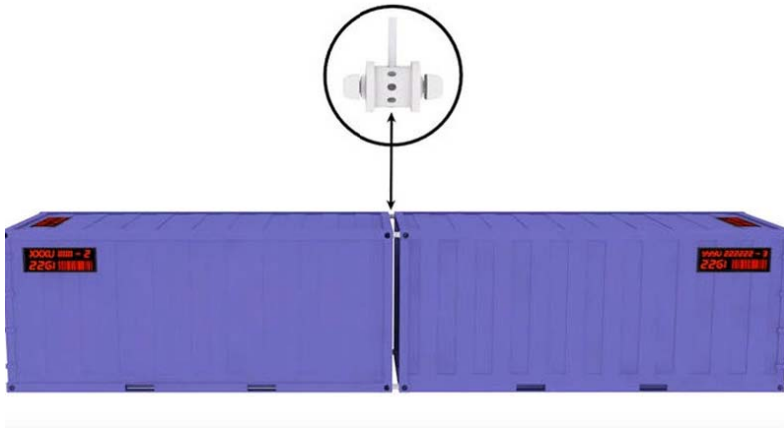


班轮时事直通车

新型集装箱设计将减少空箱运输量



据悉，一种新型集装箱已申请专利，其设计旨在消除空箱运输。该 20 英尺集装箱由 Juan Ureta、Jesus Garcia 和 Francisco Aguilar 研发，可将两个箱子拼成 40 英尺集装箱，而凭两个人力花费 30 分钟即可将之拆分。据有关数据统计，集装箱总运量中大约 24% 为空箱，也就是说，平均每 14 天有 8150 万个空标准箱在运输过程中，相当于有 150 艘 21000 TEU 的船只全年在航行。Aguilar 估计，这些空箱有一半是在枢纽港口运作，那里进出口全球数据在 TEU 量上相当平衡，但其港口集装箱在进出口之间需求则不同。该种新研制的集装箱为防水、抗力强的货箱，并保持目前集装箱内部和外部尺寸，因此能兼容多式联运需要。研发者称，班轮公司不需要替换所有库存空箱，有 10% 这种可拼接的新型箱子就足以缓解空箱调运问题，因为其每次连接/拆分作业可避免三次空箱调运。【远洋服务网】

东方海外发布亚欧航线更新信息

因应 12 月服务需求预算将会减少，东方海外 11 月 12 日发布将撤回以下亚欧航线下的航次：亚洲-地中海服务。EUM APL Paris (PLP) 018 西行/东行航次（西行航次计划于第 53 周的 2015 年 12 月 27 日抵达釜山，东行线计划于第 4 周的 2016 年 1 月 27 日抵达热那亚）。【中国航贸网】

鹿特丹港基于“一带一路”战略加深与中国联系

鹿特丹港已与中国银行就一系列贸易举措达成共识，继续扩大与亚洲的业务关联。中国银行与鹿特丹港表示，双方将进一步强化双方的合作关系。近日，中国银行上海人民币交易业务总部常务副总裁董唯俭与鹿特丹港总裁 Allard Castelein 在鹿特丹签署谅解备忘录，从而使合作目标落于实质。该港口管理局表示，“相关合作使得双方能够互相扶持，在物流、集装箱、航运以及铁路建设等领域，发现、吸引并开发商业机会。”港口管理方称，这一战略合作旨在围绕中国政府推出的“一带一路”战略。“2013 年起，中国就开始宣传新丝绸之路战略，这一概念出自欧洲、中东与亚洲之间一条古老的贸易通道。”“‘一带一路’涵盖了涉及陆上、海上及金融体系的网络连接，此后，中国国营及私营板块都纷纷投资物流基础设施建设等项目，旨在进一步强化该国与欧亚及欧洲新兴经济体的联系。”鹿特丹港则将自己视作这一网络当中的重要物流枢纽港。此外，该港与中国银行的联盟还包括投资领域的探讨交流，最大程度利用双方的专业知识及网络进行业务往来。双方还称计划共同吸引新鲜投资，从而提高两国的贸易量以及不同物流链的业务透明度。

【贸易风】

大船集团两艘 20000TEU 集装箱船开建

大船集团近日为中国远洋（香港）公司建造的两艘 20000TEU 集装箱船举行开工仪式。中国远洋（香港）公司代表及大船集团分管项目部有关人员出席开工仪式并共同为开工揭幕。此次两艘 20000TEU 集装箱船的开工建造，标志着大船集团继 8800TEU 集装箱船、9250TEU 集装箱船和 10000TEU 集装箱船建造后，在大型集装箱船建造技术上的又一新跨越。该型号集装箱船建造也是国内船厂建造的首批 20000TEU 巨型集装箱船。此次大船集团建造的 20000TEU 型集装箱船是



由中船集团第708研究所设计，船体总长399.2米，船宽比1.8万TEU型略宽，约为58米，单船每日油耗在100吨左右，单船价格1.395亿美元。该船采用双岛式上层建筑总布置，双底双壳船体构架形式。主要航线为东亚—欧洲航线。本船设计满足DNV GL和CCS双船级社要求，并且满足GL规范GAS READY (D, Mec, S)船级符号。今年9月9日，中远集团和国内4家船厂分别签订了总计11艘19150TEU—20000TEU超大型集装箱船建造合同，合同总金额15.093亿美元（约96.25亿人民币）。中远集团的这笔订单也是中国船厂建造的最大集装箱船。其中由大连船舶重工建造2艘19000TEU型集装箱船，协议船价共计2.790亿美元。按计划11艘船均在2018年交付。【国际船舶网】

支线船成为集装箱船市场亮点

据统计，在近期集装箱船市场租价暴跌中，3000TEU以下的小型支线型集装箱船是唯一相对表现较好的船型。在亚洲物流及航运会议上，Howe Robinson首席调查官Paul Dowell表示，5000TEU以上的集装箱船租价在过去的6个月里已暴跌65%，在8000TEU以上的集装箱船跌幅更高，租价在过去6个月暴跌70-80%。然而，小型集装箱船的租价跌幅相比较为缓和，为15-20%。不过Tribini Capital总经理Thomas Soderberg表示，这并不是小型集装箱船值得称赞的理由。他指出，尽管市场需求正在增长，但随着亚洲内部交易量增长超出10%，而支线集装箱船船队维护较差、船龄较老、缺乏新订单，目前该型船正处于“一个相当可怕的状态”。产生这种情况很大一部分原因是由于德国KG系统崩溃，以及欧洲传统航运银行大量撤资。随着巨型集装箱船的出现，集运市场需要更多的支线型集装箱船来满足主要港口转运需求的增长。然而，传统班轮公司资金短缺，这些公司在长途运输和支线船的竞争中选择将重金投向前者。Howe Robinson首席调查官Paul Dowell称，目前市场情况对于小型亚洲船东而言是一个优势，这是由于目前原因订造小型集装箱船的船东既不是亚洲终端用户，也不是拥有强劲资产负债表的公司。但是，由于大型航运银行稳步削减贷款额度，目前只有拥有强劲资产负债表的公司才能获得银行贷款，这又使得这些小船东处于一个较为艰难的位置，这些船东不得不在区域性银行通过更昂贵的资金成本获得融资。【国际船舶网】

法国达飞轮船欧非航线频次减少

据法国达飞海运集团在线服务计划表明，该公司准备削减其经营的北欧，地中海和西非EURAF5 loop线的频次，航次由每周一次调整为每两周一次。9月22日，Primus号从里斯本驶出时已执行该计划。该航次挂港顺序为：里斯本，雷克索斯，丹吉尔，阿尔赫西拉斯，黑角，罗安达，洛比托，内米贝港，圣佩德罗，阿尔赫西拉斯及里斯本。根据该公司在线服务及运力数据提供的《蓝水报告》显示，EURAF5航线有三首船舶，平均运力为2,090TEU。总体来说，法国达飞轮船及其子公司每周从北欧到非洲调配运力12,697 TEU，从地中海到非洲调配16,785 TEU。【国际海事信息网】

东方海外发布更新亚欧航线

为改善在圣诞期间的服务，东方海外11月2日发布其第四环回线在第47周的OOCL Korea (OKR) 008西行航次将加挂香港。挂港次序为：宁波 - 上海 - 厦门 - 香港 - 盐田 - 新加坡 - 科伦坡 - 塞德港 - 勒亚弗尔 - 南开普敦 - 汉堡 - 鹿特丹 - 塞德港 - 吉达 - 新加坡 - 香港 - 宁波。【中国航贸网】

达飞轮船发布紧急调整亚洲至红海航线

达飞轮船11月10日发布紧急调整亚洲/红海航线，所涉及航线为REX2和REX3，分别于第45、47周开始执行，具体计划如下：WEEK 45\REX 2航线：Voyage 065REW position Shanghai on November 8th, 2015 will be voided. Cargo bound for Sokhna, Jeddah, Aqaba will be loaded onto m/v XIN XU ZHOU voy. 0639RW. WEEK 47\REX3航行：Voyage 0659RW position Ningbo on November 17th, 2015 will be voided. Cargo bound for Djibouti, Port Sudan, Jeddah, Aden will be loaded onto m/v NORTHERN JUPITER voy. 067REW. 【中国航贸网】



运价走向

本周新港各航线运价情况：

欧洲基本港：11月9日-11月13日天津出口安特卫普港口运价均价678美元/TEU，比上周下降6.22%。受目的地消费需求疲软影响，市场运输需求未能维持月初的旺盛势头转而下降，供大于求的矛盾扩大。为改善航线供需，减缓运价下跌的速度，部分航商采取了临时停航措施，但收效甚微。由于装载情况不佳，多数航商只能跟进市场走势降价揽货，市场行情继续下滑。

澳新航线：11月9日-11月13日天津出口悉尼港口运价均价672美元/TEU。比上周微跌1.18%。市场货量总体稳定，同时在部分航商临时停航措施的配合下，供需关系保持平稳，航次配载的压力不大。市场运价仅随着市场变化小幅波动。



航运看点

达飞轮船的成长之路

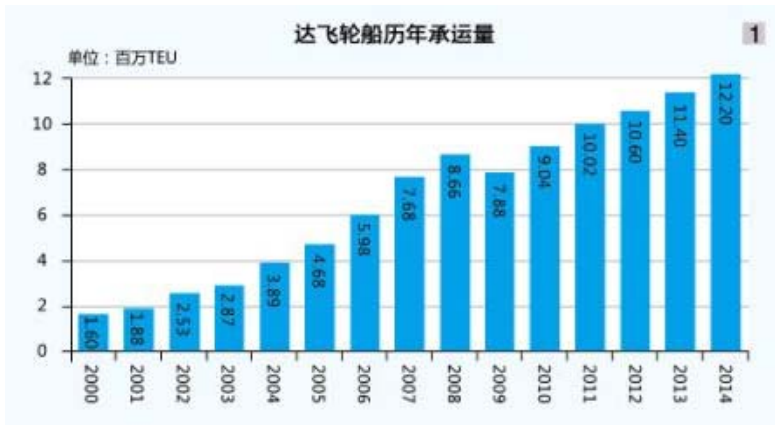


达飞轮船的快速成长或有四个原因：一是合并细分市场上有经营特色的企业；二是引进战略投资者以摆脱困境；三是大胆开拓市场；四是法国政府的大力支持。

前段时间，达飞轮船公布半年报，表现“强劲且盈利性增长”：二季度综合净利润为1.56亿美元，同比增长67%，尽管营业收入同比下跌2.1%至41.1亿美元，承运量却同比增长6.2%至330万TEU。

达飞轮船表示，由于平均单箱成本同比降低10.9%，使其能在单箱收入同比下降7.8%的情况下仍保持领先，单位成本的降低很大程度上归功于油价的急剧下降。

虽然低运费和运力过剩正困扰整个行业，但达飞轮船表现仍显著优于整体水平，全年有望继续跑赢市场并表现出更强的盈利能力。达飞轮船将这归因于其高质量的船队、多样性的航线，及对市场的响应和商业活力的核心优势模式。尽管如此，但其仍认为，在欧洲和地中海航线上，运费将持续大幅波动，运力调整仍将是必要的。上半年，达飞轮船承运量同比上涨8.2%至640万TEU，收入稳定在81亿美元。净利润同比增加近三倍至5.62亿美元，其中一季度利润同比增加超四倍达到4.06亿美元。



达飞轮船业务及财务主要数据

项目 \ 年份	2011	2012	2013	2014	1H-2015
收入(10亿美元)	14.9	15.9	15.9	16.7	8.1
未计息税折旧及摊销前利润(百万美元)	729	1034	756	973	731
营运利润率(%)	4.89	6.50	4.75	5.83	8.90
综合净利润(百万美元)	-5	332	408	584	562
投资回报率(%)	4.90	10.60	10.30	9.90	13.70
承运量(百万TEU)	10.016	10.6	11.4	12.2	6.4
船舶数	394	414	428	445	466
船队规模(百万TEU)	1345	1446	1556	1648	1776
负债与产权比率		1.07	0.77	0.55	

来源:达飞轮船财务简报

除上半年业绩表现靓丽外，达飞轮船去年的业绩也可圈可点。去年，达飞轮船净利润同比上涨43%；承运量同比增长8.1%至创纪录的1220万TEU；营业收入同比上涨6.3%至167亿美元；息税前利润同比上涨近29%至9.73亿美元。值得一提的是，这些业绩都是在去年四季度平均运价同比下跌2.6%至1358美元/TEU的情况下取得的。根据AlphaLiner统计，达飞轮船去年的核心业务运营利润率达到5.8%，排在马士基航运的8.6%和万海航运的8.3%之后，位列全球班轮公司第三。排在第四位的东方海外则相距甚远，只有3.5%，一些全球承运人甚至处于亏损状态，包括赫伯罗特和总统轮船。

并购和整合

达飞轮船的快速成长之路离不开其对细分市场上有经营特色企业的整合并购。

截至9月1日，达飞轮船拥有运力179.4万TEU，排名全球第三。

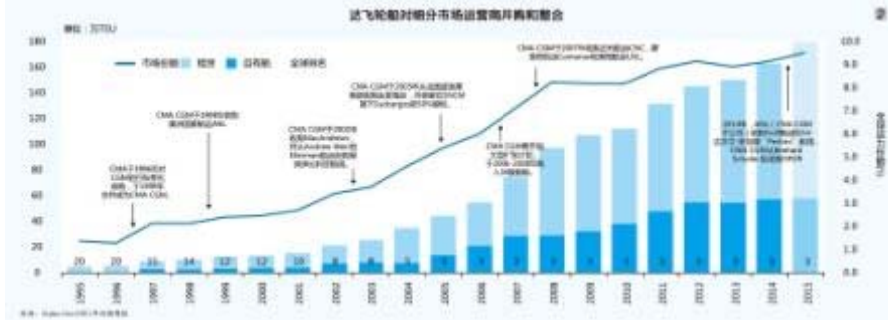
7月1日，在得到欧盟竞争委员会授权后，达飞轮船完成了去年11月宣布的从位于汉堡的Bernhard

Schulte 集团手中对区域承运人OPDR的收购。

OPDR将完善达飞轮船旗下另一子公司于2002年收购的位于英国的MacAndrews的近洋航线，共同提供伊比利亚半

岛、英国、爱尔兰、荷兰、斯堪的纳维亚、波兰和波罗的海国家，及俄罗斯的短程航线。

对 OPDR 的收购，表明达飞轮船已从 2011 年的财务紧张状态中走出来，并重新恢复其颇具野心的扩张战略。自 1996 年收购法国国有航运企业 CGM 后，达飞轮船开始执行收购细分市场经营者或区域内承运人的战略，并始终将目标锁定在这一领域：1998 年收购澳洲国家航运 ANL；2002 年从 Andrew Weir 手中收购 MacAndrews；2005 年从 Bolloré 集团手中收购达贸海运；2007 年收购正利航运（CNC）、摩洛哥航运（Comanav）和美国航运（USL）。



2002-2006 年是达飞轮船在全球运力排名中上升最快的一段时间（见图 2），其运力从 1995 年的 4.6 万 TEU 到现在的 179.4 万 TEU，年均复合增长率接近 20%。

一个有趣的现象是，达飞轮船收购初期基本保留了原承运人的品牌及经营团队，且让这些企业的原所在国继续经营和管理。得益于达飞轮船在船舶租赁、操作以及全球网络等方面的协同效应，这些企业强化了在细分市场的地位，反过来这也使达飞轮船获益匪浅，为达飞轮船带来了细分市场的客户，提供了客源的反哺，扩大了达飞轮船整体航线市场的覆盖面和渗透度。而在收购后期，达飞轮船也会根据市场具体情况决定是否整合品牌。10 月 14 日，达飞轮船宣布整合非洲市场业务，从 2016 年 3 月 1 日起，达贸海运将正式转变为 CMA CGM 达飞。

此次对 OPDR 的收购，达飞轮船目前同样保留了 OPDR 的品牌和管理团队。

目前预计，去年，OPDR 共承运 20 万 TEU，运营船队是 8 艘小型船（441~1008TEU）；而 MacAndrews 则承运了 23 万 TEU，加之 Comanav，可以说达飞轮船构建了在欧洲和北非地区完整的支线和多式联运网络。

OPDR 参与的市场是冷箱货较多的区域贸易市场，如柑橘季节的摩洛哥、西班牙安达露西亚和加纳利群岛，这对达飞轮船本已非常确定的冷箱市场地位起到加强作用。

引入战略投资者

由于在国际金融危机前的大规模扩张（2006 年购入/签订 54 艘船舶），以及提前锁定燃油等行为，达飞轮船 2009 年出现其历史上最大的亏损 14.5 亿美元，同时负债达到 62 亿美元。当时业界都在猜测，达飞轮船或无法度过这一难关，尽管太大而不能倒，但至少受到严重伤害，因为当时的债权人已经环绕四周。面对如此困难，达飞轮船只能寻求外部投资者。

2011 年，向土耳其 Yildirim 集团出售公司 20% 的股份，并将马耳他 Freeport 码头的 50% 股份也一起出售。

2012 年 10 月，与法国主权财富基金（FSI）达成协议，出售 1.5 亿美元可赎回债券，使后者成为该家族航运企业的第二大外部股东，占股比例 6%。入股后，FSI 委派 Thales 前首席执行官 Denis Ranque 进入达飞轮船董事会，FSI 董事 Thomas Devedjian 以观察员身份参与管理。同时，之前的土耳其 Yildirim 集团也以这种形式再投入 1 亿美元，占股比例 4%，使该集团在达飞轮船的入股比例占到 24%。这样，达飞轮船的创始人 Jacques Saade 家族的持股比例降为 70%。

2013 年 6 月，达飞轮船与招商局达成协议，以 4 亿欧元（相当于 5.45 亿美元）出售码头公司 Terminal Link 的 49% 股份。

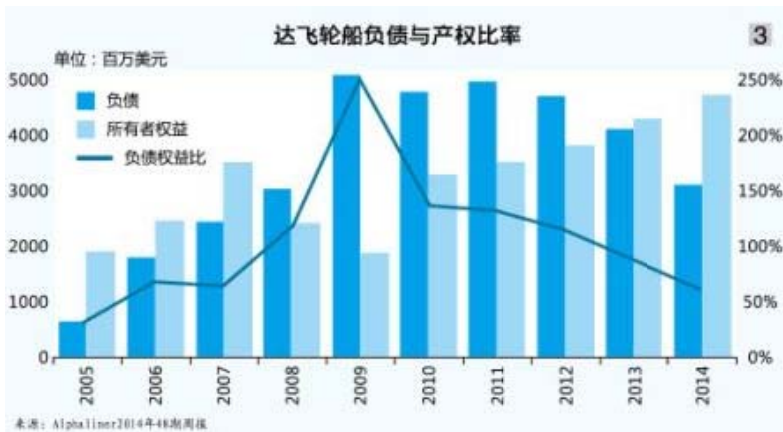
有一个有趣的现象是，不知是由于标的资产过大需作出分拆，还是为了保留一部分资产，在出售 Terminal Link 的 49% 股权给招商局之前，达飞轮船在 2012 年设立 CMA Terminal。该运营商与 Terminal Link 共属达飞轮船的码头运营公司，两者分别拥有 12 个和 15 个码头的股权。

而除了出售股权引入外部战略投资者，达飞轮船还对非核心业务作出处理。如 2012 年出售于 2004 年收购的法国豪华游轮公司 La Compagnie du Ponant 给 Bridgepoint。

在完成以上动作，并与银行达成债务重组及延期的协议后，达飞轮船 2013 年的负债从 2011 年的 50 多亿美元下降至 46 亿美元，重新拥有了财务灵活性，并为准备 IPO 提供了强劲的资产负债表。

在完成以上动作，并与银行达成债务重组及延期的协议后，达飞轮船 2013 年的负债从 2011 年的 50 多亿美元下降至 46 亿美元，重新拥有了财务灵活性，并为准备 IPO 提供了强劲的资产负债表。

去年，达飞轮船再次降低负债至 30 亿美元，并开始向市场显示其在行业内卓越的运营和盈利能力。



对市场热点反应迅速

8月6日，达飞轮船的11388TEU型船“CMA CGM Andromeda”号挂靠伊朗 Shahid Rajaei 港。这是针对伊朗的国际制裁解除后，全球班轮业最先作出反应的承运人。达飞轮船在一份电邮公告中表示：“鉴于近期伊朗与 P5+1 集团的谈判取得积极进展，且全面联合行动计划也已最终达成，公司决定自 2015 年 8 月起恢复在伊朗的运输服务。达飞轮船拥有久经考验的内部合规流程，将能确保履行所有国内外的适用法规。”

作为中东地区举足轻重的国家，伊朗的集装箱进出口量在中东地区占有相当大的比重。尽管众多航运企业都垂涎伊朗市场，但只有达飞轮船第一个采取了直挂行动。尽管这一行动有些大胆，但也反映了达飞轮船一贯迅速跟进市场热点的习惯，包括其于 2005 年收购达贸海运以涉足非洲航线等，都是其对市场敏锐嗅觉的一种反应。

达飞轮船对其四个价值观的总结和归纳解释了这家航运企业一直以来在市场开拓和发展上的积极进取。一是首創精神，勇敢，以取得进步；二是大胆，开创新业务并突破限制；三是想象力，在展示专业性时成为最优秀的；四是正直，在长期的成长中必须保持的状态。

法国政府的坚定支持

尽管达飞轮船是一家私人航运企业，由创始人、总裁兼首席执行官雅克·萨德和他的姐夫 Farid Salem（达飞轮船执行官）共同创立，并且雅克·萨德的 3 个孩子也在其中任职，其中鲁道夫·萨德已在去年升任为副总裁。但自 1996 年其收购法国国有航运企业 CGM 以来，关键时期一直得到法国政府的坚定支持。

除了在刚度过的危机期间得到 FSI 的现金入股，实际在与相关银团的债务重组方面达飞轮船也得到法国政府的大力支持。

在 4 月份其与牙买加签订金斯顿码头的 30 年特许经营权和 7 月份迎接中国总理李克强的到访，也都看到了法国总统的特别代表 Jean-Pierre Bel 和法国外长法比尤斯的身影。

作为在全球雇员达到 2 万人，法国雇员 4500 人的全球第三大航运企业，就像其在企业网站上介绍的：“证明家族企业是有效的，并且有可能将法国工业推向国际贸易的高阶层”。【航运交易公报】