

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 6월 30일

감 수 이연경 해운물류·해사연구본부장

발 행 인 조정희 원장

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

15

탱커선

17

중고선

19

주요 해운지표

24

건화물선

지난주 케이프선 운임은 23.0% 하락한 21,435달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 8p 하락한 1,862p를 기록

탱커선

유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 26.3p 하락한 55.5p를 기록

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

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

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

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



1. 주간뉴스

머스크, 글로벌 통관 혼란 대응을 위한 AI 기반 플랫폼 출시

- ▶ 머스크는 매년 처리하는 약 600만 건의 통관 데이터를 바탕으로 AI 기반 관세 및 통관 관리 솔루션인 'Maersk Trade & Tariff Studio'를 개발했으며, 미국을 시작으로 8월부터 전 세계로 확대할 계획임
 - 머스크의 무역 및 통관 컨설팅 책임자인 Lars Karlsson은 최근 예측 불가능한 관세 조치로 인해 많은 고객들이 혼란을 겪고 있다고 지적하며 이를 해결하기 위한 AI 솔루션의 필요성을 강조함
 - 또한 효과적인 AI 모델의 학습을 위해서는 방대한 양의 실제 검증된 무역 데이터가 필수적이며, 머스크가 보유한 글로벌 통관 데이터가 큰 경쟁 우위에 있다고 덧붙임
- ▶ 머스크가 개발한 AI 플랫폼은 전 세계 6,000개의 상품코드 및 20,000개 이상의 세부 코드를 활용한 관세 분류 체계 최적화를 통해 기업들이 보다 정확하고 최적화된 관세 정보를 활용할 수 있도록 지원함
 - 또한 전 세계 2,700명의 글로벌 통관 전문가들이 실시간으로 업데이트하는 데이터를 활용하여 규정 미준수로 인한 화물의 지연, 억류, 벌금 부과 등 각종 문제를 사전에 방지할 수 있도록 돕고 있음
 - 특히 최근 강조되고 있는 EU 탄소국경조정제도(CBAM)와 같은 엄격한 사회적·환경적 규정 준수 여부까지 미리 점검하여 기업들이 비용 절감과 규제 위반 리스크 관리를 동시에 달성할 수 있게 지원함

자료: <https://www.joc.com/article/maersk-launches-ai-customs-tool-to-tackle-rising-regulatory-chaos-6031746>

김병주 전문연구원

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

니어쇼어링 관심 증가로 멕시코-미국 해상 운송 시장 확대

- ▶ 멕시코 소재 Green Tide Logistics는 육상 국경의 혼잡 및 보안 문제를 우회할 목적으로 7월 말부터 멕시코와 미국 동부 해안을 연결하는 복합 운송 서비스를 개시할 예정임
 - 동 서비스는 베라크루즈에서 필라델피아까지 다목적선(MPV)과 트럭을 병행하여 5~6일 만에 운송이 가능하며, 기존 트럭 단독 운송(약 10일) 대비 상당한 시간 단축 효과가 있음
 - Green Tide의 CEO는 최근 니어쇼어링 추세로 인해 육상 중심 운송에서 복합 운송으로의 전환 잠재력이 매우 높다고 판단하여 이번 서비스를 출시했다고 밝힘
- ▶ 동 서비스는 멕시코 내륙의 화물을 트럭으로 Tuxpan과 Coatzacoalcas항으로 운송한 뒤, 필라델피아까지 해상으로 운송하고, 이후 트럭이나 철도를 통해 최종 목적지까지 운송될 예정임
 - 현재 미국-멕시코 간 해상 물동량은 2019년 이후 크게 감소하여 전체 미국 해상 수입량의 0.5% 미만 수준에 불과하지만, 최근 복합 해상 서비스에 대한 관심은 증가하고 있음
 - Green Tide는 일반 컨테이너뿐 아니라 53FT 컨테이너, 냉동 컨테이너, 벌크 화물 등 다양한 화물을 취급할 수 있는 장점을 활용하여 특정 상품군에 특화된 틈새시장을 적극 공략할 계획임

자료: <https://www.joc.com/article/mexico-us-ocean-market-expands-amid-growing-nearshoring-interest-6031786>

김병주 전문연구원

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



1. 주간뉴스

중국 철광석·철강 시장, 호르무즈 해협 봉쇄 우려에도 안정세

- ▶ 원자재 시장분석기관 S&P 글로벌(S&P Global)은 이란의 호르무즈 해협 봉쇄 위협에도 중국의 철광석 및 철강 시장이 안정세를 유지했으며, 철광석 및 철강 선물 가격 역시 거의 변동이 없었다고 밝혔다
 - S&P 글로벌은 시장 관계자 인터뷰를 인용해 호르무즈 해협이 봉쇄된다면 중국의 철강 수출이 직간접적으로 악화될 수 있지만, 현재로서는 이란이 호르무즈 해협을 봉쇄할 가능성은 크지 않다고 평가함
 - 또한 S&P 글로벌은 호르무즈 해협 봉쇄에 대한 기대감이 크지 않아 철광석 및 철강 시장이 안정세를 보였으며, 호르무즈 해협 운임은 위험 할증 및 보험료 상승으로 불가피하게 상승할 수 있다고 덧붙였다
- ▶ S&P 글로벌은 원자재 시장분석기관 플랫츠(Platts)의 추정치를 인용해, 호르무즈 해협이 일부 또는 전면 봉쇄된다면 중국 철강 수출의 약 8%인 연간 약 955만 톤이 직접 타격을 입을 수 있다고 평가하였음
 - 2025년 1월~5월 기준 사우디아라비아의 중국산 철강 수입량은 전년 동기 대비 40.1% 증가한 229.8만 톤으로 집계됐으며, 이 중 절반은 호르무즈 해협을, 나머지 절반은 바브 엘 만데브 해협을 경유함
 - 같은 기간 아랍에미리트, 이라크, 쿠웨이트, 카타르, 이란으로의 수출은 전년 대비 약 4.7% 증가한 250.3만 톤을 기록했으며, 해협 봉쇄 시 중국 철강 수출 전반에 부정적 영향이 뚜렷할 것이라 덧붙였다

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-iron-ore-steel-markets-unfazed-by-strait-of-hormuz-threats-but-outlook-dim/>

최영재 연구원

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

인도네시아, 석탄 수출 감소에 내수 전환 가속화

- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 최근 전 세계적인 석탄 가격 하락으로 인해, 세계 최대 연료탄 수입국인 중국과 인도가 기존의 인도네시아산 석탄 대신 고품위 석탄으로 수입처를 전환하고 있다고 보도함
 - 원자재 시장분석기관 케이플러(Kpler)에 따르면 인도네시아산 저품위 연료탄은 중국 내에서 러시아산 석탄과의 가격 경쟁에서 어려움을 겪고 있으며, 중국으로의 수출량은 12.9% 감소했다고 밝혔다
 - 로이터 통신은 중국 및 인도 공식 데이터를 인용하여 2025년 1월~5월 기준 중국의 몽골산 석탄과 인도의 남아프리카산 석탄의 수입 점유율은 역대 최고치를 기록한 것으로 나타났다고 보도하였음
- ▶ 2025년 1월~5월 기준 중국의 전체 석탄 수입은 1억 3,740만 톤으로 약 10% 감소했으며, 인도 역시 전체 석탄 수입이 7,400만 톤으로 약 5% 이상 감소하는 등 주요국의 석탄 수입량이 감소하고 있음
 - 이에 가장 큰 타격을 입은 인도네시아는 2025년 1월~5월 석탄 수출량이 전년 대비 약 23% 감소한 1억 8,700만 톤으로 집계됐으며, 인도네시아의 중국향 석탄 수출은 12.3%, 인도 수출은 14.3% 감소함
 - 인도네시아 광산업체들은 수출 부진을 만회하기 위해 국내 시장으로 눈을 돌리고 있으며, 인도네시아 광업 서비스 협회에 따르면 올해 국내 공급은 3% 증가하고, 수출은 약 10% 감소할 것으로 전망하였음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-india-shift-to-higher-grade-coal-cut-indonesian-imports/>

최영재 연구원

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



1. 주간뉴스

중국 독립 정유사, 이란산 원유 재고 확충에 신중

- ▶ 에너지 시장조사기관 플랫폼(Platts)에 따르면, 중국의 독립 정유사들은 이란-이스라엘 전쟁으로 공급업체들이 가격 인상을 시도하고 있음에도 불구하고 이란산 원유 재고 확충에 신중한 태도를 보이고 있음
 - 플랫폼은 중국의 독립 정유사들과의 인터뷰를 인용해 이란산 원유 가격은 급등했지만, 호르무즈 해협이 봉쇄되거나 전쟁이 장기화될 확률은 낮으므로 매입 및 재고 확보를 서두르지 않는 분위기라 전했다
 - 시장에서는 석유수출국기구 회원국 및 비회원국들의 원유 생산 증가로 인해 원유 공급은 충분하다고 평가하고 있으며, 현재 유가가 백워드이션 구조를 보이고 원유 보유 비용도 높아 원유 매입에 소극적임
- ▶ 플랫폼에 따르면, 올해 3월 중국 독립 정유사들의 이란산 원유 수입량은 약 191만 배럴/일이었으나 4월에는 172만 배럴/일로 약 9.9% 감소했으며, 5월에는 125만 배럴/일로 전월 대비 약 27.3% 감소함
 - 중국의 에너지 시장조사기관 JLC에 따르면, 6월 18일 기준 중국 산동성 독립 정유사들의 평균 가동률은 48.92%이며, 수입 원유의 정제마진은 전주 대비 약 37.8% 감소한 102 위안/톤으로 나타났다
 - 플랫폼은 가격 경쟁력 측면에서 이란산 원유에 대한 선호는 이어질 것이라고 보이지만, 공급 안정성과 제재 리스크가 상대적으로 낮은 러시아 및 베네수엘라산 원유에 대한 관심이 높아지고 있다고 전했다

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinese-private-refiners-hesitant-to-purchase-iranian-crude-amid-rising-tensions/>

최영재 연구원

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

국제에너지기구, 2030년까지 전 세계 석유 수요 및 생산 증가 전망

- ▶ 국제에너지기구(IEA)는 올해 전 세계 석유 수요를 전년 대비 80만 배럴/일 증가한 1억 380만 배럴로 전망하고, 2030년 추정치는 기존 1억 540만 배럴/일에서 1억 550만 배럴/일로 소폭 상향 조정하였음
 - 인도·동남아·아프리카·남미가 석유 수요 성장을 견인할 것으로 전망했으며, 저성장 기조 및 전기차 확산 등으로 중국의 석유 수요 증가는 2030년까지 약 10만 배럴/일에 그칠 것이라고 예상하였음
 - 전 세계 석유 생산은 2030년까지 약 340만 배럴/일 증가할 것으로 예상했으며, 특히 캐나다, 가이아나, 브라질, 아르헨티나, 미국 등 미주 지역의 성장세가 석유 생산 증가를 견인할 것으로 전망하였음
- ▶ 선박중개업체 깁슨(Gibson)은 원유선 시장에 대해 미주 지역의 공급 증가와 아시아의 수요 증가가 맞물려 장거리 원유 운송이 지속될 것이며, 제품선 시장에 대해서는 수요 성장세가 둔화할 수 있다고 평가함
 - 2030년까지 전 세계 정제 능력은 약 250만 배럴/일 증가할 것으로 예상되며, 주로 중국(약 100만 배럴/일)과 인도(약 100만 배럴/일) 그리고 중동(약 60만 배럴/일) 중심으로 증가할 것으로 예상됨
 - 깁슨은 국제에너지기구의 전망이 현실화된다면 석유 수요 증가의 상당 부분이 석유화학 원료와 천연가스액(NGL)이므로 화학제품, 가스 운송 수요와 함께 바이오연료 운송 수요가 증가할 것이라 평가함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/crude-tanker-markets-to-remain-supported-from-oil-market-fundamentals/>

최영재 연구원

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



2. 건화물선

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

1 주간평균운임

| 구분 | 6월 4주 | | | | | |
|-----------------------|--------|----------|---------|--|-------------------|-----------------|
| | 주간평균운임 | 전주 대비 차이 | | | 7월물 FFA 주간평균가격 | 전주 대비 차이 |
| 케이프선 5TC (달러/일) | 21,435 | ▼ -6,415 | -23.0 % | | 18,385 | ▼ -1,068 -5.5 % |
| 파나막스선 5TC (달러/일) | 12,832 | ▲ 416 | 3.4 % | | 12,361 | ▲ 947 8.3 % |
| 수프라막스선 10TC (달러/일) | 10,516 | ▲ 491 | 4.9 % | | 11,043 | ▲ 465 4.4 % |

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

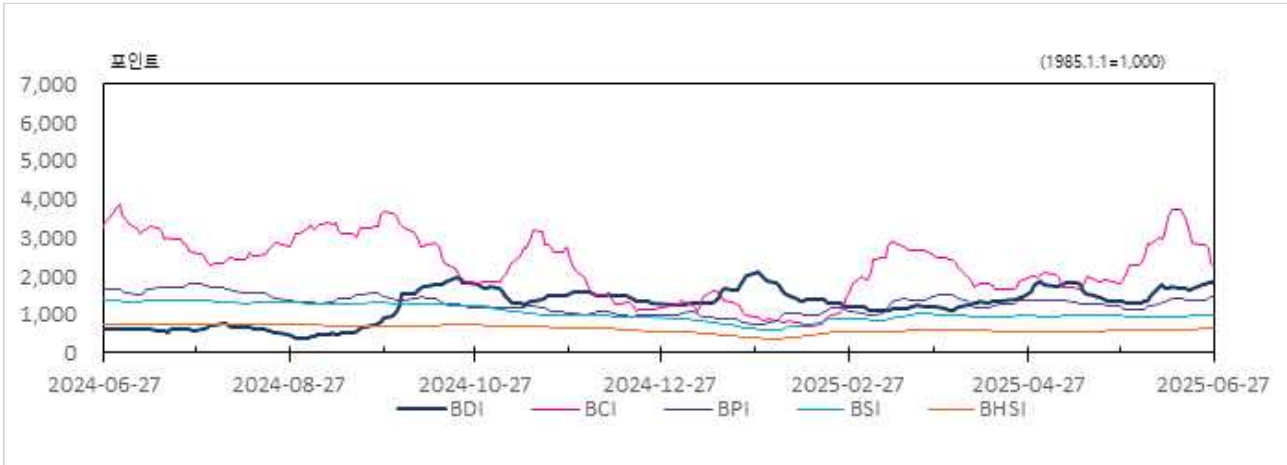


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

| | | 6월 4주 | 전주 대비 | 2024년 | | | 2023년 | | |
|---------------------------|-------------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장(현물) ¹⁾ | | | | | | | | | |
| 선형별 운임 | 운임지수 BDI | 1,619 | ▼ -229 | 976 | 2,419 | 1,755 | 530 | 3,346 | 1,378 |
| | 케이프(5TC) | 21,435 | ▼ -6,415 | 8,945 | 35,780 | 22,593 | 2,246 | 21,814 | 11,848 |
| | 파나마스(5TC) | 12,832 | ▲ 416 | 8,616 | 20,757 | 14,099 | 7,277 | 16,669 | 12,276 |
| | 수프라막스(10TC) | 10,516 | ▲ 491 | 9,637 | 16,441 | 13,601 | 6,874 | 14,703 | 10,928 |
| | 핸디(7TC) | 11,384 | ▲ 281 | 10,197 | 14,537 | 12,660 | 7,763 | 12,703 | 10,317 |
| 1년 용선료 | 케이프 | 18,750 | ▼ -1,550 | 18,800 | 32,000 | 24,750 | 13,750 | 25,125 | 17,161 |
| | 파나마스 | 13,225 | - - | 12,000 | 19,575 | 16,554 | 12,050 | 18,750 | 15,202 |
| | 수프라막스 | 13,125 | ▲ 125 | 13,250 | 18,500 | 16,737 | 12,438 | 18,625 | 15,131 |
| | 핸디 | 11,750 | - - | 12,000 | 15,250 | 14,064 | 9,750 | 15,500 | 12,512 |
| 건화물선 시장(FFA) | | | | | | | | | |
| | | 7월물 | | 3분기물 | | 2026년물 | | 2027년물 | |
| | | 6월 4주 | 전주 대비 | 6월 4주 | 전주 대비 | 6월 4주 | 전주 대비 | 6월 4주 | 전주 대비 |
| 선형별 운임 평가치 | 케이프(5TC) | 18,385 | ▼ -1,068 | 18,412 | ▼ -299 | 17,757 | ▲ 1 | 18,683 | ▼ -3 |
| | 파나마스(5TC) | 12,361 | ▲ 947 | 12,112 | ▲ 673 | 11,250 | ▲ 96 | 11,382 | ▲ 2 |
| | 수프라막스(10TC) | 11,043 | ▲ 465 | 11,163 | ▲ 474 | 10,359 | ▲ 106 | 10,586 | ▲ 60 |
| | 핸디(7TC) | 11,585 | ▲ 535 | 11,565 | ▲ 569 | 10,154 | ▲ 77 | 10,289 | ▲ 1 |

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



2 시장동향

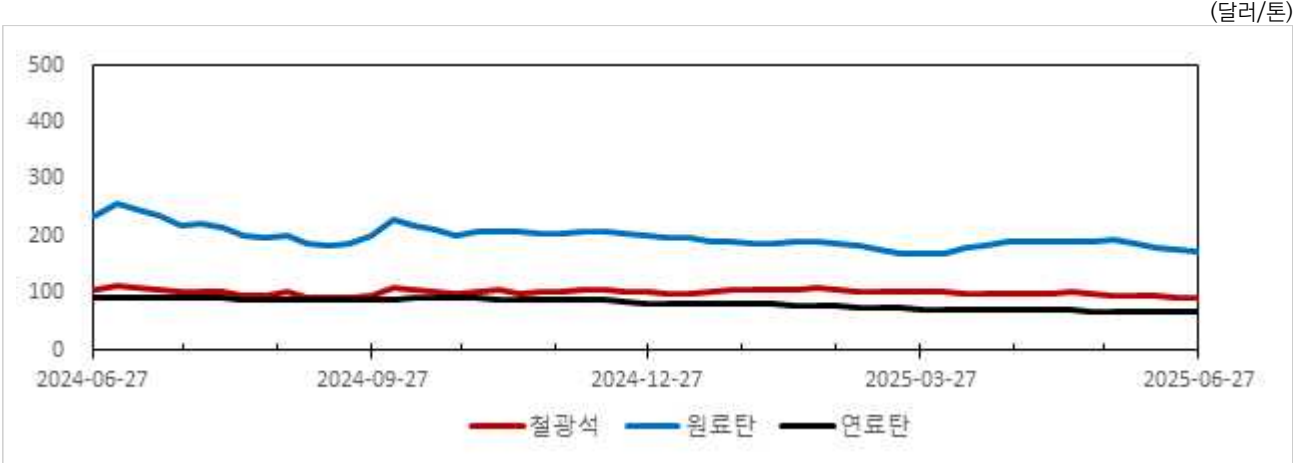
원자재 가격

(달러/톤)

| 구분 | 2025년 | | 전주 대비 차이 | | | | 2024년 | | | |
|-----|-------|-------|----------|-------|------|---|-------|-------|-------|-------|
| | 6월 4주 | 전주 대비 | | | | | 6월 4주 | 연평균 | 최저 | 최고 |
| 철광석 | 92.3 | 92.2 | ▲ | 0.2 | 0.2 | % | 105.2 | 109.7 | 91.2 | 142.6 |
| 원료탄 | 174.1 | 175.5 | ▼ | -1.5 | -0.8 | % | 235.2 | 242.5 | 183.6 | 326.1 |
| 연료탄 | 65.9 | 66.0 | ▼ | -0.2 | -0.2 | % | 90.7 | 91.0 | 82.5 | 99.3 |
| 대두 | 380.8 | 393.8 | ▼ | -13.0 | -3.3 | % | 427.5 | 405.9 | 344.9 | 469.2 |
| 옥수수 | 163.2 | 170.1 | ▼ | -6.9 | -4.1 | % | 166.6 | 167.4 | 145.2 | 181.8 |

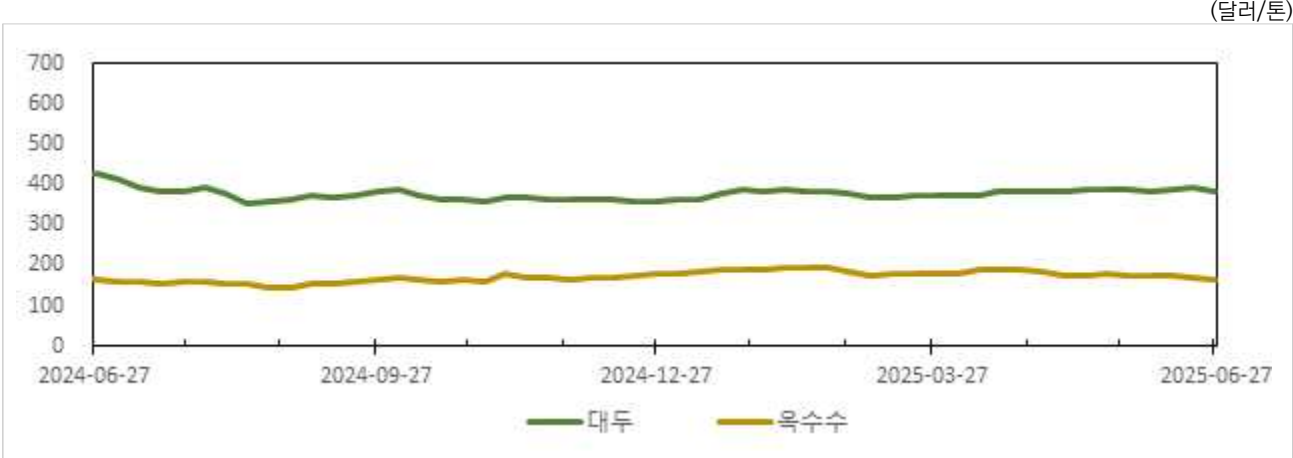
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT) ▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

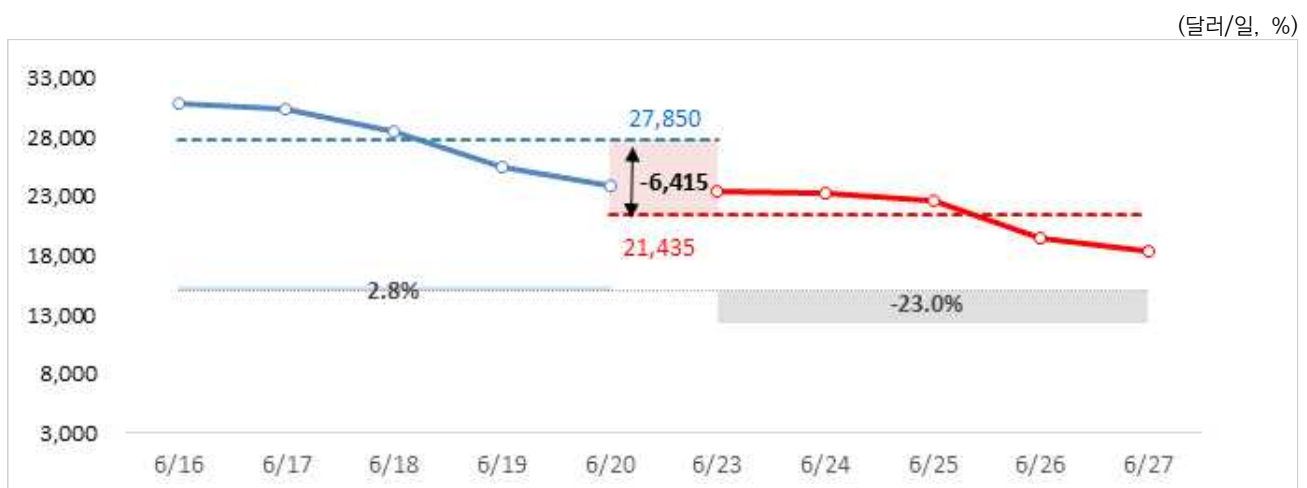
I 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(6월 3주)대비 23.0% 하락한 21,435달러/일을 기록함

(동향) 호주 화계연도 마감에 따른 철광석 수출 활동 둔화

- 호주의 화계연도 마감을 앞두고 주요 광산업체들의 철광석 수출 활동이 점차 둔화되는 흐름을 보임
- 한편 필바라 항만청(Pilbara Port Authority)에 따르면 올해 5월 포트-헤드랜드(Port Headland) 터미널에서는 총 5,310만 톤의 철광석이 수출되었으며 이는 전월 대비 13.7% 증가한 수준임. 이러한 증가는 1분기 사이클론의 영향으로 지연되었던 철광석 수출이 정상화된 데 따름. 포트-헤드랜드에서 수출된 철광석 중 85.8%에 해당하는 4,543만 톤은 중국으로 수출되었으며 이는 전월 대비 10.5% 증가한 수준임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 6월 4주 | 6월 3주 | 전주대비차이 | |
|-----------|------|--------|--------|----------|--------|
| BCI | | 2,585 | 3,358 | ▼ -773 | -23.0% |
| 스팟운임(5TC) | | 21,435 | 27,850 | ▼ -6,415 | -23.0% |
| 용선료 | 6개월 | 23,750 | 21,500 | ▲ 2,250 | 10.5% |
| | 1년 | 18,750 | 20,300 | ▼ -1,550 | -7.6% |
| | 5년 | 19,000 | 19,200 | ▼ -200 | -1.0% |
| FFA | 6월물 | 18,385 | 19,453 | ▼ -1,068 | -5.5% |
| | 3분기물 | 18,412 | 18,711 | ▼ -299 | -1.6% |
| | '26년 | 17,757 | 17,755 | ▲ 1 | 0.0% |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

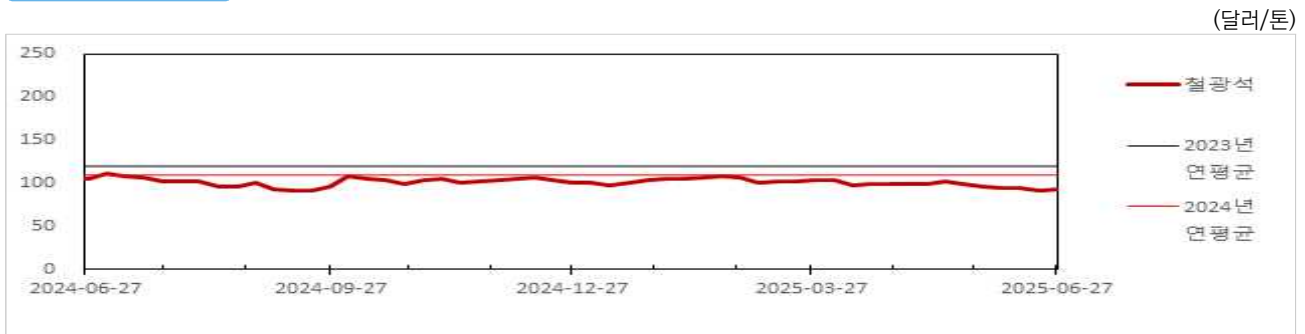
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 0.2% 상승한 92.3달러/톤 기록

철광석 가격 추이



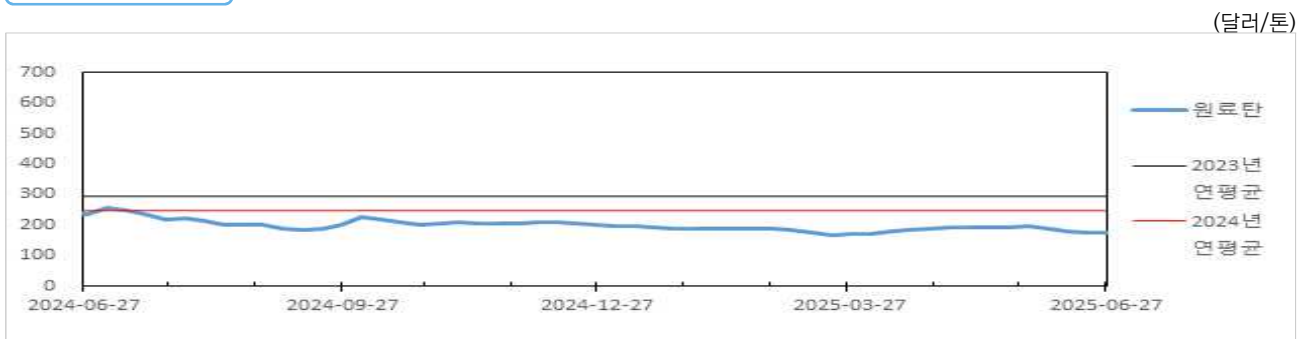
자료: Clarkson



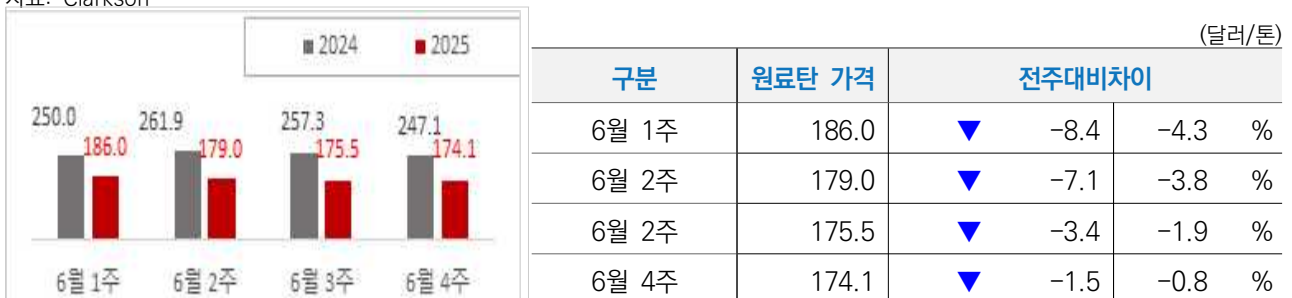
자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 0.8% 하락한 174.1달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

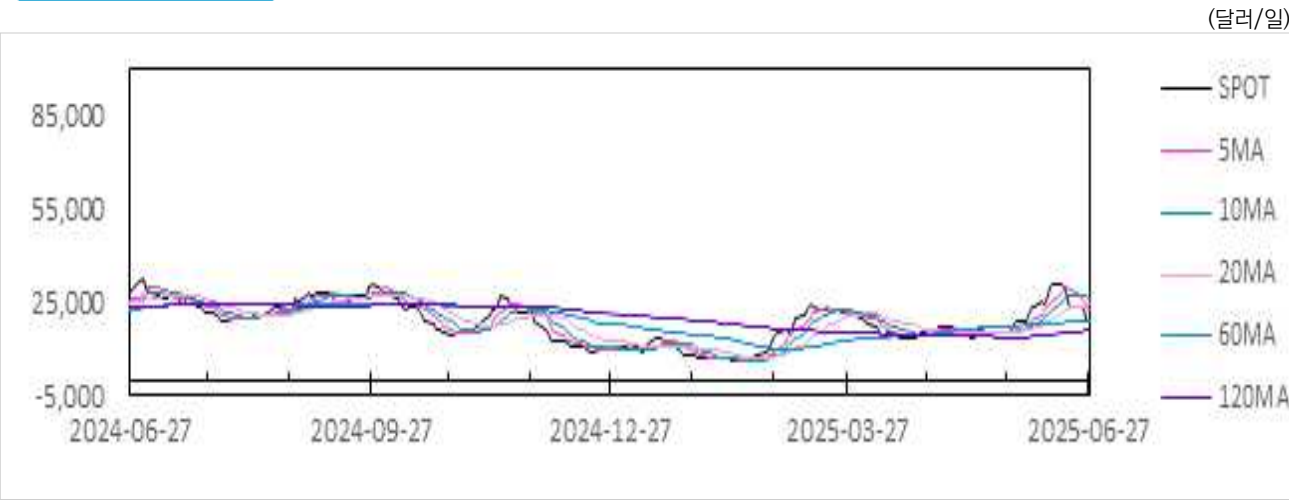


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

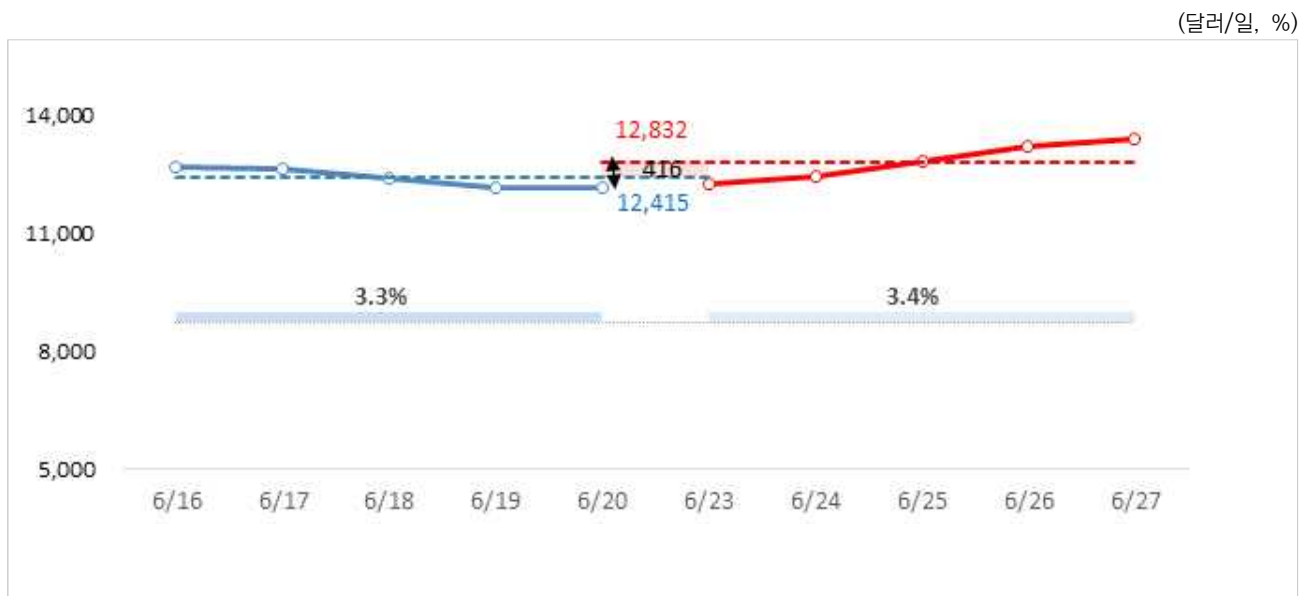
파나막스선

(운임) 전주 대비 3.4% 상승한 12,832달러/일 기록

(동향) 중국, 인도의 고품위 석탄에 대한 수입 수요 증가

- 중국과 인도는 석탄 가격 하락에 따라 고품위 석탄에 대한 수입량을 늘리고 있음. 고품위 석탄 100만 톤은 저품위 또는 중저품위 석탄 120만~150만 톤에 해당하는 전력 생산이 가능함. 중국은 인도네시아산을 대신해 몽골, 호주 등에서 인도는 남아공에서 석탄 수입량을 늘리고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 6월 4주 | 6월 3주 | 전주대비차이 | | |
|-----------|------|--------|--------|--------|-----|-------|
| BPI | | 1,426 | 1,379 | ▲ | 46 | 3.4 % |
| 스팟운임(5TC) | | 12,832 | 12,415 | ▲ | 416 | 3.4 % |
| 용선료 | 6개월 | 13,575 | 13,575 | - | - | - % |
| | 1년 | 13,225 | 13,225 | - | - | - % |
| | 5년 | 12,050 | 12,050 | - | - | - % |
| FFA | 6월물 | 12,361 | 11,414 | ▲ | 947 | 8.3 % |
| | 3분기물 | 12,112 | 11,439 | ▲ | 673 | 5.9 % |
| | '26년 | 11,250 | 11,154 | ▲ | 96 | 0.9 % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

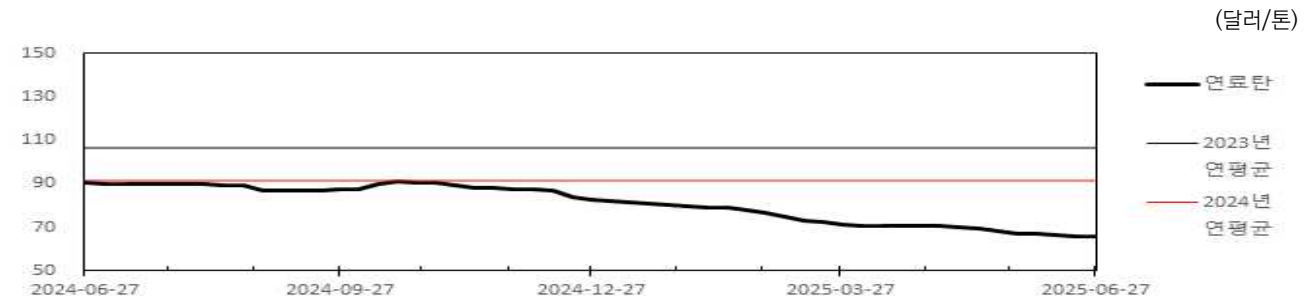
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



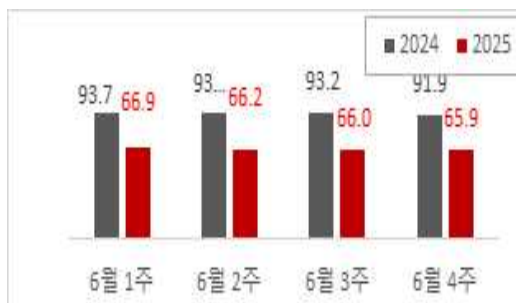
3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.2% 하락한 65.9달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

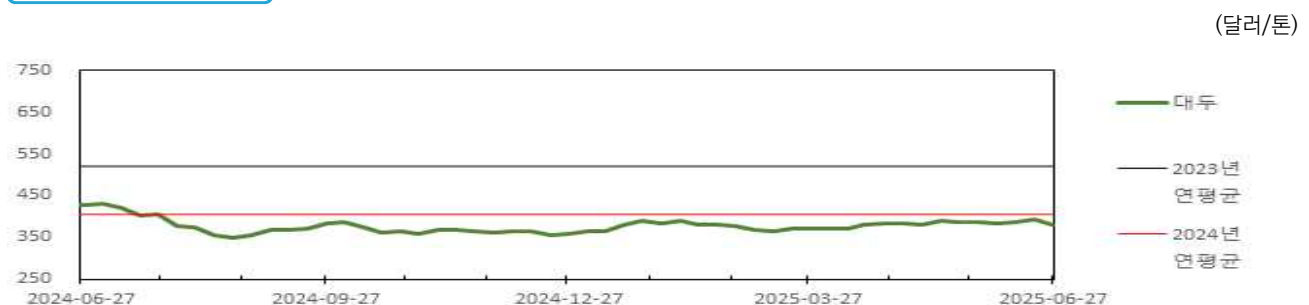


| 구분 | 연료탄가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|--------|------|---|
| 6월 1주 | 66.9 | ▼ -0.3 | -0.4 | % |
| 6월 2주 | 66.2 | ▼ -0.7 | -1.1 | % |
| 6월 2주 | 66.0 | ▼ -0.2 | -0.2 | % |
| 6월 4주 | 65.9 | ▼ -0.2 | -0.2 | % |

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 3.3% 하락한 380.8달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



| 구분 | 대두 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|-------|---------|------|---|
| 6월 1주 | 384.2 | ▼ -2.0 | -0.5 | % |
| 6월 2주 | 387.7 | ▲ 3.5 | 0.9 | % |
| 6월 2주 | 393.8 | ▲ 6.0 | 1.6 | % |
| 6월 4주 | 380.8 | ▼ -13.0 | -3.3 | % |

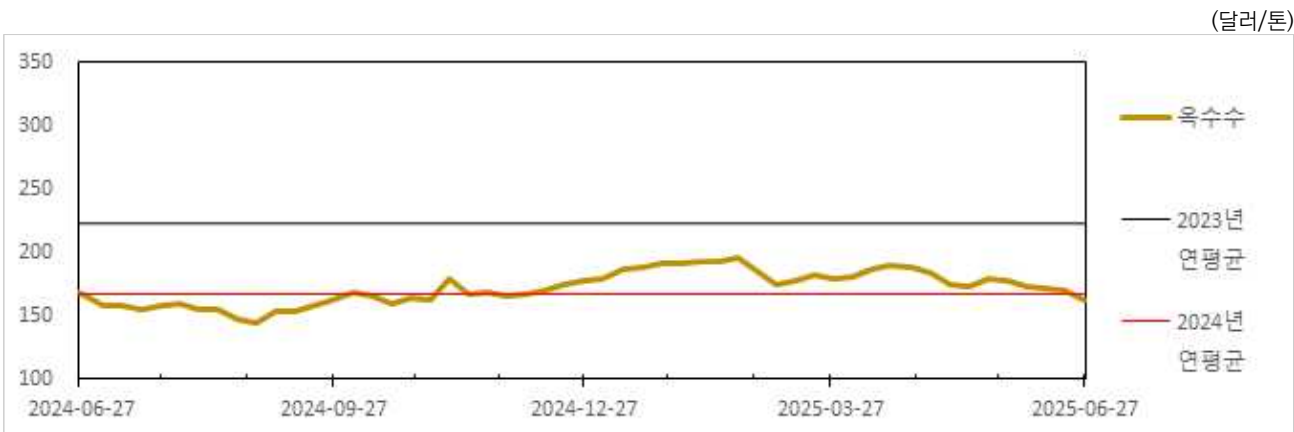
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 4.1% 하락한 163.2달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



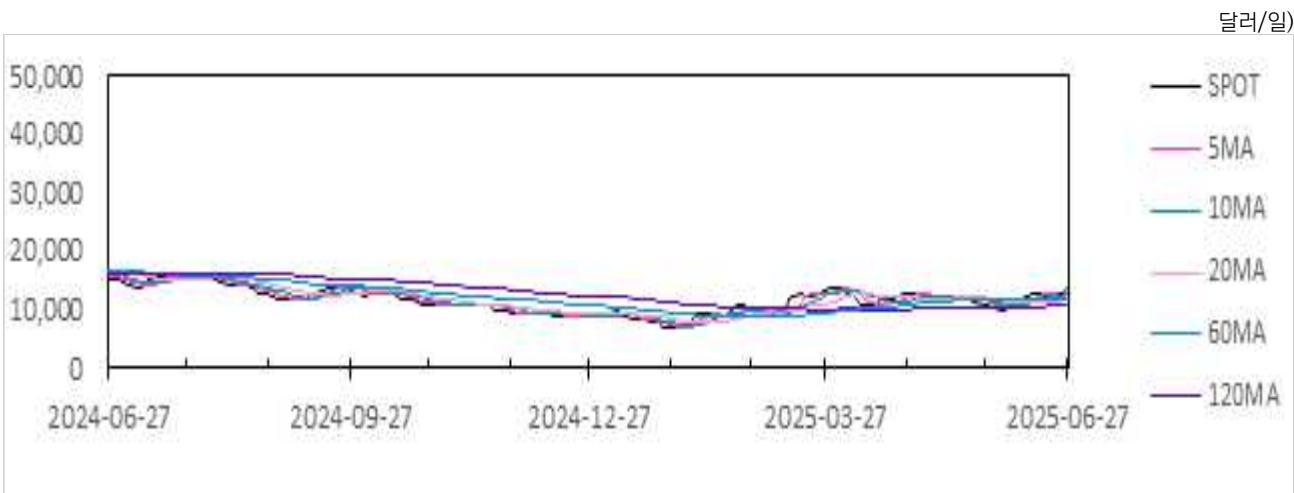
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

| 구분 | 옥수수 가격 | 전주대비차이 | | |
|-------|--------|--------|------|---|
| 6월 1주 | 173.0 | ▼ -4.3 | -2.4 | % |
| 6월 2주 | 172.6 | ▼ -0.4 | -0.2 | % |
| 6월 2주 | 170.1 | ▼ -2.5 | -1.4 | % |
| 6월 4주 | 163.2 | ▼ -6.9 | -4.1 | % |

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 수프라막스선-동향분석

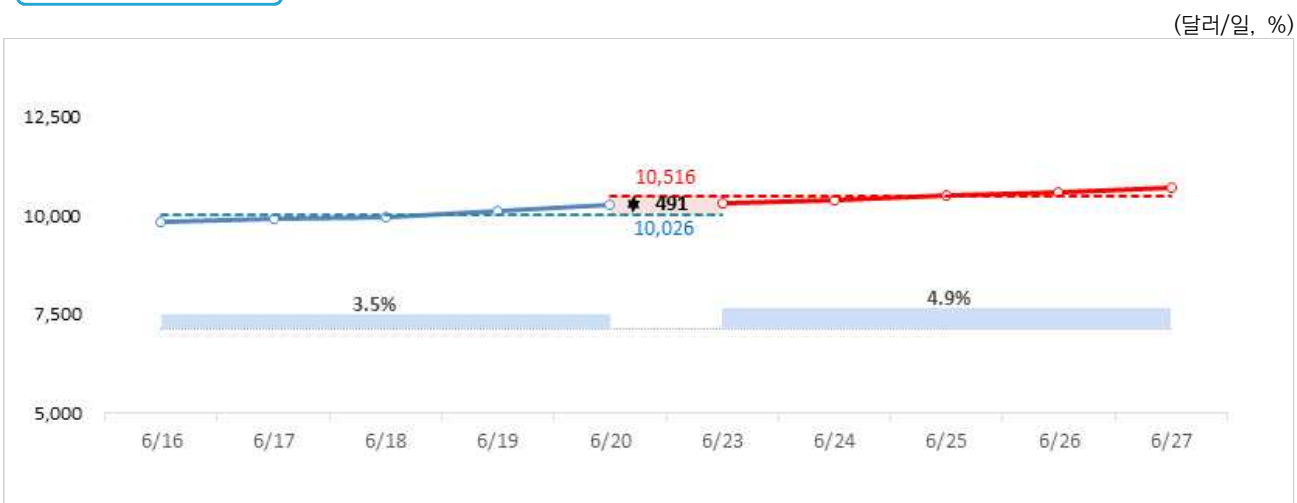
수프라막스선

(운임) 전주 대비 4.9% 상승한 10,516달러/일 기록

(동향) 인도네시아 석탄 생산 감소

- 2025년 1월부터 5월까지 인도네시아의 석탄 생산량은 약 3억 800만 톤으로 전년 동기 대비 9.6% 감소한 수준임. 이러한 생산 감소는 중국과 인도의 수요 둔화가 영향을 미친 것으로 보고 있음. 인도네시아의 광산업체는 일부 수출 물량을 내수용으로 전환하였으나 인도네시아 정부가 석탄에 대한 가격 상한제를 적용하고 있어 내수 전환이 활발하게 이루어지지 못하고 있으며 그 규모 또한 제한적인 수준에 그침

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분 | | 6월 4주 | 6월 3주 | 전주대비차이 | |
|------------|------|--------|--------|--------|-------|
| BSI | | 993 | 954 | ▲ 39 | 4.1 % |
| 스팟운임(10TC) | | 10,516 | 10,026 | ▲ 491 | 4.9 % |
| 용선료 | 6개월 | 13,375 | 13,375 | - | - % |
| | 1년 | 13,125 | 13,000 | ▲ 125 | 1.0 % |
| | 5년 | 14,000 | 14,000 | - | - % |
| FFA | 6월물 | 11,043 | 10,578 | ▲ 465 | 4.4 % |
| | 3분기물 | 11,163 | 10,688 | ▲ 474 | 4.4 % |
| | '26년 | 10,359 | 10,253 | ▲ 106 | 1.0 % |

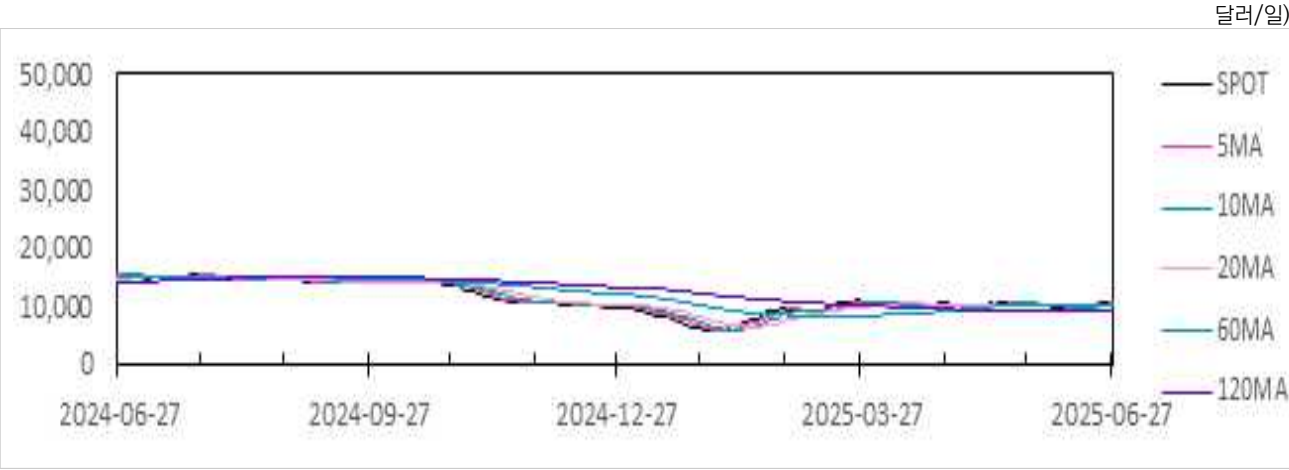
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 8p 하락한 1,862p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 관세유에 효과 소멸로 하락세는 지속되나 하락폭은 축소

○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 북미 운임의 큰 폭 하락이 지수 하락을 견인, 유럽 운임이 상승 전환하여 지수 하락폭을 제한

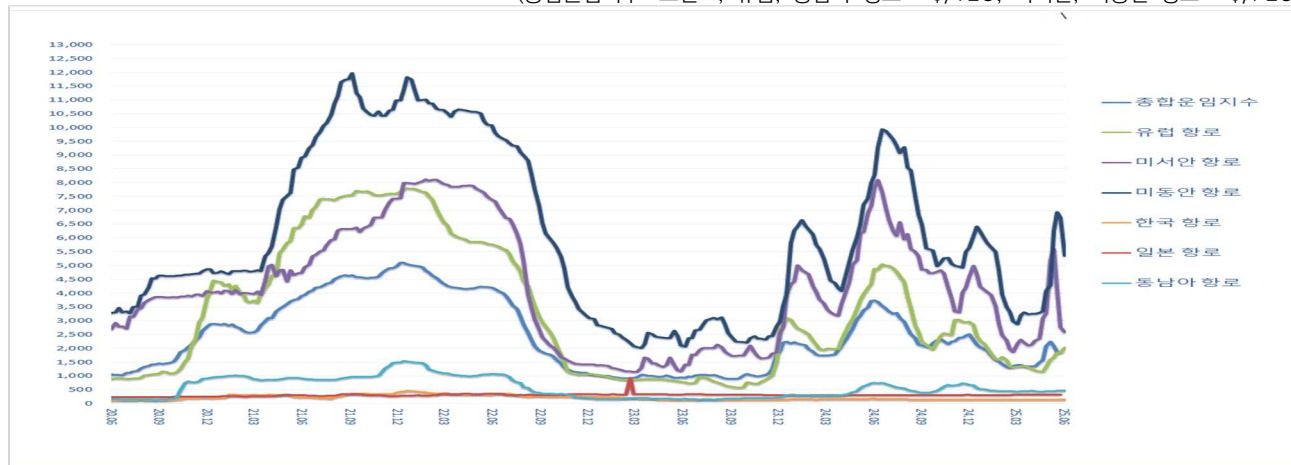
(현황) 북미 항로는 공급 과잉에 따른 하락세, 유럽 항로는 주요 항만의 혼잡으로 인해 다시 상승

○ 아시아-북미 항로는 공급 과잉에 따른 운임 하락세가 지속되는 가운데 일괄운임인상(GRI)으로 인한 단기 반등 가능성이 있음. 그러나 수요 부진 및 선박 과잉이 지속되어 상승세 장기화 가능성은 낮을 것으로 전망

○ 아시아-유럽 항로는 주요 항만의 파업과 혼잡이 장기화되며 체선과 정시성 저하로 인한 실질 공급 감소 효과가 나타나 운임 상승이 발생함. 주요 항만의 혼잡 상황은 최소 8월까지 지속될 가능성이 있음

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)

| | | 6월 4주 | 전주대비 | 2025년 | | | 2024년 | | |
|----------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 종합운임지수 | SCFI | 1,862 | -8 | 1,293 | 2,505 | 1,701 | 1,731 | 3,734 | 2,506 |
| 운임 | 유럽항로 | 2,030 | 195 | 1,154 | 2,851 | 1,640 | 1,943 | 5,051 | 3,132 |
| | 미서안항로 | 2,578 | -194 | 1,872 | 5,606 | 3,168 | 2,775 | 8,103 | 4,987 |
| | 미동안항로 | 4,717 | -635 | 2,866 | 6,939 | 4,501 | 3,931 | 9,945 | 6,463 |
| | 한국항로 | 136 | 0 | 136 | 148 | 140 | 138 | 172 | 153 |
| | 일본항로 | 321 | 2 | 308 | 327 | 316 | 297 | 316 | 303 |
| | 동남아항로 | 456 | -4 | 430 | 655 | 464 | 259 | 753 | 487 |

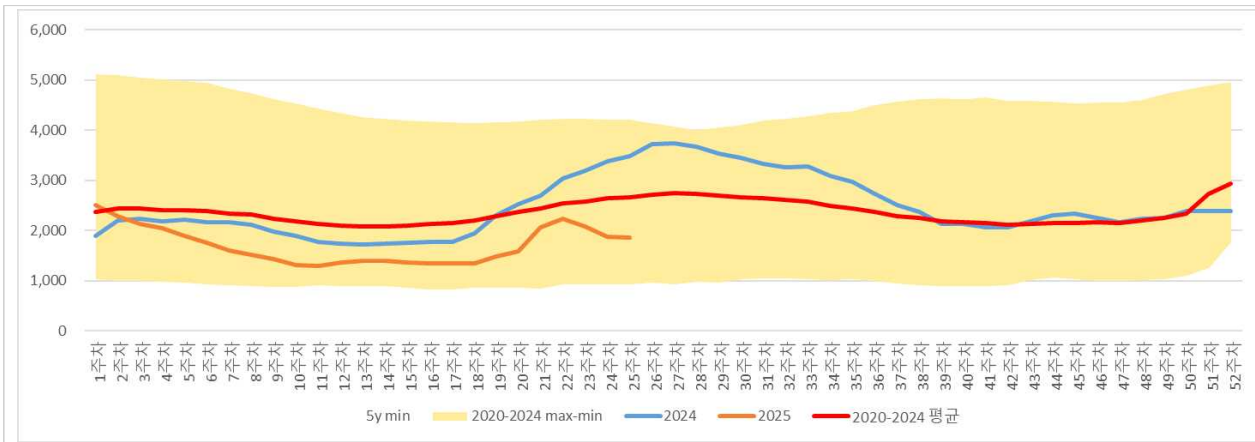
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



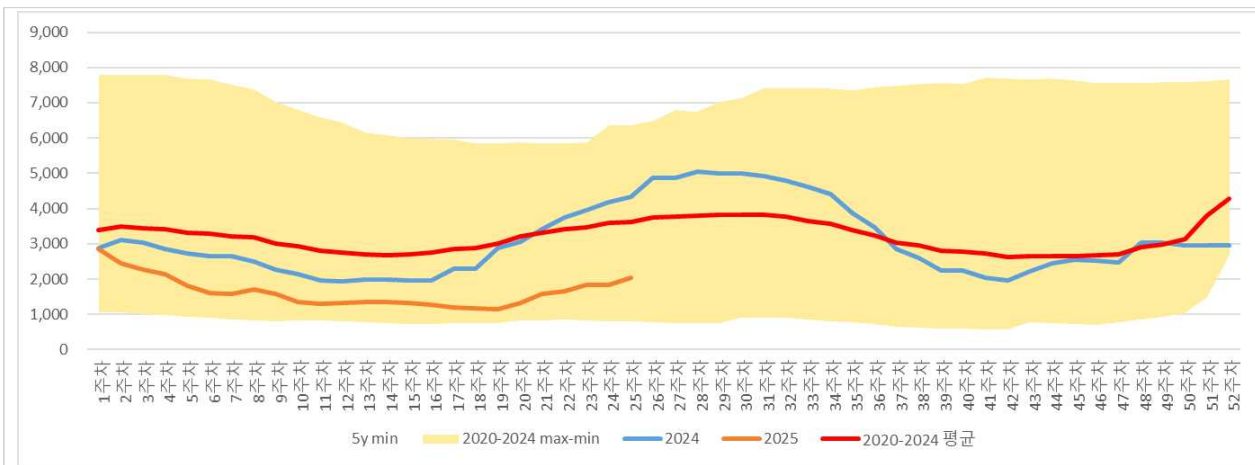
2 운임전망

| 7월 1주('25.6.30~'25.7.4)

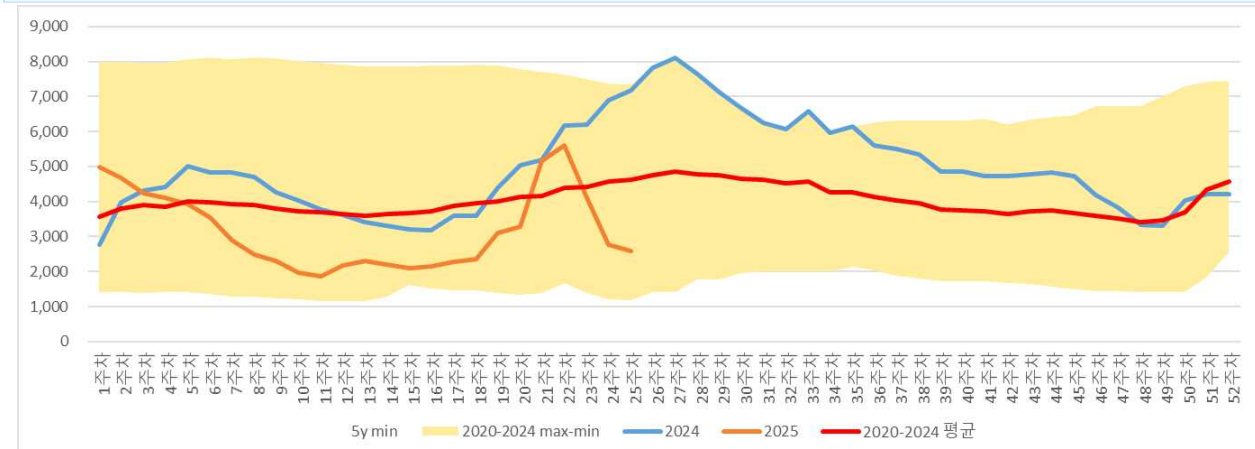
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 상승할 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 26.3p 하락한 55.5를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 급락세를 보임

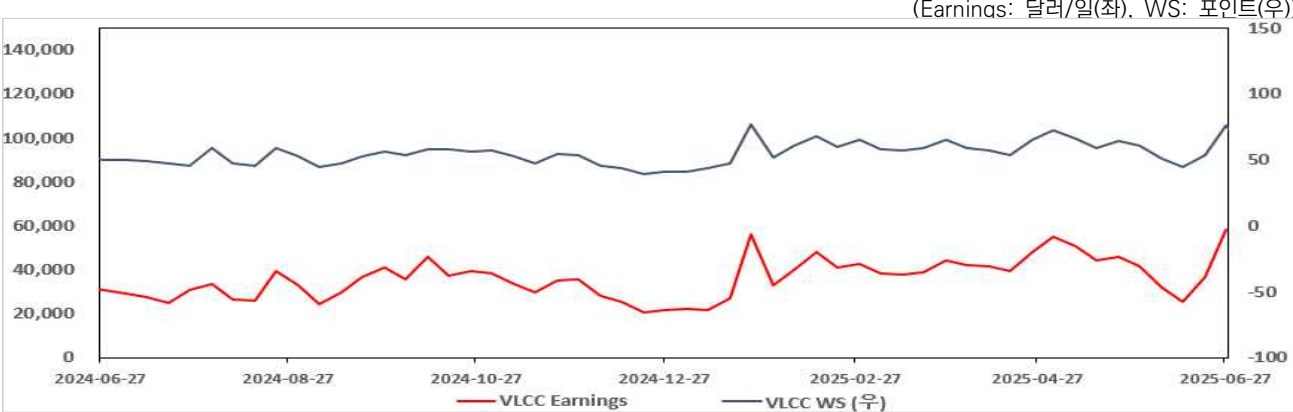
(달러/톤)

| 구분 | 6월 4주(WS) | 전주 대비 차이 | | |
|---|-----------|----------|------|--------|
| 중동-중국 항로(TD3C) | 55.5 | ▼ | 26.3 | 32.2 % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K | 33.0 | ▼ | 9.5 | 22.4 % |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K | 52.5 | ▼ | 30.0 | 36.4 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 53.5 | ▼ | 19.2 | 26.2 % |

(동향) 중동지역 지정학적 갈등 완화로 VLCC 운임 급락, 당분간 보험권 내에서 제한적 변동 전망

- VLCC 운임은 전주 미국이 이란-이스라엘 분쟁에 직접 개입하며 급등했으나, 양국이 휴전에 합의하면서 화주들이 운임 하락을 기대하며 관망세로 전환, 운임이 급락세를 보임. 트럼프 대통령이 이란 재건 지원을 목적으로 대이란 제재의 일부 완화를 시사하는 등 중동 지정학적 리스크가 점차 진정됨에 따라 당분간 상황은 보험권에서 안정될 것으로 예상됨
- OPEC+는 7월에 이어 8월에도 증산 기조를 유지할 것으로 예상되는 가운데, 오는 7월 6일 회의에서 추가적인 원유 공급 확대 방안이 논의될 예정임. 특히 블룸버그에 따르면, 기존 증산에 반대 입장을 표명했던 러시아가 최근 입장을 완화하면서 8월 증산 규모가 확대될 가능성도 제기되고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

| | | 6월 4주 | 전주대비 | 2025년 | | | 2024년 | | |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 유조선 시장(현물) | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중동-중국 항로(TD3C) | 운임지수 | 56 | -26 | 43 | 82 | 60 | 40 | 80 | 57 |
| | 평균 수익 | 52,824 | -1,470 | 20,781 | 75,941 | 40,467 | 17,598 | 74,778 | 20,034 |
| VLCC | 1년 용선료 | 45,750 | 1,250 | 32,250 | 46,500 | 41,115 | 37,250 | 48,500 | 45,635 |

자료: Clarkson

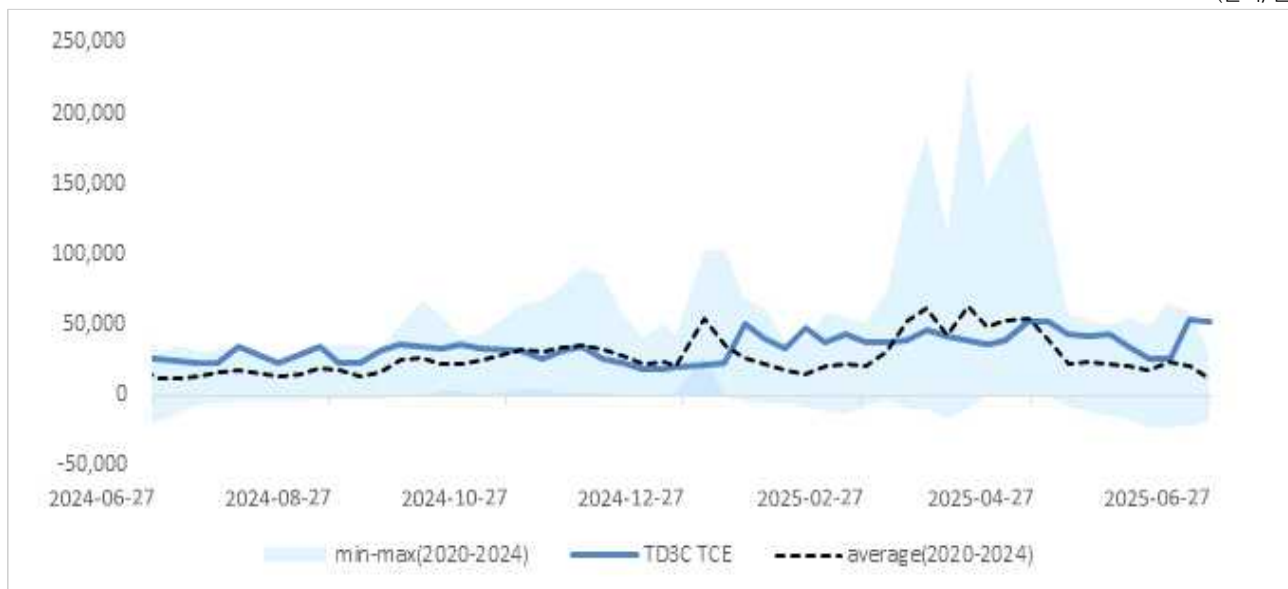


2 유조선-기술분석

■ 전주 대비 하락세를 나타냈으며, 최근 급등 후 다시 5년 평균 수준으로 수렴하는 추세를 보임

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

(달러/일)

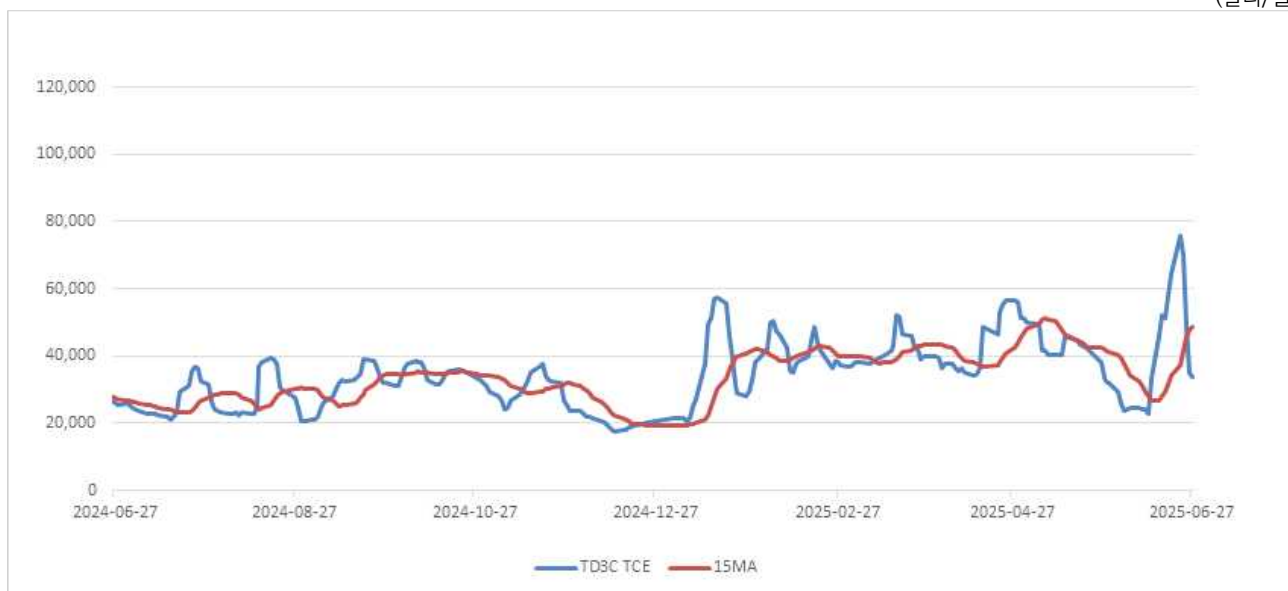


자료: Clarkson

■ 중동지역 지정학적 리스크가 해소되면서 단기 급등세 이후 다시 하락세로 전환되고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 32.0p로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선가 지수는 79.0p로 전월 대비 2.5p 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

('25.06.01~'25.06.30)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 59건 거래 발생

| 선종 | 선명 | 건조 년도 | 선형 | 단위 | 매매일자 | 가격 (백만달러) | 매도자 | 매수자 |
|----------|-----------------------|----------|---------|-----|------------|--------------|----------------------------|------------------------------------|
| Dry Genl | An Tu 2358 | 2016 | | | 2025-06-20 | 0.08 | Guangxi Guigang Antu | Chinese interests |
| Bulk | Aries Sakura | 2020 | 39,870 | DWT | 2025-06-20 | 26.00 | KN Maritime | Undisclosed interests |
| Tanker | New Tinos | 2003 | 300,257 | DWT | 2025-06-19 | 37.00 | New Shipping | Undisclosed interests |
| Offshore | Pacific Rapier | 2006 | 7,100 | HP | 2025-06-19 | | Swire Pac Offshore | Indian interests |
| TankChem | Birdie Trader | 2016 | 19,822 | DWT | 2025-06-17 | 28.55 | Nisshin Shipping | Clients of Taihua Ship Mngt |
| Bulk | Bulk Aquila | 2014 | 66,613 | DWT | 2025-06-17 | 22.00 | Chiba Shipping | Undisclosed interests |
| Dry Genl | Fan Yu 2 | 2008 | 859 | DWT | 2025-06-17 | 0.07 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Dry Genl | Sui Hai Yun 698 | 2009 | | | 2025-06-17 | 0.34 | Guangzhou Haiyun | Clients of Guangzhou Zhuhang |
| Dry Genl | Zhong Yuan 268 Hao | 2011 | | | 2025-06-17 | 0.44 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Tanker | Bani Yas | 2010 | 74,913 | DWT | 2025-06-16 | 21.00 | ADNOC L&S | Undisclosed interests |
| Bulk | Birte Selmer | 2011 | 34,976 | DWT | 2025-06-16 | 9.50 | Selmer Bulk | Undisclosed interests |
| Bulk | Bright Pegasus | 2013 | 82,165 | DWT | 2025-06-16 | 18.00 | Meiji Shipping | Undisclosed interests |
| Tanker | Papalemos | 2018 | 319,191 | DWT | 2025-06-16 | 107.00 | Enesel SA | Clients of DHT Management |
| Tanker | Yamilah-III | 2011 | 74,866 | DWT | 2025-06-16 | 21.00 | ADNOC L&S | Undisclosed interests |
| TankChem | Baltic Sapphire* | 2009 | 37,593 | DWT | 2025-06-16 | 34.50 | Interorient Nav | Undisclosed interests |
| TankChem | Baltic Swift* | 2010 | 37,566 | DWT | 2025-06-16 | | Interorient Germany | Undisclosed interests |



| | | | | | | | | |
|------------|---------------------|------|--------|-------|------------|-------|----------------------|-------------------------|
| Container | Escape* | 2011 | 1,436 | TEU | 2025-06-16 | 20.00 | JR Shipping BV | Clients of CMA CGM |
| Container | Espoir* | 2011 | 1,436 | TEU | 2025-06-16 | 20.00 | JR Shipping BV | Clients of CMA CGM |
| Dry Genl | Gui Xiang 27 | 2007 | | | 2025-06-15 | 0.05 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| TankChem | Celsius Portsmouth | 2021 | 50,299 | DWT | 2025-06-12 | 36.25 | Celsius Shipping | Clients of Toro Corp. |
| Container | Contship Key | 2007 | 1,118 | TEU | 2025-06-12 | 10.20 | Contships Management | Clients of MSC |
| Container | Seaboard Ocean* | 2008 | 1,114 | TEU | 2025-06-12 | 9.00 | Hartmann Schiffahrts | Clients of MSC |
| Container | Seaboard Ranger* | 2009 | 1,114 | TEU | 2025-06-12 | 9.00 | Hartmann Schiffahrts | Clients of MSC |
| Container | Galen* | 2007 | 1,841 | TEU | 2025-06-12 | 18.50 | Conbulk Shipping | Clients of MSC |
| Container | Garwood* | 2008 | 1,841 | TEU | 2025-06-12 | 18.50 | Conbulk Shipping | Clients of MSC |
| Container | SITC Yokohama | 2004 | 831 | TEU | 2025-06-11 | 7.25 | SITC | Undisclosed interests |
| Container | Xin Feng Quan Zhou* | 2016 | 2,539 | TEU | 2025-06-11 | | Trawind Shpg Log | Undisclosed interests |
| Container | Xin Feng Tian Jin* | 2015 | 2,539 | TEU | 2025-06-11 | | Trawind Shpg Log | Undisclosed interests |
| Dry Genl | Jing Hai 9 | 2005 | | | 2025-06-10 | 0.20 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Tanker | UOG Phoenix | 2010 | 47,367 | DWT | 2025-06-10 | 17.50 | United Overseas | Undisclosed interests |
| Bulk | ASL Venus | 2011 | 82,153 | DWT | 2025-06-09 | 14.00 | Agricore Shipping | Undisclosed interests |
| TankChem | UOG Constantine G | 2010 | 49,999 | DWT | 2025-06-09 | 17.00 | United Overseas | Undisclosed interests |
| TankChem | UOG Despina V | 2010 | 49,999 | DWT | 2025-06-09 | 17.00 | United Overseas | Undisclosed interests |
| Dry Genl | Guan Yang 1389 | 2018 | | | 2025-06-08 | 0.30 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Gas C'rier | Forbin | 2011 | 5,000 | cu.m. | 2025-06-06 | | Geogas Maritime | Clients of Erasmus Corp |



| | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|------|---------|-----|------------|-------|----------------------|--------------------------------|
| Tug | Tong Heng Tuo | 2009 | 3,000 | HP | 2025-06-06 | 0.42 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Offshore | Atlantic Spirit | 1991 | 87 | LOA | 2025-06-05 | | Atlantic Oceanic | Clients of Canpac Marine |
| Bulk | AOM Sophie II | 2020 | 81,816 | DWT | 2025-06-04 | 31.50 | Kyowa Kisen | Clients of Moundreas, N.G. |
| Dry Genl | Xiang Yue Yang Wa 1836 | 2005 | | | 2025-06-04 | 0.58 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Annita | 2005 | 53,688 | DWT | 2025-06-03 | | Halcoussis Z. & G. | Undisclosed interests |
| Bulk | Ingwar Selmer | 2011 | 58,018 | DWT | 2025-06-03 | 11.65 | Selmer Bulk | Chinese interests |
| Dry Genl | Ping Nan Jun Xing 8999 | 2020 | | | 2025-06-03 | 0.82 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | Sider Olympia | 2013 | 38,182 | DWT | 2025-06-03 | 15.75 | Nova Marine Carriers | Undisclosed interests |
| Offshore | SMS Pargo | 2013 | 4,057 | HP | 2025-06-03 | | WINS | Undisclosed interests |
| Bulk | Zhe Hai 360 | 2010 | 33,100 | DWT | 2025-06-03 | 5.42 | Zhejiang Shpg Group | Clients of Zhejiang Haiyitian |
| Container | A Rokko | 2024 | 1,096 | TEU | 2025-06-02 | 25.50 | StarOcean Marine | Undisclosed interests |
| Dry Genl | Gui Hua 1618 | 2016 | | | 2025-06-02 | 0.19 | Unknown Chinese | Chinese interests |
| Bulk | ID Pioneer | 2012 | 35,534 | DWT | 2025-06-02 | 10.00 | ID Shipping | Undisclosed interests |
| Bulk | Imperator Australis | 2012 | 176,387 | DWT | 2025-06-02 | 25.50 | Santoku Shipping | Greek interests |
| Bulk | UBC Tokyo | 2005 | 37,865 | DWT | 2025-06-02 | | Intership Navigation | Undisclosed interests |
| Container | N/B GSI Nansha 25110001* | 2027 | 8,400 | TEU | 2025-06-02 | | Peter Dohle | Clients of Tailwind Shpg Lines |
| Container | N/B GSI Nansha 25110002* | 2028 | 8,400 | TEU | 2025-06-02 | | Peter Dohle | Clients of Tailwind Shpg Lines |
| Container | N/B GSI Nansha 25110003* | 2028 | 8,400 | TEU | 2025-06-02 | | Peter Dohle | Clients of Tailwind Shpg Lines |



| | | | | | | | | |
|-----------|--------------------------|------|---------|-----|------------|-------|---------------------|--------------------------------|
| Container | N/B GSI Nansha 25110004* | 2028 | 8,400 | TEU | 2025-06-02 | | Peter Dohle | Clients of Tailwind Shpg Lines |
| Container | N/B GSI Nansha 25110005* | 2028 | 8,400 | TEU | 2025-06-02 | | Peter Dohle | Clients of Tailwind Shpg Lines |
| Bulk | Baby Cassiopeia | 2012 | 110,925 | DWT | 2025-06-01 | 19.00 | Nissen Kaiun | Vietnamese interests |
| Bulk | CS Crystal | 2010 | 30,478 | DWT | 2025-06-01 | 10.00 | Campbell Shipping | Korean interests |
| Bulk | FLC Celebration | 2011 | 56,728 | DWT | 2025-06-01 | 11.00 | Front Line Capital | Undisclosed interests |
| Bulk | Grandma Lila | 2011 | 34,372 | DWT | 2025-06-01 | | Athenai Manageme nt | Clients of Aurora Shipping |



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2025.06.30. 기준)

| 주요 해운지표 추이 | | 금주 | 전주 대비 | 6월 평균 | 2025년 | | | 2024년 | | |
|-------------------|-------------|-----|-------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|-----|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선가 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 유조선(5년) | VLCC | 117 | 0 | 116 | 112 | 117 | 114 | 106 | 116 | 114 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 36 | 0 | 36 | 33 | 36 | 35 | 15 | 31 | 25 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------------|-----|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 신조선가 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | - | - | - | - | - | - | 35 | 37 | 36 |
| 유조선 | VLCC | 126 | 0 | 126 | 125 | 129 | 126 | 128 | 131 | 129 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 45 | 0 | 45 | 44 | 45 | 44 | 41 | 44 | 42 |

자료: Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 연료유 (\$/Tonne) | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 436 | -57 | 449 | 401 | 493 | 443 | 407 | 522 | 471 |
| | Singapore | 437 | -60 | 459 | 411 | 514 | 467 | 439 | 536 | 485 |
| | Korea | 474 | -56 | 486 | 452 | 530 | 490 | 475 | 563 | 515 |
| | Hong Kong | 470 | -49 | 479 | 444 | 522 | 484 | 456 | 568 | 500 |
| VLSFO | Rotterdam | 491 | -45 | 499 | 440 | 553 | 499 | 502 | 615 | 555 |
| | Singapore | 524 | -48 | 535 | 484 | 604 | 535 | 548 | 657 | 610 |
| | Hong Kong | 537 | -42 | 543 | 493 | 604 | 545 | 568 | 680 | 620 |

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) | 1,025 | -36 | 1,029 | 536 | 1,078 | 1,017 | 952 | 1,277 | 1,101 |
| | 밀(국제) | 541 | -43 | 549 | 515 | 618 | 550 | 524 | 700 | 578 |

자료: mysteel, CBOT

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|--|--|
| 세계 경제권역별 교역액 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
| | | 3월 | 4월 | 5월 | 2024년 합계 | 2023년 합계 | 2022년 합계 | 2021년 합계 | | |
| ASEAN | 수출 | 10,251 | 9,420 | 10,006 | 114,011 | 109,123 | 124,889 | 108,826 | | |
| | 수입 | 6,648 | 6,752 | 6,209 | 78,828 | 78,033 | 82,529 | 67,705 | | |
| NAFTA | 수출 | 12,955 | 12,538 | 12,080 | 151,717 | 136,353 | 130,259 | 113,907 | | |
| | 수입 | 6,616 | 7,261 | 8,018 | 86,499 | 85,097 | 98,901 | 87,472 | | |
| EU | 수출 | 6,764 | 7,268 | 6,655 | 74,722 | 74,147 | 74,413 | 69,576 | | |
| | 수입 | 6,509 | 5,566 | 5,583 | 69,321 | 73,011 | 73,966 | 71,740 | | |
| BRICs | 수출 | 12,353 | 13,669 | 12,880 | 162,194 | 154,128 | 187,108 | 194,151 | | |
| | 수입 | 13,131 | 14,540 | 13,146 | 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