LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · CHINA

중국 권역 물류 시황 분석

보고기간 10/05~10/11

1. 미주 서안 항만 혼잡과 운임 상승 압력

2. 중국-동남아 전자상거래 물류 강화

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W41

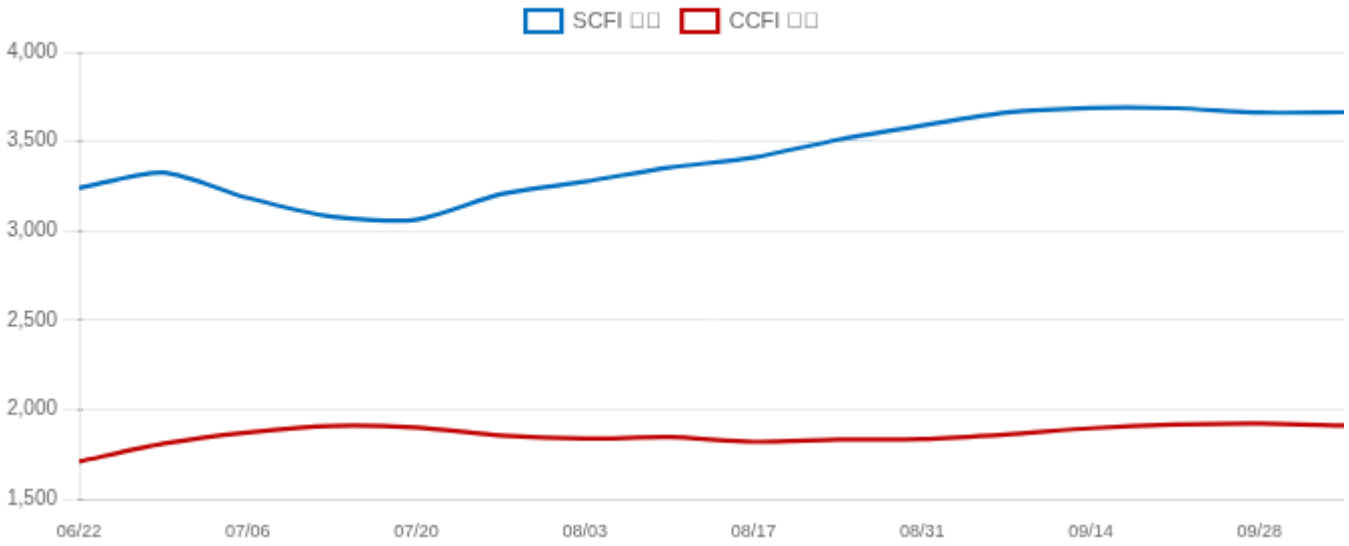
종합

이번 주 중국 권역 물류는 미주 서안 항만 혼잡 지속과 동남아 전자상거래 물류 강화라는 두 축이 두드러짐. 로스앤젤레스항이 역대 최대 물동량을 기록하며 태평양 횡단 운임이 높은 수준을 유지하는 가운데, 중국-말레이시아 간 전자상거래 물동량 급증에 대응해 코스코해운이 전용 피더 서비스를 출시함.

미주 항만 혼잡은 글로벌 공급망 차질로 이어져 중국발 수출 운임 상승 압력을 지속시킬 전망임. 동남아 전자상거래 물류 강화는 역내 소비시장 확대에 따른 중국 기업의 공급망 다변화 및 현지화 전략으로 해석되며, 향후 유사한 전용 물류 네트워크가 확대될 것으로 보임.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 종합	3,664.11 pt	10/05	+0.1%	+0.1%
CCFI 종합	1,912.38 pt	10/05	-0.6%	+2.7%
KCCI 중국	54 $/FEU	10/05	0.0%	-3.6%



자료: freight_indices (Shanghai SCFI · CCFI · KCCI) · 기준 10/05

미주 서안 항만 혼잡과 운임 상승 압력

> **미주 서안 항만 혼잡이 지속되면서 운임 상승 압력이 커지고 있다. 로스앤젤레스항(LA항)은 9월 역대 최대 물동량을 기록했고, 중국 국경절 연휴에도 불구하고 태평양 횡단 운임은 높은 수준을 유지하고 있다.**

LA항의 9월 물동량은 104만2652TEU로 서반구 월간 최대 기록을 경신했다. 수입 적재 컨테이너는 54만TEU로 역대 최고를 기록하며 4개월 연속 사상 최대 물동량을 이어갔다. 이러한 급증은 관세 부과를 앞둔 대형 유통업체들의 조기 선적과 파나마운하 우회 물량 증가에 기인한다. 중국발 비중은 60%에서 40%로 낮아졌지만 동남아시아발 물량이 이를 상쇄했다.

중국 국경절 연휴 기간 동안 공백 항차(blank sailing)가 증가했지만 운임 하락 효과는 제한적이다. 프레이트오스(Freightos)에 따르면 아시아발 미주 서안 현물운임은 40피트 컨테이너(FEU)당 8322달러로 전주 대비 3% 하락에 그쳤고, 미주 동안 운임은 9606달러로 보합세를 보였다. 중국 항만의 기상 악화로 인한 선박 지연이 운임 하락을 억제하고 있다.

항만 혼잡과 운임 상승은 화주들의 물류비 부담을 가중시키고 있다. LA항의 경유 가격 상승은 지역 트럭 운송비 증가로 이어져 내륙 운송 구간에도 영향을 미치고 있다. 아시아발 발주 수요는 아직 견고하여 단기적으로 물동량 강세가 지속될 가능성이 높다. 미중 무역 휴전 종료를 앞두고 추가 조기 선적이 발생할 수 있다.

- LA항 9월 물동량 104만2652TEU로 서반구 월간 최대 기록
- 수입 적재 컨테이너 54만TEU로 4개월 연속 사상 최대 물동량
- 아시아발 미주 서안 현물운임 FEU당 8322달러 (전주 대비 3% 하락, 여전히 높은 수준)
- 중국발 화물 비중 60%→40% 감소, 동남아발 물량 증가로 상쇄
- 관세 인상 전 조기 선적과 파나마 운하 우회 물량 증가가 혼잡 가중

전망

미주 서안 항만 혼잡은 당분간 지속될 것으로 전망된다. 중국 국경절 이후에도 기상 지연으로 인한 공백 항차가 운임을 지지할 가능성이 크다. 미중 무역 휴전 종료 시점이 다가오면서 추가적인 조기 선적 수요가 발생할 수 있어 운임 상승 압력은 계속될 것이다.

시사점

화주 — 관세 인상 전 조기 선적과 항만 혼잡으로 인한 운임 상승에 대비해 물류 일정을 앞당기고 비용 상승 리스크를 관리해야 한다.

포워더 — 선복 확보 경쟁이 심화될 수 있으므로 대체 노선(미주 동안, 파나마 운하 우회 등)을 고려한 다각화 전략이 필요하다.

항만·선사 — LA항은 지속적인 물동량 증가에 대비해 터미널 운영 효율화와 내륙 운송 연계 개선에 투자할 필요가 있다.

참고자료: gCaptain, LA항 9월 물동량 104만TEU...서반구 역대 최고 · Supply Chain Dive, Golden Week slowdown may not be enough to ease Transpacific ocean rates (검색일: 2026-10-11)

중국-동남아 전자상거래 물류 강화

> **중국-말레이시아 간 전자상거래 물동량 급증에 대응해 COSCO Shipping이 전용 피더 서비스(EBS)를 출시함. 이는 동남아 전자상거래 시장 성장에 따른 역내 물류 네트워크 강화 움직임의 일환임.**

COSCO Shipping이 중국 남부(서커우, 난사)와 말레이시아 포트클랑을 연결하는 'Easy Buy Service(EBS)'를 출시함. 1500~1700TEU급 선박 2척을 투입해 14일 주기로 운항하며, 2026년 9월 24일 서커우에서 첫 항차가 시작됨. 기항 순서는 서커우-난사-포트클랑-서커우의 단순 순환 구조로, 짧은 턴어라운드를 통해 전자상거래 화물의 빠른 배송 요구를 충족시키고자 함.

이번 서비스 출시 배경에는 코로나19 이후 동남아시아 전자상거래 시장의 급성장이 있음. 특히 말레이시아는 인구 구조와 디지털 인프라 확충으로 전자상거래 침투율이 가파르게 상승하는 지역으로, 중국발 크로스보더 전자상거래 화물 수요가 크게 증가함. COSCO Shipping은 기존 아시아 역내 네트워크에 전자상거래 특화 노선을 추가해 세분화된 운송 옵션을 제공하고, 중국 남부 화물의 말레이시아 유통 경로 다변화와 운송 시간 단축을 도모함.

EBS 출시로 중국-말레이시아 간 해상 운송에서 경쟁이 심화될 전망임. COSCO Shipping은 역내 피더 서비스 경쟁이 치열해지는 가운데 전자상거래 특화 노선으로 차별화를 시도하고 있으며, 이는 다른 선사들의 유사 서비스 도입을 촉발할 수 있음. 또한 14일 주기의 짧은 운항 간격은 화주들의 재고 관리 효율성을 높이고, 말레이시아 내 전자상거래 상품의 유통 속도를 개선하는 데 기여할 것으로 보임.

이번 서비스는 중국 남부 지역에 집중된 전자상거래 수출 화물을 겨냥하고 있으나, 향후 동남아 다른 국가로의 확장 가능성도 존재함. 중국발 전자상거래 물동량이 당분간 성장세를 이어갈 것으로 예상됨에 따라 유사 노선의 추가 개설 가능성이 점쳐지며, 이는 중국-동남아 간 물류 인프라의 고도화와 전자상거래 생태계의 심화로 이어질 전망임.

- COSCO Shipping, 2026년 9월부터 중국 남부-말레이시아 포트클랑 연결 EBS 서비스 개시
- EBS는 1500~1700TEU급 선박 2척으로 14일 주기 운항, 서커우-난사-포트클랑 순환
- 말레이시아 전자상거래 침투율 상승으로 중국발 크로스보더 화물 운송 수요 증가
- EBS는 짧은 턴어라운드를 통해 전자상거래 화물의 빠른 배송 요구 대응
- 역내 피더 경쟁 심화 속 전자상거래 특화 노선으로 차별화 시도

전망

중국-동남아 간 전자상거래 물동량은 당분간 증가세를 유지할 전망이며, 이에 따라 역내 전용 서비스 확대가 이어질 것으로 보임. COSCO Shipping의 EBS는 중국 남부 화물을 중심으로 운영되지만, 성과에 따라 말레이시아 외 다른 동남아 국가로의 노선 확장 가능성이 있음. 경쟁 선사들도 유사한 전자상거래 특화 서비스를 출시할 가능성이 높아 역내 해운 시장 경쟁이 더욱 심화될 전망임.

시사점

화주 — 중국-말레이시아 간 전자상거래 화물 운송 옵션이 늘어나 운송 시간 단축과 재고 관리 효율성 향상이 기대됨.

포워더 — 전자상거래 특화 노선 등장으로 화주에게 더 다양한 스케줄과 서비스를 제안할 수 있게 되어 영업 경쟁력이 강화될 수 있음.

항만·선사 — 포트클랑 등 동남아 항만은 중국발 전자상거래 화물 유치를 위한 인프라 투자와 서비스 개선이 필요하며, 타 선사는 경쟁력 있는 대체 노선 마련이 요구됨.

참고자료: Linerlytica, COSCO, 말레이시아 겨냥 EBS 출시…전자상거래 화물 공략 (검색일: 2026-10-11)