

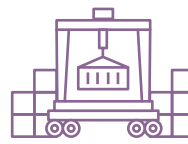
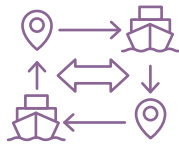
2026년 | 2분기



# 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](http://www.kmi.re.kr))에서도 확인하실 수 있습니다.  
이메일 수신을 원하시는 분은 전화(051-797-4657) 또는 이메일([pdac@kmi.re.kr](mailto:pdac@kmi.re.kr))로 연락주시기 바랍니다.

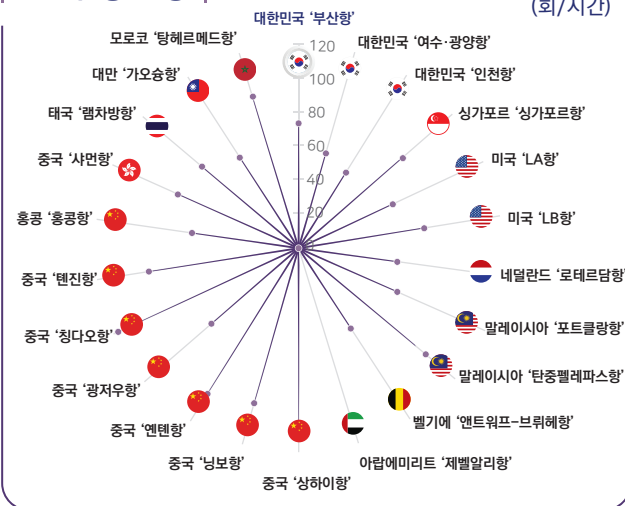


한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

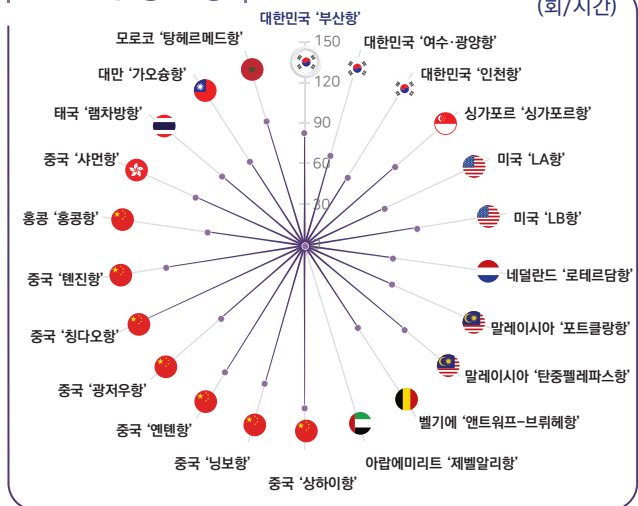
# 주요 항만 결과 요약

## (전체 선형 기준)

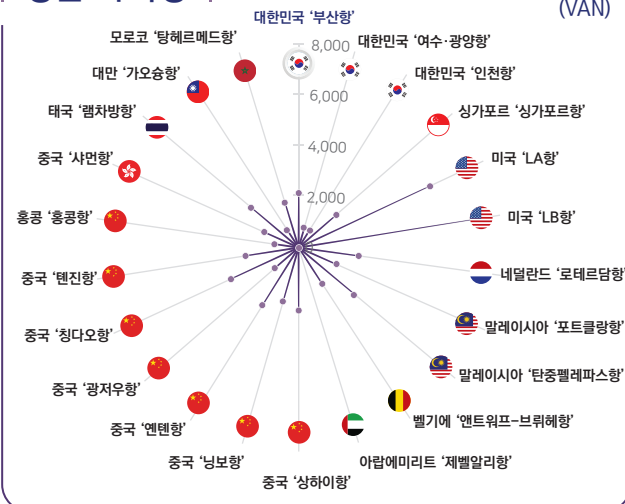
## 선석 생산성



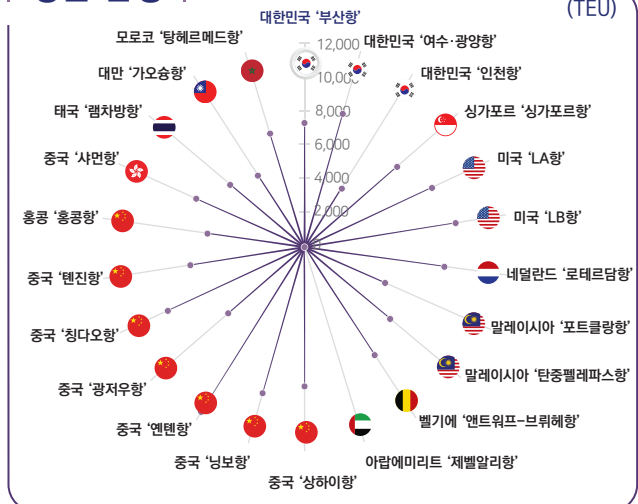
## 순선석 생산성



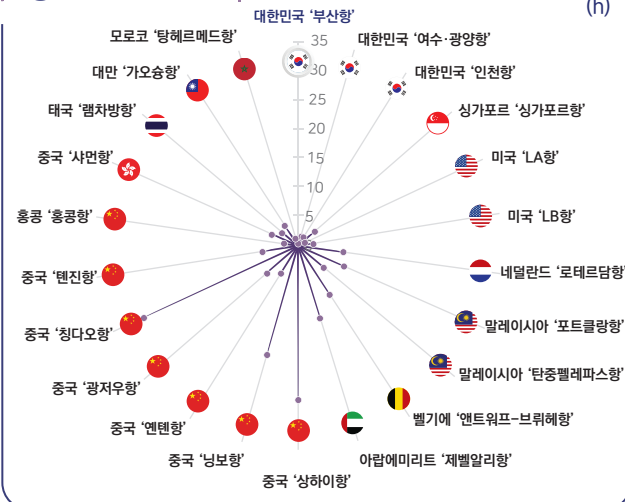
## 평균 하역량



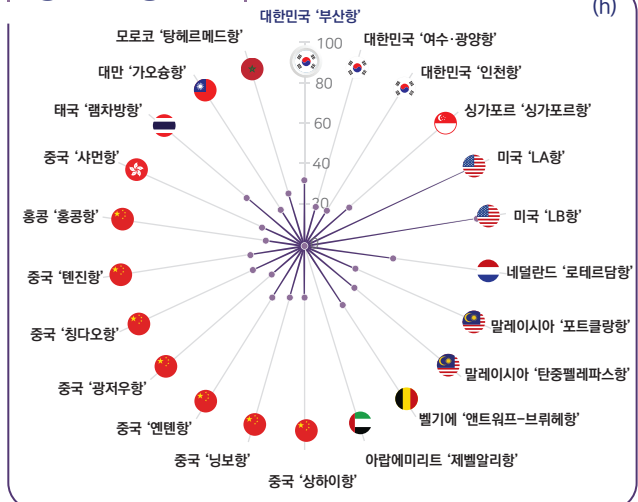
## 평균 선형



### 평균 대기시간



평균 재항시간



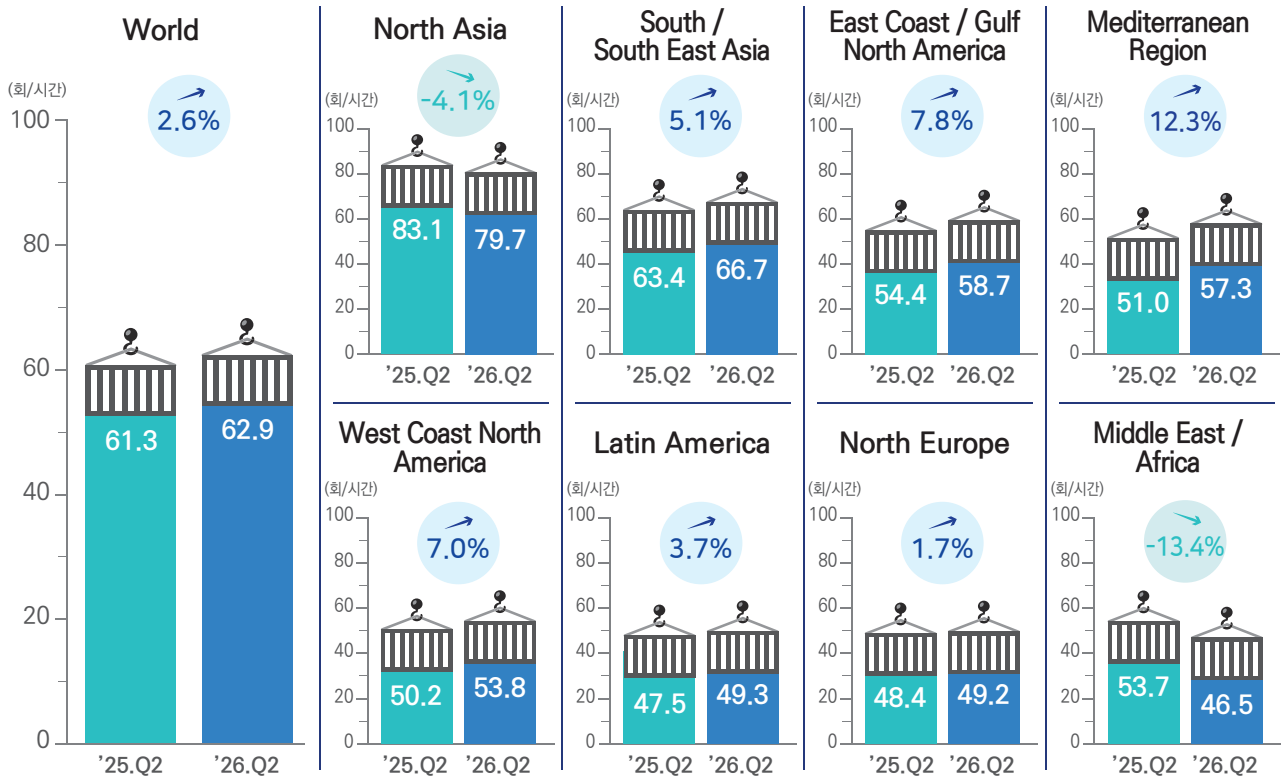
\* 주 : 국내 주요 컨테이너 처리항만 및 2023년 기준 컨테이너 상위 20위 항만 대상

# 선석 생산성

Berth Moves Per Hours

지역별 (전체 선형)

- ✓ 2분기 전체 선형의 전 세계 선석생산성은 62.9회/hr로 전년 동기 대비 2.6%, 전 분기 대비 1.5% 증가함
- ✓ 지역별로는 동북아시아(-4.1%)와 중동·아프리카(-13.4%)에서 감소했으며, 특히 중동·아프리카 지역의 감소는 중동 전쟁에 따른 선박 운항 및 표본 구성 변화의 영향을 받았을 가능성이 있음



| 순위 | 지역                            | 선석 생산성(회/시간) |        |        |        |        | 전년 동기 대비 | 순위     |        |        |        |        |
|----|-------------------------------|--------------|--------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|
|    |                               | '25.Q2       | '25.Q3 | '25.Q4 | '26.Q1 | '26.Q2 |          | '25.Q2 | '25.Q3 | '25.Q4 | '26.Q1 | '26.Q2 |
| 1  | North Asia                    | 83.1         | 81.9   | 82.0   | 80.6   | 79.7   | ↓ 4.1%   | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      |
| 2  | South/South East Asia         | 63.4         | 64.0   | 65.0   | 65.4   | 66.7   | ↑ 5.1%   | 2      | 2      | 2      | 2      | 2      |
| 3  | East Coast/Gulf North America | 54.4         | 56.1   | 54.8   | 56.0   | 58.7   | ↑ 7.8%   | 3      | 3      | 4      | 3      | 3      |
| 4  | Mediterranean Region          | 51.0         | 50.6   | 51.0   | 51.8   | 57.3   | ↑ 12.3%  | 5      | 5      | 5      | 5      | 4      |
| 5  | West Coast North America      | 50.2         | 49.5   | 50.3   | 50.4   | 53.8   | ↑ 7.0%   | 6      | 6      | 6      | 6      | 5      |
| 6  | Latin America                 | 47.5         | 47.6   | 46.5   | 48.9   | 49.3   | ↑ 3.7%   | 8      | 8      | 8      | 7      | 6      |
| 7  | North Europe                  | 48.4         | 48.9   | 48.2   | 47.9   | 49.2   | ↑ 1.7%   | 7      | 7      | 7      | 8      | 7      |
| 8  | Middle East/Africa            | 53.7         | 54.5   | 55.9   | 54.8   | 46.5   | ↓ 13.4%  | 4      | 4      | 3      | 4      | 8      |
|    | World                         | 61.3         | 61.1   | 61.2   | 62.0   | 62.9   | ↑ 2.6%   | -      | -      | -      | -      | -      |

· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석

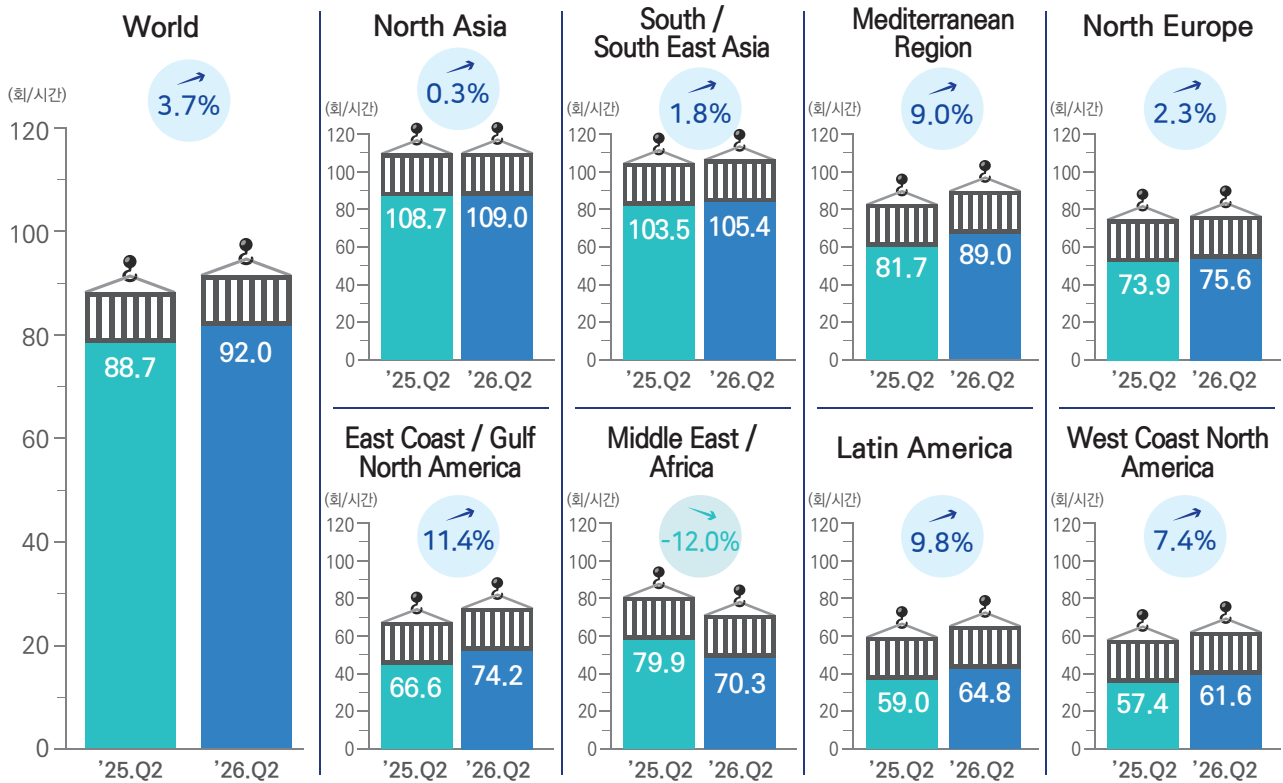
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

# 선석 생산성

## Berth Moves Per Hours

### 지역별 (8,000TEU 이상)

- 2분기 8,000TEU 이상 선형의 전 세계 선석생산성은 92.0회/hr로, 전년 동기 대비 3.7%, 전 분기 대비 2.5% 증가함
- 지역별로는 중동·아프리카(-12.0%)를 제외한 전 지역에서 증가했으며, 중동·아프리카 지역의 감소는 중동 전쟁에 따른 선박 운항 및 표본 구성 변화의 영향을 받았을 가능성이 있음



| 순위 | 지역                            | 선석 생산성(회/시간) |        |        |        |        | 전년 동기 대비 | 순위     |        |        |        |        |
|----|-------------------------------|--------------|--------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|
|    |                               | '25.Q2       | '25.Q3 | '25.Q4 | '26.Q1 | '26.Q2 |          | '25.Q2 | '25.Q3 | '25.Q4 | '26.Q1 | '26.Q2 |
| 1  | North Asia                    | 108.7        | 107.4  | 107.6  | 107.7  | 109.0  | ↑0.3%    | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      |
| 2  | South/South East Asia         | 103.5        | 103.6  | 104.5  | 104.3  | 105.4  | ↑1.8%    | 2      | 2      | 2      | 2      | 2      |
| 3  | Mediterranean Region          | 81.7         | 79.7   | 79.6   | 81.5   | 89.0   | ↑9.0%    | 5      | 5      | 5      | 5      | 3      |
| 4  | North Europe                  | 73.9         | 74.4   | 72.2   | 73.0   | 75.6   | ↑2.3%    | 7      | 7      | 7      | 8      | 4      |
| 5  | East Coast/Gulf North America | 66.6         | 69.1   | 66.6   | 68.7   | 74.2   | ↑11.4%   | 3      | 3      | 4      | 3      | 5      |
| 6  | Middle East/Africa            | 79.9         | 83.4   | 86.4   | 84.9   | 70.3   | ↓12.0%   | 4      | 4      | 3      | 4      | 6      |
| 7  | Latin America                 | 59.0         | 58.4   | 55.3   | 62.1   | 64.8   | ↑9.8%    | 8      | 8      | 8      | 7      | 7      |
| 8  | West Coast North America      | 57.4         | 56.9   | 58.4   | 56.9   | 61.6   | ↑7.4%    | 6      | 6      | 6      | 6      | 8      |
|    | World                         | 88.7         | 88.3   | 88.0   | 89.7   | 92.0   | ↑3.7%    | -      | -      | -      | -      | -      |

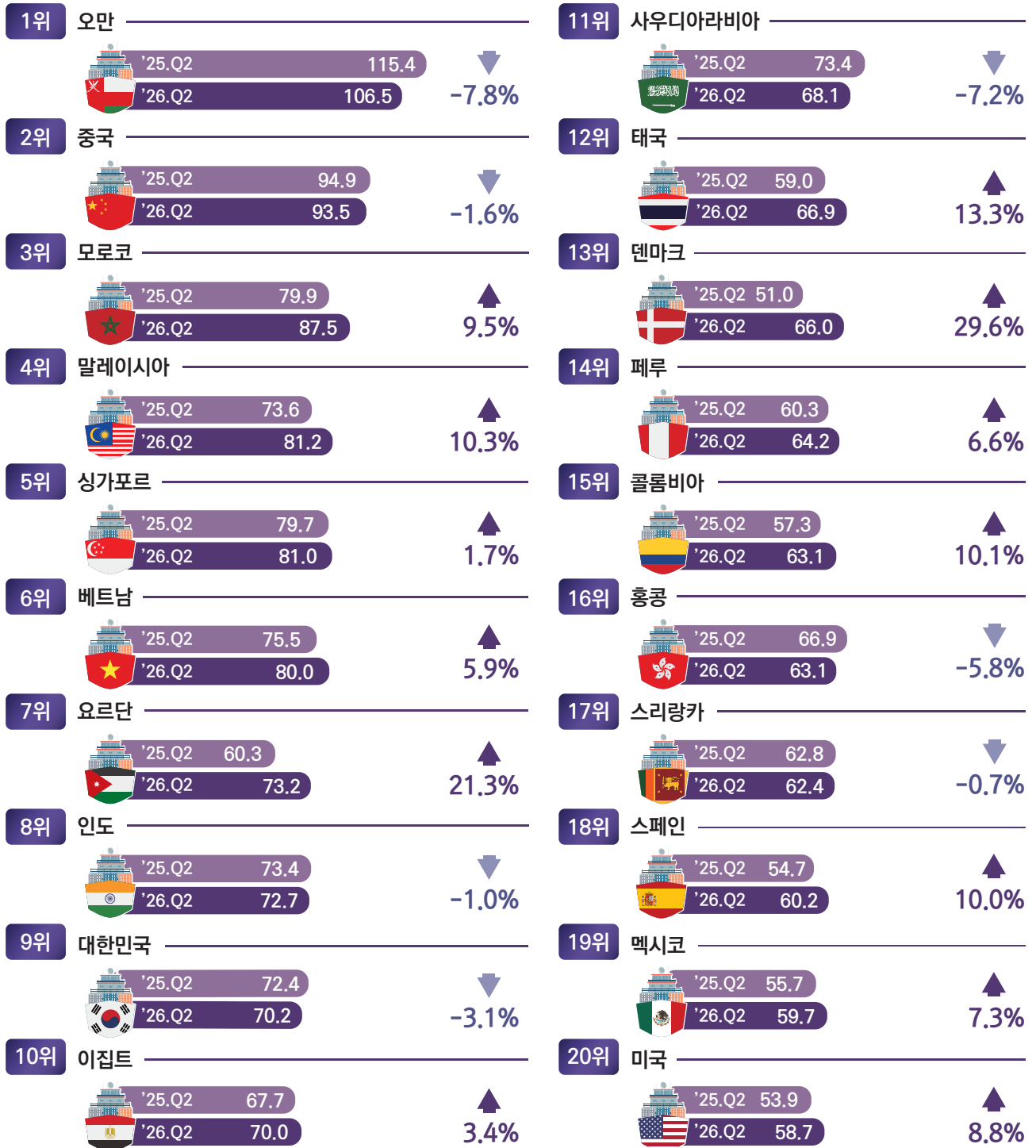
· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석  
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

# 선석 생산성

Berth Moves Per Hours

국가별 (전체 선형)

- ✓ 2분기 전체 선형 기준으로 대한민국의 선석생산성은 전년 동기 대비 3.1% 감소한 70.2회/hr로 9위를 기록함
- ✓ 상위 20개 국가 중 13개 국가는 전년 동기 대비 증가하고 7개 국가는 감소했으며, 중동 국가는 전쟁에 따른 해운·항만 여건 변화와 해운 수송 차질을 고려하여 해석할 필요가 있음



· 자료 : IHS Markit, 항만수요분석연구실 분석

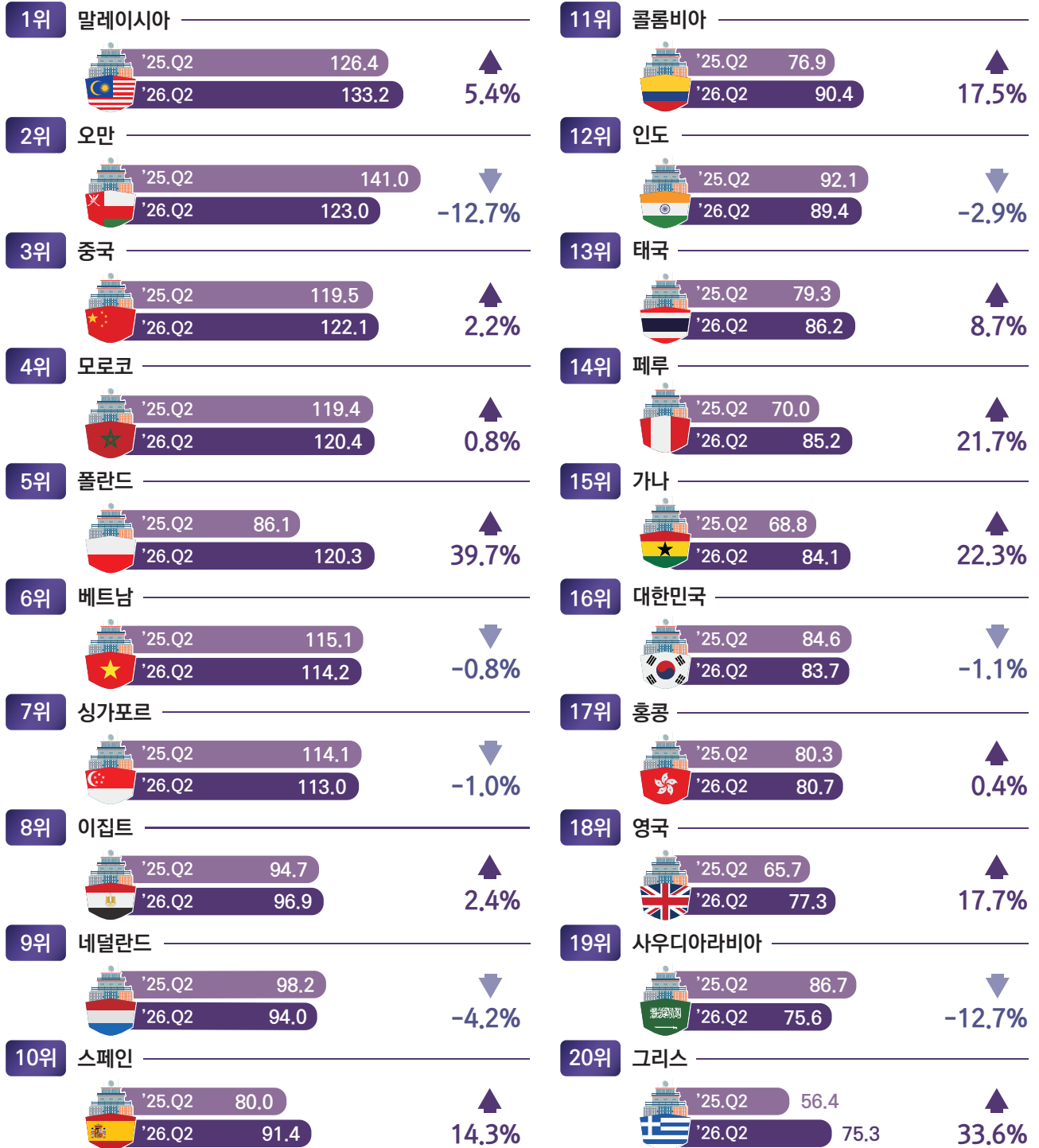
· 주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

# 선석 생산성

## Berth Moves Per Hours

### 국가별 (8,000TEU 이상)

- ✓ 2분기 8,000TEU 이상 선형의 대한민국 선석생산성은 전년 동기 대비 1.1% 감소한 83.7회/hr로 16위를 기록함
- ✓ 상위 20개 국가 중 13개 국가는 전년 동기 대비 증가하고 7개 국가는 감소했으며, 전체 선형과 마찬가지로 중동 국가는 전쟁에 따른 해운·항만 여건 변화와 해운 수송 차질을 고려하여 해석할 필요가 있음



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

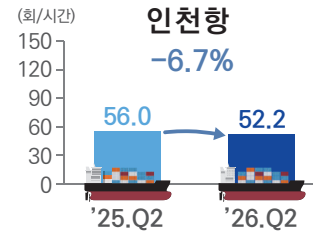
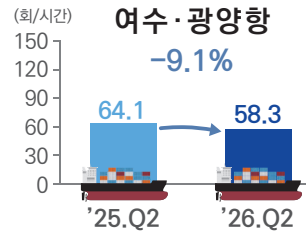
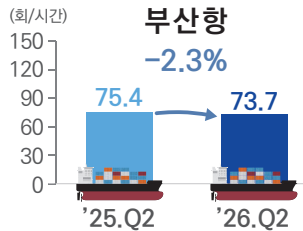
# 선석 생산성

Berth Moves Per Hours

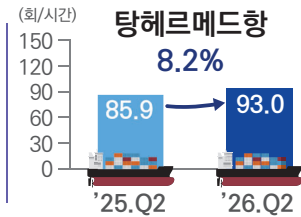
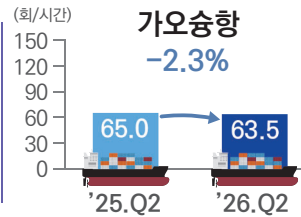
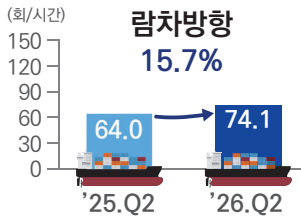
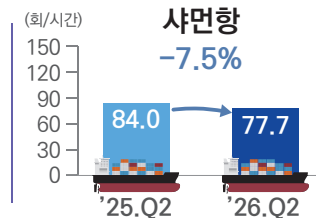
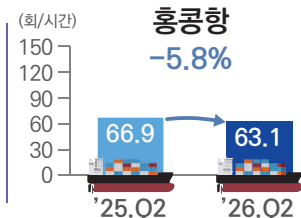
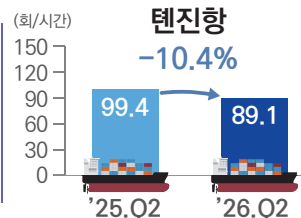
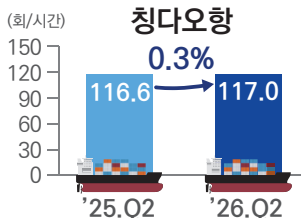
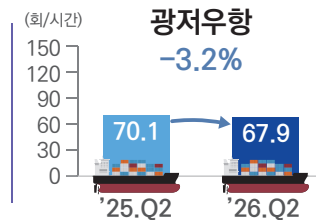
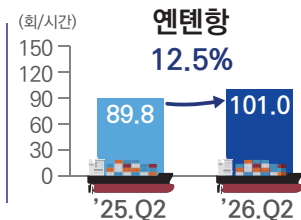
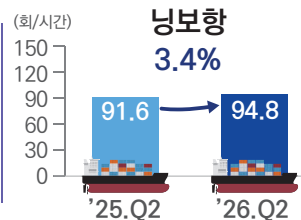
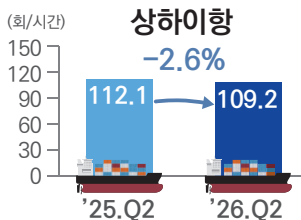
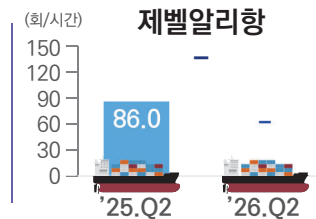
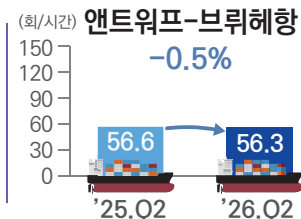
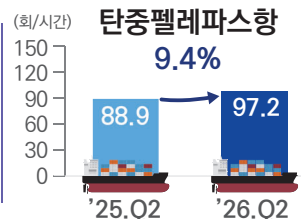
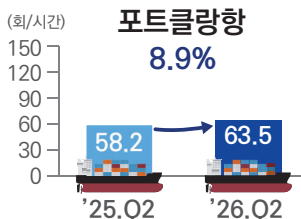
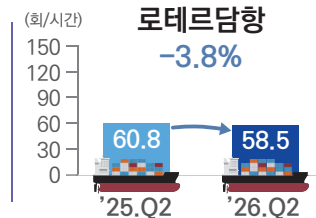
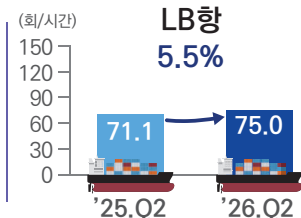
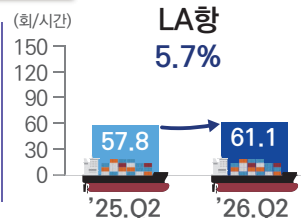
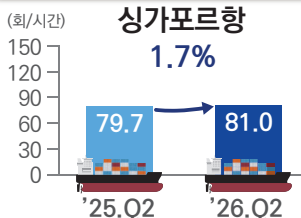
## 항만별(전체 선형)

- 2분기 국내 주요 항만의 전체 선형 선석생산성은 부산항(-2.3%), 광양항(-9.1%), 인천항(-6.7%)이 모두 전년 동기 대비 감소함
- 세계 주요 항만 중 제벨알리항은 중동 전쟁으로 유효 표본수가 산출 기준에 미달하여 분석에서 제외된 가운데, 람차방항(+15.7%), 엔텐항(+12.5%), 텐진항(-10.4%)은 전년 동기 대비 두 자릿수 변동이 발생함

### 국내 주요 항만 선석 생산성



### 세계 주요 항만 선석생산성



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

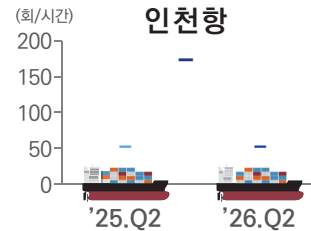
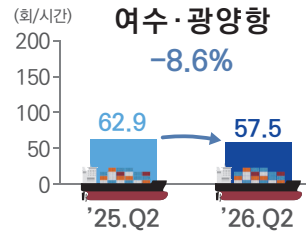
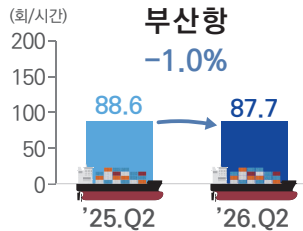
# 선석 생산성

Berth Moves Per Hours

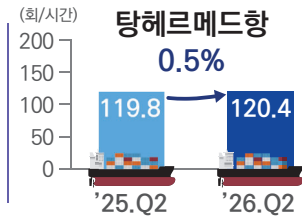
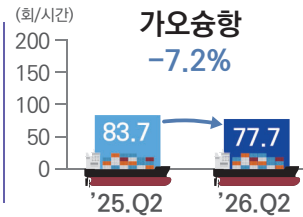
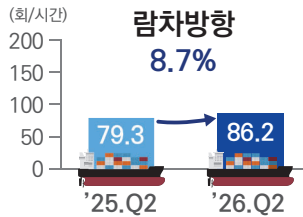
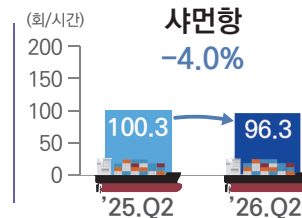
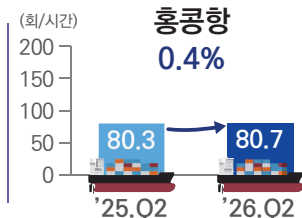
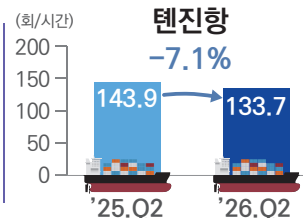
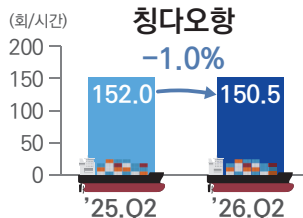
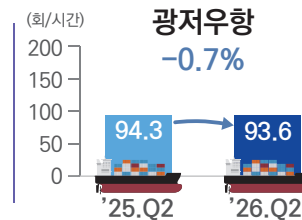
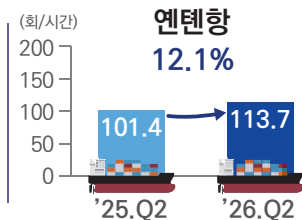
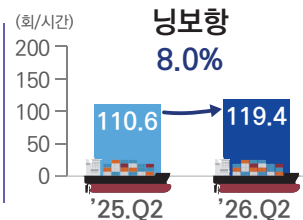
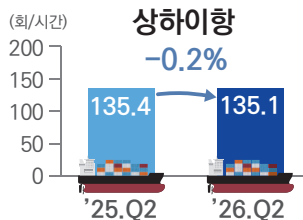
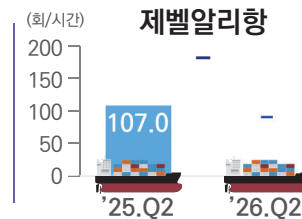
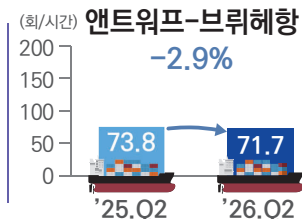
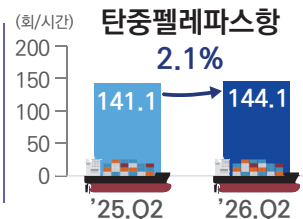
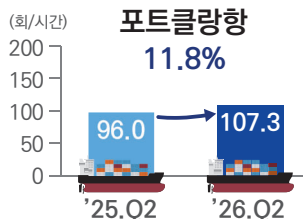
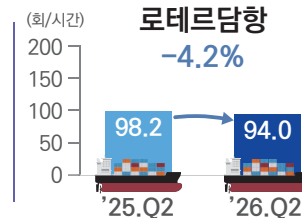
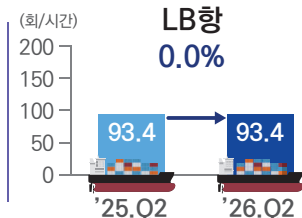
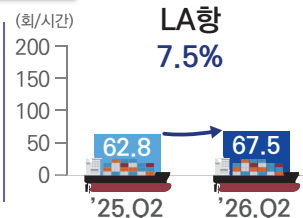
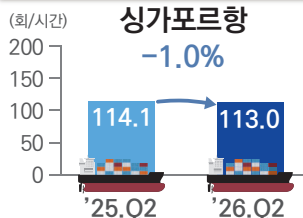
## 항만별(8000TEU 이상)

- 2분기 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형의 선석생산성은 부산항(-1.0%), 광양항(-8.6%) 모두 전년 동기 대비 감소함
- 세계 주요 항만 중 제벨알리항은 중동 전쟁으로 유효 표본수가 산출 기준에 미달하여 분석에서 제외되었으며, 엔텐항과 포트클랑항이 각각 전년 동기 대비 12.1%, 11.8%로 두 자릿수 증가함

### 국내 주요 항만 선석 생산성



### 세계 주요 항만 선석생산성



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

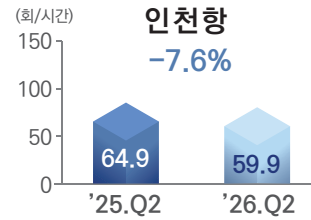
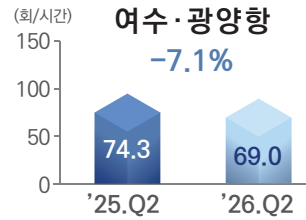
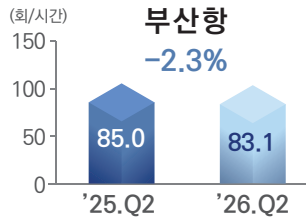
# 순선석 생산성

## Net Berth Productivity

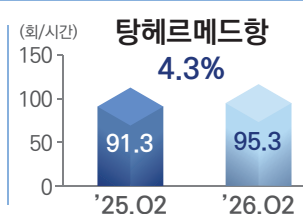
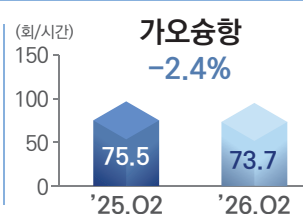
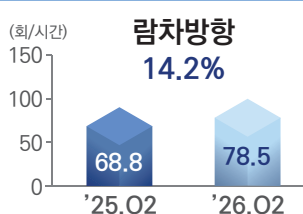
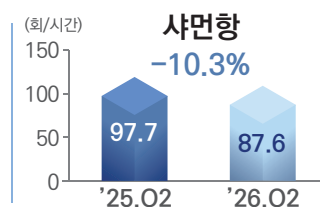
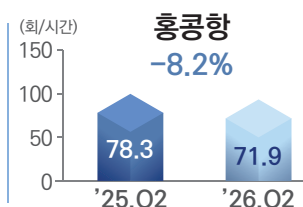
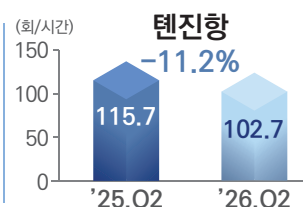
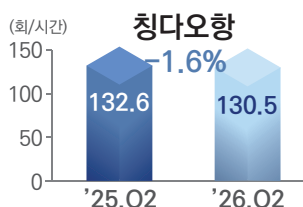
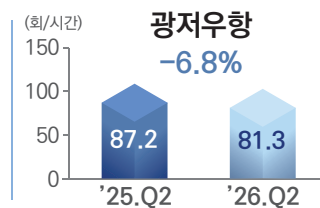
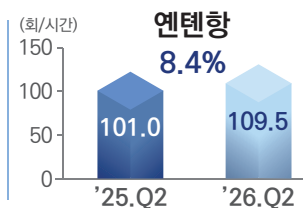
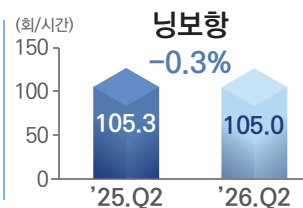
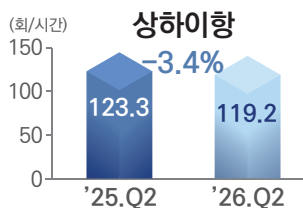
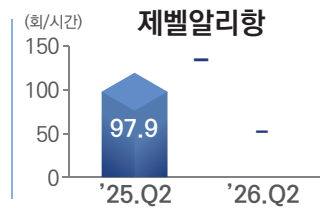
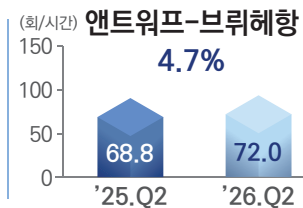
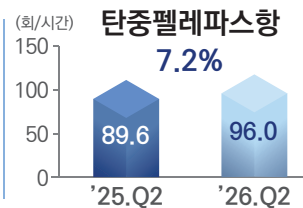
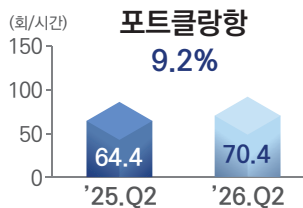
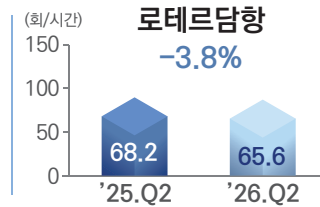
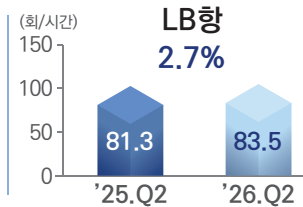
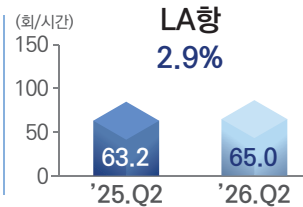
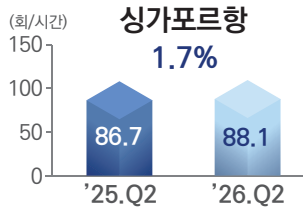
### 항만별(전체 선형)

- ✓ 2분기 국내 주요 항만의 전체 선형 기준 순선석 생산성은 부산항(-2.3%), 광양항(-7.1%), 인천항(-7.6%) 모두 전년 동기 대비 감소함
- ✓ 세계 주요 항만의 경우, 제벨알리항은 유효 표본 부족으로 분석에서 제외되었으며, 람차방항(+14.2%)은 전년 동기 대비 증가, 텐진항(-11.2%)과 샤먼항(-10.3%)은 감소함

#### 국내 주요 항만 순선석 생산성



#### 세계 주요 항만 순선석생산성



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

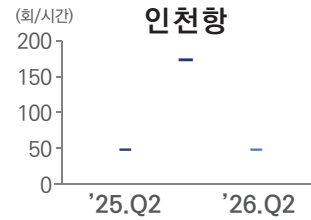
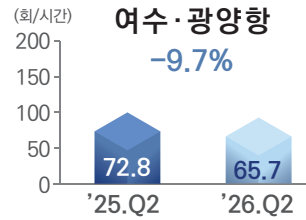
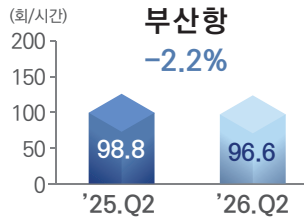
# 순선석 생산성

## Net Berth Productivity

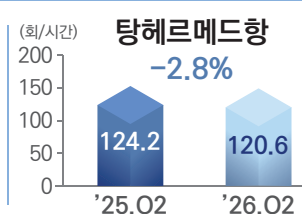
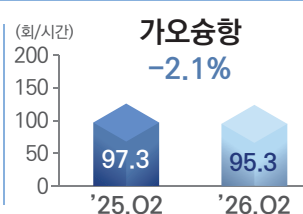
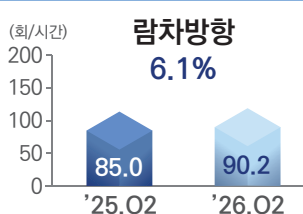
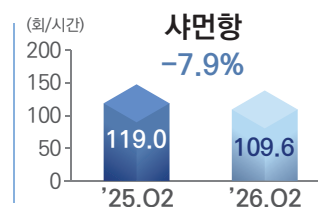
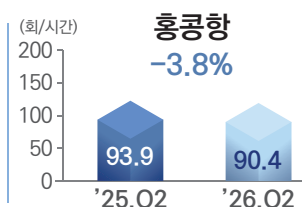
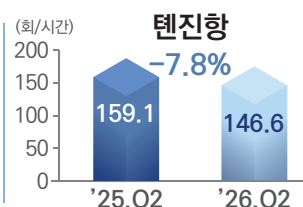
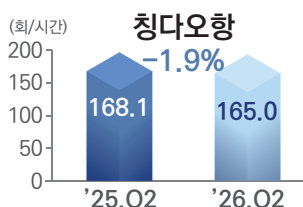
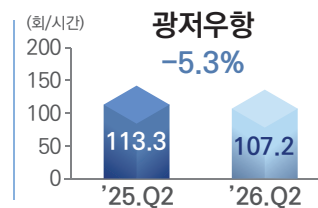
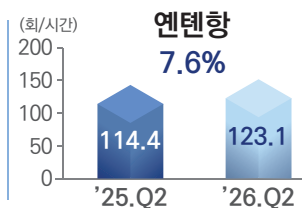
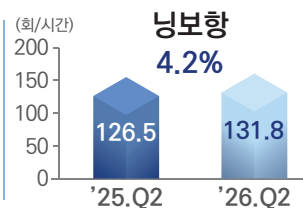
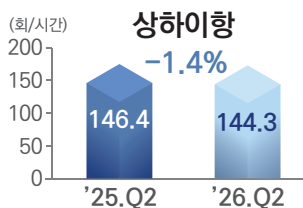
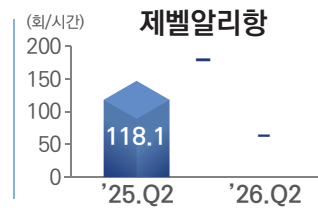
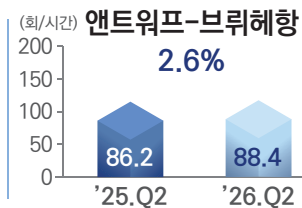
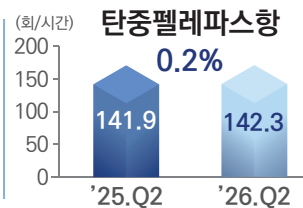
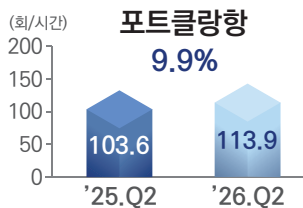
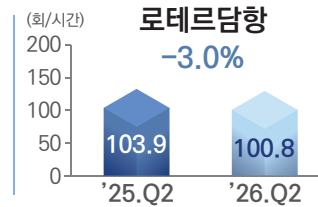
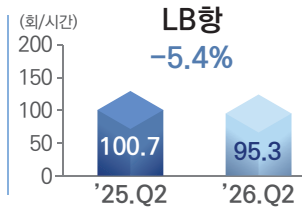
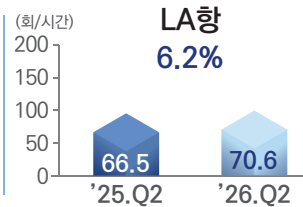
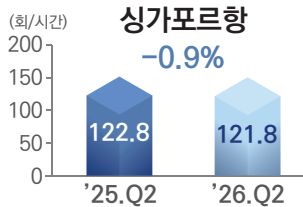
### 항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 2분기 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준, 순선석 생산성은 부산항(-2.2%), 광양항(-9.7%) 모두 전년 동기 대비 감소함
- ✓ 세계 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형은 두 자릿수 미만의 변동을 보였으며, 아랍에미리트의 제벨알리 항은 중동 전쟁으로 인한 유효 표본 부족으로 분석에서 제외됨

#### 국내 주요 항만 순선석 생산성



#### 세계 주요 항만 순선석 생산성



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

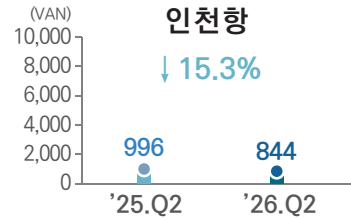
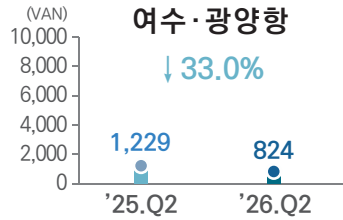
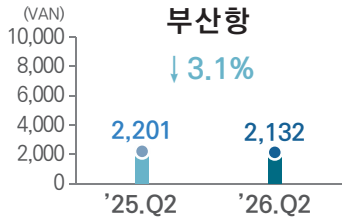
# 평균 하역량

Average Container Throughput, VAN

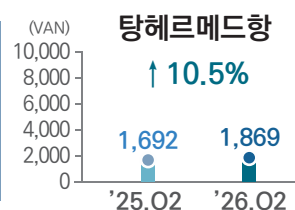
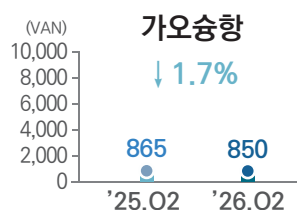
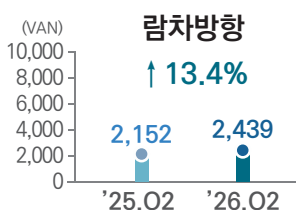
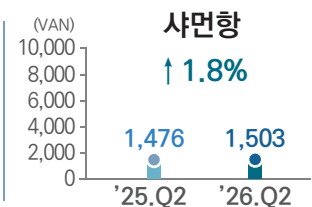
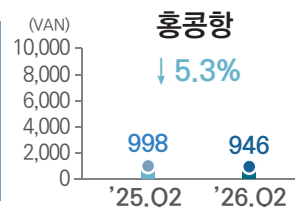
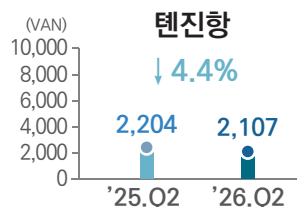
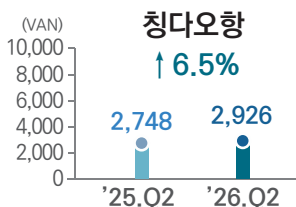
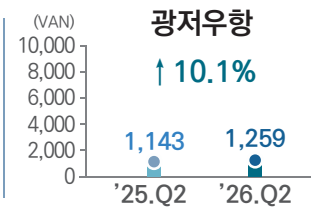
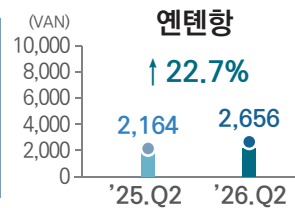
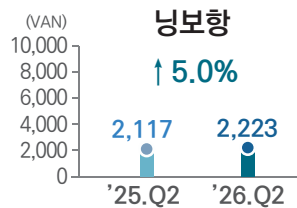
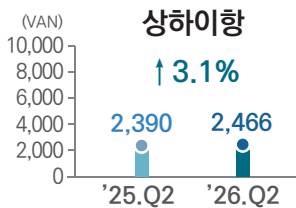
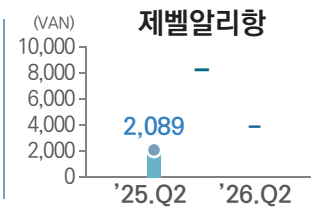
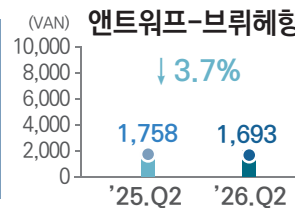
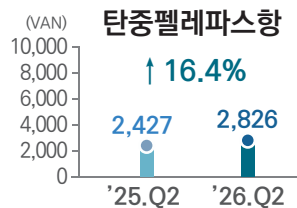
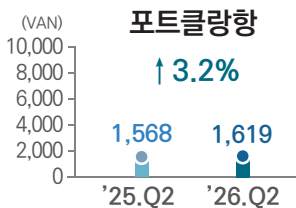
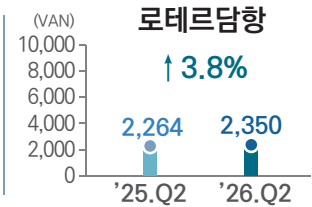
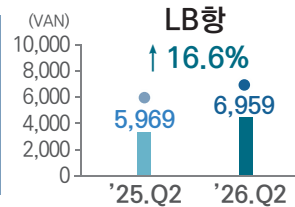
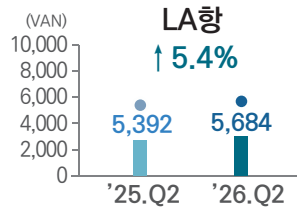
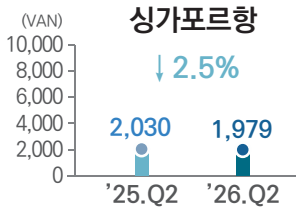
항만별(전체 선형)

- 2분기 국내 주요 항만의 전체 선형 기준 평균 하역량은 부산항(-3.1%), 광양항(-33.0%), 인천항(-15.3%) 모두 전년 동기 대비 감소함
- 세계 주요 항만의 경우, 옌텐항(+22.7%), LB항(+16.6%), 탄중펠레파스항(+16.4%), 람차방항(+13.4%), 광저우항(+10.1%) 등이 전년 동기 대비 두 자릿수 증가했으며, 다른 지표와 마찬가지로 제벨알리항은 분석에서 제외됨

## 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

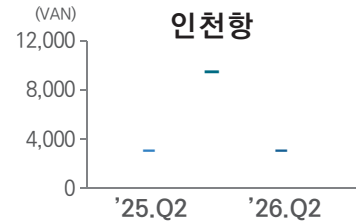
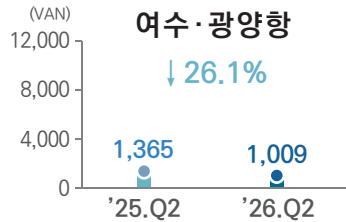
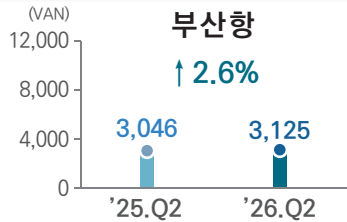
# 평균 하역량

Average Container Throughput, VAN

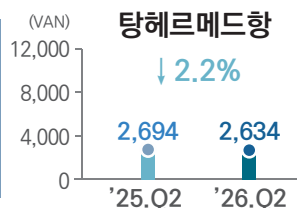
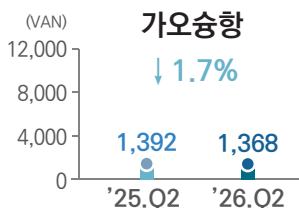
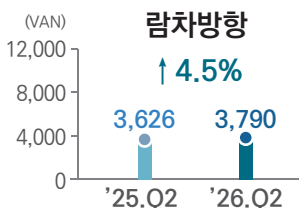
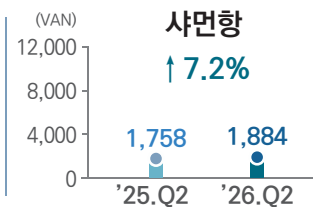
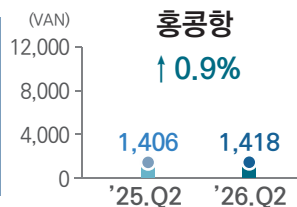
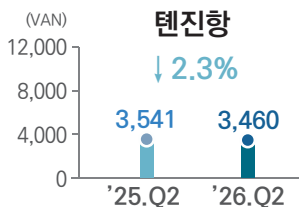
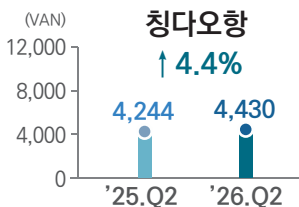
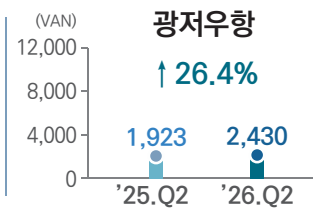
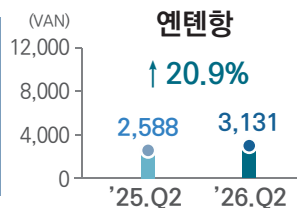
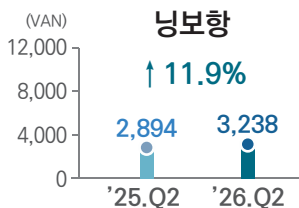
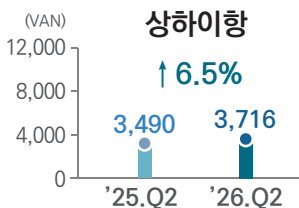
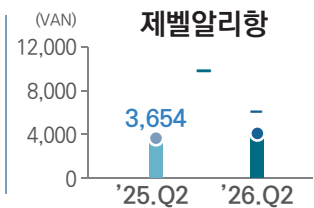
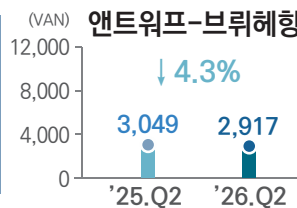
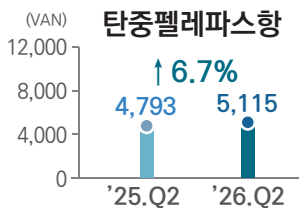
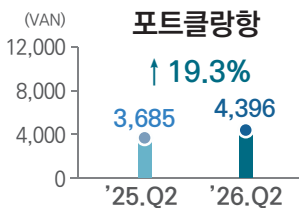
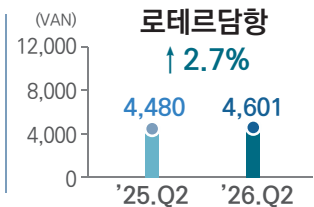
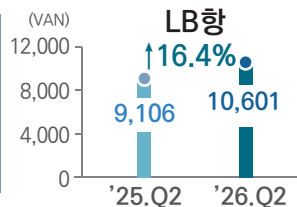
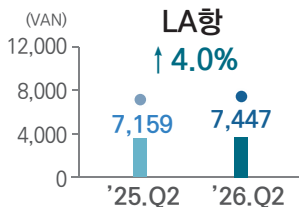
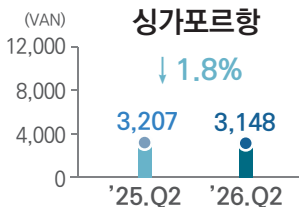
항만별(8000TEU 이상)

- 2분기 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 하역량은 전년 동기 대비 부산항(+2.6%)이 증가한 반면, 광양항(-26.1%)은 감소함
- 세계 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 하역량은 광저우항(+26.4%), 옌텐항(+20.9%), LB항(+16.4%), 닝보항(+11.9%) 등이 전년 동기 대비 두 자릿수 증가하였으며, 제벨알리항은 유효 표본 부족으로 분석에서 제외됨

## 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

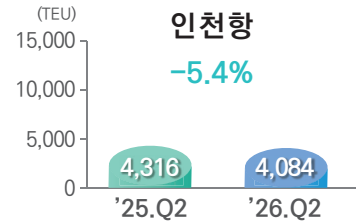
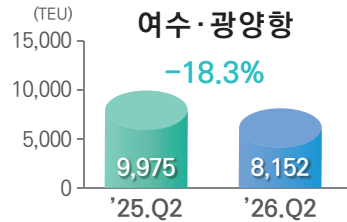
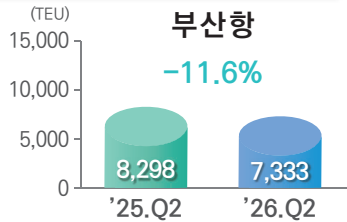
# 평균 선형

## Average Vessel Size

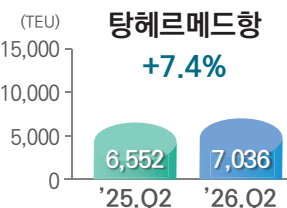
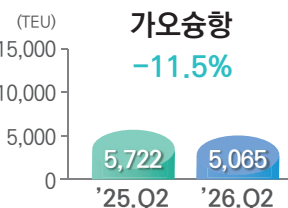
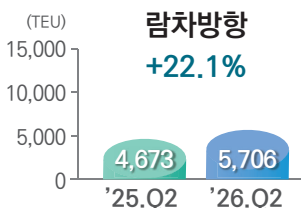
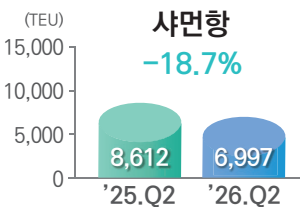
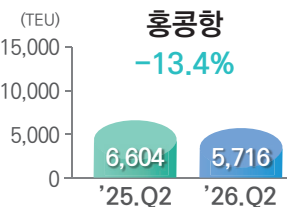
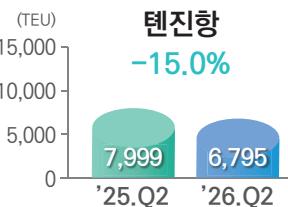
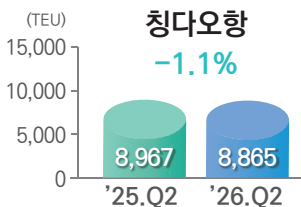
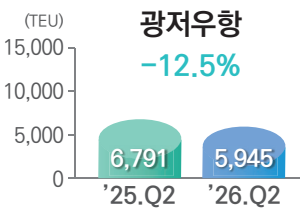
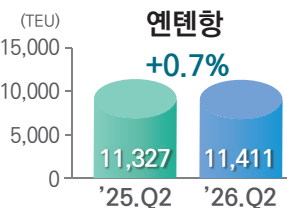
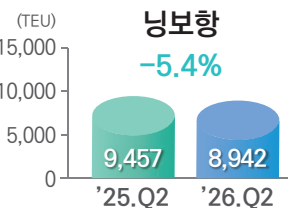
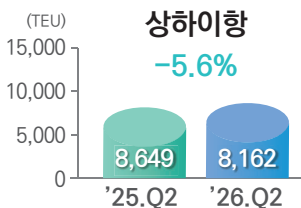
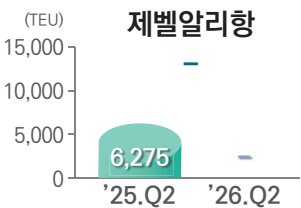
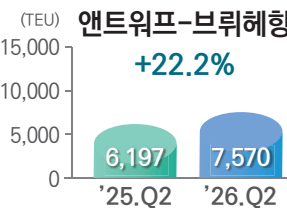
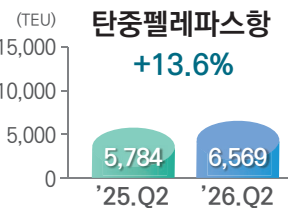
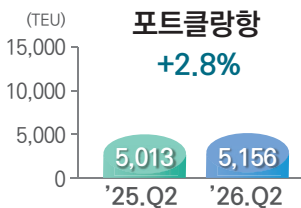
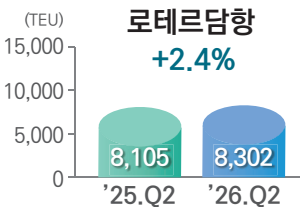
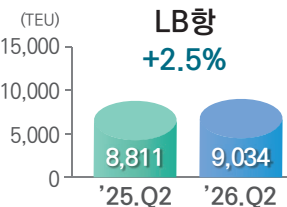
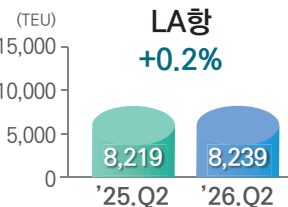
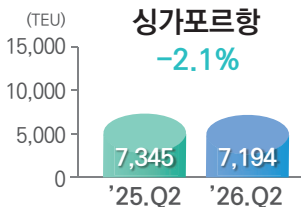
### 항만별(전체 선형)

- ✓ 2분기 국내 주요 항만의 전체 선형 평균은 부산항(-11.6%), 광양항(-18.3%), 인천항(-5.4%) 모두 전년 동기 대비 감소함
- ✓ 세계 주요 항만의 평균 선형은 옌텐항이 11,411TEU로 가장 크게 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

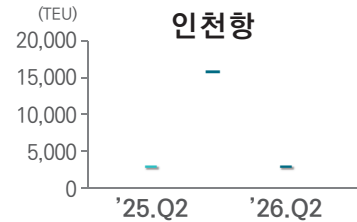
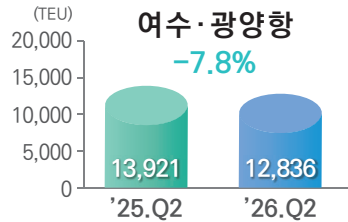
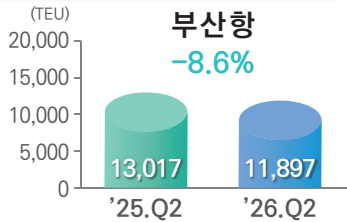
# 평균 선형

## Average Vessel Size

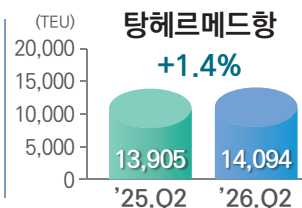
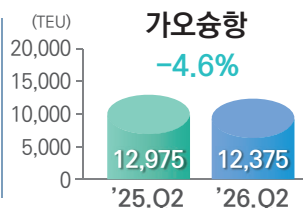
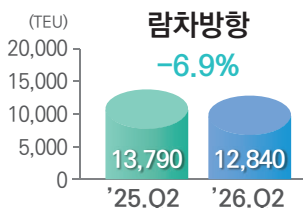
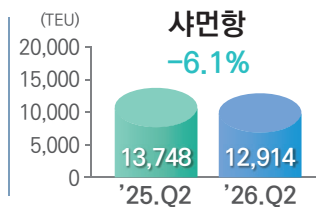
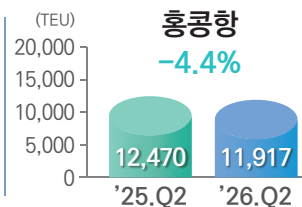
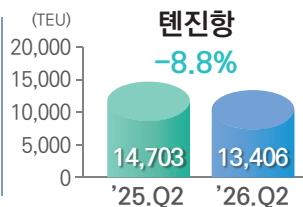
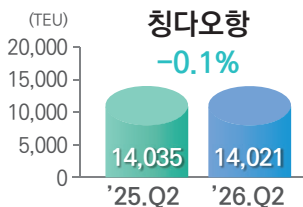
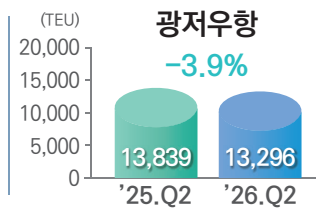
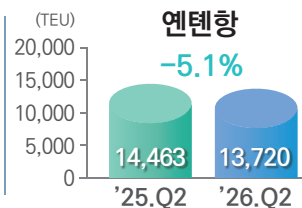
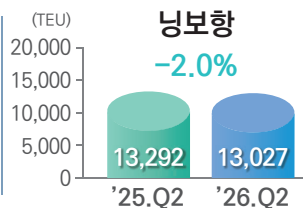
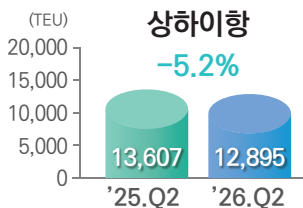
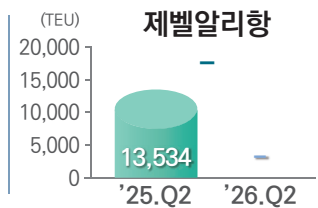
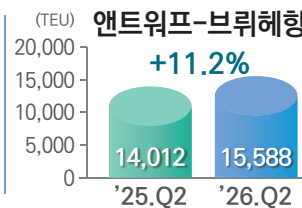
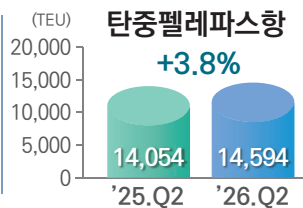
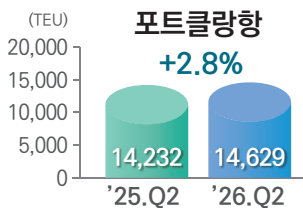
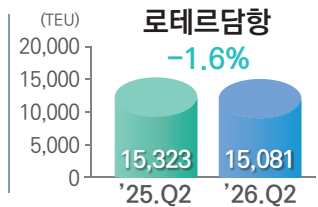
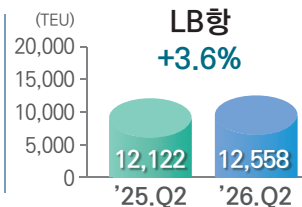
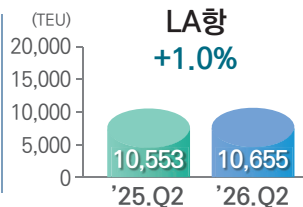
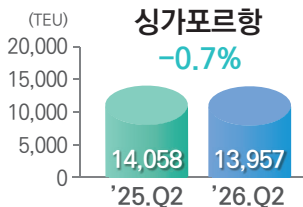
### 항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 2분기 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 선형은 부산항(-8.6%)과 광양항(-7.8%)이 모두 감소함
- ✓ 세계 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형은 앤트워프-브뤼헤항이 15,588TEU로 가장 크게 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

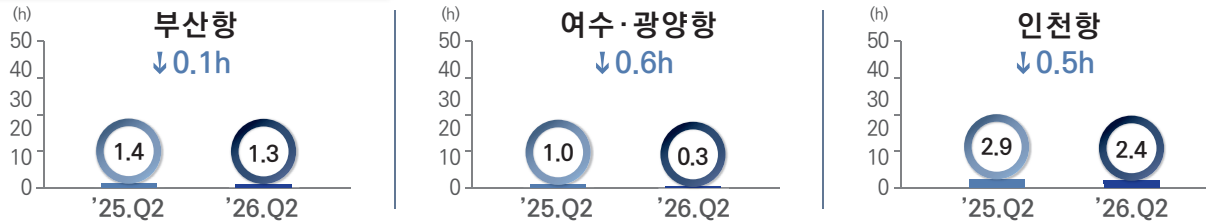
# 평균 대기시간

## Average Waiting Time

### 항만별(전체 선형)

- ✓ 2분기 국내 주요 항만의 평균 대기시간은 부산항(-0.1h), 광양항(-0.6h), 인천항(-0.5h) 모두 전년 동기 대비 감소함
- ✓ 세계 주요 19개 항만 중 8개 항만은 전년 동기 대비 증가하고 11개 항만은 감소했으며, 제벨알리항은 중동 전쟁 상황에서 하역 대기과 피항·선용품 공급 등 다른 목적의 체류를 구분하기 어려워 대기시간 변화의 해석에 유의할 필요가 있음

#### 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

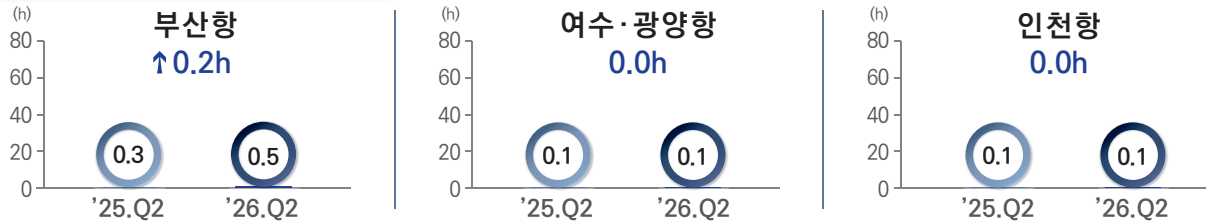
# 평균 대기시간

## Average Waiting Time

### 항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 2분기 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 대기시간은 부산항(+0.2h)이 전년 동기 대비 소폭 증가한 반면, 광양항과 인천항은 전년 동기과 유사한 수준을 기록함
- ✓ 세계 주요 항만 중 14개 항만은 전년 동기 대비 증가하고 5개 항만은 감소했으며, 제벨알리항은 AIS 기반 평균 대기시간이 61.6시간 증가하였으나, 하역 대기과 피항·선용품 공급 등 다른 목적의 체류를 구분하기 어려워 이를 항만 하역 지연으로 단정하기 어려움

#### 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

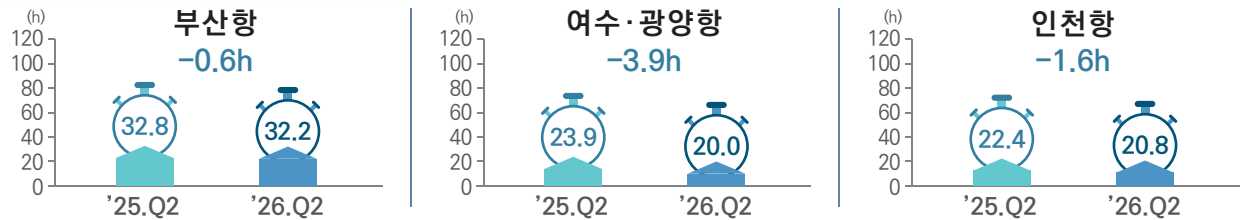
# 평균 재항시간

Average Turnaround Time

항만별(전체 선형)

- ✓ 2분기 국내 주요 항만의 평균 재항시간은 부산항(-0.6h), 광양항(-3.9h), 인천항(-1.6h) 모두 전년 동기 대비 감소함
- ✓ 세계 주요 항만의 경우, 제벨알리항은 유효 표본 부족으로 분석에서 제외되었으며, 12개 항만은 전년 동기 대비 증가, 6개 항만은 감소함

## 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

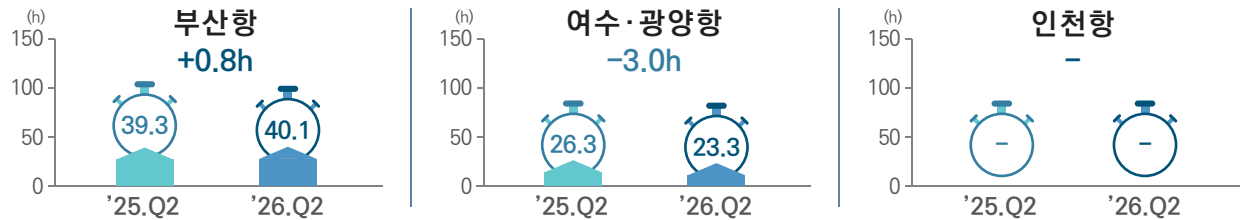
# 평균 재항시간

## Average Turnaround Time

### 항만별(8000TEU 이상)

- ✓ 2분기 국내 주요 항만의 8,000TEU 이상 선형 기준 평균 재항시간은 부산항(+0.8h)이 전년 동기 대비 증가, 광양항(-3.0h)이 감소함
- ✓ 세계 주요 항만 중 13개 항만은 전년 동기 대비 증가, 5개 항만은 감소했으며, 전체 선형과 마찬가지로 제벨알리항은 유효 표본 부족으로 분석에서 제외됨

#### 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 항만수요분석연구실 실장

## 연구진

하태영 항만수요분석연구실 연구위원

이기열 항만수요분석연구실 연구위원

신정훈 항만수요분석연구실 부연구위원

최상균 항만수요분석연구실 전문연구원

이화섭 항만수요분석연구실 전문연구원

박세리 항만수요분석연구실 전문연구원

## 감리

김찬호 항만연구본부 본부장

2026년 | 2분기

# 세계 컨테이너 항만 서비스 지표

발행일 2026년 10월 20일

편집·발행인 조정희 원장

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

편집디자인 ㈜디자인월드