KMI 국제물류위클리
KMI International Logistics Weekly

제813호
2026.10.30.
www.kmi.re.kr

편집 및 발행인 : 조정희 **발행처 :** 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
총괄 : 김동환 **감수 :** 이언경 **전화번호 :** 051-797-4913 **E-mail :** kdong@kmi.re.kr

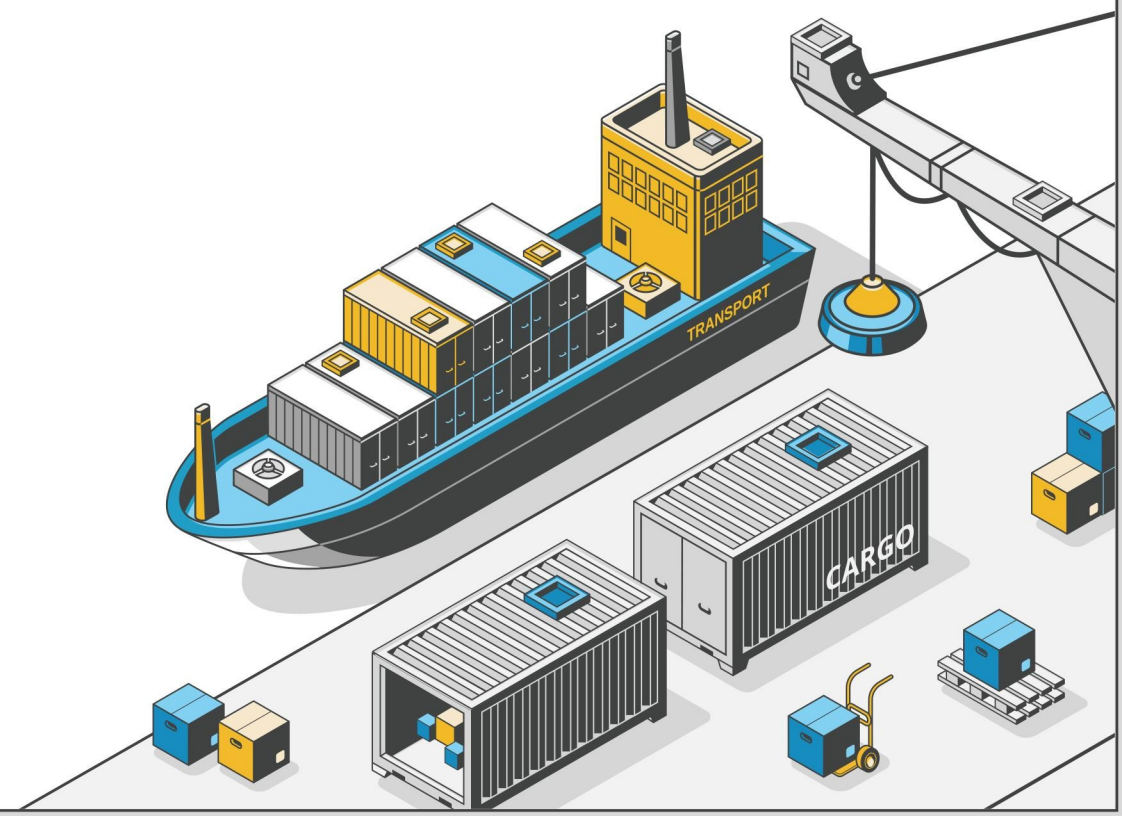
목 차

아시아 물류시장 동향
- 세계은행, 카스피해 횡단 복합운송 경쟁력 확보 위해 통관·운영체계 개선 강조

유럽 물류시장 동향
- 유럽 해운·항만·물류업계 파업 확산… 연쇄적 물류 차질 우려

글로벌 물류시장 동향
- 공급망 통제력·회복력 확보 위한 선별적 글로벌 운송·물류 M&A 확대

공지사항
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내



정부혁신 보다 나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

KMI 국제물류 위클리

아시아 물류시장 동향

세계은행, 카스피해 횡단 복합운송 경쟁력 확보 위해 통관·운영체계 개선 강조

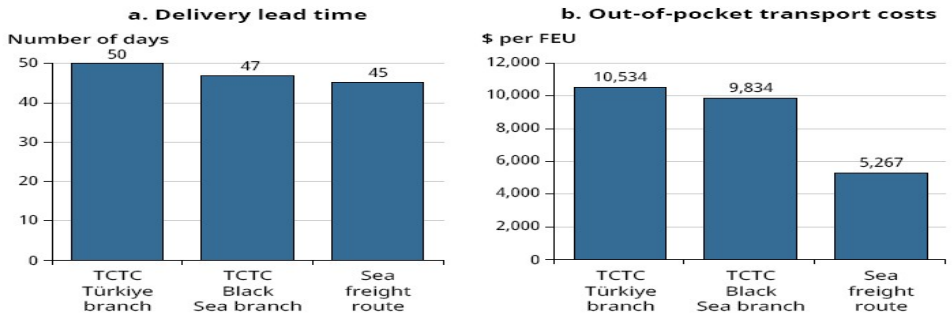
● **세계은행(World Bank)은 카스피해 횡단 운송회랑이 중국~유럽 간 컨테이너 운송시장에서 경쟁력을 확보하려면 운송시간 단축과 통관·운영체계 개선이 필요하다고 밝힘**

- 세계은행은 '26년 발간한 「Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor」 보고서에서 중국~유럽 간 카스피해 횡단 운송회랑(Trans-Caspian Transport Corridor, TCTC)의 복합운송 경쟁력을 분석함
- 카스피해 횡단 운송회랑은 철도와 해상운송을 결합해 동아시아와 유럽을 연결하는 운송경로로, 기존 해상운송과 중국~유럽 철도운송 등 다양한 운송경로와 경쟁하는 구조임
- 세계은행은 카스피해 횡단 운송회랑이 고부가가치·시간민감 컨테이너 화물을 유치하려면 인프라 확충뿐 아니라 운송시간, 정시성, 항만 처리 및 국가 간 운영협력을 개선해야 한다고 강조함

● **또한 횡단 운송회랑이 현재 중국~유럽 간 컨테이너 운송에서 해상운송보다 운송시간과 직접 운송비 측면에서 경쟁력이 낮다고 평가함**

- 세계은행이 중국 충칭~헝가리 부다페스트 구간을 비교한 결과, '23년 기준 모형에서 카스피해 횡단 운송회랑의 문전운송(Door-to-Door) 시간은 흑해 경유 47일, 튀르키예 경유 50일로 추정돼 해상운송의 약 45일보다 길게 나타남
- 해당 구간의 40피트 컨테이너(FEU)당 직접 운송비는 흑해 경유 9,834달러, 튀르키예 경유 1만 534달러로 해상운송의 5,267달러보다 높은 것으로 분석됨
- 세계은행은 운송경로의 경쟁력을 판단할 때 직접 운송비뿐 아니라 운송 중 재고유지비와 안전재고 유지비를 포함한 총 물류비를 함께 고려해야 한다고 설명함
- 특히 고부가가치·시간민감 화물은 운송시간 단축과 정시성 향상에 따른 재고유지비 절감 효과가 상대적으로 크기 때문에 직접 운송비가 높은 운송수단도 화물 특성에 따라 경쟁력을 확보할 수 있다고 분석함

중국 충칭~헝가리 부다페스트 구간 운송시간 및 직접 운송비 비교(2023년)



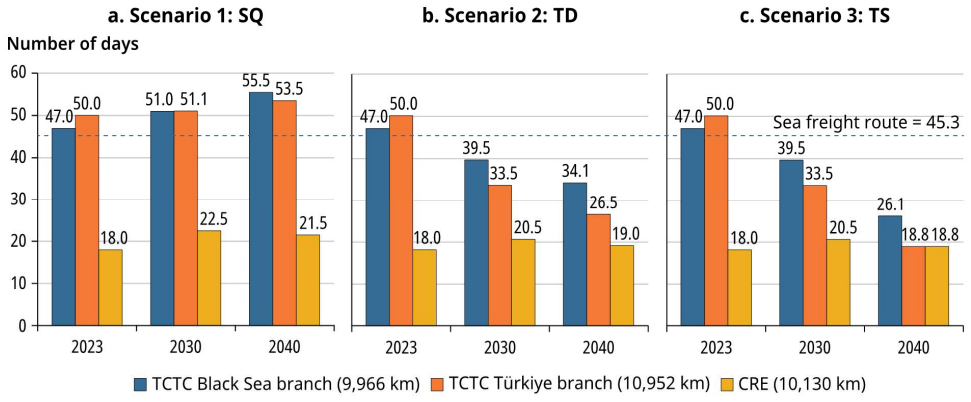
주: 운송시간은 출발지에서 최종 목적지까지의 문전운송시간을 기준으로 하며, 직접 운송비는 FEU당 비용으로 재고유지비를 포함하지 않음
자료: World Bank(2026), Figure 4.1, p.72

세계은행은 인프라 확충과 통관·운영체계 개선이 병행될 경우 카스피해 횡단 운송회랑의 운송시간이 크게 단축될 것으로 전망함

- 세계은행의 TCTC 개발(TCTC Development, TD) 시나리오에서는 '40년 충칭~부다페스트 구간의 평균 운송시간이 흑해 경유 34.1일, 튀르키예 경유 26.5일로 단축될 것으로 분석함
- 국가 간 협력, 통관절차 개선 및 철도·해상운송 통합 운영 등을 추가로 반영한 고성능(TCTC Stretch, TS) 시나리오에서는 '40년 평균 운송시간이 흑해 경유 26.1일, 튀르키예 경유 18.8일로 단축될 것으로 전망함
- 특히 세계은행은 '23년 충칭~부다페스트 간 흑해 경유 운송시간의 약 55%를 항만 체류시간이 차지했다고 분석하며, 항만 체류시간 단축이 회랑 전체의 운송 경쟁력을 높이는 핵심 요인이라고 강조함

충칭~부다페스트 구간의 시나리오별 평균 운송시간 전망

단위: 일



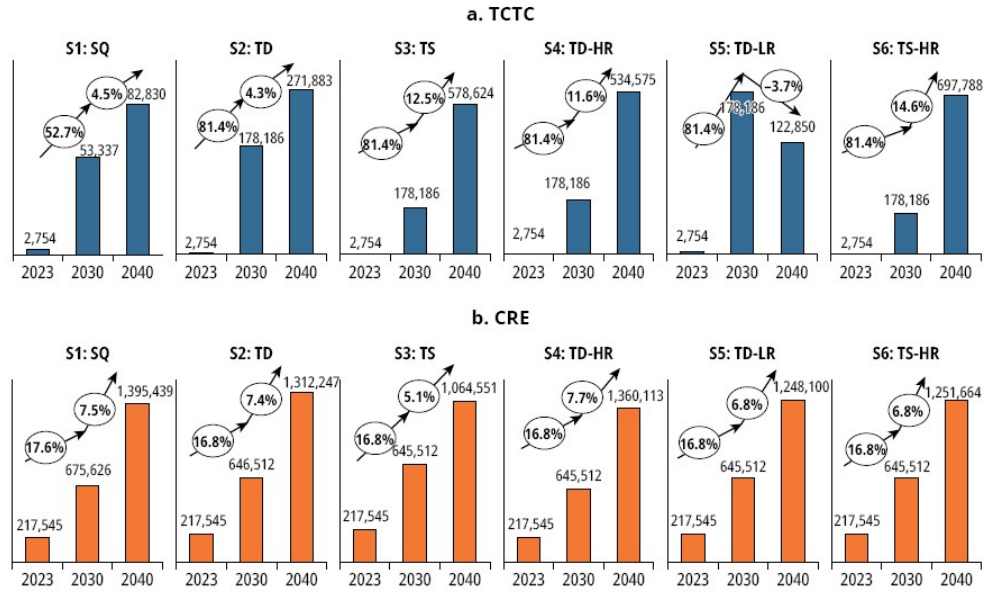
주: SQ는 현상유지 시나리오, TD는 인프라 개발 시나리오, TS는 인프라 확충과 통관·운영 효율화를 함께 반영한 고성능 시나리오를 의미함
자료: World Bank(2026), Figure 4.4, p.76

운송시간 단축과 운영 효율화가 실현될 경우 중국~유럽 간 카스피해 횡단 철도 랜드브리지의 컨테이너 물동량도 크게 증가할 전망임

- 세계은행은 '40년 중국~유럽 간 카스피해 횡단 철도 랜드브리지의 적(積) 컨테이너 물동량이 TD 시나리오에서 271,883TEU, TS 시나리오에서 578,624TEU에 이를 것으로 전망함
- 이는 TS 시나리오가 TD 시나리오보다 약 2.1배 높은 수준으로, 운송시간 단축과 운영개선이 화물 유치에 큰 영향을 미칠 수 있음을 보여줌

중국~유럽 카스피해 횡단 철도 랜드브리지의 시나리오별 적 컨테이너 물동량 전망

단위: TEU



주: TCTC를 이용하는 중국~유럽 철도 랜드브리지의 적 컨테이너 물동량을 기준으로 하며, SQ·TD·TS 및 해상운임 변동 시나리오별 전망치를 표시함
자료: World Bank(2026), Figure 4.6, p.78

- **세계은행은 카스피해 횡단 운송회랑이 장기적으로 경쟁력을 확보하려면 개별 인프라 투자뿐 아니라 국가 간 통관·운송체계의 통합이 필요하다고 강조함**
  - 카스피해 횡단 운송회랑은 여러 국가의 철도사업자와 항만, 해운기업 및 세관당국을 거쳐 화물을 운송하는 구조로, 국가별 운송규정과 서류체계의 차이가 운송시간과 운영 효율성에 영향을 미치고 있음
  - 세계은행은 카스피해 횡단 운송회랑을 이용하는 유라시아 철도·해상 복합운송 사례에서 세관 통과운송 제도의 진입·이탈이 10차례 발생하고, 철도화물운송장 5건과 해상 선하증권 2건이 필요하다고 분석함
  - 세계은행은 운송·통과·무역(Transport, Transit and Trade, T3) 관련 서류를 하나의 문서 또는 디지털 데이터 입력으로 통합하고, 철도·카스피해 해상운송을 공동 운영하는 비자산 기반 합작 운영회사 설립을 제안함
  - 또한 이러한 통관·운송체계 개선에 즉시 착수하되, 국가 간 협력과 시범사업 및 시행착오를 거쳐 향후 10~15년에 걸쳐 지속적으로 추진할 필요가 있다고 강조함

- **우리나라도 對유럽 수출 다변화를 위해 카스피해 횡단 운송회랑의 운송 경쟁력 변화와 유라시아 복합운송 서비스의 활용 가능성을 지속적으로 검토할 필요가 있음**
  - 카스피해 횡단 운송회랑이 중국~유럽 간 컨테이너 운송시장에서 경쟁력을 확보하려면 인프라 확충뿐만 아니라 운송시간 단축과 정시성 개선, 국가 간 운영협력이 필요함
  - 이에 따라 우리나라도 중앙아시아 및 유럽과의 물류 연결성을 검토할 때 기존 해상운송과 카스피해 횡단 복합운송의 직접 운송비, 운송시간, 재고유지비 및 서비스 정시성을 종합적으로 비교할 필요가 있음
  - 특히 카스피해 횡단 운송회랑은 직접 운송비가 해상운송보다 높은 만큼, 고부가가치·시간 민감 화물을 중심으로 대체 운송경로로서의 활용 가능성을 검토할 필요가 있음
  - 또한 주요 철도·항만의 처리능력 확충과 국가 간 운송 관리 · 운영체계 개선이 실제 운송시간 단축으로 이어지는지 점검하고, 국내 물류기업의 복합운송 서비스 활용 여건을 지속적으로 살펴볼 필요가 있음

참고자료: World Bank(2026), Integration: World-Class Trade Logistics Along the Trans-Caspian Transport Corridor, Europe and Central Asia Studies, doi.org/10.1596/978-1-4648-2367-1 (검색일: 2026.10.20.)

권보배 전문연구원
051-797-4774, b2kwon@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

유럽 물류시장 동향

유럽 해운·항만·물류업계 파업 확산… 연쇄적 물류 차질 우려

해운·항만·물류산업 관련 이해관계자들의 파업과 시위가 유럽을 중심으로 확산돼 항만과 공급망 운영에 차질

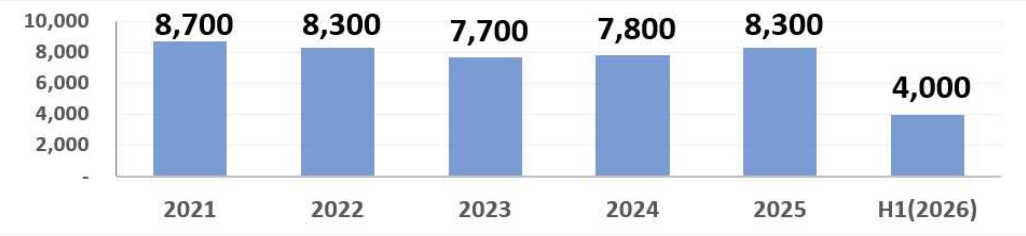
- 프랑스, 그리스, 이탈리아, 스페인 등의 항만노동조합은 '26년 5월 이스탄불에서 개최된 유럽 항만노동조합 제3차 국제회의에서 '26년 10월 30일 파업을 위한 국제 공동행동을 발표했음
- 이는 항만작업자의 고용 불안정, 임금 및 노동조건 개선 요구를 포함해 분쟁지역으로 향하는 군수물자 운송 거부를 목적으로 하고 있음
- 이탈리아의 항만노조는 10월 30일 17개국 100여개 항만에서 다발적인 파업과 시위가 발생할 수 있다고 밝힘
- 유럽의 경우 독일의 함부르크항, 이탈리아의 조이아 타우로 및 트리에스테항, 그리스의 피레우스항 등의 항만노동조합이 파업 참여 의사를 표명함
- 국가별 해운·항만·물류 노조가 국제적으로 연대해 발생하는 파업과 시위는 화물의 우회 운송, 화물 처리 부담에 의한 연쇄적인 물류 지연과 공급망 차질을 확대할 수 있음

독일 함부르크항의 항만작업자 파업에 따라 '컨' 물동량 감소와 '컨' 터미널 운영사의 수익성 악화를 야기

- '26년 함부르크항의 항만작업자 파업은 2월, 8월, 9월 중 최대 5일 간 각각 3회 발생했으며 이는 하역작업 지연과 '컨' 반출입 차질 등 항만 운영의 불안정성을 야기했음
- 함부르크항만공사는 터미널 자동화 수준의 단계적 확대와 파업으로 인한 항만 운영 차질에 따라 '26년 EBITA를 1억 3,500만~1억 5,500만 유로에서 1억~1억 2,000만 유로로 하향 조정했음
- 또한 '컨' 물동량이 '23년 7,700만 TEU, '24년 7,800만 TEU, '25년 8,300만 TEU로 증가했지만 함부르크항만공사는 '26년 '컨' 물동량이 전년도 대비 상당 수준 감소할 것으로 전망했음

함부르크항의 '컨' 물동량 변화 추이('21년~'26년 상반기)

단위: 천 TEU



자료: 함부르크항만공사 자료 기반 저자 재작성(검색일: 2026.10.28.)

KMI 국제물류 위클리

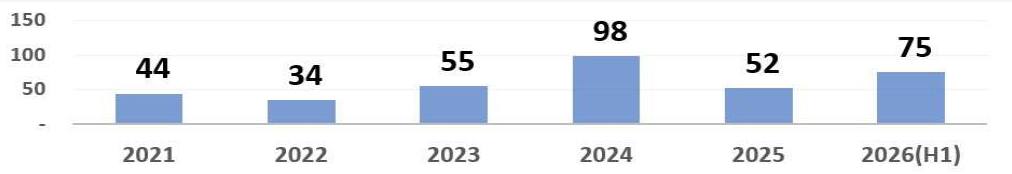
유럽 물류시장 동향

유럽 주요 항만 대상의 화물자동차운송업계 파업과 EURO 7 규제는 유럽 내륙 물류망 운영 차질을 야기

- '25년 6월 5일부터 7일까지 스페인 컨테이너 운송협회가 알헤시라스항 내 TTI '컨' 터미널의 장시간 대기에 반발해 1,070대 화물자동차의 운송을 중단하면서 화물 반출입 지연을 야기했음
- 또한 '25년 10월 8일부터 17일까지 로테르담항 내 고박작업자 700명이 임금 인상, 근로조건 개선을 목적으로 파업을 했으며, 이어서 10월 10일 Geef Tegengas 환경단체가 항만의 환경 공해 문제 개선을 촉구하기 위해 마스블락테의 '컨' 터미널 진입 도로를 봉쇄함
- 이는 화물자동차의 항만 진출입 지연, 운송 취소, 컨테이너선의 대기, '컨' 적양하 일정 차질을 초래했음
- 특히 네덜란드의 경우 연료비 상승에 따른 운송원가 증가 및 수익성 악화로 인해 화물자동차 운송기업의 파산 건수는 '26년 상반기 75개로 전년 동기 대비 44.2% 증가했음
- 즉 유럽의 주요 관문항인 로테르담항이 위치한 네덜란드에서도 화물자동차운송업계의 파업은 화물자동차운송기업의 경영 불확실성과 화물자동차 운송 서비스 공급 차질을 확대시켰음
- 추가적으로 화물자동차의 브레이크 미세먼지 배출을 규제하는 'EURO 7'이 '28~'29년 단계적으로 적용됨에 따라 EU 화물자동차운송업계의 운송원가 부담이 가중될 수 있음

네덜란드 화물자동차운송기업 파산 현황('21년 ~'26년 상반기)

단위: 건



자료: 네덜란드 통계청 자료 기반 저자 재작성(검색일: 2026.10.28.)

유럽 해운·항만·물류 및 화물자동차운송업계의 파업은 복합운송체계 연계성 약화를 초래

- 화물자동차운송업계 파업에 따른 도로운송 서비스 공급량 감소는 제조·유통기업의 원자재 조달 및 제품 출하 지연을 야기해 공급망 안정성을 저해할 수 있음
- 더욱이 Euro 7의 시행은 향후 유럽 화물자동차운송업계의 재정 부담을 가중시켜 운송서비스 공급 안정성 저하 문제를 야기할 수 있음

참고자료: https://trans.info/en, https://hhla.de/en, https://en.portnews.ru
(검색일: 2026.10.28.)

황제호 전문연구원
051-797-4685, hjh3904@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

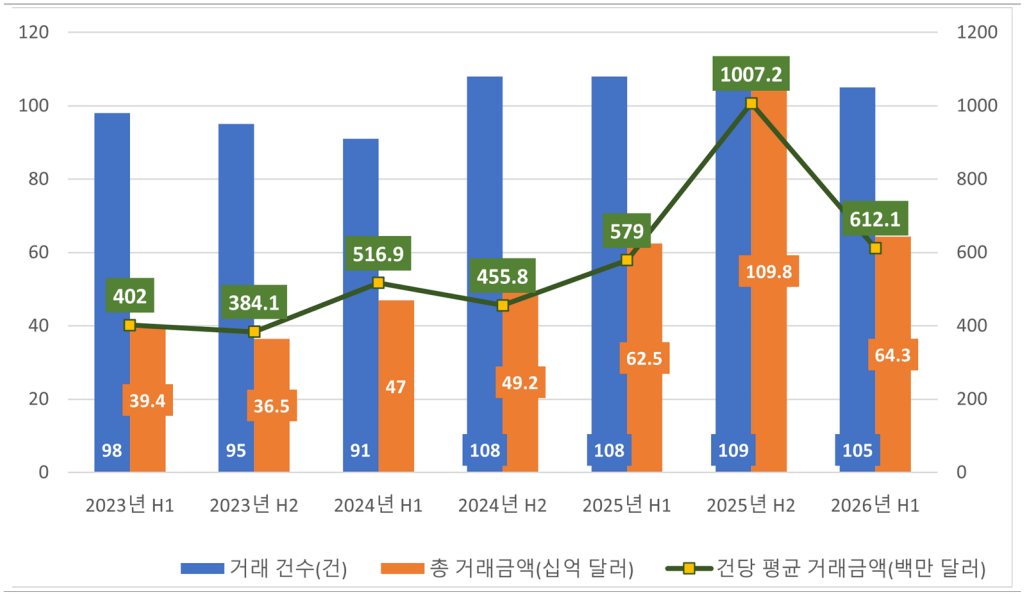
글로벌 물류시장 동향

공급망 통제력·회복력 확보 위한 선별적 글로벌 운송·물류 M&A 확대

’26년 상반기 글로벌 운송·물류 M&A는 거래 건수 감소에도 금액이 증가하며, 전략적 가치가 높은 대형 거래에 투자 집중

- PwC에 따르면 ’26년 상반기 발표된 5천만 달러 초과 운송·물류 M&A는 105건으로 전년 동기 108건보다 감소했으나, 거래금액은 643억 달러로 2.9% 증가함
- 건당 평균 거래금액은 약 6억 1,200만 달러이며, 10억 달러 이상 대형 거래는 17건으로 전체 거래금액의 약 66%를 차지함
- 이는 거래의 전반적 확대보다 네트워크 통제력, 안정적 현금흐름, 핵심 서비스 역량을 확보할 수 있는 자산에 투자가 집중되는 흐름을 보여줌
- 투자자별로는 전략적 투자자가 거래 건수의 57%를, 재무적 투자자는 전체 거래금액의 56%를 차지하면서 물류기업은 기존 사업과의 시너지를, 재무적 투자자는 안정적인 수익을 창출하는 플랫폼·인프라 자산을 중시하는 양상이 나타남

글로벌 운송·물류 M&A 동향



주: 발표 거래 기준으로 인수 완료 실적과 구분되며, 화물·물류뿐 아니라 여객 운송과 관련 인프라를 포함함
자료: PwC·Strategy&,Transport & Logistics Barometer: 2026 mid-year analysis (검색일: 2026.10.26.)

물류·트럭 운송과 해운이 주요 거래 분야로 부상하며, 배송망·계약 물류·항만을 통한 서비스 범위와 네트워크 확대 추진

- 업종별로는 물류·트럭 운송이 45건·245억 달러, 해운이 27건·166억 달러를 기록했으며, 화물·여객 분류에서 화물 관련 거래는 69억·404억 달러로 전체 금액의 약 63%를 차지함

- 주요 거래로는 FedEx 등이 참여한 컨소시엄의 InPost 인수 추진, Nippon Express Holdings의 Metro Supply Chain 인수 추진 등이 제시됐으며, 이는 배송 네트워크와 계약 물류 기반을 확보해 서비스 범위와 고객 접점을 확대하려는 움직임으로 해석됨
- 해운 분야에서는 Hapag-Lloyd의 ZIM 인수 추진과 ONE의 Poseidon 인수 등이 주요 사례로 제시됐는데, 항만 관련 거래도 이어지면서 선사와 터미널 간 연계, 주요 교역 경로에 대한 접근성 확보가 투자 판단의 핵심 요소로 부각됨
- 항만·공항·도로 등 인프라 거래는 17건·132억 달러로, 거래가 선별적으로 이루어지는 가운데 핵심 운송경로와 장기 수요를 확보할 자산의 투자 매력은 유지됨

'26년 상반기 주요 물류·해운·항만 분야 M&A 발표 현황

발표 시점	인수 대상	대상 업종	인수 주체	발표 거래금액	진행 상태
2026.1	CMA CGM 항만 터미널 자산	인프라(항만)	Stonepeak	24.0억 달러	진행 중
2026.2	InPost	물류·트럭운송 (택배·무인택배함)	FedEx·재무적 투자자 컨소시엄	92.2억 달러	인수 추진
2026.2.	ZIM	해운	Hapag-Lloyd	42.2억 달러	진행 중
2026.3	Poseidon	해운	ONE	10.7억 달러	완료
2026.4	Metro Supply Chain	물류·트럭운송 (계약물류)	Nippon Express Holdings	16.1억 달러	진행 중
2026.5	Americold 냉장·냉동시설 자산	물류·트럭운송 (냉장·냉동창고)	Snowfall Topco	24.0억 달러	진행 중

주: 보고서 분석 당시의 발표금액·진행 상태이며, 기업 인수와 자산 거래가 혼재돼 있음
자료: PwC·Strategy&,Transport & Logistics Barometer: 2026 mid-year analysis (검색일: 2026.10.22.)

주요 교통로의 불안정으로 대체 경로와 복합운송 확보의 중요성이 커지며, 직접 인수와 전략적 제휴를 통한 대응 확대

- 호르무즈 해협과 수에즈·바브엘만데브 해역 등 주요 교통로의 불안정이 운송경로, 가용 운송 능력, 연료비와 네트워크 설계에 영향을 미치고 있어 비용 효율성뿐 아니라 운송 중단 시 대체 경로로 전환할 수 있는 능력이 중요해지고 있음
- 걸프협력회의(GCC) 지역도 아시아·유럽·아프리카를 연결하는 입지를 바탕으로 항만·공항·내륙 인프라 투자를 지속하면서, 기존의 효율 중심 물류체계에서 대체 관문과 해상·항공 연계를 갖춘 회복력 중심 체계로 전환하고 있음
- 이에 '26년 중동 관련 거래는 12건, 약 70억 9천만 달러로 '25년 연간 거래금액인 약

54억 7천만 달러를 웃돌며, 이 가운데 GCC 투자자 또는 인수 대상이 포함된 거래는 7건, 약 19억 6천만 달러임

- 한편, 기업들은 직접 인수뿐 아니라 합작투자와 전략적 제휴로도 네트워크와 기술을 확보하고 있는데, '26년 상반기 전략적 제휴·합작투자·공동운항 협정 등은 105건으로 전년 동기 88건 대비 약 19% 증가했으며, 자본 부담을 분산하면서 서비스와 대응능력을 보완하는 수단으로 활용되고 있음

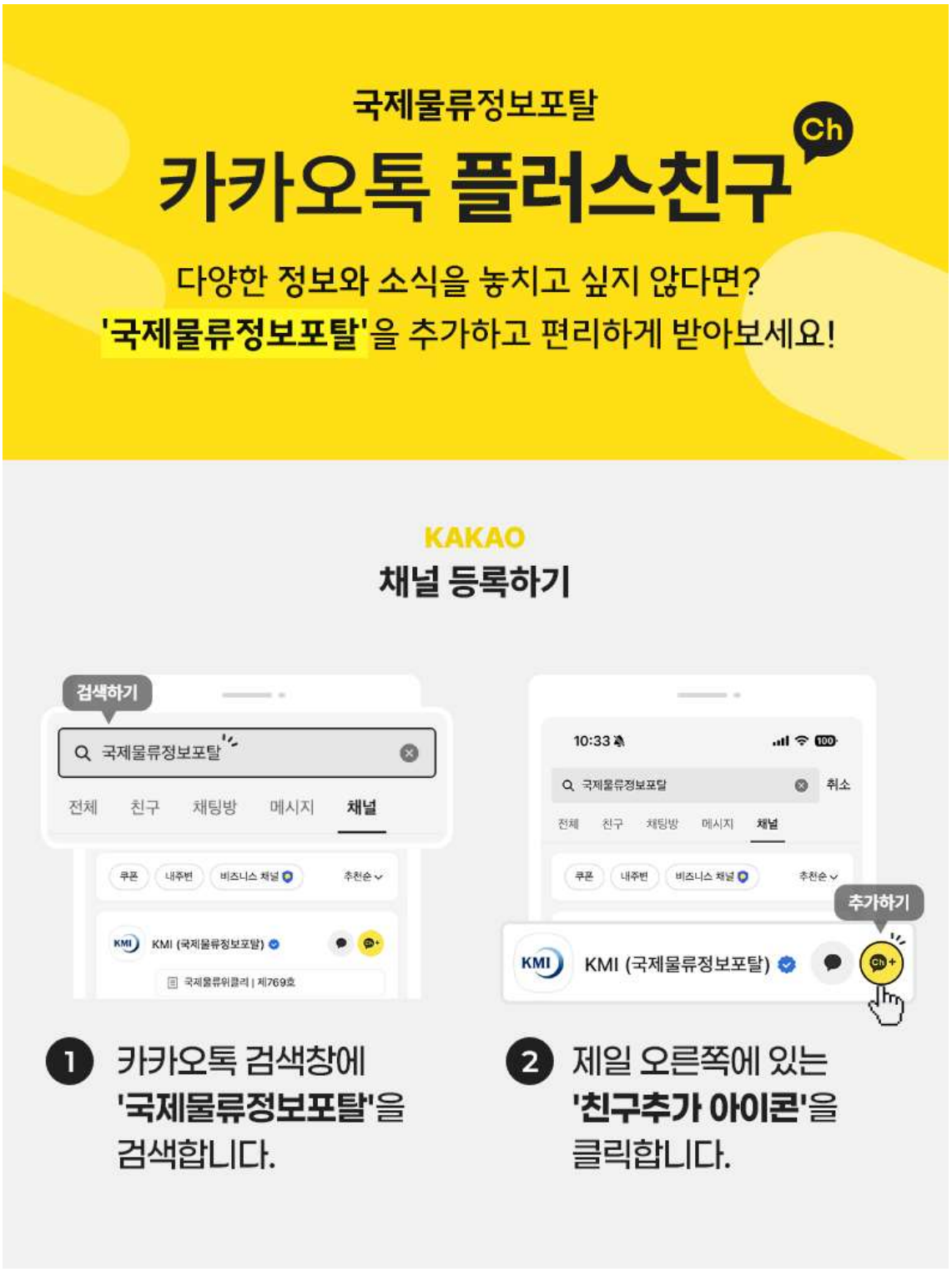
향후 투자는 규모 확대보다 네트워크·현금흐름·운영 시너지 중심으로 전개될 것으로 보여, 우리 기업도 해외 인수와 현지 제휴의 전략적 조합 검토 필요

- '26년 하반기에도 거래가 전면적으로 확대되기보다 공급망 안정성과 사업상 필요성이 명확한 자산에 집중될 것으로 전망하며, 물류·트럭 운송에서는 택배, 계약 물류, 콜드체인, 창고, 라스트마일 및 산업별 전문 서비스를 주요 투자 영역으로 제시함
- 해운에서는 항로 밀도와 운송망 통제력을 높이려는 통합이, 인프라에서는 핵심 교역 경로에 접근할 수 있는 항만·터미널·복합운송 자산에 대한 선별 투자가 이어질 것으로 예상되며, 디지털 가시성과 우회 운송 역량도 투자 대상의 가치를 판단하는 요소가 될 전망임
- 이에 우리 물류기업은 해외 기업 인수 시 매출과 시설 규모뿐 아니라 기존 고객·노선과의 연계, 현지 통관·운영 역량, 안정적인 현금흐름 및 인수 후 통합 가능성을 함께 평가하고, 부족한 지역망이나 전문 서비스를 구체적으로 보완 가능 여부를 면밀히 판단할 필요가 있음
- 또한 모든 역량을 직접 소유하기보다 현지 기업과의 합작투자·전략적 제휴를 병행하는 방안을 검토해야 하며,
- 또한 해외 물류거점 투자 역시 개별 시설 확보를 넘어 운송·보관·통관을 연결하고, 공급망 차질 시 대체 서비스를 제공할 수 있는 네트워크 구축 관점에서 접근할 필요가 있음

참고: PwC·Strategy&,Transport & Logistics Barometer: 2026 mid-year analysis, July 2026 (검색일: 2026.10.26.)

성현정 전문연구원
051-797-4648, hjsung@kmi.re.kr

KMI 국제물류 위클리

공지사항

『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내