

# KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는  
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 8월 4일

감수 이언경 해운물류-해사연구본부장

발행인 조정희 원장

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26

WEEKLY  
SHIPPING  
MARKET



CONTAINER

DRY BULK



TANKER

작성자

황수진

해운정책·산업연구실 부연구위원 / zin@kmi.re.kr

| 051-797-4635

류희영

해운정책·산업연구실 전문연구원 / hyryu@kmi.re.kr

| 051-797-4634

최영재

해운정책·산업연구실 연구원 / cyj@kmi.re.kr

| 051-797-4608



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 건화물선

최영재 연구원 | cyj@kmi.re.kr | 051-797-4608

동향분석

■ 케이프선

(운임) 지난 주 대비 2.2% 상승한 37,857달러/일 기록

- 클락슨과 발틱거래소는 남대서양의 신규 화물 유입과 성약 활동 확대가 케이프선 주간평균운임 상승을 견인한 것으로 평가했으며, 발틱거래소는 주 후반 태평양 지역의 성약 활동 회복세를 추가 요인으로 제시함

(동향) 중국 철광석 수입 증가, 철광석 수요 위축은 제한적

- 기상 악화가 점차 해소되면서 지난 주 중국 항만의 철광석 도착량은 3,032만 톤으로 전주 대비 약 54% 급증한 것으로 나타났으며, 누적 도착량은 전년 동기 대비 약 5% 증가한 것으로 나타남(상하이금속시장, SMM)
- 중국 47개 주요 항만의 수입 철광석 재고는 지난 7월 30일 기준 약 1억 7,400만 톤으로 2주 연속 증가했으며, 이는 전주 대비 약 1.7%(약 287만 톤), 전년 동기 대비 약 22.3% 증가한 수준임(마이스틸, Mysteel)
- 브라질의 발레(Vale)는 중국의 부동산·철강 관련 지표가 부진하지만 실제 철광석 수급은 지표가 나타내는 것만큼 위축되지 않았으며, 중국 이외 지역의 수요도 점차 개선되고 있다고 평가함(마이닝닷컴, Mining.com)

■ 파나마кс선 · 수프라maks선

(운임) 지난 주 대비 4.8% 하락한 18,196달러/일 기록

- 펀리스는 대서양 시장의 거래 부진을 주 초반 약세 요인으로 제시했으며, 발틱거래소는 북태평양 곡물 수요 회복으로 파나마кс선 운임은 반등했으나 수프라maks선은 북유럽 철스크랩 등의 수요 부진으로 약세가 이어졌다고 설명함

(동향) 호주 원료탄 공급 차질 우려, 중국 연료탄 수입 부진

- 호주 퀸즐랜드주 피크 다운스(Peak Downs) 원료탄 광산에서 차량 충돌 사고가 발생하여 해당 지역 광산의 작업이 24시간 중단되면서 호주 원료탄 공급의 단기적 안정성에 대한 우려가 제기됨(상하이금속시장, SMM)
- 최근 중국 남부 지역의 강우로 인한 전력 수요가 감소한 가운데 항만 재고가 높은 수준을 유지하고 수입 연료탄 가격이 전력 업체의 입찰 가격을 상회하면서 중국의 연료탄 해상수입 거래가 제한적임(Sxcoal)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

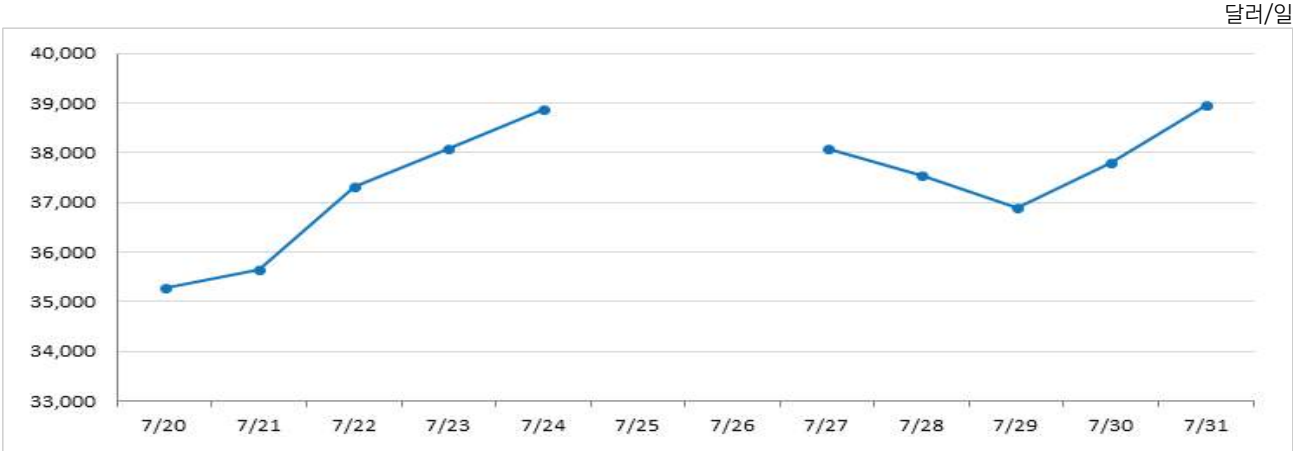
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

| 구분       |            | 7.27~7.31 | 7.20~7.24 | 전주대비차이 |        |       |
|----------|------------|-----------|-----------|--------|--------|-------|
| 케이프선     | BCI        | 4,174     | 4,083     | ▲      | 91     | 2.2%  |
|          | 스팟운임(5TC)  | 37,857    | 37,030    | ▲      | 827    | 2.2%  |
| 파나마кс선   | BPI        | 2,022     | 2,123     | ▼      | -101   | -4.8% |
|          | 스팟운임(5TC)  | 18,196    | 19,109    | ▼      | -913   | -4.8% |
| 수프라maks선 | BSI        | 1,633     | 1,716     | ▼      | -83    | -4.8% |
|          | 스팟운임(11TC) | 20,643    | 21,684    | ▼      | -1,041 | -4.8% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

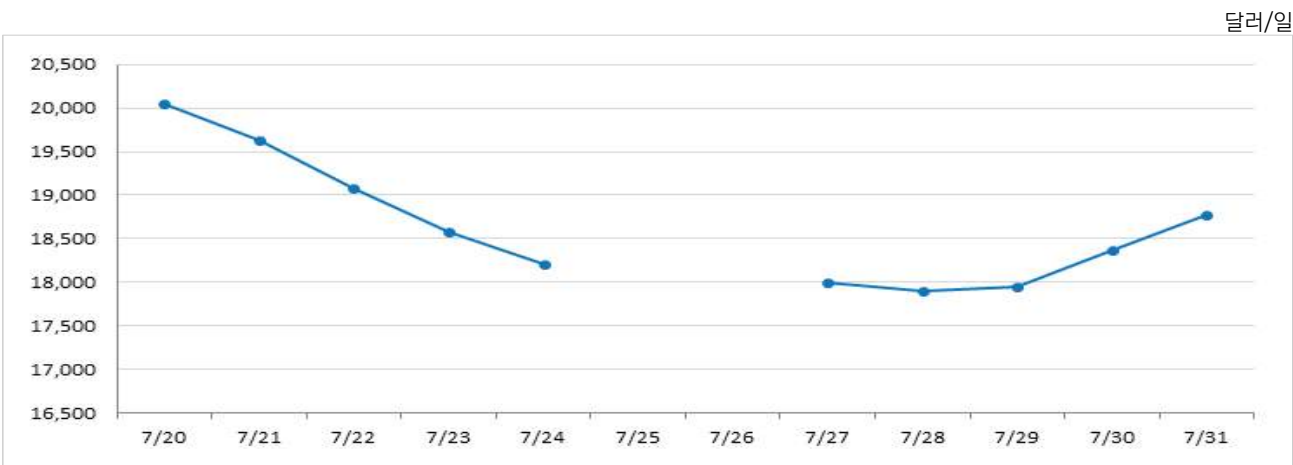
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

케이프선 5TC 스팟운임 추이



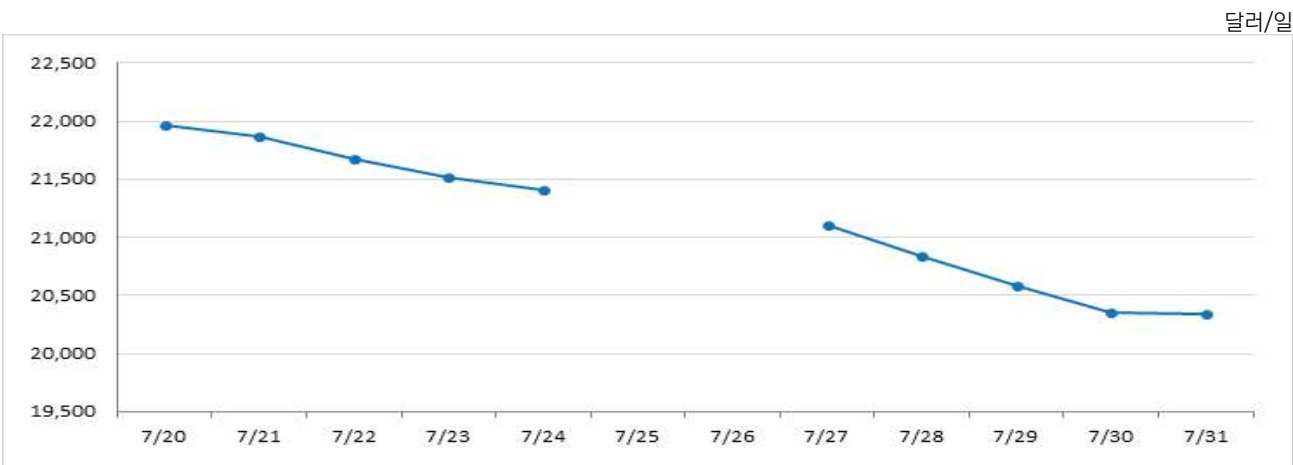
자료: Clarkson

파나막스선 5TC 스팟운임 추이



자료: Clarkson

수프라막스선 11TC 스팟운임 추이



자료: Clarkson

2. 컨테이너선

황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

동향분석

컨테이너선

(운임) 지난 주 대비 4.7% 상승한 3,206 기록

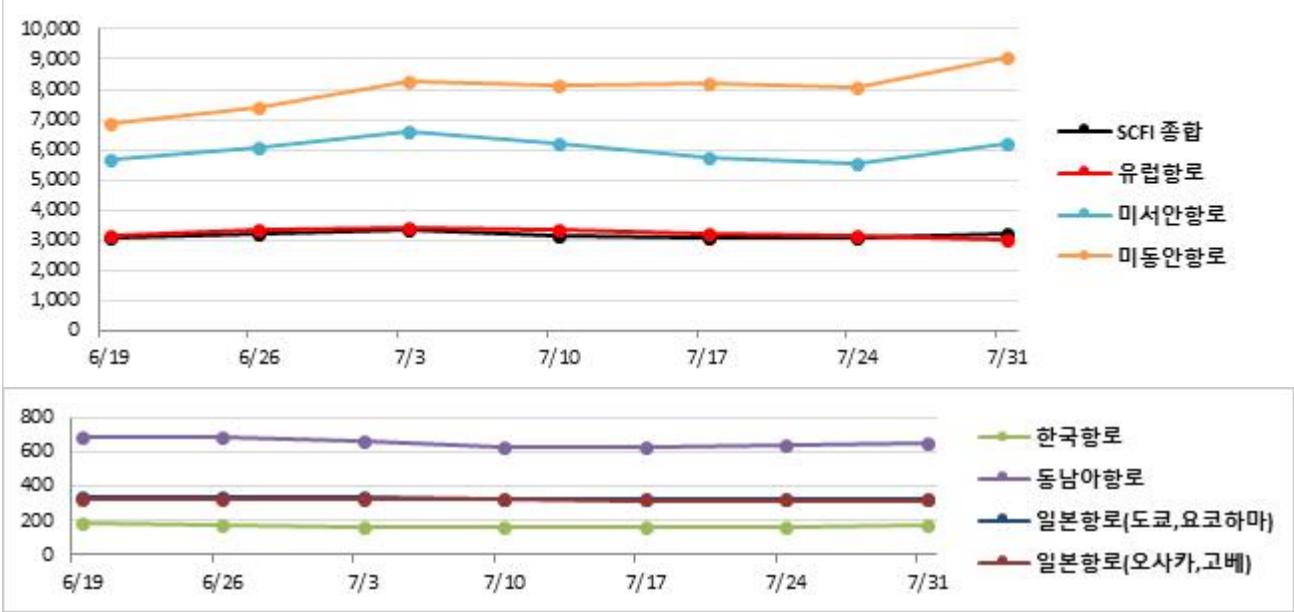
- 미주항로와 유럽 항로의 운임이 서로 다른 양상을 나타냄. 미서안과 미동안 항로 운임은 각각 12.5%, 12.6% 상승한 반면 유럽항로 운임은 3.7% 하락하며 4주 연속 하락세를 이어가고 있음

(동향) 파나마 운하 흘수 제한 확대와 선사 할증료 도입 예고

- 파나마 운하청(ACP, Panama Canal Authority)은 엘니뇨 현상에 대비해 네오파나막스(NeoPanamax) 갑문의 허용 흘수를 기존 15.24m에서 단계적으로 축소하고 있으며 8월 15일부터는 14.78m 제한할 예정임. 2023~24년 가뭄 당시 파나마 운하 흘수가 13.4m까지 제한되며 선박 부족과 운임 상승이 발생한 바 있어 추가 제한 가능성과 함께 시장이 주시하는 요인임
- 이에 대응해 CMA-CGM, MSC, 하판로이드 등 주요 선사는 일부 노선에 운하 할증료를 적용하거나 적용 예정임. 다만 미주항로 할증료는 대부분 8월 중순 이후 발효되는 만큼 현재까지 운임에 미친 영향은 제한적인 것으로 보임. 향후 운임 흐름은 8월 1일 예고된 일괄운임인상(GRI)의 적용 여부와 미국의 신규 관세 시행에 따른 대미 물동량 변화에 좌우될 전망이다

컨테이너선 운임 추이

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소

SCFI 및 주요 항로별 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

| 구분 |                | 7.27~7.31 | 7.20~7.24 | 전주대비차이  |       |
|----|----------------|-----------|-----------|---------|-------|
| 운임 | 종합운임지수         | 3,206     | 3,063     | ▲ 143   | 4.7%  |
|    | 유럽항로           | 3,039     | 3,155     | ▼ -116  | -3.7% |
|    | 미서안항로          | 6,229     | 5,535     | ▲ 694   | 12.5% |
|    | 미동안항로          | 9,054     | 8,040     | ▲ 1,014 | 12.6% |
|    | 한국항로           | 173       | 164       | ▲ 9     | 5.5%  |
|    | 동남아항로          | 656       | 638       | ▲ 18    | 2.8%  |
|    | 일본항로(도쿄, 요코하마) | 323       | 323       | -       | -     |
|    | 일본항로(오사카, 고베)  | 319       | 319       | -       | -     |

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

## 3. 탱커선

류희영 전문연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4643

### 동향분석

#### I 원유선

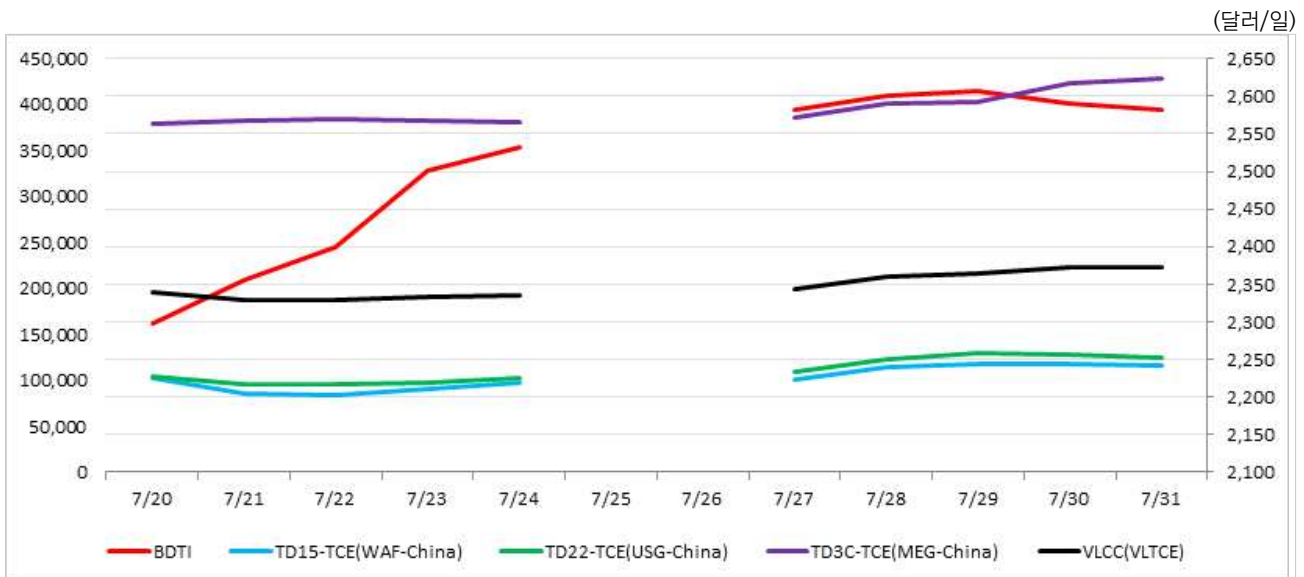
(운임) 주요 항로 운임 동반 상승, 미 걸프-서아프리카 항로 반등 폭 확대

- 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 전주 대비 23.3% 상승한 113,717달러/일, 미걸프-중국 항로(TD22-TCE)는 24.2% 상승한 123,019달러/일을 기록하며 전주의 낙폭을 만회함. 중동-중국 항로(TD3C-TCE)도 7.0% 상승한 408,243달러/일로 고운임 기조를 지속했고, BDTI는 전주 대비 7.2% 상승한 2,592포인트를 기록함

(동향) 중동지역 지정학적 리스크와 호르무즈 해협 통항 제약 지속, 제한된 가용선복으로 주요 항로 전반 강세

- 중동-중국 항로는 호르무즈 해협 통항량이 여전히 낮은 수준에 머문 가운데, 중동-홍해 지역의 성약 증가로 가용 선복이 축소되고 위험 프리미엄이 운임에 지속 반영되면서 상승세를 이어감. 대서양 항로도 중동산 원유의 대체 조달 수요가 유입되어 가용 선복이 빠르게 소진되면서 큰 폭의 반등세를 나타냄
- 중동발 공급 차질에 대응한 대체 원유 조달 확대가 장거리 수송 증가로 이어질 경우, 톤마일 수요를 늘리고 VLCC 운임을 지지하는 요인으로 작용할 가능성이 있음. 다만 향후 운임 흐름은 호르무즈 해협의 통항 회복 속도와 대체 원유 화물의 실제 성약-선적 규모, 단기 가용선복 변화 등에 영향을 받을 것으로 전망됨

#### 원유선 운임 추이



자료: Clarkson

#### BDTI 및 주요 항로별 운임

| 구분                  | 7.27~7.31 | 7.20~7.24 | (BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일) |        |        |  |
|---------------------|-----------|-----------|-------------------------|--------|--------|--|
|                     |           |           | 전주대비차이                  |        |        |  |
| BDTI                | 2,592     | 2,418     | ▲                       | 174    | 7.20%  |  |
| VLCC                | 214,993   | 190,969   | ▲                       | 24,024 | 12.58% |  |
| TD3C-TCE(MEG-China) | 408,243   | 381,618   | ▲                       | 26,625 | 6.98%  |  |
| TD22-TCE(USG-China) | 123,019   | 99,082    | ▲                       | 23,937 | 24.16% |  |
| TD15-TCE(WAF-China) | 113,717   | 92,207    | ▲                       | 21,510 | 23.33% |  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

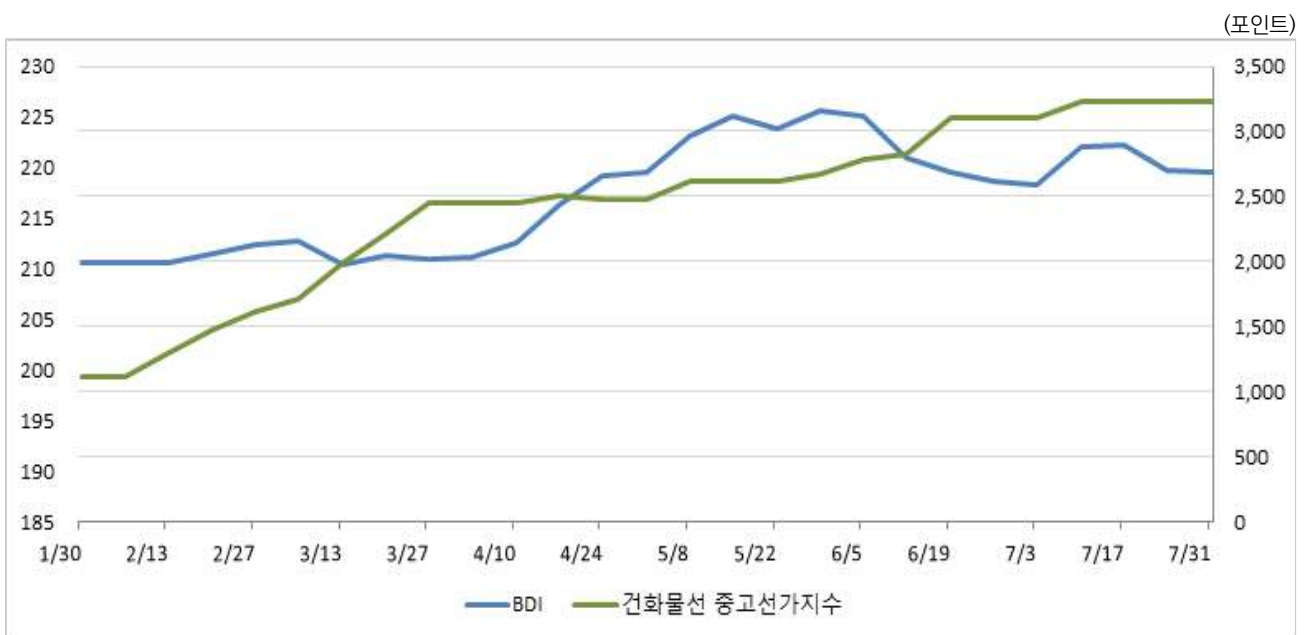
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

## 4. 중고선

### 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 전주와 동일한 수준을 유지함

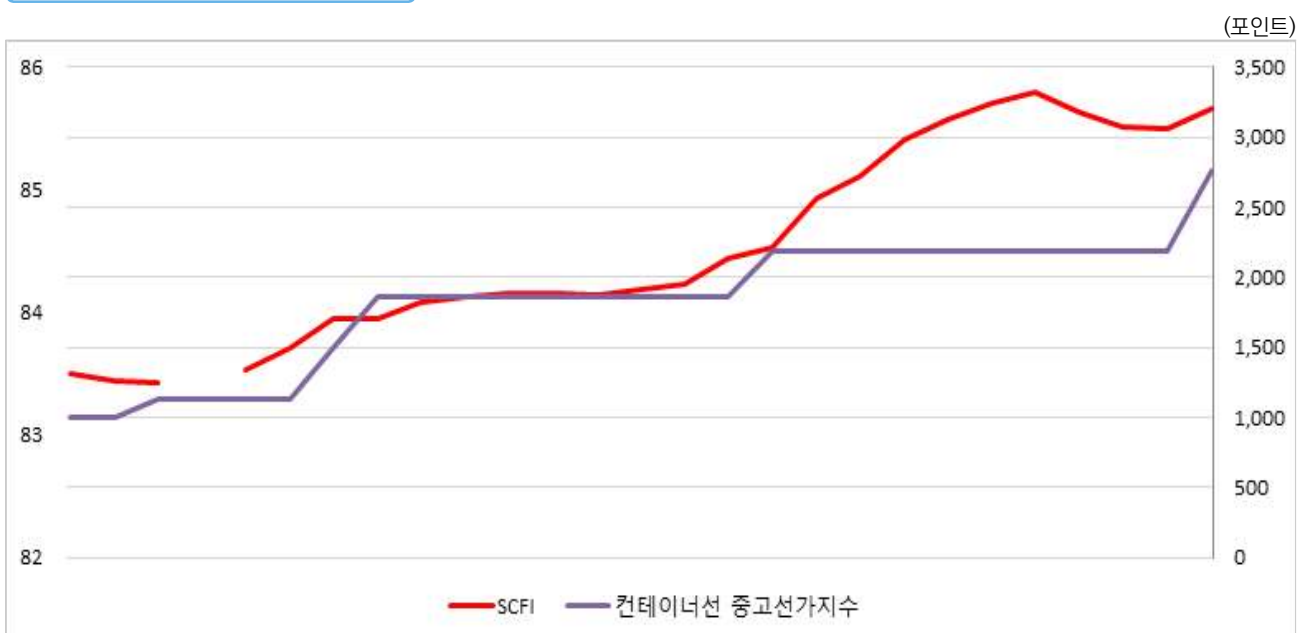
BDI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarkson

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 전주 대비 0.8% 상승함

SCFI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarkson

5. 주요 해운지표

(2026.7.28. 기준)

| 주요 해운지표 추이        |                  | 금주    | 전주 대비 | 7월 평균 | 2026년 |       |       | 2025년 |       |       |
|-------------------|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                   |                  |       |       |       | 최저    | 최고    | 평균    | 최저    | 최고    | 평균    |
| 신조선가 (\$ Million) |                  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 유조선               | VLCC             | 130.5 | -     | 130.5 | 128.0 | 130.5 | 129.7 | 125.0 | 129.0 | 126.2 |
| 건화물선              | 케이프선             | 76.0  | -     | 76.0  | 75.0  | 76.0  | 75.4  | 73.0  | 76.0  | 73.8  |
|                   | 파나막스선            | 38.3  | -     | 38.3  | 36.3  | 38.3  | 37.1  | 36.3  | 37.5  | 36.6  |
|                   | 수프라막스선           | 35.3  | -     | 35.3  | 33.3  | 35.3  | 34.1  | 33.3  | 34.8  | 33.8  |
| 컨테이너선             | 13,000~14,000TEU | 173.0 | -     | 173.0 | 171.5 | 173.0 | 172.1 | 172.0 | 185.0 | 178.6 |
|                   | 8,500~9,500TEU   | 130.0 | -     | 130.0 | 128.0 | 130.0 | 128.9 | 128.0 | 131.0 | 129.6 |
|                   | 2,700~3,000TEU   | 45.5  | 0.3   | 45.3  | 43.3  | 45.5  | 44.2  | 43.3  | 43.5  | 43.3  |

자료: Clarkson

|                   |                   |       |      |       |       |       |       |       |       |       |
|-------------------|-------------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 중고선가 (\$ Million) |                   |       |      |       |       |       |       |       |       |       |
| 유조선               | VLCC 15년          | 100.0 | 16.5 | 86.8  | 62.0  | 100.0 | 79.6  | 53.0  | 62.0  | 56.8  |
| 건화물선              | 케이프선 5년           | 71.5  | -    | 71.5  | 67.0  | 71.5  | 69.9  | 62.0  | 66.0  | 63.3  |
|                   | 파나막스선 5년          | 40.0  | -    | 40.0  | 33.0  | 40.0  | 37.2  | 30.5  | 34.0  | 32.3  |
|                   | 수프라막스선 5년         | 38.5  | -    | 38.4  | 32.0  | 38.5  | 36.4  | 30.5  | 32.5  | 31.3  |
| 컨테이너선             | 13,500TEU 5년      | 118.0 | -    | 118.0 | 117.0 | 118.0 | 118.0 | 110.0 | 117.0 | 114.4 |
|                   | 8,800TEU 10년      | 83.0  | -    | 83.0  | 82.0  | 83.0  | 83.0  | 65.0  | 82.0  | 73.3  |
|                   | 8,800TEU 15년      | 78.0  | -    | 78.0  | 77.0  | 78.0  | 78.0  | 52.0  | 77.0  | 64.2  |
|                   | 2,600~2,900TEU 5년 | 46.0  | 0.5  | 45.6  | 42.5  | 46.0  | 44.5  | 36.0  | 42.5  | 40.1  |

자료: Clarkson

|                |           |       |       |       |       |         |       |       |       |       |
|----------------|-----------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) |           |       |       |       |       |         |       |       |       |       |
| 380 CST        | Rotterdam | 538.5 | -50.8 | 517.1 | 353.3 | 761.3   | 541.3 | 336.3 | 492.5 | 423.6 |
|                | Singapore | 580.5 | -56.8 | 542.3 | 357.5 | 907.8   | 566.8 | 348.3 | 514.3 | 432.5 |
|                | Korea     | 683.8 | -82.8 | 642.6 | 388.5 | 1,208.5 | 640.9 | 373.5 | 529.5 | 460.1 |
|                | Hong Kong | 632.3 | -8.5  | 565.6 | 391.0 | 985.8   | 604.7 | 366.0 | 521.5 | 450.6 |
| VLSFO          | Rotterdam | 680.8 | -32.8 | 649.9 | 408.3 | 811.8   | 618.5 | 386.0 | 552.5 | 478.2 |
|                | Singapore | 825.5 | -49.5 | 766.1 | 423.3 | 1,126.8 | 701.1 | 424.3 | 604.0 | 509.1 |
|                | Hong Kong | 831.0 | -6.5  | 768.3 | 437.3 | 1,109.8 | 720.9 | 439.3 | 604.3 | 519.6 |

자료: Clarkson

| 주요 해운지표 추이         |                    | 금주    | 전주 대비 | 7월 평균 | 2026년 |       |       | 2025년 |       |       |
|--------------------|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                    |                    |       |       |       | 최저    | 최고    | 평균    | 최저    | 최고    | 평균    |
| 주요 원자재가 (\$/Tonne) |                    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 철광석 61% (\$/Tonne) | 북중국(CFR)           | 95.8  | -1.3  | 98.6  | 97.1  | 110.8 | 104.4 | 92.8  | 108.5 | 102.3 |
| 연료탄 (\$/Tonne)     | 중국 친황다오 (Q5500)    | 123.5 | -     | 124.5 | 99.6  | 128.4 | 114.0 | 87.2  | 116.0 | 98.1  |
| 원료탄 (\$/Tonne)     | 중국 허난성 (EXW Henan) | 247.7 | -0.5  | 246.0 | 190.4 | 248.2 | 215.5 | 161.1 | 229.2 | 190.9 |
| 곡물 (\$/Tonne)      | 대두(국제)             | 437.1 | -15.9 | 439.8 | 376.0 | 458.6 | 422.1 | 353.3 | 425.2 | 381.8 |
|                    | 밀(국제)              | 241.5 | -10.7 | 238.0 | 186.1 | 259.3 | 217.8 | 181.9 | 222.2 | 195.9 |

자료: 한국광해광업공단, 한국농촌경제연구원

| 세계 경제권역별 교역액 (\$ Million) |    |        |        |        |          |          |          |          |
|---------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|
|                           |    | 4월     | 5월     | 6월     | 2026년 합계 | 2025년 합계 | 2024년 합계 | 2023년 합계 |
| ASEAN                     | 수출 | 15,316 | 15,832 | 18,235 | 88,139   | 122,489  | 114,011  | 109,123  |
|                           | 수입 | 8,720  | 7,380  | 8,729  | 48,679   | 82,183   | 78,828   | 78,033   |
| NAFTA                     | 수출 | 18,835 | 18,637 | 22,759 | 107,943  | 145,115  | 151,717  | 136,353  |
|                           | 수입 | 10,425 | 9,231  | 9,580  | 53,813   | 88,405   | 86,499   | 85,097   |
| EU28                      | 수출 | 7,919  | 6,803  | 8,360  | 43,490   | 77,300   | 74,722   | 74,147   |
|                           | 수입 | 6,447  | 6,573  | 7,248  | 40,237   | 71,303   | 69,321   | 73,011   |
| BRICs                     | 수출 | 21,133 | 21,750 | 23,199 | 116,871  | 162,532  | 162,194  | 154,128  |
|                           | 수입 | 17,902 | 17,039 | 18,366 | 97,927   | 164,100  | 163,110  | 168,691  |

자료: 한국무역협회

주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 본 보고서는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함