

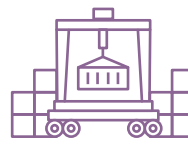
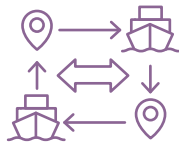
2026년 | 1분기



세계 컨테이너 항만 서비스 지표



GLOBAL CONTAINER PORT SERVICE INDICATORS



선석 생산성 — 03

순선석 생산성 — 09

평균 하역량 — 11

평균 선형 — 13

평균 대기시간 — 15

평균 재항시간 — 17

항만 서비스 지표는 전 세계 컨테이너 항만의 경쟁력을 비교할 수 있는 대표 지표를 분석하여 연간 5회 (분기별 4회, 연간 1회) 이메일로 배포하고 있으며 한국해양수산개발원 홈페이지(www.kmi.re.kr)에서도 확인하실 수 있습니다.
이메일 수신을 원하시는 분은 전화(051-797-4657) 또는 이메일(pdac@kmi.re.kr)로 연락주시기 바랍니다.

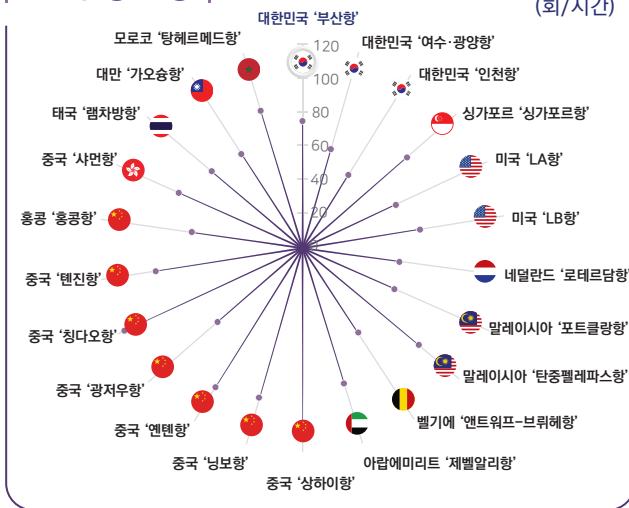


한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

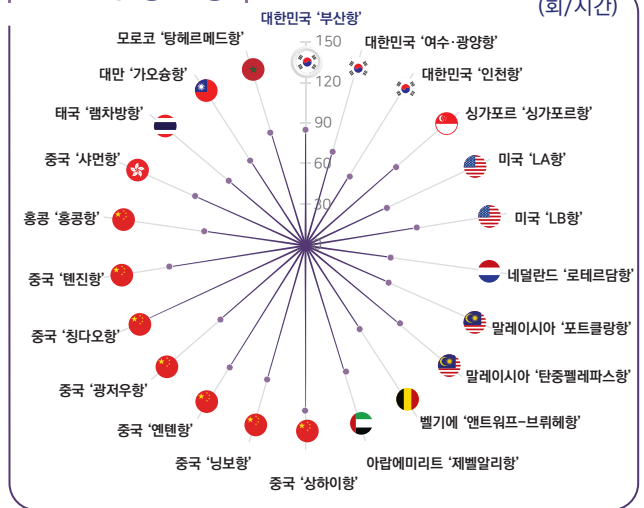
주요 항만 결과 요약

(전체 선형 기준)

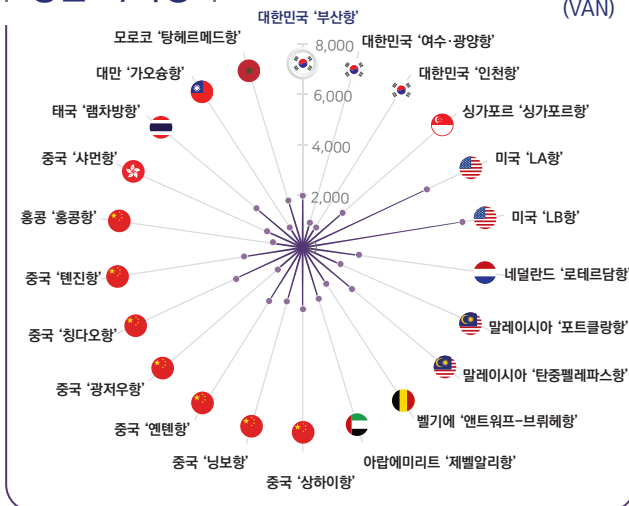
선석 생산성



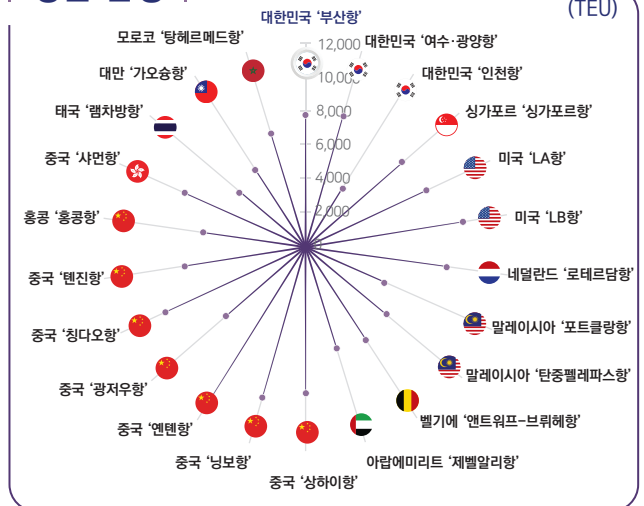
순선석 생산성



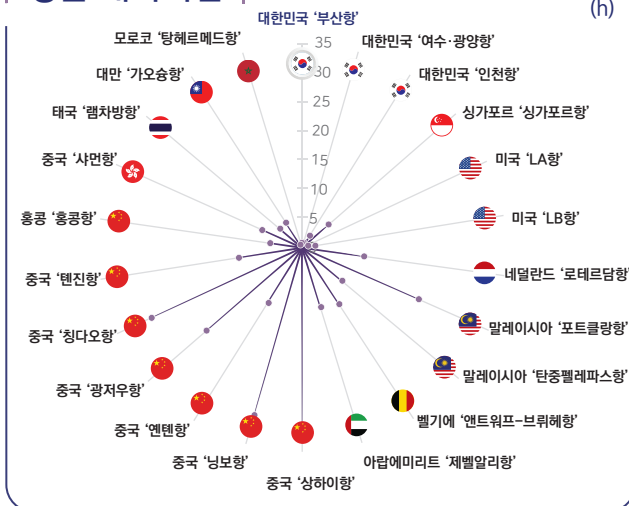
평균 하역량



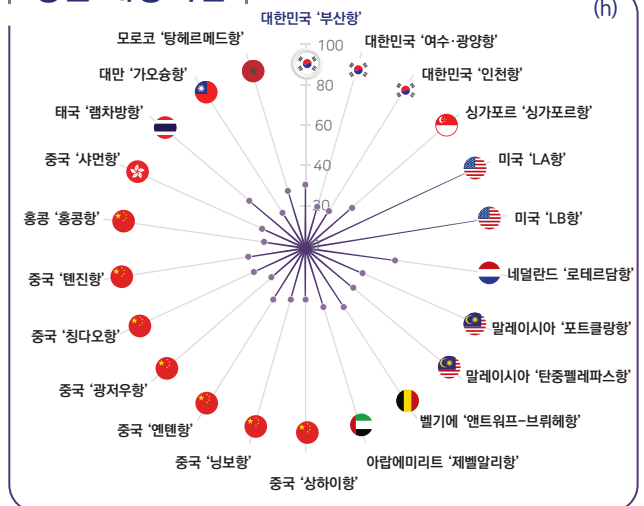
평균 선형



평균 대기시간



평균 재항시간



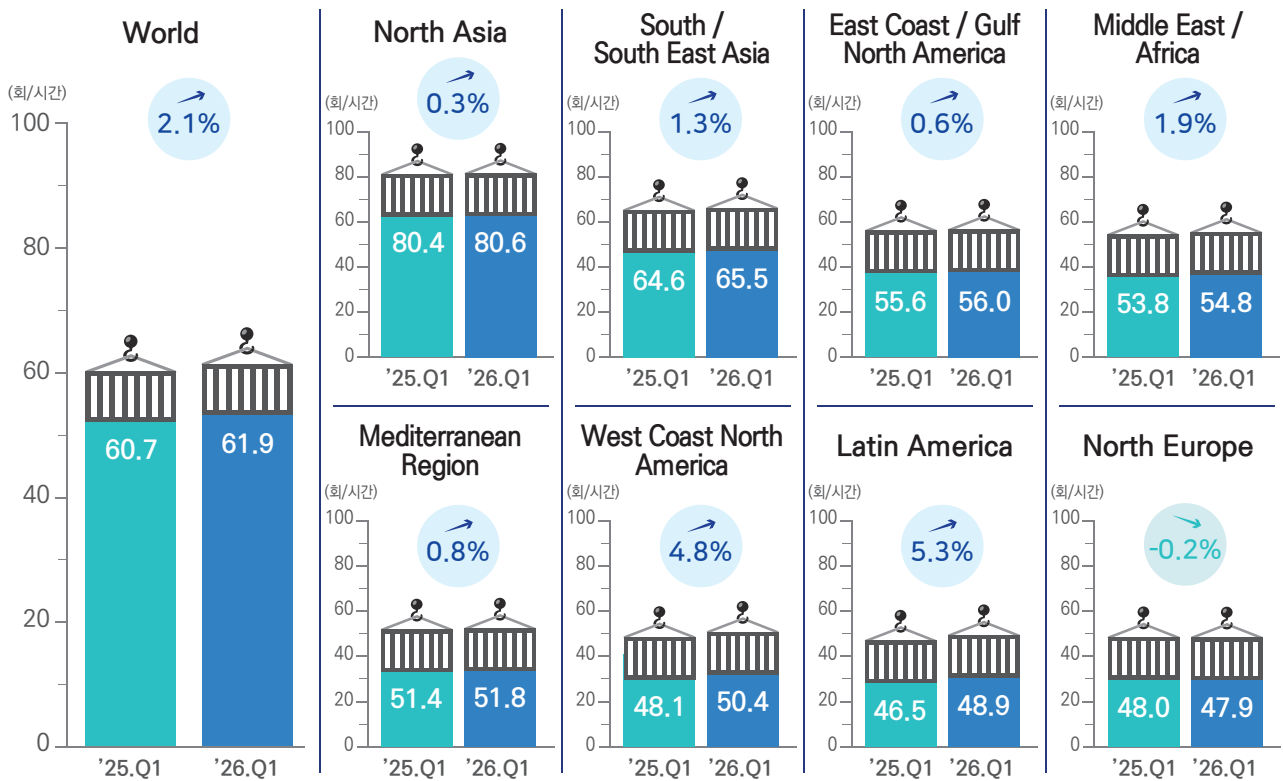
* 주 : 국내 주요 컨테이너 처리항만 및 2023년 기준 컨테이너 상위 20위 항만 대상

선석 생산성

Berth Moves Per Hours

지역별 (전체 선형)

- ✓ 2026년 1분기 전체 선형의 전 세계 선석생산성은 61.9회/hr로 전년 동기 대비 2.1%, 전 분기 대비 1.2% 증가함
- ✓ 북유럽 지역의 선석생산성은 전년 동기 대비 소폭 감소한 반면, 그 외 지역에서는 모두 증가세를 기록함



순위	지역	선석 생산성(회/시간)					전년 동기 대비	순위				
		'25.Q1	'25.Q2	'25.Q3	'25.Q4	'26.Q1		'25.Q1	'25.Q2	'25.Q3	'25.Q4	'26.Q1
1	North Asia	80.4	83.1	81.9	82.0	80.6	↑ 0.3%	1	1	1	1	1
2	South/South East Asia	64.6	63.4	63.9	64.8	65.5	↑ 1.3%	2	2	2	2	2
3	East Coast/Gulf North America	55.6	54.4	55.1	54.8	56.0	↑ 0.6%	3	3	4	4	3
4	Middle East/Africa	53.8	53.7	55.6	57.2	54.8	↑ 1.9%	4	4	3	3	4
5	Mediterranean Region	51.4	51.0	49.1	49.4	51.8	↑ 0.8%	5	5	7	5	5
6	West Coast North America	48.1	50.2	49.3	44.1	50.4	↑ 4.8%	6	6	6	8	6
7	Latin America	46.5	47.5	47.7	46.7	48.9	↑ 5.3%	8	8	8	7	7
8	North Europe	48.0	48.4	49.8	49.1	47.9	↓ 0.2%	7	7	5	6	8
	World	60.7	61.2	61.0	61.2	61.9	↑ 2.1%	-	-	-	-	-

· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석

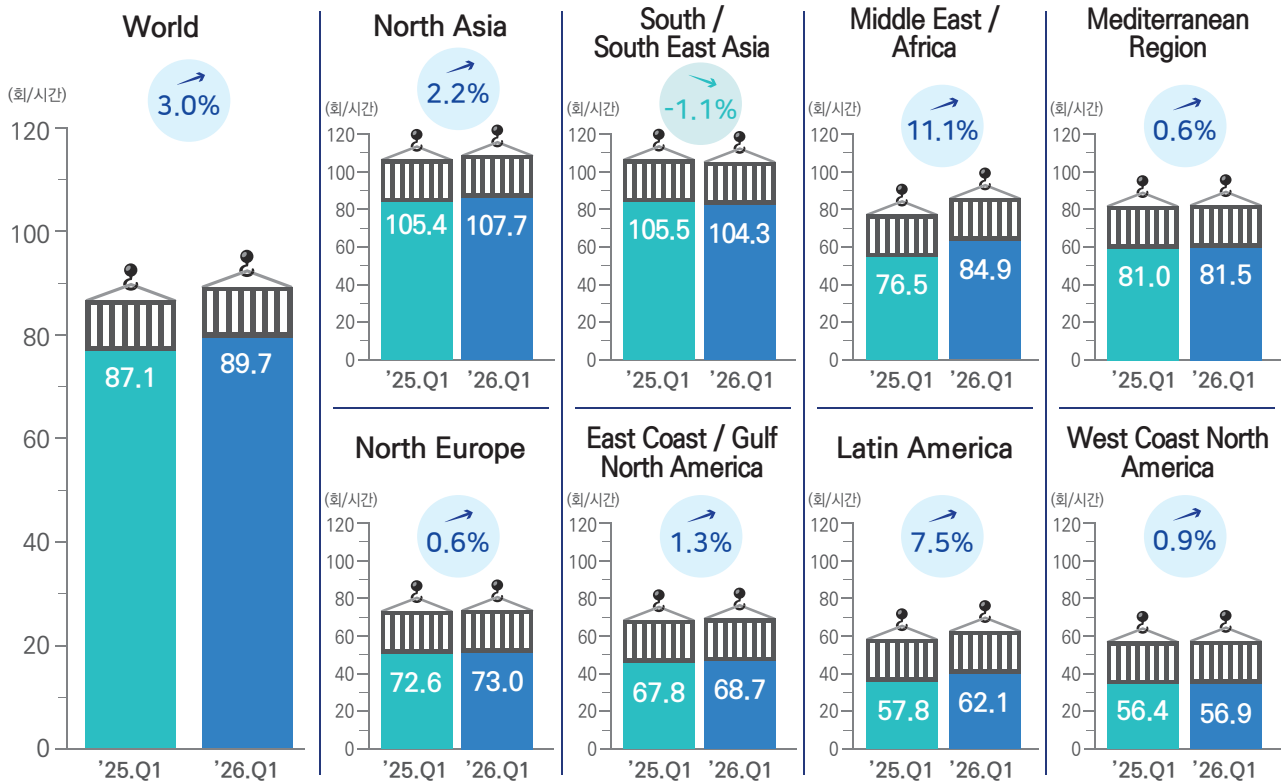
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

선석 생산성

Berth Moves Per Hours

지역별 (8,000TEU 이상)

- ✓ 8,000TEU 이상 선형의 전 세계 선석생산성은 89.7회/hr로 전년 동기 대비 3.0% , 전 분기 대비 1.9% 증가함
- ✓ 남아시아·동남아시아 지역의 선석생산성은 전년 동기 대비 소폭 감소한 반면, 그 외 지역에서는 모두 증가세를 기록하였으며, 특히 중동·아프리카 지역은 두 자릿수 증가함



순위	지역	선석 생산성(회/시간)					전년 동기 대비	순위				
		'25.Q1	'25.Q2	'25.Q3	'25.Q4	'26.Q1		'25.Q1	'25.Q2	'25.Q3	'25.Q4	'26.Q1
1	North Asia	105.4	108.7	107.4	107.7	107.7	↑2.2%	2	1	1	1	1
2	South/South East Asia	105.5	103.5	103.5	104.3	104.3	↓1.1%	1	2	2	2	2
3	Middle East/Africa	76.5	79.8	81.4	84.7	84.9	↓11.1%	4	4	3	3	3
4	Mediterranean Region	81.0	81.7	79.5	79.4	81.5	↑0.6%	3	3	4	4	4
5	North Europe	72.6	73.9	74.3	72.4	73.0	↑0.6%	5	5	5	5	5
6	East Coast/Gulf North America	67.8	66.6	65.9	65.3	68.7	↑1.3%	6	6	6	6	6
7	Latin America	57.8	59.0	58.6	55.7	62.1	↑7.5%	7	7	8	7	7
8	West Coast North America	56.4	57.4	61.2	53.5	56.9	↑0.9%	8	8	7	8	8
	World	87.1	88.7	88.2	88.0	89.7	↑3.0%	-	-	-	-	-

· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

선석 생산성

Berth Moves Per Hours

국가별 (전체 선형)

- ✓ 2026년 1분기 전체 선형의 국가별 선석생산성 상위 20위 중 대한민국은 전년 동기 대비 1.2% 감소한 71.3회/hr를 기록하면서 11위를 기록함
- ✓ 상위 20개 국가 중 8개 국가는 전년 동기 대비 감소세를 기록하였으며 12개 국가는 증가세를 기록함
- ✓ 특히 아랍에미리트는 두 자릿수 감소세를 기록하였으며, 요르단, 콜롬비아, 페루, 사우디아라비아는 두 자릿수 증가세를 기록함

1위 오만	'25.Q1 115.8 '26.Q1 111.6 -3.6%	11위 대한민국	'25.Q1 72.2 '26.Q1 71.3 -1.2%
2위 중국	'25.Q1 91.5 '26.Q1 92.7 1.4%	12위 요르단	'25.Q1 53.1 '26.Q1 70.9 33.6%
3위 카타르	'25.Q1 89.7 '26.Q1 90.7 1.1%	13위 스리랑카	'25.Q1 61.5 '26.Q1 67.5 9.7%
4위 사우디아라비아	'25.Q1 77.2 '26.Q1 87.1 12.9%	14위 바레인	'25.Q1 69.6 '26.Q1 67.5 -3.0%
5위 싱가포르	'25.Q1 80.0 '26.Q1 81.2 1.5%	15위 홍콩	'25.Q1 68.1 '26.Q1 65.2 -4.2%
6위 인도	'25.Q1 75.4 '26.Q1 80.0 6.2%	16위 코스타리카	'25.Q1 62.8 '26.Q1 64.6 2.9%
7위 모로코	'25.Q1 86.1 '26.Q1 77.8 -9.6%	17위 태국	'25.Q1 62.9 '26.Q1 64.4 2.4%
8위 베트남	'25.Q1 77.3 '26.Q1 76.4 -1.1%	18위 이집트	'25.Q1 62.6 '26.Q1 63.6 1.6%
9위 아랍에미리트	'25.Q1 84.8 '26.Q1 76.0 -10.4%	19위 페루	'25.Q1 54.8 '26.Q1 63.6 16.0%
10위 말레이시아	'25.Q1 76.6 '26.Q1 75.1 -2.0%	20위 콜롬비아	'25.Q1 53.4 '26.Q1 62.8 17.5%

· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

선석 생산성

Berth Moves Per Hours

국가별 (8,000TEU 이상)

- ✓ 8,000TEU 이상 선형의 경우 대한민국은 전년 동기 대비 0.9% 감소한 84.9회/hr를 기록하면서 17위를 기록함
- ✓ 상위 20개 국가 중 7개 국가는 전년 동기 대비 감소세를 기록하였으며 12개 국가는 증가세를 기록함
- ✓ 특히 콜롬비아와 사우디아라비아가 전년 동기 대비 각각 21.8%, 13.3%로 두 자릿수 증가하였으며, 폴란드와 모로코는 각각 20.3%, 11.6% 감소함

1위 오만	'25.Q1 132.7 '26.Q1 131.0 -1.3%
2위 말레이시아	'25.Q1 134.1 '26.Q1 124.4 -7.2%
3위 중국	'25.Q1 116.5 '26.Q1 119.4 2.5%
4위 모로코	'25.Q1 130.2 '26.Q1 115.0 -11.6%
5위 싱가포르	'25.Q1 113.6 '26.Q1 110.8 -2.4%
6위 베트남	'25.Q1 121.2 '26.Q1 110.3 -9.0%
7위 아랍에미리트	'25.Q1 102.3 '26.Q1 103.7 1.3%
8위 인도	'25.Q1 93.0 '26.Q1 100.4 8.0%
9위 카타르	'25.Q1 95.4 '26.Q1 98.9 3.7%
10위 덴마크	'25.Q1 94.7 '26.Q1 96.4 1.8%
11위 사우디아라비아	'25.Q1 81.5 '26.Q1 92.4 13.3%
12위 네덜란드	'25.Q1 88.9 '26.Q1 90.2 1.6%
13위 지부티	'25.Q1 - '26.Q1 88.8 -
14위 태국	'25.Q1 81.0 '26.Q1 88.2 8.8%
15위 이집트	'25.Q1 79.9 '26.Q1 86.0 7.6%
16위 홍콩	'25.Q1 84.6 '26.Q1 85.2 0.7%
17위 대한민국	'25.Q1 85.7 '26.Q1 84.9 -0.9%
18위 폴란드	'25.Q1 106.4 '26.Q1 84.8 -20.3%
19위 콜롬비아	'25.Q1 69.6 '26.Q1 84.8 21.8%
20위 스페인	'25.Q1 74.8 '26.Q1 82.1 9.7%

· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

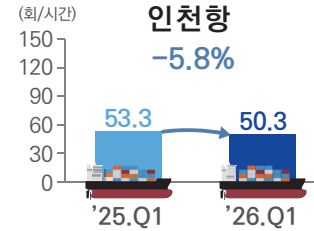
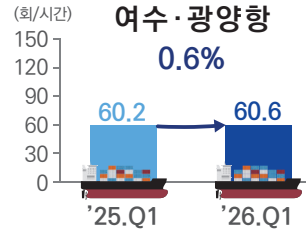
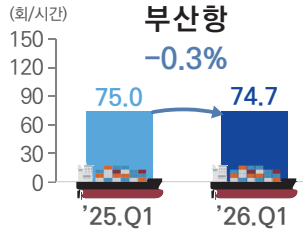
선석 생산성

Berth Moves Per Hours

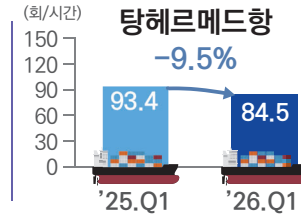
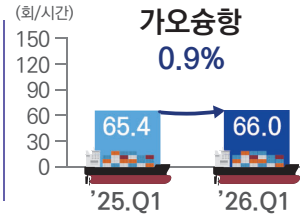
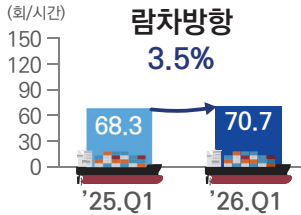
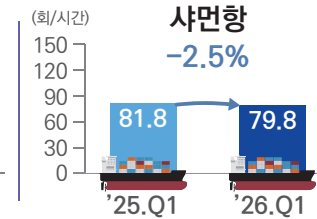
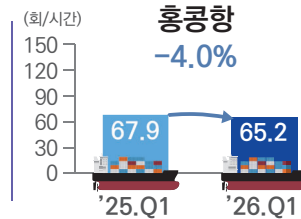
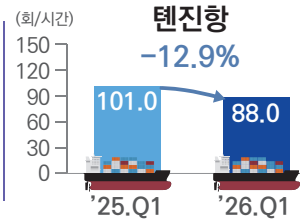
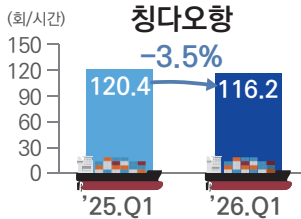
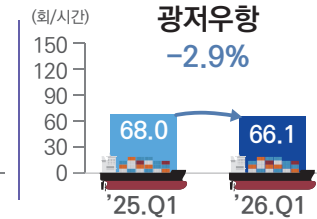
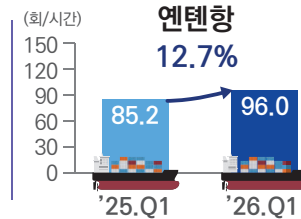
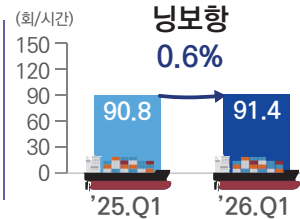
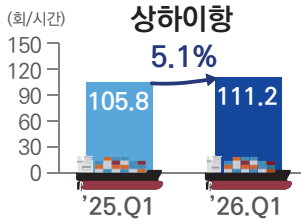
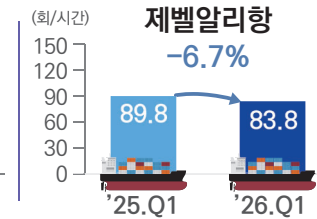
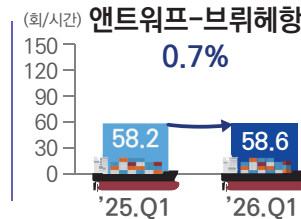
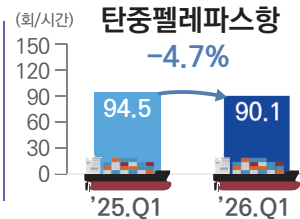
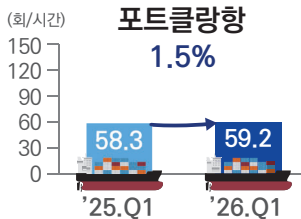
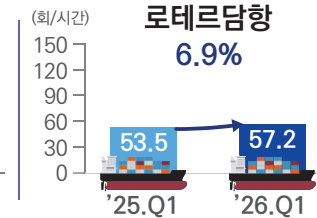
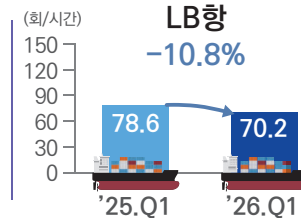
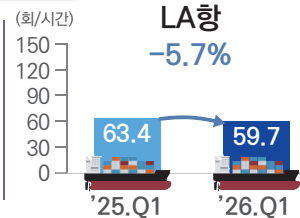
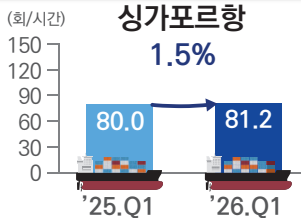
항만별(전체 선형)

- ✓ 2026년 1분기 국내 주요 항만의 전체 선형 선석생산성은 광양항(+0.6%)이 전년 동기 대비 소폭 증가한 반면, 부산항(-0.3%)과 인천항(-5.8%)은 감소함
- ✓ 세계 주요 항만의 경우 옌텐항(+12.7%)이 전년 동기 대비 두 자릿수 증가하였으며, 텐진항(-12.9%), LB항(-10.8%)은 두 자릿수 감소세를 기록함

국내 주요 항만 선석 생산성



세계 주요 항만 선석생산성



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

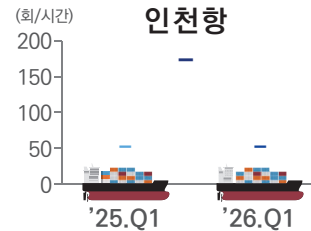
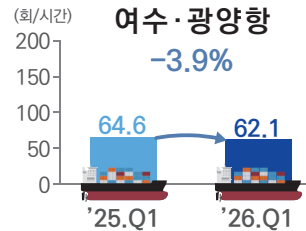
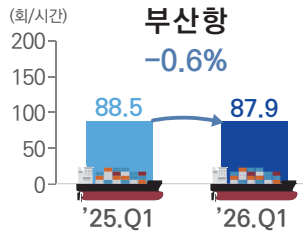
선석 생산성

Berth Moves Per Hours

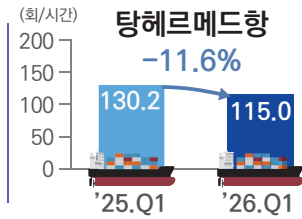
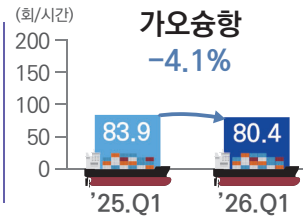
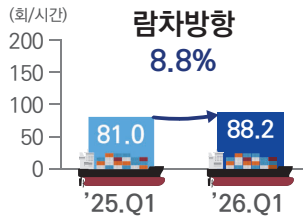
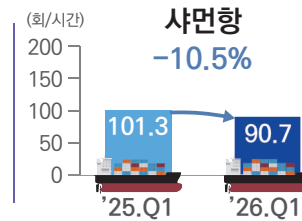
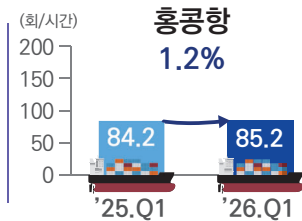
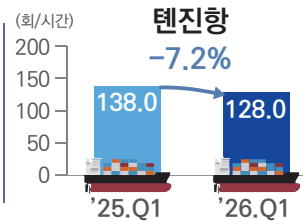
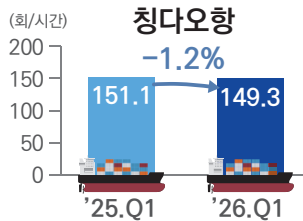
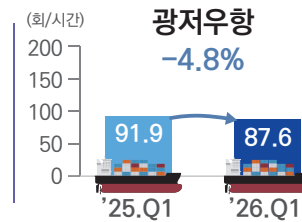
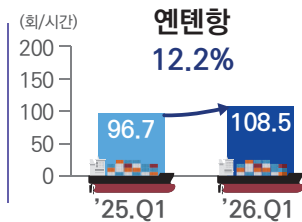
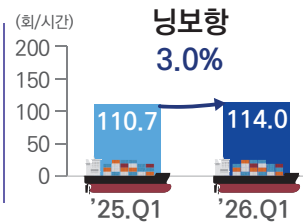
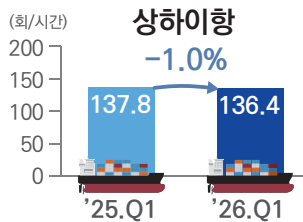
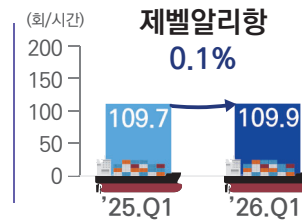
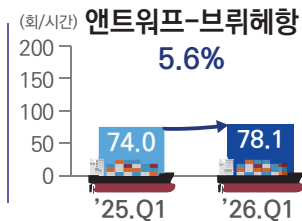
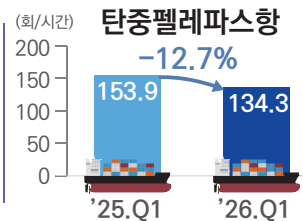
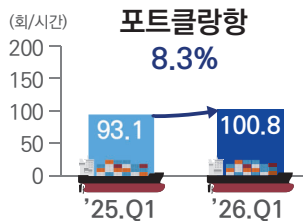
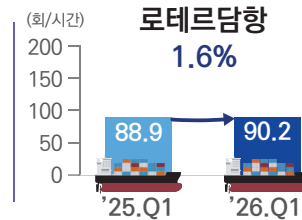
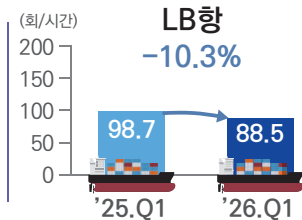
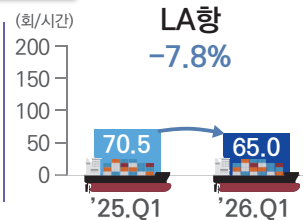
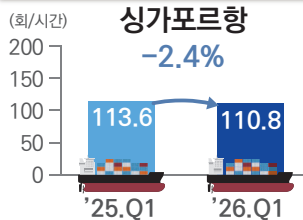
항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형의 선석생산성은 부산항(-0.6%), 광양항(-3.9%) 모두 전년 동기 대비 감소세를 기록함
- ✓ 세계 주요 항만의 경우 옌텐항이 전년 동기 대비 12.2% 증가한 반면, 탄중펠레파스항(-12.7%), 탕헤르메드항(-11.6%), 샤먼항(-10.5%), LB항(-10.3%) 등은 두 자릿수 감소세를 기록함

국내 주요 항만 선석 생산성



세계 주요 항만 선석생산성



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

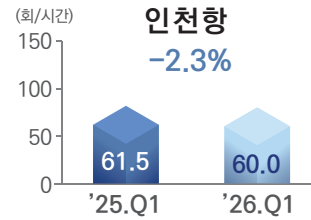
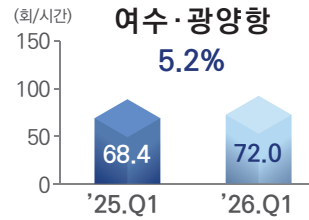
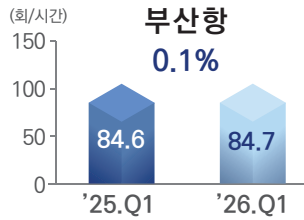
순선석 생산성

Net Berth Productivity

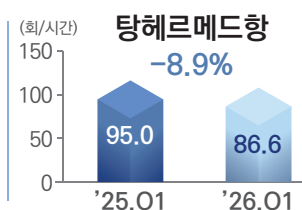
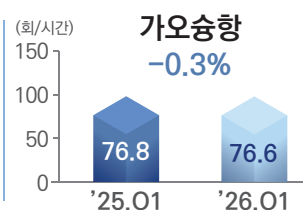
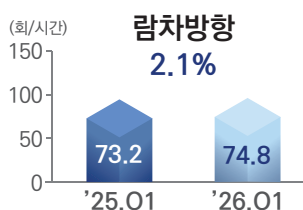
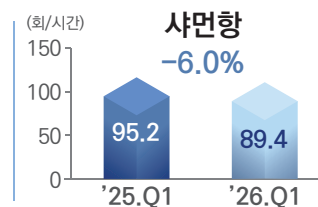
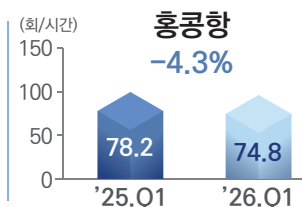
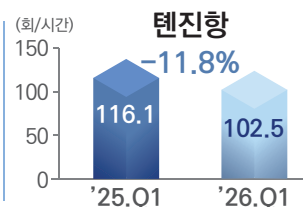
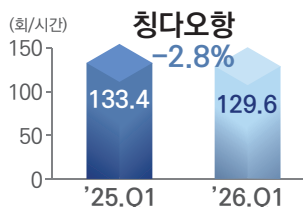
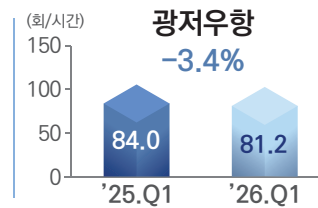
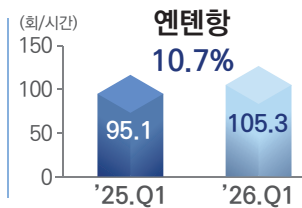
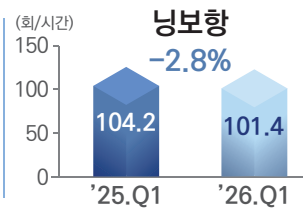
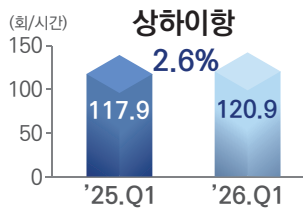
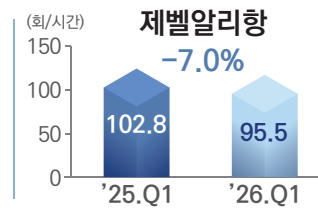
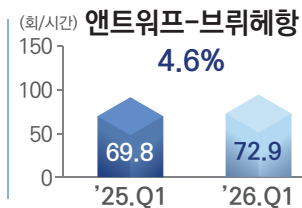
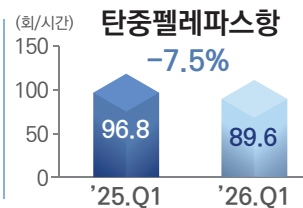
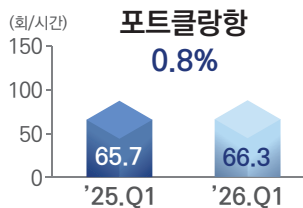
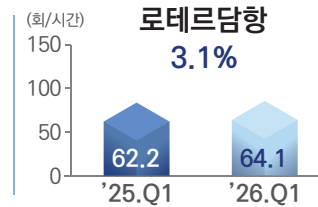
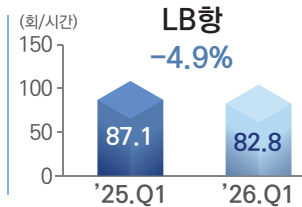
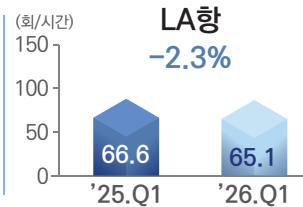
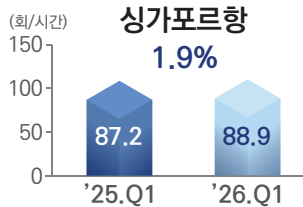
항만별(전체 선형)

- ✓ 2026년 1분기 국내 주요 항만의 전체 선형 순선석 생산성은 부산항(+0.1%)과 광양항(+5.2%)은 전년 동기 대비 증가하였으나, 인천항(-2.3%)은 감소함
- ✓ 세계 주요 항만의 경우 옌텐항(+10.7%)과 텐진항(-11.8%)이 전년 동기 대비 두 자릿수 증가세·감소세를 기록함

국내 주요 항만 순선석 생산성



세계 주요 항만 순선석생산성



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

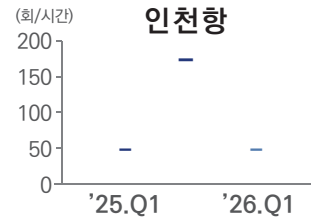
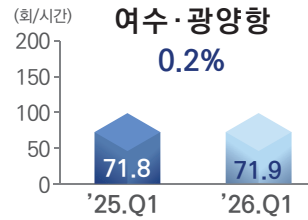
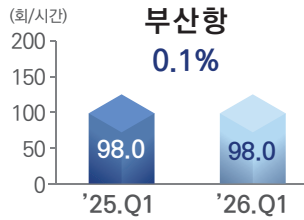
순선석 생산성

Net Berth Productivity

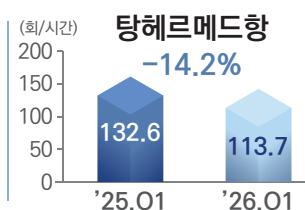
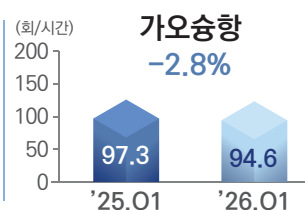
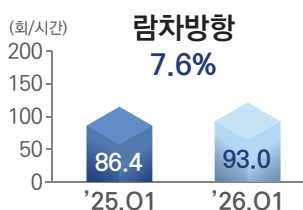
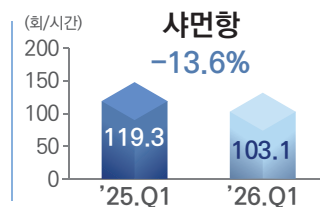
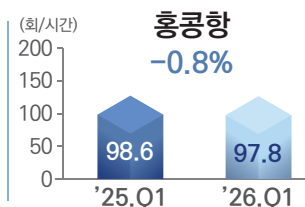
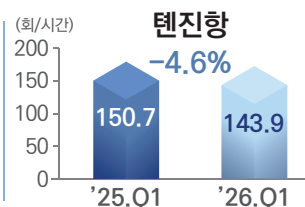
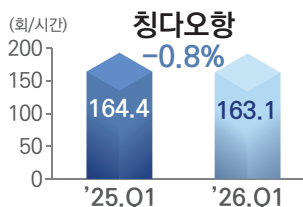
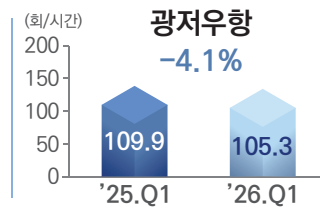
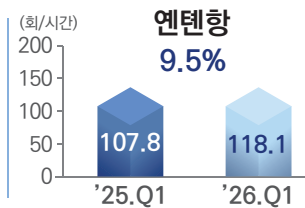
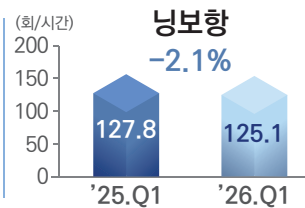
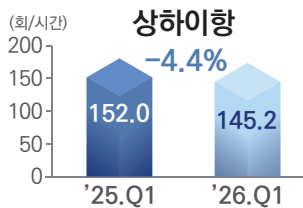
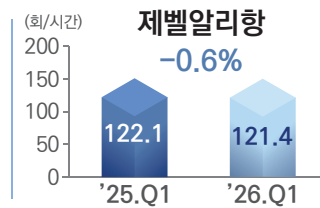
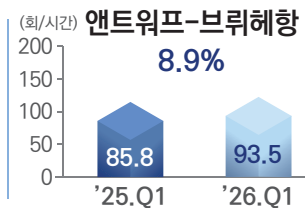
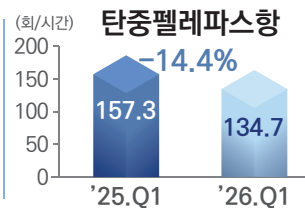
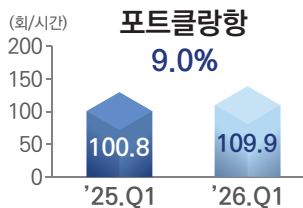
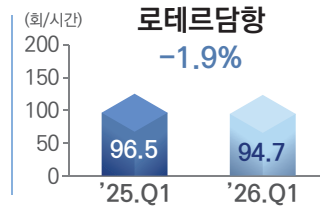
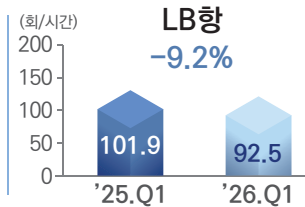
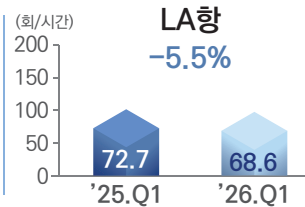
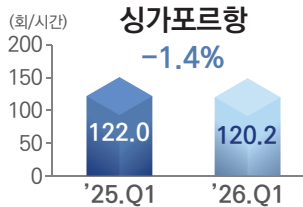
항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형의 순선석 생산성은 부산항(+0.1%), 광양항(+0.2%) 모두 전년 동기 대비 소폭 증가함
- ✓ 세계 주요 항만의 경우 탄중펠레파스항(-14.4%), 탕헤르메드항(-14.2%), 사면항(-13.6%)이 전년 동기 대비 두 자릿수 감소세를 기록함

국내 주요 항만 순선석 생산성



세계 주요 항만 순선석생산성



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

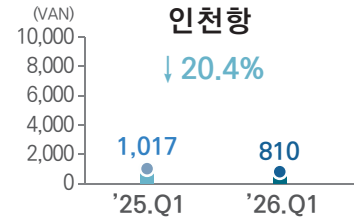
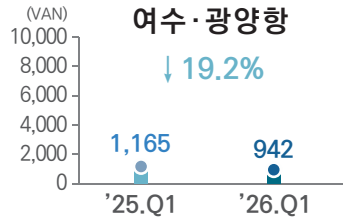
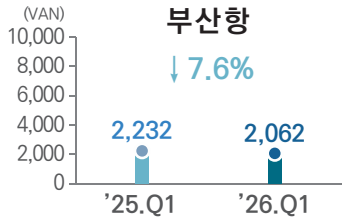
평균 하역량

Average Container Throughput, VAN

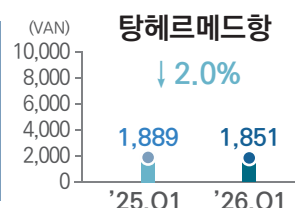
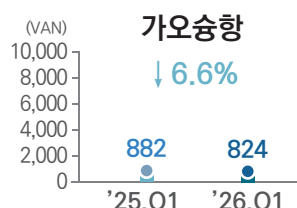
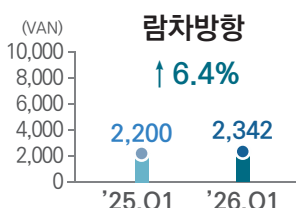
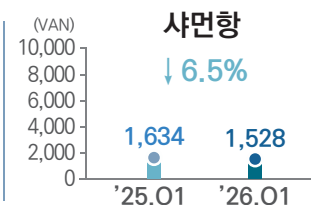
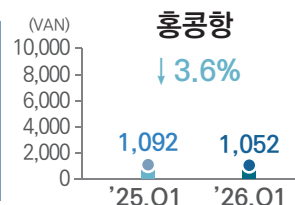
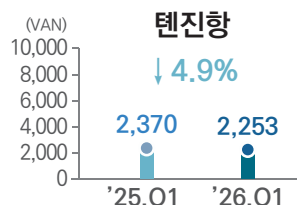
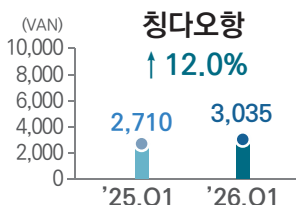
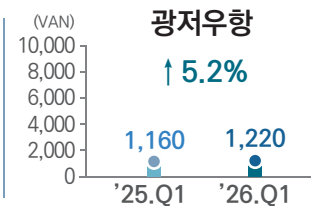
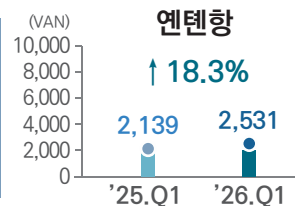
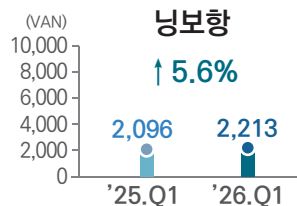
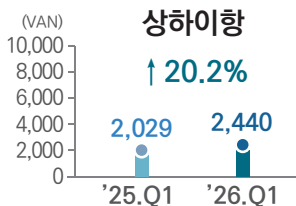
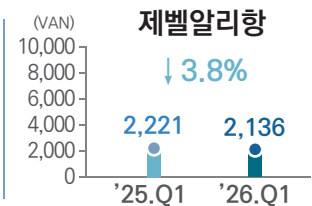
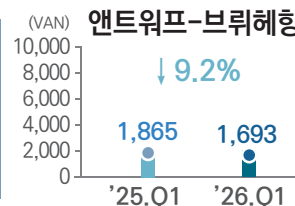
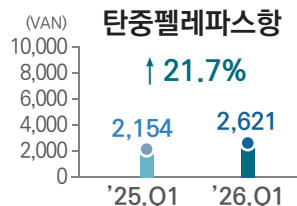
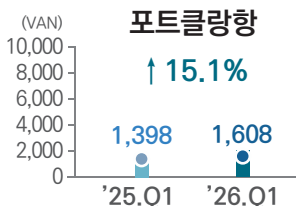
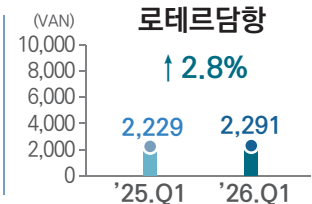
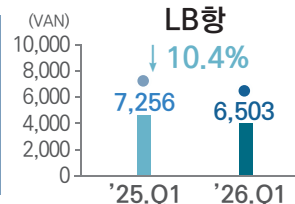
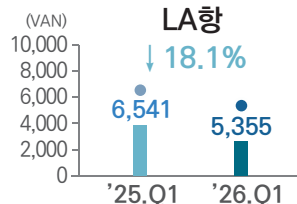
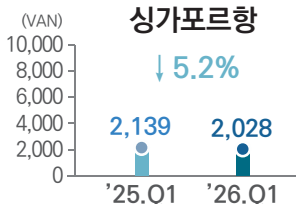
항만별(전체 선형)

- ✓ 2026년 1분기 국내 주요 항만의 전체 선형 기준 평균 하역량은 부산항(-7.6%), 광양항(-19.2%), 인천항(-20.4%) 모두 전년 동기 대비 감소세를 기록함
- ✓ 세계 주요 항만의 평균 하역량은 탄중펠레파스항(+21.7%), 상하이항(+20.2%), 옌텐항(+18.3%), 포트클랑항(+15.1%)이 두 자릿수 증가하였으며, LA항(-18.1%), LB항(-10.4%)이 두 자릿수 감소함

국내 주요 항만 평균 하역량



세계 주요 항만 평균 하역량



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

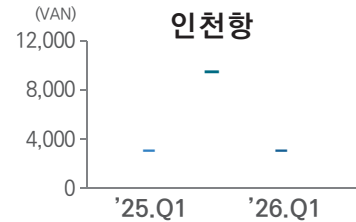
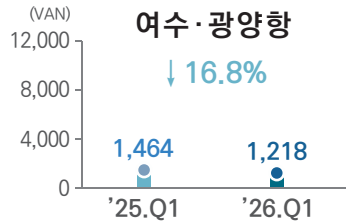
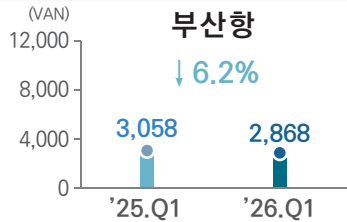
평균 하역량

Average Container Throughput, VAN

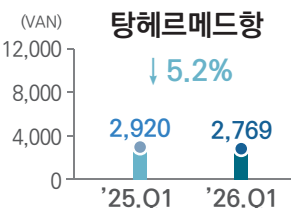
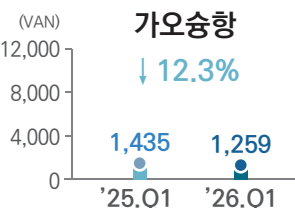
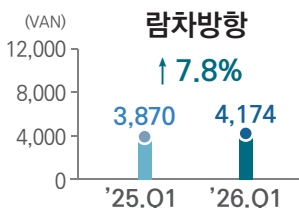
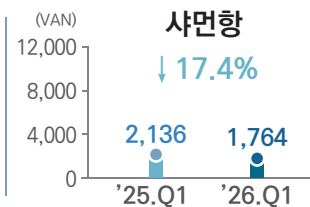
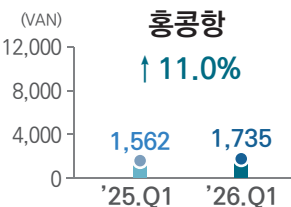
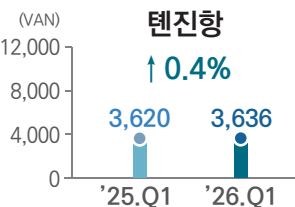
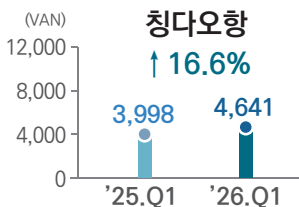
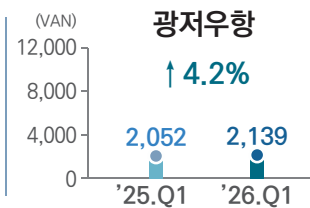
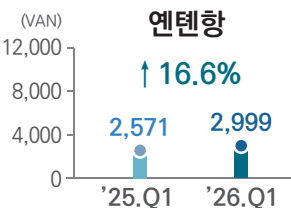
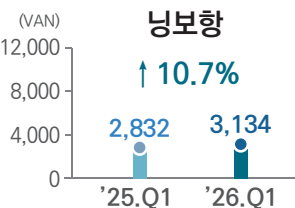
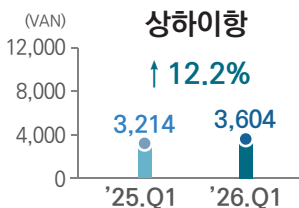
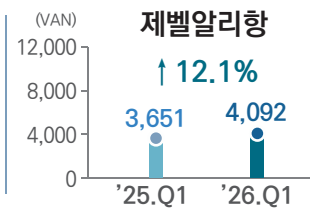
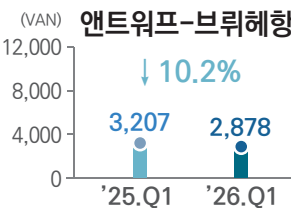
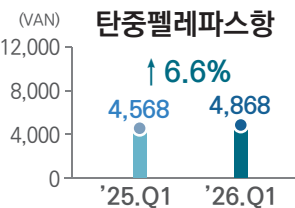
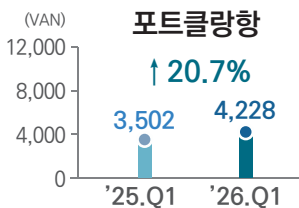
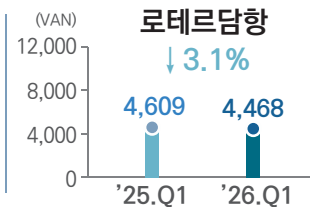
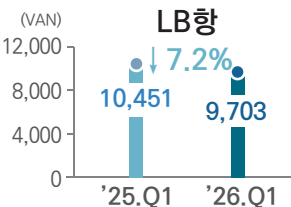
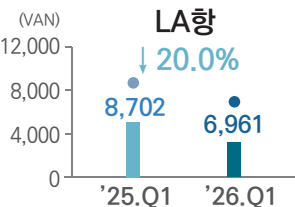
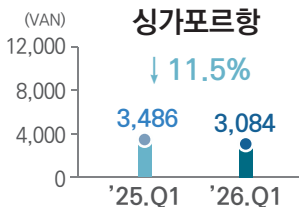
항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 하역량은 부산항(-6.2%), 광양항(-16.8%) 모두 전년 동기 대비 감소세를 기록함
- ✓ 8,000TEU 이상 선형 기준 전 세계 주요 항만의 평균 하역량은 포트클랑항(+20.7%), 엔텐항(+16.6%), 칭다오항(+16.1%)이 두 자릿수 증가하였으며, LA항(-20.0%), 샤먼항(-17.4%), 브뤼헤항(-10.2%)이 두 자릿수 감소함

국내 주요 항만 평균 하역량



세계 주요 항만 평균 하역량



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석

· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

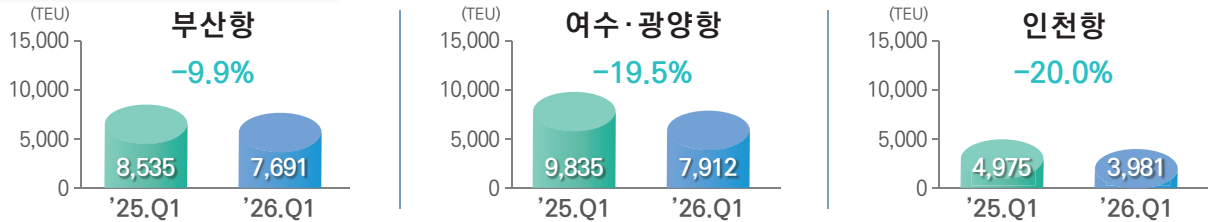
평균 선형

Average Vessel Size

항만별(전체 선형)

- ✓ 2026년 1분기 국내 주요 항만의 평균 선형은 부산항(-9.9%), 광양항(-19.5%), 인천항(-20.0%) 모두 전년 동기 대비 감소세를 기록함
- ✓ 세계 주요 항만의 평균 선형의 경우 옌텐항이 11,279TEU로 가장 크게 나타나며, 태국의 람차방항이 5,029TEU로 가장 낮게 나타남

국내 주요 항만 평균 선형



세계 주요 항만 평균 선형



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

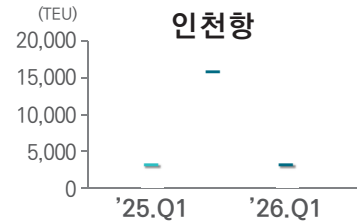
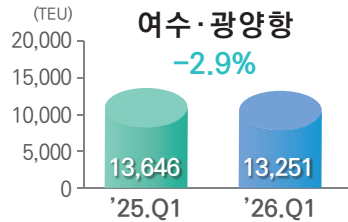
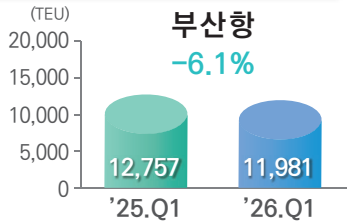
평균 선형

Average Vessel Size

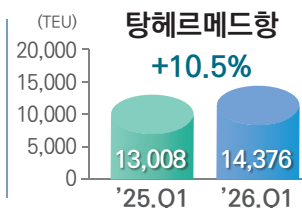
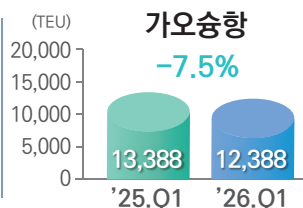
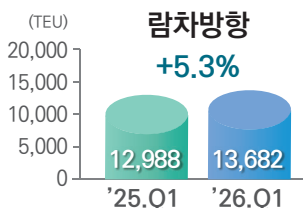
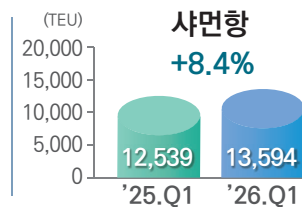
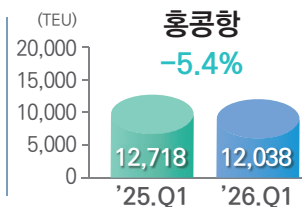
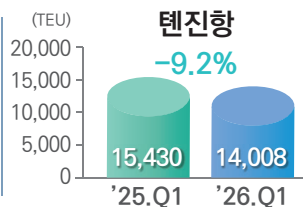
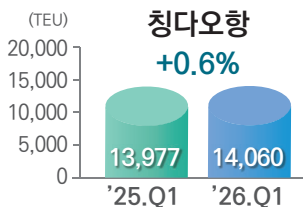
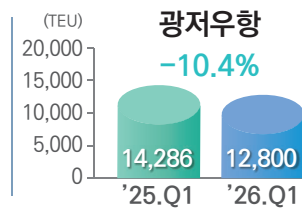
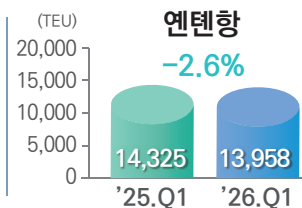
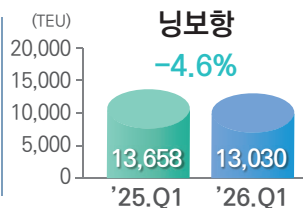
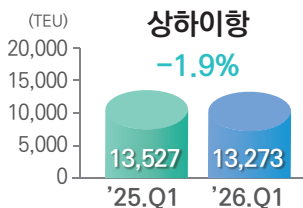
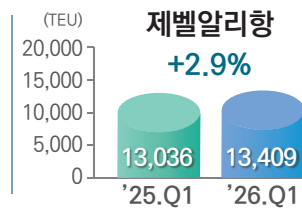
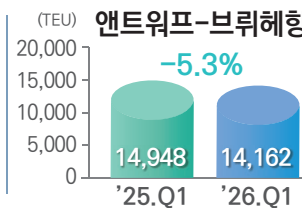
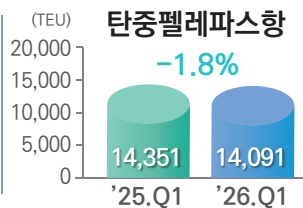
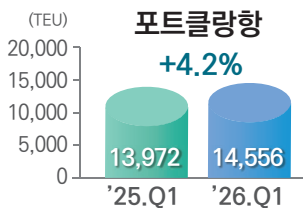
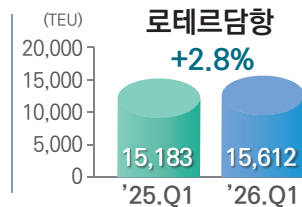
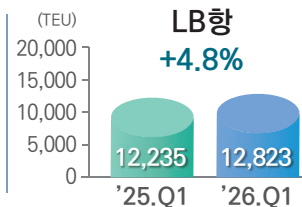
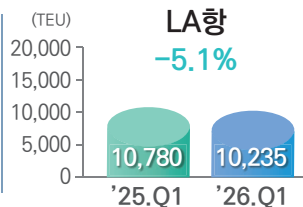
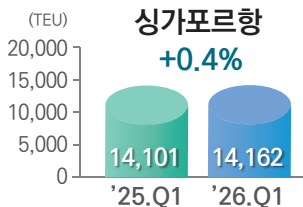
항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 선형은 부산항(-6.1%), 광양항(-2.9%) 모두 전년 동기 대비 감소세를 기록함
- ✓ 세계 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 선형의 경우 탕헤르메드항(+10.5%)과 광저우항(-10.4%)이 두 자릿수 증가·감소하였으며, 그 외 항만은 전반적으로 큰 폭의 변동이 없었음

국내 주요 항만 평균 선형



세계 주요 항만 평균 선형



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

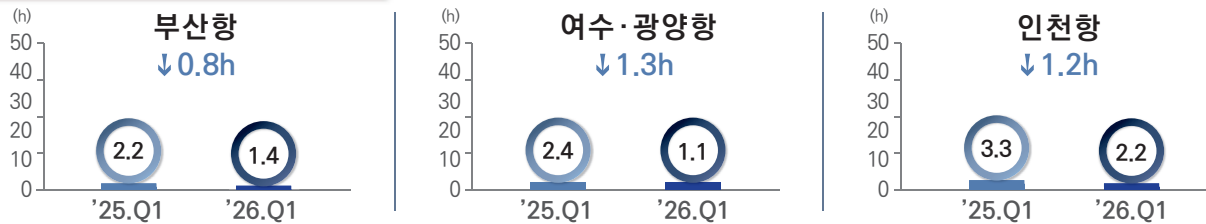
평균 대기시간

Average Waiting Time

항만별(전체 선형)

- ✓ 2026년 1분기 국내 주요 항만의 평균 대기시간은 부산항(-0.8h), 광양항(-1.3h), 인천항(-1.2h) 모두 전년 동기 대비 감소함
- ✓ 세계 주요 항만 19개 항만 중 11개 항만이 전년 대비 평균 대기시간이 감소했으며, 8개 항만이 증가함

국내 주요 항만 평균 대기시간



세계 주요 항만 평균 대기시간



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

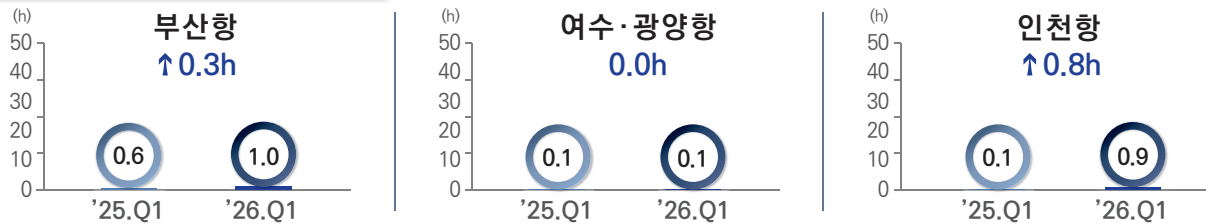
평균 대기시간

Average Waiting Time

항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 대기시간은 부산항(+0.3h), 인천항(+0.8h)은 전년 동기 대비 증가한 반면, 광양항(-0.0h)은 소폭 감소함
- ✓ 세계 주요 항만 19개 항만 중 8개 항만이 전년 대비 평균 대기시간이 감소했으며, 11개 항만이 증가함

국내 주요 항만 평균 대기시간



세계 주요 항만 평균 대기시간



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
 · 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

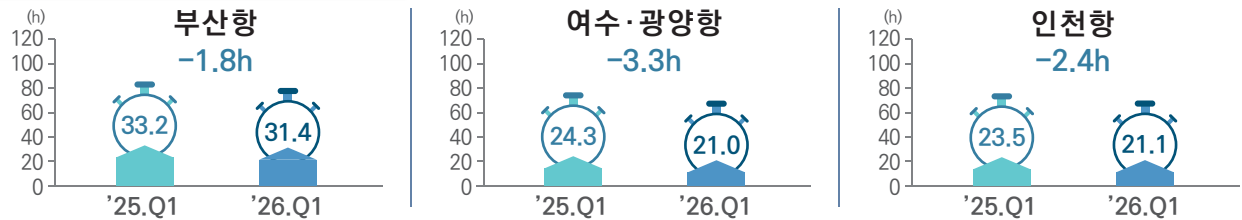
평균 재항시간

Average Turnaround Time

항만별(전체 선형)

- ✓ 2026년 1분기 국내 주요 항만의 평균 재항시간은 부산항(-1.8h), 광양항(-3.3h), 인천항(-2.4h) 모두 전년 동기 대비 감소함
- ✓ 세계 주요 항만 19개 항만 중 9개 항만이 전년 대비 평균 재항시간이 감소했으며, 특히 LA항(-17.2h)은 두 자릿수 감소세를 기록함

국내 주요 항만 평균 재항시간



세계 주요 항만 평균 재항시간



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

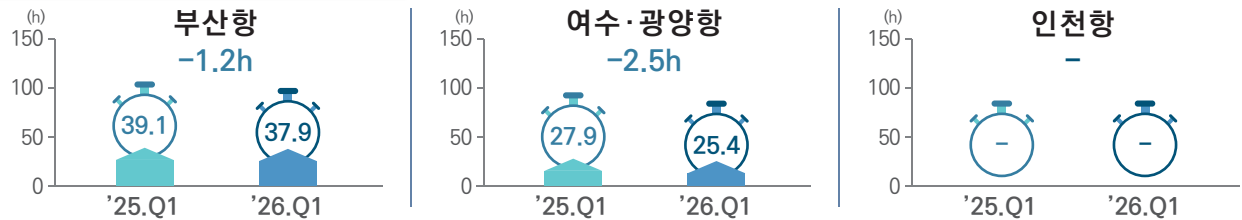
평균 재항시간

Average Turnaround Time

항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 재항시간은 부산항(-1.2h)과 광양항(-2.5h) 모두 전년 동기 대비 감소함
- ✓ 세계 주요 항만 19개 항만 중 8개 항만이 전년 대비 평균 대기시간이 감소했으며, 특히 LA항(-24.9h)은 두 자릿수 감소세를 기록함

국내 주요 항만 평균 재항시간



세계 주요 항만 평균 재항시간



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

부 록

서비스 지표 정의

선석 생산성 (Berth Productivity)

선석 접안 당 컨테이너 양적하 횡수를 나타낸 지표 (총 양적하 횡수/선석 접안시간)

$$BP(k) = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{CM_i}{ST_i}}{n}$$

$BP(k)$ = k 항의 선석 생산성(Berth Productivity)
 i = 컨테이너선 척수($i = 1, 2, 3, \dots, n$)
 ST_i = i 컨테이너선의 양적하 시간
 CM_i = i 컨테이너선에서 처리된 총 컨테이너 작업량(Moves)
 k = 컨테이너 항만($k = 1, 2, 3, \dots, m$)

순선석 생산성 (Net Berth Productivity)

접안된 선박의 하역작업 개시 시간부터 작업종료까지의 크레인 총 작업시간당 컨테이너 양적하 횡수를 나타낸 지표 (총 양적하 횡수/크레인 총 작업시간)

$$NBP(k) = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{CM_i}{NST_i}}{n}$$

$NBP(k)$ = k 항의 순선석 생산성(Net Berth Productivity)
 i = 컨테이너선 척수($i = 1, 2, 3, \dots, n$)
 NST_i = i 컨테이너선의 총 크레인 작업 시간
 CM_i = i 컨테이너선에서 처리된 총 컨테이너 작업량(Moves)
 k = 컨테이너 항만($k = 1, 2, 3, \dots, m$)

평균 하역량 (Average Container Throughput)

컨테이너선 1척 당 평균 컨테이너 하역 물량을 나타냄 (VAN)

$$ACT(k) = \frac{\sum_{i=1}^{n_i} CM_i}{n}$$

$ACT(k)$ = k 항의 컨테이너선 평균 하역량(Average Vessel Size)
 i = 컨테이너선 척수($i = 1, 2, 3, \dots, n$)
 CM_i = i 컨테이너선에서 처리된 총 컨테이너 작업량(Moves)
 k = 컨테이너 항만($k = 1, 2, 3, \dots, m$)

평균 선형 (Average Vessel Size)

항만을 입출항하는 컨테이너선의 평균 크기를 나타냄 (TEU)

$$AVS(k) = \frac{\sum_{i=1}^n VS_i}{n}$$

$AVS(k)$ = k 항의 컨테이너선 평균 선형(Average Vessel Size)
 i = 컨테이너선 수($i = 1, 2, 3, \dots, n$)
 VS_i = i 컨테이너선의 선형
 k = 컨테이너 항만($k = 1, 2, 3, \dots, m$)

평균 대기시간 (Average Waiting Time)

항만에 접안한 컨테이너선이 정박지에서 대기한 평균 시간을 의미함 (시간)

$$AWT(k) = \frac{\sum_{i=1}^n WT_i}{n}$$

$AWT(k)$ = k 항의 컨테이너선 평균 대기시간(Average Waiting Time)
 i = 컨테이너선의 입항 횡수($i = 1, 2, 3, \dots, n$)
 WT_i = i 번째 입항한 컨테이너선의 정박지 대기시간
 k = 컨테이너 항만($k = 1, 2, 3, \dots, m$)

평균 재항시간 (Average Turnaround Time)

컨테이너선이 항만에 입항하면서 출항할때까지의 평균 시간을 의미함 (시간)

$$AT(k) = \frac{\sum_{i=1}^n T_i}{n}$$

$AT(k)$ = k 항의 컨테이너선 평균 재항시간(Average Turnaround Time)
 i = 컨테이너선의 척수($i = 1, 2, 3, \dots, n$)
 T_i = i 컨테이너선의 평균 재항시간
 k = 컨테이너 항만($k = 1, 2, 3, \dots, m$)

부 록

서비스 지표 산정방법

IHS Markit 원자료에서 아래의 조건을 만족하는 선박을 대상으로 선석생산성, 순선석생산성, 평균 하역량, 평균선형, 평균 재항시간을 산정함

- 1) 컨테이너선 선형이 최소 150TEU 이상인 선박
- 2) 컨테이너 작업물량이 300TEU 이상인 선박
- 3) 선석 접안시간 최소 1시간 이상인 선박
- 4) 위의 3가지 조건을 동시에 충족하면서 연간 52회 (1년=52주, 주 1항차) 샘플이 있는 항만을 대상으로 함

선박의 실시간 좌표 및 속도가 기록된 AIS(Auto Identification System) 데이터를 활용하여 아래의 방법에 따라 대기시간을 산정함

- 1) 5노트 이하의 컨테이너선 기록을 이용하여 산정
- 2) 컨테이너부두에 실제로 정박한 선박의 정박지 대기시간만을 산정
- 3) 부두 및 정박지의 시설 위치는 AIS 데이터와 함께 World Port Index, IHS Markit Ports & Terminals Guide, Google Earth 등을 종합적으로 활용하여 파악



연구책임자

이나영 항만수요분석연구실장

연구진

하태영 항만수요분석연구실 연구위원

이기열 항만수요분석연구실 연구위원

신정훈 항만수요분석연구실 부연구위원

이화섭 항만수요분석연구실 전문연구원

최상균 항만수요분석연구실 전문연구원

박세리 항만수요분석연구실 전문연구원

감리

김찬호 항만연구본부 본부장

2026년 | 1분기

세계 컨테이너 항만 서비스 지표

발행일 2026년 7월 24일

편집·발행인 조정희 원장

발행처 한국해양수산개발원 항만연구본부 항만수요분석연구실
49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
TEL. 051-797-4800, FAX. 051-797-4810

편집디자인 (주)디자인월드