

LOGISIGHT

WEEKLY INTELLIGENCE

WEEKLY REGIONAL ANALYSIS · AFRICA

아프리카 권역 물류 현황 분석

보고기간 09/07~09/13

1. 수에즈 운하 복귀와 아시아 항만 혼잡에 따른 운임 및 물동량 변화
2. 에티오피아항공의 화물기 도입을 통한 아프리카 항공화물 역량 확대

LOGISIGHT 인텔리전스팀

2026-W37

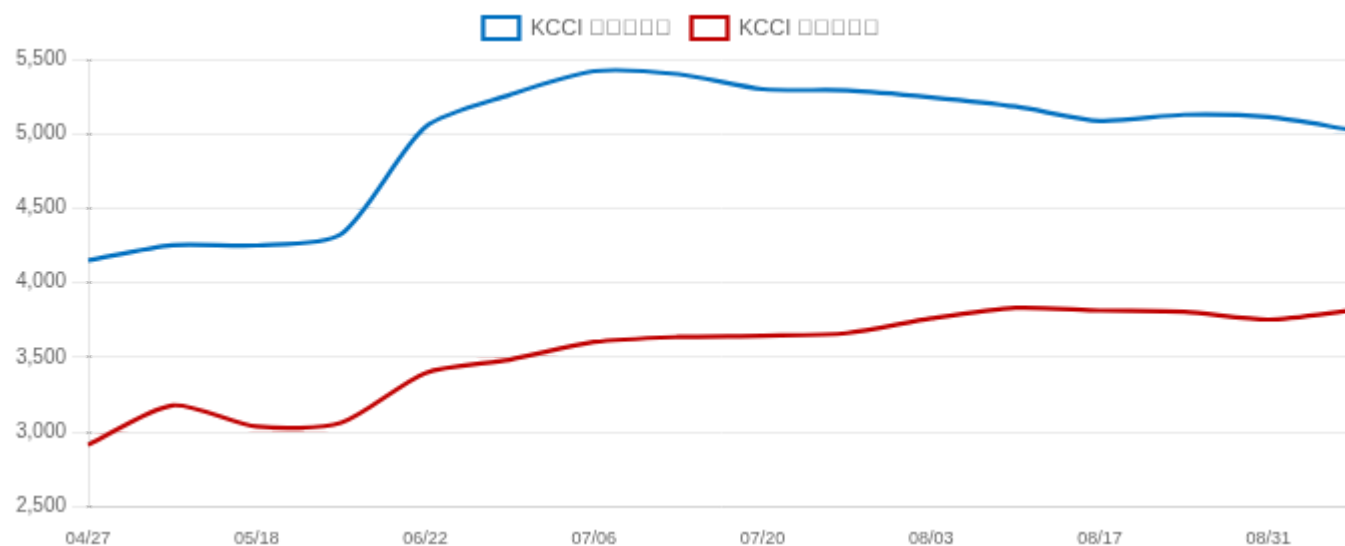
종합

이번 주 아프리카 권역에서는 수에즈 운하 경유 재개와 아시아 항만 혼잡이 맞물리며 운임과 물동량 흐름이 변곡점을 맞이함. 아시아발 유럽행 운임은 하락세로 전환되었고, 성수기 물동량이 여러 항로로 분산되며 선박 재배치가 일어나는 복합적 양상이 나타남.

이는 글로벌 해운 공급망의 유연성이 회복되고 있음을 시사하며, 아프리카를 경유하는 항로의 전략적 가치가 재조정될 가능성을 높임. 또한 에티오피아항공의 화물기 도입 추진은 아프리카 항공화물 허브 경쟁에서 걸프 항공사에 대응하려는 역내 움직임으로, 향후 노선 및 물류 네트워크 재편으로 이어질 전망됨.

운임 지표

지수 · 항로	최신값	기준(월/일)	WoW	MoM
KCCI 서아프리카	5,024 \$/FEU	09/07	-1.7%	-3.0%
KCCI 남아프리카	3,816 \$/FEU	09/07	+1.7%	-0.4%



자료: freight_indices (KCCI) · 기준 09/07

수에즈 운하 복귀와 아시아 항만 혼잡에 따른 운임 및 물동량 변화

아시아 항만 혼잡이 심화되면서 선사들이 수에즈 운하 경유를 부분 재개하여 아시아발 유럽행 운임이 하락세로 전환됨. 성수기 물동량이 여러 항로로 분산되고 선박 재배치가 일어나는 복합적 양상이 나타남.

아시아 항만 혼잡이 430만TEU로 팬데믹 정점을 넘어서면서 선사들은 수에즈 운하 경유 서비스를 선택적으로 재개함. MSC, Maersk, 하파크로이트 등 주요 선사가 수에즈 복귀를 선언했고, 이는 유럽행 운임 하락으로 이어짐. 드류리 기준 상하이발 제노바행 운임은 40피트당 4368달러로 전주 대비 10% 하락했고, 로테르담행은 4092달러로 5% 내림.

운임 하락의 원인은 수에즈 운하 복귀로 인한 유효 선박량 증가와 아시아 항만 혼잡이 맞물린 결과임. 희망봉 우회로 약 170만~240만TEU의 선박이 묶여 있었지만, 수에즈 복귀로 일부 해소되며 공급이 늘어남. 동시에 혼잡으로 인해 화물 지연이 발생하지만, 선사들은 기다리는 비용이 움직이는 위험보다 커졌다고 판단해 노선 변경을 단행함.

영향은 지역적으로 상이함. 이탈리아 서부 리구리아 항만의 상반기 물동량은 전년 동기 대비 2.7% 감소한 반면, 조이아 타우로는 2025년 450만TEU로 14% 증가했으나 탕헤르메드(1110만TEU)에는 크게 못 미침. 또한 선사들은 오션얼라이언스의 태평양 노선 개편, COSCO와 OOCL의 중국발 제다 직항 신설 등 항로별 선박을 재배치하여 혼잡을 분산시키고 있음.

- 아시아 항만 혼잡 규모 430만TEU, 팬데믹 정점 400만TEU 초과
- 상하이발 제노바행 운임 40피트당 4368달러로 전주 대비 10% 하락, 로테르담행 4092달러로 5% 하락
- 희망봉 우회로 약 170만~240만TEU 선박 묶임 (전 세계 선박량의 5~7%)
- MSC, Maersk, 하파크로이트가 수에즈 운하 경유 서비스 부분 재개
- 조이아 타우로 2025년 물동량 450만TEU로 전년 대비 14% 증가, 탕헤르메드 1110만TEU

전망

수에즈 운하 복귀가 점진적으로 확대됨에 따라 아시아발 유럽행 유효 선박량이 증가하여 운임 하방 압력이 지속될 전망이다. 다만 급격한 급락보다는 완만한 조정 국면을 거칠 것으로 관측됨. 성수기 수요와 항만 혼잡 상황이 변수로 작용하며 항로별 물동량 재편이 가속화될 것임.

시사점

화주 — 운임 하락세로 인해 협상력이 다소 개선될 수 있으나, 혼잡에 따른 일정 지연 가능성을 고려하여 완충 재고 전략을 수립해야 함.

포워더 — 노선 변경과 선박 재배치가 빈번해짐에 따라 대체 경로와 파트너십을 다각화하고 실시간 정보 수집을 강화해야 함.

선사 — 수에즈 복귀 리스크와 아시아 혼잡 비용을 저울질하며 유연한 선박 배분과 운임 전략이 필요함.

항만 — 환적항과 배후 항만 간 물동량 격차가 커지므로, 경쟁력 제고를 위한 운영 효율화와 인프라 투자가 요구됨.

에티오피아항공의 화물기 도입을 통한 아프리카 항공화물 역량 확대

에티오피아항공이 걸프 항공사에 대응할 아프리카 허브 구축을 위해 보잉 화물기 최대 10대 도입을 추진함. 이는 아프리카 항공화물 역량 확대와 노선 경쟁 구도 변화를 예고함.

에티오피아항공이 보잉 777F 2대와 차세대 777-8F를 포함한 장거리 화물기 최대 10대 구매를 위한 막바지 협상 중임. 이는 아프리카 최대 항공사인 에티오피아항공이 걸프 항공사에 대응할 아프리카 허브 구축 전략의 일환으로 분석됨. 현재 보잉 777F는 국제 배출가스 규제에 2027년 말 생산 중단이 예정되어 있어 계약 구조와 인도 일정에 변수가 존재함.

대규모 화물기 도입 추진의 배경은 아프리카 항공화물 시장의 성장 잠재력과 경쟁 심화에 있음. 에티오피아항공은 아디스아바바를 허브로 아프리카와 중동, 아시아, 유럽을 연결하는 네트워크를 확장하고 있음. 특히 걸프 항공사들이 아프리카 화물 시장에서 점유율을 높이는 상황에서 자체 화물기 확보를 통해 경쟁력을 강화하려는 의도로 보임.

이번 화물기 도입이 성사되면 에티오피아항공의 화물 수송 능력이 크게 향상되어 아프리카발 항공화물 노선의 공급이 확대될 전망이다. 이는 화주에게 더 많은 운송 옵션과 경쟁력 있는 운임을 제공할 수 있으나, 보잉의 생산 차질과 FAA 면제 여부가 최종 도입 시기를 지연시킬 위험이 있음. 또한 신형 777-8F의 인증 지연이 장기화될 경우 기존 777F 추가 확보가 불가피할 수 있음.

아프리카 항공화물 시장의 역학 변화가 예상됨. 에티오피아항공의 화물기 증편은 아프리카 내 다른 항공사와 걸프 항공사 간 경쟁을 촉발하고, 항공화물 운임과 서비스 품질에 영향을 미칠 수 있음. 동시에 아프리카 항공화물 인프라에 대한 투자 확대를 유도할 가능성이 있음.

- 에티오피아항공, 보잉 777F 2대와 777-8F 포함 최대 10대 화물기 도입 협상 중
- 보잉 777F는 2027년 말 생산 중단 예정으로 FAA 면제가 인도 일정에 핵심 변수
- 에티오피아항공은 걸프 항공사에 대응할 아프리카 허브 구축을 목표로 함
- 보잉은 현재 월 2대 수준으로 777F 생산 중이며, 400대 이상 판매된 인기 기종
- 이번 도입은 아프리카발 화물 노선 경쟁 구도에 변화를 가져올 전망

전망

에티오피아항공의 화물기 도입은 보잉의 면제 승인 여부에 따라 최종 계약과 인도 일정이 결정될 전망이다. 성사될 경우 아프리카 항공화물 시장에서 에티오피아항공의 입지가 강화되고, 걸프 항공사와의 경쟁이 심화될 것임. 장기적으로 아프리카 항공화물 네트워크가 확충되어 물류 효율성이 개선될 것으로 기대됨.

시사점

화주 — 에티오피아항공의 화물기 증편으로 아프리카발 항공화물 운송 옵션이 늘어나 운임 협상력이 제고됨.

포워더 — 아프리카 노선의 항공화물 공급 확대에 따라 새로운 화물 스케줄과 서비스 상품을 개발할 필요가 있음.

항만·선사 — 항공화물 증대가 해상-항공 복합운송 수요에 영향을 줄 수 있으므로 연계 물류 전략 검토가 필요함.