

KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 8월 18일

감수 이연경 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

1. 건화물선

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

동향분석

케이프선

(운임) 지난주 대비 3.2% 하락한 43,216달러/일 기록

- 발틱거래소는 서호주발 중국항 철광석을 중심으로 태평양 시장이 약세를 보이며 케이프선 주간평균운임 하락을 주도했다고 평가했으며, 클락슨은 중국 항만의 운영 재개와 수요 부진을 추가 하락 요인으로 제시함

(동향) 서호주발 철광석 선적 감소, 중국 조강 생산 둔화

- 포트헤들랜드의 7월 중국항 철광석 선적량은 3,790만 톤으로 전월 대비 약 16.1% 감소했으며, 포트헤들랜드발 전체 선적량도 전월 대비 약 14.5% 감소한 4,420만 톤으로 5개월 만에 최저 수준을 기록(마이스틸, Mysteel)
- 중국 철강 수요의 약 3분의 1을 차지하는 건설 부문이 부진한 가운데, 7월 신규 주택 가격은 전년 동월 대비 3.2% 하락하고 7월 조강 생산량도 7,693만 톤으로 전년 동월 대비 3.6% 감소함(로이터, Reuters)
- 중국 47개 주요 항만의 철광석 재고는 8월 13일 1억 7,422만 톤으로 전주 대비 0.5% 감소했으며, 태풍 돌핀으로 항만 운영에 차질이 발생한 가운데 지난주 철광석 도착량은 전주 대비 40.9% 감소함(마이스틸, Mysteel)

파나마кс선 · 수프라maks선

(운임) 지난주 대비 2.5% 상승한 20,540달러/일 기록

- 클락슨은 호주발 석탄 항로 등 태평양 시장을 중심으로 파나마кс선 시황이 견조했다고 평가했으며, 발틱거래소는 북태평양 곡물 수요 증가에도 동남아·인도양 시장 부진으로 수프라maks선 주간평균운임 상승이 제한됐다고 평가함

(동향) 중국 수입 연료탄 조달 확대, 미국 옥수수·밀 수출 증가

- 중국 남부 지역의 고온으로 일부 발전사가 수입 연료탄 조달을 확대했으며, 8월 14일 호주산과 인도네시아 연료탄은 중국산 연료탄보다 낮은 가격을 유지해 전주 대비 수입 연료탄의 가격 경쟁력이 개선됨(Sxcoal)
- 미국 태평양 북서부 지역의 8월 13일 기준 주간 곡물 수출 검사량은 일본향 옥수수·밀을 중심으로 740,975톤을 기록했으며, 미국 전체 옥수수와 밀 수출 검사량은 전주 대비 각각 8.6%, 1.5% 증가함(미 농무부, USDA)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분		8.10~8.14	8.3~8.7	전주대비차이		
케이프선	BCI	4,765	4,923	▼	-158	-3.2%
	스팟운임(5TC)	43,216	44,652	▼	-1,435	-3.2%
파나마кс선	BPI	2,282	2,226	▲	56	2.5%
	스팟운임(5TC)	20,540	20,037	▲	503	2.5%
수프라maks선	BSI	1,608	1,609	▼	-1	-0.06%
	스팟운임(11TC)	20,333	20,340	▼	-7	-0.03%

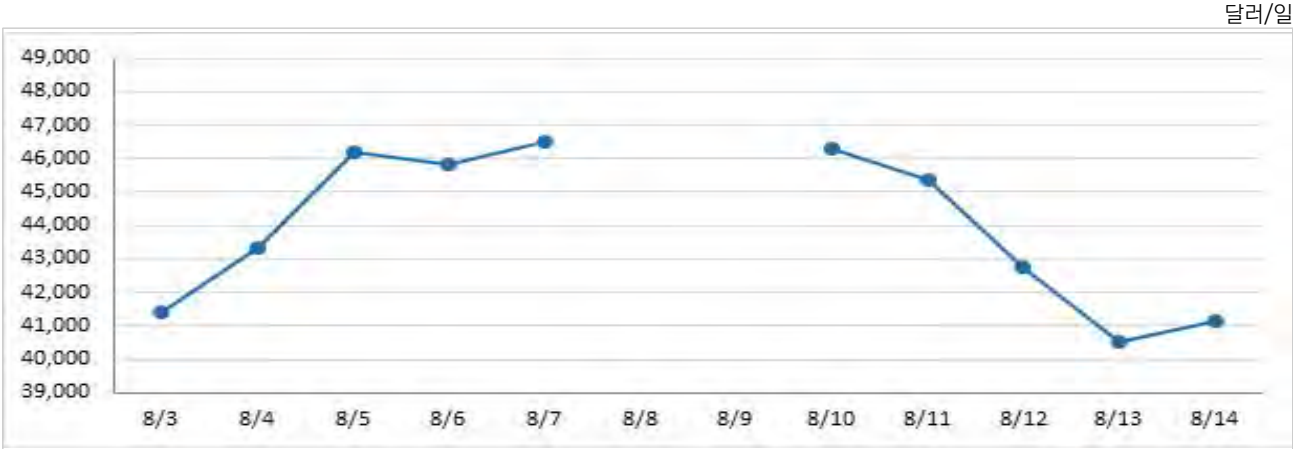
자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

KMI 주간해운시장 포커스

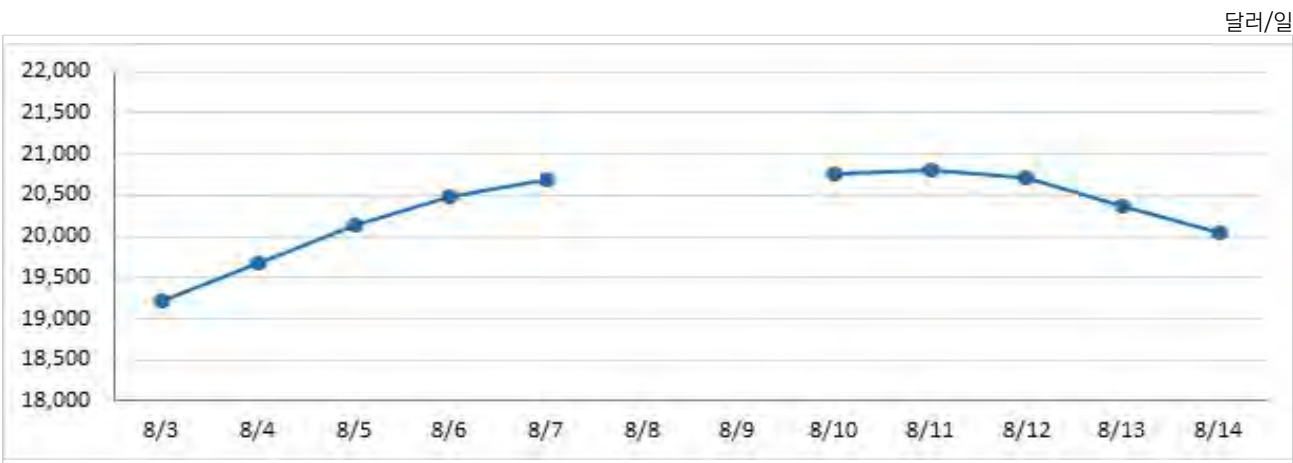
건화물선

케이프선 5TC 스팟운임 추이



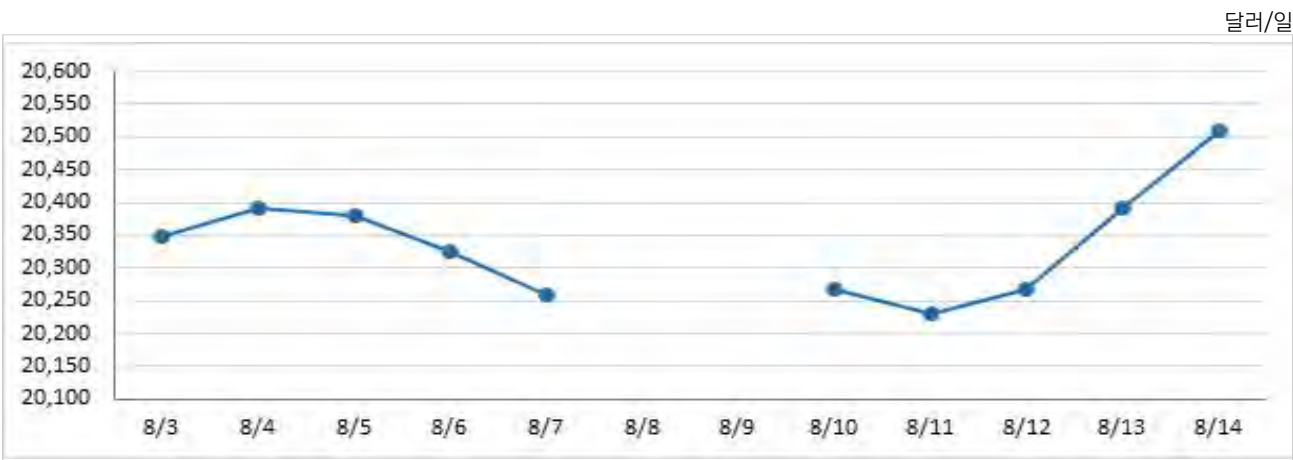
자료: Clarksons

파나마кс선 5TC 스팟운임 추이



자료: Clarksons

수프라막스선 11TC 스팟운임 추이



자료:Clarksons

기술분석

■ 건화물선 주요 기술지표 요약

(종가: 달러/일, 이동평균 대비·4주 모멘텀: %, RSI: 포인트)

구분	종가 (8.14)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
케이프선	41,155	▼ -4.8%	▲ +1.1%	▲ +1.9%	정배열	▲	+10.8%	49.9
파나막스선	20,055	▼ -2.4%	▲ +3.0%	▲ +1.3%	역배열	▼	-0.9%	53.9
수프라막스선	20,508	- +0.9%	▼ -1.2%	▼ -1.7%	역배열	▼	-6.6%	41.4

▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

주: 이동평균 대비 +1% 초과는 상회, ±1% 이내는 근접, -1% 미만은 하회로 표기하며, 이동평균 배열은 20일선이 60일선을 상회하면 정배열로 표기함
자료: Clarkson

■ 건화물선 운임 추세

- 케이프선은 8월 13일 20일선이 60일선을 상회 돌파하며 중기 추세가 개선되었으나 주 후반 운임이 5일선을 하회하며 단기 조정이 나타남. 파나막스선 운임은 중·장기 이동평균선을 상회하며 상승 흐름을 유지하고 있으나 20일선이 60일선을 하회하며 추세전환은 아직 확인 단계에 있는 것으로 분석됨
- 수프라막스선 운임은 5일선 부근에서 움직이고 있으나 중·장기 이동평균선을 모두 하회하고 있어 단기 반등에도 전반적인 약세 흐름이 지속되고 있는 것으로 해석됨

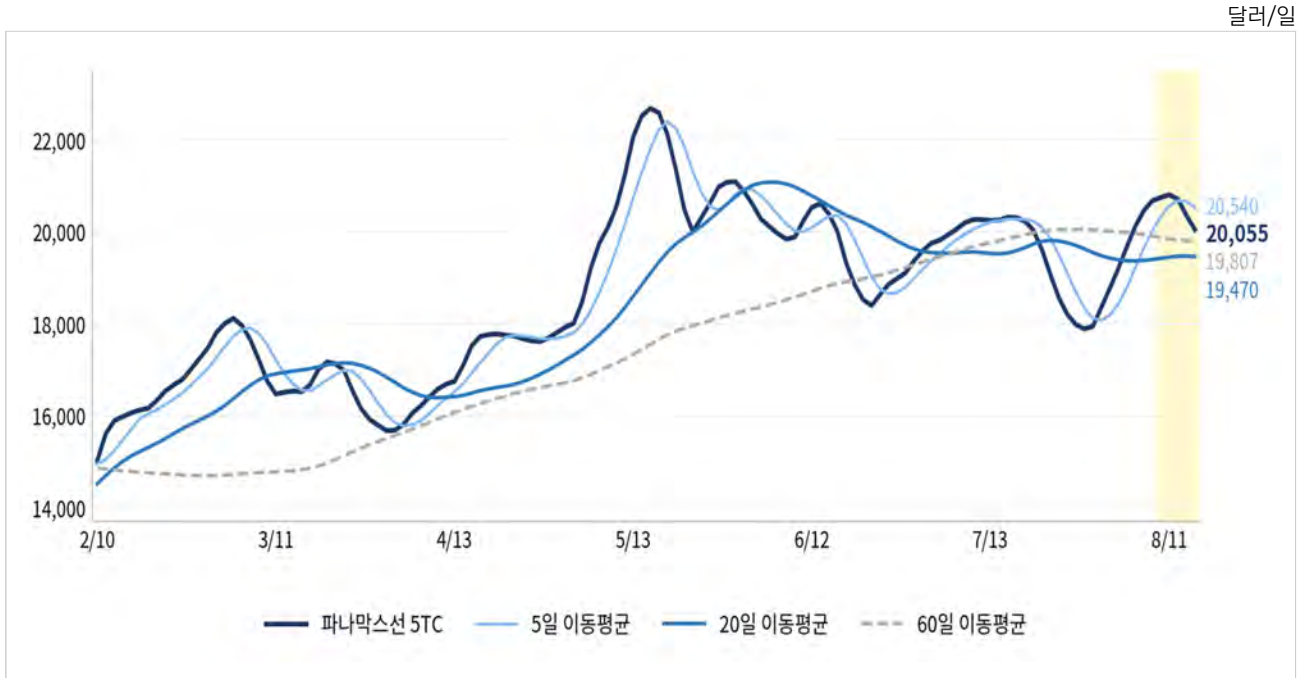
케이프선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 10~14일 구간임
자료: Clarkson

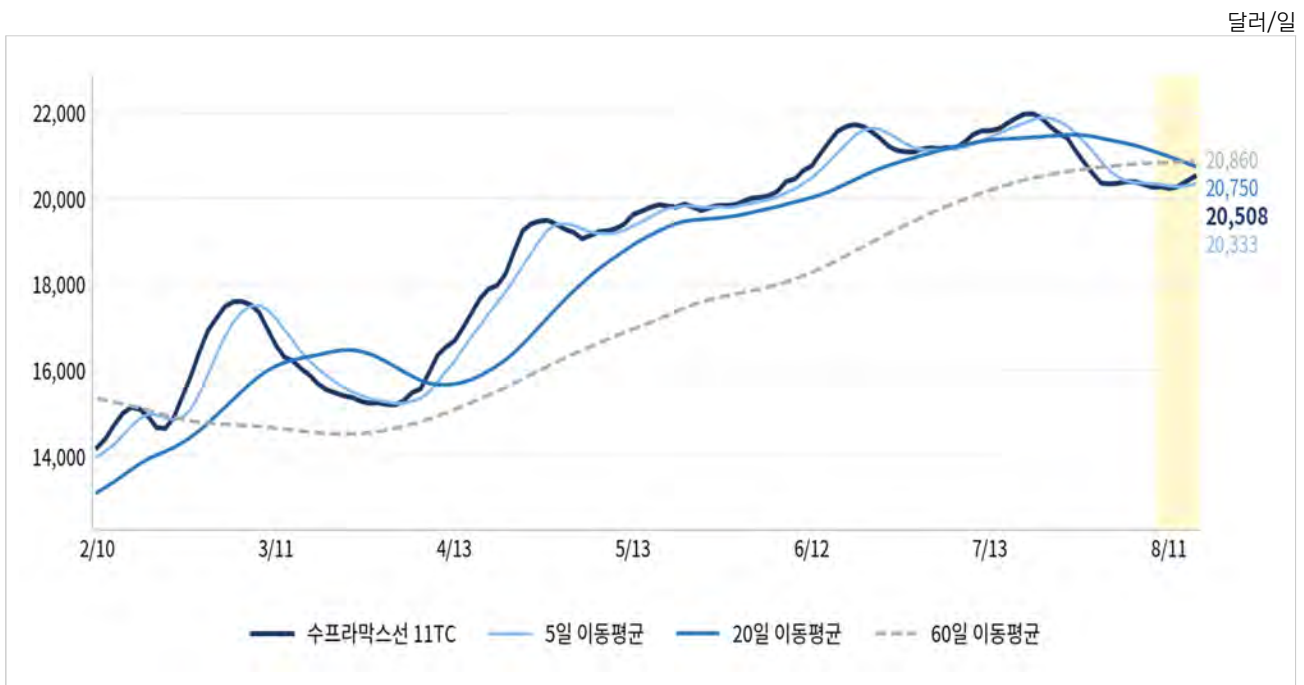
■ 건화물선 운임 추세

파나마맥스선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 10~14일 구간임
자료: Clarkson

수프라맥스선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 10~14일 구간임
자료: Clarkson

I 건화물선 운임 강도

- 케이프선과 파나마선은 주초의 강한 상승 압력에서 주 후반 균형점 수준(50)으로 완화되었으나 수프라막선은 과매도 구간에서 벗어나며 하락 압력이 다소 완화됨

건화물선 주요 선형 RSI(14일)



주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

I 건화물선 운임 모멘텀

- 케이프선은 주중 둔화되었던 상승 모멘텀이 주 후반 다시 확대되었으나 이는 비교 기준일의 운임 하락에 따른 영향이 큰 것으로 분석됨. 파나마선은 상승 탄력이 점차 약화되며 마이너스로 전환됨. 수프라막선은 마이너스 모멘텀이 지속되고 있음

건화물선 주요 선형 4주 모멘텀



주: 4주 모멘텀은 당일 운임을 20일 전 운임으로 나눈 변동률로 0% 기준선 위의 상승 모멘텀, 아래는 하락 모멘텀을 의미함. 0% 상회 여부가 방향을, 기준선과의 거리가 상승, 하락 속도를 나타내며 값이 플러스라도 곡선이 아래로 꺾이면 상승세가 둔화되는 국면으로 해석함

자료: Clarksons

2. 컨테이너선

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

동향분석

I 컨테이너선

(운임) 지난주 대비 2.4% 상승한 3,355 기록

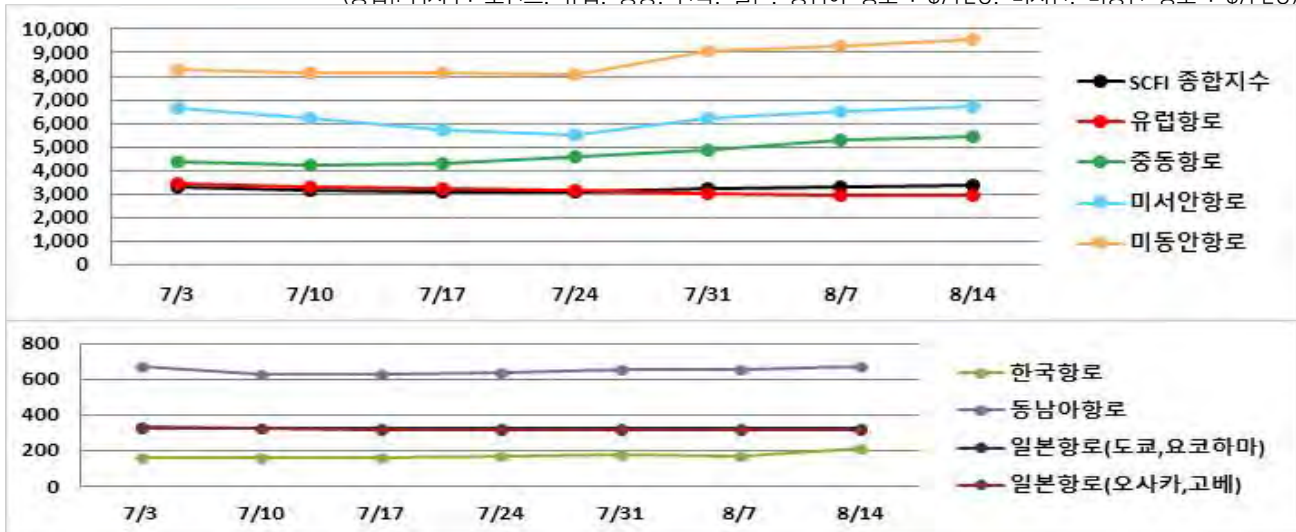
- 미주항로는 예상보다 견조한 수요와 선박 조절 등의 영향으로 상승한 반면 유럽항로는 계절적 수요 둔화로 인해 7월 초 고점을 기록한 이후 하락세를 이어감. 중동항로는 지정학적 불확실성으로 인한 공급 감소로 강세를 이어감

(동향) 파나마 운하의 출수 제한, 중국 항만 혼잡과 중동지역 선박 축소로 공급 제약 지속

- 파나마 운하의 출수 제한이 이어지는 가운데 주요 선사들은 9월부터 미동안과 걸프항 항로에 파나마 운하 할증료를 순차적으로 부과하거나 인상할 계획을 발표함. 미동안 운임은 7월 말 이후 상승세를 지속하며 연중 최고 수준을 기록했으며 이 같은 상승세는 예상보다 견조한 수요와 선사들의 선박 조정 등에 기인한 것으로 판단됨
- 태풍 돌핀 상륙에 대비해 상하이, 닝보 등 주요 항만이 8월 7~8일 운영을 선제적으로 중단했으며 이후 항만 운영은 재개되었으나 (닝보 8월 10일, 상하이 8월 11일 재개), 선박이 중국 항만 인근에서 대기하는 등 혼잡이 확대됨. 이 같은 선박 회전을 저하에 따른 가용 선박 제한은 미주항로 운임의 추가 지지 요인으로 작용한 것으로 보임
- 극동-인도·중동·홍해 항로의 배치 선박은 중동 지역의 지정학적 불확실성에 대응한 선사들의 서비스 조정 등으로 전년 대비 14% 이상 감소했으며 이러한 역내 공급 제약은 당분간 지속될 전망이다

컨테이너선 운임 추이

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



자료: 상하이해운거래소, Clarksons

SCFI 및 주요 항로별 운임

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

구분		8.10~8.14	8.3~8.7	전주대비차이	
운임	SCFI	3,355	3,276	▲	79 2.4%
	유럽항로	2,945	2,964	▼	-19 -0.6%
	미서안항로	6,714	6,484	▲	230 3.5%
	미동안항로	9,568	9,290	▲	278 3.0%
	중동항로	5,422	5,258	▲	164 3.1%
	한국항로	208	170	▲	38 22.4%
	동남아항로	671	650	▲	21 3.2%
	일본항로(도쿄, 요코하마)	323	323	-	- -
	일본항로(오사카, 고베)	319	319	-	- -

자료: 상하이해운거래소, Clarksons

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

컨테이너선 주요 기술지표 요약

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 중동, 한국, 일본, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU, 이동평균 대비 4주 모멘텀: %, RSI: 포인트)

구분	이번주 (8.14)	이동평균 대비				이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)		
		4주선		13주선						26주선	
SCFI 종합지수	3,355	▲	+4.0%	▲	+10.8%	▲	+40.3%	정배열	▲	+8.9%	79.7
유럽항로	2,945	▼	-2.7%	-	-0.9%	▲	+29.9%	정배열	▼	-8.4%	66.3
미서안항로	6,714	▲	+7.6%	▲	+20.8%	▲	+69.1%	정배열	▲	+17.4%	76.2
미동안항로	9,568	▲	+6.5%	▲	+28.9%	▲	+78.5%	정배열	▲	+17.1%	88.5
중동항로	5,422	▲	+7.6%	▲	+16.4%	▲	+36.1%	정배열	▲	+27.1%	76.9
한국항로	208	▲	+16.4%	▲	+20.4%	▲	+25.9%	정배열	▲	+28.4%	69.1
동남아항로	671	▲	+2.6%	▲	+3.5%	▲	+15.4%	정배열	▲	+6.8%	69.0
일본항로	323	-	0.0%	▼	-1.6%	-	+0.0%	정배열	▲	+0.6%	48.1

▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

주: 이동평균 대비 +1% 초과는 상회, ±1% 이내는 근접, -1% 미만은 하회로 표기하며, 이동평균 배열은 13주선이 26주선을 상회하면 정배열로 표기함
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 추세

- 미주항로 운임은 단기(4주), 중기(13주), 장기(26주) 이동평균선을 모두 상회하며 강한 상승 추세를 보였으나, 유럽항로 운임은 4주 이동평균선을 하회하며 단기 조정 흐름이 지속됨

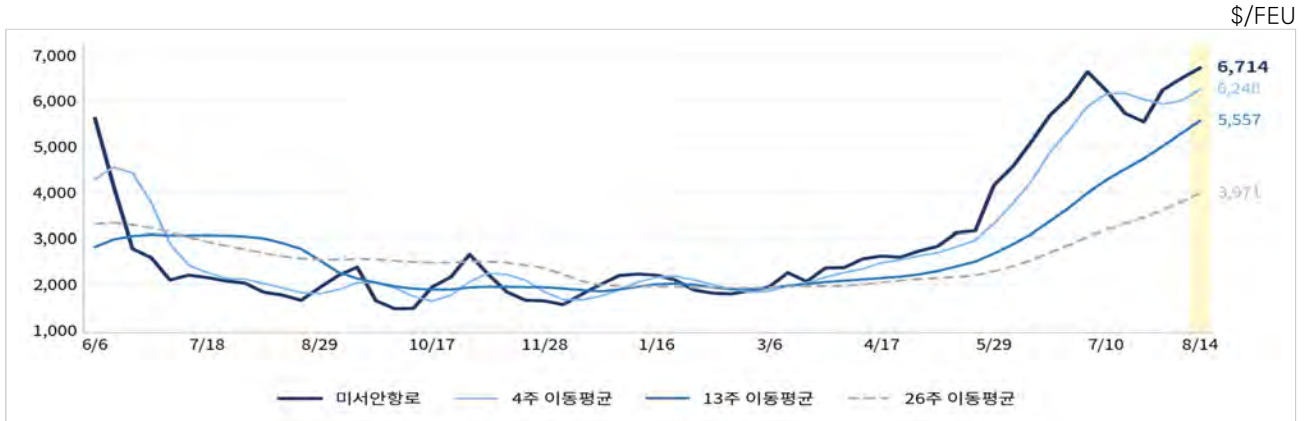
유럽항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 10~14일 구간임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 추세

미서안항로 운임의 이동평균 추이



미동안항로 운임의 이동평균 추이



한국항로 운임의 이동평균 추이



컨테이너선 운임 강도

- 미주 항로의 RSI는 70을 상회하며 높은 운임 강도를 유지했으나 유럽항로는 과매수 기준을 하회함

컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

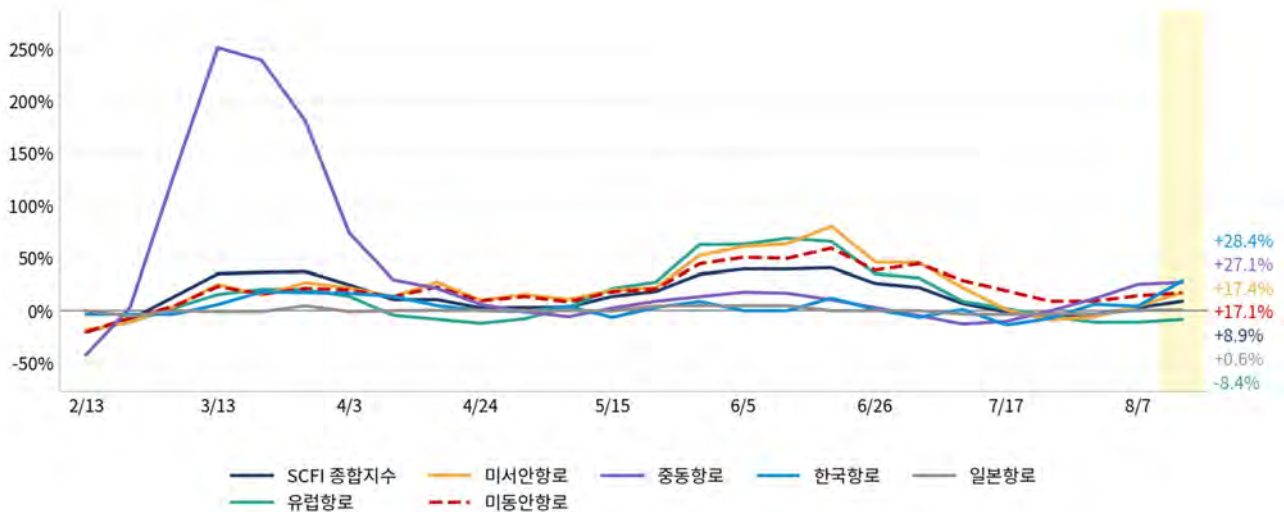


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 모멘텀

- 미주 항로는 플러스 흐름을 유지한 반면 유럽항로는 마이너스 모멘텀이 지속되며 원양 항로간 차별화가 확대됨

컨테이너선 주요 항로 4주 모멘텀



주: 4주 모멘텀은 해당 주의 운임을 4주 전 운임으로 나눈 변동률로 0% 기준선 위는 상승 모멘텀, 아래는 하락 모멘텀을 의미함. 0% 상회 여부가 방향을, 기준선과의 거리가 상승, 하락 속도를 나타내며 값이 플러스라도 곡선이 아래로 꺾이면 상승세가 둔화되는 국면으로 해석함
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

3. 탱커선

류희영 전문연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4634

동향분석

원유선

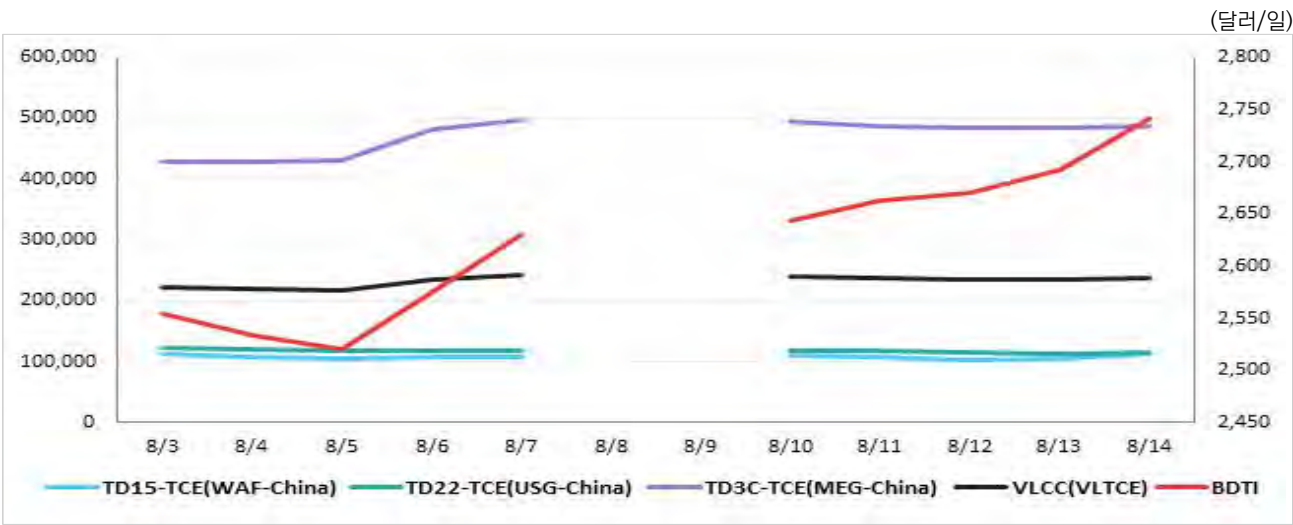
(운임) 중동-중국 항로의 상승세가 이어진 반면, 미걸프-서아프리카 항로는 소폭 하락

- 중동-중국 항로는 전주 대비 7.4% 상승한 487,248달러/일을 기록하며 VLCC 평균 운임 상승을 견인함. 반면 미걸프-중국 항로(TD22-TCE)는 3.6% 하락한 115,929달러/일, 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 0.6% 하락한 108,089달러/일로 약보합세를 나타냈으며, BDTI는 전주 대비 4.7% 상승한 2,683포인트를 기록함

(동향) 호르무즈 해협 통항 부진과 단기 가용선박 축소로 중동 항로 고운임 지속, 대서양 항로는 소폭 조정

- UAE 당국에 따르면 지난 13일 이란이 호르무즈 해협을 통과하던 UAE 선박 2척을 공격한 데 이어, 미국도 이란 항만의 무기한 봉쇄 가능성을 언급하면서 양측 간 긴장이 재차 고조됨. 마-이란 협상 교착과 선박 공격 재발로 해협 통항의 단기 정상화 기대가 약화되었고, 위험 프리미엄이 확대되면서 중동-중국 항로 운임은 주 후반으로 갈수록 상승폭이 확대됨
- 다만 국제에너지기구(IEA)가 8월 보고서에서 호르무즈 해협 통항 차질과 높은 연료 가격에 따른 소비 억제를 반영해 올해 세계 석유 수요 전망을 하향 조정(일평균 160만 배럴 감소)함에 따라, 수요 위축이 현실화될 경우 중장기적으로 물동량 감소가 운임 상단을 제한하는 요인으로 작용할 가능성이 있음

원유선 운임 추이



자료: Clarksons

BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분	8.10~8.14	8.3~8.7	전주대비차이		
BDTI	2,683	2,563	▲ 120	4.7%	
VLCC	237,089	227,566	▲ 9,522	4.2%	
TD3C-TCE(MEG-China)	487,248	453,699	▲ 33,550	7.4%	
TD22-TCE(USG-China)	115,929	120,248	▼ -4,319	-3.6%	
TD15-TCE(WAF-China)	108,089	108,752	▼ -663	-0.6%	

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

(증가: 달러/일, 이동평균 대비·4주 모멘텀: %, RSI: 포인트)

구분	증가 (8.14)	이동평균 대비				이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)		
		5일선		20일선						60일선	
VLCC	237,969	-	+0.4%	▲	+9.3%	▲	+13.4%	정배열	▲	+20.3%	65.3
TD3C	486,298	-	-0.2%	▲	+12.4%	▲	+22.1%	정배열	▲	+30.3%	74.3
TD22	115,373	-	-0.5%	-	+0.7%	-	+0.6%	역배열	▲	+8.8%	48.7
TD15	112,237	▲	+3.8%	▲	+6.2%	▼	-3.6%	역배열	▼	-1.8%	49.7

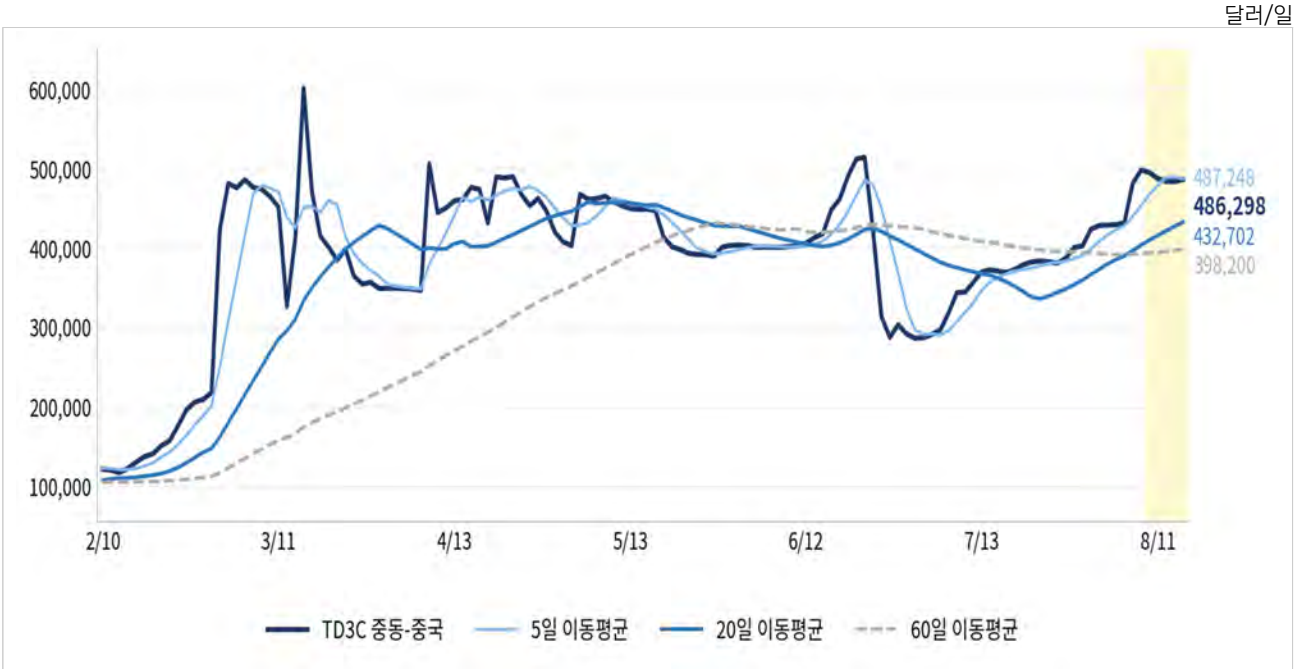
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

주: 이동평균 대비 +1% 초과는 상회, ±1% 이내는 근접, -1% 미만은 하회로 표기하며, 이동평균 배열은 20일선이 60일선을 상회하면 정배열로 표기함
자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 추세

- TD3C(중동-중국) 운임은 단기 이동평균선에 근접한 가운데 중·장기 이동평균선을 모두 상회하며 상승 흐름을 유지함. TD22(미걸프-중국) 운임은 이동평균선 부근에서 횡보하고 있으며 TD15(서아프리카-중국) 운임은 장기 이동평균선을 하회하며 상대적으로 약한 흐름을 보임

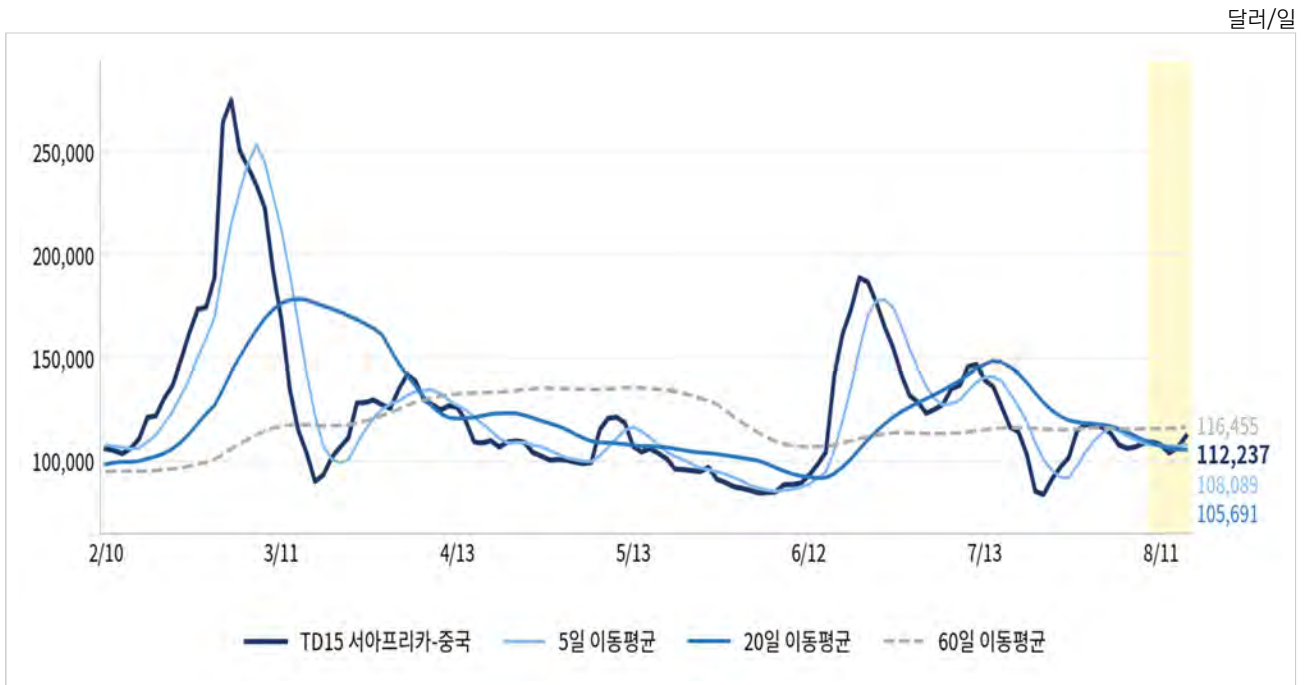
TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 10~14일 구간임
자료: Clarksons

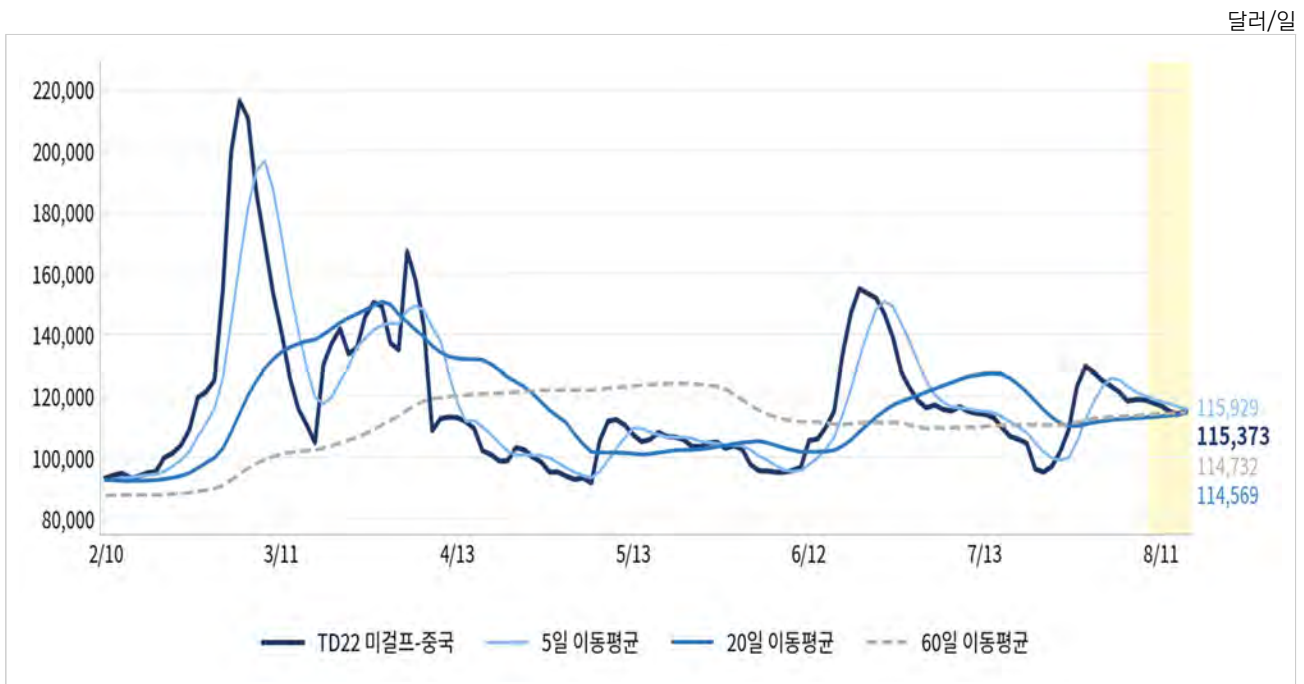
I 탱커선 운임 추세

TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 10~14일 구간임
자료: Clarksons

TD22(미걸프-중국) 운임의 이동평균 추이

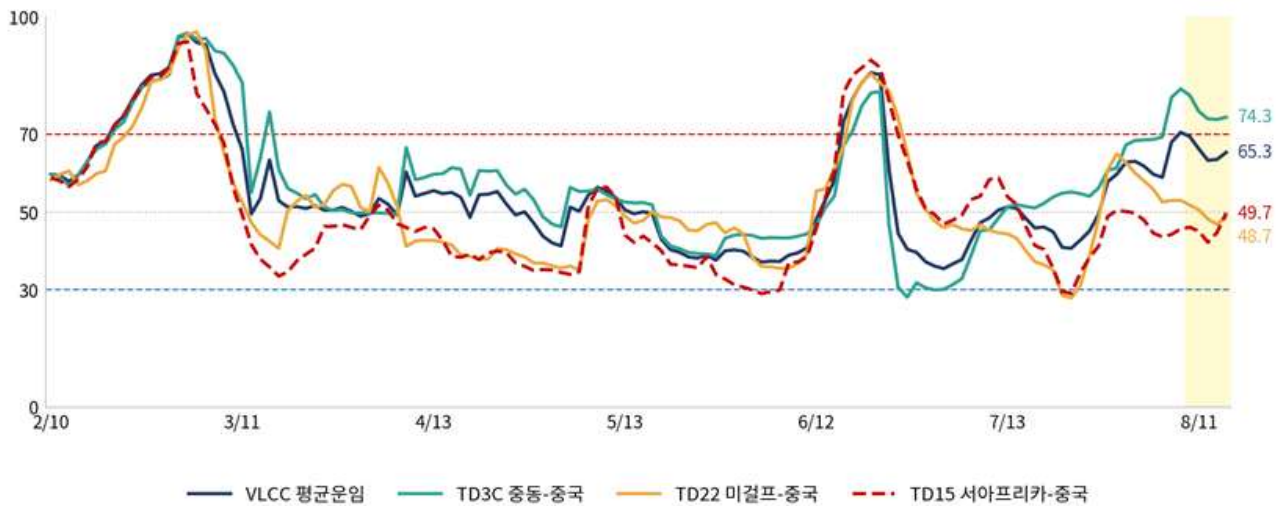


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 10~14일 구간임
자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 강도

- TD3C(중동-중국)의 RSI는 70을 상회하며 높은 운임 강도를 유지했으나 주 후반 과열 정도는 다소 완화된 것으로 나타남. TD22(미걸프-중국)과 TD15(서아프리카-중국)는 50 부근으로 상승과 하락 압력이 균형을 이루는 중립적 상태로 해석됨

탱커선 주요 항로 RSI(14일)



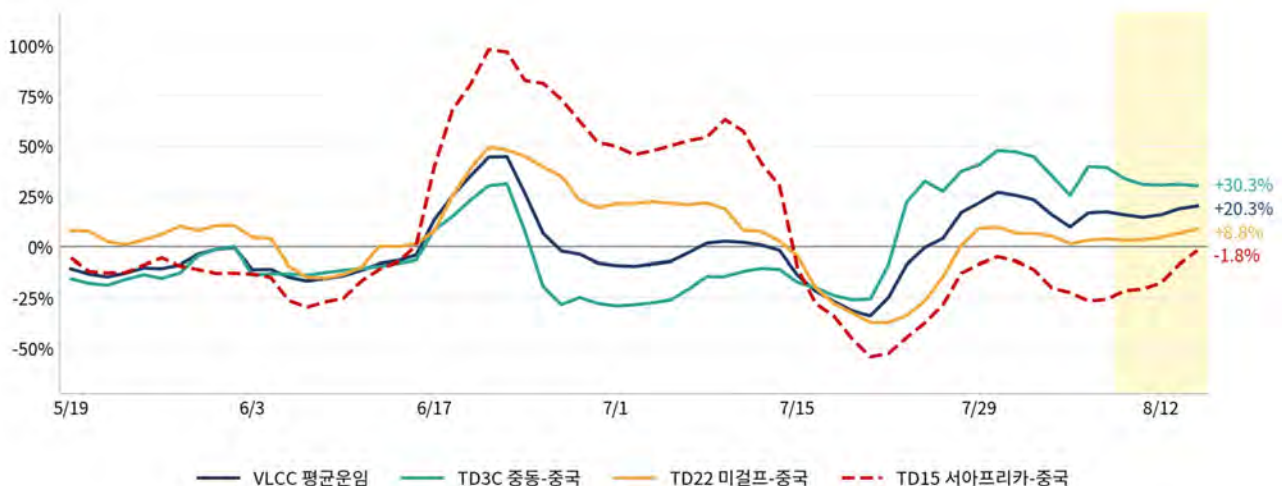
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- TD3C항로는 높은 상승 모멘텀을 유지하고 있으며 TD22(미걸프-중국)도 플러스 흐름을 이어감. TD15(서아프리카-중국)는 마이너스권에 머물렀으나 하락 모멘텀은 크게 완화된됨

탱커선 주요 항로 4주 모멘텀



주: 4주 모멘텀은 당일 운임을 20일 전 운임으로 나눈 변동률로 0% 기준선 위는 상승 모멘텀, 아래는 하락 모멘텀을 의미함. 0% 상회 여부가 방향을, 기준선과의 거리가 상승, 하락 속도를 나타내며 값이 플러스라도 곡선이 아래로 꺾이면 상승세가 둔화되는 국면으로 해석함

자료: Clarksons

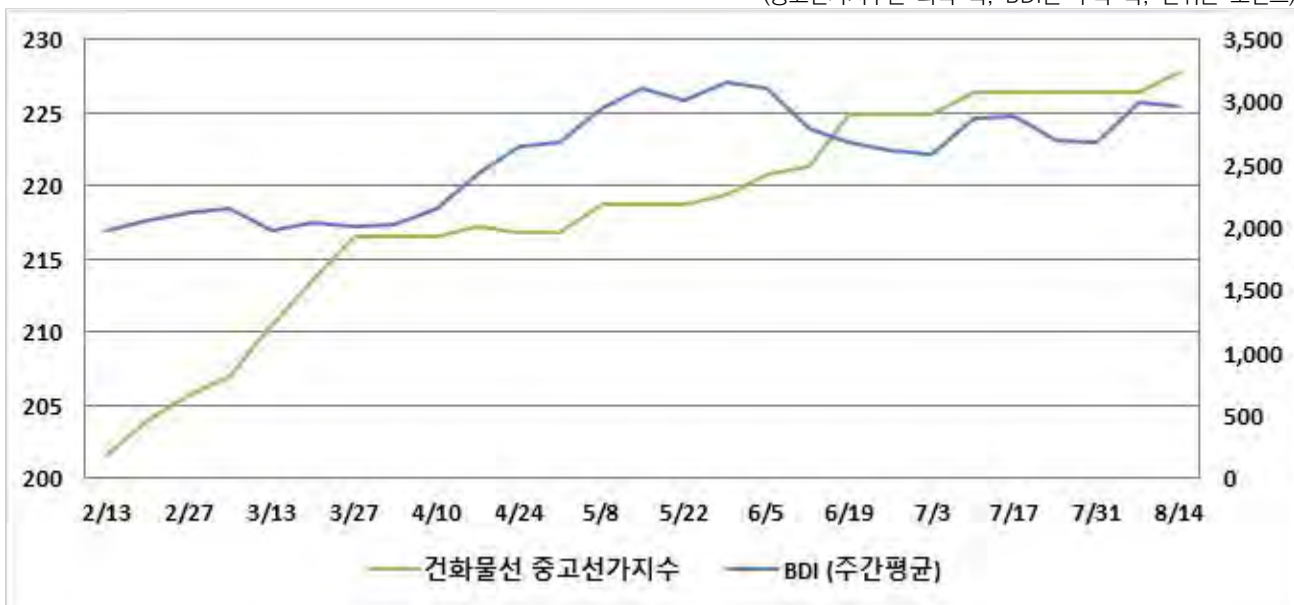
4. 중고선

동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 전주 대비 0.6% 상승함

BDI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, BDI는 우측 축, 단위는 포인트)

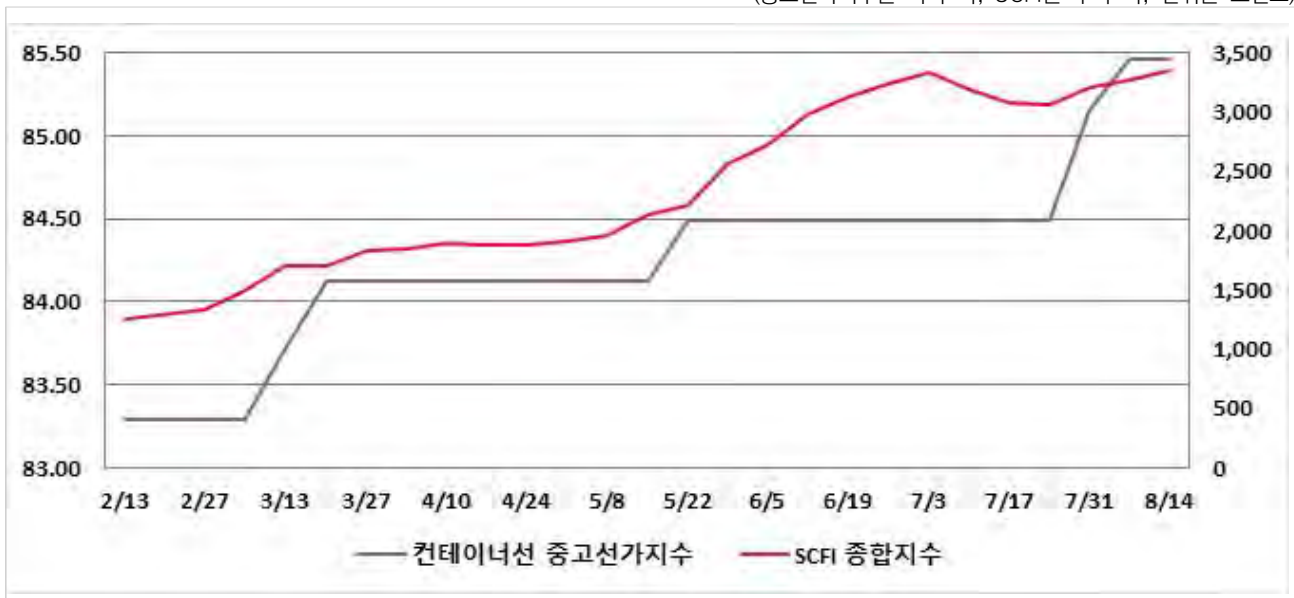


자료: Clarksons

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 전주와 동일한 수준을 유지함

SCFI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, SCFI는 우측 축, 단위는 포인트)



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표

(2026.8.14.기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	8월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
신조선가 (\$ Million)										
유조선	VLCC	131.0	-	131.0	128.0	131.0	129.8	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	38.2	-	38.2	36.2	38.2	37.1	36.2	37.5	36.6
	수프라막스선	35.2	-	35.2	33.2	35.2	34.1	33.2	34.8	33.8
컨테이너선	13,000~14,000TEU	173.0	-	173.0	171.5	173.0	172.2	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	-	45.5	43.2	45.5	44.3	43.2	43.5	43.3

자료: Clarksons

중고선가 (\$ Million)										
유조선	VLCC 15년	100.0	-	100.0	62.0	100.0	80.9	53.0	62.0	56.8
건화물선	케이프선 5년	71.5	-	71.5	67.0	71.5	70.0	62.0	66.0	63.3
	파나막스선 5년	41.0	▲1.0	40.5	33.0	41.0	37.4	30.5	34.0	32.3
	수프라막스선 5년	38.5	-	38.5	32.0	38.5	36.5	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	-	46.0	42.5	46.0	44.6	36.0	42.5	40.1

자료: Clarksons

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	531.8	▲36.8	513.4	353.2	761.2	543.1	336.2	492.5	421.9
	Singapore	628.2	▲59.0	598.8	357.5	907.8	572.6	348.2	514.2	431.0
	Korea	658.5	▼3.2	660.1	388.5	1,208.5	648.3	373.5	529.5	458.7
	Hong Kong	658.2	▲27.0	644.8	391.0	985.8	612.4	366.0	521.5	449.3
VLSFO	Rotterdam	656.2	▲16.0	648.2	408.2	811.8	622.7	386.0	552.5	476.1
	Singapore	834.0	▲24.5	821.8	423.2	1,126.8	713.2	424.2	604.0	507.2
	Hong Kong	838.8	▲19.5	829.0	437.2	1,109.8	733.3	439.2	604.2	517.8

자료: Clarksons

KMI 주간해운시장 포커스

주요 해운지표

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	8월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
주요 원자재가 (\$/Tonne)										
철광석 61% (\$/Tonne)	북중국(CFR)	98.1	▲2.0	97.1	96.1	110.5	104.0	92.8	107.6	102.1
연료탄 (\$/Tonne)	중국 친황다오 (Q5500)	124.3	▲0.5	124.1	99.6	128.4	114.3	87.2	116.0	98.2
원료탄 (\$/Tonne)	중국 허난성 (EXW Henan)	253.8	▲3.4	252.1	190.4	253.8	217.8	161.1	229.2	190.6
곡물 (\$/Tonne)	대두(국제)	427.1	▲1.7	426.3	381.9	453.0	421.1	355.5	418.5	381.8
	밀(국제)	238.9	▲3.5	237.1	187.5	252.2	218.1	183.9	217.9	195.9

자료: 한국광해광업공단, 한국농촌경제연구원

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)					2026년 합계	2025년 합계	2024년 합계	2023년 합계
		4월	5월	6월				
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