

班 轮 时 事 直 通 车

7月起，万海航运强化中国-东南亚服务网络



6月27日，台湾万海航运宣布计划在7月份强化中国-越南/泰国服务网络，包括重组中国-越南-泰国航线(CVT 航线)，与中远海运集运联合运营一条新的华北-泰国航线(CT1 航线)，并获得中远海运集运在华东-泰国航线的舱位。万海航运独立运营的 CVT 航线将从2017年7月10日开始调整，变为中国-越南快线(CV1 航线)，投入运营3艘1200TEU型集装箱船，挂靠港序为上海、青岛、厦门、香港、蛇口、岘港、胡志明市、蛇口、上海。与中远海运集运联营的新航线由万海航运命名为CT1 航线，将部署2艘2100TEU型船。该航线首航船舶将于2017年7月14日从大连港出发，挂靠港序为大连、天津、青岛、香港、蛇口、林查班、香港、大连。从中远海运集运获得舱位的其它两条航线由万海航运命名为CTV 航线和CT2 航线，都将从2017年7月开始。其中CTV 航线挂靠港序为上海、宁波、汕头、香港、南沙、林查班、曼谷、胡志明市、香港、上海。CT2 航线挂靠港序为林查班、南沙、青岛、上海。【中国航务周刊】

达飞或将中远海运收购东方海外中受益

如果中远海运收购东方海外，将有利于海洋联盟更好地管理船队运力，获取最佳效益。一名分析师表示，若按传闻所言，中远海运收购东方海外，那么法国达飞轮船将从中受益。有报道称，中远海运将以至少40亿美元的价格收购东方海外货柜航运有限公司（以下简称东方海外货柜）。虽然东方海外货柜接连否认将被收购的传闻，但今年，该公司的股价涨幅超过60%。如果中远海运收购东方海外货柜，那么收购后的公司将成为全球第三大集装箱班轮公司，运力达到240万teu，高于达飞轮船的230万teu总运力。华侨银行信贷分析师Nick Wong表示：“实际上，收购交易可能会对达飞轮船产生积极影响，因为三方都属于海洋联盟。”“中远海运和东方海外可能会获得最佳效益，更强大的合作伙伴对达飞有利。”“船队运力也可以更好地得到管理，潜在地支持集装箱货运费率。”【贸易风】

东方海外8月1日调整进口燃油附加费及日元调整附加费

东方海外公布，自2017年8月1日起，货物经由日本进口至香港、澳门和中国华南地区的乾货或冷藏货燃油附加费/日元调整附加费将调整至如下：燃油附加费方面，新费率为60美元/TEU、120美元/FEU及120美元/四十呎高柜。日元调整附加费方面，新费率为30美元/TEU、45美元/FEU及45美元/四十呎高柜。上述调整以收货日期为准，“华南”地区包括广东、广西、贵州、海南和云南省。【Shipping Gazette】

日本三大船东成立合资公司获最终批准

7月3日，日本三大船东日本邮船、商船三井和川崎汽船发布公告表示，截至日前新公司的成立已获得了所有涉及国家和地区的竞争法批准。目前，三家公司正在努力整合集运业务以及设立新公司的相关程序。一旦新公司成立手续办理完成将再次发布公告。此前，三大公司的集运业务整合在5月遭到了美国联邦海事委员会(FMC)的驳回。委员会在声明中表示，三家日本航运整合集运业务并成立新的业务实体公司，考虑到美国航运法没有FMC有权审查和批准合并的规定，这一举动“不在美国联邦海事委员会审查的协议内”。因此，日本三大公司的集运业务整合协议需要获得所有国家和地区的承认，才能获得竞争法的批准。然而，6月南非竞争委员会日前明确表态，将阻止日本三大集运公司的整合交



易。考虑到这些因素将对合资公司成立造成影响，日本三大船东已决定在2018年3月31日前获得南非竞争委员会的批准。不过，南非反垄断竞争委员会试图阻止该交易的数周后，欧盟决定予以批准。欧盟给出的结论是，拟议的交易对于欧洲的航线影响有限，不会有任何竞争问题，实际上交易后，其他竞争者将面临很大的竞争压力。欧盟补充称，合并增加了集运市场结构协调发展的可能性，强调该拟议交易将为汽车运输市场提供一个协调发展的平台。欧盟批准是继2017年3月新加坡之后，三家公司成立合资公司首次获得批准。根据交易协议，日本邮船、商船三井和川崎汽船将成立合资公司，整合他们在全全球的集装箱航运业务和集装箱港口业务(不包括日本的港口)。该合资企业将经营共计140万TEU的集装箱船队，成为全球第六大集装箱航运企业，约占全球7%的市场份额。川崎汽船和商船三井将分别持有合资公司的31%股权，而日本邮船将持有剩余的38%股权。三家公司的集运业务整合政策不受影响，新公司预计2018年4月1日开始运营。【国际船舶网】

地中海航运欲恢复与马士基共享数据

据路透社报道，地中海航运周三表示，正在与2M联盟合作伙伴马士基航运合作，在马士基集团遭到网络攻击之后寻求共享数据的方式。地中海航运表示，准备将船舶从马士基受到攻击的码头移出。该公司在一份声明中表示，正在与马士基一起寻求其他方式在两家公司之间传输数据，包括海关信息。同时该公司表示，地中海航运自身业务未收到任何网络攻击。【国际船舶网】

全国海关正式实施通关一体化

1日从海关总署获悉，7月1日起，海关通关一体化在全国实施，企业可以在任意一个海关完成申报、缴税等海关手续。据了解，全国海关设立了风险防控中心和税收征管中心，实现全国海关风险防控、税收征管等关键业务集中、统一、智能处置。对广大企业而言，无论在哪里通关，全国海关都是同一执法口径和监管标准，为企业提供统一的通关便利待遇。在通关环节，全国海关将实施“一次申报、分步处置”。企业在货物通关时一次申报，海关在货物放行前、放行后分步处置，即在口岸处置安全准入风险，完成对货物的安全准入甄别后，先予放行；货物放行后，再由属地海关开展税收后续管理。税收征管方式也发生不小变化。在货物通关环节，由过去的海关审查确定企业申报税收要素、核定企业应缴税款，转变为企业自行申报税收要素、自行计算并缴纳税款、海关受理后放行货物，实施全过程抽查审核。这项改革措施将大幅压缩货物通关时间，减少企业通关成本，提升通关效率。海关总署有关负责人表示，本次改革将使企业享受多项红利：一是可以选择任意地点报关，消除了申报的关区限制；二是海关执法更统一，在“两中心”的处置下，全国通关的政策和规定在执行标准上更加一致；三是效率大大提高，简化了口岸通关环节手续，压缩了口岸通关时间。【新华社】

赫伯罗特合并阿拉伯轮船后评级遭降级

评级机构标准普尔表示，德国航运公司赫伯罗特为B+评级，将公司的评级和未来发展降为负面影响。该机构称，赫伯罗特被评为负面展望，是因为合并阿拉伯联合国家轮船公司(UASC)增加了公司的债务。然而，赫伯罗特表示，由于合并后集装箱船队扩大，赫伯罗特在未来几年没有更大的投资，因此，更多的现金用于偿还债务和去杠杆化。标准普尔表示，赫伯罗特应该能够维持信用，并能够在2017-2018年维持当前的评级。该评级机构也承认赫伯罗特与阿拉伯轮船合并能够提升船队规模和竞争优势，增强多样性，保持船队年轻化。标准普尔表示，赫伯罗特已经通过收购智利的航运公司南美轮船公司(CSAV)证明其在集运业方面的整合和协同发展能力。赫伯罗特计划在2019年实现4.35亿美元的年度协同发展收入，并在财务机构方面拥有包括12亿美元的流动性储备。此外，赫伯罗特股东称增资将紧随其后，4亿美元的现金增资计划可能在并购接收后6个月内开始。【国际船舶网】



航运看点

津冀港口协同发展获重大进展 多方合作框架协议落定



杨树海介绍，天津港集团已先后与河北省港口集团、唐山港集团、沧州港集团签订了合作框架协议，共同开发建设码头项目，以资本为纽带，实现津冀港口协同发展。

“天津市、河北省两地联合制定的《港口群集疏运体系改善方案》已获得国家发改委和交通运输部批复，未来几年将着力解决港口群集疏运交通不畅的问题。”杨树海说，京津冀全面实现区域通关通检一体化后，可平均节省通关时间8小时，降低成本20%。

29日下午召开的“21世纪海上丝绸之路”沿海港口行天津站座谈会上，天津市发改委协同办协调推进处处长陈连会介绍，天津正在“强化分类实施，有序推进相关领域任务”。

陈连会介绍，这些任务包括稳步推进通道建设，提升港口能级，完善公路、铁路集疏运体系，强化海铁联运枢纽节点功能，设立和优化无水港布局等。同时推进投资贸易便利化。加强通关监管服务创新，制定实施《天津口岸全面推行“一站式”作业改革工作方案》《天津口岸实施进口集装箱货物“联合查验、一次放行”通关模式工作方案》，推进国际贸易“单一窗口”建设，创新贸易服务模式。

此外，天津还在建设国际大宗商品交易中心和定价中心，优化商品贸易结构。培育壮大外贸综合服务、跨境电子商务、市场采购贸易等新业态，创新贸易方式。推动与中亚、西亚、中东欧、北非在农产品、高档消费品、能源资源等领域经贸合作，构建自由贸易网络。

“要做津冀间的港口整合，天津港内部的资源整合更是要做。”赵明奎说。

“天津港正落实京津冀协同发展战略，瞄准国际航运核心区的建设目标，优化港口空间和功能布局。”座谈会上，天津港(集团)有限公司集装箱板块运营中心筹备组副组长、集装箱业务部副部长宋天威对记者说。

宋天威介绍，优化天津港空间和功能布局的原则是“港产城协调发展、港口资源统筹发展、集装箱运输优先发展、主干货类优化发展”，推进天津港各港区由多货类并存的综合性港区逐步发展成为布局合理、功能清晰、集约高效、安全绿色的分货类专业化港区。

宋天威表示，天津港转型升级是一项复杂的系统工程，必须放在“一带一路”建设、京津冀协同发展的战略格局中来思考和谋划，必须纳入天津市经济社会发展的整体规划中来统筹和协调，必须协同全市相关部门和单位的整体合力来组织和推动。

而在津冀港口协同发展方面，宋天威对记者表示，“正结合全国沿海港口布局规划的修订，配合统筹津冀港口布局”。他透露，根据新的布局要求，未来在津冀地区，将以“优化功能定位、加强合资合作、推进资源共享”为重点，加快



建成以天津港为国家中心港口，以河北沿海港口为南北两翼，布局合理、分工明确、功能互补、协同发展的现代化世界级港口群。

京津冀合作建设 10 个“无水港”

第一财经记者从天津港集团了解到，目前，天津港已经开通了天津至营口、锦州、秦皇岛、京唐、曹妃甸、黄骅等港口的多条定期环渤海内支线，基本形成了以天津港为中心，覆盖辽宁、河北各主要支线港口的内支线集装箱运输网络。

“经过多年的市场培育，天津港与各支线港口和船务公司的合作已日趋成熟，环渤海货物在天津港的中转操作已形成较为健全的服务体系。”宋天威说，在这一区域，客户可在码头靠泊、运费成本、空箱使用等方面享受天津港和相关船务公司给予的支持政策，以有效降低物流成本。

据记者了解，目前，天津港环渤海内支线共运营船舶 9 条，累计运力近 4300 标箱，班期密度达到平均每周 20 班。2016 年累计完成环渤海中转 80.4 万标箱，同比增长 23.7%。今年截至目前已完成中转标箱 40.4 万标箱。

宋天威介绍，天津港自营支线(外代)目前共投入 3 艘船舶，运力合计 1450 标箱，主要挂靠京唐、曹妃甸、黄骅、营口、锦州。从具体货类来看，环渤海外贸进口货类主要以废纸、矿石、小麦、机械设备、沥青为主；出口货类主要以钢材、铝材、玻璃、淀粉、轮胎、矿产品、化工品为主。内贸中转货类主要是京唐港和曹妃甸的钢材、黄骅港的煤炭以及秦皇岛港的粮食。

“未来，环渤海中转将是天津港的重点发展方向。”宋天威介绍，在京津冀协同发展的契机下，天津港加强了与周边港口的合作，“目前我国已经与京唐港合资成立了津唐国际集装箱码头有限公司，与黄骅港合资成立了津冀港投公司。”

“这两个公司主要致力于环渤海地区的集装箱运输。”宋天威说，成立这两个公司，有利于建立健全环渤海地区的支线网络，实现干支线的高效衔接，促进环渤海各港与天津港互为中转，提升环渤海各港的集装箱吞吐水平，加快天津港成为北方国际航运中心，并带动环渤海地区的集装箱运输业发展。

据记者了解，近年来，天津港还陆续开辟了 25 个“无水港”，服务辐射京、冀、鲁、豫、晋等 9 个省市。天津同北京、河北合作建设了 10 个无水港项目，目前在河北省石家庄、保定、邯郸、张家口、邢台、唐山(丰润)、衡水、胜芳等地都有天津港的“无水港”。天津港对京冀两地无水港货物实行港口手续优先、码头场地优先、港口作业优先的政策。

“建设无水港打通了内陆腹地城市的国际物流通道，可以起到改善引资环境，有效带动内陆外向型企业、现代物流业、服务业等综合业态发展的重要作用。”宋天威对第一财经记者表示，通过无水港的运作，可以减少物流环节、加快货物周转、降低物流成本，提升物流业的服务水平，实现港口与内地企业的双赢。

海铁路联运通往“一带一路”沿线各国

杨树海对记者表示，下一步要进一步完善港口规划布局。结合全国沿海港口布局规划修订和交通运输部《加快推进京津冀港口协同发展行动方案》的安排部署，加快开展天津港规划布局调整，特别是针对天津港口禁运汽运煤之后，港口货类结构调整，转型升级的需求，重新规划港区功能布局。加快推进南疆深水航道和先进专业码头建设，提升北疆集装箱接卸能力，优化东疆邮轮产业布局和基地配套服务。

在深化与北方港口群合作方面，杨树海说，天津将加强与河北省港口协同发展，推进在基础设施建设、公共服务、科技创新、现代物流、绿色港口等领域合作。探索建立津冀两地高层协调机制，强化各地港口规划协调衔接，丰富港口产业链服务功能，加强综合集疏运组织，研究建立津冀沿海航区海事统筹监管新模式，推进区域口岸通关一体化，并逐步推进与山东省、辽宁省主要港口开展合作，促进区域经济共同发展。

据第一财经记者了解，除了港口间的合作外，目前天津港的服务辐射能力也在提高。以海铁路联运和陆桥运输为纽带加强了与“一带一路”沿线国家的沟通合作。

目前，天津港已开通了满洲里、二连及阿拉山口(霍尔果斯)3 条陆桥运输通道，以及连通国内各地的 10 余条海铁联运通道，直接服务白俄罗斯、俄罗斯、蒙古和中亚地区等“一带一路”沿线国家和我国西北内陆地区。天津至白俄罗斯国际集装箱铁路运输于去年年底顺利开通，实现双程重车往返，并将逐步推进班列化运营。



宋天威介绍，截至目前，天津市水路运输企业达到 128 家，航运辅助业从业企业达到 761 家，已经形成比较完善的传统航运服务体系，东疆保税港区融资租赁水平和规模居于全国领先地位。

“随着天津自贸试验区创新政策深入推进，中资方便旗集装箱船沿海捎带，放宽外商投资航运企业外资比例等一系列海运优惠政策也相继在天津市全面实施。”杨树海说，天津邮轮运输规模也实现了重大突破，歌诗达、皇家加勒比、公主邮轮等世界知名邮轮公司均在天津开辟航线。2016 全年共接待国际邮轮 142 艘次，接待进出境邮轮旅客 71.5 万人次，分别较去年增长 47.9%和 66.3%。

29 日，歌诗达邮轮北中国区销售经理丁蕾告诉记者，2017 年，随着歌诗达邮轮·幸运号的入驻，歌诗达邮轮将在天津港开设 60 多航次，“我们对中国北方市场一直高度重视，并不断加大投资。”她说。

天津中远海运集装箱运输有限公司副总经理张冬明也告诉记者，该公司已在唐山、秦皇岛、黄骅设立了二级口岸公司，正在形成以天津为龙头，以内陆中心城市为纽带，联结华北、西北、西南地区，海、陆、空三位一体的多功能全方位运输代理服务体系。

“近年来，随着环渤海地区及其经济腹地的经济迅速增长，渤海海域港口货物吞吐量呈快速增长态势，船舶到港艘次大幅度增加，船舶大型化、专业化趋势明显，越来越高的通航密度，加上频发的灾害性天气，使天津海域发生船舶交通事故进而导致海洋污染的风险大大增加。”天津市海事局危防处副处长朱国新对记者说。

朱国新介绍，船舶溢油事故对自然环境、生态环境和旅游资源等造成的损害是难以弥补的，“经过评估，天津近岸水域发生重大溢油事故风险，尤其是溢油量上千吨的事故风险越来越大在“十二五”初期，天津市海上一次溢油控制清除能力仅仅 200 吨左右。”

朱国新说，为了实现天津海上污染事故统一指挥、协调有序的应急管理格局，天津市海事局已搭建了天津市、滨海新区、各港区、船舶防污染作业单位、码头、船舶多层级海上污染应急预案体系，起草了《天津市海上污染事故应急预案》，首次将海上溢油污染事故和危化品事故应急内容合二为一，实现了海上污染应急的双统一。【第一财经】

