

班轮时事直通车

达飞接收第2艘 Guyanamax 级集装箱船



法国集装箱航运公司达飞集团于7月29日从韩国现代现代尾浦船厂接收交付了“CMA CGM Marseille”号船，这是系列3艘 Guyanamax 级集装箱船中的第2艘。这艘2100TEU的集装箱船长190米，型宽30米，将悬挂英国国旗航行，主要服务北欧-法属圭亚那-巴西北部（NEFGUI）的航线，航程42天。该系列集装箱船配备最新的环保技术，显着减少二氧化碳排放量，其中包括：新型球鼻船首形状，能改善船舶的流体力学，航速16-18节；电控长冲程发动机，具有最佳的燃料消耗效率；球状扭曲前缘舵；压载水处理系统。该系列 Guyanamax 级船包括7月21日交付的“CMA CGM Cayenne”号、“CMA CGM Marseille”号和预计今年9月交付的“CMA CGM Saint

Laurent”号，均服务 NEFGUI 航线，增加了该航线18%的运能。【国际船舶网】

达飞 VASCO DE GAMA 轮将投入 O3 联盟的亚欧 FAL1 航线

达飞接收17,859 teu CMA CGM VASCO DE GAMA，该船由江南长兴造船厂制造。该船为2013年8月订造的三艘同级船中第一艘交付船舶。该船与其姊妹船 CMA CGM ZHENG HE 和 CMA CGM BENJAMIN FRANKLIN 是由中国制造的最大的船舶。这三艘船都由达飞租赁。CMA CGM VASCO DE GAMA 将投入 O3 联盟的亚欧 FAL1 航线。此外达飞已于3月与韩进重工业制造达成了3艘20,600 teu的船舶，预计2017年交付。【中国航贸网】

全球集装箱市场闲置船舶数量持续增长

全球500teu级以上闲置船舶数量连续两个月出现增长，截止今年7月13日已达到112艘，闲置运力共计342,900 teu。运营商旗下闲置船数量达到26艘，共计148,600 teu，这其中大多为大型船，包括10艘8000-14,000 teu级船舶。这主要为近来的航线停航计划所致。这10艘大船中，7艘属于G6联盟，另外三艘分别来自中海，川崎和以星。非运营性船东的闲置船共86艘，共计194,300 teu，闲置船占比降至57%。虽近两年非运营性船东的闲置船占比达到了历史低位，但由于租船市场不振，其前景依旧堪忧。【中国航贸网】

赫伯罗特加入南美东/南非 SAMWAF 航线

赫伯罗特将加入由达飞、NileDutch、汉堡航运共同经营的南美/非洲 SAMWAF 线。赫伯罗特将从8月的第三周开始通过购买舱位的形式提供该航线服务，并将其命名为 SAT 线。东行航线首发航次为3,300 teu Gerhard Schulte，于8月21日从纳韦甘蒂斯出发。航线挂靠：纳韦甘蒂斯、巴拉那瓜、桑托斯、里约热内卢、德班、伊丽莎白港、开普敦、罗安达、纳韦甘蒂斯。航线投船6 x 3000-3600 TEU。【中国航贸网】

亚洲-南美西海岸协议组织 2015年8月15日起实施费率恢复



亚洲-南美西海岸协议组织(AWCSA)将自2015年8月15日起实施适用于自亚洲至南美西海岸(WCSA)、墨西哥以及中美西海岸(WCCA)航线的750美元/标箱的费率恢复(Rate Restoration)运营参考。需要提请注意的是,前述运营参考对协议组织各成员公司并无约束力,成员公司有权自主行事。此外,该费率恢复运营参考不适用于马来西亚。【中国航贸网】

商船三井调整日本/东南亚 CBE、CBW 航线

商船三井从8月开始日本/东南亚 CBE、CBW 上重新挂靠马尼拉港。随着马尼拉港口滞留问题得到缓解,商船三井将取消其专为解决滞留问题于去年1月推出的日本/马尼拉 MNS 短程航线。调整后的 CBE 线仅在北行航段加挂马尼拉港,调整后航线挂靠:东京、横滨、清水、四日市、名古屋、釜山、林查班、盖梅港、马尼拉(北行)、东京。投船不变,即 2,959 teu HAMMONIA GALLICUM、2,732 teu HERMANN WULFF 与 2,553 teu MOL SPARKLE。预计 HERMANN WULFF 将于8月11日首次挂靠马尼拉。调整后的 CBW 线仅在南行航段加挂马尼拉港,调整后航线挂靠:大阪、神户、门司、响滩湾、博多、釜山、马尼拉(N)、林查班、曼谷(Sahathai 码头-SHCP)、大阪。投船不变,即 1,132 teu MOL ATTRACTION、1,060 teu MOL AQUA 和 1,048 teu MOLADVENTURE。预计 MOL AQUA 将于8月21日首次挂靠马尼拉。【中国航贸网】

达飞轮船远东/美东 Loop1 线加挂哈利法克斯港

达飞从8月初开始在 03 联盟共同经营的远东/美东(途经苏伊士运河) Loop1 航线(CMA CGM: Columbus-USEC、CSCL: AAE 1、UASC: AUC 1)上加挂哈利法克斯港。该港自8月初起将成为西行航段第一个美/加拿大挂靠港。调整后航线挂靠:上海、香港、盐田、盖梅港、巴生港、(苏伊士运河)、哈利法克斯、纽约、诺福克、萨凡纳、马耳他、(苏伊士运河)、巴生港、盖梅港、香港、盐田、上海、宁波、釜山、西雅图、温哥华、上海。航线当前投船 17x 8,500/9,000 teu。该航线变动仅限达飞。预计 8,189 teu CMA-CGM Vivaldi 于8月3日首次挂靠哈利法克斯。【中国航贸网】

赫伯罗特、日本邮船、地中海航运调整美湾/南美东 GS1 线港口挂靠

赫伯罗特与日本邮船、地中海航运将不再挂靠 GS1 线上的里约港,改挂塞佩蒂巴以加强当地的区域市场。35周开始正式实施。调整后航线挂靠:韦拉克鲁斯、阿尔塔米拉、休斯顿、新奥尔良、考塞多港、苏瓦沛、桑托斯、布宜诺斯艾利斯、蒙得维的亚、南里奥格兰德、伊塔雅伊、桑托斯、塞佩蒂巴、卡塔赫纳、卡塔赫纳、韦拉克鲁斯。航线投船保持不变 8 x 6000TEU,赫伯罗特投船6艘,日本邮船和地中海航运各一艘。【中国航贸网】

CKYHE 联盟将在欧洲航线 NE2 投入两艘 14,000TEU 船舶

CKYHE 联盟将于8月在亚/北欧 NE2 线上投入两艘 14,000TEU 船舶,替换此前该航线使用的 8000/9000TEU 级船舶。14,080 teu YM Wellness 将于8月21日(34周)自香港正式投入 NE2 航线,而 13,870 teu Mackinac Bridge 将在这一周后投入该航线(8月28日)。两艘船为阳明与川崎的 14000TEU 级造船计划的一部分,近几个月已有 10 艘该级别船舶完成交付并投入到亚欧 NE2 和 NE7 线。NE2 航线挂靠:香港、南沙港、高雄、盐田、新加坡、比雷埃夫斯、费力克斯托港、汉堡、安特卫普、鹿特丹比雷埃夫斯、新加坡、香港。【中国航贸网】

万海航运决定退出欧洲线

台湾万海航运录得营业收入 51.94 亿新台币,同比减 10.04%,前7个月录得营业收入 388.53 亿新台币,同比增 4.49%。万海航运称,6月欧洲线运价创历史新低,在大船效应下,虽然短期运价有回升,估计未来市场负面因素仍多,而公司欧洲线每周仅租用 300 箱营运,现在决定完全退出,全心经营亚洲区间航线、美国线与南美线。【航运界】



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 882 美元/TEU，比上周下跌 14.86%。近期欧元区经济显现出向好迹象，据研究机构 Markit 报告显示，7 月欧元区综合采购经理人指数 (PMI) 终值为 53.9，比初值增长 0.2。支撑运输需求呈小幅回升态势。但受较长一段时间以来新造大船持续投入影响，虽然上月至今多数航商不断加大临时停航、小船换大船等运力收缩措施的力度，供需失衡仍较为严重，本周货量不能支撑运价走势，船公司开始回调运价揽货。

南美东航线：本周天津出口桑托斯港口运价均价 658 美元/TEU。比上周下降 11.32%。区域内的主要经济体巴西深陷“滞胀”困境，货币的深度贬值不断降低进口能力，进而影响到市场运输需求的回升。另据市场消息，为改善航线经营格局，部分航商尝试合作联营以提升资源利用效率，增强市场竞争力，不过对于市场短期内的影响尚未体现。

聚焦滨海

通关作业无纸化试点扩容天津等10个海关成新成员



据商务部网站消息，中国商务部、海关总署昨日发布公告称，决定在前期中国(上海)自由贸易试验区(以下简称“上海自贸区”)改革试点的基础上，扩大自动进口许可证通关作业无纸化试点。

公告显示，自2015年8月1日起，试点海关由上海自贸区相关海关扩展至包括天津、福建、广东3个新设自由贸易试验区和宁波、苏州2个国家级进口贸易促进创新示范区在内的10个海关，分别为天津、上

海、南京、宁波、福州、厦门、广州、深圳、拱北、黄埔海关。试点范围为实施自动进口许可“一批一证”管理的货物(原油、燃料油除外)，且每份进口货物报关单仅使用一份自动进口许可证。

满足试点条件的企业，可依据《货物进出口许可证电子证书申请签发使用规范(试行)》(商办配函〔2015〕494号)申请电子许可证，根据海关相关规定采用无纸方式向海关申报，免于交验纸质自动进口许可证。海关将通过自动进口许可证联网核查方式核验电子许可证，不再进行纸面签注。

公告还显示，因海关和商务部门审核需要、计算机管理系统故障、其他管理部门需要验凭纸质自动进口许可证等原因，可以转为有纸报关作业或补充提交纸质自动进口许可证。

自动进口许可货物通关无纸化应用试点以外事项，按照《货物自动进口许可管理办法》(商务部 海关总署令2004年第26号)、自动进口许可证联网核查系统公告(商务部 海关总署公告2013年第2号)和海关深入推进通关作业无纸化改革工作有关事项公告(海关总署公告2014年第25号)执行。【滨海时报】



航运看点

达飞集团多条航线将受益新苏伊士运河



苏伊士运河是达飞集团的必经航线

苏伊士运河为达飞集团提供了好望角和巴拿马运河以外的另一个航道选择

每年达飞集团有 600 艘船通行苏伊士运河

新苏伊士运河揭幕仪式将于 8 月 6 日正式举行，埃及总统阿卜杜勒·法塔赫·塞西将宣布新航道正式开通，届时将有 5000 名来自社会各界的贵宾包括达飞集团出席该仪式。

苏伊士运河是全球贸易的主要航线，也为达飞集团提供了绕行非洲和巴拿马运河的另一通道。

达飞集团与苏伊士运河

达飞经由苏伊士运河的航线

11

2014 年达飞集装箱船通行数量 637

经苏伊士运河航行二氧化碳

的减排量

与绕行非洲相比

亚洲-欧洲航线 44%

亚洲-地中海航线 68%

达飞首次通行苏伊士运河 1983

挂靠港口集装箱运量 18000TEUs

苏伊士运河最初修建于 1859 年至 1869 年间，由法国驻埃及领事斐迪南·德·雷赛布监督完工。它是世界上主要的人工运河之一，无需绕行非洲大陆，使海上运输更加便捷。

苏伊士运河是联接东西方最近的航线，缩短了达飞船队的航行距离。

例如：

与绕行好望角相比，经过苏伊士运河，新加坡到鹿特丹的航程缩短了 6000 公里，达飞集团 FAL1 航线的航行时间缩短了 9 天。与绕行好望角相比，经过苏伊士运河，沙特阿拉伯到鹿特丹的航程缩短了 7000 公里，达飞集团 EPIC 航线的航行时间缩短了 10 天

与绕行好望角相比，经过苏伊士运河，新加坡到纽约的航程缩短了 4000 公里，航行时间缩短 7 天。【中国航贸网】

为什么7月进出口数据会下滑？



海关总署近日公布了7月进出口情况，令很多分析师意外的是，当月的出口出现大跌，而6月还是正增长，进口情况同样不容乐观。这份数据报告背后揭示出怎样的经济状况？

1，基数效应下，出口被打回原形

“尽管我们多次提示经济初步复苏之后将大概率出现回踩与震荡，7月财新PMI数据也印证了这一点，但外贸数据的低迷还是出乎我们的意料。”齐鲁宏观分析师罗文波称。

他认为，7月出口大跌是由于去年7月出口增速出现脉冲式上升，本期数据在很大程度上受到基数效应的拉低作用。

“上月出口同比好转主要由于基数效应，本月去除基数效应后，出口被打回原型。”民生宏观朱振鑫也提到。

去年6月，出口同比增长7.2%不及预期，去年7月出口同比大涨14.5%，远超市场预期。

2，强势人民币之痛越来越明显

不少评论都提及，出口增速下滑主要拖累来自美元走强带动人民币实际有效汇率升值，尤其是对欧、日出口受汇率拖累明显。

国泰君安宏观分析师任泽平点评称，整体看，虽然全球经济一直处在扩张状态，但PMI指数显示整体趋势在放缓。美元强势，导致美国出口厂商重点开发国内客户。在前期欧日等货币大幅贬值背景下，强势人民币导致中国贸易条件恶化，对出口造成一定影响。

据其测算，7月中国对美国、欧盟、日本、东盟出口同比为-1.3%、-12.3%、-13%、1.45%，比6月的12.0%、-3.4%、-6.0%、8.6%均有下降。

从国别看，对美国出口降幅最大，欧盟次之，日本和东盟最小。主要受美元升值导致美国出口厂商转为内销及人民币强势的影响。

任泽平提到，为争取SDR 5年评估一次的机会，人民币汇率存在显著高估。在下半年经济L型3季度回调的情况下，维持强势人民币会牺牲出口部门的利益和带来过度去工业化风险。进一步，中国原有的出口会转移到他国。

本月的报告中，订单转移已经有所体现。7月的加工贸易下滑幅度大于一般贸易，任泽平认为，这跟订单转移有关。一般贸易出口由6月的7.1%降至7月的-5.8%；加工贸易由-6.2%降至-9.5%，与加工贸易出口订单对汇率更敏感有关，成为出口下滑的主要原因。

3，进口恐继续承压

按美元计价，7月进口同比-8.1%，前值-6.1%，市场预期-8.0%。这与大宗商品价格的大幅回落以及国内需求依然疲软密切相关。

在美元强势的背景下，彭博大宗商品指数跌至十三年最低水平。在彭博追踪的22种大宗商品中，有18种资产价格跌幅都达到或者超过了20%，进入技术性熊市。

累计来看，今年前7个月，我国对原油、粮食、成品油等主要大宗商品进口量增加，但铁矿砂、煤、钢材、铜材进口量减少，主要进口商品价格普遍下跌。

“在国内需求低迷和产能过剩的双重压力之下，企业仍以去原料库存为主，同时叠加美元强势下的生产性大宗商



品价格低迷的原因，进口恐继续承压前行。”朱振鑫提到。

4，下半年还需要靠基建和宽松

保出口需要改变人民币强势格局，但从目前来看，美联储今年加息几乎已成定局，9月是重要的时间窗口，为应对资本外流压力，人民币贬值的空间有限。

朱振鑫认为，出口低迷，下半年需要对冲金融业萎缩的压力还是只能靠基建。一是继续货币宽松，方式上从加水过渡到加面，从短端转向长端，PSL、再贷款可期。二是加快推进PPP等新融资模式，疏通货币政策传导机制。

汇丰经济学家屈宏斌则称，外需复苏遥遥无期，经济增长仍将要靠内需拉动，这意味着下半年宽松应持续发力。【华尔街见闻】

