KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2026년 1월 19일
발 행 인 조정희 원장
감 수 이언경 해운물류·해사연구본부장
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26

주간뉴스 01
건화물선 04
컨테이너선 10
탱커선 12
중고선 14
주요 해운지표 18

건화물선 지난주 케이프선 운임은 20.7% 하락한 17,794달러/일을 기록

컨테이너선 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 73p 하락한 1,574p를 기록

탱커선 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 34.5p 상승한 112.2p를 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

Gemini, 인도-지중해 서비스 수에즈 운하 통과 재개 추진

▶ Gemini가 운영하는 인도-중동-지중해 항로인 ME11/IMX 서비스가 기존 희망봉 우회 경로에서 수에즈 운하로 변경될 예정임

- 해당 서비스는 머스크가 단독으로 선복을 투입하고 있어 항로 변경에 대한 높은 운영 유연성을 확보하고 있음
- 이번 홍해 복귀 결정은 머스크의 MECL 서비스 및 CMA CGM의 Indamex 서비스 등 주요 선사들이 지정학적 리스크에도 불구하고 잇따라 수에즈 운하로 항로를 복귀하는 최근 추세를 반영한것임

▶ Gemini는 인도발 3개 서비스를 운영 중이나 최근 인도의 전반적인 수출 경기 둔화로 인해 엔노어(Ennore)항 등 남동부 지역 서비스의 소석율 하락 압박을 받고 있음

- 현재 인도-지중해 항로는 글로벌 원양선사 외에도 튀르키예 등 역내 선사 및 NVOCC들이 신규 진입하며 시장 내 선복 공급 경쟁이 치열해지고 있는 상황임
- 이러한 경쟁 과열로 인해 선사들의 산발적인 결항 조치에도 불구하고, 나바쉐바-포트사이드 운임은 약세를 면치 못하고 있음

자료: https://www.joc.com/article/gemini-india-med-service-the-next-to-plan-return-to-red-seasuez-passage-6152941

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

글로벌 화주 포럼, 홍해 항로 복귀 시기상조 경고

▶ 글로벌 화주 포럼(GSF)은 최근 선사들이 수에즈 운하 및 홍해 항로 복귀를 서두르는 움직임에 대해, 이란 내 시위 격화 및 미국의 군사 개입 가능성 등 역내 지정학적 리스크가 여전히 심각한 수준이라며 경고함

- 지난 10월 이스라엘-하마스 휴전 이후 후티 반군의 상선 공격이 일시적 소강상태를 보이고 있으나, 이란 정세 불안에 따른 정치적 보복 차원에서 상선에 대한 위협 및 공격이 재개될 수 있다는 우려가 제기됨
- 머스크와 CMA CGM 등 주요 선사들이 시범 운항을 거쳐 정기 서비스 재개를 추진 중이나, GSF는 안보 위협이 해소되지 않은 현시점에서의 복귀는 리스크 관리 측면에서 전략적 모순이라고 지적함

▶ 해운 전문가들은 홍해 항로로의 대규모 복귀가 진행될 경우 수에즈 통과 선박이 희망봉 우회 선박을 추월하며 도착 물량이 일시에 몰려 유럽 허브 항만의 극심한 체선과 운임 급등을 초래할 것이라고 전망함

- 화주들이 리드 타임 단축을 위해 수에즈 경유 서비스에 화물을 집중시킬 경우 단기적인 수요 폭증으로 경로 간 운임 격차가 확대될 것이며, 선사들은 이에 대응하기 위해 선복 공급 계획을 수정해야 함
- 항로 전환 과도기에는 선박 스케줄 정시성이 30~35%로 급락할 것으로 예상되나, 이러한 운영 혼란이 수습된 이후 시장은 다시 구조적인 글로벌 공급과잉 국면에 직면할 것이라고 분석됨

자료: https://www.joc.com/article/regional-security-risk-too-high-to-consider-red-sea-return-global-shipper-group-6152469

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

1. 주간뉴스

철강, 중국 수출 확대로 2025년 해상물동량 증가

▶ 해운시장분석기관 시그널 그룹(Signal Group)은 2025년 전 세계 철강 해상물동량은 약 2억 3,400만 톤으로 전년 대비 5% 증가했으며, 2025년 중국의 철강 수출은 약 9,200만 톤으로 전년 대비 19% 증가했다고 밝힘

- 시그널 그룹에 따르면, 전 세계 철강 수출 역시 중국의 철강 수출 급증에 힘입어 전년 대비 약 5% 증가한 것으로 나타났으며 중국을 제외한 2025년 전 세계 철강 해상물동량은 2% 감소한 것으로 집계되었음
- 2022~2024년 중국의 철강 수출은 국내 조강 생산량의 약 6~8%이었으나 2025년에는 조강 생산 감소와 철강 수출 증가가 동시에 나타나며 조강 생산량 대비 철강 수출 비중은 약 10%까지 상승한 것으로 집계됨

▶ 시그널 그룹은 연초 춘절 연휴에 따른 계절적인 생산 감소 및 철강 수출 실적 악화와 함께 중국 정부의 철강 수출 허가제 도입 등으로 수프라막스선 시장의 운임 하방 압력이 발생할 가능성이 있다고 지적함

- 중국의 철강 생산 능력은 약 10억 톤이나 중국 국내 건설 경기의 지속적인 부진으로 철강 수요가 크게 위축되었고, 철강 가격은 하방 압력을 받고 있으며 중국 철강 생산 역시 감축 기조를 보이고 있음
- 시그널 그룹은 2026년에도 중국 철강 산업의 둔화가 지속되며 국내 생산 및 수요 전망 모두 악화될 것이라고 예상하고 있으며, 수출 역시 중국 정부의 철강 수출 허가제 도입으로 위축될 가능성을 제기하였음

자료: https://www.hellenicshippingnews.com/signal-group-spotlight-steel-seaborne-trends/

최영재 연구원
051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

중국, 2025년 석탄 수입 감소

▶ 발틱국제해사협의회(BIMCO)은 중국의 2025년 석탄 해상 수입량이 국내 공급 증가와 철강 및 발전 부문의 수요 둔화로 10% 감소하였으며, 인도네시아, 미국, 호주, 콜롬비아 등의 석탄 수출에 영향을 미쳤다고 밝힘

- 중국은 세계 최대 석탄 수입국으로, 전 세계 석탄 해상물동량의 약 28%를 차지하고 있으며, 이는 전체 건화물 톤마일 수요의 약 4%에 해당하고, 수입 석탄의 87%는 연료탄, 13%는 원료탄으로 구성됨
- 2025년 기준 중국의 해상 석탄 수입량 가운데 약 90%는 인도네시아, 호주, 러시아산 석탄이며, 인도네시아는 주로 연료탄을 공급하고 호주와 러시아는 연료탄과 원료탄을 함께 공급하고 있음

▶ 발틱국제해사협의회는 중국향 석탄 물동량 감소로 해당 물동량의 톤마일이 약 21% 감소하였으며, 특히 미국발 선적은 약 70%, 콜롬비아발 선적은 약 80% 급감하였고 평균 운송 거리도 단축되었다고 밝힘

- 발틱국제해사협의회에 따르면, 중국향 석탄 수입 감소로 케이프선의 석탄 톤마일은 약 44%, 수프라막스선은 약 19% 감소한 반면, 파나막스선은 약 8% 감소에 그쳐 상대적으로 제한적이었다고 밝힘
- 국제에너지기구(IEA)는 2025~2027년 중국의 연료탄 및 원료탄 수요가 1% 감소할 것으로 전망하고 있으며, 중국의 석탄 생산 역시 2025~2027년에 약 4% 감소할 것으로 추산된다고 밝혔음

자료: https://www.hellenicshippingnews.com/coal-shipments-to-china-fall-10-with-further-decline-on-the-horizon/

최영재 연구원
051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

1. 주간뉴스

제품선 시장, 베네수엘라 원유 수출 증가로 LR2의 원유 운송 전환 확대 전망

▶ 유조선사 스코피오 탱커스(Scorpio Tankers)는 베네수엘라의 원유 수출 증가를 예상하여 최근 약 10척의 LR2 제품선이 제품유 운송에서 원유 운송으로 전환되었으며, 향후 LR2 선복 공급은 더욱 타이트해질 것이라고 밝혔음

- 그리고 스코피오 탱커스는 베네수엘라의 원유 생산량이 약 100만 배럴/일 증가할 경우, 약 23척의 아프라막스급 LR2 제품선에 해당하는 추가적인 운송 수요가 발생할 것으로 예상된다고 밝혔음
- 또한, 베네수엘라산 원유를 미 걸프 연안 정유소로 운송하는 데에는 아프라막스급 선박이 주로 사용되며, 미국에서 베네수엘라로 나프타를 운송하는 LR2 물동량도 일부 발생할 가능성이 있다고 덧붙임

▶ 스코피오 탱커스는 베네수엘라 과도정부와 미국이 협력하고 있는 현재 상황이 그림자 선단을 공식 시장으로 전환하는 것을 뒷받침하고 있다고 평가하면서, 대서양 지역을 비롯한 교역량이 크게 증가할 것으로 전망함

- 또한 스코피오 탱커스는 이란의 상황으로 인해 베네수엘라발 수요 증가세는 더욱 확대될 수 있으며, 미국의 제재·관세 등의 조치는 그림자 선단을 통해 운송되는 이란산 원유 수출을 더욱 제한할 가능성이 있다고 평가함
- 이에 따라 스코피오 탱커스는 향후 제품선 시장은 높은 현물 운임과 함께 장기 용선 계약을 체결할 수 있는 기회 또한 확대되고 있다고 평가하면서 제품선 시장에 대한 낙관적인 전망을 제시하였음

자료: https://www.tradewindsnews.com/tankers/revived-venezuela-market-fuels-clean-to-dirty-tanker-switch/2-1-1928930

최영재 연구원
051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

원유운반선 시장, 베네수엘라산 원유 물동량 유입으로 수요 구조 변화 전망

▶ 해운시장분석기관 드류리(Drewry)는 미국의 베네수엘라 니콜라스 마두로(Nicolas Maduro) 대통령 축출로 전 세계 원유 물동량 흐름을 재편하고 원유운반선 수요에 실질적인 영향을 미칠 것이라고 평가하였음

- 드류리는 베네수엘라의 원유 생산량이 장기간 지속된 미국의 베네수엘라산 원유 수출 제재와 투자 부족으로 인한 원유 생산 인프라 노후화로 인해 2015년 대비 급격히 감소한 수준이라고 평가함
- 미국의 개입 이후 베네수엘라산 원유 수출의 방향은 불확실한상황이나, 기존의 아시아에서 미국으로 전환될 경우 장거리 항로가 단거리 항로로 대체되면서 전 세계 톤마일 수요는 감소할 가능성이 있음

▶ 드류리는 베네수엘라산 원유의 수출처 변화는 VLCC와 중형 원유운반선 간의 수요 재배분을 통해 원유운반선 시장의 선형별 항로에 미치는 영향과 그에 따른 수요에 대한 영향이 상이할 것으로 전망하였음

- 베네수엘라산 원유가 미국 시장의 중남미산 또는 중동산 원유를 대체하면 중형 원유선 수요가 확대되며, 중동-미국 VLCC 수요 감소는 중동-아시아 항로 물량으로 상당 부분 상쇄할 될 것으로 예상됨
- 장기적으로는 베네수엘라산 원유 생산이 회복될 경우 중남미산 원유의 아시아향 장거리 수출이 확대되어 전 세계 톤마일 수요 증가와 VLCC 가동률에 긍정적인 영향으로 미칠 것으로 전망하였음

자료: https://www.hellenicshippingnews.com/venezuelan-crude-redirection-to-the-us-a-net-positive-for-crude-tankers/

최영재 연구원
051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

2. 건화물선

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

1 주간평균운임

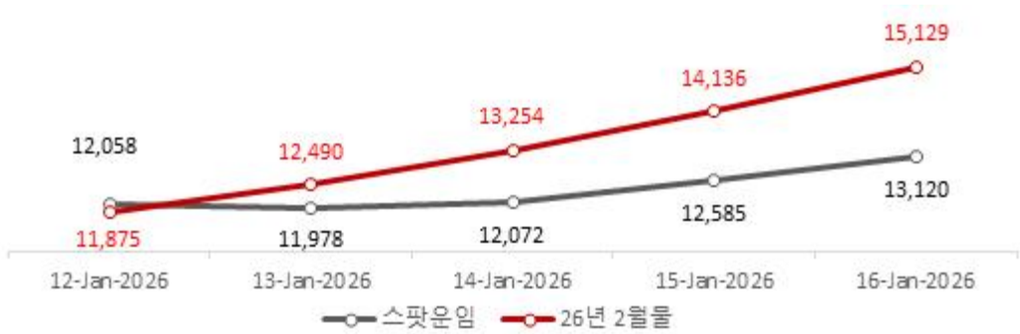
구분	1월 2주					
	주간평균운임	전주대비차이		2026년 2월물 FFA 주간평균가격	전주 대비 차이	
케이프선 5TC (달러/일)	17,794	▼ -4,650	-20.7 %	16,586	▲ 222	1.4 %
파나막스선 5TC (달러/일)	12,363	▲ 490	4.1 %	13,377	▲ 1,253	10.3 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	10,086	▼ -496	-4.7 %	10,992	▲ 705	6.8 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

케이프선 5TC (달러/일)

파나막스선 5TC (달러/일)

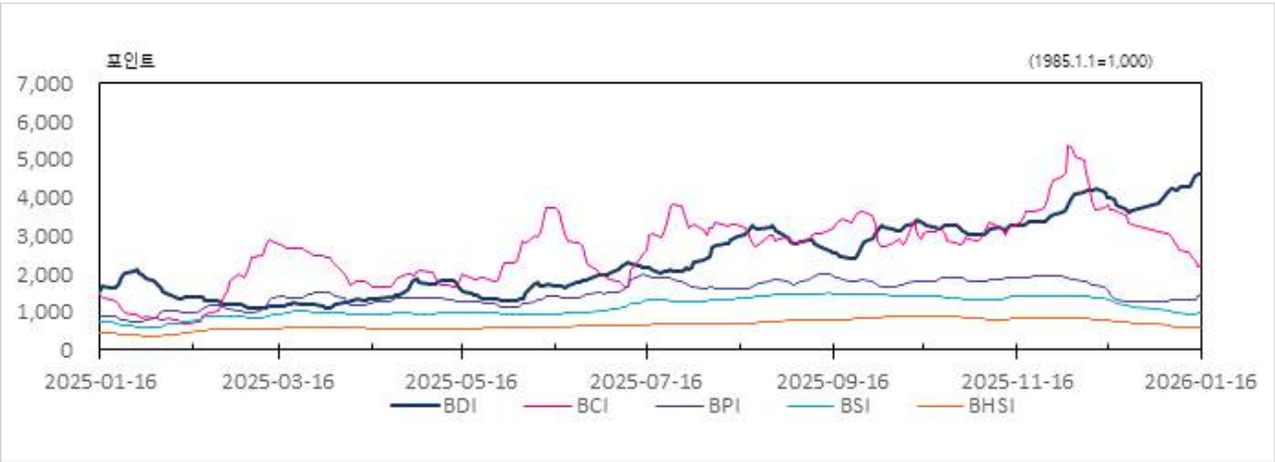


수프라막스선 10TC (달러/일)

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 3주	전주 대비	2024년			2023년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)[1)]									
운임지수	BDI	1,586	▼ -186	976	2,419	1,755	530	3,346	1,378
선형별 운임	케이프(5TC)	17,794	▼ -4,650	8,945	35,780	22,593	2,246	21,814	11,848
	파나막스(5TC)	12,363	▲ 490	8,616	20,757	14,099	7,277	16,669	12,276
	수프라막스(10TC)	10,086	▼ -496	9,637	16,441	13,601	6,874	14,703	10,928
	핸디(7TC)	10,648	▼ -660	10,197	14,537	12,660	7,763	12,703	10,317
1년 용선료	케이프	27,063	▲ 538	18,800	32,000	24,750	13,750	25,125	17,161
	파나막스	16,375	▲ 1,500	12,000	19,575	16,554	12,050	18,750	15,202
	수프라막스	15,750	▲ 1,000	13,250	18,500	16,737	12,438	18,625	15,131
	핸디	13,375	▲ 750	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)	16,586	▲ 222	25,182	▲ 889	23,557	▲ 660	21,711	▲ 391
	파나막스(5TC)	13,377	▲ 1,253	16,324	▲ 828	13,728	▲ 319	13,462	▲ 241
	수프라막스(10TC)	10,992	▲ 705	14,304	▲ 521	12,317	▲ 290	12,103	▲ 195
	핸디(7TC)	10,358	▲ 261	12,788	▲ 267	11,777	▲ 113	11,424	▲ 78

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

3 대형선 : 케이프선

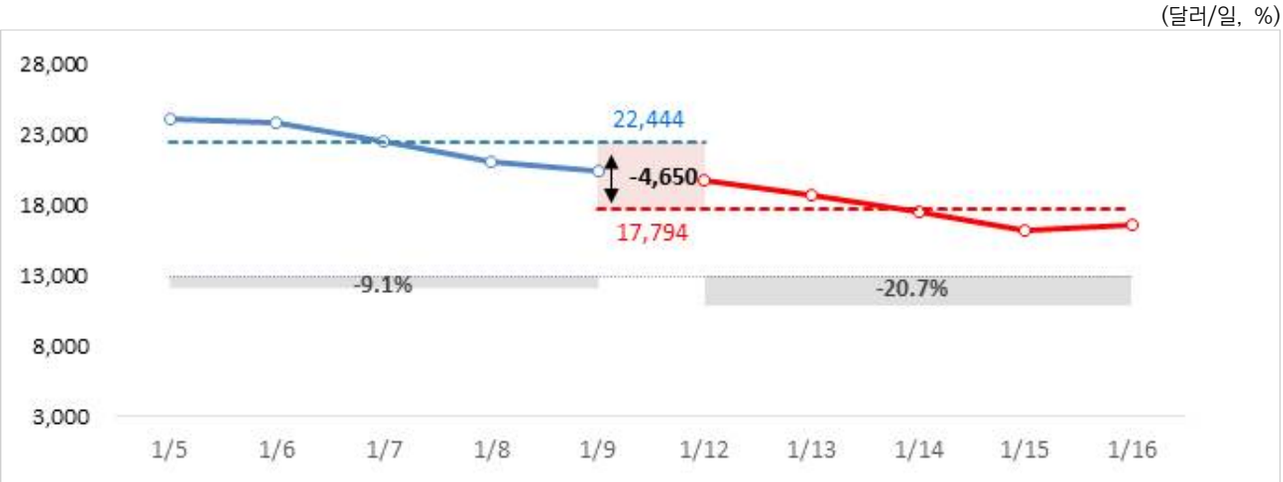
▌케이프선 운임은 전주(1월 2주) 대비 20.7% 하락한 17,794달러/일 기록

(동향) 춘절 관망세 지속과 시만두 광산의 철광석 중국 시장으로 유입

- 신규 화물의 유입이 제한적인 상황에서 춘절을 앞두고 관망하는 분위기가 확산되고 있다는 평가임
- 한편 중국의 12월 해상 철광석 수입량은 전년 동월 대비 6% 증가한 1억 1,800만 톤으로 사상 최고치를 기록함. 2025년 누적 연간 수입량은 12억 4,000만 톤에 달해 2024년의 기록을 상회한 것으로 나타남
- 중국은 1월 17일 서아프리카 기니에 위치한 시만두 광산에서 약 20만 톤 규모의 철광석을 수입한 것으로 파악됨. 중국은 대부분의 철광석을 호주와 브라질에서 수입해 왔으나 공급망 안정성을 추진하기 위해 국내 생산 확대와 해외 광산 투자 등을 통해 수입처를 다각화하려는 노력을 지속해 왔음
- 시만두 광산은 연간 약 1억 2천만 톤의 철광석 생산 능력을 목표로 하고 있으며 철 함량이 65%에 달하는 고품위 철광석을 생산할 수 있는 것으로 평가됨에 따라 중장기적으로 시장에 미치는 영향을 주목할 필요가 있음

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 3주	1월 2주	전주대비차이	
BCI		2,348	2,861	▼ -513	-17.9%
스팟운임(5TC)		17,794	22,444	▼ -4,650	-20.7%
용선료	6개월	26,925	27,050	▼ -125	-0.5%
	1년	27,063	26,525	▲ 538	2.0%
	5년	23,013	22,263	▲ 750	3.4%
FFA	2월물	16,586	16,363	▲ 222	1.4%
	2분기물	25,182	24,293	▲ 889	3.7%
	'27년	23,557	22,897	▲ 660	2.9%

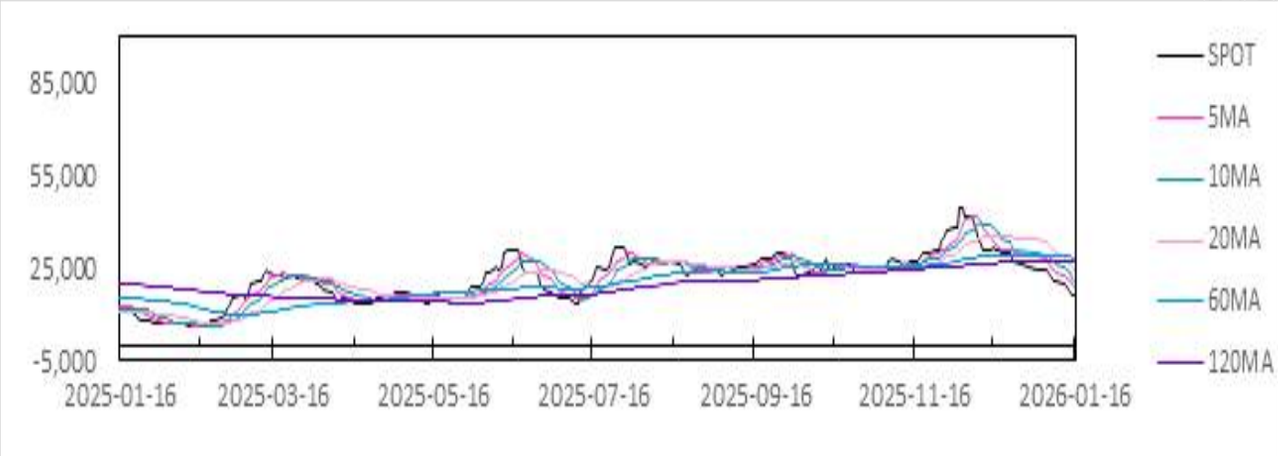
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

3 케이프선

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

3 중·소형선 : 파나막스선·수프라막스선

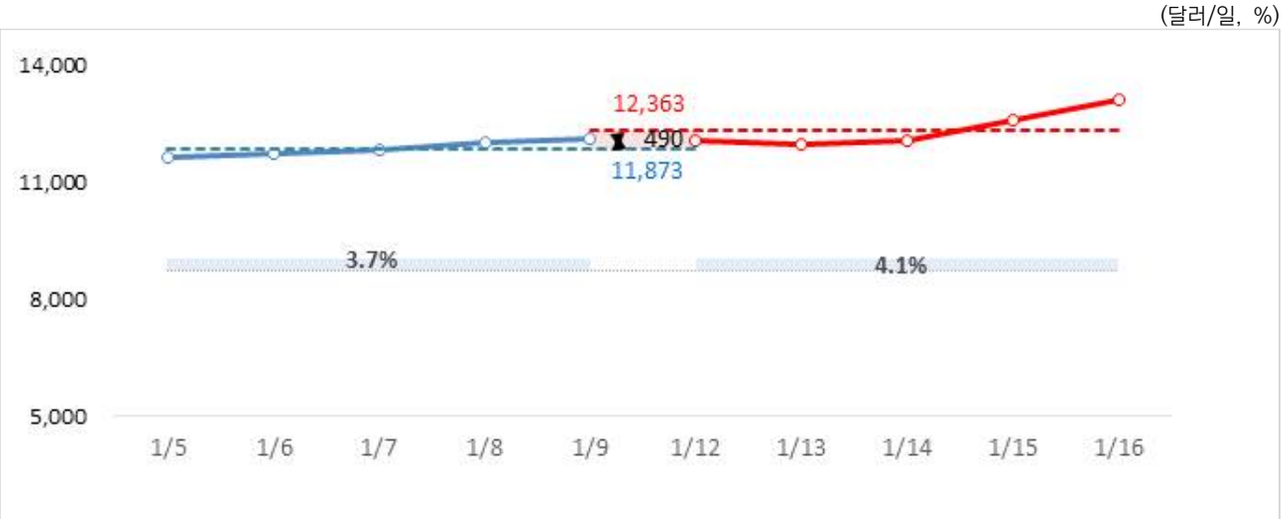
▌전주 대비 4.1% 상승한 12,363달러/일 기록

(동향) 곡물 화물 유입에도 불구하고 전반적인 화물 회복은 제한적, 중국 곡물 생산 확대 정책 영향 주목 필요

- ECSA와 NCSA 지역에서 곡물 화물이 유입되면서 시장의 심리가 다소 개선되는 모습을 보이고 있으나 전반적인 화물 유입 수준은 여전히 제한적인 것으로 평가됨
- 한편 와신에 따르면 중국은 농업농촌 현대화 계획의 일환으로 옥수수와 대두 생산량을 증대시키고 주식 곡물 생산을 강화하는 데 초점을 둔 새로운 이니셔티브를 확대할 계획이라고 밝힘. 특히 대두는 여전히 상당한 국내 공급 부족으로 인해 수입의존도가 높은 상황에서 이번 이니셔티브가 미칠 영향이 주목됨

최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

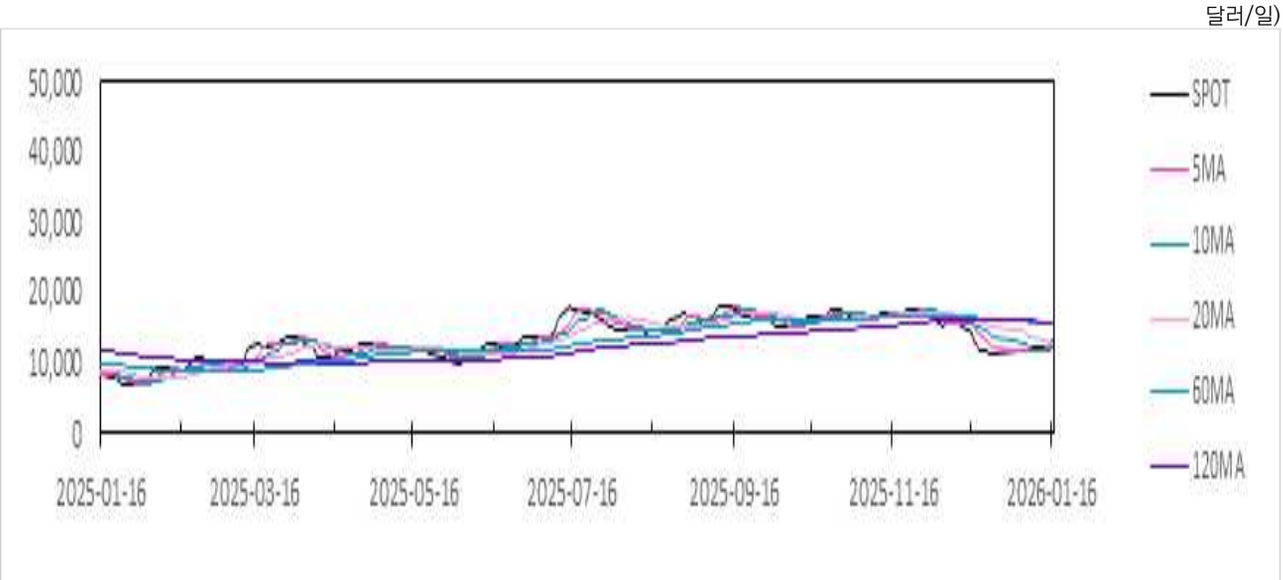
구분		1월 3주	1월 2주	전주대비차이		
BPI		1,374	1,319	▲	55	4.1 %
스팟운임(5TC)		12,363	11,873	▲	490	4.1 %
용선료	6개월	16,625	15,625	▲	1,000	6.4 %
	1년	16,375	14,875	▲	1,500	10.1 %
	5년	14,375	13,625	▲	750	5.5 %
FFA	2월물	13,377	12,124	▲	1,253	10.3 %
	2분기물	16,324	15,496	▲	828	5.3 %
	'27년	13,728	13,410	▲	319	2.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange ▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일)



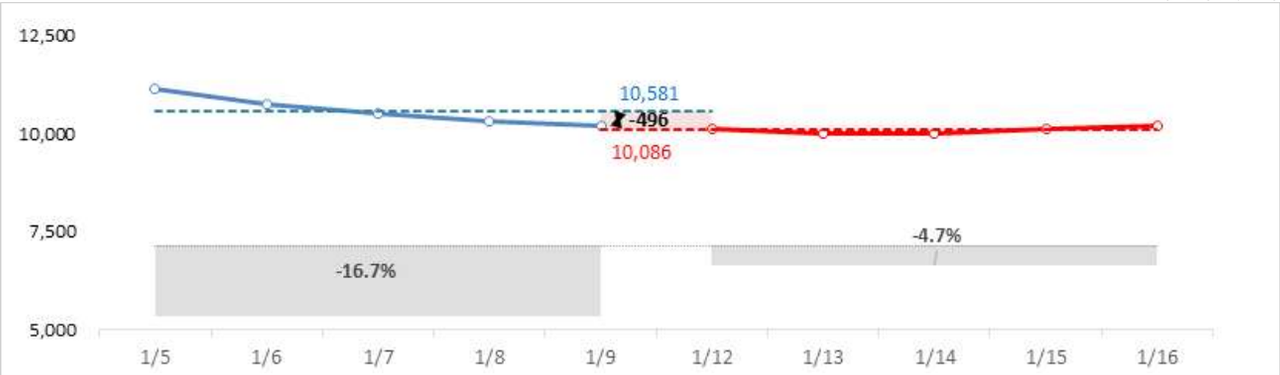
자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

3 수프라막스선

▌전주 대비 4.7% 하락한 10,086달러/일 기록

최근 평균운임 차이 비교

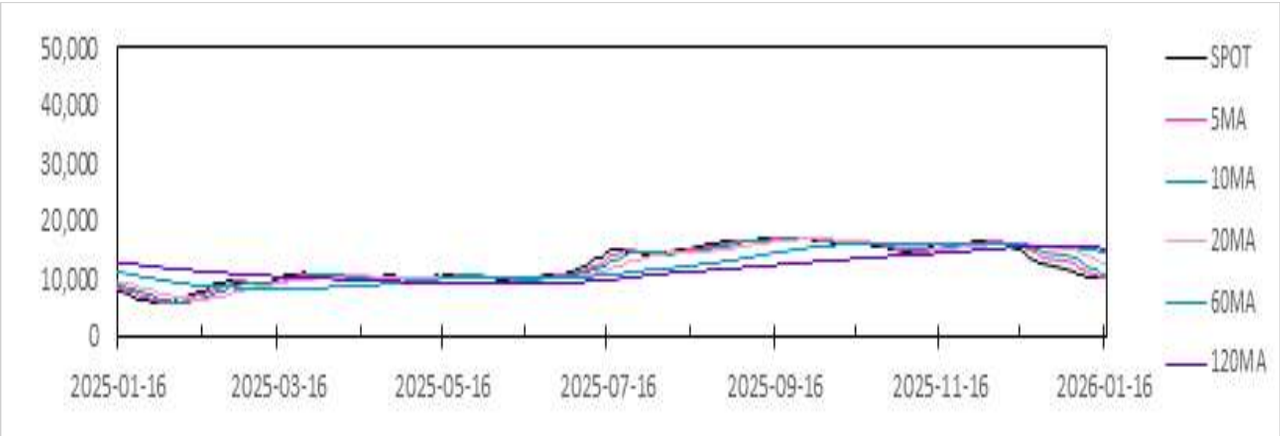
(달러/일, %)



자료: Clarkson

이동평균

달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		1월 3주	1월 2주	전주대비차이		
BSI		959	998	▼	-39	-3.9 %
스팟운임(10TC)		10,086	10,581	▼	-496	-4.7 %
용선료	6개월	15,125	14,500	▲	625	4.3 %
	1년	15,750	14,750	▲	1,000	6.8 %
	5년	14,750	14,250	▲	500	3.5 %
FFA	2월물	10,992	10,288	▲	705	6.8 %
	2분기물	14,304	13,783	▲	521	3.8 %
	'27년	12,317	12,027	▲	290	2.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 – 혼조

3. 컨테이너선

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

1 동향분석

▌컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 73p 하락한 1,574p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 대부분의 주요 항로 운임이 하락하며 약세 기조 지속

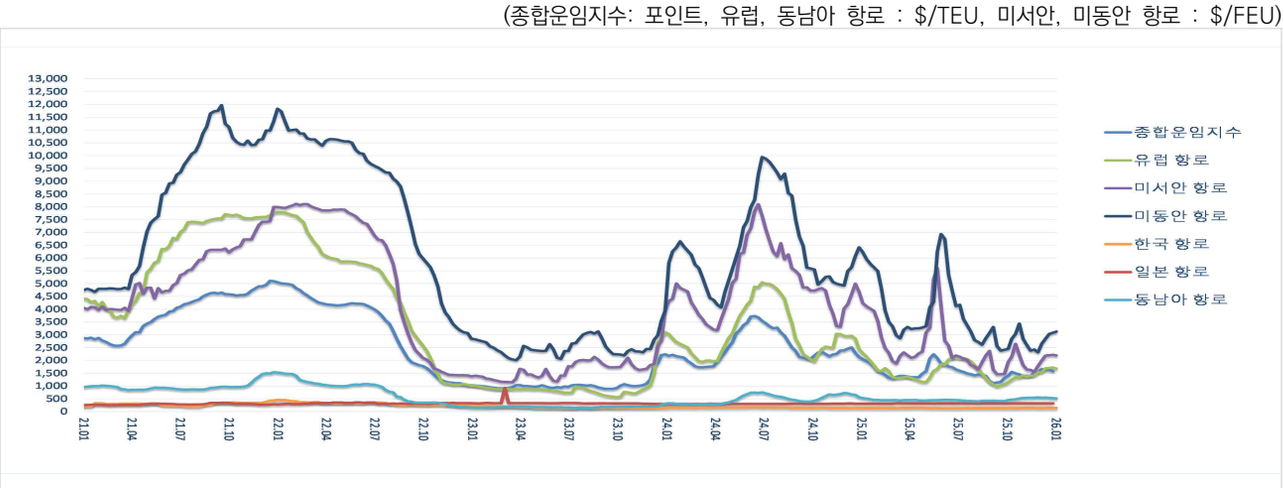
- 유럽 및 미서안 등 주요 노선의 하락과 중동 등의 기타 항로 하락폭 확대로 운임 하락세를 이어감

(현황) 춘절 전 특수 부재 및 수급 불균형 심화에 따른 전반적인 운임 하방 압력 가중으로 약세 지속

- 아시아-북미 항로는 근본적인 수급 불균형과 선사 간 집하 경쟁 심화로 운임 약세를 보임. 중국 춘절 전 수요 상승 효과가 예상보다 낮아 당분간 저운임 기조 속 약보합세가 유지될 가능성이 높음
- 인트라아시아 항로는 물동량 약세와 원양 선사들의 인트라 서비스 확대로 공급 과잉이 심화되어 약세를 보임. 수급 불균형에 따른 운임 하방 압력이 지속됨에 따라 약세 국면이 이어질 것으로 전망

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)

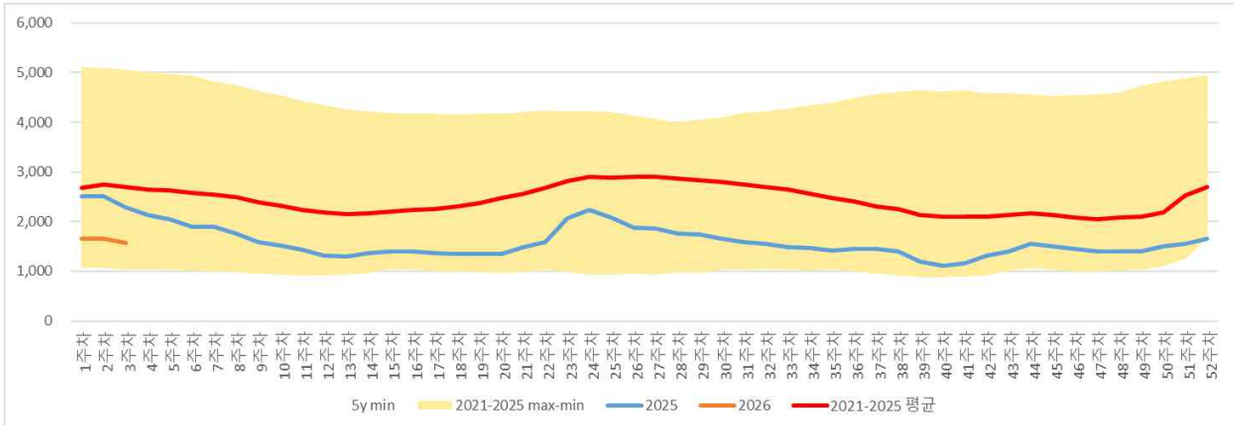
		1월 3주	전주대비	2026년			2025년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	1,574	-73	1,574	1,647	1,611	1,115	2,505	1,581
운임	유럽항로	1,676	-43	1,676	1,719	1,698	971	2,851	1,587
	미서안항로	2,194	-24	2,194	2,218	2,206	1,460	5,606	2,551
	미동안항로	3,165	37	3,128	3,165	3,147	2,315	6,939	3,723
	한국항로	144	2	142	144	143	135	148	139
	일본항로	321	0	321	321	321	308	327	319
	동남아항로	515	-9	515	524	520	398	655	464

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

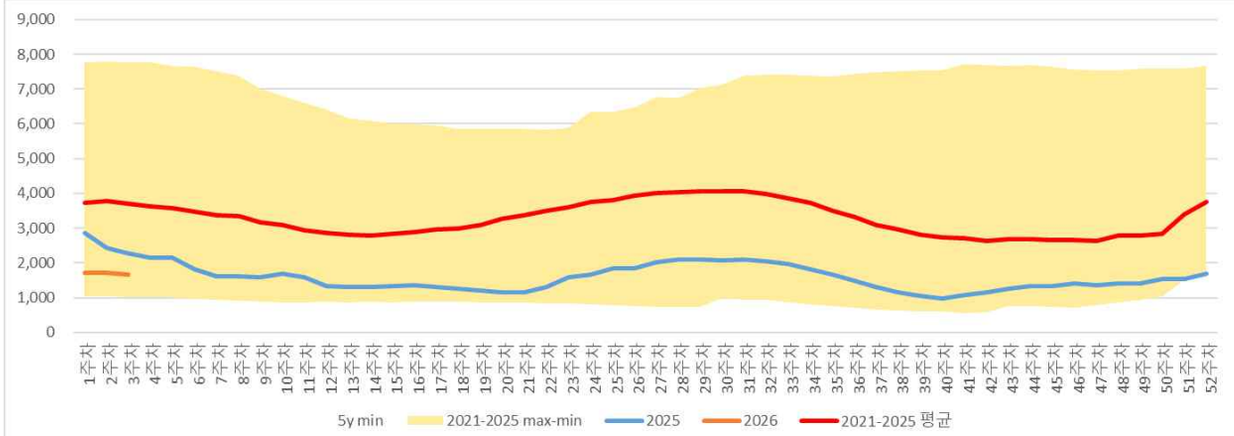
2 운임전망

| 1월 4주('25.1.19~'26.1.26)

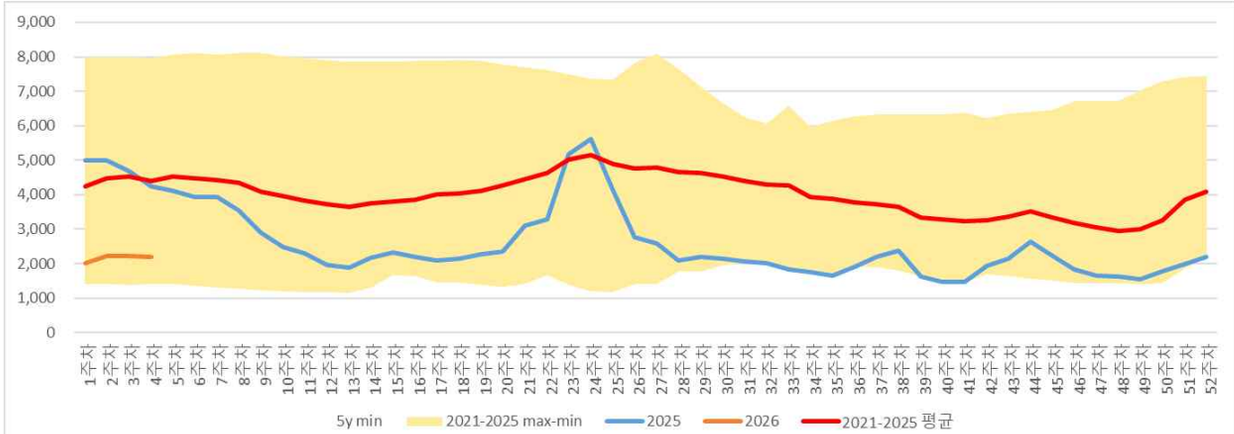
SCFI 지수는 하락할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 하락할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 하락할 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 34.5p 상승한 112.2를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

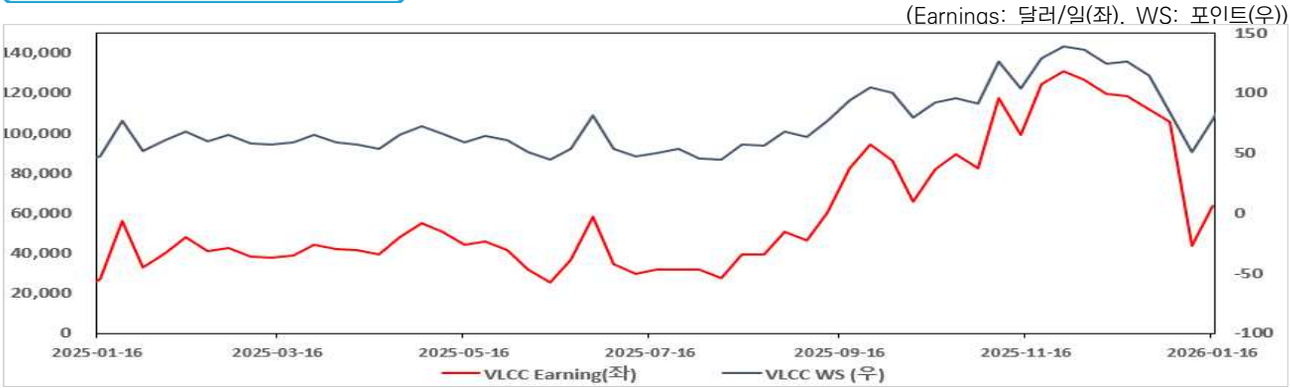
구분	1월 3주(WS)	전주 대비 차이	
중동-중국 항로(TD3C)	112.2	▲ 34.5	44.4 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	75.0	▲ 27.5	58.0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	130.0	▲ 52.5	67.7 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	122.5	▲ 45.0	58.1 %

(동향) VLCC 시황, 수요 증가와 지정학적 불확실성이 증대되며 전주 대비 큰 폭으로 상승 반등

- 전주 VLCC 시장은 항로 전반에서 성약 활동이 늘어나며 운임이 빠르게 상향 조정되는 모습을 보였으며, 특히 미주 걸프 지역에서 형성된 강한 수요가 확산되며 시황 전반의 상승을 주도함. 이란을 둘러싼 중동 지역의 긴장 상황이 지속되며 불확실성이 상존하는 가운데 타이트한 선복 수급 상태가 이어지면서 단기적으로는 강세 기조를 유지할 가능성이 클 것으로 전망됨
- 미 에너지정보청(EIA)은 2026년 1월 단기 에너지 전망을 통해 2026년 글로벌 원유 재고가 하루 평균 약 280만 배럴 증가할 것으로 전망함. 중국의 전략비축 확대가 일부 수요 하방을 완화할 수는 있으나, 비(非)OPEC 국가를 중심으로 한 원유 생산 증가세가 지속되면서 전반적인 수급 구조는 공급 우위 국면이 이어질 것으로 분석함

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		1월 3주	전주대비	2026년			2025년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	112	34	50	112	80	43	138	73
항로(TD3C)	평균 수익	86,882	45,364	28,709	96,388	55,454	20,781	139,384	56,764
VLCC	1년 용선료	59,500	8,000	51,500	59,500	54,500	35,250	58,000	44,957

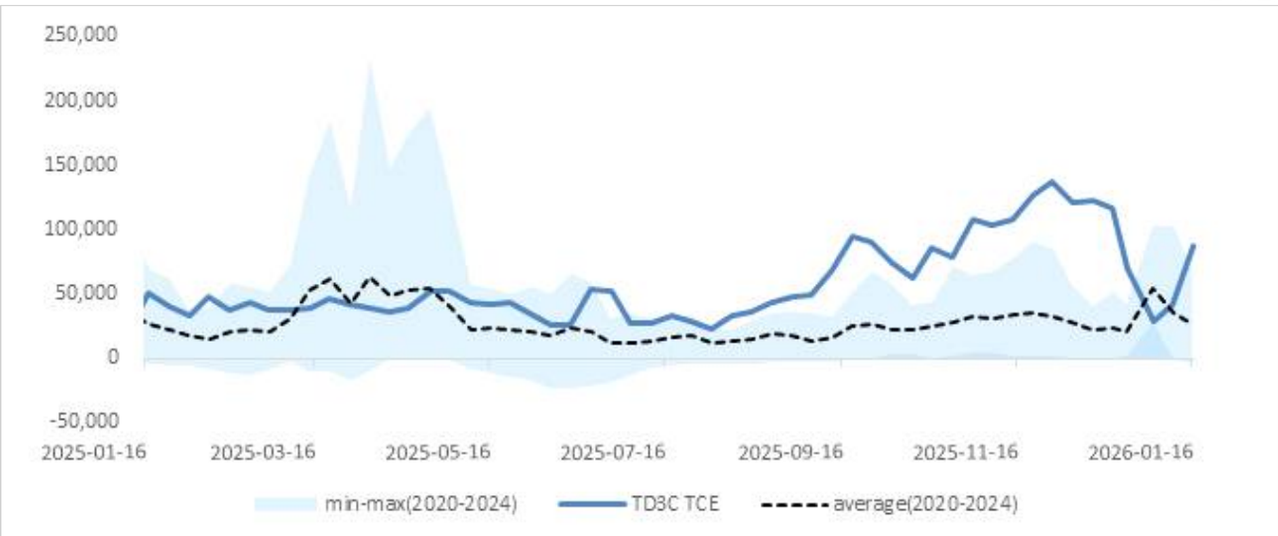
자료: Clarkson

2 유조선-기술분석

▌전주 대비 뚜렷한 반등세를 보이며 단기 조정 이후 상승 흐름을 재개함

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

(달러/일)

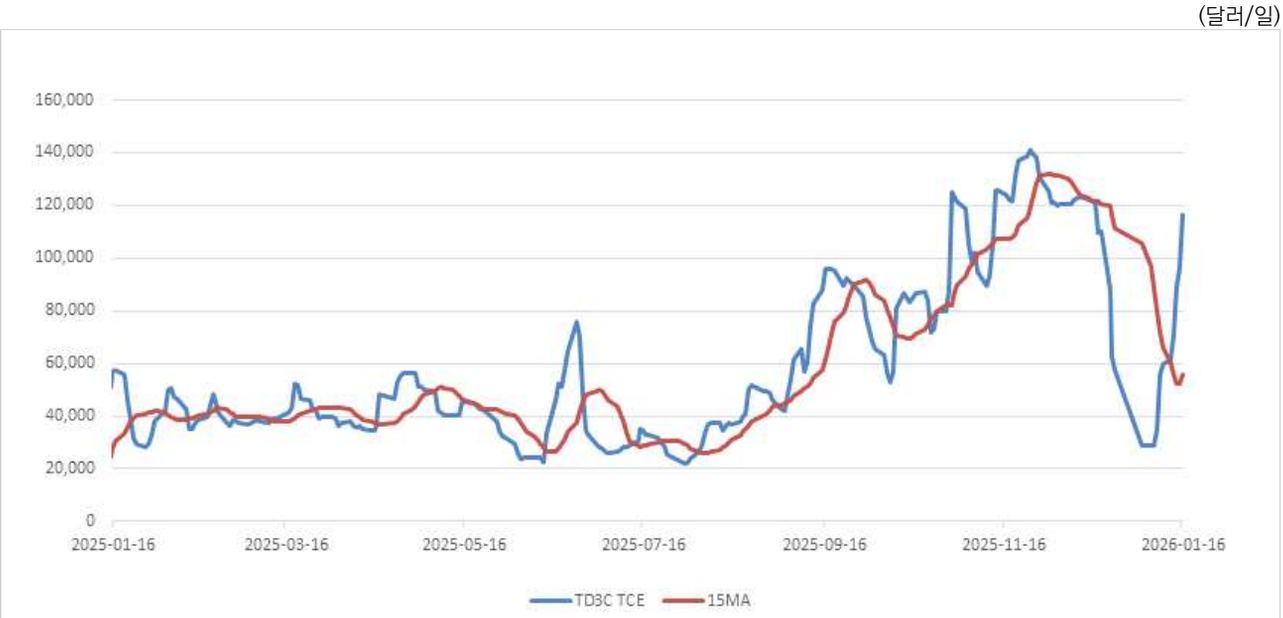


자료: Clarkson

▌전주 대비 유의미한 회복세를 보이며 최근 하락 국면에서 큰 폭으로 반등을 시도함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson

5. 중고선

1 동향분석

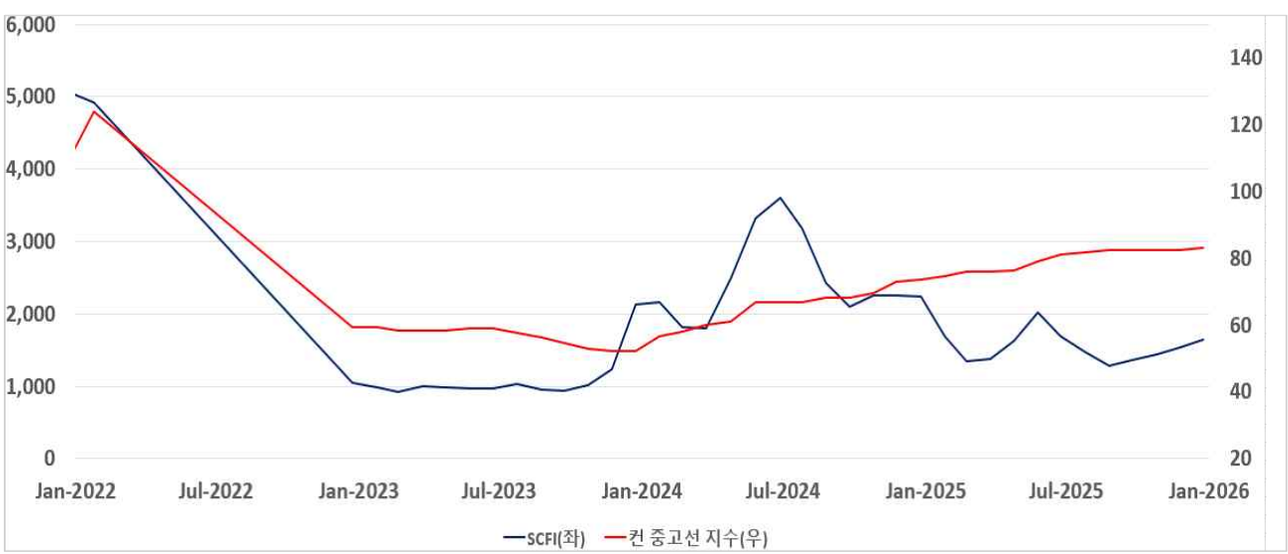
▌건화물 중고선가 지수는 35.9p로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수

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

▌컨테이너 중고선가 지수는 83.1p로 전월 대비 0.5p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson

2 거래실적 ('26.1.1~'26.1.19)

▌건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 39건 거래 발생

선종	선명	건조년도	선형	단위	매매일자	가격(백만달러)	매도자	매수자
Container	Erasmus Master	2009	1,484	TEU	2026-01-16	-	Erasmus Container	Undisclosed interests
Container	A-Rex Dexterity	2008	3,534	TEU	2026-01-15	35.50	A-REX Shipinvest	Clients of MSC
Offshore	ASL Bagula	2017	6,962	HP	2026-01-15	-	Prince Marine Transp	Undisclosed interests
Offshore	Skandi Atlantic	2012	16,315	HP	2026-01-14	22.75	DDW Offshore	Clients of Sea E&R
Bulk	TBC Praise	2012	36,699	DWT	2026-01-14	14.40	Transworld BC	Undisclosed interests
Gas C'rier	Vivit Altais*	2019	80,000	cu.m.	2026-01-14	-	Vitol Intl Shpg	Clients of Solvang ASA
Gas C'rier	Vivit Dubhe*	2019	84,787	cu.m.	2026-01-14	-	Vitol Intl Shpg	Clients of Solvang ASA
Gas C'rier	Vivit Fornax*	2019	84,794	cu.m.	2026-01-14	-	Vitol Intl Shpg	Clients of Solvang ASA
Bulk	Berge Moldoveanu	2020	211,067	DWT	2026-01-13	74.00	Berge Bulk	Korean interests
Tanker	STI Kingsway	2015	109,999	DWT	2026-01-13	57.50	Scorpio Tankers	Undisclosed interests
TankChem	Maritime Comity*	2020	49,997	DWT	2026-01-13	39.00	Aurora Tankers	Greek interests
TankChem	Maritime Tranquility*	2020	49,999	DWT	2026-01-13	39.00	Aurora Tankers	Greek interests
Pass./Car	Mega Express Five	1993	1,800	Passengers	2026-01-12	-	Corsica Ferries	Clients of Bridgemans Services
Bulk	Ocean Jasmin	2019	63,465	DWT	2026-01-12	28.50	BOB Leasing	Undisclosed interests
Offshore	Yinson Hermes	2015	5,221	HP	2026-01-12	10.00	Regulus Offshore	U.A.E. interests
Container	N/B Nantong Yahua YH-342*	2026	4,491	TEU	2026-01-12	200.00	Shengsi Pusheng	Clients of MSC

Container	N/B Nantong Yahua YH-343*	2027	4,491	TEU	2026-01-12	.	Shengsi Pusheng	Clients of MSC
Container	N/B Nantong Yahua YH345*	2027	4,491	TEU	2026-01-12	.	Shengsi Pusheng	Clients of MSC
Container	N/B Nantong Yahua YH346*	2027	4,491	TEU	2026-01-12	.	Shengsi Pusheng	Clients of MSC
Dry Genl	Xiang An Hua Ji 3333	2009	.	.	2026-01-09	0.03	Unknown Chinese	Unclosed interests
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
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
Dry Genl	An Da 6696	2020	.	.	2026-01-05	0.68	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	Xie Xu 9268	2010	.	.	2026-01-04	0.15	Unknown Chinese	Chinese interests
Dry Genl	Yue Hui Zhou Huo 8996	2003	.	.	2026-01-04	0.02	Dachang Shpg	Chinese interests
Dry Genl	Xie Xu 3388	2008	.	.	2026-01-03	0.08	Guangxi Xiexu Shpg	Chinese interests

6. 주요 해운지표

(2026.1.19. 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	1월 평균	2026년 최저	2026년 최고	2026년 평균	2025년 최저	2025년 최고	2025년 평균
중고선가 ($ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	–	–	–	–	–	–	–	–	–
유조선(5년)	VLCC	124	0	123	120	124	123	112	120	116
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	38	1	37	38	38	38	33	37	36

자료: Clarkson

신조선가 ($ Million)										
건화물선	Panamax	–	–	–	–	–	–	–	–	–
유조선	VLCC	129	1	128	128	129	128	125	129	126
컨테이너선	Sub-Panamax	43	0	43	43	43	43	44	45	45

자료: Clarkson

연료유 ($/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	369	16	362	353	369	363	336	493	422
	Singapore	374	16	363	358	374	363	348	514	431
	Korea	412	19	398	388	412	398	374	530	459
	Hong Kong	405	14	396	391	405	396	366	522	449
VLSFO	Rotterdam	427	19	417	408	427	417	386	553	476
	Singapore	443	20	433	423	443	432	424	604	507
	Hong Kong	457	20	447	437	457	447	439	604	518

자료: Clarkson

주요 원자재가 ($)										
철광석 ($/Tonne)	국제價	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	중국産				–			–		
연료탄 ($/Tonne)	국제價				–			–		
	중국産				–			–		
원료탄 ($/Tonne)	호주산	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	내륙(몽골)	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	중국産				–			–		
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,058	-5	1,054	1,039	1,067	1,054	536	1,157	1,035
	밀(국제)	518	1	513	507	518	513	497	618	538

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 ($ Million)		10월	11월	12월	2025년 합계	2024년 합계	2023년 합계	2022년 합계
ASEAN	수출	9,348	10,437	12,316	122,505	114,011	109,123	124,889
	수입	7,069	6,512	7,722	82,168	78,828	78,033	82,529
NAFTA	수출	10,416	12,139	14,330	145,128	151,717	136,353	130,259
	수입	7,551	7,205	8,001	88,387	86,499	85,097	98,901
EU	수출	5,676	5,952	6,429	77,303	74,722	74,147	74,413
	수입	5,457	6,024	7,048	71,280	69,321	73,011	73,966
BRICs	수출	16,311	14,372	15,541	162,533	162,194	154,128	187,108
	수입	13,406	13,672	15,614	164,094	163,110	168,691	189,991

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