

班轮时事直通车

达飞轮船升级东非至欧洲 NOURA EXPRESS 航线



继连续非洲线服务升级的核心战略，达飞轮船 11 月 2 日公布改善连接东非与欧洲间网络的服务 NOURA EXPRESS 快航。计划 2015 年 11 月底由“MARIE DELMAS”船从肯尼亚和索马里至阿曼萨拉拉直航周班服务，于 12 月 12 日首航。该服务将扩展萨拉拉与欧洲链接，补助了 EPIC 航线。该航线将投入 4 艘 2750TEU 集装箱船，航程为 28 天。NOURA EXPRESS 航线的升级将给东非至北欧贸易带来如下优势：提升蒙巴萨出口至北欧直航运输时间。提供 29 天内蒙巴萨到鹿特丹冷藏货物运输。从摩加迪沙至北欧运输时间缩短为 6 天。提供 44 天内从乌干达和卢旺达至坎帕拉——汉堡的大宗货物运输。沿途挂靠港口如下：Mombasa - Mogadishu - Salalah > Southampton - Rotterdam - Hamburg - Antwerp - Dunkirk - Le Havre。继连续非洲线服务升级的核心战略，达飞轮船 11 月 2 日公布改善连接东非与欧洲间网络的服务 NOURA EXPRESS 快航。计划 2015 年 11 月底由“MARIE DELMAS”船从肯尼亚和索马里至阿曼萨拉拉直航周班服务，于 12 月 12 日首航。该服务将扩展萨拉拉与欧洲链接，补助了 EPIC 航线。该航线将投入 4 艘 2750TEU 集装箱船，航程为 28 天。NOURA EXPRESS 航线的升级将给东非至北欧贸易带来如下优势：提升蒙巴萨出口至北欧直航运输时间。提供 29 天内蒙巴萨到鹿特丹冷藏货物运输。从摩加迪沙至北欧运输时间缩短为 6 天。提供 44 天内从乌干达和卢旺达至坎帕拉——汉堡的大宗货物运输。沿途挂靠港口如下：Mombasa - Mogadishu - Salalah > Southampton - Rotterdam - Hamburg - Antwerp - Dunkirk - Le Havre。【中国航贸网】

班服务，于 12 月 12 日首航。该服务将扩展萨拉拉与欧洲链接，补助了 EPIC 航线。该航线将投入 4 艘 2750TEU 集装箱船，航程为 28 天。NOURA EXPRESS 航线的升级将给东非至北欧贸易带来如下优势：提升蒙巴萨出口至北欧直航运输时间。提供 29 天内蒙巴萨到鹿特丹冷藏货物运输。从摩加迪沙至北欧运输时间缩短为 6 天。提供 44 天内从乌干达和卢旺达至坎帕拉——汉堡的大宗货物运输。沿途挂靠港口如下：Mombasa - Mogadishu - Salalah > Southampton - Rotterdam - Hamburg - Antwerp - Dunkirk - Le Havre。继连续非洲线服务升级的核心战略，达飞轮船 11 月 2 日公布改善连接东非与欧洲间网络的服务 NOURA EXPRESS 快航。计划 2015 年 11 月底由“MARIE DELMAS”船从肯尼亚和索马里至阿曼萨拉拉直航周班服务，于 12 月 12 日首航。该服务将扩展萨拉拉与欧洲链接，补助了 EPIC 航线。该航线将投入 4 艘 2750TEU 集装箱船，航程为 28 天。NOURA EXPRESS 航线的升级将给东非至北欧贸易带来如下优势：提升蒙巴萨出口至北欧直航运输时间。提供 29 天内蒙巴萨到鹿特丹冷藏货物运输。从摩加迪沙至北欧运输时间缩短为 6 天。提供 44 天内从乌干达和卢旺达至坎帕拉——汉堡的大宗货物运输。沿途挂靠港口如下：Mombasa - Mogadishu - Salalah > Southampton - Rotterdam - Hamburg - Antwerp - Dunkirk - Le Havre。【中国航贸网】

比利时安特卫普港积极研究对接“一带一路”建设

新华网布鲁塞尔 10 月 27 日电(记者吴昌荣) 比利时安特卫普港 27 日举办“中国日”活动，旨在讨论研究如何充分发挥安特卫普港作为贸易枢纽的作用，更好地与中国提出的“一带一路”建设对接。当天多名中比政府和企业代表对“一带一路”倡议的最新信息和趋势进行了介绍、分析和研判，数十名当地相关企业负责人出席论坛，纷纷表示更憧憬开展对华合作，希望有机会参与“一带一路”建设。中国驻比利时大使馆经商参赞郭建军借助大量历史、地理、考古、文化、民俗图片，用直观易懂的方式，讲述了古丝绸之路的源起，介绍了中国人民开拓丝绸之路的艰辛历程，阐明了中国“一带一路”建设是中国人民与各国人民打造命运共同体的庄严承诺。安特卫普港务局局长马克·范皮尔在致辞中说，“一带一路”建设必将惠及欧洲，中国对于安特卫普港来说“非常重要”，欢迎中国企业到安特卫普港寻找投资机会，港务局相关部门将为企业必要的资讯和建议。范皮尔指出，安特卫普港务局已成立专门工作组，积极研究如何参与“一带一路”项目建设，进一步推动与中国的经贸关系发展。安特卫普港位于比利时安特卫普市西北郊、斯海尔德河两岸，距北海约 70 公里，是比利时最大港口、欧洲第二大港口。安特卫普港多年来一直在中国开展商务活动，在上海设有常驻代表，与多个中国港口城市的合作发展迅速，在海运、海事、物流教育培训方面也与中方有密切交流。据安特卫普港务局东亚商务经理刘国金介绍，2014 年，经过安特卫普港往来中国的货物贸易总量达 1000 万吨。2015



年前9个月已超过980万吨，比去年同期增长38.1%。【新华网】

达飞轮船与马士基航运协商收购东方海皇



据悉，新加坡东方海皇（NOL）日前确认，该公司正与欧洲航运巨头达飞轮船和马士基航运初步协商并购事宜。据外媒报道，达飞轮船正在对新加坡航运公司东方海皇开展尽职调查，以便从其股东接管的大股东淡马锡处接管该公司。消息显示，马士基航运正在进行商谈，但还没有进入尽职调查阶段。东方海皇于11月7日在新交所表示，该公司对收购选项有责任进行评估，以实现股东利益最大化，并提高竞争力。上周五收盘时，东方海皇的股价为1.045新元。该公司曾在2007年创下6.10新元

的高点。目前该公司的市场价值为27亿新元。东方海皇表示，与达飞的商议并不保证是明确出售还是要约出售。不过，淡马锡一直热衷于甩掉这个包袱，已经不是什么秘密。尽管达飞轮船是东方海皇有希望的收购方，但是值得注意的是，新加坡同时是马士基航运除了丹麦之外最大的基地，该公司挂新加坡国旗的也有120多艘船。【国际船舶网】

日本邮船发布取消NIS2航线

接总部通知，日本邮船11月2日发布将取消NIS2航线，11月28日HS OCEANO 023QAS为最后一班。【中国航贸网】

日本邮船发布晚开ALX航线

接总部通知，日本邮船原定于2015年11月19日驶离上海港的ALX航线NYK LYNX 170E，推迟至2015年11月23日开航。【中国航贸网】

日本邮船发布取消ALX航线

接总部通知，日本邮船ALX航线2015年11月26日开航的NYK LYRA 171E将取消开航。【中国航贸网】

中远与中海完成共舱合作线IC9首航装卸

10月14日，中远、中海营口合作线迎来了首航船“新丹东261S-0440S”靠泊广州南沙。该航线命名为IC9（营口合作线），由中远投入4艘5000标准箱，中海投入6艘4250标准箱，共10艘船舶运营。航次周期为14天（1.4天一班），南沙-营口点对点服务，船期紧凑，实现天天班直达不间断服务，成为南沙-营口史上最强最快的共舱合作线。【中国航贸网】

全球集装箱班轮公司100强中文榜单（截至2015年11月2日）

航运界网消息，根据Alphaliner最新运力数据显示，截止至2015年11月2日，全球班轮公司运力100强中马士基航运排第一，地中海航运排第二，法国达飞轮船排第三，台湾长荣海运排在第四位，赫伯罗特排第五，中远集运排第六。第七名到第十名分别是：中海集运、汉堡南美、韩进海运、与商船三井。【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 723 美元/TEU，比上周增长 0.70%。连续两周的货量满仓为 11 月执行的涨价计划提供了有利的条件。船公司公布月底空班信息，船公司的定价区间基本达成共识。本周货量回调，过剩运力的压力较大，运价维持强势的可能性不大。在短暂的观望期后，船公司开始面临方向性选择。在货量不能有效放大的条件下，运价向下运行的概率更大一些。

南美东航线： 本周天津出口桑托斯港口运价均价 904 美元/TEU。比上周上涨 33.934%。月初目的地运输需求未见起色，虽然部分航商采取了持续的运力收缩计划，但市场供需关系改善效果不明显。运力大幅过剩的基本面致航商对于运价恢复的信心不足，月中的运价上涨计划一再推迟。本周货量回升，船公司开始尝试涨价。



聚焦滨海

“一带一路”是航运业复苏福音



5日—6日，2015年国际海运年会在广州举行。海上丝路沿线国家前政要与国内外著名经济学家以及全球航运界“大咖”齐聚羊城，纵论“一带一路”战略、全球经济局势与航运业发展。

农业将给海运业带来新发展空间

在2015年国际海运年会上，中共中央政策研究室原副主任、著名经济学家郑新立为与会者解读了“十三五”规划所蕴藏的航运业发展机遇。

郑新立指出，“一带一路”战略的实施，将促进互联互通的基础设施建设，同时将为我国增加铁路、公路、水路等国际大通道，连接东南亚、非洲等区域。

这些区域的产业与中国产业处于垂直分工状态，互补性强，将推动对外贸易投资，也必将让全球航运界获益。

此外，在郑新立看来，要在2020年实现全面建成小康社会，必须保持中高速增长，加强城乡一体化发展、扩大公共服务、扩大对外开放以及坚持绿色发展。而农村、农业将给海运业带来新的发展空间，其中包括农产品进出口，将增大对远洋的冷链物流需求。

持相同观点的还有中远集团董事长马泽华。他说，“一带一路”战略的提出，对航运业复苏是个重要福音。因为“一带一路”涉及亚洲、欧洲和非洲部分地区，两端国家对中间国家的经济发展具有很强的拉动作用。“一带一路”不仅是硬件的发展建设，也是软实力的连接、促进和提升，最终可促进贸易成本降低和效率提升，最终对区域经济的发展产生积极而深远的影响。

美联储12月或加息但影响并非长期的

渣打银行全球首席经济学家 Marios Maratheftis 则表示，美联储或将在今年12月加息，2016年可能将进一步加息。美联储加息主要对货币造成影响，但这不一定是坏事。除了中国香港，渣打银行所分析的其他国家和地区实施的都是灵活的汇率机制。在遭到外部冲击以后，灵活的汇率机制会自然而然地作出灵活的反应，从而吸收一部分的冲击。“加息后，受影响国家总量非常大，但影响不是长期的，这些国家的货币价值一年后可能会恢复”。

Marios Maratheftis 提出，世界经济的增长动力更多来自于亚洲、非洲、中东。而广州作为“一带一路”战略中的重要节点，自然会吸引更多投资。

泰国前副总理、泰中文化促进委员会主席披尼一扎禄颂巴也表示，中国政府提出“一带一路”倡议，顺应和平发展、互利共赢的潮流。泰国将积极加入并作出应有贡献。“‘一带一路’不光发展了中国以及亚洲各国之间的经济，也带来了和平、共赢”。

穗正研制国际航运中心“十三五”规划

2010年国际海运年会在广州举行之后，2015年度的国际海运年会再度花落羊城，这一动作受到了与会者的广泛关注。观察人士指出，这和广州正在构建国际航运中心的战略是密切相关的。

2014年，广州港完成货物吞吐量超5亿吨，集装箱1662万TEU（集装箱运量统计单位），分别位居世界港口第5位、第8位，广州已发展成为中国综合运输体系的重要枢纽。



年会上，广州港务局局长常敏表示，在“一带一路”战略之下，广州正加快建设国际航运中心，并制订了《建设广州国际航运中心三年行动计划》。目前，广州正在研究制定建设国际航运中心“十三五”规划；广州国际贸易“单一窗口”已上线试运行，实现船舶进出港与口岸查验“一次申报”；检验检疫首创“智检口岸”，出口几近“零等候”；广东自贸区南沙片区实施以政府采购形式支付查验服务费用，每票货物可为货主节约1500元—4500元。

据广州港集团董事长陈洪先介绍，南沙港区到今年底将建成16个10万—15万吨级集装箱专用泊位，拥有华南最大规模的驳船岸线，南沙四期已规划并即将开工建设，全面建成后南沙港区集装箱处理能力将超过2000万TEU；今年即将开工建设的南沙进港铁路将港区与泛珠各内陆省份相连。【天津港电子商务网】





航运看点

“一带一路”是航运业复苏福音



5日—6日，2015年国际海运年会在广州举行。海上丝路沿线国家前政要与国内外著名经济学家以及全球航运界“大咖”齐聚羊城，纵论“一带一路”战略、全球经济局势与航运业发展。

农业将给海运业带来新发展空间

在2015年国际海运年会上，中共中央政策研究室原副主任、著名经济学家郑新立为与会者解读了“十三五”规划所蕴藏的航运业发展机遇。

郑新立指出，“一带一路”战略的实施，将促进互联互通的基础

设施建设，同时将为我国增加铁路、公路、水路等国际大通道，连接东南亚、非洲等区域。这些区域的产业与中国产业处于垂直分工状态，互补性强，将推动对外贸易投资，也必将让全球航运界获益。

此外，在郑新立看来，要在2020年实现全面建成小康社会，必须保持中高速增长，加强城乡一体化发展、扩大公共服务、扩大对外开放以及坚持绿色发展。而农村、农业将给海运业带来新的发展空间，其中包括农产品进出口，将增大对远洋的冷链物流需求。

持相同观点的还有中远集团董事长马泽华。他说，“一带一路”战略的提出，对航运业复苏是个重要福音。因为“一带一路”涉及亚洲、欧洲和非洲部分地区，两端国家对中间国家的经济发展具有很强的拉动作用。“一带一路”不仅是硬件的发展建设，也是软实力的连接、促进和提升，最终可促进贸易成本降低和效率提升，最终对区域经济的发展产生积极而深远的影响。

美联储12月或加息但影响并非长期的

渣打银行全球首席经济学家 Marios Maratheftis 则表示，美联储或将在今年12月加息，2016年可能将进一步加息。美联储加息主要对货币造成影响，但这不一定是坏事。除了中国香港，渣打银行所分析的其他国家和地区实施的都是灵活的汇率机制。在遭到外部冲击以后，灵活的汇率机制会自然而然地作出灵活的反应，从而吸收一部分的冲击。“加息后，受影响国家总量非常大，但影响不是长期的，这些国家的货币价值一年后可能会恢复”。

Marios Maratheftis 提出，世界经济的增长动力更多来自于亚洲、非洲、中东。而广州作为“一带一路”战略中的重要节点，自然会吸引更多投资。

泰国前副总理、泰中文化促进委员会主席披尼一扎禄颂巴也表示，中国政府提出“一带一路”倡议，顺应和平发展、互利共赢的潮流。泰国将积极加入并作出应有贡献。“‘一带一路’不光发展了中国以及亚洲各国之间的经济，也带来了和平、共赢”。

穗正研制国际航运中心“十三五”规划

2010年国际海运年会在广州举行之后，2015年度的国际海运年会再度花落羊城，这一动作受到了与会者的广泛关注。观察人士指出，这和广州正在构建国际航运中心的战略是密切相关的。



2014年，广州港完成货物吞吐量超5亿吨，集装箱1662万TEU（集装箱运量统计单位），分别位居世界港口第5位、第8位，广州已发展成为中国综合运输体系的重要枢纽。

年会上，广州港务局局长常敏表示，在“一带一路”战略之下，广州正加快建设国际航运中心，并制订了《建设广州国际航运中心三年行动计划》。目前，广州正在研究制定建设国际航运中心“十三五”规划；广州国际贸易“单一窗口”已上线试运行，实现船舶进出港与口岸查验“一次申报”；检验检疫首创“智检口岸”，出口几近“零等候”；广东自贸区南沙片区实施以政府采购形式支付查验服务费用，每票货物可为货主节约1500元—4500元。

据广州港集团董事长陈洪先介绍，南沙港区到今年底将建成16个10万—15万吨级集装箱专用泊位，拥有华南最大规模的驳船岸线，南沙四期已规划并即将开工建设，全面建成后南沙港区集装箱处理能力将超过2000万TEU；今年即将开工建设的南沙进港铁路将港区与泛珠各内陆省份相连。【南方日报】

船舶大型化使港口布局面临洗牌



随着船舶大型化成为趋势，全球港口网络布局将面临重新洗牌，区域内港口网络布局将由双枢纽港或多枢纽港模式向主枢纽港模式转变。

在10月26日召开的“第十六届友好港会议”上，上海市交通委航运发展处处长施正伟分析了船舶大型化、航运企业联盟化给全球港口带来的挑战，建议港口应找准定位，合理规划，提升硬件设施功能和服务水平。

船舶大型化成趋势

自2011年，马士基航运订造1.8万TEU型3E级大船后，“造大船”成为全球航运发展主流。施正

伟表示，总体来看，船舶大型化发展趋势体现在两个方面：一是船型不断大型化。目前主流超大型集装箱船已经从1.8万TEU型升级到1.91万TEU型，各大班轮公司还在相继订造2万TEU型船；二是大型船舶持有量不断增加。截至6月底，集装箱船手持订单量中，1.8万TEU以上型船占到31%。

施正伟指出，与集装箱船大型化趋势相关联的是航运企业的联盟化发展。近年来，全球集运市场供需失衡加剧，航运企业在经营压力下，一方面通过“造大船”实现规模效应；另一方面力图通过运力联盟提高船舶利用率，以此实现单箱成本下降。目前，集运市场已形成四大联盟（2M、CKYHE、G6和O3），涉及的16家班轮公司均排名全球前20位，总运力共占据亚欧航线和泛太平洋航线市场份额的95%左右，成为主导航运市场发展的主流。

港口面临重新洗牌

船舶大型化对港口的发展也将产生重要影响。首先，对港口的综合实力提出挑战；其次，促使港口网络格局发生变化。

船舶大型化对港口综合实力的挑战有四。第一，挑战港口靠泊和接卸能力。接卸大型船舶的港口需具备更好的水深条件，如1.8万TEU型船在满载情况下，要求港口进港航道和码头前沿水深达到16米左右，而目前具备这种条件的港口并不多。为了满足超大型船舶的靠泊需求，港口需要加大航道与码头前沿水深的疏浚力度，对装卸作业设备进行升级改造。

第二，挑战港口集疏运能力。为了防止造成港口拥堵，港口不仅需要提升集疏运体系通过能力、堆场堆存能力，



还需要协调港口各作业系统，实现高效配合。此外，航运企业的联盟使得联盟成员的关联码头间的转运箱量增加，不同港区、码头之间的货物流动效率也成为影响港口作业效率的重要因素。

第三，挑战港口揽货能力。3E级超大型船舶带来规模效益的前提是运载率至少达到85%以上。为适应大船对货源的需求，港口必须有强大的货源支撑，这种货源支撑不仅来源于后方内陆经济腹地，更依托于与周边港口形成良好的干支网络关系。为此，需要港口进一步加强在内陆地区和沿海港口的货源组织网络布局。

第四，对口岸服务和信息化水平等软环境提出更高要求。船舶大型化和企业联盟化意味着货物的水水中转频率增加，国际中转运输需求也将不断增大。因此，港口需要不断提升口岸通关效率，提供更好的中转运输服务。同时，港口需加大信息化和智能化建设力度，提高生产服务效率，实现港口经营人向综合物流提供商的转型升级。

船舶大型化也将加剧港口之间的竞争。各港口在竞争中谋求和确定各自在港口网络中的地位，促使全球港口网络格局发生变化。一方面，大型船舶由于转载货量增加，在港装卸作业时间必然有所延长，为了保证航线的时间和效率，班轮公司必将精简挂靠港，促使货物向区域内枢纽港集聚，枢纽港地位将得到进一步强化；另一方面，大型船舶对于挂靠港的基础设施水平、货源组织能力、集疏运能力和服务水平都有较高要求，可以挂靠大型船舶的枢纽港的中转作用进一步强化，而无法提供大型船舶服务的港口将逐步成为主枢纽港的喂给港和支线港。

全球港口网络布局将面临重新洗牌，区域内干线枢纽港将有所减少，支线网络运输将迎来高速发展的契机，区域内港口网络布局将由双枢纽港或多枢纽港模式向主枢纽港模式转变。【航运交易公报】

