

KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 9월 22일
감수 이언경 해운물류-해사연구본부장

발행인 조정희 원장
주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26

WEEKLY
SHIPPING
MARKET



CONTAINER

DRY BULK



TANKER

작성 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

1. 건화물선

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

동향분석

케이프선

(운임) 지난 주 대비 8.2% 하락한 51,942달러/일 기록

- 발틱거래소는 서호주발 철광석 신규 물동량 유입이 부진하면서 태평양 시장이 약세를 보였으나, 주 후반 브라질-서아프리카발 성악이 확대되면서 대서양 시장은 회복됐다고 평가함

(동향) 중국 철광석 항만 재고 증가, 브라질-기니 광산 생산 차질

- 중국 제철소의 수익성 악화로 선철 생산이 감소하면서 주요 35개 항만의 철광석 재고는 전주 대비 84만 톤 증가한 1억 4,433만 톤이며, 일평균 항만 반출량은 25,000톤 감소한 321만 톤으로 집계됨(상하이금속시장, SMM)
- 브라질 철강업체 우지미나스(Usiminas)는 철광석 가격 약세와 운임 급등으로 사맘바이아(Samambaia) 시설 가동을 중단했고, 이타미나스(Itaminas)도 유동성 확보를 위해 시설 1곳의 가동 중단을 계획함(블룸버그, Bloomberg)
- 기니 사법당국은 상업분쟁 관련 강제집행 조치로 9월 17일 기니의 보크사이트 생산업체 벨에어마이닝(Bel Air Mining)에 생산 일시 중단을 명령했으며, 일부 인력도 영향을 받은 것으로 전해짐(상하이금속시장, SMM)

파나막스선 · 수프라막스선

(운임) 지난 주 대비 3.8% 하락한 20,908달러/일 기록

- 클락슨은 북대서양의 신규 화물 유입 부진으로 파나막스선 시장이 약세를 보였다고 평가했으며, 발틱거래소는 북태평양발 곡물·칼륨·소다회 수요가 수프라막스선 운임 상승을 견인했다고 분석함

(동향) 중국 발전용 석탄 수입 둔화, 미국 북서부 곡물 수출 검사량 증가

- 중국의 수입 발전용 석탄은 가격 경쟁력과 발전사 입찰로 수요가 일부 유지되었으나, 중국 내 자국산 석탄 공급 확대 기대와 발전용 석탄 소비 감소로 일부 수요자들이 입찰을 연기·취소하는 등 구매세가 둔화됨(Sxcoal)
- 미국 북서부 항만의 9월 17일 기준 주간 곡물 수출 검사량은 전주 대비 9.6% 증가한 896,631톤이며, 옥수수는 43.8% 증가한 705,917톤으로 전량 일본·한국향으로 집계됨(미국 농무부, USDA)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

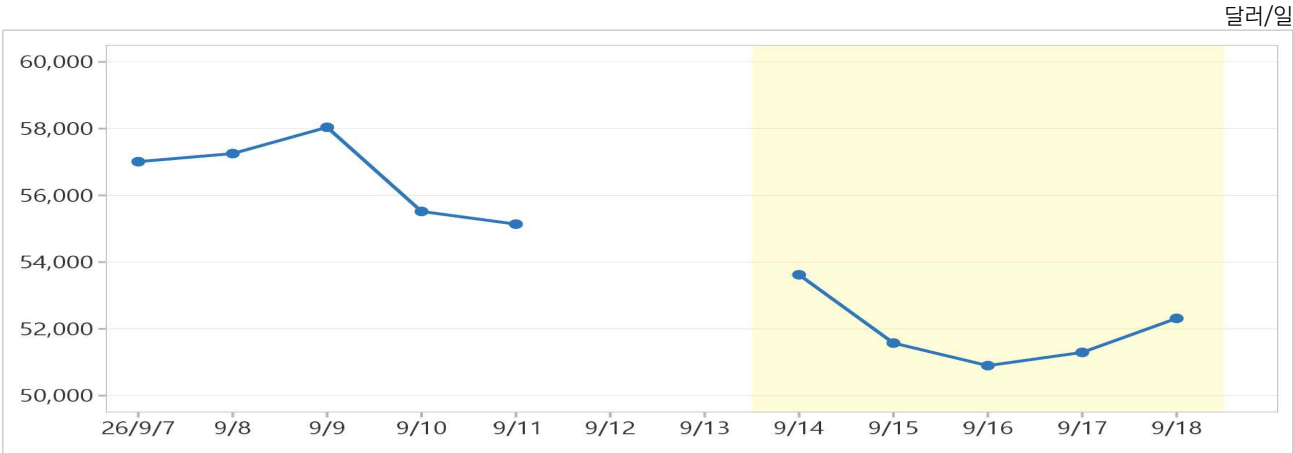
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분		9.14-9-18	9.7-9.11	전주대비차이	
케이프선	BCI	5,727	6,240	▼ -513	-8.2%
	스팟운임(5TC)	51,942	56,593	▼ -4,651	-8.2%
파나막스선	BPI	2,323	2,415	▼ -92	-3.8%
	스팟운임(5TC)	20,908	21,735	▼ -827	-3.8%
수프라막스선	BSI	1,748	1,702	▲ 45	2.7%
	스팟운임(11TC)	22,090	21,518	▲ 572	2.7%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

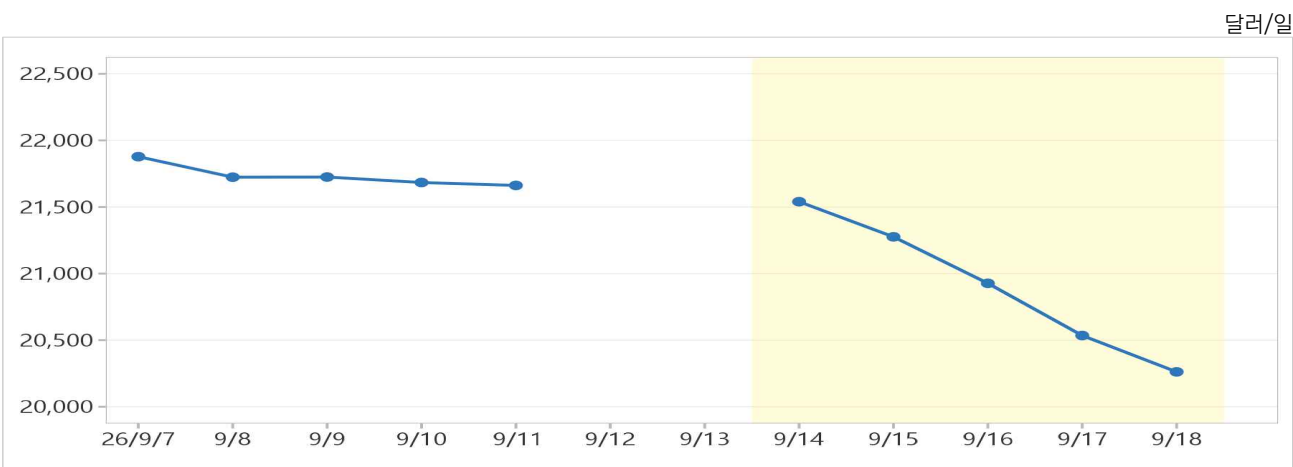
▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

케이프선 5TC 스팟운임 추이



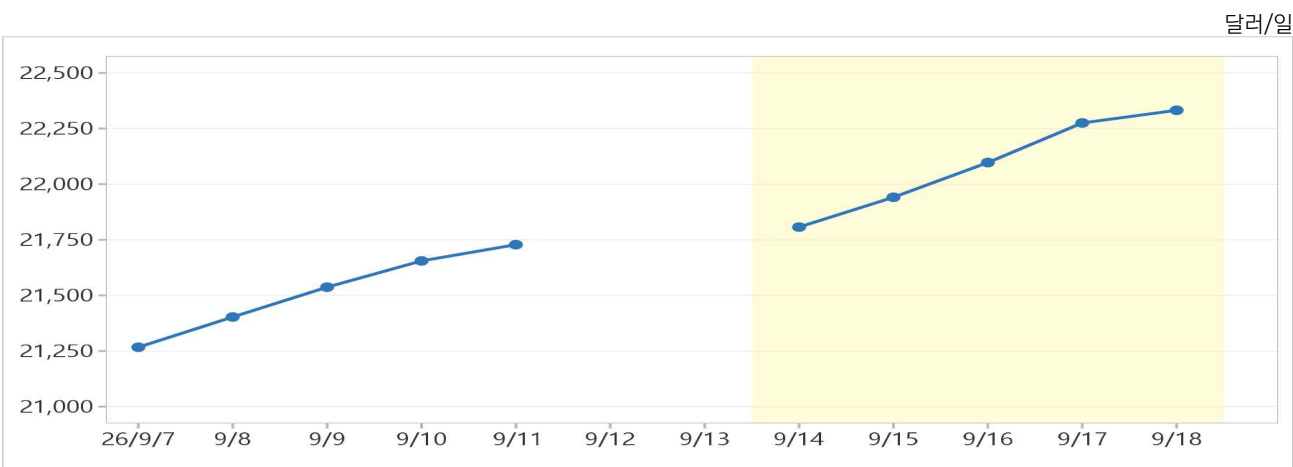
자료: Clarksons

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 (9.18)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
케이프선	52,315.0	- +0.7%	▲ +2.5%	▲ +20.3%	중장기 정배열	▲	+30.2%	57.4
파나막스선	20,262.0	▼ -3.1%	▼ -3.5%	- +0.9%	중장기 정배열	▲	+7.8%	42.0
수프라막스선	22,332.0	▲ +1.1%	▲ +4.7%	▲ +5.8%	중장기 정배열	▲	+7.9%	90.2

▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

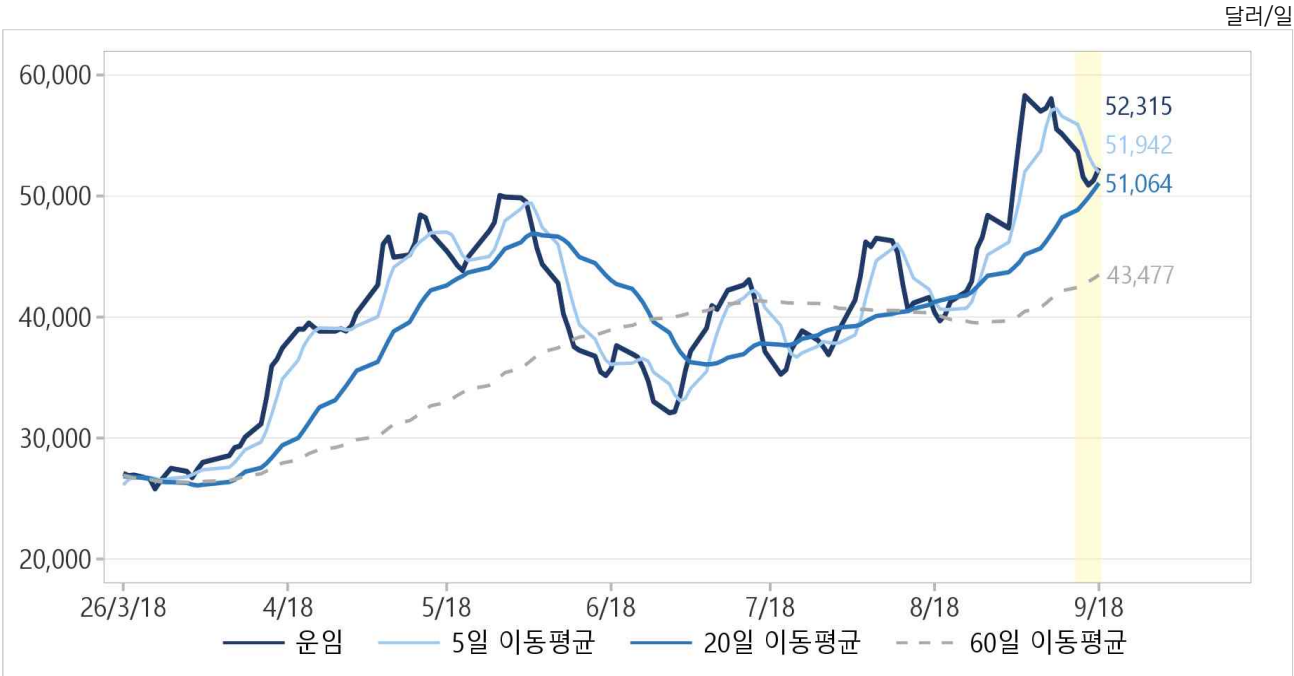
주: 이동평균 대비 +1% 초과는 상회, ±1% 이내는 근접, -1% 미만은 하회로 표기하며, 이동평균 배열은 20일선이 60일선을 상회하면 중장기 정배열로 표기함

자료: Clarksons

건화물선 운임 추세

- 케이프선은 운임이 단기 이동평균선에 근접한 가운데 중기와 장기 이동평균선을 각각 2.5%, 20.3% 상회하며 중·장기 상승 추세를 유지함. 파나막스선은 단기와 중기 이동평균선을 각각 3.1%, 3.5% 하회하며 단기 약세가 나타난 반면 수프라막스선은 단기, 중기, 장기 이동평균선을 모두 상회하며 상승 추세가 강화됨

케이프선 운임의 이동평균 추이

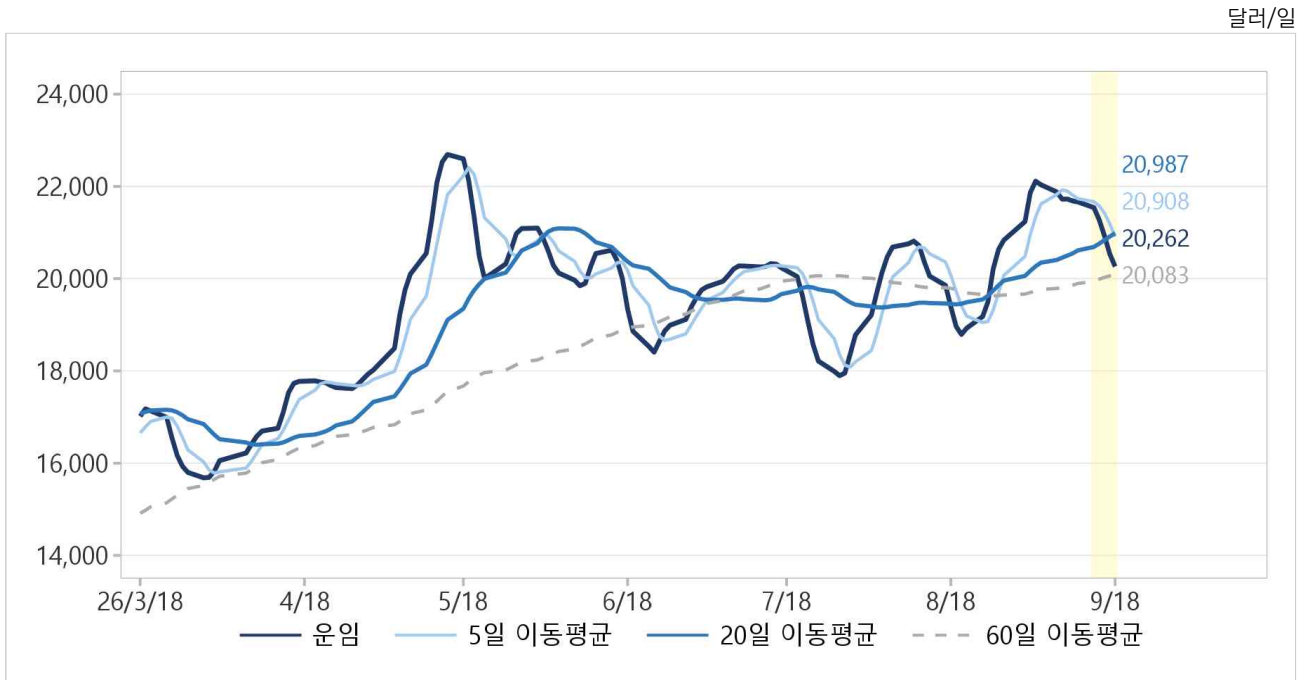


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 14일- 9월 18일 구간임

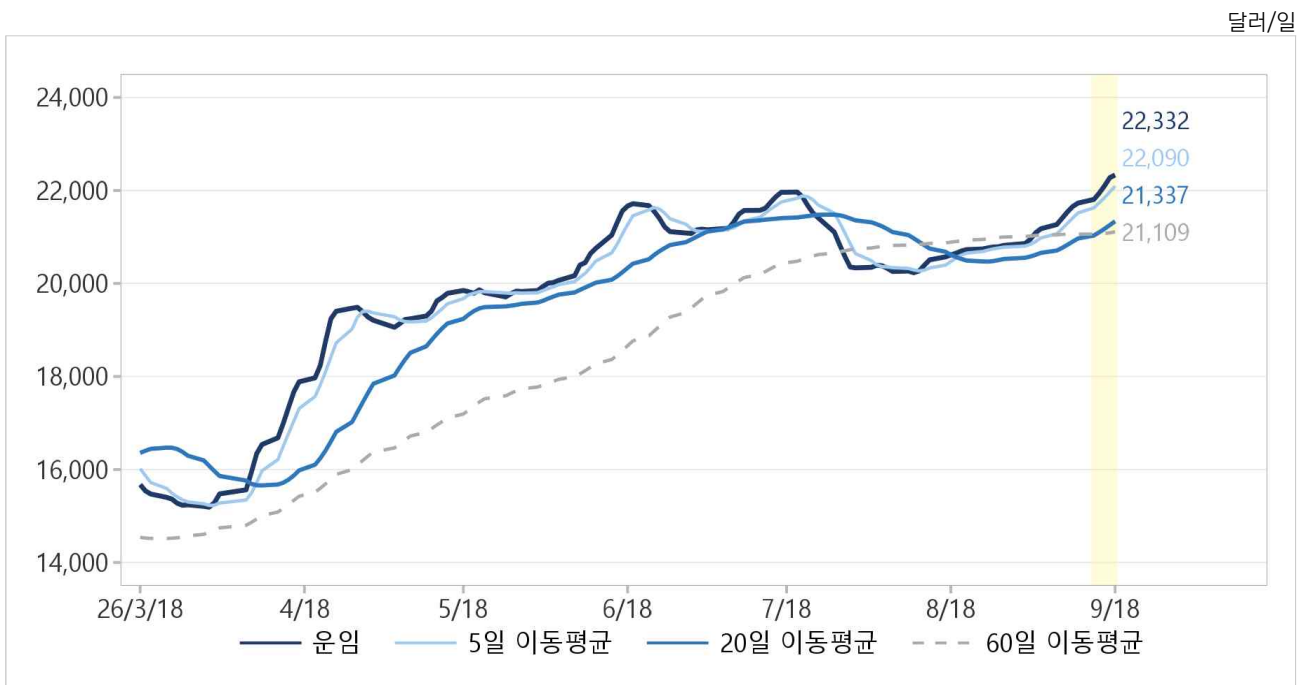
자료: Clarksons

I 건화물선 운임 추세

파나마맥스선 운임의 이동평균 추이



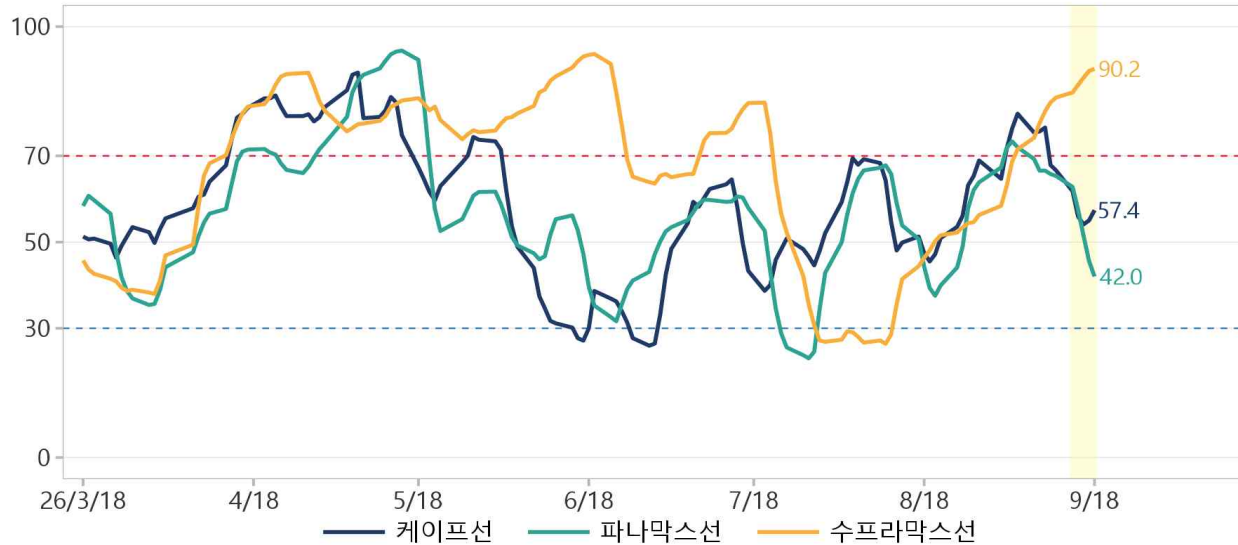
수프라맥스선 운임의 이동평균 추이



건화물선 운임 강도

- 케이프선과 파나마스선의 RSI는 각각 57.4, 42.0으로 전주보다 하락하며 운임 강도가 약화됨. 반면 수프라막스선은 90.2로 상승해 과매수 구간에서 높은 운임 강도를 지속함

건화물선 주요 선형 RSI(14일)



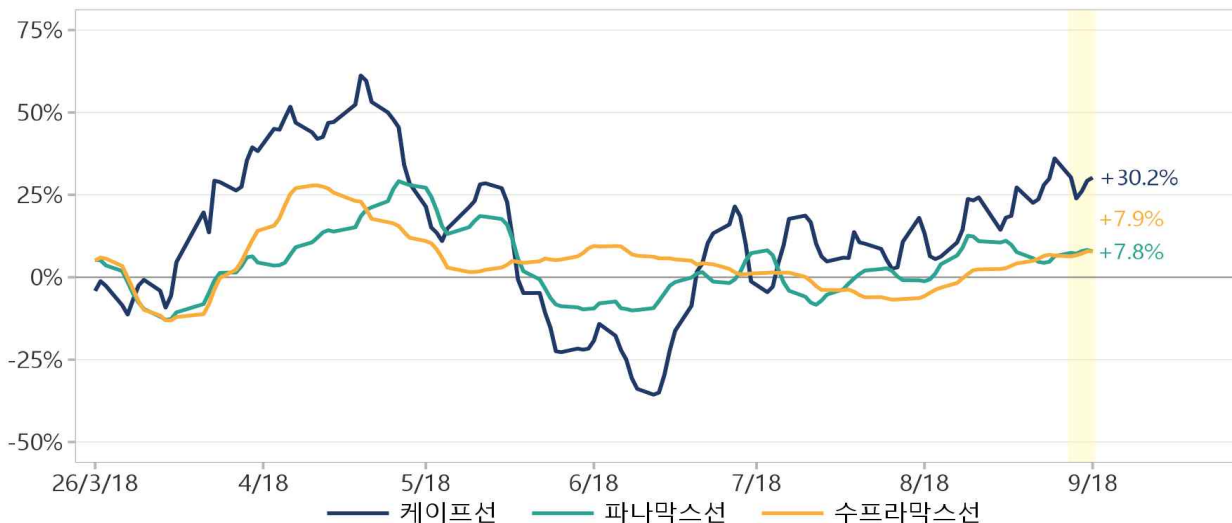
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

건화물선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 케이프선이 30.2%로 높은 수준을 유지했으나 전주보다 상승 탄력이 둔화됨. 파나마스선과 수프라막스선은 각각 7.8%, 7.9%로 전주보다 확대되며 플러스 모멘텀을 유지함

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

컨테이너선

(운임) 전주 대비 0.7% 상승한 3,688 기록

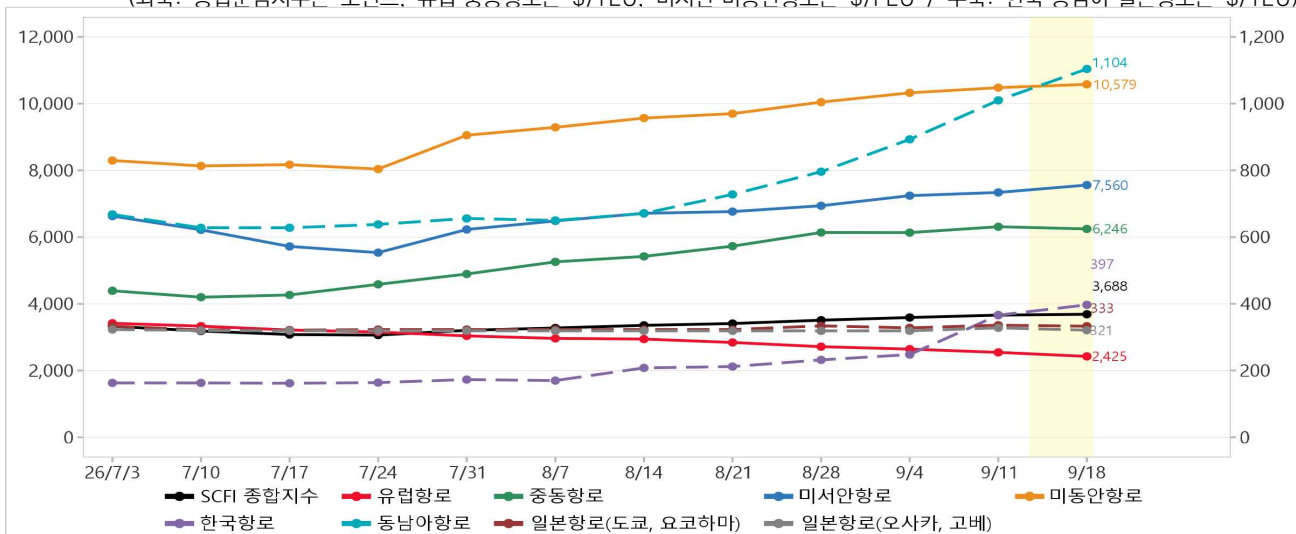
- 미주항로는 미서안(3.0%)과 미동안(1.0%)항로 운임이 상승하며 강세를 이어감. 동남아와 한국항로 운임도 각각 9.3%, 8.5% 오르며 큰 폭의 상승세를 나타냄. 반면 유럽항로 운임은 4.7% 하락하며 약세가 지속되고 있음

(동향) 중국 국경절 전 선적 수요 강세, 유럽항로는 수에즈 복귀 확대로 약세

- 미주항로는 중국 국경절 연휴를 앞둔 선적 수요와 선사들의 선복 조절이 맞물리면서 상승세를 이어감. 국경절 연휴를 앞두고 화물 확보를 위한 선적이 집중되는 가운데 선사들이 임시 결항을 늘리며 공급을 조절하고 있음
- 상하이, 닝보 등 주요 항만은 태풍의 영향이 이어지면서 일부 선사들이 기항을 조정하거나 취소하는 등 운항 차질이 이어지고 있음. 이러한 공급 제약과 국경절 이전 물량 증가가 맞물리면서 한국과 동남아 항로를 중심으로 운임이 상승하고 있으며, 최근 선박 연료유 가격 상승에 따른 비용 부담도 운임을 지지하는 요인으로 작용함
- 반면 유럽항로는 조기 성수기 이후 수요가 둔화되면서 하락세를 지속하고 있음. 머스크와 하판로이드가 일부 아시아-유럽 서비스를 희망봉 우회에서 수에즈 운항으로 전환하기로 발표하는 등 수에즈 복귀가 점차 확대되고 있어 향후 항해거리 단축에 따른 유효 선복 증가가 유럽항로 운임의 추가 하방 요인으로 작용할 가능성이 있음

컨테이너선 운임 추이

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



자료: 상하이해운거래소, Clarkson

SCFI 및 주요 항로별 운임

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

구분		9.14-9.18	9.7-9.11	전주대비차이	
운임	종합운임지수	3,688	3,662	▲ 26	0.7%
	유럽항로	2,425	2,545	▼ -120	-4.7%
	미서안항로	7,560	7,339	▲ 221	3.0%
	미동안항로	10,579	10,479	▲ 100	1.0%
	중동항로	6,246	6,311	▼ -65	-1.0%
	한국항로	397	366	▲ 31	8.5%
	동남아항로	1,104	1,010	▲ 94	9.3%
	일본항로(도쿄, 요코하마)	333	336	▼ -3	-0.9%
	일본항로(오사카, 고베)	321	328	▼ -7	-2.1%

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

▲ 상승 ▼ 하락 - 포함

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 (9.18)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		4주선	13주선	26주선				
SCFI 종합지수	3,688	▲ +2.1%	▲ +10.0%	▲ +32.2%	중장기 정배열	▲	+8.2%	84.2
유럽항로	2,425	▼ -6.1%	▼ -18.3%	▼ -2.4%	중장기 정배열	▼	-14.7%	47.0
미서안항로	7,560	▲ +4.0%	▲ +15.0%	▲ +52.1%	중장기 정배열	▲	+11.8%	80.7
미동안항로	10,579	▲ +2.1%	▲ +15.5%	▲ +55.8%	중장기 정배열	▲	+9.1%	90.8
중동항로	6,246	- +0.6%	▲ +19.1%	▲ +32.1%	중장기 정배열	▲	+9.0%	80.9
한국항로	397	▲ +27.8%	▲ +82.0%	▲ +105.5%	중장기 정배열	▲	+87.3%	90.1
동남아항로	1,104	▲ +16.1%	▲ +47.2%	▲ +65.7%	중장기 정배열	▲	+51.6%	91.6
일본항로	333	- +0.1%	▲ +1.7%	▲ +2.3%	중장기 정배열	▲	+3.1%	59.1

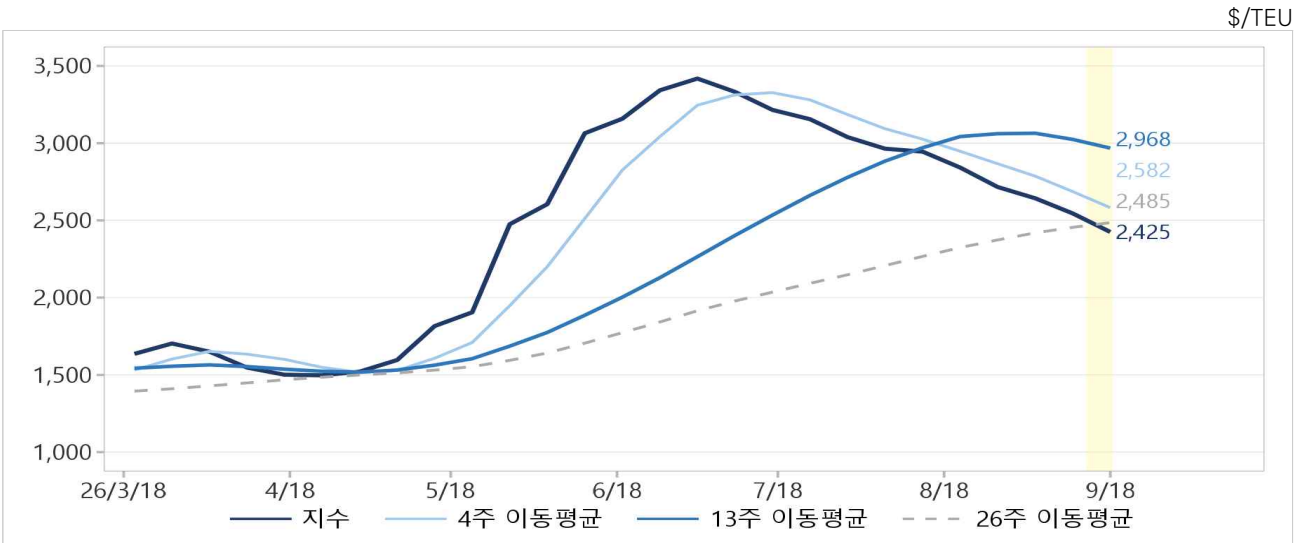
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

컨테이너선 운임 추세

- 미주, 중동, 한국, 동남아 항로는 운임이 단기·중기·장기 이동평균선을 모두 상회하며 상승 추세를 유지함. 특히 한국과 동남아 항로는 단기 이동평균선을 각각 27.8%, 16.1% 상회하며 강한 상승 흐름을 나타냄. 중동항로는 단기 이동평균선에 근접한 가운데 중·장기 이동평균선을 상회함. 반면 유럽항로는 주요 이동평균선을 모두 하회하며 약세가 지속됨

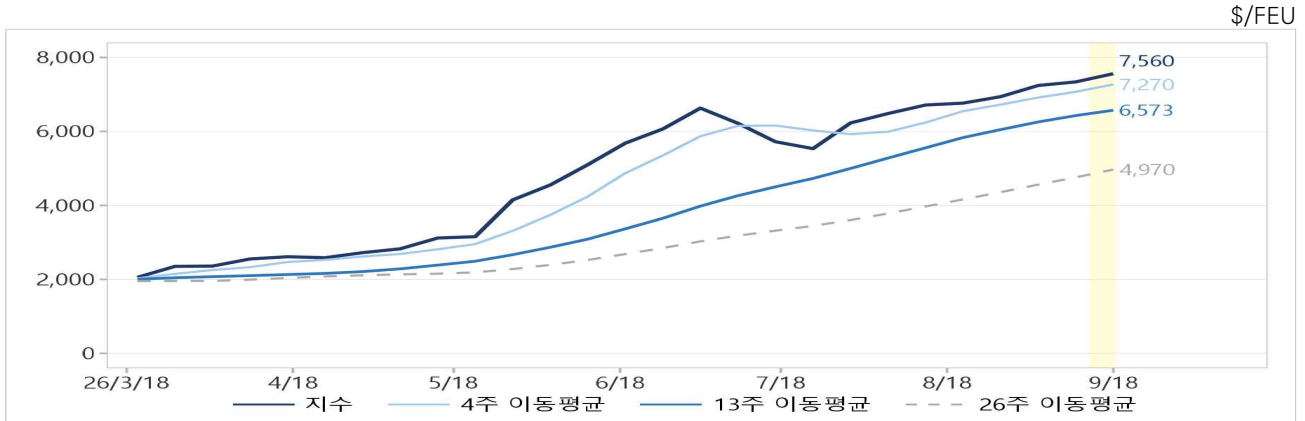
유럽항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 14일- 9월 18일 구간임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

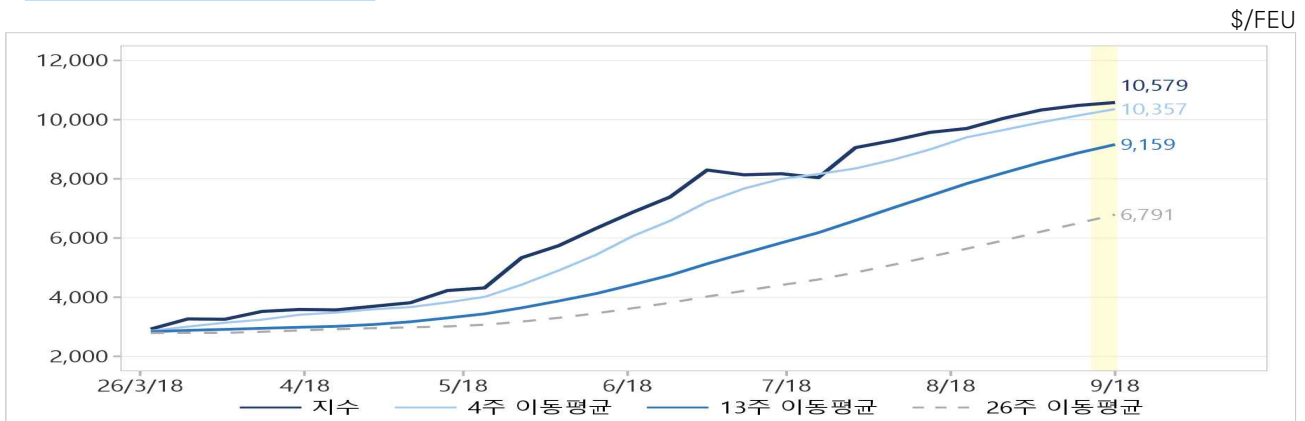
I 컨테이너선 운임 추세

미서안항로 운임의 이동평균 추이



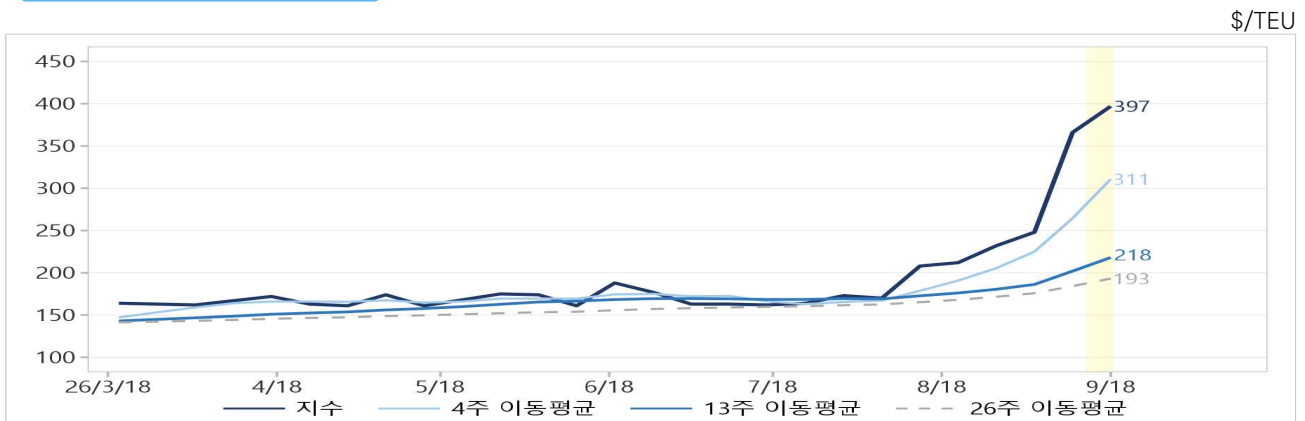
주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 14일- 9월 18일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

미동안항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 14일- 9월 18일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

한국항로 운임의 이동평균 추이

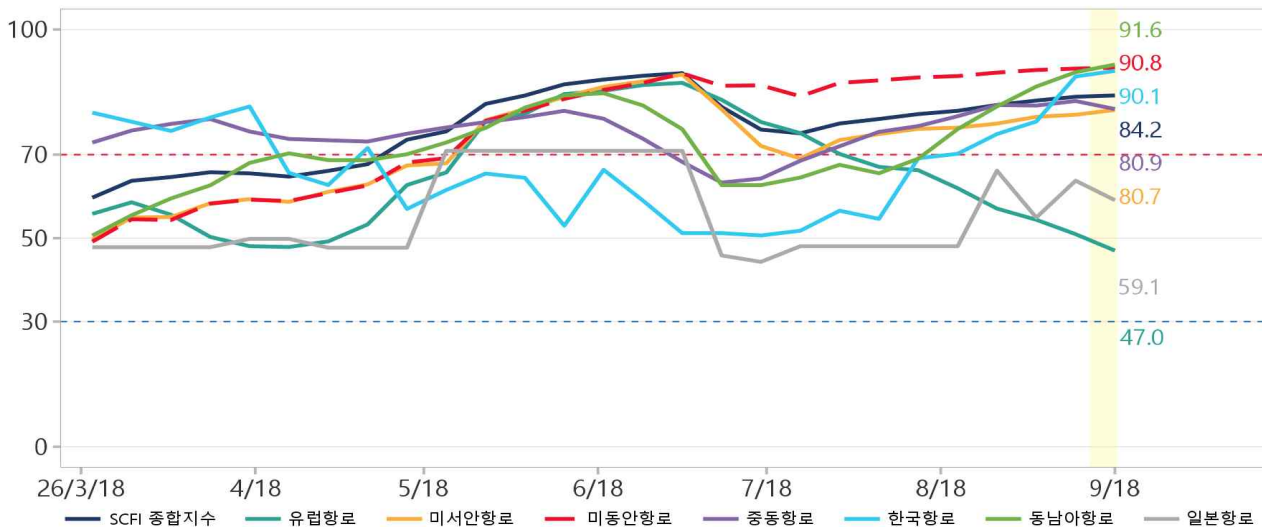


주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 14일- 9월 18일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

I 컨테이너선 운임 강도

- 동남아, 미동안, 한국 항로의 RSI는 90을 상회하며 높은 운임 강도를 나타냄. 미서안과 중동항로도 80을 상회하며 강세를 유지한 반면 유럽항로는 47.0으로 하락해 주요 항로 중 가장 낮은 운임 강도를 기록함

컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

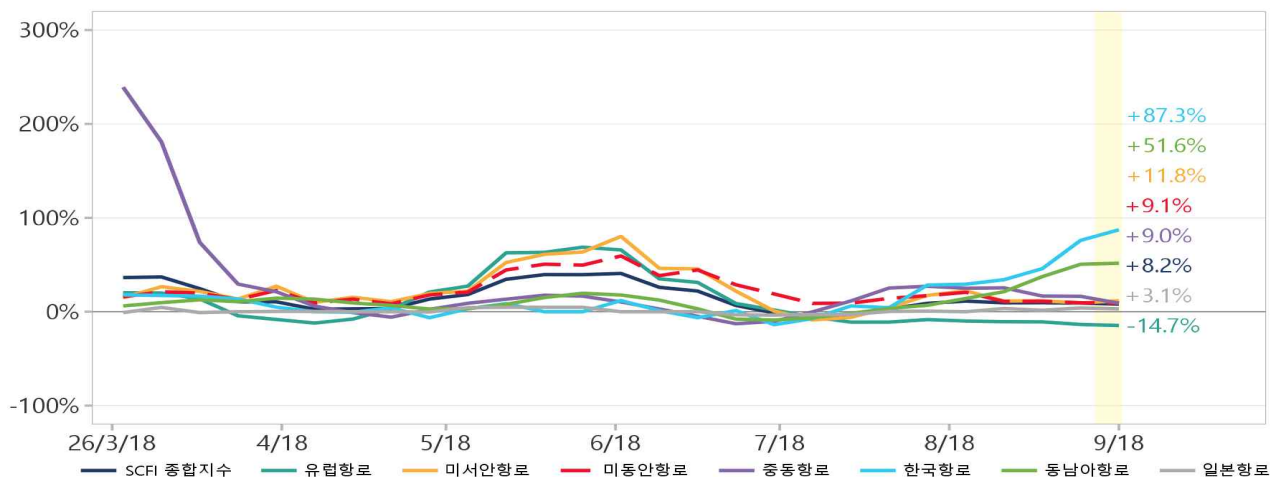


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

I 컨테이너선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 한국항로가 87.3%로 가장 높은 상승 탄력을 기록했으며 동남아항로는 51.6%로 상승 모멘텀이 확대됨. 미서안항로는 전주보다 상승 탄력이 강화된 반면 미동안과 중동항로는 플러스 모멘텀을 유지했으나 상승 탄력은 다소 둔화됨. 유럽항로는 -14.7%로 하락 모멘텀이 확대되며 약세가 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

I 원유선

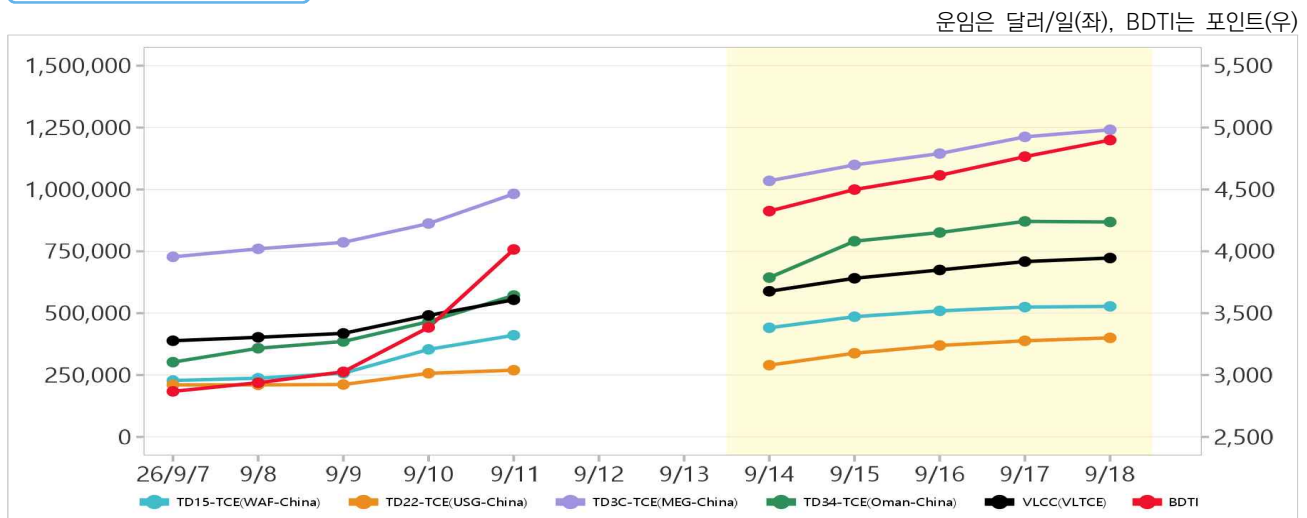
(운임) 지정학적 리스크 장기화 속 주요 VLCC 항로 운임 동반 강세

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 39.2% 상승한 1,146,485달러/일로 주간 평균 기준 100만 달러를 상회함. 오만-중국 항로(TD34-TCE)는 92.0% 상승한 799,983달러/일로 가장 큰 상승폭을 나타냈으며, 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)와 미국 걸프-중국 항로(TD22-TCE)도 각각 67.4%, 54.1% 상승한 497,652달러/일과 357,259달러/일을 기록함. BDTI는 전주 대비 42.3% 상승한 4,620포인트를 나타냈으며, 일별 운임도 주요 항로 모두 주 후반까지 가파른 상승세를 이어감

(동향) 걸프 해역 내 선적 기피와 환적 확대에 따른 선박 회전을 저하로 운임 급등, 단기적으로 고운임 지속 전망

- 일부 선주의 걸프 해역 진입 기피로, 원유를 셔틀 탱커로 오만만까지 운송한 뒤 VLCC에 옮겨 싣는 STS(Ship-to-Ship transfer, 선박 간 환적)방식이 확대됨. 이는 원유 수출을 유지하는 보완 수단으로 기능하나, 추가 환적과 대기 절차로 선박 점유기간과 필요 척수가 늘어나 즉시 투입 가능한 선박을 제약하는 요인으로도 작용함
- 중동-중국 항로 일일 용선료는 지난 14일 103만 5천 달러로 사상 처음 100만 달러를 돌파함. 단기적으로는 통항 위험과 선박 투입 차질로 가용 선박이 부족한 상황이 이어지며 높은 운임 수준이 유지될 가능성이 있음. 다만 VLCC 운송비 급등, 선박 확보 등에 대응하기 위해 일부 화주가 Suezmax 등 상대적으로 작은 선형의 활용을 검토할 수 있어, 향후 시황은 신규 화물 유입과 선박 재배치, 선형 간 수요 이동 등 수급 변화에 좌우될 것으로 전망됨

원유선 운임 추이



자료: Clarksons

BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분	9.14-9-18	9.7-9.11	전주대비차이		
BDTI	4,620	3,246	▲	1,374	42.3%
VLCC	667,132	450,919	▲	216,213	47.9%
TD3C-TCE(MEG-China)	1,146,485	823,599	▲	322,887	39.2%
TD22-TCE(USG-China)	357,259	231,826	▲	125,433	54.1%
TD15-TCE(WAF-China)	497,652	297,332	▲	200,321	67.4%
TD34-TCE(Oman-China)	799,983	416,653	▲	383,330	92.0%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

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

구분	종가 (9.18)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀	RSI (14)
		5일선	20일선	60일선			
VLCC	722,946	▲ +8.4%	▲ +60.2%	▲ +146.6%	중장기 정배열	▲ +131.9%	98.7
TD3C	1,241,097	▲ +8.3%	▲ +51.1%	▲ +129.0%	중장기 정배열	▲ +112.3%	98.9
TD22	400,265	▲ +12.0%	▲ +69.2%	▲ +153.9%	중장기 정배열	▲ +135.3%	96.3
TD15	527,477	▲ +6.0%	▲ +78.0%	▲ +193.2%	중장기 정배열	▲ +191.8%	95.7
TD34	868,538	▲ +8.6%	▲ +106.1%	▲ +265.2%	중장기 정배열	▲ +339.1%	97.7

▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

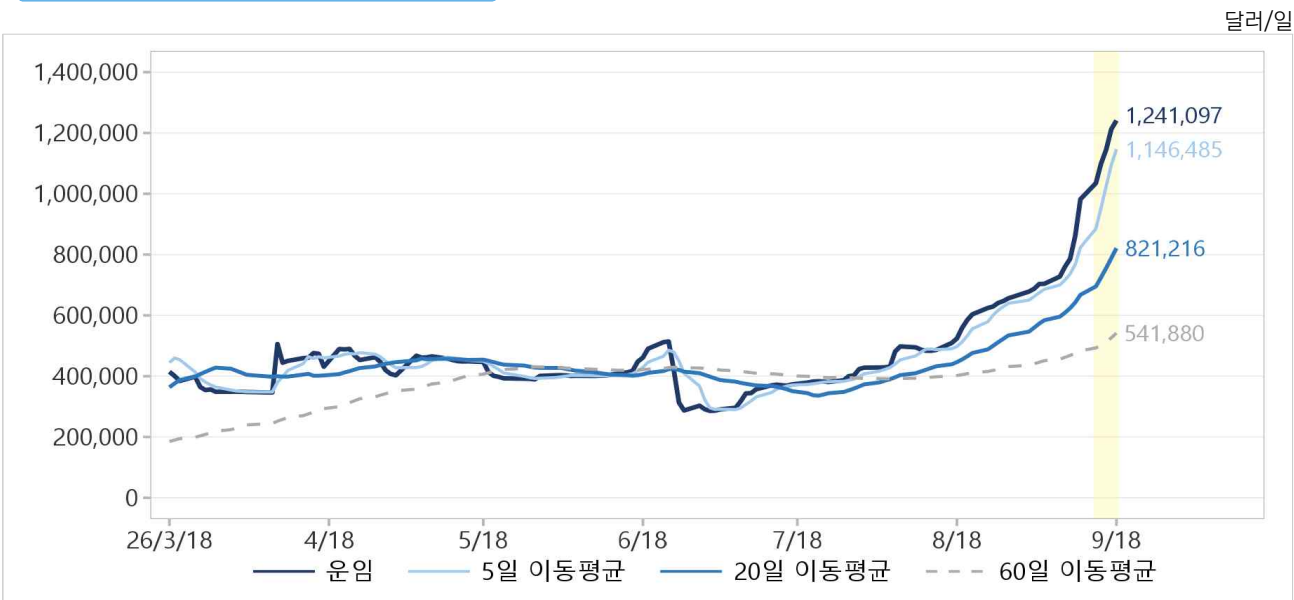
주: 이동평균 대비 +1% 초과는 상회, ±1% 이내는 근접, -1% 미만은 하회로 표기하며, 이동평균 배열은 20일선이 60일선을 상회하면 중장기 정배열로 표기함

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 추세

- VLCC와 주요 항로 운임은 모두 단기, 중기, 장기 이동평균선을 상회하며 강한 상승 추세를 지속함. 특히 TD34는 중기와 장기 이동평균선을 큰 폭으로 상회하며 강한 상승 흐름을 나타냈으며, TD15와 TD22도 주요 이동평균선을 상회함

TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이

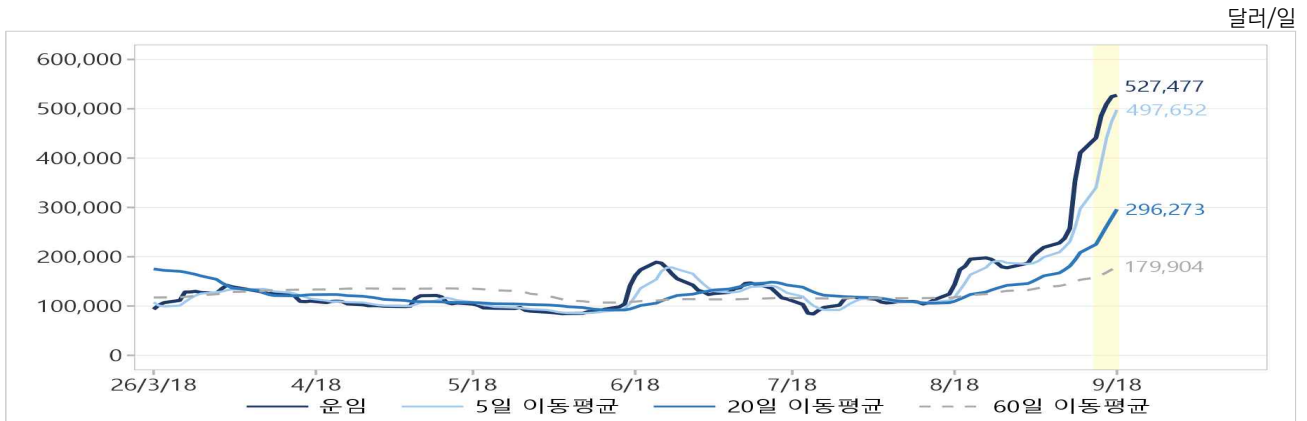


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 14일- 9월 18일 구간임

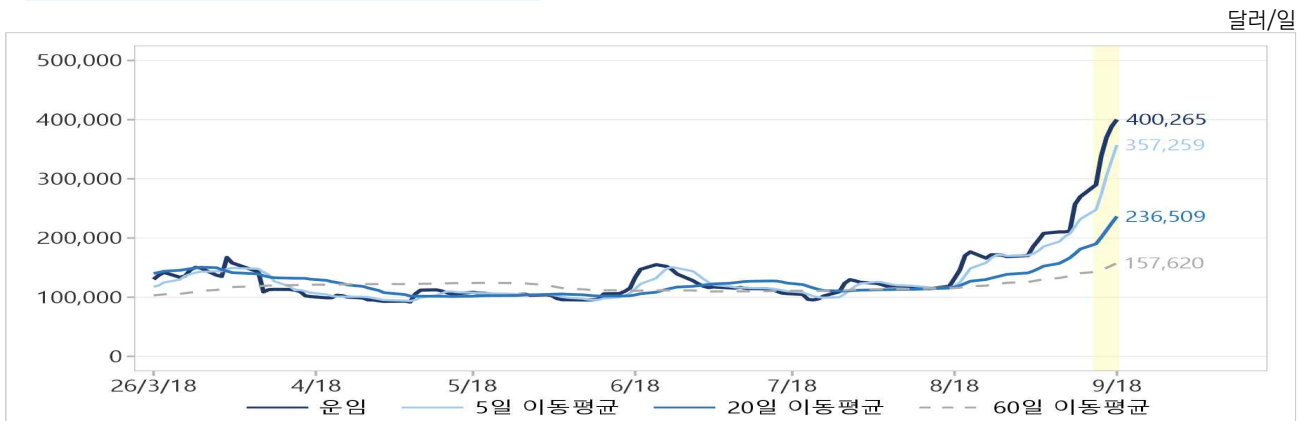
자료: Clarksons

I 탱커선 운임 추세

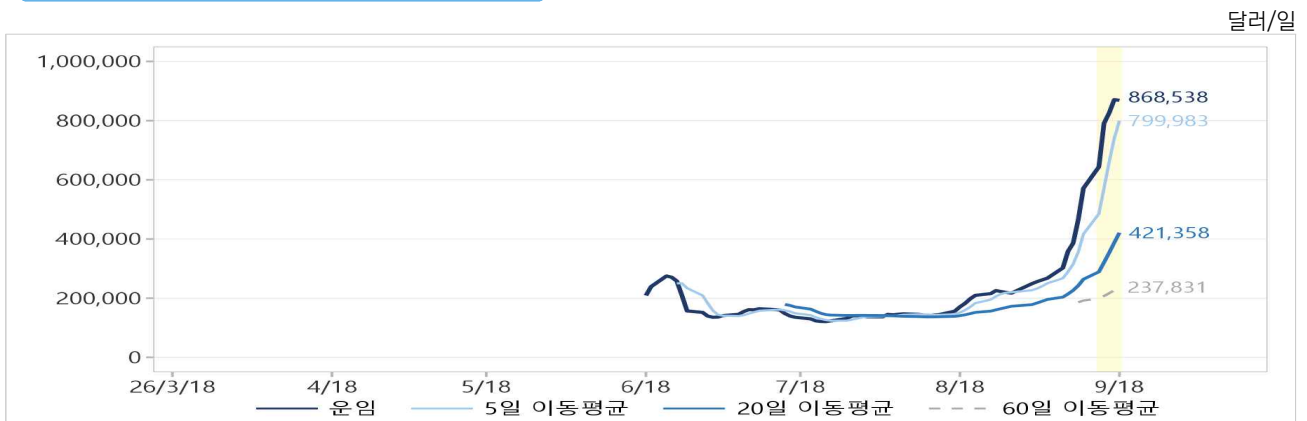
TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



TD22(미걸프-중국) 운임의 이동평균 추이



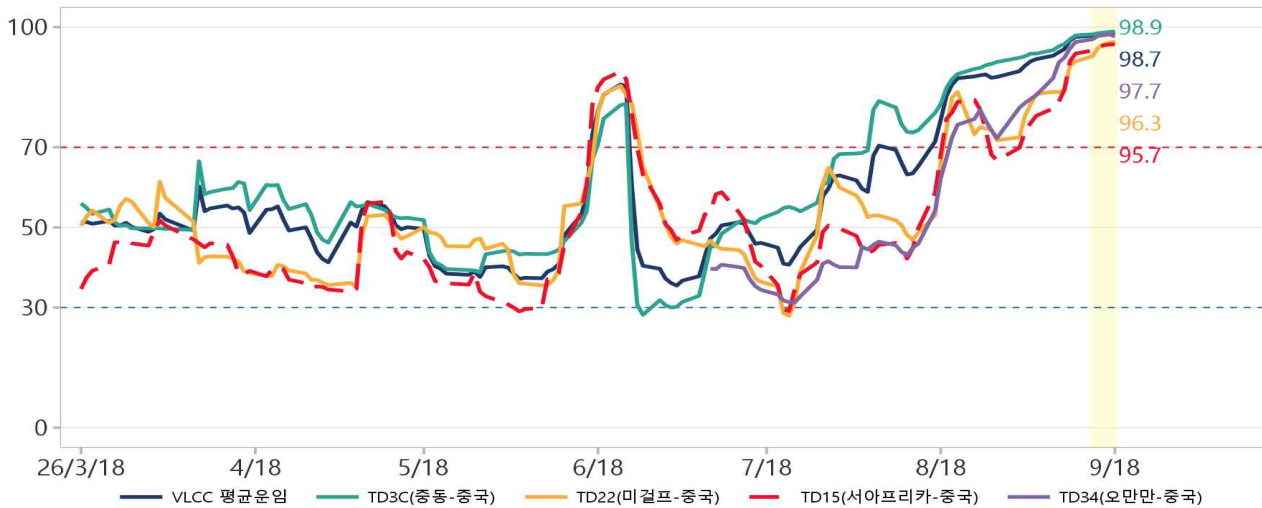
TD34(오만-중국) 운임의 이동평균 추이



Ⅰ 탱커선 운임 강도

- 주요 항로의 RSI는 모두 95를 상회하며 매우 높은 운임 강도를 나타냄. TD3C와 VLCC는 각각 98.9, 98.7로 가장 높은 수준을 기록했으며 TD34도 97.7을 기록함. TD22와 TD15 역시 각각 96.3, 95.7로 높은 수준을 유지함

탱커선 주요 항로 RSI(14일)



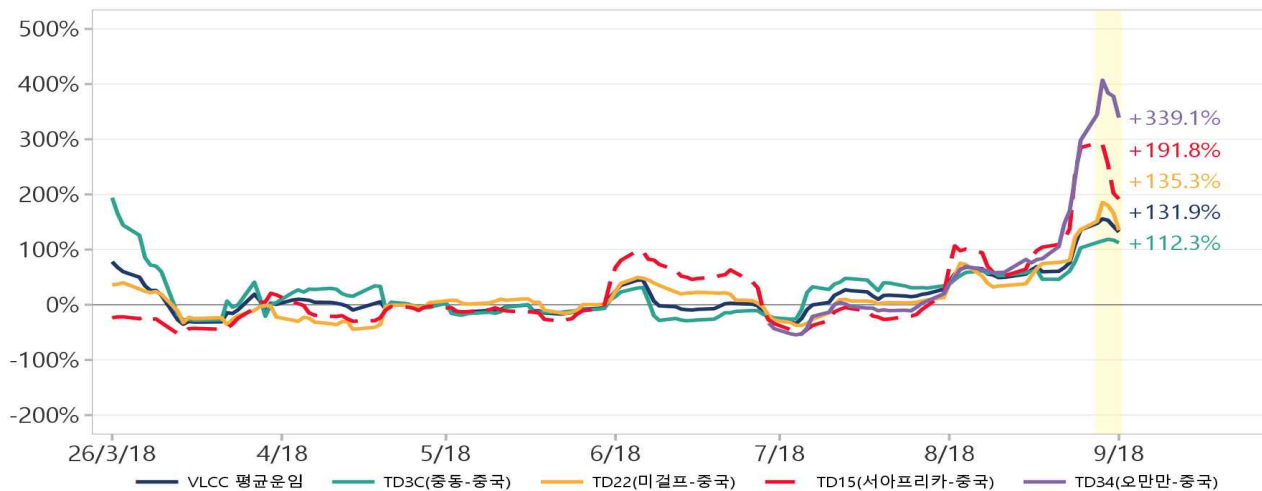
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 모든 주요 항로에서 100%를 상회하며 강한 상승 탄력을 유지함. 특히 TD34는 339.1%로 가장 높은 상승 모멘텀을 기록했으며 TD15도 191.8%로 높은 수준을 나타냄. TD22와 VLCC, TD3C도 강한 플러스 모멘텀을 지속함

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

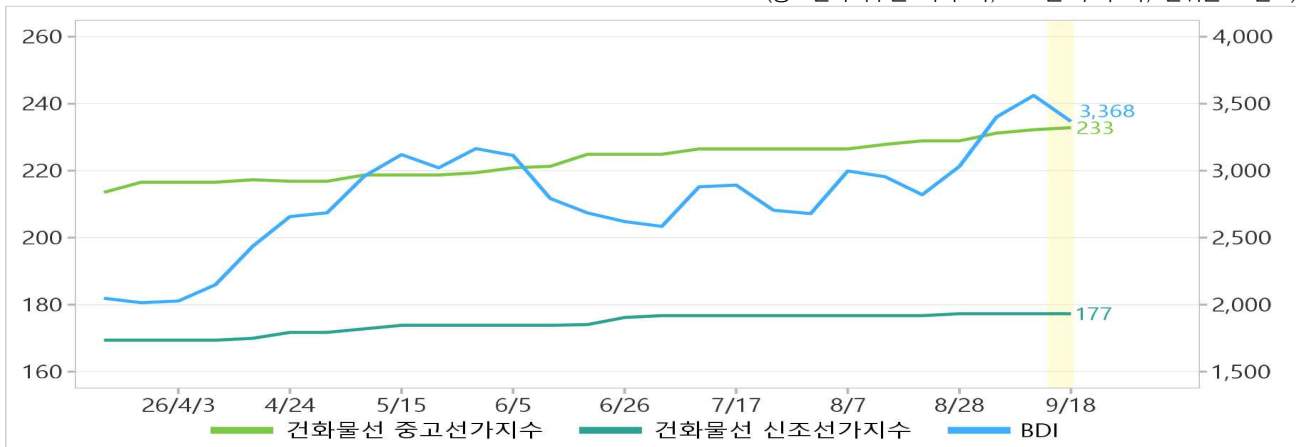
동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 전주 대비 0.5% 상승했으며 신조선가지수는 완만한 상승세를 보임

구분	종가 (9.18)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
신조선가지수	177.3	- +0.0%	- +0.2%	▲ +1.6%	중장기 정배열	- +0.3%		98.1
중고선가지수	232.8	- +0.7%	▲ +2.1%	▲ +4.2%	중장기 정배열	▲ +1.7%		98.5

BDI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, BDI는 우측 축, 단위는 포인트)



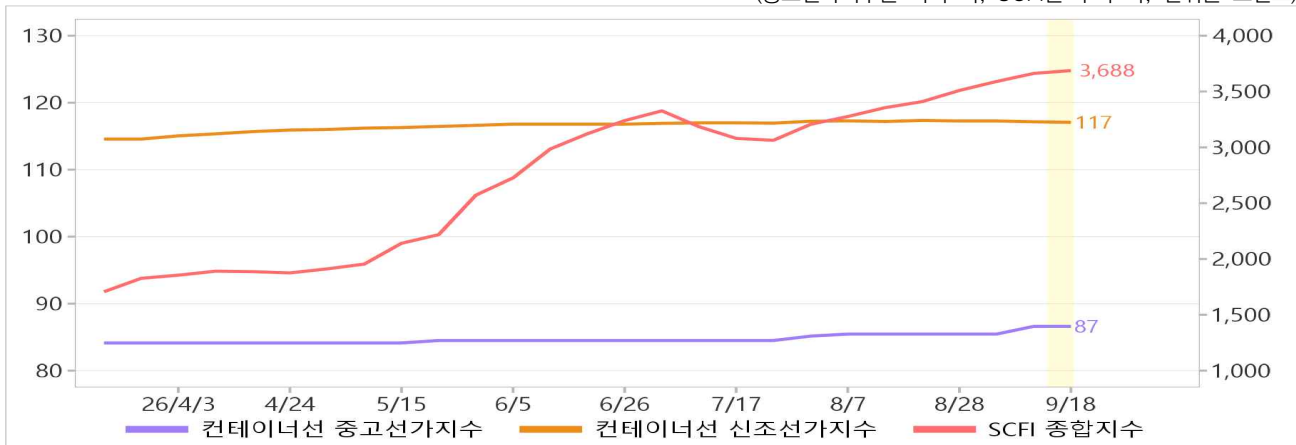
자료: Clarksons

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 보합권을 유지했으며 신조선가지수도 전주와 유사한 수준을 유지함

구분	이번주 (9.18)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		4주선	13주선	26주선				
신조선가지수	117.1	- -0.1%	- -0.0%	- +0.4%	중장기 정배열	- -0.2%		67.1
중고선가지수	86.6	- +0.7%	▲ +1.6%	▲ +2.2%	중장기 정배열	▲ +1.3%		100.0

SCFI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, SCFI는 우측 축, 단위는 포인트)



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표

(2026.9.18.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	130.0	125.0	129.0	126.2
건화물선	케이프선	76.0	-	76.0	75.0	76.0	75.5	73.0	76.0	73.8
	파나막스선	38.5	-	38.5	36.2	38.5	37.3	36.2	37.5	36.6
	수프라막스선	35.5	-	35.5	33.2	35.5	34.3	33.2	34.8	33.8
컨테이너선	13,000~14,000TEU	173.0	-	173.0	171.5	173.0	172.3	172.0	185.0	178.6
	8,500~9,500TEU	130.5	-	130.5	128.0	130.5	129.1	128.0	131.0	129.6
	2,700~3,000TEU	45.5	-	45.5	43.2	45.5	44.5	43.2	43.5	43.3

자료: Clarksons

중고선가 (\$ Million)										
유조선	VLCC 15년	112.0	▲ 3.0	108.3	62.0	112.0	84.0	53.0	62.0	56.8
건화물선	케이프선 5년	75.0	▲ 1.0	74.3	67.0	75.0	70.5	62.0	66.0	63.3
	파나막스선 5년	42.0	-	41.8	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	117.0	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	44.8	36.0	42.5	40.1
	2,600~2,900TEU 10년	41.0	-	41.0	37.0	41.0	39.8	31.0	37.0	35.3

자료: Clarksons

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	606.2	▲ 21.2	583.7	355.6	730.5	545.8	337.1	476.6	422.4
	Singapore	737.8	▲ 82.8	678.3	358.2	926.4	585.2	347.1	516.1	432.3
	Korea	799.8	▲ 85.3	738.8	384.7	1,173.6	653.6	372.6	527.7	460.5
	Hong Kong	780.8	▲ 68.8	727.2	389.6	935.6	623.6	366.2	524.7	450.8
VLSFO	Rotterdam	712.8	▲ 23.5	694.3	407.2	800.9	629.4	388.6	554.0	477.1
	Singapore	906.5	▲ 52.2	865.7	425.1	1,107.3	729.3	424.2	602.8	508.5
	Korea	972.2	▲ 22.0	946.6	432.9	1,377.8	783.1	426.6	613.4	534.7
	Hong Kong	925.8	▲ 43.8	890.1	441.3	1,108.2	748.8	440.9	604.1	519.5

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)	99.7	▼ 2.2	101.0	96.1	110.5	103.5	92.8	107.6	102.1
연료탄 (\$/Tonne)	중국 친황다오 (Q5500)	137.0	▲ 3.2	133.2	99.6	137.0	116.5	87.2	116.0	98.2
원료탄 (\$/Tonne)	중국 허난성 (EXW Henan)	297.7	▲ 1.3	291.1	190.4	297.7	226.1	161.1	229.2	190.6
곡물 (\$/Tonne)	대두(국제)	481.2	▲ 4.1	478.3	381.7	481.2	427.2	355.5	418.5	381.9
	옥수수(국제)	207.9	▲ 6.8	204.1	161.9	207.9	177.1	148.8	195.7	173.1
	밀(국제)	265.1	▲ 1.3	267.6	187.1	273.9	223.8	183.9	217.9	196.1

자료: 한국광해광업공단, 한국농촌경제연구원

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)								
단위: 백만불								
		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