



班 轮 时 事 直 通 车

达飞集团 6 艘 18000TEU 船部署亚太市场



达飞海运集团日前宣布，旗下 6 艘 18000TEU 集装箱船将于五月末开始进行部署。该公司声明称，这一决定是符合本公司在全球和美国地区的业务增长策略，同时也能实现船队资源的最优化，该旗舰船队也将因此被部署在目前最活跃的跨太平洋市场。据了解，达飞集团共有 6 艘 18000TEU 船投入运营，将主要在中国福清为起点的珠江三角洲航线上运行，同时会在美国奥克兰和长滩港口停靠。这 6 艘船都将以伟大的探险家的名字命名：包括“Bougainville”号、“Kerguelen”号、“Georg Forster”号、“Vasco de Gama”号、“Zheng He”号以及“Benjamin Franklin”号。“Benjamin Franklin”号是美国有史以来最大的船，达飞集团董事长及首席执行官 Jacques Saadé，450 名客户，经济和政治领域的知名人士已于 2 月 19 日参加了该船

在长滩的落成典礼。“Benjamin Franklin”号将继续运营跨太平洋市场，另外 5 艘 18000 TEU 船也将加入 Pearl River Express 航线。这几艘世界上最大集装箱船都配备了最新的环保技术，将显著降低达飞轮船的碳排放量。【国际船舶网】

伊朗国航或加入达飞与中远海运联盟队伍

两家中法班轮商据悉想要吸纳伊朗国航(IRISL)入盟，其中还涉及长荣海运(Evergreen)和东方海外(00CL)。法国达飞轮船(CMA CGM)和中远中海的合并新公司中国远洋海运集团(Coscocs)据悉正展开洽商，打算为拟建新联盟引进一名新成员伊朗国航。据业内人士的话称，这家伊朗国有公司将会取代 Ocean3 联盟当中的阿拉伯轮船(UASC)。这一联盟成员除了达飞轮船之外，还包括中海集团下设的中海集运，但后者经合并交易之后已归属于中国远洋海运集团。据悉，达飞轮船主要牵头与伊朗国航的谈判工作。因为在伊朗经济制裁解除之后，该公司本就与这家伊朗航企达成船舶共享以及航线合营的交易。经纪行 Alphaliner 上月曾透露，中国远洋海运集团与达飞轮船正洽商组建一个超级联盟，其中还包含长荣海运以及香港东方海外，取名 CCEO。【贸易风】

日本邮船退出亚洲-南美西海岸协议组织

按照亚洲-南美西海岸协议组织(AWCSA)的章程，日本邮船株式会社(Nippon Yusen Kaisha)已致函亚洲-南美西海岸协议组织，告知其将自 2016 年 3 月 31 日起退出亚洲-南美西海岸协议组织。亚洲-南美西海岸协议组织已就此相应地修改了基础协议(Basic Agreement)。【中国航贸网】

赫伯罗特升级华北至印度航线 NCI

赫伯罗特航运 2016 年 3 月 2 日宣布华北至印度航线(NCI)进行升级，将由 Los Angeles Trader 045W, DP 26309 轮于 2016 年 3 月 13 日新港首航。随着业务重组，赫伯罗特航运将提供直达蒙德拉港的链接其全球综合服务网络。【中国航贸网】

汉堡南美航运美国东岸至南美东岸航线增挂蒙得维的亚港

汉堡南美航运 2016 年 3 月 4 日宣布从美国东岸至南美东岸航线周班服务增挂乌拉圭的蒙得维的亚港口。【中国航贸网】



地中海航运升级南非航线直挂哈兹拉港

为了加强南非的服务，地中海航运 2016 年 3 月 8 日宣布，除了那瓦什瓦和赫蒙德拉外，将提供至哈兹拉港的直航周班服务。印度-南非航线沿途挂靠港口如下：Salalah - Jebel Ali - Bin Qasim - Mundra - Nhava Sheva - HAZIRA - Colombo - Port Louis - Durban - Coega - Salalah。该航线将投入 6 艘 5400TUE 集装箱船。计划由 MSC Valencia IZ 611R 轮于 2016 年 4 月 9 日哈兹拉港首航。【中国航贸网】

达飞公布 2015 年业绩，规模经济助推货量增长

3 月 7 日，达飞轮船在其官网上公布了 2015 年年报。数据显示，受全球经济疲软、运价走低影响，2015 年达飞轮船收入 157 亿美元，较上年同期下降 6.4%。息税前利润 9.11 亿美元，同比降低 6.4%。2015 年货运量则从 2014 年的 1220 万 TEU 增至 1300 万 TEU，增长 6.3%。达飞集团在其公报中称：• 2015 年，达飞的运输量强劲增长 6.3%，很大程度上超过了市场；• 息税前利润率、净利润非常稳定，反映出运营成本控制严格；• 对东方海皇 (NOL) 的收购项目决定性地提高了 CMA CGM 在行业的地位。达飞集团副董事长 Rodolphe Saadé 表示：“我们的经营业绩再一次表明我们的商业模式与运力相适应。在具有挑战性的市场环境当中，我们将继续推进我们的战略，并调整我们的成本以及融资结构，以达到最优效果。2016 年的开端由于市场运费处在压力之下而格外艰难。因此，我们正加紧优化我们的海事服务并执行降低成本的计划。与此同时，收购海皇轮船使我们进入了发展过程中的关键性的新阶段。这一项目正在万众期待下逐步接轨。与我们丰富的运送经验相结合，这一项目将使我们在前进路上更具竞争力。”【中国航贸网】

川崎汽船调整 NE3 航线 COSCO ENGLAND 轮时间

据总部最新通知，川崎汽船 2016 年 3 月 9 日发布 NE3 航线 COSCO ENGLAND 013W ETD 时间为 16th Mar 2016。ENS 截止时间将调整为 11st Mar 13:00PM。【中国航贸网】

GSF 呼吁建立国际论坛解决航运业挑战

全球托运人论坛 (GSF) 班轮运输行业必须尽快解决“托运人糟糕的服务质量问题”，特别是自全球前 20 大船公司兼并重组“超级联盟”以来。GSF 呼吁建立“海事业供应链论坛”，从国际层面解决行业面临的各种挑战。一年前发布的“经济合作组织报告”和“国际交通论坛报告”曾提到“大型船舶带来的影响”，但航运业并没有对此做出严肃回应。问题包括大型船舶和供应链中的其他联盟（包括货主、港口、码头运营商和政府）带来更多的额外成本。GSF 秘书长 Chris Welsh 在巴塞罗那召开的国际货物装卸协调协会 (ICHCA) 国际会议上表示，“托运人通常会促进财团和船舶共享协议间的合作，以此作为合理化成本的适当手段，提升客户服务质量。”近几年，随着大型船舶的引入，和全球前 20 大船公司的兼并重组，托运人却继续提供糟糕的服务质量，甚至通过大量的空船航行和延迟中断供应链的运行。Welsh 说，“航运业的责任是要证明‘大型船舶和联盟商业模式’是对承运人面临的经济挑战最好的回应，并且是客户的附加值。我们相信在新型海事行业论坛中，主要国际利益相关者间的合作能够扩大海事供应链，并能在‘大型船舶和联盟问题’的处理上达成共识，提出相应解决办法。”【中国船检】



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，与上周持平。

地西航线： BARCELON 等基本港运价均为 USD175/250/300，与上周持平。

地东航线： ISTANBUL 等基本港运价均为 USD175/250/300，与上周持平。

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,多数航线市场运价调整幅度非常有限，欧地航线运价将维持到月底。

南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 450/900/900，较上周环比下降 35.7%。近期货量平稳,并出现二程仓位紧张情况，各航商都下调了海运费，货量将是各船东争夺的焦点。



聚焦滨海

天津开展免除外贸集装箱查验作业服务费试点



记者3月6日从天津市人民政府口岸服务办公室获悉,从3月起,天津在海港口岸开展免除外贸集装箱查验作业服务费试点,对查验没有问题的外贸企业,免除其因海关查验引起的进出口集装箱重箱吊装、移位、仓储等费用。

据了解,此次试点范围为在天津市海港口岸新港海关、东疆海关进出口货物验放中心实施查验的集装箱(重箱,不包含固体废物、拼箱、私人物品货物),对海关查验没有问题的进出口集装箱,免除企业缴纳查验作业费,包括吊装、移位、仓储等费用。对海关查验有问题的,其查验作业服务费由企业自行承担。试点时间暂定4个月。

业内人士表示,此举是天津降低企业成本的一项重要举措,对优化天津口岸服务环境,吸引各地货源,服务辐射京津冀地区

和全国区域发展,促进外贸稳增长具有重大意义。【新华网】



航运看点

港口整合与资本扩张



表1 招商局国际在中国港口股权布局情况

区域	港口与码头
珠三角	蛇口集装箱码头、招商港务、赤湾集装箱码头、深圳妈湾项目、深圳赤湾港航、深圳海星港口发展、招商局货柜服务、现代货箱码头
长三角	上港集团、宁波大榭招商国际码头、宁波港
西南	湛江港、厦门湾经济区、漳州招商局码头、厦门海沧新海达集装箱码头
环渤海	天津五洲国际集装箱码头、青岛前湾联合集装箱码头、青岛前湾西港联合码头、青岛董家口矿石码头、青岛港国际、大连港
台湾	高枋货柜码头

表2 2014年上港集团新投资港口情况 单位:%

被投资企业名称	占被投资公司权益	备注
太仓港上港正和集装箱码头有限公司	45	以3.3亿元现金对太仓港正和集装箱码头有限公司增资,获得45%股权。增资后,该企业更名为“太仓港上港正和集装箱码头有限公司”,注册资本为7.33亿元
重庆果园集装箱码头有限公司	35	以所持有的重庆东港集装箱码头有限公司55%股权和债权(作价3.0175亿元)置换获得重庆果园集装箱码头有限公司35%股权。完成股权置换后,重庆果园集装箱码头有限公司的注册资本为12.55亿元
安吉上港国际港务有限责任公司	30	出资8157.51万元,与安吉川达物流有限公司合资设立安吉上港国际港务有限公司,公司注册资本2亿元
芜湖港务有限责任公司	35	出资10633.54万元对芜湖港务有限责任公司增资,获得35%股权。增资后,公司注册资本为3亿元

表3 上港集团投资国内港口损益情况 单位:万元

港口	2013年	2014年	2015年上半年
武汉港务集团有限公司	11757.84	-3444.96	32.17
长沙集星集装箱码头有限公司	50.51	201.24	127.78
江阴苏南国际集装箱码头有限公司	294.96	632.33	379.44
温州金洋集装箱码头有限公司	200.49	226.08	117.17
重庆国际集装箱码头有限公司	2558.01	4642.32	1622.05
太仓港上港正和集装箱码头有限公司		-2257.31	21.73
重庆果园集装箱码头有限公司		-75.79	217.96
安吉上港国际港务有限公司		-230.63	-192.97
四川宜宾港有限责任公司		-505.82	-137.35
芜湖港务有限责任公司		16.72	33.19

注:本文表格均来源于企业财报

宁波、上海、青岛、天津、漳州和湛江等集装箱枢纽港(见表1)。

招商局国际去年上半年财报坦言:总体而言,港口业务仍然持续为集团带来稳定现金收益。这可以从布局在中国的港口所取得的归属于公司权益持有者溢利可见(见图),其中上港集团更是招商局国际利润的重要来源。据2014年年报,招商局国际2014年自上港集团收取的股息达8.92亿港元,2013年为9.38亿港元。

在港口整合过程中,常常看到一些熟悉的身影,它们通过投资以取得另外一些港口的股权,分享其收益,承担其亏损,参与其管理……这些港口,以资本为纽带被整合在一起,拴在一根绳上,如日前招商局国际成为辽宁省第一大港——大连港的第二大股东。

招商局国际的国内布局

1月12日,招商局国际公布与大连港及配售代理订立股份认购协议,以每股3.67港元认购大连港11.8亿股H股,总价约43.32亿港元。认购股份占大连港现已发行股本约26.67%,占扩大后股本21.05%,交易完成后,招商局国际将成为大连港第二大股东。

原招商局国际董事会主席李建红强调:“通过入股大连港,招商局国际向整合中国港口资产的目标迈进了重要一步。大连港作为业务类别全面的综合性港口,将会为招商局国际海外港口及临港园区综合开发提供宝贵的经验和能力支持。同时,招商局国际也因此能够进一步强化国内港口网络优势,并利用先进的管理能力,促进大连港业务增长和效益提升,实现未来双方业务发展的互利共赢。”

据悉,此次交易款项的约25%拟用于发展大连港油品业务;约35%拟用于应付国内外港口投资或优化整合;约10%拟用于建设港口互联网系统建设;约20%拟用于建设企业其他专业化港口物流设施;约10%拟拨作补充大连港营运资金。

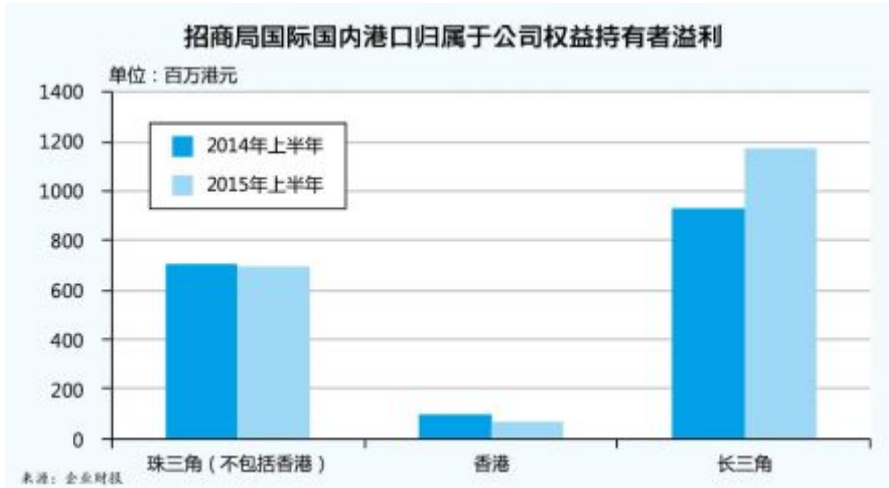
分析人士认为,随着“一带一路”、自贸区等国家战略的推进,以及国企改革带来的契机,招商局国际凭借雄厚的资本实力和先进的管理经验,港口资源的收购步伐将进一步加快。

此前招商局国际于中国沿海主要枢纽港建立的港口网络群,覆盖珠三角、长三角、环渤海湾、厦门湾经济区以及西南地区,所投资及投资拥有管理权的码头遍及香港、深圳、

谈到中国港口布局，招商局国际表示将立足于完善、深化和协同，积极加强与沿海主要港口集团的互动交流，寻找新的投资与合作机会。

上港集团的长江战略

历年来，上港集团陆续进行长期股权投资的长江沿线港口企业有武汉港务集团有限公司、长沙集星集装箱码头有限公司、江阴苏南国际集装箱码头有限公司、温州金洋集装箱码头有限公司、重庆国际集装箱码头有限公司、太仓港上港正和集装箱码头有限公司、重庆果园集装箱码头有限公司、安吉上港国际港务有限公司、四川宜宾港有限责任公司、芜湖港务有限责任公司，其中太仓港上港正和集装箱码头有限公司、重庆果园集装箱码头有限公司、安吉上港国际港务有限责任公司、芜湖港务有限责任公司为2014年新投资的港口企业（见表2）。



历年来，按照权益法统计，上港集团对这些港口的投资损益有涨有跌，不过可以看到整体上扬的态势（见表3）。

上港集团表示，将不断深化“长江战略、东北亚战略和国际化战略”，致力于构建服务于长江流域经济发展的物流体系，逐步参与跨地区港口经营。

长和的港口生意

和记黄埔有限公司（和黄）是香港交易所最大的上市企业，去年6月3日完成业务重组与合并后，组建成为长江和记实业有限公司（长和）。

长和的港口生意包括和记港口和和记港口信托。据和记港口官网介绍，其拥有股权的中国港口企业及码头包括香港内河码头有限公司；惠州国际集装箱码头；惠州港业股份有限公司；宁波北仑国际集装箱码头；上海集装箱码头、上海明东集装箱码头、上海浦东国际集装箱码头；汕头国际集装箱码头；厦门国际货柜码头。

当今，香港港口的发展受到内地港口的竞争压力，集装箱吞吐量连续3年下降。去年，香港港口的集装箱吞吐量居于上海港、新加坡港和深圳港之后，位居全球第四位。在全球经济不明朗的局势下，和记港口信托在中国南方港口布局，深水港方面，与盐田港集团成立合资企业，包揽盐田港的集装箱业务，去年前三季度业绩中，盐田港收益一定程度上抵消了和记港口香港葵青港区吞吐量下跌的影响。和记港口信托还在中国的江门、南海和珠海3个内河港参股投资。

招商局国际、上港集团和长和的港口整合是较典型的纯商业模式港口资源整合。有业内人士认为，纯商业模式整合成本过高，这些港口企业的整合之所以能够成功，一定程度上有被整合企业经济效益差的原因，加上地方政府在政策和财政的支持，因此整合的阻力较小。

港口分析人士指出，虽然商业资本推动的港口资源重构，目前在中国不是主流，且大多数同时与港口所在地国资有着深刻的互动关系，但最终，港口必然在纯商业模式中寻找自身的价值。在土地资源、贸易需求达到一个较稳定的平衡态时——这里所谓的“平衡态”在以“新常态”为主要特征的经济运行阶段已经开始浮现——港口运作的核心将从规模转向效率。此时，商业资本的效率天性将帮助中国港口建立商业化价值模式，以替代以往的“影响力+商业价值”的二元模式。【航运交易公报】