

班轮时事直通车

全球首艘2万TEU型船花落谁家



据《劳氏日报》1月14日报道，长荣海运已选定日本正荣汽船（Shoei Kisen Kaisha）为其打造11艘2万TEU型集装箱船用于长租。作为日本今治造船集团（Imabari Shipbuilding）的姐妹船公司，正荣汽船早在去年年底就被曝订造一批1.8万TEU型船。长荣海运此举或将抢先商船三井订造全球首艘2万TEU型船。报道中称，去年圣诞节前，长荣海运宣布其董事会已授权打造6艘1.8万TEU型船，相比现在，那时的长荣海运似乎有低调嫌疑。在班轮巨头中，长荣海运一直以来以抵制大船著称，此番造船或成为业界最大讽刺事件。报道中同时表示，商船三井在去年年底就签订打造3+2+1艘2万TEU型船的想法或因董事会意见不一而被暂时搁置。如果商船三井落实这6艘新船计划，很可能将订单抛给三星重工承建。《航运交易公报》记者向长荣海运中国公司相关人士求证，该人士表示，他也有看到外媒相关报道，但是在他的层面上还没有收到任何消息。他说，根据长荣海运现有的造船计划，今年没有新船投入使用，在2016—2017年将有4艘1.4万TEU型船投入使用，在

2018—2019年将有6艘1.8万TEU型船投入使用。而据另一接近长荣海运人士向《航运交易公报》记者透露，长荣海运将打造一批2000TEU型集装箱投入东南亚航线的运输。也许，在集装箱运输业界，全球首艘2万TEU型船到底花落哪家班轮公司，是商船三井，或是长荣海运，甚至是东方海外，还需等待时间检验。【国际海事信息网】

阳明海运一艘4662TEU集装箱船命名

1月5日，阳明海运在台船高雄厂举行4662TEU集装箱船“维明”轮命名仪式，新船将投入远东至印度、巴基斯坦的CPX航线，替换现有船舶，提供更高品质与快捷的服务。“维明”轮是阳明海运由台湾国际造船公司建造的5艘4662TEU集装箱船的第3艘，该船配备有400个冷冻柜插座，船长259米，船宽37.3米，最大吃水12.8米，航速达22.9节。维明轮加入的CPX航线靠港顺序为：上海—宁波—蛇口—新加坡—喀拉蚩—蒙德拉—巴生港—新加坡—香港—上海共8个港口。

【国际船舶网】

2014年进出口增3.4% 大幅低于年初目标

海关总署13日发布的数据显示，2014年，我国进出口、出口和进口分别增长3.4%、6.1%和0.4%。其中，7.5%的进出口增速，大幅低于年初时提出的8%的目标。分析人士指出，外贸增速大幅低于预期，与贸易正处于增速的换挡期有关，贸易增速同整体经济增速一样，已经从高速增长阶段进入到中高速增长的区间。整体来看，2014年世界经济复苏的步伐缓慢，国际市场需求不振，国内经济下行压力较大。这些因素都导致进出口增速下滑。不过，海关总署新闻发言人、综合统计司司长郑跃声则指出，“这个增速虽然与年初的预期目标存在一定的差距，但是能够取得这样的成绩，也确实不容易。” 【国际海事信息网】

12月班轮准班率大幅下滑

根据德鲁里CPI（Carrier Performance Insight）报告，班轮准班率已经连续两月下滑。最新的数据显示，亚欧、跨太平洋和跨大西洋航线的总体准班率从10月的62%，11月的64%一直下降至12月的58%。12月的准班率也是8月（55%）以来的最低水准。相较于上个月，亚欧航线的准班率下降了4.5个百分点至64.3%；在跨太平洋航线上，准班率下降了3.3个百分点至47.4%；在跨大西洋航线上，准班率下降了12.6个百分点跌至最低点46.3%。马士基航运（Maersk Line）在10—12月是准班率最高的承运人，



三个月的平均准班率高达 80%，同比上季度增加 3 个百分点。排名第二的是汉堡南美（Hamburg Sud），准班率为 75%。紧随其后的是中国远洋，准班率达 70%。准班率在第四季度有最大提升的是商船三井（MOL），上升了 11 个百分点至 60%。与此同时，地中海航运（MSC）上升了 9 个百分点至 61%。MSC 准班率的提高暗示着，在与马士基的 2M 联盟于本月生效之后，MSC 努力追赶其盟友马士基的标准。【国际船舶网】

马士基航运关闭 MECL 2 航线服务



据悉，丹麦马士基航运公司 1 月宣布，该公司将关闭旗下印度-中东-地中海-美国航线（MECL 2）服务，并由印度-中东-地中海航线（ME-5）取代。该公司表示，将在 ME-5 航线上投放 7 艘 4500TEU 的集装箱船运营，沿途停靠塞得港-阿尔赫西拉斯-瓦伦西亚-热那亚-塞得港-亚喀巴-吉达-吉布提-塞拉莱-科伦坡-钦奈-科伦坡-塞拉莱-吉达-亚喀巴-塞得港。其中，钦奈、瓦伦西亚和热那亚为原 MECL2 航线中未覆盖的港口。ME-5 航线首航定于 2 月 23 日，将从钦奈起航。据了解，原 MECL 2 航线挂靠港口分别为科伦坡-塞拉莱-吉达-亚喀巴-塞得港-阿尔赫西拉斯-纽约-萨凡

纳-休斯顿-迈阿密-阿尔赫西拉斯-塞得港-吉布提-杰贝阿里-科伦坡。【中国航运网】

马士基航运确认将有第三条航线挂靠德国唯一深水港

马士基航运确认将有第三条航线挂靠德国唯一的深水港。这条航线是连接欧洲和中东印度地区的 ME1 线，挂靠顺序为费利克斯托、安特卫普、不来梅哈芬、威廉港、亚喀巴、吉达、杰贝阿里、那瓦什瓦（尼赫鲁港）、蒙德拉、塞拉莱。【国际海事信息网】

长荣海运命名第 27 艘“L”型集装箱船

据悉，长荣海运日前为旗下一艘 8508TEU 的“L”型集装箱船举行了命名仪式。该船命名为“长月”号（Ever Lunar），由台船集团所建。“长月”号总长 334.8 米，型宽 45.8 米，设计水深 14.2 米，为长荣海运目前已接收的“L”型系列集装箱船中的第 27 艘，将在 1 月 9 日交付完毕后加入长荣海运远东-阿拉伯湾航线运营。长荣海运表示，目前该公司仍在持续更新船队规模，已从台船接收了 6 艘“L”型集装箱船，进一步提高竞争力和经营业绩。此次“长月”号的命名象征集运市场前景光明。长荣海运预计，随着未来集运市场增长，该公司的盈利水平将进一步获得提高。据了解，长荣海运自 2010 年开始启动船队更新计划，该公司已在三星重工订造了 20 艘“L”型集装箱船，并在台船订造了 10 艘同型船。其中三星重工所建造的 20 艘集装箱船已在 2014 年 7 月全部完成交付。在“长月”号完成交付后，台船将在明年第三季度以前将最后 3 艘“L”型集装箱船交付完毕。【国际海事信息网】

2015 年美国西海岸港口可能失去市场份额

来自 JOC 调查表明，66% 美国货主表示由于港口持续拥堵和延误，明年将减少经由西海岸运输的货物。这意味着长滩到西雅图港口可能失去市场份额，就如 2002 年该港口停工 10 天后失去了部分市场份额。【中国港口】





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 1331 美元/TEU, 比上周微降 3.97%。随着中国农历春节长假的逐步临近, 本周出口的运输需求持续旺盛, 近六周箱量指标在历史高位运行, 目前没有萎缩的迹象。部分航商受货量上升鼓舞尝试上调运价, 但多数航商仍维持观望态势, 总体运价基本稳定。由于单船配载效率较高, 船公司运价定价逐渐趋同于 1200-1450 美元/TEU 区间。但受到今年新造大船陆续下水影响, 运力规模延续去年 12 月以来的较快增长态势, 据 Alphaliner 预计, 今年 1 月份将下水 4 艘超大型集装箱船, 合计运力规模约 7.1 万 TEU, 另有 6 艘 10000TEU 以下型船舶下水, 合计运力规模约 4.0 万 TEU。受此影响, 供大于需的状况难以缓解, 节前箱量的小幅波动都可能导致市场运价走势出现分化。

南美东航线: 本周天津出口桑托斯港口运价均价 1273 美元/TEU。比上周下降 13.22%。从去年年底开始, 受当地市场消费不振影响, 市场运输需求未现回暖迹象, 但过低的市场运价迫使多数航商采取较大力度的停航措施, 强行推动运价上涨计划, 市场订舱价格出现较大幅度反弹。一月份后, 拉美地区长假结束推动运输需求出现企稳, 但反弹幅度不大。由于缺少货量支撑, 运价上行动力不足, 本周开始回落。





聚焦滨海

天津自贸区瞄准三大特色



三大天津特色

- 用制度创新服务实体经济
- 借“一带一路”契机服务和带动环渤海经济
- 突出航运，打造航运税收、航运金融等特色

新华社天津1月14日电（记者毛振华）记者日前从天津滨海新区政府2015年首场新闻发布会上获悉，筹备中的天津自贸区正在积极为挂牌做准备，未来天津自贸区成立的管委会将是一个轻型机构，侧重协调各方，注重形成天津特色。

作为中国北方首个自贸区，天津自贸区几乎全部位于天津滨海新区范围内，占地119.9平方公里，涵盖天津港片区、天津机场片区和滨海新区中心商务片区三大片区。

“滨海新区正在为天津自贸区挂牌做准备，预计在3月份左右会有结果。”滨海新区政府办公室副主任李彩良向记者介绍，为配合自贸区建设，天津自贸区将成立管委会，同时，为避免机构臃肿，该管委会将是一个轻型机构。

目前，上海自贸区探索出一批可复制可推广的经验，有27项制度创新成果在全国推广。李彩良表示，天津自贸区在学习和复制上海经验基础上，将重点摸索天津的特色，这包括三大方面：用制度创新服务实体经济；借“一带一路”契机服务和带动环渤海经济；突出航运，打造航运税收、航运金融等特色。

自贸区获批将倒逼滨海新区进一步优化投资环境。滨海新区政府秘书长曹金秋表示，新区重点推负面清单加国民待遇的改革模式，消减前置审批，推进工商注册和国际贸易便利化。

李彩良认为，在已成立行政审批局大幅削减行政审批项目基础上，滨海新区审批事项将再次缩减，重点加强事中和事后监管改革，负面清单的管理模式将尽快在滨海新区推开。【北方网】



航运看点

达飞轮船收购战略进行时



去年12月达飞轮船获欧洲5家银行8.8亿美元融资收购OPDR，为其地区性班轮公司系列收购案再添浓重一笔。

在航运萧条的大背景下，无论是P3被否，还是再建03，达飞轮船在秉承强强联盟的同时，从未忘记不断壮大自身实力，从2002年收购英国MacAndrews，到去年年

底将德国近海运营商OPDR收入囊中，其滚雪球式的兼并策略一以贯之。

融资发债

去年12月4日，欧洲5家银行组成的银团宣布给予达飞轮船8.8亿美元融资。参与融资的北德意志州银行(Nord/LB)和Finacity银行表示，已为达飞轮船发起这笔涉及多个管辖权的贷款资产证券化项目。Nord/LB作为银团联合代理人牵头安排此番融资并提供现金支持，汉诺威基金公司担任该商业票据刊发主体，Finacity银行提供分析和结构性支持并充当后续管理人和后备服务商。达飞轮船表示，贷款资产证券化将提升达飞轮船的融资能力，增加可用现金流，并降低融资成本。

去年12月23日，韩国贸易保险公社(K-sure)表示将首次提供全球“船舶债券保险”项目，该项目花落达飞轮船。K-sure将对韩国现代尾浦造船为达飞轮船建造1亿美元规模的3艘集装箱船(船型 船厂 买卖)出口交易提供8000万美元规模保险。此次“船舶债券保险”项目是为在韩国造船企业建造并出口的船舶筹措资金，且向国外船东发行的债券，保证投资者没有偿还本息的危险。此次船舶出口合同是现代尾浦造船将3艘2100TEU型船向达飞轮船出口的合同，相关船舶将于7—10月陆续交付，被保险3艘新船将全部部署到达飞轮船市场份额占40%、净利超过20%的核心航线——北欧至巴西航线。截至目前，达飞轮船还未发行该债券，预计年内实施。

兼并收购

积极收购地区性班轮公司，依托购入班轮公司的自身力量提升达飞轮船主干航线货量，符合达飞轮船整体战略部署，而此番8.8亿美元银团融资为达飞轮船地区性班轮公司系列收购案的顺利完成提供了强有力的资金保障。

去年11月，达飞轮船宣布有意收购OPDR，但收购价并未公开。拟被收购的OPDR总部仍设在汉堡，现运营5条航线。此外，OPDR还将携X-Press支线加入达飞轮船，并开通一条从哥德堡经荷兰至西班牙的新航线。新航线1月5日起航，从哥德堡集装箱码头出发，经鹿特丹至西班牙北部的毕尔巴鄂港。OPDR在新航线上投入2艘700TEU型船“Pantonio”号和“WMS Groningen”号，新航线将与达飞轮船伊比利亚半岛、加那利群岛和摩洛哥现有航线连接。作为OPDR首条从哥德堡出发的新航线，主要用于进口水果、食品、酒类、陶器和瓷砖，出口钢铁、纸张、锯材等原材料。

达飞轮船执行官Farid Salem表示，OPDR包括高管在内的22名员工将进入达飞轮船编制，但依照达飞轮船收购传统，仍将保留OPDR的公司品牌和销售网络。达飞轮船计划3、4月份通过反垄断调查后完成该收购案。早在去年5月，达飞轮船就与OPDR的母公司Bernhard Schulte Group商谈收购事宜。收购标的包括OPDR的集装箱设备、代理机构和航线，但运力不在收购范围之内。

达飞轮船收购OPDR的航线服务对达飞轮船现有欧洲近洋运营的子公司MacAndrews的业务有所强化，后勤部门协同效应明显，且避免了航线服务同质化。主导此次收购案的Farid预测，去年OPDR预计处理集装箱24万TEU，MacAndrews处理集装箱29万TEU，合并吞吐量将出现正增长，收购OPDR将提升达飞轮船在欧洲区内近洋航线市场的体量。

从2002年收购MacAndrews开始，达飞轮船并购中小型班轮公司、保留其原有品牌和网络、拓展地区性航线网络的步伐就没有停止过。此次收购OPDR完成后，达飞轮船将囊括主营非洲市场的达贸国际轮船公司(Delmas)和美国轮船(US Lines)，以及台湾正利航运(CNC)、摩洛哥航运(Comanav)和英国近洋班轮公司MacAndrews等地区性运营商(见表)。

达飞轮船收购地区性班轮公司路线

年份	收购对象	国家(地区)	服务市场
2002	MacAndrews	英国	伊比利亚半岛
2006	DELMAS	法国	非洲
2007	CNC	中国台湾	亚洲
	US Lines	美国	美国、澳洲、新西兰及中国
	Comanav	摩洛哥	摩洛哥、北欧、地中海
2014	OPDR	德国	欧洲、斯堪的纳维亚、北非

来源:达飞轮船

去年，全球班轮市场仅有赫伯罗特/南美轮船、汉堡南美/智利航运、海天航运/美森轮船和达飞轮船/OPDR整合成功。业内专家判断，大型班轮公司之间的收购兼并受体量和资金制约很难实现，而行业整合趋势依旧，因此，今年强强联盟和“大鱼吃小鱼”的整合方式将成为主流。

顺应市场

今年，组建联盟、大船涌入、运力过剩、港口拥堵、运价震荡将成为班轮市场新常态，达飞轮船只有顺势而为才能再上台阶。为降低舱位成本以保持业绩持续上冲态势，达飞轮船与中海集运(股票)和阿拉伯航运组建O3，因在美国航线市场份额偏低已获得美国联邦海事委员会的批准，将在二季度推出。

据劳氏情报数据，今年将有190万TEU运力交付，全球集装箱船队规模将上升10%。尽管拆船可以部分缓冲新船交付带来的总运力上升幅度，但今年的拆船量很难逾越2013年占船队运力总量2.7%的纪录。去年这一比例为2.3%，预计今年这一数字将进一步下滑至2%。由此可以推断，今年全球集装箱船队规模净增长约8%，高于预估的6%~7%运力需求增速，市场运力过剩基本面将恶化。但值得庆幸的是，2016年仅仅有90万TEU运力交付，占船队总运力4.5%，拆船还将进一步拉低增速，而运力需求将重返7%关口，市场供需平衡将得到改善。

鉴于班轮公司市场营销策略将延续，今年市场运价震荡仍将上演。大船下水紧锣密鼓，班轮公司保证舱位利用率的压力骤增，加之港口拥堵、征收低硫燃油附加费、季节性需求变化等外部因素，今年班轮公司上调集装箱运价的频度和幅度都将更甚。去年12月31日，上海出口集装箱运价指数显示，亚洲至北欧航线运价2周内快速回落19.8%(268美元/TEU)至1085美元/TEU，导致去年12月中旬的涨价成果被抹去近45%。为抑制运价进一步下滑，达飞轮船和日本邮船先后宣布1月份提涨运价500~888美元/TEU。同期，亚洲至地中海航线运价也快速下滑14%(202美元/TEU)至1241美元/TEU。

班轮公司为实现规模经济效应和降低舱位成本，2万TEU型船的标志性尺寸突破在即。专家预测，打造2万TEU以上型船的技术障碍不复存在，在港口和陆上基础设施达到极限之前，集装箱船尺寸有望一路上冲至2.4万TEU。目前，众多班轮公司手握1.8万TEU型船订单，这批订单能够随时轻松增大尺寸至2万TEU，不排除其中部分大船订单已经开始改大。与此同时，G6成员商船三井和赫伯罗特均有打造2万TEU型船的计划。Farid透露，今年达飞轮船将从上海海外高桥造船(位置 评论 新闻)和三星重工分别接收3艘约1.8万TEU型船，而此前这批新船初始下单时的尺寸只有1.26万TEU。但鉴于今年严峻的供需形势，达飞轮船目前还没有建造2万TEU型船的计划，也许在2017年或2018年有所动作。

做大做强

达飞轮船不断收购兼并扩容，做大做强的意图不言而喻。Alphaliner数据显示，1995年达飞轮船的运力为4.6万TEU，目前为163万TEU，年增长率为20%，市场份额从1.3%增长到8.7%，排名也从全球第20名上升到第3名。

持续性扩张之所以能够屡试不爽，除了资本运作以外，还得益于达飞轮船业绩的稳步上扬。去年三季度，达飞轮船在亚欧、亚洲区内以及大洋洲航线市场实现稳步增长，并通过子公司Delams提升其在西非市场权重，最近新买入7000只冷藏(产品库 求购 供应)集装箱，直指今年处理100万只冷藏集装箱的目标。

截至去年9月30日，达飞轮船三季度总收入达43.6亿美元，同比上涨6.4%；净利2.01亿美元，同比增加7000万美元；船队数量从2013年的430艘增加到443艘；运营箱量达到320万TEU，同比上涨8.3%，并创下历史纪录。



与此同时，受益于油价下跌以及能效提高，达飞轮船去年三季度单箱营运成本同比减少 0.4%，单箱燃油成本下降 3.4%。此外，达飞轮船正对旗下 15 艘船舶的球鼻艏实施改装，并将另外 10 艘纳入改装计划，上述改装将使达飞轮船成功减少 5%的能耗以及二氧化碳排放。

达飞轮船表示，去年前三季度营业额总计 125 亿美元，同比增长 4.3%，核心毛利润稳定在 6.38 亿美元；集装箱运量增至 910 万 TEU，同比增长 7.4%。达飞轮船预测，去年四季度的经营环境以运量出现季节性下降、运价波动加大以及油价下跌为主要特点，但货运增量仍将超出市场整体水平。【国际船舶网】

