MIRAE ASSET
미래에셋증권

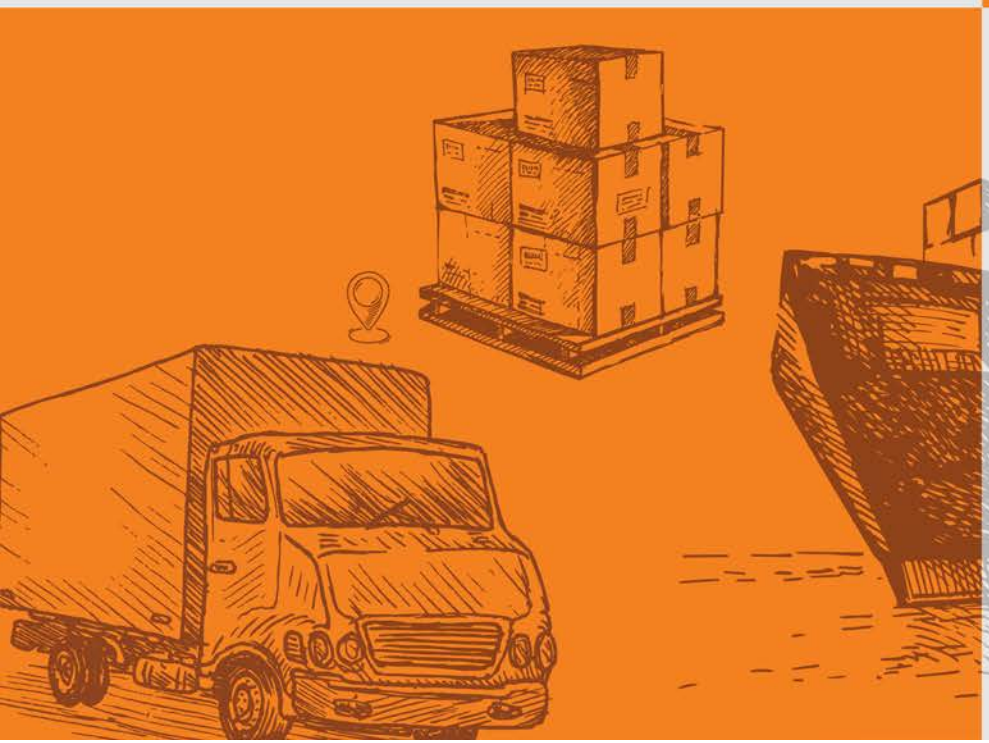
01 2026 Monthly

[월간 리서치] 운송

# 장기지표는 여전히 반등 중


**류제현** jay.ryu@miraeasset.com

**김주희** joohee.kim@miraeasset.com



CONTENTS

1월 운송 투자 전략 3

커버리지 업데이트 5

CJ대한통운(000120/매수/TP 120,000원) 5
현대글로비스(028670/매수/TP 290,000원) 7

항공: 달리는 여객, 쉬어가는 화물 9

환율/유가: 고환율, 저유가 유지 9
12월 인천공항 여객: 환율 영향으로 수요 둔화 10
12월 인천공항 화물: 26년을 앞두고 숨고르기 12

해운: 공급 과잉 우려 속 희망도 공존 14

컨테이너 시황: 춘절 앞두고 운임 견조세, 수에즈 통항 재개 가능성은 촉각 14
벌크 시황: 기대감으로 시작하는 한해 15
선박 시장 동향: 중고선가 전 선종에 이르는 상승 16

물류: 탄탄한 성장세 17

택배 시장과 이커머스: 견조한 시황 속 갈팡질팡하는 소비자들 17
자동차 무역량과 PCTC: 용선료 하락세 진정 국면 18

1월 국내외 주요 뉴스 19

Appendix. 주요 운송업체 Peer Valuation 및 월간 퍼포먼스 21

세부 업종별 Performance 23
주요 업체 주가 및 밸류에이션 추이 24

# 1월 운송 투자 전략

## 장기 지표는 여전히 긍정적

### 여전히 반등중인 선가 사이클

1월 둘째주 중고선가지수는 191.3pt로 전월 대비 0.11pt 상승했다. 전년 동기대비 기준 상승세를 추가 확대(9.84%, 전월 8.6%)했다. 연말 상승세를 보였던 SCFI 종합지수는 2026년 1월 9일 기준 1,647.3pt를 기록하고 있다. 주요 노선인 미주, 구주 모두 안정세다. BDI는 연말 기술적 조정이 시현되었으나 연초 흐름은 전년 동기 대비 뚜렷한 호조세다. Capesize/Panamax 운임 비율은 1.6배로 계절적 소강 국면이 지속된 이후 반등을 기대해 볼 수 있는 상황이다.

### 매크로 불안 속, 이커머스 시황 개선은 주목

하락하던 원-달러 환율은 최근 지정학적 불확실성과 달러 강세로 1,480원을 앞두고 있다. 유가는 하방 압력이 지속되고 있다. 항공유는 $80/bbl 초반선, 두바이유 역시 $60/bbl 이하 수준을 유지중이다. 단, 최근 1) 이란 내 시위 격화에 따른 공급 차질 우려와 2) 미국의 러시아에 대한 신규 제재 가능성으로 일부 반등 조짐이 관찰되고 있다. ISM 제조업지수는 47.9pt로 전월 대비 -0.3pt MoM 하락, 기준선 대비 -2.1pt 낮아 전반적인 부진세다.

12월 인천공항 국제선 여객수 증가율은 둔화(1.8% YoY, 전월 2.5%)되었다, 환승객수가 감소(-8.7% YoY, 전월 -11.1%)한 가운데, 일반 여객역시 소폭 둔화(9.2%, 전월 11.2%)되었다. 고환율 환경에서 장거리 부진이 일부 관찰되고 있다. 12월 인천공항 국제화물 수송량 역시 소폭 하락(-0.1% YoY, 전월 0.9%)했다.

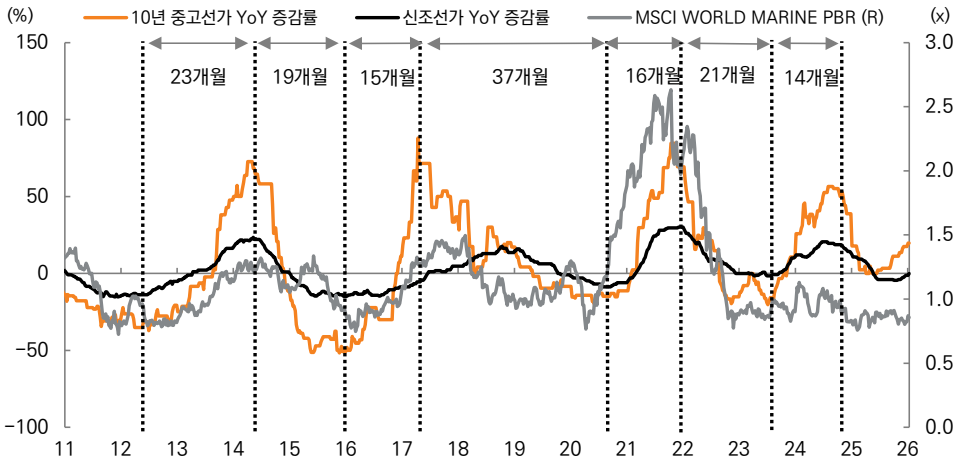
다만, 전반적인 국내 이커머스 시황 반등세는 견조하다. 두달 지연 발표되어 개인정보 유출 사고의 영향이 반영되지 않은 11월 온라인쇼핑 거래액은 전년비 6.8 YoY(전월 4.9%) 증가한 24조원으로 통계 이래 최대치를 갱신했다. 모바일쇼핑(7.9% YoY), 음식료품 거래액(10.1% YoY) 기여도가 유의미했다.

### 탑픽 종목에 대한 지속된 기대: 저평가 해소에서 프리미엄으로

현대글로비스, CJ대한통운에 대한 탑픽 의견을 유지한다. 현대글로비스는 견조한 실적에 대한 기대감에 더해 보스턴 다이내믹스(BD) 보유 지분 가치가 반영되고 있다. CES를 통해 BD의 로보틱스 경쟁력이 부각되었기 때문이다. 3조원 이상으로 예상되는 동사의 BD보유 지분 가치는 경쟁사 대비 밸류에이션 프리미엄 근거로 작용할 전망이다.

CJ대한통운은 "탈팡" 이슈가 지속될 전망이다. 하지만, 이를 제외하고도 전반적인 국내 이커머스 시황 반등세가 견조함에 주목한다. 여기에 경쟁사의 고객 이탈 효과가 가시화되면서 2026년 택배 부문의 의미있는 실적 개선을 기대한다.

**그림 1. 신조가 및 중고선가 사이클: 모멘텀 사이클 반등 본격화**




자료: Clarksons, Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

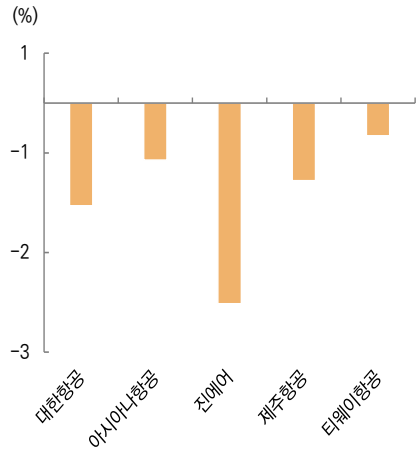
**표 1. 주요 종목 수익률 및 지표 정리**

(십억원, %)

| 기업명 | 시가총액 | 주가(원) | 주가수익률 | | | | 영업지표(25F) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1W | 1M | 3M | 1Y | 매출액 | 영업이익 | OPM | EPS(원) | ROE |
| 대한항공 | 8,469 | 23,000 | 4.1 | 1.5 | 4.3 | 1.3 | 25,058 | 1,288 | 5.1 | 2,195 | 7.4 |
| 아시아나항공 | 1,574 | 7,640 | -0.7 | -7.3 | -15.6 | -27.2 | 7,146 | -378 | -5.3 | -689 | -19.3 |
| 진에어 | 347 | 6,640 | -0.6 | -5.9 | -13.4 | -32.2 | 1,408 | 64 | 4.5 | 1,265 | 12.0 |
| 제주항공 | 437 | 5,420 | 3.6 | -1.3 | -12.0 | -26.7 | 1,535 | -128 | -8.3 | -1,065 | -39.0 |
| 티웨이항공 | 490 | 1,457 | 2.6 | -5.0 | -20.0 | -47.9 | 1,746 | -223 | -12.8 | -912 | -434.8 |
| 팬오션 | 2,165 | 4,050 | 3.8 | -0.4 | 8.3 | 19.3 | 5,392 | 491 | 9.1 | 637 | 6.0 |
| HMM | 19,572 | 20,750 | 4.5 | 0.0 | 2.0 | 11.5 | 10,727 | 1,399 | 13.0 | 1,952 | 6.8 |
| 대한해운 | 584 | 1,811 | 3.1 | -4.5 | 6.7 | 3.1 | 1,316 | 210 | 15.9 | 566 | 8.8 |
| KSS해운 | 202 | 8,740 | 0.1 | -9.0 | -4.9 | 3.8 | - | - | - | - | - |
| CJ대한통운 | 2,272 | 99,600 | 3.0 | 4.1 | 20.1 | 21.8 | 12,398 | 499 | 4.0 | 10,995 | 5.9 |
| 현대글로비스 | 19,275 | 256,500 | 20.1 | 40.9 | 61.7 | 98.5 | 29,876 | 2,106 | 7.0 | 22,604 | 17.9 |
| 한진 | 299 | 19,620 | 0.5 | -5.0 | -0.8 | 1.4 | 3,063 | 131 | 4.3 | 1,161 | 1.2 |

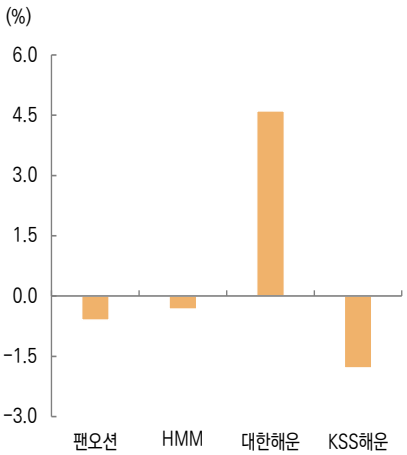
자료: Bloomberg, 에프엔가이드, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 2. 항공업 국내/해외 기관 시가총액 대비 순매수대금 비율**



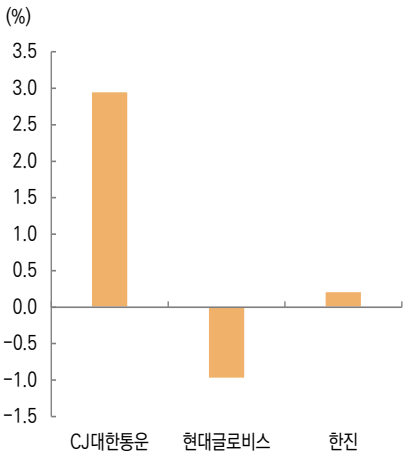

주: 60일 누적 기준
자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 3. 해운업 국내/해외 기관 시가총액 대비 순매수대금 비율**




주: 60일 누적 기준
자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 4. 물류업 국내/해외 기관 시가총액 대비 순매수대금 비율**




주: 60일 누적 기준
자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

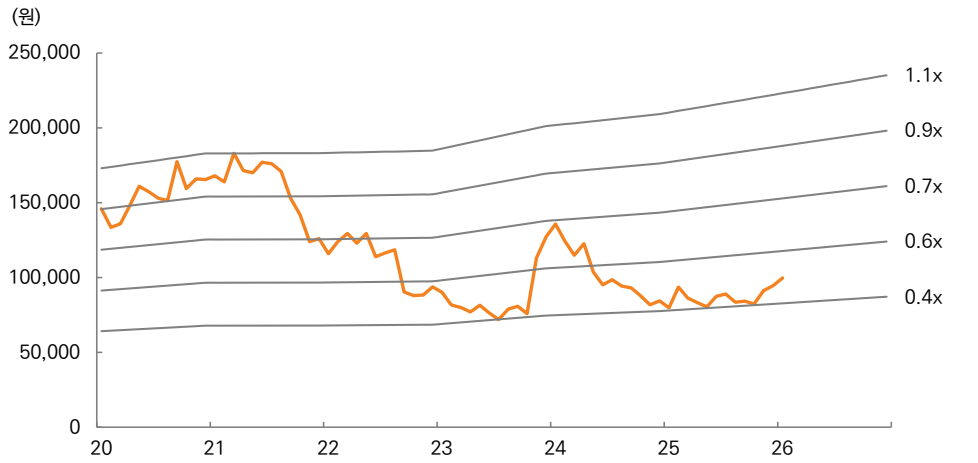
# 커버리지 업데이트

## CJ대한통운(000120/매수/TP 120,000원)

### 목표주가 120,000원 및 매수 의견 유지

CJ대한통운에 대한 목표주가 120,000원과 매수 의견을 유지한다. 쿠팡 정보 유출 이슈에 따른 반사 수혜 가능성이 시장의 단기 관심사다. 펀더멘털의 관점에서 풀필먼트 포함 택배 부문의 자체 경쟁력 강화에도 주목한다. 이커머스 시장 내 지속적인 성장성이 재확인될 경우, CL 사업 부문의 자동화 경쟁력 역시 함께 부각될 수 있으며 밸류에이션 재평가 요인으로 판단된다. 현재 12M FWD P/B 0.5배 수준으로 절대적인 저평가 구간임은 여전하다.

**그림 5. CJ대한통운 12M FWD PBR 밴드**




자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

**표 2. 분기별 실적 추이 및 전망** (십억원, %)

| | 1Q24 | 2Q24 | 3Q24 | 4Q24 | 1Q25 | 2Q25 | 3Q25 | 4Q25F | 2024 | 2025F | 2026F |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **매출액** | **2,921** | **3,059** | **2,976** | **3,160** | **2,993** | **3,048** | **3,067** | **3,238** | **12,117** | **12,346** | **12,778** |
| CL | 697 | 737 | 768 | 783 | 814 | 833 | 861 | 810 | 2,986 | 3,318 | 3,390 |
| 택배 | 937 | 943 | 898 | 951 | 876 | 908 | 965 | 991 | 3,729 | 3,740 | 3,874 |
| Global | 1,076 | 1,124 | 1,099 | 1,134 | 1,143 | 1,103 | 1,033 | 1,137 | 4,433 | 4,415 | 4,617 |
| 건설 | 211 | 256 | 211 | 292 | 160 | 205 | 207 | 300 | 969 | 872 | 898 |
| **영업이익** | **109** | **125** | **142** | **154** | **85** | **115** | **148** | **148** | **531** | **497** | **540** |
| CL | 41 | 43 | 51 | 50 | 40 | 45 | 55 | 55 | 185 | 195 | 176 |
| 택배 | 54 | 62 | 54 | 70 | 34 | 46 | 63 | 66 | 239 | 208 | 233 |
| Global | 12 | 19 | 28 | 28 | 12 | 21 | 20 | 25 | 86 | 77 | 114 |
| 건설 | 3 | 3 | 8 | 7 | 0 | 4 | 10 | 3 | 21 | 16 | 18 |
| 판관비 | 218 | 231 | 207 | 200 | 224 | 217 | 208 | 220 | 856 | 868 | 878 |
| 세전이익 | 75 | 85 | 84 | 134 | 53 | 73 | 107 | 100 | 378 | 332 | 398 |
| 순이익(지배) | 49 | 52 | 55 | 92 | 36 | 54 | 71 | 72 | 248 | 231 | 286 |
| 영업이익률 (%) | 3.7 | 4.1 | 4.8 | 4.9 | 2.9 | 3.8 | 4.8 | 4.6 | 4.4 | 4.0 | 4.2 |
| 순이익률 (지배, %) | 1.9 | 2.0 | 2.0 | 2.9 | 1.4 | 1.9 | 2.4 | 2.3 | 2.1 | 1.9 | 2.2 |
| 택배 물동량 성장률(%) | 3.1 | 4.0 | 3.3 | -4.2 | -6.9 | -3.8 | 5.2 | 5.6 | -3.2 | 1.4 | 2.9 |
| 택배단가(원) | 2,365 | 2,341 | 2,357 | 2,377 | 2,348 | 2,311 | 2,305 | 2,325 | 2,304 | 2,310 | 2,326 |

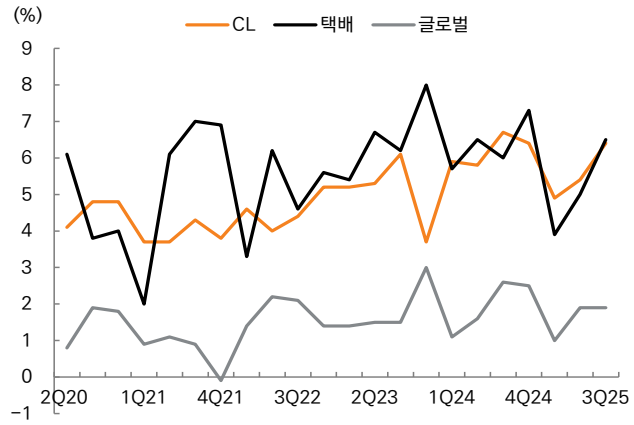
주: K-IFRS 연결 기준, 순이익은 지배주주 귀속 순이익
자료: CJ대한통운, 미래에셋증권 리서치센터

## 2026년: 점유율 확대와 수익성 개선이 동반될 한해

2026년에는 동사의 마진과 택배 M/S(시장 점유율)이 모두 개선될 것으로 전망된다. 택배 부문 단가는 2Q26을 기점으로 하락세가 점차 진정될 것으로 보이는데, 이는 낮은 수익성으로 인해 경쟁 택배사들의 추가적인 단가 인하 여력이 제한적이기 때문이다.

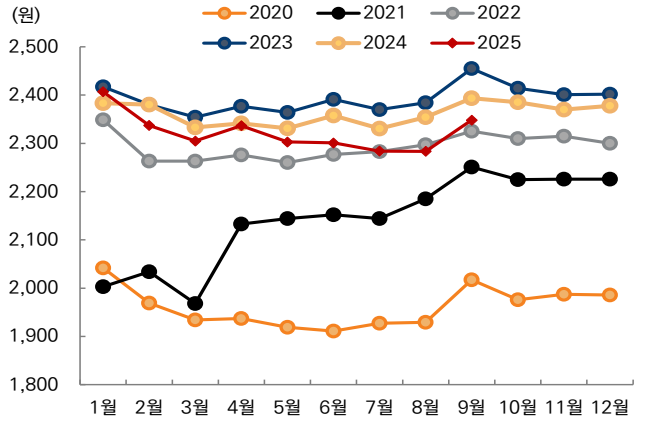
동사의 택배 시장 M/S 역시 반등 국면에 진입할 것으로 기대된다. 점유율 안정은 이미 3Q25에 확인됐으며, 4Q25부터는 상승 흐름이 보다 뚜렷해질 전망이다. 주 7일 배송 경쟁력 강화 효과가 본격적으로 반영되는 가운데, 쿠팡의 고객 정보 유출 이슈가 장기화될 경우 점유율 확대 속도는 더욱 빨라질 가능성도 있다. 물량 증가와 단가 안정이 동시에 나타나면서, 택배 부문 마진은 2026년 6%대 수준까지 회복될 것으로 추정된다.

**그림 6. CJ대한통운 사업부문별 영업이익률 추이**



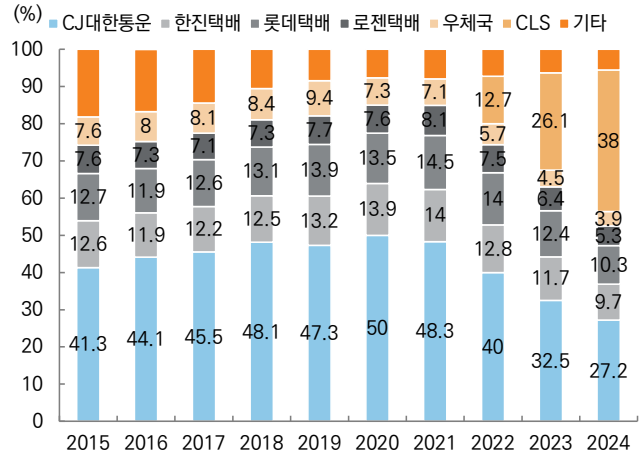

자료: CJ대한통운, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 7. CJ대한통운 월별 택배 단가 추이**



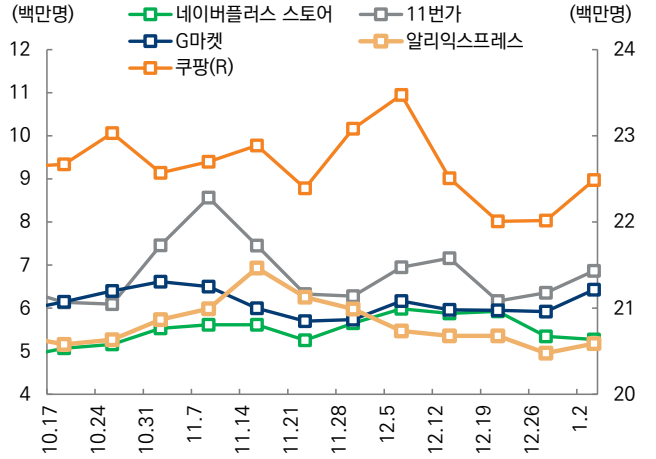

자료: CJ대한통운, 미래에셋증권 리서치센터 추정

**그림 8. 국내 택배업체 점유율 추이**




자료: 통합물류협회, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 9. 주요 쇼핑앱 WAU 추이**



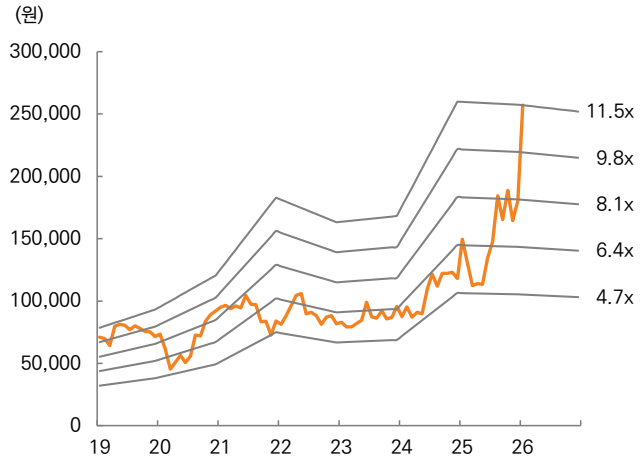

자료: 코리안클릭, 미래에셋증권 리서치센터

## 현대글로비스(028670/매수/TP 290,000원)

### 목표주가 290,000원 및 매수 의견 유지

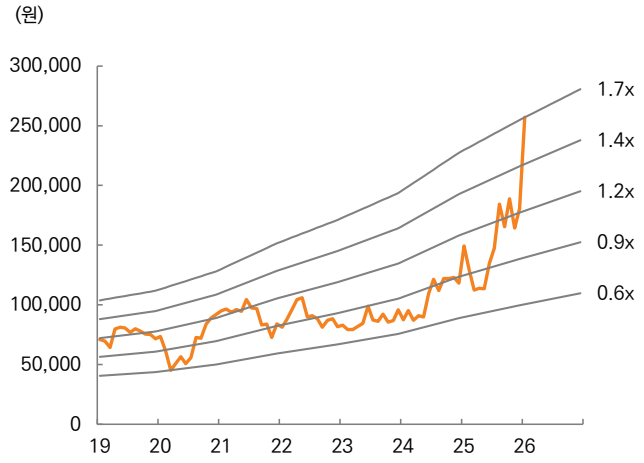
현대글로비스에 대한 목표주가 290,000원을 유지한다. 적용 밸류에이션은 EV/EBITDA 6.5배로 동종업계 대비 30% 프리미엄이나 2026년 실적 대비 PER 13배로 여전히 무리없는 수준이다. 최근 주가 상승이 디스카운트 해소의 과정이었다면 향후에는 빠른 원가 하락, BD지분 가치 부각으로 프리미엄 부여가 가능할 것으로 기대한다.

그림 10. 현대글로비스 12M FWD PER 밴드




자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

그림 11. 현대글로비스 12M FWD PBR 밴드




자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

표 3. 분기별 실적 추이 및 전망 (십억원, %)

| | 1Q24 | 2Q24 | 3Q24 | 4Q24 | 1Q25 | 2Q25 | 3Q25 | 4Q25F | 2024 | 2025F | 2026F |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **매출액** | 6,586 | 7,064 | 7,469 | 7,288 | 7,223 | 7,516 | 7,355 | 7,559 | 28,407 | 29,654 | 30,632 |
| 물류 | 2,275 | 2,434 | 2,583 | 2,622 | 2,458 | 2,589 | 2,502 | 2,706 | 9,914 | 10,255 | 10,545 |
| 국내물류 | 480 | 492 | 495 | 491 | 462 | 494 | 488 | 492 | 1,958 | 1,936 | 2,044 |
| 해외물류 | 1,795 | 1,943 | 2,088 | 2,131 | 1,996 | 2,095 | 2,014 | 2,214 | 7,956 | 8,319 | 8,500 |
| 해운 | 1,151 | 1,288 | 1,329 | 1,353 | 1,257 | 1,360 | 1,323 | 1,379 | 5,121 | 5,319 | 5,448 |
| PCC | 922 | 995 | 1,014 | 1,069 | 1,007 | 1,066 | 986 | 1,085 | 4,000 | 4,144 | 4,412 |
| Bulk | 229 | 293 | 315 | 284 | 250 | 294 | 336.5 | 294 | 1,121 | 1,175 | 1,036 |
| 유통 | 3,161 | 3,342 | 3,557 | 3,313 | 3,508 | 3,567 | 3,531 | 3,474 | 13,373 | 14,080 | 14,639 |
| CKD | 2,652 | 2,814 | 3,106 | 2,857 | 3,012 | 3,052 | 3,051 | 2,955 | 11,428 | 12,070 | 12,454 |
| 중고차 | 153 | 166 | 171 | 182 | 192 | 195 | 203 | 218 | 672 | 808 | 971 |
| 트레이딩 | 356 | 362 | 281 | 274 | 304 | 320 | 276 | 301 | 1,272 | 1,201 | 1,213 |
| **영업이익** | 385 | 439 | 469 | 460 | 502 | 539 | 524 | 532 | 1,753 | 2,096 | 2,240 |
| 물류 | 182 | 203 | 211 | 235 | 198 | 204 | 187 | 184 | 831 | 773 | 763 |
| 해운 | 82 | 78 | 108 | 97 | 137 | 200 | 195 | 191 | 366 | 724 | 891 |
| 유통 | 121 | 158 | 150 | 128 | 167 | 135 | 142 | 156 | 556 | 600 | 586 |
| **세전이익** | 430 | 425 | 480 | 209 | 515 | 590 | 504 | 531 | 1,545 | 2,140 | 2,140 |
| **순이익 (지배)** | 304 | 311 | 382 | 97 | 398 | 503 | 392 | 397 | 1,094 | 1,691 | 1,675 |
| 영업이익률 (%) | 5.8 | 6.2 | 6.3 | 6.3 | 6.9 | 7.2 | 7.1 | 7.0 | 6.2 | 7.1 | 7.3 |
| 세전순이익률 (%) | 6.5 | 6.0 | 6.4 | 2.9 | 7.1 | 7.9 | 6.9 | 7.0 | 5.4 | 7.2 | 7.0 |
| 순이익률 (지배,%) | 4.6 | 4.4 | 5.1 | 1.3 | 5.5 | 6.7 | 5.3 | 5.3 | 3.9 | 5.7 | 5.5 |

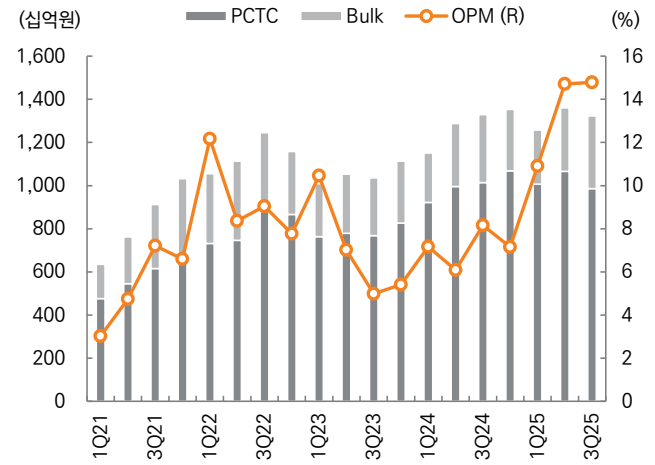
주: K-IFRS 연결 기준, 순이익은 지배주주 귀속 순이익
자료: 현대글로비스, WiseFn, 미래에셋증권 리서치센터

### 프리미엄 구간 진입: 원가 구조 개선과 로보틱스 가치 부각

2026년 동사의 영업이익은 2조 2,404억원으로 추정한다. 관세 불확실성 제거를 통한 자동차 수출 물동량 호조세가 지속될 전망이다. 장기 용선 도입척수 증가(기존 6척→7척)로 해운 부문의 탑라인 성장과 수익성 개선이 동반될 가능성 역시 높다. 고환율이 지속되면서 CKD 환율 효과가 2026년 상반기까지 이어질 것으로 보이는 점도 긍정적이다.

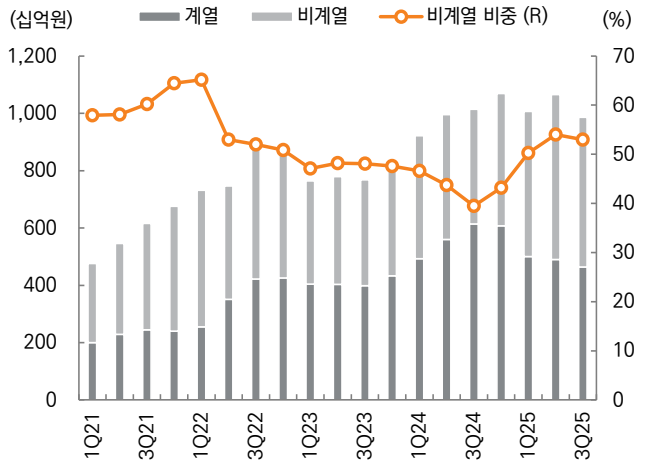
BD(보스턴 다이내믹스, 지분율 11.25%)에 대한 지분 가치 재평가 기대감 역시 확산 국면이다. BD의 중장기 생산 계획이 2028년 기준 연간 3만대 수준임을 고려시 동사의 지분 가치는 최소 3조원 이상으로 추정된다.

**그림 12. 현대글로비스 해운 부문 사업부별 매출액 및 영업이익률**



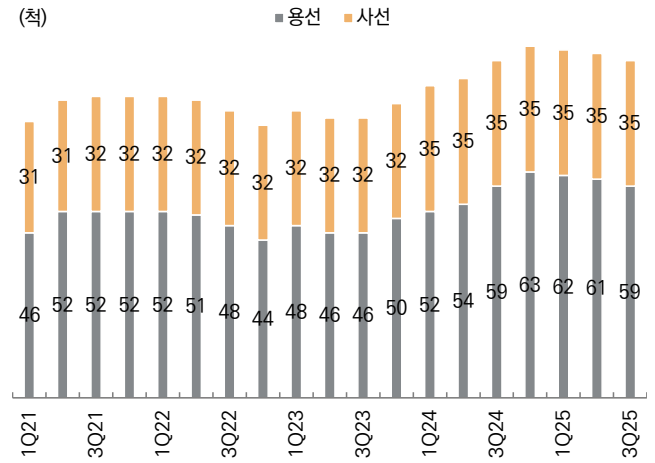

자료: 현대글로비스, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 13. 현대글로비스 해운 부문 PCTC 비계열 매출액 비중**



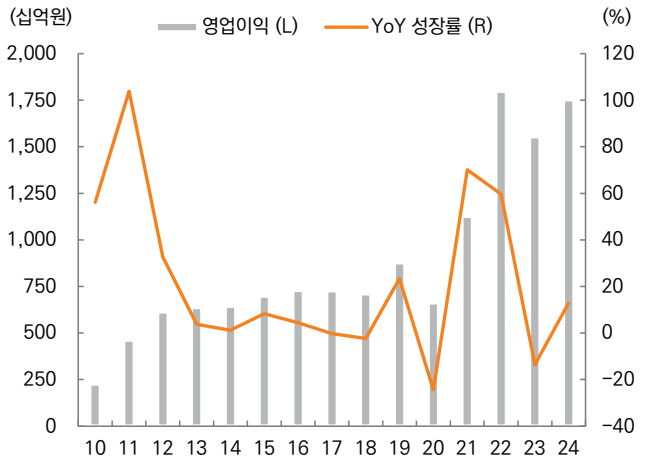

자료: 현대글로비스, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 14. 현대글로비스 해운 부문 PCTC 운용선대 현황**




자료: 현대글로비스, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 15. 현대글로비스 전사 연간 영업이익 추이**




자료: 현대글로비스, 미래에셋증권 리서치센터

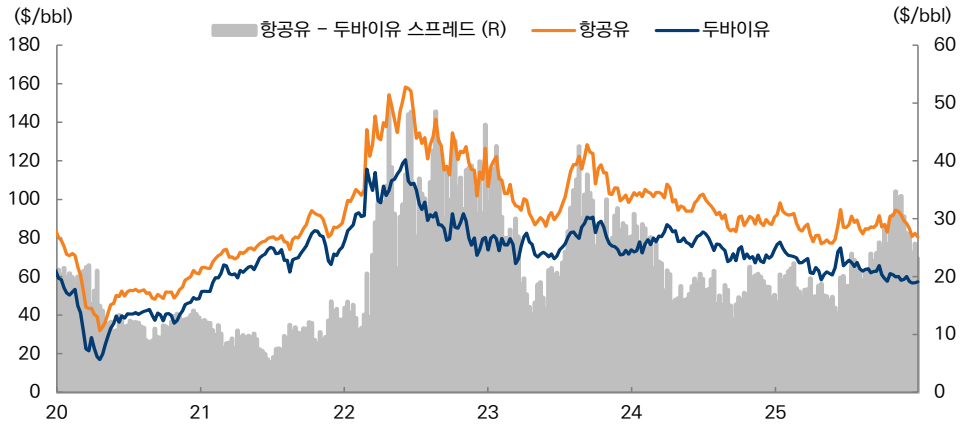
# 항공: 달리는 여객, 쉬어가는 화물

## 환율/유가: 고환율, 저유가 유지

원-달러 환율은 1/14 기준 1,477.5원에 도달했다. 지정학적 불확실성과 달러 강세 영향이다. 외환 당국의 지난해 말 구두 개입 이후 1,460원대를 재돌파하며 강한 상승세에 진입했다. 미국의 베네수엘라 공습과 안전자산 선호도 강화로 상승압력이 확대되었다. 일각에서는 환율이 1,480원대에 접근하면서 외환 당국이 추가 개입에 나설 가능성을 주시하고 있다.

항공유 가격은 1/11 기준 $81.56/bbl로 1.44% WoW 상승했다. 동기간 두바이유는 $59.12/bbl로 3.1% WoW 올랐다. 최근 상승은 1) 이란 내 시위 격화에 따른 공급 차질 우려와 2) 미국의 러시아에 대한 신규 제재 가능성이 동시에 부각된 데 기인한다. 해상 물동량 증가 및 OPEC+ 증산효과가 하방 요인이나 단기 불확실성 확대 가능성은 일부 열려 있는 것으로 판단된다.

**그림 16. 두바이유, 항공유 및 스프레드**




자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 17. 원달러 환율 추이**

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 18. 미국 10년 국고채 금리**

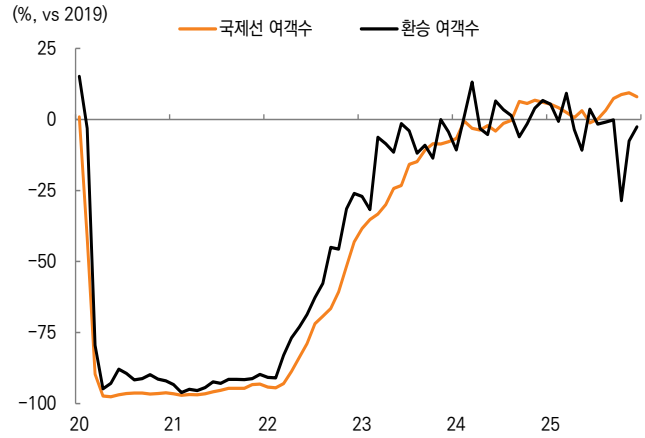
자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

## 12월 인천공항 여객: 환율 영향으로 수요 둔화

12월 인천공항 국제선 여객수는 652만 6천명(1.8% YoY, 전월 2.5%)이었다. 환승객수가 하락세를 지속했고(62만 2천명, -8.7% YoY, 전월 -11.1%) 일반 여객(9.2%, 전월 11.2%)은 성장세가 둔화되었다. 고환율 환경에서 장거리 부진이 일부 관찰됐는데 유럽(19년대비 -21.0%, 전월 -19.0%) 악화, 미국 역성장 전환(-1.2%, 전월 2.8%) 등이다. 단거리는 일본(2.9% YoY, 전월 -0.3%)이 견조하였고 중국(18.0% YoY, 전월 23.4%)이 성장세 유지하였으며 동남아(-10.9%, 전월 -11.6%)가 소폭 개선되었다.

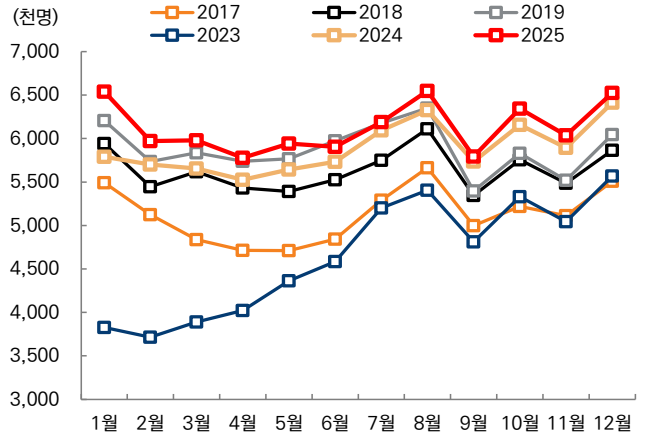
항공사별로 FSC에서 대한항공(0.8% YoY, 전월 4.3% YoY)이 전년비 보합세를 유지했으며 아시아나항공(-18.0% YoY, 전월 -13.2% YoY)이 낙폭을 키웠다. 전월 본격화된 한일령으로 중국발 일본행 여행 자제를 통한 수혜가 기대되었으나 가시화는 아직이다. 대한항공은 현재 중국 노선 22개, 아시아나항공은 지난해 4월 20% 확대되어 18개를 운영중이다.

**그림 19. 국제여객수 증감률 vs. 환승객 증감률(19년 대비)**



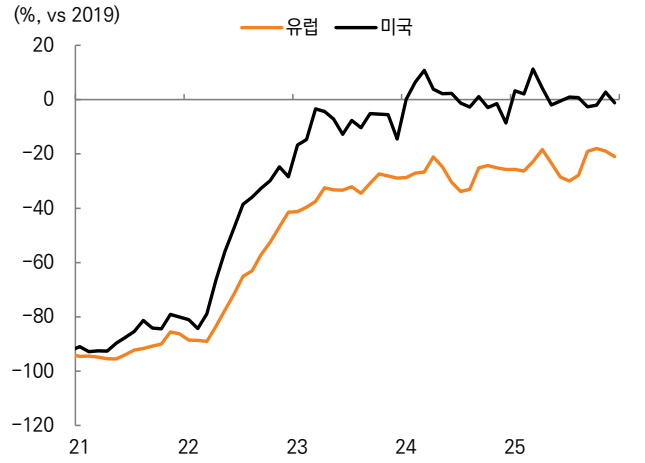

자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 20. 인천공항 월간 국제선 여객수 추이**



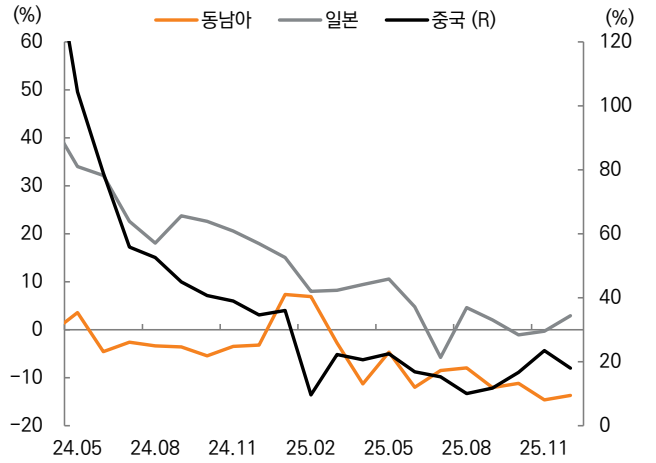

자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 21. 인천공항 장거리 여객 수송량 증감률(19년 대비)**




주: 미국은 괌, 사이판, 하와이를 포함
자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 22. 인천공항 단거리 여객 수송량 증감률(전년동기 대비)**



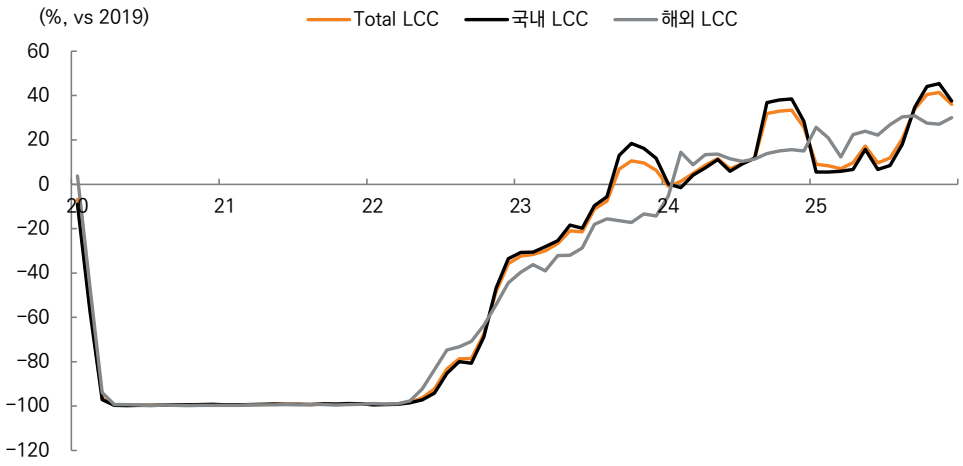

주: 중국은 홍콩, 마카오를 포함
자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

## LCC: 단거리 회복세로 웃은 국내사

12월 LCC 국제선 여객수는 378만 4천명으로 8.3% YoY(전월 6.0%) 증가했다. 외항사는 13.0% YoY(전월 10.0%) 성장하며 국내사(7.1%, 전월 5.0%) 대비 우위를 지속했다. 단 단거리 국제선에 한할 경우 국내사 점유율이 40.1%(1.3%pt MoM)로 개선됐다. 전반적으로 국내사 비중이 높은 동남아 수요 개선의 영향이라고 보인다.

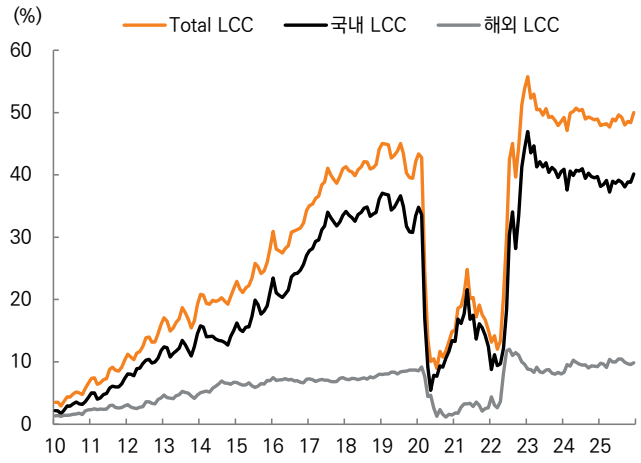
항공사별로 제주항공(-0.8% YoY, 전월 -2.0%)이 감소폭을 축소했다. 한진 계열 진에어(-13.3%, 전월 -12.1%)가 소폭 악화한 가운데 에어부산(-5.6%, 전월 -8.4%) 및 에어서울(-5.3%, 전월 -15.4%) 낙폭이 완만해졌다. 티웨이(20.6%, 전월 14.3%), 에어프레미아(88.8%, 전월 69.8%)는 고성장세를 유지했다.

**그림 23. 2019년 대비 LCC 여객 수요 증감률**



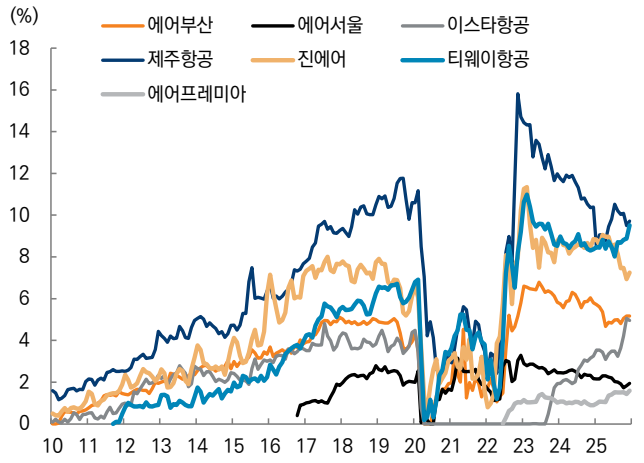

주: LCC는 국내 7사, 해외 20사 기준
자료: 인천국제공항공사, 한국공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 24. 단거리 국제노선 LCC 점유율**




자료: 인천국제공항공사, 한국공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 25. 단거리 국제선 국내 저가항공사 점유율 추이**



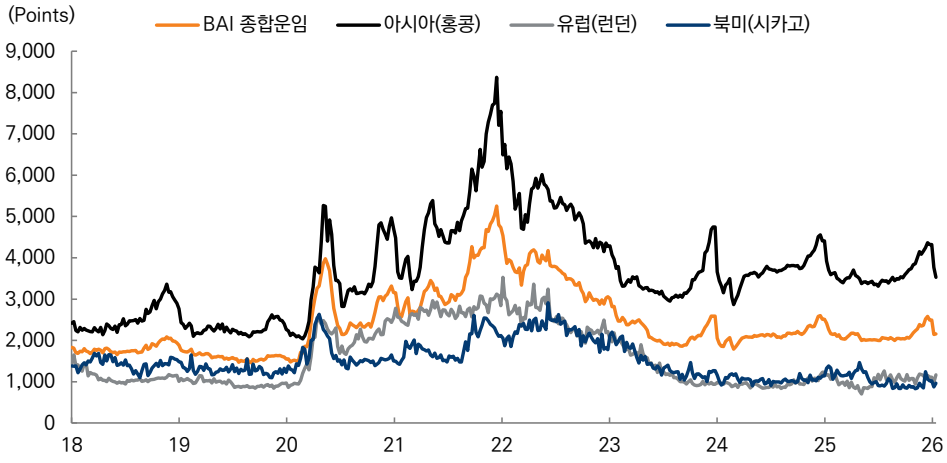

자료: 인천국제공항공사, 한국공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

## 12월 인천공항 화물: 26년을 앞두고 숨고르기

연말 성수기 종료 후 계절적 조정세를 거쳤던 BAI는 1/12 기준 2,155pt(-0.6% WoW)로 안정화 단계다. 노선별로 아시아(홍콩 -6.4% WoW, 상하이 0%) 하락을 유럽(프랑크푸르트 10.8%) 및 북미(10.4%) 성장이 만회했다. 12월 인천공항 국제화물 수송량은 25.8만톤(-0.1% YoY, 전월 0.9%)으로 소폭 둔화했다. ISM 제조업지수는 47.9pt로 전월 대비 -0.3pt MoM 하락, 기준선 대비 -2.1pt 낮다.

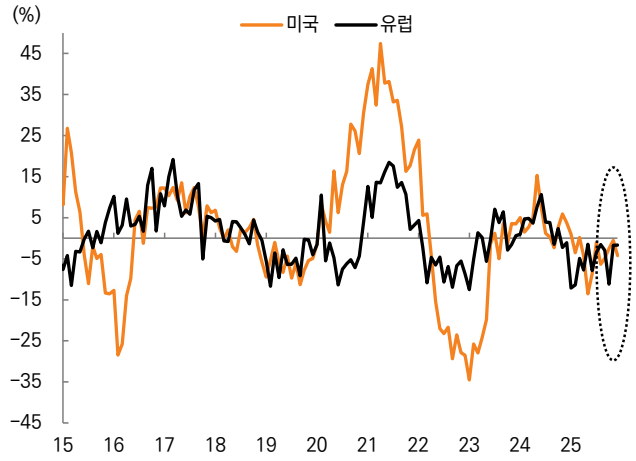
지역별 수송량의 경우 미국이 -4.2% YoY(전월 -0.5%) 악화했다. 최근 3개월 연속 역성장세가 지속되고 있다. 유럽 역시 전년비 -1.7%(전월 -1.8%) 역성장했으나 그 폭은 축소됐다. 중국 -0.9%(전월 -0.6%) 역시 약세 양상이다. 동남아(2.5%, 전월 3.8%) 만이 성장했다. 항공사별로 대한항공이 10.8만톤(-1.5%, 전월 -1.1%)으로 악화, 아시아나는 에어제타 합산 기준 5.2만톤(-6.6%, 전월 -3.4%)을 기록했다.

**그림 26. 발틱항공운임지수(BAI)**



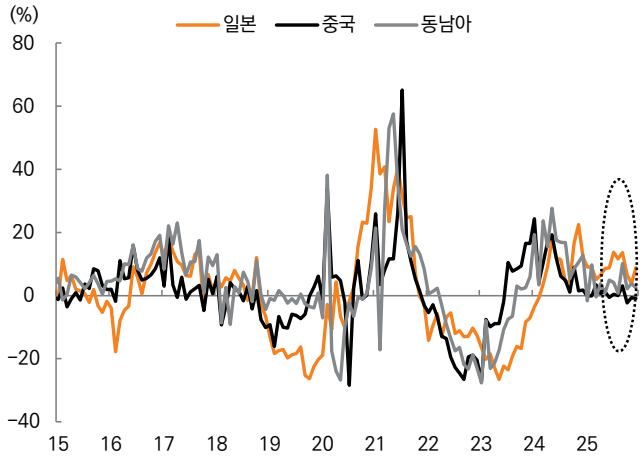

자료: Baltic Exchange, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 27. 인천공항 장거리 화물 수송량 증감률**



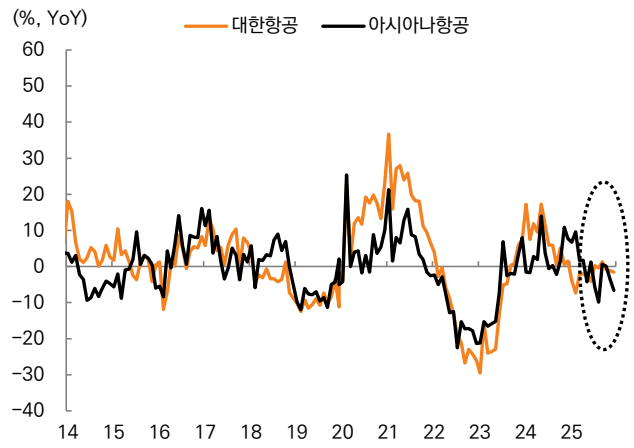

자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 28. 인천공항 단거리 화물 수송량 증감률**



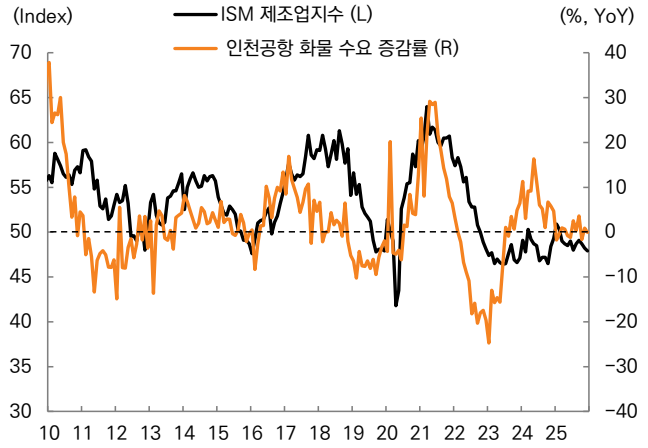

자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 29. 국제화물 증감률: 대한항공 vs. 아시아나항공



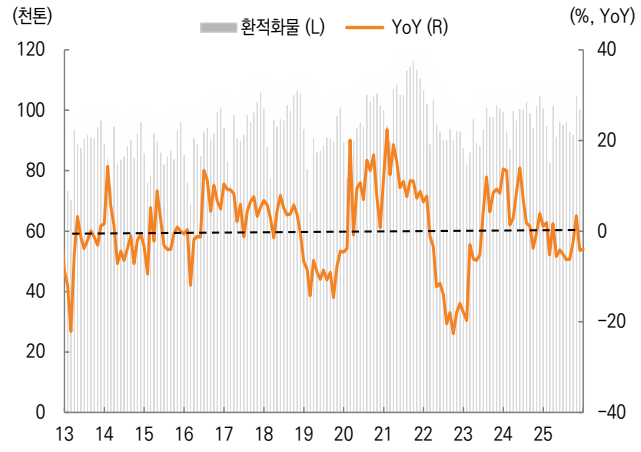

주: 아시아나는 에어제타 수송량의 합산
자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 30. ISM 제조업지수 vs. 인천공항 화물 수요 증감률



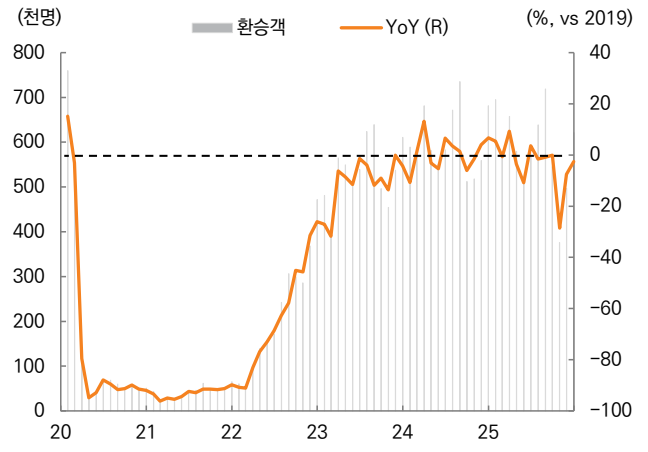

자료: 인천국제공항공사, Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 31. 인천공항 환적화물 수송량 증감률



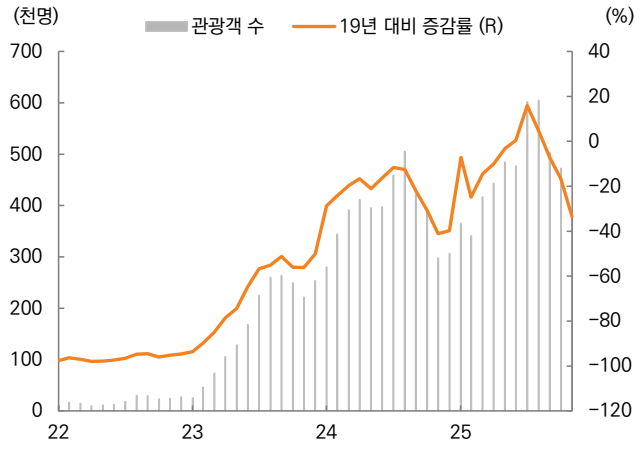

자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 32. 인천공항 환승객 수요 증감률



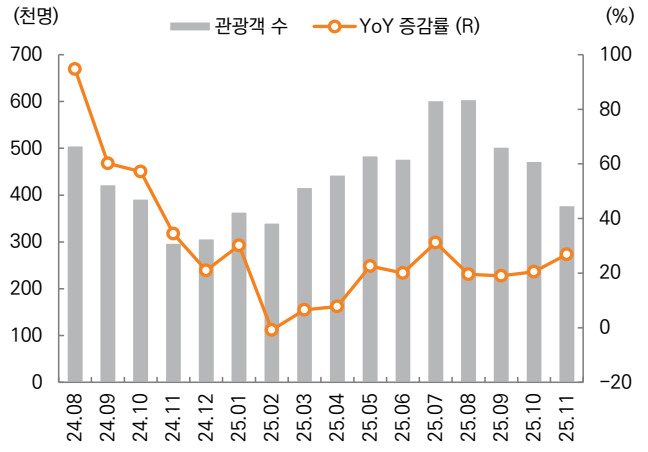

자료: 인천국제공항공사, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 33. 방한 중국인 관광객 및 19년 대비 증감률




자료: 한국관광데이터랩, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 34. 방한 중국인 관광객 및 전년동기대비 증감률




자료: 한국관광데이터랩, 미래에셋증권 리서치센터

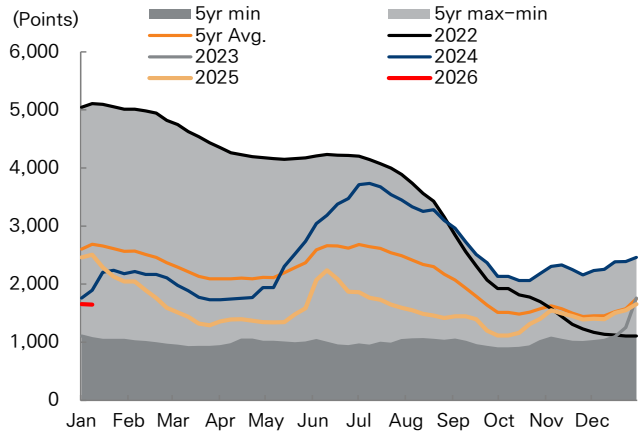
# 해운: 공급 과잉 우려 속 희망도 공존

## 컨테이너 시황: 춘절 앞두고 운임 견조세, 수에즈 통항 재개 가능성은 촉각

2026년 1월 9일 SCFI 종합지수는 1,647.3pt로 전주 대비 9.0pt(-0.5%) 하락했다. 미주서안(2,218pt, 1.4%), 동안(3,128pt, 3.1%) 및 유럽(1,719pt, 1.7%), 지중해(3,232pt, 2.8%) 등 구주 운임도 견조했다. 동남아(524pt, -4.4%)의 경우 조정이 나타났다. 연말부터 이어진 FAK(품목 무차별운임) 인상 등이 단기 영향을 미친 것으로 보인다. 단 춘절을 앞두고 아시아-북유럽 항로 선복량이 증가하며 추가적 운임인상은 제한되었다.

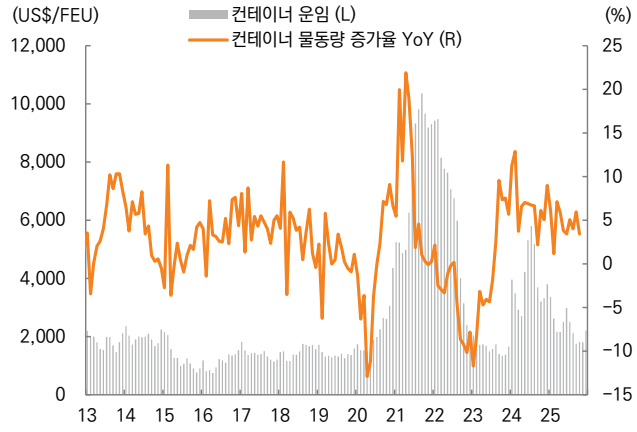
후티 반군의 선박 공격 중단 선언에도 수에즈 운하의 통항량 회복은 아직이다. 2026년 첫째 주 통항량은 2023년 대비 40% 미만이었던 것으로 전해진다(BIMCO). 다만 운임 프리미엄을 활용한 석유제품 운반선의 점진적 복귀와 오션얼라이언스(인도-동안노선 개편), 머스크의 제한적 운하 재통과 움직임(12/19 Sebarok 시범운항) 및 홍해 전쟁위험 보험료 하락(12월초 0.2%) 등으로 정상화 가능성은 높아지고 있다.

**그림 35. SCFI 5개년 추이**



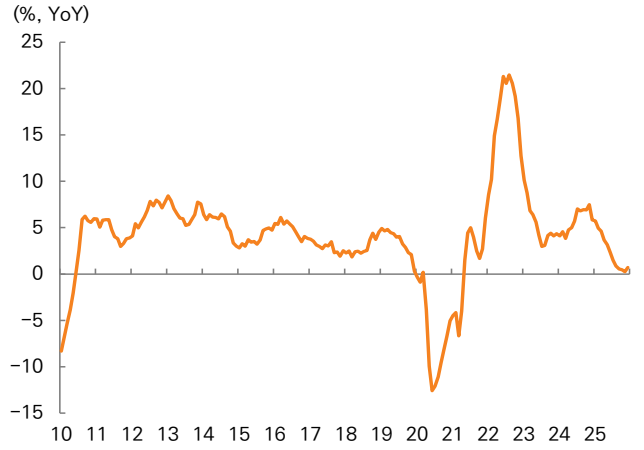

자료: Shanghai Shipping Exchange, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 36. 글로벌 컨테이너 물동량 vs. 운임**



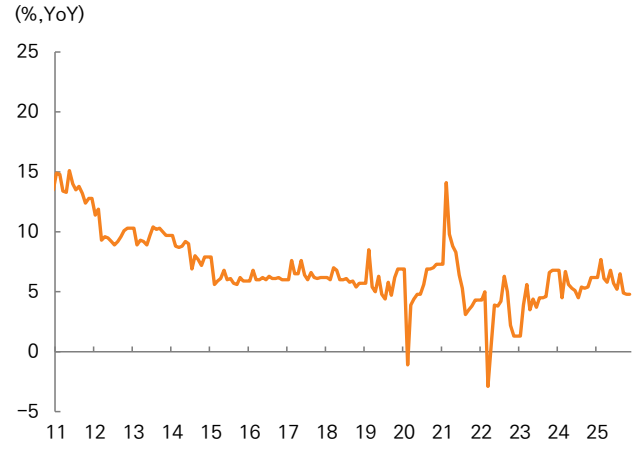

주: 물동량 증가율은 1개월 지연
자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 37. 미국 리테일 재고**




자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 38. 중국 산업생산**



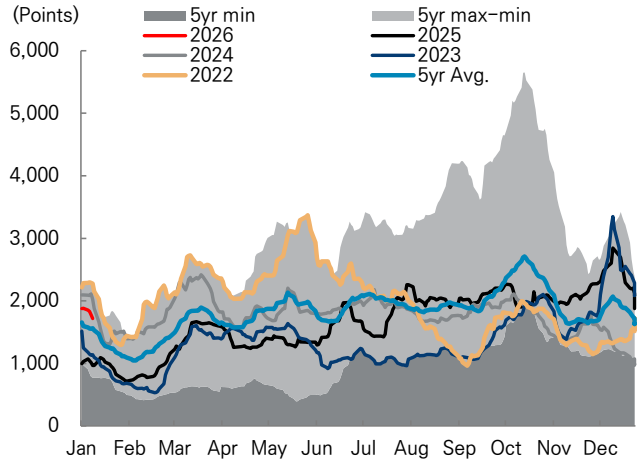

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

## 벌크 시황: 기대감으로 시작하는 한해

BDI는 1/12 기준 1,659pt(-11.6% WoW, -218pt)로 전년 동기 대비 630pt(61.2%) 상승했다. BCI는 전주 대비 -745pt 하락한 2,574pt(-22.4% WoW)를 기록했다. Capesize/Panamax 비율은 1.64배까지 내려왔다. 철광석 물동량은 MoM -7.9%, YoY -1.1%로 감소했으며, 비중은 34.4%에서 34.6%로 0.2%p 확대됐다.

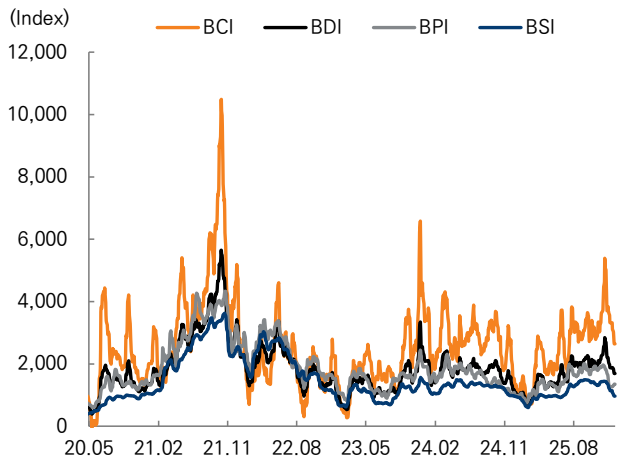
2026년 수요의 핵심은 기니 시만두(Simandou) 철광석 프로젝트로, 하반기부터 연간 6,000만~1억 톤의 신규 물동량이 대서양-아시아 장거리 항로를 통해 발생할 전망이다. 기존 철광석 운송 항로는 브라질·호주 중심이었으나 신규 항로 다변화를 통한 케이프사이즈 수요의 구조적 확대 요인으로 기대된다. 공급 증가율의 경우 2024년 2.8%에서 2025년 2.3%, 2026년 2.0% 이하로 둔화가 예상된다(Clarksons).

그림 39. BDI 5개년 추이



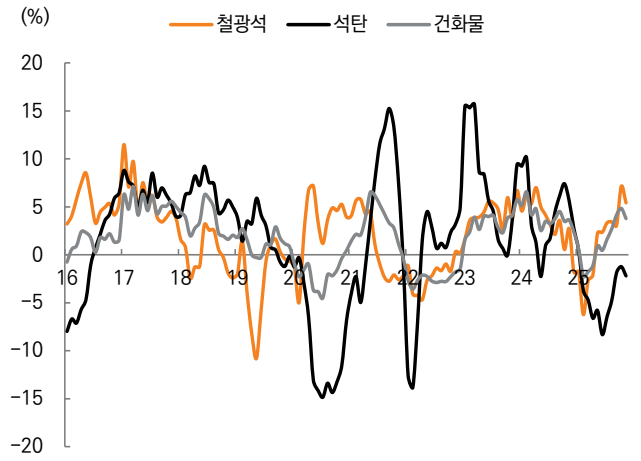

자료: Shanghai Shipping Exchange, 미래에셋증권 리서치센터

그림 40. BDI vs. BCI vs. BPI vs. BSI



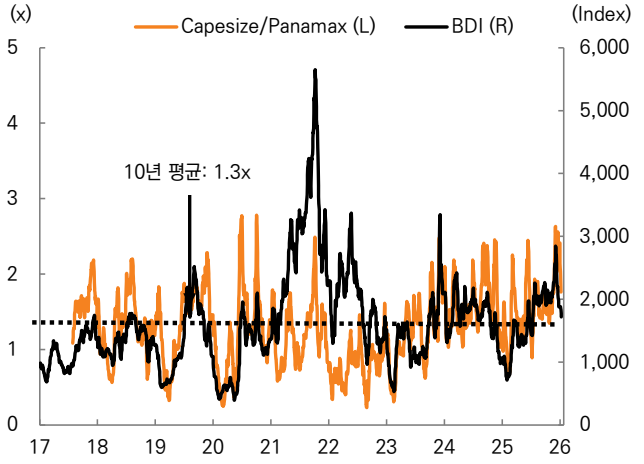

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

그림 41. 건화물 화종 수요 증가율




자료: Clarksons, 미래에셋증권 리서치센터

그림 42. BDI vs. Capesize 상대운임



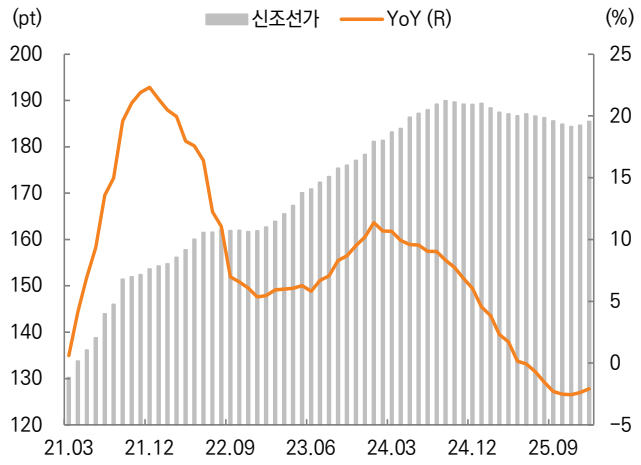

자료: Clarksons, 미래에셋증권 리서치센터

## 선박 시장 동향: 중고선가 전 선종에 이르는 상승

2026년 1월 신조선가지수는 185.5pt로 전월 대비 0.44pt 상승하였으며, -2.07% YoY(전월 -2.3%)로 둔화 추세를 유지했다. 1월 전반적으로 전월과 유사한 선가가 유지되었으나 컨테이너선 13-13.5k급이 171.5pt로 전월 대비 소폭 둔화했으며 컨테이너선 22-24k급이 262.0pt(-4.55% YoY) 조정세를 유지했다. 벌크선(Capesize 176-180k 75.0pt)로 전월 및 전년 동기대비 유사했다.

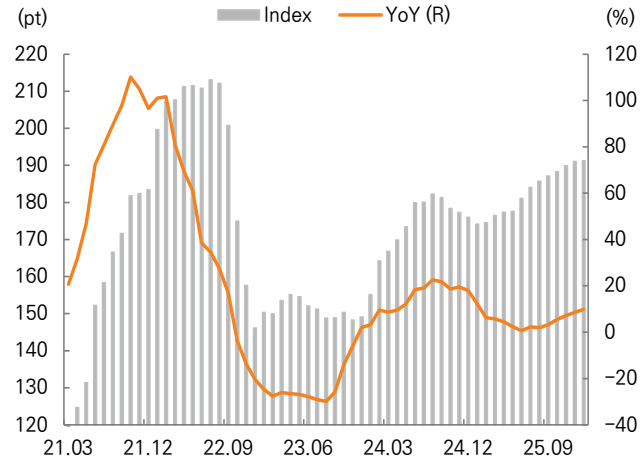
1월 둘째주 중고선가지수는 191.3pt, 전월 대비 0.11pt 상승했다. 전년 동기대비 기준 상승세를 추가 확대(9.84%, 전월 8.6%)한 모습이다. 인덱스 기준 컨테이너(82.6pt, 12% YoY, 전월 13.5%)가 소폭 둔화했으나 벌크 고성장(195.38pt, 9% YoY, 전월 4%) 및 탱커(206.92pt, 4.3% YoY, 전월 1.7%) 반등이 동반되며 전 선종의 기여가 나타났다.

**그림 43. 클락슨 월간 신조선가지수**



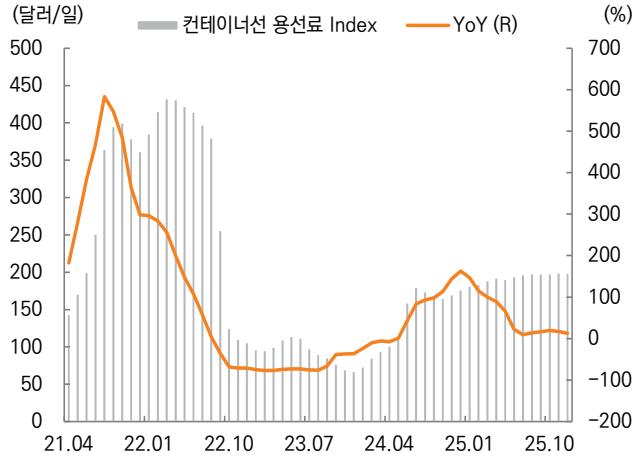

자료: Clarksons, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 44. 클락슨 월간 중고선가지수**



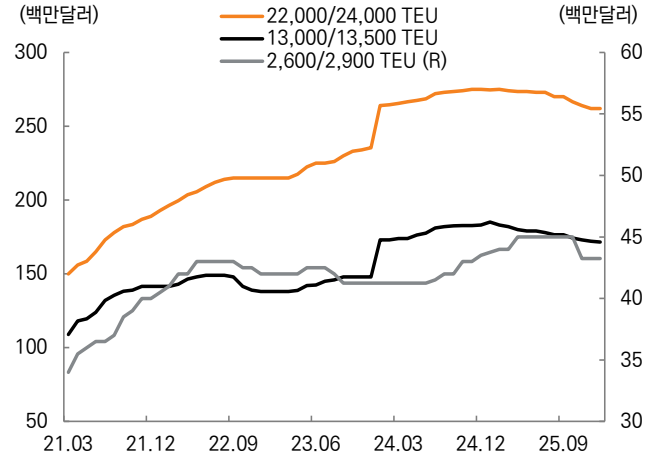

자료: Clarksons, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 45. 컨테이너선 월간 용선료**




자료: Clarksons, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 46. 컨테이너선 신조선가 추이**




자료: Clarksons, 미래에셋증권 리서치센터

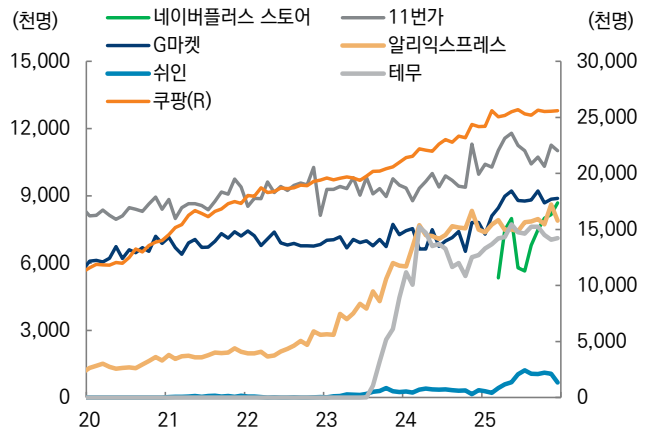
# 물류: 탄탄한 성장세

## 택배 시장과 이커머스: 견조한 시황 속 갈팡질팡하는 소비자들

12월 쇼핑앱 이용자수는 쿠팡이 2,559만명(0.2% MoM, 전월 0.1%)으로 우려 대비 성장세를 유지했다. 그러나 11번가(-2.2%, 전월 9.1%), G마켓(0.4%, 전월 2.0%) 등 내수 유통군은 소폭 둔화했다. C커머스사의 경우 알리(-8.4%, 전월 11.5%), 쉬인(-37%, 전월 -3.6%) 및 테무(1.0%, 전월 -2.9%)가 프로모션 효과 제거 및 중국 플랫폼에 대한 국내 소비자심리 악화가 반영되며 크게 부진했다. 네이버 쇼핑앱만이 동기간 사용자수의 6.3% YoY 성장을 시현하며 전월(2.1%) 대비 개선되었다.

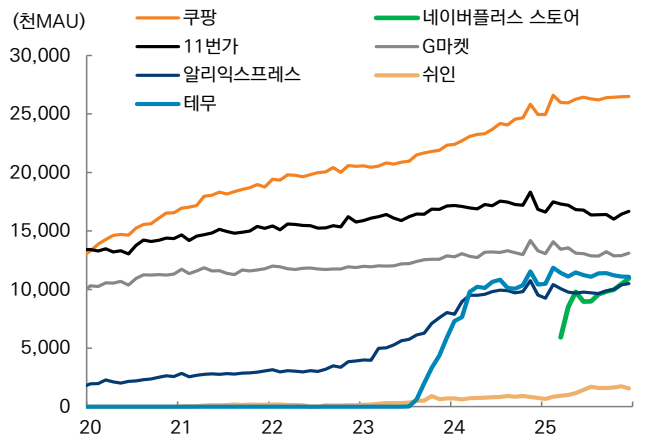
쿠팡 이용자 분산 효과를 제외하고도 국내 이커머스 시황 반등세가 견조하다. 한달 지연 발표되어 개인정보 유출 사고의 영향이 반영되지 않은 11월 온라인쇼핑 거래액은 전년비 6.8 YoY(전월 4.9%) 증가한 24조원으로 통계 이래 최대치를 갱신했다. 모바일쇼핑(7.9% YoY), 음식료품 거래액(10.1% YoY) 기여도가 유의미했다.

**그림 47. 쇼핑몰 앱 국내 월간 순이용자수 5개년 추이**



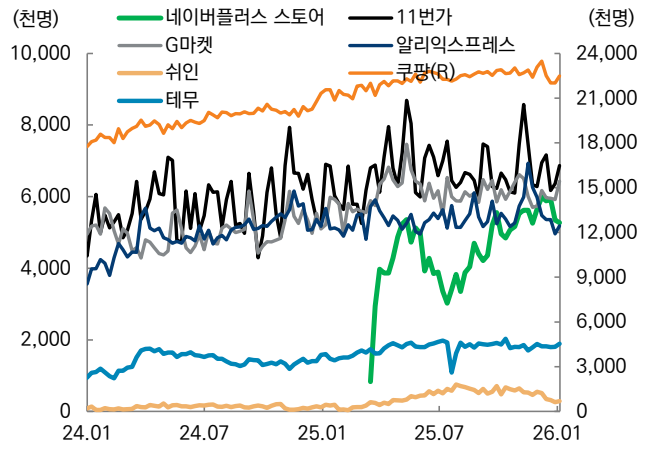

자료: 코리안클릭, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 48. 쇼핑몰 앱 국내 월간 순설치자수 5개년 추이**



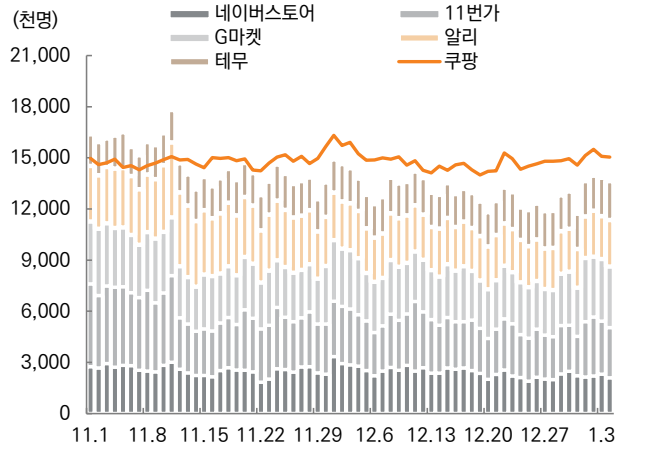

자료: 코리안클릭, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 49. 주요 쇼핑앱 주간활성이용자수**




자료: 코리안클릭, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 50. 주요 쇼핑앱 일일활성이용자수**



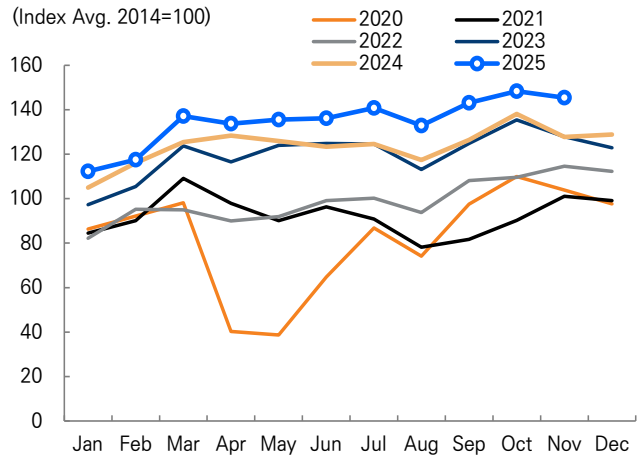

자료: 코리안클릭, 미래에셋증권 리서치센터

## 자동차 무역량과 PCTC: 용선료 하락세 진정 국면

2025년 12월 PCTC 용선료는 5,000CEU급이 30,000달러, 6,500CEU급이 42,500달러로 집계되었다. 전월 대비 모두 변화가 없었다. 최근 각각 4개월(5,000CEU), 3개월(6,500CEU) 연속 보합세가 이어졌다. 전년 동월 대비 각각 -33.3%, -34.6% 하락했다. 11월 글로벌 거래 인덱스는 145.4pt로 전년비 상승세 확대되었다(17.6%, 전월 10.2%).

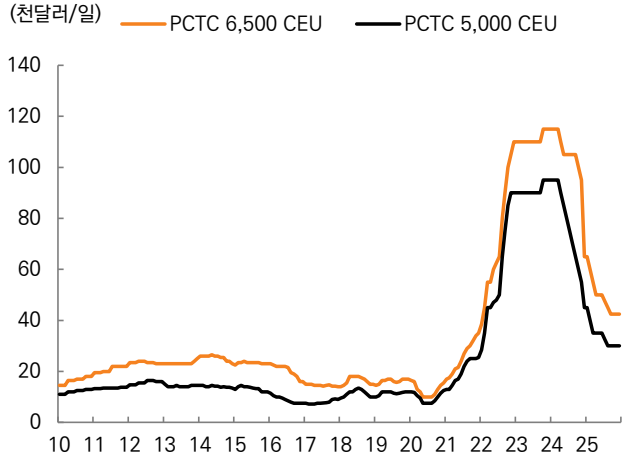
중국 해상 자동차 수출은 11월 72.7만 대로 연말 수요에 힘입은 고성장을 시현(48.5% YoY, 전월 22.8%)했다. 전기차의 경우 260.8% 성장한해 30만대를 돌파했다. 전년 동기 유럽의 중국산 전기차 상계관세 부과안으로 인한 일시 부진(8.3만대, -14% YoY)으로 인한 기저 영향도 있으나 역대 최대 수준의 월간 수출량을 갱신한 것으로 의미있다. 중국발 수출은 올해 연간 글로벌 해상 자동차 무역의 25%까지 확대될 전망이다(Clarksons).

**그림 51. 월별 자동차 거래 인덱스**



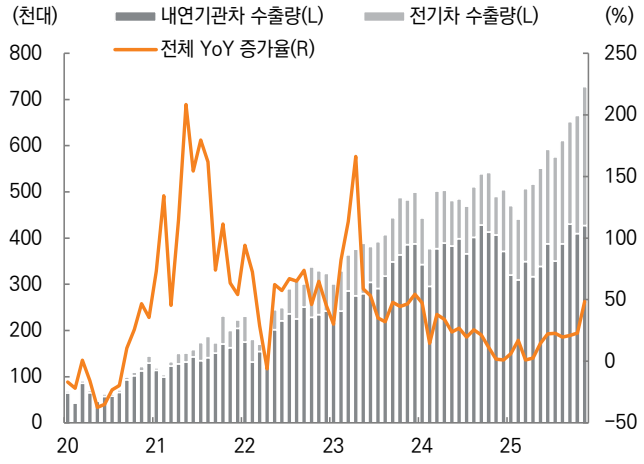

자료: Clarksons, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 52. PCTC선 선적별 용선료**



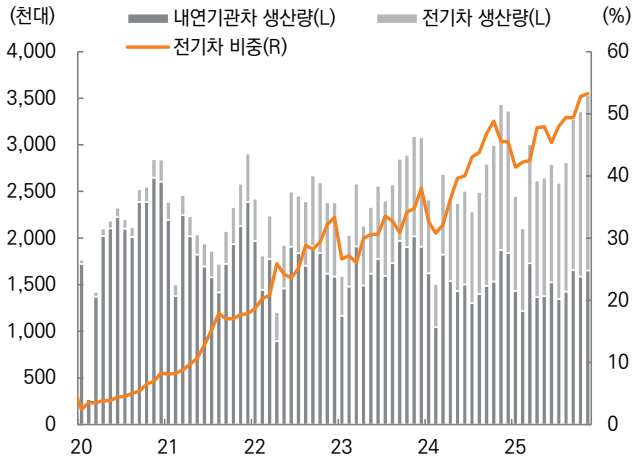

자료: Clarksons, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 53. 중국 자동차/전기차 수출량**




자료: WIND, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 54. 중국 자동차/전기차 생산량**




자료: WIND, 미래에셋증권 리서치센터

# 1월 국내외 주요 뉴스

**대한항공과 나란히 2터미널로...'아시아나' 오늘부터 운항 시작'**

- 아시아나항공이 14일 인천국제공항 제2여객터미널(T2) 운항을 시작하며 대한항공과 동일 터미널을 쓰는 '통합 항공사' 전환에 첫발. 지난해 8월 전담 TF를 꾸려 수속·수하물·운항 시스템을 사전 점검. 향후 수일간 '안정화 기간'을 두고 초기 운영 리스크 관리에 나선다는 방침
- 다만 이미 여객 증가로 혼잡도가 높아진 T2에 아시아나 물량까지 더해지면서 '과부하' 우려도. 지난해 기준 T1에서 아시아나 이용 출국객은 연 446만명(일평균 1만2000명)으로 T1 출국객의 약 20%. T2 출국객은 기존 963만명에서 1409만명 수준으로 증가.
  [1/14 비즈워치, https://han.gl/Zimna]

**김동욱 현대차 부사장 "보스턴다이내믹스 IPO, 적절한 시점 진행"**

- 최근 현대차 내부에서 로봇과 인공지능(AI)을 축으로 보스턴다이내믹스와의 협업을 정비하는 움직임이 이어지는 가운데 상장 역시 중장기 전략의 한 축으로 거론. 김동욱 부사장은 9일 10대 사장단와 비공개 간담회 이전 IPO 가능성에 관련해 적절한 시점 진행을 코멘트.
- 보스턴다이내믹스는 지난 2021년 현대자동차그룹이 소프트뱅크로부터 인수 당시 정의선 현대차그룹 회장이 사재를 출연해 약 22%의 지분을 확보한 사실이 알려지며 주목. 현재 현대글로비스는 현대차그룹의 투자회사 HMG글로벌 이외 주요 주주로 부각.
  [1/13 더벨, https://han.gl/52syM]

**美대법 '관세 판결' 임박…"패소해도 다른 수단 많아"**

- 트럼프 행정부의 상호관세에 대한 미국 연방대법원의 최종 결정이 목전. 핵심 쟁점은 IEEPA 근거로 의회 동의 없는 관세 부과 가능성 여부. 민주당 주지사가 재임 중인 12개 주와 중소기업들이 소송을 제기한 상태. 지난 1·2심은 트럼프 행정부의 전면 관세 부과를 위법 판단.
- 상호관세 무효 시 기존 관세 협상과 글로벌 투자 약속의 정당성 논란이 불가피. 한국의 경우 관세 인하를 위해 미국에 3500억달러 투자를 약속한 상황. 나아가 최대 $150bn 규모 관세 환급이 필요. 판결 결과와 무관하게 대체 관세 도입 가능성으로 불확실성 확대 가능성도.
  [1/11 한국경제, https://han.gl/IC4oo]

**"쿠팡은 버텼고, 알테쉬가 흔들렸다"…이커머스 '의외의 결과'**

- 개인정보 유출 사태로 위기론이 불거졌던 쿠팡이 정작 앱 설치 수에서는 12월 52만6834건으로 집계 전월인 11월(40만585건) 대비 12만 건 이상 증가해 연중 최대치를 기록. 알리·테무·쉬인 등 중국계 이커머스(C커머스) 플랫폼은 부진.
- 반사이익이 예상됐던 경쟁 플랫폼 가운데 국내 토종 이커머스만 증가세. 완전한 이탈보다는 필요에 따라 여러 이커머스를 병행 이용하는 경향. 네이버플러스 스토어, G마켓과 11번가 등은 주말 도착 보장, 빠른 배송 서비스를 확대하며 이탈 고객 유입과 신규 고객 확보에 주력.
  [1/12 한국경제, https://han.gl/asJlR]

**'탈팡'에 인력조정 현실화…쿠팡 물류센터 근무자 6천여명 줄어**

- 14일 물류업계에 따르면 쿠팡 물류 자회사 쿠팡풀필먼트서비스(CFS)가 지난해 12월 중순 전국 주요 물류센터 상시직(정규·계약직)을 대상으로 무급휴가 신청 공지를 한 이후 약 한 달간 신청자가 5천명을 넘는 것으로 전해짐.
- 관계자는 "일부 물류센터에서는 하루 200~300명이 무급휴가를 신청했다는 이야기가 돈다"며 "사태 이전에는 월 100명 안팎이었는데 최근 크게 늘었다고 한다"고 언급. 업계 안팎에서는 물량 감소에 따라 회사 측이 무급휴가 활용을 안내하면서 신청 규모가 커진 것으로 예상.
  [1/14 연합뉴스, https://han.gl/OL9iv]

**주병기 "쿠팡 영업정지 검토 중…손해 전가는 약탈적 사업 행태"**

- 주병기 공정거래위원회 위원장은 개인정보 유출 사태를 일으킨 쿠팡의 영업정지를 "검토하고 있는 중"이라고 12일 언급. 정보 유출로 소비자에게 어떤 피해가 예상되는지와 피해 구제 방법이 무엇인지 판단해 쿠팡에 시정 명령을 내리게 될 것.
- 위원장은 또한 개인정보 유출 외에도 공정위가 쿠팡을 들여다보는 이슈가 있다고 소개. 와우 멤버십 회원에게 적용하는 할인 혜택을 속여 광고한 혐의, 배달앱 입점 업체에 최혜 사업자 대우를 강요한 혐의 등을 심의 혹은 조사 중. 쿠팡 회원 탈퇴 절차를 복잡하게 해서 탈퇴를 방해했다는 논란은 조사가 조만간 완료될 것.
  [1/12 연합뉴스, https://han.gl/bDPvl]

**버티던 쿠팡 물러섰다…택배 사회적 합의 검토**

- 쿠팡이 국회 더불어민주당 '을(乙)지키는민생실천위원회'(을지로위)가 요구해온 1·2차 택배 사회적 합의 이행 방안에 대해 내부 검토에 착수한 것으로 파악. 앞서 이달 7일 을지로위와 쿠팡 간 비공개 회의에서 이 같은 내용을 논의한 것으로 전해짐.
- 앞서 을지로위는 택배사들을 상대로 한 1·2차 사회적 합의 이행 점검을 매듭지은 후 새벽 배송과 주 7일 배송 등 안건을 논의. 1) 택배 분류 전담인력 투입, 2) 택배기사 사회보험료 원청 택배사 부담, 3) 주 60시간·하루 12시간 초과 노동 금지 등의 내용이 포함.
- 그간 합의 당사자가 아니라는 이유로 논의 자체를 거부해온 기존 입장에서 한발 물러선 모습. 개인정보 유출 사고 이후 정치권과 수사당국의 압박이 전방위로 확대된 영향으로 풀이. 공정위는 이날 대대적인 현장 조사에 착수, 여야의 국정조사 요구서도 제출된 상태.
  [1/13 서울경제, https://han.gl/1hcnC]

**롯데글로벌로지스, IPO 재추진 시동거나**

- 지난해 IPO를 철회했던 롯데글로벌로지스가 최근 주7일 배송을 개시하는 등 택배 사업 부문을 보강하며 내실 다지기에 한창. 앞서 세븐일레븐, 이마트24와 물류 계약을 맺은 데 이어 이달부터 CU의 편의점 택배 물량을 전담하며 편의점 택배 물량을 확보.
- 나아가 이달 4일부터 주7일 배송을 시작. 이로써 롯데글로벌로지스는 지난해 주7일 배송을 개시한 CJ대한통운과 한진의 뒤를 이어 주말 배송 경쟁에 가세, 향후 화주 확보량이 관건이라는 분석. 지난해 고배를 마신 IPO 재추진 여부에도 관심이 집중
  [1/12 이코노믹리뷰, https://han.gl/7njJ4]

# Appendix. 주요 운송업체 Peer Valuation 및 월간 퍼포먼스

**표 4. 글로벌 FSC 항공업체 Peer Valuation** (십억원, 배)

| | 회사명 | 시가총액 | PER | | PBR | | EV/EBITDA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 25F | 26F | 25F | 26F | 25F | 26F |
| 대한민국 | 대한항공 | 8,469 | 10.5 | 10.0 | 0.8 | 0.8 | 5.9 | 5.6 |
| | 아시아나항공 | 1,576 | - | - | 2.7 | 6.6 | 5.8 | 5.5 |
| 일본 | 일본항공 | 12,067 | 10.3 | 9.7 | 1.2 | 1.1 | 4.0 | 3.8 |
| | ANA 홀딩스 | 13,757 | 10.1 | 9.6 | 1.1 | 1.0 | 4.7 | 4.4 |
| 태국 | 방콕 항공 | 1,451 | 9.2 | 8.9 | 1.8 | 1.6 | 8.2 | 8.1 |
| 싱가폴 | 싱가포르 항공 | 23,076 | 21.5 | 18.3 | 1.3 | 1.2 | 6.1 | 5.9 |
| 필리핀 | 세부 항공 | 506 | 4.5 | 3.9 | 0.9 | 0.5 | 5.7 | 4.9 |
| 중국 | 중국남방항공 | 26,652 | 150.2 | 18.6 | 2.5 | 2.3 | 9.0 | 8.0 |
| | 중국동방항공 | 26,279 | 309.0 | 23.8 | 2.4 | 2.2 | 10.4 | 8.7 |
| 대만 | 중화항공 | 6,028 | 9.2 | 11.0 | 1.3 | 1.2 | 3.8 | 4.0 |
| | 에바항공 | 9,402 | 8.2 | 9.0 | 1.5 | 1.4 | 3.3 | 3.5 |
| 홍콩 | 캐세이패시픽항공 | 15,657 | 9.7 | 9.4 | 1.4 | 1.3 | 5.5 | 5.6 |
| **아시아 평균** | | **12,077** | **50.2** | **12.0** | **1.6** | **1.8** | **6.0** | **5.7** |
| 미국 | 델타 에어라인스 | 66,884 | 9.6 | 8.4 | 1.9 | 1.6 | 5.8 | 5.3 |
| | 유나이티드 에어라인스 홀딩스 | 55,393 | 10.9 | 8.7 | 2.4 | 1.8 | 6.2 | 5.4 |
| 프랑스 | 에어프랑스-KLM | 5,096 | 3.2 | 3.0 | - | 2.8 | 2.9 | 2.6 |
| 러시아 | 아에로플로트 | - | - | - | - | - | - | - |
| 독일 | 루프트한자 | 17,907 | 7.7 | 6.7 | 0.8 | 0.8 | 3.6 | 3.3 |
| 호주 | 콴타스 에어웨이스 | 15,342 | 8.8 | 8.0 | 8.6 | 5.2 | 4.1 | 3.7 |
| **세계 평균** | | **17,973** | **37.0** | **10.4** | **2.0** | **2.0** | **5.6** | **5.2** |

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

**표 5. 글로벌 LCC 항공업체 Peer Valuation** (십억원, 배)

| | 회사명 | 시가총액 | PER | | PBR | | EV/EBITDA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 25F | 26F | 25F | 26F | 25F | 26F |
| 대한민국 | 제주항공 | 437 | - | 2168.0 | 1.8 | 2.1 | 29.6 | 6.5 |
| | 진에어 | 347 | 5.3 | 5.8 | 1.3 | 1.1 | 1.4 | 1.0 |
| | 티웨이항공 | 490 | - | - | 6.1 | 4.5 | - | 7.5 |
| 태국 | 아시아 에이비에이션 | 676 | 11.8 | 13.7 | 1.2 | 1.1 | 8.1 | 7.2 |
| 말레이시아 | 에어아시아 X | 1,373 | 6.9 | 6.5 | 1.7 | 1.4 | 12.0 | 11.5 |
| UAE | 에어 아라비아 | 9,761 | 15.4 | 13.7 | 2.9 | 2.7 | 10.4 | 9.2 |
| 중국 | 춘추항공 | 11,856 | 24.1 | 18.5 | 3.0 | 2.6 | 11.7 | 9.8 |
| | Juneyao Airlines Co Ltd | 6,744 | 28.6 | 18.3 | 3.2 | 2.9 | 13.1 | 10.5 |
| **아시아 평균** | | **3,960** | **15.3** | **320.6** | **2.6** | **2.3** | **12.3** | **7.9** |
| 미국 | 사우스웨스트 에어라인스 | 33,008 | 44.9 | 13.6 | 2.8 | 2.8 | 10.9 | 6.3 |
| | 제트블루 에어웨이스 | 2,601 | - | - | 0.8 | 1.0 | 22.7 | 11.0 |
| | 스카이웨스트 | 5,744 | 9.5 | 8.7 | 1.4 | 1.1 | 5.6 | 5.3 |
| | 알래스카 에어 그룹 | 8,200 | 22.4 | 8.6 | 1.4 | 1.2 | 6.4 | 4.4 |
| | 얼리전트 트래블 | 2,329 | 29.2 | 12.0 | 1.3 | 1.0 | 6.5 | 5.1 |
| | 스피리트 에어라인스 | - | - | - | - | - | - | - |
| 영국 | 이지젯 | 7,362 | 7.1 | 6.4 | 1.0 | 0.9 | 2.0 | 1.8 |
| 아일랜드 | 라이언에어 | 52,761 | 14.0 | 12.1 | 3.8 | 3.1 | 7.8 | 7.1 |
| **세계 평균** | | **9,579** | **18.3** | **177.4** | **2.2** | **2.0** | **10.6** | **7.0** |

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

**표 6. 글로벌 해운업체 Peer Valuation** (십억원, 배)

| | 회사명 | 시가총액 | PER | | PBR | | EV/EBITDA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 25F | 26F | 25F | 26F | 25F | 26F |
| 건화물 | 팬오션 | 2,165 | 6.4 | 5.9 | 0.4 | 0.4 | 6.1 | 5.3 |
| | 대한해운 | 584 | 3.2 | 4.6 | 0.3 | 0.3 | 6.1 | 5.5 |
| | 가와사키기선 | 13,761 | 13.3 | 16.1 | 0.9 | 0.9 | 10.0 | 10.0 |
| | 미쓰이 OSK라인스 | 16,678 | 8.9 | 10.6 | 0.6 | 0.6 | 16.7 | 15.5 |
| | 엔와이케이라인 | 21,663 | 9.6 | 11.7 | 0.8 | 0.7 | 9.1 | 8.7 |
| | 퍼시픽 베이슨 | 2,448 | 20.0 | 14.6 | 0.9 | 0.9 | 5.9 | 5.6 |
| | 스타 벌크 캐리어스 | 3,428 | 20.0 | 6.3 | 0.9 | 0.9 | 8.6 | 5.1 |
| | 다이애나 시핑 | 313 | 24.4 | 7.3 | 0.4 | 0.4 | 6.7 | 5.2 |
| | D/S 노르덴 | 2,026 | 18.5 | 10.6 | 1.3 | 1.2 | 3.8 | 3.5 |
| **건화물 평균** | | **7,007** | **13.8** | **9.7** | **0.7** | **0.7** | **8.1** | **7.1** |
| 컨테이너 | 코스코해운 | 46,739 | 7.5 | 11.1 | 0.9 | 0.9 | 3.4 | 5.2 |
| | OOIL | 15,780 | 7.6 | 16.7 | 0.8 | 0.8 | 2.3 | 3.7 |
| | 에버그린 마린 | 19,630 | 6.1 | 11.4 | 0.7 | 0.7 | 3.5 | 5.1 |
| | 양밍 해운 | 9,042 | 10.7 | 15.2 | 0.6 | 0.6 | 0.3 | 0.4 |
| | SFL | 1,798 | 133.7 | 78.0 | 1.2 | 1.3 | 8.9 | 9.3 |
| | Hapag-Lloyd AG | 38,376 | 33.5 | - | 1.2 | 1.3 | 8.4 | 12.0 |
| | MAERSK | 57,099 | 12.8 | - | 0.6 | 0.6 | 5.5 | 8.6 |
| **컨테이너 평균** | | **19,781** | **26.9** | **20.0** | **0.8** | **0.8** | **5.1** | **6.0** |
| **전체 평균** | | **15,721** | **21.0** | **15.7** | **0.8** | **0.8** | **6.6** | **6.8** |

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

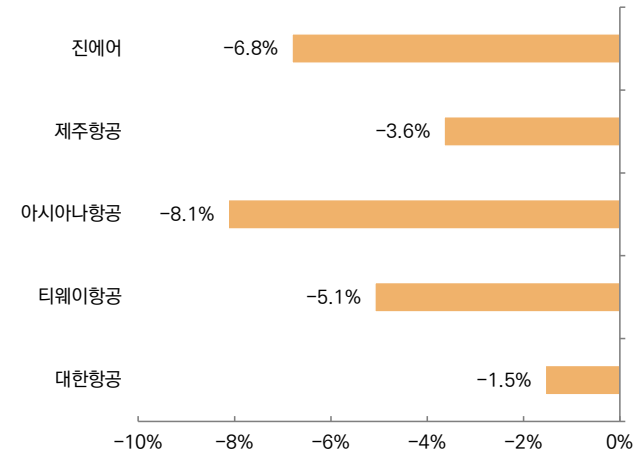
**표 7. 글로벌 물류업체 Peer Valuation** (십억원, 배)

| | 회사명 | 시가총액 | PER | | PBR | | EV/EBITDA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 25F | 26F | 25F | 26F | 25F | 26F |
| 대한민국 | CJ대한통운 | 2,272 | 9.1 | 7.2 | 0.5 | 0.5 | 5.9 | 5.5 |
| | 현대글로비스 | 19,275 | 11.4 | 10.8 | 1.9 | 1.7 | 6.5 | 6.2 |
| | 한진 | 299 | 16.9 | 10.2 | 0.2 | 0.2 | 6.9 | 6.7 |
| 일본 | 야마토홀딩스 | 7,019 | 25.8 | 16.8 | 1.2 | 1.1 | 8.7 | 7.2 |
| | 미쓰비시물류 | 4,538 | 9.9 | 15.4 | 1.2 | 1.3 | 15.5 | 14.1 |
| | 산큐 | 4,582 | 14.8 | 13.0 | 1.5 | 1.5 | 8.8 | 8.2 |
| | 가미구미 | 5,228 | 17.5 | 17.4 | 1.4 | 1.4 | 10.8 | 10.4 |
| | 세이노 홀딩스 | 4,186 | 15.8 | 14.4 | 0.9 | 0.9 | 8.2 | 7.9 |
| | 후쿠야마통운 | 1,770 | 15.1 | 14.9 | 0.6 | 0.6 | 9.5 | 8.7 |
| 중국 | 샤먼 샹위 | 4,909 | 11.5 | 9.8 | 1.0 | 0.9 | 15.5 | 13.8 |
| 홍콩 | 시노트란스 | 8,463 | 8.6 | 9.4 | 0.8 | 0.8 | 7.4 | 8.4 |
| 싱가폴 | 싱가포르 포스트 | 1,033 | 40.0 | 33.3 | - | - | - | 16.4 |
| 베트남 | 게마덱트 | 1,511 | 17.4 | 15.7 | 2.0 | 1.9 | 11.3 | 9.7 |
| 말레이시아 | POS 말레이시아 | 87 | - | - | 1.1 | 1.7 | - | - |
| | TASCO Bhd | 140 | 8.6 | 7.2 | 0.6 | 0.5 | 4.9 | 4.3 |
| 인도 | 컨테이너 코퍼레이션 오브 인디아 | 6,474 | 27.2 | 22.6 | - | - | 17.2 | 14.6 |
| **아시아 평균** | | **4,487** | **16.6** | **14.5** | **1.1** | **1.1** | **9.8** | **9.5** |
| 미국 | UPS | 133,592 | 15.5 | 14.9 | 5.6 | 5.8 | 9.0 | 8.8 |
| | 페덱스 | 107,570 | 16.7 | 14.5 | 2.5 | 2.3 | 8.4 | 7.7 |
| 독일 | 도이체 포스트 | - | - | - | - | - | - | - |
| 호주 | 큐브 로지스틱스 홀딩스 | 8,475 | 28.6 | 25.6 | 2.8 | 2.7 | 16.9 | 15.6 |
| **세계 평균** | | **19,500** | **18.1** | **16.2** | **1.7** | **1.7** | **10.6** | **10.3** |

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

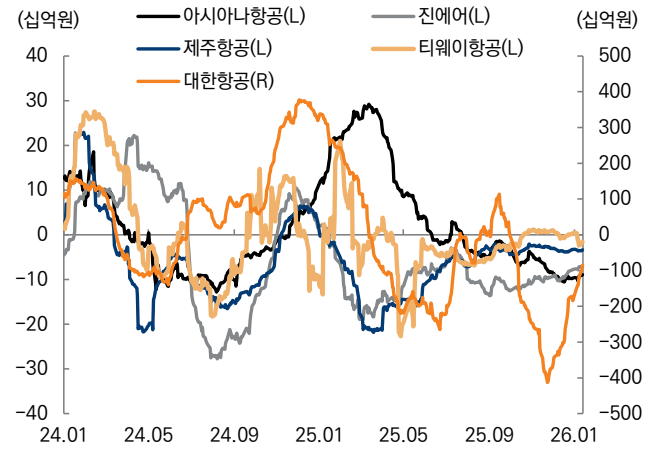
## 세부 업종별 Performance

**그림 55. 주요 국내 항공업체 주가 월간 수익률**



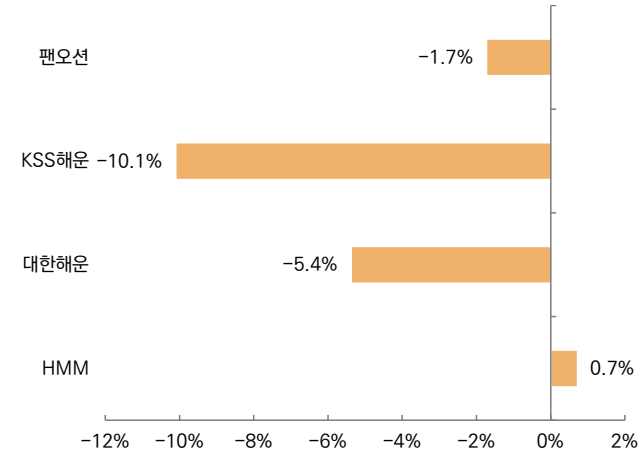

자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 56. 주요 항공업체 국내/해외 기관 순매수 추이**



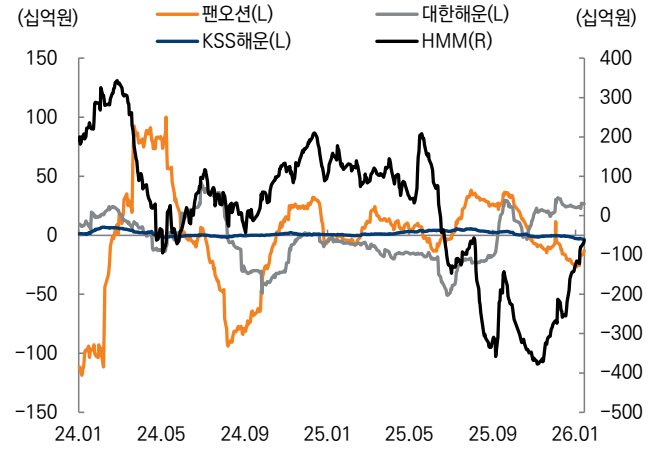

주: 60일 누적 기준
자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 57. 주요 국내 해운업체 주가 월간 수익률**



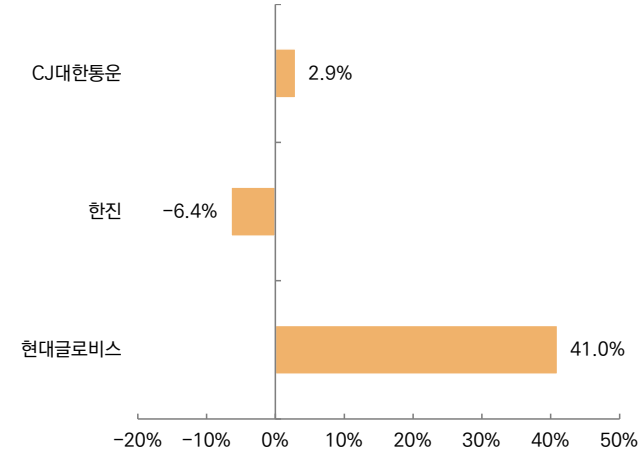

자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 58. 주요 해운업체 국내/해외 기관 순매수 추이**



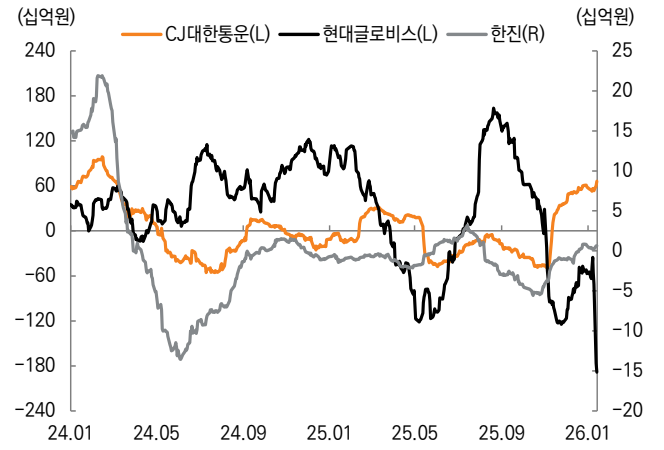

주: 60일 누적 기준
자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

**그림 59. 주요 국내 물류업체 주가 월간 수익률**




자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

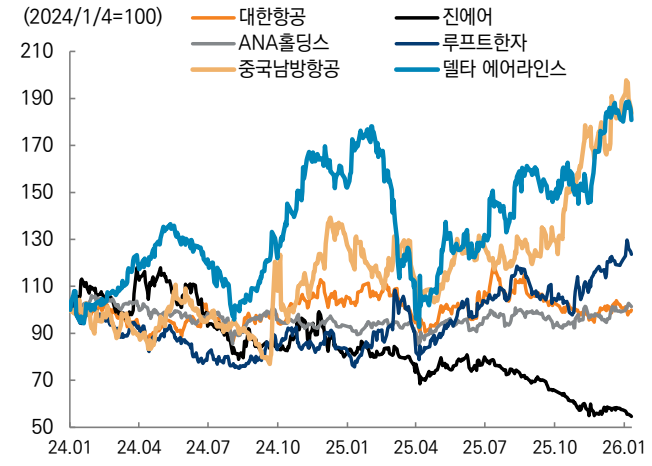
**그림 60. 주요 물류업체 국내/해외 기관 순매수 추이**




주: 60일 누적 기준
자료: Quantiwise, 미래에셋증권 리서치센터

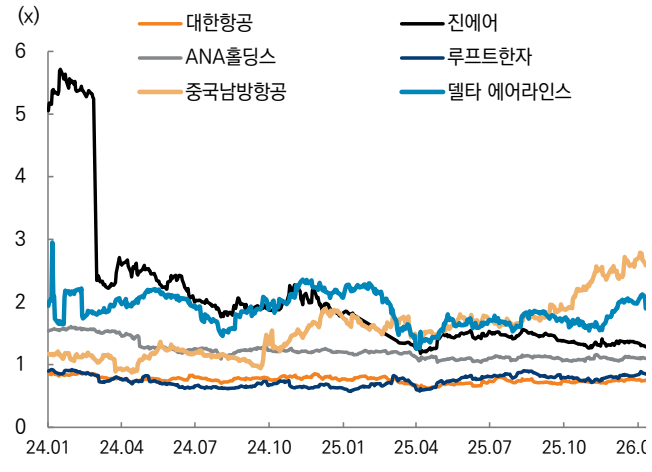
## 주요 업체 주가 및 밸류에이션 추이

### 그림 61. 주요 항공업체 상대주가 Performance



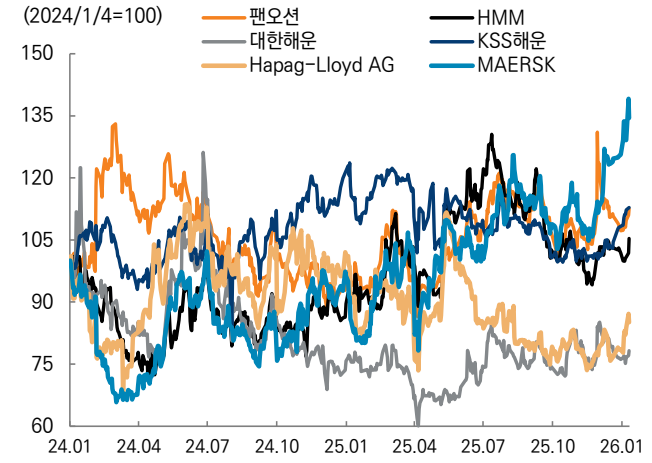

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 62. 주요 항공업체 PBR 추이



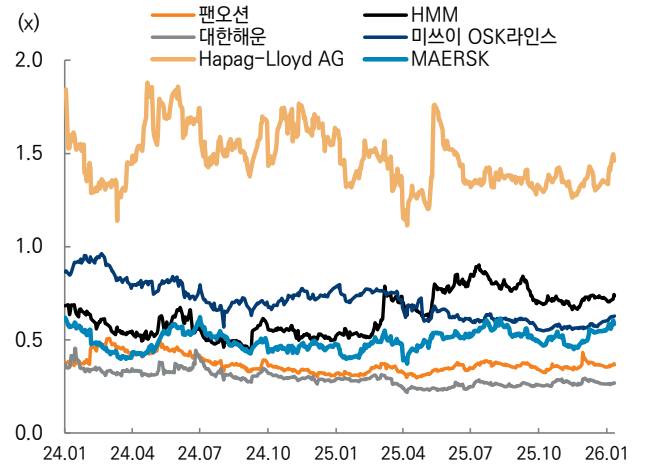

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 63. 주요 해운업체 상대주가 Performance



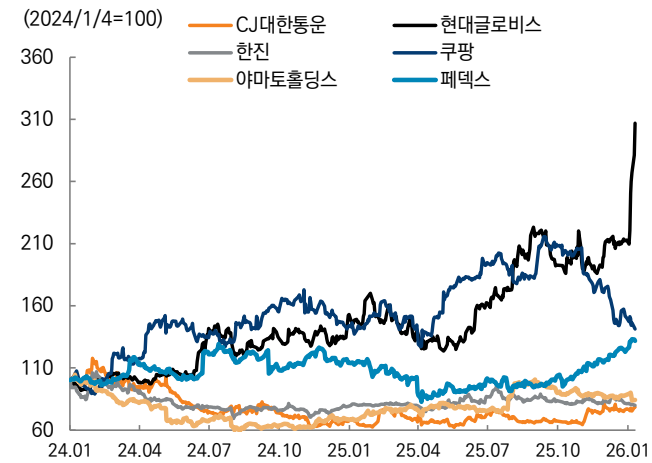

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 64. 주요 해운업체 PBR 추이



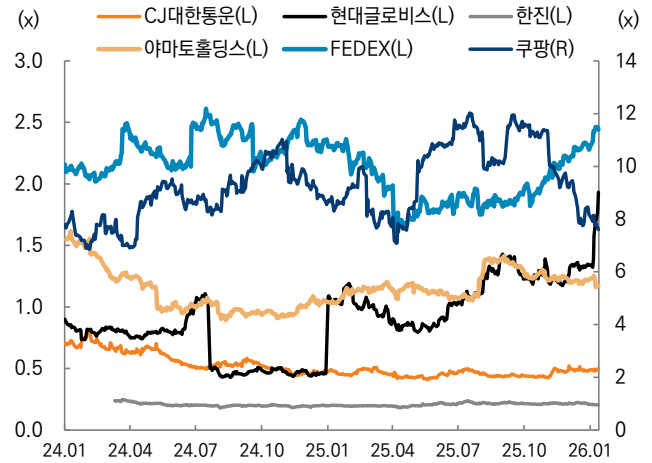

자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 65. 주요 물류업체 상대주가 Performance




자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

### 그림 66. 주요 물류업체 PBR 추이

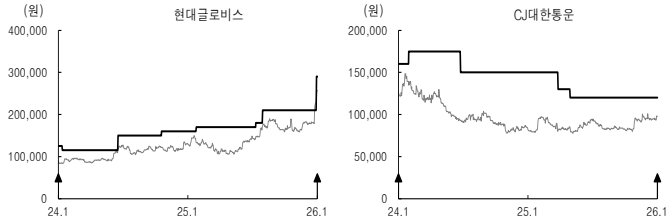



자료: Bloomberg, 미래에셋증권 리서치센터

### 투자의견 및 목표주가 변동추이

| 제시일자 | 투자의견 | 목표주가(원) | 괴리율(%) | | 제시일자 | 투자의견 | 목표주가(원) | 괴리율(%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 평균주가대비 | 최고(최저)주가대비 | | | | 평균주가대비 | 최고(최저)주가대비 |
| 현대글로비스 (086280) | | | | | 2024.01.26 | 매수 | 115,046 | -19.16 | -0.22 |
| 2026.01.12 | 매수 | 290,000 | - | - | 2024.01.10 | 1년 경과 이후 | | - | - |
| 2025.08.13 | 매수 | 210,000 | -16.72 | 7.86 | CJ대한통운 (000120) | | | | |
| 2025.07.25 | 매수 | 180,000 | -13.80 | -5.67 | 2025.05.13 | 매수 | 120,000 | - | - |
| 2025.02.07 | 매수 | 170,000 | -27.10 | -12.47 | 2025.04.09 | 매수 | 130,000 | -36.05 | -34.23 |
| 2024.11.01 | 매수 | 160,000 | -22.69 | -6.63 | 2024.07.08 | 매수 | 150,000 | -40.47 | -30.67 |
| 2024.07.25 | 매수 | 150,000 | -23.10 | -16.87 | 2024.02.13 | 매수 | 175,000 | -33.96 | -20.40 |
| 2024.07.01 | 매수 | 150,059 | -18.50 | -14.97 | 2024.01.12 | 매수 | 160,000 | -17.15 | -7.19 |

* 괴리율 산정: 수정주가 적용, 목표주가 대상시점은 1년이며 목표주가를 변경하는 경우 해당 조사분석자료의 공표일 전일까지 기간을 대상으로 함




### 투자의견 분류 및 적용기준

| 기업 | | 산업 | |
|---|---|---|---|
| 매수 | : 향후 12개월 기준 절대수익률 20% 이상의 초과수익 예상 | 비중확대 | : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 대비 높거나 상승 |
| 중립 | : 향후 12개월 기준 절대수익률 -10~10% 이내의 등락이 예상 | 중립 | : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 수준 |
| 매도 | : 향후 12개월 기준 절대수익률 -10% 이상의 주가하락이 예상 | 비중축소 | : 향후 12개월 기준 업종지수상승률이 시장수익률 대비 낮거나 악화 |

매수(▲), Trading Buy(■), 중립(●), 매도(◆), 주가(—), 목표주가(━), Not covered(■)

* 2025년 5월 12일 기준으로 투자의견 분류기준 변경(Trading Buy 의견 삭제)

* 향후 12개월 기준 절대수익률 10% 이상, 20% 미만의 주가상승이 예상되는 종목은 금융투자분석사 재량에 따라 '매수' 또는 '중립' 의견으로 제시함

### 투자의견 비율

| 매수(매수) | Trading Buy(매수) | 중립(중립) | 매도 |
|---|---|---|---|
| 79.76% | 1.19% | 19.05% | 0% |

* 2025년 12월 31일 기준으로 최근 1년간 금융투자상품에 대하여 공표한 최근일 투자등급의 비율

### Compliance Notice

- 당사는 자료 작성일 현재 현대글로비스 을(를) 기초자산으로 하는 주식워런트증권에 대해 유동성공급자(LP)업무를 수행하고 있습니다.
- 당사는 본 자료를 제3자에게 사전 제공한 사실이 없습니다.
- 본 자료를 작성한 애널리스트는 자료작성일 현재 조사분석 대상법인의 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 외부의 부당한 압력이나 간섭없이 애널리스트의 의견이 정확하게 반영되었음을 확인합니다.

본 조사분석자료는 당사의 리서치센터가 신뢰할 수 있는 자료 및 정보로부터 얻은 것이나, 당사가 그 정확성이나 완전성을 보장할 수 없으므로 투자자 자신의 판단과 책임하에 종목 선택이나 투자시기에 대한 최종 결정을 하시기 바랍니다. 따라서 본 조사분석자료는 어떠한 경우에도 고객의 증권투자 결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 본 조사분석자료의 지적재산권은 당사에 있으므로 당사의 허락 없이 무단 복제 및 배포할 수 없습니다.