

Korea Ocean Business Corporation

Feb 20, 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

한결같은 약세



Tanker

미국, 비축유 추가 방출 예정



Container

컨선 해체 재개

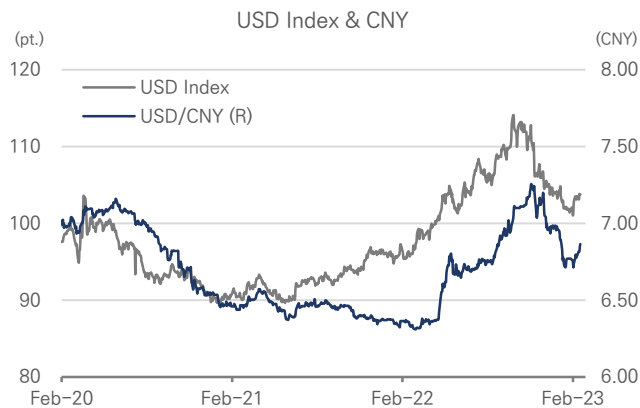


Sale & Purchase

메탄올 이중연료 컨테이너선 대량 발주

Macro Indicators

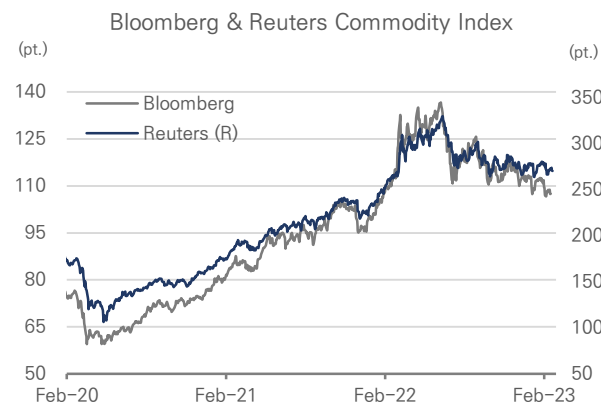
Foreign Exchange



Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 2월은 포기한다

- 중국 철강 수요 회복이 계속 지연되는 한편 대서양의 신규 수요 유입도 감소하며 추가 하락
- 중국인민은행, 지난 1월 자국의 가계 신규 저축액이 전년동기대비 15% 증가했다고 발표
 - 이는 주민들이 주택 구매를 포함한 소비 확대보다는 불경기에 대비한 저축에 주력하고 있음을 나타내는 것으로 철강 소비 둔화 전망을 뒷받침
- 중국철강협회 회원사들의 일일 평균 조강생산량은 올 초 1.92억톤으로 저점 기록 후 2.1~10일 현재 2.06억톤으로 지난해 10월 수준을 회복
 - 그러나 조강생산량 증가에도 불구하고 중국 철광석 항만 재고량은 1.41억톤으로 4주 연속 증가하여 지난해 5월 이후 최고치 기록 중
 - 이는 기존 구매하여 중국으로 운송되는 철광석 물량이 수요 대비 과도하여 신규 물동량 발생을 제한하는 패턴으로 파악됨
- OPEX의 절반에도 미치지 못하는 과도한 저시황 지속 및 중국 제철소들의 철강 생산 마진 소폭 개선에 따라 단기적으로 추가 하락은 제한될 것
 - 그러나 상승 모멘텀 확보는 3월 초 중국 양회 이후가 될 것으로 시장의 전망이 모아짐

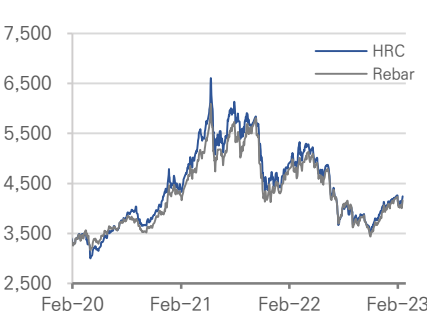
Panamax 남미 시즌이 서서히

- 대부분의 항로에서 선박 공급 과잉이 해소되지 않으며 하락세를 이어가고 있으나, 남미 대두 출하가 서서히 본 궤도에 오르며 낙폭 축소
- 브라질의 대두 수확은 2.11일 기준 15.4% 진행되어 여전히 지난해 같은 시기의 25% 대비 느리게 진행 중이나, 최근 기상 호전에 따른 수확 속도 개선으로 수출 물량 확대됨
 - 브라질의 2월 첫 2주간 대두 수출량은 130만톤으로 1월 전체 수출량인 94만톤을 상회
- 그러나 석탄 물동량은 북반구의 겨울철이 서서히 종료되는 한편, 천연가스를 포함한 에너지 분야 전반의 약세에 따라 침체 지속
 - 중국산 석탄(5,500kcal/kg) 가격은 자체 생산량 증가 및 수요 부진의 영향으로 작년 3월 이후 처음으로 톤당 1,000위안 이하로 하락
 - 인도네시아 석탄이 중국, 인디아 등으로 일부 유입되고는 있으나 주로 수프라마스로 소화되어 파나마스 시황에는 별다른 긍정적인 영향을 주지 못함
- 브라질의 대두 신곡 출하 확대가 남미 항로에 누적된 ballaster들을 소화하며 점차 상승 동력을 마련하겠으나, 석탄 수요 부진과 Cape의 약세는 추가 상승을 제한하는 요인

Supramax USG 회복

- 대서양의 수요 개선 및 태평양 역내 수요 회복에 힘입어 상승
- 브라질산 대두의 수확 지연에 따라 긴급한 수요 일부가 미국산 대두로 전환되어 USG는 약 2개월 만에 상승 전환
- 튀르키예 대지진으로 2월 6일 이후 중단되었던 Iskenderun 항만이 2월 14일 부분 가동 재개에 돌입한 점도 대서양 수역의 철강 및 스크랩 교역의 불확실성을 완화
 - 그러나 동 항만의 인프라가 다수 파손되어 스크랩 수입 완전 정상화까지는 추가 시일 소요될 것
- 다만 튀르키예 정부가 이번 지진 피해 복구에 약 4백만 톤의 철강이 소요될 것으로 전망하여, 향후 재건 사업이 본격화 될 경우 철강 생산량 증가에 따른 철스크랩 및 철강 반제품 수입량이 증가할 것으로 예상됨

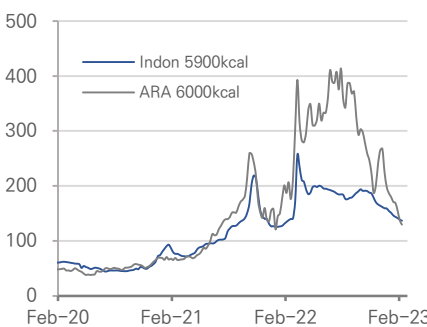
Steel Price (China)



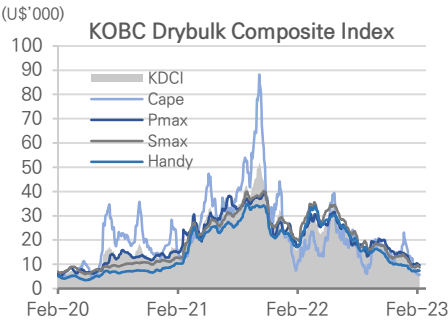
Iron ore Price



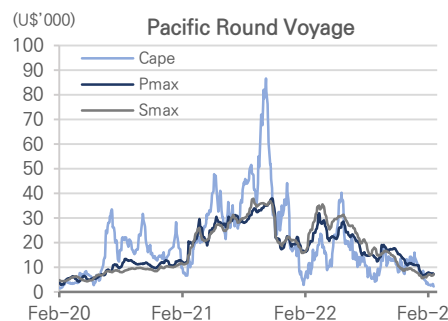
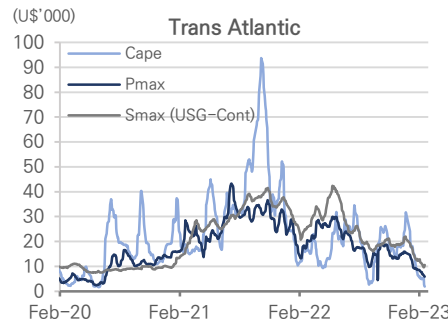
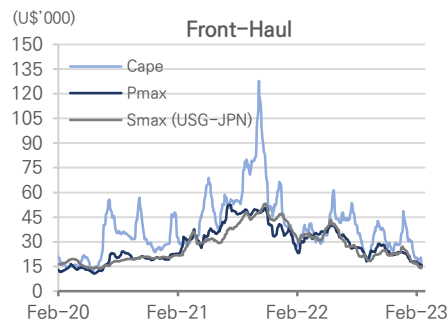
Steam Coal Price



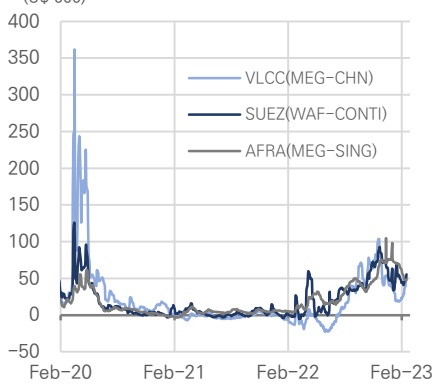
Grain Price (U.S)



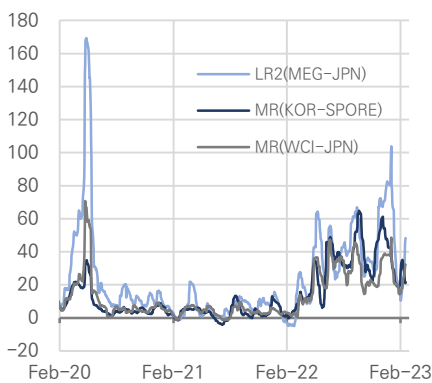
		2/17	2/10	증감
KDCI		7,393	7,667	▼ 274
Cape	평균	4,467	5,734	▼ 1,267
	F/H	14,950	19,363	▼ 4,413
	T/A	1,925	5,150	▼ 3,225
	Pac RV	2,225	2,638	▼ 413
P'max	평균	8,882	9,231	▼ 349
	F/H	15,680	16,325	▼ 645
	T/A	5,906	6,878	▼ 972
	Pac RV	7,394	7,419	▼ 25
S'max	평균	8,870	8,241	▲ 629
	F/H	14,993	14,088	▲ 905
	T/A	10,611	10,697	▼ 86
	Pac RV	7,205	6,586	▲ 619



(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



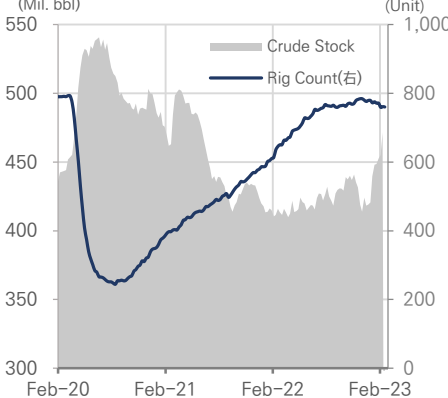
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 중동 3월 선적 화물이 시장에 유입되며 중동/중국 구간 WS 주간 17.2% 상승
- 중동 지역 Laden/Ballast Spread도 2월 중순 이후 마이너스 폭 축소. 미국 전략비축유 방출 계획 발표에 USG/아시아 구간 물동량 증가 기대감 상승. 단기시황 강세 유지 전망
- Suezmax: USG 선적 화물 유입 증가하며 대서양 수역 선박 수급 개선. 또한 꾸준한 화물 유입 및 상위 선형 강세 영향에 WAF/유럽 구간 WS 11% 상승. 단기시황 강보합세 전망
- Aframax: 튀르키예 터미널 운영 재개에도 불구하고 선박 공급 압력에 대서양 수역 시황 약세 구현. 중동/동남아 구간 역시 화물 유입 둔화 및 가용 선박 증가에 시황 하락세 유지

제품선

- LR: 차익거래 증가에 중동 지역 가용 선박 감소. 중동/동북아 구간 WS 주간 49.7% 급등
- EU의 금수 이후 아시아/유럽 구간 화물 유입 증가. 다만 중동으로 유입되는 공선 증가 및 Aframax 시황 하락은 추가 상승폭을 제한할 것. 단기시황 강보합세 구현 전망
- MR: 동북아 지역 석유제품 수출 둔화에 한국/싱가포르 구간 운임 주간 20.2% 하락. 반면 역내 가용 선박 감소 및 상위 선형 강세 구현은 추가 하락 저지 요인. 단기시황 보합세 전망

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	68.27 ▲ 10.04	126.82 ▲ 12.73	187.14 ▼ 3.93	186.25 ▲ 61.81	21.30 ▼ 5.41
TCE (US\$/day)	52,014 ▲ 15,974	55,506 ▲ 9,961	48,330 ▼ 248	48,342 ▲ 25,385	21,350 ▼ 8,224

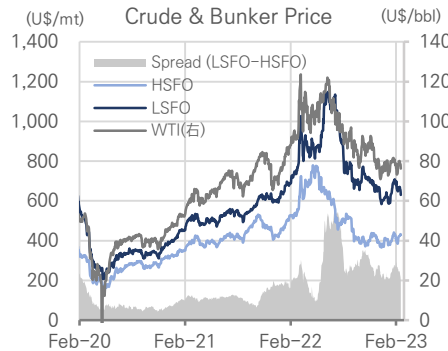
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 주요국 긴축 정책 유지 전망 및 미국 원유 상업 재고 증가에 주간 WTI 4.2% 하락 마감
- 미국 소비자물가지수와 생산자물가지수는 각각 전년동월대비 6.4%, 6% 상승. 하락세는 유지했으나 시장 예상치를 상회. 인플레이션 장기화 우려에 따른 통화 긴축 지속 전망
- 미국 원유 상업 재고는 주간 1,628만 배럴 증가하며 유가 하락폭 확대. 순수입은 전주대비 107만 b/d 감소했으나 정제가동률이 1.4% 하락하며 재고 증가 야기
- 소비 둔화에 휘발유 재고도 232만 배럴 증가. 반면 중간유분 재고는 129만 배럴 감소
- 미국은 올해 전략비축유 2,600만 배럴 방출 계획을 발표 2분기 방출 예정으로 전략비축유 재매입을 예상했던 시장의 관측과는 반대되는 조치. 유가 하방압력으로 작용 전망

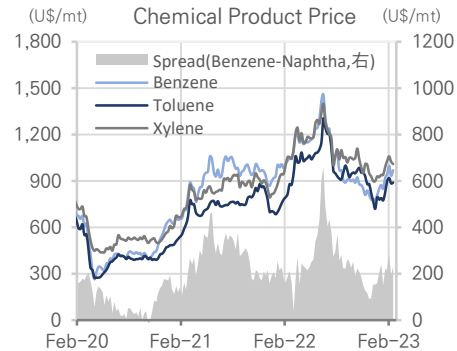
연료유가

- 원유 가격 하락에 싱가포르 LSFO 가격 주간 5.3% 하락. 반면 관망세를 보였던 구매자들이 시장에 재진입하며 HSFO는 1.9% 상승 마감. 유종 간 Spread는 전주대비 17.8% 축소
- LSFO 선물 백워데이션 경향 소폭 완화에도 여전히 현물과 큰 차이 유지하며 하락폭 확대



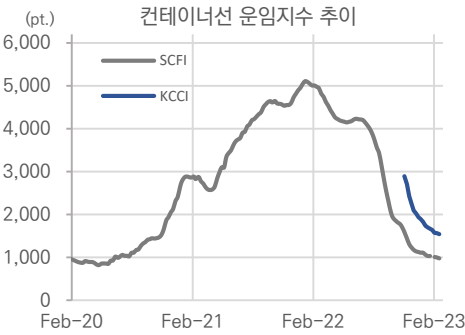
	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	76.34	429.50	630.50	201.00
증 감	▼ 3.38	▲ 8.00	▼ 35.50	▼ 43.50

※ Bunker Price : Singapore 기준



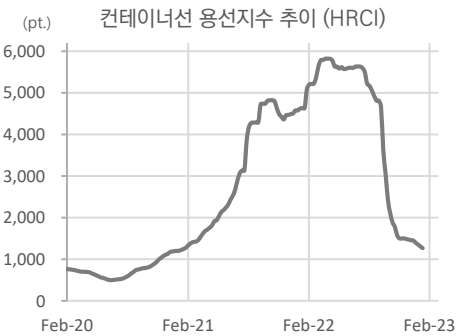
	Benzene	Toluene	Xylene
가격	970 ▲ 35	890 ▲ 5	1010 ▼ 15
Spread*	232 ▲ 37	152 ▲ 7	272 ▼ 13

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.2.17.	'23.2.10.	증감
SCFI	974.66	995.16	▼ 20.50
美서안	1,273	1,293	▼ -20
美동안	2,496	2,553	▼ -57
유럽	910	925	▼ -15
지중해	1,633	1,724	▼ -91
동남아	161	155	▲ 6
중동	1,079	1,132	▼ -53
호주	369	414	▼ -45
남미	1,508	1,522	▼ -14
日서안	331	333	▼ -2
日동안	340	324	▲ 16
한국	211	211	- -
동서Africa	2,779	2,864	▼ -85
남Africa	2,378	2,479	▼ -101

* 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

총 합 SCFI 6주 연속 하락, 주요 원양항로 약세 계속

- 상해항 1월 컨테리량은 380만TEU로 전년대비 12.6% 감소, 춘절 특수 실종으로 처리량 급감했으며, 주요 원양항로 부진 지속에 따라 운임 하방 압력 증가
- 1월 이후, '90년대에 건조된 소형 컨선 총 13척이 폐선 처리. 이는 '20년 7월 이후 가장 많은 수치이며 수급 불균형 심화에 따라 '23년 연중 선박 해체는 지속 증가 전망
- Drewry는 올해 500만TEU의 컨박스가 반납 또는 매각될 것으로 예상. 시황부진의 영향으로 최근 주요 항만에서 공컨테이너 장치율이 증가하는 추세가 나타나고 있으며, 컨박스 보관 비용의 급증은 운임 하락과 더불어 선사들에게 또다른 부담으로 작용할 것

미주항로 美 서안 3주 연속, 동안은 37주 연속 하락

- 제한된 화물을 두고 선사간 경쟁 심화, 2월말까지 약세 지속 예상. 중국발 물동량 부진 여파로 1월 LB항 컨테리량은 57.3만TEU(-28.4%), LA항은 72.6만TEU(-16.1%)를 기록하며 전년 동기 대비 대폭 하락
- 美동부항만 노사협회는 '24. 9월 만료 예정이나 수요 하락 및 서부항만노조 리스크를 고려하여 조기 재협상에 돌입. 현지에서는 서부 대비 상대적으로 순조로운 협상이 진행 될 것으로 예상

유럽항로 6주 연속 하락, 낙폭은 소폭 완화

- 춘절 이후 수요 다소 회복세를 보이고 있으나 운임 하락을 막기에는 역부족. 2월 현재 유럽항로 임시결항 비중은 약 15%이며 3월 초에는 더 증가할 것으로 전망
- 신조 및 중고선 인수를 통해 선대를 확장 중인 MSC는 3월 지중해 신규 항로 개설을 발표. 지중해운 운임은 팬데믹 초기인 '20.2월 대비 여전히 58% 가량 높은 수준으로 북유럽항 (+7%) 대비 양호한 상황. 다만 향후 낙폭이 덜한 항로 중심으로 공급 증가가 지속될 전망

연근해/기타 동남아 항로 2주 연속 소폭 상승, 보험세

- CNC, RCL, HR lines 등 선사들의 아주역내항로 서비스 개설 및 개편이 이어지는 중
- TS라인은 시황 하락 전환 이후 원양사업 축소 및 노후선 폐선을 통한 사업 합리화 추진 중. 향후 인트라 아시아 시장에 역량을 집중할 것으로 예상

KCCI (KOBIC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'23.2.20.	'23.2.13.	증감
종합지수	KCCI				1,542	1,560	▼ 18
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,417	1,433	▼ 16
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,795	2,840	▼ 45
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,743	1,770	▼ 27
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,900	2,926	▼ 26
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,998	2,051	▼ 53
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,354	1,403	▼ 49
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	1,646	1,600	▲ 46
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	1,915	1,748	▲ 167
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	3,539	3,689	▼ 150
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	3,007	3,085	▼ 78
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	259	268	▼ 9
	KJI	Japan	일본	10.0%	744	756	▼ 12
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	1,078	1,129	▼ 51

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

『MSC, 4년 만에 컨테이너선 폐선 재개』(로이드리스트_23.2.13)

- MSC는 선령 37년인 1,900TEU 컨선을 인도 알랑에서 폐선 처리, 이는 '18. 10월 이후 4년만의 폐선으로 최근 에버그린, 완하이 등 컨 선사들의 노후선 해체 흐름에 합류. 작년 12월 이후 2,000TEU 급 이하 소형선박 위주로 폐선이 진행되고 있으며, 전체 폐선량은 약 3.1만TEU 수준. 업계에 따르면 올해 말까지 30~50만TEU의 선박이 폐선 될 전망

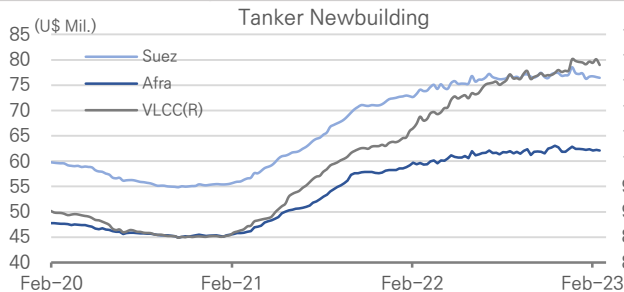
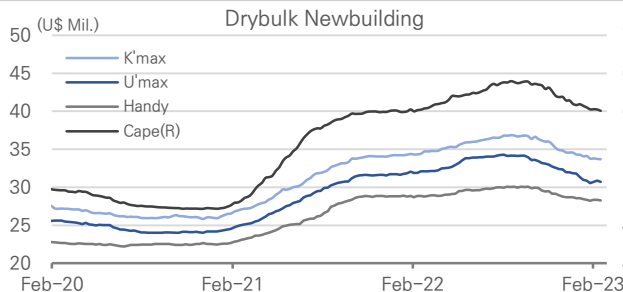
『1월 아시아발 미국 수입량, 전년 동월 대비 감소세 가속화』(JOC_23.2.15)

- 미국의 1월 아시아발 수입량은 전월 125만TEU 대비 증가한 129만TEU를 기록, 작년 8월 이후 처음으로 전월 대비 증가. 그러나 전년 동월 166만TEU 대비 22% 감소하며 부진 지속. 통상 美소매업체들은 중국 춘절 휴무를 고려하여 연휴 전 발주를 대거 늘림에 따라 1월 수입량 증가는 일반적인 계절적 추세. 한편, PERS에 따르면 수입화물의 서부항만 점유율은 1월 54.1%를 기록, 전월(54.7%) 및 전년 동월(57.2%) 대비 감소

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

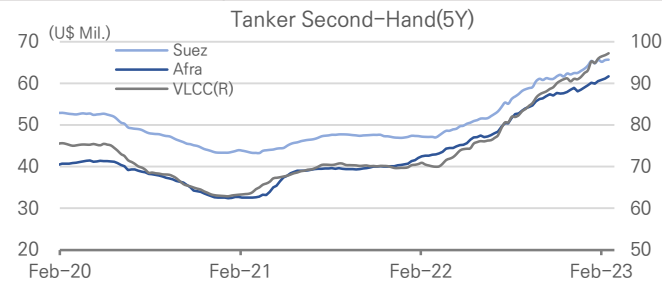
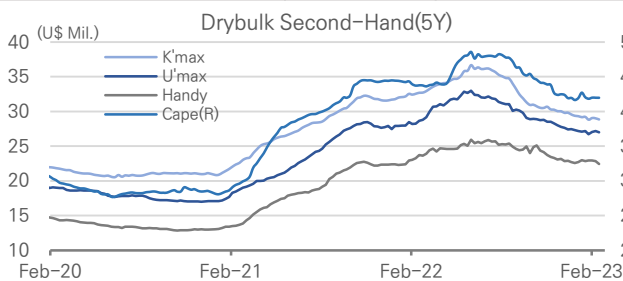
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	60.07	▼ 0.17	60.43	62.15	54.43	▼ 0.59	54.61	59.32
	Kamsarmax	82K	33.68	▼ 0.04	33.91	35.57	35.99	▲ 0.16	35.94	39.47
	Ultramax	64K	30.71	▼ 0.17	30.86	33.05	34.83	▲ 0.26	34.65	37.23
	Handy	33K	28.26	▼ 0.07	28.35	29.36	28.00	▼ 0.22	28.03	29.86
Tanker	VLCC	310K	119.00	▼ 1.14	119.58	113.45	123.93	▲ 0.58	122.64	106.21
	Suezmax	160K	76.45	▼ 0.15	76.80	75.73	84.49	▲ 0.81	83.61	74.28
	Aframax	105K	62.09	▼ 0.12	62.27	61.08	73.49	▲ 0.14	73.48	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Container	9,000 TEU	HMM	Hyundai Samho HI, HJSC Yeongdo	\$124m	9	'25-'26	Methanol DF
Tanker	80,000 DWT	EMPCO FZE	Haidong SY	-	4	'25-'26	-
LNG carrier	174,000 CBM	MOL	DSME	\$249m	1	'27	-

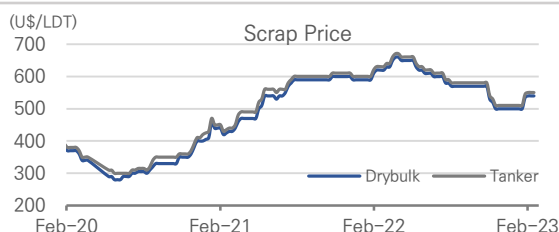
Secondhand

Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	41.96	▼ 0.01	42.06	38.08	28.35	▲ 0.33	27.90	27.54
	Kamsarmax	82K	28.85	▼ 0.16	29.06	27.60	21.20	▲ 0.19	21.08	19.46
	Ultramax	64K	27.00	▼ 0.19	27.06	23.40	18.60	▼ 0.21	18.79	16.54
	Handy	33K	22.45	▼ 0.41	22.82	18.52	15.06	▼ 0.24	15.49	12.29
Tanker	VLCC	310K	97.19	▲ 0.45	95.64	68.22	72.55	▲ 0.34	71.66	45.96
	Suezmax	160K	65.67	▲ 0.08	65.21	45.99	51.75	▲ 0.40	50.38	30.59
	Aframax	105K	61.71	▲ 0.56	60.53	37.58	49.07	▲ 0.67	47.42	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	UOG ANDROS	49,999 DWT	2009	SPP Sacheon SY	\$23m	Undisclosed
Bulker	OCEAN CAESAR	180,176 DWT	2008	Imabari SB Saijo	\$19m	Far Eastern buyers
Bulker	NORD POTOMAC	63,507 DWT	2016	I-S Shipyard	\$27.9m	Clients of Diana Shipping

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	545	-	534	585	540	-	522	588
Tanker	555	-	544	595	550	-	532	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				