Korea Ocean Business Corporation

Feb 13, 2023

Weekly Market Report

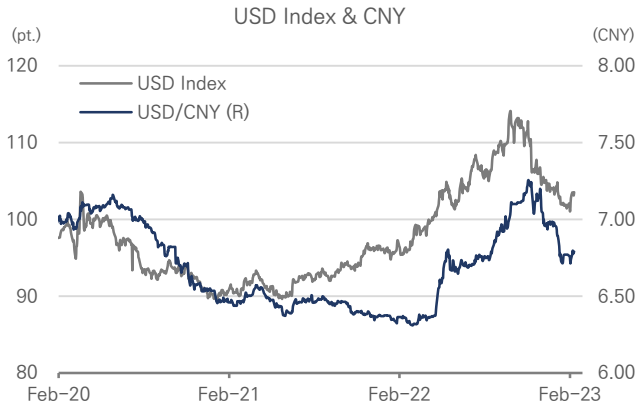
본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

Weekly Summary

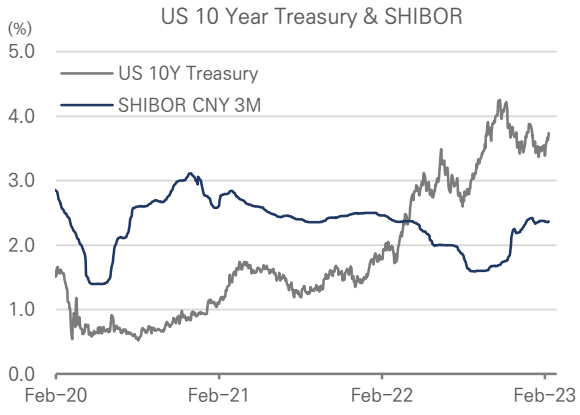
Drybulker	비내리는 브라질
Tanker	LR, 러시아 제재 수혜
Container	SCFI, 다시 세자리
Sale & Purchase	신조시장 잠시 휴식

Macro Indicators

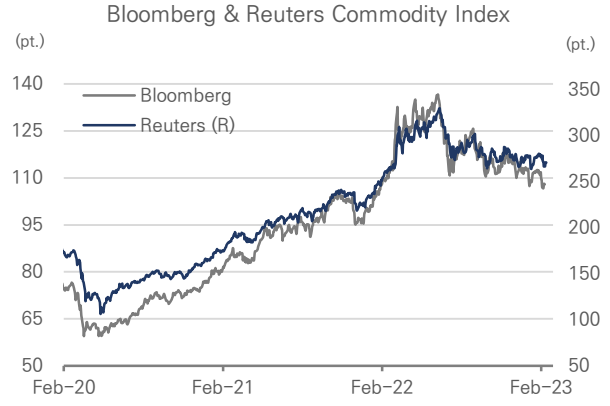
Foreign Exchange



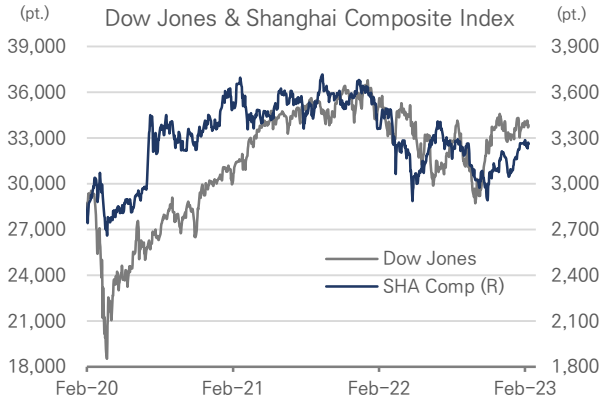
Interest Rates

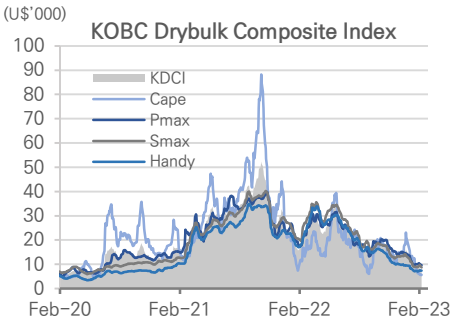


Commodity Index

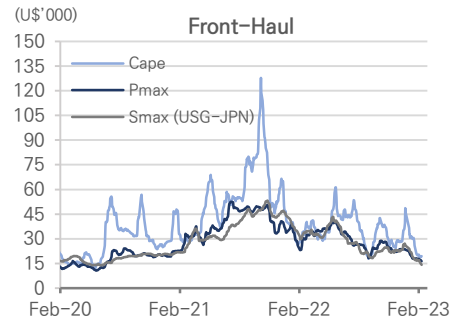


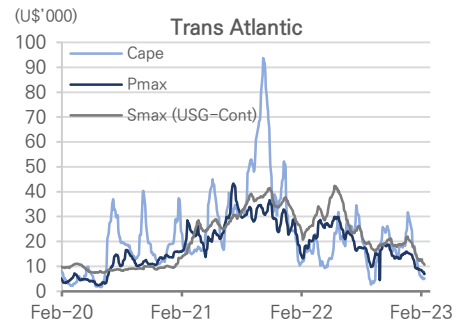
Stock Market

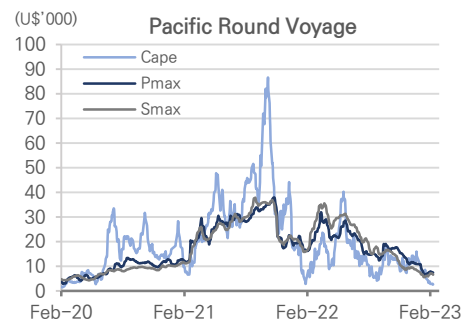




		2/10	2/3	증감
KDCI		7,667	8,224	▼ 557
Cape	평균	5,734	5,634	▲ 100
	F/H	19,363	19,538	▼ 175
	T/A	5,150	5,213	▼ 63
	Pac RV	2,638	2,875	▼ 237
P'max	평균	9,231	9,926	▼ 695
	F/H	16,325	17,580	▼ 1,255
	T/A	6,878	8,190	▼ 1,312
	Pac RV	7,419	7,708	▼ 289
S'max	평균	8,241	9,371	▼ 1,130
	F/H	14,088	16,371	▼ 2,283
	T/A	10,697	11,807	▼ 1,110
	Pac RV	6,586	7,109	▼ 523







Cape 규제완화 효과는?

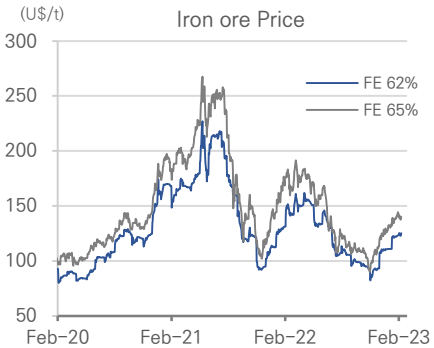
◦ 과도한 약세 지속에 따른 선주들의 저항 증가 및 중국 일부 지역의 부동산 규제 완화에 따른 시장 심리 개선으로 소폭 상승
– 그러나 절대적인 수준은 여전히 일 U$4,000 수준으로 낮게 유지되고 있음
◦ 중국 우한성, 그간 투기수요 차단을 위해 금지되었던 주택 보유가구의 추가 주택구매 전격 허용
– 이러한 규제 완화가 우한을 시작으로 중국 전역으로 확산되어 부동산 시장 및 철강 수요 회복을 지원할 것이라는 예상이 제기되며 시장심리 개선에 일조
– 그러나 이와 같은 규제완화는 중국 부동산 경기 침체의 심각성을 반증하는 것이며, 실제 철강 수요 회복은 하반기나 되어야 가시적으로 나타날 수 있다는 반론도 지속
◦ 중국 주요 지방정부들의 금년 인프라 투자 예산 증가율이 둔화된 점도 철강 수요 부진 우려 가중
– 2월 7일 현재까지 투자계획을 발표한 15개 지역의 '23년도 인프라 투자 금액은 총 6.9조 위안 규모로 전년 대비 0.5% 증가에 그침. 이는 '22년 기록한 9.6% 대비 크게 둔화된 수치
– '22년에 이미 개시된 인프라 건설 프로젝트의 건설이 금년에 본격적으로 진행될 것이므로 금년에는 대규모 추가 예산 편성이 필요하지 않다는 지적도 존재함. 그러나 작년에 계획된 프로젝트들에 대한 자금 조달이 원활하지 않은 점은 금년 경기 부양효과에 대한 의문을 남김
◦ 금주 과도한 하락에 대한 반발성 반등이 나타나며 낮은 수준에서의 등락이 이어질 것으로 예상되나, 본격적인 회복은 3월 초 중국 양회를 전후로 가능할 것으로 보임

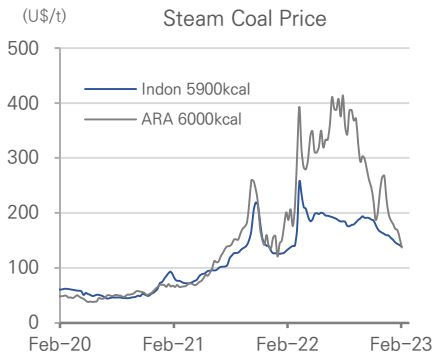
Panamax 브라질에 비가오면 운임이 떨어진다?

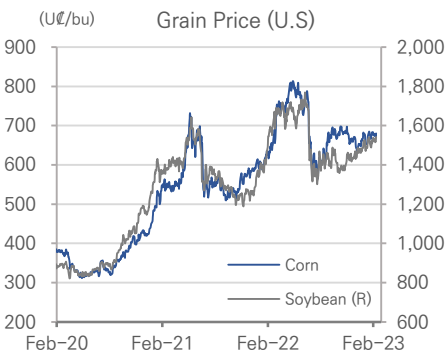
◦ 양대 수역 모두 석탄 수요가 부진하게 유지되는 가운데 남미 대두 수확이 우천으로 인해 계속 지연되며 전반적인 수요 위축 및 시황 하락 발생
◦ 유럽 주요 지역의 기온이 평년 대비 높게 유지되어 난방용 에너지 수요 부진이 이어지는 가운데, 천연가스 공급도 예상보다 원활히 이루어져 유럽향 석탄 물동량 침체 지속 중.
◦ 태평양도 중국, 인디아 등 주요 수입국들의 석탄 재고가 넉넉하게 유지되는 가운데, 스리랑카, 파키스탄, 방글라데시 등 IMF 구제금융을 지원받는 아시아 국가들은 석탄 수입을 위한 신용장 개설이 원활히 이루어지지 않아 신규 물동량 제한됨
– 폭우로 중단된 동호주 퀸즐랜드 지역의 석탄 열차 운행 재개가 추가 지연된 점도 운임시황 압박
◦ 브라질 대두 수확은 2/4일 현재 8.9% 진행되어, 전년 동기의 16.8% 대비 약 2주 가량 지연 중
– 이는 남미향 파나막스 공선 공급 증가와 더불어 공급 우위의 수급 불균형을 초래
◦ 남미 대두 수확 지연에도 불구하고 생산량은 사상 최대치 갱신이 전망되어, 신곡 출하가 진행되면 운임 시장도 지지될 것으로 예상됨
– 다만 과도한 ballaster 유입으로 인한 남미항로 공급 과잉이 시장 회복을 당분간 제한할 것

Supramax 대체수요 상실

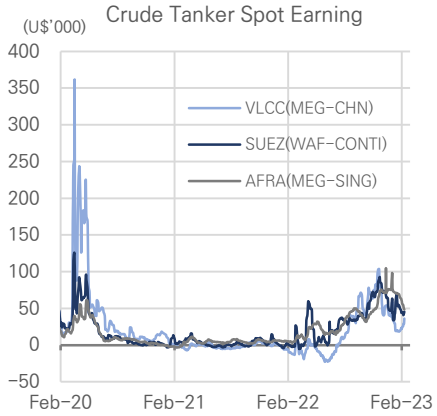
◦ 파나막스 약세에 따른 대체수요 감소 및 튀르키예 대지진으로 인한 대서양 불확실성 증가로 하락
– 그동안 태평양 소재 파나막스들의 남미향 ballasting에 따른 공급 공백을 수프라막스가 대체하며 시장 지지되었으나, 남미 곡물 출하 지연으로 파나막스가 약세 전환되자 동반 하락
◦ 2월 6일 발생한 튀르키예 대지진으로 주요 항만인 Iskenderun의 운영 전면 중단
– 동 항만이 주로 취급하던 스크랩, 석탄 등의 신규 물동량 위축되어 대서양 시황에 악재로 작용
◦ 당분간 자체 동력 보다는 파나막스 시황 수준에 따라 방향성이 결정되는 패턴 구현 예상됨

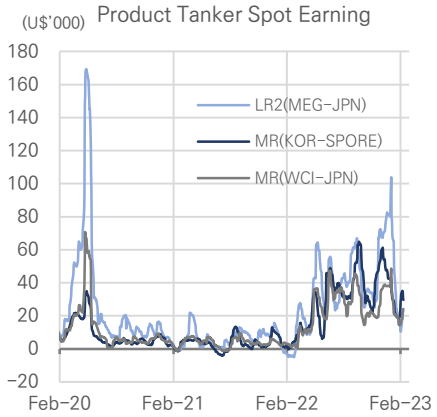


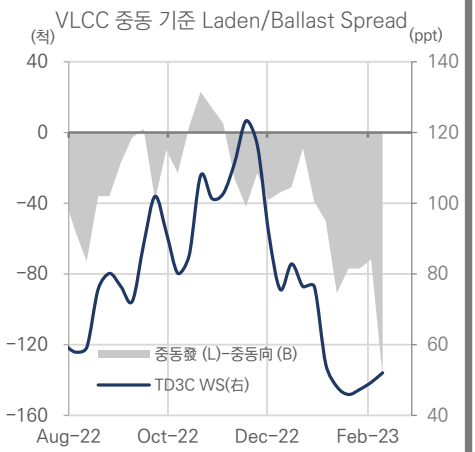


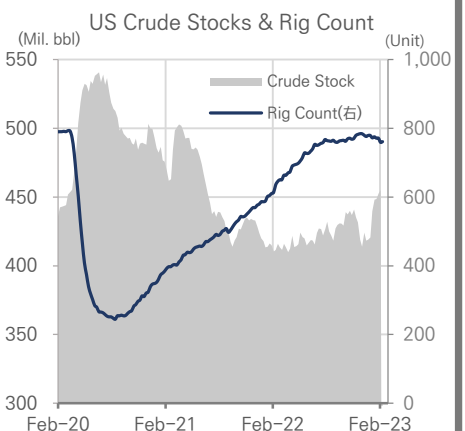


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus









원유선

◦ VLCC: 주 초반 미국 등 대서양 수역 활동성 증가하며 시황 상승 견인. 주 후반 2월 하순 중동 선적 화물 유입도 함께 증가하며 중동/중국 구간 WS 주간 17.2% 상승 마감
– 다만 중동 지역 선박 공급 증가는 추가 상승폭을 제한할 것. 단기시황 강보합세 전망

◦ Suezmax: 미주로의 공선 이동 증가하며 서아프리카 선박 공급 압력 소폭 개선. 주 중반 유럽향 화물 유입 증가에 서아프리카/유럽 구간 시황 상승 전환. 단기시황 강보합세 전망

◦ Aframax: 튀르키예 지진 여파로 화물 유입 감소하며 지중해와 대서양 수역의 시황 약세 지속. 중동 화물도 Suezmax로의 대체 성약 증가하며 중동/동남아 구간 WS 9.3% 하락

제품선

◦ LR: 러시아산 석유제품 금수 이후 아시아/유럽 구간 차익거래 유입 재개되며 시황 반등
– 아시아향 납사 물동량도 동반 증가하며 중동/동북아 구간 WS 주간 28.4% 상승 마감
– MR 강세에 따른 상위 선형 전환 수요 유입은 상승폭을 확대. 단기시황 강세 유지 전망

◦ MR: 중국 석유제품 자체 소비 증가에 동북아 역내 화물 유입 둔화. 한국/싱가포르 구간 WS 6.9% 하락. 상위 선형 강세 전환은 추가 하락폭 제한할 것. 단기시황 약보합세 전망

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	58.23 ▲ 8.55	114.09 ▲ 3.18	191.07 ▼ 19.64	124.44 ▲ 27.56	26.70 ▼ 1.97
TCE (U$/day)	36,040 ▲11,701	45,545 ▲ 1,393	48,578 ▼ 7,959	22,957 ▲10,655	29,573 ▼ 3,306

※ MR(KOR-SGP) 운임 : U$/mt

국제유가

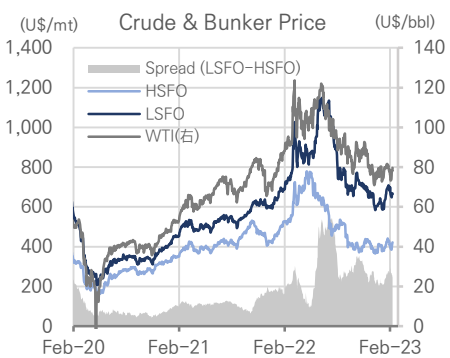
◦ 튀르키예 지진 및 러시아 감산에 따른 석유 공급 차질 우려 증대에 주간 WTI 8.6% 상승
– 튀르키예 지진 여파로 인해 지중해 석유 선적 터미널(Ceyhan) 운영 차질 발생. 이라크와 아제르바이잔의 원유 수출(100만 b/d 상당)에 영향. 러시아는 서방 제재에 대한 대응으로 원유 50만 b/d 감산 계획 발표. 기존 생산량의 5% 수준으로 OPEC+ 방침과 별도 조치

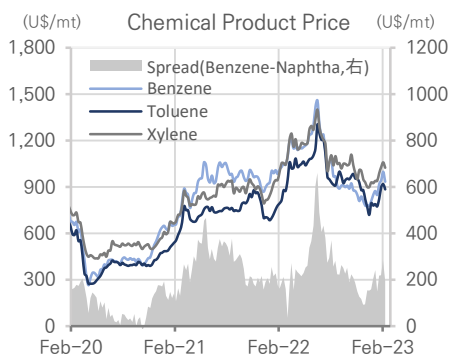
◦ 미국 원유 상업 재고는 전주대비 242만 배럴 증가하며 유가 상승폭을 제한. 정제가동률은 2.2% 상승했으나, 원유 생산과 순수입이 각각 10만, 37만 b/d 증가하며 재고 증가 야기
– 석유제품 소비 둔화에 휘발유 및 중간유분 재고도 각각 주간 501만, 293만 배럴 증가

◦ 사우디는 아시아 대상 3월 Arab Light OSP(공식판매가격)를 2월 대비 배럴 당 20센트 인상

연료유가

◦ 원유 가격 상승과 함께 싱가포르 HSFO, LSFO 가격도 각각 주간 7.4%, 0.3% 동반 상승
– 선물시장 백워데이션 경향 강화에 따른 현물 수요 둔화는 LSFO 가격 하방압력으로 작용
– LSFO/HSFO Spread는 전주대비 10% 축소 ('22년 평균 $279, '23.1월 $240.5/톤)





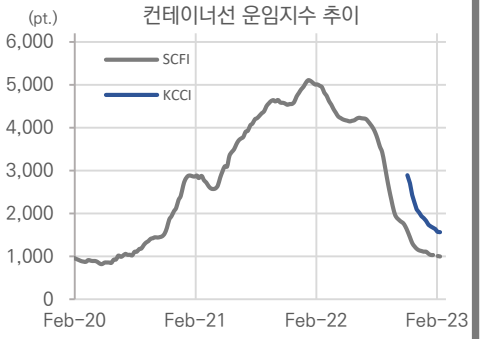
	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	79.72	421.50	666.00	244.50
증 감	▲ 6.33	▲ 29.00	▲ 2.00	▼ 27.00

※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	935 ▼ 65	885 ▼ 35	1025 ▼ 35
Spread*	195 ▼ 90	145 ▼ 60	285 ▼ 60

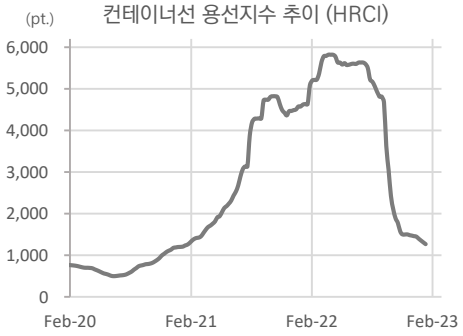
※ Spread : Naphtha 대비 편차

※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMF, AIS



	'23.2.10.	'23.2.3.	증감
SCFI	995.16	1,006.89	▼ 11.73
美서안	1,293	1,363	▼ 70
美동안	2,553	2,706	▼ 153
유럽	925	961	▼ 36
지중해	1,724	1,754	▼ 30
동남아	155	150	▲ 5
중동	1,132	1,040	▲ 92
호주	414	441	▼ 27
남미	1,522	1,441	▲ 81
日서안	333	326	▲ 7
日동안	324	317	▲ 7
한국	211	226	▼ 15
동서Africa	2,864	2,931	▼ 67
남Africa	2,479	2,577	▼ 98

* 美서안, 美동안: $/FEU, 그 외: $/TEU 사용



선형 (TEU)	건조*	기간	$/Day	+/-**	성약주차
700	A	11개월	9,500	▼ 1,500	1월5주
1,100	A	4개월	11,750	▼ 100	1월5주
1,600	B	5개월	14,000	▲ 500	1월5주
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

종 합 SCFI 5주 연속 하락, '20. 6월 이후 처음으로 1,000pt 이하로 하락

- 수요 부진과 정체 완화가 빠르게 진행되며 수급불균형 심화, 운임 하방 압력 증가. 정체로 인한 선대 실질공급 감소는 '20년 11%에서 '21~'22년 17%까지 증가하였으나, 최근에는 3% 수준으로 하락
- Maersk는 '22년 연간 수익(EBITDA)은 368억 달러로 사상 최대치를 달성했으나 4분기는 65억 달러를 기록하며 전망치(67.7억달러)를 하회. 동사는 '23년 전체 컨테이너 물동량이 최대 2.5%까지 감소할 것이며, 자사의 이익도 약 80% 감소할 것으로 전망

미주항로 공급 조절에도 약세 계속, 美 서안 2주 연속, 동안은 36주 연속 하락

- 美소매협회, 2월 수입 물동량 157만TEU로 전년동기대비 25.5% 감소 예상하며 기존 전망(11.5%)대비 14%p 하향 조정. 상반기 전체 수입량(1,090만TEU)도 전년동기대비 19.4% 감소하여 상반기 중 수요 둔화 지속 전망
- 연이은 기준금리 인상에도 美 1월 실업률은 3.4%를 기록, '60년대 말 이후 가장 낮은 수준을 유지. 고용지표 호조는 美 연준의 긴축기조를 유지하게 하는 유인이 될 전망

유럽항로 낙폭 소폭 둔화되었으나 하락세 지속, 5주 연속 하락

- 中 춘절 연휴 복귀가 재개되고 있으나 수요 약세에 따른 임시 결항은 2월말까지도 계속될 것으로 예상
- 운임 하락이 가속화 되면서 선사들은 얼라이언스 외부 타 선사들과의 선복 공유를 확대하는 추세, 소석률 제고 및 운항 서비스 증대를 통해 선대 운영 효율 개선 추진
- 경기 위축 및 러-우 전쟁 여파로 러시아 상트페테르부르크항은 '22년 92.5만TEU를 처리, 전년대비 물동량 54.7% 감소, 브레머하펜항도 460만TEU로 8.9% 감소

연근해/기타 동남아 항로 소폭 반등, 보합세

- 선사들의 아주역내항로 신규 개설 및 개편 계속, 화물 확보를 위한 경쟁 심화
- '22년 中 주요 항만의 연간 컨 처리량은 2.9억TEU로 전년대비 4.7% 증가. 제로코로나 정책의 여파로 상해가 0.6% 증가에 그친 반면, 청도와 닝보항은 각각 8.3%, 7.3% 증가

KCCI (KOBC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'23.2.13.	'23.2.6.	증감
종합지수	KCCI				1,560	1,574	▼ 14
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,433	1,447	▼ 14
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,840	2,887	▼ 47
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,770	1,838	▼ 68
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,926	2,935	▼ 9
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	2,051	2,065	▼ 14
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,403	1,463	▼ 60
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	1,600	1,523	▲ 77
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	1,748	1,669	▲ 79
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	3,689	3,805	▼ 116
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	3,085	2,875	▲ 210
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	268	282	▼ 14
	KJI	Japan	일본	10.0%	756	767	▼ 11
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	1,129	1,158	▼ 29

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

『머스크, 노후선 폐선 흐름에 합류』(Container News_23.2.7)

- 수요 둔화 및 정체 완화에 따른 운임 약세가 계속되면서 최근 에버그린, 완하이, RCL 등 글로벌 선사들의 노후선 폐선 움직임 증가세. 최근 머스크도 '99년에 건조된 1,092 TEU급 피더 컨테이너선을 폐선 처리하며 한동안 중단되었던 선박 해체를 재개. 브로커에 따르면 해당 선박의 폐선가는 278만 달러이며, 2월 초 인도 알랑에서 폐선 처리

『美 1월 수입량, '19년 1월 대비 0.3% 감소』(로이드리스트_23.2.8)

- 고금리 및 고인플레이션에 따른 소비자 수요 둔화로 북미 컨테이너 수입량은 감소세. 미국의 1월 컨 수입량은 전년 동월 대비 16.1% 감소, 이는 '19년 동월 대비 0.3% 감소한 수준으로 최근 들어 컨 수입량은 팬데믹 이전 수준을 하회. 2월이 전통적 비수기이긴 하나, 미국 12대 항만의 2월 물동량도 전년 동월 대비 25.6% 감소할 것으로 예상되는 등 팬데믹 이후 3년 만에 최저 수준을 기록할 전망

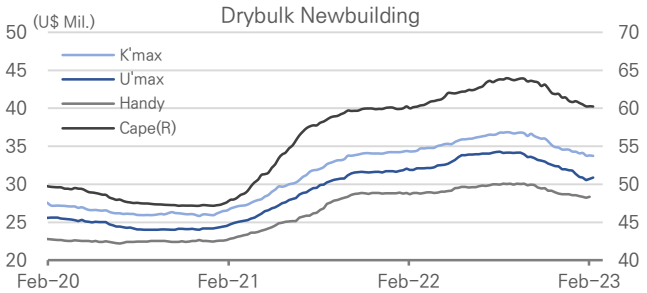
※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

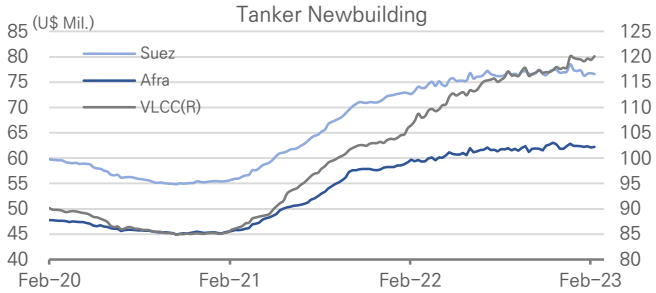
Sale & Purchase

한국해양진흥공사 Korea Ocean Business Corporation

Newbuilding & Resale

Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	60.24	▼ 0.04	60.49	62.15	55.02	▲ 0.33	54.64	59.32
	Kamsarmax	82K	33.72	▼ 0.06	33.95	35.57	35.83	▼ 0.22	35.93	39.47
	Ultramax	64K	30.88	▲ 0.18	30.88	33.05	34.57	▼ 0.25	34.62	37.23
	Handy	33K	28.33	-	28.37	29.36	28.22	▲ 0.01	28.04	29.86
Tanker	VLCC	310K	120.14	▲ 0.71	119.58	113.45	123.35	▲ 0.42	122.43	106.21
	Suezmax	160K	76.60	▼ 0.15	76.80	75.73	83.68	▲ 0.10	83.46	74.28
	Aframax	105K	62.21	▲ 0.08	62.27	61.08	73.35	▲ 0.09	73.48	63.10

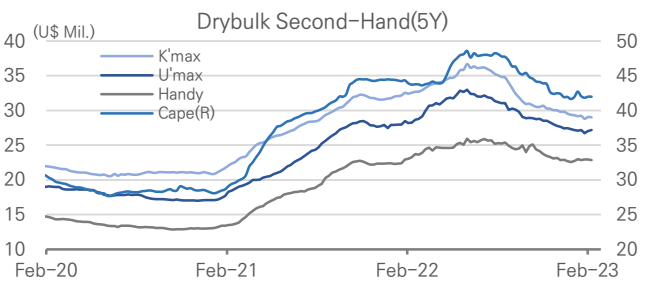


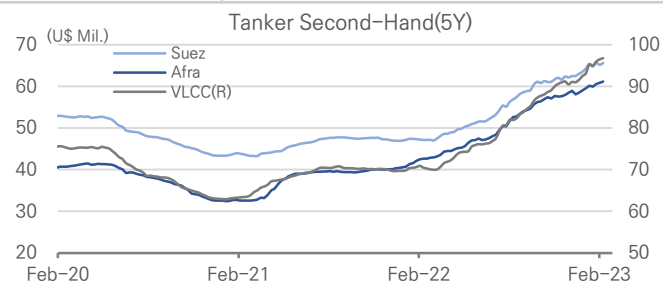


Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
-	-	-	-	-	-	-	-

Secondhand

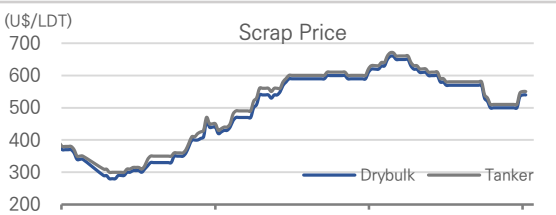
Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	41.97	▼ 0.01	42.07	38.08	28.02	▲ 0.03	27.83	27.54
	Kamsarmax	82K	29.01	▼ 0.05	29.10	27.60	21.01	-	21.06	19.46
	Ultramax	64K	27.19	▲ 0.13	27.07	23.40	18.81	▼ 0.05	18.82	16.54
	Handy	33K	22.86	▼ 0.07	22.89	18.52	15.30	▼ 0.08	15.57	12.29
Tanker	VLCC	310K	96.74	▲ 0.29	95.38	68.22	72.21	▲ 0.12	71.52	45.96
	Suezmax	160K	65.59	▲ 0.43	65.14	45.99	51.35	▲ 0.30	50.15	30.59
	Aframax	105K	61.15	▲ 0.35	60.34	37.58	48.40	▲ 0.30	47.15	24.03





Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	HAFNIA KRONBORG	73,708	2007	New Century SB	$22m	Asian buyers
Bulker	SPRINGFIELD	63,670	2020	COSCO HI (Yangzhou)	$30.7m	Undisclosed
Bulker	LAVIEEN ROSE	33,398	2014	SK Onishi	$17.5m	Greek buyers

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	545	-	532	585	540	-	519	588
Tanker	555	-	542	595	550	-	529	598

※ 자료 : 한국해양진흥공사, GMS

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
Korea Ocean Business Corporation

KOBC Drybulk Panelists

ILDO	Ildo Chartering	JS	Jangsoo Shipping	Flaship	Flaship	Ascent Bulk	Ascent Bulk
ds DAESANG SHIPPING	Daesang Shipping	BASIM	Basim Chartering	MB MAX-BRIDGE	Max-Bridge	长城国际海运有限公司 GREAT WALL INTERNATIONAL MARINE LIMITED	Greatwall International
ACE	Ace Chartering		Kaya Shipping	INTERLINK SHIPBROKERS	Interlink	OPTIMA INTERNATIONAL	Optima International Shanghai
m.t CHARTERING & AGENCY	M.I.T Chartering & Agency	GOOD TURN Since 1969	Good Turn Transportation	海晨航运有限公司 OCEAN ROBIN	Ocean Robin Shipping		
HOWE ROBINSON PARTNERS	Howe Robinson Singapore	OHY	OHY Shipping	BNS Shipping	BNS Shipping		

KOBC Tanker Panelists

Presco	Presco International	RKR	Reshamwala Shipbrokers	NEO	Neostar Maritime	SIMPSON | SPENCE | YOUNG	SSY London
KOEL	KOEL International		Hans Shipping	NAV Maritime Co., Ltd.	Nav Maritime	SEOUL LINE Bene Factum - Good Deed	Seoul Line

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				

KOBC S&P Panelists

GYRO MARITIME	Gyro Maritime	FOS	Forocean Shipbroking	HANWON MARITIME CO., LTD.	Hanwon Maritime	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		Maxmart Shipping & Trading	SIMPSON | SPENCE | YOUNG	SSY London
HAIDELY SHIPPING LIMITED	Haidely Shipping	STL	STL Shipping	HIT	HIT Marine Company	RKR	Reshamwala Shipbrokers
	Seasure Shipbroking		Mcquilling				