

## 班轮时事直通车

### 东方海外第4艘21413TEU集装箱船命名



9月27日,韩国三星重工举行东方海外建造的最新21413TEU集装箱船(船型船厂买卖)“东方英国”号(OOCL UNITED KINDOM)命名仪式。“东方英国”号也是东方海外向三星重工订造的六艘同级船中的第四艘。东方海外财务总监董立新表示,“东方英国”号建造过程非常复杂。从船体线型设计、主机(产品库 求购 供应)选定、组装,船厂均须将纸上的概念,无论在技术上及经济角度上,转化成为船东、船厂、设备商及分包商均认可的产品。加上这级别的船舶无论在船体大小、马力及输出功率等方面实际上都超越了世界纪录,但三星重工仍能够以最安全及最有效的方法

达成目标,我相信他们应感到十分自豪。“东方英国”号是三星重工为东方海外命名交付的第4艘21413TEU集装箱船,此前,“东方日本”号(OOCL Janpan)、“东方德国”号(OOCL Germany)和“东方香港”号已分别于今年9月1日、8月和5月命名交付。“东方英国”号跟其姊妹船作为世界上最大的集装箱船,都是跟随同一样的靠港次序,首航都是以费利克斯托(Felixstowe)为其挂靠欧洲的第一港口。有趣的是在1990年,即27年前,当时世界上最大的集装箱船在其首航上同样是以费利克斯托作为挂靠欧洲的第一港口。该船名为“东方希望”号,是东方海外3500TEU集装箱船。“东方英国”号与其相比,载运量是其6倍,但每天的耗油量却只比其60%。“东方英国”号将服务于此亚欧LLI航线,其靠港次序为:上海/宁波/厦门/盐田/新加坡/经苏伊士运河/费利克斯托/鹿特丹/格但斯克/威廉港/费利克斯托/经苏伊士运河/新加坡/盐田/上海,航运周期为77天。【国际船舶网】

### 中远海控:收购东方海外已获国资委备案

10月9日,中远海运控股股份有限公司发布重大资产重组进展公告,公司已收到中国远洋(股票)海运集团有限公司转来的由国务院国有资产监督管理委员会(以下简称“国资委”)办公厅出具的《关于中远海运控股股份有限公司收购东方海外(国际)有限公司有关意见的复函》(国资厅规划[2017]603号)(以下称“复函”)。根据复函,中远海控本次要约收购不属于中央企业境外投资项目负面清单禁止类范围,准予备案。本次要约收购仅在先决条件获满足或豁免(如适用)后方会做出。截止本公告披露日,除上述国资委的备案外,本次要约收购尚需通过中国商务部及欧盟、美国的反垄断审查,并需取得国家发改委备案,以及通过公司股东大会的审批等,以满足本次要约收购的先决条件。后续公司将持续推进相关审批工作。2017年7月7日,中远海运控股股份有限公司召开第五届董事会第三次会议审议通过了《关于公司要约收购东方海外国际(股票)方案的议案》、《关于<中远海运控股股份有限公司重大资产购买报告书(草案)>及其摘要的议案》等与本次重大资产重组相关的议案,公司拟通过境外全资子公司Faulkner Global Holdings Limited与联合要约人上港集团BVI发展有限公司联合向香港联交所上市公司东方海外(国际)有限公司(股票代码:00316,以下简称“标的公司”)的全体股东发出购买其持有的已发行的标的公司股



份的附条件的自愿性全面现金收购要约（以下简称“本次要约收购”或“重大资产重组”）。本次要约收购的对价均将以现金支付，要约价格为每股 78.67 港元。【国际船舶网】

### 德翔海运收购一艘集装箱船

据贸易风报道，设在香港的亚洲区内班轮运营商德翔海运公司以近 1,100 万美元的价格从日本 Doun Kisen 公司收购了 2,500-teu Qingdao（建于 2007 年）。根据克拉克森的数据，自 2016 年底以来，船龄在 10 岁的 2,750-teu 集装箱船的价值已经上涨了 73%。目前，这类船的价格在 1,000 万美元左右，2016 年底只有 575 万美元。【中国航贸网】

### 戴安娜出售 7 艘集装箱船

美国上市集装箱船(船型 船厂 买卖)东戴安娜集装箱 (Diana Containerships, 股票代码 DCIX) 日前发布公告称, 该公司已与相关利益方达成协议, 将前者旗下的 7 艘集装箱船出售给一家独立的第三方企业运营目前戴安娜集装箱公司尚未对外公布购买方的相关信息。据悉, 此次交易价格最高为 1.04 亿美元, 但每艘集装箱只将签订独立的买卖协议, 且此次交易需取决于购买方能够融得的最低融资金额。此外, 由于此次交易与购买的能够获得的融资水平及融资时间有关, 且每艘船的买卖协议相互独立, 因此实际成交船只数或将少于上述提及的 7 艘船舶, 但在每笔交易下, 买卖双方已在规定的日期商定好交易价格。根据相关协议, 戴安娜集装箱船公司预计将于 2018 年第一季度完成, 当然在某些情况下, 可做适当地延迟。公告表示, 根据该公司日前与 Addiewell Ltd. 和戴安娜航运 (Diana Shipping) 签署的信贷协议的偿还条款及追加购买船舶融资条款, 此次公司出售船只所得款项将主要用于偿还债务。但是, 自签署协议至今, 戴安娜集装箱船公司并未购置任何船舶, 然而却不能保证该公司后续不订购任何潜在船舶。戴安娜集装箱船公司总裁 Anastasios Margaritis 表示: “我们相信, 此次交易反映了当前市场上集装箱船买卖的热度, 也将进一步加强该公司的资产负债表, 减少其船队的年龄, 并允许公司采取选择性收购其他现代集装箱船的策略。” 【国际船舶网】

### 一波三折, 马士基航运收购汉堡南美再受限

10月4日, 南非竞争法庭 (South Africa's Competition Tribunal) 附加限制条件批准马士基航运收购汉堡南美。南非竞争法庭表示, 总部位于丹麦哥本哈根的马士基集团是全球第一大运输物流公司, 其集装箱运输业务遍布全球 200 多个国家和地区, 同时还提供成品油的不定期运输。尽管马士基航运在南非地区不提供不定期服务, 但其为南非的客户的不定期服务, 并且马士基集团在南非贸易航线上积极提供集运与货代服务。而此案件的另一交易方——汉堡南美, 曾是全球第七大班轮公司 (目前是第九大班轮公司) 亦提供不定期服务。尽管汉堡南美在南非地区无下属公司, 仅通过分支机构和第三方代表公司运营公司业务。其母公司欧特克集团 (Oetker Group) 在南非区域仅有一家子公司, 主要负责生产及分销披萨及其他速冻食品。鉴于交易双方在南非地区的业务范围, 南非竞争法庭要求交易双方必须终止汉堡南美在南非/南美东海岸之间的贸易航线。马士基航运及汉堡南美对上述条件未表示异议。据航运界网了解, 4月10日, 欧盟委员会根据欧盟并购条例 (EU Merger Regulation) 有条件批准丹麦马士基收购德国汉堡南美, 要求德国汉堡南美取消其在北欧至中美洲/加勒比、北欧至南美西海岸、北欧至中东、地中海至南美西海岸及地中海至南美东海岸 5 条航线上的运力部署; 为获得巴西反垄断局同意收购, 今年 6 月马士基航运宣布将 Mercosul Line 出售给法国达飞, 9月24日巴西反垄断机构无条件同意马士基航运收购汉堡南美; 而在中国方面, 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。【国际船舶网】





## 航运看点

### 从达飞订造新船透视班轮市场



近两年班轮市场大事频出，格局振宕，近期的一个大事件则是达飞轮船宣布订造9艘2.2万TEU型船。造船嘛，本来也不算什么大新闻，但是得看放在哪个时间点上。

首先，这是继7月份中远海运集团宣布收购东方海外之后爆出的消息。达飞目前排名全球第三，但是如果前述收购顺利完成，就将变为第四位，那么，达飞订造新船是希望重夺第三位吗？

其次，2.2万TEU型船面世后将成为全球最大集装箱船(船型 船厂 买卖)，无疑将是一个新纪录。目前全球最大集装箱船属于东方海外旗下21413TEU型系列船。达飞为何一定要将全球最大集装箱船的纪录揽入怀中呢？或者说，为何

一定要造全球最大集装箱船呢？这些大船未来投放至哪些航线和港口呢？

再次，此次2.2万TEU型船订单是班轮市场近两年来首次斩获超大型集装箱船订单。在运力供需尚未均衡的当下，达飞作为班轮巨头，并未带头控制运力，反而一马当先订造大型集装箱船，何来的底气？是因为达飞对未来市场走势相当看好并充满自信吗？

最后，此次达飞订造的是双燃料动力船，这恐怕也是创举之一。此举对于LNG动力在远洋集装箱船上的应用有何推动作用？当前LNG动力船发展现状如何？

管中窥豹。不妨以达飞订造新船来透视当前的班轮市场，或许我们也就不难理解达飞订造新船的真正意图。

达飞订造新船的内在原因在于其上半年业绩非常亮眼，盈利3.06亿美元，是上半年全球盈利最高的班轮公司。因此，财务稳健的达飞为订造新船准备了充足的“弹药”。

达飞的2017：

上半年业绩亮眼，下半年持续改善

9月15日，达飞轮船(达飞)正式确认订造9艘2.2万TEU型船的消息，这一消息伴随着其二季度财报一同到来。随后的9月19日，达飞与中船集团在法国法赛正式签订上述船舶的建造合同。

尽管姗姗来迟，但达飞这份相较其他班轮公司较晚发布的二季度成绩单却让人惊喜。二季度，达飞货量强劲增长33.3%；收入强劲增长56.8%；息税前利润率为8.9%；净利达到2.19亿美元。

在公布财务业绩时，达飞集团首席执行官鲁道夫·沙迪表示：“本集团在二季度发布了良好的财务业绩，核心息税前利润大幅上涨，这得益于我们的盈利增长策略。达飞再次胜过行业平均水平，展示出我们运营管理的卓越以及其战略的相关性。”

协同效应

4月1日，达飞与中远海运集运、长荣海运与东方海外组建的海洋联盟正式运营。海洋联盟初始投入350艘船、350万TEU运力在41条航线上，平均船型达到10051TEU。海洋联盟的41条航线具体包括6条亚洲—北欧航线、5条亚洲—地中海航线、13条美西航线、7条美东航线、3条跨大西洋航线、5条远东—波湾航线及2条远东—红海航线。

在新联盟的带动下，二季度，达飞大部分航线运价均取得上涨，二季度单箱收入同比增长12.5%。可以说，二季度，海洋联盟4家成员企业均获得盈利“战绩”，不得不说联盟成员之间的协同效应起到了积极作用。

与马士基集团、中远海运集团一样，达飞旗下除了集运业务之外，同样也有港口业务。达飞的港口投资遍布全球，上半年港口投资有进有出。4月26日，达飞与印度领先的港口基础设施开发商 Adani Ports 签署一项合资协议，双方将共同经营印度蒙德拉港的新集装箱码头。6月30日，达飞就出售洛杉矶全球门户南港（GGS）90%股权签署具有约束力的协议，交易代价为8.17亿美元。处置GGS使达飞能够完成2015年12月收购东方海皇（NOL）后通知的财务去杠杆化计划，预计此次交易将于年底结束。

在集运业务方面，达飞同样注重远洋与区域的结合。6月12日，达飞与马士基航运宣布，已经签署一项具有约束力的协议，达飞将收购马士基航运旗下的 Mercosul Line。Mercosul Line 是巴西班轮公司之一，收购 Mercosul Line 将加强达飞的南美洲航线服务，特别是在巴西的沿海运输和“门到门”服务。收购 Mercosul Line 之后，达飞将在南美洲、北欧和地中海之间提供新的服务。

相关专家向《航运交易公报》记者指出，达飞在整合并购的对象选择上一一直秉承挑选在细分市场有经营特色的班轮公司。收购后，保留这些班轮公司的品牌和运营团队，以持续发挥其市场影响力。这些班轮公司得益于达飞在船舶租赁、操作以及全球网络等方面的协同效应，部分强化了其市场地位。反过来，这种保留品牌和经营团队的方式也使达飞获益，带来细分市场的客户，为达飞全球网络提供客源反哺；客户在区域市场和全球市场的延伸，也扩大了达飞航线的市场覆盖面和渗透度。

从达飞订造新船透视班轮市场

的确如此，达飞在去年完成收购 NOL 之后，与旗下的美总轮船整合后带来的协同效应已经在业绩上大为改观。从表1可以看到，达飞上半年实现营业收入为101.69亿美元，NOL 实现营业收入为26.86亿美元，占收入份额的26.41%；达飞上半年实现净利润为3.06亿美元，NOL 实现净利润为1.15亿美元，占利润份额的37.58%。达飞上半年业绩与去年上半年还未完成收购 NOL 时的业绩对比，相差巨大。

项目	达飞				NOL	
	2017年上半年(包含NOL)	2017年上半年(不含NOL)	2016年上半年	2017年上半年	2017年上半年	
营业收入	101.69	66.43	69.37	26.86	14.06	
EBIT	7.32	4.73	-0.87	2	1.37	
核心EBIT	7.24	4.72	-0.78	1.93	1.37	
净利润	3.20	2.27	-2.17	1.16	0.89	
归母净利润	3.06	2.19	-2.29	1.15	0.89	

来源：达飞半年报

## 财务稳健

上半年达飞实现净利润为3.06亿美元，可以说，这是目前已经宣布业绩的上市公司中最好业绩，超过马士基航运上半年盈利额2.73亿美元。无怪乎，达飞表示，基于二季度业绩，将再次将自身定位为**全球班轮市场中息税前利润率**

（EBIT）表现最好的“玩家”。鉴于运价最近的趋势，不包括燃料价格和汇率的重大变化，达飞预计下半年与上半年相比将继续改善其经营业绩。

截至6月30日，达飞获得的各类金融机构授出的未完成贷款融资为3.21亿美元，期限从15个月到2.8年不等，平均期限约为1.7年。7月初，达飞发行6.5亿欧元的新债券，以在其他债券到期日进行再融资。此外，达飞还与其核心银行合作伙伴达成一项新的循环信贷额度为2.05亿美元的协议。

截至6月30日，达飞流动资金总额为14.773亿美元（去年12月31日为19.82亿美元），可以说，财务状况相当稳健。因此，7月3日，标准普尔将达飞的信用评级修正为B，前景乐观。

手握大量现金，为了跟上市场增长和集团需求，达飞董事会批准9艘2.2万TEU型船的订单。第一艘船将在2019年年底投入使用，此次订单将进一步降低单位运输成本，特别是在亚欧航线上。目前达飞尚未披露新船的造价，按照市场此前的披露，每艘船舶造价在1.5亿~1.6亿美元，总订单额将超过14亿美元。按照交船的时间计算，第一艘船在两年后交付，加上融资时间，这笔资金对于达飞而言问题不大。

此外，还应该注意，达飞此笔新船建造订单指令是在鲁道夫·沙迪的麾下发出。2月8日，达飞董事会任命鲁道夫·沙迪为集团首席执行官。相比其他大型班轮公司的掌舵人，1970年出生的鲁道夫·沙迪显然是“少壮派”；其



行事较为果断。此前，正是鲁道夫·沙迪主导达飞成功收购 NOL 及海洋联盟的谈判。

尽管达飞订造大船的行为备受指责，比如德里的一份报告认为，从整个班轮市场来看，达飞没有必要订造这批大船。这份订单无异于在已经非常拥挤的海域里再投放一批大船，由此增加的成本最终必然是由整个集运业来承担的。但是，对于鲁道夫·沙迪以及达飞而言，只要集团有需求，只要资金能满足，只要成本能控制，订造新船并非是什么大事和难事。实际上，对于班轮巨头而言，作出任何决定的出发点都是从企业利益出发，至于此举是否遭致批评，是否会引发建造大型集装箱船竞赛，是否会导致行业低迷，“与卿何干”啊！

达飞订造新船的外在原因在于，联盟内外都需要提升自身竞争力。联盟内，需要与中远海运集运“扳手腕”；联盟外，同样需要与强大竞争对手“拼刺刀”。

达飞的联盟：



联盟内争座次，联盟外忙竞争

基于班轮市场的激烈竞争程度以及市场趋于低速增长，大型班轮公司一方面忙于收购整合提升自身力量；另一方面忙着拉拢小伙伴，以形成联盟的竞争态势，达飞自然也不例外。在2013年6月宣布与马士基航运、地中海航运组建P3，一年后遭受中国商务部的禁令，达飞黯然出局；随后，2014年9月，达飞与中海集运(股票)、阿拉伯轮船组成O3。伴随着一系列收购整合之后，去年4月，达飞、中远海运集运、长荣海运以及东方海外宣布组建海洋联盟，并于今年4月1日正式运营。

联盟内谁是“老大”

在海洋联盟，目前达飞运力规模超过中远海运集运68万TEU，位居联盟“老大”。但达飞的“老大”地位是短暂的，因为

中远海运集运的运力规模在完成收购东方海外之后将超越达飞轮船成为全球第三，成功跻身第一梯队。

根据 Alphaliner 截至9月20日的数据，中远海运集运现排名为全球第四位，东方海外排名为全球第七位，双方合计运力规模达到249.62万TEU，略超达飞；倘若加上现有手持订单的话，中远海运集运和东方海外将合计拥有307.27万TEU的运力规模，超越达飞运力规模达到23.79万TEU(见表2)。当然，这个差距的计算已将达飞9艘2.2万TEU型船订单计算在内，倘若没有这笔订单的话，双方差距将达到43.59万TEU。

从达飞订造新船透视班轮市场

在海洋联盟内，随着中远海运集团对东方海外并购的逐步完成，4家成员未来将变成3家，中远海运集运携运力规模以及大船规模上的优势，势必增加在海洋联盟中的话语权。根据上述运力数据，很难说达飞订造新船一定是为了弥补与中远海运集运的差距，重夺全球第三的位置。但显然，此举向海洋联盟内成员甚至是整个班轮市场显示了达飞的雄心壮志，9艘2.2万TEU型船完全可以单独组建一条亚欧航线，而且是一条成本极具竞争力的航线。

此外，达飞在半年报中披露，海洋联盟每年的运量规模将达到1800万TEU，达飞的贡献达到36%。显然，海洋联盟内的“老大”之争势必还将进行下去。

联盟外谁是“大佬”

## 远东至欧洲航线运力及份额



## 远东至北美航线运力及份额



尽管在海洋联盟内,达飞与中远海运集运为“老大”地位明争暗斗,但从第二季度的经营业绩来看,海洋联盟表现非常亮眼。因此,保证海洋联盟在市场上的优势地位是达飞和中远海运集运以及其他成员必须做的事情。

从两条主干航线来看,海洋联盟总体上还是占据份额优势。以Alphaliner截至7月1日的数据,在远东至欧洲航线上,2M+现代商船占据39%的市场份额;海洋联盟紧随其后,占据35%的市场份额;THE Alliance占据25%的市场份额(见图1)。在远东至北美航线上,海洋联盟则独占鳌头,占据41%的市场份额;THE Alliance占据27%的市场份额;2M+现代商船占据23%的市场份额(见图2)。作为一家雄心勃勃的班轮巨头,达飞的目标除了保证海洋联盟的竞争力外,最主要的还是提升自身的竞争力,这就需要将其视线从海洋联盟投向整个市场。要做到“人无我有、人有我优”,这也是达飞订造新船的原因之一。

从主要班轮公司各船型以及订单数据(见表3)来看,目前全球8家班轮公司运营或拥有1.8万TEU以上型船订单。截至8月1日,马士基航运现有23艘、订单8艘;地中海航运现有20艘;中远海运集运现有5艘、订单17艘;赫伯罗特现有6艘;长荣海运订单11艘;东方海外现有1艘、订单5艘;商船三井现有3艘、订单3艘。相比之下,达飞仅有3艘订单,为此也不难理解达飞为何要建造9艘2.2万TEU型船了。加上9艘订单,达飞也就12艘超大型集装箱船,数量依然在马士基航运、中远海运集运及地中海航运之后,从联盟层面计算的话,海洋联盟拥有(包括订单)1.8万TEU型船为40艘,依然少于2M的51艘。在1.33万~1.8万TEU型船方面,海洋联盟将拥有(包括订单)65艘,超过2M的49艘。

表3 全球主要班轮公司各船型现有及订单数据(截至2017.8.1) 单位:TEU,艘

船型	马士基	地中海	达飞	中远海	赫伯罗特	长荣	东方海外	商船三井	现代商船	以星	日本邮船	高崎	阿拉伯	川崎
>1.8万	现有 23	20	0	5	6	0	1	0	0	0	0	3	0	0
订单	8	0	3	17	0	11	6	0	0	0	0	3	0	0
1.33万~1.8万	现有 9	32	24	17	10	18	0	16	0	6	0	0	0	5
订单	8	0	0	4	1	2	0	0	0	9	0	0	0	0
1万~1.33万	现有 41	35	48	28	26	1	16	0	13	1	19	8	0	0
订单	0	15	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7500~9999	现有 92	84	54	44	49	42	24	14	11	16	12	6	13	0
订单	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5100~7499	现有 98	51	54	28	34	33	18	19	23	22	39	16	9	0
订单	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4000~5099	现有 109	54	60	98	25	19	21	19	11	21	19	14	18	0
订单	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3000~3999	现有 43	35	37	3	28	1	0	1	19	2	0	1	0	0
订单	7	0	4	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
2000~2999	现有 126	77	66	16	24	21	6	7	14	10	7	6	3	0
订单	0	0	3	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0
1500~1999	现有 53	32	37	31	9	28	6	19	9	2	2	6	9	0
订单	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000~1499	现有 54	50	43	29	6	27	8	2	1	7	2	0	0	0
订单	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
500~999	现有 25	34	51	24	1	3	0	0	0	6	1	3	2	0
订单	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100~499	现有 0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
订单	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

来源: Alphaliner(备注:数据不包含达飞和地中海航运有的2.2万TEU型船订单)



达飞订造新船的市场原因在于，竞争激烈的亚欧航线上，成本竞争压过一切。未来市场主要取决于供需态势，但再差的“江湖”从来也不缺乏“英雄”。

达飞的江湖：

亚欧航线看成本，未来市场看供需

达飞订造 2.2 万 TEU 型船，使得沉寂一段时间的超大型集装箱订单重回市场。当前略显复苏实则脆弱的市场何以抵挡这笔订单掀起的波澜？1.8 万 TEU 以上超大型船目前唯一的投放航线——亚欧航线也将迎来挑战，越来越多的超大型集装箱船蜂拥而至，以成本为目的而投入的初始考量似乎又回到同一起跑线。

另一个看点就是，据传达飞此番订造的是双燃料动力船，使用的是燃油和 LNG 双动力。当前的 LNG 动力船发展现状如何？达飞此举是否会推动 LNG 动力在远洋集装箱船的进一步使用？

表4 全球班轮市场船队各船型交付情况(截至2017.8.1)

船型	2016.12.31		2017.12.31		2018.12.31		2019.12.31	
	艘	TEU	艘	TEU	艘	TEU	艘	TEU
>1.8万TEU	47	890497	70	1360997	100	1971828	105	2071828
1.33万-1.8万TEU	126	1829634	146	2104284	166	2406722	173	2503540
1万-1.33万TEU	219	2633902	251	2906396	281	3277859	283	3301459
7500-9999TEU	473	4178453	480	4241945	480	4241945	480	4241945
5100-7499TEU	471	2911464	462	2963910	466	2984190	466	2984190
4000-5099TEU	679	3077443	662	2963964	662	2963964	662	2963964
3000-3999TEU	249	894922	254	896234	257	931250	259	938350
2000-2999TEU	621	1571908	644	1631971	669	1749991	695	1757351
1500-1999TEU	590	1008446	609	1044438	614	1053594	626	1075266
1000-1499TEU	702	811150	704	810670	729	840202	738	861906
500-999TEU	771	573192	770	571261	771	571961	771	571961
100-499TEU	180	62325	187	64064	189	64784	189	64784
总计	5141	20311235	5238	21435723	5414	22946890	5458	23225234
调整前总计	5141	20311235	5181	21177903	5223	22308070	5192	22711534
年增长率(%)		1.7		4.3		6.3		

来源: Alphaliner (备注: 13300~14500 TEU 的巴拿马型船均以 10000~13299 TEU 计算)

国际船网网  
eworldship.com

### 超大型船之争

班轮市场情报提供商 SeaIntel 表示，截至 7 月底，在运营的 1.8 万 TEU 以上超大型船为 58 艘，另有 47 艘即将交付，这些船舶主要在今明两年交付。

根据 Alphaliner 截至 8 月 1 日的数据，截至去年年底，班轮市场上共有 47 艘 1.8 万 TEU 以上型船在运营；截至今年年底这一数字将增至 70 艘；截至明年年底，这一数字将增至 100 艘（见表 4）。可以看出，今明两年将是超大型集装箱船的

交付高峰期。

由于港口设施、水深以及航道条件的限制，目前，1.8 万 TEU 以上型船全部投放于亚欧航线。目前，这些超大型集装箱船占该贸易航线 35% 的市场份额。SeaIntel 预计，如果亚欧航线部署的运力在未来两年内年均增长 5%，那么到明年年底超大型集装箱船占该贸易航线的市场份额将升至 61%，接近目前的两倍。

根据 Alphaliner 截至 8 月 1 日的数据，目前班轮市场中各船型的投放航线上，远东至欧洲航线上投放 58 艘 1.8 万 TEU 以上型船，也是当前市场上 1.8 万 TEU 以上型船的全部数量（见表 5）。随着亚欧航线船舶的升级，远东至北美

以及中东航线上也开始有 1.3 万~1.8 万 TEU 型船投入，未来其他航线也将迎来船舶升级。

据克拉克森的统计，截至 8 月底，在亚欧航线上投放的船舶规模平均尺寸达到 13936 TEU。不断投入的超大型集装箱船，推涨了亚欧航线的单船规模。目前，亚欧航线上最大的船舶为 21413 TEU，超

表5 全球班轮市场各船型投放航线情况(截至2017.8.1)

航线	船型										
	100-499TEU	500-999TEU	1000-1499TEU	1500-1999TEU	2000-2999TEU	3000-3999TEU	4000-4999TEU	5000-7499TEU	7500-9999TEU	1万-1.33万TEU	1.33万-1.8万TEU
欧洲至北美	0	7	13	16	23	38	20	0	0	0	0
欧洲至欧洲	0	0	11	0	77	115	164	69	3	0	0
欧洲至亚洲	0	0	0	0	14	10	49	66	130	58	0
中东至亚洲	27	137	66	26	91	116	89	46	1	0	0
非洲至欧洲	43	66	102	72	115	20	33	9	0	0	0
拉美相关	47	107	121	46	38	64	106	38	0	0	0
新西兰-澳洲	18	45	22	27	53	50	4	0	0	0	0
亚洲区内	537	621	214	32	115	11	0	0	0	0	0
欧洲区内	209	235	51	9	23	23	2	0	0	0	0

来源: Alphaliner (注: 13300~14500 TEU 的巴拿马型船均以 10000~13299 TEU 计算)

过平均单船规模的 1.5 倍。伴随着大型集装箱船的不断交付，亚欧航线上的单船规模将不断被推高。

自从马士基航运订造第一艘 1.8 万 TEU 型船开始，关于超大型集装箱船的争论从未平息。近期达飞订造新船又将这个话题推至台前，市场“玩家”们各有各的想法。

在上半年业绩电话会议上，赫伯罗特明确表示在未来几年内都没有订造新船计划，而是继续投资集装箱，每年的投资水平将达到 4 亿欧元左右。赫伯罗特认为，订造新船并不是必需，因为当前市场上现有的运力规模完全可以满足货量增长，因此预计班轮市场不会出现订单激增的现象。

马士基航运首席运营官鹿索仁 (Søren Toft) 近日接受《劳氏日报》采访时表示，在可预见的将来，超大型集装箱

船的“军备竞赛”正在走向终结。他认为四个因素限制了超大型集装箱船的使用：港口基础设施不足、航班发船频率下降、燃油价格起伏不定和贸易路径变化。同时，鹿索仁说，由于市场上有一大批船处于闲置状态，所以可以确信现有的订单船舶运力已经完全超过需求（尽管目前的新船订单量处于历史最低点）。因此，马士基航运不会订造新船，只会收购二手船，或者收购一家企业，比如目前正在整合的汉堡南美。

## 亚欧航线之战

尽管竞争对手对于达飞订造新船有着不同看法，但是基于兵家必争的亚欧航线的重要性，达飞此举也不乏道理。中远海运集团副总经理黄小文在中远海控业绩发布会上表示，达飞订造大型集装箱船一方面为了增加运力规模；另一方面则是提高航线竞争力。未来在远东至西北欧航线上，1.4万TEU型船基本上将会全部退出，取而代之的将是2万TEU以上型船。如果不投入大型集装箱船，单箱成本难以下降，竞争力就会欠缺。

而从主要班轮公司的运力布局来看，亚欧航线毋庸置疑是主干航线中的主干航线。从表6的统计数据来看，无论是目前排名前7大班轮公司，还是前20大班轮公司平均，或者是市场平均，远东至欧洲航线几乎都是第一航线，属于运力规模庞大的航线。对于达飞而言，其运力布局中，远东至欧洲航线占据23%的份额，远东至北美占据20%的份额，属于排名前两位的航线布局；前20大班轮公司平均运力布局下，远东至欧洲航线占据24%的份额，远东至北美航线占据18%的份额，同样居于前两位；市场平均运力布局下，远东至欧洲航线占据21%的份额，远东至北美航线占据16%的份额，依然居于前两位。

表6 全球主要班轮公司各航线运力布局比率(截至2017.6.1) 单位：%

航线	马士基航运	地中海航运	达飞轮船	中远海运集团	德忌利士	长荣海运	东方海外	前20大班轮公司平均	市场平均
欧洲至北美	4	7	3	1	9	1	4	4	4
远东至北美	18	4	20	20	11	29	31	18	16
远东至欧洲	21	31	23	27	32	32	27	24	21
中东南亚相关	13	10	14	13	17	10	15	14	14
撒哈拉以南	15	13	11	4	1	3	/	9	8
拉美相关	14	17	12	7	10	9	/	14	13
新西/澳洲	3	3	7	4	5	1	10	4	4
亚洲区内	5	2	5	22	/	13	10	8	12
欧洲区内	4	10	3	1	2	2	1	8	12

来源: Alphaliner

表6 全球主要班轮公司各航线运力布局比率(截至2017.6.1) 单位：%

航线	马士基航运	地中海航运	达飞轮船	中远海运集团	德忌利士	长荣海运	东方海外	前20大班轮公司平均	市场平均
欧洲至北美	4	7	3	1	9	1	4	4	4
远东至北美	18	4	20	20	11	29	31	18	16
远东至欧洲	21	31	23	27	32	32	27	24	21
中东南亚相关	13	10	14	13	17	10	15	14	14
撒哈拉以南	15	13	11	4	1	3	/	9	8
拉美相关	14	17	12	7	10	9	/	14	13
新西/澳洲	3	3	7	4	5	1	10	4	4
亚洲区内	5	2	5	22	/	13	10	8	12
欧洲区内	4	10	3	1	2	2	1	8	12

来源: Alphaliner

达飞如此看重亚欧航线是不无道理的，除了其本身货量规模巨大之外，其未来走势也颇为乐观。从克拉克森的运量统计数据来看（见表7），自2010年以来，除了2012年和2015年的西行方向的运量有所下降之外，其他年份的东西向航线运量都有增长。今年，远东至欧洲航线东行航线预计将完成运量为790万TEU，同比增长5.7%；西行航线预计将完成运量为1590万TEU，同比增长4.2%。2018年，远东至欧洲航线东行航线预计将完成运量为830万TEU，同比增长5.2%；西行航线预计将完成运量为1640万TEU，同比增长3.5%。

运价方面，根据上海航运交易所发布的

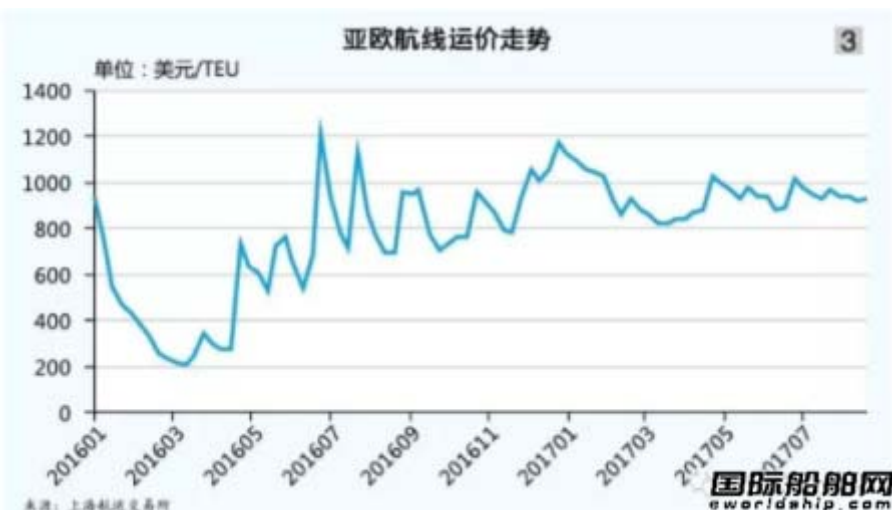
上海至欧洲基本港航线运价走势（见图3）来看，也走出了去年跌宕起伏的态势，趋于平缓。我们也可以从班轮公司二季度业绩的相关数据来佐证。上半年，东方海外的亚欧航线实现收入为5.26亿美元，同比大增48.5%。二季度，马士基航运的东西航线的平均运价为2229美元/FEU，同比增长35.8%。

## LNG 动力船之势

据传，达飞此次订造的是燃油和LNG的双燃料动力船，此前LNG动力在远洋集装箱船上的运用，还是阿拉伯轮船此前建造的LNG Ready船。

显然，作为船舶替代且环保的燃料，LNG动力船的发展被寄予厚望，但这几年的发展却不尽如人意。去年年底，DNVGL海事部首席执行官柯努特（KnutØrbeck-Nilssen）在接受《航运交易公报》采访时表示，LNG动力船的数量在增长，但比预期的要慢。全球首艘以LNG为动力的非LNG运输船出现于2000年，截至去年10月，全球有86艘营运船舶





在使用 LNG 燃料，另有 93 艘在订造中。而 ABS 相关人士同样表示，目前全球共销售出几百套燃气船舶主机(产品库求购 供应)，但多用于欧洲沿海排放控制区运营的小船和渡轮，大型商船的 LNG 动力应用尚在慢慢过渡。

LNG 作为船舶动力的前景除了受制于环保法规、能源价格之外，还有基础设施的建设，如 LNG 加注站等的建设情况。可喜的是，目前，全球 LNG 加注市场正在快速增长，预计将从去年的 24.864 亿美元增至 2023 年的 81.8735 亿美元，实现年复合增长率 64.7%，这也意味着

LNG 动力船和 LNG 燃料加注船市场未来将快速增长。

业内专家辛吉诚更是对 LNG 动力船的未来表达了乐观的态度。他表示，从长远的角度来看，未来全球范围内廉价石油资源的日趋枯竭已不可逆转，而日趋严格的环保法规和国际社会不断提升的环保意识，将进一步增加船舶使用燃油的成本。随着技术的不断进步，以 LNG 为代表的气体燃料使用成本有望进一步下降，LNG 在航运业取代燃油将是大势所趋。未来的船舶设计、建造、操作乃至航运企业的管理与航线分布都将随着 LNG 动力装置的采用而发生相应的转变。倘若如此，达飞此番订造双燃料动力船将迈出领先一步。【国际船舶网】

