



班 轮 时 事 直 通 车

达飞巨轮抵靠洛杉矶



美国当地时间12月26日，洛杉矶港口迎来达飞旗下最大集装箱船舶“本杰明-富兰克林”轮靠港。“本杰明-富兰克林”轮船长1300尺，型宽177尺，箱位总量18000TEU，包括1500冷箱箱位，于12月10日下水服役。船上所有集装箱排成一排，距离相当于从圣莫妮卡到圣巴巴拉。该轮12月26日凌晨5点安全靠泊美国洛杉矶APM码头，市长、议员、联邦海事委员会主席、工会总裁、APM码头总经理等参与欢迎仪式。该轮是目前为止停靠美国码头最大的集装箱船（受码头吊车高度限制，目前该轮甲板上10层集装箱只能装载7层，大约15,000TEU，到2016年底美西的码头新的桥吊安装完成之后，18,000TEU集装箱船才可以

满载入港)。“达飞本杰明-富兰克林”这是轮船到底有多大呢？如果要比较的话，“本杰明-富兰克林”的船长超过帝国大厦的高度，船宽超过一个足球场。船高197尺，相当于已装20层楼高度。本杰明-富兰克林”轮靠泊洛杉矶港后，将于12月31日靠泊奥克兰港。这艘18000TEU大船能够靠泊美国海岸，体现出达飞对美国长期经济复苏的信心，达飞已决定增长美国市场份额。据悉，该轮是中国船舶（香港）航运租赁有限公司在上海外高桥造船有限公司及上海江南长兴重工有限责任公司订造的3艘系列18,000TEU超大型集装箱船中的最后一艘。该轮“国际化范”十足，中国船东、中国船厂、法国承租、英国船旗、罗马尼亚船长、多国籍船员。【航运界】

海关总署：三大因素使我国对外贸易增速出现回落

海关总署署长于广洲24日说，今年以来，我国对外贸易增速出现明显回落，主要原因包括全球经济不振、企业综合成本高、国际大宗商品价格下跌等三大因素。“近年来全球经济持续不振，这是全球性的。”于广洲在国新办新闻发布会上说，国际市场需求严重低迷，低迷当中也有供给和需求之间的矛盾，全球贸易现在明显低于世界经济增速。WTO公布的数据显示，今年前三季度全球出口同比值下降11%，较上半年继续回落。于广洲说，在这样的大背景下，我国对外贸易，特别是出口，确实受到较大冲击，增速出现明显的回落。此外，企业综合成本居高不下，传统竞争优势明显削弱，劳动力成本的上涨削弱了企业的传统竞争优势。中低水平的产品满足不了当前一些消费者的需要，人民币实际有效汇率累升。上述各种因素交织在一起，使企业的竞争力和竞争优势得到削弱。【新华网】

海关总署：明年将重点深化通关便利化领域合作

国务院新闻办公室12月24日上午10时举行新闻发布会，请海关总署署长于广洲介绍深化海关改革，促进贸易便利有关情况。于广洲介绍，下一步我们将更努力地提升与沿线国家贸易便利化水平，大力推进沿线国家口岸执法机构的国际合作，明年将重点深化通关便利化领域的合作，与更多的国家签署合作文件，扩大合作的广度和深度。推动沿线国家海关互联互通，提高通关效率，做到“一带一路”布局到哪里，“三互”就部署到哪里，海关的服务就跟着拓展到哪里，真正实现“关通天下”。【证券时报】

**以星航运开展黑海快航 ZBX 冷藏业务**

以星航运 12 月 28 日发布自 2016 年 1 月份起开始执行黑海快航 ZBX (Black Sea Service Express) 冷藏业务计划。该服务将于 2016 年 1 月 5 日由亚历山大港首航, 沿途挂港如下: Alexandria - Ashdod - Novorossiysk - Alexandria。应市场需求, 该服务专门提供从亚历山大港至新罗西斯克港 (Neutep Terminal) 6 天运输航程冷藏业务。这项服务, 此前在针对市场的需求开始, 是专门为从亚历山大 6 天运输时间新罗西斯克 (Neutep 终端) 冷藏行业设计的。拉斐尔·本·阿里说: “这个季节的服务是我们不断的努力, 为我们的客户在该地区的需求作出反应的一部分。” 【中国航贸网】

德翔海运向台船订造 4 艘 1800TEU

德翔海运宣布向台湾造船公司订造四艘新一代 1800TEU 曼谷极限型货柜轮, 强化整体船队, 预计从 2017 年第一季开始交付 (当中 2 艘为签署选择权), 规划投入该公司黄金航线 JHT 航线, 连结日本、台湾、香港、泰国航段。此次为双方首次合作, 德翔海运董事长陈德胜展现坚定决心支持国内产业, 共创双赢新契机。【中国航贸网】

东方海外更新亚洲-北美洲航线船期

为响应市场对服务需求的季节性改变, 东方海外 12 月 29 日宣布在农历新年后将取消亚洲 - 北美洲航线下的一些航次。亚洲-北美洲东岸航线。第 7 周的李 NCE 航线 (东行线预计于 2 月 14 日抵达釜山)。亚洲-北美洲西岸航线。第 7 周的 SC2 航线 (东行线预计于 2 月 14 日抵达大铲湾)。第 7 周的 SE2 航线 (东行线预计于 2 月 14 日抵达林查班)。第 7 周的 NP3 航线 (东行线预计于 2 月 14 日抵达青岛)。【中国航贸网】

东方海外上调运价

据悉, 香港班轮公司东方海外 (OOCL) 决定上调亚洲至澳大利亚航线的集装箱运价。该公司宣布将从 2016 年日前起提高亚洲至澳大利亚的集装箱运价, 幅度为每标箱上调 150 美元及每 40 英尺标箱上调 300 美元。本次运价上调适用于以下始发点: 新加坡、泰国、印尼、菲律宾、越南、柬埔寨、缅甸、巴基斯坦、斯里兰卡和孟加拉国。这一调整是基于现行市场运价的基础之上, 同时取决于发货当时适用的额外费用。东方海外向货主表示, 这次调价是必要之举, 目的是为了维持高水平的服务层次以及全面的班轮网络覆盖。【贸易风】

川崎汽船调整 NE8 航线 HANJIN LONG BEACH 的 ENS 截止时间

据最新通知, 川崎汽船 12 月 25 日发布 NE8 航线 HANJIN LONG BEACH 0040W ETD 时间为 5th Jan 2016。ENS 截止时间将调整为 1st Jan 12:00AM。开截港具体时间请参考港区网站。【中国航贸网】

海丰集运新增东南亚直航服务

1 月 9 日, 海丰集运将新增一班日本基本港、韩国釜山—菲律宾 (马尼拉/宿务/八打雁)、印尼 (雅加达/望加锡)、马来西亚 (民都鲁) 之间的直航服务。随着该航线的开航, 将首次实现菲律宾宿务港/八打雁、印尼望加锡港和马来西亚民都鲁港这些港口与日本基本港和韩国釜山港之间的直航服务。另外, 该航线的开设将进一步完善海丰集运日本、韩国和东南亚区间的航线服务网络, 为客户提供更加便利的服务。【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 USD1250/2400/2450，与上周环比上涨 108%
- 地西航线：** BARCELON 等基本港运价均为 USD1300/2500/2550，与上周环比上涨 160%。
- 地东航线：** ISTANBUL 等基本港运价均为 USD1300/2500/2550，与上周环比上涨 189%。

欧地航线，各航商在 1 月初大幅度上调了海运费，主要是因为迎来了传统的年末旺季，再加上人民币贬值给出口商增加了利润空间和油价下跌的三重利好。1 月份是春节前的最后一个月，年前供货商集中供货的情况应该能够得以持续，运价有可能维持强势。

南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 250/500/500，与上周环比上涨 150%

南美东航线，近期货量持续小幅上升，部分航商为消化过剩运力，以大船换小船的方式增加供给，月初此航线出现爆舱状态。



聚焦滨海

促进津冀港口协同发展



从天津港集团获悉，29日，天津港（集团）有限公司与河北港口集团有限公司签署框架协议，由双方合资成立的渤海津冀港口投资发展有限公司，收购天津港高沙岭港区新兴建材产业基地通用码头工程（一期）和黄骅港综合港区多用途码头3#、4#泊位项目。此举将进一步推进两地港口资源的集约利用，促进津冀港口的协同发展和提质增效，为进一步加快北方国际航运中心建设奠定坚实基础。“下一步，两港之间的合作还会向港口物流、港口金融领域拓展。”渤海津冀港口投资发展有限公司董事长李增军说。

记者了解到，此次港口项目投资与以往有明显区别，“过去的投资主体都是单方面的，这次是两港联合投资，不仅共同出资，还共担利益和

风险。这次合作也会发挥两港的优势，比如天津港在集装箱管理方面先进经验，而河北方面在散货运输上有着优势。两港的合作会在更大程度优化整个岸线的布局。”李增军说。

据了解，渤海津冀港口投资发展有限公司成立于2014年8月，注册资本为20亿元，由天津港集团和河北港口集团方面各出资50%，主要负责天津及河北区域内港口项目的投资运营与管理。根据协议，待收购后渤海津冀港口投资发展有限公司将分别拥有天津港高沙岭港区新兴建材产业基地通用码头工程（一期）和黄骅港综合港区多用途码头3#、4#泊位的51%和90%股权。

此外，根据战略合作框架协议，为进一步抢抓京津冀协同发展重大历史机遇，未来天津港集团与河北港口集团将以渤海津冀港口投资发展有限公司为契机，建立高层沟通联络机制，搭建良好的沟通合作平台，支持公司以资本为纽带对两港集团港口项目进行运作，鼓励和支持公司围绕港口物流相关产业链进行投资，支持和鼓励公司探索物流金融、航运保险、绿色港口等新兴产业的投资，不断拓展投资领域，实现公司可持续发展，不断深化双方全方位、多层次、多角度的交流与合作。【天津港电子商务网】



航运看点

24000 箱船红利与风险权衡

集装箱运输行业以快速增长的速度不断发展。CTI 咨询公司对一些发展趋势进行了深入的分析并得出以下结论。

首先，在亚欧服务航线上，如果无视燃油价格而一味加快航速，减少船舶配置数目似乎并非最优策略。

其次，下一代集装箱船(约 24000 TEU 的容量)会产生适度的成本优势，但是会有一些重大的风险。这就意味着这些船只不太可能在不久的将来被订造，但是当这些风险得到缓解，它们可能会出现在人们的视野。

最后，对于下一代的集装箱船，模拟结果显示，如果燃油(重燃料油 HFO)价格保持在每吨 250 美元以下，那么，以比目前更高的营运航速，配置更少的船只是经济的。

图1 燃油价格变化时不同航速的成本指数变化

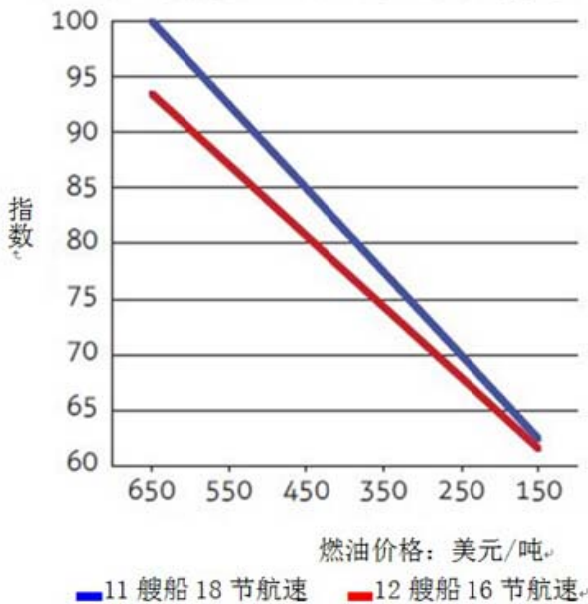
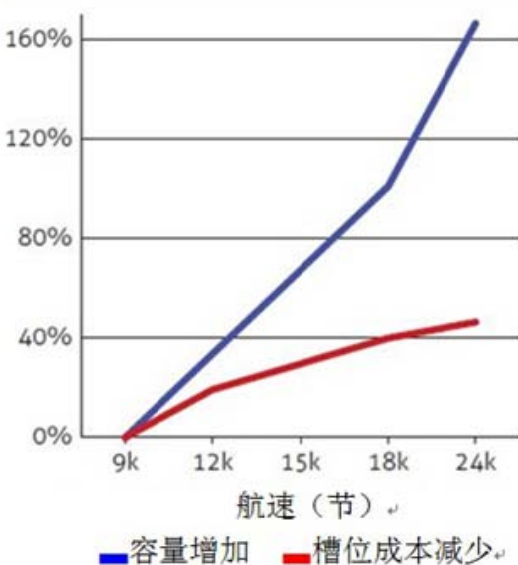


图2 船舶容量与单位槽位成本的关系



燃油价格和经济航行速度

以一条配置 12 艘 16000 TEU 船的典型的亚洲-北欧环线(以下简称“亚欧环线”)为例，要想把配置船舶数目减少到 11 艘，就需要在整个航程中把航速全面提高两节，才能继续保持每周一班的频率。

图 1 显示燃油价格变化时不同航速的成本指数变化曲线。成本是指整个网络成本(包括船舶资本成本、日常运行费用、运河通行费、港口税和燃油成本)。

在目前的环境下，被裁减的船只不太可能被出售或报废。因此它将产生额外的封存成本，它将仍需要船员看守(按比例缩减)，它仍会折旧，并且将会出现与逐渐停止使用相关的一次性成本。这条环线所使用的港口停靠和运河过境的量仍然和原来相同，因为它仍然是一个每周一次的服务环线。对于这种规模的船，11 艘平均速度为 18 节的船总共消耗的燃料比 12 艘航速为 16 节的船更多。

即使提速能使成本大幅度地减少，但这将加剧运力供过于求的形势，收入下降的影响可能比任何已实现的成本减少的影响都大。至少在东西向主幹服务环线上，提高航速似乎并非是一个最佳策略。

什么时候我们将看到下一代船只被订造?

新一代的船或是在容量上有大幅度增加(+25%)，或是有所突破(在历史上，这种突破基本上只出现过两次，即 1995 年的超巴拿马型船和 2013 年的“生态型”船)。集装箱船舶代际史见表 1。

历史上新一代船的创建多半是由马士基航运公司创导的，一般以六到七年为一个周期。直到 2006，这些周期在很大程度上被每年 10% 或以上的需求增长所影响，这明显高于未来的需求增长预期。图 2 显示船舶容量与单位槽位成本之间不是线性关系。

表1 集装箱船舶代际史

代际	年份	长(米)	宽(米)	吃水(米)	容量(TEU)	容量增加	长增加	宽增加
第1代	1974	239	30.0	10.8	2400	—	—	—
第2代	1981	267	32.3	12.0	3600	50%	12%	8%
第3代	1988	294	32.3	13.0	4800	33%	10%	0%
第4代	1995	318	42.9	14.0	6600	38%	8%	33%
第5代	2001	352	42.9	15.9	9000	36%	11%	0%
第6代	2006	397	56.5	16.0	15500	72%	13%	32%
第7代	2013	400	59.0	16.5	18200	17%	1%	4%
第8代	20??	456	65.0	17.0	24000	32%	14%	10%

最大的船只越过10000 TEU的门槛之后,单位槽位成本的降低幅度逐步变得平缓。船只越大,在港口需要的时间就越长,每一条

服务环线需要的船只也就越多,这样,总资产成本也随之增加。除了2013年出现的3-E级(第七代)船以外,新一代比上一代需要消耗更多的燃料,但这不是成比例的。

随着24000 TEU船的出现,船宽将增加到超过60米,较大规格的钢棍交叉支持是必需的,增加建设成本,减少货物空间并增加船舶自身重量。

更大的船只如果能够装满,就会更加经济(盈利性更高)。根据计算和分析可知,在亚欧贸易航线上部署一艘24000 TEU的船,如果年度平均舱位利用率达到85%,就和100%装满的18000 TEU的船的单位槽位成本相同。

影响第八代船问世的因素分析

1. 运输需求增长幅度

尽管全球平均集装箱运量增长率保持在5%左右,但这可能会有点让人误解。南北贸易和区域内贸易的增长率都高于平均水平。而东西向主幹贸易航线的增长率都远低于平均水平。欧美国家本土采购、就近采购和3D打印所产生的全面影响尚未经历或被量化,但这些因素都将对集装箱运量的增加产生消极影响。

2. 联盟协议的年限与前景

航运联盟填满一艘24000 TEU船只的能力远远高于单一航运公司的能力。但是,有许多事件可以破坏一个联盟,比如合并或收购、破产、国家控制、反垄断裁决等等。新船的折旧年限超过15年,但也可能使用20年以上,远远超出目前联盟协议的持续时间。

除了最大的六家航运公司以外,其他任何一家运营商要在一条环线上配置全24000 TEU的船,将会使它的在役船队运力规模数量增加40%以上。在已经供过于求的市场上,这样的增幅是很可观的。对于一个边际回报极其微薄甚至濒临亏损边缘的行业来说,一组新船25亿美元的巨额投资是一项艰难的决策。与两家或三家或更多家盟友分别投资,共同组建一条环线可以减轻每一家公司的负担。然而,如果你后来被迫独立或更换联盟,那么你手中的六艘或四艘24000 TEU的船,在一条环线里需要辅之以几艘更小的船。在这样的情况下,要想获得良好的舱位利用率水平和网络的灵活性,将构成重大的挑战。稍有不慎,大船的规模经济性将荡然无存。

3. 苏伊士运河的极限

24000 TEU的船只将测试苏伊士运河的极限,主要是因为它们有额外的5米船宽。在目前的限制下,苏伊士运河允许60米宽的船有15.72米的吃水。而限制65米宽的船只能有14.53的吃水。第七代集装箱船已经有16.5米的吃水,所以除非苏伊士运河的限制是可以克服的,否则在亚欧航线上,24000 TEU的船可能无法满载使用。

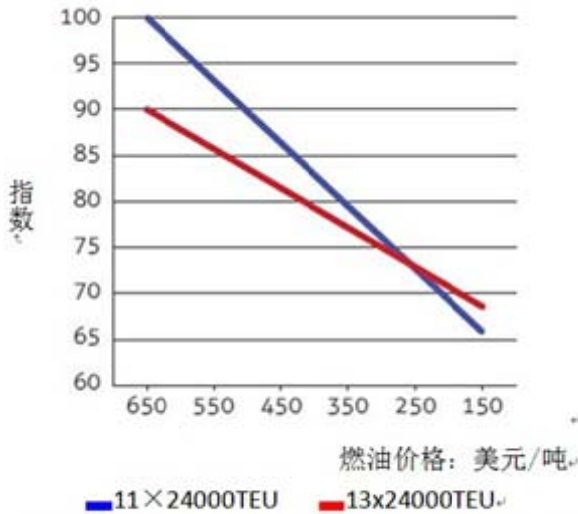
4. 港口和码头设施配置的挑战

很多码头声称在处理最新一代船只的时候面临重大的挑战。下一代船只将把岸边起重机的外展和高度、船舶转头池的直径、进港航道水深和泊位前沿水深,将所有的码头和港口推向它们的极限。这将进一步影响码头堆场和闸口,因此需要激进的新流程和潜在的一些基础设施的改进。起重机配置密度需要大幅度提升,而一个24000 TEU船的船期表将极大地加于任何一个码头。

5.港口生产效率

近几年来，平均船舶规模和平均每船在港装卸集装箱量急剧增加。但是，在同一时期，码头生产效率没有同步增长。到目前为止，几乎没有哪一个码头泊位能够为一艘最大型船舶提供超过每小时 150 次操作的效率。其结果是，船舶在港周转时间占航次总时间的百分比会增加（与一艘 16000 TEU 的船相比，一艘 24000 TEU 的船全航程的在港周转时间会增加 7 天）。因此这侵蚀了海上缓冲时间，进一步恶化了船期的可靠性。这意味着每条环线需要配置额外的船只，同时，这也会增加货物的运输时间。

图3 燃油价格变化环线配船艘数对成本指数的影响。



注：对于亚欧环线上一艘典型的 24000TEU 船来说，由于在港停留时间的增加，所以需要 13 艘船。

速度和码头能力，一条亚欧环线将需要配置 13 艘第八代船。

如果新造船成本大幅上升，盈亏平衡点将会出现在更高的燃料价格上。专为减速航行设计的“生态型”船，当速度不成比例增加时就会增加燃料消耗。而老船的设计航速为 21 至 22 节。

总而言之，虽然第八代即 24000 TEU 集装箱船会产生一些规模经济，但在不久的将来，还无法对其收益和风险的权衡做出精确的估计。可能需要等到本世纪二十年代才能看到它们浮出水面。【航运界】

时间会增加 7 天)。因此这侵蚀了海上缓冲时间，进一步恶化了船期的可靠性。这意味着每条环线需要配置额外的船只，同时，这也会增加货物的运输时间。

燃油价格对下一代船的影响

模拟表明，如果燃油(重燃料油 HFO)价格保持在每吨 250 美元以下，那么，提高航速的第八代船由于减少配置，每条服务环线就能够产生最低的总网络成本,如图 3 所示。

通过订造更少的新船，可以减少封存船只在停用期间的成本，实际上燃油价格是一个主要的战略考虑因素。

未来的替代燃料也需要考虑。在几年后，液化天然气将更容易获得，这也可能改变动态方程式。但是，如果能源价格仍相当于每吨 250 美元或以上，那么，以目前的服务航