# Weekly Market Report

Sep. 21
2026

본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

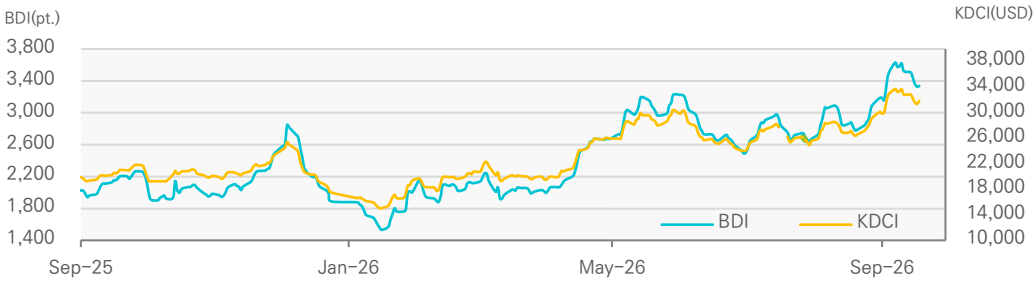
## 주간 요약

| | |
|---|---|
| Drybulk | 태평양 선복 증가와 화물 수요 둔화로 케이프·파나막스가 동반 약세를 보이며 하락세 지속 |
| Container | 중국 국경절 수요와 아시아 항만체선에 따른 공급제약으로 SCFI 소폭 상승 |
| Tanker | 하절기 원유 수요가 증가세를 보인 가운데 호르무즈 해협 및 홍해 지정학적 리스크 고조로 유조선 전반의 운임 강세 지속 |
| Sale & Purchase | 신조가 견조한 발주 수요에 상승세, 중고가 거래 활발에 상승세, 해체가 보합세 유지 |

## 주요 지표

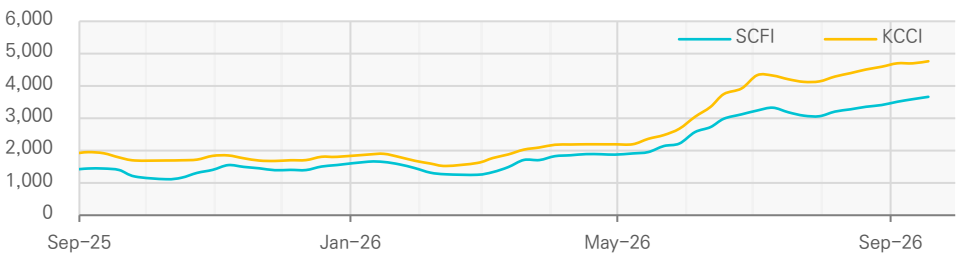
### Drybulk

BDI & KDCI



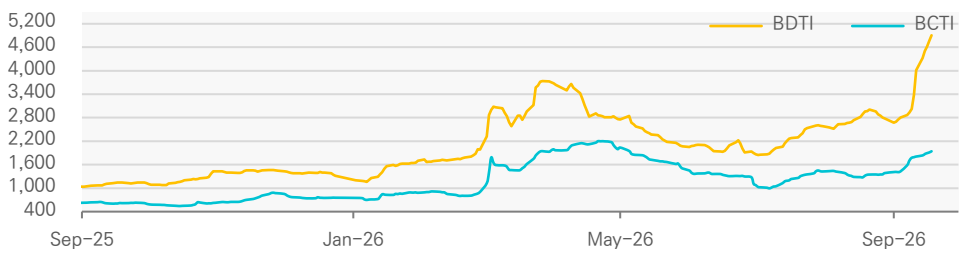

### Container

KCCI & SCFI



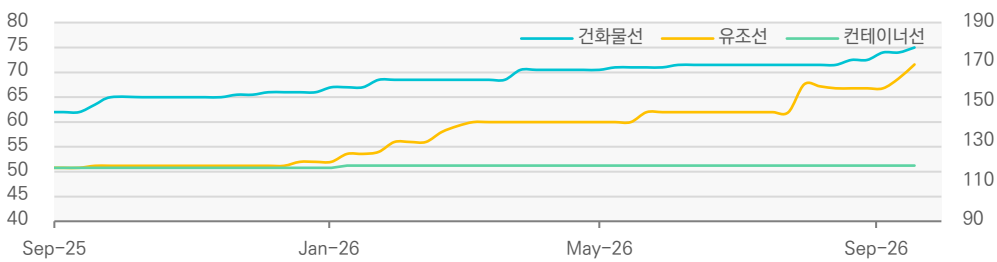

### Tanker

BDTI & BCTI




### SH Price

5 yr Cape
VLCC
13K TEU



| BDI | 9/18 | 9/11 | 증감(률) | | KDCI | 9/18 | 9/11 | 증감(률) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 3,370 | 3,507 | ▼ 137 | 3.9% | | 31,875 | 32,880 | ▼ 1,005 | 3.06% |

## Cape 대서양 장거리 화물 지지에도 태평양 선복 부담으로 하락

- C3는 2.0% 상승, C5는 7.1% 하락해 주요 철광석 항로의 방향이 엇갈렸으며, 전주 약세는 태평양에 집중된 것으로 판단됨
- 호주 철광석 선적량은 전주 대비 14.6% 증가했으나 C5 운임은 주 후반 톤당 16달러 중반 수준까지 하락함. 물동량 증가에도 운임이 하락한 점을 감안하면, 태평양 가용선복 증가와 선복의 상대적 우위가 주된 원인으로 판단됨
- 브라질 철광석 선적량은 전주 대비 11.6% 감소했음에도 C3 운임은 주 후반 톤당 43달러까지 상승함. 브라질·서아프리카 화물 대비 적기 선복 유입이 제한된 가운데 10월 중순 장거리 성약이 집중되며 대서양 선복이 상대적으로 타이트해진 영향으로 판단됨
- FFA 시장에서는 10월물이 현물과 유사한 수준을 보인 반면 4분기물은 현물 대비 낮은 수준을 형성해, 현물 운임의 점진적 조정 가능성이 가격에 반영됨
- 호주 신규 성약 회복 여부를 조정 요인으로 본 전주 전망은 부분 실현됨. 호주 철광석 물동량 자체는 증가했으나 운임은 하락해 수요보다 선복 여건의 영향이 더 크게 나타남. 금주는 대서양의 하방 지지에도 태평양 약세가 상단을 제한하며 약보합이 예상됨

| BCI | 9/18 | 9/11 | 증감(률) | | KCI | 9/18 | 9/11 | 증감(률) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 평균 | 52,315 | 55,139 | ▼ 2,824 | 5.1% | 평균 | 56,463 | 59,605 | ▼ 3,142 | 5.3% |
| F/H | 87,333 | 87,611 | ▼ 278 | 0.3% | F/H | 86,045 | 89,130 | ▼ 3,085 | 3.5% |
| T/A | 54,750 | 56,313 | ▼ 1,563 | 2.8% | T/A | 54,550 | 55,473 | ▼ 923 | 1.7% |
| Pac RV | 50,341 | 57,379 | ▼ 7,038 | 12.3% | Pac RV | 50,380 | 57,637 | ▼ 7,257 | 12.6% |

## Panamax 중국·인도향 석탄 수요 둔화와 태평양 선복 증가가 겹치며 하락

- 대서양과 태평양 모두 조정을 보인 가운데 북태평양 및 인도네시아·호주발 성약은 지속됐으나, 증가한 선복을 흡수하기에는 충분하지 않았던 것으로 판단됨
- 브라질 곡물 선적량은 전주 대비 약 7% 감소한 반면 미국은 약 6% 증가함. 남미 곡물 성약도 다수 확인됐으나 5TC를 하회하는 성약 사례도 확인되며 화물 유입에도 운임 지지는 제한됨
- 북태평양 곡물과 호주·인도네시아 석탄 성약은 이어졌으나 전체 중국·인도향 석탄 물동량도 각각 전주 대비 약 21%, 35% 감소. 태평양 공선 증가까지 감안하면, 신규 화물이 선복 증가를 충분히 흡수하지 못한 것으로 판단됨
- FFA 시장에서는 10월물과 4분기물이 현물 대비 높은 수준을 유지해 계절적 수요에 따른 회복 가능성이 반영됨. 다만 성약 지속에도 운임 수준은 낮아지고 있어, 향후 화물 증가 속도가 선복 유입을 상회하는지가 현물 반등의 핵심 조건으로 판단됨
- 전주 보합 전망보다 약세 폭이 크게 나타남. 다만 태평양 석탄 화물 둔화 시 하락 가능성이 있다는 조건은 실현됨. 금주는 곡물 성약이 증가할 경우 반등 여지가 있으나, 태평양 선복 부담이 해소되지 않을 경우 반등 폭은 제한될 것으로 전망됨

| BPI | 9/18 | 9/11 | 증감(률) | | KPI | 9/18 | 9/11 | 증감(률) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 평균 | 20,262 | 21,662 | ▼ 1,400 | 6.5% | 평균 | 22,505 | 23,311 | ▼ 806 | 3.5% |
| F/H | 29,598 | 30,703 | ▼ 1,105 | 3.6% | F/H | 30,550 | 31,207 | ▼ 657 | 2.1% |
| T/A | 18,859 | 20,077 | ▼ 1,218 | 6.1% | T/A | 20,761 | 21,555 | ▼ 794 | 3.7% |
| Pac RV | 20,400 | 22,163 | ▼ 1,763 | 8.0% | Pac RV | 20,854 | 21,711 | ▼ 857 | 3.9% |

## Supramax 북태평양과 동남아 화물 증가로 태평양 강세 주도

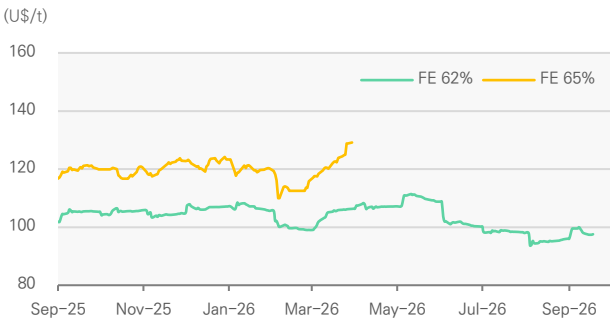
- 북태평양과 동남아 화물이 증가한 선복을 흡수하며 태평양 강세를 주도하며 전주 대비 2.8% 상승
- 대서양에서는 미 걸프 등 일부 화물 성약이 이어졌으나 북미 화물량 둔화로 추가 상승은 제한된 반면, 남대서양은 즉시 가용 선복 감소와 지중해·유럽 단기 화물이 하방을 지지함
- 태평양은 북태평양과 동남아 신규 화물이 이어지며 강세를 주도함. 인도네시아발 동남아·인도향 및 북중국발 중장거리 성약이 증가한 선복을 흡수하면서, 태평양 공선 증가에도 운임은 상승

| BSI | 9/18 | 9/11 | 증감(률) | | KSI | 9/18 | 9/11 | 증감(률) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 평균 | 22,332 | 21,728 | ▲ 604 | 2.8% | 평균 | 21,951 | 21,429 | ▲ 522 | 2.4% |
| F/H | 31,312 | 31,383 | ▼ 71 | 0.2% | F/H | 32,070 | 30,733 | ▲ 1,337 | 4.4% |
| T/A | 27,464 | 27,556 | ▼ 92 | 0.3% | T/A | 29,047 | 29,040 | ▲ 7 | 0.0% |
| Pac RV | 20,919 | 19,988 | ▲ 931 | 4.7% | Pac RV | 17,615 | 17,299 | ▲ 316 | 1.8% |

## Steel Price (China)

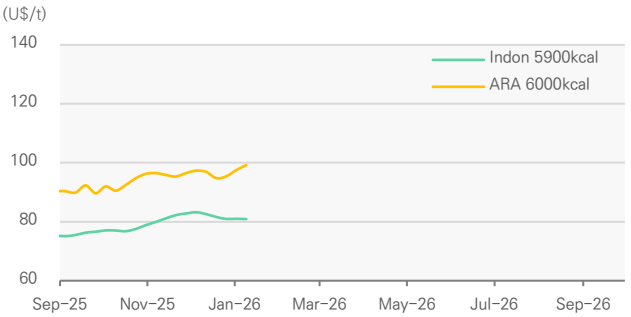



## Iron ore Price



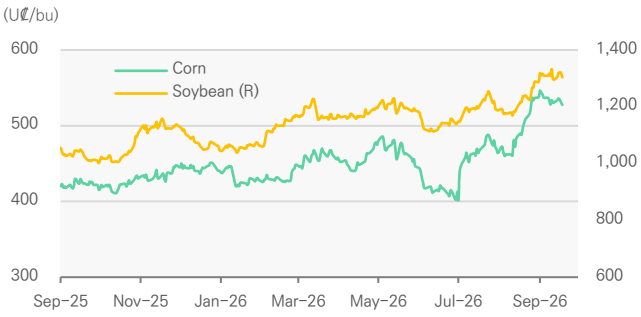

* 3월 중순 이후 Fe 65% 데이터 공백으로 대체 데이터 확보 중

## Steam Coal Price

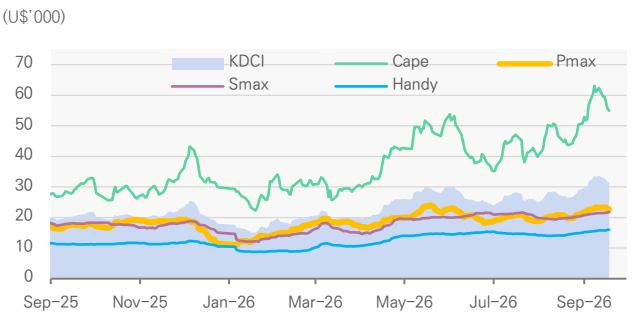



* 1월 중순 이후 데이터 공백으로 대체 데이터 확보 중

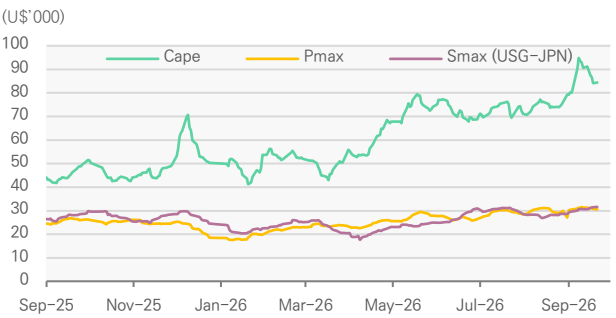
## Grain Price (U.S)



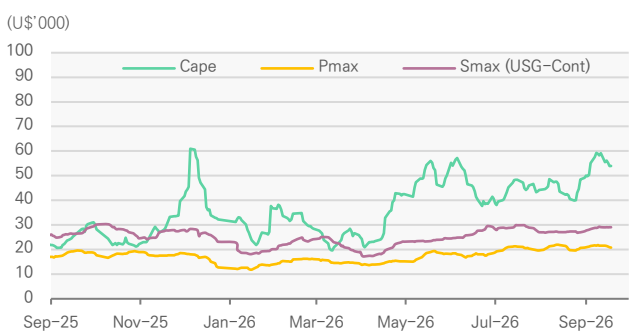

## KOBC Drybulk Composite Index



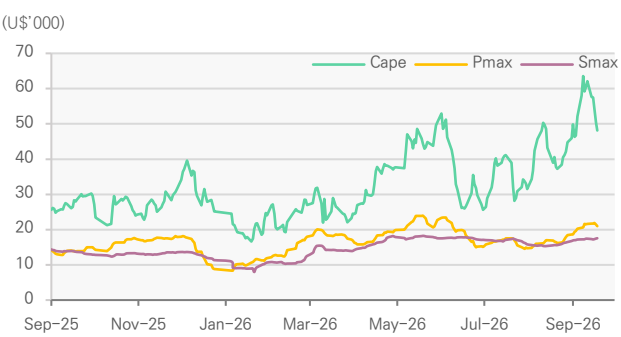

## Front-Haul




## Trans Atlantic




## Pacific Round Voyage




※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

## 종합

### 중국 국경절을 앞둔 선적 수요와 선사들의 선복 관리가 미주·아시아 운임 지지

- SCFI 지수는 3687.83pt로 전주 대비 25.65pt(0.7%) 상승
- 수요측면에서 미주는 국경절 이전 출하와 기존 물량이 겹치며 단기적인 선복 수요를 유지하고 있는 반면, 유럽은 성수기 이후 물량이 완화되는 흐름이 이어지고 있음. 특히 동남아는 연휴 전 중국발 역내 화물과 환적 수요가 집중되며 단기 수요가 강해짐
- 공급 측면에서는 중국 주요 항만의 지연이 동남아 후속 기항지로 전이되며 단기적으로 유효 선복을 제약하는 가운데, 유럽에서는 수에즈 복귀 확대에 따른 운항거리 단축으로 선박 회전이 개선되며 공급 부담이 확대되고 있음.다만 중국 국경절 이후 수요 감소에 대응한 선사들의 감편이 예정되어 있어 결항이 확대될 경우 가용 선복 감소가 운임 하락폭을 제한할 가능성이 있음
- KCCI지수는 미주·동남아 운임강세에 힘입어 상승했으나 유럽·지중해가 하락하며 상승폭 제한, 전주대비 1.4%상승한 4,760pt기록

## 미주항로

### 국경절 전 선적과 항만 지연이 유효선복을 제약하며 운임 상승

- 서안과 동안 모두 미국 수입 수요가 예상보다 길게 이어진 점이 공통적인 상승 기반이지만, 서안은 견조한 수입 수요와 동안발 일부 화물 전환, 동안은 파나마운하 통항 제약과 불안정한 선박 일정에 따른 공급 긴축이 상대적으로 더 영향을 미친 요인으로 작용함 . 그리고 중국 주요 항만의 기상·혼잡 문제가 두 항로 모두에서 선박 회전을 늦추면서 공급 부담을 높이고 있음
- Global Port Tracker는 미국 주요 컨테이너항의 9월 수입량을 231만TEU로 전망했는데, 이는 전년 동월 대비 9.6% 증가하고 연중 최대가 될 것으로 예상한 수치임. 즉 9월 수요가 당초 예상보다 강하게 유지되고 있는점과 극동 항만혼잡이 현물운임을 지지하고 있음
- 파나마 흘수 제한과 중국 태풍 이후 동안 서비스 지연이 길어지면서 화주들이 서안 항만을 이용하고 내륙운송으로 전환한 사례 증가

## 유럽항로

### 수요 둔화에 수에즈 복귀로 유효선복까지 늘어나며 운임 하락

- 6월에는 아시아-유럽 물량이 성수기에 진입하면서 선박이 사실상 만선에 가까운 상황이었고 선적 이월 위험도 높았지만, 9월에는 이러한 공급 부족이 완화함. 성수기 이후 수요가 약화되는 가운데 수에즈 복귀가 확대되면서, 유효선복 증가가 운임 하락을 가속시킴
- Sea-Intelligence는 유럽에서 아시아로 돌아오는 구간 수에즈 이용이 8월 18~26%에서 9월 25~47%, 지중해-아시아 구간은 57%까지 확대되었다고 발표함. 수에즈 운하 복귀가 시험적인 개별 통항에서 정기 서비스 단위로 확대되고 있다는 것을 알 수 있음
- 수에즈 구간에서 공급 여건이 점차 개선되는 반면, 유럽 주요항만(로테르담, 엔트워프 등)의 항만혼잡은 여전히 남아 있음

## 중동항로

### 호르무즈 통항 제약과 추가 할증료가 공급 부담 지속

- 호르무즈해협 통항 제약이 여전히 강하게 유지되는 있으며 호르무즈 폐쇄의 영향은 인도·스리랑카의 환적항으로도 이전되고있음
  - Nhava Sheva의 상반기 컨테이너 물동량이 13.6%, Colombo가 11.9% 증가
- 호르무즈의 공급 제약에도 불구하고 홍해·수에즈 복귀 확대와 직전 급등에 따른 조정이 맞물리면서 운임 상승세가 일시적으로 둔화

| | 9/18 | 9/11 | 증감 | |
|---|---|---|---|---|
| SCFI | 3,687.83 | 3,662.18 | ▲ | 25.65 |
| 美서안 | 7,560 | 7,339 | ▲ | 221 |
| 美동안 | 10,579 | 10,479 | ▲ | 100 |
| 유럽 | 2,425 | 2,545 | ▼ | 120 |
| 지중해 | 3,125 | 3,299 | ▼ | 174 |
| 동남아 | 1,104 | 1,010 | ▲ | 94 |
| 중동 | 6,246 | 6,311 | ▼ | 65 |
| 호주 | 2,944 | 2,755 | ▲ | 189 |
| 남미 | 7,703 | 8,555 | ▼ | 852 |
| 日서안 | 321 | 328 | ▼ | 7 |
| 日동안 | 333 | 336 | ▼ | 3 |
| 한국 | 397 | 366 | ▲ | 31 |
| 동서Africa | 3,873 | 3,949 | ▼ | 76 |
| 남Africa | 3,086 | 2,917 | ▲ | 169 |

* 美서안, 美동안: $/FEU, 그 외: $/TEU 사용

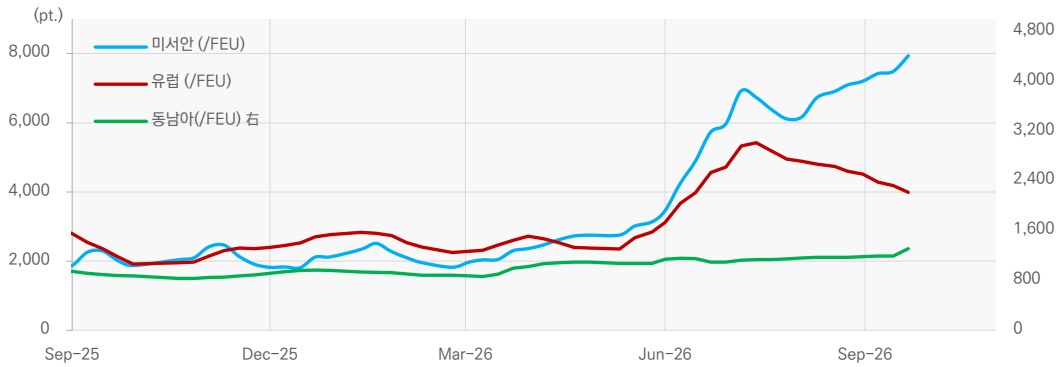
### 「수에즈 경유 확대…지연된 아시아-유럽 서비스 정상화 가속」(JOC_26.9.14.)

- 중국 주요 항만의 태풍에 따른 운항 차질로 아시아-유럽 항로의 정시성이 크게 악화되자, 선사들은 선박의 아시아 복귀를 앞당기기 위해 귀항편을 중심으로 수에즈 경유를 빠르게 확대하고 있음
- 특히 지중해-아시아 귀항 선복의 수에즈 경유 비중이 최대 60%에 달하며, Gemini도 수에즈 경유 서비스를 추가 확대함. 다만 후티-사우디 간 충돌이 격화되면서 홍해의 안보 불확실성과 돌발적인 재우회 가능성은 여전히 주요 리스크로 남아 있음

### 「인도발 서향 컨테이너 운임 급등세 둔화」(JOC_26.9.16.)

- 지난 두 달간 급등했던 인도발 미국·유럽향 운임은 9월까지 높은 선복 소진율이 이어지고 있으나, 성수기 화물 수요가 둔화되면서 10월 운임 및 부킹 문의가 감소하고 스팟 운임도 하향 조정되는 모습을 보임
- 8월 말 대비 미 동안행은 FEU당 최대 3,000달러, 북유럽행은 최대 1,500달러 낮아졌으며, 10월 하반기 추가 조정 가능성도 제기됨
- 다만, 선사들은 임시 결항이나 소형선 투입 등 선복 조절을 통해 운임 하락에 대응할 것으로 예상됨

KCCI
주요 항로
운임지수 추이

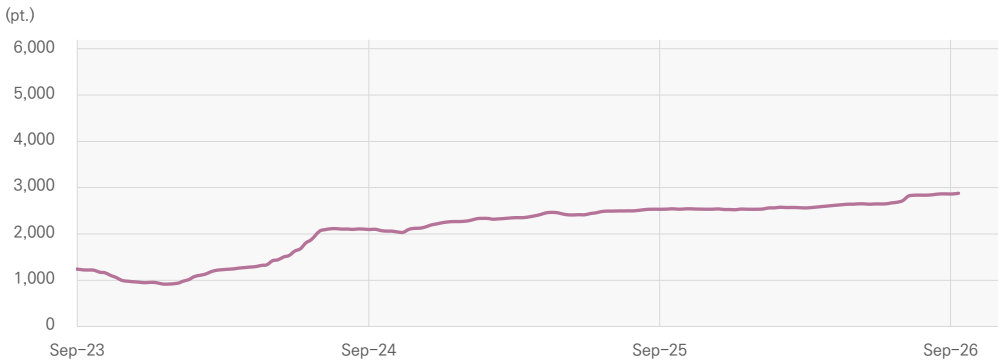



KCCI (KOBC Container Composite Index)

| Group | Code | Route | | Weight | 9/21 | 9/14 | 증감 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 종합지수 | KCCI | | | | 4,760 | 4,696 | ▲ 64 |
| Mainlane 원양항로 | KUWI | USWC | 북미서안 | 15.0% | 7,942 | 7,485 | ▲ 457 |
| | KUEI | USEC | 북미동안 | 10.0% | 11,284 | 11,019 | ▲ 265 |
| | KNEI | Europe | 북유럽 | 10.0% | 3,985 | 4,187 | ▼ 202 |
| | KMDI | Mediterranean | 지중해 | 5.0% | 4,349 | 4,632 | ▼ 283 |
| Non-Mainlane 중장거리항로 | KMEI | Middle East | 중동 | 5.0% | 8,711 | 8,767 | ▼ 56 |
| | KAUI | Australia | 오세아니아 | 5.0% | 4,842 | 4,649 | ▲ 193 |
| | KLEI | Latin America East Coast | 중남미동안 | 5.0% | 8,767 | 8,770 | ▼ 3 |
| | KLWI | Latin America West Coast | 중남미서안 | 5.0% | 6,653 | 6,862 | ▼ 209 |
| | KSAI | South Africa | 남아프리카 | 2.5% | 3,814 | 3,767 | ▲ 47 |
| | KWAI | West Africa | 서아프리카 | 2.5% | 4,761 | 4,964 | ▼ -203 |
| Intra Asia 연근해항로 | KCI | China | 중국 | 15.0% | 56 | 56 | - |
| | KJI | Japan | 일본 | 10.0% | 238 | 234 | ▲ 4 |
| | KSEI | South East Asia | 동남아 | 10.0% | 1,313 | 1,196 | ▲ 117 |

* 부산항 선적, 해상 수출 SPOT 운임, USD, 전 항로 40FT Dry Container 기준

컨테이너선 용선지수
추이 (HRCI)




| 선형 (TEU) | 건조 년도 | 용선 기간 | $/Day | 성약 주차 | Trend |
|---|---|---|---|---|---|
| 700 | 2007 | 8-10M | 18,700 | 9월3주 | ▲ |
| 1,700 | 2009 | 23-25M | 25,000 | 9월3주 | ▲ |
| 2,500 | 2027 | 11-13M | 38,000 | 9월3주 | ▼ |
| 4,400 | 2003 | 23-25M | 45,000 | 9월2주 | ▼ |
| 6,800 | 2027 | 23-25M | 57,000 | 8월4주 | ▲ |
| 9,000 | 2005 | 35-37M | 35,000 | 8월4주 | ▼ |
| 13,000+ | 2014 | 84M | 49,000 | 9월3주 | ▲ |

※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

## 원유선

- VLCC: 중동 시장, 동절기 대비 중국의 원유 조달 수요가 중동 뿐만 아니라 대서양권까지 확대되는 가운데 사우디 동-서 파이프라인 가동 차질로 인해 홍해 얀부(Yanbu)항을 통한 홍해 수출 여력이 축소되자 소하르(Sohar)항 등 오만 연안 STS(ship-to-ship)를 활용한 대체 수송에 필요한 용선 수요 확대로 항로 주간 약 25% 급등.
  - 공급 측면에서도 오만 연안 STS를 활용한 대체 수송이 확대되면서 VLCC가 셔틀(shuttle) 및 이와 연계된 장거리 항로에 투입되는 등 기존보다 많은 선복을 필요로 하는 운송 구조가 형성된 상황에서 금주 또한 강세 흐름 지속 전망
- Suezmax: 서아프리카 시장, VLCC 초강세에 따른 대체 수요(Suezmax split)와 가이아나(Guyana)·美걸프 등 대서양 수요 유입으로 WS 450pt 대의 고운임을 유지한 강보합세 지속. 공급 측면에서는 대서양 전역의 수요 증가로 가용선복 소진이 빠르게 진행된 가운데 선주 우위 수급 구조가 지속되었으며 금주도 제한적인 가용선복과 견조한 대서양 화물 수요로 강보합세 흐름 지속 전망
- Aframax: 중동 시장, 후자이라(Fujairah) 및 오만 선적 아시아향 용선활동 증가 뿐만 아니라 싱가포르·서인도권에서도 원유·연료유 화물 유입이 활발해지면서 주간 대비 약 52.6% 폭등. 공급 측면에서는 중동 지정학적 리스크가 지속되는 가운데 대서양 시장까지 강세를 보이면서 선주들의 서아프리카·대서양 이동까지 선택지가 확대되었고 금주도 유사한 흐름의 선주 우위 시장 지속 전망

## 제품선

- LR2: 중동 시장, 호르무즈 해협 통항 제약으로 페르시아만과 오만만(Gulf of Oman) LR2 용선 활동 자체는 제한적이었으나 이미 WS 800pt 선을 넘어선 초고운임에도 9월 말 화물 수요 및 문의(enquiry) 지속으로 실제 체감되는 화물 수요는 견조한 상황 유지. 공급 측면에서도 다수의 비공개 성약 등으로 가용선박이 부족한 가운데 선주의 협상력이 강화되며 시장 폭등을 견인
- MR: 극동시장, 중국발 동남아향 화물과 호주향 장거리 수요가 지속된 가운데 LR 시장 초강세가 MR 수요에도 파급되며 상승 마감

| | VLCCMEG-China) | Suezmax(WAF-Cont.) | Aframax(MEG-SGP) | LR2(MEG-JPN) | MR(KOR-SGP) * |
|---|---|---|---|---|---|
| WS | 1165.00 ▲ 235.56 | 453.89 ▲ 2.22 | 749.17 ▲ 258.34 | 833.89 ▲ 33.33 | 40.29 ▲ 1.64 |
| TCE (U$/day) | 1,241,097 ▲ 259,025 | 238,770 ▲ 473 | 223,122 ▲ 86,938 | 237,454 ▲ 9,566 | 50,157 ▲ 2,080 |

※ MR(KOR-SGP) 운임 : U$/mt

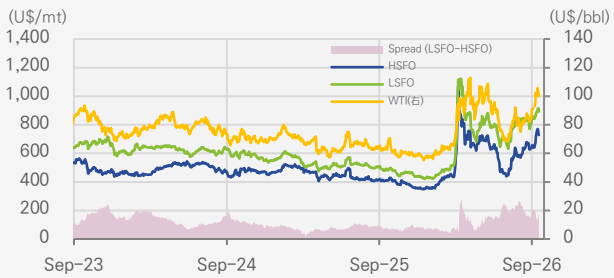
## 국제유가

- 국제유가는 사우디 석유 공급 차질, 사우디 얀부항 원유 선적 중단, 러시아 정유공장 피격 및 공급 여건 악화로 상승하였고, 사우디의 오만 해상 선박 간 환적을 통한 아시아향 원유 공급 확대 제안, 사우디의 동서 송유관 복구 추진은 유가 상승폭을 제한
- 이라크 내 민병대의 공격으로 사우디 East-West 송유관 가동이 중단되고 공급 차질 우려가 심화되면서, 유가 상승세를 견인
- 15일 사우디 동서 송유관 가동 중단 여파로 얀부항 원유 선적이 중단되고 유럽향 일부 물량 선적이 취소되었으며, 이로 인해 전세계 석유 공급의 최대 4%가 직접적으로 위협받는 등 원유 공급 차질 우려가 극대화되면서 강력한 유가 상승세를 이끔
- 16일 사우디가 호르무즈 해협을 우회하는 오만 앞바다 선박 간 환적(STS) 방식으로 아시아향 원유 추가 공급을 제안하고 실제 선적량을 늘림. 이로 인해 심화되던 공급 차질 우려가 일부 해소 및 완화되면서 유가 상승폭을 제한
- 17일 우크라이나 드론 공격으로 러시아 야로슬라블 정유공장이 피해를 입고 화재가 발생하였으며 중동에 이어 러시아의 핵심 에너지 인프라까지 차질을 빚으면서 경유 등 주요 석유제품의 공급 여건이 한층 더 심각하게 악화되었고 이는 유가 상승 압력을 가중시킴
- 사우디가 후티 반군의 공격으로 파손된 동서 송유관의 우회 복구를 추진하여 원유 공급 일부를 조기에 재개하기 위해 나서면서, 기존 시장에서 심화되던 공급 차질 우려를 일정 부분 완화하고 유가 상승폭을 제한하는 하방 요인으로 작용

## 연료유가

- 미국 이란 간 긴장 고조로 국제유가 급등, 아시아 연료유 가격 상승 압력 확대

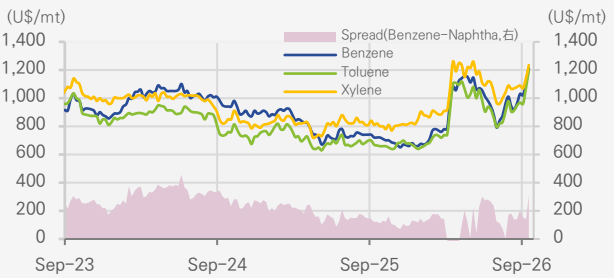
### Crude & Bunker Price




| | WTI | HSFO | LSFO | Spread |
|---|---|---|---|---|
| 가격* | 100.30 | 728.00 | 893.50 | 165.50 |
| 증감 | ▲ 0.25 | ▲ 6.50 | ▲ 15.00 | ▲ 8.50 |

※ Bunker Price : Singapore 기준

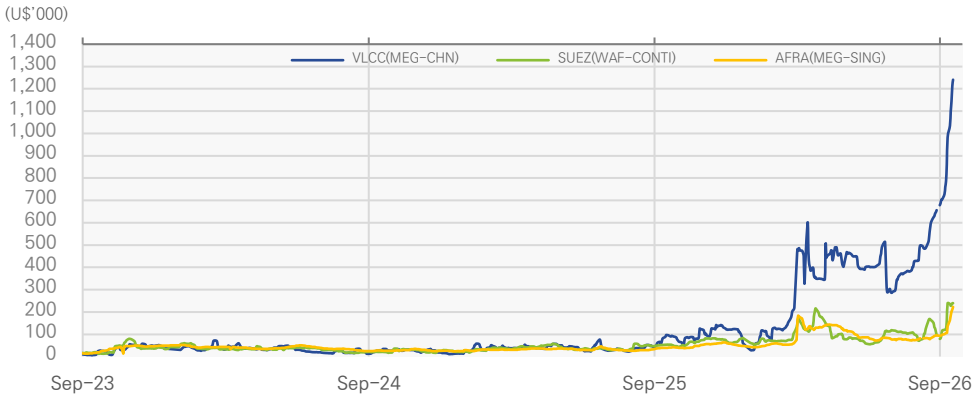
### Chemical Product Price



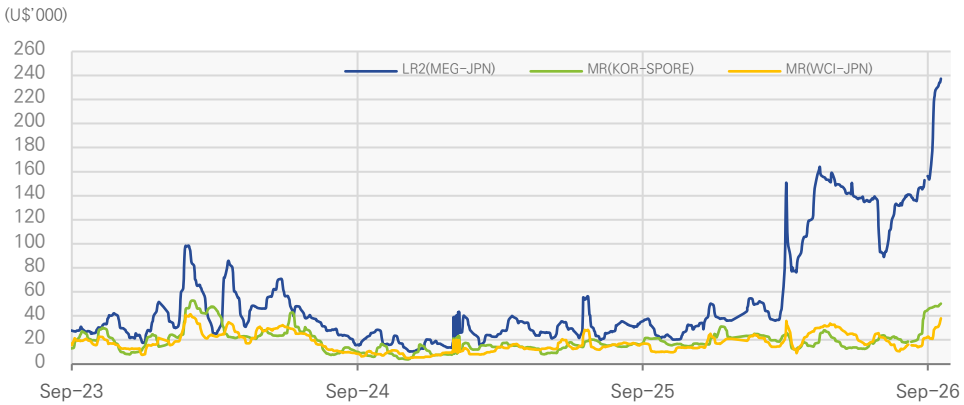

| | Benzene | Toluene | Xylene |
|---|---|---|---|
| 가격 | 1210 ▲ 105 | 1200 ▲ 130 | 1235 ▲ 95 |
| Spread* | 309 ▲ 168 | 299 ▲ 193 | 334 ▲ 158 |

※ Spread : Naphtha 대비 편차

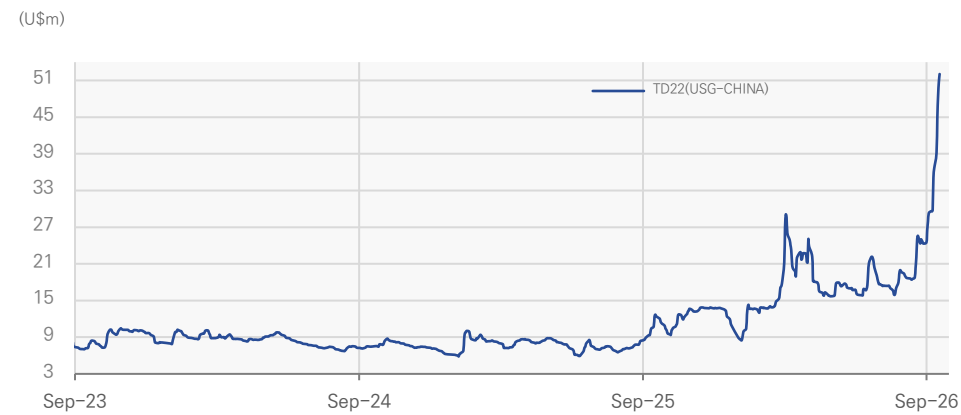
## Crude Tanker Spot Earning



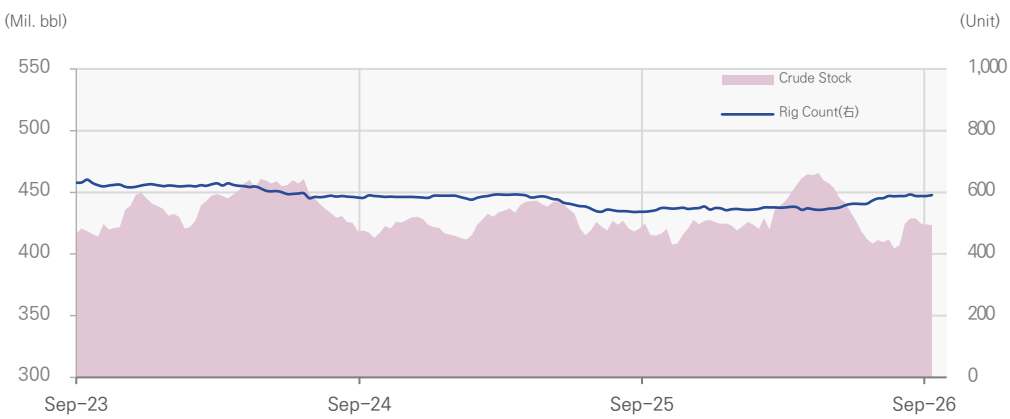

## Product Tanker Spot Earning




## VLCC USG-China Spot Freight




## US Crude Stocks & Rig Count

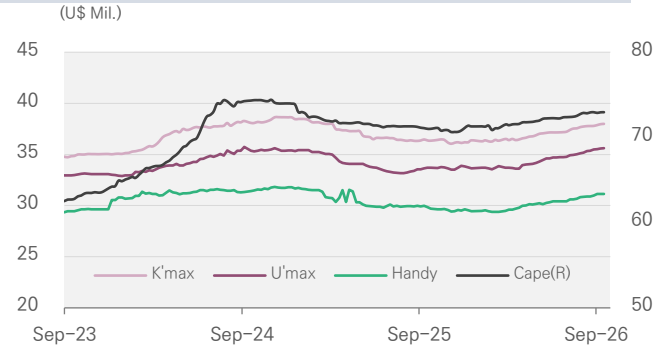



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMF, AIS, 한국석유공사

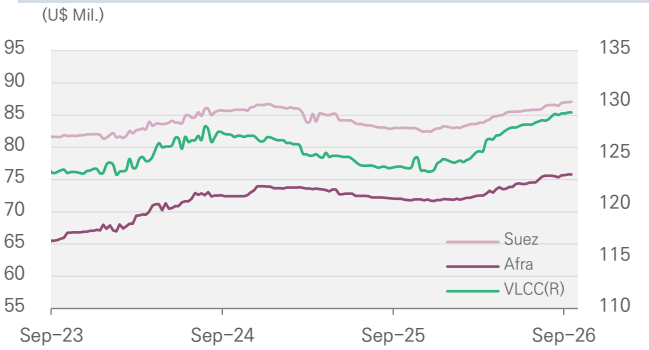
## Newbuilding & Resale

| Type | | DWT | Newbuilding | | | | Resale | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 금주 | + / - | '26평균 | '25평균 | 금주 | + / - | '26평균 | '25평균 |
| Drybulk | Cape | 180K | 72.98 | ▲0.01 | 72.08 | 71.51 | 80.83 | ▲0.39 | 78.61 | 74.88 |
| | Kamsarmax | 82K | 38.00 | ▲0.03 | 37.04 | 36.92 | 43.03 | ▲0.01 | 40.75 | 38.27 |
| | Ultramax | 64K | 35.63 | ▲0.06 | 34.46 | 34.01 | 41.49 | ▲0.02 | 39.30 | 36.23 |
| | Handy | 33K | 31.15 | ▲0.02 | 30.22 | 30.26 | 34.73 | ▲0.06 | 33.47 | 31.80 |
| Tanker | VLCC | 310K | 129.01 | ▲0.01 | 127.03 | 124.44 | 175.49 | ▲1.61 | 163.55 | 141.39 |
| | Suezmax | 160K | 87.05 | ▲0.05 | 85.18 | 83.96 | 118.54 | ▲0.97 | 106.60 | 93.17 |
| | Aframax | 105K | 75.79 | - | 73.97 | 72.69 | 85.68 | ▲0.10 | 81.31 | 73.45 |

### Drybulk Newbuilding



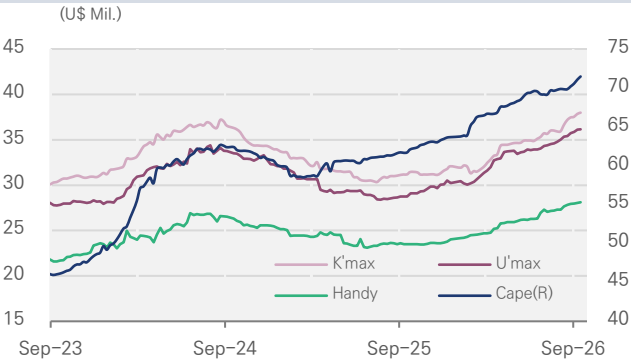

### Tanker Newbuilding



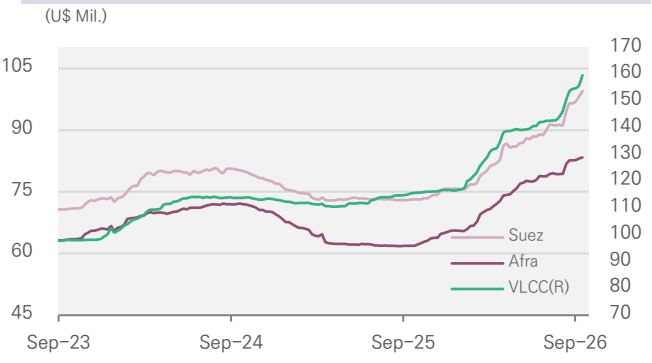

## Secondhand

| Type | | DWT | 5 Years Old | | | | 10 Years Old | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 금주 | +/- | '26평균 | '25평균 | 금주 | +/- | '26평균 | '25평균 |
| Drybulk | Cape | 180K | 71.47 | ▲0.41 | 68.16 | 60.90 | 54.59 | ▲0.28 | 51.53 | 43.37 |
| | Kamsarmax | 82K | 37.99 | ▲0.14 | 34.62 | 31.56 | 29.13 | ▲0.08 | 26.63 | 22.91 |
| | Ultramax | 64K | 36.16 | ▲0.04 | 33.42 | 29.62 | 28.56 | - | 26.46 | 22.13 |
| | Handy | 33K | 28.12 | ▲0.07 | 26.15 | 23.90 | 21.12 | ▲0.05 | 19.67 | 16.75 |
| Tanker | VLCC | 310K | 159.76 | ▲3.69 | 138.86 | 113.43 | 131.96 | ▲3.93 | 109.93 | 83.67 |
| | Suezmax | 160K | 99.42 | ▲1.27 | 86.97 | 73.72 | 85.30 | ▲1.49 | 74.94 | 60.72 |
| | Aframax | 105K | 83.37 | ▲0.27 | 75.77 | 63.37 | 69.09 | ▲0.18 | 63.17 | 50.35 |

### Drybulk Second-Hand(5Y)

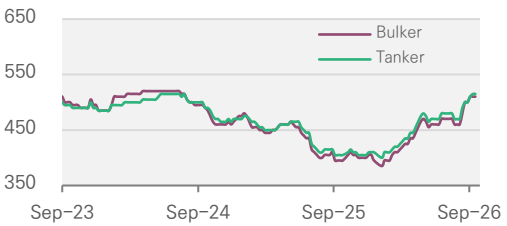



### Tanker Second-Hand(5Y)




## Scrap Price

Scrap Price (Bangladesh)




| | India | | | | Bangladesh | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 금주 | + / - | '26 평균 | '25 평균 | 금주 | + / - | '26 평균 | '25 평균 |
| Bulker | 470 | - | 425 | 425 | 510 | - | 451 | 430 |
| Tanker | 475 | - | 431 | 430 | 515 | - | 460 | 436 |

※ 자료 : 한국해양진흥공사, CLARKSONS RESEARCH

| 용 어 | 해 설 |
|---|---|
| 공선 | 선박이 화물을 선적하지 않은 상태 |
| 내로우빔 (Narrow Beam) | 좁은 선폭의 선박 |
| 섀시 (Chassi) | 컨테이너를 탑재하여 일체화되는 트레일러의 대차 |
| 와이드빔 (Wide Beam) | 넓은 선폭의 선박 |
| 용선료 | 선박을 빌리고(용선) 이에 대한 이용대금으로 선주에게 지불되는 금액 |
| 용선주 | 선박을 용선하는(대여받는) 자 |
| 정시성 | 정기선의 운항일정 준수 정도를 판단하기 위한 지표. 공표 일정 대비 실제 운항 결과를 반영하여 산출 |
| Aframax | 재화중량톤(DWT) 8~12만톤으로 원유를 운송하는 선박 |
| ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerp) | 유럽의 주요 수출입 항구, 암스테르담, 로테르담, 앤트워프의 약자 |
| Ballast | 공선 상태에서 선박의 안정성 및 감항성 유지를 위해 해수를 선박에 싣는 행위 |
| Cape | 재화중량톤(DWT) 10만톤 이상의 대형 건화물선으로 철광석과 석탄을 주로 운송 |
| CBM (Cubic Meter) | 가로, 세로, 높이가 각 1미터인 부피 단위 |
| DWT (Dead Weight Tonnage) | 재화중량톤. 선박이 화물을 적재할 수 있는 최대 무게를 의미 |
| F/H (Front Haul) | 다수의 화물수송이 이루어지는 선종별 주 수송구간(건화물선 대서양→태평양) |
| FE | '철'을 의미하는 ferro의 약어. 보통 철광석의 철분 함량을 표시 (FE 62%) |
| Feeder | 대형 항만과 인근 중소형 항만 간 컨테이너를 수송하는 서비스 또는 선박 |
| FEU (Forty-foot Equivalent Units) | 길이 40피트(feet) 컨테이너 박스 1개를 나타내는 단위. 1FEU=2TEU |
| FFA (Forward Freight Agreement) | 운임선도거래. 미래 특정 기간의 운임을 현재 시점에서 확정하여 계약하는 거래 |
| Handy | 재화중량톤(DWT) 4만톤 미만의 소형 건화물선 |
| HRC (Hot Rolled Coil) | 열연강판. 철 슬라브를 압연하여 생산한 1차 제품으로 냉연강판, 강관 등의 소재로 쓰임 |
| HRCI (Howe Robinson Container Index) | 호이-로빈슨 컨테이너선 용선지수 |
| HSFO (High Sulfur Fuel Oil) | 유황성분의 함량이 0.5% 초과 / 3.5% 이하인 고유황 연료유 |
| Indon | 인도네시아 |
| Kamsarmax | 재화중량톤(DWT) 8~9만톤 규모의 건화물선 |
| LA/LB (Los Angeles/Long Beach) | 미국 서부 대표 항만인 로스앤젤레스-롱비치 항을 의미 |
| LDT (Light Displacement Tonnage) | 경화배수톤. 화물을 제외한 선박자체의 중량으로 선박 해체 매각 시 지급하는 선가의 기준 |
| LR2 (Long Range2) | 재화중량톤(DWT) 8~12만톤급 유조선으로 주로 석유제품을 운송 |
| LSFO (Low Sulfur Fuel Oil) | 유황성분의 함량이 0.5% 이하인 저유황 연료유 |
| MR (Medium Range) | 재화중량톤(DWT) 4~6만톤 규모의 유조선으로 석유제품을 운송 |
| Pac RV (Pacific Round Voyage) | 태평양 역내를 왕복 운항하는 순환 항로 |
| Panamax | 재화중량톤(DWT) 7~8만톤 규모의 건화물선 |
| PMI (Purchasing Managers' Index) | 구매관리자지수. 기업의 구매담당자 대상 설문을 통해 제조업 분야의 경기 판단 지표로 사용 |
| Rebar (Reinforcing bar) | 철근 |
| SB (ShipBuilding) | 조선(소) |
| SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) | 상하이 컨테이너선 운임지수 |
| Suezmax | 재화중량톤(DWT) 12~20만톤급 원유 운반선. 수에즈 운하를 통과할 수 있는 최대 크기의 유조선 |
| T/A (Trans Atlantic) | 대서양 역내를 운항하는 항로 |
| TEU (Twenty-foot Equivalent Units) | 길이 20피트(feet) 컨테이너 박스 1개를 나타내는 단위 |
| Ultramax | 재화중량톤(DWT) 6~7만톤 규모의 건화물선 |
| VLCC (Very Large Crude-Oil Carrier) | 재화중량톤(DWT) 20만톤 이상 초대형 원유운반선 |
| WS (Worldwide Tanker Nominal Freight Scale) | 주요 항로별 기준 운임율(Flat Rate)을 상대지수로 나타낸 지표 |
| WTI (West Texas Intermediate) | 서부 텍사스산 원유. 영국 북해의 브렌트유, 중동의 두바이유와 함께 세계 3대 유종 |

# KOBC Panelists

한국해양진흥공사 패널리스트

## KOBC Drybulk Panelists

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JS | Jangsoo Shipping | Flaship | Flaship | Ascent Bulk | Ascent Bulk | ds | Daesang Shipping |
| BASIM | Basim Chartering | MB MAX-BRIDGE | Max-Bridge | 长城国际海运有限公司 | Greatwall International | ACE | Ace Chartering |
| | Kaya Shipping | INTERLINK | Interlink | OPTIMA INTERNATIONAL | Optima International Shanghai | m.i.t | M.I.T Chartering & Agency |
| GOOD TURN | Good Turn Transportation | 海星航运有限公司 OCEAN ROBIN | Ocean Robin Shipping | HOWE ROBINSON PARTNERS | Howe Robinson Singapore | OHY | OHY Shipping |
| BNS Shipping | BNS Shipping | SSY | SSY Korea | | | | |

## KOBC Tanker Panelists

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Presco | Presco International | RKR | Reshamwala Shipbrokers | | Neostar Maritime | KOEL | KOEL International |
| SEOUL LINE | Seoul Line | | Asan Maritime | | | | |

## KOBC Container Panelists

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| UNICO | Unico Logistics | PACTRA | Pactra International | EUNSAN | Eunsan Shipping & Aircargo | EURO LINE GLOBAL CO., LTD | Euroline Global |
| Taewoong Logistics | Taewoong Logistics | SAMSUNG SDS | Samsung SDS | HYUNDAI GLOVIS | Hyundai Glovis | RAMSES | Ramses |
| CJ LOGISTICS | CJ Logistics | LX판토스 | LX Pantos | posco 포스코플로우 | Posco Flow | PNS networks | PNS Networks |
| JOO SUNG | Joosung | SEJUNG GROUP | Sejung Shipping | 롯데글로벌로지스 | Lotte Global Logistics | SIC SHIPPING IMPERIAL CO.,LTD | SIC |
| NTI | NTI Logistics | 에이치제이지엘에스(주) HJGLS CO., LTD. | HJ GLS | Alonso FORWARDING KOREA | Alonso Forwarding Korea | U | Universal Sea & Air |
| DY유엘씨 INTERNATIONAL FREIGHT | DY ULC | MAXPEED | Maxpeed | GGL | Green Globe Line | KWE | KWE Korea |
| OSL ORIENT STAR LOGIX | Orient Star Logix | | | | | | |

## KOBC S&P Panelists

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GYRO MARITIME | Gyro Maritime | FOST | Forocean Shipbroking | | Seasure Shipbroking | PIONEER SHIPBROKERS | Pioneer Shipbrokers (Vietnam) |
| HANBADA CORPORATION | Hanbada Corporation | WIRANA SHIPPING CORPORATION | Wirana Shipping Corporation | FIDES CORP. | Fides Corp. | HARVEST | Harvest Shipbrokers |
| Kims | Kims Maritime | GMS Leadership | GMS Korea | 태림 | Maxmart Shipping & Trading | SSY | SSY Korea |
| HAIDELY SHIPPING LIMITED | Haidely Shipping | smi | SMI Ocean | RKR | Reshamwala Shipbrokers | | |