



## 班轮时事直通车

劳氏日报：汉堡南美有意加入 O3 联盟



汉堡南美 (Hamburg Süd) 董事会主席 Ottmar Gast 在接受《劳氏日报》和《国际集装箱化》的采访时表示, 如果公司进入东西航线的战略是成功的, 汉堡南美有兴趣加入 O3 联盟。与其他班轮联盟不同, 由法国达飞 (CMA CGM)、阿拉伯联合国家轮船 (UASC) 和中海集运 (股票) (CSCL) 组成的 O3 联盟更为灵活, 在征得联盟成员同意的前提下, 可以吸收新成员。Ottmar Gast 承认, 由于竞争加剧、班轮公司在南北航线投放大船及亚欧线班轮公司进入南北航线, 汉堡南美的竞争优势开始流失。汉堡南美需要减少

对南美航线的依赖, 对汉堡南美来说, O3 联盟是最理想的联盟, 因为 G6 联盟或 CKYHE 联盟不会欢迎新加入者进入已运力过剩的亚洲-欧洲航线。阿拉伯联合国家轮船新造 18000TEU 集装箱船, 试图进行全球扩张, 正在寻找一个货载丰富、尤其是在亚洲-欧洲-南美洲航线具有良好声誉的班轮公司进行合作。Ottmar Gast 称, 这是一个进入目标市场的好机会。如果加入 O3 联盟, 汉堡南美可能在太平洋和亚洲-欧洲航线上投放自有船舶, 其中, 9000TEU 及 9600TEU 新造船可投放在太平洋航线, 14000-18000TEU 集装箱船可投放在亚洲-欧洲航线。Ottmar Gast 同时表示, 汉堡南美的总体战略是减少对南美航线的依赖, 这就或多或少排除了进一步合并或并购的可能。【中国航贸网】

### 劳氏：集运市场运价可能继续走低

据外电报道, SeaIntel 表示, 因燃油价格下降, 目前的运价水平实质上要好于 2011 年或 2013 年。SeaIntel 称, 因 SCFI 的运价包含燃油附加费 (BAF), 考虑到燃油价格的急剧下降, 燃油附加费的下降对运价走低有直接影响。近期虽然亚洲-欧洲运价水平降至低点, 但因油价下降, 运价水平仍处于负运价以上。SeaIntel 同时表示, 虽然现在运价极低, 但过去数年间的经验表明, 低运价之后可能再创新低, 从这个角度来说, 目前的低运价不一定能确保班轮公司成功上调运价。班轮公司计划在五月份上调运价 730-1300 美元/TEU, 但现在还不不确定能否成功。【Lloyd's List】

### 赫伯罗特开辟地中海东部航线

为提高在地中海东部的港口覆盖率, 德国船公司赫伯罗特将开辟一项名为 TIX 的土耳其-以色列航线服务。该服务第一艘船将于 5 月 5 日从土耳其梅尔辛港起航。TIX 航线最初将连接埃及、以色列和土耳其的五个枢纽港, 包括杜姆亚特港、塞得港、梅尔辛港和海法港等。从 6 月底开始, 土耳其的伊斯肯德伦港也将加入该航线中。该班轮航线由一艘具有 150 个冷藏插头的 810TEU 集装箱船执行。挂靠港序为: 杜姆亚特港-塞得港-梅尔辛港-海法港-杜姆亚特港。TIX 航线服务的推出使得赫伯罗特现有的地中海航线服务也随之变化。原有的 LEX (Levante Express Service) 航线挂靠港序变为: 卡利亚里-热那亚-来亨-那不勒斯-萨勒诺-卡利亚里-亚历山大-达-梅尔辛-伊兹密尔-卡利亚里; ADX (Adriatic Express Service) 航线挂靠港序则变为: 杜姆亚特港-里耶卡港-科佩尔港-威尼斯港-安科纳港-巴里港 (6 月起)-塞得港 (东)-杜

姆亚特港。【航运界】

## 阿拉伯联合航运首艘 18800 箱 LNG 动力集装箱船命名



4月29日，由韩国现代三湖重工为阿拉伯联合航运（UASC）建造的一艘18,800TEU集装箱船在船厂举行命名仪式，该船被命名为“Barzan”号，采用LNG动力，入级DNV GL。这是该公司6艘18800TEU集装箱船订单中的第一艘交付船。航运界网梳理发现，阿拉伯联合航运2013年在韩国现代重工下单订造5+1艘18000TEU集装箱船和5+6艘14000TEU集装箱

船。2014年2月至3月间，阿拉伯联合航运先后行使订单选择权，将18000TEU集装箱船订单增至6艘，14000TEU集装箱船订单增至11艘。而如今看来，当时这批船舶订单的载箱量又有所上升。阿拉伯联合航运的这17艘在建船总价值约为20亿美元，预计在2016年全部完成交付，其中10艘今年交付。作为从去年11月份开始陆续交付的15000TEU集装箱船的补充，“Barzan”号船及其18000TEU姊妹船将会成为O3联盟亚欧航线服务的一部分。O3联盟由阿拉伯联合航运、中海集运（CSCL）和法国达飞（CMA CGM）于2014年9月组建，包括亚洲—欧洲、亚洲—地中海、跨太平洋、亚洲—北美东四大航线。O3联盟占全球运力约14%—15%，略小于2M、G6和CKYHE联盟。【航运界】

## O3 联盟将与汉堡南美共同开辟一条中国至美国东部航线

O3联盟将与汉堡南美共同开辟一条中国至美国东部航线。新航线将投入10艘3,800/4,200TEU船舶，其中O3联盟成员中海投入5艘，达飞轮船3艘，阿拉伯航运1艘；汉堡南美投入1艘运营。挂港顺序：Qingdao, Ningbo, Shanghai, (Panama Canal), New York, Norfolk, Savannah, Miami, (Panama Canal), Qingdao。首航的“中海温哥华”轮计划于5月15日离开青岛。【中国航贸网】

## 中海第5艘 19100TEU 集装箱船交付运营

航运界网近日从中海集团获悉，中海集团与韩国现代重工于2015年4月29日在蔚山船厂举行仪式，庆祝中海集运第5艘19100TEU集装箱船“中海大西洋”号命名并交付运营。中海集运的5艘1.9万TEU集装箱船长400米，宽近60米，分别为“中海环球”号（2014年11月18日交付运营）、“中海太平洋”号（2014年12月19日交付运营）、“中海印度洋”号（2015年1月23日交付运营）、“中海北冰洋”号（2015年3月20日交付运营）和上述“中海大西洋”号。【航运界】

## 长荣海运 EVER LYRIC 轮将上 APG 线

长荣海运近日接收了EVER LYRIC轮，为十艘8508TEU船舶中的第八艘。这批船是长荣30-ship strong “L-class”新造船计划中的一部分。由三星订造的20艘“L-class”已经上线，它们将长荣8500TEU船舶数量增至28条。EVER LYRIC现在临时挂靠大连，将和一月份交付的EVER LUNAR一样上Far East-Arabian/Persian Gulf Service (APG)航线，该系列最后两艘船舶EVER LIFTING和EVER LOVELY将在未来三个月内交付。【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 586 美元/TEU，比上周下降 1.35%。近期欧洲经济持续低迷，4月欧元区经济景气指数从3月的103.9下降至103.7，为五个月来首次下降，消费者信心指数从3月的-3.7下降至-4.6，拖累运输需求持续低迷。尽管4月下旬以来陆续有船公司开始执行停航计划，但相比目前较大规模的运力基数，效果仍较为有限。由于超级大船的投放节奏并未减缓，航线货量的低价刺激也并未满足船公司的配载需求。受此影响，多数航商暂缓执行原定于4月末的运价调涨计划，最低运价跌至250美元/TEU附近。涨价的条件不成熟，短期内运价走势难言乐观。

**中东航线：** 本周天津出口杰贝阿里港口运价均价 942 美元/TEU。比上周下降 2.99%。近期货量稳中有升，加上航商4月中旬以来较大规模的运力收缩措施，供需关系持续改善。部分船公司开始微涨运价考验市场承受能力。由于运力总体过剩，短期内运价走强的可能性较小。





## 聚焦滨海

### 天津港何以澎湃弄潮



业中备受关注的标的的同时，也自恃“偏爱”，壮志踌躇。

#### 业务多元化

天津港拥有世界最大的专业化焦炭码头和技术含量最高的专业化煤码头，拥有国内等级最高的30万吨级原油码头、专业化矿石码头、专业化滚装码头、先进集装箱码头和亚洲规模最大的国际邮轮母港。

截至去年年底，天津港码头泊位共计59个，码头岸线长度15879米，设计年吞吐能力29897万吨。其中，集装箱泊位13个；散杂货泊位39个；其他泊位7个。集装箱泊位设计水深最深达18米。

天津港沿海港口码头功能齐全。1月1日，可同时满足4艘船舶双向进出的人工深水航道正式启用，天津港从“双车道”跨入“四车道”时代。“从试运行一年看，通行效率提高27%。”天津港集团调度指挥中心主任余雷表示，“当前天津港运营有120条集装箱班轮航线，每月500班以上，与世界上180多个国家和地区有贸易往来。”30万吨级船舶和世界最大最先进集装箱船可自由进出港。

天津港由上市企业天津港集团运营，主营业务营利保持稳定发展，业务包括货物装卸、外轮理货、轮驳、港口物流、金融和其他业务。其中，货物装卸业务贡献净利润67%；外轮理货业务贡献净利润12%；金融业务占比达8%。货物装卸业务中，天津港经营的货种包括集装箱、煤炭、矿石、油品，分别贡献装卸业务净利润的20%、31%、22%和7%。

从吞吐货物结构来看，金属矿石占天津港总吞吐量的24%；煤炭及制品占比22%；石油天然气占比11%；机械设备类占比10%。港口的综合性和多元业务使得天津港可从京津冀一体化中受益。

天津港集团2014年年报披露，去年实现营业收入255.28亿元，同比增加89.01亿元，同比增长53.53%。其中，销售业务贡献93%的增长；实现净利润11.52亿元，同比增加0.85亿元，同比增长7.97%。

从吞吐量看，总计完成34621万吨，同比增长11.13%。其中，集装箱703万TEU，同比增长8%，高于全国平均6.1%的增速；散杂货27101万吨，同比增长14.49%，天津港区煤炭吞吐量增速约23%，矿石吞吐量增速约13%，油品同比基本持平。船舶代理18192艘次，同比增长1.84%；货物代理量8123万吨，同比增长6.70%；理货量11437万吨，同比增长1.54%；船舶拖带51108艘次，同比增长1.07%。

分业务看，装卸业务盈利同比增长15%，占盈利总额约65%。其中，矿石和煤炭装卸业务同比分别增长35%和36%，占装卸业务盈利的32%和34%；集装箱盈利增速达到3%；仓储物流业务同比增长12%，占总盈利的12%；金融业务贡献盈利占比8%。

今年，天津港计划实现营业总收入211.4亿元、营业总成本194.5亿元。计划完成货物吞吐量35410万吨。其中，



散杂货 26560 万吨；集装箱 750 万 TEU。

除传统航运业务外，天津港还布局邮轮、游艇高端产业。天津港建有亚洲最大邮轮母港——天津国际邮轮母港。天津国际邮轮母港于 2010 年 6 月开港，总建筑面积 160 万平方米，岸线长 2000 米，6 个泊位。初期开发面积 70 万平方米，计划建设 2 个大型国际邮轮泊位及配套客运站房，码头岸线长 625 米，可停靠目前世界上最大邮轮，设计年旅客通过能力 50 万人次。自开港以来，天津国际邮轮母港已累计停靠豪华邮轮超过 205 艘次，进出港旅客约 66 万人次。

据悉，随着当前世界最先进邮轮“海洋量子”号靠泊天津港国际邮轮码头，预计，今年从天津国际邮轮母港出发的国际邮轮航次将同比增加三成以上至 90 航次，邮轮旅客年接待量有望近 40 万人次。

另外，根据天津港规划，天津港“吹填造陆”一期工程规划有游艇产业布局。《航运交易公报》记者从天津东疆保税港区获悉，目前该区域有游艇俱乐部在建，为香港企业管理运营，主要为配合商业地产建设。

### 陆港扩容

随着港口规模、设计吞吐能力的扩大和船舶大型化的发展，集装箱港口之间的竞争重点已经从单纯比拼吞吐能力向拓展内陆腹地市场转移，港口竞争加剧。天津港作为北方重要的集装箱港口之一，业务向货源腹地不断延伸。

天津港货物来源主要集中在京津冀、山西、内蒙等地，辐射范围可达华北、东北、西北。去年，天津港内陆 25 个“无水港”中，18 个投入运营的“无水港”及 5 个区域营销中心共完成集装箱操作量 156959 万 TEU，同比增长 11.92%，其中完成内陆区域通关 6625 票。

京津冀一体化背景下，天津港陆港得以扩容，相继在河北省唐山、廊坊和天津市静海、武清等地新建陆港口岸，其在京津冀地区的陆港口岸增加到 10 个。

资料显示，天津港集装箱货源中，京津冀地区占到 80% 以上。根据天津港的陆港扩容升级计划，6 月份北京市朝阳区陆港口岸也将平移到通州马驹桥口岸，马驹桥口岸通关年能力将达到 60 万 TEU，相当于目前朝阳口岸的 4~5 倍。

目前，天津港“无水港”业务范围已涵盖进出口货物报关、报检、货物运输、仓储、箱务管理等范围，并通过区域通关模式，实现一次报关，货到港口即可放行，物流运营效率有所提高，货物核销退税周期由之前 1~2 个月缩短到 1~2 周。

对此，南开大学滨海开发研究院产业发展中心主任马云泽认为，通过陆港口岸，进口货物可从天津港直接转入，出口货物也可报关以后直接送至天津港上船。陆港的扩容，增加了天津港在京津冀地区的覆盖密度，实现了区域物流的快速分拨和进出口业务快速验收，同时有利于集装箱吞吐量的进一步提升。

随着多种战略的推进，互联互通将使“无水港”不仅仅局限于“资源换水源”，全程物流成为新的发力点，“铁水陆”联运日益重要。

京津冀铁路网络发达，同时天津新港国际航线资源丰富，发展多式联运优势明显。

按照天津港规划，通过通关一体化，京津冀区域内陆港将为京津共用，成为国际海运的目的港和启运港，进而搭建海铁联运通往亚欧大陆腹地，组织货源以提升港口吞吐量。

但值得注意的是，当前陆港竞争力还没有现成的指标体系可依据，京津冀区域内“无水港”如何布局需根据相应数据模型测算。一般来看，“无水港”作为内陆集装箱集散中心，其集装箱堆场规模直接决定了“无水港”接收存储集装箱的能力，影响“无水港”的运营。此外，物流服务水平也至关重要，物流服务水平不仅承担着集装箱的集散功能，还包括理货、拼箱、仓储、加工、保税等物流的增值服务。

### 能否扛鼎

伴随着京津冀一体化顶层设计的出台，天津港将迎来“一带一路”、自贸区建设的利好叠加。根据京津冀一体化规划，天津港将承担天津“国际航运核心区”的定位发展。

中金公司研究报告指出，京津冀协同发展交通一体化将利好天津港集装箱业务发展。天津港集装箱吞吐量占京津冀地区集装箱吞吐量的 91%，是京津冀地区最重要的集装箱运营商。同时，以制造业为中心的产业布局将拉动腹地箱量。

去年 3 月，天津市提出将天津定位为北方现代制造基地，发展以航天航空、汽车、新能源、电子、智能工程机械为主的高新技术产业和现代制造业。该产业的产品和零配件大多为适箱货物，同时自贸区的发展也将带动国际中转、





国际配送、国际转口贸易和出口加工业务，腹地箱量具有潜在提升空间。此外，交通一体化也将改善集疏运体系，改善区域内的货运周转效率。

中金公司认为，京津冀协同发展与自贸区齐头并进，政策优惠将带来企业汇集效应，还将促进天津港物流和金融业务。

天津港集团下属天津港财务公司从事金融业务，包括资金结算、公司信贷、保险代理和投资银行等业务，短期来看，其对天津港集团利润贡献能力将有提升，长期还可为天津北方国际航运中心建设提供航运金融支持。

国家降大任于天津港，天津港能否不负所望？整体来看，依赖外贸及相关行业的风险对港口业发展具有直接影响，国际贸易总体形势仍不乐观，供需矛盾比较突出。港口业务增长放缓、成本结构优化面临挑战。同时，随着船舶大型化和班轮公司联盟化发展，全球航线和港口布局也将出现整合。港口行业面临的压力和周边港口竞争将更加激烈，对天津港发展带来更大压力与挑战。

从京津冀区域看，河北省各港口的快速崛起对天津港的区域地位构成挑战；从环渤海区域看，天津港与青岛港、大连港等大型港口的竞争仍在延续。从天津港自身来看，天津港为人工港池，非天然港的“基因”成为其发展最大制约，与此同时，人工港的“术后”维护成本亦需要一大笔费用。

中交第三航务工程勘察设计院主任施雄彪向《航运交易公报》记者表示，处于黄河入海口的天津港，航道需要常年清淤，清淤成本不容小觑。同时，天津港引以为豪的“吹填造陆”技术尽管将航道清理出的淤泥变废为宝，但“吹填造陆”需要巨大财力成本，同时吹填造成的陆地还需要后期维护。

此外，“吹填造陆”将使渤海湾范围变小，引起的最直接影响便是区域内海水倒灌或将更为明显，长远来看也有很大可能产生生态问题，未来的生态治理存在潜在成本。

据悉，由于“吹填造陆”是由水力吹填形成，因此其成分和分布规律与所吹填的泥砂来源及吹填时的水力条件有着密切的关系，同时这个过程还需要适当的物理和化学处理技术。截至2008年年底，天津港已累计完成一期工程吹填成陆面积达25平方公里。据天津东疆保税港区内部人士介绍，二三期工程也将开工建设。

京津冀三地，常年以来发展各自产业，培育各自腹地，建设各自的出海口。环黄渤海仅640公里长的海岸线上，从南到北便出现天津、秦皇岛、京唐和黄骅四大港口，已有闲置的吞吐产能。

为配合打造京津冀协同发展“海上桥头堡”之势，天津港码头泊位建设仍如火如荼。在上海市深水港工程建设指挥部教授级高级工程师邵荣顺看来，与上海洋山港区已严重饱和的状况不同，天津港的规模发展应当有一个适当的经济存量制约，而这个经济存量需要进行测算。【航运交易公报】



## 航运看点

### 谁将问鼎航运电商？（接上期）



那么这种来自 IT 行业的经验，能否借鉴到航运业中来呢？我认为答案是肯定的，这是因为如今的航运业与当时的 IT 业在一些方面有共通之处。首先，航运电商的目标是通过资源整合打造服务平台，PC 和手机产业都是平台模式的典型代表；其次，航运电商的发展是技术发展推动下的

产业革命，与 PC 和手机业当时所处的阶段类似；第三，航运电商涉及复杂的线下操作和线上的资源整合，与 PC 和手机业当时面临的硬件资源和软件系统的整合问题类似。因此，虽然航运电商发展会受到传统产业特殊性和政府保护因素的影响，不会因为完全充分的市场竞争最终只剩下 2-3 家，很有可能高于这个数字，但借鉴 IT 行业的经验航运电商发展将会是下列三类赢家：

第一，“连横型”第三方平台将会胜出，这一类平台很有可能来源于货代、交易所或信息技术公司，作为第三方他们的成功不仅不能跟传统货代对立，反而应当充分利用规模庞大的货代企业，实现合作共赢，他们的核心竞争力是共赢模式创新，是航运领域的“淘宝”和“去哪儿”；

第二，“合纵型”重资产平台将会胜出，这一类平台很有可能来源于大型船公司或国有口岸平台，这类平台的成功需要依靠成功的资源整合和资本运作，通过对航运关键资源的掌控为客户提供更全面更具有个性化的服务，他们的核心竞争力是资源的占有与控制，是航运领域的“京东”和“携程”；

第三，差异化发展的轻资产公司将会胜出，除了订舱、租船这一类货运业务外，航运业中可以采用电子商务模式发展的业务还很多，例如：船舶交易、物料供应、港口物流、船舶修造、电子票务等多个方向，轻资产的公司若能把握好这些需求，也会有很好的发展前景，他们的核心竞争力是对细分市场的敏锐触觉。

#### 5、给政府的建议

首先，政府必须重视并扶持航运电商，特别是口岸城市。

航运电商发展大势所趋。航运电商作为一种新业态发展虽然刚刚起步，但是它正在逐渐成为一种趋势和潮流，代表着航运业未来的发展方向。对政府特别是地方政府而言，这种趋势正在倒逼他们重视这一问题，因为产业发展的潮流是不能被行政力量改变的，政府的选择之能影响它的分布和发展路径，不能改变最终的结果。例如，从三网“融合”的概念出现到“电视盒子”泛滥市场不过短短 5 年时间，广电主管部门没能及时顺势而为，等到出现版权问题等一系列棘手问题后，近期才采用强制行政手段干预市场，这就是政府没有正确判断行业发展趋势的例子，应该引以为戒。

航运电商发展将成为口岸城市的一场新排位赛。既然航运电商发展是一种潮流，那么地方政府的重视和扶持很可能让该地区在未来获得这一领域的发展优势。航运电子商务将线上交易撮合、信用监督、支付结算等业务与线下实



务操作分离，客观上为非口岸城市发展航运电商提供了条件，例如船讯网和 Value Fix 都是在北京发展起来的。但是，毕竟口岸城市有先天的优势，相比线下的低附加值业务，线上的众多高附加值业务对各口岸城市更有吸引力，因此口岸之间对于线上业务流量入口之争势成必然。口岸城市之间将不仅仅比拼吞吐量和腹地资源，更重要是谁能掌握更多的线上业务，或者说谁更具有航运资源的配置能力。

其次，政府的任务主要是创造公平竞争的市场环境，维护市场秩序。

航运电商是一种新业态，需要健康的发展环境。李克强总理曾经指出，政府要协调好与新业态之间的关系，避免出现不管就乱，一管就死的情况。航运电商正处于蓬勃发展的阶段，各种模式的电商应运而生，很难说哪种模式更合理，因此由市场来选择是最好的，政府切莫采用任何市场准入、执业资格、运营牌照来规范。比较好的做法可以是：第一，政府可以监督市场中不正当竞争行为，例如避免大公司利用垄断资源挤压小公司的情况出现；第二，政府可以为小型货代企业升级转型提供帮助和扶持，为货代人员向航运电商从业人员转型提供必要的指导和帮助；第三，政府对轻资产的第三、第四方平台创业提供孵化条件和融资支持，对于地方政府而言在引进优质航运电商企业方面应当出台必要措施；第四，政府的海事、口岸部门的电子政务系统应当为航运电商提供数据接口，帮助航运电商客服发展困难。

一些发展协调的工作，交给行业协会。由于绝大多数航运电子商务发展都集中于订舱业务上，可以预见市场的确将会出现众多需要协调解决的矛盾。因此，成立全国性的航运电商行业协会或者商会很有必要。但是这样的协会必须避免成为政府的代言人，或者成为少数几家大公司的代言人，而是真正能够发挥争取行业发展权益、调节行业发展、促进行业合作、共享行业资源和规范行业行为的作用。协会负责人和核心人员应当由行业精英人物和智囊型专家共同组成，而不应该由政府人员参与。

再次，航运电商是政府最好的数据来源。

航运电商是优质的数据来源。过去，政府要了解航运业的经营情况，需要依靠行政手段，逐级统计和上报监管统计数据，这种方法不仅费时费力，更存在各种错漏。假如航运电商得到充分的发展，政府很有可能重新建立起一条与各电商平台合作的第一手数据获取渠道，这种数据来源于实际的交易，样本覆盖率远高于传统统计方法，并且可以在均值统计的基础上，反映出各项统计数据的结构化分布规律，对于政府更好的把握行业发展情况具有重要的作用。因此，政府应当重视与航运电商的数据合作。

通过高级智库去获取和分析数据。航运电商产生的交易数据将是数量巨大、实时产生的，需要先进的大数据处理和数据挖掘技术的支撑，具有技术优势的科研机构 and 智库单位更加适合从事数据的获取和分析工作，可以避免政府机构的过度臃肿，智库单位可以通过适度的增值商业服务筹措相关业务的运营费用，也可以有效降低政府在数据获取方面的资金投入。

## 6、总结

航运电商的发展前途是一片光明的，航运产业的各单位都有机会在其中找到属于自己的发展空间，实现共赢发展。企业想要问鼎航运电商就必须照准定位、顺势而为、纵横捭阖。口岸城市想要成为航运电商时代的网上航运中心，就要积极的为航运电商发展创造优越的环境。我们相信不出十年，航运电商的黄金时代就会到来！【航运界】