Korea Ocean Business Corporation

Weekly Market Report

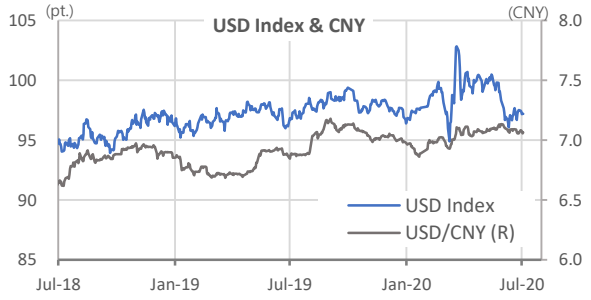
한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

Jul 6, 2020

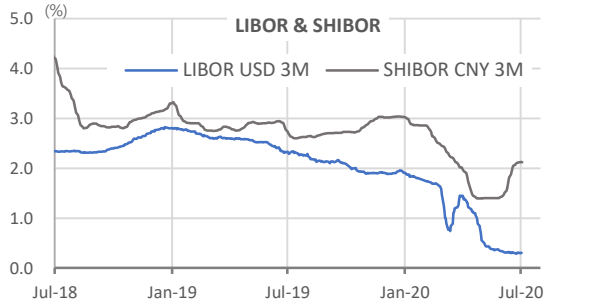
Weekly Summary

Drybulker	단기급등 부담
Tanker	엎어진 김에 쉬어가자
Container	SCFI, 5년 내 최고치까지 단 36p!
Sale & Purchase	요즘은 벌커가 거래의 중심

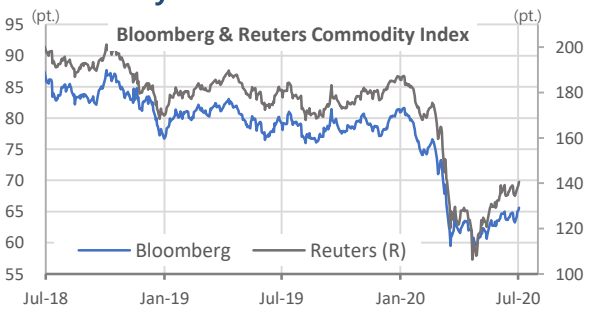
Foreign Exchange



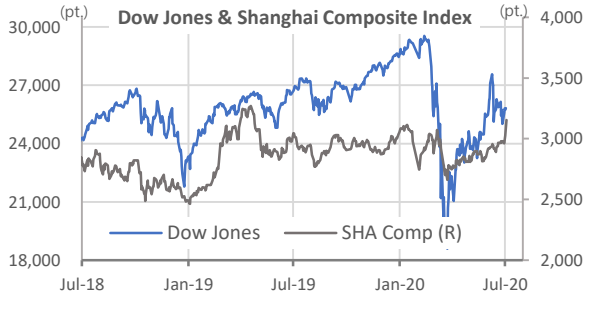
Interest Rates



Commodity Index

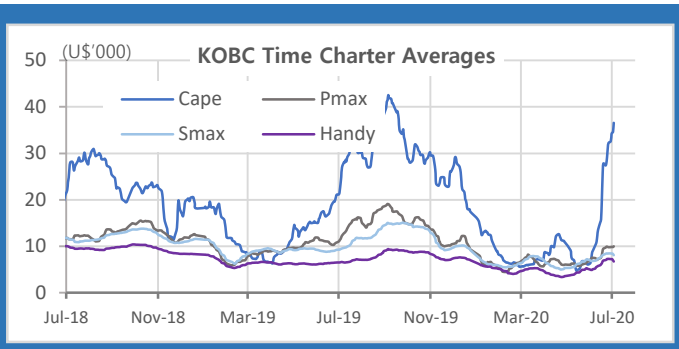


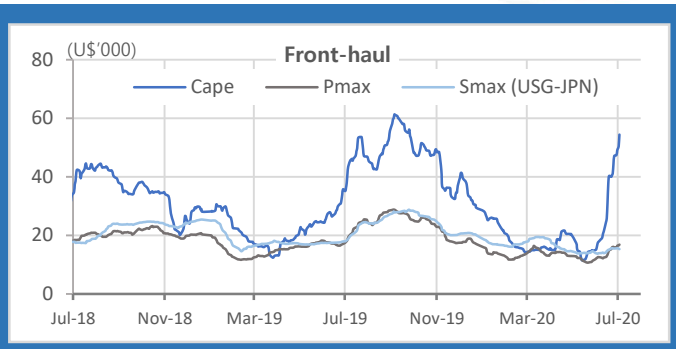
Stock Market

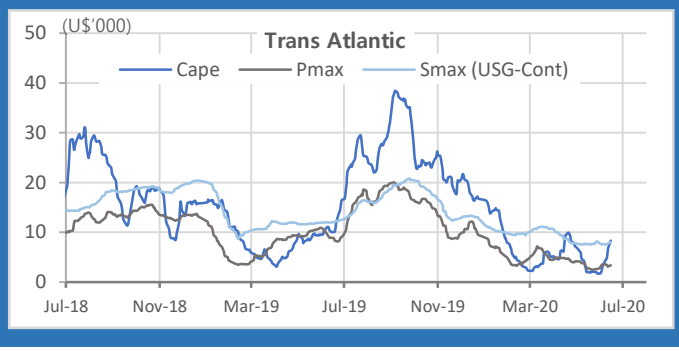


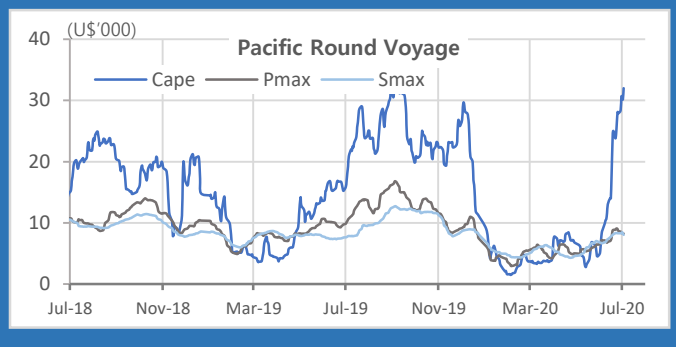
KOBC 건화물선 종합지수 발표 안내 (6-8p)

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









	Cape				Panamax				Supramax			
	평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV
금 주	36,563	54,417	34,750	32,000	10,003	16,850	10,420	8,258	8,100	15,300	8,325	8,048
전 주	32,238	47,081	27,438	27,900	9,810	15,930	8,700	8,692	8,474	15,512	8,588	8,310
증 감	▲ 4,325	▲ 7,336	▲ 7,312	▲ 4,100	▲ 193	▲ 920	▲ 1,720	▼ 434	▼ 374	▼ 212	▼ 263	▼ 262

CAPE

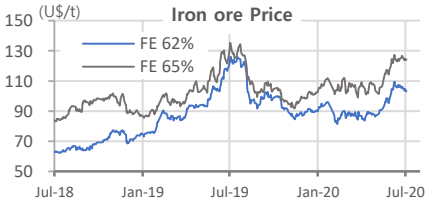
- 대서양 내 선박 공급 부족 지속 및 호주의 Spot 선박 수요로 견조세 유지
  - 브라질은 태평양으로부터 Ballaster 유입이 서서히 증가하며 선박 부족이 완화되고 있으나, 북대서양은 구조적 공급부족이 해소되지 않으며 상승
  - 호주는 7월 1일부터 자국 기항 선박의 선원 관리 규정 준수에 대한 규제를 강화함(장기 승선 선원의 교대 기한 초과 정도에 따라 차등 규제). 이는 호주 선적 대상선을 축소시켜 Spot 선박의 프리미엄 상승
- 중국 철광석 재고량은 여전히 낮게 유지되고 있으나, 지난주 증가세 전환됨
  - 중국 내 홍수 피해 확대에 따른 철강 수요 침체, 철강생산 마진 위축, 북중국 제철소 대기오염 통제 등 철광석 수요를 제한하는 요인들이 나타남
  - 철광석 수요 위축 전망에 무게가 실리며 Cape 시황에 대한 주의 확산됨

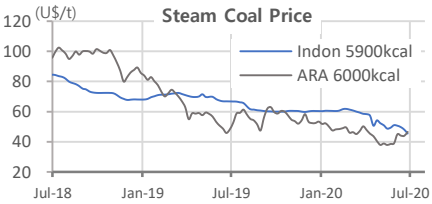
PMAX

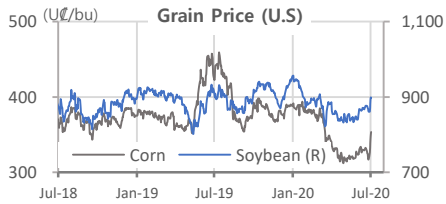
- Cape 강세에 따른 견인 효과 및 북대서양 가용 선박 부족 지속으로 상승세 나타나고 있으나 태평양은 신규 수요 유입 부진으로 다소 저조한 상황
- 대서양은 Cape 화물에서 파나막스로 분리된 북대서양 광물들이 꾸준히 선박을 소화함. 반면 태평양은 역내 석탄 수요 부진으로 공급 과잉 심화
  - 인디아 몬순에 따른 석탄 수입 부진, 중국 석탄 수입 규제 강화 등이 물동량 발생을 압박 중
- 남미 곡물은 주력 수출 품목이 대두에서 옥수수로 전환 중. 그러나 브라질 옥수수 작황의 추가 감소 및 헤알화 약세 효과 축소로 상승 동력 약화 전망
  - 파나막스 자체 수급보다는 당분간 Cape 방향성에 의해 영향을 받는 구조 예상(주요 항로들의 Cape/파나막스 비율이 모두 3배 내외로 형성 중)

SMX·HDY

- 곡물 시즌이 도래한 흑해와 선복 공급이 부족한 USG가 대서양 시황 상승을 주도. 반면 태평양은 남아공/인디아 등 기존 상승 동력들이 약화되며 하락세
  - 러시아산 소맥의 수확이 전년 대비 다소 느리게 진행되고 있으나, 작황에 큰 문제없이 순조롭게 수출량 확대 진행 중
- 중국 일부 항만들이 수입 쿼터를 소진함에 따라, 트레이더들이 실수요자를 허위 신고 하는 등 편법 수입 사례 적발됨. 이에 중국 당국은 실수요자 추적 등 통제 강도를 높이며 석탄 수입 수요를 압박함
- 브라질의 철광석 공급 능력 회복에 따른 인디아산 철광석 물량 유입 부진 및 인디아향 석탄 수요의 계절적 침체(몬순), 이에 따른 남아공산 석탄 화물 유입 부진 등도 나타나고 있어 태평양 내 물동량은 당분간 침체될 전망

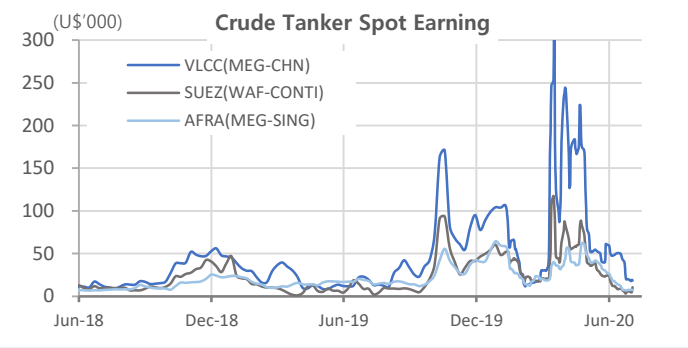






※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

Crude Tanker

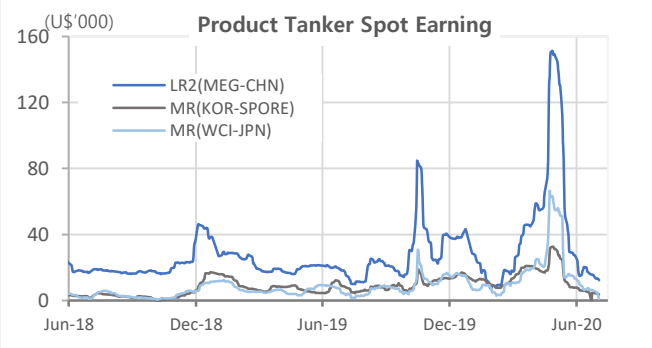


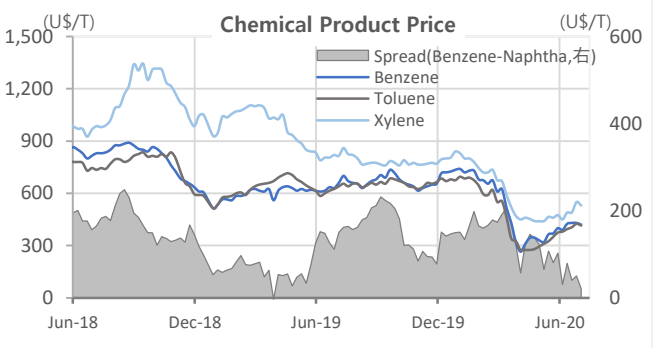
◦ 6월말 큰 폭의 하락 이후 시황 저점을 형성하고 있으나 주요 산유국 감산에 따른 화물 감소 영향으로 횡보 중

- OPEC+의 감산 시행이 7월 말까지 예정되어 있어 물량 위축 지속. 그러나 운임 시황이 원가 이하 수준에 형성됨에 따라 선주들의 저항도 증가함
- 연중 최저치까지 하락했던 Suezmax는 서아프리카를 중심으로 반등. 그러나 그 외 항로들의 신규화물 유입은 여전히 제한적
- 운임 저점 형성에도 불구하고 시황 반등 모멘텀 부재로 횡보세 지속 전망

Route	VLCC (MEG-China)		Suezmax (WAF-Conti.)		Aframax (MEG-SPORE)	
WS	35.65	▼ 0.73	52.81	▲ 8.38	58.89	▲ 0.28
일수익	18,569	▼ 1,514	10,563	▲ 4,440	7,127	▼ 237

Product Tanker & Chemical Price





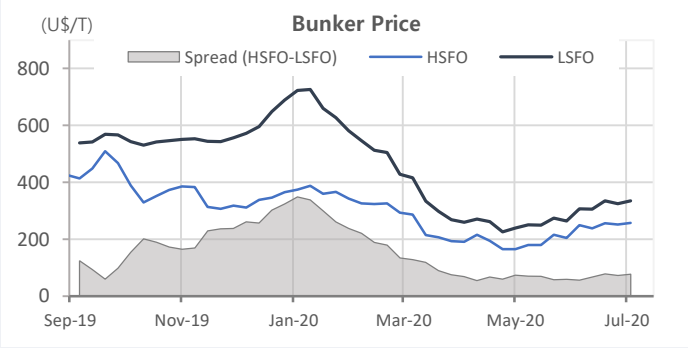
LR2	MEG-CHINA	
WS	71.88	▼ 6.25
일수익	12,318	▼ 2,228

MR	KOR-SPORE	
$/Ton	6.39	▼ 0.47
일수익	3,684	▼ 831

Price	Benzene		Toluene		Xylene	
$/Ton	420	▼ 10	415	▼ 10	530	▼ 20
Spread*	21	▼ 29	16	▼ 29	131	▼ 39

※ *Spread : Naphtha 대비 편차*

Bunker Price



◦ (국제유가) 주요국의 경제지표 개선 소식으로 상승하였으나 코로나19 확진자 재증가가 상승폭을 제한

- 6월 제조업 구매자관리지수(PMI) 개선으로 경기회복 기대 증가 (미국 62.6(전월比▲9.5), 중국 51.2(전월比▲0.5), 프랑스 52.3(전월比▲11.7))
- 하지만, 미국 코로나19 확진자가 일 5만명을 상회하는등 석유수요 회복에 대한 우려 증가가 유가 상승폭을 제한

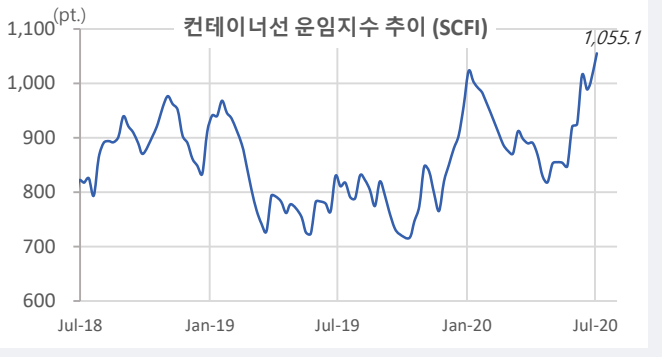
◦ (연료유가) 수요 부진에 따른 공급과잉 지속에도 불구, 유가 상승으로 인한 상승

구 분	WTI (U$/bbl)	HSFO (U$/mt)	LSFO (U$/mt)	Spread (U$/mt)
Price	40.65	257.00	334.50	77.50
증 감	▲ 2.16	▲ 5.50	▲ 10.00	▲ 4.50

※ Singapore 기준, 전 주 대비 증감

※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, Global Market Focus

운임지수(SCFI) / 용선지수(HRCI)



항로별 운임지수

	금주	전주	+/-	'20평균	+/-
美서안	**2,920**	2,692	▲ 228	1,796	▲ 1,124
美동안	**3,459**	3,303	▲ 156	2,839	▲ 620
유럽	**907**	890	▲ 17	851	▲ 56
지중해	**970**	968	▲ 2	952	▲ 18
동남아	**151**	150	▲ 1	183	▼ 32
중동	**595**	458	▲ 137	817	▼ 222
호주	**1,096**	1,073	▲ 23	927	▲ 169
남미	**615**	779	▼ 164	1,307	▼ 692
日서안	**229**	226	▲ 3	228	▲ 1
日동안	**238**	238	-	240	▼ 2
한국	**121**	124	▼ 3	121	-
동서Africa	**2,736**	2,742	▼ 6	2,823	▼ 87
남Africa	**665**	635	▲ 30	870	▼ 205

*美서안, 美동안: $/FEU, 그 외: $/TEU 사용

용선 성약

선형	건조*	기간	$/Day	+/-**	성약 주차
피더 700	A	3개월	4,800	▲ 500	6월3주
피더 1,100	A	12개월	5,500	▼ 300	6월4주
피더 1,600	A	3개월	6,500	▲ 100	6월4주
피더 2,200	C	5개월	6,300	▼ 800	6월4주
피더 2,700	B	6개월	6,900	▼ 100	6월4주
내로우빔 5,000	A	3개월	7,000	-	6월4주
와이드빔 5,500	A	6개월	10,000	▼ 1,000	6월3주
중형 7,000	B	4개월	10,500	▼ 13,000	6월3주
중형 9,000	A	24개월	13,000	▼ 14,500	6월3주

*A : '04년 이후 / B : '00~'04년 / C : '00년 이전 **직전 성약 대비

시장 동향

- (종합) 27주차(6.28~7.4) SCFI 종합지수는 '1,055p'로 전주 대비 '54p' 상승. 남미(하락)와 중동(상승)을 제외한 대부분 항로가 보합세를 나타낸 가운데 미주항로 스팟운임이 급등하며 종합지수 상승을 견인(최근 5년 내 최고치인 '1,091p_'15.1.23' 근접)
- (미주항로) 부킹됐던 화물들이 지속적으로 출하되는 가운데 GRI(7월1일 부) 이전 밀어내기 물량이 더해지며 동,서 양안 모두 운임 상승(전주대비 동안 ▲4.7%, 서안 ▲8.5%). 선사들의 임시결항 취소(선복량 회복)와 추가 항차 투입 움직임이 활발해지며 단기적으로 주간 가용 선복량은 증가할 것으로 예상되나 탄탄한 선적 수요에 힘입어 높은 운임 수준이 당분간 계속될 전망
- (유럽항로) 27주차는 가용 선복량이 전년 동기대비 0.5% 적은 수준까지 회복되며 화주들의 선복확보 경쟁이 완화되는 모습. 유럽 내 수입 수요가 꾸준히 증가하고는 있으나 28주차 역시 선복이 늘며(전년 동기대비 ▲6.6%) 운임 하방 압력 증대 예상
- (연근해/기타) 27주차 중동항로는 가용 선복량이 예년대비 약 30% 감축되며 운임이 5월말 수준까지 회복(전년 평균운임 대비 약 70%). 남미항로는 수급 악화로 5주 연속 하락하며 '18년12월21일($616/TEU)이 마지막이었던 TEU당 600불 선까지 급락

주요 뉴스

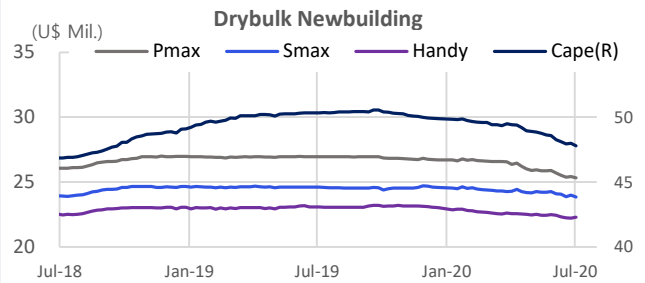
- 『미국 고용시장 회복 가속화, '20.6월 실업자 지수 '11.1%'로 전월 대비 '2.2%p' 하락』*(월스트리트저널 – 2020.7.2)*
  - '20.6월 미국의 실업자 지수가 '20.5월 대비 '2.2%p' 하락하며 지난 4월 최고치를 기록한 이후 2개월 연속 실업자 감소세가 이어진 것으로 나타남. 다만 코로나19 확진자가 다시금 빠르게 증가함에 따라 팬데믹 이전 수준으로 경기가 회복되기까진 예상보다 긴 기간이 소요될 것이라는 우려가 증대되는 양상.
- 『유럽항로 운임, 선사들의 타이트한 선대 운영이 지속된다면 7,8월도 강보합세 유지될 전망』*(JOC – 2020.7.3)*
  - 선사들이 화주의 수요 예측에 기반하여 철저하게 가용 선복량을 관리함에 따라 유럽항로 운임이 지속적으로 높은 수준을 유지하는 것으로 보임(27주차 운임, 전년 동기대비 ▲32%). 하팍로이드의 대변인은 '유럽향 컨화물 물동량이 경제활동 재개 후 급격하게 늘고 있으나 화주 수요에 기반하여 선복을 효율적으로 관리해온 기조엔 변함이 없을 것'이라며 '이런 선대운영은 7~8월에도 계속될 예정이기에 당분간 아시아지역의 부킹 강세 분위기가 유지될 것으로 기대된다'고 덧붙임
  - 한편 IHS Markit은 '현재 유럽항로의 운임 수준이 전년 대비 높은 수준인 것과는 관계없이 '20년 글로벌 컨화물 총 물량은 전년 대비 10.1% 감소할 것으로 예상된다'며 '선사들이 매출 급감 역시 피하긴 어려울 것으로 보인다'고 밝힘

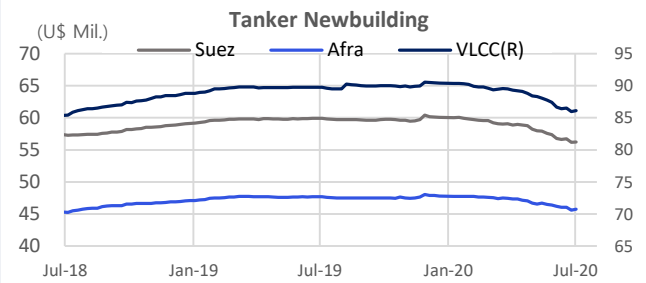
※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale Price

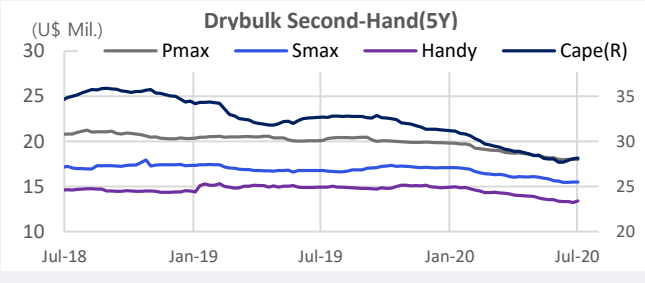
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균
Drybulk	Cape	180K	47.79	▼ 0.19	49.08	50.13	48.32	▲ 0.07	49.05	50.61
	P'max	76-82K	25.33	▼ 0.08	26.22	26.90	25.39	▼ 0.22	26.19	26.92
	S'max	56-61K	23.84	▼ 0.14	24.28	24.58	24.93	▲ 0.03	25.22	25.57
	Handy	32-37K	22.29	▲ 0.07	22.56	23.06	21.12	▼ 0.03	21.86	22.69
Tanker	VLCC	310K	86.11	▲ 0.12	88.71	89.79	93.55	▼ 0.10	98.48	94.60
	Suezmax	160K	56.24	▲ 0.06	58.53	59.75	62.77	▼ 0.11	67.56	64.82
	Aframax	105K	45.78	▲ 0.18	47.05	47.59	50.53	▼ 0.07	53.10	49.93

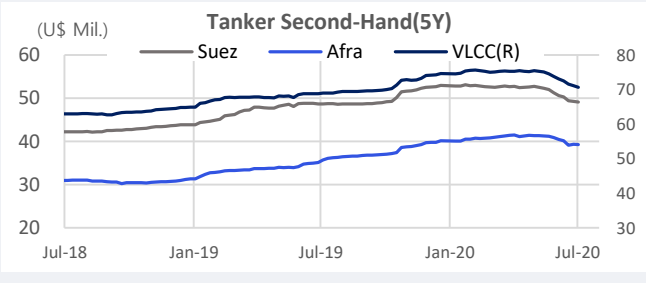




Secondhand Price

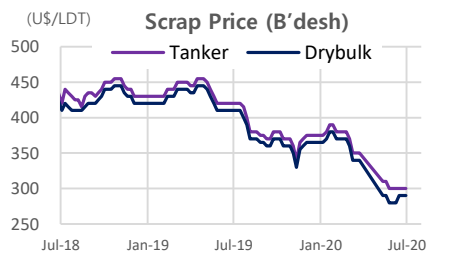
Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균
Drybulk	Cape	180K	28.16	▲ 0.08	29.08	32.56	18.34	▲ 0.27	19.47	22.77
	P'max	76-82K	18.00	-	18.74	20.26	11.65	▲ 0.29	11.95	12.96
	S'max	56-61K	15.50	-	16.17	16.99	9.50	▲ 0.14	10.85	12.33
	Handy	32-37K	13.42	▲ 0.19	14.06	14.97	7.43	▲ 0.10	7.87	9.88
Tanker	VLCC	310K	70.64	▼ 0.48	74.47	69.28	48.69	▼ 0.39	50.39	45.69
	Suezmax	160K	49.09	▼ 0.13	52.03	48.51	33.99	▼ 0.02	35.36	31.79
	Aframax	105K	39.29	▼ 0.04	40.71	35.55	26.50	▼ 0.29	28.63	23.52





Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균
Bulker	275	-	340	387	290	-	332	398
Tanker	285	-	352	397	300	-	345	408



※ 자료 : 한국해양진흥공사, GMS

KOBC 건화물선 종합지수 발표 안내

한국해양진흥공사는 공식 출범 이전 舊해운거래정보센터(MEIC) 시기인 2012년부터 건화물선 선형별, 항로별 운임지수를 운영해 왔습니다. 주로 아시아 지역 해운중개업체들로 구성된 국내외 패널리스트 여러분들께서 매일 제공해 주시는 시황 정보를 바탕으로, KOBC 건화물선 지수는 기존 BDI 대비 아시아 지역 항로를 보다 적절히 반영하며 그 활용도를 확대해 나아가고 있습니다.

우리 공사는 현재 운영 중인 4개 선형 28개 지수에 대한 개별 항로 표준 및 각 항로별 비중을 패널리스트 여러분들과의 협의를 거쳐 정비하였으며, 이를 바탕으로 "KOBC 건화물선 종합지수(KOBC Drybulk Composite Index, KDCI)"의 발표를 2020년 7월 6일부터 개시합니다.

KDCI는 건화물선 주요 4개 선형(Cape, Panamax, Supramax, Handysize)의 가중평균 용선료 지수를 각각 30%, 30%, 30%, 10%의 비율로 가중 평균하여 산출됩니다. 이와 같은 방식은 과거 특정 시점을 기준으로 현 시장의 수준을 측정하는 기법 대비, 보다 직관적으로 해운 시황을 설명하는 장점이 있습니다.

이번 KDCI 발표를 계기로 우리 공사는 해운시황 정보 서비스 및 해운산업 진단 서비스를 고도화하여, 불확실한 해운시장 환경에 대해 대비할 수 있도록 더욱 노력하겠습니다. KDCI의 공신력과 활용도를 제고하고 새로운 가치를 창출할 수 있도록 여러분들의 지속적인 관심과 협조를 부탁드립니다.

감사합니다.

한국해양진흥공사 해운산업정보센터장
정 영 두

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

산출방법 소개

01. 가중평균 용선료 지수 산출

Cape		Panamax		Supramax		Handy	
항로	가중치	항로	가중치	항로	가중치	항로	가중치
ECSA R/V (MC6)	35%	Inni R/V (MP1)	10%	Pac R/V (MS1)	25%	Inter Pac (MH1)	20%
AUSSIE R/V (MC7)	40%	Pac-India (MP2)	10%	F/H (MS2)	20%	F/H (MH2)	20%
T/A (MC8)	10%	Pac R/V (MP3)	25%	B/H (MS4)	10%	Pac R/V (MH3)	20%
F/H (MC9)	15%	Brz R/V (MP4)	15%	Pac-India (MS5)	15%	CIS R/V (MH4)	20%
		CIS R/V (MP5)	5%	Inni R/V (MS6)	15%	T/A (MH5)	20%
		F/H (MP6)	20%	T/A (MS7)	15%		
		T/A (MP7)	15%				

02. 선형별 가중치 반영

30%	30%	30%	10%

KDCI

KDCI 표준기술서

표준 선형 (Vessel Standard)

Type	Dead -weight	Draft	Age	LOA	Beam	Grain Capa.	Speed/Consumption	
							Full	Eco.
Cape	180,000 mt	18.2 M	5~10 Years	292 M	45.0 M	190,000 M^3	14.0 knot at 62.0 mt/day	12.0 knot at 43.0 mt/day
Panamax	82,000 mt	14.5 M	5~10 Years	229 M	32.2 M	97,000 M^3	14.0 knot at 35.0 mt/day	12.0 knot at 27.0 mt/day
Supramax	58,000 mt	12.8 M	5~10 Years	190 M	32.2 M	72,500 M^3	14.0 knot at 33.0 mt/day	12.5 knot at 25.5 mt/day
Handysize	33,000 mt	10.0 M	5~10 Years	179 M	28.4 M	43,000 M^3	14.0 knot at 25.5 mt/day	12.0 knot at 20.0 mt/day

운임지수 항로 (Voyage Routes)

	Code	Type	Cargo	Q'ty	LDG/Disch Port	LDG Rate	Disch Rate	Laydays (5~7 days spread)
CAPE	MC1	S.AFR F/H	Iron Ore	170,000mt, 10% MOLOO	Saldanha Bay - Qingdao	90,000mt SHINC	30,000mt SHINC	start from about 20-30 days after index date
	MC2	Aussie R/V	Iron Ore	170,000mt, 10% MOLOO	Port Hedland - Qingdao	Scale	30,000mt SHINC	start from about 10-20 days after index date
	MC3	S.AFR F/H	Coal	170,000mt, 10% MOLOO	Richards Bay - Qingdao	Scale	25,000mt SHINC	start from about 20-30 days after index date
	MC4	E.Aussie R/V	Coal	130,000mt, 10% MOLOO	Newcastle - Zhoushan	Scale	25,000mt SHINC	start from about 15-25 days after index date
	MC5	Brazil R/V	Iron Ore	170,000mt, 10% MOLOO	Tubarao - Qingdao	Scale	30,000mt SHINC	start from about 25-35 days after index date

* Turn Time 24 Hrs

용선료지수 항로 (Time Charter Routes)

	Code	Type	Description	Delivery	LDG Port	Redelivery	Duration*	Weight
CAPE	MC6	ECSA R/V	N.E. Asia - Brazil - N.E. Asia	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	Brazilian Main Port	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	80~90	35%
	MC7	Aussie R/V	N.E. Asia - Australia - N.E. Asia	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	West or East Coast Australia	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	40~50	40%
	MC8	T/A	Europe - E.C America - Europe	Skaw-Passero Range	East Coast America incl. Columbia & Brazil	Skaw-Passero Range	35~45	10%
	MC9	F/H	Europe - Brazil or Europe - N.E. Asia	Skaw-Passero Range	East Coast America or Europe/Med.	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	65~75	15%
PMAX	MP1	Inni R/V	S.China - Indonesia - S.China	Fangcheng-Ningbo Range	South or East Kalimantan	Fangcheng-Ningbo Range	25~35	10%
	MP2	Pac-India	N.E. Asia - Australia - East India	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	West or East Coast Australia	Haldia-Tuticorin Range	45~55	10%
	MP3	Pac R/V	N.E. Asia - NOPAC or Australia - N.E. Asia	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	U.S. West Coast, or West or East Coast Australia	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	45~55	25%
	MP4	Brz R/V	S'pore - ECSA - East Asia	Singapore	Macapa-Bahia Blanca Range	S.Korea-Full China Range	70~80	15%
	MP5	CIS R/V	Busan - CIS Russia - N.E. Asia	Busan	Vostochny-Vanino Range	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	15~20	5%
	MP6	F/H	Europe - E.C. America - East Asia	Skaw-Passero Range	Boston-Bahia Blanca Range incl.USG	S.Korea-Full China Range	65~75	20%
	MP7	T/A	Europe - E.C. America - Europe	Skaw-Passero Range	Boston-Bahia Blanca Range incl.USG	Skaw-Passero Range	40~50	15%
SMAX	MS1	Pac R/V	N.E. Asia - NOPAC or Australia - N.E. Asia	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	U.S. West Coast, or West or East Coast Australia	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	45~55	25%
	MS2	F/H	US Gulf - East Asia	SW Pass	Miss.River not above Baton Rouge	S.Korea-Full China Range	50~60	20%
	~~MS3~~	~~S.E Asia R/V~~	~~China - S.E Asia - China~~	Discontinued				
	MS4	B/H	N.E. Asia - US Gulf	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	SW Pass	55~65	10%
	MS5	Pac-India	S.China - Indonesia - East India	Fangcheng-Ningbo Range	South or East Kalimantan	Haldia-Tuticorin Range	30~40	15%
	MS6	Inni R/V	S.China - Indonesia - China	Fangcheng-Ningbo Range	South or East Kalimantan	Fangcheng-Ningbo Range	25~35	15%
	MS7	T/A	US Gulf - Europe	SW Pass	Miss.River not above Baton Rouge	Skaw-Med. Range	25~30	15%
HANDY	MH1	Inter Pac	N.E. Asia - S.E Asia	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	Vanino-N.China (north of Shanghai) Range	Haiphong-SGP Range incl.Indonesia, Philippines	20~30	20%
	MH2	F/H	P.G./WCI - East Asia	Muscat-Mumbai Range	Persian Gulf Port or West Coast Indian Port	S.Korea-Full China Range	35~45	20%
	MH3	Pac R/V	S.China - S.E Asia - N.E. Asia	Fangcheng-Ningbo Range	Haiphong-SGP Range incl.Indonesia, Philippines	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	20~30	20%
	MH4	CIS R/V	Busan - CIS Russia - N.E. Asia	Busan	Posyet-Vanino Range	S.Korea-N.China (north of Shanghai) Range	15~20	20%
	MH5	T/A	Europe - E.C. America - Europe	Skaw-Med. Range	Boston-Bahia Blanca Range incl.USG	Skaw-Med. Range	30~40	20%

*Duration about / WOG **Total 5% Commission applied for every route

KOBC Panelists

KOBC Drybulk Panelists

	Ildo Chartering Corp.		Jangsoo Shipping Co., LTD.		Flaship PTE. LTD.		Maritime Shipbrokers Co., LTD.
	Daesang Shipping Co., LTD.		Basim Chartering Corp.		Max-Bridge Co., LTD.		Greatwall International Marine LTD.
	Ace Chartering Corp.		Kaya Shipping Co., LTD.		Interlink		Optima International Shipbroking Services Shanghai
	M.I.T Chartering & Agency Co., LTD.		Good Turn Transportation LTD.		Evershine Consulting CO., LTD.		
	Ocean Robin Shipping Holding Corp.						

KOBC S&P Panelists

	Gyro Maritime Co., LTD.		Forocean Shipbroking		Hanwon Maritime Co., LTD.		Pioneer Shipbrokers (Vietnam)
	Hanbada Corporation		Wirana Shipping Corporation		Fides Corp.		Harvest Shipbrokers PTE. LTD.
	Kims Maritime Co., LTD.		GMS Korea		Maxmart Shipping & Trading Co., LTD.		SSY London
	Haidely Shipping		STL Global		HIT Marine Company LTD.		Reshamwala Shipbrokers
	Seasure Shipbroking		Mcquilling				

KOBC Tanker Panelists

	Presco International		Reshamwala Shipbrokers		Neostar Maritime		SSY London
	KOEL International		Hans Shipping		Nav Maritime		Seoul Line

KOBC Container Panelists

	Unico Logistics		Pactra International		Eunsan Shipping & Aircargo CO LTD.		Euroline Global
	Tradlinx						