

Weekly Market Report

Nov 21, 2022

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

Weekly Summary

-  Drybulker Falling Slowly
-  Tanker 천상천하 탱커독존
-  Container 화물을 찾습니다
-  Sale & Purchase 해체선가 약세 지속



Macro Indicators

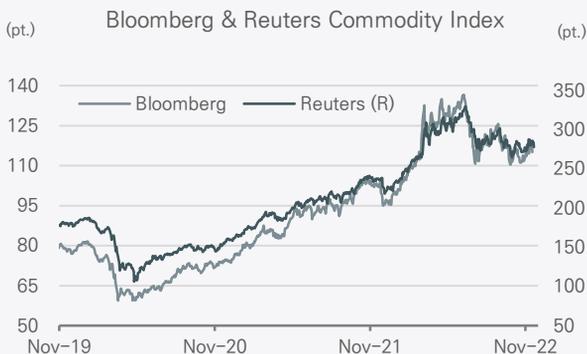
Foreign Exchange



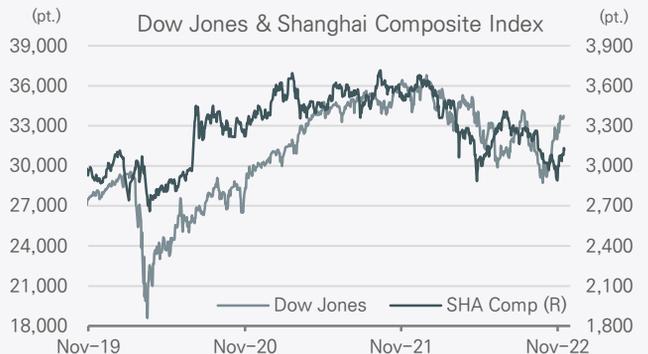
Interest Rates

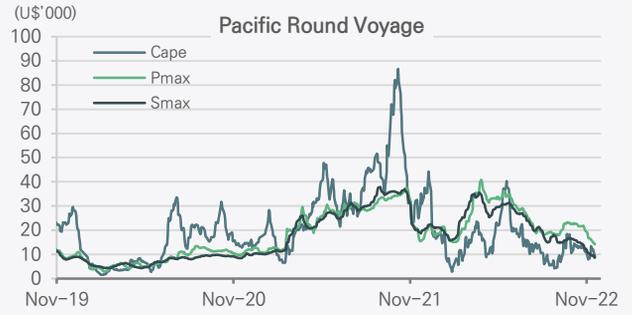
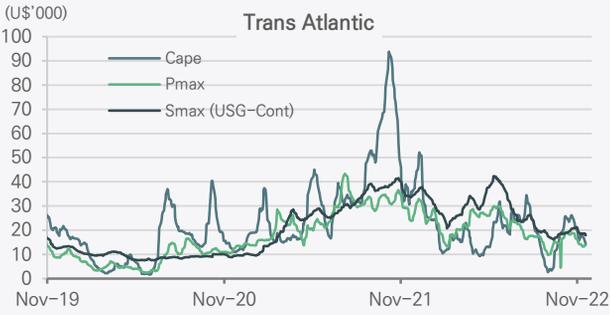
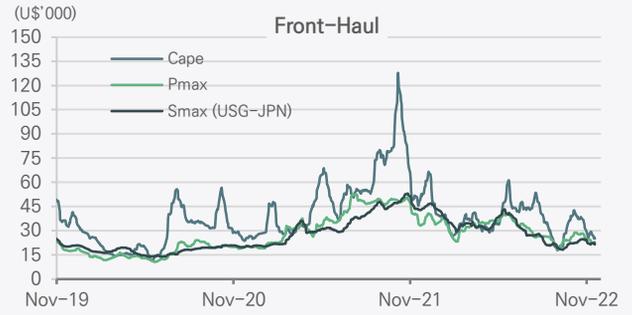
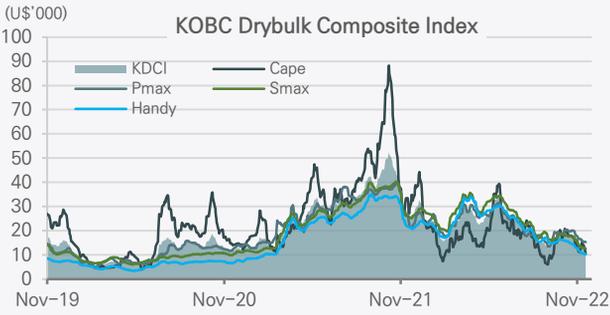


Commodity Index



Stock Market





	KDCI	Cape				Panamax				Supramax			
		평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV
11/18	12,565	10,655	25,000	14,188	8,575	15,261	22,750	13,787	14,150	12,440	21,470	17,860	9,088
11/11	13,906	14,339	27,813	17,513	12,563	15,509	22,562	13,262	15,125	13,000	22,171	18,514	9,468
증감	▼ 1,341	▼ 3,684	▼ 2,813	▼ 3,325	▼ 3,988	▼ 248	▲ 188	▲ 525	▼ 975	▼ 560	▼ 701	▼ 654	▼ 380

Cape 구조적 침체

- 중국 정부의 제로코로나 정책 완화 및 부동산 시장 지원 정책에도 불구하고, 근본적인 철강 수요 개선이 수반되지 않으며 추가 하락
- 중국의 철강 가격은 정부의 부동산 지원 정책 발표에 따른 기대 심리 회복 및 11월 이후 제철소 감산에 따른 공급 축소로 소폭 회복됨
 - 그러나 북반구 동계 진입에 따른 건설현장 가동을 저하, 산동, 탕산 등 북중국 주요 지역에 대한 대기오염 통제(제철소 가동을 저하) 실시 등은 철광석 물동량을 제한
 - 중국 철강협회 회원사들의 일일 평균 조강생산량은 9월 중순 215만톤까지 증가하였으나, 11월 초에는 다시 199만톤 수준으로 감소. 중국 최대 제철소인 바오우 철강은 수요 부진에 대응하여 자사의 12월 주요 철강제품 판매 가격을 인하함
- 내년 초까지 철강의 수요와 공급이 동시에 위축되어, 철강 가격 상승에도 불구하고 철광석 물동량은 회복되지 않는 패턴이 발생할 것으로 예상
 - 당분간 과도한 하락에 대한 반발적 지지는 가능하겠으나, 상승 모멘텀 확보 여부는 불투명

P'max 올해 겨울은 따뜻했다

- 평균 대비 온화한 북반구 기후에 따른 석탄 물동량 부진 및 대서양 곡물 물동량 위축으로 하락
- 중국향 석탄 물동량은 넉넉한 자체 공급 및 부진한 수요의 영향으로 침체 지속
 - 중국의 10월 석탄 생산량은 3.7억톤으로 전월 대비 4% 감소하였으나, 전년 동기 대비로는 4% 증가함. 금년 1~10월 누적 생산량은 36.9억톤으로 전년 동기 대비 12% 증가
- 인디아 및 다른 동남아 주요 석탄 수입국들도 올 연말까지 사용하기에 충분한 석탄 재고를 이미 확보하여 태평양 내 석탄 물동량을 위축됨
 - 유럽도 ARA 지역의 높은 석탄 재고량으로 인해 신규 수요 부진은 올 연말까지 이어질 전망
- 아르헨티나 정부가 지난 9월 한시적으로 실시했던 'soy dollar' 정책(대두 수출에 대해 환율을 적용)의 재도입을 고려하고 있다는 소식이 전해지자, 시장 참여자들이 동향 파악을 위해 신규 거래를 유보하고 있는 점도 물동량을 제한하는 요인
- 북반구 기온 하락 여부, 미시시피강 수위 개선, 아르헨티나의 soy dollar 재도입 여부 등이 시장 방향성을 결정할 주요 변수로 작용할 전망

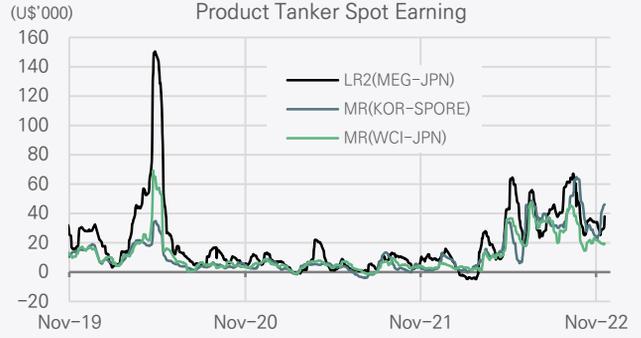
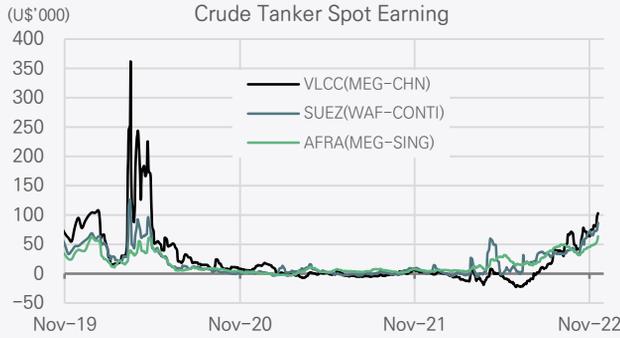
S'max 흑해 협상 연장

- 전반적인 선박 공급 과잉이 해소되지 않으며 약세 이어지고 있으나, 주 중반 이후 흑해와 태평양의 공급이 소폭 개선되며 낙폭 축소
- 지난 11월 19일 만료된 우크라이나 곡물 수출 협상이 극적으로 4개월 추가 연장되자 흑해는 추가 하락을 멈추고 상승 전환 시도 중
 - USG도 곡물 수출 성수기인 점을 감안하면 다소 부족하지만 꾸준히 수출이 성사되며 상승
- 태평양은 인도네시아 석탄의 절대적인 물동량은 위축된 상황이나, 파나마스 대비 저평가가 확대된 슈퍼마크스로 신규 수요가 유입되며 저점 확보에 성공
 - 이번 주 흑해와 태평양 중심의 반등 시도 예상되나, 뚜렷한 상승 동력은 아직 부족해 보임



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

Tanker Spot Earning



	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	129.59 ▲ 16.82	212.95 ▲ 17.72	276.88 ▲ 35.32	196.25 ▲ 22.50	36.45 ▲ 2.89
TCE(US\$/day)	102,957 ▲ 22,072	86,490 ▲ 13,756	63,713 ▲ 13,582	37,890 ▲ 9,130	46,090 ▲ 5,877

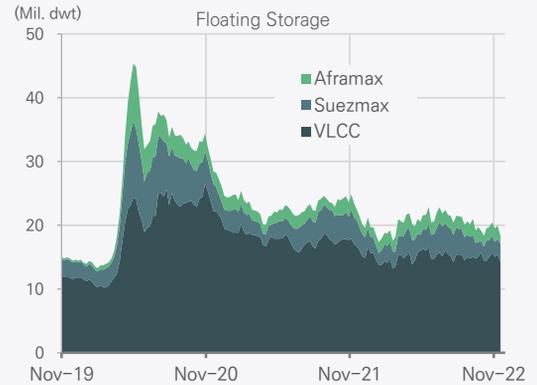
※ MR(KOR-SGP)운임 : US\$/mt

원유선

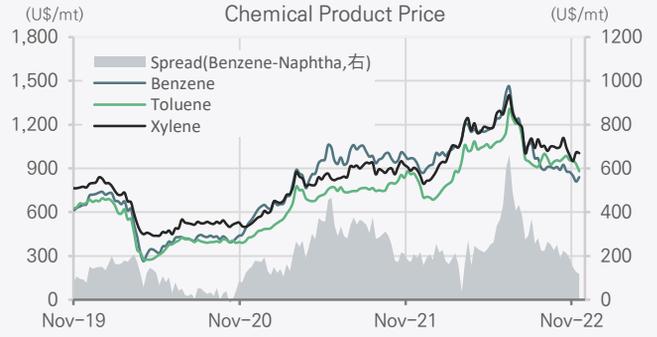
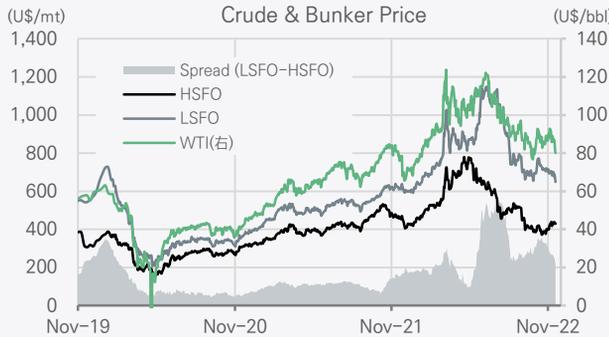
- VLCC: 중동 지역 가용 선박 감소. 중동/중국 구간 WS 주간 14.9% 상승 - EU의 러시아 원유 금수를 앞두고 미국/유럽 구간 화물 유입 및 대서양항 선박 이동 증가. 중동의 12월 선적 화물 동반 유입되며 전 구역 강세 구현
- Suezmax: 대서양 수역 Aframax 강세에 따른 상위 선형 전환 수요 유입. 서아프리카/유럽 구간 화물 유입도 동반 증가하며 주간 WS 9.1% 상승
- Aframax: 대서양으로의 공선 이동 증가 지속. 중동/싱가포르 구간 제한된 화물 유입에도 불구하고 중동 지역 선박 공급 부족은 시장 강세 지지 요인

제품선

- LR: 납사 물동량 둔화 지속되고 있으나, 화물 전환(제품→원유) 수요 유입 및 유럽항 차익거래로 인해 선박 수급 개선. 중동/일본 구간 WS 12.9% 상승
- MR: 중국의 활발한 석유제품 수출로 인해 동북아 역내 가용 선박 감소하며 한국/싱가포르 구간 운임 주간 8.6% 상승. 단기시황 강보합세 유지 전망



Crude & Product Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	80.08	429.00	649.00	220.00
증감	▼ 8.88	▼ 4.50	▼ 52.00	▼ 47.50

※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	840 ▲ 30	880 ▼ 50	1005 ▼ 5
Spread*	118 ▼ 9	158 ▼ 89	283 ▼ 44

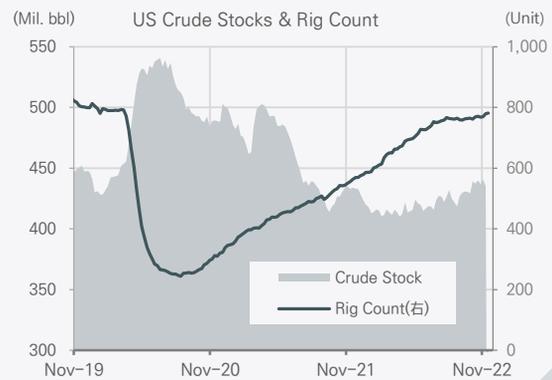
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국제유가

- 중국 코로나19 재확산 및 미국 긴축 지속 시사에 주간 WTI 10% 하락 - 중국은 신규 확진자 수 급증으로 인해 국지적 봉쇄 조치 등 방역 강화 - 미국 연준의 고위 인사들은 추가 금리 인상 필요성을 반복적으로 강조. 금리 인상 중단 가능성에 대한 기대감 하락. 달러화 지수도 상승 전환
- 미국 원유 상업 재고는 주간 540만 배럴 감소. 전략비축유 410만 배럴 방출했으나, 순수입 감소(97만 b/d) 및 가동률 상승은 재고 감소 야기 - 반면 가동률 상승에 휘발유, 경유 재고는 각각 220만, 112만 배럴 증가
- 오만 인근 해상에서 유조선에 대한 드론 공격 발생. 피해는 경미. 미국은 공격 주체로 이란을 지목. 지정학적 불안감 고조는 유가 하락폭을 제한

연료유가

- 원유 가격 하락하며 LSFO 가격도 주간 7.4% 하락. 반면 동절기 발전용 수요 유입 및 싱가포르항 차익거래 물량 감소는 HSFO 하락폭을 제한 - LSFO/HSFO Spread 전주대비 17.8% 축소 (10월 평균 : \$331.9/톤)



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMP



항로별 운임지수

항로	금주	전주	+/-	'22평균	+/-
美서안	1,559	1,632	▼ 73	6,232	▼ 4,673
美동안	3,877	4,223	▼ 346	9,227	▼ 5,350
유럽	1,172	1,478	▼ 306	5,361	▼ 4,189
지중해	1,967	2,061	▼ 94	5,750	▼ 3,783
동남아	327	346	▼ 19	921	▼ 594
중동	1,393	1,650	▼ 257	2,592	▼ 1,199
호주	802	1,006	▼ 204	3,149	▼ 2,347
남미	2,576	2,944	▼ 368	7,381	▼ 4,805
日서안	331	322	▲ 9	328	▲ 3
日동안	308	318	▼ 10	318	▼ 10
한국	254	256	▼ 2	331	▼ 77
동서Africa	4,111	4,363	▼ 252	6,123	▼ 2,012
남Africa	3,738	3,925	▼ 187	5,342	▼ 1,604

*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

용선 성약

선형	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성약 주차
피더 700	C	12개월	12,000	▼ 1,500	11월1주
피더 1,100	A	5개월	11,850	▼ 3,150	11월1주
피더 1,600	A	5개월	15,400	▼ 4,600	11월1주
피더 2,200	C	6개월	17,500	▼ 2,500	11월1주
피더 2,700	A	3개월	22,000	-	11월1주
내로우빔 5,000	A	6개월	31,000	▼ 22,000	11월1주
와이드빔 5,500	A	6개월	40,750	▲ 20,750	10월2주
중형 7,000	A	60개월	44,000	▲ 22,500	9월2주
중형 9,000	B	48개월	52,000	▼ 12,000	5월3주

*A : '05년 이후 / B : '01~'05년 / C : '01년 이전 **직전 성약 대비

시장 동향

총 합

- '22년 46주(11.14~11.18) SCFI 종합지수 '1,307p' 기록, 22주 연속 하락. 주요 항로 약세 계속
- 시황 반등의 유인이 나타나지 않는 가운데 긴축재정, 수요 위축 그리고 공급 조절이 계속되며 하락세 지속
- 공급조절 여파로 계산비율이 증가하며 11월 4.8%를 기록, 연초 대비 약 3배 수준으로 연말에는 5%를 상회할 것으로 예상
- 중국은 제로코로나 기조에 변화를 주는 방역 완화 대책을 발표(11/11), 격리 단계 및 기간 축소, 지역간 이동 제한 완화를 통해 경제 활동이 다소 활발해 질 것으로 예상. 제로코로나의 완전한 종료는 내년 3월 양회 이후 또는 여름 무렵으로 전망

미주항로

- 美 서안 항로 26주 연속 하락, 동안 항로 25주 연속 하락
- 계속된 약세로 미서안 운임은 국적원양선사들이 흑자전환에 성공한 '20년 2분기 평균(\$1,960)을 하회한 반면, 동안은 상대적으로 건조한 물량과 정체를 기반으로 당시 평균(\$2,819)을 상회
- 10월 아시아발 북미항 컨화물은 149만TEU로 전년대비 18% 감소하며 20개월만에 최저를 기록. 지난 2년간 고운임을 견인했던 가구(▼15%), 가전(▼13%), 완구/운동기구(▼45%) 등 소매품의 교역량 부진 심화
- 오슬랜드 최대 터미널 ICT에서는 금주 노사분쟁으로 인한 일시 운영 중단, 협상이 장기화 됨에 따라 최근 들어 2번째 분규 발생

유럽항로

- 유럽항로 24주 연속 하락
- 크리스마스 성수기를 앞두고도 수요 약세가 계속되며 낙폭 확대. 유럽 내 산발적인 파업 및 내륙 정체가 운항 스케줄에 악영향을 주고 있으나 운임 하락을 저지하기에는 역부족
- 9월 유로존 소매거래는 전년 동기대비 0.6% 하락, 연료 제외 전 부문 약세. 영국은 전년대비 10월 누계 소매판매증가율 1.2%로 9월 1.8% 대비 하락, 물가 상승에 따라 소비자들은 지출 규모를 축소

연근해/기타

- 동남아 항로 2주 연속 하락
- 동남아 항로 신규항로 개설이 이어지며 공급 확대 계속. 상대적으로 강세를 보이던 중동항로는 공급증가, 선박 대형화로 낙폭 확대, 연말까지 운임 하방 압력은 더욱 증가할 것으로 예상

주요 뉴스

- 『사바나항 10월 컨 처리량, 역대 2번째 최고기록 달성』 (Port Technology, 22.11.14)
 - 미동부 사바나항은 10월 55.3만TEU의 컨테이너 처리량을 기록. 이는 올해 최고였던 8월 57.6만TEU에 이어 2번째로 높은 수준으로 7~10월 컨 처리량은 전년 동기 대비 10.7만TEU 증가. 한편, 9월에는 허리케인 '이안'의 영향으로 50만TEU 미만의 물량을 처리. 인플레이션으로 인한 수요 감소, 제품 구매에서 서비스업으로의 소비 패턴 변화로 인해 물동량이 하방 압력을 받고 있으나, 화물 운송이 서부에서 동부로 이동하면서 동안 컨 처리량은 증가세
- 『ZIM, 틈새시장에 집중함으로써 '뉴 노멀' 준비 중』 (더로드스타, 22.11.17)
 - 이스라엘 선사 ZIM은 운임 하락이 지속될 것으로 예상됨에 따라 컨테이너 부문에서 수익성 있는 틈새시장에 역량을 집중함으로써 '뉴 노멀'을 준비 하고 있다고 발표. 최근 컨운임이 급격히 하락함에 따라 ZIM의 3분기 매출액은 전년 동기 대비 3% 감소, 영업이익은 17% 감소, 순이익은 20% 감소. 이에 ZIM은 다른 글로벌 선사와의 슬롯 공유, 전기 자동차 운반 서비스 확장 등 사업 다각화 방안을 모색 중

KOBC Container Composite Index

November 21, 2022

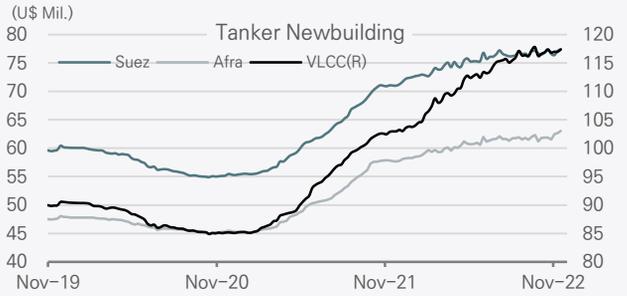
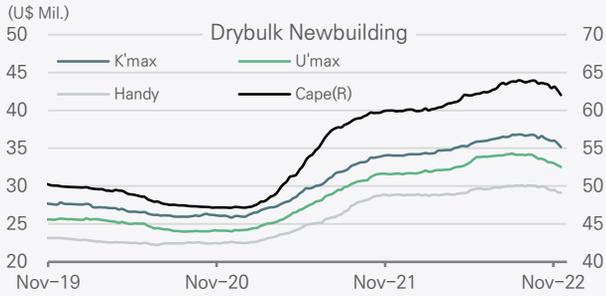
KOBC Container Composite Index (KCCI)					Current Index 2022-11-21	Previous Index 2022-11-14	Diff.
					2,429	2,706	▼ 277
Group	Code	Route		Weight	Current Index	Previous Index	Diff.
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,726	1,851	▼ 125
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	4,578	5,044	▼ 466
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	2,776	3,483	▼ 707
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	3,541	4,211	▼ 670
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	3,117	3,204	▼ 87
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	3,173	3,860	▼ 687
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	3,917	4,624	▼ 707
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	3,134	3,646	▼ 512
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	6,073	6,165	▼ 92
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	5,832	5,866	▼ 34
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	273	286	▼ 13
	KJI	Japan	일본	10.0%	862	882	▼ 20
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	1,641	1,667	▼ 26

Comments

○ KCCI, 주요항로 낙폭 확대되며 2주 연속 하락
 - 매주 월요일 14시, KOBC 해운정보서비스 홈페이지 통해 발표
 - 부산항 선적, 해상 수출 SPOT 운임, USD, 전 항로 40FT Dry Container 기준
 - KCCI의 원천 자료는 특이 값이 제거된 해상운임 공표제(25%) + 패널리스트(75%)로 구성

Newbuilding & Resale

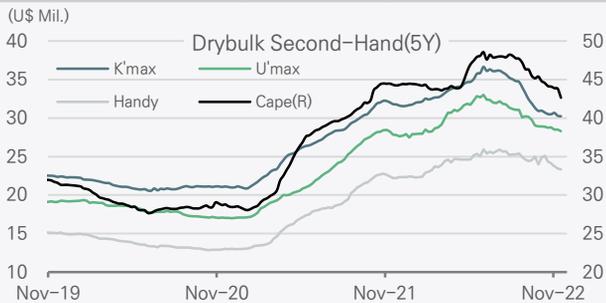
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	62.03	▼0.60	62.24	55.18	56.26	▼0.78	59.89	53.02
	Kamsarmax	82K	35.15	▼0.48	35.69	30.78	36.60	▲0.19	39.87	33.18
	Ultramax	64K	32.54	▼0.21	33.17	28.54	35.44	▼0.23	37.50	30.58
	Handy	33K	29.13	▼0.04	29.44	25.96	28.33	▼0.37	30.12	25.24
Tanker	VLCC	310K	117.42	▲0.42	112.88	95.04	117.96	▲0.91	104.48	94.02
	Suezmax	160K	77.40	▲0.27	75.55	63.74	80.75	▲0.17	73.36	63.40
	Aframax	105K	63.04	▲0.37	60.95	51.88	70.88	▲0.99	61.97	51.26



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	210,000 DWT	Bocimar NV	Qingdao Beihai SB	-	10	'25-'26	Ammonia Ready
Tanker	50,000 DWT	Al Seer Marine	K-SB	-	4	'24	LNG Ready

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	42.65	▼1.17	45.68	38.08	28.39	▼0.95	32.34	27.54
	Kamsarmax	82K	30.25	▼0.05	33.53	27.60	21.67	▼0.50	24.34	19.46
	Ultramax	64K	28.28	▼0.22	30.31	23.40	20.35	▼0.25	21.37	16.54
	Handy	33K	23.33	▼0.12	24.50	18.52	16.01	▼0.04	17.02	12.29
Tanker	VLCC	310K	90.95	▲0.40	78.09	68.22	65.80	▼0.14	53.62	45.96
	Suezmax	160K	61.65	▼0.39	53.31	45.99	45.72	▲0.36	37.34	30.59
	Aframax	105K	57.62	▲0.10	48.75	37.58	42.91	▲0.80	33.42	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	FOS HAMILTON	105,408 DWT	2013	Hyundai HI	\$43.75m	Clients of Performance Shipping
Tanker	PGC IKAROS	72,829 DWT	2004	Hudong Zhonghua	\$12.7m	Undisclosed
Bulker	Ocean Echo	37,084 DWT	2013	Saiki Hvy. Ind	\$17.5m	Undisclosed

Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Bulker	540	▼10	593	507	520	▼10	600	533
Tanker	550	▼10	603	517	530	▼10	610	544



용어	해설
공선	선박이 화물을 선적하지 않은 상태
내로우빔 (Narrow Beam)	좁은 선폭의 선박
샴시 (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

	Ildo Chartering		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		SSY London
	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				

KOBC S&P Panelists

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