

KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 9월 1일

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



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 건화물선

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

동향분석

케이프선

(운임) 전주 대비 11.1% 상승한 45,140달러/일 기록

- 발틱거래소는 브라질·서아프리카발 철광석 수요와 북대서양 시장 회복이 케이프선 운임 상승을 주도했다고 평가했으며, 클락슨은 서호주를 중심으로 한 태평양 시장의 케이프선 수요 증가를 추가 요인으로 제시함

(동향) 태풍 사우델로 중국 동부 항만 운영 중단 및 혼잡 지속, 서호주 철광석 공급 차질 우려

- 태풍 사우델의 영향으로 8월 26일과 27일에 상하이·닝보 등 중국 동부 주요 항만 터미널 운영이 중단되었으며 8월 28일에 태풍 사우델이 열대저압부로 약화되면서 항만 운영이 순차적으로 재개됨(Kuehne+Nagel)
- 중국 47개 주요 항만의 수입 철광석 재고는 8월 27일 기준 1억 7,375만 톤으로 전주 대비 14만 6,300톤 증가한 것으로 나타났으며, 대기 선박은 127척으로 항만 혼잡은 지속된 것으로 나타났음(마이스틸, Mysteel)
- 호주 포트헤들랜드의 BHP 항만 노조는 8월 25일 사측 임금협상안을 거부하고 수정안을 제시했으며, 양측은 9월 8일에 협상을 재개할 예정임(로이터 통신, Reuters)

파나막스선 · 수프라막스선

(운임) 전주 대비 4.6% 상승한 20,071달러/일 기록

- 발틱거래소와 클락슨은 북태평양발 곡물·호주발 석탄, 대서양 시장 회복으로 파나막스선 운임이 상승했다고 평가했으며, 발틱거래소는 지중해 시장의 부진으로 수프라막스선 운임 상승이 제한적이었다고 설명함

(동향) 중국 수입 연료탄 구매 확대, 흑해발 곡물 선적 차질

- 중국 국영발전업체인 중국화닝그룹은 8월 26일 연안 지역 발전소에 공급할 수입 연료탄 116만 톤의 구매 입찰을 공고했으며, 원산지 요건을 완화해 인도네시아산을 비롯한 호주·러시아·필리핀·말레이시아산도 허용함(Sxcoal)
- 흑해 주요 항만의 운영 차질로 곡물 물량이 다뉴브강 항만으로 이동하면서 선적 지연이 발생해 8월 25일 기준 다뉴브강 술리나 운하 인근에서 우크라이나산 곡물 선적 대기 선박이 최대 70척을 기록함(로이터 통신, Reuters)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

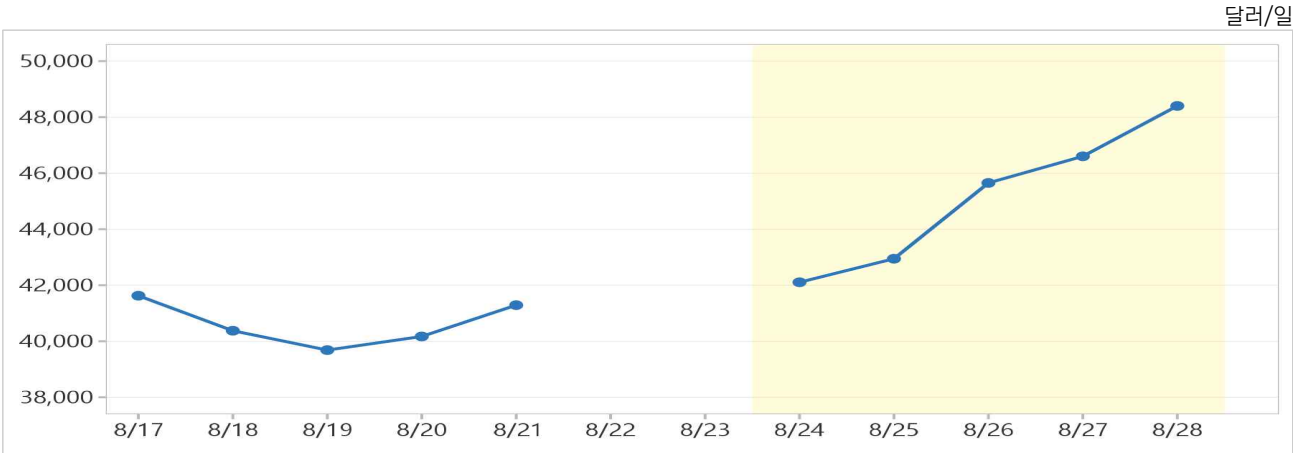
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분		8.24~8.28	8.17~8.21	전주대비차이		
케이프선	BCI	4,977	4,480	▲	497	11.1%
	스팟운임(5TC)	45,140	40,628	▲	4,512	11.1%
파나막스선	BPI	2,230	2,132	▲	98	4.6%
	스팟운임(5TC)	20,071	19,185	▲	885	4.6%
수프라막스선	BSI	1,644	1,634	▲	10	0.6%
	스팟운임(11TC)	20,780	20,653	▲	127	0.6%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

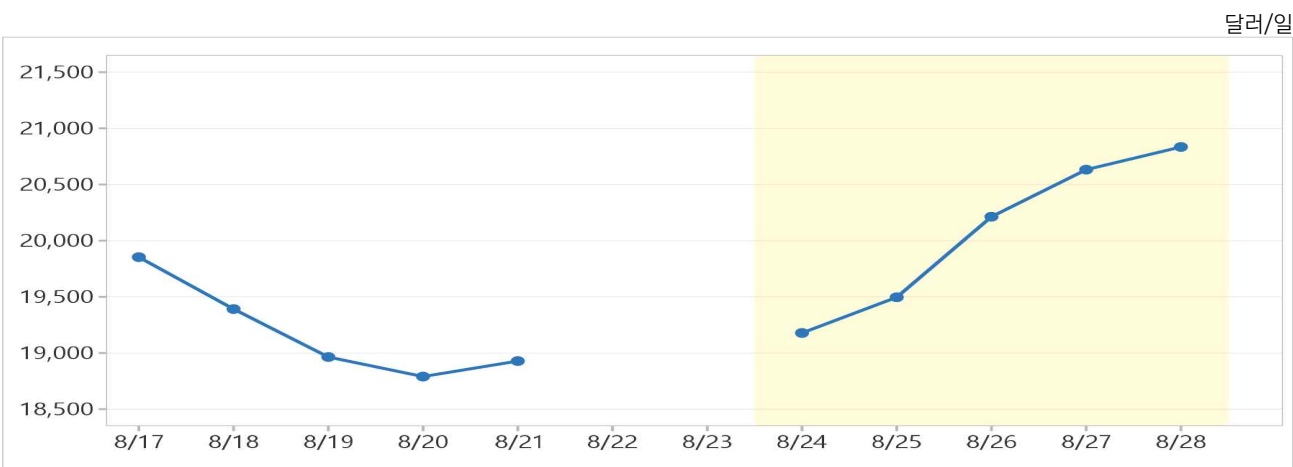
▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

케이프선 5TC 스팟운임 추이



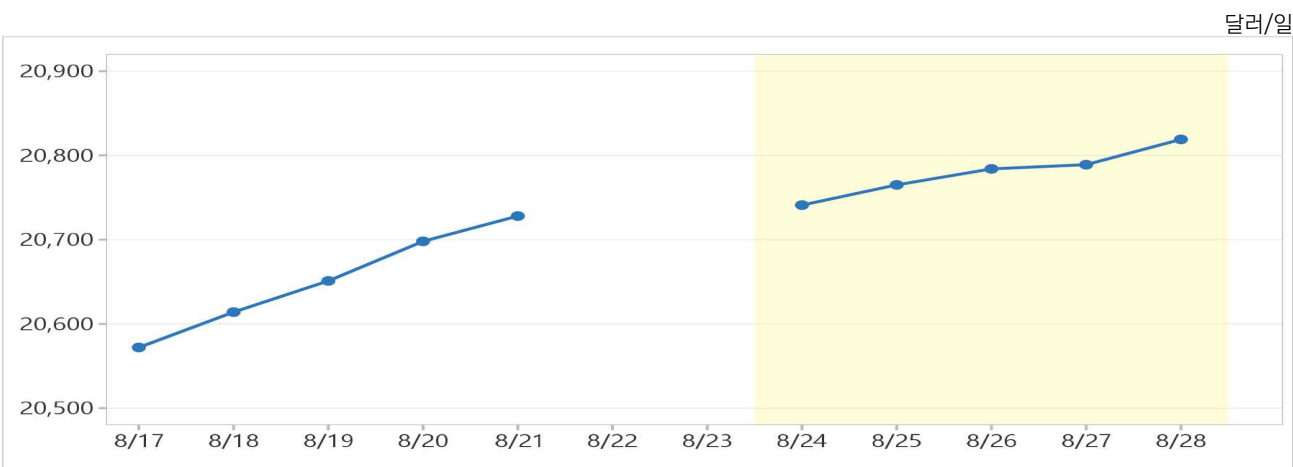
자료: Clarksons

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 (8.28)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
케이프선	48,399	▲ +7.2%	▲ +11.5%	▲ +22.2%	정배열	▲	+24.2%	68.9
파나막스선	20,834	▲ +3.8%	▲ +4.4%	▲ +6.1%	정배열	▲	+10.9%	63.9
수프라막스선	20,819	- +0.2%	▲ +1.4%	- -0.9%	역배열	▲	+2.4%	56.3

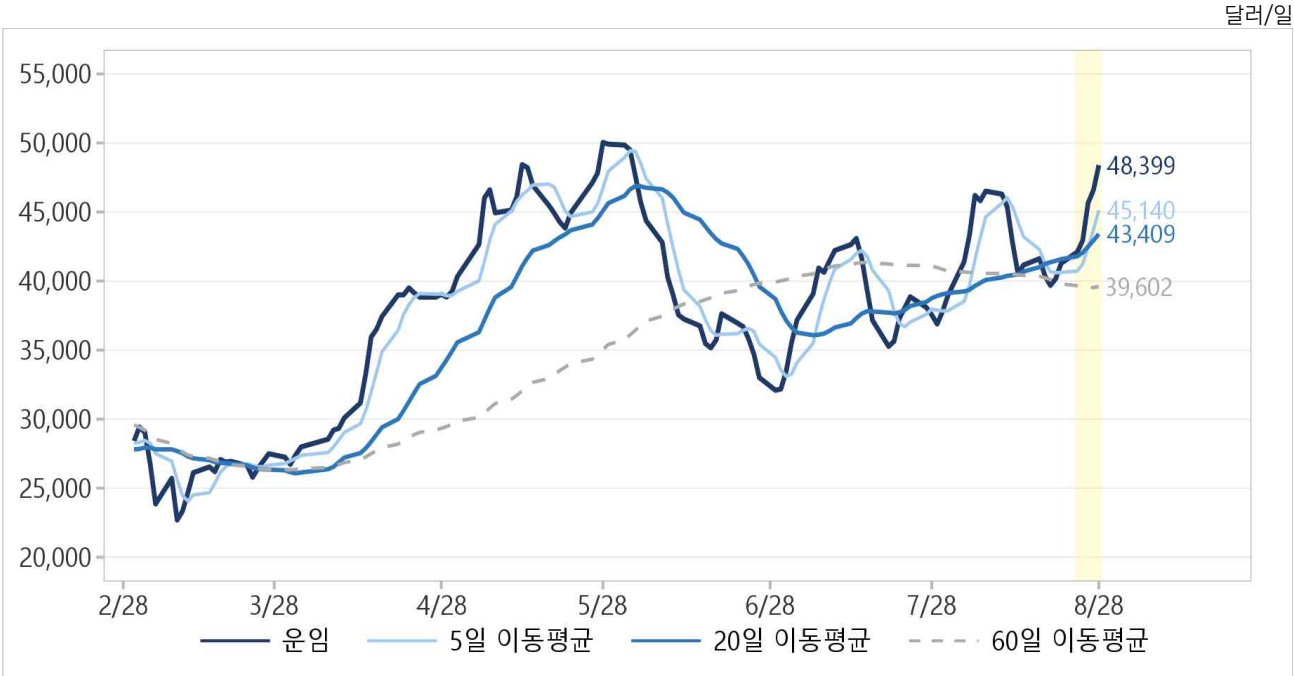
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

건화물선 운임 추세

- 케이프선과 파나막스선은 정배열을 유지한 가운데 운임이 주요 이동평균선을 모두 상회하며 상승 추세가 이어짐. 특히 케이프선은 단기, 중기, 장기선 대비 각각 7.2%, 11.5%, 22.2% 높은 수준을 기록함. 수프라막스선은 단기 이동평균선을 회복했으나 장기선을 하회하며 역배열을 지속함

케이프선 운임의 이동평균 추이



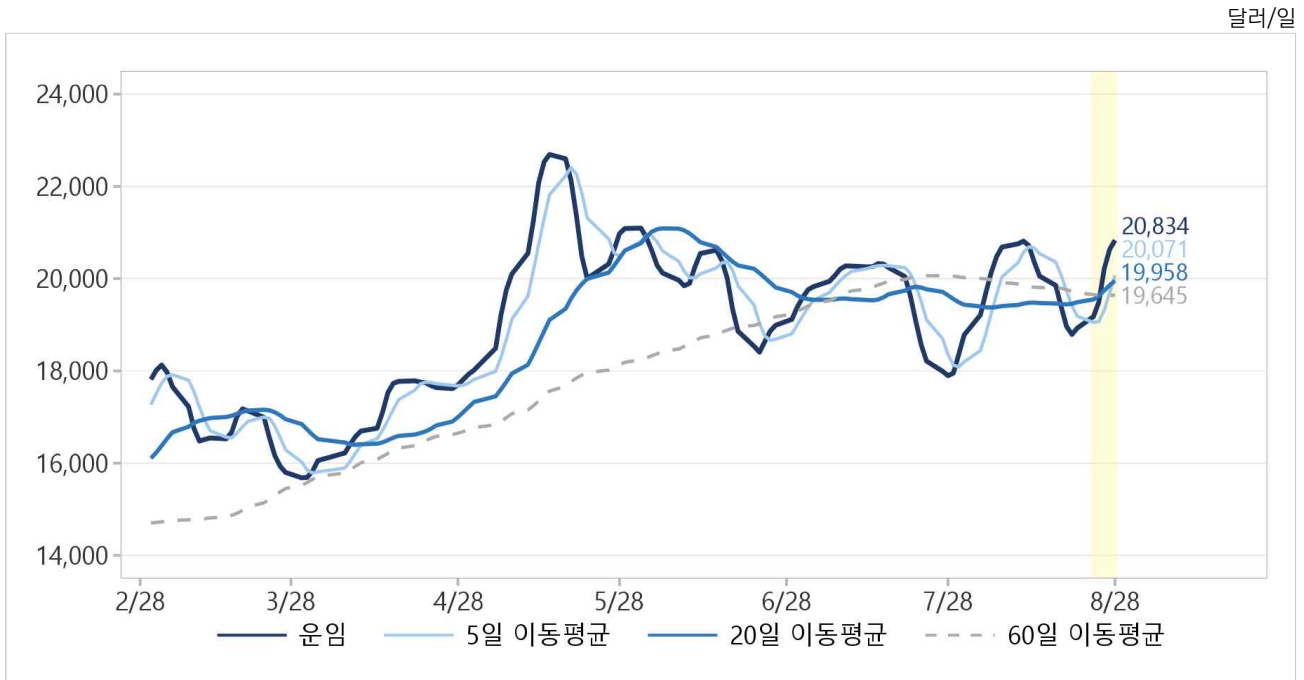
주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 24~28일 구간임
자료: Clarksons

KMI 주간해운시장 포커스

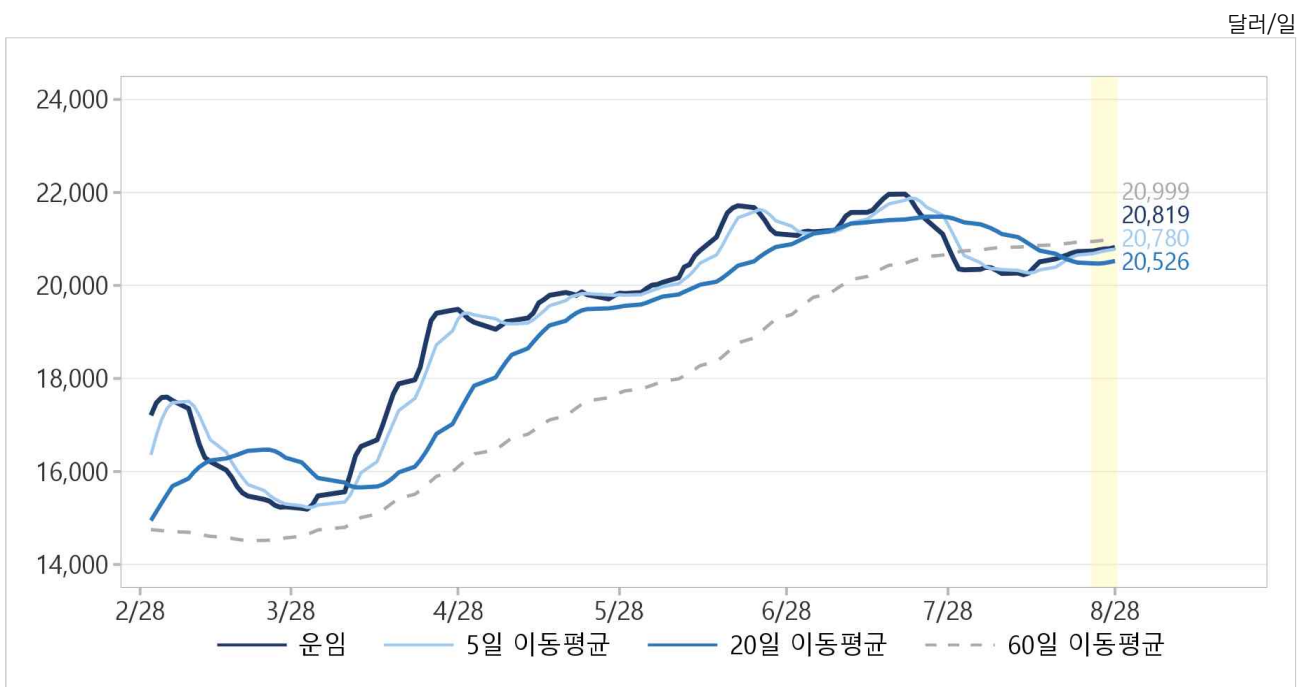
건화물선

I 건화물선 운임 추세

파나마maks선 운임의 이동평균 추이



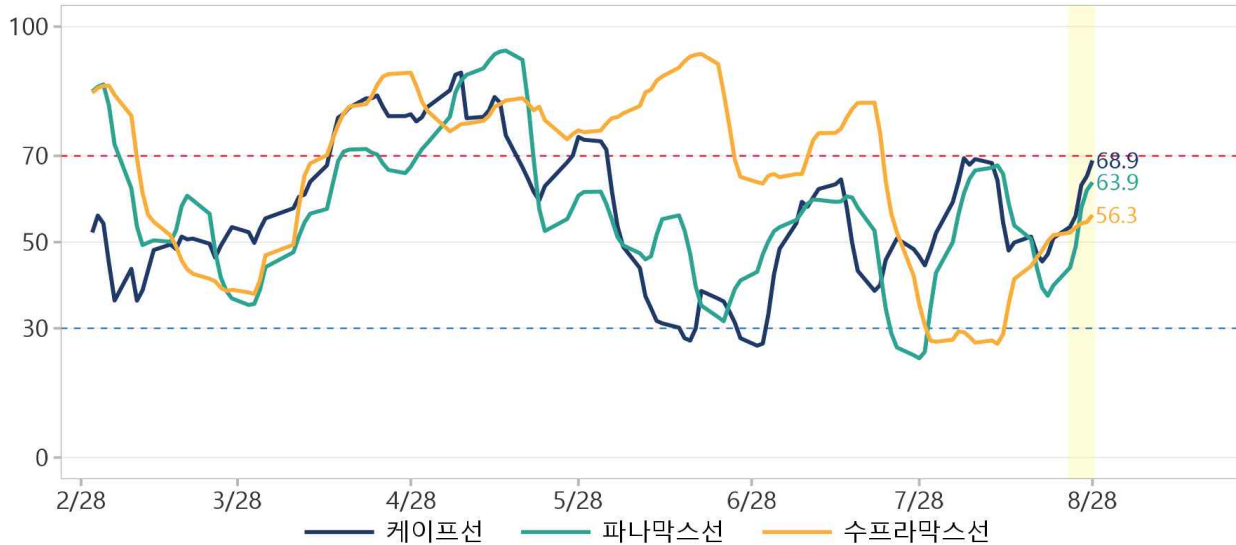
수프라maks선 운임의 이동평균 추이



건화물선 운임 강도

- 케이프선 RSI는 68.9로 과매수 기준인 70에 근접하며 세 선형 중 가장 강한 운임 흐름을 나타냄. 파나마스선도 63.9로 상승 우위를 유지했으며, 수프라막스선은 56.3으로 중립 수준을 상회하며 완만한 회복 흐름을 보임

건화물선 주요 선형 RSI(14일)



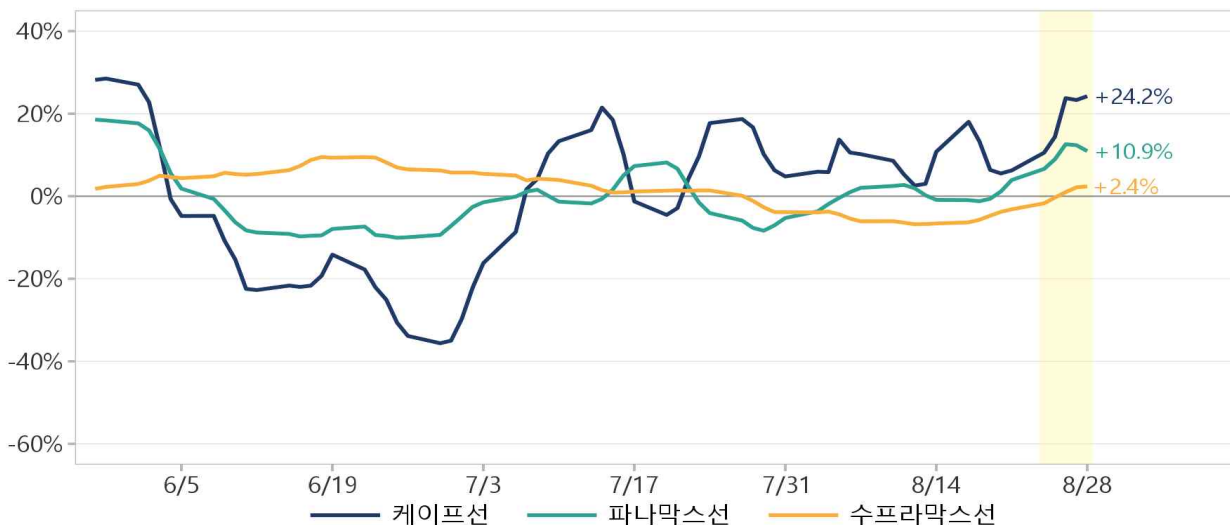
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

건화물선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 케이프선(24.2%), 파나마스선(10.9%), 수프라막스선(2.4%)으로 세 선형 모두 플러스를 기록함. 특히 케이프선의 상승 탄력이 가장 강하게 나타났으며 파나마스선도 견조한 상승 모멘텀을 유지함. 수프라막스선은 플러스 흐름을 보였으나 상승 강도는 상대적으로 제한적임

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 2.9% 상승한 3,510 기록

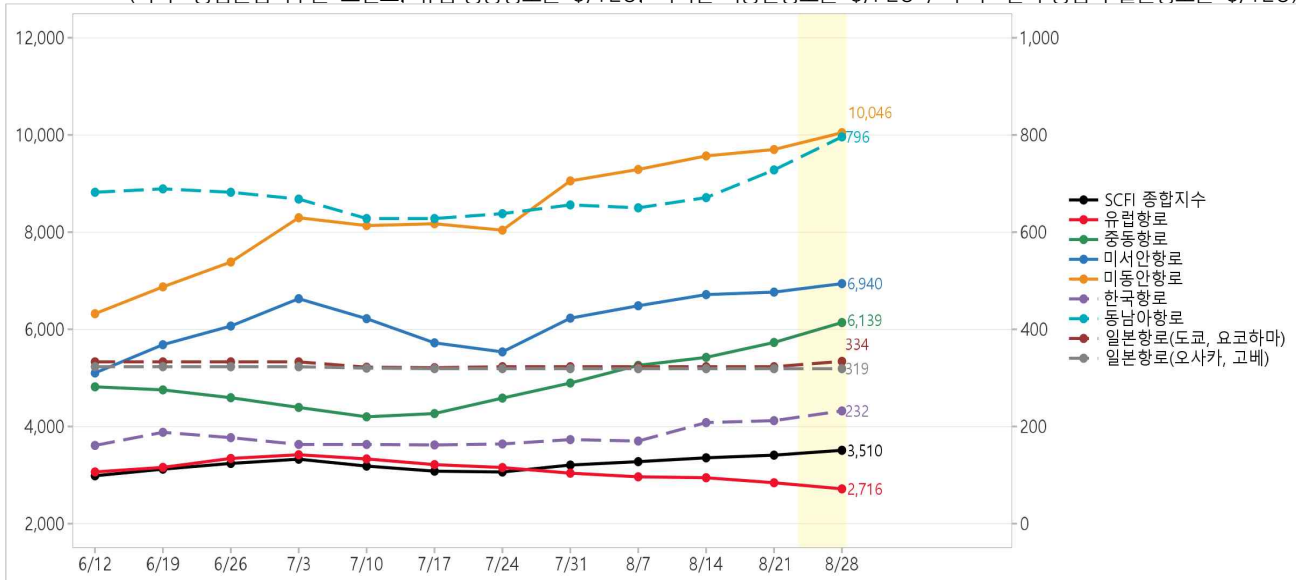
- 미주항로가 상승세를 이어갔으며 중동과 한국, 동남아 항로도 강세를 나타냄. 반면 유럽항로는 하락세가 지속됨

(동향) 주요 선사들의 수에즈 복귀 확대와 항로 재편 지속

- 파나마 운하의 흘수 제한 강화와 선사들의 관련 할증료 부과·인상 예고가 이어지면서 미동안항로 운임은 상승세를 이어감. 미서안항로 운임도 결항 확대에 따른 공급 조정으로 상승한 반면 유럽항로는 성수기 종료 이후 수요 둔화로 하락세를 지속함
- CMA CGM과 머스크에 이어 MSC도 주요 동서항로의 수에즈 운항을 부분 재개하면서 화물방 우회로 인한 공급 제약이 점차 완화되는 움직임을 보임. MSC는 4개 서비스의 수에즈 운항을 재개했으며 각 서비스에서 필요한 선박수가 2척씩 감소할 것으로 예상됨
- 중동·아시아 항로에서도 선사들의 서비스 효율화와 네트워크 재편이 이어짐. CMA CGM은 극동-중동 'CIMEX 1'에서 상하이·닝보 기항을 중단하고 홍콩을 추가하면서 투입 선박을 8척에서 6척으로 축소했으며, 머스크와 하판로이드는 'Salalah-Port Qasim' 단독 서비스를 종료하고 'Gemini Cooperation'의 'Salalah-Pakistan' 서비스로 통합 운영함

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		8.24~8.28	8.17~8.21	전주대비차이	
종합운임지수	SCFI	3,510	3,410	▲ 100	2.9%
운임	유럽항로	2,716	2,842	▼ -126	-4.4%
	미서안항로	6,940	6,765	▲ 175	2.6%
	미동안항로	10,046	9,700	▲ 346	3.6%
	중동항로	6,139	5,729	▲ 410	7.2%
	한국항로	232	212	▲ 20	9.4%
	동남아항로	796	728	▲ 68	9.3%
	일본항로(도쿄, 요코하마)	334	323	▲ 11	3.4%
	일본항로(오사카, 고베)	319	319	-	-

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 (8.28)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		4주선	13주선	26주선				
SCFI 종합지수	3,510	▲ +3.6%	▲ +10.0%	▲ +37.2%	정배열	▲	+9.5%	81.9
유럽항로	2,716	▼ -5.3%	▼ -11.3%	▲ +14.4%	정배열	▼	-10.6%	57.1
미서안항로	6,940	▲ +3.2%	▲ +14.7%	▲ +59.2%	정배열	▲	+11.4%	77.4
미동안항로	10,046	▲ +4.1%	▲ +22.5%	▲ +69.7%	정배열	▲	+11.0%	89.7
중동항로	6,139	▲ +8.9%	▲ +25.4%	▲ +41.1%	정배열	▲	+25.4%	81.9
한국항로	232	▲ +12.9%	▲ +28.5%	▲ +35.2%	정배열	▲	+34.1%	74.9
동남아항로	796	▲ +11.9%	▲ +18.1%	▲ +31.5%	정배열	▲	+21.3%	81.5
일본항로	334	▲ +2.5%	▲ +2.0%	▲ +3.1%	정배열	▲	+3.4%	66.2

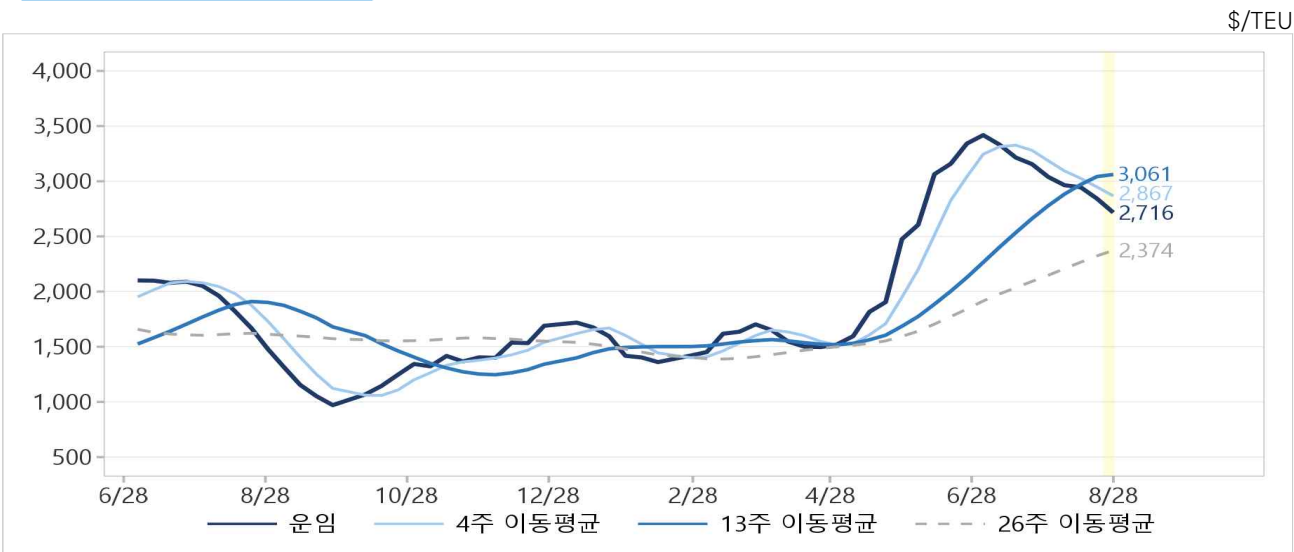
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

컨테이너선 운임 추세

○ 미주, 중동, 한국, 동남아 항로는 운임이 주요 이동평균선을 상회하며 상승 흐름을 유지함. 반면 유럽 항로는 정배열에도 불구하고 운임이 4주, 13주 이동평균선을 하회하며 단기 약세가 지속됨

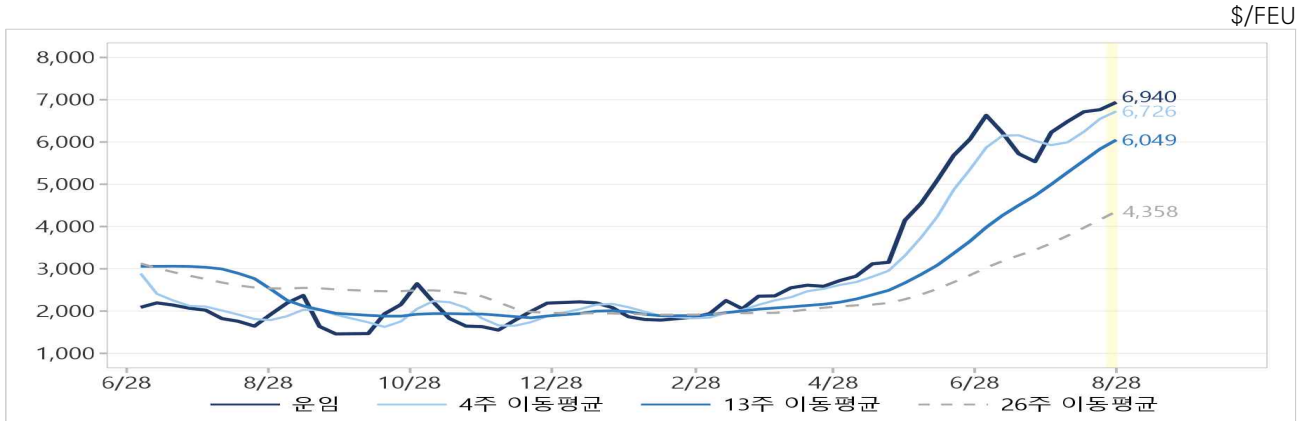
유럽항로 운임의 이동평균 추이



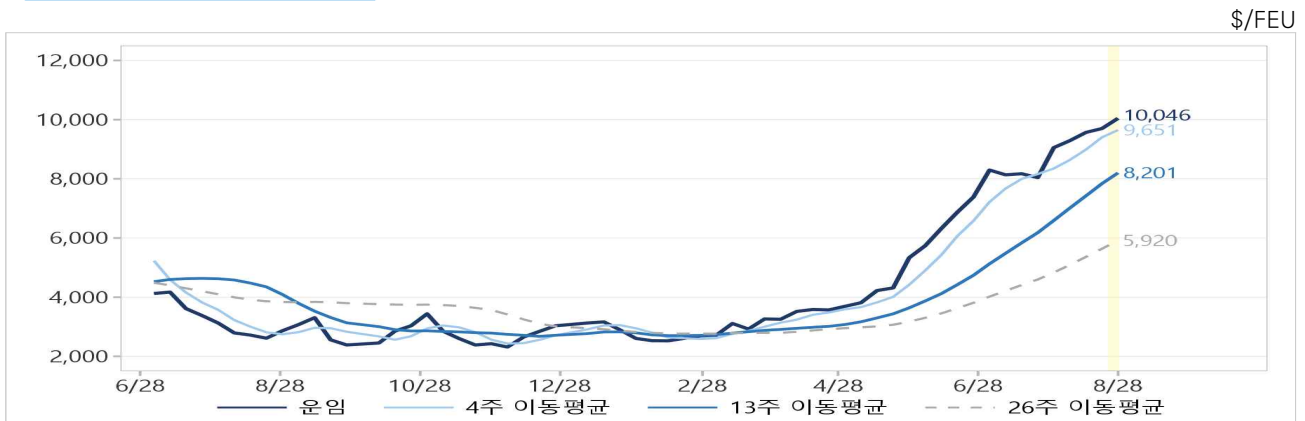
주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 24~28일 구간임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

I 컨테이너선 운임 추세

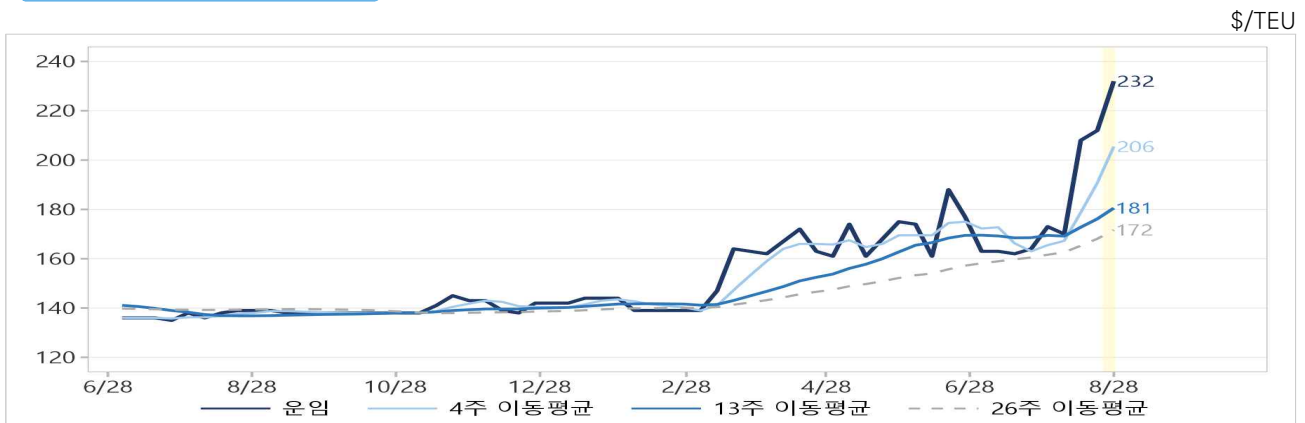
미서안항로 운임의 이동평균 추이



미동안항로 운임의 이동평균 추이



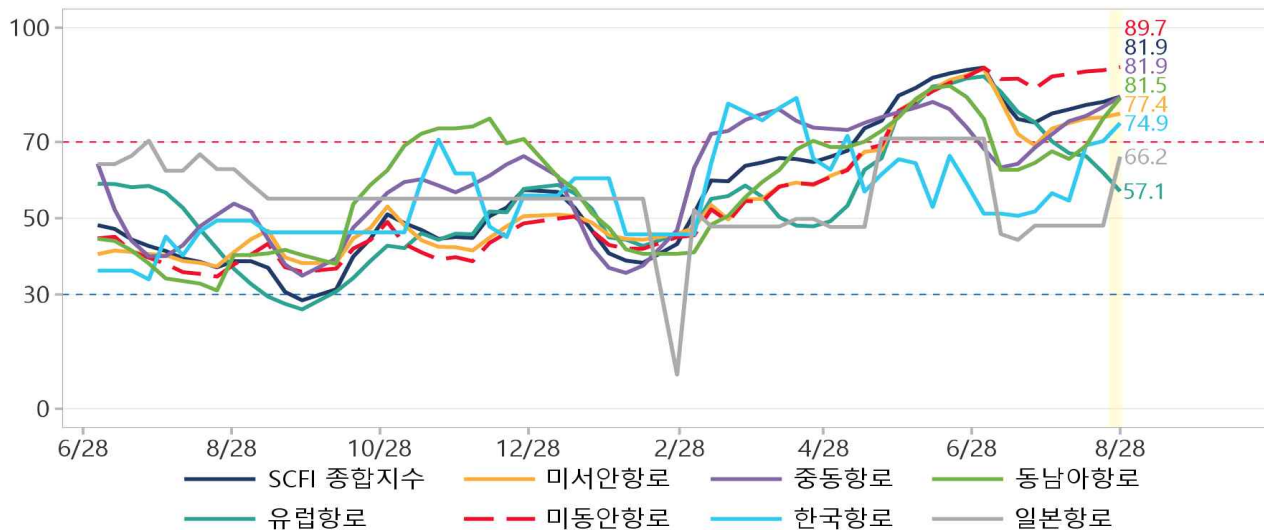
한국항로 운임의 이동평균 추이



컨테이너선 운임 강도

- 마주, 중동, 한국, 동남아항로의 RSI는 70 이상을 기록하며 높은 운임 강도를 유지함. 특히 미동안은 89.7로 높은 수준을 기록하고 있으며 중동, 동남아 항로도 각각 81.9, 81.5로 강한 상승 흐름을 나타냄. 반면 유럽항로는 57.1로 과매수 기준을 하회하며 상대적으로 낮은 운임 강도를 보임

컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

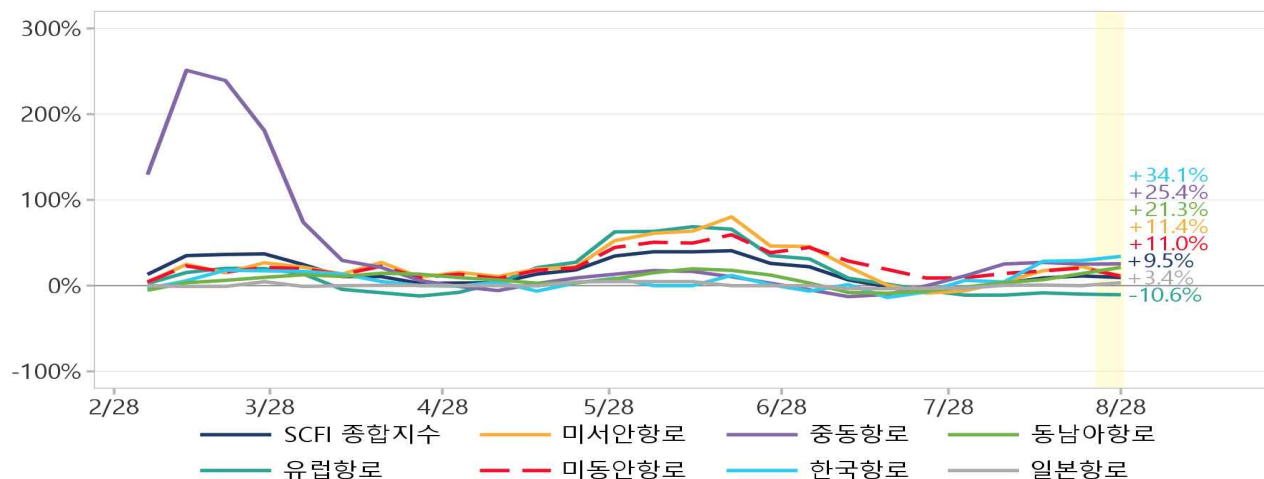


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 모멘텀

- 한국항로의 4주 모멘텀이 34.1%로 가장 높은 상승 탄력을 기록했으며 중동과 동남아 항로도 각각 25.4%, 21.3%로 강한 상승 모멘텀을 유지함. 미주항로 역시 10% 이상의 플러스 모멘텀을 기록한 반면 유럽항로는 -10.6%로 주요 항로 중 유일하게 하락 모멘텀을 나타냄

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 곡면으로 해석함
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

3. 탱커선

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

동향분석

I 원유선

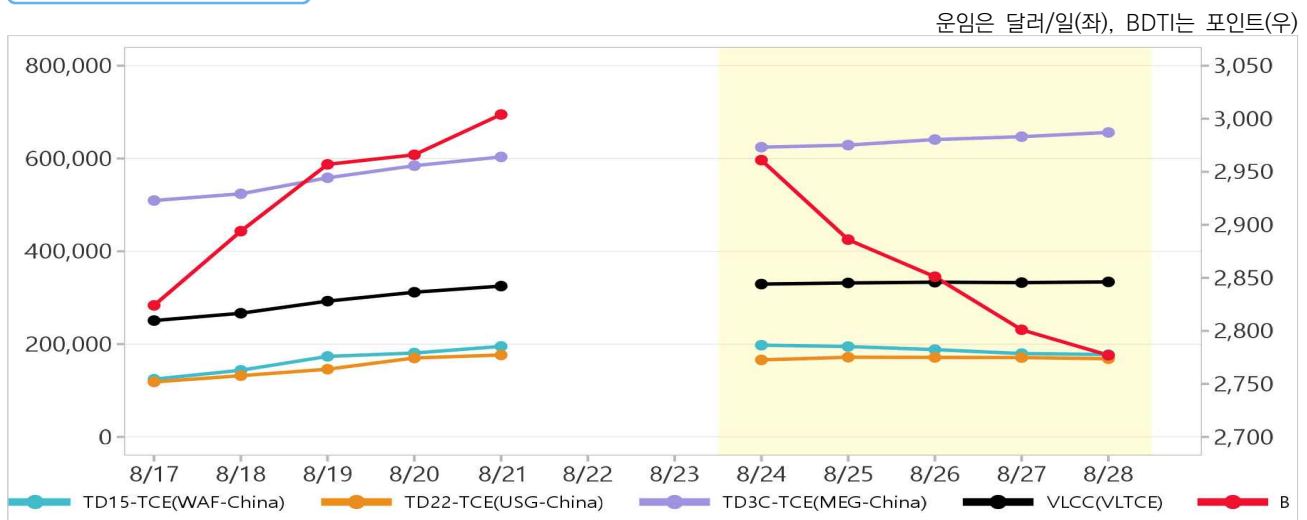
(운임) 주요 항로 주간 평균 운임 전반적으로 상승세, 주 후반 상승 탄력 둔화

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 15.0% 상승한 639,480달러/일로 사상 최고 수준을 재차 경신하며 VLCC 평균 운임 상승을 견인함. 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 14.7% 상승한 187,539달러/일, 미걸프-중국 항로(TD22-TCE)는 14.2% 상승한 169,709달러/일을 기록함. 다만 일별 운임은 주 초반 수준에서 큰 변동 없이 유지되어 상승 탄력은 둔화되었고, BDTI는 주중 하락세를 지속하며 전주 대비 2.5% 하락한 2,855포인트를 나타냄

(동향) 호르무즈 통항 규제 강화로 중동 항로 강세 지속, 미·이란 상호 경제 압박으로 통항 정상화 지연

- 지난 24일 미 재무부가 이란과 거래하는 제3국을 대상으로 한 2차 제재를 발표하고 이란 항만에 대한 해상봉쇄를 유지하는 가운데, 이란 당국도 호르무즈 해협 통항 규정 위반을 이유로 탱커 45척을 비준수 선박 명단에 올리고 벌금·억류·화물 몰수 가능성을 경고하는 등 통항 규제를 강화함. 이에 선주들의 해협 진입 기피가 이어지면서 중동 항로는 높은 운임 수준을 유지함
- 서아프리카-미국 걸프 항로는 주 초반 제한된 가용 선박을 바탕으로 강세를 보였으나, 신규 화물 유입이 제한되고 일부 거래가 낮은 수준에서 체결되면서 주 후반 운임이 조정됨. 단기적으로 중동 항로는 통항 규제와 운항 부담이 운임을 지지할 가능성이 있으나, 운임이 고점 부근에서 정체되고 선박 수급도 비교적 균형을 보이는 점을 고려할 때 추가 상승 여부는 신규 화물 유입과 성약 수준에 좌우될 전망이다

원유선 운임 추이



BDTI 및 주요 항로별 운임

(BDTI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분	8.24~8.28	8.17~8.21	전주대비차이			
BDTI	2,855	2,929	▼	-74	-2.5%	
VLCC	332,242	289,349	▲	42,894	14.8%	
TD3C-TCE(MEG-China)	639,480	555,956	▲	83,525	15.0%	
TD22-TCE(USG-China)	169,709	148,613	▲	21,096	14.2%	
TD15-TCE(WAF-China)	187,539	163,478	▲	24,061	14.7%	

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

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

구분	종가 (8.28)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
VLCC	334,066	- +0.5%	▲ +23.0%	▲ +46.0%	정배열	▲	+49.6%	87.6
TD3C	656,168	▲ +2.6%	▲ +22.9%	▲ +52.1%	정배열	▲	+53.3%	91.3
TD22	168,539	- -0.7%	▲ +21.6%	▲ +35.6%	정배열	▲	+34.6%	71.8
TD15	177,492	▼ -5.4%	▲ +25.0%	▲ +35.8%	정배열	▲	+52.1%	66.7

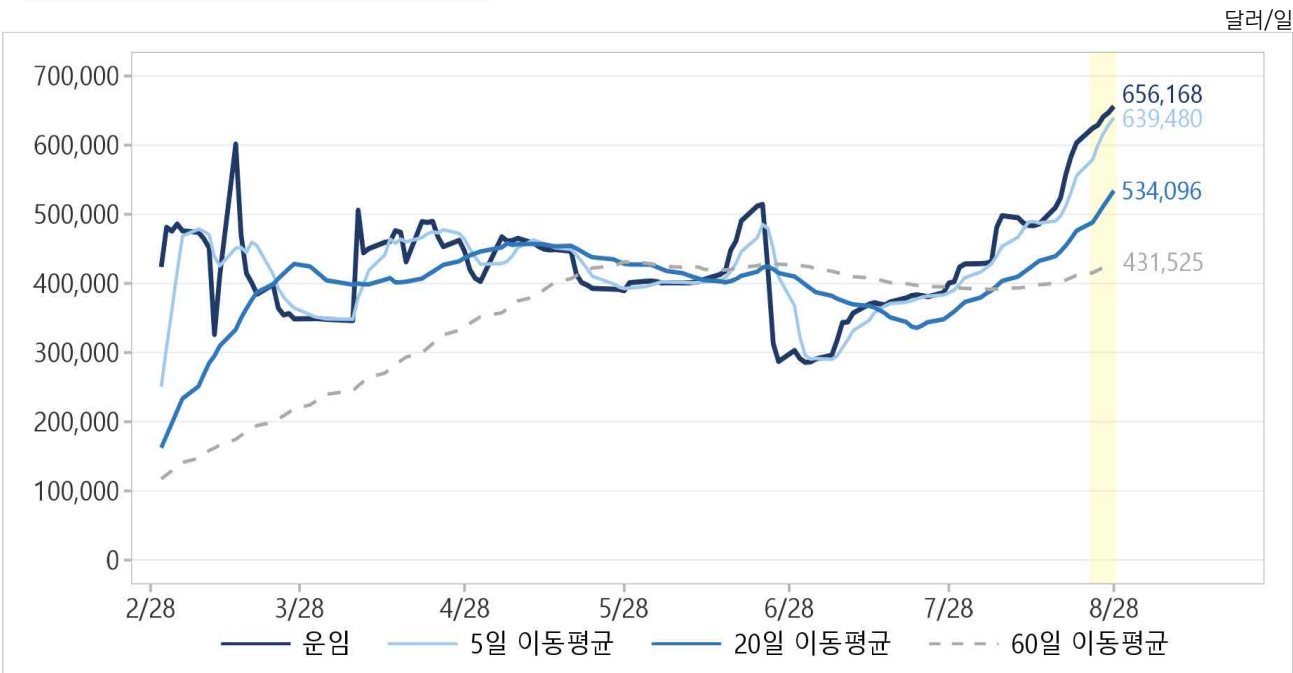
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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

Ⅰ 탱커선 운임 추세

- VLCC와 주요 항로 운임은 모두 중장기 이동평균선을 크게 상회하며 상승 추세를 유지함. 특히 TD3C는 중기선과 장기선을 각각 22.9%, 52.1% 상회하며 강한 상승 흐름을 나타냄. 반면 TD22와 TD15는 운임이 단기선을 각각 0.7%, 5.4% 하회해 최근 급등 이후 단기 상승 탄력은 다소 둔화된 모습임

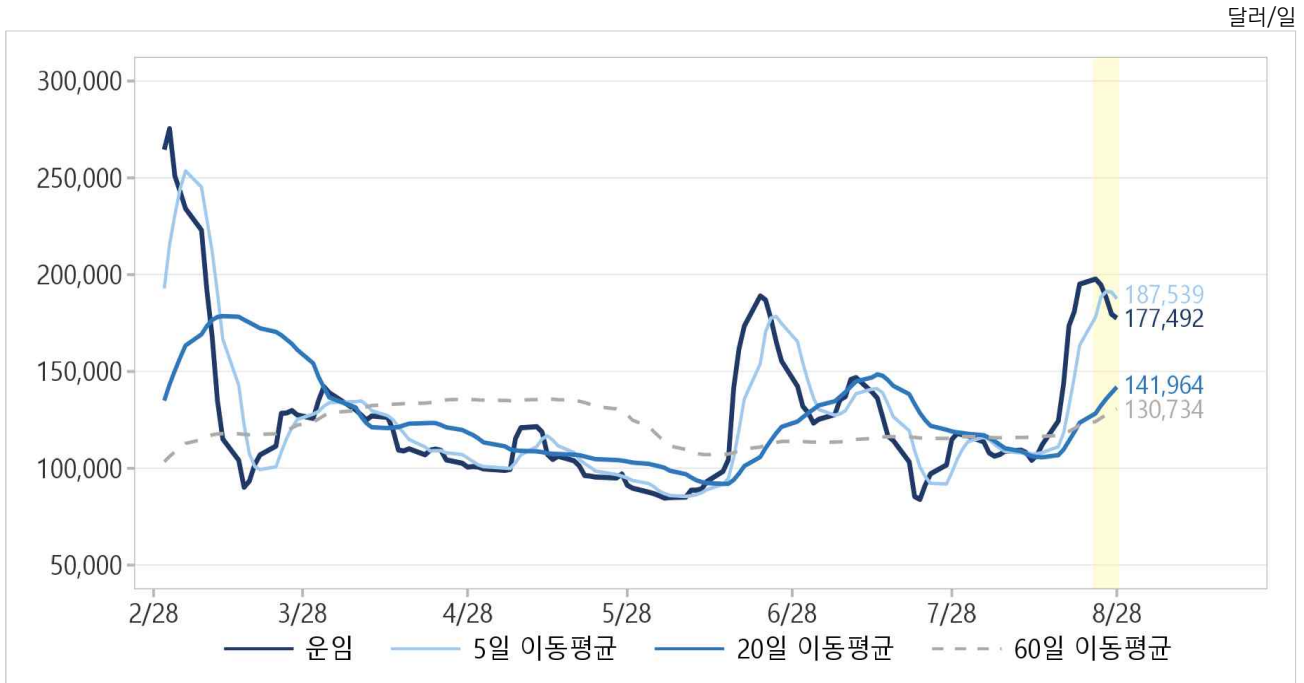
TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이



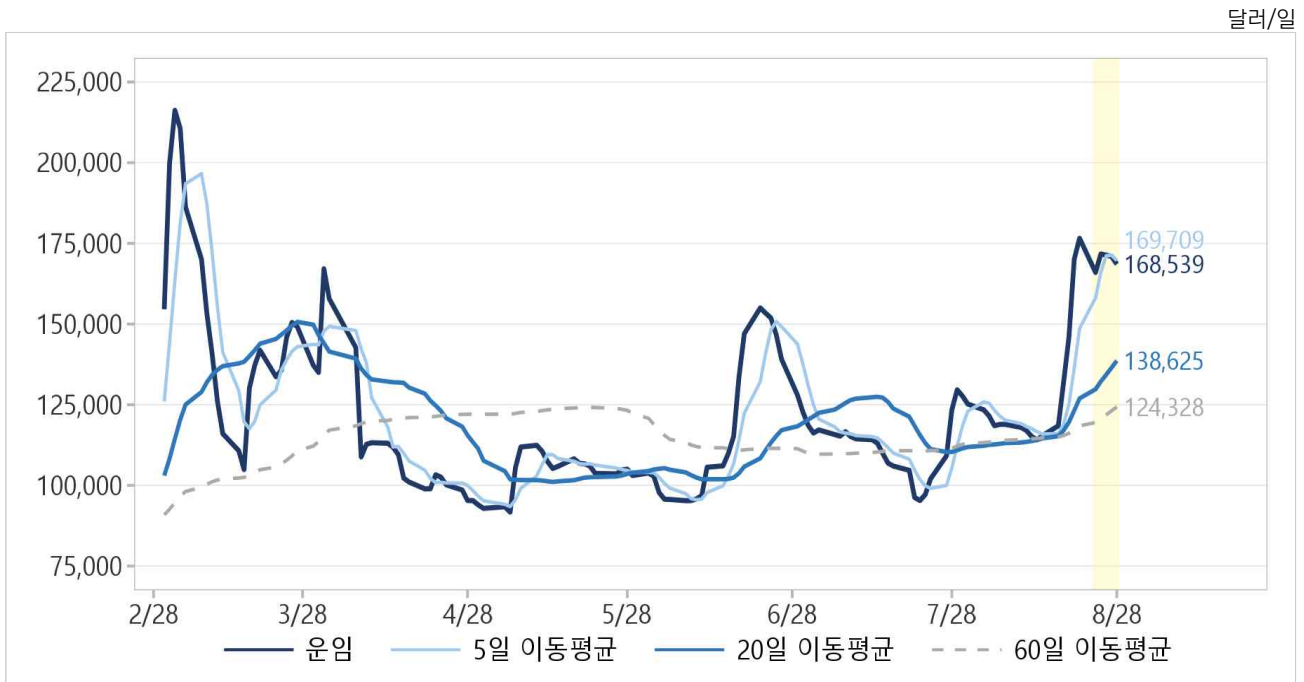
주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 24~28일 구간임
자료: Clarksons

I 탱커선 운임 추세

TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



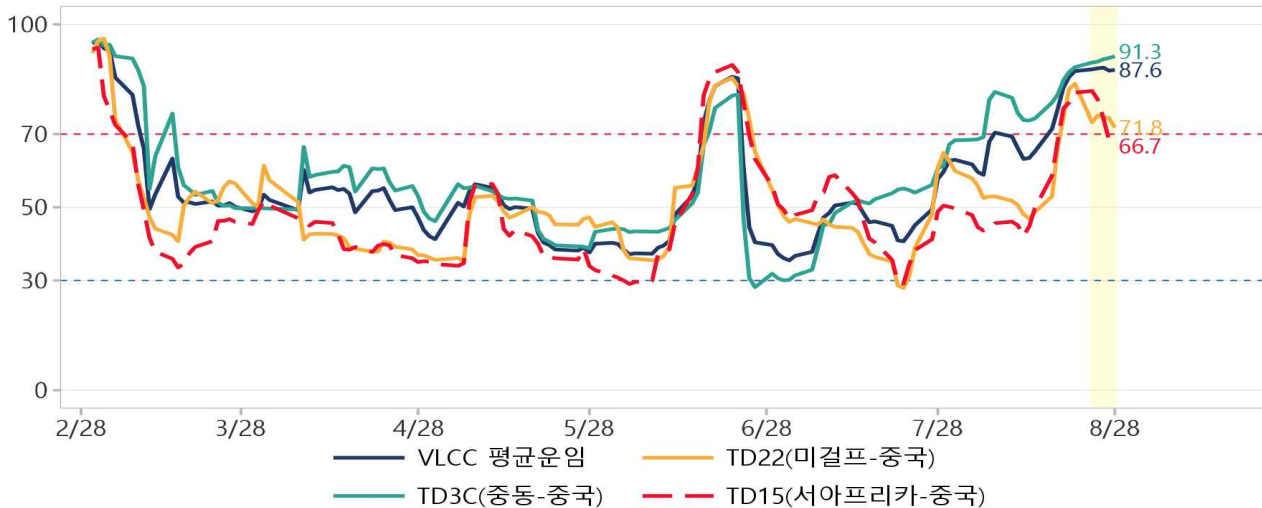
TD22(미걸프-중국) 운임의 이동평균 추이



Ⅰ 탱커선 운임 강도

- TD3C와 VLCC의 RSI는 각각 91.3, 87.6으로 과매수 기준을 크게 상회하며 높은 운임 강도를 나타냄. TD22도 71.8로 과매수 구간을 유지한 반면 TD15는 66.7로 70을 하회해 상대적으로 운임 강도가 낮아짐

탱커선 주요 항로 RSI(14일)



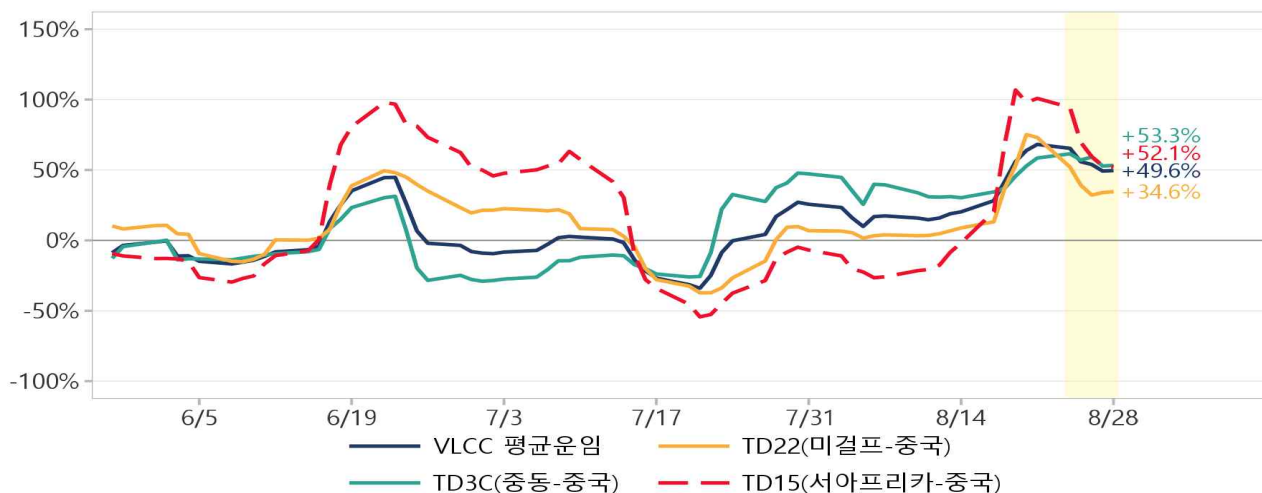
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 TD3C(53.3%), TD15(52.1%), TD22(34.6%)로 모두 높은 플러스 흐름을 유지함. 다만 TD22와 TD15는 운임이 단기선을 하회하고 있어 최근 4주간 높은 상승폭과 달리 단기 상승 속도는 다소 둔화된 것으로 판단됨

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

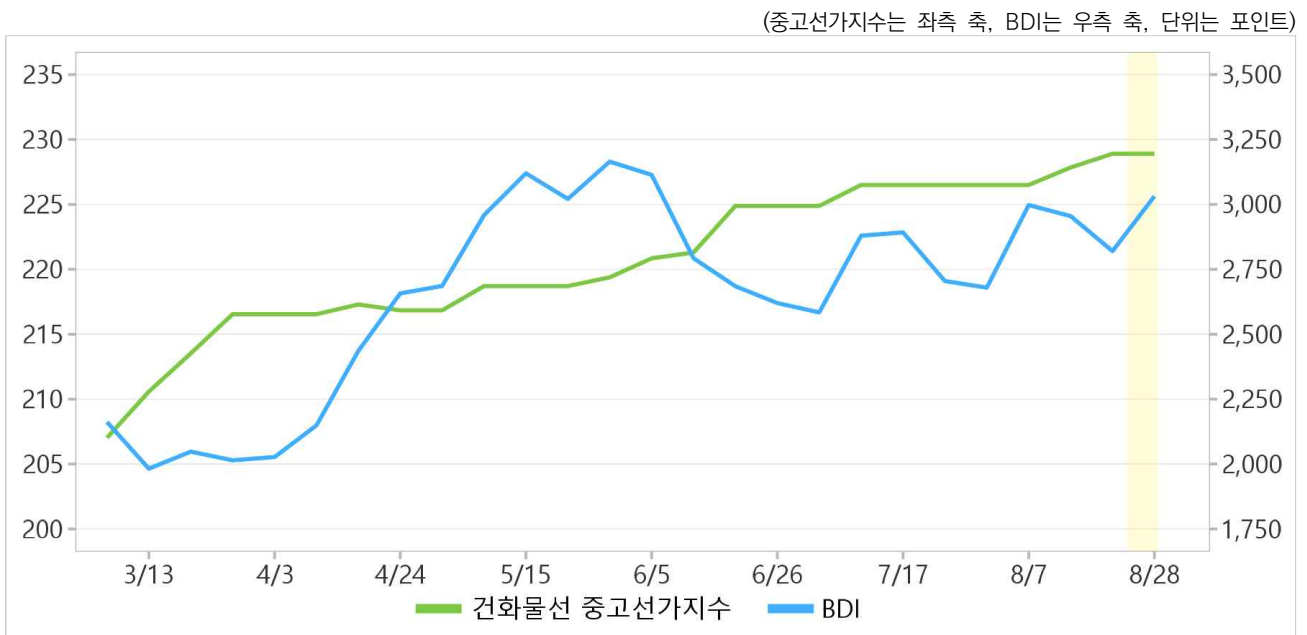
자료: Clarksons

4. 중고선

동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 전주 대비 0.5% 상승함

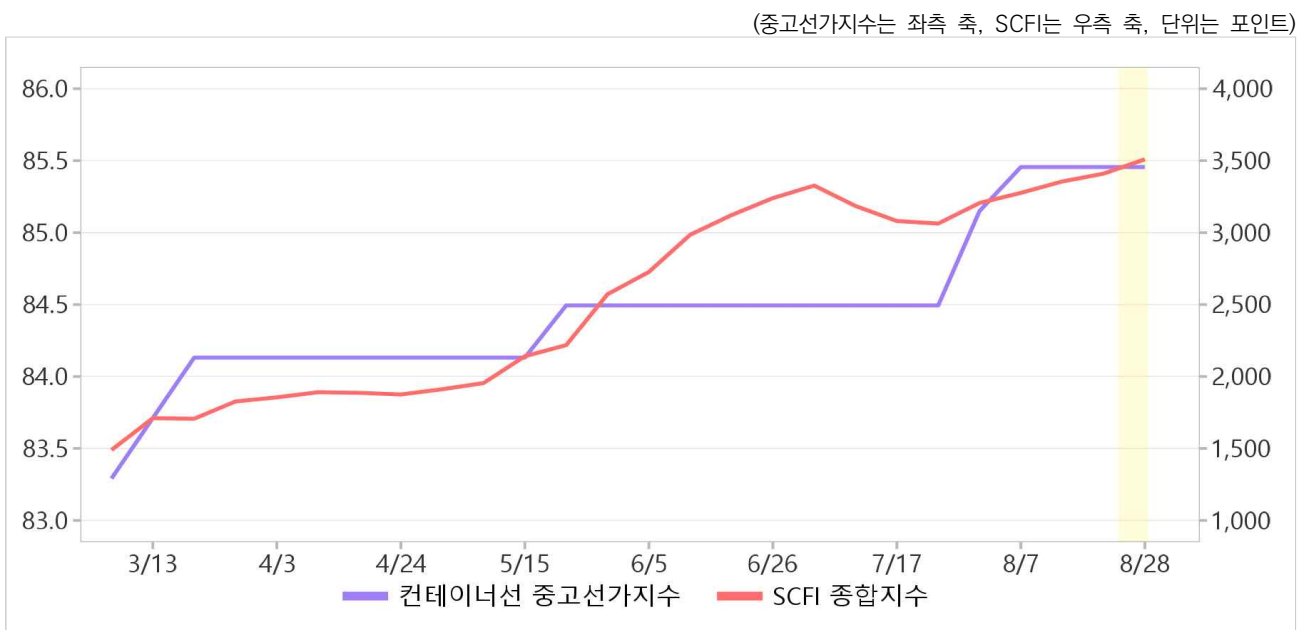
BDI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarksons

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 4주 연속 보합을 유지함

SCFI와 중고선가 지수 추이



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표

(2026.8.28.기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	8월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
신조선가 (\$ Million)										
유조선	VLCC	131.0	-	131.0	128.0	131.0	129.9	125.0	129.0	126.2
건화물선	케이프선	76.0	-	76.0	75.0	76.0	75.4	73.0	76.0	73.8
	파나막스선	38.2	-	38.2	36.2	38.2	37.2	36.2	37.5	36.6
	수프라막스선	35.2	-	35.2	33.2	35.2	34.2	33.2	34.8	33.8
컨테이너선	13,000~14,000TEU	173.0	-	173.0	171.5	173.0	172.2	172.0	185.0	178.6
	8,500~9,500TEU	130.5	-	130.2	128.0	130.5	129.0	128.0	131.0	129.6
	2,700~3,000TEU	45.5	-	45.5	43.2	45.5	44.4	43.2	43.5	43.3

자료: Clarksons

중고선가 (\$ Million)										
유조선	VLCC 15년	100.0	-	100.0	62.0	100.0	81.4	53.0	62.0	56.8
건화물선	케이프선 5년	72.5	-	71.8	67.0	72.5	70.1	62.0	66.0	63.3
	파나막스선 5년	41.0	-	40.7	33.0	41.0	37.5	30.5	34.0	32.3
	수프라막스선 5년	38.5	-	38.5	32.0	38.5	36.5	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	44.6	36.0	42.5	40.1

자료: Clarksons

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	548.7	▼17.2	537.3	355.6	730.5	542.6	337.1	476.6	422.4
	Singapore	649.8	▼ 6.1	623.9	358.2	926.4	577.2	347.1	516.1	432.3
	Korea	640.8	▼14.5	657.8	384.7	1,173.6	646.3	372.6	527.7	460.5
	Hong Kong	668.5	▼ 2.9	656.3	389.6	935.6	614.7	366.2	524.7	450.8
VLSFO	Rotterdam	667.1	▲ 1.3	661.4	407.2	800.9	623.8	388.6	554.0	477.1
	Singapore	805.1	▼24.7	824.5	425.1	1,107.3	717.6	424.2	602.8	508.5
	Hong Kong	825.1	▼26.6	838.9	441.3	1,108.2	736.7	440.9	604.1	519.5

자료: Clarksons

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	8월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
주요 원자재가 (\$/Tonne)										
철광석 61% (\$/Tonne)	북중국(CFR)	100.3	▲1.2	98.4	96.1	110.5	103.8	92.8	107.6	102.1
연료탄 (\$/Tonne)	중국 친황다오 (Q5500)	127.4	▲1.6	125.3	99.6	128.4	115.0	87.2	116.0	98.2
원료탄 (\$/Tonne)	중국 허난성 (EXW Henan)	265.2	▲8.3	256.6	190.4	265.2	220.4	161.1	229.2	190.6
곡물 (\$/Tonne)	대두(국제)	445.8	-	432.5	380.0	452.6	421.0	355.4	418.0	381.4
	옥수수(국제)	185.8	-	178.1	161.6	185.8	173.4	148.4	195.2	172.6
	밀(국제)	248.0	-	240.3	186.3	251.8	218.0	183.4	217.5	195.7

자료: 한국광해광업공단, 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

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