

截止1982年7月1日,世界集装箱船队的数量为822艘,总载运量相当于924,200个标准箱位(ton)。格槽式集装箱船的数量占77%左右,滚装船和混装船约占20%,载驳船约占3%。

一、船队和载运能力增长迅速

截止1982年7月1日,已经接受订单的待造船有242艘,能载323,300个标准集装箱,这样,到1985年初,集装箱船队的载运量将增加35%;此外,滚装船和混装船的作用也将有一定的增加,其数量将占集装箱总载运量的22%左右。由于滚装船和混装船因周转快的优点而闻名遐迩,1975~1977年间,该种船的订单不断增加,但当时在尼日利亚和中东国家,大量的普通船由于港口装卸率低而积压。如果要载运大量的体积庞大的货物,在那些港口设施差的新兴自由贸易国家,滚装船比格槽式集装箱船有着明显的优点。

1981年和1982年,建造大载量船的订单数量有了可观的增加。在已接受的订单中,70%以上是滚装船和混装船,这两种船的载箱量分别为1,500箱和1,000箱。

1982年的上半年,又接受了三艘2,400箱位的混装船(1984年下水)和二十艘2,000箱位的格槽式集装箱船的订货。过去的五年来第一次有人订购两艘载驳船。这两艘船将投入西欧——美国墨西哥湾航线中使用。但是,尽管近年来格槽式集装箱船队的运输能力在总集装箱船队中的比例有了相对的下降,80%以上的集装箱贸易是由这些船只承担的。

在船的规模与速度上,今天的集装箱船

世界集装箱船队简况

蔡
鹤

可再细分为三代:第一代是500~1000箱位的船只,它的航速为20~22节(每小时一海哩);第二代是1,000~1,800箱位的船只,航速为22~24节;第三代是1,800~3,000箱位的船只,航速为25~27节以上。第一代集装箱船中数量占优势的是滚装船。直到前不久,这些船的三分之二还是属于瑞典和挪威的,但是现在许多滚装船加入了中东、远东和其它国家的商船队。

有必要指出,发达资本主义国家的大部分船只(包括集装箱船)是怎样方便就怎样注册的。例如,美国集装箱船吨位的大约15%,英国的、日本的27%是在利比

亚、巴拿马和新加坡注册的。中国台湾省、南朝鲜、新加坡和香港航运公司自己的船队正在迅速增长。

最近几年,格槽式集装箱船的设计并无明显的变化,然而在已接受的订单中,船舶的平均载运量却有了显著的增长,每艘达到1,500~2,000箱位。第三代集装箱船中最大的要数两艘属于西德哈伯格·劳埃德船运公司的3,050箱位的集装箱船以及在西欧——南非和西欧——远东航线中服役的十二艘2,500~2,800箱位的集装箱船。1982年4月,美国航运界订购了十四艘格槽式集装箱船,每艘船的载运量为4,000箱位以上,交货期是1983~1985年。

用延长集装箱船的长度来增加它们的载运量并减少单位运输成本的做法已屡见不鲜。为提高运输效率,人们已将一些集装箱船现代化,结果,这些船舶的载运量从700箱位增加到1,100箱位。为避免船舶现代化而增加费用,在建造新船时,尽可能地按人们

的打算来设计,这样便能增加载运量。在建造中的这样的船舶有:2,100箱位的罗拉·马歇、号2,400箱位的泰晤士·马拉号。第一艘用延长长度的方法建造的集装箱船的箱位增加到2,600箱位,另一艘增加到3,000箱位。

二、混装船倍受欢迎而异军突起

在格槽式集装箱船红极一时的同时,混装船在贸易运输中的地位也有了明显的提高。例如,在加拿大——西欧航线上是由1,200~1,400箱位的集装箱散装船(集装箱和散装货两用船)来担任散装货的运输任务的;在连接澳大利亚和新西兰与欧洲和美国航线上,散装货的运输是由1,400~1,700箱位的混装船充任的;集装箱箱子和木材是由属于挪威航运公司的开旷式集装箱散装船来运输的。在货物流通不平衡的集装箱运输线路上使用这样的船只,大大地减少了航运公司的经营成本。

集装箱散装船除了运输管理费用低廉之外,它的主要优点在于建造费用相对便宜。建造一艘集装箱散装两用船的费用只比建造一艘同样大小的标准散装船的费用高15~20%。鉴于两用船在印度——日本运输矿石和集装箱中的经济效益与日俱增,近年来印度航运公司对两用船的兴趣也大大提高。

在1981年时,两用船的载运能力总共只有70,000箱位,到1982年底已约达90,000箱位(据估计),到1983年底时可能达到125,000箱位。

三、造船工业兴旺,航速趋势下降

自从七十年代末以来,造船业接到的订单数量直线上升,一些远东国家以及巴西等其它国家的造船工业有明显上升的趋势。这样,西欧共同体国家和日本在建造集装箱船中所占的份额下降。1978年以前建造的大载运量集装箱船的三分之一是在西德船厂下水的,30%是在日本船厂下水的。在1980~1982年期间,西欧共同体国家建造的船只是全部

订单的28%左右,日本为27%,美国为11%,发展中国家为18%。

世界造船厂正在收到越来越多的订单,订购的船只是柴油涡轮机设备而非蒸汽涡轮机设备。1980年,在大西洋航线上服役的集装箱船的燃料成本占全部营运成本的57%,而1973年时只有37.5%。用柴油涡轮机取代蒸汽涡轮机以及把航速减低至21~22节,能节省30~50%的费用。1975~1981年,只有三十五艘蒸汽涡轮机集装箱船在营运,而在营运的柴油涡轮机船则有二百二十艘。

估计1981~1984年期间将建成的格槽式集装箱船有:航速在20节以下的达九十四艘,三十八艘航速为20~22.5节,十七艘航速为22.5节以上。而1967~1976年间服役的船只只有二十四艘航速在20节以下,八十九艘船速为20~22.5节,一百一十四艘船速在22.5节以上。低航速减少了商船队的运载能力。然而,根据1982年9月1日以前接受的购船订单表明,在1981~1984年期间,集装箱商船队的载运量(每艘船的载运量按500箱计算)将增长30.6%,而船队的实际载运能力将增长26.9%。到1984年,滚装船的平均航速将下降至20.05节,而1975年的平均航速是22.65节。同年,半集装箱船队的航速还要有更大的下降,平均航速将从1974年的20.9节降至17.4节。

四、载运能力日益提高

近年来,主要集装箱运输线上的船只证明了半集装箱船的载运能力有了显著的增长。1978~1980年期间,它们的总载运量增长了42%,其中半集装箱船增长大约60%,而格槽式集装箱船只增长35%,滚装船增长38%。

在远东发展中国家的航线中,半集装箱船队的载运能力增长最可观。在西欧——远东航线上,船队的载运能力增加了80%,在北美——远东航线上增加了70%;与此同时,在美国——加勒比海/夏威夷航线上,

半集装箱船队的数量下降了三分之一，下降的主要原因是滚装船取代了半集装箱船。这样，这条航线上滚装船队的载运能力翻了一番以上。

滚装船的载运能力在这些航线中也有了明显的增长，其增长幅度分别为：西欧——远东80%；北美——澳大利亚97%；西欧——西非将近80%。在西欧——北美、西欧——远东一些“老的”航线上，滚装船队的载运量分别只增长了5%和8%，几乎没有什么增长。1978~1980年，在西欧——西非和美国——加勒比海航线上，滚装船队载运量的增长数为其总增长数的三分之二。

格槽式集装箱船载运量最大的增长是在西欧——中东航线上，然而与此同时，滚装船的载运量却有了下降。在1978~1980年期间，这条航线上集装箱船队的载运量从272,000箱位上升到417,000箱位。在西欧——北美——加勒比海/夏威夷航线上，格槽式集装箱船的载运量增加了50%；在西欧——北美、西欧——澳大利亚航线上，分别增加了18%和7%。

今天，集装箱散装船占半集装箱船载运量的25%左右。这些船只主要在北美——远东、西欧——澳大利亚、北美——澳大利亚和西欧——北美航线中服役。后两条航线上集装箱散装船的载运量不少于集装箱船队全部载运量的10%。

经过对主要集装箱航线上的船只的分析表明：要在货物不充足的国家发展集装箱船，

首先要使用半集装箱船和滚装船（在远东发展中国家）。随着港口和内部基础设施的发展，如果渐渐地增加集装箱业务，那么无疑，格槽式集装箱船将发挥越来越重要的作用。从长期来看，人们认为这些集装箱船在到远东、中东和西非航线上的载运量将显著增长。1982年6月，集装箱的吨位达2,280万吨，1981年总共才2,110万吨，而1980年仅1,900万吨。

五、展望未来，增速缓慢

根据《国际集装箱化》杂志刊载，1983~1985年在主要国际贸易航线上集装箱的供应吨位将超过对它的需求。鉴于此，在不久的将来，集装箱吨位量的增长率将放慢，1975年平均增长率为16%，据估计，1983~1985年不会超过10%。在此期间，主要使用1,500~2,000箱位以上的船只取代中等吨位的格槽式集装箱船，并建造一些滚装船和混装船。这样，集装箱吨位将获得增长。八十年代末，核动力的4,000~5,000箱位的集装箱船可能出现在集装箱运输航线上。如此大的船只只能在大流量的集装箱航线上使用。核动力船的引擎大大地提高了船的航速，同时也能最大限度地减少船只到港次数。在此情况下，小容量和中等容量的装卸服务船将获得活力。为保证大容量船只的快速装卸，港口要装备集装箱集合装卸设备，并使用性能更好的吊车，以便能把重型货物的托盘放到不同的船甲板上。

摘译自《苏联对外贸易》杂志1983年第8期

