



## 班 轮 时 事 直 通 车

### 万海航运川崎汽船太平船务加入跨太线



台湾万海航运日前宣布，与日本川崎汽船和新加坡太平船务达成合作协议，共同运营华南和越南至美国太平洋西南海岸航线。根据协议，该航线命名为 CALCO-C，为每周一航次的定期航班，共部署 7 艘 8000TEU 集装箱船，将于 5 月 21 日首航。其中万海航运和川崎汽船各部署 3 艘船舶，太平船务则部署 1 艘船舶。CALCO-C 航线靠泊港口依序为盖梅港、南沙港、盐田港、厦门港、长堤港、厦门港、香港港、盐田港、盖梅港。除上述协议之外，万海航运透过舱位互换的营运模式与川崎汽船达成 CALCO-B (CCB) 和 CALCO-E (CCE) 航线合作，并与中远海运达成 CEN 和 MD1 航线合作。这一服务将覆盖包括华北、华中、华东、华南和西雅图地区，沿途靠港如下：CCB：上海港-宁波港-长滩港-奥克兰港-东京港-横滨港-名古屋港-上海港。CCE：青岛港-上海港-宁波港-长滩港-奥克兰港-青岛港。CEN：新港港-青岛港-上海港-鲁珀特王子港-长滩港-奥克兰港-新港港。MD1：盖梅港-香港-盐田-长滩-西雅图-青岛-上海-宁波-香港-盐田-南沙。消息称，此次万海航运与多家集运公司达成合作是由于近期集运公司大型联盟组建，该公司不得不寻求新合作伙伴。此前，达飞轮船、中远海运、长荣海运和东方海外宣布组建 Ocean Alliance。该联盟计划于明年生效，预计将接替 VSA 成为跨太线最大的班轮运营商联盟，其占据跨太线市场份额的 36%。同时，该联盟在亚欧线商战剧的市场份额为 5%，而马士基航运和地中海航运组建的 2M 联盟市场份额为 31%。【国际船舶网】

川崎汽船新增 CALCO-E 航线

从川崎汽船(中国)有限公司了解到，该公司 5 月 4 日发布最新消息，自 2016 年第 22 周起，将新开一条每周一班美西线-CALCO-E，船舶信息具体如下：首航船名：YM ESSENCE 019E ETD SHA MAY. 30。开航时间：每周一。挂靠港区：外高桥四期。船舶代理：联合船代。开截港区时间：2300LT/WED&1800LT/SAT (以港区码头为准)AMS 截止时间：每周五 13:00 noon。【中国航贸网】

### 川崎汽船新增 CALCO-E 航线

美国总统轮船实施跨大西洋夏季计划令 调整 AX2 和 PA1 航线

从美国总统轮船了解到，为了应对市场需求的季节性变化，G6 联盟成员之一的美国总统轮船 5 月 4 日发布最新消息，将推出跨大西洋服务 2016 年夏季计划。调整 AX2 及 PA1 航线挂港。【中国航贸网】

### 美国总统轮船实施跨大西洋夏季计划令 调整 AX2 和 PA1 航线

达飞轮船收购东方海皇获欧盟批准

4 月 29 日，欧盟委员会正式批准法国达飞轮船收购东方海皇 (NOL)，这也将成为全球航运业近年来最大的收购之一。达飞海运集团日前宣布，该公司已收到欧盟委员会的批复，批准达飞拟斥资 24 亿美元收购东南亚最大的集装箱航运公司东方海皇 (NOL)。据悉，达飞于今年 3 月 8 日向欧盟提交收购申请，经过第一阶段的审查后，根据东方海皇已从 G6

### 达飞轮船收购东方海皇获欧盟批准

市场瞬息万变 - 1 - 信息影响决策



航运联盟退出的现实，获得欧盟批准。达飞轮船是世界第三大集装箱航运公司，正在寻求巩固其市场地位，对抗更大的竞争对手马士基航运和地中海航运。欧盟在一份声明中表示，批准达飞轮船收购东方海皇的条件是，东方海皇从 G6 联盟退出。欧盟竞争委员会专员 Margrethe Vestager 表示，集装箱航运在全球贸易中发挥着核心作用，所以这个领域的竞争对于欧盟企业和消费者来说至关重要。在此前不久，达飞还宣布正式与中远海运集运、长荣海运和东方海外组建航运联盟，将于 2017 年 4 月开始运营。新联盟据称将对 2M 占主导东西方贸易带来挑战。据悉，这是全球航运业近年来最大的收购之一。航运史上仅次于 2005 年马士基对铁行渣华 (P&O Nedlloyd) 29 亿美元的收购。收购完成后 NOL 的亚洲至美洲航线将是对达飞海运现有航运版图的强力补充。今年 4 月，欧盟曾推迟过对该收购案反垄断审查的时间。达飞集团是全球第三大航运公司，拥有 22000 名员工、170 条航线和 470 艘集装箱船(船型 船厂 买卖)。而东方海皇的船队拥有 94 艘船，主要通过美国总统品牌 (APL) 在全球超过 50 个国家的港口运营超过 80 条每周服务航线。双方合并后的船队规模将达 233 万 TEU，占全球规模的 11.5%。去年 12 月 7 日，达飞轮船宣布将以 24 亿美元收购海皇集团。收购完成后，达飞将在新加坡建立区域性总部。【国际船舶网】

### 中远物流携手中铁特货首次实现冷藏集装箱铁海联运物流业务新突破

4 月 29 日，满载着双汇集团进口冻肉的 BX1K 型铁路冷藏集装箱专用车组从黄岛港站至漯河站海铁联运正式开通运行，实现了海运集装箱在“大通关”模式下海铁联运直达漯河的创举。中远物流总部合同物流部协同青岛中远物流提前一个月为中铁特货和双汇集团报送海运订舱信息、船舶动态和后续港口转关进度，做到车、船、箱、货有效衔接。根据相关合作计划，黄岛港至漯河站海铁联运每天一组，月达 5000 吨，预计全年运量将达 5 万吨以上。【中远物流】

### 埃森哲推出升级版航运管理软件 帮助航运企业提升定价能力

埃森哲发布了最新版本的“埃森哲航运管理软件”(Accenture Ocean Cargo Software)，通过更为精简和自动化的定价流程，帮助航运企业提高计费的准确性和一致性。新版本软件中加入了“滞留和逾期管理模块”(Detention and Demurrage—DnD)，帮助航运企业统计并管理滞留和逾期收费，并完成相关费用的协商与计算。航运企业可就包括逾期提还柜在内的各种延误状况，向其客户收取滞留和逾期费用。升级版的“埃森哲航运管理套装软件”能帮助航运企业在多个领域提升运营效率，包括费率和附加费管理、报价、投标与合同管理、路线生成和运期监督等。同时，该软件还支持舱位预订、船舶舱位管理和文档管理等功能。该款软件还能帮助航运企业防止收入流失，通过提升其对船舶运力和收益贡献的可见度，改善业务成果。这将最终帮助企业改善定价策略，实现更有效的资源利用，并提升客户满意度。【美通社】

### 集装箱船低龄报废或成新常态

VesselsValue 的分析师近日表示，船龄 14 年及以上将成为集装箱船的新报废标准。他指出，在 2014-2015 年，集装箱船的平均报废船龄为 22 年左右，当时也有相对较少的超巴拿马型集装箱船报废处理，但该船型的平均报废船龄为 19.5 年左右。因此，近日一艘建于 2002 年超巴拿马型集装箱船，5447TEU 的“Conti Taipei”号的废钢船交易显得其报废船龄较为年轻，但这似乎并不是唯一一艘报废的低龄集装箱船。除了“Conti Taipei”号之外，过去 6 个月里废钢市场上已达成另 3 艘建于 2002 年的超巴拿马型集装箱船出售交易。这 3 艘船均由韩国船厂建造，并在出售时这些船舶的下一项特别船检均在至少 12 个月以上。除此之外，这 3 艘超巴拿马型集装箱船均为德国船东所有，并在船舶报废前闲置了 6 个月以上。而在 VesselsValue 数据候选名单共有 17 艘预计将报废的超巴拿马型集装箱船，其中 2 艘已闲置了 8 个月以上。这 2 艘船目前正位于舟山群岛附近，其资产价值预计为每艘船 1700 万美元，报废估价预计为 800 万美元左右。分析师认为，由于目前废钢价格较为坚挺，未来预计将会出现更多相对较为年轻的超巴拿马型集装箱船报废活动。【吾爱航运网】



## 聚焦滨海

### 天津海关制度创新支持保税展示交易新模式



“一双意大利名牌皮鞋，漂洋过海一个月，从天津港上岸，进入保税仓，随后来到欧贸中心的货架上，这时商品仍处于保税状态。在销售时先按完税价交易，待一段时间后我们再去海关集中交税。”位于自贸区机场片区的欧贸中心总经理凌朝翔介绍，目前欧贸中心的三成左右商品采用这种“分送集报”的保税展示交易模式销售。

据介绍，服装类、日用品类的商品，一般货值高、保质期长，一般从生产、加工到运到目的地，一般需要几个月的时间，货品占用资金大、销售速度又不及快消品，更加适合保税展示交易。

“一双鞋的价格在几十到几百欧元的价格，货值较高，于是我们就申请保税展示交易模式，首先

要清关，把清单给海关，进行查验、点数，海关留一个底账，公司也留一个同样底账，然后货品在未完税的状态下先行进店。”凌朝翔解释说，这种模式说白了就是商品先行通关，但税缓交，企业缴纳一定的保证金后，在海关全程监管下将进口商品先进店销售，待一段时间后，集中交税。比如说一个月卖了50双鞋，然后再将这50双鞋的税一起交到海关。

在传统进口商品零售模式下，进口商品是先清关完税后再进行销售，如果销售不畅就会成为存货。而保税展示交易的好处不仅仅是比以前通关更快、货品上架快，更大的好处是缓解了企业资金链的紧张，企业不用事先垫付税款，卖不完的货还可以转口进行全球调拨，这样就大大减少了企业的资金压力，有更多的资金去购买更多种类的进口商品。

“一双在商场卖4000到5000元人民币的名牌进口皮鞋，在欧贸的售价要便宜30%到40%左右。”凌朝翔举例，像欧贸中心销售的意大利皮鞋、皮具等都是从意大利的春季和秋季品牌订货会上订货，然后从欧洲原产地直接发往天津。目前，该中心销售来自几十个国家和地区的几十万种商品，得到市场认可，日均客流达2至3万人，周末达5万人，高峰时甚至达8至10万人。而顾客除市区和新区外，也吸引大量北京和河北顾客。该中心还将积极发展线上业务，打造O2O及渠道分销平台，实现其批发、零售一体化功能，力求成为华北地区乃至全国最大的进口商品集散中心。

延伸阅读：

海关制度创新支持保税展示交易

目前，天津海关允许符合条件的企业在向海关提供足额税款担保后，开展保税展示交易，并支持自贸试验区企业依托海关特殊监管区域，将保税展示交易拓展至京津冀地区。目前已有多家自贸试验区企业开展保税展示交易业务。【渤海早报】



## 航 运 看 点

### 中远航运转型服务型船东



近年来，由于全球经贸增长乏力，航运市场呈现需求低迷、运力过剩的局面，航运企业承受着严峻的市场考验。在这样的背景下，主要从事特种船运输的中远航运交出了去年的“答卷”——营业收入与净利润均呈现双位数降幅。

#### 细分市场继续分化

去年，中远航运实现营业收入 68.41 亿元，同比下降 10.74%；毛利率同比上升 0.92 个百分点至 9.89%；归属于上市公司股东净利润为 1.46 亿元，同比下降 26.41%；归属于上市公司股东的扣除非经常性损益

后的净利润为亏损 8779.53 万元，同比大幅下降 334.34%。

分季度来看，去年，一季度中远航运表现最好，实现营业收入 18.78 亿元，实现归属于上市公司股东净利润 2.54 亿元；二季度表现尚可，实现营业收入 17.54 亿元，实现归属于上市公司股东净利润 1.38 亿元；三季度由盈转亏，实现营业收入 17.23 亿元，实现归属于上市公司股东的净利润为亏损 2572 万元；四季度亏损加剧，实现营业收入 14.86 亿元，实现归属于上市公司股东的净利润为亏损 2.21 亿元。

分船型来看，多用途船及重吊船市场运输需求增长乏力，市场竞争激烈，整体低位波动。竞争加剧导致市场运价难以有效提升，船东合作也日趋紧密，通过共同派船、共享舱位等方式加强区域市场控制力，共同抵御风险。但即使在低迷市场环境下，部分地区、行业及货种仍保持了较好水平，如东盟国家的基建、电力等建设项目，全球风电、核电及火电设备运输市场等。去年，中远航运多用途船，以及租入经营的杂货船和滚装船共实现船队营业收入 28.80 亿元，占船队营业收入 46.15%；船队营业利润为亏损 2.69 亿元。

半潜船市场受油价暴跌影响，对海上钻井平台等海工装备的运输需求也大幅萎缩，去年下半年以来，已逐渐影响到半潜船承运平台项目的执行。现货市场低迷，手持较多长期货运订单的半潜船企业暂且能维持平稳经营。去年，中远航运半潜船共实现船队营业收入 7.88 亿元，占船队营业收入 12.62%；船队营业利润 1.95 亿元。

汽车船运输市场受汇率波动、地缘政治、贸易限制、车企本土化生产及品牌竞争劣势等不利因素影响，加之经济持续疲软，需求动能不足，去年市场竞争压力及垄断格局仍在延续。去年，中远航运汽车船共实现船队营业收入 2.45 亿元，占船队营业收入 3.92%；船队营业利润为亏损 61.50 万元。

长期以来中国木材进口量总体呈现持续增长态势，但进入 2015 年后，木材市场因库存高企、需求不振、价格疲软及运价低迷等困扰而进入调整期，木材船市场低位运行。去年，中远航运木材船共实现船队营业收入 6.93 亿元，占船队营业收入 11.11%；船队营业利润为亏损 5123.58 万元。

沥青船市场形势相对较好，“十二五”冲刺带动道路建设项目赶工收尾，公路投资额和沥青消费随之升温，同时澳大利亚和越南沥青需求也稳定增长，市场表现高于预期。去年，中远航运沥青船共实现船队营业收入 4.73 亿元，占船队营业收入 7.58%；实现船队营业利润为 8320.54 万元。

#### 船队结构日益完善

“十二五”期间，中远航运大力推进船队结构调整工作，加大船龄老、船况差、适货性能不强的老旧船舶的拆解力度，并根据货物大型化、模块化和重件货的趋势以及大型项目货的运输需求，加大适货性强、技术性能好的重吊船、





新型多用途船等的建造力度。目前，中远航运“十二五”的船队发展规划目标已基本完成。

去年，中远航运共退役3艘老旧船舶、5.6万DWT；新接2艘船舶、7.63万DWT；新签订6艘2.8万吨级重吊船和2艘1.3万吨级沥青船建造合同。截至去年年底，中远航运共有自有船舶84艘、198.99万DWT，同比减少1艘但增加2.03万DWT，自有船队平均船龄9年。其中，多用途船32艘、80.62万DWT；半潜船4艘、13.73万DWT；重吊船20艘、52.49万DWT；汽车船4艘、5.41万DWT；木材船13艘、39.51万DWT；沥青船11艘、7.23万DWT。

至于未来的新造船计划，中远航运首席执行官韩国敏去年年底在接受《航运交易公报》记者专访时表示：“中远航运未来的船队发展规划中，一方面新造船计划将围绕新增项目进行，这样可降低风险、锁定收益；另一方面利用和吸引社会资源，稳健经营，比如中远航运首创中国航运企业的半潜船经营POOL模式。”

目前，中远航运已实现特种船舶运力的全覆盖，待2艘新造半潜船交付完毕后，中远航运运力总规模将超过200万DWT，成为全球规模最大、且唯一能全面覆盖200~100000吨重大件货物装卸要求的特种船船东。

在航线方面，中远航运目前已形成以中国为依托，辐射全球业务的经营服务网络，船舶航行于160多个国家和地区的1600多个港口之间。在远东至地中海、远东至欧洲、远东至波斯湾、远东至美洲、远东至非洲等航线上，形成了稳定可靠的班轮运输优势。

### 如何应对航运低谷

作为中远海运集团旗下唯一从事特种船运输的上市平台，集团的首批业务整合并未涉及中远航运，保持了其业务的独立和完整性。年初，中远航运重新启动增发项目。2月份，成功完成去年非公开发行股票项目，募集资金净额24.83亿元，总资产及净资产规模相应增加，财务状况得到较大改善，资产负债结构更趋合理，整体实力得到增强。

此外，中远航运也在中远海运集团的整合过程中发挥作用。3月31日，由中远航运牵头开发的中远海运集团非班轮业务经营管理平台一期（中远航运、厦门远洋）正式上线运行。所谓非班轮业务经营管理平台，主要涉及中远海运集团本部、中远航运、中散集团、大连远洋、厦门远洋五大部分的航运业务需求，从而可以保障数据流一致性，满足业财一体化管理需求的同时，也满足内控需求。

在BDI不断跌破历史新低的市况下，干散货运输企业的生存空间被急速挤压，不少航运企业被迫出售旗下船舶资产、紧急筹集周转资金甚至申请破产。去年，已有包括美国GMI、丹麦Copenship、中国威兰德等在内的干散货运输企业陆续宣告破产。由于市场对大宗散货的需求疲软，尤其是中国产业转型升级和能源结构优化进一步减少对大宗货物的进口需求，随着去产能、去库存、去杠杆等措施不断推进，未来对于大宗商品的影响也会进一步加深。预计今年甚至未来更长时期内，航运供需状况都难以明显改善，对航运企业的生存能力形成严峻挑战。

中远航运4月13日发布一季度业绩快报，一季度实现营业收入13.61亿元，同比下降27.54%；归属于上市公司股东的净利润91.84万元，同比下降99.64%。生产数据方面，一季度累计实现运量285.71万吨，同比减少155.78万吨，同比下降35.3%；周转量19808502千吨海里，同比下降30.6%。可见市况低迷。

对于中远航运而言，转型是应对市场变化的法宝。业务上，逐步实现向工程项目全程物流服务商及海上“运输+安装”服务的业务转型；通过持续开展专业化营销、提高货运质量及升级管理体系，综合提升整体服务水平，实现从传统型船东向服务型船东的转型，从普通杂货船船东向多用途、重吊船船东的转变；将以“特”字为方向，大力推进新业务、新航线开拓，稳步提升核心竞争力。

韩国敏表示，面对激烈的市场竞争，“练好内功”才是根本。对内，中远航运将积极优化机构岗位设置，使航运业务经营职能更加突出、集中，运作更加高效，如去年年底将所属的中远远达航运有限公司与航运经营部非洲航线的船舶资源和经营业务整合为木材船联合经营部。对外，中远航运跟随国家“一带一路”战略，积极参与出口机车、拖轮、渡轮、起重机、钻井平台等重大件的运输与安装，以实际行动支持中国制造和中国装备“走出去”。【航运交易公报】

