

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	은행단 위기
	Tanker	블크선(VLCC), 블타오르네
	Container	900 고지 사수 작전
	Sale & Purchase	친환경 컨선 발주 증가

Macro Indicators

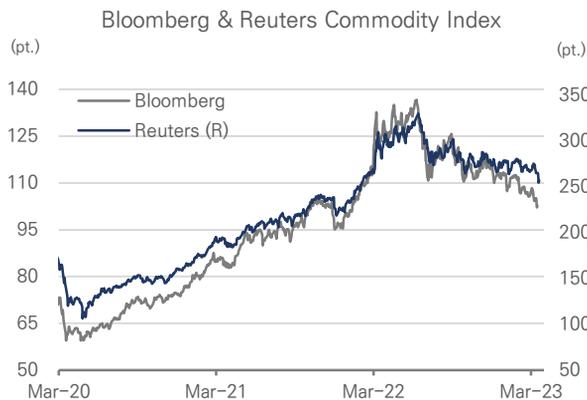
Foreign Exchange



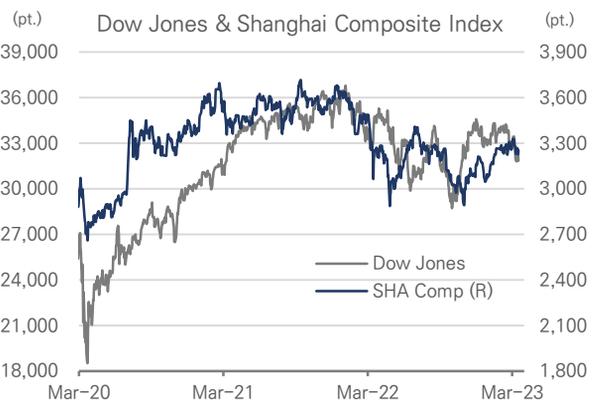
Interest Rates

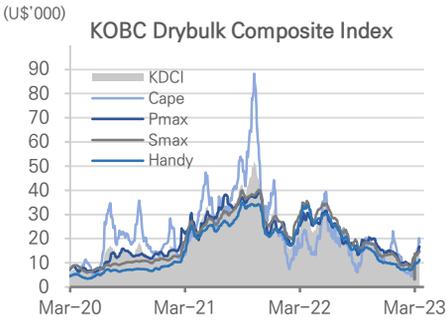


Commodity Index

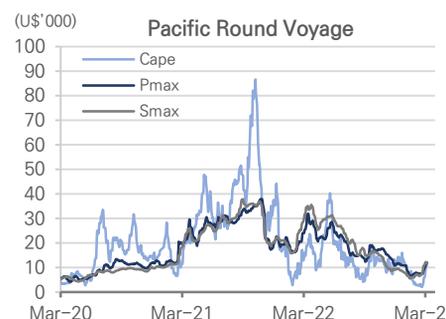
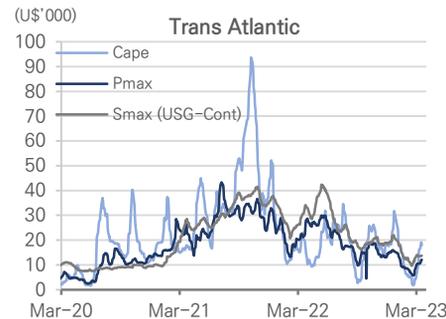
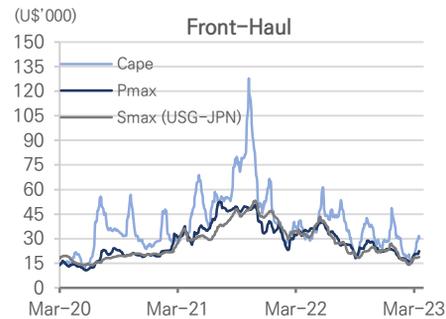


Stock Market





		3/17	3/10	증감
KDCI		16,019	14,181	▲ 1,838
Cape	평균	18,443	15,709	▲ 2,734
	F/H	30,313	28,250	▲ 2,063
	T/A	17,963	16,250	▲ 1,713
	Pac RV	16,163	13,242	▲ 2,921
P'max	평균	16,679	14,390	▲ 2,289
	F/H	22,285	20,760	▲ 1,525
	T/A	12,103	10,570	▲ 1,533
	Pac RV	16,543	13,500	▲ 3,043
S'max	평균	14,583	13,760	▲ 823
	F/H	18,622	18,308	▲ 314
	T/A	13,773	13,528	▲ 245
	Pac RV	13,637	12,770	▲ 867



Cape 지표호조 vs 금융불안

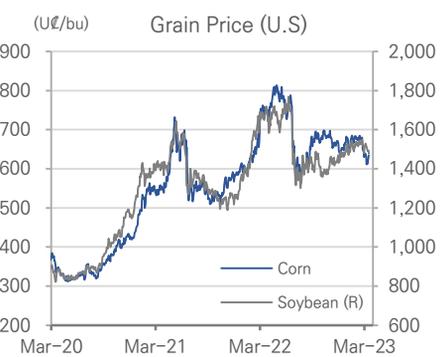
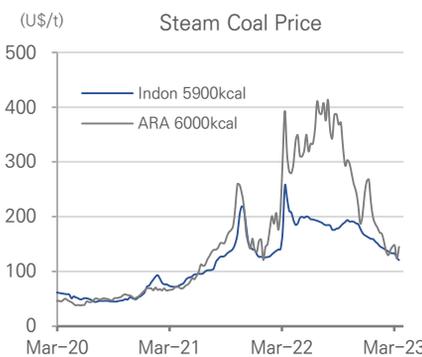
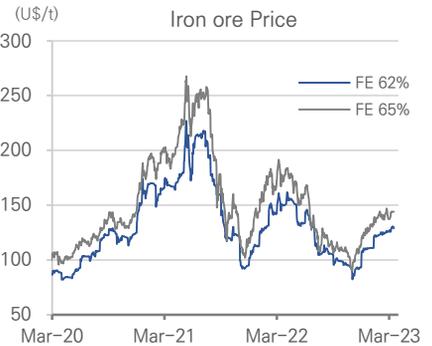
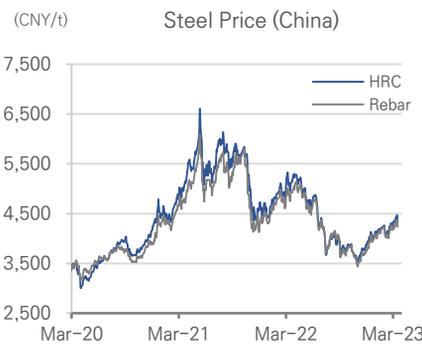
- 중국 1~2월 경제지표 호조, 중국인민은행의 지급준비율 인하여 따른 철강 수요 개선전망에 상승 - 그러나 최근 유동성 문제를 겪고있는 크레디트 스위스 은행의 위기가 부각되자 주 후반에는 FFA 및 대서양을 중심으로 하락 전환
- 중국의 올 1~2월 신규주택착공면적은 1.36억 평방미터로 전년동기대비 9.4% 감소하였으나, '22년 연간 감소율인 39.4% 대비로는 감소 폭이 크게 둔화됨
- 신규주택가격지수는 올 1월과 2월 각각 전월 대비 0.1%, 0.3% 상승하며 '21.7월 이후 18개월 만에 처음으로 월간 상승을 기록
- 중국인민은행이 3/27일부터 자국 은행들의 지급준비율 0.25%p 인하를 발표(3/17)한 점도 원자재 수요 회복 기대를 증대시켜 운임 시장에 긍정적으로 작용
- 그러나 크레디트 스위스 은행(CS)의 최대 투자자인 사우디국립은행이 CS에 대한 추가 재정지원 중단 방침을 밝히자 FFA 시장을 중심으로 시장 심리가 위축되어 실물 운임시장도 하락 전환
- 3/19일 UBS가 CS를 인수하기로 발표하며 이번 은행 위기 사태는 일단락됨
- 은행위기 완화에 따라 금주 다시 시장 심리 개선 및 완만한 회복세 구현 전망
- 그러나 금융권발 거시경제 환경 불안과 중국의 보수적인 경기부양 방침으로 인해 철강 및 철광석 수요의 추가 확대는 둔화될 가능성이 엿보임

Panamax 남미의 풍년과 흉년

- 남미 곡물의 꾸준한 선박 수요에 힘입어 주간 상승하였으나, 주 중반 이후 시장 내 화물 감소 및 FFA 약세로 하락 전환
- 올 시즌 사상 최대 풍년을 기록한 브라질의 대두 수확이 절반 이상 완료되어 선박 수요를 주도 - 브라질 대두 생산량 증대에 더해 최근 헤알화의 약세도 수출량 증대에 일조함
- 그러나 아르헨티나는 25년 내 최악의 흉년으로 선박 수요 유입이 부진하게 이어짐. 주요 수출 품목인 대두박 생산을 위한 분쇄공장의 가동률은 최근 30% 수준으로, 노조 파업 기간을 제외 하고는 사상 최저 수준으로 저하됨
- 중국의 단기 대두 구매 수요가 일단락된 점도 운임 시장 추가 상승을 제한
- 중국은 현재 3월 소요분 대두의 구매를 완료하였으며, 4월분의 75%, 5월분의 50% 가량을 이미 확보하여 신규 수요 유입이 둔화되고 있는 것으로 전해짐
- 중국의 대두 단기 수요 감소 및 아르헨티나의 부진이 선박 수요 추가 확대를 제한하며 이번주는 파나마식 시장도 하락 조정 예상됨

Supramax 라마단을 앞두고

- 전 수역에 걸친 회복세가 이어졌으나, 주 후반 태평양 중심으로 조정 돌입
- 다음달 예정된 중국의 석탄 철도 정기보수 및 리오프닝에 따른 전력수요 증가 기대로 중국항 석탄 물동량 유입 지속
- 3/22~4/21일 예정된 인도네시아의 라마단 기간 중 석탄 공급이 둔화될 것이라는 전망도 주요 수입국들의 석탄 선취수요를 증대시켜 물동량 증가요인으로 작용
- 그러나 미국 NOPAC 지역의 곡물 물동량 저조 및 인디야항 석탄 수입 수요 유입 지연으로 태평양 항로는 주 후반 조정 돌입
- 금주 태평양 중심의 조정이 이어지며 전반적인 약보합세 구현 전망



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

원유선

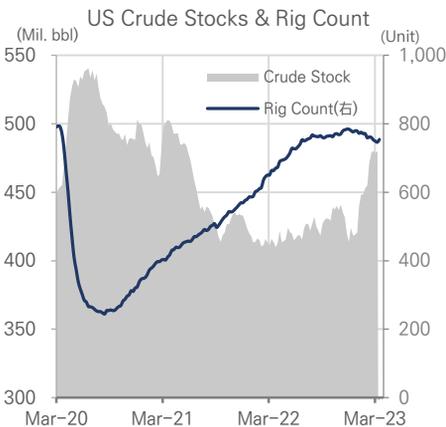
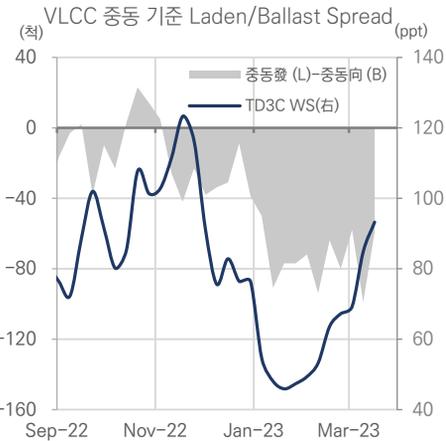
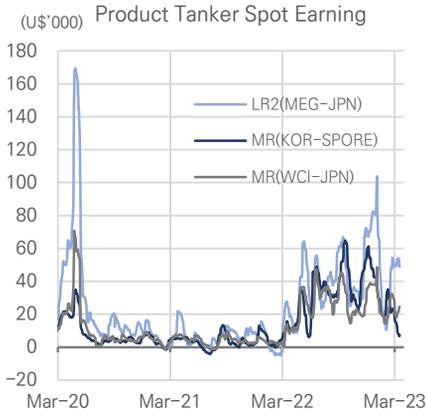
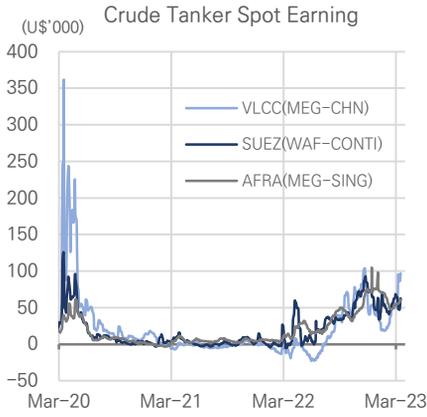
- VLCC: 미국/아시아 구간 물동량 증가 및 중동 내 가용 선박 감소에 전 수역 시황 강세 구현 - 중동 기준 Laden/Ballast Spread는 3월 중순 이후 마이너스 폭 축소. 대서양 수역 활동성 둔화 전망(미국 수출 감소)에도 역대 선박 수급 개선은 시황 지지할 것. 단기시황 강보합 전망
- Suezmax: 서아프리카/유럽 구간 선박 공급 감소 및 화물 유입 증가에 WS 주간 17% 상승 - USG와 중동 선적 화물 유입 증가하며 해당 수역으로 공선 이동 집중. 대서양 내 가용 선박 감소를 야기하며 상승 견인. 상위 선형 강세 및 4월 선적 화물 증가 전망은 추가 상승압력
- Aframax: 지중해(리비아 수출 증가), USG 시황 강세에 수에즈 동부 수역 선박 공급 감소하며 중동/싱가포르 구간 WS 4.2% 상승. 동남아 역대 선박 수요도 증가. 단기시황 강세 전망

제품선

- LR: 납사 물동량 둔화 및 하위 선형 약세 영향에 중동/동북아 구간 WS 7.8% 하락. 유럽향 차익거래 유입 감소도 하방압력. 다만 중동 지역 선박 공급 감소는 추가 하락폭을 제한할 것
- MR: 동북아 역대 수출 감소 지속되며 한국/싱가포르 구간 운임 10.6% 하락. 다만 주 후반 신규 화물 유입 증가와 함께 가용 선박도 감소하는 모습 구현. 단기시황 강보합세 전환 전망

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	97.73 ▲ 0.73	135.23 ▲ 19.78	212.14 ▲ 8.57	181.25 ▼ 15.31	11.94 ▼ 1.41
TCE (US\$/day)	96,721 ▲ 2,779	62,794 ▲ 14,690	60,894 ▲ 4,564	48,909 ▼ 4,843	7,238 ▼ 1,717

※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

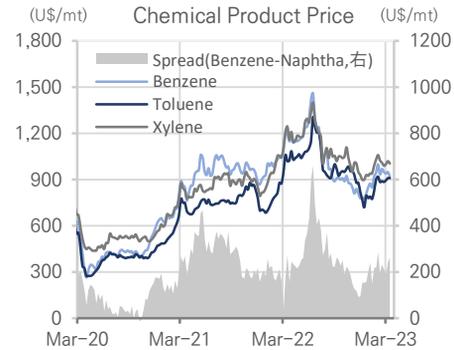
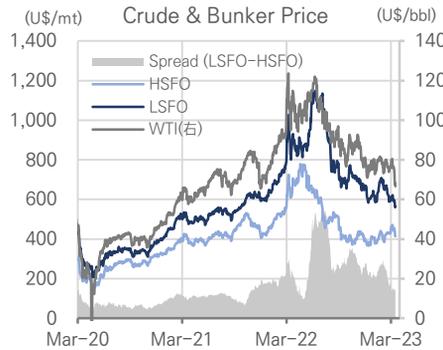


국제유가

- 금용시장 불안에 따른 투자심리 위축 및 미국 원유 재고 증가에 주간 WTI 13% 하락 - 미국 실리곤밸리은행 파산에 이어 유럽 대형 은행 크레디트스위스 유동성 위기 우려 제기
- 미국 원유 상업 재고는 전주대비 155만 배럴 증가하며 유가 하락폭을 확대. 원유 순수입은 172만 b/d 감소하고 정제가동률은 2.2% 상승했으나, 자체 수처 보정으로 재고 증가 발생 - 원유 수출은 전주대비 167만 b/d 증가하며 유조선 시장 지지. 다만 유지보수 종료에 따른 재가동 정제설비 유입 증가로 인해 향후 미국 원유 수출 둔화될 것으로 전망
- 반면 휘발유와 중간유분 재고는 수출 증가로 인해 각각 206만, 254만 배럴 감소. 브라질 국영정유사 유지보수 및 프랑스 정제설비 운영 중단(파업)으로 3월 이후 미국의 수출 증가

연료유가

- 벙커링 수요 둔화 이어지며 싱가포르 HSFO, LSFO 가격도 각각 주간 6.4%, 5.1% 하락
- 원유 시장 약세에 따라 연료유 가격 추가 하락을 기대하는 구매자들의 관망세 유입 증가
- 싱가포르 선박용 연료유 판매 중 LSFO 비중 감소 지속('22.2월 65.3% → '23.2월 61.9%)

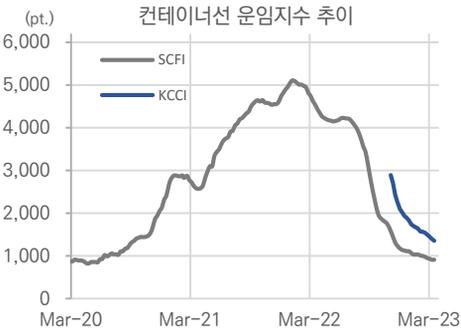


	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	66.74	414.00	563.00	149.00
증감	▼ 9.94	▼ 28.50	▼ 30.00	▼ 1.50

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	920 ▼ 30	910 - 0	1005 ▼ 15
Spread*	263 ▲ 22	253 ▲ 52	348 ▲ 37

※ Bunker Price : Singapore 기준

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.3.17.	'23.3.10.	증감
SCFI	909.72	906.55	▲ 3.17
美서안	1,161	1,163	▼ 2
美동안	2,088	2,194	▼ 106
유럽	878	865	▲ 13
지중해	1,651	1,589	▲ 62
동남아	190	180	▲ 10
중동	879	878	▲ 1
호주	277	280	▼ 3
남미	1,306	1,378	▼ 72
日서안	328	328	- -
日동안	328	328	- -
한국	197	200	▼ 3
동서Africa	2,731	2,734	▼ 3
남Africa	1,896	2,010	▼ 114

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조* 기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	C 7개월	9,500	▲ 1,150	2월3주
1,100	A 6개월	13,500	▲ 500	3월1주
1,600	A 5개월	13,750	▲ 400	3월1주
2,200	A 8개월	17,500	▼ 3,500	2월4주
2,700	A 6개월	15,000	▼ 750	3월1주
5,000	A 2개월	18,500	▲ 500	2월4주
5,500	B 12개월	25,000	▲ 5,000	2월2주
7,000	A 60개월	44,000	▲ 22,500	9월2주
9,000	A 12개월	37,000	▼ 21,500	2월4주

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

종합 유럽, 동남아 항로 소폭 상승하며 SCFI 10주 만에 반등

- 실리콜밸리은행 파산을 시발점으로 Credit Suisse, First Republic Bank까지 위기설 확산, 당국의 발 빠른 개입으로 일단락 되었으나, 잠재적인 금융시장의 불안은 투자위축을 유발하며 교역량에 부정적인 요소로 작용 전망
- ONE는 '25~'26년 인도 일정으로 14,000TEU 메탄올-암모니아 레디 선박 10척을 발주. 친환경선 발주가 이어지며 발주잔량 비중은 29.5%를 기록하며 작년말 대비 0.5% 증가, 대량의 신조 인도는 '25년 이후까지 이어지며 공급 압박이 장기화 될 수 있을 것으로 예상

미주항로 美 서안 7주 연속, 동안은 41주 연속 하락, 낙폭은 축소

- 2월 아시아 지역별 미국항 물동량은 중국이 67만TEU(-35%), 한국 14만TEU(-9%), 베트남 10만TEU(-22%)를 기록, 가구(-37%), 가전(-16%) 등 소매제품 부진 심화. 향후 재고 소진 및 여름 성수기 수요 회복 시점까지 완만하게 교역량은 증가할 것으로 전망
- 최근 발표된 2월 미국 CPI는 전년동월 대비 6% 증가, 이는 1월 대비 0.4%p 하락한 수치로 8개월 연속 둔화세. 최근 물가상승 완화 및 금융시장의 불안으로 인해 연방준비제도(FED)의 금리 인상은 속도 조절에 들어갈 것이라는 전망 우세

유럽항로 유럽/지중해 항로 소폭 반등, 동아시아발 수요 회복세

- 수요회복, 공급조절 영향으로 2주 연속 보험세. 단, 3월 내 MSC의 24,000TEU급 신조 2척투입 및 8월까지 동 선형 선박 3척이 추가 인도 예정됨에 따라 수요 반등 없이는 연중 공급 압박이 이어질 것으로 전망
- 유럽중앙은행은 최근 금융시장의 불안에도 불구하고 인플레이션 통제에 대한 강력한 의지를 보여주며 기준금리 0.5%p 인상을 결정, 이는 3달 연속 빅스텝을 단행한 것으로 수요 회복에는 다소 부정적인 요인으로 작용 예상

연근해/기타 동남아 항로 3주 연속 상승

- 수요 회복세가 계속되며 운임 강보합 지속. 단, 공급 증가에 따른 하방 압력 위험은 여전
- 중동항로는 라마단을 앞두고 별도 수요 반등은 없는 상황으로 약보합세 계속, 현재 운임은 지난 2년 중 최저 수준

KCCI (KOBIC Container Composite Index)

Group	Code	Route	Weight	'23.3.20.	'23.3.13.	증감	
종합지수	KCCI			1,353	1,401	▼ 48	
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,253	1,313	▼ 60
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,334	2,458	▼ 124
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,463	1,495	▼ 32
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,601	2,658	▼ 57
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,781	1,813	▼ 32
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,013	1,070	▼ 57
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	1,674	1,837	▼ 163
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	1,861	1,920	▼ 59
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	2,841	2,936	▼ 95
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,509	2,537	▼ 28
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	250	251	▼ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	723	716	▲ 7
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	957	965	▼ 8

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

『컨테이너선 폐선, 여전히 소형 피더선이 주도』 (로이드리스트_23.3.15)

- 한동안 잠잠했던 컨테이너선 폐선은 작년 12월부터 재개되어 현재까지 12척, 32,500 TEU가 폐선 처리됨. 그러나 여전히 소형선 위주로 폐선 진행 중이며 5,000TEU급 이상은 소형 노후선들이 우선 폐선된 후 하반기부터 시작될 것으로 전망. 한편, 올해 신조 인도가 이어짐에 따라 연말부터는 노후 대형선의 해체도 함께 진행될 것으로 예상

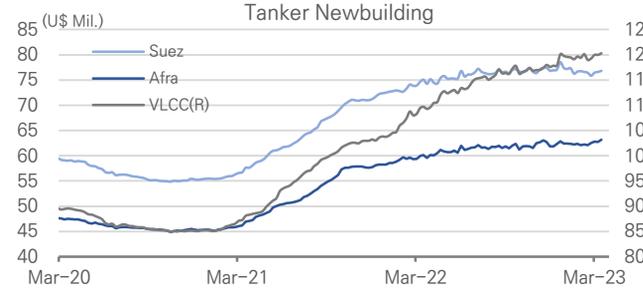
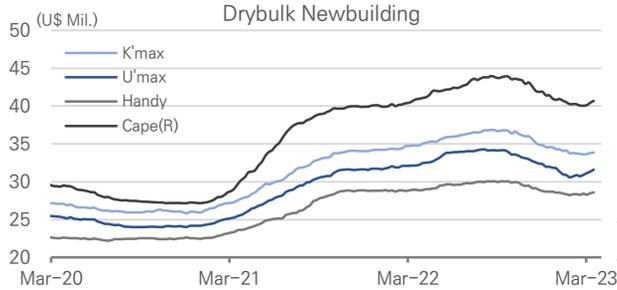
『ONE, 네오-파나마스 컨테이너선 10척 신조 주문』 (로이드리스트_23.3.15)

- ONE는 최근 13,700TEU급 컨선 10척을 추가 발주, 이를 통해 선대 경쟁력을 강화하고 고객 만족도를 향상시키고자 함. 해당 선박들은 암모니아 및 메탄올 추진이 가능한 친환경 선박으로 '25년부터 인도 예정. 동사는 중장기 전략에 따라 지난 5월 컨테이너선 10척을 신규 발주한 바 있으며, 본 계획의 일환으로 시황 하락에도 추가 발주를 진행

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

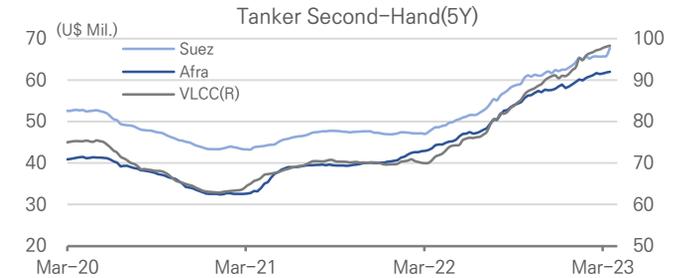
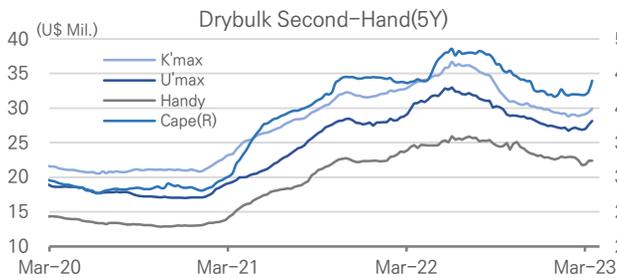
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	60.69	▲ 0.23	60.39	62.15	57.03	▲ 1.55	55.02	59.32
	Kamsarmax	82K	33.84	▲ 0.06	33.84	35.57	36.86	▲ 0.71	36.02	39.47
	Ultramax	64K	31.59	▲ 0.25	31.00	33.05	35.72	▲ 0.70	34.76	37.23
	Handy	33K	28.59	▲ 0.13	28.38	29.36	28.95	▲ 0.42	28.18	29.86
Tanker	VLCC	310K	120.33	▲ 0.33	119.65	113.45	124.60	▲ 0.10	123.25	106.21
	Suezmax	160K	76.83	▲ 0.23	76.64	75.73	84.17	▼ 0.15	83.83	74.28
	Aframax	105K	63.17	▲ 0.47	62.45	61.08	73.94	▲ 1.23	73.33	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
LNG	174,000 CBM	Maran Gas	DSME	\$256.2m	1	'27	-
Container	13,700 TEU	ONE	Nihon Shipyard	-	10	'25-'26	Ammonia & Methanol ready
PCC	7,000 CEU	COSCO Car Carriers	GSI Nansha	-	3	'26	LNG capable

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	43.95	▲ 1.51	42.24	38.08	29.24	▲ 0.69	28.10	27.54
	Kamsarmax	82K	29.90	▲ 0.47	29.17	27.60	22.15	▲ 0.43	21.25	19.46
	Ultramax	64K	28.15	▲ 0.54	27.18	23.40	19.88	▲ 0.59	18.97	16.54
	Handy	33K	22.41	-	22.56	18.52	14.81	▲ 0.15	15.15	12.29
Tanker	VLCC	310K	98.32	▲ 0.23	96.46	68.22	74.72	▲ 1.75	72.25	45.96
	Suezmax	160K	67.71	▲ 1.89	65.57	45.99	52.74	▲ 0.47	51.04	30.59
	Aframax	105K	61.99	▲ 0.14	60.96	37.58	49.53	▼ 0.01	48.14	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	MTM MANILA	45,000 DWT	2003	Hyundai Mipo	\$14.8m	Taiwanese interests
Bulker	AQUATONKA	179,000 DWT	2012	HHIC-Phil(Subic SY)	\$28m	European buyers
Bulker	EFROSSINI	75,003 DWT	2012	Sasebo HI	\$22.5m	Undisclosed

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	570	▲ 10	542	585	580	▲ 5	542	588
Tanker	580	▲ 10	552	595	600	▲ 5	555	598

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