

## 班轮时事直通车

### 马士基航运一艘新建H级集装箱船命名



丹麦航运巨头马士基航运日前已在韩国命名了一艘新造H级集装箱船“Maersk Horsburgh”号。据悉，这艘超大型集装箱船由韩国现代重工建造，长353米，型宽53.5米，为15226TEU，载重吨达162100吨，目前该船市场价值为1.1307亿美元。据马士基介绍，该型船比之前原始的Emma级箱船短46米，提高了在全球贸易航线的运营效率，尤其是东西方贸易。需要时也可停靠南北贸易航线的小型港口。【国际船舶网】

### 闲置集装箱船船队大幅缩水

过去长期维持运力增长的集运业，最近闲置集装箱船船队出现了大幅缩水。航运咨询机构德路里（Drewry）近日表示，从2016年11月到2017年6月，闲置集装箱船船队运力已从170万TEU下降至50万TEU。对于集运公司而言，这一消息意味着行业变得更为健康，资产消耗成本相对减少。到今年下半年，闲置集装箱船船队可能将趋于平稳，这是由于一些短期期租协议可能将到期，以及拆船活动有所减少，这意味着集运业接近复苏，但由于闲置资产仍然过多，行业复苏短期内仍无法快速实现。闲置集装箱船运力大幅下降的原因有很多。首先，原韩进海运破产之后，该公司的船舶要么被其他船东收回，要么报废处理。到2017年6月初，韩进海运船舶仅剩13艘未获得重新部署，留下了约10万TEU闲置运力。此外，集装箱船近期报废活动活跃也有效削减了闲置运力。从2016年12月初至2017年3月中旬，共有23艘闲置集装箱船拆解处理，拆解运力达到76000TEU。从3月到6月底，约有133艘闲置集装箱船重新投入运营，其中74艘部署在东西航线运营，主要部署在跨太平洋航线。另30艘船进入了次级东西航线运营，主要部署在亚洲至印度和中东航线，只有18艘船舶加入南北航线运营。不过，地中海航运持续将尽可能大的船舶，包括2艘9400TEU集装箱船投入南美东海岸航线运营。德路里表示，虽然闲置船队一直是行业整体情况的良好晴雨表，但去年的高峰期以及最近的运力调整都是一度偏离的事件。虽然近期闲置船队运力缩水，但这一情况并不会持续。德路里表示，闲置船队预计在整个夏季将保持在集装箱船运力的2-3%左右，在今年其余时间随着集运进入淡季将略有上升。【国际船舶网】

### BIMCO与shipdex合作推动航运数字化

日前，全球最大的航运组织BIMCO与船舶数据提供商Shipdex网站（网址www.shipdex.com）在丹麦哥本哈根签署合作协议，支持技术与物流数据在航运业中广泛应用。同时，BIMCO被聘为Shipdex指导委员会常务理事。BIMCO副秘书长Lars Robert Pedersen代表BIMCO签署该协议。据悉，二者均致力于推动航运业数据的标准化和数字化进程。此举旨在提供标准化的信息，有助于提高效率、减少船舶和航运公司行政部门的管理成本。不久前，希腊船公司Common Progress首席执行官Anastasios Papagiannopoulos当选BIMCO的新一任主席，并为其两年的任期设立了清晰目标，首要即是促进整个航运业的数字化。为此，彼时BIMCO称，将使用会聚技术开展一系列项目，包括将新的技术运用于应用软件，以开发全新的合同编辑工具。Lars Robert Pedersen表示：“新项目将有助于BIMCO会员补足激动人心的产品与服务。Shipdex和我们的共同目的是减轻船舶、船长的负担。由于新系统更快更易于使用，同时对海上船舶零干扰，



未来可为船公司节省时间、管理与成本费用。” Shipdex 董事长 Giancarlo Coletta 认为，双方基于安全、可靠和有效的方式，与航运业界合作，交换航运电子数据资料。他相信，Shipdex 协议是成为数据交换的最佳伙伴，可以节省时间、空间和资金，具有所有必要功能，并有望成为业界的普遍标准。所谓 Shipdex 协议，是供船东、船厂、设备制造商、船级社等使用的的应用数据服务工具。其利用一个公共资源数据库储存、检索、发布和交换技术与物流信息数据。各类指导手册、维修计划和备件目录等都可以再任何一个航运公司、组织或机构之间以中性和标准的格式安全可靠的使用。

【航运界】

## 达飞轮船和 SEATRADE 签订船舶共享协议

法国集运巨头达飞轮船集团和专业冷藏运输商 SEATRADE 集团宣布，双方已签订了新的船舶分享协议。根据该协议，达飞轮船和 SEATRADE 运营业务将连接北美、美国东海岸、中美洲、太平洋岛屿、澳大利亚、新西兰、秘鲁和加勒比海地区。该服务汇集了达飞轮船、SEATRADE 和 MARFRET，并提高了船舶航次频率和港口覆盖率。新服务航线将沿途挂靠泽布吕赫-伦敦-鹿特丹-敦刻尔克-勒阿弗尔-纽约-萨凡纳-金斯敦-卡塔赫纳-帕皮提-努美阿-布里斯班-悉尼-墨尔本-纳尔逊-纳皮尔-陶朗加-皮斯科-派塔-金斯敦-费城-泽布吕赫。达飞轮船表示，这一新航线将成为市场上唯一一个覆盖这些港口的周班航线。该航线将为北欧和美国东海岸港口提供直航周班服务，并为从新西兰到美国和欧洲航线提供快速、直接的专用冷藏运输服务。该公司补充称，这一船舶共享协议旨在改善澳大利亚和美国之间的运输供应服务，将部署 13 艘 2200-2500TEU 船舶。该服务预计将于 2017 年 10 月正式推出。【国际船舶网】

## 万海航运将购买 2 艘 1805TEU 集装箱船

万海航运宣布新加坡公司将从 MI-DAS LINE S.A 购买两艘 1805TEU 集装箱船，每艘价格约 1250 万美元。这两艘船船龄 9 年，船籍巴拿马。万海表示，交易合约细节要待董事会后与对方洽谈后才能够确定，每艘买价与 2008 年相近船龄二手船相比低 1000 至 1500 万美元，船只将会安排在近洋航线营运，有利降低营运成本。公司认为目前是添购现成船良好时机，新船购入后公司自有船将自 71 艘增为 73 艘。万海航运今年 6 月营收 50.81 亿元，年增 8.16%；累计今年上半年营收 291.53 亿，年增 2.68%。公司今年首季意外出现亏损，是连续 19 季获利后首次出现亏损，公司高层表示，公司不论是货量或是美元收入都有成长，本业也有获利，会出现亏损主要是因为美元贬值。第二季运价持续拉升，汇率也较稳定，加上油价回跌，业绩已明显获得改善。【国际船舶网】

## 中国正以前所未有的速度投资全球港口

中金网 07 月 17 日讯，过去一年中，中国正以前所未有的速度投资全球港口。数据显示，截止到 6 月，中国企业累计宣布了对九个海外港口的投资计划，总金额已达到 201 亿美元。据伦敦投行 Grisons Peak 统计显示，这些港口项目主要集中在三条蓝色经济通道附近。据报道，国家发改委和国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》，其中提出要重点建设三条蓝色经济通道：以中国沿海经济带为支撑，连接中国—中南半岛经济走廊，经南海向西进入印度洋，衔接中巴、孟中印缅经济走廊，共同建设中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道；经南海向南进入太平洋，共建中国—大洋洲—南太平洋蓝色经济通道；积极推动共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道。Grisons Peak CEO Henry Tillman 称，中国在过去一年中宣布了这三条蓝色经济通道，因此对港口和航线投资的大幅上升并不奇怪。从具体投资情况来看，中国企业对马来西亚的港口投资就有四起：马六甲皇京港项目的 72 亿美元投资，Kuala Linggi 港口的 28.4 亿美元投资、Penang 港口的 14 亿美元投资以及 Kuantan 港口的 1.77 亿美元投资。在印尼，宁波舟山港也计划对 Kalibaru 项目投资 5.9 亿美元。【中金网】



## 航运看点

### 安特卫普港持续增长



安特卫普港务局通过中国航贸网(Snet)发布最新消息,不断创记录,增长势头强劲。

对集装箱处理能力有明显的额外需求  
安特卫普港在今年前6个月里处理了111,385,518吨货物,比去年同期增长2.8%。集装箱在持续几年取得非凡成绩后依旧业绩显著:按吨计算同比增长了2.5%,按标准箱计算增长1.9%。液体散货吞吐量也是一个经常性的增量,截至6月底增长了1.8%。

在度过了一个又一个的创纪录年之后,这些数据更增添了我们的信心。港务局首席执行官 Jacques Vandermeiren 说:“这

些增长是在业绩极佳的年份基础之上的。”他还补充道:“2016年,安特卫普港是汉堡-勒阿弗尔港区段少有的几个增长港口之一。如果此后我们还能有增长报告,我们就有充分的理由感到满足。”但是,他又警告道:“我们要向前看:这些数据表明安特卫普港在集装箱处理能力方面存在着额外的需求。我们将继续尽一切所能给港口的公司提供足够的养分,让他们蓬勃发展。”他最后总结道:“我们港口的企业不仅解决了港口内就业,还有助于港口之外的就业。我们必须持续地为这个法兰德斯大区的就业引擎提供动力。”

#### 集装箱及件杂货

今年前6个月的集装箱吞吐量增长了2.5%,总量达61,288,264吨。按照标准货柜(20英尺换算单位)数量计算,上升1.9%,总量达5,143,305标准箱(TEU)。

滚装货物吞吐量的增长尤为显著,达9.2%,总量为2,563,466吨。其中,汽车运输量为651,363辆,增长了5.0%。传统件杂货与去年同期相比也增长迅猛,6月底总量达5,374,692吨,上升了13.0%。钢铁处理量与2016年相比,其增速更加迅猛,增长了17.6%,尤其是进口量的增长幅度(24.4%)甚为明显,原因之一是来自印度的钢材进口量增加。同时钢铁出口也增长了8.8%。

#### 液体散货

今年前6个月的液体散货吞吐量达36,043,593吨,同比增长1.8%。原油和化学品处理量分别增长34.0%和1.0%;而石油衍生品基本保持在去年同期水平,略微下滑0.5%。

#### 干散货

今年前两个季度的干散货吞吐量上升1.1%;铁矿石处理量的增长尤其突出(上升27.7%);看看钢铁出口的增加,便不会对铁矿石的大幅度增长感到惊讶。肥料处理量也有增长。只有高岭土处理量(下滑10.3%)和砾石处理量(下滑18.4%)与去年同期相比状况欠佳。

#### 海运船舶

今年前6个月共有7,137艘次海运船舶靠泊安特卫普港,与去年同期相比下降1.4%。然而,船舶注册总吨数增长了3.2%,达205,259,923注册总吨(GT)。【中国航贸网】

### 当今海运强国竞争性评价



从保障性、竞争性和引领性整体居世界前列三个方面综合评价，当今海运强国包括美国、欧盟和日本。

国家海运业的竞争力主要通过参与国际海运竞争的海运企业、港口企业和国际航运中心城市体现（竞争现代航运服务），宏观体现为海运服务贸易，现代航运服务则主要直接体现为金融、信息服务贸易，微观则体现为企业竞争力。美国、欧盟和日本在海运竞争性上分别处于弱、超强和较强状态。

### 1 美国海运竞争性

美国海运竞争性处于弱势状态。首先海运服务贸易长期存在较大逆差。2015年底海运船队规模1124艘、5717万载重吨，居世界第7位，承运外贸海运进出口货物份额约5%，海运服务贸易逆差188亿美元；其次没有大型国际海运企业。美国一度依托海运创新服务，拥有海陆服务有限公司（SEALAND）和美国总统轮船公司（APL）等世界级著名大型海运企业，但APL于1997年被新加坡东方海皇公司（NOL）收购、SEALAND于1999年被马士基收购。美国海运竞争性较强的领域主要体现在两个方面，一是配置全球航运资源能力最强，二是现代航运服务具有较强国际竞争力，2015年新华·波罗的海国际航运中心发展排名纽约仍居世界第7位。如果换一个角度来评述美国海运商业运输竞争性，可能会有更清晰的认识。统计表明，投资海运业尚不及简单投资美国国债，而风险远高于美国国债。因此，注重效率的美国并没有选择对低回报的海运业进行商业性支持，而只是对保障安全的船队进行较大政策支持，依托综合国力，在其竞争性不强的情况下，仍可持续获得廉价的海运服务，这是其他经贸大国和非军事、非技术强国望尘莫及的、不可能有的条件和战略选择。

### 2 欧盟海运竞争性

欧盟海运竞争性优势是最强的、也是最全面的。首先是海运船队规模长期位于世界前列。既有德国、英国这样的经贸大国、海运需求大国和海运供给大国，也有希腊本身经贸规模不大但海运船队规模很大的国家，2015年底，希腊、德国、挪威、意大利、丹麦和英国的海运船队分别以3.24亿载重吨、1.21亿载重吨、6357万载重吨、4633万载重吨、3773万载重吨和2708万载重吨，分别列世界第1位、第4位、第6位、第10位、第11位和第15位；其次是拥有一批全球有影响力的品牌海运企业。世界集装箱班轮公司三巨头全部在欧洲，马士基班轮是全球集装箱班轮运输的领头羊，在新技术应用、新船型开发、运输价格和服务等方面都发挥着引领的作用。拥有以希腊为代表的一批船王，依托人才优势，把握造船、租船等船舶经营时机，从而在跌宕起伏的海运市场中获益。拥有以马士基码头和欧门为代表的全球码头运营商。世界上海运服务贸易顺差的国家基本都在欧洲，2014年欧盟海运服务贸易顺差达到272亿美元；三是航运服务具有很强竞争力。基于长期发展积累优势，形成浓厚的发展海运的文化氛围、创新精神、融资政策和税收政策，在海运信息、咨询、金融、保险和仲裁服务上集中了一批有影响力的企业和机构，虽然港口吞吐量已不再领先，2015年新华·波罗的海国际航运中心发展排名显示，世界前10位航运中心中，伦敦、汉堡、鹿特丹和雅典分别列第2、4、5和第10位。

### 3 日本海运竞争性

日本海运竞争性具有较强状态。首先是船队规模庞大、结构合理。海运船队规模长期位于世界前两位，2015年底以4187艘、2.44亿载重吨列世界第2位，其中干散货船、液体散货船和集装箱船分列世界第2、第2和第5位，特种船、杂货船稳居世界第1位。从结构上看，依托造船和日本船级社优势，平均船龄仅8.3年，比世界平均水平低5年多，长期保持了技术的先进性；二是拥有以MOL、NYK和K-LINE为代表、具有国际竞争力的海运企业，特别是在液体散货、干散货、LNG等资源物资运输上具有很强的国际竞争力，有效保证了日本资源类物资运输的需要；三是海运服务贸易出口居世界前列，海运贸易进出口基本平衡；依托日本综合国力、发达海运业，现代服务业具有较强竞争力，2015年新华·波罗的海国际航运中心发展排名显示，东京列世界第9位。【中国船检】