

## 班轮时事直通车

### 全球货运市场未来5年持续增长



市场研究报告显示，全球货运市场在2017-2023年期间将实现约3.45%的复合年增长率。近年来，全球货运市场的发展富有成效。在推行像东盟自由贸易区(AFTA)、跨太平洋战略经济伙伴关系协议(NAFTA)和北美自由贸易协议(NAFTA)这样的自由贸易协议国家增加的同时，越来越多的国家也将推动货运市场的增长。此外，货运市场也获得了一带一路，巴拿马运河扩建以及苏伊士运河发展等措施的推动，这些措施将带来贸易机会，对海上贸易产生积极影响。全球货运市场的主要参与者包括丹麦马士基集团、瑞士地中海航运、瑞士的泛亚班拿世界运输股份公司、法国达飞轮船、德国敦豪全球货运公司、中国的中国远洋控股、

日本的日本通运公司、德国的德国铁路股份公司、德国的赫伯罗特和瑞士的泛亚班拿 Welttransport 控股。由于有诸如中国和印度之类的发展中国家，亚太地区预计将以最高的年复合增长率主导货运市场。此外，诸如市场需求、港口基础设施开发和政府支持等因素也将促进货运市场在该地区的增长，而且使该地区占据了最大的货运市场份额。由于存在加拿大和墨西哥这样的出口导向性经济体，北美市场在预测期间预计将达到年复合年增长率增长。【国际船舶网】

### 中国正成为世界集装箱输送中心

日本《富士产经商报》6月6日文章，原题：中国将成为集装箱输送中心 亚洲货物吞吐量不断增加，集装箱运输量在全球所占份额呈压倒性优势。经济减速情况下贸易规模仍持续扩大的中国，其相关货物吞吐量的变化，如今成为各国船主们最关心的大事。毫不夸张地说，中国正成为世界集装箱的输送中心。去年世界集装箱吞吐量排名前10的港口中国占7个。上海港稳居首位，深圳港和舟山港分列第三、四，香港港排名第五。在亚洲，新加坡港和韩国釜山港的吞吐量一直占较大份额。尤其是被誉为“东北亚码头”的釜山港，地位一直不可动摇。过去，不仅中国的青岛港和大连港，就连日本港口也对釜山港依赖性很强。然而，随着去年韩国海运巨头破产，釜山港的货物吞吐量开始呈现负增长，集装箱吞吐量一直停留在世界第六。这似乎给地理条件优越、港口延伸面积不断扩大的上海港带来取而代之的机会。上海成为“东亚码头”后，转运率将大为提升。今后，周边各国的货物将集中在上海港，并从那里通过大型货船转运至东南亚和欧洲各地。【中国港口网】

### 马士基集团搁置部分部门 IPO 计划

据悉，丹麦马士基集团日前表示，将搁置为马士基钻井和马士基海洋公司的上市计划。据 Berlingske 日报援引消息称，马士基油轮未来上市日程仍不确定。不过，马士基石油公司预计将在未来6-12个月内上市。消息人士透露，上市进程的最后决定日期仍未被采纳，放弃上市或是与其他公司合并的可能性仍然存在。去年，马士基集团透露，将业务分拆成两个主要部门，并表示将在今年9月公布结构变化的具体细节。该公司一位发言人表示，将评估所有选项，以确保为独立能源业务和马士基股东提供最佳解决方案。该该公司表示，其目标是能够根据市场发展机会，在2018年底前公布结构性解决方案。【国际船舶网】

### 赫伯罗特：与阿拉伯轮船合并未受卡塔尔断交风波影响

卡塔尔断交风波发生之后，刚于上个月宣布与阿拉伯轮船完成合并的赫伯罗特表示，与阿拉伯轮船的合并正在进行中，



迄今为止还没有受到影响。在完成与阿拉伯轮船的合并之后，新赫伯罗特股权结构亦发生变化：南美轮船、汉堡市和库恩海运分别持股 22.6%、14.8%和 14.6%；阿拉伯轮船的主要股东——卡塔尔控股有限公司和沙特阿拉伯王国公共投资基金的大多数股东将成为新的大股东，分别占 14.4%和 10.1%；途易持股 8.9%。此后，卡塔尔与包括沙特阿拉伯在内的多个阿拉伯国家之间的争端导致外交关系和交通运输中断。赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 在接受媒体采访时表示：“与阿拉伯轮船的合并正在计划中。卡塔尔（邻国）的封锁迄今尚未造成任何重大问题。一切运营尚在控制中。” Rolf Habben Jansen 确认，双方合并将于今年三季度末完成，而在未来的 18 至 24 个月内，员工人数将下降 10% 至 12%。与阿拉伯轮船的合并旨在产生协同效应，并将帮助赫伯罗特成为全球第五大班轮公司。当下的集装箱运输市场，由于产能过剩、运价低迷和燃油费用高昂正面临着长期的行业衰退。Habben Jansen 表示：“今年二季度运价继续回升，但现在还不能说是否会持续下去。或许等到 8 月初，可以更好地评估夏季业务评估时，情况可能会更加明朗。” Habben Jansen 还认为，在最近一波破产、兼并和联盟浪潮之后，行业整合可能会放缓一两年。当然，对于中小型班轮公司而言，为了提升竞争力，它们之间可能会有更多的合作。【航海装备网】

### 中原地区多式联运企业联盟成立

紧密衔接铁、公、空、海各式物流，打造物流“海陆空”一站式平台！6月15日，由河南省物流协会牵头发起的中原地区铁道公路航空海运多式联运企业联盟在郑州成立。中原铁道物流、郑州车务段、郑州集装箱中心站、河南省机场集团、河南保税物流集团、河南航投、郑州交运集团、邮政 EMS、顺丰速递、传化物流、长通物流、豫铁物流、鸿泰物流、青岛港捷运通、天津港务局等十几家“大咖级”物流企业成为联盟首批创建单位，并在仪式现场签约。据悉，河南省不仅要构建东联、西进的陆路通道，形成连接“一带一路”的东西双向通道；还要构建贯通全球的空中通道；也要建成蒙西至华中、三门峡经亳州至江苏洋口港等铁路，完善大能力货运铁路网；同时加强内陆无水港建设，形成铁海互济的多式联运格局，开展客运“一票式”联程和货运“一单制”联运服务。【中国水运网】

### 西媒：中国，正在沉默地征服世界海域及港口

中国正在沉默地征服世界海域及港口。亚洲巨人正通过投资转变成几乎全球所有商品港口的主人。最近一次收购是在西班牙。在出资 2.0349 亿欧元购买 51% 股份后，中国远洋运输(集团)总公司已控制 Noatum——西班牙第一港口终端操作公司，此举将使其能获得瓦伦西亚港的集装箱码头。中国公司的目的，是扩大到整个地中海海域并继续投资包含亚非欧及拉美的巨大港口网络。计算中国在商品港口的投资十分复杂。伦敦国王学院中国研究所的山姆·比特森和吉姆·考克的研究表明，自 2010 年起，北京已投资 450 亿美元至少完全或部分收购 40 个港口，还不包括最近对西班牙一个港口的收购。诸如巴基斯坦的瓜达尔，非洲之角的吉布提，雅典的比雷埃夫斯以及巴拿马的集装箱码头等战略位置，能保证亚洲巨人控制用以运输商品及进口原材料的全球海上通道。研究表明，与 2010 年的 1/5 相比，自 2015 年起世界 50 个最主要集装箱港口中的 2/3 都或多或少有中国资本的成分。据海上贸易顾问公司 Lloyd's Intelligence 统计，这些港口控制着世界 67% 的集装箱。中国对世界港口的兴趣与雄心勃勃的新丝绸之路承诺有关。这个由北京推动的倡议，寻求开辟陆地及海洋线路，连接亚洲和欧洲以及其他地区，同时充分利用目前全球海运高峰带来的商品流。【环球时报】



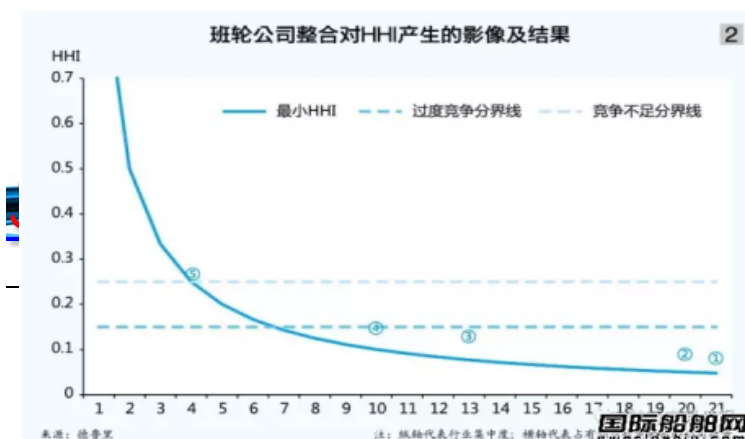


## 航运看点

### 集运业盘整窗口期只有两年？



看起来却并未如理想中的那样，能够为集运业带来普适性的好处。现状是运费已经跌到了谷底，货量增长持续性疲软，而不论是集装箱船还是集装箱岸吊等基础装备设施，都已经让班轮公司和港口企业投入了巨大的财力。可问题是“运费低、货量少”的难题又难以在短期内获得解决，这促使班轮公司为了谋求生存而争先恐后地追求压缩单位成本，这从班轮公司越来越倾向于使用巨型船舶及成立规模空前庞大的班轮公司联盟等表象中可见一斑。最后的问题来了，“大”确有其优势，然而一旦突破了某个临界点，规模经济的效应会出现溢出，甚至带来反作用——班轮公司和港口企业必须找到方法从过度同质化的泥淖中脱出，从自身定位及针对客户群的特质为突破口，将“自己”与“他人”区分开，



《航运交易公报》2017年第20期《海上两万箱》一文从规模化和集中度两个方向讨论了当下集运业的“大”业态。其中在对集运业的规模化分析中，《航运交易公报》记者强调了规模经济本身已经在特定区间内对班轮公司造成严重的负担，但是就集运业本身而言，对规模经济的追求“整体”上还是成功的。这里引用此前国内媒体披露的波士顿港务局港口业务副主管迈克尔·范德彼克的观点：1967年，一艘拥有500TEU运载能力的集装箱船(船型 船厂 买卖)需要配备30名船员，但目前一艘能携带超过2万TEU的集装箱船仅需配备13名船员。除此以外，当下各家班轮公司都在以前所未有的速度进行联手或整合，以追求规模经济带来更显著的效应。各港口企业也一样，为了让自己的规模变得越来越大，正在以比过去任何时候都更激进的方式进行扩张。

再耐心一点……竞与合、供与需的平衡使我们在不久的将来有望看到一只只快乐的“航企”。

范德彼克认为，虽然业内人士直到近期才反应过来，但残酷的事实告诉我们——曾经备受推崇、遍地开花的规模经济，目前

事实上，差异化已经在一些局部有所体现。以太平船务、现代商船、以星轮船、万海航运和森罗商船为代表的五家班轮公司无论出于主客观考量，高举“不结盟运动”大旗，各自坐拥的集装箱船都难称巨轮。与“巨人”们不同，这五家班轮公司运营的航线基本为二级航道和二级港口——现代商船和以星轮船都曾经是全球性班轮公司，而如今的“避实就虚”不得不说是针对自身特点的策略性防御。

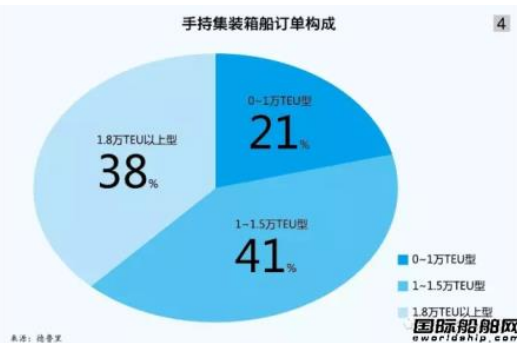
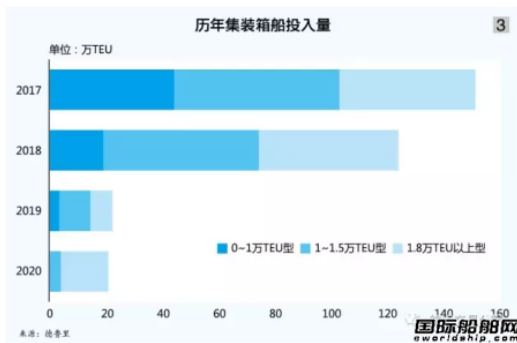
可问题又来了，集运市场现在是否存在让班轮公司得以从价格战中抽身喘息的机会？如果有，能持续多久？下面就从班轮公司的“竞与合”、集运市场的“供与需”两方面作尝试性探讨。

#### 竞与合

赫芬达尔-赫希曼指数（HHI）是一种研讨产业集中

度的综合性指数，这里想借 HHI 反映集运市场从“过度竞争”到“竞商数量锐减”再到“适度竞争”甚至“竞争不足”的动态过程。横轴代表占有相当权重的班轮公司数量，纵轴代表行业集中度——当 HHI 为 1 时，代表产业集中度达到最大值。两根虚线则可以视为立体的第三维度——坐标点落在“过度竞争分界线”向下区域，代表班轮公司处于“过度竞争”状态；坐标点落在“过度竞争分界线”与“竞争不足分界线”的中间区域，代表班轮公司处于“适度竞争”状态；坐标点落在“竞争不足分界线”向上区域，则说明班轮公司之间“竞争不足”。

从图 1 中不难看出，2010—2015 年的 6 年间，HHI 几乎维持不变，直到今年才开始有明显上升，这当然与班轮公司的集中破产、合并和收购等市场行为是分不开的。值得注意的是，与 2010 年与 2015 年的采样点一样，今年的坐标点落在“过度竞争分界线”下方，故虽然去年年底至今年一季度集运运价有明显回暖，但价格战的乌云可以说是时刻笼罩在市场苍穹之上。只是今年的坐标点已经接近班轮公司适度竞争的“舒适区域”，所以未来对于集运业而言肯定是



阳光灿烂的。

图 2 是基于现状对未来的演绎，坐标点 1、2、3 分别指代 2010 年、2015 年及今年的 HHI。若要 HHI 进一步趋向“适度竞争”区间，避免预期中的价格战，占有相当权重的班轮公司数量需要从今年的 12~13 家进一步萎缩至 9~10 家，从而

触及预期中的坐标点 4。今年有符合这种萎缩预期的大事件吗？当然，比如马士基航运对汉堡南美的吸纳、再比如赫伯罗特与阿拉伯轮船的合并，最后当然还有日本邮船、商船三井和川崎汽船集运业务的合并，“玩家”数量一下子减少 4 家。顺便提一句，如果班轮公司得陇望蜀，想达成一种“准垄断”格局的话，那么“玩家”数量则需要削减至 3~4 家——这在较远的未来也不是没有可能性。



综上所述，单就班轮公司的竞合关系而言，有充分的证据表明集运业已经开始向理性竞争和宽松市场靠拢。值得注意的是，并非所有的理性和宽松都会及时地投射到财务报表上。以前陷入困局的现代商船为例，前者的重整计划用了近 8 个月的时间完成，目前依然处于亏损阶段，现代商船 CEO 俞昌根曾表示现代商船的盈利目标定在明年三季度。

### 供与需

接下来的议题自然是供求关系，这几年集运业面临的最大难题就是供求失衡，也就是老生常谈的“运力过剩”问题。

从图 3 中我们可以得到两个结论，根据现有数据和预测，今明两年分别有超 150 万 TEU 和超 120 万 TEU 的运力入市——与此前的数据相比仅现微量向下调整——供需矛盾似乎依然突出。而 2019 年以后的运力入市呈显著的减少趋势，同时 1 万 TEU 以下型船交付量将呈现逐年萎缩的状态。

上述萎缩性趋势也同样表现在图 4 上，1 万 TEU 以下型船的份额刚刚超过 1/5。此外，随着非经营性船东的一大批船龄超 15 年的 8000TEU 型船在未来几年内达到拆解高峰，这批经济性较差的高速船舶退市将会为实现班轮市场的供需平衡提供契机。同时，出于经济性以外的考量，在支线投入营运的小型集装箱船将会在此轮洗牌中受益，其服役年限和市场价值有望迎来飙升。





运力供给侧在两年后会给集运业带来曙光，然而就运力需求而言，未来几年的增量（图5）除了在一些权重较低的市场（如拉美和非洲市场）呈现较大幅度的增长外，总体还是维持不温不火的状态。

供需平衡预计在2018—2019年的某个时间节点到来（图6），2014—2015年集运业遭遇的“灾异”会否在未来的循环中往复，目前还尚未可知。对于惯于操作长线的投资者和机构而言，需要抓住这两年集运业盘整的窗口期，为自身带来可预见、最大化的投资收益——集运业传统意义上的淡旺季界限将回归分明，风险也变得相对可控。诸如中远海控（601919.SH）的基本面将逐年向好，更不用说在消息面上带来的刺激因素。【航运交易公报】

