

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · CHINA

중국 권역 물류 현황 분석

보고기간 08/31~09/06

1. 중국 항만 혼잡 및 선박 억류에 따른 글로벌 공급망 리스크
2. 중국발 유라시아 복합운송·철도 물류 확대
3. 골든위크 대비 태평양 노선 운항 조정

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W36

종합

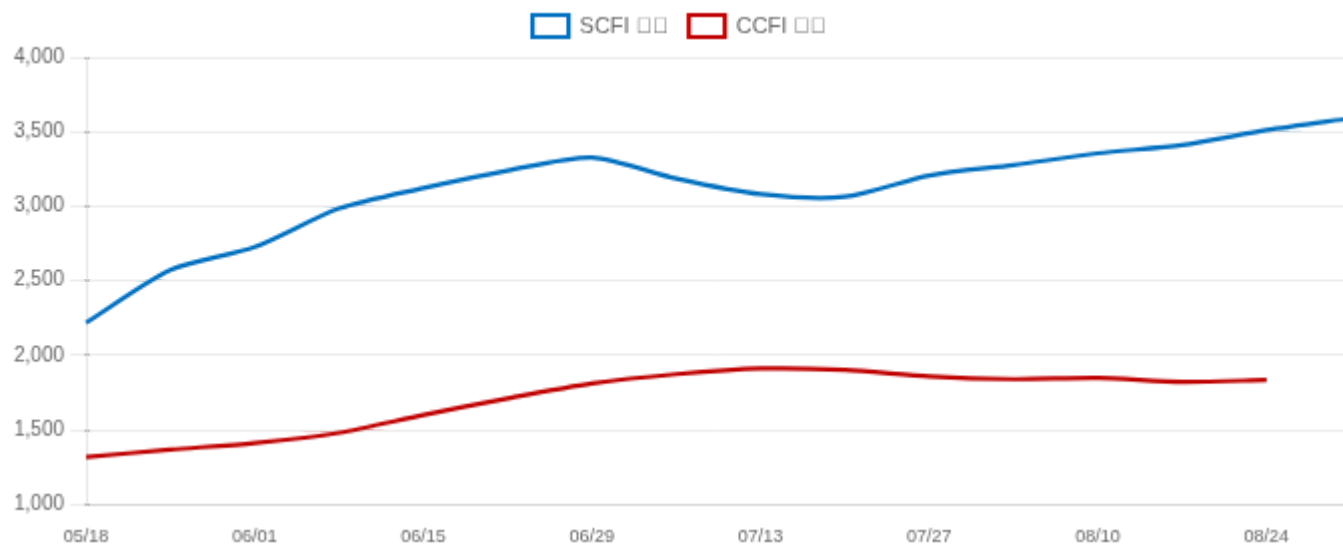
이번 주 중국 권역 물류·공급망 이슈는 해상 혼잡과 육상 회랑 확대라는 대조적 흐름으로 전개됨. 중국 주요 항만의 혼잡과 선박 역류로 글로벌 공급망 리스크가 높아지는 가운데, 유라시아 철도·복합운송 물동량은 크게 증가하며 중국발 육상 네트워크가 강화됨. 동시에 머스크가 골든위크 수요 감소에 대비해 태평양 노선 결항을 발표하며 선제적 공급 조절에 나선.

항만 혼잡과 역류 문제는 해상 운송의 신뢰도를 저하시켜 리플래깅 증가와 운임 상승 압력으로 이어질 수 있음. 반면 유라시아 철도 물류 확대는 중앙아시아·러시아·유럽을 잇는 대안 경로의 경쟁력을 높이며, 중국이 추진하는 국제 운송 회랑 간 협력은 지정학적 영향력 확대로 이어질 전망이다. 머스크의 결항은 단기적으로 태평양 노선 공급을 줄여 운임 하락을 방어하는 효과가 있으나, 성수기 이후 수요 둔화가 뚜렷해질 경우 타 선사의 동참으로 공급 과잉이 재현될 가능성도 있음.

이러한 변화는 글로벌 공급망의 다변화 속도를 높이고 있음. 해상 리스크가 지속될수록 육상 운송의 매력은 커지며, 중국은 자국 물류 플랫폼과 국제 회랑의 연계를 통해 유라시아 물류 허브로서의 지위를 공고히 할 것으로 보임. 다만 태평양 노선의 수급 불균형은 단기적으로 운임 변동성을 키울 수 있어, 수출입 기업의 선복 확보 전략에 영향을 미칠 전망이다.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 종합	3,590.05 pt	08/31	+2.3%	+9.6%
CCFI 종합	1,833.99 pt	08/24	+0.7%	-1.2%
KCCI 중국	56 \$/FEU	08/31	0.0%	0.0%



자료: freight_indices (Shanghai SCFI · CCFI · KCCI) · 기준 08/31

중국 항만 혼잡 및 선박 억류에 따른 글로벌 공급망 리스크

중국 주요 항만의 혼잡이 태풍과 중동 전쟁 여파로 장기화되고 있으며, 파나마 국적 선박의 중국 내 억류로 인한 리플래킹 증가가 글로벌 공급망 리스크를 가중시키고 있다.

중국 동부 주요 컨테이너 항만의 혼잡이 수 주째 지속되고 있음. 상하이와 닝보항의 접안 대기 선박은 각각 약 135척과 100척으로, 8월 말 대비 증가함. 대기 시간은 최대 열흘에 달하며, 출항 지연도 1~2주 발생할 수 있음. 이러한 혼잡은 태풍 시즌과 중동 전쟁으로 인한 항로 변경, 수출 성수기 물동량 증가가 복합적으로 작용한 결과임.

혼잡의 직접적 원인은 7월부터 이어진 연속적인 태풍 상륙임. 태풍으로 인해 항만 운영이 축소되고 통과 후에도 정리 작업이 필요해 회복이 지연됨. 또한 홍해 사태로 인한 희망봉 우회가 선박 일정을 교란시키고, 8~9월 성수기 물동량 증가가 부담을 가중시킴. 일부 항만 혼잡은 선사들의 기항 취소로 이어져 다른 항만으로 전이될 위험이 있음.

글로벌 선박 상황도 악화되고 있음. Linerlytica에 따르면 전 세계 컨테이너 선대의 12.6%인 430만 TEU 이상이 접안 대기 중으로, 코로나 시기 최고치를 넘어섬. 중국 항만 혼잡은 아시아발 공급망 일정에 부담을 주고 있으며, 파나마 운하의 통행 슬롯 축소가 추가 마찰을 일으킬 수 있음.

중국의 통제 강화로 인한 선박 억류도 문제임. 파나마 국적 선박 230척 이상이 리플래킹을 단행했으며, 이는 선박 가용성과 운임에 영향을 미쳐 공급망 차질 위험을 높임. 한국을 포함한 화주·포워더는 중국발 화물의 운송 지연과 통관 문제에 대비해야 함.

- 상하이·닝보항 대기 선박 135척·100척 (8월 29일 대비 각각 28척, 22척 증가)
- 중국 항만 대기 시간 최대 열흘, 출항 지연 1~2주 발생 가능
- 전 세계 컨테이너 선대의 12.6% (430만 TEU 이상) 접안 대기 중, 코로나 최고치 초과
- 파나마 국적 선박 230척 이상 리플래킹, 중국 내 억류로 인한 통제 강화 영향

전망

중국 항만 혼잡은 9월 수출 성수기 동안 지속될 가능성이 높으며, 태풍 추가 발생과 파나마 운하 제약으로 단기적 완화는 어려움. 선박 리플래킹으로 인한 일정 불확실성도 당분간 이어질 전망. 글로벌 공급망은 연말까지 상당한 물류 압박에 직면할 것임.

시사점

화주 — 성수기 동안 운송 지연 가능성에 대비해 선적 일정을 앞당기고 재고 여유를 확보해야 함.

포워더 — 중국발 화물의 운송 대안을 모색하고, 선박 국적 변경 동향을 면밀히 모니터링해야 함.

선사 — 항만 혼잡에 따른 기항 취소와 일정 조정이 불가피하며, 선박 관리와 운임 전략 재검토가 필요함.

중국발 유라시아 복합운송·철도 물류 확대

중국발 유라시아 복합운송·철도 물류가 확대되면서 중앙아시아·러시아·유럽 노선에서 물동량이 크게 증가하고 있으며, 중국 주요 지역 물류 플랫폼과 카스피해 횡단 국제운송로(TITR), 신국제육해무역통로 등 국제 회랑 간 협력이 강화되고 있음.

장쑤성 국제철도화물특송이 TITR 협회와 협력 확대를 모색하며 렌윈강항을 활용해 일본·한국·중앙아시아·아제르바이잔·조지아·튀르키예를 거쳐 유럽까지 연결하는 복합운송 체계 구축을 추진함. 이는 중국 장쑤성발 화물의 카스피해 횡단 경로 우회를 촉진해 기존 러시아 경유 노선을 대체하거나 보완하는 흐름으로 볼 수 있음.

충칭시와 카자흐스탄 KTZ익스프레스는 신국제육해무역통로와 카자흐스탄 철도망의 연계를 통해 중국 서부·카자흐스탄·동남아시아를 잇는 복합운송 서비스 개발에 합의함. 이 통로는 누적 100만TEU 이상의 처리 능력을 갖추고 127개국 584개 항만과 연결되어 있어, 향후 카자흐스탄을 경유하는 물동량 흐름을 다변화할 잠재력이 큼.

러시아철도의 2026년 8월 중국발 컨테이너 운송량은 일평균 4300TEU를 넘어 사상 최대치를 기록했으며, 중국발 수입 화물의 80%가 극동 항만과 육상 국경을 통해 유입됨. 이는 중국-러시아 간 무역 확대와 극동 노선 처리 능력 향상이 주된 원인이며, 연간 컨테이너 운송량 800만TEU 달성 전망을 뒷받침함.

이러한 복합운송 확대는 중국의 유라시아 물류 네트워크 강화로 이어져 화주의 운송 경로 선택지가 넓어지고, TITR 회원국과 러시아 극동 노선 간 경쟁과 보완이 동시에 나타나는 구조임. 다만 러시아 극동 지역의 인프라 병목 가능성과 카자흐스탄 경유 노선의 운송 효율성 확보가 향후 과제로 부각됨.

- 장쑤 국제철도화물특송은 26개국 26개 정기노선과 약 80개 물류 터미널을 보유하며 TITR 협력 확대를 추진함.
- 충칭 신국제육해무역통로는 2025년 말 누적 100만TEU 이상을 처리했고 584개 항만과 연결됨.
- 러시아철도의 8월 중국발 컨테이너 일평균 운송량은 4300TEU를 넘어섰고, 최대 5000TEU까지 기록함.
- 중국발 화물의 80%가 러시아 극동 항만과 육상 국경을 통해 유입되며 철도·항만 연계 효율이 관건임.
- 중국-러시아 노선과 TITR·중앙아시아 회랑이 경쟁·보완하며 유라시아 복합운송 네트워크가 다변화됨.

전망

중국발 유라시아 복합운송 물동량은 중앙아시아·러시아·유럽 전역에서 지속적으로 증가할 전망이다. 특히 TITR과 카자흐스탄 경유 노선은 러시아 경유 노선에 대한 대안으로 부상하며, 장쑤성·충칭 등 중국 주요 지역에서 출발하는 화물의 운송 경로가 더욱 세분화될 것으로 예상됨. 다만 러시아 극동 병목 현상과 국제 회랑 간 운영 표준화 문제는 단기적 불확실성 요인으로 작용할 수 있음.

시사점

화주 — 중국발 유럽·중앙아시아행 화물의 운송 경로 선택 시 TITR, 카자흐스탄 경유, 러시아 극동 등 다양한 복합운송 옵션을 비교해 리드타임과 비용을 최적화해야 함.

포워더 — 중국의 지역별 철도 플랫폼과 국제 회랑 간 연계가 강화되므로, 포워더는 장쑤성·충칭 등 주요 출발지의 네트워크와 현지 파트너십을 선제적으로 확보할 필요가 있음.

항만·선사 — 뚬원강항 등 복합운송 거점 항만은 카스피해·중앙아시아행 환적 화물 유치를 위해 인프라 확충과 통관 효율화에 투자해야 함.

정부·물류정책 담당자 — 중국-러시아-중앙아시아 복합운송 증가에 대응해 자국 물류 인프라의 병목 구간을 사전에 파악하고 국제 회랑 간 상호운용성 제고를 위한 협력 체계를 마련해야 함.

참고자료: Transport Corridors, 장쑤 국제철도화물특송, TITR 협력 확대...연운항 활용 물동량 증대 · Transport Corridors, 카자흐·충칭 복합운송 협력 확대...신육해통로 연계 모색 · RZD-Partner, 중국발 컨테이너 8월 사상 최대...러 일평균 4300TEU 돌파 (검색일: 2026-09-06)

골든위크 대비 태평양 노선 운항 조정

머스크가 2026년 중국 국경절(골든위크) 연휴에 맞춰 태평양 노선 TP8-TP12 서비스의 결항을 발표함. 이는 성수기 이후 수요 감소에 대응한 선제적 공급 조절로, 향후 타 선사의 유사 조치 여부와 운임 변동성이 주목됨.

머스크는 2026년 10월 9일 부산 출항 예정이던 TP8 동향 640E 항차와 11월 1일 로스앤젤레스 출항 예정이던 TP8 서향 644W 항차의 결항을 발표함. 동시에 미국 동안 서비스인 TP12에서도 닝보 출항 641E 항차(10월 9일)와 뉴어크 출항 647W 항차(11월 18일)가 결항됨. 이는 중국 골든위크 기간 중 중국발 화물 수요 감소에 대응하기 위한 조치로 해석됨.

결항 배경에는 중국발 물동량의 계절적 감소가 자리잡고 있음. 골든위크 기간에는 중국 공장들의 생산 중단과 수출 감소로 아시아-북미 항로의 수요가 크게 위축되기 때문임. 주요 선사들은 매년 이 시기에 선복을 축소해 운임 하락을 방어하는 전략을 취해 왔으며, 머스크의 이번 조치도 이러한 선제적 공급 조절의 일환으로 볼 수 있음.

이번 결항은 부산항과 닝보항 등 주요 기항지의 물동량 흐름에 영향을 미칠 전망이다. 부산항은 환적 화물 의존도가 높은 만큼, 모선 결항으로 인한 일시적 물량 감소와 선복 변동이 예상됨. 다만 머스크는 대체 선박을 투입해 항만 커버리지를 유지하겠다고 밝혀, 실제 수출입 화주에 대한 영향은 제한적일 수 있음.

시장에서는 머스크의 결정이 다른 선사들의 유사 결항을 촉발할 가능성에 주목하고 있음. 태평양 노선의 선복 공급이 추가로 줄어들 경우, 성수기 이후 약세로 전환되던 운임이 일시적으로 반등하거나 하락 폭이 제한될 수 있음. 향후 2~3주 내 타 선사의 운항 계획 발표가 시장의 주요 변수로 작용할 것임.

- 머스크, 2026년 골든위크 기간 태평양 노선 TP8-TP12에서 4개 항차 결항 발표
- TP8 동향 640E 부산 출항(10월 9일) 및 서향 644W LA 출항(11월 1일) 결항
- TP12 동향 641E 닝보 출항(10월 9일) 및 서향 647W 뉴어크 출항(11월 18일) 결항
- 머스크는 대체 선박을 투입해 주요 기항지 커버리지 유지 계획
- 중국 골든위크 기간 중국발 수요 감소에 대응한 선제적 공급 조절로 해석됨

전망

태평양 노선에서는 골든위크를 전후해 선사들의 선복 조절이 이어질 전망이다. 머스크의 결항으로 시작된 공급 축소는 타 선사로 확산될 가능성이 높으며, 이는 단기적으로 운임 하락을 완화하는 요인으로 작용할 수 있음. 다만, 실제 수요 회복 여부가 운임 향방을 좌우할 것으로 보임.

시사점

화주 — 골든위크 전후 선복 축소에 대비해 선적 일정을 조정하고, 필요한 경우 대체 항로나 선사를 사전에 확보할 필요가 있음.

포워더 — 선사별 결항 스케줄을 면밀히 모니터링하여 고객에게 예약 변경 가능성을 사전에 안내하고, 통합 물량을 통한 협상력을 강화할 필요가 있음.

항만·선사 — 머스크의 결항 발표는 타 선사들의 공급 조절을 유발할 수 있어, 항만은 물동량 변동에 대비한 운영 유연성을 확보하고 선사들은 수익성 방어를 위한 선복 조절 전략을 지속할 필요가 있음.