

KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 10월 06일

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 13.2% 하락한 46,133달러/일 기록

- 발틱거래소는 브라질-중국 거래 부진과 북대서양 수요 약화로 운임이 하락했으나, 주 중반 서호주-중국 성약 증가로 태평양 시장이 회복했다고 평가했으며, 클락슨은 주 후반 대서양의 추가 물량 유입으로 시장이 반등했다고 분석함

(동향) 호주·브라질 철광석 선적량 감소, 중국 철광석 수요 둔화

- 호주·브라질의 9월 21~27일 철광석 선적량은 전주 대비 약 4.3%(120만 톤) 감소한 2,670만 톤이며, 호주발 물량 감소가 브라질발 선적 증가분을 상회한 것으로 나타남(마이스틸, Mysteel)
- 중국 제철소의 국경절 전 원료 재고 확충이 마무리되면서 철광석 구매와 현물 거래가 둔화되었으며, 제철소 수익성 악화와 고로 정비 확대로 선철 생산도 감소세를 이어감(상하이금속시장, SMM)
- 브라질 광산업체 CSN광업(CSN Mineração)은 운임 상승과 수익성 악화로 일부 철광석 가공시설의 가동을 중단하고 타사 구매를 축소해, 2026년 생산·구매량 전망을 3,900만~4,100만 톤으로 하향함(상하이금속시장, SMM)

파나마кс선 · 수프라maks선

(운임) 지난 주 대비 2.2% 상승한 21,468달러/일 기록

- 발틱거래소는 호주·북태평양발 석탄과 북태평양발 곡물 거래가 파나마кс선 시장을 지지했고 인도네시아발 석탄 거래도 수프라maks선 시장에서 이어졌다고 평가했으며, 클락슨은 중국 국경절로 태평양 거래가 둔화됐다고 분석함

(동향) 인도네시아 석탄 수출 여건 유지, 미국 북태평양 밀 수출 증가

- 인도네시아 정부는 9월 29일 2026년 석탄 생산계획의 95%를 승인한 가운데 연간 생산량은 7억 2,000만 톤으로 예상되며, 국영 수출관리기업 DSI도 신규 관리 체계가 기존 석탄 수출에 차질을 주지 않을 것이라 밝힘(Sxcoal)
- 미국 북태평양 항만의 10월 1일 기준 주간 밀 수출 검사량은 전주 대비 약 71.9% 증가한 247,549톤이며, 옥수수 수출 검사량은 약 19.4% 감소한 493,524톤으로 집계됨(미국 농무부, USDA)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

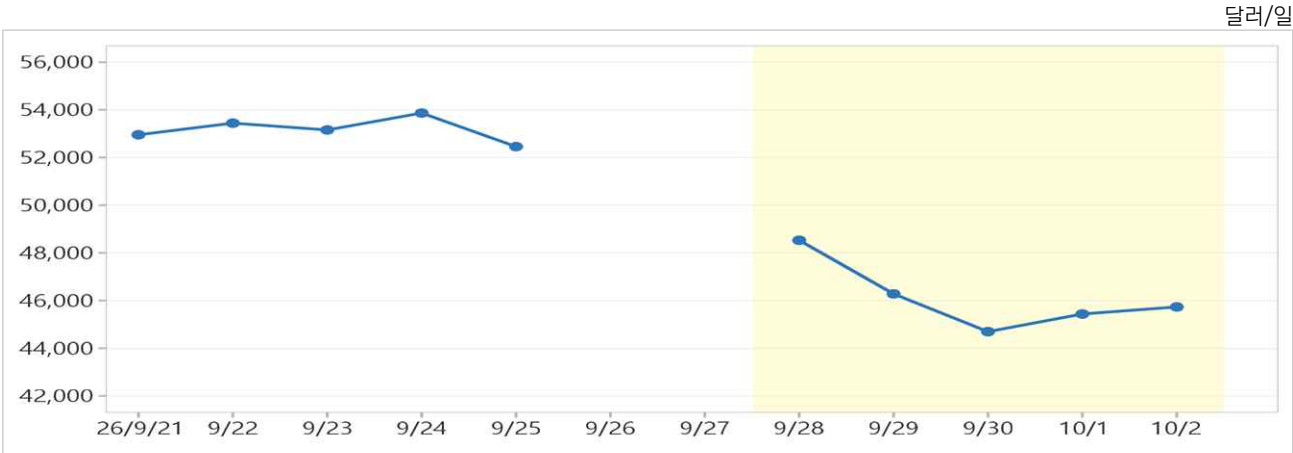
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분		9.28-10.02	9.21-9.25	전주대비차이	
케이프선	BCI	5,087	5,863	▼ -776	-13.2%
	스팟운임(5TC)	46,133	53,174	▼ -7,041	-13.2%
파나마кс선	BPI	2,385	2,335	▲ 50	2.1%
	스팟운임(5TC)	21,468	21,015	▲ 453	2.2%
수프라maks선	BSI	1,793	1,779	▲ 15	0.8%
	스팟운임(11TC)	22,669	22,481	▲ 187	0.8%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

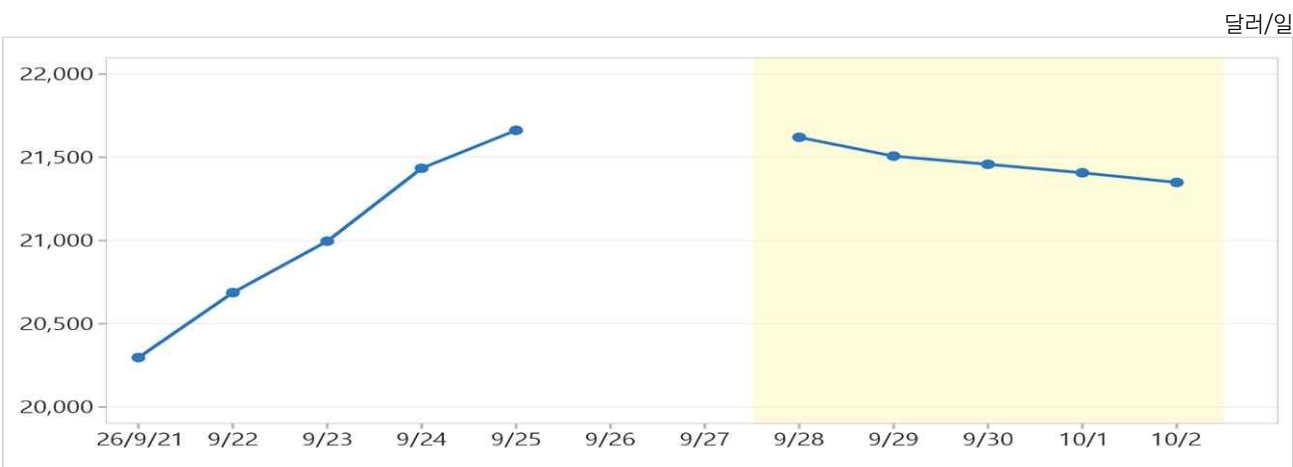
▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

케이프선 5TC 스팟운임 추이



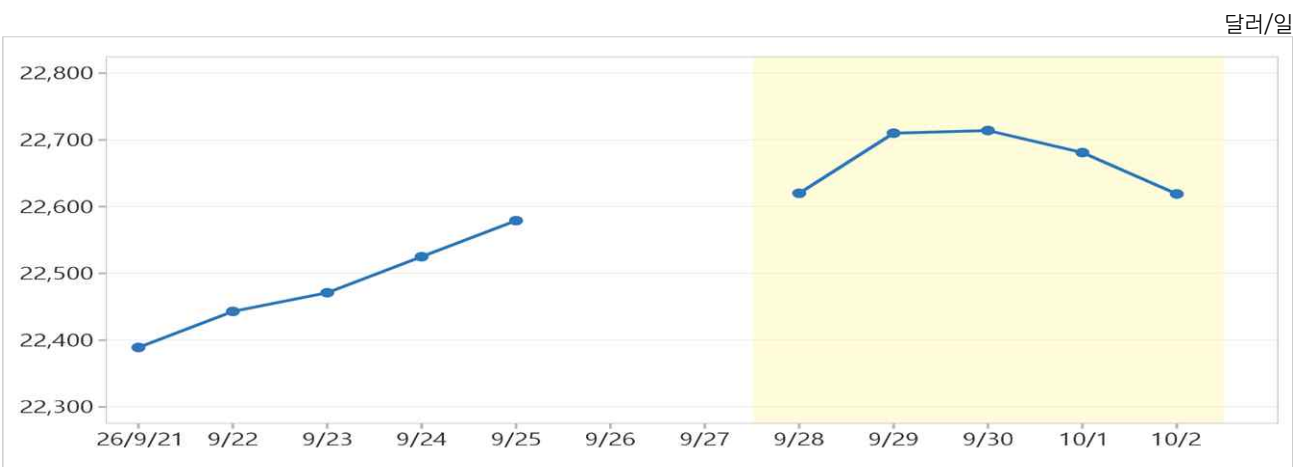
자료: Clarksons

파나마선 5TC 스팟운임 추이



자료: Clarksons

수프라막선 11TC 스팟운임 추이



자료:Clarksons

기술분석

건화물선 주요 기술지표 요약

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

구분	증가 (10.02)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀	RSI (14)
		5일선	20일선	60일선			
케이프선	45,731	- -0.9%	▼ -12.0%	- +0.2%	정배열	▼ -21.6%	39.6
파나막스선	21,349	- -0.6%	- +0.3%	▲ +5.0%	정배열	▼ -3.1%	55.8
수프라막스선	22,619	- -0.2%	▲ +1.9%	▲ +6.0%	정배열	▲ +6.8%	84.1

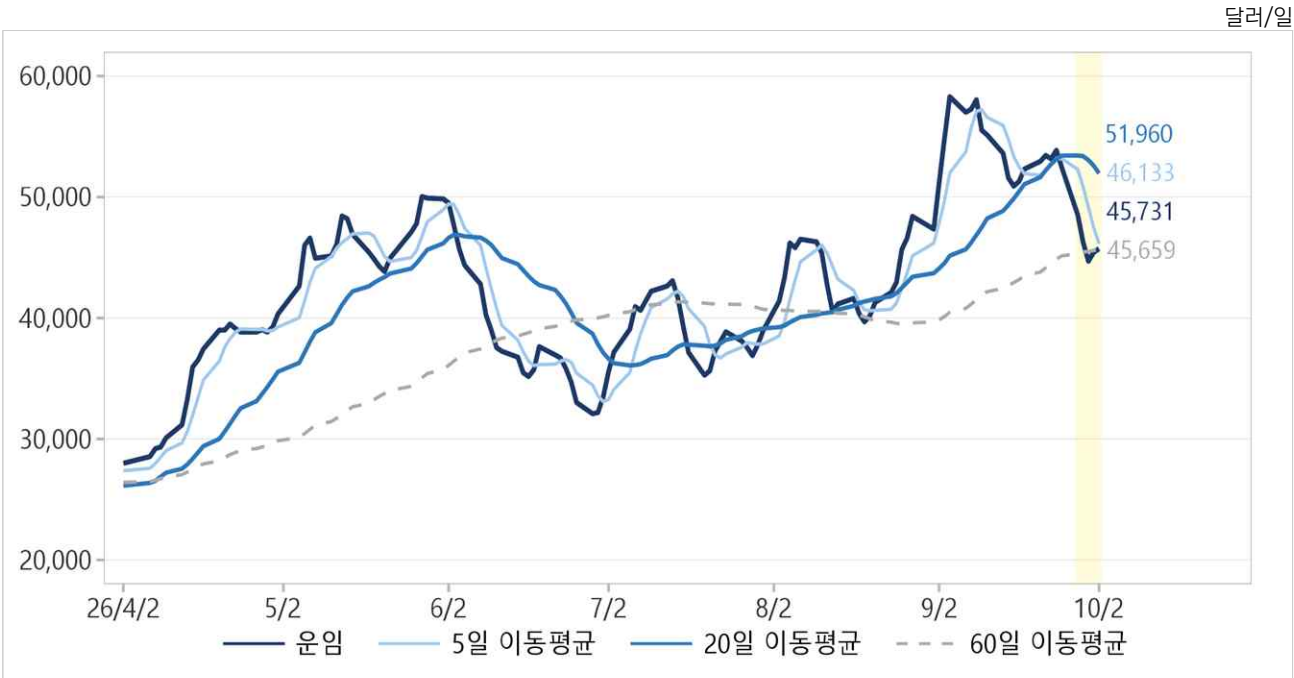
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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 전주 고점 이후 조정이 이어지며 단기와 중기 이동평균선을 0.9%, 12.0% 하회하고 장기 이동평균선과는 유사한 수준까지 낮아져 단기 하락세가 뚜렷해짐. 파나막스선은 장기 상승 흐름을 유지하나 단기 모멘텀은 약화된 것으로 나타나며, 수프라막스선은 주요 선형 중 상대적으로 건조한 흐름을 지속함

케이프선 운임의 이동평균 추이



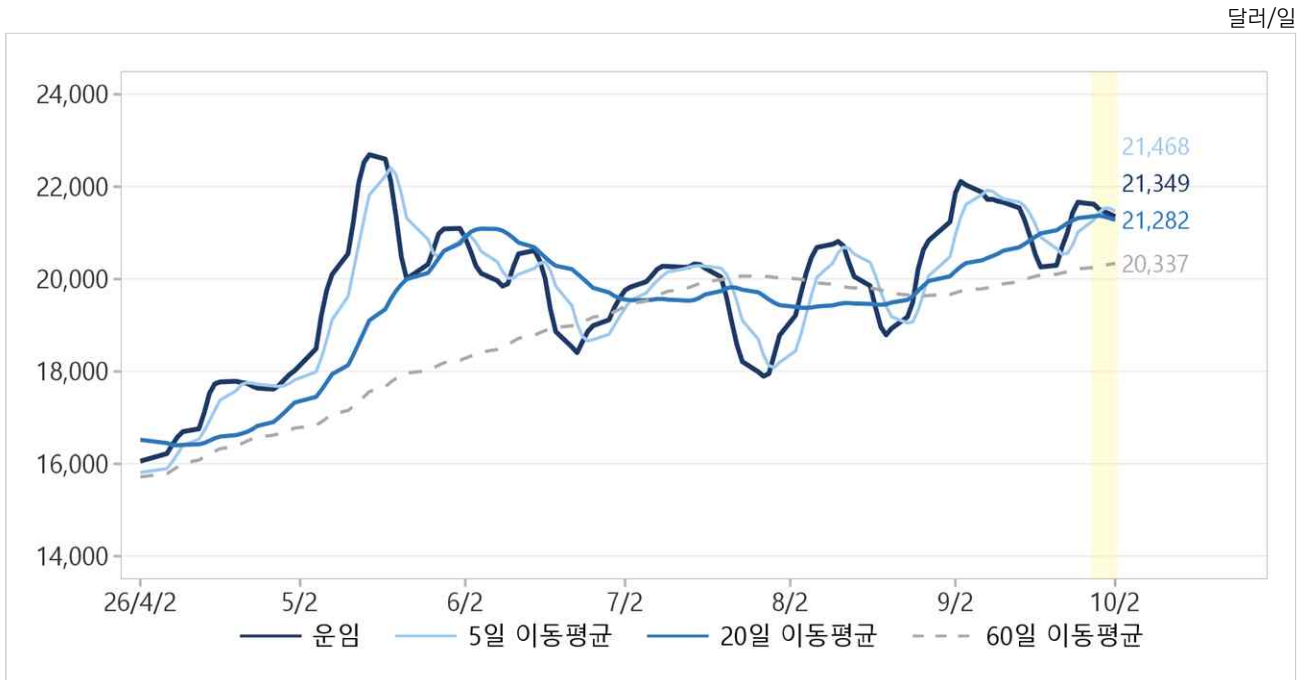
주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 28일- 10월 02일 구간임
자료: Clarksons

KMI 주간해운시장 포커스

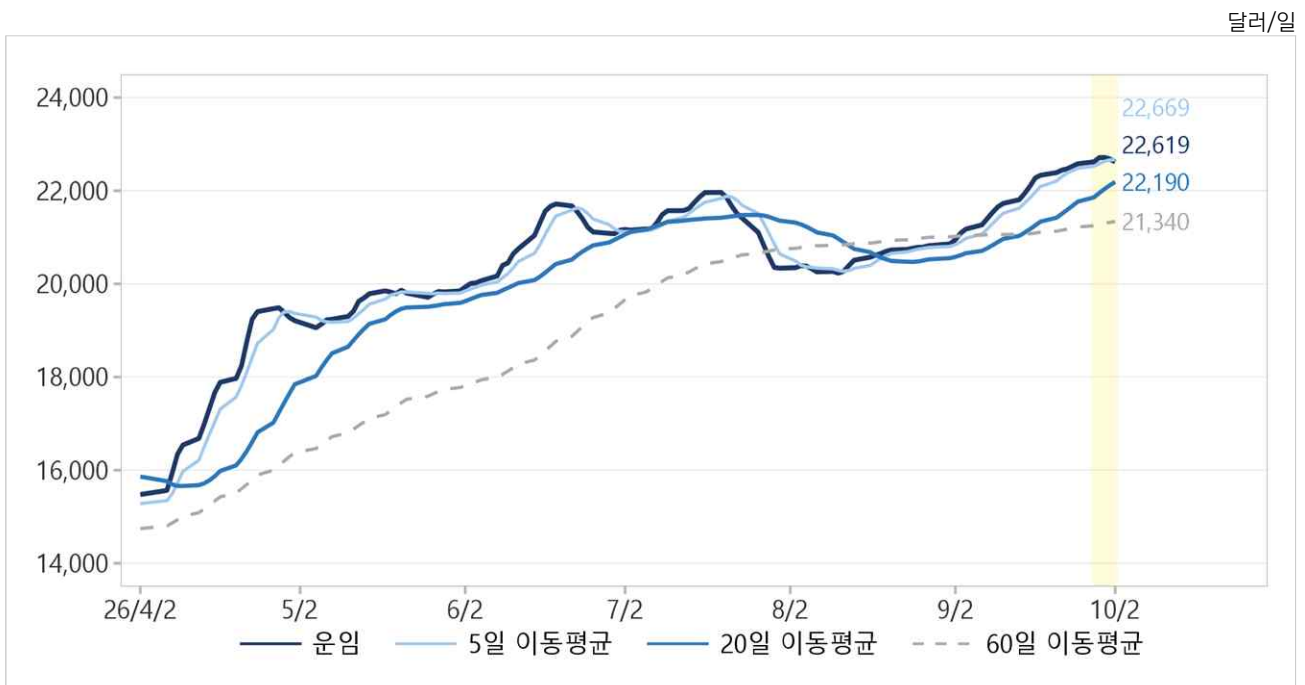
건화물선

I 건화물선 운임 추세

파나마맥스선 운임의 이동평균 추이



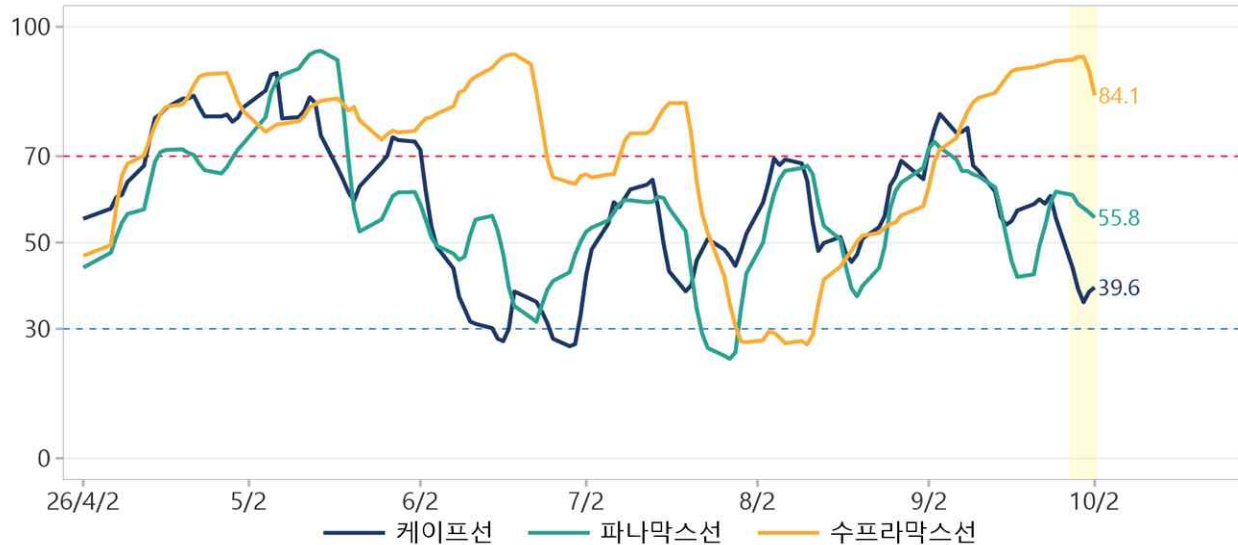
수프라맥스선 운임의 이동평균 추이



건화물선 운임 강도

- 케이프선의 RSI는 39.6으로 낮아지며 최근 운임 조정에 따라 상승 강도가 크게 약화됨. 파나막스선은 55.8로 중립 수준을 나타낸 반면, 수프라막스선은 84.1로 과매수 구간을 유지해 선형별 운임 강도 차별화가 확대됨

건화물선 주요 선형 RSI(14일)



주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세 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

자료: Clarksons

건화물선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 케이프선이 -21.6%로 낙폭이 크게 확대되었으며 파나막스선도 -3.1%로 음의 영역에 진입함. 반면 수프라막스선은 6.8%로 양의 모멘텀을 유지했으나 최근 상승 탄력은 다소 둔화되는 모습임

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 0.7% 하락한 3,662 기록

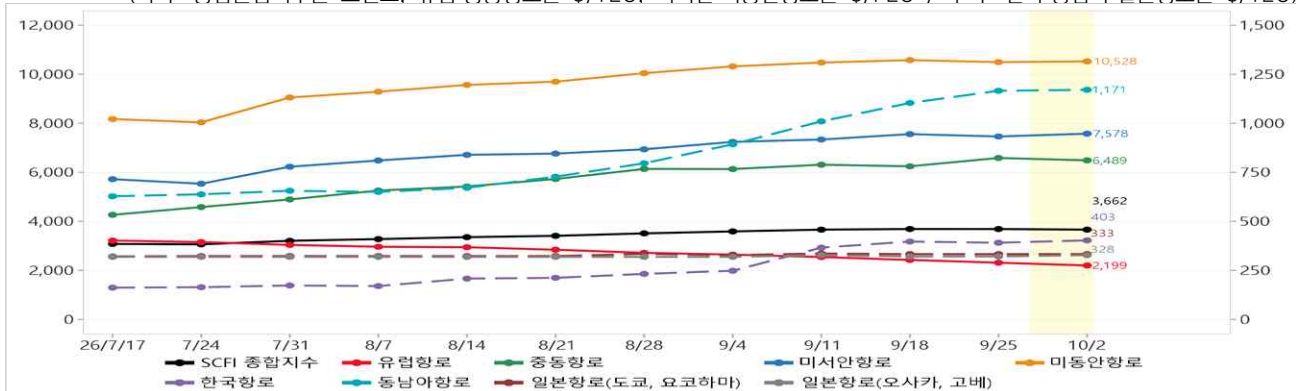
- 유럽항로는 전주 대비 4.9% 하락한 2,199달러/TEU를 기록하며 하락세가 이어진 반면, 미서안과 미동안은 각각 1.5%, 0.3% 상승한 7,578달러/FEU, 10,528달러/FEU를 기록함. 중동항로는 1.5% 하락한 6,489달러/TEU, 한국항로와 동남아항로는 각각 3.1%, 0.4% 상승하는 등 항로별로 차별화된 모습을 보임

(동향) 국경절 수요 둔화 · 중국 항만 체선 완화로 유럽 중심 하방 압력, 미주는 강세 속 공급 제약 점진적 완화 전망

- 중국 국경절 연휴 진입으로 수요가 둔화되고 있으며 선사들의 공급 조정이 제한적인 수준에 머물러 유럽 항로를 중심으로 단기 운임 하방 압력이 지속될 가능성이 있음. 41주차(10.5~10.11)부터 45주차(11.2~11.8)까지 주요 동서항로에 예정된 710회 운항 중 임시결항은 39회(약 5%)에 불과함
- 중국 주요 항만의 체선은 완화 추세이나 완전한 정상화로 판단하기는 어려운 상황으로 파악됨. 상하이항의 7일 평균 선박 대기시간은 8월 말 5.21일에서 9월 23~29일 3.66일로, Ningbo항은 같은 기간 3.5일에서 2.5일로 단축됨. 다만 상하이 일부 터미널에서는 4~7일의 대기가 지속되고 있음. 체선 완화로 선박 회전율이 개선되면서 시장에 투입 가능한 유효선박이 늘어나 단기 운임 상승을 제약하는 요인으로 작용할 전망이다
- 파나마운하의 통항 제한도 완화 방향으로 전환됨. 파나마운하청은 최근 기온도 수위 개선을 반영하여 최대 하역출수를 상향하고, 10월 15일부터 네오파나믹스 일일 통항 슬롯을 9회에서 10회로, 전체 일일 통항 슬롯을 32회에서 33회로 확대할 예정임. 다만 정상 수준인 일일 36회에는 미치지 못하여 미동안과 미걸프항로의 공급 제약 완화 효과는 10월 중순 이후 점진적으로 나타날 것으로 예상됨

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		9.28-10.02	9.21-9.25	전주대비차이	
운임	종합운임지수	3,662	3,687	▼	-24 -0.7%
	유럽항로	2,199	2,313	▼	-114 -4.9%
	미서안항로	7,578	7,463	▲	115 1.5%
	미동안항로	10,528	10,497	▲	31 0.3%
	중동항로	6,489	6,586	▼	-97 -1.5%
	한국항로	403	391	▲	12 3.1%
	동남아항로	1,171	1,166	▲	5 0.4%
	일본항로(도쿄, 요코하마)	333	333	-	- -
	일본항로(오사카, 고베)	328	321	▲	7 2.2%

자료: 상하이해운거래소, Clarksons

▲ 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 (10.02)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀	RSI (14)
		4주선	13주선	26주선			
SCFI 종합지수	3,662	- -0.3%	▲ +7.3%	▲ +24.9%	정배열	▲ +2.0%	82.3
유럽항로	2,199	▼ -7.2%	▼ -21.3%	▼ -13.1%	정배열	▼ -16.8%	40.4
미서안항로	7,578	▲ +1.2%	▲ +12.2%	▲ +41.2%	정배열	▲ +4.6%	79.3
미동안항로	10,528	- +0.1%	▲ +10.0%	▲ +43.3%	정배열	▲ +2.0%	89.1
중동항로	6,489	▲ +1.3%	▲ +16.7%	▲ +31.5%	정배열	▲ +5.8%	80.3
한국항로	403	▲ +3.5%	▲ +59.3%	▲ +90.8%	정배열	▲ +62.5%	88.5
동남아항로	1,171	▲ +5.2%	▲ +41.8%	▲ +63.3%	정배열	▲ +31.1%	92.6
일본항로	333	- -0.2%	▲ +1.7%	▲ +1.9%	정배열	▲ +1.5%	59.1

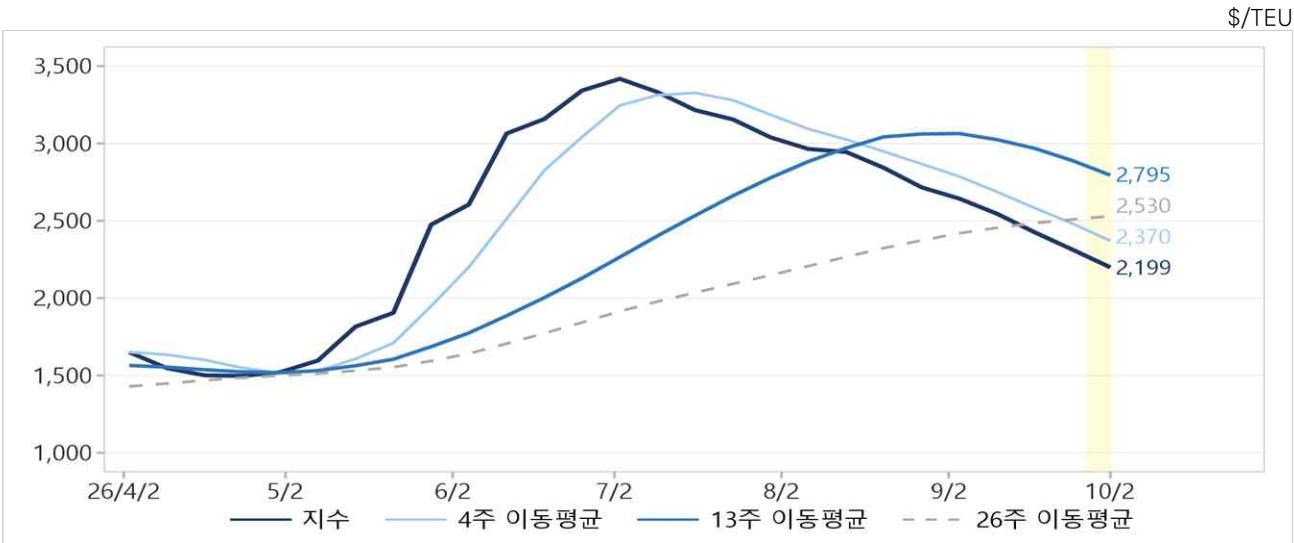
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

- SCFI는 최근 주간 변동폭이 축소되며 단기적으로는 보합 흐름을 보이고 있으나 중장기 이동평균선을 상회하며 높은 운임 수준을 유지함. 유럽항로는 약세가 지속되는 반면 미서안과 미동안, 중동항로는 중장기 이동평균을 상회했으며 한국·동남아항로도 이동평균을 큰 폭으로 웃돌며 강세가 이어짐

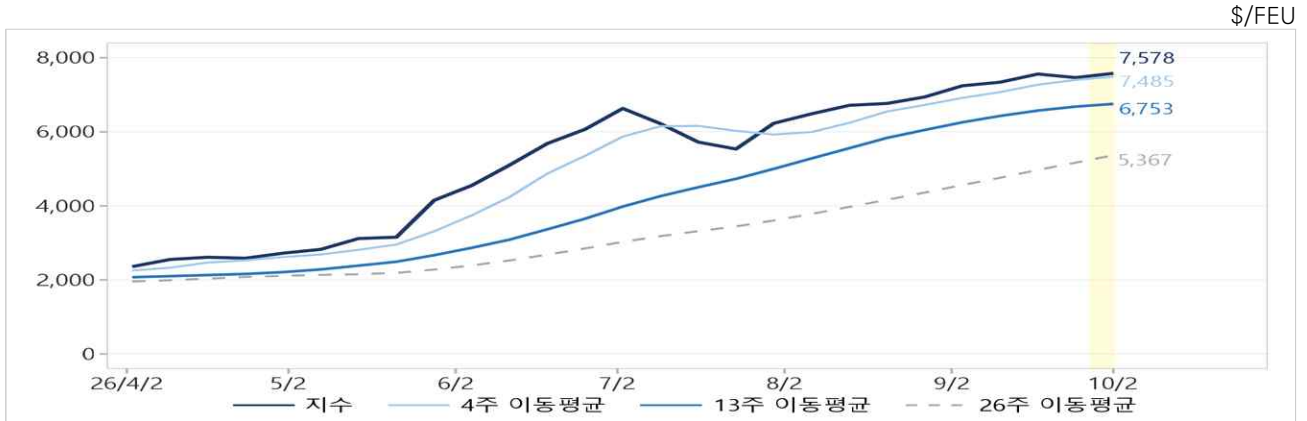
유럽항로 운임의 이동평균 추이



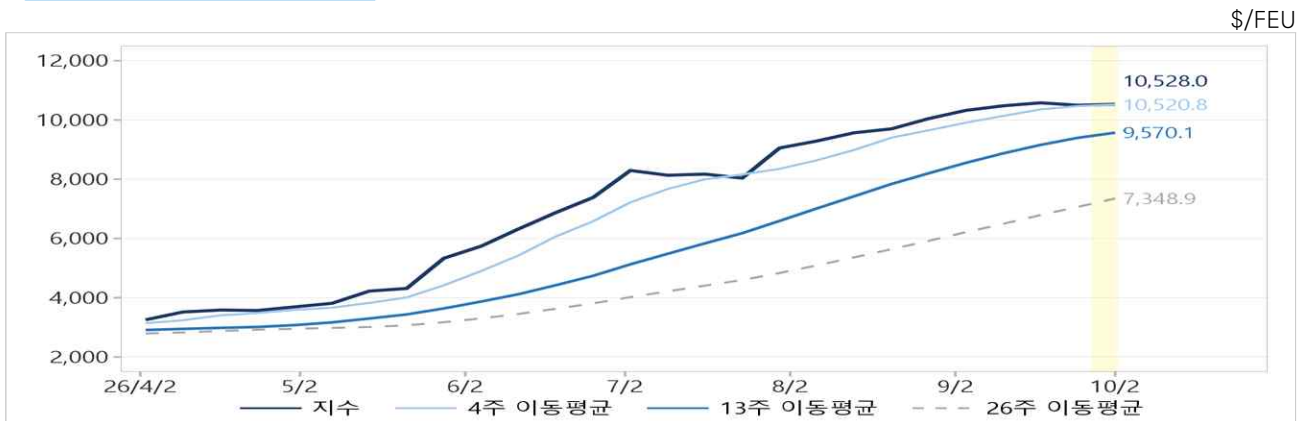
주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 28일- 10월 02일 구간임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

I 컨테이너선 운임 추세

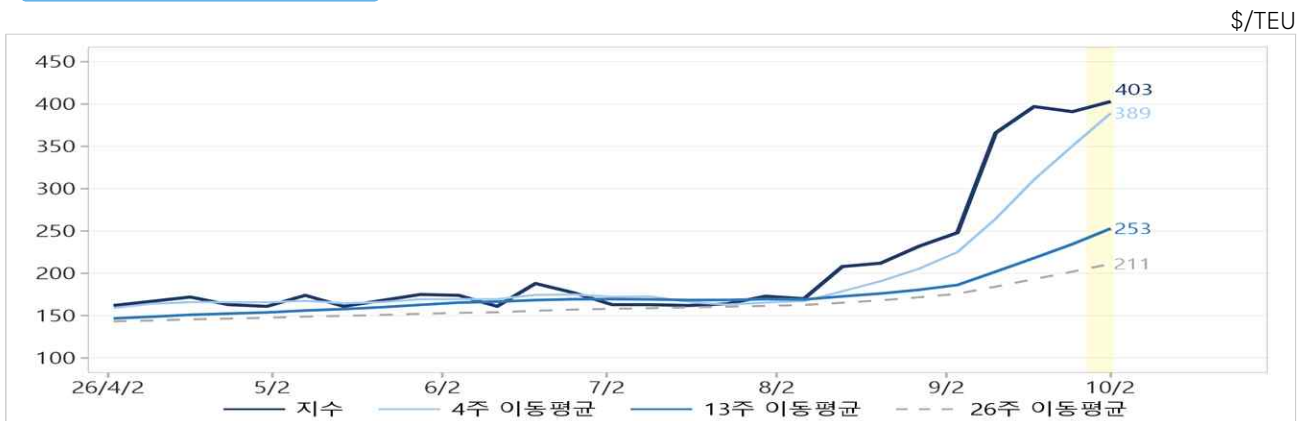
미서안항로 운임의 이동평균 추이



미동안항로 운임의 이동평균 추이



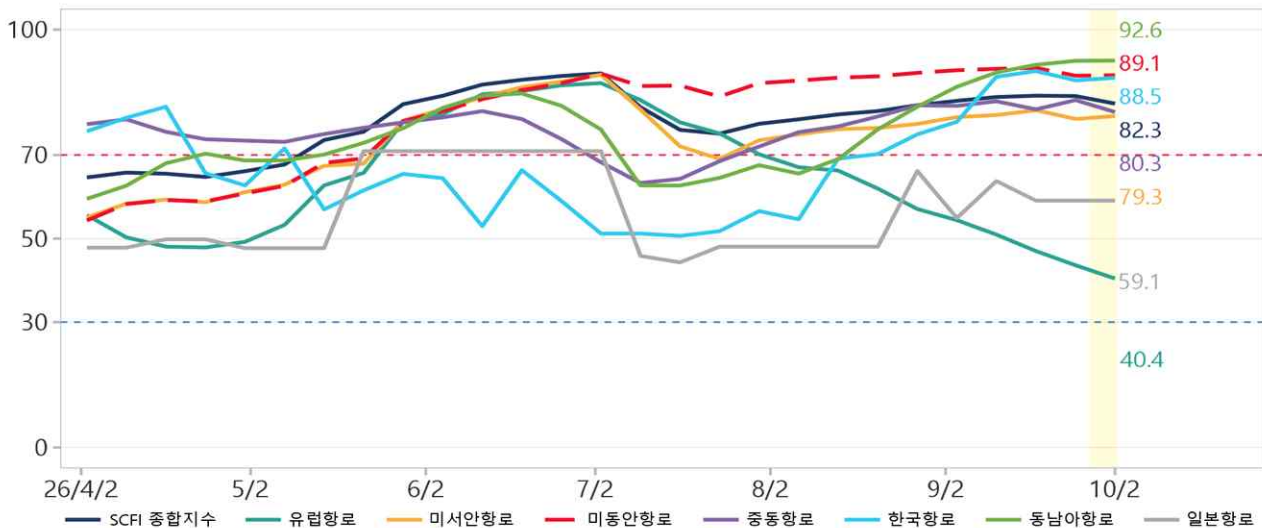
한국항로 운임의 이동평균 추이



I 컨테이너선 운임 강도

- 동남아 항로의 RSI가 92.6으로 가장 높은 수준을 기록했으며 미동안 89.1, 한국 88.5, 종합지수 82.3, 중동 80.3, 미서안 79.3으로 대부분 과매수 구간을 유지함. 반면 유럽항로는 40.4로 하락해 주요 항로 가운데 유일하게 뚜렷한 약세를 나타냈으며 일본항로는 59.1로 중립권을 유지함

컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

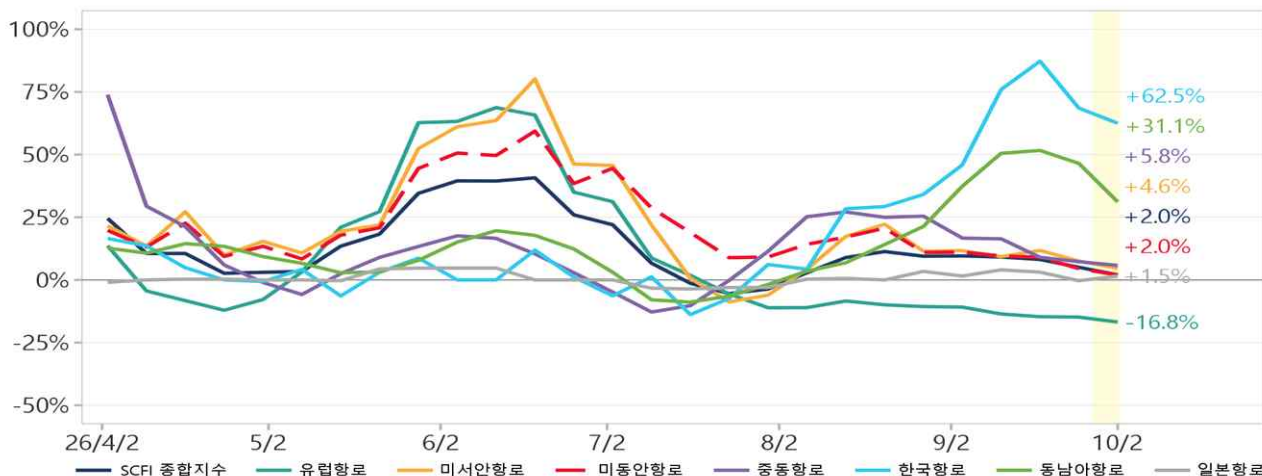


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

I 컨테이너선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 한국항로와 동남아항로가 여전히 높은 수준을 유지했으나 전주보다 상승 탄력이 약화됨. 중동, 미서안, 미동안 및 SCFI종합지수도 양의 흐름을 유지했으나 상승폭은 제한적임. 반면 유럽항로는 -16.8%로 하락 모멘텀이 확대되어 항로별 차별화가 더욱 뚜렷해짐

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

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

동향분석

I 원유선

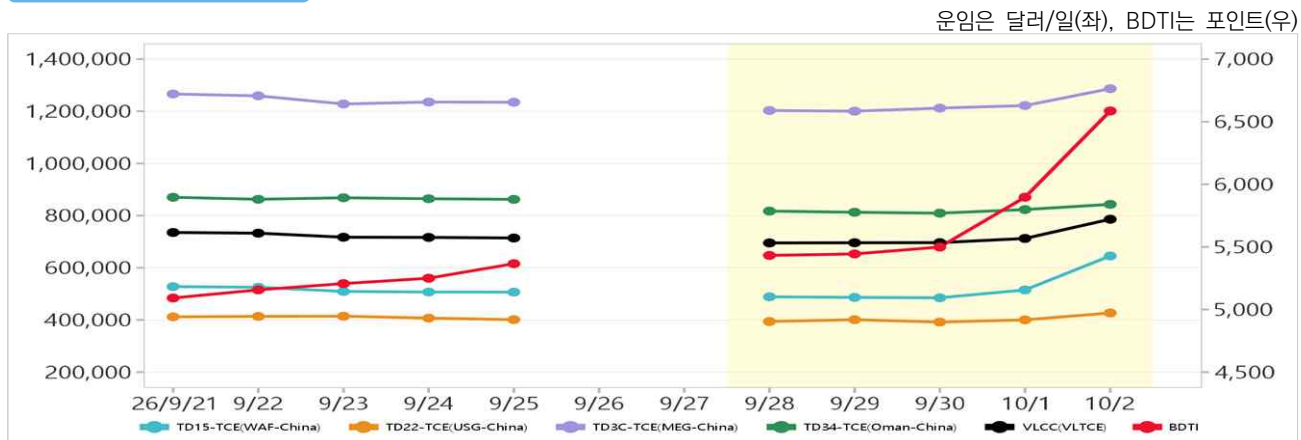
(운임) VLCC 주간 평균 운임 소폭 하락, 주 후반 상승 전환하며 하락 폭 제한

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 1.6% 하락한 1,224,819달러/일을 기록함. 오만-중국 항로(TD34-TCE)와 미국 걸프-중국 항로(TD22-TCE)도 각각 5.1%, 1.7% 하락한 821,200달러/일과 402,818달러/일을 나타낸 반면, 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 1.7% 상승한 524,134달러/일을 기록함. BDTI는 전주 대비 10.7% 상승한 5,772포인트를 나타냄. 일별로는 주요 항로가 주 초 약보합 이후 주 후반 상승세로 전환했으며, 특히 서아프리카-중국 항로의 반등이 두드러짐

(동향) 주 후반 성약 증가로 주요 VLCC 항로 반등했으나, 공급 여건 개선으로 상승 탄력은 둔화

- 중동-홍해 VLCC 시장은 다크 탱커를 포함한 통항 회복으로 가용선박이 늘며 주중 운임이 다소 약화됐으나, 주 후반 성약이 이어지고 이란의 유조선 공격 재격화로 위험 프리미엄이 재부각되면서 높은 운임 수준을 회복함. 서아프리카도 거래 증가로 즉시 투입 가능한 선박이 감소하며 반등폭이 확대됐고, 미국 걸프는 신규 화물 문의가 제한적이었으나 서아프리카 강세가 선주의 운임 협상에 지지요인으로 작용함
- 사우디 안부항의 원유 선적이 9월 하순 재개됐으나, 오만만 환적을 위한 셔틀 운송에 다수의 VLCC가 묶여 있고 선원 위험수당 부담도 커지는 등 선박 운용 제약이 잔존함. 단기적으로는 성약 증가와 제한된 가용선박이 중동-서아프리카 항로의 운임을 지지할 가능성이 있으나, 미국 걸프 등 일부 시장은 추가 상승을 뒷받침할 신규 화물 유입이 필요한 상황임

원유선 운임 추이



자료: Clarksons

BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분	9.28-10.02	9.21-9.25	전주대비차이		
BDTI	5,772	5,214	▲ 557	10.7%	
VLCC	717,257	723,184	▼ -5,927	-0.8%	
TD3C-TCE(MEG-China)	1,224,819	1,244,725	▼ -19,905	-1.6%	
TD22-TCE(USG-China)	402,818	409,593	▼ -6,775	-1.7%	
TD15-TCE(WAF-China)	524,134	515,235	▲ 8,899	1.7%	
TD34-TCE(Oman-China)	821,200	865,668	▼ -44,468	-5.1%	

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

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

구분	종가 (10.02)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀	RSI (14)
		5일선	20일선	60일선			
VLCC	786,245	▲ +9.6%	▲ +22.9%	▲ +105.8%	정배열	▲ +108.6%	89.3
TD3C	1,286,655	▲ +5.0%	▲ +15.9%	▲ +84.6%	정배열	▲ +82.8%	86.5
TD22	426,756	▲ +5.9%	▲ +21.8%	▲ +107.9%	정배열	▲ +105.4%	84.3
TD15	645,324	▲ +23.1%	▲ +40.7%	▲ +164.5%	정배열	▲ +194.9%	89.1
TD34	843,188	▲ +2.7%	▲ +16.2%	▲ +138.4%	정배열	▲ +215.0%	83.1

▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

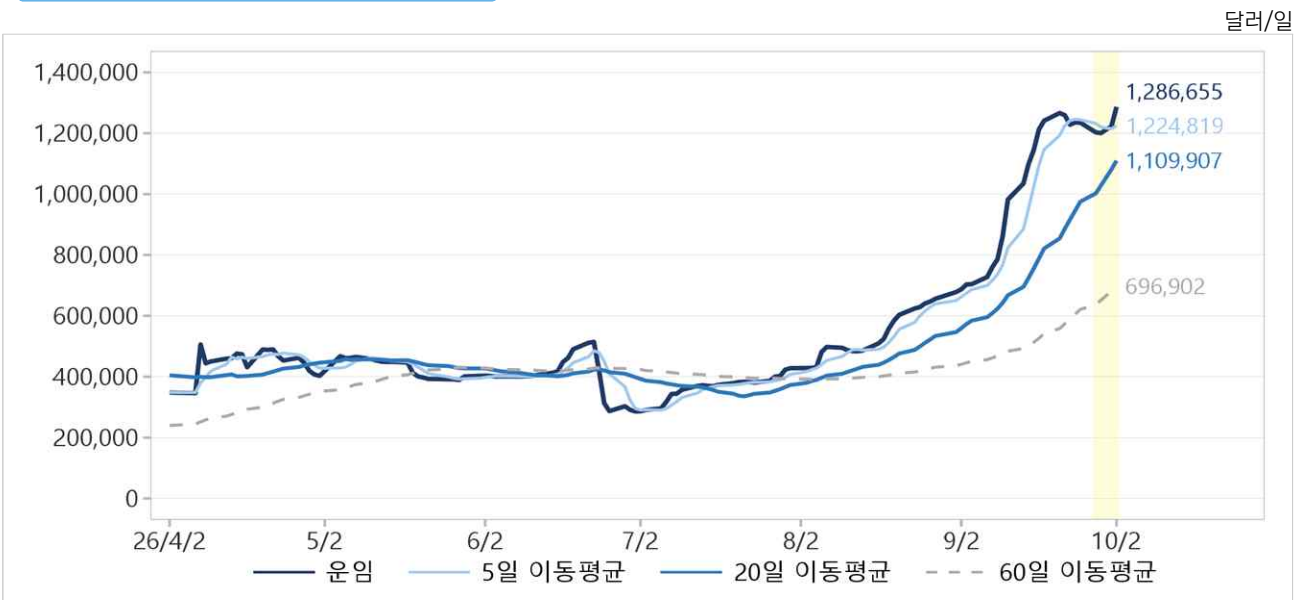
주: 이동평균 대비 +1% 초과는 상회, ±1% 이내는 근접, -1% 미만은 하회로 표기하며, 이동평균 배열은 20일선이 60일선을 상회하면 중장기 정배열로 표기함

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 추세

○ VLCC와 TD3C, TD22는 단기 이동평균을 상회했으며, TD15는 10월 2일 운임이 크게 상승하면서 단기 이동평균선 대비 23.1% 높은 수준을 기록함. TD34도 단기 이동평균선 대비 2.7% 높은 수준을 유지함. 모든 항로가 중기, 장기 이동평균선을 큰 폭으로 상회하고 있어 중장기 상승 추세는 지속되는 모습임

TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이

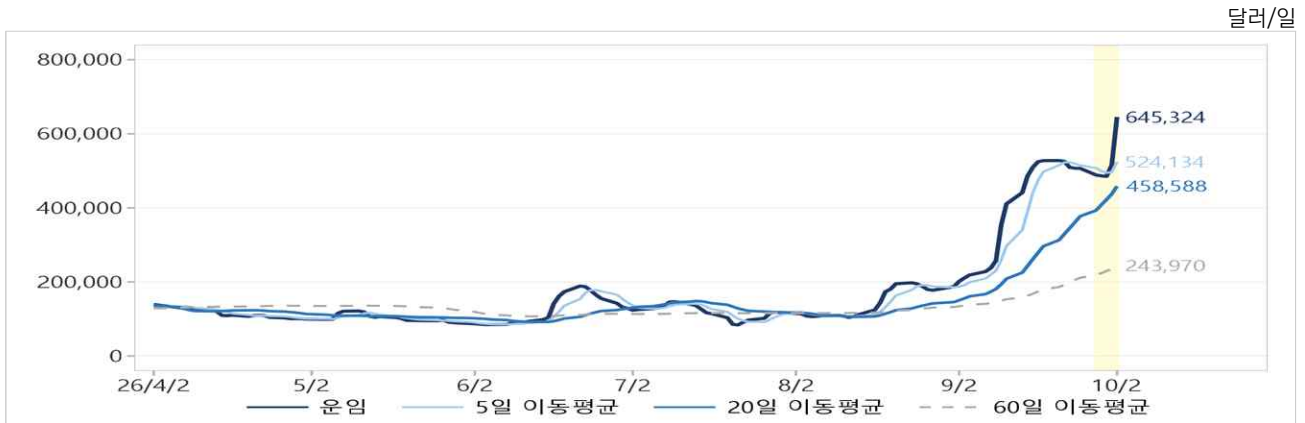


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 9월 28일- 10월 02일 구간임

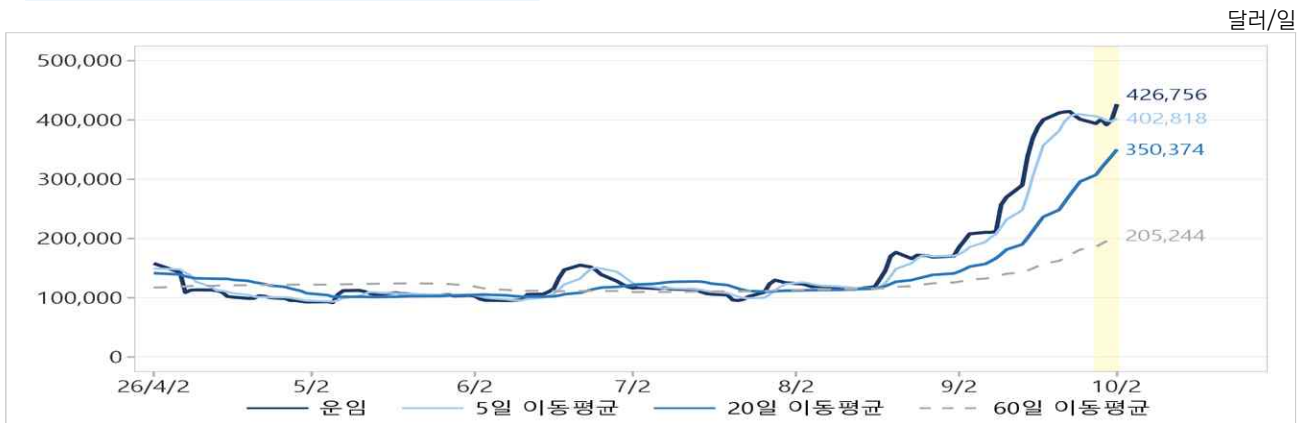
자료: Clarksons

I 탱커선 운임 추세

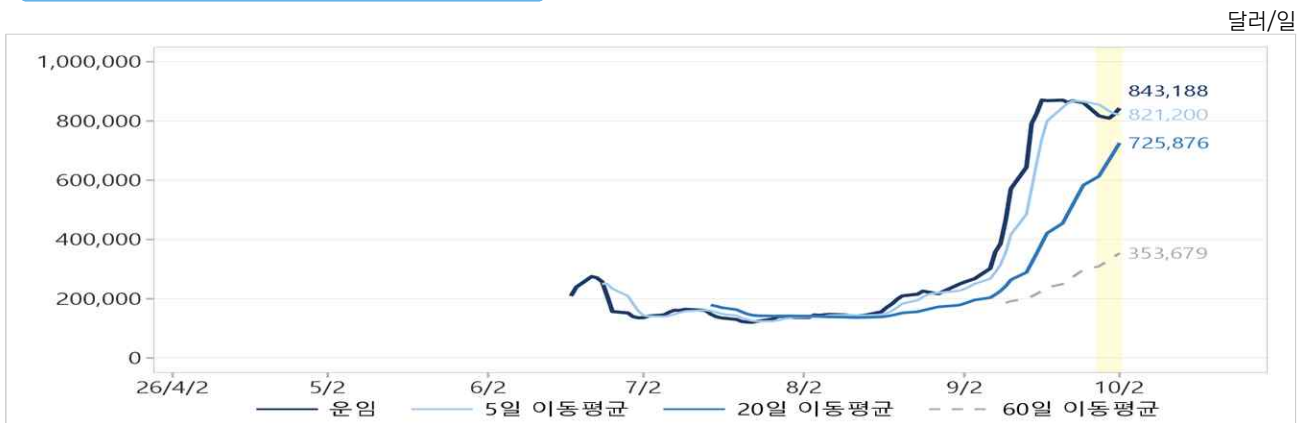
TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



TD22(미걸프-중국) 운임의 이동평균 추이



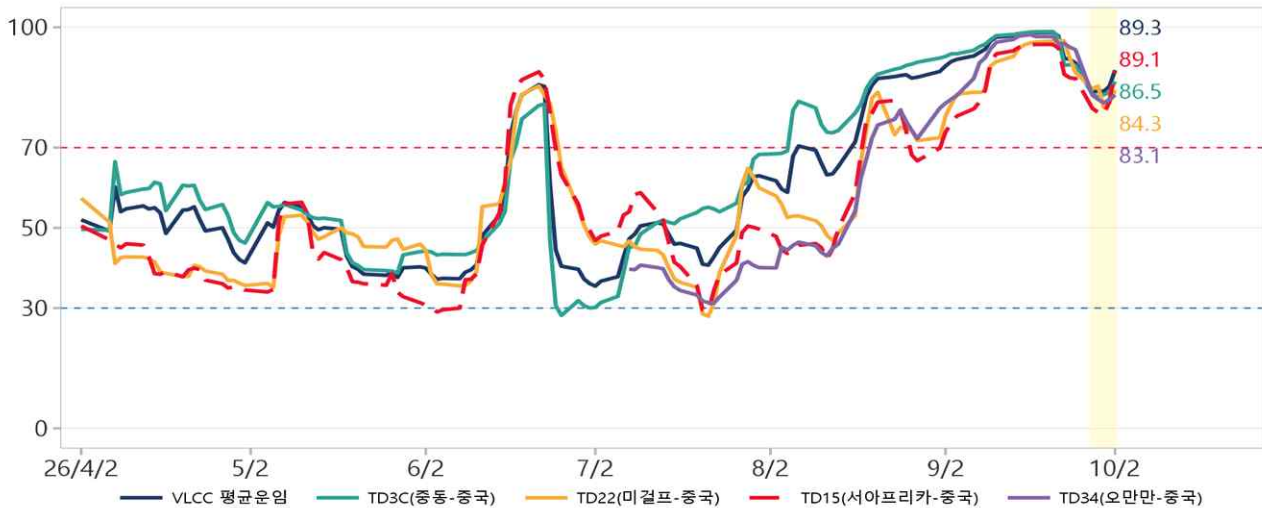
TD34(오만-중국) 운임의 이동평균 추이



Ⅰ 탱커선 운임 강도

- 주요 항로의 RSI는 83.1~89.3으로 모두 과매수 구간을 유지함. VLCC가 89.3으로 가장 높았으며 TD15 89.1, TD3C 86.5, TD22 84.3, TD34 83.1을 기록함. 다만 대부분 전주보다 RSI가 낮아져 운임 수준은 여전히 높지만 상승 강도는 다소 완화되는 모습임

탱커선 주요 항로 RSI(14일)



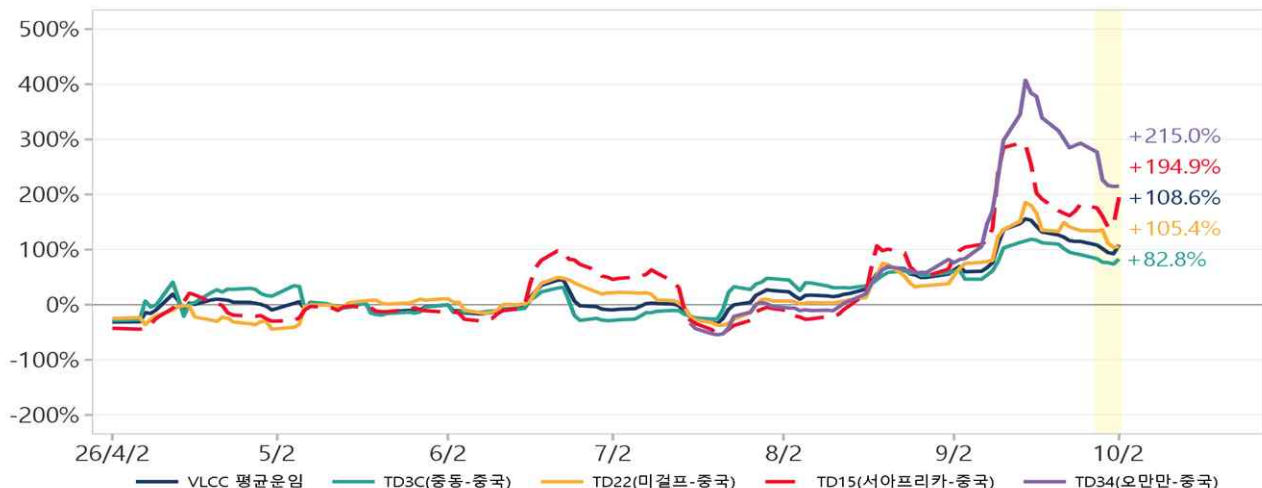
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 TD34가 +215.0%, TD15가 +194.9%로 매우 높은 수준을 유지했으며 VLCC(+108.6%), TD22(+105.4%), TD3C(+82.8%)도 강한 양(+)의 흐름을 지속함. 다만 TD15를 제외한 주요 항로의 모멘텀이 전주보다 축소돼 급격한 상승 이후 상승 탄력은 점차 둔화되는 양상을 나타냄

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

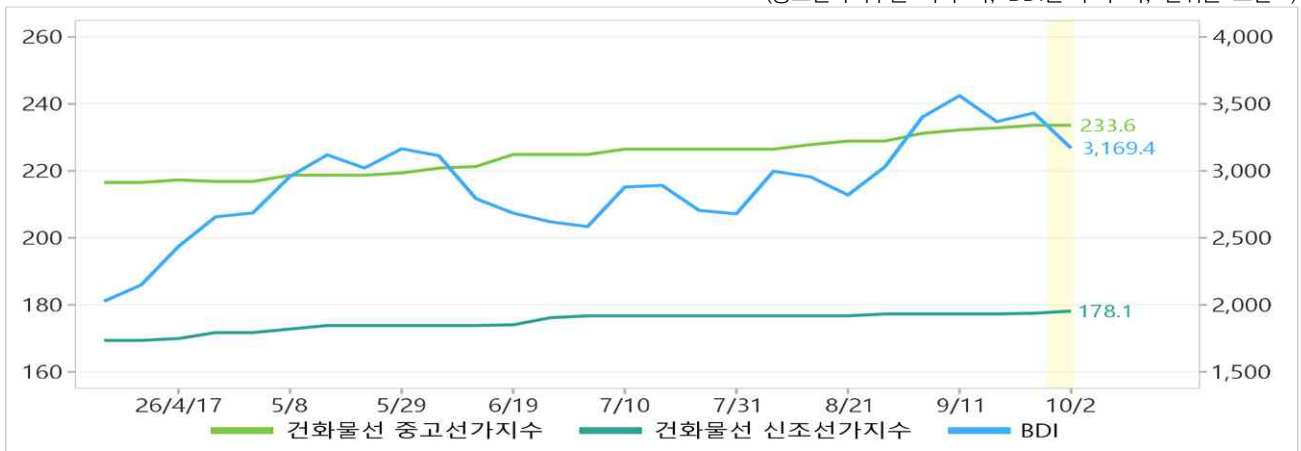
동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 전주 대비 소폭 상승했으며 신조선가지수도 완만한 상승세를 유지함

구분	증가 (10.02)	이동평균 대비						이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선		20일선		60일선					
신조선가지수	178.1	-	+0.3%	-	+0.4%	-	+0.6%	중장기 정배열	-	+0.5%	100.0
중고선가지수	233.6	-	-0.0%	-	+0.4%	▲	+2.0%	중장기 정배열	▲	+1.0%	100.0

BDI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, BDI는 우측 축, 단위는 포인트)



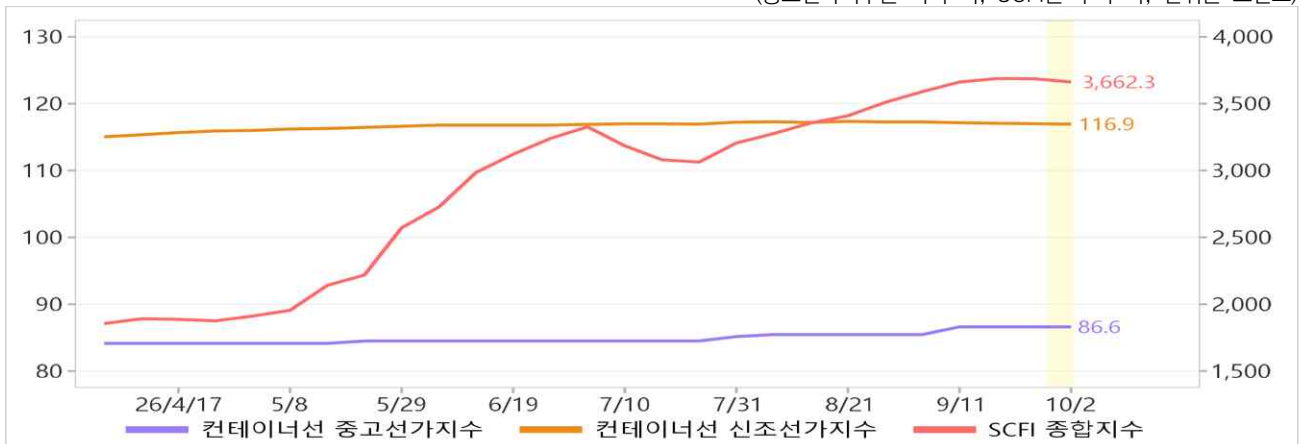
자료: Clarksons

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 전주와 유사한 수준을 유지했으며 신조선가지수는 최근 보험 흐름이 보임

구분	이번주 (10.02)	이동평균 대비						이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		4주선		13주선		26주선					
신조선가지수	116.9	-	-0.1%	-	-0.2%	-	+0.2%	중장기 정배열	-	-0.3%	61.1
중고선가지수	86.6	-	0.0%	▲	+1.2%	▲	+2.0%	중장기 정배열	▲	+1.3%	100.0

SCFI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, SCFI는 우측 축, 단위는 포인트)



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표

(2026.10.02.기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	10월 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	-	76.5	75.0	76.5	75.5	73.0	76.0	73.8
	파나막스선	38.5	-	38.5	36.2	38.5	37.4	36.2	37.5	36.6
	수프라막스선	36.0	▲ 0.5	36.0	33.2	36.0	34.4	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	160.0	▲ 35.0	160.0	62.0	160.0	87.0	53.0	62.0	56.8
건화물선	케이프선 5년	75.0	-	75.0	67.0	75.0	70.7	62.0	66.0	63.3
	파나막스선 5년	42.0	-	42.0	33.0	42.0	38.1	30.5	34.0	32.3
	수프라막스선 5년	39.0	-	39.0	32.0	39.0	36.9	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	619.8	▲ 25.4	619.8	355.6	730.5	549.4	337.1	476.6	422.4
	Singapore	750.8	▲ 46.0	750.8	358.2	926.4	592.5	347.1	516.1	432.3
	Korea	863.5	▲ 78.5	863.5	384.7	1,173.6	662.0	372.6	527.7	460.5
	Hong Kong	895.8	▲ 104.0	895.8	389.6	935.6	635.1	366.2	524.7	450.8
VLSFO	Rotterdam	681.8	▼ 14.8	681.8	407.2	800.9	632.7	388.6	554.0	477.1
	Singapore	875.0	▲ 10.6	875.0	425.1	1,107.3	736.2	424.2	602.8	508.5
	Korea	979.8	▲ 44.6	979.8	432.9	1,377.8	791.9	426.6	613.4	534.7
	Hong Kong	924.8	▲ 27.0	924.8	441.3	1,108.2	757.2	440.9	604.1	519.5

자료: Clarksons

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	10월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
주요 원자재가 (\$/Tonne)										
철광석 61% (\$/Tonne)	북중국(CFR)	97.8	-	-	96.1	110.5	103.4	92.8	107.6	102.1
연료탄 (\$/Tonne)	중국 친황다오 (Q5500)	136.8	-	-	99.6	137.0	117.0	87.2	116.0	98.2
원료탄 (\$/Tonne)	중국 허난성 (EXW Henan)	295.7	-	-	190.4	297.7	227.9	161.1	229.2	190.6
곡물 (\$/Tonne)	대두(국제)	473.3	▼ 12.3	473.3	381.7	485.6	429.8	355.5	418.5	381.9
	옥수수(국제)	200.4	▼ 9.4	200.4	161.9	209.8	178.5	148.8	195.7	173.1
	밀(국제)	251.5	▼ 10.3	251.5	187.1	273.9	225.4	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