

KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 9월 28일

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) 지난 주 대비 2.4% 상승한 53,174달러/일 기록

- 발틱거래소는 대서양 역내 및 아시아항 화물 유입이 증가하며 케이프선 주간평균운임이 상승했으나 주 후반에는 운임이 하락했다고 평가했으며, 클락슨은 태평양 시장에서도 성약이 활발했으나 금요일에는 거래가 둔화됐다고 분석함

(동향) 중국 철광석 재고 확충 지속, 항만 재고 증가 및 브라질 선적 감소 전망

- 국경절 연휴를 앞두고 중국 제철소의 철광석 재고 확충이 이어졌으며, 상하이금속시장은 해외 철광석 선적량이 단기적으로 증가할 것으로 전망함(상하이금속시장, SMM)
- 중국의 수입 철광석 재고는 9월 25일 기준 전주 대비 112만 톤 증가한 1억 4,545만 톤이며, 제철소 정비에 따른 선철 감산 규모는 9월 19~25일 1,526,700톤으로 전주보다 56,000톤 증가함(상하이금속시장, SMM)
- 브라질의 철광석 선적 감소 전망이 제기되었으나, 중국 항만 재고 증가와 제철소의 수익성 악화로 철광석 수요 회복은 제한적인 것으로 나타남(로이터, Reuters)

파나마кс선 · 수프라maks선

(운임) 지난 주 대비 0.5% 상승한 21,015달러/일 기록

- 클락슨은 호주·인도네시아발 석탄과 남미 동안발 곡물 수요가 파나마кс선 시장을 지지했다고 평가했으며, 발틱거래소는 유럽발 철스크랩 수요를 중심으로 인도네시아발 수요가 더해지며 수프라maks선 운임이 상승했다고 분석함

(동향) 중국 발전용 석탄 수입 유지 전망, 브라질 곡물 선적 증가

- 중국이 선박으로 수입하는 발전용 석탄 물량은 9~12월 평균 2,100만~2,600만 톤/월로 전망되며, 인도네시아산 석탄은 1~8월 수입량의 약 61.5%를 차지해 파나마кс선 시장의 주요 변수로 평가됨(시그널그룹, Signal Group)
- 브라질의 9월 20~26일 대두와 옥수수 선적 예정량은 전주 대비 각각 9.4%, 17.9% 증가한 2,059,446톤과 1,560,725톤이며, 대두박도 91.6% 증가한 687,727톤으로 집계됨(브라질곡물수출협회, ANEC)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

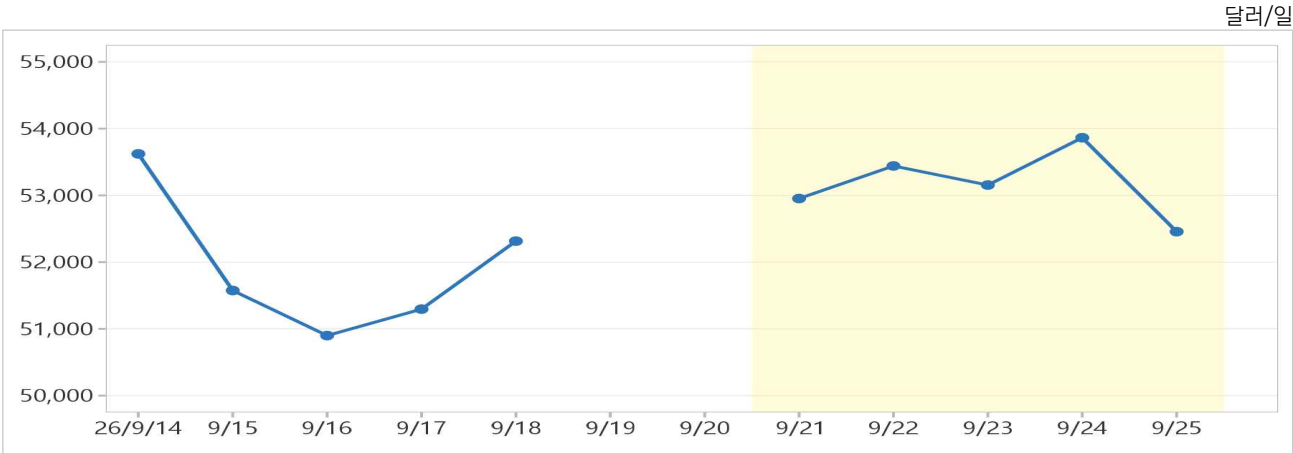
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분		9.21~9.25	9.14~9.18	전주대비차이		
케이프선	BCI	5,863	5,727	▲	136	2.4%
	스팟운임(5TC)	53,174	51,942	▲	1,232	2.4%
파나마кс선	BPI	2,335	2,323	▲	12	0.5%
	스팟운임(5TC)	21,015	20,908	▲	107	0.5%
수프라maks선	BSI	1,779	1,748	▲	31	1.8%
	스팟운임(11TC)	22,481	22,090	▲	391	1.8%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

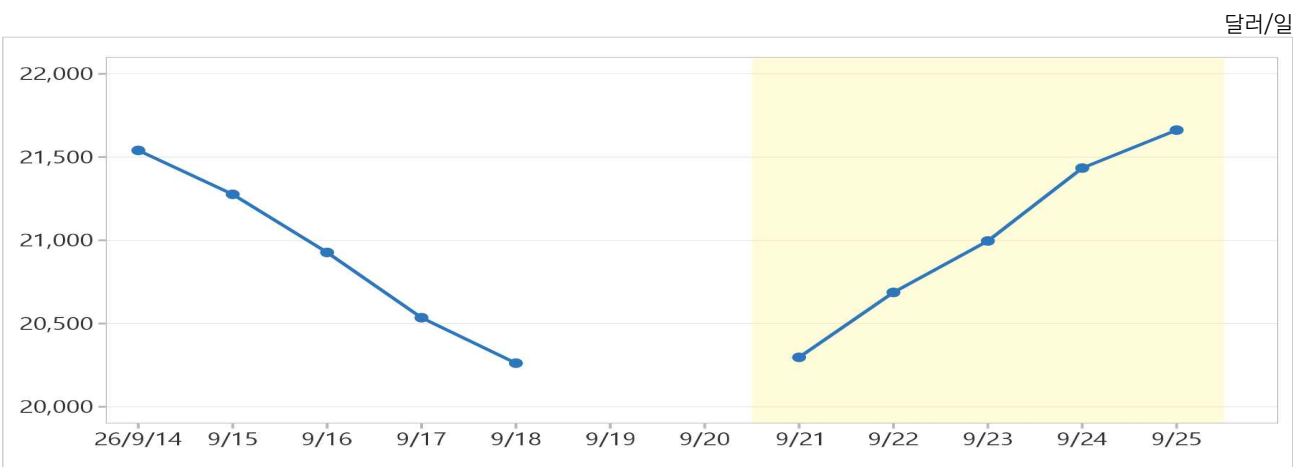
▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

케이프선 5TC 스팟운임 추이



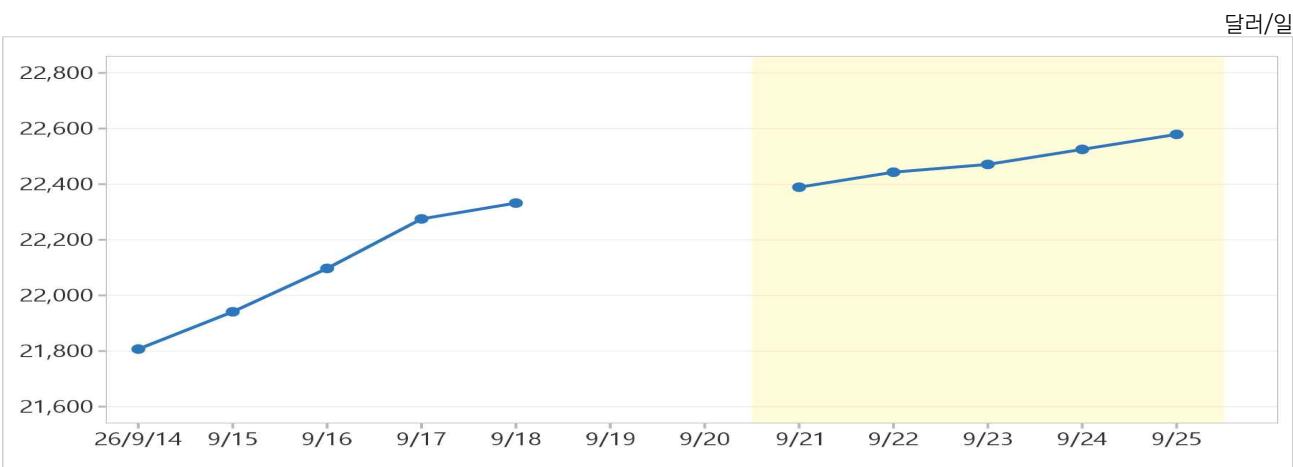
자료: Clarksons

파나마кс선 5TC 스팟운임 추이



자료: Clarksons

수프라막스선 11TC 스팟운임 추이



자료:Clarksons

기술분석

건화물선 주요 기술지표 요약

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

구분	증가 (9.25)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
케이프선	52,457	▼ -1.3%	▼ -1.8%	▲ +16.2%	정배열		+12.6%	55.6
파나막스선	21,662	▲ +3.1%	▲ +1.6%	▲ +7.1%	정배열		+5.0%	61.8
수프라막스선	22,579	- +0.4%	▲ +3.7%	▲ +6.4%	정배열		+8.6%	92.1

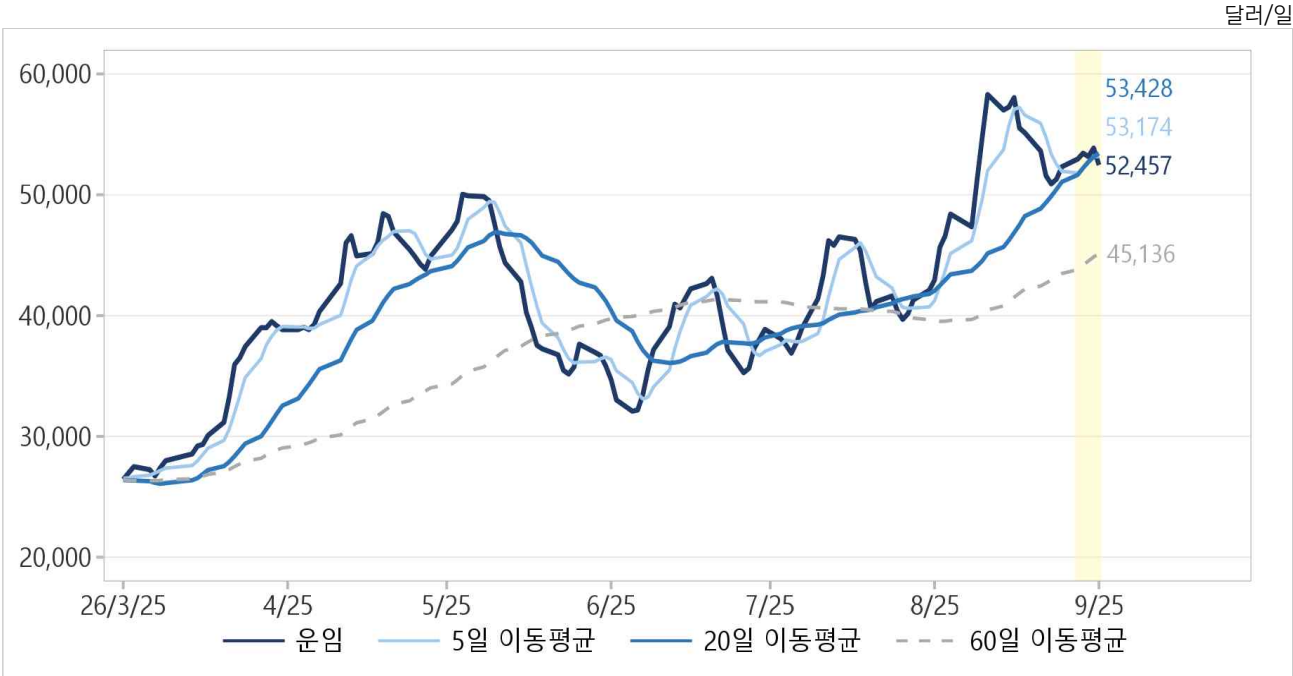
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

- 케이프선 운임은 단기, 중기 이동평균선을 각각 1.3%, 1.8% 하회하며 단기 조정 양상을 보였으나 장기 이동평균선은 16.2% 상회해 중장기 상승 흐름을 유지함. 파나막스선은 단기, 중기 이동평균선을 각각 3.1%, 1.6% 상회하며 반등함. 수프라막스선은 단기이동평균선에 근접한 가운데 중·장기이동평균선을 각각 3.7%, 6.4% 상회하며 상승 흐름을 이어감

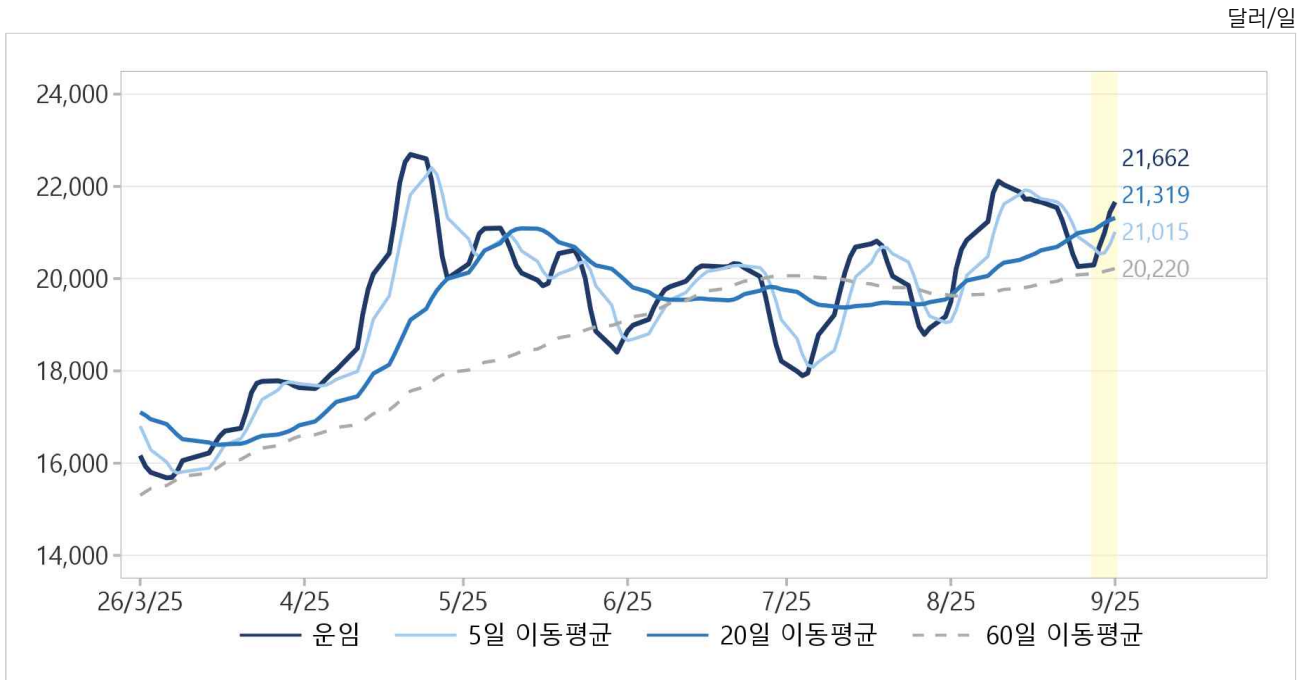
케이프선 운임의 이동평균 추이



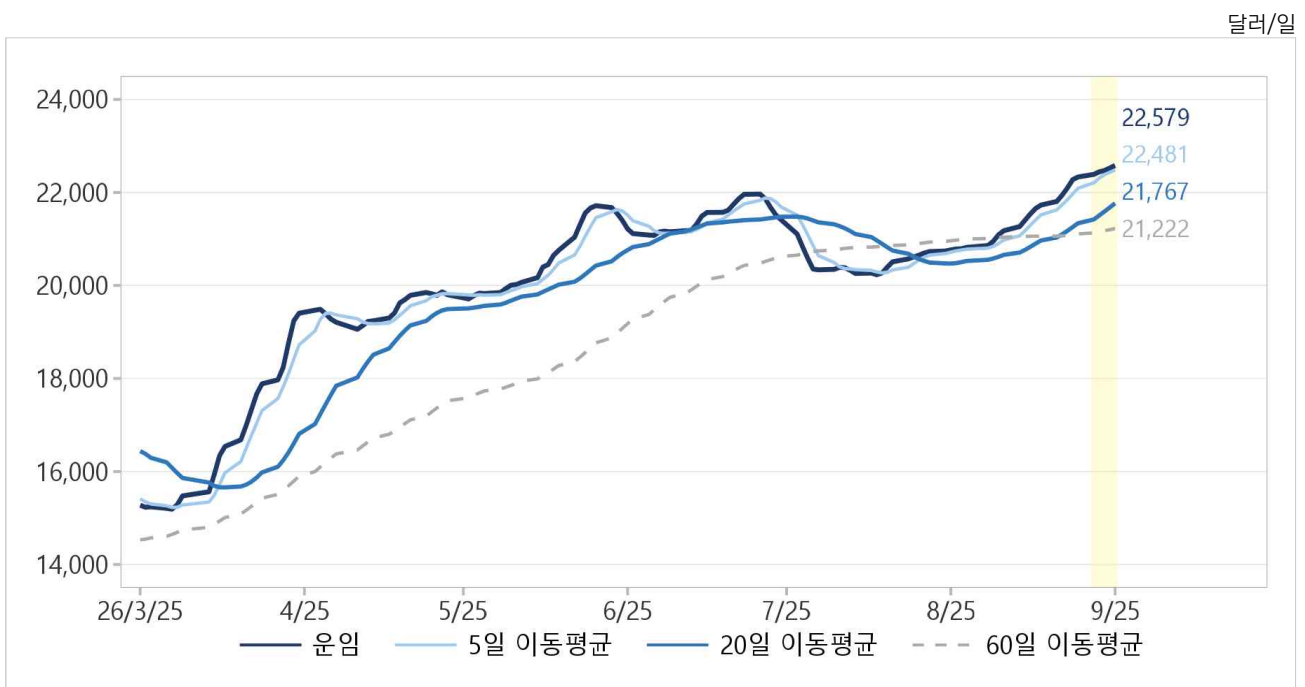
주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 21일- 9월 25일 구간임
자료: Clarksons

I 건화물선 운임 추세

파나마맥스선 운임의 이동평균 추이



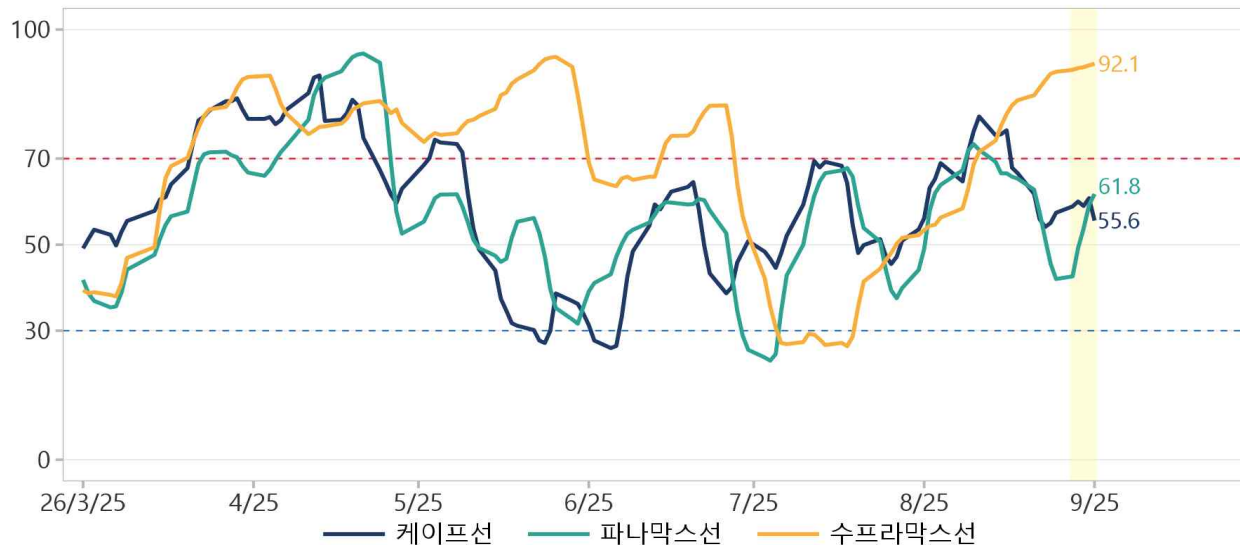
수프라맥스선 운임의 이동평균 추이



I 건화물선 운임 강도

- 케이프선의 RSI는 전주 57.4에서 55.6으로 소폭 하락하며 운임 상승 강도가 약화됨. 파나마maks선은 42.0에서 61.8로 상승해 중립선인 50을 웃돌며 상승 강도가 개선됨. 수프라maks선은 90.2에서 92.1로 상승하며 과매수 구간에서 높은 상승 강도를 유지함

건화물선 주요 선형 RSI(14일)



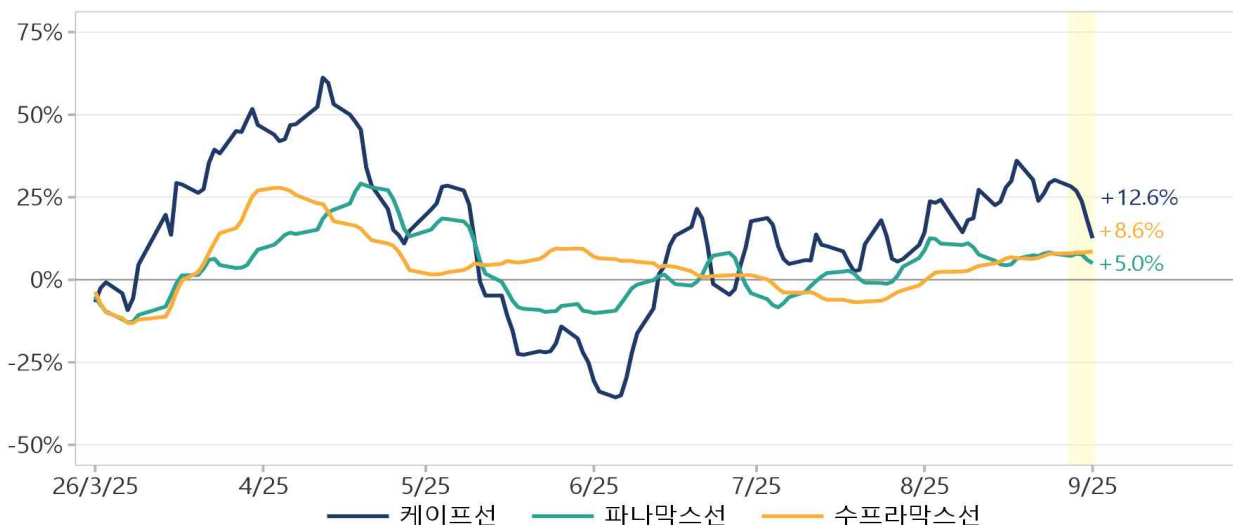
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

I 건화물선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 케이프선이 전주 30.2%에서 12.6%로, 파나마maks선이 7.8%에서 5.0%로 낮아지며 4주전 대비 상승 폭이 축소됨. 반면 수프라maks선은 7.9%에서 8.6%로 확대됨. 세 선형 모두 플러스 모멘텀을 유지한 가운데 수프라maks선의 상승 모멘텀이 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

컨테이너선

(운임) 전주와 유사한 3,687 기록

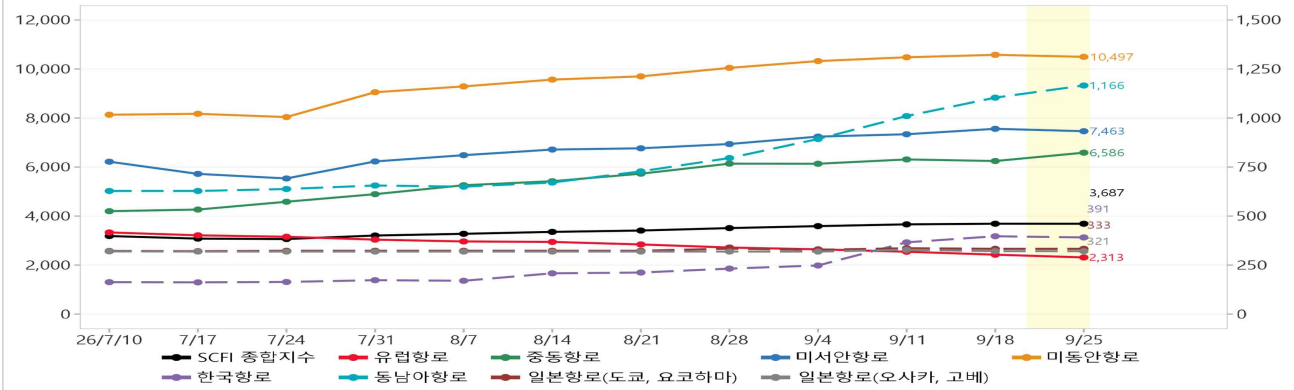
- 미서안과 미동안항로 운임은 전주 대비 각각 1.3%, 0.8% 하락했으며 유럽항로도 4.6% 하락하며 약세를 이어감. 반면 중동·동남아 항로는 각각 5.4%, 5.6% 상승하는 등 항로별 운임 흐름이 엇갈리면서 종합지수는 전주와 유사한 수준을 유지함

(동향) 중국 항만 체선 완화와 수에즈 운하 통과 선박 증가, 국경절 연휴 이후 수요 둔화에 대비한 공급 조절

- 중국 주요 항만의 대기 시간이 3주 전보다 단축되면서 가용 선박의 제약이 일부 완화되는 모습을 보임. 9월 22일 기준으로 상하이항의 7일 평균 대기 시간은 3주 전 5.2일에서 4.7일로 줄었으며, Ningbo항의 경우 3.5일에서 2.5일로 감소함. 다만 상하이항은 전주 대비 대기 시간이 소폭 증가해 혼잡이 남아 있으나 두 항만 모두 3주 전보다 대기 시간이 낮아진 상황임. 이러한 대기 시간 단축은 선박 회전율을 높이고 가용 선박을 늘려 운임 하방 압력을 증가시키는 요인으로 해석됨
- 마주항로는 국경절 연휴를 앞두고 8주 연속으로 이어진 상승세가 일단락됨. 선사들은 연휴 이후의 수요 둔화에 대비하기 위해 공급 조절에 나선 것으로 파악됨. 임시 결항(blank sailing) 횟수를 이번 주 9회에서 다음 주 15회로 확대한다고 발표했으며, 일부 선사는 10월 1일부터 GRI를 예고함. 이러한 공급 조절과 GRI 추진, 누적된 선적 이월 물량은 단기 운임을 지지할 수 있으나, 향후 운임은 연휴 이후의 수요와 선사의 임시 결항 시행 규모, GRI 적용 정도에 따라 결정될 것으로 예상됨
- 유럽항로에서는 수에즈 운하를 경유하는 컨테이너선이 증가하면서 운임 하락세가 이어짐. 38주차(9.14-20) 수에즈 운하를 통과하는 컨테이너선은 48척으로 전주(41척) 대비 증가했으며, 제미니이 등 얼라이언스 서비스가 희망봉을 우회하는 대신 수에즈 운하를 통과하는 항로로 복귀하고 있는 것으로 파악됨. 유럽항로의 임시 결항 횟수는 이번 주 3회에서 다음 주 7회로 늘어날 것으로 파악되며, 수에즈 운하를 통과하는 선박 증가에 따른 유효 선박 증가가 임시 결항에 따른 공급 감소 효과를 상쇄할 것으로 전망됨

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		9.21-9.25	9.14-9.18	전주대비차이	
운임	종합운임지수	3,687	3,688	▼ -1	0.0%
	유럽항로	2,313	2,425	▼ -112	-4.6%
	미서안항로	7,463	7,560	▼ -97	-1.3%
	미동안항로	10,497	10,579	▼ -82	-0.8%
	중동항로	6,586	6,246	▲ 340	5.4%
	한국항로	391	397	▼ -6	-1.5%
	동남아항로	1,166	1,104	▲ 62	5.6%
	일본항로(도쿄, 요코하마)	333	333	-	-
	일본항로(오사카, 고베)	321	321	-	-

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 (9.25)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀	RSI (14)
		4주선	13주선	26주선			
SCFI 종합지수	3,687	- +0.8%	▲ +8.8%	▲ +28.8%	정배열	▲ +5.0%	84.1
유럽항로	2,313	▼ -6.8%	▼ -19.9%	▼ -7.8%	정배열	▼ -14.8%	43.6
미서안항로	7,463	- +0.8%	▲ +11.7%	▲ +44.5%	정배열	▲ +7.5%	78.6
미동안항로	10,497	- +0.3%	▲ +11.7%	▲ +48.5%	정배열	▲ +4.5%	89.0
중동항로	6,586	▲ +4.2%	▲ +22.0%	▲ +36.1%	정배열	▲ +7.3%	83.1
한국항로	391	▲ +11.6%	▲ +66.7%	▲ +93.6%	정배열	▲ +68.5%	87.9
동남아항로	1,166	▲ +11.8%	▲ +48.1%	▲ +68.5%	정배열	▲ +46.5%	92.5
일본항로	333	- +0.2%	▲ +1.7%	▲ +2.1%	정배열	▼ -0.3%	59.1

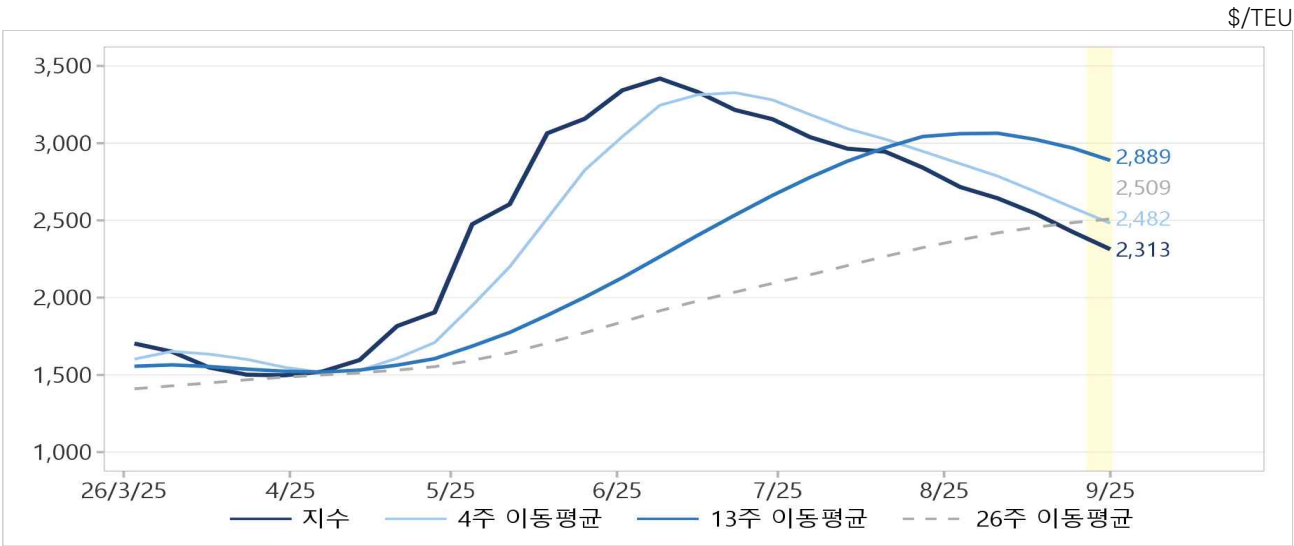
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

- 미서안·미동안 운임은 단기 이동평균선에 근접한 가운데 중·장기 이동평균선을 상회하며 중장기 상승 흐름을 유지함.
중동·한국·동남아 항로는 주요 이동평균선을 모두 상회했으며 한국과 동남아항로는 단기 이동평균선을 각각 11.6%, 11.8% 상회함. 반면 유럽항로는 단기·중기·장기 이동평균선을 각각 6.8%, 19.9%, 7.8% 하회하며 약세를 지속함

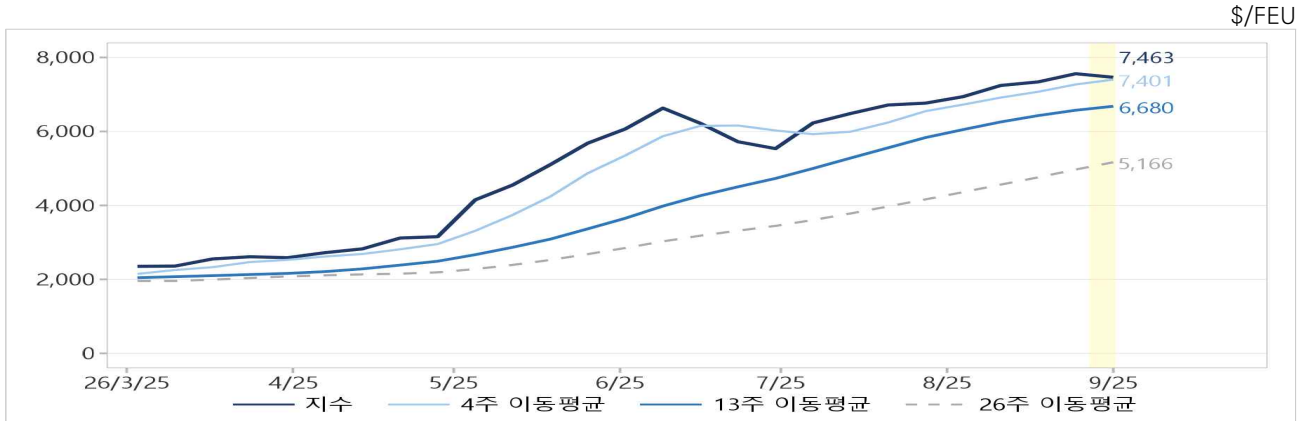
유럽항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 21일- 9월 25일 구간임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

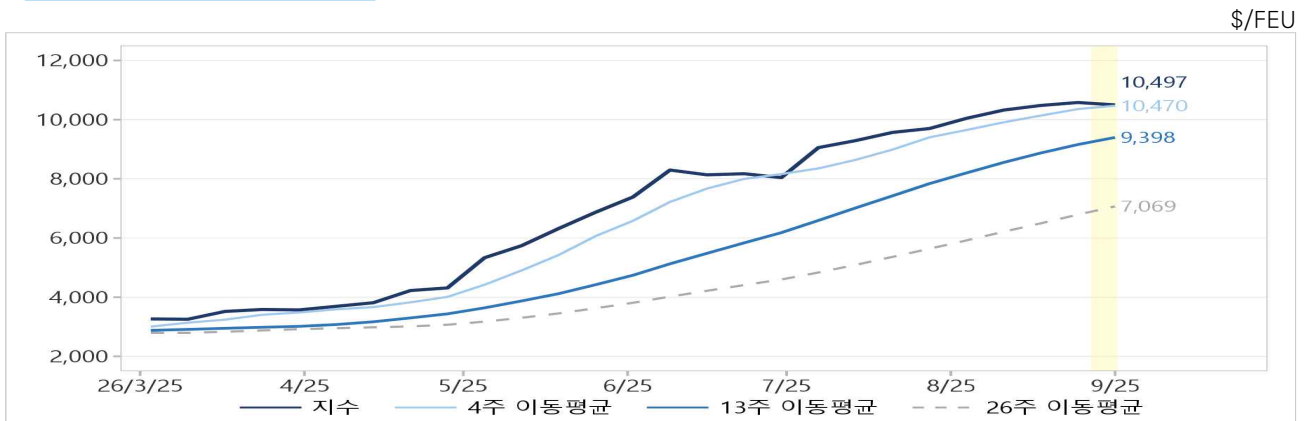
I 컨테이너선 운임 추세

미서안항로 운임의 이동평균 추이



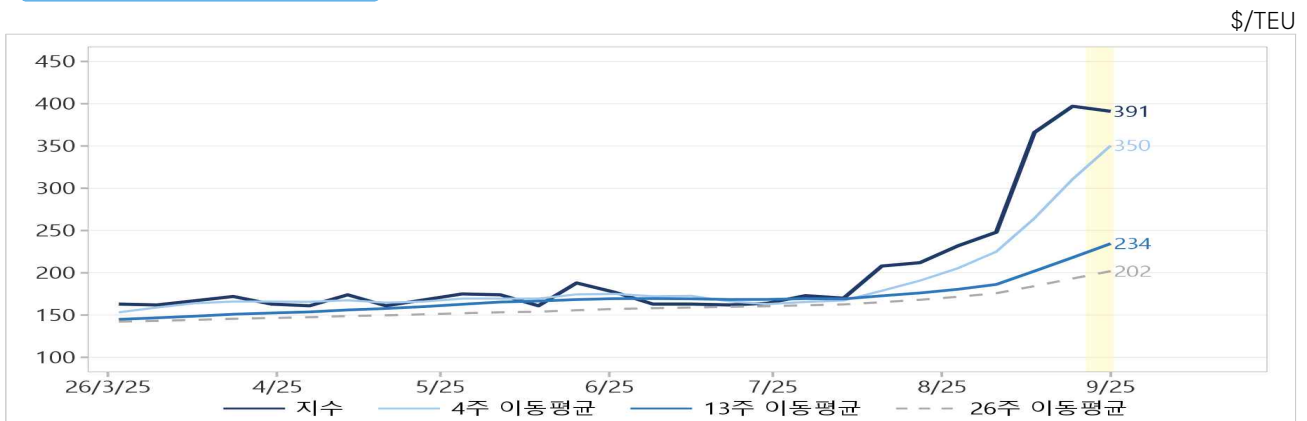
주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 21일- 9월 25일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

미동안항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 21일- 9월 25일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

한국항로 운임의 이동평균 추이

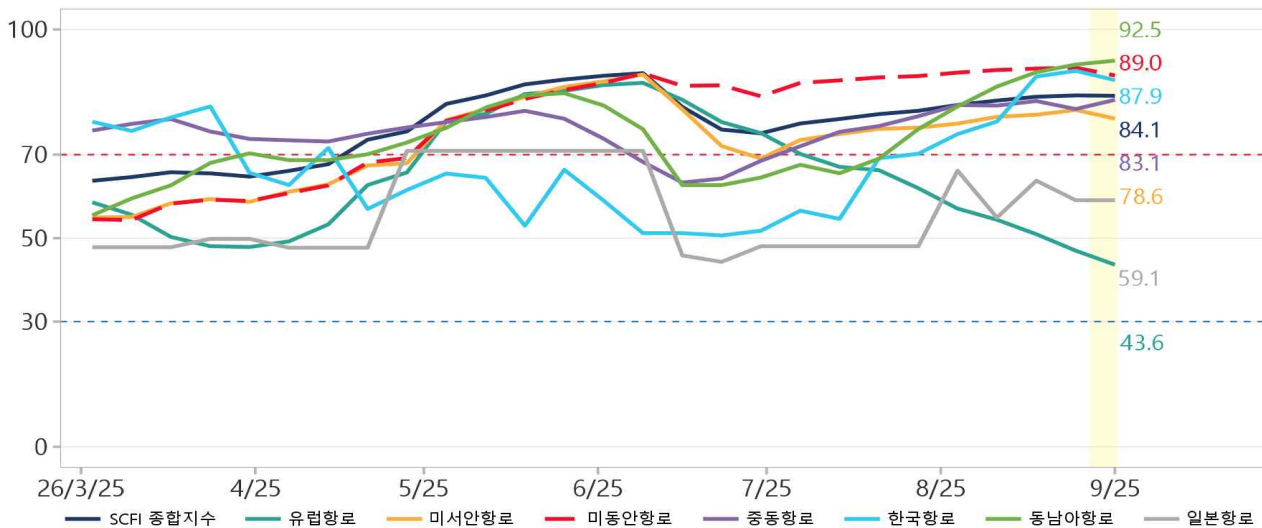


주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 21일- 9월 25일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 강도

- 동남아항로의 RSI는 92.5로 가장 높은 수준을 기록했으며, 미동안·한국항로도 각각 89.0, 87.9로 높은 상승 강도를 유지함. 중동·미서안항로도 각각 83.1, 78.6으로 과매수 구간에 위치함. 반면 유럽항로는 43.6으로 하락해 50선을 하회하며 약세를 지속함

컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

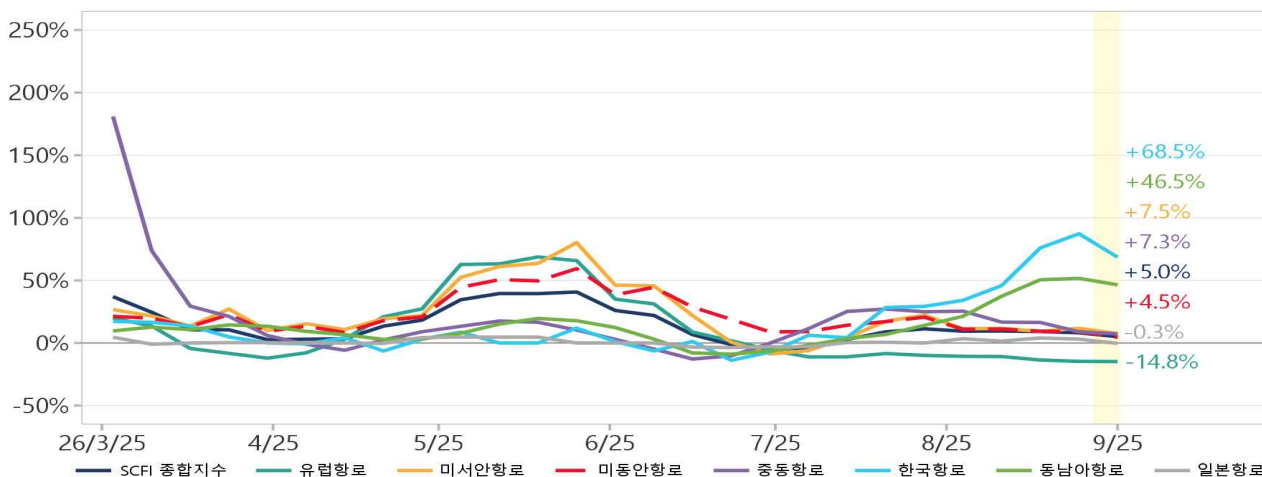


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하는 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 한국과 동남아항로가 각각 68.5%, 46.5%로 높은 수준을 유지했으나 전주보다 축소됨. 미서안·미동안·중동항로도 각각 7.5%, 4.5%, 7.3%로 낮아지며 상승 탄력이 둔화됨. 유럽항로는 -14.8%로 하락 모멘텀이 소폭 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

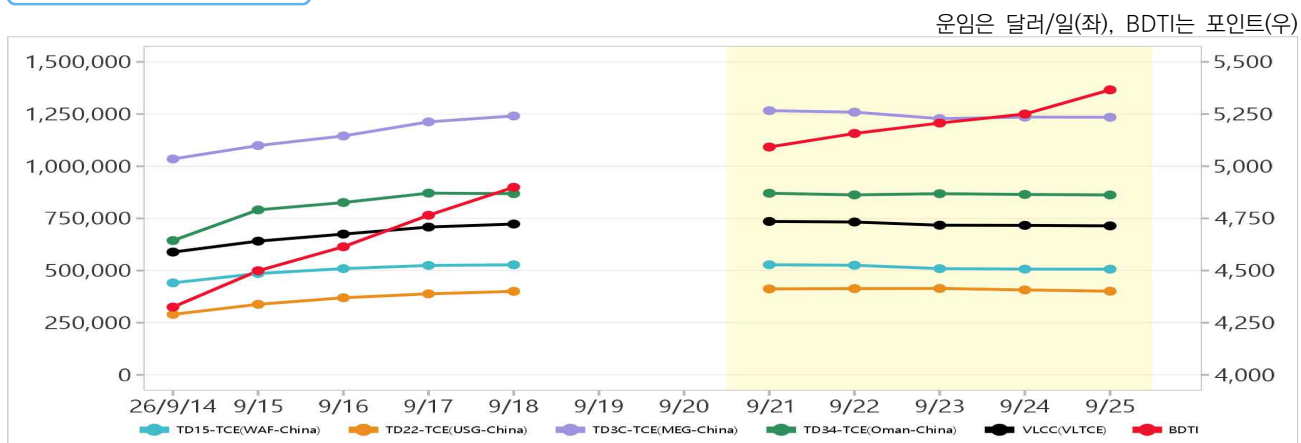
(운임) 주요 항로 운임 상승세 지속, 일별로는 보합·소폭 조정을 보이며 급등세 둔화

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 8.6% 상승한 1,244,725달러/일로 높은 운임 수준을 유지함. 오만-중국 항로(TD34-TCE)는 8.2% 상승한 865,668달러/일을 기록했으며, 미국 걸프-중국 항로(TD22-TCE)와 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)도 각각 14.6%, 3.5% 오른 409,593달러/일과 515,235달러/일을 나타냄. BDTI는 전주 대비 12.9% 상승한 5,214포인트를 기록함. 다만 일별로는 주요 VLCC 항로가 대체로 보합 또는 소폭 하락한 반면, BDTI는 주 후반까지 상승세를 이어감

(동향) 사우디 송유관 차질에 따른 호르무즈 물량 전환으로 운임 강세 유지, 수급 정상화 속도가 향후 운임의 주요 변수

- 사우디 동서 송유관 가동 중단으로 홍해 안부항의 원유 선적에 차질이 발생하면서 일부 수출물량이 호르무즈 해협을 경유하는 걸프 수출항으로 전환됨. 이에 해협 통과와 오만만 환적에 필요한 유조선 수요가 증가했으며, 환적 대기과 운송기간 연장이 가용선박을 제한하면서 높은 운임 수준을 뒷받침함. 송유관은 지난 22일 제한된 유량으로 재가동했으나, 수출 정상화까지는 추가 시간이 필요한 상황임
- 단기적으로는 높은 운임 수준이 이어질 수 있으나, 일부 시장의 선박 공급 여건이 개선되면서 추가 상승 여력은 제한될 가능성이 있음. 송유관 복구와 직접 통항 확대로 환적·대기 부담이 줄고 신규 화물 수요가 충분히 늘지 않을 경우, 중동·대서양 항로의 운임 조정 압력이 커질 수 있음. 향후 시황은 홍해 수출 재개와 선박 재배치, 신규 성약 규모 등 실제 수급 변화에 영향을 받을 것으로 전망됨

원유선 운임 추이



자료: Clarksons

BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분	9.21-9.25	9.14-9.18	전주대비차이		
BDTI	5,214	4,620	▲	594	12.9%
VLCC	723,184	667,132	▲	56,052	8.4%
TD3C-TCE(MEG-China)	1,244,725	1,146,485	▲	98,239	8.6%
TD22-TCE(USG-China)	409,593	357,259	▲	52,335	14.6%
TD15-TCE(WAF-China)	515,235	497,652	▲	17,583	3.5%
TD34-TCE(Oman-China)	865,668	799,983	▲	65,685	8.2%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

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

구분	종가 (9.25)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀	RSI (14)
		5일선	20일선	60일선			
VLCC	714,143	▼ -1.3%	▲ +30.0%	▲ +111.2%	정배열	▲ +114.8%	91.1
TD3C	1,234,685	- -0.8%	▲ +26.6%	▲ +98.7%	정배열	▲ +90.8%	90.5
TD22	401,101	▼ -2.1%	▲ +35.5%	▲ +121.2%	정배열	▲ +134.6%	88.7
TD15	506,643	▼ -1.7%	▲ +34.3%	▲ +139.6%	정배열	▲ +182.1%	87.2
TD34	862,317	- -0.4%	▲ +47.9%	▲ +189.4%	정배열	▲ +292.9%	94.4

▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

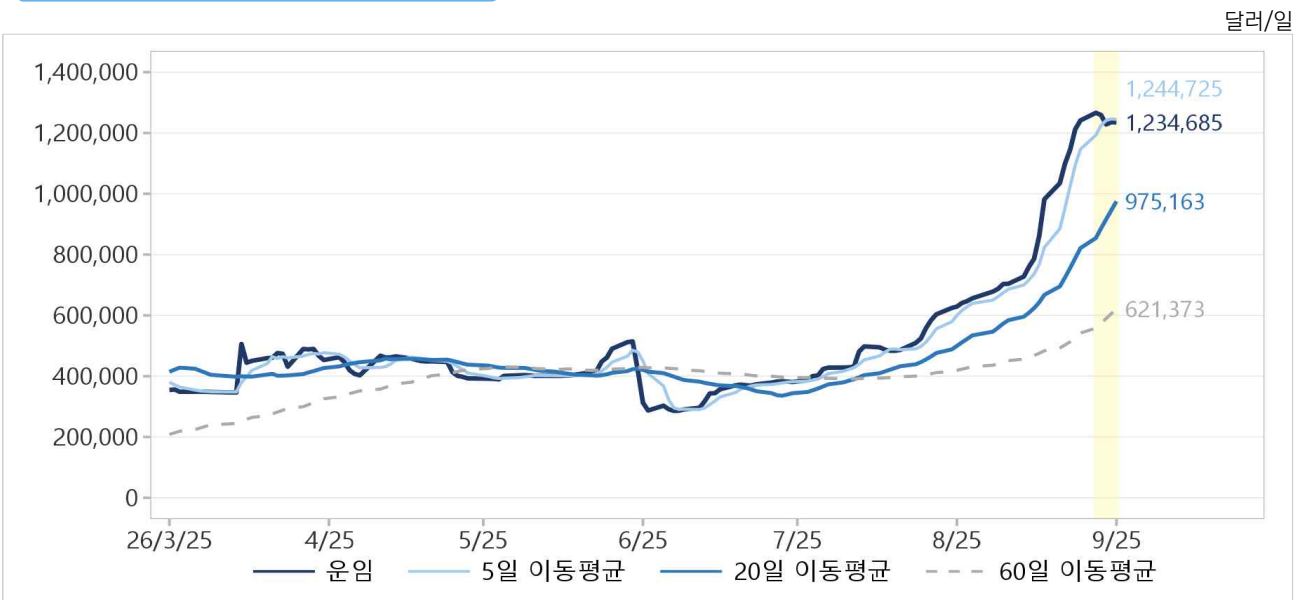
주: 이동평균 대비 +1% 초과는 상회, ±1% 이내는 근접, -1% 미만은 하회로 표기하며, 이동평균 배열은 20일선이 60일선을 상회하면 중장기 정배열로 표기함

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 추세

- VLCC와 TD22·TD15운임은 단기 이동평균선을 각각 1.3%, 2.1%, 1.7% 하회하며 단기 조정 양상을 보임. TD3C와 TD34는 단기 이동평균선에 근접한 수준을 기록함. 다만 VLCC와 주요 항로 모두 중장기 이동평균선을 큰 폭으로 상회하며 중장기 상승 흐름을 유지함

TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이

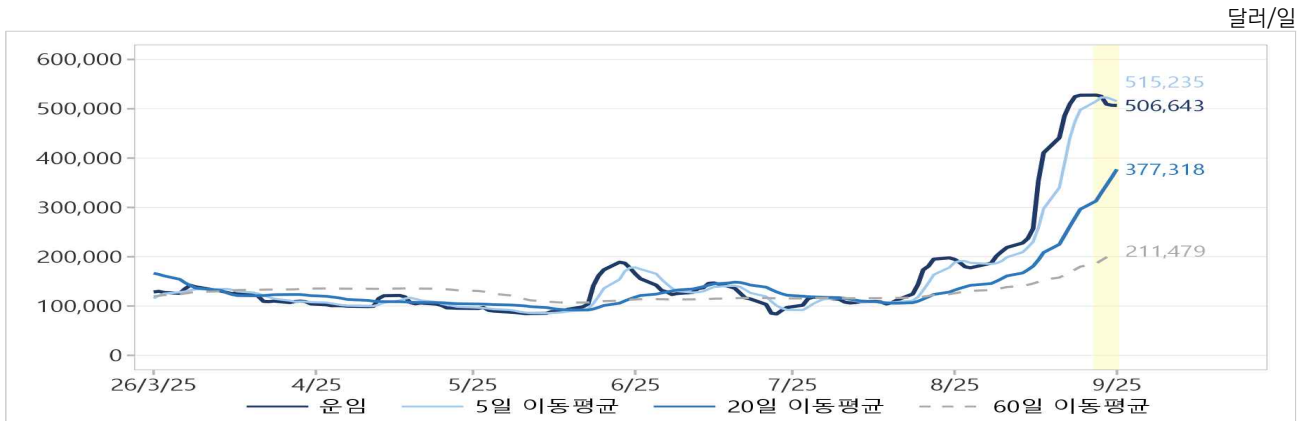


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 21일- 9월 25일 구간임

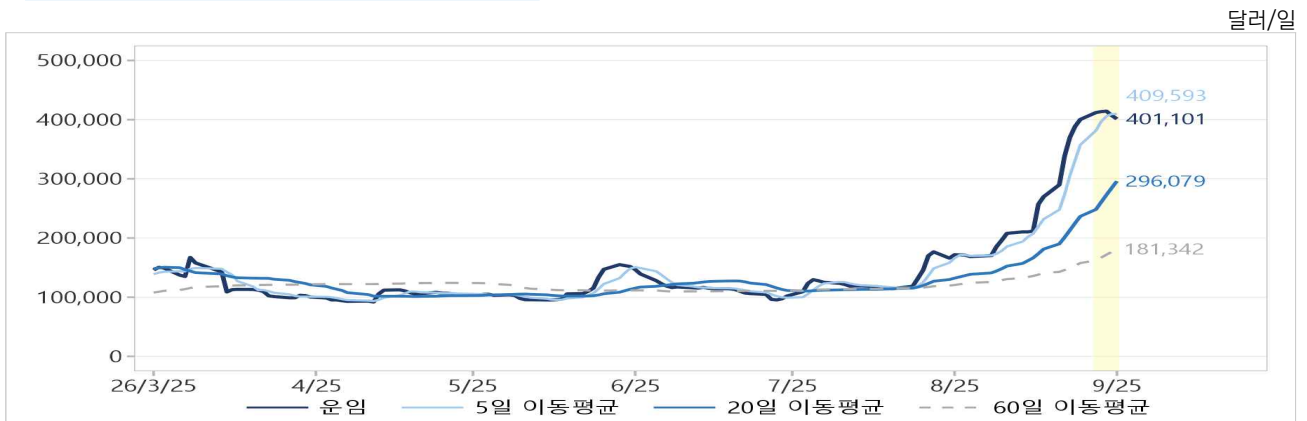
자료: Clarksons

I 탱커선 운임 추세

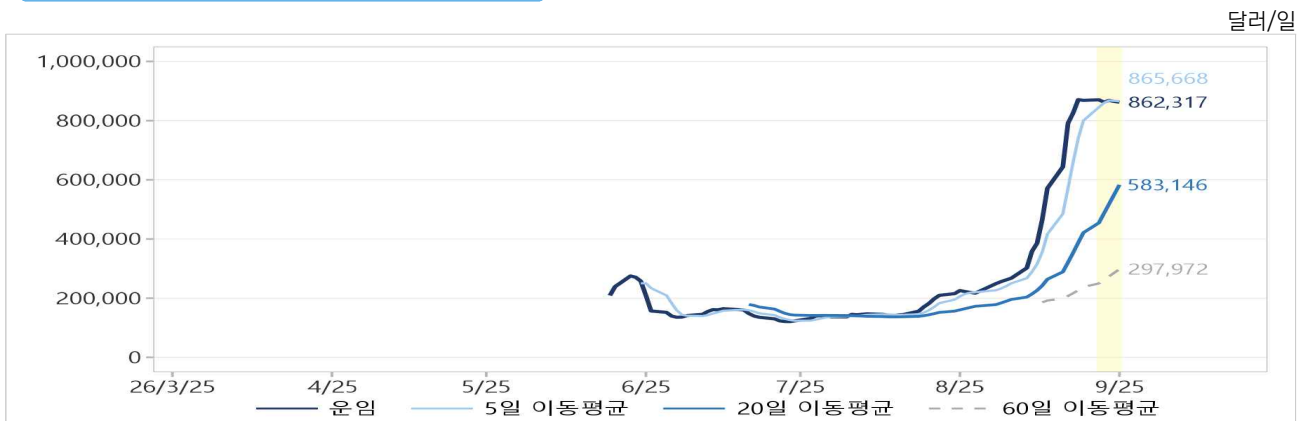
TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



TD22(미갈프-중국) 운임의 이동평균 추이



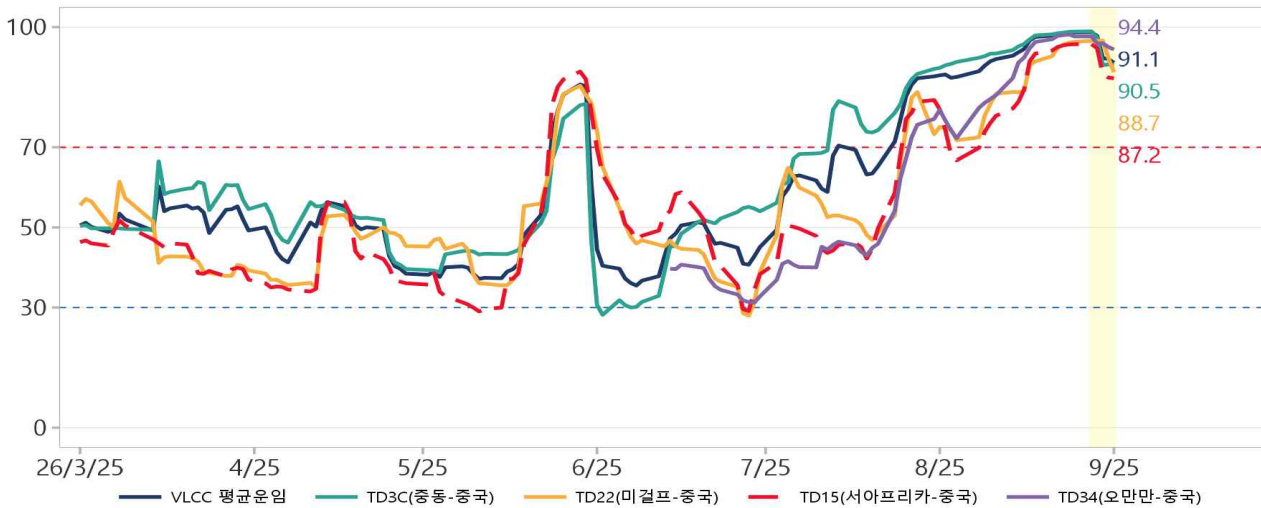
TD34(오만-중국) 운임의 이동평균 추이



Ⅰ 탱커선 운임 강도

- VLCC와 주요 항로의 RSI는 모두 전주 보다 하락하며 상승 강도가 약화됐으나 과매수 구간을 유지함. TD34가 94.4로 가장 높은 수준을 기록했으며 VLCC와 TD3C는 각각 91.1, 90.5를 나타냄. TD22와 TD15도 전주 대비 낮아졌으나 여전히 높은 수준을 유지함

탱커선 주요 항로 RSI(14일)



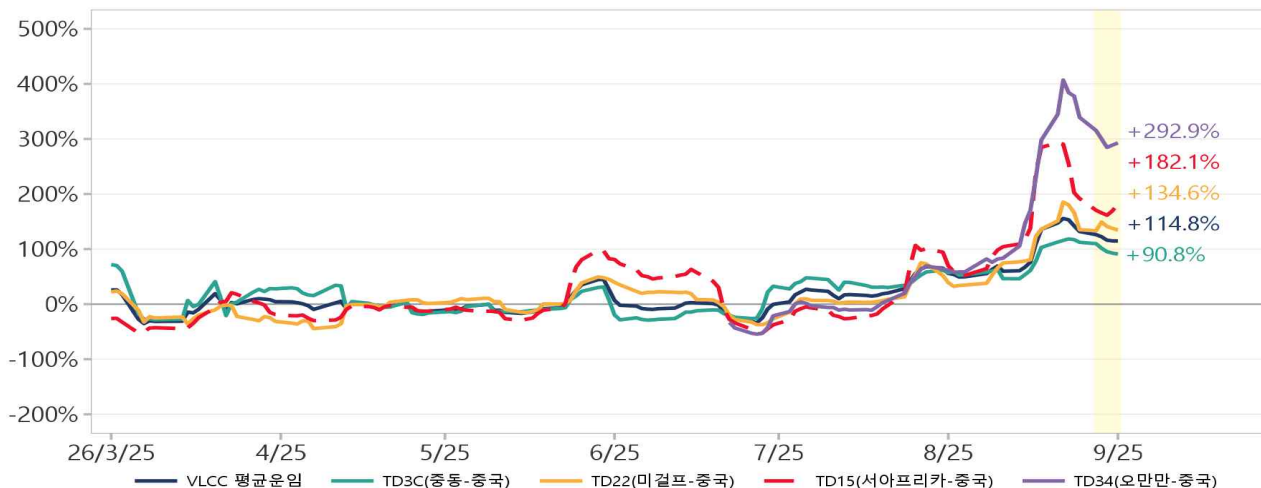
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 VLCC와 주요 항로 모두 전주 보다 축소되었으나 높은 플러스 수준을 유지함. TD34는 전주 339.1%에서 292.9%로 낮아졌지만 가장 높은 상승 모멘텀을 기록했으며 TD15는 182.1%를 나타냄. TD22와 VLCC는 각각 134.6%, 114.8%를 기록했으며 TD3C는 90.8%로 낮아짐

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

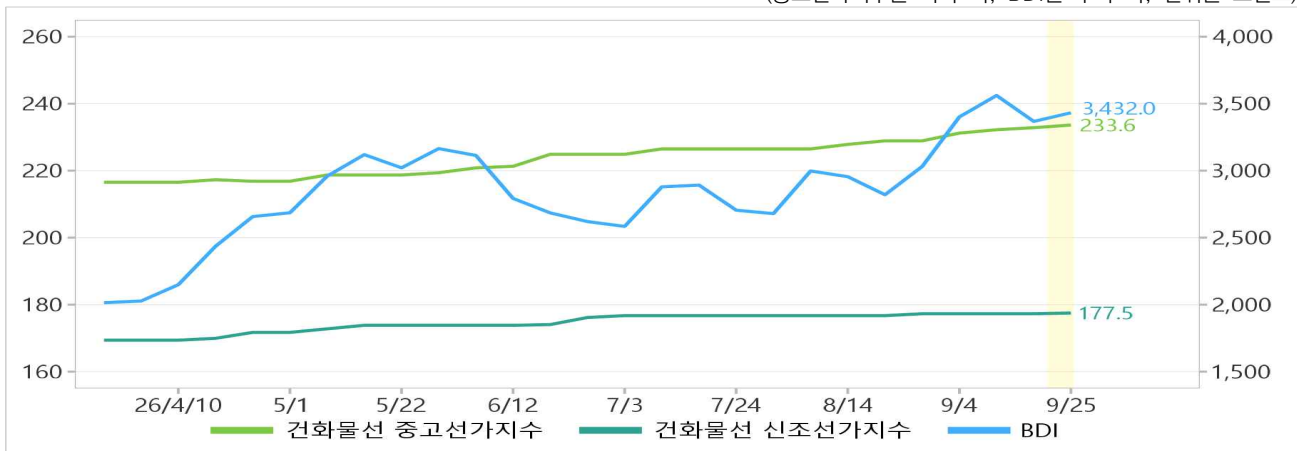
동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 전주 대비 0.3% 상승했으며 신조선가지수도 소폭 상승함

구분	종가 (9.25)	이동평균 대비						이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선		20일선		60일선					
신조선가지수	177.5	-	+0.1%	-	+0.1%	-	+0.3%	중장기 정배열	-	+0.1%	100.0
중고선가지수	233.6	-	+0.3%	-	+0.9%	▲	+2.3%	중장기 정배열	▲	+2.1%	100.0

BDI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, BDI는 우측 축, 단위는 포인트)



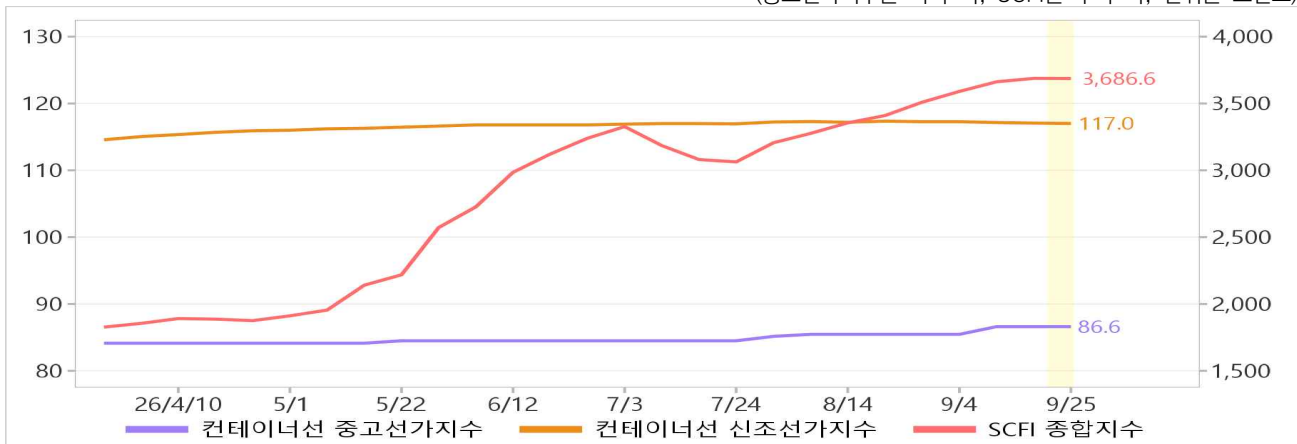
자료: Clarksons

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 보합을 유지했으며 신조선가지수도 전주와 유사한 수준을 기록함

구분	이번주 (9.25)	이동평균 대비						이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		4주선		13주선		26주선					
신조선가지수	117.0	-	-0.1%	-	-0.1%	-	+0.3%	중장기 정배열	-	-0.2%	64.1
중고선가지수	86.6	-	+0.3%	▲	+1.4%	▲	+2.1%	중장기 정배열	▲	+1.3%	100.0

SCFI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, SCFI는 우측 축, 단위는 포인트)



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표

(2026.9.25.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	76.5	▲ 0.5	76.1	75.0	76.5	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	129.2	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	-	108.3	62.0	112.0	84.0	53.0	62.0	56.8
건화물선	케이프선 5년	75.0	-	74.5	67.0	75.0	70.6	62.0	66.0	63.3
	파나막스선 5년	42.0	-	41.9	33.0	42.0	38.1	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	37.0	-	37.0	30.5	37.0	35.0	24.5	30.5	27.3
	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	594.4	▼ 30.9	591.5	355.6	730.5	547.6	337.1	476.6	422.4
	Singapore	704.7	▼ 43.2	687.5	358.2	926.4	588.5	347.1	516.1	432.3
	Korea	785.0	▼ 7.4	748.5	384.7	1,173.6	656.8	372.6	527.7	460.5
	Hong Kong	791.8	▼ 6.8	748.3	389.6	935.6	628.4	366.2	524.7	450.8
VLSFO	Rotterdam	696.5	▼ 28.5	698.6	407.2	800.9	631.5	388.6	554.0	477.1
	Singapore	864.4	▼ 37.2	864.1	425.1	1,107.3	732.7	424.2	602.8	508.5
	Korea	935.1	▼ 38.9	945.0	433.5	1,374.6	787.1	426.6	613.4	534.7
	Hong Kong	897.7	▼ 34.6	894.3	441.3	1,108.2	752.9	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)	97.8	▼ 2.0	100.2	96.1	110.5	103.4	92.8	107.6	102.1
연료탄 (\$/Tonne)	중국 친황다오 (Q5500)	136.8	▼ 0.3	134.1	99.6	137.0	117.0	87.2	116.0	98.2
원료탄 (\$/Tonne)	중국 허난성 (EXW Henan)	295.7	▼ 2.0	292.2	190.4	297.7	227.9	161.1	229.2	190.6
곡물 (\$/Tonne)	대두(국제)	485.6	▲ 4.4	480.1	381.7	485.6	428.7	355.5	418.5	381.9
	옥수수(국제)	209.8	▲ 1.9	205.5	161.9	209.8	177.9	148.8	195.7	173.1
	밀(국제)	261.8	▼ 3.3	266.2	187.1	273.9	224.8	183.9	217.9	196.1

자료: 한국광해광업공단, 한국농촌경제연구원

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)								
단위: 백만불								
		8월	7월	6월	2026년 합계	2025년 합계	2024년 합계	2023년 합계
ASEAN	수출	19,092	18,834	18,189	125,983	122,489	114,011	109,123
	수입	8,787	8,893	8,724	66,359	82,183	78,828	78,033
NAFTA	수출	18,876	19,875	22,754	146,716	145,115	151,717	136,353
	수입	9,362	11,211	9,575	74,385	88,405	86,499	85,097
EU28	수출	7,392	10,309	8,366	61,202	77,300	74,722	74,147
	수입	6,355	6,299	7,248	52,957	71,303	69,321	73,011
BRICs	수출	27,451	25,426	23,193	169,769	162,532	162,194	154,128
	수입	17,547	18,650	18,363	134,148	164,100	163,110	168,691

주: 2026년 합계는 1-8월 누계임

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