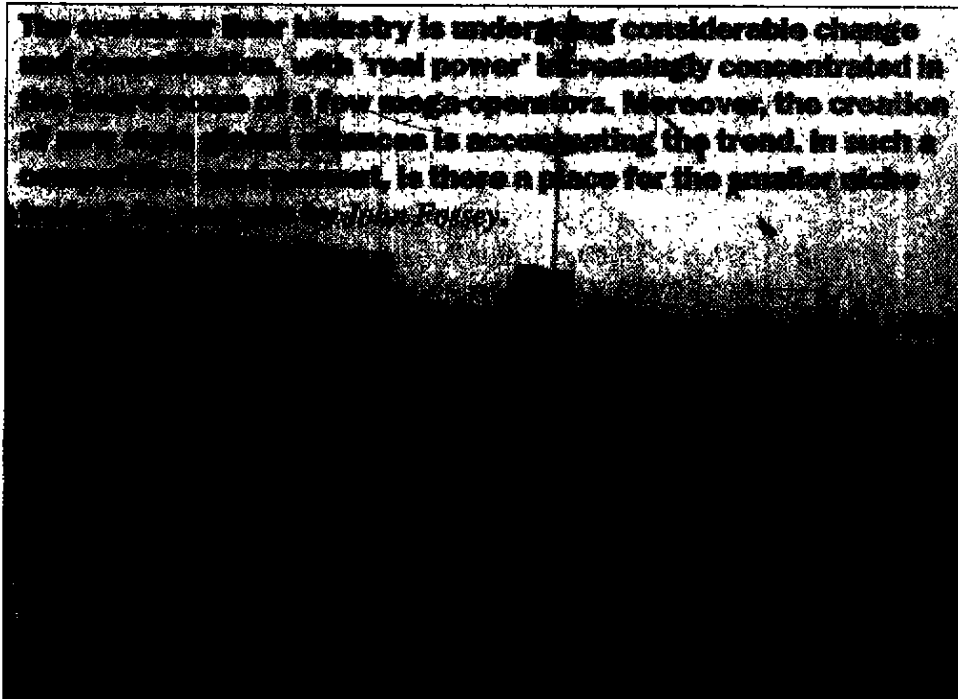


F557.11

奋进不息

集装箱运输业正经历着巨大的变动与合并，实际运力日益集中于少数大型船公司手中，除此之外，新型全球联盟的出现也为这种发展趋势火上浇油。在如此激烈竞争的环境中，处于夹缝中的小型船公司还能拥有一席之地吗？John Fossey 对此作了分析。



一直放在欧洲/中东/印度次大陆航线、南美东海岸和非洲等地航线上的 CMB-T 公司（总部设在安特卫普）虽然也在经营着重要的欧洲/伊比利亚（Portlink 公司）和南美东海岸/中东（CMB-T/Unicon 公司）这两条航线，但它最近却进入了《国际集装箱化》杂志划定的甲组之列。

在此之前，它组建了一个新机构（在南非占首位的海运集团——Safmarine）管理和经营它的班轮运输和掌管它 49% 的股份。该集团综合船队的船舶数量为 44 艘，载箱量达 48,260TEU，这使 CMB-T/Safmarine 集团立刻取代了达飞公司（CMA）的地位，步入世界排行榜第 20 名。

不过，正如表 1 所示，在排名第 21—40 位乙组中的船公司与甲组中的船公司之间在载箱能力方面差异很大。尽管达飞公司可能重新跻身甲组——它正计划接收 4 艘 4,000TEU 新船和在今后两年间购进一些旧船，并打算增购一些支线货船——但并无迹象表明在短期内这种差距会缩小。意欲晋升第一梯队的竞争者看来为数甚少，差距相当大。

的确，根据乙组中船公司签订的购船合同，在今后两年中能够交付的船舶来看，只有阿拉伯联合公司和 Contship 集运公司有机会升入甲组。

在近些年中曾数度升入和退出甲组的阿拉伯联合公司当前排名第 22 位，拥有总计 38,000TEU 10 艘船未交货。而 Contship 公司则将有 6 艘 2,754TEU 船舶于 1996 和

奋 进不息！这就是加拿大海运公司总裁和 CP 船公司总经理 Ray Miles 和比利时海运公司总裁 Graham Peirce 对上述问题的看法和答复。

Miles 在新近举行的为该公司第一艘新船（2,174TEU）命名的庆祝会上说：“我们极为专注……过去 7 年来，始终遵循同一策略，而事实已证明它是极为成功的。加拿大海运公司已从无名之辈而变为北大西洋上首屈一指的船公司，我们举世无双，为此财源茂盛，投资正在取得丰硕回报。”

事实上，十多年来，订造一艘新船专门用于欧洲/美国航线，加拿大海运公司还是第一家。它的第二艘新船已于今年 2 月投入营运。除此

之外，新近还从日本大阪三井船公司那里购进两艘 1,200TEU 货船。这两艘船在新加坡 Pan United 船厂进行大修和加固以防冰，于今年 5—6 月投入该公司地中海/美国航线网营运。

正在追求拥有一支由 11 艘自备船舶组成的核心船队的 Miles 声称：“这些新船从能力上说明了加拿大海运公司的策略是成功和正确的。”将去年 4 月收购的 CP 船公司算到一起，正在营运的船舶已达 17 艘，共计 22,390TEU。CP 船公司在全球排名第 35 位。该集团跻身世界前 20 名虽然不太可能，但在明年前后力争进入前 20 到 30 名之间仍然大有希望。

相比之下，将营运活动的重点

1997年分期投入鹰航公司经营的欧洲/澳大利亚航线。目前正在德国 Bremer Vulkan 公司建造的6艘新船将取代数量相同的6艘1,600TEU旧船,后者或者降级用于其他航线——用于扩充过去已经谈到过的南美和南非班轮网,或者不再租用。

这家英国经营的船公司自1969成立以来一直持续稳定发展。完全依靠租船——通常是5—8年的定期包租——的Contship公司现已从80年代初期租用500—700TEU船舶转到80年代中期以后租用1,000到1,200TEU船舶,90年代租用船舶已进一步加大,船舶的平均载箱量目前为1,600TEU左右。该公司最近又有所发展,将一系列船舶布署在澳大利亚航线上,这些船舶与该航线上的合作伙伴铁行箱运公司所用船舶大小相似,后者使用的船舶为2,500TEU和更大一些。

与依靠租船市场的Contship公司大不相同,阿拉伯联合公司的船舶大都属自有。10艘新船将部署在欧洲/中东/亚洲航线上,那里日益迫切需要增加箱位。这些航速为24节的新船将取代较小的(2,000TEU)和较慢的(航速17节)旧船,交船时间计划在1998和1999年间。

阿拉伯联合公司除全集装箱船队之外,还有30多艘多用途集装箱船仍在营运之中,尽管这些船舶的设计载箱量都大于300TEU,但却很少被当作全集装箱船使用,结果是它们的载箱量都被减少到150—200TEU,这较好地反映出它们日常的运输业务。

总部设在巴黎的Delmas公司、墨西哥国营船公司Transportacion Maritima Mexicana和中国外运公司也都拥有数量可观的多用途船正在服役,不过,在它们各自的营运

中,全集装箱船的地位已越来越重要。

1995年,TMM公司从西班牙Astilleros Espanoles船厂那里收到了它订造的5艘船中最后一艘载箱量为2,396TEU的船舶,用于该公司北欧/墨西哥/美国墨西哥湾沿岸的综合航线上,与此同时,中国外运公司也在欧洲/亚洲/中国航线上分期投入了数量相同、载箱量为2,200—2,480TEU船舶。

这种趋势仍在继续发展,1996年1月,TMM公司与比雷埃夫斯的Costamare船公司达成了一项为期三年半的租船合同,租进一艘3,500TEU船部署在跨太平洋运输网上。这条航线当前是由一支由全集装箱船和散装多用途船组成的混合船队在进行营运。

与此同时,中国外运公司由于本地和支线集装箱运量迅速增长,也打算将部署在中国/亚洲和中国

公司排名榜:箱位(按TEU计)和目前拥有与已订购船舶数量

排名	船公司	全集装箱船	液装船	其他	集装箱箱位所占百分比	总计	新造船	1997年计划总箱位
21	达飞	46,026(26)			100%	46,026(26)	16,000(4)	62,026(30)
22	阿拉伯联合	35,460(20)		5,580(31)	86.40%	41,046(51)	38,000(10)	79,046(61)
23	Delmas	17,116(13)	6,420(9)	14,945(27)	44.50%	38,481(49)		38,481(9)
24	朝阳	36,819(19)		324(3)	99.20%	37,143(22)		37,143(22)
25	万海	34,884(35)			100%	34,884(35)	2,160(2)	37,044(37)
26	汉堡南方	27,635(20)	3,338(2)	1,062(1)	86%	32,035(23)		32,035(23)
27	Contship	31,226(18)			100%	31,226(18)	16,524(6)	47,750(24)
28	前进/太平洋国际	22,070(35)		5,949(15)	79%	28,019(50)	5,600(5)	33,619(55)
29	TMM	13,298(8)		14,605(9)	48%	27,903(17)		27,903(17)
30	Finmare	23,297(13)	1,393(5)	928(1)	91%	25,618(19)		25,618(19)
31	马来西亚国际	25,303(18)			100%	25,303(18)	2,734(4)	28,037(22)
32	中国外运	15,902(16)	405(1)	8,554(20)	64%	24,861(37)		24,861(37)
33	威尔赫姆森		24,068(14)		0%	24,088(14)	2,800(1)	26,868(15)
34	法国海运	16,990(11)	6,950(5)		72%	23,580(16)		23,580(16)
35	地区集运	23,452(31)			100%	23,452(31)	7,724(7)	31,176(38)
36	CPShips	21,990(14)		400(2)	98%	22,390(16)	2,200(1)*	24,590(17)
37	远东	13,398(21)	5,266(10)	1,726(2)		20,390(33)	5,175(3)	25,565(36)
38	Varans Rederel	18,590(13)		958(1)	95%	19,548(14)	4,536(3)	24,084(17)
39	美国莱克斯	16,075(9)		1,364(2)	92%	17,440(11)	2,480(1)	19,920(12)
40	北亚	17,159(9)			100%	17,159(9)	5,568(2)	22,727(11)
总计		456,697(349)	47,480(46)	56,395(114)	85.90%	560,572(509)	111,501(49)	671,699(558)

附注:()=船舶数量。

*为于1996年2月交付的船舶。

资料来源:《国际集装箱化》年鉴数据/MDS Transmodal。

沿海航线上一些较旧的半集装箱船用全集装箱船取而代之。中国这家国营船公司所需新增船舶可能将依靠新造和从船舶买卖市场上购进两种办法来解决。

Delmas 公司也计划投资订造新船,它正同欧洲和亚洲的一些船厂磋商,要它们就建造两艘 1,700TEU 船舶的费用提出报价,交船时间在 1997 和 1998 年。这些船舶指定用于这家法国航运公司的美国分公司 ANZDL,后者也在考虑订造同样数目的船舶。ANZDL 公司需要将它在 60 年代末 70 年代初建造的一些 1,000/1,300TEU 船舶替换下来。

正当 Delmas 公司高级官员信心十足之时,其同国的法国海运公司的领导者们却无法与之相比,它一度曾在法国位居前列,直到三年前还是《国际集装箱化》杂志划分的甲组中的常客。不过,自从该公司从欧洲/地中海-美国和欧洲-亚洲航线上退出后,已有一系列船舶停止营运。目前这家国营船公司仍在经营的船舶仅有 16 艘,总计 23,580TEU,世界排名 34 位。

排在乙组中的其他欧洲船公司包括汉堡南方(26位)、意大利的 Finmare(30位)和瑞士弗里堡的北亚船公司(第40位)等。

北亚船公司拥有当今世界上最现代化的集装箱船队,它早期的船队由 80 年代中期建造的 10 艘 1,800/2,000TEU 船组成,在过去 18 个月中已用载箱量为 2,784TEU 的新一代无舱盖船予以替换,今后两年中还将进一步有两艘姊妹船投入营运。除此之外,公司目前还在考虑订购一系列载箱量为 1,000TEU 的支线运输船。它已作好准备在乙组中向前晋升。

另一家准备将其现有地位(第 33 名)前移的就是挪威的滚装船专业船公司威尔赫姆森。它是乙组中唯一一家未部署全集装箱船的船公司,24,000TEU 箱位全由滚装船构成。毫无疑问它是全球最大的滚装船运输公司,其载运能力大大超过诸如沙特阿拉伯的国家航运公司(16,720TEU)和大西洋集装箱运输公司(15,500TEU)这类大型船公

司,后两者分别位居第 41 和 45。

总部在亚洲的船公司在表 1 的 20 家中占 7 家,其中汉城的朝阳公司和台北的万海船公司是最有可能晋升甲组的挑战者。不过,朝阳公司没有订造新船,而万海公司在几年的大力发展之后,也只订购了 2 艘共计 2,160TEU。

不过,这种状况可能会有所改变。朝阳公司与德国罗斯托克-胜利公司合伙经营着三洲集团的东/西行核心航线,它有使用更大船舶的需求,例如其德国伙伴现在就已手持一张 10 艘 4,545TEU 船舶定单,其中部份船舶可能会转租给这家韩国船公司。

与此同时,亚洲地区发展最快的万海公司也具有向远洋进军的雄心壮志,它已在考虑涉足欧/亚航线,如今它在处于适当位置的马尼拉的 Madrigal 万海船公司中持有 49% 的股份,并迫切希望进入跨太平洋航线。除此之外,它原有的核心业务仍在持续增长,对更多、更大船舶仍有需求。到本世纪末,万海公司始终是进入前 20 名的最强有力的挑战者之一。

表 1 中列出了另外两家亚洲地区的航运公司,有意义的是,两者都有规模可观的新船定单。新加坡领先的私营太平洋国际船公司(PIL)在世界上占第 28 位。这家公司连同其专门经营支线运输的分公司——前进集装箱运输公司(ACL)目前拥有 50 艘船,总计箱位超过 28,000TEU。另有 5 艘船(3 艘 1,200TEU 和 2 艘 1,000TEU)计划于 1996 年交付。这些船舶将用于加强该集团现有的亚洲地区内一些航线,以及用于它新开发的连接东南亚与澳大利亚和新西兰的航线。

除此之外,ACL/PIL 仍将陆续购进一些二手船,这是近几年来该公司为了使船队现代化和将大部份由散装货船构成的混合船队改造成以集装箱船为主的船队所采用的一种成功方法。

主权属于泰国但由新加坡管理



Miles 说:“加拿大海运公司已从无名之辈一变而成为北大西洋上首屈一指的船公司。”

的地区集运公司(RCL)也在扩大其箱位量。它清楚认识到,作为亚洲地区领先支线运输公司,正在将传统上一直以新加坡/泰国、马来西亚和印尼为主的航线扩大到澳大利亚,新近将中国也包括进去了。这家公司未交付的新船总计有 7 艘共 7,724TEU,随后还将订购更多船舶。

地区集运公司总经理/董事 Kaw Jit Kee 解释说,“我们打算每年订造 2—3 艘新船,直到本世纪末。需要有这些新船来降低我们对租船市场的依赖性(目前有 10 艘船为计时租用),使我们能更加有效地管理我们的营运工作。”

这位行政官员指出,在部署船舶的大小上不会有显著变化,800 到 1,400TEU 之间的船舶最受欢迎。

乙组中剩下的最后两家公司是总部设在亚洲的马来西亚国际公司和海参威的远东船公司。两家公司都想要把它们目前所处的第 31 和第 37 位往前移。前者刚刚收到第二艘 4,400TEU 超巴拿马型新船,还有总计 2,734TEU 的船舶未交货,而后者也订有 3 艘新船,载箱量各为 1,725TEU,它可能将把这些新船用在亚洲/澳大利亚核心航线上。

乙组中的美国船公司只有一家,其前景仍然无法确定,那就是基地设在坦帕的莱克斯船公司。它的债权人已于 1995 年 10 月提出申请,要求取得 11 章规定之保护,该公司目前仍在制定改组计划。一些船舶已经出售——目前船队中仅有 11 艘船,共计 17,440TEU。而在跨大西洋航线上的 4 艘长期包租船中,第三艘船也被送到了旧船买卖市场上。尽管遇到这些挫折,公司仍然通过将其他船主的船舶部署到这条航线上迅速填补了这一缺口,并继续得到货主们的良好支持。

尽管如此,莱克斯公司所处前 40 名的地位显然岌岌可危。随着诸如 Dongnama 公司、Heung-A 公司、Kien Hung 公司和 Cheng Lie 公司之类以扩展为怀的亚洲航运公司迅速扩大其船队,大部份名位之争将在乙组名单中排名靠后的一些公司之间发生。两年之后再回过头来看看,排名变化可能会相当大。