



班 轮 时 事 直 通 车

4.6% :今年集运运力增长率预计创历史新低



航运分析机构 Alphaliner 近日表示称,今年全球的集装箱船船队运力增长率预计将仅有 4.6%,低于此前 2009 年创下的 5.5%最低增长率纪录,也远远低于自 1990 年以来 10.3% 的平均年增长率。Alphaliner 指出,新船交付速度的放缓再加上预期的送拆集装箱船数量增加,2016 年集装箱船船队的运力增长将比名义上的少 100 万 TEU 左右。鉴于上述潜在的交付延期,Alphaliner 也做了相应的预期调整,预计今年的交付运力维

持在 125 万 TEU 以下,与 2015 年创纪录的 172 万 TEU 的运力交付量有着较大的差距。同时,该机构还补充表示,倘若当前的市场需求颓势在今年全年持续的话,运力交付数字还有可能进一步下探。Alphaliner 说:“需求的持续疲软或将促使船东们推迟其订造的一部分集装箱船,而且他们也有可能直接取消与陷入财政困境的船厂签署的小量订单。”船东在低迷的市场面前不得不提高老旧船舶的拆解力度。Alphaliner 预计今年的拆解和通过其他方式删减的运力将达到 35 万 TEU。据悉,2015 年 12 月份的送拆集装箱船数量大幅增长,当月共有 15 艘船舶被售出拆解(合计运力 5.1 万 TEU)。这些运力超过 2015 年全年拆解数量(19.2 万 TEU)的 1/4。总之,单纯从运力增长率来看,它的下降反映出航运和造船市场的萎靡不振。但是,对于当前不景气的运输市场和难有明显起色的需求端而言,创新低的运力增长率或许对于市场复苏将起到积极的作用。【中国交通新闻网】

马士基调整 2016 中国新年远东至北欧航线

随着中国农历新年即将到来,马士基航运公司已努力平衡航运网络运输量,以配合为期数周的运输需求减少的情况。将尽可能为客户提供备用航线,最大程度减少影响。【中国航贸网】

2015 年 9 月份自亚洲进口欧洲集装箱量同比下滑 6%

根据 Container Trades Statistics(CTS)的数据,2015 年 9 月,欧洲从亚洲的进口同比下滑 6.0%,至 120 万 TEU。1-9 月,欧洲从亚洲的进口同比下滑 4.7%,至 1110 万 TEU。跨太平洋东行航线方面,亚洲向北美的出口量 1-9 月份同比增长 6%,至 1100 万 TEU。近期,该航线出现增长放缓的继续,部分因前期美国零售业增加库存导致的。不过,预计该航线 2015 年全年的增长率仍能达到 6%。【中国航贸网】

今年集运运力增长率或创历史最低阿拉伯轮船欲重回伊朗市场

随着伊朗制裁的解除,集运公司阿拉伯轮船(UASC)和其它航运公司一样,欲重回伊朗市场运营。据悉,该公司已在伊朗进行进出口运输,但这些运输仍需要进行审查,因为许多制裁措施仍在,航运公司们仅仅是试水。据悉,UASC 在伊朗的初步运营计划将采用第三方的小型支线船,将集装箱从阿联酋运至伊朗,最终将尽可能实现直营。在 UASC 之前,地中海航运(MSC)也在停止运营 6 年后重回伊朗市场,法国达飞、马士基等航运巨头也在考虑重回伊朗。对伊朗



制裁的解除，被认为是为航运业打开了新市场，尤其在当前航运公司面临运能过剩和运费下降的困难时期。【贸易风】

2015年安特卫普港吞吐量2.08亿吨 双创纪录

2015年安特卫普港货物吞吐总量有史以来第一次超过，并远远超过2亿吨。2015年12月31日的数据显示港口货物总吞吐量为208,423,920吨，与上年同比增长了4.7%，2014年的货物吞吐总量为1.99亿吨。2015年集装箱吞吐量也破了记录，总量达960万标箱（20英尺标准集装箱换算单位），与2014年相比增加了7.5%。这一系列增长数据表明安特卫普港2015年的绩效明显胜过西北欧第一大港鹿特丹港和第三大港汉堡港。自2015年初安特卫普港集装箱量就开始呈现大幅度增长，尤其是来自亚洲的集装箱。【航运界】

现货集装箱率连续三周下降

由上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价指数的现货集装箱率从上周的读数680.22下降9.5%，降至读数615.77，出现连续三个星期的下降趋势。事实上，从上海至西北欧，地中海和美国在过去三个星期利率都连续下降。自上周以来，价格从上海至西北欧下降了26.4%，从740美元每TEU降至545美元每TEU，而从上海到地中海的利率下跌27.6%，从869美元每TEU降至629美元每TEU。此外，从上海到美国西海岸的利率从上周1,417美元每FEU（四十英尺的集装箱）下降至1,377美元每FEU，而美国东海岸利率从2,457美元跌至2,420美元每FEU，分别下降2.8%和1.5%。【国际海事信息网】

东方海外2015年收入下跌10.1%

东方海外(国际)有限公司1月22日宣布，其已采纳将按季度公布东方海外货柜航运（“东方海外”）之未经审核营运概要之政策。本公告载列东方海外截至2015年12月31日止第四季度未经审核之营运概要，并列出现截至2014年12月31日止第四季度之比较数字。截至2015年12月31日止第四季度之总货运量较2014年同期上升2%，总收入减少15.6%，报十一亿八千零六十万美元。运载力增加6%，整体运载率较2014年同期下跌2.8%，每个标准箱之整体平均收入较去年第四季减少17.3%。截至2015年12月31日止之全年总货运量较去年同期减少0.2%，总收入录得10.1%跌幅。运载力增加6%，整体运载率较2014年同期下跌4.4%，而每个标准箱之整体平均收入较去年同期减少10%。【中国航贸网】

安仕年：2016年集运量出现回升

据悉，马士基集团首席执行官安仕年（Nils Smedegaard Andersen）表示，在经历了2015年集运市场需求疲软导致的运力过剩之后，2016年集装箱运量已出现回升。安仕年表示，在2016年初集运市场情况看起来相对出现好转。马士基希望亚欧线业务能够更好地发展。作为全球最大的集运公司，马士基航运因去年全球贸易下降导致船队运力供大于求。安仕年指出，尽管集运业仍需要解决运力过剩的问题，但市场需求看起来已出现好转。他指出，2016年欧洲贸易量将继续处于负面影响，不过欧元汇率上升及油价下跌对欧洲经济都有利好作用，因此欧洲贸易量今年预计将出现上升。此外，马士基表示目前仍能够承受持续低油价运营，并表示如果今年油价若持续低于30美元/桶也“没有问题”。安仕年表示，马士基对于未来有较好的定位，并拥有十分强大的资产负债表。从基本面上看，全球经济仍然有许多闪光点。【国际船舶网】



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 USD450/800/850，与上周下降 10%

地西航线： BARCELON 等基本港运价均为 USD550/1000/1050，与上周下降 10%。

地东航线： ISTANBUL 等基本港运价均为 USD450/800/850，与上周下降 20%

欧地航线受全球宏观经济的不景气，集装箱运输需求增速放缓，加之新增运力持续扩张，供需失衡局面加剧，目前的供需关系基础仍不牢固，多数航商回调市场运价以稳固货源。

南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 100/200/200，与上周持平。

南美东航线，近期的运价一直在持续走低，多家航商继续执行运力控制措施，仓位压力增大，船舶平均舱位利用率至 80% 左右。

航运看点

“一带一路”战略重新激活威尼斯港



古丝绸之路终点的意大利威尼斯正期待中国的“一带一路”战略重新激活这个古老城市在海运贸易中的活力。

众所周知，独特的地理位置赋予了意大利东北部的威尼斯“世间最美人造城市”的美誉，但作为港口城市的威尼斯依旧在全球经济中挣扎。受制于腹地广但水浅的地理环境，美景显然还难以吸引超大型集装箱货船（ULCV）抵达威尼斯。

12月1-3日，威尼斯港务局主席保罗·科斯塔（Paolo Costa）一行到访中国上海和宁波。他在“21世纪海上丝绸之路”高级海事论坛上介绍到，威

尼斯港正在打造的“离岸陆上多端口港口系统”（VOMOPS）工程，希望这一工程能破解超大型集装箱船只难以抵威尼斯港的困境。

科斯塔在接受《第一财经日报》记者专访时强调，目前，这一构想计划于2016年开始动工，将于2023年完工，“希望这一构想能够提升该海域港口的整体吞吐能力，促进贸易发展。”科斯塔也非常欢迎中国企业参与威尼斯港的改造。“这是项混合投资，我们需要基建公司、物流操作中心，因此中意在这一领域的合作空间很大。”科斯塔说道。

科斯塔此行的另一重要任务就是与中方讨论有关海上丝绸之路的合作意向。

威尼斯港寻求突破困境

作为威尼斯市前市长、也曾担任过欧盟交通委员会主席的科斯塔很清楚，当前欧洲港口的低容量在某种程度上限制了来自亚洲市场，尤其是中国市场的超大型船只货运往来。而且，与其他世界重要港口，比如新加坡港和荷兰的鹿特丹港相比，威尼斯港的货运吞吐量非常有限，每年仅为45万TEU（20英尺标准集装箱，也称国际标准箱单位），而前两者分别为6000万TEU和1200万TEU。

“目前，从中国来的很多都是1.8万TEU或者2万TEU的集装箱规模。而意大利现有港口很难接纳如此超大规模的集装箱货轮。威尼斯港目前只能接纳7000TEU规模的货轮，”科斯塔告诉《第一财经日报》记者，“在意大利海岸线上也没有一个港口能复制中国天津港（11.24, 0.01, 0.09%）、上海港或者宁波港（8.16, 0.00, 0.00%）的规模。”

在科斯塔看来，当越来越多的来自中国的超大型货轮途径欧洲时，本就集商贸、旅游功能于一体的威尼斯港没有理由不分享“中国机遇”。因此，科斯塔一直有个雄心，希望扩大威尼斯港的货轮接纳能力，同时使得威尼斯港成为海运贸易从北亚得里亚海进口欧洲腹地的门户。要实现这个心愿，科斯塔寄希望于他反复提及的“离岸陆上多端口港口系统”。

“这一系统不仅能帮助意大利接纳来自中国的巨型货轮，也能挖掘从上海到威尼斯货物航运方面最大的经济潜力。”科斯塔告诉本报记者。

据科斯塔介绍，离岸港口将分为两个子项目，一个主打能源货轮停靠点，一个主打集装箱停靠点，两者分别由4.2公里长的防波堤保护，将建在离岸8海里的地方。由于该区域水深20米，因此，可以容纳世界最大的集装箱货轮。

连接陆上与海上端口的方式则是依靠创新式的半潜船（Semi-submersible Vessels），即通过本身压载水的调整，把装货甲板潜入水中，以便将所要承运的特定货物从指定位置浮入半潜船的装货甲板上，将货物运到指定位置。威尼斯人称这些半潜船为“Mama Vessel”。

“离岸港口系统，结合Mama Vessel的转运，再加上目前4~5个岸上港口，接纳巨型货轮在威尼斯将不再是梦想。”



科斯塔说道，“没有繁忙港口业务的威尼斯将失去活力。这一系统将使得亚得里亚海再度成为国际贸易的中心。”

普华永道预计，该系统在建期间将给当地带来 943 个就业岗位以及 7.03 亿欧元的经济效益。到 2025 年，将会产生 1925 个就业岗位。同时，激活威尼斯当地闲置的铁路基建。当然，该系统的效益将不仅仅使威尼斯受益，还将振兴北亚得里亚海地区。欧盟已对北亚得里亚海地区投入数百万欧元研究，将其纳入跨欧洲交通网络。去年，北亚得里亚海地区的港口吞吐量为 180 万 TEU，仅为鹿特丹港的 1/4。但是，借助“离岸陆上多端口港口系统”，北亚得里亚海地区的港口吞吐量在 2023 年将达到 600 万 TEU。

威尼斯港的“一带一路”情结

当科斯塔和他的同事为了激活威尼斯港以及北亚得里亚海地区港口的活力，尝试将“离岸陆上多端口港口系统”变为现实时，中国公布的“一带一路”战略又一次把威尼斯港和北亚得里亚海地区推向了瞩目的焦点。“我们欣喜地发现，威尼斯港出现在中国官方公布的‘21 世纪海上丝绸之路’的版图中。”科斯塔在采访中难掩兴奋之情。

在他看来，这并不是偶然。“历史上的丝绸之路就将北京与地中海相连，”科斯塔告诉记者，“马可·波罗、利玛窦的故事也为世人熟知。”今年夏天，科斯塔一行就与前去威尼斯港拜访的中国宁波港代表团签署谅解备忘录，并将那次会面纳入创建新丝绸之路“一带一路”的计划中。

考虑到“海上丝绸之路”沿线国家中，很多港口都希望从海运贸易中获益，尤其在地中海区域，希腊的雅典、土耳其的伊斯坦布尔均与意大利存在竞争关系，科斯塔并不害怕，“如何安全、高效地进入欧洲腹地才是关键所在。”

在他看来，在多条从中国到欧洲的船运贸易路线中，通过苏伊士运河北上北亚得里亚海，经过威尼斯港，再由意大利内陆抵达欧洲腹地的方式是距离最短的路径，相比绕道荷兰的鹿特丹港口，能节省 4~5 天的时间。科斯塔指着欧洲地图告诉本报记者，“当前，欧洲制造业从西部移向东部。威尼斯港距离欧洲的制造业重地最近。”

欧盟统计局的资料显示，意大利是欧洲仅次于德国的第二大基建和高科技国家，意大利对中国出口排名第一的就是机械。科斯塔建议要把意大利、土耳其和希腊区别来看。“希腊完全没有工业基础，”科斯塔说道，“贸易的本质既要进口商品，也要出口商品。”

根据威尼斯港务局的预计，到 2017 年，意大利对非 欧盟国家出口量将超过对欧盟区域内国家的出口；德国将于 2019 年达此目标，整个欧洲预计会在 2026 年。“这是不可避免的，因为非欧盟市场正在急速扩张中，这就意味着海路的扩大，除了苏伊士，还有亚非大陆将可通过亚得里亚海北部的威尼斯更便捷地抵达全欧。”科斯塔说道。

除了地理上的优势，科斯塔还强调了一个观点，那就是气候变暖的当前，从中国来的巨型货轮通过北亚得里亚海抵达欧洲的话，不仅节省时间，还意味着更少的二氧化碳排放与更少的能耗。科斯塔表示，“从短期来看，有助于环境保护；从长期来看，走经济可持续发展道路是双赢之举。”

科斯塔相信，威尼斯港会因为“一带一路”战略在地中海地区变得更为重要。【国际船舶网】

