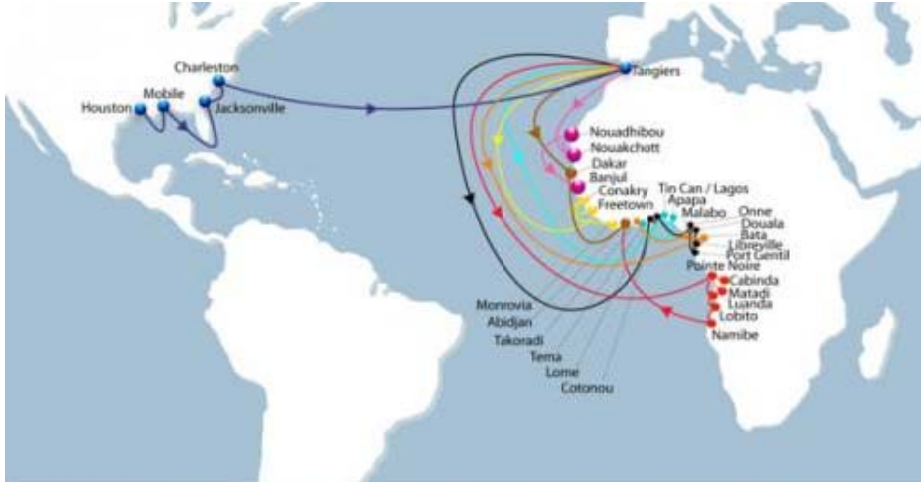


班轮时事直通车

达飞提高美国海湾/美国东海岸和西非之间服务



达飞轮船 2016 年 3 月 1 日宣布从美国墨西哥湾沿岸和美国东海岸的服务将得以改善，以拓展西非地区范围。计划由 CMA CGM CHATEAU D' IF voy. 062PGW 船于 2016 年 3 月 9 日开始，PEX3 航线上投入 11 艘 5000TEU 集装箱船舶，将与从美国运往西非 EURAF 航线相结合，经过丹吉尔港。具体情况如下：Improvement of US service with new weekly calls at Charleston, Mobile and Jacksonville in addition to the current call at Houston to West Africa with

competitive transit times. Shortened transit time up to 6 days from Houston. Apapa (Nigeria) is now reached in 34 days, Luanda (Angola) in 34 days with a weekly frequency, Pointe Noire (Congo) in 40 days, Tema (Ghana) in 39 days. Increased service reliability for cargo to West Africa North range as the transshipment is reduced to one in Europe instead of two. 【中国航贸网】

阿拉伯轮船新开印度次大陆至地中海航线 IMEX

为给客户提供从阿拉伯湾，印度次大陆和红海到地中海西部最佳的覆盖范围，阿拉伯联合国家轮船公司 (UASC) 2016 年 2 月 9 日宣布新开一条印度次大陆地中海快航服务 (IMEX)。新航线将取代阿拉伯轮船自中东至地中海西海岸和美国的中东和印度次大陆至美国东海岸航行航线 (MINA) 的周班服务。IMEX 航线于 2016 年 2 月 26 日起执行，沿途挂靠港口如下：Khor Fakkan - Jebel Ali - Port Qasim - Mundra - Nhava Sheva - Jeddah - Port Said East - La Spezia - Genoa - Fos Sur Mer - Barcelona - Valencia - Tangier - Genoa - Malta - Port Said West - Jeddah - Khor Fakkan。作为其全球扩张和卓越的客户服务的战略的一部分，阿拉伯轮船保持与客户的不断开放的方式，不断探索进一步增强服务产品。通过引入新的和更新现有服务，阿拉伯轮船可以为客户提供卓越的服务可靠性，具有竞争力的运输时间，提高连接，允许其客户在全球范围内利用新的机会。【中国航贸网】

达飞“CMA CGM RACINE”号成为通过塞得港侧通道第一船

全球领先的集运公司达飞轮船 2 月 24 日在庆祝典礼上宣布，“CMA CGM RACINE”号集装箱船成为通过塞得港侧通道的第一艘船。埃及总理 Chérif Isma . 1，埃及交通运输部部长 Saad El-Giuchy 和苏伊士运河管理局主席海军上将 Mohab Mamish 都出席了本次典礼。受益于新旁道的开通，在埃及航线航行的船舶相比现有的 8 小时航道，未来能够全天 24 小时通航东塞得港。新航道长 9 千米，宽 250 米，深 18 米，因此设计吃水 16.6 米以下的船都能穿过该航道。该工程花费了几个月的时间，于 2015 年 11 月完成。新旁道的开通为直航地中海或者需要泊船的船舶提供更多的便利。达飞轮船自 1998 年成立埃及代理机构以来，共运营 10 条全球各国通往埃及的航线。目前以达飞为中心向全球市场的转连接已全面开放。达飞集团共拥有 5 个代理机构和 200 多名世界各地的员工。【国际船舶网】

通行费如此高昂，货轮放弃两大运河绕行非洲





油价低时代来临，使得国际货轮宁可烧更多燃料，花更多时间绕行非洲，也不愿缴纳高昂的通行费穿越苏伊士或巴拿马运河。2月29日，据丹麦海事咨询公司 SeaIntel 的报告显示，SeaIntel 本月发布的报告显示，自去年10月以来，115艘从亚洲向北欧和美国东海岸运送货物的船只在返程时选择绕道经过好望角的航线，而不是走运河捷径。该报告发现，燃料价格的下跌意味着货轮能够负担得起以更快速度走更长的航线，而所用时间几乎与穿越运河所需时间一样。该报告称，货轮每绕行非洲一次平均可节省23.5万美元的成本，这对现金紧缺的航运公司而言是一个极大的福音。但对于巴拿马和苏伊士运河来说，这是一个糟糕的迹象。埃及去年刚刚完成了对苏伊士运河的扩建，整个工程历时约11个月，耗资约85亿美元。据苏伊士运河管理局统计，2015年穿越运河的船只数量增加2%，至17,483艘，但散装货船和集装箱船的数量分别下降了5.7%和3.1%。SeaIntel 的报告显示，从亚洲前往美国东海岸的货轮如果穿越苏伊士运河一次平均要缴纳46.5万美元的费用。以此类推，巴拿马运河费率应该要降三成，苏伊士运河应该要降五成，才足以吸引船只回到传统经运河的路线。【海运网】

日本邮船新增一艘 14000TEU 集装箱船

日本邮船日前已从日本 Kure 船厂接收了一艘新造 14000TEU 集装箱船(船型 船厂 买卖)“NYK Blue Jay”号。据悉，该船的船体在设计上改善了货物装载效率，减小了主机(产品库 求购 供应)房空间，主机配备了具有专利的系统，具有两种功率范畴(高和低)，能进行高速运营，在低速航行时提高燃料消耗效率。该船是系列 10 艘集装箱船中的首艘，由日本邮船向船东租赁运营，其余 9 艘船将于 2018 年 6 月前交付和租赁，服务亚洲与欧洲之间的航线。【国际船舶网】

德鲁里：港口和码头将挣不到钱？

英国知名管理咨询机构德鲁里：由于大型航运联盟的组建和重建以及船舶的大型化趋势，港口和码头的利润率将直线下降。未来，港口和码头将挣不到多少钱！港口和码头拥有极强的抵御经济风暴的能力，他们基本不受市场波动和世界经济的影响。即使是 2009 年的全球罕见经济风暴，港口吞吐量降低了 9%，但是，港口及码头运营商的利润率仍能保持稳定。但是，目前所有航线上的船舶都出现了大型化趋势，而整体货运总量不变，也就是说船舶靠港频率将大为降低，港口运营商静态运营成本不变，而收入降低，因而，利润率下降。更要命的是，随着船舶越来越大，对港口的要求也越来越高，目前，一些港口已经不能满足停泊大型船舶的要求。船东联盟的诞生直接导致许多港口市场份额的变化，而船东联盟更是在压低港口收入。德鲁里认为，基于以上几点因素，港口及码头服务商想保持原有的利润率将越来越困难。【中国海事服务网】

集装箱称重规定或被推迟？

近日，美国联邦海事委员会(FMC)就“SOLAS 公约修正案(集装箱重量验证新规)”举行听证会。听证会上一些利益集团建议，如果美国航运业没有准备好，那么计划于 2016 年 7 月 1 日生效的修正案必须推迟。也有一些人对“托运人是否要对集装箱重量验证承担责任”提出质疑。如果印在集装箱箱体上的重量有误，是否会导致出口信用证的谈判推迟？美国海岸警卫队是否会对此进行罚款？或是发布一个“可接受错误范围”的比值(比如英国发布的 5% 的错误范围)。还有一些人表示，一旦托运人把集装箱交付给承运人，VGM 就禁止被修改。【海运网】

以星航运新推圭亚那和苏里南快航服务

以星航运 2016 年 3 月 1 日宣布一条新的圭亚那和苏里南快航(GSE)的周班服务，于 2016 年 3 月 2 日开始：沿途挂靠港口如下：Kingston KCT (Wed) - Georgetown JFT (Mon-Tue) - Paramaribo (Thu-Fri) - Kingston。新航线将投入 2x1100 TEU 船舶，加强与以星航运在美洲区域网络，以及通过在金斯敦港中转至其全球网络。【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 USD175/250/300，较上周环比下降 12.5%。

地西航线： BARCELON 等基本港运价均为 USD175/250/300，较上周环比下降 12.5%。

地东航线： ISTANBUL 等基本港运价均为 USD175/250/300，较上周环比下降 12.5% 。

欧地航线： 市场总体运输需求逐步下降，尽管部分航商推出运力收缩计划，但供大于求的状况依然有所加剧，多数航线市场运价调整幅度十分有限。

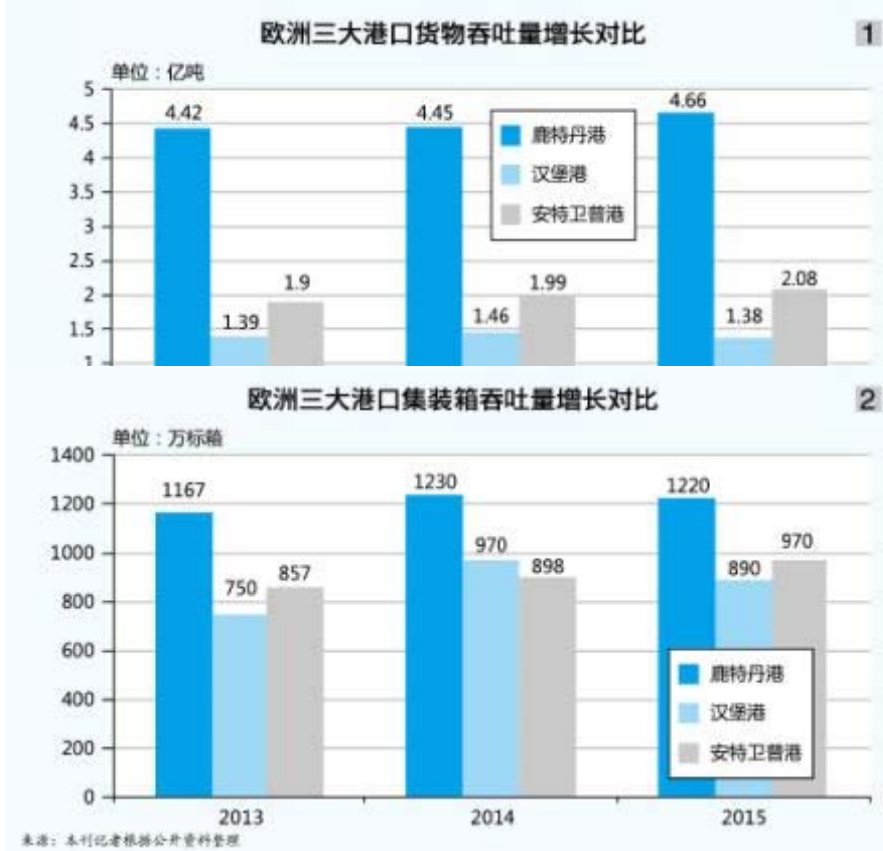
南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 700/1400/1400，较上周环比上涨 1300%。

南美东航线： 近期货量持续小幅上升,并出现二程仓位紧张情况，各航商都大幅度上调了海运费，货量将是各船东争夺的焦点。

航运看点

欧洲港口的竞与合

欧洲大陆西岸在不足 1500 公里的海岸线上集中了众多规模不等的港口，这些港口的腹地、货种和成本几近相同。尽管航运业持续低迷，去年欧洲三大主要港口中，安特卫普港货物吞吐量和集装箱吞吐量均实现增长，特别是集装箱吞吐量增速强劲；鹿特丹港货物吞吐量增至 4.66 亿吨，集装箱吞吐量虽微跌 0.5%，但还是以 1220 万 TEU 的强大优势，稳居“欧洲第一大港”地位；唯有汉堡港两项指标同比均下降，其货物吞吐量甚至不及 2013 年（见图 1、2）。



欧洲港口的竞与合

欧洲港口的竞与合（附图）

从货种看，石油、矿石、谷物、煤等均均为欧洲三大港口的的主要进出口货类；从运输方式上看，集装箱、干散货和原油运输都是重点。由于三大港口分属不同国家，腹地、货种和成本高度相似，导致三大港口对货主、船东和腹地货源的激烈竞争。

亚欧航线是争夺焦点

作为市场风向标的亚欧航线货物，是欧洲三大港口争夺的焦点，可谓成也亚欧航线，败也亚欧航线。

汉堡港

汉堡港相关人士向《航运交易公报》记者表示，汉堡港去年货物吞吐量和集装箱吞吐量均大幅下降，主要原因是与中国和俄罗斯的贸易量缩水，以及受到鹿特丹港和安特卫普港等竞争的冲击。此外，波罗的海航线的取消也导致集装箱吞吐量减少。

安特卫普港

安特卫普港多年来一直在努力扩大在中国市场的业务。来自安特卫普港的资料显示，去年安特卫普港与中国的海运往来总量上升近 40%，其中从中国进口的贸易量大幅增加（增加幅度为 60% 以上），这主要归功于 2M 实施的同航班安特卫普港二次靠泊规定。

去年，安特卫普港集装箱运输量达 970 万 TEU、1.13 亿吨，按箱量同比增长 7.5%，按吨位同比增长 4.6%。滚装货物吞吐量达 465 万吨，同比增长 4.1%。传统件杂货量吞吐量为 1000 万吨，同比增长 1.2%。液体散货吞吐量再次上升，为 6666 万吨，同比增长 6.1%。其中，石油衍生品 4790 万吨，同比增长 4.0%；化学品 1344 万吨，增长尤为显著，同比增长 18.2%；原油量为 481 万吨，同比下降 3.4%。干散货吞吐量去年继续上升，总量为 1379 万吨，同比增长 2.2%。其中，煤炭量再显上升趋势，达 158 万吨，同比增长 11.8%；沙和砾石吞吐量出现上升为 155 万吨，同比增长 14.9%。

鹿特丹港

去年，鹿特丹港货物吞吐量达 4.664 亿吨，同比增长 4.9%。其中，运往亚洲的货物量同比增长 2%，主要为原油和石油产品吞吐量增长；集装箱吞吐量约 25% 来自中国，集装箱运输量从 2014 年的 1230 万 TEU 降至去年的 1220 万 TEU。来自中国的货物中，23.2% 为机械设备；15.2% 为化工品；14.1% 为纺织品及 7% 的食品（包括鱼、水果和蔬菜）。鹿特丹



港既是新欧亚大陆桥的终点，也是中国寻求衔接与欧洲、东南亚国家和非洲的“一带一路”战略的重要组成部分。分析指出，中国原油储备战略为鹿特丹港带来了巨大增量。“低石油价格促使炼油厂获得高利润，从而使大量石油通过海路运往炼油厂。不仅仅是运往欧洲炼油厂，还运往俄罗斯炼油厂。俄罗斯炼油厂生产大量的燃料油，通过鹿特丹港运往远东并最终到达中国。”鹿特丹港口管理局首席执行官 Allard Castelein 介绍道。相较 2014 年，去年鹿特丹港散装液体货物处理量同比增长 10.9%。其中，低石油价格促使原油吞吐量同比增长 8.1%，达 1.03 亿吨；石油产品供应和运输同比增长 18%，达 8850 万吨；LNG 吞吐量同比增长 91.3%。

激烈的竞争促使各港口在提升自身竞争力上各显其能。除了传统的价格战、宣传战外，欧洲三大港口都在加强港口基础设施建设。通过扩建码头、公路和铁路等交通设施，开发新物流园区等手段，提升自身规模和等级。在应用先进信息技术方面，鹿特丹港通过规划合并各类港口信息网络加强其作为信息枢纽的重要地位；安特卫普港使用“安特卫普港信息控制系统”明显提高了货物装卸作业效率；汉堡港建立不仅能在港内进行数据交换而且可用于各种运输方式之间协作的港口情报系统——数据通信系统。

有专家认为，随着中国在欧洲特别是地中海地区的港口布局逐步落地，几年内，欧洲各大港口对华业务会发生结构性变化，特别是集装箱业务将围绕中国投资运营的港口展开调整。与港口运营状况同时发生的，且更具有根本性影响的是，全球贸易格局在近年来并数年后的大调整，特别是作为中国工厂的中国进出口数量和结构的变化，将在很大程度上改变欧洲港口之间的关系和面貌。

合作促发展

港口之间的过度竞争不仅会导致资源的无效配置，而且会造成两败俱伤。随着欧盟一体化的深入，欧洲三大港口之间逐步开展合作，具体表现就是欧洲海港组织的成立以及比（比利时）荷（荷兰）海港系统的运作。据了解，为避免区域内港口无序竞争，欧盟于 1993 年成立欧洲海港组织。该组织是欧盟内部的港口组织，主要目标是确保欧洲港口的重要性得到欧盟及其成员国的认可，促进港口之间自由、公平的竞争，确保欧洲港口的经济效率，在欧洲港口推行最高可能性的安全标准，以及鼓励各港口保护环境等。

欧洲海港组织的主要职能是影响欧盟公开政策的制定，从而建立一个安全、有效，并且可持续发展的欧洲港口体系。该组织代表欧盟各海港的港口当局、港口协会和港口行政部门，为欧洲各海港提供一个平台，供它们共同商讨重要问题。各港口部门通过委派代表在会员大会上提出自己的观点和意见并最终达成一致来为港口的利益服务。尽管欧洲海港组织不直接参与欧洲各海港的建设以及日常运营业务，但用法律的形式确保欧洲海港群内港口的总体利益，其政策主要包括多式联运、近洋运输、海运安全、环境等协调发展。

目前欧洲三大港口共同出资建设集疏运体系。在公路运输基础上，比荷海港系统积极响应欧洲海港组织的倡导，共同建设更加环保和安全的铁路及内河运输方式集疏运体系。铁路方面，在鹿特丹港与安特卫普港之间建设一条新的铁路线，并进一步向南延伸到根特港；两港还联合建设一条新的南北向货运铁路线，可以连接法国北部，从里尔直通巴黎、里昂，并建设支线进一步延伸到马赛、意大利北部以及西班牙边界。内河运输方面，则共同致力于对莱茵河支流的改造，使之适应大规模的内河航运，并通过运河提升腹地的内河航运功能。

铁路和内河运输系统的改善增强了港口系统的集疏运功能，提高了整个港口系统的竞争能力。同时，运输方式的改变也减少了对环境的污染，这些方面的合作不仅使某一港口受益，更使整个港口群获得了良性的发展。

《航运交易公报》分析师指出，欧洲港口及其疏港体系在碳排放新趋势和效率提升要求，以及物流技术的叠代更新加速的背景之上，其未来几年的运行在技术层面将发生根本性变化。港口作为物流节点，与整个物流网络的连接方式也将发生深刻变化，传统意义上的数量竞争视野已无法窥视其堂奥了。所以，对于欧洲港口的竞争分析，中国港航业界应该超越对于数量的关注，甚至要超越资本层面的关注，而进行深入到新技术基础上物流链接方式进化的层面来考察。所谓“庖丁解牛，目无全牛”，港口研究亦是如此，消解了港口本位，才是港口研究的未来，才是港口问题的解决之道。

【航运交易公报】

