

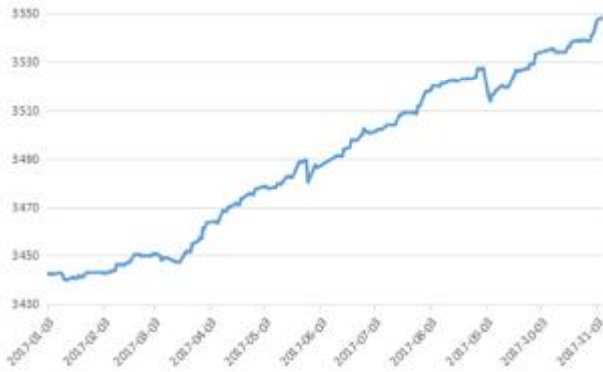


## 班轮时事直通车

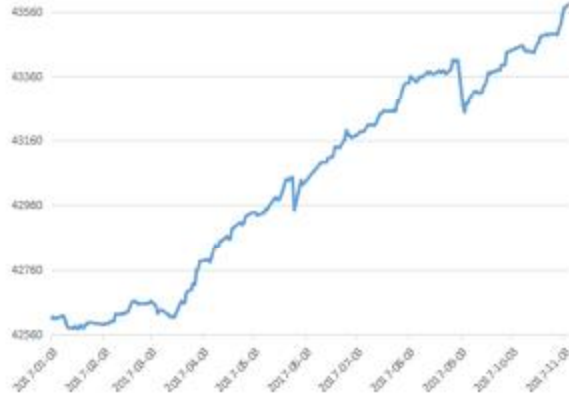


### 成本竞争回潮: 全球集运单船运力陡增

2017年全球集装箱船单船平均运力 (TEU/艘)



2017年全球集装箱船单船平均运力 (TDW/艘)



中国海事服务网 CNSS11月6日讯 中国海事服务网今日发布《全球集装箱船单船平均运力统计数据》报告。数据显示，

11月6日，全球集装箱船单船平均运力为 3548.327698TEU/艘或 43582.15929TDW/艘。上述数据在2017年9月初曾经出现暴跌，而继10月复涨之后，11月继续演绎开门红趋势。中国海事服务网 CNSS 分析认为，上述趋势的出现，可能意味着这样一个事实：随着贸易量的持续放大，全球集装箱海运企业信心指数继续攀升，个别有能力的运输企业正在寻求重新启用大船运输以降低成本。未来，如世界经济和国际贸易持续回暖，全球大型集装箱船舶将被越来越多地投入市场。集运市场的成本竞争正在回潮。【中国海事服务网】

### 马士基航运三季度盈利 2.2 亿美元，重申不订造新船

11月7日，马士基集团发布三季报，集团第三季度亏损 15.39 亿元，实际利润为 2.48 亿美元；预计全年将实现盈利（2016年为亏损 5.46 亿美元）。对于马士基集团而言，第三季度可谓是充满变化的一个季度，其中包括集团为马士基石油和马士基油轮找到了强有力且可行的解决方案。与集团实现亏损不同，马士基航运则同比扭亏为盈，第三季度实现净利 2.2 亿美元，去年同期则亏损 1.16 亿美元。在第三季度，集装箱市场需求增长 5%，市场基本面持续走高，几乎所有航线的费率都有所增加，其中东西航线增长了 20%，南北航线增长了 14%，区域内航线增长了 7%。马士基航运目前的手持订单量相当于当前船队的 7.4%，该公司重申了自己的立场，即不打算订造新船。前三季度，马士基航运实现盈利为 4.93 亿美元，去年同期则为亏损 2.30 亿美元；ROIC 为 3.2%，去年同期则为 -1.5%；货运量为 793.2 万 FEU，同比增长 2.8%；平均运价为 2030 美元/FEU，同比增长 13%。【航运交易公报】

### NVOCC 联盟：扩展其南美服务范围

无船承运业务公司 (NVOCC)、海运集运商 CaroTrans 公司在一份声明中表示，将扩展公司与无船承运商 Craft Group 的共同服务。这一合作将秘鲁和厄瓜多尔加入其整箱、拼箱业务的服务组合，扩张在美国和南美东海岸之间建立的直接集装箱服务。该联盟目前向巴西，阿根廷和乌拉圭提供服务，现在随着南美洲西海岸的秘鲁和厄瓜多尔的加入，其覆盖范围得以扩展。CaroTrans 拉丁美洲贸易发展总监 Kika Veiga 说：“CaroTrans-Craft 联盟在建立我们的美国至南美洲服务网方面表现强劲，而且越来越强大。“我们很高兴能够扩大与 Craft 的合作关系，为秘鲁和厄瓜多尔的物流服务商提供同样高水平的服务和支持。我们致力于个性化、一流的服务，这对于要在当今多变、不稳定的集装箱航运市场取得成功来说至关重要”。CaroTrans-Craft 服务组合包括来自七个通道、每周超过 25 个直接的





美国至南美洲出口服务，以及超过 12 个南美洲至美国的出口服务。CaroTrans 在整个北美地区拥有 14 个当地办事处和 25 个集装箱货运站 (CFS)，用于本地整合和拆分服务，而 Craft 集团通过其销售和客户服务团队为转运商提供服务。【simic】

### 前所未有 中远海运集装箱船运力将出现井喷式增长

Alphaliner 在最新周报中表示，中远海运的集装箱船队运力将出现“无情的增长”。Alphaliner 在报告中指出，由于吸纳香港东方海外 71 万 TEU 运力的船队，以及 29 艘共计 52 万 TEU 集装箱船新船交付，中远海运的船队总运力将在明年年末达到 300 万 TEU。按照这种增长方式，中远海运很可能在明年取代法国达飞轮船，位居全球第三。中远海运在本周透露，正在计划为其手持订单 29 艘中的 20 艘集装箱船发行 A 股定增募资计划，中远海运的集装箱船手持订单均在国内船厂建造，尺寸为 13800TEU-21250TEU 之间。明年中远海运集装箱船运力将出现前所未有的井喷式增长，船队规模甚至比最近合并时还要大。【中国船舶网】

### UPS 宣布加入货运区块链联盟，致力于实现无纸化

11 月 7 日，美国联合包裹服务公司 (UPS) 宣布，已加入货运区块链联盟 (Blockchain in Trucking Alliance, BiTA)，成为最新一家拥抱区块链技术的物流巨头。据了解，BiTA 成立于今年 8 月，目的是希望卡车运输业能融入区块链技术，以促进发展。该联盟成立的首要任务，是开发出一套与区块链相关的普遍性标准，范围从促进交易到资料传输保护等。UPS 企业架构及创新部门总监 Linda Weikand 在声明中提到了 UPS 希望通过联盟探索的多个潜在用例。Linda Weikand 说道：“这项技术有可能提高航运商、运输公司、经纪商、消费者、供应商和其他供应链利益相关者之间的透明度与效率。”至于该技术究竟能否真正应用于该公司的服务中，其 11 月 7 日的公告给出了积极的答复。UPS 表示，围绕区块链制定标准将“支持使客户能够参与全球贸易和金融的物流战略”。从声明来看，UPS 已经开始研究如何在其海关经纪业务中使用区块链。其想法是，这项技术可以帮助 UPS 摆脱大部分基于纸质文件的流程并转移到客户和第三方合作伙伴都能使用的更高效的共享平台上。在该组织刚成立时，其联合创始人 Craig Fuller 就在声明中表示，这个货运联盟最初成立的目标就在于制定这样的标准。【凤凰网】

### 2020 年超大型集装箱船将主导亚欧航线

据 SeaIntel 研究显示，未来三年内将有 90 艘 14,000 TEU 以上的超大型集装箱船(船型 船厂 买卖)交付，这意味着到 2020 年，超大型集装箱船将占据亚欧航线运营船舶总数的 88%。如果所有船如期交付，那么亚欧航线将有 125 艘 18,000 TEU 以上集装箱船。假设未来三年需求增长率为 5%，船舶利用率与 2017 年持平，该趋势很可能会使得每个联盟取消一条航线服务。承运人可能将订购更多的 18,000 TEU 以上的集装箱船，亚欧市场将彻底被超大型集装箱船占据主导。相应地，大量 14,000-17,000 TEU 的集装箱船将涌入亚洲-地中海市场。SeaIntel 首席执行官 Alan Murphy 表示，18,000 TEU 以上的船只也会进入地中海航线，从这一角度来看，集装箱船领域将会收到更多 18,000 TEU 以上集装箱船订单。但这无疑会加剧市场涌入的问题，甚至会使更多的航线受到运力过剩的压力。SeaIntel 预测，在未来三年内，集运公司将不得不继续削减亚欧贸易的每周服务，除非有额外需求持续激增。SeaIntel 认为，运营商需要做出战略选择，模仿对方的服务，进一步推动商品化，或者有其他联盟没有的直连港口组合。这可能涉及 10000-14000TEU 集装箱船的应用。SeaIntel 指出，尽管单位成本较高，但是需要加大产品多样化力度。【国际船舶网】





## 航运看点

### 前10个月天津港多个货类快速增长



新华社天津11月12日记者邓中豪采访了解到，今年前10个月，天津港集团公司发挥上市公司装卸物流运营主体作用，推动集装箱、滚装汽车等货类和大陆桥过境运输业务实现高质量增长。

据介绍，今年前10个月，天津港完成集装箱吞吐量1280万标准箱，同比增长5.6%；完成滚装汽车吞吐量88万标辆，同比增长36%；完成大陆桥过境运量5万标准箱，同比增长32.8%。

在集装箱业务发展方面，天津港深化同河北各港口之间的集装箱业务对接合作，加强与世界各大海运联盟和国际知名物流企业的战略合作，

先后开通了5条集装箱班轮新航线，进一步巩固和提升了天津港在环渤海区域的集装箱枢纽港地位。

在滚装汽车业务发展方面，天津港建成使用了一次可存放3200余辆汽车、年周转能力为10万辆的多层汽车库，力促“中国制造”的沃尔沃高端轿车出口，新吸引了东风日产、广汽传祺、上海荣威等品牌内贸海运项目落户。

在大陆桥过境运输发展方面，天津港依托拥有满洲里、二连浩特、阿拉山口和霍尔果斯“四口岸、三通道”的独特优势，积极与铁路合作推进海铁联运建设，在郑州、乌兰察布等中西部地区布局区域营销中心、无水港和物流基地，畅通“丝绸之路经济带”沿线国家和地区的多式联运国际大通道。目前，天津港已开通直达莫斯科和明斯克的双向国际班列，将服务延伸至东欧地区。【新华网】







## 航运看点

集运：享受最旺季

表 1 中国主要班轮公司经营业绩 单位：亿、%

班轮公司	三季度		前三季度	
	营收额	同比	营收额	同比
中远海控	/	/	650.73	40.44
东方海外国际	14.53	26.5	40.45	19.0
海丰国际	/	/	9.94	12.1
长荣海运	415.25	30.03	1130.68	25.25
阳明海运	357.81	/	1039.11	/
万海航运	158.17	12.50	449.73	5.92

注：1.中远海控业绩计价货币为人民币，东方海外国际和海丰国际为美元，台湾班轮公司为新台币；2.阳明海运数据为本刊记者根据相关资料计算得出

营业收入 675.99 亿元，同比增加 174.67 亿元，同比增长 34.84%；剔除去年同期出售中散集团、佛罗伦公司的影响，前三季度实现营业收入同比增加 187.98 亿元，同比增长 38.52%，其中集运及相关业务收入 650.73 亿元，同比增加 187.38 亿元，同比增长 40.44%（见表 1）。

截至三季度，中远海控集运业务货运量为 5493123TEU，同比增长 23.02%。前三季度，集装箱航线货运量累计为 15490868TEU，同比增长 30.41%。截至 9 月底，中远海控自营船队包括 358 艘集装箱船，运力达 1837303TEU。同时，持有 29 艘集装箱船订单，合计 511070TEU。

中远海控表示，之所以取得如此业绩，主要由于前三季度集运市场回暖、经营情况改善及自去年 3 月启动重组整合工作后，中远海运集运租入原中海集运集装箱船投入运营，使得运力规模大幅增加，完成集运重箱量、单箱收入同比分别增长 30.41%和 13.52%。

中远海控表示，在集运业回暖的市场环境下，预计年初至下一报告期期末的累计净利润同比将大幅改善，继续保持盈利。

值得一提的是，中远海控在三季报中解释了要约收购东方海外国际的原因。三季报显示：要约收购旨在使中远海控紧抓中国“一带一路”倡议的历史机遇，通过对外并购重组做大做强，同时实现从“产品思维”到“用户思维”的转变，并以此促进企业商业模式的整体优化与创新，提高国际竞争实力，在投资和运营方面努力实现集运与码头业务的协同，最终增强企业盈利能力，为股东创造回报。本次要约收购预计在航线网络及运力布局优化、供应商相关成本优化、集装箱箱队整合、收益管理能力提升、运营标准化、低成本化等方面为企业集装箱及码头等业务带来明显的协同效应。本次要约收购将使企业掌握更全球化的资源，助力企业全球化战略，加速全球化布局。对集运业务来说，巩固全球化经营、“一体化”服务的集运服务网络；对码头业务来说，推进其全球化布局、优化码头组合，显著增强抗风险能力。

雄心勃勃需要强大资金支撑，为此 10 月 30 日，中远海控拟非公开发行约 20.43 亿股，募资总额不超 129 亿元，募资净额将用于支付 20 艘已在建集装箱船所需造船款，上述船舶预计将于 2018—2019 年陆续交付使用。

东方海外国际

Alphaliner 近日发布报告称，全球 GDP 相对集装箱运量的比例最近开始上升，这是 2008 年航运市场遭遇全球金融危机重击以来的首次。在经历了上半年集装箱运量同比 6.7%的强劲增长之后，三季度集运业仍然维持强劲水平。前三季度，中国港口（包括香港港）集装箱处理量同比增长 9.1%；三季度，中国港口（包括香港港）集装箱处理量同比增长 9.3%。

中远海控

前三季度，中远海控实现营



三季度，东方海外国际总货运量同比增长 5%，总收益为 14.53 亿美元，同比增长 26.5%，运力同比增长 9%，整体运载率同比下跌 3%，每 TEU 整体平均收益同比增长 20.6%。前三季度，东方海外国际总货运量同比增长 6.2%，总收益同比增长 19%，运力同比增长 6.6%，整体运载率同比微跌 0.3%，每 TEU 整体平均收益同比增长 12.1%（见表 1）。

### 海丰国际

截至 9 月底，海丰国际货运量达到 1906766TEU，同比增长约 13.7%。前三季度，平均运费（不包括互换舱位费收入）为 392.5 美元/TEU，同比增长 0.3%。此外，海丰国际货运代理总量由去年前三季度的 1247329TEU 增长 9.4% 至 1364139TEU，因此，海丰国际前三季度收入同比增长 12.1% 至约 9.94 亿美元（见表 1）。

除了上述 3 家企业外，台湾地区三家班轮公司前三季度业绩十分亮眼，同比增幅都在 20% 上下，其中长荣海运表现尤为突出（见表 1）。【航运交易公报】

## 日本布局东南亚海上通道



日本在东盟大量投资建设港口等基础设施，施展金元外交，还意在控制海上交通要冲，强化在东盟地区的存在感，制衡、排挤他国。

日本近年来在东盟地区战略性动作频频，重点加强在海上防务领域的渗透，布局东南亚海上通道。除了传统的防务合作、武器输出等手段外，日本通过投入东盟港口等基础设施建设、打造“海上走廊”、援建海上交通管制官训练中心等，企图扩大自身对该地区的影响力。

海上交通管制官训练

### 中心

8 月 29 日，东盟地区海上交通管制官训练中心在马来西亚最大港口城市巴生港举行揭牌仪式。在揭牌仪式上，一个身影格外引人关注，他就是日本国土交通大臣石井启一。

巴生港位于世界海上交通要道马六甲海峡东北部，是马来西亚海上门户。东盟在此地设置培训机构，为何会有日本高官出席？原来，这一旨在为东盟培养海上交通管理人员的中心是日本出资援建。

据日本时事社报道，随着东盟成员国经济发展，海上交通日益扩大，但各成员国却没有能力依据国际标准培养海上交通管理人员，为此日本出资约 370 万美元帮助东盟建立了该中心，并向该中心提供用于训练的模拟器材、派遣管制官担任讲师等。报道还称，中心首次集训已启动，除文莱外的 9 个东盟成员国均派两名学员参加集训。

东盟扼日本海上交通通道要冲，近年来经济发展迅速，市场规模日益扩大。日本正通过加强与东盟各国在海事领域的合作，如投资港口等基础设施，扩大自身对该地区的影响力。

东盟海洋经济走廊构想







早在2011年11月，日本政府就在第十四次日本-东盟领导人会议上承诺出资约两万亿日元，投入东盟基础设施建设、打造“海上走廊”，实现区域互通有无。

这一“海上走廊”全称为东盟海洋经济走廊构想，指日本以马来西亚、新加坡、缅甸、越南、印尼、文莱和菲律宾等国的主要沿海城市为对象，援助这些国家建设港口，开发产业，并建设能源通道。这几年来，日本正在东盟各国全力推动这一战略。

2016年，日本与印尼两国政府就利用日元贷款建设印尼巴丁班港达成基本共识。项目共耗资2000亿日元（约合115亿元人民币）。这座新港位于首都雅加达以东约150公里，计划在2019年开港，届时将成为印尼最大港口。同时，这也是日本在海外建设的最大规模的港口。港口建成后将交由日本和印尼的合资企业运作。

在缅甸，占地约2500公顷的迪洛瓦海湾经济特区，其港口建设资金也主要由日本政府提供的日元贷款承担。近期，日本政府还授意官方背景的国际合作机构（JICA）出资收购柬埔寨的西哈努克港。

除港口外，日本还在配套产业发展、道路网规划、输电网建设方面与东盟国家展开合作。

#### 背景与意图

日本加紧投资东盟基础设施建设的背景，是东南亚国家在经济发展中遭遇瓶颈期。

近年来，随着海上贸易快速增长，东南亚各国港口货物吞吐能力开始捉襟见肘。例如，印尼最大港口丹戎不碌港货物延迟处理现象不断。为此，2014年印尼总统佐科在就任不久后就宣布要在5年内建设24个港口，将印尼打造成“海洋国家”，振兴经济。

日本与印尼合作的巴丁班港建成后，印尼港口货物吞吐能力将大幅提升。另外，巴丁班港距印尼当地聚集有大批日本企业的工业园区仅约70公里，建成后日本企业的物流条件将得到改善，有助于这些企业扩大在印尼的生产经营活动。

在投资东南亚港口时，日本政府重视官民一体，动员民间企业参与。在建设缅甸迪拉瓦海湾经济特区项目时，日本住友商事、三菱商事、丸红等大型日本企业出资49%。在建设印尼巴丁班港的过程中，日本三井物产也发挥了重要作用。

有分析人士指出，日本加强与东盟的基础设施建设合作，除了经济方面的考量，还带有明显的政治和外交目的。日本在东盟大量投资建设港口等基础设施，施展金元外交，意在控制海上交通要冲，强化在东盟地区的存在感，制衡、排挤他国。

《日本经济新闻》分析称，日本正在利用日元贷款援助东盟进行一些港口建设，扩大在东盟的经济和外交影响力。

东京财团高级研究员神保谦称，日本要强化与东盟的防务合作，除了武器装备外，在港口、道路、电力、能源等基础设施上下功夫也至关重要。通过这些合作，可以在东盟发展中嵌入日式管理和日本人员要素。【航运界】

