



## 班 轮 时 事 直 通 车

### 马士基航运首艘 3E 集装箱船“失业”



全球集装箱运力的闲置数量已突破百万标箱关口，触及金融危机爆发以来的最高峰值。据 Alphaliner 消息，由于运价低迷，马士基航运（Maersk Line）已将旗下 1 艘 18000TEU 的 3E 型集装箱船闲置，并称会有更多大型集装箱船加入“失业”队伍。谈及 3E 集装箱船闲置，马士基航运表示：“目前产能过剩导致集运面临巨大的挑战，尤其是亚欧贸易航线，需求负增长的市场已经被新交付的超大型集装箱船严重破坏。除非形势出现新的变化，否则在中国的新年来临之前，将会看到更多集装箱船闲置。”马士基集团上周发布盈利预警，表示其集运部门全年利润预计削减 6 亿美元。马士基航运的集装箱航运业务占亚欧

贸易航线的 40%。过去 6 周出现集装箱船闲置高潮，主要是由于亚欧贸易航线上的 2M 联盟大量闲置集装箱船。据 Alphaliner 数据显示，闲置的集装箱船达到 263 艘，其中 23 艘为尺寸大于 7500TEU 的集装箱船，包括马士基航运此次闲置的 18000TEU 3E 集装箱船。Alphaliner 指出，如此巨量的集装箱船运力闲置，显示出亚欧贸易航线面临着多大的困境。运营商试图通过运力闲置，提高运价，实现利益做大化。该机构指出，随着冬季淡季的到来，承运商将对航线网络进行合理化重组并撤销更多服务航次。这意味着，未来几周集装箱运力的闲置数量就将突破 100 万标箱的关口。Alphaliner 还称，一些本应 10 月交付的集装箱新船现被往后推迟，否则闲置情况还会更加严重。这些船的交付时间被延后了几周，船东这么做应该就是为了减轻闲置船数量高居不下的压力。【国际船舶网】

### 日本邮船上半财年利润大涨

据贸易风报道，日本邮船日前宣布，该公司 2015 财年上半年净收入同比大幅上升，达到 547 亿日元（约合 4.52 亿美元）。该公司称，上半财年收入大增的原因是第一季度将水晶邮轮出售给云顶香港，售价 328 亿日元。【国际船舶网】

### 马士基航运、达飞轮船、宏海船务跟进调整海运附加费

近日，马士基航运、达飞轮船、宏海船务积极跟进，对中国市场的海运附加费结构及水平开展了自查，调整不合理收费。马士基航运决定自 11 月 1 日起，对多项附加费进行调整：一是取消起运港证书附加费、起运港清关费，上述两项费用原收费标准分别为每单 450 元和 250 元；二是降低多项收费标准，电放费由每单 450 元降至 190 元，换单费由每单 950 元降至 300 元，出口改单费、签单费、货代提单单证费、人工处理单证费由每单 450 元降至 300 元。据测算，马士基航运海运附加费的调整，每年可减轻进出口企业负担约 5500 万元，占其附加费收入的 56.7%。同时，达飞轮船决定自 11 月 15 日起，降低进出口单证费、提单更改费、电放费、船证明签发费、目的港放单费等多项收费标准，其中电放费、单证费由每单 500 元降至 450 元，据测算，仅华北、华中地区每年就可减轻进出口企业负担约 3700 万元。宏海船务决定自 11 月 1 日起，将天津新港出口至东南亚及印巴航线的集装箱货物的单证费由每单 500 元降至 400 元。截至目前，已有 11 家船公司采取积极措施，规范其海运附加费收费行为，电放费收费标准大幅降低，川崎汽船、马士基航运、日本邮船、现代商船降幅分别为 62.5%、57.8%、50%和 50%；长荣海运、万海航运、中海集运、韩进海运、宏



海船务降幅分别为40%、36.4%、33.3%、22.2%和20%；阳明海运和达飞轮船降幅为10%。【国家发改委网站】

### 【我是货代】本周询价:爆舱来袭

本周，北美航线除了大连港运价略有下调外，其他港口跟上周持平。与此不同的是欧地航线，上海港则率先反弹，大幅度上涨，每20尺箱涨了900-1000美元，突破每20尺箱1000美元大关。主干航线运价呈现出止跌企稳的趋势，各港均呈爆舱，一片繁忙的迹象。货代反应这主要得益于船公司之前采取的停航、空班和加上冬季计划令执行，在此举措的助推下，目前市场投放的运力减少，舱位紧俏，才使得价格被抬高。因非洲部分地区局势动荡，非洲航线运价松动，尤其大连港再次大幅度回落。船公司暂停布隆迪的布琼布拉服务，即TBL航线。已出运的货物或运至达累斯萨拉姆港。或受此影响非洲航线舱位紧俏，也现爆舱现象。如有运往该地区的货物，请货主们妥善安排出货事宜。【中国航贸网】

### 中海集团举行21000TEU集装箱新船合同签约仪式

11月2日消息，从中海集团官网了解到，2015年10月30日下午，中海集团举行21000TEU集装箱新船合同签约仪式，中海香港控股与中船集团所属外高桥造船及中船国贸在现场签订了21000TEU集装箱船建造合同。【航运界】

### 世界最大箱船批量订单花落中船集团

继7月29日成功签订8艘13500TEU集装箱船建造合同后，中国船舶工业集团公司与中国海运（集团）总公司在世界超大型集装箱船市场再结硕果。10月30日，中船集团旗下上海外高桥造船有限公司与中海集团旗下中国海运（香港）控股有限公司在沪签订了6艘21000TEU集装箱船建造合同。该批合同的签订，不仅将极大增强中船、中海两大集团在国际市场上的核心竞争力，也为两大集团书写“十三五”时期的辉煌篇章打下坚实的基础。中船集团董事长董强、总经理吴强，中海集团董事长许立荣、总经理张国发共同出席签字仪式。【中船集团】

### 青岛港与马士基集团订战略合作

青岛港(06198.HK)公布，与埃彼穆勒-马士基集团签订两份合资合同以及一份合资项目备忘录。双方订合资合同，同意建设、运营及管理董家口港区北三突堤通用泊位项目；以及运营及管理港作拖轮作业。另外，双方订合资项目备忘录，有关设立合资公司III，与其他战略夥伴运营及管理义大利瓦多利古雷港码头项目。公司指，合资合同的签署和实施将使公司与马士基集团的战略合作，在中国国内由青岛前湾港区集装箱码头，扩展至青岛董家口港区散杂货码头和港作拖轮领域。同时，合资备忘录的签署，亦将进一步促进双方共同推进义大利瓦多利古雷港码头项目的合资合作，助推公司国际化战略。【阿斯达克财经网】

### 东方海外接收“东方胡志明市”号集装箱货轮

东方海外10月29日在上海中兴岛为其先进船队所购建的最新货轮，“东方胡志明市”号举行命名典礼。“东方胡志明市”号是东方海外今年接收的最后一艘新货轮亦是公司向沪东中华船厂购建的八艘8,888标准集装箱货轮的最后一艘。八艘8,888标准集装箱货轮中的首两艘为2011年落成的“东方北京”号及“东方加拿大”号，接着是于翌年落成的“东方迈阿密”号，2013年的“东方孟菲斯”号及2015年的“东方台北”号、“东方犹他”号及“东方热那亚”号。东方海外的行政总裁董立均先生与众多的嘉宾，包括新货轮的命名嘉宾，玖龙纸业集团的董事长张茵女士及荣誉嘉宾，张女士的丈夫刘名中先生，出席庆典。张女士及刘先生均是环保纸张产业内最富创新精神的企业家之一。【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 718 美元/TEU，与上周持平。随着目的地市场即将进入消费旺季，运输需求出现较为明显的上升。本周欧洲航线进出口货量达到历史最高水平，同时有部分班次满舱出运，部分班次出现舱位紧张情况。受此鼓舞，各航商本轮的运价推涨较为坚决，部分航商甚至按照涨幅足额上涨运价。即期市场平均订舱运价大幅上涨。货量的持续性是未来运价是否能够维持的关键。

**中东航线：**本周天津出口杰贝阿里港口运价均价 548 美元/TEU。比上周下降 1.44%。本周市场货量表现稳定，航次运输供需关系趋稳，航商依据自身装载率情况灵活调整市场报价，市场行情总体企稳。本周运价基本维持上周水平。



## 聚焦滨海

### 天津港至地中海新集装箱航线开通 已新开发 10 条航线



10月，“以星比阿特丽斯”轮顺利靠泊天津港联盟国际集装箱码头，前往印度、土耳其等国家，这标志着天津港集团今年又成功开通了一条由天津港至地中海东岸的集装箱班轮航线。至此，天津港集团今年新开发的21世纪海上丝绸之路集装箱航线已达10条，每月通达相关沿线国家的集装箱航班超过300班，进一步凸显了天津港在“一带一路”国家战略实施中的重要战略支点地位。

据悉，新开通的以星地中海东岸航线，沿途停靠马来西亚、印度、以色列、埃及、土耳其等海上丝绸之路的沿线国家，将投入9艘4250标准箱的集装箱货轮，进行周班运营。本航次“以星比阿特丽斯”轮在天津港装载货物1500个标准箱，出口货物主要包

含钢材、农产品、电子产品、自行车配件、金属管材、果蔬等货类。

天津港联盟国际公司总经理助理于国清表示，“每周都有一条固定的船停靠我们码头，一个循环需要十周的时间，以往的货物交接有一部分需要中转国内或者国外其他港口，此条干线的运营减少了货物在其他港口的中转时间，能够点对点地交到客户手中。”

天津港集团集装箱业务部副部长刘艳秋表示，今年公司已经开辟了13条远近洋集装箱航线，主要途经菲律宾、印度、巴基斯坦、埃及等国，基本上覆盖了(海上)丝绸之路的沿线国家。目前，通过新开辟的地中海西非航线、中海东南亚航线、马士基美东航线等发往海上丝绸之路国家的航班，已经加密到每月300多班次。今后天津还要进一步加密航班频次，优化航线布局，打通天津口岸至世界各地的海上通道。

天津港区区位优势明显，是丝绸之路经济带的东部起点和海上丝绸之路的重要启运港。向西向北陆路连接中西亚、蒙古、俄罗斯、欧洲，向东向南海上辐射东北亚、东南亚、欧洲、美洲、非洲。今年前三季度，天津港货物吞吐量累计完成4.003亿吨，完成集装箱吞吐1033.8万标准箱，继续保持平稳健康发展的良好态势。另外，集装箱海铁联运完成22.3万标准箱，同比增长46.1%。【中港网】





## 航运看点

### 中国如何应对全球贸易规则新变化



此次习近平主席出访英国，受到最高规格款待，且两国达成涉及 13 项政府间和非商业协议、28 项商业协议、以及 18 项其他成果的共计 59 项实质成果，很好的回应了此前市场对于 TPP 导致中国被全球新贸易金融体系孤立，面临灾难性冲击的担忧。

实际上，早前 TPP 一经推出，便有观点认为，以美国为主导的 TPP 或将中国孤立在全球贸易投资新同盟之外。但笔者认为，情况并非绝非如此悲观，TPP 成员国只有 12 个，中国、欧盟都没有涵盖其中，

很难想象缺少上述两大贸易大国的贸易投资协定可以短期内取代 WTO，对全球贸易格局造成实质性的冲击。

相反，争取与欧盟的合作，并积极推动区域全面经济伙伴关系 (RCEP) 等多边合作能够很好的应对 TPP 带来的挑战。毕竟，相比于 TPP，其孪生兄弟 TTIP 的谈判才更加重要，但毫无疑问，中欧关系友好，且欧美之间在农业问题、劳工问题方面分歧明显，TTIP 前景不容乐观。

近日有报道称，中国和印度正在抓紧推动区域全面经济伙伴关系 (RCEP) 谈判。由于中印两国均被排除在 10 月 5 日达成的由美国主导的 TPP 之外，此时加速区域贸易协定可以看作是中国应对 TPP 冲击的回应。与此同时，德国柏林近期也爆发了大规模反对跨大西洋贸易和投资伙伴关系协定 (TTIP) 的游行。

因此，在笔者看来，对待 TPP，既要保持关注，也不宜过度渲染其冲击，而应仿效十多年前中国入世的成功经验，将外部压力化为改革的动力，一方面，通过继续加强双边与多边合作，包括“一带一路”战略等，降低 TPP 的负面影响；另一方面，积极推动国有企业、金融、知识产权、劳动市场等多项改革，实为应对之法。

具体来看，应对 TPP 冲击，首先，中国应抱以更加开放的心态，特别是加速推动资本项目开放，并结合汇率市场、利率市场以及离岸人民币市场建设，促进人民币国际化与今年 11 月人民币顺利加入 SDR 篮子。

其实，推动人民币国际化举措一方面是由于应对全球货币投资新局面的举措，而另一方面这也恰是金融危机以来，国内对于以美元本位制国际货币体系下内在缺陷的反思与经验总结。

可以看到，过去 30 年来，中国政府通过资本管制、利率管制、固定汇率并通过采取出口为导向的发展战略，促使经济得到了高速发展。然而，金融危机爆发后，以美元为主的国际货币体系出现系统性风险，使得“人民币成为国际储备货币”上升为国家战略，推动人民币国际化进程不仅与中国经济实力、全球经济金融地位相称，也将大大降低人民币过度依赖美元带来的储备资产安全问题。

尽管今年夏天，中国面临了国内股市与汇市的双重动荡，但值得肯定的是，中国决策层仍然坚持资本项目开放，并积极申请人民币加入 SDR 篮子。为满足 SDR 篮子的技术标准，国内金融改革已然提速，如 8 月人民币汇率中间价改革提高了汇率市场化形成机制；人民币跨境支付系统 (CIPS) 上线标志着人民币国内支付和国际支付统筹兼顾的现代化支付体系建设取得重要进展。同时，中国央行宣布正式采取 IMF 数据公布特殊标准，提高统计数据的透明度、可靠性和国际可比性，为人民币纳入 SDR 的技术评估铺路。



第二，中国应积极推动双边和多边自由贸易协定。TPP 涵盖了占全球人口 13%、GDP 总量四成的经济体，且上下游产业链均有涉及。但很难想象，没有中国在内，仅靠越南、马来西亚等经济小国可以满足对成员国的劳动力密集型产品如服装、纺织用品等的出口需求。实际上，贸易方面，截至 2014 年，中国对美国的出口已占到美国出口份额的 16.9%，体量之巨短期内难以替代。

更进一步，中国已与多个 TPP 成员国签订了双边贸易协定，如 TPP 中的澳大利亚、新西兰、秘鲁和智利。而中韩自贸协定于今年 6 月 1 日签署，双方货物贸易自由化比例超过税目 90%、贸易额 85%。而在更广区域，东盟 10 国与包括中国在内的 6 国间的自贸协定（“10+6”）——RCEP 谈判已进入关键阶段，由于其涵盖全球一半以上人口，经济 and 贸易规模占全球的 30%，据商务部估计，一旦建成，将提高亚太与全球 GDP 2.1% 和 1.4%，甚至高于 TPP 的贡献。

因此，未来在内通过构建自贸区、在外通过推进双边和多边协定，有助于增加中国对外贸易与投资份额。

第三，积极推进“一带一路”战略。“一带一路”是本届政府重要的战略部署，连接了东亚经济圈与发达的欧洲经济圈，涵盖 44 亿人口，GDP 规模逾 20 万亿美元，发展潜力巨大，不仅有利于帮助中国企业走出去，缓解国内产能过剩，也将进一步加强国际合作交往。与此同时，由中国牵头提出的亚投行得到了五十多个国家的积极响应，一些美国的老牌欧洲盟友也积极加入，显示了中国在全球金融话语权的提升。

特别值得一提的是，若能以“一带一路”为契机，未来加深与欧盟国家的合作，更是应对 TPP 挑战的重要内容。实际上，相比于 TPP 协议，正在进行谈判的包括欧盟在内的 TTIP 更值得关注。毕竟欧盟与美国经济总量全球占比 60%，商品贸易占比 33%，服务贸易占比 42%，一旦美欧日被纳入统一框架，对中国的冲击更为显著。

当然，欧美之间分歧明显，农业问题、劳工问题更难协调，况且欧洲与中国近年来贸易金融关系紧密，因此预计未来 TTIP 进展缓慢。

第四，以自贸区为蓝本，加速推动国内改革。自 2001 年加入 WTO 以来，中国已在降低关税、放开外贸经营权以及扩大工业、农业、服务业等领域的对外开放方面取得不小进展，并且达到了入世承诺的硬约束。但不可否认的是，中国在减少国有企业行政干预、保护知识产权等软条款上仍存在很大改进空间。

而中国（上海）自由贸易试验区自 2013 年 9 月成立之初，便承担了改革试验田的重任。在自贸区范围内，不仅推行了金融、贸易改革试点，其也在法律、负面清单管理模式等方面做出了积极探索。未来进一步研究 TPP 细节，推动上海自贸区实践，不仅是中国融入国际服务贸易和投资体系全球化战略新框架的表现，也是推动国内经济转型的需求。

可以看到，在知识产权、劳工、环境标准和规则一体化方面，上海自贸区已先于国内其他区域，进行了向国际标准看齐的探索。例如，上海自贸区在 2014 年就形成了第一家专业的知识产权仲裁庭，未来还将在原试验基础上，在产业预警、权益保护、信息公开、科技创新、人才服务体系等方面进行创新。与此同时，伴随着自贸区行政管理经验的推广，预计国企改革也会加速，推动改革进程。

总之，此次由美国主导的全新经济规则的达成让中国感到了挑战，但对待全球贸易投资规则新变化，中国一方面可以加强双边与多边合作，另一方面，可抓紧时间加快改革，尽可能地增加谈判砝码以应对。所幸的是，入世的成功经验证实外部压力亦是改革的动力，更何况推动国有企业、金融、知识产权、劳动市场等多项改革，本已是国内改革诉求与既定方向，特别是当前实现资本项目基本可兑换仅差临门一脚，加快推进实为一举多得。【华尔街见闻】

