

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	대서양 불주먹
	Tanker	아닌 겨울에 감산확대?
	Container	999.9
	Sale & Purchase	가스운반선 발주 강세

Macro Indicators

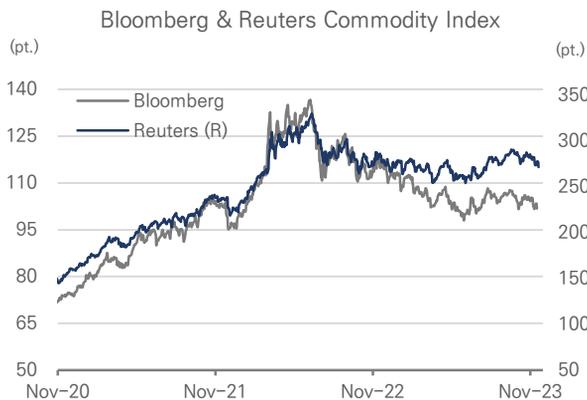
Foreign Exchange



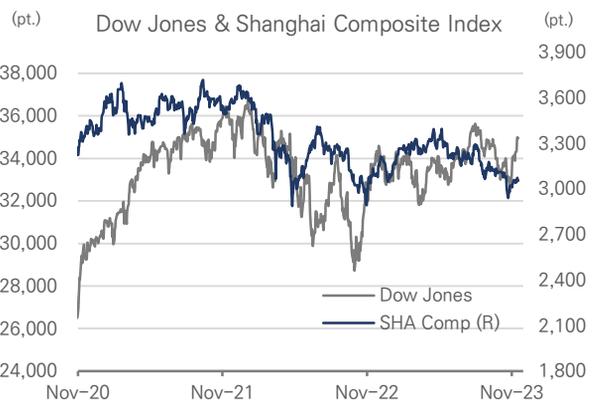
Interest Rates

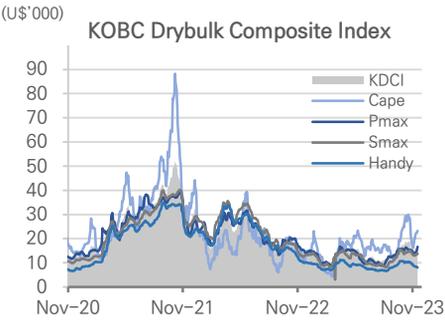


Commodity Index

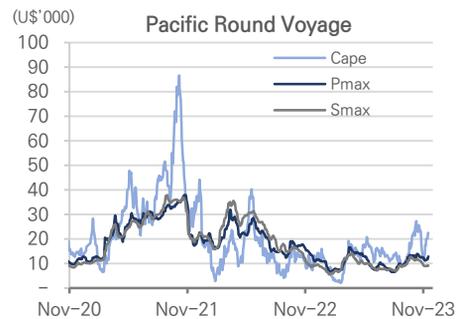
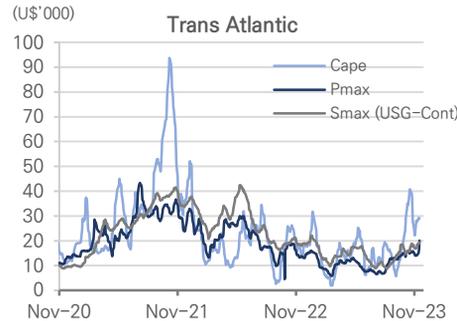
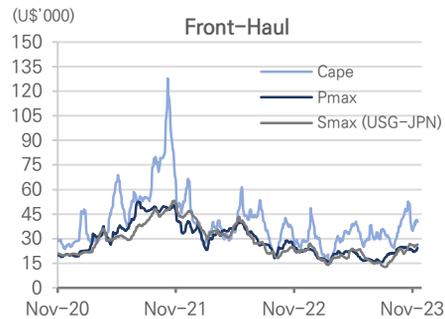


Stock Market





		11/17	11/10	증감
KDCI		16,903	15,632	▲ 1,271
Cape	평균	23,210	21,803	▲ 1,407
	F/H	40,463	40,750	▼ 287
	T/A	29,125	27,750	▲ 1,375
P'max	Pac RV	22,500	19,875	▲ 2,625
	평균	16,599	14,164	▲ 2,435
	F/H	24,355	22,511	▲ 1,844
S'max	T/A	20,063	14,320	▲ 5,743
	Pac RV	13,215	11,649	▲ 1,566
	평균	13,824	13,373	▲ 451
	F/H	26,416	25,883	▲ 533
	T/A	19,404	18,509	▲ 895
	Pac RV	9,184	9,037	▲ 147



Cape 경기부양 기대

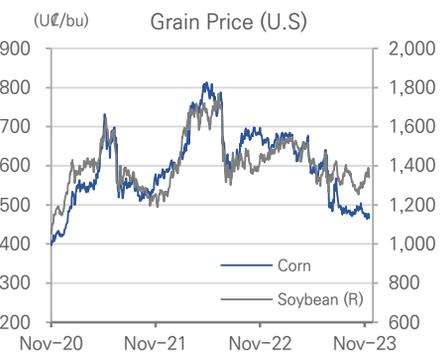
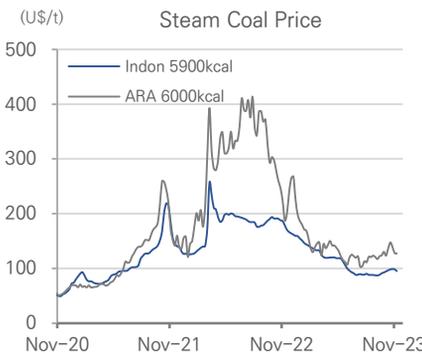
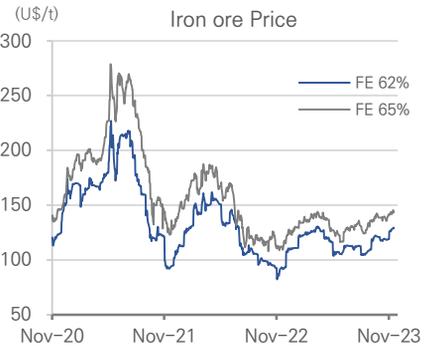
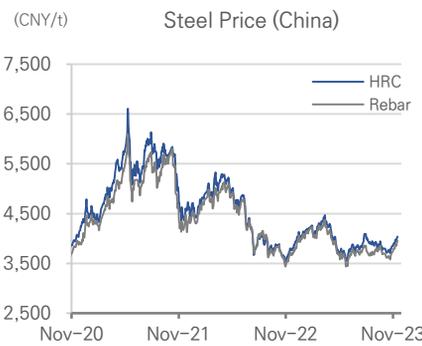
- 중국 정부의 경기부양책 발표에 따른 시장 심리 개선 및 대서양 지역의 선박공급 부족 영향으로 상승
- 중국인민은행은 지난 11월 15일 1조 4,500억 위안 규모의 중기대출자금을 은행권에 투입. 이는 '16년 말 이후 시행된 중기 정책 대출 자금 지원 중 최대 규모
- 이에 더해 1)주택 건설 2)도시 주거지 재개발 3)공공 인프라 건설로 구성된 중국의 '3대 프로젝트' 관련 작업이 이미 시작되었으며, 도시 주거지 재개발을 위해 최소 1조 위안의 저비용 금융이 제공될 것이라고 보도되며 철광석 수요 증가에 대한 전망이 확대됨
- 최근 철강 가격 상승으로 제철소 마진이 소폭 증가하고, 중국의 철광석 항만 재고량이 낮은 수준을 이어가고 있는 점도 철광석 수입 수요 개선 요인
- 그러나 중국의 주요 산업 데이터는 여전히 부진하게 이어지며 철광석 수요 회복을 제한 중
- 금년 1~10월 중국의 주택 판매면적은 총 9억 9,177만㎡로 전년동기대비 7.8% 감소하였으며, 주택 재고는 전년 대비 18.1% 증가한 6억 4,835만㎡ 기록(10월 말 기준)
- 같은 기간 신규주택 착공면적은 총 7억 9,177만㎡로 전년동기대비 23% 감소. 인프라 투자는 5.9% 증가하였으나, 1~9월 기간의 성장률 6.2% 대비 둔화됨
- 다만 10월 자동차 생산량은 289만대로 전월대비 1.5%, 전년동기대비 11.2% 증가하였고, 중국의 10월 산업 생산은 전년동기대비 4.6% 증가하며 시장에 긍정적인 신호를 나타냄
- 중국 정부의 경기 부양 의지와 실제 시장 회복 지언이 교차되며 케이프 시장은 당분간 등락을 반복 하는 변동성 장세 구현 전망

Panamax 브라질 가뭄은 미국의 기회

- 북미 곡물의 선박 수요 지속 및 대서양 내 선박 공급 부족으로 T/A 위주 상승
- 북대서양 케이프 시황 강세 및 파나마 운하 통항 제한에 따른 USG向 공선 공급 차질 지속, 남미 곡물 항만의 체선 악화로 파나마스 시장 지지 요인
- 현재 대두 신규 파종 중인 브라질의 건조한 날씨로 인해 올 시즌 생산량이 예상보다 감소할 것으로 전망되자 국제 대두 가격 상승
- 브라질 국립기상연구소, 기존 6개주에 발령되었던 폭염주의보를 지난주 15개주로 확대(11.17까지). 주의보 대상 지역에는 마투그로소, 파라나, 고이아스 등 주요 곡창지대가 포함되어 작황 우려 증대
- 이에 대두 수입자들은 현재 수확시기를 맞은 미국산 대두를 집중 구매하며 운임시장 상승
- 다만 파종 지연에도 불구하고 올 시즌 브라질 대두 생산량이 지난 시즌의 기록을 상회할 것으로 예상 되어 미국산 대두에 대한 바이어들의 수요 지속 여부는 불투명
- 이번주도 대서양의 공급 부족 및 북미 수요 유입이 전체 시장을 견인하며 건조한 장세 유지 전망

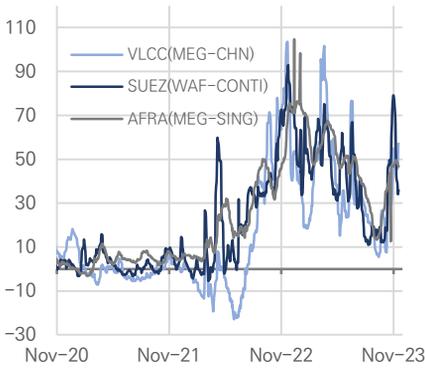
Supramax December Rain

- USG 곡물과 태평양 역내 석탄 수요가 시장을 견인하며 양대 수역 모두 상승 전환에 성공
- 북미 곡물 수출 수요가 확대, 남미 등 인근 수역 소재 선박들까지 일부 소화하며 대서양 전역에 걸친 견인효과 발생
- 중국 내 석탄 재고량이 비교적 여유로워 수입 수요는 썩 활발하지 않은 편이나, 12월부터 인도네시아 주요 탄광지역의 강우 예보로 공급 차질이 예상되자 선취수요가 유입되며 태평양 운임시장 지지
- 인도는 디왈리 축제 이후 복귀한 수입자들이 인니산 저열량량 위주로 구매를 증가시키며 물동량 회복을 주도
- 당분간 USG와 동남아 중심의 선박 수요가 지속되며 건조한 장세 구현 예상

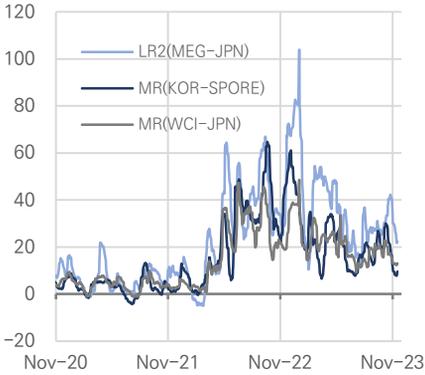


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



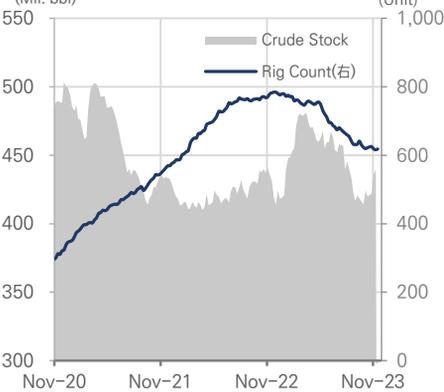
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 중동 12월 초순 선적 화물 유입 증가하며 중동/중국 구간 WS 주간 10.2% 상승 - 중동 기준 Laden/Ballast Spread는 11월 이후 마이너스 폭 축소, 선박 공급 압력 완화 - 대서양 수역 활동성 둔화 및 하위 선형 약세는 추가 상승 제한 요인. 시황 보합세 예상
- Suezmax: 대서양 수역 선박 공급 압력 심화되며 서아프리카/유럽 구간 WS 7.3% 하락 - 다만 11월 단기 급락(164.09→97.95)으로 인한 선주들의 저장 확대에 시황 저점 확보하는 모습. 중동/인도 구간 활동성 증가도 추가 하락폭을 제한할 것. 시황 보합세 구현 예상
- Aframax: 화물 유입 둔화 지속 및 LR2 시황 약세에 중동/싱가포르 구간 WS 2.5% 하락 - 중동으로 유입되는 공선 증가하며 선박 공급 부족 현상도 완화. 시황 약보합세 유지 예상

제품선

- LR: 선박 공급 압력에 중동/일본 구간 WS 8.2% 하락. 다만 동절기 유럽항 차익거래 증가 및 Aframax와의 TCE 격차 확대는 추가 하락을 저지할 것. 시황 강보합세 전환 예상
- MR: 중국 등 기상 악화에 따른 운항 효율성 감소 및 역내 화물 유입 증가에 한국/싱가포르 구간 운임 6.4% 상승. 동남아발 공선 유입 증가 우려는 상승폭 제한. 시황 강보합세 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	74.00 ▲ 6.87	97.95 ▼ 7.73	187.79 ▼ 4.78	124.17 ▼ 11.11	14.83 ▲ 0.90
TCE (US\$/day)	57,132 ▲ 9,379	35,811 ▼ 5,329	46,812 ▼ 1,994	22,405 ▼ 4,400	9,638 ▲ 1,445

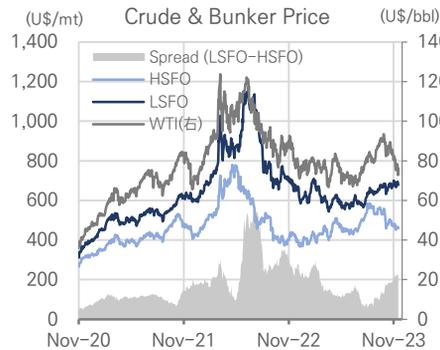
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 중국 원유 수요 둔화 우려 및 미국 원유 재고 증가에 주간 WTI 1.7% 하락 - 중국 10월 원유 정제투입량은 전월대비 약 43만 b/d 감소한 1,505만 b/d 기록. 정제마진 감소 등으로 인해 중국 정유사 정제가동률 하락하며 유가 하방압력으로 작용 - 미국 원유 상업 재고는 주간 359만 배럴 증가. 반면 휘발유와 중간유분(경유 등) 재고는 각각 주간 154만, 142만 배럴 감소. 원유 수출은 전주대비 36만 b/d 증가한 490만 b/d 수준을 기록하며 11월 대서양 수역 유조선 시황 상승 견인
- 미국 10월 소비자물가지수는 전년동기대비 3.2% 상승 기록. 물가 상승률 둔화에 따른 금리 인상 종료 기대감 유입은 국제유가 하락폭을 제한
- OPEC+가 원유 감산 확대를 검토하고 있는 것으로 보도되며 주 후반 국제유가 상승압력으로 작용. 사우디아라비아의 자발적 추가 감산(100만 b/d) 기한 연장 가능성도 함께 제기

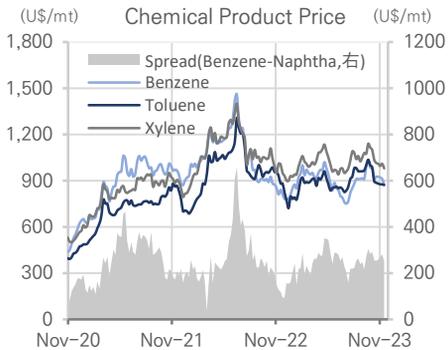
연료유가

- 싱가포르항 연료유 차익거래 유입 둔화에 재고 감소하며 시황 보합으로 마감 - LSFO/HSFO Spread는 주간 1.2% 확대된 \$219/톤 ('22년 평균 \$279, '23.1~3Q \$142)



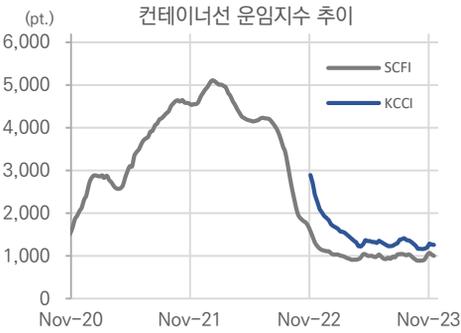
	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	75.89	459.00	678.00	219.00
증감	▼ 1.28	▼ 0.50	▲ 2.00	▲ 2.50

※ Bunker Price : Singapore 기준



	Benzene	Toluene	Xylene
가격	875 ▼ 35	870 ▼ 5	980 ▼ 30
Spread*	249 ▼ 32	244 ▼ 2	354 ▼ 27

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.11.17.	'23.11.10.	증감
SCFI	999.92	1,030.24	▼ 30.32
美서안	1,696	1,843	▼ 147
美동안	2,351	2,354	▼ 3
유럽	707	722	▼ 15
지중해	1,147	1,184	▼ 37
동남아	194	194	-
중동	1,271	1,313	▼ 42
호주	946	911	▲ 35
남미	2,812	2,767	▲ 45
日서안	304	307	▼ 3
日동안	319	321	▼ 2
한국	139	142	▼ 3
동서Africa	2,237	2,295	▼ 58
남Africa	1,513	1,521	▼ 8

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	A	2개월	6,000	-	11월1주
1,100	A	3개월	9,300	▼ 1,700	11월1주
1,600	B	2개월	8,500	▼ 1,000	10월5주
2,200	C	5개월	8,000	▼ 9,250	10월5주
2,700	A	2개월	12,500	▼ 250	11월1주
5,000	B	2개월	16,000	▼ 500	10월5주
5,500	A	5개월	19,500	▼ 700	11월1주
7,000	A	6개월	21,500	▼ 4,500	10월4주
9,000+	A	3개월	50,000	▲ 18,000	10월4주

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

종합 SCFI 2주 연속 하락, 수급 불균형 지속되며 1,000pt 하회

- 2분기 순손실을 기록했던 완하이, 양밍은 3분기 7,750만달러, 8,650만달러의 순이익 달성, 북미 등 일부 항로 운임회복에 따른 영향. 실적을 발표한 상위 7개사는 흑자 기초를 유지 중이나 전년동기대비 수익성은 크게 악화
- 하파코이드는 올해 물동량 3% 하락, 공급량 8% 증가로 추정하고 있으며, 내년에는 수요 4% 성장, 공급 6~9% 성장 전망. 선사들의 부담이 커지는 가운데 운임 회복 및 비용절감에 집중할 것이라 발표

미주항로 동서안 2주 연속 하락, 비수기 영향 수요 악화

- 10월 아시아발 미국항 물동량은 157만TEU로 연중 최대를 기록하며 전년동기대비 12.4% 증가, '19. 10월 대비 1.1% 증가. 연말 쇼핑시즌 대비 제품 입고 영향으로 11, 12월에는 전월대비 처리량 감소 예상
- 10월 美CPI 상승률은 전년동월대비 +3.2%를 기록하며 전월(+3.7%), 전망치(+3.3%)를 밑돌며 둔화. 특히 근원 CPI(+4%) 및 상품(-0.1%), 에너지(-2.5%) 등 주요 부분 오름세 둔화로 Bank of America는 연내 금리 추가 인상은 없을 것으로 예상

유럽항로 4주 연속 하락, 수급 불균형 지속

- 공급 조절 확대에도 약세 계속. 11월 GRI 효과가 기대에 미치지 못함에 따라 일부 아시아계 선사를 제외한 주요 선사들은 12월 재차 GRI 추진 중. 공격적인 항로 재조정 및 공급 감축이 병행 될 것으로 예상
- 유럽, 영국의 전년대비 10월 CPI 증가율은 +4.6%, +2.9%를 기록하며 둔화세. 작년 11월 41년 만에 최고 증가율(+11%)을 기록했던 영국은 최근 안정세로 인해 기준금리 인하 가능성 증가. 벨기에와 네덜란드는 CPI 각각 1.7%, 1% 하락하는 등 상승세 둔화 기초 확산

연근해/기타 동남아 항로 포함, 글로벌사 항로 재조정 활발

- CMACGM 자회사 CNC는 최근 방글라데시-싱가폴, 대만-싱가폴, 한-일 3개 항로 개설을 통해 아주역내 항로 강화. 글로벌 선사의 피더 노선 확대는 연근해 선사들에게 위협 요인

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route	Weight	23.11.20.	23.11.13.	증감	
종합지수	KCCI			1,255	1,262	▼ 7	
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,814	1,906	▼ 92
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,398	2,423	▼ 25
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,199	1,178	▲ 21
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	1,731	1,763	▼ 32
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,588	1,599	▼ 11
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,372	1,323	▲ 49
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,757	2,579	▲ 178
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,059	2,138	▼ 79
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,761	1,722	▲ 39
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,069	2,052	▲ 17
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	30	31	▼ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	197	198	▼ 1
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	271	266	▲ 5

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

『대아시아 무역 호조로 3분기 함부르크항 물동량 증가』 (JOC_23.11.15)

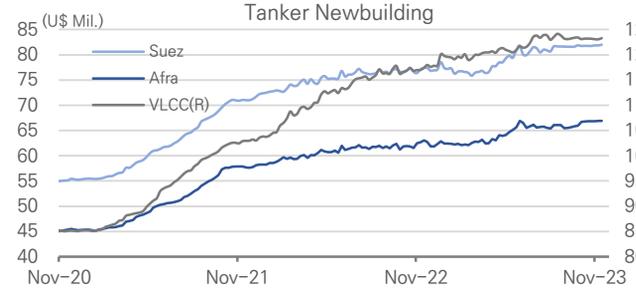
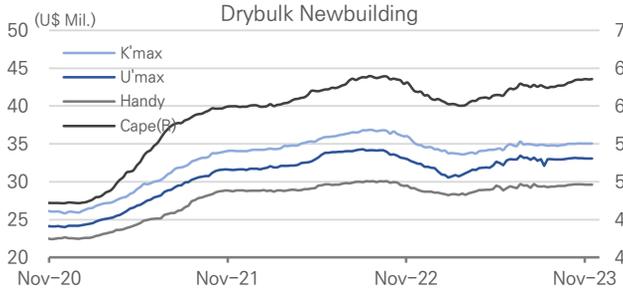
- 올해 상반기 함부르크항의 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 12% 가까이 감소했으나, 3분기 들어 2.4% 증가한 201만TEU를 기록. 특히 아시아발 물동량이 110만TEU를 기록하며 전년 동기 대비 7.8% 증가했으며, 중국발 물동량은 8.8% 증가한 59만TEU를 기록. 한편, 항만 관계자는 올해 독일 경제에 대한 부정적인 전망이 증가하며 연간 전체 물동량은 부진할 것이라고 예상

『연말 쇼핑 시즌 대비 발주 영향, 10월 롱비치항 물동량 증가』 (로이드리스트_23.11.16)

- 美롱비치항 10월 컨테이너 물동량은 전년 동월(66만TEU) 대비 14.7% 증가한 76만TEU를 기록. 이는 팬데믹 이전 '19년 10월(69만TEU) 대비로도 9.7% 높은 수준. 관계자는 소매업체들이 겨울 휴가철 대비 재고 확충에 나서며 따라 강세를 보인 것으로 분석. 한편, ZIM은 중국발 LA항 운송 수요 및 신조 인도를 고려하여 '23년 중단했던 ZEX 서비스의 재개를 결정

Newbuilding & Resale

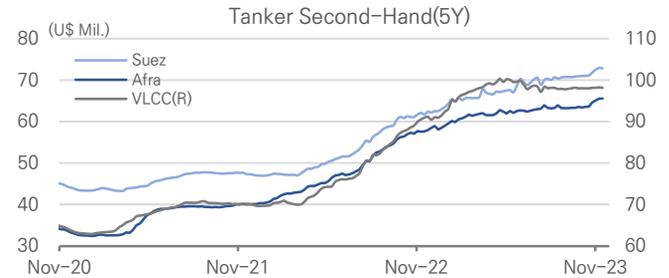
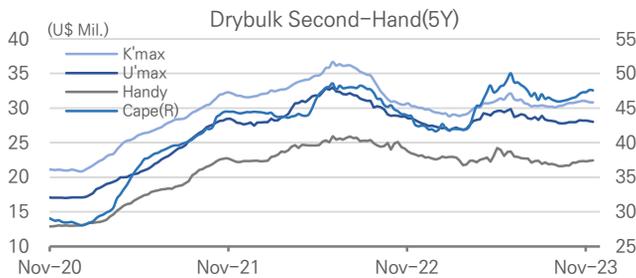
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	63.57	▲ 0.04	61.93	62.15	62.58	▲ 0.23	59.36	59.32
	Kamsarmax	82K	35.04	▲ 0.01	34.50	35.57	36.47	-	36.70	39.47
	Ultramax	64K	33.08	▲ 0.01	32.36	33.05	34.78	-	35.40	37.23
	Handy	33K	29.62	-	29.12	29.36	30.50	▼ 0.04	29.57	29.86
Tanker	VLCC	310K	123.33	▲ 0.24	121.81	113.45	125.25	▼ 0.31	124.78	106.21
	Suezmax	160K	82.00	▲ 0.14	79.62	75.73	90.50	▲ 0.01	86.20	74.28
	Aframax	105K	66.93	▲ 0.03	64.76	61.08	75.46	▲ 0.13	74.38	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	82,000 DWT	CMES Shipping	CMJL (Nanjing)	-	2+2	'25-'26	-
VLAC	93,000 CBM	Naftomar Shpg & Trdg	Hanwha Ocean	\$124.5m	4	'26-'27	LPG, Ammonia Ready
LNGC	174,000 CBM	Evalend Shipping	Hyundai HI (Ulsan)	\$265.1m	2	'27-'28	-

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	47.56	▼ 0.06	45.98	45.27	30.18	▼ 0.17	29.64	31.82
	Kamsarmax	82K	30.83	▼ 0.01	30.37	33.09	21.76	▼ 0.13	21.65	23.98
	Ultramax	64K	28.03	▼ 0.07	28.26	30.00	19.50	▼ 0.32	19.54	21.17
	Handy	33K	22.44	▲ 0.05	22.51	24.31	14.90	▼ 0.02	15.18	16.85
Tanker	VLCC	310K	98.15	▼ 0.11	98.08	79.61	73.16	▼ 0.11	72.87	55.15
	Suezmax	160K	72.78	▼ 0.12	68.68	54.39	59.47	▼ 0.16	54.99	38.40
	Aframax	105K	65.54	▼ 0.01	62.59	49.87	52.92	▼ 0.02	50.46	34.62



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	CONCORD EXPRESS	111,920 DWT	2003	Hyundai HI (Ulsan)	\$26.3m	Undisclosed
Bulker	STAR GLOGY	58,680 DWT	2012	Nantong COSCO KHI	\$19m	Greek buyers
Bulker	FRONTIER BRILLIANCE	181,412 DWT	2013	Imabari SB Saijo	\$30.5m	Far Eastern buyers

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	510	-	532	585	505	-	544	588
Tanker	530	-	548	595	525	-	565	598

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

	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		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		Lotte Global Logistics		PNS Networks
	NTI Logistics		HJ GLS		Alonso Forwarding Korea		SIC

KOBC S&P Panelists

	Gyro Maritime		Forocean Shipbroking		Seasure Shipbroking		Pioneer Shipbrokers (Vietnam)
	Hanbada Corporation		Wirana Shipping Corporation		Fides Corp.		Harvest Shipbrokers
	Kims Maritime		GMS Korea		Maxmart Shipping & Trading		SSY Korea
	Haidely Shipping		STL Shipping		HIT Marine Company		Reshamwala Shipbrokers