

集装箱运输市场逐步由旺走淡 PDF转换可能丢失图片或格式
，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/459/2021_2022__E9_9B_86_E8_A3_85_E7_AE_B1_E8_c31_459445.htm 太平洋航线 11月，太平洋航线运量虽较上月略有下降，但大多数公司的美西线舱位利用率仍能达到90%，并且预计年底前会出现一个货运小高峰。TSA成员已公布了2008-2009合约季的收入/成本恢复计划，具体为：西海岸港到港及门点货涨400美元/FEU；其他运输，包括多式联运及东海岸水路货物涨600美元/FEU；计划实施浮动燃油附加费；旺季附加费为400美元/FEU，于2008年6月1日起生效，直至10月31日，随后视市场状况再定。从10月份开始，船公司就陆续为常规的淡季运力调整做准备了。新世界联盟于12月初撤下其PS2线，周运力减少5000TEU，而现有的SAX线将由目前的5艘5500TEU型船增加到6艘，以加挂PS2撤线后的港口；PS2线预计明年3月份后恢复。以往新世界联盟通常会在冬季缩减太平洋线约10%的运力；而今年因史无前例的成本上升，特别是燃油价格，该联盟计划将进一步缩减太平洋航线5%-10%的运力，且可能持续更长的时间。

远东/欧地航线 本月，由于整个市场进入传统淡季，欧地线货量不可避免的较上月有些下滑，运价也随之有些波动。11月份远东/西北欧航线市场上又增加了两条新线。一是韩进海运与阿拉伯联合航运于11月底合作新开一条中国/红海/欧洲（CNX）航线，投入8艘船舶，阿拉伯联合航运投入2800TEU型新船，而韩进海运投入4024TEU运力。阳明11月底投入4艘4000TEU型船舶，新开AE3航线；明年一季度，K-LINE提供4艘8200TEU型船舶后，航线有望提升为周班，阳明也将提

升其投入的运力至8200TEU。由于营运成本的推高，承运人不得不上调运价来部分弥补。FEFC已公布了明年的涨价计划，将于2008年1月份上调亚欧航线西行运价200美元/TEU-300美元/TEU，并考虑在4、7、9月再次对航线运价进行上调。

次干航线 本月，次干航线中表现最为突出的当属亚澳航线。11月份的亚澳航线还处于市场旺季，整体货量较为强劲，甚至出现舱位供不应求的局面，预计可持续至12月初。由于运量的良好支撑，澳洲线运价也较为稳定。东南亚/澳洲线上市场总体运力基本未变，但船公司的运营合作出现了重新组合。长荣退出和韩进及宏海箱运合作的新加坡/澳大利亚航线，转而租用马士基的东南亚/澳洲线AU3舱位，继续维持其在该区域的服务；而川崎汽船则接替长荣加盟韩进及宏海箱运合作的新加坡/澳大利亚航线。南非南美航线及波斯湾航线等次干航线货量本月明显转淡，开始逐渐步入淡季。由于市场整体向好，承运人还是以较高的热情布局次干航线的运力。

如韩进新开远东/中东航线FMS，投入3艘2300TEU型船舶，以周班运营，至明年中增至5艘船舶，周班运营。再如川崎汽船和商船三井将亚洲/南美西航线延伸至华北段，为客户提供更便捷的服务。近洋航线 东南亚航线的调整一直较为活跃。阳明将日本/韩国/中国大陆/台湾线JKM拓展到东南亚，正利航业投入1艘1504TEU型船舶加入，航线共投入4艘1500-1800TEU型船舶。商船三井升级日本/东南亚航线，用3艘3600TEU-4100TEU型船舶替换3艘2600TEU-2900TEU型船舶。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com