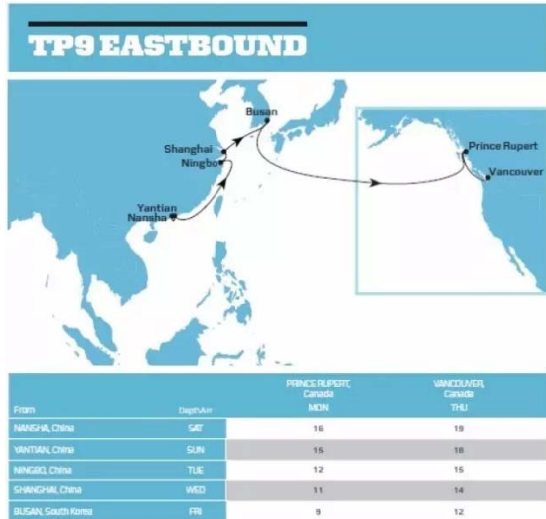


班轮时事直通车

马士基航运升级美西航线 TP9



从马士基航运获悉，日前马士基航运升级美西航线 TP9。升级后的 TP9 将为您提供至温哥华

更快速的船期，出口航程为南沙-盐田-宁波-上海-釜山-鲁伯特王子-温哥华。其中南沙至鲁伯特王子港船期从 19 天缩短至 16 天，上海到鲁伯特王子港仅需 11 天。TP9 更提供由宁波至太平洋西北地区直航。TP9 进口航线服务提供周班服务从温哥华至华南主要港口，并且为市场提供快速船期从鲁伯特王子至南沙。TP9 进口航程为鲁伯特王子-温哥华-釜山-南沙-盐田-宁波-上海。【中国航贸网】

地中海航运升级南太平洋服务 KIWI 航线

从地中海航运获悉，该公司 11 月 24 日发布最新消息，将对其经营澳大利亚，努美阿和新西兰之间的 KIWI 航线进行升级。地中海航运的 KIWI 航线自 2015 年 2 月以来正常运营，每周固定挂靠塔斯马尼亚的贝尔湾。由于市场需求的不断增长，地中海航运将增挂贝尔湾以增强其服务质量。现在，地中海航运为了塔斯马尼亚客户提供优质服务，每周提供 2 次挂靠贝尔湾，将塔斯马尼亚直接链接到新西兰、努美阿和地中海航运的全球网络。计划由 Malte Rambow KW649A 轮 12 月 8 日抵达贝尔湾开始，新 KIWI 航线沿线挂港如下：悉尼港 - 布里斯班港 - 努美阿港 - 陶朗加港 - 奥克兰港 - 贝尔湾港 - 墨尔本港 - 贝尔湾港 - 悉尼港。新航线计划投入 3 x 1100 TEU 船舶，且是地中海航运独自经营，并将继续为塔斯马尼亚客户提供进出口服务。随着每周挂靠贝尔湾 2 次，地中海航运将提供通过墨尔本港转运航程缩短 7 天，从塔斯马尼亚到欧洲，中东和印度次大陆的客户。同时，地中海航运将继续提供目前的服务，通过悉尼港和奥克兰转运至北亚、新西兰、太平洋群岛和美洲服务。地中海航运对塔斯马尼亚岛承诺，通过来自现有客户的持续支持，和塔斯马尼亚岛市场需求，地中海航运将不断提高其服务水平和全球港口覆盖面。【中国航贸网】

汉堡港最大集装箱码头升级

从 2017 年 1 月 15 日起，一个新的货物生产及装卸模式将在汉堡港最大且历史最悠久的码头 Burchardkai 实现，这将进一步改善船舶操纵性能，并将满足更大型船舶的货物处理。HHLA 公司旗下 Burchardkai 码头董事总经理 Jens Hansen 表示：“对当前货物生产及装卸模式进行调整意味着集装箱龙门起重机和跨运车能在我们的码头不间断运作。这可以提高码头的货物处理能力和质量。”“此外，这对于处理规模更大的船只来说也是极其关键的一步。我们期待在 2017 年春能迎来第一艘运力在 20000teu 的集装箱船。” 【中国船检】



欧洲共同体船东协会加强与非洲的航运合作

非洲国家政府是欧洲航运公司的重要合作伙伴，目前，该地区已成长为全球最有前途的市场之一。“蓝色经济”为欧洲和非洲间的密切合作提供了很多机会，这对相关机构和利益相关者是至关重要的。而对非洲利益相关者来说，同欧洲的合作项目也能为其提供就业及更加繁荣的市场。欧洲共同体船东协会(ECSA)发起一项活动，将在11月29日同业内人士共同讨论同非洲合作的物流挑战和机遇，以及如何确保地区间的互利互惠合作。讨论会将由欧洲议会议员 Hilde Vautmans 主持。ECSA 秘书长 Patrick Verhoeven 表示：“非洲政府和企业是欧洲航运公司重要的合作伙伴。鉴于2017年将召开欧非峰会，并要在2020年重新审视《科托努协定》等重要事宜，因此欧盟政策制定者可借助此次讨论会及时就相关问题交换意见。”参加此次讨论会的成员包括联合国贸易与发展委员会委员、欧盟委员会代表、欧盟对外事务部成员、欧洲议会成员及部分航运公司。【中国船检】

马士基欲 40 亿欧元收购汉堡南美

据外媒透露，欧特克集团(Oetker)将于下周举行最高级股东会议，讨论是否出售旗下集运企业——汉堡南美，马士基航运或是最终买家。有消息称，欧特克集团有意出售汉堡南美，价格约为40亿欧元，马士基航运或是最终买家。对于该消息，汉堡南美拒绝做出评论，不过，该公司也没有否认正在进行一项谈判。马士基集团将于12月13日公布新的战略发展方向和架构重组方案更多细节，在这之前，需要有一些实质性行为。而马士基集团也希望通过相关收购使股票有较大涨幅，从而以股权交易的形式支付部分收购费用。有业内人士表示，马士基航运之所以有可能快速收购汉堡南美，在于巩固并扩大南美市场。在巴西，汉堡南美市场份额居第一，马士基航运附属公司 Mercosul Line 排名第二，马士基航运位列第四。如果马士基航运成功收购汉堡南美，其南美沿岸航线市场将会有质的改变，总运力会达到该市场运力的80%左右。同时，公司整个南北航线市场网络和份额也会大增，市场份额将升至35%左右。不过，潜在的合并仍面临一些问题，比如双方如何分配现有船舶和码头。有集装箱运输领域专家表示，在马士基航运和地中海航运共同经营的桑托斯港 BTP 码头，基本已没有能力再接纳汉堡南美的运量，如何重新分配运力是双方讨论的焦点之一。马士基航运在东西向航线市场有很强的控制力，通过收购汉堡南美而扩大南北向航线市场份额似乎在意料之中。同时，马士基航运正在强化冷藏运输市场，而汉堡南美也可为其在这一领域的发展注入强大力量。这样看来，马士基航运收购汉堡南美将会是快速且准确的。汉堡南美属于欧特克集团，该集团业务涉及多个领域，除航运外，还经营食品、酒类银行和其他业务。汉堡南美旗下集装箱运输业的两家主打品牌企业是：作为德国海运公司的汉堡南美船务公司和悬挂巴西国旗并拥有巴西船队的巴西 Alianca 船务公司。除此之外，Rudolf A.Oetker(RAO)公司和 Alianca Bulk(Aliabulk)公司负责全球散货和成品油运输。【中国航务周刊】

欧盟与第三国 51%货物贸易通过海路实施

根据欧盟统计局发布的数据，2015年与非欧盟国家货物贸易中，1.77万亿欧元货物通过海路运输，占进出口总额51%，比10年前提高4个百分点，欧盟53%进口、48%出口由由海运实施。鹿特丹、安特卫普、汉堡跻身2014年欧盟三大海运港口，货物吞吐量分别为4.21亿吨、1.80亿吨和1.26亿吨。数据显示，海运是多数欧盟成员国与非欧盟国家进出口贸易的最重要运输方式。海运占葡萄牙、塞浦路斯、希腊进出口额比例高达81%、80%和77%，占西班牙、马耳他、意大利、芬兰74%、67%、61%和60%。海运仅占内陆国家捷克贸易额12%，占卢森堡、爱尔兰、立陶宛、奥地利、克罗地亚比例各为19%、27%、27%、31%和35%。【中国航贸网】

航运看点

马士基：班轮运输业不需要新船 需要整合



马士基集团首席执行官施索仁说，整个行业现在正处于一个转折点，这个行业不需要那么多的新船，它需要的是行业整合。

很长时间以来，班轮运输业一直在期待着行业整合。这一次，趁着马士基拆分的机会和韩进破产带来的危机，达飞轮船公司的少帅、董事会副主席兼副总裁鲁道夫·萨德把班轮运输行业集中化行动的“帅旗”交到了马士基集团首席执行官施索仁的手上。

韩进海运的破产拷问行业集中化

最近，由韩进海运的破产引发的全行业混乱还在继续。虽然在一些国家，法院接受了韩进的破产保护申请，但是要平息这场风波还有待时日。

8月30日韩进海运在韩国首尔中央地方法院申请破产保护，并于9月1日获得批准。9月2日，韩进海运向设在美国新泽西州纽瓦克的美国破产法院申请延伸韩国法院给予的破产保护，其中包括防止韩进在美资产被扣押或被没收。

虽然在某些国家，韩进的资产受到保护，免受债权人的扣留，但是这种保护并非普适性的。在某些地方，韩进的船舶进入港口或者卸货时遭到扣留。

得到美国法院的保护之后，韩进停在长滩、洛杉矶和奥克兰的几艘船只就开始卸货。被美国法院下令扣留的“Hanjin Montevideo”号仍然停在长滩港的锚地上。

9月1日，韩进说，旗下28艘船只已经完成卸货。韩联社说，韩进还有34艘船被困在海上。韩国法官已经下令，凡租赁船只，一旦卸空必须立即还给船东。

从更加广阔的行业层面来看，韩进的坠落具有十分重要的标志性意义。从2015年1月到2016年10月的22个月里，20家最大的班轮公司中已经消失了5家，从大到小依次为中海集运、韩进海运、美国总统轮船、阿拉伯轮船和智利海运。除韩进以外，其他四家比较幸运，它们只是被兼并，资产价值并没有断崖式下跌。韩进能否保持品牌还很难说，但是至少绝对不可能作为一家全球承运商而东山再起。整个集装箱航运业在这22个月里所发生的变化之大、之快，远远超过集装箱化革命以来60年里的任何一个时期。

虽然二十年来并购案不断，但是从总体上来说，班轮行业的集中度并不高。前四大班轮公司的市场占有率总和从2004年的31%上升为2016年的47%，增加了16个百分点(表1)。但是如果以HHI指数来衡量，目前整个班轮市场全部企业的HHI指数值还不到720，属于竞争型而非寡占型的行业。

表1：2004年与2016年班轮行业集中度比较

2004年			2016年		
名次	班轮公司	市场占有率(%)	名次	班轮公司	市场占有率(%)
1	马士基	12.18	1	马士基	15.4
2	地中海航运	7.15	2	地中海航运	13.5
3	长荣	6.10	3	达飞	10.3
4	铁行	5.58	4	中远海运	7.5
合计		31.01	合计		46.7

一家公司的整合案。预期未来几年还会有更多公司兼并和被兼并，从而进一步提高行业集中度，并逐步接近寡占型行业



的下限(HHI指数值大于1000)。

达飞轮船交出了行业集中化的“帅旗”

达飞轮船副总裁鲁道夫·萨德正在考虑清除一些多余的运力，至于即将到来的行业兼并大潮，他表示达飞不打算参与，而希望由其他公司来领头。

在接受劳氏的独家采访时，萨德说，根据最近一段时间行业面临的困境，预期未来几个月还将有更多的并购案发生。

萨德说：“我相信未来还会有更多的公司像韩进海运一样陷入困境。目前，集装箱航运业确实存在着运力供求不平衡的问题，但是我希望我们的客户理解，他们不可能使运价永远处在下降通道。”

由于韩进海运的破产，大多数托运人不敢冒着风险把货物托付给小的承运商。像达飞这样财务实力强大的承运商因此而吸引了许多新客户。与此相反，一些中小型承运商的日子越来越不好过。

尽管近期内还可能发生新的并购案，而且肯定有几家公司会成为潜在的收购对象，但是萨德明确表示，达飞决不会积极寻找收购目标。他说，目前达飞正在集中全部精力和时间忙于整合新近收购的美国总统轮船公司。而且，在现存的几家公司中，能够适合达飞资源配置需要的公司并不多。

然而，萨德并没有完全排除今后某个适当的时候收购一家公司的可能性，毕竟，兼并与收购已经深深地植入达飞轮船公司的基因和萨德家族的基因。

达飞轮船在这一轮并购大潮中站在前列，比如收购德国的沿海运输企业 OPDR 以及几家区域性承运商，但是去年年末收购的东方海皇及其旗下班轮公司美国总统轮船肯定是它近几年里做的一笔最大的交易。

值得注意的是，虽然马士基当时也提出了报价，但是它一再强调其战略重点是“机体成长”而不是并购。然而，去年年底以来，“看不见的手”对新船订造按下了暂停键，订船大潮变溪流。今年上半年，马士基航运净亏损 1.14 亿美元，相比上年同期的净利润 12 亿美元下跌了 110%。至此，马士基才把战略重点从买船转到了买公司。

由于全行业的运力供求严重失衡，运价一再创新低，所以现在整个班轮运输行业进入了“去产能”的程序。达飞轮船正在考虑把美国总统轮船公司建于 20 世纪 90 年代后期的一批老旧船舶送进拆船厂，重点是容量在 5500 标箱至 6500 标箱的船。

萨德说：“其实，真要解决运力过剩的问题，班轮公司掌握了相当一部分主动权，那就是去产能。达飞轮船打算拆解更多的船，封存更多的船，以便使运力供应与运力需求之间达到更好的平衡。否则将会有更多的韩进海运倒下。”

虽然萨德相信，随着韩进海运的破产，市场已经触底并开始缓慢上升，但是市场的复苏进程肯定是渐进式的，运价的恢复还需要时日。

和马士基董事会主席拉斯姆森的预测一样，萨德也预言今年还会出现新的并购案。但是他说，达飞当前的头等大事是整合美国总统轮船公司，至于兼并、收购这类交易，这次应该轮到其他公司去做。那么，这一次，轮到谁来接过行业集中化行动的“帅旗”呢？

马士基即将出手并购

达飞轮船已经宣布排除任何并购的可能性，由此把马士基推向了行业并购活动的中心。

经过一段很长的静默期后，最近马士基航运公司已经表示将会重新考虑收购其他公司，以维护市场份额。虽然马士基将在何时收购哪家公司还是一个谜，但是随着韩进的破产，一旦局势明朗，相信这家丹麦巨头会很快出手。

马士基集团首席执行官施索仁说，我们认为整个行业现在正处于一个转折点，而我们希望维持我们在这个行业的地位。这个行业不需要那么多的新船，它需要的是行业整合。

近几年来马士基对于收购其他公司并没表示出太多兴趣。施索仁一贯坚称马士基航运的目标是跟市场以及主要竞争对手一起有机增长。但是，同时他又十分小心翼翼地并不完全排除收购的可能性。

根据马士基集团最近的“战略评估”，马士基将大幅度调整其产业布局，在未来两年内逐步剥离能源板块，而把业务重点专注于运输与物流。也在这个“战略评估”中透露出，马士基对于未来的投资侧重点，口径有了明显变化。施索仁明确提到，如果进行新投资将更倾向于收购，而不是新造运力。他说，市场上不再需要更多的新船运力，而是



需要更多的行业整合。因此，如果一家公司想变得更加壮大，那就只有通过收购其他公司才能实现。

虽然在 2015 年东方海皇挂牌出售的时候，马士基也提出了报价，但最终还是被达飞轮船收入囊中。中远和中海的合并，以及赫伯罗特和阿拉伯轮船的合并，更是与马士基不沾边。

马士基并购“雷达”照到了谁？

目前，不但有许多业内人士猜测，马士基会收购陷入破产泥沼的韩进海运，而且还有人猜测马士基会收购另一家韩国公司现代商船(HMM)。

虽然目前没有证据能够证明马士基正在进行这样的交易，甚至在九月份的时候，马士基集团的首席执行官施索仁曾经信誓旦旦地说无意收购任何一家韩国班轮公司，但是看起来马士基对并购活动并非丝毫不感兴趣。在九月份宣布拆分马士基的时候，集团高层就明确表示，运输与物流板块将从过去主要靠自身肌体成长的战略转变为自身成长与收购并重的战略。

从市场份额来看，马士基有收购的动机。韩进海运在跨太平洋航线市场的实力特别强大，而这块市场正好是马士基的“短板”。在明年联盟三足鼎立的市场环境中，马士基要保持强大的竞争优势，肯定需要扩大其在跨太平洋航线上的市场份额。

从资金层面来看，马士基有收购的实力。截至 2016 年第二季度末，马士基航运的账面上有 115 亿美元的自由资金。假如管理层关注公司的流动性储备，那么他们必然会做一笔“以现金换资产”的交易，为股东奉上一个“新”马士基。

既然有动机也有实力，那么，以远低于市场价的价格收购一家公司，或者至少收购它的一批船只，也完全是合乎逻辑的猜想。

据“高丽先驱报”(The Korea Herald)10月中旬报道，首尔中央地区法院证实，它将公布拍卖韩进海运亚洲-美国航线的一批网络资产。虽然绝大部分并购交易都必须获得公司股东的批准，但是韩进海运的出售决定最终将由韩国破产银行作出。

至于现代商船(HMM)，虽然高丽先驱报建议它去竞标竞购韩进海运，但是它目前正在财务重组进程之中，离破产边缘仅一步之遥，自顾尚且不暇，更无兴趣和余力去关注韩进的遗产。

与大多数韩国大型企业一样，这两家由家族掌控的航运公司同政府和当地社区有着千丝万缕的联系，关系错综复杂。在政府的荫庇下，这两家公司事实上控制了韩国绝大部分进出口贸易的运输业务。要把其中的一家公司甚至两家公司都卖给一家欧洲航运公司，这对于韩国政府和韩国托运人来说都是近乎不可思议的事情。

从另一方面来说，即使韩国政府批准了，马士基也自信有能力赢得韩进海运公司或现代商船的“忠粉”客户搭乘马士基的船只，这宗交易至少还需要得到美国、欧盟和中国等有管辖权的竞争监督机构的批准。

记忆犹新的是，在马士基和地中海航运组成 2M 联盟之前，他们曾经会同达飞轮船申请建立 P3 联盟。然而由于这一联盟在东西向主干航线上的市场份额达到非同寻常的 40%左右，中国商务部直接把它否决了。

尽管 2M 联盟在跨太平洋航线和跨大西洋航线上的市场份额并没有达到监管机构的警戒线，但是在亚欧贸易航线上的市场份额却要高得多。

	海洋联盟	THE联盟	2M+韩进+现代				合计
			马士基	地中海航运	韩进海运	现代商船	
周运力	87746	66074	52492	36673	13095	3524	105784
市场份额	34%	26%	20%	14%	5%	1%	40%

表 2 显示亚欧航线三大联盟的周运力 (TEU)配置和市场份额。其中韩进的周运力配置按公司破产前的运力配置计算，并且已从海洋联盟的运力配置数字中扣除。虽然韩进海运和现代商船的周运力配置之和 16619TEU 看起来并不大，但是已经足以把

2M 联盟的周运力配置推高到 105784TEU，并突破 40%的监管红线。

表 2：亚欧航线三大联盟的周运力(TEU)配置和市场份额

假定马士基收购韩进海运和现代商船，那么 2M 联盟在跨太平洋航线上的市场份额也只能增加到 25%，但是在 2M 联盟内部，马士基的占比将达到 85%。加上两家韩国公司的运力之后，马士基的周运力配置可达 84289TEU，几乎是第





二位达飞轮船 49905TEU 的两倍。与此同时，前四位承运商将控制周运力总量的 55%。

如果说，过去监管机构不允许 P3 联盟在某一条东西向主干贸易航线上的市场份额达到 40%，那么，预期他们也不会允许 2M 联盟在某一条航线上达到这个份额水平。因此，即使马士基有收购两家韩国公司的意愿和财力，这交易还是做不成。

马士基谁来“祭旗”？

据路透社称，董事会主席迈克·拉斯姆森表示马士基已经准备好 120 亿美元的资金储备来买下可能的竞争对手。

业界人士热切关注马士基举起行业集中化“帅旗”之后，马士基并购“雷达”照到了谁？会用哪家公司来祭旗？

虽然坊间不时有马士基要收购现代商船或者川崎汽船的传闻，但是施索仁对于潜在的收购对象传闻总是三缄其口。他只是很模糊地说，马士基瞄准的收购对象特征是市场份额在 2% 至 4%、过去五六年里一直在亏损的全球承运商。

根据施索仁出的谜面，笔者做个“竞猜”。根据 10 月 30 日的 Alphaliner，按他所说的区间，市场份额从大到小应该是汉堡南美(2.8%)、东方海外(2.7%)、阳明海运(2.7%)、阿拉伯轮船(2.6%)、商船三井(2.5%)、日本邮船(2.5%)、现代商船(2.2%)。其中，阿拉伯轮船已经确定将被并入赫伯罗特，剩下这六家公司全部是符合候选条件的“全球承运商”身份。而坊间一度传闻的“候选人”川崎汽船市场份额仅为 1.7%，反而不在马士基并购“雷达”的照射范围内。

汉堡南美从来都不公布业绩，无法判断其盈亏状况。东方海外过去五年(2011 年至 2015 年)累计净利润 16 亿美元，不符合“过去五六年里一直在亏损”的预设条件。

其他四家公司分别为日、韩以及中国台湾的企业，六年累计全部亏损。但是马士基曾经针对外界传闻，断然否认收购韩国公司的可能性，上文也已经分析了马士基收购韩国班轮公司的监管障碍，但是商场如战场，兵不厌诈，笔者认为，一切皆有可能，现代商船不一定会完全排除在马士基的“雷达”以外。至于韩进海运，目前的市场份额已经跌到 0.8%，肯定不在马士基的视线范围里，但是也不排除马士基收购几条韩进优质船的可能性。

由于三家日本船公司已经宣布合并它们的集装箱业务，所以马士基收购候选人的数目只剩下三家，即汉堡南美(盈亏未知)、阳明海运(五年亏损 8.3 亿美元)和现代商船(亏 11.4 亿美元)。也许马士基正在跟其中的某一家或两家公司秘密洽谈收购事宜也未可知。

如今三家日本公司的集装箱业务合并为一家公司，由此可以把 HHI 指数值提高 30。

即使以最激进的思维考虑，马士基同时收购两家公司，市场份额分别取上限，即 2.9% 和 2.7%。如果能够通过监管机构的反垄断审查，那么，按照笔者的计算，最多可以把马士基的市场份额提高到 21%，把全行业的 HHI 指数值提高 188。

前面说过，目前班轮行业的 HHI 指数值不超过 720。即使上述假想的并购案都在近期内发生，全行业新的 HHI 指数值大幅度拉升到接近 940，但是离开寡占型行业的最低门槛(1000)仍有一段距离。因此，从总体上来说，班轮运输业的集中度还有很大的上升要求。

市场结构	寡占型				竞争型	
	高寡占I型	高寡占II型	低寡占I型	低寡占II型	竞争I型	竞争II型
HHI值 (0~10000)	大于3000	1800~3000	1400~1800	1000~1400	500~1000	小于500

相关链接

HHI 指数 (Herfindahl-Hirschman Index 赫芬达尔-赫希曼指数)，是一种测量产

业集中度的综合指数，是经济学界和政府管制部门使用较多的指标，是行业所有参与企业的市场占有率的平方加总后所得。一般而言，HHI 应界于 0 到 10000 之间。美国司法部(Department of Justice)利用 HHI 作为评估某一产业集中度的指标，并且订出标准。【中国船检】

