



班 轮 时 事 直 通 车

马士基航运宣布订造 11 艘 19630TEU 集装箱船



6 月马士基航运与韩国大字造船海洋株式会社 (DSME) 签订新船订造合同, 订造 11 艘第二代 3E 级集装箱船舶, 并保留另外 6 艘船舶的选择权。第二代 3E 级集装箱船舶每艘运力为 19,630 标箱 (二十英尺集装箱), 长约 400 米, 宽 58.6 米, 吃水深度为 16.5 米。大

字造船海洋株式会社首席执行官及总裁郑成立 (Jung Sung-Leep) 与马士基航运首席执行官施索仁 (Søren Skou) 在马士基航运总部哥本哈根签订了船舶订造合同, 合同价值为 18 亿美元。今天的订单是马士基航运宣布新投资计划以来的第二批订造项目。马士基航运曾于今年三月订造了 7 艘每艘运力为 3600 标箱的支线集装箱船舶。在未来五年, 马士基航运计划投资 150 亿美元, 用于订造新船、改造现有船舶、购买集装箱和其他相关设备。通过这些投资, 马士基航运将确保运力增长与全球集装箱市场需求保持一致, 并逐步替换效率较低的船舶。马士基航运首席运营官索伦·托夫特 (Søren Toft) 表示: “对于本次订造新船我感到非常高兴。此次订造的船舶将帮助我们在亚欧航线上保持竞争力, 这也是公司施行与市场增长保持一致战略的关键所在。这是马士基航运本年度第二个订单, 我们还将订造更多的船舶, 这些船舶预计将于 2017 年起陆续交付。” 本次订造的集装箱船舶将成为马士基航运旗下最大的集装箱船舶, 它们将被投放在亚欧航线上。这些船舶将替代较小的、效率较低的船舶。马士基航运与大字造船海洋株式会社有着长期而密切的合作关系。此前马士基航运在大字订造了 20 艘 3E 级集装箱船舶, 最后一艘将于 2015 年 6 月交付。新订造的 11 艘集装箱船舶将在 2017 年 4 月至 2018 年 5 月间交付, 它们将悬挂丹麦船旗。【航运界】

地中海航运新接收 MSC GISELLE 轮将投入远东/南美东线

地中海航运已于 5 月接收 MSC GISELLE。为 34 艘 8800-9400teu 中第一艘交付的船舶。该系列船舶由国内四家造船厂制造。MSC GISELLE 由江南长兴造船厂制造, 将投入到远东/南美东 Ipanema 航线 (7 月新 VSA 航线将替换该航线)。【中国航贸网】

达飞轮船接收第二艘 18000TEU 集装箱船

法国航运公司达飞轮船日前宣布, 该公司已从三星重工釜山造船厂接收 18000TEU 级集装箱船 “CMA CGM Georg Forster” 号集装箱船, 这是该公司船队中的第二艘 18000TEU 级集装箱船, 入英国籍。达飞轮船称, “CMA CGM Georg Forster” 号为该公司旗下 6 艘姐妹船中的一部分, 其中首制船, 17722TEU 的 “CMA CGM Kerguelen” 号已于 4 月完成交付。此次接收的 “CMA CGM Georg Forster” 号长 398 米, 宽 54 米, 若船上装载的全部集装箱首尾相连, 能从汉堡排到汉诺威。船体高度比帝国大厦还要高, 其宽度比奥林匹克游泳池还要宽, 其推力相当于 10 架空客 A380。达飞轮船表示, “CMA CGM Georg Forster” 号在交付完成后, 将加入法国-亚洲航线 (FAL), 将停靠 11 个不同的国家港口。该船配备最新的环保技术, 包括最新一代发动机, 扭转导边舵, 及优化的船体设计, 相比以往的集装箱船能有效减少 10% 的二氧化碳排放量。该公司预计, “CMA CGM Georg Forster” 号每个集装箱在航行时所产生的碳排放量预计为 37 克/千米, 成为全球最为环



保的集装箱船之一。达飞轮船透露，“CMA CGM Georg Forster”号于6月2日开始首航，该船将沿途停靠中国、马来西亚、埃及、地中海和德国大西洋港口，并将在7月9日于汉堡举行命名仪式。【国际船舶网】

2015年第一季度集装箱吞吐量全球前十大港口排名

排名			港口名称	2015年一季度 (万 TEU)	同比增长 (%)	2014年一季度 (万 TEU)	同比增长 (%)
2015年 一季度	2014年 一季度	变化					
1	1	→	上海	883.63	7.46%	822.31	6.24%
2	2	→	新加坡	812.48	2.40%	793.44	3.92%
3	3	→	深圳	569.15	8.85%	522.88	-1.09%
5	4	↓	香港	488.1	-8.11%	531.2	-0.52%
4	5	↑	宁波-舟山	511.39	13.59%	450.22	9.50%
6	6	→	釜山	470.9107	5.75%	445.3228	4.21%
8	7	↓	广州	375.94	5.06%	357.83	12.44%
7	8	↑	青岛	422.55	1.73%	415.35	6.08%
9	9	→	天津	334.89	5.50%	317.43	5.81%
10	10	→	鹿特丹	312.7487	7.55%	290.7925	0.26%

近日，上海国际航运研究中心发布《2015年第一季度全球港口发展报告》。据报告显示，本季度，全球经济增长依然持续上季度的缓行趋势，复苏进程呈现疲弱和不均匀状态。一季度，受全球经济小幅上扬提振，全球主要集装箱港口吞吐量同比增速较去年同期略有上扬，低速稳增成为集装箱港口发展新常态。【中商情报网】

1-7月西北欧航线运力持续增长

数据统计显示，2015年1-7月这7个月的时间，西北欧航线运力将增长7.95%，1-7月每月投入运力明细如下：1月/250,187 teu；2月/251,693 teu；3月/253,160 teu；4月/259,197 teu；5月/263,114 teu；6月/265,337 teu；7月/270,073 teu。【中国航贸网】

UASC 超大集装箱船使用麦基嘉系统

据悉，UASC 的超大型集装箱船“Barzan”号已配备了麦基嘉的货物处理系统，能最大限度的提高运营效率，减少对环境的影响。据悉，“Barzan”号由韩国现代三湖重工的 Mokpo 船厂建造，于今年5月8日交付，是系列6艘18800TEU集装箱船中的首艘，船东为阿拉伯联合国家轮船公司(UASC)，在燃料与能源效率设计上建立了多个新标准。船上配备的麦基嘉货物处理系统包括舱口盖、绑扎系统和软件，并配有麦基嘉的支援服务、培训和为期5年的服务。【国际船舶网】



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 407 美元/TEU, 比上周下降 5.79%。尽管出口货量供应未见萎缩, 超级大船的陆续投放仍在进行。尽管上月至今部分航商采取临时停航措施, 过剩运力压力巨大。多数航商宣布将原定于月初的涨价计划推迟至月中执行, 市场运价屡创新低, 部分船公司运价最低下探到 200 美元/TEU, 船公司之间的市场竞争成为主题。近期欧元区经济持续不振, 据研究机构 Markit 最新数据显示, 5 月份欧元区和核心国家德国的制造业采购经理人指数终值双双下跌, 法国 PMI 终值则徘徊在 50 的枯荣线以下, 近期运输需求持续低迷。运价走势难言乐观。

中东航线: 本周天津出口杰贝阿里港口运价均价 837 美元/TEU。比上周下降 0.83%。随着收货地“斋月节”的逐步临近, 国内部分生产企业开始加快出货步伐, 支撑本周货量继续呈现平稳增长势头, 但受近期部分航商新开加班船影响, 货量增长的利好被稀释, 供需关系改善程度不大, 部分航商宣布将涨价计划推迟至月中执行, 市场运价继续下降。



聚焦滨海

天津港完成“空箱快速交付服务”



据了解，为满足客户空箱尽快调运至后方堆场的需求，太平洋国际码头公司在确保东疆海关有效监管的前提下，积极利用自贸区内海关新的监管政策，成功地创新设计出空箱从码头到特定堆场的“空箱快速交付服务”模式。过去的空箱放行需要先申报，再放行；实施新的空箱放行模式后，进口空箱可在向海关申报放行之前，预先运送到海关指定堆场，该模式较过去空箱在码头的堆存时长减少30%。

从天津港集团获悉，天津自贸区内首个船公司“空箱快速交付服务”政策在天津港太平洋国际码头落地。这是太平洋国际码头公司针对马士基航运空箱快速周转的特点，联合东疆海关对自贸区海关18条监管措施的首次实践。

据了解，为满足客户空箱尽快调运至后方堆场的需求，太平洋国际码头公司在确保东疆海关有效监管的前提下，积极利用自贸区内海关新的监管政策，成功地创新设计出空箱从码头到特定堆场的“空箱快速交付服务”模式。过去的空箱放行需要先申报，再放行；实施新的空箱放行模式后，进口空箱可在向海关申报放行之前，预先运送到海关指定堆场，该模式较过去空箱在码头的堆存时长减少30%。【滨海时报】



航运看点

2015年中国对外贸易发展环境分析



2015年，世界经济将延续温和复苏态势，不稳定不确定因素较多，国际竞争更加激烈。中国经济开局平稳，结构调整稳步推进，新生动力加快孕育，但仍面临下行压力。

从国际看，世界经济持续低速增长，风险因素有所增多，形势更加错综复杂。世界经济仍处于国际金融危机后的深度调整期，增长动力有限，各国差异明显。美国酝酿启动加息进程、国际市场大宗商品价格下跌、地缘政治动荡加剧，给世界经济增加了新的风险。国际货币基金组织（IMF）预计，2015年世界经济增长3.5%，增速比2014年提高0.1个百分点。

主要经济体走势分化。美国经济修复资产负债表取得进展，内生动力逐步恢复，劳动力市场、金融市场持续向好，经济进入稳步增长轨道。欧元区仍深受失业高企和财政整固的困扰，经济增长难有明显反弹，但随着一体化进程深入推进，爆发系统性风险的可能性下降，量化宽松货币政策也将起到促进经济增长的作用。日本宽松货币政策刺激效力递减，结构性改革前景不明，经济持续低增长。新兴经济体经济增长总体仍快于发达国家，特别是印度推行改革取得成效，经济增长超过7%。但不少新兴经济体结构性矛盾依然突出，在美元升值背景下又面临新的资本外流压力，经济增长减速的势头短期内难以扭转。

美元升值扰动全球金融市场。随着美国经济企稳回升，美国货币政策逐步向常态回归，2014年11月彻底退出量化宽松货币政策，下一步将启动加息进程。与此同时，欧央行于2015年3月开始正式实施大规模量化宽松政策，日本央行的量化宽松政策也在加码。主要发达经济体货币政策分化，促使美元持续升值，美元资产的相对收益率大幅提高，导致全球金融市场风险溢价上升，吸引国际资本回流美国，冲击国际金融市场稳定。特别是前几年短期资金流入较多的新兴经济体将遭遇资金集中外流，宏观经济和财政金融稳定面临考验。

大宗商品价格下跌增加全球性通缩风险。2014年下半年以来，石油等能源资源产品国际市场价格大幅下跌，国际货币基金组织初级商品价格指数半年下跌34.5%，其中能源价格指数下跌39.5%。大宗商品价格下跌是需求低迷、前期投资建设的产能释放、美元升值等因素共同作用的结果，短期内这些因素不会发生根本改变。2015年一季度，国际货币基金组织初级商品价格指数进一步下跌10.2%。在经济增长乏力的背景下，大宗商品价格大幅下跌增加全球性通缩风险，欧元区消费价格指数连续4个月同比下降，美国、日本通胀率也明显下滑。能源资源出口国更是深受其害，一些国家经济陷入停滞甚至衰退，企业、居民和财政收入大幅缩水，金融风险显著上升。

地缘政治局势紧张增加经济复苏难度。2015年2月，德国、俄罗斯、法国、乌克兰达成明斯克协议，乌克兰冲突有所缓和，但冲突双方仍未彻底停火，紧张局势存在重新升级的可能。美国和欧盟的制裁重创俄罗斯经济，俄经济陷入衰退，市场急剧萎缩，对外经贸合作受阻，欧盟部分成员国经济也受到冲击。中东地缘政治矛盾错综复杂，近期伊朗核问题谈判达成框架性解决方案，伊核问题初现解决曙光，但极端势力的威胁扩大，也门局势又急转直下，可能威胁邻近的国际贸易航线安全。

从国内看，中国经济长期向好的基本面没有改变，但当前下行压力持续加大，困难和挑战有所增多。中国经济发展进入新常态，具有巨大潜力、韧性和回旋余地。2015年以来，国民经济运行总体平稳，结构调整稳步推进，新生动力加快孕育。一季度，国内生产总值（GDP）增长7%，处于预期合理区间。中国政府坚持以全面深化改革推动结构调整，把简政放权、放管结合持续向纵深推进，将破除制约市场活力和创新发展的各种束缚；打造大众创业、万众创新和增



加公共产品、公共服务的双引擎，推进互联网+行动计划，实施中国制造 2025，推动中国装备走出去和国际产能合作，加强信息基础设施建设，发展现代服务业，将释放出巨大的内需潜力。特别是积极推进新一轮扩大开放，扩大上海自由贸易试验区实施面积范围，设立广东、天津和福建自由贸易试验区，出台《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，将为中国特别是对外经济贸易创造新的增长空间（见专栏三）。但是，工业产能过剩矛盾突出，企业融资难融资贵问题加剧，房地产市场调整加深，加大经济面临的下行压力；财政收入增速大幅下滑，银行坏账率持续攀升，增加了财政金融风险。

综合考虑国际国内环境，2015 年中国外贸特别是出口具备增长的基础条件，但形势的严峻性、复杂性没有根本改变，挑战和压力还在增大。突出体现在以下几个方面：

一是外部需求仍不稳固。在世界经济低速增长的背景下，各国消费、投资需求普遍不振，国际贸易增长动力不足。部分跨国公司出于贴近消费市场、避免供应链过长易受冲击等考虑，从离岸生产转向近岸、在岸生产，产业链全球布局有所收缩，在一定程度上影响全球贸易深入发展。在周期性因素和结构性因素的共同影响下，全球化进入调整阶段。2012 年以来，全球贸易量增速连续 3 年低于世界经济增速。世界贸易组织（WTO）预计，2015 年全球贸易量将增长 4%，增速比 2014 年提高 0.9 个百分点，但仍明显低于 1990 年以来 5.1% 的平均增速，且这一预测仍面临下调的可能。2015 年前 2 个月，世贸组织监测的 70 个主要经济体出口额同比下降 9.1%，为 2009 年以来首次出现下降。

二是中国出口产业竞争力面临双重挑战。在高端产业领域，发达经济体利用科技、人才优势抢占新技术前沿，促进“再工业化”，开拓国际市场，已取得明显成效。过去 5 年间，美国出口额年均增长 9%，欧盟出口额年均增长 8.2%，均超过全球出口总体增速。在中低端产业领域，周边新兴经济体凭借劳动力、土地等生产要素成本低廉的优势，出台优惠引资政策，主动承接加工制造业转移，促进出口快速增长。过去 5 年间，印度出口额年均增长 14.2%，东盟出口额年均增长 9.8%。中国高端出口产业遭遇来自发达国家的更大竞争压力，中低端出口产业面临周边新兴经济体追赶，一些在华投资企业产能向发达国家回流和向周边新兴经济体分流，竞争优势有所弱化。

三是国际竞争手段花样翻新。在经济不景气的情况下，一些国家把汇率作为提振出口、刺激经济的重要工具，力推本币贬值，导致人民币被动大幅升值，严重影响了中国出口产品在国际市场的竞争力。2014 年人民币实际有效汇率升值 6.4%，2015 年一季度又升值 4.2%。全球范围内区域经济一体化风起云涌，对全球化将起到积极的推动作用，但一些自贸协定对协定外国家的产品歧视和排斥较多，形成规则壁垒，产生的贸易转移效应较大，可能影响协定外国家在自贸协定成员国的市场份额。贸易保护主义依然高烧不退，贸易限制措施有增无减。据世贸组织统计，截至 2014 年 10 月中旬，20 国集团正在实施的贸易限制措施达 962 件，比一年前增长了 12.4%，受影响的进口金额达 7570 亿美元。据英国智库经济政策研究中心（CEPR）监测，全球保护主义措施中超过 1/4 对中国出口产生影响。

未来一段时期，中国外贸发展面临外部需求不振、传统竞争力有所弱化、外部限制措施增多等诸多挑战，加上国际市场份额已处较高水平、进一步提高份额难度增大，中国外贸可能保持中低速增长，且更易受市场需求变化、汇率涨跌等短期因素影响，波动更趋频繁、幅度更大。但也应看到，中国外贸发展仍具备一系列有利因素和条件。一是出口的产业基础坚实。中国是全球第一制造业大国，出口产业链和基础设施较为完善。近年来装备制造业、高科技产业发展迅速，国际竞争力明显提升，资本品、中间品出口有望迎来繁荣期。二是对外投资合作对贸易的带动作用增强。中国对外投资合作进入快速发展期，国际产能合作启动实施，将有力地带动大型成套设备及零部件、工程物资等出口。三是企业转型升级步伐加快。面对内外环境的深刻变化，进出口企业转型升级意识增强，主动培育技术、品牌、质量、服务为核心的竞争新优势。特别是跨境电子商务、外贸综合服务企业、市场采购贸易等新型贸易方式降低了中小企业出口门槛，有利于发挥我国制造业大国优势，有望成为出口的重要增长点。四是国家支持外贸发展的政策力度不断加大。中国政府坚持发展对外贸易，不断提高贸易便利化水平（见专栏四），积极培育外贸竞争新优势，改善财政和金融服务，通过商建自由贸易区等方式帮助企业开拓国际市场，将有力地促进外贸发展。综合来看，在外部环境不发生大的变化情况下，2015 年全年中国进出口有望实现相对稳定增长。【商务部】