

Korea Ocean Business Corporation

Jun 5, 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

Rain & Tears



Tanker

사우디, 추가 감산 결정



Container

SCFI 1,000 복귀



Sale & Purchase

친환경 선박 발주 지속

Macro Indicators

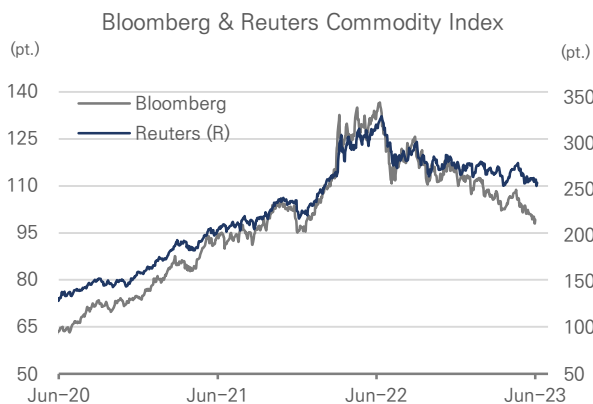
Foreign Exchange



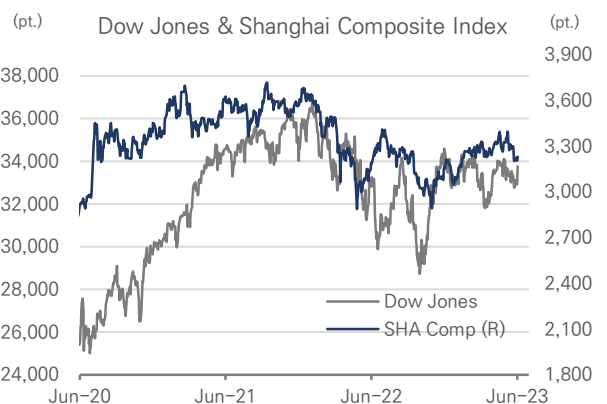
Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 비수기에 내린 비는 시장에 비수가 되어

- 중국의 건설 비수기 진입에 따른 철강수요 부진 우려 및 T/A 항로 선박 공급 과잉으로 급락
- 통상 3~5월은 중국의 건설 조업 활성화에 따른 철강 수요 성수기로 분류됨. 그러나 올해는 동 기간 중 별다른 수요회복이 나타나지 않은 채 6월 비수기로 접어들어 철강 수요 위축
- 중국 화타이 증편은 자국의 철강 수요가 지난 3월에는 전년동기대비 8.7% 증가했으나, 4월과 5월에는 각각 3.4%, 2.5% 감소했다고 밝힘
- 지방정부 특수목적채권 발행액 중 인프라 투자에 투입된 비중도 지난 2월 63.3%에서 3월 56.4%, 4월 53.1%로 지속 감소하여 철강 수요회복을 제한
- 최근 중국 중부 허난성 및 인근 지역에 발생한 홍수로 건설 조업에 차질이 확대된 점도 철강 및 철광석 수요를 추가 압박
- 기상 상태가 건설 조업에 유리하게 호전되고, 작년 말부터 시행된 다양한 경기 부양책이 부동산 시장에 효과를 나타내는 9월이나 되어야 철강 수요가 개선될 수 있을 것으로 전망
- 케이프 시황은 과도한 하락에 따른 단기 저점 확보를 시도하였으나, 근본적인 상승 전환은 당분간 어려워 보임

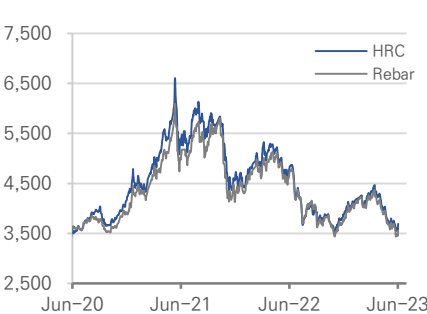
Panamax 비가오면 수력발전

- 중국, 인도, 유럽 등 주요 석탄 수입국들의 수요 침체 및 중국의 대두 수요 위축으로 하락세 유지
- 인도와 중국은 석탄 자체 생산이 증가하고 발전소들의 석탄 재고도 안정되어 수입수요 침체
- 중국 중부를 비롯한 주요 지역의 강우량 증가로 수력 발전량이 증가한 수요를 제한
- 국제 석탄 가격이 수요 부족 및 달러 강세로 하락세를 이어가자, 우리나라, 일본 등 다른 아시아 석탄 수입국들도 가격 추가 하락을 기대하며 구매 지연 중
- 유럽도 석탄 재고 과잉에 따른 신규 수입 침체가 해소되지 않으며 운임시장 압박
- ARA 지역 석탄 재고량은 작년 9월 이후 최고치 기록 중이며, CIF ARA 석탄 가격은 최근 1달 사이 톤당 140불에서 105불로 급락
- 중국의 대두 크리싱 마진 악화에 따른 대두 수요 감소 전망도 부담 요인
- 지난 4월 이후 중국 세관이 수입산 대두의 통관 검사를 강화하며 중국 내 대두 및 대두박 공급이 감소하였고, 그 결과 대두박 가격이 상승하며 크리싱 마진이 개선된 바 있음
- 그러나 검사 강화로 통관이 지연되었던 물량이 5월 중순 이후 중국 시장에 재유입되며 공급이 증가하자 대두박 가격은 다시 하락하며 크리싱 마진을 압박
- 올 여름 북반구의 폭염이 예보되어 석탄 수요도 증가할 것이라는 전망이 태평양 운임 시장을 다소나마 지지하고 있으나, 본격적인 물량 확대로 이어지기까지는 추가 시일이 소요될 것

Supramax 소맥 침수

- 파나마스와 마찬가지로 석탄과 곡물의 수요 부진이 이어지며 하락세 지속
- 미국 곡물 수출은 PNW와 USG 모두 전년 동기 수준에 미치지 못하고 있으며, 흑해도 곡물수출 협정 관련 불확실성 및 주요 수입국들의 달러 부족 등으로 물량 부진 지속
- 다만 중국의 주요 소맥 생산지역 중 하나인 허난성 및 인근 지역의 홍수로 수확을 앞둔 겨울밀이 피해를 입은 점은 향후 중국의 곡물 수입 수요를 증대시킬 전망
- 소맥 작황 피해 규모가 확인될 경우 주로 호주산 소맥의 중국향 수출이 증가하며 운임 시장을 지지할 것으로 예상되나, 그 시기는 아직 불투명함

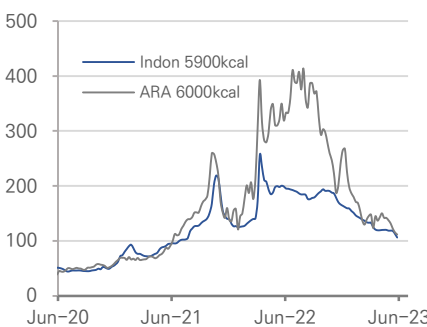
Steel Price (China)



Iron ore Price



Steam Coal Price

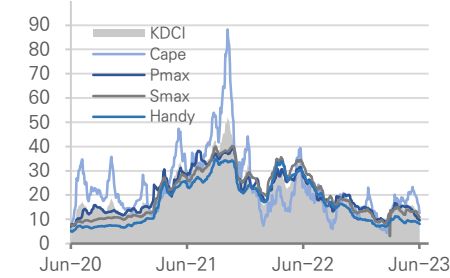


Grain Price (U.S)

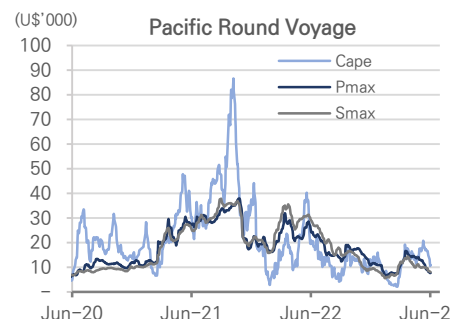
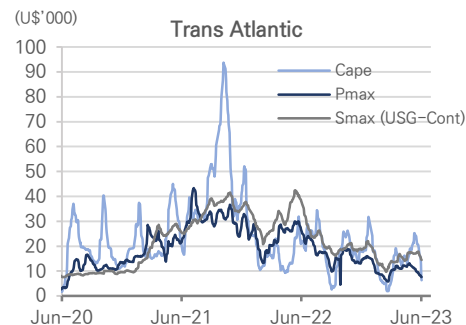
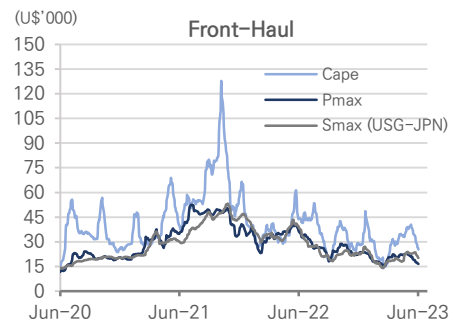


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

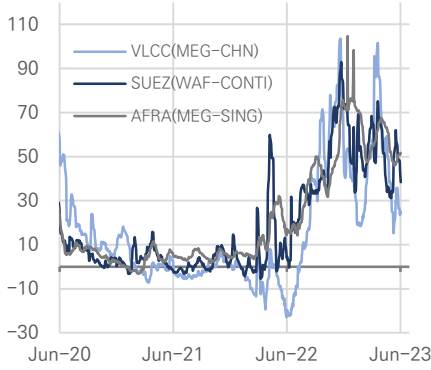
KOBC Drybulk Composite Index



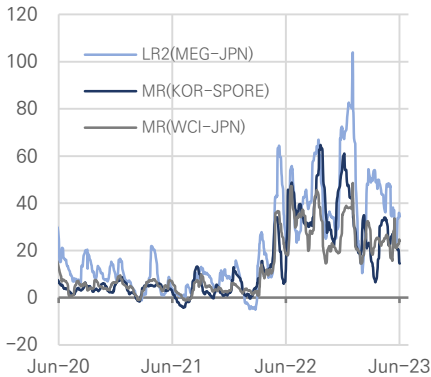
		6/2	5/26	증감
KDCI		10,658	12,683	▼ 2,025
Cape	평균	12,613	17,033	▼ 4,420
	F/H	25,328	30,000	▼ 4,672
	T/A	6,272	16,825	▼ 10,553
	Pac RV	10,877	14,875	▼ 3,998
P'max	평균	9,527	10,277	▼ 750
	F/H	16,565	17,538	▼ 973
	T/A	7,551	8,425	▼ 874
	Pac RV	7,477	8,010	▼ 533
S'max	평균	10,757	12,165	▼ 1,408
	F/H	20,112	22,208	▼ 2,096
	T/A	14,423	16,512	▼ 2,089
	Pac RV	8,088	8,580	▼ 492



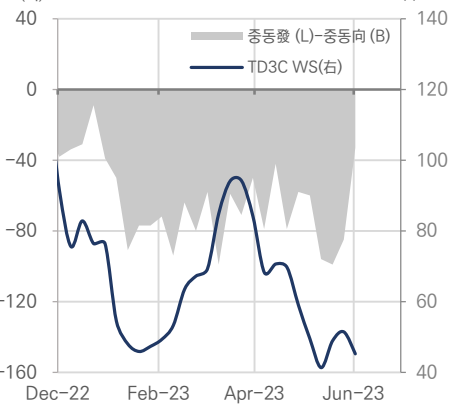
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



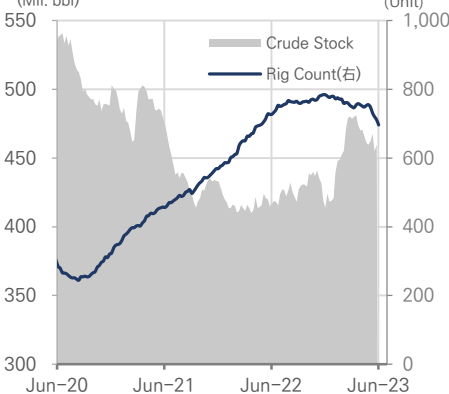
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 여유 있는 선박 공급 및 제한된 화물 유입에 중동/중국 구간 WS 주간 3.7% 하락
- 주 후반 브라질과 USG 등 선적 화물 유입 증가하며 하락폭을 제한. 대서양 수역 활동성 회복에 따른 수에즈 동부 선박 공급 감소는 시황 상승압력. 다만 OPEC+ 주요 산유국의 추가적 감산 결정은 선박 수요 감소로 이어지며 상승 여력은 제한적. 시장 각보합세 예상
- Suezmax: 대서양 수역 선박 공급 압력 심화되는 반면 화물 유입은 둔화. 상위 선형 약세 영향 더해지며 서아프리카/유럽 구간 WS 주간 12.9% 하락. 시장 각보합세 유지 예상
- Aframax: 중동/동남아 구간 자체 물동량 둔화에도 불구하고 가용 선박 감소에 시황 보합 마감. 다만 대서양 수역 약세로 전환되며 수에즈 동부 지지 동력 소멸. 시장 각보합세 예상

제품선

- LR: 신규 화물 유입은 둔화했으나 수에즈 동부 가용 선박 감소로 인해 중동/동북아 구간 시황 보합 마감. 차익거래 유입 감소 및 하위 선형 약세 영향에 시장 각보합세 구현 예상
- MR: 동북아 지역 석유제품 수출 둔화 지속에 한국/싱가포르 구간 운임 주간 18.5% 하락
- 역내 선박 공급 압력 심화에 따른 성악 경쟁도 하방압력으로 작용. 시장 약세 유지 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	45.80 ▼ 1.75	99.25 ▼ 14.75	188.86 ▲ 0.65	143.82 ▲ 0.18	16.34 ▼ 3.70
TCE (US\$/day)	25,024 ▼ 1,357	38,467 ▼ 9,992	51,604 ▲ 935	34,436 ▲ 740	14,573 ▼ 5,764

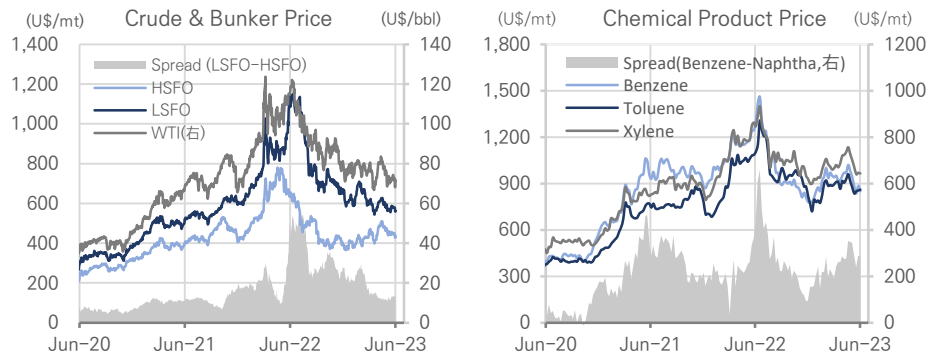
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 중국 경기 회복 지연 및 미국 원유 재고 증가에 주간 WTI 1.3% 하락
- 중국 5월 제조업 구매관리자지수는 48.8로 집계. 4월 49.2에 이어 두 달 연속 50 하회. 제조업 생산 활동 둔화에 따른 석유 등 원자재 수요 감소 우려 증대
- 반면 미국 연방정부 부채한도 법안이 의회를 통과하며 주 후반 유가 상승압력으로 작용
- 미국 원유 재고는 주간 449만 배럴 증가. 생산 감소(10만 b/d) 및 가동률 상승(1.4%)에도 불구하고, 전략비축유 방출(252만 배럴) 및 순수입 증가(100만 b/d)는 상업 재고 증가 야기
- 원유 수출은 주간 37만 b/d 증가했으나 수입이 주간 137만 b/d 급증하며 순수입 증가
- 중간유분 재고도 주간 99만 배럴 증가. 휘발유 재고는 소비 증가로 인해 21만 배럴 감소
- 사우디아라비아는 지난 4월 결정한 50만 b/d 감산에 이어 7월 이후 추가적 100만 b/d 감산 방침을 발표. OPEC+ 주요 산유국도 자체 감산 기한을 내년 말까지 연장하기로 결정

연료유가

- 원유 가격 하락에 싱가포르 LSFO, HSFO 가격도 각각 주간 3.1%, 2.1% 하락. 하절기 발전용 연료유 수요 유입은 HSFO 하락폭을 제한. 유종 간 Spread는 주간 6.3% 축소

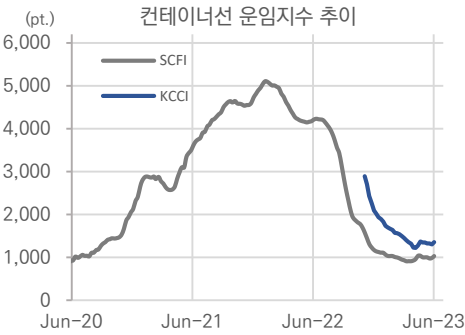


	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	71.74	434.00	561.50	127.50
증 감	▼ 0.93	▼ 9.50	▼ 18.00	▼ 8.50

※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	850 ▼ 35	860 ▲ 5	965 ▼ 5
Spread*	288 - 0	298 ▲ 40	403 ▲ 30

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.6.2.	'23.5.26.	증감
SCFI	1,028.70	983.46	▲ 45.24
美서안	1,666	1,398	▲ 268
美동안	2,634	2,374	▲ 260
유럽	846	859	▼ 13
지중해	1,638	1,651	▼ 13
동남아	167	171	▼ 4
중동	1,297	1,276	▲ 21
호주	254	261	▼ 7
남미	2,236	2,073	▲ 163
日서안	321	321	-
日동안	329	329	-
한국	140	140	-
동서Africa	2,758	2,787	▼ 29
남Africa	1,375	1,393	▼ 18

* 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 11개월	13,500	▼ 1,600	5월4주
1,600	C 12개월	20,000	▲ 3,000	5월4주
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 강세, SCFI 2주 연속 상승하며 1,000pt대 복귀

- 파나마 이슈로 인한 북미항로 강세가 종합지수 반등을 견인. 단, 타항로는 수급 불균형에 따른 약보합세 계속. 4월 정시성은 64.2%로 전년대비 29.9%p, 전월대비 1.7%p 개선, '19년(75%대)에는 못 미치나 연중 지속 개선 전망
- 5월 중국 제조업 PMI는 48.8로 4월(49.2)에 이어 두달 연속 위축. 中 리오프닝 이후 소비심리 및 소득 회복이 기대에 미치지 못하며 부진 계속, 이는 컨테이너 물동량 회복에 부정적인 요인으로 작용

미주항로 파나마 가뭄, 美 동서안 2주 연속 상승

- 파나마 통행량 제한 효과로 인한 동안 가용 선박 감소, 서안을 통한 내륙 운송 수요 증가가 북미 양안 운임 인상 동력으로 작용하며 6월 첫주 운임 각각 19.2%, 11% 상승
- Xeneta는 5월 장기운임계약이 대거 갱신되며 미서부 계약운임지수가 전월대비 40.6% 하락했다고 발표, 거둬들인 시황 약세가 계약 운임에 본격적으로 반영되며 선사들의 2분기 북미항로 실적은 전분기 대비 악화될 것으로 예상
- 미서안 정시성은 50.2%로 전년대비 29.4%p, 전월대비 7.9%p 개선, 동안은 46.2%로 전년대비 24.6%p, 전월대비 1.7%p 향상

유럽항로 대형선 유입 지속, 유럽항로 6주 연속 하락

- 팬데믹 동안 발주된 대형선이 연이어 유럽항로에 투입되며 공급 압박 계속. OOCL과 MSC의 24,000TEU 선박이 6월 유럽항로에 투입 예정이며 ONE 또한 15,000TEU 선박을 지중해 항로에 투입 예정
- 4월 유럽항로 정시성은 62.3%로 전년대비 43.4%p, 전월대비 5.4%p 개선되며 회복세

연근해/기타 동남아 항로, 2주 연속 하락

- 4월 한국발 동남아 수출 물동량은 14.7만TEU로 전년대비 19%, 전월대비 15% 하락, Xeneta의 극동발 수출 지표 또한 전년대비 58.5% 하락하는 등 경기 침체 우려 및 기대를 밑도는 중리오프닝 효과로 인해 약세 지속

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'23.6.5.	'23.5.29.	증감
종합지수	KCCI				1,357	1,303	▲ 54
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,574	1,340	▲ 234
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,657	2,399	▲ 258
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,373	1,400	▼ 27
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,449	2,448	▲ 1
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,804	1,805	▼ 1
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	665	690	▼ 25
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,409	2,285	▲ 124
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,601	2,653	▼ 52
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,678	1,747	▼ 69
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,518	2,538	▼ 20
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	121	123	▼ 2
	KJI	Japan	일본	10.0%	433	445	▼ 12
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	566	591	▼ 25

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

『'23년 글로벌 컨 선사 운항 정시성 개선세 둔화』 (The Maritime Executive_23.5.30)

- 4월 글로벌 컨선사 정시성은 전월대비 1.7%p, 전년대비 29.9%p 개선된 64.2%를 기록. '21년 최악의 정체 이후 정시성은 전반적인 개선 지속. 그러나 최근 상위 14개 선사 중 7개사의 지표가 정체되거나 하락하는 등 1년간 정시성이 빠르게 향상되며 정점에 근접할수록 개선세가 둔화되는 양상이 나타나는 중. 한편, 4월 평균 지연일수는 4.34일을 기록하며 30개월 만에 처음으로 5일 미만을 기록, 4개월 연속 감소세

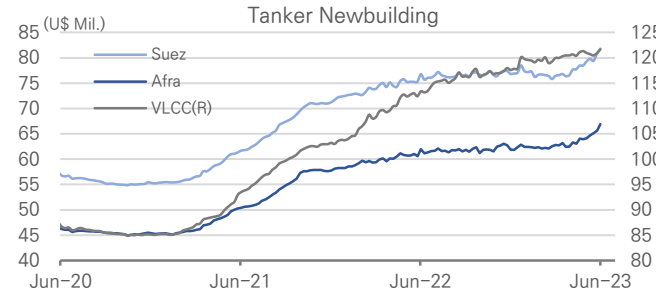
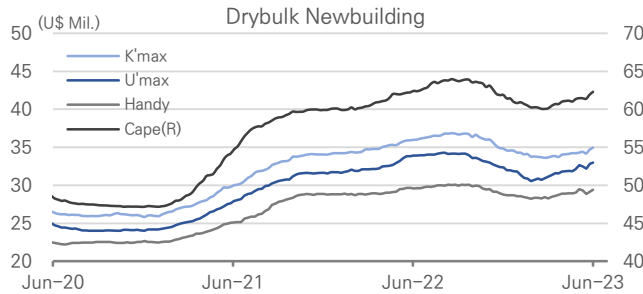
『뉴욕/뉴저지항을 비롯하여 美 동·서 지역 컨 처리량 감소』 (JOC_23.5.31)

- 4월 미 동부 뉴욕/뉴저지항의 컨테이너 처리량은 전년동월 대비 20.1% 감소한 약 65만TEU를 기록. 이는 최근 5년 평균치와 거의 유사한 수준이며, '19년 대비 7.1% 높은 수준. Sea-Intelligence社は 3월 미 동부항만 수입 증가세가 둔화된 반면 서부항만 물동량은 일부 회복되어 서안 점유율이 11월, 12월 최저를 기록한 후 상승 전환된 것으로 분석

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

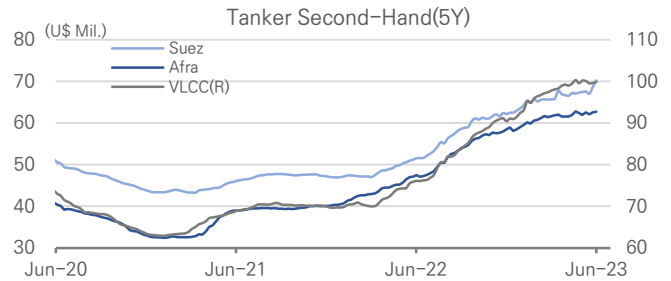
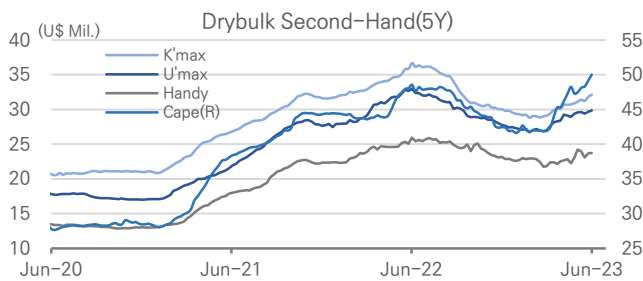
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	62.31	▲ 0.38	60.87	62.15	62.05	▲ 0.38	57.69	59.32
	Kamsarmax	82K	34.94	▲ 0.27	34.05	35.57	38.59	▲ 0.18	36.79	39.47
	Ultramax	64K	33.00	▲ 0.20	31.62	33.05	37.44	▲ 0.14	35.58	37.23
	Handy	33K	29.41	▲ 0.26	28.72	29.36	30.67	▲ 0.32	28.96	29.86
Tanker	VLCC	310K	121.71	▲ 0.78	120.26	113.45	124.93	▼ 0.02	124.22	106.21
	Suezmax	160K	81.83	▲ 1.00	77.71	75.73	85.72	▲ 0.17	84.33	74.28
	Aframax	105K	66.93	▲ 1.30	63.30	61.08	75.03	▲ 0.20	73.85	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Tanker	158,000 DWT	Teodor Shipping	Samsung HI	\$86.1m	2	'25-'26	-
LNGC	175,000 CBM	CMES Shipping	Dalian SB	\$235m	2	'26-'27	-
Container	15,500 TEU	Yang Ming Marine	Hyundai HI	\$187.4m	5	'26	LNG DF

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	50.03	▲ 0.85	44.89	38.08	32.28	▲ 0.11	29.76	27.54
	Kamsarmax	82K	32.11	▲ 0.28	30.08	27.60	23.74	▲ 0.54	21.95	19.46
	Ultramax	64K	29.85	▲ 0.17	28.20	23.40	20.88	▼ 0.04	19.80	16.54
	Handy	33K	23.71	▲ 0.01	22.84	18.52	16.18	▲ 0.04	15.48	12.29
Tanker	VLCC	310K	99.86	▲ 0.21	98.05	68.22	75.60	▲ 1.81	73.10	45.96
	Suezmax	160K	70.21	▲ 1.55	66.53	45.99	54.92	▲ 0.22	52.27	30.59
	Aframax	105K	62.71	▲ 0.20	61.54	37.58	51.17	▲ 0.40	49.23	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	MARIA P. LEMOS	319,191 DWT	2018	Hyundai HI	\$94.5m	DHT Holdings
Tanker	AMAZON BEAUTY	72,910 DWT	2004	Hyundai HI	\$19.5m	Undisclosed
Bulker	NORD TREASURE	55,888 DWT	2014	Mitsui SB (Tamano)	\$21m	Undisclosed

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	530	-	548	585	585	-	568	588
Tanker	550	-	559	595	615	-	586	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						