



班轮时事直通车

中海集运全球最大集装箱船将投入运营



据彭博社9月18日报道，中国一家海运公司即将运营世界最大的集装箱船。这头长400米的钢铁巨兽比4个足球场还要长，一次能够运送1.9亿台iPad。目前，世界纪录的保持者是马士基3E级18000TEU集装箱船，全长399米。从涂装看，这艘船名为“中海环球”号，属于中海集装箱运输股份有限公司（以下简称“中海集运”），并将于11月投入运营。在集装箱费率不断下跌的情况下，海运公司都在寻求规模化、低油耗的解决方案。马士基公司去年引入的3E级集装箱船就取得了立竿见影的效果。去年上半年，该公司的利润大增56%，

至10亿美元。“中海环球”号能一次运送19100个20英尺标准集装箱，比竞争对手多830个。制造商韩国现代重工表示，该船比普通的1万箱级别的集装箱船节省1/5的油耗。“马士基就是个很明显的例子，”新加坡证券公司大华继显控股有限公司的海运分析师劳伦斯·李表示，“如果你想赚钱，你的船必须省油，必须产生规模效益，这样单个集装箱的运费才会降低。”今年中海集运的亏损可能达到4.36亿元人民币，去年该公司的亏损是2.6亿元。中海集运计划明年盈利4.93亿元。今年中海集运的港股股价累计上涨了16%，远远高于恒生指数4.6%的涨幅。“中海环球”号是世界上最大的船，有几艘油轮比它还长，但它们已经被废弃了。“中海环球”比皇家加勒比游轮公司的“海洋绿洲”号邮轮长38米，比美国海军的“尼米兹”号航空母舰长67米。“中海环球”号排水量为18.6万吨，比巴西矿商淡水河谷公司的20万吨级Valemax货轮排水量少。它的行驶速度能根据海况自动调节航速。据观察者网了解，目前中国在建的最大吨位的集装箱船在上海外高桥造船厂建造。9月3日，该公司的18000箱集装箱船（H6002）举行了隆重的下坞仪式。H6002船是外高桥造船为法国达飞航运公司建造的第1艘18000箱集装箱船。据悉，H6002船是该公司首制超大型集装箱船，部分技术都是在国内首次使用。

马士基上调运费

马士基航运（Maersk Line）宣布，上调远东至北欧航线的运价。马士基决定针对对亚洲（不包括日本）发出的集装箱货物实施涨价，幅度为每20英尺标箱涨450美元，每40英尺标箱涨900美元。该丹麦船东还称，上述计划将从10月1日起生效。据悉本次调价将同时影响到承运干货及冷藏货物的集装箱船。就在2个月前，马士基刚宣布与地中海航运（MSC）在多条主要航线联手运作，其中就包括亚欧线路。

Drewry：船舶共享协议带来的不仅是单位成本的减少

Drewry日前表示，新成立的“Ocean Three”（O3）联盟和其它船舶共享协议能否取得成功，依赖于承运人合作的能力。该机构表示，单独的承运人能否成功，远不止与联盟带来的单位成本节约有关，而在于成员间如何合作经营，解决所有权结构、国家和文化的差异。很大程度上，这还取决于在没有单独的领导者协调运营时，船舶共享协议对市场发展的反应，Drewry认为，核心在于抢在竞争对手之前快速做出决策，未被批准的P3计划建立独立的运营中心就说明了这一点。Drewry认为，由于2M的成员最少，沟通链上需要的额外管理工作也最少，在做出现场决策方面，2M将具有明



显的优势。Drewry 认为，03 的出现让独立运营商在东西干线上已经没有了空间，在干线上的这一新格局在可预见的未来不会明显改变；然而，干线上不会只有 4 家竞争者，单独的班轮公司将像以往一样相互竞争。

G6 联盟调整十月美西线船期



G6 联盟宣布，应季节性调整部分美西航线船期，包括 CC2、SC1 航线。相关航线详细调整信息如下：CC2 航线原定于 10 月 12 日（第 42 周）抵达宁波，10 月 30 日（第 44 周）抵达洛杉矶。SC1 航线原定于 10 月 6 日（第 41 周）抵达高雄，10 月 27 日（第 44 周）抵达洛杉矶。G6 联盟将持续提供亚洲至北美西岸之间的运送服务，覆盖所有主要港口，提供每周定期航班，应市场状况调整服务。G6 联盟成员包括美国总统轮船、赫伯罗特、现代商船、商船三井、日本邮船和东方海外等国际班轮公司。

中远集运 13000 箱船“中远丹麦”命名

9 月 16 日，南通中远川崎船舶工程有限公司第 8 艘 13386 标箱集装箱船“中远丹麦”轮命名。随着“中远丹麦”轮建成并命名，南通中远川崎完成了中远集运公司全部 8 艘同型船的建造工作，其中前 7 艘船均已投入中远集运公司欧洲航线。据了解，这 8 艘同型船，无论是建造效率、性能水平，还是运营效率，在国际同类产品中都处于领先水平。“中远丹麦”轮在命名仪式结束后，将离开船厂开始试航工作，并将于 9 月下旬在浙江舟山交付船东。

赫伯罗特将于 10 月 1 日起上调南美和加勒比海至欧线运价

赫伯罗特宣布，自 2014 年 10 月 1 日起，由南美东、西岸和加勒比海至欧洲航线的货物运价上调 GRI，具体如下：USD 100 / 20' USD 150/ 40。

世界最大自贸区将升级 中国与东盟月底开始谈判

建成 4 年后，中国-东盟自贸区打算升级了。中国-东盟自贸区联委会第六次会议暨首轮升级谈判将于 9 月 22-24 日在越南河内举行，目前商务部正会同相关部门开展准备工作，并与东盟保持密切沟通，努力推动升级谈判，早日取得实质性进展。中国-东盟自贸区升级版的目标是：争取到 2015 年双方双向贸易额达到 5000 亿美元，到 2020 年达到 1 万亿美元，今后 8 年双向投资 1500 亿美元。要在短短几年内达到 1 万亿美元的目标，需要达到年均 15% 的增速。

Seaspan5 艘新船获阳明海运租约

阳明海运日前正式宣布，该公司已与 Seaspan 签订了 5 艘 14000TEU “SAVER” 型在建船的长租租约，租期延长至 10 年，并签订了为期 2 年的续租备选租约。据了解，这批新造船中的 2 艘由 Seaspan 所有，另三艘根据 Seaspan, Greater China Intermodal Investments LLC (GCI) 与 Blue Water Commerce LLC 所签订的协议，由 GCI 所有。此外，阳明海运在现代重工的最多 5 艘 14000TEU 新造船购买备选订单已经到期，因此这 5 艘新造船的期租租约也将延长至 10 年，并签订了为期 2 年的续租备选租约。这 5 艘船中的 3 艘由 Seaspan 所有，另 2 艘由 GCI 所有。据 Seaspan 首席执行官，联合主席和联合创始人 Gerry Wang 表示，此次协议意味着该公司和阳明海运共同订造和管理的 15 艘“SAVER”型集装箱船，均已获得阳明海运为期 10+2 年的长租租约，这将进一步提高 Seaspan 的盈利能力，加强该公司与其他航运公司之间的合作关系。

 运价走向

本周新港各航线运价情况:

欧洲基本港: 本周天津出口安特卫普港口运价均价 1158 美元/TEU, 比上周下降 7.368%。近期公布的欧元区 8 月 CPI 虽然回正, 但 0.4% 的年率值仍远低于欧洲央行 2% 的通胀水平目标, 通缩风险继续对欧洲经济的恢复带来明显压力, 同时欧元区及周边地区的地缘政治事件, 也令未来市场前景充满不确定性。虽然临近“十一”, 节前集中出货开始体现, 但航商对于货量持续性及后市表现大都保持谨慎。另据 Alphaliner 统计数据, 截至 9 月 9 日, 远东至欧洲航线配置运力规模达 418 万 TEU, 较去年同期上升 4.4%, 市场供求矛盾仍较大。且据市场消息, 由于有临时加班船开始放舱揽货, 明显稀释了节前货物集中出运带来的利好。而多数航商为保证节日内航班的必要货载量开始跟进降价, 即期市场订舱运价大幅下挫, 最低运价已经跌到 800 美元/TEU 下方。短期分析节前运价将维持在低位, 船公司降价揽货形成共识。随着超大船的交付投放, 10 月的运力投放的增长速度加快, 运价上行压力过大, 难以达到涨价预期。

南美航线: 本周南美西线天津出口布埃纳文图拉港口运价均价美元 2372 美元/TEU, 与上周持平; 东线出口桑托斯港口运价 1412 美元/TEU, 比上周下降 2.42%。今年总体上西线运价走势强于东线。主要的原因在于两地的经济发展速度不同。今年阿根廷经济衰退、旷日持久的外债纠纷诱发系列金融市场通胀等问题的涌现。巴西全国工业联合会近日发布的数字显示, 巴西工业信心指数今年 9 月跌到 46.5 点, 是该指数自 1999 年 1 月创立以来的最低水平。东线运价连续六周下跌, 已经处于历史均值下方, 后市需要关注贸易货量的增长是否能够支撑运价向上运行。南美西线国家经济发展趋势良好, 今年与中国贸易量稳定增长, 船公司运力投放相对合理, 运价现在又上升到高位。在当前高位货方还有接受运价上涨的意愿, 不排除继续上攻历史高位的可能。



聚焦滨海

东疆成投资比重最大港区



出席 2014 天津夏季达沃斯论坛的天津港集团董事长张丽丽透露，作为北方国际航运中心核心功能区的东疆港区，上半年完成固定资产投资达 26.6 亿元，成为天津港投资比重最大的港区。目前，各项基础设施建设正积极推进。根据规划，东疆港区将建设成为建筑景观一流、高端产业聚集、服务功能完善、港城一体发展的示范区。

据分析，随着功能拓展，未来东疆港区将在汽车、红酒、食品、生鲜、冻品、果蔬等进口商品方面有较大增长。同时随着京津冀物流区、津蒙物流区开工建设和东疆国

际商品交易市场投用，将为东疆港区发展大宗商品交易、推动港口交易功能拓展搭建起巨大平台，因而必然带动东疆港区集装箱吞吐量的逐步增长。

张丽丽表示，今年天津港集团的固定资产总投资为 135 亿元，其中东疆港区的 62 个项目就达到 44 亿元，占总投资的三分之一，是天津港投资比重最大的港区。上半年，东疆港区总长 5 公里的东疆二岛起步工程即东疆北防波堤工程已完工。邮轮码头二期工程已建成并投入试运营，游艇俱乐部投入使用。30 万平方米的海关查验场地已完工，7.5 万平方米的东疆保税港区(二期)联检服务中心工程整体完工并实现入驻。4 个 15 万吨级全自动化的东疆集装箱码头二期前沿岸坡地基处理工程已完工。金融贸易服务中心工程基本完工，首农食品冷链物流、贵金属交割库、仓储式红酒展销中心、东疆休闲文化街等项目已启动。

未来，天津港东疆港区将打造成为航运物流要素活跃、高端产业聚集、港口经济多元化发展的自由贸易示范区。





航运看点

多国逐鹿后巴拿马运河时代



随着 2015 年巴拿马运河扩建竣工，一个“后巴拿马运河时代”呼之欲出。目前，一些国家正握拳擦掌，力图在世界航运格局中抢占先机，赢得制高点。

在美洲，继巴拿马运河后，又一个连通太平洋和大西洋的工程——尼加拉瓜运河即将启动。按照初步规划，尼加拉瓜政府希望效仿巴拿马运河，借助该国境内天然河流、湖泊，在中南部地区开凿一条连通大西洋和太平洋、可通航大型货轮的深水运河。该运河全长 278 公里，是巴拿马运河的 3 倍多，总造价达到 400 亿美元（约合人民币 2465 亿元）。项目计划于今年底开工，2019 年完工，2020 年投入使用。建成后的运河将大大缩短亚洲国家大型货轮到美国东岸城市及欧洲的航运距

离。

在非洲，也有一项庞大的运河工程引发广泛关注。已经 145 岁的苏伊士运河即将迎来一条“姊妹运河”。埃及政府近日高调宣布，将在苏伊士运河东侧平行开凿一条新运河，以扩大通航能力，拉动国家经济复苏。新运河项目将单独开凿 35 公里的新河道，其余 37 公里将通过拓宽旧运河，并与新河道连接来实现。这个庞大的工程将耗资 40 亿美元，有望创造 100 万个就业岗位，建成后可以使通过运河船只的等待时间从目前的 11 小时减少到 3 小时，日均船只的通过数量从目前的 23 艘提高到 97 艘，大大提升运河的通航能力。作为其上台后启动的首个大型工程项目，埃及总统塞西对新运河的建设信心十足，宣称 35 公里新河道的开凿在明年年中就能完成，比之前埃及政府宣布的 3 年工期大为缩短。

在亚洲，今年 3 月，有媒体报道称，被称为“东方巴拿马”的泰国克拉运河被提上议事日程。拟议中的运河是要开凿一条全长约 110 公里，400 米宽，水深 25 米的双向航道运河，横贯泰国南部的克拉地峡。运河修成后，船只将不必穿过马六甲海峡，绕道马来西亚和新加坡，就可直接从印度洋的安达曼海进入太平洋的泰国湾，太平洋与印度洋之间的航程至少缩短约 1200 公里。该运河也将成为亚洲地区最大人工运河，并有可能取代马六甲海峡，成为新一条“黄金水道”。

最新的消息称，巴拿马将推扩建运河新项目。巴拿马运河管理局局长哈诺本月 10 日在接受媒体采访时表示，虽然目前修建第三组闸门的扩建工程还没有完工，但运河管理局已经开始计划修建第四组闸门，有望于 2016 年年初开始施工。他称，运河管理局正在对修建第四组闸门的建筑技术、预算评估、全球市场的潜在要求等内容进行研究和分析。

虽然巴拿马方面声称对尼加拉瓜运河项目带来的竞争“不必过多担忧”，但外界普遍认为巴方此举源于已经“嗅到了潜在的竞争压力”。有分析称，迎来通航百年的巴拿马运河在中美洲地区的海上航运垄断局面即将被打破，面临竞争与挑战也几成定局。虽然尼加拉瓜运河名义上与巴拿马运河“互为补充”，但可以预见未来这两条运河的明争暗斗还会不断上演。

中海牵手达飞阿拉伯联合航运：四大联盟主宰全球航运





随着中海打破多年来不结盟的惯例，全球航运联盟的格局已经悄然成型。

9月9日晚间，中海集运发布公告，称已经于8日与法国达飞海运和阿拉伯联合航运签署了合作协议。

这一合作被达飞称为Ocean 3，简称O3。三家集装箱班轮运营商将在亚欧航线、泛太平洋航线和亚洲-地中海（黑海、亚得里亚海）航线三条东西向的主干线上展开共同投船、舱位互换和仓位买卖等形式的合作。O3的合作方是刚被马士基和地中海两家P3盟友“抛下”的法国达飞，而另一家阿拉伯联合航运也是全球前二十大班轮公司之一。

这是多年来坚持单打独斗的中海集运首次参与航运联盟。尽管中海集运在公告中强调本次合作属于开放型合作而非任何形式的联盟，但从其目前公布的内容来看，与其他船舶共享协议（VSA）的合作方式并无明显区别。

如果最终都能成行，O3或许将是近期最后一个大型航运联盟——全球前二十的集装箱班轮公司有18家都在CKHYE、G6、尚在审批中的2M和最新的O3四大联盟之中。

上述联盟的存在固然有助于包括中远中海在内的各家企业降低成本提高效率，但国内也有行业人士忧虑会左右航运市场。外经贸企业协会副会长蔡家祥就认为需要成立强有力的全球性船东组织来维护公平竞争。

P3被否冲击波

根据中海集运发布的消息，O3具体将在15条航线上展开合作，中海在亚欧航线和亚洲-地中海航线上的周班航线服务将达到7班，而跨太平洋航线上的周班航线服务也将达到9班。按照计划，O3将在今年年底或明年年初投入运营，最少将在市场上存在两年半的时间。

O3能够出现，与今年6月P3被中国商务部否决有很大的关系。

今年6月17日，商务部公告否决马士基、地中海和法国达飞三家集装箱班轮运营商的经营者集中申请，随后三方决定停止推进航运市场高度关注的P3网络准备工作。但马士基很快在7月上旬给出了后备方案——与地中海合作的传统VSA协议2M。

这样一来，法国达飞被抛在了身后。尽管马士基方面也强调与达飞在南北航线上的合作并未受影响，但达飞在东西向主干航线上势必将面临曾经的P3盟友的压力。

达飞亚欧航线的副总裁Nicola Sartini对行业媒体贸易风表示，达飞与两家合作伙伴有很多相同的港口，这是三方决定合作的原因之一。

此次O3对于中海来说也是头一遭。在O3之前，中海集运和达飞、阿拉伯航运、长荣甚至中远等也都进行过一些航线合作，但一直没有与同行达成结盟关系。

但中海却是达飞不得不拉拢的必然选择。马士基和地中海提出2M后，全球前十大班轮公司中就只有中海集运没有结盟。

中海尽管在公告中依旧强调本次合作属于开放型合作而非任何形式的联盟，甚至也极力避免船舶共享协议等字眼，但从共同投船、舱位互换和仓位买卖这些内容来看，O3与市场上已有联盟的合作形式并无明显区别。

中海称，合作后的航线将具备大船成本优势。中海去年已经开始接受8艘10000TEU的集装箱船舶，另外还将向现代重工订造的5艘18400TEU的大船升级为19000TEU。而阿拉伯联航则有8艘13500TEU的集装箱船，达飞则有30艘10000TEU集装箱船。这些大船的运营都需要优化网络配置才能体现出成本优势。

此次合作的第三方还包括阿拉伯联合航运。截至今年6月30日，阿拉伯联合航运以29万多TEU的运力排在全球集装箱班轮公司的第19位。



四大联盟控制力

03 具体的运力投放信息尚未公布, 但已有消息称 03 将覆盖 132 艘船舶。根据中海的公告, 达飞和阿拉伯联航的运力分别为 160 万 TEU 和 29.4 万 TEU。中海集运半年报中显示中海上半年的运力为 66.9 万 TEU, 三者相加总运力将在 256 万 TEU 以上。

除了 CHKYE、G6、03 和 2M 的成员企业外, 全球前二十大集装箱班轮公司中还有以星轮船、太平船务、南美轮船和汉堡南美四家没有结盟, 而这当中南美轮船 (CSAV) 已经决定与 G6 成员之一的赫伯罗特 (Hapag-Lloyd) 合并。剩余的三家运力之和不到 6%, 且以星轮船和太平船务航线布局区域化, 难以形成新的联盟, 未来还可能会在结盟同行的竞争下进一步缩小。

海通证券依据三家的船舶订单测算, 认为 03 在几大航线上的运力将占到 14%-20% 之间, 其中占比最大的是亚欧航线, 可能达到 20.3%。不过这一数字远不及此前已经投入运营的 CKYHE 联盟和 G6 联盟在泛太平洋航线上的运力投放, 也不及 2M 在亚欧航线上的比例。正因如此, 达飞认为 03 预计在各地区海事监管部门处不会面临太大压力, 应该能够如期成行。

由于 2M 不需报送反垄断审批, 成行的可能性也大于 P3。海通证券分析师姜明认为, 四大联盟的运力将占到全球总运力的 78%-80%。这意味着未来四大联盟将提供全球集装箱班轮市场的绝大部分运力, 未来中小型的集装箱班轮运营商将会进一步承压。

几大航运联盟是否会挤压大量中小船东的话语权和定价权? 这成为中国船东近期关注的焦点, 也是其反对 P3 和 2M 的重要理由。

中国外经贸企业协会副会长蔡家祥对 21 世纪经济报道称, 目前亚洲船东论坛和欧洲的国际海运联合会等组织虽然存在, 但更多侧重于技术性的讨论, 面对大型航运联盟用处不大。

“在航运低迷的情况下, 携手合作降低成本避免资源浪费固然是好事, 但终究解决不了运力过剩和无序竞争的现状。”蔡表示。

MCC to add SE Asia-South China Sea service (IA-9)

MCC Transport (the intra Asia arm of APM-Maersk) is to launch an additional intra Asia loop connecting South East Asia, the Philippines, Taiwan, South China and Cambodia, dubbed 'IA-9' (a name already used in the past by two other MCC loops serving the region). The IA-9 will not only connect the regional markets it serves, but also provide feeder connections for Maersk Line. Of note, the Philippines (Luzon Island) will not be served through Manila which is currently affected by severe congestion, but instead via the port of Batangas, located 100 kilometers to the south of the capital. The IA-9 will call at Tanjung Pelepas, Singapore, Batangas, Kaohsiung, Yantian, Hong Kong, Ho Chi Minh City, Sihanoukville, Tanjung Pelepas. The service will turn in four weeks, starting from Tanjung Pelepas on 8 October using four ships (TBN). MCC is also to revamp its Russia-China-SE Asia 'IA-5' loop with the following revised rotation: Xingang, Qingdao, Tanjung Pelepas, Singapore, Sihanoukville, Ho Chi Minh City, Yantian, Shanghai, Busan, Vladivostok (Fish Port), Vladivostok (Dalzavod), Daesan, Xingang. It is also to add a call at Nansha on its 'IA-4' loop, replacing Hong Kong.

Maersk harmonizes Asia-Europe 'AE-10' service to 18,000 teu scale

Maersk Line is to complete the harmonization of its Asia-Europe 'AE-10' service the notional 18,000 teu scale with the phasing-in of the brand new MOGENS MAERSK, the 12th ship in Maersk's 18,270 teu 'EEE'-class series. The first 'EEE'-class ship was introduced on the 'AE-10' in June 2013. Since then, these ships progressively displaced Maersk's 15,000 teu units to the Asia-Europe 'AE-2' loop.

