



## 班 轮 时 事 直 通 车

### Alphaliner: 当前 4 种最大型的集装箱船实际运力区别不大



据外电报道，多艘新船现在都在竞争世界最大集装箱船的名号：马士基的“3E”级船目前宣称运力为 18340TEU，11 月交付的“中海环球”轮为 18982TEU（之前中海宣称 19100TEU），地中海航运（MSC）即将交付的“MSC Oscar”轮为 19224TEU，4 月，阿拉伯联合国家轮船（UASC）将接收“Barzan”轮，目前 UASC 称其运力为 18800TEU，但该公司高管称，名义运力在交付时可能上调。此外，韩国三星重工（SHI）目前有 4 艘 19200TEU 船在建。所有上述船型的规模都差不多，宽 58.6 至 59 米，甲板上能码放 23 列集装箱，船舱能码放 21 列；长 395 至 400 米，可码放 24 行 40 尺箱。根据甲板室、轮机舱和烟囱的位置不同，上述船型间甲板上集装箱码放的位置有所不同。不过，尽管上述因素，以及船体的略微差异会令名义运力有所不同，上述船型运力的差别主要来自甲板上额外码放的一层集装箱。新的设计加上船舷上加高的绑扎桥，使得理论上甲板上能码放 11 层集装箱。尽管如此，船舶的运力仍将受到浮力定律、吃水和稳性的限制。实际上，额外的一层运力在去程方向上将用不到，对上述 4 种船型而言，可用运力的上限都在 18000TEU 左右。

### 马士基新开一条地中海-中东-印度次大陆航线

1 月初，马士基将新开一条地中海-中东-印度次大陆航线 ME5，该航线运力为 7\*4500TEU。挂靠港口为：Algeciras, Valencia, Genoa, Port Said, Aqaba, Jeddah, Djibouti, Salalah, Colombo, Chennai, Colombo, Salalah, Jeddah, Aqaba, Port Said, Algeciras。西行首航为 1 月 9 日驶离科伦坡，东行首航为 1 月 28 日 Algeciras。

### 南美轮船将提升印度次大陆-北欧航线运价

2015 年 1 月 1 日，南美轮船提升其印度次大陆-北欧航线/地中海航线的运价，幅度为 300 美元/TEU，500 美元/FEU。

### 汉堡南美布局东西航线

据悉，德国班轮公司汉堡南美日前宣布，该公司已与阿拉伯轮船签署了一项全球合作协议，并进入东西航线贸易。据 Alphaliner 称，这二家分别位居全球第 11 和第 18 位的班轮公司，日前已达成一项集装箱插槽交换协议，这将使得汉堡南美所运输的部分集装箱可以加入部分阿拉伯轮船所运营的航线贸易，其中包括 4 条亚洲-美国西海岸环线，1 条亚洲-美国东海岸环线，2 条亚洲-北欧航线以及 1 条亚洲-地中海航线。据消息称，汉堡南美在亚美航线上每周将获得约 1700 个集装箱位，而亚欧航线的箱位量仍待证实。

### 地中海航运将征收低硫燃油附加费

地中海航运日前宣布，将自 2015 年 1 月 1 日开始征收低硫附加费（LSS）。该公司表示，目前这一费用已获大多数客户同意。低硫附加费主要涉及位于北美、英吉利海峡、北海和波罗的海的排放控制区（ECA）所在航线。由于大多数客户认可清洁燃料所带来的环境效益，因此对此次征收额外附加费用并不质疑。该公司表示，通过采用低硫燃料预计将造成 2.5 亿美元的燃油成本增长，因此该公司船舶在 ECA 区域内航行，所运货物将征收 50-85 美元/TEU 低硫附加费。

## MSC Oscar 成为全球最大集装箱船



世界最大集装箱船称号归属之争仍在继续，地中海航运公司(MSC)日前宣布，该公司最新集装箱船“MSC Oscar”号将于2015年1月下水，该船货物装载能力达19224TEU，将成为全球最大的集装箱船。据悉，“MSC Oscar”号集装箱船19224TEU货物装载能力略大于近期刚下水中海集运的19100TEU“中海环球”号和马士基航运18270TEU的Triple E级集装箱船。“MSC Oscar”号以微弱的优势打败中海集运的“中海环球”号集装箱船，“中海环球”是目前世界上最大的集装箱船，目前正从中国向欧洲出发，开始她的处女航。尽管“MSC Oscar”拥有更大的承载能力，但是其总长为395.4米，比400米的“中海环球”稍短，甚至比马士基航运3E型18000TEU集装箱船还短；不过，“MSC Oscar”宽59米，比58.6米的“中

海环球”稍宽，另一方面，马士基航运3E型集装箱船也是宽59米。“MSC Oscar”在不增加船舶尺寸的情况下能够承载更多的集装箱，给人留下很多疑惑。“MSC Oscar”号由韩国大宇造船建造，入级DNV GL船级社。这艘注册巴拿马的集装箱船长395.4米，型宽59米，吃水16米，载重吨为197362吨。“MSC Oscar”号将在2015年1月的第一周举行下水仪式，1月底加入Albatross服务。其姐妹船“MSC Oliver”号预计2015年4月下水。值得一提的是，“MSC Oscar”号的船东是中国交通银行，将长期租赁至MSC。

## 东方海外开通了新的亚洲区内航线服务

在现有的亚洲区内航线网络的基础上，东方海外开通了华北/釜山/东南亚航线(NPS)。该新航线投入了四艘2,200-2,500 TEU集装箱船运力，并将于2015年1月27日从新加坡开始首航。新航线的开通完善了东方海外的东北亚—东南亚航线服务网络，它覆盖了华北、韩国、新加坡、泰国和台湾地区。加之其他亚洲区内航线服务，东方海外可以提供更有竞争力的航线服务体系，更好地满足了客户的远东贸易需求。

## 东方海外公布冬季航线暂停计划

为应对春节长假运力需求下降，东方海外将暂停如下航次：亚洲至北欧航线Loop 4和6线(第9周)、Loop7线(第10周)；亚洲至地中海航线EUM线(第9周)。

## 法国达飞公布03联盟细节

12月26日，法国达飞(CMA CGM)公布Ocean Three(O3)联盟大量的细节信息。O3将拥有挂靠101个港口、部署195艘船(其中45%的船舶由法国达飞运营)的广泛网络，提供21条周班服务，将在跨太平洋航线的和亚欧线，将分别占13%及20%的市场份额。法国达飞表示，将致力于提高巴生港的利用效率；将保持对亚得里亚海和黑海的直航服务；将把马耳他、丹吉尔和贝鲁特作为地中海的枢纽港；将为法国的勒阿弗尔和敦刻尔克、德国汉堡提供优质服务；将凭借经苏伊士运河的西北太平洋至美东的钟摆航线“Columbus”线和经巴拿马运河至美湾的“PEX3”线，巩固其在美东市场的优势地位。在跨太平洋航线，法国达飞将提供8条周班航线，部署57艘船、50万TEU的运力。



## 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 1243 美元/TEU, 比上周微降 1.82%。本周货量出现一定回落, 运价没有向上的动能, 当前货量仍然处于正常水平, 运力过剩的压力迫使船公司开始通过价格优惠争取市场份额。欧洲宏观经济形势尚未出现明显转机。据欧盟统计局最新数据显示, 欧元区经济在前三季度仅保持微弱增长, 同时欧元区失业率已连续数月保持在 11.5% 的高位, 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。国内产销商由于准备春节节前赶工, 近一个月内进出口货量有稳定的补充。短期分析, 运价有望在 1000 美元/TEU 上方运行, 如果考虑大船需要与航运成本匹配的配载率要求, 部分船公司可能会采取更大的价格优惠幅度。

**中东航线:** 本周天津出口杰贝阿里港口运价均价 1200 美元/TEU。比上周微涨 2.12%。12 月后市场进入传统淡季, 运输需求出现一定波动, 航商于 12 月中执行的运价推涨仅取得微弱成果, 累计市场平均运价涨幅不足 50 美元/TEU。船公司采取了一定的运力控制措施, 市场运价在 1075-1250 美元/TEU 区间呈小幅震荡走势。





## 聚焦滨海

### 天津自贸区成京津冀协同发展新变量 该如何破题？



《京津冀协同发展规划》仍在酝酿之中。

中国社科院工业布局与区域经济研究室主任、中国区域经济学会副理事长兼秘书长陈耀对 21 世纪经济报道记者表示，京津冀协调发展需要把思路理清楚，协同发展要达到什么目标，要在哪些领域突破，这需要顶层设计。

2014 年中央经济工作会议中提出，京津冀协同发展等战略“明年要争取有个良好开局”，对此外界解读为 2015 年至少要出台规划。

规划尚未出炉，天津自贸区被国务院列为第二批自贸区，又为这一地区的协调发展增添了新变

数。在自贸区的预期之下，京津冀的竞合格局将面临再平衡的过程。天津自贸区是否会影响京津冀协同发展规划，京津冀又该如何破题？

#### 天津自贸区新变量

京津冀一体化是个老话题，如今又有了很多新变量。

随着上海自贸区的经验向全国推广复制，天津自贸区与广东、福建一起被国务院确定为第二批自贸区。作为北方第一个自贸区，天津自贸区要带动辐射华北、东北、西北三北地区，其中最直接影响区域就是京津冀地区。

#### 天津自贸区能给京津冀协同发展带来什么影响？

“天津自贸区肯定有助于整合京津冀，加快这个地区对外开放程度。”国务院发展研究中心发展战略与区域经济研究部研究员宣晓伟告诉 21 世纪经济报道，总的来说这对京津冀协同发展是件好事。

上海自贸区的试验目的包括投资和贸易便利化、行政体制简化等，就是要以开放倒逼改革。按照国务院要求，天津自贸区作为第二批自贸区，一方面要复制上海的经验，另一方面结合地方特点充实新的试点内容。

“天津申报自贸区有一个特殊的背景，就是京津冀协同发展。估计天津自贸区新方案批下来后，国务院会提及京津冀协同发展内容。”天津市一位专家对 21 世纪经济报道记者说。

被列为第二批自贸区之后，天津自贸区方案基本敲定，但内容是否涉及京津冀还得等到方案公布后才能知晓。

参与方案起草的天津市自由贸易区研究院执行院长刘恩专此前对本报记者表示，天津自贸区承担着双重国家战略，一个是自贸试验区的战略，一个是京津冀协同发展的战略。

刘恩专告诉 21 世纪经济报道记者，天津申报自贸区应该重视北京的态度，同北京做充分沟通。在京津签署协同发展协议中，北京表态积极支持天津申报自贸区，就是一个信号。

无论天津自贸区方案是否涉及京津冀，从它被列入国家确定的自贸区名单起，就已经改写了京津冀的发展格局。

“随着政策放宽，天津自贸区可能会吸引一些北京和河北的资源和投资。它对京津冀、华北地区来讲将是一个开放程度最高的地区，会通过开放带动这个地方的发展。”陈耀告诉 21 世纪经济报道记者，京津冀有这样的自贸区，贸易便利化的条件可能会吸引出口，同时也会扩大进口。

对于北京来说，这样会促进一些产业和资金向外扩散，但对于欠发达的河北省来说，天津自贸区产生的集聚效应，将会对河北的发展产生不利影响。（待续）





## 航运看点

### 南美轮船将从赫伯罗特并购中获利



近日，赫伯罗特完成了接管南美轮船旗下集运业务的项目，据赫伯罗特集团首席执行官 Rolf Habben Jansen 所言，这“对于双方而言都是一个大日子”。但一些市场人士认为，由于集运业增长趋势即将到达极限，南美轮船预计将从中获得更多利益。

此次赫伯罗特与南美轮船的并购项目中，赫伯罗特将通过迅速增长其在南美市场的业务量而增加收益，这也被市场人士视为汉堡南美收购智利航运，以及联手阿拉伯轮船在南美东海岸集运业务的原因。然而，根据最近的市场趋势来看，

南美轮船占据重要地位的南美地区市场近期的业务正在放缓，其中赫伯罗特所运营的东西航线业务同样表现出放缓迹象。这标志着东西航线航线已从 2013 早期，作为集运市场上贸易量最为繁忙的一条航线，出现大幅扭转。

而航运咨询机构德鲁里则对此表示，东西航线和南美航线虽然箱运量相比去年有所增长，但根据今年的市场需求数据来看，东西航线的需求量正在加速。而根据克拉克森发布的集运市场报告来看，在 2014 年该航线箱运量同比增长了 6%。此外，该机构还指出，亚欧线今年前 9 个月相比去年同期，其箱运量同比增长了 8%，受益于北欧地区集装箱进口需求增长。而在 2015 年亚欧线的箱运量预计同比将增长 7.2%，达到 1660 万 TEU。

相比集运市场上箱运量的涨幅，南美洲贸易的表现远远低于预期，其中巴西和阿根廷市场经济因通货膨胀剂汇率走跌因素，进口商品价格相比以往更加昂贵。这预计将成为在南北航线运营的集运公司所面临的重要原因。

此外，德鲁里还表示，未来南北航线上预计将增加至少 80 艘 8000TEU 的集装箱船运力，预计大部分将经营南美东海岸和南美西海岸的业务。除了集运市场上所运输的货物将越来越少这一问题之外，集运公司还将不得不考虑未来东西航线级联船舶进一步涌入市场的风险。而在东西航线贸易上，集运市场复苏对推升运价并没有起到太大帮助。在过去的一周里，亚欧线上集运运价相比上周下跌 70 美元，至 739 美元/TEU，而集装箱船市场现货租价相比去年同期下跌了 26%，达到 573 美元/日。

期货经纪公司 Freight Investor Services (FIS) 对此表示，明年亚欧线运价预计将继续走跌，预计这一趋势将从 12 月中旬开始有所体现。该机构认为，根据亚欧线在中国新年时期运价升至 1700 美元/TEU 情况来看，明年该航线运价不太可能出现大幅上升。目前期租市场在明年 1 月比今年 12 月运价略高，但这一运价不太可能达到去年的水平。克拉克森对此也持同样观点。该机构根据今年前 9 个月美国经济推动跨太线箱运量增长 5.6% 来看，明年该航线箱运量预计将增长 6%，为 1550 万 TEU。

### 结盟地中海航运马士基成本节约计划提速





根据丹麦穆勒马士基集团（下称“马士基”）发布的 2014 第三季度财报，马士基第三季度实现盈利 15 亿美元，同比增加 3 亿美元。

与此同时，居世界十大著名船公司之首的马士基还预测，随着航运市场运力不断增加，正在出现过剩现象，而由此导致的是运价已经开始下跌。马士基（中国）航运有限公司华北区总裁方雪刚称，对于船公司而言，未来要想生存下去，就必须努力降低成本。

因此，对马士基来说，为了节约成本，加快推动与另一巨头地中海航运（MSC）的 2M 联盟显得极为迫切。马士基中国总裁彦辞对经济观察报透露，2M 联盟每年将能够节省 3.5 万美元的成本。

7 月 10 日，马士基航运宣布将与地中海航运在亚欧、跨大西洋（13.31，-0.36，-2.63%）、跨太平洋航线上进行为期 10 年的船舶共享协议（VSA）。彦辞 11 月 12 日透露，2M 联盟已经按照要求向中国交通部报备，按计划明年年初正式运营。

事实上，早在去年 6 月，马士基曾计划与地中海航运、法国达飞海运集团组件名为 P3 的联盟，但最终该联盟因垄断嫌疑于今年 6 月份被中国商务部否决。

从 P3 到 2M

10 月 9 日，美国联邦海事委员会宣布马士基与地中海航运的船舶共享协议可以生效。美国联邦海事委员会是 2M 联盟需要获得批复的最后一个监管机构。据悉，2M 联盟包括约 185 艘船舶，预计运力为 210 万标准集装箱（TEU），涉及 21 条航线，占世界货运量的三分之一。其中，马士基航运投入的运力将占总运力 55%。

彦辞告诉经济观察报，马士基已经按照要求向中国交通部进行了备案。如果交通部没有提出意见，则明年年初 2M 联盟将开始正式运营。

值得注意的是，2M 联盟并不需要获得商务部的审批。对此，彦辞解释称，与之前 P3 联盟不一样，2M 联盟仅是一个松散的联盟，与其他的联盟一样，因而在中国仅需要报备就可。

由于 2M 在东西航线上的运力份额不足 30%，不在中国《反垄断法》的范围内，因而无需商务部的审批。

事实上，早在去年 6 月中旬，马士基、地中海航运、达飞海运集团曾达成协议，拟在东西向航线上组件名为 P3 网络的长期运营联盟。

P3 网络将在亚欧航线、跨太平洋航线和跨大西洋航线上部署 260 万标箱的运力，其初步计划是在 29 条航线上投放 255 艘集装箱船。为了便于管理 P3 联盟，三方将成立一个联合船舶操作中心进行独立运营。

但让 P3 联盟成员没有想到的是，该联盟最终未能通过中国商务部的反垄断审查。中国商务部于今年 6 月 17 日否决了 P3 联盟计划。

业内人士称，P3 联盟之所以没有获得通过，系因该联盟市场份额过大，涉嫌垄断。此外，该联盟的组建将对中国远洋（4.78，-0.14，-2.85%）、中海集运（3.31，-0.07，-2.07%）等中国船运企业造成冲击。

根据中国商务部此前认定的 P3 网络在亚欧航线的份额计算，马士基航运、地中海航运和达飞轮船占比分别为 20.6%、15.2% 和 10.9%，合计运力份额高达 46.7%，因而具有明显的市场控制力。

彦辞称，马士基对商务部的决定完全理解。因而在此基础上，决定进行相应的调整。不久之后，马士基与地中海航运便决定尽快成立 2M 联盟。“与 P3 联盟不一样的是，P3 联盟有法人实体，而 2M 联盟仅是舱位共享，是一个松散的联盟，因而不需要经过审批流程。”彦辞说。



## 成本控制

11月12日,马士基集团旗下马士基航运公司也公布了第三季度报告,数据显示,第三季度马士基航运营收为70.74亿美元。

当日,波罗的海贸易海运交易所干散货运价指数周三连续第三日下跌,干散货运价指数下跌43点,跌幅达到3.14%,报1327点。

从10月份以来,航运运价总体呈下跌趋势。对此,马士基集团首席执行官Nils Smedegaard Andersen警告称,未来集运运价将继续下跌。

马士基航运北亚区总裁施敏夫曾表示,过去5年,运价呈下降趋势,平均每年下降1.5%~2%。运价下滑主要基于两点原因:第一是全球贸易需求量较低迷;第二是市场运力过剩。

方雪刚说,对于船公司而言,生存下来的唯一办法就是降低成本。据他预测,2014年全球海运集装箱的需求增长为3~5%。与此同时,全球集装箱运力的增长则高于需求的增长。这意味着运力过剩仍将困扰着航运市场。

事实上,无论是成立P3联盟还是2M联盟,马士基的目的只有一个,那就是降低运营成本。“这是节约成本计划的一部分。”彦辞说。

除了通过成立联盟来实现船舶共享以节省成本外,马士基还不断地在降低其单箱成本、以及设法降低然后成本。

第三季度,马士基集团利润增幅高达25%。方雪刚说,利润主要来源于马士基的成本优势,以及成本节省。从2012年至今,马士基航运的单箱成本在不断下降。根据马士基的财报显示,2013年,马士基的单箱成本从3054美元下降323美元至2731美元。而2014年第三季度,则同比下降了25美元,至2597美元。

与此同时,马士基航运的燃油成本也在不断下降。方雪刚称,第三季度马士基航运的单箱燃油成本下降5.9%。

记者了解到,马士基单箱成本以及燃油成本下降得益于该公司的大船计划。马士基集团之前共预定了20艘3E级船舶,将覆盖上海、宁波、盐田、香港四个中国港口。

事实上,从去年7月份开始,马士基从韩国定做的长达400米的全球最大的3E级集装箱船舶陆续投入使用。

据马士基航运的计算显示,这种新型船每集装箱的油耗比常规的1.31万标准箱船要低35%,比欧亚贸易航线上的平均单位油耗水平要低50%,比EmmaMaersk号要低20%。

据方雪刚透露,目前已经有12艘3E级船舶投入到了使用过程中。这些超大型集装箱船将全部投放在亚欧航线上。目前,马士基已拥有亚欧航线集运最大的市场份额,运输量占航线货量的20%左右。

