



班轮时事直通车

马士基航运或订造 6 艘 19,000TEU 集装箱船



有消息称，为巩固在市场地位，马士基航运（Maersk Line）计划投资 10 亿美元在韩国船厂下单订造 19,000TEU 以上超大型集装箱船。行业人士称，马士基航运将订购 6 艘 19,000TEU 以上超大型集装箱船。据悉，目前建造竞标只涉及韩国船厂，现代重工（HHI）、三星重工（SHI）和大宇造船（DSME）将会被邀请为这一项目投标。马士基航运自 2011 年之后再无造船计划，该公司在今年 9 月底曾表示，在未来五年计划年投入约 30 亿美元，用于建造新船、船舶改造及相关领域投资。该

公司 CEO 施索仁 (Soren Skou) 称，目前的订单簿已经无法匹配马士基航运的增长，“基于我们的体量，在 2017—2019 年我们需要 425,000 TEU 的运载量”。

德鲁里咨询：今明两年需求和成本利好集装箱航运 运力过剩仍存

2014 年整个集装箱贸易会有 5% 的增长，这个增长率在 2015 年会达到 5.5%，2016 年将达到 6%。鲁里航运咨询公司董事 Martin Dixon 在 2014 年上海航运交易论坛上预测，2014 年整个集装箱贸易会有 5% 的增长，这个增长率在 2015 年会达到 5.5%，2016 年将达到 6%，而 6% 将会是一个比较长期的集装箱贸易每年的增长率。Martin Dixon 称，对航运公司来说，今明两年的另一个利好是单位作业成本（每个标准箱的成本）的下降速度会快于运价的下降速度，“这或多或少将有助于在盈利上实现一定程度的恢复。” 德鲁里的数据显示，2014 年全球平均运价会下降大概 4.5%，而单位作业成本的下跌约在 5.5%，2015 年同样会有这样的趋势。不过，Martin Dixon 也强调，整个集装箱市场的产能过度还会继续存在，这依然会成为集装箱运输市场盈利的最大压力。“承运商是否能真正实现最大的单位降本，也就是是否能获得成本领先，将成为集装箱承运商成败的分水岭。”

美洛杉矶港口集装箱数量增长 华人报关行忙翻天

购物季即将到来，随着美国经济的好转，美国家庭的消费能力也比前几年增强，今年购物季之前洛杉矶港口业务就有所增长。根据洛杉矶港的最新报告，2014 年 10 月洛杉矶港集装箱数量比去年同期增长 4.6%，达到 715,682 个二十尺标准货柜。同时在 2014 年的前 10 个月，洛杉矶港口处理的集装箱数量比 2013 年同期增长了 7.5%。洛杉矶的华人报关行也忙翻了天，有报关行称，业务量较去年同期增长了 25%。

TSA 将于 1 月 1 日起征收低硫附加费

据贸易风报道，为了应对改用清洁燃料导致的额外成本，经营亚洲至美国航线的班轮商拟征收低硫燃料附加费。泛太平洋运价协议组织（TSA）透露，明年 1 月 1 日起，班轮公司在经过北美沿海海域时将不得不改用轻柴油（MGO）作为燃料，这意味着平均每吨燃料的价格将提高 365 美元。为此，相关公司将从 1 月 1 日开始，正式征收低硫附加费。目前货主须为亚洲至美国东西海岸分别支付每 FEU 17 美元与 16 美元的附加费。但明年开始，这项费用将提高至每 FEU 67 美元与 53 美元。该计划实施后，附加费将根据每周燃油的均价，每隔 13 周重新评估一次。此外，每 TEU 的附加费将为每 FEU 的 90%。泛太平洋运价协议组织成员包括美国总统轮船（APL）、中远集运（Coscon）、法国达飞轮船（CMA CGM）、马士基航运（Maersk）、长荣海运（Evergreen）、现代商船（HMM）、日本邮船（NYK）、地中海航运（MSC）以及以星轮船（ZIM）。



G6 将调整冬季淡季大西洋航线

因冬季淡季来临，G6 的太平洋-大西洋钟摆航线 PA2 将暂停欧洲港口的挂靠，调整后的 PA2 挂靠：Kaohsiung, Pusan, Kobe, Tokyo, Balboa, Panama, Colon, Miami, Jacksonville, Savannah, Charleston, New York, Norfolk, Charleston, Colon, Panama, Balboa, Oakland, Tokyo, Kobe, Kaohsiung。首航为 11 月 23 日高雄。目前的 PA2 挂靠纽约后接下来是 Rotterdam, Bremerhaven, London Gateway, Le Havre, 然后返回纽约。目前的运力为 13*4400/4900TEU。调整后运力不详。

中远集运加强东非航线服务

为提供货主更有效率的航运服务，中远集运宣布将自十二月起，调整亚洲-东非联营航线的靠泊港口，并扩大同业合作，与达飞航运(CMA CGM)及阿联酋航运(Emirates Shipping Line)进行舱位互换合作。透过与合作伙伴紧密的航线合作，中远集运在亚洲-东非市场的航班将从原本每周一班扩增至二班，分别直靠肯尼亚的蒙巴萨及坦桑尼亚的达耶萨拉姆，此举有助于降低东非港口堵塞的影响，并提升航线营运效率。调整后，各合作伙伴所投入的船只数不变，新航线的生效日期、靠港顺序及船队配置如下：亚洲-东非航线(Asia - East Africa Service, 简称 AEF 航线)。12 月 7 日自新加坡首航。靠港：巴生港 - 丹戎帕拉帕斯 - 新加坡 - 科伦坡 - 蒙巴萨 - 巴生港。船队：五艘 2,500 TEU - 2,800 TEU 船舶(EMC 三艘，及中远集运 X-Press Feeders 各一艘)。东非接驳航线(East Africa Relay Service, 简称 ASEA 航线)。12 月 7 日自新加坡首航。靠港：新加坡 - 丹戎帕拉帕斯 - 巴生港 - 科伦坡 - 达耶萨拉姆 - 新加坡。船队：六艘 2,500 TEU - 2,800 TEU 船舶(CMA CGM 四艘，ESL 二艘)。

荷兰咨询机构 Dynamar 预计地中海区域内航运贸易稳步增长

荷兰咨询机构 Dynamar 预计，地中海区域内贸易量将从去年的 1490 万 teu 增至 2015 年的 1560 万 teu，和 2017 年的 1710 万 teu。该机构预计，地中海区域内 95 个主要港口在 2013 年的吞吐量达到 5600 万 teu，相比 2012 年上升 5.5%。MSC 以占区域 25%的运力主导该市场，其次是达飞的 15%，及土耳其 Arkas 航运的 10%。另外，MSC 也是最大的地中海区域内承运人，年化运力达 150 万 teu，CMA 则是 90 万 teu。西班牙在 2013 年操作了最多的 1100 万 teu，而克罗地亚则最少为 13.2 万 teu。西班牙的阿尔赫西拉斯是地中海最大枢纽港，去年中转量接近 400 万 teu，而塞得港则以 380 万 teu 紧随其后。APMT 码头在该区域运作最多的 8 个码头，其次是迪拜环球的 6 个码头，及 MSC 分支 TIL 的 5 个码头。

达飞将开辟大西洋航线

达飞将在 2015 年 1 月开辟大西洋航线 New Liberty Solo，该航线挂靠：Antwerp, Bremerhaven, Le Havre, New York, Norfolk, Savannah, Charleston, Antwerp。运力为 5*1700TEU。开始时间为 1 月份第三周，将在年中取代达飞在马士基/MSK 航线上租用的舱位。03 的其他成员，CSCL/UASC 可能也投船或者租舱。

达飞海运三季度盈利 2.01 亿美元

达飞海运(CMA CGM)公布，受亚欧线、亚洲区内航线及非洲线业务的提涨，该公司三季度录得盈利 2.01 亿美元，去年同期盈利 7000 万美元，同比增长 187%。营业收入同比增长 6.3%至 43.7 亿美元。该公司披露，三季度总运量同比增长 8.3%至 320 万 TEU。平均每 TEU 运价下降 1.8%，平均每 TEU 燃油消耗量下降 4.3%，但具体平均运价和燃油消耗量并未披露。





运价走向

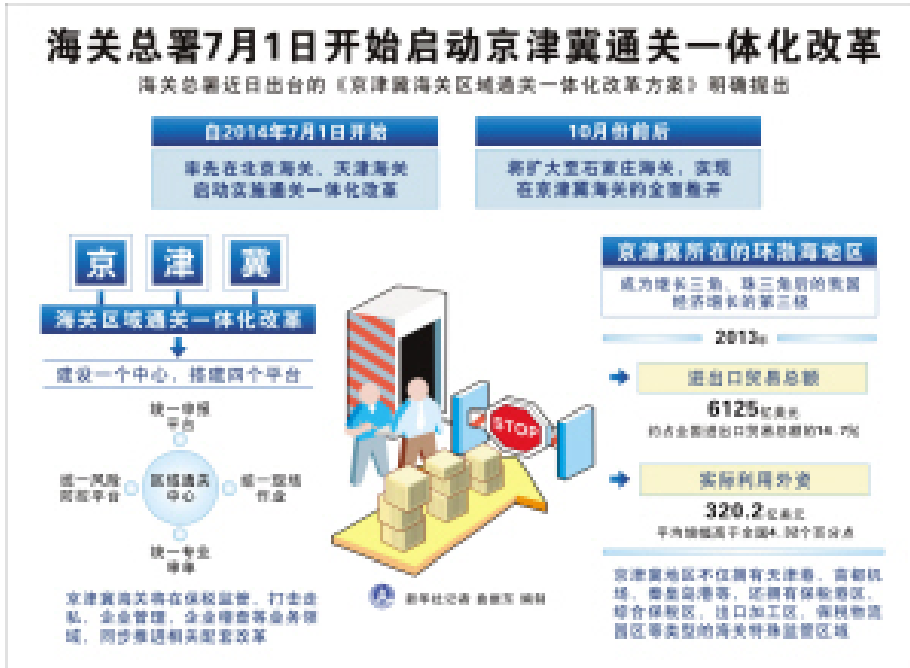
本周新港各航线运价情况:

欧洲基本港: 本周天津出口安特卫普港口运价均价 1004 美元/TEU, 比上周下降 6.26%。近期欧元区经济持续低迷, 据欧盟委员会秋季经济报告称, 2014 年欧元区 GDP 增速预期由此前的 1.2% 下调至 0.8%。经济复苏步伐放缓拖累欧洲航线运输需求总体呈收缩态势。尽管 11 月初以来陆续有航商开始执行运力收缩计划, 停航、并班、撤线等措施频繁实施, 但供大于求的状况始终未见根本改善, 不断恶化的供求关系无力支撑航商 11 月初较大幅度的涨价行为, 市场运价涨后呈现逐周下滑趋势。大部分船公司选择在 900 美元/TEU 运价下方实施客户揽货的运价优惠。随着运价的下移, 货主从中收益。由于货主的出口成本下移, 短期内货量会因此受到低成本优惠的刺激而增长。后两周的运价走势需要关注货量的放大程度, 如果货量能够放大 30% 以上, 船公司还有提价的希望, 否则今年将会在低位徘徊到明年元旦后。

西非航线: 本周天津出口特马港口运价均价 2042 美元/TEU。比上周上涨 5.58%。尽管受到埃博拉疫情的影响以及局部的动荡因素影响, 非洲的经济增长预期仍然在 5.4% 以上。西非的经济发展势头强劲。随着西非港口扩容升级, 船公司开始停靠西非港口大船, 为了消化部分欧线大船过剩运力进行部分航线调整, 以及西欧、西非航线合并。非洲开发银行研究报告显示三分之一的非洲人进入中产阶层, 大约 3.7 亿人口带动非洲购买力提升。非洲的消费信心指数因此具有较强的发展空间。今年西非航线运价均价一直围绕 2000 美元/TEU 上下波动, 虽然 9 月底受疫情等不利因素影响下挫到 1800 美元/TEU, 然而整体经济的强劲表现带动贸易货量回升, 运价仍然稳定运行。

聚焦滨海

京津冀一体化通关已近5月 异地报关效率提升三成



通关时间快了，也省钱了。据悉，京津冀通关一体化启动运行近5个月来，每日报关数量不断增加。截至11月21日，京津冀三关共接受申报报关单180万余票，日均达1.3万余票，其中，在异地口岸进出口而在本地海关实现申报放行的报关单3.4万余票。实现一体化通关模式以来，第三季度在天津申报北京空运进口货物，从企业向海关申报开始到海关最终放行，平均通关效率为11.3小时，较上半年提升18.4%；同期在北京申报天津海运进口货物，平均通关效率为39.4小时，较上半年提升了33.7%。

区域通关一体化降低了企业的物流运输等成本，使企业可以就近在“家门口”办理申报通关等手续，免除了往返奔波之苦。“原来是拿着报关单北京、天津两地跑，而现在是北京通关手续刚一办好，在天津待命的货运司机就要准备拉货了。”

总共132个标准集装箱进口货物刚刚到达天津港，SMC（中国）有限公司进出口部负责人郭连生就带着工作人员赶到北京海关办理报关手续。几乎同时，在天津待命的货运司机已经准备直奔天津港拉货了。“我这边刚办理完，一张电子报关单便传到了天津海关，这批货就能直接放行了。”他告诉记者。

每个月，这家公司都会有近300个标准集装箱货物跟海关打交道。两个月以前，他们的进出口货物在海关这一环节至少需要花一个礼拜的时间。郭连生说，以前货物到了天津港，公司得先到北京海关办理通关手续，报关文件再邮寄或传真到天津，天津的工作人员拿上文件再到天津海关办理放行手续，最后货物才能上车运回北京。“货物运进来、运出去，都得按照这个流程办，得浪费不少时间。”

今年5月，海关总署出台京津冀通关一体化改革方案，7月1日率先在京津两个海关启动实施，9月22日实现在京津冀海关的全面推开。也正是这项改革的落地，让郭连生成了头一批受益者。他介绍，过去采取的往返京津两地的转关模式至少需要7个环节，而现在则只需要两个环节：在北京办理手续，等到电子报关单传至天津海关后，货物便会直接放行，“最多4天就能完成。”

中外运空运发展股份有限公司天津分公司关务经理介绍，公司采用一体化通关模式后节约了通关成本。据初步估算，平均每个月的通关成本减少至少20万元，其中仓储费约12万元，转关车队运费近6万元。

航运看点

超大型集装箱船路途“崎岖”



11月，全球最大的19000TEU集装箱船“中海环球”号举行了命名仪式，这艘超大型集装箱船的出现刷新了世界上现有集装箱船运力的新纪录，而未来会有更多更大的超大型集装箱船陆续登场。

在全球经济上，超大型集装箱船基于其经营规模和单位成本的优势，很容易占据全球市场重要地位。船级社高层也相信，目前仅在大量设计图上描绘出的24000TEU集装箱船将在不久以后的未来摆脱绘图板的束缚，成为真正的存在。

然而，虽然市场经济规模能够赶上集装箱船运力发展的速度，但许多港口做不到。在超大型集装箱船交

付出厂后的8个月里建成能够使之靠泊的码头，这是不可能的任务，而事实就是如此简单。

当然，这些超大型船上可以装上大量的起重机，用以尽可能快地装卸5000-8000TEU箱量，但问题在于，码头的集装箱堆卸场地，集装箱运输线路，海关处理所有集装箱的能力和其他更深远的问题，这些问题并不是短时间内就能解决的。虽然马士基航运公司亚太地区业务首席执行官Lars Mikael Jensen对此评论称，港口拥挤并不只是大型集装箱船所导致的。毫无疑问，一些码头相比其他对大型船所做的准备更为充分。

而尽管大型集装箱船只是造成港口拥堵的部分原因，这也无法改变欧美及亚洲港口已经面临堵塞困境的事实。而在那些最大级的大型集装箱船甚至没有停靠过的美国港口，也受到来自劳工罢工恶化导致的影响，其结果就是，亚美线上运营集装箱船的货主不得不接受高达1000美元/FEU的拥挤附加费。

美国联邦海事委员会委员William Doyle指出，大型集装箱船规模已经开始超过港口能够适应其变化的能力，而他也表示，航运公司不应该在“任何情况下”收取拥堵费。

这是一个非常有意思的冲突：集运公司投资数十亿资金建造超大型集装箱船来降低成本，而港口通过证实这笔投资将会耗费更多的时间来收回成本这一方式拖后腿。同时，货主和监管机构也难以明白，为什么集装箱船停滞在港口，这个货物转运的第一站前而导致货运交付延迟时，最终遭受惩罚的反而是顾客。随着超大型集装箱船在全球船队所占比例不断增加，在集运公司、港口、监管机构和货主之间，未来仍是一条崎岖之路。

集装箱船更大型化为集运业带来更大压力

当航运公司为获得成本效益，创造规模经济而运营超大型集装箱船时，货主、多式联运商、码头和港口运营商都在面临不断增加的金融和物流压力。根据伦敦德鲁里海事研究分析师称，随着新造船平均尺寸从2009年的4000TEU增至2014年的8000TEU，集运业面临将更高成本和更大竞争这一问题。

分析师称，目前新船订单中船型尺寸超过8000TEU的集装箱船所占比例已经达到了82%。他指出，这对于码头运营商所照成的直接影响是，码头运营商需要更高额度的投资来应对大型集装箱船的船舶停靠及货物装卸问题。比如，码头运营商为应对宽度为23箱位，设计水深为17米的大型集装箱船，会将门式起重机的处理能力提高，且必须增加港

口泊位深度，这意味着港口必须进行开展疏浚工程，而其成本不仅非常昂贵，也可能不会受到当地政府的欢迎，并难以实现。

此外，根据英国集装箱管理杂志的报道，较大的集装箱船不会经常在这些港口停靠，其中在北欧地区，大型船在港口平均每周停靠的班次从2009年的160次低至2014年的100次。分析师表示，这是由于大型集装箱船所需要的处理时间较长，因此造成港口拥堵，从而使得时刻表的可靠性造成严重影响。

根据德鲁里的研究数据显示，随着大型船靠泊的频率越来越频繁，码头运营商越来越难以快速处理大型集装箱船业务。在2014年第一季度即便是24小时不间断工作，由于装卸工作所需要的时间延长，在亚欧线上靠泊码头的大型集装箱船也仅有51%。

而这一问题对于多式联运商而言也同样难以解决。对多式联运商来说，由于在靠泊过程中和装卸货物的等待时间增加，第一影响就是成本增长。除此之外，所有货运安排全部打乱也是一个关键问题。如果所有的船舶都被迫延误一周的时间，货主接收货物的时间可能会拖得更久。最后的结果就是，成本增长了，而收益却减少了。这意味着多式联运商需要更高的资产利用率才能达到收支平衡。由于货运不断受到拖延，成本不断增长，货主也不得不面临越来越多得挑战。

德鲁里还表示，集运业同时还面临规模经济达不到期望值的问题。由于集运公司是依据船舶尺寸能获得最佳货运水平来计算成本，而目前大型船所造成的成本可能会不断增长。因此，如果船舶尺寸变小，整个行业作为一个整体，说不定运输成本反而有所减少。

大船交付高峰来临 船市进入以箱位论英雄时代？



近日，世界上最大的集装箱船——中海集团从韩国现代重工订购的19100TEU的“中海环球”轮正式投入运营，打破了航运巨头马士基所运营的1.8万标准箱3E级大船的纪录。集装箱航运市场运力过剩的背景下，大船“战争”一触即发。大船有何优势？造船市场是否进入以“箱位”论英雄的时代？

大船交付潮来袭

“中海环球”轮是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，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。

中国海运（集团）总公司董事长许立荣在交船仪式上表示，新交付的“中海环球”在油耗方面有着更为优越的特性，与普通的1万箱级别集装箱船相比，油耗可节省约20%。新交付的“中海环球”轮只是中海集运订购5艘集装箱船中的第一艘。去年5月，中海集运与韩国现代重工签署了5艘集装箱船建造合同，该合同总价高达7亿美元。

在此之前，全球最大的班轮公司马士基，就是订造大船的先行者。去年，马士基订购的1.8万TEU集装箱船就首航亚欧航线，其与韩国大宇造船签订了总共20艘1.8万TEU3E级船舶，将于2015年陆续交付完毕。

率先下注大船的马士基，优势已经在今年的业绩上有所体现。今年第三季度，马士基集团盈利15.63亿美元。其



中，马士基航运盈利 6.85 亿美元，马士基码头公司盈利 3.45 亿美元，马士基海运服务盈利 1.19 亿美元。今年前九个月，马士基集团共盈利 50 亿美元，远远领先于其他同行。

最近两年，已经有越来越多的班轮公司继马士基之后，加入到订造万箱船的行列。据记者了解，2013 年的新船增量基本都是 8000 标准箱以上的超大型船，并且从今年开始陆续进入交船高峰期。

利益驱动唯“大”独尊

据调查，从 2013 年 1.8 万箱超大型集装箱船问世，到各大班轮公司竞相下单订造包括 1.9 万箱的超万箱大船，目前全球手持万箱及以上大船的订单已达 52%。预计 2015 年排队交付的 1800 万箱运力中，万箱及以上的超大型船几占一半。

大船争霸愈演愈烈，班轮联盟已成为运力快速扩张、集装箱船愈造愈大的主要推手。从四大联盟运力扩张计划看，2M 联盟的中海航运将租入 6 艘在建的 1.8 万箱大船，目前下订新船总量共达 61 万箱；马士基在完成 10 艘 3E 级大船计划后，将从明年起每年投入 30 亿美元来更新运力，未来五年的总投入将达 150 亿美元。为了应对与抗衡竞争对手，目前尚无 1.8 万箱超大型船的 G6 联盟，已透露由其成员东方海外、商船三井率先在今年年底分别订造 8 艘 1.8 万箱和 4 艘 2 万箱的新船，其他 4 家成员公司将于明年下单订造 12 艘超大型集装箱船，24 艘超大型船毫无悬念将部署在亚欧和跨太平洋航线。而 O3 联盟的中海集运已经迎来交付的首艘 1.9 万箱大船，阿拉伯联合国家轮船已经在建或后续的同类型超大型船共 10 艘，达飞轮船则有 6 艘 1.77 万-1.79 万箱大船分别在建和租入。CKYHE 联盟也摩拳擦掌，其成员已宣布 1.8 万箱运力升级计划。在规模与成本的驱动下，四大联盟挟大船相互抗衡，事实上已形成了大船争霸的“俱乐部”。

警惕大船风险

为了适应全球贸易的成长、以及对于更低单位营运成本的追求，据统计，全球集装箱船型每 3-5 年就会增加 30%，如果依此推算，在 2018 年左右市场上就会出现 24000TEU 级的超大型集装箱船，相较目前最多的 13000-14000TEU 集装箱船，还大了快要一倍。

“目前班轮公司下订单可以说是被迫上了‘战车’，这个市场游戏规则很简单，要么增规模，要么遭淘汰，”航运专家陈弋指出，“运力过度竞争的潜在风险也在日益集聚，一旦所有订单得以兑现，在可预见的将来，如今集中度尚高的集装箱海运市场不是像今日干散货市场一样杀得头破血流，就是被垄断，运价大幅波动。”

有专家表示，集装箱船舶超大型化还要受到船舶的建造成本、营运成本、港口吃水、装卸设备等边际成本的限制。从理论上说，10000TEU 的集装箱船舶在营运成本上是最有优势的。当集装箱船舶突破 10000TEU 时，其成本优势将逐步递减。此外，某班轮公司在对欧洲传统大港的调研中发现，1.9 万箱大船靠离汉堡港必须由其他船舶让道才能完成，引航、靠离成本和安全风险不降反增。

Maersk/MSK unveil new FE-Europe services details

The new Far East-Europe services that Maersk Line and MSC are to launch within the frame of the '2M' agreement will offer a cumulated weekly capacity of around 139,000 teu, of which 84,000 teu for the six FE-North Europe loops and 55,000 teu for the five FE-Med loops, based on Alphaliner projections. The capacity is a tad higher than the current 135,000 teu offered separately by the two carriers. Maersk Line and MSC will deploy 114 ships on their 11 joint weekly Far East-Europe loops, of which 86 above 11,000 teu. The average capacity of these 114 ships stands at around 12,800 teu. More details will follow next week on the new 2M service network, to be implemented early next year.

No recovery in sight for depressed charter market

Despite an idle fleet that is at the lowest seasonal (December) level since 2008, the container charter market remains depressed for all ship types and charter rates show further signs of weakness. Although the low idle fleet should have had a positive effect on charter rates, at least for larger units, this has not been the case so far. Rates for smaller units also remain negatively influenced by a remaining pool of



unemployed ships in the size range from 500 to 3,000 teu that weighs on the market.

The overpanamax sector sees weakening rates, despite a limited supply of prompt ships. NYK has fixed the 8,411 teu Offen-controlled SANTA LAURA (Daewoo 8000) for an FE-Med round voyage at \$25,000, a low rate considering that this tonnage was so far fixed in excess of \$30,000, albeit for longer periods. Meanwhile COSCO fixed the 6,612 teu Zodiac Maritime-controlled CARDIFF (Hanjin 6600) for an FE-Red Sea round voyage at \$18,500. By comparison, CCNI paid \$23,750 in September for a 5-9 months charter of the sister vessel PAXI. Hapag-Lloyd secured the 6,588 teu HS ROME (Rongsheng 6500) for an Asia-Mexico round voyage of about 50 days at \$17,000. This is in line with what COSCO agreed to pay in November for a longer 3-4 months charter of the sister vessel HS PARIS.

The panamax sector remains active, but rates are slowly losing their luster. Asia remains firmer, with generally stronger rates, especially for higher specification tonnage, whilst the Atlantic is sinking to new lows. Illustrating this, OOCL fixed in Asia the 5,041 teu Stephan Patjens-controlled ALLISE P. (Hyundai 5000 - ex MAERSK DUBROVNIK) for 6-7 months at \$10,250, a relatively good rate. By contrast, Hapag-Lloyd secured in the Atlantic the 4,992 teu Lomar-controlled VERMONT TRADER (Hanjin 5000 - ex HS LIVINGSTONE) for 3-7 months at a meagre \$8,350. Meanwhile, MSC got a bargain with a 2 months extension of the 4,546 teu Allseas Marine-controlled BOX QUEEN (Gdynia 4500) at only \$7,000, for N. Europe - Med trading.

The 3,000-3,500 teu segment remains globally stable, with a limited amount of prompt ships. In Asia, CMA CGM extended the 3,534 teu GOTTFRIED SCHULTE (Shanghai 3500) for 3-4 months at \$7,800, for a further round voyage on its Asia-West Africa 'WAX 1' service. By contrast, CMA CGM extended in the Atlantic the sister vessel PRAIA for 3-6 months, at a slightly weaker \$7,500, for continued employment on its North Europe-US Gulf 'Victory Bridge' service.

The 2,800 teu segment is weakening, with a growing number of prompt ships exerting a downward pressure on charter rates. In Asia, Gold Star Line (GSL) fixed the 2,826 teu gearless CORDELIA (Mipo 2800) for 4 months at \$8,300, down from previous fixtures of similar tonnage in the same area. The CORDELIA is aimed at GSL's Asia-WAF 'FAX' service. Meanwhile MOL fixed the 2,754 teu gearless LEO OSAKA (Imabari 2700) for 2-8 months of Asia trading at \$7,300. In the Atlantic, Maersk Line fixed the 2,797 teu Hammonia Reederei-controlled HAMMONIA ANTOFAGASTA (Zhejiang 2500) for 4 months at \$6,950, a disappointing rate for a vessel fitted with 638 reefer plugs. The ship is being used by Maersk on its reefer-oriented Russia-Europe-WCSA 'Ecubex' service. The 2,000-2,500 teu geared sector is still characterized by a very weak Atlantic market whilst Asia is performing marginally better. High specification tonnage continues to attract rate premiums, as illustrated by the 12 months fixture of the 2,532 teu ESTHER SCHULTE (Hyundai 2500) to Hamburg Süd at \$9,900. This rate, nearly \$500 over the last done fixture of similar tonnage, is justified by the vessel's 600 reefer plugs, a high number for a ship of this size. The ESTHER SCHULTE is expected to be deployed on the German carrier's recently-launched Europe-Mexico-Centram (EMCS) reefer-oriented service.

In Asia, PIL fixed the 2,554 teu fuel-efficient BANAK (YZJ 2500) for 3 months at \$9,000. This is a strong rate considering that the premium so far enjoyed by fuel-efficient tonnage has recently come under some pressure due to notably falling bunker prices. The rate differential with conventional tonnage remains however substantial, as illustrated by the fixture of the 2,524 teu TIGER (VWS 2500) to Hyundai MM for 3-6 months of Asia trade at only \$6,900. In the Atlantic, the market remains under severe pressure, as illustrated by the extension of the 2,566 teu Borealis Maritime-controlled BOMAR RESILIENT (STX 2600 - ex ANNABELLE SCHULTE)



to CMA CGM for 3-5 months at \$6,550. The vessel is operated by the French carrier on its Med-WAF 'PC Centre' service.

The 1,700 teu geared segment is generally stable with a very weak Atlantic market, while ships command higher rates in Asia. Fuel-efficient tonnage continues to outperform, as illustrated by the extension of the 1,756 teu Eastern Med Maritime-controlled SEAMASTER (SPP 1700) to Golden Sea Shipping (GSS) for 3-6 months at \$10,450. Although still healthy, this level is somewhat weaker than the \$11,250 that GSS agreed to pay in May for a 6 months extension of the vessel, evidencing pressure on fuel-efficient tonnage. Otherwise OOCL extended in Asia the 1,730 teu Oskar Wehr-controlled WEHR BLANKENESE (B-170) for 3-5 months, at \$7,350, slightly above recent deals for similar tonnage. In the Atlantic, Maersk Line extended the 1,732 teu, Thenamaris-controlled GALANI (Wenchong 1700) for 2-5 months Med-WAF trade at \$6,100, a low level. MSC got a bargain in the Americas with the fixture of the sister vessel EM HYDRA for 5-6 months West Coast Americas trading at \$6,250, a very weak level for this trading area.

The 1,000 teu segment is stable but the quantity of prompt ships is on the rise suggesting that rates could come under further pressure. In Asia, MCC Transport extended the 1,118 teu geared sister vessels HELMUTH RAMBOW and MALTE RAMBOW (CV 1100) for 4-6 months at \$6,000. By contrast, Maersk Line extended in the Americas the sister vessel VICTORIA STRAIT for 1-4 months at a stronger \$7,100. In the Med, COSCO extended the 1,155 teu gearless ORKUN KALKAVAN (Orskov Mark XI) for 5-7 months at \$6,700. By comparison, BTL extended in Asia the sister vessel ASIATIC FREEDOM for 5-7 months at a much firmer \$8,150.

Below 1,000 teu, CMA CGM extended in the Med the 966 teu geared HOHEFELS (Zhejiang 950 - trading as CMA CGM MEKNES) for 3-6 months of Malta-North Africa trade at \$6,100, in line with recent similar deals. On the Continent, Maersk Line extended the 862 teu geared MAERSK FLENSBURG (Sietas typ 168a - without ice class) for 5-8 months of Continent-Norway trade at \$6,600. In the Caribbean, King Ocean extended the 600teu geared sister vessels HEINRICH J and MICHAEL J ('Insular') for 12-14months at \$6,300. Finally in Asia, Minsheng extended the 672 teu gearless WENDE (Zhejiang 650 - ex ZAAAN TRADER) for 11-12 months at \$4,600.