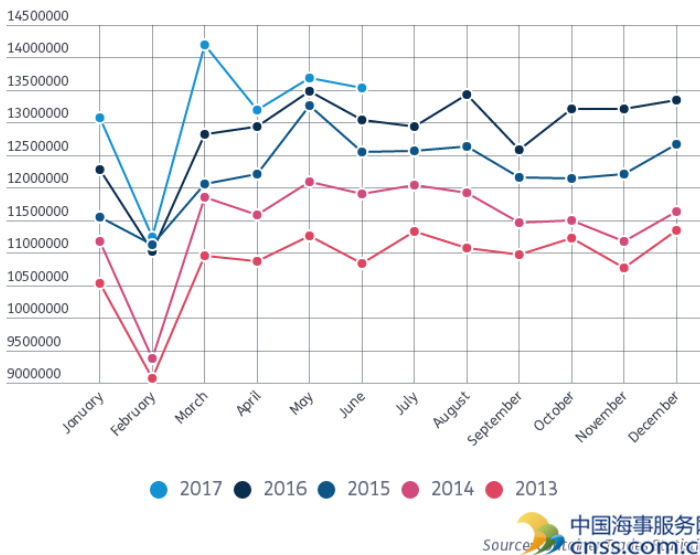


班轮时事直通车

集运业现复苏迹象

Global imports in teu

June, 2017



集装箱贸易统计公司 (Container Trades Statistics) 最新公布的统计数据显示, 今年前 6 个月, 亚洲最大的两条贸易航线上的集装箱货运量出现了显著增长, 这进一步表明, 集装箱市场正在走向复苏。截至 6 月底, 亚欧贸易集装箱运输量较去年增长了 5.2%, 从 760 万 TEU 上升到接近 800 万 TEU 的水平, 而跨太平洋集装箱运输量上升了近两位数, 达到 880 万 TEU, 较 2016 年上升了 9.9%。集装箱贸易统计公司的数据显示, 主要班轮贸易的最新月度和季度数字同样令人印象深刻。今年 6 月, 亚欧航线和跨太平洋航线的运输量分别上涨了 7.6% 和 13.6%。今年第二季度, 亚洲和北美之间的集装箱运输量较去年增长了 11%, 亚洲-欧洲服务航线上增长了 5.2%。这些健康的运输数据反映出在主要贸易航线上费率出现复苏迹象, 那些公布了今年上半年财务业绩报告的公司业绩均较 2016 年有了显著改善, 因为这些主要市场经济状况的改善推动了需求, 并恢复了盈利能力。包括欧洲巨头马士基航运和法国达飞轮船在内的一些航运公司尽管还未公布今年上半年业绩报告, 但预计也将获得类似的成功。集装箱贸易统计公司的数据显示, 今年前六个月的全球运输增长 (见图) 也呈现健康走势。在截至 6 月 30 日的六个月时间里, 集装箱船海运贸易总额增长了 4.4%, 从 7560 万 TEU 上涨至 7890 万 TEU, 与分析师预测的全年贸易增长 4%~5% 的增幅一致。【中国海事服务网】

东方海外半年扭亏净赚 5361 万美元

8 月 7 日, 东方海外国际公告截至 2017 年 6 月 30 日止六个月之未经审核中期业绩, 期内集团录得收益 28.98 亿美元, 按年升 13.19%; 毛利 2.56 亿美元, 按年升 71.8%; 扭亏为盈净赚 5361 万美元, 去年同期则录得亏损 5666 万美元。与 2016 年上半年比较, 东方海外上半年货量按年增长 7%, 运载率提升 1 个百分点, 每个标准箱收益增长 8%。燃油及柴油价格自低位反弹, 导致期内燃料成本按年升 64%, 平均每吨油价升至 306 美元。公告称, 公司上半年接收 1 艘新船, 期内并无进一步订购新船, 另有 5 艘新船预期明年首季交付。东方海外国际主席董建成称, 2017 年上半年市场开始从充满挑战的 2016 年以缓慢但稳定之步伐复苏, 并反映在期内业绩上。对于环球航运业的复苏步伐, 东方海外财务总监董立新表示, 虽然去年运费见谷底, 低于 2009 年金融危机的时期, 但今年行业的情况已谷底反弹, 运费有回升迹象, 全球经济环境开始好转, 对行业而言是好事, 市场对美国经济复甦有期望, 市场情绪已有不同。董立新对航运业的后市表示乐观, 但相信不会回到 2000 年的高峰, 航运业供求已调整至新常态, 未来仍然会较 2016 年好。东方海外在中期业绩提到, 上半年市场开始缓慢但稳定复苏, 某种程度重现较健康的需求增长, 但未知能否持续。公司表示, 需求逐步改善, 供应增长也有所放缓, 但供求平衡缓慢改善要与旺市重临相提并论仍言之尚早。【中国航贸网】

APL 航运准时率表现优异被评全球第二家

根据集装箱航运业市场情报提供商 SeaIntel Maritime Analysis 2017 年 7 月的“全球航运绩效报告” (Global Liner Performance July 2017 Report), APL 在 2017 年 6 月的航运准时率达至 84%, 被评为第二家最可靠的集装箱海运公司。根据目前排名前十八集装箱海运公司的报告显示, APL 的表现超出了航运业在 6 月份全球平均航运准时率所达到的



77.7%。与6月份的总成绩相一致，APL在多数主要航线的准时率表现都超出了行业的平均水平。特别是亚洲-美国西海岸航线，APL的准时率达到84.6%，高于行业81.5%的平均表现。在亚洲-美国东海岸航线方面，APL的船期可靠性达到83.3%，高于行业76.9%的平均表现。在跨大西洋航线方面，APL的东行线准时率表现提高至82.2%，而行业平均表现则达73.3%。同样，APL的西行线达到72.5%的准时率表现，高于行业71.9%的平均表现。在亚洲-北欧地区航线方面，APL的准时率表现达到83.7%，高于行业79.2%的平均表现。同样，APL的中东-欧洲航线准时率表现达到93.2%，高于行业80.9%的平均表现。【国际船舶网】

为“挽回声誉”，韩国14家班轮公司成立航运联盟

2016年9月全球第七大班轮公司——韩进海运被当地法院接管，并于今年2月正式宣布破产，该事件对全球航运业引起重大影响，而韩国航运事业在全球范围内声誉也受到较大影响。在韩进海运被法院接管一周年即将到来之际，韩国航运业又出新政。今日（8月4日），韩国船东协会表示，包括现代商船在内的韩国14家集装箱船东将签署谅解备忘录，并于8月8日共同组建该国第一个国内航运联盟：韩国航运联合体（Korea Shipping Partnership, KSP），以恢复韩国在全球航运界的声誉。通过签署协议，14家班轮公司将通过共享船队运力、新增航线及联合经营海外码头等多种方式，提高团队协同效应。据航运界网了解，韩国航运联合体将于今年年底出台运营指导方针，预计明年1月份将全面展开相关业务合作，而秘书处的工作将由韩国船东协会负责。【航运界】

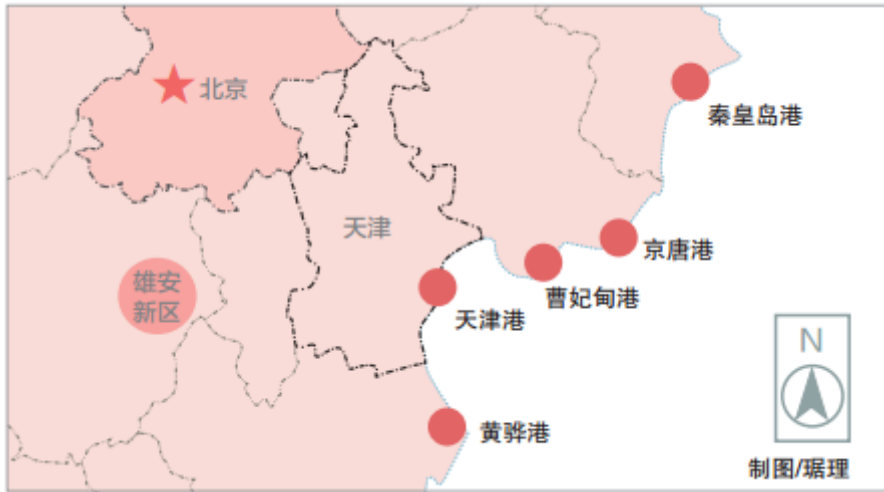
新巴拿马型集装箱船资产价值上升

近日，森罗商船（SM Line）以较高的价格收购了一艘大型新巴拿马型集装箱船，这体现出了受租船市场租价快速上升推动，近期大型集装箱船资产价格出现上升。据悉，森罗商船收购的船舶为8500TEU的“Lloyd Don Carlos”号（建于2006年），该船售价为2400万美元，相比年初同型船售价上涨近25%。在今年年初，类似于“Lloyd Don Carlos”号尺寸的集装箱船售价基本在1500-1700万美元水平之间。此外，“Lloyd Don Carlos”号的姐妹船“Lloyd Parsifal”号（建于2006年）也已类似价格在今年5月售给了SinOceanic，该船的交易价格为2650万美元。该船于今年6月获得了以星轮船的租约，日租金为11000美元。在那之后，租船市场上集装箱船运力收紧，使得集装箱船租价提升。近期，Capital Ship Management收购了2艘新巴拿马型集装箱船，分别为9954TEU的“Asklipios”号和“Aristomenis”号（均建于2011年），这2艘船已获得以星轮船为期8-10个月的租约，日租金为18000美元。而在一个月前，Capital另一艘9954TEU的“Adamastos”号（建于2010年）获得了马士基航运3-4个月的租约，日租金为13875美元。经纪人认为，集装箱船租价大幅上升是由于可用运力突然短缺，这可能是由于闲置运力减少产生的。此前，马士基航运在上个月签订了大量船舶的租约，该公司从长锦商船处租用了8500TEU的“Gulf Bridge”号，租期2-6个月，日租金为14500美元。经纪人表示，预计大型集装箱船的租船价格上升，将进一步导致货物流向小型集装箱船市场，但目前小型集装箱船和老龄超巴拿马型集装箱船以及巴拿马型集装箱船的租价尚未上升。【国际船舶网】



航运看点

渤海湾打造世界级港口群 港航资源加速衔接雄安新区



2017年8月4日，交通运输部与天津市政府、河北省政府近日联合印发的《加快推进津冀港口协同发展工作方案（2017—2020年）》提出，优化津冀港口布局和功能分工、加快港口资源整合、完善港口集疏运体系、促进现代航运服务业发展、加快建设绿色平安港口、提升津冀港口治理能力等六大重点任务，进一步增强港口的辐射和带动作用，为京津冀协同发展提供有力支撑。

交通运输是京津冀协同发展的先行领域，港口是综合交通运输体系的重要枢纽。《方案》提出，到2020年，津冀港口

集疏运体系日臻完善，集装箱和大宗散货运输系统高效协同，基本建成以天津港为核心、以河北港口为两翼，布局合理、分工明确、功能互补、安全绿色、畅通高效的世界级港口群，先行示范带动港口资源跨省级行政区域整合。

根据《方案》，交通运输部将修订全国沿海港口布局规划，完善津冀港口总体规划，促进港口功能合理分工。积极打造天津港综合性门户枢纽，以集装箱、商品汽车滚装和邮轮运输为重点，河北港口以大宗物资运输为主，大力拓展临港工业、现代物流等服务功能，与天津港错位发展、有效互动；以国有港口企业资源整合为重点，发挥国有骨干港口企业的作用，通过资产划拨、股权投资、合资合作等方式，推动省内国有资产不同管理层级的国有港口企业整合。

重点推进津冀间港口资源整合，是“重头戏”之一。按照“先经营管理统一、再资产统一”的模式，扩大津冀港口间现有集装箱码头、航线领域合作的广度和深度，以限制接收公路转运煤炭为契机，积极探索津冀港口在干散货运输领域的合作。探索津冀合资成立国有资本运营公司，并以此为平台，开展国有资本市场化运作，推动区域港口集约化建设和运营。

不再接收公路运输煤炭

津冀港口集疏运体系将加快完善。《方案》明确，加快唐山港曹妃甸港区水曹铁路、天津港南疆港区铁路系统扩容等港口专用线及支线项目建设，提升港口铁路集疏运通道能力，减少港城道路交通矛盾。优化区域港口集疏运格局，推动津冀港口公路运输煤炭调整为铁水联运，完成港口不再接收公路运输煤炭的任务，逐步提高铁路运输在港口铁矿石疏运中的比重，形成煤炭铁路集港、铁矿石铁路疏运的格局。提升对内陆地区的辐射带动作用，加快铁水联运等多式联运示范工程建设。加强津冀港航资源与雄安新区交通物流需求的有效衔接，大力支持雄安新区建设。

绿色平安港口建设也将加速。《方案》明确，有效推进区域船舶排放控制，适时评估实施效果并确定采取更严格的排放控制要求。协同推进港口安全管理体系建设，加强安全监管能力、安全风险防控体系建设，构建跨区域互联高效的安全应急防控网络；开展智慧港口示范，建设省级港口危险货物安全监管信息平台，推进港口、海事安全信息系统的互联互通，逐步实现危险货物运输全过程监管。【北京日报】



航运看点

达飞欲订造 2.2 万 TEU 型船 | 超大型集装箱船之辨

据韩国 Asiasis 报道称，目前，韩国的现代重工正在与来自中国的竞争对手上海外高桥造船竞争，争夺达飞轮船 9 艘 2.2 万 TEU 集装箱船订单。

据悉，目前正处于新船订单谈判的最后阶段。按照目前披露的信息，该订单包含 6 艘正式订单以及 3 艘选择权订单。该船将采取燃油以及 LNG 的双燃料发动机。

目前，达飞轮船尚未对该传闻作出回应。

集装箱可以造多大？

如果达飞轮船订造 2.2 万 TEU 集装箱船成为现实的话，那么，这将是目前已经运营/手持订单中最大的集装箱船。

表 1：1.8 万 TEU 及以上型集装箱船设计的主要尺寸

参数	设计 1	设计 2	设计 3	设计 4
总长 (米)	395.5	394.0	399.0	399.1
垂线间长 (米)	379.5	379.0	383.0	380.0
型宽 (米)	59.0	58.6	58.6	59.0
型深 (米)	30.3	30.5	30.2	30.2
设计吃水 (米)	14.5	14.5	14.5	14.0
结构吃水 (米)	16.0	16.0	16.0	16.0

数据来源：DNV GL

航运交易公报

根据《航运交易公报》此前采访 DNV GL 采集到的数据，目前市场上 1.8 万 TEU 及以上型集装箱船存在四种设计 (表 1)。

比较四种设计方案中涉及到的船舶主要尺寸，实际上大同小异。船舶总长控制在 400 米之内，型宽控制在 60 米之内，设计吃水在 14.5 米之内，结构吃水均在 16 米。

表 2：18000TEU—22400EU 型集装箱船载箱布置

TEU	载箱布置	垂线间长 (米)	型宽 (米)	型深 (米)	结构吃水 (米)
18200	货舱 11 层、舱面上 10 层	379.0	58.60	30.3	16.0
19450	货舱 11 层、舱面上 11 层	379.0	58.60	30.3	16.0
20400	货舱 12 层、舱面上 11 层	379.0	58.60	33.2	16.0
21360	货舱 12 层、舱面上 11 层，加 1 列	379.0	61.15	33.2	16.0
22410	货舱 12 层、舱面上 11 层，加一列，加一行 40 尺堆垛	397.6	61.15	33.2	16.0

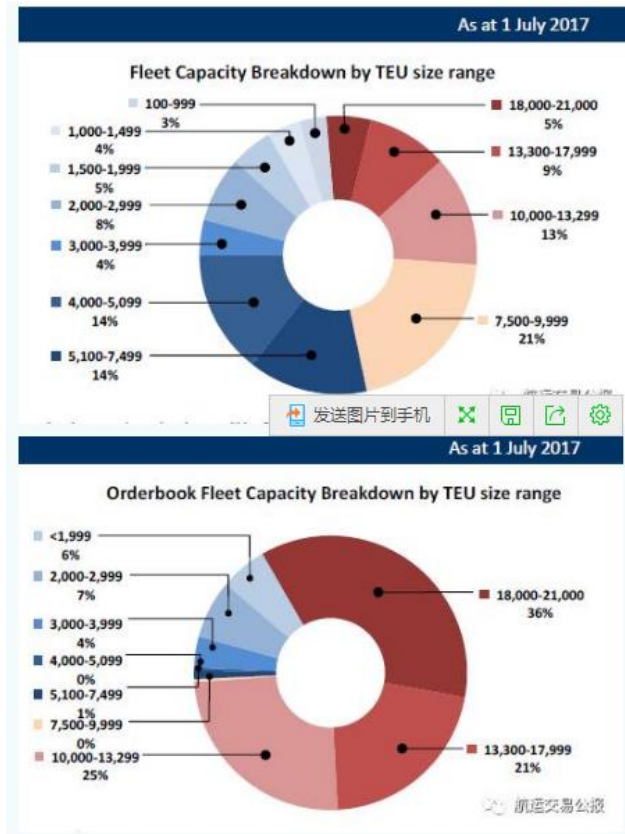
数据来源：DNV GL

航运交易公报

1.8 万 TEU 以上型集装箱通常都是双岛型设计。一艘 1.8 万 TEU 以上型集装箱船的典型布局通常为：烟囱后部布置 4 排 40 尺箱；在机舱与甲板室之间区域布置 5 个 2x40 尺堆垛的货舱；货舱布置 12 层标准

箱或者 11 层高箱，舱面上布置 10 层。这种布置适用于使用单发动机的船舶，可以说双岛型设计对大型集装箱名义和可装载集装箱的能力产生了积极影响。

所谓双岛型设计，就是驾驶室和居住区位于船舶前部，机舱位于船舶后部，燃油舱布置在居住区下方（常规的集装箱船驾驶室和机舱都位于船后方）。驾驶室位于前部，大幅度改善了视线，且与居住区布置在机舱上方的方案比较，该方案船首区域的集装箱装载量可增加5%~6%。居住区的噪声水平和振动水平也较低。因为驾驶室和机舱分离，相当于在船体增加了一个横向支撑可改善船体的扭转强度，减少船体重量。



从表2的相关数据来看，在18200TEU、19450TEU、20400TEU、21360TEU以及22410TEU五种船型来看，基本上还是处于常规的集装箱堆垛行/列布局，调整的幅度并不大。DNV GL相关集装箱专家坦言：“在钢板强度上不改变现有的典型箱船的结构布置的话，从现有条件上，只能做到22400TEU这个尺度。如果要达到24000TEU以上的话，必须有一个结构的创新布置。”换句话说，目前由于技术上限制，船长限制在400米、载箱量限制在22400TEU，但是未来有可能会突破。

亚欧航线的超大型船之争

集运市场情报提供商SeaIntel表示，目前在运营的1.8万TEU以上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。而由于港口设施、水深以及航道条件的限制，目前，1.8万TEU以上的超大型集装箱船全部投放于亚欧航线。目前，这些超大型集装箱船目前占该贸易航线35%的市场份额。

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。

根据Alphaliner的数据，截至7月1日，目前正在运营中的集装箱船，1.8万TEU以上型船占据5%的比例。而从手持订单来看，1.8万TEU以上型船则占据了36%的比例。

显然，亚欧航线上越来越多超大型集装箱船运营，一方面带来更多的规模效益、更低的单位成本，这需要考量经济的发展、货量的增长；而另一方面，超大型船舶对于港口运营带来越来越大的挑战，特别是背后庞大而敏感的物流支撑体系。

表3：集装箱船在港口的装卸箱量/搬运次数比较

船舶规模	挂靠港口平均装卸箱量 (TEU)	船舶集装箱年搬运数 (次)	港口集装箱年搬运数 (次)
8600TEU	4000	208000	337000
14000TEU	6500	325000	526500
19000TEU	8500	440000	712800

数据来源：DNV GL

DNV GL的内部研究数据（表3）显示，一艘8600TEU的船舶通常每次靠港装卸集装箱为4000个，那么，从船舶的角度来说，一年的集装箱搬运数就是208000次，但是从港口的角度而言，因为还涉及到支线船、火车、内河船或者卡车的转运，一年的集装箱搬运数则达到了337000次。一艘14000TEU的船舶靠港装卸集装箱为6500个，船舶一年的集装箱搬运数为325000次，港口一年的集装箱搬运量为526500次；一艘19000TEU的船舶靠港装卸集装箱为8500个，

船舶一年的集装箱搬运数为 440000 次，港口一年的集装箱搬运量则高达 712800 次。

表 4：港口配套的物流支撑网络（以一艘 1.9 万 TEU 集装箱船为例）

承运对象	集装箱总搬运数 (次)	单位承载量 (TEU)	需要数量
支线船舶	4795	800	6 艘
火车	4735	90	53 列
内河船舶	290	96	3 艘
卡车	4225	1.6	2640 辆

数据来源：DNV GL

航运交易公报

从表 3 的数据我们可以清楚地看到，一艘大型集装箱船舶在港口装卸大量集装箱的背后需要一个庞大的物流体系的支撑。以一艘 1.9 万 TEU 型集装箱船舶举例（表 4），船舶进港

需要装卸 8800 个集装箱，接下来这个 8800 个集装箱需要进行再次的物流，大概需要 14000 次搬运，分别分配到支线船、火车、内河船以及货车上。支线船，从干线大港将货物运输到其他支线港口，需要搬运 4795 次，每艘船舶可以装载 800TEU，则需要 6 艘船舶；火车，从干线大港转运到内陆城市，需要搬运 4735 次，每车次可以运输 90TEU，则需要 53 车次；内河船，通过内河体系进行转运货物，需要搬运 290 次，每艘船舶可以装载 96TEU，则需要 3 艘船舶；货车，通过陆路运输货物，需要搬运 4225 次，每辆可以运输 1.6TEU，则需要 2640 辆。

越大的船舶需要支撑的物流网络就会愈加庞大。但是，如此庞大的物流网络其实也很敏感，1.9 万 TEU 型船如果迟到一天的话，整个物流体系就需要等待，这对于港口来说是很大的耗费。或许未来，大型港口的堵塞将变得非常常见。这和航空业一样的道理，如果大飞机延误的话，更导致更多支线飞机的延误。【航运交易公报】

