



船舶大型化对港口发展的新要求



2015.7.10 宁波



背景

中国政府积极倡导

“一带一路”亚欧
互联互通战略



“二十一世纪海上
丝绸之路”建设

为欧亚大陆的港航企业带来新的发展机遇，对中海集运也是很好的发展良机



中海集运发展历程



起步于上
世纪末

2002年先后
订造10艘
8500TEU

2007年订造8
艘14000TEU

2013年订造5
艘19000TEU
船

未来将订造更
多的超大型集
装箱船

目前公司自有的集装箱船队**57万TEU**居中国第一、世界第四，经营的船队规模**70多万TEU**居世界前七，其中**7500TEU**以上的超大型集装箱船占**58%**、租船比重仅**31%**、负债率不到**60%**，经营航线**73**条、遍布全球近**300**个网点。



中海集运“海上丝路”发展状态

航线网络遍布全球



截至目前中海集运在“海上丝路”经营的班轮航线超过35个周班、投入运力达到39万TEU、占经营船队规模55%。



船舶大型化将成为“新常态”



马士基

达飞

中海

中远

- 2008年底全球在营“万箱船”仅有15艘，而金融危机之后的6年时间增长了31倍，截至目前包括未交付的“万箱船”订单已经达到464艘，“万箱船”已广泛投入到远东至西北欧、地中海、波斯湾、美国西海岸，随着新巴拿马运河拓宽通航、至美国东海岸也将迈入“万箱船”时代。
- 目前集装箱船大型化已进入“两万箱”时代，今年上半年新增订单达到40艘、已经超过2013-14年该型船订单的总和（32艘），集装箱船的超大型、甚至巨型化趋势更加突出，对港口的发展提出更高的要求。



船舶大型化带来的新要求

港口航道泊位条件



港口的装卸能力



港口的作业效率



港口的集疏体系



新常态带
来的
新要求



一、港口航道泊位条件



受益于目前的造船工艺和先进的设计水平，“中海环球”号载箱量达到19000TEU，船长近400米，满载吃水已达16米。可见，对未来要接待万箱级超大型集装箱船的港口、航道、泊位的旋回区域以及水深将会有新的要求。

1. 近400米的船长，给船舶在港口内的旋回带来新的挑战，基本上要求港口提供的回旋长度至少在550m以上（汉堡港属于通过评估的特殊情况）。

2. 水深至少需要16m以上。就目前世界港口现状来看，除欧洲鹿特丹、汉堡、安特卫普、费利克斯，美国洛杉矶、长滩，远东的新加坡、香港、上海洋山和宁波、盐田等国际枢纽大港水深能够达到15 m 以上之外，其他港口的水深条件很难满足超大型集装箱船最大吃水14.5-16.0m 的要求。那些泊位水深条件不能达到要求的港口就被排除在大型船舶的停靠选择之外。



二、港口的装卸能力



14000TEU的“中海之星”船宽52m，19000TEU“中海环球”的型宽更是达到59米，甲板上可以并排装卸23个集装箱，这要求有相应的岸桥设施与之配套，桥吊臂长至少应该在65m以上。



三、港口的作业效率



超大型集装箱船的规模经济发生在海上而非在港口，要发挥大型船的营运成本优势，实现规模效益，必须缩短在港时间，这对挂靠港的集装箱装卸效率提出了更高的要求。



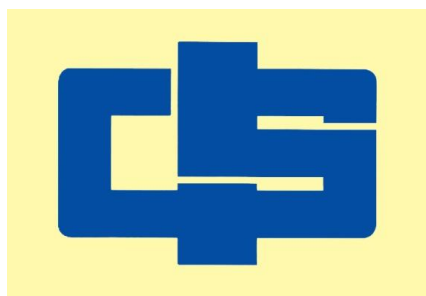
四、港口的集疏体系



船舶大型化使单船载箱量剧增，造成大批量集装箱同时到港，给港口的集疏运带来了挑战。港口集疏运能力不足，会导致大量集装箱积压在港口，从而给集装箱班轮运输服务质量形成巨大的压力。



展望未来



中海集运将继续加大超大型船投资、继续增加“海上丝路”航线的战略布局，同时也希望获得在座各位的大力支持，助力中海集运实现“弯道超车”位列亚洲顶级班轮公司。



谢谢