



班 轮 时 事 直 通 车

最新 20 大班轮公司排名出炉 (2016. 9. 6)

排名	公司	TEU	艘数	运力占比
1	APM-Maersk	3,159,054	615	15.25%
2	Mediterranean Shg Co	2,759,542	485	13.32%
3	CMA CGM Group	2,235,313	490	10.79%
4	COSCO Container Lines	1,543,418	279	7.45%
5	Evergreen Line	971,288	189	4.69%
6	Hapag-Lloyd	916,826	163	4.42%
7	Hanjin Shipping	623,910	99	3.01%
8	Hamburg Süd Group	610,561	118	2.95%
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	580,394	104	2.80%
10	OOCL	574,509	100	2.77%
11	UASC	544,544	57	2.63%
12	MOL	521,984	85	2.52%
13	NYK Line	508,850	96	2.46%
14	Hyundai M.M.	437,512	60	2.11%
15	PIL (Pacific Int. Line)	361,343	141	1.74%
16	K Line	359,861	62	1.74%
17	Zim	340,112	74	1.64%
18	Wan Hai Lines	236,354	93	1.14%
19	X-Press Feeders Group	158,420	99	0.76%
20	KMTC	116,495	58	0.56%

Alphaliner 最新运力数据显示, 截止 2016 年 9 月 6 日, 全球班轮公司运力 100 强中排名前三的分别是马士基航运、地中海航运和达飞轮船。第四名到第十名依次为: 中远集运、长荣海运、赫伯罗特、韩进海运、汉堡南美、阳明海运、东方海外国际(股票), 全球班轮公司运力排名 20 的公司总运力为 1765.03 万 TEU, 占集装箱总运力的 84.75%。在上榜的中国大陆班轮公司中, 中远集运排名第 4 位, 海丰国际(股票)排名第 22 位, 泉州安盛船务排名第 27 位, 中谷新良海运排第 29 位, 中外运集运排名第 37 位, 宁波远洋排名第 46 位, 上海锦江航运排名第 57 位, 广西鸿翔船务排名第 60 位, 上海海华轮船排名第 67 位, 大连信风海运排名第 77 位, 太仓港集装箱海运排名第 79 位, 天津海运排名第 87 位。【国际船舶网】

天津港连续 8 年“零缺陷”接卸 300 架次空客大部件

9 月 18 日, 随着“中远法国”号集装箱货轮所装载的 A320 进口飞机大部件在天津港集装箱码头有限公司 29 段泊位顺利接卸完毕, 标志着天津港创下了连续 8 年“零缺陷”接卸总计 300 架次空客大部件的新纪录。据统计, 8 年间天津港空客单次接卸时间由首架 3 小时逐步降低为现在的 40 分钟; 接卸频率由最初的每年 4 架次, 增加到现在的每月接卸 4 架次, 全年增加至 50 架次, 并实现了整船同步作业和 24 小时“全天候”作业。天津港成熟的接卸工艺、优质的港口服务, 使空客接卸质量、船舶装卸效率均达到国际先进水平, 受到法国空客公司、空客(天津)总装有限公司、中远集团的充分肯定和高度评价, 为天津航空产业腾飞提供了有力的支撑和保障。【中国航贸网】

全球最大型集装箱船“地中海玛雅”轮首航科伦坡码

2016 年 9 月 16 号上午, 招商局港口科伦坡码头 (CICT) 迎来全球最大型集装箱班轮之一——“地中海玛雅 MSC MAYA”轮首航挂靠, 这也是迄今为止挂靠科伦坡港最大的集装箱货轮。CICT 首席执行官任锐、斯里兰卡港务局董事总经理 Premchandara 及 地中海航运兰卡公司董事总经理卡布罗等一同登轮拜会了“地中海玛雅”轮船长并与船长交换首航纪念。MSC MAYA 号的停靠对于 CICT 具有里程碑意义, 作为南亚区域唯一的深水良港, CICT 仍将继续为斯里兰卡打造科伦坡南亚航运中心的国家目标而不懈努力。据悉, “地中海玛雅”船长 395.4 米, 船宽 59 米, 甲板 23 列集装箱位, 运载能力 19227TEU (标准箱), 总吨位 192237 吨, 设计吃水 16 米。随玛雅轮后, 2M 联盟将在 SWAN 航线依次投入 6 艘



1万9千TEU及5艘1万8千TEU的超大型船舶升级航线运力。本航次共装卸2516个自然箱，在港停留16小时，船时效率每小时180自然箱。CICT商务总监Tissa、商务助理总经理Catriona、操作副总经理Sylesh、操作经理郑曙军、张春岭等参加了活动。【招商局港口】

印度集运贸易高速增长 半年度增长超10%

印度近几年在集装箱贸易市场上的高速增长，使其成为全球集装箱贸易市场上焦点之一。2016年上半年印度集装箱贸易实现了两位数增长，增长势头仍未减缓。全球航运巨头马士基最新发布的报告显示，印度的对外贸易在2016年上半年实现了11%的增长率，仍旧走在强势上涨的道路上。这一比率在2015年同期仅为6%。印度5年来的集装箱吞吐量增长都表现的不温不火，有分析人员曾预测今年的增长量将维持在2%到3%之间。然而，印度经济的高速发展却带动了集装箱吞吐量的快速增长。事实上，国际货币基金组织曾表示，亚洲国家不仅是欧亚大陆上最快的经济增长体，更是世界范围内增长最快的。2016年上半年，印度出口集装箱和进口集装箱增长率保持相对平衡，分别为11%和12%。马士基对此表示，促进经济增长的主动权掌握在政府和行业参与者的手中是正确的。并且，集装箱贸易占印度2016年上半年进出口贸易总量的55%左右。马士基印度公司负责人Franck Dedenis先生对此评论到：印度的经济增长得益于相对稳健的美国经济和欧洲市场的略微改善。他说：“通常，欧洲和北美是印度最大的贸易伙伴，大约占印度集装箱贸易的三分之一，所以当欧洲和北美市场利好的时候，印度经济自然能从中获利。”出口方面，印度的主要贸易伙伴有美国、英国、德国、沙特阿拉伯、土耳其和肯尼亚；主要的出口货物有蔬菜，占出口货物总量的56%，接着是水果，占出口货物总量的42%。进口方面，中国、美国、德国、韩国和沙特阿拉伯占据了印度进口市场的大部分份额。印度从中国的货物进口量达到货物进口总量的30%，特别是电子产品的进口量比例颇高。北美地区是印度第二大贸易伙伴，因价格优势略高于印度从欧洲市场的货物进口量。报告还显示，印度对产自亚洲的消费品需求量也在大幅提升。最后，马士基航运预测印度的集装箱贸易增长量将会在2016年下半年仍然高于市场水平。【中国航贸网】

赫伯罗特订造5750个冷藏集装箱

为接收5艘新造10500TEU集装箱船(船型 船厂 买卖)做准备,近日德国航运公司赫伯罗特订造了5750个冷藏集装箱,其中包括5000个40英尺集装箱和750个20英尺集装箱。该公司表示,新造的集装箱船每艘将安排1000个配备“可控冷气”技术的集装箱。该技术已经在全球范围内被广泛接受,是一种可持续性的后保鲜技术,不会破坏储存物所处的环境,同时也不会对人体造成任何伤害。预计新的冷藏集装箱于10月开始交付,并逐渐部署到现有的集装箱船船队,这与新船的交付日期相吻合,也将逐步部署到即将交付的新建船舶上。目前,新集装箱船正在韩国现代三湖重工建造,该系列Valparaíso Express级集装箱船在去年4月下单建造,预计从2016年末开始部署南美和欧洲贸易航线。赫伯罗特的新集装箱船都将在未来提高船队运力,尤其是在冷藏集装箱运力方面,每一艘新船都将提供超过2100标箱的冷藏集装箱运力,使得赫伯罗特能为运送水果、肉类、鱼类或医药用品之类的易腐货物提供更优质服务。【国际船舶网】

韩进海运将卖掉一半以上的自有集装箱船

《韩国经济》报援引美国华尔街日报16日报道,据消息人士称,进入法庭托管的韩进海运将进行结构调整。目前韩进海运方面提交的方案内容包括61艘租赁船只大部分归还船主,37艘自有集装箱船卖掉22艘,只保留15艘。该方案将在12月召开的法庭会议上审议决定。【商务部网站】

航运看点

船舶大型化趋势受制于港口



2015年4月，联合国经济合作与发展组织（OECD）的一个机构——国际运输论坛（ITF）发布了题为《巨型船舶的影响》（The Impact of Mega Ships）的报告，认为集装箱船舶大型化和承运商的营运联盟化是造成港口拥堵的罪魁祸首。指出集装箱承运商要求公共部门来补贴航运业的船舶大型化计划是不合理的。5月，世界航运理事会（WSC）发布《对港口拥堵、船舶规模和船舶共享协议的一些看法》，对ITF的报告提出了针锋

相对的观点。

究竟什么原因导致北美港口拥堵？

从2014年第四季度到2015年4月间，美国西海岸港口的集装箱码头因国际仓码工人联合会（ILWU）和太平洋海事协会（PMA）之间旷日持久的合同谈判而遭受了史无前例的货物积压。参与美国集装箱贸易的每一家贸易商都很难高效率地将进口集装箱移出海港码头进入美国市场。

然而，ITF的报告认为，劳资纠纷只是造成港口拥堵的直接原因和导火索。更深层次的原因是不断变化的市场动态的结果，这一变化包括船舶大型化、集装箱运量的增加，以及美国东西两岸港口的基础设施和货物处理资产的捉襟见肘。尤其是船舶大型化造成大批货流集中到港，给港口码头和集疏运基础设施带来了空前的压力。整个运输产业链上的任何一个环节稍有疏漏就会导致供应链的全面瘫痪和港口堵塞。

《巨型船舶的影响》报告认为：“班轮公司为了自己的商业利益而建造超大型集装箱船，因此要求班轮公司投资港口扩建并非不合理的建议。港航业在当前的贸易环境下需要做出改变，采取某种措施是必要的，所有利益相关者应该加强合作，这种合作也应包括风险共担。”

美国联邦海事委员会（FMC）资深监管官员李丁斯基在《国际集装箱化》杂志10月号上撰文，表达了监管机构对船舶大型化趋势和航运联盟的忧虑和指责。他说：“在世界航运理事会编写的报告中，他们列出了造成港口拥堵问题的一系列原因，第一个就是港口的劳动生产率。但是在其列出的17个原因中没有一个字承认大型船只在这方面可能会有影响。航运联盟已经使遍及全球的港口业务连成一体，并迫使港口致力于补救船舶大型化带来的日益严重的问题。”

疏堵需各方密切合作

不可否认，船舶大型化是造成港口拥堵的一个原因。但是，某些港口拥堵显然是许多因素综合发生作用的结果。这些因素在各个国家、港口和码头的存在与严重程度各不相同。一个明显的事实是，18000标箱以上船都是配置在亚欧航线。

以马士基为例，从2010年下半年到2013年8月亚欧航线上的船舶平均容量提升112%；而同期在跨太平洋航线上，船舶平均容量仅提升9.3%。但是严重港口拥堵却发生在美西海岸港口而不是在欧洲或亚洲港口。由此可见，港口拥堵是无数因素综合发生作用的结果，单单指责大船是不公平的。解决这些问题需要有关各方紧密合作。治理不同的港口，需要开出不同的药方。



比如，美国许多大型零售商将货物转移到东海岸的港口，自己组织底盘船队，并用自己的拖挂车队试图克服这一问题，但有时还会遇到拥堵。然而，更多的托运人并没有这样的资本，也就只能陷入困境。正是这时候业界认识到他们需要合作来打破这一拥堵并再次使货物以高效率来运输。

根据《美国托运人》(American Shipper)的一份白皮书，“合作”成为了托运人、承运人、物流服务提供商和港务局之间的口头禅，他们努力通过更好得分享信息和用最佳办法来结束这一场集装箱僵局。例如，在加利福尼亚南部港口团体之间及纽约新泽西港都组建了工作组，制定并实施顾及所有既得利益团体的行动计划。

此外，正像白皮书所阐明的那样，货运公司、港口经营商和托运人的领导迫切希望进行一次地区和国家间的对话，来关注不只是与个别港口地区有关的数据交换、技术、风险管理与操作的最佳做法。目前的合作还没有达到这一水平，但是如果港口拥堵再次冒头这一合作可能会发生。

在2015年初，美国航运业采取了集体行动，寻找有意义的方法来解决美国港口的拥堵问题。这本来是他们容易袖手旁观并推给其他人做的事情。

现在重要的是，要继续合作以防止未来发生如2014年底和2015年初那样大规模的港口拥堵。大船、码头工人劳动合同纠纷和入境集装箱的剧增没有消失。自满是航运业永远的敌人，而且每当货物搬运的相对效率达到一定高度时似乎总会出现。对于航运业来说，在真正能够说解决了港口拥堵问题之前，在接下来的两到三年里继续在美国的重要集装箱港口从事这种工作的特别小组和工作小组比以往更重要。

大船的规模经济效益在下降

根据ITF发表的《巨型船舶的影响》报告，在过去的十年中，集装箱船容量的增长速度加快。从1956年集装箱化革命开始，用了40年时间才使集装箱船的平均容量达到1500标箱(1995年)。而从1500标箱上升至3000标箱只用了十年时间(2005年)。这是由最大容量集装箱船的大幅增加的推动下达到的，特别是在过去的十年。这些最大容量船舶的增加使得平均船舶容量增长。在2001和2008年之间，新建集装箱船的平均容量在3400标箱附近摇摆不定。但在2009和2013年之间达到5800标箱。到2015年，新造集装箱船的平均规模已飙升至约8000标箱。ITF认为，在供应链成本效益中，这些更大型的船只向托运人和承运人提供的收益逐渐减少。

2015年10月，在深圳的TPM亚洲会议上，《巨型船舶的影响》报告的课题组长、第一执笔人、ITF的港口和航运部门主管奥拉夫·默克指出，虽然随着时间的推移，集装箱船的容量一直在增大，但与过去相比，它们在以更快的速度变得更大。“由于增加了每标箱的处理成本，巨型船舶的好处(即每标箱的低船舶成本)被抵消掉。把这两条成本曲线结合起来，你就能得到总运输链成本实际上开始上升的点。我们达到了这一点吗？我们超过了这一点吗？而且船舶的成本节约是理论上的，因为他们假定船舶是满载的。”

ITF的报告指出：“大型船舶的主要受益者是集装箱航运公司，但大船助推了船舶运力过剩，从而降低了航运公司的运价和利润率。用这种间接的方式，大型船舶有助于降低海上运输成本，从而使托运人和消费者受益。”

但是The Tioga Group(一家供应链咨询公司)的负责人丹·史密斯说，货主的利益可能仅仅是短期的。大型船舶通过创造过剩运力而使货主和无船公共承运人(NVO)获益，同时，这压低了运费率。但是同一货主和NVO由于大型船舶的影响已经支付了更高的公路运费率和拥堵费。如果运费率回升，货主和NVO将会是净输家。

新加坡港口顾问公司CTI咨询公司的安迪·莱恩在TPM亚洲会议上提出：现有港口码头不必过分考虑大型船舶带来的重负，因为它们甚至没有接近于被充分利用。码头利用率只有48%，他不知道港口怎么会“拥堵”？

莱恩展示了一个图表，按照世界最大的12个港口的船岸起重机生产效率计算，实际只用了港口最大吞吐能力的48%。将这些起重机的平均生产效率从每小时28次提升到每小时32次，并且将起重机的工作时间大体增加25%，这12个门户港口的每一台集装箱起重机能够多赚80万美元收入。根据莱恩的资料，这一组港口所有的船岸起重机估计会多赚10亿美元的收入。

史密斯不这么认为。他说：“这忽略了要在更密集的时间内装卸相同货物量的额外劳动力和加班时间的成本。大型船舶在海上实现了规模经济效益，但在陆地创造了更高的单位成本。码头不经济的影响体现在码头营运商盈利能力的下降，这将最终导致承运人的码头成本增加。”



事实上，仅仅在现有码头增加起重机来满足最大船舶的需要也不是办法。问题是：为什么公共实体应该承担创造超额的码头处理能力来适应大型船舶高峰时段陡增的运量和船舶共享协议造成混乱的成本，以便承运人能够保住他们的底线？在 2006 年，美国港口处理几乎与现在一样的货物量，但是用了更少的劳动力而且很少发生拥堵。美国有 85 个集装箱码头，平均每一个码头有两台起重机。如果在其中一半的港口他们需要每个泊位四台起重机处理大型船舶。即使不考虑其他必要的配套设施的改善，仅考虑需要新增的 85 台起重机，就大致需要 8.5 亿美元。显而易见，海洋承运人正在寻求公共补贴。

大型船舶是否该为拥堵负全责？

莱恩说，除了少数例外，所谓的大型船舶（容量在 10000 标箱以上的船）不应该为世界各地的港口拥堵问题负全部责任。他指出，大型船舶只承担了亚洲集装箱运量的 22%，很难说要对港口崩溃负全责。分析导致港口拥挤的原因，还有一个因素不容忽视。他说：“在中国，造成货物激增的原因是要在一周结束之后（工厂生产一周之后）尽快装船的心理。这是导致中国大陆和亚洲干线港和支线港高峰的原因。这已经存在了好多年，而大型船舶加剧了这一状况。如果我们继续使用更大的船，我们需要重新审视这一心理。”

这一时间表动态的连锁效果是，船在周末从中国起航，由于大部分船以大致相同的速度航行，之后一同到达东南亚的枢纽港，然后再到达北美和欧洲的港口。

马士基航运公司北亚区首席执行官范楚言同意上述说法，并提请注意，亚洲工厂实际上一周工作七天。

此外，还有另外两个因素可能导致货流不均匀。一是每月 60% 的货物在后半月出货，因为随着接近月底销售人员意识到他们需要完成月度目标。结果，月底订舱倾向于爆棚，而月初订舱倾向于不足。二是托运人一般会等待运费增长结束。一个综合费率上涨附加费（GRI）即将生效之前会有一个货物订舱高峰。而这之后，托运人会扣住货物，然后期待承运人结束高运费率。这是一个很好的谈判策略，但从货运流程看，这并不一定有效率。

当然，相对于大型船舶带来的港口拥堵问题及其给公共部门带来的负担问题，这些操作对港口拥堵的影响只是一个附带问题。

巨型船舶重新定义了“高峰”的概念。这就好比餐厅，所能容纳的全部客户在同一时间涌入，并在同一时间想要被服务。餐厅更倾向于用更好的方法为顾客提供服务。而每周有一次大型船舶停靠的港口能够继续提供服务是以这种停靠为条件的。

ITF 的报告指出，最新一代大型船舶大部分集中在亚欧航线。由于其它航线上缺乏合适的港口基础设施（也缺乏经常性的需求）。2015 年 12 月 6 日，达飞轮船旗下 17700 标箱的“本杰明·富兰克林”号挂靠由马士基码头公司运营的洛杉矶港 Pier 400 集装箱码头。但是，由于洛杉矶港码头起重机的高度限制，该船甲板上少装了 3 层，实际装载量大约为 15000 标箱左右，舱位利用率只有 88%，并没有发挥出超大型集装箱船的优势。同时，每台岸吊的作业效率大约只有 22 次/小时，远低于设计效率 40~48 次/小时。因此，这次挂靠作业更像是达飞轮船的一次实验，象征性意义远大于实质性意义，只能偶一为之，而不可能成为常规。18000 标箱级别船的常规航线仍然只能是亚欧航线。

ITF 的报告发现，在亚欧航线上，配置了最新一代船舶的服务航线不一定停靠在少数几个港口，因此，这就意味着每个挂靠港口都必须单独建设基础设施以允许更大的船舶停靠。

该报告说：“目前，在亚欧贸易航线上，新一代集装箱船的引进并没有导致进一步的港口集中：配置了 18000~19000 标箱船的航线与配置了 15000~16000 标箱船的航线相比，所挂靠的港口数目差不多。将非常大的集装箱船装满变得困难，这可能与需求低迷有关。另外的解释可能涉及装满非常大的船的复杂性和需要支线或陆路运输，以避免没有直接挂靠港口会带来的高额成本。现在还不能确定的是，当前时期是不是向港口更集中的过渡时期，或者目前的形势是不是可以被认为是一种平衡的形势。”

大型化将止步于 24000 标箱船？

在 ITF 报告的一个案例中，作者探究了德国汉堡港的水深限制。报告指出：“在汉堡港，目前最大的集装箱船只能在允许最大吃水 14.8 米的潮汐窗口期进港，其他时间允许的最大吃水只有 12.8 米。尽管如此，满载时吃水 16 米最大的集装箱船不能够从易北河上溯靠港。这种船的型宽也日益成为一种约束，尤其在像汉堡港这样在易北河一些河段



的内河港，船不能交会通过。这种容量的船对港口总经理办公室来说是个持续的挑战，而且这种停靠需要大量的预先规划。汉堡港务局已经投资了一个复杂的IT系统以应对这一挑战。”

该报告指出，为了适应船舶的港口疏浚，除了成本的影响，往往带来环境保护主义团体的严重反对。在许多地方，疏浚是一个敏感的问题。在汉堡，由环境保护主义人士（非政府组织）引起的民事诉讼案件已经延迟了易北河的疏浚计划，而且案件已经提交欧洲法院。许多疏浚工程不仅深化航道，而且扩宽航道。疏浚成本是相当大的，而且取决于不同的因素，例如淤泥种类。疏浚的外部成本（例如环境影响的货币价值）是很难估计的。

此外，报告说：“虽然港口起重机的生产率提高了，但是增加起重机的密度是有限的。自从1975年以来，码头服务于集装箱船所需要的工作量已经增加了709%，每一台起重机的平均工作量增加了382%，但是，因为船舶容量的增大主要依靠船宽的增加，而船长则止步于400米，所以为一艘船服务的码头起重机数量已经饱和，自1975年以来只增加了87%。虽然码头营运商已经部署了更多的起重机，但是他们不得不将每一台码头起重机的效率和性能提高四倍。为了实现这一目标，码头要么提高一条船停在港口时每一台码头起重机的工作时间比，要么增加每一台起重机每小时起吊的次数。随着船舶长宽比的减少，船到岸的工作量变得越来越集中。”

从航运业的其他细分市场可以知道，行业会自行调节。集装箱航运公司似乎开始意识到船舶大型化或许已经达到最大规模。他们意识到，在油轮行业，油轮理论上的最大规模远远大于市场上实际存在的规模。这也可能发生在集装箱船上。

船舶大型化的发展趋于稳定甚至有所下降在航运界已有先例。最典型的案例是原油油轮。20世纪70年代见证了超大型原油油轮(ULCC)的兴起，一艘ULCC的总载重吨超过50万载重吨，承载能力达到3700万桶。自80年代以来，最大的原油油轮中的绝大部分已经报废或被改装后转换到其他用途（如海上钻井平台和浮动油库）。目前硕果仅存的在役最大油轮是建造于2002年的TI级油轮，总载重吨44.2万载重吨，吃水24.5米。

好几个原因可以解释这一现象。第一，1973年和1979年的两次石油危机导致对原油需求的减少，而这类ULCC停航封存的维护成本太高，因此引起大量船舶被拆解。第二，20世纪80年代和90年代的一大批石油泄漏事故迫使政策制定者强制报废单壳油轮(包括超大型油轮)，双壳油轮应运而生。第三，考虑到超大型原油油轮的吃水超过20米，活动范围大受限制。这对于大多数港口和许多海峡而言确实是不能接纳的。某些集装箱运输公司的高管最近公开宣称，发展更大型的集装箱船在不久的将来不会非常实用，其前景也是不可预见的。如果在最大型船更大的规模经济和次大型船更大的灵活性和发船频率之间进行权衡，按照目前预测的贸易量的计算结果是最大型船将会把服务航线频率降低到一个不利的水平。按照这种表述的逻辑，这将意味着在未来十年内，航运公司将认为24000标箱船只的部署是实用的；而如果一些公司被兼并或破产使该行业变得更加集中化，那么这种船只可能会加快发展。【中国船检】

