

## 班轮时事直通车

### 全球集运量或遭遇 2009 年以来最差表现



据华尔街日报报道，航运业管理人士称，今年全球集装箱运量可能持平，将是 2009 年金融危机以来集装箱运输行业的最差表现，也势必会在陷入困境的航运业引发更多破产和潜在并购。本周基准亚欧贸易航线的运价较之前一周下跌 20%，至每集装箱 767 美元。运费是航运公司最主要的收入来源。年初以来，集装箱运价大部分时间维持在远低于 1,000 美元的水平，航运商称，1,400 美元以下都是不可持续的。这种局面短期料难好转。10 月初到来的中国黄金周假期将标志着集装箱航运商淡季的开始，因为中国国内许多工厂在夏季的生产高峰之后都会减产。西方进口商会在夏季增加库存为年底节日做准备。伦敦 Braemar ACM Shipbroking 分析师罗奇 (Jonathan Roach) 称，航运业遭遇了雷曼兄弟破产以来最糟糕的一年，需求接近于零，任何上调运价的尝试都很可能失败。第二季度，全球 20 大集装箱航运公司中的大部分公司亏损严重，分析人士预计这些公司全年总计亏损 80 亿-100 亿美元，其中包括 A.P. 穆勒-马士基集团 (A.P. Moeller-Maersk A/S, AMKBF) 旗下的马士基航运公司 (Maersk Line)。航运业分析人士称，任何在全球集装箱航运市场份额低于 5% 的运营商都可能被较大公司收购，或只能被局限在区域贸易。全球 20 大集装箱航运公司中只有四家公司在全球市场占有率有逾 5% 的份额，其中包括马士基航运公司、位于瑞士的 Mediterranean Shipping Co.、法国达飞海运集团 (CMA CGM SA.) 和中国中远集装箱运输有限公司 (COSCO Container Lines, 简称：中远集运)。航运业高管称，日本集装箱航运公司川崎汽船 (Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.)、商船三井株式会社 (Mitsui O.S.K. Lines Ltd.)、Nippon Yusen Kaisha Ltd.、以及位于香港的东方海外货柜航运有限公司 (Orient Overseas Container Line, OOCL) 和台湾的阳明海运股份有限公司 (Yang Ming Marine Transport Co., 简称：阳明海运) 可能成为较大公司的收购目标。这场危机打击了一些为船东提供融资的大型银行。苏格兰皇家银行集团 (Royal Bank of Scotland Group PLC, ABS) 上周表示将关闭航运融资业务。苏格兰皇家银行集团是为航运公司提供融资的全球顶级银行之一，此前该行出售资产未果。过去几年，包括德国的 HSH Nordbank AG、北德意志大陆银行 (Norddeutsche Landesbank Girozentrale) 和 Bremer Landesbank 在内的其他一些银行也在努力应对数十亿美元的航运业不良贷款。【腾讯财经】

### 马士基集团：停止造船转向收购

马士基集团“分家”后的战略已经明确，作为行业龙头，行业趋于进一步的整合，未来马士基将停止订造新船，已经准备好 120 亿美元的并购资金的马士基集团将以金融实力吞并竞争对手。将停止订造新船重心转向收购。世界上最大集装箱航运公司马士基航运将停止订造新船，取而代之地将把重心转向业内的收购。这几年，马士基航运已经和亚洲船厂一起不断地打破了巨型集装箱船的世界纪录，不过这些都将结束了。马士基集团董事会主席 Michael Pram Rasmussen 称，“继续订造新船对马士基的成长毫无帮助，马士基已经有太多船了，所以如果要继续发展只能通过收购。”马士基目前仍然有 27 艘船的订单，相当于其目前船队的 12%。目前，航运业由于产能过剩以及全球贸易增长放缓，运费大幅降低。拥有 97 艘船的韩国最大集装箱公司韩进海运也宣布破产。2015 年，马士基航运与大宇造船、现代重工签署建造合同，这些船预计将在 2017 年和 2018 年交付。其中，大宇造船建造的 11 艘 19630TEU 集装箱船每艘约 1.8 亿



美元，这些第二代 Triple-E 级集装箱船未来将不断创造的记录。Rasmussen 表示，“订购大船确实很重要，但是全球贸易的增长速度跟不上订单增加的速度。停止造船转向收购，我们已经做好了足够的准备。”已经准备好近 120 亿美元并购资金。马士基集团董事会上周正式宣布，决定将集团的业务重组为两个独立的业务板块：运输及物流板块和能源板块。这将能够确保海运及物流公司可以不断推进协同发展，拓展新的产品和服务，同时，石油及石油相关业务能够另行去探寻结构化解决方案。金融危机过后，近十年来，全球航运业还未从严重的衰退及运力过剩中缓过来，马士基集团也面临此困境。今年第二季度，马士基集团净利润仅为 1.01 亿美元，远低于分析师预测的 1.96 亿美元。Rasmussen 表示：“我们第二季度业绩很糟，但还有比我们更糟的，比如韩进海运。”Rasmussen 预测近期整合浪潮将增强，马士基准备好利用近 120 亿美元现金储备的强大财务基础，去收购竞争对手。Rasmussen 表示：“中国船东也在承受压力并且团结力量。从长远来看，没有人会觉得运营亏损的业务有意思。”马士基集团表示，通过有效增长，公司每年都在扩大市场份额，但通过收购的手段会更快实现发展。Rasmussen 补充道：“如果我们想以非有机的手段增长，路径就是收购现有资产。到今年年底，至少比年初要少四家航运公司，我认为我们会看到进一步的整合。”不过马士基目前并未明确透露任何并购目标。已经加入 2M 联盟的现代商船被认为是马士基最可能收购的标的，但马士基方面并未证实业界的猜测。【国际船舶网】

### 马士基确认现代商船明年加入 2M 联盟

中国航贸网 (Snet) 最新消息，马士基日前确认，现代商船将于明年加入 2M 联盟。此前现代商船 (HMM) 于 7 月 14 日宣布，在与债权人和船东分别签署了调整债务和租金的协议后，当天其已经与 2M 联盟签署了一份谅解备忘录。在后续协商和政府审批完成后，从明年 4 月开始现代商船将会正式加入 2M 共同提供班轮服务。马士基表示，由于现代商船目前所在的 G6 联盟的协议要到明年 4 月才到期，因此其加入 2M 也是在 G6 的协议结束之后。马士基航运 (Maersk Lines) 和地中海航运 (MSC) 于去年 1 月开始正式运营 2M，双方共投入 210 万 TEU，计划运营周期为十年，成为历史上最大的班轮联盟。【中国航贸网】

### 印度简化港口投资规则

印度复杂的港口投标程序长期以来阻碍着码头运营商的投资业务。为此，印度政府和航运部门决定推出一种新型特许协议，以吸引更多私营部门的投资。特许协议将针对项目风险采取更公平的分配，并且会消除现有规定下的歧义，允许投资者在短期内退出。目前，该特许协议的提案已经发布在航运部门网站上，官方将在征询业界意见后正式发布协议。【中国船检】

### 德国 MPC Capital 出售集装箱船船队

据悉，德国资产管理公司 MPC Capital AG 的子公司 MPC Maritime Investments GmbH 近日宣布，已安排出售旗下 8 艘集装箱船船队，售价 3.98 亿美元。据悉，该公司出售的船队组合为 “M-Star”，包含 8 艘 8500TEU 集装箱船，已获得亚洲金融集团收购，并计划继续为这些传播签订租船业务。这 8 艘集装箱船中的 2 艘已交付给新船东，其余 6 艘预计将在未来几周内完成交付。据了解，“M-Star” 船队于 2004-2007 年投入运营。为了融资收购船舶，MPC Capital 此前提出发行 1.75 亿欧元 (约合 1.97 亿美元) 的股本筹资。【国际船舶网】





## 航运看点

### 马士基并购韩进海运现代商船有点难



对于马士基航运来说，收购韩进海运和现代商船目前是一个难得的机会，而对于困境中的韩进海运和现代商船而言，能够被马士基航运收购也未尝不是一件好事，不过，马士基航运想要全部收购，恐怕韩国政府未必肯答应。

马士基收购传言影响韩进海运股价暴涨

受市场传言马士基航运有可能并购韩进海运的影响，韩进海运股价暴涨近两成，9月27日韩进海运收盘价为1135韩元（约合1.03美元），盘中股价最高上涨28.8%，飚升19%，而近半年来已下跌超过60%。

马士基集团近日表示将放弃订造新船，改为通过并购扩张业务，并将目光瞄准韩国两家最大航运公司——申请破产保护的韩进海运和面对债务重组的现代商船。

Jefferies International 的运输分析师 David Kerstens 向彭博社表示，马士基航运可能将收购韩进海运及现代商船。作为市场领导者，马士基航运肯定会参与并购项目。由于大多数集运公司已被并购、加入联盟或是交由政府接管，马士基航运此次收购项目的选项相当有限。因此，马士基航运最有可能收购的公司就是韩进海运和现代商船。David Kerstens 表示，两家韩国航运公司都需要强大的合作伙伴，马士基可能是唯一有财力进行大型收购的航运公司。分析师称，马士基在全球集装箱航运市场占有率目前有15%，但跨太平洋航运（股票）市场占有率8%排第三，收购韩进海运和现代商船将令马士基在跨太平洋航线的市场占有率增长一倍。

不过，业界普遍认为，最可能的情况是马士基航运接管韩进和现代的资产，而不是收购整个公司。

面对多年运力过剩和运费下降，航运业近年来持续并购，令马士基面临强劲挑战。马士基航运目前与全球第二大的地中海航运结盟，现代商船正洽谈加盟。现代商船全球市场占有率约2%，韩进海运约3%。

部分资产有可能但全部收购很困难

对于马士基航运试图并购韩进海运和现代商船，韩国航运界部分人士认为，“虽然不清楚收购部分资产是否可能，但正式的收购会很困难。”

马士基航运与世界第二大航运公司地中海航运一起组建了世界最大的海运联盟2M。现代商船原计划加入韩进海运所属的“海洋联盟（OCEAN Alliance）”，但进展不顺，在马士基航运的提议下，目前已确定要加入2M联盟。因此，有分析认为，马士基航运也许是有意收购现代商船才同意接纳它进入2M联盟。马士基航运在欧洲地区航线方面有优势，但韩国海运公司在美洲航线上更加强势，收购韩国海运公司可以扩大马士基航运在美洲航线的市场占有率。

但是，韩国航运界人士认为，马士基要实现大规模的并购，还有大量的困难需要克服。一旦韩进海运起死回生，很有可能成为主要在亚洲地区运营的中小航运公司，最坏的情况甚至有可能是根据法院的决定破产清算。如果法院方面判断马士基航运在这一过程中收购韩进海运的资产最符合债权人的利益，有可能实现收购，但预计马士基航运所获不大。而且，这也与由现代商船收购韩进海运优良资产的韩国政府的立场不符。更何况，现代商船已经完成结构调整，开始加强竞争力，对外出售资产的可能性很低。而且，作为目前仅剩的唯一韩国籍船公司，现代商船的大股东韩国产业银行（KDB）事实上也不可能把现代商船的资产出售给外国公司。韩国船东协会相关负责人表示：“Kerstens 的预测不过是马士基航运将要采取的诸多战略的分析。” 【国际船舶网】

## “闲置”还是“拆解”？



在航运市场不景气时选择闲置还是拆解船舶，已成为摆在船东面前的一道“必选题”。国际金融危机爆发后，全球贸易金额下滑，国际航线数量也有所收缩，航运市场一度“冷却”，不少船东通过闲置船舶的方式，放缓向市场投放运力的节奏，同时，为了在市场复苏后，迅速抢占市场份额，闲置船舶更是成为船东应对市场变化的首选。

闲置之法虽然可以保留运力，通过适当的修复及时开工运作，激发运输活力，满足短期内攀升的需求量，但它的“复苏”也会在一定程度上破坏刚刚平衡的供需关系。因为，长期被压制的供给一旦在第一时间得到全部释放，极易浇灭市场回暖的苗头。尤其是当前国际航运市场持续低迷，全球主流船东深陷运费下降的困境，不但公

司业绩受到拖累，更重要的是，运力过剩局面没有好转，闲置船舶的处境日趋尴尬，也逐渐成为航运企业的新负担。

鉴于此，要想摆正运力平衡的“指针”，相比闲置船舶而言，淘汰老旧船舶才是一剂“快速药”。从近几年淘汰老旧船舶的速度看，船东渐渐偏向拆解船舶以快速得到现金流。

封船与回收这两种方式，具体采取何种战略，很大程度上与经济状况有关。拆解可以快速消减过剩运力，在一定程度上缓解资金压力。但从时间成本角度考虑，船东更愿意选择闲置。因为，闲置船舶只需要约1个月的修理期即可重新投入工作，即便是长期停航超过5年的船舶，也不需要过长的恢复时间，不过，这一切美好的愿景建立在市场能够在短期回暖的基础上。从短期看，“冷封存”的确可以节省不少支出，但长期封存船舶的成本并不低，大龄船舶更是如此。刨除考虑港口、货物等因素，燃油、人员成本，折旧费、保险费、修船费等，这些费用在船舶封存期间也是一笔不小的开支。在航运市场和船舶市场回暖远远没有来到前，船东采用撤退战略，把一些尚未到使用年限的营运中的旧船或者闲置船提前报废，出售给拆船厂商作为废船拆解，以缓和运力过剩的现象，更符合市场生存法则。

同时，随着闲置时间的不断延长，大量“下岗”船舶对航运市场的危害开始逐渐显现。一方面，船东将船开到锚地后闲置，不但占用大量的锚地资源，还会对锚地附近正常航行船舶造成危险；另一方面，因无法找到合适的闲置地点，船东将船安排在偏远地区的水域闲置，并尽可能缩减配员人数，但由于地处偏僻地区，且船舶供应不便，闲置船舶与留守船员的安全状况堪忧。

因此，在低谷期懂得舍弃，尽快拆解老旧船舶，减少供给量，以化解供需矛盾，共同维护国际航运市场的稳定，航运企业才能更新、调整好船队结构，在回笼资金的基础上，进一步增强企业抗御风险的能力，谋求良性的发展模式。

【中国船舶报】