

KMI

주간해운시장 포커스



KMI가 전하는
글로벌 해운시장 동향

발 간 일 2026년 9월 15일

감 수 이연경 해운물류-해사연구본부장

발 행 인 조정희 원장

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26

WEEKLY
SHIPPING
MARKET



CONTAINER

DRY BULK



TANKER

작 성 자	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 7.0% 상승한 56,593달러/일 기록

- 발틱거래소는 서호주발 철광석 성약에 힘입어 태평양 시장이 반등하면서 케이프선 주간평균운임이 상승했으나, 브라질·서아프리카발 철광석 수요 제한, 연료유 가격 상승과 중동 지역의 불확실성도 시장의 주요 변수로 남았다고 평가함

(동향) 중국 철광석 재고 확충 기대, 브라질 철광석 공급 차질 영향 제한

- 중국에서는 국경절 연휴를 앞둔 재고 확충으로 철광석 현물 거래가 증가하고 있으며, 9~10월 계절적 성수기와 정책 지원도 단기 철광석 수요를 지지할 것으로 전망됨(상하이금속시장, SMM)
- 중국 철강업체들이 수익성 악화로 철광석 소비가 둔화되면서, 9월 9일 기준 64개 주요 철강업체의 수입 철광석 재고는 전주보다 6,400톤 증가한 1,370만 톤으로 보험세를 나타냄(마이스틸, Mysteel)
- 브라질 우지미나스(Usiminas)의 철광석 가공시설 가동 중단으로 공급 차질 우려가 제기됐으나, 실제 철광석 공급에 미친 영향은 제한적이었던 것으로 나타남(상하이금속시장, SMM)

파나마선 · 수프라막스선

(운임) 지난 주 대비 0.4% 하락한 21,735달러/일 기록

- 발틱거래소는 대서양 시장의 가용 선박 증가가 파나마선 운임에 하방 압력으로 작용했다고 평가했으며, 북미·남미발 곡물과 미 걸프발 석유코크스 수요는 수프라막스선 운임 상승을 견인했다고 분석함

(동향) 중국의 미국산 대두 구매 확대, 아르헨티나 옥수수 수출 확대

- 브라질의 대두 재고가 감소한 가운데 중국은 미·중 정상회담 가능성을 앞두고 9월 둘째 주 미국산 대두 약 100만 톤을 구매했으며, 미국 농무부도 중국향 34만 톤을 포함한 대두 신규 판매를 확인함(로이터 통신, Reuters)
- 우크라이나의 곡물 선적 차질과 유럽의 폭염 피해로 북아프리카 수요가 확대되면서, 아르헨티나의 8~9월 옥수수 수출량은 평년 동 기간(약 300만 톤)의 3배를 상회하는 1,000만 톤에 이를 것으로 전망됨(로이터 통신, Reuters)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

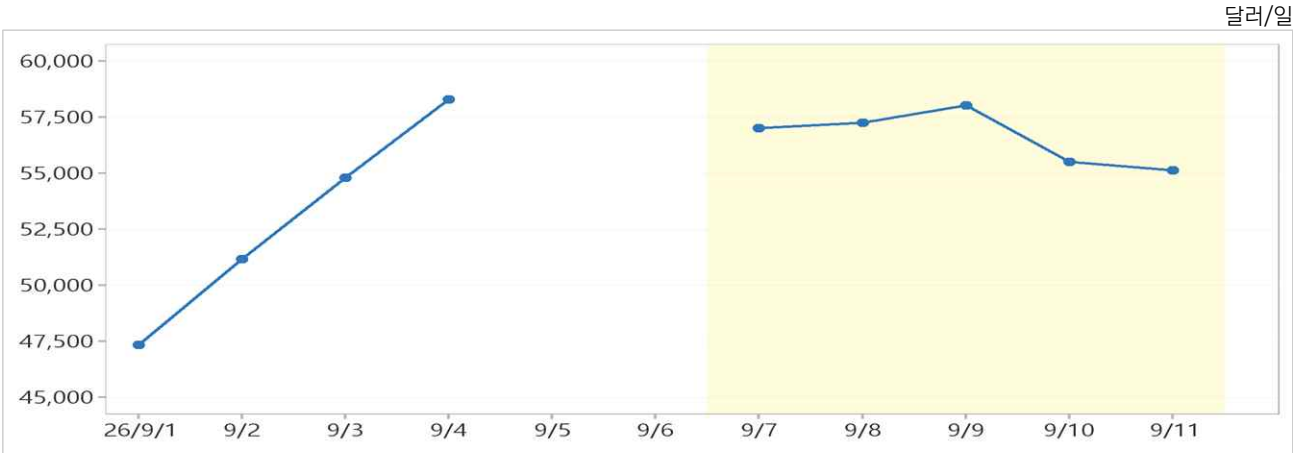
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분		9.7~9.11	8.31~9.4	전주대비차이		
케이프선	BCI	6,240	5,833	▲	407	7.0%
	스팟운임(5TC)	56,593	52,904	▲	3,689	7.0%
파나마선	BPI	2,415	2,424	▼	-9	-0.4%
	스팟운임(5TC)	21,735	21,813	▼	-78	-0.4%
수프라막스선	BSI	1,702	1,663	▲	40	2.4%
	스팟운임(11TC)	21,518	21,019	▲	500	2.4%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

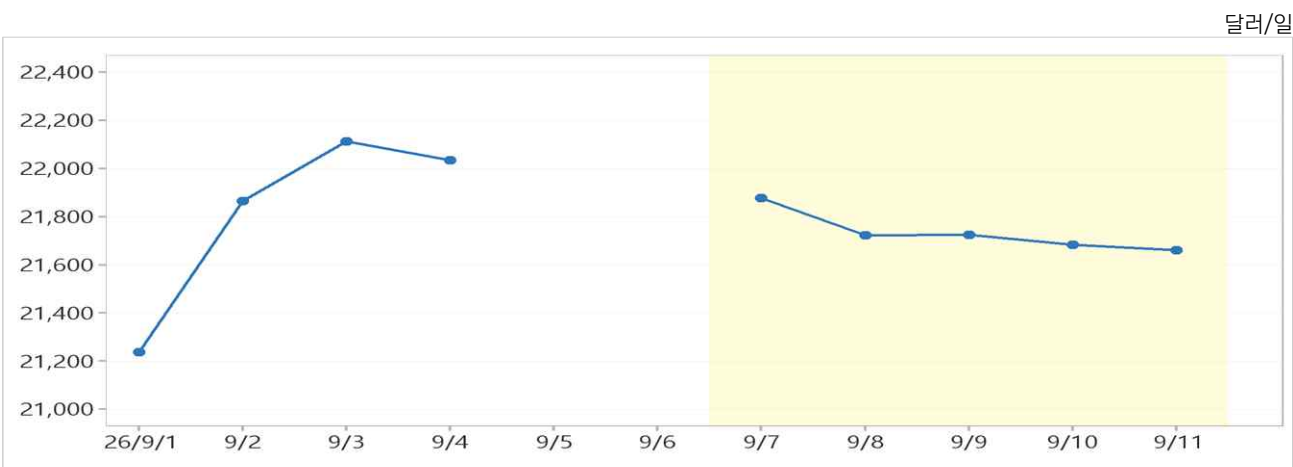
▲ 상승 ▼ 하락 - 보험

케이프선 5TC 스팟운임 추이



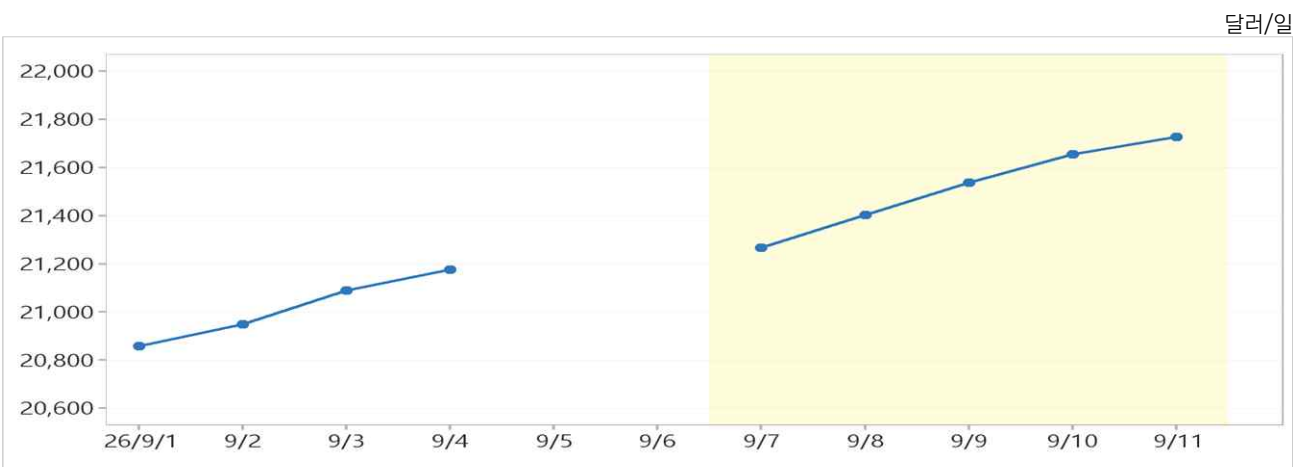
자료: Clarksons

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 (9.11)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
케이프선	55,139	▼ -2.6%	▲ +14.3%	▲ +30.7%	정배열	▲	+36.1%	66.6
파나막스선	21,662	- -0.3%	▲ +5.1%	▲ +8.9%	정배열	▲	+6.4%	65.3
수프라막스선	21,728	- +1.0%	▲ +3.6%	▲ +3.2%	역배열	▲	+6.6%	83.6

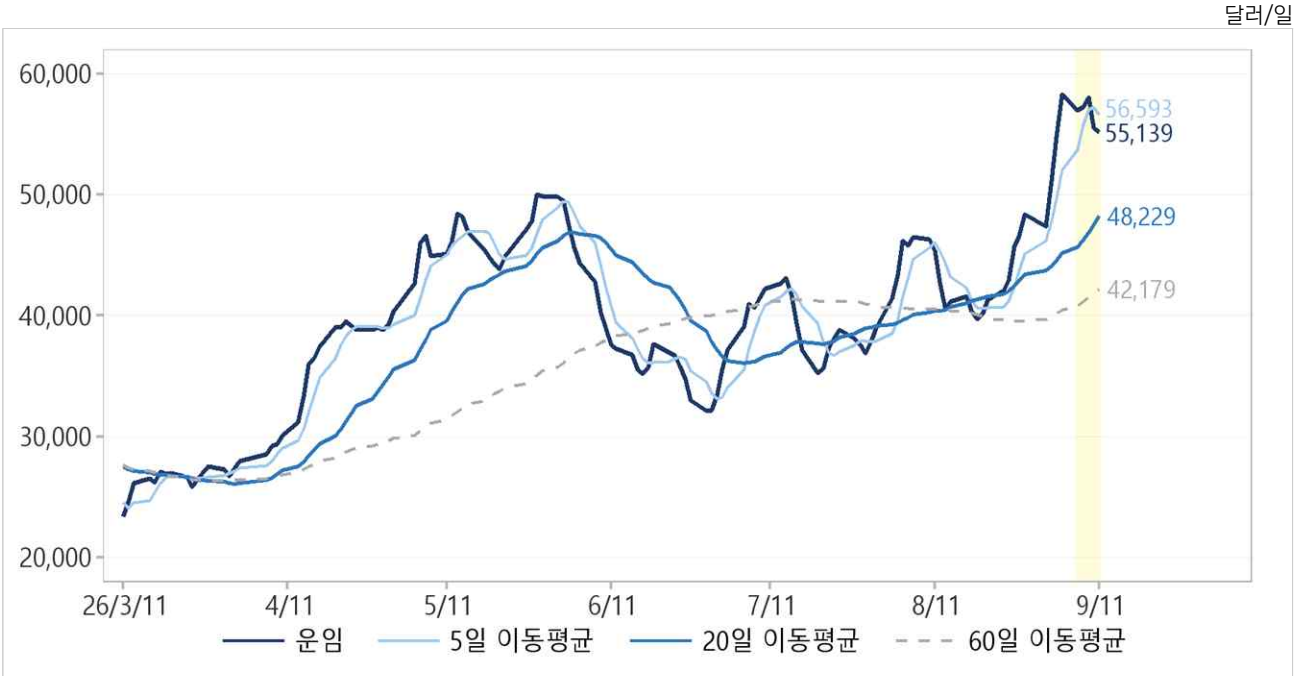
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

- 케이프선은 전주 대비 운임이 하락하면서 단기 이동평균선을 2.6% 하회했으나 운임이 중기와 장기 이동평균선을 각각 14.3%, 30.7% 상회하며 중·장기 상승 추세를 유지함. 파나막스선은 단기선에 근접한 가운데, 중·장기선을 각각 5.1%, 8.9% 상회하며 정배열을 유지함. 수프라막스선은 운임이 전주보다 상승해 주요 이동평균선을 웃돌았으나 역배열을 지속함

케이프선 운임의 이동평균 추이



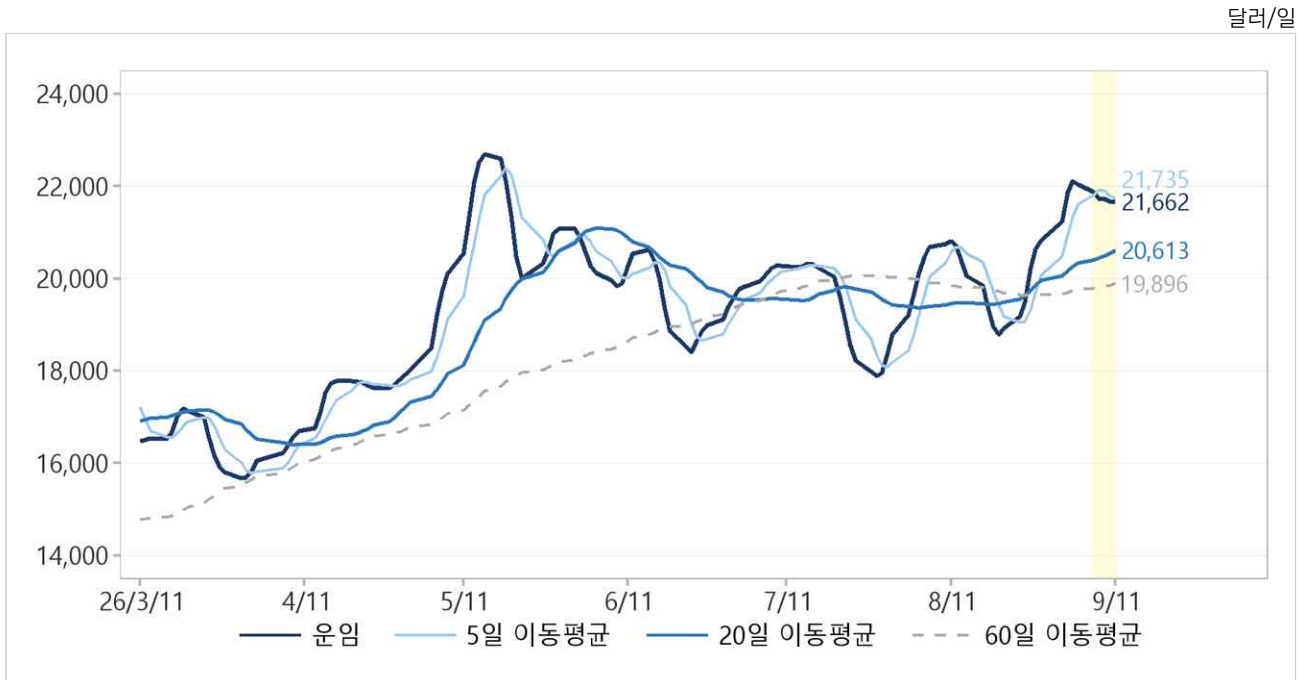
주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 7~11일 구간임
자료: Clarksons

KMI 주간해운시장 포커스

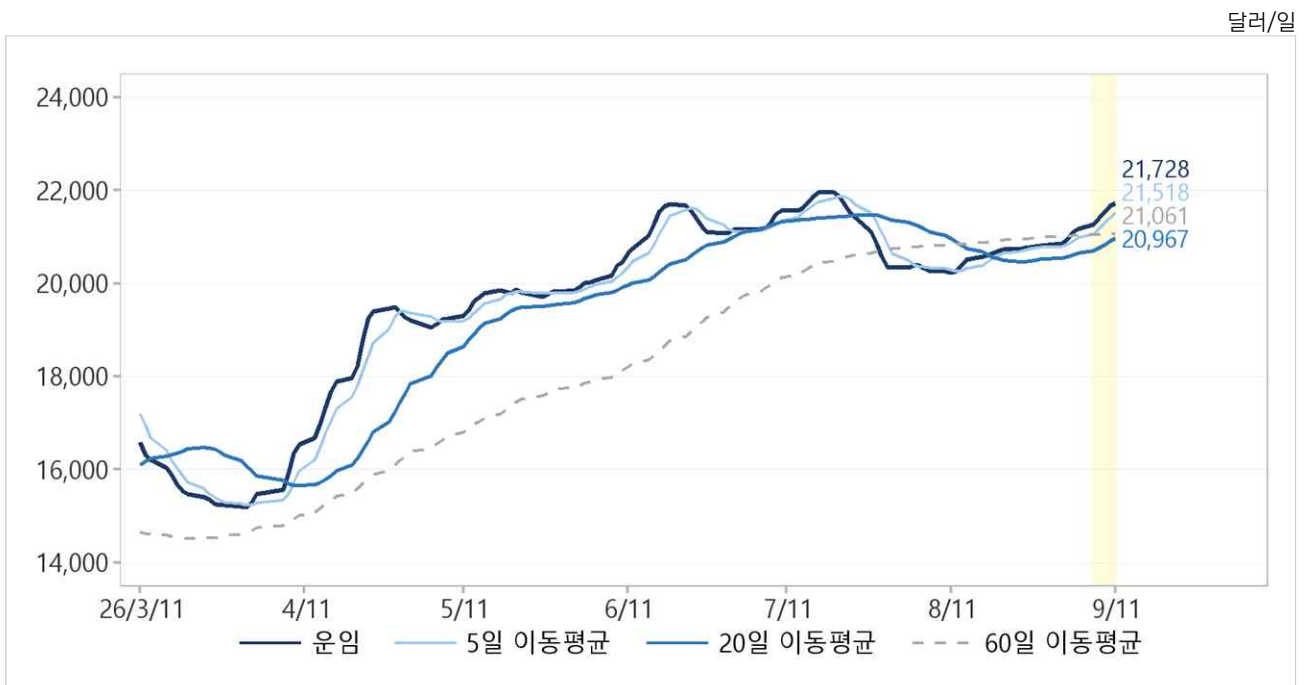
건화물선

I 건화물선 운임 추세

파나마맥스선 운임의 이동평균 추이



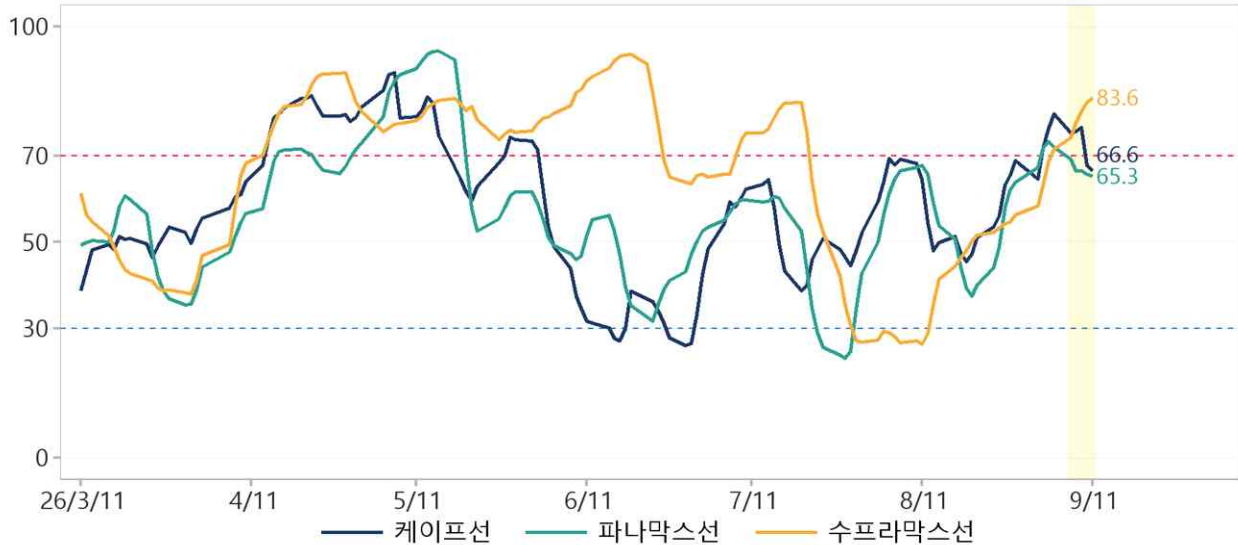
수프라맥스선 운임의 이동평균 추이



건화물선 운임 강도

- 케이프선 RSI는 66.6, 파나막스선 65.3으로 전주 각각 79.8, 72.9에서 하락하며 과매수 기준인 70을 하회함. 반면 수프라막스선은 전주 71.5에서 83.6으로 상승해 세 선형 중 가장 높은 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

건화물선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 케이프선이 전주 27.2%에서 36.1%로 확대되며 높은 상승 흐름을 유지함. 파나막스선은 7.6%에서 6.4%로 소폭 둔화된 반면 수프라막스선은 4.2%에서 6.6%로 확대되며 상승 탄력이 강화됨

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 1.5% 상승한 3,662 기록

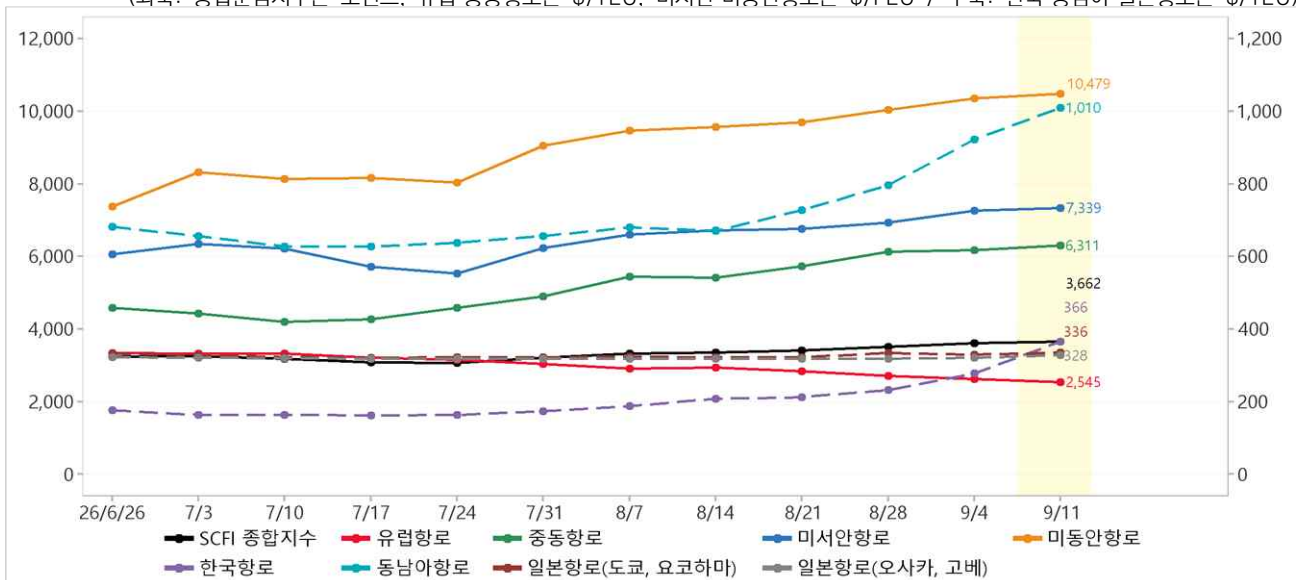
- 미주항로는 미서안과 미동안이 각각 1.0%와 1.1% 상승하며 강세를 유지함. 반면 유럽항로는 전주 대비 2.8% 하락하며 약세가 지속됨

(동향) 중국 항만 혼잡과 파나마 운하 제약으로 유효 선박 공급 제한

- 상하이·닝보 등 중국 주요 항만에서 체선 현상이 계속되면서 아시아발 서비스 운항 차질이 지속됨. 상하이항 평균 대기 시간은 35주차에 94시간에서 36주차에 64시간으로 감소했으나 여전히 높은 수준을 유지하고 있으며 상하이·닝보의 기상 악화와 항만 혼잡으로 인해 선박 운항이 지연되고 스케줄 변동성이 확대되고 있음
- 파나마 운하의 통행 제한과 선사의 공급 조절 등으로 인해 미주항로의 운임은 높은 수준을 유지하고 있으나 최근에는 운임의 상승세가 다소 둔화되는 모습임. 9월 15일부터 파나마 운하는 하루 통행 슬롯을 34척에서 32척으로 축소하였으며 네오파나막스 슬롯은 9척으로 유지된 반면 파나막스 슬롯은 25척에서 23척으로 감소함. 또한 아시아 지역의 기상 악화와 항만 체선은 선박 회전을 지연시켜 유효 선박 공급을 제한하며 이러한 파나마 운하의 통행 제약이 미주항로 운임을 지지하고 있음

컨테이너선 운임 추이

(좌축: 종합운임지수는 포인트, 유럽·중동항로는 \$/TEU, 미서안·미동안항로는 \$/FEU / 우축: 한국·동남아·일본항로는 \$/TEU)



자료: 상하이해운거래소, Clarksons

SCFI 및 주요 항로별 운임

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

구분		9.7~9.11	8.31~9.4	전주대비차이	
운임	종합운임지수	3,662	3,608	▲	54 1.5%
	유럽항로	2,545	2,619	▼	-74 -2.8%
	미서안항로	7,339	7,266	▲	73 1.0%
	미동안항로	10,479	10,363	▲	116 1.1%
	중동항로	6,311	6,179	▲	132 2.1%
	한국항로	366	278	▲	89 31.9%
	동남아항로	1,010	922	▲	88 9.5%
	일본항로(도쿄, 요코하마)	336	330	▲	6 1.8%
	일본항로(오사카, 고베)	328	321	▲	7 2.1%

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 (9.11)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		4주선	13주선	26주선				
SCFI 종합지수	3,662	▲ +3.2%	▲ +10.7%	▲ +34.0%	정배열	▲	+9.1%	81.7
유럽항로	2,545	▼ -5.1%	▼ -15.5%	▲ +3.0%	정배열	▼	-13.6%	50.7
미서안항로	7,339	▲ +3.7%	▲ +14.4%	▲ +53.1%	정배열	▲	+9.3%	79.7
미동안항로	10,479	▲ +3.3%	▲ +17.8%	▲ +59.9%	정배열	▲	+9.5%	87.6
중동항로	6,311	▲ +3.6%	▲ +22.6%	▲ +36.0%	정배열	▲	+16.4%	80.2
한국항로	366	▲ +34.6%	▲ +77.9%	▲ +96.2%	정배열	▲	+76.0%	89.4
동남아항로	1,010	▲ +16.9%	▲ +39.9%	▲ +56.3%	정배열	▲	+50.5%	88.2
일본항로	336	▲ +1.6%	▲ +2.7%	▲ +3.3%	정배열	▲	+4.0%	63.0

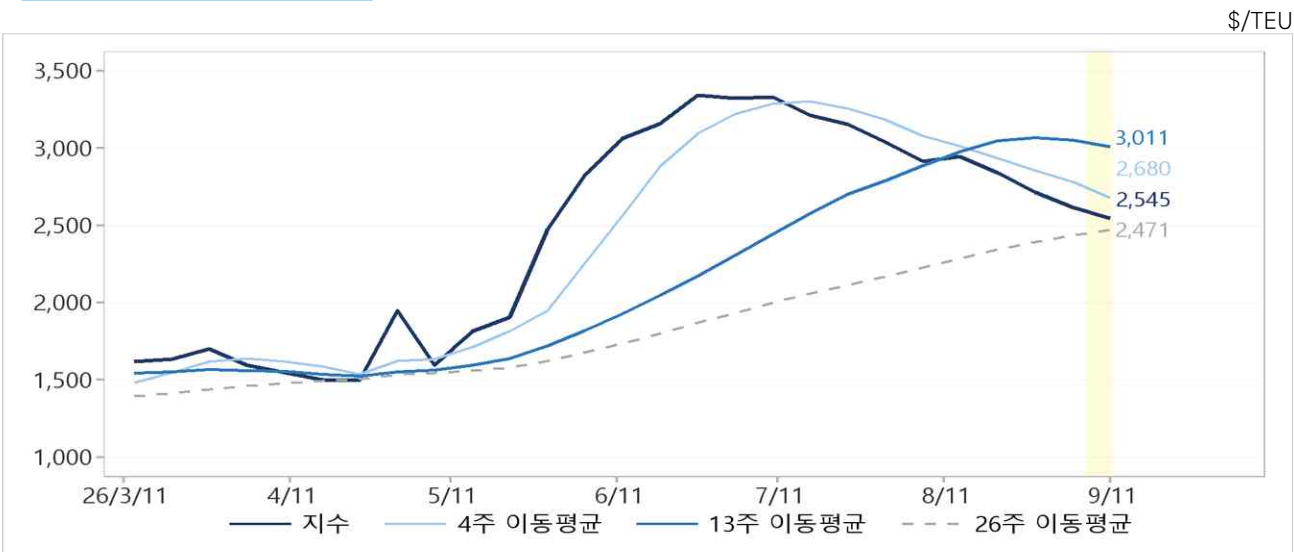
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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, 동남아 항로는 운임이 주요 이동평균선을 모두 상회하며 상승 추세를 유지함. 반면 유럽 항로는 정배열에도 불구하고 운임이 4주, 13주 이동평균선을 하회하며 단기 약세가 지속됨

유럽항로 운임의 이동평균 추이



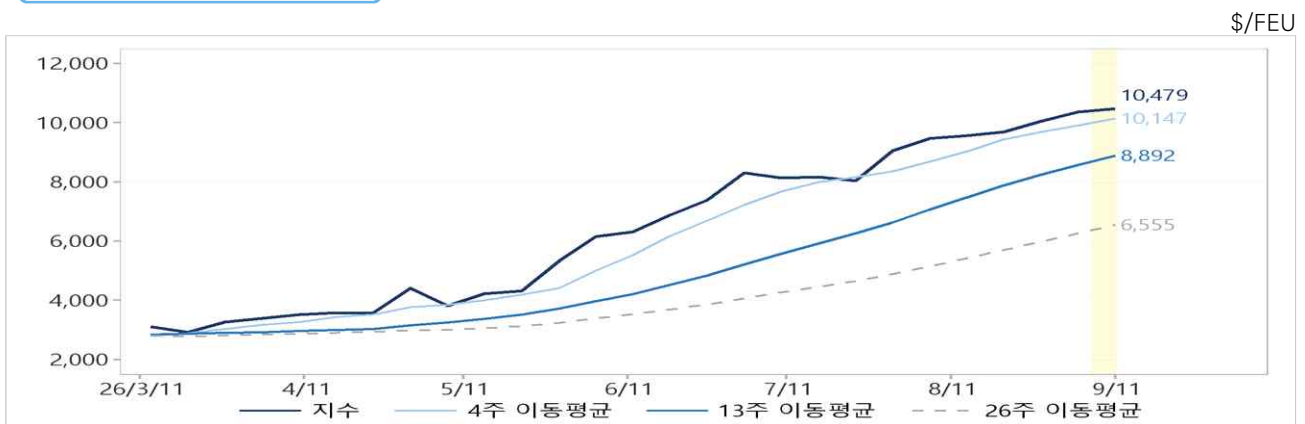
주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 7~11일 구간임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

I 컨테이너선 운임 추세

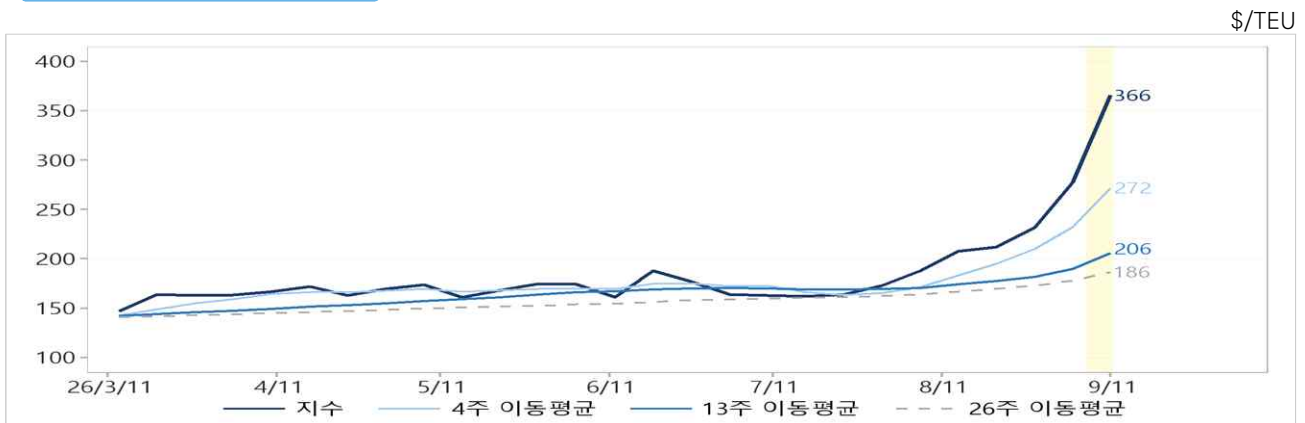
미서안항로 운임의 이동평균 추이



미동안항로 운임의 이동평균 추이



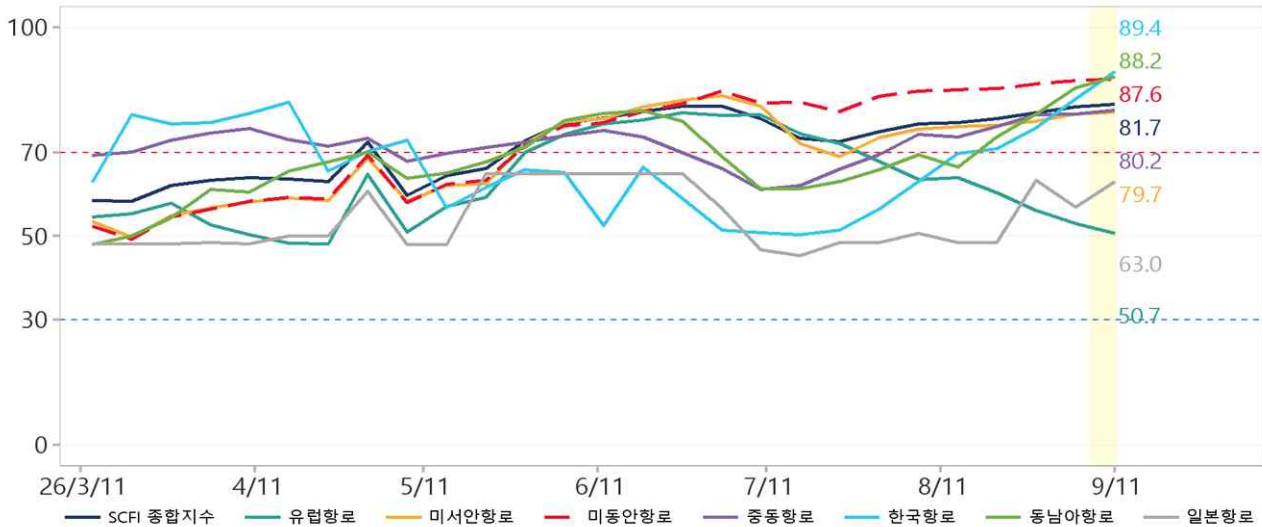
한국항로 운임의 이동평균 추이



컨테이너선 운임 강도

- 한국과 동남아 항로의 RSI는 각각 89.4, 88.2로 전주보다 상승하며 운임 강도가 확대됨. 미주와 중동 항로는 70을 상회하며 높은 수준을 유지한 반면 유럽항로는 50.7로 하락하며 상대적으로 낮은 운임 강도를 나타냄

컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

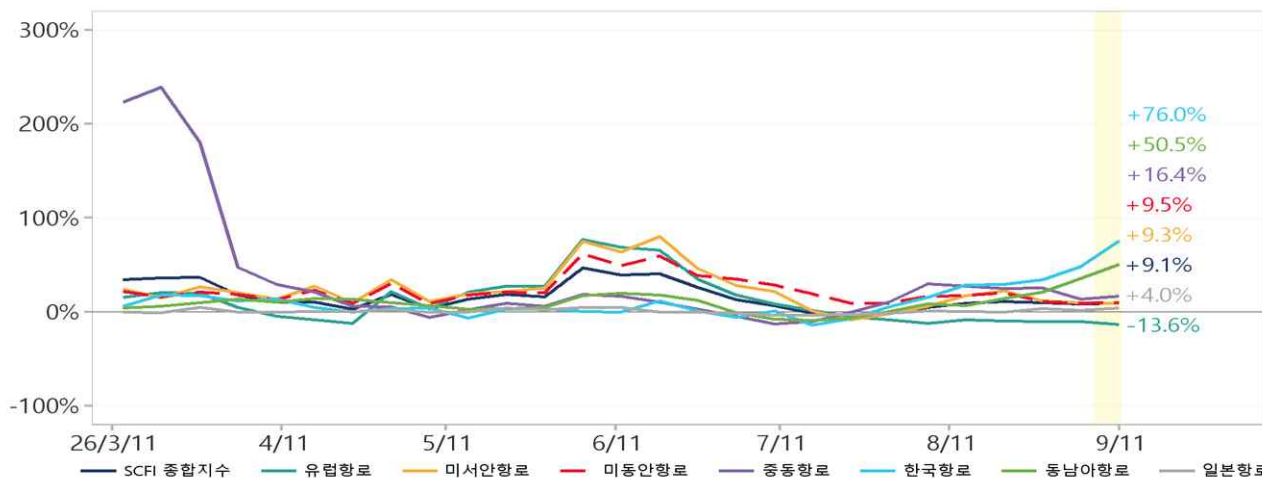


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 한국항로가 전주 45.9%에서 76.0%, 동남아 항로는 37.4%에서 50.5%로 확대되며 상승 탄력이 강화됨. 반면 미주와 중동항로의 상승 모멘텀은 다소 둔화됐으며 유럽항로는 -13.6%로 하락 모멘텀이 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

I 원유선

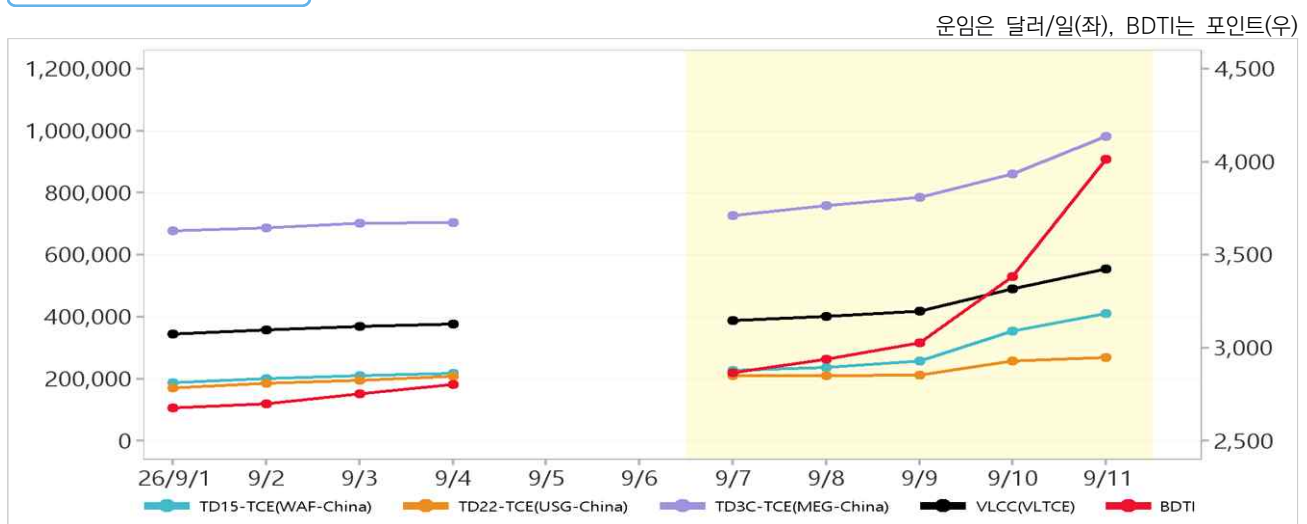
(운임) 주요 VLCC 항로 전반에서 큰 폭의 운임 상승세 지속

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 18.8% 상승한 823,599달러/일을 기록하며 VLCC 평균 운임 상승을 견인함. 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 45.4% 오른 297,332달러/일로 가장 큰 상승폭을 나타냈으며, 미국 걸프-중국 항로(TD22-TCE)도 22.1% 상승한 231,826달러/일을 기록함. BDTI는 전주 대비 18.8% 상승한 3,246포인트를 나타냈으며, 일별 운임도 주요 항로 모두 주 후반으로 갈수록 상승폭이 확대됨

(동향) 마-이란의 상선 공격 확대와 실질 가용 선박 부족으로 주요 항로 강세, 단기적으로 고운임 지속 전망

- 지난 9일 미국과 이란이 호르무즈 해협 인근 선박을 대상으로 상호 공격을 확대하면서 다수 상선이 피해를 입는 등 중동 해역의 운항 위험이 재차 높아짐. 같은 기간 중동 시장에서는 다수의 화물이 유입된 반면 즉시 투입 가능한 선박이 부족해 중동-중국 항로 운임이 급등했으며, 이러한 선박 제약이 대서양 시장에도 파급되면서 서아프리카와 미국 걸프 항로도 큰 폭의 상승세를 나타냄
- 우회 운항에 따른 운송 거리 연장과 선박 재배치 지연으로 가용 선박 흡수가 가속화되고 있어 단기적으로 고운임 기조가 이어질 전망이다. 마-이란 간 재협상이나 종전이 성사되더라도 해협 운항 정상화까지 수주에서 수개월이 소요될 것으로 관측되어, 사태 완화 이후에도 운임 하향 안정에는 상당한 시차가 예상됨

원유선 운임 추이



자료: Clarksons

BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분	9.7~9.11	8.31~9.4	전주대비차이		
BDTI	3,246	2,734	▲	513	18.8%
VLCC	450,919	362,541	▲	88,378	24.4%
TD3C-TCE(MEG-China)	823,599	693,264	▲	130,335	18.8%
TD22-TCE(USG-China)	231,826	189,911	▲	41,915	22.1%
TD15-TCE(WAF-China)	297,332	204,446	▲	92,886	45.4%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 포함

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

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

구분	종가 (9.11)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
VLCC	554,170	▲ +22.9%	▲ +57.2%	▲ +113.8%	정배열	▲	+136.0%	97.5
TD3C	982,072	▲ +19.2%	▲ +47.1%	▲ +103.0%	정배열	▲	+103.1%	97.9
TD22	269,680	▲ +16.3%	▲ +48.8%	▲ +92.1%	정배열	▲	+136.3%	91.4
TD15	410,759	▲ +38.1%	▲ +96.9%	▲ +168.0%	정배열	▲	+285.0%	93.4

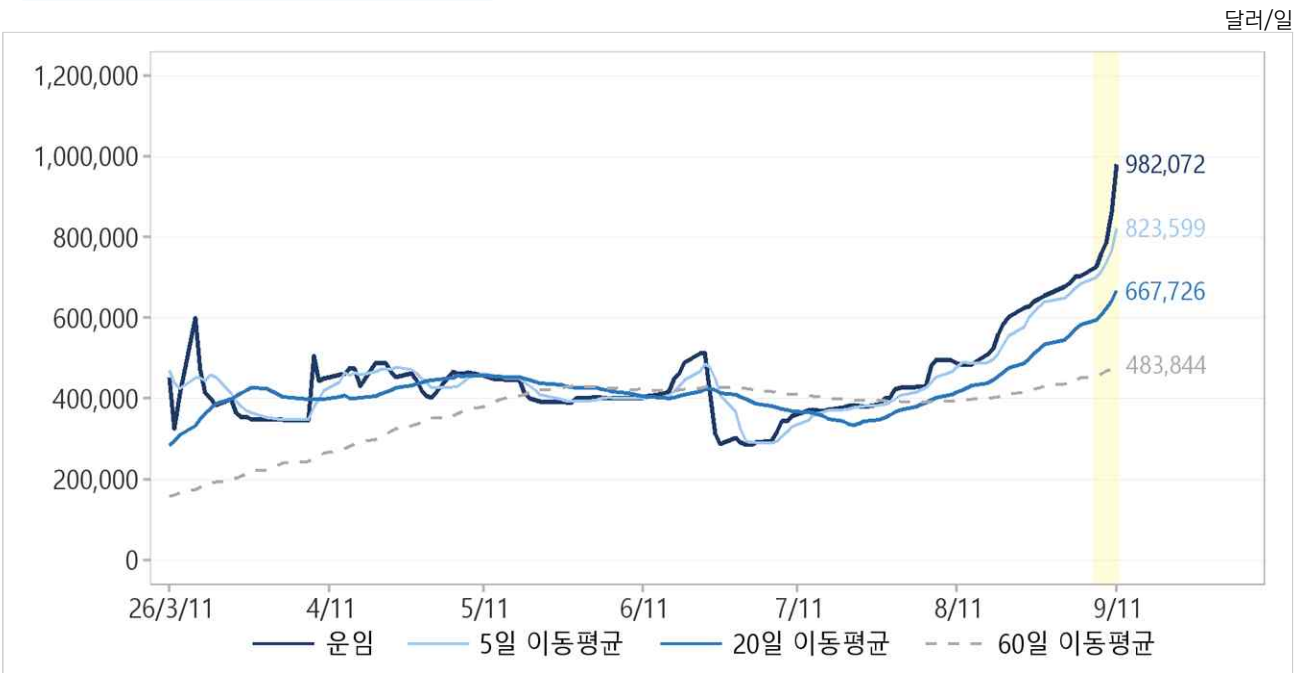
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

Ⅰ 탱커선 운임 추세

- VLCC와 주요 항로 운임은 모두 중장기 이동평균선을 상회하며 상승 추세가 강화됨. 특히 TD3C는 단기·중기·장기 이동평균선을 모두 상회하며 상승 추세가 더욱 강화됨

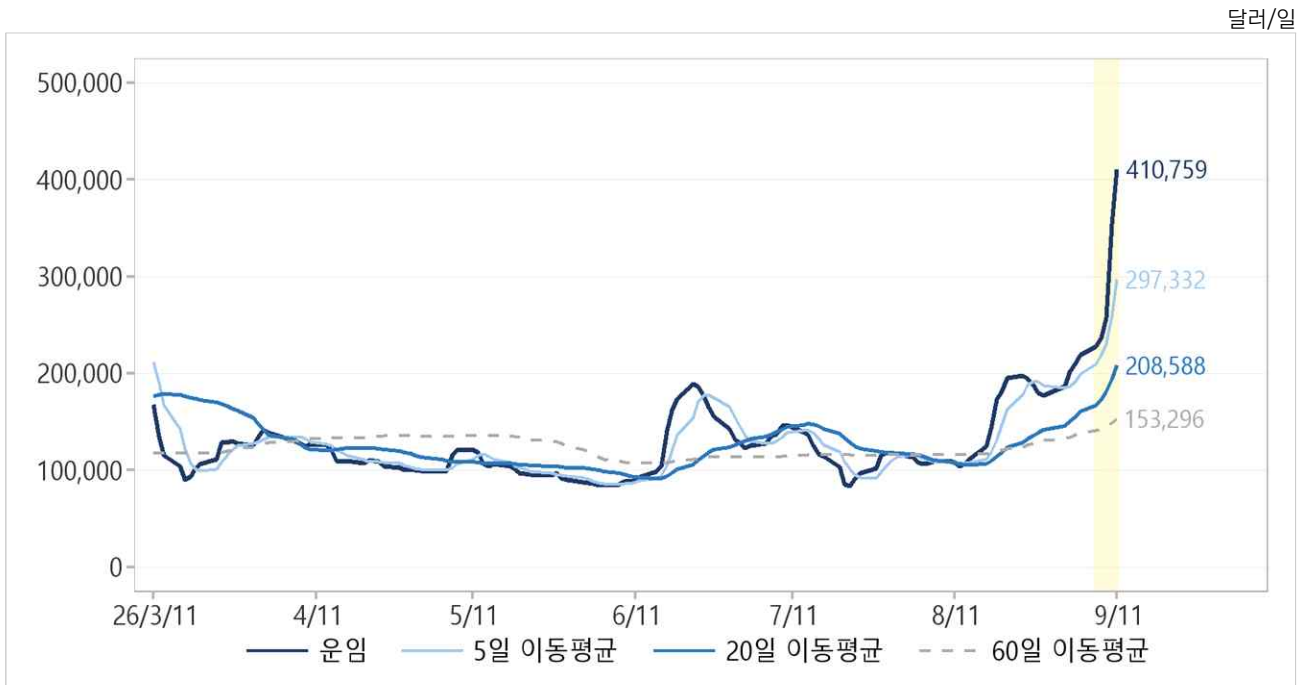
TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이



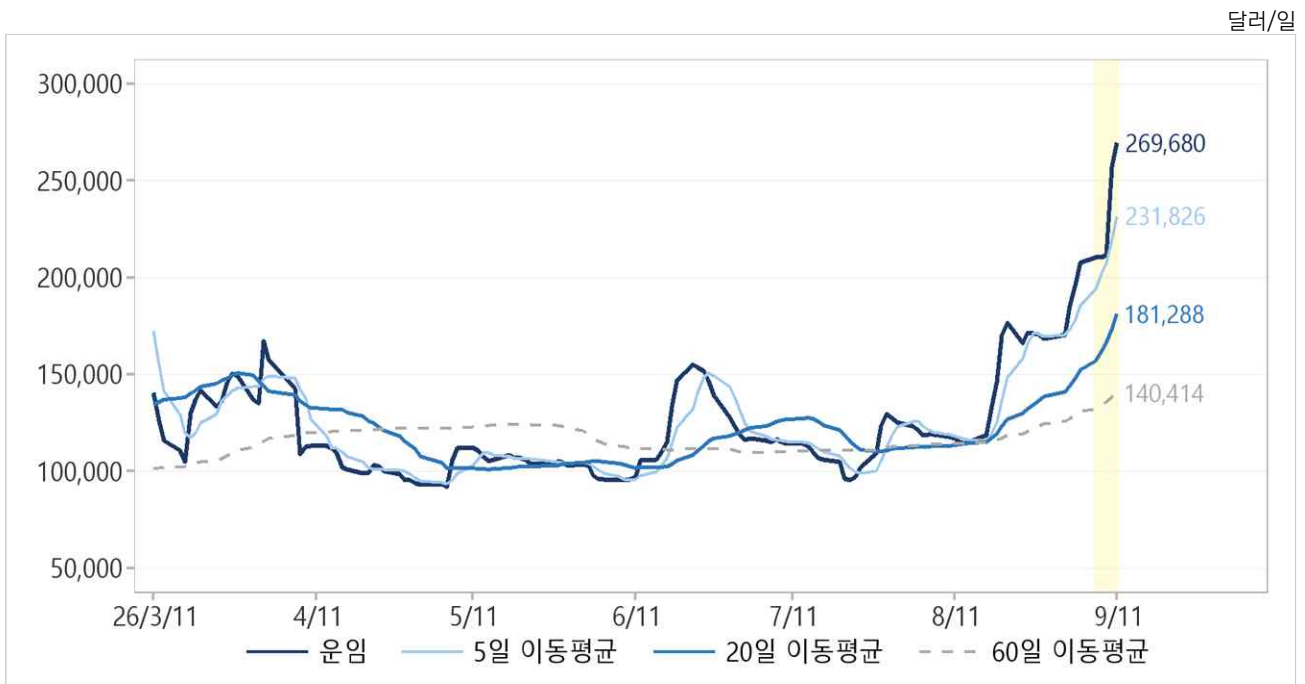
주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 7~11일 구간임
자료: Clarksons

I 탱커선 운임 추세

TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



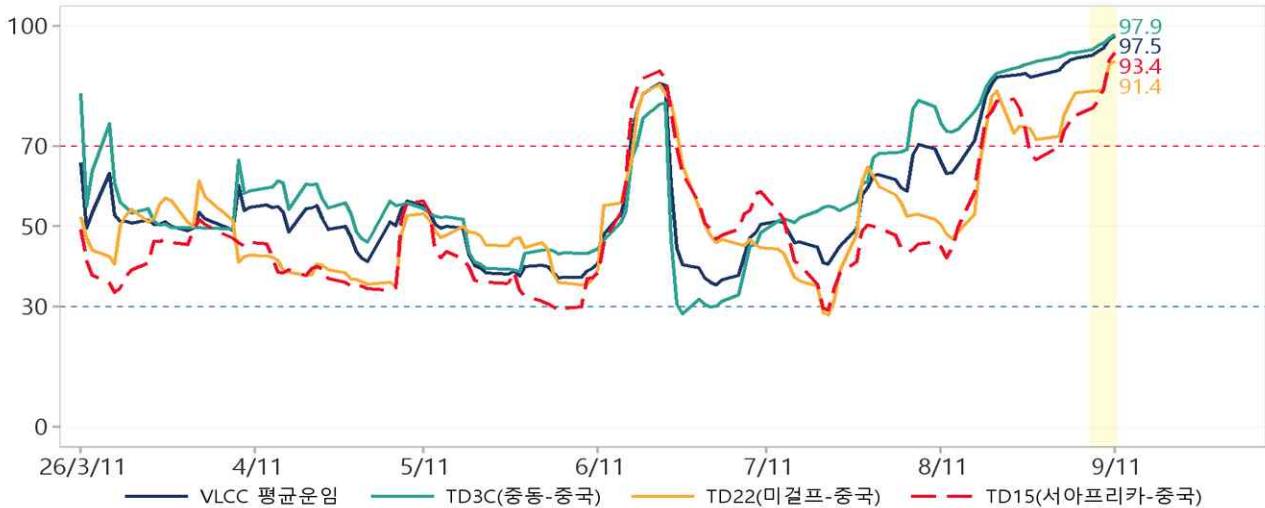
TD22(미걸프-중국) 운임의 이동평균 추이



Ⅰ 탱커선 운임 강도

- 주요 항로의 RSI는 모두 90을 상회하며 운임 강도가 전주보다 크게 확대됨. TD3C와 VLCC는 각각 97.9, 97.5로 가장 높은 수준을 기록했으며 TD15와 TD22도 각각 93.4, 91.4로 상승함

탱커선 주요 항로 RSI(14일)



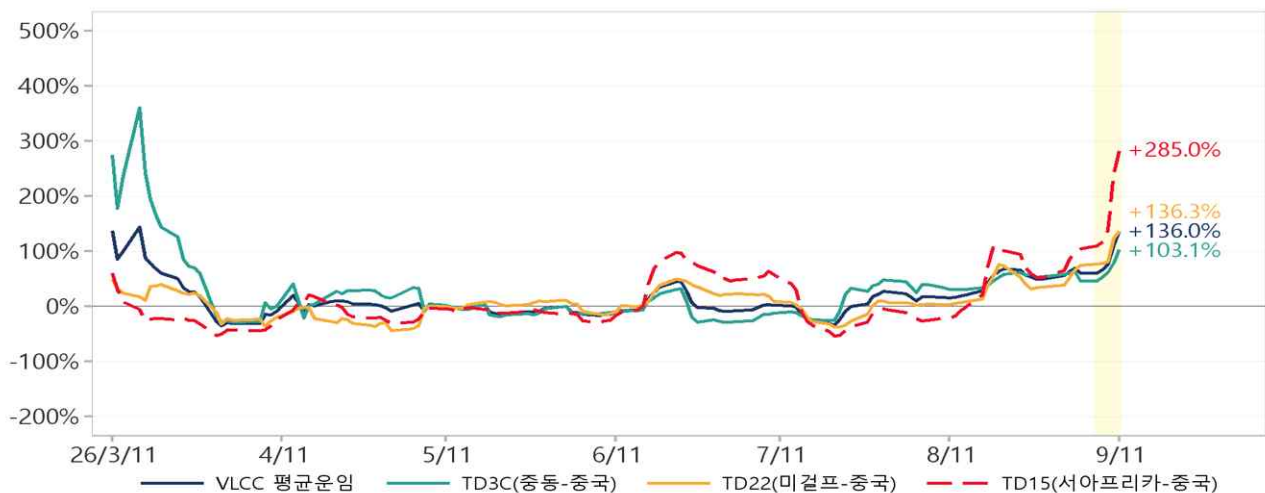
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 TD15가 전주 104.3%에서 285.0%로 급등하며 가장 높은 상승 탄력을 기록함. TD22도 74.8%에서 136.3%, VLCC는 59.9%에서 136.0%, TD3C는 46.3%에서 103.1%로 확대되며 모든 항로의 상승 모멘텀이 전주보다 크게 강화됨

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

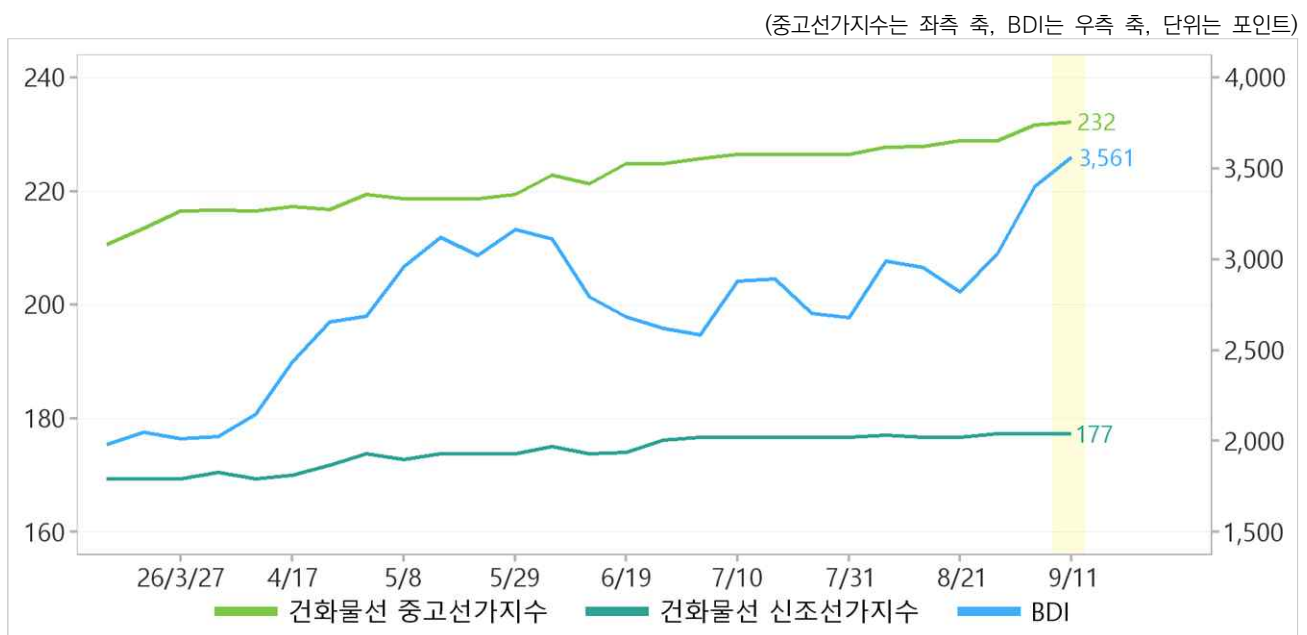
자료: Clarksons

4. 중고선

동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 전주 대비 0.5% 상승함

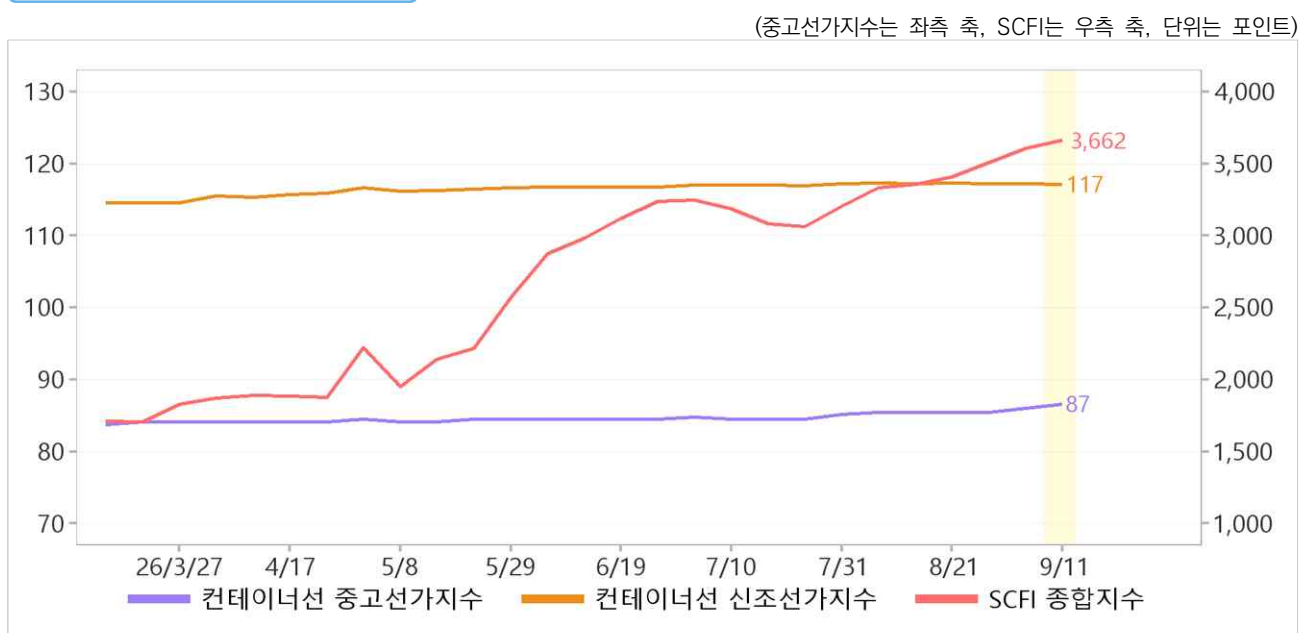
BDI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarksons

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 87로 상승하며 보험 흐름에서 벗어남

SCFI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표 (2026.9.11.기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	9월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
신조선가 (\$ Million)										
유조선	VLCC	131.0	-	131.0	128.0	131.0	129.9	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	-	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	44.4	43.2	43.5	43.3

자료: Clarksons

중고선가 (\$ Million)										
유조선	VLCC 15년	109.0	▲ 2.5	107.8	68.0	109.0	83.9	53.0	62.0	56.8
건화물선	케이프선 5년	74.0	-	74.0	67.0	74.0	70.5	62.0	66.0	63.4
	파나막스선 5년	42.0	▲ 0.2	41.9	33.0	42.0	37.9	30.5	34.0	32.3
	수프라막스선 5년	39.0	-	39.0	32.0	39.0	36.8	30.5	32.5	31.3
컨테이너선	13,500TEU 5년	118.0	-	118.0	117.5	118.0	118.0	111.0	117.0	114.5
	8,800TEU 10년	83.0	-	83.0	82.5	83.0	83.0	65.0	82.0	73.4
	8,800TEU 15년	78.0	-	78.0	77.5	78.0	78.0	52.0	77.0	64.4
	2,600~2,900TEU 5년	46.0	-	46.0	43.0	46.0	44.8	36.0	42.5	40.2

자료: Clarksons

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	597.5	▲ 29.5	582.8	353.2	761.2	547.7	336.2	492.5	421.5
	Singapore	676.0	▲ 28.5	661.8	357.8	907.8	583.3	348.2	514.2	430.7
	Korea	748.5	▲ 42.5	727.2	393.5	1,208.5	656.4	373.5	529.5	458.4
	Hong Kong	741.8	▲ 48.5	717.5	391.0	985.8	622.4	366.0	521.5	449.1
VLSFO	Rotterdam	696.8	▲ 11.8	690.9	408.2	811.8	629.9	386.0	552.5	475.4
	Singapore	865.0	▲ 7.5	861.2	423.2	1,126.8	729.0	424.2	604.0	506.8
	Hong Kong	901.2	▲ 24.5	889.0	437.2	1,109.8	749.7	439.2	604.2	517.3

자료: Clarksons

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	9월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
주요 원자재가 (\$/Tonne)										
철광석 61% (\$/Tonne)	북중국(CFR)	101.9	▲ 0.4	101.7	96.1	110.5	103.6	92.8	107.6	102.1
연료탄 (\$/Tonne)	중국 친황다오 (Q5500)	133.8	▲ 5.1	131.3	99.6	133.8	115.9	87.2	116.0	98.2
원료탄 (\$/Tonne)	중국 허난성 (EXW Henan)	296.4	▲ 17.3	287.8	190.4	296.4	224.1	161.1	229.2	190.6
곡물 (\$/Tonne)	대두(국제)	477.2	▲ 0.8	476.9	381.7	477.2	425.8	355.5	418.5	381.9
	옥수수(국제)	200.5	▼ 2.8	201.9	161.9	203.3	176.3	148.8	195.7	173.1
	밀(국제)	264.8	▼ 9.1	269.4	187.1	273.9	222.7	183.9	217.9	196.1

자료: 한국광해광업공단, 한국농촌경제연구원

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)

		7월	6월	5월	2026년 합계	2025년 합계	2024년 합계	2023년 합계
ASEAN	수출	18,806	18,196	15,828	106,889	122,489	114,011	109,123
	수입	8,891	8,724	7,381	57,570	82,183	78,828	78,033
NAFTA	수출	19,855	22,739	18,636	127,793	145,115	151,717	136,353
	수입	11,231	9,574	9,229	65,040	88,405	86,499	85,097
EU28	수출	10,279	8,368	6,803	53,781	77,300	74,722	74,147
	수입	6,304	7,249	6,574	46,598	71,303	69,321	73,011
BRICs	수출	25,405	23,189	21,749	142,268	162,532	162,194	154,128
	수입	18,653	18,367	17,039	116,608	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