

支线集装箱船市场看涨

市场热点在支线

Sealntel 海事分析公司近日预测, 2018年—2020年期间, 新的超大型集装箱船大量进入市场, 而市场上不会出现与之运力相匹配的支线型集装箱船, 到2020年底支线型集装箱船将短缺。

多因素带来发展机遇

航运市场是检验运力配置的主要手段, 目前在整个航运市场缓慢上升的阶段, 船舶大型化造成的运力过剩, 加之区域内贸易加强, 支线型集装箱船迎来新的发展机遇。

船型更新换代加速

马士基作为集装箱航运业的巨头和引领者, 近两年持续布局支线船市场, 支线船的未来可期。不过, 支线船市场本身存在着更新换代的需求。

今年以来, 当船公司仍然把目标放在“大船”的时候, 运力过剩市场乏力的阴霾已经笼罩大型集装箱船市场。与其形成鲜明对比的是, 支线集装箱船市场却变得越来越乐观, 租金一路上涨, 未来2年市场有400—1200艘船的需求量, 船舶建造企业迎来商机, 支线集装箱船市场越来越受到追捧。



支线集装箱船成为关注热点。



中国船厂已成为这波订单的受益者。

目前, 全球集装箱船船队中, 每艘正在运营的大型集装箱船平均分配7.9艘支线集装箱船。但到2020年, 这些支线船中的9%船龄将超过25年, 很可能将面临拆解的命运, 支线集装箱船短缺在所难免。

太好的支线集装箱船运输市场带来沉重的打击。

好在这一状况正在改变, 当前支线集装箱船订造数量有所提升, 近年来, 1800TEU至2500TEU支线集装箱船订单量迅速增加。其中, 中谷海运在金陵船厂和上海船厂分别订造了4艘、4+2艘2500TEU支线船, 万海航运在日本内海造船订造了8艘1900TEU支线船, 台湾德翔海运也在台船订造了4艘1800TEU支线船; 德国和马来西亚租家在福建马尾造船厂订造了12艘1162TEU集装箱船; 有消息称, 英国船东 Lomar Shipping 也将在三家中国船厂订造最多20艘1900TEU支线集

是海运行业的重要趋势, 支线船也不例外。未来支线型集装箱船还将面临冰区航行、冷藏箱比重上升等诸多个性化设计建造要求, 船型升级换代也将进一步加速。目前, 马士基拥有世界最大的冷藏集装箱船队, 有超过27万个冷藏箱箱位。此外, 赫伯罗特预定了5750个冷藏集装箱, 其中包括5000个40英尺冷藏集装箱和750个20英尺冷藏集装箱, 为即将交付的5艘共10500标箱的集装箱船做准备。

取代现有的一些支线型集装箱船。因此, 预计未来支线型集装箱船不仅对大型船配备数量比将降低, 配备大型和中型集装箱船的比率也将降低。在这种情况下, 即便是没有老龄船拆解处理, 市场上的支线型集装箱船数量已开始减少。一旦支线型集装箱船中出现拆船活动, 那么该型船船队规模将出现更强劲的下降趋势。

支线船市场的乐观已经开始体现在新造船市场上。近期黄埔文冲已经接获和生效6艘支线集装箱船订单, 新扬子造船也接获2艘支线船订单。

新的机遇。Seabury咨询公司海事主管 Michel Looten 于深圳举行的第十届泛太平洋海运亚洲大会上表示, 中国贸易模式的改变将减少集装箱长途运输市场的份额, 因此未来船公司可能会减少对大型集装箱船的需求, 专注于短途贸易航线运输。

此外, 从航线配置角度来看, 近年来非主干航线贸易量的增长成为班轮公司聚焦的热点, 支线船舶主要配置的东北航线和区域内航线均实现了较快增长并有望持续, 加之随着班轮联盟的发展, 航线合并成为常态, 远东—欧洲服务航线从2015年的20多条压缩至18条。因此, 非主干航线服务增加、轴辐式网络上干线航线的减少以及干线船舶的大型化都是促使支线网络发展的原因, 也是支线船舶需求增长的原因之一。

目前全球经济复苏乏力, 贸易保护主义频频抬头, 未来短途贸易航线运输或成主流, 也给支线船市场带来

载量小的特点, 能自由地出入吃水浅的沿海、内河水域, 用于距离较短的国际航线、国内沿海航线和内河航线。用于支线运输的集装箱船通常为3000TEU以下, 涵盖了内河驳船和近海船。它们在多式联运中往往担负着第一和最终的水路运输工具。支线集装箱船有多种不同的类型, 有些配备甲板吊以便在设施有限的港口进行装卸作业。

环保问题一直是业内关注的焦点, 新船通过各种设计手段达到最新的环保规范标准。近年来, 随着全球航运业环保意识的逐步提升, 北欧、波罗的海和北美排放控制区(ECA)率先实行了排放新规, 在这些地区航行的

随着支线集装箱船市场运力短缺和租金的上涨, 未来市场上将出现越来越多的订单, 而善于建造小型集装箱船的一大批中国船厂有望成为这波订单的受益者。

专家指出, 当前世界经济复苏缓慢, 集装箱海运未来仍将小幅增长。随着近几年订造的超大型集装箱船的集中交付, 短期内新船需求仍将低迷, 支线集装箱船成为短期市场热点。

中国船舶工业经济与市场研究中心蔡敬伟认为: “预计未来两年支线型集装箱船市场需求将快速增长, 全球支线型集装箱船新船需求将保持在较高水平。在此情况下, 全球相关支线型集装箱船制造企业均加大了新船接单力度, 并不断推出适应节能环保需求的节能环保新船。”(本报综合报道)

船舶必须采用含硫量不超过0.1%的燃油, 且ECA的区域将不断扩大。如此, 节能环保的双燃料支线型集装箱船成为订造的热点。

节能环保的双燃料支线型集装箱船成为订造的热点。

延伸阅读

何谓支线集装箱船

支线集装箱船, 顾名思义就是用于支线为区域内运输的集装箱船。相比于干线的不同, 干线通常为跨洲的航线, 主要有跨太平洋航线、跨大西洋航线、亚欧航线等; 支线为区域内的航线, 如亚洲区域、欧洲区域、地中海区域、波罗的海区域等。

支线集装箱船具备吃水浅, 运载量小的特点, 能自由地出入吃水浅的沿海、内河水域, 用于距离较短的国际航线、国内沿海航线和内河航线。

用于支线运输的集装箱船通常在3000TEU以下, 涵盖了内河驳船和近海船。它们在多式联运中往往担负着第一和最终的水路运输工具。支线集装箱船有多种不同的类型, 有些配备甲板吊以便在设施有限的港口进行装卸作业。支线集装箱船载量小, 造价也远不如大型的集装箱船。



本版图片来源于网络 请作者与本报联系以奉稿酬

长江干线武汉至安庆段6米水深航道整治工程测量招标公告

1. 招标条件 本招标项目长江干线武汉至安庆段6米水深航道整治工程已由国家发展和改革委员会以《国家发展改革委关于长江干线武汉至安庆段6米水深航道整治工程可行性研究报告的批复》(发改基础〔2018〕134号)批准建设, 项目业主为长江航道局, 建设资金来自国拨资金, 出资比例为100%, 招标人为长江航道局, 项目已具备招标条件, 现对该项目的测量进行公开招标。

3.7 联合体要求: 本次招标接受联合体投标。联合体投标的, 应满足下列要求: 联合体协议书中必须明确各成员分工及费用组成。 3.8 资格审查方式: 本次招标采取资格后审方式。 4. 投标人登记 按《长江航务管理局系统建设项目进入地方公共资源交易市场管理暂行办法》有关规定执行。

三峡—葛洲坝两坝间莲花段航道整治工程水位站工程(Ⅵ标段)招标公告

1. 招标条件 三峡—葛洲坝两坝间莲花段航道整治工程已由交通运输部以交水函〔2016〕805号文批准建设, 项目建设单位为长江三峡通航管理局, 建设资金来自财政拨款, 招标代理机构为武汉千代工程建设招标代理有限公司。项目已具备招标条件, 现对该项目水位站工程进行公开招标。

买招标文件前应取得武汉市公共资源交易中心CA钥匙, 并登陆武汉市公共资源交易平台(http://www.jy.whzbtb.com/)进行报名; 同时按《长江航务管理局系统建设项目进入地方公共资源交易市场管理暂行办法》(长航规〔2013〕130号)(http://xyxt.cjhy.gov.cn/)有关规定办理登记, 并持相关原件进行现场审核。