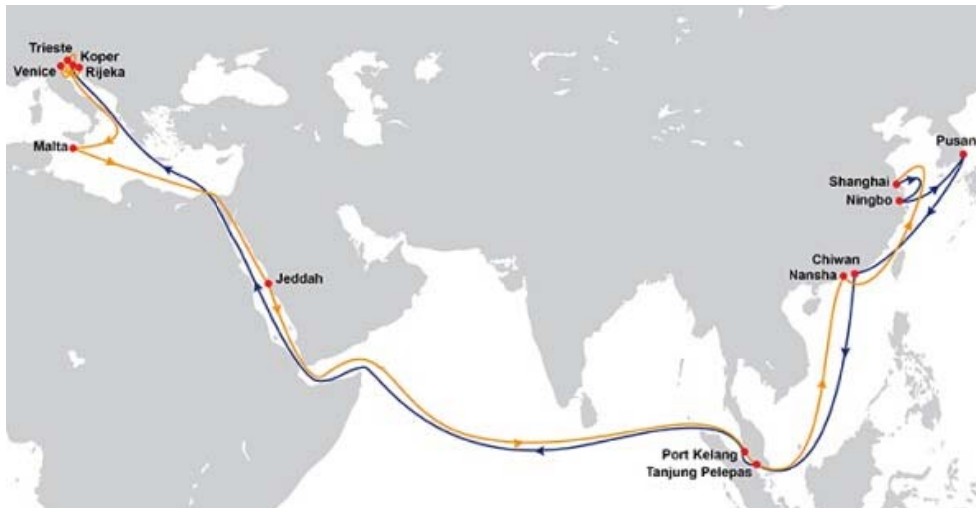


班轮时事直通车

东方海外新开亚洲至亚得里亚航线



从东方海外获悉，7月14日发布最新消息，亚欧航线开设新的亚洲至亚得里亚（AAS）服务，藉以扩展其现时在地中海的服务网络至亚得里亚一带的海港。AAS航线提供亚洲至亚得里亚直航服务，比转载服务更富市场竞争力及可靠。这是东方海外在提供的广泛中欧内陆服务网络外，所开设的市场唯一覆盖亚洲至亚得里亚海一带，包括意大利、斯洛文尼亚及克罗地亚港口的直航服务。AAS航线靠港次序：上海港 - 宁波港 - 釜山港 - 赤湾港 - 丹戎帕拉帕斯

港 - 巴生港 - 科佩尔港 - 的里亚斯特港 - 里耶卡港 - 威尼斯港 - 科佩尔港 - 马耳他港 - 吉达港 - 巴生港 - 丹戎帕拉帕斯港 - 南沙港 - 上海港。西行线的服务开通航次：Xin Yan Tian，航次129西行线，预算于8月25日抵达上海。东行线的服务开通航次：Xin Yan Tian，航次130东行线，预算9月24日抵达科佩尔。【中国航贸网】

达飞轮船升级 EURAF 5 航线 增强西非服务能力

从达飞轮船获悉，该公司2016年7月13日发布最新消息，计划将加强并扩大欧洲和西非之间的港口覆盖面，在其经营的 EURAF 5 航线提供直航喀麦隆服务。计划7月26日升级 EURAF 5 航线，详情如下：提供北欧至杜阿拉港直航双周班服务，航程缩短7天。因此，该航线从安特卫普港和勒阿弗尔港至杜阿拉港的市场最佳航程分别为28天和29天；杜阿拉的出口商将受益于快速和直达北欧的服务：到法国北部需要16天，到安特卫普港需要17天；提供洛比托港和纳米贝港至杜阿拉港双周班服务。EURAF 5 航线沿途挂港如下：勒阿弗尔港 - 安特卫普港 - 里斯本港 - 丹吉尔港 - 阿尔赫西拉斯港 - 黑角港 - 罗安达港 - 洛比托港(半月班) - 纳米贝港(半月班) - 杜阿拉港(半月班) - 阿比让港 - 丹吉尔港(NB) - 勒阿弗尔港。【中国航贸网】

地中海航运升级加拿大至欧洲航线

从地中海航运公司获悉，该公司7月13日发布最新消息，近年来，该公司一直努力确保做好其服务网络，在欧盟加拿大贸易协定(CETA)实现前提下，做好客户需求服务。无论是船舶运力，还是新服务，地中海航运公司承诺将携手与客户一起共同努力，共同发展，实现共赢。地中海航运公司1998年入驻加拿大开始运营。今天，地中海航运公司很自豪地向客户提供加拿大和欧洲之间四种不同的周班服务。联合服务于温哥华的加州快航，和服务于蒙特利尔的蒙特利尔快航，加拿大快航1&2，地中海航运公司将为客户提供一个完整的欧洲服务，从东岸至西岸。沿途挂港如下：Montreal Express: 蒙特利尔港 - 安特卫普港 - 不来梅港 - 勒阿弗尔港 - 利物浦港 - 蒙特利尔港。Canada Express 1: 蒙特利尔港 - 焦亚陶罗港 - 利沃诺港 - 热那亚港 - 锡尼什港 - 蒙特利尔港。Canada Express 2 port rotation: 蒙特利尔港 - 锡尼什港 - 瓦伦西亚 - 锡尼什港 - 蒙特利尔港。California Express port rotation: 温哥华港 - 巴尔博亚港 - 克里斯托瓦尔港 - 焦亚陶罗港 - 奇维塔韦基亚港 - 拉斯佩齐亚港 - 福斯港 - 瓦伦西亚港 - 锡尼



什港 - 克里斯托瓦尔港 - 巴尔博亚港 - 温哥华港。【中国航贸网】

阿联酋航运新开 CME 航线

从阿联酋航运获悉，应市场需求，该公司 7 月 12 日发布最新消息，将新开中东波斯湾航线，计划 7 月 18 日加入 CME 航线。详情如下：投放 5 艘巴拿马船籍的船舶，船名为“现代荣耀”，载箱量 4648TEU，可使用箱位数 464TEU；船名为“现代雅致”，载箱量 4571TEU，可使用箱位数 464TEU；船名为“现代友善”，载箱量 4571TEU，可使用箱位数 464TEU；船名为“现代圆满”，载箱量 4571TEU，可使用箱位数 464TEU；船名为“现代朝代”，载箱量 4571TEU，可使用箱位数 464TEU。沿途挂靠为青岛港 — 上海港 — 厦门港 — 高雄港 — 蛇口港 — 杰贝阿里港 — 达曼港 — 阿巴斯港 — 新加坡港 — 香港港 — 青岛港。【中国航贸网】

万海菲律宾航线将于 2016 年 8 月 23 日改组

万海航运发布消息称，原 CMT 航线将于 7 月 20 日航次完成后进行改组，CPF 航线于 8 月 3 日首航。新航线具体信息如下：航线代码：CPF。预计离港：周三。首航次：ETD 8 月 3 日。挂靠码头：外高桥一期。挂靠顺序：香港（3 天）→ 马尼拉北港（6 天）→ 马尼拉南港（7 天）→ 苏比克（8 天）。改组期间即 7 月 27 日将以加班船形式为广大客户提供服务，加班船的信息如下：ETD 7.27。挂靠码头：外高桥二期。挂靠顺序：香港（3 天）→ 马尼拉北港（8 天）→ 马尼拉南港（9 天）→ 苏比克（10 天）。【万海航云官网】

中远海运、ANL 及东方海外推出更富竞争力的服务

从东方海外获悉，该公司于 7 月 11 日宣布将与 ANL，中远海运合作，三方联合重组现有的东北亚澳洲线，以提供更广泛的覆盖和更富竞争力的服务。重组后的东北亚澳洲线提供三组自东北亚至澳洲的快航服务，分别为北线快航，中线快航，南线快航，连接东北亚十大主要港口与澳洲的三大基本港悉尼港、墨尔本港和布里斯班港。【中国航贸网】

脱欧或使集运市场在 2017 年复苏

航运分析公司 MSI 表示，脱欧可以促使集装箱运输市场在 2017 年复苏。尽管英国只占全球 1.85 亿 teu 集装箱贸易中的 500 万 teu，但脱欧后可能会影响到整个欧洲市场的集运环境。亚欧航线贸易是集运市场最主要的一部分，但是从 2015 年下半年开始该市场呈现下滑趋势，对整个集运市场造成了负面影响。MSI 认为，亚欧贸易的下滑很大程度上由于存货减少，从而导致欧元价值下跌。可见英国脱欧不仅会触及英镑还有欧元的价值。MSI 高级分析师 James Frew 表示：“脱欧公投之前，我们认为欧元的稳定将使得今年存货得到改善，从而促使亚欧西向贸易在今年下半年同比增长超过 7%。”“亚洲贸易快速增长，亚洲内部的货物运输也受其连带影响，我们预测过剩运力会迅速减少，预计会减少到 50 万 teu，也就是使定价能力重回船东主导的水平。然而，欧元的进一步疲软将可能使市场改善延长至 2017 年，同时运力过剩仍然很严峻。此外，除了欧元贬值冲击着市场，脱欧也使欧洲人对全球经济再次出现衰退充满担忧。【中国船检】

赫伯罗特升级西非地中海快航 WMX

从赫伯罗特航运公司 (Hapag-Lloyds) 获悉，该公司 7 月 8 日发布最新消息，升级西非地中海快航 WMX (West Africa Mediterranean Express)。2016 年 7 月底，赫伯罗特将推出一条全新的 WMX 航线，以便增加港口覆盖面，每 8 天往返地中海地区。所有现现有链接至改善赫伯罗特服务网络将保持不变。沿途挂靠港口如下：拉斯佩齐亚港 - 热那亚港 (热那亚和墨西拿码头) - 塔拉戈纳港 - 瓦伦西亚港 - 阿尔赫西拉斯港 (TTIA 及 APMT) - 丹吉尔港 - 达喀尔港 - 廷坎港 - 特马港 - 塔科拉迪港* - 阿比让港 - 拉斯佩齐亚港。【中国航贸网】



聚焦滨海

天津市发布建设北方国际航运核心区实施方案



天津市政府7月7日发布建设北方国际航运核心区实施方案。天津市表示建设北方国际航运核心区是实现京津冀协同发展规划纲要赋予天津城市定位的重要内容，也是发挥港口核心战略资源优势、提升城市综合竞争力的重要抓手，对于天津更好推进京津冀协同发展，参与“一带一路”建设，服务环渤海区域，辐射东北亚地区，都具有重大而深远的意义。

根据方案，天津市将积极推进海空两港扩能升级，航运枢纽功能明显提升。到2017年，天津港货物吞吐量达到5.5亿吨，

集装箱吞吐量1500万标准箱，铁路集疏运比例明显提升，大宗散货铁路集疏运比例超过25%，集装箱铁路集疏运比例达到3%；天津滨海国际机场旅客吞吐量达到1900万人次，货邮吞吐量32万吨。到2020年，天津港货物吞吐量达到6.5亿吨，集装箱吞吐量1700万标准箱，基本形成体系结构合理、内外衔接高效、通道便捷畅通的立体综合港口集疏运体系，大宗散货铁路集疏运比例超过30%，集装箱铁路集疏运比例达到5%；机场旅客吞吐量达到2500万人次，货邮吞吐量60万吨，基本建成区域枢纽机场和中国国际航空物流中心。

同时，天津市将启动东疆二岛建设。加快推进南疆港区27号通用码头，中石化液化天然气(LNG)码头，天津港大沽口港区东、北防波堤潜堤工程，大港港区新建通用泊位，高沙岭港区新兴建材通用码头建设。推动大沽口港区粮油区6号、7号通用泊位，北疆港区海嘉码头，大沽口港区17号、38号至41号等通用及多用途公共泊位和大港港区东港池通用散货泊位建设。推进大港港区深水航道、高沙岭港区10万吨级航道和防波堤建设等港口公共基础设施工程。

【中国航贸网】



航运看点

航运业将引爆“全球经济危机”？



受航运业拖累，德一家资产上百亿银行即将崩溃！

众所周知，2008年经济危机的导火索，就是次贷危机。现在银行业又出现了类似的场景，而这一次是在欧洲增长的“发动机”德国。

种种迹象显示，一些德国银行一直是航运业最大的贷款机构。分析认为，现在一些航运业贷款状况似乎非常不好，这可能成为欧洲银行业危机的导火索，而德国可能就将是欧洲银行业危机中倒下的下一个多米诺骨牌。

德国一家州立银行因航运业不良贷问题目前遭遇严重困境，德媒今日报出，市场期望的政府对该银行直接资助支持似乎已落空，该银行的一项可转换债今日惨遭抛售，跌去25%。

就在几周以前，《金融时报》报道称，德国最大商业银行之一北德意志州立银行在考虑要全面接管其同业不莱梅州立银行。不莱梅州立银行因持有不良航运业贷款资产组合而面临巨大压力，该银行上周警告称，将不得不把其航运业贷款资产组合中的4亿欧元坏账销账，该银行并将因此在今年面临数亿美元亏损。

不过，由于一个月前当地州政府打的一支强心剂让市场一直还保持镇定。北德意志州立银行 CEO Gunter Dunkel 和不莱梅州财政部长 Karoline Linnert 当时表示，北德意志州立银行、不莱梅市和北威州的储蓄银行协会都同意，要维持不莱梅州立银行资本保持适当程度地完整无损，他们正在就增加的资本形式和规模紧密讨论中。

然而，德国《商报》今日题为《Capital increase for ailing Landesbank is questionable》的文章称，航运业贷款令德国不莱梅州立银行遭遇困境，该银行没有政府的帮助已经无法生存，但是来自德国下萨克森州政府的直接资本支持目前看来是不太可能的了。

下萨克森州州政府总理 Stephen Weil 表示，来自本州及不莱梅州政府的资本救助目前看来是不现实的，这种传统的由合伙人提供必要资本的方法似乎不起作用，但他还是补充道，将尽力拯救不莱梅州立银行。而此前不莱梅州州府总理已经表示，排除了本州会资金支持不莱梅州立银行，并称这不符合欧盟法规。

如果德国同意对本国银行的救助计划，那么就意味着德国也必须同意意大利银行的救助计划。所以目前，德国政府面临一个两难处境。金融博客 Zerohedge 称，也可能德国就会直接选择放弃救助本国银行。

而此前，意大利趁着上周五英国公投脱欧，提出推行400亿欧元的银行业救助计划，对本国银行业施行重组，但遭到德国反对。知情人士称，德国政府表示，欧盟对于困境中银行处理的规则应该在一切救助中被运用——在注入公共资金前，股东和部分债权人必须承担损失。对于意大利推行的银行债务重组计划，德国的态度是将反对一切让投资者免遭损失的尝试。

因此《商报》这条消息这立刻震动市场的敏感神经，由于感到来自州政府的支持希望薄弱，周四，不莱梅州立银行



发行的一支 5000 万欧元的可转换债遭抛售，跌了近 25%，从 120 欧分跌至 73 欧分。

此外，可以略带一提的是，路透不久前也报道，因担心欧洲央行会上调该行业贷款拨备要求，德银也预期出售至少 10 亿美元航运业贷款。这迹象暗示德国银行一直是航运业中的最大贷款机构之一。

一位财经消息人士对德银此举表示，他们是考虑为投资组合瘦身，其中包括有毒债务，出脱一些部位的做法合乎做生意的道理，他们并不是想退出航运相关业务。

2016 年航运盈利大幅降低

航运经纪集团克拉克森发布警告称，“与去年相比，2016 年船舶和离岸市场的盈利将大幅降低。”

克拉克森最新的交易报告中指出，今年上半年克拉克松指数跌逾 30%，而波罗的海干散货指数 (BDI) 同样大幅下跌。

航线运价的恶劣情况加剧了全球经济运行的不确定性，使得船舶和离岸市场维持供需不平衡的现状。与此同时，尽管油价走高，但海工钻井平台市场仍然低迷待复苏。这些因素使得航运经纪集团的租金与收入受到冲击。

尽管航运经纪公司的业务量在上升，但是相较于航线运价和航运资产价值的下跌显然杯水车薪，推动市场唯一的亮点在于少量的新船订单。

由于克拉克森集团的总资产以美元计算，英国脱欧推动美元上涨对于公司有一定的积极意义。然而克拉克森仍然表示 2016 年预期利润将大大低于 2015 年。在收购挪威航运经纪公司 RS Platou 后，克拉克森 2015 年净利润达 3180 万英镑。

克拉克森强调，集团业务量的显著上升、营业额的增长、财务部鼓励授权渠道以及强劲的资产负债表都证明公司的业务水平仍然十分强劲。

航运长期增长的时代已经结束？

行业资深人士 Ravi Mehrotra 认为，“第四次工业革命”通过技术创新，降低劳动力和能源成本，从而提高国内生产力水平，这将使传统形式的航运业前景黯淡。“第四次工业革命”通常指将数字与实体相结合的制造业新技术。

Mehrotra 先生称，第四次工业革命的主要目标是降低劳动力和能源成本，随着共享经济的兴起，新的生产方式将减少对基础设施与劳动力、乃至传统制造业的需求，从而改变全球供应链的基础。这些都将对传统航运产生负面影响。

制造业与航运长期增长、从低成本劳动力的国家向发达国家输出廉价工业制造品的时代已经结束。

Mehrotra 根据 Clarkson 和丹麦航运金融数据做出预测，2015-2030 年海运进口量年增长将从 2000-2015 年的 3.7% 跌至 1.2%。供给方面，他预测 2016-2021 年的新造船年交付量在 0.76-1.02 亿 GT，同期拆解量为 0.2-0.26 亿 GT。这意味着供给过剩，船舶利用率仅有 80%，同时资本也未能充分利用，这导致低回报甚至负回报。

对航运业而言，以传统形式很难渡过这一难关，只有高效、资金雄厚的大公司可能幸免。不过生产方式转变带来的影响在不同航运板块并不一致。

Mehrotra 先生指出，由于本地生产将会增长的预测，集装箱板块受冲击最大；油轮板块受到中国和印度消费持续上涨的支撑相对较好。Mehrotra 先生认为，全球、特别是发达国家人口老龄化，将会刺激对邮轮的需求。发达国家进出口货物减少将释放现有港口设施的能力，并可以向油轮码头转型。

全球船运业信心降至纪录低点

路透伦敦 7 月 6 日-周三公布的一项运输业调查显示，全球船运业信心创纪录低点，因对全球经济衰退的担忧和英国脱欧，让陷入最严重低迷期的船运业雪上加霜。

全球集装箱行业以及乾散货船运市场如今正苦于应对船只供应过剩、全球经济萎靡以及消费者需求疲弱等问题。

国际律师事务所诺顿罗氏 (Norton Rose Fulbright) 发布年度调查显示，只有 15% 的受访者认为当前市场环境正面，为 2009 年开始调查以来的最低比例，且船运业是运输业中表现最黯淡的领域，目前不得不到处招揽生意。

另外，68% 的受访者称，全球经济衰退给未来数年船运业带来的风险最大。38% 认为最大风险在航空业，20% 认为是铁路运输业。

“(船运) 行业目前正处在记忆中最严重的衰退期，多数受访者都认为未来五年货运量会有所提高，若发生任何重大经济冲击，都将进一步打击本就脆弱的船运业，”诺顿罗氏全球运输业主管 Harry Theochari 表示。



英国投票决定退欧意味着，船主可能要评估这对各种监管规定以及他们在主要船运金融市场融资准入的影响，”他说，指的是伦敦城的业务。

此项调查访问了运输领域的企业、金融业者以及政府机构共 200 位受访者。【中国水运网】