

KMI 주간해운시장 포커스



KMI가 전하는
글로벌 해운시장 동향

발간일 2026년 9월 8일

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 17.2% 상승한 52,904달러/일 기록

- 발틱거래소는 서호주를 중심으로 성악이 활발한 가운데 브라질·서아프리카발 수요가 이어졌다고 평가했으며, 클락슨은 아시아 지역의 기상 악화로 선박 부족이 심화되면서 케이프선 운임이 상승했다고 분석함

(동향) 호주·브라질 철광석 수출 증가, 중국 철광석 재고 확충 및 항만 차질

- 호주 및 브라질의 철광석 선적량은 8월 24~30일 전주 대비 7.6% 증가한 2,780만 톤을 기록했으며, 브라질 선적량이 16.4% 증가한 840만 톤으로 나타나는 등 주요 수출국의 철광석 공급이 확대됨(마이스틸, Mysteel)
- 중국 철강업체들이 철광석 재고 확충을 위해 수입 철광석 구매를 확대하면서, 9월 2일 기준 64개 주요 철강업체의 재고는 전주 대비 2% 증가한 1,371만 톤을 기록하여 2주 연속 감소세를 마감함(마이스틸, Mysteel)
- 중국 47개 주요 항만의 철광석 도착량은 태풍에 따른 항만 운영 차질로 전주 대비 28.2% 감소한 1,952만 톤을 기록했으며, 9월 3일 기준 항만 재고도 1.4% 감소한 1억 7,130만 톤으로 집계됨 (마이스틸, Mysteel)

파나막스선 · 수프라막스선

(운임) 지난 주 대비 8.7% 상승한 21,813달러/일 기록

- 발틱거래소는 호주·인도네시아발 연료탄 수요가 파나막스선 운임 상승을 견인했다고 평가했으며, 클락슨은 미 걸프 곡물 수요가 주 후반 둔화된 가운데 중국 철강 수요 부진으로 수프라막스선 운임 상승이 제한되었다고 분석함

(동향) 아시아 연료탄 거래 강세, 브라질 곡물 선적 증가

- 인도네시아 바리토강 수위 하락으로 석탄 수출 차질이 이어지는 가운데 9월 선적분 연료탄의 파나막스선 거래가 이어졌으며, 인도네시아 공급 불안과 동북아 전력 수요로 호주산 연료탄 가격도 상승함(상하이금속시장, SMM)
- 브라질의 곡물 선적 예정량은 8월 30일~9월 5일 473만 톤으로 전주보다 약 39.2% 증가했으며, 대두와 옥수수 선적 예정량은 각각 55.4%, 51.2% 증가할 것으로 집계됨(브라질곡물수출협회, ANEC)

건화물선 선형별 운임지수 및 스팟운임

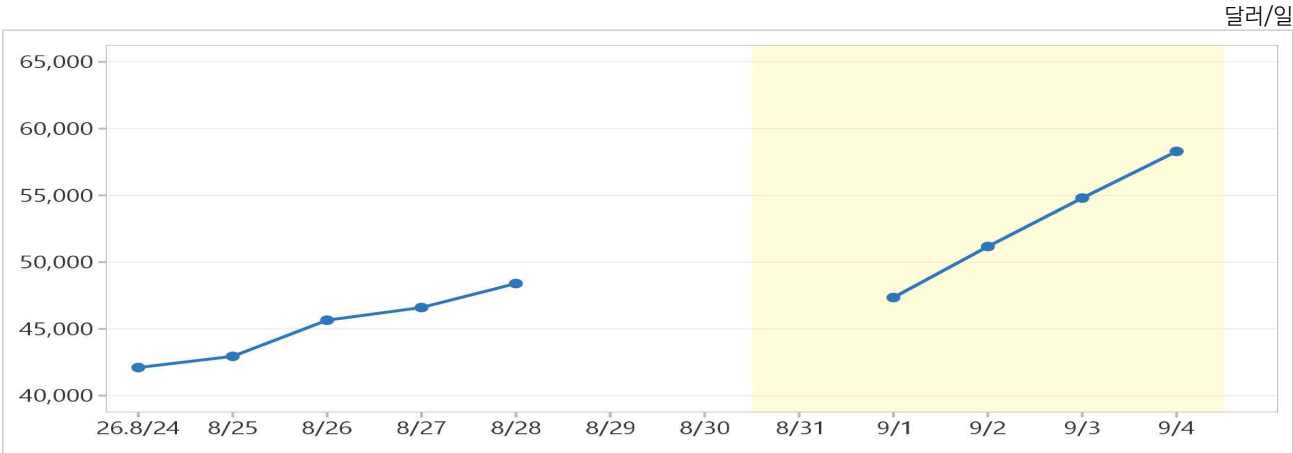
(BCI, BPI, BSI: 포인트, 스팟운임: 달러/일)

구분		8.31-9.4	8.24-8.28	전주대비차이	
케이프선	BCI	5,833	4,977	▲ 856	17.2%
	스팟운임(5TC)	52,904	45,140	▲ 7,763	17.2%
파나막스선	BPI	2,424	2,230	▲ 194	8.7%
	스팟운임(5TC)	21,813	20,071	▲ 1,742	8.7%
수프라막스선	BSI	1,663	1,644	▲ 19	1.1%
	스팟운임(11TC)	21,019	20,780	▲ 239	1.1%

자료: Clarksons, Baltic Exchange

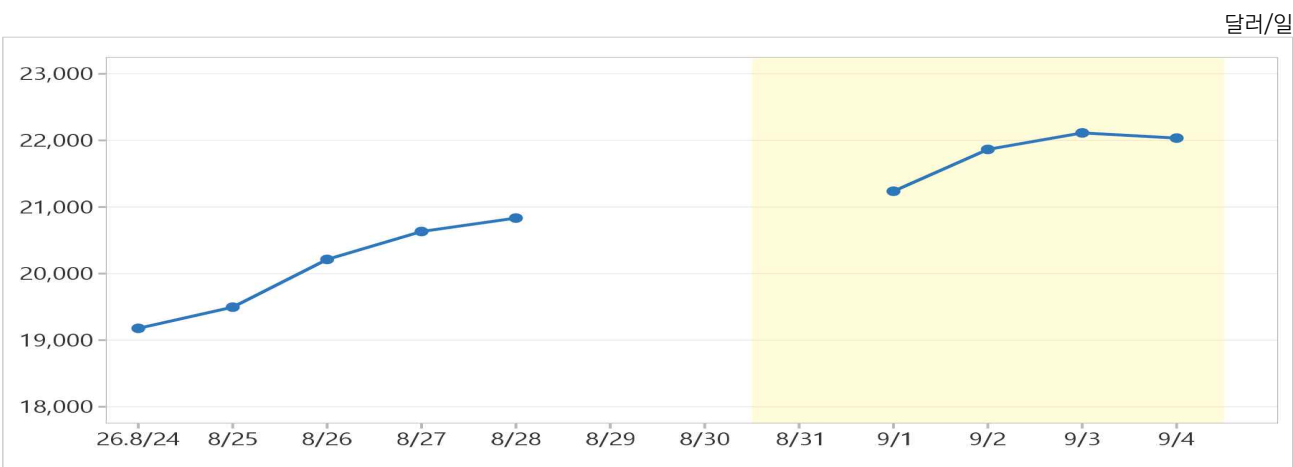
▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

케이프선 5TC 스팟운임 추이



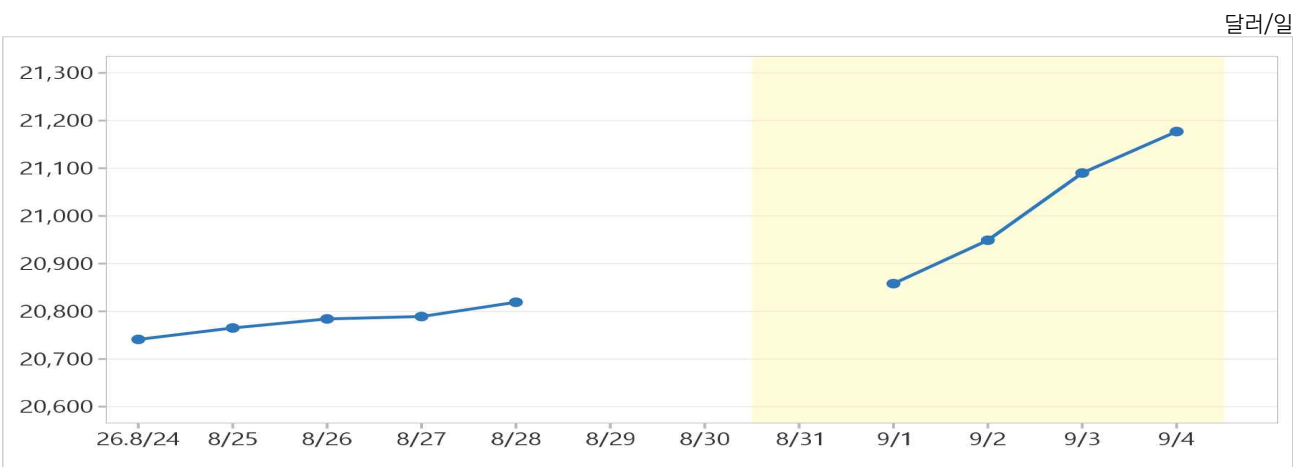
자료: Clarksons

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 (9.4)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
케이프선	58,294	▲ 12.1%	▲ 29.1%	▲ 44.0%	정배열	▲	27.2%	79.8
파나막스선	22,035	▲ 1.9%	▲ 8.3%	▲ 11.5%	정배열	▲	7.6%	72.0
수프라막스선	21,177	- 0.9%	▲ 2.5%	- 0.7%	역배열	▲	4.2%	71.5

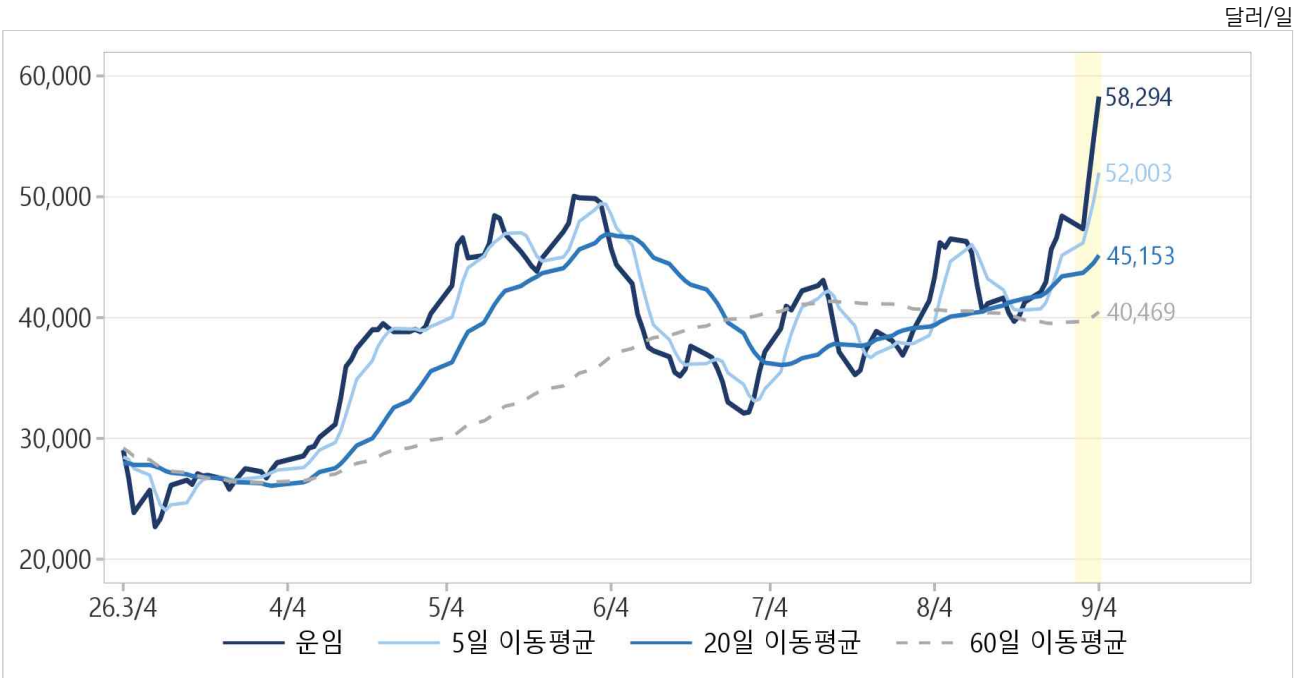
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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 파나막스선 운임은 단기, 중기, 장기 이동평균선을 모두 상회하며 상승 추세를 이어감. 특히 케이프선은 각 이동평균선 대비 각각 12.1%, 29.1%, 44.0% 높은 수준을 기록하며 상승세가 강화됨. 수프라막스선도 중기 이동평균선을 2.5% 상회했으나 단기와 장기 이동평균선에는 근접하며 역배열이 지속됨

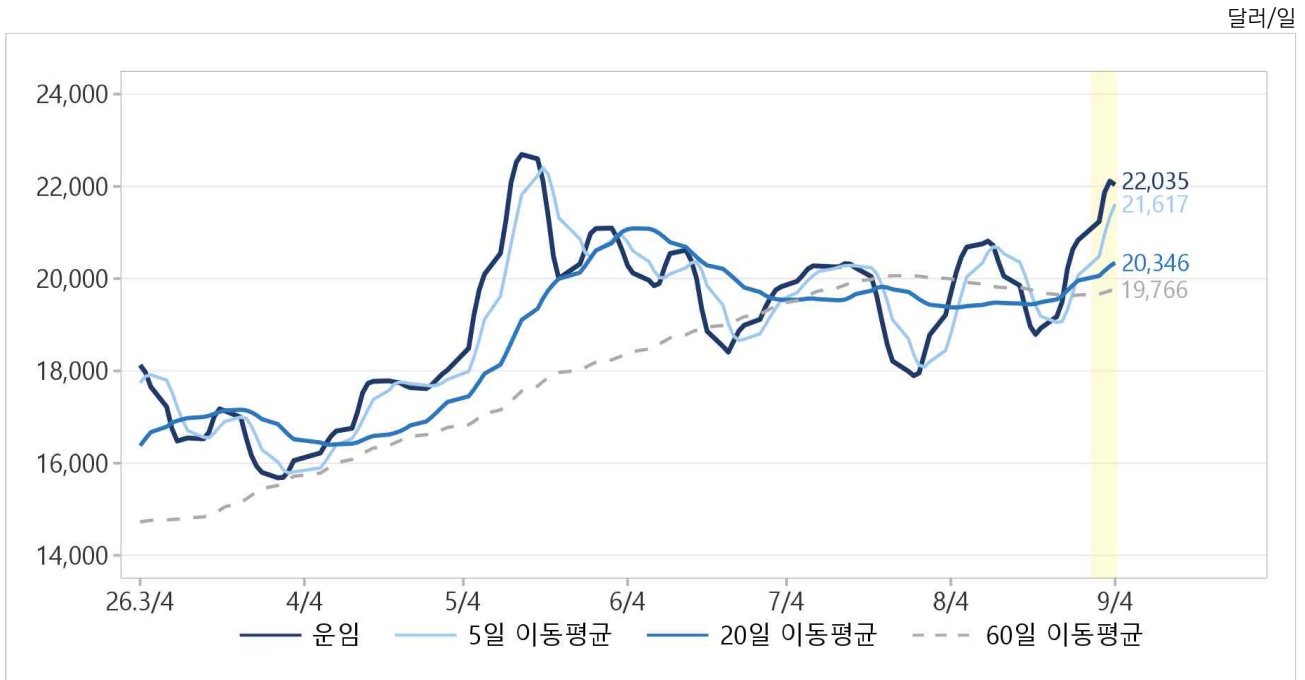
케이프선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 31- 9월 4일 구간임
자료: Clarksons

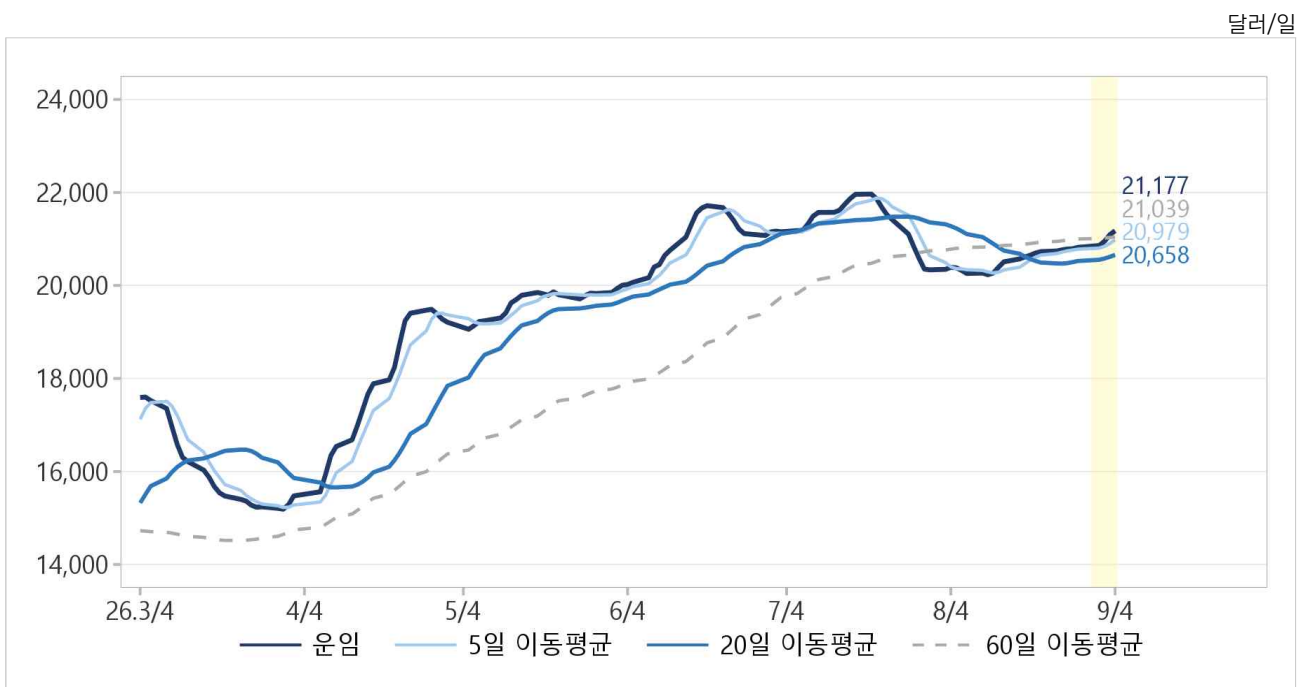
I 건화물선 운임 추세

파나마맥스선 운임의 이동평균 추이



주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 31- 9월 4일 구간임
자료: Clarksons

수프라맥스선 운임의 이동평균 추이

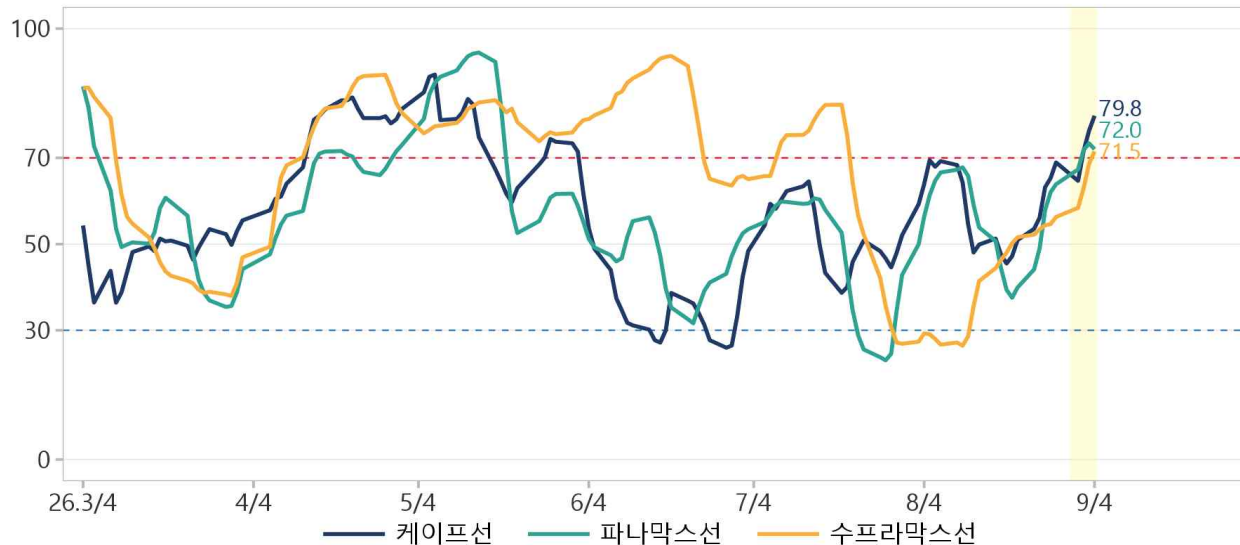


주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 31- 9월 4일 구간임
자료: Clarksons

■ 건화물선 운임 강도

- 세 선형의 RSI는 전주 대비 상승해 과매수 기준인 70을 상회함. 특히 케이프선의 운임 강도가 가장 크게 확대되었으며 파나막스선과 수프라막스선도 70을 넘어서며 단기 상승 강도가 높아짐

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 27.2%, 파나막스선 7.6%, 수프라막스선 4.2%로 세 선형 모두 플러스를 유지함. 전주 대비 케이프선의 상승 모멘텀은 크게 확대된 반면 파나막스선은 다소 둔화했으며, 수프라막스선은 소폭 개선되는 등 선형별 상승 강도에 차이가 나타남

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 2.3% 상승한 3,590 기록

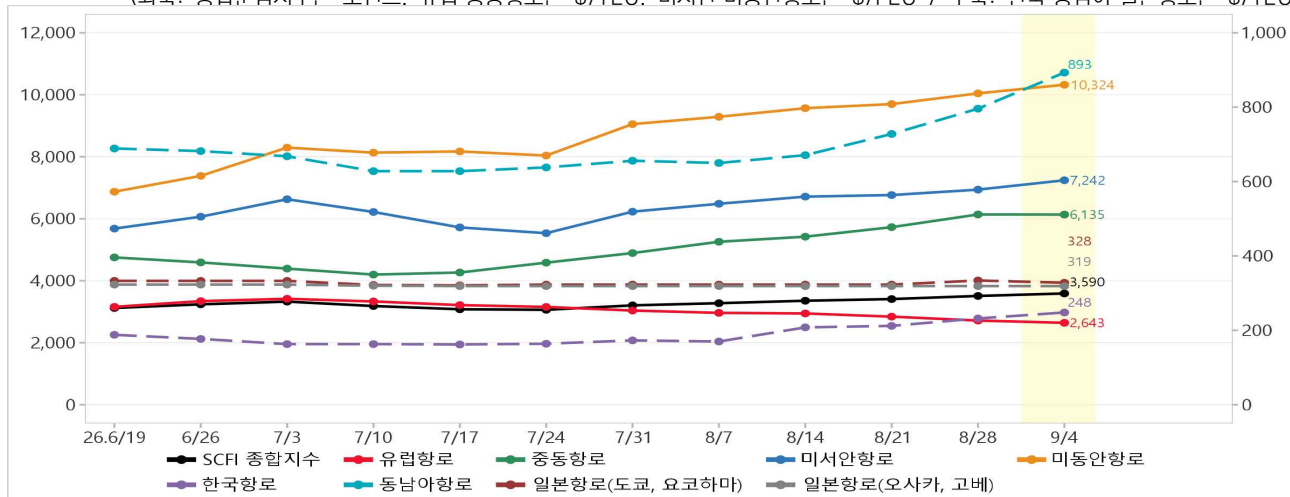
- 미주항로는 미서안과 미동안이 각각 4.4%, 2.8% 상승하며 강세를 이어갔으며 미동안 운임은 2주 연속 1만 달러를 상회함. 동남아와 한국항로도 각각 12.2%, 6.9% 상승한 반면 유럽항로는 2.7% 하락하며 약세가 지속됨

(동향) 파나마 운하 통행 제한과 중국 항만 체선으로 공급 제약 지속, 수에즈 복귀로 유럽항로 공급 여건 완화

- 파나마 운하는 9월 3일부터 일일 통행 슬롯을 36척에서 34척으로 줄였으며 9월 15일부터는 이를 32척으로 추가 감축할 예정임. 네오파나마스의 최대 하용 흘수도 9월 2일부터 14.63m로 낮아졌으나 이후 예정되었던 추가 인하 조치는 연기됨. 통행권 경매 가격이 급등하면서 SK가스는 LPG선 G.Spirit의 9월 1일 통행권을 확보하기 위해 530만 달러를 지불하며 역대 최고가를 기록함
- 상하이와 닝보항은 반복되는 태풍의 영향으로 체선이 지속되고 있으며 상하이항에서는 일부 선박의 접안 대기가 최대 11일까지 확대됨. 머스크는 정시성과 서비스 안정성 제고를 위해 아시아 서비스 'A04'를 'A14'에 통합하고 개편된 서비스에서 상하이 기항을 제외하는 등 네트워크 개편을 진행함
- 수에즈 복귀는 선사별·서비스별로 선택적으로 진행되고 있음. 2026년 1~8월 수에즈 통과 컨테이너선은 1,186척으로 전년 동기(1,230척)보다 감소했으나 통과 선박량은 55% 증가해 대형선 중심의 복귀가 진행되고 있으며 항해거리 단축에 따른 가용 선박 증가는 유럽항로 운임의 하락 요인으로 작용하고 있음

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		8.31-9.4	8.24-8.28	전주대비차이	
운임	종합운임지수	3,590	3,510	▲	81 2.3%
	유럽항로	2,643	2,716	▼	-73 -2.7%
	미서안항로	7,242	6,940	▲	302 4.4%
	미동안항로	10,324	10,046	▲	278 2.8%
	중동항로	6,135	6,139	▼	-4 -0.1%
	한국항로	248	232	▲	16 6.9%
	동남아항로	893	796	▲	97 12.2%
	일본항로(도쿄, 요코하마)	328	334	▼	-6 -1.8%
	일본항로(오사카, 고베)	319	319	-	- -

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 (9.4)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		4주선	13주선	26주선				
SCFI 종합지수	3,590	▲ +3.6%	▲ +10.2%	▲ +36.0%	정배열	▲	+9.6%	83.0
유럽항로	2,643	▼ -5.1%	▼ -13.7%	▲ +9.2%	정배열	▼	-10.8%	54.4
미서안항로	7,242	▲ +4.7%	▲ +15.8%	▲ +58.7%	정배열	▲	+11.7%	79.1
미동안항로	10,324	▲ +4.2%	▲ +20.7%	▲ +66.2%	정배열	▲	+11.1%	90.3
중동항로	6,135	▲ +4.8%	▲ +22.4%	▲ +36.4%	정배열	▲	+16.7%	81.8
한국항로	248	▲ +10.2%	▲ +33.2%	▲ +41.0%	정배열	▲	+45.9%	77.9
동남아항로	893	▲ +15.7%	▲ +28.9%	▲ +43.6%	정배열	▲	+37.4%	86.3
일본항로	328	- +0.3%	- +0.3%	▲ +1.1%	정배열	▲	+1.5%	54.9

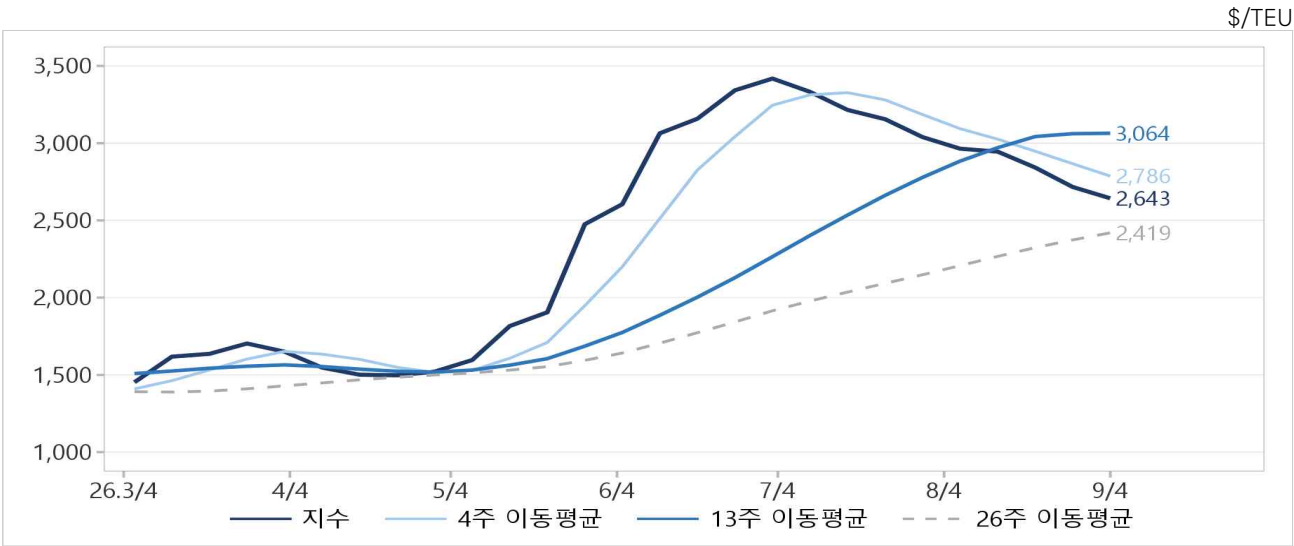
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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 추세를 유지함. 특히 동남아와 한국항로는 단기 이동평균선 대비 격차가 15.7%, 10.2%까지 확대됨. 반면 유럽항로는 정배열을 유지하고 있으나 운임이 단기와 중기 이동평균선을 각각 5.1%, 13.7% 하회하며 단기 약세가 지속됨

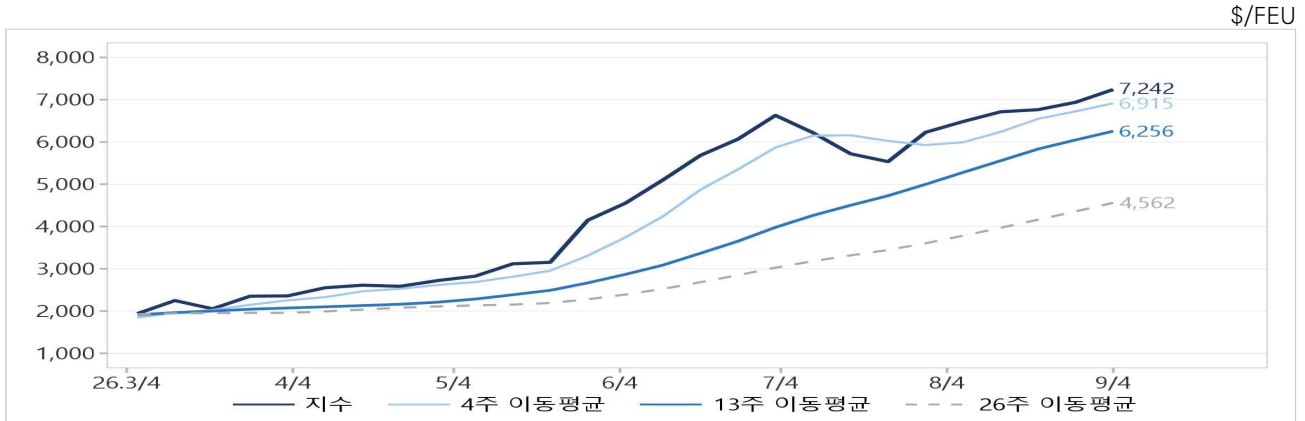
유럽항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 31- 9월 4일 구간임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

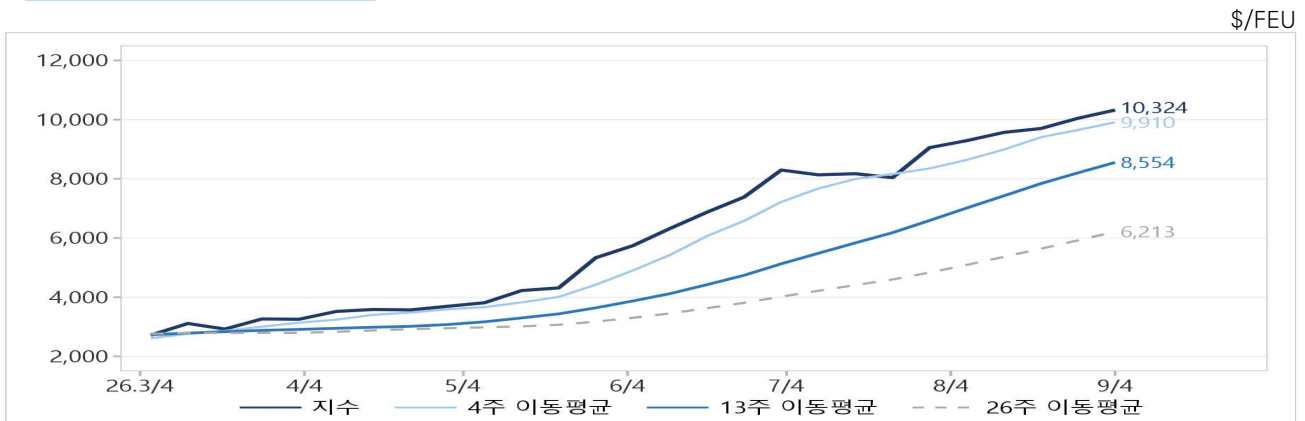
I 컨테이너선 운임 추세

미서안항로 운임의 이동평균 추이



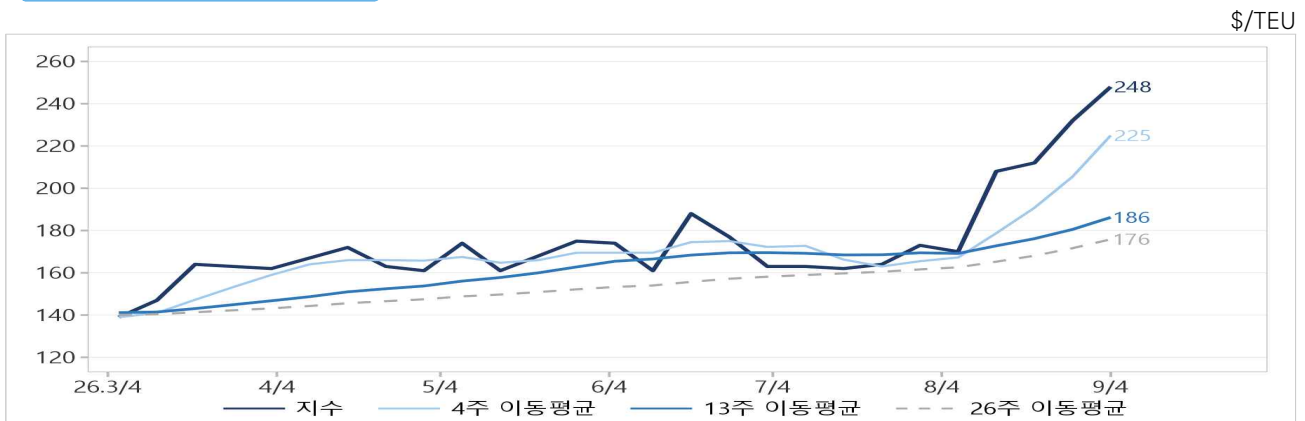
주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 31- 9월 4일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

미동안항로 운임의 이동평균 추이



주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 31- 9월 4일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

한국항로 운임의 이동평균 추이

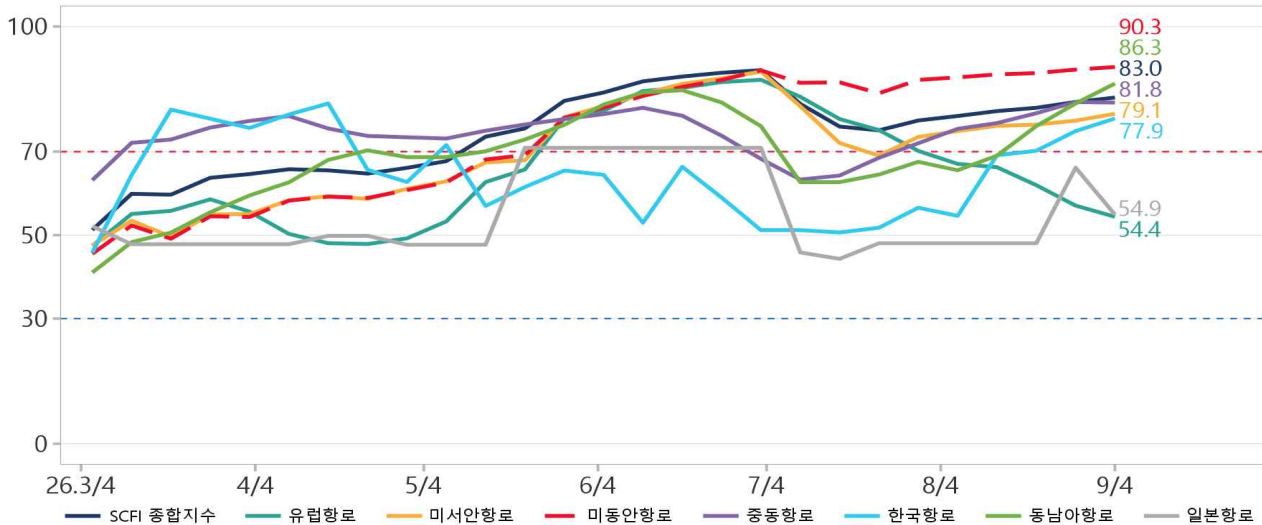


주: 4주선은 단기, 13주선은 중기, 26주선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 31- 9월 4일 구간임
 자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 강도

- 마주, 중동, 한국, 동남아항로의 RSI는 모두 70을 상회하며 높은 운임 강도를 유지함. 특히 미동안은 90.3으로 가장 높은 수준을 기록했으며 동남아와 중동도 각각 86.3, 81.8로 높은 상승 강도를 나타냄. 반면 유럽항로는 54.4로 하락하며 운임 강도가 약화됨

컨테이너선 주요 항로 RSI(14주)

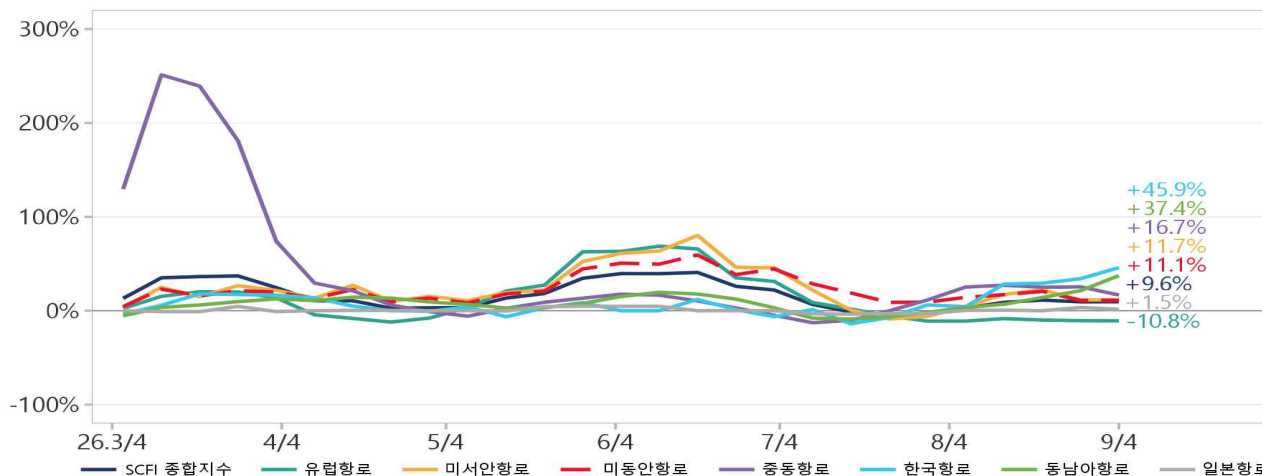


주: RSI(상대강도지수)는 최근 14주 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음. SCFI는 주간지수이므로 산출 단위는 14주임
자료: 상하이해운거래소, Clarksons

컨테이너선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 한국항로가 전주 34.1%에서 45.9%로 확대되며 가장 높은 상승 탄력을 기록함. 동남아항로도 21.3%에서 37.4%로 크게 상승함. 미주항로는 10% 이상의 플러스 모멘텀을 유지한 반면 중동항로는 25.4%에서 16.7%로 상승 탄력이 둔화되었으며 유럽항로는 -10.8%로 하락 모멘텀이 지속됨

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

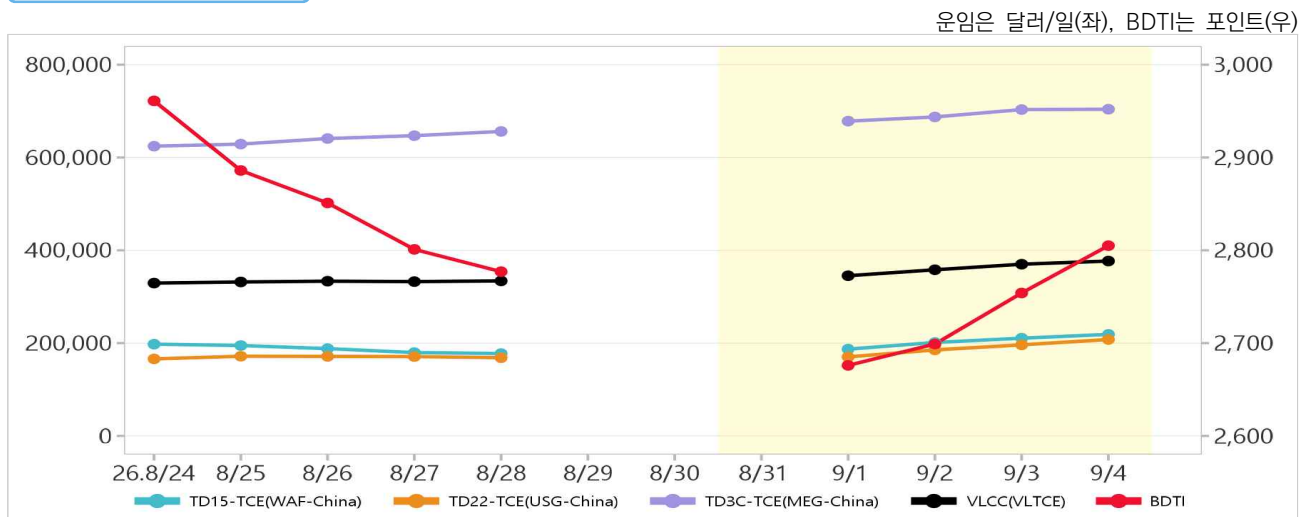
(운임) 주요 VLCC 항로 운임 전반적으로 상승, 중동-중국 항로 고점 재차 경신

- 중동-중국 항로(TD3C-TCE)는 전주 대비 8.4% 상승한 693,264달러/일로 사상 최고 수준을 이어가며 평균 운임 상승을 견인함. 미걸프-중국 항로(TD22-TCE)는 11.9% 상승한 189,911달러/일, 서아프리카-중국 항로(TD15-TCE)는 9.0% 상승한 204,446달러/일로 전주의 조정에서 벗어나 재상승함. BDTI는 주간 평균 기준 전주 대비 4.3% 하락한 2,734포인트를 나타냈으나, 일별로는 주 후반으로 갈수록 상승하며 반등 흐름을 보임

(동향) 유조선 피격 재발로 호르무즈 해협 통항량 급감, 가용선복 축소로 인한 고운임 기조가 지속될 것으로 전망

- 지난달 31일 사우디산 원유를 적재한 유조선 2척이 호르무즈 해협에서 정체불명의 발사체에 잇따라 피격되는 등 8월 24일 이후 여섯 번째 유조선 공격이 발생함. 이에 다음 날 해협 통과 선박이 5척으로 전날(10척)의 절반 수준으로 감소하고 브렌트유가 배럴당 90달러를 상회하는 등 시장 불안이 재확산되었으며, 9월 말까지 통항이 정상 수준을 회복할 것이라는 기대가 약화되면서 전 항로 운임이 일제히 상승함
- 지난 5일에는 이란 혁명수비대의 미 해군 함정 공격 이후 미국이 이란 유조선 3척을 타격했으며, 이란도 비승인 항로를 운항한 유조선 3척과 미국 관련 선박 3척을 표적으로 삼는 등 보복전 양상이 확산됨. 최근 10일간 해협 통과 원자재 운반선이 일평균 10척으로 5월 이후 최저 수준까지 줄어든 가운데, 상선이 미·이란 간 상호 압박 수단으로 직접 노출됨에 따라 선주의 통항 기피와 가용 선복 제약이 심화되고 있어 운임의 상방 압력이 이어질 것으로 전망됨

원유선 운임 추이



자료: Clarksons

BDTI 및 주요 항로별 운임

구분	8.31-9.4	8.24-8.28	(BDTI: 포인트, 스왑운임: 달러/일)			
			전주대비차이			
BDTI	2,734	2,855	▼	-122	-4.3%	
VLCC	362,541	332,242	▲	30,298	9.1%	
TD3C-TCE(MEG-China)	693,264	639,480	▲	53,784	8.4%	
TD22-TCE(USG-China)	189,911	169,709	▲	20,203	11.9%	
TD15-TCE(WAF-China)	204,446	187,539	▲	16,907	9.0%	

자료: Clarksons, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 보합

기술분석

Ⅰ 탱커선 주요 기술지표 요약

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

구분	종가 (9.4)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
VLCC	376,871	▲ +5.6%	▲ +25.9%	▲ +57.0%	정배열	▲	+59.9%	92.0
TD3C	704,025	▲ +2.7%	▲ +20.5%	▲ +56.1%	정배열	▲	+46.3%	93.4
TD22	207,784	▲ +11.9%	▲ +36.3%	▲ +59.1%	정배열	▲	+74.8%	83.3
TD15	218,803	▲ +9.9%	▲ +35.8%	▲ +58.0%	정배열	▲	+104.3%	77.9

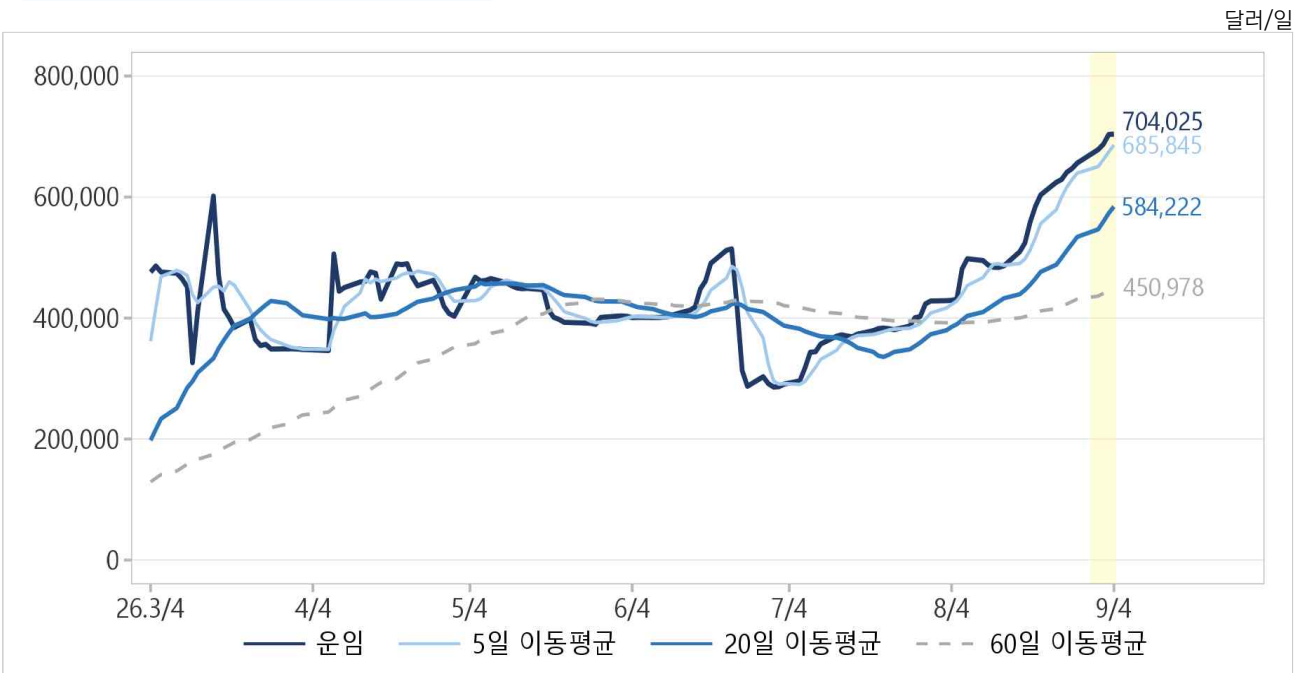
▲ 상회 ▼ 하회 - 근접

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 단기, 중기, 장기 이동평균선을 상회하며 상승 추세가 강화됨. 특히 전주 단기 이동평균선을 하회했던 TD22와 TD15는 이번 주 운임이 상승하면서 5일선을 각각 11.9%, 9.9% 상회해 단기 상승세로 전환됨. TD3C와 VLCC도 중·장기 이동평균선을 큰 폭으로 상회하며 상승 흐름을 지속함

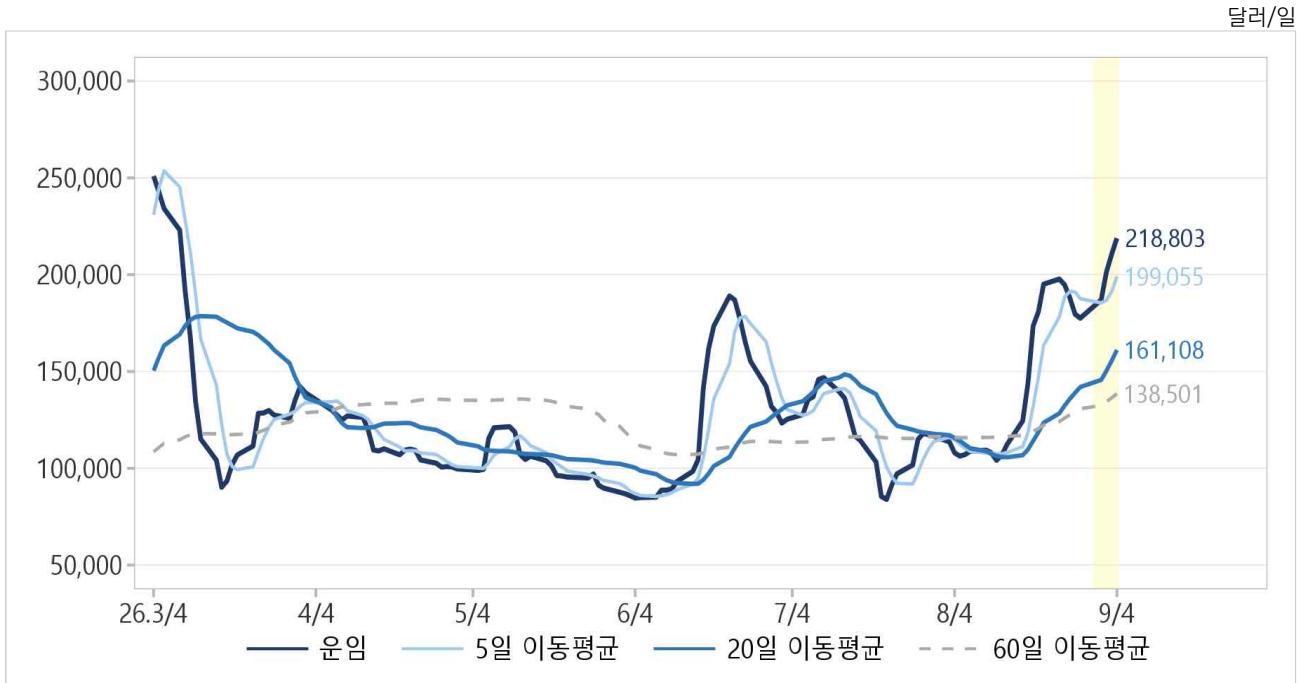
TD3C(중동-중국) 운임의 이동평균 추이



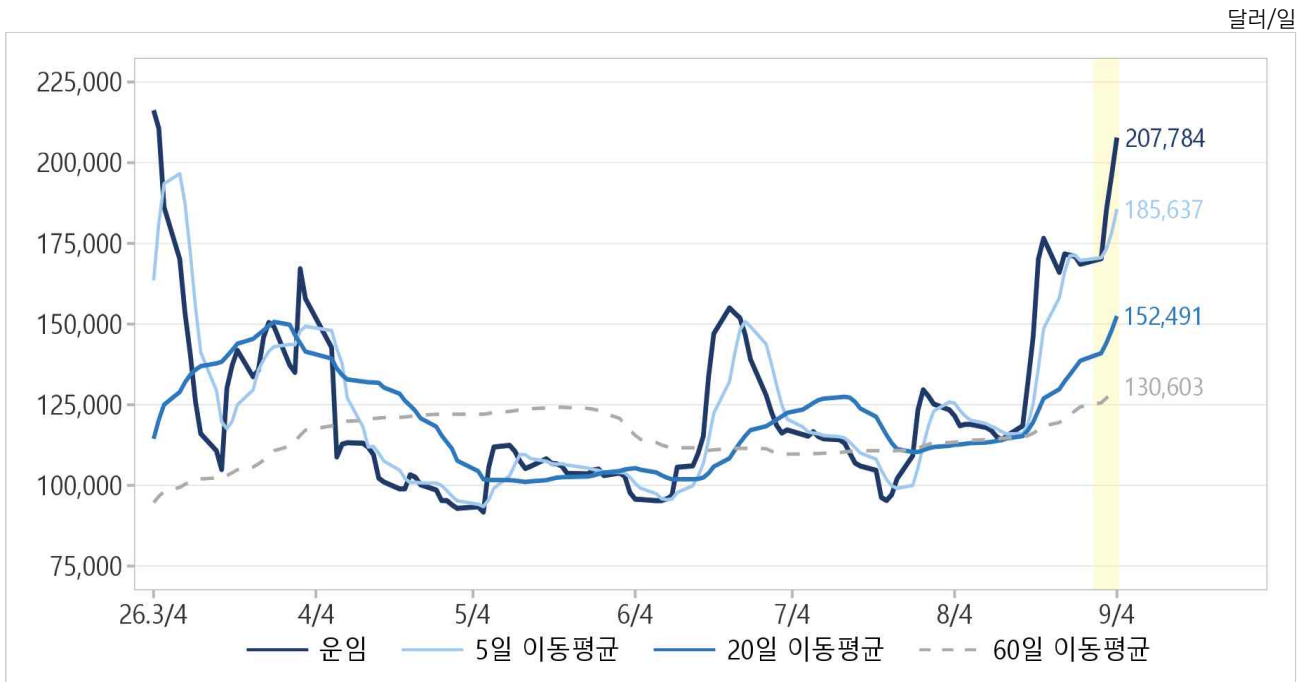
주: 5일선은 단기, 20일선은 중기, 60일선은 장기 추세를 나타냄. 노란 음영은 8월 31- 9월 4일 구간임
자료: Clarksons

I 탱커선 운임 추세

TD15(서아프리카-중국) 운임의 이동평균 추이



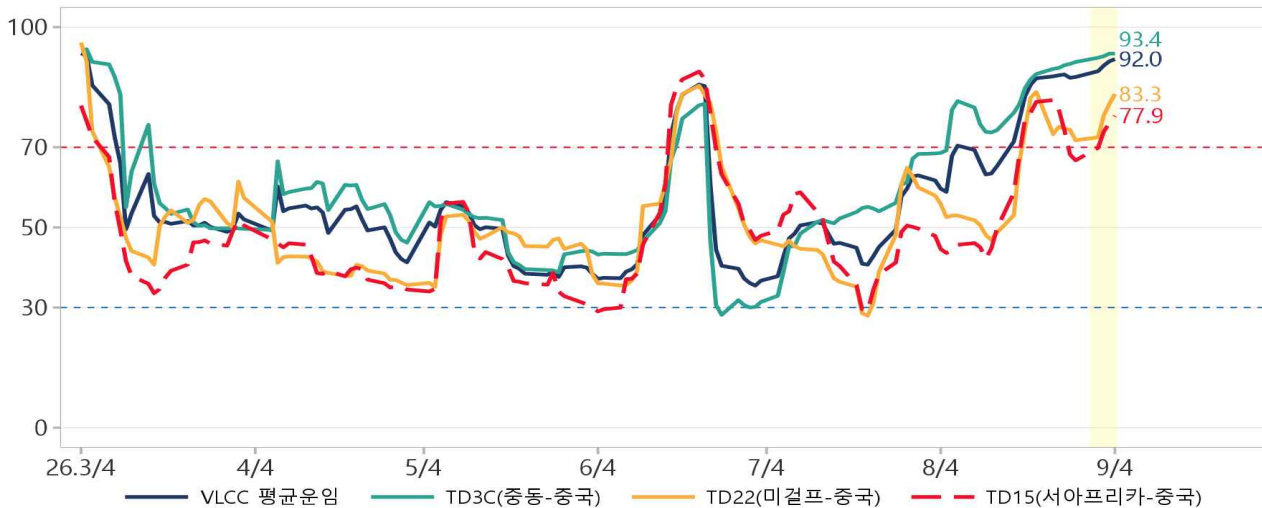
TD22(미걸프-중국) 운임의 이동평균 추이



Ⅰ 탱커선 운임 강도

- 주요 항로의 RSI는 모두 70을 상회하며 높은 운임 강도를 나타냄. TD3C와 VLCC는 각각 93.4와 92.0으로 전주보다 상승했으며 TD22도 83.3으로 운임 강도가 확대됨. 특히 TD15는 전주 66.7에서 77.9로 상승하며 과매수 구간에 진입함

탱커선 주요 항로 RSI(14일)



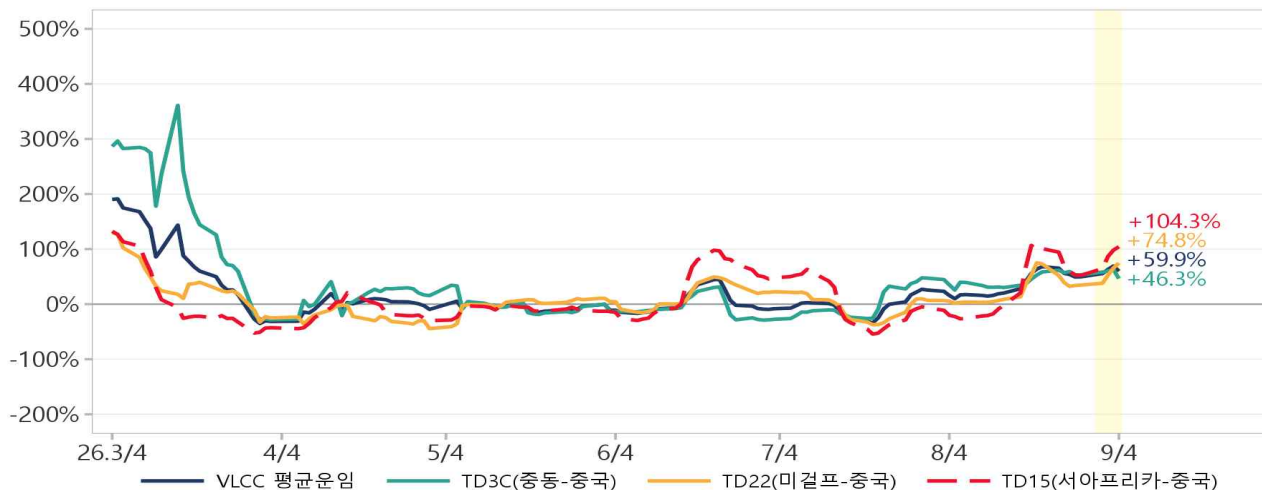
주: RSI(상대강도지수)는 최근 14일 동안의 상승분과 하락분의 상대적 크기를 0~100으로 나타낸 지표이며 추세의 방향이 아닌 과열, 침체 정도를 측정함. 70 이상은 과매수, 30 이하의 과매도, 50은 상승과 하락 압력의 균형점으로 해석함. 다만 강한 추세 구간에서는 70 이상 또는 30 이하가 장기간 유지될 수 있어 수준 자체보다 방향 전환 시점에 유의할 필요가 있음

자료: Clarksons

Ⅰ 탱커선 운임 모멘텀

- 4주 모멘텀은 TD15가 전주 52.1%에서 104.3%, TD22가 34.6%에서 74.8%로 크게 확대되며 상승 탄력이 강화됨. 반면 TD3C는 53.3%에서 46.3%로 다소 둔화되었으나 여전히 높은 플러스 모멘텀을 유지했으며 VLCC평균 운임도 59.9%의 강한 상승 흐름을 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

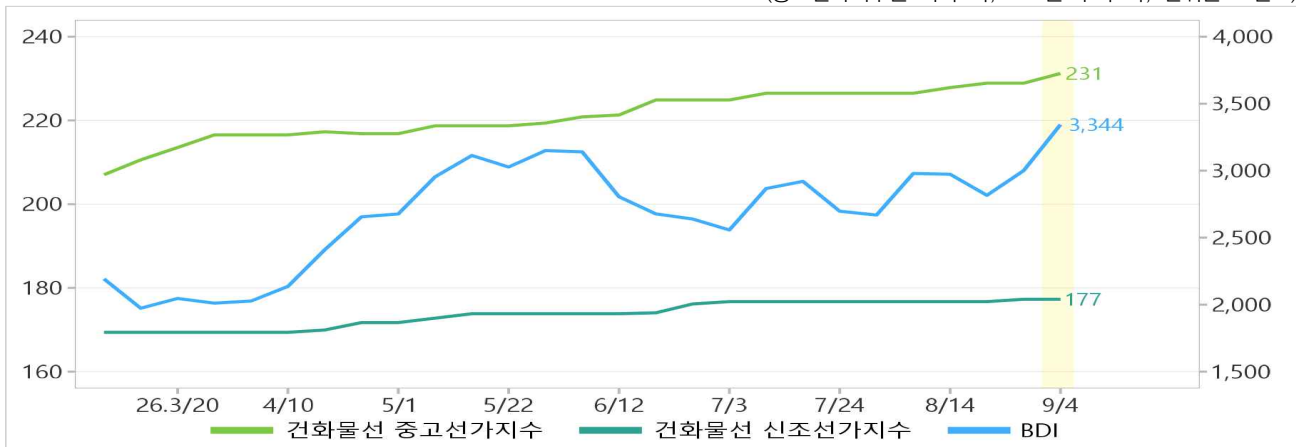
동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 전주 대비 0.5% 상승한 반면 신조선가지수는 완만한 상승세를 보임

구분	종가 (9.4)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		5일선	20일선	60일선				
신조선가지수	177	- +0.2%	- +0.5%	▲ +2.0%	정배열	▲	+0.3%	98.1
중고선가지수	231	- +0.9%	▲ +2.1%	▲ +4.3%	정배열	▲	+2.1%	98.3

BDI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, BDI는 우측 축, 단위는 포인트)



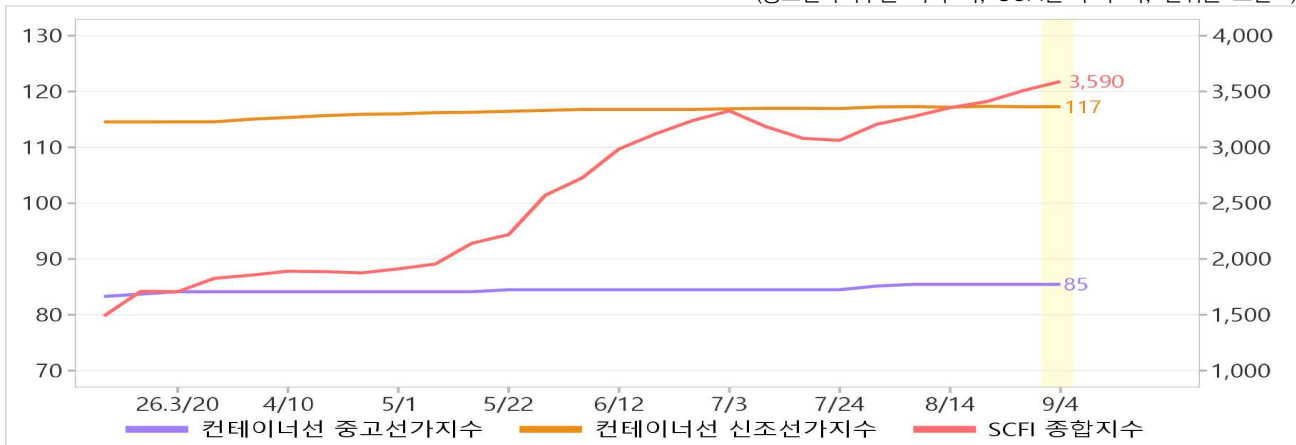
자료: Clarksons

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 4주 연속 보합을 유지했으며 신조선가지수도 전주와 유사한 수준을 유지함

구분	이번주 (9.4)	이동평균 대비			이동평균 배열	4주 모멘텀		RSI (14)
		4주선	13주선	26주선				
신조선가지수	117	- -0.0%	- +0.2%	- +0.8%	정배열	-	-0.0%	78.1
중고선가지수	85	- +0.0%	- +0.6%	▲ +1.1%	정배열	▲	+0.0%	100.0

SCFI와 중고선가 지수 추이

(중고선가지수는 좌측 축, SCFI는 우측 축, 단위는 포인트)



자료: Clarksons

5. 주요 해운지표

(2026.9.4.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	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	38.5	-	38.5	36.2	38.5	37.2	36.2	37.5	36.6
	수프라막스선	35.5	-	35.5	33.2	35.5	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	-	130.5	128.0	130.5	129.1	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	104.0	▲4.0	104.0	62.0	104.0	82.6	53.0	62.0	56.8
건화물선	케이프선 5년	74.0	▲1.5	74.0	67.0	74.0	70.3	62.0	66.0	63.3
	파나막스선 5년	41.5	▲0.5	41.5	33.0	41.5	37.7	30.5	34.0	32.3
	수프라막스선 5년	39.0	▲0.5	39.0	32.0	39.0	36.7	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 10년	41.0	-	41.0	37.0	41.0	39.7	31.0	37.0	35.3

자료: Clarksons

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	559.9	▲11.2	559.9	355.6	730.5	543.1	337.1	476.6	422.4
	Singapore	642.1	▼7.6	642.1	358.2	926.4	579.0	347.1	516.1	432.3
	Korea	702.4	▲61.6	702.4	384.7	1,173.6	647.9	372.6	527.7	460.5
	Hong Kong	689.1	▲20.5	689.1	389.6	935.6	616.8	366.2	524.7	450.8
VLSFO	Rotterdam	680.9	▲13.7	680.9	407.2	800.9	625.4	388.6	554.0	477.1
	Singapore	836.2	▲31.1	836.2	425.1	1,107.3	720.9	424.2	602.8	508.5
	Hong Kong	862.6	▲37.5	862.6	441.3	1,108.2	740.2	440.9	604.1	519.5
	Korea	917.4	▲115.2	917.4	433.5	1,374.6	773.2	426.6	613.4	534.7

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)	101.5	▲1.2	101.5	96.1	110.5	103.7	92.8	107.6	102.1
연료탄 (\$/Tonne)	중국 친황다오 (Q5500)	128.7	▲1.3	128.7	99.6	128.7	115.4	87.2	116.0	98.2
원료탄 (\$/Tonne)	중국 허난성 (EXW Henan)	279.2	▲13.9	279.2	190.4	279.2	222.0	161.1	229.2	190.6
곡물 (\$/Tonne)	대두(국제)	476.5	▲18.6	476.5	381.7	476.5	424.3	355.5	418.5	381.9
	옥수수(국제)	203.3	▲4.3	203.3	161.9	203.3	175.6	148.8	195.7	173.1
	밀(국제)	273.9	▲8.8	273.9	187.1	273.9	221.5	183.9	217.9	196.1

자료: 한국광해광업공단, 한국농촌경제연구원

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)								
단위: 백만불								
		7월	6월	5월	2026년 합계	2025년 합계	2024년 합계	2023년 합계
ASEAN	수출	18,806	18,196	15,828	106,889	122,489	114,011	109,123
	수입	8,891	8,724	7,381	57,570	82,183	78,828	78,033
NAFTA	수출	19,855	22,739	18,636	127,793	145,115	151,717	136,353
	수입	11,231	9,574	9,229	65,040	88,405	86,499	85,097
EU28	수출	10,279	8,368	6,803	53,781	77,300	74,722	74,147
	수입	6,304	7,249	6,574	46,598	71,303	69,321	73,011
BRICs	수출	25,405	23,189	21,749	142,268	162,532	162,194	154,128
	수입	18,653	18,367	17,039	116,608	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