



班 轮 时 事 直 通 车

马士基航运为 E 级集装箱船“升级”扩容



作为扩大船队运力的方案，马士基航运正在将其 8 艘 15550TEU 的 E 级集装箱船运力扩容，每艘船运力增加 1300TEU。马士基航运称，运力增加将通过升高住宿区及驾驶室，以及提升绑扎桥的高度来容纳更多的集装箱，从而延长这些船龄已有 10 年的集装箱船运营寿命。2013 年初，“Emma Maersk”号由于船尾推进器断裂，险些沉船。因此，自事故发生后至现在，马士基航运不再使用“Emma Maersk”号系列船舶，直至今日进行船队改装。马士基航运表示，升级计划中还包括安装新球鼻艏及新螺旋桨，从而降低船舶航速。该球鼻艏由中船重工青岛北海船

舶重工建造，该船厂承担了马士基航运过去大部分的升级改造内容，包括第一艘进行升级的 E 级船“Eugen Maersk”号。在过去多年，E 级集装箱船一直都是全球最大的集装箱船。“Emma Maersk”号在 2006 年 9 月首次投入运营时，马士基航运表示该船的标准容量为 11000TEU，最大可达到为 13460TEU。不过，去年马士基航运宣布，该公司已订购了 11+6 艘 19630TEU 的 3E 级集装箱船，预计 2017 至 2018 年交付。现在，超大型集装箱船 ULCV 最大尺寸已经达到 20,000 TEU 左右。集装箱船订单的不断升级，既受到了燃油价格下降影响，更是大型船的规模经济效益所致。然而，如今集运公司对订购更多大型船舶的欲望已经呈现非正常趋势，许多公司都面临着慢性运力过剩和巨大的交易亏损。马士基航运决定升级 E 级集装箱船表明，如果达到其容量上限，这些超大型集装箱船仍然能够运行较长一段时间。目前，马士基航运为翻新集装箱船船队已耗资数百万美元。该公司不仅翻新自有船队，同时也为长租船舶改装新球鼻艏来减少燃油成本消耗。【中国船检】

达飞轮船密集调整各航线综合费率

日前，从达飞轮船获悉，8 月 15 日起，达飞轮船密集调整各航线综合费率。具体信息如下：达飞轮船宣布，自 2016 年 8 月 15 日(以提单日为准)起，由亚洲出口至中东航线所有货物上调综合费率 GRR，为 USD 250 per TEU。自 2016 年 8 月 15 日(以提单日为准)起，由亚洲(excluding Japan)出口至红海(Jeddah (Saudi Arabia), Ain Sokhna (Egypt), Aqaba (Jordan), Djibouti, Port Sudan (Sudan), Aden and Hodeidah (Yemen))航线所有货物上调综合费率 GRR，为 USD 300 per TEU。自 2016 年 8 月 15 日(以提单日为准)起，由亚洲出口至印巴(巴基斯坦/印度西海岸/斯里兰卡)航线所有货物上调综合费率 GRR，为 USD 100 per TEU。自 2016 年 8 月 22 日(以提单日为准)起，由亚洲出口至中东航线所有货物上调综合费率 GRR，为 USD 100 per TEU。【中国航贸网】

天津港新增一条东南亚集装箱航线 运力新增 13500TEU

从天津港了解到，日前，随着“现代前进”号集装箱货轮顺利靠泊天津五洲国际集装箱码头，由韩国现代商船、台湾德翔航运、以色列以星航运 3 家航运公司合作开辟的东南亚线在天津港正式投入运营。中国航贸网(Snet)了解到，此次新开通的东南亚线，共投入 3 条 4500 标准箱的集装箱船舶，进行周班运营。该航线从天津港出发，途经韩国釜山、中国上海、中国台湾、菲律宾马尼拉等港口，为京津冀地区和天津港内陆腹地的企业打通了又一条海上运输通道。数据显示，今年 1 至 7 月天津港已完成集装箱吞吐量 855.4 万标准箱，同比实现稳定增长。据统计，这是今年以来天津



港继东方海外东南亚线、现代东南亚线之后，成功开通的第三条东南亚集装箱班轮航线；也是天津港今年新开行的第四条“一带一路”集装箱班轮航线。【中国航贸网】

印度国航与印度航运部签订 MOU

据悉，印度国家航运公司 (SCI) 为寻求增长机会，日前与印度航运部签订了 2016-2017 财年谅解备忘录。印度国航表示，此次签订了谅解备忘录内容基于印度公共企业部 (DPE) 发布的 2016-2017 备忘录指南，包括根据规定评价标准参数绘制、以及公司能力、扩张方向、商业环境、已获得审议正在实施的项目等因素。印度国航表示，将持续重点发展沿海原油和煤炭运输，该公司也在增强其在沿海及近海贸易的影响力，并计划将印度东西海岸与波斯湾连接。印度国航重新启动了印度-缅甸的航运服务，正在商谈东南亚港口的服务业务。该公司还参与印度国防和电力部门的特殊运输工程。据印度政府称，印度国航希望在 2016-2017 财年间完成一系列资本支出计划，包括通过收购二手船扩大船队规模。同时，印度国航还将为印度石油天然气公司 (Oil and Natural Gas Corp) 2 座移动式海上钻井平台提供技术管理，为期 6 年。该公司也将为 Andaman & Nicobar Administration 的 17 艘船提供技术管理。此外，印度国航与印度内河航运管理局签订了管理内河运输协议。印度政府表示，印度国航的发展计划符合印度海运部目标，旨在加快印度海运部门发展。由于产能过剩，目前航运业正在经历低迷运价压力。然而，尽管目前市场条件不利，航运业维持低迷，印度国航仍然在采取一系列措施，通过节约成本来维持增长。【中国航贸网】

达飞搭档 VINCI 共同扩展金斯敦港口

法国达飞轮船获得价值 1.5 亿美元的合同，与比利时 Jan De Nu 集团、全球领先的建筑服务商——万喜集团 (VINCI GROUP) 旗下的全资机构 VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS 以及 EMCC 成立合资企业，扩大经营位于牙买加的金斯敦港口。三家公司成立的合资企业将通力合作，改善港口的基础设施，例如为靠泊更大型的船舶而疏浚航道，巩固码头岸壁，配备更大更高效的岸边装卸桥，以及延长 1200 米的靠泊区域。该项目计划在 25 个月内完成。据了解，达飞轮船旗下的金斯敦自由港有限公司 (KFTL) 接管了牙买加的金斯敦集装箱码头 (KCT)。2015 年，该公司与牙买加港务局达成一项长达 30 年的特许经营协议。根据协议，在将码头归还之前，金斯敦自由港有限公司采取“建设—经营—转让 (BOT)”模式负责码头的融资、建设和拓展业务，即将金斯敦码头进行为期 30 年的私有化。【中国船检】

运需不平衡，8月初欧地线涨价遇阻

8月初的欧地线涨价遇到麻烦，地西区域存在较为广泛的沿用状况，欧洲线运价以急速下坠的形势，反映了运力与需求的不平衡。CKYHE 联盟，欧洲基本港运价逼近 USD1000/TEU。8月第一周地中海运价存在普遍不涨或少涨情况。PIL 欧洲运价性价比很高，舱位紧张，轻货优先。G6 联盟，欧洲线运价继续下跌，下周 LP5、LP7 两条航线性价比为市场最高一档。8/3 EUM 航线，多家船东沿用本月底 USD600+/TEU 的运价，具备极强的竞争力。西非 8 月普遍上涨，msk/saf 宣布涨幅 500/1000。其他船公司都有不同程度的上涨，但相对来说运价也更有弹性。【海运网】

美国总统轮船升级 WC5 航线

从美国总统轮船 (APL) 获悉，应拉美市场发展形势，该公司 8 月 2 日发布最新消息，升级美国西岸至中美洲网络服务，即 WC5 航线 (West Coast 5)。目前 WC5 航线挂港如下：拉萨罗卡德拉斯港 - 洛杉矶港 - 拉萨罗卡德拉斯港 (中转连接中美洲)。新 WC5 航线挂港如下：南行方向：洛杉矶港 - 拉萨罗卡德拉斯港 - 夸特扎尔港 - 阿卡胡特拉港 - 科林托港。北行方向：科林托港 - 阿卡胡特拉港 - 夸特扎尔港 - 拉萨罗卡德拉斯港 - 洛杉矶港。请参考下列船期，以便更好的提高往返洛杉矶港和中美洲港口直航服务。执行航次：WC5 航线南行方向：计划由 Sealand Balboa (v. 1619) 轮 9 月 14 日抵达洛杉矶港。【中国航贸网】





聚焦滨海

天津市建设北方国际航运核心区



记者获悉，市政府办公厅转发市交通运输委拟定的《天津市建设北方国际航运核心区实施方案》，明确天津市邮政管理局作为北方国际航运核心区建设工作领导小组成员单位，天津市邮政业获多项政策利好。

《方案》提出，利用5年左右时间，建成航运基础设施完善、航运资源高度集聚、航运服务功能优良、资源配置能力突出的国际一流大港、国际一流口岸、国际物流网络重要节点、京津冀协同发展重要载体和我国高水平对外开放平台。到2020年，天津机场旅客吞吐量达到2500万人次，

货邮吞吐量60万吨。

根据《方案》，天津市将着力打造具有天津特点的海空港枢纽、航运服务业、临港产业三大功能承载区。其中，航空服务业承载区将打造小白楼、东疆、于家堡、北疆南疆、航空物流区等5个航运服务集聚区。

《方案》明确，天津市要打造区域枢纽机场和中国国际航空物流中心。抓住首都机场疏解非国际枢纽机场功能的机遇，完善航线网络布局，开拓航空市场，加密国内国际干线航班，增加支线航线，拓展全货机航线，实现亚洲重点地区全覆盖、欧美澳等地区直航。做大做强基地航空公司，引进国内外知名货运航空公司、快递和物流企业，组建本地货运航空公司。发展远程航空货站，推动空铁、空海、空路货物联运与空空货物中转，形成高效便捷的航运物流体系。

《方案》指出，要高标准建设航空物流区。构建航空物流综合产业体系，推进跨境电子商务产业园、顺丰、圆通、华宇二期等项目建设，发展航空运输、邮件快递、电子商务、航空金融、综合服务，服务和带动临空经济和周边高端制造业发展，打造特色鲜明、功能完善、产业聚集、协同京津冀、面向全球的国际航空物流核心功能区。

《方案》提出，要创新口岸监管模式，以自贸试验区建设为抓手，推动各口岸管理部门实现信息互换、监管互认、执法互助，深入推进关检合作一次申报、一次查验、一次放行试点改革。全面推行7×24小时通关服务，提高口岸通关效率。要做好规划衔接引导，保障港口岸线和土地利用，研究设立天津北方国际航运核心区建设专项发展资金等。【城市快报】



航运看点

航运业离大数据有多远？



许多人将物流行业看作互联网尚未充分开垦、仍有巨大潜力的一块宝地，尤其对古老的航运业来说，在整个社会与互联网深度融合的大背景下，“互联网+航运”的进程却远远落后于其他行业。笔者作为一枚混迹于航运业多年的资深屌丝，对于航运企业的痛点，略有感悟，容我先给大家讲两个故事：

著名作家刘震云有一次去德国访问，他的德国朋友请他在莱茵河畔吃饭，宾主闲聊之际，刘震云随口问了句：“莱茵河有多深？”

几个德国朋友一下子紧张起来，凑在一块交头接耳，嘀嘀咕咕，刘震云好奇就问怎么回事，德国朋友解释道：“这个问题特别难回答，莱茵河春天的河水深度和夏天不一样，夏天又和冬天不一样，很难说出一个准确的数字来。”刘震云说，这个问题要是换作问我们村里的人，他知不知道都会马上告诉你：“大概五米深吧。”

“大概五米深吧”，这样的口吻在我们日常的工作中是否经常听到？哪个港口等泊时间较短、哪条航线运输效率最高、那些船运公司服务质量好，哪种方案燃油成本最低，我们是不是仅仅凭借多年的行业经验来判断？滞期率、洗舱通过率、货损率、信价比等等的KPI指标，是否能实时跟踪到数据的变化？历史学家黄仁宇说，中国最缺乏的就是“数字管理”，张口闭口“大概”、“差不多”、“少许”、“一些”，却始终没有养成用数字说话的习惯。数据分析管理的意识和能力较为薄弱也正是目前中国航运企业的痛点之一。

第二个故事：一天晚上，一个醉汉在路灯下不停地转来转去，警察就问他在找什么。醉汉说，我的钥匙丢了。于是警察帮他一起找，结果路灯周围找了几遍都没找到。警察就问，你确信你的钥匙是丢到这儿吗？醉汉说，不确信啊，我压根就不知道我的钥匙丢到哪儿。警察生气地说，那你到这里来找什么？醉汉振振有辞：因为只有这里有光线啊！

这个故事虽然听起来荒诞，但其实我们在实际工作中往往会出现醉汉的思维方式。仅有的灯光就如同我们非常有限的数据库，而我们总是在这些有限的数据库中寻找答案，殊不知我们想要找的这把钥匙在灯光以外的浩瀚黑夜中。这也引出了航运企业的另一个痛点：缺乏完善的数据库。我们必须拥有更庞大的数据库，多到可以记录我们运行过程中的每一个节点，让数据把浩瀚的黑夜点亮，我们才能更快地找到想要找的答案，并据此做出正确的决策，而不是在毫不相关的数据里缘木求鱼。

互联网的发展将人们带入一个崭新的时代——大数据时代。航运业与供应链上下游企业的日常运营将产生海量数据，而航运企业则是采集这些数据的重要端口。那么大数据到底可以为我们带来什么？

一、建立物流实时评估能力

彼得·德鲁克这样解读物流成本：“美国人所花的每1美元中，几乎有50美分都用来支付商品制造后的活动成本。”物流成本是企业高层关心的重要问题之一，高效低耗的物流管理是不可或缺的，而物流服务商的KPI绩效管理对提高物流效率、提升物流质量、降低物流成本起着至关重要的作用。对于航运企业来说，船舶到港、装港作业、装港商检、航行动态、卸港作业、卸港商检、洗舱作业、major检查等每一个环节中，都将产生大量的数据，当我们的一个航次中所有环节的数据都可以做到跟踪、记录、保存并可实时查看，那不管是哪个环节出现了问题，都能及时发现并以最快



的速度做出反应。而通过对数据的分析，我们也能发现不同的货品、船型、船舶设备、航线、作业港等各因素之间错综复杂的关系，并规划出更优化的运输路线和运力配置。虽然运输过程的实时跟踪、KPI 考核、BI 数据管理只是大数据最基础的应用，但目前国内大多数航运企业和供应链上下游的物流管理部门离做到这一步似乎还有很长的路要走。

二、协调整合市场资源

随着互联网与物流行业的深度整合，物流行业也将进入平台经济时代。一个优质的平台不仅能够连接货主、船东、港口、商检等各个相关方，并帮助他们对社会范围内的运力资源进行整合，辅助制定出最优化的物流解决方案。例如，平台可以连接所有船东，船东将自己的剩余运力投入社会公共运力池，运力池中不仅有不同船型的船舶，同时拥有大量的船舶数据，利用大数据进行整合分析，可以了解船舶的适货性及优缺点，让货主可以更便捷地找到最适合自己的优质船舶，将大幅提升企业物流招采环节的效率和质量。同时，通过连接港口，实时获取港口等泊情况，并据此及时调整物流方案，将减少货主因船舶堵港而产生的滞期费，有效降低运输成本。

三、建立航运企业评级系统

一旦我们建立了一个成熟的航运平台，那我们想想，这个平台还能为我们带来什么？阿里巴巴集团副总裁、《大数据》、《数据之巅》作者涂子沛曾经说：“我们讲互联网化其实本质就是数据化。”2010年阿里巴巴发现数据有新的作用。当你记录了一个门店所有的消费行为，他购买的行为，他卖出的行为，就可以利用这些数据来判断他的信用。阿里巴巴在2011年推出了阿里小贷，今天为几十万的客户的便捷发放贷款。这便是数据所产生的新的价值。只要船东在一个成熟的公共平台上积累了自己的服务记录，也就等于建立了自己的信用记录，而这套航运企业评级系统，未来将成为政府机关审批运力、金融系统发放贷款的重要评判依据。

四、催生智能供应链

从物流端采集的大数据能为供应链上下游提供有价值的信息，优化市场资源配置，催生智能供应链，也就是现在常说的：预测式服务。未来大数据将对市场需求进行科学预测，进一步推动市场产销、运输各环节的供需平衡，例如生产端可以控制产能投放的节奏，仓储端可以优化仓库选址、库存规模，资产端可以避免非理性地大量投入运力，或在某个区域市场运力供不应求的现象发生等。在电商领域，这类大数据运用已初见成效；而在航运业，它的作用相信也将在未来的某一天绽放光芒。

如果航运业对大数据的运用是大势所趋，那么问题来了，建立一套物流信息系统需要多少钱？对互联网新技术的投入是否会极大增加物流成本？不是每家企业都能像阿里巴巴、京东、或是马士基这样有能力在信息技术开发上作如此大手笔的投入的。对很多中小型企业来说，互联网 SaaS 模式的企业级社区型承运管理协同软件系统（uTMS）或许是一个较好的选择，它能让你用最低的成本，最快速地建立一套属于自己的定制化航运管理系统，并能与行业中的各方进行连接，享受互联网带来的最大便利。

航运业离大数据，其实已并不遥远。【航运界】

