LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · CHINA

중국 권역 물류 시황 분석

보고기간 10/12~10/18

1. 글로벌 그린 해운 회랑 구축 및 항만 협력 강화

2. 대형 광탄선(VLOC) 투입 확대와 중국-서아프리카 광석 물류 경로 재편

3. 중앙아시아 철도 인프라 투자와 유라시아 대륙 철도 화물 운송 역량 확대

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W42

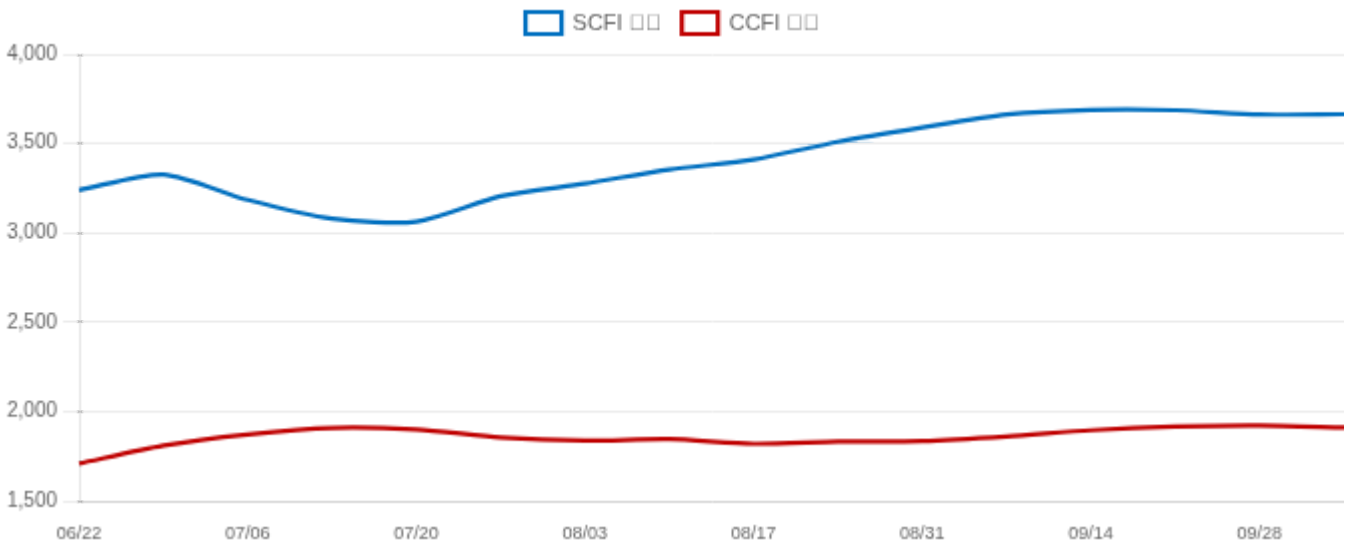
종합

이번 주 중국 권역 핵심 흐름은 중국이 글로벌 물류·운송 네트워크에서 탈탄소화와 공급망 재편을 동시에 추진하며 영향력을 확대하고 있다는 점이다. 옌톈항과 펠릭스토우항의 그린 해운 회랑 협력은 항만 간 탈탄소화 협력의 신호탄이며, 대형 광탄선(VLOC) 투입 확대는 중국-서아프리카 간 원자재 물류 경로를 재편하고 있다. 또한 중앙아시아 철도 인프라 투자는 유라시아 대륙의 철도 화물 운송 역량을 강화하는 움직임으로 해석된다.

이러한 움직임은 중국이 해운·철도 등 다양한 운송 수단에서 친환경·고효율 물류 체계를 구축하고, 자원 확보와 교역 경로 다변화를 추진하는 전략으로 평가된다. 특히 그린 해운 회랑은 글로벌 해운 탈탄소화 규제에 선제 대응하는 한편, 유럽과의 협력 채널을 강화하는 의미를 지닌다. 서아프리카 및 중앙아시아 지역과의 물류 연계 강화는 중국의 공급망 안정성 제고와 경제적 영향력 확대에 기여할 것으로 전망된다.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
SCFI 종합	3,664 pt	10/05	+0.1%	+0.1%
CCFI 종합	1,912.38 pt	10/05	-0.6%	+2.7%
KCCI 중국	55 $/FEU	10/12	+1.9%	-1.8%



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

글로벌 그린 해운 회랑 구축 및 항만 협력 강화

> **중국 옌톈항과 영국 펠릭스토우항이 아시아-유럽 간 그린 해운 회랑 구축을 위한 협력 이니셔티브에 서명함으로써 글로벌 해운 탈탄소화를 위한 항만 간 협력이 본격화되고 있음.**

2026년 9월 23일, 허치슨 포츠 옌톈(YANTIAN)과 펠릭스토우항(PFL)은 심천에서 '심천항 국제 그린 해운 회랑 협력 이니셔티브'에 서명함. 이는 중국 심천항의 그린 해운 협력 네트워크가 유럽 주요 허브항으로 확대된 첫 사례로, 아시아-유럽 교역로 양단의 대형 컨테이너 허브항 간 협력이 본격화됨을 의미함.

이번 협력은 전일(9월 22일) 베이징에서 개최된 '글로벌 지속가능 교통 포럼 2026'에서 출범한 '국제 그린 해운 회랑 연합(International Green Shipping Corridor Alliance)'의 후속 조치로 이루어짐. 해당 연합에는 옌톈항을 포함해 12개국 45개 기관이 창립 회원으로 참여함. 옌톈항은 연합 출범 다음 날인 23일에 구체적인 협정을 체결함으로써 국제 그린 해운 협력을 가속화함.

양 항만은 이번 이니셔티브를 통해 친환경·저탄소 개발, 청정 에너지, 저탄소 기술, 스마트 항만 개발, 지속가능한 공급망 등 분야에서 협력을 심화할 계획임. 목표는 광범위한 국제 협력의 참고가 될 수 있는 그린 해운 회랑을 개발하는 것임. 이는 양 항만이 단순한 인프라 연결을 넘어 운영·기술·에너지 전반에 걸친 통합적 접근을 시도한다는 점에서 주목됨.

이번 협력은 글로벌 해운업의 저탄소 전환을 위한 항만 간 협력이 지역적 차원을 넘어 대륙 간 차원으로 확대되고 있음을 보여줌. 특히 아시아-유럽 노선은 세계 컨테이너 물동량의 약 30%를 차지하는 핵심 교역로로, 이 구간의 그린 해운 회랑 구축은 향후 다른 노선으로의 확산을 견인할 가능성이 큼.

- 2026년 9월 23일, 중국 옌톈항과 영국 펠릭스토우항이 심천에서 그린 해운 회랑 협력 이니셔티브에 서명함.
- 서명 전날 베이징에서 '국제 그린 해운 회랑 연합'이 출범했으며, 옌톈항을 포함해 12개국 45개 기관이 참여함.
- 양 항만은 친환경·저탄소 개발, 청정 에너지, 저탄소 기술, 스마트 항만, 지속가능한 공급망 분야에서 협력할 예정임.
- 아시아-유럽 노선은 글로벌 컨테이너 물동량의 약 30%를 차지하는 핵심 교역로임.
- 옌톈항-펠릭스토우항 그린 회랑은 아시아-유럽 간 최초의 주요 허브항 간 그린 해운 회랑 협력 사례임.

전망

옌톈항-펠릭스토우항 간 그린 해운 회랑 협력은 아시아-유럽 노선의 탈탄소화를 가속화하고, 양 항만의 경쟁력을 강화할 것으로 전망됨. 또한 국제 그린 해운 회랑 연합을 중심으로 비슷한 협력이 확산되면서 글로벌 해운업의 친환경 전환이 보다 체계화될 가능성이 높음. 다만 실제 효과를 거두기 위해서는 연료 공급 인프라, 공통 기준 마련 등 세부 이행 과제가 해결되어야 할 것임.

시사점

선사 — 그린 해운 회랑 구축은 선사들에게 대체 연료 공급망과 규제 정합성을 제공하지만, 초기 투자 부담과 운항 일정 조정이 요구됨.

항만 — 항만은 친환경 인프라 확충과 스마트 기술 도입을 통해 그린 허브로서의 지위를 선점하고, 물동량 유치 경쟁에서 우위를 확보할 수 있음.

화주 — 화주는 공급망 탄소 배출량 산정이 용이해지고 저탄소 운송 옵션에 대한 접근성이 개선될 것으로 기대됨.

참고자료: PortSEurope, Yantian and Port of Felixstowe sign green shipping corridor initiative, following the launch of the international greenshipping corridor alliance in Beijing (검색일: 2026-10-18)

대형 광탄선(VLOC) 투입 확대와 중국-서아프리카 광석 물류 경로 재편

> **중국의 대형 광탄선(VLOC) 투입 확대와 중국-서아프리카 광석 물류 경로 재편이 맞물리며 서아프리카발 중국행 건화물 장거리 수송 수요가 급증함.**

서아프리카발 건화물 수출이 급증함. 2025년 1~8월 서아프리카 5개국 주요 화물 수출량은 1억 6,010만 톤으로 전년 동기 대비 25% 증가함. 라이베리아 철광석 수출은 약 1,010만 톤으로 거의 두 배로 늘어남. 2025년 전체로는 2억 2,800만 톤, 2030년에는 3억 300만 톤에 달해 2025년 대비 50% 증가할 전망임.

기니 시만두 철광석 프로젝트가 성장을 주도함. 기니 철광석 수출은 2027년 4,500만 톤, 2030년 1억 1,200만 톤으로 증가할 전망임. 반면 보크사이트 수출은 기니의 알루미나 국내 가공 추진으로 2025년 약 1억 9,400만 톤 정점에서 2030년 1억 5,300만 톤으로 감소할 것임. 화물 구성 변화가 선박 수요에 영향을 미칠 것임.

중국행 장거리 수송이 선복 수요를 증폭시킴. 서아프리카-중국 항로는 거리가 멀어 VLOC와 같은 대형 선박 투입이 유리하며, 2030년까지 케이프사이즈 환산 120척에 해당하는 선복이 추가로 필요할 전망임. 중국의 VLOC 선대 확장은 이러한 수요 증가에 대응하기 위한 전략으로 볼 수 있음.

화물 구성 변화는 선박 유형별 수급에 차별적 영향을 미침. 철광석 증가는 VLOC에 유리하지만, 보크사이트 감소는 파나막스급 수요 감소로 이어질 수 있음. 선사들은 선대 배치를 조정해야 하는 상황임.

- 서아프리카 5개국 주요 화물 수출량 2025년 1~8월 1억 6,010만 톤, 전년 동기 대비 25% 증가
- 라이베리아 철광석 수출 약 1,010만 톤으로 전년 대비 약 2배 증가
- 기니 철광석 수출 2027년 4,500만 톤, 2030년 1억 1,200만 톤 전망
- 보크사이트 수출 2025년 약 1억 9,400만 톤에서 2030년 1억 5,300만 톤으로 감소 전망
- 2030년까지 케이프사이즈 환산 120척 추가 선복 수요 발생 전망

전망

중국의 VLOC 투입 확대는 서아프리카 철광석 수출 증가와 맞물려 대형 선박 수요를 지속적으로 견인할 전망임. 기니 시만두 프로젝트가 예정대로 진행될 경우 2030년까지 대형 건화물선 시장은 구조적 호황을 누릴 것임. 다만 보크사이트 물동량 감소는 중소형 선박 시장에 부정적 영향을 미칠 수 있음.

시사점

선사 — VLOC 등 대형 선박 확보와 서아프리카-중국 항로 서비스 강화로 수익성을 제고할 필요가 있음.

화주 — 철광석 장기 운송 계약 체결 시 VLOC 선복 확보 여부가 중요한 협상 요소로 작용할 것임.

포워더 — 화물 구성 변화에 따라 보크사이트 물량 감소에 대비한 서비스 포트폴리오 조정이 필요함.

참고자료: Splash247, West Africa's ore boom meets China's growing VLOC armada (검색일: 2026-10-18)

중앙아시아 철도 인프라 투자와 유라시아 대륙 철도 화물 운송 역량 확대

> **카자흐스탄이 중국-유럽 철도 화물 운송의 핵심 경유지로 부상하면서 대규모 인프라 투자를 통해 유라시아 대륙 철도 운송 역량을 확대하고 있음.**

카자흐스탄 국영철도 KTZ는 2030년까지 철도 네트워크 현대화에 100억 달러를 투자할 계획이며, 현재까지 절반가량을 집행함. 올해에만 900km의 신규 철도를 건설 중이며, 특히 아야고즈-바흐티 구간(300km)이 완공되면 중국과의 세 번째 철도 통로가 개통됨.

이러한 투자는 중국 화주들의 해상 운송 대체 수요 증가에 대응하기 위한 것임. 해상 운송 대비 운송 기간 예측이 쉽고 신뢰도가 높은 육로 노선에 대한 수요가 커지면서, 전통적 운송 회랑의 불안정성이 화물 흐름을 재편하는 요인으로 작용함.

인프라 확장으로 카자흐스탄-중국 구간의 연간 화물 처리 능력은 현재 5500만 톤에서 1억 톤으로 증가할 전망임. 또한 카스피해를 경유하는 중간회랑의 역할이 확대되어 올해 1분기 173편이었던 컨테이너 열차 운행 횟수를 연말까지 600편으로 늘리고, 이듬해에는 약 3분의 2가량 추가 증편할 계획임.

KTZ는 증가하는 물동량에 대응하기 위해 수백 대의 기관차, 카스피해 운항용 화물선 6척, 화물 항공기 1대를 도입하고 중국과 유럽 내 항만 물류 시설도 확충함. 이는 카자흐스탄이 유라시아 물류 허브로 자리매김하고 글로벌 공급망의 다변화를 이끌 것이라는 전망을 낳음.

- KTZ, 2030년까지 철도 현대화에 100억 달러 투자 계획, 현재 절반 집행
- 올해 900km 신규 철도 건설 중, 아야고즈-바흐티 300km 구간 완공 시 중국과 제3 철도 통로 개통
- 카자흐-중국 연간 화물 처리 능력, 5500만 톤에서 1억 톤으로 증가 전망
- 중간회랑 컨테이너 열차, 1분기 173편 → 연말 600편 목표, 이듬해 3분의 2 추가 증편
- 기관차 수백 대, 카스피해 화물선 6척, 화물 항공기 1대 도입 예정

전망

카자흐스탄의 철도 인프라 투자가 완료되면 중국-유럽 화물 운송의 신뢰성과 효율성이 크게 향상될 것으로 보임. 이에 따라 해상 운송에서 철도 운송으로의 전환이 가속화되고, 카자흐스탄은 유라시아 대륙의 핵심 물류 허브로 부상할 전망임.

시사점

화주 — 해상 운송의 불확실성에 대비해 중국-유럽 간 철도 운송 옵션을 적극적으로 검토할 필요가 있음.

포워더 — 중간회랑을 활용한 복합 운송 상품을 개발하고, 카자흐스탄 내 철도 네트워크 확장에 따른 새로운 경로를 모색해야 함.

항만·선사 — 철도 운송 증가에 따른 해상 물동량 변화에 대비하고, 카스피해 해상 구간과의 연계성을 강화하는 전략이 필요함.

참고자료: CFTS, 카자흐 철도, 중국-유럽 화물 유치 위해 100억달러 투자 (검색일: 2026-10-18)