



班轮时事直通车

阿拉伯轮船成为最新承诺使用 INTRTRA eVGM 方式的承运人



据悉,阿拉伯联合国家轮船公司(UASC)声称将使用 INTRTRA 公司的 eVGM(电子验证总重)产品,以便遵守7月1日生效的 SOLAS 新规。INTRTRA 为全球最大的海运交易电子平台,其业务包括订舱请求和装船指令等。INTRTRA 今年3月份公布了其 eVGM 解决方案,以帮助托运人和货代遵守 IMO 有关 SOLAS 公约的新 VGM 修正案。UASC 为非商业性的 INTRTRA eVGM 联盟创始成员,其已与 INTRTRA 公司合作开发托运人向承运人提交 VGM 的电子数据实现途径。其他一些航运公司、货代和技术供应商则致力于利用 eVGM 产品,包括地中海航运、Kuehne + Nagel 和 Info-X Software 等。【国际船舶网】

超大型集装箱船规模经济没这么简单

近几年集装箱船大型化趋势的演变,似乎意味着船东获得了更多超大型船规模经济效益。但是,这一策略可能意味着话语权不知不觉被货主逆转。DNV GL 的执行副总裁兼业务发展总监 Jan-Olaf Probst 揭示,20000TEU 集装箱船的建造成本需要 1.45 亿美元,大概需要配置 51000 千瓦功率的主发动机,10000TEU 集装箱船只需配置 36000 千瓦功率主发动机,这就意味着一艘 20000TEU 集装箱船几乎相当于 2 艘 10000TEU 集装箱船,而 10000TEU 集装箱船建造价格为 8900 万美元。从运营和环境保护的角度来看,建造一艘超大型集装箱船的确比建造 2 艘较小的集装箱船效益更好。那么,为什么主流船东提高运价如此困难? Probst 指出,上海集装箱运价指数揭示 2009 年以来运价不断下降,一个明显的原因就是集装箱船大型化导致当前的运力过剩。当然,一些人认为其他因素也在起作用。有人建议,领先的集装箱船东面对超大型集装箱船的挑战时,应该挑战自己的商业模式,而不是加入集运大型化之战。当然,运营商希望通过超大型集装箱船大幅提高货主预定的中长期合同船货。但是超大型集装箱船的装载率对于发挥规模经济效益至关重要,为了赢得更多的短期和现货船货,往往在最后时刻大幅降低运价。狡猾的货主可能会意识到这一点,如果耐心等待便可以获得优惠的价格,从而成为低廉运价的受益者。【中国航贸网】

达飞轮船将加强新加坡集运枢纽地位

全球第三大集运公司达飞轮船近日宣布,在收购东方海皇后,将选择新加坡作为其东南亚业务枢纽。据悉,达飞轮船与新加坡港务集团一家租赁及运营四个集装箱泊位的合资公司。其中达飞轮船将持有合资公司 49% 的股份,新加坡港务集团持有 51% 股份。不久前,达飞轮船正式将全资收购东方海皇。该集团表示,这一收购项目将有助于加强新加坡作为集运枢纽的地位。达飞轮船表示,其计划包括在新加坡设立地区总部,从而提高新加坡集装箱转运量。其集装箱码头计划细节也在近日发布的收购东方海皇公告中有所体现。航运分析机构 Alphaliner 表示,新加坡集装箱船泊位的年处理量达到 300 万 TEU 以上,这将用于作为达飞轮船及附属班轮的专用集装箱码头。国际船舶网此前报道,达飞轮船已从东方海皇的大股东淡马锡股份公司处系数收购其持有的 67% 股份。而淡马锡股份公司也是新加坡港务集团的所有者。



Alphaliner 认为，集装箱码头合资企业也是新加坡政府计划的一部分，从而提高集装箱转运量，用于从马来西亚巴生港和丹戎帕拉帕斯港处夺回一些集运市场份额。据悉，新加坡港务集团的东南亚集装箱转运量份额已从 2000 年的 89% 下降至 2015 年的 62%。目前达飞轮船在东南亚的集装箱转运业务仍在巴生港处理，该公司也是巴生港集装箱转运量最高的公司。在将转运业务转移至新加坡后，该公司预计将与其他联盟伙伴公司集中处理集运业务。此前，海洋联盟成员之一的中远集团也与新加坡港务集团签订集装箱码头合作协议，将其业务从新加坡西班牙经营的 2 个旧泊位置换成该港区第 3、4 期码头的 3-4 个新泊位。【国际船舶网】

东方海外调整泛大西洋航线 GEX1 安特卫普靠泊码头

从东方海外获悉，继早前发出有关泛大西洋航线 - Gateway Express 1 (GEX1) 航线延迟转变安特卫普靠泊码头的通知后，东方海外 6 月 13 日发布最新消息，该航线已确定转移至靠泊 MSC PSA European 码头，航次如下：东行线：GEX1 Itea，航次 01E23，预算于 6 月 25 日抵达安特卫普。西行线：GEX1 Ottawa Express，航次 62W25，预算于 6 月 25 日抵达安特卫普。码头细节：MSC PSA European Terminal Quay 1742。St-Antoniusweg。B-9130 Doel。【中国航贸网】

地中海航运“Maya”号拜访格丹斯克港

地中海航运 (MSC) 旗下最大级别集装箱船，也是世界最大的集装箱船——“MSC Maya”号于 6 月 2 日正式“拜访”格丹斯克港。成为有史以来“拜访”该港口的最大集装箱船。“MSC Maya”号，该组船可以装载 19224 个标准集装箱，船长，型宽，深度分别约为 395.4M，59M 和 30.3M，相当于 4 个足球场的面积，如果把所有装载的集装箱全部排成一行的话，长度讲可以达到约 117KM。据悉，该船于 6 月 6 日离开格丹斯克港。【中国航贸网】

集运市场竞争或将暂时停止 运价有待回升

尽管离集运市场的运价恢复稳定尚需时日，但看起来上半年运价一蹶不振，连连下跌的趋势即将终结。在仔细分析了市场各家的经营业绩后，德鲁里认为，集运公司之间的竞争是导致上半年运价低迷的主因之一。德鲁里指出马士基 (Maersk) 已经在竞争中取得领先，他们以营业收入下降 26% 的代价换取了 7% 的箱量增长。在全球贸易量没有显著变化的情况下，增长的箱量毫无疑问来自于其他集运企业，包括美国总统轮船 (APL)、韩进海运以及 K Line 的箱量都出现了下跌，加上运价低迷，这些公司处境艰难。德鲁里认为，马士基等一些公司掠夺性的商业策略是运价比其预估的还低的主因，因为供需基本面实际上比 2015 年同期要好，而且东西航线的船舶利用率接近 90%。但随着运价不停的刷新历史最低记录，那些市场中的掠夺者也暂时停止了市场份额竞争，四月以来亚洲至欧洲的运价保持上涨趋势，跨太平洋贸易费率保持稳定。在三季度的传统旺季来临之前，各家船企都在削减运力部署为下一次推升 GRI 做准备，一些公司甚至要求 1500 美元/TEU 的附加费。SeaIntel 认为，虽然仍然没有什么迹象表明旺季来临，但从六月份的表现看，运价下滑在减速。他们认为如果在旺季来临的时候，这种趋势能保持住，那么随着 GRI 的推动，集运市场的运价也许能恢复稳定的水平。【Lloydslist】

马士基航运将提高亚欧航线运价

丹麦集装箱航运巨头马士基航运公司透露，打算将远东到北欧航线的 20 英尺标准集装箱的运价提升至 1450 美元每箱。无论是各种货物均适用，将定于 7 月 1 日起生效。马士基航运公司在其公告中表示，将增加所有亚洲国家到地中海、亚得里亚海、黑海和北非国家的运费。

【中国航贸网】

聚焦滨海

“一带一路”背景下各港口投资状况分析



一带一路港口水利投资超 1700 亿元，三大港口群环渤海投资热情最高。“一带一路”战略为港口的建设发展打开了一扇大门。鉴于港口的特殊地理位置，无论是京津冀一体化、长江经济带、自贸区、各经济圈的建设，还是未来 PPP、亚投行的建设项目都将促进港口经济的发展，带动区域经济发展。中投顾问发布的《2016-2020 年中国港口码头行业投资分析及前景预测报告》统计显示，未来计划开工的港口水利项目投资总额将到达 1765.92 亿元，占“一带一路”计划总投资额的 16.95%，仅次于铁路

建设投资，海上战略支点的重要程度和投资热情可见一斑。16 个海上战略支点城市中，青岛港、广州港、大连港的计划投资规模较大，分别达到 72.7 亿、55.5 亿和 42.2 亿元。从三大港口群划分看，环渤海港口群的投资热情最高，统计到的计划投资规模达到 139 亿元；其后依次是珠三角港口群和长三角港口群。2008 年以来，环渤海港口群、长三角港口群和珠三角港口群经济腹地的经济规模不断扩大。三大港口群经济腹地的 GDP 在 2014 年分别达到 154527 亿元、128803 亿元、111022 亿元。中投顾问发布的《2016-2020 年中国港口码头行业投资分析及前景预测报告》指出，三大港口群中未来改善空间最大的是环渤海群。这是因为：第一，从 GDP 增速上看，环渤海港口群 GDP 增速较高，但受经济调整影响复苏迟缓。三大港口群在 2008 年遭受全球金融危机后迅速回升，之后又在 2011 年出现大幅下降。2013 年长三角港口群和珠三角港口群的 GDP 增速企稳回升，而环渤海港口群 GDP 增速却呈下降趋势。与长三角港口群和珠三角港口群相比，环渤海港口群的后发优势更加明显。第二，环渤海港口群对地区经济的贡献度出现回升态势。港口作为经济腹地的贸易口岸，对地区经济规模（GDP）特别是外向型经济具有举足轻重的作用。采用单位 GDP 的货物吞吐量来衡量港口对地区经济的贡献度。纵向看，除了环渤海港口群，其他两大港口群的单位 GDP 货运吞吐量自 2009 年以来普遍存下降趋势，这与我国自 2008 年全球金融危机后外贸依存度下降密切相关，而环渤海港口群 2013 年的单位 GDP 货运吞吐量出现回升，表明该区域外向型经济活力有所恢复，对地区经济的贡献度有所增强。横向看，环渤海港口群的单位 GDP 货物吞吐量是三大港口群中最低的，港口发展潜力空间最大。第三，环渤海港口群地方投资热情较高，基础设施的改善有助于推动港口经济的快速发展。【天津港电子商务网】

航运看点

集运需创新纾难



集运业已航行六十载。1956年4月26日，一辆吊机将56个车用集装箱装上一艘改装的油轮，被视为海上集装箱运输第一吊。随后，集运方式获得更多的认可，以海上运输为主导的国际集运发展迅速，并将运费由原来使用散货船运输的5.83美元/吨大幅压缩至1.58美元/吨。

凭借标准化、低成本，高效便捷等优势，集运已经成为航运业的重要组成部分。然而，伴随着世界经济和中国经济步入深度调整期，加之各种不利因素综合作用，集运面临越来越多的挑战，航运企业也承受着越来越大的压力。

集运的改革与创新成为国际贸易和航运业发展中的重要课题。在此背景下，6月15日，“2016

全球贸易与集装箱运输大会”在上海召开，就经济贸易形势、集装箱运力发展趋势、集装箱航运联盟、集装箱运价变动分析、货主企业需求等议题进行了深入谈论。

难堪市场

航运业整体艰难度日，集运业的现状也日渐不为看好。上海航运交易所发布的《2016年一季度集装箱水运形势报告》显示，在经济复苏趋缓，运需增长受累的当下，大船持续入市，集装箱运力过剩矛盾仍未化解，闲置运力规模继续上升。据Alphaliner统计，截至3月7日，世界集装箱船闲置数量为352艘、157.0万TEU，同比分别大幅上升225.9%、549.3%，占船队总运力比重约为7.8%。

与此同时，无论是即期运费还是合同运费目前均处于极其可怕的水平。亚欧航线的现货运价一直在持续下滑，自2月份以来，一个标准集装箱的运费一直在200~250美元徘徊，这比最近出现在去年12月份的一个峰值低了80%左右，远低于1400~1500美元/TEU的盈亏平衡点。

4月份，德鲁里也预计集运运费将进一步下跌。由于油价现阶段已经处于最低水平，超低的油价使得超大型集装箱船的单箱运费优势消失殆尽，此外，大型集装箱船对港口设施的要求使得港使费却大为增长，大船优势渐渐消失。

班轮公司没有更多办法来节约开支，损失恐将会进一步加剧。此外，全球运费水平也将不可持续，由于欧盟新法规即将生效，GRI机制将不再合规，航运企业必须找到新的定价工具。德鲁里直言，下半年，整个集运市场将会非常“难看”。

创新纾难

尽管当前航运业发展面临困境，但上海航运交易所总裁张页认为，集运发展史就是创新史，比如改装球鼻艏、大型船和超大型船、降速等，均是根据市场需求进行的不断优化和发展的措施，这实际上也贴合了“供给侧改革”，而集运的新希望也在于新形势下的创新。联盟的出现，更高环保标准的要求，基于大数据服务平台的建设，都是新形势下衍生的产物。

张页指出，未来集运业的发展重在创新，因此航运相关企业需要持续创新，以带动需求发展。张页称，除煤炭之外，油品等液体也已经可以“进箱”运输，这将进一步刺激集运需求的发展，若集运运价仅为当前散运的运价水平，散货船运输市场将面临更大压力。

谈及集运业发展趋势，张页认为，船舶和航线的分割和布局将越来越细分，而专注细分航线做优做大做强也不失



为一种经营手段。同时，基于大数据和互联网背景下，平台建设终究将带来行业的革命，这带来的最重要影响便是“去船东化”，实现资源的最优化配置。据悉，上海航运交易所和中远海运集团拟联手打造全球最大的航运平台。

目前，航运业的历史性转变充满了不确定性，低运价成为行业新常态，航运企业的风险管理比任何时候都显得更加重要。在未来3~5年内，运价指数将是评判行业发展水平的最主要指标。张页建言航运从业者，作为一种金融工具，航运金融衍生品能够对运费风险进行管理，具备套期保值和价格发现的功能；合理运用航运金融衍生品工具也能够更好地服务航运业发展。据悉，德国交通信贷银行将是否购买航运衍生品，作为衡量一家航运企业资产稳定性的重要因素。

张页还指出，1985—2015年，集运量以平均每年8.35%的水平正向增长，“增长在，需求就在”，业界需要用创新方式直面近十年来需求与运力增长不匹配的问题。对于当前低迷运价而言，集中度有利于稳定运价，相关数据显示，当前集运市场的集中度CR4（全球运力前四大班轮公司运力分布）为42%。

直面挑战

困境之下，国际范围内，联盟、重组成为各大班轮公司不可避免的选择。从2M、海洋联盟，再到The Alliance，航运企业纷纷跨越地域谋求合作共赢。而不管是原中远和中海两家集团的精诚合作，还是达飞轮船并购新加坡东方海皇，亦或是赫伯罗特牵手阿拉伯轮船，重组后的各大班轮公司均需直面新的挑战。

新加坡德鲁里海事服务公司中国区董事总经理刘倩文指出，当前，班轮公司的集中度其实是非常低的，如果想达到健康的盈利水平，仍然需要整合。从目前市场来看，韩国两大班轮公司的整合并非没有可能。刘倩文同时表示，整合并非“百利而无一害”，目前集运市场整合的模式主要有收购和联盟两种方式。在收购的过程中需要注意，所收购的企业需要和原企业在市场网络上要有互补性，并且需要考虑文化的融合性。而组建联盟，虽然能够控制运力和成本，但是，联盟成员间要无缝对接的合作也需要非常大的工作量，并且在市场竞争的环境下，用户所体验的服务会越来越同质化，因此联盟对于货主而言并非全是利好。

班轮公司是航运业运行的至关键因素，马士基航运大中华区总裁丁泽娟表示，集运业属于高固定成本、高运营成本的行业，在当下的困难时期，合理利用大数据可实现低成本、高质量的良性循环。丁泽娟指出，目前集运业的准班率非常低，运价动荡也成为供求关系中的双刃剑，航运企业更应在此时恪守契约精神，提升效率。航运企业可以从新兴商业模式汲取灵感：使用创新技术按需服务，以平衡需求；依靠评价信用制度优化用户行为；基于大数据的定价方式，进行精准广告投放，建造生态订舱系统。

集运与中国经济发展紧密相关，从“十八大”以来“一带一路”战略的稳步推进，再到去年年底四大航运央企启动重磅合并，无一不在彰显航运业对中国经济发展的重要性。集运是不可替代的物流工具。去年，全球集装箱吞吐量前十位的港口中，中国的港口占据七席。

中国航运企业如何把控发展方向？商务部政策研究室原副主任张国庆认为，中国的航运企业首先要合理地去产能，重视航运运力与中国外贸实际需求和国际货运运量相互匹配的问题；其次要打造高效服务，在服务质量、运输时效、方便程度等方面发力；此外，还要放大发展格局，围绕国家“一带一路”战略，科学规划海上和陆上通道衔接，提高全球运输资源配置。

为适应班轮市场的新局势，中远海运集装箱运输有限公司（中远海运集运）对“海上丝路”沿线服务网络进行了调整、优化。据中远海运集运副总经理辜忠东介绍，中远海运集运新增了3条东南亚至澳洲航线，新开7条远东至东南亚区域航线，新开辟一条地中海航线，拓宽航运通道，优化精品航线。此外，还在中欧班列、物流等领域全方位为“一带一路”国家战略服务，从中国通往欧洲的海运货物，运输时间较之前可缩短至少5~7天。【航运交易公报】

