,616 ▲ 13,935	71,511 ▲ 12,279

※ MR(KOR-SGP) 운임 : U$/mt

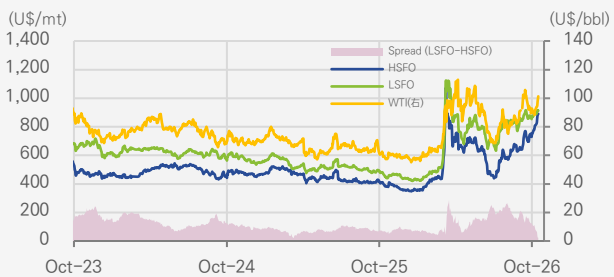
국제유가

- 국제유가는 후티 반군의 사우디 공격, 이란의 호르무즈 선박 공격 전술 확대, 우크라이나 드론 공격에 따른 러시아 정유시설 가동 차질로 인해 상승하였고, 러시아산 경유 공급 확대 기대, 미국의 그림자 선단 제재 완화 가능성은 유가 상승폭을 제한
- 후티 반군의 리야드 공항 공격에 이어 담맘 공항 및 사우디 에너지 시설에 대한 추가 공격이 발생하며 중동 지역의 지정학적 긴장이 고조됨. 이에 따라 사우디 주요 시설의 추가 피격 가능성에 따른 원유 공급 차질 우려가 확대되면서 유가 상승 압력을 가함
- 13일 트럼프 대통령의 러시아산 경유 추가 공급 합의 발표로 세계 시장의 경유 공급 확대 기대가 형성됨. 다만, 실제 공급 이행여부에 대한 불확실성이 지속되고 경유 선물 가격 상승세가 보이면서 공급확대 기대가 제한돼 국제유가 하락폭을 제한
- 이란이 호르무즈 해협 통항 제한을 위반한 선박에 대한 공격 전술을 강화하고, 오만만 등 인근 해역까지 작전 범위를 확대할 방침을 밝힘. 이로 인해 주요 원유 수송로의 해상 운송 위험이 커지면서 국제유가에 상승 압력이 한층 강화
- 미 행정부의 그림자 선단 제재 완화 검토로 중동산 원유 및 석유제품의 공급 확대 기대가 형성되면서 유가 상승폭을 제한
- 우크라이나의 드론 공격으로 러시아 랴잔 정유공장의 원유상압증류설비(CDU) 1기의 가동이 중단되고, 러시아 흑해 항만의 원유·콘덴세이트 수출량도 감소함. 이로 인해 러시아의 원유 처리 및 수출 차질 우려가 커지면서 국제유가 상승이 견인

연료유가

- 국제유가 급등에 따른 연료유가 동반 상승 마감

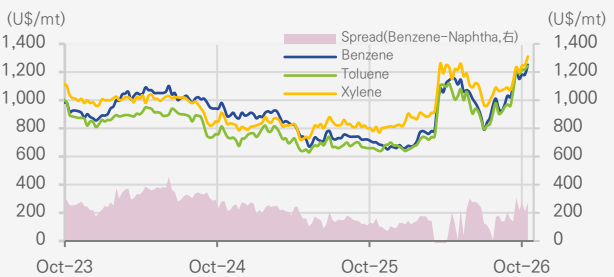
Crude & Bunker Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	101.41	890.50	913.50	23.00
증감	▲ 9.56	▲ 80.50	▲ 24.00	▼ 56.50

※ Bunker Price : Singapore 기준

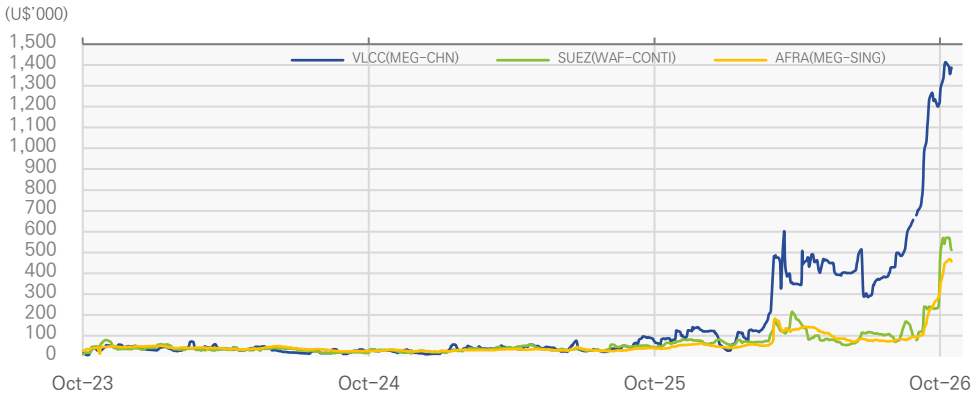
Chemical Product Price



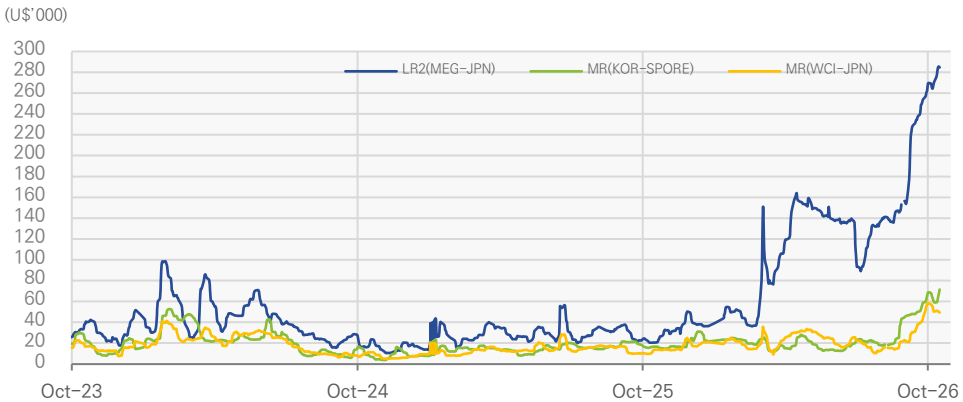
	Benzene	Toluene	Xylene
가격	1250 ▲ 70	1245 ▲ 25	1310 ▲ 60
Spread*	274 ▲ 64	269 ▲ 19	334 ▲ 54

※ Spread : Naphtha 대비 편차

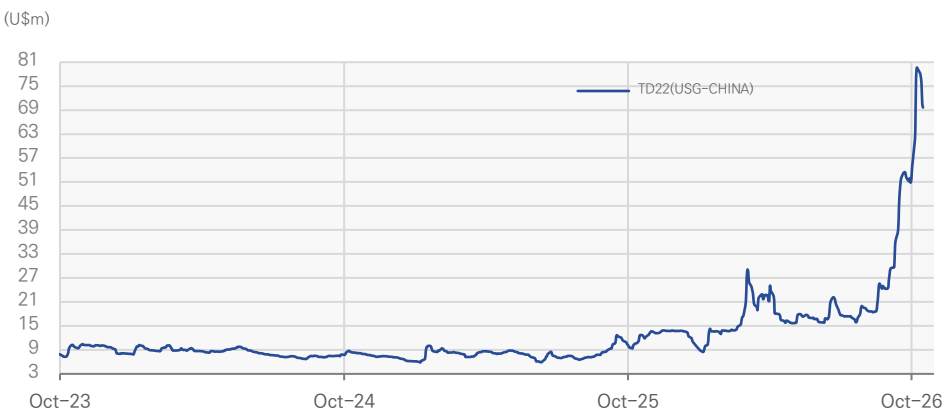
Crude Tanker Spot Earning



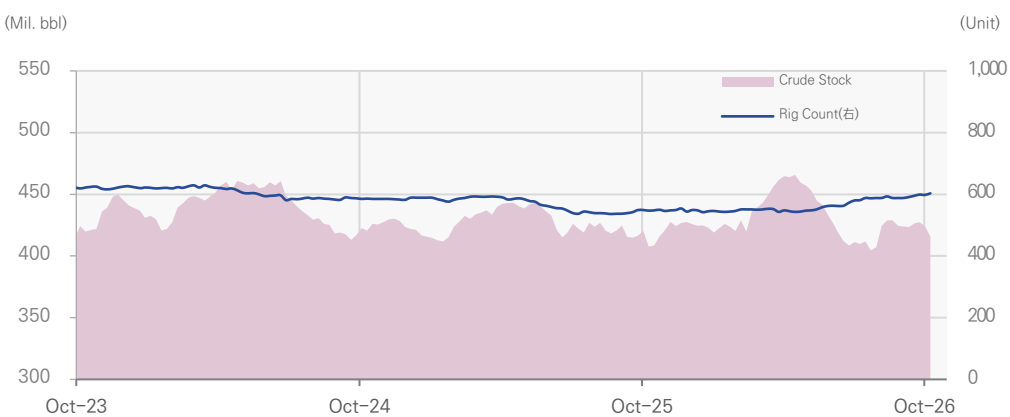
Product Tanker Spot Earning



VLCC USG-China Spot Freight



US Crude Stocks & Rig Count

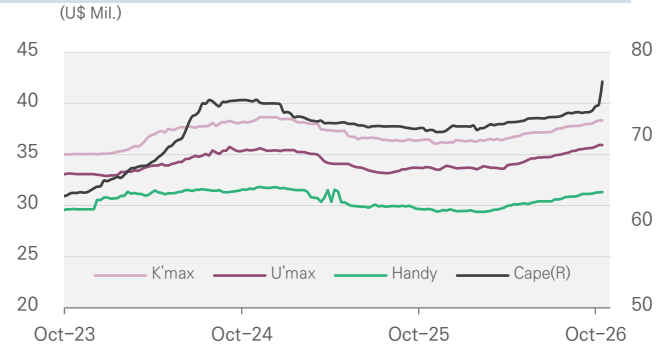


※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMF, AIS, 한국석유공사

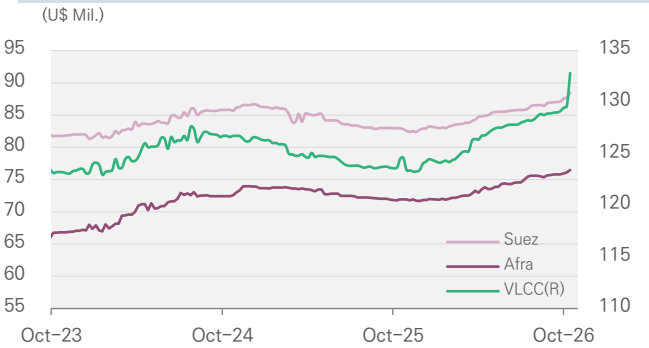
Newbuilding & Resale

Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+ / -	'26평균	'25평균	금주	+ / -	'26평균	'25평균
Drybulk	Cape	180K	76.57	▲2.64	72.31	71.51	82.93	▲0.45	78.97	74.88
	Kamsarmax	82K	38.34	▲0.01	37.16	36.92	44.67	▲0.18	41.09	38.27
	Ultramax	64K	35.94	▲0.01	34.59	34.01	42.07	▲0.08	39.56	36.23
	Handy	33K	31.34	▲0.05	30.32	30.26	35.05	▲0.02	33.62	31.80
Tanker	VLCC	310K	132.84	▲3.20	127.35	124.44	212.24	▲4.65	167.08	141.39
	Suezmax	160K	88.46	▲0.74	85.43	83.96	138.29	▲0.77	109.16	93.17
	Aframax	105K	76.51	▲0.41	74.18	72.69	97.09	▲1.60	82.44	73.45

Drybulk Newbuilding



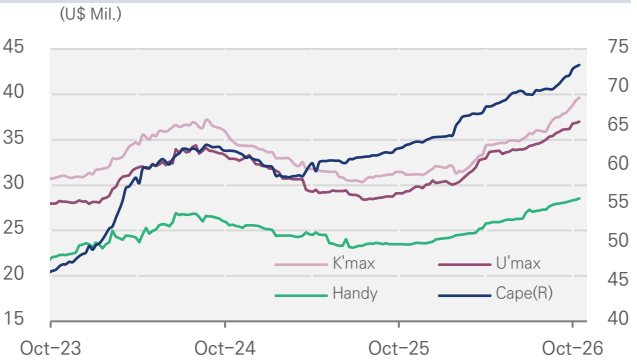
Tanker Newbuilding



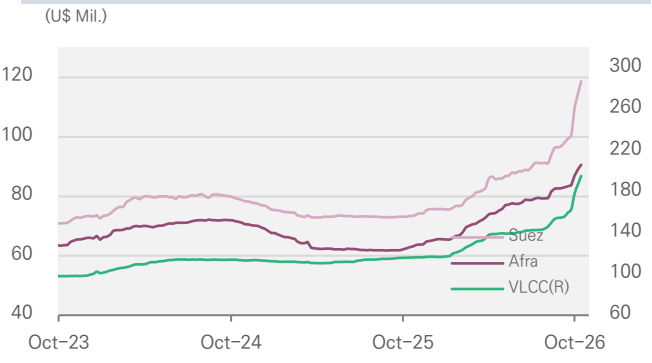
Secondhand

Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'26평균	'25평균	금주	+/-	'26평균	'25평균
Drybulk	Cape	180K	72.94	▲0.21	68.59	60.90	56.23	▲0.23	51.94	43.37
	Kamsarmax	82K	39.65	▲0.30	35.06	31.56	30.14	▲0.07	26.96	22.91
	Ultramax	64K	37.00	▲0.12	33.75	29.62	29.02	▲0.02	26.70	22.13
	Handy	33K	28.53	▲0.15	26.37	23.90	21.54	▲0.06	19.85	16.75
Tanker	VLCC	310K	195.21	▲8.37	143.05	113.43	170.37	▲7.84	114.42	83.67
	Suezmax	160K	118.70	▲4.33	89.36	73.72	104.74	▲4.23	77.16	60.72
	Aframax	105K	90.64	▲1.57	76.96	63.37	77.11	▲1.81	64.25	50.35

Drybulk Second-Hand(5Y)

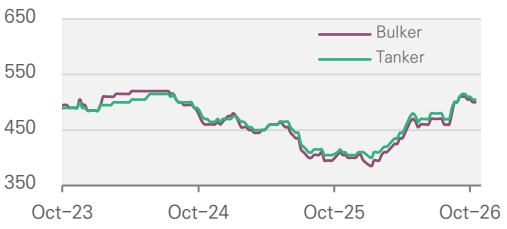


Tanker Second-Hand(5Y)



Scrap Price

Scrap Price (Bangladesh)



	India				Bangladesh			
	금주	+ / -	'26 평균	'25 평균	금주	+ / -	'26 평균	'25 평균
Bulker	465	-	429	425	500	-	456	430
Tanker	470	-	434	430	505	-	465	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