

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · CHINA

중국 권역 물류 현황 분석

보고기간 08/24~08/30

1. 중국 골든위크 대비 미주항로 공급 조정
2. 중국발 유럽행 항공화물 감소 및 EU 관세 정책 영향
3. 중국-유럽 철송 인프라 확충과 공급망 다변화

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W35

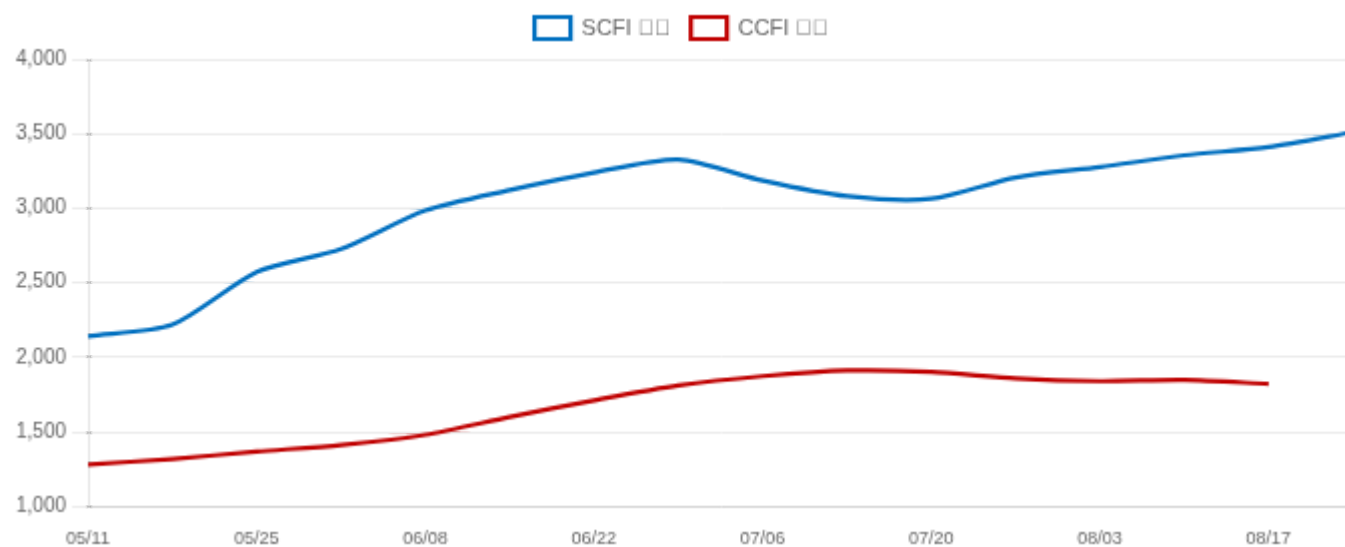
종합

이번 주 중국 권역에서는 골든위크를 앞둔 물류 수요 변동과 EU의 통상 정책 변화에 따른 화물 흐름 재편이 주요 흐름으로 나타났다. 미주항로에서는 선사가 공급 조절로 운임을 방어하는 가운데, 유럽행 항공화물은 소액 면세 종료의 여파로 감소세를 지속했다. 한편, 철송 인프라 확충은 대체 운송로로서의 중요성을 부각시키며 공급망 다변화를 촉진하는 모습이다.

이러한 변화는 중국발 수출 물류 구조가 점차 다변화되고 있음을 시사하며, 특히 유럽행 화물의 경우 항공 대비 가격 경쟁력이 높은 철송으로의 전환이 가속화될 전망이다. EU의 관세 정책 강화는 전자상거래 물량의 직접적인 감소를 초래했으며, 이는 단기적으로 항공화물 운임 하락 압력으로 작용할 수 있다. 다만, 카자흐스탄을 경유하는 철도 인프라 확장은 유라시아 대륙의 물류 지도를 바꿀 수 있는 요인으로, 향후 해상·항공 운임에도 간접적인 영향을 미칠 것으로 보인다.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 종합	3,509.53 pt	08/24	+2.9%	+9.5%
CCFI 종합	1,821.65 pt	08/17	-1.4%	-4.2%
KCCI 중국	56 \$/FEU	08/24	0.0%	+1.8%



자료: freight_indices (Shanghai SCFI · CCFI · KCCI) · 기준 08/24

중국 골든위크 대비 미주항로 공급 조정

MSC가 중국 골든위크 기간 중 예상되는 수요 감소에 대응하여 미주항로 서안·동안의 일부 항차를 결항함으로써 시장의 초과 선복을 조정하고 운임 방어에 나선 것임.

MSC가 중국 국경절 골든위크(10월 1~7일)를 앞두고 아시아-미국 서안 네트워크에서 40주차 오리엔트 서비스와 41주차 펄 서비스 두 개 항차를 결항함. 이는 수요 둔화 예상에 따른 선복량 조정 조치임. 골든위크 기간 중국 내 공장 가동 중단과 물류 활동 위축으로 미주항 수출 화물이 감소할 것으로 전망됨.

결항 배경에는 미국 수입 수요의 계절적 둔화가 자리함. 전미소매협회(NRF)는 미국 해상 수입 물동량이 9월에는 대체로 보합세, 10월에는 감소할 것으로 전망함. 관세 불확실성으로 인한 조기 선적이 일부 발생했으나, 수입업체들이 이미 재고를 확보했을 가능성이 있어 골든위크 이후 추가 수요가 제한적일 수 있음.

이번 결항으로 미주항로 운임 하락 압력이 일시적으로 완화될 가능성이 있음. 공급 축소는 단기적으로 수급 균형을 개선시켜 운임을 지지하는 효과가 있음. 다만 결항이 지속되거나 확대될 경우 화주들의 선복 확보에 차질이 생길 수 있으며, 대체 노선 이용에 따른 물류비 증가와 일정 지연이 발생할 수 있음.

MSC는 아시아-유럽 노선에서도 39~41주차에 걸쳐 4개 서비스를 결항함. 이는 골든위크 수요 감소가 미주뿐 아니라 유럽 노선에도 영향을 미치고 있음을 시사함. 주요 선사들의 공급 조절이 이어질 경우 4분기 초반 운임 시장의 변동성이 커질 수 있음.

- MSC, 40주차 오리엔트 서비스(칭다오·닝보·상하이·부산·룽비치)와 41주차 펄 서비스(엔텐·샤먼·룽비치) 결항
- NRF, 미국 해상 수입 물동량 9월 보합, 10월 감소 전망
- 관세 불확실성으로 인한 조기 선적이 계절적 패턴 변화 초래 가능
- MSC, 아시아-유럽 네트워크에서도 39~41주차 4개 서비스 결항
- 골든위크 기간: 10월 1~7일, 대체 근무일 9월 20일·10월 10일

전망

골든위크 전후 미주항로 물동량 변동성이 예년보다 클 것으로 전망됨. 관세 부과 가능성과 이에 따른 조기 선적 여부, 재고 소진 속도에 따라 4분기 초반 수요 회복이 좌우될 것임. 선사들의 선복 관리가 지속될 경우 운임 안정화에 기여할 수 있으나, 수요 회복이 지연되면 결항 확대 및 운임 재하락 가능성도 있음.

시사점

화주 — 특정 항차 결항으로 인한 선적 일정 조정과 대체 노선 이용 가능성을 사전에 점검하고, 재고 관리 계획을 수립해야 함.

포워더 — 선사들의 공급 축소에 대응해 고객사에게 대체 스케줄과 운임 변동 정보를 신속히 제공하고 예약 선복을 효율적으로 배분해야 함.

항만·선사 — 선복 조절이 시장 운임 방어에 긍정적일 수 있으나, 과도한 결항은 화주 신뢰도에 부정적 영향을 줄 수 있어 수요 동향을 주시하며 탄력적으로 공급을 운영해야 함.

중국발 유럽행 항공화물 감소 및 EU 관세 정책 영향

중국·홍콩발 유럽행 항공화물이 EU의 소액 면세 종료로 6주 연속 감소했으며, 특히 전자상거래 의존도가 높은 홍콩발 물량이 큰 폭으로 줄어 들었다.

2026년 31주차(7월 27일~8월 2일) 중국 본토발 유럽행 유상 중량은 전주 대비 5%, 홍콩발은 3% 감소하며 6주 연속 하락세를 이어갔다. 전년 동기 대비로는 중국 7%, 홍콩 24% 줄어든 수치다. 이는 유럽연합이 150유로 미만 소액 수입품에 대한 관세 면제를 종료하면서 통관 절차가 복잡해지고 비용 부담이 커진 데 따른 것으로 분석된다.

특히 전자상거래 화물이 주를 이루는 홍콩발 물량 감소가 두드러졌다. 7월 한 달간 홍콩발 유럽행 물동량은 전월 대비 19% 감소했고, 전년 동기 대비 24% 낮은 수준을 기록했다. 반면 중국 본토발은 전월 대비 3%, 전년 동기 대비 6% 감소에 그쳐 상대적으로 영향이 덜했다. 이는 홍콩발 화물의 상당 부분이 저가 전자상거래 상품으로, 관세 면제 혜택에 민감하게 반응했기 때문으로 풀이된다.

물동량 감소와 함께 스팟 운임 하락도 뚜렷했다. 홍콩발 유럽행 스팟 운임은 킬로그램당 5.80달러에서 4.96달러로 15% 하락했고, 중국 본토발은 5.43달러에서 3.86달러로 29% 급락했다. 전년 동기 대비로는 여전히 높은 수준이지만, 직전 3개월간 유지되던 25% 안팎의 상승 폭이 크게 축소됐다. 아시아태평양발 유럽행 전체 스팟 운임 상승률도 25주차 39%에서 31주차 17%로 둔화됐으며, 이는 중국·홍콩발 하락이 주요 원인으로 지목된다.

다만 글로벌 항공화물 시장은 여전히 건조한 성장세를 보였다. 7월 전 세계 항공화물 물동량은 전월 대비 2%, 전년 동기 대비 5% 증가했으나, 6월의 9% 성장률보다는 둔화됐다. 미·이란 전쟁 등 지정학적 리스크로 인한 항공유 가격 상승과 유류할증료 인상, 인공지능 데이터센터 관련 수요 강세가 운임 하단을 지지하는 요인으로 작용하고 있다.

- 중국·홍콩발 유럽행 항공화물 6주 연속 감소: 31주차 중국 -5% WoW, 홍콩 -3% WoW
- EU의 150유로 미만 소액 면세 종료로 전자상거래 화물 급감
- 홍콩발 7월 물동량 전월 $\downarrow$ -19%, 전년 $\downarrow$ -24%로 낙폭 최대
- 중국 본토발 스팟 운임 kg당 5.43→3.86달러(-29%), 홍콩발 5.80→4.96달러(-15%)
- 아태발 유럽행 스팟 운임 전년 $\uparrow$ 상승률 39%→17%로 둔화
- 글로벌 항공화물 7월 물동량 +5% YoY, 평균 스팟 운임 kg당 3.41달러(+29% YoY)

전망

중국·홍콩발 유럽행 항공화물 감소세는 당분간 이어질 전망이다. EU의 관세 정책 변화가 전자상거래 화물 수요에 구조적 영향을 미치고 있어 물동량 회복이 쉽지 않을 것으로 보인다. 다만 항공유 가격 상승에 따른 유류할증료 인상과 반도체·전자상거래 외 화물 수요가 운임을 지지하는 요인으로 작용할 수 있다.

시사점

화주 — EU 수출 시 소액 면세 종료로 통관 비용과 리드타임이 증가하므로, 물류비 재산정과 통관 전략 수립이 필요하다.

포워드 — 중국·홍콩발 유럽행 물량 급감에 대응해 노선 다변화와 비전자상거래 화물 유치에 집중해야 한다.

항공사 — 운임 하락에도 불구하고 항공유 가격 상승으로 원가 부담이 커질 수 있어 운항 효율화와 유류할증료 조정이 요구된다.

중국-유럽 철송 인프라 확충과 공급망 다변화

카자흐스탄 국영철도 KTZ가 중국-유럽 간 철도 화물 수요 급증에 대응해 대규모 인프라 확장에 나서며 유라시아 철송 네트워크의 핵심 축으로 부상함.

중국-유럽 간 철도 화물은 해상 운송 대비 신뢰성과 예측 가능한 배송 기간으로 수요가 증가함. 카자흐스탄 국영철도 KTZ는 이러한 수요에 부응해 트랜스카스피안 국제운송로(TITR) 중심으로 인프라 확장을 가속화함. 2022년 이후 TITR의 중요성이 크게 높아졌으며, KTZ는 대규모 철도망 현대화 프로그램을 시행 중임.

철도 인프라 확충의 주요 원인은 전통 운송 회랑의 불안정성과 중국 화주들의 육상 루트 선호임. 이에 따라 KTZ는 2030년까지 100억 달러를 투자하고, 올해만 900km의 신규 철도를 건설함. 아야고즈-바흐티 노선은 중국과 카자흐스탄을 잇는 세 번째 철도 통로가 될 전망이다.

카자흐스탄발 철도 역량 확충은 아시아-유럽 구간 공급망의 경로 다변화에 영향을 미침. 카자흐스탄-중국 회랑의 연간 화물 처리 능력은 5,500만 톤에서 1억 톤으로 증가할 것으로 예상됨. 이는 유라시아 물류 흐름에서 카자흐스탄의 전략적 입지를 강화함.

- 2030년까지 100억 달러 투자, 절반가량 이미 집행됨.
- 올해 900km 신규 철도 건설 중, 아야고즈-바흐티 노선 포함.
- 카자흐스탄-중국 회랑 처리 능력 5,500만 톤 → 1억 톤 확대 예정.
- 트랜스카스피안 노선 컨테이너 열차 1분기 173편 → 연말 600편으로 증편.
- 기관차·화물선 6척·화물기 1대 도입 및 항만 물류 시설 확장.

전망

카자흐스탄의 철도 인프라 투자가 완료되면 중국-유럽 간 철송 물동량은 더욱 증가할 전망이다. 트랜스카스피안 노선의 운행 확대와 신규 노선 개통으로 운송 시간 단축과 비용 효율성이 제고됨. 이는 해상 운송에 대한 대안으로 철송의 매력을 높여 유라시아 공급망의 구조적 변화를 가속화할 것임.

시사점

화주 — 중국-유럽 운송에서 철도 옵션의 신뢰성과 리드타임이 개선되어 해상 운송 리스크를 분산할 수 있음.

포워드 — 카자흐스탄 경유 철송 서비스 다변화에 따라 경쟁력 있는 복합운송 상품 개발 기회가 확대됨.

항만·선사 — 철도 운송 증가로 중국-유럽 해상 물동량 일부가 이전될 가능성이 있어 장기적 수요 전략 점검이 필요함.