

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · CHINA

중국 권역 물류 현황 분석

보고기간 09/07~09/13

1. 중국-유럽 화물 급증에 따른 철도·복합운송 인프라 확장
2. 중국 항만·통관 규제 강화에 따른 파나마 국적선 리플래깅 확산
3. 상하이 항만 위상 변화와 항공 네트워크 재편

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W37

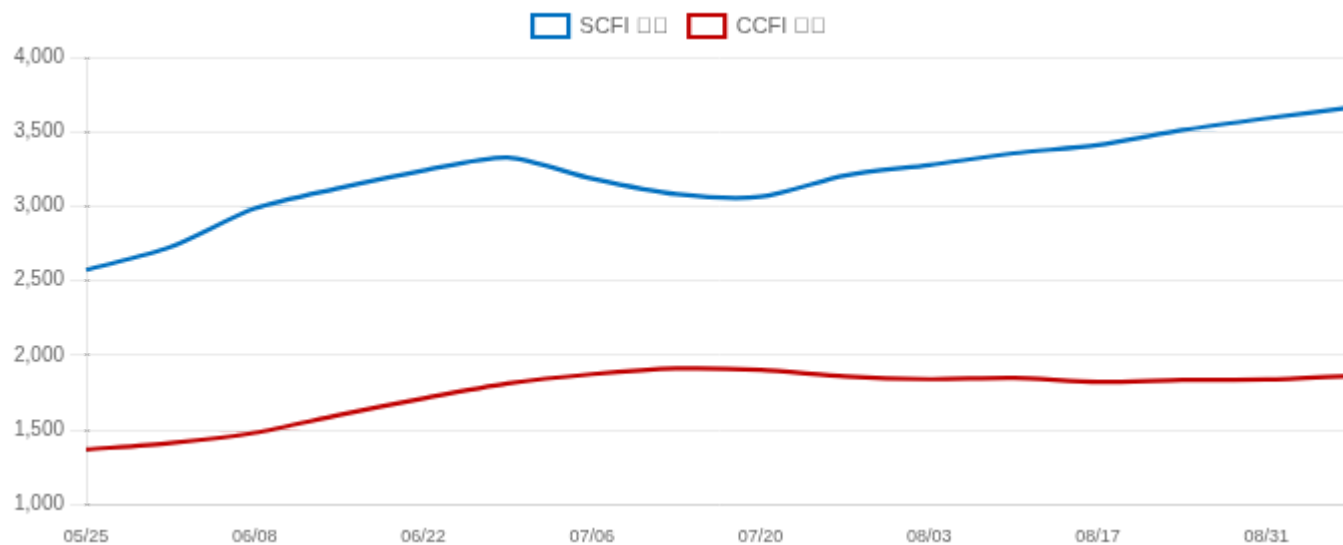
종합

이번 주 중국 권역은 물류·운송 인프라의 구조적 재편이 두드러졌음. 중국-유럽 간 화물 급증으로 유라시아 철도·복합운송 인프라 확장이 가속화되고, 특히 카자흐스탄 경유 육상 회랑과 러시아 역외 영토 복합운송 서비스가 부상함. 동시에 중국의 항만·통관 규제 강화로 파나마 국적선 억류 사례가 발생하면서 230척 이상의 선박이 리플래킹을 추진하는 등 해상 운송의 불확실성이 확대됨.

이와 같은 흐름은 글로벌 공급망의 우회 및 대체 경로 모색을 심화시키고 있음. 상하이 항만은 선박 체선으로 글로벌 얼라이언스의 기항이 축소되며 해상 허브로서의 위상이 약화되는 반면, 항공 부문에서는 신규 노선 복항으로 네트워크가 확대되는 상반된 움직임이 나타남. 이는 중국발 화물 운송의 차질과 운임 변동성으로 이어질 가능성이 높으며, 기업들의 물류 전략 다변화가 더욱 촉진될 전망이다.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 종합	3,662.18 pt	09/07	+2.0%	+9.2%
CCFI 종합	1,862.18 pt	09/07	+1.4%	+0.8%
KCCI 중국	56 \$/FEU	09/07	0.0%	0.0%



자료: freight_indices (Shanghai SCFI · CCFI · KCCI) · 기준 09/07

중국-유럽 화물 급증에 따른 철도·복합운송 인프라 확장

중국-유럽 간 화물 증가로 유라시아 철도·복합운송 인프라 확장이 가속화되고 있으며, 특히 카자흐스탄을 경유하는 육상 회랑과 러시아 역외 영토로의 복합운송 서비스가 부상하고 있음.

중국-유럽 화물 급증에 대응해 카자흐스탄 국영철도 KTZ가 철도 인프라 확장에 나섬. KTZ는 2030년까지 100억 달러를 투자해 900km 신규 철도를 건설 중이며, 아야고즈~바흐티 구간 완공 시 중국과 연결되는 철도 통로가 3개로 늘어나 연간 화물 처리 능력이 5,500만 톤에서 1억 톤으로 증가할 전망이다. 이는 전통 운송 회랑의 불안정성으로 인해 카자흐스탄의 유라시아 환적 거점 역할이 강화된 데 따른 것임.

중국 내륙발 유럽행 철도 서비스도 확대되고 있음. 저장성 이우발 유럽행 열차는 현재 27개 노선, 50개국 160개 도시, 해외 기착역 100개 이상으로 네트워크가 성장했으며, 2026년에는 수출 물동량이 10만 TEU를 돌파할 것으로 예상됨. 이는 이우발 소비재 화물이 해상 운송 대비 짧은 리드타임과 환적 없는 내륙 직송이라는 강점을 바탕으로 전자상거래 및 계절성 수요를 흡수한 결과임.

러시아 역외 영토인 칼리닌그라드로의 복합운송 서비스도 등장함. Delo Group이 주도한 중국발 블록트레인은 해상-철도-도로를 결합하여 자동차 부품을 운송하며, 통산 25일이 소요됨. 이는 서방 제재로 제한된 물류 경로 속에서 정시성이 중요한 화물의 안정적 공급을 위한 대안으로 평가됨. 이처럼 중국-유럽 화물 증가는 육상 운송 인프라 투자와 복합운송 경로 다변화를 동시에 촉진하고 있음.

이러한 인프라 확장은 유라시아 운송 시장의 구조 변화를 가져올 전망이다. 카자흐스탄 회랑의 처리 용량 확대와 중국발 열차 네트워크 확장은 육상 운송의 경쟁력을 높여 해상 운송 대비 점유율을 높이는 요인으로 작용함. 다만 유럽 내륙 터미널의 처리 용량과 지정학적 리스크는 여전히 변수로 남아 있음.

- 카자흐스탄 KTZ, 2030년까지 100억 달러 투자, 900km 신규 철도 건설, 중국-카자흐 회랑 연간 처리 능력 5,500만 톤 → 1억 톤 확대 목표
- 카스피해 횡단 컨테이너 열차, 2026년 1분기 173편에서 연말까지 600편으로 증편 계획
- 중국 이우발 유럽행 열차, 2026년 수출 10만 TEU 돌파 전망, 27개 노선·160개 도시·해외 기착역 100곳 이상
- 중국발 칼리닌그라드 복합운송 서비스, 75개 40피트 컨테이너로 시작, 12~14일 간격 운행, 통산 25일 소요

전망

중국-유럽 화물 증가에 대응한 철도 및 복합운송 인프라 투자는 당분간 지속될 전망이다. 카자흐스탄의 처리 용량 확대와 중국발 열차 네트워크 성장으로 육상 운송의 경쟁력이 높아져 해상 운송의 대안으로 자리잡을 가능성이 큼. 다만 유럽 내륙 터미널 처리 용량과 지정학적 리스크가 물동량 증가 속도를 제한할 수 있음.

시사점

화주 — 중국-유럽 간 화물 운송 시 철도·복합운송을 활용하면 리드타임 단축과 예측 가능성 확보가 가능하며, 전자상거래·계절성 제품의 경우 특히 유리함.

포워더 — 카자흐스탄 경유 노선과 러시아 칼리닌그라드 복합운송 등 대체 경로가 늘어나면서 고객에게 다양한 옵션을 제시할 수 있는 역량이 중요해짐.

항만·선사 — 육상 운송 확대로 해상 화물 일부가 이탈할 가능성이 있으므로 항만-철도 연계 서비스 강화 및 속도 경쟁력 확보가 필요함.

참고자료: Transport Corridors, 중국-유럽 화물 급증에 KTZ 철도 확장...연 1억톤 목표 · Transport Corridors, 이우발 유럽행 열차 2026년 수출 10만TEU 돌파 · SeaNews EN, 중국 三 칼리닌그라드 복합운송 개시...통산 25일 소요 (검색일: 2026-09-13)

중국 항만·통관 규제 강화에 따른 파나마 국적선 리플래깅 확산

중국의 항만·통관 규제 강화로 파나마 국적선 억류 사례가 발생하면서 230척 이상의 선박이 다른 국적으로 리플래깅을 추진하고 있으며, 이는 중국발 화물 운송의 차질과 운임 변동성 확대로 이어질 가능성이 있음.

중국 당국이 파나마 국적선에 대한 항만 및 통관 단속을 강화하면서 선박 억류 사례가 발생했고, 이에 따라 230척 이상의 선박이 리플래깅을 추진하는 것으로 파악됨. 이는 중국 항만을 이용하는 파나마 국적선의 운영 리스크가 크게 증가했음을 의미함. 특히 파나마는 전 세계 상선의 약 17%가 등록된 최대 기국(旗國)으로, 이번 규제 강화는 해당 국적 선박의 중국 기항에 직접적인 영향을 미침.

이번 리플래깅 확산의 직접적 원인은 중국의 통관 및 항만 당국의 단속 강화로, 파나마 국적선에 대한 억류 조치가 선사들의 기국 변경을 촉발했음. 또한 미국의 대중국 제재와 관련된 선박 검사 강화, 항만 보안 및 환경 규제 강화 등 복합적 요인이 작용한 것으로 분석됨. 선사들은 중국 항만 접근성을 유지하기 위해 싱가포르, 라이베리아, 홍콩 등 대체 기국으로의 전환을 서두르고 있음.

이에 따라 중국발 화물을 취급하는 화주와 포워더는 운송 차질과 운임 변동성에 직면할 가능성이 큼. 파나마 국적선의 중국 항만 기항이 줄어들 경우 특정 노선의 선박 부족이 발생하고, 대체 선박 확보에 따른 비용 증가가 운임 상승으로 이어질 수 있음. 또한 통관 지연이나 선박 억류로 인한 화물 인도 지연 리스크도 상존함.

향후 중국 당국의 규제 기조가 지속될 경우 리플래깅 규모는 더욱 확대될 전망이며, 이는 해운 시장의 선박 공급 구조와 국적별 선박 분포를 변화시킬 수 있음. 선사들은 중국 노선에 투입할 선박의 기국을 다변화하고, 화주와 포워더는 선적 전 선박 국적을 확인하는 등 리스크 관리에 나서야 함.

- 파나마 국적선 230척 이상이 중국의 억류 조치 이후 리플래깅을 추진함
- 파나마는 전 세계 상선의 약 17%가 등록된 최대 기국으로, 중국 항만 기항 비중도 높음
- 리플래깅 주요 원인은 중국 통관·항만 당국의 단속 강화 및 억류 리스크 증가임
- 대체 기국으로는 싱가포르, 라이베리아, 홍콩 등이 선호됨
- 중국발 화물의 선박 부족과 운임 상승 가능성이 제기됨

전망

중국의 규제 강화 기조가 단기간에 완화될 가능성은 낮아 파나마 국적선의 리플래깅은 당분간 지속될 전망이다. 이에 따라 중국발 노선의 선박 공급이 불안정해지고 운임 변동성이 커질 수 있으며, 선사들의 기국 다변화 전략이 가속화될 것임. 장기적으로는 중국 항만을 이용하는 선박의 국적 구성이 다변화되고, 기국별 리스크 평가가 강화될 것으로 보임.

시사점

화주 — 중국발 화물 운송 계약 시 선박의 기국 정보를 사전에 확인하고 파나마 국적선 이용을 피하는 등 대체 운송 계획을 마련해야 함.

포워더 — 파나마 국적선 의존도를 낮추고 다양한 기국의 선박을 확보하는 한편, 고객사에 리스크를 선제적으로 고지하여 신뢰를 유지해야 함.

항만·선사 — 중국 기항 선대의 기국 다변화를 검토하고, 통관 지연에 대비한 스케줄 조정 및 추가 비용 발생 가능성을 분석해야 함.

참고자료: KITA, , 파나마 국적선 억류로 230척 이상 리플래깅 촉발 · Linerlytica, 코스코 1만8천TEU급 2척 호르무즈 해협 통과 성공 (검색일: 2026-09-13)

상하이 항만 위상 변화와 항공 네트워크 재편

상하이는 해상과 항공 부문에서 동시에 위상 변화를 겪고 있음. 해상에서는 선박 체선으로 인해 글로벌 얼라이언스가 기항을 축소하는 반면, 항공에서는 신규 노선 복항으로 네트워크가 확대되고 있음.

제미나이 협력은 아시아 역내 셔틀 노선 통합을 통해 상하이 기항을 제외함. 기존 A04 서비스(다렌-텐진-부산-상하이)가 종료되고 A14 서비스가 확대 개편되면서 상하이 대신 탄중펠레파스의 환적 역할이 강화됨. 이는 상하이-닝보 지역의 체선으로 인한 불확실성을 회피하기 위한 조치로 분석됨.

실제로 Linerlytica에 따르면 태풍 사우델 영향으로 닝보와 상하이 터미널에서 최대 10일 이상 지연이 발생함. 전 세계 정박 대기 선박량 392만TEU 중 56%가 북아시아, 특히 상하이-닝보 일대에 집중됨. 이러한 병목은 선사들이 대체 기항지를 찾도록 유도하고 있음.

항공 부문에서는 중국동방항공이 상하이-스톡홀름 직항 노선을 6년 만에 재개함. 주 3회 운항으로 연간 1000톤 이상 화물 수송을 예상하며, WFS와 3년 지상조업 계약을 체결함. 이는 아시아-북유럽 간 항공 화물 공급력을 보강하고 고부가가치 화물 유치 경쟁을 심화시킬 전망이다.

해상 네트워크 재편과 항공 노선 확대는 상하이의 물류 허브 기능이 이원화되고 있음을 시사함. 해상에서는 환적 수요가 탄중펠레파스 등으로 분산되는 반면, 항공에서는 상하이의 게이트웨이 기능이 유지·강화되고 있음.

- 제미나이, 아시아 셔틀 통합으로 상하이 기항 생략, 부산 기항도 주 2회→1회 축소
- 상하이-닝보 지역 체선: 전 세계 정박 대기 선박량의 56% 집중, 최대 10일 이상 지연
- 중국동방항공, 상하이-스톡홀름 노선 주 3회 재개, 연간 화물 1000톤 이상 예상
- WFS, 스톡홀름 알란다 공항에서 1만8000m² 규모 화물 터미널 운영 및 의약품 전용 시설 보유
- 아시아 역내 피더 네트워크 재편 움직임, 탄중펠레파스 등 대체 거점 부상 가능성

전망

상하이 항만의 체선이 단기간에 해소되지 않을 경우 선사들의 기항 유지 전략은 더욱 줄어들 수 있음. 다만, 상하이는 여전히 세계 최대 컨테이너 항만이며 항공 네트워크가 확충되고 있어 물류 허브로서의 양면적 위상이 공존할 것으로 보임. 향후 해상과 항공 간 역할 분담 및 대체 거점 경쟁이 심화될 전망이다.

시사점

화주 — 상하이 기항 축소로 환적 일정이 불확실해질 수 있으므로 대체 항만 기반의 물류 경로를 사전에 검토해야 함.

포워더 — 제미니의 셔틀 개편에 따라 부산 환적 물량 변화를 모니터링하고, 탄중펠레파스 등 신규 거점 활용 방안을 마련해야 함.

선사 — 상하이-닝보 체선에 대응해 선박 배치를 유연화하고, 대체 환적 항만을 활용한 네트워크 재설계가 필요함.

항공사 및 지상조업사 — 중국동방항공-스톡홀름 복항으로 아시아-북유럽 항공 화물 경쟁이 심화될 수 있으므로, 고부가가치 화물 처리 역량 강화가 중요함.