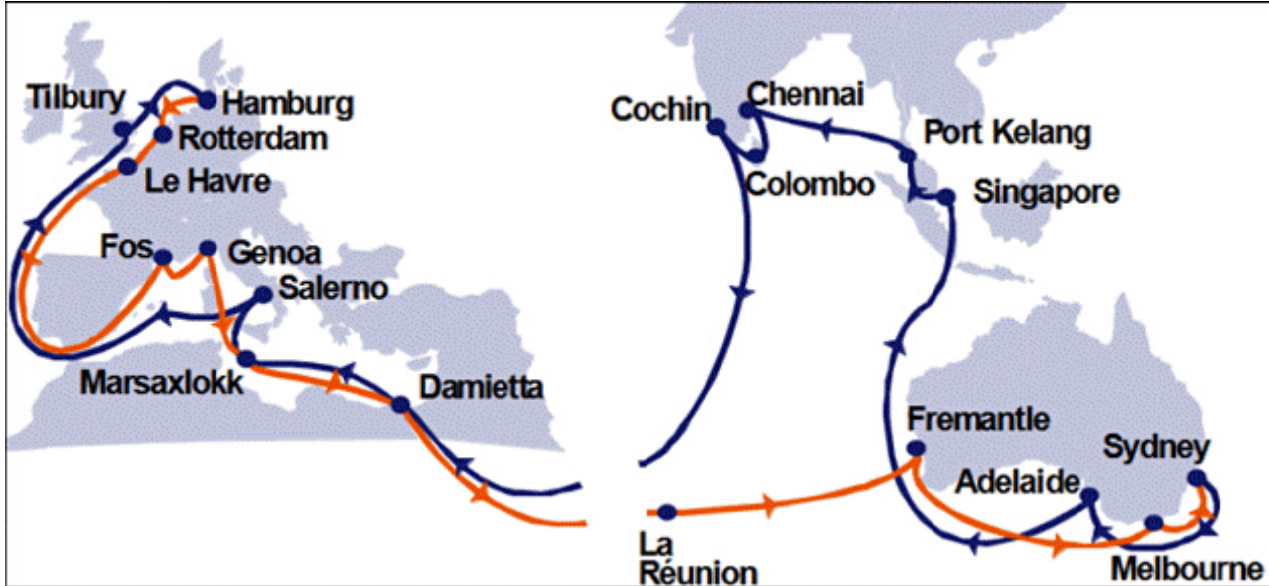


班 轮 时 事 直 通 车

赫伯罗特增加欧洲至澳洲 EAX 服务



赫伯罗特11月23日发布将增加其欧洲至澳洲(EAX)服务。新航线将增加 Fos sur Mer、Pointe de Galets (La Réunion) 和 Salerno instead of Genoa 港口, 计划于2015

年12月11日由 Box Emma (voyage 5051/5151) 轮从蒂尔伯里港首航, 沿途挂靠港口如下: Tilbury - Hamburg - Rotterdam - Le Havre - Fos - Genoa - Damiatta - (Suez Passage) - Pointe de Galets - Fremantle - Melbourne - Sydney - Adelaide - Singapore - Pt. Kelang - Chennai - Colombo - Cochin - (Suez Passage) - Damiatta - Malta - Salerno - Tilbury。【中国航贸网】

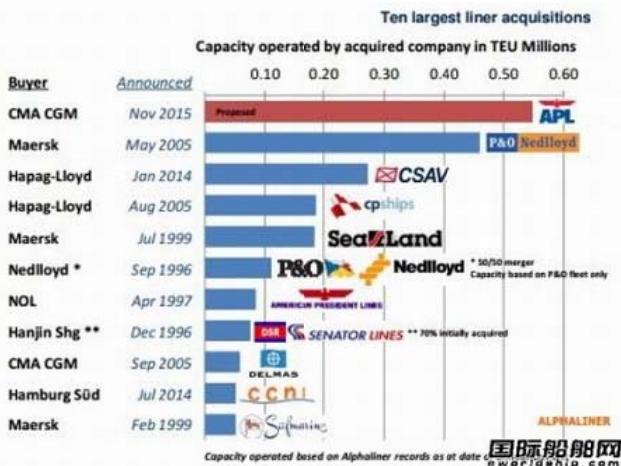
达飞加强欧洲至澳洲 NEMO 航线

为了加强留尼汪岛在印度洋、欧洲、东南亚、非洲和澳大利亚之间的枢纽, 达飞轮船11月23日发布将提供留尼汪岛、欧洲和澳大利亚之间直航服务 NEMO。从欧洲一个独特的服务: 每周三留尼汪岛最佳中转时间。新航线 NEMO 计划于2015年12月11日执行。达飞将投入7艘船运力达134200TEU, 其余由赫伯罗特运营。沿途挂靠港口如下: Tilbury - Hamburg - Rotterdam - Le Havre - Fos - Genova - Damiatta - Pointe des Galets - Fremantle - Melbourne - Sydney - Adelaide - Singapore - Port Kelang - Chennai - Colombo - Cochin - Damiatta - Malta - Salerno。【中国航贸网】

1-9月汉堡港海上货物装运量减少

继中国和俄罗斯贸易量严重缩水之后, 德国最大的港口汉堡港也在今年前九个月出现了货运量的减少。运载总量为1亿460万吨, 下降了4.8%。尽管前三季度大宗货物装运量达3430万吨, 上涨幅度较大, 为8.7%, 然而零星货物的装运量还是出现了大幅减少。前九个月的集装箱装运量共达670万TEU (长度为20英尺的集装箱标准箱单位), 与前一年的巨大增长相比, 今年则减少了9.2%。除了与俄罗斯的运输量减少因素以外, 造成前九个月装运量下降的另一重要原因是中国集装箱运输量的减少。在这九个月内, 中国在汉堡完成190万TEU运载量, 下降了14.9%。8月和9月特别为准备圣诞节的集装箱货物运载总量几乎保持不变。【航运界】

达飞收购 NOL 将成史上最大集运业务整合项目



达飞轮船对东方海皇（NOL）的潜在收购项目，将成为史上最大的集运业务整合项目。不过，考虑到中远集团和中海集团集运业务合并事宜，这一纪录预计不会保持太久的时间。据 Alphaliner 分析师称，考虑到东方海皇旗下集运分支美国总统轮船（APL）船队总运力为 54 万 TEU，这一运力规模的整合相比马士基航运 2005 年收购 P&O Nedlloyd 的 46 万 TEU 运力规模更大。在收购东方海皇后，加上美国总统轮船的船队运力，达飞轮船旗下船队规模将达到 233 万 TEU，这意味着该公司在市场上的运力份额达到 11.5%。Alphaliner 表示，这是达飞轮船自 1996 年 Jacques Saade-led Cie Maritime d' Affretement (CMA) 与 Compagnie Generale Maritime (CGM) 达成并购之后的第 11 笔公司并购交易。该

机构也指出，与达飞轮船此前达成的收购交易相比，东方海皇船队中的船型尺寸较小。尽管达飞轮船与东方海皇的并购项目基本已成定局，不过交易仍有一些问题尚待商榷。双方与上周五签订了独家收购协议，但这一协议结果将在 12 月 7 日才公布，显然此次收购项目仍存在潜在的难题。Alphaliner 认为，收购项目悬而未决的主要问题在与评估东方海皇集运业务和码头资产估值。也有分析师质疑，达飞轮船是否拥有收购东方海皇的能力。东方海皇在当前市场上的价值为 21.46 亿美元，加上该公司 26.24 亿美元的净债务，这一交易总额将达到 47.7 亿美元。若使用现金全资收购东方海皇，将使得达飞轮船现有的 32.6 亿美元负债额翻倍。【国际船舶网】

海关总署再发力 出新招促外贸稳增长

从海关总署获悉，海关总署近期出台了《海关总署进一步促进外贸稳定增长若干措施》，以解决企业实际困难，使通关更便捷、服务更高效，促进外贸稳定增长和转型升级。《若干措施》主要有以下几个特点：一是通关更便捷。《若干措施》顺应外贸形势发展要求，将海关的重点业务改革和稳定外贸增长紧密结合，在管理理念和方式方法上进行大胆探索和创新，通过改革提升通关便利化水平，使进出口企业通关更加便捷。如按照国务院落实“三互”推进大通关建设改革的要求，加强与口岸相关管理部门的协作配合，推动国际贸易单一窗口和口岸信息共享共用机制建设，这些举措将大幅提高口岸通关效率。二是减负更明显。当前，外贸企业面临的各类成本不断上升，降低企业经营成本对企业的生存和发展比以往任何时候都更重要，不少企业对减少进出口环节收费抱有较大期待。《若干措施》按照“打破垄断、促进竞争，规范行为、完善监管”的原则，提出了放开电子口岸预录入系统的准入限制等措施，切实减轻进出口企业负担。三是流程更科学。《若干措施》着力推进海关监管制度创新，通过优化查验监管机制、完善加工贸易管理模式等举措，用作业流程的“减法”换取通关效率的“乘法”。比如，“大力推广顺势监管模式”就是优化海关作业流程的一项重要举措，货物抵港后无需进堆场，海关直接在流转环节实施查验监管，大大节省企业时间成本和相关费用。四是服务更高效。发挥海关数据信息优势，及时准确反映外贸运行的基本状况、主要特点、发展趋势和有关规律，并从海关角度提出对策建议，为地方政府科学决策、企业发展服务。【节选海关总署】

沪东中华两艘 13500TEU 集装箱船同日开工

11 月 13 日，沪东中华造船为中海集装箱运输股份有限公司建造的两艘 13500TEU 集装箱船开工仪式在其控股的江南长兴造船有限责任公司加工中心举行。中国海运（集团）总公司副总经理丁农为两艘新船开工点火。这两艘船是沪东中华为中海集运建造的系列 8 艘 13500TEU 集装箱船中的第五和第六艘，该型船总长 366 米，型宽 48.2 米，型深 30.2 米，设计吃水 13.5 米，结构吃水 16 米。【中国船舶网】



运价走向

本周新港各航线运价情况：

欧洲航线： ANTWERP 等基本港运价均为 USD950/1800/1850，与上周环比上涨了 280%

地西航线： BARCELON 等基本港运价均为 USD950/1800/1850，与上周环比上涨了 280%

地东航线： ISTANBUL 等基本港运价均为 USD1000/1900/1950，与上周环比上涨了 230%.

欧地线整个 11 月各船东一直在降价，综合分析来看，主要是两个因素造成的：

一是中欧贸易受国际大背景影响相对低迷；二是船东运力增长造成的供求关系变化。

进入 12 月，主要船东希望通过采取推涨策略，市场反应以及其他船东的跟进情况，尚有待观察。

南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 150/200/200，与上周环比下降了 10%.

近期货量持续低迷，加上部分航商为消化过剩运力，以大船换小船的方式增加供给，

导致供需失衡不断加剧，市场运价明显受挫。

航运看点

航运大规模产能过剩 航企重心东移寄托东方市场



全球经济危机使全球贸易元气大伤，并暴露出航运业大规模的产能过剩。在航运需求减弱的同时，集装箱航运价格也跌至低谷，一些行业巨头走到生死关口。而寻求合作或者资产整合，成为为数不多的解决方式之一。

航运业仍然无法从长期的低迷状态中走出，即使是行业老大丹麦A.P. 穆勒-马士基集团的日子也不好过——面临利润大幅下滑的局面，其不得不通过成本控制以及削减运力等方式来应对。

马士基航运近日发布的第三季

度财报显示，盈利 2.64 亿美元，同比去年 6.85 亿美元的业绩大幅下滑 61.4%。

就在三季度财报发布前夕，马士基抛下一枚重磅炸弹——到 2017 年，马士基将裁减约 4000 名员工，其一年前定下的庞大新船建造计划也将面临缩减，年度盈利预期也显著下调。

中投顾问交通行业研究员蔡建明在接受《国际金融报》记者采访时指出，航运行业低迷背后的原因主要是受金融危机以及油价持续下跌的影响，而且欧洲国家及新兴国家经济恢复缓慢，市场需求也在大幅下跌。

低迷的市场令越来越多航运企业难以支撑下去，近期传出多起并购传闻，包括韩国两大航运企业韩进海运与现代商船要被政府合并。另外，新加坡东方海皇集团(NOL)确认两大航运巨头马士基集团与达飞航运正在与之协商并购。

盈利跳水

据记者了解，尽管行业形势低迷，马士基的盈利在前两年一直处于逆势上升态势。然而，进入 2015 年，由于需求疲软、运力过剩、运价竞争等因素，平均集装箱运价一路下滑。

马士基发布的第三季度财报显示，集团实际利润为 6.62 亿美元，同比下滑近 50%。与去年同期相比，5 个核心业务部门分别表现为：航运和石油业务显著下滑，码头业务略有下降，石油钻探业务有所改善，海运服务业务基本持平。由于第三季度业绩明显不如预期，马士基将全年利润的预期从 40 亿美元下调至 34 亿美元。

从航运业务便可以窥见目前形势的严峻。马士基航运第三季度虽然仍保持 2.64 亿美元的盈利，但与去年同期相比下滑了 61%。

马士基北亚区首席代表、马士基(中国)有限公司董事长施敏夫(Tim Smith)透露，第三季度全球集装箱需求量仅增长 1%，但运力供给增长了 9%，马士基航运货量仅增长 1.1%，但平均运价降低了 19.2%，导致总体营收下降 10 亿美元。

“当前集装箱运价除北美航线外，其他所有航线都大幅下滑。”施敏夫表示，“特别是亚欧航线运价降幅达到新低，而这一块正是马士基航运最为重要的业务领域之一。”

马士基首席执行官安仕年认为，导致航企业绩下降的两个主要因素：一是运力过剩导致运价创历史新低，二是石油价格的大幅下降。

业绩压力也使得马士基面临自 2008 年以来最大的一次调整。马士基石油公司、马士基航运先后宣布裁员 1250 人和 4000 人。

施敏夫透露，削减岗位将尽可能通过人员流动中减少新聘人员来实现，最大限度保护在职员工不受冲击；另一方面



面，组织机构调整将以保持公司竞争力为原则，即顺应电子商务、信息数据处理等市场发展趋势，在 IT 系统、数字系统覆盖的岗位减少人力资源投入。

蔡建明也指出，为应对未来油价上涨带来的经营压力，马士基也必须作出调整，裁员背后最主要的原因还是受油价持续下跌影响。

同时，去年刚刚宣布的 150 亿美元新船建造计划也不得不进行调整。按照马士基的说法，包括推迟新船投资在内，其每年将降低 2.5 亿美元的销售成本综合开销以及行政管理费用。

在此之前，马士基已经停运了一艘集装箱吞吐量在 1.8 万 TEU 的第一代 3E 级集装箱大船，并从第四季度开始暂停了多条航线的班次。截至今年第三季度，马士基航运共运营 619 艘集装箱船舶，仍然是全球最大的集装箱运营企业。受航运市场需求减弱影响的不仅马士基一家。在过去 3 年中，世界排名前 20 位的集装箱运营商都试图巩固并形成大型的联盟，以努力削减成本。

需求下降

在德迅交通行业研究员屠风看来，航运行业寒意不减的原因不外乎两点：“一是贸易市场和大宗商品市场发展低迷；二是市场运输需求正不断减弱。这二者之间也是有一定的因果关系。”

当前，世界经济整体复苏步履蹒跚，仅维持低速增长。官方数据显示，上半年，欧盟 GDP 增长率仅为 0.3%，美国为 2.5%，国际货币基金组织 (IMF) 预计今年全球经济将增长 3.1%，较去年低 0.3 个百分点。世界经济减速导致贸易持续低迷，WTO 最新数据显示，前 7 个月，全球出口值同比下降 10.9%，较上半年继续回落 0.3 个百分点。数据显示，未来 5 年预计世界经济和贸易的增速分别为 3.8% 和 4.7%，世界贸易相对经济的弹性系数由 1.48 降至 1.25 水平。在此影响之下，航运需求增速也将相应减缓。

除此之外，支撑航运贸易需求的国际大宗商品市场仍不温不火。自去年 7 月以来，反映国际大宗商品价格的 CRB 指数大幅下跌。其中，原油价格从去年的每桶 100 美元左右跌至目前的每桶 50 美元以下；铁矿砂进口价格从每吨 130 美元跌至目前的每吨 60 美元左右。

数据显示，CRB 指数经过第二季度的短暂回升后，第三季度继续下跌，9 月份同比跌幅超过 15%。航运交易公报中指出，由于供过于求，铁矿石和石油市场表现不佳，沙特急于争夺石油市场份额，澳大利亚和巴西三大矿山为求以量换价也增加铁矿石产量。与此同时，美元一直走强，使其价格进一步承压，商品市场明年出现反弹的希望正在快速消退。

大宗商品走至悬崖边，波罗的海干散货综合运价指数 (BDI) 和中国出口集装箱运价指数 (CCFI) 也寒意浓浓。截至 11 月 12 日，BDI 报收 579 点，创下今年 5 月份以来新低。这已经是从 10 月 22 日的 786 点连续第 15 个交易日下跌，累计下跌 207 点，累计跌幅达 26%。相比去年同期的 1256 点，已经腰斩。

兴业证券研究报告认为，目前市场 BDI 的盈亏平衡点为 1550 点，现金保本点为 1026 点，新订船的盈亏平衡点为 1402 点。也就是说当前的 BDI 数值远远低于盈亏平衡点，实际上现在很多航运公司面临无货可运的局面。

而集运市场也未见好转，运价依旧低位运行，大船集中交付运力过剩加剧，空箱数量增多。7 月初，CCFI 曾历史性地跌破 800 点，随后小幅反弹，如今再度刷新历史新低。10 月 30 日，CCFI 环比下跌 1% 至 744.44 点，创历史新低。

“希腊对欧元区经济复苏仍存风险，同时欧元对人民币汇率下降，进口成本增加，海运需求减少，远东航线压力加剧。”分析人士指出，今年全球远东航线箱量预计将仅有 1.3% 的增长，远低于去年 7.7% 的增幅。“未来集运市场仍面临新问题，仅从明年来看，伴随着巴拿马运河加宽通行，原适航的部分巴拿马型船被更大型船替代，这些被替换下的船舶则前途未卜”。

值得一提的是，中国力求转变过去的以出口和投资带动经济发展的模式也对相关行业产生了一系列的影响。“为了提高消费的作用，中国正在降低 GDP 增长率目标，这意味着将会降低更多的钢产量，减少煤消耗以及铁矿石使用量。而由于过去 10 年全球能源需求增量的 1/3 来自中国，因此，航运整体疲软也离不开中国的因素。”屠风告诉《国际金融报》记者。

分析师 JP Morgan 认为，干散货运输市场的元气在明年仍将难以恢复，煤炭口大国印度或值得期待。由于印度各大电



厂都已经囤够了库存，短期内印度煤炭的进口将会减弱，因此印度能否承担起全球干散货运输市场复苏重任仍需拭目以待。

行业变局

在行业低迷时，对航运企业而言除了有危机，更有一些新机会出现，比如并购或重组。

据媒体报道，达飞轮船正在对新加坡航运公司东方海皇开展尽职调查，以便从其大股东淡马锡处接管该公司。同时，马士基航运也正在商谈，但还没有进入尽职调查阶段。

马士基航运与达飞轮船都是航运巨头，两家公司的集装箱船队规模分别位列全球第一与第三，而他们竞购的对象新加坡东方海皇集团拥有全球第十二大船公司的美国总统轮船 (APL)，因而此番收购引发巨大的关注。

据了解，东方海皇曾是行业里的明星。然而，从2011年至2014年，东方海皇四年亏损累计总额高达14亿美元。据巴克莱分析师埃丝米·保罗估计，东方海皇公司的债务约50亿美元。东方海皇集团的大股东淡马锡急于将这个持续亏损的“烫手山芋”出手，故马士基与达飞都有可能谈成这桩交易。

对于竞购NOL的传闻，施敏夫称，无论谁并购了NOL，都有助于改善航运市场过于分散的市场格局，有助于提升市场运价。

上海海事大学教授徐剑华在接受相关媒体采访时指出，尽管马士基没有承认，但是他恐怕是在“明修栈道，暗度陈仓”，悄悄布局与东方海皇的谈判，将APL收入囊中。

徐剑华认为，放弃与推迟新船订单，可以腾出20多亿美元的资金为收购做准备。再者，裁员4000人，从表面看，是降低成本的一项重要举措，但也可能是为并购做好准备。“要想投标成功，除了整体报价以外，并购条款也是一个重要因素。”因而，在公司裁员的基础上，可以减少被收购方的裁员名额，从而减少并购阻力，提高中标几率。

实际上，除了马士基和达飞，有兴趣围猎东方海皇的还有其它航运企业，比如东方海外、日本航运企业、南美汉堡以及赫伯罗特等。

在分析人士看来，东方海外的母公司OOIL是最具备收购意愿和实力的。APL和东方海外两家公司的船队运力相近，业务互补性强。两家公司合并后的新公司将以111万TEU的船队运力规模取代赫伯罗特成为世界第四班轮公司，也将成为亚洲最大的船公司。这将赋予新公司在该地区的规模优势，也将促使其在亚洲的进一步整合。

“至于日本船公司的收购动机则主要是由于国内投资机会的稀缺，商船三井和日本邮船一直在努力寻求海外投资机会。而且，这两家日本公司都拥有强大的物流子公司，剥离了物流公司的NOL正好避免了整合物流业务的麻烦。”分析人士称。

重心东移

航运业已历经8年萧条，此前关于市场已经触底的想法被现实摧毁，行业信心不断下降。航运咨询企业马施云国际会计公司的航运信心调查显示，2月份，全球航运市场平均信心指数为5.5(评分范围为1-10)；5月份降至5.3，持平航运信心指数自创建以来最低水平；8月份，平均信心指数有所回升至5.9，但远不及该指数在2008年5月创建时的6.8水平。

马施云国际会计公司航运领域专家理查德·格雷纳称，航运业的信心下降，表明目前市场波动较大以及行业信心脆弱。

摩根大通此前预测，2016年全球航运业将比2015年更艰难。

目前看来，很多航企更多的将希望寄托在东方市场。据报道，马士基已加强了在中国的业务布局力度，比如在青岛董家口多用途码头投入了20%的股份，并携手青岛港开展意大利瓦多利古雷港码头合资项目。此外，马士基还积极与青岛港等7个港口合作开展拖轮业务，并希望借中国大力推广LNG清洁能源的机遇积极进入这个领域。

国家金融信息中心指数研究院联合波罗的海交易所此前发布的“新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告”指出，全球十大国际航运中心亚太占六席，世界航运重心东移趋势明显。

报告显示，排在全球前十位的国际航运中心城市依次为：新加坡、伦敦、香港、鹿特丹、汉堡、迪拜、上海、东京、纽约、釜山。



国家金融信息中心指数研究院有关专家介绍，从样本城市分布情况也可以看出国际航运中心在向亚太地区转移。据统计，在46个样本城市中，亚洲、欧洲和美洲分别占比39%、26%和21%。

分析人士指出，在全球经济持续疲软、国际贸易增长乏力的大背景下，中国提出的“一带一路”战略，不仅激活了中国及沿线国家港口贸易，也确立全球航运重心东移的必然趋势。

“中国‘一带一路’战略的实施将会增加水运等国际运输通道，加快中国与亚洲、欧洲、非洲地区的水运连接，推动对外贸易投资，扩大各类产品的进出口，提高航运的市场需求，从而在一定程度上刺激航运业的复苏。”蔡建明告诉记者。

在新的历史机遇下，中国航运企业加速向好的态度愈发明确，成为全球航运业一道亮丽风景线。Wind统计显示，12家航运业上市公司上半年实现归属母公司股东的净利润35.4亿元，相比去年同期的-14.4亿元，同比增长345%。12家公司净利润全部为正，3家公司扭亏为盈。

中远航运的中期净利更是同比大增33倍。公司半年度业绩快报显示，公司上半年实现营业总收入36.31亿元，同比增长1.66%；实现归属于上市公司股东的净利润3.92亿元，同比增长3325.59%。值得一提的是，上半年，在外部市场环境艰难的环境下，中国造船业逆势而上，完工1853万载重吨，同比增长6.3%。

蔡建明指出，“中国航运业在逆势中发展良好。但还需要在以下方面努力：一方面，加强高端设计能力，加快船舶转型；另一方面，推动船舶制造朝着智能化方向发展，不断提高船舶业发展的层次、质量和效益。”【国际金融报】

