

# KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는  
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 10월 13일

감수 이연경 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 9.9% 하락한 41,575달러/일 기록

- 발틱거래소는 브라질·서아프리카발 중국항 거래 부진 등으로 대서양 시장이 약세를 보였다고 평가했으며, 클락슨은 태평양 시장도 주 초반의 활발한 거래가 이어지지 못하고 주 후반 수요가 둔화했다고 분석함

(동향) 중국 철광석 도착량 감소, 제철소 재고 감소 및 선철 생산 둔화

- 중국 47개 주요 항만의 9월 28일~10월 4일 철광석 도착량은 전주 대비 약 17.3% 감소한 2,470만 톤이었으나, 항만 재고는 10월 8일 기준 약 0.6% 증가한 1억 7,320만 톤으로 집계됨(마이스틸, Mysteel)
- 중국 64개 주요 제철소의 수입 철광석 재고는 국경절 연휴 기간 약 16% 감소하여 10월 7일 기준 1,290만 톤으로, 5개월 만의 최저치를 기록함(마이스틸, Mysteel)
- 중국 제철소의 9월 말 흑자 업체 비중은 약 7%에 그쳤고, 수익성 악화로 일부 제철소가 설비 정비에 나서면서 일평균 선철 생산량은 6개월 만의 최저치인 234만 톤으로 감소함(로이터, Reuters)

파나마кс선 · 수프라maks선

(운임) 지난 주 대비 0.2% 상승한 21,505달러/일 기록

- 클락슨은 호주발 석탄과 북태평양발 석탄·곡물 수요가 파나마кс선 시장을 지지했다고 분석했으며, 발틱거래소는 북태평양발 곡물 수요를 중심으로 수프라maks선 시장이 강보합세를 보였다고 평가함

(동향) 중국 발전용 석탄 수입 입찰, 미국 곡물 수출 판매 증가

- 중국 국영 전력기업 국가전력투자그룹(SPIC)과 다탕그룹(China Datang)은 10월 9일 10월 하순~11월 공급분 수입 발전용 석탄 총 20만 톤의 구매 입찰을 공고함(Sxcoal)
- 미국의 10월 1일 기준 주간 옥수수·밀 신규 수출계약 물량은 전주 대비 각각 44%, 56% 증가한 769,500톤과 451,600톤이며, 일본·한국 등 아시아 수요도 확인됨(미 농무부, USDA)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

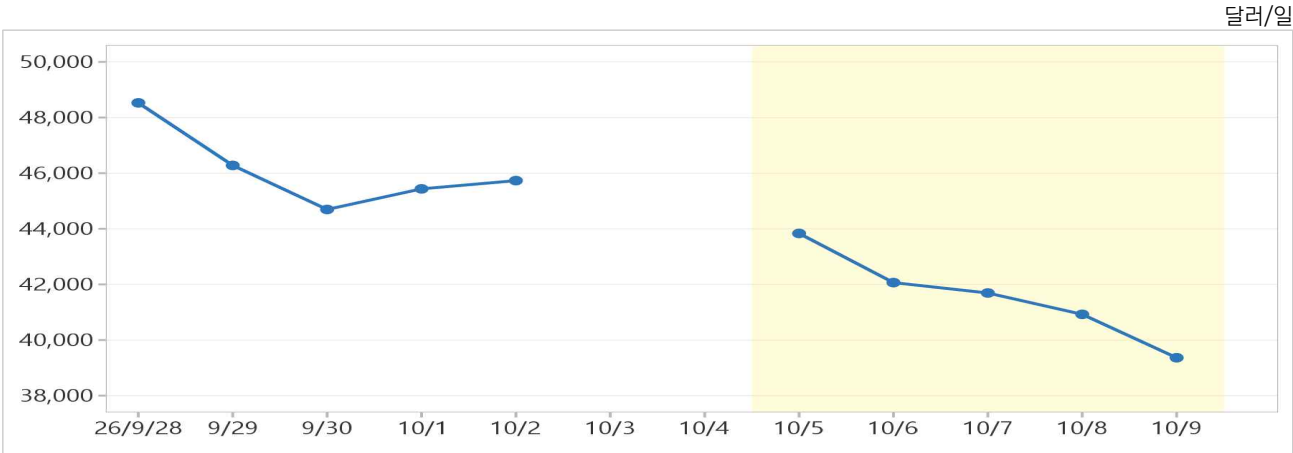
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

| 구분       |            | 10.05-10.09 | 9.28-10.02 | 전주대비차이 |        |       |
|----------|------------|-------------|------------|--------|--------|-------|
| 케이프선     | BCI        | 4,584       | 5,087      | ▼      | -503   | -9.9% |
|          | 스팟운임(5TC)  | 41,575      | 46,133     | ▼      | -4,558 | -9.9% |
| 파나마кс선   | BPI        | 2,390       | 2,385      | ▲      | 4      | 0.2%  |
|          | 스팟운임(5TC)  | 21,505      | 21,468     | ▲      | 37     | 0.2%  |
| 수프라maks선 | BSI        | 1,801       | 1,793      | ▲      | 8      | 0.4%  |
|          | 스팟운임(11TC) | 22,768      | 22,669     | ▲      | 100    | 0.4%  |

자료: Clarksons, Baltic Exchange

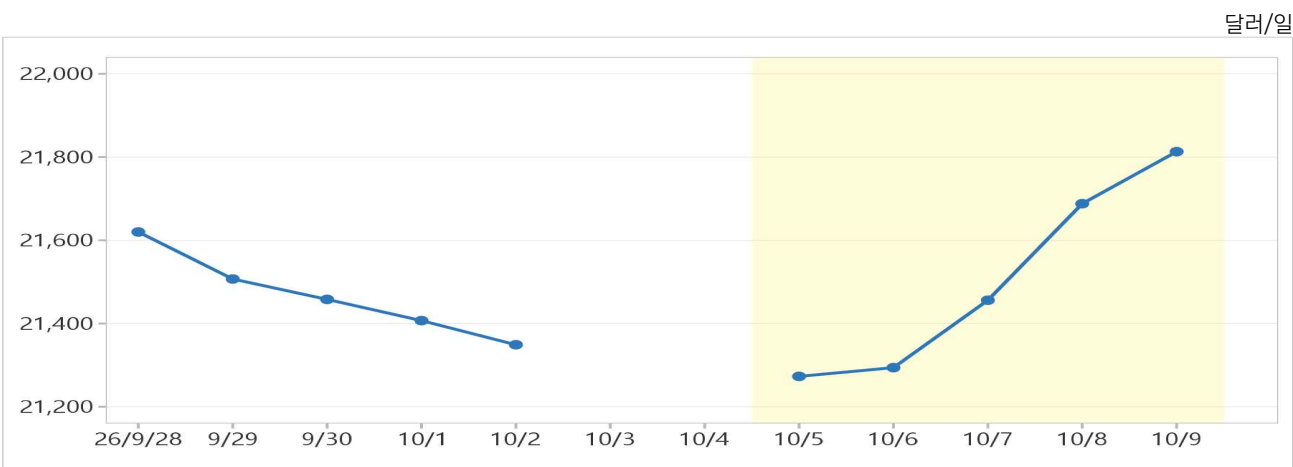
▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

케이프선 5TC 스팟운임 추이



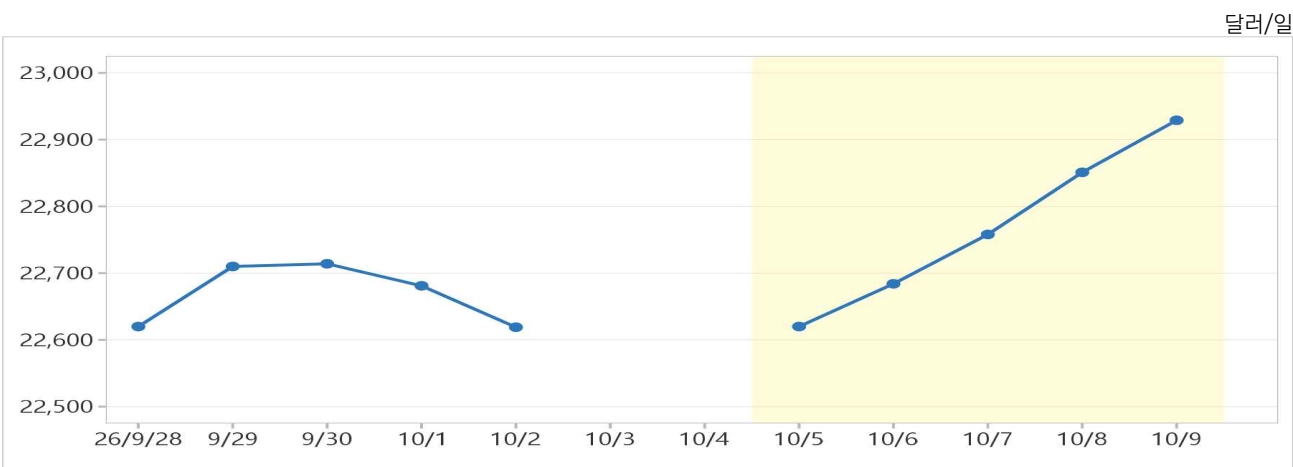
자료: Clarksons

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<br>(10.09) | 이동평균 대비 |          |          | 이동평균<br>배열 | 4주<br>모멘텀 | RSI<br>(14) |
|--------|---------------|---------|----------|----------|------------|-----------|-------------|
|        |               | 5일선     | 20일선     | 60일선     |            |           |             |
| 케이프선   | 39,363.0      | ▼ -5.3% | ▼ -18.3% | ▼ -13.8% | 정배열        | -28.6%    | 27.7        |
| 파나막스선  | 21,813.0      | ▲ +1.4% | ▲ +2.8%  | ▲ +6.7%  | 정배열        | +0.7%     | 63.4        |
| 수프라막스선 | 22,929.0      | - +0.7% | ▲ +1.9%  | ▲ +7.0%  | 정배열        | +5.5%     | 88.8        |

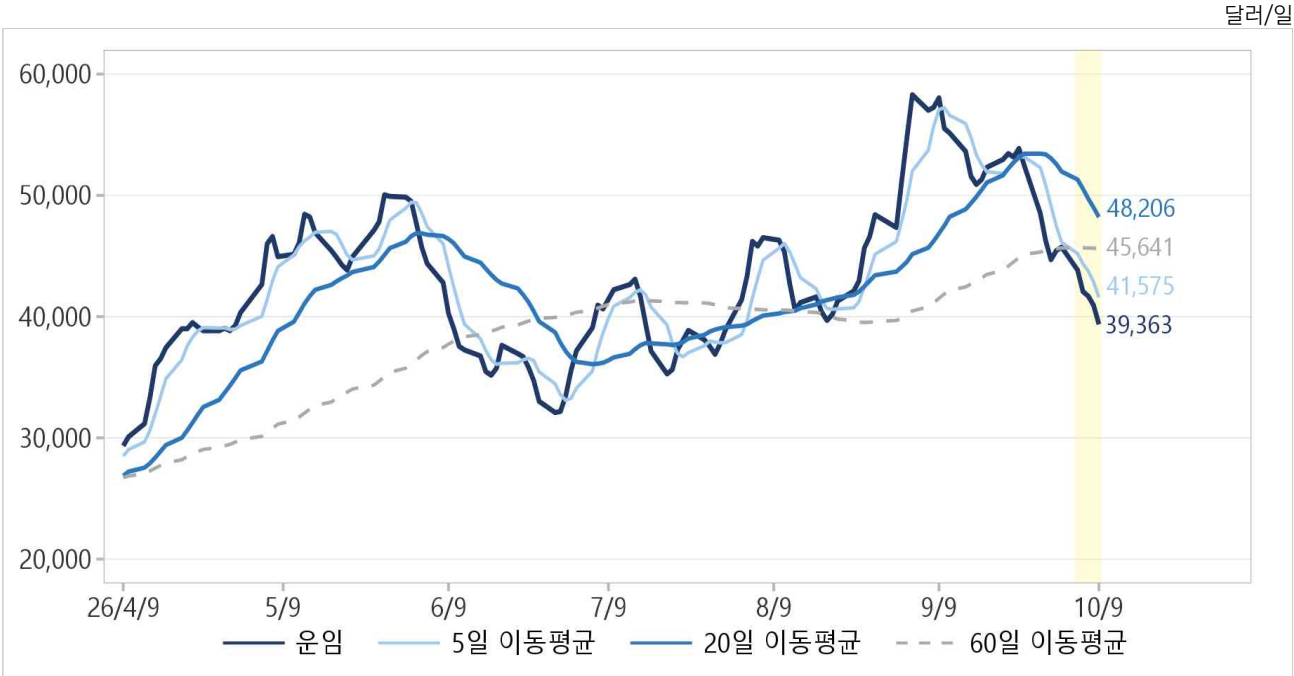
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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 9월 고점 이후 하락세가 심화되면서 10월 9일 운임이 39,363달러/일로 하락하였으며, 단기·중기·장기 이동평균을 각각 5.3%, 18.3%, 13.8% 하회함. 반면 파나막스선과 수프라막스선은 주요 이동평균을 상회하며 상승 추세를 유지해 선형별 운임 차별화가 확대되는 모습임

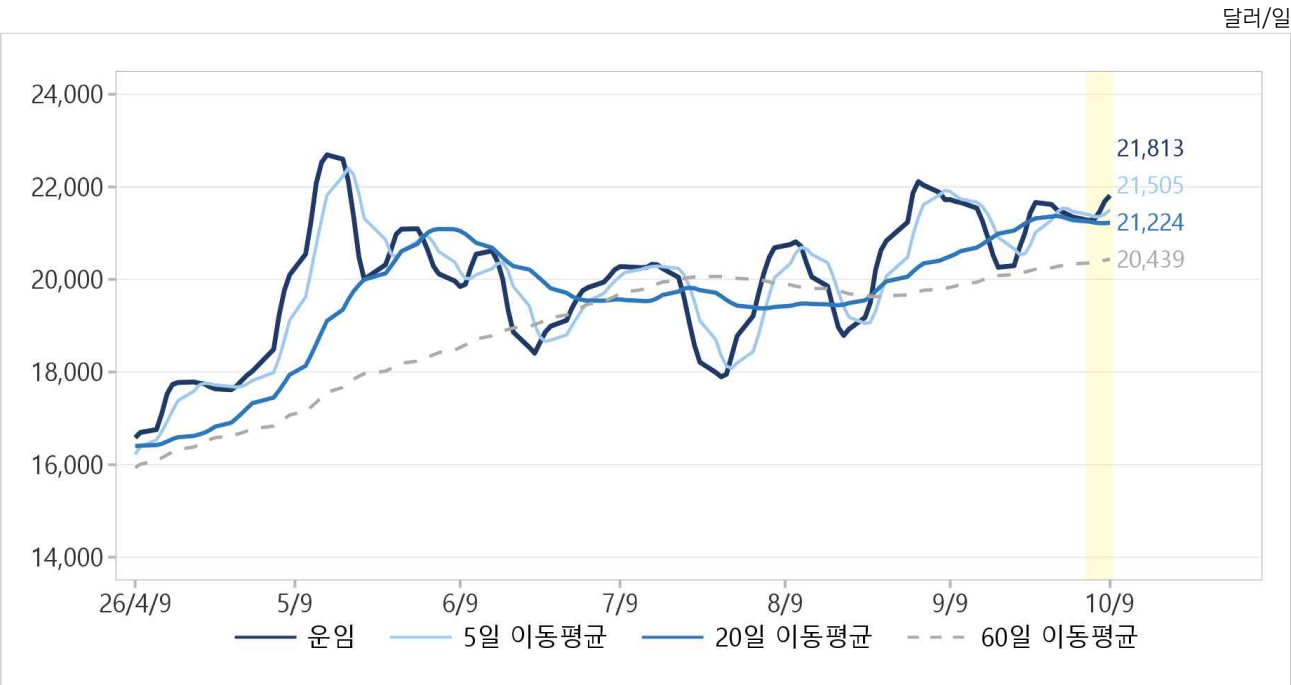
케이프선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 10월 05일- 10월 09일 구간임  
자료: Clarksons

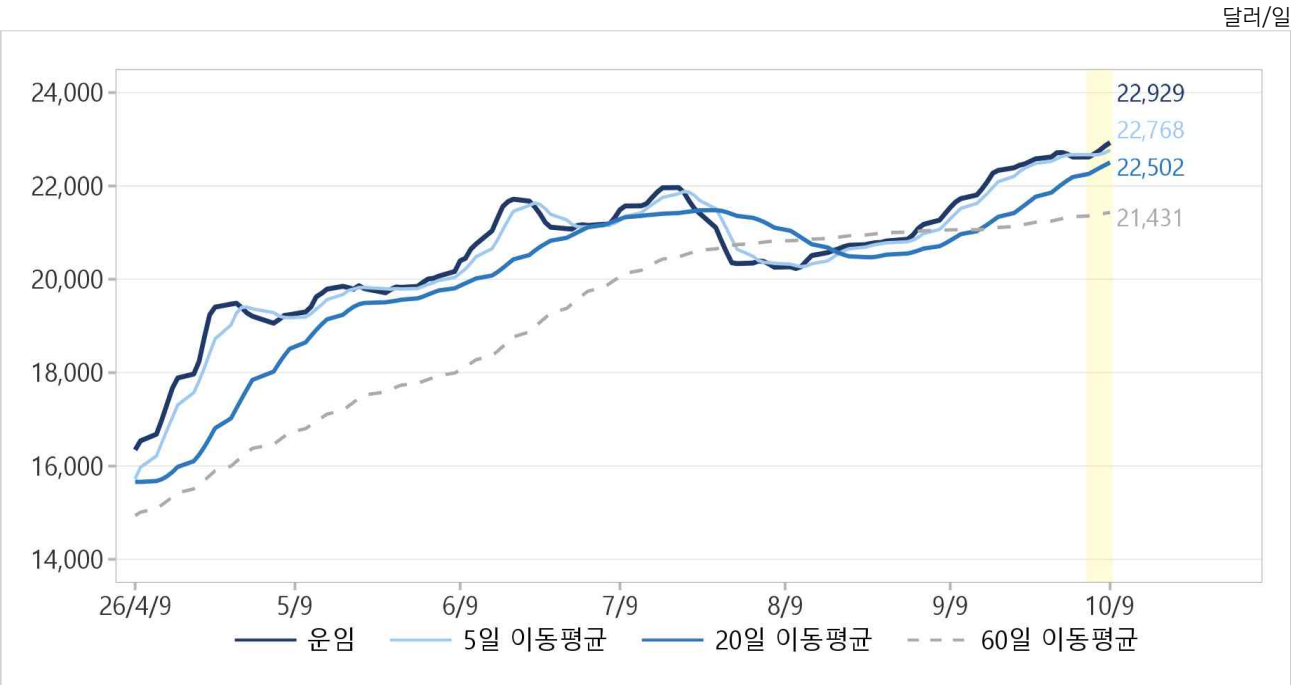
건화물선 운임 추세

파나마맥스선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 10월 05일- 10월 09일 구간임  
자료: Clarksons

수프라맥스선 운임의 이동평균 추이

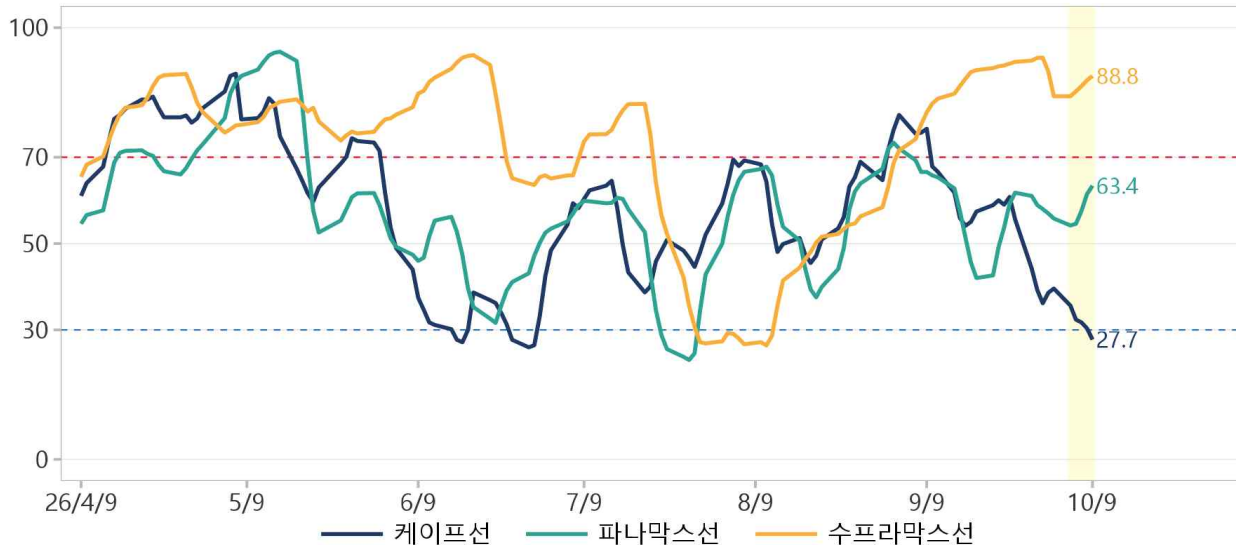


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 10월 05일- 10월 09일 구간임  
자료: Clarksons

### I 건화물선 운임 강도

- 케이프선의 RSI는 27.7로 과매도 구간에 진입하며 하락 압력이 확대되었으며 파나막스선은 63.4로 상승 우위를 유지함. 수프라막스선은 88.8로 높은 상승 강도를 기록하였으나 과매수 수준에 진입함에 따라 단기 조정 가능성에도 유의가 필요함

#### 건화물선 주요 선형 RSI(14일)



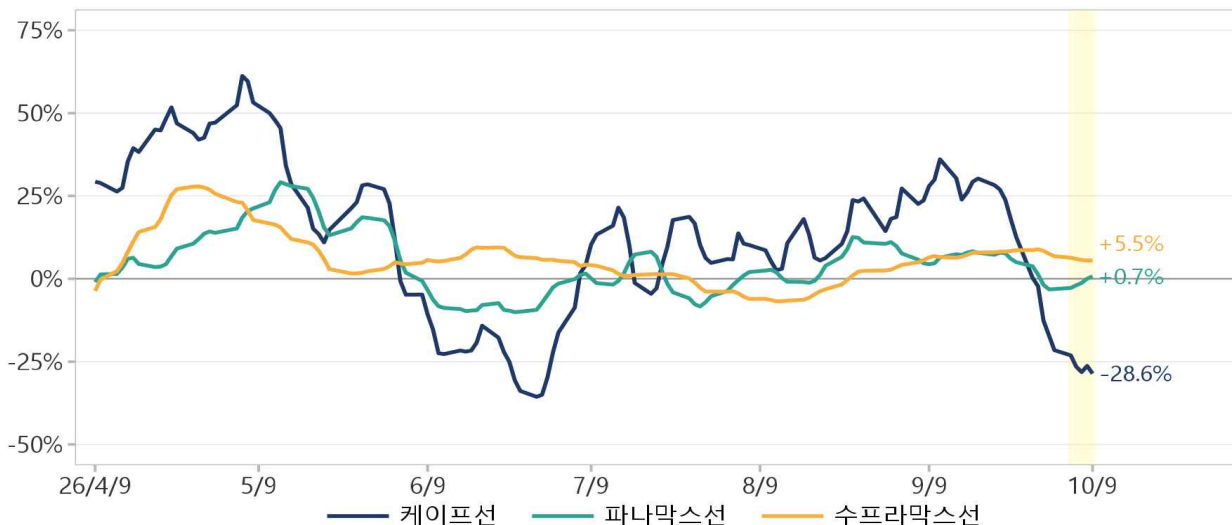
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하는 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

### I 건화물선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 케이프선이 -28.6%로 하락세를 보였으나 파나막스선은 +0.7%로 보합에 가까운 흐름을 유지함. 수프라막스선은 +5.5%로 상승 모멘텀을 이어가면서 케이프선과 중소형 건화물선 간 단기 운임 흐름의 차이가 뚜렷해지는 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 0.05% 상승한 3,664 기록

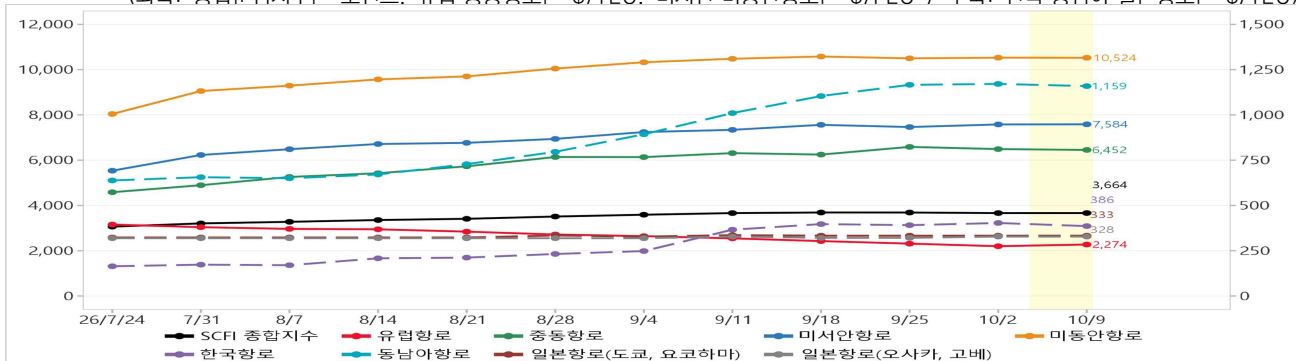
- 유럽항로는 전주 대비 3.4% 상승한 2,274달러/TEU를 기록하며 13주 만에 반등함. 미서안·미동안항로는 각각 0.1% 상승, 0.04% 하락한 7,584달러/FEU, 10,524달러/FEU로 보합세를 보임. 중동항로는 0.6% 하락한 6,452달러/TEU를 기록했으며, 한국항로와 동남아항로도 각각 4.2%, 1.0% 하락함

#### (동향) 수에즈 운하 이용 증가 속 선박 공격 발생, 유럽항로 운임 반등의 지속성은 불확실

- 주요 선사들의 수에즈 운하 이용이 증가하면서 유럽항로의 선박 공급 여건이 변화하고 있음. 로이즈리스트에 따르면 9월 바브엘만데브 해협의 컨테이너선 통행은 314회로 전년 동월 대비 64% 증가하였으며 아시아-유럽항로 운항편의 약 35%가 수에즈 운하 경유 항로를 이용하는 것으로 추정됨
- 프리미어 얼라이언스도 아시아-북유럽 간 2개 서비스를 수에즈 운하 경유로 전환할 계획으로 주요 선사의 운항 거리 단축 움직임이 확대되고 있음. 다만 알파라이너에 따르면 수에즈 운하 복귀로 확보된 선박이 항만 혼잡 등에 흡수되면서 항로 단축에 따른 공급 확대 효과는 아직 제한적인 것으로 분석됨
- 10월 7일 중국 CU Lines의 2,400TEU급 컨테이너선 'CUL KLANG'이 예멘 모카항 인근 해역에서 무장 선박의 공격을 받아 항로 안전에 대한 우려가 재부각됨. 선원 피해는 보고되지 않았으나 예멘 인근 해역의 군사적 충돌이 지속되고 있어 주요 선사의 수에즈 운하 복귀가 지연될 가능성이 있음
- 유럽항로 운임은 13주 만에 반등했으나, 수요 둔화와 수에즈 운하 복귀에 따른 유효선박 증가로 상승세가 지속되기는 어려울 전망이다. 일부 선사가 10월 하순 운임 인상을 추진하고 있으며 수에즈 운하 복귀 속도와 운항 안전 여건이 향후 유럽항로 운임의 주요 변수로 작용할 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 |                | 10.05-10.09 | 9.28-10.02 | 전주대비차이 |        |
|----|----------------|-------------|------------|--------|--------|
| 운임 | 종합운임지수         | 3,664       | 3,662      | ▲ 2    | 0.05%  |
|    | 유럽항로           | 2,274       | 2,199      | ▲ 75   | 3.4%   |
|    | 미서안항로          | 7,584       | 7,578      | ▲ 6    | 0.1%   |
|    | 미동안항로          | 10,524      | 10,528     | ▼ -4   | -0.04% |
|    | 중동항로           | 6,452       | 6,489      | ▼ -37  | -0.6%  |
|    | 한국항로           | 386         | 403        | ▼ -17  | -4.2%  |
|    | 동남아항로          | 1,159       | 1,171      | ▼ -12  | -1.0%  |
|    | 일본항로(도쿄, 요코하마) | 333         | 333        | -      | -      |
|    | 일본항로(오사카, 고베)  | 328         | 328        | -      | -      |

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<br>(10.09) | 이동평균 대비 |          |          | 이동평균<br>배열 | 4주<br>모멘텀 | RSI<br>(14) |
|--------------|----------------|---------|----------|----------|------------|-----------|-------------|
|              |                | 4주선     | 13주선     | 26주선     |            |           |             |
| SCFI<br>종합지수 | 3,664.1        | - -0.3% | ▲ +6.2%  | ▲ +22.1% | 정배열        | +0.1%     | 82.3        |
| 유럽항로         | 2,274.0        | ▼ -1.2% | ▼ -16.2% | ▼ -11.1% | 정배열        | -10.6%    | 43.4        |
| 미서안항로        | 7,584.0        | - +0.5% | ▲ +10.6% | ▲ +36.4% | 정배열        | +3.3%     | 79.4        |
| 미동안항로        | 10,524.0       | - -0.1% | ▲ +7.9%  | ▲ +38.1% | 정배열        | +0.4%     | 89.0        |
| 중동항로         | 6,452.0        | - +0.1% | ▲ +12.6% | ▲ +28.4% | 정배열        | +2.2%     | 79.2        |
| 한국항로         | 386.0          | ▼ -2.1% | ▲ +42.9% | ▲ +75.7% | 정배열        | +5.5%     | 82.2        |
| 동남아항로        | 1,159.0        | - +0.8% | ▲ +33.7% | ▲ +56.3% | 정배열        | +14.8%    | 90.3        |
| 일본항로         | 333.0          | - +0.0% | ▲ +1.5%  | ▲ +1.7%  | 정배열        | -0.9%     | 59.1        |

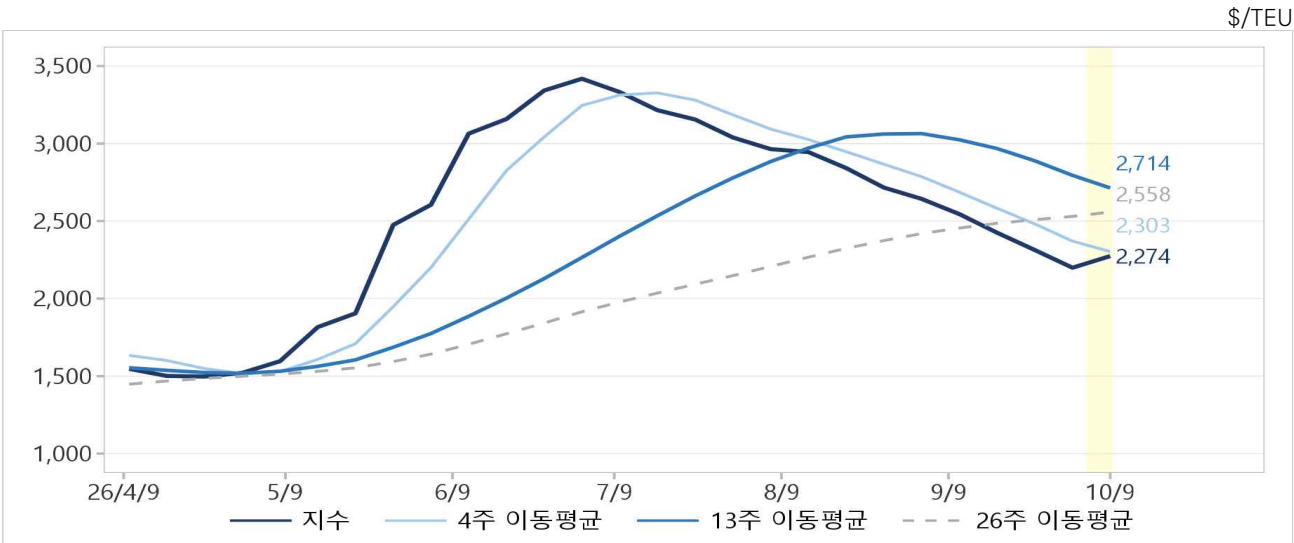
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

- SCFI 종합지수는 단기 이동평균에 근접하며 단기 상승세가 정체되었으나, 중기·장기 이동평균을 각각 6.2%, 22.1% 상회해 중장기 상승 흐름은 유지함. 유럽항로는 주요 이동평균을 모두 하회하며 약세가 지속되었으나 미서안·미동안 및 동남아항로는 중장기 이동평균을 상회해 항로별 차별화가 지속되는 모습임

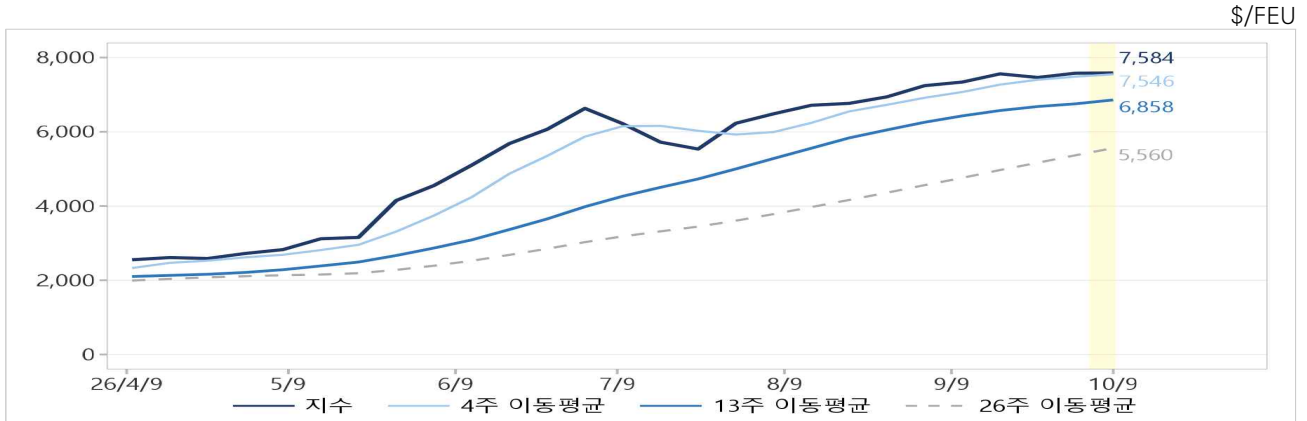
유럽항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 10월 05일- 10월 09일 구간임  
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

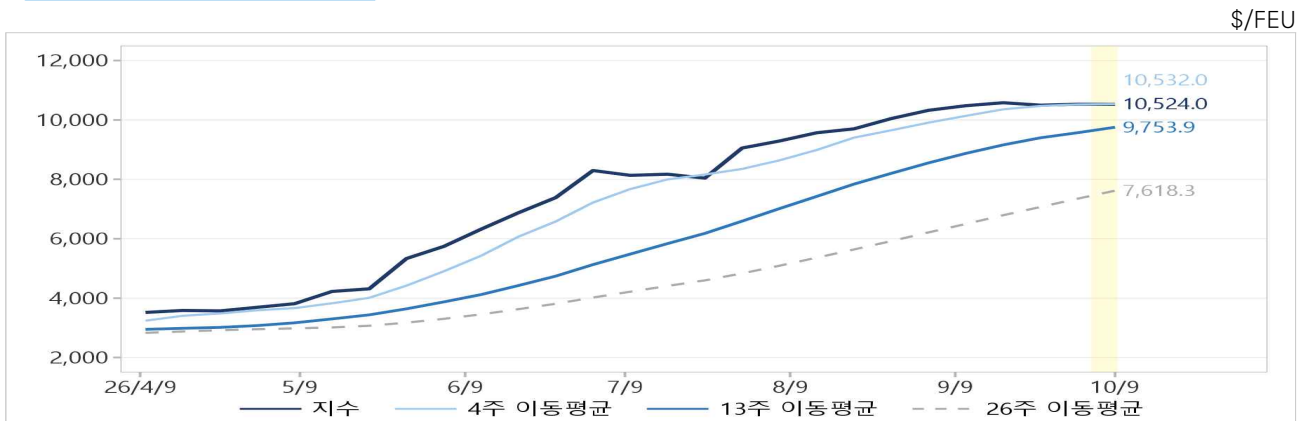
### I 컨테이너선 운임 추세

#### 미서안항로 운임의 이동평균 추이



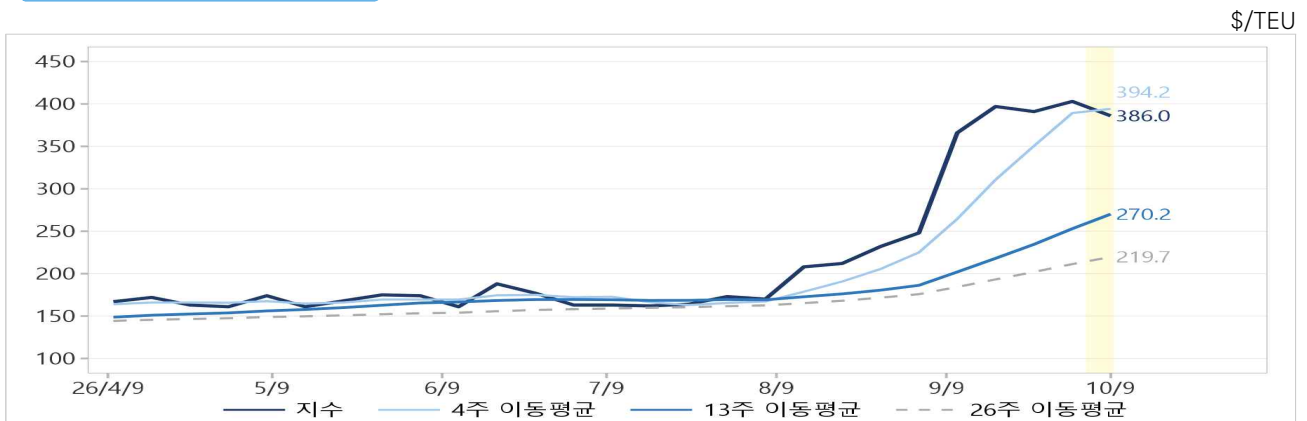
주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 10월 05일- 10월 09일 구간임  
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

#### 미동안항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 10월 05일- 10월 09일 구간임  
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

#### 한국항로 운임의 이동평균 추이

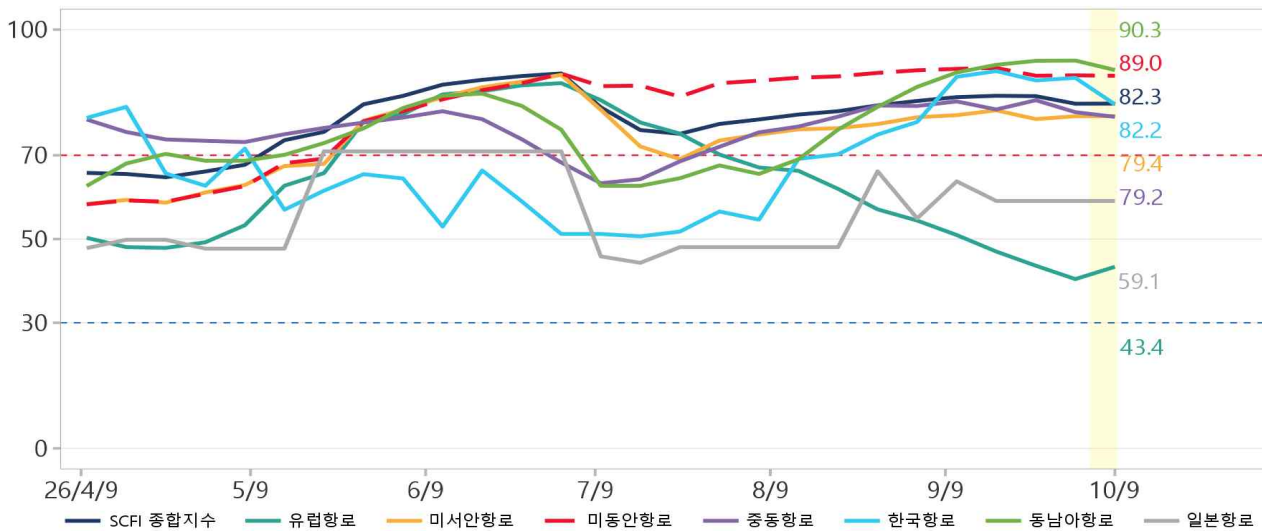


주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 10월 05일- 10월 09일 구간임  
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

### 컨테이너선 운임 강도

- 동남아항로의 RSI가 90.3으로 가장 높은 수준을 기록하였으며, 미동안 89.0, SCFI 종합지수 82.3, 한국 82.2 등도 과매수 구간을 유지함. 반면 유럽항로는 43.4로 주요 항로 가운데 가장 낮은 수준을 나타내며 최근 운임 하락에 따른 상승 강도 약화가 뚜렷한 모습을 나타냄

#### 컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

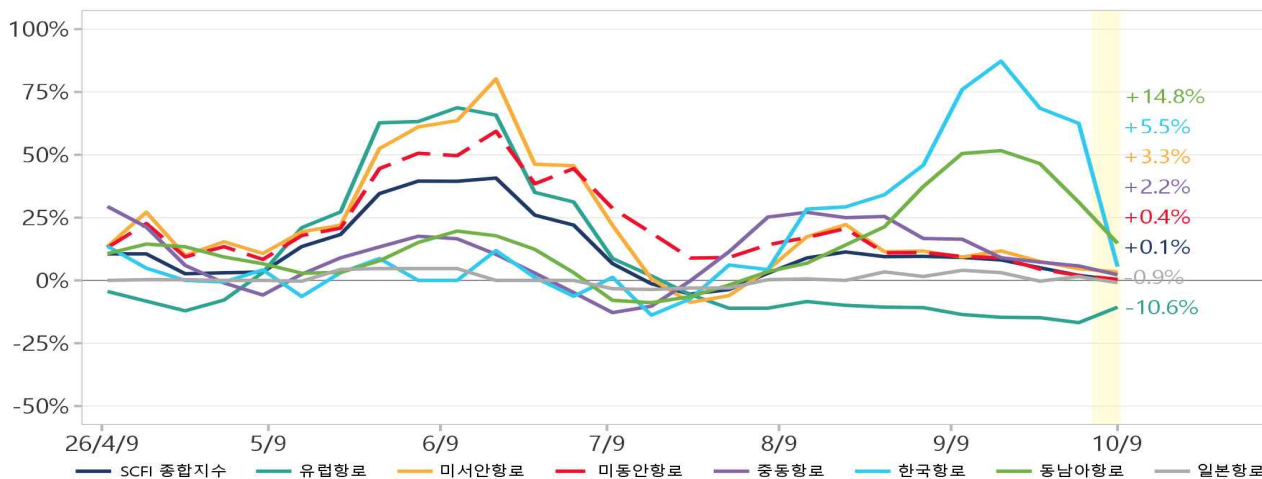


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하는 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임  
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

### 컨테이너선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 동남아항로가 +14.8%로 가장 높은 상승세를 유지하고 한국항로(+5.5%), 미서안항로(+3.3%)도 양의 흐름을 기록함. 반면 유럽항로는 -10.6%로 하락 모멘텀이 확대되었으며, SCFI 종합지수(+0.1%)와 미동안항로(+0.4%)는 상승폭이 제한되면서 항로별 운임 흐름의 차별화가 지속되는 모습임

#### 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

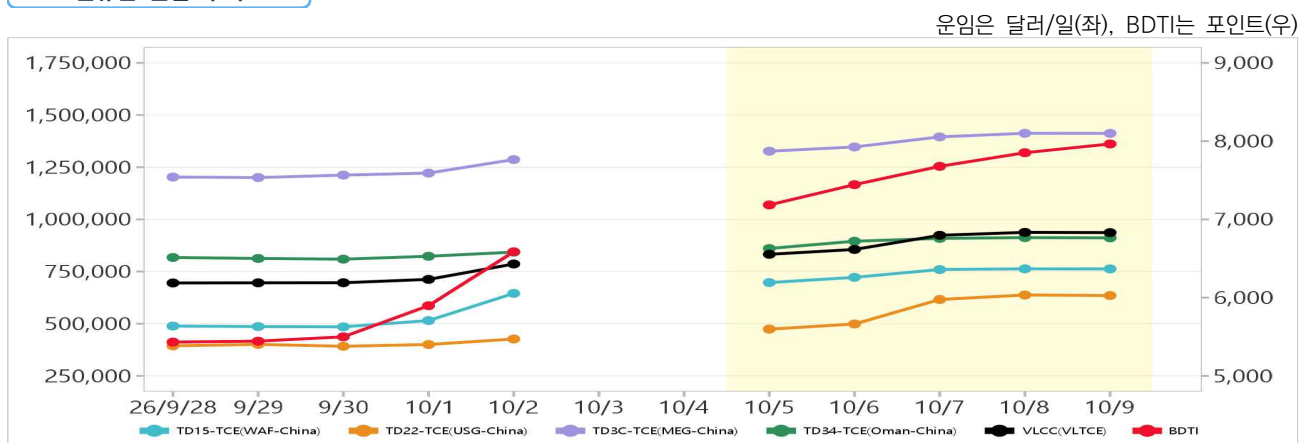
#### (운임) 주요 VLCC 항로 주간 평균 운임 상승, 미국 걸프-서아프리카 항로 상승폭 확대

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 12.6% 상승한 1,378,800달러/일, 오만-중국 항로(TD34-TCE)는 9.3% 오른 897,787달러/일을 기록함. 미국 걸프-중국 항로(TD22-TCE)와 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 각각 42.1%, 41.4% 상승한 572,261달러/일과 740,981달러/일로 큰 폭의 오름세를 나타냈으며, BDTI도 32.1% 상승한 7,625포인트를 기록함. 일별로는 주요 항로가 주 초·중반 상승한 뒤 주 후반에는 높은 수준에서 대체로 보합세를 보인 반면, BDTI는 상승 흐름을 이어감

#### (동향) 호르무즈 선박 공격 확대 속 주요 항로 강세 유지, 운항 위험에 따른 선박 운용 제약 지속

- 9월 28일부터 10월 2일까지 호르무즈 해협 일대에서 선박 공격이 12건 발생하는 등 유조선 피격이 전쟁 발발 이후 최대 수준으로 확대되며 해협 통항량이 재급감함. 이러한 공급 차질 우려 속에서도 화물 확보를 위한 성약이 증가하면서 중동-홍해 시장은 즉시 투입 가능한 VLCC가 감소했으며 서아프리카-미국 걸프도 제한된 선박과 거래 확대가 맞물리면서 높은 운임 수준을 유지함. 공격 범위가 오만만까지 확대되면서 피격 선박의 검사-수리에 따른 추가 선박 제약 가능성이 제기되고 있으며, 선원 확보와 위험수당 지급에 따른 부담도 커지고 있음
- 11월 미국 걸프-중국 항로에서 원유 200만 배럴을 운송하는 VLCC의 용선비용이 약 8천만 달러로 보도되는 등 미국산 원유의 도입 부담이 커지면서, 일부 아시아 정유사는 중동-남미산 대체 조달을 검토하고 있음. 이러한 구매선 변경이 실제 미국산 원유의 아시아향 성약-선적 감소로 이어질 경우, 미국 걸프발 VLCC 운임의 추가 상승을 제한하는 요인으로 작용할 수 있음

#### 원유선 운임 추이



자료: Clarksons

#### BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

| 구분                   | 10.05-10.09 | 9.28-10.02 | 전주대비차이    |       |
|----------------------|-------------|------------|-----------|-------|
| BDTI                 | 7,625       | 5,772      | ▲ 1,853   | 32.1% |
| VLCC                 | 897,347     | 717,257    | ▲ 180,090 | 25.1% |
| TD3C-TCE(MEG-China)  | 1,378,800   | 1,224,819  | ▲ 153,980 | 12.6% |
| TD22-TCE(USG-China)  | 572,261     | 402,818    | ▲ 169,443 | 42.1% |
| TD15-TCE(WAF-China)  | 740,981     | 524,134    | ▲ 216,847 | 41.4% |
| TD34-TCE(Oman-China) | 897,787     | 821,200    | ▲ 76,587  | 9.3%  |

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

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

| 구분   | 종가<br>(10.09) | 이동평균 대비  |          |           | 이동평균<br>배열 | 4주<br>모멘텀 | RSI<br>(14) |
|------|---------------|----------|----------|-----------|------------|-----------|-------------|
|      |               | 5일선      | 20일선     | 60일선      |            |           |             |
| VLCC | 936,646.0     | ▲ +4.4%  | ▲ +24.7% | ▲ +113.0% | 정배열        | +69.0%    | 93.3        |
| TD3C | 1,412,243.0   | ▲ +2.4%  | ▲ +13.1% | ▲ +80.8%  | 정배열        | +43.8%    | 90.2        |
| TD22 | 634,974.0     | ▲ +11.0% | ▲ +45.8% | ▲ +160.6% | 정배열        | +135.5%   | 93.1        |
| TD15 | 762,720.0     | ▲ +2.9%  | ▲ +33.9% | ▲ +158.9% | 정배열        | +85.7%    | 92.3        |
| TD34 | 911,476.0     | ▲ +1.5%  | ▲ +7.7%  | ▲ +119.3% | 정배열        | +59.5%    | 86.2        |

▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

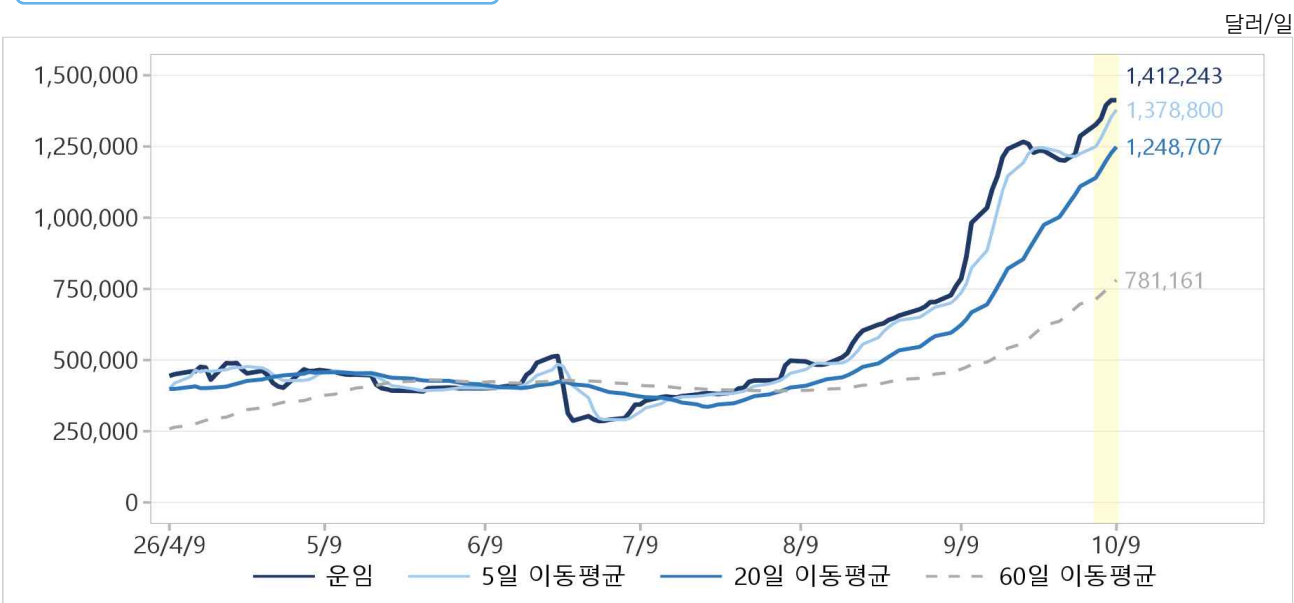
주: 이동평균 대비 +1% 초과는 상회, ±1% 이내는 근접, -1% 미만은 하회로 표기하며, 이동평균 배열은 20일선이 60일선을 상회하면 중장기 정배열로 표기함

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 추세

- VLCC 및 주요 항로 운임은 모두 단기·중기·장기 이동평균을 상회하며 강한 상승 추세를 유지함. 특히 TD22는 10월 9일 기준 단기 이동평균을 11.0%, 중기 이동평균을 45.8% 상회하며 단기 상승세가 두드러졌고, TD15도 10월 초 급등 이후 높은 운임 수준을 유지하는 모습임

TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이

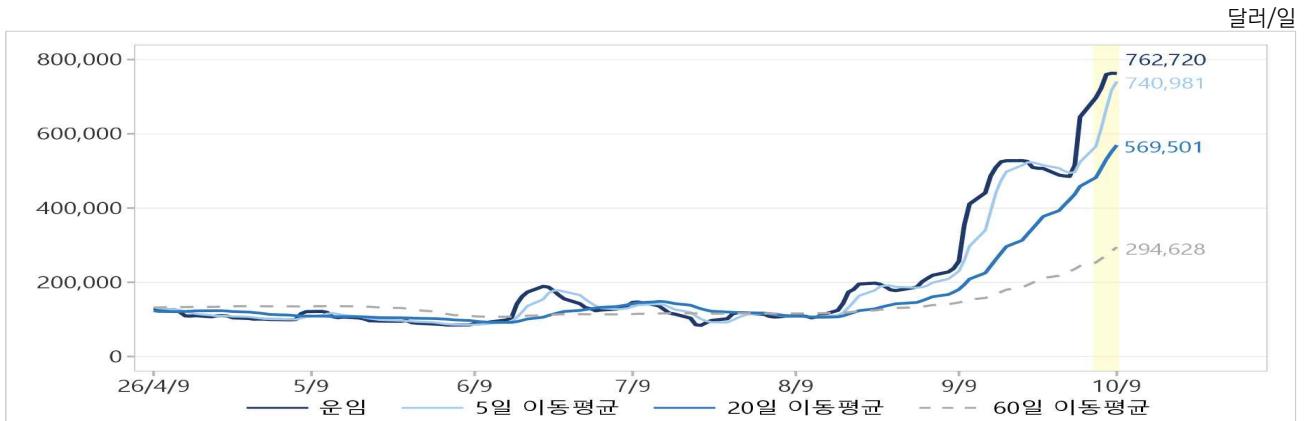


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 10월 05일- 10월 09일 구간임

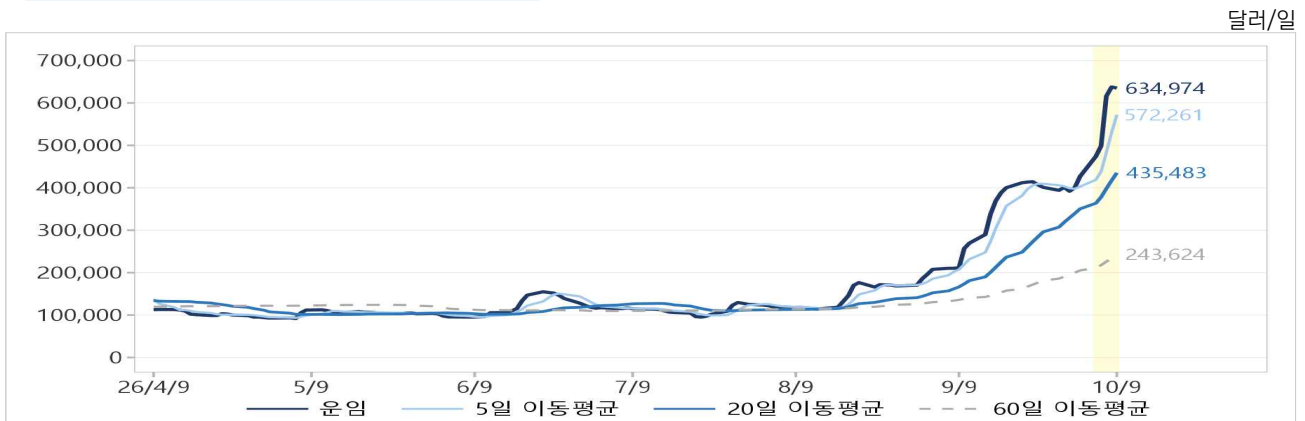
자료: Clarksons

### I 탱커선 운임 추세

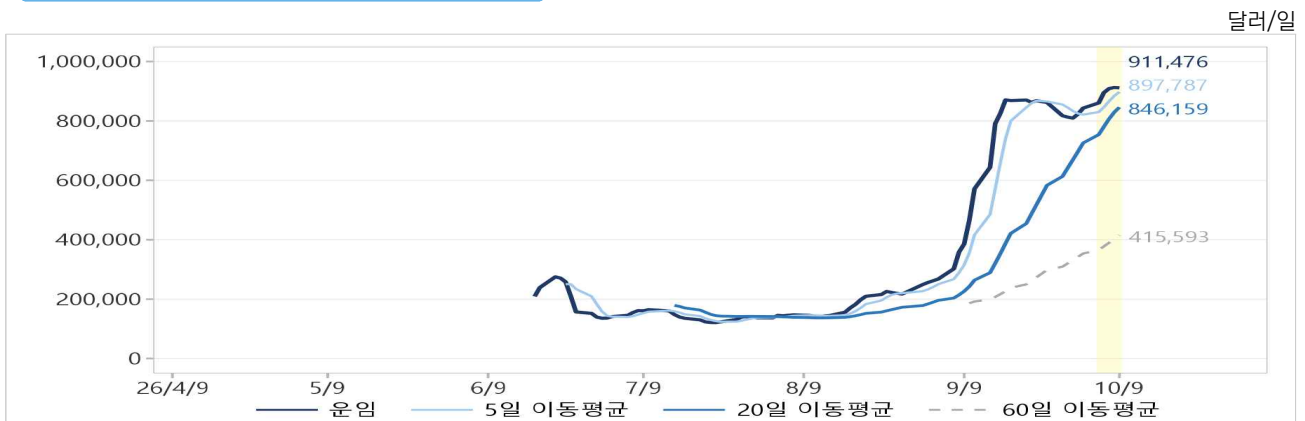
TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



TD22(미걸프-중국) 운임의 이동평균 추이



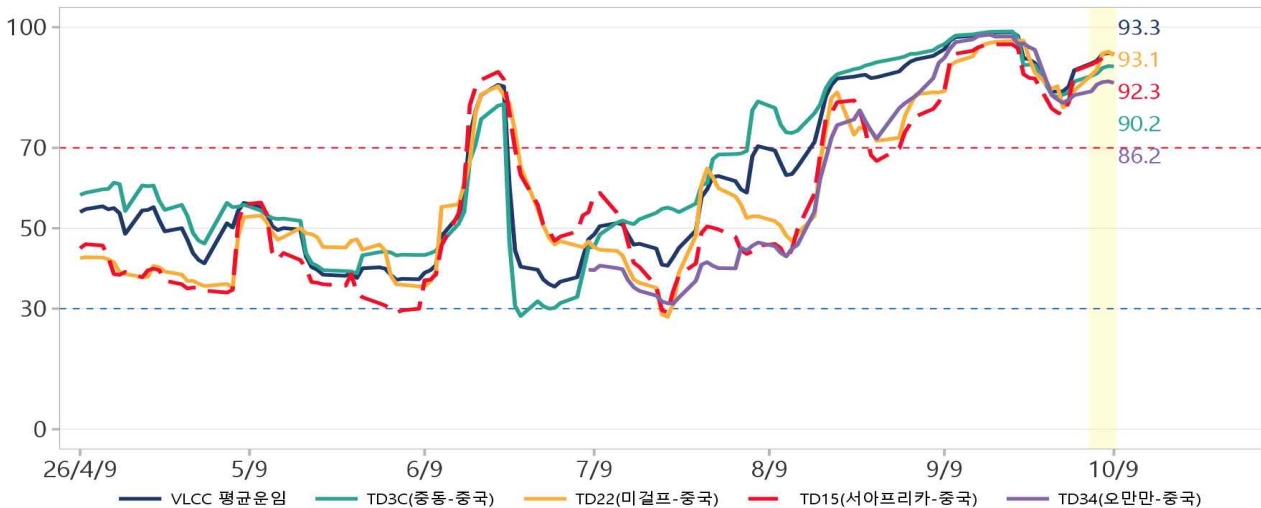
TD34(오만-중국) 운임의 이동평균 추이



### Ⅰ 탱커선 운임 강도

- 주요 항로의 RSI가 86.2~93.3으로 모두 과매수 구간에 머무르며 매우 높은 상승 강도를 유지함. VLCC가 93.3으로 가장 높았으며 TD22 93.1, TD15 92.3, TD3C 90.2를 기록함. 다만 대부분의 항로가 극단적인 과매수 수준에 진입함에 따라 단기 운임 변동성 확대 가능성에도 유의할 필요가 있음

#### 탱커선 주요 항로 RSI(14일)



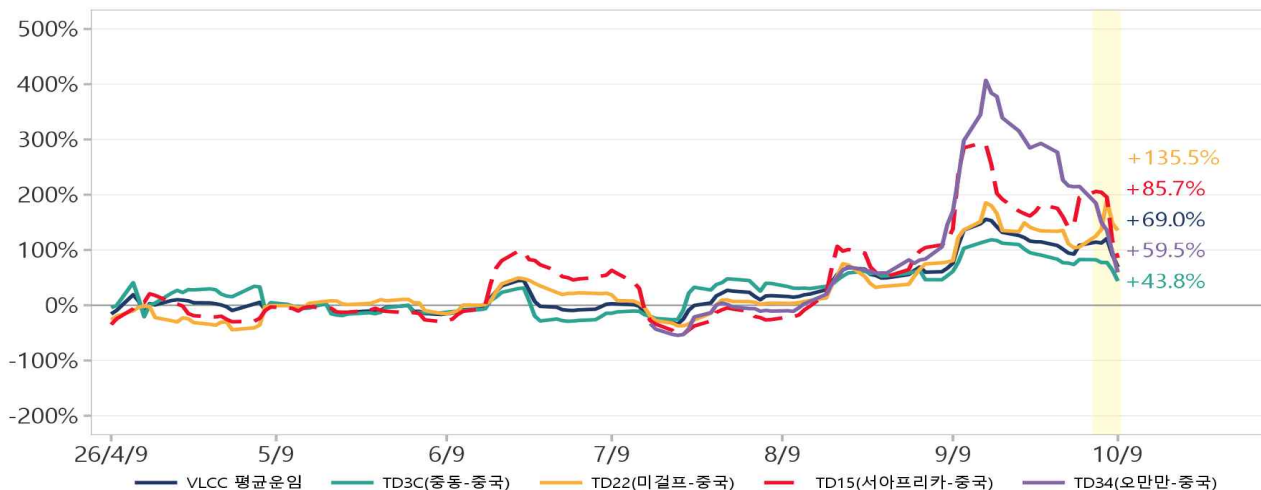
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

### Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 TD22가 +135.5%로 가장 높은 상승폭을 기록하였으며, TD15(+85.7%), VLCC(+69.0%), TD34(+59.5%), TD3C(+43.8%)도 높은 수준을 유지함. 주요 항로 전반에서 상승 모멘텀이 지속되고 있으나, 최근 운임의 가파른 상승으로 단기 조정 시 변동폭이 확대될 가능성이 있는 모습임

#### 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

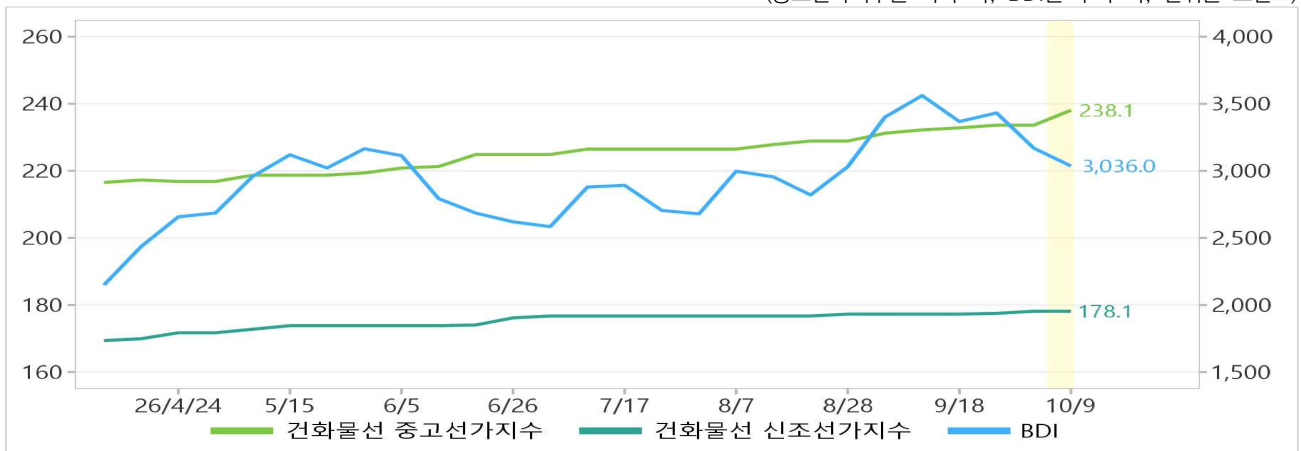
#### 동향분석

■ 건화물선 중고선가지수는 전주 대비 상승세를 이어갔으나 신조선가지수는 큰 변동 없이 보합세를 유지함

| 구분     | 증가<br>(10.09) | 이동평균 대비 |       |      |       | 이동평균<br>배열 | 4주<br>모멘텀 |         | RSI<br>(14) |       |       |
|--------|---------------|---------|-------|------|-------|------------|-----------|---------|-------------|-------|-------|
|        |               | 5일선     |       | 20일선 |       |            | 60일선      |         |             |       |       |
| 신조선가지수 | 178.1         | —       | 0.0%  | —    | +0.3% | —          | +0.6%     | 중장기 정배열 | —           | +0.5% | 100.0 |
| 중고선가지수 | 238.1         | ▲       | +1.5% | ▲    | +2.0% | ▲          | +3.6%     | 중장기 정배열 | ▲           | +2.5% | 100.0 |

#### BDI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, BDI는 우측 축, 단위는 포인트)



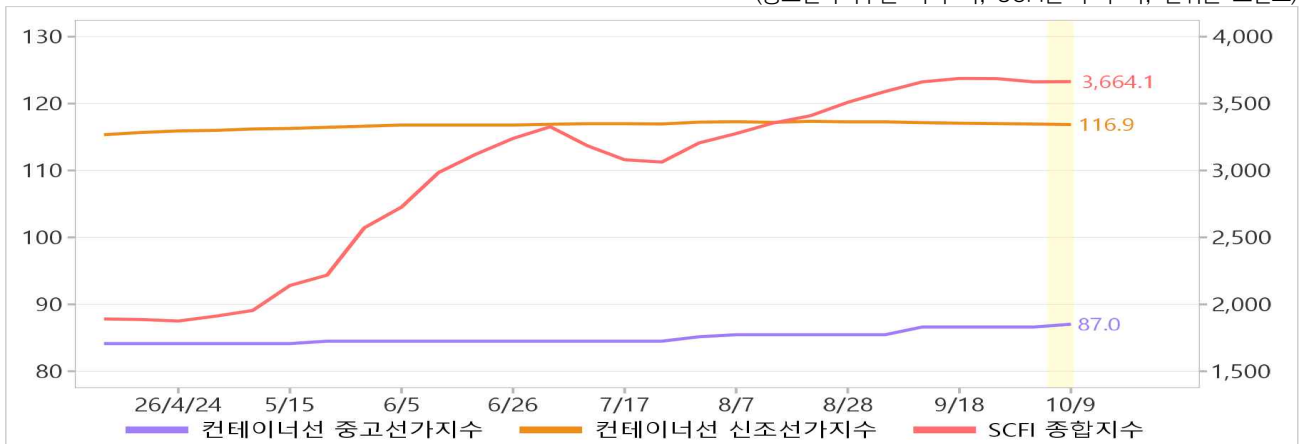
자료: Clarksons

■ 컨테이너선 중고선가지수는 전주 수준을 유지했으며 신조선가지수도 보합세를 지속함

| 구분     | 이번주<br>(10.09) | 이동평균 대비 |       |      |       |      |       | 이동평균<br>배열 | 4주<br>모멘텀 |       | RSI<br>(14) |
|--------|----------------|---------|-------|------|-------|------|-------|------------|-----------|-------|-------------|
|        |                | 4주선     |       | 13주선 |       | 26주선 |       |            |           |       |             |
| 신조선가지수 | 116.9          | -       | -0.1% | -    | -0.2% | -    | +0.1% | 중장기 정배열    | -         | -0.2% | 57.3        |
| 중고선가지수 | 87.0           | -       | +0.4% | ▲    | +1.5% | ▲    | +2.3% | 중장기 정배열    | -         | +0.5% | 100.0       |

#### SCFI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, SCFI는 우측 축, 단위는 포인트)



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표

(2026.10.09.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  | -     | 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  | -     | 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           | 112.0 | -     | -     | 62.0  | 112.0 | 84.0  | 53.0  | 62.0  | 56.8  |
| 건화물선              | 케이프선 5년            | 76.0  | ▲ 1.0 | 75.5  | 67.0  | 76.0  | 70.9  | 62.0  | 66.0  | 63.3  |
|                   | 파나막스선 5년           | 42.0  | -     | 42.0  | 33.0  | 42.0  | 38.2  | 30.5  | 34.0  | 32.3  |
|                   | 수프라막스선 5년          | 39.0  | -     | 39.0  | 32.0  | 39.0  | 37.0  | 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  | 38.0  | ▲ 1.0 | 37.5  | 30.5  | 38.0  | 35.1  | 24.5  | 30.5  | 27.3  |
|                   | 2,600~2,900TEU 10년 | 42.0  | ▲ 1.0 | 41.5  | 37.0  | 42.0  | 39.9  | 31.0  | 37.0  | 35.3  |

자료: Clarksons

|                |           |         |        |       |       |         |       |       |       |       |
|----------------|-----------|---------|--------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) |           |         |        |       |       |         |       |       |       |       |
| 380 CST        | Rotterdam | 656.5   | ▲ 36.8 | 638.1 | 355.6 | 730.5   | 552.0 | 337.1 | 476.6 | 422.4 |
|                | Singapore | 805.8   | ▲ 55.0 | 778.2 | 358.2 | 926.4   | 597.7 | 347.1 | 516.1 | 432.3 |
|                | Korea     | 918.0   | ▲ 54.5 | 890.8 | 384.7 | 1,173.6 | 668.2 | 372.6 | 527.7 | 460.5 |
|                | Hong Kong | 936.5   | ▲ 40.8 | 916.1 | 389.6 | 936.5   | 642.4 | 366.2 | 524.7 | 450.8 |
| VLSFO          | Rotterdam | 719.0   | ▲ 37.2 | 700.4 | 407.2 | 800.9   | 634.9 | 388.6 | 554.0 | 477.1 |
|                | Singapore | 903.5   | ▲ 28.5 | 889.2 | 425.1 | 1,107.3 | 740.3 | 424.2 | 602.8 | 508.5 |
|                | Korea     | 1,001.0 | ▲ 21.2 | 990.4 | 432.9 | 1,377.8 | 797.0 | 426.6 | 613.4 | 534.7 |
|                | Hong Kong | 953.2   | ▲ 28.5 | 939.0 | 441.3 | 1,108.2 | 762.0 | 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)           | 94.0  | -     | 94.0  | 94.0  | 110.5 | 103.1 | 92.8  | 107.6 | 102.1 |
| 연료탄 (\$/Tonne)     | 중국 친황다오 (Q5500)    | 135.9 | -     | 135.9 | 99.6  | 137.0 | 117.5 | 87.2  | 116.0 | 98.2  |
| 원료탄 (\$/Tonne)     | 중국 허난성 (EXW Henan) | 297.9 | -     | -     | 190.9 | 300.2 | 228.8 | 161.2 | 229.7 | 190.8 |
| 곡물 (\$/Tonne)      | 대두(국제)             | 474.8 | ▲ 1.4 | 474.1 | 381.7 | 485.6 | 430.9 | 355.5 | 418.5 | 381.9 |
|                    | 옥수수(국제)            | 195.8 | ▼ 4.6 | 198.1 | 161.9 | 209.8 | 178.9 | 148.8 | 195.7 | 173.1 |
|                    | 밀(국제)              | 252.6 | ▲ 1.0 | 252.1 | 187.1 | 273.9 | 226.1 | 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