

近年来,远洋集装箱船的船期屡创纪录:自2011年马士基航运订造1.8万TEU的“3E”级船舶,到中海集运载箱量订造1.91万TEU大船,再到商船三井订造4艘2.0万TEU的海上巨轮。

截至2018年11月,中远集运订造的20000TEU超大型集装箱船“中远海运星云”轮、“中远海运宇宙”轮、“中远海运人马座”都已投入营运,船舶大型化的步伐正不断加快。

为什么各班轮公司如此热衷于造大船?船舶大型化以后对港口和航运服务业有哪些影响?船舶会继续“大”下去吗?记者带着这些问题,采访了相关专家和业内人士。

集装箱班轮大型化有无止境?

□ 全媒体记者 陆民敏

A 班轮公司的自我救赎

现代商船在今年6月订造了13艘23000TEU集装箱船和8艘15000TEU集装箱船,预计2020年开始交付。而该公司2018年第三季度净亏损1.47亿美元,受全球人口增长影响,现代商船已累计亏损4.67亿美元。公开数据显示,现代商船已连续14个季度亏损,累计亏损近16.2亿美元。

亏损如此严重的情况下,现代商船为何还在热衷于造大船?

上海国际航运研究中心港口研究室研究员谢文卿认为,从市场需求分析,受全球人口增长影响,贸易需求在未来仍将保持增长,这使得船舶大型化的趋势成为必然,班轮公司也是在顺应这个大趋势。从班轮企业自身经营角度出发,这也许是现代商船扭亏的最后希望。

瑞典班轮运输代理公司GreenCarrier Liner Agency总经理Fredrik Hermanson先生近日在其一篇博客文章中表

示,贸易集装箱化将成为趋势。各行各业正在通过调整其贸易货物的规格等形式,使其适应集装箱运输方法,即贸易集装箱化。甚至有人预测,未来十年,全球90%的普通货物都将使用集装箱运输。谢文卿认为,从近两年的贸易量来看,亚欧乃至全球贸易量的增速普遍放缓。但从长远来看,联合国预计未来人口会激增,比如到2050年印度人口将从如今的12亿增加到16亿,全球人口增长意味着消耗加大,从而导致贸易量也将随之攀升。总体来看,未来货量增长的趋势仍十分巨大,贸易需求的增长使得船舶大型化的趋势成为必然。

“受国际大环境影响,航运业近几年一直在低位徘徊。班轮公司为了保证自身经营效益,一直在追求规模经济以降低成本。而大船所带来的单箱成本下降、燃油利用效率提升以及节能减排方面的优势,正好符合了班轮公司需求。”谢文卿说,此外,通过建造大船使

自身船舶大型化和自有船舶比例提升,有利于增强班轮公司在同行中的竞争能力和在客户心目中的实力。船舶大型化也使得班轮公司之间合资、联盟行为更为普遍,因为合营的公司各自只出1—2条船就能开辟一条航线,让多方共赢。船舶大型化实际是一次行业的变革,留存的航运企业无疑将是直接的受益者,所以班轮公司都试图通过建造大型船舶力求做“笑到最后的人”。

谢文卿介绍,对班轮公司来说换船也是有风险的。因为超大型集装箱船虽然成本优势明显,但置换成本巨大。据测算,1.8万TEU的超级集装箱船与1.31万TEU的船型相比,单位舱位成本节省26%,平均每个集装箱运量的油耗降低35%,但每艘订价高达1亿多美元。一方面,高昂的订价会对航运企业的财务成本和资金流造成冲击,另一方面,提前淘汰、置换原有船舶和大船货载率不足所带来的损失也难以估量。



“中远海运宇宙”轮靠泊大连港。朴峰摄

B 大型化迫使港口提升能力

船舶大型化后,船舶将减少挂靠港口数目,干线船只在少数箱源充足、稳定并有深水泊位的港口之间航行,每个区域将逐渐诞生一个或几个主要港口作为枢纽港,长距离运输的货物将越来越集中到某个枢纽港。因此,干线枢纽港的竞争将日趋激烈,稍有差池便会丧失作为区域枢纽港的良机。为获取或者保持枢纽港的地位,港口企业只能付出巨额成本,努力升级航道、码头设施以及机械设备。

“船型的扩容与载货量的提升通常意味着船舶抵港需要更好的水深条件,以3E级船舶为例,满载吃水14.5m,再加上富裕水深,就要求进港航道与码头前沿水深达到16m,而当前能满足这一条件的港口为数不多,欧洲汉堡、安特卫普等知名港口亦不在此列,这将迫使企业加大航道与码头前沿的疏浚力度,或者直接淘汰。”谢文卿告诉记者,为满足1.8万TEU船舶靠泊的安全需要,码头护舷强度也必须有所提升,至少需达到20万吨级以上的标准,而航道疏浚、码头结构加固等需要大量的资金投入。

船舶大型化对码头机械设备的提升要求更高了。江苏省港口集团事业部负责人说,接卸目前最新的大型集装箱班轮需要能够处理23列集装箱宽度的起重机械,这就需要集装箱码头岸桥作业高度从原来的10层增加至11层,投资成本巨大。另外,船舶大型化会使班轮密度下降,造成港口作业忙闲不均。船舶集中到港时码头作业时间加长会造成码头拥挤,船舶离港后又会造成港口资源浪费。对公、铁、水等集疏运体系以及船代、堆场、拖车行、银行、保险、税务等航运服务业来说,同样也会存在忙闲不均的现象,造成资源浪费、行业发展失衡等不利影响。

当然,船舶大型化可以提升码头公司效率,使枢纽港中转业务加强。以江苏省港口集团旗下的太仓港为例,目前的作业条件接卸驳船作业效率一般在30TEU/小时,而接卸班轮效率一般可达50TEU/小时左右,最大可达80TEU/小时。

能够挂靠大型船舶的港口由于单航次的载货量增加,更多的货物会在本港进行中转,或上铁路、或上集卡、或

继续海上运输去其他港口,从而为中转业务创造新的发展机遇,提升集装箱枢纽港的中转地位。并且相应的物流加工等增值服务量也会提升,从而带动相关产业的发展。江苏省港口集团事业部负责人告诉记者,船舶大型化以后,连云港、太仓、南京等主要港口集装箱中转量增长迅速,港口地位提升,而港口附近的物流园区入驻企业也明显增加,园区实力大增。

另外,谢文卿认为,船舶大型化将让市场环境更加严峻。随着船舶大型化一同升级的还有航运联盟,一个航次要升级近2万TEU的货源组织,对任何一家航运企业而言都是困难的,因此班轮公司试图通过联盟化的方式共享舱位,提升船舶装载率。联盟化大船的运营模式要求精简挂靠港,势必导致全球航线资源的重组,各区域枢纽港间的争夺进一步走向白热,相邻港口间的重复建设、无序竞争的局面愈演愈烈。尤其部分中小型港口为获取航运企业的青睐,不惜以各种便利与协议费用作为条件,对市场规律造成严重扭曲。

C 船舶大型化应有终点

据估计,目前全球在建和在役的18000TEU至23000TEU船已达130多艘。上线的各种大型船舶正逐步替换其原有航线旧船,欧地航线、南美美西航线、近洋美东航线等各条航线上运力都在迭代升级,由此可见,班轮公司追求船舶大型化的热情依然未减。那未来集装箱班轮会越来越大吗?专家和业内人士都认为,船型扩张即便技术条件成熟,但市场与环境制约更为强势。

谢文卿说,技术层面就对船舶大型化有着制约。在机械设备上,目前振华港机在青岛、广州等港口配置的全球一流的桥吊最大起升高度49米,最大外伸距70米,吊钩起重100吨,也仅能勉强满足3E船甲板层数要求。在航道与码头结构等级上,20万吨集装箱码头已属不多,16—20米水深的航道与前沿已属深水良港,再次提升疏浚深度的边际成本过高。此外,苏伊士运河与马六甲海峡对船舶尺度的限制分别仅为17.1米与20.5米。

交通运输部规划研究院首席研究员孙瀚冰认为,从经济层面分析,特定航线的需求受限,船舶进一步大型化得不到货源

支撑。首先,亚欧航线的集装箱运输需求难以支撑进一步大型化,因为中国与欧洲的交流流量增速持续放缓;其次,目前亚欧航线上尚有部分是中国到美东地区的箱量(经苏伊士运河、大西洋航线),考虑巴拿马运河改造,将有部分转向太平洋航线。而未来发展前景看好的新兴航线(东盟、南美、非洲等),从需求量和经济运距看,远不能支撑当前的超大型船舶(1.8万箱船舶)规模化运营,更难以支撑未来进一步的大型化。从长远发展看,北极航线是欧洲、北美、与亚洲远东地区的联系捷径,战略意义重大;但从实际航道条件、季节性通航等情况看,超大型船舶不太可能投放于此。

南京通海集装箱航运有限公司副总经理衡强认为,船舶过度大型化会产生承运人揽取货源问题,因为船舶装载率过低就会亏损,船越大亏损越严重,而通过加挂港口方式提高货载也将产生额外高额成本。而船舶大型化也会使航班密度减低,造成货主提货难度增加;会造成用箱集中,从而空箱调拨增加,导致用箱成本增加。

到底集装箱船舶大型化的极限是多少?孙瀚冰提出,2.4万TEU船舶技术上有可能,但即使投放了,预计未来十年也难以成为主流船型。她向记者作了详细分析,目前1.8万TEU船舶国内八大干线港基本都能满足,而2—2.4万TEU船舶(预计)的吃水较1.8万TEU船舶并无明显增长,所以理论上八大干线港的设施条件基本都能满足2.4万TEU船舶停靠。而船舶大型化虽然带来了航运端的平均成本逐步降低,例如租船费用、燃油费用等,但结合港口端港口投入的码头费用、集疏运效率的压力和货主的相关物流费用而言,可以判定,综合成本在船舶大到一定程度之后,已经不具备经济性,船舶吨位继续升级意义并不大。

可以看出,这场“大型化风暴”虽符合国际贸易发展趋势对优化现代物流体系的诉求,但从综合物流成本角度看,未必是“正和博弈”,因为船舶大型化的各方都需在磨合中为此承担高昂的转型成本。从经济学的角度来说,当生产规模达到一定的临界点之后,继续扩大生产规模,反而会导致边际效益下降导致班轮公司效益降低。

马士基宣布推出保值服务方案 作为常规货物保险的替代和补充

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 黄晖)12月10日,马士基对外宣布推出保值服务方案(Value Protect),为客户提供新的解决方案,保护货物安全运输。

据悉,该服务是扩展责任范围的一种解决方案,旨在为客户提供货物保险之外的替代方案,增加客户在运输途中货物损坏时获得赔偿的机会。

该保值服务方案在货物处于马士基照管之下时均有效力,覆盖在现行运输条款中均被排除在外的货物灭失和损坏,具体包括火灾、海上危险导致的意外事件、盗窃、自然灾害、网络意外事件、延误货损、共同海损分摊等情况造成的货物灭失和损坏。

马士基表示,保值服务方案可以作为常规货物保险的替代或补充,适用

于以普通干货集装箱运输及部分可冷箱运输的产品。

无需额外纸面工作,马士基的客户根据其需求以固定价格选择适合的保障计划,保值服务费用将和海运运费等一同收取。

目前,该解决方案已在全球多个国家和地区推出,未来六个月内将逐步推广到全球。

“安通速度”再创新纪录

安通控股在广州港吞吐量突破300万标箱

本报讯(通讯员 黄仰熙)日前,安通控股在广州港集装箱吞吐量突破300万标箱(如图)。

距离200万标箱庆祝仪式仅113天,“安通速度”再一次刷新纪录!

值得一提的是,2016年12月7日,两年前的今天,安通控股在广州港吞吐量突破160万标箱,短短两年,业绩几近翻倍!

广州港股份有限公司党委书记宋小明、南沙集装箱码头分公司总经理惠宏武及安通控股董事、副总裁兼安通物流总经理王经文,安通物流华南片区总经理林国新等领导齐聚南沙三期码头参加庆祝仪式,一同见证重要时刻。

2006年,安通控股开始与广州港建立密切合作。得益于广州港的区位优势及政策支持,安通控股依托、抢抓粤港澳大湾区、广州国际航运枢纽和南沙自贸区建设的历史机遇,至今已华南地区成功打造数十条精品内贸班轮航线及海铁、公铁等多条铁路班列。

在国际航运方面,安通控股以南沙为门户,开通CPE2菲律宾航线、CVT3



越南泰国外贸航线,成功搭建国际航线网络布局,为珠三角地区优势制造业产品出口和东南亚大宗商品入境,提供常态化航线服务及直航快捷的物流通道。

同时,凭借与港方、客户端的高效联动、协同发展的合作机制,安通控股成功打造多式联运业务链条,始终坚持为客户提供“快捷安全、优质省本”的服务理念,赢得了广大合作伙伴的信任与支持。广州港与安通控股每一个业务板块的携手,每一次吞吐量的

突破,都是港航合作、港航联动双赢理念的有力见证!

当天,安通控股有关负责人表示,未来安通控股将继续深挖行业价值,同兄弟行业携手共进,共同推动港口集装箱物流业蓬勃发展,进一步在广州港实现“航线密集化、国际化,船舶大型化、节能化”,全方位助力广州港国际航运中心和国际航运枢纽建设,助力粤港澳大湾区多式联运建设,促进粤港澳大湾区多式联运产业集群和业态发展。

长江航运通信网本地接入系统工程 (长江航运电话自动交换网升级改造) 第二包软硬件购置及安装工程第二次招标

1. 招标条件
本招标项目长江航运通信网本地接入系统工程(长江航运电话自动交换网升级改造)已由中华人民共和国交通运输部交水函【2018】25号批准建设,项目业主为长江海事局信息中心,建设资金来自交通运输部专项资金,招标代理机构为中国技术进出口集团有限公司。项目已具备招标条件,现对该项目的第二包软硬件购置及安装工程进行公开招标。

2. 工程概况与招标范围
2.1 项目概况:基于IP多媒体子系统(IMS)技术对现有长江航运电话自动交换网进行升级改造,建设1个电话自动交换网监控中心和4个核心交换点IMS控制中心,改造33个接入节点、35个用户远端节点。
2.2 招标内容及范围:
软硬件购置及安装工程。
(一)监控中心:配置远程网管和营帐计费终端各一套;配置SIP可视化终端10台,应急电话15套;
(二)IMS控制中心:在重庆、宜昌、武汉、南京4个核心交换节点分别建设IMS控制中心,各配置IMS核心控制设备1套,承载接入设备2台、防火墙2台、接入网关1台、配线架5套、SIP可视化终端10台以及设备备件1套等,配置业务应用平台、统一网管系统和营帐计费系统各1套;
(三)接入节点及远端用户节点:改造33个接入节点、35个用户远端节点。

2.3 计划工期:18个月。(到货期3个月,安装施工及业务迁移15个月)
2.4 质保期:硬件5年,软件10年。
3. 投标人资格要求
3.1 必须是依据中华人民共和国法律设立的,并在中华人民共和国正式注册的、具有独立法人资格的企业;必须具有通信工程施工总承包一级资质或电子与智能化工程专业承包一级资质;
3.2 投标人必须具备所投IMS设备制造商针对本项目的品牌唯一授权

书(原件)和售后服务承诺书(原件);
3.3 业绩要求:近三年(2015年至今)投标人或所投产品至少有一项1000万元及以上的工程项目应用案例;
3.4 财务要求:投标人需提供近三年(2015年-2017年)经有资质审计单位审计的财务报表,且近三年不得有连续亏损;
3.5 信誉要求:须书面承诺近三年(2015年-2017年)未因信誉问题受到相关管理部门的正式处理;
3.6 其他要求:无;
3.7 本次招标不接受联合体投标。

4. 资格审查方式
本次招标采取资格后审方式。投标人必须满足3. 投标人资格要求。只有资格审查合格的投标人才有可能中标和被授予合同。

5. 投标人登记
本项目开评标工作在武汉市公共资源交易中心进行,投标人购买招标文件前应向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《长江航运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)通用技术大厦2104室)购买招标文件。逾期停止出售招标文件。
6.2 招标文件每套售价为人民币2000元整,售后不退。
单位名称:中国技术进出口集团有限公司

银行账号:349357516632
开户银行:中国银行北京西城支行
7. 投标文件的递交
7.1 投标文件递交的截止时间为2019年1月9日上午9:30时整(北京时间),投标地点为武汉市公共资源交易中心确定的开标室(地址:武汉市民之家江岸区金桥大道117号)。
7.2 逾期送达的、未送达指定地点的或者不按招标文件要求密封的投标文件,招标人将予以拒收。
8. 开标时间、地点
8.1 开标时间:2019年1月9日上午9:30时整(北京时间)。
8.2 开标地点:武汉市公共资源交易中心确定的开标室(地址:武汉市民之家江岸区金桥大道117号)。
9. 发布公告的媒介
本次招标公告同时在中国招标投标公共服务平台(www.ccbp.gov.cn)、中国采购与招标网(www.chinabidding.com.cn)、武汉市公共资源交易平台(www.jy.whzbtb.com)、交通运输部长江航运管理局政府网(www.cjhy.gov.cn)、长江海事局网站(www.cjmsa.gov.cn)以及中国水运报上发布。
10. 联系方式
招标人:长江海事局信息中心
地址:湖北省武汉市江岸区合作路16号
联系人:张辉
电话:027-82767917
传真:027-82767917
招标代理机构:中国技术进出口集团有限公司
地址:北京市丰台区西三环中路90号通用技术大厦2104房间
邮编:100055
联系人:王若奇、张宏军
电话:010-63349113、63349056
传真:010-63373697
电子邮件:wangruoqi@cntic.genertec.com.cn
zhanghongjun@cntic.genertec.com.cn
2018年12月14日