

# KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는  
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 7월 21일  
감수 이연경 해운물류해사연구본부장

발행인 조정희 원장  
주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26

WEEKLY  
SHIPPING  
MARKET



CONTAINER

DRY BULK



TANKER

|     |     |               |                   |              |
|-----|-----|---------------|-------------------|--------------|
| 작성진 | 황수진 | 해운산업연구실장      | / zin@kmi.re.kr   | 051-797-4635 |
|     | 류희영 | 해운산업연구실 전문연구원 | / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4634 |
|     | 최영재 | 해운산업연구실 연구원   | / cyj@kmi.re.kr   | 051-797-4608 |

## 1. 건화물선

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

## 동향분석

## I 대형선\_케이프선

## (운임) 지난주 대비 0.20% 하락한 40,780달러/일 기록

- 클락슨과 발틱거래소는 건조한 서호주발 철광석 수요에도 선박 공급이 이를 상회하면서 운임이 하락한 것으로 평가했으며, 클락슨은 북대서양의 가용 선박 증가를, 발틱거래소는 브라질발 철광석 거래 위축을 추가 요인으로 제시함

## (동향) BHP 파업에 따른 서호주 철광석 선적 차질 우려, 중국 제철소 유지보수로 선철 생산 감소

- 마이닝닷컴에 따르면 BHP 포트 헤들랜드 항만 노조는 6개월간 이어진 단체협약 협상이 결렬되자 지난 7월 16일 오후 2시(현지 시간)부터 8시간 파업을 진행했으며, 노사 협상이 7월 21일 재개될 예정인 가운데 사태 장기화 시 필바라 지역의 철광석 선적 차질 우려가 제기됨
- 상하이금속시장에 따르면 중국 제철소의 고로 정비에 따른 선철 생산 차질 규모는 7월 11~17일 약 134만 톤으로 전주 대비 약 7만 톤 증가했으며, 7월 18~24일에는 약 141만 톤으로 확대되면서 철광석 수요가 추가로 악화될 것으로 전망됨

## II 중소형선박\_파나막스선 · 수프라막스선

## (운임) 지난주 대비 0.62% 상승한 20,278달러/일 기록

- 발틱거래소는 호주발 광물 및 북태평양발 곡물 수요가 파나막스선 운임을 지지한 것으로 평가했으며, 클락슨은 인도네시아 석탄과 북중국발 철강 수요 증가가 수프라막스선 운임을 지지한 것으로 분석함

## (동향) 남중국 기상 악화로 석탄 하역 지연 및 체선 증가, 중국 전력 부하 상승 및 인도네시아산 석탄 가격 상승

- 드루리는 산시성 탄광 안전점검에 따른 생산 차질로 중국의 석탄 수입이 급증한 가운데, 7월 초 남중국의 태풍 및 집중호우로 하역이 지연되고 저장시설이 포화 상태에 이르면서 파나막스선 체선이 증가했으며, 이에 따라 가용 선박량이 감소해 운임이 지지된 것으로 평가함
- SXcoal은 지난 7월 14일 중국의 전국 전력 부하가 사상 최고치를 경신하였고 일부 연안 지역 발전소의 일일 석탄 소비량이 전주 대비 6% 이상 증가한 가운데, 인도네시아산 발전용 석탄 가격이 상승한 것으로 분석함

## 건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

| 구분     |            | 7.13-7.17 | 7.6-7.10 | 전주대비차이 |     |        |
|--------|------------|-----------|----------|--------|-----|--------|
| 케이프선   | BCI        | 4,497     | 4,505    | ▼      | -9  | -0.20% |
|        | 스팟운임(5TC)  | 40,780    | 40,860   | ▼      | -80 | -0.20% |
| 파나막스선  | BPI        | 2,253     | 2,239    | ▲      | 13  | 0.60%  |
|        | 스팟운임(5TC)  | 20,278    | 20,154   | ▲      | 124 | 0.62%  |
| 수프라막스선 | BSI        | 1,721     | 1,689    | ▲      | 32  | 1.91%  |
|        | 스팟운임(11TC) | 21,753    | 21,347   | ▲      | 406 | 1.90%  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

케이프선 5TC 스팟운임 추이



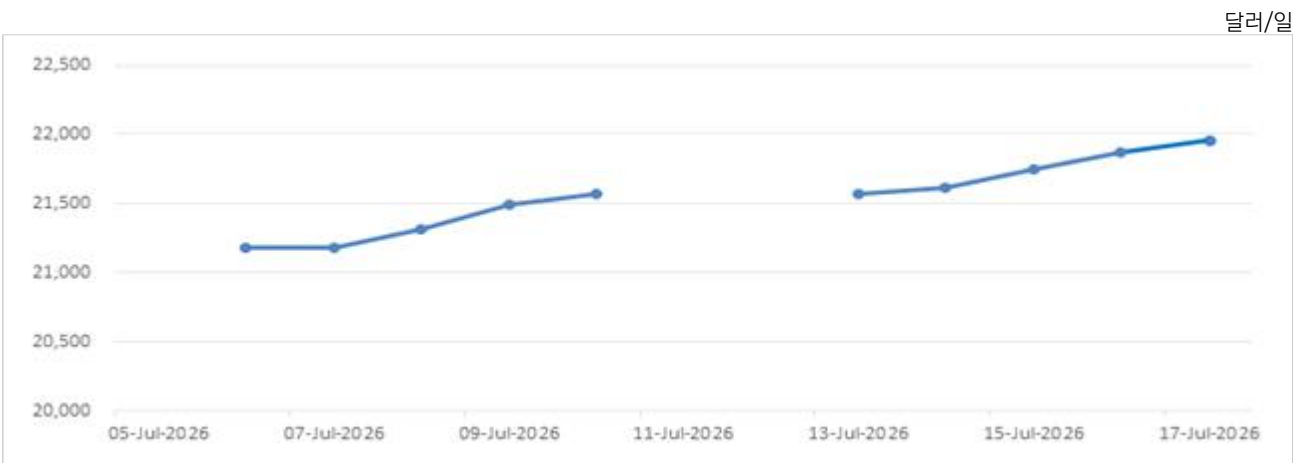
자료: Clarkson

파나마선 5TC 스팟운임 추이



자료: Clarkson

수프라maks선 11TC 스팟운임 추이



자료: Clarkson

2. 컨테이너선

황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

동향분석

컨테이너선

(운임) 지난주 대비 3.3% 하락한 3,080 기록

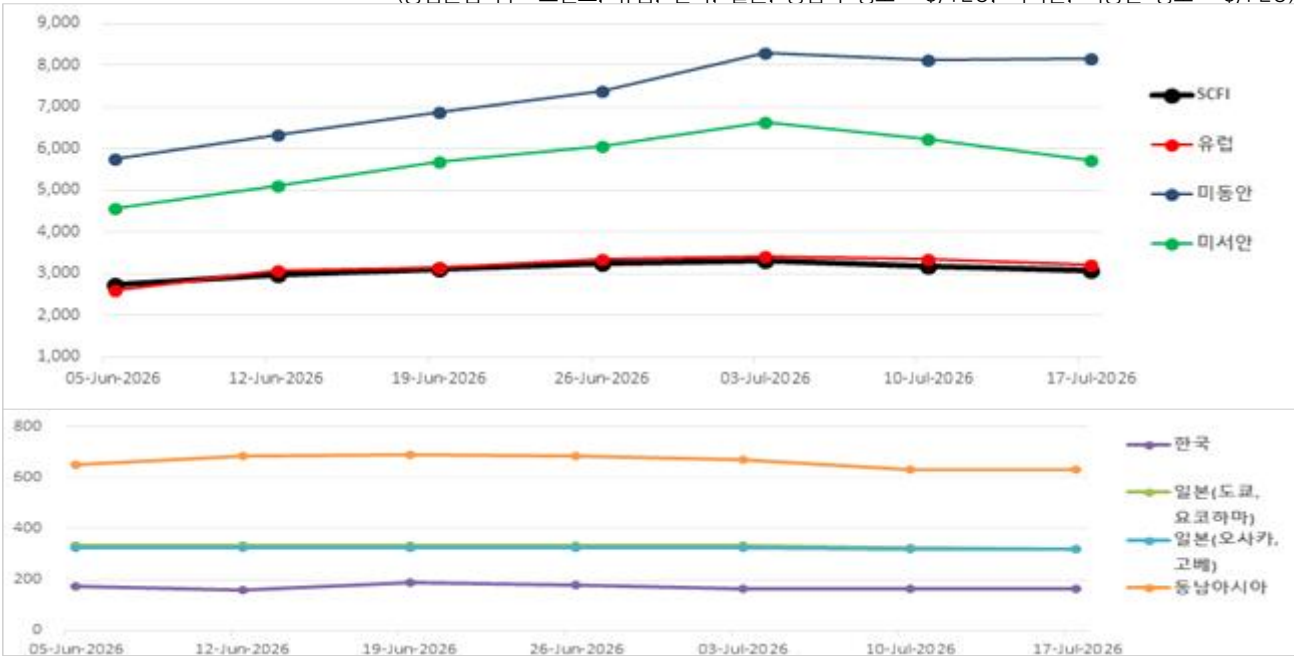
- 미서안항로와 유럽항로의 운임이 전주 대비 각각 8.0%, 3.5% 하락하면서 SCFI의 하락 요인으로 작용함

(동향) 미국의 '10% 글로벌 보편 관세' 적용 시한 만료를 앞두고 시장은 관망세 돌입

- 오는 7월 24일 미국의 '10% 글로벌 보편 관세' 적용 시한 만료를 앞두고 있으며 이후 관세 정책 방향에 따른 대응을 위해 시장의 관망세가 확대되고 있음
- 미서안항로의 부진은 조기 선적 수요 완화의 영향에 따른 것으로 평가됨. 일각에서는 통상 7월에 시작되는 성수기가 올해는 5월에 조기에 시작되어 종료 시점도 빨라질 가능성을 제기하고 있음. 반면 최근의 수요 둔화가 미국 관세 정책의 불확실성에 따른 일시적인 현상이라는 견해도 있어 향후 추이를 지켜볼 필요가 있음. 한편 유럽항로에서는 항만 혼잡 완화에 따른 선박 증가와 선사 간 운임 인하 경쟁이 나타나면서 운임이 하락한 것으로 파악됨

컨테이너선 운임 추이

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



자료: 상하이해운거래소

SCFI 및 주요 항로별 운임

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

| 구분 |                | 7.13-7.17 | 7.6-7.10 | 전주대비차이 |            |
|----|----------------|-----------|----------|--------|------------|
| 운임 | 종합운임지수         | 3,080     | 3,185    | ▼      | -105 -3.3% |
|    | 유럽항로           | 3,215     | 3,332    | ▼      | -117 -3.5% |
|    | 미서안항로          | 5,721     | 6,219    | ▼      | -498 -8.0% |
|    | 미동안항로          | 8,172     | 8,134    | ▲      | 38 0.5%    |
|    | 한국항로           | 162       | 163      | ▼      | -1 -0.6%   |
|    | 동남아항로          | 628       | 628      | -      | - -        |
|    | 일본항로(도쿄, 요코하마) | 321       | 322      | ▼      | -1 -0.3%   |
|    | 일본항로(오사카, 고베)  | 319       | 320      | ▼      | -1 -0.3%   |

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

3. 탱커선

류희영 전문연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4643

동향분석

원유선

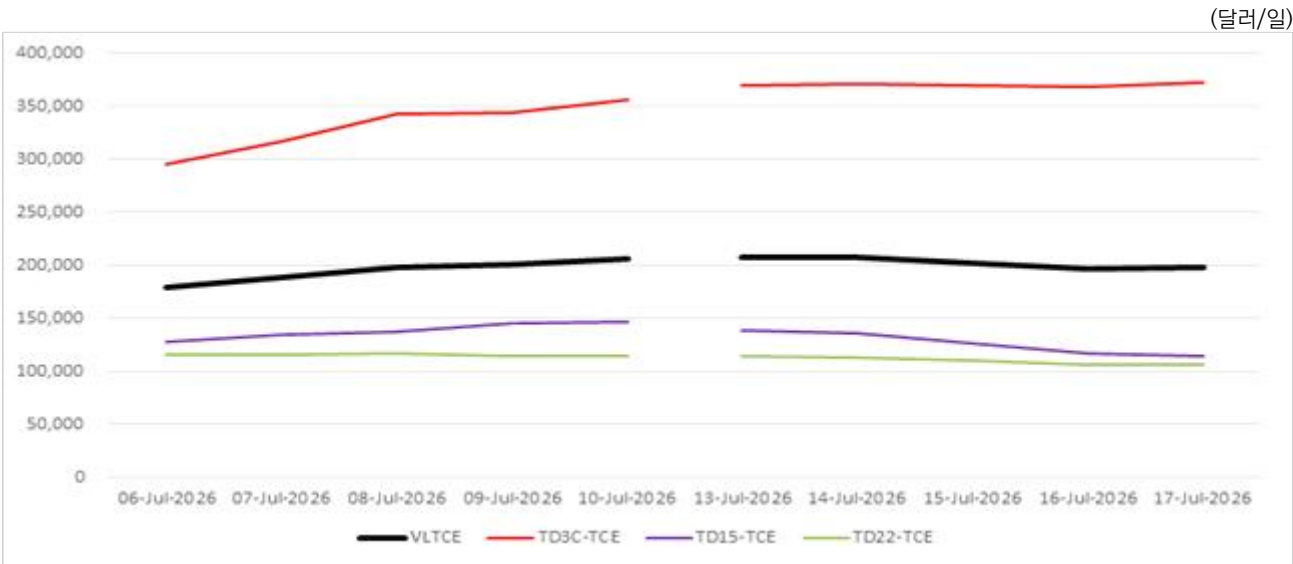
(운임) 지난주 대비 3.7% 상승한 202,509달러/일 기록

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 11.8% 상승한 370,924달러/일을 기록하며 상승세를 주도함. 반면 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 8.6% 하락한 126,585달러/일, 미걸프-중국 항로(TD22-TCE)는 4.7% 하락한 110,017달러/일을 기록했으며, BDTI는 전주 대비 12.9% 상승한 2,193포인트를 기록함

(동향) 미-이란 호르무즈 해협 상호 봉쇄 조치로 중동발 운임 강세 지속, 무력 충돌 재점화로 단기 변동성 확대 전망

- 이란의 해협 전면 봉쇄 선언에 이어 미국도 14일부터 이란 항만을 오가는 선박에 대한 봉쇄를 시행하면서, 선박 통항 안전에 대한 우려가 고조됨. 이에 따라 호르무즈 해협의 일일 통항 선박 수가 전쟁 이전 대비 10분의 1 수준으로 급감하는 등 역내 가용 선박량이 가파르게 축소됨
- 이에 운항 차질을 우려한 화주들의 선제적인 선박 확보 수요까지 맞물리며, 단기적으로는 호르무즈 통항 위험과 제한된 가용 선박 등으로 중동발 운임 강세가 이어질 것으로 전망됨. 다만, 봉쇄 장기화 시 주요 산유국의 생산 및 선적 감소로 이어져 전체 VLCC 물동량 자체가 위축될 수 있는 만큼 향후 운임 상승폭은 제약될 가능성도 상존함

원유선 운임 추이



자료: Clarkson

BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

| 구분                  | 7.13-7.17 | 7.6-7.10 | 전주대비차이    |        |
|---------------------|-----------|----------|-----------|--------|
| BDTI                | 2,193     | 1,942    | ▲ 251     | 12.94% |
| VLCC                | 202,509   | 195,234  | ▲ 7,275   | 3.73%  |
| TD3C-TCE(MEG-China) | 370,924   | 331,715  | ▲ 39,209  | 11.82% |
| TD22-TCE(USG-China) | 110,017   | 115,442  | ▼ -5,425  | -4.70% |
| TD15-TCE(WAF-China) | 126,585   | 138,543  | ▼ -11,958 | -8.63% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

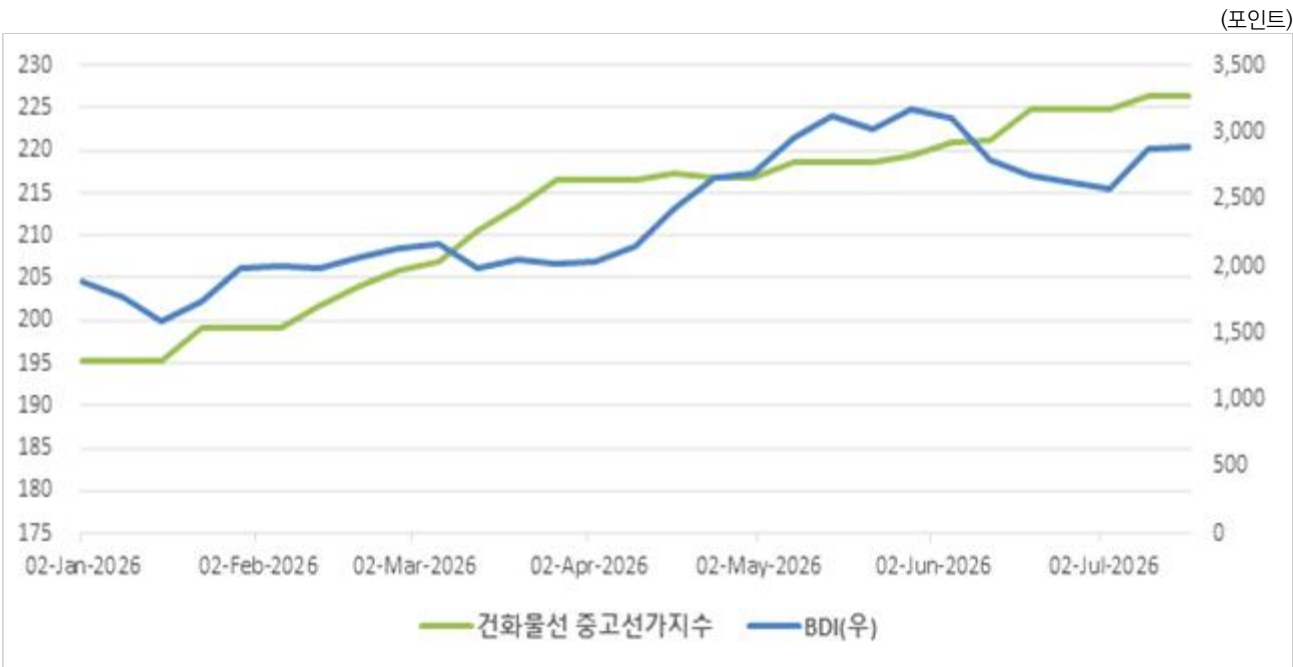
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

4. 중고선

동향분석

건화물선 중고선가 지수는 전주와 동일한 수준을 유지함

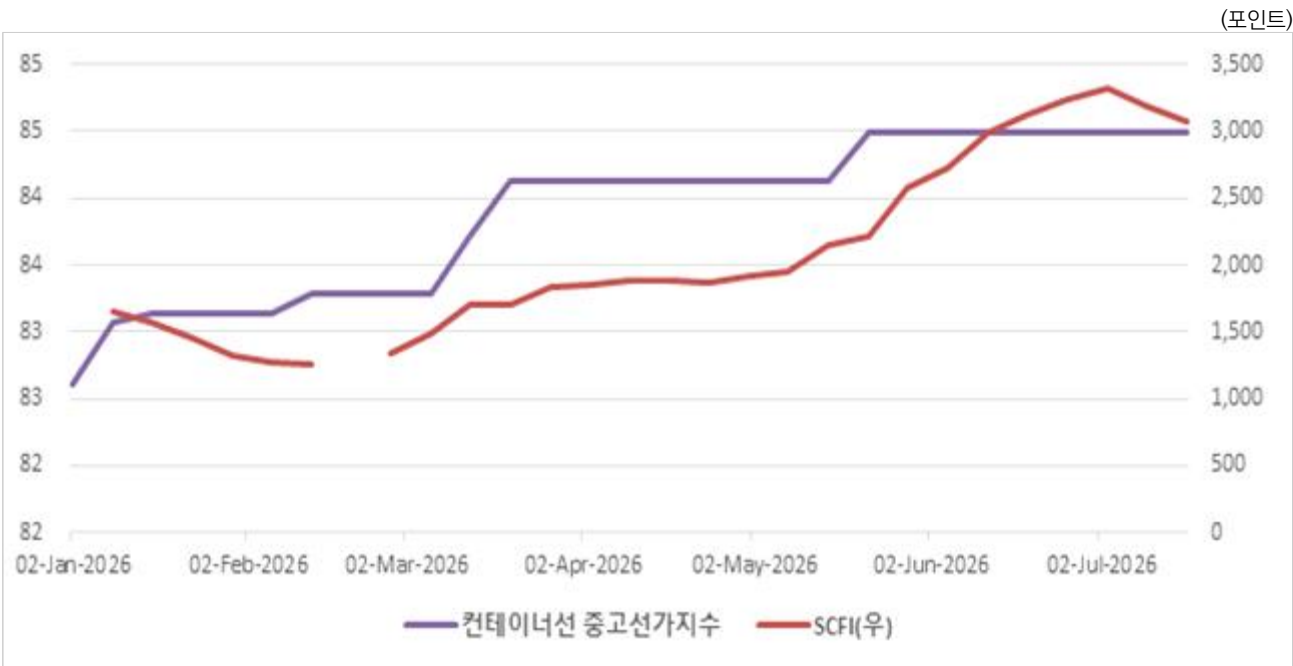
BDI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarkson

컨테이너선 중고선가 지수는 전주와 동일한 수준을 유지함

SCFI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarkson

5. 주요 해운지표

(2026.7.17. 기준)

| 주요 해운지표 추이        |             | 금주    | 전주 대비 | 7월 평균 | 2026년 |       |       | 2025년 |       |       |
|-------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                   |             |       |       |       | 최저    | 최고    | 평균    | 최저    | 최고    | 평균    |
| 신조선가 (\$ Million) |             |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 건화물선              | Panamax     | 38.3  | -     | 38.3  | 36.3  | 38.3  | 37.0  | 36.3  | 37.5  | 36.6  |
| 유조선               | VLCC        | 130.5 | -     | 130.5 | 128.0 | 130.5 | 129.7 | 125.0 | 129.0 | 126.2 |
| 컨테이너선             | Sub-Panamax | 47.0  | -     | 46.9  | 45.3  | 47.0  | 45.9  | 45.0  | 45.0  | 45.0  |

자료: Clarkson

|                   |             |      |   |      |      |      |      |      |      |      |
|-------------------|-------------|------|---|------|------|------|------|------|------|------|
| 중고선가 (\$ Million) |             |      |   |      |      |      |      |      |      |      |
| 건화물선(5년)          | Panamax     | 40.0 | - | 40.0 | 33.0 | 40.0 | 37.0 | 30.5 | 34.0 | 32.3 |
| 유조선(15년)          | VLCC        | 83.5 | - | 83.5 | 62.0 | 83.5 | 78.8 | 53.0 | 62.0 | 56.8 |
| 컨테이너선(15년)        | Sub-Panamax | 39.0 | - | 39.0 | 33.5 | 39.0 | 38.0 | 29.0 | 33.5 | 32.0 |

자료: Clarkson

|                |           |       |       |       |       |         |       |       |       |       |
|----------------|-----------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) |           |       |       |       |       |         |       |       |       |       |
| 380 CST        | Rotterdam | 530.8 | 55.3  | 485.9 | 353.3 | 761.3   | 543.7 | 336.3 | 492.5 | 422.0 |
|                | Singapore | 563.8 | 75.3  | 497.8 | 357.5 | 907.8   | 568.3 | 348.3 | 514.3 | 431.0 |
|                | Korea     | 707.0 | 152.3 | 587.5 | 388.5 | 1,208.5 | 642.2 | 373.5 | 529.5 | 458.7 |
|                | Hong Kong | 577.8 | 75.0  | 518.3 | 391.0 | 985.8   | 608.5 | 366.0 | 521.5 | 449.3 |
| VLSFO          | Rotterdam | 660.8 | 52.8  | 618.3 | 408.3 | 811.8   | 615.8 | 386.0 | 552.5 | 476.1 |
|                | Singapore | 782.0 | 101.8 | 709.9 | 423.3 | 1,126.8 | 696.3 | 424.3 | 604.0 | 507.2 |
|                | Hong Kong | 778.5 | 58.5  | 724.3 | 437.3 | 1,109.8 | 719.7 | 439.3 | 604.3 | 517.8 |

자료: Clarkson

|                    |          |       |      |       |       |       |       |       |       |       |
|--------------------|----------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$/Tonne) |          |       |      |       |       |       |       |       |       |       |
| 철광석 61% (\$/Tonne) | 북중국(CFR) | 98.9  | -0.9 | 98.8  | 98.8  | 108.8 | 103.7 | 94.5  | 107.2 | 102.4 |
| 연료탄 (\$/Tonne)     | 호주 뉴캐슬   | 129.4 | 0.5  | 129.2 | 109.2 | 143.3 | 128.1 | 94.0  | 115.2 | 105.4 |
| 원료탄 (\$/Tonne)     | 호주(FOB)  | 227.0 | -5.0 | 234.8 | 224.4 | 245.6 | 233.6 | 177.4 | 211.0 | 190.8 |
| 곡물 (\$/Tonne)      | 대두(국제)   | 441.7 | 4.5  | 435.4 | 376.0 | 446.5 | 420.4 | 353.3 | 425.2 | 381.8 |
|                    | 밀(국제)    | 242.0 | 17.3 | 230.7 | 186.1 | 250.9 | 215.6 | 181.9 | 222.2 | 195.9 |

자료: 산업통상부, 한국농촌경제연구원

|                           |    |        |        |        |          |          |          |          |  |  |
|---------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|--|--|
| 세계 경제권역별 교역액 (\$ Million) |    |        |        |        |          |          |          |          |  |  |
|                           |    | 4월     | 5월     | 6월     | 2026년 합계 | 2025년 합계 | 2024년 합계 | 2023년 합계 |  |  |
| ASEAN                     | 수출 | 15,316 | 15,832 | 18,235 | 88,139   | 122,489  | 114,011  | 109,123  |  |  |
|                           | 수입 | 8,720  | 7,380  | 8,729  | 48,679   | 82,183   | 78,828   | 78,033   |  |  |
| NAFTA                     | 수출 | 18,835 | 18,637 | 22,759 | 107,943  | 145,115  | 151,717  | 136,353  |  |  |
|                           | 수입 | 10,425 | 9,231  | 9,580  | 53,813   | 88,405   | 86,499   | 85,097   |  |  |
| EU28                      | 수출 | 7,919  | 6,803  | 8,360  | 43,490   | 77,300   | 74,722   | 74,147   |  |  |
|                           | 수입 | 6,447  | 6,573  | 7,248  | 40,237   | 71,303   | 69,321   | 73,011   |  |  |
| BRICs                     | 수출 | 21,133 | 21,750 | 23,199 | 116,871  | 162,532  | 162,194  | 154,128  |  |  |
|                           | 수입 | 17,902 | 17,039 | 18,366 | 97,927   | 164,100  | 163,110  | 168,691  |  |  |

자료: 한국무역협회

## KMI 주간해운시장 포커스

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