

国际集装箱运输发展趋势及经营对策

作者:陈翔 来源:中国水运杂志 日期:2009年01月12日 点击:

中国市场快速崛起 船公司加大市场开发力度

中国自2001年加入WTO以来,对外贸易快速发展。海关统计显示,自2002-2007年间,我国对外贸易连续保持20%以上的高速增长,2007年我国外贸总额继续稳居全球第三位,其中,出口跃居世界第二位。经贸的强势发展推动中国集装箱运输市场快速崛起,据统计,2007年全国主要港口集装箱吞吐量首次突破1亿TEU,约1.12亿TEU左右,比上年增长22%,接近全球港口集装箱吞吐量的1/4。

2008年,我国外贸进出口继续保持较快增长,中国社科院预计,2008年中国进口将增长18%,出口将增长19%,尽管出口增幅较上年略有下降,但中国作为国际集装箱运输业需求重心的地位将不会动摇,中国市场对班轮业的影响力呈现进一步增大的趋势。

近年来,班轮公司纷纷加大对中国市场的运力投入,竞争日趋激烈,全球20大班轮公司的航线已覆盖我国八大干线港口,并且,积极铺设中国市场营销网络,其营销网点已经从中国沿海主要港口向内陆地区延伸。中远集运作为本土公司,为了更好地为本土客户提供服务,在国内沿海及内陆口岸,组建营销机构近300个。另外,为了提供更加便捷、通畅的联运服务。中远集运已参与上海临港自营物流园区和天津港滨海集装箱物流中心的建设项目。

班轮市场周期变短 航运信息化提高市场反应能力

在国际集装箱运输市场,从宏观来看,市场周期跟随世界经济周期变化,并与国际贸易的季节性变化一致;从微观来看,由于人们具有节假日消费的习惯,零售商在组织商品的采购和运输时也要考虑消费习惯的季节性,这种消费习惯反映到国际集装箱运输市场,就使国际班轮运输市场一年中的波动表现出较强的季节性。中国传统春节长假和国庆长假等,对集装箱运输市场产生的假期效应十分明显。

在多种因素综合影响下,国际集装箱运输市场航运周期出现新的变化:调整时间变短,上升周期变长,波峰时间变短。在电子信息时代,信息技术与传统航运业结合日趋紧密,航运企业纷纷构筑电子商务平台,降低交易成本,整合供应链各环节的物流、信息流,提高对客户的反应能力。

近年来,中远集运一直不遗余力地进行航运信息化建设。引进了IRIS2系统,并构建了自己的MIS系统,提升了客户服务能力和市场应变能力。同时,中远集运还透过完善的全球电子商务平台(www.coscon.com)和全球电子数据交换中心,与客户实时进行业务数据交换,充分共享信息资源。

船舶大型化趋势明显 航运合作应对船型升级

对规模经济效益的追求和造船技术不断提高使国际班轮航线营运船型日益大型化。据Clarkson统计,十年前超巴拿马型集装箱船占全球集装箱船队运力比重约3%左右,现已达到35%左右;3年前,8000TEU大型超巴拿马型船占全球集装箱船队运力比重仅1.7%,如今这一比例已升至13.4%。目前,在

欧美干线市场，8000TEU以上大船层出不穷；在次干航线巴拿马型船舶也是主力；在近洋航线，1000TEU以上船型被陆续投入中日航线、东南亚航线和台湾航线。

船舶大型化以规模经济效益为基础，即随着船体规模的增加，单位运输服务成本将减少，单位运输效益会提高，然而，规模经济效益的实现必须以船舶达到一定的装载率为前提，所以，大型船对舱位利用率的要求较高，如果达不到一定的舱位利用率，则规模效应无法实现，反而会出现更大的亏损。另外，在经济全球化的推动下，全球集装箱贸易量出现快速增长，为大型船营运提供货源基础，而跨国公司利用全球资源为其生产经营服务，使国际集装箱运输市场货源生成地与货源目的地分布范围更加广泛。这就对承运人的全球航线网络覆盖范围提出更高要求。

从上世纪90年代以来，合作投船、租赁舱位等形式的航运合作在国际集装箱运输市场出现并迅速开展起来。航运合作的兴起对班轮公司提高大型船舶的舱位利用率发挥了重要作用，通过航运合作，船舶营运效率得到提高，港口覆盖面更广、航班密度更大。而航运合作也从航线船舶、舱位的合作向码头设施共享等多方位拓展。

中远集运与川崎、阳明和韩进组成CKYH联盟，该联盟是全球最大的联盟，共经营船队412艘，139万TEU。根据目前订单运力统计，2010年以后，CKYH联盟总运力将达到250万TEU，届时将超过马士基集装箱船队的210万TEU的运力规模。CKYH联盟在太平洋航线上运力投入最多，市场份额达到26.2%，高出排名第二的新世界联盟近10个百分点；而在亚欧航线的份额也达到18.6%，排名第二。

取消反垄断豁免呼声高涨 敦促航运服务个性化

近年国际上取消承运人反垄断豁免呼声日益高涨。欧盟委员会自2003年起针对取消承运人反垄断豁免的调查，拉开了国际航运业反垄断豁免取消的大幕。经过几年的调查分析，2006年欧盟决定废除对承运人的反垄断豁免权，过渡期为2年，也就是说，从2008年10月18日起，生存百年之久的FEFC将告别历史舞台；而近年日本和其他亚洲国家也向当地的立法者施加压力，要求取消承运人共同议价的特权；而我国也加快了反垄断法的立法进度，《中华人民共和国反垄断法》于2008年8月1日起施行。

反垄断领域法规的变化将对企业市场行为产生直接的和重大的影响。由于欧盟对承运人反垄断豁免取消，届时经营欧洲航线市场的班轮公司将无法像以前一样进行运价沟通与协调，并且FEFC的指导性价格也将不存在，因而班轮公司必须根据自身的航线经营情况以及客户需求，独立制定运价体系，运价调整（包括海运费和各种附加费）将是各自独立的决策，不会再协调一致同时采取行动；另外，在我国反垄断法实施后，在中国市场经营的企业将会在更大程度上感受到市场竞争的压力。

无论是欧盟反垄断豁免取消，还是我国反垄断法颁布实施，都旨在促进市场竞争，而独立的运价政策将进一步敦促班轮公司加强个性化的综合运输服务。而随着经济全球化的发展，贸易货流在世界的更大范围内流动，贸易货流对运输服务的需求日趋多样化，为满足客户日益增长的需求，国际集装箱班轮运输个性化服务是大势所趋。

航运进入高油价时代 降低船舶油耗是优选

近年来，世界经济景气期延长，全球石油需求稳步增加，在石油市场供求关系、美元贬值、潜在的国际政治和军事冲突、国际投机机构炒作等因素综合作用下，国际原油价格不断攀升。全球低油价时代已一去不复返，在高油价时代，国际油价将持续上涨并保持高位。

今年以来，班轮公司燃油成本上涨尤其明显。船用燃油价格已攀升到600美元/吨左右，相比2007年初的300美元/吨大约翻了一番，燃油费用不断侵蚀着班轮公司的运费收入。

面对高企的油价，班轮公司纷纷在在营运、技术和管理等方面积极采取各种措施进行节油，以最大限度地降低燃油成本。一方面，高油耗船舶受到冷落，并逐渐淡出市场，同时，不少船公司采取了加船减速的措施，尽量使用经济航速，降低燃油消耗。亚欧航线运距长，并且集中了全球航运市场数量最多的大型集装箱船，因而采用加船减速措施最突出的也是远东/欧地航线。今年上半年，CKYH联盟、伟大联盟、新世界联盟、马士基、达飞先后在10多条航线上增加营运船舶数量，实施“8改9”，以降低船舶的单位油耗。

另一方面，航运公司纷纷加大技术方面投入，积极开发新技术，通过采用新技术，减少燃油消耗，提高燃油利用率。比如，通过采用可以减少微生物的新型油漆，使船只在5年内不用刮船底，降低水流对船舶的航行阻力；通过在螺旋桨上增加新的平衡器，使其效率提高2%—4%；增加使用燃油调节剂，使燃油燃烧值更高等。

供应链安全颇受关注 共同协作维护供应链安全

随着全球经济一体化的加速，供应链在全球范围延伸，导致供应链操作周期加长，增加了供应链的复杂性，带来了更多的供应链风险。与此同时，产品生命周期缩短，产品更加多样化，交货期越来越紧迫，对全球供应链稳定性和安全性提出了新的挑战。

企业采购全球化、制造全球化和市场全球化的全球供应链也会受到恐怖事件的深刻影响。因而，如何保证全球供应链安全已成为链各方关注的焦点之一。而中国已成为全球供应链中的重要环节，影响全球供应链安全的恐怖事件，以及各国采取的反恐措施，对中国经济及供应链各方的中国企业的影响是不可低估的。

中远集运将采取多种措施维护供应链安全：加强订舱申报及审核监控，以防止恐怖分子以恶意瞒报的方式利用集装箱运输危险货物；根据《国际船舶和港口设施保安规则》（ISPS）要求，加强船舶航行安全管理，注重提高对船舶保安的监控，及对海盗袭击的防范，加强培训，提升船员在面临海盗等恐怖威胁情况时正确处置和把握的能力，同时，提前做好各种预案和应急计划。

为应对恐怖袭击，确保供应链安全，世界各国海关推出了一系列措施，作为船公司，中远集运会积极配合海关反恐申报要求，同时，我们也希望各相关企业积极配合，以建立供应链安全管理系统，以共同维护供应链的安全。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[世界经济发展格局对国际航运业的影响](#)

下一篇：[世界航运东倾之本源](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙91%

友情连接

相关文章

[美国金融危机对航运业的影响及应对措施](#)

03-23

美国引航机构发展与组织管理考察报告	03-17
马士基集装箱盈利飙91%	03-10
世界航运东倾之本源	03-02
世界经济发展格局对国际航运业的影响	01-12
大宗物资走向演绎全球航运格局	01-12
中国海外港口建设项目风险构成探讨	01-12
上海国际航运中心建设与发展前景	01-12
欧洲自由港的启示	01-08
国外著名河流治理模式	08-22

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright @ 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) [鄂ICP备08002098号](#)

