



班轮时事直通车

马士基航运：现代商船即将加入 2M 联盟



全球海运三大联盟成形，韩国现代商船到底选择加入哪一个联盟，成为市场高度关注的焦点。据韩媒报道，马士基航运首席商务官 Vincent Clerc 在 11 月 3 日表示，现代商船将很快加入 2M 联盟。Clerc 称，现代商船将有助于马士基航运和地中海航运获得更多货主，增加联盟货运量。在韩进海运破产后，现代商船有望取代韩进成为韩国最大的船公司，包括 2M 联盟与 THE 联盟都有意争取，三大联盟各自角力。全球三大海运联盟 2M、海洋联盟与 THE 中，2M 联盟是由全球前两大船公司马士基航

运与地中海航运组成，其中，地中海航运在远东到北美航线的市占率仅 2.6%，北美远东市场成为 2M 联盟的弱点，现代商船在这个市场的市占高达 4.2%，成为 2M 联盟急欲争取合作的对象。今年 7 月，现代商船与马士基航运和地中海航运签订了一项协议加入 2M 联盟，从而降低成本，提高竞争力。该公司表示，将在进行航线和货运能力谈判后，于 11 月签署正式协议。不过，目前也有业界人士认为该协议能否签订还有待商榷。Clerc 同时表示，马士基航运对收购韩进海运所拥有的集装箱船（船型 船厂 买卖）并不感兴趣，这批集装箱船目前正由法院接管。此外，考虑到马士基航运已拥有大量在营船舶和多艘即将交付的新造船，该公司已拥有足够多的运力满足其货运要求。同时，马士基航运首席执行官施索仁（Soren Skou）表示，愿意以短期内亏损的代价换取长期市场主导地位，暗示了航运业的成本竞争激烈。他表示，目前航运业正在进行整合，在这种竞争下，公司必须确保其不断增长，以免失去市场领先优势。此外 Skou 还表示，由于韩进海运申请破产保护，马士基航运第三季度箱运量增长了 11%。【国际船舶网】

马士基 11 艘第二代 3E 级船将陆续下水交付

马士基航运公司 11 艘第二代 3E 级船将从明年 4 月到 2018 年 5 月陆续下水交付，光这一个订单就达到了一个万海的现有运力。2017 上半年，THE Alliance 的 MOL 和 Ocean Alliance 的 OOCL 也会有一批突破 20000TEU 的新船下水交付，如果油价上涨对于远洋运输来说大船优势会突显。马士基此批由韩国大宇承接。【最航运】

BIMCO：截至目前有超过 50 万 teu 集装箱船送拆

BIMCO 表示，今年截至目前已有超过 50 万 teu 集装箱船送拆，创历史新高，其中巴拿马型占据近一半。在市场运力严重过剩的情况下，过去三个月拆船数量飙升，占迄今为止拆船总数的 41%，是去年同期的 4.2 倍。BIMCO 首席分析师 Peter Sand 表示：“过去三个月的拆船活动令人惊讶，大大超出我们的预期。”“我们现在要做的是使拆船活动朝正确的方向走，因为拆船活动是调整集运行业供需平衡的基本措施。”特别是巴拿马型集装箱船拆船数量的飙升，这主要是受 6 月底新巴拿马运河开通的影响，导致传统巴拿马型船舶需求减少（传统巴拿马型船运力 3000-5000teu，型宽 32.5 米）。截至目前，有超过 50 万 teu 的集装箱船送拆，其中巴拿马型占了 47%。船龄约为 10 年的巴拿马型集装箱船已送至 Alang



海滩，有超过 100 艘此类船舶处于闲置状态。另外，根据 BIMCO 的分类，运力处于 3000-7999teu 之间的船舶的拆船活动也急剧上升，但还不及巴拿马型船，此类船舶占据拆船总数的 30%。Sand 表示：“拆船活动超过运力供给的情况宜早不宜迟，因为今年年底和 2017-2018 年，仍有一大波集装箱船等待交付。”“不过，如此之高的拆船量使当前集装箱运力净增长有所缓和，如果继续保持，可能未来前景将不会那么悲观。” 【中国海事服务网】

美国总统轮船扩大亚洲航线服务范围以星航运辟谣：未计划出售全球航运业务

以色列集装箱承运商以星航运公司于周五否认了一则报道，称并未打算出售其主要的全球航运业务，关于其将成为地中海地区承运商的报道并不属实。据华尔街日报报道，一位圈内人士透露以星航运的投资者正“带着出售招股章程环游世界”，另一位知情人士则称该公司打算削减一半的业务，出售美国与亚洲，美国与地中海以及亚洲与东地中海的业务，“仅保留少量船只以提供地中海贸易运输服务。”然而，以星航运向美国航运人杂志否认这一谣言，称并不打算出售其全球航运业务。“在过去的几十年里，我们是一家业务遍及全球的大公司，并且无论如何我们都不会改变我们服务全球的理念，我们将一直致力于向客户提供全球范围内的服务。”以星航运 32%的股份由 KENON 控股公司持有，金融机构和船东持有其余的 68%的股份，而这其中大部分是在 2014 年 7 月公司的一次财政改组，并达成债务重组的过程中取得的。以星航运在 2016 年第二季度的净亏损额达 7500 万美元，与去年同期 7500 万美元的净利润形成巨大落差。Danieli 称以星航运和其他集装箱承运商一样，由于市场需求急剧缩减和运能大幅过剩而背负巨大的压力。【simic】





航运看点

集运业：在阳光尚未灿烂的日子里

去年，花旗集团首席经济学家威廉·亨德里克·比特根据花旗集团的经济模型推演认为，由新兴市场引发的经济衰退正在使发达国家经济增长放缓，今年全球经济将出现整体性衰退。中国经济正在经受企业发展增速失控和过量杠杆化的打击，同时，股市和房地产市场犹如高悬头顶的两大岌岌欲爆的“泡沫”，使中国经济面临巨大挑战。事实上，据世界银行的《全球经济展望》年中数据，今年全球经济增长预期从原先的2.9%下调至2.4%，虽然不及预期中的理想，但联系到上一次全球经济增长达到3%还是2013年的事情——所以目前全球经济远非花旗集团预测的“远低于2%”那么悲观。

与此相呼应的是，三季度中国GDP增速达到6.7%，且由经济结构变化带来的经济增长质量提升被学界一致看作是利好因素，问题在于经济结构变化却给外向型经济增长带来现实压力。最近发布的《经济蓝皮书夏季号》指出，中国今后进出口下降趋势显著，通过外贸拉动增长的空间极为有限，且受汇率等一系列因素影响，贸易顺差也会逐年缩小。

尽管面临“内忧外患”，但受人民币贬值等一系列因素的刺激，中国外贸企业的经商意愿并未受到过多打击。据《航运交易公报》记者在上海陆家嘴地区对电子、轻纺和食品等若干类总计15家外贸企业的小规模采样分析：大多数企业在前年和去年遭遇贸易量和总营收双降的情况下，今年贸易量逐步回归到2014年水平，包括出口退税在内的毛利率水平亦有显著提高。

运价回归的现实逻辑

正所谓无贸不成航。海关总署最新数据显示，前三季度，中国货物贸易进出口总值为17.53万亿元，同比下降1.9%。其中，出口10.06万亿元，下降1.6%；进口7.47万亿元，下降2.3%。中国进出口总体态势是逐季回稳，其中三季度进出口、出口和进口值环比分别增长1.1%、0.4%和2.1%。

更可喜的是，前三季度，中国的一般贸易比重占同期进出口总值的56%，同比上升1.1%，贸易结构进一步优化。如果通过纸面上的文字透射到现实情况中，可以看到虽然诸如轻纺制品、玩具、塑料制品等传统劳动密集型产品仍然占前三季度中国出口总额的21.3%，达2.15万亿元，但其占比正徐徐下降，占出口总值57%的机电类产品在比重上有1.8%的收窄，而医疗仪器、蓄电池和光伏电池等具有较高技术含量和附加值的出口产品比率分别有6.3%、5.2%和2.7%的上升。

三四季度航贸形势趋好的因素较复杂，除传统的“圣诞季”拉动因素外，韩进海运进入破产程序后带来的挤压效应及人民币汇率波动对外贸的刺激等也是重要因素。然而，不论是季节性因素还是其他因素，这些因素都是有时效性的，不能单纯地看作市场趋于“健康”的表征。由个别企业破产导致的运力骤降，会给运价带来一定的刺激作用，但那部分“突然死亡”的运力总会通过这条或那条渠道回归市场，所以把市场的理性回归寄希望于一种“兔死狐悲”的心理也是不可取的。

如果选取上海出口集装箱运价指数中比较有代表性的欧地航线和美西、美东航线运价趋势来作参考的话，可以明显地看到4月份至今的运价震荡幅度远小于去年同期的震荡幅度，运价企稳的同时，指数在拐点产生后拉出“小阳线”的态势明显。

综上所述，外贸增量区间正在受到挤压，而运价经过前期较长时间的低位盘整正企稳回升。对于这样一种局面，某家以轻纺出口为主营业务的上市企业上海分公司夏总向记者表示：“‘量’在减少，这点毋庸置疑，从商店里服装头上的‘Made in Vietnam’（越南制造）和‘Made in Cambodia’（柬埔寨制造）就能明显感受到，而且个人认为‘量’很难再有所冲高——那么想要发展的话，唯有以‘质’取胜。中国的轻纺业正面临整体性变局——从每根纤维的变革到引入机器人的规模化裁剪，从精细化排料到3D制模。我们从中国外贸业的初创阶段就开始接触制衣业，现在能快速‘进化’完全拜厚积薄发所赐。至于航贸趋势，此前相当长一段时间，很多单子退不到税就要亏，所以会联合货代企



业找些‘垃圾船’出运或者在目的港‘宰客’，籍此赚运费差价。为啥现在中国遍地 FOB？这就是根本原因。往大了说是中国外贸在食物链低端运行，将航运话语权拱手相让！当下，我司出运货物的 CIF 率达到近六成，业务员不再需要忍受指定货代企业的颐指气使，企业也有高毛利率撑腰，靠运价博外贸人眼球的时代对我们来说已经是过去时了。”

集运价值的理性思索

当被问及对航运业有何期许时，夏总表示：“就如同淘宝店家与快递密不可分一样，外贸与集运也应该‘骨肉相连’，外贸企业有责任也有必要将航运话语权通过自身价值的提升重新夺回来并牢牢紧握。同时，集运企业也应该通过外贸业务的价值回归而收复失地，将运价维持在理性水平。此前的运价低迷并不是外贸人愿意看到的，而回归理性的运价和不断提升的服务意识才是航贸良性发展的不二法门。”

《航运交易公报》记者通过一些细节注意到了集运业为寻求价值回归而采取的一些紧缩措施在航运旺季颇让航运企业有些手足无措，如最近出现的货箱短缺。上海航运交易所分析员马途表示：“虽然冗余运力依然是影响集运市场复苏的首要因素，但在旺季因人为统筹问题出现价格上涨应被看作是‘不健康’的，类似的‘供求失衡’解决不了集运市场发展的根本问题。如果科学合理地通过停航等手段撤出冗余运力，可以在短时间内改善供需局面，表面看航运企业在‘量’上暂时遭受损失，但待运货物总量不会因运力减少而改变出运计划，故在运价理性回归后，这部分‘量’损是可以得到有效补偿的，且运价能在较长时间内得以稳定，原本低效的营运成本也会得到补偿。集运业亟需合理运价来维系，要警惕类似韩进海运以低运价谋竞争力，进而使国有银行和债权人不堪重负的恶性局面。集运的价值，显现在对贸易和商贸人的服务端，包括但不限于人性化的订舱口、超预期的准点率、定制化的运输服务等等。”

如此看来，此番运价上升是基于一系列因素的共同作用，特别是外贸企业将注意力从一味求“量”转变到谋求“质”的飞跃。此前中国的“洋娃娃贸易”模式有望逐年改善，而集运业，至少是中国集运业有望借外贸行业结构变化和整体产业升级的东风，寻求超越货量以外的价值。希望这波运价的理性回归不再是昙花一现，虽然目前的市景绝对称不上响晴白日，但在阳光尚未灿烂的日子里，让我们收拾心情，准备迎接“暖春”。【航运交易公报】

特朗普当选对航运业有何冲击

美国共和党总统候选人唐纳德·特朗普在11月9日举行的美国大选中获得当选总统所需的270张选举人票，为此，如果剧情没有反转，基本可确定特朗普战胜希拉里·克林顿将于明年1月份出任美国第45任总统。美国大选引起全球关注，大家关心的是特朗普的出任对于全球经济及各自行业的影响。有机构认为，特朗普的当选对中国的出口可能会形成一定利空，但总体影响有限。同时，受特朗普打算向中国商品征收高额关税的影响，航运股大幅下挫。

与此同时，于同日举办的“BIMCO2016 全球大会”上，特朗普的当选对全球航运业，尤其是对中国航运业的影响毫无疑问成为大家讨论的焦点。

持消极观点的人士认为，特朗普在竞选期间显示出的贸易保护政策和对中国进口货物采取惩罚性关税政策，这对全球航运业及中国航运业都极为不利。

以工银租赁执行总经理郭芳萌为代表的乐观人士则认为将产生积极影响。特朗普主张加强贸易保护、收紧移民政策、减税、放松金融监管，尤其在货币政策上反对低利率，其激进的财政政策或令美国经济短升长降、货币短紧长松。为此，郭芳萌认为，如果这些政策在特朗普上台后得以如实执行，则将增加美国中产阶级的收入，为此将促进美国中产阶级的消费，从而带动航运业运输需求的增加。BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 也秉持乐观态度，他认为，特朗普反对奥巴马的环保政策，主张燃料消耗的多元化，同时将推动美国对于油和煤的需求，为此可以推测出干散货运输和油运市场将看到机会。

而以德里中国主管 Tina Liu 为代表的中庸观点则认为，即使特朗普当选对于航运业来说也还是充满不确定性，首先，政客们在竞选期间的言辞未必将如实付诸行动；其次，中国目前主要是促进内需，特朗普上台即使会导致贸易和经济紧缩，对于中国的进出口贸易的影响也是极为有限的。

不过，以上业内人士统一认为无论将产生的是消极影响还是积极影响，都将是暂时的。【航运交易公报】