

班轮时事直通车

赫伯罗特升级亚洲至墨西哥、南美西岸航线



赫伯罗特 12 月 14 日发布将对亚洲至墨西哥、南美西岸航线进行升级，2015 年 12 月 26 日将由地中海航运和现代商船加入该航线运营，新航线更好于 AME (亚洲墨西哥快航) 和 ANDEX (Loop 1 and 2)。由地中海航运运营的 Andes 航线和由现代商船、韩进海运和阳明海运联合运营的 WSX 航线将计划于 12 月底终止。AME1 (Asia Mexico Express 1) We will add a Balboa SB and NB call. An additional Vessel will be also deployed to improve the schedule integrity. AN1 (ANDEX 1) No changes from current service. AN2 (ANDEX2) Will add a Pusan EB call to the schedule, Buenaventura SB call and a Coronel port call in Chile, in addition to Lirquen to enhance our South Chile coverage. 【中国航贸网】

中国海运黑海发力 推动“一带一路”建设

位于欧洲东南部的黑海是“一带一路”上的重要节点之一。在黑海最大港口康斯坦察扎根近 10 年的中国海运集团罗马尼亚代理公司，目前已成为该地区集装箱运输市场上的重要一员。罗马尼亚代理公司总经理周炜日前接受新华社记者采访时说，中国海运集团自 2006 年初进入罗马尼亚市场以来，业务不断拓展，每月进出口量从当年的不足 1000 标准箱增至今年的 3000 多箱，而业务范围则从罗马尼亚扩展到包括保加利亚、摩尔多瓦、格鲁吉亚等黑海地区主要国家。他说，随着中国-中东欧国家合作的不断发展以及“一带一路”战略的稳步推进，中国同黑海地区各国经济贸易交往逐年扩大，中国海运看好黑海地区及其周边市场，认为这是公司主干航线的重要补充。【新华网】

东方海外更新亚欧航线信息

因应服务需求将会减少，东方海外 12 月 11 日宣布，将撤回以下亚欧航线下的航次：亚洲- 北欧服务。取消第四环回线 Ludwigshafen Express (LUD) 008 西行 / 东行航次（西行线预算于第 2 周的 2016 年 1 月 15 日抵达宁波，东行线预算于第 7 周的 2016 年 2 月 17 日抵达勒亚弗尔。）另外第六环回线 NYK Hercules (NHC) 013 西行航次将于第 2 周加挂勒亚弗尔，挂靠次序为：福青(福州) - 高雄 - 厦门 - 南沙 - 蛇口 - 香港 - 新加坡 - 科伦坡 - 南安普敦 - 勒亚弗尔 - 安特卫普 - 汉堡 - 鹿特丹 - 杰贝阿里 - 蛇口 - 福青(福州)。【中国航贸网】

航运整并风起 长荣、阳明恐受冲击

法国达飞航运，正式宣告买下全球 12 大新加坡东方海皇集团 (NOL) 与旗下的美国总统轮船公司 (APL)，同步 APL 退出 G6 联盟加入 O3 联盟，中国远洋与中国海运的整并案也正式定案。全球这一波的整并风，恐对长荣、阳明产生大影响。中远目前属于阳明、长荣所属的 CKYHE 联盟，阳明、长荣认为两航因为与台湾业界合作愉快，合并后应会选择 CKYHE，但达飞在台高阶认为，整并后的中国远洋海运集团与 O3 联盟互补功能高，囊括大陆、欧洲与中东籍船公司，应会选择 O3。另外，值得关注的问题是，APL 在高雄租用的码头是否会退租？目前全球前三大货柜船公司都没有租用我国专用码头，如果 APL 再退租对我国港口发展很不利。至于达飞并购案对货柜船运市场的冲击，长荣海运高阶分析，达飞过去



已经并过家公司，市场船吨不会因为整并而增加或减少，由于达飞在美国市场运力与资源较不足，购买美国总统轮船公司主要是看中在 APL 美国掌握的码头与陆运资源及客源，如果整并与调度得当，对达飞来说是提高市场竞争力，但过去业界也有过因为文化不同与人员调配问题，整并后业绩反而衰退的案例，后续发展有待观察。【中时电子报】

多家班轮公司减少亚洲—拉丁美洲运力

六家主要的集装箱班轮公司正采取行动，通过一份船舶共用协议，取消一条服务航线，降低整体运力，使亚洲—拉丁美洲的运输更合理化。参与的六家班轮公司分别为地中海航运、赫伯罗特、汉堡南美、达飞轮船、中海集团和现代商船。目前，亚洲—拉丁美洲贸易有 4 条服务航线，未来计划将由 6 家班轮公司共同经营 3 条服务航线。据地中海航运称，航线合理化是长期的保持连续性服务必不可少的条件。地中海航运亚洲区高级副总裁 Caroline Becquart 称，“此次的船舶共用协议增强了地中海航运的服务供应能力，使客户能够有更多的选择，主要包括：更广泛的港口选择，更多的周航班和更高的服务可靠性。毫无疑问，贸易需求的减少使得船舶共用协议是必需的。”【劳氏日报】

美国港口行业发展前景在 2016 年将保持稳定

美国港口行业发展前景在 2016 年将保持稳定穆迪投资者服务公司 (Moody's Investors Service) 发布一项新报告称，鉴于不断增长的经济以及美国集装箱吞吐量稳步上升趋势，美国港口行业发展前景在 2016 年将保持稳定。“我们预测美国集装箱吞吐量在 2016 年将增长 3%-4%,” 穆迪投资者服务公司的分析师 Moses Kopmar 说。【沃桑海事】

达飞轮船恢复喀麦隆服务

达飞轮船 12 月 14 日宣布，恢复喀麦隆杜阿拉周班直航服务，WAX 航线连接亚洲与西非。WAX 航线投入 13 艘 4200TEU 运力亚洲与西非间运营。2015 年 12 月 8 日由 m/v QUEENS WAY 船从杜阿拉国际码头首航。下一艘计划于 2015 年 12 月 19 日由 m/v CMA CGM AFRICA TWO 轮从杜阿拉港起航。WAX 航线是目前市场上唯一提供往返亚洲和杜阿拉之间的直接服务。杜阿拉是 42 天，从上海、南沙、巴生港抵达杜阿拉港的时间分别为 42 天，36 天，30 天。西行港口覆盖范围如下：Shanghai - Ningbo - Chiwan - Nansha - Tanjung Pelepas - Port Kelang - Cape Town - Cotonou - Tin Can/Lagos - Apapa - Douala - Abidjan。【中国航贸网】

达飞轮船推出新的国际航线

据外电报道，法国达飞轮船 (CMA CGM) 推出了新的国际航线，专为厄瓜多尔香蕉出口运输，新航线自本周开始。该船东称，新的 MEG 航线将直接连接地中海、加勒比海、墨西哥湾、哥伦比亚和厄瓜多尔。达飞称，随着新服务航线的开通，厄瓜多尔与马耳他的运输只需 19 天。达飞轮船加勒比和拉丁美洲航线副主席 Xavier Eiglier 称，“通过本次新航线的推出，达飞将自身定位为厄瓜多尔冷藏船市场的重要参与者，为客户提供最好的地中海运输服务。”新服务航线将于 12 月 19 日 (本周六) 从厄瓜多尔的瓜亚基尔港口开航。【贸易风】

阿拉伯轮船新船 AL MURAYKH 轮将投入亚欧线运营

阿拉伯联合国家轮船公司 (UASC) 12 月 16 日宣布接收 18601TEU 集装箱船 Al Muraykh 轮，该船是世界三大最环保船之一，将由 UASC 经营。该超大型集装箱船将投入 AEC1 航线运营，由马来西亚巴生港开往英国费利克斯托港，装载 18601TEU 承接 AEC1 航线一部业务。该船将提供双周班服务。是 UASC 西行货物装载率最高，环保最高的船，意味着在航程中每标准箱的二氧化碳排放量低于 60% 以上，相当于一艘 13500TEU 集装箱船。船上的集装箱由 UASC 及其在三大联盟伙伴合作。M.V. Al Muraykh 是 2015 年 8 月交付；同样的船于今年更早时间均被投放到亚洲和欧洲间运营。【中国航贸网】



运价走向

本周新港各航线运价情况：

欧洲航线： ANTWERP 等基本港运价均为 USD625/1150/1200，与上周下降 20%

地西航线： BARCELON 等基本港运价均为 USD500/900/950，与上周持平。

地东航线： ISTANBUL 等基本港运价均为 USD450/800/850，与上周下降 10%。

欧洲航线，运输需求总体平淡,为改善供需关系，提升收益水平，多家航商继续执行运力控制措施,,仓位压力增大。

地中海航线，运价继续小幅下跌，地西基港成为市场竞争最为激烈的地中海区域，现面临着“一舱难求”的窘境。

南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 100/150/150，与上周持平。

南美东航线巴西经济迟迟未能走出衰退趋势，目的地消费需求不足拖累运输需求表现，船舶平均舱位利用率长期保持在低位，市场运价提振乏力。



聚焦滨海

天津港将重点发展集装箱 大宗货物疏解到河北港口



12月10日，国务院新闻办公室在北京举行新闻发布会，北京、天津、河北分别介绍推进京津冀协同发展有关情况。从新闻发布会上获悉，天津市与河北省联合成立的津冀渤海港口投资公司启动运营，正在谋求形成错位发展、优势互补的格局。未来将商讨把天津港的矿石、煤等部分大宗货物疏解到河北港口，天津则重点发展集装箱等业务。

天津港吞吐量很大，而河北一些港口却“吃不饱”……这些过去难解的问题，正在京津冀协同发展战略实施中破题。

天津市副市长尹海林表示，“港口方面，天津港现在的吞吐量已经很大了，去年是5.4亿吨。我们跟河北也在联合，我们也是希望把天津港的一部分能力疏解到河北，包括一些大宗的，如矿石、煤等等，这些都是河北的优势。天津下一步的重点还是在发展集装箱、商务等方面，这样就可以形成错位发展、优势互补。”“我觉得京津冀在交通方面合作的潜力非常巨大，天津也愿意在这方面多做一些贡献。”

除此之外，津冀渤海港口投资公司在北京、河北设立了10个无水港。今年年底，天津航空将在京津冀地区建成20座城市候机楼，推出空铁联运、陆空联运等多项服务。

长期困扰三地的难题能够破题，得益于京津冀三地把规划放到了一张蓝图上。如今，京津冀城际铁路投资公司运行良好，京津冀城际铁路网规划（2015—2030年）已上报。京沈客专、京张铁路等重点项目加快实施，三地打通了一批国省干线、农村公路“断头路”、“瓶颈路”，保津、张唐铁路年内通车，北京新机场开工建设，京津冀一体化交通网络加速构建。

今年前十个月，天津市全部利用内资的43%来自北京和河北，而河北引进资金的47.3%来自京津，资金达到2748亿元，引进京津项目3621个。彼此之间越来越多的投资占比，是三地间产业深度融合的重要见证。

目前，北京现代沧州工厂落户河北，2016年将形成年产整车30万台的产能；北京平谷区与河北三河市共建跨地区的京冀通航产业园，吸引50余家通航类研发、运营、制造企业进驻；奇虎360等中关村创新主体落户天津滨海新区……今年1—10月份，北京企业在天津投资项目327个，到位资金1172.7亿元；在河北投资项目2896个，到位资金2381亿元。【航运界】





航运看点

世界航运业还将在风暴中继续前行



受全球经济低迷的持续影响，航运业在未来几年预计还将继续在经济风暴中前行。

受中国经济放缓、欧洲经济复苏乏力和其他新兴市场未能达到预期增长等多重因素制约，航运业这一占据全球65%贸易运输量的行业正受到毁灭性的影响，而集运业正是重灾区之一。

全球最大的航运公司马士基航运在上一季度利润暴跌61%，仅为2.64亿美元，季度收入为60亿美元，下跌15%。由于业绩不佳，马士基宣布从总部23000名员工中裁员4000人。

船舶经纪机构 Braemar 集运市场分析师 Jonathan Roach 表示，这是自金融危机以来首次市场情况如此恶劣，近期8500TEU的集装箱船租价已跌至历史低点，而

4250TEU集装箱船租价同样跌至6300美元/日水平，是自2009年以来的最低租价。

除了集运市场之外，散运市场同样处于低迷状态。作为大宗商品运输基准的波罗的海干散货运价指数（BDI）近日已低至30年来地位。

而在金融危机之前，全球贸易量的增长持续推升市场运价，为此船东订造更多新船来满足市场需求。但在金融危机之后，航运市场发生了天翻地覆的改变。由于贸易量持续下跌导致运价崩溃，以及之前订造的新船进入市场使得可用运力上升，但受到市场货运需求减少的影响，航运运价仍然受到限制。

在正常情况下，过剩运力随着船龄增长、燃效低下而被船东报废处理，从而退出市场。但近期市场风暴的持续则意味着目前的拆船率还不足以缓解运力过剩这一问题。全球钢价的下跌导致废钢船价格下跌，船东不愿低价拆船使得全球产能过剩进一步加剧。最后，由于油价较低，船东对于燃油成本这一问题的考虑一下子减轻了不少。波罗的海交易所首席执行官 Jeremy Penn 表示，考虑到目前燃油成本较低，现代化船舶与传统船舶之前的经济效益差距不明显，船东拆船的意愿随之降低。

而目前的市场走向与业界原先所期望的发展方向并不一致。在今年年初时，市场人士曾对航运业发展抱有很高的期望，并认为航运市场的命运正处于转折点。然而，这一复苏趋势最终走向失败，航运咨询机构德德里预计今年集运贸易增长幅度仅为2.2%，另一航运咨询机构克拉克森则预计增长幅度为3.7%，但这与该机构此前预期的7.1%相比跌幅已达到一半以上。

与此同时，由于此前传统型巴拿马型船舶的需求量过大导致该型船运力大幅增长，明年新巴拿马运河的开通导致这批船舶航线变也会增加航运业的困扰。

面对这样的困境，航运业正在不断改变策略，以解决这些问题，并试图走出困境。达飞轮船已就收购海皇轮船正式签约。同时，中远集团和中海集团同样有望达成合并，创建全球第四大航运公司。

尽管正式的合并项目仍处于讨论阶段，但航运公司已组建联盟，通过共享资源提高效率。其中，马士基航运和地中海航运组建了2M联盟，中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运组建了CHKYE联盟，达飞轮船、阿拉伯轮船和中海集运组建了O3联盟。通过合作，这些航运公司希望船舶的装载率能够有所提升。

联盟合作也许是一个解决运力过剩问题的方案，但通过大型船获得规模经济效益才是航运业出路的最终指南。当小型运营商还在融资市场苦苦挣扎的时候，这些大型船东仍在持续订造20000TEU的集装箱船。不过，尽管联盟已达成



合作，但大船东仍必须摆脱旧船带来的运力过剩影响，并通过合作使得超大型船真正发挥规模经济优势。

目前油价可能较为便宜，但 20000TEU 船和 5000TEU 船相比显然前者更具成本优势。尽管小船东可能受益于低成本运营，在低运价市场仍能圣盾，但随着未来市场需求与运力发展进一步平衡，行业巨头也将会排挤竞争对手，从而重新推升运价。【经济参考报】

全球港口发展遇“黄灯” 减速慢行是大势所趋



上海国际航运研究中心 7 日发布的《2015 年第三季度全球港口发展报告》显示，三季度全球港口生产增速低位游走，主要港口货物吞吐量同比和环比增速均出现不同程度的下降，同比增速甚至未达 2%，较去年同期和上季度分别下滑 1.35 和 0.56 个百分点。报告认为，全球港口发展遇“黄灯”，减速慢行是大势所趋。

报告分析，进入三季度以来，世界宏观经济缓行程度加深、国际贸易需求持续疲软，国际海运市场

再次恶化，BDI 波罗的海综合运价指数、中国出口集装箱运价指数等航运价格指数创历史新低，航运市场低迷态势蔓延。全球经济缓慢复苏态势恶化，宏观经济持续缓行的基本面短时间内将难改善，全球港口生产面临着较大的下行风险。

第三季度是海运业的传统旺季，但是传统旺季增量效应和大宗散货价格连跌并未成功拉动海运量大幅增加，旺季并不“旺”。

《报告》显示，三季度全球集装箱海运量同比增长 5.63%，环比增长 3.08%，同、环比涨幅明显回落。

中国作为世界经济增长的主要动力，三季度由于中国国内宏观经济不景气，造成了内需不振、外需疲软的态势蔓延，中国港口生产形势逐渐恶化，引发了港口行业整体减速，规模以上港口货物吞吐量同比仅增长 2% 左右。其实，自今年上半年开始，中国港口行业不景气已初见端倪。

受此影响，三季度澳洲港口货物吞吐量惊现跌势，同比下跌 4.40% 至 1.51 亿吨，垫底各大洲。其中，黑德兰港铁矿石出口的超级大客户就是中国，中国铁矿石进口量占黑德兰港发运总量的 80% 左右。《报告》显示，今年三季度，中国自黑德兰港进口铁矿石量暴跌超过 35 个百分点，直接造成了黑德兰港货物吞吐量全球排名跌出前五，同比增速惨遭滑铁卢。

此外，欧洲经济复苏也显现出了态势疲弱，港口发展遇上了“黄灯”，减速慢行成为本季度欧洲港口发展的必然趋势。《报告》显示，欧洲主要港口货物吞吐量同比增长 1.06%，垫底 2009 年以来的季度增速水平；集装箱吞吐量同比增长 7.92%，虽保持高速增长，但涨势有所收敛；不过，受低价格、高库存、低成本等因素影响，以欧洲港口干散货和吞吐量同比增速依然保持小幅上扬。

不过，美洲地区港口却以强劲之势夺得三季度地区主要港口货物吞吐量同比增速第一名，同比增速高达 10.16%，较去年同期暴涨 3 倍；集装箱吞吐量亦较去年同期大增 3 个百分点。其中，美西港口再发力，航线大显运价优势，刺激美东航线部分货源向美西港口分流，有效带动了沿线港口集装箱吞吐量提升，长滩港、西雅图-塔科马港和温哥华港集装箱同比分别大幅增长 14.76%、23.73% 和 28.12%，就有力地证明了这一点。【航运界】

