2023년 2분기

세계 컨테이너 항만 서비스 지표

PORT SERVICE INDICATORS

발행일 2023년 8월 28일 | **편집·발행인** 김종덕 원장 | **발행처** 한국해양수산개발원 항만연구본부 항만수요예측센터
주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동 한국해양수산개발원) | **TEL.** 051-797-4800 | **FAX.** 051-797-4810



선석 생산성 04
순선석 생산성 10
평균 하역량 12
평균 선형 14
평균 대기시간 16
항만 연결성 지수 18

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.

KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE
PDAC 항만수요예측센터 Port Demand Analysis Center

서비스 지표 정의

선석 생산성 (Berth Productivity)	선석 접안 시간 당 컨테이너 양적하 횟수를 나타낸 지표로 지표가 높을수록 컨테이너 화물을 빠르게 처리하는 것을 의미함 (총 양적하 횟수 / 선석 접안 시간)
순선석 생산성 (Net Berth Productivity)	접안된 선박의 하역작업 개시 시간부터 작업종료까지의 크레인 총 작업시간당 컨테이너 양적하 횟수를 나타낸 지표 (총 양적하 횟수/크레인 총 작업시간)
평균 하역량 (Average Container Throughput)	컨테이너선 1척 당 평균 컨테이너 하역 물량을 나타냄 (TEU)
평균 선형 (Average Vessel Size)	항만을 입출항하는 컨테이너선의 평균 크기를 나타냄 (TEU)
평균 대기시간 (Average Waiting Time)	항만에 접안한 컨테이너선이 정박지에서 대기한 평균 시간을 의미함 (시간)
항만 연결성 지수 (Port Liner Shipping Connectivity Index)	UNCTAD는 전 세계 900개 이상의 컨테이너 항만에 대해 총 6가지 기준을 바탕으로 연결성 지수를 발표하며 지수가 높을수록 거점 항만으로서의 강점이 있다는 의미임

서비스 지표 산정방법

IHS Markit 원자료에서 아래의 조건을 만족하는 선박을 대상으로 선석생산성, 순선석 생산성, 평균 하역량, 평균선형을 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

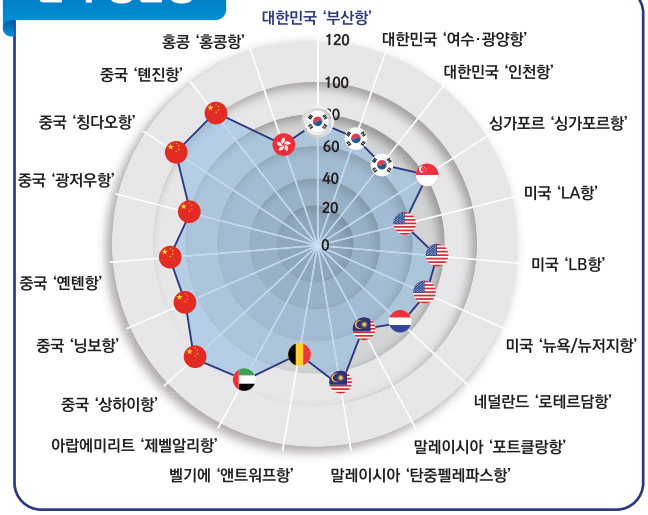
항만연결성 지수는 UNCTAD에서 항만의 주당 선박 입항 횟수, 연간 항만 수용능력, 정기선 운송 서비스 수, 정기선 서비스 제공 선사 수, 최대 수용 가능한 선박 선형, 직기항 서비스로 연결된 항만의 수 등 6가지 기준을 고려하여 2006년 홍콩항 연결성 지수(100)를 기준으로 산정함

주요 항만 결과 요약

(전체 선형 기준)

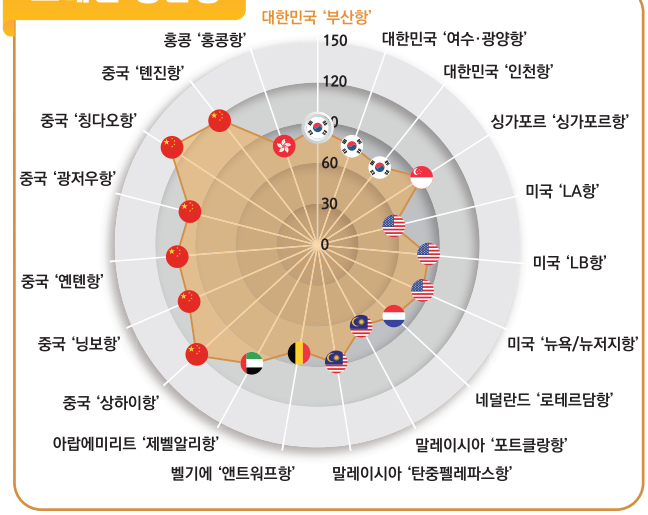
선석 생산성

(회/시간)



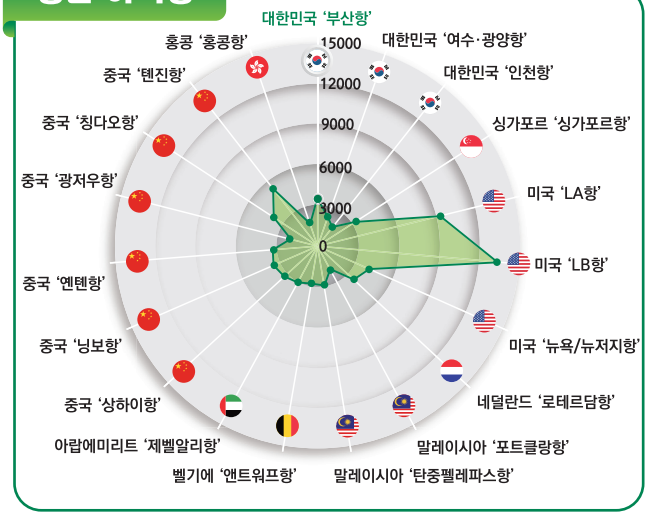
크레인 생산성

(회/시간)



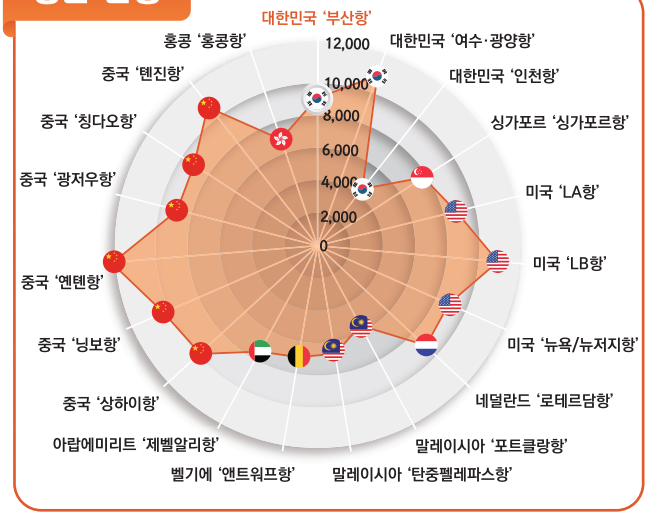
평균 하역량

(TEU)



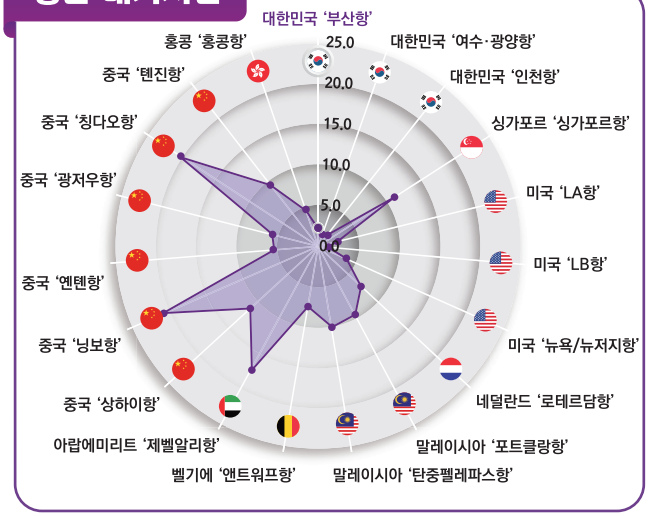
평균 선형

(TEU)

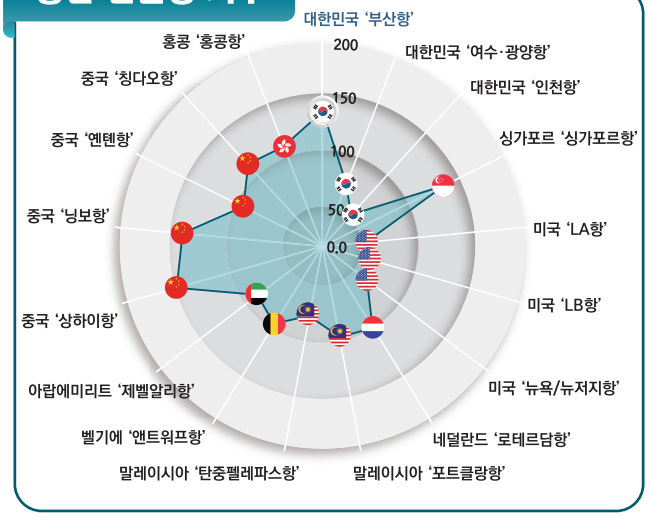


평균 대기시간

(시간)

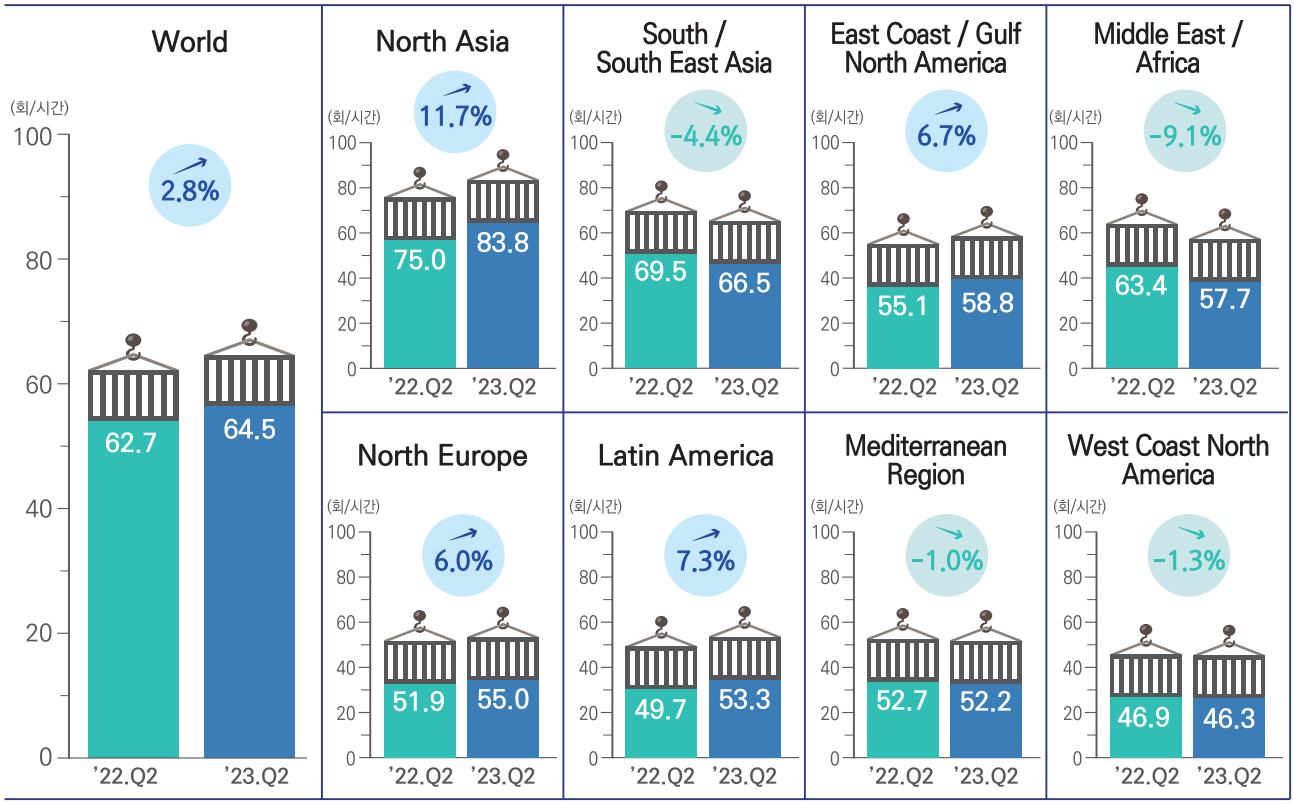


항만 연결성 지수



선석 생산성 Berth Productivity

지역별 (전체 선형)



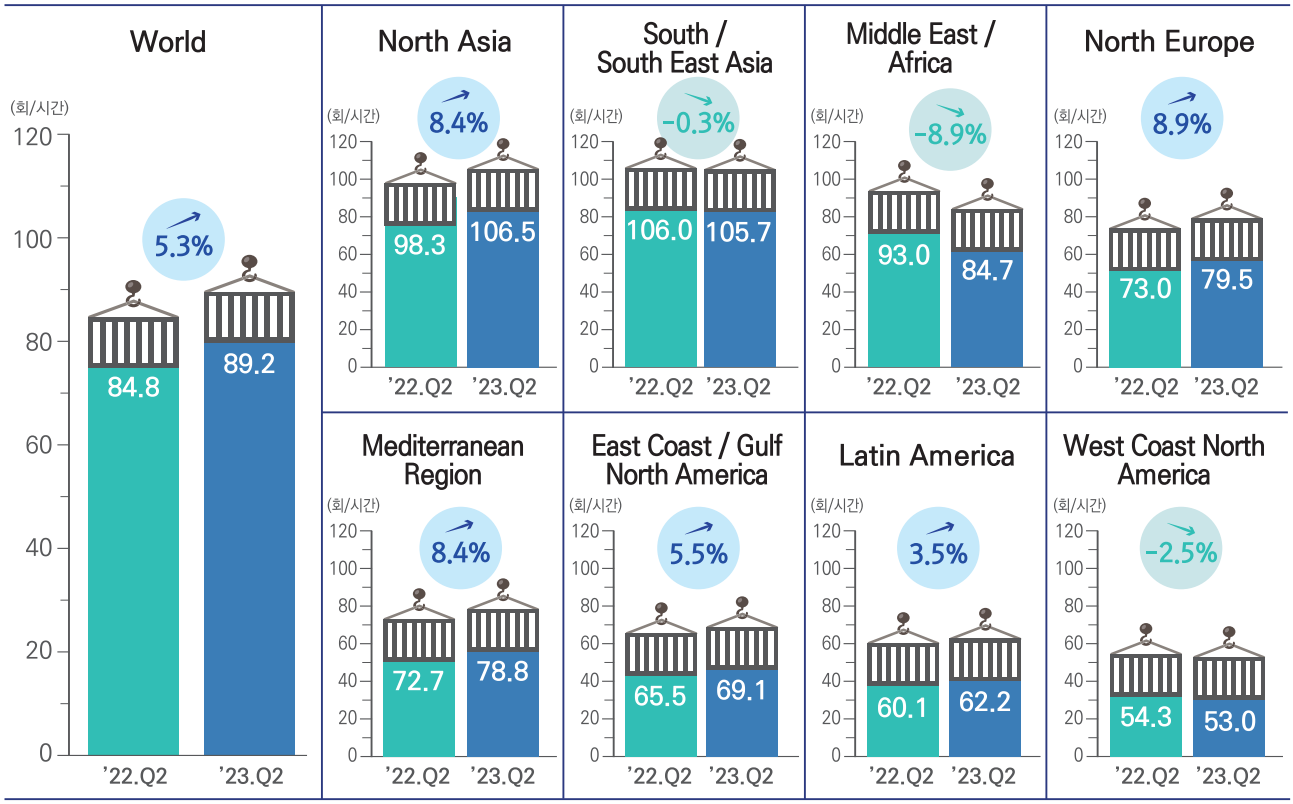
순위	지역	선석 생산성(회/시간)					순위					전년 동기 대비
		'22.Q2	'22.Q3	'22.Q4	'23.Q1	'23.Q2	'22.Q2	'22.Q3	'22.Q4	'23.Q1	'23.Q2	
1	North Asia	75.0	76.8	78.6	81.2	83.8	1	1	1	1	1	↑ 11.7%
2	South/South East Asia	69.5	67.7	70.6	69.7	66.5	2	2	2	2	2	↓ 4.4%
3	East Coast/Gulf North America	55.1	54.9	56.4	56.8	58.8	4	4	4	4	3	↑ 6.7%
4	Middle East/Africa	63.4	60.3	62.9	63.3	57.7	3	3	3	3	4	↓ 9.1%
5	North Europe	51.9	52.2	53.3	53.6	55.0	7	7	7	7	5	↑ 6.0%
6	Latin America	49.7	52.1	53.5	53.8	53.3	5	5	5	6	6	↑ 7.3%
7	Mediterranean Region	52.7	52.1	53.1	55.2	52.2	6	6	6	5	7	↓ 1.0%
8	West Coast North America	46.9	47.3	47.4	47.7	46.3	8	8	8	8	8	↓ 1.3%
World		62.7	64.4	62.9	65.4	64.5	-	-	-	-	-	↑ 2.8%

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

- '23년 2분기 **전체 선형 기준 전 세계 선석생산성은 64.5회/hr로 전년 동기 대비 2.8% 증가했으나, 전 분기 대비 1.3% 감소함**
- **지역별로 살펴보면, 북동미 지역의 선석생산성이 꾸준히 회복세를 나타내면서 중동/아프리카 지역을 제치고 3위 자리를 회복함**

선석 생산성 Berth Productivity

지역별 (8,000TEU 이상)



순위	지역	선석 생산성(회/시간)					순위					전년 동기 대비
		'22.Q2	'22.Q3	'22.Q4	'22.Q1	'23.Q2	'22.Q2	'22.Q3	'22.Q4	'22.Q1	'23.Q2	
1	North Asia	98.3	99.1	99.6	103.2	106.5	2	2	2	2	1	↑ 8.4%
2	South/South East Asia	106.0	101.3	106.2	109.4	105.7	1	1	1	1	2	↓ 0.3%
3	Middle East/Africa	93.0	86.7	90.0	89.4	84.7	3	3	3	3	3	↓ 8.9%
4	North Europe	73.0	74.6	75.2	78.1	79.5	4	4	4	5	4	↑ 8.9%
5	Mediterranean Region	72.7	68.4	70.4	78.3	78.8	5	5	5	4	5	↑ 8.4%
6	East Coast/Gulf North America	65.5	66.6	65.6	68.6	69.1	6	6	6	6	6	↑ 5.5%
7	Latin America	60.1	60.0	61.6	63.7	62.2	7	7	7	7	7	↑ 3.5%
8	West Coast North America	54.3	54.5	56.1	57.1	53.0	8	8	8	8	8	↓ 2.5%
World		84.8	84.1	85.7	89.2	89.2	-	-	-	-	-	↑ 5.3%

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

- 초대형 선형의 전 세계 선석생산성은 89.2회/hr로 전년 동기 대비 5.3% 증가하였으며 전 분기 대비 변화 없음
- 북미 지역이 전년 동기 대비 8.4% 증가한 106.5회/hr를 기록하면서 동아시아 및 서남아시아 지역을 제치고 1위 자리를 기록함

선석 생산성 Berth Productivity

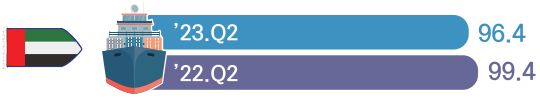
국가별 (전체 선형)

1위 오만



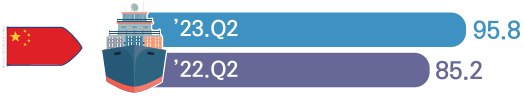
5.5%

2위 아랍에미레이트



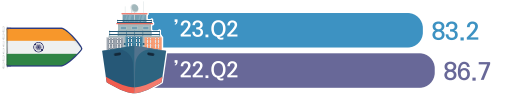
-3.0%

3위 중국



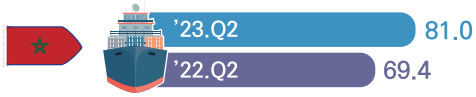
12.5%

4위 인도



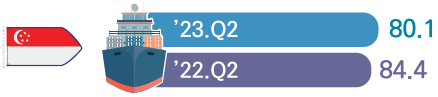
-4.0%

5위 모로코



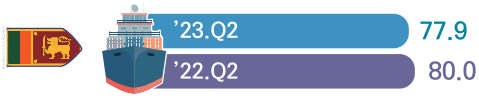
16.7%

6위 싱가포르



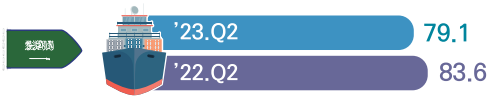
-5.1%

7위 스리랑카



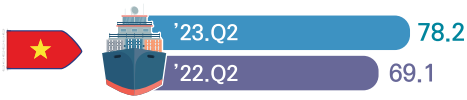
2.7%

8위 사우디아라비아



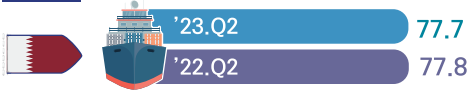
-5.3%

9위 베트남



13.2%

10위 카타르



-0.2%

11위 대한민국



0.5%

12위 말레이시아



-3.6%

13위 네덜란드



2.2%

14위 벨기에



12.5%

15위 요르단



11.5%

16위 홍콩



0.8%

17위 지부티



9.6%

18위 페루



0.3%

19위 콜롬비아



-6.8%

20위 일본



6.1%

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

- '23년 2분기 전체 선형의 국가별 선석생산성 상위 20위 중 대한민국은 전년 동기 대비 0.5% 소폭 증가한 74.6회/hr를 기록하였으나 순위는 1계단 하락한 11위를 기록함
- 상위 20개 국가 중 7개 국가만이 전년 동기 대비 감소세를 기록하였으며 13개 국가는 상승세를 기록함
- 특히, 베트남의 경우 전년 동기 대비 13.2%로 두 자릿수 이상 증가세를 기록하면서 순위 역시 4계단 상승한 9위를 기록함

선석 생산성 Berth Productivity

국가별 (8,000TEU 이상)

1위 말레이시아





'23.Q2 123.9
'22.Q2 120.9
2.5%

2위 모로코





'23.Q2 123.2
'22.Q2 111.1
10.9%

3위 오만





'23.Q2 119.6
'22.Q2 128.5
-7.0%

4위 중국





'23.Q2 117.5
'22.Q2 107.2
9.6%

5위 베트남





'23.Q2 110.7
'22.Q2 113.8
-2.8%

6위 싱가포르





'23.Q2 110.3
'22.Q2 113.7
-2.9%

7위 아랍에미레이트





'23.Q2 107.1
'22.Q2 117.0
-8.5%

8위 네덜란드





'23.Q2 106.1
'22.Q2 78.8
34.7%

9위 폴란드





'23.Q2 104.3
'22.Q2 106.4
-2.0%

10위 인도





'23.Q2 103.3
'22.Q2 110.1
-6.2%

11위 스리랑카





'23.Q2 101.8
'22.Q2 85.1
19.6%

12위 덴마크





'23.Q2 92.9
'22.Q2 88.0
5.5%

13위 벨기에





'23.Q2 89.7
'22.Q2 72.3
24.0%

14위 대한민국





'23.Q2 87.1
'22.Q2 85.0
2.5%

15위 스페인





'23.Q2 85.5
'22.Q2 81.2
5.3%

16위 사우디아라비아





'23.Q2 85.0
'22.Q2 88.1
-3.5%

17위 콜롬비아





'23.Q2 83.6
'22.Q2 87.2
-4.1%

18위 홍콩





'23.Q2 83.4
'22.Q2 84.6
-1.4%

19위 카타르





'23.Q2 80.3
'22.Q2 98.2
-18.2%

20위 페루





'23.Q2 80.2
'22.Q2 67.9
18.2%

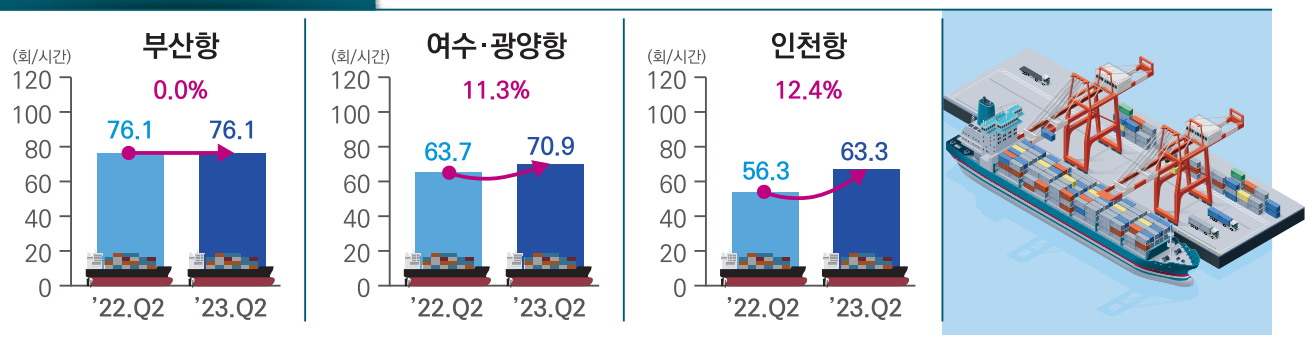
자료 : IHS Markit, 항만수요예측센터 분석
주 : 전 세계 약 400여개 항만의 샘플 데이터를 기반으로 함

- 초대형 선형의 경우 대한민국은 전년 동기 대비 2.5% 상승한 87.1회/hr를 기록하면서 3계단 순위가 상승한 14위를 기록함
- '23년 2분기에도 말레이시아가 1분기에 이어 1위 자리를 차지하였으며, 오만과 아랍에미리트 등 중동 국가 등은 전년 대비 선석생산성이 감소하여 순위가 하락함
- 유럽 국가인 네덜란드와 벨기에의 경우 전년 동기 대비 각각 34.7%, 24.0% 증가하면서, 유럽 항만의 서비스 수준이 1분기에 이어 꾸준히 개선되고 있음

선석 생산성 Berth Productivity

항만별 (전체 선형)

국내 주요 항만 선석 생산성



세계 주요 항만 선석생산성

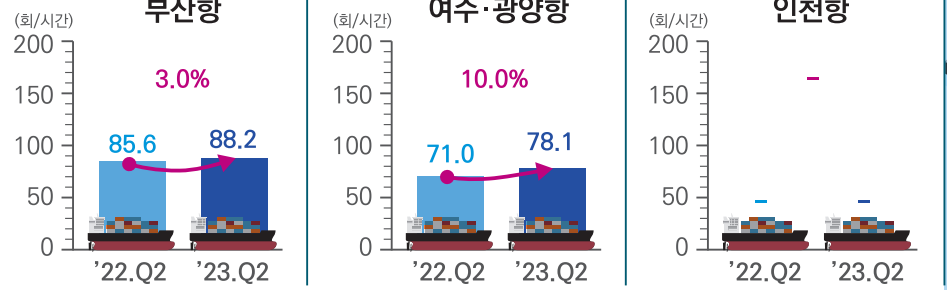


- '23년 2분기 국내 주요 항만의 전체 선형 선석생산성은 부산항은 변동없으며, 광양항(+11.3%)과 인천항(+12.4%)은 증가함
- 부산항의 경우 전년 대비 5계단 순위가 감소하여 29위를 기록하였으며, 광양항과 인천항은 각각 8계단, 10계단 상승하여 42위, 62위를 기록함
- 세계 주요 항만의 경우 LA항과 뉴욕/뉴저지항이 전년 분기 대비 12.3%, 25.0% 크게 상승하였으며, 제벨알리항(-5.1%)과 싱가포르항(-5.1%)만 전년 동기 대비 감소세를 기록함

선석 생산성 Berth Productivity

항만별 (8,000TEU 이상)

국내 주요 항만 선석 생산성





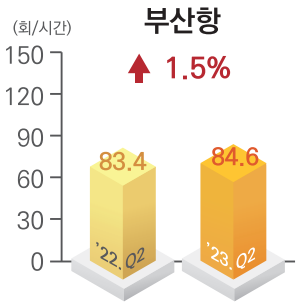
세계 주요 항만 선석생산성

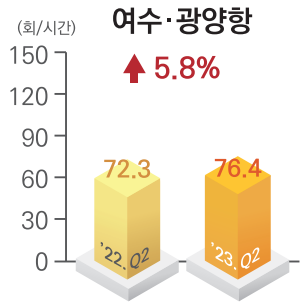


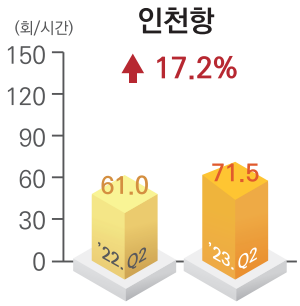
- 국내 주요 항만의 초대형 선형 선석생산성은 부산항(+3.0%), 광양항(+10.0%) 모두 전년 동기 대비 증가세를 기록하였으며, 부산항은 1계단 하락한 33위, 광양항은 1계단 상승한 49위를 기록함
- 전체 선형에서와 마찬가지로 미국의 LA항(+25.2%)과 뉴욕/뉴저지항(+26.6%)이 전년 동기 대비 큰 증가세를 기록함
- 특히, 중국 톈진항의 경우 전년 동기 대비 7.2% 증가한 166.4회/hr를 기록하면서 1분기 1위였던 탄중펠레파스항을 제치고 1위를 기록함

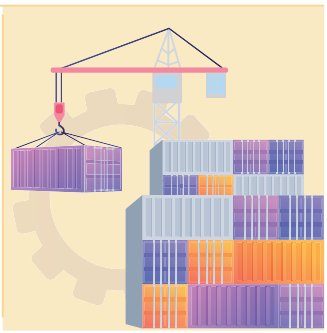
항만별 (전체 선형)

국내 주요 항만의 순선석 생산성

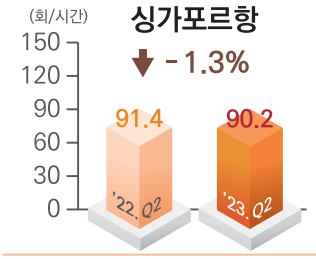


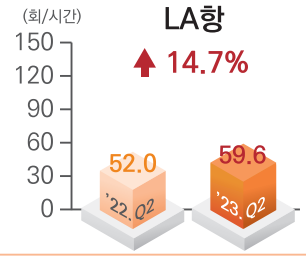


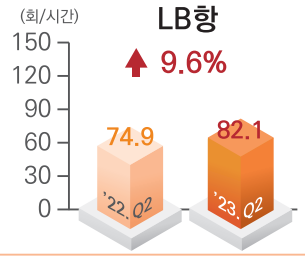


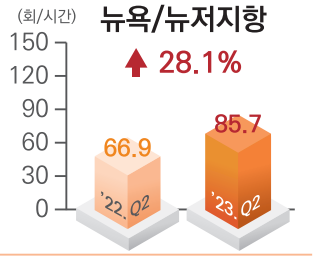


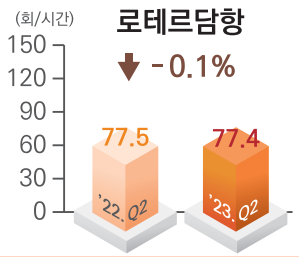
세계 주요 항만의 순선석 생산성

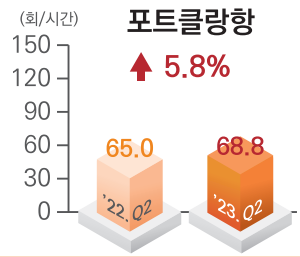


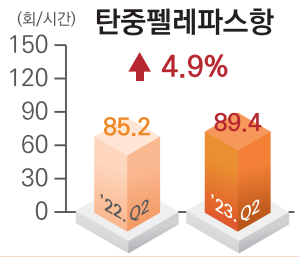


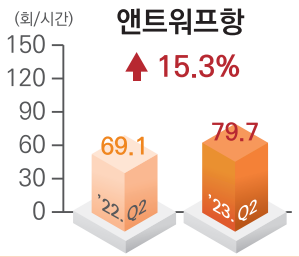


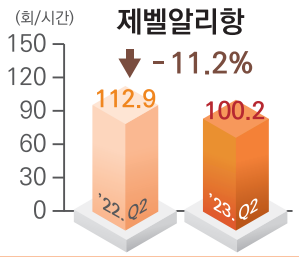


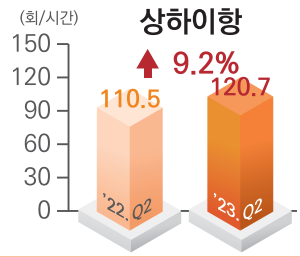


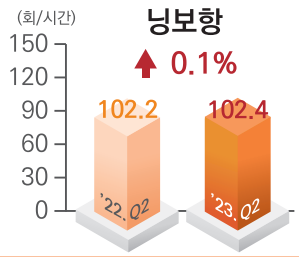


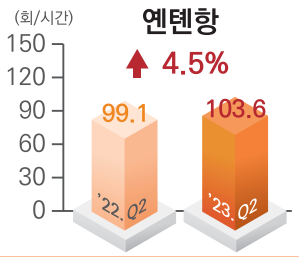


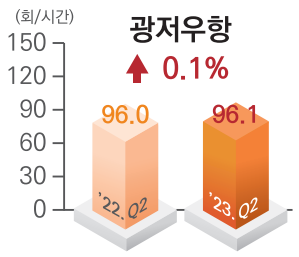


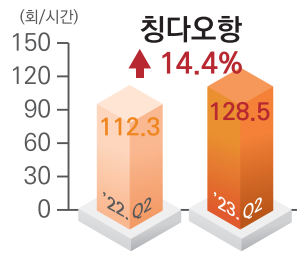


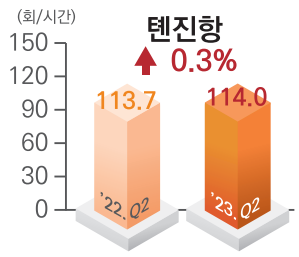


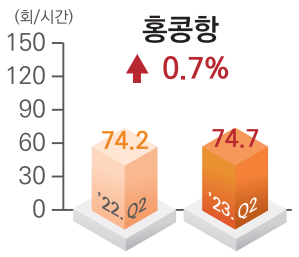










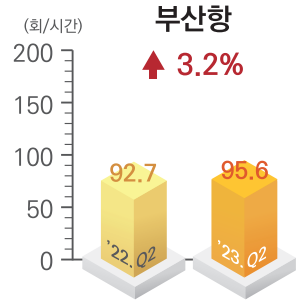


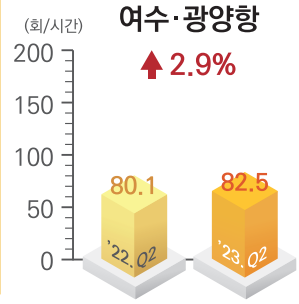
- '23년 2분기 국내 주요 항만의 전체 선형 순선석 생산성은 부산항(+1.5%), 광양항(+5.8%), 인천항(+17.2%) 모두 전년 동기 대비 증가하였으나, 부산항과 광양항은 각각 5계단, 1계단 하락하여 36위, 59위를 기록함
- 세계 주요 항만의 경우 미국 지역 항만인 LA항(+14.7%), LB항(+9.6%), 뉴욕/뉴저지항(+28.1%)은 전년 대비 큰 폭으로 증가하였으며, 중동 지역의 제베알리항(-11.2%)은 같은 기간 큰 하락세를 기록함

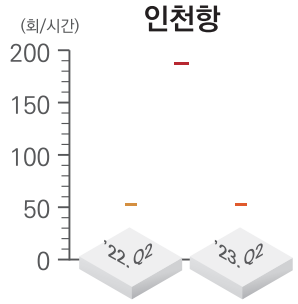
순선석 생산성 Net Berth Productivity

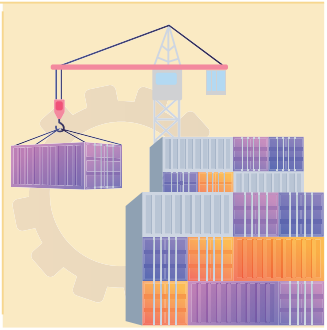
항만별 (8,000TEU 이상)

국내 주요 항만의 순선석 생산성

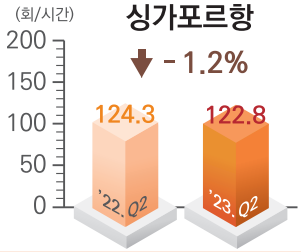


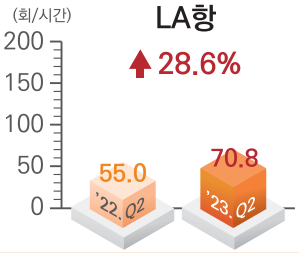


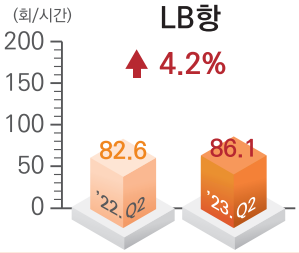


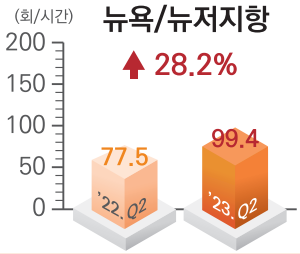


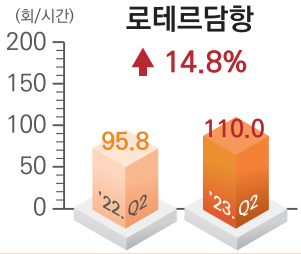
세계 주요 항만의 순선석 생산성

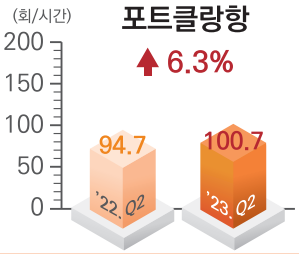


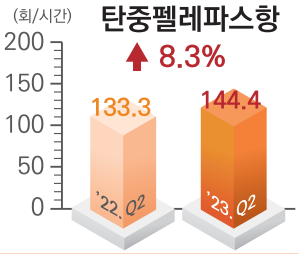


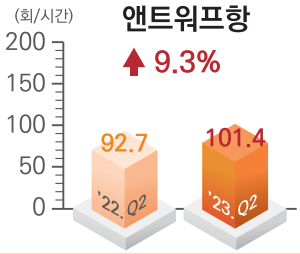


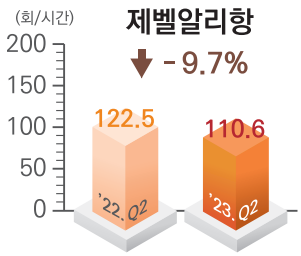


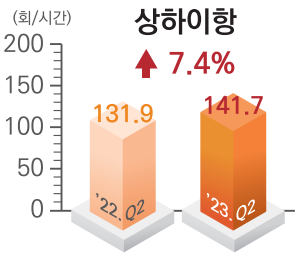


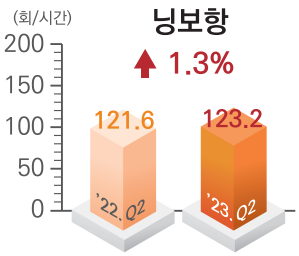


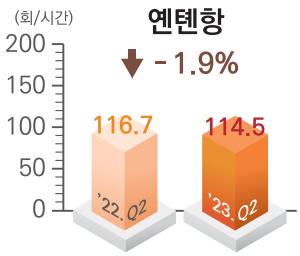


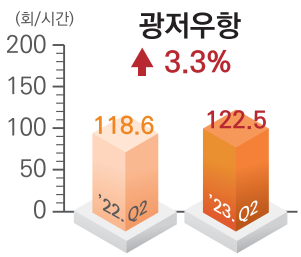


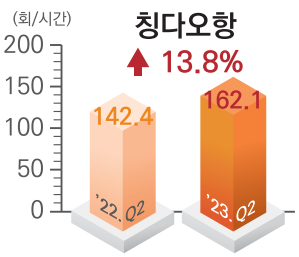


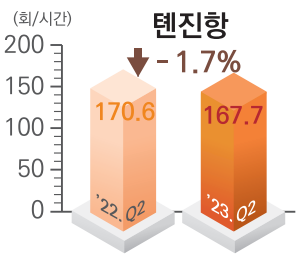


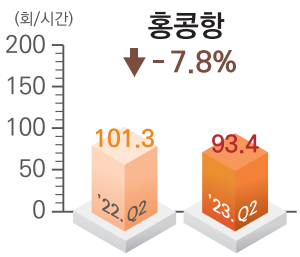










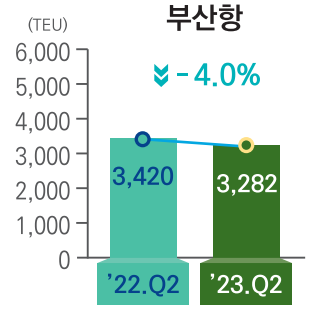


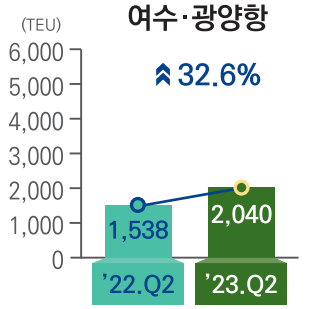
- 국내 주요 항만의 초대형 선형 순선석 생산성은 부산항(+3.2%), 광양항(+2.9%) 모두 전년 분기 대비 증가세를 기록하였으나 순위는 각각 4계단, 9계단 하락한 37위, 61위를 기록함
- 전체 선형에서와 마찬가지로 톈진항의 순선석 생산성이 전년 대비 1.7% 하락한 167.7회/hr를 기록하였지만, 순위는 1위를 유지하고 있음

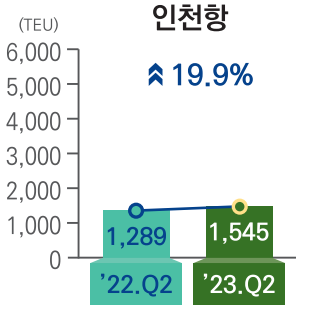
평균 하역량 Average Container Throughput

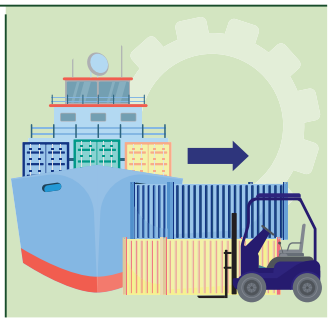
항만별 (전체 선형)

국내 주요 항만 평균 하역량

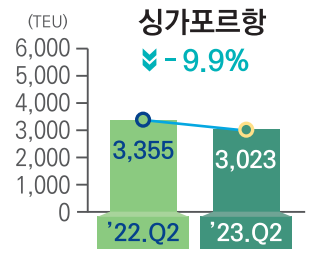


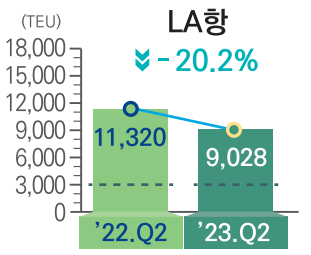


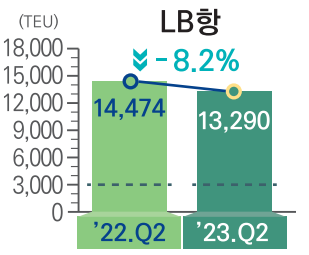


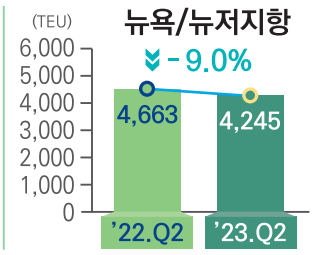


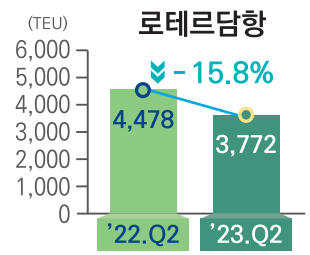
세계 주요 항만 평균 하역량

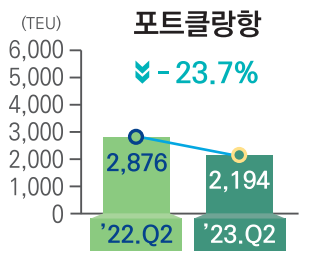


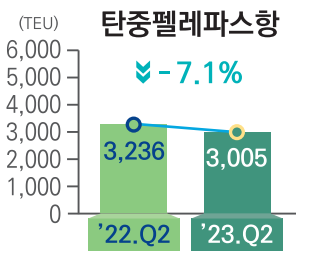


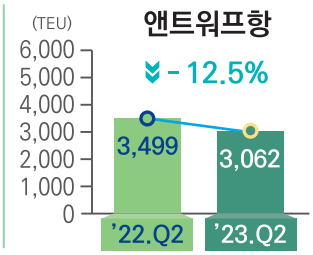


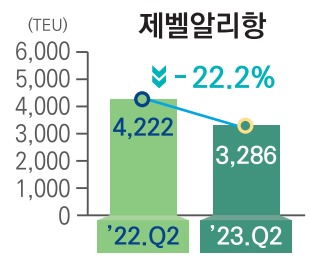


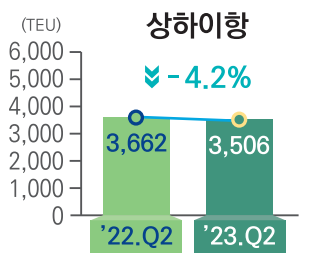


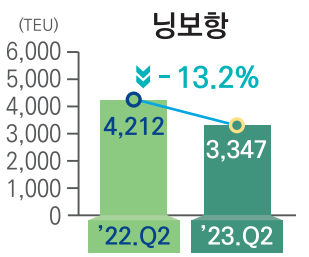


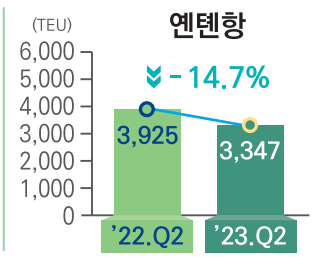


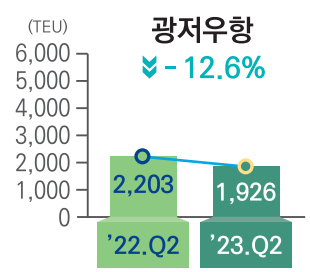


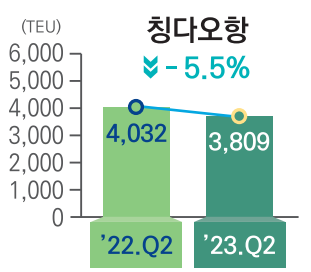


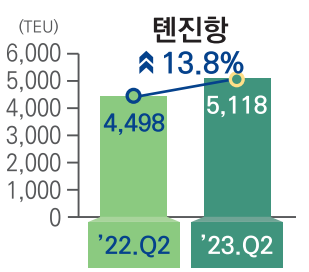


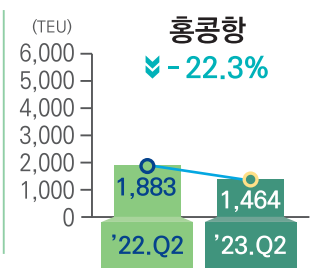










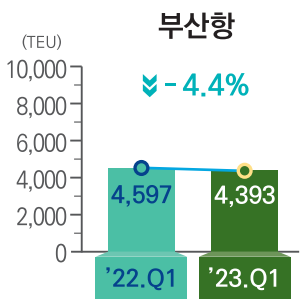


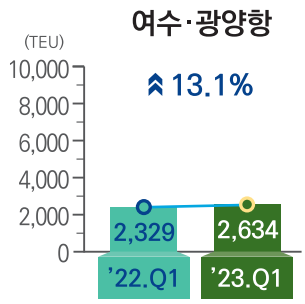
- '23년 2분기 국내 주요 항만의 전체 선형 기준 평균 하역량은 부산항(-4.0%)은 전년 동기 대비 감소세를 기록, 광양항(+32.6%), 인천항(+19.9%)은 같은 기간 상승세를 기록함
- 세계 주요 항만의 평균 하역량은 톈진항(+13.8%)을 제외하고 모든 항만에서 전년 동기 대비 감소세를 나타냈으며, 이 중 두 자릿수 이상 감소한 항만이 9개 항만으로 감소폭이 크게 나타남

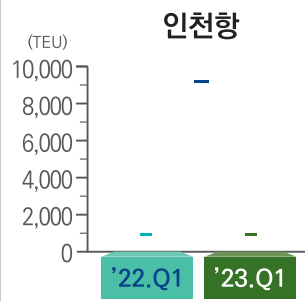
평균 하역량 Average Container Throughput

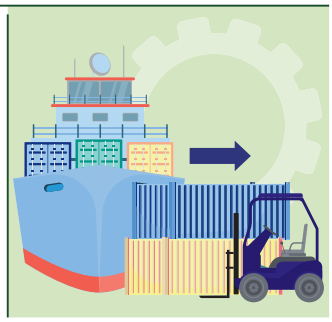
항만별 (8,000TEU 이상)

국내 주요 항만 평균 하역량

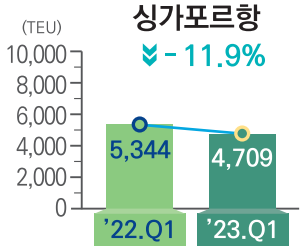


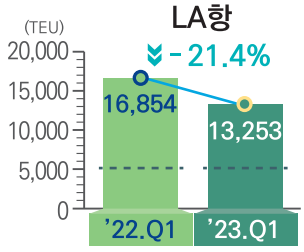


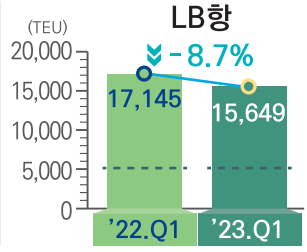


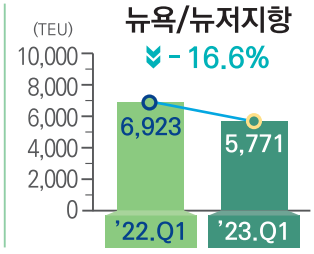


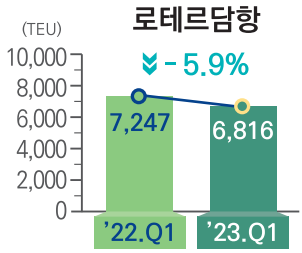
세계 주요 항만 평균 하역량

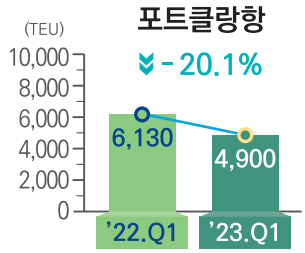


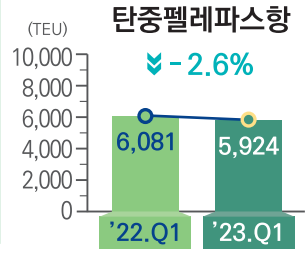


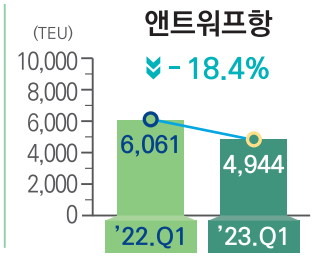


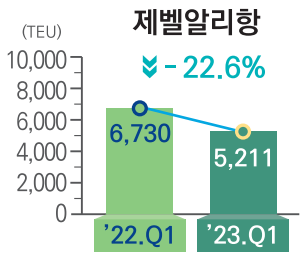


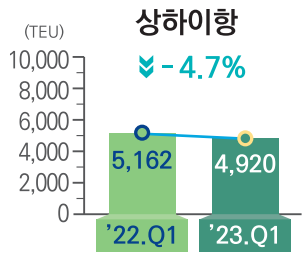


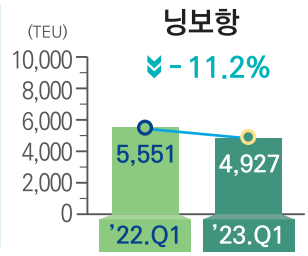


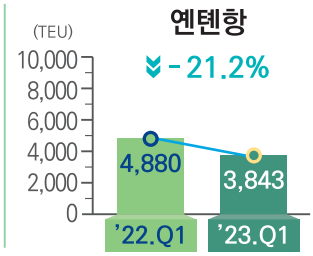


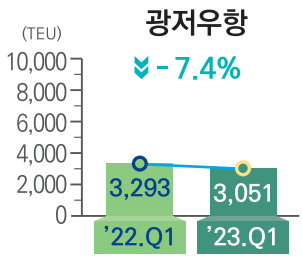


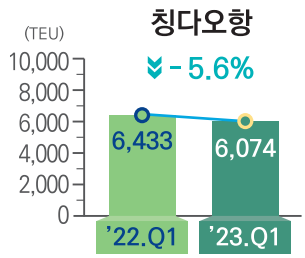


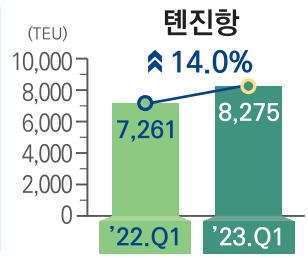


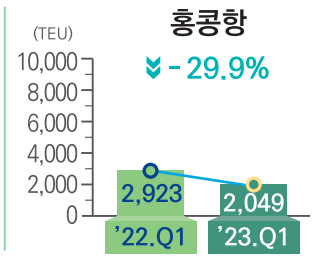












- 국내 주요 항만의 초대형 선형 기준 평균 하역량은 부산항(-4.4%)은 전년 동기 대비 감소세를 기록하였으나, 광양항(+13.1%)은 같은 기간 상승함
- 다만, 부산항은 평균 하역량 감소에도 불구하고 전년 대비 8계단 상승한 37위를 기록하였으며 광양항은 61위를 기록함
- 전체 선형에서와 마찬가지로 전 세계 주요 항만의 초대형 선형 기준 평균 하역량의 경우, 톈진항(+14.0%)을 제외하고 모두 전년 동기 대비 감소세를 기록함

평균 선형 Average Vessel Size

항만별 (전체 선형)

국내 주요 항만 평균 선형

부산항 ↗ 8.5%

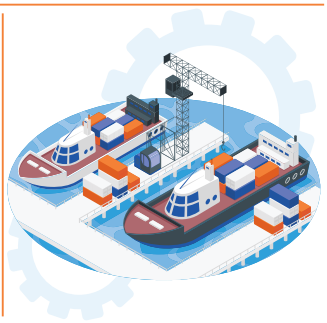
'23.Q1	8,658
'22.Q1	7,977

여수·광양항 ↗ 42.7%

'23.Q1	10,585
'22.Q1	7,417

인천항 ↘ -4.8%

'23.Q1	4,237
'22.Q1	4,450



세계 주요 항만 평균 선형

싱가포르항 ↗ 0.7%

'23.Q1	7,369
'22.Q1	7,317

LA항 ↘ -3.8%

'23.Q1	8,336
'22.Q1	8,663

LB항 ↗ 1.6%

'23.Q1	10,620
'22.Q1	10,452

뉴욕/뉴저지항 ↗ 8.2%

'23.Q1	8,516
'22.Q1	7,870

로테르담항 ↘ -9.3%

'23.Q1	8,713
'22.Q1	9,611

포트클랑항 ↘ -11.3%

'23.Q1	5,329
'22.Q1	6,005

탄중펠레파스항 ↗ 6.1%

'23.Q1	6,450
'22.Q1	6,080

앤트워프항 ↗ 3.4%

'23.Q1	6,618
'22.Q1	6,398

제벨알리항 ↘ -4.9%

'23.Q1	7,019
'22.Q1	7,384

상하이항 ↘ -0.5%

'23.Q1	9,273
'22.Q1	9,315

닝보항 ↘ -2.5%

'23.Q1	9,747
'22.Q1	9,994

옌톈항 ↗ 8.9%

'23.Q1	11,957
'22.Q1	10,976

광저우항 ↘ -1.6%

'23.Q1	8,424
'22.Q1	8,558

칭다오항 ↗ 5.8%

'23.Q1	8,558
'22.Q1	8,087

톈진항 ↗ 14.9%

'23.Q1	10,317
'22.Q1	8,976

홍콩항 ↗ 5.9%

'23.Q1	6,542
'22.Q1	6,176

- '23년 2분기 국내 주요 항만의 평균 선형은 부산항(+8.5%)과 광양항(+42.7%)은 전년 동기 대비 증가세를 기록하였으며 같은 기간 인천항은 4.8% 감소함
- 세계 주요 항만의 평균 선형의 경우 옌톈항이 전년 동기 대비 8.9% 증가한 11,957TUE급을 기록하면서 4위를 기록하였으며, 포트클랑항의 경우 같은 기간 11.3% 감소한 5,329TEU급을 기록하면서 100위 권 밖으로 순위가 밀려남

평균 선형 Average Vessel Size

항만별 (8,000TEU 이상)

국내 주요 항만 평균 선형

부산항	여수·광양항	인천항
↗ 6.2%	↗ 8.3%	-
'23.Q1 12,601	'23.Q1 14,197	'23.Q1 -
'22.Q1 11,860	'22.Q1 13,105	'22.Q1 -



세계 주요 항만 평균 선형

싱가포르항	LA항	LB항	뉴욕/뉴저지항
↗ 0.0%	↘ -4.8%	↗ 1.1%	↘ -3.6%
'23.Q1 13,321	'23.Q1 11,235	'23.Q1 12,000	'23.Q1 10,720
'22.Q1 13,322	'22.Q1 11,802	'22.Q1 11,871	'22.Q1 11,120

로테르담항	포트클랑항	탄중펠레파스항	앤트워프항
↗ 1.4%	↘ -4.0%	↗ 4.1%	↘ -4.3%
'23.Q1 15,474	'23.Q1 13,226	'23.Q1 14,133	'23.Q1 12,649
'22.Q1 15,255	'22.Q1 13,771	'22.Q1 13,578	'22.Q1 13,220

제벨알리항	상하이항	닝보항	옌톈항
↘ -2.8%	↘ -0.2%	↘ -1.3%	↘ -1.0%
'23.Q1 12,913	'23.Q1 13,651	'23.Q1 13,105	'23.Q1 13,963
'22.Q1 13,280	'22.Q1 13,680	'22.Q1 13,271	'22.Q1 14,105

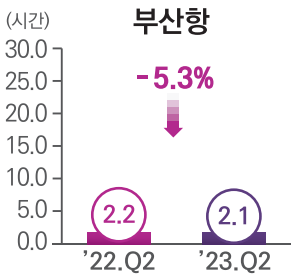
광저우항	칭다오항	톈진항	홍콩항
↗ 2.9%	↗ 5.3%	↗ 8.7%	↗ 1.6%
'23.Q1 14,299	'23.Q1 14,184	'23.Q1 17,385	'23.Q1 11,636
'22.Q1 13,897	'22.Q1 13,464	'22.Q1 15,987	'22.Q1 11,453

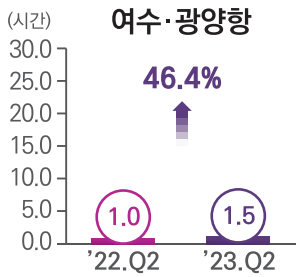
- 국내 주요 항만의 초대형 선형 기준 평균 선형은 부산항(+6.2%), 광양항(+8.3%)모두 전년 동기 대비 증가세를 기록하였으며, 각각 7계단, 15계단 상승한 42위와 17위를 기록함
- 세계 주요 항만의 초대형 선형 기준 평균 선형은 전체 선형과 달리 전반적으로 증감률의 폭이 크게 나타나지는 않았으며, 총 16개 항만 중 8개 항만은 전년 대비 증가세를 기록함

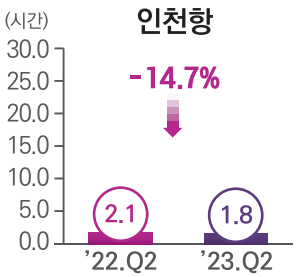
평균 대기시간 Average Waiting Time

항만별 (전체 선형)

국내 주요 항만 평균 대기시간

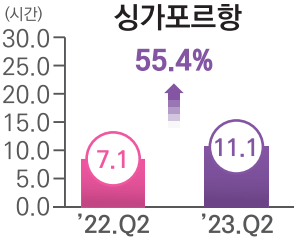


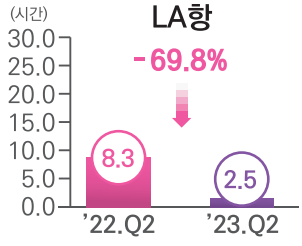


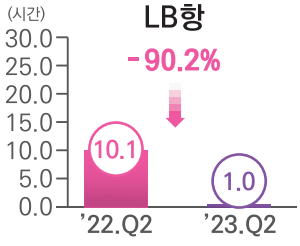


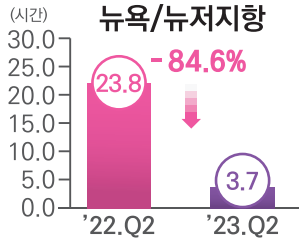


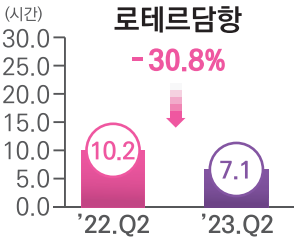
세계 주요 항만 평균 대기시간

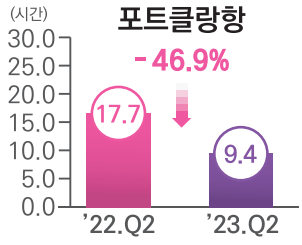


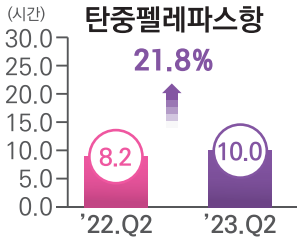


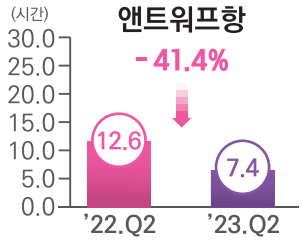


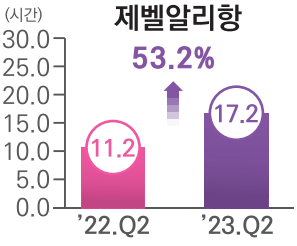


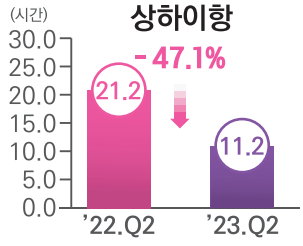


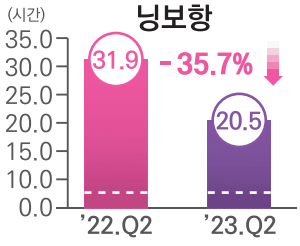


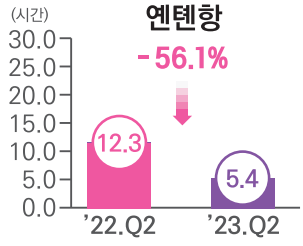


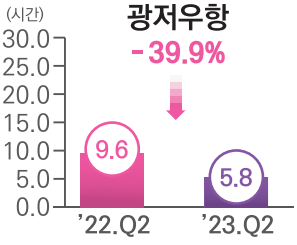


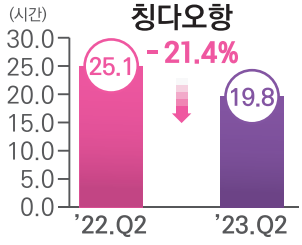


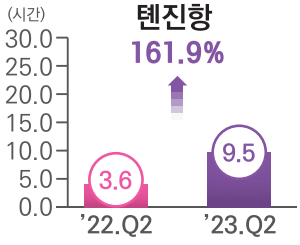


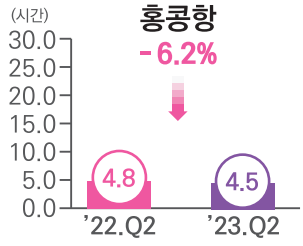










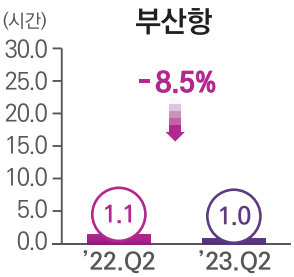


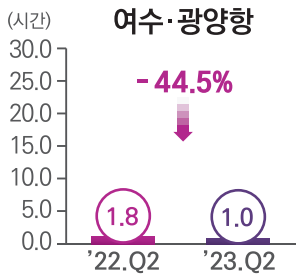
- '23년 2분기 국내 주요 항만의 평균 대기시간은 부산항이 2.1시간, 광양항이 1.5시간, 인천항이 1.8시간으로 나타나면서, 광양항을 제외하고 전년 대비 감소함
- 세계 주요 항만의 평균 대기시간은 미주와 유럽 항만의 경우 지난해 1분기에 이어 항만 적체가 완화됨에 따라 감소세를 기록하고 있으며, 싱가포르(+3.9hr), 탄중펠레파스항(+1.8hr), 제벨알리항(+6.0hr), 톈진항(+5.9hr)은 전 분기 대비 대기시간이 증가함

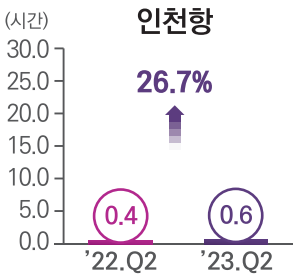
평균 대기시간 Average Waiting Time

항만별 (8,000TEU 이상)

국내 주요 항만 평균 대기시간

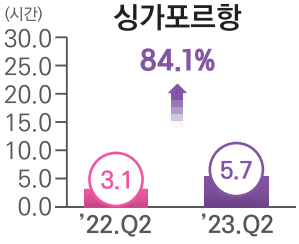


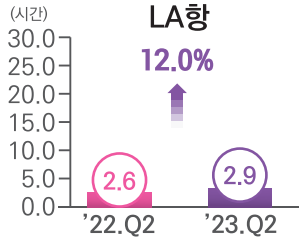


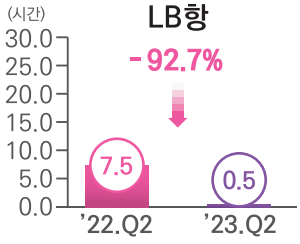


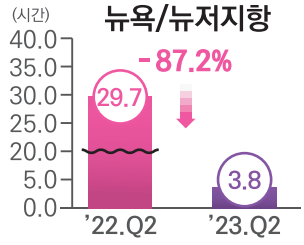


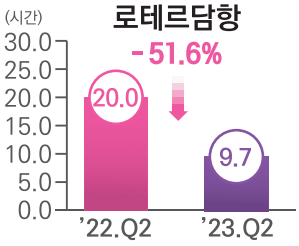
세계 주요 항만 평균 대기시간

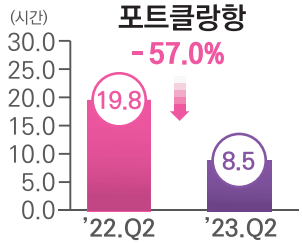


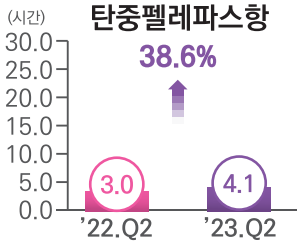


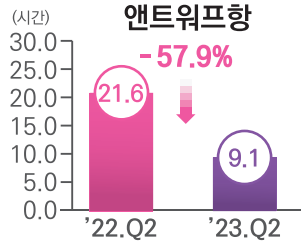


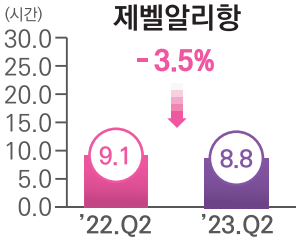


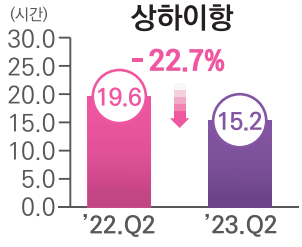


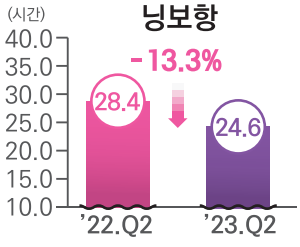


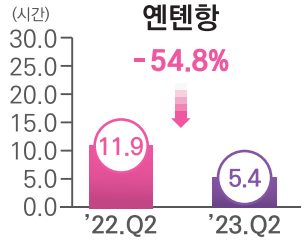


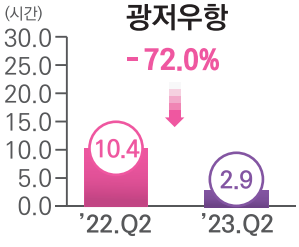


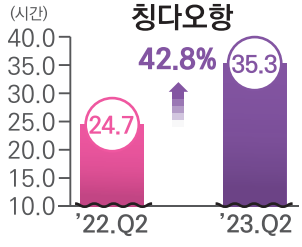


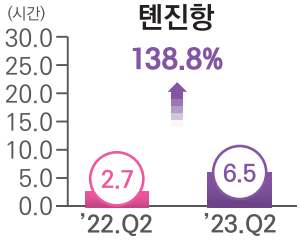


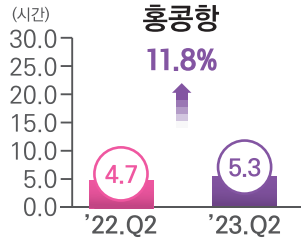










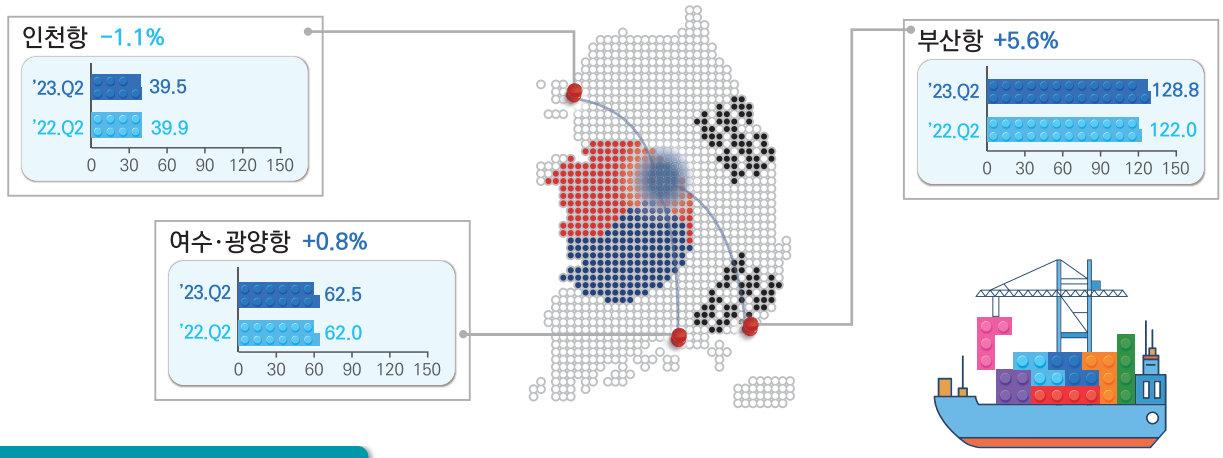


- 초대형 선형 기준 국내 주요 항만의 평균 대기시간은 부산항과 광양항이 1시간, 인천항 0.6시간으로 전체 선형 대비 대기시간이 낮게 나타남
- 세계 주요 항만의 초대형 선형 기준 평균 대기시간은 미국 뉴욕/뉴저지항, 유럽의 로테르담항 등이 전년 동기 대비 대기시간이 두 자릿수 이상 감소하여 크게 개선되었으나, 중국의 칭다오항의 경우는 10.6시간이 증가하여 주요 항만 중 가장 높은 대기시간을 기록함

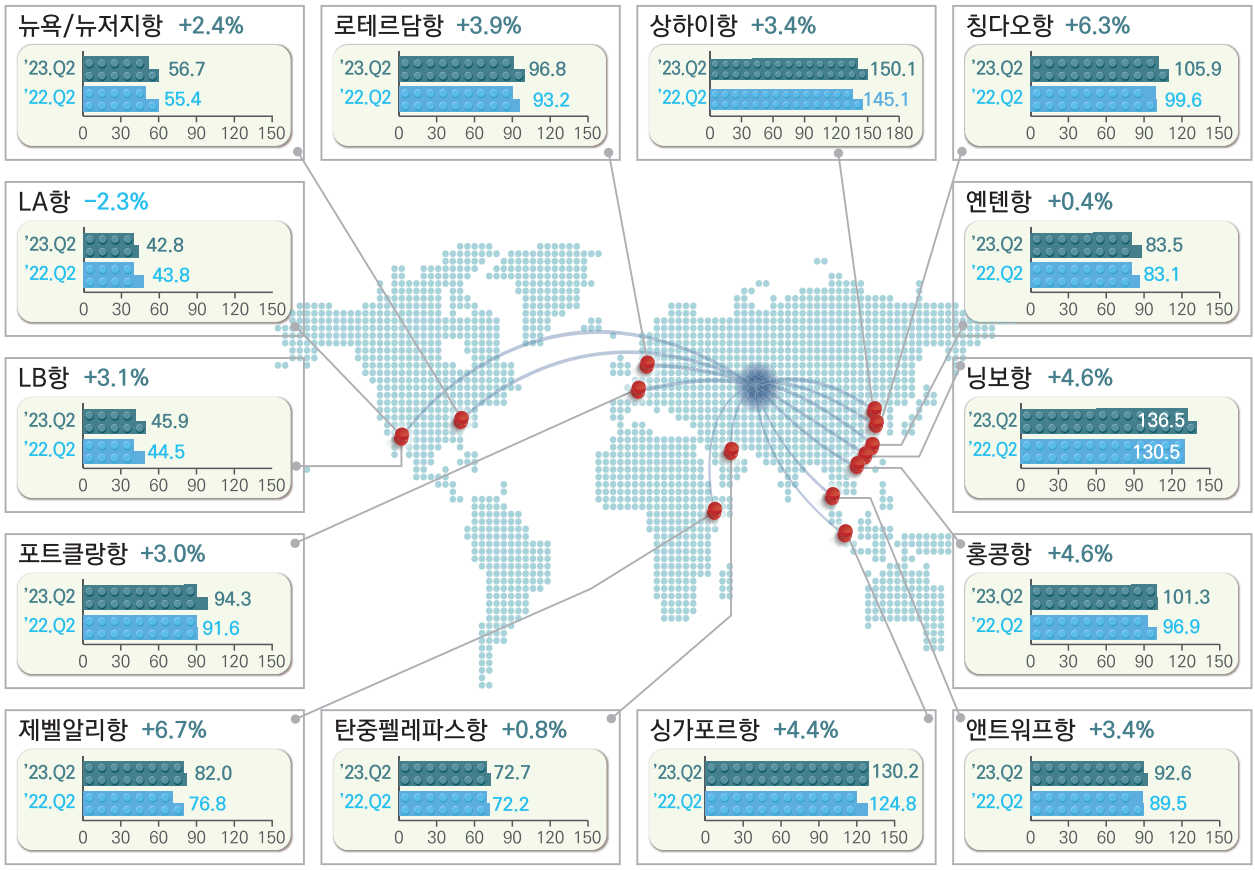
항만 연결성 지수

Port Liner Shipping Connectivity Index

국내 주요 항만 연결성 지수



세계 주요 항만 연결성 지수



- 국내 항만의 항만연결성 지수는 **부산항이 전년 대비 5.6% 증가하여 지난해와 같이 세계 4위**를 기록하였으며, **광양항은 0.8% 소폭 증가하였으나 순위는 3계단 하락한 29위**를 기록함
- 항만연결성 지수는 **인천항(-1.1%)과 LA항(-2.3%)을 제외하고 전년 동기 대비 증가세**를 기록하였으며, **상하이항은 전년 대비 3.4% 증가한 150.1을 기록하면서 꾸준히 1위 자리를 유지**하고 있음

연구책임자

이기열 항만수요예측센터장

연구진

하태영 항만수요예측센터 연구위원
최석우 항만수요예측센터 부연구위원
이수영 항만수요예측센터 전문연구원
이화섭 항만수요예측센터 전문연구원
신정훈 항만수요예측센터 전문연구원
이나영 항만수요예측센터 전문연구원
김영훈 항만수요예측센터 전문연구원
조성현 항만수요예측센터 연구원

감 리

김범중 항만연구본부 명예연구위원

세계 컨테이너 **항만 서비스 지표** 2023년 2분기

발행일 2023년 8월 28일
편집·발행인 **김종덕** 원장
발행처 한국해양수산개발원 항만연구본부 **항만수요예측센터**
49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
TEL. 051-797-4800, FAX. 051-797-4810
편집디자인 ㈜디자인월드