

Korea Ocean Business Corporation

Jun 12, 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

개선없는 회복



Tanker

사우디, 유가 하락에도 OSP 인상



Container

ILWU-PMA 간 갈등 고조



Sale & Purchase

해체선 시장 빙하기

Macro Indicators

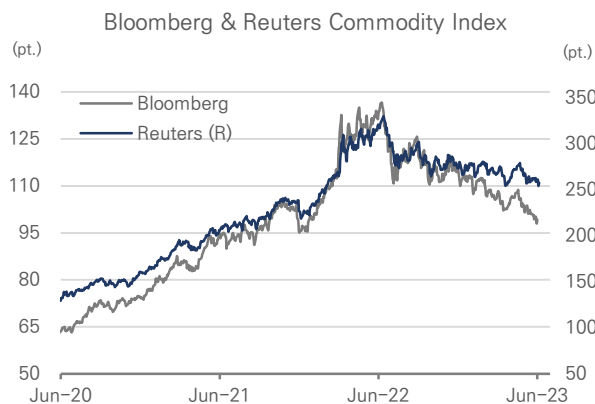
Foreign Exchange



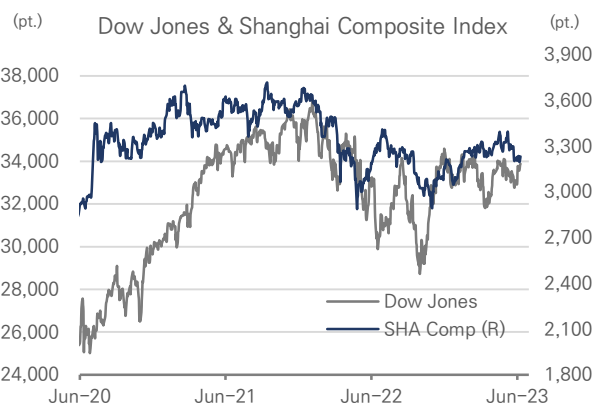
Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 이번에도 기대감

- 장기 하락에 대한 반발 매수세 유입 및 중국 정부의 경기부양책 실시 기대감 확대에 힘입어 반등
- 중국 정부가 기존에 내놓은 정책으로는 부동산 부문의 회복을 유지하지 못하자, 베이징, 상하이 등 1선 도시들의 주택 구매 관련 규제 완화를 포함한 추가 부양책을 실시할 것이라는 전망 제기
- 중국의 일부 국영은행들은 6월 8일부로 예금 이자율을 인하하여 대출비용 절감 및 시중 유동성 확대를 추진. 분석가들은 이를 시작으로 지급준비율 인하 등 추가 부양책이 연속될 것으로 전망
- 중국 당산시, 당초 하반기부터 실시 예정이었던 조강 생산량 통제를 6월부터 일부 실시함
- 이는 철강 공급감소에 따른 가격 상승 및 제철소 마진 개선 요인으로 작용하여 철광석 가격 지지
- 그러나 최근의 철강 및 철광석 가격 반등이 실제 수요 회복보다는 여전히 중국 정부 정책에 대한 기대감 및 철강 생산 제한 등에 기인하고 있는 점은 운임 시장의 추가 회복을 제한할 전망
- 중국 언론 및 업계에서도 아직 철강 관련 시장 펀더멘털은 개선되지 않았으며, 중국 정부의 추가 지원책이 시장에 긍정적인 영향을 미치기 위해서는 추가적인 시간이 필요할 것임을 지적

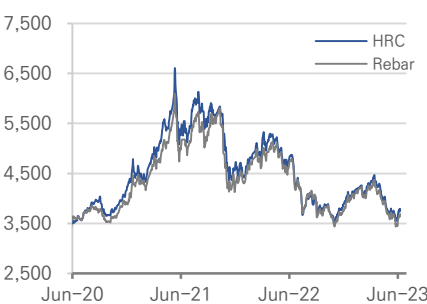
Panamax 형이 뛰니까 나도

- 장기 하락에 대한 반발로 단기 저점 확보에 성공했으나, 뚜렷한 수급 개선 요인은 불투명한 상황
- 국제 석탄 가격이 지속 하락하자 저가에 물량을 확보하고자 하는 수요가 중국향으로 일부 유입 되었으나, 중국의 전반적인 석탄 공급 과잉으로 단기 내 수입수요 증가 가능성은 높지 않음
- 중국과 인도의 석탄 재고는 여전히 높게 유지되고 있음. 이는 자체 생산 증가와 더불어 전반적인 산업 활동 부진으로 인한 비전력 부문의 석탄 수요가 침체된 점도 일부 작용
- 중국향 대두도 크러싱 마진 부진 지속으로 물동량 확대가 제한되고 있음
- 지난 4월부터 중국 세관의 검사 강화로 지연된 물량이 5월에 집중 통관되어, 5월 대두 수입량은 사상 최고치인 1,202만톤을 기록. 중국 내 대두 공급 증가에 따라 대두박 가격도 하락하며 대두 분쇄업자들의 수익성 악화 초래
- 중국의 사료업자들이 올해 공급 증가로 가격이 하락한 사료용 소맥을 옥수수 대신 사용 중인 점도 대두박 수요 감소 요인. 소맥은 옥수수보다 단백질 함량이 높아, 사료 내 소맥 사용량이 증가할 경우 단백질 공급원인 대두박에 대한 수요가 낮아짐
- 파나마스 시장은 그동안 미뤄온 성악 수요가 유입되며 당분간 지지되었으나, 추가 상승을 이끌 만한 동력은 아직 분명치 않음

Supramax 달리는 어디에

- 상위 선형들의 반등에도 불구하고 수요 회복이 나타나지 않으며 추가 하락
- 이집트의 곡물 수입대금 지급이 달러 부족으로 지연 중인 가운데, 방글라데시도 석탄 수입대금 결제를 위한 신용장 개설에 차질이 확대되며 물동량 위축
- 인도도 자체 석탄 생산량 증가 및 몬순 돌입에 따른 수력발전량 증가로 석탄 수입 부진. 인도의 5월 석탄 생산량은 7,626만톤으로 전년동기대비 7.1% 증가
- 금주 수프라막스는 상위 선형과의 격차 확대에 태평양부터 저점 확보를 시도하겠으나, 펀더멘털 개선에는 추가 시일 소요 전망

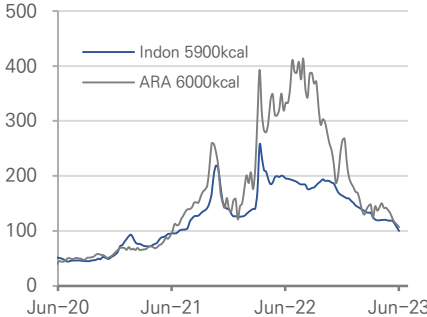
(CNY/t) Steel Price (China)



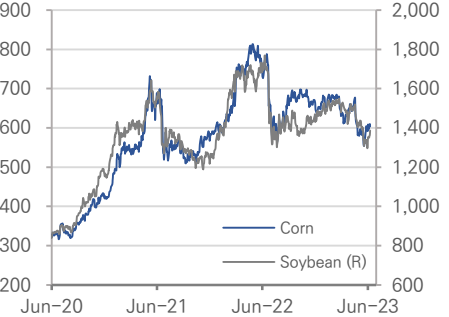
(US\$/t) Iron ore Price



(US\$/t) Steam Coal Price

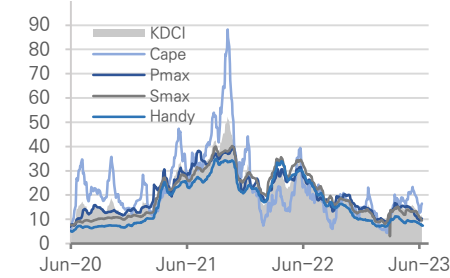


(US\$/bu) Grain Price (U.S)

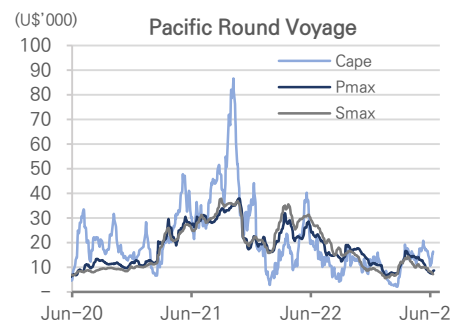
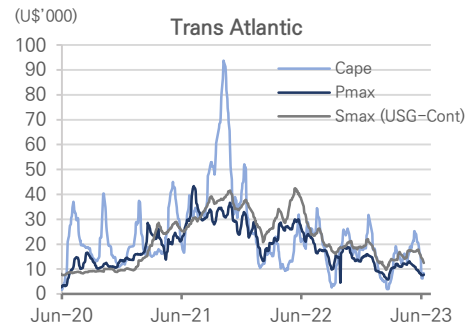
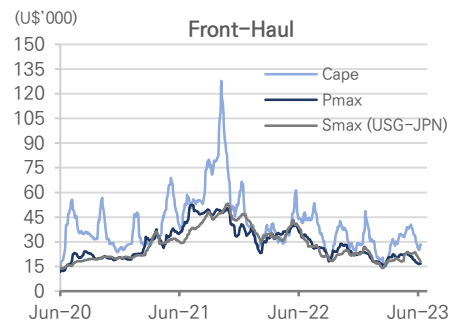


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

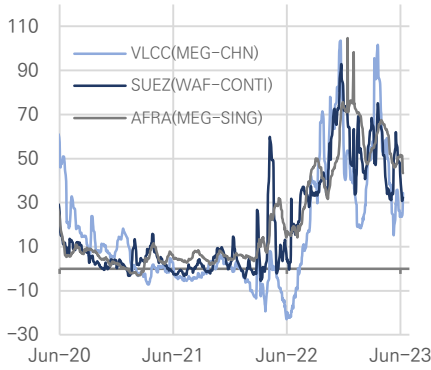
(US\$'000) KOBIC Drybulk Composite Index



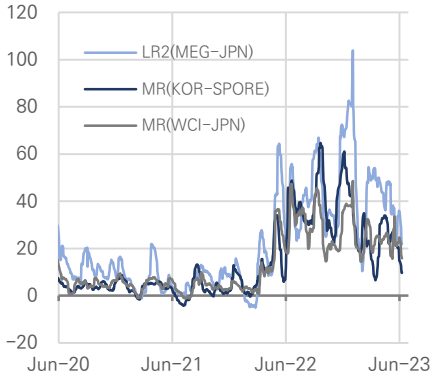
		6/9	6/2	증감
KDCI		11,641	10,658	▲ 983
Cape	평균	16,516	12,613	▲ 3,903
	F/H	28,257	25,328	▲ 2,929
	T/A	8,114	6,272	▲ 1,842
	Pac RV	16,451	10,877	▲ 5,574
P'max	평균	10,299	9,527	▲ 772
	F/H	16,813	16,565	▲ 248
	T/A	7,688	7,551	▲ 137
	Pac RV	8,679	7,477	▲ 1,202
S'max	평균	9,539	10,757	▼ 1,218
	F/H	17,915	20,112	▼ 2,197
	T/A	12,445	14,423	▼ 1,978
	Pac RV	7,203	8,088	▼ 885



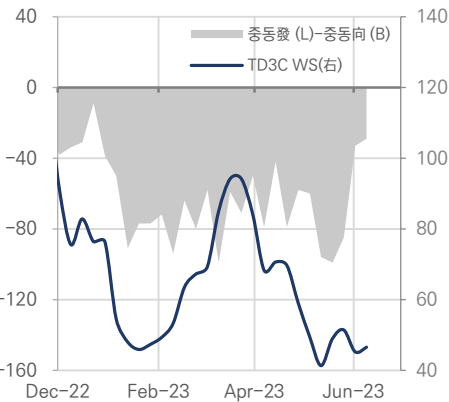
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



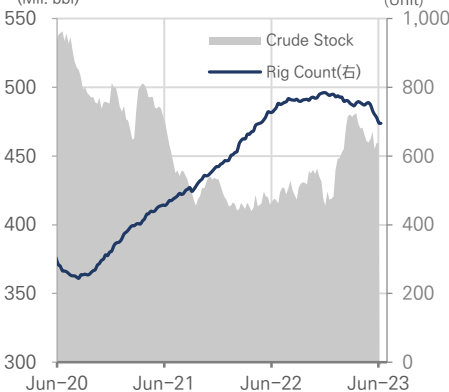
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 6월 하순 선적 화물에 대한 활발한 성약에 힘입어 중동/중국 구간 WS 주간 17% 상승. 인도양 사이클론 발생 영향에 따른 선박 공급 감소 효과도 상승압력으로 작용
- 사우디아라비아 OSP 인상에 따른 대서양/아시아 구간 물동량 증가 예상. 다만 7월 이후 추가 감소에 따른 화물 유입 감소 우려는 추가 상승폭을 제한할 것. 시황 강보합세 예상
- Suezmax: 대서양 수역 선박 공급 압력 해소되지 않으며 WAF/유럽 구간 WS 8.8% 하락
- USG 선적 화물 유입 증가는 하락폭을 제한. 시황 보합세 구현 예상
- Aframax: 동남아 지역 원유 수요 둔화에 중동/동남아 구간 운임 5월 말 이후 하락세 유지
- 대서양 수역은 회복세 보이니 상위 선형 부진은 부담. 수에즈 동부 시황 견인에는 역부족

제품선

- LR: 신규 화물 유입 둔화와 함께 수에즈 동부 가용 선박도 증가하며 중동/동북아 구간 WS 주간 20.5% 급락. 아시아/유럽 구간 차익거래 유입 감소도 하방압력. 시황 약보합세 예상
- MR: 한국/싱가포르 구간 운임 주간 16% 하락했으나 동북아 지역 석유제품 수출 증가하며 활동성 회복되는 모습 구현. 역대 선박 공급 압력도 일부 완화. 시황 강보합세로 전환 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	53.59 ▲ 7.79	90.50 ▼ 8.75	170.71 ▼ 18.15	114.38 ▼ 29.55	13.79 ▼ 2.56
TCE (US\$/day)	34,376 ▲ 9,352	32,286 ▼ 6,181	43,419 ▼ 8,185	22,039 ▼ 12,398	9,837 ▼ 4,736

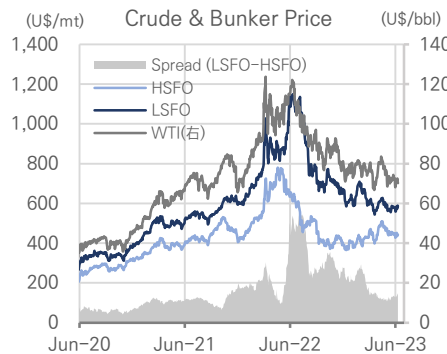
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 주요 산유국들 감소 및 미국 부채한도 인상에도 불구하고 석유 수요 둔화 우려 커지며 주간 WTI 2.2% 하락. 이란 핵 합의 근접 보도 및 미국의 즉각적인 부인에 따른 유가 등락 발생
- 미국 원유 재고는 주간 45만 배럴 감소. 원유 생산 증가(20만 b/d), 순수입 증가(162만 b/d) 및 비축유 방출(187만 배럴)했으나, 가동률이 2.7% 상승한 95.8% 기록하며 재고 감소 야기
- 반면 휘발유, 중간유분 재고는 각각 주간 275만, 507만 배럴 증가하며 하방압력으로 작용
- 사우디아라비아는 아시아 대상 7월 Arab Light OSP(공식판매가격)를 6월 대비 배럴 당 45 센트 인상한 '(Oman+Dubai)/2+\$3'로 조정. 기존 50만 b/d 감소에 이어 7월 이후 추가적 100만 b/d 감소에 따른 조정으로 해석. 아시아 국가들의 대서양 수역 화물 수요 증가 전망

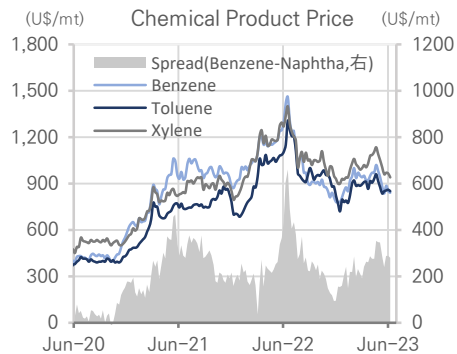
연료유가

- 원유 가격 하락에도 불구하고 병커링 수요 증가하며 싱가포르 LSFO와 HSFO 가격은 각각 주간 4.3%, 2% 상승. 일본 등 동북아 지역 공급 감소 우려는 LSFO 상승폭을 확대
- LSFO/HSFO Spread는 주간 12% 확대된 \$143/톤 ('23.1분기 평균 \$201.8, 5월 \$123.5)



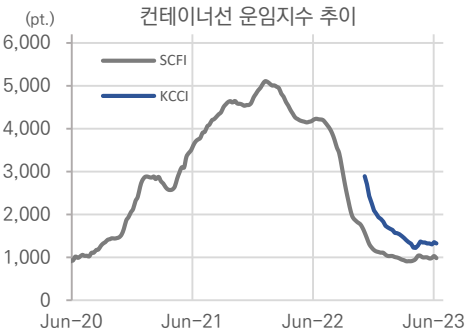
	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	70.17	442.50	585.50	143.00
증 감	▼ 1.57	▲ 8.50	▲ 24.00	▲ 15.50

※ Bunker Price : Singapore 기준



	Benzene	Toluene	Xylene
가격	840 ▼ 10	850 ▼ 10	940 ▼ 25
Spread*	280 ▼ 9	290 ▼ 9	380 ▼ 24

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.6.9.	'23.6.2.	증감
SCFI	979.85	1,028.70	▼ 48.85
美서안	1,388	1,666	▼ 278
美동안	2,435	2,634	▼ 199
유럽	831	846	▼ 15
지중해	1,626	1,638	▼ 12
동남아	164	167	▼ 3
중동	1,280	1,297	▼ 17
호주	273	254	▲ 19
남미	2,305	2,236	▲ 69
日서안	328	321	▲ 7
日동안	327	329	▼ 2
한국	140	140	-
동서Africa	2,762	2,758	▲ 4
남Africa	1,357	1,375	▼ 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 12개월	14,750	▲ 1,250	5월5주
1,600	A 12개월	15,750	▼ 4,250	5월5주
2,200	A 12개월	20,250	▲ 5,100	5월2주
2,700	A 12개월	18,000	▲ 800	5월5주
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 SCFI 3주 만에 하락 전환, 수요 부진 계속

- 파나마 가뭄 및 ILWU 태업에도 운임은 상승세를 이어가지 못하며 약세 전환, 궁극적인 수급 불균형이 지속되며 원양항로 부진. 단, ILWU 이슈 장기화 시 운임 상승 압박 전망
- 선사들은 시황 부진에 따라 북미항로 비중을 줄이는 추세. MSC는 지난해 16%에서 9%로 축소했으며 ZIM(49%→43%), 완하이(40%→28%)도 사업 포트폴리오에 변화를 주며 시황 변화에 대응

미주항로 美 동서안 3주 만에 하락 전환, ILWU-PMA간 갈등 고조

- 수요 약세로 6월 GRI가 힘을 받지 못하며 운임 하락. 단, 6월 중 파나마 운하 흡수제한 강화 및 ILWU의 작업지연이 지속될 경우, 운임 상승 요인이 될 수 있을 것
- 세계은행은 '23년 미국경제성장률을 전년대비 1%p 하락한 1.1%로 전망했으며, 5월 미국수입물동량은 209만TEU로 '19년과 유사한 수준을 기록하는 등 수요 부진 계속
- ILWU는 6/2부터 서안 전역에 걸쳐 태업에 돌입, 8일 인력 투입 재개 시점 까지 혼란이 가중되며 해당기간 LA/LB 49척, 오클랜드 7척 체선 발생, 현재 남서부는 정상화 단계인 반면 북서부(시애틀,타코마)는 생산성 저하 지속

유럽항로 유럽항로 7주 연속 하락, 공급 압박 계속

- 부정적인 경제 전망 및 대형선 인도 지속으로 약세 계속. 북미항로와는 달리 시황 반등을 초래할 만한 특이 이슈가 없는 상황
- World Bank는 '23년 유로존 경제성장률은 0.4%로 전년(3.5%) 대비 크게 하락할 것으로 전망, '24년에도 1.3% 성장에 그치며 물가 상승 억제를 위한 정책들이 내년까지 유럽 경제에 악영향을 미칠 것으로 예상

연근해/기타 동남아 항로, 3주 연속 하락

- 전반적인 침체 기조 속에서도 세계은행은 중국, 인니, 태국의 '23년 경제 성장을 전년대비 2%p 증가한 5.5%로 예측, 반면 중동/북아프리카 지역은 2.2%로 전망하며 작년의 고성장(5.7%) 기조에서 탈피하여 성장세가 둔화될 것으로 예상

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'23.6.12.	'23.6.5.	증감
종합지수	KCCI				1,328	1,357	▼ 29
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,516	1,574	▼ 58
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,546	2,657	▼ 111
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,361	1,373	▼ 12
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,384	2,449	▼ 65
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,804	1,804	-
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	657	665	▼ 8
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,443	2,409	▲ 34
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,494	2,601	▼ 107
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,662	1,678	▼ 16
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,511	2,518	▼ 7
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	121	121	-
	KJI	Japan	일본	10.0%	434	433	▲ 1
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	547	566	▼ 19

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

『美 백악관, 혼란 완화를 위해 서부항만 노사협상 독려』 (The Maritime Executive_23.6.7)

- 美서부항만에서 노동력 부족으로 인한 선박 지연이 다수 보고됨에 따라, 백악관은 상황을 주시 중. 6/5 미화주협회는 공급망 붕괴를 우려하며 백악관에 신속한 조치를 요구. 이에 백악관은 6/7 일일 브리핑에서 노사 양측 모두 협상에 성실히 임하여 문제를 해결할 수 있도록 촉구한다고 발표. 현재 항만은 개방되어 있으나 대부분 터미널에서 인력 부족이 지속되고 있으며, 컨테이너 처리도 평소보다 느리게 진행되고 있음

『파나마 운하 흡수 제한으로 컨테이너선 적재량 약 40% 감소』 (로이드리스트_23.6.8)

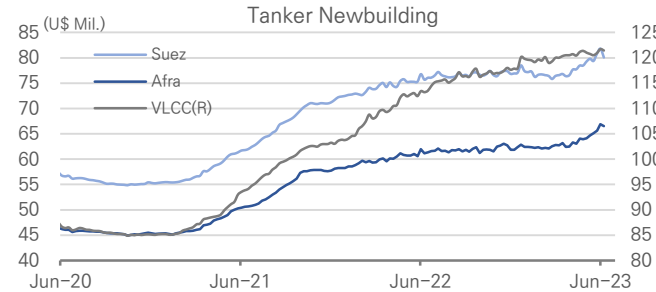
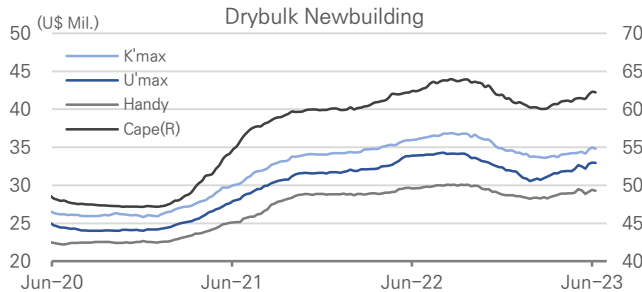
- 파나마 운하 흡수 기준 미충족 시, 네오파나막스 컨선이 운하를 통과하기 위해서는 일부 화물을 하역해야 할 수도 있음. 6월 흡수제한 강화로 인해 적재량은 약 40% 감소 예상. 현재 최대 흡수는 13.56m로 설정되어 있으며, 이는 6/12까지 유효. 또한, 6/13에는 13.41m로, 6/25에는 다시 13.26m로 낮아질 예정. 美서부항만 노사분쟁으로 물동량 증가가 예상되는 가운데 이번 흡수 제한 강화는 동안항로에 부담을 가중시킬 것으로 전망

※ 자료: 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

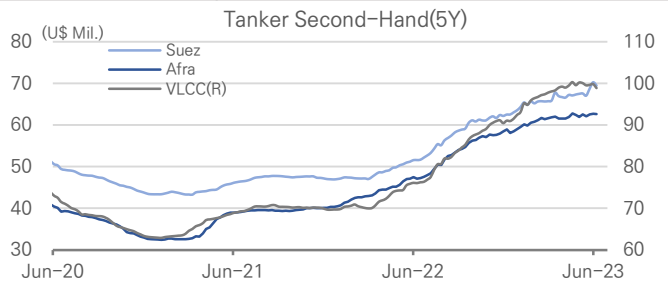
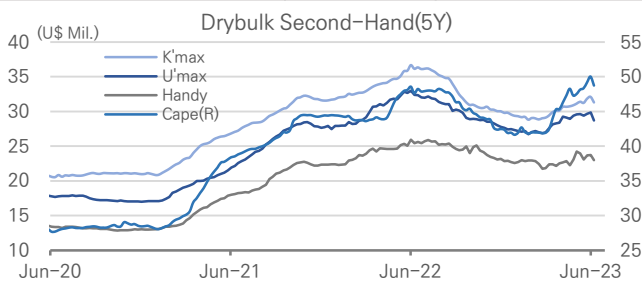
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	62.24	▼ 0.07	60.93	62.15	61.73	▼ 0.32	57.86	59.32
	Kamsarmax	82K	34.79	▼ 0.15	34.08	35.57	37.48	▼ 1.11	36.82	39.47
	Ultramax	64K	32.92	▼ 0.08	31.68	33.05	36.22	▼ 1.22	35.61	37.23
	Handy	33K	29.27	▼ 0.14	28.75	29.36	29.87	▼ 0.80	29.00	29.86
Tanker	VLCC	310K	121.43	▼ 0.28	120.31	113.45	124.78	▼ 0.15	124.25	106.21
	Suezmax	160K	80.09	▼ 1.74	77.81	75.73	85.72	-	84.39	74.28
	Aframax	105K	66.50	▼ 0.43	63.44	61.08	74.31	▼ 0.72	73.87	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Tanker	115,000 DWT	Navios	Zhoushan Changhong	-	4+4	'25-'26	-
Bulker	94,900 DWT	MOL	Oshima SB	-	1	'26	LNG Capable
Container	1,250 TEU	X-Press Feeders	Huangpu Wenchong	-	6+2	'25	Methanol Capable

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	48.73	▼ 1.30	45.06	38.08	31.19	▼ 1.09	29.82	27.54
	Kamsarmax	82K	31.30	▼ 0.81	30.13	27.60	22.66	▼ 1.08	21.98	19.46
	Ultramax	64K	28.68	▼ 1.17	28.22	23.40	19.80	▼ 1.08	19.80	16.54
	Handy	33K	23.01	▼ 0.70	22.84	18.52	15.65	▼ 0.53	15.49	12.29
Tanker	VLCC	310K	98.89	▼ 0.97	98.09	68.22	73.18	▼ 2.42	73.10	45.96
	Suezmax	160K	69.41	▼ 0.80	66.66	45.99	55.52	▲ 0.60	52.41	30.59
	Aframax	105K	62.58	▼ 0.13	61.59	37.58	51.29	▲ 0.12	49.32	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	SUPER RUBY	50,400 DWT	2006	Shina SB	\$24m	Middle Eastern interests
Bulker	VICTORIA T	61,266 DWT	2017	Toyohashi SB	\$29m	Undisclosed
Bulker	SEASTAR ENDURANCE	34,290 DWT	2011	Zhejiang Jingang	\$11.7m	Undisclosed

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	530	-	547	585	585	-	568	588
Tanker	550	-	559	595	615	-	587	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						