

KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 8월 25일

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

1. 건화물선

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

동향분석

케이프선

(운임) 전주 대비 5.99% 하락한 40,628달러/일 기록

- 발틱거래소에 따르면 주 초 서호주발 중국항 운임이 하락하고 남브라질·서아프리카발 중국항 거래가 부진했으나, 주 후반 서호주발 중국항 수요가 회복되면서 하락 폭을 일부 만회했다고 평가함

(동향) 중국 항만 철광석 도착량 감소, 서호주발 철광석 공급 차질 우려

- 8월 17~21일 중국 항만의 철광석 도착량은 태풍 영향으로 전주 대비 37% 감소했으며, 용선(hot metal) 생산과 일부 지역의 철강재 주문이 늘면서 철광석 수요와 현물 거래량도 소폭 증가함(상하이금속시장, SMM)
- 중국 47개 주요 항만의 수입 철광석 재고는 8월 20일 1억 7,361만 톤으로 전주 대비 609,000톤(0.3%) 감소하며 2주 연속 감소했으나, 전년 동기 대비로는 20.2% 높은 수준을 기록함(마이스틸, Mysteel)
- 호주 BHP와 포트헤들랜드 항만 노조는 8월 18일 임금협상 타결에 실패해 25일 협상을 재개할 예정이나, BHP는 관련 쟁의가 회사 실적에 영향을 미치지 않을 것으로 예상함(로이터 통신, Reuters)

파나막스선 · 수프라막스선

(운임) 전주 대비 6.60% 하락한 19,185달러/일 기록

- 발틱거래소와 대서양·태평양 시장의 전반적인 약세로 파나막스선 주간평균운임이 하락했다고 평가했으며 북태평양 곡물·인도네시아발 석탄 물량 증가로 수프라막스선 운임이 소폭 상승했다고 설명함

(동향) 흑해발 밀 공급 차질, 중국 항만 연료탄 도착량 감소 전망

- 아시아 곡물 수입업체들은 흑해 항만·선박 공격으로 7~9월 도착 예정인 흑해발 밀 200만~250만 톤 중 일부가 선적이 지연될 것으로 우려해 북미·호주·아르헨티나산 밀로 대체 조달을 검토하고 있음(로이터 통신, Reuters)
- 중국 항만의 8월 연료탄 도착량은 발전사의 구매 부진과 인도네시아의 생산 쿼터·물류 제약으로 전월 대비 약 5.0%, 전년 동월 대비 약 18.7% 감소한 2,434만 톤에 그칠 것으로 전망됨(Sxcoal)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

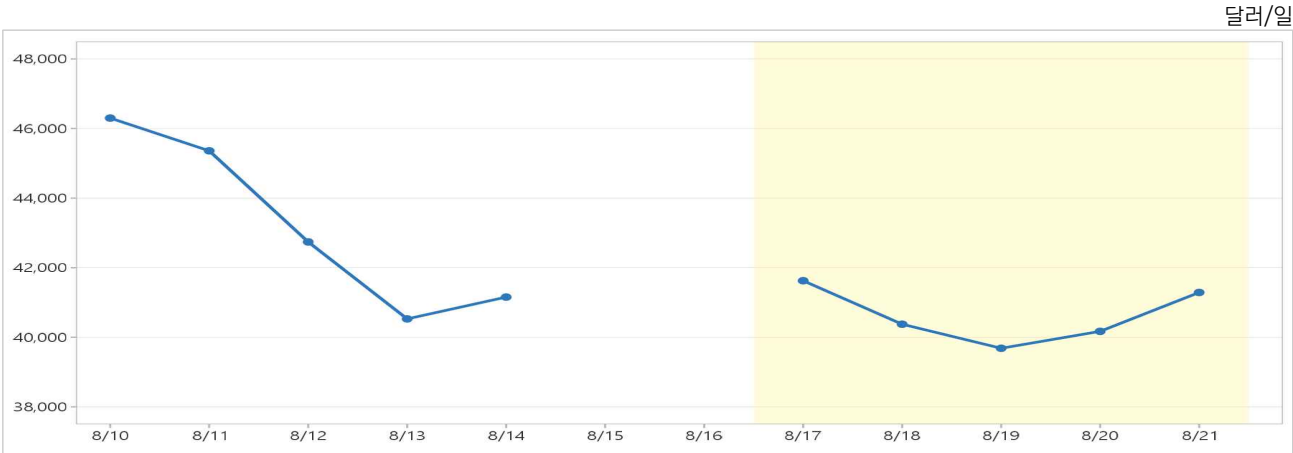
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분		8.17~8.21	8.10~8.14	전주대비차이		
케이프선	BCI	4,480	4,765	▼	-285	-6.0%
	스팟운임(5TC)	40,628	43,216	▼	-2,588	-6.0%
파나막스선	BPI	2,132	2,282	▼	-150	-6.6%
	스팟운임(5TC)	19,185	20,540	▼	-1,355	-6.6%
수프라막스선	BSI	1,634	1,608	▲	26	1.6%
	스팟운임(11TC)	20,653	20,333	▲	319	1.6%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

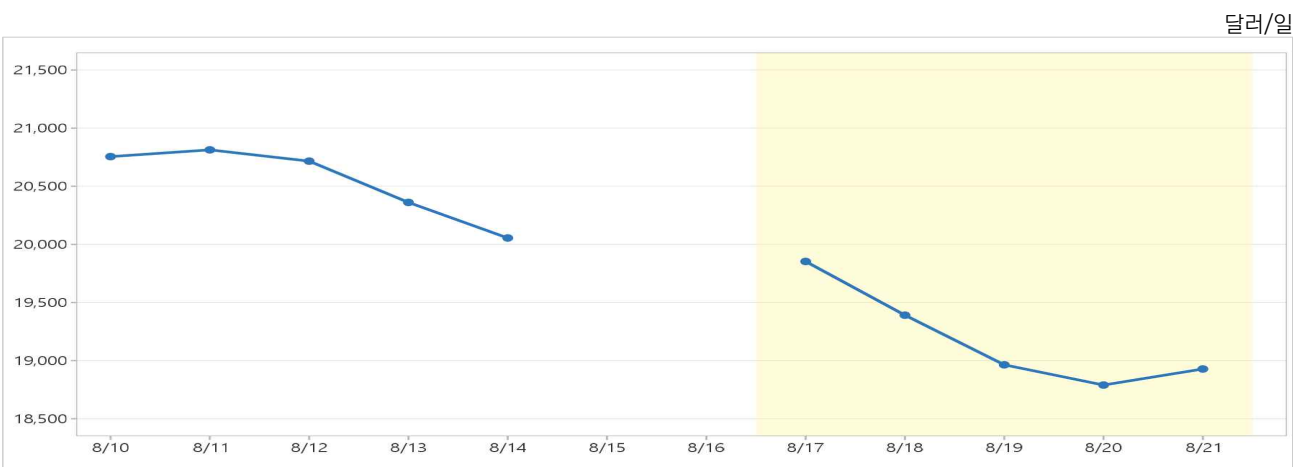
▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

케이프선 5TC 스팟운임 추이



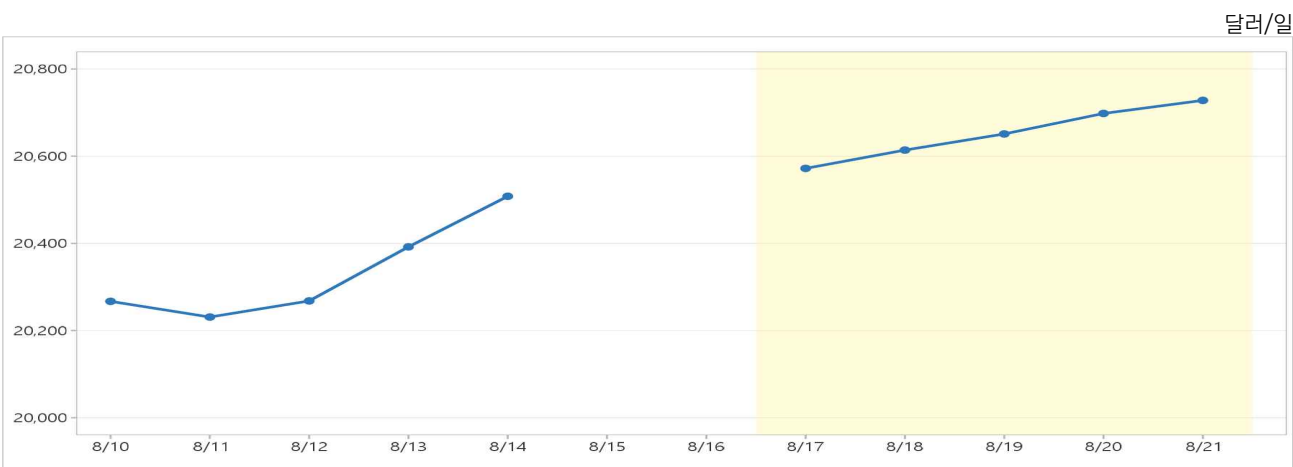
자료: Clarksons

파나마선 5TC 스팟운임 추이



자료: Clarksons

수프라막선 11TC 스팟운임 추이



자료:Clarksons

기술분석

건화물선 주요 기술지표 요약

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

구분	종가 (8.21)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
케이프선	41,288	▲ +1.6%	- -0.7%	▲ +3.8%	정배열	▲	+6.2%	50.9
파나막스선	18,928	▼ -1.3%	▼ -2.9%	▼ -3.9%	역배열	▲	+3.9%	39.9
수프라막스선	20,728	- +0.4%	▲ +1.2%	- -1.0%	역배열	▼	-3.2%	51.6

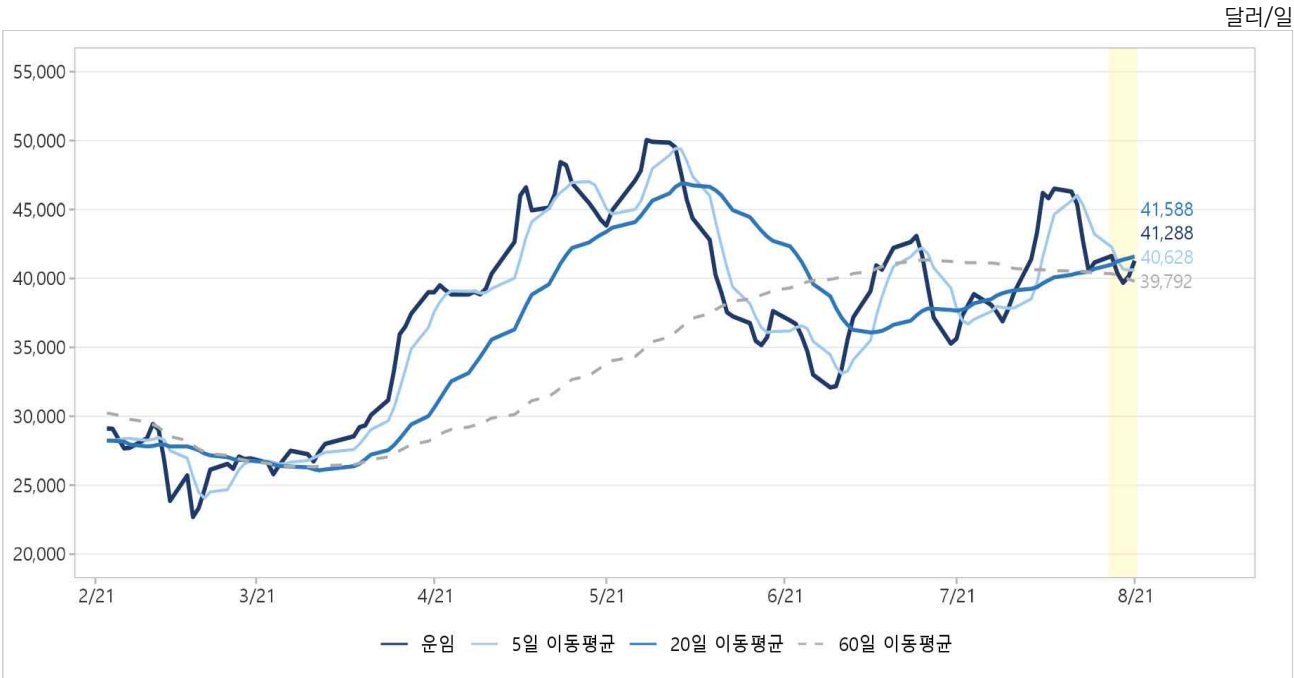
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

건화물선 운임 추세

- 케이프선 운임은 5일선을 다시 상회하며 단기 흐름이 개선되었으나 20일선에 근접하며 중기 상승세는 다소 둔화됨. 파나막스선은 5일, 20일, 60일선을 모두 하회하면서 전주 대비 약세 전환이 뚜렷하게 나타남. 수프라막스선은 20일선을 상회하고 60일선과의 격차도 축소되면서 약세 흐름이 점차 완화되는 모습임

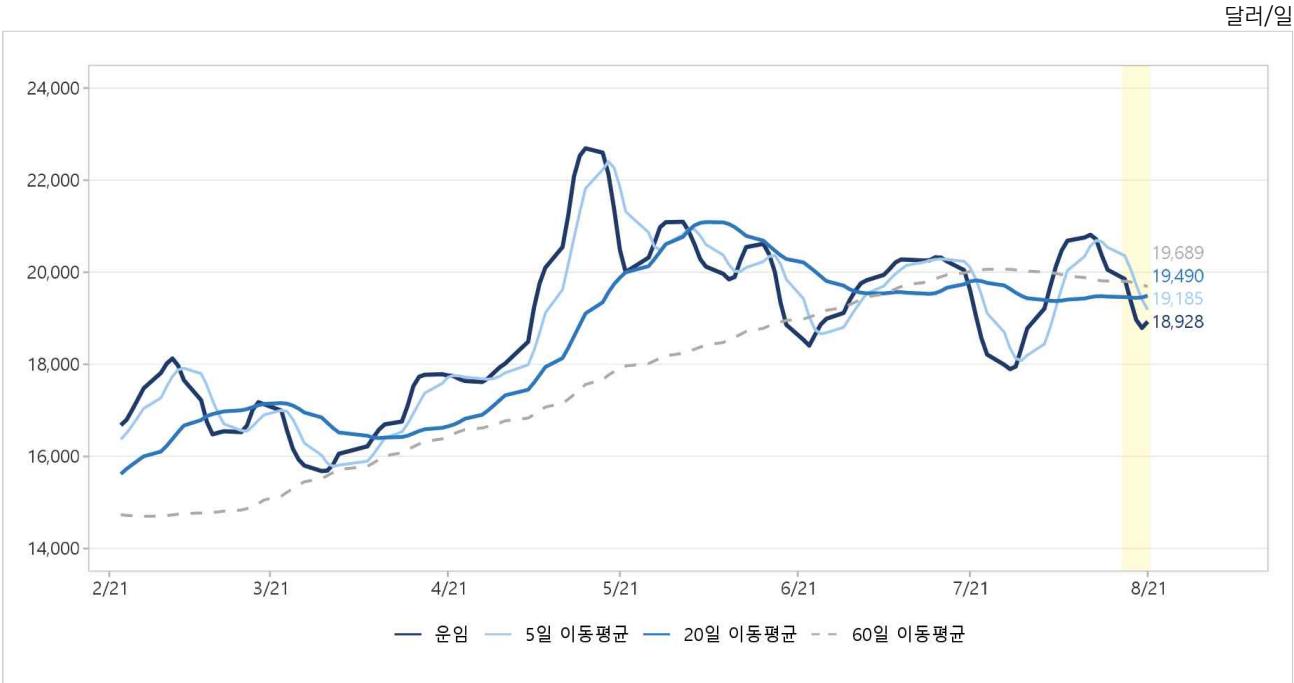
케이프선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 17~21일 구간임
자료: Clarksons

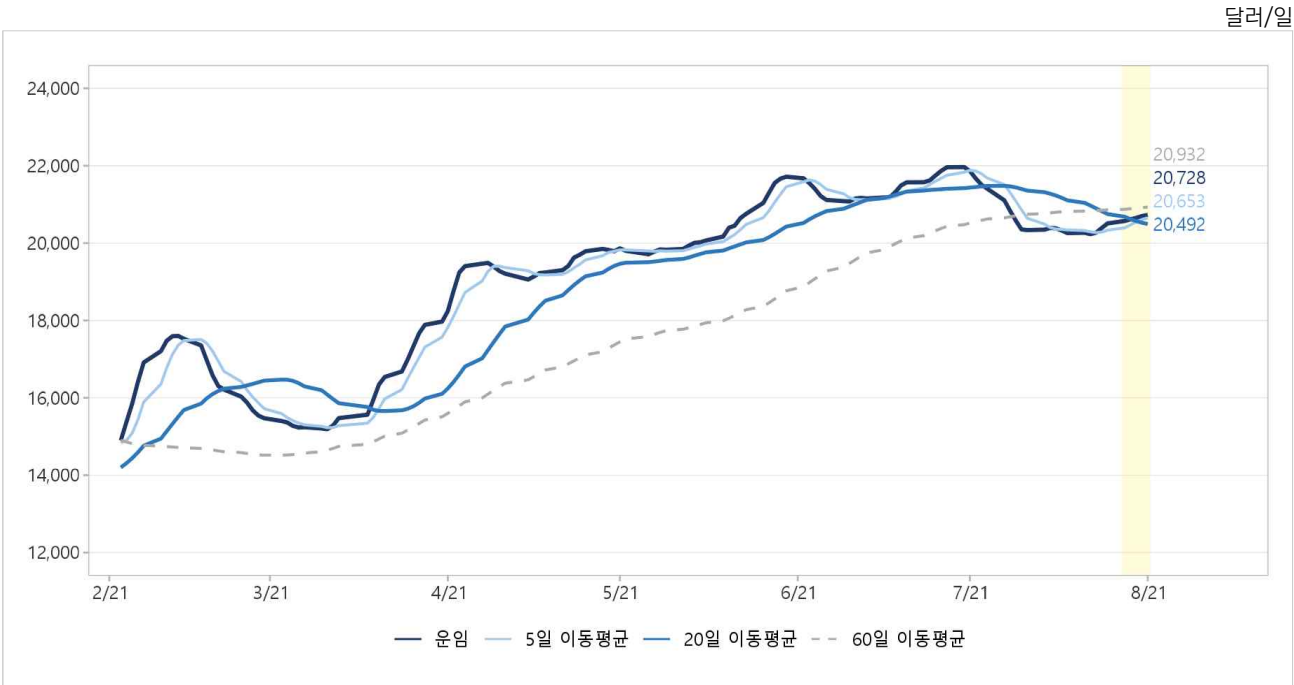
건화물선 운임 추세

파나마맥스선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 17~21일 구간임
자료: Clarksons

수프라맥스선 운임의 이동평균 추이

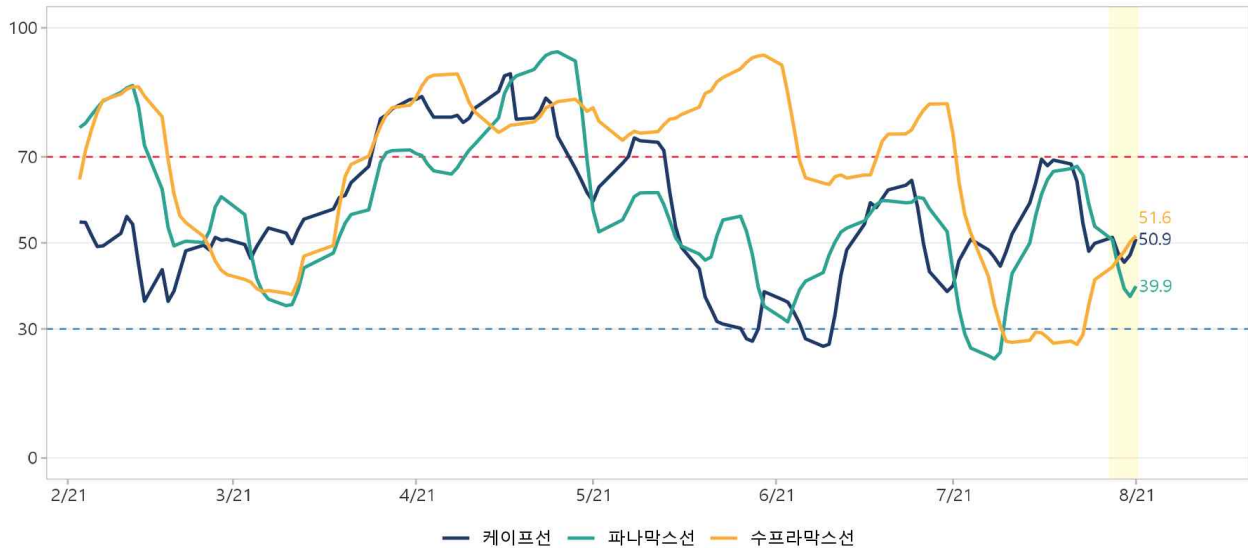


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 17~21일 구간임
자료: Clarksons

I 건화물선 운임 강도

- 케이프선 RSI는 50.9로 중립 수준을 유지했으며 수프라막스선은 51.6으로 상승해 운임 강도가 개선됨. 반면 파나막스선은 39.9로 크게 하락하면서 세 선형 가운데 상대적으로 가장 약한 운임 강도를 나타냄

건화물선 주요 선형 RSI(14일)



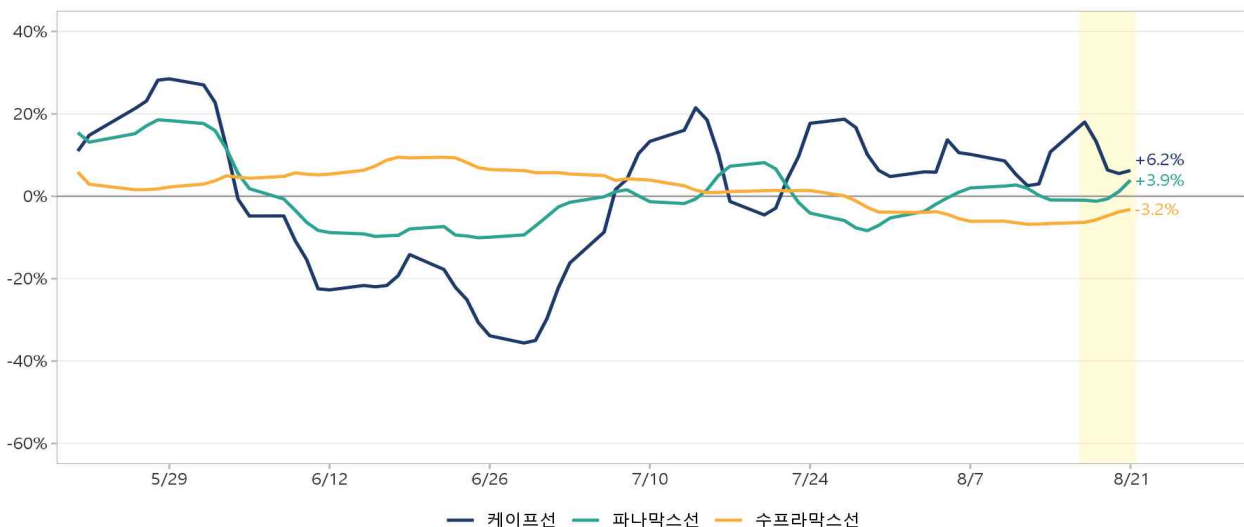
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

I 건화물선 운임 모멘텀

- 케이프선의 4주 모멘텀이 플러스를 유지했으나 전주보다 상승 탄력이 둔화됨. 파나막스선은 플러스 전환되었으나 최근 운임 하락을 고려하면 추세 개선보다는 비교 시점의 기저효과 영향이 큰 것으로 판단됨. 수프라막스선은 마이너스로 하락 흐름을 이어갔으나 감소 폭은 전주 대비 축소됨

건화물선 주요 선형 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

2. 컨테이너선

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

동향분석

I 컨테이너선

(운임) 전주 대비 1.6% 상승한 3,410 기록

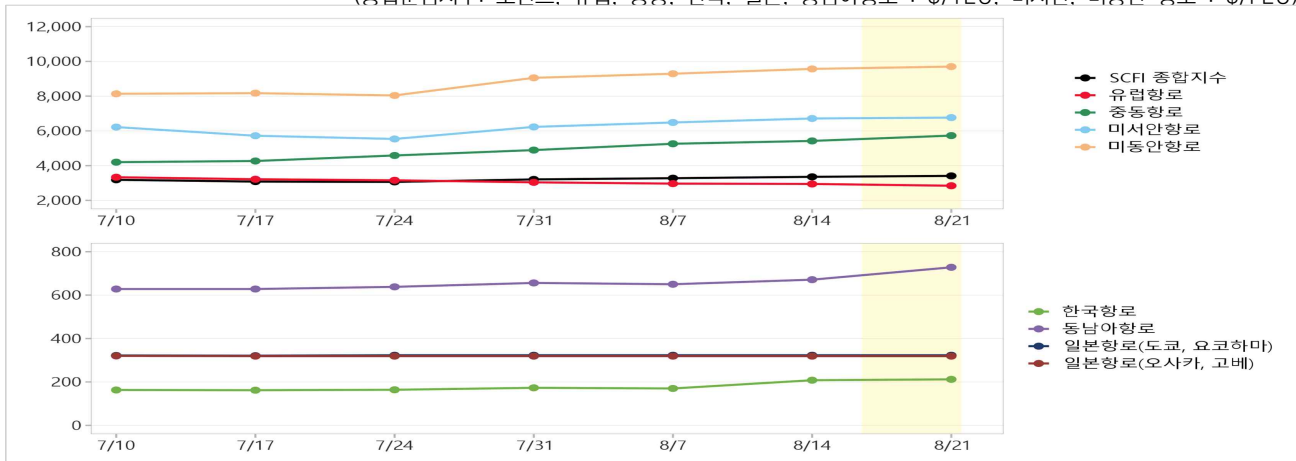
- 미주항로는 견조한 수요를 바탕으로 상승세를 이어갔으나 상승폭은 전주 대비 둔화됨. 반면 유럽항로는 수요 둔화와 공급 여건 완화 등으로 하락세를 지속함. 아시아 항로는 동남아와 한국 항로를 중심으로 상승했으며 일본항로는 보합세를 기록함. 중동항로는 지정학적 불확실성에 따른 운항 리스크 부담이 지속되는 가운데 상승세를 이어감

(동향) 수에즈 항로 복귀 확대와 중국·유럽 항만 운영 차질 지속

- CMA CGM과 제미니를 중심으로 일부 아시아-유럽 서비스가 수에즈 운하 경유를 재개하는 등 홍해 항로 복귀가 확대되고 있음. MSC도 최근 바브엘만데브 해협 통항을 늘리고 있으며 희망봉 우회 대비 항해일수가 단축되면서 유효선복 공급을 확대하는 요인으로 작용함
- 최근 태풍의 영향으로 상하이, 닝보 등 중국 주요 항만의 혼잡이 지속되면서 선박 회전율이 저하되고 가용 선박이 제한되고 있음. 8월 중순에도 상하이와 닝보의 선박 대기시간이 높은 수준을 유지했으며 이 같은 항만 체선은 수에즈 항로 복귀에 따른 공급 확대 효과를 일부 상쇄하는 한편 중국발 주요 항로의 운임을 지지하는 요인으로 작용함
- 유럽에서는 8월 17일 야간부터 19일 새벽까지 함부르크·브레머하펜·빌헬름스하펜 등 독일 주요 항만에서 항만별로 24시간 경고파업이 실시되면서 터미널 운영에 차질이 발생함. 임금 협상이 이어지고 있어 추가 파업 가능성도 남아 있으며 단기적으로 항만 운영 차질과 선박 일정 불확실성이 이어질 가능성이 있음

컨테이너선 운임 추이

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



자료: 상하이해운거래소, Clarksons

SCFI 및 주요 항로별 운임

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

구분		8.17~8.21	8.10~8.14	전주대비차이	
운임	종합운임지수	3,410	3,355	▲	54 1.6%
	유럽항로	2,842	2,945	▼	-103 -3.5%
	미서안항로	6,765	6,714	▲	51 0.8%
	미동안항로	9,700	9,568	▲	132 1.4%
	중동항로	5,729	5,422	▲	307 5.7%
	한국항로	212	208	▲	4 1.9%
	동남아항로	728	671	▲	57 8.5%
	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, 동남아항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU, 이동평균 대비 4주 모멘텀: %, RSI: 포인트)

구분	이번주 (8.21)	이동평균 대비				이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)		
		4주선		13주선						26주선	
SCFI 종합지수	3,410	▲	+3.0%	▲	+9.3%	▲	+37.8%	정배열	▲	+11.3%	80.5
유럽항로	2,842	▼	-3.6%	▼	-6.6%	▲	+22.3%	정배열	▼	-9.9%	62.0
미서안항로	6,765	▲	+3.3%	▲	+15.9%	▲	+62.5%	정배열	▲	+22.2%	76.5
미동안항로	9,700	▲	+3.2%	▲	+23.7%	▲	+72.1%	정배열	▲	+20.6%	88.8
중동항로	5,729	▲	+7.6%	▲	+20.2%	▲	+37.5%	정배열	▲	+25.0%	79.2
한국항로	212	▲	+11.1%	▲	+20.3%	▲	+26.1%	정배열	▲	+29.3%	70.2
동남아항로	728	▲	+7.7%	▲	+10.4%	▲	+23.0%	정배열	▲	+14.1%	76.1
일본항로	323	-	+0.0%	▼	-1.3%	-	+0.0%	정배열	-	-	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

- 미주, 중동, 한국, 동남아항로는 운임이 이동평균선을 모두 상회하며 상승 추세를 유지함. 다만 미서안과 미동안은 단기 이동평균선과의 격차가 축소되면서 상승 탄력이 둔화된 반면 동남아항로는 상회 폭이 확대되며 강세가 강화됨. 유럽 항로는 단기, 중기 이동평균선의 하회 폭이 확대되면서 약세 흐름이 중기적으로 이어지는 모습임

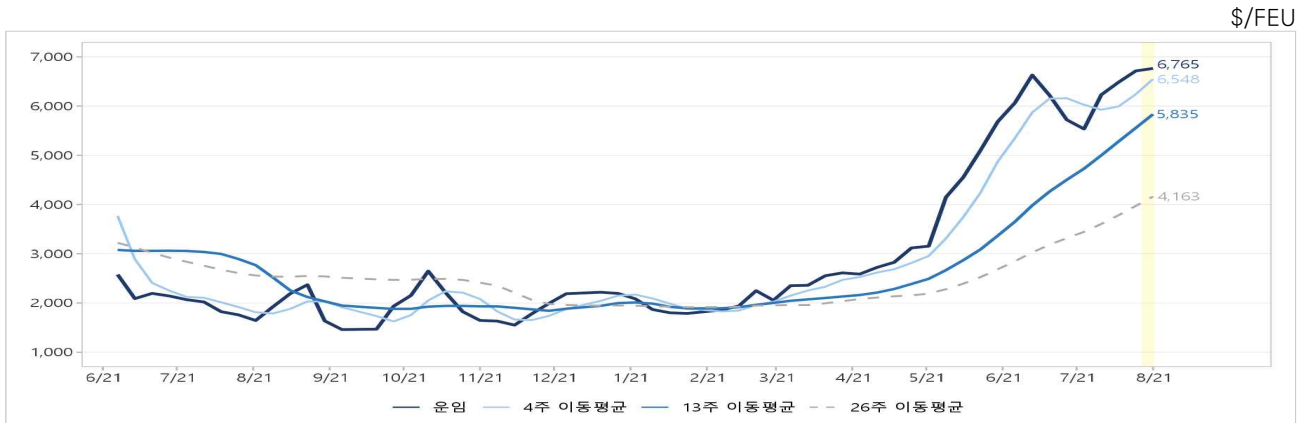
유럽항로 운임의 이동평균 추이



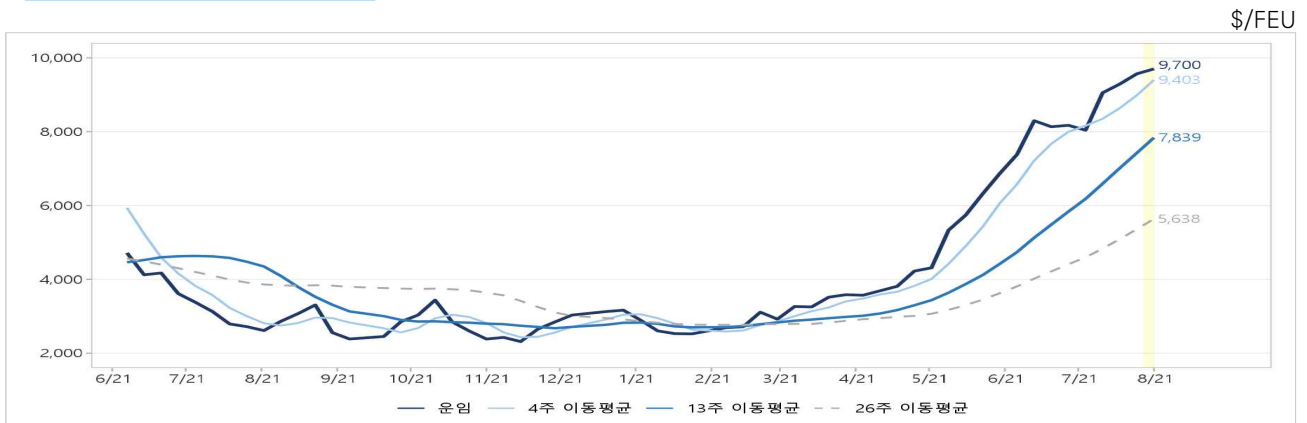
주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 17~21일 구간임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

I 컨테이너선 운임 추세

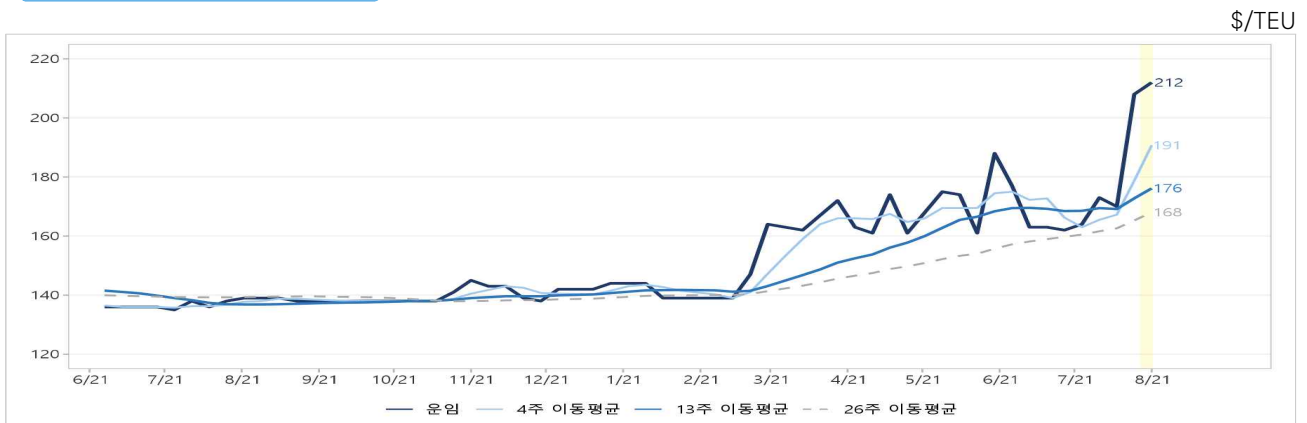
미서안항로 운임의 이동평균 추이



미동안항로 운임의 이동평균 추이



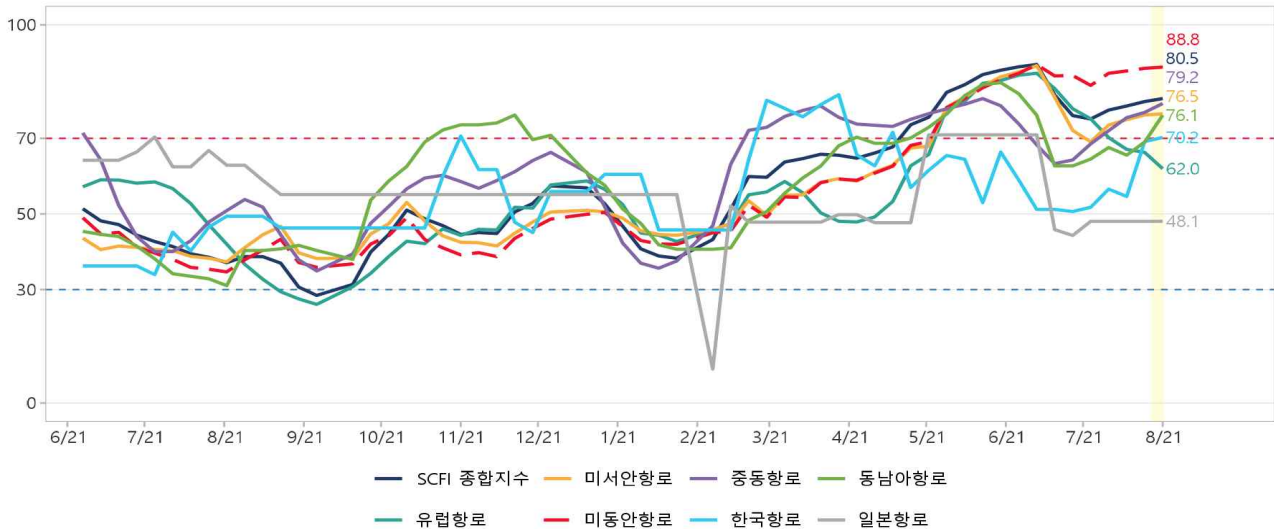
한국항로 운임의 이동평균 추이



컨테이너선 운임 강도

- 미주, 중동, 한국, 동남아항로의 RSI는 70 이상을 기록하며 높은 운임 강도를 유지함. 특히 미동안은 88.8로 높은 수준을 지속한 반면 유럽항로는 62.0으로 과매수 기준을 하회했으며 일본항로는 48.1로 중립적인 흐름을 유지함

컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

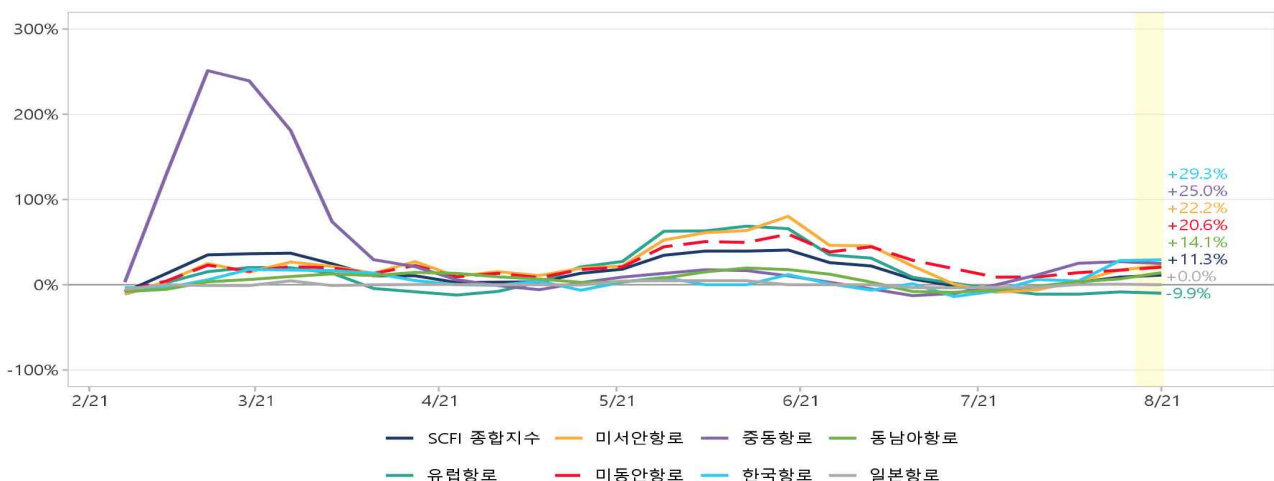


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 모멘텀

- 동남아항로의 모멘텀이 크게 확대되었으며 한국과 중동항로도 높은 상승 흐름을 유지함. 미주항로 역시 20% 이상의 플러스 모멘텀을 기록했으나 단기 이동평균선과의 격차가 축소되고 있어 실제 상승 속도는 둔화되는 것으로 판단됨. 유럽항로는 하락 모멘텀이 지속됨

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

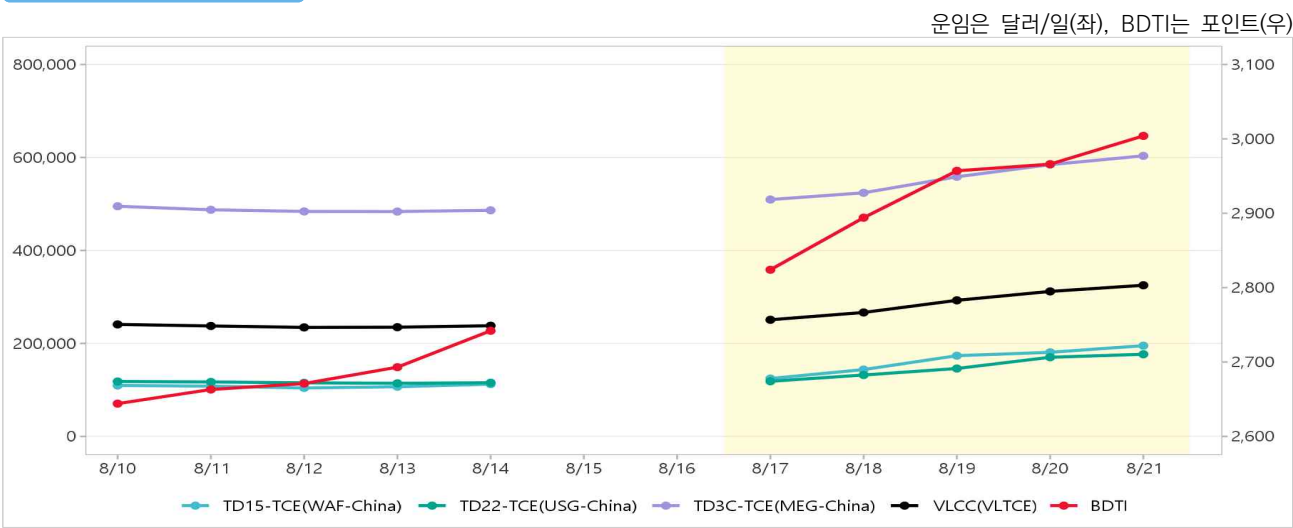
(운임) 주요 항로 운임 전반적으로 상승, 서아프리카-미국 걸프 항로 반등 폭 확대

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 14.1% 상승한 555,956달러/일로 사상 최고 수준에 진입하며 VLCC 평균 운임 상승을 견인함. 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 51.2% 상승한 163,478달러/일, 미걸프-중국 항로(TD22-TCE)는 28.2% 상승한 148,613달러/일로 전주의 약보합세에서 벗어나 급등했으며, BDTI는 전주 대비 9.2% 상승한 2,929포인트를 기록함

(동향) 호르무즈 통항 제약과 성약 증가에 따른 가용선박 축소, 단기적으로 고운임 기조 유지될 것으로 전망

- 마-이란 협상 교착으로 호르무즈 해협의 통항량이 낮은 수준에 머무는 가운데, 중동-홍해 시장에서는 즉시 투입 가능한 선박이 감소하고 선주들의 협상력이 강화되면서 운임이 상승함. 서아프리카-미국 걸프 시장에서도 성약 증가로 가용 선박이 빠르게 소진되며 상승폭이 확대되는 등 주요 항로 전반이 강세를 나타냄
- 한편 이란과 오만이 해협 진입·진출 선박의 항로를 분리하는 임시 항로 개설과 통항 수수료 부과 방안을 협상 중인 것으로 알려져, 합의가 이행될 경우 통항 재개와 함께 위험 프리미엄이 일부 축소될 가능성이 있음. 다만 수수료 부담과 통항 회복까지의 시차를 고려할 때 높은 운임 수준은 당분간 유지될 것으로 전망됨

원유선 운임 추이



자료: Clarksons

BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분	8.17~8.21	8.10~8.14	전주대비차이		
BDTI	2,929	2,683	▲ 246	9.2%	
VLCC	289,349	237,089	▲ 52,260	22.0%	
TD3C-TCE(MEG-China)	555,956	487,248	▲ 68,708	14.1%	
TD22-TCE(USG-China)	148,613	115,929	▲ 32,684	28.2%	
TD15-TCE(WAF-China)	163,478	108,089	▲ 55,389	51.2%	

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

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

구분	종가 (8.21)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
VLCC	325,024	▲ +12.3%	▲ +34.2%	▲ +49.4%	정배열	▲	+68.2%	87.2
TD3C	603,447	▲ +8.5%	▲ +26.7%	▲ +46.6%	정배열	▲	+58.5%	88.3
TD22	176,563	▲ +18.8%	▲ +39.1%	▲ +49.1%	정배열	▲	+73.0%	83.8
TD15	195,063	▲ +19.3%	▲ +57.9%	▲ +59.5%	정배열	▲	+100.8%	81.3

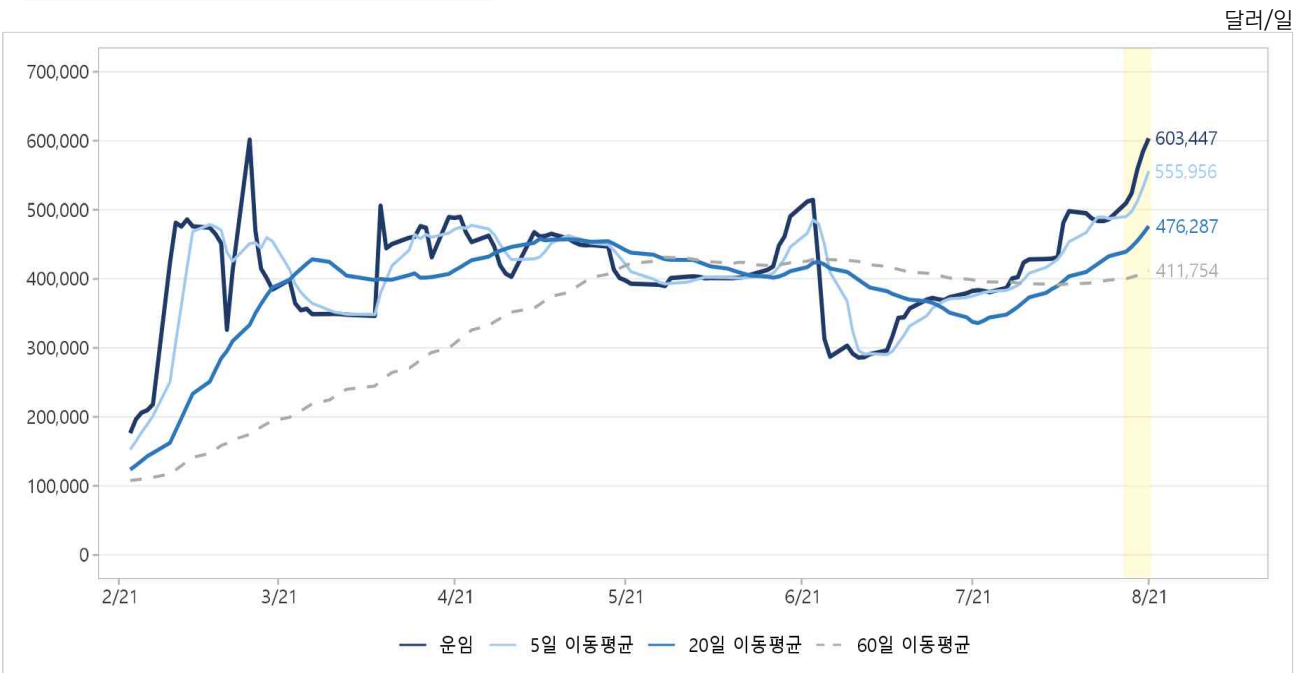
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

- VLCC와 주요 항로 운임이 모두 단기, 중기 이동평균선을 큰 폭으로 상회하며 강한 상승 추세를 나타냄. 특히 TD22와 TD15는 전주 역배열에서 정배열로 전환되었으며 20일선 대비 상회 폭까지 확대됨. VLCC 운임 역시 5일선 대비 12.3%를 기록하며 단기 상승세가 크게 강화됨

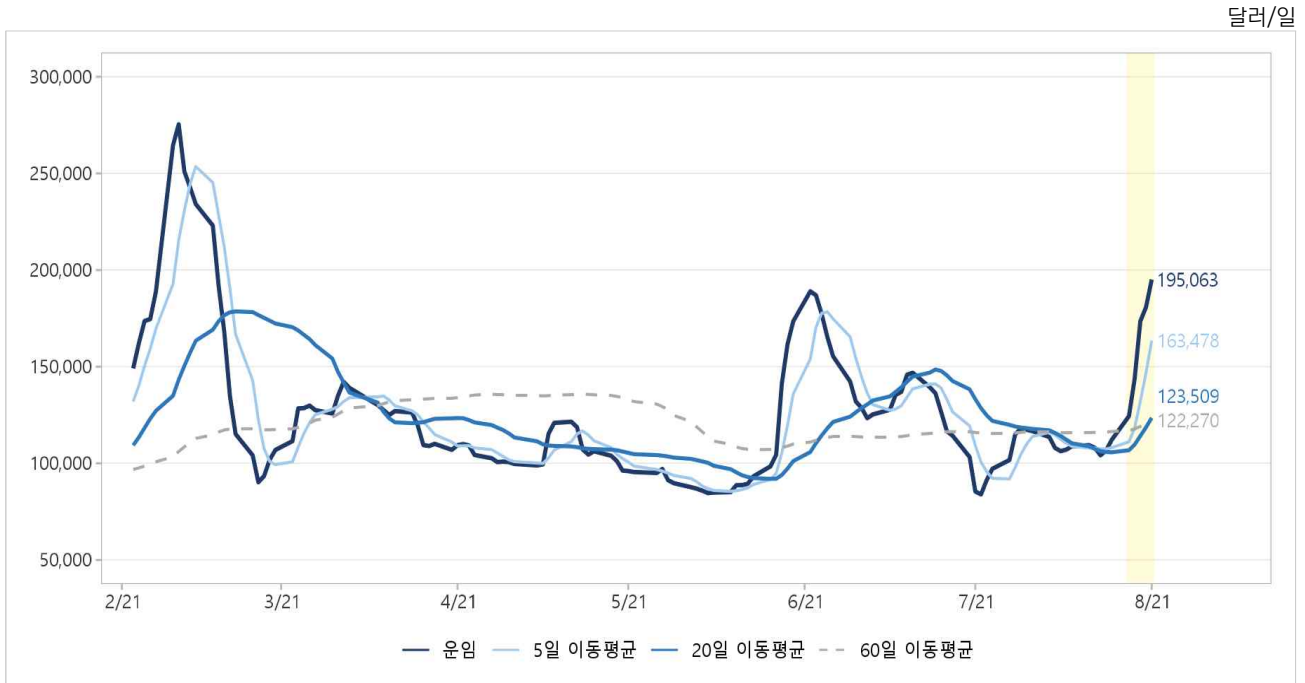
TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 17~21일 구간임
자료: Clarksons

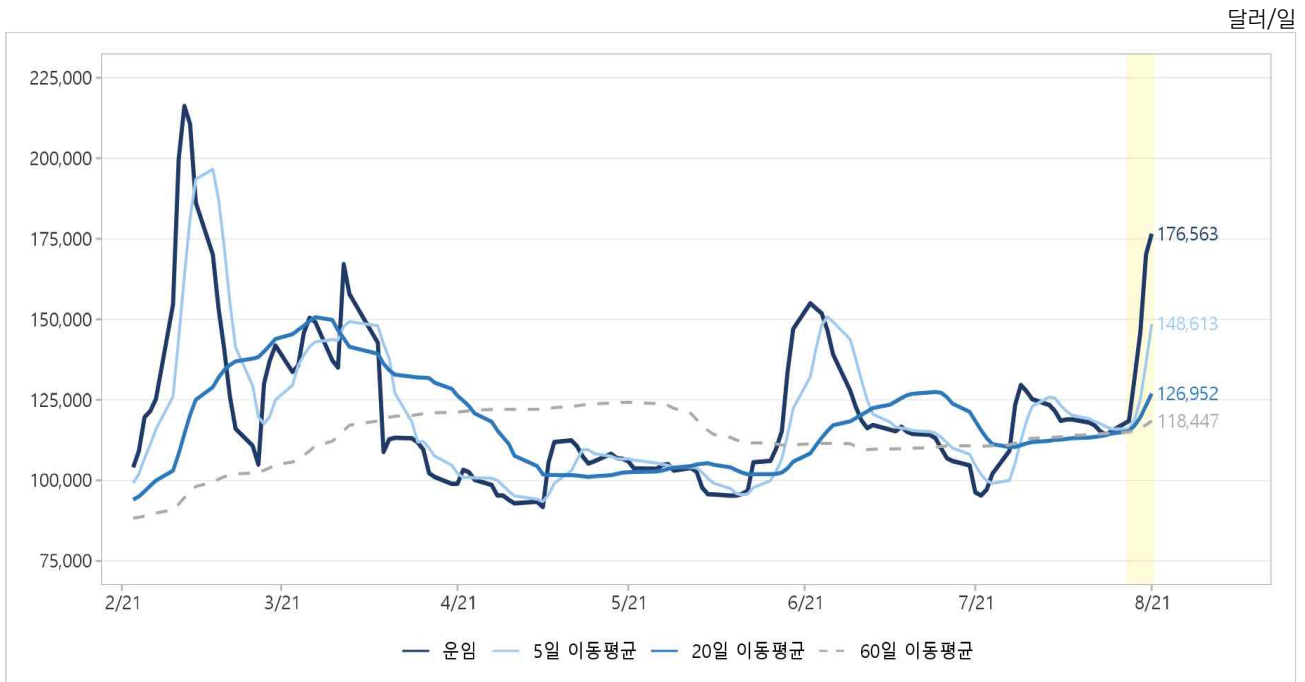
I 탱커선 운임 추세

TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 17~21일 구간임
자료: Clarksons

TD22(미갈프-중국) 운임의 이동평균 추이

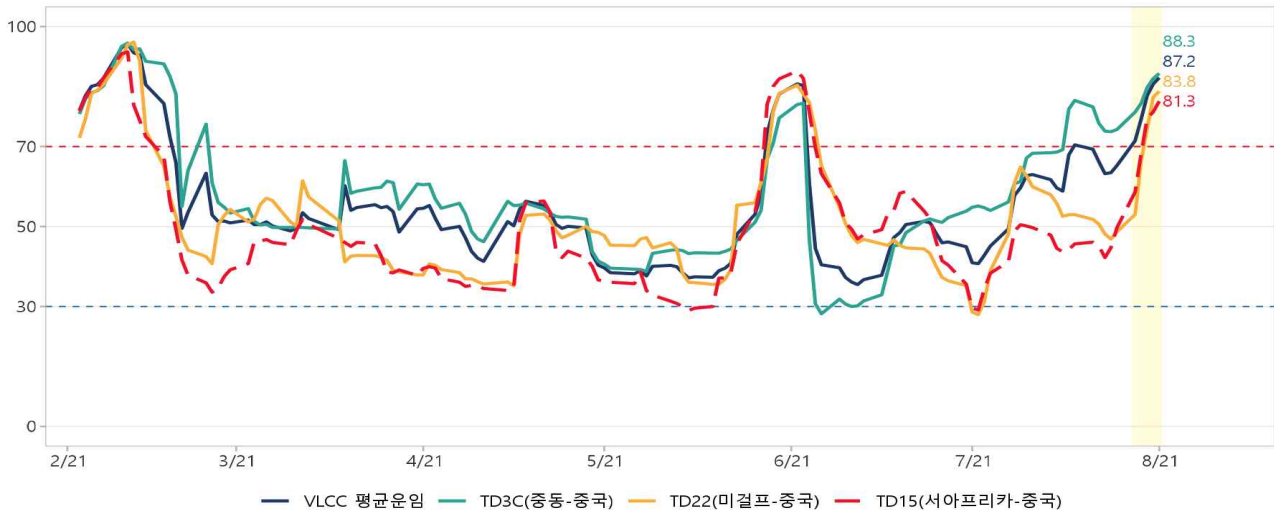


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 17~21일 구간임
자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 강도

- VLCC와 TD3C, TD22, TD15의 RSI가 모두 80을 상회하며 운임 강도가 크게 높아짐. 특히 TD22와 TD15는 전주 50 내외의 중립 수준에서 80 이상으로 상승했으며 VLCC와 TD3C도 각각 87.2, 88.3을 기록해 강한 상승 압력이 지속되고 있음

탱커선 주요 항로 RSI(14일)



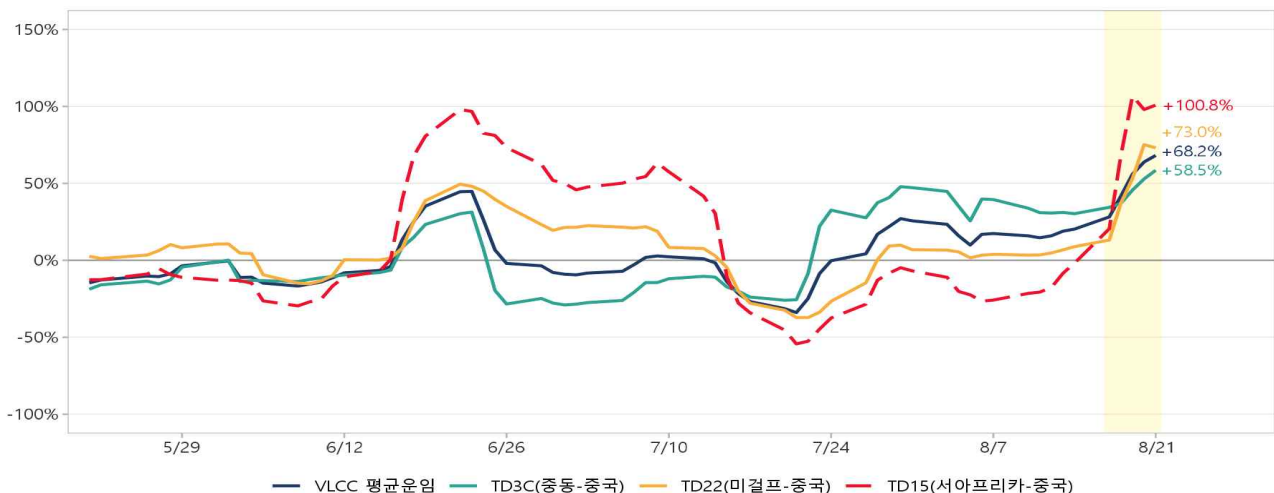
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- 주요 항로의 4주 모멘텀이 일제히 확대되며 유조선 시장의 상승 탄력이 강화됨. 이동평균, RSI, 모멘텀이 모두 같은 방향을 나타내며 강한 상승 추세가 지속되고 있는 것으로 분석됨

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

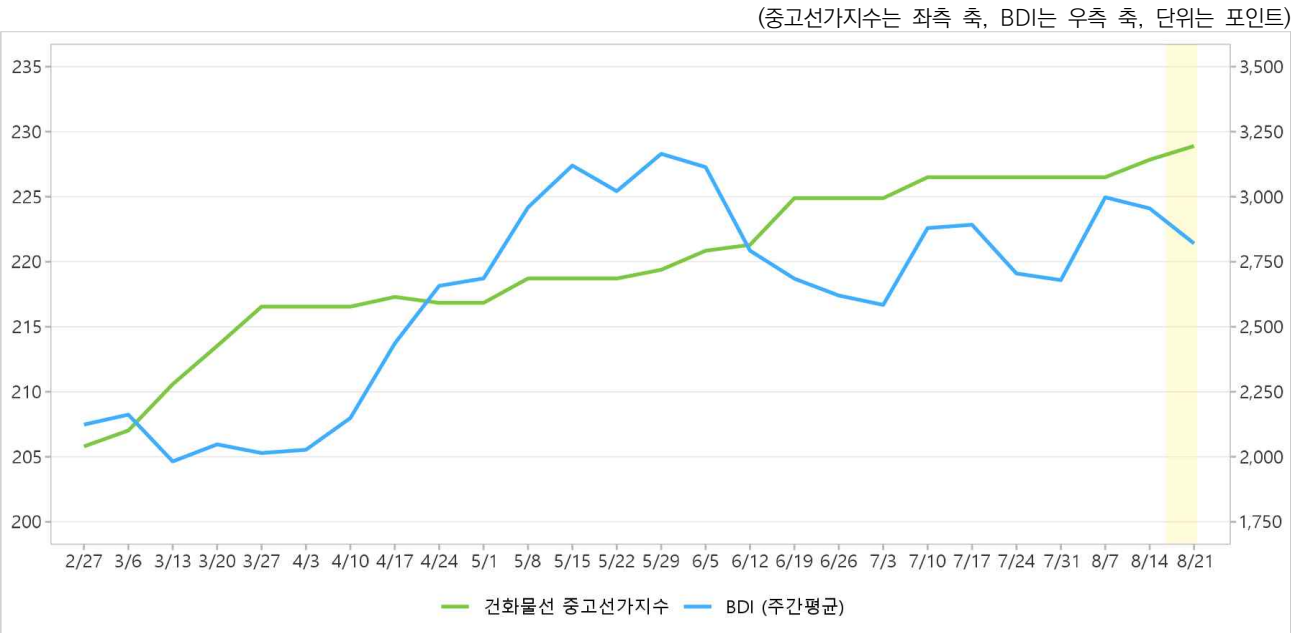
자료: Clarksons

4. 중고선

동향분석

건화물선 중고선가 지수는 전주 대비 0.5% 상승함

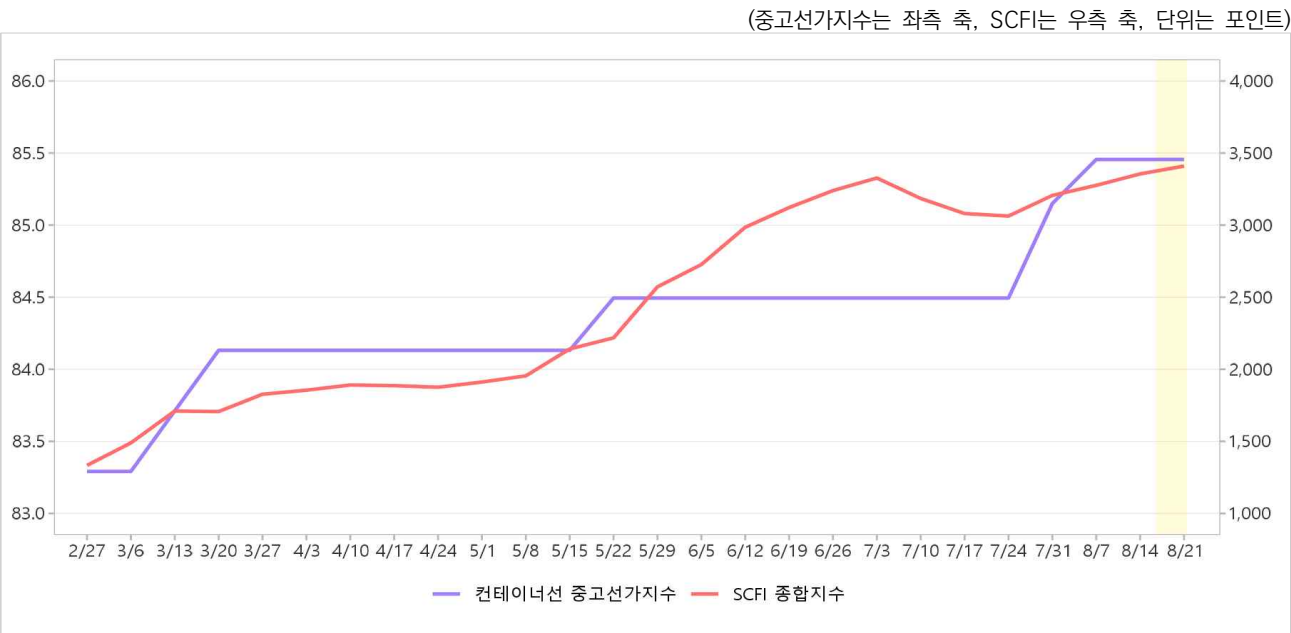
BDI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarksons

컨테이너선 중고선가 지수는 3주 연속 보합을 유지함

SCFI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표

(2026.8.21.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	37.2	36.2	37.5	36.6
	수프라막스선	35.2	-	35.2	33.2	35.2	34.2	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	130.5	▲ 0.5	130.2	128.0	130.5	129.0	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	81.4	53.0	62.0	56.8
건화물선	케이프선 5년	72.5	▲ 1.0	71.8	67.0	72.5	70.1	62.0	66.0	63.3
	파나막스선 5년	41.0	-	40.7	33.0	41.0	37.5	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	595.2	▲ 63.5	540.7	353.2	761.2	544.6	336.2	492.5	421.9
	Singapore	675.2	▲ 47.0	624.2	357.5	907.8	575.6	348.2	514.2	431.0
	Korea	645.0	▼ 13.5	655.1	388.5	1,208.5	648.2	373.5	529.5	458.7
	Hong Kong	682.0	▲ 23.8	657.2	391.0	985.8	614.4	366.0	521.5	449.3
VLSFO	Rotterdam	675.5	▲ 19.2	657.3	408.2	811.8	624.3	386.0	552.5	476.1
	Singapore	832.8	▼ 1.2	825.4	423.2	1,126.8	716.8	424.2	604.0	507.2
	Hong Kong	857.8	▲ 19.0	838.6	437.2	1,109.8	736.9	439.2	604.2	517.8

자료: Clarksons

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	8월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
주요 원자재가 (\$/Tonne)										
철광석 61% (\$/Tonne)	북중국(CFR)	99.1	▲ 1.0	97.8	96.1	110.5	103.9	92.8	107.6	102.1
연료탄 (\$/Tonne)	중국 친황다오 (Q5500)	125.9	▲ 1.5	124.7	99.6	128.4	114.7	87.2	116.0	98.2
원료탄 (\$/Tonne)	중국 허난성 (EXW Henan)	256.9	▲ 3.1	253.7	190.4	256.9	219.0	161.1	229.2	190.6
곡물 (\$/Tonne)	대두(국제)	445.8	▲19.2	432.5	380.0	452.6	421.0	355.4	418.0	381.4
	옥수수(국제)	185.8	▲10.2	178.1	161.6	185.8	173.4	148.4	195.2	172.6
	밀(국제)	248.0	▲ 9.8	240.3	186.3	251.8	218.0	183.4	217.5	195.7

자료: 한국광해광업공단, 한국농촌경제연구원

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)								
		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