

班轮时事直通车

马士基集团发布二季度财报



8月15日,马士基集团发布2017年第二季度财报。数据显示,受到马士基航运运价走高的影响,集团第二季度营收增长8.4%至96亿美元。由于马士基航运第二季度实际利润为3.27亿美元,成为集团利润的主要来源,马士基集团第二季度实际利润为3.89亿美元。马士基油轮和马士基码头公司进行了资产减值,税后减值7.32亿美元,因此第二季度报告利润为-2.64亿美元。马士基集团第二季度的业绩主要受到航运市场不断恢复,马士基航运关注恢复盈利的正面影响。尽管由于近期遭受网络袭击将对集团第三季度的财务报告产生2-3亿美元的负面影响,马士基集团重申对2017年全年的盈利预期。马士基集团首席执行官施索仁(Søren Skou)表示:“马士基航运与预期一致实现了盈利,与去年第二季度同期相比营收

增长10亿美元。由于运价增长,马士基航运的利润与去年同期相比高4.9亿美元。”马士基海运及物流业务板块营收为77亿美元,与去年同期相比增长15%。受到集装箱运价增长的影响,马士基海运及物流业务板块实际利润为4.42亿美元,得到了较大的改善。第二季度能源业务板块实际利润为1.82亿美元,马士基石油是利润的主要来源。海运及物流业务板块的新战略方向中关于各个业务集团整合的进程正在按计划推进,预计将会在2019年底实现投资资本回报率上升2%的整合效应。马士基航运在马士基码头公司的货量增长大约为7-8%,马士基集装箱工业公司的强劲业务表现都是实现整合效应的例证。马士基航运收购汉堡南美公司按计划进展,目前该项交易仍需等待相关机构的审批,预计收购将于2017年第四季度完成。达成Mercosul Line出售协议会加速在巴西的审批进程。【国际船舶网】

施索仁预计:全球将剩下五到六家大型集装箱船公司

据贸易风报道,A.P.穆勒-马士基首席执行官施索仁预计,未来十年,集装箱船板块将继续整合。施索仁告诉《金融时报》,船东将继续进行整合,从两年前的20家公司到最后剩下5-6家大型公司。马士基收购了汉堡南美航运公司,法国达飞收购东方海皇,赫伯罗特与南美邮船及阿拉伯轮船合并。【中国航贸网】

订造双动力22000标箱船 达飞轮船落子布局?

近日,达飞轮船正在同船厂方面洽谈订造6+3艘船用燃油与液化天然气(LNG)双动力的22000标箱船。中国外高桥船厂和韩国现代重工正在争夺这批燃油与LNG双动力大船的订单。正式订单预期将在10月签约。在全球巨型集装箱船订单枯竭了22个月之后,达飞轮船重新开闸,再次轰动世界。这批新船订单一旦签约,待它们出厂之日,就将超过目前世界最大的21413TEU的“东方海外香港”号(包括后面将陆续出厂的5艘同款姐妹船)。最近,全球集装箱船队运力已经突破2000万TEU。即使不考虑达飞的这批新船订单,现有订单将在2020年以前一共增加将近300万TEU新船运力。这些新船运力中的40%是18000TEU以上的大船,而适合它们的配置区域则局限于亚欧航线。其结果必然使这一航线上的运力陡增,向次级航线上梯级置换的压力将更加巨大。至于达飞轮船的这些大船对于运力供求方程式带来多大的负面影响,还得取决于它们出厂时的具体行业环境。假设它们在2019年之后出厂,那么现有订单上的大部分船舶已经出厂,加上运输需求的增长和拆船数量的增加,这批新船的负面影响也许不会太大。德路里的报告认为,达飞轮船这一未经确认的订单说明,即使在目前债务重重的趋势下,一些船公司仍将获取市场份额作为其业务发展原则。而有多少船公司认可并实施这一原则,将直接决定未来集装箱航运业是否能够保持盈利。或者说,是否会重演过去为了抢占市场份额而导致的运力过剩的情形,使得市场重新跌落。这一切都还是未知数。【中国水运报】



孙家康：航运业回暖尚需一段时间

全球经济低迷，航运业何时回暖？中国远洋海运集团有限公司党组副书记、副总经理孙家康做客新华网“砥砺奋进新国企系访谈”时，回应了相关话题。孙家康认为，航运是服务业，服务于整个进出口贸易，贸易又是经济当中比较活跃和重要的成分。从经济、贸易和运输三者之间关系来看，在时间上有一个滞性，就是经济已经复苏了，可能3-6个月以后才能反映到贸易数字变化上来，贸易数字反映到航运上又有3-6个月的滞后期。所以要等到全球经济真正复苏以后，看到了确定的数字，才能够推断出来航运什么时候能够走出低谷。“从目前情况来看，由于全球经济缓慢复苏的情况以及目前出现的一些发达国家部分人士逆全球化的思维和做法来看，可能导致全球经济的恢复还需要相当的时，航运比经济恢复晚将近一年。所以我觉得，还需要一段时间才能看到亮点。”孙家康谈到。【新华网】

全球智能集装箱产业联盟在深圳成立

8月15日，“全球智能集装箱产业联盟”在深圳成立，并举行第一次会员大会。深圳市市场监督管理局副局长夏昆山表示，该联盟将打造智能集装箱产业链和生态链，以先进标准促进制造业转型升级，推动优势传统产业向价值链高端发展，在推动深圳港口运输经济发展、服务粤港澳大湾区建设中将产生深远意义。该联盟是由深圳中集智能科技有限公司牵头发起，并联合全国集装箱标准化技术委员会、交通运输部水运科学研究院、中国电信集团公司、华为技术有限公司、中兴通讯股份有限公司、中集集团集装箱控股有限公司、深圳市标准技术研究院等近百家相关政府监管机构、产业应用、技术研发、生产制造、系统运营等业务的企、事业单位自愿组成的民间非独立法人的联合体。夏昆山指出，“目前，全球贸易中超过80%总货值的货物使用集装箱运输，集装箱已成为全世界最大数量的运输载体。希望联盟有效地组织行业企业制定和推广实施团体标准，并推动团体标准向国家标准和国际标准转化，推动深圳乃至全国港口运输产业在国际竞争和分工中占据领先地位。”所谓“智能集装箱”是将集装箱的内外部使用多个RFID产品，诸如传感器封条，通过这些产品来收集集装箱的信息，并通过智能化系统传输到数据中心，以备工作人员及时了解货物的方位、状态和安全状况。早在2015年10月，全世界第一个智能集装箱诞生。该智能集装箱带有先进数据智能处理系统，能够处理大量数据，包括集装箱的运输数据、所处位置、温度、湿度等多种数据。【中国航贸网】

增幅巨大，集运业数字化已近50%

尽管在集运业和物流业数字化是一个缓慢的过程，但是INTTRA的董事长和总裁Inna Kuznetsova认为，使数字化成为行业标准比传统行业的研究更重要。过去十五年里，集运业数字化达到了49%，意味着该行业大多数仍然采用传统的手段而不是数字化方式，但是这种平衡迅速改变。INTTRA公司统计的集运和物流供应商的数字化进程显示，每年集运和物流数字化业务量同比增长16%，远高于工业领域2-4%的增幅。“我们看到来自INTTRA的数据，第一时间从手工操作转换为数字化技术操作，我们也看到一些客户使用其他方式进行装运，”Kuznetsova表示，“我们从亚洲船东和亚洲运营商身上开始看到了很大的利益。在过去一年中，曾经作为辅助的数字化，现在成为了必需业务。在许多国际公司中，航运业务数字化已经成为默认的标准，小公司也开始采用新的方法。”国际海事组织曾于去年7月1日提出，集运总质量验证(VGM)需要实施数字化，一些地区采用数字化明显比另一些没有采取数字化措施的更快速。有了这个新的要求，Kuznetsova表示，超过90%的船东通过电子VGM提交信息。事实上，监管一直被认为是数字化造船的阻碍，纸质文件仍旧是世界上某些地方的要求，INTTRA看到政府转变他们的思维。她表示：“我们开始看到政府在数字化技术方面扮演着非常积极的角色，并利用数字化提供更好的服务。”Kuznetsova指出：“我们看到许多运营商通过引入差别付款和电子订购的方式来支持这一趋势。我们看到客户制定政策，电子订购成为协议特殊的一部分，以便获得相关集装箱的航程和踪迹的信息。”【国际船舶网】

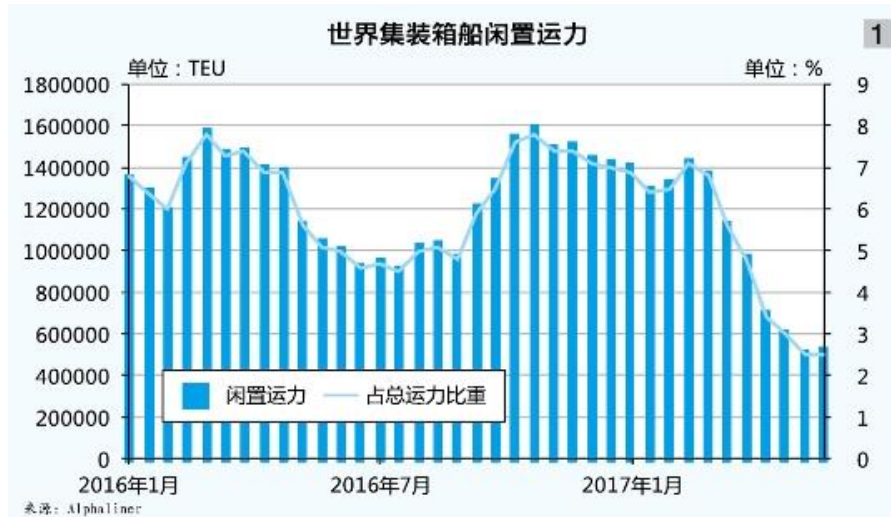


航运看点

2017（年中）集装箱水运形势报告

上半年回顾

国际市场



经济总体向好，运需增速加快

上半年，全球经济复苏态势趋稳，国际货币基金组织、世界银行等组织均预测今年全球经济将保持增长。世界银行最新发布报告，预计今年发达经济体经济增速为1.9%，较去年增加0.2个百分点；新兴市场及发展中国家预计增速为4.1%，增速增加0.6个百分点，其中俄罗斯、巴西、阿根廷增速均由负转正。

据克拉克森预计，上半年，全球集装箱运量约为9290万TEU，同比增长4.0%，增速较去年同期增加3.5个百分点。其中，太平洋航线集装箱运量约为1219.6万TEU，

同比增长6.2%，增速较去年同期增加1.9个百分点；远东—欧洲航线集装箱运量约为1131.2万TEU，同比增长3.3%，增速较去年同期增加7.6个百分点。

运力增速放缓，旧船拆解增加

上半年，全球集装箱船运力增长继续放缓，据克拉克森统计，截至6月底，全球集装箱船数量为51381艘、2023.2万TEU，同比增长1.2%。其中，8000TEU以下型船运力下降2.0%；8000TEU及以上型船增长5.1%，占总运力比重达到47.0%，较去年年底增加1.7个百分点，船舶大型化趋势明显。

船舶拆解量同比增加，但增速呈减缓趋势。受市场船舶升级换代、竞争压力增大影响，经济性较差的老旧船舶拆解量持续增加。据统计，前两月船舶平均拆解量为8.3万TEU，而前5月的平均拆解量则为3.3万TEU，显示集装箱船拆解量呈下降趋势。

市场基本面改善，闲置运力规模和比例持续下滑。在主干远洋航线及亚洲区域内航线货量增长带动下，市场运力需求持续上升，闲置运力规模持续走低。据Alphaliner统计，截至5月底，闲置运力规模为51.9万TEU，同比下降50.0%，创2015年9月以来新低；占总运力比重为2.5%，同比减少2.6个百分点（见图1）。

市场行情复苏，租金反弹企稳

上半年，受益于集运市场复苏，集装箱船租赁市场出现反弹。年初，各类型船舶租金水平出现小幅波动，但低位下行走势有所遏制。此后，随着市场对于运力需求的增长，集装箱船，尤其是大型船舶租赁行情大幅反弹，至3月份，多数船型的租金水平回升至一年多以来的高位。进入二季度，集运市场开始进入传统淡季，但由于新增运力增幅大幅放缓，导致租赁市场运力供给有限，总体供需关系保持平稳。克拉克森数据显示，5月底，多数船型租金较去年年底均有不同程度回升，其中4400TEU、3500TEU、2750TEU、2500TEU型船涨幅在55%~90%。

国内市场

进出口额反弹强劲



表1 上半年中国出口集装箱运价指数

航线	2017/6/30	较年初涨跌(%)	上半年平均	上半年同比涨跌(%)
SCFI综合指数	918.83	-5.1	860.35	61.2
CCFI综合指数	851.60	5.6	827.95	19.8
欧洲	1106.70	4.5	1095.18	50.5
地中海	1212.66	12.0	1117.46	47.8
美西	627.21	-8.1	657.65	-6.7
美东	823.92	-4.3	884.92	2.9
波红	949.22	38.9	815.01	30.0
澳新	612.22	-12.9	658.89	7.2
东西非	831.73	55.3	615.24	35.3
南非	854.02	33.2	691.57	72.4
南美	845.39	25.2	702.63	56.9
日本	672.10	2.8	664.62	6.3

来源:上海航运交易所

个百分点;内河规模以上港口完成集装箱吞吐量为1296.99万TEU,同比增长16.8%,增速较去年同期增加12.9个百分点。

上半年,中国对外贸易出现强劲反弹,自1月起进出口贸易额同比增速达到两位数,且在上半年得以保持。上半年,中国进出口总值为19094.8亿美元,同比增长13.0%。其中,出口10472.7亿美元,增长8.5%;进口8622.1亿美元,增长18.9%。

港口生产增势稳健

在全球集运市场复苏的带动下,上半年,港口集装箱吞吐量增长势头稳健,增速明显反弹,全国规模以上港口集装箱吞吐量为11463.84万TEU,同比增长8.8%,增速较去年同期增加6.3个百分点。沿海规模以上港口完成集装箱吞吐量为10166.86万TEU,同比增长7.8%,增速较去年同期增加5.4

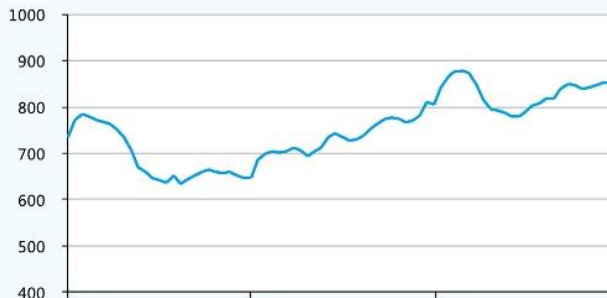
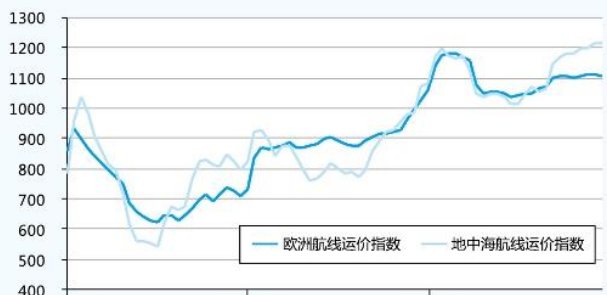
百分点。

市场运价稳步走高

上半年,全球经济复苏趋稳、国际贸易回升,带动集运市场需求平稳增长,同时新增运力入市步伐持续放缓,市场供需关系获得改善。年初,货量表现好于预期,多条航线舱位趋紧,并陆续出现爆舱甩货情况,运价指数升至一年多以来高位。此后,由于运输需求恢复速度超出预期,市场舱位利用率快速回升,多数航线市场运价自一季度末起步入回升通道,市场行情稳步走高。6月30日,上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为851.60点,较年初增长5.6%;上半年运价指数均值为827.95点,同比增长19.8%(见表1、见图2)。上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数(SCFI)为918.83点,较年初下降5.1%;上半年运价指数均值为860.35点,同比大幅增长61.2%。

欧地航线:市场运价回升企稳。年初,由于运输需求旺盛,春节前多条航线舱位出现紧张状况,班轮公司成功推涨运价。进入二季度,新航运联盟4月起陆续执行新船期表,给市场短期运力供给带来影响,市场运力短缺情况时有出现,市场运价稳步走高;至4月底,货主集中出货进一步推升需求,班轮公司新一轮运价上涨计划将即期市场运价推升至1000美元/TEU以上。此后,由于市场货量表现稳定,加之航线运力供给平稳,涨后运价基本企稳。6月30日,上海航运交易所发布的中国出口至欧洲、地中海航线运价指数分别为1106.70点、1212.66点,较年初分别增长4.5%、12.0%。上半年,欧洲、地中海航线运价指数均值分别为1095.18点、1117.46点,同比分别大幅增长50.5%、47.8%(见图3)。

北美航线:大船运力抵消货量利好,运价冲高回落。上半

中国出口集装箱综合运价指数走势
2

中国出口至欧洲地中海航线运价指数走势
3

中国出口至美西美东航线运价指数走势
4


来源:上海航运交易所

年，虽然运输需求表现良好，但班轮公司为提升竞争力，增加大船运力的投入，至5月底，万箱以上型船运力同比增长53.6%，占总运力比重增至23.0%，较去年同期增加8.1个百分点。受此影响，航线供需关系未能改善，市场运价长期承压。一季度末，即期市场平均订舱价格回落至去年年底水平。进入二季度，因运力供给保持在高位，需求增长的利好因素未能改善航线供需，市场运价缓步下行。6月30日，上海航运交易所发布的中国出口至美西、美东航线运价指数分别为627.21点、823.92点，较年初分别下降8.1%、4.3%。上半年，美西、美东航线运价指数均值分别为657.65、884.92，同比分别下降6.7%、增长2.9%（见图4）。

中国出口至澳新航线运价指数走势

5



线运价指数均值为658.89点，同比增长7.2%（见图5）。

南美航线：需求显现复苏迹象，运力控制改善航线基本面，市场运价强势反弹。一季度，市场运输需求出现回暖迹象，班轮公司采取运力控制措施，节前运输高峰期的船舶平均舱位利用率回升至九成以上水平。3月初，即期市场订舱运价回落至1600美元/TEU附近，较年初下降40.5%。此后，运输需求回升，航线供需关系改善，上海港船舶舱位利用率长期维持在九成以上。6月底，即期市场运价创下SCFI发布以来新高。6月30日，上海航运交易所发布的中国出口至南美航线运价指数为845.39点，较年初增长25.2%。上半年，南美航线运价指数均值为702.63点，同比增长56.9%（见图6）。

中国出口至南美航线运价指数走势

6

**中国出口至日本航线运价指数走势**

7



澳新航线：需求不足致供需失衡，市场运价承压走低。年初，船舶舱位利用率不佳，涨后运价未能企稳，上海航运交易所发布的SCFI显示，澳新航线运价自1月6日起连续11周下降。直至3月下旬在部分班轮公司恢复运价的尝试下才止住下行势头，此后运价低位徘徊。自5月起市场运价又连续下滑，并一度跌至300美元/TEU附近，接近SCFI发布以来的历史低点。6月下旬，班轮公司新一轮运价上涨计划止住运价下跌走势，市场运价低位回稳。6月30日，上海航运交易所发布的中国出口至澳新航线运价指数为612.22点，较年初下降12.9%。上半年，澳新航

日本航线：供需关系平稳，运价小幅回升。在中日贸易复苏带动下，运输需求止跌企稳，航线供需关系获得改善。年初，节前运输高峰，班轮公司推涨运价，市场运价短期冲高。3月下旬起，随着运输需求稳步恢复，航线供需改善，市场运价震荡回升。上半年，上海航运交易所发布的中国出口至日本航线运价指数均值为664.62点，同比增长6.3%（见图7）。

内贸运输增势良好

受外贸形势向好带动，内支线运输保持较快增长速度。据上海航运交易所不完全统计，前5月，全国前20大内支线港口合计完成内支线集装箱吞吐量为811.9万TEU，同比增长11.8%。中国经济稳定发展，相关产业增长势头平稳，拉动内贸集装箱运输市场增长。前5月，全国前20大集装箱港口内贸集装箱吞吐量为2529.9万TEU，同比增长6.6%。

下半年展望

表2 世界集装箱船运力统计与预测

年份	运力规模 (万TEU)	同比增长 (%)
2013年年底	1714.7	5.5
2014年年底	1826.2	6.5
2015年年底	1974.3	8.1
2016年年底	1998.9	1.2
2017年年底(预测)不考虑拆解和推迟交付	2115.0	5.8
2017年年底(预测)考虑拆解和推迟交付	2053.6	2.7

来源:克拉克森

表3 世界全集装箱运输市场运量运力增长率

年份	运量增速(%)	运力增速(%)
2013年	5.1	5.5
2014年	5.3	6.5
2015年	2.2	8.1
2016年	3.8	1.2
2017年年底(预测)	4.8	2.7

来源:克拉克森

交付的运力约为91.8万TEU, 约占现有船队规模的4.5%, 较去年同期增加约0.4个百分点, 反映出下半年的新船交付压力依然较大。如果这些运力全部如期交付, 且不考虑船舶拆解量和推迟交付现象, 预计今年全年的运力将达2115.0万TEU, 同比增长5.8%, 增速较去年增加4.6个百分点(见表2)。

从拆解量看, 根据前6月拆解量推算, 今年船舶拆解量约为54.8万TEU左右, 同比下降16.3%, 但仍较2015年拆解量大幅增长183.4%, 较2014年拆解量增长47.0%。此外, 考虑到目前庞大的运力基数, 预计下半年将有部分运力推迟交付。如果考虑这些因素, 预计今年年底集装箱船运力约为2053.6万TEU, 同比增长2.7%, 增速较去年同期增加1.5个百分点(见表3)。

供大于求依旧, 拖累行情反弹

综合分析, 如考虑船舶拆解和推迟交付, 则今年全球集装箱运输市场需求增速可能继续高于船队规模增长速度, 但由于市场运力存量仍大于需求, 预计市场行情的上升空间可能较为有限。尤其是1.2万TEU以上型船运力增速明显高于其适航的东西向主干航线需求增速, 主干航线运力过剩的状况难有根本转变。加上上半年闲置运力陆续投入市场, 如果这一趋势在下半年得到延续, 市场上实际有效运力的增幅可能更高, 进而拖累市场行情上升趋势。

值得关注的是, 在国际集装箱运输市场总体运力供大于求、各大班轮公司竞争日趋激烈的背景下, 集运业正经历

表4 世界集装箱运输市场运力集中度

年份	CR4(%)	CR8(%)
2016年5月底	44.6	59.8
2016年年底	47.6	62.7
2017年5月底	50.0	68.3

表5 5月底远东至欧洲与远东至北美航线三大联盟运力份额

联盟	远东—欧洲(%)	远东—北美(%)
2M+HMM	39	23
OECAN联盟	35	41
THE联盟	25	27
其他	1	9

注:表4、表5为作者根据公开资料整理

国际市场

经济平稳复苏, 运需增速持续

今年, 全球经济复苏进程有望加快。据国际货币基金组织4月份发布的《世界经济展望》预测, 今年世界经济将增长3.5%, 增速较去年增加0.4个百分点。在世界经济和国际贸易增长的背景下, 全球集装箱运输需求的增幅呈扩大态势。据克拉克森预测, 今年全球集装箱海运量约为1.90亿TEU, 同比增长4.8%, 增速较去年增加1.0个百分点。其中, 太平洋航线运量同比增长5.8%, 增速较去年增加0.6个百分点; 亚欧航线运量同比增长4.4%, 增速较去年增加0.7个百分点; 南北航线运量同比增长2.3%, 增速较去年增加1.6个百分点。

新船交付集中, 大船比重上升

据克拉克森统计, 截至7月1日, 全球全集装箱船总订单量为396艘、277.8万TEU, 约占现有船队规模的13.7%, 较去年同期减少约3.3个百分点。从交付期来看, 预计7—12月交付

着近十年来最大规模的兼并重组潮, 市场集中度大幅提升。截至5月底, 集运市场的集中度CR4为50.0%, 较去年年底增加2.4个百分点, 较去年同期增加5.4个百分点; CR8为68.3%, 较去年年底增加5.6个百分点, 较去年同期增加8.5个百分点(见表4、表5)。

国内市场

需求增速平稳

今年, 中国对外贸易的发展环境有望较去年进一步改善, 但在世界经济复苏进程曲折多变的背景下, 国际贸易多空因素并存, 风险与挑战同样不少。一方面, 世界经济复



苏步伐有所加快，欧美等主要发达国家开始逐步走出金融危机的影响，“一带一路”倡议也点燃了沿线国家的内在活力；另一方面，世界经济的复苏基础依然薄弱，一些发达经济体内部不平衡性仍较为严重，贸易保护主义与“逆全球化”的思潮也并未明显减少。总体而言，今年中国外贸发展总体向好的基本面没有发生改变，但外部不确定性风险依然存在，中国集装箱出口运输需求的增速也将较为平缓。

行情或现上升

今年，随着中国对外贸易环境的改善，国际集装箱运输需求有望保持平稳增长态势，但船队运力规模也在扩张，供大于求的基本面难以发生根本转变，对行情上升的支撑力度相对有限。如果班轮公司能够合理调整运力配置、适时控制运力投放力度，下半年传统旺季市场行情仍有一定的上升空间。

欧地航线：今年，欧元区经济保持平稳复苏势头，“逆全球化”思潮高涨，导致经济增速进一步提升的动力不足，预计中国对欧洲出口集装箱运输需求可能呈现不温不火的状态。据德鲁里预计，全年西北欧、地中海航线西行运输需求同比增速约为3.7%，其中下半年同比增速为3.4%，低于上半年0.7个百分点；全年西北欧、地中海航线西行运力约增长4.1%，高于全年需求增长幅度，其中下半年运力同比增速高达6.2%，高于上半年增速4.3个百分点。因此，下半年欧地航线供大于求的状况可能较上半年更为明显。三季度传统出货高峰期，运输需求有望较二季度进一步上升。而从交付期来看，相当部分的新船主要集中在四季度交付，预计三季度供需基本面有望保持平稳，进而对市场行情的平稳上升产生一定支持作用。四季度传统淡季，运输需求将进入下行通道，加上新船交付压力加大，供大于求的矛盾可能加强，届时如果班轮公司未能严格控制运力供给，市场行情将面临较大的下行压力。

北美航线：今年，美国经济复苏步伐加快，预计中国对美国出口运输需求有望保持稳定增长，但增速可能弱于往年。据德鲁里预测，今年，太平洋航线东行运输需求约为1904.6万TEU，同比增长3.5%，增速较去年减少1.1个百分点。运力方面，欧洲航线运力升级后产生的淘汰运力将直接影响美西航线舱位供给，而新巴拿马运河的开通也将吸引新增运力陆续进入美东航线，加上去年原韩进海运的船舶正逐步恢复运营，预计全年运力增长幅度颇为可观。据德鲁里预测，今年，太平洋航线东行运力将增长6.6%，高于同期需求增速3.1个百分点。但考虑到市场集中度上升，班轮公司对运价掌控能力提升，如果班轮公司能够适时适度控制舱位供给，市场行情仍有一定的上升空间。

南北航线：随着国际大宗商品市场需求与价格的逐步回升，巴西、非洲、澳大利亚等主要资源出口国和地区经济同步反弹，带动当地居民消费需求稳步提升。据克拉克森预测，今年，拉美航线、非洲航线、大洋洲航线集装箱运输需求增速较去年分别增加0.7个百分点、3.8个百分点、2.9个百分点。总体来看，今年南北航线运输需求可能较去年明显回升。但考虑到下半年新造船的交付压力，班轮公司为了维持主干航线供需关系的相对平稳态势，可能会加大对南北航线的运力投放。鉴于南北航线目前体量依然较小，对运力涌入的承受能力较弱，下半年供需关系进一步改善的基础仍显薄弱，市场行情的走势将更多取决于班轮公司的市场策略。具体来看，南美、非洲航线由于航程相对较长、市场准入门槛相对较高，目前参与的经营商相对较少，班轮公司对运价调控能力相对较强；澳大利亚属发达国家，当地居民消费能力相对较强，对船舶投放的吸引力也相对较大，下半年如果班轮公司未能严控运力规模，市场行情的反弹阻力可能较大。

日本航线：今年，日本政府持续不断的货币刺激政策效果逐渐显现，核心通胀率有所提升，居民消费开始反弹，但政府债务高企、人口老龄化、劳动力短缺等问题依然困扰日本经济，预计经济增速小幅增加0.2个百分点。中国出口至日本集装箱运输需求的增长势头也可能较为平缓，加上日本航线长期以来的运力过剩状况，预计市场行情较为平稳。

亚洲区域内航线：在亚洲区域内国家纷纷响应并主动对接中国“一带一路”倡议的背景下，“一带一路”沿线国家经济内生动力不断增强，当地企业投资与居民消费需求持续提升，带动亚洲区域内运输需求保持较快增速。据克拉克森预测，今年亚洲区域内航线运输需求同比增长6.3%，增速明显高于全球集装箱运量增速，且继续增加0.9个百分点。但考虑到亚洲区域内航线航程短、准入门槛低，容易成为其他航线淘汰运力的进入对象，进而削弱需求增长所带来的利好因素，市场竞争激烈的格局短时间内可能难有根本性改变。【上海航运交易所】