



班 轮 时 事 直 通 车

马士基航运 2016 东西航线升级

启运港	汉堡	威廉港	不来梅港
大连	42 T	44 T	38
新港	★ 39 新	40/46	36/41
青岛	37 新	38/44	34/39
宁波	★ 32/34	32/39	29/30/34
上海	30/33	34/37	27/30/35
厦门	33 T	38 T	27
香港	★ 29	40 T	31 T
盐田	28/28	30/34	24/26/31

★=市场最快船期。 □=独有航线。 cnss.com.cn

马士基航运已在德国树立了高稳定性和可靠性的行业标准。全新升级东西向行航线网络亚洲-北欧航线，将以进一步提高的稳定性及快速船期，成为客户开拓德国市场的不二选择。三大德国港口和广泛内陆联运辐射德国全境。不来梅和威廉港独家及可靠的直航服务，连接客户提供更多选择。新港和青岛港至汉堡港全新直航服务，为您的供应链提供更好的选择。最新亮点：- 新港至汉堡全新直航，市场最快船期- 独家新港至不来梅港航线，船期提速 3 天- 极具竞争力的青岛至汉堡全新直航- 独家上海至不来梅港直航服务，船期提速 2 天- 独家厦门至不来梅港直航，船期提速 2 天-

宁波至威廉港的船期提速 6 天所涉及航线为：AE1、AE2、AE5、AE10 航线。【中国海事服务网】

美国总统轮船升级 ACE 航线

从美国总统轮船 (APL) 有限公司获悉，应拉丁美洲市场需求，该公司 6 月 14 日发布最新消息，升级亚洲加勒比快航 ACE (Asia Caribbean Express)。详情如下：目前 ACE 航线：釜山港 - 青岛港 - 洋山港 - 宁波港 - 高雄港 - 赤湾港 - 香港港 - 恩塞纳达港 - 曼萨尼约港 (墨) - 曼萨尼约港 (巴) - 卡特赫纳港 - 金斯顿港 - 考塞多港 - 西班牙港 - 赤湾港。新 ACE 航线：赤湾港 - 香港港 - 高雄港 - 宁波港 - 洋山港 - 青岛港 - 釜山港 - 恩塞纳达港 - 曼萨尼约港 (墨) - 曼萨尼约港 (巴) - 卡特赫纳港 - 金斯顿港 - 考塞多港 - 西班牙港 - 新加坡港 - 赤湾港。美国总统轮船将不再提供挂靠曼萨尼约港 - 金斯顿港 - 西班牙港服务，直至下次通知。计划由“CMA CGM New Jersey (v. 113)”轮 2016 年 6 月 14 日抵达赤湾港生效。【中国航贸网】

长荣获 20 年科隆集装箱码头 (CCT) 租约续期

据当地媒体报道，台湾长荣海运集团已经获批延长租赁巴拿马科隆集装箱码头 (CCT)，期限为 20 年。巴拿马内阁委员会日前已批准租约续期。巴拿马科隆集装箱码头 (CCT) 有三个码头，可容纳小型和中型集装箱船，并且可容纳 10,000 TEUs 集装箱船。长荣海运表示，目前正在扩大 4 号码头，以连接 3 号码头，提供 780 米的对接空间，能够满足 12,000 - 14,000 TEUs 大型集装箱船停靠。一旦码头连接起来，巴拿马科隆集装箱码头 (CCT) 集装箱年吞吐量有望从 150 万 TEUs 增涨至 240 万 TEUs。【中国船检】

马士基推出货箱 VGM 及其传送服务

据悉，丹麦航运巨头 AP 穆勒马士基的货代部门丹马士 (Damco) 公司日前推出了两项服务，旨在支持托运人满足新国际海事安全法规要求，以减少集装箱超重导致的事故风险。根据 7 月 1 日在全球生效的 SOLAS 公约修正案，要求托运



人在装船前向海运承运人提供货箱验证总重 (VGM)。许多托运人可能并无必要资金手段及有效方式来称量出口货箱并期望依赖第三方, 包括在美国的许多港口码头已具备磅秤称量出口货箱。货代巨头 Damco 公司声称, 其将为托运人提供物理上称量其货运物品以及把数据向远洋航运公司备案的服务。其 VGM 服务可就每个客户具体要求以及各国监管差异予以调适。【远洋服务网】

万海航运订造 8 艘 1900TEU 集装箱船

万海航运近日在日本内海造船下单订造了 8 艘 1900TEU 集装箱船, 总价值约为 2.12 亿美元至 2.36 亿美元。这些新船将在 2 年后交付, 具体时间并未公布。万海航运的这笔订单曾吸引了包括台船在内的一系列船厂。这也是万海航运继去年 5 月收购川崎汽船 3 艘二手 5600TEU 集装箱船后第二次购船。对于内海造船而言, 万海航运的这笔建造合同是其自 2011 年以来手持订单上的首份集装箱船订单。【国际船舶网】

地中海航运调整加尼福尼亚快航 增挂墨西哥曼萨尼约港

从地中海航运公司获悉, 该公司 6 月 16 日发布最新消息, 其经营的加尼福尼亚快航 (California Express) 将增挂墨西哥的曼萨尼约港。将为客户提供更快捷运输时间和可靠性的服务, 并提供巴尔博亚港直达长滩港业务。此前, 该服务仅提供曼萨尼约港服务。加尼福尼亚快航的调整, 将于 MSC ANS MC623A 轮 7 月 9 日周六航次生效。【中国航贸网】

川崎汽船调整 AWE4 航线 XIN FEI ZHOU 026E AMS 时间

从川崎汽船 (中国) 有限公司获悉, 该公司 6 月 23 日发布最新消息, AWE4 航线 XIN FEI ZHOU 026E 由于靠港顺序变动, ETD SHA 时间改为 30th Jun。AMS 截止时间将调整为 27th Jun 13:00 PM。开截港具体时间请参考港区网站。【中国航贸网】

联合国贸发组织: 中国仍是最具吸引力投资目的地之一

根据联合国贸易和发展组织的调查, 从全球比较来看, 中国仍是最具吸引力的投资目的地之一。这是记者在联合国贸发组织和商务部贸易研究院 21 日联合举办的《2016 年世界投资报告》新闻发布会上获得的信息。联合国贸发组织投资和企业司司长詹晓宁说, 中国利用外资持续向资本和技术密集型行业和高附加值领域倾斜。他说, 2015 年, 中国内地吸收外资的全球排名从第一降到第三, 居美国和中国香港之后。由于中国香港的外资统计中包含大量的过境投资, 实际规模并没有统计数字显示的那么大。因此, 中国内地实际全球排名为第二。根据报告, 2015 年全球外国直接投资强劲复苏, 是 2008 年国际金融危机爆发以来的最高水平。2015 年全球外国直接投资流入总量跃升 38%, 达到 1.76 万亿美元。跨国并购金额从 2014 年的 4320 亿美元猛增至 2015 年的 7210 亿美元, 这是全球外国直接投资强劲反弹的主要动力。詹晓宁说, 预计全球外国直接投资将于 2016 年下降 10% 至 15%。从中期来看, 全球外国直接投资有望于 2017 年恢复增长, 在 2018 年达到或超过 1.8 万亿美元的水平。【新华网】

商船三井 CMX 航线将暂停一周

从商船三井 (中国) 有限公司获悉, 该公司于 6 月 21 日发布最新消息, 原预计 7 月 14 日离港的 CMX 航线将暂停一周。【中国航贸网】

聚焦滨海

新区成海工装备产业高地



记者近日获悉，国内知名先进装备制造企业——泰富重装集团正在滨海新区的临港经济区打造泰富港机及海工高端装备制造基地项目。该项目实施后，将使泰富成为我国该行业内智能制造示范基地和中国制造 2025 示范工厂，成为中国乃至世界高端装备制造的标杆和先进制造的引领者。目前，天津海工装备制造、海洋工程总承包和服务领域实力位居全国前列，自主研发的自升式钻井平台、半潜式钻井平台和模块化钻机建造能力达到国际先进水平。其中，滨海新区的作用可谓举足轻重。

新区海工装备产业 叫响海内外

据了解，借助临海和港口优势，滨海新区目前已经聚集了中海油服、博迈科、太重滨海、鑫正海工等

海洋工程装备龙头企业，以及 TPCO 等配套企业及海洋工程总承包等上下游企业，初步形成了以临港经济区为核心的造修船和海洋工程装备制造基地。

记者从太重滨海了解到，该公司正在建造的 TZ-400 自升式钻井平台是天津本土第一个设计、制造、下水、调试完整建造的海上钻井平台，该平台将于年底交付使用。此外，太重滨海制造的 2.35 万吨单动卧式铝挤压机是世界最大的卧式挤压机。临港经济区另一家海工装备产业龙头企业博迈科则在模块设计和集成建造方面取得了骄人的成绩，目前该企业可以生产总重量千吨级的海上模块整体，施工技术与质量控制能够满足国际高端客户各种项目的要求，有能力按照 API 等世界石油通用标准进行高质量的建造与施工。

海工装备制造业需要大量的特种钢材，而天津则聚合了海工装备上下游产业链条。近日，天津钢管集团成功中标两艘 GustoMSC NG-2500X 自升式生活平台合同，为其提供 X100Q 平台桩腿用结构管，这巩固了天津钢管集团在海工市场管材生产供应方面的国内领先地位。据了解，天津钢管集团具备研发、生产海洋用无缝管的实力。这意味着，天津的海工装备制造企业可以非常便捷地采购天津产钢管，大大节约了运输成本与时间成本，既降低了制造成本又缩短了产品出厂周期，进而提高了产品市场竞争力。

据了解，新区海工装备制造业近年来发展迅速，海上钻井平台逐步形成比较优势，具备了 300 米水深以内的模块和平台建造能力；形成了 200 万吨造修船能力，开发了物探船、工程勘察船、15 万吨 FPSO 等海工装备；抗高压、耐腐蚀石油套管和海底柔性复合深水域软管技术等海洋装备技术取得突破，产品已经应用于海上钻井和海底输油。“通过科技创新和产业转化，新区已经拥有一批海洋工程装备企业，产品包括海上平台、海底设备、水下机器人等等。”滨海新区科委相关负责人介绍，以临港经济区为基地的一批海洋工程企业形成规模和聚集效应，多家企业的核心产品成为“杀手锏”项目，代表滨海新区走向国际市场。

瞄准海工装备产业 新区持续发力

临港经济区“十三五”规划中，将海工装备制造产业的集聚发展和创新发展作为重中之重。到 2020 年末，形成海工装备制造产业发展集聚区，培育 10 家以上具有较强自主创新能力的科技型船舶和海工龙头企业集团；打造一批具有较强市场竞争力的标志性产品，基于“互联网+”的海工装备生产性服务业实现创新发展，形成以海工成套装备为核心、以基础部件为支撑、以全链服务为特色的完整产业体系。临港确立了到 2020 年建成国家级海洋工程装备产业基地、环渤海海洋工程装备综合服务基地和海洋工程装备自主创新国家级示范区的中期发展目标；到 2030 年建成世界级海洋工程



装备产业基地的远期发展目标。

不仅仅是临港经济区，新区的其他功能区也非常重视海工产业的发展。滨海高新区正在打造千亿级海洋产业集群，努力建设国家科技兴海主导区。海洋科技园聚集了以中海油服、海油工程为代表的数十家涉海企业，形成了海上油田开采服务业、海洋工程装备制造、海洋工程建筑业、海洋工程船舶工业、海洋化工业、海洋交通运输业六大海洋产业，集聚发展、上下游产业对接的格局初步形成。

值得一提的是，东疆保税港区在融资租赁、离岸金融、启运港退税和国际航运税收等方面的政策优势，为海洋工程装备产业做大做强创造了条件。一年前，东疆推出了《加快海事金融产业发展(暂行)鼓励办法》，在推进投资便利化、实现监管便捷化、提升融资便利化、优化涉税服务、加快培育产业链、完善产业支持平台六大方面更好地助力海事融资租赁业发展。东疆保税港区相关负责人称，海洋工程装备和高技术船舶投资成本高、建造周期长，特别是海工平台，如果通过银行贷款方式采购，在期限和额度上很难匹配。而融资租赁可以很好地帮助船企和海工运营商解决资金问题，对于海工企业来讲，可以短期内用较少的资金投入获得急需的装备，减少资金沉淀成本，同时有利于企业获得更多的订单。去年以来，新区已有多个大型海洋工程结构物，相继在东疆完成了租赁业务。

■ 相关链接

本市海工装备业雄心勃勃

2020年总产值突破1300亿元

目前，本市海洋工程装备制造、海洋工程总承包和服务领域水平位居全国前列；中海油自升式钻井平台、半潜式钻井平台和模块化钻机建造能力国内领先。同时，海洋科技人才队伍数量及海洋科技成果数量位居国内前列，积累了一批重要海洋科技成果，300米水深以内油气田开发装备实现了自主研发，在导航通信自动化、海洋工程船舶探测、海洋环境监测等领域形成了领先优势。

根据天津市海洋工程装备产业发展专项规划，到2020年，本市海洋工程装备总产值突破1300亿元，年均增速达到10%左右。引进和培育年销售收入超10亿元企业15家、超亿元企业120家，打造一批具有较强市场竞争力的标志性产品，初步形成以海工成套装备为核心、以基础部件为支撑、以工程服务为延伸的较为完整的产业链，海洋工程装备产业发展达到国内一流水平，成为我国北方重要的海洋工程装备产业聚集区。

同时，本市将建设国内先进的海洋工程装备制造基地，着力发展海洋油气装备、海上油气储卸装备、填海围岛及航道疏浚工程装备、跨海桥梁及海底隧道工程装备、临港机械、海洋环保设备、海水利用工程装备、海洋矿产资源勘探开发工程装备、海洋仪器设备、海洋关键配套设备和系统十大海洋工程装备，重点培育中海油工、新港船舶、博迈科、太重滨海等骨干企业。【滨海时报】



航运看点

汉堡港欲组建港口联盟



质量的集装箱桥吊生产商而著称。

中德贸易结构发生变化

“汉堡港一季度货物总吞吐量达 3480 万吨，同比下降 2.5%。主要是受中国经济放缓及俄罗斯与欧洲关系紧张的影响。一季度，汉堡港有 65.1 万 TEU 往来中国，相较上一季度，增长了 10%。中国对汉堡港贸易应该在触底了，下半年情况将转好。” 6 月 13 日汉堡港口营销协会董事 Axel Mattern 在德国汉堡港物流服务介绍会上表示。

汉堡港口营销协会的数据显示，去年中国经由汉堡港转运的集装箱数量明显下降，回到 2006—2012 年的水平，占汉堡港总吞吐量的 29%，而 2014 年的占比为 31%。不过，中国仍然是汉堡港最重要的贸易伙伴(见表)。

表 2015 年汉堡港十大贸易伙伴 单位：万吨、万 TEU

排序	海运货物吞吐量		集装箱吞吐量	
1	中国	2363	中国	254.1
2	俄罗斯	1222	新加坡	43.6
3	巴西	779	俄罗斯	43.4
4	美国	608	芬兰	35.0
5	挪威	589	美国	32.6
6	新加坡	567	韩国	31.5
7	英国	438	马来西亚	28.3
8	瑞典	424	瑞典	27.1
9	芬兰	413	波兰	23.9
10	加拿大	367	印度	23.7

“目前双方的贸易往来正在触底，下半年将持续好转。” Axel Mattern 预期。

关于为何中国和汉堡港间的贸易数据持续不佳，Axel Mattern 表示，数据的变化其实反映了中德之间贸易结构的变化。

“从货物结构成来看，工业品和消费品都有下降。德国主要对中国出口工业品，工业设备和汽车零部件等出口

都发生了下降，主要是因为中国国内实现了这些制品的国产化。中国对德国主要出口消费品，一方面，近几年欧洲市场饱和了；另一方面，中国原来生产很多廉价的产品，而近几年生产成本变高。可以说，中德间的贸易结构正在发生变化，我们要适应这种新常态。” Axel Mattern 说。

从汉堡港口营销协会提供的资料来看，去年通过海运从汉堡港运往中国的货物主要由木质货物、纸张、纸板、印



刷制品、化学品、食品与烟酒饮料巧克力、金属及金属制品及机械装备构成。另一方面，从中国通过海运运往汉堡港的货物主要由化学品、金属及金属制品、机械装备、纺织品、服装等构成。

虽然海运表现不佳，但腹地货运却呈现稳步增长的态势。

汉堡港拥有 1100 条货运铁路班列链接捷克、匈牙利、瑞士等国家。一季度，共计 1160 万吨货物通过铁路进出汉堡港，同比增长 1.3%。在总吞吐量整体下降 2.5% 的背景下，这意味铁路货运量持续增加。

汉堡参与了“一带一路”倡议，是两条中欧班列的终点站，分别是从小郑到汉堡的郑欧线以及从哈尔滨到汉堡的哈欧线。

汉堡港务局局长 Wolfgang Hurtienne 4 月份曾透露，郑欧线在前期德国往中国返程时几乎是空仓，但目前已经爆仓了，需要提前 10 天预约才行。目前是 3 进 2 出，现在正在考虑加一班，今年有望变成 3 进 3 出。“目前，中欧班列货运量所占份额还是很小的，相较海运来说，运输时间缩短了，但成本也高了。” Tino Klemm 表示。

欲组建“港口联盟”

汉堡港认为海运量或无法再达到以前的高位，而为了应对海运量可能长期下降的态势，汉堡港务局正在采取措施。

“我们在今年 4 月发起了‘港口联盟(chainPORT)’行动，釜山、新加坡、深圳、洛杉矶、费利克斯托和安特卫普的港口是这一未来型合作网络上的重要伙伴。”

汉堡港表示，“港口联盟”这一世界性的交流平台，一方面要传递合作港口之间的重要信息，另一方面也要为共同解决未来导向型和创新型问题建立基础。除数字化和网络化外，“港口联盟”所要应对的一个重要议题是集装箱船舶大型化。

的确，船舶大型化现在已成趋势；汉堡港对此表示，船舶大型化只对船东有利，而对港口等将造成较大的基础设施等方面的压力。以汉堡港为例，其不考虑潮汐影响可供船舶进出港的水深只有 12.8 米，这导致大型船舶无法将汉堡港作为进入欧洲的第一停靠港，需要在鹿特丹港等其他欧洲深水港口进行减载后才能进入汉堡港，“这无疑增加了船东需要支付的港口成本。”一位业内人士向《航运交易公报》记者表示。当然据透露，汉堡港也在考虑挖深 1 米，“关于是否挖深 1 米，汉堡港将在今年年底做出较为明确的决定。” Tino Klemm 向《航运交易公报》记者表示。

Tino Klemm 还表示，大船化趋势可能已经到顶，因为越来越多的利益相关方已经意识到其造成的压力。不过关于“港口联盟”是否已经有了具体的计划措施，汉堡港表示目前“港口联盟”还只是一个想法，目前只是希望有一个平台能够服务于相关企业，使各个港口的装卸服务等都可以在网上市场进行展示、推广。“这是一个开放的联盟，任何港口都可以参与进来。” Tino Klemm 表示。

“今年 10 月，上述港口的代表将齐聚韩国釜山。届时，我们将把汉堡港成熟的智慧港口项目推广给其他港口。” Tino Klemm 说。

Tino Klemm 口中的智慧计划源于 2013 年的洛杉矶港航大会。由于汉堡港位于大都市的心脏地区，所以面临的挑战就是在不增加面积的情况下，既要提高生产效率、货物运输量，还要降低对环境的影响，降低碳排放量，为客户节约港口费用。汉堡智慧港由两大支柱组成，即智慧能源方案和智慧交通方案。

在智慧港能源方案中，汉堡港逐步从使用传统能源改至再生能源，改变能源消费模式，降低工业区的能耗。过去两年里，汉堡政府发起的智慧港资金计划中，先期投了 10%，总投资 3000 万欧元。港口采取了 59 项措施，节省了 14 万千瓦时的能耗，降低了 6 万吨排放。其中有两个岸电项目非常有代表性，也是世界第一，即汉堡拥有世界上第一台 LNG 发电船，用于给邮轮供电，7 兆伏安，今年 5 月投入使用。

智慧交通能实现经济和生态环保双丰收。包括了 19 个项目，实现了充分利用现有基础设施，从交通和绿色建筑中降低排放，植入智能交通，优化并实现了信息流管理贸易流的目标。2010 年在港口关键交通节点安装了测量感应器，它们能准确测量交通流量、运输工具类型和速度。港口道路管理中心会采集所有的数据。但这只是全面交通管理的开始，这涉及到三种交通方式——道路、铁路和水路。在由汉堡港务局、SAP 公司和德国电信进行的项目——智能港口物流的引导操作中，生产力已提高大约 12%。

Tino Klemm 总结道，“港口联盟”说到底是一个工业 4.0 项目，以使得港口产业实现数字化、网络化，并共同应对



2016年06月29日总第247期

随行周报

船舶大小等新常态问题。【航运交易公报】

SAILING WEEKLY



市场瞬息万变 - 7 - 信息影响决策

随行科技