

## 班轮时事直通车

### 地中海、达飞、阳明纷纷新添万箱大船



继3月15日商船三井20150TEU“MOL Triumph”轮交付；4月11日马士基航运20568TEU“Madrid Maersk”轮交付；5月12日东方海外21413TEU“东方香港”轮交付后，20大船公司中又有几家也迎来了新船交付，且船舶均为万箱级别。5月22日，地中海航运“MSC GIULIA”号9400TEU集装箱船顺利交付，这是该系列5艘9400TEU集装箱船中的最后一艘，由中国船厂金海重工建造。不久，该船将直接开赴韩国，开启第一段航程。该系列此前的4艘9400TEU集装箱船“MSC PALAK”号、“MSC ELMA”号、“MSC ROMANE”号、“MSC DESIR éE”号分别于2016年5月30日、2016年9月21日、2017年3月27日、2017年4

月27日完成交付。巧合的是，同日，达飞轮船“CMA CGM RODOLPHE”号9400TEU集装箱船也完成交付。该船是中远海运重工所属中海工业（江苏）有限公司为达飞轮船建造的6艘9400TEU集装箱船首制船。稍早前，5月18日，阳明海运2艘14000TEU集装箱船“风明”轮和“华明”轮也举办了新船交船命名仪式。“风明”轮和“华明”轮是阳明海运第14与15艘14000箱船，阳明后续还有5艘同型船会在2018与2019年间交船。据悉，两船交付后将于6月2日与7月1日分别加入西北欧与地中海航线营运。其中“风明”轮将于6月2日正式投入亚洲/西北欧（FE3）航线，提供亚洲地区货载往返西北欧区间，靠港顺序为：香港、厦门、高雄、盐田、鹿特丹、汉堡、安特卫普、伦敦门户港派里厄斯、新加坡、香港。“华明”轮将于7月1日正式投入亚洲/地中海（MD3）航线，提供亚洲地区货载往返地中海区间，靠港顺序为：釜山、上海、宁波、盐田、新加坡、吉达、阿叙得、派里厄斯、伊斯坦堡、阿里亚加、美信、吉达、新加坡、高雄、釜山。一边大船迎来集中交付，另一边新船订单却创历史新低。Alphaliner最新报告显示，截至5月1日，全球新造集装箱船订单仅占现有船队的14.1%，为历史最低水平。这一比例远低于2007年时的峰值，当时达到了惊人的64.2%。上一次的最低记录发生在1999年，当时全球新造集装箱船订单占总运力的比例为14.6%。Alphaliner表示：“当前的下降趋势预计将持续更长时间，并且更加深入，就目前看来，直至今年年底都不会再出现新的订单，进而集装箱船订单比重将在未来几个月进一步减少。” 【中国航务周刊】

### 赫伯罗特与阿拉伯轮船完成合并

历经一年时间，赫伯罗特新一轮并购终达成。汉堡当地时间5月24日，德国最大班轮公司赫伯罗特公告宣布，与阿拉伯轮船完成合并，一个船队规模230艘、运力160万TEU的新赫伯罗特将稳居全球班轮公司排名第5位。据悉，新合并的赫伯罗特总部仍设在德国汉堡，同时在继北美、拉美、亚洲和欧洲之后，将开设在中东的分部。赫伯罗特称，其与阿拉伯轮船的协同效益每年将达到4.35亿美元。根据Alphaliner截至5月25日的数据，赫伯罗特运营船舶175艘、106万TEU，集装箱船运力排名全球第5位；阿拉伯轮船运营船舶49艘、47万TEU，集装箱船运力排名全球第12位。赫伯罗特首席执行官Rolf Habben Jansen称，与阿拉伯轮船的合并对赫伯罗特而言，是一个里程碑式的事件。赫伯罗特在南美和大西洋市场占有绝对优势，而东西向航线，特别是中东市场将受益于阿拉伯轮船的航线和大船优势，处于领先地位。双方合并最为核心的航线和服务网络整合（包括赫伯罗特118条和阿拉伯轮船45条）将于8周后展开，计



划于第三季度完成。伴随着航线和服务网络合并的完成，新组建的赫伯罗特年运量将超过 1000 万 TEU。与此同时，阿拉伯轮船的 58 艘船舶将并入赫伯罗特船队，整体船队规模将达到 230 艘，船龄 7.2 年，船队平均规模 6840TEU，大船规模显现。在赫伯罗特船运发展史上，这是其第三次成功的并购活动。2005 年，赫伯罗特收购加拿大太平洋航运公司，从而成为当时全球第五大班轮公司，并借此大大扩展船队及服务网络；2014 年，赫伯罗特启动并购南美轮船集运业务，运力规模达到彼时全球第四位。因此，对于此次并购，赫伯罗特表示积极乐观。合并后的新赫伯罗特股权结构亦发生变化：南美轮船、汉堡市和库恩海运仍为控股股东，分别持股 22.6%、14.8%和 14.6%；阿拉伯轮船的主要股东——卡塔尔控股有限公司和沙特阿拉伯王国公共投资基金的大多数股东将成为新的大股东，分别占 14.4%和 10.1%；途易持股 8.9%。为增加流动性和确保并购案顺利完成，赫伯罗特还计划启动一项 4 亿美元的股权增资活动，该项提案需在 5 月 29 日得到赫伯罗特股东大会通过。【搜航网】

### 赫伯罗特新推北欧地中海 EMX 航线

从赫伯罗特航运获悉，该公司 5 月 18 日宣布推出全新致力于提供北欧至地中海运输服务的东地中海快航 (East - Mediterranean Express)。EMX 航线 (East - Mediterranean Express) 沿途挂港：费利克斯托港 - 汉堡港 - 安特卫普港 - 卡利亚里港 - 比雷埃夫斯港 - 伊斯坦布尔港 - 盖布兹港 - 伊兹密尔港 - 萨莱诺港。首航预计由 MV Sagitta 001n 轮于 2017 年 6 月 2 日抵达比雷埃夫斯港。【中国航贸网】

### INTTRA 宣告海运业数字化年代来临

全球海运行业最大的中立电子交易平台 INTTRA 指出，数字化正在快速改变远洋集装箱运输业。INTTRA 在其新发布的白皮书《2032 蓝图——技术如何改造海运集装箱运输》中提出：随着企业寻求更加有效的优化业务的新途径，技术创新的步伐亦日益加速。“目前数字化已成为企业提高竞争力的必要手段，” INTTRA 首席执行官 John Fay 称，“对于全球航运企业及其 CEO 们来说，信息技术现已成为其确保长期盈利的重要手段，并且我们已经迎来爆发性点。INTTRA 带动托运人重新思考流程，并通过我们作为中立服务提供商的独特地位使其业务数字化。” INTTRA 首席运营官及总裁 InnaKuznetsova 说：“我们正在进入一个崭新而令人激动的时代，通过更大的网络及更好的互联互通，远洋运输业正在获得更大能力；而数据分析将是这一转变的一个令人兴奋的部分。”“接下来的一大步骤是建立一个中立的数字化网络，” Kuznetsova 补充道。“一个利用诸如区块链 (Blockchain) 等数字化技术把海运业群相互连通的网络环境，将促使和扩大各个服务供应商之间的分析数据的交换；继而营运、财务及信息的工作流会被整合，并进一步带来降低成本及提升营运效率方面的突破。INTTRA 作为一个中立平台在驱动着这些创新，并引领着技术进步。” INTTRA 观察到近期有三个技术趋势正在交融，将推动海运集装箱运输的发展：一、跨系统、应用和合作伙伴的网络集成技术：诸如区块链等技术将简化交易流程、降低成本；二、集装箱和货物状态的实时追踪技术：连接物联网技术的追踪设备，正不断提升效率、优化货运排期；三、人工智能技术：人工智能将助力企业从大数据转向更易使用、提供概率更高的结果的业务分析。为帮助托运人应对未来，INTTRA 提出了几点行动方案，包括积极参与业界工作组以推动标准化进程；数字化业务流程；在区块链、数据分析和人工智能等技术上加大投入以降低成本及辨识新机遇。【航运交易公报】





## 航运看点

### 航运通道变局如何搅动海运格局



苏伊士运河和巴拿马运河的扩建扩容，是其自身规模和技术的升级，也是面对残酷现实和时代变迁的强者觉醒。苏伊士运河和巴拿马运河的积极进取和新航线的预期加入，势必搅动本以扑朔迷离的航运格局，给未来的海运发展带来更多猜想。

苏伊士和巴拿马，老树发新芽

苏伊士运河位于埃及东北部，长190公里，于1869年通航，是世界上使用最频繁的航线之一。欧洲进口石油的70%要经过苏伊士运河。苏伊士运河原先只有单向航道，导致船只在某些狭窄的航段通行时，速度较慢。

新苏伊士运河于2015年8月6日竣工通航。新运河项目单独开凿35公里的新河道，其余37公里则是拓宽旧运河并与新河道相连接。据埃及苏伊士运河管理局主席穆哈卜·马米什介绍，新运河开通将大幅增加原苏伊士运河通航能力，经航船只的通航等候时间将从原先的22小时缩短至11小时，并实现双向通航。埃及政府估计，到2023年，通过运河的商船数量将增至97艘，运河年收入将增加到132亿美元。

巴拿马运河连接太平洋和大西洋，1914年通航，是世界最重要的航运通道。高峰时期，全球7%的货物贸易量通过巴拿马运河完成。中国、印度、巴西等新兴经济体崛起后，亚洲至美国东部地区及南美东海岸的货运量逐年攀升，巴拿马运河愈来愈力不从心。

2006年，巴拿马政府决定扩建运河。次年9月，工程动工，总投资超过60亿美元。有着百年历史的巴拿马运河在2016年6月27日迎接新一代巨轮，意味着历时10年的拓宽工程正式竣工。扩建后的巴拿马运河新船闸长427米、宽55米、深18.3米，比此前的老船闸加长40%、加宽64%。新巴拿马运河通航后，针对其设计的新船型船宽由32.3米增加至48.2米。对于集装箱船来说，通过巴拿马运河的船舶载箱量也从此前的5000箱增加至1万箱左右，增加了整整一倍，运输经济性得到很大提高。这使得一直被航运业热议的环球航线成为可能。

巴拿马运河的扩建意味着8000TEU以上的船型将能够直挂美国东部港口，走全水路运输单箱成本将大大降低，现在选择海铁联运的客户，无疑会更倾向选择经巴拿马运河的全水路直挂运输航线。

三大全新通道，蓄势待发

在可期待的将来，或有三条大的通道接踵而至。这三条大通道是北极航线、尼加拉瓜大运河和克拉地峡运河。在未来50年里，北极航线很可能对目前通过巴拿马运河和苏伊士运河的海上航线形成挑战。目前亚洲-欧洲的远洋航线大约为11300海里，如果北极航线实现全面开放，则亚洲-欧洲远洋海运航程至少可以缩短到6865海里，减少了4435海里，其中蕴藏的巨大经济利益可想而知。从北美到亚洲，通过北极航线，要比通过巴拿马运河缩短约3500海里，运输成本比传统航线要低大约40%。

北极东北航道具有很高的商业价值。据计算，从远东港口出发经白令海峡，沿北极东北航道往西到达西欧诸港，比经马六甲海峡、苏伊士运河的传统航线缩短航程近3000海里，可节省近40%（或10天左右）的航行时间。其中尤其是从远东去往俄罗斯位于北极圈内的港口，可节省24~30天的航行时间，其经济性更为显著，中远海运参与2016“永盛+”项目的3艘半潜船就是最好的例证。

在北极航线受到世界瞩目的同时，另一条新航道——尼加拉瓜大运河的开辟也引起热议。2013年6月15日，尼加拉瓜国会批准了尼加拉瓜运河计划，这一工程由中国公司负责修建。据悉这条预计用5年时间修建的运河将成为继巴



拿马运河之后第二条贯通太平洋和大西洋的重要动脉，航道规划为双向宽度 520 米，船闸水面宽 83 米，深度 27.6 米，吃水深 23 米，全长约 286 公里，船舶最大载重吨位 40 万吨。新运河的预算是巴西贝罗蒙蒂大坝的两倍，长度为巴拿马运河的 4 倍。该运河凿通以后，能大大缩短亚洲国家大型货轮到美国东岸城市和欧洲的航行距离。以纽约至日本的货运航线为例，由于超大型货轮无法穿越巴拿马运河和苏伊士运河，航程超过 2.4 万公里，耗时 36 天。如果通过未来的尼加拉瓜运河，其航程将缩短至 1.7 万公里，可提前 11 天到达。如果该工程能够顺利进行，那么未来将给世界海运和贸易带来更多猜想。

在亚洲，有媒体报道称，被称为“东方巴拿马”的泰国克拉运河被提上议事日程。运河要开凿一条全长约 110 公里，400 米宽，水深 25 米的双向航道，横贯泰国南部的克拉地峡。运河修成后，船只将不必穿过马六甲海峡，绕道马来西亚和新加坡，就可直接从印度洋的安达曼海进入太平洋的泰国湾，太平洋与印度洋之间的航程至少缩短约 1200 公里。该运河也将成为亚洲地区最大人工运河，并有可能取代马六甲海峡，成为新一条“黄金水道”。

#### 航运通道格局趋变，影响几何

巴拿马运河和苏伊士运河的支配者似乎预见到了北极航线和预期中的尼加拉瓜运河、克拉地峡的威胁，正以强者觉醒的姿态，积蓄力量，意图更大程度地发挥其核心作用。这都说明世界海运格局渐生演变，航运业能做的就是顺应海运格局的趋势，尽可能发掘自身的潜力。

首先，主要航线数量增加，世界航运网络格局影响范围扩大。由于北极航线等航线加入预期中的航线竞争，必将分割传统航线的市场份额，成为新一代海上交通大动脉。而且这些航线航程较短，便于加快运输速度，缩短周转周期，促进全球航运活动的进一步发展。这在一定程度上会分散巴拿马运河、苏伊士运河的货运量和战略地位，削弱其重要性，使航线网络分布格局更向北部地区集中。

其次，主要港口地位变化，世界航运网络格局局部密度增加。巴拿马运河和苏伊士运河的扩建扩容，使通过能力和通过频率增强，因此将强化与其相连的主要港口之间的关系，使其联系更为紧密，尤其是上海、鹿特丹等核心港口，运输循环将进一步加快，核心作用将进一步凸显。另外，随着北极航线开通预期及北极航线中的东北航线作用的加强，将催生北极航线沿线的新港口。

最后，区域凝聚力发生改变，世界航运网络格局的核心和集群状态也会随之发生变化。巴拿马运河和苏伊士运河的改变以及预期中加入竞争的航线，将影响航线临近国家和地区的经济政治力量，新航线可能成为世界航运网络格局中新的核心区域，并拉拢其他集群中的边缘港口，吸引其他航线上的货流。世界航运网络格局在新航线的影响下，各种力量重新分化和组合，正如世界的多极化发展趋势，航运世界也在朝向全局多极化、区域一体化发展，整体上形成以上海、鹿特丹、新加坡等港口为核心的多个集群，局部上形成集群内物流、服务、信息的综合网络化发展趋势。世界航运网络格局中各个集群的内部合作趋于深入，如去除其他政治因素影响，亚太国家将会因为北极航线利益而密切合作，形成亚太地区发展的新契机，效仿欧盟经济共同体，以亚太地区共同繁荣的经济圈为目标，区域内大国之间建立互信关系，增进共同利益，分担共同风险，使得区域内各国经济发展水平差异相协调，推动政治关系改善和社会协调发展；各个集群之间趋于良性竞争，如欧盟经济共同体势力将趋于东扩，通过北极航线这一通道建立与亚太市场之间更为紧密的联系，进而刺激亚太地区经济圈发展并与之竞争。【中国船检】

