

班轮时事直通车

地中海航运订造 22000TEU 大船系乌龙?



地中海航运首席执行官 Diego Aponte 近日表示，他们没有新造船计划。公司正在对船队中的大量集装箱船进行改造，以提高运载能力，但没有订造新船的计划。近日，有媒体报道地中海航运紧随达飞轮船，将订造 22000TEU 型大船。但据劳氏日报报道，最近关于地中海航运订造大船的报道并不准确，而且在最近的采访中，地中海航运坚持认为现在不是订造更多超大型集装箱船的时机。地中海航运首席执行官 Diego Aponte 近日表示，他们没有新造船计划。公司正在对船队中的大量集装箱船进行改造，以提高运载能力，但没有订造新船的计划。上海海事大学教授徐剑华认为，鉴于现在货物越来越轻，所以同样的载重量可以装载更多集装箱，因此地中海航运对旗下船舶进行

改造升级，使甲板可以装载更多箱子，而不用害怕危及安全。“在甲板上多装一层或两层集装箱，为了驾驶台的视线不受影响，就需要升高驾驶台。本来船公司也可以选择将船舶纵向破开或拦腰切断，然后塞进一截船体，但是抬高驾驶舱是最省钱的方案。”据了解，地中海航运已经改造了几艘不同级别的集装箱船，原载箱量 9000TEU 的船舶经改造运力扩大到 11000TEU，原载箱量 16000TEU 的船舶被改造为 17500TEU。据业内人士，19224TEU “地中海奥斯卡”轮姐妹船还未被改造升级。目前，地中海航运船队中有 22 艘 20000TEU 型船，还有少量在建船待交付。此外，今年早些时候，地中海航运还有 4 艘在现代重工订造的同级别船舶订单流失。劳氏日报表示，地中海航运及其联盟伙伴马士基航运现在拥有足够的运力。马士基航运船队中有 20 艘 18000TEU 的 3E 级大船和 20500TEU 的二代 3E 级大船，到 2018 年底还有 9 艘同级别的大船将交付。截至目前，地中海航运未对船舶改造计划发表评论。【中国航务周刊】

黄小文：东方海外或引入新股东

据港媒消息，中远海控副董事长黄小文 31 日在集团 2017 年中期业绩发布会上，就推进东方海外收购进程的时间表表示，因为还有一些相关国家反垄断调查及审核工作需要，所以集团的目标是用 3-6 个月时间来完成收购事项的交割，即预期在今年 12 月底之前会完成相关交易。黄小文透露，虽然此次以要约方式收购东方海外，但完成交易后可能有潜在新股东加入，意味东方海外的股权比例未来或有变数。东方海外新董事会拟按股权比例派员代表而出现调整。新投资者可能涉及上下游，如经营码头的同业或相关产业，以恢复 25% 公众持股，维持东方海外上市地位。按照此前计划，中远海控收购东方海外股权完成交易后将保留对方的品牌、上市地位及两年内维持原有管理团队。黄小文重申，希望保留东方海外身处香港航运中心的特点。至于董氏家族会否留任董事会，黄小文表示：“我希望他们能继续跟我们合作，但董事会改组有待各股东持股确定后，才有结果。”黄小文表示，完成有关收购后，将按东方海外意见作为经营方式或办法，整体管理等分工均会按最好的方法进行。关于坊间传言集团下一步将收购太平船务，黄小文则明确表示，到目前为止还没有别的收购计划。但他也指出，未来的发展及市场的变化等都使班轮公司很难保证一成不变，但目前的确未有下一步收购计划和具体目标。关于外界质疑收购东方海外作价过高的问题，黄小文表示，这次收购并非简单地只为增加规模。从运力来看，中远海运集运自身的运力到 2019 年也能达到 220 万标准箱，即使要发展到 300 万达到前三位，通过自身发展和造船也完全可以做到。他解释，收购事项的价值在于东方海外的品牌、体制以及高效的决策



和对市场的影响力等等，而其经营多年下拥有的与客户的良好合作关系、稳定的回报效益，和自己独特的文化以及对员工的特殊感情等都不是仅凭价格能够衡量的。黄小文表示，收购事项预期将为双方带来3亿美元或更高的协同效益，而且也将体现在今后的十年甚至二十年里，当然不止看股价。此次收购完成之后，集团旗下运力将达到290万标准箱。黄小文称，未来集运市场集中度会越来越大，而未来运力能达300万标准箱的班轮公司不会太多，中远海运集团最希望达到的目标就是通过自己的运力规模、竞争力及影响力的提升进入行业第一梯队。【中国航贸网】

地中海航运对进出非美国货物收取LAF费

近日，地中海航运发布重要通知，自10月1日起，将针对进出非美国的货物，如果是由于货方、合作伙伴疏忽、过失等原因，对货物、集装箱、船舶等造成损失的，并导致承运人因此采取相应措施的情况，将就承运人因此采取的额外行动、措施收取法律服务费（Legal Administration Fee，简称LAF）。需要注意的是，这则通知不影响MSC提单下条款。尊敬的客人/合作伙伴，敬请知悉，自2017年10月01日起，针对进出非美国的货物，若由于货方和/或合作伙伴疏忽、过失或过错对货物和/或集装箱和/或船舶造成损失或风险且承运人因此采取相应措施的，将就承运人因此采取的额外行动/措施收取法律服务费（Legal Administration Fee，简称LAF）。该LAF费用将在实际发生的额外操作费用外，向过错方/责任方（包括客人及合作伙伴）收取。除实际发生的费用外，法律服务费用将根据实际情况及救济状况另行收取。货方和/或合作伙伴将对下述LAF负责且有责任全额付清：法律服务费计算费率：处理费在500美元以内：40美元/箱。处理费在500美元至1000美元：80美元/箱。处理费在1000美元至2000美元：140美元/箱。处理费超过2000美元：200美元/箱。【国际船舶网】

以星轮船第二季度扭亏为盈

受集运业积极趋势推动，以色列航运公司以星轮船季度业绩稳步提升。该公司在2017年第二季度实现净利润230万美元，相比2016年同期的7410万美元净亏损成功实现扭亏为盈。截至2017年6月30日，以星轮船第二季度营业收入达到7.457亿美元，相比去年同期的6.119亿美元，同比增长21.9%。第二季度期间，以星轮船的箱运量同比增长6.7%，从去年同期的61.7万TEU增长至65.9万TEU。该公司平均每TEU货运收入同比增长16.3%，从去年同期的866美元/TEU增长至1007美元/TEU。以星轮船总裁兼首席执行官Eli Glickman表示，该公司第二季度取得的积极成果表明，以星轮船业绩获得了持续稳步改善。航运业在过去几个季度经历重大发展和结构性变化，包括联盟重组和并购活动。面对这一艰难的经营环境，以星轮船继续跑赢行业，取得更好的业绩。2017年上半年，以星轮船净亏损为410万美元，相比去年同期的1.304亿美元亏损大幅减少。该公司在今年上半年总收入为14亿美元，相比去年同期的12.4亿美元大幅上升。同时公司船队总运力也从2016年上半年的119.4万TEU上升至125.7万TEU。【中国航贸网】

日本三大船公司加入区块链研究行列

日本三大船公司日本邮船、商船三井、川崎汽船及银行、保险、物流供应商、进出口等14家与贸易相关的公司组成财团，通过概念验证（Proof of Concept, PoC），利用区块链技术，共建贸易数据共享平台，以简化流程，降低成本。引入区块链技术，有望加快信息在公司及相关业务之间流动的顺畅性，从而增加客户的便利性。据航运界网了解，除日本三大船公司加入区块链的研究外，8月中旬，新加坡太平船务（PIL）、新加坡港务集团（PSA）和IBM新加坡联合签署了一份谅解备忘录，旨在推进以区块链技术为基础的供应链业务网络的创新研究。并根据协议，三方将共同探索“概念验证”（proof of concept, POC），提高区域内供应链业务的网络安全性、高效性和透明度，同时促进贸易金融解决方案的快速审核以及预防诈骗。今年3月初，全球最大的集装箱班轮公司马士基与IBM利用分布式账本技术实现供应链数字化的试点项目已完成，该项Hyper ledger Fabric的数据区块链（Block chain）技术将后续拓展至货主、货代、船公司、港口、海关等领域。【航运界】

航运看点

金融时报：中国加快海外港口并购步伐



Fundo de Investimento em Participações、Soifer、Pattac 和 Tuc Par。剩下 10% 的股份将由 Soifer、Pattac 和 Tuc Par 持有。

今年早些时候，招商局港口表示，将投资逾 10 亿美元开发和运营斯里兰卡的汉班托塔港 (Hambantota Port)。招商局港口隶属于一家脚踏银行业和航运业的国有企业集团。中国政府计划向欧亚大陆和南美地区的一系列港口、道路及其他基础设施投资数千亿美元，这笔交易正是其中的一环。

这项倡议经常被称为中国的“新丝绸之路”，也是习近平主席的全球雄心之一。过去一年，该倡议推动中国加快在世界各地收购和运营港口。

总部位于伦敦的投资银行 Grisons Peak 的一项研究显示，在截至今年 6 月的一年间，中国企业集团宣布了对 9 个海外港口进行收购或投资的计划，相关项目总价值 201 亿美元。根据英国《金融时报》的计算，与一年前同期 99.7 亿美元的中国海外港口项目总价值相比，增幅巨大。

中国力争成为全球航运业“老大”

中企巨资收购航运公司和海外港口，凸显中国在全球控制战略资产的长期目标胜过了短期削减债务负担的愿望。

世界各地的港口吸引中国投资的同时，全球航运公司也是如此。今年 7 月，中远海运 (Cosco) 同意以 63 亿美元收购香港的东方海外货柜航运有限公司 (Orient Overseas Container Line)，此举将使国有的中远海运成为全球第三大集装箱航运集团。

虽然中国监管机构今年加强了对民营企业海外投资的控制，但国有集团进行的收购一直都更容易实施。与新丝绸之路倡议相关的海外交易受到了中国领导人的鼓励，而此类投资多数都通过政府支持的集团进行。

虽然远离北京聚焦的欧亚大陆，但在过去两年间，拉美也已成为新丝绸之路倡议的受益者，对中国基建投资来说，该地区的吸引力越来越大。

Dealogic 的数据显示，自今年初以来，中国企业在拉美基础设施方面达成了 79 亿美元的交易，全年将超过去年 99 亿美元的交易总额。

巴西一直是中国拉美投资的首要目的地，自 2013 年以来，中国在拉美地区 10 个最大的基建交易项目中有 9 个落户巴西。公用事业和能源交易是国家电网 (State Grid) 等中国政府控制的集团的首选。自 2016 年 7 月以来，国家电网在巴西的投资已超过 130 亿美元。【金融时报】

集装箱船并非越大越挣钱



根据光汇航运资讯对上周新造船市场新订单的调查，集装箱船，尤其是大型集装箱船的近来又成为世界巨擘级班轮公司投资的热点。市场传出，在 Alphaliner 的全球箱船运力排名第三的班轮公司，法国达飞集团（CMA CGA），拟订造一批迄今全球最大的箱船——6+3 艘 22,000TEU 的计划正在进行中。

航运业一直盛传着集装箱船运输是促使世界经济转型的主要动力，为遍布全球的制造商和消费者提供了低成本的运输方式。然而，箱船不断大型化，也给市场投下了明显的阴影。

我们来看一组当下的市场数据。根据 Clarkson Research 近日公布的数据显示，在大型集装箱船部

署比较广泛的亚欧贸易航线（Asia-Europe trade），其平均规模至 2017 年 8 月达到 13,936TEU。最近，随着巨无霸箱船，尤其是 18,000TEU 以上的运力投入使用，使得中小型箱船基本从这一航线上淘汰了，推动了这条航线的运力平均规模增长。而当下，这一航线的部署的箱船最大运力为 21,413TEU，大约是平均水平的 1.5 倍。

同时，在跨太平洋航线（Transpacific），至 2017 年 8 月，部署的箱船平均运力为 7,623TEU，其中最大箱船为 14,414TEU，是平均水平的 1.9 倍。

而在东西贸易非主流的航线上（non-mainlane East-West trades），部署的箱船运力平均为 6,161TEU。但随着中东地区新船的加入，部署的运力最大箱船也到了 14,074TEU，几乎和跨太平洋线平分秋色，成为大型箱船另一集中部署地。

此外，南北航线（North-South routes）的箱船平均运力为 4,632TEU，而部署的最大箱船运力为 13,102TEU，为平均值的 2.8 倍。虽大这样特大型的箱船在这条线路上并不常见，但这条航线本身运力规模增长也很快，向着 5,000 至 8,000TEU 箱船规模发展。显然，箱船大型化是各条航运线路的发展趋势。然而，这种发展趋势会带来什么的影响呢？我们来看另一家航运咨询研究机构，Drewry 对进行专题研究的结果。

当箱船运力超过 18,000 TEU 时，综合航线和港口的“总系统”成本，最高节约的范围也占整个运输网络总成本的 5%，规模经济效益是下降的。此外，港口需要募集大量的资本支出来建设适应大型船的码头终端，即便没有吞吐量的增加，至少也需要为这类大型箱船增加 1/3 的操作面积以避免码头堵塞。

而且，只有在整个大船的规模经济能够对运输供应链起作用，码头终端才能够受益于此带来的生产效率的提升。

而箱船的不断大型化还有其他风险：首先，并没有显著的成本收益，大型箱船反而减少了航线服务的频率，以及货主的选择范围；其次，由于大量货物集中装载在少数船上，供应链风险增高；最后，由于大型箱船对于码头终端需要更高的硬件条件，比如更深的航道，以及码头面积扩大等，不可避免的带来环境影响。

“事实上，由于大型船的负荷和排放都是极具挑战性的，如果能够发挥规模效益，还有一个不可以回避的因素，包括港口、班轮公司，以及航线的整体上协议一致，以及跨行业的协作。如果不能实现整个行业范围的收益，那么大型船的规模经济，实际上就是不存在的，” Drewry 的执行董事 Tim Power 这样总结。

进言之，如果未来班轮运输的规模效益最终能发挥效益，那么今后其是否订造新的大型箱船，将不再只是确保其船队的规模，而在于未来市场需求的增长。如果能实现这种转变，困扰行业的结构性产能过剩的趋势将大为降低。只有通过整个行业的不断整合的过程，班轮公司不断大型化的船队才会最终产生可持续的盈利能力。【光汇能源资讯】