



班轮时事直通车

赫伯罗特敲定与阿拉伯轮船合并，阿将成最大股东



德国当地时间 6 月 28 日，德国证券交易所消息显示，德国最大班轮公司赫伯罗特与阿拉伯轮船经数月商讨，就合并事宜已经达成一致。赫伯罗特监督委员会已投票同意在汉堡拟定的合并合同中的相关条款。但最终合并条款还需经 6 月 29 日的阿拉伯轮船董事会表决通过。4 月 21 日，赫伯罗特发布公告称，正与阿拉伯轮船就潜在的合作联营展开磋商，包括合并重组方式。赫伯罗特称，双方如果合并的话，合并后，赫伯罗特和阿拉伯轮船的占股比例分别为 72% 和 28%。根据 Alphaliner 截至 6 月 29 日数据，赫伯罗特船队规模为 170 艘、93 万 TEU，集装箱船运力排名全球第 6 位；阿

拉伯轮船船队规模为 56 艘、54 万 TEU，集装箱船运力排名全球第 11 位。若并购成功，赫伯罗特将以 226 艘、147 万 TEU 运力规模跻身全球第 5 位。从市场分来看，赫伯罗特仍居马士基航运（15%）、地中海航运（13%）、达飞轮船（11%）和中国远洋海运（7.6%）之后。此为赫伯罗特在集运市场的第二次并购活动。2013 年年底，赫伯罗特开启与南美最大班轮公司南美轮船的合并洽谈；历经 1 年，2014 年 12 月“南赫”正式完成合并，组建彼时全球第四大班轮公司 Hapag-Lloyd AG；去年 9 月，南美轮船集运业务整合完成。“南赫”合并后，南美轮船以 31.4% 的股权份额，成为上市公司赫伯罗特第一大股东，汉堡市和物流集团库恩海运分别持股 20.6% 和 20.2%。而据德国证券交易所披露，若赫伯罗特成功并购阿拉伯轮船，阿拉伯轮船将以 28% 的股权份额成为上市公司的最大股东。但当前，赫伯罗特股权结构尚未明晰。【航运交易公报】

马士基航运称 2M 拟改用巴拿马航线

马士基航运运输网路主管 Anders Boenaes 表示，2M 联盟拟把其中一条亚洲至美国东岸航线从苏伊士转移到巴拿马。他说：“我们预计未来将会把一条航线从苏伊士转移到巴拿马，但时间仍未确定。”现时，2M 联盟有两条航线通过苏伊士运河，一是 Maersk TP-11/MSC America 航线，靠泊纽约/新泽西及美国南大西洋港口；二是 Maersk TP-12/MSC Empire 航线，靠泊美国北大西洋港口。可是，巴拿马航线的服务稳定性仍然受到质疑。巴拿马运河管理局近日表示船闸吃水深在下雨后重回 39.5 尺。但当遇上旱季，将迫使 8,500 标箱型船削减 20% 的运力，才能通过运河，影响较重的货物如废金属和农产品的出口。【香港船务信息】

马士基航运证实现代商船加入 2M 谈判

据最新消息，四面楚歌的现代商船正与马士基航运、地中海航运进行谈判，以期加入 2M 联盟，马士基航运证实了此消息。此消息可以说是一个重磅炸弹，因债务危机被 THE Alliance 暂排在外的现代商船，一直表示迫切希望加入 THE Alliance。当地媒体称，在与 THE Alliance 现有成员商谈加入联盟时，同胞韩进海运和川崎汽船投出了否决票。马士基航运首席运营官向外媒透露：“我们可以证实 2M 联盟确实是在与现代商船就其所在的 G6 联盟运营至 2017 年后，加入 2M 船舶共享协议进行商谈。我们正积极探讨这一提议。将现代商船纳入 2M 联盟将对有利于我们扩展航线覆盖、增强跨太平洋航线服务等。这还只是前期的益处。因此，我们不希望在商谈出实质进展前做出更多评论。”对此，一位集装箱运输顾问表示：“我不明白为什么马士基希望帮助现代商船，我认为他们的意图是落井下石，这可能是马士基对其收购的有趣的第一步。”但无论如何，这个消息对现代商船的投资者来说，都是一个好消息。随着现代商船重组的完成，





其股价大涨 30%。消息人士还表示，汉堡南美也在进行加入 2M 联盟的商谈，但今天马士基航运的官员拒绝对此做出评论，并反驳了关于汉堡南美的传言和猜测。【中国航务周刊】

达飞轮船获海皇集团 90%的股权并让其摘牌

6月28日获悉，法国达飞轮船27日宣布，已收购新加坡海皇集团90%的股权。此前的6月6日，达飞轮船开始着手无条件自愿性现金收购海皇股权，现达飞轮船持有海皇23.61亿股，占其总股数的90.68%。目前，海皇集团的公共持股量低于新加坡证券交易所认购10%的最低门槛，其有可能被新交所暂停报价，届时，达飞轮船并不打算为此次暂停交易采取任何措施。换句话说，达飞决心让海皇从新交所摘牌退市。同时，达飞也证实，该公司打算行使强制收购权来获得未收到报价的股民所持有的海皇所有股权。根据新加坡公司法，其应当获得超过91.05%的股票才可以这么做。航运界网曾多次报道，达飞以现金的方式收购海皇，出价每股1.3新加坡元，该报价不会再提高。在报价关闭之前，接受报价的海皇股民将收到每股1.3新加坡元，该报价在收到有效验收期后的七个工作日内有效。接受报价的股民当于新加坡时间2016年7月18日下午5:30之前回复，达飞也有可能公布新的截止日期。【航运界】

商船三井和赫伯罗特退出亚洲-南美西海岸协议组织

亚洲-南美西海岸协议组织(AWCSA)2016年6月24日发布通知，按照亚洲-南美西海岸协议组织(AWCSA)的章程，商船三井株式会社(MITSUI O.S.K. LINES, LTD)和赫伯罗特股份公司(HAPAG-LLOYD AG)已致函亚洲-南美西海岸协议组织，告知其将分别自2016年7月20日和2016年9月1日起退出亚洲-南美西海岸协议组织。亚洲-南美西海岸协议组织已就此相应地修改了基础协议(Basic Agreement)。【中国航贸网】

美国总统轮船新增哥伦布东海岸航线 CE2

中国航贸网(Snet)从美国总统轮船(APL)有限公司获悉，因太平洋市场需求，该公司6月27日发布最新消息，将提供新哥伦布东海岸航线CE2(New Columbus East Coast)服务。一条新的美国东海岸航线是由达飞轮船的Columbus航线衔接。为客户提供从越南和马来西亚至美国东海岸优质的运输时间。这条新的CE2航线也是唯一提供自华中和华南至哈利法克斯港的直航服务。新CE2航线首航期如下：东行方向：计划由CMA CGM Vivaldi (V.245)轮2016年7月12日于宁波首航；西行方向：计划由CMA CGM Figaro (V.230)轮2016年7月16日于哈利法克斯港首航；CE2航线挂港如下：宁波港 - 洋山港 - 香港港 - 盐田港 - 盖梅港 - 巴生港 - 苏伊士港 - 哈利法克斯港 - 纽约港 - 诺福克港 - 萨凡纳港 - 查尔斯顿港 - 开普敦港 - 巴生港 - 盖梅港 - 香港港 - 盐田港 - 上海港 - 宁波港。【国际海事信息网】

赫伯罗特航运提升亚得里亚海快航 ADX 服务

从赫伯罗特航运公司获悉，该公司6月27日发布最新消息，将于2016年8月底加强亚得里亚海快航ADX(Adriatic Express Service)服务，在该航线北行方向增挂阿尔巴尼亚的都拉斯港。计划由MV Hansa Neuburg (voyage 205 N)轮2016年8月27日于都拉斯港首航。ADX航线将提供周班服务，沿途挂港如下：塞德东港 - 达米埃塔港 - 都拉斯港 - 里耶卡港 - 科佩尔港 - 威尼斯港 - 安科纳港 - 巴里港 - 塞德东港。ADX航线增挂都拉斯港将提升赫伯罗特航运在地中海区域的实力，现在，提供一个经过塞德东港和达米埃塔港中转至赫伯罗特航运的全球服务网络。在都拉斯我们ADX服务新的呼叫强调地中海内赫伯罗特的实力，现在提供了一个非常广泛的覆盖面通过转运全球赫伯罗特网络在塞得港东达米埃塔和。【中国航贸网】





聚焦滨海

构建海铁联运新枢纽 打通国际物流新通道

记者从北京铁路局获悉，京津冀地区第一个海铁联运的综合性集装箱铁路枢纽中铁天津集装箱中心站正式开通运营，首发集装箱班列开运。

中铁天津集装箱中心站由天津中铁联合集装箱公司运营管理，该公司由北京铁路局、天津港（集团）有限公司、中铁联合国际集装箱公司三方共同出资。该工程位于天津市滨海新区天津港北部保税港区内，总投资 13.7 亿元。未来中心站全部建设完成后，将有 10 条铁路装卸线，年运输能力达到 200 万标准箱。集装箱中心站承建方中铁七局西铁工程公司项目经理曹麦林告诉记者：“天津集装箱站场于 2011 年 4 月开工建设，历经 5 年多建设，因建设区域陆基软等问题，建设过程中采用“增压防堵”式真空预压等新工艺进行施工，2016 年 6 月底，该中心站初期 2 条铁路装卸线路及其相关配套设施建设已全部完工。目前具备年 40 万标准箱的运输能力。”



中铁天津集装箱中心站的开通运营，是天津港这个“一带一路”的重要节点，通过铁路网，连接二连、阿拉山口、霍尔果斯、满洲里四个过境口岸，进而联通亚、欧，实现了天津港集装箱海铁联运功能布局的全面升级，形成了新的国际集装箱运输快速通道，提升了国内集装箱发运和接卸能力。同时，该站位于东疆港区出入“咽喉”，紧依北疆港区，辐射区内集装箱码头云集，呈“n”型吸纳态势。配套设施“进港三线”的建设，打开了天津港集疏港的又一条快速通道，解决了长期以来铁路集疏港的能力“瓶颈”。该中心站和全国已运营的成都、昆明、重庆等八个中心站相互呼应，促进了我国铁路集装箱网络结构的完善和优化。该中心站的负责人表示，将全面加强集装箱码头、船公司、物流公司的深度合作，充分整合天津港区的集装箱物流资源，实现铁路、公路、水运、航空在内的业务整合，降低社会综合物流成本，打造天津港区的集装箱枢纽，促进京津冀一体化发展。

据了解，今天首发的新港北—广州集装箱班列，实现“客车化”管理，每周开行 6 列，周二至周日开行，40 辆满编运输，全部采用 120km/h 车底，运行时间 40 小时。班列实行“五固定”：固定发到站、固定运行线、固定发到时刻、固定装卸地点、固定运输价格。“新港北—包头”集装箱班列打通了天津港至西北地区的快速物流通道，后续还将陆续开行新港北发往呼和浩特、阿克苏、库尔勒、公乌素、金昌等地的班列产品。班列将由初期每天 2 列，逐步提升到每天 6 列。【新华网】



航运看点

航运业的“救世主”在哪里？



自今年2月跌至近12年新低以来，截至目前，国际油价短短4个月内已飙涨85%。

近日，年货物吞吐量近5亿吨、排名世界第六位的广州港出台法规，规定自2016年7月1日起，广州市行政辖区、广州港港区水域内航行船舶应使用硫含量 $\leq 0.035\%$ 的燃油。

6月10日，继圣卢西亚5月加入国际压载水管理公约后，秘鲁也递交了国际压载水管理公约加入批准书，使该公约今年达到生效标准的可能性再增加一成。

这几则看似毫不相干的消息却深深牵动着航运业的神经。不论是油价上涨，排放控制区的增多，还是国际压载水管理公约的生效，都将给脆弱的航运业带来更多的成本支出，或将成为压垮一些航运企业的

“最后一根稻草”。在经历多年的市场低谷之后，航运业的发展方向如何，促使航运业复苏的“救世主”又在哪里？

“比惨”时代开启

经济疲软、运力过剩近年来一直困扰着航运业，在航运业呈“U”形下滑、直沉谷底的态势下，油价的持续下跌成为挽救许多航运企业的救命稻草。短短2年多时间，油价从每桶100多美元下降至30美元以下。船用燃油价格也随之大幅下降，为航运业节约了大量成本。在去年和今年，油价下降成为许多航运企业减少亏损或扭亏为盈的最大“功臣”。汉堡南美航运公司曾表示，同2014年相比，2015年该公司燃油方面减少了约7%的支出。此外，有数据显示，今年一季度，马士基航运的燃油成本同比下降约四成。

然而，即使有油价帮忙，各大航运企业的日子也都捉襟见肘。中国最大航运企业中国远洋(股票)海运集团有限公司旗下两大上市公司中国远洋和中海集运(股票)，今年一季度亏损额合计超过53亿元。而在近3年间，仅中国远洋就裁员11000多人。

全球航运企业的“领头羊”马士基航运也受到市场冲击，其近日发布的今年第一季度业绩十分惨淡。该公司一季度基本利润为3200万美元，较去年同期的7.1亿美元大幅下跌。当然，这只是其这两年经营形势的延续而已。马士基航运去年的财报显示，2015年该公司盈利13亿美元，比2014年的23亿美元下滑44%。

全球第二大航运企业达飞轮船今年一季度则净亏损1亿美元，核心营业利润也从一年前的4.06亿美元下降至300万美元，销售额则下降15.3%至34亿美元。虽然货运量增长了2.9%，但由于运价低迷，即使削减单位成本也未带来利润增加。

此外，现代商船、韩进海运、第一中央汽船等企业正处于破产的边缘。今年前5个月，由于接二连三的财务恶化和亏损消息的影响，现代商船的股价已经狂降60%，并且其股权随时可能被法院接管。韩进海运陷入资金困境，今年一



季度净亏损 2611 亿韩元（约合 2.2 亿美元），已得到债权人批准进行业务重组。日本散货船船东第一中央汽船 2015 年亏损 13 亿日元，已向法院申请破产，现在正通过出售船舶持续缩小其散货船船队规模。

在低迷的市场形势下，航运企业面临巨大的生存和经营压力。与此同时，近期油价的迅猛反弹、大型港口对船舶排放要求的提高、国际海事环保法规的实施等因素进一步挤压了航运企业的盈利空间。据了解，相比今年 2 月石油每桶 26 美元的价格，当下的油价已经上涨了八成以上；而作为全球吞吐量排名前几位的我国长三角核心港口近期已实施排放控制区标准，对船舶废气排放提出严格要求，年吞吐量达 5 亿吨的广州港近日更规定进港船舶使用硫含量 $\leq 0.035\%$ 的燃油，这一标准甚至高于欧洲排放控制区；秘鲁加入国际压载水管理公约，使得加入该公约国家的商船吨位占到总量的 34.87%……这些因素都将迫使航运企业支付更多的燃油成本以及环保设备的购买和安装成本，感受“雪上加霜”的惨痛。

“求人不如求己”

目前的航运业盼望市场的好转，就像盼望“救世英雄”的降临。然而，“救世英雄”显然还没有很快现身的意思。世界发达经济体复苏缓慢，新兴经济体部分陷入停滞、部分放缓增长步伐，让航运市场的未来不容乐观。

马士基航运预计，今年全球海运集装箱的需求将保持在较低的水平，预计增长幅度仅为 1%~3%，该公司今年的实际利润将低于 2015 年。总部位于伦敦的航运经纪公司 Braemar ACM Shipbroking 的分析师表示，今年集装箱需求量最多只能增长 2%，是 2009 年全球经济陷入衰退以来的最低水平。与此同时，今年箱船新船交付量将使船舶运力增加 8.2%，这将使集运市场的形势更加严峻。海丰国际（股票）控股公司首席执行官杨现祥也对近期的集运市场表示悲观，认为未来两年市场的低迷没有悬念。尽管目前集装箱船闲置运力已达到全球船队运力的 7%，但这一规模不足以让集运业在未来两年回到供需平衡的状态。

至于未来几年的散运市场，则有更多的航运企业表示不看好。台湾益利航运董事长许志坚表示，过去 10 年，中国经济快速增长一直是散运市场的主要增长动力，占据散运增长的 70%，但是中国经济增长放缓，导致散运市场缺少支撑。另有业内人士表示，不能再指望散运需求像过去 20 年那样，不过比较好的现象是，近期几乎没有散货船新订单出现。有数据显示，我国贸易量减少，已不仅表现在海运量减少，而且表现在长江干线航道船舶流量的下滑。今年一季度，我国长江干线全年日均船舶流量为 647.6 艘次，同比下降 1.2%。

油运市场未来一到两年有望保持盈利，预计中国石油需求仍将保持强劲，但与此同时，新船交付影响了脆弱的供需平衡。业内人士表示，今年中国的石油进口预计达到 3.71 亿吨，不过，2017 年中期以后，新船交付将导致油运市场面临增长放缓的问题。

面对迷离难测、不容乐观的市场形势，为求生存，各大航运企业纷纷通过封存部分运力、裁员、降低成本等方式改善经营状况。如马士基航运就大力降低单箱成本，2015 年平均单箱成本比 2014 年降低了 11.5%，今年一季度，平均单箱成本再降 15.9%。同时，该公司主动控制运力投放，并取消了 8 艘集装箱船的订单。

业内人士表示，指望未来一两年全球经济增长速度加快并不现实，海运需求量的增加依然将十分有限。在这种情况下，通过破产兼并减少市场运力，不失为有效的办法。而对于各航运企业来说，控制运力、控制成本则是王道。如进行联盟与重组，优化货源和客户结构，调整船队结构；采取信息化运营措施，全流程降低运输成本；实施关键成本控制策略，准确把握国际油价的变化，优化航线、控制航速；加强与港口、保险企业、保赔协会和银行等方面的沟通与协调，降低港口费、保险费和融资成本等支出；多采用节能船、大型船等，降低营运成本等。总之，拯救航运业的不是别人，只能是航运业自己。【中国船舶报】