

班轮时事直通车

达飞收购 APL 敲定：O3 即将扩容 G6 或变“G5”

Operated Capacity and Market Share

Position		Fleet capacity ('000s TEU)	Market share (%)	Number of ships (#)	Orderbook (as a % of capacity)
1	MAERSK		14.9%	592	14%
2	MSC		13.4%	497	23%
3	CMA CGM / NOL	2,328	11.5%	543	12%
4	CMA CGM	1,781	8.8%	456	16%
4	EVERGREEN		4.6%	195	42%
5	Hapag-Lloyd		4.6%	172	6%
6	WALDEN		4.3%	163	46%
7	中国海运 (China Shipping)		3.5%	134	16%
8	HAMBURG SÜD		3.2%	136	4%
9	HANJIN SHIPPING		3.1%	105	6%
10	MOL		2.8%	98	25%
11	OOCL		2.8%	102	24%
12	ENL	547	2.7%	87	0%

Source: Alphaliner November 2015 data

全球第三大班轮公司法国达飞集团终于在 12 月 7 日最后截止时间之前确认收购新加坡海皇集团 (NOL)。据悉，达飞将以每股 1.30 新加坡元（约合 0.93 美元）的价格，总计约 24 亿美元完成这笔交易。海皇集团旗下班轮公司美国总统轮船 (APL) 是这次收购的核心标的。此前的 11 月 20 日，曾有消息称达飞已经签署收购海皇集团的协议。后经证实，实则为二者签署了一份有关潜在收购事项的排他性协议。21 日，海皇集团发布公告称，根据前述协议，达飞需在 12 月 7 日 23 点 59 分前做出是否收购的决定。此后，达飞集团与法国巴黎银行、汇丰银行、摩根大通等债权人进行磋商，以期获得收购许可和资金来源。有分析认为，此项战略性收购后，达飞集团营业规模将达 220 亿美元，占全球集运市场份额

的约 11.5%。达飞集团称，未来会在新加坡建立区域总部，将新加坡视为亚洲的关键枢纽。董事会副主席 M. Rodolphe Saade 说：“新加坡是重要的航运中心，我们将致力于加强区域性领导。”海皇集团首席执行官伍逸松表示，公司与达飞合并后将有助于实现规模效应，提高海皇集团的整体竞争力。据 Alphaliner 截至今日 (12 月 7 日) 的最新数据，达飞目前拥有 462 艘船 (不计在建订单，下同)、1790579TEU；APL 拥有 86 艘船，538587TEU。两家公司合并后，总控制运力将达到 548 艘船、232.92TEU，与目前排名世界第二、拥有 272.22 万 TEU 的地中海航运接近，并略高于即将完成合并的中远中海 (154.75 万 TEU)。与此同时，全球航运联盟格局也将发生重大变化。其中最直观的就是达飞所在的 O3 联盟将扩容，而 APL 所在的 G6 联盟或将变成“G5 联盟”。然而随着中远中海合并的推进，预计明年，包括 CKYHE 在内的各大全球集运联盟会发生翻天覆地的变化。【航运界】

东方海外发布更新泛大西洋航线冬季计划信息

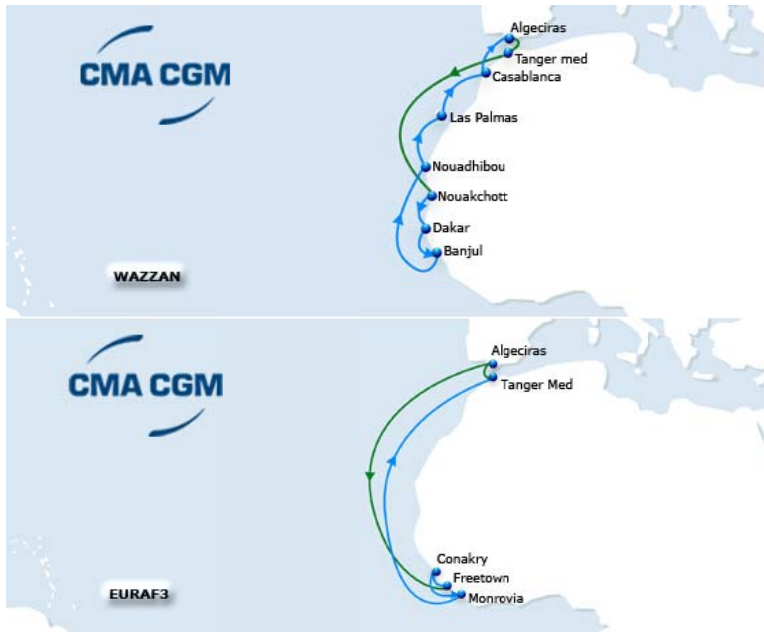
继 2015 年 11 月 5 日的客户通知，东方海外 12 月 7 日发布将撤销以下的泛大西洋服务 Atlantic Express 1 (AX1) 航线航次: Kuala Lumpur Express (KUX) 054 西行/东行航次。西行线：取消于 2016 年 1 月 1 日由勒亚川弗尔开出的航次。东行线：取消于 2016 年 1 月 10 日由纽约开出的航次。【航运界】

中海开通远东-格鲁吉亚海运新航线

中国海运集团 2 日在比利斯宣布开通格鲁吉亚海运新航线，助力海上丝绸之路建设在黑海地区取得新的突破。中国海运集团欧洲控股有限公司总裁刘仲平在新航线开通仪式上说，此次中海运将波季港纳入新开通的航线将缩短由远东等地区至格鲁吉亚的海上运输时间，同时为里海和中亚地区提供了更便捷的出海通道，进一步完善了海上丝绸之路建设在黑海地区的布局。中国驻格鲁吉亚大使馆商务参赞刘波在致辞中表示，格鲁吉亚是丝绸之路经济带上的重要国家，此次中海运对格海运航线的开拓是丰富两国共建“丝绸之路经济带”内涵的重要举措，必将进一步促进中格经贸关系发展。利用建设海上丝绸之路的契机，中国海运集团除了在传统的欧洲发达国家积极开拓航线外，还将格鲁吉亚、埃及等发展中国家纳入这一网络建设中来，相继开通了亚洲-黑海快运航线、海湾地区-东地中海快运航线。其中，格

吉亚波季港货运支线的开通是完善这一网络的重要一环。据测算，波季航线开通后，货物由中国大连港运至格鲁吉亚波季港仅需 39 天。【新华网】

达飞轮船提升欧洲至非洲服务



达飞轮船 12 月 7 日发布提升欧洲至非洲服务策略，改善链接欧洲和西非 2 个服务：WAZZAN service dedicated to Mauritania, Senegal and Gambia markets becomes weekly. Transit time ex-Europe to Banjul is improved by 6 days (ex: Antwerp-Banjul in 18 days)。Direct weekly service from Casablanca to Dakar is performed in 10 days. In parallel to these changes, EURAF 3 improves its reliability on West Africa Northern range

WAZZAN 航线。于 2015 年 12 月 6 日由 M/V DELMAS SWALA 轮阿尔赫西拉斯港始发，WAZZAN 航线将提高效率 and 港口覆盖面，并提供扩展到班珠尔(冈比亚)周班服务。将链接 EURAF1 航线北欧和 EURAF4 航线地中海西地区港口。新航线覆盖港口如下：Algeciras - Tanger Med - Nouakchott - Dakar - Banjul - Nouadhibou - Las Palmas - Casablanca - Algeciras。EURAF 3 航线

为了提升其可靠性，沿途挂靠港口如下：Tanger Med - Algeciras - Freetown - Conakry - Monrovia - Tanger Med。

【中国航贸网】

SOLAS 出台集装箱承重新要求

全球最大、最活跃的海运电子商务平台 INTTRA 日前公布客户调查结果，410 名受访者表示他们对实施海上人命安全公约 (SOLAS) 有关集装箱重量验证 (VGM) 新规定十分担忧，他们不确定海运行业、自己的公司和客户是否已对此做好准备。该规定明确要求，凡无验证总重的集装箱不得装船。只有 30% 的受访者称他们预计自己的公司或客户能够在 2016 年 7 月实施这项条例时做好准备，遵守要求；48% 的人表示他们“存有疑虑”；10% 的人则给出了否定答案。近 66% 即三分之二的受访者预计这一举措将对远洋航运业产生中大型影响，其中 42% 认为对亚太区影响最大，非洲位居其次获 22% 投票。【国际船舶网】

船企：订单取消 亏损放大

以三大造船企业为代表的韩国造船业饱受因大量海工船订单被取消而出现巨额亏损，又因普通商船运输行情无回暖迹象而迷茫，不知何去何从。大宇造船在季报中表示，亏损的原因是海工船交付延期，建造单位成本上升和海工船建造合同被取消。现代重工一高管表示，三季度，现代重工有 1763 亿韩元的亏损与 1 艘半潜式海工船建造订单被取消有关。然而，相比之下，三星重工受海工船订单取消的影响最大。【国际船舶网】



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 USD800/1500/1550，环比上涨 220%

地西航线： BARCELON 等基本港运价均为 USD500/900/1000，环比下降 33%

地东航线： ISTANBUL 等基本港运价均为 USD500/900/950，环比下降 40%。

随着 2M 的欧洲价格出炉，欧洲涨价整个市场已经铁板钉钉，总体货量表现平淡。多数航商为提升航线收益继续控制运力供给规模，在一定程度上缓解了供大于需的压力，船舶平均舱位利用率保持在九成左右。但由于目前的供需关系基础仍不牢固，多数航商大幅回调市场运价以稳固货源。

地中海航线，本周货量有所恢复，加上航商运力收缩幅度相对较大，供需关系进一步改善，船舶平均舱位用率上升至 90% 以上，部分航次装载率接近 95%。

南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 100/150/150，环比下降了 30%

南美东航线，受巴西等主要收货地经济持续低迷影响，货量表现始终未见改善，船舶平均舱位利用率下滑至 70% 左右，部分航次装载率仅为六成。



聚焦滨海

服务京津冀协同发展 三地打造区域统一开放物流市场



笔者从近日召开的2015京津冀国际投资贸易洽谈会上了解到，服务京津冀协同发展，物流业作为重要的服务产业，已经形成先行突破的势头。中国物流与采购联合会会长何黎明表示，未来一段时期，物流业发展将着眼于推进内部功能重组、提升区域物流服务能力以及推动区域公共物流信息平台建设三方面工作。

首先是着眼于疏解北京非首都功能，促进京津冀三地交通、物流项目的对接和转移，推进内部功能重组和空间布局调整，有效缓解重点区域交通、物流压力，提升物流业发展质量和集聚水平，支撑区域产业升级转移。

其次是着眼于交通一体化发展，打造区域物流核心枢纽和骨干通道，形成网络化布局、一体化运作的区域物流服务网络，促进多种运输方式的衔接和先进运输模式的推广，提升区域物流服务能力，支撑区域经济一体化发展。

三是着眼于统一开放的市场体系，加快区域交通、运输、物流等法律法规和技术标准的对接，推动区域公共物流信息平台建设和数据共享，打造区域统一开放的物流市场，支撑区域协同发展的体制机制创新。物流业将充分发挥产业自身优势，在区域产业结构调整、发展方式转变、体制机制创新等方面发挥积极作用，助推形成区域经济优化开发和合作共赢的新模式。

据了解，京津冀地域上的环绕性，为实现区域物流协同发展提供了独特的区位优势。京津冀有近700公里的海岸线，拥有天津、秦皇岛、唐山、黄骅四大天然不冻海港，海运条件便利，岸线资源丰富。由铁路、公路、港口、航空、管道等多种运输方式组成的立体交通网络四通八达，已基本形成陆、海、空综合交通运输体系，为现代物流业的发展奠定了坚实基础。

近年来，为推进京津冀物流协同发展，三省市物流协会经过深入合作，成功举办了三届京津冀区域物流合作发展论坛，促进了多个项目的合作，并取得了较好效果。我省目前有省级物流产业聚集区32家，规模以上物流企业近5000家，经过结构调整和产业升级，企业规模和实力不断增强，对外开放与合作步伐不断加快，目前已拥有3A级以上物流企业56家。【天津港电子商务网】



航运看点

航运业的资金瓶颈如何破

2008年全球金融危机爆发后，航运融资银行陆续减少所持有的船舶投资组合，一些金融机构甚至完全退出航运市场，融资来源成为航运企业的一大难题。

在每两年举办一次的“2015年伦敦海事周”上，船舶经纪企业和船东均指出，航运市场上的可用资金大幅缩减。如今航运业面临的最大问题就是缺少资金，其中英国知名律师事务所诺顿罗氏集团全球运输总监哈利·塞奥哈里表示：“目前整个航运体系中并没有足够资金去支付船队所需的费用。”未来业内或没有资金维持新造船的数量和购销活动，这已成为一大担忧。

银行撤资航企成本增加

航运业作为资金密集型行业，其主要融资来源于银行信贷，在欧洲有诸多专业的航运类融资银行支持行业的运营发展。但伴随航运业持续低迷，航运融资银行的信贷风险不断增加，加之对银行业的监管力度加大，航运融资银行开始陆续减少手中的航运投资组合，撤资航运业，航运业新资金投入逐年减少。

《海事金融》杂志曾做出统计显示，经济衰退前的2007年，全球航运业融资额高达1280亿美元，其中银行业向航运业信贷总额达920亿美元，达到历史高峰，占航运融资总额的72%。2008年，随着金融市场崩溃，航运业融资额大幅减少至950亿美元，其中银行业向航运业信贷总额减少到840亿美元。由于债券和股票融资急剧下降，银行业对

航运业务的融资占比达88%，但当年，私募股权开始进入航运市场。2009年，航运业融资额达到行业最低点，银行贷款巨幅下降61%，仅为330亿美元。

2010年，经济显现复苏，银行贷款在一定程度上有所提高，对航运业的信贷额达到380亿美元，但对航运业融资贡献比例只占到49%。而此时私募大举挺进，对航运业的信贷融资额达23亿美元。

2011年航运业获得890亿美元资金信贷，其中银行信贷520亿，大幅增长36%，占融资总额58%。



2012年经济复苏的步伐放缓，全年只有730亿美元的新资本，由于银行业在发放贷款时面临更严格的资格审查，航运业从银行获得的贷款同比下降21%至410亿美元。

2013年银行向航运业放贷560亿美元，为2008年以来最大的涨幅。去年，银行向航运业放贷额回升至650亿美元，占航运业总融资额的75%(见图)。

塞奥哈里认为，一直以来，银行都是航运业唯一的最大融资者，但目前航运业面临的挑战是全球银行业资源监管框架——《巴塞尔协议III》，该协议使得银行业为航运业提供贷款的代价剧增。当银行必须为股东争取最大投资回报时，将会更倾向于将资金投向于那些非资金密集型行业。但塞奥哈里同时指出，近来银行对航运业贷款已略有回升，这得益于亚洲的金融机构。中国的各大银行对航运业的支持力度较大，与东南亚的其他国家一样，这种支持通常由出口信贷机构提供背书，如中国进出口银行、日本进出口银行和韩国进出口银行。正是中资银行和信贷机构不断提供资金，才使得新造船订单得以维持。

不难发现，亚洲的政策性银行对航运业的支持集中于造船领域，因为世界造船中心已经转移至中日韩三国，其在实体经济领域扮演着重要角色。市场运力过剩情况下，造船业发展如履薄冰，赤字、罢工、破产危机不断上演。从韩



国来看，韩国三大造船企业业绩集体唱衰，为确保正常接单，韩国金融机构斥巨资拯救。近期，韩国金融委员会、韩国产业银行、韩国进出口银行、贸易保险公司等决定向大宇造船提供 50 亿美元规模的退款保函，帮助大宇造船获得更多的新船订单。预计大宇造船将在短期内获得 10 万亿韩元财政援助。

银行融资减少，航运业只能寻求高额的替代融资渠道来弥补日益扩大的资金缺口，这对船东的影响尤其巨大。海工领域，油价低迷已经给海工船东带来很大压力，银行融资的减少更抑制其资产流动性。据路透社报道，新加坡海工船东目前正在试图通过一系列手段获得资金以增加现金余额维持经营，甚至包括售后回租交易以及与投资企业合作。据悉，此类售后回租交易需支付的融资成本要比银行贷款高 3% 左右。

今年，全球海工支援船 (OSV) 船队日租金及利用率下滑近 20%，这使船东陷入现金短缺的困境，特别是一些曾巨额融资加速扩张船队的船东。同时，由于海工市场前景的不稳定，银行对海工领域的贷款更加谨慎，几乎所有的海工船东都在筹措资金。目前，替代性融资占据海工船东一半的资金需求。路透社的数据显示，截至二季度末，18 家在新加坡上市 OSV 船东的中期负债对产权比率同比提高 30% 左右。

私募投资扑朔迷离

私募股权作为替代融资渠道，伴随着本轮经济危机进入航运领域。根据《海事金融》的统计，从 2010 年开始，航运业的私募股权投资呈现大幅增长，2010 年同比大幅增长 260% 达到 23 亿美元，2013 年更是达到新高度，其公开宣称投资金额达 62 亿美元。而在今年，私募股权的投资锐减至 20 亿美元。私募股权将开始撤离航运业？这引起业内人士的关注。

对此，塞奥哈里怀疑上述数据并未反映私募股权的实际资金供给情况。这些交易所公开的只是私募资本巨大冰山的一角，剩下的大部分交易都是秘密进行的。塞奥哈里表示，理论上而言，即便私募想制定退出策略，但在当前环境下也很难实现。试想，如果那些航运企业因为没有获得更多资金而面临倒闭，私募会采取什么策略？选择“落荒而逃”并试图离开市场，势必会蒙受损失，相反，那些选择坚持的，会赚回一些。回顾过去几十年航运企业的盈利情况，绝大部分企业都没有超过 8% 的收益，私募获取其期待的 20% 的收益显然不可能。

此外，希腊上市企业 Euroseas 首席执行官 Aristides Pittas 也不认为私募股权会争相撤离，反而是银行的危险系数更高，融资银行很可能会廉价甩卖手头的不良贷款然后“金盆洗手”。Pittas 指出，当前环境下，私募股权的确也遇到困难，但其一直表示会找到办法拉长投资时间直到市场好转再撤离。私募机构有序退出的一个方式是整合投资并创建更大的企业，因为这样较容易转卖，从经济原则来看，私募股权的接手时间一般为 5~7 年。

据海运基金管理公司 Tufton 估计，自 2012 年至 2014 年年初，私募股权在航运业共投资 320 亿美元，这相当于全球商船总价值的 22%。

但私募股权的存在，在业内人士看来，越来越是一个矛盾综合体。在“2015 年伦敦海事周”之后的“伦敦—上海双城会”的上海会场，诸多与会人士表达了对私募股权投资航运业的担忧。一方面，他们认为，私募股权对航运市场并不熟悉，逢低买进，就是这种投机行为导致了造船产能、运力持续过剩，如果这种盲目投资不被修正，航运业复苏难言；另一方面，一旦私募撤出，航运资金将面临更严重的缺乏。

在常规情况下，私募股权会是一种完美的风险投资，无论是私募基金本身，还是所投产业的体量都应该得到增长。然而，航运业市场波动巨大且缺乏流动性，对私募持怀疑态度的人认为，大多数私募股权基金的投资期限不足以支撑航运业。航运业投资的最大部分用于偿还贷款，当贷款无法在短期内偿还时，资金缺口只会越来越大，而这对私募股权而言，并非常规情况。

航运业的钱还能从哪里来呢？塞奥哈里表示，保险企业和养老机构可能会参与并提供资金，因为其并不像银行那样受到很多限制，但这在航运业的实践中目前还较少见。2011 年，加拿大安大略市政雇员退休机构 OMERS 曾以 5.2 亿美元的价格买断航运企业 V. Group。【航运交易公报】

