

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2026년 1월 12일

감 수 이언경 해운물류·해사연구본부장

발 행 인 조정희 원장

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

14

탱커선

16

중고선

18

주요 해운지표

20

건화물선

지난주 케이프선 운임은 9.1% 하락한 22,444달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 9p 하락한 1,647p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 23.7p 상승한 74.2p를 기록

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

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

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

최건우 부연구위원 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

김병주 전문연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간뉴스

규제 불확실성이 친환경 연료 투자에 미치는 영향

- ▶ IMO의 넷제로 프레임워크 채택을 위한 투표가 미국 등 주요 회원국의 반대로 연기됨에 따라 글로벌 선사들의 탄소 집약도 저감 및 중간 목표 달성에 중대한 차질이 발생하고 있음
 - 당초 해당 규제안은 2027년 글로벌 시행이 유력했으나 반대 여론에 부딪혀 빨라야 2026년 10월 MEPC 회의에서나 재논의될 수 있어 2030년 글로벌 배출량 감축 목표 달성이 불투명해짐
 - 이러한 규제 도입 지연은 공공 및 민간 부문의 대규모 투자를 필요하는 대체 연료 시장에 심각한 불확실성을 가중시켜 결과적으로 녹색 연료 공급망 구축을 저해하는 요인으로 작용함
- ▶ IMO의 규제 프레임워크 지연에도 불구하고 주요 선사 및 선주들은 신조 발주 시 LNG 및 메탄올을 주 연료로 채택하는 이중연료선박 확보 기조를 유지하고 있음
 - 해운 탈탄소화의 가속화를 위해서는 기존 벙커유와 친환경 연료 간의 상당한 가격 격차 해소가 필수적이며 이를 위해 IMO 차원의 배출 가격 책정 메커니즘 도입을 통해 연료 공급업체의 투자를 유도해야 함
 - 향후 글로벌 단일 규제 대신 지역별 배출 규제가 산발적으로 시행되는 파편화된 규제 환경이 조성되더라도 유연한 대응이 가능한 LNG 및 메탄올 기반의 이중연료선박에 대한 선제적 투자는 여전히 유효할 것으로 예상됨

자료: <https://www.joc.com/article/regulatory-uncertainty-weighs-heavy-on-green-fuel-investment-as-2026-dawns-6148233>

최건우 부연구위원

051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

홍해 사태 해소 이후 컨테이너 해운 시장의 구조적 선복 불균형 심화

- ▶ 홍해 항로의 재개방은 단순한 경로 복귀를 넘어 글로벌 해운 시장 내 대형 선박의 공급 과잉과 소형 선박의 공급 부족이라는 극명한 구조적 불균형을 본격적으로 가시화하는 계기가 될 것임
 - 수에즈 운하 통항 재개로 우회하던 약 200만 TEU의 선복량이 시장에 복귀함과 동시에 2030년까지 인도 예정인 1,100만 TEU 규모의 신조 발주량이 더해져 특히 초대형 선박 위주의 심각한 공급 과잉이 동서 항로를 강타할 전망이다
 - 이러한 초대형 선박들은 수심 제한이나 안벽 길이, 하역 장비 제원 등 물리적 제약으로 인해 인트라 항로로의 전배가 제한적임으로 일시적인 항만 체선 현상이 해소된 이후에는 공급 과잉 문제에 직면하게 될 것임
- ▶ 반면 역내 운송 및 피더 네트워크의 핵심인 5,000 TEU 미만 중소형 선박 시장은 선령 25년 이상의 노후 선박 비중이 60%를 상회함에도 불구하고 발주잔량은 극히 저조하여 심각한 선복 부족 현상이 예고됨
 - 2030년까지 2,500 TEU 미만 선대 규모가 최대 80%까지 급감할 것으로 예측되는 가운데 도서 국가나 수심이 얇은 2차 항만들은 물리적으로 대체 가능한 선박을 확보하지 못해 운임 상승 및 기항 빈도 감소 등 물류 연결성 저하 위기에 처할 것으로 전망됨
 - 향후 해운 시장은 주요 원양 항로의 공급 과잉과 인트라 항로의 공급 부족이 공존하는 양극화된 시장으로 재편될 것이며 이는 선사들의 운영 전략 및 투자 우선순위에 중대한 변화를 초래할 것으로 판단됨

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1156010/Red-Sea-return-to-unmask-container-shipping%E2%80%99s-two-tier-capacity-crisis>

김병주 전문연구원

051-797-4628, bjkim17@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

보크사이트, 중국을 중심으로 단기 수요 강세 전망

- ▶ 해운시장분석기관 시그널 그룹(Signal Group)은 기니산 보크사이트 수출이 2025년 들어 매월 전년 대비 증가세를 기록하고 있으며, 2025년 12월에도 수출 증가세가 이어질 가능성이 크다고 전망하였음
 - 시그널 그룹은 기니의 2025년 보크사이트 수출이 전년 대비 약 22% 증가한 약 1억 7,500만 톤으로 예상되며, 전 세계 보크사이트 수출의 약 69%를 차지해 2위인 호주를 크게 상회하고 있다고 밝혔음
 - 중국 국가통계국은 2025년 1~11월 중국의 알루미늄 생산량을 4,140만 톤으로 집계했으며 시그널 그룹은 2025년 전 세계 보크사이트 수출의 86%가 중국 수요를 충당하기 위해 중국으로 유입된 것으로 분석함
- ▶ 시그널 그룹은 보크사이트 수요가 단기적으로는 견조할 것으로 보지만, 중장기적으로는 기니의 보크사이트 수출이 점진적으로 감소할 가능성이 있어 케이프선 시장에 부정적으로 작용할 수 있다고 전망함
 - 시그널 그룹은 중국의 알루미늄 생산이 연간 상한에 근접해 단기 증산 여력이 제한된 가운데, 구리 가격 강세로 알루미늄 대체 수요가 확대되면서 보크사이트 단기 수요 여건이 견조할 것으로 평가함
 - 그러나 시그널 그룹은 기니는 2030년까지 연간 약 700만 톤의 알루미늄 생산을 목표로 하고 있어, 중장기적으로 향후 기니산 보크사이트 수출량이 2025년 대비 약 5% 감소할 가능성이 있다고 지적함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/bauxite-helps-to-hold-the-capesize-market/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

건화물선 시장, 탄소국경조정제도 시행으로 중소형선 수요 변화 전망

- ▶ 선박 중개사 인터모달(Intermodal)은 2026년 1월 1일부터 EU 국경에서 탄소 집약도가 높은 알루미늄·철강·전력·시멘트 등의 제품에 부담금을 부과하는 탄소국경조정제도(CBAM)가 시행될 예정이라 밝혔음
 - 탄소국경조정제도는 가치사슬의 중간 단계에 적용되며, 선철·슬래브 등 1차 반가공 제품과 볼트·나사 등 단순 완제품은 포함되나, 가공되지 않은 철광석과 자동차·가전제품 등 복합 완제품은 대상에서 제외됨
 - 이에 따라 EU 역외 생산자들은 친환경 생산에 투자하거나 EU 외 시장으로 수출처를 전환해야 하며, 수입업체는 제도 적용을 우회하기 위해 복합 완제품 중심으로 수입 구조를 전환할 가능성도 제기됨
- ▶ 인터모달은 탄소국경조정제도의 시행에 따라 일부 역외 수출국은 EU와의 교역을 축소 또는 중단하거나 대체 수출처를 모색하는 등 EU로 향하는 건화물 교역 흐름의 재편이 발생할 것으로 예상한다고 밝힘
 - 아시아개발은행(Asia Development Bank)은 탄소국경조정제도 시행으로 아시아발 EU향 수출은 약 1.1% 감소할 것으로 추정하였으며, 인터모달은 중동·아프리카로 수출처가 전환될 것으로 전망함
 - 인터모달은 탄소국경조정제도 시행의 영향이 파나마кс선·수프라maks선·핸디사이즈선 등 중소형 건화물선 시장에 집중되며, 건화물선 시장 전체 수요에 미치는 영향은 제한적일 것으로 전망된다고 밝힘

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-shipping-are-ton-mile-changes-on-the-way/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

아시아, 석유화학 구조조정 및 러시아 제재 영향으로 나프타 수요 약화 전망

- ▶ 에너지시장조사기관 S&P 글로벌(S&P Global)은 한국·일본 등 아시아 지역의 석유화학 구조조정과 정제 마진 부진으로 2026년 아시아 지역의 나프타 시장은 전반적인 수요 하방 압력이 지속될 것이라 밝힘
 - S&P 글로벌은 한국 정부는 지난 8월 석유화학 산업 구조조정 계획을 발표했으며, 이에 따라 울산·대산·여수 석유화학 단지를 포함한 국내 에틸렌 생산능력을 약 270~370만 톤 축소할 가능성이 있다고 전함
 - 또한 일본 석유화학기업 마루젠(Maruzen)과 에네오스(ENEOS)는 생산 설비를 2026년부터 폐쇄할 예정이며, 석유화학기업 이데미쓰 고산(Idemitsu Kosan)과 미쓰이(Mitsui) 화학은 설비를 통합할 계획임
- ▶ 러시아산 나프타에 대한 미국의 제재로 인한 불확실성 고조와 러시아산 나프타를 대체할 미국·유럽산 나프타의 공급 확대, 대체재와의 경쟁 심화는 2026년 아시아 지역의 나프타 가격의 하방 압력을 작용할 전망이다
 - 미국의 러시아 제재 강화 이후, 인도·중국·대만 등의 아시아 수입업체들이 러시아산 나프타를 기피함에 따라 러시아발 공급 불확실성이 지속되고 있으며, 미국·유럽산의 아시아 유입이 증가하고 있음
 - 또한 미국의 원유 생산이 확대됨에 따라 LPG 가격이 하락하면서 나프타의 가격 경쟁력이 약화되고 있으며, 이에 따라 아시아 지역의 나프타 가격에 추가 하방 압력이 가해질 것이라고 평가하였음

자료: <https://www.spglobal.com/energy/en/news-research/latest-news/refined-products/122225-commodities-2026-asian-naphtha-faces-challenges-amid-petrochemical-restructuring-russian-supply-uncertainty>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

중국, 원유 비축 규모 조절을 통해 전 세계 유가 결정 변수로 부상

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 세계 최대 원유 수입국인 중국이 원유 저장 물량을 조절함으로써 OPEC+ 중심의 기존 유가 형성 구조에서 중국의 영향력이 확대되는 모습이 나타났다고 보도하였음
 - 원유 공급 과잉이 예상되는 상황에서 OPEC+가 내년 1분기 생산량을 동결하기로 결정하면서 초과 공급분을 흡수하는 중국의 영향력이 확대되었고, 중국의 선택이 가장 큰 '알려진 불확실성'으로 부상함
 - 로이터 통신은 중국의 2025년 원유 구매량이 중국의 국내 소비 및 석유제품 수출에 필요한 수준 이상이었으며, 2025년 1~11월 기준 약 98만 배럴/일 규모의 잉여 원유가 발생한 것으로 추산된다고 밝힘
- ▶ 로이터 통신은 유가가 하락할 때 중국이 원유 매입 규모를 확대하고, 유가가 상승하면 매입 규모를 축소하는 방식으로 원유 비축 규모를 조절해왔으며, 이러한 원유 비축량과 유가 간에 상관관계가 있다고 밝힘
 - 이에 따라 로이터 통신은 2026년의 원유 시장을 움직이는 핵심 변수로 향후 유가가 하락하는 국면에서 중국이 초과 원유 공급분을 계속 구매할 의지와 여력이 있는지에 대한 여부라고 지목하였음
 - 또한 로이터 통신은 중국의 원유 해상 수입량이 약 1,000만 배럴/일로 전 세계 원유 해상물동량의 약 4분의 1을 차지하는 점을 고려할 때, 현재 시장에서 가장 중요한 변수는 중국의 정책이라고 밝힘

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-overtakes-opec-as-the-main-oil-price-maker/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



2. 건화물선

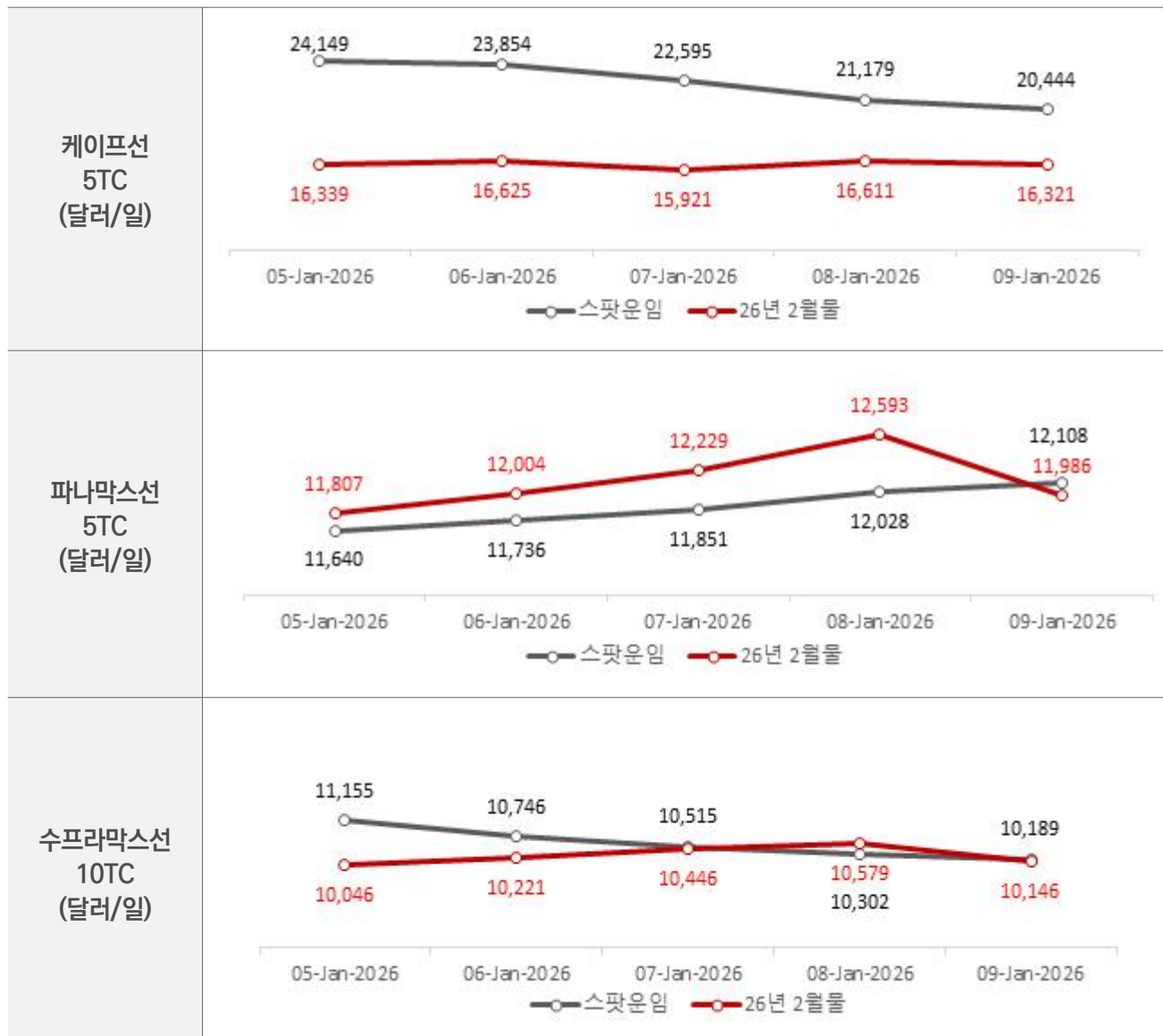
황수진 부연구위원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임

구분	1월 2주				2026년 2월물			
	주간평균운임	전주대비차이			FFA 주간평균가격	전주 대비 차이		
케이프선 5TC (달러/일)	22,444	▼	-2,243	-9.1 %	16,363	▲	556	3.5 %
파나막스선 5TC (달러/일)	11,873	▲	337	2.9 %	12,124	▲	302	2.6 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	10,581	▼	-986	-8.5 %	10,288	▲	81	0.8 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

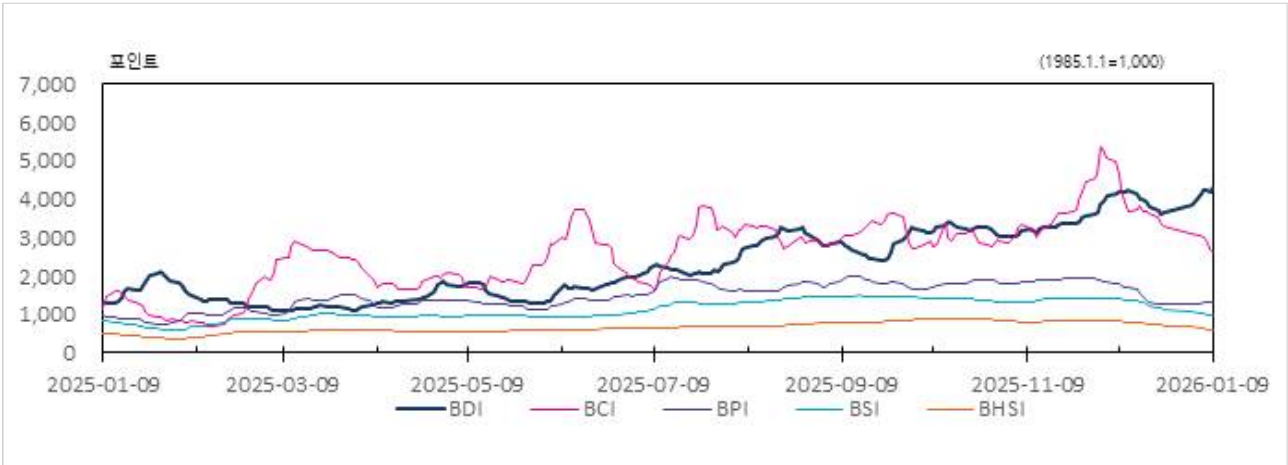


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

(운임지수: 포인트, 선형별 운임: 달러/일, 1년 용선료: 달러/일, 선형별 운임 평가치: 달러/일)

		1월 2주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
선형별 운임	운임지수 BDI	1,773	▼ -109	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
	케이프(5TC)	22,444	▼ -2,243	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나마스(5TC)	11,873	▲ 337	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	10,581	▼ -986	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	11,308	▼ -1,021	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	26,525	▼ -38	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나마스	14,875	- 0	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	14,750	▼ -250	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	12,625	▼ -375	12,000	15,250	14,064	9,750	15,500	12,512
건화물선 시장(FFA)									
		2026년 2월물		2026년 2분기		2027년물		2028년물	
		1월 2주	전주 대비	1월 2주	전주 대비	1월 2주	전주 대비	1월 2주	전주 대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	16,363	▲ 556	24,293	▲ 687	22,897	▲ 340	21,320	▲ 188
	파나마스(5TC)	12,124	▲ 302	15,496	▲ 553	13,410	▲ 283	13,221	▲ 185
	수프라막스(10TC)	10,288	▲ 81	13,783	▲ 462	12,027	▲ 245	11,908	▲ 98
	핸디(7TC)	10,097	▼ -123	12,521	▲ 178	11,664	▲ 69	11,346	▲ 34

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값
자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

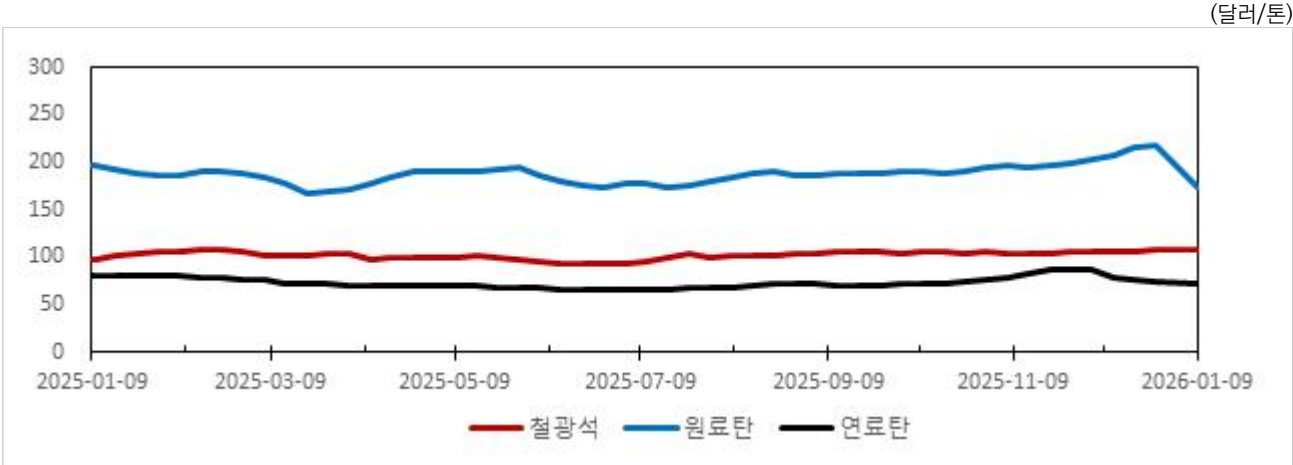
원자재 가격

(달러/톤)

구분	2026년		전주 대비 차이				2025년			
	1월 2주	전주 대비					1월 2주	연평균	최저	최고
철광석	107.8	107.1	▲ 0.8	0.7	%		97.2	109.7	91.2	142.6
원료탄	172.6	218.0	▼ -45.4	-20.8	%		196.8	242.5	183.6	326.1
연료탄	71.6	73.7	▼ -2.1	-2.9	%		81.4	91.0	82.5	99.3
대두	384.9	388.3	▼ -3.4	-0.9	%		365.8	405.9	344.9	469.2
옥수수	175.3	176.7	▼ -1.4	-0.8	%		186.7	167.4	145.2	181.8

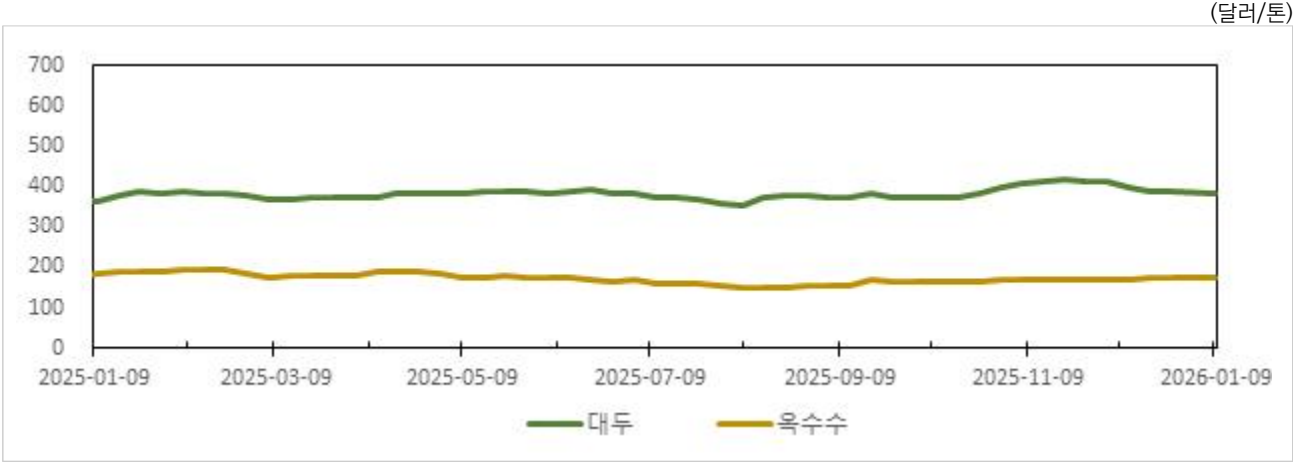
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



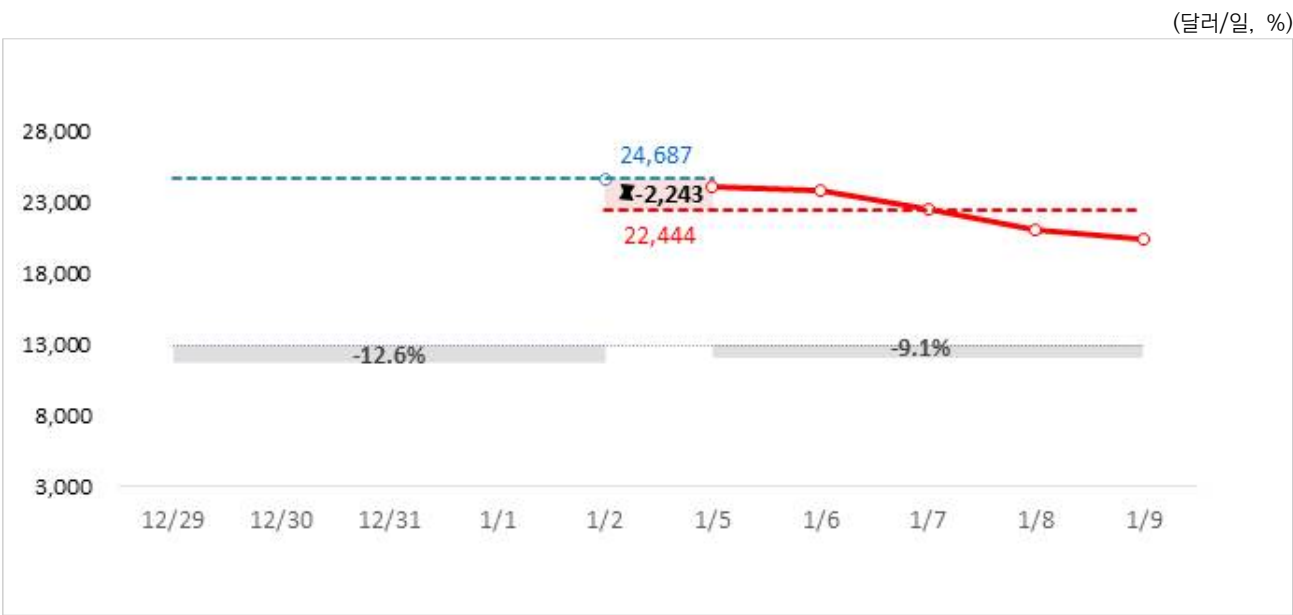
3 대형선 : 케이프선

■ 케이프선 운임은 전주(1월 1주) 대비 9.1% 하락한 22,444달러/일 기록

(동향) 브라질 우기 진입

- 전통적으로 계절적 비성수기에 접어들면서 운임의 하락세가 나타나고 있으며 특히 주요 철광석 공급지인 브라질이 우기에 진입함에 따라 상황이 더욱 영향을 받고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 2주	1월 1주	전주대비차이	
BCI		2,861	3,108	▼ -247	-8.0%
스팟운임(5TC)		22,444	24,687	▼ -2,243	-9.1%
용선료	6개월	27,050	27,600	▼ -550	-2.0%
	1년	26,525	26,563	▼ -38	-0.1%
	5년	22,263	22,038	▲ 225	1.0%
FFA	2월물	16,363	15,807	▲ 556	3.5%
	2분기물	24,293	23,606	▲ 687	2.9%
	'27년	22,897	22,557	▲ 340	1.5%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

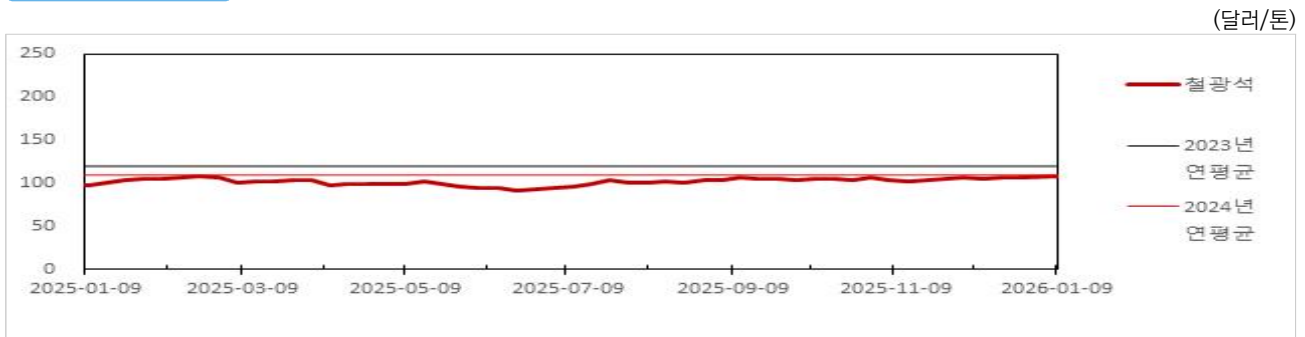
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선

■ 철광석 가격 : 전주 대비 0.7% 상승한 107.8달러/톤 기록

철광석 가격 추이



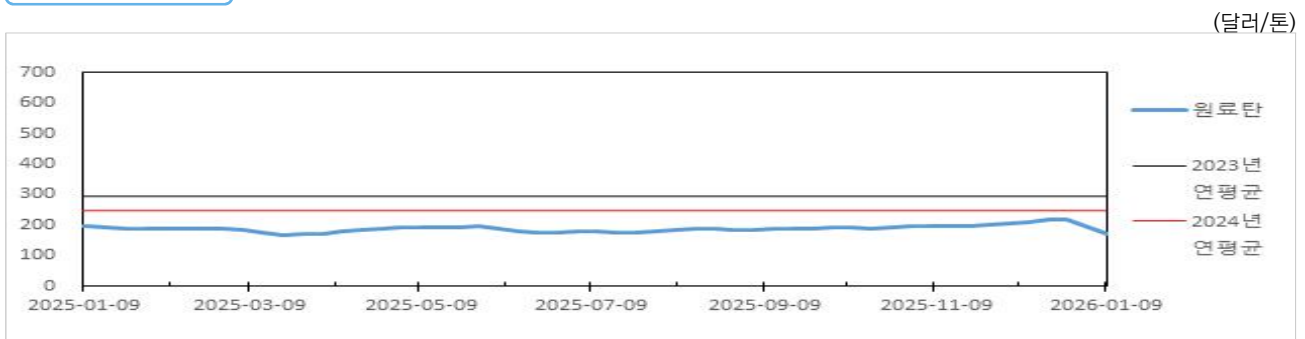
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 20.8% 상승한 172.6달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

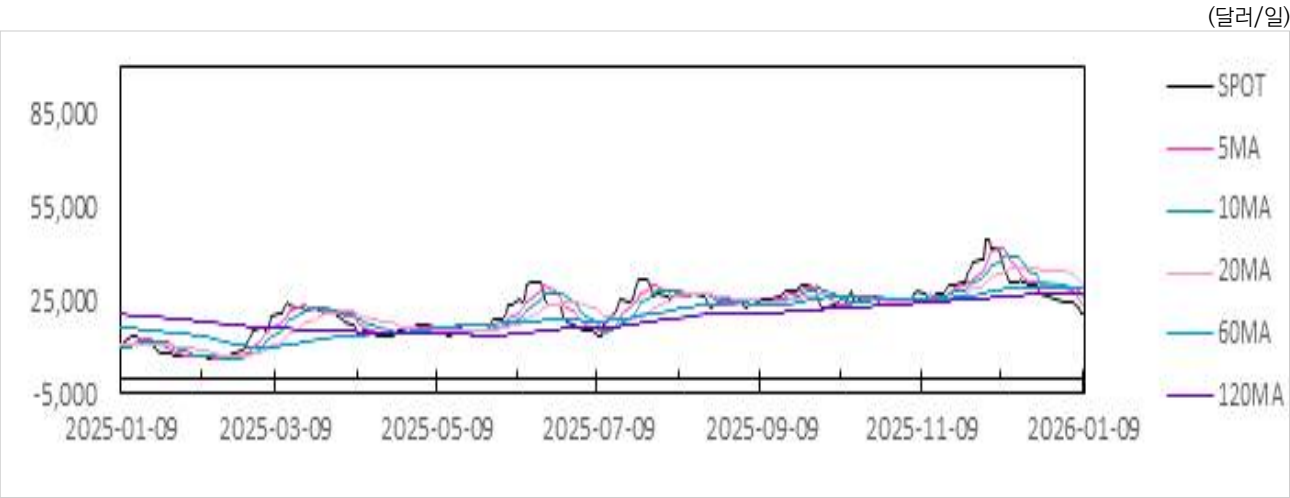


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



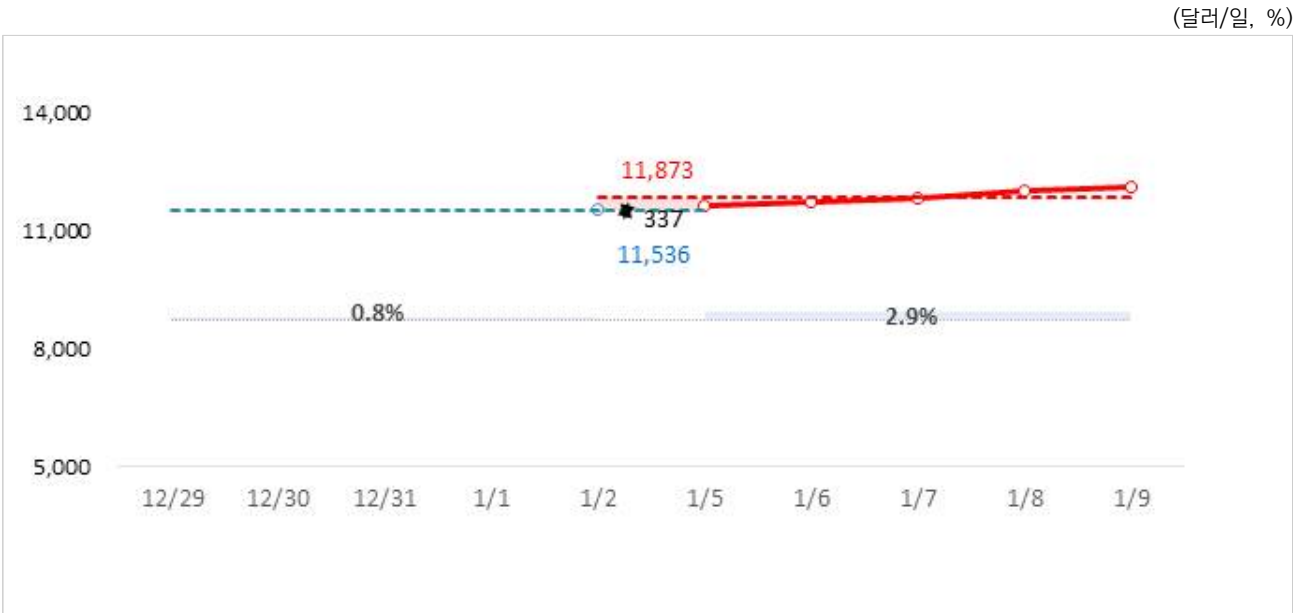
3 중소형선 : 파나막스선·수프라막스선

전주 대비 2.9% 하락한 11,873달러/일 기록

(동향) 인도네시아발 석탄 화물 증가

- 연휴가 끝나고 신규 수요가 점차 유입되면서 인도네시아발 석탄 화물 증가로 중소형 선박 운임이 유지되고 있음. 다만 시장의 방향성은 다음 주에 추가적인 물량이 유입될지 여부에 따라 결정될 가능성이 높아 보임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 2주	1월 1주	전주대비차이		
BPI		1,319	1,282	▲ 37	2.9	%
스팟운임(5TC)		11,873	11,536	▲ 337	2.9	%
용선료	6개월	15,625	15,875	▼ -250	-1.6	%
	1년	14,875	14,875	- -	-	%
	5년	13,625	13,500	▲ 125	0.9	%
FFA	2월물	12,124	11,822	▲ 302	2.6	%
	2분기물	15,496	14,943	▲ 553	3.7	%
	'27년	13,410	13,127	▲ 283	2.2	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

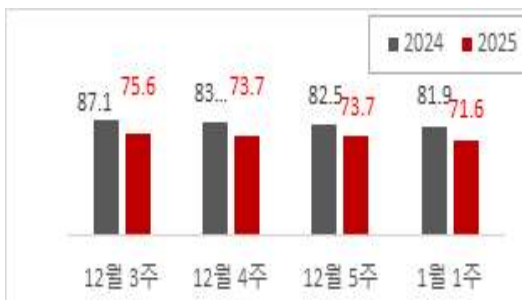
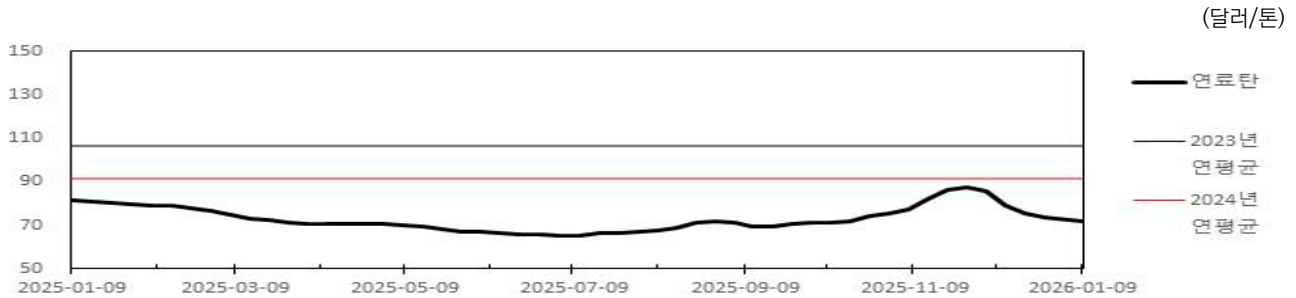
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선

연료탄 가격 : 전주 대비 2.9% 하락한 71.6달러/톤 기록

연료탄 가격 추이

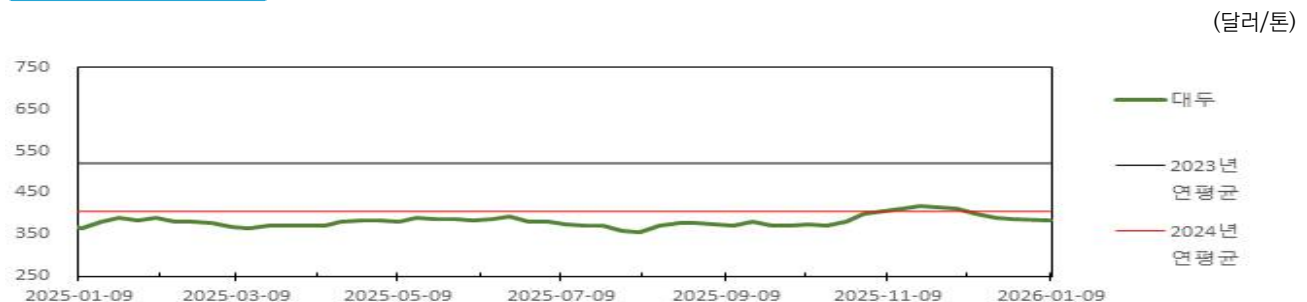


구분	연료탄가격	전주대비차이	
12월 3주	75.6	▼ -3.5	-4.4 %
12월 4주	73.7	▼ -2.0	-2.6 %
1월 1주	73.7	-	- %
1월 2주	71.6	▼ -2.1	-2.9 %

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 0.9% 하락한 384.9달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



구분	대두 가격	전주대비차이	
12월 3주	389.1	▼ -10.9	-2.7 %
12월 4주	388.3	▼ -0.8	-0.2 %
1월 1주	388.3	-	- %
1월 2주	384.9	▼ -3.4	-0.9 %

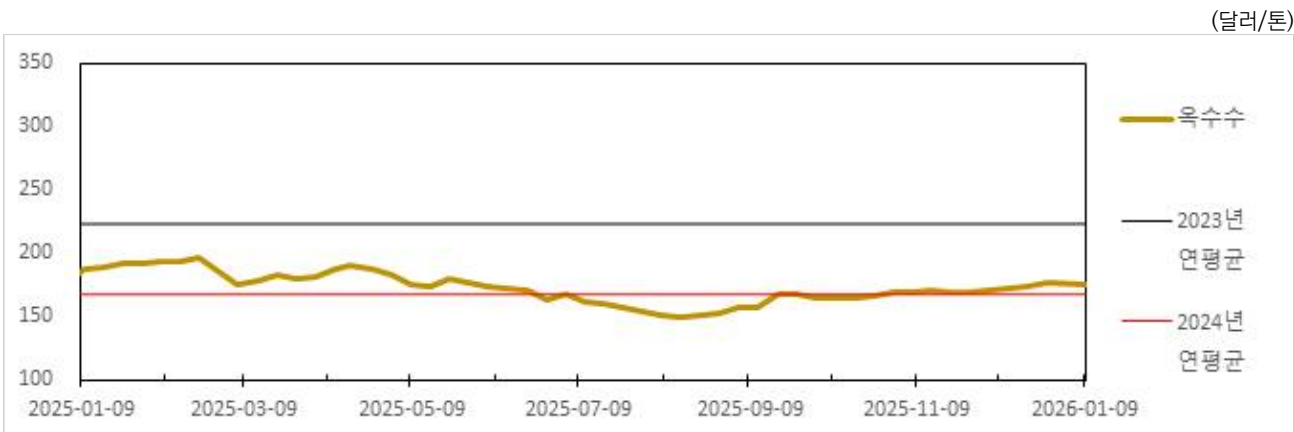
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선

옥수수 가격 : 전주 대비 0.8% 하락한 175.3달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



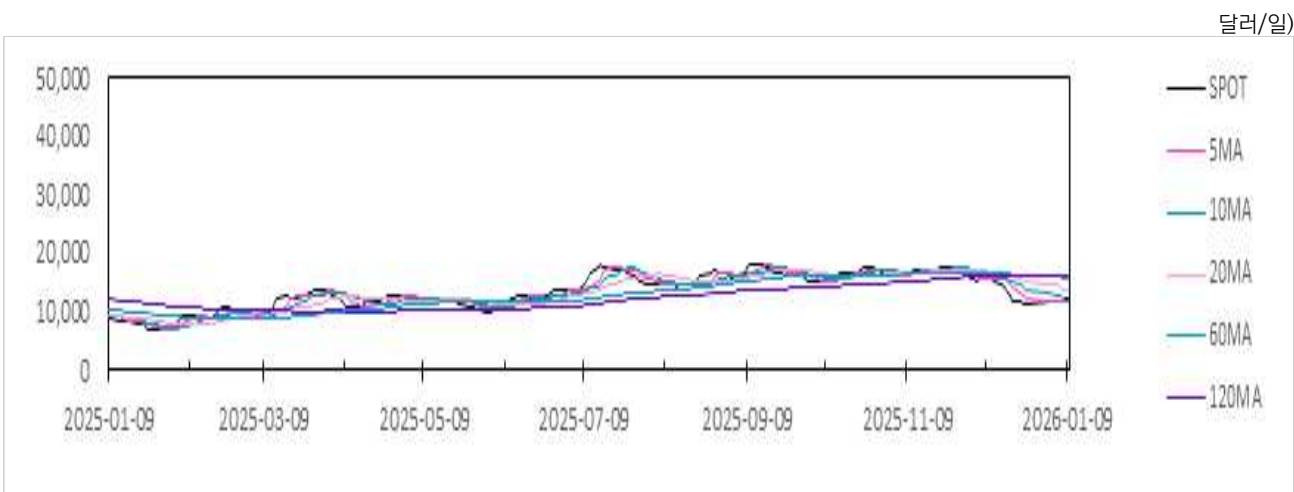
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
12월 3주	173.6	▲ 2.1	1.2	%
12월 4주	176.7	▲ 3.1	1.8	%
1월 1주	176.7	- -	-	%
1월 2주	175.3	▼ -1.4	-0.8	%

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

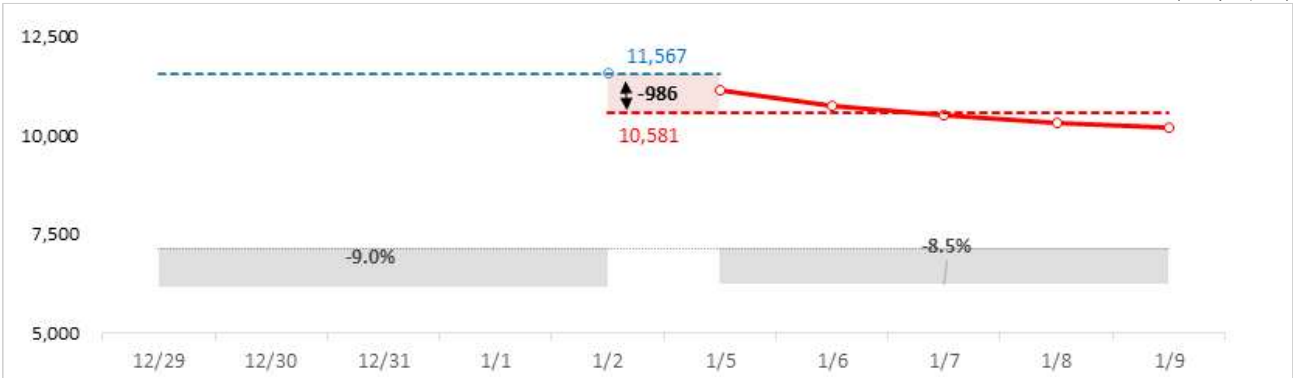


3 수프라막스선

전주 대비 8.5% 하락한 10,581달러/일 기록

최근 평균운임 차이 비교

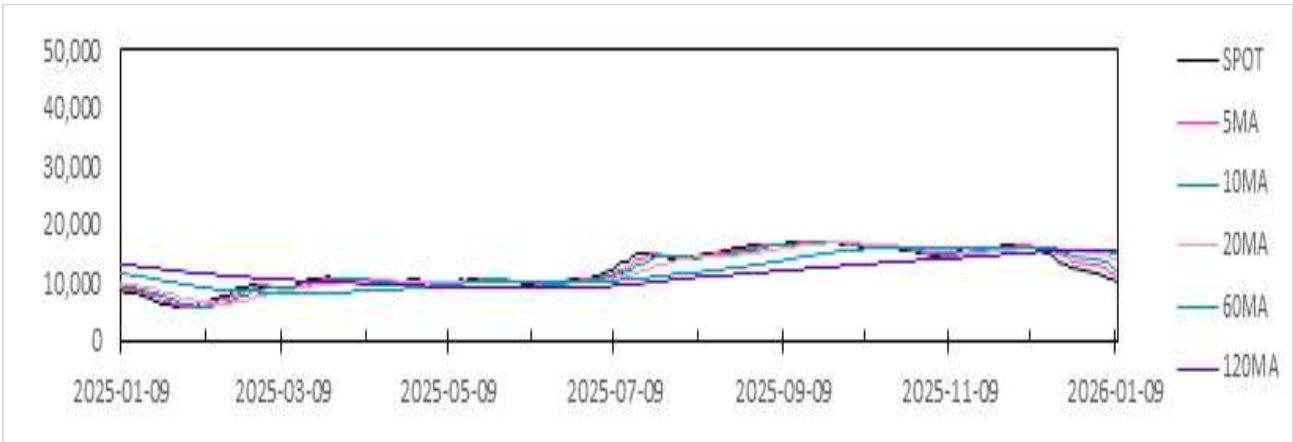
(달러/일, %)



자료: Clarkson

이동평균

달러/일



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 2주	1월 1주	전주대비차이	
BSI		998	1,076	▼ -78	-7.2 %
스팟운임(10TC)		10,581	11,567	▼ -986	-8.5 %
용선료	6개월	14,500	15,750	▼ -1,250	-7.9 %
	1년	14,750	15,000	▼ -250	-1.7 %
	5년	14,250	14,250	-	- %
FFA	2월물	10,288	10,207	▲ 81	0.8 %
	2분기물	13,783	13,321	▲ 462	3.5 %
	'27년	12,027	11,782	▲ 245	2.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3. 컨테이너선

김병주 전문연구원 | bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 9p 하락한 1,647p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 주요 항로 상승세에도 기타 항로 약세로 전주 대비 소폭 하락 전환

주요 동서 항로의 견조한 흐름이 이어졌으나, 남미 등 기타 항로의 하락폭의 확대로 종합지수는 약보합세

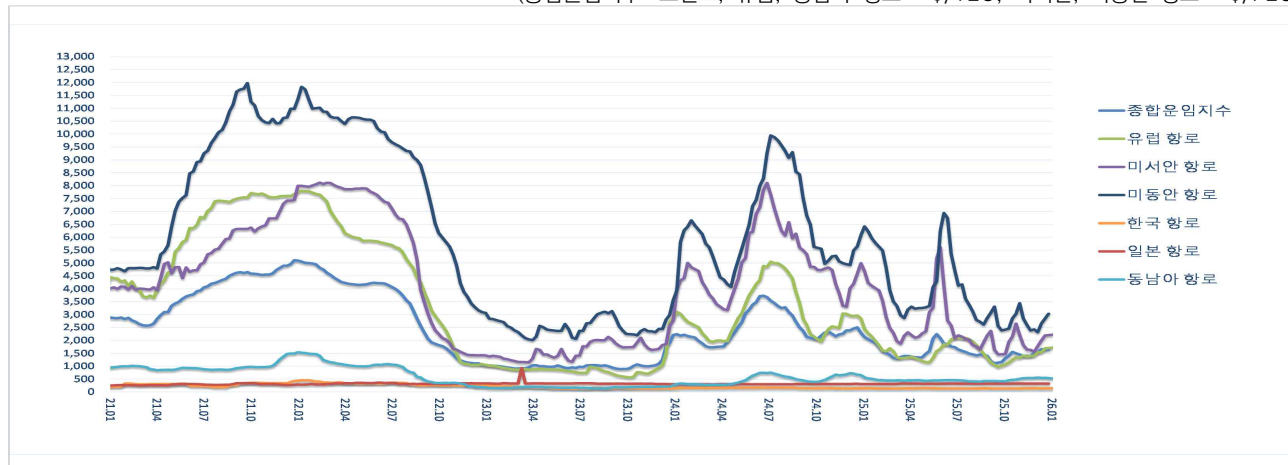
(현황) 연말 특수 효과 희석 및 수요 혼조세로 상승 동력이 둔화되며 전반적인 보합 국면 전환

아시아-북미 항로는 장기계약 협상 마무리 단계로 운임 상승세가 진정되어 보합 국면으로 전환됨. 공급과잉으로 약세가 이어질 것으로 예상되나 15일부 일괄운임인상(GRI) 추진 강도가 향후 운임 방향의 변수로 작용할 전망

아시아-유럽 항로는 연말 수요 상승 효과가 점차 희석되어 보합세에 접어들고 있음. 1월 중 중국 춘절 대비 수요 상승효과가 예상보다 낮을 것으로 전망됨에 따라 추가적인 운임 인상 동력은 약화될 것으로 예상됨

컨테이너 운임지수

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



자료: 상하이해운거래소

컨테이너 운임

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

		1월 2주	전주대비	2026년			2025년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임	종합운임지수 SCFI	1,647	-9	1,647	1,647	1,647	1,115	2,505	1,581
	유럽항로	1,719	29	1,719	1,719	1,719	971	2,851	1,587
	미서안항로	2,218	30	2,218	2,218	2,218	1,460	5,606	2,551
	미동안항로	3,128	95	3,128	3,128	3,128	2,315	6,939	3,723
	한국항로	142	0	142	142	142	135	148	139
	일본항로	321	0	321	321	321	308	327	319
	동남아항로	524	-24	524	524	524	398	655	464

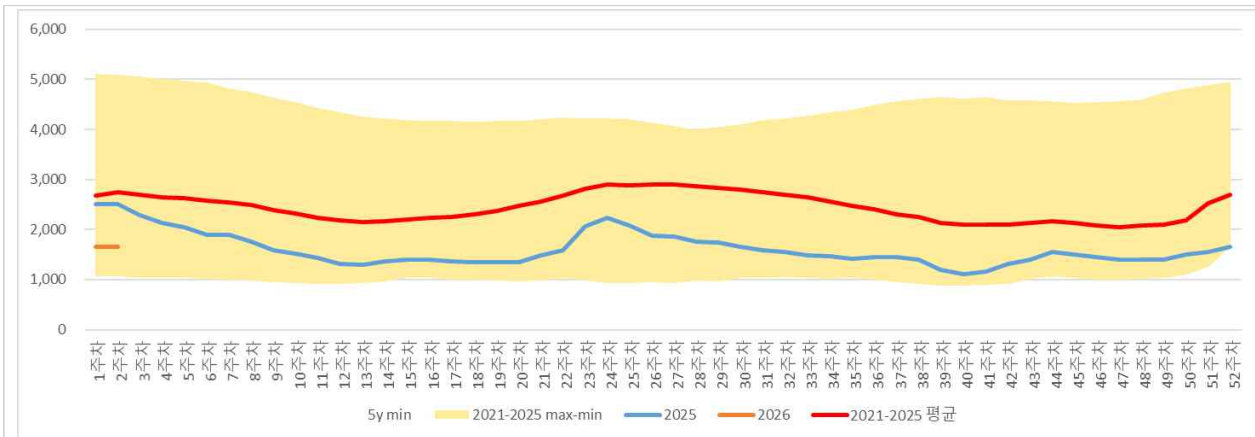
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



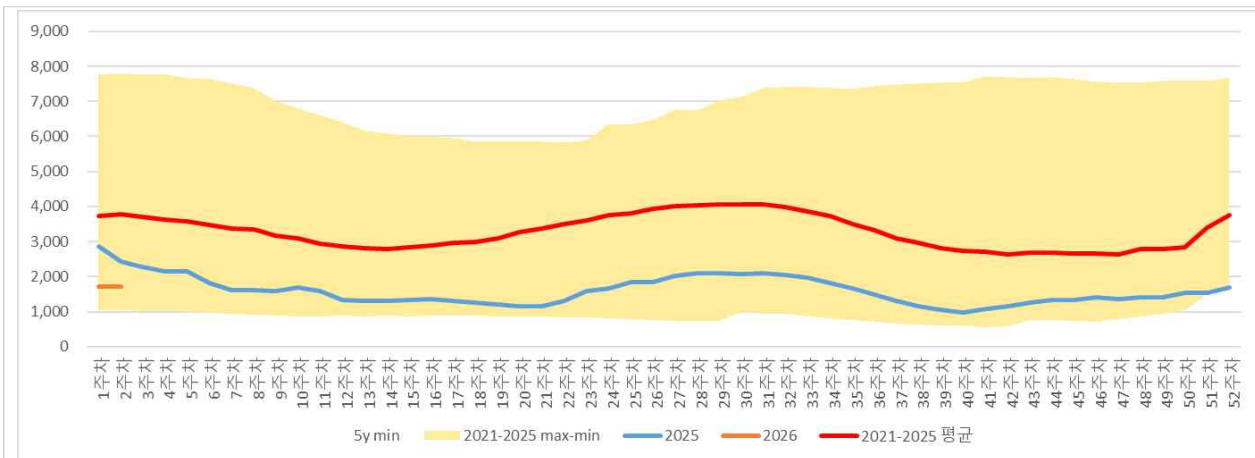
2 운임전망

| 1월 3주('25.1.12~'26.1.16)

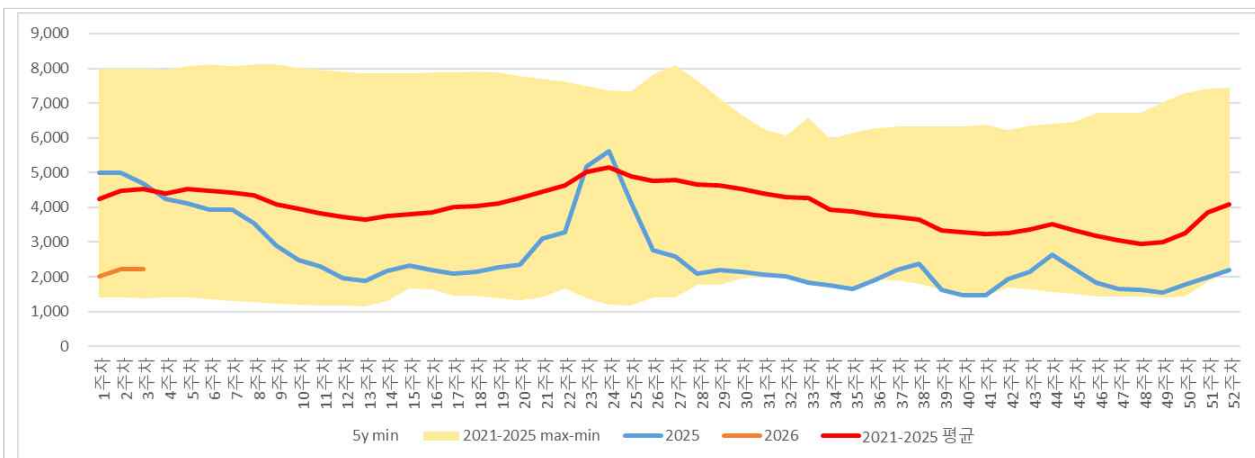
SCFI 지수는 보합할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 상승할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 23.7p 상승한 74.2를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

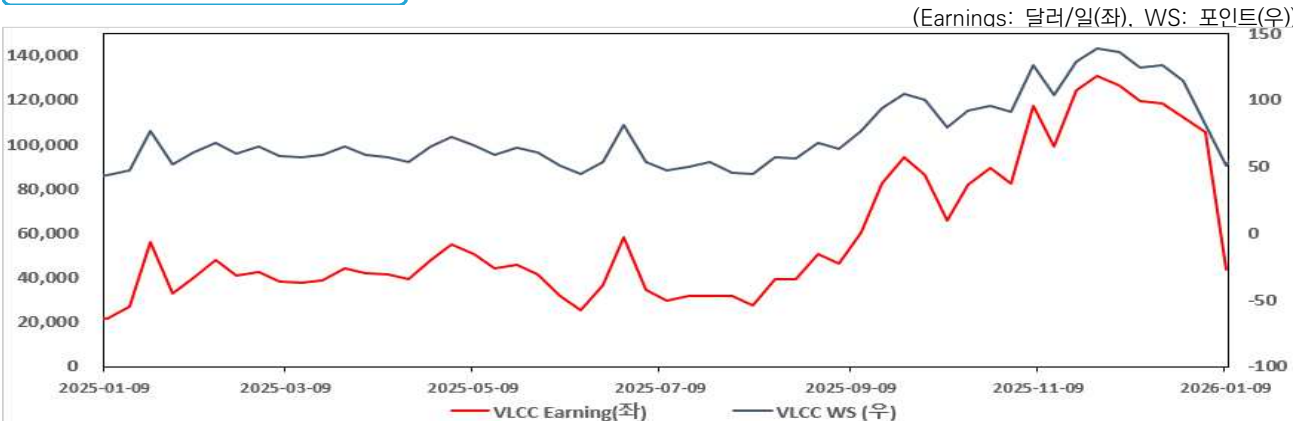
(달러/톤)

구분	1월 2주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	74.2	▲	23.7	46.9 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	47.5	▲	6.0	14.5 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	77.5	▲	24.0	44.9 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	77.5	▲	15.5	25.0 %

(동향) VLCC 시장, 연말 약세 이후 상승 전환하였으나 수요 회복 지연으로 당분간 상승폭 둔화 불가피

- 연말 들어 신규 화물 유입이 줄어들며 약세를 보였던 VLCC 시장은 연초 들어 점진적인 반등 국면에 진입하였으며, 중동 항로를 중심으로 WS 50 부근에서 저점을 형성한 이후 회복 흐름을 나타내고 있음. 다만 1월 선적 물량에 대한 반등 시도는 예상되나, 단기간 내 뚜렷한 상승세로의 전환은 제한적일 것으로 판단됨
- 이란 내 정치적 불안과 미국의 군사적 대응 가능성으로 원유 시장의 지정학적 리스크가 확대되면서 유가 변동성이 높아지고 있음. 향후 미·이란 간 갈등이 심화되어 호르무즈 해협으로 긴장이 확산될 경우 원유 공급 차질 우려가 커질 수 있으며, 이에 따라 유조선 시장 역시 변동성이 확대될 가능성이 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		1월 2주	전주대비	2026년			2025년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	74	24	50	74	62	43	138	73
	평균 수익	41,518	12,531	28,709	55,540	35,408	20,781	139,384	56,764
VLCC	1년 용선료	51,500	-1,000	51,500	52,500	52,000	35,250	58,000	44,957

자료: Clarkson

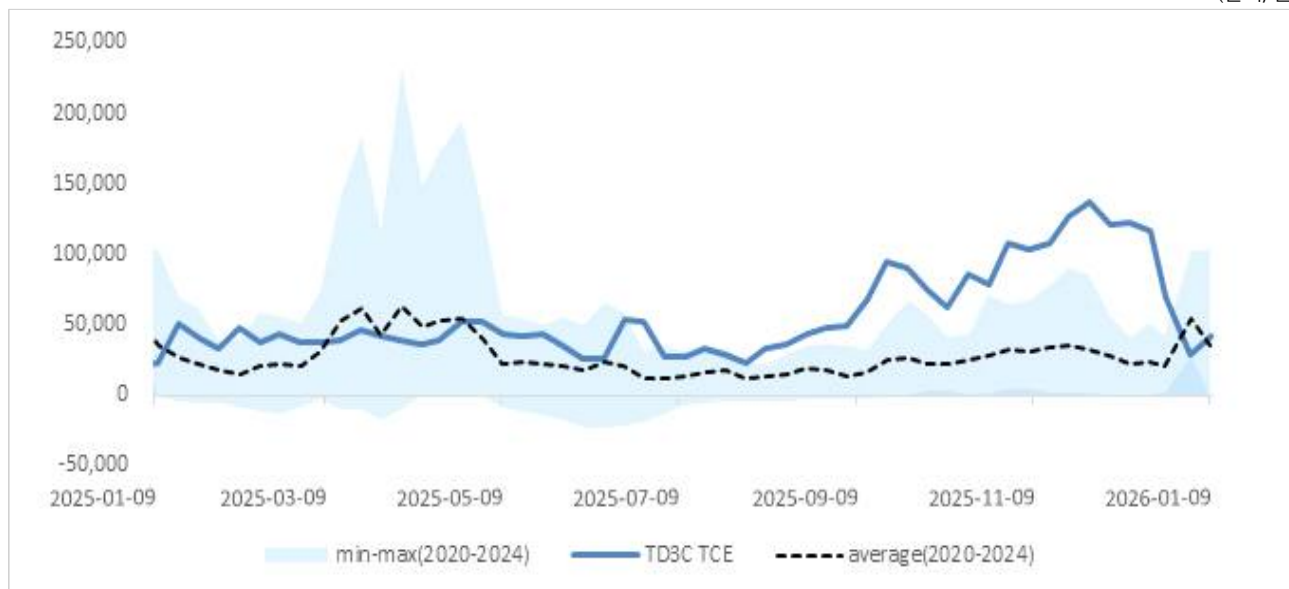


2 유조선-기술분석

연말 조정 이후 반등세를 나타내며 장기 평균을 상회하고 있으나, 시황의 등락 폭은 여전히 큰 편임

VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)

(달러/일)

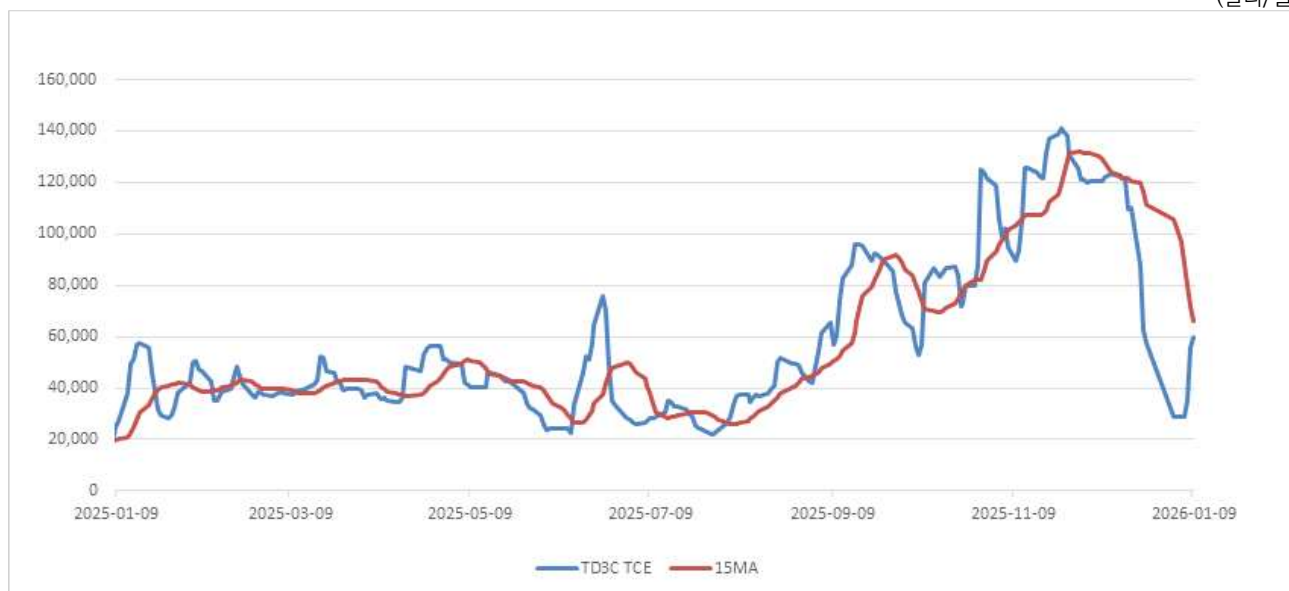


자료: Clarkson

연말 급락 이후 하락 압력이 완화되면서 회복세를 나타내고 있으나 단기 변동성이 지속되는 모습임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson

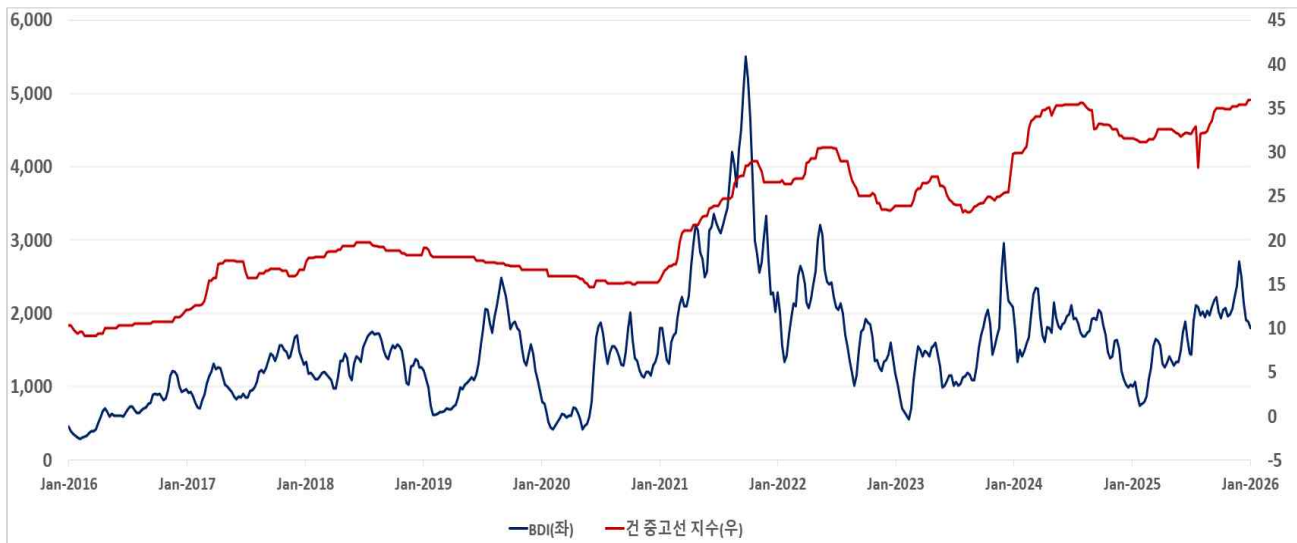


5. 중고선

1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 35.9p로 전주와 동일함

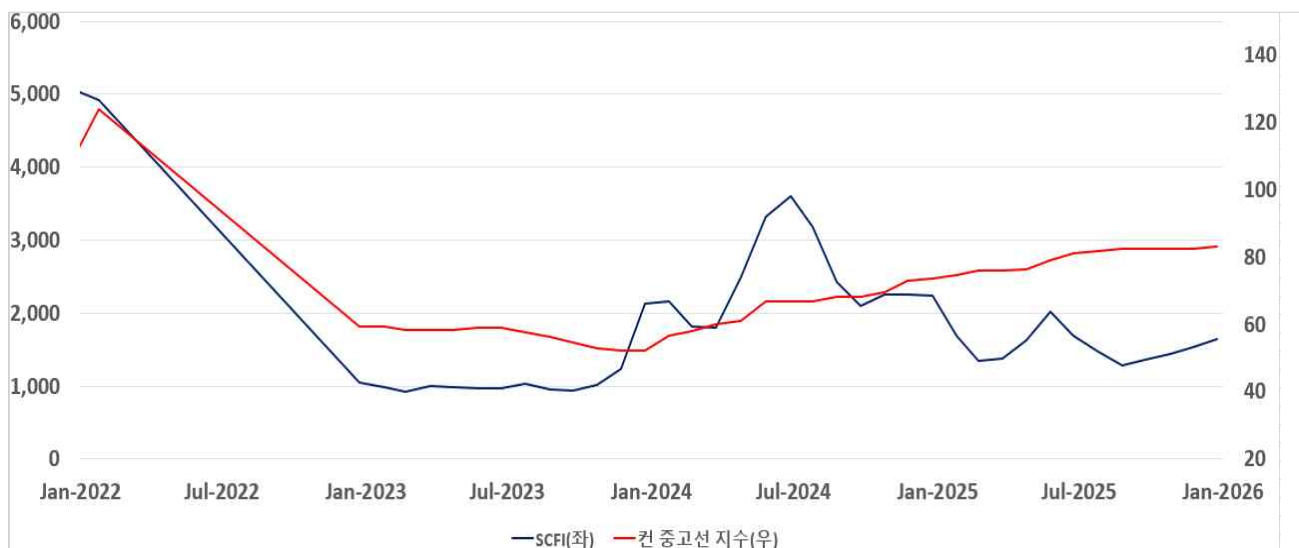
건화물선 운임지수와 중고선 지수



주: 건화물선 중고선지수는 선형별 10년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음
자료: Clarkson

■ 컨테이너 중고선가 지수는 83.1p로 전월 대비 0.1p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('26.1.1~'26.1.12)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 17건 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	ASL Osprey	2015	6,090	HP	2026-01-08	9.00	ASL Marine Holdings	Middle Eastern interests
Container	Contship Ono*	2007	1,118	TEU	2026-01-08		Contships Management	Clients of Medkon Denizcilik
Container	Contship Ray*	2008	1,118	TEU	2026-01-08		Contships Management	Clients of Medkon Denizcilik
Container	Contship Vie*	2007	1,114	TEU	2026-01-08		Contships Management	Clients of Medkon Denizcilik
Bulk	Starry Night	2022	61,222	DWT	2026-01-07	32.50	COFCO Int'l Sg	Undisclosed interests
Tanker	Aegean*	2016	299,011	DWT	2026-01-07		Euronav	Clients of Sinokor Merchant
Tanker	Antigone*	2015	299,421	DWT	2026-01-07		Euronav	Clients of Sinokor Merchant
Tanker	Daishan*	2007	306,005	DWT	2026-01-07		Euronav	Clients of Sinokor Merchant
Tanker	Dia*	2015	299,999	DWT	2026-01-07		Euronav	Clients of Sinokor Merchant
Tanker	Hirado*	2011	302,550	DWT	2026-01-07		Euronav	Clients of Sinokor Merchant
Tanker	Hojo*	2013	302,965	DWT	2026-01-07		Euronav	Clients of Sinokor Merchant
Bulk	Fethiye-M	2011	37,995	DWT	2026-01-06	12.00	Iskenderun Gemi	Greek interests
Dry Genl	Guan Yang 5588	2016			2026-01-06	0.15	Guangxi Guanyang	Chinese interests
Dry Genl	Ping Nan Shun Hui 6868	2015			2026-01-06	0.13	Unknown Chinese	Chinese interests
Tanker	Hai Gong You 302	1996	3,988	DWT	2026-01-05	0.45	CNFC	Undisclosed interests
Bulk	Magic Perseus	2013	82,158	DWT	2026-01-05	15.60	Castor Maritime	Japanese interests
Dry Genl	Yue Hui Zhou Huo 8996	2003			2026-01-04	0.02	Dachang Shpg	Chinese interests



6. 주요 해운지표

(2026.1.12. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	1월 평균	2026년			2025년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
종고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선(5년)	VLCC	124	4	122	120	124	122	112	120	116
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	37	0	37	37	37	37	33	37	36

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	-	-	-	-	-	-	-	-	-
유조선	VLCC	128	0	128	128	128	128	125	129	126
컨테이너선	Sub-Panamax	43	0	43	43	43	43	44	45	45

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	353	-12	359	353	365	359	336	493	422
	Singapore	358	0	358	358	358	358	348	514	431
	Korea	393	5	391	388	393	391	374	530	459
	Hong Kong	391	-2	392	391	393	392	366	522	449
VLSFO	Rotterdam	408	-8	412	408	416	412	386	553	476
	Singapore	423	-8	427	423	431	427	424	604	507
	Hong Kong	437	-10	442	437	447	442	439	604	518

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			-		
연료탄 (\$/Tonne)	국제價				-			-		
	중국産				-			-		
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중국産				-			-		
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,063	17	1,059	1,046	1,067	1,059	536	1,157	1,035
	밀(국제)	517	11	514	507	518	514	497	618	538

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)								
		9월	10월	11월	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계	2021년 합계
ASEAN	수출	11,058	9,348	10,437	114,011	109,123	124,889	108,826
	수입	7,192	7,069	6,512	78,828	78,033	82,529	67,705
NAFTA	수출	12,236	10,416	12,139	151,717	136,353	130,259	113,907
	수입	7,368	7,551	7,205	86,499	85,097	98,901	87,472
EU	수출	7,912	5,676	5,952	74,722	74,147	74,413	69,576
	수입	7,243	5,457	6,024	69,321	73,011	73,966	71,740
BRICs	수출	14,405	16,311	14,372	162,194	154,128	187,108	194,151
	수입	15,484	13,406	13,672	163,110	168,691	189,991	173,284

자료: 한국무역협회



주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시켜 나갈 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 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