

## 班轮时事直通车

### 马士基助客户拓展非洲市场



从马士基航运获悉，在近 20 年来的非洲全球贸易格局中，中国迅速成为非洲最为重要的贸易伙伴，单在 2014 年，非洲从中国进口占其进口总额比例高达 16.58%，大幅领先其他国家。中非贸易已成为非洲全球贸易格局中最为重要的环节。近年来中国加强了在非洲的投资，当中又以建筑业、采矿业、金融业和制造业最为领先。截至 2014 年末，中国在非洲建筑业和采矿业投资存量分别为 79.8 亿美元和 79.2 亿美元。中非基础设施建设和能矿开发合作带动了机械设备、工程设备、建材物资等出口增长。马士基航运致力成为客户在充满变数而发展迅猛的非洲市场上的长期合作伙伴！非洲市场的不定因素众多，因此客户格外需要一个值得信赖的承运人为

其排忧解难，尽力减少潜在的成本。舒心，源于信心，马士运期待继续为客户服务。马士基航运全面覆盖非洲航线助客户进军多个市场。马士基航运确保用户体验全程无缝的点到点无忧航运体验。紧跟多变的市场，助客户顺利开拓市场快速增长的非洲出口市场，确保货物如期到达目的地。马士基航运的非洲航线都经过精心设计，最为适合非洲外贸的市场环境需要。【中国航贸网】

### 航运公司需要变得更聪明而不是更庞大

日前在新加坡海事周期间举办的新加坡海事技术会议上，ClearMetal 公司首席执行官 Adam Compain 表示，市场环境的长期低迷导致航运公司进一步整合。其实，航运公司不需要以扩张规模去寻求生存，而应该专注于使用数据提升其自身的竞争力。在提及 4 月开始生效的新海运联盟时他表示，航运公司“需要变得更聪明，而不是更庞大”。Compain 先生表示，航运是一个从根本就很复杂的业务板块，历史上也有过通过规模去寻求驱动效率。当需要作出商业决策时，行业参与者也选择了一个相对被动的立场，例如当下业界正在进行的整合热潮，就目前的大环境来看，这一决策貌似很有必要性。但是，航运公司不仅仅是要作出反应，还需要有更多的前瞻性去作出更好的商业决策，这才是预测分析的价值所在。“大数据”这个词一段时间以来很流行。Compain 先生表示：“行业创新需要有意义的的数据，以提高效率和盈利能力”。尽管业内人士可能认为数据分析与航运相关性不强。而 Compain 则认为，新数据和信息技术将能够帮助人们更好地完成工作，而不是让他们失去工作。他表示，不需要过多担心技术的进步，因为它们将会完善船舶运营的功能，而不是取代他们。例如，对于托运人和第三方物流提供商而言，IT 将可以帮助他们提前计划及更准确地预报和预测到达时间；对于货运代理而言，IT 及相关分析将可以协助预订分配管理；运营商将可以利用大数据分析来确定和优化运力部署和预测需求周期；对于港口方面，IT 将可以帮助其优化码头泊位的使用，减少集装箱装卸步骤，最大化码头场地和设备的使用，以及重新安排超额预定。【中国船检】

### 马士基航运一季度拆解 7 艘集装箱船

航运巨头马士基航运日前宣布，该公司在今年第一季度共拆解了 7 艘巴拿马型集装箱船。马士基航运表示，这 7 艘集装箱船中的 4 艘是送往中国拆船厂拆解处理的，船龄在 19-21 年之间。这批集装箱船由江阴夏港长江拆船厂拆解处理。马士基航运表示，江阴夏港长江拆船厂为英国劳氏船级社认证的拆船厂，符合马士基责任船舶回收标准 (RSRS)。此外，其余 3 艘拆解的集装箱船“Sea Land Charger”号、“Sea Land Eagle”号和“Sea Land Racer”号送往位于印度 Alang



的拆船厂拆解处理。这3艘船由Shree Ram和Y.S. Investments拆船厂拆解，同样符合马士基RSRS标准。马士基航运表示，该公司另有2艘船舶将在2017年第二季度拆解处理。加上这2艘船舶，马士基今年共有5艘船舶送往印度Alang拆解处理。据了解，马士基航运还将在2018年底之前接收26艘新造船。该公司的新船订单包括10艘第二代3E集装箱船，9艘15226TEU集装箱船和7艘3596TEU集装箱船。【国际船舶网】

## 赫伯罗特新推地中海与黑海区域服务

从赫伯罗特航运获悉，致力于持续提供高水平的服务，将在地中海内部及黑海地区推出四个新的服务。这些新服务将自2017年5月1日起开始运营，具体线路如下：TPS航线：首航MV Diane A，伊斯坦布尔：2017年5月3日。沿途挂港：伊斯坦布尔(马尔达斯、康普特和马波特)—盖姆利克(博鲁桑)—伊斯坦布尔(康普特和马波特)—波蒂—萨姆松布—伊斯坦布尔(马尔达斯、康普特和马波特)。TBS航线：首航MV MSC Kreta，伊斯坦布尔：2017年5月4日。沿途挂港：伊斯坦布尔(康普特和马波特、马尔达斯)—布尔加斯—瓦尔纳—伊斯坦布尔(康普特和马波特、马尔达斯)。WBS航线：首航MV Alegri，瓦尔纳：2017年5月9日。沿途挂港：伊斯坦布尔(马波特)—瓦尔纳—康斯坦察—伊斯坦布尔(马波特)—盖姆利克(博鲁桑)—比雷埃夫斯(五月末生效)—丹吉尔—卡萨布兰卡—比雷埃夫斯(五月末生效)—盖姆利克(博鲁桑)—伊斯坦布尔(马波特)。GTS航线：首航MV Jean - Pierre A，伊斯坦布尔：2017年5月9日。沿途挂港：海法—阿什杜德—安塔利亚—伊斯坦布尔(康普特和马波特、马尔达斯)—艾维亚普港—盖姆利克—伊斯坦布尔(康普特和马波特、马尔达斯)—比雷埃夫斯—塞萨洛尼基—伊兹密尔—海法。【中国航贸网】

## 美国总统轮船调整 EX1 航线挂靠釜山港码头

从美国总统轮船获悉，应泛太线市场发展，该公司4月27日发布最新消息，调整鹰快航一线EX1(Eagle Express 1)釜山港码头挂靠：当前码头：P6H—釜山新港国际码头(PNIT)。更新后码头：N1V—釜山新集装箱码头(BNCT)。生效后东行首次停靠：APL Korea (KOR)，航次206，2017年6月1日于N1V。生效后西行首次停靠：APL Thailand (THI)，航次206，2017年6月6日于N1V。【中国航贸网】

## 马士基北欧—中东航线增靠皮帕瓦沃港

据IHS Media报道，马士基航运努力协助其姐妹码头皮帕瓦沃港(Pipavav Port)的发展，宣布重整北欧—中东航线(ME1)，增靠皮帕瓦沃港。ME1新港序为：杰贝阿里→Jawaharlal Nehru Port Trust→皮帕瓦沃→蒙德拉→塞拉莱→吉达→丹吉尔→费利克斯托→安特卫普→不来梅→威廉港→鹿特丹→阿尔赫西拉斯→亚喀巴→吉达→杰贝阿里。按照船期资料显示，首航船只“Maersk Gibraltar”号将于6月16日抵达皮帕瓦沃港。【Shipping Gazette】

## 海关试点内贸跨境运输 东北货物“先出国再回国”反而便宜

东北地区是中国重要的能源、原材料和商品粮的生产储备基地，但由于运力有限，东北地区运往南方的物资难以及时运出，这不仅成为制约东北地区经济发展的主要瓶颈之一，对中国其他地区而言也难以有效利用这些重要资源。海关总署的构想是“进一步内贸货物跨境运输业务试点”，从2017年起，决定增加太仓港、南沙港、盐田港、蛇口港、福州港、湛江港、厦门港等为黑龙江省内贸货物跨境运输进境口岸，以此构建“北货南运”的黄金通道。海关总署署长于广洲指出，今后东北地区的大宗商品和工业产成品，将可以沿着这条陆海联运通道，源源不断地运往南方消费市场。如此，不仅有限缓解了铁路运力的紧张，还节约了物流成本。虽然“先出国”，但较传统运输方式而言，经由这条通道把货物运至太仓港，路程可以缩短数百公里，每个40英尺集装箱可以节约运输成本2000元左右。【21世纪经济报道】





## 航运看点

### 第二代多式联运 需技术突破更需运营创新



第二代多式联运与第一代多式联运的主要区别在于多种运输模式转换的衔接点间装备设施的差异性。当然，这种差异性也会改变多式联运的整体运营方式。

1946年，美国卡车司机马尔科姆·麦克莱恩发明了20英尺单位承装货物的集装箱，使得装载容器得以标准化、可周转，并建立起一整套相应的运输体系，从而实现了全球范围内公路、铁路、航空和水运等多式联运相配套的物流系统，也让全球运输业发生了革命性的变化。可以说，正是集装箱及其相应标准的建立成就了第一代多式联运。

基于集装箱的多式联运模式虽在全球取得了极大成功，却未能在中国获得普及和推广。除疏港集运的公海联运外，国内公铁联运、水铁联运的比例还不到1.5%，而美欧等国多式联运

的比例则高达40%。如果按照国际多式联运合同或中国海商法对多式联运的规定来计算的话，这个比率就更小了。这也导致我国近两年虽将多式联运的示范与推广作为物流业降本增效的主要手段，但效果尚不明显。

尽管使用集装箱的比例在逐年增加，铁路行业更是将增加集装箱比例作为货运改革的主要目标，但在社会物流中集装箱的使用远未达到规模效应，多数市场主体企业并没有使用集装箱及多式联运的切实需求，特别是许多集装箱因为归属关系复杂且规模不足，不能实现集装箱固有的可周转属性，很大程度上约束了多式联运的使用，导致装箱成本与负面收益歧高，使得多式联运并不具有市场运营优势。

第二个影响可周转属性进而约束多式联运发展的载体则是集装箱内的托盘。托盘的标准化及循环共用严重不足，仅国标目前就存在两种，而企业实际使用的托盘标准更是五花八门。

理论上，标准化托盘与标准化集装箱都是一个运输或仓储的集装单元SKU（库存量单位），只不过托盘更小而已。交通运输部一直在积极推广使用1200mm×1000mm的标准托盘及一贯化带盘运输。但由于托盘自有量占比过高，而租赁量占比不到1.5%，结果托盘的归属关系影响了托盘在物流网络体系中的循环共用。

第三个影响可周转属性和多式联运发展的则是难以共享的信息基础平台。由于物流数据信息既包括物流资源的数据信息，也包括物流中物品、资金和管理等数据信息，各行业甚至各企业间往往并不乐于开放自身的物流数据资源，造成信息相互隔绝成为孤岛；同时，物流行业本身发展的滞后也让许多数据信息并未实现电子化，这也是造成数据信息难以共享的主要原因。

第四个影响可周转属性和多式联运发展的因素是物流运营的整体外部环境，包括政策法规环境、市场环境和运营体系等。值得注意的是，物流企业间联盟难、协同少，而企业自身规模又不足，没有形成统一的多式联运经营网络，更缺少跨运输行业适用于多式联运运营的货代机构和有效代理机制。

因此，尽管从社会总体考虑，多式联运效益巨大，但国内物流企业往往出于企业自身效益考虑，缺乏参与的动力。公路运输大都乐于用整车和零担代替集装箱，而以大宗运输为主体的铁路运输则乐于采用自身习惯的箱车、罐车和棚车，特别是铁水联运中还存在固有的“下水容易上水难”（即集装箱配重平衡）障碍，也制约着多式联运的普及。

而第二代多式联运首先从技术层面上实现了创新。多式联运的核心是无须将运载单元内的货物取出重新换装，从而达到可周转且易于周转的目标。而随着经济发展和产业结构的持续调整，物流中的货物逐渐从大宗货物向重量轻、体积小、附加值高的货物转变。

因此，无须换装的运载集装单元应向更小尺寸标准转化，而考虑标准的继承性，由更标准化的“集装箱+标准化组合分箱（更小的封闭式运载集装单元）”来部分代替传统的“集装箱+托盘”模式就顺理成章了。

目前集装箱的宽度统一为2438mm，而高度则有2989mm、2591mm和2438mm三种，为综合满足公路运输的“门到门”服务需求，故标准化组合分箱应在1200mm×1000mm×1200mm或1200mm×1000mm×1450mm两者之间进行选择，形成国标。

随着电商物流、快递、百货以及冷链市场的高速增长，标准化组合分箱从根本上满足了“门到门”间全程封闭无换装的要求，而基于标准化组合分箱配套的集装箱则满足了既能在物流节点高效分拣又能在多种运输方式衔接处封闭交换的需求，因此，集装箱+标准化组合分箱的模式将成为“门到门”市场竞争的成本工具和效率工具。

基于市场拓展和效益递增的考虑，公路运输企业会率先进入第二代多式联运市场，而铁路和水运企业也会为争取无缝连接“门到门”通道而加入多式联运体系，相关各行业企业的主动性意愿或将成为发展多式联运的最大助力。

另外一个技术突破就是物联网的引入，犹如共享单车在物联网支撑下直接将有桩升级为无桩的创新型突破，车、货、人等物流相关异构数据在物联网的支持下，也会形成基于大数据的全产业链条协同。

在技术突破支持下，创新管理才是第二代多式联运的催化剂，如“甩挂运输+物联网”有可能形成新的车、货共享模式；而无车承运人则进一步实现了物流行业各方的价值增长。

“集装箱+组合分箱”替代“集装箱+托盘”无疑是技术上的突破，它让“门到门”成为第二代多式联运的优势，但多式联运的普及也需要管理上的创新。【经济参考报】

## 今年中国航运市场进入关键转折年



近日，上海国际航运研究中心发布了2017年第一季度中国航运景气报告。报告显示：2017年一开场中国航运就呈现出与前几年相异的发展态势，在传统淡季的一季度，中国航运景气指数仍保持在景气区间，中国航运信心指数也少有的超过景气指数值，这种情形只在2010年一季度的时候出现过，自此之后航运市场进入了一个近两年的小高峰。

2017年第一季度的中国航运景气指数为103.45点，处于微景气区间。中国航运信心指数为115.42点，是近5年来第一次达到景气线之上，中国航运企业家对未来的市场前景充满期望。

### 一季度经营情况大幅好转

2017年第一季度，船舶运输企业景气指数为111.14点，依旧处于相对景气区间，船舶运输企业信心指数为114.8点，自2012年以来首次处于景气线之上。自2016年下半年以来，企业运力投放控制相对适宜，市场运价与舱位利用率不断提升，企业盈利情况大幅好转，贷款负债进一步减少。受此影响，船公司的船舶投资意愿与劳动力需求的拐点开始出现。

首先，集装箱班轮企业持续稳步向好。在经历了2016年的亏损之后，大部分班轮公司都加大了企业运力的控制力度，加之市场需求的回暖，班轮的舱位利用率、企业运费收入等都出现了一定程度的上涨，企业的总体盈利情况也大幅好转。但随着企业总体境况的好转，以及企业对未来的乐观态度，班轮公司的船舶投资意愿又再次抬头。

金融危机以来，海运市场一片惨淡，造船企业、航运企业不断传出破产倒闭消息，而中国港口企业一直保持着稳定发展态势。一季度虽然由于春节等季节性因素的影响，泊位利用率有所下滑，港口企业盈利普遍较上季度减少，但行业总体依旧保持稳步发展。2017年第一季度，港口企业的景气指数为101.09点，处于微景气区间；港口企业的信心指数为123.3点，处于较为景气区间。

虽然2012年以来，中国航运服务企业经营状况持续下行，航运服务企业信心屡次下跌，但随着整体港航企业经营状况的好转与市场信心的提振，中国航运服务企业信心指数时隔多年再次突破景气分界线。2017年第一季度，中国





航运服务企业景气指数为 95.54 点，处于微弱不景气区间，航运服务企业信心指数为 108.37 点，大幅上升至微景气区间，航运服务企业经营状况信心倍增。

## 二季度预计中国航运仍将继续向好

根据中国航运景气调查显示，2017 年第二季度，中国航运企业的经营状况预计比一季度继续好转，中国航运景气指数预计为 110.64 点，上升至相对景气区间，中国航运信心指数预计为 115.71 点，仍处于相对景气区间。船舶运输企业、港口企业与航运服务企业经营状况预计均处于景气线之上。

船舶运输企业经营状况预计较好。根据中国航运景气调查，2017 年第二季度船舶运输企业的景气指数预计为 113.55 点，船舶运输企业信心指数预计为 111.22 点，两者都处于相对景气区间，航运企业家对市场持乐观态度。但是，集装箱运输企业家对市场预期存在一定担心，集装箱运输企业信心指数预计为 97.92 点，下降至景气线之下。但集装箱运输企业的景气指数值预计为 119.5 点，处于相对景气区间。

港口企业经营状况预计进一步向好。2017 年第二季度，港口企业景气指数预计为 113.6 点，上升至相对景气区间，经营状况态势向好，信心指数预计为 129.32 点，上升至较为景气区间，港口企业家们对市场持乐观态度。高吞吐量、高泊位利用率预计会使企业盈利大幅转好，从而进一步提升企业流动资金水平。

航运服务企业预计进入复苏通道。2017 年第二季度，航运服务企业的景气指数预计为 103.8 点，五年来首次上升至景气区间，航运服务企业的信心指数预计为 108.09 点，较本季度稍有回落，但仍保持在微景气区间。尽管仍存在业务收费较低，成本较高，企业融资困难等问题，但由于业务量的增加，使得企业盈利状况好转，流动资金更加充裕，贷款负债也将减少。

## 近六成航运企业认为今年将转折

2016 年航运市场低迷，航运企业经营举步维艰，破产、兼并重组、收购等不断发生，市场不断洗牌并使集中度不断提升。虽然复苏的支撑还是比较脆弱，但是去年下半年以来航运市场已经开始好转，航运企业的经营信心已经建立起来，2017 年航运市场将进入一个非常关键的年份，对此，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室展开调查。调查结果显示，58.11%的企业认为 2017 年将会成为航运市场的转折年，其中 52.7%的企业认为航运市场将进入缓慢复苏期，而 5.41%的企业认为市场将进入快速复苏通道。31.08%的企业认为 2017 年市场结构未变，航运市场将延续 L 型走势。另外，还有 10.81%的企业认为市场潜在风险因素仍持续积累，或爆发更大危机。总体而言，船舶运输企业对航运市场持乐观态度，认为 2017 年航运市场将进入缓慢复苏期。（本文由上海国际航运研究中心提供）【上海国际航运研究中心】

