



班轮时事直通车

地中海航运明年有望成全球最大班轮公司



日前，地中海航运的“OSCAR”轮停靠欧洲港口，该轮的处女航已接近完成，但是，大船时代才刚刚拉开序幕。据地中海航运介绍，随后将有18艘19224TEU型集装箱船在2015-2016年陆续交付使用。地中海航运的这19艘超大型集装箱船的合计运力将达365000TEU，这也将助其在2016年赶超马士基航运，成为全球最大的集装箱班轮公司。今年4月份，第2艘同型集装箱船（OLIVER轮）将投入运营。地中海航运的大船效应明显，预计单箱可节省25%的成本。“不光节

省成本，这些大船也比以前的船舶更具有低能耗的优势。”地中海航运德国公司首席商务官（CCO）Nils Kahn说。“地中海航运的单箱成本降低，加之又是2M的一员，总看全球其他班轮公司，输赢一目了然。”有分析人士如此认为。的确，当地中海航运的19艘大船和马士基航运的全部3E型大船投入东西航线后，任何联盟和船公司都将望其项背。不过，尽管地中海航运的19224TEU型集装箱船的载箱量已经非常接近20000TEU型集装箱船，但地中海航运仍然不认为载箱量大于20000TEU型集装箱船是航运企业追求的目标。在这一点上，地中海航运与马士基航运持相同意见。上周，马士基航运首席执行官施索仁就公开表示25000TEU型集装箱船不切实际。除此之外，Nils Kahn还表示，地中海航运对德国市场看好。“潜力巨大且持续增长的德国市场对于地中海航运而言十分重要，我们与汉堡港、不莱梅哈芬港、威廉港，以至于比利时的安特卫普港和荷兰的鹿特丹港都有很好的合作。比如，不论是从不莱梅哈芬港还是汉堡港，亦或安特卫普港，地中海航运都可以有延伸的铁路运输服务。”当然，超大型集装箱船的出现，也给基础设施建设带来了一些压力。Nils Kahn也同意这样的说法：“如果基础设施不足以满足大船停靠的标准和要求，港口就会发生拥塞。”Nils Kahn表示，地中海航运将继续加大港口基础设施的投资。【中国航务周刊】

汉堡南美 2015年3月13日起地中海至南美东岸航线运价上调

汉堡南美航运宣布，自2015年3月13日起，由地中海至南美东岸航线所有货物运价上调GRI，具体如下：EUR 150/20' dry / reefer; EUR 300/40' dry / reefer。【中国航贸网】

泛太平洋稳定协议组织 3月9日起上调泛太平洋综合费率

在2015年1月28日和29日举行的会议上，建议泛太平洋稳定协议组织(TSA)成员适用以下自愿且无约束力的指南：建议TSA成员，在自愿且无约束力的基础上，自2015年3月9日起，对于运输至所有目的地的货物，适用600美元/40尺箱的综合费率上调；同时建议TSA成员，在自愿且无约束力的基础上，自2015年4月9日起，对于运输至所有目的地的货物，适用600美元/40尺箱的综合费率上调。对于建议的前两项综合费率，承运人需要增加收入以继续提供所有托运人期待的优质服务。承运人要想能够维持当前的服务水平，则费率必须更加具有补偿性。建议上述综合费率上调指南的目的是拟开始将泛太平洋航线的一些费率回归至更加可持续的水平。以上指南适用于从中国至美国的东行泛太



平洋航线。【中国航贸网】

商船三井订造 6 艘 20150TEU 集装箱船



据悉，商船三井日前宣布，已下单订造 6 艘 20150TEU 集装箱船。该公司称，已在三星重工下单订造 4 艘该型船舶，交易总额接近 6.1 亿美元。此外，该公司与正荣汽船达成长期租约，后者在今治造船订造 2 艘同型船舶。商船三井表示，这 6 艘集装箱船将在 2017 年交付，并将投入亚欧线运营。商船三井称，船舶大型化将成为提高远航效率的关键。这批新造船将取代小规模集装箱船，从而每年节省 300 亿日元成本。商船三井在集装箱船的大型化方面走在了世界前列。在全球集运公司中，目前中远集运和地中海航运使用的集装箱船尺

寸最为巨大，每艘可装载 19000TEU。而在商船三井，单船尺寸最大的集装箱船为 14000TEU。商船三井表示，集装箱船的载箱量越大，其运营成本越低。由于中国和欧洲经济前景充满不确定性，很难期待货物运输量大幅增长，因此降低远航成本成为各海运公司的课题。世界最大集运公司丹麦马士基集团将在 2013~2015 年引进 20 艘 18000TEU 的集装箱船，进一步推进大型船的投入使用。截至 2014 年底，商船三井共运营 117 艘集装箱船。在新船引进之后，该公司将停用小型老旧船舶，整体运输能力不会增加，但其船舶能效将有所提高。该公司宣布，2014 财年（截至 15 年 3 月）集装箱船业务销售额预计为 7900 亿日元，占整体的 40%。但是，将预计出现 270 亿日元的一般项目亏损，扭亏为盈成为重要课题。【国际船舶网】

东方海外宣布将征收欧洲区内旺季附加费

东方海外发布公告称，鉴于圣比得堡的出口货运远高于进口的不平衡现象，将实行收取旺季附加费的措施以保持航线经营的竞争力及服务客户的水平。旺季附加费适用于在三月一日或以后在圣比得堡，包括乌期特-鲁戈（Ust-Luga）港装运的货物。【东方海外】

日本邮船扩大亚洲内部服务

日本第二大航运公司日本邮船株式会社 (NYK Line)，将开发日益增长的亚洲各国市场。该公司 3 月 3 日宣布，将在日本、泰国和越南之间添加一个新的服务。这将是日本邮船在这些国家之间提供的第二个服务。日本邮船将增加船只的大小，通过运行三个 2700 标准箱的船只来提供新服务。连接神户，日本，和林查班，泰国将只需六天时间，这是市场上最快的。在集装箱航运市场内，尽管由于超大型集装箱船的部署导致相应的供给压力，使长途服务下降，但亚洲各国航运业由于亚洲经济的不断增长而不断增长。台湾国际航运公司，长荣海运公司 (Evergreen Line)，3 月 3 日也宣布提高其对于和来自东南亚市场的服务。承运人将于三月底推行新的 Taiwan-Shekou-Malacca 海峡 (TSS) 服务，与此同时还将引入一个专门的 Taiwan-Hong Kong (THK) 服务。长荣海运公司将就 TSS 服务部署三艘 1600 标准箱船，连接台湾，中国南部、新加坡和马来西亚。【国际海事信息网】





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 844 美元/TEU, 比上周下跌 10.59%。本周中国工厂基本恢复开工, 出口箱量开始回升。由于航班恢复引发运力供大于求, 出口货量仍显不足, 运价继续下探。从基本面看, 全球经济现状和前景仍处于显著分化当中, 有利因素不利因素并存。国际货币基金组织 (IMF) 将今明两年全球经济增长的预测分别下调至 3.5% 和 3.7%。世界银行则预测发展中国家 2015 年经济有望回升, 主要推动因素包括油价下跌、美国经济走强、全球利率持续低位和一些大型新兴市场国家国内逆风减弱。国际油价的下跌一定程度上冲击了班轮公司当前的减速航行模式。Drewry 最新预测在 2018 年前, 集装箱市场的运力供给都将超过运力需求。新造大船的投放仍是运价上行的最重要的压制力量。短期分析欧线运价仍将低位整理, 等待出口箱量的放量补充。

黑海航线: 本周天津出口敖德萨港口运价均价 1504 美元/TEU。比上周上涨 11.63%。虽然节前货量增长不及航商预期, 但由于前期运力投放控制相对较严, 加上节中、节后部分航班临时取消, 供需关系表现尚可, 运价于节前上调后基本稳定。本周船公司航班陆续恢复正常, 出口货量略显不足, 船公司适度调低运价揽货订舱。



聚焦滨海

确立“三步走”目标 滨海新区步稳蹄疾实施五大战略



重点实施抓实体、强功能、树标志、惠民生、优环境“五大战略”。今年地区生产总值力争1万亿元，公共财政收入突破1100亿元。

实现总体目标，必须有阶段性的要求。作为国家战略，滨海新区开发开放下一阶段总的构想是“三步走”。

“确立‘三步走’战略目标，考虑了经济增长的新常态，归纳了新区过去确定的阶段目标，努力在更高起点上推动新区经济社会实现更好更快发展。”全国人大代表、市委常委、滨海新区区委书记宗国英告诉记者，第一步，是完成新区“十二五”规划目标。2015年，地区生产总值力争达到1万亿元，公共财政收入突破1100亿元。第二步，提前三年率先全面实现小康社会目标。到2017年，地区生产总值达到1.3万亿元左右，公共财政收入突破1500亿元，城乡居民人均可支配收入比2010年翻一番，初步建成新区核心标志区。第三步，基本实现国家对新区功能定位。到2020年，地区生产总值达到1.8万亿元以上、力争2万亿元，公共财政收入突破2000亿元，中国北方对外开放的门户功能基本确立，现代制造业与研发转化基地基本建立，国际航运和国际物流的功能显著增强，经济繁荣、社会和谐、环境优美的宜居生态型新城区基本形成。

“围绕‘三步走’目标，今后几年，新区要重点实施抓实体、强功能、树标志、惠民生、优环境‘五大战略’举措”。宗国英说，抓实体，就是要抓以高端制造业为核心的实体经济。新区要在激烈的国际竞争中立于不败，就必须着力推动制造业提质增效，必须坚持大项目好项目带动，必须锁定产业链和价值链高端，以集群、高端、品牌、服务来打造发展新优势。强功能，就是要进一步增强研发、金融、航运和贸易功能。新区不仅要成为总量带动型增长极，更要成为功能服务型增长极。树标志，就是要尽快树立起新区的城市形象标志区。以中心商务区为主体，开发区MSD、天碱地区、海河下游两岸等区域同步跟进，用3至5年时间，打造具有国际化水平、代表新区城市形象的核心标志区。惠民生，就是要进一步提高群众幸福指数。新区要坚持发展经济与改善民生有机结合，把更多财力用于民生领域，为群众办更多好事实事。优环境，就是要将打造亲商宜智的发展环境摆在更加突出的位置，全面优化政务、商务、生态、文化、法治五大环境，以全局眼光精心谋划，以开放视野加快推动。

后方连线·天津开发区

打好转型升级立体战

“开发区去年经济发展实现了稳中有进、提质增效，今年的工作重点是强化招商引资和企业服务两大‘看家本领’，继续保持制造业优势，打好转型升级立体战。”天津开发区管委会主任许红星说，“今年区生产总值力争突破3000亿元，继续保持国家级开发区中的领头羊地位，为滨海新区开发开放作出更大贡献。”

谈到这场“立体战”，许红星列出了“先进制造业、战略性新兴产业、现代服务业”三场“战役”。先进制造业是核心，要注重集成集约集群发展。其中，电子信息产业以加快高端技术和新产品引入为抓手，吸引重要客户和上下游配套企业；汽车产业将围绕重点企业，推进新车型投放，引进核心零部件配套商；石化产业在促进产业链向下游高附加值环节延伸上下功夫；装备制造产业通过吸引智能仪器仪表、伺服控制系统、机器人、高档数控机床等智能制造装备项目



实现升级增效。战略性产业是关键。开发区将借助国家超算天津中心、腾讯、云赛数据中心等平台载体，加快可穿戴设备、云计算、网络信息安全、移动互联网等新一代信息技术企业聚集；同时加快引进医疗器械、生物医药、食品技术等企业加速聚集；推进高性能合金材料、纳米材料、节能材料、膜材料、航空航天材料等高端企业和产品发展。现代服务业是增长点。开发区将依托泰达 MSD、北塘企业总部园等载体资源，发展楼宇经济和总部经济，提升生产性服务业发展水平，打造天津滨海互联网金融创新园，加大第三方电子商务平台扶持力度，构建电子商务支撑体系，同时推动国家检验检测基地认证工作，引导检验检测机构聚集。【中国日报网】



航运看点

班轮业步入“大时代”（接上期）



船舶大型化的主要目的固然在于降低单位舱位的平均运输成本，但是，如果门户港口的当地货源不足，造成舱位利用率下降，那么，大船的规模经济效益就会打折扣。如果亏舱严重，大船反而会成为亏损点。因此，亚洲、欧洲地中海和北美的区域内航线、支线及其分别连接大洋洲、非洲和南美洲的北南航线就成为重要的货源供应线。

“轴辐系统”的基本特点是，在每一个重要的区域，所有的支线服务都通过一个或几个中央“枢纽”，从而使每条支线成为枢纽（轴）的一条“辐射线”。

风靡全球的合纵与连横大潮把传统的“轴辐”（hubs-and-spoke）系统提高到一个新的层次。

通常，亚欧、跨太平洋和跨大西洋三大主干航线上的直接挂靠港就是枢纽港。以每个枢纽港为轴心，散发出一系列的区域内航班和支线航班。比如马士基航运在亚洲和欧洲分别有旗下的专业性子公司 MCC 和 Seago 从事区域内贸易航线，为马士基的主干航线提供货源与集疏运支持。2014年1月，马士基航运宣布重新启用已经沉睡近十年的 SeaLand 品牌，成立美洲区域内集装箱航运子公司。马士基航运表示，SeaLand 将于2015年1月1日正式投入运营。届时，这个全新的、独立运营的子公司将专门服务于包括南、北美洲和加勒比海地区在内的整个美洲市场。

其他跨区域的支线则主要是连接枢纽港与南美、非洲和大洋洲的北南航线。以马士基航运为例，其南美支线主要由马士基同赫伯罗特（含南美轮船）、汉堡南美、CCNT 和 Marfret 等公司合作经营。如果说连横策略把联盟成员公司的所有环球枢纽港串联到一起，形成强大的轴心，那么，合纵策略就是沿着这条轴心辐射出大量的喂给航线，保障主干航线船舶的舱位利用率和集疏运畅通。

随着船舶越来越大，“喂饱”这些大船就成为能否充分发挥其单位舱位成本低这一规模经济优势的关键。强大的北南支线网络是为东西向主干航线输送货源的重要力量。各家主要的全球承运人公司就是通过这样的方式来解决“喂饱大船”这一个集装箱航运业的古老问题。由此，北南支线的地位越来越重要，“合纵”就成为“连横”各成员的另一项重要策略。

强化轴辐系统的直接效果是中转型枢纽港（transshipment hub）吞吐量快速增长。最典型的例子就是地中海地区的巨型中转枢纽港最近几年的集装箱吞吐量的快速增长。

如果将黑海包括在内，那么地中海地区应该是中东、北非、西欧、东欧和俄罗斯的交汇点。2013年，排名前十的地中海港口有七个显示了正的增长率：从阿姆巴利港的 8.3%到丹吉尔地中海新港的 40.1%，它们的业务重心都集中在中转业务上。其中最大的港口阿尔赫西拉斯港的吞吐量增长了 9.4%，达 450 万标箱。而比雷埃夫斯港（310 万标箱）、焦亚陶罗港（310 万标箱）和塞德港（410 万标箱）分别创造了破纪录的两位数增长率 15.7%、13.4%和 12.9%。

那么，为什么这种轴辐式（hub-and-spoke）系统模式在地中海地区实际运用得如此成功呢？德鲁里航运咨询公司高级分析员尼尔·戴维森认为，地中海地区中转运量的剧增与需要尽可能满载的亚-欧航线上巨型船舶的引进有很大关系。为了装满超大型的集装箱船，就必须尽量利用转运来吸收尽可能多的来自许多货源的船货以装满船只。例如，假设你有一艘船从亚洲航行到欧洲，你可以在船上装上目的地为西非或南非地区的集装箱，然后在途经地中海的时候在阿尔赫西拉斯港卸下货物，然后用支线船转运到目的地。



此外，这种运输量的增长还和超级联盟的产生有关，集装箱航运公司的合作的航线越多，他们共同需要的枢纽港就越少。他们需要运输活动集中到更少的港口，而且要选择那些吞吐量更大的港口。这样就导致一些大的运输枢纽港，如丹吉尔地中海新港（Tangier-Med）的吞吐量强劲增长。

轴辐系统的强化将导致同一地区枢纽港的新一轮“洗牌”。拿 2M 联盟的港口和码头来说，两家公司都有知名的子公司负责，例如 AP 穆勒码头（APM Terminals）公司，其 50% 的收入来自其姐妹公司马士基航运的船舶挂靠。地中海航运有自己控股的码头营运公司 Terminal Investments Ltd（TIL）。因此，假设这两家公司自己的关联码头都能满足有效处理超大型集装箱船的要求，那么，如何在世界范围内筛选挂靠码头将涉及各家成员公司的利益。此外，这两家班轮公司多年来已经建立了对港口的偏好，如地中海航运的航线集中在安特卫普港而不是鹿特丹港，马士基航运对于德国港口更加钟情于不来梅哈芬港而不是汉堡港。2M 联盟正式营运以后，必然对此作出筛选。此外，各家班轮公司对码头的选择，除了考虑码头本身运营情况外，还必须考虑该港口迅速疏散大批量的集装箱至腹地中转库的卓越的多式联运能力。

如果一切按计划顺利进行的话，2M 联盟和 O3 联盟将在 2015 年启动。2M 联盟的承运人马士基和地中海航运已经确认了他们的挂靠港序。这两家公司对地中海枢纽港的选择和取舍可能有一定的代表性。TIL 通过在巴伦西亚港的专有设施 MSCTV，在地中海地区保持强有力的存在，而 AP 穆勒码头在焦亚陶罗和阿尔赫西拉斯港都有自己的专有设施。然而，TIL 公司在葡萄牙的锡尼什港有个码头，AP 穆勒码头公司在摩洛哥的丹吉尔港有个码头，这两个港口都没有被纳入 2M 联盟的新航线挂靠港序之中，显然被舍弃了。

在 O3 联盟首次发布公告之后，达飞轮船宣称将使用“三个合作伙伴共同的”转运港。在达飞轮船提议的 2015 年东西方启航计划中，丹吉尔地中海新港、马耳他的马尔萨什洛克港、比雷埃夫斯港和塞得港等一些港口已被确认为 O3 联盟合作服务航线的挂靠港。其中每一个港口，联盟三家成员公司中至少有一家同其有密切合作的经历。

长荣海运改变其地中海挂靠港也是一个明显的案例。长荣海运入股了由香港和记黄埔港口营运的塔兰托集装箱码头（Taranto Container Terminal）。然而现在，长荣海运将它原本在美国西海岸、亚洲和地中海之间运营的 UAM 钟摆式服务航线的地中海挂靠港转到了希腊的比雷埃夫斯港。长荣海运在 2014 年刚加入 CKYHE 联盟。它挂靠比雷埃夫斯港的决定可能是它和新联盟伙伴之间达成的一项妥协，尤其是中远集运，因为比雷埃夫斯港是中远在海外重点经营的少数几个港口之一。

码头高等级化：全球港口业面临全面洗牌

全球港口在班轮业大时代所面临的挑战主要来自船舶大型化和班轮公司超级联盟这两个方面。面对挑战，全球港口业即将全面洗牌。从船舶大型化来说，在亚、欧、美三大区域，所选中的枢纽港需要具备货源大、水深大（基础设施）和吊机大（营运设备）等条件。

例如，据报道，目前能够允许马士基的 3E 级船满载进出的，在全球只有五个港口，即深圳盐田港、丹戎佩拉帕斯港、阿尔赫西拉斯港、鹿特丹港和德国威廉港。这就是说，在世界大部分港口，包括世界最大的港口上海洋山港，18000 标箱的集装箱船只能装载 15000-16000 标箱。

事实上，制约 3E 级船挂靠的主要因素是岸边桥吊的高度和吊臂长度。也就是说，在 3E 级船目前挂靠或计划挂靠的港口，公共设施通常没有问题，即航道水深和泊位岸边水深都能满足满载 16 米水深的要求。存在问题的是营运设施，即由于桥吊的高度和臂长不足而导致 3E 级船顶层被迫少装一层、两侧船舷被迫各少装一列。改善的途径是，不需要港口当局投入巨资改善泊位前沿水深或进港航道水深，而只需要码头营运商投资订购更大型的岸边桥吊，臂长能够跨越 23 列集装箱，就能够容许目前全球最大型集装箱船的满载挂靠、作业和满载离港。

马士基航运公司的 3E 级船之所以能够成功投入运营，主要是因为 AP 穆勒-马士基集团旗下的 AP 穆勒码头公司在其特许独资经营的码头或合资控股的码头，比如丹戎佩拉帕斯港、盐田港、鹿特丹港马斯二号码头和阿尔赫西拉斯码头，投资订造了专门的岸边桥吊等装卸设备，这使得船舶能在甲板上并排放满 23 列集装箱。

随着越来越多的大型船只的出厂，梯级置换的效应将会渗透到更小的港口，这需要额外的资本投资去升级港口基础设施和满足一组新开辟的服务航线的要求。在船舶大型化趋势的带动下，港口行业出现了新常态。这个新常态需要



航运公司和码头运营商之间的空前合作，才能使得船舶资产和码头资产同样地高效率运营。

从超级联盟来说，承运人四大联盟的形成，势必强化以各个枢纽港为核心的“轴辐式”中转系统。枢纽港口在这种转运系统中的地位也就越来越重要。全球集装箱港口和码头运营商面对经过四大联盟整合的货运量，将不得不在各大联盟网络所选定的港口上更紧密地协同工作，应对挑战。面对班轮公司超级联盟之间选择和合并挂靠码头，优化航线组合，在减少重复挂靠的同时扩大覆盖面，港口行业必将面临大洗牌。

然而，航运联盟的影响力对码头公司会产生不利影响，比如 2M 联盟将占有亚—欧航线超过 30% 的市场份额，这将使航运公司在与码头进行合同谈判时处于非常强势的地位。同时，在轴辐式港口系统中，从码头的效率方面来说，集装箱在枢纽港和支线港之间的相互转移应该严格按照联盟网络的要求。这可能意味着增加或减少各公司的自有支线，或者陷入自有支线和商业性公共支线之间纷争的困境。无论哪种方式，决策过程将是成本推动型。

对于被选中为枢纽港的港口，最大的考验是如何在规定的港口停留时间内处理 16000 到 18000 标箱的超大型集装箱船。码头岸线长度、足够的进港航道和泊位水深加上越来越多自动化的使用，这些都是港口日常运作所需要的。

例如，威廉港（Jade Weser Port）也许是超级航运联盟时代受益最大的港口之一。威廉港是德国唯一的深水港，拥有接纳 3E 级船所需要的一切条件。但是威廉港自从 2012 年 9 月份启动以来未获得所期望的集装箱吞吐量。马士基航运公司是这个港口目前唯一定期挂靠的承运人。名为“亚德港”的威廉港一期项目的设计吞吐能力是 270 万标箱，但是由于亚欧贸易的低迷及托运人对港口选择的习惯等因素，吞吐量远未达到期望值。随着纯 3E 级船配置航线的到位，2015 年威廉港可望成为亚欧航线的北欧枢纽港。【航运界】

