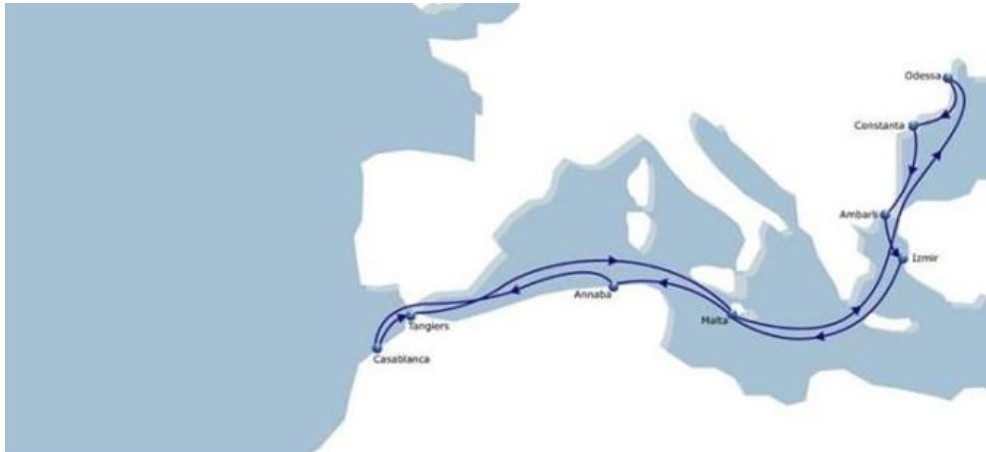


班轮时事直通车

达飞将于8月21日开通黑海 Med Express 航线服务



8月1日，达飞轮船宣布将开通黑海 Med Express 航线服务，旨在将黑海的主要国家如土耳其、罗马尼亚、乌克兰和地中海国家，如阿尔及利亚和摩洛哥连接起来。这一创新性的航线服务，主要是为了快速、准确地响应黑海国家日益增长的贸易量。达飞此次首开地中海至黑海的周次短途航线，意在将摩洛哥北部的丹吉尔港、卡萨布兰卡港和阿尔及利亚的阿纳巴港等纳入服务范围内。新航线预计航行时间如下：

康斯坦察港至卡萨布兰卡港 16 天，阿姆巴利港至阿纳巴港 6 天，马耳他港至敖德萨港 4 天，伊兹密尔港至马耳他港 2 天。该新航线将于 8 月 21 日开航，始发港为马耳他港，计划投入 4 艘 1,700TEU 船，沿线港口包括卡萨布兰卡港、丹吉尔港、马耳他港、敖德萨港、康斯坦察港、阿姆巴利港、伊兹密尔港、马耳他港和阿纳巴港。该航线计划中途停留达飞的枢纽港之一马耳他港，得益于与其他集团航线的高效连接，马耳他港能够提供转运和联运的多重机会。达飞轮船致力于发展地中海至黑海的短途航线，此次宣布的黑海 Med Express 航线正是这一战略的重要组成部分。【航运界】

港口生产整体回暖 上半年货物吞吐量同比增长 7.7%

“上半年，上海港集装箱吞吐量同比增长 9.8%，相比 2011 年—2015 年每年 5% 以下的增速有了大幅提高。”上港集团副总裁方怀瑾高兴地说。作为全球最大的集装箱港口，上海港的繁忙反映出我国港口生产整体回暖的态势。放眼全国，在宏观经济稳中向好、国内外航运市场总体回暖的带动下，港口生产也迎来了较快增长。今年上半年，港口货物吞吐量延续了去年下半年以来稳中向好的态势，规模以上港口货物吞吐量完成 62.6 亿吨，同比增长 7.7%。比起量的增加，质的提升更加令人欣喜。多种运输方式更加协调，集装箱铁水联运量增速正在加快。2016 年，交通运输系统引导港口企业会同铁路公司增开铁路班线、完善联运网络，加快推进集装箱铁水联运发展。今年上半年，全国港口集装箱铁水联运量完成 150 多万标箱，同比增长超过 30%，相对公水联运可减少运输费用 40 亿元；其中沿海 7 个主要集装箱铁水联运港口完成 140 万标箱，同比增长 35%。不同港口之间发展也更加协调，功能布局不断优化。2015 年，交通运输部在江苏等地开展了区域港口一体化发展改革试点。目前，江苏整合了沿江锚地、岸线和航线资源，成立了江苏省港口集团，初步实现了港口一体化运营。浙江省组建了浙江省海港委、海港集团，对省内五大沿海港口进行大整合，统一营运。港口设备能力快速提升，达到世界领先水平。在上海洋山港四期工程现场，记者看到，全球最大单体智能自动化码头已初现雏形，将于今年 12 月投入使用。据介绍，洋山港四期的软件系统，设备控制系统主要由振华重工自主研发，码头操作系统由上港集团研发，装载有名副其实的“中国芯”。此前，青岛港、厦门港均已在 5 月实现了全自动化集装箱码头靠泊作业。未来，如此世界领先的技术将有望成为中国港口的“标配”。【人民日报】

二季度班轮准班率万海航运夺冠

据丹麦海事咨询公司 SeaIntel 的数据显示，今年第二季度，全球前 18 大班轮公司的准班率较上一季度增长 2.3%，落在 74.6%。然而，与去年同期的 85% 相比，则下滑了 10.4%。万海航运在第二季度表现最佳，以 79.7% 的准班率，位列第一位。紧随其后的是汉堡南美，准班率为 78.6%。地中海航运和长荣海运则以 77.4% 和 77.0% 分列第三和第四名。



太平船务则以 70.3% 不幸排名最后，同时该公司的准班率也与去年相比大幅下滑了 13.8%。Sealntel 发布的班轮准班率是以 38,995 艘船舶的到港时间来统计和计算的。【航运界】

赫伯罗特接收首艘 15000TEU 集装箱船

赫伯罗特日前宣布，该公司已接收首艘 15000TEU 集装箱船“Afif”号，并在韩国开始其首航。赫伯罗特表示，“Afif”号为 150800 总吨，已完成交付，目前抵达釜山。该船长 368 米，型宽 51 米，为新型超大型集装箱船（ULCV），该船也是赫伯罗特设计涂装的首艘 15000TEU 集装箱船。在并购阿拉伯轮船之后，赫伯罗特正在加强其作为全球第五大班轮公司的地位。该公司船队共包括 230 艘船舶，在全球各地提供货运服务，总运力约为 160 万载重吨。在并购阿拉伯轮船船队之后，赫伯罗特船队船舶平均运力从 5860TEU 增加至 6839TEU，增长约 1000TEU。在此次合并之后，赫伯罗特的船队获得了进一步增强，船队中首次加入 15000TEU 级集装箱船。此前，赫伯罗特船队中尺寸最大的船舶为汉堡特快级集装箱船，运力约为 13200TEU。【国际船舶网】

现代商船亚美线箱运量上升

韩国航运公司现代商船近日表示，该公司在 2017 年 6 月在亚洲-美国西海岸航线上的箱运量与去年同期相比上升 77%。该公司称，亚洲-美国西海岸航线的箱运量在 6 月从 7953TEU/周上升至 14055TEU/周。此外，该公司的航运业绩同样有所上升，达到市场份额的第四位，高于去年的第十二位。现代商船表示，2017 年 6 月该公司在亚美线上的箱运量从去年同期的 11626TEU/周上升至 17291TEU/周，涨幅达到 49%。该公司在美国西海岸市场的份额达到 7.4%，相比去年同期上升 3.4%。同时该公司在亚美线上的市场份额达到 5.8%，相比去年同期增长 2%。此外，现代商船还表示，该公司在今年 6 月在釜山港的集装箱处理量相比去年同期增长了 91%，从去年 6 月的 78039TEU/周上升至 148950TEU/周，位居釜山港集装箱处理量第二，仅次于马士基航运。现代商船官员表示，通过成功重组恢复客户信任，并通过“2M+H”战略合作以及“HMM+K2”联盟扩大了航运网络，现代商船的箱运量出现大幅上升。随着旺季临近，该公司预计第三季度箱运量将会继续增长。【国际船舶网】

Alphaliner：2018 年前闲置运力或达 100 万 TEU

尽管当前闲置集装箱船运力下跌至 500 万 TEU 以下，市场分析机构 Alphaliner 提醒说，到明年，因为新造船猛增，这个数字或将超过 100 万 TEU。闲置集装箱船运力在 7 月 24 日下降到 472995TEU，这在 Alphaliner 的纪录中是两年来第一次少于 50 万标箱。目前的好消息是，14000-21000TEU 的新造船会以较为温和的速度在整个夏季每周交付一部分。“今年上半年，共有 26 艘超过 14000TEU 的船舶交付，预计还有一打类似大小的船舶在 10 月旺季来临前投入市场。”预计超过 70 万 TEU 运力将在未来 5 个月内交付，而只有 15 万 TEU 运力可能会被送往拆船厂。结果是，闲置运力将在年底前超过 95 万 TEU。【中国远洋海运 e 刊】

东方海外上季集装箱航运总收益升近 24%

7 月 28 日，东方海外公布，东方海外货柜航运第 2 季总货运量按年上升 6.6%，总收益增加 23.8%，达到 14.06 亿美元，来自亚洲/欧洲航线的升幅最大，达到 68%。期内集团运载力增加 9.6%，整体运载率按年下跌 2.3%，每个标准箱整体平均收益按年上升 16.2%。至于今年上半年总货运量按年增加 6.8%，总收益上升 15.2%，达到 25.9 亿美元，亚洲/欧洲航线同样录得最大增长。运载力增加 5.3%，整体运载率按年升 1.2%，每个标准箱整体平均收益按年增加 7.8%。【香港新闻网】



航运看点

从此，天下三分——评中远海控收购东方海外

中远海控携手上港集团收购东方海外，若顺利通过批准，全球集运市场将形成三分天下的竞争态势

7月9日，中远海控与上港集团宣布，向香港联交所主板上市公司东方海外国际全体股东发出购买其持有的已发行

标的公司股份的现金收购要约（见表1）。如果交易最后得到各方的批复并顺利完成，中远海控的集装箱船运力规模将排名全球第三。而更为重要的是，中远海控的全球运营管理和数字化能力将得到质的飞跃，通过跨越式的发展而跻身全球集运业的第一梯队，实现三分天下。

风起云涌的航运业洗牌

自2015年下半年开始的原中远与中海两家集团合并以来，集运市场就引来巨变，合并、收购、破产等等不一而足，前20大承运人迅速收缩成12家（见图）。

同时，也因为这种翻天覆地的变化，市场已经对后5家的承运人（包括阳明海运、太平船务、以星航运、现代商船和万海航运）



会否继续健康运营已经产生怀疑，或者纷纷猜测这5家将被前7家承运人中的哪家收购。然而，这种看似突然发生的巨变，实际上也是由长期的量变酝酿而来。尽管事发突然，但有其发生的必然性，是市场长期疲弱所导致的行业自主洗牌和产能集中，是企业为提高规模和生产效率所应对的方式。

东方海外为数字化先驱

东方海外在资讯科技方面的投入一直被业界称道，继2015年年底其IRIS-4系统的全球应用进入最后阶段，从2016年起这款系统逐步投入使用。这一款智能组合系统的服务范围随着服务范围的扩大，在进一步提升班轮公司运营效益

表2 全球主要班轮公司主营利润 单位：百万美元

班轮公司	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	合计
马士基航运	864	923	-1977	2895	-386	483	1524	2343	1415	-404	7680
现代商船	333	464	-362	573	251	-228	-168	99	-185	-695	-506
达飞轮船	1127	1000	-1561	2169	70	989	755	973	911	29	6463
达飞轮船	450	34	698	492	446	-279	-231	-143	-98	-237	-1156
中海集团	600	54	-928	628	-411	-190	-387	23	-335	/	-948
中远海运集团	277	43	-1142	530	-982	-242	-159	185	-227	-858	-2843
东方海外	687	388	-332	914	170	230	57	230	204	-185	2453
长荣海运	427	89	-371	403	-173	-43	-172	54	-131	-239	-246
赫伯罗特	200	435	-815	772	111	34	80	-149	347	140	1164
南美轮船	54	-134	-600	473	-727	-191	-238	-185	/	/	-1548
川崎汽船	1298	722	849	315	431	83	29	141	-15	-273	854
商船三井	13	-235	-667	318	-229	-215	-124	-228	-178	-342	-1887
日本邮船	116	-245	-711	303	428	-250	-29	46	39	-117	-1276
阳明海运	279	74	-524	493	-358	-128	-327	-32	-215	-470	-1218
韩进海运	250	264	-852	532	-497	-144	-290	137	119	-488	-789
以星航运	54	-250	-875	105	-276	-73	-139	-11	118	-54	-1201
合计	8979	3595	-12864	11893	-5244	-330	203	3286	1859	-4151	5208

来源：各公司年报数据统计

基航运迅速关闭网络以最大限度降低受攻击的损失，这一事件已经向整个航运界敲响了警钟。作为不可逆的航运数字化趋势，在业界算是相当优秀的马士基航运也无可幸免地受到网络病毒的攻击，据说造成的损失或近5亿美元。难以想象，如果这一情况发生在其他系统能力稍差的班轮公司的话，损害的程度或将扩大到更大范围。所以，作为业务全球化的集运业，遍布全球的航线和码头也要求班轮公司必须有与之相匹配的全球系统和数字解决能力。而东方海外所开发的这两套系统，将会大大提升中远海控的全球数字化能力。

表3

中远海控与东方海外各航线市场份额

单位:%

航线	中远海控	东方海外	合计
跨太平洋航线	11.2	6.9	18.1
亚欧航线	11.1	3.6	14.7
跨大西洋航线	1.6	3.3	4.9

表4

中远海控与东方海外整合后协同效益

项目	中远海控	东方海外
2016年营业收入(百万美元)	10258.06	5297.69
2016年营业利润(百万美元)	-1140.63	-138.23
2016年综合成本(百万美元)	11398.69	5435.92
2016年合计综合总成本(百万美元)	16834.61	
每年协同效益占比(%)	2	
每年税前协同效益(百万美元)	336.69	
EV/EBITDA(倍)	8	
协同效益价值(百万美元)	2693.54	

来源:上市公司公告(注:表中计算中远海控指数均按照2016年12月31日中国银行1美元兑6.937人民币的中间价汇率折算为人民币金额)

表5

全球前100家班轮公司运力统计

联盟	班轮公司	运力规模 (万TEU)	运力排名	联盟总运力 (含订单,万TEU)	市场份额 (%)
2M+现代 商船	马士基航运+汉堡南美	406.62	1	798.19	35.6
	地中海航运	305.83	2		
	现代商船	34.47	15		
	中远海运集运	176.39	4		
OCEAN Alliance	东方海外	66.19	7	694.67	31.0
	达飞轮船	238.26	3		
	长荣海运	104.41	6		
	赫伯罗特	149.80	5		
THE Alliance	商船三井	54.93	10	388.41	17.3
	日本邮船	54.40	11		
	川崎汽船	34.74	14		
	阳明海运	58.96	8		
非联盟 班轮公司	太平船务	36.31	12	50.53	2.3
	以星航运	35.56	13	35.56	1.6
	万海航运	23.31	16	24.83	1.1
	X-Press	14.50	17	14.50	0.6
	高丽海运	11.89	18	11.89	0.5
	海丰国际	9.77	19	9.77	0.4
	伊朗国航	9.77	20	15.57	0.7
其他	184.58	21~100	200.30	8.9	
	总计	2010.68	/	2244.21	100

来源:Alphaliner(截至2017.7.17)

随之而来的是在各种成本项下的协同效益的体现。按照上市公司公告的初步估算,该协同效益现值约为26.94亿美元(见表4)。

而以上还仅仅是估算各种成本的节约,尚未考虑东方海外在全球温控冷链等高端货运市场的能力开发,以及东方海外物流在各种专业类物流领域里(比如服装、食品类)可以为中远海控相关产业所带来的全新业务领域开拓和盈利能力的提升。

还是回到本文的标题,从此,天下三分。【航运交易公报】

东方海外管理水平优异

东方海外一直是集运业中盈利能力和运营管理水平非常出色的企业。尽管规模一直处于行业中游水平,但在过去10年的经营业绩一直可圈可点,被集运业普遍认为是值得学习的典范。虽然2016年东方海外出现亏损,但鉴于2016年行业的整体亏损,以及整体市场运价水平出现的历史低点,东方海外的经营仍然是稳健和可持续的。

从表2主要班轮公司过去10年的经营利润情况来看,东方海外是少数几家经营稳健且盈利能力显著的企业。相比运力规模相近的合并前的中海集运和中远集运,东方海外的经营业绩一般都是翻两番甚至三番。

所以基于目前中远海控的规模是东方海外的2.6倍,在全面学习和推广东方海外运营和管理经验之后,以最小业绩翻番来考虑的话,中远海控自身的业绩也会增加5.2倍。即,2017年上半年公布18.5亿元的预期盈利,将变为96.2亿元;下半年初步估算经营情况与上半年保持相同(集运业下半年市场需求一般好于上半年);全年盈利192.4亿元(折合28.2亿美元)。

更大的协同效益

收购一旦获准通过,中远海控与东方海外两家企业在相应航线上的市场运力投放份额将随之增大,全球航线布局和规模优势也会得到更大的发挥(见表3)。