



班 轮 时 事 直 通 车

中远耗资百亿元订造 11 艘超大型集装箱船



9月9日晚，中远集团旗下上市公司中国远洋发布公告称，中远在当天分别与4家国内造船厂签订造船协议，共订造11艘19000TEU超大型集装箱船，订单总价15.1亿美元（约合96亿元人民币）。据悉，这些新造的“巨无霸”船将在2018年被陆续投入欧亚航线的运营。根据公告，这11艘19000TEU超大型集装箱船中，在上海外高桥造船有限公司（外高桥造船）建造的有3艘，订单金额4.2亿美元。在中船重工旗下的大船重工建造的有2艘，订单金额2.8亿美元。在中远集团自己的船厂南通中远川崎和大连中远川崎建造的有6艘，订单金额8.1亿美元。据外高桥造船内部人士透露，中国远洋在外高桥建造的3艘集装箱船其实载箱量为2万TEU，并非公告中所说的1.9万TEU，是目前全球最大的集装箱船。

这3艘超大型集装箱船是由中船集团公司第708研究所设计，船体总长399.2米，船宽比1.8万TEU型略宽，约为58米，单船每日油耗在100吨左右，计划在2018年交付。此前的7月，外高桥造船刚刚向法国达飞海运交付了国内首艘1.8万TEU型超大型集装箱船，打破了韩国在1万TEU以上超大型集装箱船建造领域的垄断地位。中远集团内部人士透露，这批2万TEU型集装箱船并不会占用集团太多的资金以及增加负债，因为这些大船订单将使用中国政府提供的“拆船补贴”政策（即中国船东在国内拆船厂报废船舶之后，再在国有造船厂建造新船就可以获得一定的补助金）。“而且在价格上，这次订造的2万TEU型集装箱船非常有优势，对中远集团优化船队，降低单箱运输成本非常有帮助。”该人士说。该批订单的单船造价仅在1.35亿~1.39亿美元之间，折合的单箱建造成本不足7000美元。【中国国际船舶交易网】

长荣海运再订 10 艘 2800TEU 集装箱船

长荣集团第3波船队更新计划尘埃落定，将订造20艘2800TEU集装箱船（船型 船厂 买卖），分别由台船、日本今治造船各建造10艘，最晚2019上半年前全数交付，成为长荣亚洲近洋线生力军。长荣海运高层表示，此次新造B型集装箱船的甲板可装载13排货柜；考虑多数近洋航线的码头水尺较浅，采用较宽的船型设计，以适应浅水海域的航行需求，并提升货物装载能力。由于船速可达21.8节，加上船舶设计更为环保节能，将有助于提升船期准确率、节省油耗成本，提升市场竞争力。业界人士发现，长荣海运此次订造的2800TEU集装箱船，比亚洲区间航线主力1800到2500TEU略大，推测一方面是降低单位成本，另外这批新船也可弯靠泰国及中东港口，还可航行欧洲与地中海间，算盘打得相当精。【国际船舶网】

阿拉伯轮船升级 WAF 航线

为了满足西非市场日益增长的需求和客户的要求，阿拉伯联合国家轮船公司(UASC)9月6日宣布，将加强已经推出两条新的西非服务(WAF2和WAF3)。除了现有WAF1航线外，新航线计划于2015年9月份执行。Mr. Lars Christiansen说：



“为了缩短地中海西岸和西非之间运输航程和提升可信用度,阿拉伯轮船会不断加强服务水平,为客户提供优质的服务”。最新WAF航线信息如下:West Africa Container Service 2 (WAF2): Algeciras - Tangier - Cotonou - Lome - Algeciras West Africa Container Service 3 (WAF3): Tangier - Algeciras - Abidjan - Algeciras. West Africa Container Service 1 (WAF1): Tangier - Algeciras - Apapa - Tincan - Tema - Tangier。【中国航贸网】

达飞轮船 2015 年 9 月 15 日起上调亚洲出口至红海航线综合费率

达飞轮船宣布,自 2015 年 9 月 15 日(以提单日为准)起,由亚洲(including Japan, Southeast Asia and Bangladesh)出口至红海(Jeddah (Saudi Arabia), Ain Sokhna (Egypt), Aqaba (Jordan), Djibouti, Port Sudan (Sudan) and Aden (Yemen))航线所有货物上调综合费率 GRR,具体如下: USD 200 per TEU。【中国航贸网】

马士基航运 2015 年 9 月 15 日起上调东亚出口至巴拿马等国航线运价

马士基航运宣布,自 2015 年 9 月 15 日起,由东亚 (China, Hong Kong, Indonesia, Korea South, Malaysia, Philippines, Singapore, Thailand, Vietnam, Cambodia, Taiwan)出口至巴拿马等国家 (Panama, Venezuela, Dominican Republic, Haiti, Jamaica, Trinidad & Tobago, Colombia (Santa Marta, Cartagena, and Barranquilla), Puerto Rico)航线运价上调 GRI,具体如下: USD 400/600/600 per 20' /40' /40' high cube dry。【中国航贸网】

马士基航运 2015 年 9 月 20 日起上调远东出口至北欧航线运价

马士基航运宣布,自 2015 年 9 月 20 日起,由远东(Excl. Japan)出口至北欧航线运价上调 GRI,具体如下: USD 500/1000/1000/1000 per 20' /40' /40' high cube/45' high cube。【中国航贸网】

CKYHE 联盟升级亚欧 NE2 航线运力

CKYHE 不久将在欧亚 NE2 投入第十艘也是最后一艘 14,000 teu 级船舶,13,870 teu Manhattan Bridge 将于 10 月 23 日交付替换 9,040 teu Hong Kong Bridge。届时该线投船 10 x 14,000 teu,替换此前该线使用的 8,000/9,000 teu 级船舶,周运力共计提升 40%。NE2 航线挂靠:Hong Kong, Nansha, Kaohsiung, Yantian, Singapore, Piraeus, Rotterdam, Felixstowe, Hamburg, Antwerp, Piraeus, Singapore, Hong Kong。【中国航贸网】

中海集运 11 艘 20000TEU 船将下单

为了赶上 O3 联盟成员的步伐,这家中资巨头也开始规划订造一批 2 万标箱的超级巨轮;目前有 3 家国内船厂正在争夺这一合约。中海集运 (CSCL) 准备再斥 16.5 亿美元,用于订造集装箱巨轮。据悉,这家隶属中海集团的班轮分支将很快完成洽商,“落笔”签订最多 11 艘 2 万标箱船的订单。就在不久前,该公司刚出资 9.34 亿美元,在沪东中华(位置 评论 新闻)旗下的上海江南长兴造船签下一批 1.35 万标箱的船。此外,中海的“老大哥”中远也订了一系列 2 万标箱的新船。知情人士透露,它总共签下 13 艘船,分别委托 3 家大型中资船厂打造。【国际船舶网】

G6 联盟公布亚欧航线停航安排

G6 联盟取消 4 个亚欧航次,加上之前的停航安排,三月内将削减 150,000 teu 周运力。此前 8 个亚欧停航安排,从 31-43 周共撤出运力 153,000 teu。Week 40 : Loop 6 10 月 1 日高雄出发 - 11,500 teu 周运力。Week 41 : Loop 7 10 月 5 日青岛出发 - 13,500 teu 周运力。Week 42 : Loop 4 10 月 16 日宁波出发 - 13,000 teu 周运力。Week 43 : Loop 5 10 月 23 日光阳出发 - 13,000 teu 周运力。【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 868 美元/TEU，比上周下跌 1.59%。欧元区经济复苏仍面临诸多问题，目的地消费需求增长动力不足，拖累航线运输需求的恢复势头。航商迫于严峻的市场形势对各自运力规模采取了长期化的管控措施，不过供需缺口仍未得到显著收缩。月初的提涨运价未能获得支撑，上周各航商为维持市场份额而主动回调运价，市场订舱运价大幅回落。本周基本面没有改善，运价仍有下滑的势头。

中东航线： 本周天津出口杰贝阿里港口运价均价 504 美元/TEU。比上周下跌 16.97%。受收货地局势动荡、国际油价下降等因素影响，目的地区域消费需求疲软，当地居民消费总体不旺，拖累近期货量持续低迷，虽然部分航商开始采取停航措施，但收效并不明显，市场运价继续承压下行。

聚焦滨海

天津自贸区享受政策红利 打造农牧进出口产业链



随着京津冀协同发展的不断深入，自贸试验区的政策红利日益显现，一批大型央企、国企、外企到东疆保税港区“安营扎寨”。近日，北京最大的农业国有企业北京首都农业集团与国家开发银行、中国邮政储蓄银行签订战略合作协议，共获得授信 200 亿元，主要用于探索支持京津冀协同发展的新模式，享受天津自贸试验区的政策红利。

不久前，首农东疆牧业 20 万吨能量饲料生产线投产试运行。该工程是北京首都农业集团有限公司在天津东疆保税港区内投资建设的项目，主要内容为建设一条饲料生产线及配套的辅料车间、原料堆存区、综合办公楼。预计年产能量饲料 20 万吨，将为首农集团开展饲料加工、销

售，畜禽及相关产品进出口贸易等业务，为牛羊肉国际贸易中转等形成完整产业链条提供支持。

“随着天津自贸试验区一系列投资便利化措施的推行，北京最大的农业国有企业——北京首都农业集团以北京为总部，天津为进出口的桥头堡，河北为生产养殖腹地的格局正在形成。”相关负责人表示，首农集团在东疆的项目主营进口饲料加工、畜牧业国际贸易，对外链接美国、澳大利亚、巴西、保加利亚等农产品出口国，对内辐射京津冀和东北地区，虽然四月份刚刚试运营，但这家企业已经感受到天津自贸试验区带来的红利。

天津自贸试验区设立后，天津出入境检验检疫局出台的 22 项创新制度为例，每一项都融入了服务京津冀协同发展的要素。根据新的政策体系，京津冀进出口货物可以享受更便捷的通报、通检、通放，还可以选择第三方检测机构，简化检验检疫流程，对于首农来说，进出口通关速度更快，成本更低。“我们不仅节省了排队的时间，还将原来检测的 10 个工作日缩减到了 3 个工作日。如果碰到恶劣天气，我们能够及早出区，一批料可能节省上百万甚至几百万元。”相关负责人表示。

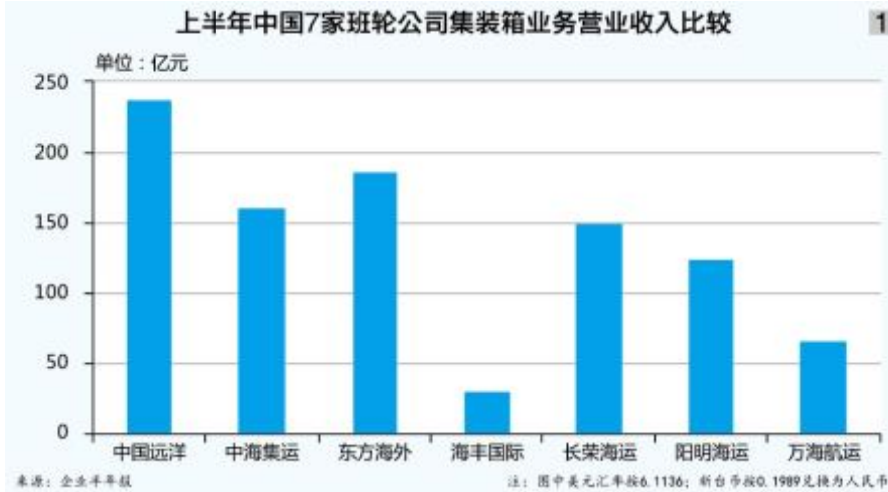
此外，首农食品进出口项目在东疆保税港区开工建设，项目集海关商检现场查验、保税仓储、冷链物流、分拨配送、批发交易、跨境电商、金融服务等全功能于一体，主要经营以水果和牛羊肉为主的食品、农副产品进出口业务。据悉，项目建成后，将覆盖北京、天津、河北、山西、陕西、内蒙古等地区，对京津冀地区食品供给“保质、保价、保应急”的三保障任务起到有力的支撑作用。【津滨网】

航运看点

集运：蓄力整合 危机犹在

上半年，尽管国际经济贸易复苏依然乏力，航运市场又传来未来3年仍将于低谷徘徊的负能量声音。但从在上海、香港、台湾上市的中国7家主要班轮公司经营数据看，全部实现盈利，整个市场面临一些新的提速与老生常谈的杂症

上半年，航运市场形势依然严峻。集运市场方面，中国出口集装箱运价综合指数(CCFI)上半年平均为969.9点，较去年同期的1102点下滑12%。在此现状下，上海、香港和台湾7家主要上市班轮公司均实现不同程度的盈利，但东方海外、中海集运和海丰国际出现业绩下滑，尤以中海集运净利润下滑幅度最大，同比下滑96.89%(见图1)。



中国远洋上半年旗下集装箱航运及相关业务实现营业收入236亿元，同比上涨10%；毛利率为5.2%，同比上涨0.9%；实现营业利润5935万元，实现归属于母公司所有者的净利润13.68亿元，去年同期为亏损14.63亿元。上半年中国远洋在业绩上打了个不错的翻身仗。

中海集运上半年实现营业收入159.96亿元，同比下跌8.86%；实现归属于上市公司股东的净利润1434万元，同比大幅下跌96.89%。截至6月底，总负债超出总资产6.71亿元，业绩并不理想。

东方海外上半年集装箱运输及物流业务实现收益185.3亿元，同比下跌5.96%。在经过2013、2014年中报业绩大幅跌落后，今年上半年东方海外业绩尚算稳定。

海丰国际上半年集装箱业务实现营业收入30.81亿元，同比下跌0.2%；实现期内利润4.34亿元，同比上涨27.27%。

长荣海运上半年集装箱运输业务实现营业收入148.51亿元，同比微涨0.91%；实现营业盈利17.52亿元，同比大幅上涨60.48%。

阳明海运上半年集装箱运输部门实现营业收入123.91亿元，同比上涨5.77%；实现期内利润2.78亿元，同比下跌17.24%。

万海航运上半年实现营业收入66.95亿元，实现盈利6亿元。

相较前两年的中报，今年7家上市班轮公司业绩总体趋于上行。上半年，集运市场分外热闹，中远和中海两家集团下属上市企业停牌整合令市场充满期待，行业内整合潮正在提速；集装箱大船造势依然迅猛，在造船业低谷抄底造船对船东而言有一定诱惑，但对运力已经过剩的市场而言，或正在酿成更严重的运力过剩。此外，货量增长缓慢、运价低迷等问题依然困扰着这个传统行业。

运量总体下滑

今年亚欧航线等主干航线供过于求局面仍将十分严峻，随着四大联盟格局的形成，未来集运市场的竞争格局，将逐步演变为联盟间的抗衡。预计短期内，集运业需求仍将低速增长，几家上市企业的货运情况均不理想。

中国远洋上半年实现集装箱运量479.39万TEU，同比增长6.79%；平均单箱收入4339元/TEU，同比下降1.7%。

中海集运上半年根据市场需求灵活调整内外贸航线运力布局，在巩固内贸市场份额基础上，外贸航线运量同比上升1.9%，内贸航线运量同比减少0.4%，综合影响致中海集运完成重箱量399.11万TEU，同比增长1%。其中，太平洋航线完成箱量61.4万TEU，同比减少5.41%；欧洲/地中海航线完成箱量74.36万TEU，同比减少2.19%；亚太航线完成箱量1045万TEU，同比上涨12.2%；国内航线完成箱量1556万TEU，同比减少0.41%。

由于受到业内运力持续过剩而货量增长呆滞不前的影响，东方海外上半年货运量下跌2%，运载率下跌4%，收入减少6%。

运价萎靡不振

上海航运交易所发布的 CCFI，上半年平均为 969.9 点，同比下跌 12.0%；上海出口集装箱运价指数（SCFI）上半年平均为 831.2 点，同比下跌 23.5%。

受市场运价下行影响，中海集运上半年太平洋航线实现航线收入 47.11 亿元，同比上涨 5.31%；欧洲/地中海航线实现收入 36.45 亿元，同比下跌 17.2%；亚太航线实现收入 30.75 亿元，同比上涨 3.56%；国内航线实现收入 22.48 亿元，同比下跌 22.08%，除太平洋航线外，其余航线收入均收窄。

东方海外受到运载率下跌影响，部分航线平均收入水平创全球金融危机后新低。上半年单箱平均收入减少 4%，由于供求失衡，亚洲/欧洲航线西向货量同比下跌 6%，单箱收入减少 17%。

供应方面，由于大量新船投入市场令运力大幅增加，需求却因欧洲进口货量增长缓慢，俄罗斯经济受制裁及卢布贬值等影响而呆滞不前。亚洲区内及澳亚航线货量同比基本持平，但单箱平均收入下跌 5%，澳亚航线因远洋航线过剩船舶涌入而备受冲击。油价低廉亦令班轮公司肆意引入新航线，大西洋航线货量同比下跌 8%，单箱平均收入则增长 4%。

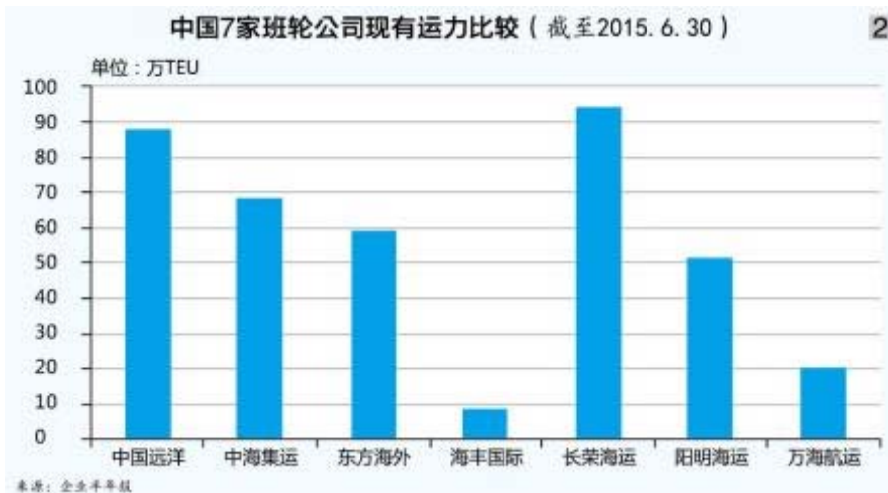
中国远洋平均收入 4339 元/TEU，同比下降 1.7%。上半年，中国远洋致力于调整运力布局，完善区域内支线网络，持续优化航线、货源结构，带来货量及总体收入同比增加。同时，由于航运市场需求总体疲软，供过于求局面延续，但该企业采取措施努力恢复运价，平均单箱收入略有下降。

上半年，亚欧航线运价跌入冰点，6月19日上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 205 美元/TEU，这是新版 SCFI 发布以来亚欧航线的最低运价。为此，业内人士分析认为：“尽管班轮公司纷纷投入大船，进行联盟合作，大幅降低单箱成本，但运价不仅没能达到班轮公司的盈亏平衡点，连航次的变动成本都难以覆盖。”为此，包括东方海外在内的 G6 宣布取消 4 条亚欧航线班次；包括中海集运在内的 O3 决定大幅削减运力，撤回远东—北欧航线上 6 月底推出的 4 条航线中的 1 条，这意味着 O3 将撤出该联盟在该航线上 20% 的运力。同时，中海集运还宣布将对其运营的亚欧航线中的一组航线即欧洲 7 线（AEX7），自 6 月 29 日起实行为期 12 周的结构性的空班计划。

尽管多家联盟做出战略性调整，亚欧航线运价依然没有多大起色。8月28日，上海航运交易所发布的上海—欧洲航线的平均运价为 469 美元/TEU、上海—地中海航线的平均运价为 449 美元/TEU，显示运价依然处于低位。

大船订造提速

除了中远与中海两家集团整合令集运市场颇为热闹，上半年大船订造热潮依然持续（见图 2）。



来源：企业半年报

据相关数据统计，4月初，东方海外加入订船行列，在三星重工订造 6 艘 2.11 万 TEU 型船，这是迄今为止船型最大的集装箱船订单，相较马士基航运 3E 级集装箱船运力超出 17%。这笔订单造价为 1.586 亿美元/艘，交易总额约为 9.52 亿美元。东方海外现正安排银行融资，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。此外，东方海外将以现金分五期平均支付购买价，船舶预期于 2017 年交付。

8月底，传中海集运准备斥资 16.5 亿美元订造大型集装箱船，据悉中海集运有望签订最多 11 艘 2 万 TEU 型船的订单。而就在不久前，中海集运才在沪东中华旗下的上海江南长兴造船签下一批 1.35 万 TEU 型船。目前这笔订单仍在洽谈中，预计中国船舶工业集团（中船集团）旗下的沪东中华、上海外高桥造船以及中国船舶重工集团公司（中船重工）旗下的大连船舶重工均在争夺这笔订单。



除了中海集运将订造 2 万 TEU 型船的消息之外，市场还传出中远集运、日本邮船以及川崎汽船也将订造 2 万 TEU 型船。

对于持续不断的大船订单，专家分析称，经过几轮的订造，目前世界主要班轮联盟的超大型集装箱船订单已经基本得到落实，除中远集运等少数班轮公司拥有订船需求外，预计短期内超大型集装箱船尤其是 1.8 万 TEU 以上型船订造热潮或将出现回落。随着集运市场运费下行压力不断加大，该市场可能迎来调整。但从长远发展来看，船舶适度大型化依然是集运市场未来的发展趋势，2.4 万~2.5 万 TEU 型船或将在未来 5—10 年内出现。

对于几家上市企业跟风造大船的行为，业内人士分析认为“部分班轮公司加速造船，也属无奈之举”。在马士基航运开始接收全球最大集装箱船后，由于单船成本迅速下降而更具有竞争力，这迫使其他班轮公司只能紧随其后加紧订造大船，否则只能因为成本没有竞争力而被逐出市场。

如今，船舶大型化已是集运业的大势，从早期的 2700TEU 型，到 1.3 万 TEU 型，再到如今的 2 万 TEU 型，船舶运力越大，单箱成本就越低。

不过，这也给一些无力投资经营更大船型的班轮公司带来更大冲击，由于运力过剩状况仍无缓解，包括大型班轮公司在内的班轮公司，也很难保证持续盈利。有专家预测：“集运业仍将受困于结构性的大船供给过剩，预计今年行业仍将徘徊于盈亏平衡点附近。”

王牌整合加速

上半年集运市场最热闹的新闻，非中远和中海两家集团谋划整合莫属。8 月份第 33 期《航运交易公报》的报道，8 月 10 日，随着中远和中海两家集团以及旗下多家上市企业停牌，两家集团的整合正式拉开序幕，其以航运资产整合为核心，而集运业务将是重中之重。

根据 Alphaliner 统计，截至 7 月 1 日，中远集运拥有运力 86.22 万 TEU，市场份额约为 4.4%，排名全球第 6 位；中海集运拥有运力 70.29 万 TEU，市场份额约为 3.6%，排名全球第 7 位。双方集运业务合并后，运力将达到 156.5 万 TEU，市场份额约为 8%，排名全球第 4 位。

截至 7 月 1 日，在亚欧航线上，中远集运投入周运力为 24336TEU；中海集运投入周运力为 20852TEU。整合后，双方投入周运力可达 45188TEU，仅次于马士基航运和地中海航运，位居全球第 3 位。

在美国航线上，中远集运投入的周运力为 33068 万 TEU，排名全球第 4 位；中海集运投入的周运力为 15750TEU，排名全球第 16 位。整合后，双方投入周运力可达 48818TEU，将超过马士基航运，跃居全球第 1 位。

但显然，两家集团整合不是简单的数据相加。在欧美干线，目前形成的四大联盟竞争格局将会因中国两家航运央企的整合而改变。在亚欧航线，中远集运所在的 CKYHE 占据 24% 的市场份额，中海集运所在的 O3 占据 20% 的市场份额；在美国航线，CKYHE 占据 35% 的市场份额，O3 占据 13% 的市场份额。两家集团整合后，将分别在欧洲航线和北美航线占据 11% 的市场份额。除了排他性的 2M 外，其他班轮公司都有重新组合的可能性。

在国际航运市场，中远与中海两家集团的整合在增加运力规模、提升竞争力的同时，需要面临联盟的分拆或者重新组合等各种挑战；而在中国市场，特别是沿海集运市场，双方整合后的运力将占市场份额五成以上，也将面临运力过度集中、涉嫌垄断等嫌疑。

通过上述分析，可以理解市场人士所认知的：“集运业务的整合方案是重中之重，一定程度上可以理解为衡量本轮整合是否成功的核心指标。”

在上市企业层面，目前中远集团的集运业务是在中国远洋，中海集团的集运业务是在中海集运。安信证券交通运输行业分析师姜明表示：“虽然中国远洋的集装箱运力略超中海集运，但从两家集团近 10 年集装箱板块的综合表现及上海作为中国最重要的集装箱口岸角度考虑，我们倾向于认为中海集运是集装箱业务重组的资本平台。”

此外，从难易程度出发也是理由之一，中海集运目前主营业务是集运业务，而中国远洋是非单一集运业务的上市平台。

对于此次整合，业内专家认为：“整合须真改革。整合要真正解决出资人与经营权之间的关系，要推进市场化，提高国企竞争力，实现国有资产保值增值。”上海国际航运信息中心评论员舒胜则表示：“市场在抓大的同时还应扶小。”



中国航运市场存在‘市场集中度不高’和‘市场寡头垄断’二元化倾向的问题，管理者要想改变中国航运市场、航运企业疲弱的现状，从小型航运企业入手比从大型航运企业入手更为紧迫。对于管理者而言，营造一个不仅适合大型企业，同样也适合小型企业健康发展的良好市场环境是最重要的任务。”

总体来说，上半年中国 7 家班轮公司虽然基本实现盈利，但集运市场需求低迷依旧、运力持续过剩、联盟竞争趋势难有改变，集运市场面临的挑战依然严峻。【航运交易公报】

