



班轮时事直通车

马士基航运三季度优化航线



马士基航运 5 月 30 日宣布，将优化全球贸易规模最大的航线——亚洲和北欧间航线网络，此次航线优化将取消重复的港口挂靠，减少在亚欧航线上的直航港口数量，从而缩短主要港口间的航程时间，节约操作成本。这一优化将从今年三季度开始全面实施，其最突出的变化是提升了从亚洲主要港口到德国和荷兰的航线服务。马士基航运方面表示，航线优化之后西向航线的航程时间缩短了 4 天，而鹿特丹至上海的东向航线航程时间缩短了 5 天。随着 4 月的海洋联盟和 5 月的 THE Alliance 先后宣布敲定，集运班轮公司间的竞合关系明年将迎来全新变化。

外界都在关注，目前运力最大的 2M 如何应对？马士基航运的表态仍然是坚持现有合作。在 30 日宣布航线调整的同时，马士基航运强调其与地中海航运合作的 2M 为期十年，是目前市场上唯一不受全球集装箱航运联盟重组影响的航运联盟。用马士基航运首席商务官文森特·克拉克的话说：“马士基航运对亚欧航线网络的优化，体现了一个稳定、成熟的航运联盟希望针对客户所遇到的问题做出改善。”据其介绍，此次网络调整参考了与地中海航运船舶共享协议 2M 第一年的运营经验。在马士基看来，目前航运最大的问题仍然在于严重低迷的运力需求。此前马士基航运大中华区总裁丁泽娟接受采访时就表示，班轮业在可预见的未来几年，都会存在供需失衡的状况。【21 世纪经济报道】

西非多哥吸引中国投资 洛美港码头成旗舰项目

自 2013 年宣布以来，“一带一路”倡议的辐射范围正在不断扩大。如今，远在西非的多哥也希望能够加入其中。“多哥今天有这个决心，通过发展陆地和海洋基础设施的互联互通合作，成为中国在西非地区发展‘一带一路’的支点。”多哥总统福雷在访华前接受新华社采访时这样说道。福雷 5 月 29 日至 6 月 2 日对中国进行国事访问。陪同福雷访华的有经济财政与发展规划国务部长、总统府办公厅主任、邮政与数字化经济部长等。多哥是西非濒临几内亚湾的一个小国，面积仅有 5.7 万平方公里，不到广东省的三分之一，且资金短缺，基础设施薄弱，是世界上最不发达的国家之一。然而，这个国家恰巧拥有整个西非地区唯一的自然深水良港——洛美自治港。多哥希望通过该港发展出口导向经济，而中国希望通过该港加深与西非的贸易往来。中国驻多哥大使刘豫锡在接受当地媒体采访时表示，由招商局国际合作经营的洛美港集装箱码头已经顺利投产，中国制造的巨型吊车正夜以继日地调配、转运来自世界各地的货物。【中国航贸网】

商船三井在越南投建集装箱码头

据英国《金融时报》6 月 1 日报道，日本最大的造船企业商船三井株式会社正在越南投资一个价值 12 亿美元的集装箱码头扩展项目。报道说，这是日本为将制造业重心从中国转移至越南而采取的最新行动。由于中国劳动力成本急剧上升以及日本与中国的领土争端，日本企业近三年来不断增大对东盟成员国的投资。商船三井在越南海防 (Hai Phong) 建立的这一具有象征意义的港口项目将于 2018 年开始运行。其运营能力将是现存港口能力的两倍。这一港口服务于越南首都河内附近日益兴起的电子产业中心。该企业负责人池田纯一郎在接受《金融时报》采访时证实，他的公司的决定是对于越来越多日本制造商关闭在中国华南地区工厂并将生产转移到成本更低的越南地区这一做法的回应。“这不是猜



测，这是事实。我百分之百确定在越南(的投资)会扩大。” 【中国航贸网】

达飞“Hammonia Venetia”靠泊图斯潘港



一艘达飞(CMA CGM)的集装箱船将成为停泊在墨西哥湾沿岸新港口的第一艘船。港口运营商SSA Mexico表示，该艘建于2010年的4000-teu Hammonia Venetia船将是第一艘在图斯潘港口码头停泊的船。图斯潘港口位于Vera Cruz州境内的墨西哥东海岸沿岸。抵港日期选在7月4日。图斯潘将成为CMA CGM的Victory Bridge集装箱船运输服务的一部分，在欧洲、墨西哥和美国之间航行。3.7亿美元的新港口将运营集装箱、滚装船和杂货船。该港口的主要优势是比Veracruz临近的港口更接近墨西哥中部和该国的首都。该码头556米长、15米深。港口将配置4座能够卸载超巴拿马型船的龙门起重机。【国际船舶网】

该码头556米长、15米深。港口将配置4座能够卸载超巴拿马型船的龙门起重机。【国际船舶网】

德鲁里：船舶大型化和航运联盟大型化的隐患？

德鲁里分析师Neil Davidson表示，船舶大型化和航运联盟大型化将会加大转船运输市场的压力。不断亮相的超大型集装箱船所带来的影响是显而易见的，例如新联盟的组成带来更复杂的航线服务，每一条航线通常给挂靠港口和港口的辅助设施带来了既定的利益。但是德鲁里高级分析师Neil Davidson表示，这些因素可能对转船运输市场带来消极影响。Davidson先生强调，就欧洲来说，多港口挂靠依然是常态。甚至于主要的欧亚贸易上，船舶都是直接挂靠欧洲北部的港口，而不是挂靠鹿特丹港，再转船到其他港口。他说：“船舶直接挂靠英国、德国、法国的诸多港口，有的甚至直接挂靠波罗的海沿岸港口，这大大减少了转船运输的需求。”并且，他补充到，大型航运联盟的形成也将大大减少转船运输的需求，因为大型航运联盟会加强港对港的连接来实现更高水平的服务连通。低油价是影响港对港直达服务的另一个主要因素。Davidson先生说：“市场上有太多的闲置船舶，最好的方法就是充分利用这些闲置船舶，趁低油价把这些闲置船舶投入到港对港的直达服务中去。虽然市场的发展是动态的，但是就目前来看，转船贸易已经开始走下坡路了。”但是对转船运输市场来说也并不都是坏消息。Davidson先生表示，随着船舶大型化，为了装满船舶和更高效的货物转运，一定程度上还是依赖于辐射式转船运输的。Davidson先生在第八届英国港口年会上发表了讲话。他表示：在中短期来看，最新的航运联盟大重组和往来英国的大型船舶的服役并不会对英国造成很大影响。他说：“对英国来说，直接挂靠英国港口的航线是十分合理的，并且在以后也将持续下去。在欧洲北部有巨大的市场，英国的港口数量和港口条件足以容纳更大型的船舶。”就这一点，他提到了费利克斯托港(Felixstowe)、南安普顿港(Southampton)、伦敦门户港(London Gateway)和利物浦港(Liverpool)，尤其是利物浦港新投资建造的深水港利物浦2号码头，将会满足以上要求。Davidson先生最后表示，欧亚大陆和英国之间的贸易对辐射式转船运输的需求并没有增加迹象，但是从鹿特丹转运货物到英国北部和西部的转船运输还是有必要的，尤其是对那些远途的小型航运市场仍有积极影响。

【CNSS】

航运看点

轮番降价 港口竞争惨烈



营收艰难，为了吸引煤企，秦皇岛港或将再次下调港杂费。

近日，记者获悉，尽管4月18日秦皇岛港刚刚下调过一次港杂费，但随着曹妃甸港和京投港的同步下调，秦皇岛港的竞争优势再次丧失。为了提高港口的竞争力，秦皇岛港或再次降低港杂费。不过，该计划正在商讨中，尚未形成正式文件。

“港口依靠下调价格或许可以增强竞争力，但如果其他港口也同步下调，那么调价就起不到任何作用，

还有可能导致恶性竞争。”秦皇岛港一位内部人士告诉记者。

从前几年煤企轮番降价，到现在铁路、港口轮番降价，价格调整已经是港口可用的最后手段。宏观经济影响下的煤炭供需不旺，让竞争从煤企蔓延至铁路、港口。这其中还不乏“搅局者”，黄骅港联通了准池和朔黄铁路之后，其低廉的价格和最短的运输距离，已成为蒙煤的首选，已经有超过40%的煤炭从秦皇岛港流向黄骅港。

低价争抢的背后显露出的是港口同质化竞争。货量增长赶不上运量增长，运营能力追不上建设能力，已经成为制约港口发展的最大原因。

空旷的秦皇岛港

“去年有2.2亿吨煤炭的吞吐量，今年甚至可能达到1.5亿吨。”说起煤炭的吞吐，秦皇岛港的工作人员有些伤感。“原来是运不出去，现在是没资源，码头空泊屡见不鲜。”上述内部人士表示。

5月末的秦皇岛港堆场略显空旷，尽管传送带轰隆隆作响，但空着的垛位和尚未堆满的垛位随处可见。

“以前日平均来车8000辆左右，现在只有4600辆，减少了将近一半。往年堆场库存六七百万吨是正常的，现在也只有470万吨。”上述内部人士介绍称。

受下游需求萎靡、煤炭供给不足影响，港口、铁路通过能力均出现严重过剩，环渤海各港对优质煤炭资源的竞争更加激烈。而“搅局者”的出现，则让竞争变得白热化。

从去年下半年准池铁路开通以来，沿海煤运格局就发生了深刻变化。从内蒙古，经准池—朔黄线到黄骅港的运输线路，比大准—大秦线—秦皇岛港的运输线路缩短200公里，费用上便宜20元/吨，加上黄骅港设备设施对外开放，非神华煤炭也可进入黄骅港中转下水。低廉的运费和1.84亿吨的运输能力，吸引了将近4000万吨准混和伊泰煤。传统运煤大通道大秦线受到资源分流的冲击，运量大幅下降，今年1-4月份，大秦线运量同比大幅下降20.8%。引发的后果是，大秦线配套三港（秦皇岛港、国投京唐港、国投曹妃甸港）煤炭运量随之下降。

“多出的200公里导致大秦线配套三港优势全无，多200公里就相当于每吨多了十几元的成本。”煤炭分析师王云对记者说。

从停靠着船的泊位来看，区别更加明显。5月26日，秦皇岛港，4艘船正在装卸煤炭，而同一天的黄骅港，水面上密密麻麻停了40艘下锚船。

不光是秦皇岛港。“预计今年上半年，北方港口发运煤炭的增量空间在500万吨左右，环渤海港口通过能力已经严



重过剩，尤其与大秦线配套的三大港口，吞吐量同比将大幅下降。”王云说。

同一时间的4月，黄骅港完成6155.93万吨的煤炭运输，占总量的76.96%，综合港区完成吞吐量408.29万吨，同比增长31.03%，创造了开港以来单月吞吐量最高纪录。

降价抢货源

如果仅仅是大秦线和朔黄线的配套港口之争，依靠服务和价格，以及多年运营的经验，或许还能一较高下。然而，仅是大秦线配套港口国投京唐港、京唐港和曹妃甸港，就已经轮番降价，争夺大秦线有限的货源。

据了解，去年下半年，曹妃甸港、国投京唐港、京唐港大幅下调港杂费，截至去年年底，三港铁路运费加上港口费用的综合费率，已经与秦皇岛港基本持平。今年3月31日，唐港铁路公司下调迁曹线地方铁路的运费，造成迁曹三港每吨煤炭综合费用较秦皇岛港已低出1.3元/吨，秦皇岛港物流成本处于劣势，使得秦皇岛港铁路运距近、费用低的优势荡然无存。

于是，今年4月18日，秦皇岛港对现行的专用场地优惠方案进行调整，对所有客户的港杂费进行1元/吨的下调，秦港内贸煤、外贸煤港杂费分别降至22.5元和24.7元/吨。此外，还对专用场地客户阶梯型全量返还0.5元-3元/吨。

不过，4月26日，国投京唐、曹妃甸港随之下调港杂费，港杂费降至10.5元/吨，促使两港综合费用再次下降。目前，综合费用已经低于秦皇岛港。环渤海各大运煤港口尤其是大秦线配套几大港口连续对港杂费下调，促使港口之间的价格战愈演愈烈，市场竞争更加残酷。

在这样的背景下，秦皇岛港再调港杂费的想法浮出水面。

“现在这个价格已经不盈利了，不能再降了，再降就是恶性竞争。”上述秦皇岛港内部人士对此充满了担忧。

然而，不降价意味着货源的流失。

“今年1-4月份，秦皇岛、国投京唐、国投曹妃甸三大港口月均发运煤炭均远远低于码头设计能力，三港合计发运煤炭7591万吨，同比大幅减少3365万吨。”王云表示。

同质化竞争

港口的竞争激烈，很大程度是由于货物的增长比不上港口的增长。

截至今年年底，环渤海港口设计煤炭运输能力为8.25亿吨；而按照去年同期计算，环渤海港口下水煤炭数量为5.69亿吨，远远不及港口的设计能力。

“过去10年，我国港口货物吞吐量经历了快速增长、装卸效率也达到世界先进水平，但是总吞吐量的增加决不是因为中国的港口更先进、生产效率更高，或者更加具备国际航运中心的素质，而只是因为腹地经济的渠道带动而已。”一位业内人士指出。

港口的同质化、腹地产业结构特点决定了港口业务的竞争冲突，从环渤海、长三角，到东南沿海、珠三角和西南沿海的港口群组中，港口群内部各个港口之间相距不远，有的相距不超过100公里，最近的甚至只有30公里。仅渤海湾的79个港口，平均间距仅有65公里，存在各自为战、重复建设、业务重叠、经营同质等现象。

“按理说，港口之间的合理距离在200公里左右。但实际上，在一些地方，两个相邻港口的距离只有几十公里，有些不适合建设港口的地方也在建设和开发港口。”日照港集团董事长杜传志对此表示。

此外，我国港口专业化程度不高、基础设施设备不厚实的现状也不容忽视。即使在大型港口中，综合水平处于领先地位的天津港、上海港和深圳港，与世界先进水平的香港港、鹿特丹港等港口相比，还有很大差距，大型化、专业化深水泊位数量不足，深水航道里程不够，自动化设备不多及物流设施设备标准化程度不高等问题已成为制约我国港口物流发展的瓶颈。

“建议国家加强顶层设计，出台港口资源整合的政策措施，指导、推动港口在不同层面、不同地域、不同方式的资源整合。”杜传志表示。【财新网】

