

## 班轮时事直通车

### 达飞轮船提升 EURAF2 航线

应欧洲——西非间贸易需求,达飞轮船 2016 年 3 月 21 日宣布对 EURAF2 航线运力进行升级,由现在的 3 艘提升至 4 艘,运力达 3400TEU。从安特卫普港、勒阿弗尔港和里斯本港至尼日利亚、加纳和布基纳法索改进的运输时间,如图所示:【中国航贸网】



From / To	Apapa Nigeria	Tin Can Nigeria	Tema Ghana	Ouagadougou Burkina Faso
Antwerp, Belgium	20	22	25	36
Le Havre, France	18	20	23	34
Lisbon, Portugal	15	17	20	31

### 长荣海运进入班轮联盟猜想

对于长荣海运来说,更大的悬念在于全球班轮联盟正迎来新一轮的变化,长荣能否避免内部动荡的影响?据 Alphaliner 3 月 11 日的最新一期运力数据,长荣海运已经被正式合并的中国远洋海运的集运业务超越,掉至第五。目前长荣海运运力为 93 万 TEU,中远海运则超过 154 万 TEU,已经彻底拉开与长荣的运力差距。由于中远和中海分属 CKYHE 联盟和 O3 联盟,合并后势必决定各自联盟去留,这将自然影响到属于 CKYHE 联盟的长荣海运。从上月开始,中远海运和法国达飞酝酿新班轮联盟的消息就已经传开,长荣被传也是新联盟的争取对象。如果长荣加入这一传说中的新联盟,算上达飞去年底收购的东方海外,新的联盟运力将可能超过 400 万 TEU,成为新的班轮巨无霸,但长荣在新联盟中的作用相对较小。而如果长荣没有加入,CKYHE 中剩下的四家就要再寻办法弥补中远集运离开的运力亏空,长荣担任的角色会更加重要,但谈判任务也将更为艰巨。【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;港口运作时间灵活;可为托盘水果提供定制服务。【中国航贸网】

### 地中海航运改善亚洲至美国东岸航线

为了提高服务,地中海航运 2016 年 3 月 23 日宣布,新推出从越南到美国东海岸的直航服务。因此,AMERICA 航线调整之后具体情况如下:应越南市场快速增长,通过胡志明至美国东海岸将增挂头顿港,提供极具竞争力的转运航程。计



划于头顿港首航。【中国航贸网】

## 大船红利 花落谁家韩进海运推出中美特快航线服务

据悉，韩国船东韩进海运日前宣布，将推出美国至中国和日本的班轮特快服务。该公司表示，将在美国-上海航线部署5艘4000TEU集装箱船，首航定于5月24日。新航线命名为韩进中美特快服务（CAX），由韩进海运独立运营，沿途停靠宁波-上海-长滩-东京-大阪和宁波。韩进海运表示，推出这一新服务将满足客户日益增加的需求，为客户提供中国-美西航线快速可靠服务。【国际船舶网】

## 汉堡南美航运 CPO Norfolk 轮调整挂靠

受亚洲恶劣天气影响 CPO Norfolk v. 189E 轮延迟，汉堡南美航运 2016 年 3 月 22 日宣布，美国东岸至北欧航线将取消挂靠诺福克港和纽约港。【中国航贸网】

## NDS 收购南非航运（SAFMARINE），进一步拓展西非业务

基于鹿特丹港集装箱航运的西非专家尼罗河航运（NileDutch，NDS），已宣布收购提供欧洲到西非服务和航线的南非航运（SAFMARINE）：一个由马士基航运公司拥有独立运行的多用途船业务。“我们通过本次交易将使 NileDutch（NDS）加强在全球航运及其业务的竞争力。特别是在西部非洲有非常多的基础建设正在进行，多用途的产品将为 NileDutch 带来真正的优势，使我们能够在能源设备、基础设施、采矿和农业领域抓住更多的商业机会，在能源设备、基础设施、采矿和农业领域。NileDutch CEO Jan Willem de Braal 说：通过汇集这 2 个队伍的专业技术，我们将会更好的是位于各个市场，为我们的客户提供优质的服务”。南非航运总经理 Jorg Knuttel 评论说：“继 2015 年之后的南总航运出售其拥有的船只以来，今天的协议，标志着南非航运完全撤资，并在马士基集团 2015 年年度报告中宣布。多年来，SAFMARINE 证明，散杂货和集装箱是强强联手，这次是一个自然适合的收购。NileDutch 和南非航运在西非方面都是专家，我们依托强大的底蕴专注于客户服务和人际关系。因此，我很高兴我们的业务将继续作为 NileDutch 的一部分。据悉，南非航运的欧洲对西部非洲服务将在 2016 年 4 月作为 NileDutch MPV 开始第一次运作。【通用运费网】

## 汉堡南美所有船舶将安装 GNS 航行仪

海事服务集团 Global Navigation Solutions（GNS）日前宣布，其长期用户汉堡南美船务集团（Hamburg Sud）将在整个集团安装航行仪规划站（VPS）。汉堡南美表示，最新版本航行仪采用 AWT 气象软件和导航仪用户界面的的现代平板类型，包括航路规划链接。该公司表示，将采用最新版本航行仪用于旗下船舶航行计划。【国际船舶网】

## 马士基亚洲至全球航线集运量提高 15%

2016 年年初，从亚洲出发至全球各航线的集装箱货运量增长 15%，虽然行业伴随着需求疲软以及运力过剩的烦恼在成长，但此增幅预示着行业需求在增长。马士基航运亚太区首席执行官 Robbert Van Trooijen 表示，与去年相比，今年一定会有更多需求。对于 2016 年来说，这是个好兆头。至今我们尚不明确的是，节日过后的工厂会是怎样的走向如何。集装箱行业的表现，运载大范围的日用消费品和工业产品，被认为是全球经济非常重要的晴雨表。Van Trooijen 表示，去年整个航运运力增长 8%，几乎所有的新交付的船舶“无所事事”。所以，业内的供给需要数年时间才能回归平衡。【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 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

### 天津港开通集装箱新航线 途经韩国越南等地



记者从天津港获悉，日前，由韩国现代商船新增开设的一条东南亚集装箱班轮航线在公司所属五洲国际码头公司正式投入运营，这是天津港今年新开通的首条“一带一路”新航线。

天津港区区位优势明显，是丝绸之路经济带的东部起点和海上丝绸之路的重要启运港，这也使得天津港在“一带一路”建设中的重要战略支点作用日益凸显，成为世界海运巨头未来新一轮布局发展的重点。

据了解，该条航线由天津港始发，途经韩国、上海、越南、柬埔寨、泰国、菲律宾等地，然后再返回天津港，共计投入4条2200标准箱集装箱船舶进行周班运行，分别为“现代未来”号、“现代博睿”号、“现代高速”号、“现代海参崴”号。此次

在天津港首航的为“现代海参崴”号，其出口货物以建材、钢管、钢丝、金属制品为主，进口货类为日用品、食品等，共计800多个标准箱。【渤海早报】





## 航运看点

### “‘一带一路’比苏伊士运河还好吗？”



“‘一带一路’比苏伊士运河还好吗？”当笔者在第四十七届开罗书展阿文版《一带一路：机遇与挑战》首发式做完“埃及的‘一带一路’机遇”报告后，有埃及朋友这样发问。苏伊士运河的改造，是近年来埃及发展的大事。4/5国土在非洲、1/5国土在亚洲的埃及，凭借苏伊士运河的天然优势，成为亚非大陆连接桥梁。运河改造之后，这样的地位进一步巩固，物流成本进一步降低。实现欧亚非互联互

通，最显见的红利就是降低物流成本，提升亚非国家的比较竞争力。

如果成功与“一带一路”对接，苏伊士运河则能收获“一带一路”带来的更多红利。中阿将在中东地区加强能源基础设施互联互通合作，共同维护输油、输气管道等运输通道安全，推进跨境电力与输电通道建设。特别是苏伊士运河改造完成后，中埃苏伊士运河开发区的产业具备后发优势，有利于扭转国际不合理分工体系对埃及的束缚。

作为中东重镇，引领中阿“一带一路”合作，正是埃及“弯道超车”的机遇。中国提出的中阿共建“一带一路”、构建以能源合作为主轴，以基础设施建设和贸易投资便利化为两翼，以核能、航天卫星、新能源三大高新领域为突破口的“1+2+3”合作格局、加强产能合作等倡议，尤其得到作为阿拉伯世界领袖的埃及的热烈响应。华为已成埃及的第三大电讯企业，中埃共建信息港，将带动埃及在5G时代“弯道超车”。

随着世界经济格局的调整和经济全球化的发展，中国正在努力实现制造业的转型，埃及也不会一直满足于只作欧亚非互联互通的过道。应该看到，在新一轮全球化布局中，发展中国家也在积极参与国际贸易规则的完善。合作共赢，能给埃及的跨越式发展带来希望。

更深远地说，对接“一带一路”，也是文明复兴的机遇。建设“一带一路”的一个重要目标，就是让合作成果更多惠及沿线人民，实现共同发展与繁荣，在开创人类新文明的过程中实现自身文明的伟大复兴。

去年底，第六届世界中国学论坛上，一位埃及学者感慨：“多少年来，西方国家在中东地区输出军火与动荡，是为了攫取石油；只有中国带来经济发展合作倡议，我们求之不得！”

“一带一路”包含着实实在在的合作项目，也蕴含着超越既有交往方式的合作哲学。对于机遇的“求之不得”，不仅仅是埃及，而且是发展中国家希望搭中国发展快车、便车的共同写照。也要看到，发展中国家所需要的不仅是经济合作，也是更大意义上的文明互鉴。中国工业化鲜活的经验，比早期欧美工业化经验借鉴意义更大；中国后发赶超的发展模式，也更适合埃及等发展中国家自主探索符合本国国情的发展道路。

沿着“一带一路”走出去，最重要的是要听得懂对方的需要和关切，还要用对方最容易理解的方式阐述合作的设想，让人站在苏伊士运河边，就能感受“一带一路”的魅力。只有这样，告别“强者更强、弱者更弱”才不是空话，

激活“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的“丝路精神”才能够获得坚实的现实依托。【中国海事服务网】

## 大船红利 花落谁家



马士基航运去年10月宣布停航一艘18270TEU型船的举动表明，大型船舶理论上的规模优势正在受到航运实践的质疑。

从规模效应的角度来看，单位货物的造船成本、燃油成本及其他营运成本的下降将使大型船舶相对于中小型船舶而言具有更好的经济效益。然而，马士基航运去年10月宣布停航一艘18270TEU型船的举动表明，大型船舶理论上的规模优势正在受到航运实

践的质疑。

从国际航运实践来看，大型船舶的规模化优势是以船舶满载为前提的。对于油轮、散货船等载运大宗货物的载重型船舶，做到满载并不困难，但对于运输单元货物的杂货船、多用途船和集装箱船而言，当船舶以班轮模式航行时，舱位利用率不会始终保持在高位。DNV GL最新发布的一项研究成果表明，对于2.1万TEU型船而言，其舱位利用率必须维持在87%以上，即装载18720TEU以上时才能体现出规模优势。而目前全球在航的3E级集装箱船实际舱位利用率只有61%，在全球集运市场运力过剩的大背景下，维持高舱位利用率并不容易。

### 港口面临巨大压力

船舶大型化给全球港口带来前所未有的压力，为接纳大型船舶，不少港口在航道清理与码头基础设施方面投入大量资金，然而与港口经营状况密切相关的港口吞吐量却与港口是否能接纳大型船舶没有必然联系。同时，大型船舶导致的港口拥堵还将在一定程度上抵消其规模优势。由于体型庞大，全球范围内大部分港口在大型船舶进出港过程中都会采取特殊的交通管制措施，大型船舶在进出港口的过程所占用的港口资源将远远超过载运同样数量货物的中小型船舶。另外，超大型船舶的货物装卸也比中小型船舶更加复杂，这将直接导致港口货物处理效率的下降，一些由于接纳大型船舶而严重拥堵的港口正在逐渐失去中小型船舶的货源。为维持港口吞吐量，部分港口已开始酝酿建立尺度联盟，对靠港船舶的尺度进行限制。此举一旦实施将进一步抵消超大型船舶的规模优势。

### 船企利润渐被蚕食

在全球航运业持续低迷的大背景下，拥有大型水工设施的造船企业对大型船舶的渴望甚至超过了船东。在造船企业硬件设施允许的前提下，所建船舶的主尺度越大，总体建造成本就越低，更容易实现盈利。这主要是由于与造船企业盈利密切相关的钢材使用量将随着船舶主尺度的增大而迅速增加。同时，大型船舶总体型线变化更小，舱室内部空间更大，这将使大型船舶的建造过程中钢结构的施工更加方便，总体施工效率显著提高。然而，钢材装配、电焊、喷砂、涂装等特种工程的施工量将随着钢结构施工量的增加而增加，这类工程的人工成本在造船总成本中所占比例正在迅速扩大。随着全球主要造船地区经济的快速发展，大型船舶可能带给造船企业的利润将逐渐被越来越高的工价所蚕食。

### 航道疏浚未见商机

船舶大型化让不少航道疏浚企业看到了商机。从船舶设计的角度来看，增加船舶载货量最为经济的方法是增加船舶吃水，而船舶吃水的增加必然会增加航道疏浚的工程量，这将给航道疏浚企业带来更多业务。然而受集装箱最大堆装高度及箱位布置的限制，大部分集装箱船主要是通过增加船长与型宽的方式增加装载量，因此大型集装箱船在航道吃水方面的需求非常有限。而对吃水有较高要求的大型散货船和油轮等载重型船舶则采用在水深条件较好的终端集中



卸货，再由管道或小型船舶驳运到码头的运营模式。因此航道疏浚企业原本期待的巨大商机没有真正出现。

由此可见，航运、货主、港口、造船和航道疏浚企业其实都没有真正获得大型船舶的红利。从目前全球航运业发展的形势来看，大型船舶红利实际落到了港口工程企业、钢铁企业、修船企业、船用油漆供应商以及航运金融类企业手中。然而，航运业对待大型船舶的态度正趋于冷静和慎重，未来的船舶大型化进程或将逐渐减速。【航运交易公报】

