

班轮时事直通车

Alphaliner: 班轮公司需进一步整合以提升运价



Alphaliner 分析师 Hua Joo Tan 近日表示, 2018 年前, 排名前 7 大集装箱班轮公司将控制全球 70% 的运力, 但这个市场仍将是分散的, 仍有出现价格战和运价波动的可能性。Tan 认为, 7 大集装箱班轮公司之外的船公司前景将受限, 其中包括东方海外、阳明海运、现代商船、太平洋国际航线、以星和万海航运。“这些公司是潜在的被合并对象, 但是只有少数对买家很有吸引力,” Tan 说, “东方海外会被合并, 但是可能要几年的时间, 等到公司准备好接受一个适合的价格。” Tan 认为, 这些第二梯队班轮公司的存在意味着竞争压力会小幅减少, 而已经完成的整合对运价的可测量影响很有限。“运价依然低迷, 且没有迹象表明运输贸易会走强, 班轮公司在贸易中有普遍的市场

份额权力。”另外, 韩进事件似乎不会受到重视, 这也意味着小型班轮公司不会退出经营, 他们可像阳明那样再融资, 或像现代商船那样获得政府支持。“现代商船和阳明海运都在进行重组。” Tan 说, “以星也是如此。没有公司会面临破产, 他们会得到支持。” Tan 同时指出, 长达 18 个月的三家日本公司整合可能会带来不稳定因素。“他们将长期为市场份额而奋斗且在真空中操作。日本公司是当前最容易给出激进价格的。”从韩进的余烬中成长起来的 SM Line 将会拥有少于 2% 的市场份额, 这也会对运价产生影响。“要紧随韩进进入市场的唯一办法就是大幅折价。”而且即使是较小的公司也在增加运力, 比如东方海外交付中的 20000teu 船, 阳明增加船舶数量, 以星在跨太平洋航线上大举扩张。Tan 说: “这些都将使未来几个月内的货运环境充满不稳定性。” 【中国远洋海运 e 刊】

马士基调整 ME3 航线

从马士基航运获悉, 该公司 4 月 17 日发布最新消息, 将对 ME3 航线进行升级, 升级后将在印度西北部、中东和中部地中海主要港口提供服务。未来 ME3 航线将在罗马尼亚和乌克兰市场提供新的直接港口停靠。新 ME3 航线停靠顺序如下: 皮帕瓦夫—哈兹拉—那瓦西瓦—杰贝阿里—塞拉莱—塞得港—达米埃塔—伊兹米特湾—安巴里—康斯坦察—新罗西斯克—敖德萨—Chornomorsk—康斯坦察—安巴里—伊斯肯德伦—达米埃塔—塞得港—吉达—塞拉莱—杰贝阿里。新航线首航将由 Maersk Karachi 运营, 于 4 月 30 日在皮帕瓦夫始发, 2017 年 5 月 25 日抵达康斯坦察。【中国航贸网】

美国总统轮船调整 WC5 航线拉萨罗卡德纳斯挂靠码头

从美国总统轮船获悉, 应拉美市场发展, 该公司 4 月 20 日发布最新消息, 致力于为客户提供可靠的运输服务。其经营的 WC5 航线拉萨罗卡德纳斯港口的码头更换。由 MV SeaLand Guayaquil 开始, 航次 V708, WC5 航线北向将不再停靠 Hutchison Port Holdings (HPH), 转而停靠在 APM 码头 (AMPT), 预计于 2017 年 5 月 5 日到达拉萨罗卡德纳斯。【中国航贸网】

小型支线集装箱船二手船市场即将火爆

从马士基的 3E 级集装箱船建造开始, 为了增强市场占有率, 世界海上集运业进入了一种类似军备竞赛的状态, 从最大载箱量来看, 几年前 14000TEU 的集装箱船就堪称世界最大箱船, 可到现在, 20000TEU 以上的集装箱船都已经有两艘开始了正式运营, 另外还有数十艘也即将从船厂汹涌而出。反过来, 近几年, 大船订单如饺子般定下的时候, 较小型的船舶订单却相对较少, 鉴于此, 根据知名航运情报机构北极星消息, 投资人的目光正在被小型二手集装箱船买卖市



场所吸引。根据公司官网显示，一家位于汉堡的名为 MPC Capital 的资产与投资管理公司声称其已经为今年收购一支由 1,000-2,000 teu 支线船舶以及 2,000-3,000 teu 大支线船舶构成的船队募集 1 亿美金。MPC 表示，其预期集运市场今年开始复苏，另外支线新船订单交付较少，现在投资支线船舶是比较合理的。MPC 表示，我们已经看到了集运市场有复苏向好的趋势，运费水平已经较 2016 年有改善，2017 年第一季度的包租费率也呈上升趋势。另外知名航运分析机构 MSI 也预期整个集运市场也正在处于复苏的道路上，尤其指出的是现在小型船舶的供需结构对于进一步投资还是非常有吸引力的。【信德海事】

东方海外调整 GEX2 航线安特卫普挂靠码头

从东方海外获悉，该公司 4 月 20 日发布最新消息，应大西洋贸易需求，其经营的 GEX2 航线(Gateway Express 2)中的安特卫普港口停靠将由 PSA 安特卫普改为安特卫普 DPW，班次如下：计划由 Toronto Express, voyage 82E18 / 83W20 轮船于 2017 年 5 月 17 日抵达安特卫普。【中国航贸网】

东方海外更新有关印度进口货物预付海运服务税

从东方海外获悉，该公司 4 月 21 日发布最新消息，现更新 1 月 27 日关于“自 2017 年 1 月 22 日起征收印度进口货物预付运费服务税”的通知。从 4 月 23 日起 4.5%印度进口货物服务税征收对象变更为印度进口商。此次更新是根据 4 月 13 日在印度颁布的服务税收立法 (Notification No. 15/2017-Service Tax)。因此，对于从 4 月 23 日起上船货物，我们的预付海运费发票将不再显示此项税费。【中国航贸网】

闲置集装箱船大幅下降市场更乐观

自今年年初以来，闲置集装箱船运力从 160 万 TEU 开始大幅下降，市场变得更加乐观。Alphaliner 数据显示，截至 2017 年 4 月 3 日，闲置集装箱船队运力达到 97 万 TEU，占全球集装箱船船队总运力的 4.8%。其中，3000-6000TEU 的集装箱船在半年前闲置数量为 130 艘，但截至 4 月初该型船闲置数量已降至 58 艘。Alphaliner 表示，闲置集装箱船运力下降是由于新集运联盟服务网络开始运营。随着现货市场上可用运力数量下降，预计集装箱船租船市场将保持乐观。同时，航运咨询机构 BIMCO 也在航运市场展望中指出，集运业有望不断优化网络，提高效率。该机构指出，尽可能削减成本并充分利用现有可用船队，这对于联盟内各个独立的班轮公司的利益而言至关重要。此外，新联盟的实施在 2017 年仍然值得关注。目前的三大联盟取代了以往的四大联盟，控制了全球 77%的集装箱船运力以及 96%的东西线贸易。BIMCO 强调，按照全球集运业货运量来看，不在东西线贸易的集运需求占全球集运需求的 57%。而非东西航线的贸易量上升，也受到了近年来东西航线级联贸易促使运力撤出该航线的影响，这同时造就了集运业的双重市场。在运力供应方面，新造船市场目前只有 8 艘集装箱船订单，全部都是由中国船厂接获的小型集装箱船 (1750-2150TEU)。而船厂手持订单还包含了 300 万 TEU 集装箱船尚未交付，这些运力中的 85%预计将在 2017 年和 2018 年交付，其中在 2017 年交付的 80%运力预计为 9400TEU 以上的集装箱船。因此，集装箱船的级联贸易次序将继续维持目前的速度。此前 BIMCO 预计，假设 2017 年拆解 45 万 TEU 集装箱船，并有 100 万 TEU 船交付，那么集装箱船船队运力将增长 2.9%。若要达成这一目标，那么现有的集装箱船拆船活动必须有所缓解，同时新船交付速度必须回升。而目前的情况看来，现有集装箱船船队总运力正在逐渐减少。截至目前，今年集装箱船市场上共交付了 152800TEU 船，拆解了 195555TEU，导致船队总运力相比今年年初时有所减少。【国际船舶网】



航运看点

马士基航运抛售航线谁是“接盘侠”？



日前，欧盟有条件地批准了马士基航运收购汉堡南美，该项交易有惊无险地下了一城，但要想实现年底前完成交易，马士基航运还需继续过关斩将，抛售资产势在必行，新一轮的资产竞购将花落谁家？

据马士基航运透露，收购汉堡南美的全部流程将在2017年底以前完成。但在此之前，这一并购案必须获得欧盟、美国、中国、澳大利亚、韩国和巴西等国家和地区监管机构的反垄断审查。并根据法规的要求，削减市场份额，或对于可能受损的利益相关方提供补救措施。

在此情况下，去年年底就有分析称，马士基航运或将出售旗下资产。果然不出所料，4月初，马士基航运宣布出售巴西子公司 Mercosul Line，以获得巴西反垄断监管机构巴西经济拥护行政委员会（CADE）的审查。

抛售南美资产

4月10日，欧盟反垄断监管机构有条件地批准了马

士基航运收购汉堡南美。欧盟监管部门认为，交易完成后的新公司将面临竞争不足的问题，因此提出条件让汉堡南美从北欧-中美/加勒比海航线、北欧-南美西海岸航线、北欧-中东航线、地中海-南美西海岸航线和地中海-南美东海岸航线这5个航线的合作运营中退出，其中3条航线涉及南美，可见南美市场是欧盟本次监管的重点。

其实，从马士基航运的角度，当然希望在收购汉堡南美后，尽可能多地保留其珍贵的航线资源，但这在实际操作中困难重重，首先监管部门这一关就很难通过。马士基航运目前在南美市场就面临这样的问题。

马士基航运和汉堡南美两家公司在欧洲-南美贸易航线上都占有很大的市场份额。马士基航运在巴西有一家子公司 Mercosul Line，拥有5艘运力，负责巴西沿海运输。同时，汉堡南美也在巴西拥有子公司——Alianca 船务。从市场份额来看，如果马士基航运完成对汉堡南美的收购后，获得 Alianca 船务的控制权，那么 Mercosul Line 和 Alianca 船务将占据整个南美东海岸运输市场约80%的份额。市场份额过大，巴西反垄断监管机构不会允许这样的事情发生。由于马士基航运曾明确表示，将保留汉堡南美和 Alianca 船务的品牌，因此，出售 Mercosul Line 是唯一可行的让步选项。

如果当初是达飞轮船收购汉堡南美，那么两者就不会有那么多的叠加市场份额。但现实是，虽然汉堡南美的管理层更希望被达飞收购，但母公司欧特克要求必须现金交易，而手头拮据的达飞只能杠杆交易，因此最终促成欧特克与马士基航运的交易。尽管截至目前，双方都没有公布收购价格，但有消息称，交易价格大约为40亿美元，这对于拥有115亿美元闲置资金的马士基来说，真是“小菜一碟”。

与此同时，对于马士基航运收购汉堡南美的交易，除了面对欧盟的严格监管，预期美国和中国的监管机构也将对该交易提出方案修改要求。

目前，在北美-南美航线市场上，最大的承运商是汉堡南美，市场份额约为31%，排名第二、三、四位的依次是地中海航运、赫伯罗特和马士基航运。马士基航运收购汉堡南美以后，市场份额将远超过反垄断机构的监管红线，收到美国联邦海事委员会（FMC）关于削减航线要求几乎板上钉钉。

而在亚洲-南美航线市场上，最大的承运商是马士基航运，市场份额约为22%，第二至第五位依次是赫伯罗特（13%）、汉堡南美（12%）、达飞轮船（11%）、地中海航运（10%）。马士基航运收购汉堡南美后，市场份额将陡升至34%，也超过了反垄断机构的监管红线，势必会收到中国交通运输部的方案修改要求，这还不包括日本、韩国和新加坡等国家以及



台湾地区的监管机构，也可能提出削减市场份额的要求。

回顾历史上的并购案，不乏类似案例。去年，赫伯罗特为了避免触犯欧盟的竞争法规，顺利实现与阿拉伯轮船的合并，主动退出了阿拉伯轮船在跨大西洋航线市场上的合作服务航线 NEU1。再之前的 2005 年，马士基收购铁行渣华(P&O Nedlloyd) 时，为了满足竞争法规的要求，不得不出售自己在南非航线市场的一些资源。

潜在“接盘侠”

结合上述分析，马士基航运收购汉堡南美的交易案，将在南美至北美、欧洲和亚洲的三条南北向贸易走廊，以及巴西区域市场航线上，遇监管审批阻碍。为了顺利通过监管机构的审批，马士基航运必须在这四条贸易路线上削减市场份额。其中，在巴西区域市场必须出售旗下子公司 Mercosul Line，在三个南北向航线市场可以仅出售航线资源（包括航线协议、联合航线的合作协议以及打包出售忠诚客户资源等）。出售以后，马士基航运可以与接盘的买家再签订舱位共享协议（VSA），以求得双方舱位利用率的最大化。

当前，全球班轮业运力供给依旧大于运力需求。按照马士基集团首席执行官施索仁的估计，全行业在役运力和手持订单运力之和，至少可以满足 2023 年之前的市场运力总需求。因此，除了极少量的报废运力更新之外，不可能有哪家公司会采取任何大规模的订造新船行动，尤其是超大型船舶。在这种情况下，马士基航运的在役船队运力本身就是优质资源。马士基航运裁撤航线，未必会伴随着出售运力。除了退回合同到期的少数租船以外，大部分因撤线闲置的运力，将被配置到其他航线上。

那么，哪几家公司会竞购被迫出售的 Mercosul Line 以及马士基航运的航线资源呢？据笔者估计，在上述四部分市场中，马士基航运收购汉堡南美之后的市场份额都是名列第一位的，且遥遥领先竞争对手。因此，任何一家公司接盘都不会超越监管机构的反垄断红线。在这几个南美相关航线上，市场份额靠前的竞争对手，即赫伯罗特、达飞轮船和地中海航运这三家欧洲巨头，最有可能参与竞购。

虽然赫伯罗特吞并阿拉伯轮船的交易完成期一推再推，但最近两家公司一致表示，将在 5 月底完成。笔者估计，一旦新公司成立，只要董事会批准，就可以参与竞购马士基航运抛售的航线资源。

另一个潜在竞购者达飞轮船本来就对收购汉堡南美极感兴趣，只是因为缺少现金才功亏一篑。如今马士基航运优质资产抛售，且不需要巨额资金，达飞轮船应该很感兴趣。

至于历史上对收购公司一直不感兴趣的地中海航运，已有迹象表明原来的“家规”可能出现松动。最新的例证是今年情人节当天，各路媒体纷纷报道地中海航运与意大利 Messina 集团洽谈收购事宜（参见本刊 1299 期《大象爱上了小松鼠？》）。因此，地中海航运也很有可能参与竞购马士基航运抛售的家产。

当然，也不排除市场份额相对靠前的另外几家公司参与竞购的可能性。比如中远海运集运、长荣海运、太平船务以及三家日本公司（日本邮船、商船三井和川崎汽船），也可能对亚洲-南美航线市场的航线资源感兴趣，尤其是南美-亚洲航线资源。

综上所述，迫于监管机构的压力，马士基航运在几个涉及南美贸易的市场上忍痛抛售资产，潜在的买家也不少，但到底谁会是接盘侠，就得看运气了。正所谓“手快有，手慢无”，班轮公司“剁手”的机会来了。

至于汉堡南美的油轮和干散货船队，其营业收入约占公司总收入的 7%，将如何出售？何时出售？看起来，马士基航运目前的注意力只是集中在集运业务板块，这些只能留待以后再说。【中国航务周刊】

