

班轮时事直通车

欧盟 750 万欧元航运投资，为“蓝色经济”助力



为了促进海洋及海事行业的科技创新、经济增长和就业，欧盟委员会投资超过 750 万欧元发展航运可持续业务，该笔投资由欧洲海洋渔业基金（EMFF）拨款，主要投资在人员技能、创新和技术领域。2014 年，欧盟委员会推出名为“蓝色经济”（Blue Economy）的创新计划，以利于海洋资源得到可持续开发利用，同时推动经济增长和促进就业。此次投资属计划的一部分，其中在水产养殖、生物技术及海洋能源领域的创新对于“蓝色经济”计划的发展至关重要。但是目前由于缺乏高新技术专业人才、知识储备和技术投资不足，导致这些领域的创新很难向前进展。因此欧盟推出

该项投资，旨在为“蓝色经济”计划的发展创造条件。根据委员提议，在就业方面，基金拨款 345 万欧元，旨在为求职者提供海洋和海事经济领域有用且必备的技能；重新培训那些愿意加入到行业当中的人，使其在该领域有更进一步的发展空间；并借此机会吸引更多年轻人才，特别是女性。此外，有 170 万欧元投资于创新型实验室，旨在提供一个公共部门使老师以及他们的学生能在此研究海洋和海事问题。而剩下的 252 万欧元则用于公私部门间的合作，为新技术及新研究成果转化到商业应用和战略投资领域提供支持。【中国船检】

2016 年集装箱船增长仅 4.6% 仅有少量新船

近日，国际航运咨询公司 Alphaliner 称，2016 年全球集装箱船容量预计增长仅 4.6%，仅有少量新增船只及报废船只。具体来说，船只交付速度缓慢和报废出售船只数量增加，将会抑制 2016 年船队的净增长，致使其标称容量小于 100 万 TEU。以百分比计算，今年将成为全球集装箱船队增速最缓的一年。跌破 2009 年同期的 5.5% 的增速，复合年均增长率将远低于 1990 年的 10.3%。调整潜在延期后，今年船舶运输量预计达 123 万 TEU，而 2015 年的运输量记录为 172 万 TEU。悲观的分析认为，如果今年市场需求的疲软现象持续存在，该数据可能更低。这是因持续的需求放缓可能促使运输方延期交付船舶订单，而少量的陷入经济问题的订单可能会被彻底取消。由于需求减少可能会迫使船公司减少对旧船舶的使用，发生过事故刮蹭或有可能发生其它事故的船舶召回量预计达到 35000 TEU。2015 年 12 月，报废出售的船只数量激增，15 艘 5.1 万 TEU 船在一个月内售出。这些船只超过总报废量 19.2 万 TEU 的四分之一。【中国船检】

2M 联盟开亚洲美国海湾航线

2M 联盟将利用现有的巴拿马型船，在新扩建的巴拿马运河上进行运输服务。地中海航运（MSC）以及马士基航运（Maersk Line）日前开辟一个新的航线服务，将从五月上旬开始，在亚洲-美国海湾进行循环航线服务。地中海航运旗下的“Lone Star Express”号以及马士基旗下的“TP18”号，将在新扩建的巴拿马运河上进行全水路循环运输。虽然新的航线服务在新扩建的巴拿马运河开放之前几周刚刚开始运营，目前仅在巴拿马运河部署的运力为 4,500TEU-5,000TEU。目前还没有决定是否投入较大的运力，一旦新扩建的巴拿马运河完工后能够通行 14,000teu 船舶时。亚洲-美国海湾航线循环服务航线覆盖青岛，宁波，上海，厦门。烟台，克里斯托瓦尔釜山、休斯顿、莫比尔、迈阿密、巴尔博亚和釜山。【航



运界】

中海集运和马士基退出亚洲-南美西海岸协议组织

按照亚洲-南美西海岸协议组织(AWCSA)的章程,中海集装箱运输股份有限公司(China Shipping Container Lines Co., Ltd.)和A. P. 穆勒-马士基有限公司(A. P. Moller - Maersk A/S)已致函亚洲-南美西海岸协议组织,告知其将分别自2016年5月16日和2016年6月3日起退出亚洲-南美西海岸协议组织。亚洲-南美西海岸协议组织已就此相应地修改了基础协议(Basic Agreement)。【中国航贸网】

马士基退出亚洲至加勒比海协议组织

按照亚洲至加勒比海协议组织(ACTA)的章程,A. P. 穆勒-马士基有限公司(A. P. Moller - Maersk A/S)已致函亚洲至加勒比海协议组织,告知其将自2016年6月5日起退出亚洲至加勒比海协议组织。亚洲至加勒比海协议组织已就此相应地修改了基础协议(Basic Agreement)。【中国航贸网】

长荣海运挂靠釜山新集装箱码头

日前,世界第四大船公司长荣海运选择挂靠韩国釜山新集装箱码头(BNTC)。长荣海运旗下两艘5,600TEU集装箱船部署在BEX2航线,两艘船舶已于4月5日首次停靠在釜山新集装箱码头(BNTC)。长荣海运的BEX2服务,由海洋三联盟的成员一起提供--CMA CGM(法国达飞轮船),中国远洋海运集团(COSCOCS)和UASC(阿拉伯联合国家轮船公司)。循环提供航线服务从上海,宁波,釜山,赤湾,丹戎帕拉帕斯,巴生港,苏伊士运河,科佩尔,的里雅斯特,里耶卡,威尼斯,科佩尔,马尔萨什洛克,苏伊士运河,吉达,巴生港,丹戎帕拉帕斯港,南沙再到上海。2015年,釜山新集装箱码头(BNCT)扩大包括700,000万标准箱的产能和总处理能力达250万标准箱,未来有可能进一步扩大到350万标准箱。【中国航贸网】

汉堡南美航运整合西雅图港资源

对于北美洲,中美洲和加勒比海地区的客户,汉堡南美航运2016年4月12日发布最新消息,将加强巩固太平洋西北岸至澳新航线和从塔科马港至西雅图港的太平洋至地中海西岸航线网络服务。Australia/New Zealand航线详情如下: Last vessel to call in Tacoma: "Cap Pasado" voyage 956 on May 27, 2016. First vessel to call in Seattle: "Balao" voyage 957 on June 10, 2016. Pacific Coast-Western Mediterranean航线详情如下: Last vessel call in Tacoma: "JPO Vela" voyage 615 on May 25, 2016. First vessel call in Seattle: "Rio de Janeiro Express" voyage 616 on June 1, 2016。目前,汉堡南美航运跨太平洋航线(sling 4 and 5)挂靠西雅图港,并由其提供全面服务。通过整合西雅图资源,汉堡南美航运能够更好地服务于客户,提供更加广泛的市场服务。【中国航贸网】

地中海航运新推 LONE STAR EXPRESS 和 AMBERJACK 航线

地中海航运2016年3月31日宣布将对亚洲和美国湾之间推出一条新服务“孤星快航”——LONE STAR EXPRESS。该航线满足了往返美国湾的市场需求上升。与此同时,地中海航运的Everglades航线将被重组,调整之后命名为“琥珀鱼”——Amberjack航线,且挂靠纽约港,此调整确保了服务将在最佳效率运行。所有调整的航线将于2016年5月第一周从亚洲出发。孤星快航和琥珀鱼将继续服务于美国市场需求。目前,地中海航运提供亚洲和美国东海岸之间每周四班服务。具体详情如下:LONE STAR EXPRESS航线。计划由M/V TBN, 618E 2016年5月2日于青岛港首航。AMBERJACK航线。计划由M/V GRASMERE MAERSK 618E 轮 2016年5月6日于新港首航。【中国航贸网】





运价走向

本周新港各航线运价情况：

欧洲地中海航线：

运价信息：欧洲航线：ANTWERP 等基本港运价均为 USD300/450/500，较上周环比下降 4.8%。

地西航线：BARCELOA 等基本港运价均为 USD450/800/850，较上周环比持平。

地东航线：ISTANBUL 等基本港运价均为 USD600/900/950，较上周环比下降 14%。

南美东航线：

运价信息：SANTOS 等基本港运价均为 USD 500/900/900，较上周环比下降 9%。



航运看点

航运业低迷的八大真相



中国航运业与全球航运业紧密联系在一起，中国航运业时下的问题是全球航运业面临的全局性困局和其区域性复合叠加的结果。要探究低谷中的中国航运业何去何从，不妨从全球航运业发展的核心问题——运力需求、运力供给和行业特异性说起。

运力需求，直白地讲，就是指究竟有多少货物需要船舶运输。由于国际海运占全球货物运输的2/3以上，因此运力需求的探讨实际与世界经济的研究密不可分。近几年世界经济复苏低于预期、国际市场悲观情绪较浓、中国经济增速下降和结构性转型直接导致全球航运需求不足。那么，中国是如何从一文不名发展至在全球航运业具有举足轻重

的地位的呢？

真相一：中国经济扮演重要角色

中国经济作为世界经济复苏的强力引擎，每年GDP增速基本保持在6%~7%，远高于世界GDP（2.4%左右）和美国GDP（2.3%左右）的增速水平。同时作为全球铁矿石和能源的最大消耗国以及最为繁忙的进出口国，中国经济的发展状况与世界经济状况戚息相关，更直接关系到全球铁矿石、原油、集装箱和化工品的运力需求。

第一次工业革命后，世界产业经济格局开始从生产力不足逐渐转变为需求不足，即世界生产力每年生产的产品已能够大大满足大众的需求，留给企业家的核心问题从提高生产力变成了寻求订单、降低成本和创造新需求。在此过程中，美国作为曾经最大的货主国全面实现了标准集装箱化海陆联运，从而使码头装卸效率大大提高，运输成本和便捷程度大为改善，全球产业格局分工逐渐萌动。

由于运输的便捷和成本极大优化，大量工厂主开始仿效航运业在全球范围内寻找廉价劳动力，从而降低生产成本。由于航运业是最古老且最先面向世界的行业，因此，其寻找廉价劳动力的历史也最为悠久。

真相二：西方国家存在贸易保护

作为全球航运业鼻祖的英国，为了保护本国公民在商船上的就业机会，曾要求执英国国旗的商船上的高级船员必须由英国公民担任。这从一个侧面反映出贸易保护和寻找廉价劳动力早就在发达国家出现，且之所以需要英国在法规层面上对英国人员就业进行保护，亦证明廉价劳动力的使用对于产业竞争的重要性和普及性。

随着第二产业在廉价劳动力领域的不断加强，全球产业化分工逐渐形成：发达国家逐渐成为大脑型国家，负责产品的研发、设计和程序灌注等；新兴发展中国家往往负责产品的详细设计、生产和模块化操作等，赚取加工利润，逐渐成为躯干型国家；落后发展中国家则仅能从事一些低端的原材料提供和初加工，赚取生产力严重富足而激烈竞争剩下的微薄利润。

很显然，去年之前的中国就是新兴发展中国家的代表，在世界经济舞台上，中国经济飞速发展，极大地促进了中国城市化进程、运输需求和消费需求等。中国正是在这个过程中逐渐成为了全球航运业为之侧目的“巨人”，一跃成为全球第三大船舶载重吨拥有国。

那么，中国是否能继续维持曾经的发展模式？是否能回到“世界工厂”的时代，通过大量的产品外运来振兴中国航运业？显然是较为困难的。





真相三：政府引导 市场推动

目前中国经济的放缓主要是因为躯干型国家产业结构与不断提高的人民生活水平间的矛盾，大量外资企业与国外资金必然会继续在全球范围内寻找更加廉价劳动力来替代中国作为“世界工厂”的地位，而这种技术和资金的外流是不可逆转也是人们不愿意看到又无力改变的。政府唯一能做的仅仅是减缓这个过程，培养本国的资本主体和企业主体，从而降低这种外流对中国经济的冲击。因为，这种技术和资金的外流是世界经济发展的主体模式，是资源进行合理配置的市场化手段。

真相四：劳动力成本决定制造业去留

中国过去的高速发展论其原因主要是满足了世界产业化分工的需要。这个高速发展带来了人民生活水平的极大提高，同时也逐渐拉高了人力成本。人力成本的提高逐渐削弱了中国作为最大躯干型国家的优势，因此中国经济将在逐渐下滑的增速中艰难寻求产业转型，逐渐成为大脑型国家，而这或许也能为那些曾经红极一时的造船企业敲响警钟。

造船业这个曾经让中国为之自豪的“中国制造”注定将向劳动力更加廉价的越南、菲律宾、印度转移产能。留给中国造船业的只有两个问题：第一，如何转移产能？第二，谁来转移产能？既然转移产能已经成为中国经济和航运业必然的选择，中国这个曾经的躯干型国家真能成功转型为大脑型国家吗？答案是肯定的，但是，这个过程可能会十分的漫长且艰难。

真相五：富人秘诀是何种模式更赚钱

中国富人扫货欧洲的故事早已不绝于耳，而中国制造低端、缺乏技术含量的说法也同样深入人心。很多人不禁有这样的疑问：“既然中国产品如此低端，究竟这些令世界震惊的中国富人是怎么来的？”其实这里有一个很大的误区，低端与赚钱根本就没有必然联系。或者说，中国工厂主仅仅需要压低生产成本、扩大生产规模、合理承接订单就可以赚得盆满钵满，而国外买家则只能通过通过这些看似高端的贸易手段来赚取利润差价，求得企业的生存。因此，其实赚钱并没有高低端之分，随着中国产业地位的变化，中国勤劳而精明的工厂主必然在激烈的市场竞争中逐渐向所谓的“高端”产业转型，而这种模式的转变也将对中国航运业提出更多新的需求。

真相六：船舶买卖才是盈利王道

从全球航运运力的四大统计口径来看，集装箱、干杂货、大宗散货和原油气运力供给十分充足。既然运力如此充足，为什么还会有如此多的船舶交付呢？其主要原因为船舶交付具有明显的“猪栏效应”，从需求提出到真正交付至少要经历半年以上的周期，而且整体交付量有所降低，但是新增吨位还在持续增加，这就进一步加剧了运力的过剩。运力既然已经过剩，为什么人们仍然不愿意缩减运力来缓解运力过剩的局面呢？

波罗的海干散货运价指数的大幅暴跌人们早已领教，但是与之相匹配的就是船价的飞涨，低买高卖，赚取差额才是船舶业界最为盈利的“王冠宝石”。因此，低位的艰苦维持都是为了今后在高位时以数倍乃至数十倍的利润进行转手做准备。当然，这个维持的过程是十分艰难的，伴随着随时可能倒闭的风险，因此人们不禁又将目光抛向了远处的伦敦，这个靠海上保险和诉讼仲裁而赚得盆满钵满的国际航运金融中心。

真相七：条文法关键在于与时俱进

伦敦之所以能够成为国际航运金融中心，其最强的三大块功能在于船舶检验、船舶保险和船舶司法，而实际的船舶营运能力在英国已经沦落到全球第九，仅占全球载重吨的2.79%，而码头装卸能力在飞速发展的今天看来根本不值一提。但是，提到船舶保险和司法，劳合社和英美法几乎是全球航运业不可不知的基本常识，那么英美法航运业真的那么完美吗？既然中国航运业必须转型，中国航运法律与航运金融是否能够匹配转型的需求？

英美国家在远洋航运方面起步最早，积累了大量的分割经验，特别是提出了许多非常适宜于航运界的特殊司法概念，比如“推定全损”、“共同海损”等，且英美法更加倾向于探究案件责任的本质，因此往往让人感觉专业、合理、公平。但是细究这些案例不难发现，许多都是复杂而颇具争议的。这也是伦敦司法硬币的两面，一方面，高昂的司法费用使得简单案件得以快速解决、疑难案件得以高度集中且能够吸引大量素质优良的司法人才；另一方面，也牺牲了一定程度上的司法公正性。为了有效改变这种状况，近些年英国正在积极订立部分条文法，尝试以条文法的方式规范商业行为，有效保证司法实践的与时俱进。



再看看条文法，由于凡事都要在法律条文中写明，对于航运这一涉及大量客体的法律行为往往显得难以清晰界定相关责任。目前中国最富经验的海事法院多采用条文法附加国际判例的方法进行审判，这种方法较好地实现了条文法的灵活操作，不失为一种最佳的解决方案。因此，成文法和不成文法从优劣角度看，并没有绝对的好坏，关键在于是否能够形成有效的体系不断与时俱进，从而满足行业发展的需求。

真相八：法律是最古老的众筹概念

法律无论是在古代还是现代其实都是大众意志的基本表现。回归到海事案件的实践中，无论是《海上人命安全公约》还是《海牙规则》的审议通过，都是相关国家在大众认知的基础上权衡利弊代表本国利益反复博弈的结果。因此小到法律法规，大到国际公约，都是大众认知和利益博弈的集中体现，其目的是要保证社会和行业按照既定的公允认知有序发展。某些令人费解的法律规定如果放大到整个社会去看，往往就变得比较合理。比如光船租赁下的无辜船东，表面上看，其仅仅是法律实践中的抓手，但是严格责任却也能够有效限制光船租赁的授权经营。所以，航运业的司法实践并不是那么遥不可及，神秘莫测，只要悉心研究，认真积累，中国航运司法界也必然成就非凡的业绩。

再来谈谈航运金融，航运金融包括航运融资、航运保险和相关衍生品交易等，其主要目的是提供航运企业需要的资金、风险分散和风险对价等，能较好地以行业力量来平复单一事件对航运企业的冲击。金融机构对航运业谈之色变就是因为当前整个行业低迷，航运业普遍存在坏账的可能性。

在金融行业内部，视角则发生了完全的变化，融资端融入资本，投资端寻找业务，风控端把握风险准入，尔后就是一轮轮的风险对价。对价的基础也不再仅仅是航运本身的风险，还包含与其他业务的风险组合、风险转嫁、流动性要求、现金流收益、有效坏账率等等。但是过度激进或者保守的金融政策都会牵动本已神经紧张的航运业，在这个层面上，中国航运金融业不仅需要更多的历练，还需要中国经济量变向质变的转型。

那么今后中国航运业究竟路在何方？航运业的上下游行业逐渐向东南亚迁移基本上是难以避免的现实。中国造船企业逐步与日韩就高端船型进行角逐的竞争也将愈演愈烈，拖航、重大件运输、设备运输和商品进口在中国海运的占比份额将逐步增大。中国工厂主将逐步以到岸价进出口货物，从而赚取其中的中转利润。中国海事案件的数量和质量都将有所提高，海事司法体系也将得到长足的发展。因此，中国航运业今天的低谷或许正是最大的机遇，是实现量变到质变的必然。其实路始终就在脚下，只有坚定地走下去，才能迎来胜利的曙光。【航运交易公报】

