



## 班轮时事直通车

达飞轮船一季度净利润 4.06 亿美元



近日，达飞轮船发布了一季度的财务状况。期内，达飞轮船运量增加了 310 万 TEU。增长主要由于东西航线特别是美国航线的运力增长，也来自于 03 联盟运力的交付。达飞轮船继续积极优化航线，在美国新设了 5 条航线，并在 160 多个国家扩张代理网络至 655 个代理处。一季度，达飞轮船合并收入增长 1.8% 至 40.13 亿美元，合并净利润同比显著增加，达到 4.06 亿美元。因为营业效率的提高和船用燃料急剧下降（每 TEU 的燃料开支下降 36.5%）带来的成本节约，核心息税前利润跃升至 4.06 亿美元，核心息税前利润率达到 10.1%，再一次远远超过行业平均水平。一季度，达飞轮船继续平衡的财务策略，在业务谨慎扩张的同时

强化其财务灵活性。调整后净负债下降 10.3%，主要是因为美元/欧元汇率变化的有利影响，以及集团可用现金的增加。合并调整后净负债现在占合并调整净资产不到一半。穆迪注意到了达飞轮船平衡的财务策略，因此调整了达飞轮船的信用评级为稳定展望。【航运界】

### G6 联盟万箱船升级亚洲/地中海航线运力

G6 联盟计划从 6 月起逐步用 10000+TEU 船舶替换其亚洲/地中海 EUM 线的 8,000/8,750TEU 船舶，到 8 月中旬完成 EUM 线运力升级计划。2015 年前 5 个月，EUM 线平均周运力为 8,937TEU，第三季度起预计将提高至 10,528TEU，增长近 18%。

【中国航贸网】

### 长荣与韩进、德翔海运在远东/澳洲线互换舱位

长荣、韩进和德翔海运在 2 条远东/澳洲线达成舱位互换协议：长荣将在韩进、德翔海运和阳明共同运营的 CKA 航线上租用舱位；韩进和德翔海运将在长荣、阳明、太平船务联合经营的 CAT 航线上租用舱位。【中国航贸网】

### 赫伯罗特扩大波罗的海区域航线服务

赫伯罗特的波罗的快航 BAX 线将于 6 月起挂靠 Oslo 港，港序调整为：Hamburg, Bremerhaven, Oslo, Tallinn, St Petersburg, Kotka, Klaipeda, Gdynia, Hamburg，进一步扩大其在该区域的航线服务范围。一年前，赫伯罗特曾将该航线船型从 700TEU 升级至 1400TEU。【中国航贸网】

### 油价不降班轮公司没有动力提速航行

SeaIntel Maritime 首席执行官 Lars Jensen 在“全球班轮业大会 2015”上表示，虽然燃油价格下降，但对单家班轮公司而言，因调整航线网络的成本太高，其不会放弃低速航行策略。Lars Jensen 解释道，使船舶重新加速航行的成本包括：重新调整航线的成本；与码头、支线船公司和其它供应商重新签订合同和谈判的成本等。Lars Jensen 称，如果加速航行，班轮公司需要改变整个航线网络。而随着集装箱船型从 8000TEU 增至 18000TEU，船舶在港口的停靠时间明显增加，抵消加速航行缩短的航行时间。由于班轮公司投放船型更大的船舶，使得平均单箱燃油成本保持在一个常数，



班轮公司更加没有动力提速航行。他称，除非燃油价格跌到100美元/吨，并长期保持低位，否则托运人不会享受到过去那样的快航服务。【劳氏日报】

### 赫伯罗特亚洲至欧洲 LOOP4 线增挂科隆坡港

赫伯罗特近日宣布，调整亚洲至欧洲航线 LOOP4 挂港，增挂科隆坡港，“APL Temasek 011W21”船6月7日到达科隆坡港，具体挂靠港口如下：Ningbo —— Shanghai —— Yantian —— Singapore —— Colombo —— Le Havre —— Southampton —— Hamburg —— Rotterdam —— Port Said —— Jeddah —— Singapore —— Hong Kong —— Ningbo 【中国航贸网】

### 东方海外调整亚欧航线部分航线船期

东方海外近日公告称，为改善亚洲-北欧服务船期的可靠性，将调整 LP4、LP5、LP6 及 LP7 的船期。以下航次的新船期如下：LP4 APL Vanda 008W 预定五月十五日到达宁波。LP5 Leverkusen Express 006W 预定于五月十五日到达光阳。LP6 NYK Helios 011W 预定于五月十五日到达高雄。LP7 MOL Quintet 006W 预定于五月十一日到达青岛。【东方海外】

### 阳明海运放弃订造超大集装箱船

据贸易风报道，台湾阳明海运已经决定放弃订造一系列1.8万或2万标箱集装箱船的计划，并改成规模较小的1.4万标箱集装箱船。对此，一位造船人士称，“这是因为阳明觉得1.4万标箱的船与其业务更匹配。起初，该公司是考虑要1.8万或2万标箱规模的船，但经深思熟虑后，认为超大轮太大，很难装满货物。”据了解，阳明不会直接订造所需的1.4万标箱船，而是选择光租形式。据悉，该运营商希望租入5+5艘船，交船时间最好在2018年。针对上述项目，诸如现代重工、三星重工、大宇造船以及本地台船等亚洲主要船厂都已受到接洽。上月，阳明从现代重工接付“YM Wellhead”号、“YM Wish”号与“YM World”号（均建于2015年）后，正式跻身大型船的运营商之列。这些船是它向塞斯潘（Seaspan）租入的15艘1.4万标箱系列船的一部分，将被投放在亚洲至欧洲航线。接下来，阳明将在2016年末之前接付余下船舶—其中7艘造于现代重工，5艘在台湾国际造船打造。阳明表示，这些节能船舶由于经营成本较低，将能为其带来竞争优势。CKYHE的成员还包括中远、川崎汽船、韩进海运以及长荣海运。【国际船舶网】

### 太平船务扩大中国跨太平洋服务网络

太平船务日前宣布，该公司与川崎汽船和万海航运合作，将推出一条新的中国跨太平洋航线（TP3），三家公司将在航线上部署6艘集装箱船，首航将于5月10日生效。太平船务称，此次在TP3线上部署的6艘集装箱船运力将为5500-6000TEU之间，预计将从青岛港首航，经过上海、厦门和长滩。该公司称，通过这一服务，能够有效将厦门至长滩的集运时间缩短至13天。同时，太平船务还表示，该公司将在其现有的中国-跨太平洋航线（TP2）上增加班次，该航线将沿途停靠香港、盐田、长滩、盐田、香港。新TP2航线班次服务于5月10日香港生效。【中国港口】

### 万海发力跨太平洋航线

台湾万海航运（WHL）、中远集运（COSCON）、川崎汽船（K LINE）联合开启运营从南中国到美国西南海岸的跨太平洋航线服务，名为SEA。此外，万海航运还将与川崎汽船、太平船务（PIL）联合开启一条从中国中部到美国西南海岸的跨太平洋航线，名为CALCO-D。SEA航线5月10日开始正式营运。航线共投入6艘9000-10,000TEU集装箱船，其中万海航运投入1艘，川崎汽船投入2艘，中远集运投入3艘。SEA挂靠港序依次为香港-盐田-长滩-盐田-香港。CALCO-D航线同样在5月10日开启。该航线共投入6艘5,500-6,000TEU集装箱船，其中万海航运和川崎汽船分别投入2艘船，太平船务投入1艘船，余下1艘船舶共享。【航运界】



## 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 519 美元/TEU, 比上周下降 10.82%。本周货量基本稳定, 但由于运力增速高于货量增速 (据 Alphaliner 统计数据显示, 截至 5 月初, 远东至欧洲航线运力增长 5.3%, 其中万箱及以上大船运力增长 28.9%), 市场供需关系更趋恶化。虽然部分航商采取停航措施, 对于航线整体的供需关系改善效果甚微。大船由于不能满载, 船公司被迫下调运价揽货补仓。短期内大船运力的过剩问题较为严重, 即使新造大船的计划停止或者延期, 当前运力的增量仍然需要未来几年的时间消化。

**澳新航线:** 本周天津出口悉尼港口运价均价 595 美元/TEU。比上周下降 6.89%。市场运输需求未见明显起色, 虽然航商继续将运力缩减力度维持 20%以上, 不过供需关系未现改善。多数航商为保份额而对运价进行回调, 5 月中旬的运价上涨计划基本失败。





## 聚焦滨海

### 国际贸易审批权全面下放自贸区 一条龙服务企业



滨海新区中心商务区作为天津金融改革创新集聚区和滨海新区城市核心区，展现出强大的发展活力。

天津自贸试验区中心商务片区综合服务大厅日前开通国际贸易专区，国际贸易行政审批事项再提速，涉及海关、检验检疫、外汇等国际贸易的相关审批权限全面下放至自贸试验区，真正实现了业务快速办理“一条龙”服务。

“我已经拿到了营业执照，下一步要办外贸许可，还应该办哪些手续？”“备完案之后您应该去提交材料，海关、海事、检验检疫和外汇部门在我们大厅都有窗口，

进行货物收发时还要办理一个电子口岸卡……”昨天上午，当记者来到自贸试验区中心商务片区综合服务大厅时，国际贸易区咨询专员张敏正在为一家企业的负责人介绍业务办理流程。

提出问题的是天津众信国际贸易有限公司的法律顾问张玉林，他仅用半天时间就完成了企业登记注册，随即向工作人员进一步咨询涉及外贸进出口方面的有关政策。得到满意的答复后，他说：“现在太方便了！以前办理进出口许可得先到市里备案，然后跑海关提交材料，跑检验检疫局提交所需信息，还得到航运中心办理相关手续。没想到，现在一个窗口就全解决了。”

“我平均每天都要接待四五十家企业的咨询，现在来大厅办理事项或现场咨询的人越来越多。”张敏告诉记者，“现在将企业相关信息在市外经贸委进行备案后，只需将企业材料统一提交到服务大厅国际贸易区窗口，即可完成所有行政审批事项的办理，大大提高了企业的办事效率。”

记者注意到，服务大厅内已经集纳了海关、海事、检验检疫等所有国际贸易相关窗口，大部分行政审批事项都实现了一口式受理。“目前，中心商务片区正在申请外经贸委备案的审批权限。不久，企业备案也无需到市外经贸委办理，在服务大厅即可完成所有国际贸易行政审批事项，真正实现‘一条龙’服务。”中心商务片区综合服务大厅负责人徐斐透露。

据了解，中心商务片区综合服务大厅还进驻了相关服务代理机构，可以为企业全程代办专业会计、税务、工商、涉外等服务，采用政府购买服务的方式，为办事企业免费提供服务。【津滨网】



## 航运看点

谁来为船舶大型化买单？（接上期）



#### 4. 船高

大型船舶的高度越来越高，对港口的影响主要是要求提升岸边吊机的高度。其次，在某些港口还涉及桥梁净空高度不够高的问题。比如美国长滩港一个亟待解决的事项是碍航大桥的问题，最大的船舶因为高度问题一直不能通过桥洞到达码头。目前一项耗资 10 亿美元重建杰拉尔德·德斯蒙德大桥的开发计划已经得到实施。这项重大基础设施将把长滩市中心与长滩岛码头的设施和洛杉矶港连接起来。

纽约-新泽西港将巴

约纳大桥的高度抬高 20 米的重大工程将在 2015 年完成。这项工程的目的是为了更方便大船可以在它下面通过，上溯挂靠这个港口的主要集装箱码头。目前，提高通道高度的施工正在进行，同时桥也保持着开通。

船舶容量增大对港口行业的挑战

以马士基 17, 200TEU 的 3E 级船和 15500TEU 的 E 级船相比较，平均每一航次多装 2770TEU，平均容量的增幅为 18%。在船舶长度没有变化的情况下，泊位上的岸边吊机配置数量已达极限，船时效率很难得到同步提升，其结果是造成港口拥堵。

鹿特丹港与汉堡港从 2014 年初就陷入长期的拥堵状况。港口拥堵的问题已经打乱了这两个港口的日常运作。鹿特丹港的拥堵问题尤其严重。一开始是在欧门集装箱码头（ECT）公司经营的德尔塔（Delta）码头的南部，由于五台新的岸边起重机的安装而影响了装卸操作的进程。雪上加霜的是几艘深海大船到港时错过了潮窗期，由此对鹿特丹已经延伸到腹地的多式联运和内河集疏运业务的衔接运作造成进一步的压力。

随后的延期造成的后果是：促使驳船营运商 Contargo 和支线营运商 Team Lines 在 ECT 码头向托运人征收港口拥堵附加费；更促使征收附加费最多的赫伯罗特航运公司将其欧-亚航线 4 号服务环线的 4 艘船改靠安特卫普港。

港口拥堵困境不仅发生在欧洲，而是已经造成全球港口的大面积拥堵。2014 年，亚洲的港口拥堵已达到 20 多年来最糟糕的水平。而在美国，自 2002 年著名的西海岸封港罢工事件以后，2014 年再次出现了严重的港口拥堵问题。尽管各个港口的拥堵原因各有不同，但是，不可否认，它们共同存在的一个相同的原因是巨型轮船在各个港口必须装卸的箱量的陡然增加。随着相同时间内进入堆场的集装箱数量的大幅度增加，港口承受着越来越大的压力。它们必须确保这些大船在港停留时间仍然和以往一样，尽管不得不努力在每一小时内处理大幅度增加的集装箱量。

2014 年，班轮超级联盟对港口拥堵也起了推波助澜的作用。2M、O3、G6 和 CKYHE 四大联盟的筹建和扩大合作，导



致同一联盟不同成员的关联码头之间相互转运的箱子也增加了，由此更进一步降低了港口的效率。

随着码头堆场上的货物量越来越多，要想保证船舶周转时间不变，港口面临巨大压力，尽管港口已经被迫着手解决单位小时泊位作业生产率大幅提升的问题。

受到船舶大型化影响的不仅仅是大型港口。不断提升的船舶容量造成的梯级置换使得次级贸易航线上也面临运力剧增，因而中小型港口同样面临比以往更大的压力。根据德鲁里的数据，从2011年到2014年，亚洲到北欧贸易航线上的船舶平均容量增加了27%。亚洲-南美东海岸航线和欧洲-南美东海岸航线上的船舶平均容量分别增加了59%和75%。

考虑到目前的新船订单量及其构成、将被投入使用的新船绝对量以及需要被逐级置换到次级航线的巨量船舶状况，不难判断2015年及未来几年内，船舶平均容量只会不断增加。承运人为了不断地追求规模经济，仍在不屈不挠地谋划订造更大容量的船舶。因此，今天港口面临的大船难题及其派生的港口拥堵问题短期内不会消失。

让班轮公司为港口追加投资买单，说起来容易做起来难  
持续的船舶大型化进程意味着必须重新调整船舶大小和港口基础设施之间的关系。

根据德鲁里的研究，定于2015和2016两年内出厂的船舶运力将达340万TEU。其中，14000 TEU及以上容量的船舶有139艘。

2013年全球港口集装箱吞吐量为6.23亿TEU。根据德鲁里海事研究中心的数据，到2020年，这一数字有望增加40%，达到近9亿TEU。由此可以推算，从现在起一直到2020年，全球港口集装箱吞吐量每年将会增长5%~6%，略高于近年来的增长速度。尽管这远低于20世纪90年代以及经济危机之前的增长速度，但若满足这样的运输需求，港口仍会面临很大压力。

为了进一步扩大大船的规模经济优势，航运公司已结成联盟，以确保这些船舶满载来节约彼此的成本。应对这样的增长水平，很大程度上要靠港口和班轮公司的协同作用。

在历史上，也正是这种协同作用推动了集装箱化运输的成功。一方面，班轮公司建造更大的船舶以更低的成本来运送不断增加的货物，另一方面，港口提供基础设施来处理这些船舶。

很多人认为未来解决生产率问题的途径是自动化。但是事情并没有那么简单，应该从整体上看待港口货物装卸作业。如果自动化系统运行不好，最终只会剩下注定失败的自动化设施。

不过港口自动化确有着显著优势。码头使用无人设备可以降低劳动力成本，同时由于在现场工作的人数大幅度减少，因此可以提高安全性。另外，通过延长工作时间，码头的可靠性得以加强。

然而，值得注意的是，根据“商业周刊”(JOC)的最新排名，前40名效率最高的码头中，没有一个码头是自动化操作的。

2014年末，AP穆勒码头公司在鹿特丹港的马斯二期(Maasvlakte 2)自动化码头开放。鹿特丹港希望通过开发马斯二期码头及随之增加的码头容量，不再经历像2014年早些时候那样的港口拥堵情况。

为配合超大型船舶的涌入，主要贸易航线上的港口和码头不得不再一次履行交易中的承诺，这意味着他们要提供更长的码头岸线、更深的泊位前沿水深以及更大的起重机。为了高效率地运输货物，内陆集疏运系统和腹地物流运作必须处于同等配套程度，其效能水平必须能够支撑整个系统的良性运作。也就是说，为了满足班轮公司的船舶大型化要求，公共财政、港口管理部门和码头营运商必须同时增加基础设施和营运设备的投资。

然而，从基础设施方面来说，迄今为止，几乎没有证据表明港口的货物装卸费出现跳跃式增长来承担这些投资。由此引出一个问题：难道班轮公司准备为此买单吗？

从营运设备方面来说，提高泊位的船时效率不仅仅是一个技术问题，同时也要考虑其中的商业因素。对港口和码头营运商来说，这不仅意味着必须配置“高大上”的船岸起重机，而且必须确保具备充足的劳动力，而这样的专业化劳动力是需要付出高成本的。那么，问题就再次归结为班轮公司是否愿意为这些额外的费用买单。

作为一个码头运营商，你可以说：我愿意提供你所需要的任何生产率水平。如果你需要，我可以每小时操作300个集装箱。但你必须付给我足够多的钱，这样我才能仍赚取一个可以满足股东期望的利润率。

船舶规模不断增加，船宽和吃水每额外增加一米，港口为此所做的必要准备也在增加，不仅是起初需要疏浚，还



包括后期要继续维护航道的水深不变。

这使得主要来自公共财政的用于港口基础设施开发的投资和总体经济回报越来越不成正比。导致这种情况的主要原因是实体结构，包括造船基础、航道工程和港口建设。所以，船舶大型化带来的规模经济效应只是使得班轮公司享受到单位舱位成本降低的优势，而船舶规模的不断增大却导致基础设施和营运设备的成本日益增加。

公共资源的投入只是为了让那些有能力投资大型船舶的班轮公司相比于他们的竞争者拥有成本优势。因此可以说，这些竞争成本大部分是由公共部门负担的，也就是说，这是一种由公共财政赞助的有利于大航运公司的扭曲了的竞争。然而，由公共财政来补助航运公司巨头升级船型缺乏合理性。

这就是为什么仍有新船订单的原因。虽然从航运公司的角度来看，考虑到运力供给已严重过剩，这些订单已没有意义。

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。要让班轮公司为港口追加投资买单？说起来容易做起来难。港口联合抵制大船不可行

在今天的恶性竞争中，船舶必然需要提高舱位利用率。为了揽到足够的货源，这些新造船最初的成本优势会被更低的运费率完全耗尽。这是由于大型船舶过量订造导致运力供给过剩后的必然结果。表面看起来，最终享受成本优势的只是航运公司的顾客们。但是，这并不代表运费会大幅降低，也因此不会诱发额外的货物运输量。结果，运力供给过剩现象仍然存在，低运费率也不会给航运公司留有适当利润。

在这一过程中真正获益的主要是以下三类企业：一是疏浚公司，主要包括美国海岸警卫队的工程兵，以及荷兰、比利时、德国和中国的疏浚公司；二是船厂，目前主要是韩国的现代重工、三星重工和大宇造船三家船厂；三是港机制造厂，主要是一家在世界上占绝对优势的中国国有起重机制造商——振华港机厂。

不来梅大学应用科学系教授马尔乔 (Ulrich Malchow) 在 2014 年第 12 期“国际集装箱化”杂志上载文提议建立区域性港口卡特尔，以便在关于水深的问题上达成一致，联合抵制疏浚 (dredging boycott)，以遏制集装箱船舶大型化的势头。笔者对这一建议的可操作性和效果表示怀疑。

港口业是竞争性行业，同一区域内的港口与港口之间的博弈是零和博弈。在一定时期内，A 港丢失的货量，往往就是相邻的竞争对手 B 港增加的货量。

例如，2000 年 8 月，正式开业不到一年的丹戎帕拉帕斯港，就非常成功地与马士基海陆结成战略伙伴，后者把其在新加坡港经营多年的转运业务几乎全部转移到了丹戎帕拉帕斯港，一下子带走了每年 200 多万标箱的吞吐量。达飞轮船和中海集运也相继决定，使用这个马来西亚港口的集装箱转运服务。即使腹地型枢纽港也会发生这种情况，比如，2013 年，由于地中海航运和达飞的联合航线把美西挂靠港从洛杉矶改为长滩而导致两港排名发生逆转，尽管所转移的运量仅几十万标箱。2014 年，洛杉矶港为了从长滩港夺回流失的货源，向船公司推出了奖励计划，对于超出上一年度的货物运量给予额外的现金奖励。

可以预见，拥有深海设施的鹿特丹港和威廉港绝不会加入建议中的港口卡特尔。它们大概更愿意看到其他港口由于条件限制而被大船拒绝挂靠。在亚洲，盐田港和丹戎帕拉帕斯港也不可能加入抵制疏浚的港口卡特尔。在转运枢纽港竞争最为激烈的地中海，北岸的阿尔赫西拉斯港和比雷埃夫斯港以及南岸的丹吉尔地中海新港 (Tanger Med port) 是船舶大型化和联盟超级化的最大受益港口，互相之间的竞争同样十分激烈。

笔者建议港口行业采取以下策略应对船舶大型化趋势。

#### 1. 港口建设费全额返还

对于接纳 18,000 标箱级别船舶停靠的港口，每年度征收的港口建设费全额返还，用于基础设施的建设和维护，比如维护进港航道和泊位岸边水深、加固泊位岸壁等。

#### 2. 引进有船公司背景的码头营运商。

案例：深圳盐田港、丹戎佩拉帕斯港、阿尔赫西拉斯港、鹿特丹港和威廉港都有 AP 穆勒-马士基集团旗下的港口公司 AP 穆勒码头。被授权特许经营的 AP 穆勒码头旗下公司自然会为接纳大船的各种经营性设施的投资和营运成本买



单。中远太平洋、中海码头、TIL（地中海航运）、Terminal Link（达飞轮船）和 Seres（日本邮船）等都是全球承运人旗下的码头营运商。

### 3. 同相关全球承运人结成战略合作伙伴。

案例：2012年9月投产的德国威廉港集装箱码头的运营商是欧门集团（Eurogate）。欧门和 AP 穆勒码头在该码头的股比为 70：30。双方约定，如果马士基航运未能给威廉港带来承诺的每年 70 万 TEU 货运量，马士基航运公司将面临高达千万欧元的违约索赔。

### 4. 同一地区的中小港口结成联盟。

案例：2014年1月，同位于华盛顿州的西雅图港和塔科马港与美国联邦海事委员会（FMC）达成协议，两港被获准收集和分享信息以识别和应对前所未有的行业压力，寻求最佳应对策略潜在选择。休斯敦港、莫比尔港和坦帕港签署了一份不需要 FMC 背书的合作协议。在过去的四年时间里，他们已经做到以“海湾沿岸的优势”为口号的联合营销，以吸引更多的集装箱服务航线。但是，大港之间结成联盟共同抵制船舶大型化的案例迄今没有出现。【中国港口】

