



新闻

-  图片新闻
-  船舶海工
-  新船订单
-  物资市场
-  技术创新
-  政策法规
-  **港航海事**
-  舰船快讯
-  综合信息
-  展会信息

闲置箱船运力与扩张趋势

(2011-11-01) 编辑发布: 中国船舶在线

业界人士纷纷担忧闲置船将愈来愈多,但笔者认为,“闲置船”并非一无是处。

5月闲置船量最低

5月初Alphaliner称闲置船运力只剩下13.4万TEU,仅为全球运力的0.9%,此乃是2008年8月金融危机以来的最低闲置运力数量。当时曾有一著名机构为此发表评论称:“目前闲置的集装箱船数量已经回落到了经济不景气前的水平,至少在目前暂时恢复到了供需相当平衡的状态。”

笔者认为闲置船数量低并不能反映当时运力供需处于平衡的状态,连暂时的平衡也算不上。事实上5月初,船舱装不满,运价低落,大多数班轮公司亏损,尤其是各家班轮公司普遍遭遇“量升价跌”,这就是运力供大于需甚多的典型表现。

虽然以往笔者也曾表示过:“存在少量闲置船是正常的,即使市场再好,运力极度缺乏,也仍有不适用或待命的船。”但5月初存在相当于总运力0.9%的极少量的闲置运力却是另一码事。原因是班轮公司在运力明显供大于需的现实下,都不肯主动退出这个全球著名的大竞技场,它们很想坚持下去,渴望市场的好转。一般都是到了实在支撑不下去的时候,才会撤线把船闲置起来,况且这些公司在2010年曾赚了一票,底气相当足,不会轻易撤线。其实,一家班轮公司把它的部分运力闲置起来离破产这一步还差得很远,史料上也曾出现过不少有远见的企业家在危机前先行紧缩战线,以后又取得大赢的成功范例。但有人解释称,班轮业投资浩大,撤下来的船又不能改产,成了一堆会流动的又会“闯下大祸”的废铁,因此要撤没有这么简单。

半年闲置运力或百万TEU

9月初,闲置运力由5月初的13.4万TEU猛升至21.1万TEU,占全球运力1.4%,每月平均增速近2万TEU。9月底,闲置运力增至27万TEU,占全球运力1.8%,按月增幅近6万TEU,增速猛升3倍。

按9月底闲置运力的绝对量27万TEU与相对量仅1.8%来说,是微不足道的,当前业界担心的是其增速太快。10月份召开的某国际航运会议上,业界人士纷纷担忧闲置船将愈来愈多。9月份麦格理银行称,即便按最好的情况来假设,今年冬季也将有5%的运力(即至少75万TEU)被闲置。10月初Alphaliner预测,明年初将有50万TEU约3%的运力被闲置。

9月份闲置运力的月增幅近6万TEU,已令人吃惊,此后的增幅必然会更可怕。按订单应在2011年内交付的新船为130万TEU,至10月初已交付96.6万TEU,还有33.4万TEU待交付,即使硬挺着一条线也不撤,则至年底闲置船运力至少增至60.4万TEU。

当前从亚欧与泛太线撤下来的运力还不算多,若马士基从10月底开始在亚欧线如期推出“天天马士基”,估计将有部分班轮公司挡不住它的攻势而纷纷撤线,从那时起至2012年年初闲置船数量可能会剧增。

接下来,2012年的新船约155万TEU又要开始交付了,即使没有“天天马士基”的出现,如果平均每月交付13万TEU的新船,明年一季度末闲置船运力将达100万TEU。

即使全球经济再差劲,全球GDP增率不会出现负数,明年的箱量也仍有其增率,只不过增率小一点罢了,那么上述的运力过剩会因此而稍缓和一点。但如果“天天马士基”发挥了大箱位船的效率,由此导致的运力过剩又会抵销掉上述缓和作用的部份。

坏事中的好事

“运力过剩”在班轮业中似乎是不吉之词,上半年当“运力过剩”已相当明显之时,“闲置船”又似乎成了不祥之词。但此词并非一无是处,闲置运力不但是金融危机中减少亏损继续扩大的一项措施,而且又是当时平衡运力供需

的根本办法之一。2009-2010年使班轮业“胜利大逃亡”成功的主因之一就是闲置运力，但是“抽走运力”的忠告不可能被班轮公司所接受。即使班轮公司愿意闲置运力，在采取一致的闲置运力的行动过程中，也很可能构成变相垄断的事实。

笔者认为班轮业者宜根据对全球经济形势趋向的判断与对自身承受能力的估量，该坚持的坚持，该撤出的撤出，不要再犹疑不决了。其中对自身承受能力的估量可包括：本企业的规模、背景、信誉，资金来源与其可靠性，经营、管理与揽货能力，政府关系、社会关系及地缘、人缘等等。

来源：航运交易公报

相关新闻：[BDI暴涨背后……](#)（2011-11-01）

相关新闻：[VLCC四个月来首度盈利](#)（2011-10-31）

相关新闻：[BDI指数周四持续下跌 受累于铁矿石发货减少](#)（2011-10-31）

相关新闻：[亚洲集装箱运输业前景黯淡](#)（2011-10-31）

相关新闻：[巴拿马型船舶租船量创7个月来新高](#)（2011-10-31）

相关评论 0条

■ [以上留言只代表网友个人观点，不代表网站观点]

用 户： 邮 件： 匿名发出：

您要为您所发的言论的后果负责，故请各位遵纪守法并注意语言文明。

发表

关闭窗口



友情链接

[中国船舶重工集团公司](#) | [《现代舰船》](#) | [航运信息网](#) | [中国船舶设备网](#) | [物流产业网](#) | [七一四所信息资源](#) | [数据库](#) | [《船舶工程》](#) | [中国船员网](#)
[船舶英才网](#) | [中国船检](#) | [国际船舶服务网](#) | [海洋工程及船舶技术咨询网](#) | [中国船舶人才网](#) | [天天船舶交易](#) | [航运海事网上书店](#) | [中国国防科技网](#)
[中国船舶英才网](#) | [水运英才网](#) | [中国船舶设备网](#) | [搜船网](#) | [上海市船舶与海洋工程学会](#) | [钢联资讯](#)

电话:86-10-64831141/42/43, 64831775, 64831776 (直拨);

传真:86-10-64831141/42/43, 64831775-18 Email:shipol@shipol.com.cn edit@shipol.com.cn market@shipol.com.cn biz@shipol.com.cn

[关于我们](#) | [服务项目](#) | [网站地图](#) | [本站动态](#)

Copyright©2001-2009 中国船舶信息网络中心

京ICP备05050884号