



班轮时事直通车

1月份 2M 开始亚欧航线合作



2M 将在 2015 年 1 月上半月开始营运，具体时间是 1 月 11 日 18340TEU 的 Munkebo Maersk 在大连上 AE1/Albatross 航线。该航线平均周运力为 16775TEU，挂靠港口为：Dalian, Pusan, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Yantian, Tanjung Pelepas, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Rotterdam, Felixstowe, Tangier, Algeciras, Tanjung Pelepas, Yantian, Shanghai, Dalian。2M 公布了在东西干线上的 22 条航线的班期和港口挂靠。共有 193 艘船、挂靠 77 座港口，总运力约 250 万 TEU。MSC 首席执行官 Diego Aponte 还介绍，2M 将增加港口挂靠组合并提供更多直挂服务，并计划降低碳排放 10% 以上。

马士基将调整其印度次大陆-美东航线

1 月份，马士基将调整其连接印度，中东，地中海，美国的航线 MECL。MECL2 航线中挂靠地中海 Algeciras-美国的航线将被削减，美湾港口段 Savannah-Houston-Savannah 将由 MECL 1 提供服务。MECL 1 的船舶由 9 艘增加到 11 艘。APL 在该航线租用舱位。MECL2 航线的印度-中东-地中海段将保留，且扩展到 Chennai，地中海地区将增加 Valencia 和 Genoa 的挂靠。新的印度-中东-地中海航线将取代 MECL2 的部分港口。MECL2 目前的挂靠港口为：Port Said (SCCT), Algeciras, Valencia, Genoa, Port Said (SCCT), Aqaba, Jeddah, Djibouti, Salalah, Colombo, Chennai, Colombo, Salalah, Jeddah, Aqaba, Port Said (SCCT)。运力为 7*5000TEU。

东南亚线调整频繁

总统轮船 (APL) 的 CS3 取代 NPX。CS3 增挂釜山和 Subic Bay 的挂靠，取消 Cebu，APL 将通过租用 X-Press Feeders 提供的 KCX 舱未来提供 Cebu 的服务。NPX 的运力为 2*1400TEU。CS3 挂靠：Busan, Lianyungang, Chiwan, Hong Kong, Kaohsiung, Subic Bay, Cagayan de Oro (Mindanao), Kaohsiung, Busan。运力为 3*1400/2400TEU。NPX 挂靠：Hong Kong, Chiwan, Kaohsiung, Cagayan de Oro, Cebu, Cagayan de Oro, Kaohsiung, Hong Kong。长荣与达飞的子公司 CNC 联合开辟中国-印尼的航线 CPH。该航线挂靠：Shanghai, Ningbo, Xiamen, Shekou, Manila (South terminal), Shanghai。运力为 1*1164+1*1732TEU。

美国总统轮船调整一条东南亚航线

APL 的 CS3 取代 NPX。CS3 增挂釜山和 Subic Bay 的挂靠，取消 Cebu，APL 将通过租用 X-Press Feeders 提供的 KCX 舱未来提供 Cebu 的服务。NPX 的运力为 2*1400TEU。CS3 挂靠：Busan, Lianyungang, Chiwan, Hong Kong, Kaohsiung, Subic Bay, Cagayan de Oro (Mindanao), Kaohsiung, Busan。运力为 3*1400/2400TEU。NPX 挂靠：Hong Kong, Chiwan, Kaohsiung, Cagayan de Oro, Cebu, Cagayan de Oro, Kaohsiung, Hong Kong。

太平洋航运售港口拖船业务及两艘拖船





太平洋航运宣布，出售 PB Towage (Australia) Holdings Pty Ltd 的全部股本权益，即港口拖船业务的权益，包括 16 艘港口拖船，代价 6700 万澳元；其他太平洋航运集团公司所拥有的额外两艘港口拖船代价 700 万澳元，即合并现金代价为 7400 万澳元。

达飞轮船和阿联酋航运更改停靠港口

据悉，由于近期蒙巴萨肯尼亚港口拥堵问题日益恶化，达飞轮船和阿联酋航运 (Emirates Shipping Line) 计划暂停停靠该港口。这 2 家班轮公司决定，双方合营的中东/印度-东非斯瓦希里航线 (GIA) 上运营的集装箱船将暂停停靠蒙巴萨港口，这其中包括 4 艘达飞轮船的船舶，及 2 艘阿联酋航运的船舶。相应的，达飞轮船的 Noura 航线 (GMX) 将恢复停靠蒙巴萨港口，并将在该航线上增加更多周班航次。同时，阿联酋航运也将在该航线上提供更多的船舶共享服务。双方将在该航线上投放 4 艘 1800-2200TEU 船舶，沿途停靠迪拜-霍尔法坎-蒙巴萨-摩加迪沙-迪拜。而斯瓦希里航线 (GIA) 则投放 6 艘 25000TEU 集装箱船，沿途停靠孟买新港-迪拜-霍尔法坎-达累斯萨拉姆-桑给巴尔-纳卡拉-孟买新港。达飞轮船和阿联酋航运表示，由于肯尼亚港口装卸货物能力急需提高，目前停靠该港的船舶等待时间越来越长，已造成大量船舶拥堵延误。

2009 至 2013 年班轮公司营业利润率为 1.6%

荷兰咨询兼研究机构 Dynamar 日前发布报告称，2009 至 2013 年，全球 25 大班轮公司净亏损 26 亿美元，营业利润率为 1.6%。承运人在 2010 年取得了难得的盈利，当时货量在衰退后反弹，又正赶上运力紧张，但这唯一一年的盈利仅仅弥补了 2009 年的亏损，2011、2012 和 2013 年，行业整体均亏损。2009 至 2013 年期间，马士基航运 (Maersk Line) 有 3 年盈利，这 5 年总计有 25 亿美元的息税前利润 (EBIT)。3 家班轮公司在 5 年中的 4 年取得了营业利润，它们是：法国达飞 (40 亿美元)、赫伯罗特 (17 亿美元)、东方海外 (11 亿美元)。这 5 年间，25 大班轮公司平均每 TEU 净亏损 28 美元，具体看，2009 年每 TEU 亏损 179 美元，2010 年盈利 162 美元，2011 年亏损 87 美元，2012 年亏损 50 美元，2013 年盈利 7 美元。据悉，Dynamar 使用了上市公司公开的数据，对于非上市公司，则进行了估计。

全球港口追踪：12 月美国集装箱货物进口增长将放缓

随着旺季消退、假日商品从拥堵的港口运至零售商的货架，十大美国门户港 12 月的集装箱货物进口量将为 137 万 TEU，同比增长 3.8%；估计 11 月为 141 万 TEU，同比增长 4.8%；10 月实际同比增幅为 8.5%。由美国全国零售联合会 (NRF) 和咨询公司 Hackett Association 最新发布的《全球港口追踪 (北美版)》(Global Port Tracker) 预测，随着旺季消退、假日商品从拥堵的港口运至零售商的货架，十大美国门户港 12 月的集装箱货物进口量将为 137 万 TEU，同比增长 3.8%；估计 11 月为 141 万 TEU，同比增长 4.8%；10 月实际同比增幅为 8.5%。该报告现在预测，1 月的进口量将为 141 万 TEU，同比增长 2.5%，2 月为 134 万 TEU，同比增长 8%。报告统计的港口有：美西的洛杉矶/长滩、奥克兰、西雅图/塔科马，美东的纽约/新泽西、弗吉尼亚港口、查尔斯顿、萨瓦那、Everglades 港、迈阿密和美湾的休斯敦。

商船三井升级亚洲区内服务

商船三井 (MOL) 近日宣布，其对亚洲内部线服务网络进行了全面升级，包括 CBW (日本、航、泰国西线)、CVT (中国、越南、泰国线) 和 MSS (马尼拉南线) 三条新航线。新支线 MSS 航线将由商船三井和泰国宏海箱运 (RCL) 运营，将马尼拉从 CBW 和 CVT 两条航线中剔除可以大大提高其运营效率。优化后的 CBW 航线将在南部线加入盖梅以覆盖梅盖港的业务需求，从而强化了商船三井在马尼拉和盖梅港的服务网络，也增加了盖梅港的转船业务。



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 1408 美元/TEU, 比上周微降 2.89%。美国页岩油的超量供应迫使石油价格一路下跌, 并且还有探底的动能。对航运业而言, 一方面船公司因为燃油成本下降减少了航运成本获益, 另一方面因为生产成本降低可以弥补运输成本的涨价负担, 相对小幅的涨价对相关贸易量形成的抑制作用环节不少。本周的货量在船公司运价宣涨后没有立即萎缩, 持续放量。这说明国内产销商由于具有良好的预期而激发的产销热情会持续一段时间, 船公司年底有望收获盈利红包。由于欧洲经济复苏进程曲折, 出现局部区域和局部领域的波动, 货量持续高涨的可能性不大。短期分析, 运价有望维持在 1200 美元/TEU 上方运行。长期分析, 超级大船的订单频繁出现, 总运力的增长对运价的压力仍然不可小视。

澳新航线: 本周天津出口悉尼港口运价均价 768 美元/TEU。比上周下降 6.56%。近期, 澳洲经济各项指标没有出现强势复苏的信号, 市场货量未见起色。为改善市场供需状况, 航商继续执行轮流停航计划, 但收效甚微, 货量供给量不足, 运价企稳乏力。近四周运价均价连续下跌, 部分船公司开始降价揽货, 短期运价低迷的态势难以扭转。长期分析, 中澳的农畜产品关税优惠政策会刺激澳洲出口, 而大宗资源矿产品的低价走势可能会吸引部分中国国内需求, 明年的贸易货量将会有一定的补充。如果考虑燃油成本的下降, 航线的运营长期看好。



聚焦滨海

天津自贸区：7年磨一剑 规模9倍于上海



近日召开的国务院常务会议提出，依托现有新区、园区，在广东、天津、福建特定区域再设三个自由贸易园区，这标志着我国北方首个自贸园区终于落地。2008年前后，天津就已对设立自贸区着手谋划。随着京津冀一体化上升为国家战略，天津设立自贸区的意义也随之升级，成为引爆区域经济的引擎，获批已是早晚之事。

规模9倍于上海

根据公开信息，天津自贸区最新的申报方案中，主要涵盖三个功能区：中心商务区、东疆保税港区以及天津港[-2.37% 资金 研报]保税区（含空港经济区）。这三个功能区总面积约260平方公里，仅为滨海新区总面积的1/10，接近上海自贸区的9倍。

“国家选取的天津、广东、福建作为新一轮自贸区试点，并不是单纯看中的是三地的发展，而是三地代表的区域，起到以点带面的作用，”天津社科院城市经济研究所所长蔡玉胜指出，“选取广东看中的是其所在的珠三角，而福建意在两岸经贸合作，天津背后则是京津冀。自贸区的试点虽然在天津，但是随着京津冀一体化的发展，天津自贸区的很多政策都将陆续推广到北京、河北，对三地经济的发展都将起到很强的带动作用。”

蔡玉胜还指出，未来天津自贸区的试点内容可能60%-70%是上海自贸区此前的，30%-40%可能是根据自身特点进行试点的新内容。其中，负面清单模式天津就可能按照2014年上海自贸区负面清单来制定，而上海自贸区在货物贸易方面也积累了很多经验，比较适合天津自贸区学习。但天津与上海经济结构、发展水平还有所差异，实体经济比重仍较高，未来可能在实体经济与产业方面进行一些探索。

新瓶还要新酒

在天津南开大学滨海开发研究院副院长刘刚看来，“大开放才能带来大发展”，目前天津完整定位为“环渤海地区经济中心、国际港口城市、北方经济中心、生态城市”，而对于北方第一大港天津港来说，其发展的终极目标就是向自由贸易港区转型。无独有偶，在上周闭幕的中央经济工作会议上提出，“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略，争取明年有个良好开局，其中两大战略涉及天津。

“除了是京津冀协同发展的一大主角外，天津港本身就位于‘一带一路’的连接点，所以天津自贸区对于货物贸易将起到巨大影响，”天津滨海综合发展研究院产业研究室主任蒋宁说，“目前我国很多制造企业都需要从国外进口零部件，投资便利化和贸易便利化将为企业创新带来强推动，并且吸引更多京冀企业落户。”

另一方面，除货物贸易外，天津自贸区将更大的拓展空间留给了服务业和金融开放。“接下来，融资租赁仍将是天津自贸区的重头戏。”蒋宁透露。

不过，刘刚也坦言，未来天津自贸区还要争取更多政策扶植，因为一个自贸区的设立并非只给优惠政策这么简单，而是要为区域改革、发展开路甚至试错，而如果没有获得更多政府部门的放行和支持，自贸区在创新方面将会面临掣肘。

航运看点

2M 航运联盟启动在即 马士基已开始接单



MAERSK LINE



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

从明年1月初开始，集装箱运输企业马士基（Maersk）和地中海航运（MSC）合作的2M联盟将正式启动。这是去年P3联盟被否后，两家全球最大的集运企业给出的后备方案。

和被否决的P3相比，2M的航线数量和运力投放都有一定程度的“缩水”，但其规模仍然让市场无法忽视：整个2M的船舶共享协议（VSA）为期十年，会有共185艘船投放其中，运力总和达到210万TEU——这个数字虽不及两家运力的一半，但却超出了其他所有集运企业。

正因如此，2M在东西航线上的布局受到行业和相关方的高度关注：185艘船的船型又会是如何？协议涉及的航线与以往又有什么不同？如此庞大的运力，

2M 的运营如何保证？

在2M运营前夕，马士基航运华东（中）区总裁吴岱伟（David Williams）接受了21世纪经济报道的采访，详细地对2M运营尤其是马士基一方的内容进行了详细介绍，并对市场关心的运营细节进行了解答。

同时吴岱伟也透露，马士基总共42.5万TEU的新船建造计划将在明年上半年内公布，业内关心的是否有比3E更大的船型出现届时将会得到答案。

2M 调整运营细节

2M将在明年1月上旬正式启动。吴岱伟介绍，2M的船将先从韩国釜山启程，最初的两艘抵达上海的船将在1月12日出发，为此马士基方面在今年12月初就已经开始接收客户订单。

由于少了法国达飞的参与，和P3相比2M的航线数量减少了5条，投运的船舶减少了67艘，其运力也减少了70万TEU。但正因运力投放的减少，2M不再需要面临P3一样的审批，只需要两家企业向中国、美国和欧盟的相关主管部门备案，最后一个监管方美国联邦海事委员会今年10月便已经向2M开了绿灯。

按照计划，2M明年开始将会涉及亚欧、跨太平洋和跨大西洋的总共23条航线，这包括6条亚洲-北欧航线、5条亚洲-地中海航线、2条亚洲-美国东岸航线、4条亚洲-美国西岸航线和6条跨大西洋的航线。

这些都是非常繁忙的东西向航线，几乎覆盖了马士基所有东西向（亚欧、跨太平洋、跨大西洋）的运输航线，只有一条到加拿大的TA4航线在2M协议之外。

对于马士基来说，提出2M的联营，将有利于增加马士基的航线和挂靠的港口，并提供频率更高的班轮服务。在2M之前，马士基在东西方向上共有17条航线，这当中还包括当时与法国达飞共舱的航线。

根据马士基航运提供的资料，2M总共将挂靠78个独立的港口。吴岱伟介绍，港口挂靠的选择首先是看马士基和地中海现有的港口覆盖情况，然后考虑了客户对于挂靠港口的要求。他承认，为达成目前2M的港口挂靠网络马士基进行了一定的妥协，但这些妥协有限。

其中马士基的港口挂靠也因此增加了9个，包括英国的南汉普顿、德国的亚德港威廉哈芬（Wilhelmsaven）、法国的勒阿弗尔（Le Havre）、美国的巴尔的摩等重要港口，并恢复对希腊比雷埃夫斯（Piraeus）的挂靠。算上这些新增港口之后，马士基的挂靠港口组合从815个增加到了1132个。

上述运营细节最早到12月才敲定，和数月前2M最初的计划可能存在差异。吴岱伟表示，直到2M运营，这些细节

都还会根据市场需求而变化，而在未来十年，航线服务和港口挂靠的调整也都会根据客户的需求而进行。

不过吴岱伟补充道，由于中国春节这一重要的货运高峰期即将到来，2M在运营初期主要关注的是保证运营稳定。如何协调210万TEU运力？

由于2M带来更高的船舶配载率和更频繁的航线服务，加之大船的规模效益，马士基航运预计明年开始其成本的节约将达到3.5亿美元/年。不过吴岱伟表示马士基并未单独计算2M投运带来的具体成本节约数额。

但要达成这一成本节约计划，2M的两方要如何保证这一大型联营计划的运营稳定？

吴岱伟介绍，马士基和地中海将在伦敦设立一个共同协调委员会（Joint Coordination Centre），两方操作部将按照运力比例安排共40名人士在同一地点办公，这40人将负责2M的日常运营，他们每天都将按照共同的工作流程来进行两方的协调。但除了这一委员会，马士基和地中海在配载、航线规划、港口作业、市场营销、客户等方面的工作依旧会分开进行。

事实上，在吸取了P3被否决的教训后，2M从一开始便取消了P3的“网络中心”这一实体的计划。吴岱伟也提到，今年9月马士基CEO施索仁曾来华与中国交通运输部、商务部进行沟通，双方关于2M沟通渠道是通畅的。

在达成合规目标的同时，上述协调委员会也肩负着协调2M船舶准班率的责任。相较于马士基而言，地中海并不以船舶准点率高闻名，但吴岱伟指出地中海航运近期的准点率已经有了很大的提升，而为了保证马士基船舶的准点率，上述委员会也将协调相关工作。

不过截至目前，双方在2M各条航线上要投入的船型尚未完全确定。吴岱伟仅对记者表示，在亚洲-北欧的航线上都将是超过12000TEU的船型，而AE10和AE5两条航线上则全部都是马士基18000TEU的3E级大船。

不久前，已经有行业媒体报道称马士基近期已经确定了比3E级别船型更大的集装箱船订单。在更早的9月，马士基航运曾宣布从2017年到2019年马士基需要新增42.5万TEU的运力，来匹配市场需求的增长。

吴岱伟并未直接回应这一传言，但他表示，马士基的新船建造计划将在明年上半年内宣布。

赫伯罗特纠结：订不订大船？



在收购汉堡南美成为全球第四大集运公司后，德国船东赫伯罗特提出了新的问题：油价下跌时期应不应该订造超大型集装箱船？

赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 日前表示，在过去的6个月里油价跌幅已达到33%，如果燃油价格继续保持过去3-4个月的降价趋势，那么超大型集装箱船的成本效益将会出现明显的下降。

尽管如此，该公司所在的G6联盟其他成员公司都在关注超大型集装箱船订购事宜。作为全球第四大集运联盟，G6联盟内所有航运公司都还没有开始订造

14000-20000TEU集装箱船。由于在大船部署方面均落后于2M联盟、Ocean联盟和CKYHE联盟，为了与其他三大联盟竞争，超大型船已经成为了该联盟关注焦点。

赫伯罗特表示，计划与其他G6联盟成员在明年4月或5月签订大船订单，而相关谈判仍在进行中。Habben Jansen表示，G6联盟将会公布未来几年内的联合计划，预计将在明年第一季度得出结论。目前单船运力整体规模仍在讨论之中，预计将订造14000-20000TEU的集装箱船。该公司将与G6联盟的其他成员公司日本邮船、东方海外、现代商船、美国总统轮船以及商船三井达成订船和投资计划，以避免市场运力突然泛滥。



由于上半年亏损 2.159 亿美元，同比亏损额度加剧，赫伯罗特日前公布未来目标，自 12 月 2 日起将实现每年 3 亿美元的成本削减。

OOCL to launch new intra Asia service

OOCL is to launch next month a new intra Asia service, dubbed 'North China-Pusan-SE Asia' service (NPS), calling at Lianyungang, Qingdao, Dalian, Xingang, Busan, Singapore, Laem Chabang, Kaohsiung, Lianyungang. The NPS will turn in four weeks with four ships of 2,200-2,500 teu. The first sailing is planned on 27 January from Singapore.

The CSCL PACIFIC OCEAN (18,980 teu) is delivered

CSCL has received the CSCL PACIFIC OCEAN, second of five ULCS of 18,980 teu ordered in May 2013 at Hyundai Heavy Industries (HHI) for \$136.59 M each. The ships, initially ordered with an intake stated as 18,400 teu, are 400 m long for a breadth of 58.60m, allowing 23 rows of containers on deck. Each ship is propelled by a fully electronically-controlled slow speed engine designed by MAN-B&W (model S90ME-C9.2 in 12 cylinder version), offering a nominal power of 69,720 kW, de-rated to 56,800 kW to optimize bunker consumption and to reduce emissions under slow steaming operation. The CSCL PACIFIC OCEAN follows the CSCL GLOBE, delivered in November, and she is to join this vessel on the Asia-North Europe service offered in partnership by CMA CGM, CSCL and UASC within the 'Ocean Three' (O3) agreement (named respectively FAL 8/AEX 1/AEC1 by each carrier). This service is one of the four Asia-North Europe loops to be implemented under the O3 agreement from mid-January. Apart from the O3 carriers, this loop will also be used by COSCO, Yang Ming, Hanjin and Evergreen under separate slot agreements. The service turns in 11 weeks with 11 ships of 10,000-19,000 teu, including the five new ULCS from CSCL. It should be fully run with 18,000-19,000 teu ships by 2016, after the completion of the six 18,800 teu UASC newbuildings of the A18-class, which will start to be delivered in March or April. In the meantime, UASC will assign 14,900 teu units of its new A15-class (formerly advertised as 14,000 teu ships and marketed as A14-class) to the loop. China Shipping's five new container ships, CSCL GLOBE, CSCL PACIFIC OCEAN, CSCL ATLANTIC OCEAN, CSCL INDIAN OCEAN and CSCL ARCTIC OCEAN, will be operated under the Hong Kong flag by CSCL (HK) Ltd, the Hong Kong branch of the company. All five ships are due to be delivered by March.

New multi-carrier TP loop takes shape

The CSCL-UASC 'AAS-2 / AWS-1' loop is to be revised within the frame of a new arrangement involving five carriers with two further carriers to take slots. Details as follows:

- > CMA CGM will join as a party in the new 'Ocean Three' arrangements (branding the service 'Yang Tze', superseding current slots on MSC's 'Jaguar' loop).
- > Yang Ming, so far slot taker, will become ship provider (marketing the service as 'AS2').
- > PIL will join either as ship provider or slot taker within an agreement with CSCL.
- > Evergreen will retain its slot allocation within the frame of its existing transpacific agreements with CSCL (rebranding the service 'AAC 3').
- > Hamburg Süd will take slots within a board agreement with UASC covering the EW and LatAm trades. The new version of the service will connect Shanghai, Ningbo and Busan with Los Angeles and Oakland. It will turn in six weeks with six ships of 8,500-9,000 teu, of which three provided by UASC, one by Yang Ming, one by



CMA CGM and one either by CSCL or PIL.

