



## 班轮时事直通车

### 世界最大集装箱船“中海环球”号投入运营



2014年11月18日，中国海运（集团）总公司与韩国现代重工集团在韩国蔚山举行隆重的新船命名暨交船仪式，庆祝当今世界最大集装箱船“中海环球”号正式交付投入运营。中国海运（集团）总公司（简称中国海运）董事长、党组书记许立荣先生与集团有关领导、驻韩国邱国洪大使、现代重工集团代表、国内主要港口代表及社会各界嘉宾一同出席了本次交船仪式，共同见证了新船命名与交付。仪式上，新船教母何丽君女士为“中海环球”号进行了命名，现代重工崔吉善会长致欢迎词，许立荣先生发表了讲话，中海集装箱运输股份有限公司（简称中海集运）董事总经理赵宏舟先生作为船东代表向船厂5名杰出员工进行了表彰并赠送纪念品。“中海环球”号是2013年中海集运与韩

国现代船厂订造的5艘19100TEU型集装箱船舶中的首制船。该船全长400米，宽近60米，船体大小超过4个标准足球场，船身长度相比皇家加勒比邮轮公司的“海洋绿洲”号邮轮长38米，比美国海军“尼米兹”号航空母舰长67米。“中海环球”号交付使用后，将打破目前世界最大集装箱船纪录，成为当今世界上最大、最先进的集装箱船舶。同时，该船在油耗方面亦有更为优越的表现，与普通的1万箱级别集装箱船相比，油耗可节省约20%。该系列船舶代表着行业内最先进的生产力，是中国海运与现代重工船厂科研人员共同研发、设计、建造的劳动成果。

### 地中海航运提升非洲航线服务

11月中旬，MSC将提升其非洲航线Africa Express的服务。MSC的6000TEU的船上线替换4000TEU的船，西非的LOME将作为新的中转港连接Lagos, Cotonou, Tema, Abidjan, Libreville, Douala, Freetown, Monrovia and Takoradi。航线挂靠：Shanghai, Ningbo, Nansha, Chiwan, Singapore, Port Louis, Cape Town, Lome, Coega, Singapore, Shanghai。运转时间由目前的77天缩减到70天。首航为11月14日上海港。

### Maersk Line 大规模新造项目浮出水面

近日有分析指出，全球最大集装箱船东Maersk Line公司已经准备好了大规模新船舶投资项目。韩国Hana Daetoo Securities研究员Park Moo-hyun表示，Maersk Line通过第三季度业绩报告，向世界再次证明，航运业竞争的核心在于“能耗效率”上。Maersk Line的第三季度销售额为70.7亿美元，同比增长4%，EBITDA（未计税项、利息、折旧及摊销前的利润）为11.8亿美元，同比增长18%，而且，同期，EBITDA收益率竟为16.6%。另外，不久前业界有消息称，丹麦Maersk Line公司为订造总值相当于5.5亿美元的10艘支线集装箱船（3400TEU级），正与中韩日三国造船企业进行新造竞标项目，相关集装箱船可能是Ice-class级Wide-beam型规格船舶。

### 长荣将租用达飞东非航线舱位

长荣将租用达飞/Emirates Shipping合作经营的亚洲-东非航线ASEA的舱位，航线挂靠：Singapore, Tanjung Port Kelang, Colombo, Dar es Salaam, Colombo, Singapore。船只为2500/3400TEU。

### 万海航运与上海港务成立合资企业





据悉，台湾万海航运将与上海港务公司合资设立万航旅业（上海）有限公司，经营网购与物流业务，发展中国大陆庞大的网购物流商机，也兼营两岸网购物流，新公司双方各持股五成。万航旅业规划的营业项目包括包装多项商品网上零售、进出口及相关配套服务。万海高层表示，万海大股东陈家以台实贸易公司长期经营水果进口业务，也拥有经营网购经验，运输物流原就是本业，与积极开拓新事业的上海港务公司理念相合，因此达成这次合作协议，新公司初期预定资本额1亿元，将由万海指派董事长，上海港务公司指派总经理。

### 长荣：油价下跌增加集装箱运输市场风险

据悉，长荣集团副董事长 Bronson Hsieh 日前表示，在过去的两个月里油价下跌虽然能够降低船舶燃料成本，但也可能促使航运公司停止减速航行，从而导致运力过剩的问题进一步加剧，使得近几年来低迷的市场运价继续受到负面影响。该公司表示，低燃油成本可能将诱使航运公司重新启用航速较快的船舶，这意味着各个航线上的船舶投放数量将有所减少，从而使得可用运力量增加，并为集运运价带来进一步的下行压力。长荣表示，该公司希望油价能够下跌，但跌幅不宜太大。据长荣预计，若集运市场不采用减速航行的船舶，而恢复到原来的航速，那么到2015年市场上的货运需求将上升5.4%，而船舶供应量则上升8%，而最坏的情况就是，到明年市场上会出现15%的运力增长。这意味着，届时市场上可能将会由高达130万TEU运力，或是全球7%的集装箱船可用运力将重新进入市场，从而导致集运运力进一步过剩。

### 马士基航运上调盈利预期

丹麦《商报》近日消息，马士基集团旗下马士基航运公司将今年盈利预期上调至20亿美元（约合120亿丹麦克朗），远高于2013年15亿美元的盈利。此次上调是因为公司第三季度业绩突出，运营收入为70.7亿美元，盈利为6.85亿美元，比去年同期增加1.3亿美元。公司盈利增长主要归因于成本下降和国际航运价格上涨。40英尺集装箱平均运价由原来的2654美元上涨至2679美元，而同时成本下降0.9%，为2597美元。

### 中澳自贸谈判完成 5年内实现零关税好航运业

时9年多、经过22轮谈判，中澳自贸谈判11月17日终于实质性结束谈判。商务部部长助理王受文称，如果中澳达成自贸协定，意味着澳大利亚5年之内，对中国所有产品的进口关税都将降为零。这为中国企业开拓澳大利亚市场创造了非常好的条件。这次谈判的核心是关税的逐步减免，在关税下降或是为零的情况下，将大大刺激中澳两国之间的贸易量，并进一步促进航运业中散货业务和集装箱业务的增长。

### 汉堡南美为“San Clemente”号命名

据悉，德国船东汉堡南美11月13日在新加坡为旗下一艘9034TEU的集装箱船举行命名仪式，并命名为“San Clemente”号。这是该公司接收的第三艘“San”级集装箱船，这批集装箱船均由韩国现代重工蔚山船厂建造。“San Clemente”号长300米，宽48.2米，拥有1370个冷藏集装箱插槽，航速22节。汉堡南美表示，和该公司8月接收的集装箱船“San Christobal”号一样，“San Clemente”号将在交付完成后投入亚洲-南美东海岸航线运营。据了解，汉堡南美于上周接收了旗下第三艘新造船“San Vicente”号。

### 东方海外公布亚欧航线最新冬季计划

东方海外公布近日发布公告称：因预期新年期间，客户对货运服务的需求减低，我们将撤销亚洲-北欧航线第一环回线以下的一班航次：第一周的第一环回航线服务（预定于二零一五年一月三日到达神户）。





## 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 1183 美元/TEU, 比上周下降 5.66%。尽管近期陆续有部分航商开始执行收缩运力计划, 停航、并班、撤线等措施频繁实施, 但供需关系仍未见实质性恢复。受此影响, 前期推涨的运价难以维持, 航商不断加大降价揽货力度, 均价开始下探 1000 美元/TEU 的支撑力度。从历史数据分析, 1000 美元/TEU 下方是船公司以比拼运力争抢市场份额的区域。为了减少航线运营损失, 部分船公司酝酿 12 月涨价计划。涨价计划能否顺利实施关键看货量补充是否充裕。圣诞行情渐进尾声, 如果货量不能有效放大, 短期运价还有下探的动能。

**红海航线:** 本周天津出口吉达港口运价均价 1708 美元/TEU。比上周上涨 3.08%。十月以来, 市场货量回升速度出乎多数航商预计, 运力配置未能跟进市场需求变化, 市场舱位供不应求。由于供需关系出现较为少见的逆转, 多家航商乘势推涨运价, 市场运价再次大幅上升。十一月后市场需求开始转淡, 且随着航班运营恢复正常以及 10 月内积累货量被基本消化, 近期市场舱位紧张情况出现缓解, 航线运价连续上涨势头被遏制。随着货量表现出现转折, 航商间的市场份额与价格博弈开始体现, 不同公司间的即期市场运价走势出现分化, 总体市场运价趋稳。



## 聚焦滨海

### 天津港报检“无纸化” 办事员成“快手”



在天津出入境检验检疫局保税区办事处大厅里，每天前来报检、打印通关单、制证的企业代表络绎不绝。昨日，记者来到这里，切身感受检验检疫工作者忙碌的一天。

“无纸化”报检审单速度提高40%

早上8点半，检验检疫局保税区办事处大厅的工作人员已全部就位。天津出入境检验检疫局保税区办事处张曙辉告诉记者：“我们的团队主要负责

审单、打印通关单、制证、发证、档案管理等环节。产品经检验合格，有了相关的‘证书’后才能在中国地区销售。以前，这些环节全部办理下来，至少需要3个工作日的时间，企业代表还要拿着厚厚的打印材料，跑两三趟。”而在三个月前，我们进行了“贸易便利化”创新改革——“无纸化”报检和通关单无纸化。现在，这些流程只需要一天甚至半天即可完成，审单速度也提高30%-40%。

正在窗口进行报检的天津港保税区天瑞物流有限公司的陈佳告诉记者：“我们是保税区首批获得‘无纸化报检资格通知书’的8家企业之一，现在来报检进口中规车，只需携带3C证书的彩色打印件，其它文件由企业自行留存。”张曙辉告诉记者，为了确保企业留存的档案完整、准确，我们会在开展无纸化报检后不定期对企业留存的档案进行抽查，随时调用。

一天“签字”2000余个

一上午，报检窗口大约接到了十余户企业代表的二三百个报检工作。张曙辉一边忙碌着一边对记者说，“保税区办事处承担着天津海港保税区内进出口商品的所有检验检疫工作。尤其是遇到大批进口车集中入境时，任务非常重，数千辆汽车要求在1个工作日内，全部完成相应的制证工作，时间紧任务急，我们整个团队经常加班加点，甚至无法按时吃饭，但无论加班到几点，都要把证全部制出来才能回家。最多时一个人一天就要签字2000多个，团队要制证4000余个。”

记者了解到，如今“无纸化”报检工作实施以后，不仅避免了企业纸质单据丢失、重复报检等现象，还减少了报检人员重复审单，预计每年将为企业节约纸张耗材约20万张。





## 航运看点

### 四强争霸的“棋局”研判（接上期）



CKYHE 联盟成员之间合作的范围存在很大的局限性。虽然各成员公司之间有几个双边的船舶共享协议（VSA），但是到目前为止，五家成员公司在联盟层面的合作范围仅限于亚欧航线（含远东-北欧航线和远东-地中海航线），并没有在全球东西向三大主干航线上全线贯通。而且 CKYHE 联盟的合作方式比较松散，成员公司只要提前 2 至 6 个月就可以退出。这次中海和阿拉伯联合航运改换门庭就非常方便。

在宣布拟成立 P3 联盟之后，马士基航运的首席执行官施索仁曾经说过，2011 年马士基和地中海航运为争夺市场份额而进行的价格战打得两败俱伤。经过仔细研究，马士基发现 G6 联盟和 CKYH 联盟的各家成员公司，凡是有船舶共享协议（VSA）的航线，其财务效益都明显高于那些未签订 VSA 的航线的效益。由此，马士基决定以合作取代价格战，以“降低成本”取代“扩大市场份额”而成为公司的首要目标。显然，合作的紧密程度和覆盖范围，同成本降低的幅度大体上是成正比的。也就是说，联盟成员之间合作越紧密，就越有可能提高舱位利用率，因而单位运量的成本就越低。

笔者认为，为了提高联盟的竞争力，除 2M 联盟以外，其他三个联盟都可能会延长 VSA 的协议年限，扩大合作航线覆盖范围，进一步提高合作紧密程度。比如 O3 联盟将扩大到跨大西洋航线上的 VSA 协议，CKYHE 联盟将扩大到跨太平洋和跨大西洋航线上的 VSA 协议，从而实现东西向主航线上的全面合作。

合作航线的分解与重组

#### 合作航线的分解与重组

由于 2M 联盟的设立，地中海航运和达飞轮船于 2011 年 12 月成立的“地达联盟”必将寿终正寝。与此同时，马士基与达飞目前在亚欧航线、跨太平洋航线和跨大西洋航线营运的一系列双边 VSA 也将分崩离析。以马士基和达飞的合作为例，近几年来，这两家公司已建立深厚的合作关系，比如在 4 条亚洲-美国环线有合作，其中 2 条有地中海航运参与合作。必须终止的 VSA 服务环线，在亚洲-北美航线上包括但不限于：马士基从亚洲出发，穿越苏伊士运河，到达美国的 TP3/TP9 服务环线；有地中海航运参与的 TP2 和 TP8 跨太平洋服务环线；以及马士基将部分舱位卖给达飞的 TP5 服务环线。

在亚洲-地中海航线上，达飞与马士基也有合作服务航线。达飞的 Bosphorus Express (BEX) 航线服务于黑海，腓尼基快运 (Phoenician Express) 航线覆盖亚得里亚海，这两条环线都涉及与马士基的合作。还有其它两条航线有舱位互租，即由马士基运营的 AE11 和由达飞运营的 MEX1。而两家公司各出 5 艘 9660 标箱左右船的 AE20/MEX3 航线将被取消。在亚洲-黑海航线上，达飞与马士基各出 5 艘 5500 标箱左右船的 AE3 航线也将被取消。

据地中海航运称，2M 联盟在三条东西向主干航线上的合作航线共 22 条，涉及 77 个港口。2M 联盟将会增加亚、欧、美三大航区之间的“港口对”（port pairs）的数目，增加直接挂靠港数目，缩短货物送达时间。由于每周航班数目增加，船期整合将得到改善。

中海集运和阿拉伯联合航运过去除了舱位互租以外，几乎没有共同投船共建环线的经历。可以合理猜想，达飞上



述终止合作的航线大部分应该会由其 O3 盟友递补，当然，港口轮换会根据新的情况做一些修改。同样，中海经营的品牌环线也会更换舱位互租的合作伙伴，或者变更为与达飞、阿拉伯联合航运共投运力的合作方式。

据报道，O3 联盟在亚欧航线上将联合新增加 4 个周班航线，包括两个现有周班航线，三方提供的周班航线将增加到 6 个。在亚洲-地中海航线上，提供 4 个周班航线，包括 2 条亚洲-地中海航线，一条至亚德里亚海航线和一条至黑海的航线。

在跨太平洋市场上，O3 联盟将提供 4 个至加利福尼亚的周班航线和一条至西北太平洋（美国和加拿大）的航线。在亚洲-美东航线上，将提供一条经过苏伊士运河的航线及一条经墨西哥湾的航线（估计是走巴拿马运河的全水航线）。

另据了解，O3 联盟三方在跨大西洋航线上的具体合作内容，也将于近期公布。

据 Alphaliner 称，拟组建的 2M 联盟和 O3 联盟的成员公司将增加在亚洲至地中海航线的运力，这可能催生联盟间的第一场大战。当上述联盟投入运营时，该航线的周运力将增加约 1.4 万 TEU。Alphaliner 认为，这可能引发另一场价格战，使目前在该航线维持的“脆弱的停战”重新动荡。该机构称，远东至地中海航线暂时的需求恢复将不足以吸收如此大规模的运力增幅。2M 将在亚洲和地中海间经营 5 条航线，O3 将经营 4 条。这两家联盟的成员目前在亚洲至地中海间经营 7 条航线。2014 年 1 至 7 月，亚洲至地中海线的货量同比增长了 7%，而 G6 联盟 2013 年 9 月取消了“Loop 9”线，CKYH 联盟 2014 年 4 月取消了“MD3”线。据悉，2M 和 O3 新增的运力将分散在东、西地中海，亚德里亚海和黑海地区增加最多。新增运力中的大部分将来自将取消的、马士基航运和达飞合作经营的航线，2M 和 O3 为维持各自的航

表1 四大联盟目前在各航线的市场份额

承运人（联盟）	亚欧航线	跨太平洋航线	跨大西洋航线
2M联盟	36.7%	18.5%	47.1%
G6联盟	18.6%	33.9%	36.9%
CKYHE联盟	23.4%	31.4%	4.2%
O3联盟	19.1%	11.4%	4.8%
其他	2.2%	4.8%	7.0%
合计	100%	100%	100%

线覆盖，将被迫提供重复的航线。Alphaliner 认为，马士基航运和达飞的合作伙伴将获益最多，因为他们能显著增加对地中海市场的航线覆盖，航次数也将增加。船队实力的强弱与市场份额的大小

O3 具体的运力投放信息尚未公布，但已有消息称 O3 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 万标箱和 29.4 万标箱。中海集运半年报中显示中海上半年的运力为 66.9 万标箱，三者相加总运力将在 256 万标箱以上。可资对比的是，2M 联盟将涉及 185 艘船舶，22 条航线，总计运力约 210 万标箱。显然，O3 联盟的运力被高估了。也就是说，这 256 万标箱中

表2 四大联盟（合作航线）运力水平及船舶规模

联盟名称	现役运力 (万TEU)	现役运力+手持订单运力 (万TEU)	现役运力平均船舶规模 (TEU)	现役运力+手持订单运力平均船舶规模 (TEU)
2M	528	608	4867	5292
G6	356	392	5276	5535
CKYHE	309	377	5092	5690
O3	258	332	4112	4813

还包括未进入合作协议的运力。比如北南航线、支线、区域内航线和国内沿海航线的船舶运力都不会进入三方协议的范围。按照现有航线配置，粗略估计四大联盟在亚欧、跨太平洋和跨大西洋航线三大主干航线市场上的份额现状见表 1。

从表 1 可以看出，四大联盟目前在三大主干航线的市场份额之和都超过 90%。其他单干的公司的主干线市场几无生存空间。



在亚欧航线上，O3联盟和G6联盟的市场份额较小，分别占19%左右。但是考虑到2M联盟受监管部门的密切关注，承诺将其市场份额降低到30%以下（目前大约为36%左右），可以预计其他三个联盟的份额可能会有上升。特别是O3联盟三家成员公司在2015~2017年间有大批17700~19000标箱船陆续出厂并投放到亚欧航线，因此可以预期O3联盟在亚欧航线市场上的份额会有较大幅度上升。

在跨太平洋航线市场，O3联盟以11%左右的市场份额排名最后。在跨大西洋航线市场，O3联盟和CKYHE联盟分别以4%~5%的市场份额排在末尾。由于大船出厂以后的梯级置换效应，O3联盟在跨太平洋航线（含亚洲-美西航线、亚洲-巴拿马运河-美东与墨西哥湾航线以及亚洲-苏伊士运河-地中海美东与墨西哥湾航线）和跨大西洋航线的市场份额也有可能上升。

从现役船队总运力来看，按照9月12日Alphaliner数据（下同），从大到小依次为2M、G6、CKYHE、O3。O3联盟总运力最小，不及2M的一半（表2）。以现役船队加上手持订单运力得出未来总运力来看，从大到小次序不变。O3联盟未来总运力仍然最小，但与2M的差距缩小。

从现役船队平均单船容量来看，从大到小依次为G6、CKYHE、2M、O3。O3联盟平均单船容量最小，为G6联盟的80%左右（表2）。以现役船队加上手持订单运力得出未来船队平均单船容量来看，CKYHE超过G6，从大到小依次为CKYHE、G6、2M、O3。O3联盟平均单船容量仍然最小，但差距有所缩小。

如前所述，由于未来各承运人订造18000标箱大船的不确定性，以及各联盟紧密程度的差异性，所以不排除四大联盟成员“跳槽”的可能性以及联盟之间的分化与重组。四强争霸的“合纵连横”大戏刚刚开场，精彩纷呈的情节跌宕起伏，一切皆有可能。但是，可以肯定的是，联盟必将取代并购而成为行业整合的主要方式；超级联盟之间的竞争必将取代单个公司之间的竞争而成为行业的新常态。

## G6 suspends TA loop due to seasonal lows

The G6 carriers (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, APL, MOL, HMM) will suspend a transatlantic loop connecting North Europe to the USEC and USWC. Reflecting weaker demand in the winter season, the withdrawal will remove a weekly capacity of 4,600 teu from the North Europe-US market, or about 6.3% of the total capacity on the sector. The move marks the first suspension of a major transatlantic loop. The decision to drop the loop was made easier by the extension of G6 partnership to the transatlantic sector, which had become effective in May. This has allowed the six partner carriers to share a total of five loops, instead of four loops by GA and two loops by NWA (with a third NWA loop offered through a slot arrangement with Maersk). The transatlantic loop about to be suspended is actually the Europe-US leg of the 'Pacific Atlantic 2' pendulum (APX/PA2). The shortened service will henceforth turn in New York, while the Far East-US string continues unchanged, with USEC calls maintained at Miami, Jacksonville, Savannah, Charleston, New York. The transatlantic string of the PA pendulum so far connects, in the westbound direction, Rotterdam, Bremerhaven, London-Gateway and

Le Havre to New York, Norfolk, Charleston (Panama Canal) Los Angeles and Oakland. In the opposite direction, it links Miami, Jacksonville, Savannah, Charleston and New York to Rotterdam, Bremerhaven, London-Gateway and Le Havre. Of note, Charleston has been recently inserted as a call on the G6 transatlantic loop AX1. Despite this, there will however be losses of direct connectivity for certain port pairs as a result of the APX/PA2 suspension.

## K Line leaves Asia-Black Sea service

K Line is leaving this week the Asia-Black Sea service operated jointly by CSCL, K Line, PIL and Wan Hai (ABX/CBX/SB 1/SBS). This loop calls at Piraeus, Istanbul-Ambarli, Ilichevsk, Constantza, Port



Kelang, Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Port Kelang, Piraeus. It turns in nine weeks, using ships of around 5,500 teu, with two sailings currently skipped. The last K Line sailing was offered with the WAN HAI 602, which left Shekou on 24 November. K Line will continue to serve Istanbul through common feeder services hubbing at Port Said or Piraeus. The ABX was launched in September 2007 by CSCL, K Line, Yang Ming and Zim. PIL and Wan Hai joined (as ship providers) in January 2009, further to the closure of their own FE-Black Sea (FBS) loop. Zim used to provide one ship until late 2012 when it left the service.

