Korea Ocean Business Corporation

Mar 18, 2024

Weekly Market Report

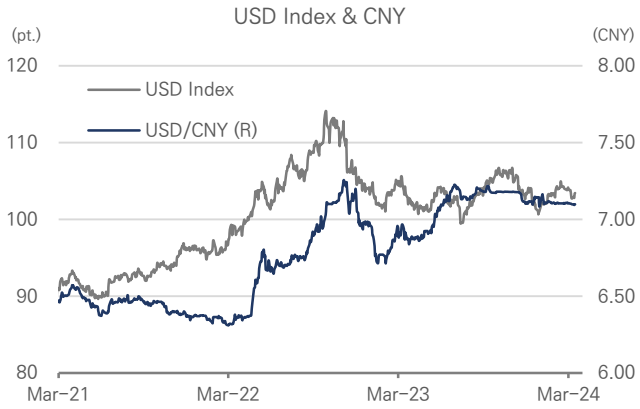
본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

Weekly Summary

Drybulker	쏟아지는 곡물
Tanker	나프타 운송 수요로 LR 시장 급등
Container	산이 높으면 골이 깊다
Sale & Purchase	이어지는 대형 유조선 발주

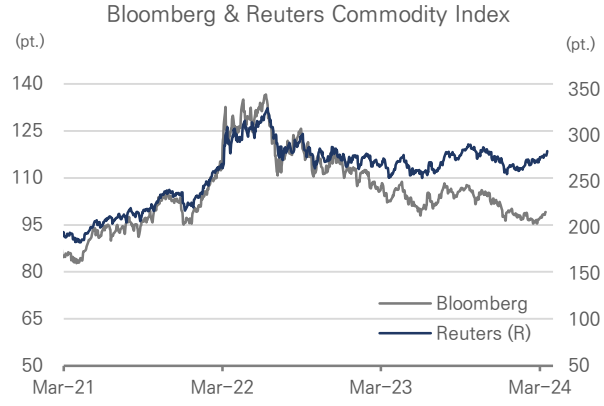
Macro Indicators

Foreign Exchange

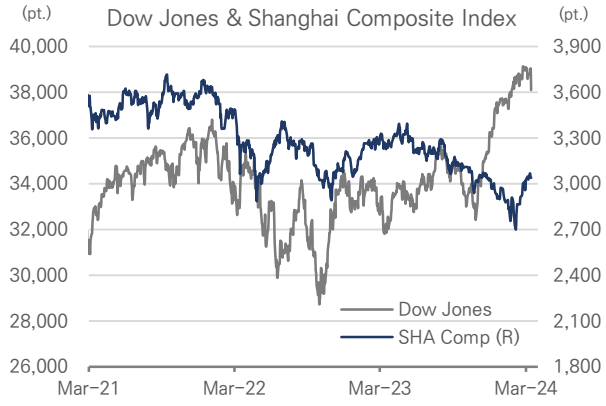


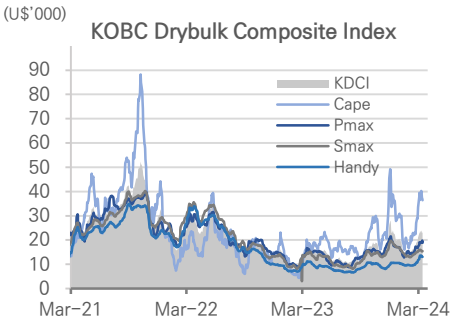
Interest Rates

Commodity Index

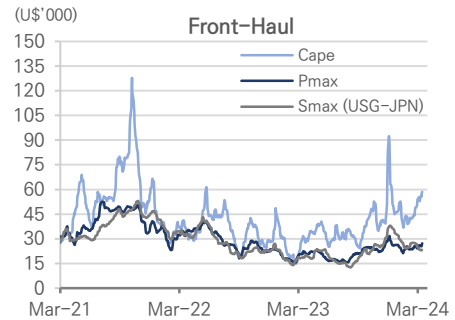


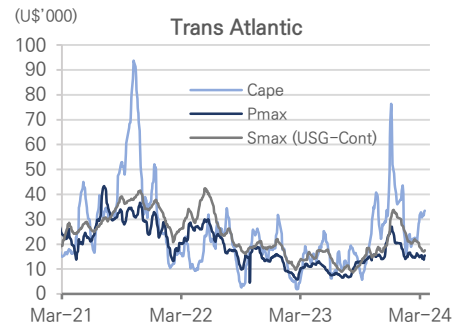
Stock Market

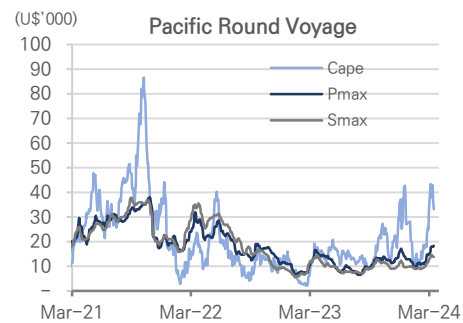




		3/15	3/8	증감
KDCI		22,924	23,311	▼ 387
Cape	평균	36,413	38,364	▼ 1,951
	F/H	58,625	54,138	▲ 4,487
	T/A	33,400	31,188	▲ 2,212
	Pac RV	33,113	40,775	▼ 7,662
P'max	평균	20,184	18,849	▲ 1,335
	F/H	27,278	25,565	▲ 1,713
	T/A	15,485	14,188	▲ 1,297
	Pac RV	18,659	17,971	▲ 688
S'max	평균	15,460	15,976	▼ 516
	F/H	23,335	23,447	▼ 112
	T/A	17,523	17,294	▲ 229
	Pac RV	13,843	14,659	▼ 816







Cape 당분간 휴식

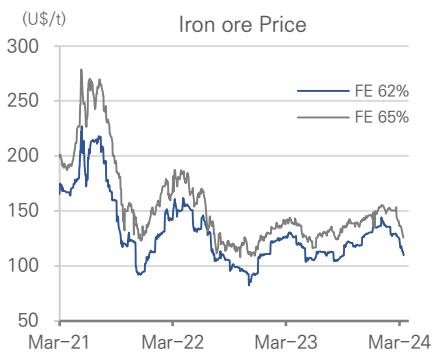
◦ 철강수요 침체 지속에 따른 中 제철소들의 단기 유지보수 추가발표 및 연장으로 인해 철광석 물동량 유입이 둔화되며 하락 전환
◦ 중국 철강업계, 철강 마진 적자를 축소시키기 위해 감산 조치를 단행하고 고로의 유지보수 기간을 추가 또는 연장하는 제철소들이 늘어나기 시작
– 통상적으로 제철소의 유지보수 기간은 연말연초에 시행되는 편임. 그러나, 중국 제철소들이 최근 철강 수요 침체에 따른 철강재 가격 약세로 인해 저가물량 공세를 이어갔음에도 불구하고 평년에 비해 봄철 철강수요가 좀처럼 회복될 조짐이 보이지 않자 해당 조치를 결단한 것으로 확인됨
– 중국 남서부의 윈난철강협회는 회원사들과 공동으로 철근, 봉형강 등 건설용 철강제품 생산량을 50만 톤 이상 감산하기로 발표. 또한 산둥성, 쓰촨성 등 상당수의 중국 제철소들이 3월 중순부터 고로 및 압연 생산라인의 유지보수를 수 주 동안 시행할 것이라고 발표함
◦ 중국철강협회 및 중국 국가통계국의 데이터에 따르면 조강 생산량 감소, 철강제품 수출 증가, 철강제품 재고 누적 현상이 함께 나타나는 점도 현재 중국 철강 시장의 약세를 뒷받침
◦ 한편, 철광석 글로벌 선물 가격은 철강제품 가격 약세 지속으로 인해 전주대비 10% 이상 추가 하락
– 심지어 싱가포르 철광석 가격은 3.15일 기준 톤당 99달러로 100달러 선 마저 붕괴됨
– 이로 인해 철강 생산마진이 일부 개선되는 긍정적 효과도 있으나, 중국 제철소들은 철광석 가격 하락세가 지속될 것으로 전망하고 있어 저점이 확보될 때 까지 철광석 구매를 신중히 기할 것
◦ 철강 수급불균형이 심화되는 가운데, 철강 수요 반등에 대한 구체적 증거가 불충분해 금주 약세 전망

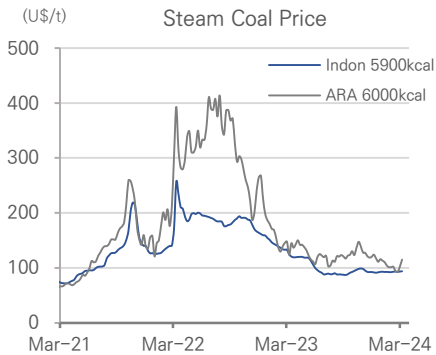
Panamax 남미, 북미 곡물 수요 동반 증가

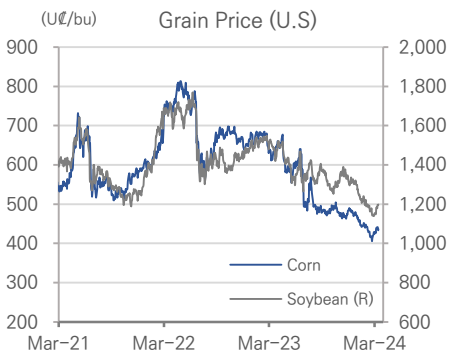
◦ 남미, 북미 곡물 수요 동반 증가에 따른 대서양 호조가 태평양 수역에도 확산되며 강세 구현
◦ 브라질 대두 농부들은 기존 부채 문제가 심화되자 매출 증대를 위해 신곡 판매를 가속화
– 최근 브라질 및 미국 대두 가격이 회복세를 이어가는 점도 대서양 곡물 수출 증가에 긍정적으로 작용
◦ 북대서양도 남미 곡물 수출 확대 영향으로 역내 선박 공급이 제한된 가운데, 미국과 콜롬비아산 석탄의 수요 증가 및 케이프 선형과의 운임 격차에 따른 파나막스 선박 대체 수요까지 가세하며 남미와 함께 파나막스 시황을 견인
– 특히, 한국 발전소들이 러시아산 대비 저렴한 콜롬비아산 고열량탄 수입을 확대하고 있는 점이 F/H 운임 지지 요인으로 부분 작용 중
– 3월 중순 기준, 올해 1~3월 한국의 콜롬비아산 석탄 수입량은 290만 톤으로 전년 동기 60만 톤보다 약 5배나 증가. 지난 2월 말, 러시아 최대 석탄 수출업체 SUEK에 대한 미국의 제재 영향도 일부 기인
◦ 한편, 중국은 넉넉한 석탄 재고와 자국탄 가격 하락세로 인해 인니산 저열량탄 구매를 축소
– 다만, 그럼에도 불구하고 대서양 강세로 인해 태평양 항로 운임도 동반 지지됨
◦ 아르헨티나 곡물 수확도 서서히 본격화되는 만큼, 이번주도 남미가 주도하는 상승세가 이어질 전망

Supramax 인니탄 수요 회복 부재

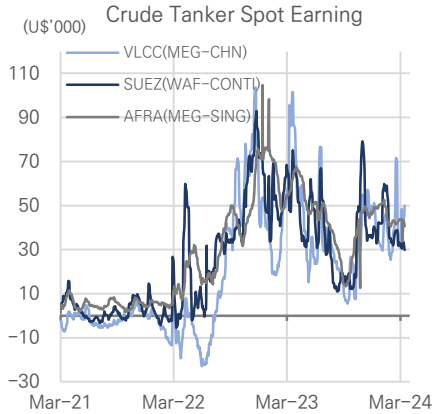
◦ 남미 곡물 수요 강세와 인니탄 수요 위축 현상이 상존하면서 보합세 구현
◦ 대서양은 대두 가격 상승세로 인해 브라질 대두 농부들의 신곡 판매가 더욱 확대되며 상승 전환
◦ 반면, 태평양은 중국향 석탄 수요 위축 영향으로 인해 하락 전환
– 인도네시아도 수마트라 석탄 광산 지역에 지속되는 강우와 라마단에 따른 시장 참여자 부재로 인해 자국탄 3월 선적 화물 공급 차질 발생. 이에 역내 누적되고 있는 선박 공급량이 대서양의 상승을 상쇄
◦ 이번주 수프라막스 시황은 대서양의 곡물 수요가 태평양의 석탄 수요 부진을 상쇄해 강보합세 전망

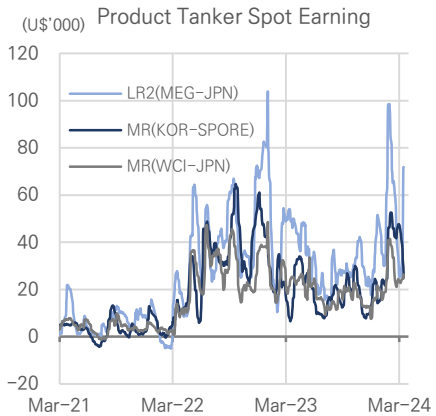


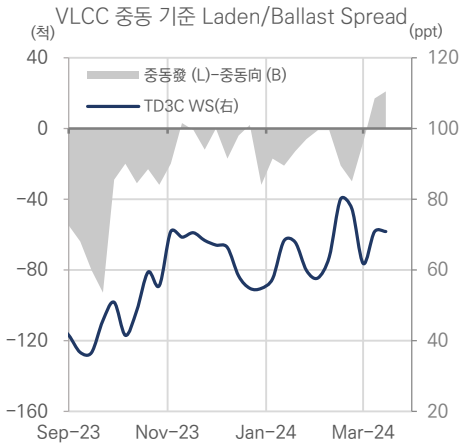


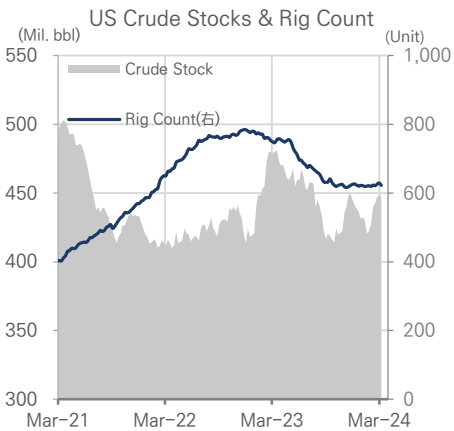


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus









원유선

◦ VLCC: 주 중반까지 중동/극동 WS70 수준에서 보합세를 보였으나 주 후반 3월 말 ~ 4월 초순 화물의 대량 유입으로 운임 강세 전환되었고, 아틀란틱 또한 활발한 성약활동으로 가용 선박이 점차 줄어든 가운데 강보합세로 마감
- 금주 중동 지역은 지난주 마무리 되지 못한 일부 화물들의 성약 활동으로 주 초반 상승세를 보인 후 주 후반으로 갈수록 보합세 전망

◦ Suezmax: 중동과 서아프리카 4월 초순 신규 수요가 시장 기대에 미치지 못한 가운데 성약활동이 꾸준히 이어졌음에도 불구하고 약보합세로 마감 되었고, 금주 또한 수요 부족에 의한 운임 추가 하향 조정 가능성 존재

◦ Aframax: 중동시장 정체와는 달리 아시아와 호주 시장의 활발한 성약활동으로 가용 선박이 빠르게 소진 되었으며 LR2 시장 급등, West of Suez 향 연료유 화물 증가로 상승세 마감

제품선

◦ LR2: 중동/극동 나프타 화물 유입 강세가 West of Suez 활황과 맞물려 주간대비 WS125 급등하였고 동 구간 LR1 운임도 WS100 가량 상승한 WS285를 나타내며 초강세 마감

◦ MR: 중동 LR 영향으로 강보합세 보였으나 아시아 시장은 별다른 이슈 없이 약보합세 마감

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	75.68 ▲ 6.54	101.27 ▼ 4.96	189.64 ▼ 6.65	278.89 ▲ 122.78	24.19 ▼ 8.92
TCE (U$/day)	49,958 ▲ 7,639	29,948 ▼ 3,597	40,710 ▼ 2,648	71,888 ▲ 42,264	25,844 ▼ 14,931

※ MR(KOR-SGP) 운임 : U$/mt

국제유가

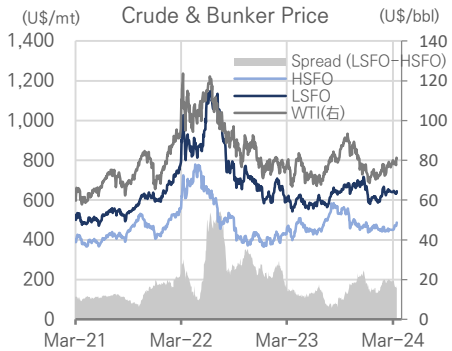
◦ 국제유가 IEA의 석유수요 전망 상향 조정, 미국 석유재고 감소 등은 유가 상승요인으로 작용, 예상보다 높은 미국의 2월 소비자물가 상승률 등은 상승폭 제한 요인으로 작용
- 국제에너지기구(IEA)는 3월 보고서에서 '24년 세계 석유수요 증가 규모 전망을 2월 대비 10만 B/D 상향 조정(120만 →130만 B/D)하였고, 세계석유공급 증가 규모 전망은 90만 B/D 하향(170만→80만 B/D) 조정

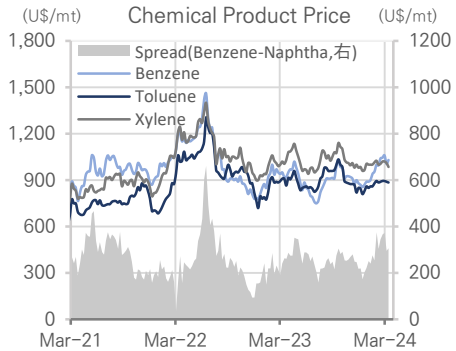
◦ 미국 원유 상업 재고는 전주대비 153.6만 배럴 감소한 4억 4,699만 배럴 기록(EIA)
- 3.8일 기준 휘발유 재고는 2억 3,408만 배럴로 전주대비 566만 배럴 감소했으며 중간유분 재고도 89만 배럴 증가한 1억 1,790만 배럴로 집계

◦ 러시아 정제설비 피격 등은 유가 상승요인으로 작용함
- 3.12~13일 러시아 석유 인프라를 타깃으로 한 우크라이나 드론 공격이 어어졌으며 일부 러시아 정제설비 가동이 중단된 것으로 알려짐
- 러시아는 정제설비 피격에도 불구, 충분한 재고로 내수 및 수출에 영향은 없을 것으로 발표

연료유가

◦ 국제유가 상승 및 싱가폴 벙커링 수요 개선으로 연료유가 전반적인 상승세 마감





	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	81.04	487.00	645.00	158.00
증 감	▲ 3.03	▲ 14.00	▲ 7.00	▼ 7.00

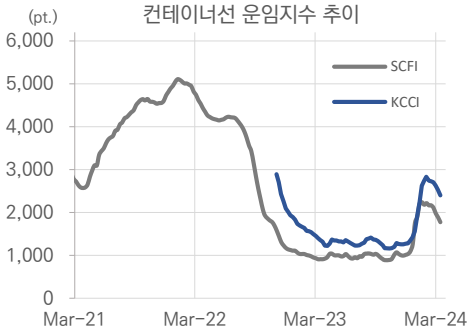
※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	1,030 ▲ 25	885 ▼ 5	985 ▼ 25
Spread*	306 ▲ 11	161 ▼ 19	261 ▼ 39

※ Spread : Naphtha 대비 편차

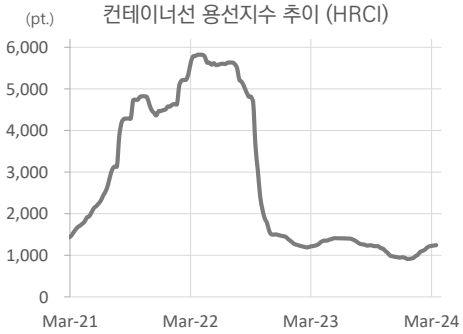
※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMF, AIS, 한국석유공사

Container



	'24.3.15.	'24.3.8.	증감
SCFI	1,772.92	1,885.74	▼ 112.82
美서안	3,776	4,039	▼ 263
美동안	5,252	5,608	▼ 356
유럽	1,971	2,134	▼ 163
지중해	2,977	3,138	▼ 161
동남아	280	278	▲ 2
중동	1,410	1,599	▼ 189
호주	907	1,016	▼ 109
남미	2,530	2,596	▼ 66
日서안	289	289	-
日동안	302	302	-
한국	158	148	▲ 10
동서Africa	2,231	2,265	▼ 34
남Africa	1,783	1,831	▼ 48

* 美서안, 美동안: $/FEU, 그 외: $/TEU 사용



선형 (TEU)	건조 년도	용선기간	$/Day	성약주차	Trend
700	2008	2~3M	6,000	3월1주	▬
1,700	2023	6M	14,750	3월1주	▬
2,500	2014	21~24M	15,500	3월1주	▲
4,400	2009	12~14M	25,500	3월1주	▬
6,800	2011	36~38M	25,000	3월1주	▼
9,000	2011	40M	34,500	2월3주	▼
13,000+	2014	70~90D	50,000	10월4주	▬

종 합 SCFI '1,772.92pt' 6.0% 하락, KCCI '2,402pt' 5.2% 하락

- 북미, 유럽, 지중해 등 동남아를 제외한 주요 항로 약세
- SCFI 7주 연속, KCCI 6주 연속 하락. 홍해사태 이후 SCFI는 전고점인 2,239.61(1/19) 대비 20.8% 하락하며 수급 불균형에 따른 하향 조정세 지속
- 한편, '24년 3월 11일부터 4월 14일까지 5주 동안 주요 동서 주요 항로(태평양, 대서양, 아시아-북유럽 및 지중해 노선)에서 50건의 항해 취소(Blank Sailing)가 발표되며 주요 선사들이 선복 조절을 시도 중

미주항로 미서안/미동안 모두 5주 연속 하락

- 이번 주 발표된 美 2월 소매판매 전월 대비 0.6% 상승하였으나 시장 예상치(0.8% 상승)를 하회하며, 계속된 공급 감소 노력에도 불구하고 수요 부진 우려에 따른 운임 하락 지속.
- 한편, 국제해운협의회(BIMCO)에 따르면 2024년 전 세계 컨테이너선 선복량이 처음으로 3,000만TEU를 넘을 것으로 예상. 올해 인도된 컨테이너선은 지난 해보다 41% 늘어난 478척(310만TEU)으로 전망

유럽항로 지중해 5.1%, 북유럽 6.1% 동반 하락

- SCFI 유럽항로 8주 연속 약세 후 전주대비 7.6% 하락. 약세 기조를 확대하며, 홍해 사태로 급등한 유럽항로 운임은 고점대비 36.4% 하락
- 최근 아시아-유럽 노선에 대한 지정학적 상황의 영향은 점차 안정화되고 있어 선박 공급이 원활한 상황이며, 이번 주 발표된 1월 유로존 산업생산은 전월 대비 -3.2%를 기록하며 시장 예상치(-1.8%)를 하회. 유럽 수요 개선에 부정적인 영향을 주며 수급불균형 지속 예상

연근해/기타 SCFI 싱가포르 반등, KCCI 동남아 항로 상승

- SCFI 싱가포르 항로 6주 만에 반등. 홍해 사태 이후 320pt(1/19) 대비 278pt(3/8) 15%로 6주간 연속 하락하였으나, 이번 주 소폭 상승하여 280($/TEU)로 반등
- 일부 동남아 국가 의 4월 연휴(태국 : 송크란, 인도네시아 :르바란) 직전 수요 증가 기대감으로 인한 선사들의 운임 인상 시도로 전주 대비 운임 강보합 기록

KCCI (KOBC Container Composite Index)

Group	Code	Route		Weight	'24.3.18.	'24.3.11.	증감
종합지수	KCCI				2,402	2,533	▼ 131
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	3,939	4,218	▼ 279
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	5,264	5,693	▼ 429
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	3,752	3,997	▼ 245
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	4,417	4,654	▼ 237
Non-Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	2,922	2,975	▼ 53
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	1,950	2,036	▼ 86
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,942	2,994	▼ 52
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,503	2,502	▲ 1
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	2,168	2,157	▲ 11
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,147	2,127	▲ 20
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	40	40	-
	KJI	Japan	일본	10.0%	184	184	-
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	420	411	▲ 9

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

『컨 선사들, 서비스 유지를 위해 추가 공급 40만TEU 필요』(더로드스타, 24.3.13)

- 올해 월간 신조 인도량은 1월 30만TEU, 2월 20만TEU로 기록적인 수준이며 올해 최소 250만TEU가 추가 인도될 예정. 이에 수에즈 운하 통항 재개 시 컨 시장은 공급 과잉에 직면할 전망 그러나 Linerlytica에 따르면, 홍해 사태로 인해 선사들이 희망봉으로 우회함에 따라 지난 5개월 동안 인도된 모든 신규 선복량이 시장에 완전히 흡수. 희망봉 우회로 항해 거리가 늘어남에 따라, 현재 서비스 유지를 위해서는 선복 40만TEU가 더 필요한 상황

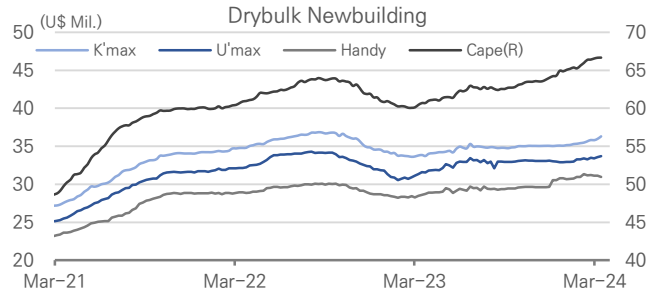
『9월 중 파나마 운하 통항량 정상 회복 기대』(로이드리스트, 24.3.14)

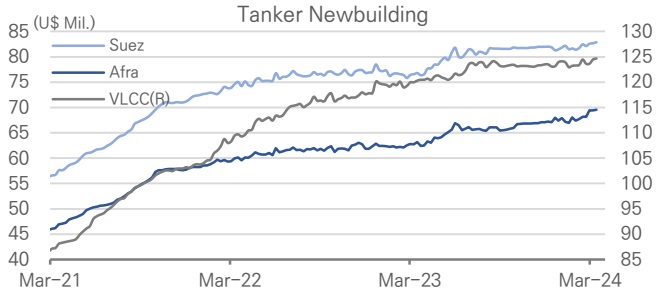
- 파나마 지역에 다시 비가 내리기 시작함에 따라, 장마가 시작되는 4~5월부터는 점차 운하 통항량이 증가할 것으로 예상. 일일 통항량은 5월말에 적어도 34회까지 회복될 것으로 예상되며, 9월경에는 정상 수준으로 회복될 것으로 기대됨
- 한편, 운하청은 수위 안정화를 위한 중장기적인 방안으로 운하를 통해 물을 흘려보내는 새로운 댐 건설 프로젝트를 검토 중이며, 완공 시 일일 통항량은 최대 50회까지 늘어날 전망

※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

Newbuilding & Resale

Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Drybulk	Cape	180K	66.67	▲ 0.01	65.93	62.21	72.25	▲ 0.08	68.90	59.99
	Kamsarmax	82K	36.29	▲ 0.32	35.57	34.56	40.26	▲ 0.21	38.59	36.75
	Ultramax	64K	33.70	▲ 0.14	33.29	32.43	38.77	▲ 0.24	36.48	35.36
	Handy	33K	30.98	▼ 0.16	31.00	29.26	32.32	▼ 0.09	31.68	29.73
Tanker	VLCC	310K	124.69	▲ 0.19	123.83	122.00	136.93	▲ 0.36	131.79	125.03
	Suezmax	160K	82.91	▲ 0.20	82.13	79.87	96.84	▲ 0.03	94.39	86.81
	Aframax	105K	69.57	▲ 0.14	68.18	65.05	79.88	▲ 0.03	77.86	74.55

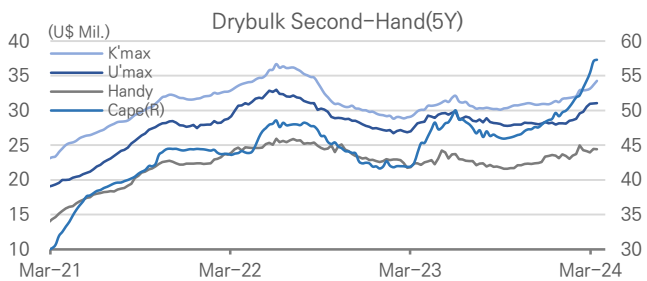


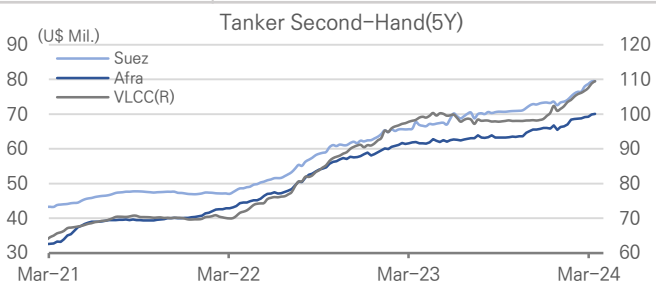


Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
VLCC	300,000 DWT	Ray Car Carriers	Hyundai Samho HI	$130m	4	'27	-
Bulker	64,000 DWT	Xiamen Leasing	Nantong Xiangyu SOE	-	8	'27-'28	Methanol Ready
LPG	48,000 CBM	Benelux Overseas	Huangpu Wenchong	-	1	'27	-

Secondhand

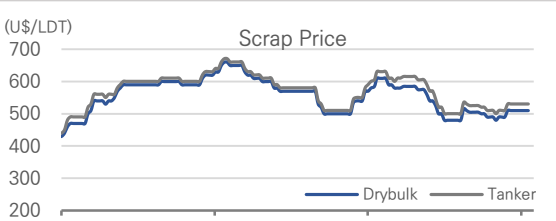
Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Drybulk	Cape	180K	57.32	▲ 0.22	53.00	46.30	39.16	▼ 0.08	34.66	29.77
	Kamsarmax	82K	34.26	▲ 0.58	32.64	30.45	26.09	▲ 0.44	24.10	21.70
	Ultramax	64K	31.07	▲ 0.07	29.55	28.25	24.17	▼ 0.33	22.39	19.56
	Handy	33K	24.42	▼ 0.04	23.97	22.60	17.25	▲ 0.17	16.41	15.22
Tanker	VLCC	310K	109.47	▲ 0.65	105.53	98.31	82.69	▲ 0.18	78.75	72.99
	Suezmax	160K	79.50	▲ 0.05	76.43	69.20	66.33	▲ 0.03	63.42	55.59
	Aframax	105K	70.02	▲ 0.19	68.40	62.98	57.48	▲ 0.05	55.86	50.80





Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Bulker	ORANGE TIARA	181,396 DWT	2012	Koyo Dock	$35m	Undisclosed
Bulker	KEY GUARDIAN	83,468 DWT	2011	Sanoyas	$23m	Greek buyers
Bulker	UBC TAMPICO	37,821 DWT	2004	Saiki Hvy. Ind.	$9m	Chinese interests

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'24평균	'23평균	금주	+/-	'24평균	'23평균
Bulker	480	-	481	529	510	-	504	538
Tanker	500	-	501	546	530	-	524	559

※ 자료 : 한국해양진흥공사, GMS

용 어	해 설
공선	선박이 화물을 선적하지 않은 상태
내로우빔 (Narrow Beam)	좁은 선폭의 선박
섀시 (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 Panelists

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	