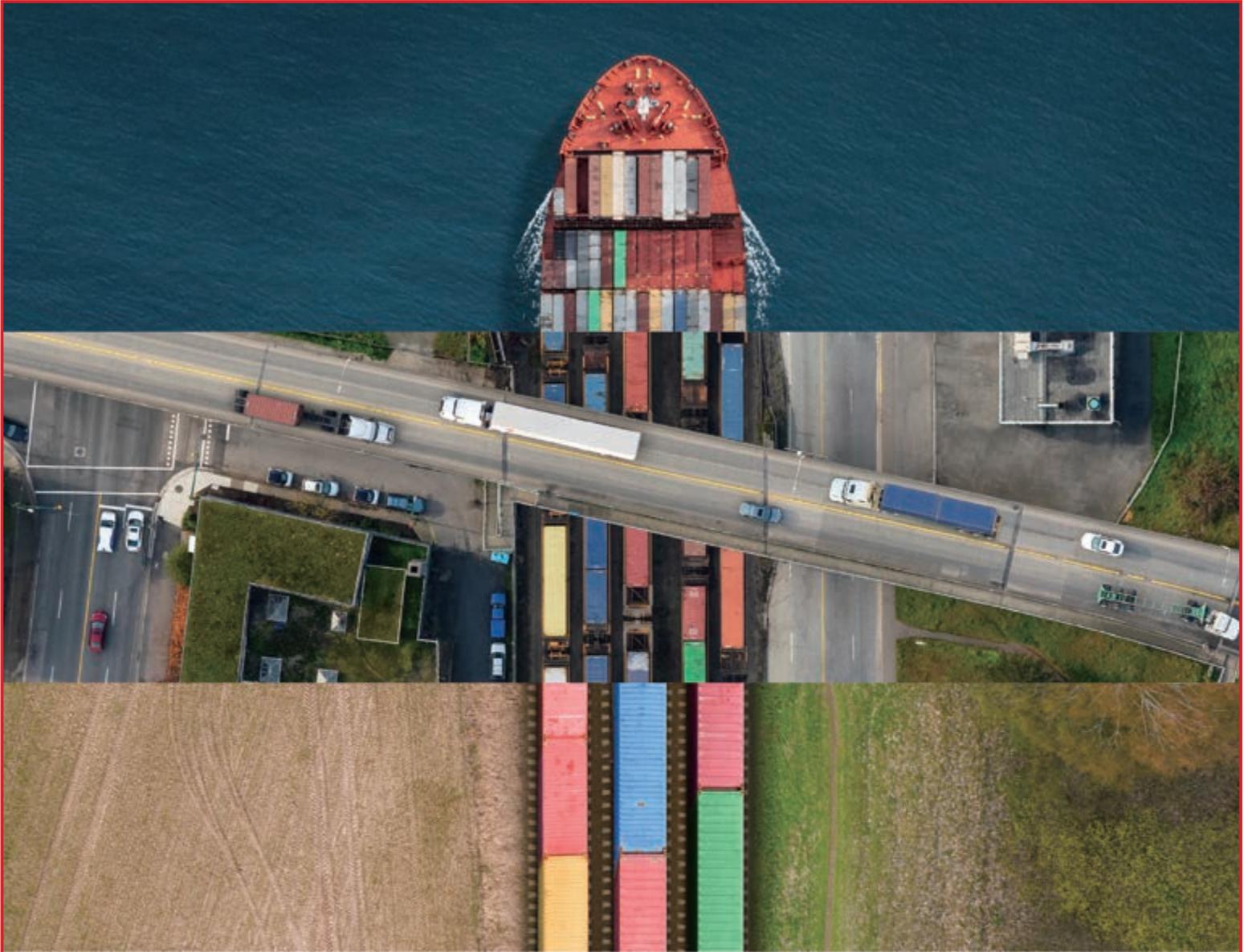


中国远洋海运

P26 新冠疫情对亚洲区域合作的影响 | P30 聚焦内河航运 | P62 三大主力船型运输市场前景

ISSN 2096-3890
CN 31-2140/U



Make the connection during the global pandemic.

Integrated infrastructure and digital applications
that keep you in the know and freight on the move.

portvancouver.com



领航干散货运输 营造共享型生态

Take a lead in dry bulk transportation, and create a sharing ecology



中远海运散货运输有限公司
COSCO SHIPPING BULK CO., LTD.



地址：中国广州滨江中路308号 邮政编码：510220 电话：86-20-84108686 网址：<http://www.chinabulker.com>



Jotun Protects Property

JOIN THE REVHULLUTION

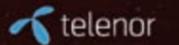
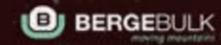
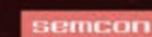
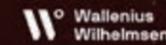
Jotun Hull Skating Solutions

Always clean hull – For the most challenging operations



The HullSkater is a revolutionary onboard solution specially developed for proactive cleaning. Together with the premium antifouling SeaQuantum Skate, Jotun Hull Skating Solutions will maintain a clean hull, even in the most challenging operations.

Operational needs arising from a dynamic market in combination with challenging environmental conditions increase the risk of fouling. The end-result being increased fuel cost and Green House Gas emissions. To combat fouling, Jotun Hull Skating Solutions is engineered to keep the hull fouling-free at all times. This groundbreaking approach is now in the final verification stage, in collaboration with leading industry partners.



HSS Hull Skating Solutions

Read more about Hull Skating Solutions on jointherevhullution.com

物流降本要切实增强行业企业“获得感”

■ 贺登才

日前，国务院办公厅转发的国家发展改革委、交通运输部《关于进一步降低物流成本的实施意见》（以下简称《实施意见》），是近年来政府出台的同类文件当中，规格高、覆盖面广、“政策点”多、“含金量”高的一份高质量文件。《实施意见》围绕“减负降本、提质增效”总目标，从六个方面提出了24条举措，涉及100多个“政策点”，抓住了系统性解决制约降低物流成本的突出矛盾和主要问题。

抓住“牛鼻子”，降制度成本。制度性成本是进一步降低物流成本的关键环节，也是政府工作的重要职责。

夯实“家底子”，降要素成本。资金和土地，是物流企业平稳运行的基本要素，也是稳企业、保就业的基础条件。

护住“钱袋子”，降税费成本。新冠肺炎疫情冲击之下，受国内国际两个市场需求不足的影响，物流企业经营压力大增。《实施意见》从物流领域税费优惠政策、降低公路通行成本、降低铁路航空货运收费、规范海运口岸收费、加强物流领域收费行为监管5个方面提出了降本举措。

打通“窗格子”，降信息成本。信息互联互通是现代物流业上下游高效协同和整体优化的必备条件，而“信息孤岛”、衔接不畅，必然带来物流交易成本增加。《实施意见》提出在确保信息安全的前提下，交通运输、公安交管、铁路、港口、航空等单位要向社会开放与物流相关的公共信息。

疏通“门栓子”，降联运成本。近年来，我国交通运输基础设施得到长足发展，综合运输体系基本形成，但铁路、水运、航空、公路等多式联运所占比例却不高。《实施意见》明确提出推动物流设施高效衔接，降低物流联运成本。

着眼“换路子”，降综合成本。《实施意见》从推进物流基础设施网络建设、培育骨干物流企业、提高现代供应链发展水平、加快发展智慧物流4个方面提出了降本措施。

如何使“好政策”落到实处、见到实效，切实增强行业企业“获得感”，还需要政府、企业、行业和社会形成共识，增强合力。

首先，在中央政府层面，需要更好发挥现代物流工作部际联席会议等协调机制作用，明确任务分工和完成时限，强化协同配合。各级地方政府应当结合当地实际，加强领导，明确责任，抓紧抓实。各地方、各部门应按照各自职责分工，研究出台实施细则，及时研究解决政策落实的问题。在政策落实过程中，同样需要通过行业协会及时反馈落实情况，把听取企业和行业意见贯穿始终。同时，应加强对政策贯彻落实情况的督促检查，促使各项政策“落地有声”、“抓铁有痕”。

其次，企业是市场主体，市场在资源配置中要起决定性作用。企业在关注市场变化的同时，需要把握好政府政策导向。对于行业企业来说，应深入研究政府政策，结合自身实际，用足用好政策。同时，更要全面准确地理解和把握政策导向，不可把政府政策简单地等同于资金扶持、项目补助。行业企业需高度重视《实施意见》提出的许多政策方向，结合“十四五”规划，研究制定符合政策导向和市场取向的企业发展战略和规划。

再次，降低物流成本涉及物流运作各环节，供应链上下游全链条，事关所有实体企业和千家万户，必须形成广泛共识。以港口相关费用为例，要把该降的收费项目坚决降下来，让企业真正受惠；同时也要注意降费后的服务质量，让市场形成优胜劣汰的良性机制，以降本增效带动和促进航运市场持续健康发展。

降低物流成本，需从产业链、供应链角度整体看待，通过资源整合、流程优化、组织协同、生态共建来降低综合物流成本，最终让实体企业和人民群众享受物流高质量发展带来的“政策红利”。（作者系中国物流与采购联合会副会长）

中远海运大连投资有限公司成立于2019年2月21日，是中国远洋海运集团直属二级企业。

公司主要业务包括投资管理和资产管理，高新技术和新能源项目投资，化工项目投资和化工产品销售，高新技术企业孵化服务，国内水路运输及港口辅助服务，国际、国内水路和道路运输，国际、国内贸易，货物运输代理，海事服务及安全技术咨询，养老及医疗服务，办公、住宿和餐饮服务，互联网信息和计算机技术服务，人力资源服务等。

作为中远海运集团在东北地区发展社会化产业的领头羊和重要支柱，公司将在国家振兴东北老工业基地、辽宁自贸区设立、“一带一路”建设以及大连打造东北亚航运中心等国家战略和利好政策的引领下，积极打造中远海运集团在东北地区社会化产业的投资与经营平台，新领域、新技术、新业态的孵化平台，以及集团属地化管理的服务平台。

公司在坚持发展主营业务的同时，不断加大所属企业的投入力度。目前公司共有6家所属企业。作为企业持续发展的“孵化器”和“蓄水池”，这些所属企业将在完善经营结构、规避市场风险、实现稳健经营等方面发挥巨大作用，为公司利润稳步增长提供有力支撑。

公司始终恪守“诚信服务、合作共赢”的经营理念，坚持创新发展，驱动价值创造，以优秀的团队，先进的管理，一流的服务，尊重客户需求，超越客户期望，积极回报国家和社会。



TRUSTWORTHY SERVICE
WIN-WIN COOPERATION

诚信服务
合作共赢



地址：大连市中山区友好广场6号大连中远海运大厦B座

邮编：116001 / 电话：0411-82636161 / 传真：0411-82634500

邮箱：investdl@coscoshipping.com 网址：investdl.coscoshipping.com

主管 主办
中国远洋海运集团有限公司

顾问委员会
许立荣 付刚峰 万 敏 马泽华
李云鹏 魏家福 张富生 王云茂
王荣生 李桂梅 沈肇圻 陈忠表
卓东明 罗开富 官尚竺 胡汉湘

编委会主任 王海民
副主任
杨志坚 钱卫忠 刘汉波
顾劲松 张治平 陈 威 张 莉
刘 冲 徐 辉 韩 骏 蒋 恺
梁岩峰 李懿文 陈新川 陈 健
孙厚刚 施泽彪 蔡惠星 夏 蔚
陈丕森 洪文兴 朱建辉 马建华
冯波鸣 张达宇 丁 农 冯 波
张登辉 朱迈进 郁正辉

编辑出版 《中国远洋海运报》社有限公司

社长 张 彤
总编辑 章晓彤
本期执行主编 李 英
编辑部 (010) 64616218
新媒体 (010) 84519909
发行 (010) 64616150

本刊地址
北京市朝阳区东三环北路3号幸福大厦A座1206室 (100027)

来稿指定信箱
macn95@vip.163.com

刊号 CN31-2140/U
邮发代号 82-293 **定价** ¥10 \$10
户名 《中国远洋海运报》社有限公司
开户银行 招商银行北京长安街支行
账号 110903325910106
印刷 北京地大彩印有限公司
(如有印装差错请联系 田洋 15611993988)

本期彩色广告

- 封面/加拿大温哥华弗雷泽港务局
- 封二/中远海运散货运输有限公司
- 封三/中远海运能源运输股份有限公司
- 封底/中国船舶燃料有限责任公司
- 1.中远佐敦船舶涂料(青岛)有限公司
- 3.中远海运大连投资有限公司
- 5.中远海运(厦门)有限公司
- 13.中远海运(北美)有限公司
- 17.中远海运集装箱运输有限公司
- 21.中远海运特种运输股份有限公司
- 47.中远海运港口有限公司
- 59.香港中远海运/香港中远海运国际
- 61.中远海运物流有限公司
- 65.中国外轮代理有限公司
- 69.上海泛亚航运有限公司
- 85.广州中远海运建设实业有限公司
- 87.上海国际轮渡有限公司
- 91.长荣海运股份有限公司
- 93.招商局能源运输股份有限公司
- 95.中远海运慈善基金会
- 96.中远海运重工有限公司

华东地区 徐亦宁

电话 (021)65966385
电子邮箱 xu.yining@coscoshipping.com
地址 上海市浦东新区滨江大道5299号901室

华南地区 王雷

电话 (020)38161757
传真 (020)38162888
电子邮箱 Wang.lei10@coscoshipping.com
地址 广州市珠江新城花城大道20号

理事单位联系人 陈振梁 李浩

电话 (010) 60596796
电子邮箱 zyshipping@126.com
china_maritime@163.com

2020年第7期 总第42期

中国知网全文收录期刊
《中国学术期刊(光盘版)》收录期刊
万方数据(chinainfo)系统科技期刊群收录期刊
中邮阅读网收录期刊

版权声明: 未经《中国远洋海运》书面许可, 对于《中国远洋海运》拥有版权和其他知识产权的任何内容, 任何人不得复制、转载、摘编, 否则将追究法律责任。稿件凡经本刊使用, 如无电子版、信息网络传播权特殊声明, 即视作者同意授权本刊及本刊合作媒体进行电子版信息数字化传播。本刊支付的稿费已包括上述所有使用方式的稿费。本刊部分信息、图片及字体来自公共渠道, 个别转载文章及摄影作品, 如作者未收到稿酬, 请与本刊联系。本刊强调文责自负, 在本刊已履行监督、审查义务后, 对于侵犯他人版权或其他权利的文字、图片稿件, 本刊不承担连带责任。



中远海运(厦门)有限公司

厦门远洋运输公司于2017年10月27日改制更名为中远海运(厦门)有限公司。经过多年的发展, 公司逐步打造了远东—中南美货运航线和对台大、小三通航线的航运双品牌, 发展成为了海峡西岸航运界的重要代表和中远海运对台直航的重要力量。

公司目前主营货运船队已完成阶段性运力更新, 船队运力全部为3—4万载重吨灵便型散杂兼装船, 平均船龄仅为3年。与原有船队相比, 新船载重吨更大, 油耗更低, 载货能力更大, 可装运货物种类更多, 适货面更广, 箱型大开口形式的货舱将大大提高货物装卸效率, 使公司在航运市场的竞争力大幅提升, 赢得了广大客户的青睐和认可。

公司在发展远洋货运的同时, 积极发挥航运央企的“排头兵”和“主力军”的作用, 在对海上通航实践中大胆探索、先行先试, 目前已经在厦金“小三通”客运航线和大陆至台湾本岛“大三通”客货滚装航线中打响品牌, 以良好的硬件设施及优质服务对标“空运”服务, 赢得了两岸各界的广泛赞誉, 为促进两岸经贸、文化、人员交流交往作出了积极贡献。

新时代新使命新征程。公司将继续秉持“全球诚信、客户至上”的理念, 创新思路, 提升服务, 不断增强企业综合竞争实力, 全力为客户提供更加优质周到的服务, 与客户携手共赢, 一起创造美好未来。



新浪微博

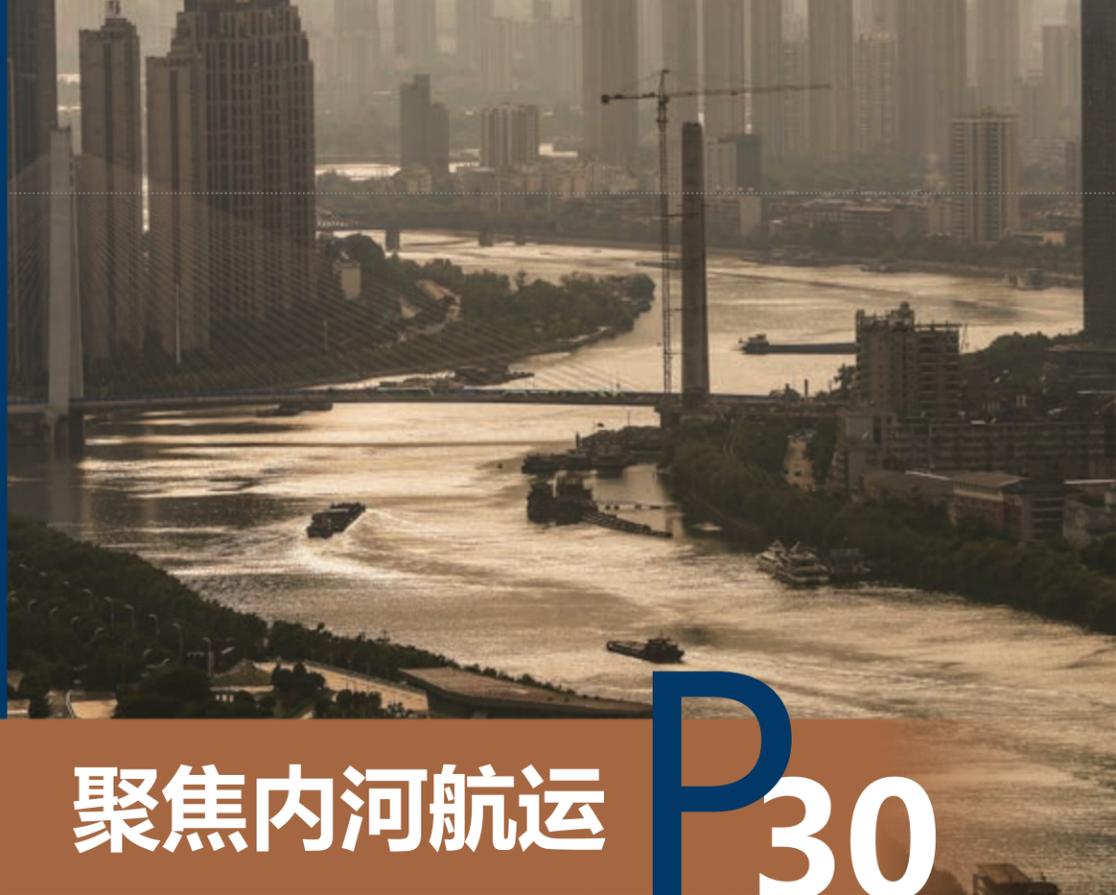


微信公众号



远洋海运网





聚焦内河航运 P30

- ➔ **背景链接：我国内河航运发展现状及展望 P32**

我国内河航运建设与发展取得了显著成效，港航基础设施和运输规模位居世界前列，已成为综合运输体系的重要组成部分……
- ➔ **完善内河港口枢纽布局 着力构建经济高效的联运体系 P34**

长江干线、西江航运干线重点加大对重点港口集装箱江海直达运输的扶持培育力度，完善江海直达码头设施和运输船型，提升航线稳定性和准点率，提高航线密度，降低运输成本，凸显江海直达运输的经济性、便捷性……
- ➔ **提升智能化水平 助力内河船舶绿色发展 P38**

智能技术的研究应用对船舶绿色发展的助力，主要体现在动力系统能源效率提升及船舶污染物排放监控等方面……
- ➔ **长江支线江海联运发展现状及对策 P42**

企业要推动长江销售平台的建设，形成干支航线一体化营销策略，根据长江特点对货流和客户进行统一运价调控，并在整合货流的基础上，推出干支联订的运输产品，实现江海联运价格最优和全程效率的提升……
- ➔ **新时期内河航运发展的比较优势及建议 P48**

内河航运在与各种运输方式的竞争中，并没有争取到更多的比较优势，而曾经的比较劣势——时效性——则进一步凸显，需求拓展空间受限，使相关企业难以有很好的收益……

航运人语

物流降本要切实增强行业企业“获得感” P2

观察

- 图话

海员日：向海而生 乘风破浪 P14

- 月度航情

国际集装箱运输市场：保持上升趋势 P18

国际干散货运输市场：低位快速反弹 P18

国际油轮运输市场：运价震荡下滑 P19

- 声音 / 数字 / 视界

中日韩运输与物流部长会议：保障国际物流体系顺畅运营等 P20~25

全局

新冠疫情对亚洲区域合作的影响 P26

特稿

中远佐敦：砥砺前行 继往开来 P52

专栏

加强和完善“一带一路”沿线交通运输物流网络建设 P56

追踪中国经济“重启” P60

三大主力船型运输市场前景 P62

集运旺季来临？ P64

港情

温哥华港：为促进与中国的贸易往来做好准备 P66

业界

新形势下 传统好望角型船的路径选择 P70

新冠疫情下 中国船舶制造业的“危”与“机” P74

Flexport商业模式对航运企业数字化转型的启示 P78

法律

油轮长期作为浮仓使用的风险提示 P82

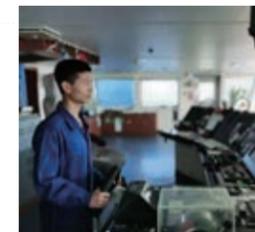
市场

世界经济月评 P84 / 造船市场月评 P86

国际天然气市场月评 P88 / 国际原油市场月评 P89

国际燃料油市场月评 P90 / 全国主要港口月报 P92

全球主要港口月报 P94



The impact of COVID-19 on regional cooperation in Asia

In the first five months of 2020, China's foreign trade partners have undergone significant changes, with the proportion of trade between China and Asian countries rising significantly, while the US, Europe and other regions have seen a significant decline in their trade with China due to the epidemic and other factors. Under the COVID-19 epidemic, the changes in the regional structure of China's foreign economic and trade partners demonstrate the importance of Asia in China's foreign economic and trade. As the most promising regional trade agreement in the world, RCEP will further integrate the productive resources in Asia, promote the formation of a huge production network in Asia, greatly promote the process of regional economic integration, and exert a positive demonstration effect on bilateral and multilateral cooperation worldwide. The COVID-19 outbreak is likely to trigger a reshaping of industrial supply relations at multiple levels in Asia, with broader knock-on effects on geopolitics. It is necessary for Asian countries to improve their supply chain systems and production networks in the region and build more solid cooperation platforms in various fields. **P26**

Focus: inland waterway shipping

In order to implement the strategic plan for building China into a transport power and promote high-quality development of inland waterway transport, the Ministry of Transport issued the Outline for Inland Waterway Transport Development (hereinafter referred to as the Outline) in June 2020, setting out relevant development goals for building a modern inland waterway transport system by 2035 and 2050. It is mentioned that by 2035, a modern inland waterway shipping system will be basically completed, which will satisfy the people, provide strong security and be among the world's top. Inland kiloton waterways will reach 25,000 kilometers, major ports and key port areas will basically realize railway access, and the turnover of inland waterway cargo will account for 9% of the whole society. To achieve these goals, the Outline puts forward the eight tasks of constructing power cohesion inland waterway system, making the intensive and efficient functional synergy of modern ports, building the economic efficient integration of the shipping service system, the practice of resources saving environmental friendly way of green development, constructing the system of functional capacity with full shipping safety leading advanced technology, strengthening the innovation of shipping technology security, carrying forward the historic connotation rich shipping culture, building various work sharing the development of modern industry management system

and so on. If we say that the Outline is the top-level design for China to build a modern inland river shipping system, then many port and waterway logistics enterprises are the concrete implementer of the Outline. It is the common responsibility of our shippers to translate the outline of development into a plan of action quickly and accurately. Significant achievements have been made in the construction and development of inland waterway transport in our country since China's reform and opening up along with the rapid development of economy and society, taking the water systems such as Yangtze River, Pearl River and Huaihe River as the main body. It has played an important role and become an important part of comprehensive transportation system in promoting national spatial development, guiding the optimization of industrial layout, servicing opening to the outside world and promoting the comprehensive utilization of water resources. This issue of Maritime China focuses on the development of green intelligent ships, the construction of port hubs, the practice of river-sea combined transport, and the comparative advantages of inland waterway transport, showing the new trend and prospect of inland waterway development in China in the new period. **P30**

The 10th anniversary of COSCO Jordan Marine Coatings (Qingdao) Co., Ltd.

COSCO Marine Coatings (Qingdao) Co., Ltd. (hereinafter referred to as "JCMC"), a joint venture between COSCO SHIPPING International (Hong Kong) Co., Ltd. and Jotun A/S, was registered in Qingdao High-tech Zone, Shandong Province in 2009. In the past ten years, JCMC has ranked the first in the market share of marine coating in China, with an average annual delivery of more than 300 new ships and repair of more than 1,500 ships. Jotun A/S has organized its global operations into seven regions responsible for the sale of decorative, marine, protective and powder coatings. Jotun manufactures, sells and distributes interior and exterior paints to consumers and professionals worldwide. Jotun is a leading provider of coating solutions to the global marine fleet. Jotun Protective Coatings protects assets in industries such as offshore, energy, infrastructure and hydrocarbon processing industry. Jotun Powder Coatings is a leading supplier of powder coatings to companies active in industries related to appliances, furniture, building components, pipelines and general industries. **P52**

Strengthen and improve transport and logistics networks along the Belt and Road

It is suggested to form an integrated development mode combining

the construction of transportation and logistics network with the industrial layout, build the transportation and logistics network led by the intersection, strengthen the coordination and supervision of the same industry, and give necessary policy preference and support to the key projects of transportation and logistics network. As the third trade corridor between China and Europe, the China-Europe Land-sea Express Line is an important economic corridor for countries along the "17+1" route. The volume of China-Europe Land-Sea Express Line will increase by 62% in 2019. Fruitful results have been achieved in the construction of transport and logistics networks along the "One Belt And One Road". Projects such as the Piraeus Port in Greece, the new land-sea corridor in western China and the railway in Mongolia have been transformed from a vision into reality, bringing benefits to the people of the countries along the routes. **P56**

COVID-19: tracking China's "restart"

The COVID-19 outbreak in China had an acute impact on the Chinese economy and shipping industry in early 2020. Since March, however, the Chinese economy has been 'restarting' following the earlier severe disruption, with industries gradually getting "back to work". This month's China Commentary takes a look at a selection of key indicators tracking China's "restart". Despite the disruption, Chinese seaborne imports have had a fairly positive start to 2020, with imports up y-o-y for the third consecutive month in April (+c.7% y-o-y), with support from iron ore, as cargoes were diverted from other countries (where steel industries are under severe pressure). Meanwhile, Chinese seaborne exports fell sharply in early 2020, but grew in March and again in April (+c.4% y-o-y), partly on the back of record oil products exports. Meanwhile, newbuilding interest remains subdued globally, as the Covid-19 pandemic has "amplified" existing uncertainties surrounding fuel and technology choices. In January-April, Chinese yards received orders for 99 ships of 2.3m CGT, down 42% y-o-y in CGT terms (contracts from foreign owners were down a sharp 72% y-o-y in CGT terms in April). Nevertheless, Chinese yards have still recently been able to secure a number of high-profile state-backed orders. **P60**

Foresight of the three main ship type transport market

Although some countries have begun to ease the blockade, economic activity has not recovered quickly enough to see a "V-shaped" recovery. Container transport market: demand is sharply reduced, but freight rates are relatively stable. Intensive transport

market: demand is sharply reduced, but freight rates are relatively stable. The COVID-19 outbreak has affected and will continue to affect the container transport market, and there is no hope of a quick recovery in the short term. Dry bulk market: difficult to recover quickly. Even China's resumption of work will not be enough to support the poor outlook for the dry-bulk shipping market, where a combination of adverse demand shocks and excess capacity has pushed rates to multi-year lows. Oil markets: super-high rates are giving way to falling global demand for oil. As geopolitical tensions ease, we find rates are feeling the full impact of market weakness and falling demand. The oil transport market looks set to come under pressure for the rest of the year. **P62**

Peak season of container shipping industry coming or not?

An unexpected surge in Asian exports to the United States in late May, causing cargo rolling at Asian ports and a spike in spot rates, warns of future pockets of tight capacity as shippers cautiously increase volumes and carriers plan blank sailings into August. Tensions are rising between non-vessel operating common carriers (NVOs) and shipping lines as NVOs charge that carriers are intentionally restricting capacity and overbooking vessels in the eastbound trans-Pacific in order to push freight rates higher. Conversely, carriers blame the tight capacity on their customers' inability to accurately forecast demand during the COVID-19 crisis. Regardless of the cause, the tensions speak to larger trends in the container shipping industry, namely carriers' successful management of capacity to meet future volumes and general uncertainty among importers of just how much restocking is needed as the North American economy recovers from the pandemic. These conditions are expected to continue in the coming months. Back-to-school merchandise traditionally represents the second busiest period of the year for imports from Asia, but this year, many school districts across the US have yet to determine whether students will return to the classrooms in the fall or study virtually from home. This uncertainty is impacting back-to-school imports, which normally enter the country in May and June in order to be on store shelves immediately after July 4. Carriers say this has added yet another layer of uncertainty to the supply chain. **P64**



LIST OF COUNCIL MEMBERS

理事单位名录

理事长单位

 **中国远洋海运集团有限公司**

常务副理事长单位

 **中远海运集装箱运输有限公司**

董事长 杨志坚

上海市东大名路378号远洋大厦 邮编: 200080 电话: 021-35124888

 **中远海运散货运输有限公司**

董事长 顾劲松

广州市滨江中路308号 邮编: 510220 电话: 020-84108686

副理事长单位

 **中远海运能源运输股份有限公司**

董事长 刘汉波

上海市东大名路670号 邮编: 200080 电话: 021-65968570

 **中远海运物流有限公司**  **中国外轮代理有限公司**

董事长 韩骏

北京市朝阳区八里庄北里220号 邮编: 100025 电话: 010-51568000

 **中远海运特种运输股份有限公司**

董事长 陈威

广州市珠江新城花城大道20号 邮编: 510623 电话: 020-38161888

 **长荣海运股份有限公司**

董事长 张正辅

台北市民生东路二段166号 邮编: 台北10423 电话: 0086-10-65635005

 **香港中远海运 / 香港中远海运国际**

董事长 朱建辉

香港皇后大道中183号中远大厦47、52层 电话: 00852-28098888

 **中远海运港口有限公司**

董事会主席 冯波鸣

香港皇后大道中183号中远大厦49楼 电话: +852 28098096 传真: +852 29076088

 **中远海运重工有限公司**

董事长 梁岩峰

上海市浦东新区民生路628号航运科研大厦1楼 电话: 021-58600111

 **中远海运发展股份有限公司**

总经理 刘冲

上海市浦东新区滨江大道5299号6楼 电话: 021-65966666

 **河北港口集团有限公司**

河北省秦皇岛市海滨路35号 电话: 0335-3093230

 **山东省港口集团有限公司**

山东省青岛市市北区新疆路8号中联自由港湾A座

常务理事单位

 **中国船舶燃料有限责任公司**

总经理 孙厚刚

北京市朝阳区金桐西路10号远洋·光华国际A8座15层 电话: 86-10-57372799

 **上海国际轮渡有限公司**

总经理 郁正辉

上海市东大名路908号金岸大厦15楼D\E\F\G座 邮编: 200082 电话: 021-65958666

 **中远海运(北美)有限公司**

总裁 冯波

100 LIGHTING WAY, SECAUCUS, NEW JERSEY 07094 U.S.A. TEL: 001-201-4220500

 **中国航运股份有限公司**

总经理 戴圣坚

台北市中正区济南路一段15号9楼 电话: 00886-2-23976670

 **上海船舶运输科学研究所**

董事长 蔡惠星

上海市民生路600号 邮编: 200135 电话: 021-58856638

 **中国船舶(香港)航运租赁有限公司**

董事长 杨力

上海市浦东新区浦东大道1号船舶大厦15A 电话: 021-68863197

LIST OF COUNCIL MEMBERS

理事单位名录

常务理事单位

 **上海振华重工(集团)股份有限公司**

上海市浦东新区东方路3261号 电话: 021-58396666

 **中国船舶工业贸易公司**

总经理 李洪涛

上海市浦东大道1号中国船舶大厦22层 电话: 010-88573688

 **海德威科技集团(青岛)有限公司**

董事长 曹学良

山东省青岛市科苑经六路32号 邮编: 266100 电话: 0532-83107817

 **PSA INTERNATIONAL PTE LTD**

东南亚区域总裁 王金榜

460 ALEXANDRA ROAD, PSA BUILDING 38TH FLOOR, SINGAPORE 119963 电话: 0065-62794016

 **招商局能源运输股份有限公司**

总经理 王永新

香港上环干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼 电话: 00852-28597320

 **温哥华弗雷泽港务管理局上海代表处**

亚洲业务首席代表 李祥

上海市长宁区长宁路1193号长宁来福士广场3幢22楼 电话: 021-60433591

 **工银租赁 工银金融租赁有限公司**

总裁 赵桂才

北京市西城区金融大街17号北京银行大厦 电话: 010-66105888

 **厦门港务控股集团有限公司**

福建省厦门市湖里区东港北路31号港务大厦25楼 电话: 0592-5829004

理事单位

 **中远海运(厦门)有限公司**

董事长 陈新川

厦门市黄厝路555号 邮编: 361005 电话: 0592-2390868

 **中远海运大连投资有限公司**

董事长 朱迈进

大连市中山区友好广场6号大连远洋大厦B座 邮编: 116001 电话: 0411-82636161

 **中远海运博鳌有限公司**

董事长 陈丕森

海南省琼海市博鳌镇东屿岛远洋大道1号 电话: 0898-62966888

 **中国外轮理货有限公司**

执行董事 韩骏

北京市朝阳区八里庄北里220号 邮编: 100025 电话: 010-51568000

 **中远佐敦船舶涂料(青岛)有限公司**

副总经理 杨杰

上海市中山南路28号久事大厦21层 电话: 021-63330800

 **厦门远海集装箱码头有限公司**

总经理 陈毅鹏

厦门市海沧区港南路288号 邮编: 361026 电话: 0592-7799971

 **Beibu Gulf Ocean Shipping (Group) Limited**

董事长 朱江

Rm221222/F, West Tower Shun Tak Center 168-200 Connaught Road Central Hong Kong 电话: :00852-31874000

 **中远海运科技(北京)有限公司**

总经理 张宇

北京市东城区朝阳门北大街8号富华大厦F座F-15A 电话: 010-65542060

 **上海时代航运有限公司**

总经理 肖松

上海市浦东新区世博馆路200号1号楼11层 电话: 021-31828828

 **中船动力有限公司**

董事长 李琤

江苏省镇江市长江路402号 邮编: 212000 电话: 0511-81988536

 **重庆ABB江津涡轮增压系统有限公司**

总经理 汪庆周

重庆市江津区德感街道东江路23号 邮编: 402284 电话: 021-23288940

 **玉柴船舶动力股份有限公司**

总经理 邓辉

珠海市斗门区乾务镇富山工业园七星大道1号 电话: 0756-5598023

 **广西钦州国际集装箱码头有限公司**

总经理 周延

广西钦州市保税港区港务大楼502室 邮编: 535008 电话: 0777-5880117

 **中远海运石油运输有限公司**

总经理 李俊海

辽宁省大连市体坛路22号诺德大厦49楼 电话: 0411-82726298

LIST OF COUNCIL MEMBERS

理事单位名录

理事单位

 PSA 东莞港国际集装箱码头有限公司 总经理 杨先龙 东莞市沙田镇港口大道东莞港国际集装箱码头一期5.6号泊位 电话: 0769-88666181	 广船国际 广船国际有限公司 经营部部长 李涛 广州南沙龙穴岛启航路18号 邮编: 511462 电话: 020-36663111
 珠海港 珠海国际货柜码头(高栏)有限公司 总经理 王浩宇 珠海市高栏港经济区 邮编: 519050 电话: 0756-7268828	 青岛海西重机有限责任公司 董事长 邓振山 青岛市黄岛区九龙山路1597号 邮编: 266530 电话: 0532-55711311
 HEMPEL 海虹老人(中国)管理有限公司 中国区船舶漆销售部总经理 马震宇 上海市静安区江场西路299弄中铁中环时代广场1号楼海寰大厦10楼 电话: 021-35886788	 广西北部湾国际港务集团有限公司 董事长 周小溪 南宁市青秀区金浦路33号北部湾港务大厦32楼 电话: 0771-5713606
 烟台港集团有限公司 生产业务部部长 徐明光 烟台市芝罘区北马路155号 邮编: 264000 电话: 0535-6742206	 seamaster 上海菁英航运经纪有限公司 董事长 季文元 上海市长宁区仙霞路137号盛高国际大厦1601室 电话: 021-52069898
 IMC 万邦工业集团 中国区总经理 邱鹏 上海市浦东新区东育路255弄4号前滩世贸中心A栋30楼 电话: 021-64398888	 WPSD 武汉港航发展集团有限公司 武汉市阳逻经济开发区平江大道特9号港发大厦 电话: 027-85661900
 天津港股份有限公司 天津市滨海新区天津港路99号 电话: 022-25705437	 福州港务集团有限公司 福建省福州市台江区江滨中大道356号福建交通物流信息大厦 电话: 0591-83956277
 张家港永嘉集装箱码头有限公司 总经理 李杰 江苏省张家港市金港镇江海北路底永嘉码头中门卫 电话: 0512-58311296	 招银金融租赁有限公司 上海市陆家嘴环路1088号招商银行大厦21楼 电话: 021-61059999

欢迎关注我们的微信!



公众号名称:

中国远洋海运e刊

微信号:

Maritime-China



Across Oceans...

Across Continents...

...Across Cultures.



中远海运(北美)有限公司
 COSCO SHIPPING (North America) Inc.
 100 Lighting Way, Secaucus, NJ 07094 (201) 422-0500

www.coscoamericas.com

海员日：向海而生 乘风破浪

2020年，一场突如其来的疫情给世界经济和人们生活造成了巨大的影响。保障全球产业链供应链稳定成为抗击疫情、保障民生、复工复产的关键，其中海运承担着80%以上的全球贸易量，作为海上运输的“摆渡人”——海员的作用更加凸显。

扫一扫 看视频



海上使者

他们开辟航路，连接世界，是维持世界贸易和供应链畅通不可或缺的海上使者。



国际海事组织 (IMO) 秘书长林基泽为2020年海员日致辞:

“今年我们面对的是前所未有的新型冠状病毒的全球大流行，而船舶仍在继续进行贸易，且大多数港口仍然开放以运送和装载重要供给。尽管疫情的全球大流行已令许多海员陷入了绝望的境地，但海员们的奉献精神、职业操守、韧性和毅力令我感到惊叹和敬佩，因为



他们面临的是无法进行船员更换、无法获得遣返、无法获得登离船舶的护照和签证、缺乏医疗、缺乏个人防护装备以及拒绝上岸休假，虽然所有这一切都是源于保护公众健康和安全所做出的精心努力的结果，但是却给航运带来了过度限制的后果。尽管面临这种挑战，但是海员们依然全天候坚守岗位。

海事组织已与工会、海员福利组织、航运业界代表和其他联合国机构合作，寻求解决这些问题的方案。我已致信给全体会员国政府，敦请他们承认所有海员都是‘关键工作者’。”

侠骨柔情

他们同船共渡，用多彩的业余生活丰富漫长的航海旅途，把相思融入大海，化作对亲人的挚爱。



有序换班

疫情暴发的这半年来，针对船员换班问题，中远海运船员公司以及各分公司制定了“一人一计划、一船一方案、一港一策，不计成本，应换尽换，能换尽换”，不遗余力地推进疫情期间船员换班工作的“硬核”举措，让海员们倍感鼓舞、温暖人心。



本刊新浪微博

中国远洋海运杂志 V

中国移动 10:05

阅读量 **5.5万**

【视频】豪横！汽车船都装了啥？

民船装卸载试验攻关演练 民用船运载50多辆重装渡海



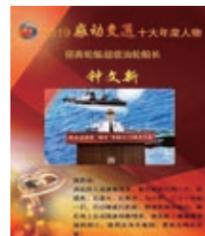
阅读量 **4.9万**

【视频】冷知识：不能通航的海峡



阅读量 **1.1万**

“新海辽”轮首航船长钟文新荣膺“感动交通十大年度人物”



6月19日，交通运输部、中华全国总工会联合举办线上视频报告会，揭晓“2019感动交通十大年度人物”评选结果。招商轮船超级油轮船长、“新海辽”轮首航船长钟文新从众多候选者中脱颖而出，光荣上榜。

感谢关注

“中国远洋海运杂志”新浪微博自2012年8月7日创立以来，得到了广大粉丝的厚爱。2019年发布微博3102条，阅读量2377万，日均阅读量6.7万。



本刊微信

M 中国远洋海运e刊

中国移动 10:05

【2020年海员日】国际海事组织秘书长林基泽致辞



海员是海事组织一切工作的中心。每年，我们都与海员们一道庆祝海员日。即使在岁月静好的时代，海员也是为全球经济做出贡献的无名英雄。80%以上的全球贸易是通过海上运输的。海员的工作对身心具有极高的要求，工作枯燥且远离家人。然而，今年我们面对的是前所未有的新型冠状病毒的全球大流行……

耀耀
为船员鼓与呼

琼州海峡加速通行，全球最大客货滚装轮渡港口抢先看



建设海南自贸港，人流物流过琼州海峡也要“加速度”。据悉，湛江徐闻港将于今年10月前启用，建成后的徐闻港将成为国际一流、功能齐全、具有示范性的新一代客滚运输港口，届时琼州海峡北岸的徐闻港区和南岸的海口新海港，将并列成为全球最大的客货滚装轮渡港口，也能更好地对接海南自贸港……

保哥
看来近期不建跨海大桥了，提高水运通行效率的办法也不错，压缩等靠时间大有潜力可挖

【喜讯】香港特区政府引入船舶租赁税收优惠政策



香港特区立法会6月10日通过了《2020税务（修订）（船舶租赁税务宽减）条例草案》（《条例草案》），引入税收优惠政策，促进香港地区的船舶租赁业务。优惠政策包括为香港地区船舶租赁活动所取得的合资格利润提供零税率，船舶租赁管理业务所取得的合资格利润提供8.25%的优惠税率（即目前企业所得税税率16.5%的一半）。新的政策将适用于2020/2021纳税年度。《条例草案》将鼓励更多的船舶租赁业务来港发展……

GEORGE
借鉴吸收，为我所用：船舶租赁，大有可为！

感谢关注

我们新老通吃！
想吃哪口，随你
欢迎来稿或提供新闻线索
macn95@vip.163.com



栏目责编：姚亚平

We Deliver Value
价值·因运而生

国际集装箱运输市场： 保持上升趋势 ■ 郑静文

6月份，新冠肺炎疫情继续在世界范围内传播，部分发展中国家疫情增长迅猛，但多数欧美国家已经解除封锁，开始重启经济，支撑集装箱运输需求增长。**欧洲航线：**由于欧洲经济在解除封锁后稳步回暖，支撑欧洲相关航线运量增长，同时闲置运力处于高位，上海航交所数据显示**相关航线装载率达到95%以上，带动市场运价回升。北美航线：**美国疫情在部分地区放松管控措施后出现反弹，新冠确诊病例和死亡病例在各国中继续排名第一，但美国继续采取恢复经济的策略，航线运输需求持续上升，供需关系良好，航线运价保持上升趋势。

国际干散货运输市场： 低位快速反弹 ■ 姜晔

6月份，国际干散货市场呈持续直线回升走势，在好望角型船大力快速拉升下，6月18日BCI单日大幅上涨1217点，好望角型船5TC单日猛涨6244美元/天至19036美元/天，BDI单日大涨281点，单日涨幅创近10年来的新高。6月30日，BCI飙升至4320点，环比5月底的46点大涨了9291%；带动BDI指数6月30日涨至1799点，环比5月底的504点上涨了257%，创下7个月来新高。6月BDI均值1146.5点，环比上涨134.4%，同比下跌2.4%；1-6月BDI均值685.2点，同比下跌23.4%。

此次散运市场的快速拉升主要归因于中国铁矿石库存的补充、强劲的需求、对巴西疫情的担忧等拉动矿价上涨。6月份铁矿石价格上涨了三倍，巴西铁矿石出货加速，平均每周有5至6次现货供应，但是同期大西洋的运力供给处于低水平，租家在需求反弹后高价租进好望角型船。6月份是澳洲财年结束月，厂商趁着矿价上涨加速出货，6月出货7870万吨，比5月高6%。中国仍在落实中美第一阶段贸易协议，进口美豆；而巴西雷亚尔贬值促使巴西大豆出口快速增加，上半年巴西大豆出口累计装运量超6000万吨。

截至7月1日，6月新船交付仅有42艘、

截至6月26日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数6月平均值为841.20点，较上月平均上涨0.6%；反映即期市场的上海出口集装箱综合运价指数6月平均值为982.75点，较上月平均上涨13.1%。

受逆全球化思潮、中美贸易摩擦和疫情引发供应基地多元化等影响，本地化、区域化贸易将不断增长，区域内航线比例有所增加，东西主干航线货量和超大型集装箱船面临新的挑战。展望7月，在疫情防控的同时恢复经济将成为今后一段时期的新常态，**集装箱航线运输需求或将有所回升，但旺季效应或将弱于往年，闲置运力继续维持高位，运价水平小幅上涨。**

428.4万载重吨，拆解共9艘、177.2万载重吨，2020年以来干散货船累计新增运力260艘、2633万载重吨，拆解60艘、766万载重吨。

克拉克森预测2020年的干散货运力增速为2.4%，2021年运力增速只有1.3%；疫情拖累2020年海运需求量大幅下跌至-4.5%，海运周转量增速大幅下跌至-4.1%，2021年分别回升至4.7%和5.5%。

虽然巴西、美国、俄罗斯等国疫情形势依然严峻，但欧洲等地已经陆续放宽限制措施，基础设施建设需求有望好转。IMF预测中国经济正在从第一季度的急剧收缩中恢复，**中国因素将成为散运需求持续向好的动力。**

7月1日，中国港口铁矿石库存已经降至10781万吨，低于6月初的10784.85万吨，保持在2016年底以来的最低水平。在钢价利润较好情况下，钢厂生产意愿积极。矿价目前处在100美元以上的高位，两大洋主要矿山出货意愿较强。夏季是传统用煤旺季，进口煤配额有限，进口煤通关检查仍然严格，贸易商操作谨慎。随着干散货FFA交易量从12年的高位回调，租家对高运价的观望气氛再起。**预计国际干散货市场在迅速上涨后将出现回调压力。**

国际油轮运输市场： 运价震荡下滑 ■ 冰瑶

6月份，减产协议延期，油轮运价继续探底。从需求端看，石油消费大国相继放松疫情封锁措施，成品油需求回暖，但销售端仍以去库存为主，尚未转化为原材料进口需求，油轮运价震荡下滑。

Baltic Exchange数据显示，2020年截至6月30日，VLCC中东/中国航线平均运价为WS 89点，环比和同比分别上升26.8%和115.3%；日均收益水平8.2万美元/天，环比和同比分别上升18.4%和187.2%；阿芙拉型主要航线日均收益水平4.6万美元/天，环比和同比分别上升19.1%和150.8%。成品油轮方面，5.5万吨成品油轮中东/日本主要航线日均收益水平3.1万美元/天，环比和同比分别上升91.9%和150.2%。

克拉克森数据显示，2020年截至6月30日，**油轮市场新造船订单共83艘**（包括10艘VLCC），与2019年同期的140艘（包括19艘VLCC）相比**下降明显**；**二手船市场仍保持了活跃度**，共成交122艘（包括30艘VLCC），与2019年同期的153艘（包括16艘VLCC）相比有所下降，5年船龄VLCC售价约在6900万美元左右；**油轮拆解极度低迷**，仅有39艘油轮拆解，与2019年的44艘（包括3艘VLCC）相比略降，拆船价格下降至275美元/轻吨。

短期看，冻产叠加传统淡季效应，**运价筑底期仍将延续**。长期看，8月产油国冻产进入第二阶段，限额有所放松，或将释放部分货盘需求。**四季度热带雨季结束，拆船市场有望回暖，油轮市场供应端利好有望助力市场旺季回暖，但疫情影响将限制本轮旺季的上升空间。**

栏目责编：姚亚平

杂志



《中国远洋海运》杂志

融媒体

矩阵

微信



微博



网站



声音

美国联邦储备委员会主席鲍威尔: 美国经济何时复苏、复苏力度如何均存在高度不确定性,前景将很大程度上取决于疫情走势和控制措施的效果。在公众确信疫情得到控制之前,美国经济不太可能完全复苏。

UNCTAD国际贸易主任Pamela Coke-Hamilton: 下半年经济复苏的可能性仍有很多不确定性,国际贸易可能保持在2019年的水平以下,具体取决于疫情的演变以及各国政府在试图重启经济时采取的政策类型及力度。

国际能源署: 2021年和2022年全球石油需求将逐步复苏,但疫情的影响将是长期的,这增加了不确定性,并将抑制市场的增长速度。

韩国海洋水产部次官金良洙: 韩中日三国经济均是在分工合作的基础上发展起来的,其中航运物流领域的合作是连接三方的核心纽带,未来韩中日将共克疫情,努力维持物流正常运转。

船舶经纪公司Allied Shipbroking: 干散货市场近来出现了显著变化,需求大幅增长,运费上升到一段时间以来未见的水平。然而我们不知道当前的需求趋势是否会在今年剩余时间内保持下去,或者只是一个暂时的高峰。

数字

4万人次

自4月1日起截至6月16日,全国累计完成国际航行船舶中国籍船员换班突破4万,达到41215人次。

20%

联合国贸易和发展会议(UNCTAD)6月11日公布的新数据显示,今年第一季度国际货物贸易额下降了5%,并指出第二季度将进一步下降27%,2020年全年将下降20%。

5000列

6月6日,西部陆海新通道正式迎来第5000列班列。今年1-5月,西部陆海新通道海铁联运班列累计到发1357列,同比增长58%。

82个航次

截至今年第26周,班轮公司已公布的第三季度取消的航次数量为82个,其中亚洲-美西航线取消的航次数量剧减。

3倍

国际能源署预计,中国将超过日本成为世界上最大的液化天然气买家,到2025年进口量将达到1280亿立方米,相当于约1.74亿吨,几乎是2019年6025万吨进口量的3倍。

700艘

克拉克森研究称,目前不足100艘船舶正在修船厂安装脱硫装置,以总吨计占全球运力的0.6%,正在等待安装的船舶约700艘左右,但其中有些订单可能会被取消或推迟。

30万TEU

航运咨询机构Alphaliner日前表示,2020年或有30万TEU的运力被报废。但这个数字仍远低于2016年创下的65.5万TEU纪录。■

交通运输部副部长戴东昌: 通过优化政务办事流程,深入推进交通运输物流简证减费、提质增效,预计今年全年降低物流成本1300亿元以上。

Maritime Strategies International (MSI) 咨询总监James Frew: 未来三年,集装箱船队运力将出现负增长……这对集装箱航运来说,几乎是史无前例的。

德路里分析师: 随着部分国家和地区逐步开始“解封”,人们的正常生产生活秩序也将逐步恢复,工厂复工有助于铁矿石等贸易的进行,市场供需将改善。

Star Bulk Carriers联席首席财务官Simos Spyrou: 尽管油价暴跌,燃油需求受到冲击,但我们对未来几个季度配备洗涤塔的船队前景仍然感到乐观。

Rystad天然气和电力市场研究主管Carlos Torres Diaz: 到2022年,中国天然气进口量将完全超过日本,达到年均进口量约8010万吨,日本则为7430万吨。

评级机构穆迪(Moody): 尽管近期油价有所上涨,但我们预计布伦特原油2020年的均价为35美元/桶,2021年为45美元/桶,或比我们2020年3月的预测低8美元/桶。

举重若轻的实力 举轻若重的精神



Exceptional Capability
Excellent Service



中远海运特种运输股份有限公司
COSCO SHIPPING SPECIALIZED CARRIERS CO., LTD.

广州市珠江新城花城大道20号 邮政编码: 510623
Guangzhou Ocean Plaza,
No.20 Huacheng Avenue, Tianhe District,
Guangzhou, Guangdong, 510623, P.R. China
Tel: +86 20 38161888 http://www.coscol.com.cn



● 中日韩运输与物流部长会议：保障国际物流体系顺畅运营

6月29日，第八届中日韩运输与物流部长会议特别会议通过线上视频形式举行。会上，三方就当前国际疫情形势下运输与物流领域面临的挑战进行了交流，分享了交通领域应对疫情的工作经验，探讨了保障物流供应链稳定的解决方案，并审议通过了加强疫情防控国际合作、维护全球供应链稳定的联合声明。交通运输部副部长戴东昌表示，希望三国团结协作应对疫情，在中日韩运输与物流部长会议框架下加强交流合作，共享信息经验，在有效防控疫情的同时，畅通货物跨境运输便利通道，打造更具韧性、更可持续的运输与物流体系；便利物流运输，在多边场合加强沟通协调，避免采取不必要的交通限制措施，确保顺畅运转；探索建立广泛的协调机制，寻求协调一致的政策，为建立更加安全高效、抗风险、可持续的东北亚物流体系提供坚实支撑。

● 交通运输部：港澳船舶进出内地港口按国内航线管理

交通运输部海事局副局长杨新宅近日在新闻发布会上披露，交通运输部已印发《海事服务粤港澳大湾区发展的意见》，进一步加强行业监管和保障能力，推进海事服务粤港澳大湾区地方经济高质量发展。《意见》明确三方面重点工作内容：一是将港澳船舶按照国内航行船舶管理；二是推动大湾区引航互认合作；三是推动内地与港澳三地共同举办“大湾区海事节”，贯彻落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》，促进大湾区多元文化交流合作。《意见》明确了两个阶段的发展目标：到2022年，大湾区水上交通安全保障能力协同发展，船舶污染防治能力明显提高，粤港澳大湾区水上交通安全多元共治格局基本形成，粤港澳海事管理机构合作机制有序运行，服务粤港澳大湾区地方经济社会发展能力显著提升；到2035年，大湾区水上交通安全便捷，航运要素高效流动，粤港澳海事管理机构合作机制高效运行，水上交通安全监管、船舶污染防治能力达到国际一流，全面建成海事服务交通强国建设先行区、海事改革开放创新发展试验区、海事高质量发展示范区。

● 中远海运锦州至海南（洋浦）内外贸同船航线开通

6月23日，中远海运锦州—海南（洋浦）内外贸同船首航仪式在辽宁锦州新时代集装箱码头举行。该航线的开通，打造了一条东北地区外贸新通道，开拓了东北及内蒙古东部地区与世界贸易往来的新路径，将有效缩短运输周期、节省物流成本，使锦州腹地货源运输更加顺畅。同时，该航线的开通标志着途经洋浦港的内外贸航线又增加了一条，将助力海南国际中转港建设，依托高度自由便利的开放运输政策，吸引全球货源在洋浦港集聚。

● 中远海运中石油国事LNG运输项目3艘LNG运输船期租暨建造合同“云签约”

6月30日，“中远海运中石油国事LNG运输项目”举行“云签约”仪式，3艘17.4万方LNG运输船期租暨建造合同

顺利签署。“中远海运中石油国事LNG运输项目”是中远海运、中国石油、中船集团联手开发的首个纯中国运营、管理、建造背景的LNG运输项目，对中国LNG运输事业发展具有里程碑意义。该项目是中远海运与中国石油继高庚LNG项目之后的再度携手，也是中远海运与中船集团在LNG造船领域第四次深度合作。3艘17.4万方LNG运输船建造合同签署后，中远海运能源LNG船舶总规模将达到41艘，总舱容694.36万立方米。

● 中国远洋海运大学揭牌成立

7月3日，中国远洋海运集团党校/企业大学/研究院/青岛船院在青岛西海岸新区举行揭牌仪式。多年来，中国远洋海运集团与青岛市在航运、物流、航运服务、教育科研等领域开展了务实合作，此次中国远洋海运集团党校/企业大学/研究院落户青岛，是中国远洋海运集团深化与青岛市战略合作的又一重要成果。中国远洋海运集团在上海、天津、广州、大连、青岛等地共拥有11家教育培训院校和机构，此次改革的目标是整合中国远洋海运集团各地教育培训资源和资质，依托青岛远洋船员职业学院，在青岛组建中国远洋海运集团党校/企业大学/研究院/青岛船院。未来企业大学将按照“一套班子、四块牌子”方式统一运作，根据对内对外实际需要，分别使用“中共中国远洋海运集团党校”“中国远洋海运大学”“中国远洋海运研究院”“青岛远洋船员职业学院”四个名称。企业大学将致力于建设世界一流企业大学，努力打造成企业高端人才培养的新平台、航运人才培养和航运科技创新的新高地。

● 亚洲第一船坞上海建成 将建首艘国产邮轮

近日，能同时满足两艘13万吨级大型邮轮或一艘20万吨级豪华邮轮整船建造能力的亚洲第一船坞——上海外高桥造船厂2号船坞竣工验收。该船坞全长740米，宽76米，直达长江入海口，是目前国内最大的超级船坞。伴随上海外高桥造船厂2号船坞的顺利完工，中国第一艘世界级国产邮轮将率先在此诞生。据介绍，外高桥船厂2号船坞已经有两艘船的订单，而首艘国内建造的13万吨级邮轮“阿依达”号目前已经开始分段建造。

● 粤港澳大湾区首开直达波兰中欧班列

6月20日，粤港澳大湾区首次开行直达波兰的中欧班列，这也是今年粤港澳大湾区开行的第70趟中欧班列，标志着大湾区中欧班列对外辐射能力及外贸服务水平再上新台阶。该班列全程运行11000公里，由满洲里站出境，途经哈萨克斯坦和俄罗斯，于13天后一站直达，运抵波兰马拉舍维奇站，运行时间较海运压缩了20天以上，运输成本较空运节省了6到7成。5月以来，大湾区中欧班列开行数量出现“井喷”，同比增长80%，已陆续开通至俄罗斯、白俄罗斯、德国、立陶宛、波兰等多条国际线路。



▶ 二季度新冠疫情影响减弱 集装箱海运有望率先复苏

6月30日，上海国际航运研究中心发布2020年第二季度中国航运景气报告。报告显示，2020年第二季度，中国航运景气指数为89.37点，小幅提升至相对不景气区间；中国航运信心指数为64.79点，较上季度上涨25.73点，进入较为不景气区间，虽然中国航运业仍处景气分界线以下，但新冠病毒疫情对中国航运业影响已经大幅减弱。第三季度中国航运业将进一步企稳，其中集装箱海运将率先复苏，集装箱运输企业的景气指数数值预计为114.59点，较本季度上升23.81点，回升至相对景气区间。

▶ 广州南沙国际冷链项目封顶

6月28日，由广州港股份有限公司规划投资35亿元、全力建设仓容46万吨的全国最大临港冷链仓库群及综合性冷链物流分拨基地——广州南沙国际冷链项目正式封顶。该项目定位为全国规模最大的临港分配枢纽型冷库功能的综合性冷链物流基地，项目100公里范围内覆盖粤港澳大湾区和珠三角主要城市，将与南沙国际物流中心北区项目形成联动，通过南沙港铁路进一步扩大辐射范围，打造立足湾区、辐射华南、面向全球的国际冷链物流枢纽。目前，贯穿广州、佛山、江门、中山的广州南沙港铁路工程项目建设正顺利推进，与南沙国际物流中心“无缝”接轨，南沙港铁路2021年底建成通车后，南沙港区铁水联运集疏运体系将更加完善。

▶ “鼓浪屿”号免税商场内装升级改造完成 系国内企业首次承接

日前，由中远海运重工旗下的南通远洋配套有限公司承接的“鼓浪屿”号免税商场内装升级改造圆满完成并顺利通过验收，这是国内本土企业首次承接邮轮免税商场大规模翻新改造工程。“鼓浪屿”号是由中远海运集团和中国旅游集团共同投资运营的中国民族邮轮品牌“星旅远洋”旗下首艘邮轮，也是中国第一艘自主运营的邮轮。该项目是南通远洋配套在邮轮内装领域的一次成功尝试，标志着公司发展迈上新台阶，实现了从多种常规船型、大型海工平台、高端客滚船到邮轮内装工程服务的全覆盖。

▶ 全球应对生物淤积行业联盟成立

近日，国际海事组织（IMO）和联合国开发计划署（UNDP）宣布联合行业私人部门成立全球行业联盟（GIA），与全球防污底伙伴项目（GloFouling Partnerships）合作，共同保护海洋生物多样性，推动温室气体减排。目前，联盟成员已有CleanSubSea、ECOsubsea、HullWiper、Sonihull四家，更多来自航运、养殖、海上油气、可再生能源等行业的成员单位有望加入。IMO表示，这将是首次全行业联合解决两大环境问题。

栏目责编：姚亚平

▶ “限硫令”实施顺利 但纠纷案件或增加

有业界专家表示，航运业实施IMO 2020已有半年，总体来看基本顺利，但相关的纠纷案件估计将增加。纠纷主要发生在洗涤塔制造商和船东之间、燃料供应商或租船人和船东之间以及船东和租船人之间。另一个有争议的领域是燃油质量。燃油供应商或租船人声称提供了合格的燃油，但船东对燃油是否受到污染提出了异议。而这些纠纷案件不太可能在短时间内得到解决，部分原因是疫情减缓了事态发展。业内人士指出，尽管存在这些问题，但洗涤塔运行总体平稳，这些问题主要与机械或控制系统故障有关。面对这些挑战，船员的操作熟练程度至关重要，对船员开展的培训有利于查明问题、进行报告及制定应急计划。（徐亦宁/编译）

▶ 下半年好望角型船市场值得期待

近期，随着中国全面复工复产，下游需求大幅启动，巴西出货明显改善，好望角型船租金快速恢复，BDI大幅上涨，连续创出年度新高。分析人士表示，展望下半年，全球经济恢复增长、各国企业复产复工、铁矿石运输季节性需求回升、中国铁矿石采购巴西矿将明显增多、非洲铝土矿产能继续释放等利好因素，将会继续有力提振好望角型船市场。业界普遍预期，全球疫情最艰难时期已经过去，好望角型船负指数的困境已经成为过去时，散货运输行业最糟糕的时期已经过去。下半年，虽然世界经济恢复还存在诸多不确定性因素，但在多重利好的影响下，好望角型船市场良性发展的前景值得期待。

▶ 海上储油从6月开始下降

船舶经纪人和油轮市场观察人士表示，尽管全球能源需求的复苏令原油和成品油数量较5月份触及的峰值有所下降，但海上储油过剩仍需数月时间才能消化。因为仍有一部分货物是按定期租船合同进行的，这种合同可能会迫使贸易商将石油留在海上达3至12个月。据IHS Markit估算，5月底海上储油量超过1.75亿桶，而4月底逾1.8亿桶。IHS分析师Fotios Katsoulas表示：“毫无疑问，5月份已达到峰值，存量从6月份开始下滑。”目前超过8%的油轮运力被用于储油。（陶润元/编译）

▶ 欧盟欲阻止韩国两大船企合并

据韩国造船业界人士近日透露，欧盟执行委员会日前向韩国金属工会委员长金镐圭发出通报，赋予金属工会参与现代重工集团和大宇造船合并审查过程的“第三方地位”。韩国业界认为，韩国两大造船企业合并面临的最大难关就是欧盟审查，而韩国金属工会希望通过对该审查施加影响力来阻止合并。目前，韩国金属工会已将自己与合并相关的活动舞台扩大到了欧洲。韩国业内人士担心，欧盟有可能以韩国金属工会的“第三方地位”参与为杠杆，为不同意韩国两大造船企业合并寻找更多的借口。

▶ 拆船市场重启 前景看好

拆船市场在停滞数周后已重启，而市场在经历了一波短暂的高潮后也开始回归正常水平。最近几周，有大量Capesize/VLOC出售给主要拆船厂，船舶经纪公司Clarkson Platou Hellas预计未来几周拆船需求将增加。而随着印度、孟加拉和巴基斯坦公布相关措施，将进一步激发拆船市场热情，同时可能推动市场在长期低迷后重回积极轨道。6月份，已有多起关于冲滩拆船的报道，这给现金买家和船东带来了更多的信心。（徐亦宁/编译）

▶ 修船价格将上涨50%以上 中国船厂迎来机遇

Trusteddocks近日表示，当疫情危机过后，全球修船价将上涨50%以上，甚至高达100%，行业将面临产能瓶颈和价格上涨的局面。中国船厂也将迎来发展新机遇，因为全球大部分的修船都在中国船厂完成。Trusteddocks是一家为船东和船厂提供对接服务的平台，据其发布的船舶修理指数（SRI）预测，一旦商业活动完全恢复，市场竞争将非常激烈。M

新冠疫情 对亚洲区域合作的影响

■ 李天国

关键提示

- ▶ 2020年前5个月,中国对外贸易伙伴情况出现较大变化,中国与亚洲国家之间的贸易比重显著上升,而美国、欧洲等地区因疫情以及其他因素的影响,对华贸易出现较大幅度下降。新冠肺炎疫情之下,中国对外经贸伙伴区域结构的变化表明了亚洲地区在中国对外经济贸易中的重要地位。
- ▶ 统合亚洲区域贸易架构的RCEP,作为全球最具潜力的区域贸易协定,将进一步整合亚洲区域生产性资源,促使亚洲形成庞大的生产网络,极大地推动区域经济一体化进程,对全球范围内的双边与多边合作产生积极示范效应。
- ▶ 新冠肺炎疫情可能引发亚洲地区多个层次上的产业供应关系的重塑,从而对地缘政治产生更广泛的连锁效应。亚洲各国有必要完善区域内各国的供应链体系和生产网络体系,在多领域构建更加坚实的合作平台。

新冠肺炎疫情在全球范围内扩散蔓延,给世界各国经济带来前所未有的挑战。作为全球经济增长的引擎,亚洲经济体具有很强的增长韧性,当前更需各经济体汇聚力量共同抗击疫情,增强命运共同体意识,进一步推动贸易与投资便利化,为推动世界经济复苏及区域经济一体化发展注入源源不断的动力和活力。

疫情下凸显中国与亚洲地区之间的重要经贸关系

新冠肺炎疫情给中国的对外贸易带来重大影响。据国家海关总署统计,2020年前5个月中国进出口贸易总额达到11.54万亿元,同比下降4.9%。其中,出口额为6.2万亿元,同比下降4.7%;进口额达5.34万亿元,同比下降5.2%。进入5月份以来,随着国内疫情防控阻击战取得重大战略成果,企业复工复产进度加快,国内产业产能开始回升,为经济增长的恢复提供了有力保障。

2020年前5个月,中国对外贸易伙伴情况出现较大变化,中国与亚洲国家之间的贸易比重显著上升,而美国、欧洲等地区因疫情以及其他因素的影响,对华贸易出现较大幅度下降。其中,中国与欧盟的贸易额为1.6万亿元,同比下降4.4%;中

美双边贸易额则为1.29万亿元,同比下降9.8%;而中国与东盟国家之间的贸易额同比上升4.2%,占我国对外贸易总值的比重上升至14.7%,一跃成为中国最大的贸易伙伴。从具体国别来看,越南、泰国、马来西亚等国家与中国的贸易出现不同程度增长。2020年1-5月,中国与越南双边货物进出口额为4516亿元,同比增长16.7%。其中,中国对越南出口商品总值为2687.8亿元,中国自越南进口商品总值为1828.6亿元。2020年1-5月,中国与泰国双边货物进出口额达到2597亿元,同比增长8.1%,中国与马来西亚双边货物进出口额则达到3210亿元,同比增长0.9%。事实上,中国和东盟在经贸领域签订多份协定,为双方贸易快速增长提供了制度红利。中国-东盟自由贸易区是我国对外谈判的第一个也是最大的自由贸易区。2019年10月,作为中国-东盟自由贸易区升级谈判成果文件,《中国-东盟自由贸易区升级议定书》全面生效。在中国-东盟自由贸易区框架内,中国和东盟90%以上的商品实现了零关税,该协定为中国与东盟国家贸易提供了重要制度保障。

中国与亚洲其他主要贸易对象国的进出口情况也好于全球对外贸易的平均水平。日本、韩国市场需求恢复相对较快,中国对日韩两国出口均实现大幅增

长。另外值得关注的是,2020年1-5月,中国企业在“一带一路”沿线对54个国家非金融类直接投资达到458.4亿元人民币,同比增长20.4%。对外承包工程方面,中国企业在“一带一路”沿线的63个国家新签对外承包工程项目合同1846份,新签合同额3298.3亿元人民币,占同期我国对外承包工程新签合同额的54.8%,同比增长3.9%。

新冠肺炎疫情之下,中国对外经贸伙伴区域结构的变化表明了亚洲地区在中国对外经济贸易中的重要地位。很多亚洲经济体努力与新冠肺炎作斗争的同时,还要应对严重的经济冲击,其中一些国家商品出口下降,产业链条被打断,旅游业面临危机,资本大规模外流,外汇汇入严重减少。但是亚洲经济体表现出较大韧性,庞大的消费市场和快速增长的中产阶级成为支撑国家经济的重要因素,国际收支平衡和财政状况也得到不断改善。亚洲地区的市场需求和产业生产为区域乃至全球经济复苏做出了重要贡献。

疫情下更需推动亚洲区域一体化进程

新冠肺炎疫情暴发后,亚洲各国共同协商调控政策,以最大限度保护企业生

日本、韩国市场需求恢复相对较快,中国对日韩两国出口均实现大幅增长。

产,维护国内正常经济运营秩序。2020年2月20日,中国—东盟关于抗击新冠肺炎疫情问题的特别外长会在老挝万象举行,成为国际上首个围绕抗击新冠肺炎疫情的多边会议。在此次会议中,中国与东盟各国一致认为要在疫情期间同舟共济、相互支持、共克时艰,全力避免正常交往和经贸合作受到影响,加强经验交流借鉴,共同提升地区公共卫生安全能力,维护亚洲地区经济发展。中国的疫情情况转入稳定期以后,在自身防疫任务仍然艰巨的情况下,为东盟国家防控疫情提供人力和物资支援。中国向柬埔寨、菲律宾、缅甸、老挝、马来西亚5个东盟国家派遣医疗专家组,派遣队伍数量占到总数的近三分之一。据不完全统计,截至4月底,中国中央政府、地方政府、有关企业已向东盟10国及东盟秘书处援助了约1200万个医用口罩、近100万个KN95口罩、近50万套防护服、超过126万套检测试剂、21万多副护目镜及测温枪、呼吸机等急需的医疗物资。

2020年3月20日,中日韩三国外长举行视频会议,专门探讨国际新冠疫情和三国抗疫协作。在该视频会议中,中日韩三方共同表示将加强协作促使疫情尽快结束,就举行三国卫生部长会议达成一致;提出将推进三方面向共享疫苗研发资讯、

融通医药等事务层面的磋商。2020年4月14日,东盟与中日韩等国家通过视频方式举行关于新冠肺炎疫情的领导人特别会议。中国向东盟分享防控诊疗经验,为东盟国家制定适用于各自国情的防疫措施建言献策。2020年6月,东盟与中日韩等国家的经贸部长就抗击新冠肺炎疫情再次召开特别视频会议,重点就加强抗疫和经贸合作、共同应对战胜疫情、恢复地区经济活力等开展了广泛深入的讨论并达成共识。除提供无偿援助外,中国加快复工复产,在国际防疫物资生产中发挥重要作用,努力为包括东盟国家在内的各国抗击疫情提供支持。当前,中国和韩国已经达成协议,为双方企业人员和货物提供“快速通道”服务。中国和日本在发生疫情以后,通过官方和民间各界纷纷向对方国家伸出援手,开展了各方面的合作。中国和新加坡也在实施经贸往来便利化措施,努力恢复亚洲地区供应链的正常运行,积极破解疫情带来的经济发展与民生难题。

在新冠肺炎疫情面前,各国政策的沟通与协调是国际共识和主流。国际社会需要守望相助,携手应对风险挑战,共建美好地球家园。特别是亚洲各国必须要抵御来自逆全球化思潮的挑战。当前新冠肺炎疫情的全球流行使生产者、消费者信心

严重受创。在此特定背景之下,某些逆全球化思潮重新抬头,甚至更为盛行。孤立主义、单边主义、民族主义和贸易保护主义盛行,形成经济全球化进程中一股逆流。在全球性重大疫情面前,亚洲各国均是此次新冠肺炎病毒的共同受害者,采取单边主义政策和贸易保护主义政策,造成争议对当前疫情带来的困境不但没有任何帮助,还有可能会引发全球性的政治冲突。抗击疫情需要塑造科学、理性的共识,需要亚洲各国共同合作抗击疫情。

新冠肺炎疫情下,亚洲需升级现有区域合作机制。回顾过去数十年,全球经济的快速增长很大程度上归功于区域经济一体化趋势的发展。特别是亚洲国家在区域经济一体化进程中,不仅壮大了区域产业生产能力,还提高了亚洲国家企业的国际竞争力,同时也推动了亚洲区域稳定与发展。当前,全球范围内已经形成了比较稳定的贸易产业链区域——欧洲、亚洲和北美,其中尤以亚洲的发展速度最快。2008年全球金融危机后,亚洲科技产品占所有出口产品中的比重迅速扩大,成为全球最重要的制造业基地以及中间品贸易中心。面对国际上出现的逆全球化声音,亚洲各国更需努力维护亚洲区域贸易秩序,通过进一步的投资与贸易便利化,推动亚洲区域经济合作与交流。虽然新冠肺炎疫情对贸易谈判工作造成了一定的影响,但亚洲区域各国应争取尽快签署区域全面伙伴关系协定(RCEP)。

作为以东盟为中心的一个高质量、互惠的区域贸易协定,RCEP经过多年的艰辛谈判即将修成正果。东盟、中国、日本、韩国、澳大利亚和新西兰等15个成员国已经结束主要相关议题的谈判,并开启了对文本的法律审核,准备于2020年底完成签署工作。尽管印度因担心过快的市场开放给自身经济带来冲击而暂缓加入协定,但是当前的RCEP成员已经涵盖30%的全球人口,其经济规模占全球经济比重达到29%,成为成员结构多元的巨型自由贸易协定。届时,统合亚洲区域贸易架构的RCEP,作为全球最具潜力的区域贸易协定,将进一步整合亚洲区域生产性资

源,促使亚洲形成庞大的生产网络,极大地推动区域经济一体化进程,对全球范围内的双边与多边合作产生积极示范效应。

整体上看,RCEP与现有亚洲其他自由贸易协定相比,在贸易与投资自由化水平方面采取了较高的标准,有望成为亚洲区域最重要的自由贸易协定。RCEP协议最大限度兼顾各成员国的诉求,既包括了知识产权、政府采购、电子商务、竞争政策等新一代贸易规则议题,以满足发达国家对高标准的关切,又规定了90%以上适中的整体开放水平和经济技术合作的落实安排,以兼顾发展中国家的实际需求。

RCEP在不少方面都取得了突破性进展。在服务贸易方面,RCEP实行较高质量的金融和电信等领域规则,推动

地化或存储的要求。

伴随着RCEP的不断进展,亚洲合作整体进程加速将对本地区抵御疫情负面影响意义重大。如果RCEP能于2020年底如期达成协议,不仅能够顺应各个国家和地区急于恢复经济的期待,而且能够提振市场信心,有助于提升亚洲国家抵抗逆全球化与抵抗全球经济衰退的能力,进一步提升亚洲地区生产活力,对亚洲地区经济实现迅速、强有力复苏具有重要意义。除此之外,多个东亚合作机制如东盟—中日韩合作机制、中国—东盟自由贸易协定、中日韩自由贸易谈判等,都需要得到更大的关注。传统上危机推动型的东亚合作,是从1997年亚洲金融危机爆发后才开始崭露头角的。伴随着此次疫情的发生,东

整体上看,RCEP与现有亚洲其他自由贸易协定相比,在贸易与投资自由化水平方面采取了较高的标准,有望成为亚洲区域最重要的自由贸易协定。

相关行业市场开放。特别是在金融领域,RCEP强化对金融服务的供应规则,推动RCEP地区的金融投资业务,同时确保各成员国拥有足够的政策和监管灵活性,以维护区域及成员国的金融系统的稳定。RCEP还对投资、竞争政策、知识产权、政府采购、电子商务等领域的内容进行了规范。例如,在投资领域,RCEP对成员国投资者采取非歧视性原则,并对投资者的核心投资进行保护。RCEP要求当东道国不得不没收投资时,以公平和公正待遇向投资方支付相应赔偿;同时,RCEP也要求东道国向投资者赔偿因冲突和内乱造成的损失,并规定投资者拥有自由转移投资有关的资本权利。RCEP也保留成员国在特别敏感的领域进行监管的权利,保留其为国家利益筛选投资的权利。RCEP成员国还将保留当前的政策目标灵活性,以实现包括公共卫生安全在内的公共福利目标。在电子商务方面,RCEP为成员国企业跨境传输数据制定规则,并禁止政府对此施加各种限制,允许企业对数据进行本

亚各经济体再次团结起来,有望推动亚洲区域经济一体化向更深层次发展。

全球新冠病毒疫情还在持续深刻影响着亚洲地区乃至整个世界的宏观政治经济形势,在某些关键行业,疫情也可能产生深远的影响。新冠肺炎疫情可能引发亚洲地区多个层次上的产业供应关系的重塑,从而对地缘政治产生更广泛的连锁效应。亚洲各国有必要完善区域内各国的供应链体系和生产网络体系,在多领域构建更加坚实的合作平台,发展在农产品、医疗卫生、运输与物流业、旅游业、金融保险服务、海洋产业、文化产业、通讯业、科技、能源、环境保护和可持续发展等多领域全方位的功能性合作机制,发挥灵活务实的战略思维,相互经验借鉴与合作,有效地应对新冠肺炎疫情带来的负面冲击,推动亚洲区域经济的尽快恢复与发展。

(作者系中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员)

来稿信箱: macn95@vip.163.com

▶ 为贯彻落实交通强国建设战略部署，推动内河航运高质量发展，交通运输部于2020年6月印发了《内河航运发展纲要》（下称《纲要》），明确了2035年、2050年建设现代化内河航运体系的相关发展目标。其中提及，到2035年基本建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化内河航运体系，内河千吨级航道达到2.5万公里，主要港口重点港区基本实现铁路进港，内河货物周转量占全社会比重达到9%。

聚焦内河航运

▶ 为实现上述目标，《纲要》提出了建设干支衔接江海联通的内河航道体系、打造集约高效功能协同的现代化港口、构建经济高效衔接融合的航运服务体系、践行资源节约环境友好的绿色发展方式、构筑功能完善能力充分的航运安全体系、强化创新引领技术先进的航运科技保障、传承弘扬历史悠久内涵丰富的航运文化、构建多方共建共治共享的现代行业治理体系等八条发展任务。其中强调要促进以港口为枢纽的全程物流供应链发展；完善江海直达运输发展相关政策和技术标准，形成江海直达、江海联运有机衔接的江海运输物流体系，提高江海运输服务水平；推动港航企业向全程物流承运人转型；鼓励航运企业向船、港、货、金融等上下游发展，构建一体化产业链发展运营模式。

▶ 如果说，《纲要》是我国建设现代化内河航运体系的顶层设计，那么，众多港航物流企业则是《纲要》的具体践行者。如何快速准确地将发展纲要转化为行动方案，是我们航运人的共同责任。

▶ 本期聚焦从中撷取港口枢纽构建、绿色智能船舶发展、江海联运实践、内河航运比较优势等不同层面，展现新时期我国内河发展的新趋势与新图景。

扫一扫 见证长江70年巨变



我国内河航运发展现状及展望 ■ 方森松

改革开放以来,伴随着经济社会的快速发展,以长江、珠江、淮河等水系为主体,发挥内河航运运能大、占地少、能耗低、污染小的优势,我国内河航运建设与发展取得了显著成效,港航基础设施和运输规模位居世界前列,已成为综合运输体系的重要组成部分,在促进国土空间开发、引导优化产业布局、服务对外开放、促进水资源综合利用等方面发挥了重要作用。具体发展成效体现在:

一是港航基础设施总体格局基本形成。



我国内河航道通航总里程2018年底已达到12.7万公里,位居世界内河第一位。规划的1.9万公里内河高等级航道初步建成,成为内河航道的核心和骨干,其中,长江干线已成为世界上运输最繁忙的黄金水道,西江航运干线、京杭运河、长江三角洲和珠江三角高等级航道网也成为跨区域运输通道的骨干,并向支流延伸辐射,初步实现干支衔接、局部成网。我国内河港口2018年底生产性泊位已达到1.8万个,规划的28个内河主要港口依托高等级航道布局,已建成一批以重庆果园、武汉阳逻等为代表的规模化、集约化港区,岸线资源利用效率显著提升,港口结构不断优化,服务能力明显改善。

二是内河运输服务能力持续加快提升。



内河运输船型标准化、大型化取得重要进展,2018年全国内河运输船舶数量12.43万艘,净载重量1.29亿吨,规模位居世界第一。内河货运量平稳增长,2018年内河船舶完成货物运输量及货物周转量37.4亿吨和1.5万亿吨公里,较2010年年均增速分别为8.9%和13.6%,已成为世界上内河货运规模最大的国家,承担了能源、原材料、集装箱、商品汽车等大宗物资运输,有效降低了社会综合物流成本,在综合运输体系中的作用日益提升。

三是支持保障和安全应急能力持续加强。



以移动互联网、物联网、云计算、大数据等为代表的新一代信息技术逐步应用于内河航运的发展,高等级航道相继实施了数字航道建设工程,长江干线80%以上航段已建成数字航道,长三角高等级航道网、西江航运干线等应用船联网实现船闸联合调度,推动航运服务水平进一步提升。水上安全管理体制机制逐步健全,安全监管和应急救助能力有效提升。监管救助基地、巡航救助船艇、溢油应急设备库、安全监管系统等设施装备布局进一步完善。

四是内河航运绿色发展积极推进。



港口船舶污染防治、清洁能源推广取得显著的节能环保效益。主要港口稳步推进污染物接收、转运和处置的装置建设,内河船舶加快推进生活污水防污染设施改造,港口船舶生活垃圾、生活污水和油污水等污染物基本通过陆上运输进入城市垃圾处理。化学品洗舱站、液化天然气(LNG)加注码头、港口岸电设施等布局规划、标准规范逐步完善,试点示范建设取得积极成效。

展望未来,内河航运将以交通强国建设为统领,以高质量发展为导向,按照《内河航运发展纲要》明确的目标、任务、路径,形成以国家高等级航道为骨干的干支衔接、江海联通航道体系,以及以主要港口为骨干,布局合理、集约高效、功能完善、区域协同的港口体系,有效连接、辐射主要城市群、流域重要城市和沿海主要港口;形成运输船舶标准统一、技术先进,运输组织高效、顺畅,运输服务优质、便捷,市场主体集约化规模化、结构合理、充满活力的航运服务体系;水上安全应急实现全域覆盖、动态感知、反应快速、处置高效;绿色航道、绿色港口、绿色船舶、清洁运输发展成效显著。■



完善内河港口枢纽布局 着力构建经济高效的联运体系

■ 方森松 杨琼 简艳春

摄影/汪睿翔

关键提示

- 长江干线、西江航运干线重点加大对重点港口集装箱江海直达运输的扶持培育力度，完善江海直达码头设施和运输船型，提升航线稳定性和准点率，提高航线密度，降低运输成本，**凸显江海直达运输的经济性、便捷性。**
- 未来，应进一步与铁路部门加强合作，**推动铁路与港口在线路、车站层面的衔接**，实现货运专列、班列直达港口站、集装箱中心站服务，以及简化铁水联运中转手续，显著下浮铁路运价，打造高效率、低成本、大运量的铁水联运枢纽港区。
- 目前内河港航企业散、小问题突出，要素分散，运输组织效率不高，针对这一问题，沿江沿河正在**加快推进港航资源整合。**

2020年6月，交通运输部印发《内河航运发展纲要》，明确提出强化港口枢纽辐射功能，大力发展以港口为枢纽的多式联运等重点任务。

我国内河运输中运量较大且具有较强专业化运输组织特点的货类有集装箱、煤炭、铁矿石、商品汽车滚装等，主要分布在长江、珠江、京杭运河—淮河水系。本文结合上述重点货类运输发展趋势，按照“强化枢纽、联动江海、完善系统”的思路，进一步明确在各货类运输中具有枢纽功能的主要港口，并结合当前港口枢纽存在的突出问题提出发展重点，引导和促进江海运输、干支运输、多式联运等内河运输系统的形成和完善。

一、重点货类运输发展趋势

1. 集装箱海江河联运、铁水联运将快速发展

当前我国经济产业结构正处于转型升级、优化布局的阶段，未来附加值较高的高新技术等产业将得到较快发展，加之集装箱运输方式的更加完善，“散改集”加快推进等因素，我国集装箱运输需求还将保持较高增速。

长江水系以上海港为远洋干线枢纽、以苏州和南京港为近洋和内贸枢纽，重庆、武汉港作为支线枢纽的地位将更加突出，其他港口以发展内支线和喂给航线为主，同时，岳阳

以下港口积极发展至上海港洋山港区的江海直达航线，岳阳、九江、芜湖等港口适当发挥干支集并作用。

珠江水系以香港和深圳港为外贸中转港、以广州为内贸中转港的内河集装箱江海运输将快速发展，随着西江航运干线提升至一级标准以及支流航道条件的改善，珠江水系江海运输航线将进一步加密和向支流拓展延伸。

京杭运河—淮河水系目前淮安、蚌埠、徐州等港口都已开展集装箱运输，多在扬州港、苏州太仓港中转。未来，随着集装箱运输规模将逐步扩大和航道条件改善，将形成与连云港港、苏州太仓港间的集装箱海河联运网络。

2. 煤炭海进江为主、铁水联运为辅的格局进一步加强

随着我国经济产业结构和能源消费结构的调整，煤炭消费增速将逐步下降，全国内河煤炭货运量将在现有运输规模基础上略有增长。

长江水系海进江煤炭主要供应范围在岳阳以下，是今后主要供应方式。铁水联运来煤主要通过南京港、芜湖港、武汉港和宜昌港下水供应周边地区，未来，在蒙西—华中铁路通道建成之后，荆州港铁水联运将成为新的供应通道，襄阳港、岳阳港也可望承担部分联运功能。

珠江水系海进江运输主要为北方下水煤炭及东南亚外贸煤炭通过沿海港口中转至佛山及西江上游地区。铁水联运煤炭主要为上游贵港港、来宾港等下水至珠江三角洲地区，

未来将呈现下降趋势。

京杭运河-淮河水系随着鲁西南、苏北和皖北地区煤炭外运量下降和江南地区煤炭消费需求的下降,煤炭下水量将缓步下降,相应海进江运量将进一步增长。

3. 铁矿石将稳步推进江海直达、干支联运发展

今后一段时期我国将迈入工业化城镇化中后期,钢铁消费需求将逐步达到峰值平台期,全国内河金属矿石货运量将总体保持稳定。铁矿石运输主要分布在长江干线,90%以上为海进江运输。未来,随着长江干线航道条件改善,安庆至南京段港口将以江海直达运输为主,安庆至武汉段港口将形成中转与直达并重的格局,但江海直达地位将得到显著提升,武汉以上段港口以中转为主。随着支流航道条件的改善,中上游铁矿石干支联运将成为重要补充。

4. 商品汽车滚装保持快速增长

未来我国汽车产业仍将处于快速发展期,并且随着道路运输治超的深入,汽车滚装运输经济性将更加凸显,全国内河商品汽车滚装货运量将快速增长,主要分布在长江干线。其中,重庆、武汉等港口是重要的区域汽车销售分拨中心,主要承担沿江商品汽车的东运任务。芜湖、岳阳、九江、泸州等城市依托后方产业和腹地需求,商品汽车滚装运输也将快速增长。

二、港口枢纽布局

1. 集装箱枢纽布局

长江水系对接上海、宁波舟山、苏州、南京等内外贸枢纽港,进一步增强重庆长江上游和武汉长江中游航运中心的区域性枢纽功能,积极发挥泸州、岳阳、九江、芜湖等港口的干支集并或铁水联运作用,加快发展长江干支流、长三角水网地区港口集装箱运输,珠江水系对接香港、深圳、广州等内外贸枢纽港,加快发展西江干支流、珠三角水网地区港口集装箱运输,加快发展京杭运河与淮河水系主要港口集装箱运输。

2. 煤炭枢纽布局

长江水系重点发展荆州、岳阳、武汉、九江、芜湖等港口铁水联运功能,珠江水系对接广州等沿海港口,着力发展江海联运,提升贵港煤炭物流商贸功能,进一步发展干支流其他港口,京杭运河与淮河水系重点提升矿区煤炭外运港口发展品质。

3. 铁矿石枢纽布局

以长江水系为主,对接宁波舟山等外海转运枢纽港,重

图1 内河集装箱运输主要港口枢纽布局示意图



图2 内河煤炭运输港口布局示意图



图3 内河铁矿石运输港口布局示意图



图4 内河商品汽车滚装运输港口布局示意图



点布局重庆、岳阳、武汉、九江、马鞍山等主要接卸港。适当发展珠江、京杭运河与淮河等水系港口铁矿石枢纽。

4. 商品汽车滚装枢纽布局

主要集中在长江干线,对接上海、宁波舟山等江海联运枢纽港,重点发展重庆、武汉、芜湖等港口,强化区域性集散和配送功能。适当发展其他港口。

三、发展重点

1. 提升江海、河海直达服务能力和水平

长江干线、西江航运干线重点加大对重点港口集装箱江海直达运输的扶持培育力度,完善江海直达码头设施和运输船型,提升航线稳定性和准点率,提高航线密度,降低运输成本,凸显江海直达运输的经济性、便捷性。以武汉港为例,武汉港至上海洋山港的江海直达航线最早于2006年5月16日正式开通,期间因营运亏损、航线班期不固定、航线服务质量得不到保证等问题先后3次停航。2011年,武汉市政府出台了《关于保障提升“江海直达”外贸集装箱航线航运服务工作的意见》,加大了航线扶持力度,经过一段时期培育,武汉港江海直达航线全年运行已超过400余班次,实现了“天天班”运输,72小时点对点到达率达到99.7%。为进一步降低运输成本和时间,武汉港与中远海运集团等航运企业共同建造了1140TEU的江海直达船型,单个集装箱运输能耗降低约30%,单个航次时间比600TEU集装箱船减少8-10小时。

长三角集装箱海河直达运输近两年快速起步,运量规模已达到100万TEU左右,并在苏州内河港苏高新港至洋山航线上探索应用了可装载三层合计124TEU的河海直达船型,实践表明具有良好的经济性。受航道标准不一、桥梁碍航、与沿海港口不衔接等因素影响,这种集装箱河海直达运输推广仍存阻力,与区域内巨大的集装箱运输需求和陆路运输压力不相匹配,应尽快规划建设长三角水网地区至上海港、宁波舟山港、苏州太仓港等重点港口的装载三层集装箱河海直达船型的集装箱运输通道,并同步实施建设,着力畅通瓶颈。

2. 高标准规划建设铁水联运枢纽港区

受港口陆域空间影响、与铁路部门间协调影响等,内河港口与铁路集疏运通道、铁路场站等普遍未有效衔接。未来,应进一步与铁路部门加强合作,推动铁路与港口在线路、车站层面的衔接,实现货运专列、班列直达港口站,集装箱中心站服务,以及简化铁水联运中转手续,显著下浮铁路运价,打造高效率、低成本、大运量的铁水联运枢纽港区。以武汉港为

例,武汉港阳逻港区近年来已陆续开通了“中欧班列—武汉港—长江沿线”等多条铁水联运线路,但阳逻港区受后方陆域空间限制仍未实现铁路直接进港,铁水联运仍需2公里的公路短驳。为此,中远海运集团通过整合武汉港码头资源,并与中国铁路总公司合作,将港口码头纳入武汉港铁水联运总体规划中,打造集码头、集装箱运输、物流、仓库、堆场、CFS、铁水联运中心等功能于一体的现代化物流集疏运中心,通过“港站同场、运输同场、关检同场、信息同场”,实现铁路运输和水路运输的无缝衔接,最终可节省运输成本600元/TEU。

3. 构建经济合理的水水中转体系

重点优化长江干线集装箱、煤炭、铁矿石等水水中转格局,形成经济合理的江海船直达、海船进江与内河船转运有机衔接的江海运输物流体系。从运输经济性和服务水平来看,重庆、武汉港依托深水航道、江海直达等优势,与中上游港口开展水水中转运输具有明显的综合竞争优势,应着力发展中转集并功能。岳阳、九江、芜湖等港口依托干支交汇区位优势,可适当开展干支中转运输,如岳阳港通过整合湘江、沅水等沿线港口资源,与长沙、衡阳、常德等支流港口开展集装箱干支联运已取得了积极成效。

4. 依托港口加强衔接高效的多式联运场站建设

重点依托港口在集装箱、煤炭等大宗货物多式联运体系中的中转枢纽地位,通过优化港口码头、物流园区布局,依托港口壮大贸易市场,打造现代物流集散中心。同时,探索发展内陆港,发展集装箱提还箱点、拆装箱、拼箱、仓储、消毒、修洗箱等功能,作为港口枢纽的货物集散基地,进一步增强港口服务和辐射功能,建立与国内外相连通,水运、铁路、公路相衔接的多式联运物流网络和服务系统。

5. 依托龙头港航企业加快提升运输组织水平

目前内河港航企业散、小问题突出,要素分散,运输组织效率不高,针对这一问题,沿江沿河正在加快推进港航资源整合。上港集团通过实施长江战略,深入参与沿江集装箱码头建设运营,有力推动了集装箱江海运输体系的完善。中远海运、招商集团等港航企业也在加快向沿江沿河布局码头场站和运输通道。未来,重点应发挥中远海运、招商集团、上港集团等龙头港航企业的资本、技术、管理等优势,鼓励、引导企业以资本为纽带,整合内河码头、航线、铁路、公路等运输资源,加快拓展延伸物流链条,使其发展成为具有较高服务能力和水平的多式联运经营人,在内河专业化联运体系的构建中发挥市场主体作用。(作者单位:交通运输部规划研究院)■

来稿信箱: macn95@vip.163.com

提升智能化水平 助力内河船舶绿色发展

■ 王志芳

关键提示

- 智能技术的研究应用对船舶绿色发展的助力，主要体现在**动力系统能源效率提升及船舶污染物排放监控**等方面。
- 提升内河船舶绿色生态水平的途径主要包括**新能源/清洁能源应用、船舶能效水平提升、智能技术应用**等。
- 由于LNG具有较好的能量密度与可接受的价格，在岸线供应日益完善后，其适用范围较广，可用于全吨位范围的散货船、集装箱船等多种船型。

在环保指标的制定中，考虑相关方的经济承受能力实际远多于考虑内河水域和大气等环境的承受能力，且内河防污染标准主要在达标排放层面的控制，未能从污染防治的整个链环上考虑问题，更多的是在防污染链环的最末端下功夫。因此，要转变观念。

交通运输部近日发布的《内河航运发展纲要》涉及内河航运、船舶的清洁能源推广应用、污染物排放、水上绿色综合服务区、危化品洗舱等绿色发展方面。由此可知，内河航运绿色发展将是未来的主基调。

而随着5G、云计算、区块链、物联网等新一代信息技术，以及大数据、数据挖掘、人工智能等智能技术的快速发展，船舶智能化水平在不断提升，尤其是动力系统智能设备、智能系统、智能操控等研究应用，将会提升能源利用效率及污染物排放的在线监管水平，为内河船舶绿色发展提供助力。

一、转变观念，发展内河绿色生态船舶

内河船舶环境保护标准源于国际防污染公约，同时受制于国内生产水平的发展以及东西部发展不平衡等因素，相同的防污染指标，国内实施时间迟于国际公约，内河船舶实施时间迟于沿海船舶。在环保指标的制定中，考虑相关方的经济承受能力实际远多于考虑内河水域和大气等环境的承受能力，且内河防污染标准主要在达标排放层面的控制，未能从污染防治的整个链环上考虑问题，更多的是在防污染链环的最末端下功夫。因此，要转变观念，深入贯彻‘生态优先、绿色发展’的指导思想，提高科学发展能力，促进绿色生态技术的研究、应用，推动内河

船舶高质量发展。

1. 实现从传统经济向循环经济(生态经济)的转变

循环经济与可持续发展一脉相承，以人为本，以资源的高效利用和循环利用为核心，以“减量化、再利用、再循环”为原则，以低消耗、低排放、高效率为基本特征，强调社会经济系统与自然生态系统和谐共生，使社会生产从数量型的物质增长转变为质量型的服务增长，推进整个社会走上生产发展、生活富裕、生态良好的文明发展道路。主要体现在：促进资源循环可持续发展、重视水生生物及特殊水体的保护、加强船上人员健康保护。

2. 由原来的终端污染防治向整个生命周期全过程的系统防控转变

在标准制定阶段，充分考虑水体保护需求；在设计、建造阶段加大绿色技术的应用，提高能源利用率、减少污染排放；在营运阶段，大力推进能效管理措施的应用，节能减排；在船舶拆解阶段，考虑到材料的回收再利用，提高材料利用率。主要体现在：强化污染源头的控制和管理、加强营运过程终端污染排放的约束与监控、提升污染事故防范及应急处置能力。

3. 由被动反应向主动前瞻转变

从被动接受达标排放到主动开展新材料、新设备、新能源等的储备研究，主要体现在：推进开展船舶使用液化天然气(LNG)、锂电池、氢燃料电池、岸电等清洁能源技术的研究及应

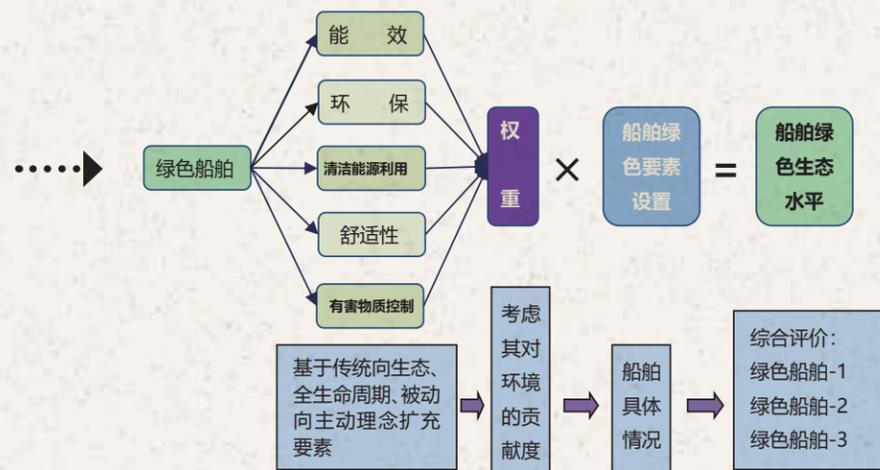
用，提升清洁能源对传统化石燃料的替代率，促进新材料、结构轻量化、岸电、尾气后处理、节能附体等绿色技术的研究及应用。

4. 建立资源节约、环境友好的绿色船舶综合指标体系

中国船级社《内河绿色船舶规范》2020版基于内河航运绿色生态发展新理念，并综合考虑我国长江、珠江等不同水系的航道、基础设施、技术发展等特点，改变现有的碳排放指标、硫排放指标、油污染排放指标等分离的单一防污染指标，建立涵盖船舶资源循环利用、清洁能源及绿色技术应用、温室气体及污染物排放控制、生态环境友好的不同水系的绿色生态综合评价指标体系。

同时，鉴于以往绿色船舶等级确定性的评判方法的弊端，即《内河绿色船舶规范》2013/2018规定了船舶1、2、3分别应满足的环保要求，一旦其中一个指标不能满足，则不能取得绿色船舶等级附加标志，研究建立了绿色船舶等级的打分评定制，即船东可根据船舶类型、绿色要素实施可行性、航线等综合考虑船舶的实际情况，然后确定船舶拟采用的绿色环保策略，再根据船舶对各指标的符合情况确定其取得的分值，最后根据分值确定其绿色船舶的等级。该综合评价指标体系的建立，极大地提升了船舶绿色环保要素的选择性、提高了绿色规范的科学性、适用性和灵活性，对促进绿色船舶

船东可根据船舶类型、绿色要素实施可行性、航线等综合考虑船舶的实际情况,然后确定船舶拟采用的绿色环保策略,再根据船舶对各指标的符合情况确定其取得的分值,最后根据分值确定其绿色船舶的等级。



的发展极为有利。

二、智能技术的研究应用助力船舶绿色发展

船舶动力系统智能化发展,有助于船舶采用能源利用效率更高的混合动力系统以及智能能效管理系统。智能技术的研究应用对船舶绿色发展的助力,主要体现在动力系统能源效率提升及船舶污染物排放监控等方面。

对船舶动力系统而言,其智能化主要是提高动力系统的效率,包括运维效率、操控效率以及能源使用效率。运维效率主要是通过通过对动力系统的设备、设施进行监测,并利用大数据分析以及专家知识库判别动力系统的运行状态,可对故障进行提前感知和预防,从而降低事故发生概率,提高船舶的安全性、操控效率,一方面可提高动力系统各设备之间的配合效率,尤其是未来船舶动力系统呈现能源更多样、型式更复杂的情况下,可缩短反应时间、提高设备之间的配合响应,另一方面可提高动力系统主要设备的效率,比如发动机、齿轮箱等,增进能源使用效率,主要是基于船舶航行状态、耗能状况的监测数据和信息,评估船舶能

效状况、航行及装载状态,为船舶提供评估结果和航速优化等。

三、提升内河船舶绿色生态水平的有效途径

根据船舶绿色发展的规范、法规的变化趋势,提升内河船舶绿色生态水平的途径主要包括新能源/清洁能源应用、船舶能效水平提升、智能技术应用等。

1. 新能源/清洁能源应用

LNG、锂电池、氢燃料等新能源/清洁能源技术在船上的应用越来越受到重视。根据各种能源的能量密度、可获得性、价格等,可在内河船舶上实现互补应用,满足不同水域、不同船型、不同吨位等船舶的环保需求,比如:采用LNG发动机的船舶,与同等功率的柴油发动机相比,可降低CO₂排放20%左右、SO_x排放100%、PM排放100%。由于LNG具有较好的能量密度与可接受的价格,在岸线供应日益完善后,其适用范围较广,可用于全吨位范围的散货船、集装箱船等多种船型。2020年6月19日,“新长江26007”“港盛1005”两轮下行安全平稳驶出三峡南线船闸闸室,实现长江三峡双线五级船闸联运

LNG动力船舶零的突破。

对于电池船舶而言,虽然营运过程中不排放SO_x、NO_x等任何废气及温室气体,但由于功率密度的限制,导致纯电船续航力不佳,仅适用于小吨位船舶或者航程较短的定航线运输货船或客船。不过,随着电池技术的发展以及灵活先进的营运模式的出现,如快速充电、换电,电池船的发展空间将不断增大。2020年5月8日,长江流域首艘千吨级纯电动货船“中天电运001号”在江苏常州下水试航,标志着长江流域开始推进货运船舶清洁能源替代。此外,氢燃料被认为是未来解决船舶零碳排放的重要储备燃料之一,作为船舶动力的发展空间相当可期。

2. 船舶能效水平提升

通过系统对比分析,两大途径可以显著提高内河船舶的能效水平。

(1) 多种绿色技术组合应用

目前,节能减排效果较好、实用性较高的绿色技术主要有:线型优化、高效螺旋桨等推进装置,桨前或桨后的节能附体,气膜或减阻涂层等的减阻技术,结构优化或新型轻型环保材料等结构轻量化。通过多种绿色技术组合应用,可取得较好的能效提升。内河某500TEU集装箱船,从主尺度论证、



舟山至马鞍山的20000吨级散货船“江海直达1”号一天的燃油消耗相比同等吨位的进江海船减少3吨左右,经济效益及环保效益非常可观。

主机选型、船型优化、结构轻量化等方面入手开展总体设计,实现了船体线型、螺旋桨、舵、水动力节能装置的一体化综合优化设计,优化后的船型与原型相比,模型总阻力降低21%,节能效果明显,是国内首艘满足内河EEDI第三阶段标准的绿色节能集装箱船。某内河豪华游轮,通过高效螺旋桨和消涡鳍的设计、改换,每次航行节约燃油约1吨,节能减排效果达7%,效果十分显著。

(2) 推进运输方式创新、提升运输效率

一是在特定水域发展大型船队及自航船绑拖船队等绿色节能环保运输组织方式。

二是发展江海直达运输,促进江海联运的绿色、高效发展。江海直达船舶按照中国船级社《特定航线江海直达船舶建造规范(2018)》设计、建造,相比同等吨位海船自重更轻,江海直达运输避免了货物中转,降低了货物运输的能源消耗、货物损耗、中转费用以及粉尘等污染物排放,是经济环保的运输方式。通过营运数据对比分析可知,目前,舟山至马鞍山的20000吨级散货船“江海直达1”号一天的燃油消耗相比同等吨位的进江海船减少3吨左右,经济效益及环保效益非常可观。

3. 智能技术应用

当前,船舶智能技术仍处于快速发展阶段,船舶企业可优先考虑采用较成熟的智能技术。

(1) 智能能效管理系统

面向船舶营运过程的船舶能效智能化,通过对航行行为及耗能设备数据的智能感知、自动采集和分析实现船舶能效的智能评估及优化,不断提高船舶能效管理水平,降低运营费用,减少废气等污染物排放。中国船级社分别针对海船和内河船舶开发了能效在线智能管理系统:海船方面,目前已在150余艘散货船、集装箱船、商品车滚装船上使用;内河船方面,在“江海直达1”号散货船上收集累计约160航次数据。实践证明,智能能效管理系统可为公司管理提供详细的设备运行数据、油耗数据以及能效管理方案,应用节能减排效果显著。

(2) 混合动力系统

由于内河水域的风、流、航道等条件复杂多变,为了保障航行安全,内河船舶往往配备较大功率的发动机,以便在洪水期、航经急流航段或遇突风时具有足够的动力,而在平时航行过程中基本都处于低速状态。通过对船东咨询统计得知,在航行过程中,船舶

发动机80%的时间几乎都运转在50%额定功率以下的高燃油消耗率的低效率区。

随着通信技术、自动控制技术的发展,混合动力系统在船舶的应用上已可实现。采用混合动力系统,即可满足内河船舶冲滩、航经急流航段等高动力需求,又可使船舶在平时营运时发动机工作在高效率点,还可实现多种运行模式的自由切换。

四、结语

当前,船舶绿色生态规范法规正处于升级过程中,未来对船舶的绿色环保要求将不断提升。处于快速发展阶段的船舶绿色智能技术,为船舶绿色生态水平的提升提供了技术输入和支撑。当下,船舶企业应全面了解绿色智能技术现状及未来发展趋势,提前规划船队绿色智能发展,如在未来设计、建造的船舶上预留绿色智能技术或设备等的接口,或优先考虑采用较成熟的绿色智能技术,以在激烈的市场竞争中保持领先。(作者系中国船级社武汉规范研究所高级工程师)■

来稿信箱: macn95@vip.163.com



长江支线江海联运 发展现状及对策

■ 朱一麟

关键提示

- 随着一系列制约瓶颈的打破，江海联运发展势头迅猛，目前长江中下游部分二、三程转运航线逐步向直达航线转变，形成了一批江海直达运输特定航线，取得了良好的经济社会效益。
- 企业要推动长江销售平台的建设，形成干支航线一体化营销策略，根据长江特点对货流和客户进行统一运价调控，并在整合货流的基础上，推出干支联订的运输产品，实现江海联运价格最优和全程效率的提升。

摄影/汪睿翔

从重庆至温州、宁波、福州等地的各种货物运输方式中，江海联运价格最为便宜，一个集装箱从重庆经江海直达到东北，价格比铁路直达要便宜1/3。

近日，交通运输部印发的《内河航运发展纲要》明确提出：“发展经济高效的江海联运和多式联运。完善江海直达运输发展相关政策和标准，形成江海直达、江海联运有机衔接的江海运输物流体系，提高江海运输服务水平。加强信息资源共享，加快技术标准和规则统一，大力发展以港口为枢纽、‘一单制’为核心的多式联运。”

相比其他运输方式，江海联运有着怎样的优势？我国江海联运的发展现状如何？存在哪些困难？未来如何有效解决？本文将在学习《内河航运发展纲要》的基础上，对中远海运集运的长江支线进行深入分析，并对我国江海联运未来的发展提出一些思考。

江海联运的优越性

受诸多因素影响，传统水运被分为内河与海洋两个相对独立的闭合循环，货物进出内陆通常采用一二三程运输方式，即货物要通过不厌其烦地转运，或者在大的直航海船与小的江船之间转卸搬运，或者经陆路将集装箱运往码头装船，运输的环节多、周期长、货损大、成本相对高。

江海联运则实现了内河运输和海上运输之间的连续运输，体现出许多的优越性——

一是减少运输环节、转船次数和

操作手续，缩短运输周期，从而适应货主对快速化和物流化的服务要求。如由于运输速度提高，从重庆发出的船只10天就能到达上海，再过1天就能到达温州，到北方所有港口只需要14天，到南方最远的海口也仅需18天。

二是节省重复卸货、载货的人力物力，降低了运费。据测算，与传统的中转方式比较，江海直达能使每吨矿石运输费节约10%-20%，从重庆至温州、宁波、福州等地的各种货物运输方式中，江海联运价格最为便宜，一个集装箱从重庆经江海直达到东北，价格比铁路直达要便宜1/3。

三是降低货物的途中损耗1%以上，既减少了货损货差，又降低了环境污染。比如江海直达船型“汉海1号”采用最新广柴主机，NO_x和PM明显减低，通过测算，相对于600标箱船型，碳排放减少40%以上。

四是为运输企业拓展市场、地方政府发展经济创造了条件。如长江航运集团通过江海联运将滚装船运输业务从长江线延伸至东南亚、中东和南非，扩展了企业的运输业务。黑龙江省通过江海联运，将满载大米的千吨货轮从乌苏里江东安港和松花江同江港运抵浙江温州(经抚远、俄阿穆尔河、鞑靼海峡、日本海、朝鲜海峡、东海)，开辟了商品粮的新市场。

五是为内河航运发展提供了基

础，为国家综合运输体系新格局的形成提供了支持。通过集装箱江海联运，重庆港从重庆延伸到了涪陵、万州，港口腹地扩张到了四川、贵州，内河航运得到振兴，由于江海联运的发展，长江三角洲、珠江三角洲、黑龙江流域的运力结构更趋合理，一定程度上缓解了铁路运力紧张的局面，提高了上海国际航运中心的地位。

江海联运瓶颈逐渐打破

由于江海联运的优越性，近年来各级政府及港航企事业单位大力支持这一新型运输组织形式，制约江海联运发展的瓶颈逐渐被打破。

航道方面，长江航道通过能力持续提升，为江海联运发展创造了条件。目前，全面建成南京以下12.5米深水航道，稳步实施武汉至安庆段6米水深、宜昌至武汉段4.5米水深航道整治工程。今年6月23日，长江口南槽航道治理一期工程交工验收，新增一条长86公里、水深6.0米、宽度600米-1000米的优质辅助航道，将更好地服务长江干线江海直达运输发展，推动沿江各港加快构建江海直达运输系统。

船舶方面，2018年，全国首艘江海直达船“江海直达1”号通过南京长江大桥，顺利到达安徽马鞍山港，完成了由宁波舟山港至马鞍山港的江海直达首



2018年11月16日上午,长江中上游最大集装箱船——汉申线(武汉—上海)江海直达1140型集装箱示范船“汉海1号”,从武汉阳逻港二期码头成功首航,驶往上海洋山港,开启长江内河航运“千箱时代”。



浙北内河航线上的48TEU集装箱驳船“安吉川028”,是现有长江最小的集装箱船型之一。



2020年2月6日,中远海运集运开行的今年首趟陆海新通道下行班列满载26组玻纤从重庆小南垭车站开出,驶向广西钦州。这是重庆小南垭车站在新冠疫情发生以后开行的首趟班列。



泛亚公司所属江海直达船。

航之旅,它彻底解决了以前江船难出海、海船难进江的难题。此外,武汉新港管委会与中远海运集团等航运企业签订了造船协议,共同推动6艘1140型船舶的建造。目前,“汉海1号”、“汉海2号”、“汉海3号”、“汉海7号”等江海直达船舶均已投入运营。

服务方面,按照国务院批复,设立了舟山江海联运服务中心,目前舟山与安徽马鞍山港、张家港信息互联,与黄石海江铁联运、与河南商会江海直达运输等一批合作项目均已启动实施。浙江省海港集团正积极推进江海联运发展,增强现代航运物流服务功能,打造国际一流的江海联运综合枢纽港。此外,江海联运公共信息平台2.0版本于去年12月正式上线,应用企业已超过1000家,并被国家确定为全国首批骨干物流信息平台。舟山市港航和口岸管理局、南京航运交易中心、张家港电子口岸有限公司等10家单位完成江海联运数据交换共享战略合作签约,江海联运物流信息“孤岛”被逐步打破,实现了数据的

互联互通。

随着一系列制约瓶颈的打破,江海联运发展势头迅猛,目前长江中下游部分二、三程转运航线逐步向直达航线转变,形成了一批江海直达运输特定航线,取得了良好的经济社会效益。

2018年,长江干线货物通过量26.9亿吨,其中,江海联运量约15.4亿吨,占比近60%,近十年年均增速约7.5%。

泛亚深耕长江支线江海联运

中远海运集装箱运输有限公司高度重视江海联运发展,其长江支线由下属的上海泛亚航运有限公司经营,承担集运内外贸干线在长江流域全部的干支衔接、江海联运和沿江内贸业务。泛亚长江支线也是长江流域唯一的一家干线公司下属经营,并主要为单一干线公司服务的支线。

目前,泛亚长江支线自营船队有132艘船舶,总箱位38882TEU,总载重611968吨。经营航线38条,覆盖长江54

个主要港口和92个主要码头,每月运营航次数2200-2800个。2020年1-5月承运箱量926305TEU。在以上各个指标上,长江支线均多年保持业内同行第一。

作为深耕江海联运的航运公司,泛亚长江支线主要开展如下工作:

一是致力“建设干支衔接江海联运的内河航道体系航线”。长江支线覆盖长江干流自宜宾至上海2700余公里的水面,同时,覆盖赣江、湘江等长江支流,并在其支流纵深不断发展。2020年赣江航线已拓展至樟树港,湘江航线已拓展至津市、衡阳。在长江下游、江南水系也编织航线多年,苏南区域中的无锡、宜兴,浙北区域中的绍兴、嘉兴、湖州等地均遍布航线。自2016年开始,以京杭运河和淮河航道为依托,苏北水系至长江干流的通道也在逐年发展,已在徐州、蚌埠、宿迁、淮安、海安等11个江淮港口开设航线。2020年,航线最北已推进至山东济宁,同时拓展至淮河流域,计划开设阜阳线。

二是配合“打造集约高效功能协

同的现代化港口”。长江支线一直致力于配合长江港口发展和长江港口枢纽的建设。早在2008年就配合武汉阳逻港构建长江中上游航运枢纽,率先开辟了“武汉小中转”航线,用于集中上游重庆、泸州、荆州、宜昌、岳阳等地的零散货物,同时,利用中游和上游枯水期水位差,形成“小船集并,大船快航”的航线格局。2016年,又帮助岳阳港、九江港构建区域航运枢纽,集并湘赣各点货流。2018年随各地“一省一港”战略的展开,长江支线又配合各地积极整合航线,形成了南京、芜湖等区域性枢纽港,并铺设枢纽港相关的快航航线。长江支线也积极响应各港铁路进港战略,在2016年后,铺设万蓉、汉蓉等多条江铁联运线路,有效规避了三峡大坝闸闸所带来的长时待闸风险。近年,江铁路迅猛发展,触角已延伸至滇、贵、陕。

三是融入“构建经济高效衔接融合的航运服务体系”。背靠巨大体量,长江支线一直致力于长江集装箱支线

船的标准化和大型化。2018年相应长江通航管理局三峡过闸标准船型,长江支线率先在重庆航线全面使用了440TEU型船。2018年长江支线又全程参与了武汉新港委主导的1140TEU型江海直达船的研究,并于2019年率先在武汉洋山江海直达航线上使用了该船型,至2020年,已有3艘同型船舶上线,形成快航直达服务,引起了业界轰动。依托泛亚电商平台,长江支线也于2018年开始逐步推出了内贸江海联运的电商产品,这也是业内唯一的长江内贸电商产品。同时,长江支线还充分利用港口政策,广泛开设以上海“五定班轮”为代表的长江江海联运的快航服务。至2020年长江支线已拥有“五定班轮”航线6条,每周发班24班,为开设“五定班轮”航线的公司中最多的一家。长江支线还设有渝申、岳申、武汉洋山等直达快航服务。

四是加快“强化创新引领技术先进的航运科技保障”。长江支线的信息化建设一直走在业界的前头。2010年

长江支线即开始开发使用“支线系统1.0”,开启支线数字化管理的进程,因该项目开行业之先,当年还获得了“上海市服务业引导资金”的专项支持。2018年,长江支线又开始了“支线系统2.0”的研发,新一代系统利用IOT技术,对船期设置、船货配载都将实现自动化管理,同时为调度、船岸、港航之间提供可视化的信息共享平台,以提高航线的调度效率和管理水平。后续还将运用大数据计算,构建智能配载和智能设线的模块,进一步提高长江支线的信息化水平。

四大矛盾与应对之策

我国江海联运在实践过程中已取得长足进步,但仍有许多难题亟待破解。下面以泛亚长江支线为例,分析江海联运面临的主要困难及破解之策。

——码头拥挤的矛盾与对策。上海港等干支中码头的鲜有长江支线船的专用泊位,支线船的靠泊一般都利用



摄影/汪睿翔

干支中转码头鲜有长江支线船的专用泊位，支线船的靠泊一般都利用海船窗口时间间隙和岸线空档，绝大部分的支线船还是以到港报道排队的方式等泊-上档-作业。在作业过程中如与海船作业时间冲突，还会被要求暂离泊让档……

海船窗口时间间隙和岸线空档，绝大部分的支线船还是以到港报道排队的方式等泊-上档-作业。在作业过程中如与海船作业时间冲突，还会被要求暂离泊让档，待海船作业完毕再继续作业。虽然上海港也推出了有固定窗口时间的支线“五定班轮”，但班期在总班期中的比例微乎其微，外高桥五期和四期等个别码头也配有支线船专用港池，但吃水较浅，已不能适应这两年长江船型的发展，现有主流船型均无法进入。

码头靠泊资源的紧张，使得支线船的班期增加了不确定性，遇到台风、寒潮等极端情况，等泊时间甚至超过5天，较大程度上制约了干支衔接和江海联运的效率提升。

解决这一难题，除了积极参与上海港的“五定班轮”，争取更多的班轮窗口时间和跨区拖箱资源，还要充分利用其他港口资源，推动长江各港口也推出类似的定班化的窗口班期。

——**干支衔接的矛盾与对策。**由于长江货量在中远海运集运总货量中占比偏小，且干支衔接存在部分不确定性，因此，集运干线一般把长江支线带来的货均作为喂给货、补充货，对其舱位、运价和控货政策等倾斜程度不

够。从出江流向来看，有些长江货即使按时抵达干支中转港，仍得到不及时的舱位，导致在中转港滞留，降低了出口江海联运全程时效。从进江流向来看，干线对于长江货流的控制尚显粗放，对长江航道、天气、港口和船型等客观因素考虑不足，在接货时容易产生高峰，造成中转积压，这也降低了进口江海联运全程的时效。

未来，企业要推动长江销售平台的建设，形成干支航线一体化营销策略，根据长江特点对货流和客户进行统一运价调控，并在整合货流的基础上，推出干支联订的运输产品，实现江海联运价格最优和全程效率的提升。

——**航道限制的矛盾与对策。**每年的10月底至次年的4月初是长江的枯水季，时间持续半年以上，期间干流宜宾至重庆段、宜昌至武汉段、武汉至安庆段及支流湘江、赣江均有不同程度的水位下降。受其影响，各长江船在途经这些航段时，其载重均有10-40%的减少，且随着长江支线船舶日益的大型化，减载比例正逐步增大。运力的损失使得干支衔接和江海联运的运力产生季节性波动，影响整体的转运效率。

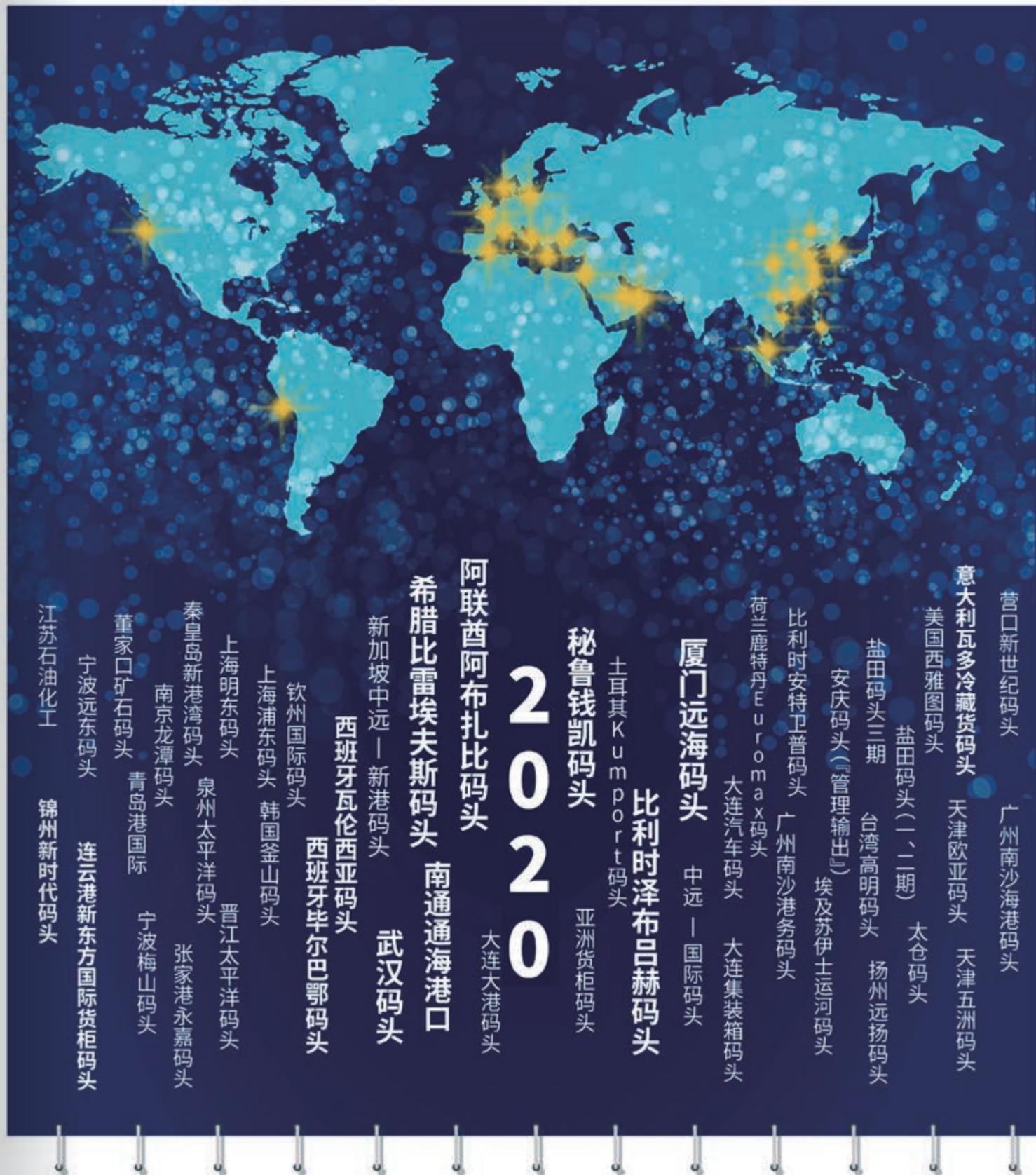
专家分析称，在航道资源短期内

不能改善的情况下，要继续加大建设区域性枢纽中心，形成跨航线的调度体系，通过中转体量的提升进一步压低中转成本和提高中转效率。

——**信息落后的矛盾与对策。**从船舶、码头、代理等各个方面来说，长江整体的信息化水平发展程度不够。码头系统缺乏统一标准和第三方共享平台。船舶积载和货物管理基本依赖于手工。代理安排码头计划和船舶计划还大部分停留在EXCEL制表加E-MAIL发送的时代。而各干线公司虽有比较完善的系统，但缺乏适应支线特色的系统外挂，同步支线数据现在也基本依靠手工方式传递。这些现状使得运输链中的各方信息共享程度低，信息时效滞后，成为江海联运运营水平提升的瓶颈之一。

未来，要以新系统开发为契机，推广新系统理念，帮助港方提升信息化水平，实现船、货、港的信息共享，运用大数据计算，提供更为智能化和高效化的江海联运的航线设置和船货配载方案。（作者单位：上海泛亚航运有限公司支线运营中心）

来稿信箱：macn95@vip.163.com



新时期内河航运发展的比较优势及建议

■ 谢燮

关键提示

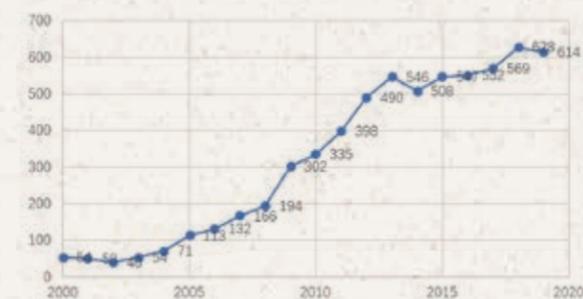
- **比较优势**：在公铁水几种运输方式的相互竞争中，内河航运主要是通过航道等级的不断升级，从而吸引更大规模的船以获得规模经济，如三峡库区航运的平均成本已经降到了0.04元/吨公里的极低水平。
- **比较劣势**：从与公路和铁路的对照来看，内河水运的时效性没有改善，甚至在2008年金融危机后的高油价时代，普遍以降低航速的方式来节约燃油成本，时效性反而下降了。
- **策略建议**：务实投资以发挥潜在比较优势，善用智能航运以化解比较劣势。

内河航运是综合运输体系和水资源综合利用的重要组成部分，在促进流域经济发展、优化产业布局、服务对外开放等方面发挥了重要作用。但与建成“人民满意、保障有力、世界前列”的交通强国以及构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合交通体系目标要求相比，内河航运的比较优势和在综合交通运输体系中的作用尚未充分发挥，离经济社会发展要求还存在一定差距。因此，要理解《内河航运发展纲要》（以下简称《纲要》）发生的背景以及举措，需要从分析新时期内河水运的比较优势入手。本文将通过对内河航运比较优势的现实性及未来走向分析，提出相应的政策建议。

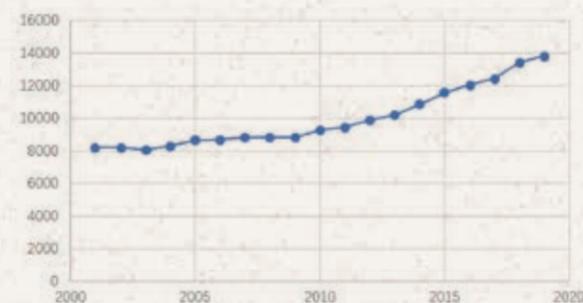
内河航运的比较优势

在铁路还未出现以前，内河水运与以人力、畜力为主要动力的陆上运输相比，具有运输成本低和运量大的优势。城市也因内河水运的交通便利而发展。从历史上来看，无论是自然形成的河流还是人工开凿的大运河都对中国的形成和发展起到了至关重要的作用。新中国成立以来，我国交通运输业获得很快发展，初步形成了以铁路为骨干，公路、水运、航空和管

■ 内河建设投资（亿元）



■ 三级以上内河航道里程





长江

内河航运在与各种运输方式的竞争中，并没有争取到更多的比较优势，而曾经的比较劣势——时效性——则进一步凸显，需求拓展空间受限，使相关企业难以有很好的收益。

道相配合的全国交通运输体系。改革开放以来，各种运输方式均获得了长足的进展，但在不同时期也有着并不均衡的发展节奏。

总体来看，中国的内河水运发展滞后于高速公路，比高铁的发展略早。在各种运输方式的相互竞争中，公路时效性因为高速公路的快速发展而实现了巨大的跃升，铁路货运的时效性也因为高铁快速发展腾出的运能而实现较大幅度的提升，而内河航运则通过航道等级的不断升级，从而吸引更大规模的船以获得规模经济。相关数据显示，三级以上航道的里程从2004年的0.83万公里，增加到2010年的0.93万公里，再增加到2019年的1.38万公里，机动货船的平均吨位由2004年的205吨增长到2010年的528吨，再增长到2017年的1244吨，这些是近年来内河水运基础设施改进和装备升级而获得的比较优势。2004年长江三峡船闸通航，大大改善了重庆到宜昌600多公里川江的通航条件，使得长江航运得以快速发展。2003年三峡船闸通航前，该河段年最高货运量不足1800万吨，如今这个数字已经是建坝前的七倍多。三峡库区航运的平均成本已经降到了0.04元/吨公里的极低水平，航道条件的改善和船舶大型化是主要的驱动力。

然而，从与公路和铁路的对照来看，内河水运的时效性没有改善，甚至在2008年金融危机后的高油价时代，普遍以降

低航速的方式来节约燃油成本，时效性反而下降了。因此，内河航运在与各种运输方式的竞争中，并没有争取到更多的比较优势，而曾经的比较劣势——时效性——则进一步凸显，需求拓展空间受限，使相关企业难以有很好的收益，这反过来会影响到内河航运的投资。可以看到，在各地进入到内河优势发展的时期后，内河投资只是经历了“十一五”期和“十二五”期的快速增长，分别增长了1.97倍和1.2倍，而“十三五”期2020年的内河投资按照2019年计算，则迅速回落，比“十二五”期仅增长了20%。进入“十三五”以来，内河建设投资增速放缓，并没有体现出内河优势显现期应该出现的快速增长。从三级以上航道的增长来看，2001年三级及以上航道里程为8222公里，2005年为8631公里，2010年9280公里，2015年11545公里，2019年13819公里。过去15年内河建设投资6165亿元，三级及以上航道里程增加5513公里。过去15年恰好是内河航运比较优势显现时期，但航道里程的增加量远远没有达到目标。未来15年，内河三级及以上航道里程要从1.4万公里增加到2.5万公里，还需增加1.1万公里，这将是难以实现的任务。目前，四级航道的里程刚好是1.1万公里。如果未来15年通过将四级航道升级为三级航道，有可能实现2.5万公里高等级航道的目标。

未来，内河航运的比较优势因为外部环境的变化还可能进一步弱化。比如，能源价格持续低位，替代能源和清洁能源

内河航运的未来投资区域，要严格限定在胡焕庸线以下的区域，甚至要将更大比例的资金用在现有内河航运较为发达的区域，比如长三角和珠三角水网地区。

快速发展，交通运输的用能成本以及因用能而产生的污染都可能减少，这会弱化内河水运在低成本和节能环保方面的优势。货运需求增长率已经不再可能出现过去15年那样的增长，这会弱化内河航运的规模经济优势。内河航道网规划的前瞻性不足，使得高速公路和高铁的逐步成网后，桥梁净空并未给内河航道的升级预留空间，这增加了内河航道等级提升的难度，这就是后发劣势。

未来内河航运比较优势的突破方向

1. 在有可能发挥比较优势的地区建设航道

从总体上来看，内河航运的未来投资区域，要严格限定在胡焕庸线以下的区域，甚至要将更大比例的资金用在现有内河航运较为发达的区域，比如长三角和珠三角水网地区。这些区域的需求旺盛，内河航运有利于缓解城市道路的拥堵，并与其他运输方式相结合形成多式联运体系。集中力量办大事，就是要把有限的资金用在需求比较强、投资回报比较高的地区。浙赣粤通道、汉湘桂通道纵然可以连接长江水系和西江水系，但相应的投资经济性很难实现。不能为了成网而建，还是要找到充分的运输需求，并充分发挥水运的比较优势才是核心。由此，在目前长三角和珠三角水网区域，把现有的四级航道尽量升级为三级航道甚至二级航道，才是未来航道建设的重点。再比如，在长江干线，南京以下航道水深12.5米，武汉至安庆段航道水深4.5米，安庆至芜湖段航道水深6.0米，芜湖至南京段航道水深7.5米。未来，是否有可能将武汉至安庆段的航道水深加深到6米？

2. 以智能技术提升内河航运时效性

目前，智能航运在内河领域能看到的应用，主要是通过智能化设备升级内河航运与其他运输方式的衔接效能，通过船岸互动减少船员使用，进而降低航运的运行成本。智能航运并未对内河航运进行颠覆性改造，智能航运未来的盈利空间只能在0.04元/吨公里的运价中去挖掘，这限制了智能航运的发展空间。效率提升20%-30%以及对船员的替代很可能难以弥补智能设备的投资。如果能够通过技术创新，让内河航运发生颠覆式改变，给经济社会带来非同以往的价值，能够获得比

如0.2元/吨公里的运价，这样的智能航运才值得探索。在内河航运时效性一再弱化的背景下，智能航运应该从时效性上下功夫，才能为内河航运赢得未来。通过恰当的船型和新型推进系统，让内河航运的航速提升一倍，再加上水运物流平台所提供的更加无缝的多式联运网络，这可能是未来内河航运的突破口。否则，在4分钱的吨公里以内“做道场”，怎么做都难有前途。

3. 内河游轮成为新动能

未来推动内河航运发展的新动能是什么？目前可以想到的就是内河游轮。既然内河航运的本来特征就是“慢”，那么就可以对接新时代人们在“慢生活”指引下的旅游休闲偏好。对游客提供多元化的服务，相应的价格就不仅仅限定在几分钱内，这也是未来内河游轮发挥比较优势的方向。这样的旅游体验，公路、铁路和航空都无法实现，是内河航运的比较优势领域。只不过，旅游市场的基本特征就是需求弹性大，可替代的产品非常多，要想获得较好的收益并非一件容易的事情。新冠疫情对邮轮业的影响可见一斑，在极端的情况下内河游轮市场可能冰封。建立内河游轮发展的新模式，推动内河游轮高质量发展是未来的方向。

4. 激发内河航运发挥比较优势的新政策

过去15年内河航运建设的较快发展，建立在交通运输瓶颈约束时期的政策创新上。1984年征收车辆购置附加费（现在改为车购税），1985年开征港口建设费，2008年开征燃油税。这些政策创新提供了航道建设和养护的部分资金来源。而今，交通运输瓶颈约束时期建立起来的政策在“减税降费”的大背景下会逐步取消、减少或者改变用途，港建费改为水运发展基金，也可能面临资金盘子越来越小的窘境。这必然会影响到未来航道建设和养护的资金投入。新的政策创新还没有找到突破口，需要发挥想象力，用完全不同于过往的政策推动内河航运发展。这样的政策创新只能靠内河航运的新技术和新模式来推动，因为只有新才有足够的回报，才能让相关产业甘愿付费。（作者系交通运输部水运科学研究院研究员）

来稿信箱：macn95@vip.163.com



中远佐敦：砥砺前行 继往开来

十年间，中远佐敦在中国船舶涂料领域市场占有率排名居首，平均每年交付新船300余艘，修船超过1500艘。

2020年6月5日，在中远佐敦落户青岛高新区十周年庆祝活动中，挪威驻华大使白思娜女士专程赴青岛工厂参观，并种下象征中挪友谊的小树。“在这里，我们目睹了中挪合作的成功故事——以创新推动可持续发展，以精益求精铸造品质典范。”大使盛赞中远佐敦在促进就业、改善员工福利、推动当地发展以及增加税收等方面做出了重要贡献，希望中远佐敦能继续保持绿色生产的发展理念与生产方式，继续为青岛及其他地区树立工业标杆，创造更安全、更环保的产品和生产设施。

青岛高新区管委会副主任王震也充分肯定了中远佐敦在安全健康环保、中挪合作与贡献地方经济、承担社会责任三个方面做出的成绩，称赞公

司为行业树立了标杆。

中远佐敦船舶涂料(青岛)有限公司(简称“中远佐敦”)由中远海运国际(香港)有限公司与挪威佐敦集团合资，于2009年落户山东省青岛高新区。十年间，中远佐敦在中国船舶涂料领域市场占有率排名居首，平均每年交付新船300余艘，修船超过1500艘。

引领行业高科技发展方向

多年来，中远佐敦通过开发节能减排、环保型的先进船舶涂料产品及基于大数据的一站式综合解决方案，致力于降低船舶涂料和涂装行业整体VOC排放，降低船舶运营过程中的二氧化碳排放，引领行业高科技发展。

——环保型无溶剂通用环氧底

漆,可在传统环氧底漆的基础上,再减少高达80%的VOC排放。

——基于先进防污漆技术、实时船体监控和大数据分析的船体性能解决方案(HPS, Hull Performance Solutions),自2011年推出以来,已经应用超过1100艘远洋船舶,累计减少二氧化碳排放超过4000万吨,为客户累计节省燃油成本超过40亿美元。

——2020年,中远佐敦推出基于高端防污漆产品、实时船体监控、大数据分析和水下主动清洁机器人组合的船体焕新解决方案(HSS, Hull Skating Solutions),为客户带来节能减排的升级版解决方案。

——中远佐敦基于大数据跟踪分析单船定制化解决系统(Jotun Voyager),以船舶AIS数据为基础,配合其他第三方数据库,为客户提供定制化的防污漆配套及解决方案。

中远佐敦始终致力于高科技投

入,通过不断研发新产品、使用大数据进行跟踪分析,系统化解决客户需求,公司曾多次获国内知名船厂评为“优秀供应商”,彰显了在行业的领先地位。

参与推动行业政策法规制定

近十年来,中远佐敦积极参与、推动了多项船舶涂料行业政策法规、体系标准的制定,例如参与制定国际标准《ISO19030:船体和螺旋桨性能测量方法》,参与制定国际海事组织(IMO)保护涂层性能标准(PSPC),参加了国家标准《GBT 6822-2014船体防污防锈漆体系》的制定,同时也是团体标准《低VOC含量高固体分、超高固体分和无溶剂环氧涂料定义》的主要起草单位。

2018年,中国涂料工业协会为中远佐敦颁发了“中国涂料行业政策法规工作贡献奖”,以表彰中远佐敦在中

国涂料行业政策法规方面作出的不懈努力和突出贡献。

打造绿色环保自动化工厂

十年来,中远佐敦在绿色制造方面走在了行业前列,将建设“绿色制造”列为重点工作。公司秉持“绿色足迹”的长远发展理念,围绕“绿色工厂”建设,在产品开发和生产中致力于减少VOC挥发、减少有毒有害物质的使用、降低能耗使用、降低碳排放和尽可能少的产生废物。公司耗资近千万元安装了国际领先技术的再生蓄热式氧化装置(RTO)用于处理生产工艺产生的二甲苯、非甲烷总烃等VOC,最大处理风量35000立方米/小时,可以达到99%的净化效率。

2019年,中远佐敦青岛工厂成为山东省政府认定的首批“山东省化工重点监控点”。2020年,在中国涂料工业协会的协助下开展了国家级绿色工厂的



挪威驻华大使白思娜一行参观中远佐敦青岛工厂



青岛高新区授予中远佐敦“经济突出贡献奖”。左为青岛高新区管委会副主任王震,右为中远佐敦船舶涂料(青岛)有限公司总经理沈文强

申请工作。目前自我评价与第三方评价工作已经全面完成,公司所获评分名列行业第一。

为提高生产效率,中远佐敦先后建成7条自动化生产线,并持续加大投资,计划于今年再上一条完全自动化的生产线。依托自动化生产线上的自动传料控制系统,企业可快速、安全、准确地传输物料,保证产品质量,同时将剩余的部分有害物料通过管道自动传输,环保又省力。

中远佐敦运营总监欧文博预计今年青岛工厂全年可以生产船舶涂料5300万升,同比增加6%;未来我们将拥有一个绿色环保、高度自动化的工厂。”

十年是里程碑,更是一个新起点,中远佐敦将继续往开来,在中远海运集团和佐敦集团的全力支持下,依靠领先的技术、稳定的产品和优质的服务,巩固在船舶涂料市场全面领先的地位,书写更多令人振奋的精彩篇章。

1983

佐敦涂料进入中国船舶涂料领域,成立佐敦香港有限公司

1998

佐敦涂料在上海成立销售办公室

2004

·第一代通用环氧底漆Jotacote Universal投放市场
·好易涂1+1保养专用油漆
Jotamastic Smart Pack投放市场

2009

中远船舶涂料(青岛)有限公司成立

2011

货舱用环氧底漆 Jotaguard 600 SERIES投放市场

2013

·中远佐敦青岛工厂开业
·第二代通用型环氧底漆 Jotacote Universal N10 投放市场

2017

中远佐敦发布新logo和视觉识别系统

2019

·灵易涂高性能近海船舶涂料Easypro投放市场
·环保型无溶剂通用环氧底漆 Jotacote universal S120投放市场

1993

与中国远洋运输(广州)有限公司合资,在广州建立了第一家涂料生产厂

2000

丙烯酸硅烷自光顺防污漆 SeaQuantum系列产品投放市场

2005

佐敦与中远控股有限公司进一步合作,组建了中远船舶涂料(香港)有限公司

2010

佐敦船体性能解决方案HPS

2016

衡量船体和螺旋桨性能的ISO 19030标准发布,佐敦是此标准的主要制定者

2018

冰区专用耐磨环氧底漆 Marathon IQ2投放市场

2020

佐敦船体焕新解决方案HSS

加强和完善“一带一路” 沿线交通运输物流网络建设

■ 林晓烨

关键提示

建议形成交通运输物流网络建设与产业布局相结合的一体化发展模式，建设交汇点引领的交通运输物流网络，加强同行业协调与监管，并对交通运输物流网络重点项目给予必要的政策倾斜和扶持。



推进“一带一路”建设是推动构建人类命运共同体的重要实践平台，对开创我国全方位对外开放新格局，加快实现中华民族伟大复兴中国梦的进程，维护世界和平发展，具有划时代的重要意义。共建“一带一路”不仅是经济合作，还是完善全球发展模式和全球治理、推进全球化健康发展的重要途径。

“一带一路”沿线交通运输物流网络建设进展及面临的挑战

中国提出了“六廊六路多国多港”的合作框架，为各国各方参与“一带一路”合作提供了清晰的导向。设施联通作为“一带一路”建设的优先领域，是贸易联通的基础，交通运输物流网络又是设施连通领域中的重点，目前取得了一

定进展，但也面临着一些挑战。

1. 交通运输物流网络建设进展

截至2019年10月底，有167个国家和国际组织与我国签订了198份共建“一带一路”合作文件。交通运输网络建设领域也取得了丰硕的成果。希腊比雷埃夫斯港集装箱吞吐量跃居地中海第一、欧洲第四，阿联酋阿布扎比哈里发码头、马来西亚关丹深水港码头正式开港，秘鲁钱凯港、尼日利亚莱基深水港开工，瓜达尔港具备完全作业能力；西部陆海新通道总体规划正式发布并已进入建设阶段；蒙内铁路通车、亚吉铁路运营、中泰铁路、匈塞铁路等开工建设、中老铁路、中巴经济走廊等稳步推进，中欧班列累计开行数量突破20000列，返程满载率不断提高。与欧洲国家共同开展的第三方市场合作，不仅开辟了共建“一带一路”的新途径、创

造了新模式，还使得双方可在合作中实现优势互补。六年来，“一带一路”设施领域建设逐渐从理念转化为行动，从愿景转变为现实，完成了整体布局，建设成果丰硕。

2. 交通运输物流网络建设面临的主要挑战

“一带一路”倡议落地实施取得重要进展，影响力和参与度持续提升，“五通”建设逐渐驶入正轨，但也面临诸多挑战。

从宏观层面看，一是世界经济秩序和全球经济治理正处于重塑期。二是“一带一路”倡议正在被某些国家“政治化”或“地缘政治化”，部分西方发达国家的反制有所加剧。三是部分沿线国家政局变动频繁，区域大国对地缘经济格局变化的担忧加深。四是中国企业“走出去”还面临财务、劳资关系、环境规制、反腐败等法律风险。

从交通运输物流网络领域看，面临的具体挑战包括：

一是在基础设施建设方面，虽然我们这六年来的布局了不少的点，也连通了不少的线，但总体上这些点还不够深入，这些线还不够宽阔，并且点和线相对分散，在点、线结合方面的前期规划还不够充分，造成互联互通的效果不能完整体现。在六条经济走廊的框架下，各个干线通道已经建成或正在建设，而单一的干线只能连接两端及沿线城市，辐射整个区域的配套运输网络尚未有效形成。

二是不同行业领域的企业同时投入到设施联通方面的基础建设中，但相互协同、抱团出海者少，还存在一些恶性竞争的情况，国家整体利益未能完整体现。很多企业为了“走出去”而走出去，不考虑项目的经济性，最终获得盈利效果的项目少，可持续经营能力弱。

三是普遍存在参与工程建设承包项目为主，参与运营类项目为辅的情况。相比较工程建设承包项目，运营类项目不但能促进当地经济的增长，也能提高当地的就业率，有助于进一步加深项目沿线国家与中国政府和人民之间的关系，但运营类项目投资金额大，运营周期长，对公司的管理要求高，因此有能力投资该类项目的企业少，能取得盈利的更少。

加强和完善“一带一路”沿线交通运输物流网络建设的建议

1. 形成交通运输物流网络建设与产业布局相结合的一体化发展模式

企业在海外发展的过程中，已经在“一带一路”沿线

主要地区或其延伸区域布局建设了多个产业集聚区或者重点项目，如阿联酋阿布扎比中阿产能合作示范园、中埃·泰达苏伊士经贸合作区、北极亚马尔天然气项目、中铝几内亚铝土矿项目等。在国内企业拓展海外空间的同时，国内也新设了一批自贸区、自由港、自由岛，来吸引国内外企业的入驻。这些国内外产业聚居区和重点项目的背后，都有交通运输物流网络在提供保障，甚至在项目的前期谈判期间就共同参与。比如，阿联酋阿布扎比中阿产能合作示范园有中远海运阿布扎比哈里发港及与之相连的航线网络提供物流保障；中铝几内亚铝土矿项目在谈判阶段中远海运集团就参与项目物流链设计，不但为中铝集团提供了长期稳定的物流保障服务，也为中铝集团锁定了整个项目周期的物流成本。再比如，为支持海南自贸区建设，中远海运集团完成了海南港航资源的整合，规划了洋浦港作为区域枢纽中心并融入了西部陆海新通道，铺设了围绕洋浦港为枢纽的与全球相连接的航线网络。

以上可见，产业新布局所产生的供应链全球化需求对全球运输物流网络提出了更高的要求，因此，建议国家协

中欧陆海快线开辟了中国与欧洲间的第三条贸易通道，是“17+1”沿线国家重要的经济通道，2019年中欧陆海快线箱量增长62%。

同制造企业和运输物流企业资源，促进企业间组成联合体“抱团出海”，引导企业在“一带一路”沿线进行产业布局和运输物流网络布局，形成交通运输物流网络建设与产业布局相结合的一体化发展模式。建议国家引导和鼓励交通运输物流网络围绕这些海

外园区、项目和国内的自贸区、自由区来建设，建成一批集产品加工、包装、集散、仓储、报关、报检、代理等功能于一体的物流园区，完善集约组织和优化配置功能，提高服务园区物流运输的能力。

2. 建设交汇点引领的交通运输物流网络

未来“一带一路”交通运输物流网络建设可以从“交汇点”出发，构建中心辐射区域的全方位立体的运输网络。

建议国家筛选“一带一路”沿线中心城市和港口成为各个通道走廊的“交汇点”，加大力度建设海运交汇点、海陆交汇点、陆路交汇点、航空交汇点等。在国内，有针对性地引导一批口岸成为面向“一带一路”各地区的国际运输枢纽，同时强化各枢纽口岸运输线路对国内腹地的辐射能力，降低物流成本，为未来产业集聚与城市功能布局打下基础。

在海运交汇点方面，希腊比雷埃夫斯已成为辐射地中海和黑海的海运枢纽港，集装箱吞吐量连续多年两位数增长，2019年已达565万标准集装箱，跃居地中海第一、欧洲

第四位，建议国家重点支持比港后续规划调整和产能提升，帮助企业扩大该交汇点的物流通过能力和区域影响力。阿联酋阿布扎比哈里发港位于“一带一路”沿线及西亚地区航运枢纽咽喉，与内陆腹地紧密连接，地理位置优越。该港是全球发展最快的集装箱港口之一，也是中东、非洲及南亚地区（MEASA）的主要枢纽港之一，建议国家下一步将阿联酋阿布扎比哈里发港打造成中东地区的海运交汇点。

在海陆交汇点方面，建议重点打造中欧陆海快线和西部陆海新通道。中欧陆海快线开辟了中国与欧洲间的第三条贸易通道，是“17+1”沿线国家重要的经济通道，2019年中欧陆海快线箱量增长62%，收购了具备欧盟资质的线上铁路运营公司，入股了匈牙利布达佩斯集装箱铁路场站，第三条贸易通道的保障能力正在快速增强。西部陆海新通道位于我国西部地区腹地，北接丝绸之路经济带，南连21世纪海上丝绸之路，协同衔接长江经济带，在区域协调发展格局中具有重要战略地位。建议根据西部陆海新通道总体规划，以钦州为门户港，以海南洋浦为枢纽港来打造好“交汇点”，鼓励航运物流企业围绕“交汇点”铺设航线，运营海铁联运班列。

在陆路交汇点方面，建议打造以西安为中心的中欧班列“交汇点”，西安北联“环渤海”、中联“长三角”、南联“珠三角”和“西部陆海新通道”的“扇形”通道格局，这些地区货物经西安编组发往中亚和欧洲地区，相反亦然。同时，建议同步开展中欧班列欧洲地区陆路交汇点的研究与选定，进一步提升中欧班列运营效率和效益。

网络建设还要关注到末端毛细网络的畅通。建议通过鼓励国内企业参与海外投资收购，积极开发境外运输基础设施建设投资项目，鼓励和引导各类社会资本和国有企业参与境内外基础设施项目开发、投资、建设与运营，拓宽各类项目的融资渠道，来完善集疏运体系，构建“干支结合、枢纽集散”的高效运输组织体系，打造“交汇点”次级的区域“分拨点”。比如，2019年开通的中欧陆海快线里耶卡辅助通道以克罗地亚里耶卡港作为次级区域“分拨点”，将该通道定位为快线比港主通道的辅助通道，通过支线连接比港，解决现有主通道因匈塞铁路升级改造所带来的运能不足问题，满足快线高速增长的需求。

3. 加强同行业协调与监管

建议国家在以下几方面发挥更大的作用：一是搭建务实高效平台促进企业间的交流与沟通，发挥行业协会作

用，加强统筹规划，在宏观和微观两个层面进行调控与协调，避免由于信息不对称造成重复投资或恶性竞争，导致区域内产能过剩、发展重点不明确、项目效益不及预期的情况；二是进一步鼓励企业加强跨产业联盟合作，以产业链为纽带，实现业务分工，发挥专业优势，降低运营成本，塑造产业链综合竞争能力。

4. 对交通运输物流网络重点项目给予必要的政策倾斜和扶持

“一带一路”沿线国家基础设施建设需要大量的资金支持，建议国家在以下几方面发挥更大的作用——

一是充分发挥中央和地方财税政策的引导作用。可考虑制定“一带一路”专项财税支持政策，对于国内企业在“一带一路”国家的海外重点设施连通项目投资与经营的初期亏损予以财税政策支持或低息贷款进行扶持，帮助企业度过初期难关、实现可持续发展。

二是建立和完善金融支持体系。充分利用亚投行、丝路基金以及其他国内外金融机构和平台，为“一带一路”相关项目提供融资支持；协调各类金融平台，通过贷款、授信、金融租赁等方式，为我国企业在海外设施联通领域的投资提供金融服务和资金支持，对于运营类的设施联通类项目要重点扶持，鼓励和扶持中资企业投资和运营该类项目。

5. 帮助中资企业做好推介和交流

建议帮助中资企业在与沿线国家的文化融合、履行当地社会责任以及促进双方协商共赢等方面做得更到位，使“一带一路”倡议更加深入人心，保持其生命力。根据中远海运集团在比雷埃夫斯港和其他“一带一路”项目上的经验，建议主要关注以下几点：

一是改变传统外宣思维方式，完善主流话语体系建设，注意国内话语体系的外溢效应，增强国际受众意识，避免内外宣传自相矛盾或不一致。

二是与当地文化高度融合，促进双方携手共赢。中资企业在当地取得良好经营效益的过程中，不仅要坚持依法诚信经营，同时注重与当地文化的交流和融合。

三是多用我国企业参与“一带一路”建设实践的鲜活故事、鲜活案例说话，积极开展以我为主的交流和传播。■

“一带一路”沿线交通运输物流网络建设取得了丰硕成果，希腊比雷埃夫斯港、西部陆海新通道、蒙内铁路等项目从愿景转换为现实，为沿线国家人民带来福祉。

来稿信箱：macn95@vip.163.com



探索让价值无限

非金融类业务核心投资平台 · 航运服务产业集群统一经营平台 · 国内外基础设施领域投资平台



香港中远海运/香港中远海运国际

COSCO SHIPPING (HONG KONG) CO., LTD

COSCO SHIPPING International (Hong Kong) Co., Ltd

香港皇后大道中183号中远大厦47、52楼

47/F, 52/F, COSCO Tower, 183 Queen's Road Central, Hong Kong

电话(Tel): (852) 28098888 传真(Fax): (852) 25485653

Http://www.cosco.com.hk

追踪中国经济“重启”

关键提示

新冠肺炎疫情对中国经济和航运市场造成严重影响。然而，自3月以来，随着各行业复工复产的有序推进，先前受疫情影响而严重受挫的中国经济正在稳步重启。

经济复苏

2020年初，新冠肺炎疫情在湖北武汉暴发并迅速扩散至全国后，中国延长了春节假期、实施“封锁”措施和旅游限制，大量商业活动暂停，对中国经济产生了显著的负面影响。今年一季度，中国GDP同比下降6.8%，预计全年仅小幅增长。然而，3-4月中国各行业开始逐步复工。尽管消费者活动反弹较慢，4月社会消费品零售额较去年同期下降了8%，但其他领域已逐步释放积极信号。4月规模以上工业增加值从1-2月的同比下滑13.5%后迅速反弹至同比增长4%，部分反映了“封锁”解除后各行业通过赶工弥补疫情造成的生产损失。同时，全国固定资产投资（不含农户）也从2月的同比下滑24%上升至4月同比仅下滑2%。

贸易趋势

尽管受到疫情的干扰，中国海运进口量在2020年仍有一个相当积极的开端，4月进口量连续第3个月同比上升（约7%），主要归因于铁矿石进口量的支撑：国外钢厂受日益严重的疫情影响而需求低迷，使得更多的铁矿石被转运至中国。与此同时，中国海运出口量在今年年初大幅下降，但在3月和4月又出现了增长（4月同比增长4%左右），这主要是由于成品油出口量达到创纪录水平。然而，海外需求疲软的压力依然存在，4月中国集装箱吞吐量同比下降6%。总体而言，中国港口活动正逐步回归正常水平，4月远洋货船在中国港口的挂靠量同比上升1%，而2月的同比降幅高达18%。

船厂复工

中国造船行业也受到新冠肺炎疫情的影响，2月中国船厂交付量降至15年来的最低水平，同比下降78%至10万修正总

图表 2020年1-4月
中国关键经济指标



吨。近几个月来，随着船厂逐渐恢复生产，中国船厂的交付量正逐步回升至正常水平。4月中国船厂的交付量较上年同期下降了17%。同时，由于新冠肺炎疫情放大了燃料转换和环保技术选择的不确定性，全球新造船投资情绪依然低迷。2020年1-4月，中国船厂共获得99艘新签订单，合计230万修正总吨，按修正总吨计同比下降了42%，其中4月来自外国船东的新签订单量同比大幅下降了72%。尽管如此，中国船厂近期的新签订单仍不乏亮点，其中包括4月底中国租赁公司参与的12艘双燃料成品油轮。截至4月底，中国船厂今年共接获21艘包括气体船在内的双燃料船。

密切关注

尽管不同行业的情况有所不同，但多数指标显示，中国经济已经逐步从疫情带来的重挫中恢复，尽管海外需求仍面临重大挑战。我们将继续密切关注中国经济与贸易的相关指标。 



中远海运物流有限公司
COSCO SHIPPING Logistics Co., Ltd.

打造国际一流的现代化全程物流链与物流供应链服务平台

<http://logistics.coscoshipping.com>



中远海运物流有限公司隶属于中国远洋海运集团有限公司，由中国远洋物流有限公司、中海集团物流有限公司、中海船务代理有限公司和中国外轮理货总公司重组整合而成，于2016年12月21日正式挂牌运营。

中远海运物流是以航运物流为核心的国际化综合性物流企业，可为海内外客户提供现代化、专业化的全程物流供应链解决方案。在行业内具有良好的口碑和服务能力，是政府、港口、铁路、空港以及大型跨国企业的重要合作伙伴。

中远海运物流在中国境内30个省、市、自治区及海外17个国家和地区设立了分支机构，在全球范围内拥有600多个销售和服务网点，形成了遍及中国、辐射全球的服务网络系统。

成立以来，中远海运物流连续多年荣获中国物流业“金飞马”奖、全国先进物流企业等行业荣誉和奖项。



地址：北京市朝阳区八里庄北里220号中远海运物流大厦

邮编：100025 电话：010-51568000 传真：010-64673118

三大主力船型运输市场前景

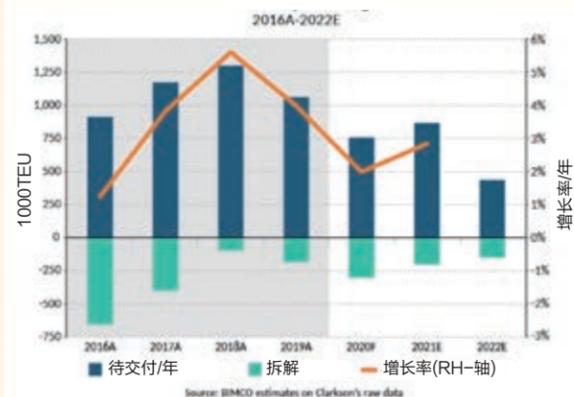
Peter Sand

核心提示

尽管一些国家已经开始放松封锁措施，但经济活动并没有迅速恢复，还看不到“V”型复苏。

集运市场：需求锐减，但运价相对稳定

图1 集装箱船队增长



A是实际值，F是预测值，E是根据现有订单的估计值，如果有新订单会调整，2020-2022年的数据假设有10%的订单因为各种原因无法如期交付。

新冠肺炎疫情已经并将继续影响集运市场，从目前看，短期没有快速恢复的希望。

尽管来自各方的数据都显示了集运市场需求下降的程度，但并没有完全体现在运价上，而运价之所以能保持一定稳定的原因是大量运力撤出市场，航次取消将闲置的集装箱船运力推高至创纪录的11.3%。即使除外正在进行脱硫塔安装的船舶，闲置运力也创下了历史新高。但并不是所有航线的运价都能保持在高位。尽管从远东到美国的现货和合约运价仍接近或高于年初的水平，但到欧洲的却有所下降。今年年初以来，至欧洲的现货运价下降了29.9%，合约运价下降了5.4%。事实上，现货运价和背后的运量下降幅度如此之大，以至于在4月份，将集装箱从欧洲运往远东的平均运价高于将集装箱从远东运往欧洲的平均运价，这与这条航线上通常的运价关系相反。

目前，集装箱船的租金比运价更适合反映集装箱运输市场。集装箱运输需求的锐减导致可供租用的船舶数量激增，这使得租金特别是大型船舶的租金出现下降。其中，大型船舶租金的下降尤为严重，因为主要的长距离航线的航次被大量取消。与对大型船舶需求的下降不同，对小型船舶的需求保持了更大的弹性，因为承运人一直在用这些小型船的短期合同，以缓解区域运输的中断。今年以来，700TEU和1100TEU船的租金分别仅下降了4.1%和6.7%。

今年以来，集装箱船队增长了0.6%，截至5月19日，已达到2310万TEU。BIMCO预计，到年底，总运力将增至2340万TEU，年增长率为2%，是2019年增长的一半。BIMCO做此预测的基础是将延期交付率从20%调整为25%，并将拆船量从19.9万TEU上调至29.9万TEU。

BIMCO预计今年下半年闲置运力保持在10%左右。这场危机引发的经济衰退和消费者支出下降将对集装箱航运业造成沉重打击，预计需求不会突然反弹。即使在世贸组织的乐观假设下，2020年集装箱运输需求也将下降10%。

根据BIMCO的预测，与远东至欧洲航线类似，现货和合约运价将在未来几个月下降，今年的平均收益将处于亏损水平。近年来交付的超大型集装箱船面临着巨大的挑战，因为有许多只能部署在远东至欧洲航线上，随着需求下降，这些船舶将无处可去。闲置运力的激增也表明，在目前的市场条件下，随着需求的全面蒸发，向其他航线的逐级替换不是可行的选项。在租船市场，短期内最大的赢家是那些以短期合同出租船舶的人。

在不景气时期，承运人可以依靠的一个积极因素是，由于油价暴跌，燃油价格下降，航次成本降低了。在某些情况下，航运需求下降和船用燃油价格下降的共同作用，导致承运人绕行好望角，避免了通过苏伊士运河的成本（超大型船单向通行一次可高达60万美元），并通过延长航行时间吸收了更多的运力。

责任编辑：徐亦宁

干散货市场：难以快速恢复

图2 干散货船队增长



A是实际值，F是预测值，E是根据现有订单的估计值，如果有新订单会调整，2020-2022年的数据假设有10%的订单因为各种原因无法如期交付。

干散货海运市场前景不佳，需求不利的冲击加上运力过剩共同导致运价跌至多年来的低点，即使中国复工也不足以支撑市场。

自年初以来，干散货运力增长了1.6%，在5月19日达到8.915亿载重吨。BIMCO预计2020年运力增长3%，今年余下的时间新船交付量为3930万载重吨。由于疫情影响，交付的延迟率更高，从疫情前的25%上升到35%。

由于今年干散货市场前景不佳，BIMCO已将干散货船的拆解量预期从1200万吨上调至1400万吨。淡水河谷宣布将停止使用VLCC改装的超大型矿石船（VLOCs），这意味着这类船舶的终结，因为他们中的大多数已经远远超过了该行业的平均拆解年限，而且在目前的市场条件下，在合同到期后，无法在未来获得有回报的租约。目前，60%的改装超大型油轮已经停止运营，BIMCO预计，随着租约到期，这些船将在未来几年内被拆解。

即使在干散货海运业最大的驱动力——中国需求复苏之际，市场评估仍有待观察。BIMCO预计，包括谷物贸易在内的所有大宗商品的贸易都将下跌，不过该预测也可能不准确。大宗商品需求下降的直接原因是为控制疫情所采取的限制措施，以及随之而来的经济放缓。在多年的供应增长超过需求之后，运力过剩已经在困扰市场。BIMCO预计2020年的平均运价将处于亏损区间。如果限制措施持续的时间超过预期，或者出现新一轮疫情，前景可能还会进一步恶化，而改善的可能性则不大。即使政府在基础设施方面进行了大量投资，全球经济衰退无疑将导致需求下降和运费降低。

油运市场：运价面临下行压力

图3 油轮船队增长



A是实际值，F是预测值，E是根据现有订单的估计值，如果有新订单会调整，2020-2022年的数据假设有10%的订单因为各种原因无法如期交付。

随着地缘政治紧张局势的缓和，运价感受到市场疲弱和需求下降的全面影响。今年余下的时间里，油运市场似乎将面临压力。

在油轮市场上，地缘政治继续占据头条，石油供给掩盖了新冠肺炎疫情造成的需求急剧下降。浮式储油量也有所增加，主要原因是石油生产和石油需求不匹配，市场上运力供应趋紧，进一步支持运价。

BIMCO预计，今年成品油船队将增长2.4%，而目前已经增长了1.1%。预计今年原油船队将增长2.1%。BIMCO对这两个市场的拆解量的预期分别为100万载重吨和750万载重吨。

油运市场的前景在很大程度上取决于为应对疫情而采取的限制措施和旅行限制持续多久。然而，即使限制令正式解除，占石油需求55%的交通运输需求也不会突然反弹，因为不确定性将继续给市场带来下行压力，旅行尤其是航空旅行将很难恢复。运输需求下降的直接冲击将加剧经济活动减少造成的燃料需求下降。同样，对塑料和石化产品的需求（占石油需求的19%）也只能缓慢复苏。

油轮运价在经过4月份的高峰后，将一直处于压力之下，直至全球石油需求恢复。目前浮式储油量已从峰值开始下降，用于储油的运力将重新进入市场，对运价构成进一步的下行压力。（编译/郭晓毅）

来稿信箱：macn95@vip.163.com

集运旺季来临? ■ Bill Mongelluzzo

关键提示

承运人通过运力管理成功实现了供需平衡,但随着北美经济从新冠肺炎疫情中复苏,进口商无法确定未来需要补充多少商品库存。

5月底,亚洲对美出口意外出现激增,导致亚洲港口集装箱拥堵,即期运价飙升。但值得注意的是,未来运力吃紧,货主将谨慎增加箱量,班轮公司减班计划持续到8月份。

无船承运人(NVOs)与班轮公司之间的紧张关系正在加剧,因为NVOs指责班轮公司故意限制运力,并在东行的跨太平洋航线超额预定舱位,以推高运费。而班轮公司将运力紧张归咎于客户无法准确预测疫情期间的箱量需求。

无论原因是什么,双方之间的这种紧张关系反映出集装箱航运业的趋势,即承运人通过运力管理成功实现了供需平衡,但随着北美经济从新冠肺炎疫情中复苏,进口商无法确定未来需要补充多少商品库存,这种情况预计将持续若干个月。

6月初,有班轮公司高管表示,中国港口出口箱处理能力吃紧的原因是5月底美国进口意外飙升。随着美国经济开始重启,零售商着手增加商品库存,海运箱量出现上升。而班轮公司未能及时应对货量的激增,因为他们依赖于客户的预测。

因此可以看到从中国到美西的即期运费出现飙升。上海出口集装箱运价指数(SCFI)显示,截至6月12日当周,从上海至美国西海岸的现货运价较前一周上涨29.2%,至2755美元/FEU,同比去年大幅上涨了94.6%,创下2010年以来的最高水平。同时,上海至美国东海岸的运费同比去年上涨32.1%,达到3255美元/FEU,为2018年以来的最高水平。



亚洲和美国NVOs代表、运输顾问Jon Monroe在给客户的简报中指出,中国的开放速度比预期的要快,而班轮公司对减班管理非常严格,致使6月份从华南到加州的航线运力极其紧张,所有舱位都超额预定,甚至中国到美东全水路航线的运力也很紧张。环球速运美洲业务总裁David Bennett表示,随着预订量的激增,市场变得越来越不稳定。班轮公司对保证装货或加急服务收取额外费用。

承运人则对NVOs的这些声明表示不满,并表示减班是基于客户的反馈,之所以提前三到五周宣布是让客户有时间调整他们的供应链。一位班轮公司高管表示:“我们对客户的供应链一无所知。”另一位不愿透露姓名的高管则表示,“没有任何提高运费的计划。”

海洋网联船务公司(ONE)首席执行官Jeremy Nixon表示,ONE正试图超越客户的需求预测,以进一步完善其运力

计划。“我们正在做一些模拟,试图调整一些预测,使其更准确。”

根据Sea Intelligence的数据,由于预计8-10月航运旺季延迟,跨太平洋航线的承运人自4月以来已取消了120多个航次(截至7月)。而由全美零售联合会和Hackett Associates发布的《6月全球港口追踪报告》指出,6-9月,美国主要港口的进口箱量将出现两位数的同比下降,10月份将下降7.9%。其负责供应链和海关政策的副总裁Jonathan Gold表示,这些最新预测好于一个月前的预期。

返校季是仅次于年终购物季的第二大销售高峰,但今年美国许多学区尚未确定学生是否会在秋季返校,这种不确定性正在影响学生用品的进口。据悉,这些商品通常在5月和6月进入美国,以便在7月4日之后上市。这也给供应链管理增加了另一个不确定性。(编译/陶润元) M

来稿信箱: macn95@vip.163.com

专家型代理 人性化服务

Professional agent Personalized service

Professional
Efficient
Network
Active
Value-added
Iso9001:2000
Cost-effective
One-stop service



中国外轮代理有限公司
CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY

北京市朝阳区八里庄北里220号 邮编: 100025
电话: 010-51568000 传真: 010-51568118
http://www.penavico.com.cn



■ 罗伯茨湾码头2期项目效果图，该项目将使温哥华港的集装箱吞吐量增加240万标准集装箱

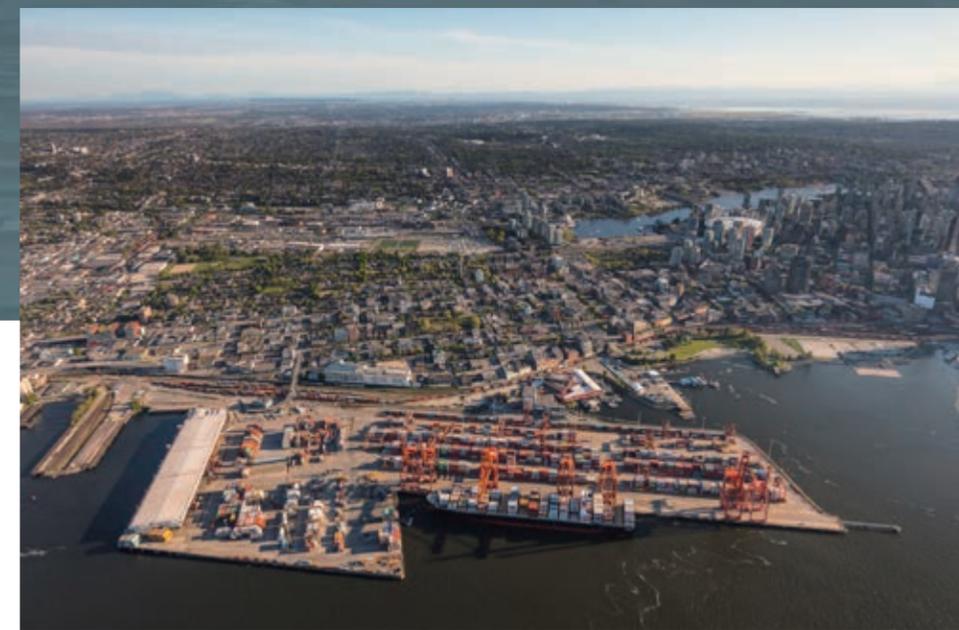
温哥华港：为促进与中国的贸易往来做好准备

关键提示

- 建立在悠久历史基础上的加中贸易关系一直充满着活力。通过温哥华港进行的加中贸易，在促进两国贸易方面发挥了重要作用。
- 2019年通过温哥华港与中国进行的集装箱贸易总量为1320万吨，占港口所有集装箱货运量的49%。

即使在疫情全球大流行的特殊时期，作为加拿大最大、最多元化的港口，温哥华港依旧保持正常运营。港口社区持续确保重要货物运输通畅，促进加拿大与世界各地之间的贸易正常进行。今年以来，温哥华弗雷泽港务局继续投资码头、道路和铁路项目等硬件基础设施，以及供应链协同系统、实时数据报告等软件基础设施。这些投资将支持港口的可持续发展，并促进加拿大在疫情后实现长期贸易目标。

中国是温哥华港最大的贸易伙伴。2020年是加拿大和中国建交五十周年，这也是加中贸易关系的深厚历史基础。作为加拿大的贸易门户港，温哥华港与中国业界建立了长久的合作关系。1992年，温哥华港成为第一个在中国北京开设办事处的外国港口。其后，为支持亚太地区重要贸易关系的发展，办事



■ Centerm集装箱码头

处于2015年迁至上海。早在20世纪80年代，温哥华港与大连结成友好港，90年代又先后增添了上海和广州两个“姐妹港”。随着加中两国经济合作关系的不断发展，温哥华港不断进行投资和基础设施建设，以适应未来与中国贸易的持续增长。

中国是加拿大第二大贸易伙伴。2019年加拿大和中国双边贸易总额为982亿加元，其中出口额232亿加元，进口额750亿加元。以货物吨数计算，中国

既是加拿大出口货物的首要目的地，也是进口货物的首要原产地。2019年，温哥华港的外贸总量中有高达2960万吨是与中国的贸易，占该港海外货运量的26.2%，而日本占比15.9%，韩国占比13.1%，充分说明了通过温哥华港进行的加中贸易对加拿大经济的重要性。

对于加拿大出口企业来说，中国是非常重要的市场。在2019年通过温哥华港进行的双边贸易总量中，加拿大对中国的出口占总载货吨位的74%。进口

货物主要是来自中国的消费品,占总载货吨位的26%。在集装箱、杂货和大宗货物运输中,与中国的贸易往来均占据主导地位。2019年通过温哥华港与中国进行的集装箱贸易总量为1320万吨,占港口所有集装箱货运量的49%。

2019年,温哥华港货运吞吐量达到历史第二高的1.44亿吨,仅次于2018年1.47亿吨的历史最高水平。其中,外贸货运吨数为1.129亿吨。与中国的贸易将继续成为未来港口货运量的重要组成部分,其中集装箱、谷物和钾肥等散装货的表现最为强劲。

正是亚太市场需求的持续增加,凸显出温哥华港基础设施建设的持续投资和不断完善日益重要。近年来,港口吸引了数十亿加元的公共投资和私人投资,公路、铁路和海运码头项目都从中受益。近期,加拿大政府承诺向几个基础设施项目和研究投入32500万加元,其中几个项目已处于建设阶段。

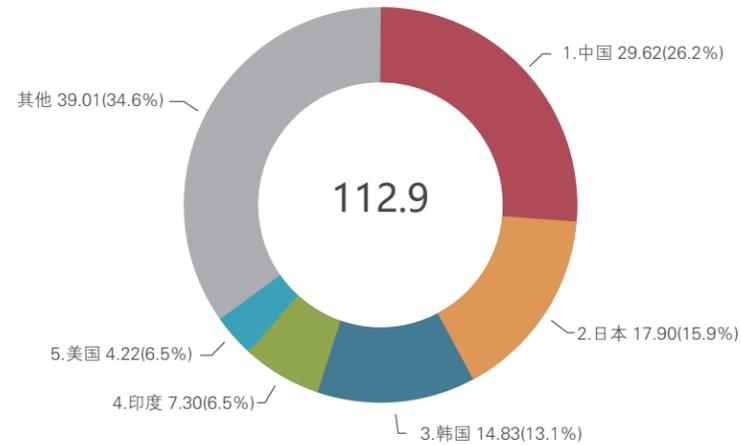
为满足加拿大西海岸集装箱贸易增长的需求,港口正在对主要的集装箱码头进行扩建。例如,Centerm扩建工程和南岸接入工程均已在2019年开始施工。通过对集装箱码头的重新配置和扩建,以及配套公路和铁路的改善,最高吞吐量将从90万TEU增加到150万TEU。项目预计在2022年初完工。

另一个罗伯茨湾码头二期项目正在等待联邦政府的决策审批。若该项目得到批准,它将成为基础设施中非常重要的一部分,将进一步提高温哥华门户港的集装箱处理能力,进而促进集装箱货运的长期增长。

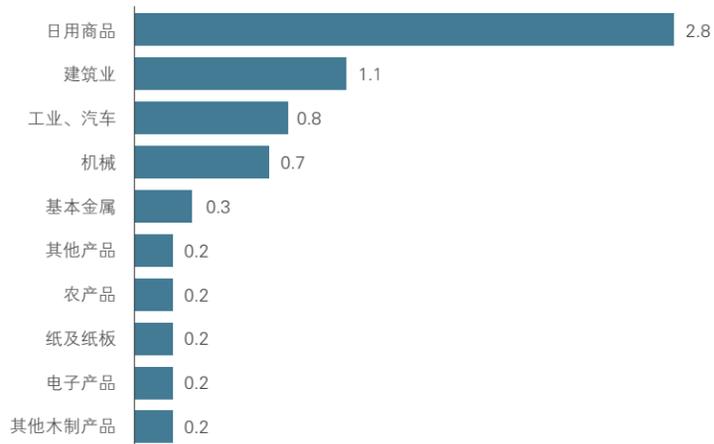
虽然目前仍处于疫情流行的全球性挑战中,但通过温哥华港口往来于加拿大和中国之间的货运量仍在不断增长。温哥华港对未来充满信心,将继续大力投资基础设施建设,为促进与中国的贸易往来做好充分准备。(温哥华港供稿) 

来稿信箱: macn95@vip.163.com

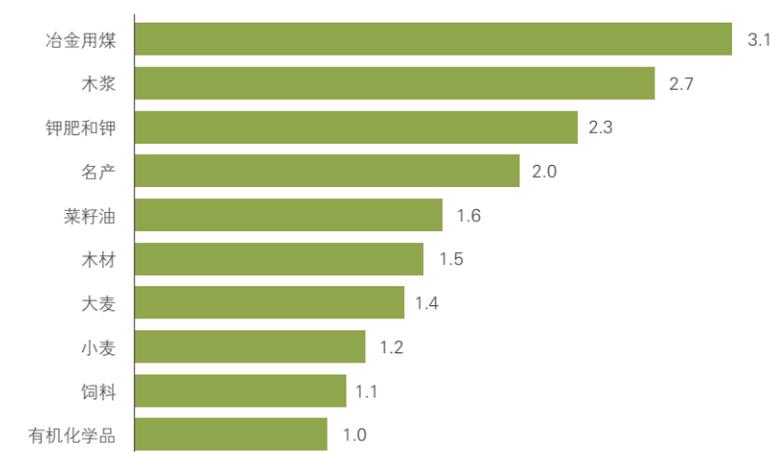
2019年主要贸易经济体 - 涉外货物总量 (百万吨)



2019年进口商品总量 (百万吨)



2019年出口商品总量 (百万吨)



访问微信



访问网站



泛亚航空电商平台

www.epanasia.com

泛亚电商
www.epanasia.com

保证舱位

保证用箱

保证运输安全

集装箱改变世界
我们改变集装箱运输!





新形势下 传统好望角型船的路径选择

■ 蒋林

关键提示

- ▶ 在规模经济的驱动下，货主和船东更加倾向扩张运价更有竞争力的VLOC和综合性能更好的Newcastlemax运力，传统好望角型船新增运力明显减少，市场主流运力逐渐往大型化方向发展。
- ▶ 预期在未来相当长的一段时间内，好望角型船的需求依然获得市场基本面的支持。
- ▶ 面对新形势，传统好望角型船东需积极应对，一方面通过开发新客户新航线削弱寡头垄断，并创新经营模式以挖掘新的盈利能力；另一方面可以尝试建立船东合作组织，进一步提高船东话语权。同时，加强与货主产业链的合作，走定制化和项目化发展之路也是传统船东实现转型发展的路径选择。

社目责编：陶润元

2008年金融危机后，尽管全球大宗商品市场的价格和贸易量均达到并远超金融危机前的水平，但干散货航运市场因运力严重过剩的影响，仍持续低迷了十余年。近几年，随着市场运力增长的持续放缓，好望角型船市场基本面已明显好转，然而船舶大型化的发展，大货主垄断能力的增强，给市场带来了新的影响。传统好望角型船船东在新形势下亟待找到一条新的发展之路。

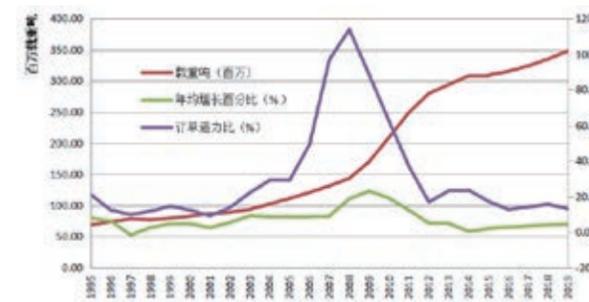
当前市场供需形势分析

(一) 供给方面

1. 市场运力增长持续放缓,新增订单不断走低

干散货市场高峰时期积累了大量造船订单，使金融危机之后市场出现运力严重过剩的局面，并最终导致十余年的低迷。近些年，随着前期订单的消化和新船订单的减少，市场运力增幅已逐渐减少，市场供给基本面有所好转。据统计，2013-2020年，好望角型船运力平均年增长率3.3%，运力增长水平已经恢复到2000年初的水平。与此同时，好望角型船订单量已经从市场高峰时期的1.5亿载重吨持续回落，2020年现存市场订单量约4000万吨，订单占运力比值回落到12%的水平。新增订单量的走低，预示未来市场新增运力将逐步减少，这是市场基本面好转的一个积极信号。1996-2020年好望角型船运力变化，如图1所示。

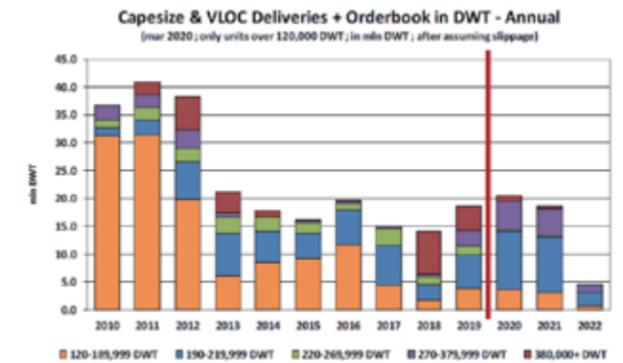
图1 1995-2020年好望角型船运力变化



2. 市场运力结构发生根本性变化,大型化成为趋势

在规模经济的驱动下，货主和船东更加倾向扩张运价更有竞争力的VLOC和综合性能更好的Newcastlemax运力，传统好望角型船新增运力明显减少，市场主流运力逐渐往大型化方向发展。据Bancosta研究机构数据，2013年以来，VLOC和Newcastlemax下水量超过传统好望角型船下水量，当前VLOC和Newcastlemax新船订单量占好望角型船订单总量的80%以上。2010-2022年好望角型船各细分船型运力交付和订单量，如图2所示。预计到2021年底，市场上VLOC（22万载重吨以上）和Newcastlemax合计1.66亿载重吨，占整个好望角型船运力的45%。因此，好望角型市场的运力结构正在发生实质性变化，市场的主流船型将向大型化方向发展。

图2 2010-2022年好望角型船各细分船型运力交付和订单量



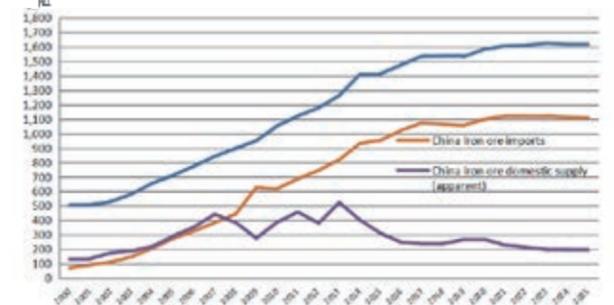
综上所述，随着好望角型船运力增幅逐渐降低和订单运力的大幅下跌，好望角型船市场运力供给面已经有所改善，同时，随着一批高龄“油改散”VLOC集中拆解和退出市场，好望角型船市场运力供给面将进一步好转。

(二) 需求方面

1. 全球铁矿石海运贸易将保持高位

全球铁矿石资源主要集中在澳大利亚、巴西、俄罗斯和中国，四国占据全球储量的70%以上。全球优质铁矿石资源基本被巴西的淡水河谷和澳大利亚的力拓、BHP、FMG等大矿山所垄断，凭借其规模和成本优势，在全球铁矿石贸易中占据越来越大的市场份额。此次新冠肺炎疫情对铁矿石行业的影响主要在需求侧，对其生产影响较小。当前四大矿山均有产能扩张计划，预计淡水河谷产量在2023年恢复到4.0亿吨，必和必拓的SouthFlank项目、力拓的Koodaideri项目和FMG的Eliwana项目也将在2021年建成投产。

图3 2000-2025年全球和中国铁矿石进口量



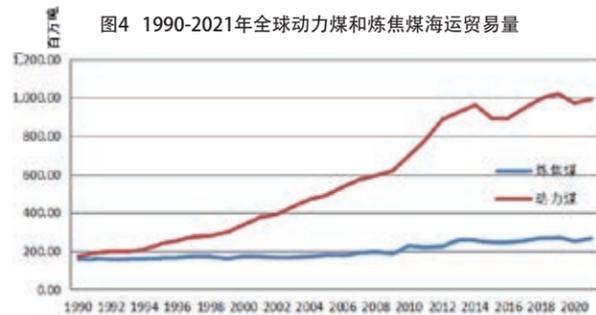
随着巴西和澳洲主流矿山产能的提升，高成本的非主流矿将逐渐退出市场，特别是中国国产矿。目前，淡水河谷、力拓、BHP、FMG等主流矿山成本在20美元/吨左右，而中国国产矿的平均成本约70美元/吨，远高于主流矿山的成本，且我国矿山贫矿多、富矿少，开采难度大。在铁矿石供给趋于宽松的背景下，铁矿石价格将进一步回落，届时高成本非主流矿将逐步退出市场，进口矿将进一步增加。据WoodMackenzie研究机构，预计到2025年我国铁精粉产

量将减少到1.95亿吨,我国铁矿石进口量将维持11亿吨左右的高水平,全球铁矿石贸易量将维持16亿吨左右的高水平。2000-2025年全球和中国铁矿石进口量,如图3所示。

2.全球煤炭海运贸易量将维持高位运行

中国粗钢产量的高位运行及印度和东南亚等国家钢铁产能的扩张,将推动全球炼焦煤需求保持稳定的增长势头。澳大利亚是全球最大的炼焦煤出口国,出口量占据焦煤贸易总量的50%以上,随着澳洲焦煤产能的继续扩张,出口量将进一步增加。据澳大利亚资源和能源局数据,2020年澳大利亚炼焦煤出口量1.92亿吨,预计到2025年出口量将达到2.05亿吨。

全球动力煤贸易预计保持相对稳定。受欧美发达国家能源结构调整及中国进口煤政策影响,预计发达国家动力煤进口量将逐渐减少,印度和东南亚国家需求将继续保持增长,同时非洲国家和地区也有较大的增长潜力。据澳大利亚资源和能源局数据,未来5年全球动力煤贸易量维持在11亿吨左右的水平。据克拉克森今年4月的预测,2020年炼焦煤海运贸易量2.53亿吨,动力煤海运贸易量9.71亿吨,同比小幅下跌5%左右;2021年炼焦煤海运贸易量2.65亿吨,动力煤海运贸易量9.91亿吨,同比小幅上涨3%左右。1990-2021年动力煤和炼焦煤海运贸易量,如图4所示。



3.中国铝土矿的进口需求将长期拉动海运需求



中国铝土矿资源的匮乏和巨大的铝工业产能决定了中国对铝土矿的长期需求。据美国地质调查局2019年数据,世界已探明可开发的铝土矿储量为300亿吨,其中几内亚、澳大利亚和巴西三国占据50%以上。我国铝土矿资源总量51

亿吨,但具有可开采利用价值的铝土矿储量仅10亿吨,占全球总储量比例仅为3.3%。目前,中国氧化铝产能和产量占全球份额比例均超过50%,2019年中国氧化铝产量7240万吨,中国国产铝土矿7500万吨,进口铝土矿1.0亿吨,当前铝土矿对外依存度57%。随着我国铝土矿可开采资源的减少和几内亚、澳大利亚等海外矿山产能的扩张,未来我国铝土矿进口比例将会进一步提高。

综上所述,尽管世界经济复苏依然缓慢,中国经济增长也逐步放缓,然而印度、东南亚等国家对于干散货的需求依然强劲,全球铁矿石和煤炭海运贸易依然维持高位,铝土矿海运需求将有较大的增长潜力,预期在未来相当长的一段时间内,好望角型船的需求依然获得市场基本面的支持。

(三) 其他因素

1.压载水公约实施和加装脱硫塔的运力投入加快老旧船拆解

2019年1月22日,《压载水公约》在我国生效。按照公约规定的时间表,所有船舶在2024年9月8日之后都需要安装压载水管理系统或者使用岸基压载水管理系统对船舶携带的压载水进行处理。而安装新的压载水系统需要额外支付几十万甚至上百万美元的成本,无疑给船东增加了额外成本压力。因此,那些经济性不好的老旧船舶将提前拆解,这将有利于缓解市场运力过剩。此外,随着市场更多加装脱硫塔的运力投入市场,对老旧船舶的经营形成了一定的压力。据克拉克森预测,到2020年底,好望角型船中约26%的运力将安装脱硫塔,若按照高低硫油差价100美元/吨计算,有脱硫塔的标准好望角型船经营效益要比直接使用低硫油高3000美元/天,这将加速淘汰竞争力弱的老旧船运力。

2.金融机构和大货主参与运力投资对市场带来新压力

金融危机后航运市场长期低迷,大量欧洲和美国银行退出船舶融资领域,而中国金融机构出口信贷政策的放宽和中国融资租赁公司的蓬勃发展,促进了航运业的投资和运力发展。近些年,中国的融资租赁公司,如工银租赁、交银租赁、国银租赁等大量参与航运业投资,目前这些公司参与投资的新船订单已经在市场中占据较大的份额。此外,大货主也利用市场有利时机大力发展运力,如淡水河谷从2008年开始陆续与船东合作,采用建造后返租的方式先后发展和控制了约60艘40万载重吨的VLOC。从2017年开始,淡水河谷又开始新一轮约50艘32.5万载重吨的VLOC订购。金融机构和大货主积极参与发展运力,加剧了市场运力过剩的局面,给未来市场的复苏增加了不确定因素。

3.新冠疫情等黑天鹅事件对市场需求带来的影响

今年,受新冠肺炎疫情的影响,贸易大幅萎缩,干散货海运需求也将大幅降低,航运市场也将不可避免地受到冲击。

新形势对传统好望角型船市场的影响

1.市场基本面已改善,但仍处于“弱平衡”阶段

从供给看,近些年好望角型船运力增长的幅度已经持续放缓,IMO限硫令和压载水公约的实施,加速了高龄散货船退出市场,好望角型船运力供给已经有明显改善;从需求看,作为好望角型船主流货源的铁矿石需求将在一段时期内维持高位,稳定的全球煤炭贸易也将对市场形成一定的支持,同时我国进口铝土矿的刚性需求,将持续拉动好望角型船的需求。因此,从供需基本面来看,好望角型船市场供给基本面已经改善,伴随着运力供给的低增长和需求环境的不断改善,好望角型船市场也将逐渐走出低迷的阴霾。然而当前市场运力规模依然庞大,需求复苏相对缓慢,市场依然处于“弱平衡”状态。同时,受到新冠肺炎疫情的影响和短期VLOC运力集中交付的影响,市场短期内仍处于弱势状态。

2.巴西航线“挤出”效应明显,传统好望角型船将退出市场

VLOC船舶的载货能力和经济性能明显好于传统好望角型船,这些大型船舶将主要投入巴西至远东的跨洋航线,原先在巴西航线经营的传统好望角型船舶将逐步退出市场。近些年,随着大量VLOC投入运营,巴西航线现货货源明显减少,船东在市场中谈判地位骤降,淡水河谷在该条航线处于绝对垄断地位,传统好望角型船东在巴西航线上常常处于“束手就擒”和“任人宰割”的地位。预计到2021年底,淡水河谷另外50艘32.5万载重吨的VLOC将投入市场,加上已经投入使用的约60艘40万载重吨VLOC,这些船每年将占据约1.5亿吨巴西货源,占据了淡水河谷2019年出口总量约70%,届时巴西航线现货货盘将进一步减少,传统好望角型船将彻底退出巴西航线运营。

3.寡头特征将更加明显,传统船东地位将更加被动

长期以来,好望角型船市场租家以淡水河谷、力拓、必和必拓等大货主为主,而船东数量众多且比较分散,因此市场一直以大货主为主导。随着VLOC等运力的大量投入,大货主凭借对货源的控制以及通过长期合同控制大量VLOC运力,进一步主导运输权,传统船东在市场上的影响力由此将进一步降低,生存环境也将更加艰难。

传统好望角型船东的发展之路

1.拓展新客户新航线,削弱寡头垄断地位的影响

巴西到远东的铁矿石航线为好望角型船的主流跨洋航线,由于航次时间长特点在市场中具有不可替代的地位和作用,但若该航线被淡水河谷所垄断,则对全球化经营的好望角型船东非常不利。因此,必须大力开发类似流向的替代客户和航线以打破淡水河谷对跨洋航线的垄断。目前来看,南非、西非和巴西CSN到远东的航线均可以有效替代,因此可加大对南非铁矿石和煤炭、西非铁矿及铝土矿、巴西CSN铁矿至远东等货源的开发力度。在有替代货源的情况下,淡水河谷在巴西航线的垄断地位将受到削弱,

船东在与其洽谈巴西航线货源的时候,便增加了自己的谈判筹码,避免陷入被动的境地。

2.创新经营思路,尝试开展“杂货”+“散货”准班轮模式

好望角型散货船的传统货源以铁矿石为主,煤炭为辅,经营模式为卸港空放到装港,装完货再回到卸港,这种经营方式带来的空放成本支出完全要靠回程载货来补偿,因此船舶运营成本较高。随着更多西非项目货源的落地和我国对“一带一路”地区出口的增加,中国船东可以凭借稳定的货源和运力规模优势,利用传统好望角型散货船去程空载舱位,大力开发和揽取由中国运往西非地区的件杂货货源,服务西非国家和地区的“一带一路”项目,实现去程从中国港口运输杂货,回程运铝土矿,这样即减少了空放航程,又增加了去程的经营收入,这一模式的成功实践可为传统好望角型船舶打造新的盈利增长点,将极大提高传统好望角型船的运营效率和市场竞争能力。

3.加强船东交流合作,建立好望角型船联盟或者运力POOL

长期以来,因船东数量众多、力量分散,与大货主相比,船东一直处于非常不利的地位。随着船舶大型化的进一步发展,船东地位将进一步减弱,为应对这种新形势,建议采用类似集装箱班轮联盟的方式或者油轮运力池的模式,建立好望角型船东联盟或好望角型船运力池,实现船东之间的紧密合作,提高船东在市场上的话语权和谈判地位。如欧洲船东建立的Capesize Chartering Ltd (CCL)运力池,通过发挥船队规模、全球客户资源、运力优化调配和市场信息等方面的优势,提高了船东在市场上的竞争力和影响力,进而提高了船舶的经营效益。

4.与货主产业链融合,走定制化和项目化发展之路

传统的干散货航运市场以现船和现货的方式经营,市场波动剧烈,易对船东和货主带来不利影响。若能够从产业链发展的角度,为货主提供定制化和项目化服务,则可以将经营业务主动延伸到上下游产业链当中,一方面为货主提供可靠稳定的运力保障,另一方面凭借专业和规模优势降低运输物流成本,从而实现船东和货主在产业链层面的深度融合,形成长期稳定的合作共赢关系,从而更好地规避现货市场的经营风险,实现稳健经营的目标和要求。

综上所述,尽管当前好望角型船市场供给和需求的基本面已经有所改善,但船舶大型化的发展和大货主发展VLOC对市场形成了进一步垄断,在这种新形势下,传统好望角型船东需积极应对,一方面通过开发新客户新航线削弱寡头垄断,并创新经营模式以挖掘新的盈利能力;另一方面可以尝试建立船东合作组织,进一步提高船东话语权。同时,加强与货主产业链的合作,走定制化和项目化发展之路也是传统船东实现转型发展的路径选择。■

新冠疫情下 中国船舶制造业的“危”与“机”

■ 蒋玉生



关键提示

危机之局，也是希望之局。核心是如何解决中国制造业面临的“持续报酬递减”的
通病，扭转接单难、交船难、融资难、盈利难的困境，全面提升行业竞争力和盈利
水平，推动船舶企业真正实现可持续的高质量发展，产品和服务真正达到世界一流，
让世界真正爱上“中国造”。

社目责编：陶润元

经历了长达10年的低迷期，又遭遇贸易摩擦、疫情暴发、
油价暴跌等重大影响，让国际船舶和海工市场再度陷入
低谷。正在奋力爬坡过坎的中国船舶制造业，也因此面临前
所未有的困难和挑战。如何化危为机、危中求机，是当前许
多船舶制造企业苦思探寻的问题。2020年，恰逢“十三五”
规划收官、“十四五”规划编制之年，在这样的时间点上，
认真总结过去、清醒认识当前、科学规划未来，对于中国船
舶制造业来说显得尤为重要。

总结过去：成就欣然，但差距犹存

（一）成就有目共睹

20世纪80年代以前，中国民用造船业的对象一直是以国
内的内河船舶为主体。伴随着中国改革开放的进程，中国船
舶工业加快规模化发展步伐，逐步发展壮大。特别是进入新
世纪，中国正式加入WTO后，中国船舶工业作为典型的外向型
经济，积极参与国际市场竞争，进入加速发展期，出口比例
不断提高，在世界船舶市场所占份额也越来越大。经过10年
的长足发展，2010年中国三大造船指标（完工量、新接订单
量和手持订单量）首次同时跃居世界首位。

（二）差距依然存在

尽管我国已成为船舶制造大国，但仍不是船舶制造强
国。中国船舶制造业快速发展的同时，但也积聚了很多问
题，其中最核心的问题在于结构性缺失，即低端产能过剩、
高端产能不足。主要表现在以下几个方面：一是技术创新不
够。在市场火爆期，“大干快上”成为主流，很多船企热衷
跟风抢单赚快钱，却很少注重基础技术、核心技术、未来技
术的研发投入，新产品设计开发力度不大，高技术含量高附
加值的高端船型不多。二是管理比较粗放。一些船舶修理企
业“修而优则造”转型船舶制造，用“修船模式”管理造船
业务；一些新建的造船企业，特别是一些中小型民营船企为
减少投入，在工厂基础建设和生产流程布局上存在先天不
足；一些造船企业建造水平和综合管理能力较弱，不能按合
同履约，造成产品交付拖期，轻则罚款、重则弃船。三是配
套能力不足。我国船舶配套产业总体相对落后，国产化水平
不高。据工信部统计，目前我国高技术船舶和海工装备配套
设备本土化率不足30%，其中一些核心装备，如国产船舶电
气设备装船率仅为13.31%，国产船舶自动化系统装船率仅为
1.66%。

（三）教训

2008年金融危机后，民用船舶市场进入萧条期，但海工
装备业务却因国际油价的上涨，成为新兴业务市场。中国一
些大型主流船企，都不同程度进入海洋工程装备制造领域。
这些船舶企业在初期获得良好收益的同时，也大幅推进了中
国海工装备制造发展的进程。然而，随着世界经济形势的
变化、国际油价的波动，就在业界频频呼吁警惕防范海工风

险之时，中国海工产业却依然一路狂奔，最终导致海工产品严
重积压，大量借贷资金占用，海工制造企业集体“陷坑”，一
些企业负债率高企、运营成本加剧，由此背上了沉重的包袱，
可谓教训深刻。

认清当前：形势极其严峻，困难前所未有

（一）疫情对全球新造船市场影响巨大

2020年，突如其来的新冠肺炎疫情，导致全球经济大衰
退，国际贸易物流受到巨大冲击，全球新造船市场也遭受严
重影响。2020年一季度全球新造船投资下降至11年来的最低
水平，几乎所有船型的新船订单量均受到影响。一季度中国
船企接获超过65%新造船订单，撑起了全球造船业的“半壁江
山”，这主要得益于国内船东的一些订单计划生效。4月份，
中国船舶集团等骨干船企又获得中东国家LNG等大单，使得中
国船企新船接单量继续排名世界第一。但业内人士分析，一
季度全球新造船生效订单大多为计划中的生效订单。在疫情的
冲击下，逆全球化思潮和贸易保护主义会进一步抬头，对造船
市场的影响会进一步凸显，新签订单前景仍较为低迷，“撤
单、改单、合同重谈”的现象有可能进一步增加，这将严重影
响整个2020年乃至今后较长一段时间的新船订单潜力，手持订
单也会面临更多不确定的风险。克拉克森已经将今年全球订单
展望下调至3910万GT，比去年9月预测的7130万GT下降了45%。
目前来看，实际执行情况有可能比预期还要差。

（二）疫情常态化下船舶企业风险加剧

虽然中国船厂的生产活动已经逐步恢复正常，但是新冠
肺炎疫情在全球范围内的蔓延导致更多风险因素出现。首先
是在建项目存在履约风险。随着疫情的持续蔓延，全球多个
国家采取更加严厉的限制出行政策，导致船东、船检、船员不能
正常出行，影响在建船舶的生产、试航、接船，给船厂按期履
约交付带来风险。其次，船用设备、材料等供应链风险也在上
升。因疫情影响，欧美部分地区封锁导致关键进口设备及零部
件短缺或延迟到货，也会严重影响船舶的建造计划。同时，疫
情暴发引发经济整体衰退、金融市场不稳、油价暴跌等，可能
导致一些船东面临更大的财务压力，使得船东延迟接船的风险
增加。因正常运营受到影响，部分船东资信也会发生变化，存
在不能按合同及时履约付款的可能，船厂应收账款风险加大。
项目交付延后、收款不能及时，也会增加船厂的资金压力、财
务成本。另外，劳动力成本上升和新增的防疫成本，也使船厂
综合运营成本陡增，这使得近年来盈利水平普遍较低的船舶企
业将更加困难。

（三）中国船企未来发展面临更多挑战

产能过剩、行业竞争激烈，以及历史包袱沉重等因素，
造成了中国船企在当前严峻形势下面临的困难更大、挑战更
多。如前所述，从三大指标上来看，中国已经成为名副其实
的世界第一造船大国，但仍不是造船强国。从竞争力角度来

看,日本、韩国在质量、效率等方面仍处于领先地位,中国赶超尚需时日。中国船厂的主要产品还是集中在三大传统主力船型上,在LNG、豪华邮轮等高附加值船舶的技术设计、建造实力、生产管理和品牌质量等方面,与世界先进水平存在一定差距。近两年,韩国船舶制造企业凭借多年积累的技术优势和建造实绩,在LNG(液化天然气)运输船建造上力压中国和日本船企,获得订单颇丰。在海工装备制造市场,我们有了很大的成绩和突破,但核心技术和关键设备,仍掌握在欧美发达国家手中,我们更多是承担“造船壳”和“组装”业务,技术含量不高,附加值不高。再加上由于技术创新不够、管理比较粗放、配套能力不足等自身不利因素的叠加影响,中国船企在未来市场竞争中的制约瓶颈会日益凸显。面向未来,中国船舶制造业加快技术创新、管理提升、产业升级的任务十分紧迫和繁重。

未来规划:危中寻机,做好自己

(一) 主动出击,危中寻机

尽管国际船舶市场处于艰难时期,中国船舶工业也存在诸多瓶颈和短板,但我们依然相信“道路是曲折的,前途是光明的”。

1. 中长期看船舶工业发展仍然有较大市场空间。海运仍然是国际贸易最主要的运输方式,随着全球经济复苏,海运量需求将稳步增长。海运量的增长,必然带来船舶市场的新需求。

2. 绿色环保给船舶更新换代带来市场需求。由于环境和资源的约束,国际海洋环保规则越来越严苛,为船用节能环保装备等带来新需求(如脱硫装置的安装),也为航运公司的船队更新换代带来一定的需求。

3. 船舶工业的产业特点让其发展始终受到重视。船舶制造产业链条长、集成度高,是一个国家制造业综合水平的重要体现。“制造业是国家经济命脉所系”,国家领导人也多次强调“要坚定信心、保持定力,加快转变经济发展方式,把实体经济特别是制造业做实做强做优”。

4. 中国船舶制造企业发展潜力大韧性强。中国船舶工业发展的基本面没有改变。一方面,世界造船业向中国转移的大趋势没有改变;另一方面,国家高度重视船舶工业的发展,出台了《船舶工业调整振兴规划》等相关政策加强引导,为产业发展创造良好的环境和条件。实践也证明,近年来,中国船舶工业竞争优势正在不断拓展和加强。虽说中国船舶制造企业与世界先进同行仍有差距,但从另一个角度看,也意味着提升的空间大。当前全球船舶行业处于低迷期,但也正是中国船舶工业的能量积聚期、机遇窗口期。近年来,中国船舶企业经历过成功的喜悦,也经受过困苦折磨,越来越有韧性。特别是通过推进供给侧改革、产业升级、企业重组、管理提升、技术创新,中国船舶企业在磨砺

中不断成熟、成长。

(二) 迎难而上,化危为机

危机之局,也是希望之局。核心是如何解决中国制造业面临的“持续报酬递减”的通病,扭转接单难、交船难、融资难、盈利难的困境,全面提升行业竞争力和盈利水平,推动船舶企业真正实现可持续的高质量发展,产品和服务真正达到世界一流,让世界真正爱上“中国制造”。

1. 制定发展规划。中国船舶制造业的发展方向、战略目标是明确的,关键是要按照既定目标去规划、去实施,制定科学系统的战略规划。“凡事预则立,不预则废”,当务之急是编制好“十四五”规划。首先要回顾历史,总结得失。客观全面地对“十三五”做好总结评估,总结成绩的同时,客观分析存在的问题和不足,为科学制订“十四五”规划打好基础、提供参考。其次要放眼未来,把握大势。既要眼睛向外,从宏观层面考量国际国内的形势、市场的走势、行业的态势;也要眼睛向内,结合自身的实际,客观分析自身的优势和劣势、面临的困难和挑战。三要抢抓机遇,积极进取。积极把握国家和行业“十四五”期间的新因素、新政策、新变化,因势而谋、应势而动、顺势而为,努力在危机中育新机,在变局中开新局。四要创新驱动,重点突破。要以市场为导向、客户为中心,坚定不移推进科技研发创新,特别是结合清洁能源、绿色制造、智能船舶等领域,加强前沿技术的研究和产品市场的开发。五要科学合理,实事求是。在规划编制的过程中,注重规划的前瞻性和实施性。既要对未来发展环境变化有超前的预判和积极的应变,又要切合自身发展实际,设定科学合理、通过努力可以实现的发展目标,重点规划任务要具体到项目的实施,确保规划的实施效果。

2. 全面深化改革。中国船舶工业要解决自身长期累积的结构性体制性矛盾和问题,必须通过深化改革来破解。近年来,船舶产业积极响应国家号召,以供给侧结构性改革为主线,着力推进“三去一降一补”各项工作。通过企业重组、压产能、调结构等举措,整合优化资源、削减落后产能、转型升级产品,有效地提升了企业综合实力和市场竞争能力。下一步,我们要从致力于振兴中国船舶工业、打造制造强国的战略高度,大力发展船舶制造业,让产业链连起来,让市场活起来,让企业强起来。要以提升核心竞争力和实现高质量发展为目标,大力推进船舶企业深化改革。以推进现代企业制度改革为出发点,不断完善企业治理体系;以“三项制度改革”为重点,不断优化企业管理体制和机制;积极探索混合所有制、科技分红激励等改革举措,增强企业内生动力和创新活力。

3. 坚持科技创新。目前,我国设计建造的船舶主要集中在散货船、油轮、集装箱船等三大常规船型。大型豪华游轮、LNG船、FPSO等高技术、高附加值的船舶,主要依靠国外设计,特别是在基本设计领域,几乎还是空白。必须坚持

“两条腿走路”的方针,将技术引进与自主创新有效地结合起来。一方面,采用模仿创新的方式快速引进最急需的关键技术,促进我国船舶工业技术结构的升级;另一方面,加快自主研发的步伐,提高我国船舶工业自主创新的能力。首先是政府要加强产业引导。要建立以企业为主体、市场为导向、产学研深度融合的产业技术发展体制,促进科研成果转化。重点扶持培育创新型领军企业,以新产品的开发和制造推动技术创新和积累。其次是企业要自力更生、奋发有为。要改变以往“引进—模仿—再引进”的低级模仿模式,走出一条“引进—消化—吸收—再创新”的自主创新之路。企业要继续加大科技投入比例,加强研发能力的建设与高层次专业人才的培养,积极探索建立科技人员“双通道”职业成长机制和科技成果分红激励机制,提高技术人员的积极性和创造性。第三,要有效整合技术创新资源,提高自主创新能力。船舶制造企业、科研院所和高等院校作为我国船舶工业技术创新的主体,要通过建立和完善“产学研”共享平台,加强三方的人才资源交流、知识共享和创新成果共享,提高三者的科研合作力度,实现创新能力的互补,形成我国船舶工业自主创新的合力。要把技术成果的有效转化作为研究机构和专业院校科研项目评估的核心指标,改变当前产学研“各自为政”、人才资源严重浪费、知识资源缺乏共享的现象。

4. 苦练企业内功。中国船舶制造业竞争力的提升,是一个系统工程,需要全行业、产业链的整体联动、共同提升,其关键是要打造一批世界一流的现代造船企业。对于中国船舶产业整体而言,就是如何实现从“做大”到“做强、做优”。对于某一个船厂来说,就是要根据自身发展的实际,遴选行业优秀企业作为对标对象,重点围绕技术、质量、效率、成本等要素,建立对标管理体系,找差距、补短板,持续改善管理水平,不断提升市场竞争能力。要将精益管理理念贯穿经营生产全过程,保证产品实施安全优质高效,同时实现综合成本最优、经营效益最佳。面对当前严峻的市场形势,当前最关键的就是“产品交出去”、“成本降下来”,要树立“按期安全优质地交付产品是最大的降本增效”的理念,在“保交付”上下功夫;要建立“全员全过程加强成本管控”的理念,在“增效益”上下功夫。

5. 推进智能制造。毫无疑问,智能制造是制造业发展的大趋势、新动能。对于中国船舶制造业来说,发展智能制造更具紧迫性。从国际经济形势上看,后疫情时代,欧美国

不接“投机性”订单,不“超能力”接单,不接“亏损”订单。面对国际市场订单,中国船企要保持理性思维,也要注重行业自律,避免恶性竞争。

家将加大制造业特别是高端制造业的发展“回归”,劳动密集型产业也会向人力资源成本更低的南亚、东南亚和南美转移。从国内经济发展态势来看,中国制造业的人口红利优势已不在,城镇化进程的加快、社会就业渠道的多元拓展、新一代独生子女的优越感等,让具有“苦、累、脏、险”特点的船舶企业“用工荒”矛盾更加突出。基于此,中国一些先进船企开展了一些积极探索,建设了一些智能车间。严格来说,这些车间更多属于“自动化生产线”范畴,与真正意义上的智能制造还有一定的差距。真正意义的智能制造必须贯穿产品研发设计、生产制造、售后服务的全流程,需要建设数字化设计、车间智能化、信息集成管控、产品“全生命周期”服务等多个互联互通平台,是一个复杂的系统工程。由于船舶制造属于复杂程度高、综合性强的大型装备制造产业,加上船舶产品类型的多样化、结构的特殊性、工艺的复杂性,以及船厂产能设计的差异性等因素,相对于一些流水性生产制造,船舶智能制造体系的建设难度更大、投入更多。但智能制造是大势所趋,必须积极探索和实践。信息技术的快速发展,先进制造设备和工具的升级,也将助力智能制造的快速发展。智能化与信息化紧密相连,船舶制造企业要立足自身发展实际,面向未来市场,积极推动人工智能、区块链、5G等技术在船舶制造领域的应用,深化和完善工业互联网、物联网系统,以全面的精益管理为重要支撑,打造数字化、模型化、自动化、可视化、集成化的智能化精益造船模式,适应和满足各种高技术船舶的建造。

6. 有效防范风险。民用船舶市场是国际化程度高、竞争充分的市场,可谓风险无处不在。中国部分船企海工产品“库存积压”的教训,很大层面上是疏于我们的风险意识不强、风险防控措施不到位。当前,面对日趋严峻的市场形势,中国船企要把风险管控放在更加重要的位置。首先要从经营源头防控风险。选择客户、业务种类要更加慎重,合同条款谈判要更加严谨。不接“投机性”订单,不“超能力”接单,不接“亏损”订单。面对国际市场订单,中国船企要保持理性思维,也要注重行业自律,避免恶性竞争。这方面,相关行业协会、政府部门也要加强管理、指导和协调。其次要提高履约能力。要制定科学的生产计划并严格实施,要确保安全优质高效地完成每一个项目节点,直至产品最终顺利交付、完整收款。第三,要注重防范第三方风险。特别是对船舶制造过程中一些重要设备、材料的供应商,实行提前管理、延伸管理,严把安全、质量、时效关,严控采购输入性风险,防范和杜绝衍生风险。以上,只是围绕市场和产品提出的风险防范建议,对于一个制造企业来说,要实现持续健康高质量发展,还要从战略规划、合规经营、资产资金、人力资源等方面做好系统性风险管理。总之,就是要切实强化全员风险意识,构建科学有效的防控体系、制度和机制,全面提高风险防控能力。■

Flexport 商业模式

对航运企业数字化转型的启示

董代



关键提示

- ▶ Flexport 的成立和快速发展对集装箱航运业进行数字化转型带来很多有益的启示，特别是其通过开发货代操作系统和数据处理平台，在统一标准、多方协作、动态追踪、数据可视等方面所作出的积极努力，使集装箱货运链条上的众多参与者紧迫地意识到：是时候真正做出改变了。
- ▶ 虽然 Flexport 是一家科技型货代企业，但它的商业模式和发展历程对于其他正在推进数字化转型的航运企业也具有一定的启示意义。

社目责编：陶润元

目前，数字化技术正加速渗透航运产业，以期改变行业中长期存在的流程繁、单证多、标准不统一、信息不对称等问题，在此过程中也涌现出一批与航运业务紧密相关的科技新兴企业。Flexport是其中比较有代表性的一家，近年来其营业收入、市场占有率、用户数量、企业估值均实现快速增长，获得包括软银、顺丰在内的私募基金或产业资本的青睐。本文通过运用SWOT框架分析Flexport商业模式的竞争优势和不足，以及其未来发展可能面临的机遇和挑战，最后总结Flexport商业模式对航运企业数字化转型的一些启示。

Flexport的背景及介绍

货代企业作为集装箱货运业务链上不可或缺的参与主体之一，在为货主提供贴身个性化服务（如门到门）、提高集装箱货运效率（如拼箱）、客户资金周转（如供应链金融）等方面发挥重要作用。但长期以来，规模较小的传统货代企业在为货主提供服务时，可能会存在信息流转效率不高、信息交互标准不统一、费用收取不透明等问题，一定程度上影响客户体验，也增加了货代企业自身的运营成本。

针对上述行业“痛点”，近年涌现出一批各具特色的科技型初创企业，深耕货代代理及延伸领域的细分市场，如货运代理信息系统建设、船/货匹配、车/货匹配、报关报检等，其中一些企业也逐步获得资本的关注，Flexport是其中比较有代表性的一家。

Flexport在中国大陆的注册名称为“飞协博”，于2013年在美国旧金山硅谷成立。Flexport主营集装箱货运代理业务，具备北美无船承运人（NVOCC）资质，还可提供清关、供应链金融、货物保险、大数据分析、碳排放管理等增值服务。Flexport自行研发了一套货运代理信息系统，并将其定位为“全球贸易操作系统”，致力于更加高效地联结集装箱运输链上的相关节点，提供高可见度和高控制性的物流服务，助力客户提升物流成本的可预测性和运输时间的可靠性。

Flexport的估值成长之路

Flexport自2013年成立以来，在客户数量及营业收入保持较快增长的同时，已累计获得6轮融资。2019年2月，在软银领投10亿美元后，Flexport的估值达到32亿美元。

可以看出，Flexport在一段时期内的融资进程高效，估值增长快速，投资方不乏知名机构。根据Flexport的官网显示，其曾获得劳氏2018年“年度货运代理”大奖，显示出资本市场及航运业对其商业模式和未来发展前景的看好。

表1 Flexport所获6轮融资的相关信息

日期	轮次	融资金额	主要投资方	估值
2014.4.1	A轮	690万美元	Founders Fund、Google Ventures、Bloomberg Beta、心元资本等	-
2015.8.6	A+轮	2210万美元	Founders Fund、Google Ventures、Bloomberg Beta、心元资本、元璟资本、策源创投等	-
2016.9.27	B轮	6500万美元	Founders Fund、Bloomberg Beta、Felicis Ventures、First Round Capital、Susa Ventures等	3亿美元
2017.9.25	C轮	1.1亿美元	DST Global等	8亿美元
2018.4.28	战略融资	1亿美元	顺丰控股、Founders Fund、Bloomberg Beta、First Round Capital、DST Global、Y Combinator	-
2019.2.22	战略融资	10亿美元	Softbank Vision Fund、顺丰控股、Founders Fund、DST Global、Susa Ventures、心元资本	32亿美元

数据来源：天眼查

基于SWOT框架对Flexport商业模式的分析

1. Flexport商业模式的优势 (Strengths)

(1) 信息技术优势。相较于传统的货运代理企业，Flexport依托其自主开发的货代业务信息系统及底层数据分析平台，从全程供应链的视角，整合即时通讯、动态追踪、数据分析、电子文档、库存管理等核心功能，提供简明友好的可视化界面，连接贸易节点的相关方，统一数据标准，着力提升货物预抵时间（ETA）的可预见性，为客户安排生产计划提供更多便利。Flexport自行开发了卡车运输管理软件，并成为美国较早取得数字化清关资质的公司，提升了货物在陆地端的可控性。

利用信息技术赋能传统货运代理业务以显著提升客户体验是Flexport商业模式最大的特点及优势，也是支撑其近年业务量快速发展的核心资源。

(2) 资源聚合优势。根据JOC预测，Flexport2019年实现毛收入额（Gross Revenues）约为8.6亿美元。Flexport2019年美线操作量同比增长283.62%，在行业中排名第36位，2020年1-4月份美线操作量继续同比增长131.44%，行业排名进一步提升至26位。Flexport经过7年时间的快速发展，已积累较为丰富的数据资源，并成为其信息系统开展数据分析和系统迭代的基础。此外Flexport的业务经营与数据分析之间能够形成相互支撑、相互促进的关系，资源聚合优势相较于传统货代企业更加明显。此外，Flexport重要的投资方之一顺丰控股在中国有较为完整

的快递配送网络和较为领先的航空物流基础设施,有助于Flexport依托股东资源加速拓展中国市场。

(3) **敏捷响应优势。**在获得软银领投的10亿美元后, Flexport一度计划将有限的资源向仓库、飞机等重资产倾斜,把规模扩张作为经营重心,但2019年的经营效益并不如人意。2020年以来, Flexport快速调整经营思路,一方面,从规模扩张转向盈利能力提升,另一方面,从重资产转向轻资产,重点提升货代信息系统的基础性和开放性,打造共建共享的货代生态。Flexport经营策略的及时调整显示出其对外部环境变化能够做出较为准确的判断和敏捷的响应。

(4) **技术团队优势。**Flexport于2019年7月聘请了新的首席技术官James Chen,新任的首席技术官加入Flexport前是亚马逊海运部门的技术负责人。在新的技术负责人到任后, Flexport更加强调其货代信息系统的开放性,即作为底层技术平台和数据池(vast data lake),帮助用户在此基础上自行开发应用程序来满足客户在货运过程中产生的不同需求。如果这一商业模式得以实现, Flexport信息系统的拓展性和生命力会显著提升,但货代功能可能会受到削弱。

2. Flexport商业模式的劣势(Weaknesses)

(1) **线下基础薄弱。**货代业务环节众多且涉及跨国运输,系统的强大难以代替客户所需的线下增值服务,如仓储、分拨、配送等,单纯通过数字技术的迭代难以持续保障客户对于整个物流链运输时效性的要求,特别在服务较大货主和提供综合物流解决方案时这一劣势会尤为明显。若Flexport现阶段继续加大投资运输设备、仓库等重资产,可能会面临与传统货代企业的正面激烈竞争。

(2) **新兴市场困境。**包括中国在内的新兴市场国家的中小型企业客户处在快速发展变化的环境中,可能会更加追求效率,通用的货代操作系统未必符合不同类型市场客户的使用习惯,还需严格遵守不同国家和地区关于数据安全和隐私保护的法律法规,可能会持续增加系统迭代成本和隐性合规成本。

(3) **信息获取难度大。**Flexport目前并未定期对外公布其主要业务数据,除了潜在投资者尽职调查以及现有股东可以获取其经营财务状况外,外界诸如专业媒体难以准确、及时地获取其最新经营情况和增长预期。此外,新的商业模式在被市场充分接受前需要一个过程,在此之前可能引发对其估值水平的质疑,进而影响其后续的融资节奏。

(4) **市场占有率仍低。**以美线为例,根据Datamyne发布的“2019年美线NVOCC排行榜”显示, Flexport美线操作量为27,196标准箱,市场占有率为0.3%。对比来看,该航线NVOCC中CR5的市占率为10.4%, CR10的市占率为16%, Flexport的占有率仍然较低,其后续的获客成本大概率会边际递增。

3. Flexport商业模式面临的机会(Opportunities)

表2 2019年美线NVOCC货运量

排名	无船承运人名称	2019年货量(标准箱)	市占率(%)	同比
1	CHRISTAL LINES (CHSL)	232,214	2.4	-17.00%
2	EXPEDITORS INTERNATIONAL OF WASHINGTON INC (EXDO)	211,543	2.2	-22.10%
3	ORIENT EXPRESS CONTAINER CO INC (OERD)	205,885	2.2	-15.40%
4	APEX SHIPPING CO (AMAW)	189,965	2.0	-23.70%
5	HONOUR LANE SHIPPING LTD (HHLT)	157,028	1.6	-13.90%
6	BLUE ANCHOR AMERICA LINE (BLUE ANCHOR UNE) (BANQ)	150,224	1.6	-11.30%
7	HECNY SHIPPING LIMITED (HYSL)	105,330	1.1	-18.20%
8	TOPOCEAN CONSOLIDATION SERVICE (LOS ANGELES) INC (OPO)	100,146	1.1	-18.70%
9	DEWELL CONTAINER SHIPPING (DWCH)	99,363	1.0	-20.20%
10	DANMAR LINES LTD (DMAL)	77,757	0.8	-7.20%
36	FLEXPORT INTERNATIONAL LLC (FLXT)	27,196	0.3	283.60%

数据来源: Datamyne, 搜航网

(1) **疫情加速行业数字化转型。**受疫情影响,客户对于无接触服务的需求保持增长,特别是在线订舱、无纸化信息传输、便捷通关、货物追踪等领域,信息技术会迎来更广阔的发展空间。

(2) **客户对于数字化接受程度高。**通过信息手段来优化流程和提高效率已经成为共识,特别是中国市场的客户对于数字化应用持更加开放的态度,有助于科技型货代的进入。

(3) **中国的政府治理水平和营商环境均显著提升。**在获得顺丰的投资后, Flexport正在加速布局中国市场。而中国正积极进行产业结构调整和产能转型升级,有较为完善的配套法律体系,出台减税降费等支持企业发展的政策,营商环境持续改善,将对Flexport等外资企业产生更强的吸引力。

(4) **业务经营与数据资源相互支撑的良性循环。**规模效应是数字经济的特征之一,数据积累是数据分析应用的

基石。更加丰富和优质的数据资源有助于提升数据分析的可靠性,有助于更好地认识客户、应对变化,而客户体验的改善又推动业务不断拓展。Flexport快速发展的过程就是不断沉淀数据、优化分析、认识客户、拓展市场、再沉淀数据的循环过程,即业务经营与数据资源相互支撑、相互驱动的循环过程。

4. Flexport商业模式面临的威胁(Threatens)

(1) **传统货代企业数字化转型的竞争。**近年,头部传统货代企业德迅、DHL均不断加码数字化建设,同时仍具备完善的货运基础设施和综合物流方案的解决能力,实际上是在削弱Flexport这类以信息平台为竞争核心的货代企业的客户粘性。

(2) **风险投资现金流的稳定性。**软银作为Flexport最大一轮融资的领投方,有报道称软银发起的愿景基金二期在2020年初的融资并不顺利,而此前的部分投资项目也遭遇质疑,可能会影响到Flexport后续的融资计划,增加现金流风险,从而更加注重视现阶段的盈利能力。

(3) **对数据安全性的关注。**Flexport商业模式的基础是数据积累,以逐步构建起较为完整的货运代理数字生态环境。但随着其业务规模的扩大,货运链上的各方会更加注重数据的安全以及数据权利的界定,一定程度上会增加博弈成本和数据联通的阻力。

(4) **客户对于货代提供一站式、多元化服务的诉求。**货主对于全程物流的需求正在逐步增加,若Flexport继续致力于成为一家货代企业,那其核心竞争力仍需要从线上向线下进行突破,具体可能涉及与其他节点企业的关系维护、客户服务团队的经验和专业素养、物流基础设施的支撑、供应链金融等增值服务的提供等线下能力,这些将对Flexport的资金供给和获客能力提出更高的要求。

Flexport商业模式对航运企业数字化转型的启示

通过前述分析, Flexport信息技术领先、发展迅速,对货代行业所面临的问题也有较为深刻的洞察,但技术的应用瓶颈主要在于线上与线下的脱节,缺乏对重资产的掌控和较为完整的应用场景,而要拓展线下能力,则需要投入更多的资金和人力资源,并直面较为激烈的竞争。

因此, Flexport现阶段转而聚焦轻资产的发展模式,意在通过提升其信息系统的开放性,来共同构建对客服务的技术生态圈,且更加注重提升自身盈利能力。笔者认为,这既是Flexport主动的战略调整,更是其突破发展瓶颈和提升经营效率的现实需要。预计未来一段时期内, Flexport将会侧重成为技术提供者的角色,赋能货主企业、贸易企业、货代企业、运输企业等,提高运输效率,而通过投资仓储和运输设备来自行构建应用场景的意愿可能会有所下降。

虽然Flexport是一家科技型货代企业,但它的商业模

式和发展历程对于其他正在推进数字化转型的航运企业也具有一定的启示意义:

1. 航运企业具备数字化应用场景的先天优势,是推动行业数字化转型的“重要一极”。航运企业往往拥有较先进的运输工具、较完善的服务网络、较庞大的客户群体,是推动经济社会发展的重要力量,在数字化应用方面天然具备较为丰富的线下资产和较为完整的应用场景。同时,航运企业已经在数字应用领域做出了很多有益的实践,沉淀了大量有价值的商业信息。随着航运企业主动加大人工智能、区块链、5G等信息技术的内部应用和外部对接,数据的利用效率有望进一步提升,航运企业也将成为推动行业数字化转型的“重要一极”。

2. 航运企业数字化转型应坚持以客户为中心。 Flexport拓展数字边界核心理念是解决客户的“痛点”,比如提高ETA预测的准确度、提升信息交互效率等。航运企业面临的客户需求更加复杂、多变,围绕主业服务于客户现实需求,让数据“多跑路”,提升自身资源使用的效率,能够使数字技术的应用拥有更强的生命力。

3. 航运企业数字化转型应坚持围绕价值创造。 Flexport在经历快速发展的规模扩张阶段后,开始注重提升盈利能力。航运企业推广数字技术同样需要围绕提升企业运作效率和提升客户体验,在充分论证的基础上,努力提高数字技术的价值创造能力,做好项目长期价值的后评估。在相关技术成熟后,也可以考虑进一步拓展数字技术的应用边界,从赋能企业向赋能行业、赋能产业链逐步演变,在更大范围体现航运企业的社会价值。

4. 航运企业数字化转型应坚持共建共享。顺丰作为Flexport的重要股东,有机会为Flexport开放多年积累的数据资源,不排除双方还会有进一步深度的合作。以集装箱出口航线和区块链技术应用为例,完整的应用场景构建需船公司、港口企业、收货人、托运人、货运代理、海关、检验检疫等多方主体参与,而技术红利也将由各方共享。在数字技术推广应用的早期阶段,通过打造数字化精品航线来构造局部应用场景的完整闭环,有助于对比发掘与其他航线的差异化优势,从而起到示范引领作用以及积极的社会效应。

5. 航运企业数字化转型过程中应同步提升自身抵御风险的能力。一方面,航运企业经营情况与宏观经济周期关联度较高,主业稳健经营是谋求创新发展的基础,同时应吸引有共同愿景的优质资金,推动数字航运产业以更高标准、更大协同、更广前景稳步向前发展。另一方面,航运企业应逐步提升自身技术开发能力,合理使用外部技术团队,确保能够持续根据客户需求的变化对数字化产品进行迭代,并保障自身网络及数据安全。■

来稿信箱: macn95@vip.163.com

油轮长期作为浮仓使用的风险提示

■ 郑宇辉

关键提示

▶ 油轮长期作为浮仓使用，虽可为船东创造可观收益，但相关风险也不容小觑，业界甚至将其称之为“高回报高风险”。**审慎评估船东的多重主体责任及风险，理顺船东与租家的责任分配，是应对油轮长期作为浮仓存油相关风险的重要途径之一。**



受新冠肺炎疫情影响，全球油品需求锐减，但产能未能及时调整，供大于求导致岸罐已难以存放日益增加的原油或成品油。低油价甚至负油价也吸引了贸易商大量囤油，近期已有不少油轮被用作浮仓。在油价涨幅足以覆盖油轮租金并给贸易商带来盈利前，油轮很可能仍将继续被用作浮仓。此用途变更可能给船东带来额外的风险，业界甚至将其称之为“高回报高风险”。船东作为租约项下的出租人、提单项下的承运人、船员的雇主、船舶的所有人，应审慎评估相关风险，通过合同或保险等方式，重新分配或加保相关风险。

1. 租家指令与提单义务的协调

在租约合同项下，船东通常有义务遵循租家的合法指令。在租约已明确船舶可被用作浮仓的情况下（见BPTIME 3 第21条），如不遵循租家指令，将面临违约索赔。但船东通常也是提单项下的承运人，对提单收货人负有合理速遣或不得绕航等义务，一旦被认定为迟延交付，可能面临收货人索赔，并可能影响保赔险cover。为避免两难境地，在订立租约时应通过明确措辞规避此情况。若租约没有明确船舶可用作浮仓，在已签发提单的情况下，租家仍指示船舶用作浮仓，对该指令是否合法尚存争议，为转移

赔偿提单收货人的风险，在接受租家的这一指令前，至少应要求租家就收货人潜在索赔提供可靠担保。在没签发提单的情况下，应确保相较海牙规则或海牙-维斯比规则，运输和存储货物合同（通常是租约）中有关承运人的责任不会有更多的不利，以免影响保赔险cover。

2. 程租合同与浮仓业务的协调

在租约合同项下，船东应合理速遣，将货物从一港运往另一港；在中国法下，合理速遣及不得绕航甚至是程租合同的法定义务；租家通常无权要求船舶作为浮仓使用。虽然部分标

准条款（如BPVOY 4第22条）赋予租家要求船东停航等待进一步指令或更改港口的权利，但对于该约定是否赋予租家要求船舶长期作为浮仓使用尚存争议。

如船东愿意将船舶用作浮仓，在租约合同项下，除需考虑前述提单义务、租约项下合理速遣的义务、下一个航次的laycan等，还应妥善约定船舶作为浮仓使用期间的计费规则。曾有船东因此而吃了大亏。

在GARD SHIPPING AS v CLEAR LAKE SHIPPING PTE LTD (THE "ZALIV BAIKAL")案中，程租合同（在BPVOY 4基础上修订）约定：“如果租家指示船舶停航等待进一步指令，等待期间计入装卸时间，如果已经滞期，累计滞期费。如果等待时间超过5天，船舶将被视为用作浮仓，适用增加的滞期费率，在等待的第6~15天，滞期费率在原费率的基础上增加USD 5000；在等待的第16~25天，滞期费率在原费率的基础上增加USD 10000；在等待的第26~35天，滞期费率在原费率的基础上增加USD 15000；超过35天，双方重新约定滞期费率。”船舶抵达卸货港后，船东提交了NOR，但此后租家没有作出卸货指令，船舶一直等了64天。船东主张，虽然租家没有指示船舶停航，但因租家没有作出卸货指令，船舶被变相用作了浮仓，应适用增加的滞期费率。但法官认为，适用增加的滞期费率的前提是租家指示船舶停航等待进一步指令，本案中租家没有作出类似指令；但租约约定，在卸港提交NOR 6小时后，起算装卸时间，因此本案应适用一般的滞期费，而非增加的滞期费。有鉴于此，如果船东希望船舶在作为浮仓使用期间适用更高费率，应在租约中予以明确，尤其应厘清与滞期费的关系。

3. 船员安全

油轮满载时干舷较低，在作为浮仓使用时，船员和船舶更易受到海

盗等外来暴力袭击。为此，建议在租约中并入BIMCO's War Risks Clause for Time Charter Parties 2013 (CONWARTIME 2013) 和 BIMCO's Piracy Clause for Time Charter Parties 2013，避免船舶在战争或海盗等高风险海域锚泊或漂航。

鉴于船舶可能被长期用作浮仓，在疫情影响下，船东还应考虑锚泊或漂航地点是否便利船舶补给、船员换班，以及承担船舶补给、船员换班离开锚泊或漂航点产生的相关费用及时间等问题。建议在BIMCO's Liberty and Deviation Clause 2010的基础上对前述问题进行约定。

4. 货物照管

长期存储油品，不仅可能导致部分油品因蒸发、沉积物或明水增加而产生短量；还可能导致部分油品品质下降。在订立租约前，船东应充分评估船舶自身是否适合长期存储特定油品、货舱涂层会否因长期存储油品被腐蚀或导致油品被污染，并要求租家提供相应担保。此外，建议在租约中约定：提单（无论是可转让或不可转让）应批注“Cargo(es) loaded on (insert date) stored on board. Carrier makes no representation regarding the quality or quantity of the cargo on board”。

5. 船舶污底

此外，长期锚泊或漂航还可能导致船舶污底，影响航速和油耗。一旦严重到违反租约中的航速和油耗保

证，船东可能面临租家索赔。在租约没有明确船东可对此免责的情况下，船东的主张（污底是因遵循租家指令所致）是否足以对抗租家索赔不容乐观。在IMPERATOR I MARITIME CO v BUNGE SA (THE "CORAL SEAS")案中，期租租约有航速持续保证条款。因遵循租家指示，船舶在热带水域长时间停留，导致船舶污底，进而导致船东在后续航程违反航速保证。面对租家索赔，船东抗辩称，航速降低是因遵循租家指令所致。法院认为，虽然船东有默示的权利，可要求租家赔偿因遵循租家指令所产生的损失，但该损失不包括航次通常能预见的风险和损失。船舶在热带海域长期停留（该海域并不属于租约排除的航行区域）造成污底是船东在订立合同时能合理预见的，无权主张赔偿。此外，本案的航速持续保证条款没有排除适用船舶在热带水域长时间停留的情况。法官指出，航速持续保证条款通常会排除此情况。最终，船东的抗辩没有得到法院的支持。有鉴于此，建议在租约中并入BIMCO's Hull Fouling Clause 2019。在该条款下，船舶依租家指示锚泊或漂航超过一定期限（在没有另外约定的情况下，条款默示为15天），且污底导致航速和油耗不再符合租约要求，船东可暂时免除航速和油耗保证义务，并由租家承担船底检验和清除污底的费用。租家也可推迟清除污底，船东的航速和油耗保证义务直至污底被清除后再恢复。

6. 结语

油轮作为浮仓长期使用，船东需要考虑的问题可能还有很多。在保险方面，是否构成风险变更也尚无定论，建议船东在接受租家指令前，提前联系其保险人（如抗辩险、保赔险、船壳险、战争险等），以便获得更多建议。■

如船东愿意将船舶用作浮仓，在租约合同项下，除需考虑前述提单义务、租约项下合理速遣的义务、下一个航次的laycan等，还应妥善约定船舶作为浮仓使用期间的计费规则。

来稿信箱: macn95@vip.163.com

世界经济月评

■ 中远海运集团研究咨询中心 张佳男

截至6月26日，全球的经济损失总量约为2.59万亿美元，相当于2019年全球GDP的3.01%。



根据罗汉堂全球疫情经济追踪系统的测算，截至6月26日，按美元现价计算，全球的经济损失总量约为2.59万亿美元，相当于2019年全球GDP的3.01%。考虑到2019年全球GDP的实际增速仅为2.9%（折合2.49万亿美元），新冠肺炎疫情大流行造成的直接经济损失相当于2019全年的经济增长。6月24日，**国际货币基金组织(IMF)发布报告表示，新冠肺炎疫情大流行对经济活动造成的损害比最初预期的更广更严重，促使该机构进一步下调了对2020年全球经济产出的预测。**IMF指出，目前预计2020年全球经济产出将萎缩4.9%，而4月份的预测为萎缩3%。此外，2021年的复苏力度也将比原先预期的更弱，IMF预计明年全球经济增长为5.4%，4月份的预测为5.8%。不过，IMF表示，如果2021年暴发新的疫情，年度经济增长率可能会降至0.5%。尽管许多经济体已开始重新开放，但IMF表示，经济封锁和社交疏离的独特特征共同打击了投资和消费。值得注意的是，中国是目前唯一一个IMF预计在2020年实现正增长的主要经济体，目前预计将增长1.0%。6月10日，**经济合作与发展组织(OECD)发布经济展望报告称，新冠肺炎疫情全球大流行可能造成除战争影响外的百年来最大经济衰退。**这也意味着，要到明年经济才能从衰退中逐渐复苏。经合组织在展望中设置了两种情景：出现第二波疫情和没有第二波疫情。如果出现第二波疫情，全球经济2020年将萎缩7.6%，2021年预计以2.8%速度反弹，但

到2021年年底仍远低于危机前水平；若没有第二波疫情，2020年仍将萎缩6%，预计2021年以5.2%增速反弹，到2021年底将恢复到危机前水平。经合组织预计失业率中位数将达到25年来的最高水平，而且到2021年时失业率也依然会缓慢下降，还很可能出现破产增加和持续失业的情况。世界银行发布的最新《全球经济展望》预计全球经济今年将收缩5.2%，这将是第二次世界大战以来程度最深的经济衰退。报告指出，由于内需和供应、贸易及金融严重中断，预计发达经济体2020年的经济活动将收缩7%；预计新兴市场及发展中经济体(EMDE)今年将收缩2.5%，为60年来整体首次收缩。预计人均收入将降低3.6%，上亿人陷入极端贫困。在世界银行的悲观情景预测下，全球经济今年收缩可能达8%，之后在2021年缓慢恢复至略高于1%，新兴市场及发展中经济体今年收缩5%左右。

美国

美国商务部最新公布的报告显示，美国经济高度依赖政府救助，规模近3万亿美元的财政刺激计划提供的金援推动个人收入创下纪录升幅。**分析师预计美国第二季度GDP将出现1930年代大萧条以来的最大幅度萎缩。**根据美国商务部发布的报告，4月份美国商品出口额骤降25.2%，至954亿美元，为10年来最低水平。经济学家预计第二季度GDP降幅可能高达40%，为1930年代以来的最低水平。

欧盟

近期，各大调查机构和统计部门陆续公布了一系列重要经济指标数据。IHS Markit公布的数据显示，欧元区5月制造业采购经理指数(PMI)终值为39.4，远低于荣枯线。**5月欧元区企业活动再次遭遇毁灭性萎缩，要恢复增长可能需要数月时间。**IHS Markit首席经济学家Chirs Williamson表示，欧元区第二季度GDP继续以前所未有的速度下滑，失业率也将创下欧元区历史最高纪录。欧盟统计局公布的数据显示，4月欧元区生产者物价指数(PPI)下滑2%，降幅超出预期。而4月的失业率人数为21.1万人，失业率为7.3%，好于先前的悲观预期，但失业形势仍旧不容忽视。5月德国等国家的劳动力市场开始出现变化，失业现象开始从服务业转移到制造业。Williamson表示，家庭支出受到高失业率的打击，企业支出也在修复资产负债表的过程中受到抑制，整体需求将持续疲软，对欧元区的经济复苏仍持谨慎态度。

中国

中国社科院学者预计，随着政府加大政策支持力度，企业加快生产，中国第二季度GDP可能会恢复到2%-3%的增长，全年经济增长3%。中国银行预计二季度GDP增长2.8%左右，三季度增长5.2%左右，全年增长2.5%左右。中国银行指出，值得注意的是，出口仍面临外需低迷，全球贸易和投资活动可能进一步萎缩，中美在各个领域的摩擦将进一步对中国出口带来负面影响。预计三季度出口增长1.5%左右，全年出口较去年下滑1%左右。汇丰银行预计，2020年中国经济增长将放缓至1.7%，而2021年增长可达7.5%。标普则预计2020年中国经济表现好于全球，接近2%的增长水平，2021则可能会超过6%。

栏目责编：陶润元



中远海运大厦



中远海运“三旧自主全面改造”项目



中远海运大厦

项目已确定“志在四方”的建筑方案，方案平面方正，稳重大气，动感向上，寓意行业领先，服务全球，志在四方。项目命名“中远海运大厦”，于2017年1月18日启动，开始接受企业入驻签约。用地面积10738㎡，总建筑面积30500㎡，按甲级写字楼标准建设，实用率高，地上21层，其中1-3层为商业楼层，4-21层为写字楼。

远海建设 | 精工细筑

广州中远海运建设实业有限公司为中远海运集团旗下中远海运特种运输股份有限公司属下全资企业，成立于1993年6月，经营范围包括房地产开发、建筑工程的监理与咨询服务、物业管理、场地出租等多种业务。公司先后开发项目：广州远洋宾馆、远东大厦、远洋明珠大厦、太阳广场海逸阁、远洋明苑小区、广州远洋大厦等二十多个房地产项目。



造船市场月评

■ 中船工业经研中心 苗静 赵真

国际造船市场低迷态势延续，5月份全球成交新船订单32艘、243万载重吨，同比减少61.9%，环比减少54.5%。



图1 世界新船订单量



图2 克拉克森新船价格指数



造船市场行情惨淡。5月份，全球造船市场仍沉寂于一片萧条之中，月内新船订单仅成交32艘、243万载重吨，同比减少61.9%，环比减少54.5%。2020年1-5月，全球造船市场累计成交新船订单269艘、1597万载重吨，同比减幅达47.9%。短期来看，全球疫情发展的拐点尚未出现，外部环境形势仍旧严峻，全球造船市场复苏有待时日。

细分领域乏善可陈。油船方面，1-5月，全球成交新船70艘、847万载重吨，同比减少8.7%，具体包括10艘VLCC、13艘苏伊士型原油船、4艘阿芙拉型原油船、16艘LR2型成品油船、17艘MR型成品油船以及10艘小型油船。散货船方面，1-5月，全球仅成交新船63艘、481万载重吨，同比减少66%，具体包括10艘纽卡斯尔型散货船、5艘巴拿马型散货船、38艘大灵便型散货船以及10艘小灵便型散货船。集装箱船方面，1-5月，全球成交新船17艘、159万载重吨，同比减少40%，具体包括5艘超大型集装箱船、2艘大型集装箱船以及10艘支线箱船。液化气船市场，1-5月，全球仅成交新船15艘、44万载重吨，同比减少85%，具体包括2艘中型LNG船、4艘VLGC与9艘中小型LPG船。

新船价格持续下探。5月，克拉克森新船价格指数为127.3点，同比下滑3.4点，较年初下滑2.4点，环比下浮1.0点；新造船价格中国指数为1075点，同比下滑55点，较年初下滑40点，环比下浮19点。主力船型新船价格全线下行，

5月，油船、散货船、集装箱船和液化气船的新造船价格指数分别为1176点、1292点、835点和1388点，环比分别松动12点、33点、4点和5点。典型船型新船价格不同程度下调，其中，好望角型散货船、VLCC、大型LNG船的新船价格5月下调幅度超100万美元，另外，其他大中型散货船、油船、液化气船以及支线箱船新船价格的下调幅度在50万美元左右。

中国接单持续领先。1-5月，中日韩三国船厂共承接新船订单1547万载重吨，全球市场份额之和为97%。具体来看，中国方面，得益于国内船东新船需求较为活跃，中国船厂共承接新船订单1032万载重吨，全球市场份额高达65%，但同比仍减少22%。韩国方面，受主要海外客户及本土船东大幅减缩投资规模影响，韩国船厂仅承接新船订单388万载重吨，同比大幅减少50%，全球市场份额仅24%。日本方面，由于本土船东投资十分谨慎，日本船厂仅承接新船128万载重吨，同比大幅减少86%，全球市场份额仅为8%。

上海国际轮渡有限公司“3S服务”精准到小时

HDS™ HOT DELIVERY SERVICE
快速交货服务 (整箱货抵港 2 小时交货)

SHDS™ SUPER HOT DELIVERY SERVICE
特快交货服务 (整箱货抵港 1 小时交货)

FDS™ FAST DEANNING SERVICE
拼箱快运服务 (拼箱货抵港 2 小时交货)

安全 诚信 优质 准班



上海国际轮渡有限公司
SHANGHAI INTERNATIONAL FERRY CO., LTD

地址：上海市东大名路 908 号金岸大厦 15 楼 D、E、F、G 座
邮编：200082 电话：(021)65958666 传真：(021)65958222
http://www.suzhouhao.com E-mail:sfco@suzhouhao.com

国际燃料油市场月评

中国船舶燃料有限责任公司 田明

当前全球船用燃料油市场库存高涨，需求低迷，加上市场担忧第二波新冠肺炎疫情的出现，导致大宗商品贸易承压，航运市场依旧低迷。

市场回顾

6月份，新加坡市场高低硫燃料油价格均随国际原油价格走势出现上涨行情。根据PLATTS数据，我国舟山港0.5%硫含量的低硫380CST燃料油6月供船均价为316美元/吨，环比上月的255美元/吨上涨61美元，涨幅为24%。同期，新加坡市场0.5%低硫380CST燃料油6月均价为309美元/吨，环比上涨54美元，涨幅为21%。

当月市场供需情况

1. 供应方面。截至6月17日，新加坡陆上燃料油库存为2663万桶（约419万吨），环比增加15万吨，为3年以来的最高水平，同比高出12%。当周，新加坡大部分燃料油净出口量运往香港，为8.4万吨，其次是孟加拉国的6.1万吨和中国的6万吨。而最大的净进口量则来自马来西亚的51万吨，其次是阿联酋的16万吨，印度的5.6万吨以及伊拉克的5万吨。新加坡自印度进口的燃料油接近8个月高点。荷兰Insights Global数据显示，截至6月18日，ARA（阿姆斯特丹-鹿特丹-安特卫普）炼油储存中心的燃料油库存为152万吨，环比下降11.2%，同比高出41.6%。截至6月15日，富查伊拉石油工业区燃料油库存为1709万桶（约259万吨），同比高出67%。从供应方面来看，主要船加油枢纽港的库存规模依然居高不下，显示当前船供油市场依然处于供应过剩局面。此外，根据国家统计局发布的数据，中国5月份燃料油产量为383万吨，同比大幅增加98%。1-5月份燃料油总产量1426万吨，同比增加47%。在低硫燃料油一般贸易出口政策实施后，中国的燃料油产量保持连续快

图1 2020年新加坡0.5%硫含量380CTS燃料油供船价格(美元/吨)

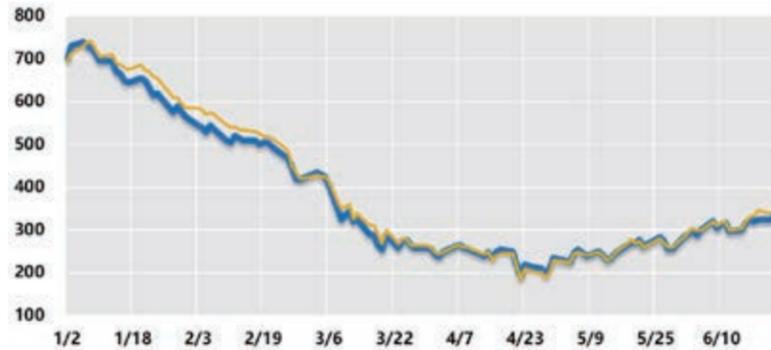
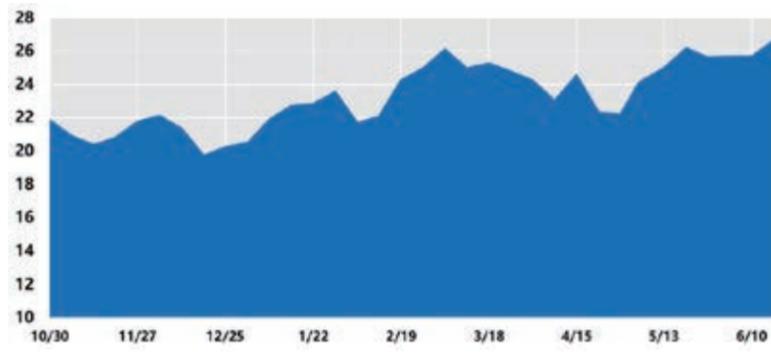


图2 2019-2020年新加坡陆上渣油库存走势图 (百万吨)



资料来源: PLATTS

速增长的势头，大大减少了从新加坡等国外市场的进口规模。

2. 需求方面。根据新加坡海事港务局（MPA）统计，5月份新加坡港口船用油销量连续第3个月下降，供油量为393万吨，同比下降2%，环比下降5%。5月份销量大幅走低主要还是受新冠肺炎疫情带来的全球贸易萎缩的影响。**5月份新加坡到港船舶总数3059艘次，是自1993年以来的最低数量，显示航运市场依然低迷。**5月船舶平均加油量为1206吨，也是5个月以来的最低点，4月船舶平均加油量为1285吨。其中，低硫燃料油销量292万吨，环比下降5.2%，而高硫燃料油环比增加到77万

吨，增幅为4.4%。脱硫塔的持续安装帮助高硫燃料油份额从4月份的19%提升至20%，低硫燃料油占比则由71%下滑至69%。今年1-5月份，新加坡市场船供油总量2076万吨，同比增加5%。

未来走势预测

当前全球船用燃料油市场库存高涨，需求低迷，加上市场担忧第二波新冠肺炎疫情的出现，导致大宗商品贸易承压，航运市场依旧低迷。预计亚洲船用燃料油价格主要随国际原油价格波动，低硫燃料油月差、裂解价差、高硫油和柴油的价差均保持在相对低位。■

社田责编：陶润元

智慧领航·致胜未来



长荣海运掌握云端科技，持续拓展智慧化服务
以高效率的智能平台，打造便捷的国际运输方案

e时代的航运伙伴，一站式的优质服务

Smarter & Easier



美好生活的连结者

EVERGREEN LINE

www.evergreen-line.com

全国主要港口月报

■ 岳雷 余丽波 周健 王哲

5月，全国港口生产稳中有升，货物吞吐量保持增长，集装箱吞吐量降幅收窄。

随着生产生活秩序加快恢复，5月，全国港口生产稳中有升，货物吞吐量保持增长，集装箱吞吐量降幅收窄。

货物吞吐量保持增长

5月，全国港口完成货物吞吐量125516万吨，同比增长4.4%，增速较上月加快0.3个百分点。其中，沿海港口完成80707万吨、增长2.0%，内河港口完成44809万吨、增长9.2%。完成外贸货物吞吐量36990万吨，同比增长0.9%。

1-5月，全国港口完成货物吞吐量545516万吨，同比下降0.8%。其中，沿海港口完成364764万吨、下降1.5%，内河港口完成180752万吨、增长0.6%。完成外贸货物吞吐量176536万吨，同比增长0.9%。

集装箱吞吐量降幅收窄

5月，全国港口完成集装箱吞吐量2168万TEU，同比下降3.2%，降幅较上月收窄2.6个百分点。

1-5月，全国港口完成集装箱吞吐量9752万TEU，同比下降6.8%。

旅客吞吐量低位运行

5月，全国港口完成旅客吞吐量319万人，同比下降54.7%，降幅较上月收窄3.8个百分点。

1-5月，全国港口完成旅客吞吐量1774万人，同比下降52.4%。

(交通运输部综合规划司统计处、交通运输部科学研究院信息中心供稿) M

5月沿海港口货物、集装箱吞吐量

港口	货物吞吐量			其中：外贸货物吞吐量			集装箱吞吐量		
	自年初	5月	为去年	自年初	5月	为去年	自年初	5月	为去年
	累计	同期%	同期%	累计	同期%	同期%	累计	同期%	同期%
辽宁合计	33,126	6,903	-6.0	12,507	2,542	7.6	546	117	-23.6
丹东	1,843	446	-42.1	869	196	7.5	8	2	-72.7
大连	13,852	2,917	-0.7	6,969	1,472	10.0	249	48	-31.0
营口	9,481	1,948	-10.6	3,636	715	1.2	216	49	-9.1
盘锦	2,194	479	20.5	288	68	69.3	12	4	-1.6
锦州	3,851	838	-9.1	685	84	1.5	59	14	-20.9
葫芦岛	1,905	275	30.9	59	7	33.7	3	1	25.5
河北合计	44,373	10,313	-6.4	14,535	2,985	8.7	132	35	-2.7
秦皇岛	7,581	1,701	-17.3	216	58	8.8	23	5	-10.8
黄骅	11,321	2,487	-3.2	2,561	509	37.9	26	7	21.3
唐山	25,470	6,125	-4.1	11,758	2,418	3.9	83	23	-6.0
天津	19,490	4,156	1.1	11,244	2,189	4.1	690	165	1.6
山东合计	67,249	14,024	3.7	37,805	7,849	1.0	1,229	255	1.7
滨州	1,289	272	-15.7	-	-	-	-	-	-
东营	2,180	583	31.9	196	59	-8.4	-	-	-
潍坊	2,239	427	11.4	277	56	178.3	18	5	13.5
烟台	15,763	3,285	-1.3	5,793	1,212	-11.9	135	27	3.8
威海	1,491	309	4.0	520	119	-8.4	48	10	23.6
青岛	24,255	5,091	4.2	18,019	3,805	5.5	846	173	-0.5
日照	20,031	4,057	5.6	12,999	2,598	0.9	182	40	4.5
上海	24,550	5,386	-11.6	15,055	3,178	-9.2	1,645	362	-7.5
江苏合计	13,299	2,712	0.4	6,073	1,295	8.2	208	42	-1.2
连云港	10,171	2,033	3.4	5,279	1,142	8.4	198	40	-1.6
盐城	3,128	679	-8.2	794	153	7.3	11	2	7.4
浙江合计	53,707	12,665	-0.2	22,066	4,915	1.4	1,182	269	-6.8
嘉兴	4,306	1,102	-2.1	552	112	2.9	63	14	-15.9
宁波舟山	45,022	10,415	0.4	21,153	4,710	1.3	1,072	243	-6.7
宁波	23,062	5,284	-4.9	13,918	3,067	-4.5	1,007	221	-8.1
舟山	21,960	5,131	6.5	7,235	1,643	14.6	65	23	21.6
台州	1,784	468	2.5	231	65	-4.1	16	4	28.5
温州	2,596	681	-8.4	130	27	21.6	32	8	-2.0
福建合计	22,817	5,337	-2.9	9,264	1,881	-2.7	649	144	-7.4
福州	8,847	2,195	11.7	2,671	600	-2.9	132	29	-5.2
福州市港口	7,184	1,814	11.6	2,138	507	-3.5	127	28	-5.6
宁德市港口	1,663	381	11.8	532	94	-0.4	5	1	7.7
莆田	1,826	421	26.4	1,150	231	22.7	-40.7
泉州	4,596	1,033	-14.2	1,626	289	-8.8	88	22	-14.1
厦门	7,548	1,688	-14.1	3,816	760	-5.9	429	92	-6.6
厦门市港口	6,281	1,384	-8.2	3,510	671	-1.9	416	90	-6.0
漳州市港口	1,267	304	-34.9	306	88	-35.5	13	3	-21.4
广东合计	66,662	14,804	-0.2	22,257	4,876	-1.8	2,137	470	-9.4
潮州	314	93	29.6	229	66	46.1	-	-	-
汕头	1,128	270	-8.5	443	97	-20.1	51	11	2.9
揭阳	740	194	-6.5	27	7	-18.0	-	-	-
汕尾	397	114	-18.6	115	42	-2.4	-	-	-
惠州	3,635	845	6.8	1,684	403	16.9	9	2	-8.8
深圳	9,230	2,033	-7.5	6,580	1,375	-8.5	886	181	-13.4
东莞	7,612	1,634	7.8	1,442	373	9.1	115	28	-11.3
广州	24,231	5,337	-1.4	5,566	1,187	-1.1	870	200	-3.9
中山	448	103	-15.0	204	46	-13.1	49	12	-16.0
珠海	5,045	1,253	-13.0	1,314	271	11.3	75	17	-26.2
江门	2,739	642	98.7	142	32	27.9	26	6	-10.3
阳江	1,066	281	2.3	268	76	-39.7	2	1	-15.7
茂名	974	201	-2.1	505	100	-16.1	3	1	-11.5
湛江	9,104	1,804	-1.7	3,736	803	2.2	49	12	11.7
广西合计	11,293	2,505	15.1	5,803	1,120	5.8	169	42	33.2
广西北部湾港	11,293	2,505	15.1	5,803	1,120	5.8	169	42	33.2
北海	1,431	341	24.9	495	118	29.5	20	5	80.5
钦州	5,213	1,199	11.1	1,869	351	-5.9	128	32	26.8
防城	4,649	965	17.0	3,440	650	10.4	21	5	41.9
海南合计	8,197	1,900	-5.2	1,668	328	7.9	99	26	-7.0
海口	4,970	1,176	-12.8	138	32	-19.5	71	18	-14.1
洋浦	2,218	479	9.9	1,373	265	15.2	29	7	16.6
八所	649	145	2.3	152	31	-5.3	-	-	-
三亚	70	28	-0.3	1	-	-	-	-	-11.0
清澜	117	26	35.5	-	-	-100.0	-	-	-
海南其他	174	46	28.8	4	-	-78.8	-	-	-

Building a World-Class Shipping Enterprise
创世界一流航运企业



招商局能源运输股份有限公司
CHINA MERCHANTS ENERGY SHIPPING CO.,LTD.



油品运输
Oil Shipping

建设世界一流的VLCC船队和世界领先的成品油船队。
Developing a world-class VLCC fleet and a leading product tanker fleet of the world.



干散货运输
Dry Bulk Shipping

建设世界一流的VLOC船队及世界领先的干散货船队。
Developing a world-class VLOC fleet and a leading bulker fleet of the world.



气体运输
Gas Shipping

建设国内领先的LNG运输船队。
Developing a leading LNG fleet of China.



特种运输
Specialized Shipping

建设国内领先的滚装运输船队。
Developing a leading Ro-Ro fleet of China.

地址：香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼 电话：(852) 2517 2128
Address: 32/F, China Merchants Tower, Shun Tak Centre, 168-200 Connaught Road Central, Hong Kong Tel: (852) 2517 2128

全球主要港口月报

■ 江月榕

5月份全球主要港口吞吐量仍有迟滞效应，能统计到的多数港口吞吐量同比皆呈下降态势。



今年上半年，受疫情影响，全球主要国家采取封锁措施，期间各航线货量约减少10%-20%左右。不过，在5-6月份各国陆续解封之后，东西向航线两大市场及亚洲近洋航线的货量从6月起已经明显回升。据Alphaliner统计，截至6月28日，闲置集装箱船521艘，运力规模略降至261.12万TEU，占全球总运力的11.2%，比5月25日减少了11万TEU。5月份全球主要港口吞吐量仍有迟滞效应，能统计到的多数港口吞吐量同比皆呈下降态势。

长荣预测第三季度集运市场前景可期。上半年全球前12家集运公司有11家缩减运力，其中马士基缩减的船队规模最大，撤出了55艘船，运力规模236000TEU，市场份额从年初的17.8%下降到16.6%。就削减的百分比而言，降幅最大的是万海和太平船务，分别为14%和10.7%。赫伯罗特和达飞的船队规模仅比今年年初分别下降了0.2%和1%。另外则是油价走低效益，有利于班轮公司降低成本。缩减运力和油价下跌两大因素将抵消货量减少的压力，可以预见6月至8月集运市场应当有不错的表现，带动港口吞吐量回升。

■ 新加坡港集装箱吞吐量同比下降10.55%

5月份，新加坡港完成集装箱吞吐量280.67万TEU，同比下降10.55%。1-5月份共完成集装箱吞吐量1492.94万

TEU，同比下降0.69%。

5月份，新加坡港完成货物吞吐量4443.92万吨，同比下降20.43%。1-5月份累计完成货物吞吐量24415.4万吨，同比下降6.84%。

■ 釜山港集装箱吞吐量同比下降7.7%

疫情导致釜山港集装箱吞吐量大幅减少，一直处于增长态势的中转箱量也出现下降趋势。5月釜山新港和北港9个码头共完成集装箱173万TEU，比2019年同期的184.7万TEU减少7.7%。其中进出口箱量为74.1万TEU，同比减少15.7%，这是连续第三个月出现下降趋势，且降幅越来越大（3月减少1.9%，4月减少5.4%）。5月中转箱量为98.9万TEU，比2019年同期的99.4万TEU减少0.6%，全球班轮公司削减运力对釜山港造成的影响开始显现。

1-5月份，釜山港累计完成集装箱吞吐量895.5万TEU，比2019年同期的896.5万TEU微降0.1%。其中，进出口箱量408.2万TEU，同比减少3.8%，中转箱量486.8万TEU，同比增长3.1%。

■ 香港港集装箱吞吐量同比下降3.5%

5月份，香港港口完成集装箱吞吐量151.6万TEU，同比下降3.5%。1-5月，香港港口共完成集装箱吞吐量707.5万TEU，同比下降6.5%。

■ 长滩港集装箱吞吐量同比上升9.5%

5月份，美国长滩港完成集装箱吞吐量62.8万TEU，同比上升9.5%。1-5月，美国长滩港完成集装箱吞吐量283.1万TEU，同比下降5.9%。

■ 洛杉矶港集装箱吞吐量同比下降29.8%

5月份，美国洛杉矶港完成集装箱吞吐量58.2万TEU，同比下降29.8%。1-5月，洛杉矶港集装箱吞吐量为307.0万TEU，同比下降18.6%。

■ 中远海运比雷埃夫斯集装箱码头吞吐量同比下降5.8%

5月份，中远海运港口旗下码头合计完成集装箱吞吐量828.0万TEU，同比下降3.7%，环比增长3.8%。1-5月累计完成集装箱吞吐量3869.5万TEU，同比下降5.2%。5月份，中远海运比雷埃夫斯集装箱码头的吞吐量为42.7万TEU，同比下降5.8%，环比增长8.6%。2020年1-5月，中远海运比雷埃夫斯集装箱码头累计完成集装箱吞吐量203.6万TEU，同比下降3.3%。

■ 佐治亚港集装箱吞吐量同比下降9.7%

5月份，美国佐治亚港完成集装箱吞吐量33.7万TEU，同比下降9.7%。1-5月，美国佐治亚港完成集装箱吞吐量175.3万TEU，同比下降7.26%。

■ 温哥华港集装箱吞吐量与去年同期基本持平%

4月份，加拿大温哥华港集装箱吞吐量为27.6万TEU，与去年同期基本持平。1-5月，加拿大温哥华港集装箱吞吐量为128.9万TEU，同比下降8.5%。

■ 西雅图-塔科马港集装箱吞吐量同比下降23.8%

由美国西雅图港和塔科马港组成的西北港口联盟(NWSA)5月份完成集装箱吞吐量24.1万TEU，同比下降23.8%。已连续9个月下跌，本月跌幅继续维持高位。1-5月，西北港口联盟完成集装箱吞吐量127.8万TEU，同比下降18.8%。

■ 弗吉尼亚港集装箱吞吐量同比下降22.6%

5月份，弗吉尼亚港集装箱吞吐量为20.2万TEU，同比下降22.6%。1-5月，弗吉尼亚港集装箱吞吐量为106.3万TEU，同比下降12.5%。

■ 奥克兰港集装箱吞吐量同比下降16.8%

5月份，美国奥克兰港完成集装箱吞吐量18.6万TEU，同比下降16.8%。奥克兰港同比已连续下跌10个月，5月份跌幅扩大。1-5月，奥克兰港完成集装箱吞吐量96.9万TEU，同比下降7.8%。

社 责 任 编 辑：陶 涓

携手同行，为爱远航

——扶贫攻坚有你有我——



中远海运慈善基金会于2005年10月获得民政部批准设立登记，同年12月20日正式揭牌成立，是我国首批由国有企业发起设立的非公募、非营利性慈善机构，发起单位为中国远洋海运集团有限公司及所属单位，注册资金为一亿元人民币。

中国远洋海运集团积极倡导并投身于公益慈善事业，为帮助企业更好地履行社会责任，使中远海运集团的爱心得以更为广泛地传播，中远海运慈善基金会应运而生。

基金会以弘扬民族精神，奉献中远海运爱心，支持慈善公益事业，促进社会和谐发展为宗旨，积极履行企业社会责任，开展济困赈灾、扶贫、助学等社会救助活动。自成立以来，实施慈善项目超过600个，累计捐资超过7亿元人民币，打造出了“远航·家园”、“远航·追梦”、“远航·健康”、“远航·绿色”、“远航·赈灾”、“远航·丝路”等慈善项目品牌。

多年来，中远海运慈善基金会牢记中远海运集团“创造价值、连接梦想”的企业使命，坚守初心、矢志不渝，为更多的地区和国家，绘制梦想的蓝图。

展望未来，基金会将继续秉承可持续发展的理念，积极履行社会责任，坚持开放的心态，创新的思维，完善慈善项目运作，打造全新公益平台，构建持续性、系统性发展模式，做公益慈善事业的践行者。



中远海运慈善基金会
COSCO SHIPPING CHARITY FOUNDATION

联系人：刘悦 电话：010-66492797
邮箱：cf@coscoshipping.com
http://charity.coscoshipping.com





中远海运能源运输股份有限公司
COSCO SHIPPING Energy Transportation Co., Ltd



做全程能源运输方案解决者



中远海运重工有限公司
COSCO SHIPPING HEAVY INDUSTRY CO.,LTD.



● 地址: 中国上海市浦东新区民生路628号航运科研大厦9、22-24楼 ● 电话: 021-58600111 ● <http://chi.coscoshipping.com/>

电话/Tel: 86-21-65968570
传真/ Fax: 86-21-68757929
地址/Add: 上海市东大名路670号
邮编/Zip code: 200080
website: <http://www.coscoshippingenergy.com>





—— 中国船燃 伴您远航 ——



中国船舶燃料有限责任公司

China Marine Bunker(PetroChina) Co., Ltd.

地址: 北京市朝阳区金桐西路10号 远洋·光华国际AB座15层
邮编: 100020 电话: 010-57372799 传真: 010-64430669
网址: www.chimbusco.com.cn

ISSN 2096-3890

