

世界最大集装箱船昨首航宁波港

本报讯（记者 吴明京 通讯员 胡泽波 张昊）昨天，全球最大集装箱船，载箱量达1.91万标准箱的“中海环球”轮首航宁波港，成功靠泊大榭招商码头，这进一步彰显了宁波港作为国际一流深水枢纽港的地位。

2013年，中海集装箱运输股份有限公司向韩国现代船厂订制了5艘载箱量1.91万标准箱船舶，“中海环球”轮作为首制船于2014年11月18日交付投用，刷新了此前由马士基航运旗下船舶创造的全球最大集装箱船“载箱量1.8万标准箱”纪录，这也是国内船公司首次刷新该纪录。

在交付使用之后，该轮第一个到达的港口是天津港，之后挂靠了青岛港和上海港，来到宁波港是第四站。昨天，“中海环球”轮在大榭招商码头共卸下了1538个自然箱，然后装上了2636个自然箱，下一站将到广州港。“‘中海环球’轮主要经营亚欧航线，沿途将挂靠汉堡、鹿特丹等港口。”船长孙峰告诉记者。业内人士说，虽然该轮投用后抵达的第一个港口是天津港，但到宁波港也属首航靠泊。

“中海环球”轮靠泊宁波大榭招商国际码头有限公司掀开了中海集装箱运输股份有限公司和宁波港共赢合作的新篇章。目前，该公司挂靠宁波港的航线有25条，2013年在宁波港装卸箱量达136万标准箱，位列到港船公司第三，今年1至10月装卸箱量同比增长12.6%，达124.2万标准箱。

宁波港是世界少有的深水良港，是中国大陆大型和特大型深水泊位最多、进出10万吨级以上超大型巨轮最多的港口，包括大榭招商在内的多个码头都可靠泊“中海环球”轮。据介绍，宁波港2013年完成集装箱吞吐量1677.4万标准箱，排名中国大陆港口第三位、世界港口前六位，今年箱量有望超越韩国釜山港，排名跃升至世界港口第五位。



世界最大集装箱船“中海环球”轮昨靠泊大榭招商码头。

全船仅23名船员 甲板有3个标准足球场大 记者登上“中海环球”轮看门道

□记者 吴明京 文/摄

世界最大集装箱船到底有多大？航运业集装箱船越造越大背后有什么玄机？宁波港为何能频频吸引世界最大集装箱靠泊？昨天，记者登上了“中海环球”轮，采访了船长及航运业内人士，揭开了这些问题的答案。

满载的集装箱若首尾相接长达116公里

“中海环球”轮是目前世界上最大集装箱船。昨天，远远望去，装载着集装箱的“中海环球”轮就像一座山。船内部就没有电梯，登船时不少人放弃电梯选择走楼梯，从甲板的U层、A层、B层往上爬，一直爬到H层即驾驶室层，到达时已经气喘吁吁。船长孙峰说，从船底层到驾驶层的桅杆处有68米高，选择走楼梯的人等于爬了20层楼。

那么，这艘船究竟有多大呢？据介绍，该船满载排水量为23万吨，设计吃水14.5米，服务航速23节，被誉为“航运业的空客A380”。船的全长400米，比全球最大的美国尼米兹级航母还长67米，宽度近60米，相当于20条标准车道，甲板面积达2.4万平方米，超过3个标准足球场。船长孙峰说，与1.8万载

箱量集装箱船相比，该轮长度、宽度和甲板面积相当，但凭借其创新设计载箱量提升了6.1%，可装载1.91万标准箱。

1.91万标准箱是什么概念？这些集装箱若首尾相接长达116公里，相当于从宁波一路排到杭州萧山机场，如果把这些集装箱各个相叠，高度是珠穆朗玛峰的5倍多。

据介绍，这艘船还是世界上最先进的集装箱船之一。全船上厨师也只有23人，这么少的人员就能自如地操控一个庞然大物，其智能化和自动化程度可想而知。记者在驾驶室看到，电脑屏幕等设备占据了驾驶室的大部分，掌握全船方向的舵轮很小，颇像卡丁车的方向盘。

比1万标准箱级别集装箱船省油约20%

从0.9499万标准箱、1.1万标准箱、1.4万标准箱、1.8万标准箱，再到如今的1.91万标准箱，8年不到的时间，集装箱船的“最大”纪录被屡屡刷新。

中海集装箱运输股份有限公司相关负责人透露，和“中海环球”轮同批建造的还有4艘姊妹船（即同样可装载1.91万标准箱），在接下来的每个月，都有一艘船将交付使用。“未来两三年，不排除载箱量达2.2万标准箱甚至2.4万标准箱的集装箱船面世。”该负责人说。

船越造越大，背后是经济和社会效益。船长孙峰告诉记者，载箱量为5000多个标准箱的集装箱船，全速行驶时每天消耗燃油220吨，而“中海环

球”轮全速时每天消耗燃油也仅为195吨，该轮与普通的1万标准箱级别集装箱船相比，油耗可节省约20%，这既省了钱又能节能减排。同时，两者配备的船员也相差无几。

全球最大集装箱船载箱量的再升级有其深层次原因。业内人士说，近年来，全球经济复苏乏力，航运市场持续疲软，导致船公司竞争日趋激烈，集装箱运费低位运行。对此，全球各大班轮公司纷纷投身船舶大型化“浪潮”，通过提升单船载箱量、降低单位能耗增加利润空间。同时，船舶大型化也可使码头在装卸同等数量的集装箱时减少船舶靠泊艘次，提升设备、人力等资源利用率，增加港口经济效益。

宁波港频频受到大船“青睐”

航运业把载箱量1万标准箱以上的船舶列为超大型船，在宁波港，超大型船靠泊已是常事，业内人士说，这说明宁波港的港口条件、效率、配套物流、口岸环境等诸多方面获得了认可。

载箱量1.8万标准箱的集装箱船，满载吃水基本要16米，这让目前国内外大部分港口的航道、码头都难以容纳。而在宁波港，这都“不是个事”。宁波港主航道水深在22.5米以上，北仑港区航道水深一般在30米至100米，30万吨级巨轮可自由进出港，40万吨级以上的超级巨轮也可候潮进出，全球最大集装箱船完全“靠得上”。

除了“硬件”必须符合外，“软件”要求也不容忽视。“通俗来讲，就是靠得上、装卸畅、集散强。”宁波港股份有限公司业务部集装箱科科长吕以强说，“当然，这离不开海关、国检、海事、边防等口岸部门的大力支持。”宁波港目前拥有114台大型桥吊，其中4台起升高度46米、外伸距68米，6台起升

高度49米、外伸距70米，可完全满足“中海环球”轮最高第20层集装箱的装卸作业。同时，宁波港拥有世界上最先进的集装箱业务操作系统，优异的工艺流程和技能高超的员工队伍，集装箱作业效率处于国内外领先水平，顺畅高效的装卸效率不仅可有效减少全球最大集装箱的在港费用，而且能为提升后续挂靠港的准班率创造条件。“这就像高铁，要提升效益、保证准班率，停站时间得短，上下客必须快。”创造桥吊单机效率世界纪录的王海峰说。

宁波港作为集装箱远洋干线港和枢纽港，“集散功能强”，可为全球最大集装箱船源集散提供优质保障。截至11月底，宁波港拥有集装箱国际航线228条，与全球100多个国家和地区的600多个港口有贸易往来，在绍兴、上饶、鹰潭等区域设有12个“无水港”，利用省内最大的自有船队和宁波市最大的自有车队作用，形成了港口强大的集散功能，这为全球最大集装箱上下箱源的快速集散打下了坚实基础。



从驾驶室看下去，码头上的人和车显得很小。



集装箱作业现场。