



班 轮 时 事 直 通 车

超大型集装箱船：规模经济效益递减？



超大型集装箱船“军备竞赛”可能无法提供运营商所希望的成本效益。据航运咨询公司德路里（Drewry）研究这些日益庞大的集装箱船航线、终端、港口和其他供应链相关的新业务和财务状况，研究结果显示，集装箱航运行业有一个重要的特点——当船舶尺寸增加到或超过18000TEU时，规模经济效益出现递减。为了降低单位成本，提供盈利能力，受此驱动，自2009年以来，超大型集装箱船新船订单一路上扬，预计2016年将有53艘超大型集装箱船投入运营，而且集运大型化竞争将继续下去。但根据德路里的最新研究，超大型集装箱船帮助运营商降低航行成本时，被港口和终端码头的成本攀升所抵消，受此节制，总的成本只能小幅下降。正如相关利益者发现，为了满足超大型集装箱船靠泊，承受更深的海岸线，

终端港口设备需要升级，码头设施和人员技术水平要提高，才能有效处理峰值时的运货量。为了避免拥堵，港口码头需要扩张三分之一。德路里，集运大型化总体的“系统成本”在整体供应链适度的基础上节约5%，超过18000TEU集装箱船将会随着船舶尺寸扩张而效率递减。超大型集装箱船的规模经济效益只能与整个供应链的工作相对接，只有港口终端码头与集装箱船尺寸同步增加才能提高规模经济效益。德路里预计，即使集装箱船的尺寸并没有进一步扩张，预计2016年交付的超大型集装箱船使得集装箱船队平均尺寸增加了，以现有终端资源很难应付高峰值货物处理。集运继续大型化也带来了更大的风险，导致没有显著的成本效益，降低了服务频率，更高的供应链风险，运量集中在少数船舶，港口疏浚和码头扩张带来的深层次环境影响等。随着越来越多超大型集装箱船进入市场，目前正进入一个关键阶段，为了确保集运大型化继续在整个供应链中受益，航线和港口需要协调作业，从交通系统上进一步支撑效率的提高，解决这些具有挑战性的难题，需要跨行业的努力，整个供应链相关利益者必须进行对话和合作，让整个海上运输系统整体受益，如果能做到，意义深远。德路里表示，如果集运规模经济效益常态化发展，未来的船舶订单不再需要确保规模经济效益，而是根据航线运输需求增长，那么困扰行业的结构性过剩将会大大减轻。如果集运大型化的过程和行业整合相结合，集运可能最终能够保持可持续的盈利能力。【国际船舶网】

阳明海运将与宏海箱运进行联营

台湾班轮公司阳明海运已与泰国同行宏海箱运结成联盟，共享公司资源以应对行业低迷。在3月14日公布的这份合作协议中，双方称达成共识将在台湾和泰国的码头操作业务中深化合作，以及共享船舶租约与设备等。通过这种方式，两公司希望能达到削减开支与拓展业务范围的目的。据阳明海运董事长卢峰海披露，该项合作所聚焦的亚洲市场对于市场困境复原能力更强，期待两家企业发挥出协同效应。同时，卢峰海也表示双方未来将寻求合作投资机会。该项协议是两公司对于以往合作的进一步深入。此前，阳明海运与宏海箱运各出一条和三条1,000TEU的集装箱船合作营运了东南亚集货船七线（简称SE7）。SE7航线自2016年2月起提供班期为28天的固定航班服务，期间经过新加坡、柔佛、海防、钦州、香港。【航运界】

**CKYHE 联盟欧洲航线优化调整**

CKYHE 联盟成员中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运计划实施 2016 年旺季远东/西北欧和远东/地中海航线优化调整。自 2016 年 3 月底优化调整后，CKYHE 联盟将为客户提供 5 组远东/西北欧航线 (NE2/NE3/NE5-CEM/NE6/NE7) 和 4 组远东/地中海航线 (MD1/MD2/HPM-MD3/FEM)。同时 CKYHE 联盟为客户提供优势港口覆盖服务，航线服务覆盖亚洲、西北欧、地东、地西等地区。【中国航贸网】

马士基新增苏克哈那港

马士基航运 2016 年 3 月 11 日宣布，现正通过新增苏克哈那港拓展埃及港口业务。该港口位于苏伊士湾西海岸，向北仅 40 公里便可到达苏伊士运河入口。在过去数年中，苏克哈那港迅速成为东线贸易的首选门户，为埃及承担约 20% 的集装箱吞吐量，主要负责远东和中东贸易航线。马士基航运在埃及开展业务的 6 个港口为：苏克哈那港、塞得东港、塞得西港、达米埃塔港、亚历山大港和德凯利亚港。马士基航运将在苏克哈那港提供 344 艘驳船航线。港口轮换情况如下：阿卜杜拉国王港(沙特阿拉伯)- 吉达港(沙特阿拉伯)- 亚喀巴(约旦)- 苏克哈那(埃及)。新驳船航线将于 2016 年 3 月 16 日生效，首艘货轮预计 2016 年 3 月 23 日抵达苏克哈那港。【中国航贸网】

汉堡南美航运 2016 年 3 月 15 日起上调亚洲出口至南美东岸航线运价

汉堡南美航运宣布，自 2016 年 3 月 15 日起，由亚洲出口至南美东岸航线运价上调 GRI，具体如下：USD 850 per 20' standard container. USD 1700 per 40' standard and high cube container. USD 850 per 40' non-operated Reefer container (NOR). USD 1700 per 40' Reefer container. 【运去哪】

欧洲议会通过提高港口服务效率以提升贸易

欧洲议会全会当日就欧委会有关提高欧盟港口效率、削减服务成本的草案进行表决。议员们认为，确保港口服务和港口设施使用价格以及港口接受公共资金的透明度，将有助于预防不合理定价和市场扭曲，从而提升贸易。欧委会方案以开放市场准入为提供港口服务的基本原则，但议员坚持单一体系不恰当，欧盟港口服务的组织体系应包括多种模式，现有的成员国层面港口管理模式可以保留，尤其从安全考虑，港口应该能够自行决定港口服务的组织形式。港口服务供应方应该满足具备行业资质的最低要求，同时达到安全、环保和成员国社会标准，水域空间有限、港口交通繁忙都可以成为限制开放的理由。议会通过了草案修正案，并授权议会谈判员与理事会就最终文本展开磋商。【华尔街】

市场清淡 船商观望

本周，集运市场表现依旧清淡，亚洲至欧地航线运价跟上周持平，这是自 2016 年年初至今首次出现止跌企稳的迹象。除此之外，其他航线则整体呈下挫趋势。船公司对未来市场前景预期表示不一，一些船公司持乐观态度，计划本月中旬大幅度上调运价，如欧地航线每 20 尺上涨 700-800 美元。【中国航贸网】

地中海航运强化冷藏品市场布局

作为世界集装箱运输船公司的领先者，近年来，地中海航运 (MSC) 正加速在冷藏货物运输市场进行布局。近期，地中海宣布在巴拉那河沿岸提供新的季节性服务，服务由南美洲南部点开始，该服务在安东尼奥伊斯特港出航，以此满足源源不断的持续增长的需求。地中海称其主要优势在于：每周在圣安东尼奥伊斯特港出航；每星期在蒙得维的亚(乌拉圭港口)和地中海航运全球网络间进行中转联系；具有在季节内持续冷藏的能力，可以最大限度提高货物装载量；港口作业时间灵活；可为托盘水果提供定制服务。【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 USD150/200/250，较上周环比下降 14.3%。

地西航线： BARCELON 等基本港运价均为 USD150/200/250，较上周环比下降 14.3%。

地东航线： ISTANBUL 等基本港运价均为 USD250/400/450，较上周环比上涨 30%。

欧地航线： 欧元区经济虽维持复苏态势，基本面却仍较为脆弱，部分核心国家经济指标出现反复，同时受中国出口仍处恢复期影响，供需失衡状况改善速度缓慢。

南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 300/500/500，较上周环比下降 33%。

南美东航线： 主要消费国巴西、阿根廷经济未见改善迹象，市场货量依旧低迷，部分航次船舶平均舱位利用率不足五成。由于缺少货量支撑，运价水平滑向低位，市场最低运价已跌至 USD300 /TEU。

聚焦滨海

天津南港口岸今年将开放“一关三检”全面进驻



3月12日，从天津南港开发公司获悉，今年，南港工业区将紧紧围绕大项目落地，推动公用工程、安全设施和交通体系建设。根据计划，年内，南港工业区基础配套建设新建项目将达到50项，南港口岸正式开放。

据介绍，配合推动中沙、华电等项目正式开工建设，确保托普索、壳牌润滑油、泰奥液体化工码头等项目建成投产，围绕中沙、华电及中石化LNG等重点项目，加快泰港路(B03)以西区域配套建设，启动红旗路等15公里道路建设。同时开展泰港路(B03)以西地块管廊、给水、蒸汽、污水前期设计工作，完成LNG项目供水、道路等配套建设，实现10万吨级航道通航，推进新建通用泊位建设，确保

港区导助航设施、VTS系统投用，“一关三检”全面进驻。

“今年，我们将全力配合重大项目开工建设，推进南港工业区基础配套建设。”南港开发公司相关负责人介绍，将加快工业区土地整备、市政建设、能源保障等基础配套建设，全力破解项目用海用地手续中存在的问题，加快推进区域交通体系建设，争取在铁路、高速等重大基础设施配套建设中取得突破，配合推动中沙、华电等项目正式开工建设，确保托普索、壳牌润滑油、泰奥液体化工码头等项目建成投产。围绕中沙、华电及中石化LNG等重点项目，加快泰港路(B03)以西区域配套建设，启动红旗路等15公里道路建设，完成12万平方米绿化施工。

南港开发公司相关负责人介绍，今年还将全力做好工业区能源业务由生产准备阶段向经营管理阶段全面转变。结合需求合理安排项目周边能源配套建设时序，开展泰港路(B03)以西地块管廊、给水、蒸汽、污水前期设计工作，完成LNG项目供水、道路等配套建设，配合推动电力大通道建设，加快蒸汽分输站、污水处理厂二期扩建工程，为工业区创造良好的用能条件。紧紧围绕中俄、中沙、澄星等重点项目的能源配套需求，完善园区公用基础设施，建立标准化成本管理和能源预收费体系。

今年，南港工业区还将加强区域安全配套建设，加快溢油库、南港2#、5#消防站等前期设计工作，完成养管基地及区域封闭系统建设，推动东防潮堤二期及南防潮堤建设。

围绕南港工业区口岸正式开放的需要，南港工业区今年将重点加快实施码头、航道、港区配套等港口建设。“工业区将配合推动渤西管线切改，实现10万吨级航道通航，推进新建通用泊位建设，确保港区导助航设施、VTS系统投用，推进南港航道夜航，南港航运服务中心投入使用，“一关三检”全面进驻。”南港开发公司相关负责人介绍。

“我们将集中优势力量，加速港务集团化进程。”南港开发公司相关负责人介绍，今年将加大港口泊位建设力度，启动7#、8#通用泊位工程，促进港口转型升级。推动港区公用设施维护及管理工作机制建立，加快港区航道、锚地建设等工作，完成港区导助航设施、VTS系统等配套建设，力争实现夜航。加大西港池化工码头合作深度，进一步拓展东港池战略的合资合作，加快推进散货物流区建设进度，加强开展仓储扩容和物流运能提高，提高港区接卸能力。

通过广泛开展战略合作，加大优质资源获取力度，南港工业区港区货物吞吐量有望在今年同比增长20%。在此基



基础上，南港开发公司将加快推进船务、南奥公司的拖轮、船代、仓储等业务的开展，不断提高企业盈利能力，优化南港港区交易平台，形成现代化的信息管理系统和符合国际惯例的航运服务体系，进一步提高国际化经营能力和可持续发展能力。【航运界】



航运看点

GRI“隐退”欧洲航线 影响几何？



今年 2 月，欧洲竞争监管机构宣布一项与集装箱航运商定价相关的决议，意味着公开综合费率上涨附加费（GRIs）时代的终结。那么这究竟会对集装箱船运价及集运行业的竞争产生怎样的影响呢？

综合费率上涨附加费（GRIs），作为集装箱运输业多年以来的一种附加费，将很快在往返欧洲的航线上“隐退”。欧洲官方曾担心公布综合费率上涨附加费（GRIs）会成为对那些打算提高运价的航运竞争对手的“定价信号”。

据欧盟委员会称，“航运商将不允许公开综合费率上涨附加费（GRIs），航运公司公布的价格信息将会更具透明性，这些价格信息至少包括总价中的五种主要元素（基本费用、燃油附加费、安保税、港务费，如适用的话，还包括旺季附加费）。”

全球 15% 的大型航运企业已经承诺，一定会严格执行其发布的有效期限内的价格信息，并不会超过最高限价，但是航运企业仍然有自由在低于最高限价的范围内进行调整。

出于对航运企业利益的考虑，我们在此总结了新的价格规则下将会有哪些改变，及哪些方面仍将维持不变：将产生的变化：

——只会对现货运价产生影响；

——将会设定最高限价，例如，与酒店等其他服务商提供的“门市价”相同，对个别用户可有一定折扣；在美国，航运商已被要求公布价目表，展示运价及收费；

——航运公司并不要求一定要发表任何针对最高限价及细目列表的说明——这方面要求暂不明确。如果航运公司确实要求这么做，那么这些信息将会以简单、直接的语言表达出来——例如，在某一特定时间段内，40 英尺标箱的最高费用水平为 2,000 美金，细目列表包括海运运费、燃油附加费及码头装卸作业费等。这将使 15% 的航运公司提供更为透明的单个费用成分（基价、燃油附加费等）；现在，有些航运公司已经不再公开燃油附加费了；

——这项新规定意味着亚欧航线上 40 英尺集装箱将不再收取 1,000 美金的综合费率上涨附加费（GRIs），而这项收费事实上也是不现实的。GRI 时代戛然而止。

Regulatory rules concerning carrier pricing around the world

	Asia, Africa, Latin America and Oceania (except European route)	US (except European route)	Europe now	Europe post-GRI ban
Conferences allowed?	yes	yes (but few conferences operate)	not since 2008	no
Discussion agreements allowed?	yes	yes	no	no
GRI announcements by carriers allowed?	yes	yes	yes	15 carriers to stop publishing GRIs for a period of 3 years

维持原状的部分：

——不会对合同运价产生影响；

——个别来看，航运公司将会继续与托运人进行协商，并且每个月修订一次运价（未来航运商或会被允许公布其他费收信息）；

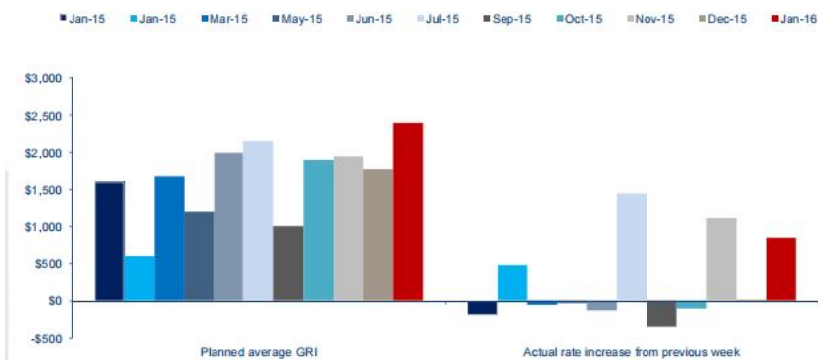
——航运商不允许制定最低限价（泛太平洋运价稳定协议组织通常在泛太平洋航线制定最低限价标准）；

——托运人仍可能与航运商在最高限价标准下协商运价；

准下协商运价；

——奇怪的是，阳明海运、川崎汽船株式会社及万海海运不受此次新规制约，但他们可自行选择是否执行。

Planned carrier GRIs vs actual rate increases per 40ft container on the Asia-Europe route (Jan 2015-2016)



GRI“隐退”欧洲航线 影响几何？

事实上，业内都心知肚明，在市场的景气不景气的情况下，综合费率上涨附加费(GRIs)对运价是不起作用的(见上图)。在目前极其不利的市场环境下，整体上来说，运价可能不会受GRI的影响，但是我们相信GRI的终结将会减少现货运价的周期性波动。然而，GRI的终结，另一方面将会使得航运商根据载货率的高低同步调整运价变得更加困难。

欧洲航运市场的竞争体制又一次与其他区域背道而驰，对航运商的政策变得越来越严格(见下图)。

欧盟共同体目前正在就这项决议向业界进行咨询。此项新规的具体实施时间暂时没有公布。

达飞轮船触发全球班轮联盟“大洗牌”

全球第三大集运商“双管齐下”，一边打算订造多达9艘2万标箱的巨轮，另一边酝酿如何创造一个全新的超级联盟，使之在超大轮的集结规模上所向披靡。

本周曝出重磅消息，法国达飞轮船(CMA CGM)计划打造一个迄今以来规模最大的班轮联盟，并已就此与相关方面展开磋商。据悉，它的结盟对象主要是中远中海的合并新公司，外加台湾长荣海运(Evergreen)以及香港东方海外(OOCL)。

但《贸易风》可以独家向业界披露，达飞轮船同时还在接洽一些亚洲船厂，就6到9艘2万标箱的船舶订单进行询价。目前，该公司针对新加坡总统轮船(APL)的收购工作还在进行当中，后者属于东方海皇(NOL)的核心业务。

有消息人士称，上述4家中资班轮商正在主导新联盟的洽商过程；但也有人士认为，牵头谈判工作的其实是达飞轮船。

就算没有新合作，全球班轮联盟“洗牌”也将在所难免。因为达飞轮船已经明确表示，会将总统轮船从目前所在的G6联盟撤出来。

此外，CKYHE联盟的成员中远集运与目前和达飞轮船一道加盟Ocean 3的中海集运合并之后，本质上就要求它们“志同道合”形成船舶共享合作。

原因不明

但目前尚不清楚，达飞轮船之所以打算再订超大集装箱船，是希望自己本身“百尺竿头更进一步”-它目前已在韩进重工订有3艘2万标箱的新船，另因战略考量拥有6艘这类经营船舶；亦或者，它是鉴于中远-中海在中国船厂订有17艘2万标箱的船，所以觉得有必要齐头并进，打造一个基于联盟形式的巨轮队伍。

有关结盟的谈判工作仍在进行当中，短时间内还很难摸清底细。但根据中远和长荣参加的CKYHE联盟协议，即使要想退出，也须至少提前6个月做出通知。

长荣2014年刚刚加入CKYHE联盟，当时是为了应对潜在P3网络的威胁-即由达飞轮船、马士基航运(Maersk Line)与地中海航运(MSC)组建的班轮联盟。但P3后来被中国反垄断机构“亮出红灯”从而胎死腹中，于是马士基和地中海随即“抱团”组建了2M联盟。

最先曝出这则消息的经纪行Alphaliner指出，“尽管新联盟的最终构成仍存在变数，但它的背后动因则万变不离其宗，即一方面通过组建稳定且实力雄厚的联盟以挑战2M在东西向航线的主导地位，另一方面则是想‘抛开’一些恐将面临财务困境的联盟伙伴。”

据该机构统计，“CCEO”联盟将能在东西向线集结约275万标箱的运力，而2M为220万左右，其余大型班轮联盟的总和约为260万标箱。



业内人士指出，随着总统轮船和东方海外的退出，余下的 G4 联盟（包含赫伯罗特、现代商船、商船三井和日本邮船）及 KHY 联盟（包含川崎汽船、阳明及韩进海运）不太可能继续存续，或需重新调整。

但就算能够照旧经营，它们也势必会在超大轮的部署规模上落于人后。

阿拉伯轮船准备“打道回府”

目前看来，阿拉伯轮船（UASC）也很可能撤出 O3。因为在联盟当中，阿拉伯虽一直在积极订造大型集装箱船，但它并不具备其合作伙伴那样的贸易量。所以该公司的处境属于既不利人也不利己，自己在“抱团”当中没能捞到多大好处，而盟友又嫌它的贡献度不足。

再来看现代商船，一个活脱脱的“弱势群体”，就它的财务现状而言对于任何联盟都算是一个累赘。这家韩国公司仍陷于巨额亏损当中，手头欠下的贷款高达 5210 亿韩元（约合 4.32 亿美元），今年 4 月及 7 月就将到期。届时，若是没能和债权人敲定重组协议，它很可能被迫走上破产重组的道路。

据 Alphaliner 称，当地的韩进也和现代商船“半斤八两”，深陷财务泥潭，这也加深了有关韩国政府寻求将两者合并的猜测。

长荣和东方海外方面，前者因为创始人张荣发刚于上月过世，目前还处在长达一个月的哀悼阶段，估计之后才会做出公告；后者据悉 1 月份与达飞及中远有过一次高层会晤，还在审议相关方案。【国际船舶网】

