

班轮时事直通车

中国海运第二艘 19100TEU 集装箱船“中海太平洋”轮命名交船



2014年12月19日，中国海运（集团）总公司与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，庆祝中国海运第二艘 19100TEU 集装箱船——“中海太平洋”轮的交付运营。中国海运俞曾港副总经理与现代重工集团代表共同见证了新船命名与交付。现代重工尹闻均副社长在仪式上致欢迎词，俞曾港副总经理发表了讲话，中海集运副总经理冯幸国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。中国海运前总裁李克麟也应邀出席了本次交船仪式。“中海太平洋”轮交付后将即刻启程，与第一艘 191000TEU “中海环球”轮一起，投入至远东-欧洲航线的运营序列，为广大国际贸易货主提供优质的物流服务，进一步提升中国海运的客服能力与品牌影响力。

达飞接收“CMA CGM TIGRIS”号集装箱船

12月22日，达飞集团接收了10622TEU集装箱船“CMA CGM TIGRIS”号，该船是该公司28艘9400-10900TEU系列新造船中的第四艘，这一系列新造船将在2016年第三季度之前完成交付。自去年6月达飞集团接收了该系列的第一艘姐妹船“CMA CGM DANUBE”号以来，该公司今年已陆续接收了3艘9400-10900TEU系列集装箱船。据悉，“CMA CGM TIGRIS”号长300米，宽48米，船内装有1458个冷藏箱槽，是截至目前最大的冷藏集装箱船。该船采用了新型球鼻艏设计，航速将保持在16-18节。此外，该船推进系统所采用的最新环保技术能够显著降低二氧化碳排放量。“CMA CGM TIGRIS”号将投入SEAS Line航线运营，沿途停靠上海-宁波-盐田-香港-新加坡-桑托斯-巴拉那瓜-布宜诺斯艾利斯-蒙得维的亚-里奥格兰德-巴拉那瓜-新加坡-香港-上海。

美总轮船与万海航运合作开通新亚洲区内航线

据报道，万海航运(WHL)将与美国总统轮船(APL)在现有亚洲区内航线的基础上，合作拓展一条新的高雄—中国—东南亚航线(KCS航线)。新航线将部署三艘3,000TEU集装箱船，万海提供一艘，美国总统轮船提供另外两艘，首航将从2014年12月28日从高雄港开出。KCS线挂靠港序：高雄—厦门—香港—赤湾—巴生港—新加坡—加尔各答—新加坡—高雄。Kaohsiung - Xiamen - Hong Kong - Chiwan - Port Kelang - Singapore - Jakarta - Singapore - Kaohsiung。

长荣 8000TEU 货柜轮“长月轮”命名

台船承造长荣集团10艘8000TEU级全货柜轮，第7艘“长月轮”近日命名。“长月轮”采双重底设计，全船共有8个货舱，第1到第8货舱皆设计为可装载危险货物货舱，船长334.8公尺；船宽45.8公尺，型深25.0公尺，满载吃水14.2公尺，载重吨达10万4372吨，可大幅减少压载水及提高运输效率，是台船最新的经典招牌船型。“长月轮”全部装设40呎货柜导槽系统，甲板上货柜可装载8层18排，货舱内为9层16排，共可装载8508个20呎标准货柜，甲板



上并设置 816 组冷冻货柜插座；并采用 MAN 9K98ME7.1 电子控制式主机，最大出力 5 万 6070 千瓦，船体结构采用中钢最新研发出来的“HT47”高张力钢板，板厚达 65mm。长荣集团公司历年共向台船订造 31 艘大小不同的货柜轮及 1 座浮坞，此次命名交船的“长月轮”为第 28 艘，也是最新一批 10 艘 8000TEU 级姊妹船中的第 7 艘。“长月轮”于去年 9 月 17 开工建造，命名后预定明年 1 月 9 日交船。

万海航运新开 KCS 航线



万海航运日前宣布自 12 月底起将开辟 Kaohsiung-China-South East Asia Service (KCS) 亚洲航线，服务范围包含台湾地区、华南至东南亚地区，加强对东协市场的服务。KCS 航线将配置三艘 3000TEU 集装箱船（由万海投入一艘、APL 投入两艘）。沿途挂靠高雄港、厦门、香港地、赤湾、巴生港、新加坡、雅加达港港口。KCS 航线的开辟将强化东协区域航线的布局，为万海客户提供更紧密的中国-东协及东协区间的服务。

长荣拟租 6 艘 18000TEU 集装箱船

12 月 22 日，长荣海运及其子公司举行董事会，决议进行承租 6 艘 18000TEU 集装箱船的规划作业。长荣海运表示，为了维持营运优势，将计划引进 18000TEU 船队，并会采用最新的造船技术，及透过联盟的营运模式，有效发挥大型船舶竞争优势，降低单位营运成本，以期获得最大经济效益。长荣海运指出，这次船队规划不但有助于提升营运效益，更能降低燃油消耗率，减少温室气体排放，符合一贯坚持的环保需求。未来随着新船交付，将陆续归还租赁到期的船舶，持续进行船队更新计划，进一步优化船型结构。

马士基航运签订一艘宽型集装箱船租约

据船舶经纪人称，马士基航运日前宣布，签订一艘宽型集装箱船的长租租约。该公司已签订 5001TEU 的新造船“JPO Atair”号为期 3 年的租约，日租金为 19700 美元。据外媒报道称，“JPO Atair”号船预计将在下个月由三进船业交付。该船于上个月由德国船东 Schiffahrtsgesellschaft Oltmann 所收购，当时交易价格为 4300 万美元，这是该公司所收购的第一艘宽型集装箱船。船舶经纪人表示，目前 5000TEU 集装箱船在期租市场上为期 12 个月的日租价为 20000 美元左右，其中，韩国船东 KMTCC 近期签订了另一艘 5029TEU 的宽型集装箱船“Hyundai Paramount”号（建于 2013 年），租期 40-60 天，日租价为 17500 美元。据了解，目前租船市场上巴拿马型集装箱船即期租价基本维持在 9000-10000 美元/日水平。近期东方海外旗下 4253TEU 的“OOCL Novorossiysk”号（建于 2009 年）获为期 12 个月的续租租约，日租金为 9825 美元。船舶经纪人称，随着近期油价下跌，运营商对巴拿马型集装箱船兴趣有所回升，预计该型船未来将获得更多的竞争力。不过，老龄船目前所获租约的租价水平相比略有下跌，近期赫伯罗特签订了 4992TEU 的“Vermont Trader”号（建于 2004 年）为期 3-7 个月租约，日租金为 8350 美元。



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 1266 美元/TEU, 比上周下降 10.08%。本周出口货量持续在高位, 船公司为保证各自市场份额开始适度调低运价刺激发货商出货。运价均价稳定在 1200 美元/TEU 长期历史均线上方。进口货量由于欧洲航线市场基本面未见起色不能同步放大。据欧盟统计局最新数据显示, 欧元区今年前三季度国内生产总值 (GDP) 环比分别增长 0.2%、0.0% 和 0.2%, 经济增长基本陷于停滞, 其中前三大经济体德国、法国和意大利均表现不佳, 经合组织也预测欧元区今年经济将仅增长 0.8%。同时, 欧元区失业率连续数月保持在 11.5% 的高位, 失业人口持续增加, 高失业率对民众消费能力有所抑制, 拖累运输需求回升势头。此外, 随着即将进入新一年, 不少航商开始逐步调整航线布局与运力配置, 总运力供过于求矛盾渐趋明显, 市场运价上方压力较大。

印度航线: 本周天津出口那瓦西瓦港口运价均价 810 美元/TEU。比上周下降 13.83%。今年印度航线运价行情呈现冲高回落的行情。第三季度达到峰值, 第四季度开始逐级回落。现在已经跌到长期历史均线下, 呈现一定的弱势特征。回落的原因主要有二: 一是大宗矿类产品价格大幅回落抑制了印度的出口, 二是前期高运价行情刺激了部分过剩运力的航线转移, 印度航线出现运力供大于求。短期分析, 如果运价均价能够在 700-900 美元/TEU 区间企稳, 出口货量开始回升, 运价还有向上的可能。



聚焦滨海

天津港复式航道启用 能进渤海湾船舶均可自由进出



中海航运公司的大型集装箱船正在驶入天津港北大港池。

天津港复式航道总宽 780 米，在原有深水航道基础上，两侧各增设一条 8.6 公里长的万吨级、单向小航道，通航模式改为“小船走小航道，大船走大航道”。

该复式航道自今年 1 月 1 日试通航至今，天津港累计共有近 3.8 万艘次生产型船舶进出港口，其中 15 至 30 万吨级大型船舶近 900 艘次，同比增长 25%，累计压缩泊位空闲时间近 3000 多个小时。

中远航运股份有限公司每年约有 300 艘次船舶进出天津港。据该公司天津业务主管胡有利介绍，复式航道试通航期间，该公司万吨级以上特种船舶滞压时间总计减少 100 多天，每艘船每年运营成本能节约 1 至 2 万美元。

天海事局局长刘福生在当日举行的启动仪式上说，天津新港主航道自 1952 年开工以来，经历 60 余载改扩建，从当年底宽 60 米的单向万吨级航道提升为 30 万吨级“双进双出”航道，标志着天津港深水化、效能化发展迈入新阶段。

天津港是中国北方最大综合性港口和目前中国唯一拥有三条亚欧大陆桥通道的港口，已同全球 180 多个国家和地区的 500 多个港口建立贸易往来，货物吞吐量位居全球第四位。



航运看点

全球前20大班轮公司布局超大型集装箱船 行业面临洗牌整合



全球最大的集装箱船 19100TEU（标准箱）的“中海环球”轮自11月交付运营后，已于本月完成了国内六大港口的首航。这也引起业界对超大型集装箱船的关注。

《每日经济新闻》记者获悉，长荣海运、商船三井等全球前20大班轮公司近期均有布局超大型集装箱船的计划。

在业界看来，班轮公司订造大型集装箱船，一方面是由于成本考虑，另一方面目前航运业结盟化的竞合机制也导致有些公司走大型化之路。未来，随着在大型集装箱船上的加速布局，前20大班轮公司将进一步抢占小船东的份额，行业面临洗牌整合。

大船订单逾45亿美元

12月22日，CKYHE联盟成员之一的长荣海运公布，拟承租6艘1.8万TEU集装箱船。事实上，为顺应其船队汰旧换新计划，2010年至今，长荣海运已陆续订造了20艘大型集装箱船。

作为G6联盟成员之一的商船三井，计划订造6艘超大型集装箱船，规模预计在1.8万~2.05万TEU之间，商船三井将签订这批新造船的长租租约，预计租期在10年、12年或15年，日租金为6万美元。商船三井订造大船的行为也被视为G6联盟订造超大船的序幕。

根据公开消息，为了能够在超大型集装箱船的竞争中取得优势，全球班轮公司计划订造近30艘运力在2万TEU左右的集装箱船，这些订单总价值可能超过45亿美元。除了前述提及的长荣海运等，东方海外以及马士基均在其中。

据称，马士基航运考虑订造4至6艘超大型集装箱船，新船预计将于2018年起陆续交付。对此，《每日经济新闻》记者昨日（12月24日）致电马士基方面，但对方不予回应。

此前，青岛港集团董事长郑明辉在迪拜签署战略合作协议时援引数据表示，未来5年，全球将至少交付1万~1.2万标准箱船舶34艘，占现有该型船队比例的70.8%；1.2万标准箱及以上船舶至少交付106艘，占现有该型船队比例的65.84%。

大船化带动行业整合

对于1.8万TEU及以上船型备受青睐，业界认为，成本是很重要的因素。中投顾问高级研究员申正远告诉《每日经济新闻》记者，班轮公司均在订造大型集装箱船，主要是由于大型集装箱船能降低单位运输成本，且当前航运市场仍较低迷，造船成本处于低谷，而集装箱大船化是今后的主流趋势，于是班轮公司都在此时下订单，欲进行低成本扩张。随着大型集装箱船陆续投入使用，班轮联盟的市场集中度将进一步提高。

一位机构人士告诉记者，现在班轮公司均在布局联盟，而联盟间成员的“实力”落差不能太大，结盟化的竞合机制导致有些公司必须走大型化的道路。

从明年1月初开始，马士基和地中海航运合作的2M联盟将正式启动。此后全球航运市场将以2M、O3、CKYHE和G6四大联盟为主体，拉开行业的竞争。在业界看来，拥有1.8万TEU及以上船型似乎成了联盟竞争力的一个重要方面。

申正远表示，从运力过剩角度来看，如果大型船舶不能实现满载，其单位运营成本将不降反升。“大型船舶扩张不宜过快，如果过快将加剧航运市场的供需矛盾，使航运市场复苏出现延迟。班轮企业应根据市场情况，合理掌控大型集装箱船舶的发展速度。”

上述机构人士认为，加速布局大型集装箱船，前20大班轮公司将一些船东的份额抢占，整个行业的集中度会进一

步提升，尤其是在欧美等大航线上。“未来的情况或是，大航线上只有前20大船东，小航线上的小船东慢慢被边缘化，行业将进一步洗牌。”

在业内人士看来，船舶大型化、航运联盟化，对港口的码头能力、操作效率、市场布局提出了新的挑战，港口业必须把握趋势、积极应对。未来，港口的设施设备能力，泊位、航道水深以及桥吊技术参数等，都需要跟上大型化船舶满载作业要求。

上述分析人士指出，受港口及航道的限制，预计超大型集装箱船将在未来达到极限尺寸，如果没有合理控制，公司自身将面临重大损失。

中海加入超大型集装箱船俱乐部



“中海集运明年最主要的任务就是船舶结构调整，处置掉一些老旧船，然后新建一批装载量在1.4万TEU（国际标准箱单位）以上的集装箱船，实现低成本高效能运营。”12月8日，中国海运集团（中海集团）副总经理黄小文在全球最大集装箱船“中海环球”号首航上海港仪式上对财新记者说。

据悉，“中海环球”号是中海集团旗下的中海集装箱运输股份有限公司去年年中向韩国现代船厂订造的5艘1.91万TEU型集装箱船中的首制船，全长400米、宽近60米，船体大小超过4个标准足球场，能装载19100个标准集装箱（TEU），打破了此前全球航运巨头马士基所运营的1.8万TEU型集装箱船的纪录，成为全球最大

集装箱船。

中海集团董事长许立荣将“中海环球”号的建造与投入表述为中海集运转型发展、不断强化航线效益的具体体现，因为超大型船单箱成本更为优越，与普通的1万TEU型集装箱船相比，单箱油耗可节省约20%，每年可减少近3万吨碳排放。

中海集运一位高管表示，“中海环球”号未来将在亚洲至欧洲航线（亚欧航线）上运营，随着这些大船的陆续投运，为了维持运力平衡，原先在该航线上运营的其他集装箱船将被调配到其他航线上。

不过也有业内人士指出，虽然集装箱船的装载能力越大单箱成本越低，但由于眼下航运市场运力过剩状况仍无缓解，班轮公司如果无法保证货源来满足这些超大型集装箱船的装载能力，就很难保证持续盈利。值得注意的是，马士基率先运营的1.8万TEU型超大型集装箱船，也是投放到亚欧航线，未来市场竞争激烈程度可见一斑。

首航仪式当天，“中海环球”一共在上海港装载量近9000TEU，一位船员预计该船驶离中国前，其载箱量可能在1.2万~1.3万TEU之间，即装载率约为65%。一位负责亚欧线的船代人士向财新记者透露，为了保证首航的装载率，中海集运在2周前就已进行准备，将其运营的亚欧线上其他集装箱船上的货统一装载到“中海环球”号上。

“大船化”挑战

大船已成航运业趋势。自2011年上半年马士基两次下单订购了20艘1.8万TEU型集装箱船后，地中海航运、达飞轮船、中海集运和阿拉伯航运等全球主要班轮公司纷纷投入超大型集装箱船的怀抱，开建1.8万TEU型集装箱船。据国际知名航运经纪商克拉克森统计截至9月1日，全球班轮市场共有1.2万TEU及以上型集装箱船183艘、装载量共计252.34万TEU；订单数则达到94艘、146.56万TEU，订单占现有该型船队比例为58.1%；其中，运营及建造中的1.8万TEU型集装箱船数量达到43艘。预计未来5年，全球至少交付1.2万TEU及以上型集装箱船106艘、163.2万



TEU，占有该型船队比例分别为 65.84%、74.18%。按捺不住的中国远洋控股股份有限公司于去年 9 月下单建造 5 艘 1.45 万 TEU 型集装箱船。

为何全球主要班轮公司对超大型集装箱船青睐有加？上海航运交易所一位分析人士向财新记者表示，超大型集装箱船带来的最大好处是每一个航次的集装箱运量高，挂靠的港口次数减少，从而提高船东的经济效益。同时，超大型集装箱船是实现规模效应，每标箱货物耗油量大为降低，为班轮公司带来巨大的成本优势。

不过也有航运业人士认为，虽然“大船化”能降低运输成本，但随着船型尺度加大，集装箱船对港口设施和操作能力要求也越来越高，特别是吃水限制、长度限制、码头吊运与起重能力。目前，全球能够靠泊 1.8 万 TEU 型集装箱船的港口还不到 8 个，就算是国内接卸能力最强的上海港和宁波港，满载的 1.8 万 TEU 型集装箱船也必须涨潮时才能靠泊，运营灵活度不佳。因此，该人士认为未来班轮公司不能盲目追求大船化，需让船队具备一定灵活性以适应未来市场发展，获得较高经济效益。

对此，青岛港集团董事长郑明辉认为，越来越大的集装箱船的确对港口的码头能力、操作效率、市场布局提出了新的挑战，港口的设施设备能力，泊位、航道水深以及桥吊技术参数等，都需要跟上大型化船舶满载作业要求。青岛港已将码头前沿吃水提升到 16.5 米，并配备了更大的桥吊。

或将加剧运力过剩

另一个不幸的消息是，随着超大型集装箱船的不断投放，整个集运市场运价在 2014 年 12 月初出现快速下跌。据国际航运咨询公司 Alphaliner 统计，亚欧航线 11 月底的即期租金已跌至每标箱 730 美元，只有年中时的一半。12 月 5 日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价指数（SCFI）收于 919 点，较年初最高时的 1200 点跌去了 23%。

上海航运交易所 11 月底发布的《中国出口集装箱运输市场月度报告》指出，由于市场供大于求的状况始终未见根本改善，船舶平均舱位利用率下降至 80~85% 之间，部分航次装载率不足八成。

Alphaliner 在近期发布的一份报告中也警告说，由于许多班轮公司坚决不愿意减少淡季亚欧航线及泛太平洋航线的运力，全球集装箱运价极有可能会进一步下跌。

不过，对于“大船化”加剧运力过剩的问题，马士基航运华东及华中区总裁施凯申表示，运力过剩在“大船”投入之前早已存在，马士基订购大船，主要是为了将船队升级，进一步降低成本，在大船投入之后，马士基会考虑根据市场情况撤出同等规模运力，以保持市场的平衡。

中海集运一位相关人士也表示，“大船”的加入是为了淘汰老旧船舶，替换原有的快到退休年龄的 4000TEU~5000TEU 型集装箱船，因此，中海集运的总运力不会有太大的增加。

不过有业内人士指出，被超大型集装箱船淘汰的旧集装箱船投放到其他非主干线上，所产生的“级联效应”再次推升了跨太平洋、南北航线及其他贸易航线的运力水平。如在南美东航线上，中国远洋与长荣海运将投入 8000TEU 型集装箱船运力为之前船型的 2 倍，而地中海航运新开 Ipanema 航线也以 8000TEU 型船运营，使得这些航线上半年运力增幅达到近 20%。而从 7 月份开始的 6 家班轮公司（汉堡南方、马士基航运、南美轮船、达飞轮船、中海集运和韩进海运）共 33 艘 8000TEU 型船组成的 3 条航线更是将这些航线全年运力增幅推升近 40%。

MSC to extend 'Africa Express' to Xingang (Tianjin)

MSC is to extend its Asia - South Africa - West Africa service (Africa Express), so far turning at Shanghai, further north to cover directly Xingang (aka Tianjin). The loop's rotation will be extended to 11 weeks to cater for the extra distance and an additional vessel will be added to the loop's current fleet of ten ships of 4,000-8,500 teu. The 'Africa Express' will henceforth connect Xingang (aka Tianjin), Shanghai, Ningbo, Nansha, Chiwan, Singapore, Port Louis, Cape Town, Lome, Ngqura (aka Coega), Singapore, Xingang. The first sailing from Xingang is planned on 28 January with the 4,444 teu CATHRINE RICKMERS. Lome, which acts as MSC's regional hub for West Africa, is currently the only port in the area, that can handle ships of 8,000 teu. MSC has started to phase such vessels into the Africa Express loop with



the sailing of the SEROJA ENAM from Shanghai on 25 December. A second ship of this size, the 8,530 teu NAVARINO, is planned to join later this month.

Maersk re-launches SeaLand brand

APM-Maersk is poised to re-launch the 'SeaLand' brand this month to market the intra-Americas regional services currently ensured by Maersk Line. The Danish group already used the 'Sealand' name when it re-branded its liner division as 'Maersk Sealand' in 1999 following the acquisition of Sea-Land's international services from CSX Corp. The suffix was dropped in 2006, when APM-M reverted to the name 'Maersk Line' for its international container shipping business. However, APM-M has since continued to pursue a multi-brand strategy, retaining the 'Safmarine' brand for the Africa, Middle East, Indian Subcontinent and South America trades as well as for its breakbulk shipping units. The Group also maintained 'MCC Transport' as the brand for its intra-Asia business. In 2011, APM-M then launched the 'Seago Line' brand for its intra-Europe container shipping. One year ago, Maersk announced the resurrection of the SeaLand brand for an independent US-headquartered shipping division dedicated to the intra-Americas market. This new APM-M subsidiary was due to start business on 1 January 2015, although detailed service schedules have not been published to date.

