

# 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	케이프 홀로 상승
	Tanker	VLCC 원위치
	Container	성수기 실종사건
	Sale & Purchase	중고 건화물선 거래 활발

## Macro Indicators

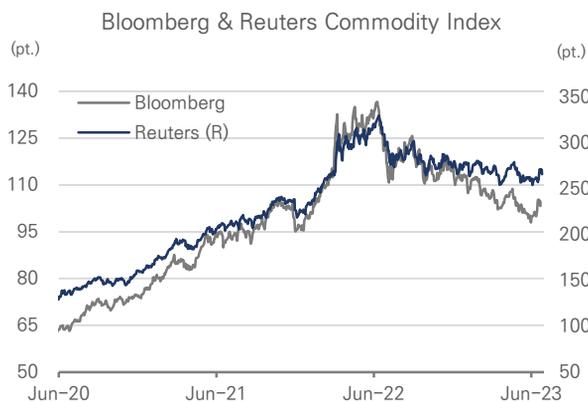
### Foreign Exchange



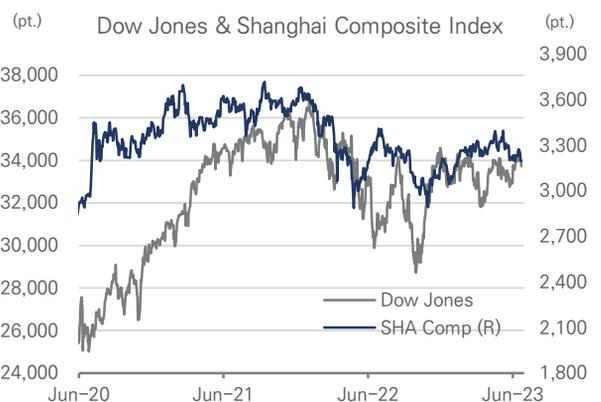
### Interest Rates

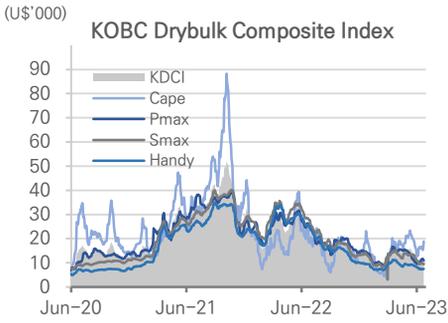


### Commodity Index



### Stock Market





		6/23	6/16	증감
KDCI		12,508	12,063	▲ 445
Cape	평균	18,822	16,402	▲ 2,420
	F/H	37,750	30,170	▲ 7,580
	T/A	16,375	9,359	▲ 7,016
	Pac RV	16,375	14,899	▲ 1,476
P'max	평균	11,007	11,501	▼ 494
	F/H	17,143	17,625	▼ 482
	T/A	7,868	8,375	▼ 507
	Pac RV	9,623	10,258	▼ 635
S'max	평균	9,384	9,838	▼ 454
	F/H	16,342	17,322	▼ 980
	T/A	10,166	11,470	▼ 1,304
	Pac RV	7,781	7,911	▼ 130

## Cape 단기수급 불균형

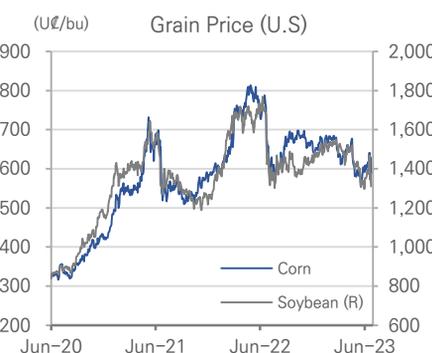
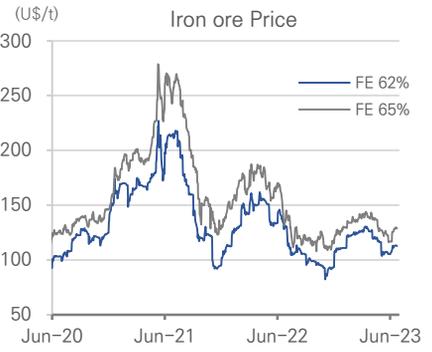
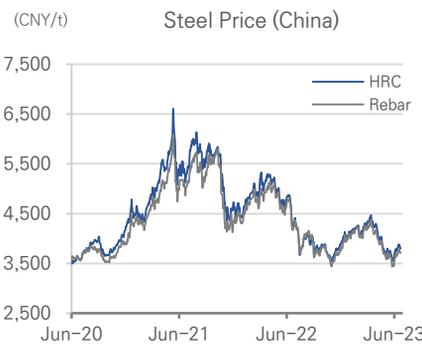
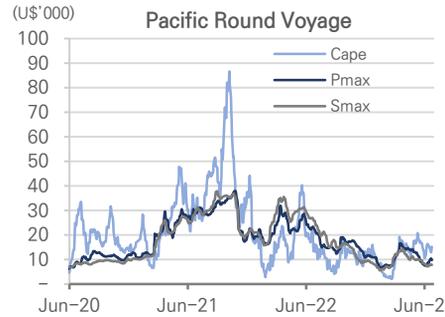
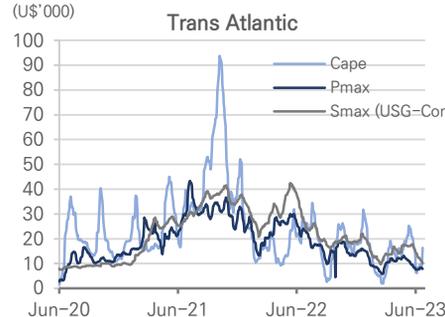
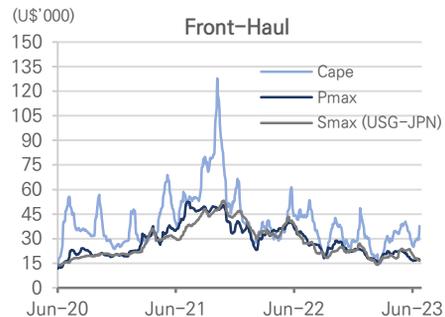
- 중국의 철강 및 철광석 수요 부진 우려 지속 및 주 후반 중국의 단오절 연휴에도 불구하고, 대서양 수역의 선박 수급 불균형 및 호주 철광석 메이저 화주들의 성약 증가에 힘입어 상승
- 발틱 케이프사이즈 평균운선료 지수 주간 36% 상승. 이중 대서양 횡단 항로(C8)는 주간 84%, 태평양 항로(C10)는 주간 20% 상승
  - 그러나 추세 상승보다는 5~6월 기간의 전고점 이내에서 등락을 반복하는 패턴 구현
- 중국인민은행, 지난 19일 5년만기 대출우대금리(LPR) 10bp 인하. 그러나 인하 폭이 시장 예상치였던 15bp에 미치지 못하여 주택 부문의 회복을 견인하기에는 부족하다는 평가
  - 중국의 금년 1~5월 부동산 개발 투자금액은 4.57조 위안으로 전년동기대비 7.2% 감소
  - 6월 16일 개최된 국무회의에서도 경기부양책에 대한 뚜렷한 계획이 발표되지 않아 중국 정부의 경기부양 의지에 대한 시장의 의구심 확대
- 그럼에도 불구하고 6.10~20일 기간 중국철강협회 회원사들의 일일 평균 조강생산량은 226.3만 톤으로 지난 4월 중순 이후 최고치 기록
  - 조강생산량이 높은 수준을 유지하고 있는 점은 철광석 수입 수요를 유지시켜 당장의 운임 시장에는 지지요인으로 작용
  - 그러나 철강 수요 회복이 수반되지 않은 생산량 증가는 철강 가격 하락 및 제철소 마진 위축으로 이어져 결국은 철광석 수요 감소를 초래할 것

## Panamax 단오절 연휴

- 동북아 지역의 발전단 수요 증가에도 불구하고 중국의 높은 석탄 재고량 및 주 후반 단오절 연휴에 따른 활동성 부진으로 하락
- 중국의 5월 석탄 생산량은 3.85억톤으로 전년동기대비 4.8% 증가하였고, 1~5월 누적 생산량도 19.1억톤으로 5.4% 증가함
  - 5월 석탄 수입량도 전년동기대비 93% 급증한 3,958만톤을 기록하여, 중국 내 석탄 공급은 여유로운 상황
- 그러나 북중국 지역의 폭염 지속 및 남중국의 수력발전량 감소로 중국의 석탄 수요는 꾸준히 증가할 전망
  - 중국의 금년 1~5월 총 발전량은 전년동기대비 5.3%(1,739억kwh) 증가하였으나, 수력 발전량은 오히려 820억kwh 감소
- 이번주 중국의 연휴 이후 활동성 증가, 케이프와의 격차 확대에 따른 견인효과 등으로 단기 저점 확보 예상됨. 다만 중국항 석탄 물동량 증가 여부는 중국의 석탄 재고 감소폭에 의해 결정될 것

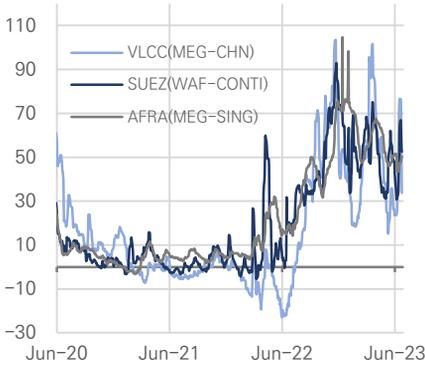
## Supramax 동력 부족

- 남미와 동남아의 수요 증가에 힘입어 주 초반 소폭 상승하였으나, 주 후반 중국의 연휴 돌입에 따른 활동성 감소로 하락하며 주간 보합세 구현
- 인도네시아 석탄이 꾸준히 선박을 소화했으나 이 전주 대비 물량 유입은 둔화되며 추가 상승 제한
- 미국의 주간 곡물수출 검역량은 PNW와 USG 모두 위축되며 시장에 하락압력 가중. 흑해도 곡물 수출협정 연장에 대한 불확실성이 지속되며 하락세
- 이번주 중국 연휴 이후 활동성 회복이 예상되나, 남미를 제외한 주요 거점 항로들의 상승 동력은 아직 뚜렷하지 않음

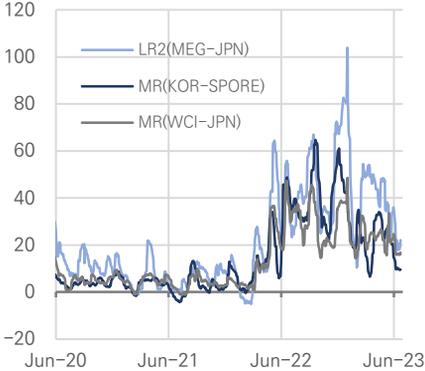


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



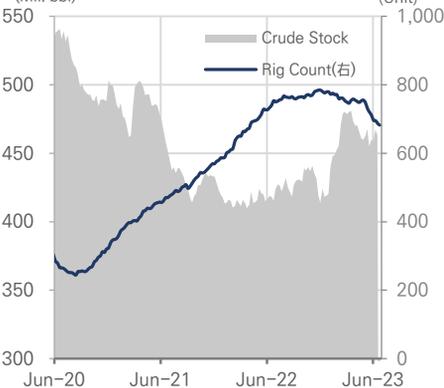
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



US Crude Stocks & Rig Count



## 원유선

- VLCC: 중국 수요 둔화 및 선박 공급 증가에 중동/중국 구간 WS 주간 36.5% 하락 마감
  - 중국은 높은 재고 수준과 사우디아라비아 OSP 인상 영향으로 7월 원유 수입 둔화될 것
  - 싱가포르 재고 증가에 따른 석유제품 수출 둔화와 함께 경기 회복 지연에 따른 제한적인 내수 증가폭도 중국 원유 수입 둔화 원인으로 작용. 시황 약보합세 예상
  - 또한 7월 상순까지 약 11척이 정기검사 종료 후 시장 재진입 예정. 공급 압력 심화될 것
- Suezmax: 시장 불확실성 축소 및 화물 유입 둔화에 WAF/유럽 구간 WS 12.7% 하락
  - 나이지리아 정부는 유조선사에 대한 운임 관련 세금 소급 부과 조치를 6개월 유예하기로 결정. 선사와의 소급 규정에 대한 협의도 개시하며 불확실성 완화. 시황 약보합세 예상
- Aframax: 제한된 화물 유입에도 수에즈 동부 가용 선박 감소에 중동/싱가포르 구간 WS 4.2% 상승 마감. 상위 선형 약세 전환은 추가 상승 제한 요인. 시황 보합세 구현 예상

## 제품선

- LR: 선박 공급 압력 완화 및 화물 유입 증가에 중동/일본 구간 WS 주간 3.6% 상승 전환
  - 유럽의 디젤 수요 둔화로 인해 차익거래 유입 감소. 다만 유럽 지역 정유사의 비계획 정비 등에 따른 공급 감소에 디젤 가격 상승. 반면 싱가포르 석유제품 재고 증가는 아시아 지역 정제마진 압박. 유럽 수요 회복 시 차익거래 유입되며 시황 상승 요인으로 작용 전망
- MR: 부진한 성악 활동 지속되며 한국/싱가포르 구간 시황 보합 마감. 동남아 시황 약세에 따른 공선 유입 증가도 동북아 역내 시황 회복에 부담. 다만 중국 연휴 종료에 따른 활동성 회복 및 재가동 정제설비 유입 증가는 추가 하락 제한 요인. 시황 보합세 유지 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	53.86 ▼ 31.00	120.50 ▼ 17.50	189.50 ▲ 7.71	116.25 ▲ 4.06	13.85 ▼ 0.13
TCE (US\$/day)	33,746 ▼ 42,883	52,631 ▼ 11,347	50,326 ▲ 3,077	22,134 ▲ 1,562	9,591 ▼ 228

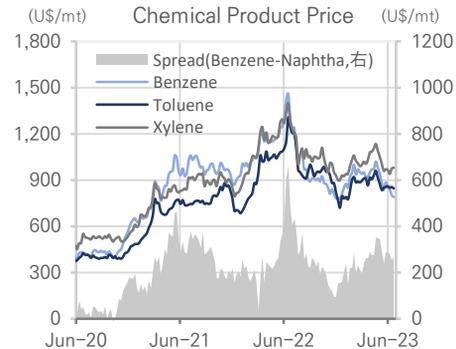
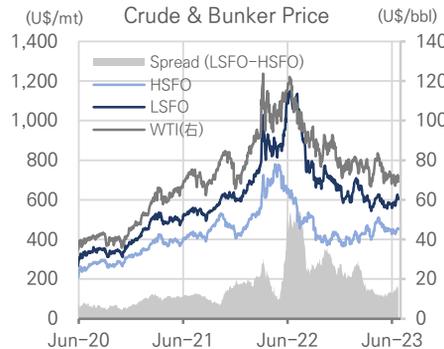
※ MR(KOR-SGP) 운임 : US\$/mt

## 국제유가

- 유럽 주요국 기준금리 인상 및 미국 통화긴축 유지 시사에 주간 WTI 3.7% 하락
  - 영국은 기준금리를 0.5%p 인상한 연 5%로 결정하며 '08년 이후 최고 수준 기록. 또한 미국 연준은 연내 두 차례 기준금리 추가 인상 가능성을 시사. 석유 수요 둔화 우려 증대
- 미국 원유 상업 재고는 전주대비 383만 배럴 감소하며 유가 하락폭을 제한
  - 전략비축유 172만 배럴 방출과 정제가동률 0.6% 하락에도 불구하고 원유 생산, 순수입이 각각 전주대비 20만, 149만 b/d 감소하며 재고 감소 야기. 원유 수출은 127만 b/d 증가
  - 반면 휘발유와 중간유분(경유 등) 재고는 소비 둔화로 인해 각각 48만, 43만 배럴 증가

## 연료유가

- 원유 가격 하락에도 불구하고 발전용 수요 유입에 싱가포르 HSFO 가격은 주간 1.5% 상승
- LSFO/HSFO Spread는 주간 3.8% 축소된 \$150/톤 ('22년 평균 \$229, '23.1-5월 \$170)



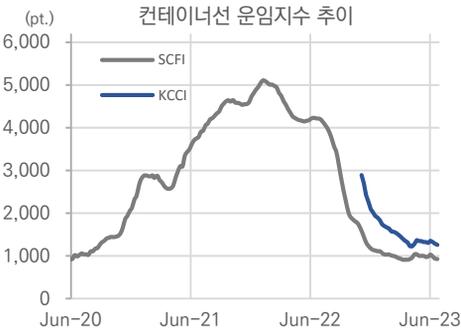
	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	69.16	452.50	602.50	150.00
증 감	▼ 2.62	▲ 6.50	▲ 0.50	▼ 6.00

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	790 ▼ 10	845 ▼ 10	980 ▲ 5
Spread*	270 ▲ 19	325 ▲ 19	460 ▲ 34

※ Bunker Price : Singapore 기준

※ Spread : Naphtha 대비 편차

※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMF, AIS



	'23.6.21.	'23.6.16.	증감
SCFI	924.29	934.31	▼ 10.02
美서안	1,173	1,207	▼ 34
美동안	2,061	2,103	▼ 42
유럽	793	808	▼ 15
지중해	1,588	1,601	▼ 13
동남아	165	164	▲ 1
중동	1,226	1,238	▼ 12
호주	272	269	▲ 3
남미	2,419	2,375	▲ 44
日서안	329	328	▲ 1
日동안	327	327	-
한국	137	140	▼ 3
동서Africa	2,712	2,744	▼ 32
남Africa	1,317	1,332	▼ 15

\* 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	B	5개월	11,500	▼ 3,250	6월1주
1,600	A	11개월	18,250	▲ 2,500	6월1주
2,200	A	12개월	20,500	▲ 250	6월1주
2,700	A	12개월	18,000	-	6월1주
5,000	B	23개월	21,000	▼ 3,000	6월1주
5,500	A	7개월	28,000	▲ 3,000	6월1주
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

## 종합 SCFI 3주 연속 하락, 북미/유럽 등 중장거리 항로 약세

- 현재 컨테이너 시장은 계절적으로 성수기에 접어들었으나 미국, 유럽의 수요 부진 및 재고 과잉으로 인해 물량 반등 효과가 미미한 상황. 선사 간 경쟁 심화로 운임은 인하되는 추세
- '23년 인도 예정 컨선복량은 249만TEU, 5월까지 69만TEU가 투입됨에 따라 연내 180만TEU 추가 인도 예정. 반면 폐선은 5.7만TEU에 그치며 하반기 공급 압박은 더욱 거세질 것으로 예상

## 미주항로 美 동서안 3주 연속 하락, 중소선사 북미항로 운영 중단 계속

- 주간 공급량은 51.6만TEU로 전년 대비 23.3% 감소. 공격적인 공급 감축에도 불구하고 수요 회복이 예년에 미치지 못하며 운임 약세 지속
- 팬데믹 동안 북미항로에 진출했던 CUL과 Pasha Group은 서비스 종료를 결정, 시장 전환 이후 실적악화로 인해 중소형사의 미주 서비스 종료로 이어지는 중
- 현지 전문가들은 美ILWU-PMA가 인력 증원 없이 32%의 급여 인상 조건으로 합의한 것으로 분석. 이번 협의 결과는 최근 갈등이 고조되는 캐나다 노사협상에도 영향을 줄 것

## 유럽항로 유럽항로 9주 연속하락, \$800선 붕괴

- 선사들의 적극적인 공급 축소 노력에도 5월 유럽항로 주간 공급량은 45.5만TEU로 전년 대비 2.5% 증가, 2분기부터 이어지고 있는 초대형선 인도로 인해 공급 조절에 어려움을 겪으며 '20년 5월 이후 처음으로 유럽항로 운임 \$700대 진입
- 2분기부터 물동량이 다소 증가함에도 불구하고 운임 하락이 계속되는 것은 결국 공급 증가를 수요가 따라가지 못하기 때문. 경기 반등 요인이 상실된 현재 약세는 한동안 지속될 것으로 전망

## 연근해/기타 동남아 항로, 보합세

- 원양항로 공급 감소가 아주역내항로 공급 증가로 이어지며 수급 불균형 계속. ONE, PIL, TSL, CNC 등 글로벌 선사들은 지속적으로 한국, 인도, 동남아 항로 개편/개선에 나서며 수익성 개선을 추진

## KCCI (KOBIC Container Composite Index)

Group	Code	Route	Weight	'23.6.26.	'23.6.19.	증감	
종합지수		KCCI		1,261	1,288	▼ 27	
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,340	1,406	▼ 66
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,262	2,368	▼ 106
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,283	1,323	▼ 40
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,291	2,344	▼ 53
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,893	1,855	▲ 38
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	652	662	▼ 10
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,613	2,537	▲ 76
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,277	2,352	▼ 75
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,662	1,674	▼ 12
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,579	2,524	▲ 55
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	121	122	▼ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	429	433	▼ 4
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	515	540	▼ 25

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

## 「낮은 수위로 인해 독일 라인강 운송 차질」 (Reuters\_23.6.20)

- 가뭄과 폭염으로 인해 라인강 수위가 낮아지면서 컨테이너선은 만재 상태로 라인강을 운항할 수 없는 상태이며, 이에 운임에 할증료가 추가로 부과될 예정. '18~'20년 6월 중순 라인강 수심은 220~320cm 수준을 기록. 올해 5월 수심은 약 350cm 수준이었으나, 최근 135cm까지 낮아짐. 도이치뱅크는 라인강 수위가 135cm 이하일 경우 대형 컨테이너 바지선은 적재량을 약 50% 줄여야 한다고 언급

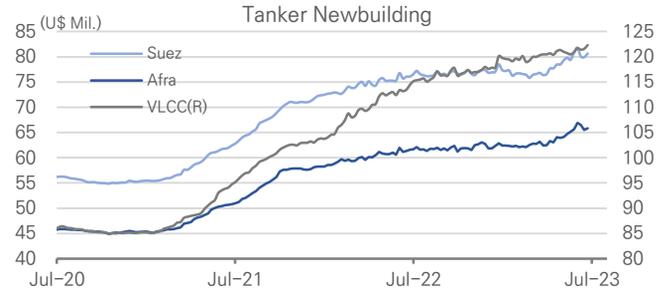
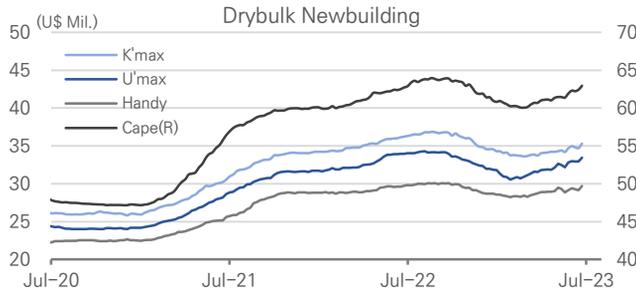
## 「운임 약세 영향으로 원양항로 신규 진입 선사들 서비스 철수」 (로이드리스트\_23.6.21)

- 최근 CUL, Pasha Group 등 태평양 항로에 신규 진입했던 컨테이너 선사들의 중국발 북미항로 서비스 철수가 이어지는 중. CUL은 작년 말 아시아-유럽 서비스 종료에 이어 최근에는 중국-캘리포니아 서비스 중단을 발표. 또한 미국 파사 그룹도 6월 초에 중국-북미 서안 서비스를 종료하였음. 원양항로 운임이 낮아짐에 따라 소규모 선사들이 낮은 운임으로 운영을 유지할 수 없기 때문인 것으로 분석

# Sale & Purchase

## Newbuilding & Resale

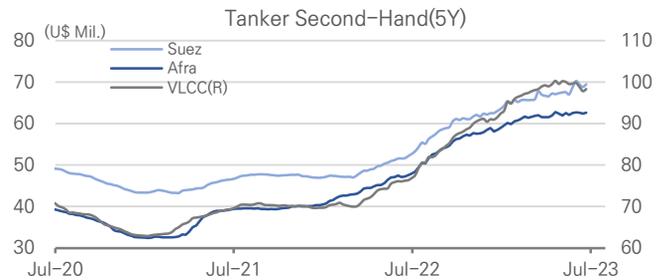
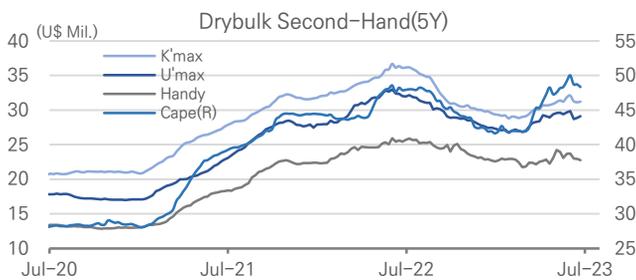
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	62.96	▲ 0.52	61.08	62.15	61.40	▼ 0.16	58.15	59.32
	Kamsarmax	82K	35.29	▲ 0.58	34.15	35.57	37.60	▼ 0.06	36.89	39.47
	Ultramax	64K	33.46	▲ 0.54	31.80	33.05	36.64	▲ 0.13	35.69	37.23
	Handy	33K	29.71	▲ 0.57	28.80	29.36	30.20	▲ 0.38	29.08	29.86
Tanker	VLCC	310K	122.33	▲ 0.73	120.44	113.45	125.44	▲ 0.66	124.31	106.21
	Suezmax	160K	80.67	▲ 0.73	78.01	75.73	86.64	▲ 0.82	84.53	74.28
	Aframax	105K	65.83	▲ 0.35	63.62	61.08	74.44	▲ 0.88	73.88	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Tanker	157,000 DWT	Polembros Shipping	New Times SB	-	2	'25	LNG Ready
Bulker	82,000 DWT	Guangdong Yudean	Chengxi Shipyard	-	2	'27	-
LNG	174,000 CBM	Chevron	Samsung HI	\$254.5m	2	'27-'28	-

## Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	48.33	▼ 0.39	45.33	38.08	31.04	▼ 0.15	29.93	27.54
	Kamsarmax	82K	31.22	▲ 0.09	30.22	27.60	22.59	▲ 1.15	21.99	19.46
	Ultramax	64K	29.13	▲ 0.26	28.29	23.40	20.33	▲ 0.66	19.82	16.54
	Handy	33K	22.75	▼ 0.19	22.84	18.52	15.04	▼ 0.44	15.47	12.29
Tanker	VLCC	310K	98.34	▲ 0.51	98.09	68.22	72.64	▲ 0.75	73.04	45.96
	Suezmax	160K	69.41	▲ 0.65	66.85	45.99	55.43	▲ 0.43	52.64	30.59
	Aframax	105K	62.65	▲ 0.25	61.66	37.58	51.36	▲ 0.38	49.47	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	FAROS	74,999 DWT	2005	Hyundai HI(Ulsan)	\$18m	Turkish buyers
Bulker	ATLANTIC TIGER	180,182 DWT	2006	Imabari SB	\$16.5m	Chinese buyers
Bulker	STOVE OCEAN	55,861 DWT	2013	Oshima Shipbuilding	\$21m	Undisclosed

## Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	530	-	546	585	585	-	569	588
Tanker	550	-	559	595	615	-	587	598

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