

## 班轮时事直通车

### 马士基航运 C00：船舶“大型化”时代即将落幕



近日，马士基航运公司首席运营官（C00）Søren Toft 表示，港口设施的问题、航次频率、高油价以及贸易航线的改变将限制超大型集装箱船的使用。随着全球几家主要集装箱航运公司继续订购越来越大的集装箱船，马士基航运公司 (Maersk Line) 表示，在经营环境变化的情况下，应避免订购这类新船。据了解，法国达飞轮船正在尝试在两个中国船厂订购 9 艘 22000 TEU 的船舶，而地中海航运公司准备改造 9000 TEU 和 16000 TEU 的船舶来提高他们的运力。马士基航运公司首席运营官 Søren Toft 表示，“我们认为，在可预见的未来，大型化竞争

和更大的船舶会慢慢消失。”Toft 表示，大型集装箱船的规模经济已经不复存在。这是因为大家发现想要容纳这么大的船舶对于港口的基础设施来说是一个很大的挑战。同时，超大型集装箱船的航行频率较低，这意味当客户发现马士基的服务没有太多其他选择时，他们将选择离开。“如果只拥有大型的船舶，那么每周在亚洲和欧洲之间只能提供两到三个航次，但是客户可能需要四五个航次。”另外，由于原油价格从低点回升导致燃油价格上涨，以及行业内持续的运力过剩导致船舶租赁有了更多的选择，这也使得这些超级大型集装箱船的效率大大被降低。Toft 表示：“我们相信，船舶‘大型化’时代即将落幕。”关于制造设备的就近采购这一趋势是否影响了大型集装箱船和集装箱船航运的问题，Toft 表示，深海航运的增长尽管没有过去那么多，但仍接近全球 GDP 水平。就近采购是企业将制造设备更靠近目标市场的做法，这可能是由于自动化生产的进步而降低了成本。这一趋势并不一定会导致集装箱航运贸易被边缘化，但可能会导致其航运路线发生改变。根据 Toft 的说法，区域内贸易可能比深海贸易增长更快，亚洲内部贸易在过去 10 年里比大陆贸易增长更快。但他指出，这也可归因于更强劲的经济增长以及相应的财富增长，这意味着中产阶级人口有更多可支配收入用于制造产品。马士基一直在关注这一趋势，并已采取行动，在过去的十年里，该集团一直在不断扩张，已从其亚洲区域内集装箱航运分支 MCC 运输公司 (MCC Transport) 获利。MCC 有大约 100 艘船在亚洲内部航行。【中国船检】

### 马士基航运加入 BoxTech 数据库

日前，马士基航运将旗下所有集装箱数据上传到非营利的数据库 BoxTech 上，使该数据库收录的集装箱信息量达到全球总量的 30%。今年 6 月 1 日，在马士基航运加入之前，这个数字约为 20%。马士基航运超过 750 万 TEU 的集装箱加入达飞拥有的数据库平台，这意味着目前全球最大的两家集装箱承运商为 BoxTech 数据库的 1000 多个用户提供数据。BoxTech 数据库于 2016 年 7 月投入运营，主要帮助托运人满足国际海事组织规定的海上生命安全 (SOLAS) 需求，该规定要求托运人在装船前提交集装箱重量。据 BoxTech 介绍，该数据库列出集装箱皮重、最大总重量和每个集装箱的大小，现在被越来越多地用于非 SOLAS 目的。马士基航运加入 BoxTech，旨在加快运输、产品及向客户提供服务过程中的数字化，该数字化项目还包括与 IBM 联合开发区块链，建立一个新的设计中心，并引入培训和方法来提高公司开发数字化解决方案的能力。马士基航运设备部门负责人 Ingrid Uppelschoten-Snelderwaard 表示：“在整个供应链中，我们力求简化并透明。这个数字平台为我们的客户提供了遵守行业规则的便利条件。反过来，获得装载集装箱重量的精确数据将有助于我们加强船队的安全。”【国际船舶网】

### 传统巴拿马型集装箱船数量大减





Alphaliner 统计的数据显示，4000-5300TEU 的传统巴拿马型集装箱船船队数量从 2013 年的 670 艘下降至目前的 543 艘。在 2016 年 6 月新巴拿马运河扩张开通后，更大型超巴拿马型集装箱船通过巴拿马河往返于太平洋和大西洋之间，传统巴拿马型集装箱船船队规模便开始萎缩。由于集运市场面临运力供应过剩和市场前景不佳等问题，这些传统巴拿马型船舶现在很难找到足够的租赁工作。据 Alphaliner 统计，从 2016 年 6 月 1 日到 2017 年 9 月 1 日这 15 个月期间，通过巴拿马运河的 4000-5300 TEU 传统巴拿马型集装箱船从 221 艘下降至 47 艘。这些集装箱船中，有 30 艘服务于远东至美国东海岸和美国海湾这三个服务区。相比之下，2016 年 6 月之前的 15 个月，经过巴拿马运河的传统巴拿马型集装箱船为 150 艘，其中仅 50 艘部署在跨巴拿马运河服务区。Alphaliner 表示，传统巴拿马型集装箱船在巴拿马运河扩张完成后面临双重打击，其中跨巴拿马运河贸易区的巴拿马型集装箱船出现 170 艘，同时随着超大型集装箱船新造船的加入，传统巴拿马型集装箱船也被迫撤出该航线。【国际船舶网】

### 达飞轮船延长 GSL 集装箱船租约

法国达飞轮船日前宣布，与 Global Ship Lease (GSL) 达成集装箱船续租租约。根据协议，该公司目前租用的 2 艘 2207TEU 的集装箱船“Julie Delmas”号(建于 200 年)和“Delmas Keta”号(建于 2003 年)将获得 12 个月的续租协议，包含增加或减少 45 天的选择权。续租日租价为每艘 7800 美元，续租租期分别从 2017 年 9 月 11 日和 9 月 20 日生效。截至 2017 年 8 月 31 日，GSL 船队获租船舶平均剩余租期为 3.1 年，加权 3.3 年，预计总收入为 5.3 亿美元。该公司首席执行官 Ian Webber 表示，此次与达飞轮船签订续租协议能够保持该公司船队接近 100% 的满载率，从而使其继续获得稳定现金流。展望未来，Ian Webber 看好集运市场长期基本面，预期中小型集装箱船的供求平衡提高将促进市场持续增长，从而进一步提高船队前景和经济价值。【JOC】

### 马士基集团以 11.71 亿美元现金卖掉马士基油轮

9 月 20 日，马士基集团宣布将马士基油轮 (Maersk Tankers) 出售给控股公司——A. P. 穆勒控股 (A. P. Moller Holding) 旗下的子公司 APMH Invest。此次交易系为 11.71 亿美元的现金交易。马士基集团首席执行官施索仁 (Soren Skou) 表示，“近一个世纪以来，马士基油轮为马士基集团提供了良好的服务，并长期在成品油运输市场占据着领先地位。作为马士基油轮的前首席执行官，我认为在这个行业具有长远的市场眼光很重要，因此，对于马士基油轮能够在 A. P. 穆勒控股下运营并维持良好的品牌和地位，我感到很高兴。出售马士基油轮是我们当前战略的重要一步，通过剥离油气板块，释放相关资源，马士基集团将把重点集中在集装箱运输、港口和物流上。”【航运界】

### 达飞与 Infosys 联手加快信息系统改造

日前，达飞集团与全球信息技术和商务咨询服务的领先提供商 Infosys 签署战略合作协议，双方达成 7 年合作伙伴关系，此举目的在于简化并改变达飞的 IT 系统，为客户提供卓越的服务。作为此次合作的一部分，在达飞的要求下，Infosys 将在达飞总部所在地马赛打造一个发展和创新中心，这将成为专业知识的参考中心，使马赛成为专业知识及技能的聚集地。Infosys 还将接管达飞在迪拜的 IT 开发中心，从而加强其在中东的地位。Infosys 将为达飞提供维持其应用并发展 SAP 项目的专业技能。此外，Infosys 还将为达飞提供新的高附加值的技术，以提高达飞的灵活性和响应能力。作为正在进行的数字化改造的一部分，达飞还将使用新一代人工智能平台 Infosys Nia 及可扩展的自动化平台 AssistEdge，以提供现代化的客户服务，改进执行流程并完善内部效率。新的系统将使达飞在动态的行业中更灵活并富创新性。Infosys 欧洲负责人 Rajesh Krishnamurthy 表示：“简化技术足迹并利用下一代技术，是在竞争激烈时期航运物流业所需要的。我们期待帮助达飞跨越到下一代软件主导企业创新的阶段，此阶段客户友好，成本有效并灵活。Infosys 希望借助其物流业的经验，协助达飞业务转型。”【中国航贸网】

## 航运看点

### 太平船务：半个世纪的执着



近日，新加坡船公司太平船务（PIL）发布2017年上半年业绩，公司扭亏为盈，实现盈利2640万美元。而就在前不久，业界传出太平船务将是集运市场整合潮的下一个目标。那么，这究竟是一家什么样的公司？其果真会成为下一个被收购和整合目标吗？

根据业界的习惯思维，所谓“全球承运人”，必须至少在三大东西向主干航线中的两条航线上存在。按8月5日Alphaliner的数据，考虑到马士基收购汉堡南美、三家日本公司合并成一家ONE公司以及中远海运集装箱收购东方海外之后的行业格局，太平船务成为前11大公司中唯一不是全球承运人的船公司。

它能够名列第9位（位于太平船务后面的两家全球承运人是以星航运和现代商船），实属不易。

太平船务最初只是东南亚的一个小众运营商，现在PIL已经扩大到印度、中东、非洲、大洋洲、南美洲和其间的很多地方，同时在美国西海岸/加拿大和地中海/北欧之间的航线上有很小的业务。它除了传统的集装箱服务航线之外，还有从亚洲到南非和西非的多用途船服务航线。

PIL的营业额在2002年达到了10亿美元，在2007年增加了两倍到30亿美元，到2012年达到了46亿美元，这种成长速度使得很多大型集装箱航运公司艳羡不已。在普遍困难的2008至2009年，太平船务并没有幸免于难，虽然有些起伏，但是它的复苏势头强劲。

截至今年8月5日，它的船队有139艘船，运力达37.2万TEU，其中自有船舶120艘，运力29.9万TEU，占比80.3%。根据公司政策，自有运力比重必须超过65%。在过去的两年中，太平船务的成长速度一直在令人兴奋的25%。还有另外13艘集装箱船合计14.7万TEU，其中包括4艘11,800TEU船。订单运力占在役运力的比重达38.2%，是11大公司中比重最高的。这些船在2018年底以前交付使用后，太平船务在某些特定航线的成本竞争力优势将会大幅提升。除了传统的贸易区域外，它还将开拓通过新扩宽的巴拿马运河到达美国东海岸的航线。

太平船务公司认为，它用比较灵活机动的方法去租赁和购买船舶，使得它能够充分利用有利的租船费率以及新造船价格，这是在过去两到三年里，它在经营领域极为艰难的条件中的一个特别有价值的功能。

值得注意的是，早在2009年太平船务与万海有一个为期10年的战略联盟。截至8月5日，万海营运着一支89艘船的船队，运力为23.1万TEU，大约为太平船务的60%，位居世界第12位。经历了行业的困难时期以后，现在一直维持着稳健的财务状况。它与太平船务有许多合作的服务航线。

#### 集装箱制造商巨头胜狮的控股股东

在众多的集装箱航运公司中，太平船务的与众不同之处在于，它拥有大型集装箱制造商胜狮（Singamas）的大量股权。胜狮在香港上市，并且在中国大陆、香港和泰国拥有很多制造集装箱的工厂和堆场。

胜狮的第一家工厂成立于1989年，并于1993年在香港上市。旗下11个工厂超过100万TEU的年生产能力，是仅次于中集集团（CIMC）的全球集装箱制造商。但是，随着集装箱航运公司财富的减少，船公司和出租人对于新集装箱需求低迷，使得胜狮近几年经营惨淡。

作为胜狮的控股股东，太平船务和胜狮的命运紧密相关。过去，集装箱航运公司需要全新的集装箱来充实到他们



的航线上，但是现在，他们早已认识到如果选择非常实用、但是比较老旧的，价格会更便宜。比如中远海运宣布收购东方海外之后，旗下从事集装箱租赁的中远海发（Cosco Shipping Development）决定斥资 2.004 亿美元购买 15.4 万只二手集装箱，以满足中远海运集装箱公司和其他公司的租箱需求。

胜狮的所有乐观想法都寄托在美国和欧洲需求量的复苏，因为大部分客户就在那里。胜狮尤其关注美国一大批已经到达更新年限的国内型号集装箱。

胜狮目前拥有全球 20% 的市场占有率。尽管它的客户群已经远远超出其服务的主要股东，但它依然补充了其集装箱航运业务。

事实上，胜狮可能会被视为整个集团中的一个薄弱环节。由于需求疲软衰退，胜狮在近几年的业务比较糟糕。此外，胜狮不会像太平船务一样收获大量现金。因此，胜狮有可能被看作一个表现不佳的资产，也许资产剥离是一个选择，但是现在并不是测试这个特殊市场的最佳时机。

#### 拒绝被兼并

家族所有权、尊重公司的历史和成就以及建立公司未来的共同愿景，这些都表明和它的过去不会有任何显著的分歧。

在世界三大主干航线中，太平船务只在亚洲-美西航线市场经营。三大联盟在这块市场一共配置了 30 条航线，市场份额高达 92%。而现代商船、以星、万海、太平船务、美森和森罗商船 6 家独立承运商一共配置了 8 条航线，市场份额为 8%。

太平船务已经确认并进入了提供机会的交易，特别是受到中国大陆客户群的支持，在拉美、非洲和中东等北南航线上有强大的优势。这些地区有其他地区所少有的成长潜力，这种成长潜力巩固了太平船务以前的扩张。太平船务擅长于通过联合服务航线或者舱位租赁来规避风险，进入新的市场。这种方式已经为其带来利益。另外，多样化的物流和整合一直支持它的核心集装箱航运业务。陆上发展可能会提供进一步的发展，但是不会对它的财务业绩产生重大影响。

显然，太平船务公司拒绝其他船公司的兼并意图，这些船公司一直关注着太平船务的强大，并寻求合并或收购以开展多元化的业务。同样，到目前为止，太平船务公司依然拒绝任何来自金融界寻求有利可图的上市的方式。

因此，太平船务的未来很可能会追求其简单的和经过验证的自然成长的路径，保持其在港口选择、船舶购置与部署和港口轮换的灵活性，以确保它能继续遵循客户的需求，并在所选择的航线上保持显赫的地位。至少在目前还看不出太平船务会成为下一个被收购对象的迹象。【中国船检】

