



## 班 轮 时 事 直 通 车

### 全球集装箱船船队运力突破 2000 万 TEU



Alphaliner 数据显示，全球集装箱船船队创纪录的在最短时间内新增 100 万 TUE，总运力突破 2000 万 TEU。仅用七个月时间，全球船队就从 1 月下旬的 1900 万 TEU 扩大到如今的 2000 万 TEU。2015 年至今，共有 152 艘新船交付，综合运力 127 万 TEU。然而只有 59 艘船，综合运力 98000 TEU 的船舶报废或拆船，是 2011 年以来的最低。全球产能的增加也推动了船队升级，增强了船队运力。例如，马士基航运 (Maersk Line) 通过抬高驾驶台将 4 艘 9600 TEU 船舶容量提升至 11294 TEU。据 Alphaliner 报道，2015 年至今为止，新增了 190 份订单合同，综合运力达 204 万 TEU。部分船东急于在新

环境法规实施前签订合同，使得今年新增产能已超过了过去七年的年度合同量。过去两周，闲置船队增长了 10 万 TEU，达 58 万 TEU，占全球总运量的 3%，是 2014 年 4 月以来最高水平。自 8 月份以来，消极的航运市场阻止了新的服务航线推出，迄今共有 199 艘船只失业。尽管市场需求增长放缓，但现役船队较去年同期高出 6.3%【JOC】

### 马士基航运任命华北区新总裁

马士基航运近日宣布，自 2015 年 11 月 1 日起，罗海锋先生 (Anderson Luo) 将担任马士基航运华北区总裁，在青岛任职。“我非常荣幸有机会担任马士基航运华北区总裁，”罗海锋表示。“在过去几年间，尽管市场充满挑战，华北区保持了高于市场的业绩表现，实现了稳健的增长。马士基航运华北区一直保持着良好的发展势头，而我未来的工作重点，就是要通过不懈努力，带领华北区为客户提供业界最好的服务，保持这样的发展趋势。我非常期待能够与华北区的新同事们一起努力，实现这个目标。”马士基航运北亚区首席执行官范楚言先生 (Robbert Van Trooijen) 表示：“我非常高兴罗海锋先生能够担任马士基航运华北区总裁。罗海锋先生在航运业的各个领域都拥有非常突出的业务能力和丰富的业务经验。作为马士基航运全球最大的地区机构之一，华北区致力于实现更高的增长目标。我相信，凭借他的能力和业务背景，罗海锋先生一定能够胜任这个职位，迎接这些挑战。”罗海锋在马士基航运工作已经 22 年，他自 1994 年加入马士基航运，成为公司的国际航运管理培训生。罗海锋曾在中国各地工作，通过担任航线管理、班轮操作和客户服务等部门的多个职位，积累了广泛的业务经验。罗海锋现任马士基航运华南区客户服务部总监。此前，马士基航运华北区总裁由方雪刚先生 (Mike Fang) 担任。方雪刚现已调任马士基航运华东 (中) 区总裁，在上海办公。罗海锋生于 1971 年。他 1993 年从广东外语外贸大学毕业。【中国航贸网】

### 达飞推出 Liberty Bridge 2 航线服务

达飞于 8 月撤下其独立营运的大西洋航线 Liberty Solo 后，将从 10 月 5 日起以舱位合作的形式在 K Line、Yang Ming、COSCO、Evergreen 共同营运的大西洋航线上推出 Liberty Bridge 2 线。航线挂靠：Antwerp, Bremerhaven, Rotterdam, Le Havre, New York, Norfolk, Charleston, Antwerp 投船 4 x 5, 300-6, 200 teu。K Line、Yang Ming、COSCO、Evergreen 各投一艘。【中国航贸网】



## 川崎汽船调整 AESA 航线以及新增 AESA-3 航线

川崎汽船 9 月 25 日宣布, 调整 AESA 航线并自第 42 周起终止。并且另开设一条 AESA-3 航线, 计划由“CSAV TRANCURA 542W” 10 月 13 日首航于上海港, 具体如下: 首航船名: CSAV TRANCURA 542W ETD SHA OCT. 13。开航时间: 每周二。挂靠港区: 洋山一期。船舶代理: 外运。开截港区时间: 1200LT/Thu& 2200LT/Sun(以港区码头为准)。接货挂港: 请参考川崎汽船船期表。【中国航贸网】

## 2016 年超大型集装箱船交付速度放缓

Alphaliner 近日表示, 2016 年超大型集装箱船交付速度将有所放缓, 新船交付量将暂时减少, 而到 2017 年超大型集装箱船交付量又将重新回升。截至目前, 今年 13800-20000TEU 集装箱船交付量共计 37 艘, 这些新船全部投入亚洲-北欧航线运营。此外, 到今年 12 月, 还将有 13 艘类似规模的集装箱船交付运营, 同样也将全部投入亚洲-北欧航线。2016 年, 13800-20000TEU 集装箱船交付量将下滑至仅 37 艘。其中包括 13 艘 19000-20000TEU 超大型集装箱船, 这之中有 11 艘由地中海航运运营; 另外 2 艘是阿拉伯航运(UASC)订造 6 艘 19870TEU 集装箱船的最后 2 艘, 将在 2016 年第一季度交付。Alphaliner 指出, 目前订造的或投入运营的所有 18000-20000TEU 集装箱船实际尺寸基本类似, 宽度均为 58.6-59 米, 长度均为 395-400 米。当船舶运输满载的集装箱时, 此类设计的集装箱船实际运力均为 18000-18500TEU。不过, 马士基集团最新订造的 11 艘 19630TEU 第二代 3E 级集装箱船采用了与以往设计不同的新设计, 结构吃水为 16.5 米而非 16 米。这一设计使船舶能够运输更多满载的集装箱, 运力超过 19000TEU。【国际船舶网】

## 亚欧航线 4 季度运力将下降 4%

2015 年 4 季度亚/北欧、亚/地中海航线运力将下降 4.36%。停航安排从 41 周持续至 53 周。这 13 周总运力为 5,017,077 teu, 届时运力将下降 218,862 teu。【中港网】

## 达通航运宣布变更日本航线运力

达通国际航运有限公司近日宣布, 应市场发展需求, 将变更日本航线运力, 自 2015 年 10 月 11 起, 从上海开始将由利比亚籍“大通天津”轮接替 NITHI BHUM 运营。“大通天津”轮装载量 1114TEU, 实际使用舱位 1114TEU。沿途挂靠港如下: 上海-东京-横滨-川崎-名古屋-上海-大阪-神户-上海-东京。【中国航贸网】

## 亚洲西非贸易协议组织 2015 年 10 月 1 日起上调综合费率

亚洲西非贸易协议组织(AWATA)成员一致同意, 自 2015 年 10 月 1 日起, 将对从中国大陆运输至西非范围内所有目的地的全部商品适用 500 美元/集装箱的综合费率上调。理由/根据: 为了客户维持稳定的服务水平, 急切需要新的费率以确保承运人财务的稳健性, 同时, 这些新费率也是正在努力的一部分以应对不断上涨的作业成本。中国之外: 适用于 AWATA 范围内马来西亚东部所有亚洲国家到 AWATA 范围内的所有目的地的货物运输。上述综合费率上调是自愿的, 没有强制约束力, AWATA 的任何成员有权采取自由行动。【中国航贸网】

## 韩进升级亚欧 CES/NE8 航线运力

10 月初至 11 月中旬, 韩进将增加其亚欧 CES/NE8 航线运力到至少 3 x 8,500+ teu。CES/NE8 线挂靠: Shanghai, Shekou, Colombo, Felixstowe, Hamburg, Rotterdam, Le Havre, Colombo, Taipei, Ningbo, Shanghai。【中国航贸网】





## 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 548 美元/TEU，比上周下跌 21.49%。由于今年运力增长速度高于集装箱运输需求增长速度，运力供过于求长期存在，市场运价承压下行。船公司执行一定的停航、转班、航线调整等方式紧缩运力。然而随着大船升级速度加快，单船揽货需求增大，因此形成了单船揽货的竞争压力。新一轮的涨价计划多次受挫，被迫延迟。

**中东航线：**本周天津出口杰贝阿里港口运价均价 573 美元/TEU。比上周下跌 2.88%。尽管近期陆续有航商执行运力收缩计划，但由于货量持续不振。多数航商推迟执行涨价计划，市场运价低位下探。





## 聚焦滨海

### 连线自贸区：自贸区打造京津冀金融“出海口”



天津自贸区的一项重要任务就是在服务于京津冀的同时对金融创新进行探索。日前，北方网新媒体记者从滨海新区中心商务区获悉，经过一段时间对行业创新热点的梳理，天津自贸区在原有股权投资基金、商业保理、融资租赁的基础上，在境外投资基金、国企混改平台等方面进行了全新尝试，成为了京津冀金融企业利用自贸区政策进行创新、利用自贸区政策进行境内交易的“首选窗口”和境外交易的“出海口”。

在金融市场更加开放、主体更加多元的大资产管理时代，中心商务区作为北方唯一自贸区的金融创新核心运营区，也在不断结合企业需求创新金融产品和业务条线，围绕大资管时代特点锐意进取。上半年，中心商务区在 REITs、

境外投资基金、国企混改平台、并购基金、阳光私募等方面取得了很多成果。

苏宁金石基金管理公司是中信证券子公司与苏宁云商共同成立的基金管理公司。早在 2015 年 2 月，苏宁云商联合中信金石创设的“苏宁云创”私募“REITs”就已挂牌上市，中国首支以商业物业租金为支持的商贸物业私募“REITs”正式诞生。此次在中心商务区设立的苏宁金石，为双方共同出资的 REITs 资产管理机构。之后，中信金石又接连在中心商务区联合中信泰富设立了泰富金石等针对 REITs 产品的资管平台，未来将管理百亿量级的 REITs 资产。

目前，中心商务区已将 REITs 这一房地产金融工具作为了下一步创新的工作重点，并且，积极研究了相关的税收、准入等创新举措。政府与金融企业共同创新的经验也被中心商务区快速复制到了天津市其他企业，天房集团已在中心商务区设立了天房瑞新资产管理公司，用于支持天房集团在海外的房地产资产 REITs 项目。

境外投资基金是中心商务区今年发展的又一重点。天津自贸区作为北方唯一的自由贸易试验区，必然成为京津冀地区，乃至北方其他省市走出去的重要窗口。

目前，海航集团已通过为中心商务区架设平台，透过高效率的自贸区境外直接投资备案的方式，出海入股 UBER (优步) 公司。此次 UBER 融资后估值接近 80 亿美元，海航集团通过中心商务区的这笔投资，将成为天津历史上境外投资总额规模最大的“出海”，也奠定了中心商务区作为天津自贸区金融出海口的地位。除 UBER 外，IDG 也在中心商务区设立了机构参与中概股回归的浪潮，收购了搜房网的股份。

未来，会有越来越多的机构加入到境外投资的热潮中，天津自贸区中心商务区也将真正成为企业海外投资的桥头堡。

在国务院印发《关于深化国有企业改革的指导意见》之前，中心商务区已感受到了国企混改的机会和热度。中国能源建设集团、中国国储能源化工集团分别在中心商务区设立了持股、资本运营和境外投资平台，投资总额超过 50 亿元。未来，将有更多的大型国企将“走出去”平台、资本运营平台落户中心商务区，依托中心商务区的金融创新环境 and 专业服务，进一步促进国企提升效率。

在并购基金方面，境内的新三板挂牌企业，中科招商集团在中心商务区成立了全资的子公司，未来将把中心商务区的子公司打造成为中科招商集团在硅谷、欧洲等地进行海外投资并购的平台。海航集团也在中心商务区设立了多个机构，完成了对渤海租赁的定向增发投资、渤海保理的投资等相关业务。

在二级市场方面，中心商务区通过与国泰君安合办 2015 年天津自贸区私募论坛等形式，吸引了一大批阳光私募机构落户入驻。等观资产、福慧恒裕等机构均在上半年创造了超越资本市场波动的绝对收益。后期，中心商务区将继续



加强与国泰君安的合作，在阳光私募机构的孵化和建立系统化的支持体系上加强力量，并借助高铁通车的机遇期，吸引更多京津冀的阳光私募机构入驻于家堡金融区。

未来，天津自贸区中心商务区作为中国金融市场对外开放的前沿，坐拥境内外资本跨境流动的便利，将与银行、保险、证券、信托、租赁、保理等各类金融机构和资产管理机构合作，共同推动创新型金融机构的发展和金融业务的落地。同时，也将继续依托滨海新区金融服务中心这一平台，有效整合各类中介服务资源，打造全流程的服务体系，进一步推动天津的金融改革创新再出发。【天津港电子商务网】





## 航 运 看 点

### 全球贸易“寒冬”生存之道 全球贸易萎缩大趋势



荷兰经济政策分析部近日公布的报告显示，全球贸易总额二季度环比下滑 0.5%，创 2009 年以来最大跌幅。这大部分是受到欧洲经济复苏停步，以及中国经济减慢所致。中国经济由出口主导转型至由内需推动，美国则渐渐成为净能源出口国。全球经济明显发生结构转变，这意味着全球贸易放缓现象会持续多一段时间。

荷兰经济政策分析部近日公布的报告显示，全球贸易总额二季度环比下滑 0.5%，创 2009 年以来最大跌幅。这大部分是受到欧洲经济复苏停步，以及中国经济减慢所致。中国经济由出口主导转型至由内需推动，美国则渐渐成为净能源出口国。全球经济明显发生结构转变，这意味着全球贸易放缓现象会持续多一段时间。

世贸组织首席经济学家库普曼指出，虽然全球化可能见顶，但未有迹象显示全球化趋势已经逆转。

中国应该怎么办？目前正在推进的“一带一路”战略，发展同“一带一路”沿线国家的贸易和投资合作，是中国寻找新出口市场，应对全球贸易下滑的有效途径。

中国正在推行的“一带一路”战略，已经在促进外贸方面初现成效。商务部新闻发言人沈丹阳在总结上半年中国外贸形势之时，就特别强调，上半年中国对“一带一路”沿线国家的贸易增长较快。

作为全球经济增长的重要引擎之一，全球贸易总量在 2015 年却陷入萎缩。

荷兰经济政策分析局(CPB)发布的《世界贸易监控报告》指出，全球贸易量在 2015 年上半年正以 2009 年来最快的速度在收缩。在 2015 年第二季度，全球贸易额环比下降 0.5%，同比仅增长 1.1%。CPB 还将第一季度的全球贸易数据向下修正至环比下降 1.5%。

有分析显示，这大部分是受到欧洲经济复苏停步，以及中国经济放缓所致。中国经济由出口主导转型至由内需推动，美国渐渐成为净能源出口国，这些都对世界贸易产生结构性影响。

在全球贸易萎缩的大环境之下，中国的外贸在 2015 年也出现了下滑。商务部数据显示，2015 年 1-7 月，中国进出口总值 22244.5 亿美元，同比下降 7.2%。其中，出口 12648.2 亿美元，微降 0.8%；进口 9596.2 亿美元，下降 14.6%。

商务部对今年的外贸局势并不乐观。去年 9 月，世贸组织曾经预测今年全球贸易增长 4%，二季度过后，4 月份世贸组织就修正调降为 3.3%。但是从前 7 个月，特别是已经公布的上半年进出口数据看，今年全球贸易额的增速很可能是负的。前 7 个月从 WTO 统计并且公布的一些数据来看，无论是主要发达经济体还是新兴经济体，出口普遍是负增长。比如美国，上半年出口增速是-5.2%，欧盟是-15.6%(1-5 月份)，日本-8.1%，韩国-5.1%，香港-2.8%，印度-16%，南非-6.4%，巴西-14.7%。

不过中国正在推行的“一带一路”战略，已经在促进外贸方面初现成效。商务部新闻发言人沈丹阳在总结上半年中国外贸形势之时，就特别强调，上半年中国对“一带一路”沿线国家的贸易增长较快。

外贸萎缩溯源：需求疲软结构失衡

“全球贸易大幅萎缩，主要是因为欧盟、金砖国家(中国、俄罗斯、巴西、印度和南非)和日本、加拿大和澳大利亚等主要贸易需求国目前均面临经济增长放缓的压力，从而导致外贸需求下降，这直接导致了全球贸易总量开始出现



萎缩。美国在全球贸易中占据重要地位，但美国当前的经济复苏主要刺激的是国内需求的恢复，尚未构成外贸需求的全面增长，无法缓解全球贸易需求下滑的局面。”上海财经大学世界经贸系副主任陈波接受 21 世纪经济报道采访时如此解读。

复旦大学经济学院副院长孙立坚也认为，在 2008 年之前形成的全球化贸易格局之中，欧美发达国家是作为主要的消费市场，是全球贸易的需求方；但金融危机过后，欧美发达国家的消费远远未能恢复到危机前水平，而当前新兴经济体也缺乏拉动消费市场增长的能力，这就导致大量资金在全球金融市场上流动，并未进入商品贸易消费市场。

从产业结构调整方面看，孙立坚认为在 2008 年金融危机之后的低通胀、全球经济稳速增长的环境下，形成了稳定的产业链，但也造成产能过剩。全球产业价值链的调整还在进程当中，市场上普遍缺乏新的产品来刺激新的消费需求。

#### 全球航运市场衰退

受全球贸易萎缩影响首当其冲的，当属全球航运业。

作为反映全球航运业景气程度的主要指标，波罗的海贸易海运交易所干散货运价指数至今仍在 900 点左右的谷底徘徊，离 2008 年金融危机之前接近 12000 点的高位相距甚远，尚不足顶峰时期的十分之一。

每年的 8 月本应是全球贸易量增长的时期，但在 8 月第 2 周，亚洲至欧洲的集装箱货运费率却意外下滑 20%。上海出口集装箱运价指数也显示，上海出口到北欧的运价指数一度在五个交易日内下跌 23%。

据英国电讯报报道，今年上半年德国汉堡港港口集装箱吞吐量下跌 6.8%，其中与中国的贸易量下滑 10.9%，与俄罗斯的贸易量暴跌 36%，表明卢布的大跌以及俄罗斯经济衰退的加剧，迫使俄罗斯消费者大幅缩减对进口汽车等货物的购买。

集装箱贸易统计公司(Container Trades Statistics)近期数据也显示，全球航运总量 6 月同比下滑 3.1%。这有些出人意料，因为 6 至 8 月一般是航运旺季。

作为全球第二大转口港，新加坡 7 月集装箱吞吐量同比下滑 13.3%，为 2008 年金融危机之后的最差表现。野村数据显示，7 月东亚所有主要港口的航运总量增长跌至 0.6%，而第三季度也不容乐观。

#### 应对之道：经济结构转型与发掘“一带一路”新市场

陈波认为，全球贸易萎缩对两类经济体的冲击最大。第一类是资源型经济体，比如俄罗斯、澳大利亚和加拿大这些依赖资源出口的国家就受到了最严重的打击。而作为资源性行业的下游行业，依靠制造业和出口的经济体是容易受到冲击的第二类经济体。包括中国在内的一些制造业大国当前正面临产能过剩的问题，在服装、鞋帽、钢材等领域显得尤为突出。

陈波表示，中国必须要进行经济结构的转型升级，才能应对全球贸易下滑带来的负面影响，“我们要放掉过剩产能很容易，但更重要的是我们要找到新的竞争力和新的市场，这就造成了我们新的挑战。转换过程会很痛苦，但是必须要完成。”

继续推进“一带一路”战略，发展同“一带一路”沿线国家的贸易和投资合作，也是中国寻找新出口市场，应对全球贸易下滑的有效途径。

中国商务部发言人沈丹阳表示：从上半年情况以及下半年的走势来看，我国外贸发展面临的国内外形势可以说比预计的更加严峻，更加复杂，并且还面临很多不确定性。说明全球经济复苏势头比预计差得多，外需还是严重不足。因此，对全年的出口我们是不容乐观的。考虑到去年下半年同期基数较高和部分月份异常增长的因素，不排除今后个别月份的出口仍然出现负增长，尽管如此，我们预计全年出口仍然还是有希望实现正增长。我国出口占国际市场份额仍将稳中有升，进口的降幅还将继续收窄，外贸质量和效益还将进一步提升。【21 世纪经济报道】