



班轮时事直通车

达飞轮船或退出 O3 联盟



法国达飞海运集团是全球第三大集装箱航运公司。在全球贸易下滑引发集装箱航运业整合交易不断增多之际，即将完成收购海皇轮船有限公司交易的法国达飞海运集团(CMA CGM SA.)可能会放弃与其他承运商的经营联盟。法国达飞海运集团副董事长 Rodolphe Saade 表示，该公司正成长为一个更大型航运公司，有条件选择想要合作的伙伴。法国达飞海运集团是全球第三大集装箱航运公司。Saade 在接受采访时发表的上述言论证实了业内消息，即法国达飞海运集团正在重新考虑与其他承运商的联盟承诺，包括与 United Arab Shipping Co. 和中国海运(集团)总公司(China Shipping (Group) Co., 简称：

中国海运)组建的 Ocean Three 联盟。由于法国达飞海运集团在航运市场上占有很大份额，因此该公司的任何行动都可能导致航运业的许多经营联盟破裂，引发全球最大一些承运商联盟阵容的重新洗牌。法国达飞海运集团接近敲定以 24 亿美元收购新加坡海皇轮船的交易，该交易将壮大其在太平洋和亚洲内部贸易航线的服务，并将该公司船队规模从约 480 艘扩大至 563 艘。法国达飞海运集团是一家少数人持股公司，总部位于马赛。收购海皇轮船公司的交易是集装箱运输行业普遍整合趋势的一部分；需求低迷和运费下降对集装箱运输企业的财务状况构成打击。海皇轮船公司以 APL 的名称在航运市场运营，按运力衡量，是全球第 12 大承运商。Saade 表示，他希望该交易在今年夏季前获得必要的多国监管批准。中国海运最近完成与国有航运巨头中国远洋运输(集团)总公司(China Ocean Shipping Co.)合并的交易，后者是另一个全球性运输联盟 CKYHE 的成员。Saade 称，Ocean Three 联盟协议为期两年，将在 2016 年年底结束。他说，市场关于公司的磋商对象有很多传闻，在这个行业内，所有公司都在互相磋商。他说，公司正在与合并后成立的中国远洋海运集团磋商，同时也在与其他方面磋商。【华尔街日报】

达飞最大集装箱船首次靠泊美国长滩

2月19日，法国达飞集团(CMA CGM)为美国史上最大 18000 TEU 集装箱船“本杰明·富兰克林(Benjamin Franklin)”号抵达长滩举行隆重仪式，这个典礼是美国航运业的一件大事，达飞集团董事长兼首席执行官 Jacques · R. Saadé、达飞集团代表团成员和来自各个领域的 600 多名美国知名人物都参加了这个特殊的典礼。“BENJAMIN FRANKLIN”号能够装载 18000 TEU 标准集装箱，是目前停靠美国港口的最大集装箱船，标志着达飞集团对美国经济的信心，以及成为美国航运业领导者的雄心。“BENJAMIN FRANKLIN”号周五停靠长滩是 Jacques · R. Saadé 的决定。达飞集团坚信美国港口未来能够靠泊这样大的集装箱船。达飞集团与美国有着一段独特的历史。六十年代，Jacques · R. Saadé 在美国发现了一个集装箱，是 1954 年 Malcom McLean 发明的一种金属箱子。在纽约期间，Jacques · R. Saadé 发现美国军队在越南战争期间用集装箱来为军队运输衣服、食品和其他商品。他认为这种运输方式会在国际范围内会带来一场物流革命，于是在 1978 年创建了 CMA。1997 年，Jacques · R. Saadé 在美国成立了 CMA CGM 第一家办事处。2007 年，他收购了美国一家在提供跨太平洋与澳大利亚定期服务船公司——US Lines。如今，CMA CGM 在美国已经拥有 1000 员工。此次决定让“BENJAMIN FRANKLIN”号集装箱船停靠加州长滩，以及以美国的开国元勋本杰明·富兰克林的名字为这艘船命名，达飞轮船展现了其对美国的承诺，以及希望成为美国贸易的主要伙伴的决心。【国际船舶网】



达飞轮船否认在韩国船厂订造超大型箱船

日前，法国集装箱船船东达飞轮船否认了在与韩国船厂商议订造超大型集装箱船的报道。该集团在一份声明中表示，并未与韩国三大船厂现代重工、大宇造船和三星重工就订造一系列超大型集装箱船进行商议。此外，该公司还表示正在与中国远洋海运就新合作关系进行谈判。据 Alphaliner 透露，达飞轮船和中国远洋海运计划与长荣海运和东方海外达成合作，这可能将导致目前东西航线四大联盟中的 3 家联盟出现解体。若这一合作成功，将从根本上改变当前集运业格局，并使得 O3 联盟，CKYHE 联盟和 G6 联盟仅余留另 8 家航运公司。Alphaliner 表示，这一合作讨论仍在进行中，尚未有公司公开宣布这一计划。去年年底，达飞轮船同意以 24 亿美元的价格收购东方海皇，这一收购将使得达飞轮船船队规模达到 563 艘，总运力 239.9 万 TEU，占据全球集运市场总运力的 11.5%。这一收购促使也加强了达飞轮船在亚欧线、亚洲-地中海航线、非洲和拉丁美洲的市场地位，并获得跨太平洋航线，亚洲区域航线和印度次大陆航线的利益。

【国际船舶网】

达飞轮船变更 SEAS 1 航线

达飞轮船 2 月 18 日宣布，链接亚洲至南美东海岸间的 SEAS1 航线将改为每两星期一次。港口覆盖率及运输时间保持不变。近期班列的船舶序列公布如下：m/v CMA CGM CONGO voy. 087AAW，釜山，2016.2.18。m/v TEMPANOS voy. 091AAW，釜山，2016.3.4。m/v TUBUL voy. 095AAW，釜山，2016.3.18。m/v CMA CGM MEKONG voy. 099AAW，釜山，2016.4.1。

【中国航贸网】

G6 联盟更新亚欧航线船期

为响应市场对服务需求的改变，G6 联盟成员于 2 月 19 日宣布取消更多亚欧航线的航次。G6 联盟将会继续审视其服务计划，而现阶段决定由 2016 年的第 8 周开始，取消第六环回线的航次，为期十一周。为继续服务及保持港口的覆盖范围，第四及第五环回线将包括以下港口：高雄 - 厦门 - 蛇口 - 香港 - 科伦坡 - 安特卫普 - 杰贝阿里。第六环回线航线服务将于第 19 周恢复服务（西行航线预算在 5 月 12 日抵达福州）。G6 联盟会继续于亚洲及欧洲之间为主要港口的交叉连接提供广泛的周班服务。随着市场的需要，G6 联盟将会继续作出相应的服务调整。G6 联盟的成员包括：美国总统轮船、赫伯罗特、现代商船、商船三井、日本邮船及东方海外。【中国航贸网】

伊朗和德国将合建航运公司

伊朗和德国正在商谈再次成立航运合资企业的可能性，包括成立一家新的集装箱航运公司。据了解，在近期访问汉堡时，伊朗航运公司（IRISL）公司总经理 Mohammad Saiedi 与德国多家航运公司的股东签署了谅解备忘录，预计合资公司将于 2016 年 3 月推出。访问期间，Saiedi 还会见了汉堡经济事务与物流部长 Frank Horch 以及汉堡市长等官员，讨论合作建立合资企业的协议和合资公司。Mohammad Saiedi 还参观了汉堡港的 3 个码头，该公司在解除国际制裁后的首艘集装箱船将在 2 月底抵达汉堡港。同时，IRISL 还计划在 2 月底重回欧洲市场，HDS Lines 也欲推出集装箱服务，连接伊朗和北欧及地中海。【国际船舶网】

伊朗集装箱船 4 年来首次靠泊釜山港

韩国国际广播电台报道，因国际社会解除对伊朗经济制裁，伊朗航运公司 IRISL 旗下的船舶 4 年来首次靠泊釜山港，标志着时隔四年后韩伊得以重启两国间海上运输。据悉，IRISL 旗下的“TOUSKA”号集装箱船从伊朗出发经由迪拜，于 2 月 19 日抵达釜山港。这艘载运了 4500 个空集装箱的集装箱船于 22 日上午卸货后，离开了釜山港。截至 2011 年前，“TOUSKA”号来往于伊朗和釜山港之间载运货物，2012 年起停止运行。【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 USD250/400/450，较上周环比下降 28%。

地西航线： BARCELON 等基本港运价均为 USD250/400/450，较上周环比下降 17%。

地东航线： ISTANBUL 等基本港运价均为 USD250/400/450，较上周环比下降 17%。

欧地航线： 2016 年的市场以历史最低位开盘，且仍在不断刷新历史新低，市场冷清，成交稀少，淡季特征明显。大型贸易商开始出现破产倒闭现象，导致市场活跃度进一步下降。

南美东航线： SANTOS 等基本港运价均为 USD 50/100/100，与上周持平。

南美东航线，当地主要经济体巴西、阿根廷经济持续低迷，消费需求不断萎缩，拖累运输需求迟迟未现恢复迹象。



航运看点

班轮业还会出现“新大陆”吗？



当下的班轮市场并购整合是正常现象。那么，下一起并购事件何时发生？并购对象又将是谁呢？

对于当前的班轮市场，鉴于贸易依旧低迷，很难判断说何时是最低点，何时能够反弹？因为前几年已经有无数个预测被现实“打脸”。但不管如何，有企业要发展，有企业要出售，有企业要整合，都是正常的现象。也许，人们比较好奇的是即将到来的下一起并购对象会是谁？

市场挑战重重

有班轮公司内部人士指出，宏观形势上中国经济维持稳定，美国经济继续稳健增长，推动近期运输需求持续上升。但是，以燃油、煤炭为主的大宗货物的价格进入下跌通道，从而可能导致全球通货紧缩的发生，继而影响消费和贸易。同时，欧洲

经济复苏减缓、世界多国货币贬值也为全球经贸形势带来更多的不确定性。就集装箱班轮业本身来看，市场依然脆弱，运力供需进一步失衡，航线竞争也日益加剧，但各航区经营者逐渐集中，船东间相互协作的难度有所下降。

全球集装箱班轮业陷入低迷虽与目前不容乐观的国际经济形势相关，但全球经济结构转型，尤其是中国经济转型可能是集装箱班轮业“提前入冬”更深刻的原因。

马士基航运相关人士曾向《航运交易公报》记者表示：“过去中国贸易增长一方面是由于本身的经济增长，另一方面也有欧美的产业迁移，这是额外的贸易增长。现在这个产业转移已经结束，从某种程度上有一种逆向的趋势，如相关产业从中国迁移到了墨西哥、土耳其、东欧等，而随着科学技术的发展包括机器人的大量运用，一些产能甚至回流到了美国。”

国际货币基金组织近期的一项研究显示，21世纪初那种由美国和中国推动的全球供应链的扩张，已达到极限并开始走下坡路。具体而言，随着中国技术水平的不断提升，中国出口业对进口零部件的依赖水平已从1992年的75%降至如今的35%。中国政府正努力推动经济转型，使经济摆脱对重工业和批量生产的依赖，转向由更成熟的服务型经济拉动，而后者对贸易的依赖程度较低。与此同时，随着亚洲人力成本的上升，美国和欧洲已经在推动制造业工厂从中国回流，这在一定程度上逆转了全球化进程。这些改变意味着“贸易集中型”的全球经济模式正在崩塌。1990年，贸易额在全球GDP中的比重为40%，2011年升至61%，之后跌至60%以下。

对于集装箱班轮业而言，雪上加霜的是，不仅中国市场，全球新兴经济体的经济都有所下滑。西非整体表现不佳，如尼日尼亚、安哥拉等传统上增长较快的国家都有下滑。俄罗斯以前也是增长点，但随着油价下滑包括欧洲的制裁，该国贸易受到很大冲击。

克拉克森最新对全球集装箱主要航线的运量预测显示，今年，太平洋航线运量将达到2350万TEU，同比增长3.5%；亚欧航线运量将达到2240万TEU，同比增长仅为3.2%，预测货量有缓慢增长的态势。从运力规模方面而言，克拉克森预测，如果考虑船舶拆解量和推迟交付，今年全球集装箱船队将达到2065.2万TEU，同比增长4.6%，其中1.2万TEU



以上型船运力约为 398.2 万 TEU，同比增长 15.2% (见表)。

全球集装箱主要航线运量(含预测) 单位:百万 TEU

| 航线 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年(预测) | 2017年(预测) |
|-------|-------|-------|-------|-----------|-----------|
| 太平洋航线 | 21.7 | 22.2 | 22.7 | 23.5 | 24.4 |
| 亚欧航线 | 21.2 | 22.2 | 21.7 | 22.4 | 23.2 |
| 大西洋航线 | 6.3 | 6.6 | 6.8 | 7.0 | 7.2 |
| 东西次干线 | 20.2 | 22.0 | 23.1 | 24.3 | 25.6 |
| 南北航线 | 28.9 | 30.2 | 30.6 | 31.6 | 32.8 |
| 其他 | 64.3 | 68.2 | 70.6 | 73.7 | 77.2 |
| 总计 | 162 | 171 | 175 | 183 | 190 |

来源: 克拉克森

降低 13.2%。与 2014 年相比，马士基航运去年的平均运价降低 16%，去年四季度与 2014 年四季度相比降低 25%。需求疲软，运力过剩，运价竞争激烈，集装箱运价暴跌。除北美航线外，其他航线运价均一路走低，亚欧航线运价下滑至历史新低。去年，全球集装箱需求量增长仅为 0~1%，而集装箱运力增长 8%。欧洲的进口较弱及新兴市场的经济发展放缓导致需求降低，欧洲、西非和南美东岸主要市场需求均为负增长。

新并购何时发生

在去年两起引人瞩目的并购整合后，班轮市场四大联盟的格局将面临大变。但显然，变化不会停止，新的并购整合已暗流涌动。

韩国第一大班轮公司呼之欲出？

班轮业下一起并购会是韩进海运和现代商船吗？

此前有报道称，韩国第二大航运公司现代商船紧紧跟随第一大航运公司韩进海运的步伐，为解决高负载率，向私募基金出售了散杂货资产。而 2 月初，现代商船忽然向其船舶出租人、经营人等合作伙伴发出通知，称邀请公司债权人赴其韩国总部商讨处理债务和重组事宜，若无法达成共识，则公司将提出破产保护申请。

据悉，现代商船已经寻求财政帮助和法律援助，接下来还将公布财政状况和所需采取的的必要措施以期度过难关。现代商船希望债权人能对公司保持信任，变债权变为股权；同时希望船东提供相应的支持和帮助。现代商船表示，如果必要，公司股东将大幅稀释股票并跟进公司重组。

现代商船若要重组，是否有和韩进海运重组的可能性？多家韩国媒体曾报道，去年现代商船和韩进海运进行首次合并协商，目前再度进行合并协商。

集装箱运输业务方面，根据 Alphaliner 截至 1 月 1 日的数据显示，韩进海运拥有运力 62.62 万 TEU，排名全球第 9 位，现代商船拥有运力 37.94 万 TEU，排名全球第 17 位，合并后双方运力规模将超过 100 万 TEU，位于整合后的新中远集运之后，排名全球第 5 位。除了上述规模效应，新企业的成立也极其有利于韩国航运市场的优化和整合，正如韩国官员在政府会议上一再强调的——没有必要同时维持两家具具有国家代表性的航运企业。

尽管有专家认为，在研究韩国航运企业并购整合过程中，不应把市场推测看成是企业意愿，把政府谈话看成是推动力。但也表示，韩国两家班轮公司的整合，最后会体现在资本的动作上。

日本三大班轮公司分拆重整？

若干年前，商船三井董事长武藤幸一曾表示，在单家班轮公司都面临财政窘境的情况下，日本 3 家班轮公司分拆集装箱业务并合并为 1 家企业乃是可选项之一。武藤幸一称：“合并的想法是选项之一，但目前还没有此类讨论，我们应该对每种选项都保持灵活。”他表示，3 家企业粗泛地调研过这种可能性。

尽管后续并无声音，但是鉴于当前的市场情况，合并或者更紧密的合作也并非没有可能。Alphaliner 截至 1 月 1 日的数据显示，商船三井拥有运力 55.44 万 TEU，排名全球第 11 位；日本邮船拥有运力 49.57 万 TEU，排名全球第 15 位；川崎汽船拥有运力 38.03 万 TEU，排名全球第 16 位。若 3 家日本班轮公司的集装箱船队得以合并，合计将拥有运力 143.04 万 TEU，将次于新中远集运，位列全球第 5 位。

从联盟来看，目前日本 3 家班轮公司分属两家联盟：商船三井和日本邮船属于 G6，川崎汽船属于 CKYHE。



台湾地区三大班轮公司有无合并可能？

既然谈及日本三大班轮公司的合并可能，台湾地区三大班轮公司长荣海运、阳明海运以及万海航运是否也有合并可能？

从运力规模看，Alphaliner 截至1月1日的数据显示，长荣海运是台湾地区毫无疑义的老大，拥有运力93.18万TEU，长期位于全球第4的位置，在两起确定的并购案后，排名位于新中远集运之后，暂时位列第5位；阳明海运拥有运力53.13万TEU，排名全球第13位；万海拥有运力21.34万TEU，排名全球第20位。若3家台湾地区班轮公司得以合并，合计将拥有运力167.66万TEU，这一运力规模将超越新中远集运。

目前长荣海运和阳明海运同属CKYHE，而万海航运因为主要从事亚洲区域内运输，没有加入联盟。【航运交易公报】