



## 班轮时事直通车

### 跨太平洋线集装箱船延误三周



据 Alphaliner 消息称，近期停靠美国西海岸在跨太平洋航线运营的集装箱船已延误三周。分析师表示，由于美国港口持续拥堵，而且该航线上额外部署的船舶数量有所增长。到目前为止，该航线上额外部署的集装箱船数量已达到 36 艘，而总运力已达到 233000TEU。Alphaliner 表示，这批额外运力目前停留在美国港口，需要保持船期表并重新定位所需运输的集装箱之后才会回到远东。据了解，美国西海岸自去年 6 月以来持续出现码头工人因劳动合同争议而罢工，这一问题已持续了 8 个月。分析师警告称，由于目前已向新的劳动合

同谈判正在进行，美国西海岸这一问题预计将会在未来几个月内继续恶化。【国际船舶网】

### 2M 联盟和 O3 联盟分别正式运营

1 月 19 日至 25 日，马士基航运 (Maersk Line) 和地中海航运 (MSC) 组建的 2M 联盟、法国达飞 (CMA CGM)、中海集运 (CSCL) 和阿拉伯联合轮船 (UASC) 组建的 O3 联盟同时正式运营。两大联盟的成立共涉及 300 艘 4500TEU 至 19000TEU 集装箱船，船舶总运力达到 300 万 TEU (约占全球船舶总吨位的 15%)，并间接影响 100 艘 1000TEU 至 9000TEU 集装箱船。Alphaliner 称，两大联盟的成立对航运界的影响，超过 2005-2006 年马士基与铁行渣华合并和赫伯罗特接管 CP Ships 事件，更加远超 1997 年 P&O 和 Nedlloyd 合并、美国总统轮船 (APL) 与东方海皇 (NOL) 的合并。【锦程物流网】

### 马士基航运调整 TP9 航线

马士基航运发布公告称，从于 1 月 23 日驶离亚洲的 SEAMAX STAMFORD (1512 航次) 开始，将对跨太平洋 TP9 航线进行调整。该项调整将互换西雅图和温哥华这两个港口的停靠顺序。进入西雅图的转运时间将平均比之前多 3 天，而进入温哥华的转运时间将平均比之前少 3 天。同时，这些货船上的货物将受美国海关 24 小时规则要求的限制，因为这些货物将被视为 FROB (未卸货运)。因此对所有在温哥华装运的货物都设有装船须知最后期限。该航线的港口轮换情况如下：丹戎帕拉帕斯 > 中国香港 > 盐田 > 上海 > 釜山 > 温哥华 > 西雅图 > 横滨 > 名古屋 > 釜山 > 上海 > 宁波 > 盐田 > 新加坡。【马士基航运】

### 马士基大船载箱量突破 18000TEU 大关

据悉，马士基航运日前表示，该公司旗下的 3E 集装箱船 “Maersk Mc-Kinney Moller” 号于装载 18168TEU 离开西班牙港口阿尔赫西拉斯，创该公司旗下集装箱船中单次载箱量新纪录，超过另一艘集装箱船 “Maersk Mary” 号在 2014 年 8 月在同一港口创造的 17603TEU 记录，并突破 18000TEU 大关。据该公司表示，“Maersk Mc-Kinney Moller” 号此次将运载这批集装箱船前往马来西亚丹戎帕拉帕斯港。“Maersk Mc-Kinney Moller” 号是马士基航运公司于 2013 年在大宇造船订造 20 艘 3E 集装箱船中的首艘船舶，也是当时全球船长最长，载箱量最大的集装箱船。该船设计为可运载



18270TEU 集装箱，此次所运载的箱量仅余 102 个空箱位。【国际船舶网】

## 达飞欧洲美东航线 Victory Bridge 增挂 New Orleans

达飞欧洲美东航线 Victory Bridge 增挂 New Orleans，取消挂港 Savannah，改由上周新开欧洲美东线 Liberty Solo 挂靠。调整后 Victory Bridge 挂港依次：Le Havre, Antwerp, Rotterdam, Bremerhaven, Charleston, Miami, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans, Miami, Le Havre。投船 6\*3400-4200TEU 船舶。值得注意的是，由于 2M 与本月正式启动，马士基和 MSC 都终止了在该航线的租舱协议。【中国航贸网】

## Drewry：在 2018 年前班轮市场运力将持续过剩

Drewry 称，在 2018 年前，集装箱市场的运力供给都将超过运力需求。Drewry 设计出 Global Index 指数，监测集装箱供需状况，当 Global Index 数值为 100 时代表市场供需平衡、基本面支持运价上调。Drewry 指出，在 2009 年 Global Index 下降至 90 后，市场供需失衡情况并未得到好转，最早要到 2018 年，Global Index 才能重回 100。这意味着，削减成本将是班轮公司盈利的唯一途径。Drewry 预测，在 2016 年晚些或 2017 年，由于新的班轮联盟出现、单箱成本的持续降低，市场可能出现复苏，但这并不意味着在单条航线上可达到供需平衡，更不太可能出现运价上涨的情况。

【FairPlay】

## 长荣海运期租 11 艘 1.8 万 TEU 超大型集装箱船

1 月 28 日，长荣海运集团与日本正荣汽船株式会社 (Shoeki Kisen Kaisha) 签约，期租 11 艘 1.8 万 TEU 集装箱船。长荣海运董事长张正镛与日本船东正荣汽船社长桧垣幸人代表双方签约。据悉，该批船舶预计将在 2018、2019 年陆续交付，这也标志着长荣海运成为“CKYHE”联盟中首家引进 1.8 万 TEU 船的成员。长荣海运表示，新船将搭载新一代主机，比相同马力的传统主机减少 7% 的油耗与二氧化碳排放量。长荣持续更新船队，加上此次承租的 11 艘船舶，该公司旗下 8,500—18,000 TEU 船舶已达 66 艘。先前订造的 30 艘 L 型 8,500TEU 集装箱到今年第 3 季将全部交付完毕，另外长荣透过租赁方式营运 5 艘 8,800TEU 与 10 艘 1.38 万 TEU 船舶，还有十艘 1.4 万 TEU 船将在 2016、2017 年交付投用。【航运界】

## 四大巨头签署地中海/美国航线新协议

达飞轮船在地中海/美国航线上与阿拉伯轮船，中海集运和韩进海运开展新合作，取代达飞与中海合作经营 AmerigoExpress 服务；阿拉伯轮船与韩进海运合作的联合品牌 IMU/MINA 的运输服务。此次的地中海/美国航线运输合作服务范围更广泛，在中东和印度均有停靠。新的运输航线停靠：豪尔费坝 (Khor Fakkan)，阿里山港口 (Jebel Ali)，昆新港 (Port Qasim)，孟买新港 (Nhava Sheva)，蒙德拉 (Mundra)，吉达 (Jeddah)，塞得港 (Port Said)，里窝那港 (Livorno)，拉斯佩齐亚 (La Spezia)，热那亚 (Genoa)，福斯港 (Fos)，巴塞罗那 (Barcelona)，巴伦西亚 (Valencia)，丹吉尔 (Tangier)，纽约 (New York)，诺福克港 (NORFOLK)，萨凡纳 (Savannah)，迈阿密 (Miami)，丹吉尔 (Tangier)，巴伦西亚 (Valencia)，巴塞罗那 (Barcelona)，热那亚 (Genoa)，里窝那港 (Livorno)，马尔萨什洛克 (Marsaxlokk)，塞得港 (Port Said)，吉达 (Jeddah)，然后返回豪尔费坝 (Khor Fakkan)。此航线经营 11 艘 6,500-7,000 标箱船。被取代的两条地中海/美国航线每周总运力为 7000 标箱，分别是 Amerigo Express 2,800 标箱，MINA/IMU4200 标箱。

【中国海事服务网】

## 马士基/南非箱运调整地中海-西非航线

马士基/南非箱运调整其连接西非的枢纽港 Algeciras 和 Tangier 的服务，航线数由 11 条减到 9 条。船舶由 58 艘削减到 48 艘，运力由 13.5 万 TEU 削减到 11.5 万 TEU。这些举措旨在提高效率，但港口覆盖面不变。【中国航贸网】





## 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 1273 美元/TEU, 比上周上涨 3.66%。随着春节前传统出货高峰的到来, 本周出口货量继续放量增长。运力方面, 随着新造大船的陆续交付, 运力规模继续保持较快增长态势, 据 Alphaliner 统计, 1 月亚欧航线平均周舱位供给量较去年同期增长约 5%。供大于需的局面略有加剧。受此影响, 多数航商暂缓执行原定于 2 月 1 日的运价上涨计划。由于出口货量的有利支撑, 加上航运联盟理性经营效果显现, 联盟内部运价趋于稳定, 本周得以小幅上涨。短期分析, 货量还有一定的支撑, 运价具有稳定运行的条件, 1000-1300 美元/TEU 的区间成为船公司节前定价的共识。

**黑海航线:** 本周天津出口敖德萨港口运价均价 1771 美元/TEU。比上周上涨 5.48%。本周货量小幅回升, 加上受到大船交付的冲击相对较小, 供需关系表现尚可, 部分航次接近满舱。运价方面, 因为节前货主出货意愿强烈, 运价走势表现优于欧洲航线。近一个月连续上涨, 目前到前期高点附近。短期运价还有在高点运行的条件。







## 聚焦滨海

### 天津港货物进京通关省3天



北京企业的进口货物到了天津港，不必大费周折两地往返，家门口便可办理通关手续。记者近日从北京海关获悉，自去年7月逐步实现京津冀三地通关一体化以来，北京企业的进口货物通过天津港海运进京，在通关时间上能节省3天，运输成本也能节省三成。

每个月，位于北京的SMC（中国）有限公司都会有大批进口货物通过海运方式抵达天津港。根据之前的转关模式，工作人员需要经历天津和北京两道关卡，往返两地浪费不少时间和费用。而这半年京津冀通关一体化后，他们在北京就能办完全部通关手续。该公司进出口部负责人郭连生介绍，在北京海关

办理了通关手续，相关信息会自动对接到天津方面，司机就可以开车去拉货了。

此外，运输成本也多有节约。“以往在转关过程中必须使用转关监管车辆，现在则换成了普通货车，每辆车的运输成本就能减少200元。”中外运北京公司总经理史玉文说。根据北京海关的统计，一体化后，天津经北京空运进口货物通关时间减少约8个小时，运输成本节省约30%；北京经天津海运进口货物通关时间减少约3天，运输成本节省近三成。以每个20尺规格的标准集装箱为例，由于不使用转关监管车，平均运输成本大约减少2400元。

数据显示，去年下半年，京津冀三关共接受申报233.95万票，其中企业选择在北京海关申报的有86.89万票，在天津海关申报的有143.95万票，在石家庄海关申报的为3.11万票。其中，京津冀区域内北京企业申报报关单共64.27万票，占京津冀总报关单量的27.5%。

北京海关相关负责人介绍，三地企业在京津冀的空运、海运进出境货物，都可以自由选择申报、纳税、放行的地点，而不用来回奔波于属地和港口之间，真正实现了灵活便捷通关。同时，天津海关的指令可以直接作用于首都机场的空运货物，北京海关的指令也可以直接下达到天津新港的放行卡口。进口通关效率方面，去年第四季度京津冀一体化平均通关时间为24.87个小时，比上年同期口岸清关平均通关时间压缩5.31个小时。





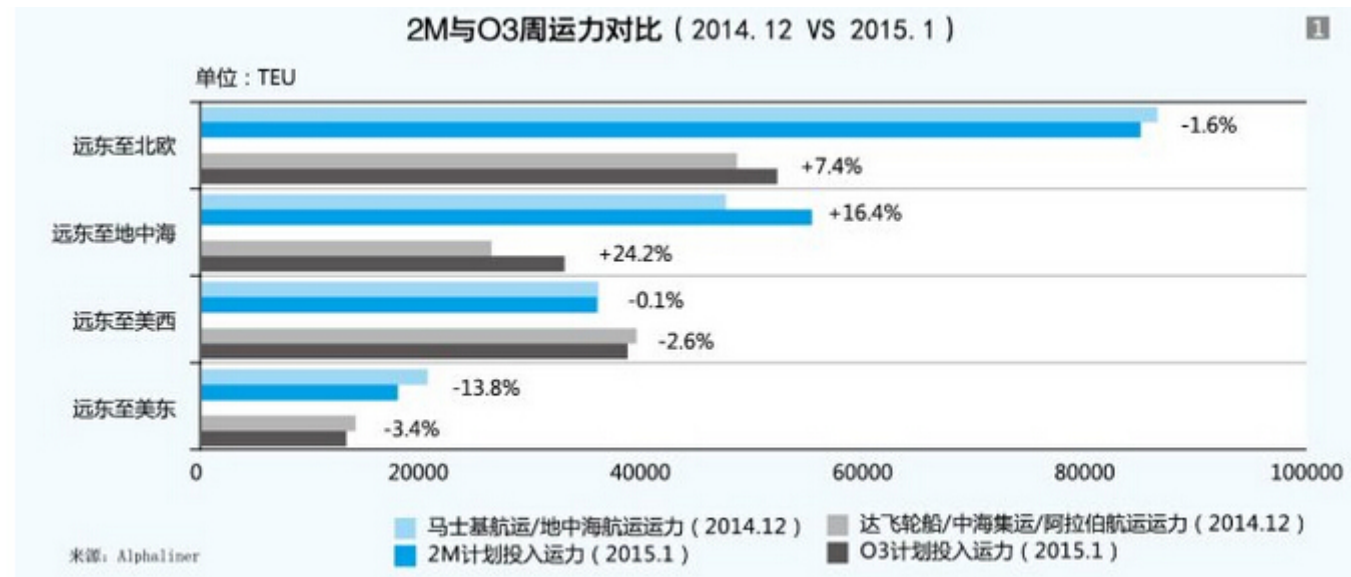
## 航运看点

### 纵观联盟“四大战役” 东西航线硝烟四起

(接上期)Nicolas Sartini 表示, 达飞轮船新的东西主干航线网络将会实现: 在亚洲, 中国所有的沿海港口将至少覆盖一次; 在东南亚, 将最大限度地提高传统枢纽港巴生港的影响力; 在地中海地区, 将维持到亚得里亚海和黑海的直航服务; 在马耳他, 丹吉尔和贝鲁特的转运枢纽将支持地中海地区独特的驳船网络; 在北欧, 法国勒阿弗尔和敦刻尔克以及德国汉堡等主要港口将提供优质的服务和运输时间; 在跨太平洋市场, 将由专门的产品部门进行服务, 达飞轮船将凭借其创新的哥伦布服务保持在美国东海岸市场的特殊地位, 如通过苏伊士运河联系美国东海岸之间的钟摆航线PNW, 通过巴拿马运河连接墨西哥湾的PEX3。

#### 四大联盟之比较

据 Alphaliner 分析, 根据 2M 和 O3 最新发布的将于 1 月份运营的航线与运力数据, 周运力若与去年 12 月联盟成员各自投入之和相比: 在亚洲至北欧航线, 2M 下降 1.6%, O3 增长 7.4%; 在亚洲至地中海航线, 2M 增长 16.4%, O3 增长 24.2%; 在亚洲至美西航线, 2M 下降 0.1%, O3 下降 2.6%; 在亚洲至美东航线, 2M 减少 13.8%, O3 下降 3.4%。

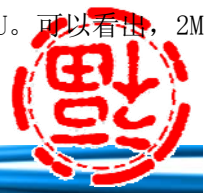


总体而言, 在 2 条主要的东西主干航线 (亚欧航线和跨太平洋航线) 上, 2M 和 O3 即将投入运营的周运力相较联盟运营前增长 4%, 其中最主要的增长来自于亚洲至地中海航线, 为 19%。此外, 在 O3 成员与其他承运人之间的 VSA 调整之前, O3 即将投入运营的周运力增长 7%。

伴随着 2M 和 O3 的运营, 加上之前已经运营的 G6 和 CKYHE, 班轮市场今年将迈入“四强争霸”时代, 市场集中度进一步提高。

不妨将 2M、O3、G6、CKYHE 均覆盖的东西主干航线——亚欧航线和跨太平洋航线的相关数据作对比, 孰强孰弱一目了然。

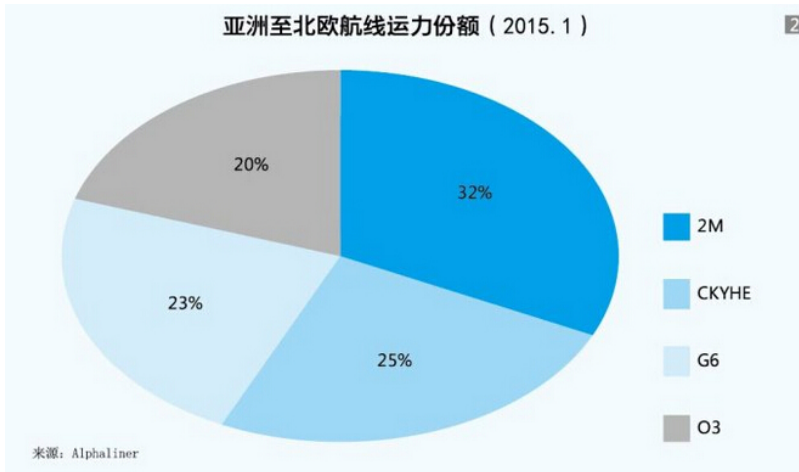
在亚洲至北欧航线, 整体而言, 2M 占据 32% 的运力份额, 其次是 CKYHE, 运力份额占 25%, G6 占 23%, O3 占 20%。具体而言, 2M 拥有 6 条周班航线, 平均船舶规模达到 14167TEU; CKYHE 拥有 6 条周班航线, 平均船舶规模为 10950TEU; G6 拥有 5 条周班航线, 平均船舶规模为 12310TEU; O3 拥有 4 条周班航线, 平均船舶规模为 13013TEU。可以看出, 2M 的平均船舶规模最大, 其次为 O3, 船舶规模越大也意味着若运营良好就可以获得更高的规模效益。





### 亚洲至北欧航线运力份额 (2015.1)

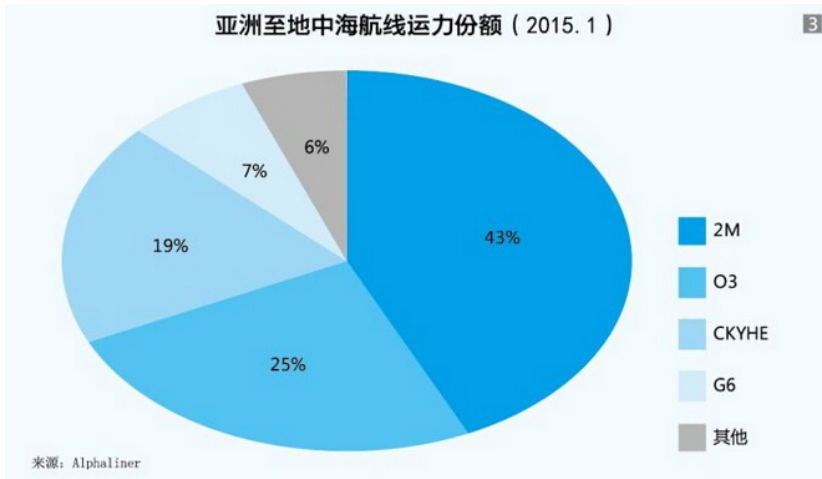
2



在亚洲至地中海航线，整体而言，2M 占据绝对的竞争优势，运力份额占 43%，其次是 O3，运力份额为 25%，CKYHE 占 19%，G6 占 7%。具体而言，2M 拥有 5 条周班航线，平均船舶规模达到 11020TEU；O3 拥有 4 条周班航线，平均船舶规模为 8190TEU；CKYHE 拥有 3 条周班航线，平均船舶规模为 8267TEU；G6 拥有 1 条周班航线，平均船舶规模为 8700TEU。此外，除四大联盟外，这条航线上以星航运单独运营着 2 条航线，平均船舶规模为 4025TEU。可以看出，2M 的运力以及平均船舶规模依然占据绝对优势。

### 亚洲至地中海航线运力份额 (2015.1)

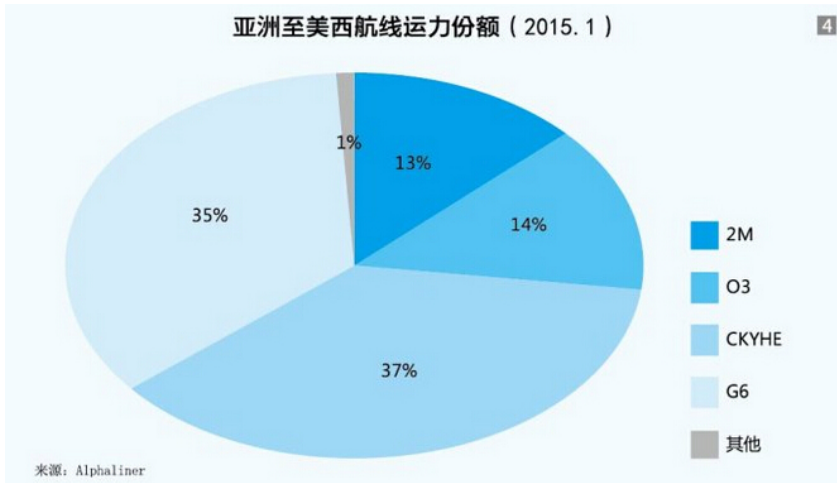
3



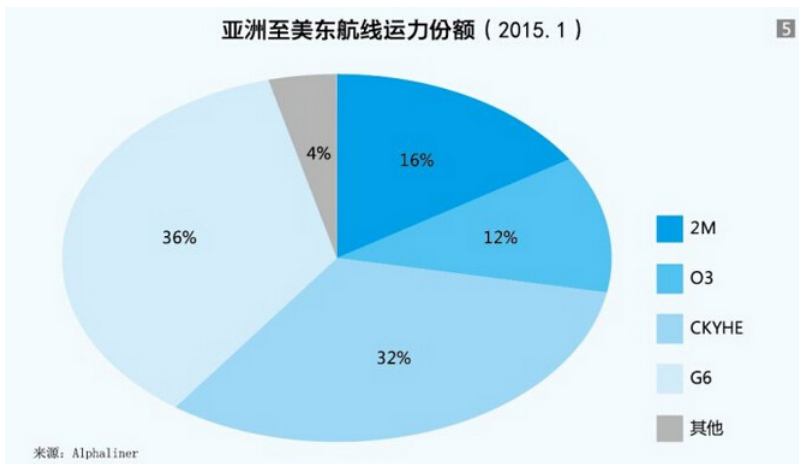
在亚洲至美西航线，整体而言，CKYHE 运力份额排名第一，为 37%；G6 紧随其后，为 35%；O3 为 14%；2M 为 13%。具体而言，CKYHE 通过成员之间以及成员与其他承运人之间的 VSA，拥有 16 条航线，平均船舶规模为 7271TEU；G6 通过成员之间以及与韩进海运、以星航运之间的 VSA，拥有 12 条航线，平均船舶规模为 6911TEU；O3 拥有 4 条航线，平均船舶规模为 9595TEU；2M 拥有 4 条航线，平均船舶规模达到 8938TEU。此外，除四大联盟外，这条航线上还有来自美国本土的班轮公司美森轮船投入的 1 条航线，平均船舶规模为 2700TEU。可以看出，在亚洲至美西航线上，CKYHE 和 G6 凭借其成员数量多以及可与联盟外承运人进行共舱的灵活性，占据着绝对的运力规模优势；但从平均船舶规模而言，O3 和 2M 略占上风。







在亚洲至美东航线，整体而言，G6 运力份额排名第一，为 36%；CKYHE 紧随其后，占 32%；2M 排名第三，占 16%；O3 占 12%。具体而言，G6 通过联盟成员之间以及与以星航运、长荣海运的 VSA，拥有 7 条航线，其中 4 条经巴拿马运河，3 条经苏伊士运河，平均船舶规模为 5807TEU；CKYHE 拥有 7 条航线，其中 5 条经巴拿马运河，2 条经苏伊士运河，平均船舶规模为 5250TEU；2M 拥有 2 条航线，全部经苏伊士运河，平均船舶规模为 8700TEU；O3 拥有 2 条航线，其中 1 条经巴拿马运河，1 条经苏伊士运河，平均船舶规模为 6525TEU。这条航线上，除四大联盟外，以星航运也开辟 1 条经巴拿马运河的航线，平均船舶规模为 5000TEU。可以看出，在亚洲至美东航线上，经巴拿马运河的航线居多，未来随着巴拿马运河拓宽工程完工，相信平均船舶规模将大幅增长，目前 2M 的航线由于经苏伊士运河，因而其平均船舶规模占有优势。



【中国水运网】

