



## 班轮时事直通车

FMC 批准 2M 联盟 VSA 于 10 月 11 日生效



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

10 月 9 日，美国联邦委员会（FMC）宣布其对马士基航运和地中海航运提交的船舶共享（VSA）协议案（FMC 第 012293 号协议文件）通过的裁决。委员会评估后认为，该协议目前来看并未违反美国《航运法》第 6 款第 g 项中有关通过垄断造成运输成本无故上升或运输服务无故缩水的规定。尽管 FMC 委员李丁斯基仍持反对意见，委员会仍通过了允许该协议于 10 月 11 日生效的裁决。然而，在放行 2M 的同时，为配合委员会对协议后期密切监管，FMC 要求协议相关方随时报告协议运行情况。FMC 主席 Cordero 表示：“委员会在针对 2M 协议案为期 45 天的调查中，充分研究了相关方就委员会所要求提供的信息资料，并充分考虑了欧洲货主委员会提交的相关意见。委员会相信，事后报告制度将确保委员会及时

掌握协议运行相关信息并严格监控协议运行情况，与此同时，委员会还可根据掌握的信息在有必要的情况下对 2M 运营做出快速响应。”今年 7 月份，中国政府否决了范围更广的 P3 结盟计划，因为担心这一结盟将冲击中国航运企业在全世界最繁忙的亚欧贸易航线的业务。P3 包括 2M 的两家结盟公司以及法国达飞海运集团（CMA CGM SA）。达飞海运集团转而与中国中海集装箱运输股份有限公司（China Shipping Container Lines Co. , 601866.SH，简称：中海集运）以及中东航运巨头 United Arab Shipping Co. 组建自己的 Ocean Three 联盟，这一结盟也需获得美国方面的批准。2M 联盟将控制亚欧贸易航线 35% 的市场份额，其货运量将分别占跨太平洋和跨大西洋航线货运量的 15% 和 37%。

### 地中海航运任命 Diego Aponte 为新总裁和首席执行官

地中海航运宣布任命 Diego Aponte 为新总裁和首席执行官。Diego Aponte 自从 1997 年加入 MSC，曾在各种功能业务包括线管理管理的所有方面的贸易，近年来已担当更多的责任。

### 达飞单独营运地中海-美东航线

目前，达飞与赫伯罗特在地中海—美东航线开展合作。在赫伯罗特与 ZIM 合作之后，达飞将独自营运该 Amerigo 航线，并且东行加挂迈阿密。航线挂靠港口为：Marsaxlokk, Livorno, Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Tangier, Valencia, Marsaxlokk。运力仍然为 6\*2500-3500TEU。开始时间为 10 月 2 日 2824TEU 的 MOZART 驶离 Livorno。

### 达飞/ANL/CSCL/OOCL/PIL 准备开辟东北亚—澳新航线

达飞/ANL/CSCL/OOCL/PIL 计划新开连接东北亚—澳新的航线，计划 11 月初上海首航，挂靠：Shanghai, Ningbo, Chiwan, Kaohsiung, Brisbane, Auckland, Port Chalmers, Lyttelton, Napier, Tauranga, Hong Kong, Shekou, Keelung, Shanghai。运力为 7\*4250TEU，其中的三艘由达飞/ANL 提供，2 艘由 OOCL 提供，CSCL/PIL 各一艘。

### 马士基投 150 亿美元启造船计划 利好造船业

9 月 25 日讯，航运界消息，哥本哈根当地时间周三，在马士基集团年度资本市场日上，马士基航运 CEO 施索仁（Soren Skou）表示，在未来五年里，马士基航运每年将投入约 30 亿美元，总额约 150 亿美元的资金，用于建造新船、现有船舶改造，信息技术等相关领域。数据显示，按照总运力计算，截止目前，马士基航运总运力达 2,981,313 TEU，地中海航运的





总运力达 3,090,628 TEU, 后者已成功超越。而此次马士基航运的新造船计划, 则将在未来几年进一步巩固其“运力老大”的地位。马士基航运投巨资新建、改造船舶, 也有望进一步促进造船业的回暖。

## 全球班轮公司运力百强最新排名 (截止 2014. 10. 8)

Alphaliner 最新运力数据显示, 截止 2014 年 10 月 8 日, 全球班轮公司运力 100 强中排名前三的分别是马士基航运、地中海航运和达飞轮船。第四名到第十名依次为: 长荣海运、中远集运、赫伯罗特、中海集运、韩进海运、商船三井、美国总统轮船。在上榜的中国大陆班轮公司中, 中远集运排名第 5 位, 中海集运排名第 7 位, 海丰国际排名第 25 位, 泉州安盛船务排名第 30 位, 中外运集运排名第 33 位, 中谷新良海运排第 47 位, 上海海华轮船排名第 63 位, 广西鸿翔船务排名第 68 位, 上海锦江航运排名第 69 位, 宁波远洋排名第 95 位, 太仓港集装箱海运有限公司排名第 98 位。

## 以星与赫伯罗特合并大西洋线

据台湾新生报报道, 以星航运与赫伯罗特计划将各自经营的一条大西洋航线 ZCA (以星所属)、MAS (赫伯罗特所属) 合并升级, 定于 19 日从诺福克首航。升级后新航线由以星投入 7 艘 4250TEU 集装箱船运营, 新增靠诺福克、瓦伦西亚、利佛诺、巴塞隆纳等港, 取消金士顿港停泊服务。沿途停靠: 阿什杜德、海法、比雷埃夫斯、利佛诺、热那亚、巴塞隆纳、塔拉哥纳、瓦伦西亚、哈利法克斯、纽约、诺福克、萨凡纳、瓦伦西亚、塔拉哥纳、利佛诺、阿什杜德。

## 长荣海运增加对亚洲至南非航线的投入



台湾长荣海运 (Evergreen Line) 积极投入运力, 以加强自身在亚洲至南非航线的存在。该公司宣布自 10 月份起, 将为川崎汽船 (K Line)、商船三井 (MOL) 和太平船务 (PIL) 共同运作的 ASA 航线部署 2 艘 4200 标箱船。此外, 它也将在其与中远合营的 FAX 航线, 投入 2 艘同为 4200 标箱的集装箱船。FAX 航线的挂港顺序为: 上海、宁波、基隆、新加坡、德班、新加坡, 然后回到上海。目前该航线总共配置 6 艘船。ASA 航线的挂港顺序为: 厦门、香港、蛇口、新加坡、巴生港、德班、开普敦、巴生港、新加坡、高雄。该航线目前

前有 7 艘船在运作。长荣表示, “与业务伙伴展开上述策略合作后, 将能让相关的亚洲至南非班次从每周一趟增加到每周两趟, 并将基隆、厦门和巴生港也纳入挂靠网络。”

## 中远集运、长荣海运、川崎汽船、商船三井和太平船务重组其亚洲-南非航线

中远集运 (COSCON)、长荣海运 (EMC)、川崎汽船 (“K” Line)、商船三井 (MOL) 和太平船务 (PIL) 近日宣布将重组其两条现有的亚洲-南非直达航线。一条航线将从华南出发、而另一条航线将从华中出发。重组后两条航线将进一步完善五家公司航线网络, 加大其非洲市场的战略部署, 为客户提供优质服务。华南-南非线和华中-南非线分别将于 2014 年 10 月 9 日和 2014 年 10 月 15 日首航。



 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 871 美元/TEU, 比上周下降 12.55%。欧元区经济状况仍未出现反转迹象。9月, 零售业采购经理人指数(PMI)降至 44.8, 已连续三个月萎缩, 并为 2013 年 4 月以来的最差数值。基于欧元区的疲软状况, 国际货币基金组织(IMF)下调了欧元区及主要核心国家的经济增长率。市场需求疲软的同时, 节日期间中国国内发货人因发货流程时间限制, 当周出运货量明显减少, 虽有部分航商根据市场惯例进行了停班、并班等运力缩减措施, 大船的单船配载压力仍然较大。为尽量填补富余舱位, 航商继续下调运价, 目前运价加速下跌到近几年的低位区, 形成以争夺市场为主的运力比拼格局。各大联盟开始恢复新造大船的经营方针, 单箱成本竞争加剧船公司之间的运力竞争, 运价难以恢复强势运行。短期分析, 低位徘徊后需要观望货量的供给补充, 不排除继续探底的可能。

**澳新航线:** 本周天津出口悉尼港口运价均价 847 美元/TEU, 比上周上涨 11%。该航线市场运输需求总体趋于平稳, 同时由于节后多家航商执行停航计划, 致市场运力收缩明显, 供求关系有所缓和。由于节后市场好于预期, 部分航商选择于月中航次推行运费普涨计划(GRI), 200 美元/TEU 左右的涨幅拉升了航线整体运价水平。





## 聚焦滨海

### 国务院批准天津港口岸新一轮扩大对外开放计划

记者从天津市口岸服务办公室获悉，国务院日前正式批准天津港口岸新一轮扩大对外开放计划，批准天津港口岸新增对外开放水域 1120 平方公里，新增码头岸线 69.1 公里，新建对外开放码头泊位 71 个。



据介绍，此次国务院批准的天津港口岸开放水域从 470 平方公里扩大到 1590 平方公里，码头岸线总长从 78.9 公里扩大到 148 公里，批准新建的码头泊位从 75 个增至 146 个，开放程度大为增加。

天津港是世界上最大的人工深水港。2013 年，天津港货物吞吐量突破 5 亿吨，位居世界第四位。天津港同世界上 180 多个国家和地区的 500 多个港口有贸易往来，是中国对外开放前沿阵地。

天津港由北疆港区、南疆港区、东疆港区、临港经济区南部区域、大港港区东部区域等多个区域组成。经过此轮对外

开放区域扩大后，一个北至中心渔港、南至南港港区全线开放的口岸大格局正在形成。

“这次批准主要是扩大到了天津港南部的大沽口、南港等港区。要真正实现有效、可用、易用的开放，还需要政府部门联合港口，一步步务实推进通关配套，具备条件经统一验收后才能真正实现开放。”天津市口岸服务办公室综合处的工作人员表示。

从现有情况看，国务院批准新的开放水域和开放岸线已经涵盖天津港所有作业港区及码头。专家认为，此举将大幅度提升港口对外开放承载能力，为实现天津市建设国际港口城市提供强有力的口岸开放支撑。

天津港下辖的东疆港区，是当前天津市申报自贸区的主要阵地。此番扩大开放将为支持东疆及滨海新区周边加快涉外体制改革创造条件，同时极大提升投资和服务贸易便利性。

在此次扩大开放的区域内，天津港正在建设一个 30 平方公里的世界级人工港岛，目前正处于外围防波堤前期建设阶段。



## 航运看点

### 中国-东盟打造升级版自贸区 经贸合作平台面向全球



从 2003 年建立战略伙伴关系到 2010 年双方建成世界上最大的发展中国家自由贸易区,从 2004 年双边贸易额 1059 亿美元飞跃至 2013 年的 4436 亿美元……中国与东盟携手走过了不平凡的历程,在当今世界经济增长乏力的情况下,这里却呈现出世界贸易版图中少有的亮色。

#### 东盟经济潜力巨大

受全球经济复苏不确定性的影响,东盟国家今年的增长呈现稳健但保守的势头。根据今年最新一期国际货币基金组织年度经济展望报告,东盟五国(印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、泰国和越南)2014 年度经济增长率由之前预期的 5.0% 下调至 4.6%。不过,依旧看好东盟五国未来的发展前景,对东盟五国 2015 年度的增长预期也由之前的 5.4% 上调至 5.6%。

与此同时,新加坡金管局近日发布的一项季度调查结果显示,市

场上的经济分析师对新加坡今年经济增长的预期中位数为 3.3%, 低于一个季度前 3.8% 的预测。

不过经济体量较小的缅甸和老挝的经济增长率仍然较高。国际货币基金组织上调了对缅甸本财年经济增长的预测至 8.5%。世界银行虽然将老挝的经济增长预测从去年 8.1% 作了下调,但仍然有 7.5% 之高。

前东盟副秘书长、中国-东盟商务协会主席普什帕纳坦·孙德拉姆表示,2013 年,东盟十国 GDP 总量为 2.3 万亿美元,2017 年前东盟有望保持每年 5% 到 6% 的 GDP 增长率。尽管外围和内部经济都存在不确定性,但良好的投资环境和部分国家结构改革初显成效都使得东盟的发展潜力依然巨大,未来东盟十国的经济增长仍然较为稳定。

新加坡总理李显龙在第 11 届中国-东盟博览会开幕大会上表示,亚洲地区仍然保持着增长活力,而亚洲的增长很大程度上要归功于中国的经济增长,以及中国-东盟区域一体化建设。

马来西亚前驻 W T O 大使苏普若玛尼表示,“我相信通过中国与东盟的合作,未来的中国-东盟自贸区将成为世界经济新的增长点。”

中国-东盟经贸关系的发展也使东盟在中国对外贸易中占有一席之地。中国-东盟理事会《2014 年中国-东盟自由贸易区季度报告》的统计显示,今年上半年,中国与东盟贸易总额为 2206.93 亿美元,同比增长 4.8%, 占中国上半年总贸易额的 10.92%, 比重较上年同期略有上升。

#### 经贸合作平台面向全球

中国-东盟自贸区是世界上最大的由发展中国家建成的自贸区。“除了降低关税,自贸区还改变了整个区域内资金、





资源、人员和产业的再配置，同时也改变着双边企业的思维模式，让企业看到对方的广阔市场，甚至借助对方走向世界。”中国-东盟中心秘书长马明强表示，中国-东盟自贸区在中国与东盟各方面的合作中都扮演了非常重要的角色。

已经举办了11届的中国-东盟博览会毫无疑问是中国与东盟合作的一个“驱动核心”。2004年至2013年，中国-东盟博览会吸引了39.8万名客商参会，达成154.78亿美元贸易额，促进成了664.36亿美元国际投资合作；先后有52位国家领导人出席，204位各国部长级高官参会，同期举办了300多个重要论坛。

今年的中国-东盟博览会和商务投资峰会在更为开放的环境下热度不减，并且更为开放。以往，东博会主要面向服务东盟10+1，不过顺应中国东盟关系的新变化，此次博览会已经向服务RCEP(区域全面经济合作伙伴关系)跨出了重要一步，澳大利亚成为特邀贵宾国。从本届起，每年东博会都将邀请一个东盟以外的RCEP成员国担任东博会的特邀贵宾国，从而密切中国和东盟商界与区域外的交流合作，进一步提高经贸实效。

RCEP由东盟十国发起，邀请中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰、印度共同参加，通过削减关税和非关税壁垒，建立16国统一市场的自由贸易协定。如果RCEP谈成，将涵盖超35亿人口，GDP总量占全球的1/3，所涵盖的区域也将成为世界最大的自贸区。

韩国驻华大使馆商务一等秘书金贤哲对媒体非常乐观地表示，中国-东盟博览会是中国和东盟国家共同的平台，具有无限发展的可能性。RCEP市场占有世界贸易市场30%的份额。

事实上，中国-东盟博览会和商务投资峰会不但成为中国和东盟国家之间经贸往来的平台，推进着自贸区的发展，而且还是中国企业走向东盟，并进一步走向世界的一个渠道。

### 合作参展项目成果显著

从第一届东博会以来，每到9月，南宁都会迎来全球各地的贵宾。根据组委会的通报，今年报名参展企业申请展位超出规划的30%，实际参展企业2330家。外国参展企业热情很高。仅南宁会展中心的外国展位就占总展位数的42%。一些企业已经连续参会，而像中国铝业这样的龙头企业也纷纷参展，阿里巴巴的参与更是为博览会带来了活力。

参展商品从机械设备、电子电器、建筑材料、工艺品及珠宝首饰到家具家居及品牌展品应有尽有，今年区域外投资采购商较上届增长了14%，达到约80家。除了东盟国家外，还有来自欧美、亚太其他国家和地区的采购商。会上，各类投资招商推介会、企业家交流、东盟及国内专场采购对接会、研讨会目不暇接。而除了以往的合作领域，中国与东盟在现代农业、新能源与可再生能源、生物医药、电子信息、节能环保等领域的合作也有不少展示。台商冯先生就对记者表示，这次他们组团来推介台湾的精细农业。

国内企业合作也得到深化。在东博会的项目集中签约仪式上，共签订国内经济合作项目100个，签约企业来自20个省市自治区。集中签约呈现出与以往不同的特点：一是东部地区产业和资本加速向中西部转移，本次共签订了78个东部产业转移项目，项目平均规模约8亿元人民币，明显高于历届。二是第三产业成为签约主导，第三产业项目较上届增长50%。电子商务、网络金融等新兴产业投资规模大，项目起点高。三是各地企业参与热情高。除东部外，中西部项目也遍地开花。

在9月12日至13日在广西南宁举行的第七届中国-东盟智库战略对话论坛上，与会专家学者达成“南宁共识”，提出先行推进中国与东盟国家之间的基础设施和互联互通建设，积极推进铁路、公路、水运、航道等通道建设，加快实施客货通关便利化设施，实现道路联通。

在本届东博会和商务投资开幕式上，国务院副总理张高丽还倡议将明年确立为海洋合作年。学者认为这意味着中国东盟合作将从陆路推向海上。本届商务和投资峰会上举办的中国-新加坡经济走廊节点城市市长圆桌会议上，与会代表宣读了《关于携手共建中国-新加坡经济走廊的南宁共识》。

可以说，中国-东盟博览会已经成为中国-东盟合作的大舞台，影响力渗透经贸、外交、文化等多个领域。中国-东盟商务理事会执行理事长许宁宁评价说：“博览会伴随中国-东盟战略伙伴关系而生，服务于中国-东盟自贸区，搭建了将政治外交、经贸、人文融为一体的全方位合作新平台。”





## 2M aims for January launch following FMC approval

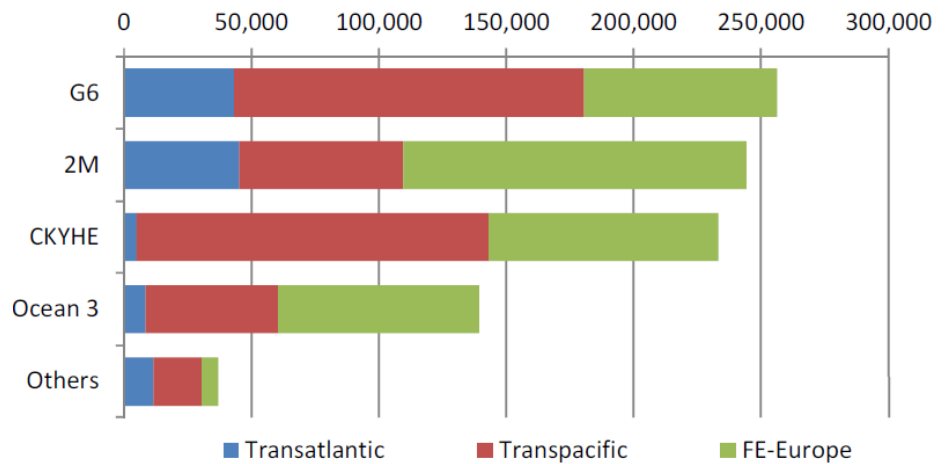
Having obtained approval from the US Federal Maritime Commission (FMC) on 9 October, Maersk and MSC now expect to launch their '2M' vessel sharing agreement on the Asia-Europe, Transatlantic and Transpacific trades in January. The '2M' was first announced in July, just three weeks after the original 'P3' Network proposal involving Maersk, MSC and CMA CGM

had been rejected by the Chinese authorities. According to Maersk, the FMC approval allows the '2M' to proceed as planned, as the US was the only jurisdiction where the parties required formal approval. The agreement has been filed with other maritime authorities, including China and the EU, where the two carriers do not expect to require formal approvals. Although the FMC's decision will allow the '2M' Agreement to become effective as scheduled on 11 October, the lines will push back the actual implementation to January to ensure a smooth transition.

The FMC decision is based on its "determination that the agreement is not likely at this time, by a reduction in competition, to produce an unreasonable increase in transportation cost or an unreasonable reduction in transportation service". The FMC will also impose reporting requirements on the '2M' carriers as part of a continuous monitoring program.

### Capacity share by Alliance on East-West trades

#### Weekly capacity by Alliance (projection based on current fleets)



Includes capacity operated by member carriers outside of global alliance arrangements. 2M and Ocean 3 services planned from 2015.