

# 中远和马士基集装箱运输航线分析

梁晶<sup>1,2</sup>, 李永芳<sup>1</sup>, 季嘉慧<sup>1</sup>

(1. 大连海事大学交通运输工程学院, 辽宁 大连 116026; 2. 大连海事大学物流研究院, 辽宁 大连 116026)

**摘要:** 上世纪八十年代, 经济全球化极大地推进了全球贸易的整体发展。随着国际贸易的不断发展和跨国公司业务的激增, 传统的运输方式已无法满足新形势下, 规模化和专业化的要求, 国际货物运输需要更高的发展水平, 集装箱运输就在这种情况下应运而生。本文首先介绍了快速发展的亚欧航线, 简要概述了中远和马士基两大公司的基本情况和优劣势, 最后用相同区域的具体航线对集装箱的两大航运公司进行了简要的船型、航线、挂靠港口的选择分析。

**关键词:** 集装箱运输; 航运公司; 对比分析

中图分类号: U695.22 文献标识码: A 文章编号: 1006—7973 (2022) 12—0014—03

2000年以来, 各大海上运输航线货运量都有明显的上升, 这主要是由于亚洲和美洲的经济繁荣发展导致的, 其中起主要作用的国家是中国和美国。中美之间的集装箱运输不断发展, 使太平洋航线、亚欧航线、大西洋航线的运力和运量总体呈现上升趋势。2004年中国和欧盟全面战略伙伴关系的建立, 双边贸易得到了进一步的发展, 其中集装箱运输发挥了举足轻重的作用。但由于之前运力投入过大, 致使集装箱运输市场不稳定, 亚欧航线因其在集装箱运输市场中所占据的位置, 使得对于亚欧航线的竞争更加激烈, 本文将着重进行探讨马士基班轮运输和中远集装箱运输的竞争关系。

## 1 集装箱班轮运输及班轮公司介绍

### 1.1 集装箱运输

集装箱运输是从20世纪60年代后期迅速发展起来的一种运输方式。它以符合国际标准的专用集装箱作为

货物运输单元, 并使用专门的集装箱船作为载体运输<sup>[1]</sup>。集装箱运输是一种新型的运输方式, 是“门到门”运输的一种比较理想的运输方式。集装箱运输的主要特点包含以下三点: 高效益, 高效率, 高投资, 高协作。集装箱运输的优越性在于: 货运质量高; 包装费用低; 简化货运手续, 便于水陆联运; 装卸效率高; 营运成本低; 易管理。

### 1.2 中远集装箱运输集团

中远海运集装箱运输有限公司隶属于中国远洋海运集团有限公司, 2016年3月1日正式开始运营<sup>[3]</sup>。到2018年为止, 该公司集装箱船队规模亚洲排名首位、世界排名第四, 公司运力达2,057,350标准箱, 自营集装箱船376艘, 运营航线达362条, 包括228条国际航线和支线、其中中国沿海航线数量达47条、87条珠江三角洲和长江支线<sup>[4]</sup>。

中远海运集运的主要优势: 特有的配套资源, 包括

由表3可见, 以50年的使用寿命期计算, 寿命期内运河的运营维护成本费用是高速公路的1/7, 铁路的1/2。另外, 铁路的寿命期为50-100年, 高速公路的大修前的使用周期为20年, 而内河航道建成的使用期一般是永久的。因此, 尽管湘粤方向线路方案运河建设难度大, 投资相对大些, 但经济效益和比较优势是十分明显的。

## 4 结语

长江珠江运河项目是一项世纪工程、千秋大业, 建设时机与条件日趋成熟, 而且经济效益、社会效益巨大, 值得研究的方向线路方案有湘粤、湘桂、湘赣等多种, 应在国家层面对长江珠江运河项目的多种防线线路方案予以统一研究论证, 择优决策建设, 尽早开发建设长江珠江运河, 使其巨大的潜在价值早日得到实现。

## 参考文献:

- [1] 钮新强. 长江口地区江海运河建设构想[J]. 人民长江, 2011, 42(15): 1-4+62.
- [2] 王平义, 李健, 王梅力, 韩林峰. 建设人工运河, 打造西部南北水运出海大通道[J]. 中国水运(下半月), 2019, 19(07): 33-34+36.
- [3] 徐照林. 运河系统工程研究[M]. 北京: 新华出版社, 2019.
- [4] 卢毅, 冉国成, 钱俊君, 张胜, 伍慧. 欧美国家运河建设开发经验与湖南的战略构想[J]. 中国水运(下半月), 2021, 21(11): 23-25.
- [5] 钱俊君, 卢毅. 湘粤运河的战略价值和比较优势[J]. 长江技术经济, 2021, 5(03): 27-30.

**基金项目:** 2021年湖南省交通运输厅科技进步与创新项目“湘粤运河战略性和实施关键问题与对策研究”(项目编号202123)

集装箱码头、货运物流与仓储、集装箱制造与维修等；管理团队年轻化，管理人员平均年龄都在 37 岁上下，专业能力强，具有较强的执行力；向客户提供了业务操作化 IRIS、商务计算 CBS、客户关系管理（CRM）—SALESLOGIX 和办公自动化（OA）系统等专业性信息处理系统<sup>[5]</sup>。

中远海运集运的主要劣势：大量 2500TEU 以上的老旧船舶的报废没有得到及时的更新和处理，导致公司目前的集装箱船队规模急需进一步地改善<sup>[5]</sup>；公司发展初期管理效率低下，客户群缺乏多样性，货源供应类型单薄；公司发展时间不长，文化不够深，公司效益不够高和战略支持不够充足，导致绝大多数客户对中远海运集运的品牌的信任不够充足。

### 1.3 马士基集团

马士基集团于 1904 年创立，在世界范围内 130 多个国家和地区建设了办事处，总共拥有 89,000 名办公人员。马士基集团不仅在集装箱运输中发挥着重要的作用，在物流和零售业等与集装箱运输相关的行业中也都有涉猎<sup>[6]</sup>。马士基航运是集团下属的集装箱运输公司，航线运输网络分布在全世界。2018 年世界 500 强中，位于 305 名<sup>[7]</sup>。

马士基公司的主要优势：在整个航运业中运输价格偏高，但公司提出了“凭量定价”的方针，使得那些运输需要较大的客户可以获得更低的运价；电子商务始终走在航运领域的前端，拥有自己的网站，客户可以在其网站上直接进行交易和对话；马士基将员工放到第一位，认为员工是公司得以长久和繁荣发展的重点，同时重视员工个人能力的发展和团队发展的一致，认为这些才是公司最宝贵的财富。

马士基公司的主要劣势：马士基的市场份额在收购了铁行渣华后没有达到期望的增长，然而有了一定程度的下降。就在这时，地中海航运和法国达飞轮船，作为马士基的竞争对手，反倒增加了在航运业的投资，意图碾压马士基，使得马士基在行业内的地位岌岌可危<sup>[8]</sup>；马士基的服务方面有待提升，大约有 20% 的客户反馈马士基预定货舱的操作复杂，难度大，还有服务态度方面也需要改善。

## 2 两个班轮公司的案例分析

### 2.1 案例介绍

本文对两个公司的远东—西北欧航线为例，对航线类型、挂靠的港口、船型、船期等内容进行分析。

表 1 中远集运 10000TEU 以上部分船型（共 67 艘）

船名	建造年份	总长 / M	型宽 / M	航速 / Kn	标准箱位	船旗
中远海运行星	2019	399.9	58.6	25	21237	Hong Kong
COSCO SHIPPING PLANET						
中远海运太阳	2019	400	59	22	21237	Hong Kong
COSCO SHIPPING SOLAR						
中远海运银河	2019	400	58.6	22	21237	Hong Kong
COSCO SHIPPING GALAXY						
中远海运宇宙	2018	400	58.6	22	21237	Hong Kong
COSCO SHIPPING UNIVERSE						
中远海运星云	2018	400	58.6	22	21237	Hong Kong
COSCO SHIPPING NEBULA						
中远海运恒星	2019	399.9	58.6	22	21237	Hong Kong
COSCO SHIPPING STAR						
中远海运双子座	2018	399.8	58.6	22.5	20119	Hong Kong
COSCO SHIPPING GEMINI						
中远海运人马座	2018	399.8	58.6	22.6	20119	Hong Kong
COSCO SHIPPING SAGITTARIUS						
中远海运室女座	2018	399.8	58.6	22.6	20119	Hong Kong
COSCO SHIPPING VIRGO						
中远海运金牛座	2018	399.8	58.6	22.5	20119	Hong Kong
COSCO SHIPPING TAURUS						

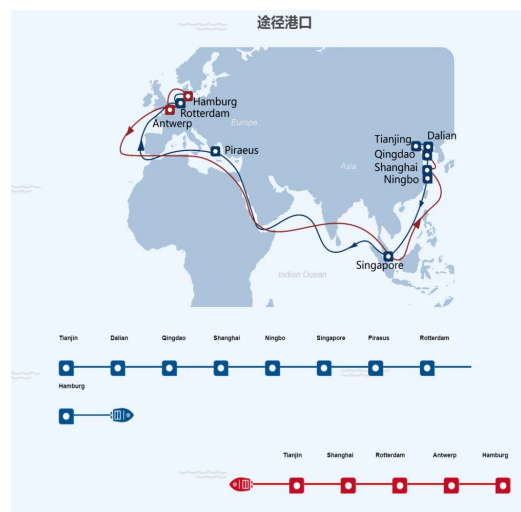


图 1 中远集运亚欧航线

表 2 中远集运亚欧航线运输时间表

装货/卸货	W 方向时刻表		E 方向时刻表	
	POL	Kwangyang	Rotterdam	
POD	Piraeus	14	Shanghai	26
	Rotterdam	22	Tianjin	29
	Hamburg	24	Dalian	30
	Antwerp	28	Qingdao	31
			Ningbo	34
			Singapore	39

表 3 航线相关船型

MILAN MAERSK					
TEU (标称)	建造时间	IMO 编号	呼号	类别	船旗
20568	2017	9778820	OWGK2	ABS	DK

表 4 航线的挂靠港口及时间

港口	码头	抵港日期	航次编号	离港日期
Busan	Busan new port terminal Co.ltd	2022-12-03T04:00:00Z	242E   248W	2022-12-04T01:00:00Z
Ulsan	Busan International Transhipment	2022-12-06T01:30:00Z	242E   248W	2022-12-06T02:30:00Z
Ningbo	Beilun Container Terminal Phase 4	2022-12-06T08:00:00Z	242E   248W	2022-12-08T08:00:00Z
Shanghai	YANGSHAN SGH GUANDONG TERMINAL	2022-12-08T20:00:00Z	248W   248W	2022-12-09T20:00:00Z
Tanjung Pelepas	Pelabuhan Tanjung Pelepas Terminal	2022-12-16T07:00:00Z	248W   248W	2022-12-17T13:00:00Z
Suez Canal	Canal Zone Terminal	2022-12-29T23:00:00Z	248W   248W	2022-12-29T23:01:00Z
Suez Canal	Canal Zone Terminal	2022-12-30T14:59:00Z	248W   248W	2022-12-30T15:00:00Z
Rotterdam	APM 2 Terminal Maasvlakte II	2023-01-08T07:00:00Z	248W   248W	2023-01-10T00:01:00Z
Bremerhaven	NTB NORTH Sea Terminal Bremerhaven	2023-01-11T06:00:00Z	248W   248W	2023-01-12T22:01:00Z

表 5 马士基的船期表 (上海港到鹿特丹港为例)

离港	到港	船名	转港时间	离港日期	抵港日期	航次编号	CY 截收时间	SI - 非 AMS 截收时间	SI - AMS 截收时间	总重量核实截止期限
Shanghai - YANGSHAN SGH GUANDONG TERMINAL	Rotterdam - APM 2 Terminal Maasvlakte II	METTE MAERSK	28 天	2022/12/6	2023/1/2	247W	2022/12/4 17:00	不适用	2022/12/3 13:45	2022/12/4 16:00
Shanghai - YANGSHAN SGH GUANDONG TERMINAL	Rotterdam - APM 2 Terminal Maasvlakte II	MILAN MAERSK	30 天	2022/12/9	2023/1/8	248W	2022/12/7 22:00	不适用	2022/12/7 4:00	2022/12/7 15:00
Shanghai - YANGSHAN SGH GUANDONG TERMINAL	Rotterdam - APM 2 Terminal Maasvlakte II	MERETE MAERSK	30 天	2022/12/16	2023/1/15	249W	2022/12/14 22:00	不适用	2022/12/14 8:00	2022/12/1 5 2:00
Shanghai - YANGSHAN SGH GUANDONG TERMINAL	Rotterdam - APM 2 Terminal Maasvlakte II	MADRID MAERSK	30 天	2022/12/24	2023/1/22	250W	2022/12/21 22:00	不适用	2022/12/21 4:00	2022/12/2 1 15:00
Shanghai - YANGSHAN SGH GUANDONG TERMINAL	Rotterdam - APM 2 Terminal Maasvlakte II	MARGRETHE MAERSK	30 天	2022/12/31	2023/1/29	251W	2022/12/28 22:00	不适用	2022/12/28 4:00	2022/12/2 8 15:00

## 2.2 分析

### 2.2.1 船舶大型化

两公司的船型都是 10000TEU 以上,说明船舶大型化是未来趋势,它所带来的好处是规模经济。当集装箱运输具有显著的规模经济性时,随着单船箱量的不断增大,船舶吨位会不断升高,船舶营运单箱成本呈现下降趋势。集装箱船舶船型越大,其成本下降越显著,集装箱船显现出的规模经济性越明显。规模经济是致使集装箱向大型化发展的推动力。

### 2.2.2 挂靠的港口

亚欧航线除了连接远东和欧洲外,还把地中海也连接起来。受亚欧航线影响的城市有日本横滨、中国香港和上海、新加坡、孟买、加尔各答、亚丁等<sup>[9]</sup>。亚洲、欧洲和东南亚的很多国家都是依靠亚欧航线来进行进出口贸易,货物运输量巨大。随着多式联运的不断发展,西伯利亚大陆桥、新欧亚大陆等欧亚之间的大陆桥集装箱多式联运也与这条航线配合<sup>[10]</sup>。两家航运都是围绕着这些主要的港口进行航线规划。

### 2.2.3 航线类型

规划航线遵循的原则:

(1) 集装箱班轮航线开设的基本条件。集装箱班轮航线的航线是基本固定的。班轮公司在规划航线时,首先需要保证货源的充足、稳固,也就是航线的经济效益。当能满足充足的货源时,为了保持规则的运输,保

持一定的发船密度,就需要有充足的经营资金,也就是需要有一定规模的船队才能完成货物的运输。

(2) 集装箱班轮航线优化设计效益原则。当集装箱班轮公司在航线进行调整时,需要尽可能降低成本和风险,同时尽可能达到高效益。这不仅仅是集装箱班轮公司需要保持的原则,也是所有行业都在追求的原则。

(3) 集装箱班轮航线优化设计适宜原则。班轮航线设计时通常需要挂靠多个港口。集装箱班轮公司在制定和公布班期表时,为了同时满足承运人和托运人的需求,需要合理对航线进行规划。当前的班轮航线基本上是以一周当作一个循环。然而环球航线多采用环绕式航线布局,则会遍历更多的港口,集装箱船在各个港口之间单向循环往复航行,在单个航次中,有些港口可能会历经两次挂靠。环绕式航线布局可以使得船舶的利用率尽可能高。

## 3 结论

本文对集装箱班轮运输进行介绍,并举例两大班轮公司的相同区域的两个航线为例分析其班轮航线设置特征,包括航线类型、挂靠的港口、船型进行分析相同点,解释了船舶大型化的原因,挂靠的港口和航线规划的基本准则。

### 参考文献:

- [1] 谢新连. 船舶运输管理与经营 [M]. 大连海事大学出版社, 2013.
- [2] 马铭. 基于海外保税仓库的光伏产业国际物流研究 [D]. 上海交通大学, 2011.
- [3] 韩文承. 基于班轮公司合作的专用泊位分配问题 [D]. 大连海事大学, 2020.
- [4] 王海燕. “21 世纪海上丝绸之路” 集装箱航运网络可靠性研究 [D]. 北京交通大学, 2019.
- [5] 石玉. 中远集运公司欧洲航线竞争力研究 [D]. 大连海事大学, 2016.
- [6] 竺杏月, 狄昌娅. 国际服务贸易与案例 [M]. 南京东南大学出版社, 2018: 239.
- [7] 杨春宇. 多维视角下重庆市货物航运企业成本管控策略研究 [D]. 重庆交通大学, 2019.
- [8] 达飞轮船、中海集运、阿拉伯轮船签署三方航线合作协议 [J]. 集装箱化, 2014, 25(09): 51.
- [9] 王彦, 吕靖. 国际航运经济与市场 [M]. 大连海事大学出版社, 2016.
- [10] 于承锦. 港口与航线 [M]. 机械工业出版社, 2010.

国家自然科学基金项目批准号: 71974023; 项目编号: 31320930219VHQ012