



## 班轮时事直通车

### 超大型船集装箱装卸量将打破港口吞吐量



据一家比利时研究机构调查显示，同样是在亚欧线运营的集装箱船，一艘超大型船单次周班靠港所产生的集装箱装卸量预计将打破北欧港口集装箱吞吐量，这在十年前是难以想象的。据比利时 PortEconomics 机构援引安特卫普大学物流系教授 Theo E Notteboom 称，对于港口来说，赢得或失去这样一次周班靠港服务对于欧洲集装箱港口而言，将会产生难以处理的巨大影响。在 1998 年，全球集装箱船平均船舶运力为 4250TEU，而在不到 20 年的时间里，目前集装箱船平均运力已达到 12200TEU 水平。这意味着在 1998 年时期，一艘集装箱船的周班停靠能够产生 80000-100000TEU 的移动量，而在目前，一艘集装箱船能够产生 235000-330000TEU 移动量，涨幅高达 300%。更重要的是，随着船舶规模的增长，北欧-远东航线上提供定期班轮的服务航线数量也在不断减少。在 2006 年，亚欧线上提供班轮服务的航线为 30 条，而目前已减少至 20 条。展望未来，周班服务的集装箱船预计为 10-11 艘 20000TEU 船，这些船在停靠北欧港口时预计单艘船舶将产生 385000-540000TEU 的移动量。研究机构指出，这也是为什么港口和码头运营商正在尽一切可能，让更大型的集装箱船得以靠港。【航运界】

据一家比利时研究机构调查显示，同样是在亚欧线运营的集装箱船，一艘超大型船单次周班靠港所产生的集装箱装卸量预计将打破北欧港口集装箱吞吐量，这在十年前是难以想象的。据比利时 PortEconomics 机构援引安特卫普大学物流系教授 Theo E Notteboom 称，对于港口来说，赢得或失去这样一次周班靠港服务对于欧洲集装箱港口而言，将会产生难以处理的巨大影响。在 1998 年，全球集装箱船平均船舶运力为 4250TEU，而在不到 20 年的时间里，目前集装箱船平均运力已达到 12200TEU 水平。这意味着在 1998 年时期，一艘集装箱船的周班停靠能够产生 80000-100000TEU 的移动量，而在目前，一艘集装箱船能够产生 235000-330000TEU 移动量，涨幅高达 300%。更重要的是，随着船舶规模的增长，北欧-远东航线上提供定期班轮的服务航线数量也在不断减少。在 2006 年，亚欧线上提供班轮服务的航线为 30 条，而目前已减少至 20 条。展望未来，周班服务的集装箱船预计为 10-11 艘 20000TEU 船，这些船在停靠北欧港口时预计单艘船舶将产生 385000-540000TEU 的移动量。研究机构指出，这也是为什么港口和码头运营商正在尽一切可能，让更大型的集装箱船得以靠港。【航运界】

### 班轮公司强推运价 5 月涨价计划密集出炉

3 月份以来，针对欧地航线运价上涨的计划密集出炉，但实施日期却一直延迟，由 3 月 15 日推迟至 4 月 11 日，再延迟至 5 月月 1 日。此次大规模的涨价计划能否实施，主要还是取决于市场需求。【中国航贸网】

### 马士基大船的尴尬

马士基航运 18000TEU 集装箱船现今遇到的一大问题是全球只有两个港口能够接纳满载的 3E 船，一个是中国深圳的盐田港，另一个是马来西亚的丹戎帕拉帕斯港。欧洲则无一港口有此能力。马士基高层希望，今年年底前，阿尔赫西拉斯港、上海港和鹿特丹港能具备此能力。【天津海事发布】

### 四航运联盟取消多个亚欧线航次

近日，四航运联盟宣布鉴于市场运输需求持续低迷，4 月初至 6 月月底，将取消至少九个亚洲/北欧线上的航次，共计运力为 10 55000TEU。【中国航贸网】

### 太平船务宣布重组远东至南美东海岸航线服务

太平船务近日宣布与川崎汽船、现代商船和阳明海运一起重组远东至南美东海岸航线网络服务，该航线名为 SSA，计划 4 月 25 日以“Kota Lukis”首航于釜山港。SSA 航线将提供远东至巴西直航服务，沿途挂靠港口如下：Pusan - Shanghai - Ningbo - Shekou - Singapore - Rio de Janeiro - Santos - Navegantes - Paranagua - Santos - Rio de Janeiro - Singapore - Hong Kong - Pusan。此外，太平船务计划将新开第二条远东——南美东海岸航线，该航线将覆盖蒙得维的亚和布宜诺斯艾利斯。新航线为 SA2，并且该航线是与长荣海运、中远集运和以星航运公共经营。计划 2015 年



5月1日首航于上海港，全程航程84天。沿途挂靠港口如下：Shanghai - Ningbo - Yantian - Hong Kong - Singapore - Santos - Paranagua - Montevideo - Buenos Aires - Montevideo - Rio Grande - Paranagua - Santos - Singapore - Hong Kong - Shanghai。【中国航贸网】

### 阳明加入亚洲/南美航线

4月底，阳明将加入亚洲/南美东海岸航线。该航线由太平船务/川崎/韩国现代/日本轮船联合运营，分别称之为AESA1/SSA1/NHK航线，现在运力为12\*4250/5500TEU。首航定于4月26日，釜山出发。阳明将其名为SA1，阳明在这条航线上是投船还是租船，现在不明确。挂靠港：釜山、上海、宁波、蛇口、新加坡、里约热内卢、圣多斯、布宜诺斯艾利斯、蒙得维的亚、纳韦甘蒂斯、巴拉那瓜、圣多斯、里约热内卢、新加坡、香港、釜山。【中国航贸网】

### 赫伯罗特计划增开南美东海岸航线服务

赫伯罗特宣布将增开南美东海岸航线(SEC)，并提供乌拉圭蒙得维的亚港直达服务。赫伯罗特计划于2015年5月4日以“Monte Azul 64”首航蒙得维的亚港。沿途挂靠港如下：New York - Philadelphia - Norfolk - Charleston - Jacksonville - Port Everglades - Suape - Santos - Buenos Aires - Montevideo - Rio Grande - Itapoa - Santos - Rio de Janeiro - Salvador - Pecem - New York 【中国航贸网】

### 阳明海运 YM WORLD 轮加入亚欧 NNE7 线运营

阳明海运近日接收的 YM WORLD 轮是十五艘 14080TEU ULCS 系列中的第二艘。4月15日，YM WORLD 轮上 CKYHE 联盟运营的亚欧 NNE7 航线。它是继 YM WISH 之后，该线上第二艘 140800TEU 船舶，此前该线上运营的都是80000至100000TEU 船。【中国航贸网】

### 阳明海运首艘 14000TEU 集装箱船首航高雄港

据了解，2016年阳明海运还有5艘14000TEU集装箱船交船，大船效益还会拉升，因阳明在船价低位时下的订单，加上最新节能设计，让经济效益与目前市场上18000箱船相当。【航运界】

### 赫伯罗特 CORCOVADO 轮加入 CEEEX 线运营

赫伯罗特近日接收了9324 TEU 的 CORCOVADO 轮，该船是2013年4月由 CSAV 在三星造船厂订造的7艘99324TEU 系列中的第6艘，配有14000个冷插，将上达飞/地中海航运/赫伯罗特/汉堡南方/智利航运/韩进/中海/韩国现代合作的 Central China-Korea-WWCSA (CEEEX) 航线。【中国航贸网】

### 汉堡南美重回准班率排行榜榜首

德国船东汉堡表示，今年2月该公司的集装箱船准班率超过马士基航运，达到86.2%，成为今年2月份准班率最高的集运公司。这是自汉堡南美在去年2月获准班率最高以来，今年首次重回榜首。据分析师称，今年2月准班率排行第二的船东为南美轮船，为84.4%。而曾排名第一的丹麦船东马士基航运准班率则降至第三，为83.4%。根据报告显示，今年2月全球集运准班率环比上升了5%，由于2月份有9931艘集装箱船到港，2月集装箱船平均准班率达到72.2%。亚欧线2月共有730艘船舶到港，准班率环比上升，为73.2%。而亚洲-地中海航线共有735艘船舶到港，准班率环比降至63.4%。【中国海运信息网】





## 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 486 美元/TEU, 比上周下跌 10%, 较去年底的高价近乎打三折。在近期欧洲经济稳步恢复的带动下运输需求略有上升, 不过同期内航线运力的大幅增长抵消了货量方面的利好因素, 本周迫于揽货压力, 航商不得不取消了四月份的运价恢复计划, 市场运价进一步走低, 由于自节后的数次运价恢复计划均未能取得成功, 为改善目前的供需关系, 提升运价水平, 全球最大航商马士基航运已经带头提出欧洲、地中海航线的减舱计划, 预料其他航商也会响应, 待实际减舱方案实施, 运价即可望回升。

**澳新航线:** 本周天津出口悉尼港口运价均价 700 美元/TEU。比上周下跌 2.57%。货量表现总体平稳, 本周停航力度较上周略有削弱, 但总体供需关系仍处于良好水平。由于市场基本面略有好转, 市场运价下滑趋势有所减缓。



## 聚焦滨海

### 天津自贸区 21 日挂牌 总体方案公布



国新办 20 日上午举行新闻发布会，会上公布粤闽津三地自贸区的总体方案，上海自贸区的进一步深化改革开放方案，以及四大自贸区最新版的负面清单。天津自贸区是我国北方第一个自贸区，总面积 119.9 平方公里，包括天津港片区、天津机场片区和滨海新区中心商务片区。据悉，天津自贸区挂牌仪式将 4 月 21 日在天津东疆保税港区举行。【腾讯大燕网】

#### 闫庆民说：天津自贸区将服务于京津冀的协同发展

国务院批准的《总体方案》所确定的天津自贸试验区战略定位是：以制度创新为核心任务，以可复制和

推广为基本要求，努力成为京津冀协同发展高水平的对外开放平台。全国改革开放先行区和制度创新试验点，面向世界的高水平自贸试验区。

确定的总体目标是：经过三至五年的改革探索，将自贸试验区的建设成为贸易自由、投资便利、高端产业集聚、金融服务完善、法制环境规范、监管高效便捷、辐射带动效应明显的国际一流自由贸易试验区，在京津冀协同发展和我国经济转型发展中发挥示范引领作用。

天津自贸区的实施范围为 119.9 平方公里，涵盖了三个片区：天津港东疆片区 30 平方公里、天津机场片区 43.1 平方公里、滨海新区中心商务片区 46.8 平方公里。三个片区做了明确的功能划分，各有侧重。天津港东疆片去重点发展航运物流、国际贸易、融资租赁等现代服务业；天津机场片区重点发展航天航空、装备制造、新一代信息技术等高端制造业和研发设计、航空物流等生产性的服务业。滨海新区中心商务片区重点发展以金融创新为主的现代服务业。

《总体方案》确定的制度创新主要任务有五个方面，一是加快政府的职能转变，二是扩大投资领域的开放，三是推动贸易转型升级，四是深化金融领域开放创新，五是推动和实施京津冀协同发展重大国家战略。这些制度和创新任务吸收了上海自贸试验区的经验，但更多是结合天津实际提出的具有特色的创新举措，我们将按照中央的部署认真实施国务院批准的《总体方案》，以制度创新为核心，贯彻京津冀协同发展、“一带一路”建设等国家战略，在构建开放型经济新体制、探索区域合作新模式，建设法制化营商环境等方面，率先挖掘改革潜力，破解改革难题，努力打造制度创新新高地、转型升级的新引擎、开放经济的新动力、区域协同新平台、“一带一路”的新支点。【航运界】

## 航运看点

### 超大型箱船俱乐部成员扩容



伴随着宣布订造6艘2万TEU型船后，东方海外成为班轮市场中继商船三井、达飞轮船后第3家订造2万TEU型船的班轮公司，同时也成为班轮市场中继马士基航运、地中海航运、达飞轮船、中海集运、阿拉伯航运、长荣海运以及商船三井后的第8家订造1.6万TEU及以上型船的班轮公司。此前，达飞轮船在韩进重工订造了3艘20600TEU型船。

这也意味着，班轮市场中的四大联盟—2M、G6、CKYHE和O3在联盟层面上都拥有了超大型集装箱船(船型 船厂 买卖)。

全球前20大班轮公司中，目前仅有汉堡南美、太平船务、以星

航运以及万海航运4家班轮公司未加入联盟。以星航运长期与G6进行航线合作；汉堡南美在收购智利航运后加速布局南美航线，同时加大与达飞轮船、阿拉伯航运的航线合作；太平船务在联手联泰集团收购新加坡集装箱航运公司马利亚纳快线后维持与中远集运、中海集运等班轮公司的航线合作；在亚洲区内航线拥有优势地位的万海航运与阳明海运、中远集运等班轮公司保持航线合作。

在从2008年开始的此轮航运低谷中，人们见证了四大联盟的形成，见证了两场收购(赫伯罗特收购南美轮船，汉堡南美收购智利轮船)，见证了短时期内如雨后春笋般不断涌现的超大型集装箱船，班轮市场格局似乎大势初定。最近有传闻说东方海外有望收购总统轮船，若果真如此，以现有运力计算，东方海外将超过赫伯罗特成为全球第四大班轮公司。

#### “超大型”路上你追我赶

目前班轮市场中投入营运和正在建造的1.6万TEU及以上型船运力总规模超150万TEU。随着低增长成为新常态，低成本成为盈利的关键因素，班轮公司在主干航线上纷纷加强联盟合作、投入大型船舶。在亚欧航线上，为了获得更有竞争力的地位，去年尚无超大型集装箱船的G6和CKYHE今年终于出手订造。

#### G6出手不凡

4月1日，东方海外发布公告称，在韩国三星重工下单订造6艘2万TEU型船，造价为每艘1.586亿美元，交易总额约为9.52亿美元。

东方海外公告称，企业现正安排银行融资，预期融资额约为每艘船舶买卖价的70%，其余由企业内部资源拨付。东方海外将以现金分五期平均支付购买价，船舶预期于2017年内交付。

早在去年10月，有知情人士透露，东方海外计划订造8艘1.8万TEU型船。造船企业方面，三星重工据称最受青睐。在3月8日举行的业绩说明会上，东方海外国际署理财务总监董立新指出，东方海外今年拥有非常强大的资产负债表，拥有订造更大型集装箱船的意愿，并已为之做好准备。董立新表示，东方海外将首先从自身角度，然后从联盟



合作伙伴角度考虑对市场作更深入的探索。

此前一个月，东方海外的G6合作伙伴商船三井宣布下单订造6艘20150TEU型船。其中，4艘由商船三井在三星重工下单订造，交易总额接近6.1亿美元；商船三井与正荣汽船达成长期租约，另2艘由后者在今治造船订造。6艘船将在2017年交付，并将投入亚欧航线运营。商船三井表示，这批新造船将取代小型集装箱船，从而每年节省300亿日元成本。

东方海外和商船三井作为首先订造2万TEU型船的G6成员，尽管与1.8万TEU型船相差不大，但象征意味十足。

G6另一家成员赫伯罗特则表示，为了实现船队现代化，正与几家造船企业进行洽谈，计划几周内洽谈1.2万TEU型船订造项目。而对于2万TEU型船，赫伯罗特表示以后或许会考虑。

### CKYHE 数量取胜

1月28日，长荣海运与正荣汽船签订合约，承租共11艘1.8万TEU型船。这11艘船包含长荣海运及其子公司去年12月董事会决议承租的6艘同型船，新船预计于2018-2019年陆续竣工起租。

长荣海运表示，此番承租的11艘1.8万TEU型船将采用最先进的造船技术，船长约400米，宽约59米。船体设计上运用船型优化技术与最低压舱水设计，提供最大实际装载能力。甲板至船底距离采用较大船深，强化船体结构与船舶安全性。船舶除了配备多款环保设备，符合国际海事组织相关规范外，更引进船岸同步资料传输系统，让陆上相关部门能即时监控(产品库 求购 供应)及分析船舶航行数据与气象资料，优化船速及航路规划，并借此提升燃油使用效率与航行安全。

对于为何如此大手笔承租11艘1.8万TEU型船，长荣海运表示主要是基于市场及联营需求而特别引进，并表示将通过联盟的营运模式，充分使用运力，发挥大型集装箱船的经济效益。

CKYHE中的中远集运的动向也备受关注。去年，中远集运订造10艘新船，其中5艘9000TEU型、5艘1.4万TEU型船。中远集运是否会订造1.8万TEU型船？去年年底中远集运相关人士在接受《航运交易公报》记者采访时坦言：“在老旧船舶大量拆解的现状下，需要适时补充运力。”

近日，据《华尔街日报》援引知情人士消息称，中远集运准备订造至少10艘1.9万TEU型船，预计投资总额将达到14亿美元。中远集运希望新造船能够在2017年下半年开始交付，沪东中华、上海外高桥造船、大船重工和南通中远川崎等造船企业有可能接单，而中远集运有可能与至少两家造船企业分别签订新船订单，其中南通中远川崎极有可能获得半数订单。

此前，CKYHE的另一家成员阳明海运盛传或与中远集运联合订造22艘2万TEU型船，总价值可能超过30亿美元。与中远集运优先选择中国造船企业建造超大型集装箱船不同，阳明海运可能更倾向于在韩国造船企业建造船舶。此前阳明海运董事长卢峰海透露，阳明海运正在考虑订造超大型集装箱船

### 亟需完善支线网络

伴随着集装箱船的大型化，为了保证最佳成本效益，班轮公司势必选择足够高效的挂靠港口。DNV GL全球业务总监杨欧乐在接受《航运交易公报》记者采访时表示：“超大型集装箱船更大的障碍来自于运营方面，特别是港口以及内陆物流支撑体系等。”

中海集团相关人士告诉《航运交易公报》记者：“大船并不代表一切。运营大船后，完善支线网络才是关键。”据悉，中海集运目前正在完善亚洲区域内、地中海以及北欧的支线网络。

事实上马士基航运已用实际行动表明了完善支线网络的重要性。当市场都在等待马士基航运订造超大型集装箱船的时候，3月26日，马士基航运宣布与中远船务签订协议，订造7艘3600TEU型船。

马士基航运本次订造的船舶将被投放在Seago Line的服务网络中。Seago Line是马士基航运旗下的班轮公司，主要提供欧洲及地中海区域的近海班轮运输服务。Seago Line将把此次订造的船舶投放于波罗的海和北海地区，替换部分运力只有新订船舶一半或更小型集装箱船。此次订造的船舶实现了空前规模经济效益，能在北欧海域的海冰区域航行。

除了欧洲区内的Seago Line外，马士基航运在亚洲区内也已布局。1993年5月，马士基航运从宝隆轮船手中购得



其班轮运输业务并更名为 MCC 运输公司；2009 年，马士基航运将其环亚洲航线交由 MCC 运输公司运营，以避免重复覆盖经营港口，提高运营效率。

中海集团相关人士表示：“对于中资班轮公司而言，当前‘一带一路’国家战略带来了机遇，跟随国家战略将成为班轮公司未来一段时间的决策重点。”去年，中海集运全年完成重箱 809.34 万 TEU，同比减少 1.2%，其中增幅最大的是亚太航线，为 204.87 万 TEU，同比增长 13.30%。可见，中海集运近两年在亚太航线投放力度不小，一方面是为了跟随国家战略，另一方面也是为了完善支线网络的布局。【航运交易公报】

