

班 轮 时 事 直 通 车

公共支线船公司 Unifeeder 扩大威廉港网络



从欧门集团(EurogateGroup)获悉,西北欧主要的公共支线航运公司 Unifeeder 已于 2017 年 5 月起正式挂靠威廉港。近日, Unifeeder 新增了一条威廉港支线航线。两条 Unifeeder 航线分别为: Scandinavia Service, 连接的北欧港口: 哥德堡(Gothenburg), 奥胡斯(Aarhus); Loop E 航线连接的波罗的海港口为: 赫尔辛基(Helsinki), 科特卡(Kotka)。除了 Unifeeder, 支线航运公司 Seago 也提供相应的支线航运服务(覆盖网络见下图)。此前, Seago Line 是定期挂靠威廉港的主要支线航运公司。德国威廉港码头天然水深 18 米, 距离国际航道仅 23 海里, 是货物往来于亚洲和北欧斯堪的纳维亚、波罗的海、俄罗斯的理想水水中转枢纽。【中国航贸网】

西班牙巴塞罗那港全面提升数字化水平

西班牙《先锋报》6月15日报道,西巴塞罗那港推出数字港口项目,全面提升港口设施的数字化水平。计划共包括54项举措,目的在于港区货物通道乃至整个物流链提高运营效率。【中国航贸网】

达飞轮船拟订造9艘LNG动力超大型箱船

法国船东达飞轮船日前表示,正在考虑订造LNG动力超大型集装箱船。达飞轮船预计将订造最多9艘20000TEU以上超大型集装箱船,订单包含6艘新船订单及3艘备选订单,船舶运力将超过。这一订单预计交易总额将超过14亿美元。预计中国船厂可能将为新造船提供融资。据新造船经纪人消息称,达飞轮船正在向船厂就“gas ready”型集装箱船进行询价。据悉,这批集装箱船预计将采用LNG动力设计,造价可能为每艘1.5-1.6亿美元,而加装LNG动力可能将为每艘船增加至少2000万美元的成本。据了解,达飞轮船此举似乎是为2020年实施更严格的海洋污染物排放法规而进行的公开准备。今年早些时候,达飞轮船现任首席执行官Rodolphe Saade与法国能源公司道达尔总裁和首席执行官Patrick Pouyanne签订了为期3年的谅解备忘录。根据该备忘录,道达尔同意结合其专业知识来满足新要求。根据协议,道达尔将通过成为达飞轮船的“多用途供应商”来支持达飞轮船。据了解,该公司正在为集装箱船的LNG动力燃料舱设计和加气供应提供解决方案。而参与达飞轮船新造船项目的船厂不愿意透露更多新造船的讨论细节。一位经纪人预计中国船厂可能将为新造船提供融资。经纪人称,所有的主要船厂都会渴望接获这种大型集装箱船订单,以便在订船活动寥寥无几的新造船市场中吸收手持订单量。业界观察人士则表示,达飞轮船具有充分的理由订造新船。目前船厂造价十分便宜,同时达飞轮船在去年6月收购东方海皇和美国总统轮船时,未能获得这一类型的集装箱船。不过,作为海洋联盟的一部分,达飞轮船不太可能会通过任何订单来过度扩展其财务状况。【国际船舶网】

以星轮船11000TEU新船成南美东岸最大船

近日,以星航运宣布,为了满足日益增长的市场需求,公司将新船——11000TEU的“CAPE SOUNIO”轮部署于亚洲-南美东海岸航线(ASE航线)。“CAPE SOUNIO”轮处女航于5月4日从韩国釜山港出发,常规挂靠巴西、乌拉圭和阿根廷的港口,并连接亚洲主要港口。据了解,“CAPE SOUNIO”轮船长330米,宽48米,运力11037TEU,于2017年4月刚



刚交付，由现代重工菲律宾船厂建造，配备 1453 个冷藏集装箱插头。目前，该轮是亚洲-南美东海岸航线部署的最大船舶，同时也是以星航运旗下最大船舶。6 月 28 日在巴西桑托斯，以星航运将在“CAPE SOUNIO”轮甲板上举行仪式，以纪念在南美东海岸贸易区部署最大船。以星航运 ASE 航线挂靠港序为：釜山、青岛、上海、宁波、赤湾、新加坡、巴生港、伊塔瓜伊、桑托斯、巴拉那瓜、布宜诺斯艾利斯、蒙得维的亚、里奥格兰德、纳维根特斯、伊塔帕、桑托斯、伊塔瓜伊、巴生港、新加坡、香港、釜山。【中国航务周刊】

南非竞争委员会否决日本三大船企合并集运业务

南非竞争委员会近日宣布否决日本三家航运企业日本邮船、商船三井和川崎汽船合并集装箱业务。南非竞争委员会称，在考虑了拟交易后提供的业务对集运市场以及对毗邻市场汽车运输船市场在合资伙伴竞争中的影响之后，委员会发现，合并后集运市场结构“基于三家公司以往的共谋行为，更有利于其协调世界其他地区的集运市场，并在集运市场上形成了进一步结构性联系”。Ocean Network Express 仅为合并其集运业务和部分码头业务，但是南非竞争委员会认为，除了集运业务，委员会还必须研究这一合并是否会对汽车运输市场带来影响。特别是日本三家航运企业在全世界陷入的一系列关于汽车运输的价格垄断指控。南非竞争委员会认为，Ocean Network Express 的设立有可能增加三家日本船公司在集运市场的协调空间，同时也为汽车运输市场建立了协调平台。【航运交易公报】

集装箱船拆解量迅速下降

最近，集装箱船运输市场出现的乐观情绪，即使是很小的，也导致了自今年第一季度中期以来集装箱船的拆解速度逐渐放缓。这一趋势受到较低拆船价格的支持，使得船东们并不急于去讨论任何动态船舶的送拆决定。上个月，只有不到 3 万 TEU 的船舶被送拆，几乎是今年前四个月平均每月的一半左右。由于拆解船舶数量的减少，以及船东们对拆船的兴趣有限，Affinity Research LLP 公司表示：“我们现在预计全年的拆船数量将比预期低得多，我们已经将预测降低了五分之一，接近 65 万 TEU。然而，我们预计，今年晚些时候拆船价格可能会开始上涨，可以看到，在租船费率方面的第一次下调，尤其是 3000-5100 TEU 大小的船舶。IMO 压载水公约(BWM)在今年 9 月 8 日强制生效之后，拆船活动也将在今年晚些时候和 2018 年有所提升。压载水公约要求船东对其船舶进行改装，为船舶安装昂贵的压载水处理设备，以便船舶在此日期后接近国际油污预防证书的最后期限，通常要符合下一轮的船级社检验。翻新所带来的高成本可能会增加船东的压力，同时使他们考虑处理一些中年的传统超巴拿马型船，尤其是那些长期被限制的。【中国船检】

马士基推出冷藏箱远程管理服务

据悉，马士基航运已宣布正式开启远程集装箱管理(RCM)服务，以在全球提供冷藏箱位置和可视化的箱内空气状况。该服务将于 7 月 24 日启用，马士基 RCM 人员将有能力远程管理集装箱，或通过当地技术人员进行现场管控。该技术涉及马士基冷藏箱上所有 270,000 个全球定位系统(GPS)调制解调器和用户识别卡(SIM)，这些设备持续收集和存储冷藏箱的位置、温度、湿度和电源状态。这些信息通过马士基拥有及租赁的船舶上 400 台卫星发射机送达有关客户和 RCM 全球支持团队。马士基航运首席商务官 Vincent Clerc 称，客户现可伴随其货物运输来监视供应链和作出决定，并使用这些数据来研究和改进其整个供应链。尤其对于价值较高的冷藏货物客户来说，RCM 系统显著提升了冷藏集装箱运输的吸引力。马士基希望借此吸引一些很少使用海运的客户，例如全球制药行业，其空运量通常是海运量的四倍以上。【中国航贸网】



航运看点

SHIPPING THE FUTURE: 达飞轮船启用新的企业形象



微信号: shipsh

1988年,达飞成立10周年,已成为法国排名第三的船公司,经营45艘船、6条航线、运输箱量达15万TEU,员工125人。这一年,达飞第二次更改LOGO。

1996年,达飞(CMA)与CGM合并,共经营60艘船,15条航线,运输箱量超过85万TEU,员工2443人,在全球设立了62个分支机构。这一年,达飞LOGO开始有了世界地图,文字确立为CMA CGM。

1999年,达飞集团规模达到81艘船、65条航线、3000多名工作人员、运量130万TEU,全球共有230个办事处。LOGO较之前版本更为精致,并加上了“The French Line”的标签。

2004年,达飞运营船舶数量达到182艘,76条航线,运量400万TEU,员工超过8000人,全球共设有417个分支机构;成功跻身世界前五。达飞认为,这是一个新的里程碑,因此LOGO再一次被重新设计。这也是我们最为熟悉的达飞LOGO之一,世界地图由一个个代表着集装箱的小方块构成。

2008年是达飞集团30周年,该集团共拥有运力295艘船,经营220条航线,员工16700人,运量888万TEU,

6月28日,法国达飞轮船启用了新的形象标识。

达飞表示,2017年对达飞轮船来说是意义非凡的一年。鲁道夫·沙迪成为公司新一任首席执行官,全新的海洋联盟开始运营,收购马士基旗下的巴西国内集装箱船公司Mercosul Line又使达飞迈入新的阶段。在鲁道夫·沙迪的领导下,达飞集团将以客户为中心,提供创新的伙伴关系;以海运为中心,同时发展内陆运输和物流服务。达飞集团的核心是创新与数字化,同时拥有一个敏捷的内部组织。以上的未来战略可以归纳成一句话:SHIPPING THE FUTURE。

航运界网注意到,新的LOGO仍然延续了此前LOGO的整体设计理念,保留了“CMA CGM”的企业名称和上下两道条纹,但颜色变成了文字蓝色,条纹红色,字体也发生了变化。此外,条纹的形状、宽度也都发生了微小变化。达飞轮船称,新的形象标识以法国国旗颜色作为基础,体现了力量和活力,传递了达飞的价值观念:主动、大胆、想象力和正直感。

事实上,这已经不是达飞轮船第一次变更LOGO。从1978年达飞集团成立以来,共使用过8个LOGO。

1978年9月13日,雅克·沙迪用一艘船、4名员工开通航线,连接马赛、利沃诺、拉塔基亚和贝鲁特——达飞轮船就此诞生。参考法国国旗颜色的达飞轮船第一个LOGO也开始使用。

经过3年的发展,至1981年,达飞共经营12艘船,运输箱量6万TEU,员工数量达到93人。这一年,达飞也拥有了第一艘属于自己的船“Ville-d’Orient”号。这一年,达飞第一次变更LOGO。

在 150 个国家和地区设立 650 多个办事处。LOGO 也在这一年被简化：地图从 LOGO 上撤下。

2016 年，达飞集团对 LOGO 进行过一次微调，即取消了红色，改为全蓝色标志。但这一次微调十分低调，并没有进行宣传，业内很多人也不曾注意到。【航运界】

是航运，推动了全世界

世界上绝大多数的货物贸易都是通过海运来完成的，长期以来航运业就被视为全球经济的关键因素，连接着全球的生产商和消费者。然而，我们对航运业实现的“物超所值”的巨大贡献却很少提及，显然，这确实值得我们仔细探讨一下。

现在一美元对你来说不过尔尔，以当下最新的价格，一美元可以买 0.025 克的黄金，或者一桶石油的 2%。根据沃尔玛超市的在线定价，一美元可以买半升牛奶。在全球近 75 万亿美元的庞大经济规模之前，无论怎么看，这几乎不值一提……然而，在航运业，一美元却可以让你物超所值。

来，我们看具体的计算方法，即用估算出的船队价值除以货运距离。当然这里只是近似的计算，包括了原油、成品油油轮、干散货船、集装箱船，以及天然气运输船的贸易，以及这些贸易装载的货量。基于此，根据 2017 年贸易项目，以 2017 年 5 月初数据

为计，1 美元全球船队价值可以在一年内实现贸易量 110 吨里程。这也太便宜了！一年运一吨货物超过 100 英里，也就花了这么点钱！

数据的背后是什么？价值的本质，就在于通过海运，将巨量货物长距离的一次运送到目的地所产生的巨量经济价值。以上范围所列出的货物每吨运力平均运输量估计为 5,016 英里，船舶的平均规模为 58,706 载重吨。当然，吨里程/美元的比值会实时变化，这取决于市场资产减值的变动、新造船建造的潜在成本和复杂程度，以及船舶的产出、速度，和使用率（船队运费和贸易增长率并非完全一致的）。此外，在整个行业中，统计数据也可能有很大的差异。

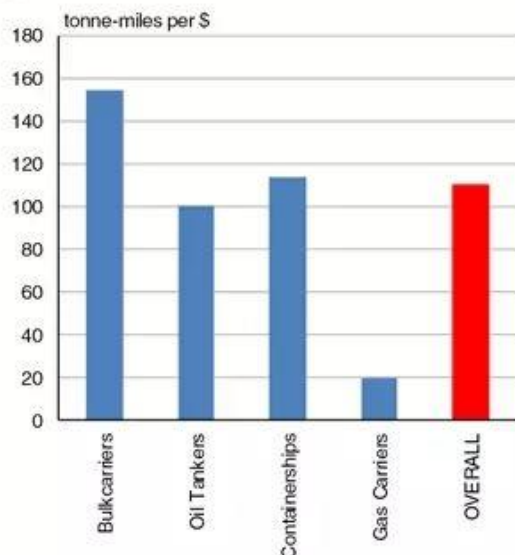
一美元对应的一艘散装货船或一艘油船一年的运输贸易量分别为 154 和 101 吨里程。如果计算得更复杂些，那些昂贵船舶的数字会更低一些：天然气运输船是 20 吨里程。对于箱船，尽管其速度较快，运输贸易量仍为 114 吨里程。船舶规模和货物密度（以吨为计）也在这些相关统计数据中起了一定的作用（当然，并非总能统计到每艘船的载货范围）。

尽管如此，随着时间的推移，无论具体的数字，以及其如何变化，一美元的资产支出一年可以运输 110 吨里程的贸易听上去怎么都是超值性价比的，尤其是在当下一美元几乎干不了什么事儿。而恰恰是这支撑着全世界运输业 84% 的贸易量，从而又使得航运业成为全球经济一体化的一种有效有段。【国际船舶网】

Graph of the Week

**Seaborne Transport:
Now That's What I
Call Good Value!**

The graph shows the estimated tonne-miles of trade per US\$ of estimated current asset value for the bulkcarrier, oil tanker, containership and gas carrier fleets (about \$470 billion across around 28,300 ships overall), based on start May 2017 fleet data and projected full year 2017 tonne-mile trade in dry bulk, crude oil and oil products trade, containers and LNG and LPG (about 51,500 billion tonne-miles overall).



Source : Clarksons Research

国际船舶网
www.worldship.com