



班 轮 时 事 直 通 车

达飞联手硕达货运与中国港湾共同竞得喀麦隆码头 25 年特许经营权



2017年7月25日，达飞集团在非洲喀麦隆克里比举行新集装箱码头特许经营协议的正式签字仪式，喀交通运输部部长梅贝·恩高奥(EdgarAlainMébéNgo'o)出席，并亲自主持会议。经公开招标，由法国达飞轮船、硕达国际货运(Bolloré Transport & Logistics)及中国港湾工程(CHEC)竞得克里比集装箱码头的25年的投资运营权。即在未来的25年内，上述三家企业将与喀麦隆政府成为公私合作伙伴。此项协议达成后，上述三家公司将成为克里比集装箱码头坚实且互补的股东。其中，达飞轮船负责承运西非海岸线上35%以上的海上货物，且在全球范围内运营30多个码头；硕达国际货运在非洲及喀麦隆拥有长达50年运营经验；而

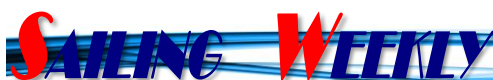
中国港湾工程是一家著名的建筑公司，且在喀麦隆的基础设施建设非常活跃；喀麦隆私人运营者也想要支持该项目。目前，克里比集装箱码头拥有长350米、水深16米的码头，可允许8000TEU集装箱船靠泊，未来的二期工程将允许1.1万TEU船停靠。届时，码头长度将达715米，且配有32公顷的空地，处理能力达130万TEU。同时，该码头的基础设施建设及设备均符合国际标准。码头前沿及堆场的起重设备将于近期投入使用，迅速开始运营，预计将会为当地带来300个就业机会。克里比集装箱码头位于喀麦隆物流中心，为当地供应链提供现代化的基础设施，并能适应最新一代船型，同时允许所有西非国家将集装箱转运至其他区域。通过克里比新港的建设，喀麦隆将形成第二个港口门户中心，以增加其基础设施网络，并为当地经济社会的发展做出重大贡献。同时，克里比紧邻埃代阿，是喀麦隆的主要资产，且通过与周边包括乍得及中非在内的陆域国家的陆上联通，可发展成为一个新的物流中心。此外，该港口还与杜阿拉港优势互补，共同促进当地经济贸易增长。【航运界】

阳明海运 8 月增开亚洲航线 前瞻性或助推四季度业绩

航运界网消息，阳明海运预计自8月13日起与德翔海运股份有限公司(TSL)及高丽海运株式会社(KMTC)联营韩国-台湾/香港线(Korea-Taiwan-Hong Kong Service, 简称KTH)。事实上，此举是为了健全亚洲区间服务网络，强化亚洲航线运送服务。此航线将由阳明海运、德翔海运与高丽海运共投入2艘1800TEU级船舶共同营运，提供14天巡航之每周固定航班服务，沿线弯靠港口包含仁川-釜山-光阳-基隆-台中-高雄-香港-高雄-台中-基隆-仁川等港口。据了解，此次区域航线的运力结构上，阳明海运通过投船及与其他航商换舱合作在韩国共布署5条航线，除上述韩国-台湾/香港线(KTH)，另有日韩-台湾-华南线(PAS)、华北-越南/泰国线(CT2)、日本-台湾-越南线(JTV)、中国-星马三线(PA3)等。业界分析认为，小范围区域性共舱共线经营是集装箱船公司间常有的事，面对供过于求是市场现状，小范围的合作可以在保证货量的前提下，减少单打独斗的高运营成本。而当下正值美线的传统旺季，但却是韩线与日线的淡季，可以说阳明海运此番在东南亚各国间航线的布局极具前瞻性。换言之，在小试牛刀之后，随着四季度元旦春节的到来，如果市场全面回暖，便可根据市场的需求在有序经营的航线上增加船队的投入。【航运界】

海运港口行业：航运季节性旺季来临

集运市场运价持续上扬，重视三季度欧美贸易旺季：CCFI综合指数从3月初开始持续上涨，其中欧线表现突出，近期运价指数已经涨至今年3月以来最高点。从供给端来看，截至7月份集运市场运力同比增长1.26%，较去年同期6-7%的增加速度有明显减缓，主要原因是(1)由于直到去年3季度，整个集运市场依旧处于运力过剩，大部分企业亏损的情





况，所以大部分公司延迟船只交付；上半年交付运量依旧处于较低水平，共计 52 万 TEU，占整体运力的 2.6%。(2) 一季度受巴拿马运河扩宽影响，拆解速度依旧较快。需求端欧美及中国经济好转，对外贸易需求上升，上半年中国进出口金额同比增加 13%；供需改善促集运市场运价走高，市场多余运力也开始逐步被消化，集装箱船闲置率由年初高点 7.17% 下降至 6 月份的 2.66%。下半年欧美补库存旺季来临(7 月份学生返校促销、9 月份圣诞节补库存)，行业第二轮整合集中度进一步上升，预计集运市场将进一步好转。【中金在线】

集运业未来将出现改善

受韩进海运破产影响，集运业再次出现了一轮合并交易，前十大班轮公司目前运营的集装箱船运力达到市场运力的 75%。虽然集运运价仍然出现很大波动，但市场相对而言已出现一些改善。继班轮网络船舶数量进行拆除和重新调整之后，集装箱船租价获得提升。其中，支线型集装箱船运价自 2011 年以来首次超过市场趋势。虽然夏季集运市场上升空间有限，但散运业和集运业的基本面都表明未来几年这两个市场将出现改善，只不过改善之路仍然坎坷。【中国航贸网】

班轮公司准班率可靠性持续增长

在 2017 年 5 月至 6 月期间，班轮公司的集装箱船总体准班率和运输时间可靠性持续增长，从 5 月的 63.3% 增长至 6 月的 70.1%，涨幅达到 6.8%。据 CargoSmart 的最新数据，12 条班轮运输航线中的 9 条航线准班率在 2017 年 5-6 月期间均出现上升。其余 3 条航线亚非线、欧洲-南美洲航线和欧洲-大洋洲航线的准班率分别下降 13.7%、6.6% 和 1.1%。数据显示，欧洲-中东航线的班轮可靠性上升幅度最大，准班率提升了 10.4%，从 5 月的 60.7% 提升至 71.1%。北美-大洋洲航线准班率达到了最高水平，在 2017 年 6 月准班率为 96.1%。此外，大多数班轮公司在 2017 年 5-6 月期间经历了不同程度的可靠性改进。其中，智利航运、东方海外、万海航运、安莎航运和现代商船的准班率提升幅度位居前列。在 2017 年 5-6 月期间，智利航运准班率上升 11.9%，东方海外准班率上升 11.5%，万海航运准班率上升 10.7%，安莎航运和现代商船准班率均上升 10.1%。在 2017 年 6 月，全球集装箱船运输可靠性排名前 5 的班轮公司分别为智利航运、MCC、东方海外、长荣海运和达飞轮船。其中智利航运准班率为 86.5%，MCC 准班率为 80.3%，东方海外准班率为 77.4%，长荣海运准班率为 76.3%，达飞轮船准班率为 76.2%。从区域港口装卸来看，大洋洲地区港口在 2016 年 6 月的准班率达到最高水平，为 94.2%。非洲地区 6 月准班率最低，为 37.3%。今年 5-6 月，中东地区班轮准班率提升幅度最大，从 5 月的 61.4% 提升至 6 月的 73.8%，涨幅 12.3%。【国际船舶网】

超大型集装箱船运力翻番将导致并发症

2018 年亚洲-北欧贸易航线超过 18000TEU 的超大型集装箱船运力将翻番，而集运大型化或将导致市场出现并发症。集运市场情报提供商 SeaIntel 表示，目前在运营的超大型集装箱船为 58 艘，还有 47 艘即将交付，这些船舶主要在 2017 年和 2018 年交付。由于在亚欧线部署 18000+TEU 集装箱船具有规模效益和成本效益，这些超大型集装箱船目前占该贸易航线 35% 的市场份额。这也导致马士基航运自 2011 年推出 E 级集装箱船后，亚欧线出现了连锁反应。SeaIntel 预计，即将交付的 47 艘超大型集装箱船也将部署在亚欧线。如果亚欧线部署的运力在未来两年内年均增长 5%，那么在 2018 年末，超大型集装箱船的市场份额占 61%，接近目前的两倍。集运大型化将会出现并发症。首先，未来的运价水平将会出现巨大的震动，主要原因是，集运大型化很大程度上会因为规模效益降低了单位成本。其次，集运大型化将会增加港口和码头的负荷，尽管需要处理的集装箱数量不会出现太大的变化。超大型集装箱船导致集装箱装卸业务压力加大，这些集装箱一次性处理而不是一周内分散处理，这给港口码头造成了很大的挑战。第三，目前交付的新造超大型集装箱船基本部署在亚欧线上，而该航线上原先部署的一些船龄相对年轻的船舶不会被拆解，只能移至其他航线。如果亚欧线的贸易量每年只能消化 5% 的运力，将会导致其他航线运力过剩。【国际船舶网】



航运看点

世界海运贸易格局出现趋势性新变化

海运贸易需求推动运输需求，海运贸易兴衰也直接影响着运输业的兴衰。准确把握海运贸易格局，无疑对海运业的健康发展具有深远意义。

近年来，随着经济全球化的发展、知识经济的兴起及现代科学技术的发展，货物朝着轻、小、薄的趋势发展，管道、航空等运输方式也迅速发展，对海运贸易形成分流。

就海运贸易而言，社会对环保要求的提升，制约了化石类能源物资的贸易发展，海运贸易结构相应有所调整。尽管如此，克拉克森统计数据显示，近年来，世界海运贸易量权重基本稳居84%，海运贸易依然是全球经济和贸易的支柱。

海运贸易量总体变化趋势

随着经济的发展，国家和地区对基础原材料、能源和消费品的需求增加，世界海运贸易量也随之呈持续增长态势，与世界经济呈高度相关关系。



但是，受政策趋向、经济结构变化等因素影响，世界海运贸易量增速较世界经济发展波动频率和波动幅度明显更大（见图）。

中国海事服务网

1987—2016年，世界海运贸易量平均增速3.85%。期间，亚洲金融风暴和美国次贷危机，使世界海运贸易量于1998年和2009年出现两次负增长拐点，世界海运贸易量随着世界经济大幅震荡。

次贷危机发生以后，随着各国央行不断释放充沛的流动性，资产价格空前膨胀，

实体经济发展迟滞，也使海运贸易平均增速进一步收窄，并于近年滞后于经济增长节奏。

2010—2016年，全球工业生产增长值由8%降至0.2%，并在2012年出现负增长。同时，世界海运贸易量增速由9.4%跌至2015年的1.8%，较当年的经济增速减少1.4个百分点。2016年，由于中国“去产能”后国内煤炭量降价升、上半年国际铁矿石价格大幅下降及中国地方炼厂生产活跃等原因，中国进口煤炭、铁矿石和原油大幅上涨，带动2016年世界海运贸易量反弹至2.9%，但增速依然处于3%以下的低速增长区间。

如果用克拉克森的世界海运贸易/GDP乘数则可以更直观地体现贸易与经济发展的关系：2010—2015年，世界海运贸易乘数由1.73降至0.58的低点，2016年反弹至0.93。

近年来，由于各国内生动力不足，欧美等发达国家经济复苏迟缓、发展中国家经济结构调整，经济增长放缓，世界海运贸易量进入低速增长通道。

但是，下述四大因素将促进海运贸易保持长期健康的发展趋势。一是，中国“一带一路”倡议的实施将带动亚非欧沿线国家的经济增长；二是，各国“脱虚向实”的经济政策逐步见效，将有效拉动世界经济良性循环；三是，印度的逐步崛起和世界人口长期持续增长的红利，将长期促进消费需求；四是，电子商务全球化愿景的预期，将开发中小企业跨境贸易潜力。

海运贸易货类结构变化趋势

近30年来，随着居民生活水平的提高和环保意识的提升，海运贸易货类结构悄然发生着变化：根据克拉克森报告，1987—2016年，干散货、原油及成品油、集装箱、LNG等各大板块货类贸易量均保持持续增长，部分货种表现出权重变化较大、近年增幅放缓等趋势。



干散货在大宗散货带动下，经历了2000—2007年和2010—2014年两波高峰，贸易量持续增长，权重上升1.8个百分点至43.4%。其中，铁矿石贸易量和权重屡创新高；煤炭贸易量持续走高后于2015年出现负增长拐点，其权重由2013年的高点开始缓慢回落；粮食保持贸易量持续增长，权重呈现由高到低又持续回升的“U型”走势，近年发展势头良好；小宗散货贸易量持续增长，但权重一路下滑，目前并无止跌迹象。

原油贸易量保持持续增长，权重总体下滑近9个百分点。但近两年，受油价大幅下跌影响，贸易量增速放大，权重有所反弹，但势头较弱；成品油贸易量平稳增长，权重稳定。

集装箱贸易量表现相对活跃，平均增长率高达9.4%，近年回落至4%左右，权重由5%升至15.5%。

LNG贸易快速成长，平均增速达6.4%，近年增速有逆势向上趋势，权重则由1.2%升至2.4%。

目前，高成本和高价格制约清洁能源健康发展、美国将改变对化石能源发展设限的做法等因素都将在近年内大概率地暂时稳定煤炭、石油等化石能源的需求。

同时，在较长时间内，印度等正在崛起的发展中国家和世界人口持续增长的刚性需求，将继续支撑铁矿石、粮食等大宗散货贸易量。由于其它货类增长较快，预计大宗散货权重将滞涨或缓慢回落。

随着生活水平的提高，人们对价格的敏感度降低，将更趋向于关注质量和效率，贸易的基础理念也由比较优势逐渐向竞争优势转变。由于集装箱运输固有的安全、便捷特点，近年来，适箱货源快速增长。中国“一带一路”倡议，加上未来中小企业电子商务贸易模式的逐渐成熟，预计全球集装箱贸易量和权重还有一定的上升空间。

2016年11月4日《巴黎气候变化协定》生效，该协定将为2020年后全球应对气候变化行动做出安排，绿色、低碳发展已经成为全球能源发展的共识。因此，长期来看，清洁能源将是全球共同的发展方向，LNG贸易具有很大的发展潜力。

海运贸易地理分布变化趋势

实体经济恢复尚待时日，新兴经济体和发展中国家快速崛起，海运贸易重心总体持续向新兴和发展中经济体转移：根据克拉克森报告，2008—2016年，在中国和印度的强劲需求引领下，亚洲在大宗干散货的地位凸显；中东、南半球和区域集装箱贸易快速成长。

2016年，中国进口铁矿石、煤炭、和原油分别升至10亿吨、2.01亿吨和3.53亿吨，铁矿石和原油均位居全球第一、煤炭位居全球第二，其中铁矿石进口量占全球七成多；印度进口煤炭和原油快速升至2.03亿吨和2.15亿吨，分别位居全球第一和第二；日本进口铁矿石降至1.3亿吨，位居全球第二；欧洲铁矿石、煤炭和原油的进口量下降15%，权重减少8个百分点至17%；北美由于原油进口量锐减一半以上，导致铁矿石、煤炭和原油进口量下降45%，其权重也减少7个百分点至6%。

受欧美经济低迷、中国经济放缓、以及船舶大型化影响，2008—2016年，北美、欧洲、远东之间的3条集装箱干线贸易量平均增速2.07%，低于3.73%平均水平，权重降至29.3%。非干线贸易量增速加快，权重升至29.8%。区域航线快速成长，权重升至40.9%。中东地区和南半球的集装箱进出口贸易增速明显加快。

随着新兴和发展中国家对环境的高度重视，加上美国LNG出口增长预期，预计全球可再生能源和清洁能源在电力、汽车等行业的比重将快速成长。

2016年9月3日，全国人大常委会批准中国加入《巴黎气候变化协定》，可以预见，2020年后，中国在煤炭、原油等资源性化石能源的进口量将逐步萎缩，印度将进一步引领大宗散货市场。同时，经济的发展和适箱货源概念的延伸，电商全球化时代到来的预期，以及中国“一带一路”建设启动，预计世界集装箱贸易重心将向“一带一路”沿线国家转移。

时代在变、贸易格局在变、海运贸易模式也在变。随着互联网的深入，跨境、跨地区、跨行业的“互联网+全程物流”贸易模式将成为未来中小客户海运贸易的主旋律。

只有转变思路、深入研究、因时而谋、顺势而为，才能促进海运业与时俱进、健康发展。【国际船舶网】