

Weekly Market Report

본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

Weekly Summary



Drybulker

중국 당국 노력에 케이프 방긋



Tanker

조정받는 제품선



Container

中 춘절 연휴 특수 종료



Sale & Purchase

가스선이 주도하는 신조선 발주러시

Macro Indicators

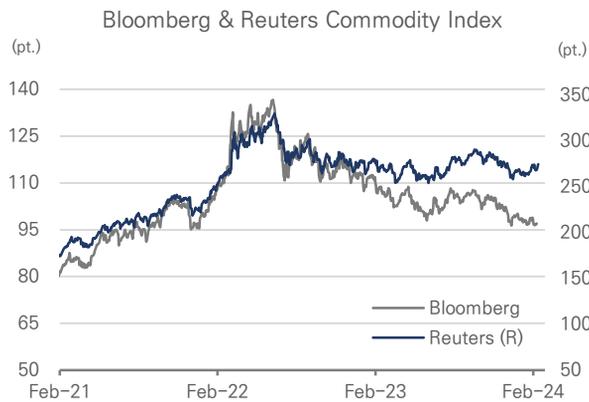
Foreign Exchange



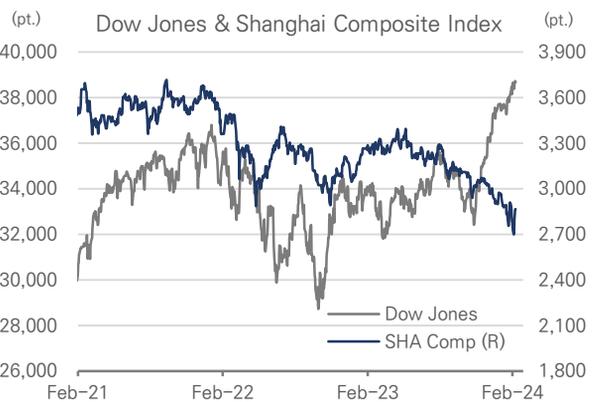
Interest Rates

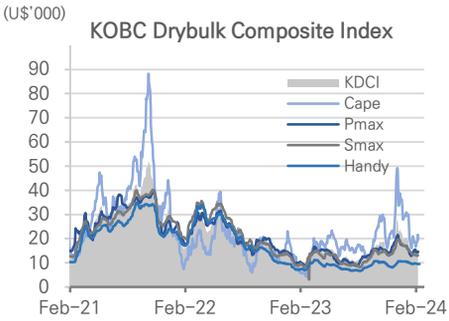


Commodity Index

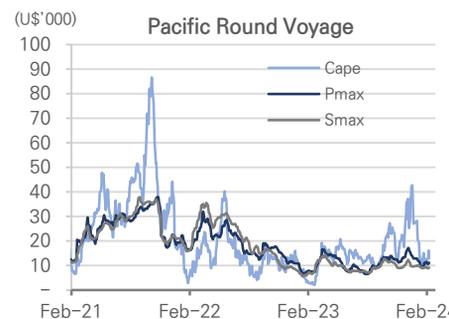
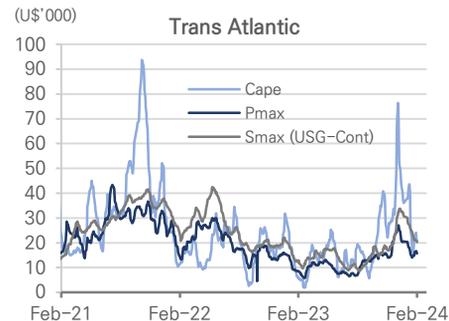
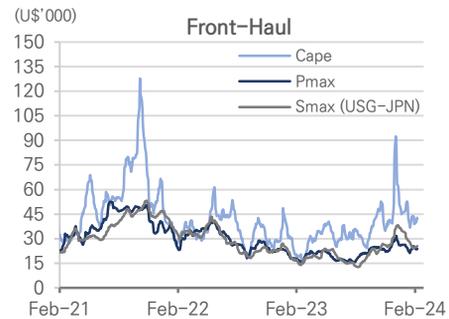


Stock Market





	2/8	2/2	증감	
KDCI	15,192	14,573	▲ 619	
Cape	평균	19,640	18,106	▲ 1,534
	F/H	42,250	39,499	▲ 2,751
	T/A	21,903	18,917	▲ 2,986
	Pac RV	12,986	12,310	▲ 676
P'max	평균	14,624	14,362	▲ 262
	F/H	23,688	23,688	— 0
	T/A	14,625	15,438	▼ 813
	Pac RV	11,314	10,733	▲ 581
S'max	평균	13,193	12,932	▲ 261
	F/H	25,411	24,617	▲ 794
	T/A	20,794	20,180	▲ 614
	Pac RV	9,178	8,962	▲ 216



Cape 더 이상 폭락은 안 돼

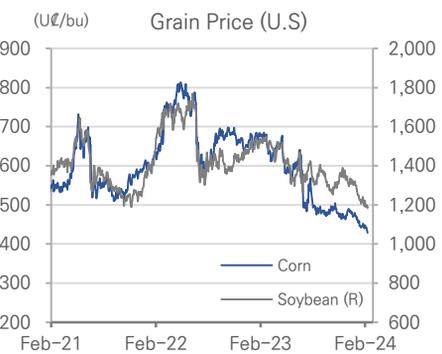
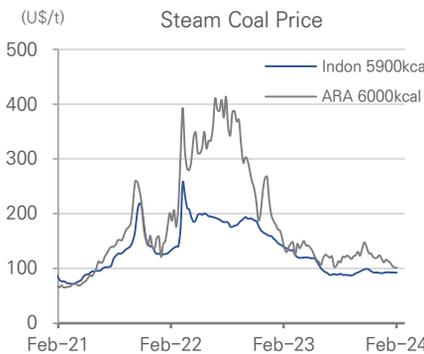
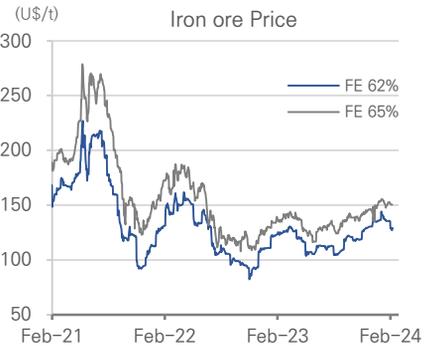
- 중국 경기 방어 목적의 당국 개입으로 인해 철강 수요 회복 기대감이 시장에 유입되며 상승
- 2.7일 중국 정부는 최근 증시 폭락으로 개인 투자자들의 반발이 거세지자 자국 증권 규제당국 수장 교체로 전격 단행
 - 2.6일 중국 인민은행은 14일물 역Repo 거래를 통해 3390억 위안(470억 달러) 규모의 유동성을 시중에 투입, 양 조치 모두 중국 벤치마크 주가지수 CSI3000이 5년 만에 최저치를 기록한 이후 발표됨
 - 당대 운하(파나마, 수에즈) 통항 차질 장기화에 따른 북대서양 수역의 선박 공급 제한 현상도 시황에 긍정적으로 일부 작용
- 한편, 中 디플레이션으로 인해 철강시장에서는 춘절 이후의 수요에 대한 비관적 의견이 다수 제기됨
 - 올해 1월 중국 CPI는 전년 동월 대비 0.8% 하락, 해당 하락폭은 '09.9월 이후 최대 수준
 - 중국의 디플레이션 압력은 자국 건설 프로젝트 진행과 산업활동 재개에 부담으로 작용해 향후 철광석 시장에 하방압력을 가할 것
 - 누적되고 있는 중국 철광석, 철강 재고 또한 시황 상승여력을 제한 중, 중국 항만 철광석 재고는 2.8일 기준 1억 3,148만 톤으로 지난 10월 저점 이후 약 2천만 톤 증가함
- 춘절 연휴에 따른 중국의 철광석 비축활동 종료 및 중국 제철소들의 철강 생산 마진 저하로 인해 이번주 케이프 시황은 활동성 부진한 약보합세 전망

Panamax 브라질 대두 신곡 출하 확대

- 브라질 대두 신곡 출하 확대, 한파 지속에 따른 중국의 난방용 석탄 수요 증가 영향으로 회복세 구현
- 농업컨설팅 업체 AgRural에 따르면 브라질 대두 신곡 수확은 2.1일 기준 16% 진행됨
 - 이는 동기간 기준 '18/19 시즌 이후 가장 빠른 수확 속도, 브라질 1월 대두 수출량은 '23.1월 대비 240% 증가한 280만 톤으로 동월 기준 사상 최대치를 기록
 - 작년 하반기부터 지속된 가뭄으로 인해 브라질 주요 농산지 Mato Grosso 남부의 농작물 생육 주기가 단축된 것이 조기 수확량 증가의 주요 요인으로 작용. 다만, 생육 주기 단축이 품질 악화에도 영향을 미치면서 주요 곡물 기관들의 브라질 대두 생산량 전망치는 계속 하향조정 되고 있음
 - 미국산 석탄 선적 증가도 파나마스 시황에 긍정적으로 작용. 미국산 선적 선박 출항 횟수는 2.6일 기준 39척으로 전주 대비 52%나 증가
- 중국은 한파 지속에 따른 자국 난방 수요 증가로 인해 인도네시아 저열량탄 수입을 확대
 - 북부 지역의 강설로 인한 석탄 공급 차질 지속에 자국탄 가격이 상승하며 가격경쟁력이 저하된 점도 중국의 석탄 수입수요를 지지
- 이번주 파나마스 시황은 춘절 연휴에 따른 활동성 부진에도 불구하고 남미 곡물 수출 본격화로 인해 대서양 중심으로 상승 전망
 - 다만, 중국과 인도의 넉넉한 석탄 재고로 인해 태평양의 시황 상승 여력은 대서양 대비 제한적일 것

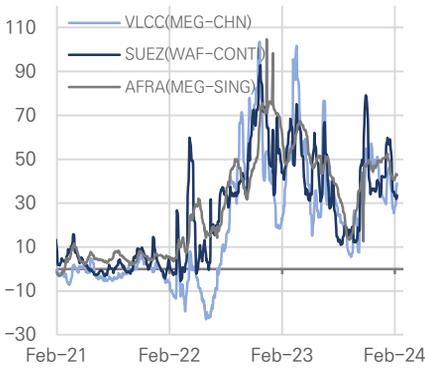
Supramax 인도네시아 석탄 수요 회복

- 미 걸프만, 흑해의 타이탄 선박 공급이 대서양 시황을 지지하는 가운데 태평양이 중국향 인도네시아 석탄 수요로 인해 단기 저점에 확보하며 전반적인 강보합세 구현
- 우크라이나 곡물 수출 증가세가 이어지는 가운데, 미국의 주간 곡물 수출검역량도 전주 대비 25만 톤 증가한 243만 톤을 기록하며 대서양은 상승세 지속
- 태평양은 파나마스와 마찬가지로 중국의 인도네시아 석탄 수요가 증가하며 수역 내 누적된 선박공급이 해소되며 단기 저점 확보에 성공
- 남미 곡물 수출 시즌 및 인도네시아 활동성 증가 등 수요 상황 개선이 계속될 것으로 예상되며 금주 수프라맥스 시황은 상승 전망

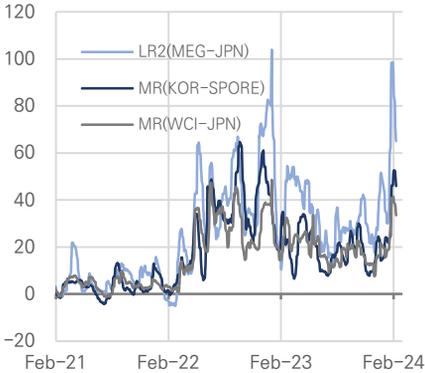


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



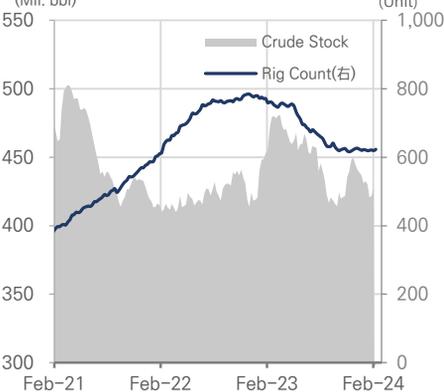
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 연휴 이전 활발한 성약 활동 보이며 중동/중국 구간 WS 주간 14.3% 상승. 중동 기준 Laden/Ballast Spread도 마이너스 폭 축소되며 시황 상승 견인. 대서양 수역도 주 후반 미주, 서아프리카 화물 유입 증가하며 역내 선박 공급 압력 완화. 강보합세 유지 예상
- Suezmax: 신규 화물 유입 둔화는 하방압력이나 상위 선형 시황 회복에 서아프리카/유럽 구간 운임 보합으로 마감. 다만 주 후반 미국 선적 화물 유입 증가와 함께 대서양 수역 가용 선박 감소하며 추가 상승압력으로 작용할 것. 시황 강보합세 예상
- Aframax: 수에즈 동부 선박 공급 압력 완화 및 연휴 이전 수요 유입 증가에 중동/싱가포르 구간 WS 1.1% 상승. 주 후반 화물 유입 둔화되는 모습은 하방압력으로 작용 예상

제품선

- LR2: 단기 급등에 따른 조정 압력 이어지며 중동/일본 구간 WS 주간 17.4% 하락. 다만 수에즈 동부 가용 선박 감소 및 홍해 정세 불안 고조로 인해 추가 하락폭은 크지 않을 것
- MR: 화물 유입은 꾸준하나 연휴를 앞두고 성약 경쟁이 심화되며 한국/싱가포르 구간 운임 주간 10% 하락. 동남아 시장 활동성 증가 및 체선 약화에 동북아 역내 공선 유입은 제한적

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	66.55 ▲ 8.34	105.77 ▲ 0.13	194.64 ▲ 2.14	258.89 ▼ 54.44	36.31 ▼ 4.02
TCE (US\$/day)	38,954 ▲ 10,327	33,588 ▼ 244	42,654 ▲ 805	65,110 ▼ 18,818	46,019 ▼ 6,637

※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 러시아 정제설비에 대한 우크라이나 공격, 예멘 후티 반군의 상선에 대한 공격, 이스라엘과 하마스 간 휴전 협상 교착은 국제유가 상승요인으로 작용. WTI 주간 6.3% 상승
 - 이스라엘은 국제사회 반대에도 불구하고 팔레스타인 최남단 도시 라파에 대한 대규모 공격 감행. 후티 반군도 홍해에서 그리스 선사 소유 화물선을 공격하는 등 중동 정세 불안 고조
- 미국 원유 재고는 주간 552만 배럴 증가하며 유가 상승폭을 제한. 원유 순수입 주간 160만 b/d 증가, 생산 30만 b/d 증가, 정제가동률 0.5%p 하락은 상업 재고 증가 야기
 - 휘발유와 중간유분 재고는 정제가동률 하락으로 인해 각각 주간 315만, 322만 배럴 감소
- 사우디, 아시아 대상 3월 Arab Light OSP(공식판매가격)을 '(Oman+Dubai)/2+\$1.5'로 동결. 상향 조정할 것이라는 시장 관측과는 달리 타 벤치마크 유종과의 Spread 축소를 통한 시장 지배력 강화를 위해 동결한 것으로 분석

연료유가

- 원유 가격 상승에도 수요 둔화 및 재고 증가로 인해 싱가포르 연료유 가격은 보합으로 마감
 - LSFO/HSFO Spread, 주간 2.3% 축소된 \$194.5/톤 ('23년 평균 \$153, '22년 \$280)

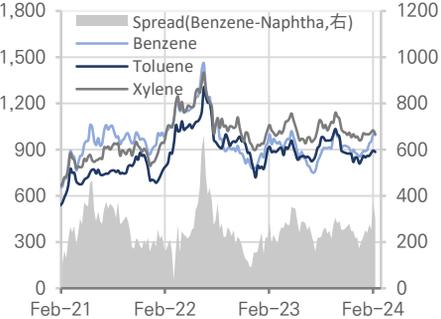
(US\$/mt) Crude & Bunker Price (US\$/bbl)



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	76.84	446.50	641.00	194.50
증감	▲ 4.56	▲ 3.50	▼ 1.00	▼ 4.50

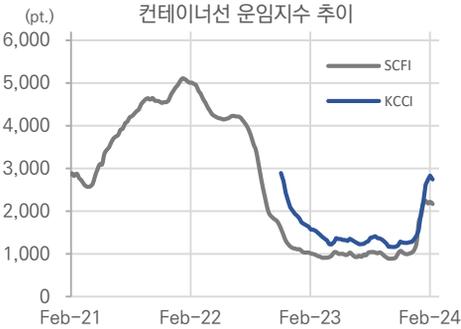
※ Bunker Price : Singapore 기준

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



	Benzene	Toluene	Xylene
가격	995 ▼ 5	885 ▼ 10	1000 ▼ 25
Spread*	303 ▼ 72	193 ▼ 77	308 ▼ 92

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	24.2.9.	24.2.2.	증감
SCFI	2,166.31	2,217.73	▼ 51.42
美서안	4,833	5,005	▼ 172
美동안	6,452	6,652	▼ 200
유럽	2,648	2,723	▼ 75
지중해	3,705	3,753	▼ 48
동남아	302	305	▼ 3
중동	1,550	1,586	▼ 36
호주	1,228	1,249	▼ 21
남미	2,567	2,552	▲ 15
日서안	289	289	-
日동안	302	302	-
한국	156	157	▼ 1
동서Africa	2,480	2,464	▲ 16
남Africa	1,871	1,854	▲ 17

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조 년도	용선기간	\$/Day	성약주차	Trend
700	2007	2~4M	5,900	1월5주	▲
1,700	2024	12M	13,750	1월5주	▲
2,500	2004	11~15M	16,200	1월5주	■
4,400	2012	7M	22,500	1월5주	■
6,800	2001	12~14M	30,000	1월4주	▲
9,000	2014	3Y	41,000	1월3주	▲
13,000+	2014	70~90D	50,000	10월4주	■

종합 북미항로 운임이 하락 전환하며 종합지수도 하락 전환

- 중국 춘절 연휴가 시작됨에 따라, 연휴 이전 물량 러시가 종료되며 시장 내 수요 감소. 이에 8~10주 연속 상승세를 보였던 북미항로 운임이 하락 전환하며 종합지수도 하락 전환
- 통상적으로 춘절 연휴 이후인 2월말에서 3월초에는 통상적으로 물량이 감소하므로 당분간 운임도 약세를 보일 것으로 예상됨
- 한편, 중동 지역의 긴장이 계속해서 고조됨에 따라 CMA CGM도 홍해 지역 운항 중단 및 희망봉 우회 발표. 이에 모든 글로벌 컨 선사들이 홍해 지역을 우회하게 되어, 중동 지역 지정학적 분쟁의 여파가 시장에 추가적인 영향을 미치지 않을 전망

미주항로 美 서안 11주 만에 하락 전환, 동안도 9주 만에 하락 전환

- 中 춘절 연휴 특수가 종료되며 북미 운임은 하락 전환했으나, 물동량은 회복세 이어가는 중
- 1월 컨 물동량은 전년 동월 대비 9.9% 증가, 팬데믹 이전인 '19년 1월 대비 9.6% 증가한 227만TEU를 기록. 美 경제 호조세가 계속됨에 따라, 당분간 물동량도 강세를 이어갈 전망
- 한편, 파나마 운하정은 건기가 끝나는 4월까지의 운하의 일일 통행량을 24척으로 유지하고 5월부터는 점진적으로 슬롯을 늘려, 우기에는 평상시 수준이었던 36척까지 확대 계획 발표

유럽항로 4주 연속 하락, 수요 부진으로 인한 운임 약세 계속

- 유럽 내 수요 부진이 계속되며 운임 약세가 이어지는 중. 이에 선사들은 임시결항을 통해 선박 공급량을 조절하며 대응 중
- 홍해 사태 영향으로 수에즈 운하의 월간 통행량은 '23년 12월 341척, '24년 1월 157척, 2월 현재까지 46척으로 계속해서 감소하는 중

연근해/기타 아주 항로 3주 연속 하락, 낙폭은 축소

- 홍해 사태 영향으로 선사들이 희망봉 우회를 선택함에 따라, 컨테이너 선박들이 아시아로 돌아오는 시간이 지연되었음. 이에 시장에서는 컨 박스 등 장비가 부족해짐에 따라, 운임 하락이 일부 방어되며 하락폭은 축소

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route	Weight	24.2.13.	24.2.5.	증감	
종합지수	KCCI			2,742	2,831	▼ 89	
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	4,739	4,902	▼ 163
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	6,070	6,270	▼ 200
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	4,652	4,877	▼ 225
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	5,433	5,772	▼ 339
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	3,007	2,991	▲ 16
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	2,260	2,219	▲ 41
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	3,059	3,150	▼ 91
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,121	2,182	▼ 61
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	2,081	2,088	▼ 7
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,139	2,126	▲ 13
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	33	31	▲ 2
	KJI	Japan	일본	10.0%	187	186	▲ 1
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	361	353	▲ 8

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

「CMA CGM, 홍해 항로 운항 중단 발표」(로이드리스트_24.2.5)

- 올해 초 홍해 지역에서 CMA CGM의 선박 Tage가 후티 반군의 표적이 되었던 데 이어, 지난 주에는 선박 Koi가 공격을 받음. 이에 선사는 추후 공지가 있을 때까지 홍해 남부 지역을 통과하는 항로의 운항을 중단한다고 발표하였음. 이번 CMA CGM을 마지막으로, 모든 글로벌 선사들이 홍해 지역을 우회하게 되었음

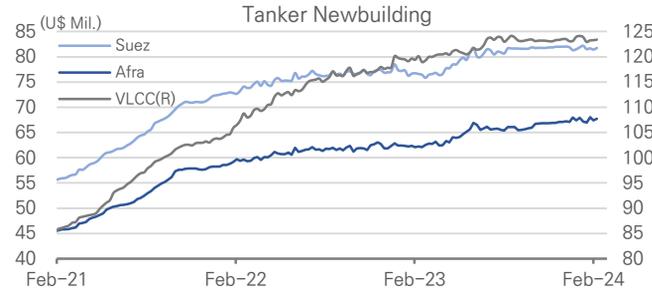
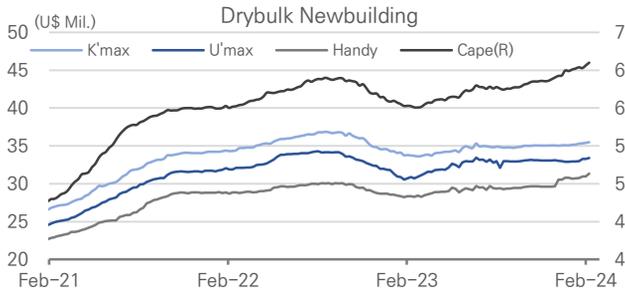
「용선계약 조건 개선을 위해 노력하는 컨 선주들」(로이드리스트_24.2.7)

- 홍해 사태 영향으로 2,000TEU 급 이상 컨테이너선에 대한 수요가 강세를 보이며 컨 평균 용선료는 작년 12월 이후 20~35% 상승. 이에 컨 선주들은 용선 기간 등 계약 조건 개선을 위해 노력 중. 한편, 1월에만 총 30만TEU, 41척의 신조 컨테이너선이 인도되는 등 대규모 신조 인도가 계속되는 중. 지금까지는 홍해 사태로 인해 신조 인도량이 시장에 흡수됐으나, 사태 종료 이후에는 공급 과잉으로 인한 수급 불균형이 심화될 수 있을 것

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

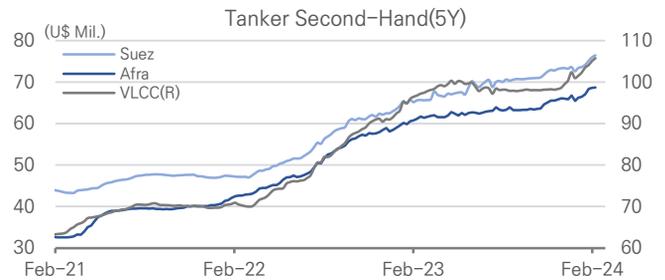
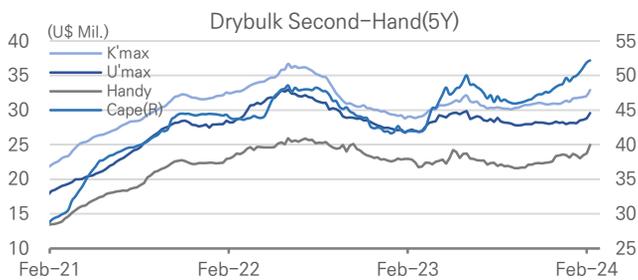
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균	
Drybulk	Cape	180K	65.98	▲ 0.36	65.42	62.21	68.74	▲ 1.02	66.86	59.99
	Kamsarmax	82K	35.47	▲ 0.07	35.30	34.56	38.80	▲ 0.88	37.74	36.75
	Ultramax	64K	33.39	▲ 0.12	33.14	32.43	36.21	▲ 0.88	35.25	35.36
	Handy	33K	31.36	▲ 0.40	30.90	29.26	32.20	▲ 0.95	31.13	29.73
Tanker	VLCC	310K	123.43	▲ 0.12	123.51	122.00	131.01	▲ 0.57	129.43	125.03
	Suezmax	160K	81.76	▲ 0.32	81.75	79.87	94.69	▲ 0.64	93.05	86.81
	Aframax	105K	67.75	▲ 0.35	67.54	65.05	78.32	▲ 0.03	76.70	74.55



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
LNGC	174,000 CBM	QatarEnergy	Samsung HI	-	15	'26-'28	-
Tanker	300,000 DWT	Capital Ship Mgmt	CSSC (Tianjin)	-	4+2	'27	LNG Capable
Tanker	154,000 DWT	Maran Tankers Mgmt	DH Shipbuilding	-	3	'26-'27	LNG Capable

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균	
Drybulk	Cape	180K	52.19	▲ 0.29	50.66	46.30	34.12	▲ 0.49	32.23	29.77
	Kamsarmax	82K	32.91	▲ 0.83	31.84	30.45	24.40	▲ 0.81	23.16	21.70
	Ultramax	64K	29.56	▲ 0.75	28.43	28.25	23.00	▲ 1.10	20.99	19.56
	Handy	33K	24.97	▲ 1.25	23.47	22.60	17.05	▲ 0.94	15.88	15.22
Tanker	VLCC	310K	105.75	▲ 0.70	103.70	98.31	79.37	▲ 1.00	76.89	72.99
	Suezmax	160K	76.44	▲ 0.48	74.77	69.20	63.35	▲ 0.70	61.79	55.59
	Aframax	105K	68.67	▲ 0.07	67.56	62.98	56.03	▲ 0.07	54.88	50.80



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Bulker	SOLAR NOVA	207,999 DWT	2021	New Times SB	\$66m	Clients of Polaris Shipping
Bulker	YASA FORTUNE	82,849 DWT	2006	Tsuneishi Zosen	\$12m	Clients of Yasa Shipping
Bulker	BEIJING VENTURE	53,378 DWT	2010	Chengxi Shipyard	\$11m	Clients of Wah Kwong

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Bulker	480	-	482	529	510	-	498	538
Tanker	500	-	502	546	530	-	518	559

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