

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

춘절 연휴 종료



Tanker

과열된 VLCC 시장, 숨 고르기 돌입



Container

수에즈 운하 없는 'New Normal' 시대



Sale & Purchase

활발한 탱커선 신조 발주

Macro Indicators

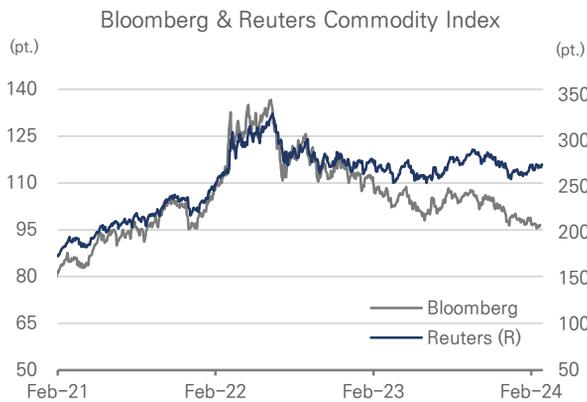
Foreign Exchange



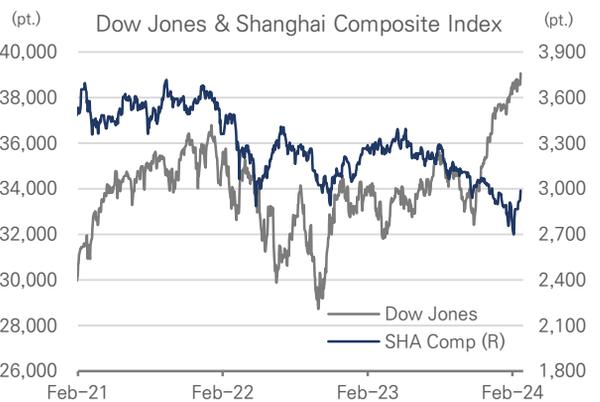
Interest Rates

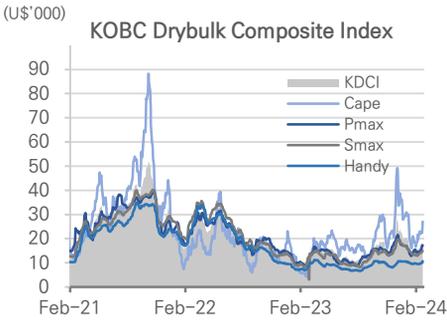


Commodity Index

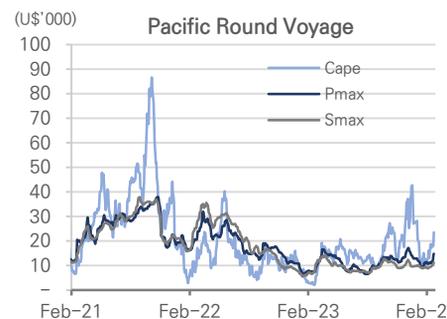
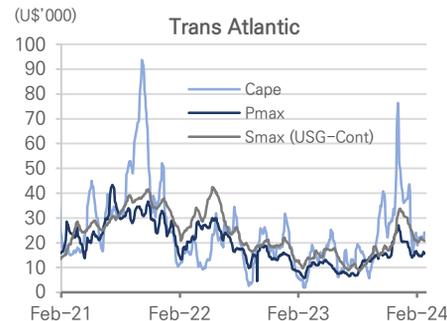
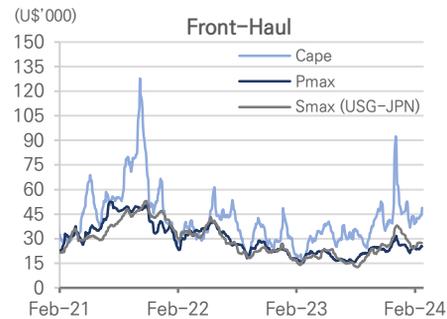


Stock Market





		2/23	2/16	증감
KDCI		18,764	16,362	▲ 2,402
Cape	평균	26,983	22,029	▲ 4,954
	F/H	48,758	43,753	▲ 5,005
	T/A	24,240	22,075	▲ 2,165
	Pac RV	23,589	17,369	▲ 6,220
P'max	평균	17,125	15,179	▲ 1,946
	F/H	25,250	24,212	▲ 1,038
	T/A	15,625	15,127	▲ 498
	Pac RV	14,758	11,895	▲ 2,863
S'max	평균	14,884	14,099	▲ 785
	F/H	27,297	27,590	▼ 293
	T/A	20,688	21,293	▼ 605
	Pac RV	11,225	9,855	▲ 1,370



Cape 중 당국의 적극 개입에 시장도 꿈들

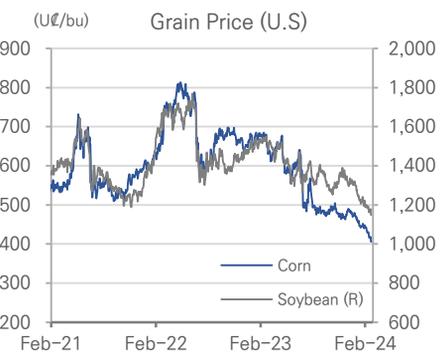
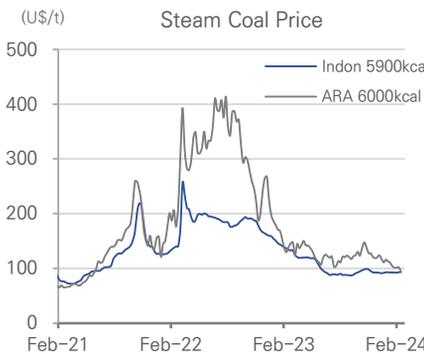
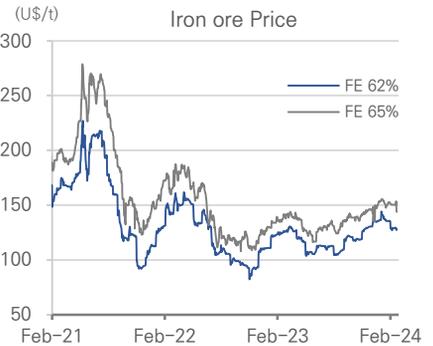
- 춘절 연휴 종료 이후 중국 제철소들의 철광석 재고 재구축 및 중 인민은행의 주택담보대출 금리 인하에 따른 철강수요 회복 기대감 지속 등의 영향으로 강세 구현
- 2.20일 중국 인민은행은 주택담보대출 기준금리를 사용하는 5년 만기 LPR(대출우대금리)를 기존 4.20%에서 3.95%로 25bp 인하함
 - 이는 '19년 이후 사상 최대 인하폭으로, 증시 안정화 및 부동산 침체 방어를 위한 중국 당국의 적극적인 개입이 시장 심리를 지지 중
- 철광석 선적지의 물동량에 대한 잠재적 제한 요인들이 완화된 점도 운임 시황에 긍정 요인으로 작용
 - 호주 사이클론 '링컨'이 지난 주말에 서호주 철광석 Pilbara 지역을 지나갈 것으로 예보됐으나, 2.23일에 이동 경로가 변경되면서 서호주 철광석항 2곳은 일시적 폐쇄를 중단하고 항만 운영을 재개
 - 또한, 평년 대비 브라질 우기가 지연됨에 따라 브라질의 철광석 공급여력이 통상적인 2월에 비해 넉넉한 점도 철광석 선적 차질 우려를 부분 해소
- 중국 전역에 이어지는 한파가 2월 28일에 끝날 것으로 예상됨에 따라, 불철 건설 조업 재개에 따른 중 제철소들의 철광석 확보 수요 유입이 점진적으로 이어질 것으로 예상됨
 - 다만, 철강생산 마진 침체 지속 등 실질적인 철강수요 회복 증거는 아직 부족해 꾸준한 시황 상승세는 다소 제한될 것

Panamax 가격 오르면 팔 거야

- 춘절 종료에 따른 중국 시장 참가자들의 복귀로 인해 태평양 수역 호조가 이어진 반면, 브라질 대두 농부들의 신규 판매 지연 및 유럽 석탄 수요 부진 등 대서양 수역의 물동량 위축으로 인해 하락 전환
- 중국은 연휴 이후 산업활동이 재개됨에 따라 자국 석탄 수요가 증가. 이에 자국탄 가격이 상승해 중국 바이어들은 저렴한 인도네시아탄 구매를 꾸준히 이어감
 - 폭우로 인한 인나산 석탄 공급 제약 완화와 호주 항만 체선 감소도 중국향 석탄 물동량 증가에 일조
 - 인도, 자국 발전소들의 석탄재고가 15일분 이상으로 넉넉히 유지돼 석탄 수입수요 침체 지속
- 한편 브라질은 Mato Grosso와 Paraná 지역의 주도 하에 신규 대두 물량이 누적되고 있는 반면, 자국 농부들이 낮은 대두 가격으로 인한 매출 부진에 신규 대두 판매를 지연시킴
 - 이에 브라질 곡물 항만에 운송되는 대두 물량이 부족해, 수역 내 공급 우위의 수급 구조가 형성
 - 작년 말 브라질 중서부 지역에 이어진 가뭄으로 초기 수확 대두 물량이 적은 점도 브라질 대두 물류의 유통화 요인으로 부분 작용
- 유럽은 지난 겨울철 유럽 날씨가 재작년보다 온화하게 나타나면서 석탄 물동량 위축 지속
 - 일부 유럽 석탄 수입업체들은 초기 수입가 보다 가격을 낮춰 아시아 시장으로 재판매 시도 중
- 브라질 대두 가격에 따른 자국 농부들의 대두 판매량 증감 여부가 단기적으로 파나마식 시황의 상승 모멘텀의 주요 요인으로 작용할 것

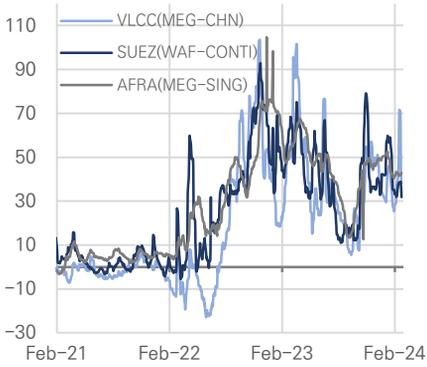
Supramax 중국향 인니 석탄 수요 회복세 지속

- 미국 곡물 수요 부진보다 중국향 인니 석탄 수요 회복세의 효과가 더욱 크게 작용하며 상승세 구현
- 태평양은 지속되는 한파로 인해 중국의 인도네시아 석탄에 대한 견조한 수요가 시황을 계속 지지
- 반면 미국산 곡물의 신규 판매 둔화가 지속되는 가운데 흑해 수역의 수요도 감소하며 대서양 수역 내 하방압력 지속
- 대서양 곡물 수요 부진 및 중국향 인니 석탄 수요 증가가 상존하는 수급 구조가 이번주에도 지속될 것으로 전망되면서, 금주 수프라맥스 시황은 보합세 전망

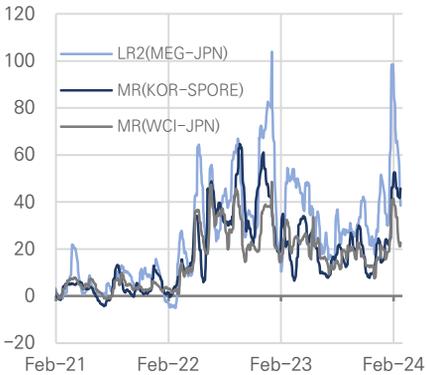


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



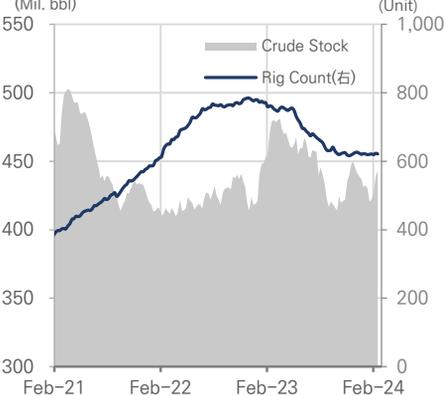
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: WS 90 이상 과열된 중동은 주 중반 화주들의 관망세 전환으로 수요가 급감하였고 선주들의 화물 경쟁이 결국 운임 할인으로 이어지면서 비교적 큰 폭의 운임 하락세로 마감 -서아프리카, 미걸프 지역도 수요 둔화에 따른 약세를 보였으며 금주도 대부분 선적 지역 화주 우위 시장에서 운임 하락 폭과 기울기가 완만해지는 양상의 약보합세 전망
- Suezmax: 전반적인 수요 정체로 가용 선박이 증가하고 있으며 중동/유럽 희망봉 우회에도 불구하고 미걸프, 서아프리카 수요 감소가 확대되면서 East 지역도 약보합세를 나타냄
- Aframax: 지중해를 비롯한 West지역은 수요 정체로 운임 약세를 보였으나 East 지역은 인도네시아와 호주의 활발한 성약 활동으로 운임 시장 강보합세 마감

제품선

- LR2: 중동/극동 나프타 수요가 여전히 부진한 가운데 중동/유럽 제품유 수요도 감소하면서 운임시장 비교적 큰 폭의 하락세를 나타냄
- MR: 싱가포르/호주 수요가 활발한 성약을 보였으며 극동 지역은 중국발 수출 물량 호조에 힘입어 가용 선박이 비교적 빠르게 소진되며 운임시장 강세 유지 중

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	66.05 ▼ 27.50	103.18 ▼ 10.09	195.36 ▲ 2.50	182.22 ▼ 62.78	36.18 ▲ 2.00
TCE (US\$/day)	38,250 ▼ 33,267	31,918 ▼ 6,305	42,856 ▲ 1,272	38,499 ▼ 21,371	45,772 ▲ 3,525

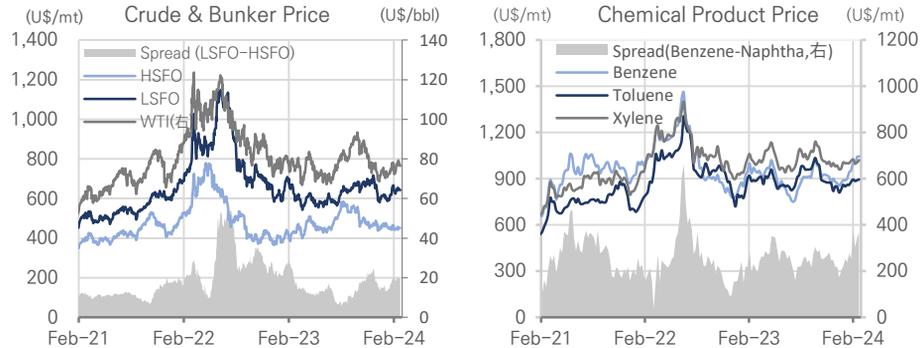
※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 국제유가는 미국 금리인하 지연 예상, 가지지구 휴전 협상 논의 등으로 하락한 반면 타이트한 경유 수급, 홍해 운송 차질 등은 하락폭 제한 -미 연준(Fed) 이사들은 금리 인하에 신중한 태도를 보이겠다는 매파적 발언을 이어갔으며 시장에서는 조기 금리인하 기대감 축소
- 미국 원유 상업 재고는 전주대비 350만 배럴 증가한 4억 4,290만 배럴 기록(EIA) -전주대비 원유재고 증가는 정제설비 유지보수 및 일시 가동 중단 등 정제설비 가동률이 최근 2년간 가장 낮은 수준을 유지하는 데에서 기인
- 예멘 후티 반군의 선박 공격으로 홍해 통항이 제한되자 많은 해운사가 수에즈 운하가 아닌 아프리카 희망봉으로 우회하면서 운송 비용 상승 지속 -카자흐스탄 CPC Blend 유종은 아시아 구매자들에게 매일 800만배럴 판매되었으나 홍해 운송 위험이 부각된 이후 아시아로의 수출 물량이 급감

연료유가

- 춘절 이후 버커링 수요 개선 및 트레이딩 물량 확대 등으로 HSFO 가격 소폭 반등 -LSFO/HSFO Spread, 주간 0.5% 축소된 \$192/톤

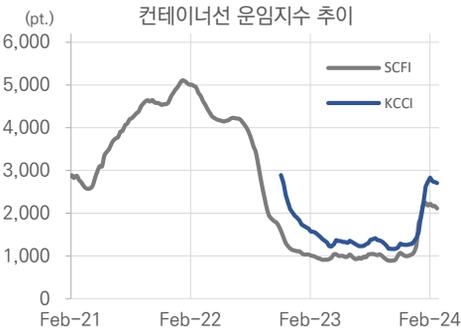


	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	76.49	451.00	642.50	191.50
증 감	▼ 2.70	▲ 0.50	▼ 10.0	▲ 10.5

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	1,045 ▲ 5	895 ▲ 5	1,020 ▲ 15
Spread*	368 ▲ 4	218 ▲ 4	343 ▲ 14

※ Bunker Price : Singapore 기준

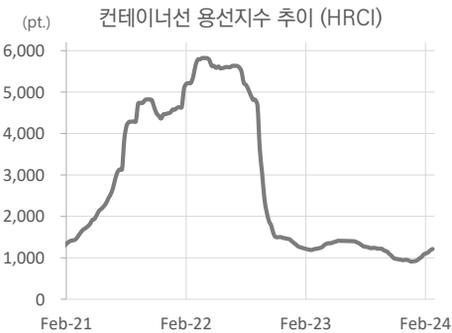
※ Spread : Naphtha 대비 편차



※ 중국 춘절 연휴로 인하여 2/16 SCFI 미발표

	'24.2.23.	'24.2.9.	증감
SCFI	2,109.91	2,166.31	▼ 56.4
美서안	4,691	4,833	▼ 142
美동안	6,127	6,452	▼ 325
유럽	2,508	2,648	▼ 140
지중해	3,465	3,705	▼ 240
동남아	297	302	▼ 5
중동	1,701	1,550	▲ 151
호주	1,213	1,228	▼ 15
남미	2,625	2,567	▲ 58
日서안	289	289	-
日동안	302	302	-
한국	155	156	▼ 1
동서Africa	2,397	2,480	▼ 83
남Africa	1,912	1,871	▲ 41

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조 년도	용선기간	\$/Day	성약주차	Trend
700	1998	11~13M	6,500	2월2주	▲
1,700	2022	3~6M	12,500	2월1주	▼
2,500	2000	7~9M	13,750	2월2주	■
4,400	2010	10~12M	24,800	2월2주	■
6,800	2004	24M	24,500	2월1주	▼
9,000	2014	3Y	41,000	1월3주	▲
13,000+	2014	70~90D	50,000	10월4주	■

종합 대부분 항로에서 운임 하락, 종합지수는 2주 전 대비 2.6% 하락

- 중국 춘절 연휴 이후 화물 물량이 감소함에 따라 대부분 항로에서 운임이 하락했으나, 전반적으로 여전히 높은 수준을 유지 중
- 신조 선박이 1월에만 30만TEU, 2월 현재까지 12만TEU가 인도되는 등 대규모 신조 인도가 계속되며 공급 압박 계속. 그러나 홍해 사태로 인해 컨 선박들의 항해거리가 늘어나면서 자연적으로 공급 조절 효과 발생, 공급 압박 일부 상쇄되는 중
- 한편, 유럽 소매업계는 홍해 사태 해결을 위하여 EU에 개입 촉구. EU는 홍해 지역 운항 상선을 보호하는 새 군사작전의 개시를 승인. 이에 운임의 장기적인 추이는 홍해 사태 해결 여부와 상선들의 홍해 지역 운항 재개 여부가 관건이 될 것

미주항로 美서안, 동안 모두 2주 연속 하락, 춘절 연휴 이후 수요 감소하며 운임 하락

- 북미 수요는 춘절 이후 감소했으나, 향후 지속적으로 위축될 가능성은 낮을 것으로 예상됨
- 북미 항로 물동량은 1월에 강세를 보였으며, 올해 강세 지속되며 작년 대비 성장세 전망. 1월 LA항의 컨 처리량은 전년 동월 73만TEU 대비 18% 증가한 86만TEU를 기록, 롱비치항도 전년 동월 57만TEU 대비 18% 증가한 67만TEU를 기록

유럽항로 5주 연속 하락, 수요 부진으로 인한 운임 약세 지속

- EU는 올해 유로존 경제성장률을 0.8%로 전망하며 기존 '23년 11월 전망(+1.2%) 대비 0.4%p 하향 조정. 당분간 유럽 항로는 수요 부진으로 인한 운임 약세가 지속될 전망이다, 홍해 지역의 지정학적 리스크는 여전히 남아 있는 상황
- 유럽 내 인플레이션율은 현재 2.8%로, 예상보다 빠르게 둔화되는 중. '25년 말에는 2.2% 까지 하락하며 유럽중앙은행(ECB)의 목표치인 2%에 근접할 것으로 예상됨

연근해/기타 아주 항로 4주 연속 하락, 수요 부진 및 공급량 회복에 따른 운임 약세

- 아주 항로 운항 선박들의 임시결항이 중국 춘절 연휴 이후 대부분 종료되며 공급량이 회복됨에 따라 운임 하락

KCCI (KOBIC Container Composite Index)

Group	Code	Route	Weight	'24.2.26.	'24.2.19.	증감	
종합지수	KCCI			2,703	2,729	▼ 26	
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	4,678	4,740	▼ 62
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	6,005	6,068	▼ 63
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	4,457	4,519	▼ 62
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	5,233	5,330	▼ 97
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	2,974	3,042	▼ 68
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	2,191	2,245	▼ 54
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,980	2,971	▲ 9
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,339	2,256	▲ 83
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	2,109	2,112	▼ 3
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,143	2,129	▲ 14
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	32	33	▼ 1
	KJI	Japan	일본	10.0%	182	183	▼ 1
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	383	372	▲ 11

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

『컨 용선시장 강세 지속』 (로이드리스트_24.2.21)

- 선사들의 홍해 우회와 이에 따른 컨테이너선 수요 증가 영향으로 컨 용선료는 '23년 12월 대비 최대 75%까지 상승. 용선시장이 강세를 지속하는 상황에서 선주들은 장기용선계약을 선호하는 반면, 선사들은 '23~'26년 계속되는 대규모 신조 인도에 따른 시황 하락 우려하여 장기계약 체결에 신중한 상황. 이에 용선계약 기간은 '23년 4분기 이후 늘어나긴 했으나, 대부분 12개월 이하 기간으로 체결되는 중

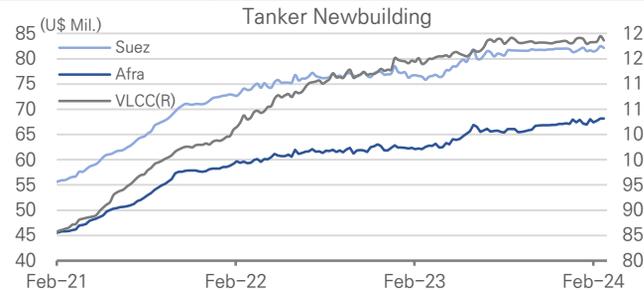
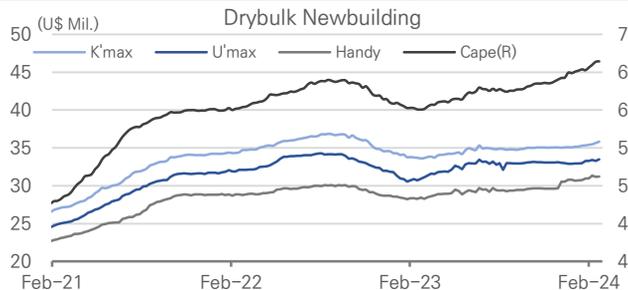
『1월 화물 급증, 북미항로 물동량 회복 기대』 (JOC_24.2.21)

- 소매업체들이 과잉 재고를 소진함에 따라, '23년 아시아발 북미 수입 물동량은 '22년 대비 13% 이상 감소. 그러나 연말연시 성수기를 맞이하며 물동량 반등. 1월 수입 물동량은 전년 동월 대비 16% 증가한 154만TEU를 기록, 4개월 연속 증가세. 한편, 소매업체들은 적어도 올해 6월까지의 계속해서 전년 대비 수입 증가 예상. 그러나 지정학적 리스크와 파나마 운하 통항 제한 등으로 올해 시황 전망 불투명

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

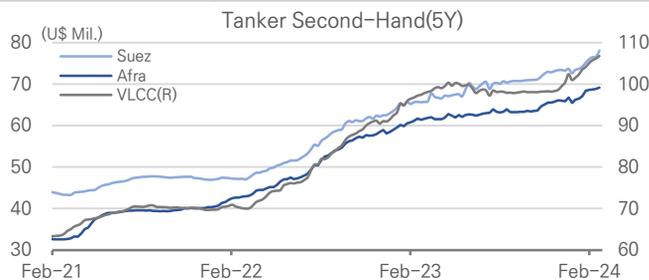
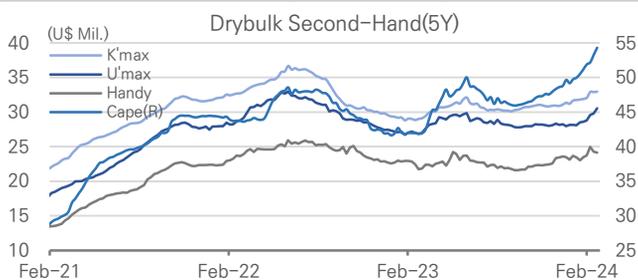
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균	
Drybulk	Cape	180K	66.42	▲ 0.04	65.66	62.21	70.07	▲ 0.64	67.82	59.99
	Kamsarmax	82K	35.81	▲ 0.17	35.40	34.56	38.80	▼ 0.11	38.15	36.75
	Ultramax	64K	33.47	▲ 0.18	33.20	32.43	37.14	▲ 0.50	35.78	35.36
	Handy	33K	31.22	▲ 0.06	30.97	29.26	32.00	▲ 0.19	31.46	29.73
Tanker	VLCC	310K	123.66	▼ 0.84	123.65	122.00	133.07	▲ 1.07	130.21	125.03
	Suezmax	160K	82.16	▼ 0.34	81.89	79.87	95.56	▲ 0.76	93.59	86.81
	Aframax	105K	68.15	▼ 0.02	67.69	65.05	78.77	▲ 0.10	77.20	74.55



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
VLCC	300,000 DWT	Evalend Shipping	Hanwha Ocean	\$128.1m	2	'26	-
Chemical	18,500 DWT	Seacon Shipping	Fujian Southeast SB	\$32.3m	4	'25-'26	Methanol Ready
VLAC	88,000 CBM	Evalend Shipping	Hyundai HI (Ulsan)	\$121m	2	'26-'27	LPG DF

Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균	
Drybulk	Cape	180K	54.30	▲ 1.02	51.64	46.30	35.65	▲ 0.71	33.23	29.77
	Kamsarmax	82K	32.95	▲ 0.06	32.24	30.45	24.30	▼ 0.24	23.63	21.70
	Ultramax	64K	30.54	▲ 0.74	29.01	28.25	22.92	▼ 0.21	21.75	19.56
	Handy	33K	24.15	▼ 0.15	23.85	22.60	16.51	▲ 0.01	16.18	15.22
Tanker	VLCC	310K	106.74	▲ 0.60	104.38	98.31	80.00	▲ 1.50	77.48	72.99
	Suezmax	160K	78.02	▲ 1.52	75.39	69.20	65.14	▲ 1.44	62.45	55.59
	Aframax	105K	69.14	▲ 0.34	67.91	62.98	56.96	▲ 0.56	55.33	50.80



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Bulker	PACIFIC ASSURANCE	207,842 DWT	2014	Imabari SB Saijo	\$48.5m	Clients of Global Meridian
Bulker	ZHONG XIN PEARL	75,321 DWT	2013	Guangzhou Huangpu	\$17.5m	Chinese buyers
Bulker	DARYA PADMA	60,935 DWT	2015	JMU Kure Shipyard	\$29m	Undisclosed

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Bulker	480	-	481	529	510	-	501	538
Tanker	500	-	501	546	530	-	521	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