



## 班 轮 时 事 直 通 车

### 大批航运公司重返伊朗 达飞与伊朗国航签署合作协议



伊朗在本月解除制裁之后，大批西方资本家们正在寻找投资伊朗的机会。法国达飞（CMA CGM）就于近日与伊朗国航（IRISL）签署了一项里程碑式的协议，这将会拓展达飞在伊朗的实力。伊朗国航在伊朗的干散货和集装箱市场中排名第一，并在本月初就已被解除制裁。解除制裁会在很大程度上促进伊朗与世界贸易的增长。这项协议带给拓展其在伊朗的实力的大好机会。法国政府官方声明表示，达飞与伊朗国航的初步协议是在伊朗总统哈桑出访法国巴黎时签署的。协议包含船舶舱位互租，航线联合经营和港口设备共享。合作

关系首先锁定在一条和伊朗的主要的国际航线上，这也标志着自去年达飞和其他竞争者重新停靠伊朗的港口之后，航运贸易的进一步恢复。法国政府的另一份声明称，合作重点放在达飞和伊朗国航的船舶舱位互租上，但协议仍然会受到其他仍然在进行的制约的影响。法国方面表示，目前运营三条往返直达伊朗的服务同时连接了非洲、亚洲和印度。该公司也同时提供通过阿联酋转运的从北欧和地中海到伊朗的非直达服务。伊朗曾经一度依靠外籍船舶来完成大部分的进口任务。但自从2012年对伊朗实施制裁导致大批西方航运公司离去以来，伊朗就只能依靠陆路运输和其自身经济发展来摆脱了对外国进口的依赖。据悉，法国达飞和台湾长荣海运公司都在去年八月第一时间恢复了直达伊朗的服务。其他公司方面，地中海航运公司于去年12月重新在伊朗的港口停靠。而阿拉伯轮船则表示其在上周已重新恢复了和伊朗的贸易。业界领袖马士基也正在寻找恢复伊朗贸易的机会。【航运界】

### 达飞轮船调整红海至地中海航线

达飞轮船2016年2月5日宣布一项新增挂靠吉布提港 MEX1 和吉达港 MEX2 航线服务。为了提高服务质量，达飞轮船将由 MEX1 和 MEX2 航线接替 REX3 航线，计划由 HANJIN MUNDRA 船 2016年2月23日于宁波港结束：所有去往吉布提港的货物将装 MEX1 航线上；所有去往吉达港或经吉达港中转（也门或苏丹港）的货物由 REX2 航线和 MEX2 航线（由 MALIK AL ASHTAR 船 2016年2月28日于青岛港首航）装运。【中国航贸网】

### 赫伯罗特变更南美东岸航线

美洲区域一直以来是赫伯罗特航运公司的重要服务部分，应市场需求，赫伯罗特2月5日发布变更南美东岸航线（SEC）服务。将不再挂靠巴西苏阿普港，具体详情如下：计划2016年3月2日由 Cap Andreas 011S 首航于纽约港。沿途挂靠港口如下：New York —— Philadelphia —— Norfolk —— Charleston —— Jacksonville —— Port Everglades —— Santos —— Buenos Aires —— Rio Grande —— Itapoa —— Santos —— Rio De Janeiro —— Salvador —— Pecem —— New York。调整之后，赫伯罗特航运司仍旧继续提供通过卡塔赫纳港中转的美国东海岸和苏阿普港之间的服务。【中国航贸网】

### 马士基系列集装箱船改造项目完美收官

近日，伴着“古杰多马士基”轮汽笛鸣响，北船重工修船分厂承接的马士基系列集装箱船改装项目 G-Class 的最后一艘（6#）船舶，顺利完工离厂开启新的航程。这标志着北船重工与马士基公司合作完成的 Altair-Class、Lima-Class、



G-Class 三个系列 15 艘船的马士基项目实现完美收官。坚定不移的转方式调结构是北船重工的战略选择，也是北船重工“十二五”发展的总体要求。在公司领导的正确领导下，通过实施造修结合战略，充分发挥北海造修结合优势，抓住机遇，与马士基公司建立了友好合作关系，双方的合作在不断地加深与扩展。2015 年马士基改装项目的产值占分厂改装工程产值的 75%，改装工程、海工工程产值占全年总产值的比例达到 70%，基本实现了“改装海工工程成为支柱产业”的十二五规划目标，马士基市场做出很大贡献。【国际海事信息网】

### 伊朗国家航运将运营欧洲航线

伊朗国家航运公司 (IRISL) 日前宣布，该公司的船舶将很快就能航行至欧洲，因为这些船已从制裁名单上去除。据悉，伊朗国家航运公司于 2008 年 8 月开始被列入制裁名单。此次近 5 年解禁后，预计将于今年 2 月能首次访问欧洲。该公司的下属企业也同时解除了制裁，也就是说，Hafiz Darya 航运公司也将计划开通连接欧洲、伊朗和印度的集装箱服务航线。【国际船舶网】

### 中美集装箱航线最大轮船首航广州

2 月 1 日，一名广州港集团的员工在“本杰明·富兰克林”号轮船停靠的南沙港区码头指挥作业。当日上午，中国到美国集装箱班轮航线上最大的轮船“本杰明·富兰克林”号成功首航广州南沙港区。承运公司法国达飞轮船公司表示对中国有信心。这艘载箱量为 1.8 万标准箱、20 万吨级的巨轮属于法国达飞 (CMA) 轮船公司。【新华网】



## 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 USD350/600/650，较上周环比下降 22%

**地西航线：** BARCELON 等基本港运价均为 USD300/500/550，较上周环比下降 45%。

**地东航线：** ISTANBUL 等基本港运价均为 USD300/500/550，较上周环比下降 33%

**欧地航线：** 市场总体运输需求逐步下降，尽管部分航商推出运力收缩计划，但供大于求的状况依然有所加剧，多数航线市场运价继续下滑。

**南美东航线：** SANTOS 等基本港运价均为 USD 50/100/100，较上周环比下降 50%。

南美东航线，受巴西等主要经济体持续不景气影响，当地消费低迷，市场上价格竞争愈发激烈，多数航次运价低位下探，最低运价跌破 50 美元/TEU。

## 航运看点

### 航运变局只差一张纸



航运业仍然无法从长期的低迷状态走出，即使是长袖善舞的行业老大丹麦 A. P. 穆勒-马士基集团(下称马士基)也面临着利润大幅下滑的局面，而不得不通过成本控制以及削减运力等方式来应对。但从另一个方面来看，这个行业似乎又迎来了新一轮重组和并购的良机。

#### 马士基大调整

“市场挑战超乎预期，这也是我们采取一系列节约成本并削减运力措施的原因。”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)11月10日在北京接受本报记者采访时，对这家全球最大航运公司近来宣布的一系列举动做出了解释。

根据马士基刚刚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，五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。

正因为这样的业绩表现，马士基将全年利润的预期从 40 亿美元下调至 34 亿美元。

马士基首席执行官安仕年认为，导致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。

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%。

施敏夫透露，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。”

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，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。

运力调整则更为迫切。马士基航运也将推迟订造新船的投资，在今年四季度和明年全年采取措施减少运力，放弃行使 6 艘 19630TEU 集装箱船、2 艘 3600TEU 支线集装箱船的选择权，推迟执行 8 艘 14000TEU 集装箱船备选订单生效权。

施敏夫透露，马士基航运同时还在 9 月取消了 ME5 航线服务，在西亚到欧洲航线减少 16% 的整体运力；9 月中旬撤销了 AE9 航线，在亚洲到北欧航线每周降低运力 6500TEU，在亚洲到地中海航线每周降低 3000TEU；10 月中旬合并了 AE3 和 AE15 航线，在亚洲地中海每周减少 5500TEU。

马士基在此轮调整中的最终目标是实现运力同比减少 9%，环比减少 18%。

#### 行业变局在即

但在行业长期低迷的时候，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。

“对马士基而言这会带来更多的竞争，”施敏夫在谈到中国最大的几家航运企业有可能面临整合的情况时表示，“但



从中国的角度看这是一种积极的方式，比如中远和中海如果合并会成为全球第四大航运公司，也会组成全球最大的油轮和干散货船队，这是一种比较合理的选择。”

根据本报记者 13 日得到的消息表明，在中远集团和中海集团重组仍处在酝酿中尚未有最终结果的同时，中国另外两家大型航运企业招商局集团和中外运长航集团也已经正式开始接洽重组事宜。

“虽然是可以预料到的结果，但推进速度明显要比以前的重组节奏更快，这也说明高层对于这样的重组是持积极态度的，”一位接近招商局集团的人士对本报记者表示，“在行业内长期低迷的情况下，重组可以改变目前看起来死气沉沉的局面，也可以借这样的机会进行内部和外部调整，来适应行业竞争的局面。”

全球贸易的低潮期以及产能过剩，使得海运业备受运力过剩及货运量下降的打击，由此导致的运价下跌更是使得一些行业巨头面临生死关口。因此主动或者被迫寻求合作或者资产整合，就成为为数不多的解决方式之一。

每当行业陷入低谷，就会出现大量并购与整合的机会，也是航运企业重新排定座次的时机，但对于一直以来固守老大地位的马士基而言，在合适的时机出手则是巩固其江湖地位的一种方式。

施敏夫对本报记者透露，马士基刚刚在肯尼亚及埃塞俄比亚收购了油田，鉴于目前集团财务状况良好，对整个行业而言却也是比较好的投资时机。

此前有媒体曾透露马士基正在与新加坡海运巨头海皇轮船有限公司(下称海皇轮船)商讨并购事宜。

施敏夫对这一传言表示不予回应，他认为目前航运市场格局过于分散，并购带来的集中度提升有益于行业的发展。

但他同时表示，“我们会持续关注比较好的投资机会。如果有公司愿意出售资产，价格比较合理，我们会考虑。”

马士基也相对加强了其在中国的业务布局力度，比如已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。【中新网】

