

Korea Ocean Business Corporation

May 30, 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

하반기에 총력집중?



Tanker

드라이브 시즌 - 떠나자 차를 타고



Container

파나마의 나비 효과



Sale & Purchase

친환경 피더 컨테이너

Macro Indicators

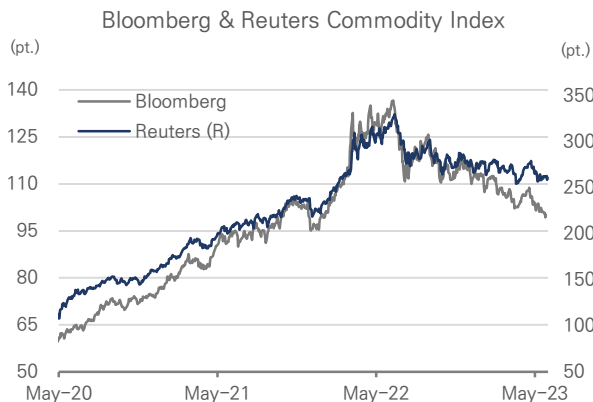
Foreign Exchange



Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 2분기는 그냥 간다

- 중국의 철강/철광석 수요가 금년 하반기는 되어야 회복될 것이라는 전망 확산으로 하락세 지속
- 중국의 기온상승 및 강우량 증대로 건설 작업이 위축되는 6월 비수기 도래로 철강가격 추가 약세
- 철강 유동업자들이 현금 유동성 확보를 위해 재고 방출을 시도하는 한편, 철강 수요처인 건설 업체들도 마찬가지로 현금 부족 사태를 방지하기 위해 철강 구매에 소극적인 상황
- 이에 중국의 철근 가격은 '20.4월 이후 3년 만의 최저 수준으로 하락
- 철강 가격 약세에 따라 철강생산 마진도 위축되어 국제 철광석 가격도 톤당 100불 이하로 하락
- 철광석 가격 하락 및 수요 위축으로 신규 수입이 제한되는 가운데, 지난주 6개월 내 최고 수준으로 상승한 위안/달러 환율도 중국의 수입 구매력 약화 요인으로 작용
- 중국의 민간 부동산 침체를 상쇄하기 위해서는 정부 주도의 인프라 투자 확대가 필수적. 그러나 중국 정부는 원활한 분기 성장률 달성을 위해 3분기 이후에 인프라 투자를 집중시킬 전망
- 이는 중국의 분기 경제성장률이 전년동기에 비교하여 표시되는 특성에 기인. 작년 2분기는 대대적인 코로나19 봉쇄 조치로 분기 경제성장률이 0.4%에 그쳐, 올 2분기 경제성장률은 전년 동기의 저저효과로 별다른 투자확대 없이도 양호한 수준 달성 가능
- 그러나 작년 3분기와 4분기는 각각 4%, 3% 수준의 성장률을 기록하여, 올 하반기에 추가 성장을 달성하기 위해서는 집중적인 투자 확대가 요구되는 상황
- 약 3주간 이어진 하락세에 대한 반발로 시장이 단기적으로 지지될 수 있겠으나, 상승 모멘텀 확보에는 다소 시간이 소요될 전망

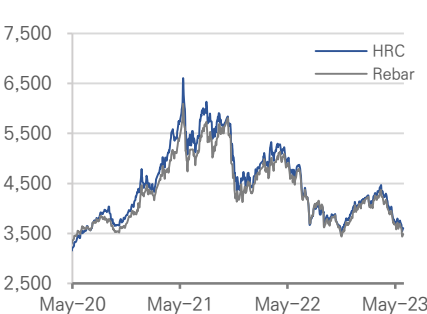
Panamax 석탄이 남아돌아

- 태평양과 대서양 모두 석탄 물동량 부진이 이어지는 가운데, 달러 강세 등으로 인한 곡물 가격 하락세도 신규 수요 유입을 제한하며 운임시장 하락압력 지속
- 중국의 석탄 생산량 증대 및 남중국 지역의 수력 발전량 증가로 석탄 신규 수입 수요 제한
- 중국 발전소들의 최근 석탄구매 입찰 낙찰가가 spot 가격 대비 현저히 낮은 점도 수요부진 반영
- 인디아는 서부 지역부터 몬순에 돌입하여 향후 석탄의 하역과 내륙 운송에 차질이 확대될 전망
- 주요 발전소들의 석탄 재고량도 13일 분으로 안정적으로 유지되어, 인도향 석탄 신규 수입 수요가 확대되기는 어려울 것
- 유럽은 ARA 지역의 석탄 재고량이 높게 유지되는 가운데 천연가스 공급과 태양광, 풍력 등 신재생 에너지 발전량도 증가하며 석탄 수요 추가 위축
- 유럽의 무역상들은 항만 재고의 아시아향 재판매 시도 중이나 가격 및 품질 열위로 여의치 않음
- 6월 중순 경 중국을 비롯한 북반구의 하계 대비 석탄 재고 구축 수요가 본격적으로 유입되면 운임 시장도 지지되겠지만, 단기적인 상승 동력은 아직 불분명함

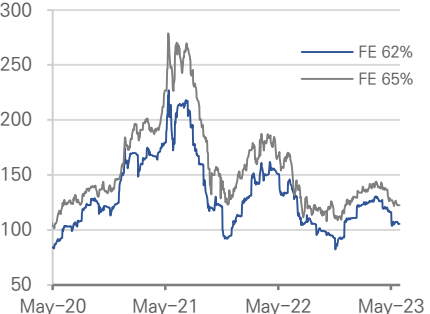
Supramax 달러 부족

- 전역에 걸친 석탄 물량 부진에 더해, 미 서안, 흑해 등 주요 곡물 거점들의 수요 약세로 하락세
- 우크라이나 곡물 수출 협정은 오는 7월 18일까지 재연장되었으나, 협정 연장 관련 불확실성이 매번 반복되어 신규 거래는 잘 이루어지지 않는 모습
- 이에 더해 흑해산 소맥의 최대 수입국 중 하나인 이집트의 곡물 수입대금 결제가 달러 부족으로 인해 연달아 지연되어, 대서양 역내 곡물 물동량 추가 위축 우려 확대됨
- 이번 주에도 단기적인 시장 지지요인은 발견되지 않아 당분간 약세 유지 예상됨

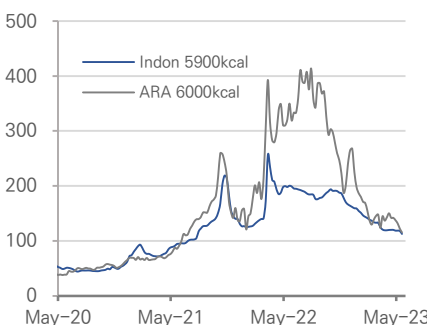
Steel Price (China)



Iron ore Price



Steam Coal Price

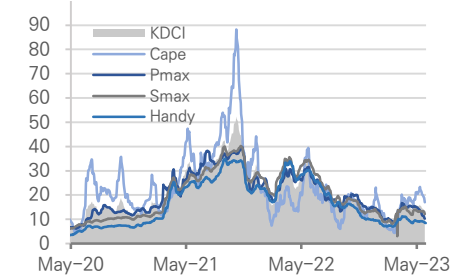


Grain Price (U.S)

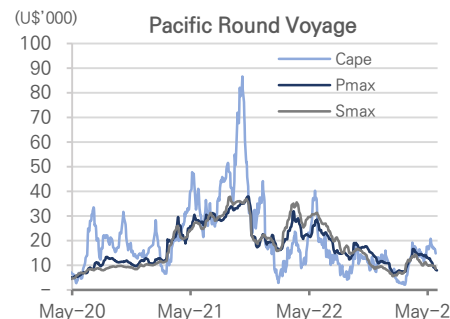
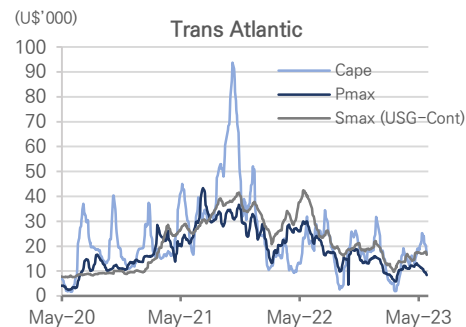
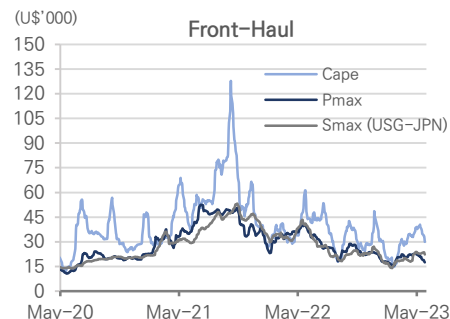


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

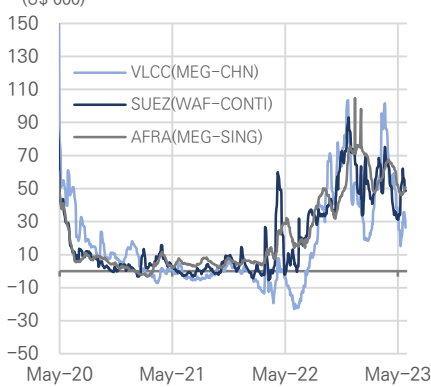
KOBC Drybulk Composite Index



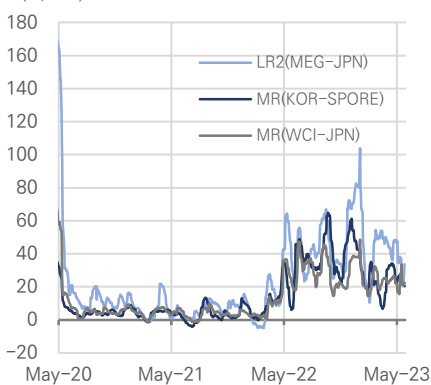
		5/26	5/19	증감
KDCI		12,683	14,319	▼ 1,636
Cape	평균	17,033	19,992	▼ 2,959
	F/H	30,000	34,701	▼ 4,701
	T/A	16,825	20,866	▼ 4,041
	Pac RV	14,875	17,210	▼ 2,335
P'max	평균	10,277	11,418	▼ 1,141
	F/H	17,538	19,000	▼ 1,462
	T/A	8,425	9,563	▼ 1,138
	Pac RV	8,010	8,950	▼ 940
S'max	평균	12,165	13,310	▼ 1,145
	F/H	22,208	23,300	▼ 1,092
	T/A	16,512	17,575	▼ 1,063
	Pac RV	8,580	9,778	▼ 1,198



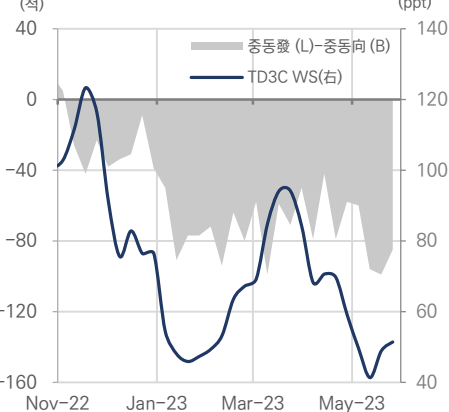
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



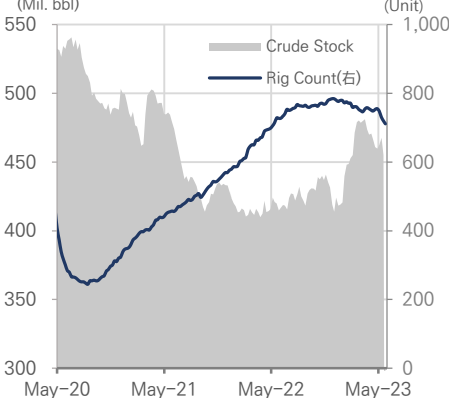
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 중동 선적 화물을 주로 COA가 흡수하며 Spot 시장 활동성 둔화. 대서양 수역 화물 유입 감소, 수에즈 동부 선박 공급 압력도 시장 압박. 중동/중국 구간 WS 주간 12.7% 하락 - 드라이빙시즌 돌입과 함께 미국 자체 처리량 증가하며 수출 감소할 것. 시장 약보합세 예상
- Suezmax: 상위 선형 약세 및 제한된 화물 유입에 WAF/유럽 구간 WS 9.5% 하락 마감 - 대서양 수역 하위 선형 강세 및 6월 선적 화물 유입 증가 전망은 하락폭 제한. 보합세 예상
- Aframax: 지중해, 흑해 수역 강세에 따른 수에즈 동부 선박 공급 감소에 중동/동남아 구간 WS 3.7% 상승. 다만 동남아 지역 소비 둔화에 물동량은 위축. 시장 약보합세로 전환 예상

제품선

- LR: 수에즈 동부 가용 선박 감소와 함께 아시아/유럽 구간 차익거래 증가하며 중동/동북아 구간 WS 21.7% 상승. 하위 선형 약세는 추가 상승폭 제한 요인. 시장 강보합세로 구현 예상
- MR: 동북아 지역 석유제품 수출 감소에 한국/동남아 구간 운임 4.1% 하락. 역내 정제설비 유지보수에 따른 공급 감소 및 하절기 수요 유입으로 정제마진은 5월 중순 이후 회복세 구현 - 6월 가동 재개하는 정제설비 유입도 증가하며 물동량 점차 회복될 것. 시장 보합세 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	47.55 ▼ 6.90	114.00 ▼ 12.00	188.21 ▲ 6.78	143.75 ▲ 25.62	20.05 ▼ 0.86
TCE (US\$/day)	26,381 ▼ 9,096	48,459 ▼ 8,198	50,669 ▲ 3,003	33,696 ▲ 10,253	20,337 ▼ 1,268

※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

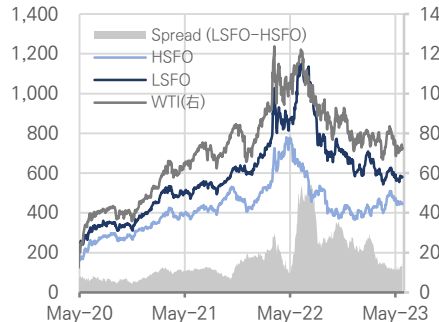
국제유가

- 미국 연방정부 부채한도 협상 낙관 및 원유 재고 감소에 주간 WTI 1.6% 상승 마감 - 부채한도 상향 협상에 대한 낙관적 전망은 유가 상승 견인. 또한 지난 27일 정부와 하원의 최종 합의안 도출되며 채무불이행 우려 해소. 다만 미국의 4월 개인소비지출 가격지수가 전년동기대비 4.7% 상승하며 시장 예상치 상회. 6월 연준의 추가 금리 인상 가능성 증대
- 드라이빙 시즌을 앞두고 미국 원유 재고는 주간 1,246만 배럴 감소하며 상승압력으로 작용 - 원유 생산 10만 b/d 증가, 정제가동률 0.3% 하락 및 전락비축유 163만 배럴 방출에도 불구하고 순수입이 125만 b/d 감소하며 상업 재고 감소 야기. 원유 수출은 24만 b/d 증가 - 또한 소비 증가하며 휘발유와 중간유분 재고도 각각 주간 205만, 56만 배럴 동반 감소

연료유가

- 원유 가격 상승에도 불구하고 벙커링 수요 둔화에 싱가포르 LSFO, HSFO 가격은 각각 주간 1.3%, 2.8% 하락. LSFO/HSFO Spread는 주간 4.2% 확대된 \$136('23.1~4월 평균 \$182)
- 싱가포르 연료유 재고 감소 및 하절기 발전용 수요 유입 증가는 연료유 시장 지지할 것

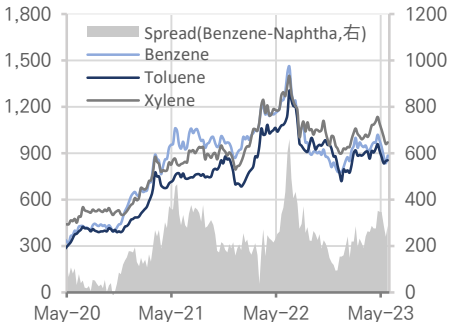
(US\$/mt) Crude & Bunker Price (US\$/bbl)



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	72.67	443.50	579.50	136.00
증 감	▲ 1.12	▼ 13.00	▼ 7.50	▲ 5.50

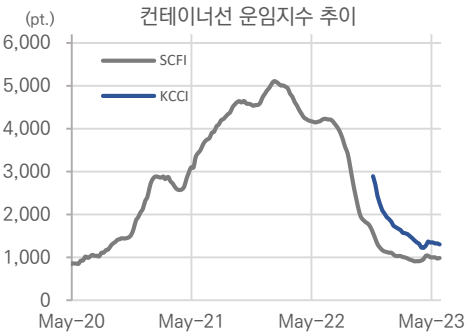
※ Bunker Price : Singapore 기준

(US\$/mt) Chemical Product Price (US\$/mt)



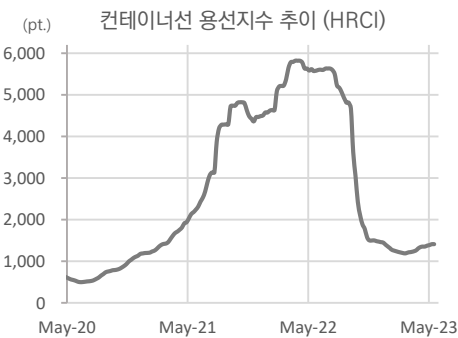
	Benzene	Toluene	Xylene
가격	885 ▲ 50	885 ▲ 5	970 ▲ 10
Spread*	288 ▲ 48	258 ▲ 3	373 ▲ 8

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.5.26.	'23.5.19.	증감
SCFI	983.46	972.45	▲ 11.01
美서안	1,398	1,329	▲ 69
美동안	2,374	2,365	▲ 9
유럽	859	869	▼ 10
지중해	1,651	1,628	▲ 23
동남아	171	174	▼ 3
중동	1,276	1,261	▲ 15
호주	261	279	▼ 18
남미	2,073	2,009	▲ 64
日서안	321	321	-
日동안	329	329	-
한국	140	140	-
동서Africa	2,787	2,759	▲ 28
남Africa	1,393	1,417	▼ 24

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조* 기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	A 6개월	7,000	▼ 5,000	5월3주
1,100	A 15개월	15,100	▲ 1,450	5월3주
1,600	A 5개월	17,000	▼ 1,000	5월2주
2,200	A 12개월	20,250	▲ 5,100	5월2주
2,700	A 13개월	17,200	▼ 3,800	5월3주
5,000	A 24개월	24,000	▲ 2,000	5월2주
5,500	A 24개월	25,000	- -	4월4주
7,000	A 24개월	32,500	▼ 11,500	4월1주
9,000	A 24개월	47,000	▲ 2,750	3월2주

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

중 합 북미항로 반등, SCFI 5주 만에 상승 전환

- 수요 회복세가 나타나고 있으나 경기 침체, 재고 부진으로 성수기 반등 시점 및 정도에 대해서는 의견이 분분. 신조 인도에 따른 공급 압박, 이에 대응한 공급 조절(결항, 감속) 지속
- ZIM은 선단의 43%를 북미항로에 투입하며 사업 확대에 나섰으나 시장 변화로 인해 1분기 5,800만달러의 손실을 기록. 유럽/남미 비중이 큰 하판로이드가 30%를 상회하는 영업이익률을 기록한 것과 대조

미주항로 美 서안 3주, 동안은 6주 만에 상승 전환

- 파나마 운하 수위저하 문제에 따른 운송량 제한 강화로 美양안 상승 전환. 그러나 6월부터 파나마가 장마철에 돌입함에 따라, 기상 이변이 발생하지 않는 한 수위 문제는 해소될 것으로 예상
- 4월 주간공급량은 50.7만TEU로 전년대비 25% 하락, 5월부터는 감속을 통한 격주 서비스를 늘리며 강도 높은 선복 조절 지속 중
- 북미 2위 수입업체 Target은 현재 재고는 통제 가능한 수준이며, 신규 발주를 준비 중이라고 발표. 단, 올해 목표는 재고 효율 강화임을 강조하며 유통사들이 탄력적으로 재고 운영에 임할 것으로 예상

유럽항로 유럽항로 5주 연속 하락

- 주간공급량은 전년대비 3% 감소한 43.2만TEU를 기록. 하지만 3월부터 신조 투입이 이어지며 전월대비 4.9% 증가. 5월말부터 공급 감소폭은 더욱 축소될 것으로 전망됨에 따라 6월 운임 약세 예상
- 지중해 3월 물동량은 56.8만TEU로 전년대비 22% 증가, '19년 1월 이래 최대를 기록. 다국적 기업의 공장이 위치한 동지중해/흑해 물량이 강세인 반면 스페인/이태리는 약세

연근해/기타 동남아 항로, 하락 전환

- 원양항로 수요회복이 예상보다 느리게 진행되며 아주역내항로 및 타항로 공급 압박은 계속. 4월 동아시아항로 투입 총 공급량은 318만TEU로 전월 대비 3.9% 증가

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'23.5.29.	'23.5.22.	증감
종합지수	KCCI				1,303	1,328	▼ 25
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,340	1,409	▼ 69
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,399	2,482	▼ 83
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,400	1,400	-
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,448	2,467	▼ 19
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,805	1,789	▲ 16
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	690	668	▲ 22
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,285	2,349	▼ 64
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,653	2,698	▼ 45
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,747	1,782	▼ 35
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,538	2,522	▲ 16
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	123	124	▼ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	445	445	-
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	591	609	▼ 18

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

「ZIM, 예상보다 낮은 1분기 실적 발표」 (로이드리스트_23.5.22)

- ZIM은 컨시장이 호황이었던 작년 1분기 17억달러의 이익을 기록했으나 올해 1분기에는 순손실 5,800만 달러로 예상보다 부진한 실적을 발표, 2분기에도 약세를 보일 것으로 예상. 그러나 최근 소매업체들의 재고 확충 수요가 증가하며 하반기에는 수요가 개선될 것으로 보이며, 선사들은 노후 소형선을 신규 대형선으로 대체하여 운송 단가 절감을 추진하는 등 막대한 현금 보유고를 활용하여 침체기를 극복할 것으로 예상

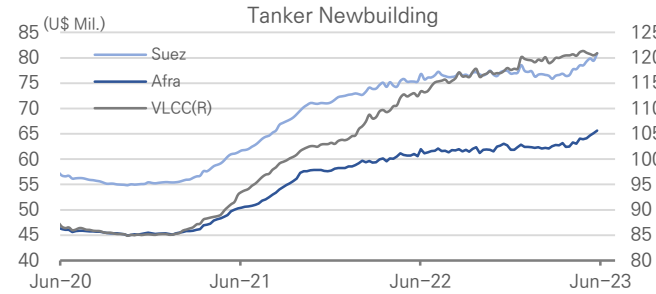
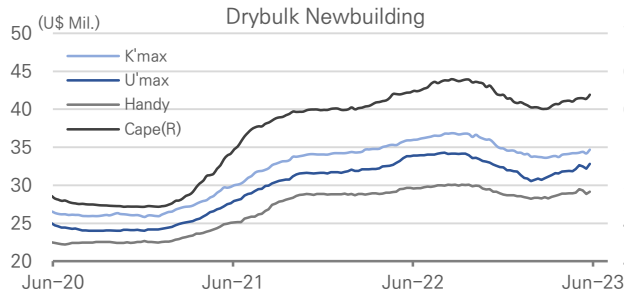
「운임 안정화, 5월에도 임시 결항 계속」 (JOC_23.5.25)

- 선사들은 5월 태평양 횡단 항로에서 주간 서비스를 격주 서비스로 전환함으로써 공급 조절을 통한 스팟 운임 인상을 시도 중. 4월 GRI 성공 후 운임은 재하락 하고 있으며, 5월과 6월에도 GRI를 추진 중이나 수요가 개선되지 않아 성공 여부는 불투명. 지난 두달 동안 선사들은 공급량 조절에 적극적으로 임하고 있으며, 운임 방어를 위해 추후에도 임시결항 및 슬로우 스티밍을 지속할 전망

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

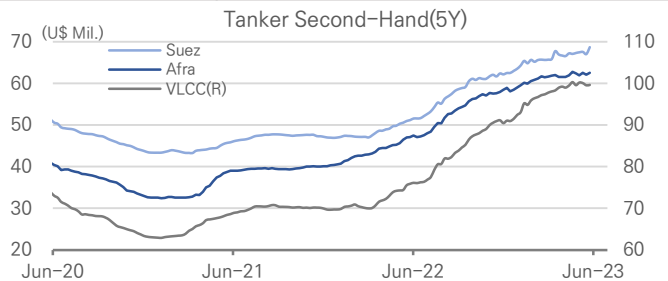
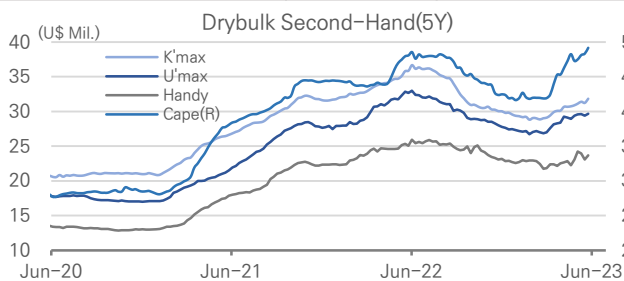
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	61.93	▲ 0.54	60.81	62.15	61.67	▲ 0.97	57.48	59.32
	Kamsarmax	82K	34.67	▲ 0.49	34.00	35.57	38.41	▲ 0.38	36.71	39.47
	Ultramax	64K	32.80	▲ 0.63	31.55	33.05	37.30	▲ 0.36	35.49	37.23
	Handy	33K	29.15	▲ 0.30	28.69	29.36	30.35	▲ 0.40	28.88	29.86
Tanker	VLCC	310K	120.93	▲ 0.43	120.19	113.45	124.95	▼ 0.02	124.19	106.21
	Suezmax	160K	80.83	▲ 1.43	77.51	75.73	85.55	▲ 0.97	84.26	74.28
	Aframax	105K	65.63	▲ 0.53	63.13	61.08	74.83	▲ 0.30	73.79	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Tanker	52,000 DWT	Simatech Shipping	Hyundai Mipo	\$46.6m	2	'25	-
Bulker	82,000 DWT	Laskaridis	Hengli HI	\$34.8m	1	'25	-
Container	1,200 TEU	Zephyr & Boree	Hyundai Mipo	\$62.2m	5+5	'26	Methanol DF

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	49.18	▲ 0.84	44.64	38.08	32.17	▲ 0.23	29.64	27.54
	Kamsarmax	82K	31.83	▲ 0.60	29.99	27.60	23.20	▲ 0.68	21.87	19.46
	Ultramax	64K	29.68	▲ 0.27	28.13	23.40	20.92	▼ 0.01	19.75	16.54
	Handy	33K	23.70	▲ 0.62	22.80	18.52	16.14	▲ 0.67	15.45	12.29
Tanker	VLCC	310K	99.65	▲ 0.10	97.96	68.22	73.79	▼ 0.21	72.98	45.96
	Suezmax	160K	68.66	▲ 1.66	66.36	45.99	54.70	▲ 1.34	52.14	30.59
	Aframax	105K	62.51	▲ 0.45	61.49	37.58	50.77	▲ 0.41	49.14	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	EVERGLADES	113,005 DWT	2008	New Times SB	\$39m	Middle Eastern interests
Bulker	TAURUS CONFIDENCE	63,250 DWT	2018	New Dayang SB	\$28m	Undisclosed
Bulker	RHL JULIA	55,701 DWT	2009	Mitsui SB (Tamano)	\$15m	European interests

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	530	▲ 10	548	585	585	▲ 5	567	588
Tanker	550	▲ 10	560	595	615	▲ 5	585	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

	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		Posco Flow		Onnuri Logistics
	Joosung		Sejung Shipping				

KOBC S&P Panelists

	Gyro Maritime		Forocean Shipbroking		Mcquilling		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						