



## 班 轮 时 事 直 通 车

## 地中海航运升级东非航线



	MOMBASA	DAR ES SALAAM	ZANZIBAR	TANGA
XINGANG	30	34	37	38
QINGDAO	30	34	37	38
SHANGHAI	29	33	36	37
NINGBO	25	29	32	33
NANSHA	22	26	29	30
SHEKOU	21	25	28	29

中国航贸网(Snet)快讯 为了响应国家一带一路政策的实施,更好的迎合市场需求, MSC 地中海航运自 2017 年 12 月 20 日起升级东非航线。从远东运抵肯尼亚以及坦桑尼亚的货物将在斯里兰卡的科伦坡港进行及时的中转,相比原先的服务,其中转时间将得到进一步地缩短和提高。科伦坡中转至肯尼亚以及坦桑尼亚的航线图如下:远东各主要港口出口至肯尼亚以及坦桑尼亚的全程时间如下:【中国航贸网】

## 阳明海运新推中越快航 CVX

12 月 13 日阳明海运发布最新消息,计划于 2018 年 1 月 9 日推出中越快航 CVX(China-Vietnam Express)服务。该航线是由阳明海运与德翔海运股份有限公司(T.S. Lines LTD.)及穆勒亚洲航运(MCC Transport)联合经营,计划共投入 4 艘 1000TEU 集装箱船。其中,阳明海运投入 1 艘船,另外 3 艘由德翔海运和 MCC 投入。CVX 航线全程 28 天,沿途挂港如下:上海(Shanghai)-宁波(Ningbo)-香港(Hong Kong)-海防(Hai phong)-香港(Hong Kong)-青岛(Qingdao)-上海(Shanghai)-香港(Hong Kong)-海防(Hai phong)-上海(Shanghai)。新航线 CVX,与阳明海运的 TSE 和 SE8 航线覆盖台湾,香港,新加坡和马来西亚与海防链接。新航线不仅加强海防服务,同时为客户提供稳定的运输服务。【中国航贸网】

## 天津港与马来西亚巴生港缔结友好港关系

天津市人民政府网站 12 月 8 日报道,天津市港航管理局与马来西亚巴生港务局签署了《建立友好港关系谅解备忘录》。双方将在港口研究、员工培训、信息交流、技术协助和交通运输、提高服务水平方面开展互助与合作,进一步提升两港贸易往来及运输与服务水平,进一步增进双方共同利益,促进友谊,增加互信。近年来,天津港积极把握国家战略机遇,加强与“一带一路”沿线国家及港口的对接,目前已经与世界上不同国家的 13 个港口建立了友好港关系。【中国航贸网】

## 马士基航运将进入拉美及大洋洲市场

马士基航运首席商务官 Vincent Clerc 近表示,马士基航运将在收购汉堡南美之后,在拉丁美洲和大洋洲市场获得“重要地位”。Clerc 表示,马士基航运目前可以在这些地区加强提供。他指出,马士基航运目前真正关注的是与汉堡南美的整合,因为这是交易可行性的根本。谈及收购,马士基航运表示,这是一笔相当大规模的收购,是马士基航运所做的最大规模收购。在接下来几个月内,该公司需要耗费很大的精力来取得成功。这并不意味着马士基航运没有注意到市场上是否存在一些值得的交易,但现在除了整合汉堡南美之外其他确实不是马士基航运关注的重点。更重要的是,2017 年已成为过去十年来集运业贸易增长最为强劲的一年,考虑到油价上涨,马士基航运预计未来今



年这一趋势将继续。此外，在全球范围内进行产业整合，建立规模经济网络，更有效地部署资产和运力的可能性，也将有助于未来集运市场复苏。然而，尽管市场预测积极，马士基航运公司仍不打算在近期订造新船。该公司表示，其船队规模已超过 750 艘船舶，有足够的来满足客户需求。在马士基航运获得韩国公平交易委员会最终监管批准两天之后，11 月 30 日马士基航运完成了对汉堡南美的收购。该公司在宣布收购计划一年之后，已获得了所有 23 个监管机构的许可。随后，马士基航运表示，有意将汉堡南美拥有的船舶船籍转移至丹麦和新加坡。【国际船舶网】

### 达飞海运完成收购马士基航运 Mercosul Line 公司

据马士基集团官微消息，12 月 8 日，马士基航运与达飞海运完成 Mercosul Line 公司的所有权转让。马士基航运和达飞海运决定不公布本次交易的价格。达飞海运集团和马士基航运公司于 2017 年 6 月 13 日达成协议，达飞海运将收购马士基航运旗下集装箱航运公司 Mercosul Line。Mercosul Line 是巴西国内集装箱航运市场上领先的公司，拥有四艘集装箱船舶和 290 名左右的员工。此项收购在取得巴西监管部门审批、马士基航运完成对汉堡南美（Hamburg Süd）的收购而结束。【中国航贸网】

### 商务部发布了《中国对外贸易形势报告（2017 年秋季）》

目前，商务部发布了《中国对外贸易形势报告（2017 年秋季）》，报告回顾了 2017 年前三季度中国外贸运行情况，展望了 2017 年全年和 2018 年中国外贸发展趋势。2017 年前三季度，外贸发展面临的国内外环境有所改善，商务部继续狠抓外贸稳增长调结构政策措施的落实，促进进出口实现较快增长，结构进一步优化，动力加快转换，外贸回稳向好势头进一步巩固，发展质量和效益不断提升。报告认为，2017 年全年外贸进出口能够实现回稳向好的预期目标，2018 年外贸发展既面临新的机遇，也有不少挑战。当前和未来一段时间，中国外贸正处于结构调整步伐加快、新旧动能接续转换的关键阶段，长期向好的基本面没有变。随着党的十九大精神和习近平新时代中国特色社会主义思想全面贯彻落实，新发展理念深入人心，供给侧结构性改革持续推进，现代化经济体系加快建设，创新驱动发展战略深入实施，中国科技实力增强、产业不断升级，以技术、品牌、质量、服务、标准为核心的国际竞争新优势将逐步形成，为外贸发展奠定坚实基础。与此同时，“一带一路”建设深入推进，中国与世界各国的互利合作进一步深化，将为外贸发展提供新的广阔空间。报告指出，面对外贸发展面临的新形势和新要求，商务部将认真贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，拓展对外贸易，培育贸易新业态新模式，推进贸易强国建设，全力办好首届中国国际进口博览会，扎实落实国家关于外贸稳增长调结构的政策措施，深入推进外贸“五个优化”、“三项建设”，加快外贸转型升级，促进对外贸易平衡发展。【中商情报网】







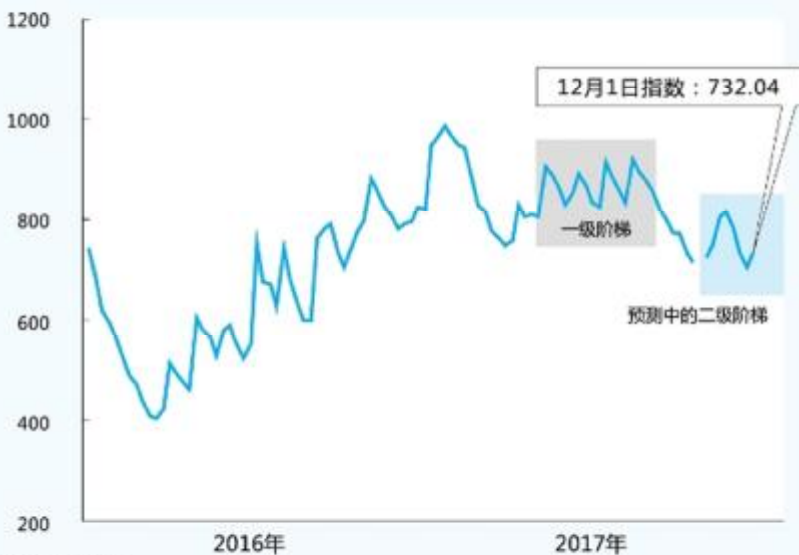
## 航运看点

### 集运：运力过剩不是问题



上海出口集装箱运价指数走势图

1



来源：上海航运交易所

鉴于集运运价受多种因素影响，故笔者不得不根据市场的实际变化，不断小幅修正前期预判中的纰漏——这也是基于笔者一贯反对语不惊人死不休的判断或者模棱两可、几头讨好的讨巧做法的原因。

《航运交易公报》2017年第44期《船公司玩不起饥饿营销》一文中，笔者强调了集运运价在经历前一轮的急跌探底后，上摸至安全区间并出现明显的拐点。基于这种情况，笔者抛出一个问题：集运运价是就此一路下跌还是寻求到支撑？从最新一期（11.27—12.1日）的“上海出口集装箱运价指数（SCFI）走势图”（见图1）中不难找到答案，即在经历了两期试探性下跌后，SCFI 适时回升——个别分航线还出现了两位数的较大涨幅。较乐观的声音预估这种涨势将在短时间内得到延续。然而，笔者认为，集运业若干年内将会呈现出淡旺季价格区分明显态势，此番运价回升既不能说明集运运价将一路攀升，但后市如果出现下跌，也不能说明班轮公司“停航保价”的策略逐渐失效——一切都恰恰是与需求因素强相关的结果。

再看看具体数字，如“近几期 SCFI 比较分析”（见表）所列。首先，在欧线方面，运价迎来继上次微涨后的“两连涨”，且幅度达到5%，甚至超过了11月上中旬的水平。据此表象分析，虽然欧线的运力过剩情况依然较为严重，但“停航保价”等措施依然显现了一定的作用。目前的问题在于，班轮

公司面临年度费率谈判，其对市场份额的追逐远大于对运价是否能企稳回升的关注，故年底前欧线运价依然以跌为

主——需要注意的是，班轮公司对目前的运价水平不会

近几期SCFI比较分析

指数类型	10.30-11.03	较上期涨跌	幅度(%)	11.06-11.10	较上期涨跌	幅度(%)	11.13-11.17	较上期涨跌	幅度(%)	11.20-11.24	较上期涨跌	幅度(%)	11.27-12.01	较上期涨跌	幅度(%)
综合指数	818.73	11.92	1.5	782.25	-36.48	-4.5	734.15	-48.10	-6.1	705.19	-28.96	-3.9	732.04	26.85	3.8
欧洲(分航线)	779	35	4.7	728	-51	-6.5	689	-39	-5.4	694	5	0.7	729	35	5.0
地中海(分航线)	660	20	3.1	619	-41	-6.2	595	-24	-3.9	593	-2	-0.3	598	5	0.8
美西(分航线)	1548	36	2.4	1411	-137	-8.9	1249	-162	-11.5	1097	-152	-12.2	1177	80	7.3
美东(分航线)	2089	14	0.7	1917	-172	-8.2	1801	-116	-6.1	1681	-120	-6.7	1901	220	13.1

来源：上海航运交易所





太不满意。对于地中海航线，笔者依然维持一贯的预判，基于沿线诸国的经济恢复状况，该航线的运价疲软会延续至明年甚至更长。

着重看一下美线，美西线和美东线分别收获 7.3%和 13.1%的涨幅，剔除航线权重不大的西非线，美东线位居各分航线涨幅之首。这种报复性的反弹更多来自于美线“三连跌”后的压力积累。因为可以明显看到的是，与 11 月上中旬相比，本期（11.27—12.1 日）的美西线和美东线运价分别下跌 16.6%和 0.8%。长期而言，不得不考虑“特朗普税改”给美线带来的不确定因素，而其中美东线不定是受政策性因素影响最大的分航线。

### 2017年上海出口集装箱运价指数走势（欧洲分航线）

2



来源：上海航运交易所

二级阶梯搭建完毕

从“SCFI 走势图”中不难发现(其中一些是趋势性的)，首先，与去年“大开大合”的走势相比，今年 SCFI 运行相对平稳，图中的“一级阶梯”基本维持在 800 点以上，且走势明显带有人为调控的痕迹。就实际效果而言，人为调控很好地将运价维持在相对稳定的水平，而其核心代价是船期的失稳。

造就这个“一级阶梯”无外乎两大因素：旺季+停航保价。但是，眼前这个“二级阶梯”并非意味着“停航保价”

失效，而是意味着失去了旺季因素。参考“一级阶梯”的形状，有理由相信这个“二级阶梯”将维持在窄幅区间内。

不妨再看一下今年 SCFI 欧洲分航线（见图 2）的情况。可以注意到这个占整体权重 20%的分航线与 SCFI 走势的总体格局大致可以对应起来，“二级阶梯”显然已经成型。不论是集运的整体运价还是分航线运价，经历新一轮低位盘整将会是今后若干个月的大趋势。

#### 二级阶梯升降因素

由于明年春节在 2 月中旬，故明年 1 月运价小幅上行的概率较大。春节后随之而来的传统淡季，不排除在 3 月份出现运价探底的局面。由于“停航保价”已经成为常用手段，故而整体上依然会以盘整为主，货主也必须适应这种运力强行适配的局面。

分航线层面，考虑到明年 4 月的美线运价费率调整因素，3 月中下旬美线运费自然会显现预期中的上行波动。

新兴市场，由于事实上需求与运力适配恰当（撤船后），所以诸如南美、西非等权重不大的分航线依然会维持“小而美”的局面——这也就是为啥我们能看到一些南美小庄家活得很滋润的直接原因。

若我们将三季度船公司的普遍盈利归结为在出运旺季，运价较长时间滞留于“一级阶梯”的话，那么这种人为的“运力一出运需求”适配将给班轮公司带来稳定运价和盈利的双重保证。【航运交易公报】

