



班轮时事直通车

长荣海运提升亚洲区间航线



台湾长荣海运 (Evergreen Line) 与新加坡的 Mariana Express 搭建新的合作体系, 以提升在亚洲区间开展的运输服务。双方拟于 9 月 10 日启动华南—东马航线, 并将为此投入 2 艘 1000 标箱的船。上述航线每周一班, 靠港顺序为: 蛇口、香港、哥打京那巴鲁 (马来西亚)、麻拉 (文莱)、民都鲁 (马来西亚), 然后返回蛇口。与此同时, 长荣也将通过舱位互换协议, 开辟新加坡—仰光—马来西亚航线。这条航线的靠港顺序为新加坡、仰光、巴生港、仰光, 然后回返新加坡。

商船三井与 Viken 成立合资公司

据悉, 商船三井近日与挪威船东 Viken Shipping 共同成立了新的穿梭油船合资公司, Viken MOL AS。合资公司将由 Viken Shipping 在卑尔根市的办公室负责管理, 计划收购 Viken Shipping 的 5 艘穿梭油船。这 5 艘穿梭油船包括 105000 载重吨 “Angra Dos Reis” 号 (2012 年建造) 以及 “Madre De Deus” 号、“Rio Grande” 号、“San Sebastiao” 号、“Sao Luiz” 号 (均建于 2013 年), 目前均由巴西国油旗下航运公司 Transpetro 长期租赁。商船三井称, 公司将与 Viken Shipping 发展长期合作关系, 以共同投资高质量船舶为中心, 将这些船舶长期租赁给信誉良好的租船方。合资公司最初的投资策略是原油穿梭油船, 但现在公司已经决定将业务范围扩展至其他领域。商船三井指出, 穿梭油船等海工业业务将成为商船三井运营的支柱, 公司希望能够签订中长期租约, 从而获得稳定的收益。与 Viken Shipping 的合作进一步反映出, 商船三井致力于参与国际能源运输项目。

中海集运与达飞轮船及阿拉伯联合航运结成结盟



9 月 9 日中海集运宣布, 已与法国达飞海运集团及阿拉伯联合航运签署三项合作协议。此次签署的三项合作协议包括以下海运贸易区域: 亚洲-欧洲, 亚洲-地中海, 跨太平洋和亚洲-北美东。

- 亚洲-欧洲: 该协议将提供 4 条周班航线服务, 从而使中海集运在该区域的周班服务达到 7 班。
- 亚洲-地中海: 该协议将提供 4 条周班航线服务, 包括 2 条地中海航线, 1 条亚得里亚海航线, 1 条黑海航线, 从而使中海集运在该区域的周班服务达到 7 班。
- 跨太平洋: 该协议将提供 4 条美西南航线服务及 1 条美西北航线 (美国和加拿大), 从而使中海集运在该区域的周班服务达到 9 班 (跨太平洋的合作协议有待美国联邦海事委员会的批准)。
- 亚洲-北美东: 该协议将提供 1 条经由苏伊士运河的亚洲北美东服务, 1 条亚洲到墨西哥湾的航线服务 (亚洲-北美东的合作协议有待美国联邦海事委员会的批准)。

合作后的航线将具备准班率高及大船成本优势, 同时航线港序也将进一步优化, 并覆盖亚洲, 欧洲, 北美地区的主要核心港口。通过合作, 中海集运的航线产品将在挂港数量和交货期等方面更具竞争优势, 并能更好地满足广大客户的运输需求。

上半年中国是海关联盟最大贸易伙伴国

据上海合作组织区或经济合作网引用欧亚经济委员会网站消息报道, 2014 年 1—6 月份, 海关联盟国家 (俄罗斯, 白俄罗斯, 哈萨克斯坦) 与第三国进出口贸易总值 4421 亿美元, 同比下降 1.6%。其中, 出口 2882 亿美元, 同比增长 0.7%; 进口 1539 亿美元, 同比下降 5.5%。中国是海关联盟国家最大贸易伙伴国, 海关联盟与中国进出口贸易总值 535 亿美元, 其中, 其向中国出口 250 亿美元, 自中国进口 285 亿美元, 占海关联盟国家同期进出口贸易总值的 12.1%。





交银租赁在大宇订 1.9 万标箱船

大宇造船 (DSME) 再获 2 艘超大集装箱船订单, 本次的委托方是中国的交银金融租赁 (BCLC)。签下这 2 艘 1.9 万标箱的集装箱新船后, 意味着交银租赁在这家船厂订造的新船总数已达 5 艘。据《贸易风》获悉, 大宇将在 2016 年交付这两艘新订的船。另据消息人士透露, 在与大宇签约之前, 交银租赁已从地中海航运 (MSC) 手中获得相关的期租租约。

拉丁美洲需要更多的港口投资



拉丁美洲的经济和人口增长率预测与为适应增加的物流和贸易需求的港口和交通基础设施投资尚未匹配, 据马士基集装箱码头公司副总裁兼首席财务官 Christian Moller Laursen 称。Laursen 在迈阿密的美洲贸易与联结美洲世博会上说: 建立美洲会议, 联合国最新预测认为, 到 2025 年, 拉丁美洲人口将增长近 11% 增至 6.9 亿, 超过

当前欧盟国家人口总和近 2 亿。中美洲和南美洲的总集装箱吞吐量, 相比之下, 在 2013 年只增长了 1% 增至 4570 万 TEU。巴西作为拉美最大的经济体, 2013 年处理了 860 万 TEU, 数量约等同于欧洲第三繁忙的集装箱港口安特卫普港。如果没有一个富有生机的新战略来解决和促进必要的基础设施投资, 这种现象只会变得更加严重。”他说这些港口和交通设施的费用需要大量的外国直接投资, 一旦拉美国家为基础设施制定新的战略来跟上当前和预测未来的需求。同时他也强调制定主计划的重要性, 来覆盖港口和道路, 并且铁路连接需要有效地连接港口与主要人口中心, 否则这些腹地连接只会在未来造成更多的瓶颈。APM 码头公司在巴西码头公司 Portuário 中拥有 50% 的份额, 于去年在拉丁美洲最繁忙的集装箱港口巴西的桑托斯开业。目前该公司在穆因, 哥斯达黎加, 拉萨罗卡德纳斯, 墨西哥有新的码头开发项目在进行, 以及在卡亚俄, 秘鲁进行主要码头的扩建和升级。

上周全球新船订单量大幅回落

上周新造船市场订单量大幅回落, 新船订单主要集中在特种船领域。根据 Golden Destiny 的最新周报, 上周船东共订造了 16 艘新船, 包括 5 艘散货船、2 艘液化气船、1 艘集装箱船和 8 艘特种船, 总运力达到 411900 载重吨。其中, 有 9 艘新船具体造价并未公布, 剩余 7 艘新船总投资成本约为 2.24 亿美元。新船订单量相比之前一周下降了 70%。数据显示, 上周特种船订单量最多, 占总订单量的 50%; 散货船订单量占 31%, 液化气船订单量占 13%, 集装箱船订单量占 6%。与之前一周相比, 散货船订单量减少了 74%, 从 19 艘降至 5 艘; 油船订单量下降了 100%, 从 6 艘降至 0 艘; 液化气船订单量下降了 33%, 从 3 艘降至 2 艘; 杂货船订单量下降了 100%, 从 1 艘降至 0 艘; 集装箱船订单量下降了 89%, 从 9 艘降至 1 艘; 邮轮订单量下降了 100%, 从 3 艘降至 0 艘; 特种船订单量减少了 33%, 从 12 艘降至 8 艘。

川崎汽船订造 5 艘 14000TEU 集装箱船

据悉, 川崎汽船近日与今治造船签订建造合同, 下单订造 5 艘 14000TEU 集装箱船, 新船预计将于 2018 年春季及夏季陆续交付, 具体造价并未公布。2013 年 3 月, 川崎汽船曾在今治造船订造了 5 艘同类型集装箱船, 交付期定于 2015 年上半年。川崎汽船称, 这些新船将用来替换现有运力, 以提升公司集装箱船业务的运营效率与成本竞争力。这一系列的环保型集装箱船长 365.9 米, 宽 51.2 米, 吃水 14 米。据了解, 这是日本船厂建造的最大集装箱船。



 运价走向

本周新港各航线运价情况:

欧洲基本港: 本周天津出口安特卫普港口运价均价 1479 美元/TEU, 比上周下降 3.65%。近期贸易顺差加大, 欧元区经济的疲软态势正逐步从边缘地区向核心国家蔓延, 8 月多个国家居民消费者信心指数表现疲软, 导致近期运输需求上升动力明显减弱。供大于求的状况渐转明显。本周货量没有增长, 不足以支撑运价上行。船公司开始出现分化, 涨价谋利与低价揽货并存。近几周的货量供给强差人意, 旺季出货似乎已经结束。国庆长假的班期调整也在一定程度上制约未来运价的运行空间。短期分析, 在没有增量货量补充的条件下, 欧线运价难以实现涨价预期, 向下的可能性较大。长期分析, 亚洲区集装箱海运年度增长趋势良好, 未来的几年内会消化部分过剩运力。

澳新航线: 本周天津出口悉尼港口运价均价美元 857 美元/TEU, 与上周持平。近一段时间澳新航线的运输需求较为稳定, 但受亚澳运价协议组织 (AADA) 轮流停航计划到期影响, 运力规模有所上升, 舱位供给增加。八月底, 由于一方面目前运价经过八月份内的连续下行, 已经跌至较低水平; 另一方面, 多数航商停止了运力控制, 运价提升机会更为渺茫。因此, 为了尽量提升运营期间的运价平均水平, 多数航商仍决定如期执行运价上涨计划。短期货量供给不能支撑运价向上运行, 运价在此点位短暂维持后向下寻求支撑的可能性较大。

聚焦滨海

强化天津枢纽港功能 推动环渤海港口群合理分工



夏季达沃斯论坛的召开，令天津再次受到瞩目。当前的天津在京津冀协同发展的国家战略中将承担更多的经济发展责任，而其自身则面临增长速度下降、结构调整阵痛等压力。本期关于天津的两组报道，将探讨天津在构建新优势，增强新动力方面的努力。记者 黄静

环渤海地区港口如何整合，这个问题由来已久。

9月9日，在夏季达沃斯论坛期间举行的京津冀一体化峰会上，中国国际经济交流中心常务副理事长郑新立建议，天津港应该作为环渤海地区的枢纽港，着力提升集装箱吞吐和中转能力，以便解决环渤海地区港口的恶性竞争问题。

对此，大连海事大学交通运输学院教授李斌指出，环渤海地区港口要实现差异化发展，已经提了20多年，进展不大的原因是港口是由地方投资的，天津港要整合其他地方的港口，需要解决各地的利益问题。

不过，最大的问题是，天津本地集装箱货源少。“上海和深圳的港口分别有长江和西江提供的集装箱转运业务，天津没有这个优势。”他说。

做大天津集装箱中转功能

事实上，打造环渤海地区枢纽港，天津构想已久。

天津市委书记孙春兰在9月最新一期《求是》上指出，天津是北京最近的出海口，是最早开放的沿海城市之一。依托天津港这一核心战略资源，天津要不断完善开放型经济体系，为临近地区走向国际市场提供便捷的绿色通道。

为此，要强化天津港综合性枢纽港和集装箱干线港功能，完善资源共享、港口共建机制，推进京津冀港口群合理分工、协调发展。

天津市市长黄兴国则在9月10日接受媒体采访时进一步指出，天津是沿海港口城市，天津建设北方国际航运中心，为此将全面提升和改善国际航运中心的各类要素，大力加强海空港设施建设，建设自由贸易试验区，努力建设服务中国北方、东北亚、中亚的国际航运中心。

天津港要做综合性枢纽港和集装箱干线港，就需要整合天津周边的港口，同时做大天津的集装箱中转功能。

天津计划2015年实现集装箱吞吐2000万标箱。不过，统计显示，今年1-7月，天津集装箱吞吐为811.44万标箱，累计增长6.9%，而同期上海实现吞吐2031.35万标箱，同比增长5.2%，深圳实现1306.61万标箱，同比下降0.7%。按此看，目前天津的集装箱吞吐量不到上海的一半。

郑新立认为，导致如此的原因，是环渤海地区18个港口都在做集装箱业务，结果都没发展起来。

而环渤海港口之间的竞争，导致出现了“河蚌相争渔翁得利”的情况，有一半的中转业务都跑到韩国釜山港。

环渤海港口差异化发展

郑新立建议，将天津港打造成环渤海地区的枢纽港，区域内其他地方集装箱可以运到天津港来装船，天津港由此



提升中转能力。

郑新立表示，天津港做枢纽港，主要发展集装箱业务，可将输油港、集装箱港作为主体功能。而其它港口可在功能上与其差异化，如河北唐山曹妃甸港可重点发展铁矿石、煤炭、钢铁、石油、木材、粮食等大宗物资吞吐，秦皇岛港则重点发展煤炭运输等等。

交通部数据显示，目前环渤海地区的港口，集装箱业务比较大的只有天津，今年1-7月为811.44万标箱。其次是大连和营口，分别有549.21万标箱、533.18万标箱。唐山港口的吞吐量不到200万标箱。

但从总的货物量来看，唐山港1-7月吞吐量为2.86亿吨，略低于天津的3.05亿吨，营口和大连分别为2.05亿吨、2.48亿吨的吞吐量。这显示唐山、营口、大连等非集装箱外贸业务的大宗商品吞吐比重大。

因此，未来环渤海地区，天津与唐山曹妃甸、大连、营口等港口应错位发展。

对此，南开大学滨海研究院产业研究中心主任马云泽表示，港口竞争白热化的本质是港口之间的同质化竞争，整合是未来港口发展的趋势，但各个港口之间错位发展，建立沟通协调机制将会更好。

现在北京的货物要从天津出海，只要在北京办好手续就可以去天津直接上船。“这个模式如果延伸到山西、内蒙古，可能会为天津带来更大的吞吐量。”马云泽说。

今年8月18日，天津港与河北港口集团分别出资20亿元，组建渤海津冀港口投资发展公司，准备分别投资沿海京津港口和内地无水港，以便解决分工合作的问题。

目前天津港、黄骅港、曹妃甸、秦皇岛都基于京津冀合作之下，但大连港、天津港之间仍会倾向于竞合发展。

大连海事大学交通运输学院教授李斌认为，环渤海的港口发展整合，仍需要通过市场来推动，天津要做好集装箱业务，尤其是中转业务，需要解决货源问题，而“整个环渤海地区的加工贸易不大”。

不过，郑新立认为，“一旦环渤海地区的集装箱业务整合到天津港，数量多了，密度增加了，就能够进入良性循环”。





航运看点

研究机构普遍认为集运市场长期前景乐观



据悉，德鲁里海事研究机构近日预测未来几年内全球集运需求将增长5-6%，这一数据与马士基总裁 Nils Andersen 所预测的数据大致相同，同样对集运市场持乐观态度。

据独立分析师 Daniel Schaefer 在研究劳氏船级社对于世界贸易加速报告后称，对于集运市场的预测必须有合理的方法，而这也是自传统市场预测之后久未出现的新研究方式。该分析师认为，目前所谓根据 GDP 来预测航运市场未来变化的方法由于受到许多因素的影响，往往产生误导性的结果。相反，他采用全球制造商对于集装箱的进出口量来计算，并预测未来市场变化。

通过这种方式，Schaefer 预计全球集装箱吞吐量将从 2013 年的 6.5 亿 TEU 增至 2020 年的 9.85 亿 TEU，年增长率为 6.1%。

而不同的国家增长量也不同，其中中国将依然领先其他国家，集运量将占据全球三分之一水平。虽然中国的增长速度有所放缓，但仍高于全球平均水平，到 2020 年，中国地区的集装箱运输量将达到 3.4 亿 TEU，超过目前全球箱运量的一半。

此外，全球箱运量增长速度最快的国家还有新加坡、韩国、马来西亚、越南、印度尼西亚和印度。由于苏伊士运河运输能力强劲，中东地区的箱运量也有望实现高于平均水平的增长量。分析师称，由于亚欧线运输预计将复苏，阿拉伯半岛东部地区经济前景光明。

而在非洲地区，及运量是否增长很大程度上取决于撒哈拉以南的集运码头能否继续刺激该地区的贸易水平。尽管如此，该地区的箱运量预计将从相对低的水平上升。

而在美洲地区，箱运量的增长远低于全球平均水平，最近美国市场几乎处于集装箱吞吐量停滞增长状态，不过随着美国经济获得改善，箱运量预计将从 9400 万 TEU 增至 1.33 亿 TEU。欧洲港口在过去五年里保持 3% 的箱运量增长，分析师称未来该地区箱运量年增长幅度将达到 4.8%，达到 1.52 亿 TEU。

海关总署公布 1 至 8 月我国外贸进出口数据

海关总署公布 1 至 8 月我国外贸进出口情况。据海关统计，前 8 个月，我国进出口总值 17 万亿元人民币，比去年同期(下同)增长 0.6%。其中，出口 9.1 万亿元，增长 2.1%；进口 7.9 万亿元，下降 1.1%；贸易顺差 1.2 万亿元，扩大 28.7%。海关统计显示，8 月份，我国进出口总值 2.26 万亿元人民币，增长 3.9%。其中，出口 1.28 万亿元，增长 9.2%；进口 0.98 万亿元，下降 2.4%；贸易顺差 3061 亿元，扩大 76%。

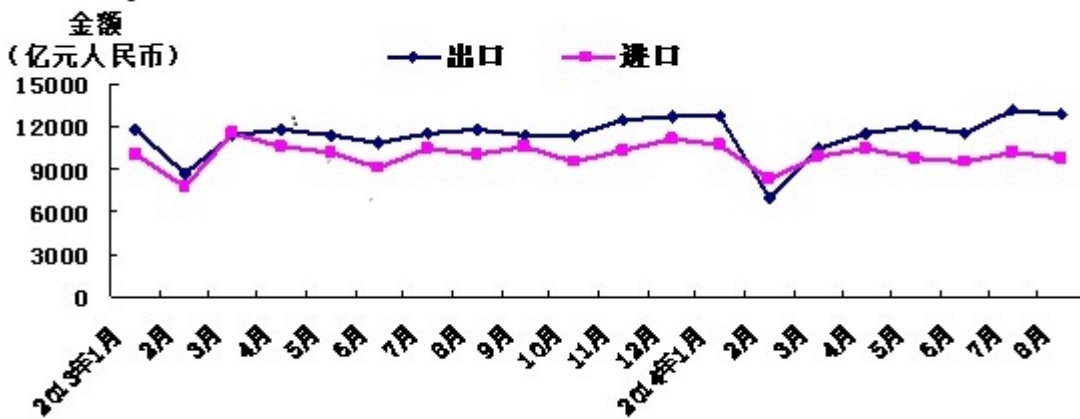
按美元计价，前 8 个月，我国进出口总值 27663.9 亿美元，增长 2.3%。其中，出口 14834.6 亿美元，增长 3.8%；进口 12829.3 亿美元，增长 0.6%；贸易顺差 2005.3 亿美元，扩大 30.3%。

8 月份，我国进出口总值 3670.9 亿美元，增长 4%。其中，出口 2084.6 亿美元，增长 9.4%；进口 1586.3 亿美元，下降 2.4%；贸易顺差 498.3 亿美元，扩大 77.8%。

今年前 8 个月，我国外贸进出口主要呈现以下特点：

一般贸易进出口持续增长，加工贸易进出口有所下降。前 8 个月，我国一般贸易进出口 9.32 万亿元，增长 5%，占我国外贸总值的 54.9%，较去年同期提升 2.3 个百分点。其中出口 4.75 万亿元，增长 8.6%，占出口总值的 52.1%；进

2013年1月至2014年8月我国外贸进出口月度走势图



口 4.57 万亿元，增长 1.5%，占进口总值的 58.1%；一般贸易项下顺差 1727.2 亿元，而去年同期为贸易逆差 1355.5 亿元。同期，我国加工贸易进出口 5.35 万亿元，下降 1.7%，占我外贸总值的 31.5%，较去年同期下滑 0.7 个百分点。其中出口 3.38 万亿元，下降 1.8%，占出口总值的 37.1%；进口 1.97 万

元，下降 1.6%，占进口总值的 25%；加工贸易项下顺差 1.41 万亿元，收窄 2.1%。

在与主要贸易伙伴双边贸易中，我对欧盟、美国、东盟和日本进出口保持增长。前 8 个月，中欧双边贸易总值 2.48 万亿元，增长 9.9%。中美双边贸易总值为 2.17 万亿元，增长 4.4%。我与东盟双边贸易总值为 1.85 万亿元，增长 4.2%。中日双边贸易总值为 1.25 万亿元，增长 0.5%。内地与香港双边贸易总值为 1.37 万亿元，下降 17.9%。

广东、江苏等 7 个省市合计进出口所占比重回落，中西部地区出口活跃。前 8 个月，广东进出口 4.02 万亿元，下降 11.7%，占全国进出口总值的 23.7%。同期，江苏、上海进出口总值分别为 2.31 万亿元、1.86 万亿元，分别增长 3.7%、4.7%；北京(含中央在京单位)1.71 万亿元，下降 4.1%。此外，浙江进出口总值 1.44 万亿元，增长 4.5%；山东 1.14 万亿元，增长 8.5%；福建 7073.3 亿元，增长 1.9%。上述 7 省市进出口值合计占全国进出口总值的 77.6%，较去年同期回落 2.1 个百分点。

从出口方面来看，前 8 个月，广东出口 2.4 万亿元，下降 8.2%；江苏 1.39 万亿元，增长 4.4%；浙江 1.1 万亿元，增长 7.8%；上海 8376.5 亿元，增长 1.8%；山东 5706.8 亿元，增长 9.3%；福建 4519.7 亿元，增长 4.2%；北京 2505.9 亿元，下降 3.3%。中西部地区出口则保持快速增长，云南、重庆、陕西、广西和湖南的出口增速分别为 49.5%、45.7%、34.2%、28.2%和 26.4%。

民营企业进出口增速高于其他类型企业。前 8 个月，外商投资企业进出口 7.78 万亿元，增长 1.1%，占我外贸总值的 45.8%。其中，出口 4.18 万亿元，与去年同期基本持平，占出口总值的 45.9%；进口 3.6 万亿元，增长 2.3%，占进口总值的 45.7%。同期，民营企业进出口 5.83 万亿元，增长 3.4%，增速高于其他类型企业，占我外贸总值的 34.3%。其中，出口 3.88 万亿元，增长 5.1%，占出口总值的 42.7%；进口 1.95 万亿元，增长 0.1%，占进口总值的 24.7%。

此外，国有企业进出口 3.08 万亿元，增长 0.2%，占我外贸总值的 18.1%。其中，出口 1.03 万亿元，增长 0.2%，占出口总值的 11.3%；进口 2.05 万亿元，增长 0.2%，占进口总值的 26%。

在出口商品中，传统劳动密集型产品出口增长。前 8 个月，我国机电产品出口 5.07 万亿元，下降 0.5%，占出口总值的 55.7%。其中，电器及电子产品出口 2.16 万亿元，下降 5.2%；机械设备 1.59 万亿元，增长 2.5%。同期，服装出口 7368.8 亿元，增长 4.8%；纺织品 4503.6 亿元，增长 3%；鞋类 2302 亿元，增长 13.5%；家具 2023.9 亿元，下降 3.2%；塑料制品 1470.4 亿元，增长 6.8%；箱包 1078.2 亿元，下降 3.8%；玩具 524.7 亿元，增长 12.8%；上述 7 大类劳动密集型产品合计出口 1.93 万亿元，增长 4.3%，占出口总值的 21.2%。

在进口商品中，主要大宗商品进口量增加，进口均价普遍下跌。前 8 个月，我国进口铁矿砂 6.1 亿吨，增加 16.9%，进口均价为每吨 681 元，下跌 16%；原油 2 亿吨，增加 8.4%，进口均价为每吨 4796 元，下跌 0.8%；粮食 6709.5 万吨，增加 24.4%；其中大豆 4771.2 万吨，增加 16.2%，进口均价为每吨 3617.7 元，下跌 4.1%；初级形状的塑料 1702 万吨，增加 7.5%，进口均价为每吨 1.25 万元，上涨 1%；钢材 964.3 万吨，增加 4.4%，进口均价为每吨 7673 元，上涨 1.9%；



未锻轧铜及铜材 320 万吨，增加 14.3%，进口均价为每吨 4.58 万元，下跌 7.1%；未锻轧铝及铝材 63.5 万吨，增加 16.5%，进口均价为每吨 2.5 万元，下跌 13.5%。

此外，进口煤 2.02 亿吨，减少 5.3%，进口均价为每吨 480.5 元，下跌 15.3%；成品油 1965.4 万吨，减少 28.3%，进口均价为每吨 4960.2 元，上涨 0.1%。机电产品进口 3.37 万亿元，下降 2.1%；其中汽车 95.2 万辆，增加 28.8%。

外贸出口先导指数有所回落。8 月，中国外贸出口先导指数为 41.9，较 7 月回落 0.7。其中，根据网络问卷调查数据，当月我国出口经理人指数为 42.3，较 7 月回落 0.7；新增出口订单指数和出口经理人信心指数分别较 7 月回落 1.2 和 0.2 至 45.5 和 47.6，出口企业综合成本指数较 7 月增加 0.4 至 22.4。

