



班 轮 时 事 直 通 车

地中海航运改善加拿大湾航线



从地中海航运公司获悉，该公司6月15日发布最新消息，自6月份起改善加拿大湾航线。新航线将提供往返墨西哥。地中海航运公司公布了其改善的加拿大海湾大桥服务 (Canada Gulf Bridge service)。自2016年6月19日星期日开始，将在南行方向增挂由休斯顿港，至墨西哥的阿尔塔米拉港和韦拉克鲁斯港两个港口。北行方向服务将挂靠韦拉克鲁斯港后将开往费

城和蒙特利尔港。提供往返墨西哥直达航线，使得地中海航运公司得以了解该地区制造业的重要变革。根据预测，到2017年，四分之一的美国汽车制造业将落户墨西哥。【中国航贸网】

达飞轮船改善 EURAF 2 航线

从达飞轮船获悉，为了继续努力提高其服务可靠性，该公司6月30日发布最新消息，改善其经营 EURAF 2 航线的服务，链接欧洲和地中海与西非中部。从2016年7月22日起 EURAF 2 航线投放4艘集装箱船，运力达到3500TEU，每周挂靠科托努港，计划由 m/v IRENES RAINBOW voy. 12582S 轮分别于7月22日抵达丹吉尔港和8月1日抵达科托努港。同时，EURAF4 航线将自 m/v WESTERMOOR voy. 13578S 后停止挂靠科托努港，自2016年7月15日起挂靠马耳他港。新 EURAF 2 航线沿途挂港如下：丹吉尔港 - 阿尔赫西拉斯港 - 科托努港 - 阿帕帕港 - 町砍港/拉各斯港 - 特马港 - 丹吉尔港。【中国航贸网】

马士基航运：将提高巴拿马运河的使用频率

马士基航运近日表示，将提高扩建后巴拿马运河的使用频率，增加一条或多条相关航线，并投放更大的船舶通过新巴拿马运河。马士基航运是巴拿马运河的长期客户，是巴拿马运河最大的客户之一。马士基航运首席运营官索伦·托夫特表示，非常期待看到马士基航运旗下更大型的船舶通过新的船闸，巴拿马运河的扩建将推动全球贸易、巴拿马以及周边地区的发展，也将给每天通过这个重要航道的航运公司带来积极影响。马士基航运航线网络负责人安德斯·伯纳斯 (AndersBoenaes) 表示：“巴拿马运河的扩建为马士基航运从亚洲到南美、亚洲到美国东岸之间提供了更多的航线选择。马士基航运将提高扩建后巴拿马运河的使用频率，调整一条或多条相关航线，投放更大型的船舶通过该运河。”马士基航运每年通过巴拿马运河的货量占其全年货量的4%，也就是40万集装箱的货量。2016年，马士基航运旗下集装箱船舶通过巴拿马运河预计超过400航次，运载集装箱数量预计超过40万个，预计通航费用超过1亿美元。马士基航运2015年在巴拿马运河通航达313次，通航费用达8000万美元。【国际商报】



达飞轮船和新加坡码头 PSA 将在新加坡建集装箱码头合资公司

达飞轮船和新加坡码头有限公司 (PSA) 将建立合资公司 CMA CGM-PSA Lion Terminal Pte. Ltd. (CPLT)，该公司将投入运营并在新加坡巴西班让码头的三期和四期采用四个大型集装箱泊位。CPLT 将从 2016 年下半年开始投入运营，并允许达飞轮船及其航线的分支机构在最近的巴西班让扩张中利用行业领先的港口基础设施和技术，该机构所具有的操作能力和规模能在该地区更好地服务于大型船只。CPLT 将为达飞轮船提供长期的码头服务，因此其航线分支能为舰队提供最佳服务。达飞集团副董事长 Rodolphe Saadé 表示：“达飞轮船很荣幸与 PSA 建立起这一重要的合作关系。为证明新加坡对于我们现行战略的重要性，兑现我们将新加坡设为集团在亚洲的中心这一承诺，这是非常重要的一步。” PSA 集团 CEO Tan Chong Meng 表示：“我们很荣幸能够拥有这份双赢的合作关系。CPLT 将迎合达飞集团在亚洲的销量增长。PSA 期待和达飞轮船的合作，并以此确保其枢纽的运营可以蓬勃发展，同时加强新加坡作为世界最繁忙转运中心的首要地位。” 【中国航贸网】

达飞将金斯敦作为进入巴拿马运河的枢纽港

法国集装箱巨头达飞将牙买加金斯敦集装箱码头作为新巴拿马运河转运业务的战略枢纽港。达飞是巴拿马运河的重要客户，通过其附属码头金斯敦自由港，同牙买加当局签订了特许协议，已决定在码头加强人力和技术能力的投资。新的巴拿马运河较之前相比更宽更深，连接太平洋和大西洋。从巴拿马航行至金斯敦集装箱码头仅需要一天航程，金斯敦港地理位置优越，货物运输至美国东海岸的港口、墨西哥湾和巴西北部东部都相当便利。【中国船检】

世界航运巨头终妥协

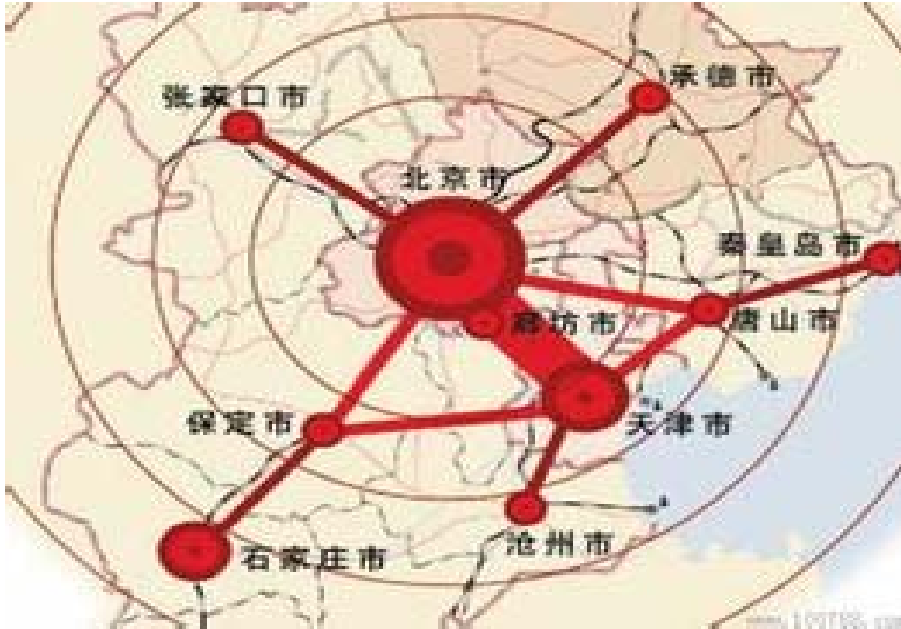
6月28日英国路透社消息，世界最大的航运巨头马士基集团、地中海航运以及其他包括长荣海运、赫伯罗特、中远、中海、汉堡南美、韩进、东方海外、商船三井、阿拉伯轮船、日本邮船、现代商船和以星轮船等13家世界航运巨头将向欧盟反垄断部门妥协，以结束长达5年的反垄断调查。欧盟将于下个月宣布调查结果，业内人士认为在此背景下，可能以航运巨头免责而结案。本案中航运巨头宣布涨价的商业行为，容易对诸如大型超市和化学品公司等行业造成不良影响，此类公司易于协同价格，产生“共谋”行为。而航运业对市场和消费者的影响尤为直接，从苹果手机到设计时装等各种商品大都通过航运物流在全球范围内流通。但近期以来，由于产能过剩和全球经济萧条等原因，航运公司遭遇严冬，被迫削减成本和提升规模效益。免责当然是航运巨头们乐见的结果，但这取决于各企业能否承诺保持价格透明度等一系列行动。此前，欧盟委员会曾在2011年5月至2013年11月期间对全球前18家航运公司进行调查。欧盟竞争执法人员表示，航运公司自2009年以来可能已采取了通过在网站上发布提高运价的公告和新闻等方式提高运价。但也有部分消息人士表示，这一报价仅适用于短期内的价格，并不能作为长期合约或年度合约的运价。据了解，一旦航运公司被发现存在违反反垄断法的行为，将会遭受高达全球营业额10%的罚款。【中国航贸网】

现代商船欲增加中东至亚洲区域航线覆盖率

据韩联社报道，韩国班轮公司现代商船透露其旨在利用因解除伊朗制裁而带来的航运需求的激增，计划拓展其中东至亚洲区域的航线。现代商船称，该公司将在中东和亚洲区域运营12条集装箱船，以期将该航线上的市场份额由8%提升至13%。而目前，现代商船在中东和亚洲区域之间仅运营1条航线。由于集运市场需求疲软，今年6月底现代商船就“待2017年3月G6联盟到期后，加入2M联盟的可能性”与全球最大联盟2M进行了洽谈。马士基航运首席运营官 Søren Toft 表示：“目前，我们正在积极探讨该提议。现代商船的加入，能扩大2M联盟的航线覆盖率，同时增强我们跨太平洋贸易的市场份额。” 【航运界】

聚焦滨海

天津推进京津冀船检一体化



大范围的区域性合作，确保实现京津冀船检一体化。【中国航贸网】

从天津市交通运输委船舶检验部门了解到，天津积极落实《京津冀船检机构协同发展合作备忘录》协议，于近日成立了天津市船舶检验处审图中心。今后，京冀船舶检验部门的所有船舶图纸都将委托该中心审查，为京津冀地区提供了更加便利、公正的船舶检验服务。

据介绍，该中心审图人员由三省市船检机构及相关专业人员共同组成。目前，已通过研讨会、培训等方式，统一了审图的新机制，明确了审查程序和审图要点等内容，确保把好船舶技术源头关，促进京津冀安全监管水平和船舶检验质量和效率的提高，实现互相配合、团结协作、共保辖区航运业安全生产的目标。下一步，京津冀三地还将积极积累合作经验，实现更

航运看点

全球低迷航运业或生“价格战”



耗时 10 年的巴拿马运河扩建工程 6 月 26 日正式通航。

中国远洋运输集团的集装箱轮“中远巴拿马”号成为第一艘通过拓宽后的巴拿马运河航道的货船。数千民众目睹了这一幕。

对于这项造价 50 多亿美元的工程，乐观的巴拿马人称之为国家“最大的机会”，然而，罢工和争执让这项世纪工程一直争议不断，工期一拖再拖。

如今顺利通航，全球更关心的是，这项运河工程会给低迷多时的航运业带来什么变化？

扩建工程争议不断

修建于 1914 年的巴拿马运河是连接太平洋与大西洋的海运通道。

过去 100 年间，通过巴拿马运河的船舶必须要满足长约 320 米、宽约 33 米、吃水约 13 米以内的条件，即“巴拿马极限”（Panamax）。这在航运业造就了专门的巴拿马型船。

早在“二战”前，扩建巴拿马运河的议题就已提出，随着航运业的发展、超大型油轮的问世，狭窄的巴拿马运河越来越不适应船舶大型化的趋势。

另一方面，年通过能力有限，加上船闸维护以及天气情况等客观因素削弱了运河的竞争力。

2006 年，巴拿马就运河拓宽与兴建第 3 套大型船闸举行全民公投，参加投票的 43% 选民中，76.8% 给予支持。

2009 年这项世纪工程正式启动，当时预估将耗资 52.5 亿美元。

巴拿马方面也向多个金融机构贷款，包括拉丁美洲开发银行（CAF）（3 亿美元）、国际金融公司（CFI）（3 亿美元）、美洲开发银行（BID）（4 亿美元）、欧洲投资银行（BEI）（5 亿美元）及日本国际合作银行（8 亿美元）。

新建船闸的河道总长 77 公里，原计划于 2014 年完工通航。

由于现金流动资金缺乏、财务状况困难等问题，2013 年 12 月 30 日，“运河联合集团”（GUPC）向巴拿马运河管理局（ACP）提交信函，要求 ACP 接受追加预算 16 亿美元，否则将于 2014 年 1 月 20 日停工。

此举引起轩然大波，巴拿马总统甚至分赴西班牙及意大利，请求两国政府向承包公司施压。

随后发生怠工罢工风潮及多重索赔，竣工日期被迫数度延后，索赔案已移交国际仲裁，双方重新议定全部扩建工程于 2015 年 6 月完工。

然而，2015 年底，船闸工程因质量控管不严而出现严重渗水，“运河联合集团”又提出要求追加 4000 万美元负责修补，经过仲裁后，最终接受 2460 万美元折中金额。“运河联合集团”也因为一再追加工程费，受到了外界舆论的质疑与严厉批评。

据英国广播电台公司报道，即便如今通航，但此前出现的渗水现象，也引发对承包商所使用混凝土规格不符标准的疑虑，新船闸拖车头功率是否足堪长期使用，也是争论的焦点。

不过，运河管理局公开保证，新船闸将提供另一条百年无虞的运河，“和 1914 年美国建造的运河在过去 102 年间所提供的高质量服务相同，甚至更好”。

李嘉诚拥有的和记黄埔旗下“巴拿马港口公司”在 1997 年率先取得承包运河两端巴尔博亚和克里斯托瓦尔两大港



口 25 年经营权。目前该公司正配合运河扩建进行新码头工程。而台湾长荣海运所属的“科隆码头”也正进行扩建，据《人民日报》报道，该扩建工程由中国港湾工程公司承建。

扩建后影响全球

拓宽后的工程比现在的巴拿马运河更长、更宽也更深，它将不再受到“巴拿马极限”限制，集装箱船运力将从现有的 4000-5000TEU(标准集装箱)上升到 1.3 万 TEU。

这也意味着今后全球大部分船舶都可以取道巴拿马运河了。分析认为，传统的巴拿马型船则将会被淘汰，相应地美东和拉美地区的港口竞争将受到直接影响。

巴拿马运河管理局对未来表示乐观。它估计从 2017 年开始，运河扩建工程将为巴拿马财政部每年贡献 4 亿-4.5 亿美元的额外收入。在 2016 财年，预计将上交国库 10.60 亿美元收入，2021 年更是增至约 20 亿美元。

目前，世界 5% 的海上贸易都需要通过巴拿马运河，美国、中国和日本是最大的三个使用国。巴拿马运河主要服务于亚洲-美国东海岸和波斯湾路线，该路线占其业务总量的 35%。

“这次扩建不但将充实 ACP 和巴拿马政府的腰包，还将改变货物在世界的运输方式。它可能会分流苏伊士运河的运量。目前往返于亚洲和美国东海岸之间的较大型船只现在可以选择巴拿马运河。美国东海岸的港口应该会更忙碌。”对此，《经济学人》杂志认为。

在将来，更多来自亚洲以及拉丁美洲西海岸的货物将经由巴拿马运河，在太平洋一侧卸货，转运至美国西海岸，然后经由巴拿马运河将其余货物卸至美国东海岸港口。

事实上，对这一变化，美国已经做好了准备。来自东海岸和墨西哥湾沿岸的港口一包括纽约、迈阿密和休斯敦，已挖深了港口，延长了铁路线，还安装了大型起重机。纽约州和新泽西州港务局斥资逾 10 亿美元提升了贝永桥的高度，以便大型船只通过。

而全球航运巨头，来自丹麦的马士基也表示，未来很可能增加利用扩大的巴拿马运河，使用较大型的船只开始通过新的巴拿马运河船闸，同时重新调度一个或多个服务航线。

“我们期待看到我们的大型船舶通过新船闸。这是巴拿马和该地区的一个非常积极的贸易发展，当然还有航运公司每天过境的这个重要走廊。”马士基航运公司 CEO 表示。

“巴拿马运河的扩展为我们提供了更多选择，最主要的是亚洲南美和亚洲的美国东海岸航线。很可能马士基将更多地利用扩大的巴拿马运河和大动脉调节一个或多个服务，通过其新的船闸开始航行。”马士基网络负责人表示。

也有人认为影响不大，美国海上运输咨询公司的协会主席马丁认为：“运河扩建所带来的航线变更并没有预期的那样明显。通航的集装箱吨位的增长低于预期，尤其是美国。”

来自尼加拉瓜运河的竞争

新航道可能面临另一位于尼加拉瓜的运河的竞争。这条总长 278 公里总投资 500 亿美元的项目，目前由一家中资企业—香港尼加拉瓜运河开发投资有限公司(HKND 集团)投资建设。

据《南华早报》报道，总部位于香港的 HKND 集团于 2013 年获尼加拉瓜政府批准这条运河的兴建和经营权，有效期 50 年。这个庞大项目今年 1 月开始动工。HKND 集团表示，该项目将耗资 500 亿美元，预计于 2019 年完工。

巴拿马运河在很长一段时间内牢固占据中美洲地区的海上航运垄断地位，但同处中美洲的尼加拉瓜运河的修建让巴拿马运河管理局感受到了潜在的竞争压力。

据英国《金融时报》报道，尼加拉瓜运河虽然名义上是巴拿马运河的补充，但巴拿马运河扩建后也无法通航的巨型船舶，将可通过尼加拉瓜运河航行，其威胁显而易见。

据《纽约时报》报道，在一些专家表示，从短期来看，巴拿马和尼加拉瓜运河同时运营，会导致运载通道过剩而引发价格战。【时代周刊】

