

Korea Ocean Business Corporation

Feb 6, 2023

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

춘절이 지났건만



Tanker

EU, 러시아산 석유제품 금수 개시



Container

유럽노선 \$1,000 붕괴

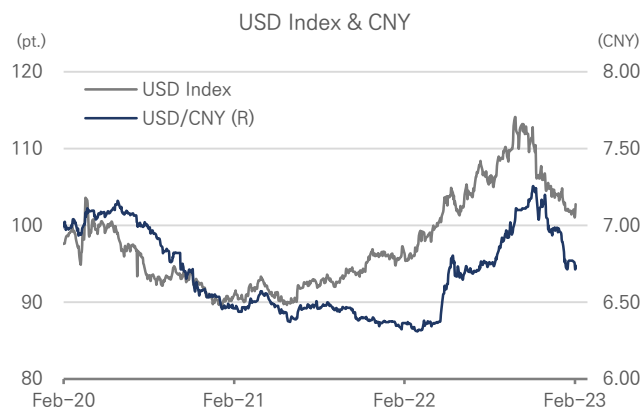


Sale & Purchase

메탄올 추진 컨선 발주 지속

Macro Indicators

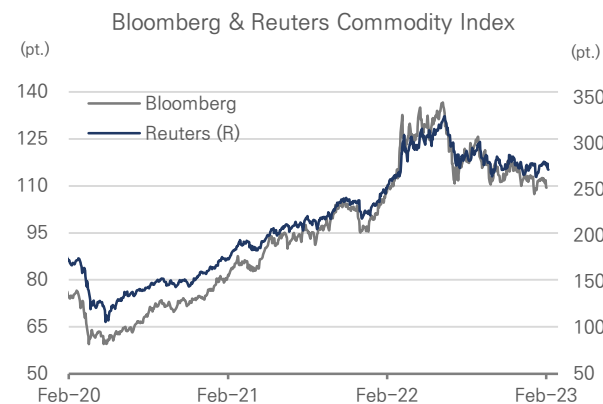
Foreign Exchange



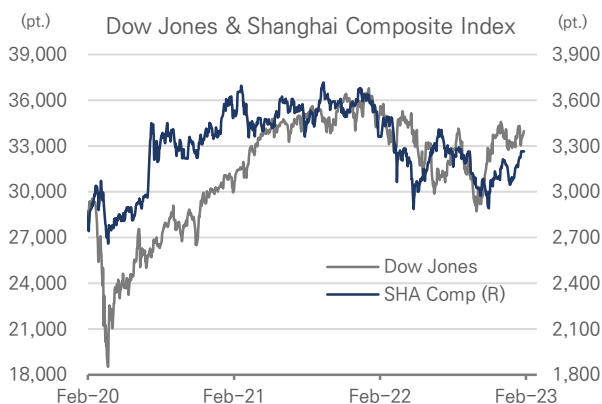
Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 고정비나 벌었으면

- 브라질의 계절적 철광석 공급 차질 및 중국의 수요 부진 지속으로 추가 하락
- 중국의 춘절 연휴 종료 이후 시장 참여자들이 복귀하였으나, 연휴 기간 중 철강 재고량 감소가 예상대비 저조한 것으로 나타나며 제철소들의 철광석 재고 재구축 지연
- 연휴 기간 530만톤 급증했던 중국의 철광석 재고량은 연휴 이후에도 주간 180만톤 추가 증가한 1.29억톤 기록
- 철강제품 가격도 하락 전환되어, 중국 제철소들의 생산 마진은 일부 마이너스 구간 진입
- 브라질 우기 도래에 따른 철광석 수출 차질도 운임 시장을 압박
- 브라질의 1월 철광석 수출량은 2,470만톤으로 전월 대비 23%(730만톤) 감소
- 역대 1월 수출량으로는 '15년 1월(2,330만톤) 이후 최저치 기록
- OPEX 이하의 과도한 저시황 지속에 따른 선주 저항 증가로 조만간 저점 확보 시도 예상
- 그러나 철강 수요 회복이 원자재 물동량 증가를 견인하는 선순환 구조 진입 신호는 아직 포착되지 않음

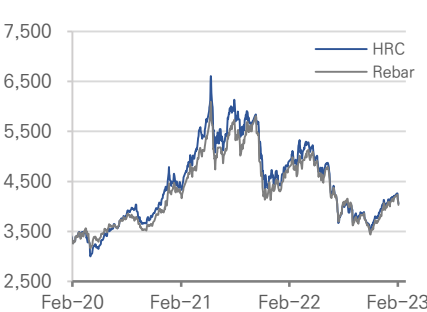
Panamax 공선 유입 선 넘네

- 태평양 역내 석탄 물동량 침체 및 남미 대두 수확 지연에 따른 수급 불균형으로 하락
- 중국의 연휴 복귀에도 불구하고, 중국향 석탄 수요 부진이 이어지며 물동량 침체
- 춘절 연휴 기간 중 중국의 석탄 재고량이 뚜렷하게 감소하지 않아 석탄 수입 수요 약화
- 인디아도 주요 발전소들의 석탄 재고량이 약 12일 분으로 비교적 넉넉하게 유지되고 있어 석탄 수입에 소극적
- 브라질의 대두 수확은 1/27일 현재 4.4% 진행되어, 전년 동기의 11.3%, 최근 5년 같은 시기 평균인 6.2% 대비 느리게 진행 중
- 브라질 대두 출하는 지연 중인 반면, 남미향 파나마스 ballaster는 지속 증가하여 남미 항로 공급 과잉 발생
- 1월 초 160척에서 1월 말 236척을 기록한 남미향 ballaster는 2월 초 268척으로 증가. 이는 남미 항로의 수익력 약화를 초래하여 태평양 소재 선박들의 남미향 공선항해를 제한
- 중국의 대두 분쇄가공 마진도 생돈가격 약세 영향으로 악화되어 대두 수요 위축
- 남미 대두 출하 본격화에 따른 선박 수요가 시장을 지지하겠으나, 그동안 브라질 수역으로 과도하게 유입된 ballaster가 다소간 소화될 때 까지는 조정이 이어질 것으로 예상됨

Supramax 대체 수요에 울고 웃고

- 대서양 주요 항로들의 침체 지속에도 불구하고, 태평양의 파나마스 공선 유출에 따른 대체 수요가 유지되며 상승
- 미국의 PNW 지역 곡물 수출 검역량이 약 8주만에 1백만톤 수준을 회복한 점도 태평양 시장 지지 요인
- 그러나 주 후반 파나마스 선박들의 브라질향 공선항해가 제한되며 태평양 내 선박 공급이 증가하자, 수프라막스도 상승을 멈추고 약보합세 전환
- 금주 대서양은 단기 저점을 확보할 것으로 보이나, 태평양은 조정이 진행되며 혼조세 전망

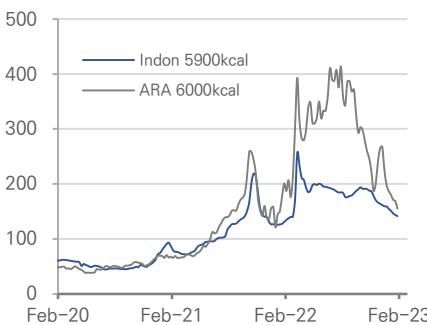
Steel Price (China)



Iron ore Price



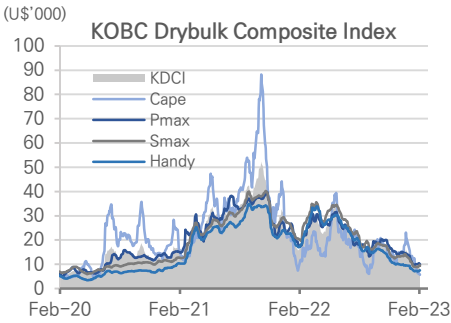
Steam Coal Price



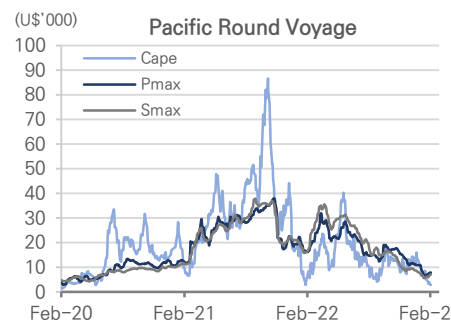
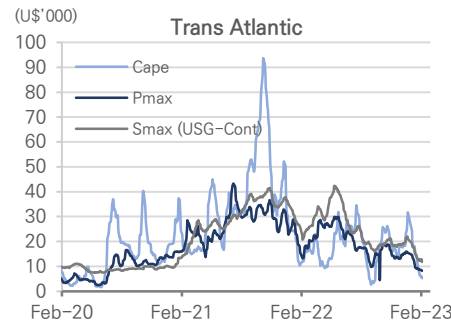
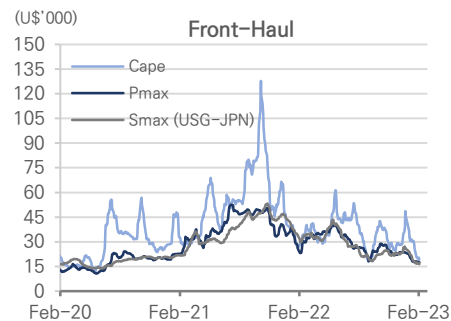
Grain Price (U.S)



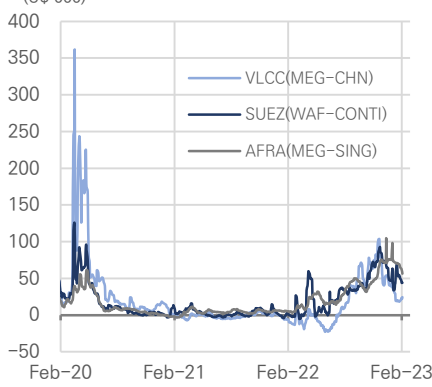
※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus



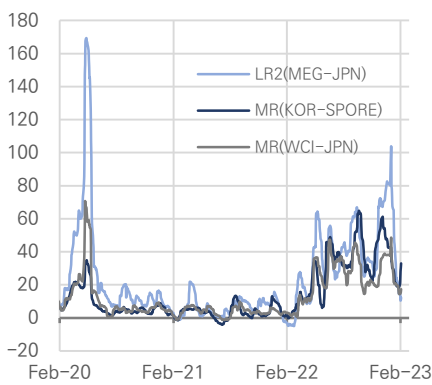
		2/3	1/27	증감
KDCI		8,224	8,322	▼ 98
Cape	평균	5,634	6,309	▼ 675
	F/H	19,538	20,500	▼ 962
	T/A	5,213	6,538	▼ 1,325
	Pac RV	2,875	3,300	▼ 425
P'max	평균	9,926	10,129	▼ 203
	F/H	17,580	17,790	▼ 210
	T/A	8,190	8,660	▼ 470
	Pac RV	7,708	7,717	▼ 9
S'max	평균	9,371	8,888	▲ 483
	F/H	16,371	16,826	▼ 455
	T/A	11,807	12,637	▼ 830
	Pac RV	7,109	6,202	▲ 907



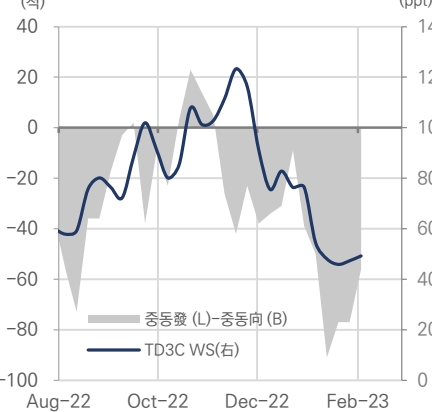
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



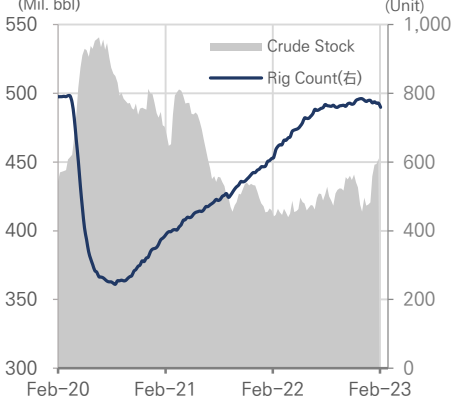
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 화물 유입 증가 및 가용 선박 감소로 인해 중동/중국 구간 WS 주간 3.3% 상승 - 대서양으로의 공선 이동 증가하며 중동 지역 Laden/Ballast Spread는 1월 중순 이후 마이너스 폭 축소 지속. 대서양 활동성도 소폭 증가하며 단기시황 강보합세 구현 전망
- Suezmax: 상위 선형 전환 수요 증가 및 선박 공급 압력에 WAF/유럽 구간 운임 하락
- Aframax: 대서양과 지중해 시황 약세에 중동/동남아 구간 운임도 동반 하락. 중동 지역 가용 선박 증가 및 Suezmax 약세도 시황 하방압력으로 작용. 단기시황 약세 유지 전망

제품선

- LR: 금수조치 개시(2.5일) 이전 유럽의 러시아산 석유제품 선취 수요로 인해 아시아/유럽 구간 차익거래 감소. 중동/동북아 구간 납사 물동량 둔화도 지속되며 시황 하락세 구현 - 반면 MR 시황 상승에 따른 상위 선형 전환 수요 유입 및 EU 금수조치 시행에 따른 차익 거래 물량 증가는 추가 시황 하락을 저지할 것. 단기시황 보합세 구현 전망
- MR: 연휴 종료 이후 동북아 지역 수출 증가하며 시황 상승세로 전환. 한국/싱가포르 구간 운임 주간 39% 상승. 역내 선박 공급 압력도 함께 개선. 단기시황 강세 유지 전망

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	49.68 ▲ 1.59	110.91 ▼ 11.14	210.71 ▼ 25.36	96.88 ▼ 10.00	28.67 ▲ 8.09
TCE (US\$/day)	24,339 ▲ 4,853	44,152 ▼ 5,679	56,538 ▼ 8,496	12,302 ▼ 2,217	32,879 ▲ 14,353

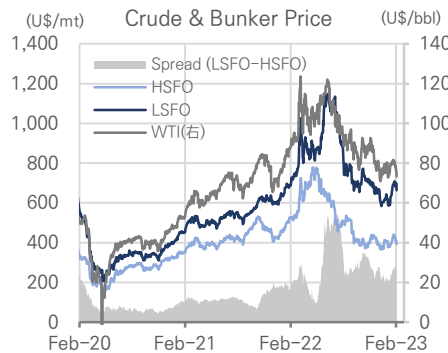
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 주요국 통화 긴축 지속 및 미국 원유 재고 증가에 주간 WTI 7.9% 하락 마감 - 미국은 기준금리 25bp 인상. 긴축 속도는 조절했으나 추가 금리 인상 시사 등 긴축 정책 유지 방침 표명. 영국과 EU 역시 기준금리를 각각 50bp 인상. 세계 경기 둔화 우려 증대 - 미국 원유 상업 재고는 전주대비 414만 배럴 증가. 원유 순수입 증가(259만 b/d) 및 정제 가동률 하락(0.4%)은 재고 증가 야기. 약천후로 인한 정제설비 가동차질 지속. 휘발유 및 중간유분 재고도 각각 주간 258만, 232만 배럴 증가하며 유가 하방압력으로 작용
- EU는 2.5일 러시아산 석유제품에 대한 수입금지 조치 및 가격상한제 적용 개시 - EU는 러시아산 경유에 대한 거래가격 상한선은 배럴 당 \$100, F/O 상한선은 \$45으로 합의. 다만 2.5일 이전 선적한 러시아산 석유제품에 대해서는 55일의 유예기간 부여

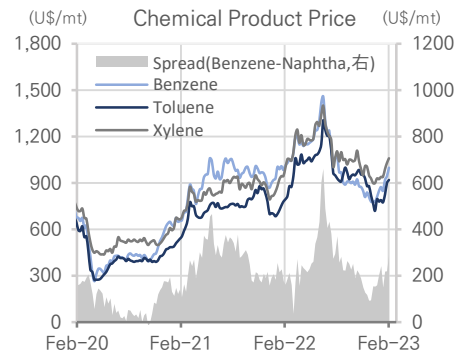
연료유가

- 원유 가격 하락과 함께 싱가포르 HSFO, LSFO 가격은 각각 주간 9.1%, 6.3% 하락 - 러시아산 고유황 연료유의 아시아 유입 증가 전망은 HSFO 하락폭 확대 요인으로 작용



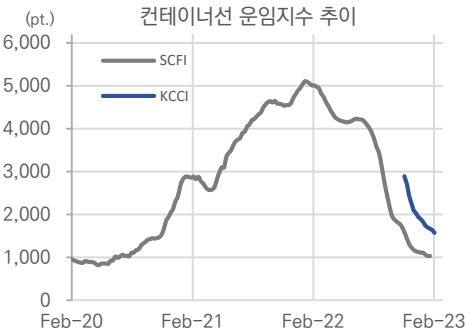
	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	73.39	392.50	664.00	271.50
증 감	▼ 6.29	▼ 39.50	▼ 45.00	▼ 5.50

※ Bunker Price : Singapore 기준



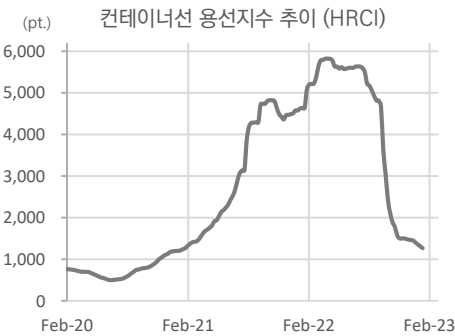
	Benzene	Toluene	Xylene
가격	1000 ▲ 55	920 ▲ 20	1060 ▲ 30
Spread*	285 ▲ 66	205 ▲ 31	345 ▲ 41

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.2.3.	'23.1.20.	증감
SCFI	1,006.89	1,029.75	▼ 22.86
美서안	1,363	1,403	▼ 40
美동안	2,706	2,783	▼ 77
유럽	961	1,014	▼ 53
지중해	1,754	1,816	▼ 62
동남아	150	154	▼ 4
중동	1,040	1,000	▲ 40
호주	441	515	▼ 74
남미	1,441	1,065	▲ 376
日서안	326	334	▼ 8
日동안	317	331	▼ 14
한국	226	238	▼ 12
동서Africa	2,931	3,047	▼ 116
남Africa	2,577	2,701	▼ 124

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용
** 1/27 SCFI 지수는 중국 춘절 연휴로 인해 미발표



선형 (TEU)	건조* 기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	A 3개월	11,000	▼ 1,000	11월2주
1,100	A 5개월	11,850	▼ 150	1월2주
1,600	B 3개월	13,500	▼ 1,500	1월3주
2,200	C 6개월	21,000	▲ 3,500	1월2주
2,700	A 12개월	20,000	▲ 2,000	12월2주
5,000	C 8개월	21,000	▲ 1,000	1월4주
5,500	A 12개월	20,000	▼ 20,750	1월1주
7,000	A 60개월	44,000	▲ 22,500	9월2주
9,000	B 12개월	30,000	▼ 22,000	10월5주

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

중 합 중동, 남미 제외 전항로 약세 이어지며 4주 연속 하락

- 1월 동서항로(북미, 유럽, 대서양) 선복 비중은 39.8%로 전년대비 3.9%p 하락. 북미, 유럽 항로가 각각 4%, 6% 줄어든 반면, 중동/인도(+11%), 호주(+5%)는 증가. 선박 재배치가 활발하게 진행되며 중단거리 항로 공급 증가세, 향후 운임 하방 압력 증가 예상
- 2M 종로를 알린 Maersk는 향후 Hamburg sud, Sealand, Twill 브랜드는 종료하고 Maersk 단일 브랜드로 통합 운영을 발표. APMT, MCI 등 타 문은 기존 체제 유지 예정
- 운임 및 물동량 약세가 계속되며 운항 정시성 개선 지속. 12월 전 항로 기준 56.6%로 전년대비 24.8%p, 전월비 0.1%p 향상, 물량 부진으로 인해 연중 정시성은 지속 개선 전망

미주항로 美 서안 재하락, 동안은 35주 연속 하락

- 美연준, 2월 0.25%p의 금리 인상을 단행하여 기준금리는 4.5~4.75%p에 안착. 최근 물가상승률 안정세에 따라 속도 조절 중이나, 인플레이션 목표치(2%)까지 추가인상 전망
- '22년 NY/NJ항은 949만TEU를 처리하며 북미 2위에 등극, 전통적으로 美항만 순위는 LA, LB가 1, 2위를 기록했으나 지난해 동부 물량 이전 가속화로 변화 발생(1위 LA항 990만TEU, 3위 LB항 913만TEU)
- * 12월 정시성: 서안 41.2%(전년대비+32%p, 전월비+1%p), 동안37.2%(전년대비+18%p, 전월비+2%p)

유럽항로 시황 부진에 따른 약보합세, 4주 연속 하락

- 임시결항 확대에도 불구하고 수요부진이 계속되며 '20년 8월 이후 처음으로 \$1,000 붕괴. 정체 완화에 따른 정시성 개선이 동반되고 있으며 이는 운임 하방 압력을 가중
- * 12월 정시성: 51.8%, 전년대비 +29.1%p, 전월비 +4%p
- 영국, 유럽중앙은행은 2월 기준금리 0.5%p 인상을 발표, 1월 유로존 물가상승률은 8.5%로 전망(8.9%)을 하회하며 개선세가 나타나고 있으나 금리인상 기조는 지속 전망
- IMF는 독일과 영국의 경제성장 전망을 각 0.1%, -0.6%로 전망하며 경기 부진 지속 예상

연근해/기타 동남아 항로 재하락, 춘절 영향 약보합세 계속

- IMF는 중국과 아시아 주요국 경제 성장을 5.3%로 예상하며 지난 10월 전망 대비 0.4%p 상향, '23년 전반적인 침체 기조 속에서 중국, 인도, 동남아 경제는 선방할 것으로 예측

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'23.2.6.	'23.1.30.	증감
종합지수	KCCI				1,574	1,638	▼ 64
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,447	1,478	▼ 31
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,887	2,972	▼ 85
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,838	1,828	▲ 10
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,935	2,924	▲ 11
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	2,065	2,171	▼ 106
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,463	1,635	▼ 172
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	1,523	1,648	▼ 125
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	1,669	1,599	▲ 70
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	3,805	4,216	▼ 411
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,875	3,573	▼ 698
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	282	280	▲ 2
	KJI	Japan	일본	10.0%	767	765	▲ 2
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	1,158	1,244	▼ 86

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

「운임 하락 저지, 임시결항 만으로는 불충분」 (로이드리스트_23.1.31)

- 수요 감소에 대응하여 임시 결항을 통한 공급 감소 지속 중. 그러나 운임은 여전히 약세를 보이고 있으며 화주들도 계약운임을 낮추도록 선사들을 압박하는 중. 일부 항로 운임이 손익분기점 아래로 내려 감에 따라 선사들은 공급 축소를 위한 추가적인 노력이 필요한 상황. 현재 선사들은 '22년 사상 최대 이익을 기록하며 재정적으로 여유로운 상태이나 수급 균형을 맞추기 위해 운항 속도를 줄이는 등 다각도로 대응 방안을 모색

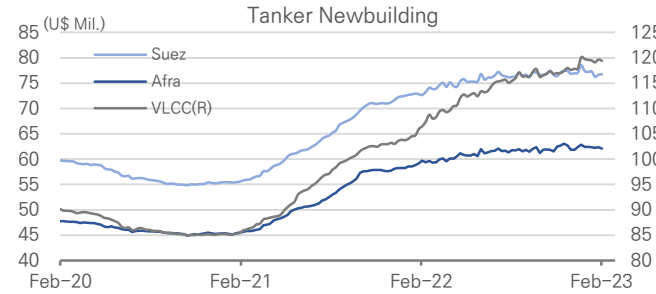
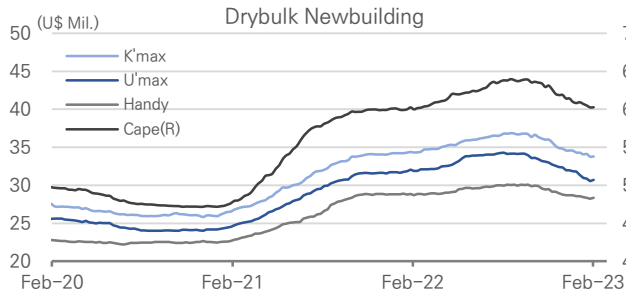
「미 서부항만 노사협상, 시애틀 분쟁으로 여전히 교착상태」 (로이드리스트_23.2.1)

- 美서부 시애틀항 일부 터미널에서 작업 할당 관련 분쟁이 지속되는 등 ILWU와 PMA 간 노사협상은 여전히 교착상태. 기존 노사협약은 지난 7월 만료되었으며, 작년 5월부터 재계약을 위한 협상이 계속되고 있으나 진전이 거의 없는 것으로 보여짐. 노사 양측은 아직 임금, 복리후생 및 항만 자동화 등 주요 문제에 대한 논의를 시작 하지도 못한 상태

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

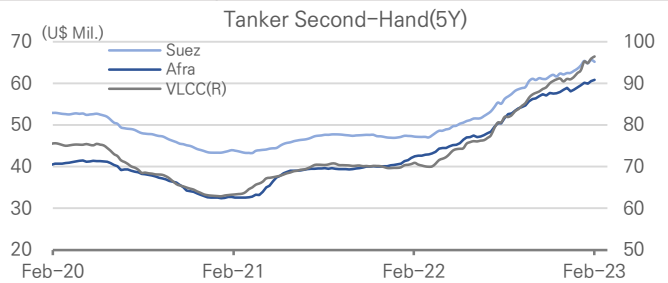
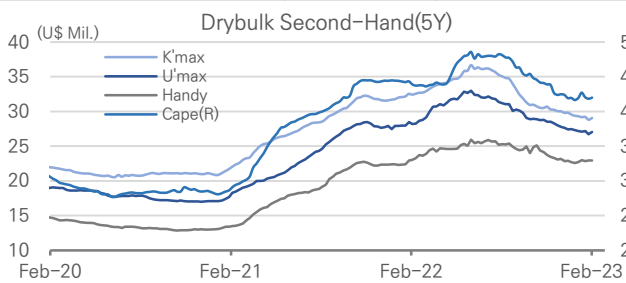
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	60.28	▲ 0.03	60.54	62.15	54.69	▲ 1.01	54.56	59.32
	Kamsarmax	82K	33.78	▲ 0.03	33.99	35.57	36.05	▲ 0.12	35.95	39.47
	Ultramax	64K	30.70	▲ 0.14	30.88	33.05	34.82	▲ 0.23	34.63	37.23
	Handy	33K	28.33	▲ 0.12	28.37	29.36	28.21	▲ 0.27	28.00	29.86
Tanker	VLCC	310K	119.43	▼ 0.24	119.47	113.45	122.93	▲ 0.14	122.25	106.21
	Suezmax	160K	76.75	▲ 0.08	76.84	75.73	83.58	▲ 0.14	83.41	74.28
	Aframax	105K	62.13	▼ 0.20	62.28	61.08	73.26	▼ 0.61	73.51	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Container	13,000 TEU	CMA CGM	Hyundai Samho HI	\$171m	12	'25-'26	Methanol capable
Tanker	50,000 DWT	Nissen Kaiun	Hyundai Mipo	\$45m	4	'24-'25	-
LNG carrier	174,000 CBM	MOL	Samsung HI	\$248m	5	'27	-

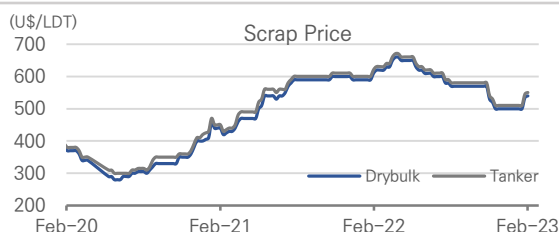
Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	41.98	▲ 0.16	42.09	38.08	27.99	▲ 0.01	27.79	27.54
	Kamsarmax	82K	29.06	▲ 0.25	29.12	27.60	21.01	▲ 0.35	21.07	19.46
	Ultramax	64K	27.06	▲ 0.36	27.04	23.40	18.86	▲ 0.48	18.82	16.54
	Handy	33K	22.93	▼ 0.03	22.89	18.52	15.38	▼ 0.12	15.62	12.29
Tanker	VLCC	310K	96.45	▲ 0.52	95.11	68.22	72.09	▼ 0.61	71.38	45.96
	Suezmax	160K	65.16	▼ 0.46	65.05	45.99	51.05	▲ 0.28	49.91	30.59
	Aframax	105K	60.80	▲ 0.28	60.18	37.58	48.10	▲ 0.36	46.90	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	MARKOS I	45,557	2005	Uljanik Brod	\$17m	Undisclosed
Bulker	BONITA	58,105	2010	Tsuneishi Zhoushan	\$15.9m	Undisclosed
Bulker	AS ELENIA	34,421	2011	SPP Goseong SY	\$13.3m	Undisclosed

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	545	▲ 5	529	585	540	▲ 5	515	588
Tanker	555	▲ 5	539	595	550	▲ 5	525	598

용 어	해 설
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 운임지수
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

	Ilido 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				