

班轮时事直通车

马士基 YoYo 航线加靠南沙厦门港 助客户稳守澳大利亚市场



从马士基航运获悉，由马士基航运、商船三井、汉堡南美和地中海航运於去年签署的共同协定，已经于本月正式运行，今后客户可享受更具弹性的澳大利亚出口服务选择。中澳亲密关系。中国现时是澳大利亚最大的出口市场和进口来源。根据国际货币基金组织的统计，在2014年，中国分别占澳大利亚出口及进口33.6%及20.5%。根据西太平洋银行-墨尔本学会消费者情绪指数由2016年3月的99.1升至9月的101.4，升幅达2.3%。澳大利亚出口看俏。YoYo 航线网络运行效率提升。马士基航运的YoYo 航线：加靠南沙及厦门两个主要港口，覆盖更

全面。舱位供应稳定。航线设计配合客户业务拓展需要。新升级的YoYo。〈首航 MSC Anya 624S〉厦门开船日期：5月11日。南沙预计开船日期：5月13日。【中国航贸网】

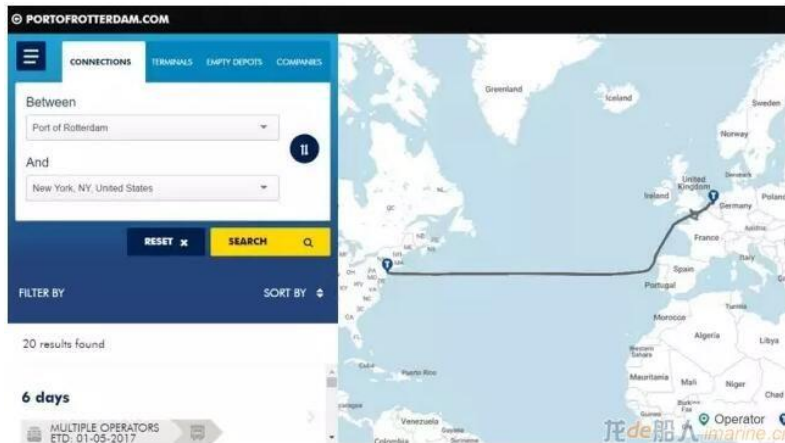
赫伯罗特：集装箱航运需求保持稳中向好态势

德国集装箱航运公司赫伯罗特（Hapag-Lloyd）表示，预计全球贸易量在全年中期将有所上涨，相应地，集装箱航运服务的需求也将会继续保持稳中向好态势。近日，赫伯罗特在其“投资者2017年展望”中表示，集装箱航运业的中期增长前景仍保持良好表现。国际货币基金组织（IMF）在其最新的经济展望（2017.4）中预计，今年全球经济增长将达3.5%。此预测意味着全球经济在2017年的增长速度略快于前一年（+3.1%）。国际货币基金组织表示，全球贸易量是集装箱航运服务需求的关键所在，今年将增长3.8%（2016年为+2.2%）。美国经济预测机构IHS环球透视（2017年2月）预测，2017年全球集装箱运输量将上涨3.7%（2016年为2.5%），达1.37亿TEU左右。数据显示，2016年全球运力上涨了约30万TEU，至2000万TEU，据此，航运研究机构德鲁里（Drewry）预测，今年的运力理论上将上涨约150万TEU。运力供应的进一步增长，意味着今年运费很难上涨。赫伯罗特首席执行官Rolf Habben Jansen表示：“尽管我们在2016年业绩表现相对同行较好，但这样的结果显然并不令人满意。预计2017年的市场会有所改善。长期来看，集装箱新船订单的减少和报废船舶的居高不下表明市场供需渐趋平衡。”根据全球贸易增长和全球集装箱船运力的预测，赫伯罗特预计2017年的平均运价和运输量均将适度增加。公司预计，平均燃油消费价格将在今年有显著上升，同时平均运价也将有所改善。如果初始资源增效计划以及成本削减计划获得成功，预计今年公司的息税折旧及摊销前利润（EBITDA）和息税前利润（EBIT）将实现大幅增长。【中国船检】

现代商船达成收购TTIA 股份协议

韩国航运巨头现代商船日前宣布，该公司已达成收购西班牙阿尔赫西拉斯港码头（TTIA）100%股份协议。根据现代商船于5月15日正式签署的协议，该公司将为阿尔赫西拉斯港的股份支付1176亿韩元（约合1.041亿美元）。根据该公司在证券交易所发布的消息，这一收购交易预计将在签订协议4个月之后完成。2016年11月下旬，现代商船被选为收购破产的韩国航运公司韩进海运持有的码头股份的首选竞标方。该公司此前预计，在2016年底前完成收购交易。据了解，阿尔赫西拉斯港码头的特许经营面积为300119平方米，公共机动区57621平方米，位于东面的码头线长850米，吃水18.5米；位于北面的码头线长550米，吃水17.5米。该码头能够处理超大型集装箱船的装卸作业，设有8架船上起重机的32台自动堆垛起重机和22辆接驳车。【国际船舶网】

鹿特丹港推出多功能在线航运信息地图



据悉，鹿特丹港日前开启了一款新的可搜索在线工具，客户可用其查询数以百计的航线和港口服务。该工具称为 Navigate，很像航空旅行电子商务平台，内容包含了连接全球 550 个港口以及连接鹿特丹和 150 多个欧洲内陆码头之间铁路和驳船的远洋和近海船期表。该工具旨在以智能方式规划集装箱运输。依据所选出发点和目的地，航线设计者提供了各种选项，并提供海上和铁路或驳船连接内陆目的地的每条航线概述。用户可依据模式和需要来选择最适合的选项。只点一下鼠标，他们还可与相关公司取得联系，例如要求报价。Navigate 具有多种功能，给供应链业务带来更多透明度。该系统包含了在鹿特丹港及周围经营的 1500 多家公司商业目录，可方便用户搜索、比较和联系这些公司，业务范围从托运人到冷藏库。此外，Navigate 还有一个搜寻空货场的工具，其显示每个可供航运公司收集或堆放空集装箱的内陆码头，这样可减少不必要或花费较高的空箱运输。Navigate 系统仍处于测试阶段，鹿特丹港口有关负责人称，这是未来发展的良好起点。他们希望市场各方也会对此感到兴奋，并给予反馈意见，从而进一步完善这一工具。据悉，港口下一步将对集装箱运输碳排放足迹提供更多信息。此外，Navigate 还将很快涵盖远洋船舶预计到达时间和预计离港时间的实时数据，成为提升供应链效率的理想工具。【中国远洋海运 e 刊】

海洋联盟首挂威廉港

从欧门集团 (EurogateGroup) 获悉，2017 年 5 月 13 日，海洋联盟的第一艘集装箱船顺利抵达了 EUROGATE 威廉港集装箱码头。完成首挂任务的是“天津东方号” (8888 标准箱)。今年 4 月初，海洋联盟将威廉港纳入了亚洲北欧一线。在海洋联盟的所有北欧航线中，这条航线具备最高的运能，因为 11 艘全球最大的集装箱船不久之后将在这条航线上投入使用：东方海外新造的巨轮可以运载接近 22000 标准箱，中远海运“中海环球号”系列船舶的运力也接近 19000 标准箱。2017 年 7 月 1 日，“东方香港号” (21100 标准箱) 即将首航造访威廉港——德国唯一的集装箱深水港。海洋联盟挂靠威廉港已经产生了一系列的积极效应。EUROGATE 多式联运、德铁 TFG Transfracht、杜伊斯堡 duisport 港口铁路、Necoss、Roland Spedition 以及联合 LOCON 的 Roland Umschlag 等铁路公司均已陆续发布了威廉港的服务线路和运行时刻表。铁路服务信息还可具体参考 www.eurogate.eu/bahn-ctw。【中国航贸网】

航运看点

数字化时代航运业要实现自我突破



近日，全球最大的集装箱航运公司马士基航运（Maersk Line）大中华区总裁方雪刚（Mike Fang）在德国汉堡举办的全球集装箱运输会议表示，在数字化时代，集装箱航运业必须在被外界插手之前实现自我突破。

方雪刚指出，在当下的集装箱航运物流链中，托运人受到许多“痛点”的困扰，包括货物无法准时交付以及繁重的文书工作。数字化已经震动了许多行业，马士基正寻求有效的手段解决我们自己行业的痛点。“我们必须先突破自己，因为如

果我们不这么做，其他人也会这么做。”

近来航运业与零售商合作建立电子商务公司是剧变的开始，例如亚马逊（Amazon），阿里巴巴（Alibaba）和沃尔玛（Walmart）。Transas 首席执行官 Frank Coles 表示，此举与航空业所发生的事件类似，这些巨头们可能会在不久的将来决定通过资产收购的方式进入航运业，而不仅限于与船东之间的合作。

马士基航运也意识到了风险。“目前很难说我们将与谁合作，可能是亚马逊，也可能是其他公司。但是，我们的目标是希望在此领域中扮演领导角色。”

展望未来，马士基的物流板块将以马士基航运为中心，将其打造成集装箱物流领域领先的“集散点”，将可进一步扩展至一系列的其他业务板块，包括航运、存储、配送、码头、牵引和拖轮（船型 船厂 买卖）。方雪刚表示，在未来，我们的服务将不仅限于将货物从 A 地运送至 B 地。当然，我们不会取消这项服务，只是升级服务，因为此种服务的需求还是存在的。我们的长远目标是，客户只需要对我们说：“这是我的货物，我只希望它被运送到某地，其他的都交给你。”

目前一些公司的数字化创新一般体现在线上预定舱位和其投资在所谓的区块链技术上。中国电子商务巨头阿里巴巴今年 1 月推出的试点项目，突破传统订舱规则，针对中小企业最迫切的需求，推出物流订单直达船公司的订单交易平台产品，通过此平台订舱，可以提前锁定舱位，同时锁定价格，订舱后价格将不再上涨。

另外，据方雪刚透露：“现在，客户订舱、订柜以后，没有什么约束力，想取消就取消了，大约 30%~40% 的订单，就没有下文了，这不利于航运公司调配运力，形成恶性循环。”针对这一长期以来最让航运公司头痛的问题，马士基航运将与客户进行更深入的利益捆绑，今年有望率先在业内改变一个游戏规则，实现双方共赢。马士基航运将向客户收取定金，而客户将获得的回报是，保证有舱位、有运力。任何一方违约，都要承担责任。

同时，马士基与 IBM 合作研究区块链解决方案，旨在将供应链流程数字化，帮助企业管理和跟踪全球供应链上数千万个船运集装箱的书面记录。该解决方案利用区块链技术在各方之间实现信息透明，可以大大降低贸易成本和复杂

程度，帮助企业减少误判，缩短产品在运输和海运过程中所花的时间，改善库存管理，最终减少浪费并降低成本。马士基在2014年发现，仅仅是将冷冻货物从东非运到欧洲，就需要经过近30个人和组织进行超过200次的沟通和交流。

而数字化将使效率得以显著提高，同时成本也获得明显优化。方雪刚承认，集装箱板块的数字化进程还只是“初级阶段”，业内人士“还并不是很清楚它的走向”。

“我们将继续尝试不同的方法，直到我们找到一种解决方案，能够真正解决我们客户的‘痛点’”他补充道。【中国船检】

航运业开启复苏多家公司扭亏



供需关系改善带来的航运回暖，令品尝了多年亏损苦头的航运公司终于看到了曙光。

多家国内外航运巨头近期陆续公布的一季度业绩报告显示，较2016年航运业绩整体依旧出现的小幅恶化，2017年一季度的业绩终于大幅改善。

比如中远海控就出现大幅扭亏，尽管全球油运市场景气度下降，两家油轮公司招商轮船、中远海能也还能保持盈利。

基本面好转运价回升

根据兴业证券的统计，国内航运上市公司在2016年的整体净利润亏损54亿元，而2017

年一季度则盈利16亿元。由于航运公司非经常性损益较多，扣非业绩更能反映实际经营情况，2016年航运业扣非亏损72亿元，2017年一季度扣非则盈利15亿元。

“航运市场的基本面在第一季度有所好转，运力增长只有0.8%，而集装箱的贸易量增长则达到5%。”马士基大中华区总裁方雪刚对第一财经记者分析，这也使得一季度运价提升了4.4%。

多位业内人士也对记者指出，年初以来运力供给速度明显降低，集运船交付率不到50%，散运运力增速不到2%，同时全球贸易复苏，航运需求端一直在回暖，全球集装箱海运运输需求预计将有2%至4%的增长。

代表干散货航运景气度的BDI指数走势就显示，2016年同比下降5.6%，2017年第一季度则同比增长164.0%；集运欧线运价2016年同比增长8.5%，2017年第一季度则同比大涨124.7%(美元/TEU)。

“预计整个2017年的运费都会持续上涨。”方雪刚告诉记者，在今年一季度，运价的提升主要体现在东西向航线上，尤其是亚洲至欧洲航线，但南北向航线的运价则低于去年，而近期在南北航线上运价也有所提升，因此马士基维持2017年实际利润将高于2016年(7.11亿美元)的预期，马士基航运预计实际利润与2016年相比也将实现超过10亿美元的增长(2016年亏损3.84亿美元)。

方雪刚进一步指出，一季度还有一个明显的变化是，相对于以前出口量更大的情况，一季度的进口箱量在增加，而且运输货物的结构也在发生变化。“以前废纸等比较多，现在消费品、食品、饮料、酒水等高附加值的冷箱在增加，从欧洲到中国的运费甚至比从中国运往欧洲的还要高。

方雪刚认为，这样的变化趋势值得航运企业关注。“我们过去的航线设计以出口为导向，随着进口增加，尤其是高附加值产品的增加，设计航线就需要更平衡。”

油价大涨推动抱团继续

尽管一季度运价提升，但同期燃油价格的上涨，导致马士基航运盈利减少1.12亿美元，单单燃油支出就增加了3.81亿美元，这也是航运企业共同面临的新挑战。



相关市场数据显示，新加坡 380cst 燃油价格在 2016 年同比下降 19.6%，2017 年第一季度则同比增长 92.3%。

“一季度公司运价提升 4.4%，但无法抵消燃油价格上涨 80%所带来的成本支出。”方雪刚坦陈，这种情况下，预计行业集中度还会进一步加强。

值得注意的是，在 2016 年，“兼并重组”就成为航运业最大的关键词。从去年 1 月份开始，中远、中海两大国内海运集团重组，中外运长航集团整体并入招商局集团，法国达飞收购东方海皇，赫伯罗特收购阿拉伯联合轮船的一系列兼并重组就接踵而来。

根据记者了解到的信息，目前中远和中海集团的集装箱航运资产重组和网络重组已基本完成，从而有利于进一步降低成本，比如航线网络这块，就将节省 2 亿美元左右的成本。

中远海控在一季报中也指出，在市场企稳向好和改革重组成效的双重利好作用下，公司一季度实现归属于上市公司股东的净利润约为 2.7 亿元人民币，预计年初至下一报告期期末的累计净利润较去年同期将有较大幅度改善。

与此同时，全球航运联盟也在进行着分化和重组。去年中远集运联手达飞轮船、长荣海运和东方海外成立“海洋联盟”后，除了马士基航运与地中海航运组建的 2M 保持稳固之外，韩进海运、赫伯罗特、川崎汽船、商船三井、日本邮船和阳明海运等 6 家集装箱航运企业宣布成立的新联盟 THEAlliance，使得全球集运市场从四大联盟转变成“三国演义”。

进入 5 月份，集装箱航运联盟就集体开始涨价，记者从多家航运企业了解的情况是，目前的集运提价落实效果还不错。

“随着集运集中度的大幅提升，以及干散货产能利用率的反转，2017 年的集装箱航运业供求关系有望 2011 年以后第一次达到边际平衡，不再继续恶化，干散货、集运业有望迎来复苏。”兴业证券的分析师龚里认为，一季度因为春节因素，是行业淡季，但复苏已经开启，二三季度市场将逐步转旺，行业上行空间较大。【一财网】

