

편집 및 발행인 : 김종덕 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4780 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

Contents

▶ 아세안 물류 시장 동향

- 베트남-중국 연결 철도 건설 추진 계획 발표, 2030년 착공 예정

▶ 미주·중남미 물류 시장 동향

- 운송시장 안정세로 물류 M&A 활성화 전망

▶ 유럽 물류 시장 동향

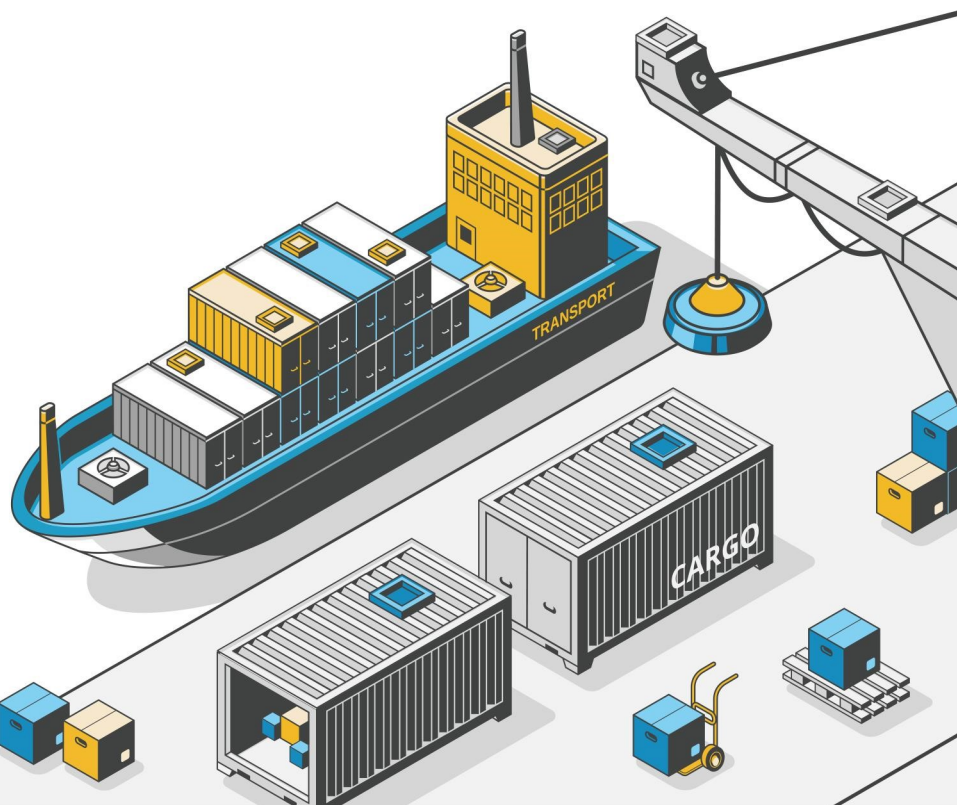
- 폴스바겐, 독일과 스페인 간 EcoDuo-rail 연계 시범 운행 시작

▶ 글로벌 물류 시장 심층분석

- 해운업 순환 사이클과 시황 특징

▶ 공지 사항

- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

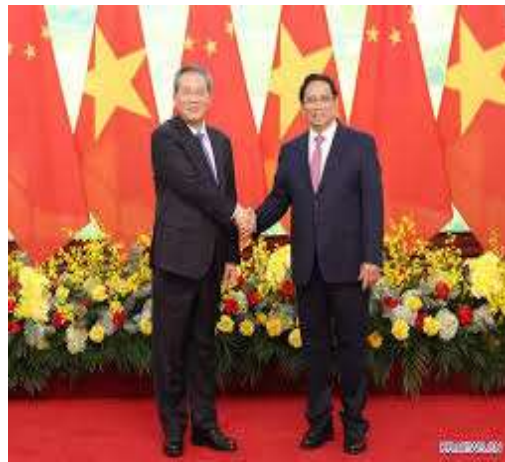


베트남-중국 연결 철도 건설 추진 계획 발표, 2030년 착공 예정

▶ 베트남 철도청, 베트남-중국 연결 철도 건설 추진 계획 발표

- 최근 중국 리창 총리는 베트남 또 럽 공산당 서기장, 팜 민 쯔 총리와 만나 협력 확대를 논의하고 양국 간 철도 연결을 최우선 과제로 추진을 약속함
- 이와 관련해 베트남과 중국은 철도 연결 관련 협정을 체결함
- 2024년 10월 베트남 철도청은 베트남 교통부에 베트남~중국 국경을 연결하는 철도 계획 승인 요청을 공식적으로 요청함
- 철도 노선은 베트남 하롱부터 하이퐁, 하노이를 통과해 라오까이까지이며 철도 길이는 약 427km임

중국-베트남 총리, 철도 연결 과제 추진 약속



자료: <https://kr.xinhuanet.com>, <https://kr.news.cn> (검색일: 2024.10.28.)

▶ 하롱~라오까이 철도 노선의 경우 2030년 착공 예정

- 베트남 철도청은 하롱~라오까이 노선은 '30년에 본격적으로 착공할 예정이라고 발표함
- VTV(베트남 국영 언론) 보도에 따르면 해당 철도 건설 비용이 약 10조 원에 이를 것으로 추산함
- 베트남 철도청은 베트남-중국 연결 철도 개통을 통해 연간 승객 830만 명, 화물 1,750만 톤을 운송할 것으로 예측함
- 또한 베트남 철도청은 베트남 현대식 철도 시스템을 구축하고 이를 통해 최대 교역국인 중국과의 교역 활성화를 기대한다고 발표함
- 특히 철도 건설 협정 체결, 중국의 일대일로 사업 중 베트남과의 철도 건설 계획 지원 방침을 미루어 보아 중국의 적극적인 협력이 기대됨

▶ 베트남은 철도 인프라 개선을 위한 지속적인 노력을 진행 중

- 현재 베트남의 철도 인프라는 대부분 프랑스 식민지 시대에 구축되어 대부분 노후화됨
- 또한 협궤의 폭이 좁아 최대 교역국인 중국과 교역 시 철도운송에 한계가 있음
- 이에 베트남 정부는 베트남 내 철도 개선을 적극적으로 추진하고 있음
- 실제로 하롱~라오까이 노선뿐 아니라 하노이와 호찌민을 연결하는 고속철도 건설 또한 현재 계획하고 있음
- 베트남은 철도 인프라를 개선하고 중국과의 교역 확대뿐 아니라 베트남 전체 무역 활성화를 기대하고 있음

노후화된 베트남 철도 인프라



자료: <https://www.yna.co.kr/>, <https://www.insidevina.com/news/>(검색일: 2024.10.28.)

운송시장 안정세로 물류 M&A 활성화 전망

- ▶ 팬데믹 종료로 등락을 거듭하던 물류기업의 실적이 안정화되면서 합리적인 기업 가치평가로 물류 인수합병 시장이 활성화되기 시작
 - 재무 및 물류 분야의 경영진은 지난 2년간 물류 업계에 인수합병 추세는 둔화했으나 최근 많은 기업이 새롭게 인수를 검토하거나 매각을 고려하고 있다고 밝힘
 - 코로나19 팬데믹 종료로 인해 운송 및 물류 시장의 안정성 회복과 더불어 최근 추가 금리 인하의 가능성으로 물류기업이 자체적으로 매각하거나 인수하는데 유리한 상황이 조성됨
 - 과거 코로나 팬데믹으로 인한 물동량 급증으로 물류기업의 실적은 호조세였으나 이로 인해 오히려 기업 가치평가(valuation)가 지나치게 고평가되어 가격 합의에 어려움을 겪으면서 M&A 활동에 제동이 걸림

덴마크 물류기업 DSV의 독일 DB셴커 인수



자료 : <https://www.wsj.com/> (검색일: 2024.10.25.)

- ▶ 더욱이 지난 9월 DSV가 DB셴커를 143억 유로에 전격 인수하면서 앞으로 물류 업계의 인수합병 움직임은 더욱 활발해질 것으로 예상
 - 지난해 미국의 대규모 물류기업의 M&A가 다수 성사됐는데, UPS는 2015년에 인수했던 화물운송 중개기업인 코요테 로지스틱스를 경쟁사인 RXO에 약 10억 달러에 매각함
 - 또한 지난 1월에 포워드 에어는 32억 달러 규모의 옴니 로지스틱스 인수를 완료했는데 이로 인한 막대한 부채 부담과 경기침체 가능성에 주주들의 비판이 이어지자 매각을 검토 중임
 - 업계 소식통에 의하면 시장 가치가 약 60억 달러에 달하는 계약 물류업체인 GXO 로지스틱스는 지난해 98억 달러의 매출을 기록하면서 최근 인수 제안을 받아 잠재적으로 매각을 검토하고 있음

운송 및 물류 분야 글로벌 M&A 거래 건수 및 거래 가치

Transportation & Logistics Announced Deal Volume and Value⁽¹⁾

Deal Volume (# of transactions); Deal Value (\$ in bn)



Recent Notable U.S. Transportation & Logistics Deals

자료 : <https://corporatefinance.kpmg.com/> (검색일: 2024.10.25.)

- ▶ 지난해 물류 업계의 M&A는 금리 인상, 운임하락 및 지정학적 불안정성으로 인해 크게 위축되었으나 최근 금리가 큰 폭으로 인하되면서 재기할 것으로 전망
 - 컨설팅 회사 KPMG에 따르면 지난해 글로벌 운송 및 물류 시장에서 인수합병은 872건으로 '21년 1,011건 대비 21% 감소했으며, 거래 가치는 총 430억 달러 미만으로 '21년 818억 대비 53% 대폭 감소
 - 그러나 글로벌 컨설턴트 업체 Armstrong & Associates는 올 첫 6개월간 거래금액이 1억 달러가 넘는 인수합병이 12건 발생했으며, 이는 '23년 총 9건보다 증가한 추세라고 언급함
 - 이어 '22년 화물 수요감소와 차입 비용 증가로 인해 물류 업계의 M&A 거래가 위축됐으나 최근 금리 인하로 인해 M&A 시장이 재기할 것으로 예상함

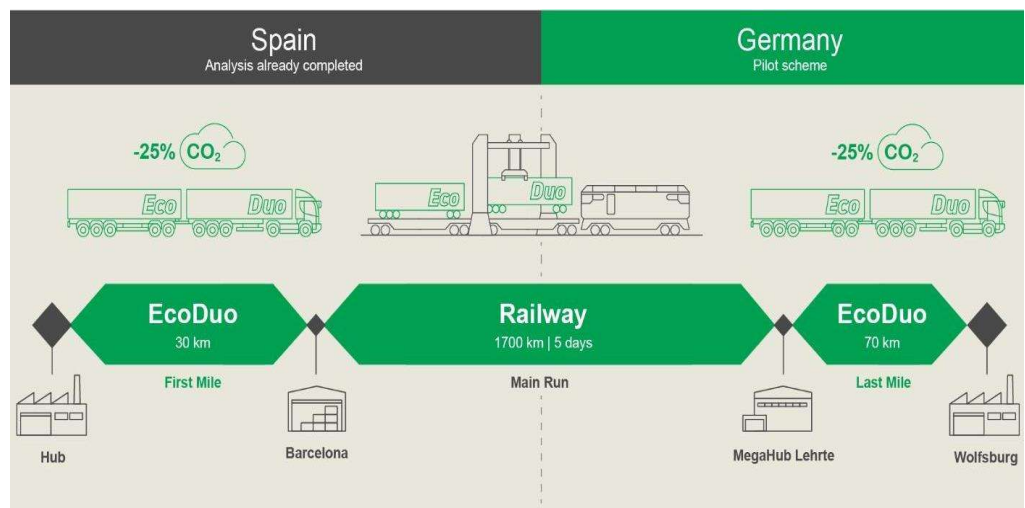
참고 자료: <https://www.wsj.com/> (검색일: 2024.10.25.)

폭스바겐, 독일과 스페인 간 EcoDuo-rail 연계 시범 운행 시작

➤ 독일과 스페인 간 폭스바겐 제품을 운송하는 복합운송 시범 프로젝트가 2025년 시작해 2025년 말까지 진행될 예정

- 독일 자동차 산업협회(VDA, German Association of the Automotive Industry)가 주도하는 프로젝트로, 관련 프로젝트에는 다양한 기업이 참여함
- 대표적으로 EcoDuo는 자동차 제조업체인 Schmitz Cargobull에서 차량 제공, Volkswagen Group에서 독일~스페인 간 운송 연결을 제공하고, 차량 운송은 물류 서비스 제공업체인 Sese, 철로 운송은 Schiene-Straße und Kombiverkehr(터미널 운영사), Kombiverkehr KG(철도 운영사)가 참여하고 있음
- 물품 운송은 볼프스부르크의 Volkswagen 공장에서 70km 근방 하노버 인근 MegaHub Lehrte 터미널까지 EcoDuo 형태로 운송되며, 터미널에서 철도를 이용해 스페인까지 운송(1,700km), 바르셀로나의 환적 역에서 개별 세미트레일러는 다시 결합해 EcoDuo 형태로 목적지까지 도로로 운송됨

EcoDuo 프로젝트 프로세스



자료: <https://www.vda.de/en/topics/automotive-industry/commercial-vehicles/pilot-scheme-eco-duo>(검색일: 2024.10.25.)

➤ 독일 자동차 산업협회는 이 프로젝트를 통해 도로 혼잡, 연료 소비 및 배출량을 크게 줄일 수 있을 것으로 기대

- 독일 자동차 산업협회는 해당 프로젝트 후, 독일 롱로리 규정(Long Lorry Regulation)에 본 유형을 포함하는 것을 목표로 하고 있다고 밝힘

- EcoDuo는 트랙터와 표준 세미트레일러 2대로 구성된 차량 조합으로 도로 및 철로 운송이 용이함에 따라 복합운송에 적합한 수단
 - EcoDuo의 총중량은 최대 44톤이며, 총길이는 31.7m임
 - EcoDuo는 톤-킬로미터당 CO₂ 배출량이 25% 감소하고 전체 연료 소비량도 감소해 환경에 도움이 되며 동시에 화차에 적재 및 하역 등과 같은 작업에서 기존 물류 인프라를 모두 사용할 수 있어 경제 효율성도 증가시킬 수 있음
 - EcoDuo 차량 조합은 이미 스페인, 스웨덴, 핀란드, 덴마크와 같은 일부 EU 회원국에서 사용되고 있으며, 긍정적인 반응이 나타나고 있음

EcoDuo 차량 조합



자료: <https://www.vda.de/en/topics/automotive-industry/commercial-vehicles/pilot-scheme-eco-duo>
(검색일: 2024.10.25.)

해운업 순환 사이클과 시황 특징

➤ 해운업 순환 사이클 소개

- 해운업은 경제 상황, 수요와 공급, 시장 환경 등에 따라 반복적으로 경기 변동 주기를 띄고 있어 호황과 불황기 특징과 시황 주기에 대해서 살펴보고자 함
- 호황기에는 해운 수요가 공급을 초과함에 따라 운임이 높아지고, 신규 선박 발주도 활발히 이루어지나 불황기에는 해운 수요 급감, 공급 과잉으로 인해 운임이 하락하며, 노후 선박을 폐기하는 등의 행동이 취해짐
- 이러한 호황과 불황이 반복되면서 해운업의 순환 사이클이 형성됨

➤ 시장 환경 변수에 따른 해상운임 변동

- 코로나19 팬데믹이나 수에즈운하 봉쇄와 같은 지정학적 변수가 시장 환경 변수로 작용하여 해상운임의 급등락 발생하기도 함
- 이러한 운임 상승 또는 하락 현상이 구조적인 단계인지 아니면 일시적 요인에 의한 변동인지 파악하는 것이 중요함
- 현재는 수에즈운하 봉쇄와 같은 환경 변수 영향이 초기 대비 안정화되며 운임도 하락하고 있어, 순환 사이클에 비추어 최근 상황을 파악할 필요가 있음

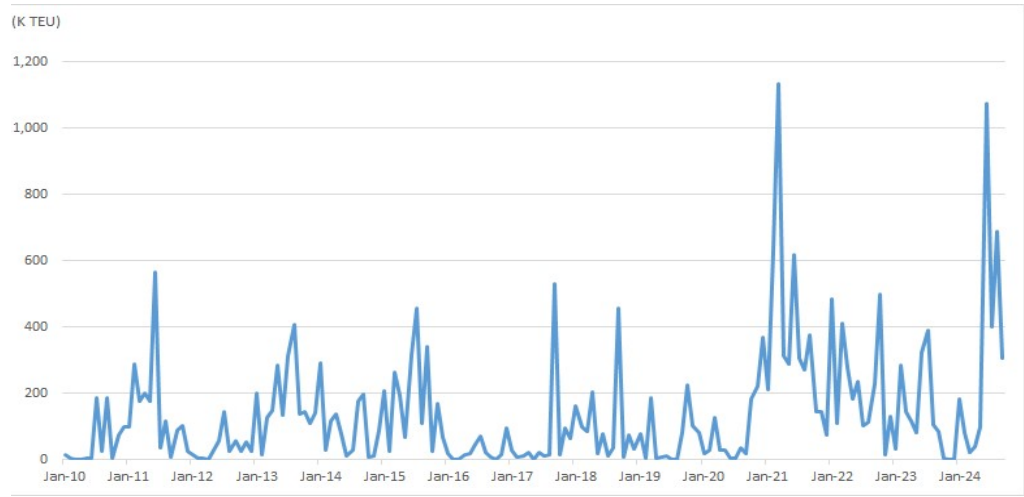
해운업 시장 순환 사이클



➤ 순환 사이클의 첫 번째 단계 : 신조 계약 증가

- 코로나19 팬데믹에 컨테이너 해상운임이 급등하면서 신조 선박 발주량도 증가함
- 발주량 증가 원인으로 선사들의 미래 기대이익 효과 이외에도 IMO 환경규제 강화에 따른 친환경선대로의 전환 움직임도 주원인 중 하나였음
- 코로나 이전에는 매달 평균 10만TEU씩 발주되었던 신조선 발주량이 '21년 3월에 최고점인 113만TEU를 찍었고, '24년 6월에는 역대 두 번째로 높은 107만 TEU를 기록함
- 신조 선박은 발주 후 약 2~3년 뒤에 인도되므로, '21년에 발주된 선박량은 현재의 대규모 공급 과잉을 초래함
- 마찬가지로 수에즈운하 봉쇄로 인해 운임이 다시 급상승하면서 이루어진 최근의 선박 발주량도 2~3년 후인 '26년~'27년 운임에 부정적 영향을 끼칠 가능성이 큼

신조선 선박 발주 현황



자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.10.14.)

➤ 순환 사이클의 두 번째 단계 : 선가 상승

- 해상운임의 급등과 친환경 정책으로 인해 신조선 발주량이 증가하면서 신조선가도 급등함
- 불황기였던 '15년~'19년 기간에는 신조선가 지수가 100 이하로 떨어졌으나 팬데믹 이후 급등한 해상운임으로 인해 선박 발주가 늘어나면서 '22년부터 신조선가 지수가 100을 넘어섬
- 현재는 114 수준으로 이는 조선업 호황이었던 '08년의 신조선가 지수 128 다음으로 높은 수준임
- 팬데믹 동안 선대 공급 부족과 추가 운임 상승에 대한 기대로 중고선 가격이 상승하여, 일시적으로 신조선 가격을 초과하는 현상도 발생했음

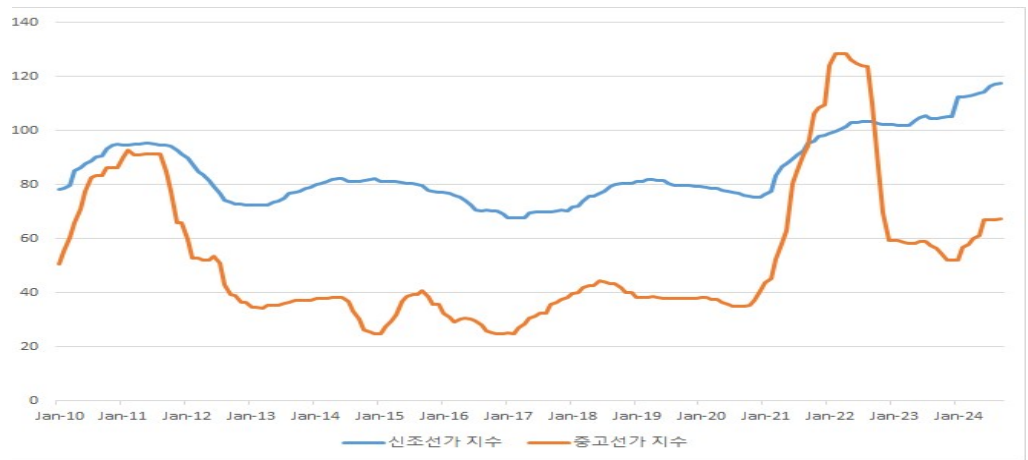
연도별 신조선가 지수와 증감율

연도	신조선가 지수	전년 대비	연도	신조선가 지수	전년 대비
2015	77.0	-6.1%	2020	75.4	-4.9%
2016	69.0	-10.4%	2021	98.1	30.1%
2017	70.4	2.0%	2022	102.1	4.0%
2018	80.6	14.5%	2023	105.2	3.0%
2019	79.3	-1.6%	2024	114.7	9.1%

자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.10.14.)

주: 신조선가 지수는 1997년 1월=100 기준으로 산정. 2024년은 1월부터 10월까지의 평균 지수 적용

신조선가 지수 대비 중고선가 지수 비교



자료: <https://www.clarksons.net/> (검색일: 2024.10.14.)

순환 사이클의 세 번째 단계 : 조선 호황

- 최근의 조선업 호황은 글로벌 해상 시황과 밀접한 관련이 깊는데 글로벌 해상 물동량 증가로 인한 선박 수요가 급증하였고, 환경규제도 강화되며 연비 효율이 높은 친환경 선박에 대한 선호도가 높아지고 있어 조선사들은 많은 신규 수주를 기록함
- 또한, 팬데믹 기간 공급망 병목 현상으로 해운선사들은 운임이 상승하는 것을 경험했고, 이에 따라 선박 교체 및 신규 발주가 활발해졌는데 해운 사이클의 호황이 조선업의 호황을 이끄는 주요 원동력이 되고 있음
- 글로벌 대표 조선사인 HD현대중공업, 삼성중공업, 한화오션은 모두 '24년에 영업이익 증가세를 보일 것으로 예상되며 앞에서 언급한 신조선가의 상승으로 인해 이들 기업의 재무 상태는 '26년까지 지속 개선될 것으로 예상됨

국내 조선 3사 재무제표 비교

구분		2022	2023	2024E	2025E	2026E
HD 현대중공업	매출액	9,046	11,964	14,576	16,419	19,413
	영업이익	△289	179	734	1,525	1,974
삼성중공업	매출액	5,945	8,009	9,890	12,002	14,590
	영업이익	△854	233	486	703	1,359
한화오션	매출액	4,860	7,408	9,936	8,534	10,509
	영업이익	△1,614	△197	89	69	520

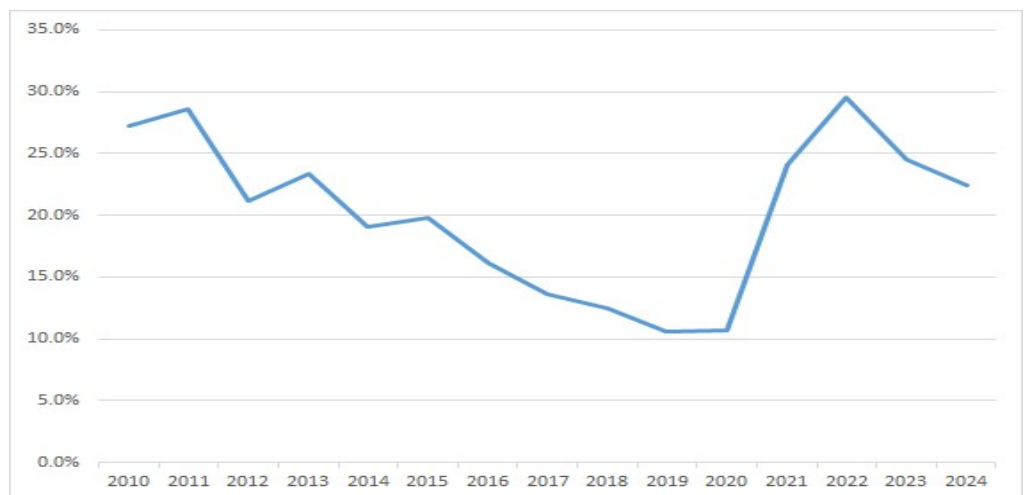
자료: 메리츠증권, IM증권 발행 보고서 참고

주: 단위 십억원

순환 사이클의 네 번째 단계 : 선박 공급 과잉

- 컨테이너 수주잔량(Order book)은 발주된 선박량을 현재 총 선대로 나눈 값으로, 수주 잔량이 10%라는 것은 현재 총 선대의 10%가 발주되었으며, 향후 2~3년 뒤에 시장에 인도될 것을 의미함
- 수주 잔량은 '11년 28.5%에서 '20년 10.7%까지 9년간 지속 하락했는데, 이는 불황기에 선사들이 추가로 선박을 발주하는 양이 계속 줄어들었음을 보여줌
- 다만 코로나19 발생 이후에는 선박 발주가 늘어나며, 수주잔량도 많이 쌓이고 있어 현재는 '22년의 30%에는 미치지 못하지만, 여전히 22%로 높은 수준을 유지하고 있음

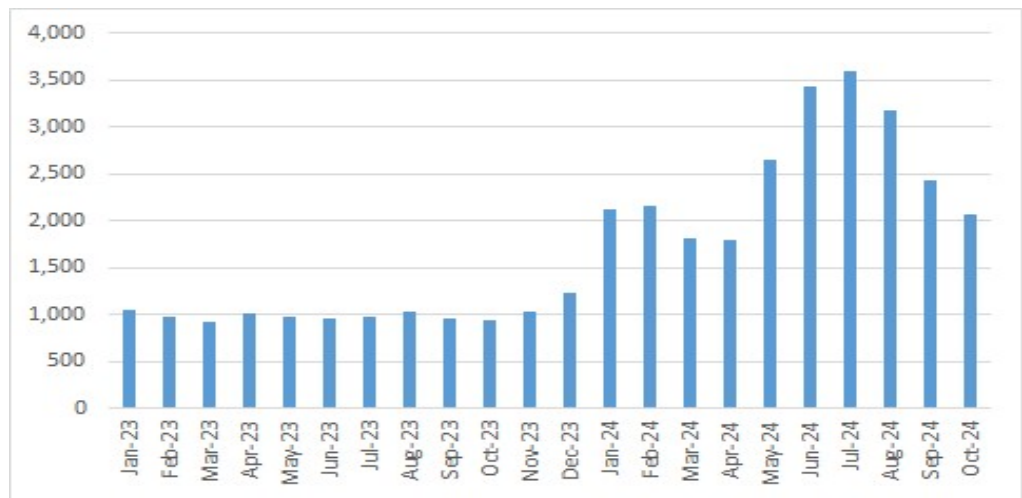
공급 과잉(Order book Ratio) 현황

자료: <https://www.clarksons.net> (검색일: 2024.10.14.)

➤ 순환 사이클의 다섯 번째 단계 : 운임비 하락

- '23년 SCFI 종합지수는 1,000 수준에서 유지되다가, 홍해 사태로 인한 수에즈운하 봉쇄 효과로 인해 '24년 초 운임이 급등했음
- 해상운임은 미국의 중국 관세 부과, 아시아 항만 적체, 예상보다 지속되는 수에즈운하 봉쇄 효과가 겹치면서 올해 7월까지 상승세 기록함
- 현재는 수에즈운하 봉쇄가 계속되고 있음에도 불구하고, 관세 이슈 해소와 경기 둔화 우려, 그리고 누적된 공급 과잉으로 인해 SCFI 종합지수 2,000 수준으로 떨어짐

SCFI 종합지수 추세



자료: <https://www.clarksons.net> (검색일: 2024.10.14.)

➤ 시장 순환 패턴을 고려한 의사결정 필요

- 순환 사이클 기준으로 현재의 시장 상황을 파악하기 위해 상승기와 하락기를 나누고 각각의 변동 폭을 분석했고 또한 SCFI 종합지수의 최고점과 최저점의 변동 폭이 30% 이상인 구간을 기준으로 구분함
- 최근 시장 순환 주기의 특징은 2010년대 초반에 비해 상승과 하락의 기간이 길어지고 변동 폭도 커졌다는 것인데, 과거에 비해서 지정학적 외부 변수에 영향을 더 많이 받는 것으로 보임
- 이러한 급변하는 상황에서도 순환 주기를 토대로 현 시장 수준을 정확히 이해하는 것이 중요함
- 결론적으로 앞서 언급한 해운 사이클에 따르면, 현재는 선복 공급 과잉과 운임비 하락이 진행되는 단계에 있음을 확인하였으며 시장 순환 패턴을 고려한 적절한 의사결정이 필요함을 제안함



글로벌
물류시장
심층분석

KMI International Logistics Weekly

해상 시황 상승기와 하락기 구분

구분	기간		변동 폭
상승기	2009년 10월 ~ 2010년 8월	10개월	50%
	2012년 3월 ~ 2012년 8월	6개월	39%
	2016년 4월 ~ 2017년 1월	10개월	134%
	2019년 11월 ~ 2022년 1월	27개월	580%
	2023년 4월 ~ 2024년 7월	16개월	293%
하락기	2010년 9월 ~ 2011년 3월	7개월	-34%
	2012년 9월 ~ 2013년 10월	14개월	-34%
	2015년 3월 ~ 2016년 3월	13개월	-61%
	2022년 2월 ~ 2023년 3월	14개월	-82%
	2024년 8월 ~ 2024년 10월	3개월	-43%

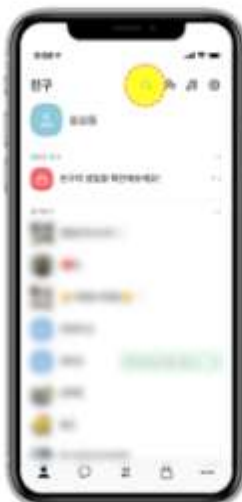
자료: 저자 자체 구분

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내



친구 추가 방법

1. 카카오톡 메인화면
상단 친구 검색



2. '국제물류 정보포탈'
검색



3. 친구추가 버튼

