LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · CHINA

중국 권역 물류 시황 분석

보고기간 09/14~09/20

1. 중국-유럽 철도 운송 확대와 인프라 경쟁

2. 중국의 해운 통제 강화와 선박 리플래깅 리스크

3. 중국발 항공화물 노선 신설 및 확대

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W38

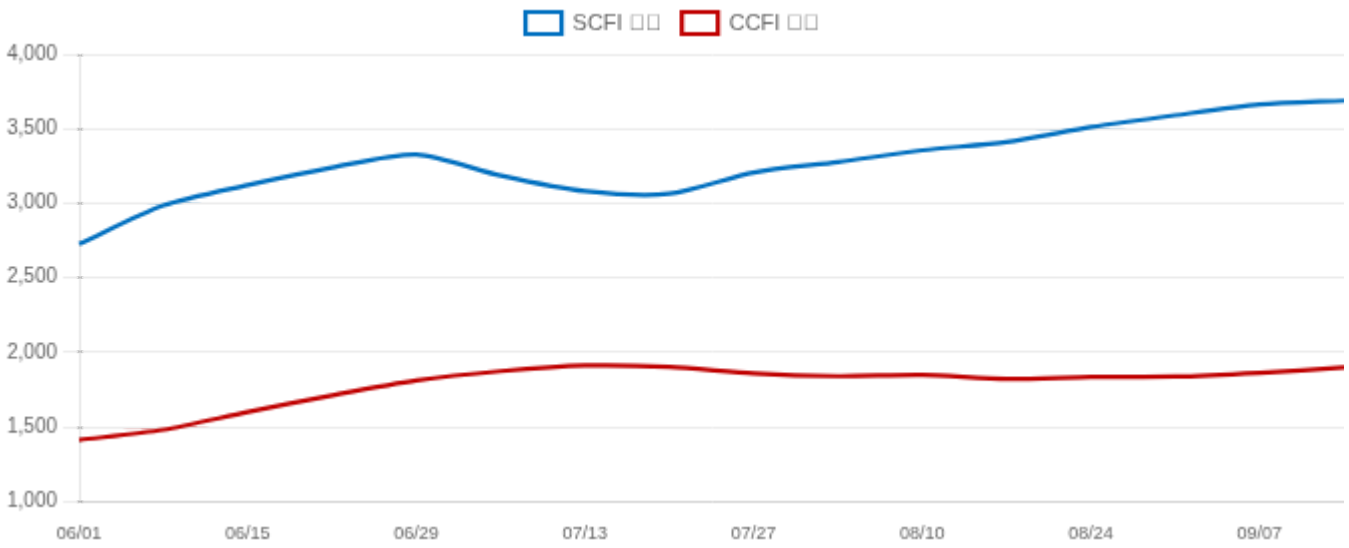
종합

이번 주 중국 권역 물류·운송 부문에서는 대외 연결 인프라의 다각화와 통제 강화가 동시에 두드러짐. 중국-유럽 철도 운송은 이우-유럽 노선을 중심으로 급성장하여 2026년 수출 10만 TEU 돌파가 전망되며, 경유국 간 인프라 확장 경쟁이 가속화되고 있음. 한편 중국은 자국 항만에 대한 통제를 강화하여 파나마 국적선 230척 이상을 억류하는 등 해운 부문에서 국적 리스크를 부각시키고 있음.

중국의 물류 전략은 육로와 해운의 리스크를 상쇄하기 위해 항공 화물 네트워크를 유럽으로 확장하는 방향으로 전개되고 있음. 중국 항공사들이 영국과 스웨덴 등 신규 노선 취항과 복항을 통해 항공 화물 용량을 늘리면서, 대외 무역 경로의 안정성을 높이고 있음. 이러한 움직임은 글로벌 공급망에서 중국의 영향력을 강화하는 동시에, 해운 국적 위험을 우회하려는 시장의 재편을 촉진할 것으로 보임.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 종합	3,687.83 pt	09/14	+0.7%	+8.1%
CCFI 종합	1,897.15 pt	09/14	+1.9%	+4.1%
KCCI 중국	56 $/FEU	09/14	0.0%	0.0%



자료: freight_indices (Shanghai SCFI · CCFI · KCCI) · 기준 09/14

중국-유럽 철도 운송 확대와 인프라 경쟁

> **중국-유럽 철도 운송이 이우-유럽 노선을 중심으로 급성장하며 2026년 수출 10만 TEU 돌파가 전망되는 가운데, 카자흐스탄 등 경유국의 인프라 확장 경쟁이 가속화되고 있음.**

중국 저장성 이우발 유럽행 철도 화물이 2026년 10만 TEU를 넘어설 것으로 전망됨. 이우는 27개 노선, 50개국 160개 도시, 100개 이상 해외 역을 연결하는 복합 네트워크를 구축하여 중국-유럽 철도 운송의 핵심 출발지로 부상함. 이는 소비재 중심의 수출 물동량이 지속 확대된 결과로, 해상·항공의 중간 대안으로 자리 잡았음.

장쑤성도 카스피해 횡단 국제운송루트(TITR) 협회와 협력을 강화하며 경쟁에 합류함. 장쑤 인터내셔널 레일 프레이트 익스프레스는 롄윈강항을 거점으로 일본, 한국, 중앙아시아, 아제르바이잔, 조지아, 튀르키예를 연결하고 유럽으로 확장하는 물류 체인 구축을 논의함. 기존 26개 정기 국제 노선과 약 80개 물류 터미널을 보유한 장쑤의 네트워크는 TITR 통합으로 더욱 확대될 전망임.

카자흐스탄 국영철도 KTZ는 중국-유럽 운송 수요 증가에 대응해 2030년까지 100억 달러를 투자, 올해만 900km 신규 노선을 건설 중임. 아야고즈~바흐티 구간 완공 시 중국과의 세 번째 철도 통로가 생기고 통과 화물 처리 능력이 연 5500만 톤에서 1억 톤으로 늘어날 전망임. KTZ는 TITR 컨테이너 열차를 올해 600편, 내년에는 약 1000편으로 증편하고 기관차, 화물선, 화물기, 항만 시설까지 확장할 계획임.

이 같은 인프라 경쟁은 유라시아 화물 운송 지형을 재편하고 있음. 중국발 철도 운송은 해상 운송의 리드타임 단축 대안으로 부상하며 전자상거래·소비재 화물을 중심으로 수요가 증가함. 그러나 유럽 내 철도 혼잡과 국경 환적 지연 등 병목 현상은 여전한 변수로, 경유국 간 인프라 연계성과 운영 효율성이 향후 물동량 성장의 관건이 될 전망임.

- 이우발 유럽 철도 수출 물동량 2026년 10만 TEU 돌파 전망 (현재 27개 노선, 50개국 160개 도시, 100개 해외 역 연결)
- 장쑤성, TITR 협회와 협력 확대 - 롄윈강항 거점으로 일본·한국·중앙아시아·튀르키예·유럽 연결 물류 체인 구축 논의
- 카자흐스탄 KTZ, 2030년까지 철도 인프라에 100억 달러 투자, 올해 900km 신규 노선 건설 (아야고즈~바흐티 구간 포함)
- KTZ, 중국 통과 화물 처리 능력 연 5500만 톤에서 1억 톤으로 확대 계획, TITR 컨테이너 열차 올해 600편 목표
- 중국-유럽 철도 운송 성장으로 유라시아 화물 운송 지형 변화 가속화, 유럽 내 혼잡·환적 지연은 병목 변수

전망

중국-유럽 철도 운송은 이우, 장쑤 등 주요 출발지의 공격적 네트워크 확장과 카자흐스탄 등 경유국의 대규모 인프라 투자에 힘입어 지속 성장할 전망임. 특히 TITR의 전략적 중요성이 커지면서 중앙아시아 경유 노선의 화물 점유율이 높아질 것으로 예상됨. 다만 유럽 내 철도 혼잡과 환적 지연 문제가 해소되지 않으면 물동량 증가세가 일부 제약될 수 있음.

시사점

화주 — 해상 대비 짧은 리드타임과 유럽 내륙 접근성을 활용해 전자상거래·소비재 수출 화물의 철도 운송 전환을 적극 검토할 필요가 있음.

포워더 — 이우, 장쑤, 카자흐스탄 등 신규 인프라와 노선을 활용한 복합운송 상품 개발로 경쟁력을 확보할 수 있음.

항만·선사 — 롄윈강항 등 철도 연계 항만의 환적 기능 강화와 해상-철도 연계 서비스 확대가 요구됨.

참고자료: Transport Corridors, 이우발 유럽 철도, 2026년 수출 10만 TEU 돌파 전망 · Transport Corridors, 장쑤 국제철도, 카스피해 횡단 노선 화물 유치 협력 확대 · Transport Corridors, 카자흐 국영철도, 중국~유럽 구간 인프라 확장 속도 · Transport Corridors, 이우발 유럽행 열차, 2026년 수출 10만 TEU 돌파 전망 (검색일: 2026-09-20)

중국의 해운 통제 강화와 선박 리플래깅 리스크

> **중국의 자국 항만에 대한 통제가 강화되면서 파나마 국적선 230척 이상이 억류되자 선사들이 리플래깅으로 대응하고 있으며, 이는 글로벌 해운 시장의 국적 위험을 재편하고 있음.**

중국 당국이 자국 항만에서 파나마 국적선 230척 이상을 억류하는 초유의 사태가 발생함. 이는 중국의 항만 통제 및 검사 강화 조치의 일환으로, 기존에 관행적으로 이용되던 파나마 편의치적 선박이 표적이 됨. 억류된 선박들은 대부분 중국 항만에 기항하는 국제 무역선으로, 선사들은 즉각적인 운항 중단과 화물 지연 피해를 입음.

이에 따라 선사들은 리플래깅을 통해 선박의 등록 국적을 변경하여 중국의 통제를 회피하려는 움직임을 보임. 리플래깅은 선박을 다른 국가의 선박 등록부에 재등록하는 것으로, 파나마에서 라이베리아, 마셜제도, 홍콩 등의 국적으로 변경하는 사례가 급증함. 이러한 결정은 중국의 항만 접근성을 유지하면서도 규제 위험을 줄이기 위한 전략적 선택으로 해석됨.

이번 사태는 한국·중국·미주 노선의 화주와 포워더에게 직접적인 영향을 미침. 리플래깅 과정에서 선박의 운항 일정이 변경되거나 지연될 가능성이 높고, 선박 국적 변경에 따른 보험 조건 및 통관 절차의 변화가 발생할 수 있음. 특히, 중국 항만에 기항하는 한국발 화물의 경우 선박 억류로 인한 화물 적체와 운송 계약 이행 차질이 우려됨.

중국의 이번 조치는 대만 문제나 무역 분쟁과 연계된 정치적 압박의 일환으로 볼 수 있으며, 해운 시장에서 국적 리스크가 부상하고 있음. 선사들은 중국의 통제를 피하기 위해 리플래깅 외에도 중국 항만 기항을 줄이거나 대체 항로를 모색하는 등 공급망 재편을 고려하고 있음. 이에 따라 아시아 역내 해운 네트워크의 재편 가능성이 커지고 있음.

- 중국이 파나마 국적선 230척 이상을 억류함.
- 선사들이 파나마에서 다른 국적으로 리플래깅하여 중국의 통제를 회피 중.
- 리플래깅 대상 국적으로 라이베리아, 마셜제도, 홍콩 등이 부상함.
- 한국·중국·미주 노선 화주는 선박 일정 지연, 보험·통관 차질 위험에 노출됨.
- 중국의 정치적 압박이 해운 시장의 국적 리스크를 높이는 요인으로 작용함.

전망

중국의 항만 통제 강화는 당분간 지속될 것으로 보이며, 이에 따라 선사들의 리플래깅 수요는 더욱 증가할 전망임. 또한, 파나마 국적의 매력이 감소하면서 다른 편의치적국으로의 등록 이동이 가속화될 가능성이 높음. 장기적으로는 해운 기업들이 중국 리스크를 분산하기 위해 선박 등록과 운항 전략을 다변화할 것으로 예상됨.

시사점

화주 — 선박 국적 변경에 따른 운송 지연 및 통관 문제에 대비하여 계약 시 선박 국적 확인과 대체 운송 수단 확보가 필요함.

포워더 — 리플래깅으로 인한 선박 일정 변동에 대응하기 위해 실시간 선박 위치 추적과 다중 항로 옵션을 제공해야 함.

항만·선사 — 중국 항만의 통제 리스크를 관리하기 위해 기항지 다변화와 선박 등록 전략의 재검토가 요구됨.

참고자료: KITA, 중국의 파나마 국적선 억류로 230척 이상 리플래깅 (검색일: 2026-09-20)

중국발 항공화물 노선 신설 및 확대

> **중국발 항공화물 노선이 유럽 지역으로 확대되면서 중국 항공사들이 신규 취항과 복항을 통해 화물 네트워크를 확장하고 있다. 특히 영국과 스웨덴 노선이 강화되며 항공 화물 용량이 증가하고 있다.**

중국국제항공화물이 글래스고 프레스트윅공항과 우루무치를 잇는 주 2회 직항 화물 노선을 개설했다. 이로써 해당 공항의 중국 본토행 정기 화물편은 주 16회로 늘었고, 화물 톤수는 전년 대비 네 배 증가했다. 글래스고 프레스트윅공항은 기존 광저우, 청두, 상하이에 이어 우루무치를 추가하며 중국 내 네 번째 목적지를 확보했다.

중국동방항공은 6년 만에 상하이-스톡홀름 노선을 재개하고 현재 주 3회 운항 중이다. 이 노선의 화물 지상조업은 WFS가 맡아 3년 계약을 체결했으며, 연간 1,000톤 이상의 화물 운송이 예상된다. 스칸디나비아와 아시아 간 무역에서 전략적 중요성이 부각되면서 노선 복항이 이뤄졌다.

중국 항공사들의 유럽 노선 확대는 스코틀랜드산 연어, 위스키 등 고부가가치 화물의 중국 서북부 접근성을 높이고 있다. 특히 올해 상반기에만 프레스트윅공항을 통해 178만kg의 연어가 수출되는 등 신선 화물 수요가 증가하는 추세다. 항공사들은 콜드체인 역량을 갖춘 공항을 선택해 화물 처리의 신뢰성을 확보하는 전략을 취하고 있다.

이 같은 노선 신설 및 확대는 항공사, 공항, 그리고 수출기업 모두에게 상업적 타당성을 입증하고 있다. 글래스고 프레스트윅공항은 7년 연속 흑자를 기록하며 성장세를 이어가고 있고, WFS는 북유럽 화물 처리 역량을 강화하며 신규 고객을 확보하고 있다. 중국발 항공화물 용량 증가는 유럽발 아시아행 항공 화물 공급에도 영향을 미칠 것으로 보인다.

- 중국국제항공화물, 글래스고 프레스트윅-우루무치 주 2회 화물 노선 개설 (기존 광저우, 청두, 상하이에 추가)
- 글래스고 프레스트윅공항 중국 본토행 주 16회, 화물 톤수 전년 대비 4배 증가, 7년 연속 흑자
- 중국동방항공, 상하이-스톡홀름 노선 6년 만에 재개, 주 3회 운항, 연간 1,000톤 이상 화물 예상
- 올해 상반기 스코틀랜드산 연어 178만kg이 프레스트윅공항 통해 수출
- WFS, 스톡홀름 알란다 공항에서 중국동방항공 화물 조업 3년 계약 체결

전망

중국발 유럽행 항공화물 노선은 신선식품과 고부가가치 화물 수요를 기반으로 지속 확대될 전망이다. 항공사들은 콜드체인 및 특수 화물 처리 역량을 갖춘 공항과의 협력을 강화할 것으로 보인다. 중국 서북부 지역과 유럽을 잇는 직항 연결이 늘어나며 항공 화물 네트워크가 한층 다변화될 것으로 예상된다.

시사점

화주 — 중국 서북부로 수출하는 유럽 화주는 신규 직항 노선을 통해 운송 시간 단축과 콜드체인 안정성을 확보할 수 있게 됨

포워더 — 중국발 유럽행 항공 화물 용량 증가로 포워더는 운임 협상력이 높아지고 다양한 스케줄을 제공할 수 있게 됨

항만·선사 — 항공 화물 증가는 일부 고부가가치 화물의 해운에서 항공으로의 전환을 의미하므로 해운사는 화물 구성 변화에 대비해야 함

참고자료: Asia Cargo News, 글래스고행 화물기 신규 취항…중국 우루무치 노선 주 2회 · Air Cargo Week, 중국화물항공, 글래스고발 우루무치행 주 2회 화물편 신규 취항 · Asia Cargo News, 중국동방항공, 상하이-스톡홀름 재개…WFS 지상조업 수주 (검색일: 2026-09-20)