

班 轮 时 事 直 通 车

达飞轮船改善摩洛哥到西非服务 WAZZAN



从达飞轮船获悉，为了给非洲的冷藏产品提供的持续质量和可靠性，该公司 10 月 25 日发布最新消息，将对摩洛哥到西非服务 WAZZAN 航线进行改善，投入 3 艘 1200TEU。计划由 DELMAS SWALA 轮 11 月 8 日于卡萨布兰卡港启航，WAZZAN 航线航程将缩短 6 天，现在每周从卡萨布兰卡港到达喀尔港需要 5 天。新 WAZZAN 航线挂港如下：阿尔赫西拉

斯港 - 丹吉尔港 - 卡萨布兰卡港 - 拉斯帕尔马斯港 - 达喀尔港 - 努瓦克肖特港 - 努瓦迪布港 - 阿尔盖斯拉斯港。【中国航贸网】

1-9 月，安特卫普港货物吞吐量上涨 3.3%

2016 年 1-9 月，安特卫普港继续保持增上趋势，完成货物吞吐量 1.62 亿吨，较去年同期增长 3.3%；处理集装箱吞吐量 750 万 TEU，同比增长 4.0%。就具体货种来看，集装箱共 755.64 万 TEU，同比增长 4.0%，折成吨合计完成 8863.91 万吨，同比增长 3.7%。件杂货方面，滚装货完成 339.89 万吨，同比下跌 1.9%，由于今年 9 月处理滚装货略微下降，导致 1-9 月份滚装货吞吐量增速降至 2%，达 89.45 万辆；传统的件杂货吞吐量基本与去年同期持平，下跌 0.5%至 726.70 万吨；而由于港口货物集装箱化的影响，导致卷纸和水果分别下跌 44.4%和 26.5%，至 43.64 万吨和 37.74 万吨；但是港口钢材的吞吐量同比增长 574.85 万吨，同比增长 15.3%，保持强劲增长。液体散货方面，今年前三季度安特卫普港完成液体散货吞吐量 5310.40 万吨，同比增长 6.7%。其中成品油同比增长 10.3%达 3898.81 万吨；原油完成货物吞吐量 340.74 万吨，较去年同期增长 1.0%。干散货方面，今年 1-9 月安特卫普港干散货吞吐量完成 926.27 万吨，较去年同期下跌 11.6%，继续延续上季度的下跌趋势。其中铁矿石同比下跌 16.9%至 147.79 万吨。【航运界】

跨太平洋航线上，地中海开辟 Maple 航线，而马士基增 TP1 航线

近日，地中海航运公司开辟跨太平洋“Maple”航线。据悉，该航线由地中海独立开辟，马士基并没有参与其中。因此，该航线不属于 2M 联盟的一部分。由于韩进海运进入破产保护程序，跨太平洋航线上的供应链受到影响，为降低该航线上因运力骤减引起的市场混乱，9 月 7 日地中海和马士基表示，将联合新增跨太平洋航线，该航线服务也将成为 2M 联盟的组成部分。而今，地中海和马士基分别新增跨太平洋航运，地中海称新航线为“Maple”而马士基定为“TP1”。开辟之初，地中海和马士基双方都同意新增的跨太平洋航线依次挂靠釜山、长滩、盐田、上海及釜山，但是地中海称应该挂靠加拿大的鲁珀特王子港来代替加利福尼亚州南部港口，而马士基方面则认为应该挂靠洛杉矶/长滩。地中海表示，受中国十一黄金周的影响，“Maple”航线部分港口遭到停运，将于 10 月 28 日运营，届时 MSC Rochelle 号将从盐田出发，依次挂靠上海、釜山、长滩及温哥华。同时，地中海强调，“Maple”航线是由地中海独立运营，并不属于马士基航运与地中海航运公司船舶共享协议（2M）的组成部分。与此同时，马士基发言人上周表示，“TP1 航线将继续运营，目前正在评估 TP1 航线计划，在适当的时机将更新该航线上的客户及市场。同时，根据客户的需求，我们将部署额外的运营方案。”由于此次开辟的跨太平洋航线属于因韩进海运破产保护而增开的，因此航运界网认为应对两家公司在 2M 联盟本身的合作影响不大。但该增开航线从合作变成竞争，也凸显两家企业的分歧。【航运界】



长荣海运开辟新航线 强化亚澳服务网

近日，长荣海运宣布将开辟新航线，计划与东方海外(00CL)、商船三井(MOL)、川崎汽船(K Line)以及阳明(YML)共同投船，联营亚洲至澳洲快捷航线，新航线预计于10月23日自横滨开航。长荣海运表示，未来透过与策略伙伴紧密的航线合作，这组周班航线将可提供更多航班选择，并将服务范围扩及华北与日韩主要港口，以直航服务往返澳洲三大港，缩短亚澳市场的运送时间。长荣海运公司是世界第五大航运公司，集装箱运输航线遍及亚洲、美洲、欧洲、中南美洲及红海、地中海等地。公司以远洋航运为主，其中美、欧洲航线占营收比重逾6成，而亚洲近洋航线与南非南美航线约占整体营收3成。公司在全球设立了36个分公司据点，超过300家代理行，遍及85个国家，船队201艘，2015年海运总装载量约110万标箱。【中国船检】

韩进海运拟削减亚美线大部分陆上员工

据韩媒报道，由法院接管的韩进海运决定裁减负责亚美线航运业务一半以上的陆上员工，仅保留少数人员继续维护亚美线服务运营。根据业界人士消息，韩进海运管理层日前通知其陆上工会，计划裁减亚美线陆上员工650人中的350人。该计划一旦完成，韩进海运亚美线员工人数将减少一半以上。韩进海运表示，这一计划将通过裁员而不是员工自愿辞职实现，该公司将提供一定数量的赔偿。韩进海运表示，考虑到该公司不能继续操作亚美线，该公司只能通过这一方式裁员并提供补偿。韩进海运计划，在11月初正式宣布裁员计划，并与12月初结束与员工的法律劳动关系。韩进海运一名官员表示，尚未决定减少劳工的具体计划，但目前公司管理层和工会正在进行协商。韩进海运管理层和工会已于10月20日在汝矣岛会晤，并就这一问题进行探讨。然而，韩进海运工会对管理层这一决定表示反对。工会承认，随着韩进海运业务网络崩溃，大多数货主对韩进海运失去信心，公司削减员工队伍是不可避免的。但由于目前韩进海运业务仍处于待售阶段，推动大规模裁员行为较为过分。与此同时，由于业务下降，韩进海运拥有的24家海外子公司也在进行裁员。韩进海运拥有这些子公司超过50%的股份。在美国子公司150名员工中已有30名离开公司，而在中国子公司的600名员工中也有200名已辞职。【中国航贸网】

马士基航运重回伊朗市场

丹麦航运公司马士基航运在阔别伊朗市场五年之后，近日恢复了伊朗往返航线。该公司表示，将提供9条伊朗航线主线服务，在杰贝阿里部署周班往返航线，并安排阿巴斯港的支线直航服务。马士基表示，伊朗进口航线将安排3条往返于中东-欧洲的周班航线ME1、ME2和ME3。此外，该公司还将提供中东-东非往返周班航线Masika，中东-西非/南非往返周班航线Mesawa，以及中东-远东的Horn of Africa周班服务航线。对于伊朗航线，该公司将另提供3条服务航线AE1、AE11和AE15，连接中东和远东地区市场。通过这些航线服务，马士基航运将提供阿联酋国家集群班轮服务，沿途挂靠阿联酋、欧曼、卡塔尔及伊朗港口。马士基航运阿联酋销售总监Marcus Connolly表示，进入伊朗市场将为马士基航运带来重大增长机会。伊朗集装箱市场目前年运输量达到70万FEU，预计未来几年内还将大幅增长。【中国航贸网】

航运看点

航运业，这里的创新静悄悄



这里没有最热闹行业的喧嚣和媒体聚光灯的闪耀，这里的创新静悄悄……

年初，航运业景气指数的晴雨表——波罗的海干散货运价指数（BDI）跌破400点，为1985年有记录以来首次。截至发稿时，BDI已回升至934点的“高位”，但仍处于较低的水平。韩国KBS新闻网8月31日报道，韩国最大班轮公司韩进海运将进入破产保护程序的消息，在全球物流圈引发滔天巨浪，其恶劣影响至今尚未消弭。其实，除了散运、集运板块外，造船板（产品库 求购 供应）的日子同样不好过，上半年全球船厂新接订单量为1768万DWT，同比惨遭“腰斩”。另据媒体披露，由于“弃船”和“延

期交付”等非常规现象充斥目前的新造船市场，不仅给船厂造成严重的财政风险，且相关风险已经有通过融资链条传导至银行端的可能——如此导致的恶性循环对整个行业都是致命的。

如果说航运业目前的现状可以单纯地归结为行业的周期性探底的话，那么这次旷日持久的“探底”正在潜移默化中改变着航运业的复苏路径——换言之，正在渐渐地摧垮包括资方在内的广大人士的信心。上海某知名产业投资基金管理公司负责人向《航运交易公报》记者透露：之前BDI那么低，不论是企业本身还是业内同行都已对相关航运资产进行减持并大大提高对航运类项目的立项、准投门槛。在我们看来，近期韩进海运破产案不是一个孤立事件，从韩国政府对其听之任之甚至坐视其“硬着陆”的态度来看，韩国政府层面对航运业这类“重资产”行业弃若敝履的态度可见一斑——其实不必对此次破产案大加感慨，无论是“硬着陆”还是被企业家们谈之色变的“破产”都是经济生活中正常的、可选择路径——企业本身盈利能力低下，而政府不计成本地为其埋单的结果只会令企业日趋腐朽。

资方的声音听起来有些不近人情，并且对视航运业为下一个突破口的实体企业家们来说，遥望着高高在上的资方立项、准投门槛也许会唏嘘不已。现实情况也就是这样，投行对于哪怕是航运业内部的一些热点板块的项目，只要相关企业的背景是民营的、项目本身亦非国外引进的技术，那么立项的可能性就微乎其微，即便是立项，投行拍板给钱去运作项目的积极性也不会很高——这一切的现实情境都与前几年“热钱涌动”、“人傻钱多”的热闹场面形成了鲜明对比。然而好消息是，诸如“工业4.0”、“工业互联网”、“物联网”、“增强现实技术”（AR）、“虚拟现实技术”（VR）等一大批新兴技术及概念的涌现给航运业一种“久旱逢甘霖”之畅快感。一位资深船舶经纪人向《航运交易公报》记者表示，航运业本身是汇聚着高技术含量的领域，不论是船舶设计、导航、通讯、船电，还是现代化的物流统筹都是集科技于一身的大产业。然而由于每个航运模块都是“封装化”的——即留出接口与下一个模块对接，所以要加入创新点也就意味着需要打破旧有的模块，将新概念一并封装进新的模块中……

然而这种“重新封装”的牵涉面之广、需要的资金量之大是可以想见的。《航运交易公报》2016年第30期《物联启航》一文中将同时满足“解决行业痛点”和“提升用户体验”列为航运业创新的两项目标。然而在目前竞争态势下，航运企业的主要精力还是集中在对成本的压缩上，从而提高自身的利润率——互联网时代的到来将重资产企业推到悬



崖边，那种期待通过自身大变革狠狠地赚上一笔的概率降到零，这种情势下又会有多少企业寄希望于一项技术革新带来的效益成果？事实上，业内已经有先行者秉持颠覆性的理念在黑暗中摸索前行，而相关成果也已破茧而出……

创新之辨

当下航运业打着“创新”旗号的企业、项目令人目不暇接，而事实上其中许多只是披着“创新”外衣而已。一位在业内摸爬滚打十数年的高级经济师在一次产业研讨会上向《航运交易公报》记者表示：真正的“创新”会使整个产业进步升级，而现在的市场日趋浮躁，有些人甚至把一些“工具”当“创新”、当“救星”。拿现在如雨后春笋般涌现的航运类电商平台来说，大多数以“互联网+”、“大数据”等名号粉墨登场。且不论航运业是否就是这类技术的首生萌发之地，就以目前航运类电商平台企业热衷的依然是以传统模式“圈地”、“地推”等手段相结合而言，其本质就是借着高技术玩老一套，谈不上有任何意义上的创新。

虽说上述专家的言论略显偏颇，然而不得不说很多资方已经被“互联网+”的高回报率蒙蔽了双眼。《航运交易公报》记者注意到，某航运类电商平台在推出在线支付模块之后仅一天，竞争对手就纷纷摩拳擦掌，匆匆忙忙地把各自的在线支付模块推到前台——殊不知这种“去创新化”的模仿行为影响的是包括企业形象和客户体验等软性资产……

《航运交易公报》2016年第26期《“大一统”平台在路上》一文曾经把一个集订舱、进仓、仓储、报关、出运甚至海外清关为一体的“大一统”化的平台定义为一项能给整个产业链带来颠覆性革命的事业，就目前大多数航运类电商平台而言，因为自身体量、政策障碍和主导之争等一系列因素的掣肘，都显得离这个终极目标相去甚远。可是Freightos似乎给出了一条可行路径，《航运交易公报》记者注意到其在去年9月完成B轮融资后，进一步兑现了其承诺——该平台已经将物流链中的各种“痛点”都考虑在内，如比价、时效、路线规划甚至连整个运输过程中产生的碳排放量也被纳入该平台的服务范围。另外，Freightos在真正完成向“大一统”平台过渡的道路上，对客户所关心的运费成本也在逐步压缩中——国际贸易海运体系如果能通过轻点鼠标，整合原本冗杂的产业链，使之数据化，那么这种革命性理念带来的冲击不仅仅会作用在航运业，也会给商贸行业带来颠覆性冲击——点对点、个性化的贸易不再是黄粱美梦。

创新之实

数字化的创新对大多数人来说还是有些不切实际，但实业领域的创新方案是能带来真实感触的。

《物联启航》一文中曾进行过将在“物联网”中有广泛应用前景的射频识别（RFID）在集装箱操作流程领域的应用可行性分析，然而就目前而言，RFID已经在船舶制造领域给从业者带来了不一样的变化。众所周知，不论是在新造船还是在船舶修缮过程中，动辄几千人分工协作的场面给现场监理带来了非常严峻的考验，其中在船体建造和船舶舾装（产品库 求购 供应）这两个船舶主要生产流程中，大量通用及非通用的工具、设备等在工作现场浩若繁星，其中某些设备由于数量限制需要统筹、调度使用。目前，韩国大宇造船已经研发出适用于修造船现场作业的RFID，使得工人能在生产现场通过RFID获取工具和设备的具体位置——这就相当于工具、设备由原先的“被搜索位置”变成了“主动报告位置”，预计可以为工人节省大量时间并提升工人对工作环境的满意程度。上海航运交易所分析员马途表示，虽然大宇造船的研究成果仅仅是RFID在船舶制造领域的小试牛刀，但需要看到的是，类似的小批量、小投入的尝试很可能是船厂的实验性动作，目的是了解RFID在该领域的可行性和实际作用。在实验效果良好的情况下，相关技术可能会被推广到更广阔的领域甚至会在船舶制造以外的行业生根发芽。

RFID作为传感器产业的衍生产品，被用作工业领域的创新实践尚且容易理解，而被誉为引领今后一百年技术革命的AR和VR也应景地来插上一脚。日本常石造船使用VR来提高船舶的涂装效率即为一例，通过3D扫描得到船舶各个位置的数据参数，经计算机数字建模，从而高度还原出船舶的VR映像，涂装监理可以戴上VR眼镜对涂装效果予以审核，如发现船体外部的喷漆有不均匀的情况发生，则将情况反馈给作业工人以便纠正。常石造船的先期技术评估显示，利用VR，一艘干散货船的涂装作业费用可以节省约6000万~7000万日元（合58.73万~68.51万美元）。尚处开发阶段的造船用AR也被认为会在造船领域大显身手，一旦该类技术研发成功，管路排布时间可以缩短为目前作业时间的1/10。其原理是利用在便携式设备上安装的摄像头对需安装管路的空间进行拍摄，而在所携屏幕上输出的则是对应空间内管路需要安装的位置及动态作业流程。基于这项技术，不仅可以省去工人的作业时间，而且对缩短非熟练工的管培时间也有所裨益。



对于国际造船领域层出不穷的 RFID、VR、AR 应用，一位资深的船舶经纪人向《航运交易公报》记者表示：其实中国船厂对于“智造”和“工业 4.0”等新兴理念的认识程度也不差，只是基于中国船厂的传统运作模式，创新理念要深入人心绝非一蹴而就。有人比较看好传感器技术在船舶管理领域的应用，类比在日本船厂使用 RFID，其有主动采集船舶在航行中关键部位的主要参数指标的作用——“实时+远程+客观”是其与目前船管行业的主要区别。通过在数据平台上的比对分析，不仅可以帮助船东节省包括燃油费用在内的船队营运成本，而且可以免除轮机长在船舶出现故障时需要通过个人经验拍板的固有难题。这些工作其实在技术上已经不算是梦，只是由于其理念并非深入人心，所以“梦”还只能是“梦”。

创新之梦

说起“梦”，先开一个脑洞，拿现在火得不行的 AR 游戏大作 Pokémon GO 来说，每天都有几千万的活跃用户上天入地地抓捕着各种精灵。试想现在如果有一家邮轮企业，与任天堂展开战略协作，当邮轮行驶到公海上的某些位置时，对应地在游戏中提高某些“水属性”稀有精灵的出现概率，即便只能吸引 1% 的 Pokémon GO 的狂热粉丝，也将是几十万人的市场规模……

航运业，这里的创新静悄悄

全世界都在抓精灵，谁说航运业不能分“一杯羹”

航运业是重资产行业的典型，其行业内分工细、人员多，充满着可以挖掘创新点的机会。之所以现在显得有些万马齐喑，一方面是因为航运业本身确实处于低谷；另一方面是由于切入点实在太多而对于创新有些手足无措。《中国企业创新动向报告》指出：中国的企业家在敢于承担创新风险的冒险精神上已经具有很好的素养，然而缺乏领先他人察觉到创新点的创新实践。同时，企业家普遍意识到当前创新的紧迫性，同时企业的创新意愿也明显增强。另外，国有大型企业比非国有大型企业的创新投入意愿高，而中小型企业中的国有企业投入意愿也显著高于非国有企业。

既然目前的现状是企业家普遍拥有“创新意识”，但“创新胆略”不足，政府能否加大力度在创新引导方面做足功夫？力推一些成熟的、符合产业运作逻辑的创新项目由企业来运作，并提供一定的资金扶持。这样做的好处在于，优秀的项目得以借企业背景予以孵化，而被证明运作有难度或者长期效益有限的项目也能借一定的退出机制退市，从而减轻企业的运作风险。

有朝一日，希望看到的是一个诸如集装箱能借助 RFID 实现像刷交通卡一样地进出闸口、轮机长借助大数据实现对船舶运作全局性掌控、SOHO 一族借助“大一统”平台实现足不出户贸遍全球的和谐场面。同时，因为创新意识的勃发，国家在航运业的话语权亦将水涨船高。然而在这个航运业整体遭遇困境的“严冬”，创新的“春天”离我们真的近了么？我们面对“冬天”真的只有干等的份儿么？【航运交易公报】

