

## 專刊暨經驗交流

# 西元2021年，世界排名前20大型貨櫃輪海運公司簡介 2021 World Top Twenty (20) Container Shipping Co Ltd. brief description

編號 海運公司名稱/OPERATOR NAME 貨櫃\*TEU/艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP) / 公司簡介 (Introduce)

文/李齊斌

### 01. 麥斯克航運(APM-Maersk)。

413.7萬/ 711 丹麥(Denmark)/  
哥本哈根

總部設於丹麥、哥本哈根、世界知名的跨國企業集團。快桅集團主要是以運輸（貨櫃運輸船隊）及能源（離岸石油開採和運輸）為主要業務，亦是世界上最大的貨櫃船運經營者及貨櫃船供應商。快桅集團旗下擁有711艘貨櫃船（其中有56艘為超巴拿馬級）及413.7萬個20呎貨櫃，全球約有40處專用貨櫃場，除了貨櫃船之外，該集團旗下尚擁有散裝貨輪與液化天然氣船船隊。快桅集團在全球130多個國家設有子公司與辦事處。

### 02. 地中海航運公司 (Mediterranean Shipping Co)。

385.6萬/579 瑞士(Switzerland)/  
日內瓦

地中海航運公司（MSC，Mediterranean Shipping Company S.A.）全球第二位的大型航運公

司。該公司沒有上市。地中海航運公司擁有579艘貨櫃船，總承載力為385.6萬TEU<sup>[2]</sup>日內瓦為總部，世界上各大型港口均有航線，以安特衛普港作為母港。旗下的地中海郵輪主要經營郵輪服務。

### 03. 中國遠洋海運貨櫃輪船集團 (COSCO Container Line)。

303.03萬/504 中國(China)/上海  
中國遠洋海運主要業務有國內與全球經營航運、物流、金融、裝備製造、航運服務、社會化產業、網際網路等相關業務。

### 04. 達飛輪船公司(CMA CGM Group)

300.7萬 / 570 法國(France)/  
馬賽

達飛海運集團（Le Groupe CMA CGM）法國貨櫃承運公司，由黎巴嫩裔法國人於西元1978年成立。世界上第四大貨櫃運輸公司，經營170航線包括150國家的400多港口，總部位於法國、馬賽。

西元2015年12月7日，法國達飛海運集團以每股1.3新加坡元的價格，現金收購新加坡東方海皇集團（NOL）。NOL最大股東淡馬錫出售其持有67%股權，連同NOL債務，收購價高達50億美元。

05. 赫伯羅德輪船公司 (Hapag-Lloyd Line)。172.9萬 / 239 德國 (Germany/漢堡

赫伯羅特股份公司，德國一家運輸及物流業務的貨櫃航運公司，總部設於漢堡。

成立於西元1970年，由兩家在19世紀便開始運營的公司合併而成；西元1847年創建的赫伯與西元1856年創建的羅特。赫伯羅特公司於西元1998年被途易公司收購，並於西元2002年成為其全資子公司。西元2009年，途易公司再將其持有的多數股權出售給私人投資者。西元2014年12月16日赫伯羅德公司（Hapag-Lloyd）與智利南美輪船公司合併成為全球第5大船公司。

06. 海洋航線聯運貨櫃輪公司 (One Network Express)。

159.6萬/220 日本(Japan)/新加坡(包括日本郵船MOC，三井商船K Line，川崎商船 NYK 三家海運公司合併。)(總部設在新加坡。) 海洋航線聯運貨櫃輪公司 (Ocean Network Express Holdings Ltd.

日本的海運公司，擁有運載能力達159.6萬TEU的220艘貨櫃輪船隊。西元2017年，日本海運公司：川崎汽船、商船三井、日本郵船共同出資設立海洋航線聯運貨櫃輪公司，總部設於新加坡，於西元2018年4月1日開始經營定期貨櫃船聯運，當時是世界第6位的海運公司，並與赫伯羅特、陽明海運、現代商船組成海運聯盟：THE Alliance。One Network Express的船隊總共約220艘船，當中包括31艘超大型貨櫃船，營運航線包括約120個國家。

07. 長榮海運公司(Evergreen)。

127.9萬/195 中華民國台灣/台北市 長榮海運 (Evergreen Marine Corporation)，中華民國籍的海運公司，長榮集團核心事業之一，也是國內第一大、全球第7大海運公司。現與陽明海運、萬海航運並稱「貨櫃三雄」。總部位於桃園市蘆竹區南崁。

長榮海運公司，創立於西元1968年9月1日。西元1975年開闢遠東至美國東岸全貨櫃定期航線。西元1984年，開闢環球東西雙向全貨櫃定期航線。西元1985年，長榮海運榮登世界排名第一的貨櫃船公司。西元2007年，整合集團下義大利海運公司、長榮海運英國公司、長榮海運香港公司及長榮海運新加

坡公司共同組成Evergreen Line。西元2014年3月：長榮海運加入由中遠、川崎汽船、陽明以及韓進四家航運公司，組建成新的CKYHE聯盟。

08. 韓國現代商船公司(Hyundai Merchant Marine Co Ltd)/HMM 71.9萬/72 南韓(S. Korea)/首爾現代商船(Hyundai Merchant Marine, HMM)，南韓貨櫃海運公司，HMM南韓出口比例最大，南韓第一大貨櫃海運公司。西元2020年，HMM已擁有兩艘已建造並加入營運的世界上最大型的全貨櫃輪，分別是23,964TEU的MV HMM Algeciras以及23,820TEU的MV HMM Copenhagen。
09. 陽明海運股份有限公司(Yang Ming Line)。  
61.6萬/89 中華民國台灣/基隆市  
陽明海運是具有中華民國政府官方背景的大型海運公司，成立於西元1972年12月28日，現為臺灣第二大、全球第9大海運公司，與長榮海運、萬海航運並列為「台灣貨櫃三雄」。  
西元2011年6月底止，陽明海運擁有85艘貨櫃船（含8,000TEU以上10艘），及代營4艘台灣電力公司散裝貨輪「電昌五號」、「電昌六號」，「電昌七號」，「電昌八號」，合計運輸量達34萬TEU。
10. 以星巴勒斯坦航運公司(ZIM Line) 36.02萬/82 以色列/海法市/美國諾福克市  
ZIM (Zim Integrated Shipping Services Ltd.)是一家以色列國際航運公司，也是全球20大海運公司之一。總部位於以色列海法。
11. 萬海航運股份有限公司 (Wan Hai Line)  
32萬/118 中華民國台灣/台北市  
萬海航運(WAN HAI LINES)台灣一家大型海運公司，旗下集團企業超過百家；包括：士林紙業、泰安產物保險、八仙樂園、晶元光電、新加坡聯合科技等。現為臺灣第三大、全球第11大海運公司，與長榮海運、陽明海運並稱「台灣貨櫃三雄」。近年陸續建造新貨櫃輪，擴充貨櫃輪船隊，開闢遠洋航線，但仍以經營亞洲市場航線為主。
12. 太平洋國際股份有限公司(Pacific International Line)。  
28.7萬/93 新加坡/新加坡  
Pacific International Lines於西元1967年3月16日在新加坡註冊成立的船運公司。由新加坡企業家張允中(Chang Yun Chung)創立。經營全貨櫃船、散貨船、多用途船的海運公司。PIL 擁有約93艘全貨櫃船，貨櫃容量約28.7萬(TEU)。

13. 中谷海運物流公司(Zhong Gu Logistic Line)。

16.8萬/114 中國(China)/上海市  
中谷物流是中國最早專業經營國內貿易貨櫃運輸航運的大型公司。西元2003年成立，中谷物流承載著“用貨櫃改變海運運輸方式”使命，以標準化貨櫃裝載，提供安全、高效、便捷的多式聯運全程運輸服務。

中谷物流業務遍及中國數十個省市百餘個港口，設立200餘家辦事處及分公司，員工近2,000人；經營貨櫃運輸船舶約114艘；開設國內數十航線，航行約兩萬公里海岸線、國內沿海所有樞紐港以及長江流域近百個主要港口，每條航線均有穩定的班輪航次。

14. 高麗海運公司 (Korea Marine Shipping Co Ltd)

15.89萬/66 南韓(S.KOREA)

西元1954年成立的韓國的高麗海運株式會社(KMTC)主要業務是貨櫃運輸，海運公司業務擴及大約20多個亞洲國家的80家海運公司。西元2006年，英國FAIRPLAY協會考察全球23條不同航線上的3,300艘貨櫃輪的到港準確率，最終將冠軍榮譽頒給KMTC。

KMTC在釜山港、蔚山港口有自己的分公司，在日本北到北海道，南至九州也有超過30個港口開設了分公

司或辦事處。此外，在中國大連，香港等有16家辦事處，在東南亞包括：新加坡、印尼、馬來西亞、泰國等亦有22家分公司或辦事處。

15. 伊朗伊斯蘭共和國航運公司。

15.24萬/47 伊朗(Iran)/德黑蘭。  
(Islamic Republic of Iran Shipping Lines/RISL Group)。

總部設在伊朗的航運公司。該公司的船隊由115艘遠洋船組成，總運力達330噸其中87艘遠洋船直屬於IRISL，貨櫃輪約47艘，貨櫃約15.24萬 TEU。

其餘28艘則由該公司的子公司Khazar Shipping、Valfair以及Iran-India Shipping Companies等公司擁有。

16. 中國泉州安通控股海運公司(QASC) (An tong Holdings)。

14.43萬/111 中國(China)

中國泉州安通物流有限公司(簡稱：安通物流)於西元2003年成立，係安通控股(Antong Holdings)旗下全資子公司，公以“海上絲綢之路”起點、東亞文化之都泉州為中心，業務遍及中國31多個省市及部分東南亞國家。福建省貨櫃運輸為主要業務。範圍包括特殊貨櫃、冷凍貨櫃、鐵路海運聯運、倉儲拼裝貨物貨櫃、海運運輸等等。

---

17. 新加坡X-Express Feeders。

13.05萬/82 新加坡(Singapore)  
X-Press Feeders/Sea Consortium 在新加坡運營的貨櫃航運公司。  
包括：東亞、東南亞、印度、波斯灣、地中海與歐洲等的轉運樞紐與港口提供運輸服務。

18. 中國山東海豐國際海運公司(SITC)

12.6萬/87 中國(China)/香港  
海豐國際控股有限公司，簡稱海豐國際控股，以及海豐國際(SITC International Holdings Company Limited)，西元1991年5月14日創立「山東海豐集團有限公司」。總部位於中國上海浦東新區，以及香港灣仔港灣道。  
全球經營領域包括貨櫃定期航線運輸、貨運代理、報關報驗、船舶代理、船舶經紀、船舶管理、卡車、貨櫃貨物併櫃等。

19. 丹麥United Feeder Services (Uni-feeder) (UFS)。

10.42萬/67 丹麥(Denmark)  
Unifeeder Unifeeder Group 與 United Feeder Services Ltd (UFS)合併。  
Unifeeder 是北歐領先的支線運營商之一，將貨物貨櫃從比利時、英國、德國、荷蘭的大型歐洲貨櫃樞紐運輸到英國、北歐地區及波羅的

海的 35 個以上水域港口。

Unifeeder 支線業務快速增長的戶到戶(door to door)多式聯運貨櫃運輸業務的業務。Unifeeder 成立於西元1977年，總部位於丹麥、奧胡斯。它擁有由40多艘貨櫃輪組成的船隊。

20. 南韓長錦商船(Sinokor Merchant Marine)(Heung-A Line)

9.98萬/71南韓(S.KOREA)  
長錦商船(SINOKOR)的服務範圍遍布韓國、中國、日本、俄羅斯、越南、泰國、馬來西亞、新加坡、菲律賓、印尼、印度、緬甸、柬埔寨、孟加拉、阿聯酋與巴基斯坦等16國家，經營的遠洋、近洋國際貨櫃定期航線包括南韓的釜山、蔚山、光陽、仁川、平澤、馬山、大山、群山和東海港等港口，中國上海、青島、天津、大連、威海、寧波、南京、張家港、廈門、汕頭、福清與蛇口12各港口及日本的東京、橫濱、名古屋、神戶、大阪、下關、門司、新瀉與四日市(YOKKAICHI)等20多港口，另開闢國際直航服務遍及全球近60多個主要港口。目前，長錦商船(SINOKOR)已在中國的上海、青島、天津及大連等地設立了16家分公司及辦事處，日本、香港、印尼、泰國、馬來西亞、越南、新加坡等地也設立了海外分公司及



辦事處，現有設立的海內外分公司已多達34家。至今，長錦商船(SINOKOR)已形成了擁有40艘自營船舶、31艘非自營船舶。9.98萬TEU 貨櫃。  
(全文完)。李齊斌整理編輯。

參考文獻資料:

1.) Alpha liner Co. report of world

top 20 shipping coy dated Jan , 2021。

2.) 維基百科，自由的百科全，Wikipedia。

3.) 網路資訊。

附件(一)

[Appendix 1]: 世界排名前10 & 20 海運公司。(附照片)。



船運公司	世界排名	創立時間	國家	總部	船隻數量
馬士基航運 APM-Maersk	第一	1904年	丹麥	哥本哈根	667
地中海航運有限公司	第二	1970年	瑞士	日內瓦	569
中遠貨櫃運輸有限公司 COSCO	第三	1997年	中國	上海	482
法國達飛海運集團 CMA CGM	第四	1978年	法國	馬賽	522
赫伯羅特股份公司 Hapag-Lloyd	第五	1970年	德國	漢堡	235
海洋網聯船務 ONE	第六	2017年	日本	新加坡	211
長榮海運公司 Evergreen Line	第七	1968年	台灣	台灣	194
現代商船 Hyundai M.M.	第八	1976年	韓國	首爾	68
陽明海運股份有限公司 (YANG MING)	第九	1972年	台灣	台灣	91
太平船務有限公司 PIL	第十	1967年	新加坡	新加坡	108

附件(1) [Appendix 1]: 世界排名前10 海運公司。(附照片)



附件(1) [Appendix 1]: 世界排名前20 海運公司。(附照片)。

11. 萬海航運股份有限公司 (Wan Hai Line)

貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部

(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)

TEU 32萬/Ship 118 中華民國台灣/台北市



12. 太平洋國際股份有限公司(Pacific International Line)。

貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部

(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)

28.7萬 / 93 新加坡/新加坡



13. 中谷海運物流公司(Zhong Gu Logistic Line)

貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)  
16.8萬 / 114 中國(China)/上海市



14. 高麗海運公司 (Korea Marine Shipping Co Ltd) (Photo: MV. KMTC Jakarta)

貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)  
15.89萬 / 66 南韓(S.KOREA)





15. 伊朗伊斯蘭共和國航運公司  
(Islamic Republic of Iran Shipping Lines/RISL Group)。  
貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)  
24萬TEU / 47 ship 伊朗(Iran)/德黑蘭。



16. 中國泉州安通控股海運公司(QASC)(An tong Holdings)  
貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)  
14.43萬TEU / 111 ship 中國(China)



17. 新加坡X-Express Feeders

貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)  
13.05萬TEU / 82 ship 新加坡(Singapore)



18. 中國山東海豐國際海運公司(SITC)

貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)  
12.6萬 / 87 中國(China)/香港



19. 丹麥United Feeder Services(Uni-feeder)(UFS)

貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
(自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)  
10.42萬 / 67 丹麥(Denmark)/哥本哈根



20. 南韓長錦商船(SINOKOR Merchant Marine) (Heung-A Line)  
 貨櫃\*TEU / 艘數\*SHIP 國名(COUNTRY)/總部  
 (自有及租用 TEU) / (自有及租用 SHIP)  
 9.98萬 / 71 南韓(S.KOREA)

## 塢修(下)

文／張世金

除此之外另一項工作是塢修期間船員自己保養計劃，在一條船有四五十個船員時代或大公司，塢修是很輕鬆的一個喘息期，在上面所說荷蘭修船，兩個月沒有看到船長，他去周遊列國了，船員也就是正常工作而已。當今一艘船就二十幾個鳥人，七八或十來天進塢工作天，被要求安排工作項目，寫的愈多愈好，固定的七八個大倉和艙蓋除鏽油漆，錨鏈倉清理……真把船員當做吃了菠菜的大力水手。西里呼嚕之下的工作，能有多少效果，沒有多久鏽又跑出來了，直到鏽蝕換鐵板花更大的錢。大副每天累趴了一天，還得上電腦打船員工作報告附上美美的數位相機相片，替船員博取微微的修船獎金。

認真負責的大副是有一份成就感的，雖然每天船塢，貨艙，水倉，甚至於桅桿頂上上下下不知道爬了多少回，一方面自豪於體力，尤其是在廣州修船，船廠工程師個個看到本人就瘋了，

盯的那些年輕小夥子不得不佩服這位上了年紀歲的老頭帶勁。另一方面平時大副在船長下面，在修船時大副掌控了全局，尤其是資深大副，船長連插話餘地都很少。

站到理上，公司派來監造工程師也好商議，一般工程師心理能替公司節省修理費用，是他的功績，就會處處說這個讓船員修理，那個讓船員修理，問題是船員有沒有這個能力，大副清楚，出問題大到全船船員生命安全，有問題都會說大副怎麼進塢不修理，辦公室心理怎會不了？

是以該堅持的必定平和堅持，還有一個妙招給有看這一篇的同行，當陪著驗船師檢查船體結構的時候，驗船師會拿著白漆標誌該修理的地方，和驗船師溝通建議，你認為有影響到安全該修，驗船師百分之百會大筆一揮，在那個地方畫上大叉叉白色標誌。

和機艙溝通也是一樣，有一回排壓



艙水一直排不出去，依經驗一定幫浦有問題，機艙同仁與工程師一直說他們幫浦運轉正常，電錶指示也正常，硬說甲板操作有問題，那簡單你們來玩玩，其實這種情況個人有經驗，硬磨著工程師趁著進塢，拆解幫浦外殼，檢查飛輪部分，果不其然飛輪有很多碎片，排水作用大打折扣。必須更換整個飛輪，在這個時候還不能表示洋洋得意，有損機艙同仁自尊心。這個責任甲板也有關係，一定是哪一任大副修船時沒有認真檢查水倉，工人遺留下來的雜物損傷到幫浦。

早年修船快結束的時候一般造船廠，會在船廠招待所或者外邊豪華餐廳請船上四個KEYMAN海嗑一頓，十幾二十天相處多少有些感情，再方面驗收簽字的時候和和氣氣的。這種餐敘參加過N回，印象深刻的在日本有正宗藝妓相陪日本料理，香港有大閘蟹大餐，鵝肉大餐都是香港有名的豪華餐廳，尤其是吃大閘蟹，可講究了，銀器餐具大大小小排列，沒有經歷過的真會像鄉下土包子。好景不再，近十來年已經沒有這個口福了，船老闆摳門，船廠更摳門，船員辛勞只有吃自己了。

## 中華海員月刊稿約

- ①本刊是屬於全體會員的刊物，非常歡迎會員及會員眷屬們踴躍投稿，及來函發表會員們之意見及心聲。
- ②舉凡有關航海輪機方面之實務技術及經驗、工作生活經驗、投資理財、文藝（旅遊）勵志小品文、航運政策、PSC、時事評論、海運或工運評論、會員及眷屬之心聲意見文稿等，均非常歡迎賜稿。
- ③來稿如經採用，將酌致稿酬。稿酬每千字給付標準如下：  
一般譯稿—外文譯成中文800元、中文譯成外文稿960元。  
整冊書籍濃縮稿、外文譯成中文960元、中文譯成外文1,200元。  
特別稿、外文譯成中文1,120元、中文譯成外文1,300元。  
撰稿、中文800元、外文960元。
- ④來稿請勿有違反著作權法之情形，如涉及抄襲或侵犯著作權，由作者自負法律責任。
- ⑤來稿之內容，本刊編輯委員會得斟酌情形或徵得作者之同意，在不改變原著作論點之原則下修改文稿。投稿作品均請自留底稿，未經採用之文稿，恕不退還。
- ⑥來稿刊登時可用筆名，但請於來函投稿時使用真實姓名，並附上服務單位、聯絡地址及電話。
- ⑦電腦打字文稿請直接將電子檔寄至工會信箱 [ncsu.seamen@msa.hinet.net](mailto:ncsu.seamen@msa.hinet.net) 來稿請寄台北市南京泉路三段25號8樓中華海員月刊社收。

本月刊於本會網站上提供電子檔可供下載，歡迎各位會員多加利用。

減少紙張和油墨的實體資源消耗，為環境保護盡心。