

班轮时事直通车

集运市场何时才能供需平衡? Alphaliner: 要到2019年三季度, 还只是短暂的



自去年下半年开始, 全球集装箱运输业呈现回暖信号, 大多数船公司亦逐步实现扭亏为盈, 而近日达飞海运及地中海航运均确认建造新船一事, 引发了业内对于运力过剩的再次担忧。而据路透社报道, 法国航运咨询机构 Alphaliner 对全球集装箱海运市场供需状况做了相关分析并表示, 乐观预计 2019 年年底, 集装箱海运市场可望实现供需平衡。Alphaliner 称, 今年第四季度, 160 万 TEU 新增运力的交付将加剧当前的供给过剩的状况。目前闲置集装箱船为 147 艘, 计 27.59 万 TEU, 创近两年闲置集装箱运力新低, 但今年随着今年第四季度新船交付, 预计集装箱闲置运力将增至

80 万 TEU。也就是说, 未来三个月内, 由全球新船交付而引起的全球集装箱新增运力将超过 30 万 TEU, 即使将船舶拆解量考虑在内, 这些新增运力无疑会进一步加剧集装箱海运市场供给侧的压力。但是自今年 7 月份开始, 钢铁价格大幅增长, 今年 7 月底的价格仅为 350 美元/LDT, 而日前钢价为 425 美元/LDT, 或将吸引更多的船东拆解船只。据伦敦航运经纪公司百力马 (Braemar ACM) 数据显示, 在过去的 30 天内, 16 艘集装箱船以拆解价出售。今年累计已有 131 艘集装箱船拆解, 计 38 万 TEU; 而上年同期数据仅为 119 艘, 计 40.75 万 TEU。尽管因冬季集装箱运输业淡季的到来, 导致班轮公司暂停了某些航线服务。集装箱船经纪人也称, 在集装箱旺季的时候, 租船数量有所下降。Alphaliner 还表示, 中国目前运费率的下降, 或将来促使船公司采取更激进的方案保护即将谈判的亚欧合同运费率。在航运传统旺季, 各大船公司在高峰季节重新引入了太多产能, 导致了亚洲所有航线的费率价格下跌。此外, Alphaliner 警告称, 下个月集装箱运输市场将出现“费率动荡”, 并表示, 因中国国庆黄金周而导致的航次取消亦不足以抵消需求量的下降。“冬季的到来, 各大船公司应大幅度的削减产能, 但到目前为止, 船公司选择的是大幅削减运价。”基于目前的船舶拆解量, 经计算, Alphaliner 预计, 至 2019 年第三季度, 集装箱海运市场的需求量才能满足运力供给量, 结束近 10 年的产能过剩状况。但值得注意的是, 由于达飞及地中海新造船订单预计将于 2019 年下半年交付, 因此上述供需平衡或许只是集装箱海运市场上的短暂春天。【航运界】

伊朗国航和哈萨克斯坦成立联合航运公司

为了扩大贸易, 伊朗和哈萨克斯坦已经成立了一个联合航运公司。伊朗国家航运公司 (IRISL) 总经理 Mohammad Saeedi 表示, 伊朗和哈萨克斯坦国有铁路公司已经成立联合航运公司, 将货物从中亚运到伊朗南部海岸线诸多在建港口。Saeedi 表示, 该公司的总部将设在伊朗港口城市 Bandar Anzali 还将在阿萨科斯坦港口城市 Aktau 设一个代表处。2016 年 4 月份, 伊朗和哈萨克斯坦就在两国总统见证下在德黑兰签署了成立联合航运公司初步协议。【国际船舶网】

赫伯罗特拆解 3 艘集装箱船

德国航运公司赫伯罗特日前宣布, 将旗下 3 艘老龄集装箱船拆解处理。该公司表示, 此次拆解的船舶为 4101TEU 的“Deira”号、“Najran”号和“Sakaka”号, 由日本船厂建于 1997-1998 年, 并交付给阿拉伯轮船。自从今年 5 月赫伯罗特与阿



拉伯轮船合并之后，这3艘船舶已加入赫伯罗特船队。赫伯罗特表示，由于这些老龄船舶不再符合公司的投资组合，因此将撤出市场运力。该公司首席运营官 Anthony Firmin 表示，作为全球领先的集运公司之一，赫伯罗特意识到了对生态和社会的责任，因此3艘船将送往中国船厂和土耳其船厂拆解。这些船厂已获得安全和无公害回收认证。此次拆船意味着赫伯罗特正在实施其2014年5月通过的内部船舶回收政策，将其不再需要的船舶以安全环保的方式回收利用。在2015年，赫伯罗特出售了船队中16艘老龄船舶。目前该公司船队共包含219艘集装箱船，总运力为160万TEU。

【国际船舶网】

中船集团与法国达飞轮船签订9艘22000TEU超大型集装箱船合同

最新消息，9月19日，中国船舶工业集团公司所属中国船舶工业贸易公司携手上海外高桥造船有限公司、沪东中华造船(集团)有限公司与法国达飞轮船签署了9艘22000TEU超大型集装箱船建造合同。中船集团副总经理南大庆、达飞集团首席执行官 Rodolphe Saadé 出席签约仪式。该超大型集装箱船是目前全世界载箱量最大、最先进、最绿色环保的集装箱船，中船集团拥有其完全自主知识产权，中国船舶工业集团公司第七〇八研究所负责研发设计。同时，该批箱船的核心设备——主机将采用中船集团全资的 WinGD 公司发动机。该订单的签订是我国先进制造的重大突破，标志着我国高端海洋装备制造实现了从跟随到引领的重大飞跃，是我国实施海洋强国战略和《中国制造2025》战略的成果。此次签订合同的超大型箱船载重量达到近22万吨，载箱量22000TEU，为全球最大载箱量；满足全球最严格排放限制区域的排放标准，满足船舶能效设计指数(EEDI)第三阶段标准。该型船综合线型和结构更加优化，大容量冷藏集装箱布局 and 系统进一步完善，单箱运营成本大幅降低。该型船在综合功率指标、均箱指标、油耗指标、载货指标等多个方面综合评价位于前列，综合指标最优，确保了最终中标。【中国航贸网】

马士基收购汉堡南美获巴西无条件批准

据 JOC 报道，巴西监管机构无条件同意马士基航运以37亿欧元收购汉堡南美，这就彻底打消了日前业内由于欧盟附加条件批准上述收购事宜而带来的种种担忧。据悉，2016年12月1日，马士基与欧特克集团(Oetker Group)共同宣布前者收购后者旗下的集装箱班轮公司汉堡南美；2017年3月14日，双方正式签署收购协议；布鲁塞尔时间4月10日，欧盟委员会根据欧盟并购条例(EUMerger Regulation)如期宣布，有条件批准丹麦马士基收购德国汉堡南美。当地时间9月24日，巴西反垄断局(Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Cade)在当地国家公报 Diário Oficial da União 上对此次交易给予“无限制”的祝福。由于马士基旗下的巴西国内运输子公司 Mercosul Line 与汉堡南美旗下的 Alianca Navegacao 共同控制了巴西当地约80%的市场份额，因此巴西反垄断机构此前要求马士基出售旗下巴西国内运输子公司 Mercosul Line 或汉堡南美出售旗下的 Alianca Navegacao，以尽快完成马士基收购汉堡南美。今年6月，马士基航运宣布将 Mercosul Line 出售给法国达飞，但彼时巴西反垄断机构并没有马上宣布无条件同意此次收购事宜，并表示“马士基收购汉堡南美十分复杂，审查尚需一段时间。”而就在一个月之前，巴西反垄断局还表示，此次交易不仅仅涉及双方在集装箱运输市场的经营者集中的问题，还涉及其所在联盟引起的经营者集中问题。目前，马士基航运在全球范围内运营663艘船只，是全球第一大班轮公司；汉堡南美运营104艘集装箱船，是全球第九大班轮公司。两者整合后，将成为超大型班轮公司。就巴西市场而言，收购汉堡南美的马士基航运市场份额为36%，地中海航运为25%，整合智利南美及阿拉伯轮船后的赫伯罗特为16%。另外，在巴西的冷冻柜运输市场，马士基加上汉堡南美也将占据约40%的市场份额。据航运界网了解，在中国方面，商务部反垄断局官网尚未对外宣布是否批准此次交易，目前仍处于审查阶段。【航运界】



航运看点

航运三巨头动向背后的行业新趋



订造船舶会取代船队部分将退出市场的租赁运力，不会增加公司的整体运力。

——地中海航运首席执行官 迭戈·阿本德



创新和数字化是我们的战略核心。我们的目标是通过为客户提供最先进的技术，创造竞争优势。

——达飞集团首席执行官 鲁道夫·萨德



A.P.穆勒控股希望继续担任马士基油轮未来发展的参与者和贡献者。同时，马士基集团更加专注于航运物流领域。

——A.P.穆勒控股首席执行官 罗伯特·乌格拉

·三大船公司运力情况（截至2017年9月20日）·

马士基航运总运力**357万TEU**，市场份额**16.8%**。订造运力**20艘**，共计**26万TEU**。

地中海航运总运力**313.3万TEU**，市场份额为**14.7%**。订造运力**23艘**，共计**37.5万TEU**。

达飞轮船总运力接近**250万TEU**，订造运力**24艘**，共计**33.8万TEU**。



注：地中海航运和达飞轮船的订造运力已计算新订单在内

提到运力，不妨比较一下当前三大船公司的运力情况。据 Alphaliner 9月20日的数据显示，马士基航运总运力为357万TEU，占全球市场份额的16.8%，而此前其运力份额长期保持在15%左右。此外，其订造运力为20艘、26万TEU。地中海航运总运力313.3万TEU，市场份额为14.7%。同时还有订造运力12艘、13.3万TEU。达飞轮船总运力接近250万TEU，不包括订造运力15艘、14万TEU。如果算上此次新船大单，地中海航运和达飞轮船的订造运力，将分别达到37.5万TEU和33.8万TEU，三大巨头的整体市场份额将进一步提升。

不约而同的造船行动，让业界产生新一轮“军备竞赛”的担忧。航运研究机构德路里就明确表态，承运商在做投资决策时，优先考虑的必然是公司的利益，对行业的潜在影响仅放在第二位或根本不考虑。而背后更深的造船逻辑，业界猜测，对于达飞轮船而言，可能更多出于弥补大船空位的考虑，地中海航运的目标或直至运力排名第一的宝座，以及难以抵挡韩国船厂抛出的超低价格的诱惑。

业界对于大船的争议由来已久。马士基航运曾引领18000TEU型大船订造潮，直接引发业界对大船规模效益与运

地中海航运首席执行官迭戈·阿本德、达飞集团首席执行官鲁道夫·萨德、A.P.穆勒控股首席执行官罗伯特·乌格拉，三位行业巨头的新一代领军者，日前同登媒体封面。这背后，是各家公司不同的战略考量，更从不同角度诠释着航运业的新趋势。

正逐步迎来复苏的航运业，近期被一系列新闻头条搅动了一池春水。地中海航运、达飞轮船纷纷宣布订造22000TEU超级大船。同时，达飞在新技术推进领域大步向前。马士基集团自从宣布业务调整后，也终于有实质性动作，出售石油板块业务尘埃落定。而三家巨头的新一代领军者，也随之走向前台。这些动作看似不相关联，但都在为明天筹谋。

地中海航运 让大船来得猛烈一些

新闻看点 11艘22000TEU型船

行业趋势 大船战略继续

就在航运业迎来需求回暖、运力稳定、运价上涨的复苏时刻，两笔超大型船新订单的横空出世，让业界惊出一身冷汗。

先是9月19日，达飞轮船与中船集团签署9艘22000TEU型集装箱船的建造合同。有媒体披露，订单总额约为96亿元人民币，约合14.57亿美元。就在该消息发布的第二天，此前曾表示不订造大船，只进行运力升级的地中海航运，确认重返造船市场。地中海航运首席执行官迭戈·阿本德（Diego Aponte）表示，将在韩国大宇造船订造11艘22000TEU型集装箱船。无论是单船规模还是订船数量，都创下航运业造船订单的新纪录，预计订单金额将超过15亿美元。

对于改变运力升级计划，迭戈·阿本德解释称：“主要由于公司未来一段时间会有大批租赁的13000TEU-14000TEU型船停租，新船将取代这些租赁船舶，但不会增加公司的整体运力。”



力过剩影响的思考。而当下，马士基集团首席执行官施索仁（Søren Skou）则一直呼吁企业克制造船冲动，且从燃油价格下跌以及租用船舶更具经济性方面考虑，租船更加划算。不过，从另一个角度看，引发市场的部分“运力过剩”，也正成为企业的竞争手段之一，而不仅仅是一种市场状态。从国际金融危机爆发至今的十年间，业界已认识到，运力过剩正成为市场常态，是新一轮洗牌的动力。

此外，从航运业发展趋势看，超大型班轮公司和中小企业的分化将愈发明显，而巨头间对市场占有率的追求，似乎是与生俱来的，运力规模成为市场份额的最大保障。在通过并购实现规模扩张的空间已不大的情况下，手握现金的巨头们，在进行战略布局时，造船市场将成为一大选项。且还应考虑到，贸易回暖、新技术应用、环保规范等带来的市场新变化，都有船舶升级换代的需求。大船订单背后，或许也预示着航运市场将继续把大船战略进行到底。

值得关注的一点是，新一代大船已接近造船规模的极限。此外，据媒体报道，地中海航运的新船型宽为61米，更是挑战港口作业的极限值。这批大船带给全球港口业的新挑战，以及是否将引发港口业的新一轮洗牌，不容忽视。

达飞轮船 将新技术进行到底
新闻看点 创新 科技 信息化
行业趋势 科技改变行业

达飞的大船订单之所以引人关注，还有一个原因在于，这些船舶可能将应用液化天然气（LNG）动力技术。达飞集团首席执行官鲁道夫·萨德（Rodolphe Saadé）透露，将在未来几周内决定新船是否采用这一技术。而此前，还从未有超过18000TEU的LNG动力集装箱船的建造记录。在绿色船舶、特别是超大型绿色船舶应用领域，达飞有望领先行业。

这并不是偶然的，锐意进取的创新精神和在新科技应用方面的探索，达飞一直走在业界前列。这是推动这艘巨轮前行的发动机，也是航运业蓬勃发展的原动力。

今年以来，达飞在新技术应用方面的举措不断。除绿色船舶外，近期其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，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。此外，Infosys还将为达飞提供新的高附加值技术，以提高达飞服务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Assist Edge，以改进业务流程，并提升内部效率。

鲁道夫·萨德进一步明确：“创新和数字化是我们的战略核心。我们的目标是通过为客户提供最先进的技术，创造竞争优势。与Infosys的合作，是达成这一目标的关键。”

早在2015年，达飞就已经开始研发基于大数据的货物跟踪软件技术，这也被视为达飞发展信息化系统的开端。如今，创新、科技更已成为达飞少帅的口头禅。今年8月份，达飞和纽约航运交易所达成协议，自8月27日起的连续8周内，美国出口商可以通过纽约航运交易所锁定达飞轮船的舱位。“此次合作，是我们进行数字化转型的重要一步。”鲁道夫·萨德再次强调。

事实上，新技术的应用将给行业带来重大变革，已成为业界共识。今年以来，整个航运业的互联网、信息化步伐明显加快，包括全程可视化技术、区块链技术的应用与实践，层出不穷。航运业这一古老、传统的行业，将在新技术的驱动下，迎来新生机、新业态。

马士基集团 专业的人做专业的事
新闻看点 出售石油及油轮业务
行业趋势 业务集中 港航协同

马士基集团剥离石油及相关业务的计划，日前终于落地。最近两个月内，其先是以74.5亿美元的价格，将麾下马士基石油天然气公司（Maersk Oil and Gas）出售给法国能源巨头道达尔（Total），接着，又以11.7亿美元的现金交易方式，将马士基油轮（Maersk Tankers）出售给母公司A.P.穆勒控股（A.P. Moller Holding）的子公司APMH Invest。手握大笔现金，马士基集团可以将注意力集中在集运、物流和码头业务方面。

A.P.穆勒控股首席执行官罗伯特·乌格拉（Robert Uggla）表示：“A.P.穆勒控股希望继续担任马士基油轮未来发展





的参与者和贡献者，成为拥有自己和第三方船舶的行业领先平台。同时，马士基集团可以更加专注于航运物流领域。”作为马士基·迈克-凯尼·穆勒的外孙、马士基家族第五代成员中的佼佼者，罗伯特·乌格拉也因此次出售事件第一次走向前台。可以预见，未来这位少帅将在马士基家族的发展中发挥更大作用。

正如罗伯特·乌格拉所言，对于马士基集团而言，剥离资产的目的在于专注于核心业务，同时最大程度的发挥航运业与港口业的协同效应，这也是该集团的重大战略调整。

曾经，马士基集团是航运企业多元化发展的榜样，除了航运主业，还涉猎能源、银行、甚至超市等领域，并给集团带来颇高收益。但从2014年开始，随着市场的变化，马士基集团先后出售了超市和银行资产，特别是在2016年遭遇行业困境时，其做出了全新战略。施索仁就明确表示：“2016年是集团全面改革的一年。我们已经明确了新的战略方向，未来几年，将致力于把马士基集团打成一个专注于集装箱航运、物流和港口业务的公司，以再次实现营收增长。”

对此，上海海事大学教授徐剑华分析称，随着市场的变化，此前马士基集团内部班轮板块和石油板块的轮动互补机制已失效，其分拆为海运物流公司和能源公司，是极其明智的战略决策。

需要特别关注的是，马士基集团此次的业务分拆，特别强调了航港业务的协同。目前，包括2M联盟在内的船舶，都会优先挂靠马士基码头旗下港口。与此类似的是，中远海运集团近期也通过和上海港等加强合作，利用双方资源和优势，共同进行海外投资。

港航协同，特别是航运集团内部的协同，以及大型航运集团与大型港口间的紧密合作，必将是大势所趋。【中国航务周刊】

