

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · FAR EAST · CIS

극동·CIS 물류 현황 분석

보고기간 08/17~08/23

1. 중간회랑(Middle Corridor) 인프라 확장과 물동량 증대
2. 파나마 운하 제한으로 인한 미서안 운임 급등과 공급망 재편
3. EU의 대러 제재 확대가 러시아·CIS 물류에 미치는 영향

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W34

종합

이번 주 극동(러시아·CIS) 권역 물류는 중간회랑 인프라 확장과 파나마 운하 제한에 따른 운임 급등, 그리고 EU의 대러 제재 확대라는 세 가지 축을 중심으로 전개되었다. 중간회랑은 바쿠-트빌리시-카르스 철도 재개통과 카자흐스탄 고속도로 건설로 중국-유럽 간 육상 운송의 대안으로 부상하며 물동량 증대가 가속화되고 있다. 동시에 파나마 운하 통항 제한은 아시아발 미국 서안 운임을 급등시키며 공급망의 지리적 재편을 압박하고 있다.

이러한 흐름은 글로벌 공급망의 다변화와 리스크 분산 요구를 반영하며, 중간회랑의 전략적 가치를 더욱 부각시키고 있다. 반면 EU의 대러 제재 확대는 러시아·CIS 물류의 컴플라이언스 리스크를 높여 역내 물류 기업들의 거래 검증 부담을 가중시킬 전망이다. 이에 따라 해당 권역에서는 인프라 투자 확대와 규제 대응 역량 강화가 핵심 과제로 대두될 것으로 보인다.

중간회랑(Middle Corridor) 인프라 확장과 물동량 증대

중간회랑(Middle Corridor) 인프라 확장과 물동량 증대가 가속화되고 있으며, 특히 바쿠-트빌리시-카르스 (BTK) 철도 재개통과 카자흐스탄의 고속도로 건설 등으로 중국-유럽 간 육상 운송의 효율성이 크게 개선되고 있음.

최근 중간회랑의 핵심 구간인 BTK 철도가 조지아 구간 현대화를 마치고 재개통되면서 연간 화물 처리 능력이 기존 100만 톤에서 500만 톤으로 5배 확대됨. 이는 조지아 구간이 BTK 전체 노선의 병목으로 지적되어 왔던 문제를 해소한 조치로 평가되며, 중앙아시아발 화물의 흑해·카스피해 횡단 경로 이용 여건이 개선될 전망이다.

카자흐스탄은 베이네우~삭사울스크 고속도로를 착공해 국경 통과 지점과 악타우·쿠리크 항만을 직접 연결하고, 완공 시 운송 거리를 약 1,000km 단축하고 화물 운송 시간을 최대 3일까지 줄일 계획임. 또한 도스티크~모인티 구간 복선화 완료로 하루 열차 운행 횟수가 12쌍에서 60쌍으로 늘었고 화물열차 속도가 일 800km에서 1,500km로 향상됨. 이러한 인프라 투자에 힘입어 TITR의 화물 물동량은 7년 만에 5배 증가했으며, 2025년 기준 450만 톤 이상의 화물과 약 7만7,000TEU를 처리함.

중간회랑의 물동량 증대는 중국-유럽 간 운송 수요 증가와 기존 해상 운송 대비 운송 기간 단축이라는 장점에 기인함. 다만 철도 인프라 용량, 통관 절차, 환적 시설 부족 등이 여전히 경쟁력 확보의 걸림돌로 지적되고 있으며, BTK 조지아 구간 확장은 이러한 제약 요인 중 하나를 해소한 것으로 평가됨. 또한 카자흐스탄과 우즈베키스탄이 철도 운송 협력을 확대하고 중국발 환송 물류 증대를 모색하는 등 역내 국가 간 협력도 강화되고 있음.

이러한 인프라 확장은 중간회랑을 통한 화물 흐름을 가속화하고, 중앙아시아와 카프카스 지역의 물류 허브로서의 위상을 높일 것으로 예상됨. 특히 BTK 철도의 처리 능력 확대와 카자흐스탄의 항만 및 도로 개선이 결합되어 복합운송 체계가 강화될 전망이다.

- BTK 철도 조지아 구간 현대화 완료로 연간 처리 능력이 100만 톤에서 500만 톤으로 5배 증가함.
- 카자흐스탄 베이네우~삭사울스크 고속도로 완공 시 운송 거리 약 1,000km 단축, 화물 운송 시간 최대 3일 단축 예상.
- 도스티크~모인티 구간 복선화 완료로 하루 열차 운행 횟수가 12쌍에서 60쌍으로 늘고 속도가 일 800km에서 1,500km로 향상됨.
- TITR 화물 물동량은 7년 만에 5배 증가해 2025년 기준 450만 톤, 컨테이너 7만7,000TEU 처리함.
- 카자흐스탄은 최근 7년간 철도·도로·항만·공항·디지털 인프라에 약 350억 달러를 투자함.

전망

중간회랑은 지속적인 인프라 투자와 물동량 증가로 중국-유럽 간 운송의 주요 대안으로 부상할 가능성이 높음. 특히 BTK 철도의 용량 확대와 카자흐스탄의 고속도로 및 항만 개발이 결합되어 복합운송의 효율성이 크게 향상될 전망이다. 다만 노선 전체의 원활한 수송을 위해서는 통관 절차 간소화와 환적 시설 추가 확충 등 비물리적 장벽 해소가 병행되어야 할 것임.

시사점

화주 — 중간회랑의 운송 기간 단축과 용량 확대로 중국-유럽 간 화물 운송의 대안 경로 선택지가 넓어지고, 운송 계획의 유연성을 확보할 수 있게 됨.

포워더 — 중간회랑 관련 물동량 증가에 대비하여 카스피해 횡단 구간과 철도, 도로를 연계한 복합운송 상품 개발이 필요함.

항만·선사 — 악타우·쿠리크 항만의 처리 능력 확대에 따라 카스피해 횡단 선복 수요가 증가할 수 있으므로 선대 배치와 항만 협력 전략을 재검토할 필요가 있음.

참고자료: Transport Corridors, 바쿠-트빌리시-카르스 철도 재개통...연간 화물 5배 확대 · Transport Corridors, 카자흐, 베이네우~삭사울스크 고속도로 착공...TITR 강화 · Transport Corridors, 카자흐, TITR 강화 고속도로 착공...유럽 육로 1000km 단축 · Transport Corridors, 카자흐, BTK 철도 개통으로 중앙아 환적 물동량 확대 기대 · Transport Corridors, 카자흐·우즈베크, 철도 운송 협력 확대...중국발 환승 물류 증대 모색 (검색일: 2026-08-23)

파나마 운하 제한으로 인한 미서안 운임 급등과 공급망 재편

파나마 운하 통항 제한으로 아시아발 미국 서안 운임이 급등하고 있으며, 선사들이 운하 우회와 선복 감축으로 공급을 조절하면서 미주 노선 운임 상승 압력이 지속되고 있다.

파나마 운하 당국이 가뭄으로 인해 일일 통항 선박 수를 단계적으로 축소하면서 아시아-미주 노선의 운임이 급등했다. Drewry의 세계 컨테이너 지수 기준 상하이-로스앤젤레스 운임은 주간 대비 9% 오른 40피트당 6802달러, 상하이-뉴욕은 9507달러를 기록했다. 이는 파나마 운하를 통과하지 않고 미국 서안 항만으로 화물을 우회시키는 선사들의 움직임이 반영된 결과이다.

운임 급등의 직접적 원인은 파나마 운하의 통항 제한이다. 파나마 운하 당국은 9월 3일부터 네오파나막스 갑문 일일 통항 슬롯을 9개로, 파나막스 갑문은 25개로 줄이고 9월 15일에는 23개로 추가 축소한다고 발표했다. 이는 평상시 일평균 34개에서 크게 감소한 수준이다. 통항 제한으로 선사들은 운하 대신 미서안 항만을 이용하거나 화물을 다른 노선으로 전환해야 했고, 이 과정에서 운임 상승과 선복 부족이 발생했다.

이러한 공급 제약은 미주 노선 운임의 상방 압력으로 작용하고 있다. Linerlytica는 파나마 운하 당국의 추가 통항 제한으로 아시아-미동안 스팟 운임이 40피트당 1만1000달러에 근접할 수 있다고 전망했다. 또한 Drewry는 태평양 횡단 무역의 견조한 수요 속에서 선사들이 임시 결항과 선복 감축으로 공급을 조절하고 있다고 분석했다. 8월 선복량은 아시아-미국 동안에서 전월 대비 9%, 서안에서 0.4% 감소했으며, 다음 주 7건의 임시 결항이 예정되어 있다. 이는 운임을 높은 수준으로 유지시키는 요인이다.

반면 유럽 노선은 하락세를 이어가며 대조를 보였다. 상하이-로테르담 운임은 전주 대비 1% 하락한 4401달러, 상하이-제노바는 2% 내린 4955달러를 기록했다. 유럽 노선은 6주 연속 하락했으며, 이는 수요 부진과 선복 과잉에 기인한 것으로 보인다. 그러나 파나마 운하 통항 제한이 선복 배분에 영향을 미쳐 향후 유럽 노선에도 간접적 영향을 미칠 가능성이 있다는 관측도 나온다.

- 파나마 운하 당국, 9월 3일부터 네오파나막스 갑문 일일 통항 9개, 파나막스 25개로 축소하고 9월 15일에는 23개로 추가 감축 예정
- Drewry WCI 기준 상하이-로스앤젤레스 운임 주간 9% 상승한 40피트당 6802달러, 상하이-뉴욕 9507달러 기록
- Freightos 발틱 지수 아시아-미서안 노선 7422달러로 9% 상승, 미동안은 9422달러로 상승률 3% 둔화
- Linerlytica, 파나마 운하 추가 제한 시 아시아-미동안 스팟 운임 40피트당 1만1000달러 근접 가능성 제기
- 8월 아시아-미국 동안 선복량 전월 대비 9% 감소, 서안 0.4% 감소, 다음 주 임시 결항 7건 예정
- 상하이-로테르담 운임 1% 하락한 4401달러, 상하이-제노바 2% 내린 4955달러로 유럽 노선 6주 연속 하락

전망

파나마 운하 통항 제한이 당분간 지속될 것으로 예상되는 가운데, 미주 노선 운임은 공급 조절과 우회 수요로 인해 높은 수준을 유지할 전망이다. 선사들은 선복 감축과 임시 결항을 통해 운임을 방어할 가능성이 크며, 유럽 노선은 수요 부진으로 약세가 이어질 것으로 보인다. 다만 파나마 운하 제한이 장기화될 경우 글로벌 선복 배분에 변화가 생겨 유럽 노선에도 영향을 미칠 수 있다.

시사점

화주 — 미주항 화물의 운임 상승과 선복 부족으로 물류 비용과 리드타임 증가가 예상되므로 대체 노선 및 조기 예약 전략이 필요함.

포워더 — 파나마 운하 제한에 따른 노선 변경 수요에 대응하고, 미주 노선 운임 변동성을 활용한 요금 전략 수립이 요구됨.

항만·선사 — 미서안 항만은 물동량 증가에 따른 혼잡 관리와 운영 효율화가 필요하며, 선사는 선복 배분 최적화로 수익성 방어에 나설 것으로 보임.

참고자료: The Loadstar, 파나마 운하 통항 제한에 미서안 운임 9%↑ ...유럽은 6주째 하락 (검색일: 2026-08-23)

EU의 대러 제재 확대가 러시아·CIS 물류에 미치는 영향

EU가 2026년 가을 러시아 제재 대상을 약 1600개 추가해 전체 제재 명단을 50% 이상 확대할 계획으로, 러시아발 화물의 컴플라이언스 리스크가 급증하고 EU 역내 물류 기업들의 거래 상대 검증 부담이 커질 전망이다.

EU는 현재 약 3000명의 개인·법인을 제재 명단에 올리고 있으며, 유럽대외행동청(EEAS)이 오는 9월 초 약 1600개의 신규 제재 대상을 회원국에 제출해 10월 채택을 목표로 한다. 신규 대상 대부분은 러시아 군산복합체와 연관된 것으로, 채택 시 제재 대상 수는 기존 대비 약 50% 증가한다. 이는 EU 역사상 최대 규모의 제재 확대로, 러시아 전쟁 수행 능력에 1조 유로 이상의 손실을 입힌 기존 제재의 압박을 더욱 강화하려는 조치로 분석된다.

이번 제재 확대는 러시아의 우크라이나 전쟁 종전 의지가 확인되지 않는 상황에서 EU가 경제적 압박 수위를 높이려는 전략적 판단에서 비롯됐다. EU는 제재 채택에 만장일치가 필요해 그동안 회원국 간 이견으로 지연이 잦았으나, 이번에는 분야별 제재를 집행위원회 소관으로 남겨두고 개인·법인 명단 지정에 집중해 신속한 채택을 꾀하고 있다. 이에 따라 제재의 실행 속도가 빨라지고, 물류 업계가 대응할 시간이 짧아질 것으로 보인다.

제재 확대는 대러시아 교역에 참여하는 기업들의 컴플라이언스 리스크를 크게 높인다. EU 역내 항만과 물류 기업들은 기존 거래 상대가 새 제재 명단에 포함됐는지 재점검해야 하며, 단순 환적 화물도 최종 수하인이나 중개인의 제재 여부를 확인해야 하는 부담이 생긴다. 특히 러시아발 에너지·원자재 화물을 취급하는 선사와 포워더는 거래 중단 위험에 대비한 대체 화물 확보가 필요해진다.

- EU는 약 1600개의 러시아 개인·법인을 추가 제재 대상으로 제안, 채택 시 전체 제재 대상이 3000개에서 4600개로 50% 이상 증가
- 신규 제재 대상 대부분은 군산복합체 연관 기업·개인으로 여행 금지, 거래 금지, 자산 동결 조치 포함
- EU는 9월 초 제재 목록 제출, 10월 채택 목표로 신속한 실행 추진
- 제재 확대로 러시아발 화물의 컴플라이언스 리스크 증가, EU 항만·물류 기업의 거래 상대 재검증 부담 확대
- EU는 기존 제재로 러시아 전쟁 수행 능력에 1조 유로 이상 손실 발생했다고 평가

전망

향후 EU의 대러시아 제재는 인권 침해, 사이버 공격 등 비군사적 분야로까지 확대될 예정이어서 제재 범위가 광범위해질 전망이다. 이에 따라 러시아·CIS 물류는 거래 상대의 제재 리스크를 상시 모니터링하고 신속히 거래를 중단할 수 있는 컴플라이언스 체계가 필수적이 될 것이다. 단기적으로는 대체 화물 확보와 우회 경로 개발 등 공급망 재편 움직임이 가속화될 것으로 예상된다.

시사점

화주 — 러시아산 원자재·에너지 수입 의존도가 높은 화주는 거래선 다변화와 제재 리스크 평가를 서둘러야 함.

포워더 — 러시아발 화물의 운송 계약 체결 시 최종 수하인과 중개인의 제재 명단 포함 여부를 사전에 검증하는 절차를 강화해야 함.

항만·선사 — EU 항만은 러시아 국적 선박 및 화물의 입항 심사를 강화하고, 선사는 운항 스케줄 조정과 대체 항로 확보가 필요함.