



马士基豪赌万箱船 各大船东跟风

世界船东

■ 本报记者 静安

作为万箱船坚定的支持者和行动者,截至7月6日,马士基航运拥有21艘万箱船,其中自有船舶为8艘。然而,对于马士基而言,这显然不够,去年2月和6月,马士基航运两次与韩国大宇造船签订总共20艘全球规模最大的1.8万TEU(标箱)型船,每艘造价为1.9亿美元,据悉,第一批10艘船舶将在2013-2014年交付,第二批10艘船舶将于2014-2015年交付。

船东们竞相跟风造船

在马士基航运的“逼迫效应”下,运力排名紧随其后的地中海航运和达飞轮船将一批9700TEU型船的手持订单改为万箱船以上,修改订单的目的显然是为了缩小与马士基航运的差距。目前,地中海航运已经拥有超过40艘万箱船。

运力排名第四的中远集运正是由于近两年万箱船的集中交付,使得运力规模大踏步前进。目前,中远集运拥有16艘万箱船,其中自有8艘1万TEU型船,以及向Seaspan Corporation租入8艘13100TEU型船,租约为12年。此外,中远集运在南通中远川崎船厂订造8艘13350TEU型船,这批订单因为市场低迷建造时间有所延迟,4月份首制船开工,预计将于2013年开始交付。

运力排名第五的长荣海运的态度转变耐人寻味。其创始人张荣发曾是坚定的万箱船反对者,公开发表称万箱船“无用论”。他认为经营万箱船要承受很大的风险,并表示长荣海运在行业由强转弱之时,用满载8000TEU型船是最合适的,目前,长荣海运手持30艘8800TEU型船订单。但4月份传出消息,长荣海运经过多轮谈判,最终敲定订造数艘13800TEU型船,将以长期租赁的方式租入10艘13800TEU型船。

资金雄厚的班轮巨头们一掷千金购置万箱船显然令中小班轮公司压力陡生,是跟随还是放弃,这是一道艰难的选择题。阳明海运显然也正在确定答案的过程中,宣称正在考虑订造5艘14000~15000TEU型船,但订造资金尚未落实,计划还处于摸索探究阶段。阳明海运认为这并非意气用事,订造万箱船是顺应市场要求,董事会计划在年底前作出最终决定。

大船非造不可?

在去年2月的签约发布会上,马士基航运表示,将订造1.8万TEU称之为“3E”级的船舶,因为其在规模经济、能源效率和环保绩效上皆有卓越表现。

相信上述理由是所有订造万箱船船东共同的期许,更多的规模效益、更加节能环保势必是未来集装箱船舶的发展趋势。业界显然对此已经达成

共识,因此趁早建造此类船舶也顺理成章。

而基于目前货量、水深、航道以及港口等条件的限制,已有的万箱船基本上都投入亚欧航线的运营中。亚欧航线作为全球主干航线之一,向来是兵家必争之地,蜂拥而至的万箱船订单无形中抬高了未来亚欧航线的进入门槛。当前的亚欧航线上由于“天天马士基”服务的开展,迅速形成了几大联盟,联盟成员毫无疑问都是“万箱船俱乐部”成员。一家船东告诉记者:“订造万箱船一部分缘于市场压力,比如在当下的亚欧航线,为避免出局,势必要与其他船东联盟,但是合作也需要有基础,对方投入万箱船,你没有,何来合作呢?”

此外,市场上类似SEASpan这样的集装箱船船东也对万箱船的订造热潮推波助澜。作为全球最大的专营集装箱船船东之一,SEASpan保持与国外几家私募投资公司和国内多家银行的紧密合作关系,为订造船舶提供了有力的资金支持。根据现有消息,SEASpan至少已经订造8艘13100TEU型船、22艘1万TEU型船以及10艘14000TEU型船,这些船舶都将以长租方式租给班轮公司。

根据德鲁里相关数据,截至今年年初,市场上万箱船共有110艘、139万TEU,手持万箱船订单共163艘、219.8万TEU,其中,2012年将交付59艘、75.5万TEU;2013年将交付45艘、60.6万TEU;2014年将交付34艘、46.4万TEU;2015年将交付20艘、28.2万TEU;2016年将交付5艘、90万TEU。

豪赌未来

在去年2月订造1.8万TEU型船新闻发布会现场,马士基航运表示,预期亚欧贸易2011-2015年间将有5%-8%的增长,这些1.8万TEU型船将从2013年开始陆续投入使用,这样,马士基航运就可以满足亚欧贸易增长的需求并保持其市场份额。

基于增长预期而订造大船的理由如今看来基

础薄弱。根据业内相关数据显示,去年,亚欧西行航线货量全年增幅仅为3.3%,今年的情况更不乐观。克拉克森预计,今年亚欧西行航线货量增长将从去年的3.3%减慢到1.7%。

扩建后的巴拿马运河可让13000TEU型船从远东出发,直接走水路抵达美国东海岸和墨西哥湾沿岸港口。但原定于2014年10月完成的扩建工程,至少要延迟半年,拥有万箱船的船东们需要更多的耐心。

除了主干航线,船东们也尝试着将万箱船投入到其他航线。2月份,中海集运、阿拉伯轮船以及达飞轮船宣布将在联营的远东/中东快线上配置12500~14000TEU型船,目前运营良好。中海集运相关人士在接受记者采访时表示:“今后,万箱船还有可能向其他航线拓展,一方面要看具体航线的区域发展情况,另一方面要看自身经营的情况,此外还需要寻找合适的合作方,双方要有合作的诚意,也要有合作的基础。”

对于马士基航运而言,万箱船计划是其未来发展之重,除了航线设置外,更需要在挂靠码头方面进行布局。6月15日,马士基集团旗下的马士基码头宣布与宁波港集团成立合资公司,双方将投资43亿元人民币,共同经营宁波梅山保税港区的3个泊位,泊位将于2014年底建成并投入运营。该码头将按照马士基航运1.8万TEU型船量身定制,为该类型船舶提供无吃水限制、无装卸高度限制、全天候24小时可靠离泊的码头设施。

数百艘万箱船正急驶而来,无法躲避,它们是“野心勃勃”的班轮巨鳄手中的利器,正在为未来豪赌。



海运快报

长荣40艘大型集装箱船密集交船

据悉,长荣海运2010年向韩国三星重工分批订造的20艘8000TEU级集装箱船,本月起开始陆续交船,预计到2015年交付完成,如果再加上向台船订造的10艘同级集装箱船以及与希腊船东Ensel S.A.租用的10艘1.38万TEU超大集装箱船,将在2014-2015年前陆续交付,长荣海运的总运能可望突破100万TEU,重回全球第4大货柜航商位置。

据悉,长荣是在2010年7月、9月分别向三星重工订造10艘8000TEU级大型集装箱船,这20艘集装箱船将从本月开始陆续交船,预计到2015年全数交付完毕,是长荣旗下自有船队最大船舶,而在2011年,长荣也再向台船订造10艘同级船舶,首艘将从2013年9月开始交付,到2015年完成交付。

租船方面,长荣近年来切入万箱船市场,原本预计向韩国基础建设投资管理公司(KIAMCO)租用1.38万TEU级大型船舶,因双方无法在约定时间内达成共识,长荣遂转向希腊船东Ensel S.A.,拟租用由韩国现代重工打造的10艘同级集装箱船,预计从2013年下半年到2014年陆续完工、交付。

长荣在未来3年内预计引进的这40艘集装箱船,密集交船期将落在2013、2014两年,总共将让长荣运能增加约37.8万TEU,全数交付完成之后,可望使长荣海运的总运能从目前的68.2万TEU成长到106万TEU,一举超越中远集运(COSCON),在全球航商的总运能排行当中,从目前的第5名跃居第4。

中国拟出台海运发展战略

交通运输部水运局局长宋德星日前透露,未来中国海运发展的思路是形成安全、畅通、便捷、高效、绿色的海运服务体系,拥有现代化的海运船队,建设覆盖全球的服务网络,大幅提升港口的重要枢纽作用,并基本形成现代化的海上交通安全和救助系统,增强对国家经济安全运行的运输保障能力。

为了实现以上目标,宋德星表示,未来海运将着力从八个方面进行规划发展。第一就是优化船队结构,建设现代化的海运船队;第二是完善港口功能,发展现代物流;第三是打造现代航运服务业,重点是建设国际航运中心;另外,中国海运业还将优化组织结构,突出现代旅游客运等行业增长亮点。除以上四条以外,中国海运发展战略还包括健全市场体系,发展绿色安全产业、人才队伍建设、提升国际影响力。

(本报综合报道)

业内关注

■ 欣华

据大公报报道,根据克拉克森最新报告显示,造船市场正在逐步回暖,自今年年初起的新船订单的下降趋势得到扭转,这与船东们意图购买船厂提供的低价新船有关,他们希望以此实现商业扩张的目标。油轮和液化天然气船市场,订单额与去年相比增加约30亿美元,增幅为14%。

报告指出,上周造船市场接获一系列订单,其中最引人瞩目的是,希腊Enesol公司向韩国现代造船厂订购的10艘载重达1.38万标箱的集装箱新船。

另一方面,现在指明哪个造船细分市场更利于船厂为时尚早,但是至少目前无论哪个市场,仍然有买家有意入市。如果船厂能够提供多样化船型,并继续保持较低的造船价格,仍有机会获得新的订单。

新造船市场正逐步回暖

但是,由百通国际物流公司发布的另一份报告显示,上周,新船市场订单吨位数下降67%,其中离岸船减少53%,干散货船减少71%,共有12艘新船订单签署,总吨位达35.04万吨,与去年同期相比下降64%。订单金额预计达1.722亿美元,其中有66%的订单并未向外界公布合约价格。上周,离岸船订单占主导,约68%。油轮市场连续两周没有新订单,而干散货市场仅有1份新订单,是台湾Sincere Navigation公司向中国船厂订购的两艘卡姆萨型船,每艘价格为2750万美元。

根据该份报告,在集装箱船市场,希腊船东Enesol公司确认订购10艘超大型集装箱船,并长期租赁给台湾长荣海运公司。长荣海运接受英国公平杂志采访时表示,与马士基等其他航运公司提供联合服务时,需要提供相同吨位的船只,因而长荣决定租用大型集装箱船只。这些船由韩国现代造船厂建造,预计于2013年第三季度至2014年第四季度完成交付。

在油轮市场方面,日本商船三井公司与关西电力(Kansai Electric Power)签署了两艘新液化天然气船长期租赁合同。这两艘船将分别由川崎重工和三菱重工建造。商船三井将管理和营运这两艘油轮,为关西电力运送液化天然气。第一艘油轮采用川崎重工的新设计,可以运输16.47万立方米货物,是该类船级中最大的船舶,可以航行于2014年完工的新巴拿马运河,该船舶的船壳规模可挂靠世界上任一油轮码头,第二艘船可以载重15.53万立方米货物,是三菱重工Sayaendo船系中的一种。

在液化石油气船(LPG)和离岸船市场,前线航运确认了向中国最大的液化石油气船造船厂订购船只的消息,费德里臣旗下的船东公司确认了向中国船舶工业集团旗下的江南长兴造船厂订购2艘8.2万载重吨船舶,分别于2014年6月和9月交付。离岸船方面,日本通用造船厂与新加坡太古岸岸签署了6艘用于支持钻井台工作的船只,将于2014年第三季度交付。