

班轮时事直通车

地中海航运增强以色列快航服务



地中海航运 10 月 5 日公布, 增强以色列快航服务, 新服务增挂阿什杜德港和海法港。该服务是与以星航运共同经营, 并投入 5 艘集装箱船舶。于 9 月底执行。升级后的服务将更加提高地中海航运南北航线服务的可靠性, 缩短了航程。to Ashdod for Southbound cargo: the revised schedule in NWC ports will offer improved timing for cargo

deliveries to ports of loading (POL) and a shorter transit time to Ashdod. from Ashdod for the export reefer cargo: the second call in Ashdod on Thursday is fully dedicated to reefer cargo. It enables cargo shipments at the end of the week and offers an improved transit time to NWC ports. 由“MSC Marta 540A”于 9 月 29 日首航费利克斯托港。【中国航贸网】

03 联盟加紧升级远东/地中海 AMC1/AMX1/MEX2 航线运力

03 联盟的远东/地中海 AMC1/AMX1/MEX2 航线的运力升级目前仍在进行中, 其远东/北欧的 13, 000/14, 000 teu 船舶替换目前该地中海航线使用的 9500teu 船。至 10 月末, AMC1/AMX1/MEX2 航线周运力将从 9 月的 10, 615 teu 提升至 12, 530 teu。港口挂靠: Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Shelou, Port Kelang, Port Said, La Spezia, Genoa, Fos, Valencia, Port Said, Jeddah, Khorfakkan, Port Kelang, Qingdao。该航线 10 月投船 11 x 9, 500/14, 000 teu vessels。【中国航贸网】

东方海外改善大西洋 GEX1&2 航线

为了提高可靠性和市场客户需求, 东方海外 10 月 7 日公布, 将对大西洋服务进行调整, 改善 GEX 航线。改善后的航线为 GEX1&2。GEX2 航线将投入 4 艘船; GEX1 航线东行挂靠利物浦港更改为 GEX2 航线南安普敦港; GEX1 和 GEX2 航线航程安排情况如下: GEX1: MSC Alyssa 96E45 ETD Montreal on November 8, ETA Antwerp on November 18。GEX2: Montreal Express 59E46 ETD Montreal on November 5, ETA Southampton on November 11。GEX1 航线沿途挂靠港口如下: Antwerp - Bremerhaven - Le Havre - Liverpool - Montreal - Antwerp。GEX2 航线沿途挂靠港口如下: Southampton - Antwerp - Hamburg - Montreal - Southampton。【中国航贸网】

赫伯罗特调整亚洲/墨西哥 AME2 航线



赫伯罗特 10 月 1 日公布，将对亚洲/墨西哥服务进行调整，即 Asia Mexico Express - Loop 2 (AME2) 航线。调整后的新航线将挂靠高雄港和洋山港。计划由“APL Scotland 225E”于 10 月 30 日釜山港首航。新航线沿途挂靠港口如下：Pusan - Kaohsiung - Chiwan - Hong Kong - Yangshan - Manzanillo - Lazaro Cardenas - Buenaventura - Balboa - Lazaro Cardenas - Manzanillo - Yokohama - Pusan。

阿拉伯轮船 2015 年 10 月份起调整亚洲出口至阿拉伯湾和印度次大陆航线燃油附加费

阿拉伯轮船宣布，自 2015 年 10 月份起，由亚洲(AOTJ)出口至阿拉伯湾和印度次大陆航线调整燃油附加费 FAF，具体如下：USD76/20' STD. USD152/40' STD。【中国航贸网】

CKYHE 联盟发布远东/欧洲线停航安排

CKYHE 联盟将于四季度取消远东/欧洲航线的 9 个航次，并计划 4 季度后半季取消更多该航线航次。【中国航贸网】

地中海航运 10 月 1 日起调整往返欧洲至南美

地中海航运宣布，自 2015 年 10 月 1 日起，往返欧洲(North Europe & Med.)至南美西岸、中美洲和委内瑞拉航线调整燃油附加费 BUC。【中国航贸网】

达飞轮船 10 月 1 日起至 12 月 31 日止征收北欧至西非航线旺季附加费

达飞轮船宣布，自 2015 年 10 月 1 日起至 12 月 31 日止，由北欧至西非航线冷藏箱(except potatoes/onions/apples campaign in place)征收旺季附加费 PSS(Peak Season Surcharge)，具体如下：EUR 200 per 40' RH。【中国航贸网】

以星航运升级亚洲/地中海航线服务

以星航运 9 月 27 日宣布，将对亚洲/地中海航线服务进行升级，所涉及范围包括 EMX (East Med-Black Sea Express) 和 AME (Asia-India Sub Continent East Med) 航线，计划于 2015 年 10 月中旬执行。为了满足亚洲/地中海市场需求，将提供双周班挂靠海法港和阿什杜德港。升级后的新航线 EMX 将挂靠阿什杜德港，计划由 KHE, 36/W 于 10 月 16 日从釜山港首航，沿途挂靠港口如下：Pusan - Shanghai - Ningbo - Da Chan Bay - Ashdod - Haifa - Istanbul - Novorossiysk - Odessa - Istanbul - Haifa - Nhava Sheva - Port Kelang - Da Chan Bay - Pusan。升级后的新航线 AME 将直接挂靠天津新港和青岛港。该航线运力由之前的 8 艘船增加至 9 艘，计划由 YYW, 5/W 于 10 月 13 日从天津新港首航，沿途挂靠港口如下：Xiamen - Xingang - Qingdao - Ningbo - Shanghai - Da Chan Bay - Port Kelang - Cochin - Nhava Sheva - Mundra - Haifa - Ashdod - Alexandria - Mersin - Xiamen。【中国航贸网】

中国—东盟自由贸易区“升级版”协定有望在今年 11 月签署

据《南洋商报》报道，马来西亚国际贸易与工业部第二部长黄家泉在出席第 12 届中国东盟博览会、第 12 届东盟商务与投资峰会后表示，中国—东盟自由贸易区“升级版”协定有望在今年 11 月签署。黄家泉表示，东盟成员国基本已赞成该升级版的协定。中国—东盟自由贸易区“升级版”协定的宗旨是要更广泛地促进各领域的贸易联系，如通过电子港口加速贸易货品的通关程序。每个东盟成员国都是一扇窗口，身为东盟轮值主席国的马来西亚希望各国能够全面把握机会。【驻马来西亚经商参处】





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 418 美元/TEU，比上周下跌 23.72%。欧元区经济的复苏基础仍显脆弱，9 月消费者信心指数为-7.1，与 8 月持平，反映出当地居民消费意愿依然低迷，拖累中国出口至欧洲航线运输需求，“十一”长假前出货小高峰规模不及往年同期，节前囤积货已基本在节中出清，节后货量下滑明显。虽然多数航商在 10 月上旬推出了临时停航措施，部分航商运力收缩幅度甚至达到一半左右，但相比货量的回落仍显力度不足，供大于需的状况有所加剧，船舶平均舱位利用率仅在八成左右。受此影响，航商将原定于月初的涨价计划推迟至月中执行，多数航次市场运价延续上月末以来的低位下滑走势。

南美东航线：本周天津出口桑托斯港口运价均价 526 美元/TEU。与上周持平。目的地主要经济体巴西经济持续深陷通胀和货币贬值困境，当地居民消费能力不足，运输需求持续下滑。部分航商的运力缩减措施也未能阻止市场装载情况的下降即期市场运价更创下 SCFI 发布以来新低，市场运价低位下探。



聚焦滨海

天津港集团开通地中海东岸集装箱班轮新航线



10月13日,“以星阿特丽斯”轮顺利靠泊天津港联盟国际集装箱码头,这标志着天津港集团今年又成功开通了一条由天津港至地中海东岸的集装箱班轮航线。此次以星公司开通的地中海东岸集装箱航线,共投入9艘4250(标准集装箱)型船舶,实施周班运营。

据了解,目前天津港集团新开发的海上丝绸之路集装箱航线已达10条,向西向北陆路连接中亚、蒙古、俄罗斯、欧洲,向东向南海上辐射东北亚、东南亚、欧洲、美洲、非洲。每月通达相关沿线国家的集装箱航班超过300多班。

今年1至9月份天津港货物吞吐量累计完成4.003亿吨,完成集装箱吞吐1033.8万标准箱,集装箱海铁联运完成22.3万标准箱,同比增长46.1%。【天津港电子商务网】

天津港今年新开10条“一路”航线

10月13日随着“以星比阿特丽斯”轮顺利靠泊天津港联盟国际集装箱码头,天津港集团今年又成功开通了一条由天津港至地中海东岸的集装箱班轮航线。

以此为标志,天津港集团今年新开发的21世纪海上丝绸之路集装箱航线已达10条,每月通达相关沿线国家的集装箱航班超过300班,进一步凸显了天津港在“一带一路”国家战略实施中的重要战略支点地位。

此次开通的地中海东岸集装箱航线共投入9艘4250TEU型船舶,实施周班运营。本航次“以星比阿特丽斯”进出口约1500个标准箱。出口货物主要包含钢材、农产品、电子产品、自行车配件、金属管材、果蔬等货类。【天津港电子商务网】



航运看点

亚洲超大型集装箱船订单引发“泛滥”恐慌



鉴于这波新造巨轮将注定进入亚欧航线，业内越来越担心那些被取而代之的船舶将会何去何从。

远东班轮公司发起新一轮集装箱船订购潮，让业内担心那些被排挤出去的船会流向哪里。

近期中远与台湾阳明也“贡献”了多份超大轮订单，继续加码本就创纪录的年度订单簿。

中远近期在国内4家船厂豪掷15亿美元，“一口气”订造11艘1.9万标箱的超大船；阳明租自日本正荣汽船(Shoei Kisen)的5艘1.4万标箱船也已正式下单。这些船预计都会从2018年起，陆续被部署在亚欧航线经营。

这一进展让业内担心，8000至1万标箱的小型船恐会被排挤进入南北航线，并随之拉低相关租金水平。

但咨询机构德鲁里(Drewry)的一份研究报告显示，班轮公司在如何部署船舶方面其实处理得非常谨慎。

该机构指出，就在新造万箱船进入亚欧航线的同时，真正能反映出班轮商为了尽可能摊薄这些新增运力所付诸的努力有多少，则须看它将原本的小型船投放到哪里。

但仍有很多人发现，部署在诸如亚洲至南美东海岸航线的最大船规模显著提高，并在一定程度上导致相关航线的即租费率迅速崩塌。

德鲁里解释说，“班轮商所做的是一个很微妙的平衡操作，但不可能次次见效。但如果将新船大范围扩散分配，至少有机会保持一定程度的平衡。”

但目前看来，针对服务航线的修补调整，对于今年猛增的新造船增量仍只有“杯水车薪”之效。

就在中远订单露面的同时，今年前7个月的集装箱船订造总量已冲高至142艘船。其中，近1/3超过1.9万标箱——这一范畴目前涉及9家运营商，近3/4的订单是超过9000标箱。

马士基经纪(Maersk Broker)预计订造总量还会进一步增加，因为明年一开年国际海事组织(IMO)的氮氧化物Tier III排放标准就将生效，到时候再订船就会引发额外费用。

这一考量或许也是刺激阳明及早拿船的动因。除了最新商定租自正荣的5艘船，另外15艘1.4万标箱的船也已在陆续向塞斯潘及其合作方Greater Intermodal Investments(GCI)交付。经纪行Alphaliner报告称，这套系列的第9艘船1.408万标箱的YM Worth轮(造于2015年)于上周被交付给管理人塞斯潘，接下来阳明将把它部署在CKYHE联盟的亚欧服务航线。

与此同时，中远订造的1.9万标箱巨轮将成为中国史上建过的最大集装箱船。这一纪录的保持者原是1.7985万标箱的CMA CGM Zheng He轮(造于2015年)。Alphaliner称该船已于上周交付，另有2艘兄弟船分别造于江南长兴和上海外高桥。

据悉，CMA CGM Zheng He轮将会加入Ocean 3联盟的亚洲服务航线。但就在它加盟的当周，亚洲与欧洲之间航线的运价水平再度报跌23%，至每标箱588美元。为了处理运力过度投放的问题，一些班轮公司已开始着手取消班次。最

新加入这一操作的运营商还包括 G6 联盟成员，预计它们今年将在 5 条亚欧航线再取消 9 个航次，以应对市场需求的变化。【国际船舶网】

超大型集装箱船“船大掉头难”



超大型集装箱船“追逐赛”正在不断白热化。但是，超大型集装箱船由于灵活性不够，也正在面临“船大掉头难”的问题。

近日中远斥资 15 亿美元订造 11 艘 19000TEU 集装箱船，预计 2018 年交付。包括中远在内，目前已有 9 家运营商都拥有一系列 18000TEU 以上集装箱船订单。此外，据传中海集运也将订造 11 艘超大型集装箱船。同时日本的今治造船据称也将从不具名船东处接获 4 艘 20000TEU 船订单。

据英国航运咨询机构德鲁里数据显示，中远所订造的超大型集装箱船造价为每艘 1.374 亿美元，相比其他集运公司所订造的

同型船便宜 1000-2000 万美元。到目前为止，绝大多数超大型集装箱船均在韩国下单订造。与 2011 年 2 月马士基所订造的 20 艘 18000TEU 3E 级集装箱船造价每艘 1.9 亿美元相比，目前同型船的造价出现了大规模的通缩。

但德鲁里称，在目前缓慢发展的市场上，拥有一支更小但更灵活的船队对于运营商而言，其价值是不可忽视的。德鲁里表示，集运业的发展没有回头路，随着集运业的不断发展，超大型集装箱船将成为集运市场未来的主力军，但近期的发展却暴露了这些船舶所不具备的灵活性这一弱点。

近期在亚洲和欧洲航线集运货运量的大幅下降，以及集运运价难以预想的跌幅导致集运公司不得不采取前所未有的决定，暂停一些原本应该在集运旺季所运营的服务。一些集运联盟也通过调整航线班次来努力提升运价。

然而，由于超大型集装箱船不具备其他型集装箱船那样的灵活性，这些船舶无法部署在亚欧线以外的航线运营，这使得运营商难以应对市场需求的变化，同时兼顾船舶的载货量。尽管截至目前，今年所交付的 10000TEU 以上集装箱船均已在 8 月底部署在亚欧线上，但亚欧线上原本就部署有 8000-10000TEU 船，因此这批新造船成为了市场运力的新负担。这样做的结果是，由于采用了超大型集装箱船，许多航线上的运力部署出现了大幅增长，这在亚洲-南美东海岸航线上尤为明显，这也在某种程度上解释了为什么集运运价会在短期内出现如此大的下降幅度。

德鲁里指出，由于运营商不可能永远抓住最好的时机，目前集运运价下跌也是市场正在平衡供求关系的表现。不过，通过部署船队运力，集运公司至少能包邮一定程度平衡的机会。然而，由于没有足够的货物来填满市场上的可用运力，供求平衡这一方程最终无解。【国际在线】