

## 班轮时事直通车

### 2017年创60亿美元，集运业能闯关成功吗？



近日，据德鲁里的最新报告，2017年集运业的营业利润或将达60亿美元，明年有望延续增长态势。德鲁里认为，集运业正在朝着正确的方向前进。今年上半年，全球集装箱港口装卸量增长6%，下半年预计将会有所放缓。因此，全年的增速预计为5.5%。德鲁里表示，今年全球集装箱贸易复苏惊人。年初，一系列政治事件搅局着全球经济的乐观前景，进而影响着集运业的复苏。进入第四季度，这些事件对经济和贸易的影响并没有完全消除，不过已经不足以导致全球经济的脱轨。世界经济正在回暖。德鲁里对2017年和2018年的运价水平持

更加乐观、积极的态度，好于6月份的预测，因为基本面改观不少，同时船公司的议价能力也在增强。2017年，运价将保持当前水平，现货和期货运价将增长15%。由于船公司的自律行为以及更为谨慎的商业策略，现货运价水平受益明显。2018年，运价有望进一步上升，不过，增长水平或远不及今年。许多货主并不愿乐见连续两年运价水平平均大幅上扬的情形。船公司或许应该在今年年内于核心贸易领域敲定更多的高价合约，这相对来说容易一些，因为基数相对较低。明年船公司将面临严峻考验，尤其是面临需求放缓和市场将接收130万TEU新增运力的两大难题。在即将到来的2018年，一方面要吸纳消化新增运力，一方面要配置现有的船舶，这对于船公司来说，是相当不容易的，而且会比2017年更加困难。不过，随着市场竞争者日渐减少，船公司有能力和处理好这一问题，同时操作起来或许会变得更加精简。【国际船舶网】

### 阳明海运联手德翔海运开辟西亚市场

据悉，阳明海运预计自11月13日起与德翔海运股份有限公司(T.S. Lines Co., LTD.)联营台湾/香港至印度尼西亚航线(Taiwan / Hong Kong - Indonesia Service, 简称THI)。据悉，该条航线的设立是因为阳明海运持续看好印度尼西亚市场发展。而该条航线将分别由阳明海运投入二艘及德翔海运投入一艘1,800 TEU级船舶共同营运，提供每周固定航班服务，全程巡航一次共计21天。航线挂靠港口顺序为高雄(Kaohsiung)-香港(Hong Kong)-蛇口(Shekou)-雅加达(Jakarta)-三宝壟(Semarang)-泗水(Surabaya)-高雄(Kaohsiung)。配合THI航线之开航，由阳明海运投入三艘2,800 TEU级船舶独立营运之中国至印度尼西亚航线(CTI航线)亦将同步调整靠港顺序为上海(Shanghai)-宁波(Ningbo)-蛇口(Shekou)-雅加达(Jakarta)-三宝壟(Semarang)-泗水(Surabaya)-香港(Hong Kong)-上海(Shanghai)。阳明海运藉由新增之台港至印度尼西亚航线，再搭配现有CTI航线靠港的调整，将可强化印度尼西亚线服务网络。事实上，自去年下半年开始，全球集装箱运输业呈现回暖信号，大多数船公司也逐步实现扭亏为盈，但阳明海运仍苦苦挣扎。著名海事咨询机构Drewry在最新的报告中表示，集装箱货物贸易今年的复苏



远好于预期。根据 Drewry 采集的 220 个样本港口数据，截至今年七月全球港口集装箱吞吐量增长了 7%，为自 2012 年来最高点。考虑到这一高增长，Drewry 修正了对 2017 年的预测，从六月集装箱预测中公布的 4.1% 调整至 5.5%。Drewry 也对 2018 年的展望从 3.5% 提高到 3.6%。美国稳定的经济情况使得北美港口在今年一至七月的港口吞吐量提高了 7.9%。巴拿马运河扩建和 Bayonne 桥抬高改变了北美岸线的疏运流向。欧洲港口货物吞吐量也在今年有所回升，不仅由于俄罗斯经济的复苏，也归因于经济普遍回暖和消费者信心显著提升。尽管欧洲港口表现（截至 2017 年七月上涨 6.1%）未超过北美，该复苏更具有自给自足的特征。国际货币基金组织 (IMF) 近期调高了欧元区 2017 和 2018 年度的增长预测。航运界网分析认为，当前集装箱船东仍未脱离“假繁荣”的市场现状，面对法国达飞轮船与地中海航运纷纷订造新船大订单的局势，阳明海运又该如何应对呢？尽管当前市场略有回暖，但随着行业巨头们大船计划的持续执行，未来恐还会有一轮“低运价的搏杀”，而当前船公司能做的最好是留有充足的资金应对未来的变化。【航运界】

### 长荣海运提高危险品违约金

中国航贸网 (Snet) 从长荣海运获悉，该公司 9 月 30 日发布最新消息，为了确保船舶与船员的安全，维护整船托运人的利益，自 2017 年 11 月 1 日起对于瞒报及其他未获得核可而擅自托运危险品出口的客户，将提高征收危险品违约金，调高罚款金额为同时期同航线普通货协议运价的 3 倍且不低于 USD15,000/CNTR（目前为 USD8,000），如果该客户普通货协议运价的 3 倍低于 USD15,000，则按照 USD15,000/CNTR 收取。此外，由于瞒报而带来的一切责任、费用及风险均由瞒报之客户承担。【中国航贸网】

### 1-8 月欧盟货物出口同比增长 7%

据欧盟统计局 10 月 16 日发布的初步统计数据，2015 年 8 月份，欧盟 (EU28) 对外货物出口额 1,318 亿欧元，同比增长 17%；进口 1,341 亿欧元，同比增长 1%；逆差 23 亿欧元，上年同期逆差 100 亿欧元。欧盟内部货物贸易达 2,153 亿欧元，同比增长 4%。2015 年 1-8 月，欧盟对外货物出口达 11,825 亿欧元，同比增长 7%；进口 11,498 亿欧元，同比增长 3%；顺差 327 亿欧元，上年同期为逆差 127 亿欧元。欧盟内部货物贸易达 20,140 亿欧元，同比增长 5%。2015 年 8 月份，欧元区 (EA19) 对外货物出口额 1,483 亿欧元，同比增长 6%；进口 1,371 亿欧元，同比增长 3%；顺差 112 亿欧元，上年同期为 74 亿欧元。2015 年 1-8 月，欧元区对外货物出口额 13,460 亿欧元，同比增长 6%；进口 11,890 亿欧元，同比增长 3%；顺差 1,569 亿欧元，上年同期为 1,045 亿欧元。欧元区内部货物贸易达 11,132 亿欧元，同比增长 3%。【中国航贸网】

### 中远海控要约收购东方海外完成美国反垄断审查

10 月 23 日，中远海控发布重大资产重组进展公告，截至目前，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）有限公司的要约收购涉及的、根据经修订的一九七六年《美国哈特-斯科特-罗迪诺反垄断改进法》相关规定下的美国反垄断审查所适用的等候期（包括任何延期）已经届满，本次要约收购已经完成美国反垄断审查。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。【国际船舶网】

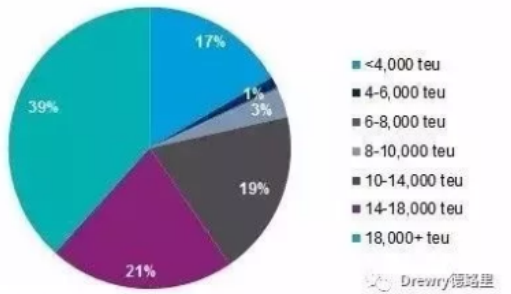




## 航运看点

### 集运业运力过剩的成本谁来承担？

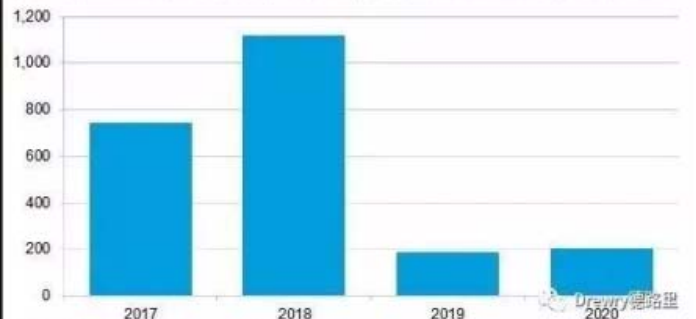
图1 订单船的船舶容量构成（按TEU比重计算）



\*不包括达飞报道中的9艘22,000TEU订单船

资料来源: Drewry Maritime Research, Container Forecaster 国际船舶网 eworldship.com

图2 截至2017年7月订单簿上预期出厂的10,000TEU船运力（千TEU）



\*不包括达飞报道中的9艘22,000TEU订单船

资料来源: Drewry Maritime Research, Container Forecaster 国际船舶网 eworldship.com

德路里的一份报告认为，

从整个集装箱航运业来看，达飞轮船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。由此而增加的成本最终必然是由整个集装箱航运业来承担的。

图1显示不同尺寸船舶在全部订单船中的比重。由图可见，18000TEU以上船在全部订单中的运力占比最大，达39%。其次是14000~18000TEU船的订单，占21%。

图2显示未来预期会逐年出厂的10000TEU以上船的运力数量。预期今年和明年是大船出厂的高峰期，今年出厂的大船运力约为76万TEU，明年约为123万TEU。

最近，全球集装箱船队运力已经突破2000万TEU。即使不考虑达飞的这批新船订单，现有订单将在2020年以前一共增加将近300万TEU新船运力。这些新船运力中的40%是18000TEU以上的大船（图1），而适合它们的配置区域则局限于亚欧航线。其结果必然使这一航线上的运力陡增，向次级航线上梯级置换的压力将更加巨大。

至于达飞轮船的这些大船对于运力供求方程式带来多大的负面影响，还得取决于它们出厂时的具体行业环境。假设它们在2019年之后出厂，那么现有订单上的大部分船舶已经出厂，加上运输需求的增长和拆船数量的增加，这批新船的负面影响也许不会太大。但是，它们对行业内的其他竞争对手带来的心理冲击力可能是非常大的。比如，长荣、ONE公司、赫伯罗特是小心翼翼地维护自己的资产平衡表呢，还是赶紧跟进，订造22000TEU船，加入“军备竞赛”呢？

德路里的报告认为，达飞轮船这一未经确认的订单说明，即使在目前债务重重的趋势下，一些船公司仍将获取市场份额作为其业务发展原则。而有多少船公司认可并实施这一原则，将直接决定未来集装箱航运业是否能够保持盈利。或者说，是否会重演过去为了抢占市场份额而导致运力过剩的情形，使得市场重新跌落。这一切都还是未知数。

防止这种情景出现的一种途径是把全球承运商的数目减少到7家。而且，这7家公司全部要参加联盟，并且为了使运价处于更加稳定的环境，它们必须受到纪律的约束。

所有顶级承运商肯定都知道行业面临的风险。但是，从本质上来说，这些充满进取心和竞争精神的企业天然地优先考虑自身的利益，而不是行业的利益。

因此，对于一家订单运力占在役运力的比重极其低下的公司来说，面对超低的新造船价格，手上又正好持有丰盈的现金流，当然不会轻易放过这样好的投资机会。但是，风险也就由此而产生。

8月下旬，有媒体报道地中海航运在韩国船厂订造11艘22000TEU船。随后，劳氏日报报道说地中海航运只是对在役船进行改造，通过提升驾驶台来达到增加甲板上集装箱的堆高以提高载箱量。虽然Alphaliner也报道了这份订单，但是地中海航运没有正面回应此事。

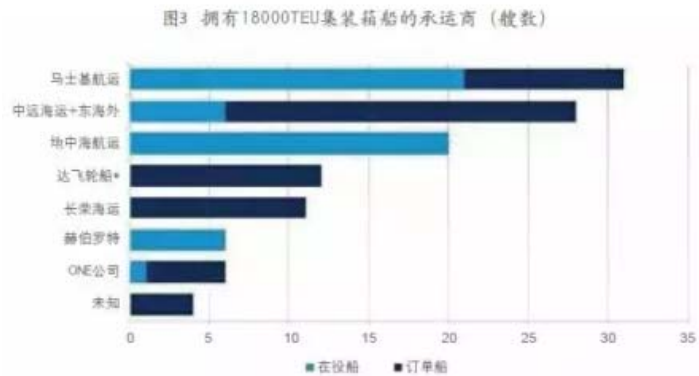
表1 七大顶级承运商的船队运力预测 (在役和在建) 2017年8月29日

承运商	在役 (TEU)	在建 (TEU)	合计 (TEU)	在建/在役
马士基航运+汉堡南美	4075398	327330	4418105	8.0%
地中海航运	3061443	159040	3246577	5.2%
中远海运+东方海外	2464590	606944	3092835	24.4%
达飞轮船	2451643	338786	2790429	13.8%
ONE	1409606	256028	1664218	18.2%
赫伯罗特+UASC	1514958	14993	1523429	1.0%
长荣海运	1045713	291260	1336973	27.9%

注：达飞轮船订单运力包括已确认的订造9艘22000TEU新船订单。以目前已经宣布的并购案为依据，假设这几宗并购案都能顺利完成。否则，数据将发生变化。

资料来源：AlphaMar, August 29, 2017

国际船舶网  
www.worldship.com



\*含达飞报道中的9艘22000TEU订单船

资料来源：Drewry Maritime Research, Container Forecaster

国际船舶网  
www.worldship.com

笔者认为，地中海航运的惯常做法是与非经营船东签订长期租约，然后由船东出面，

放心大胆地订造新船。这份订单自然不计入地中海航运名下，到每一艘船出厂时才加进它的在役运力中。因此，地中海航运的否认是有道理的，而率先报道此事的贸易风的信息也应该是准确的。从表1的数据来看，地中海航运的后备运力比重只有5.2%，订造新船也是正常的。从图3来看，待这批大船出厂，地中海航运的18000TEU以上船的艘数也只是跟马士基航运持平（各位31艘）。

从目前来说，谁要是提醒集装箱航运业谨防因为超量订造新船而重新陷入运力过剩的泥沼，他一定会被认为是神经过敏。但是，追踪历史轨迹，大家都知道集装箱航运业从来不曾拥有过一个长期稳定的盈利环境。

现在正是考验集装箱航运巨头能否作出理智决策的时候，也是考验行业成熟度的时候。【国际船舶网】

## 冷藏箱 VS 冷藏船：竞争还将持续

德路里最新报告指出，班轮公司冷藏箱运输在冷藏运输市场的份额正在增长，预计将在未来几年加速对专业冷藏船运输市场形成冲击。去年，冷藏箱与冷藏船运输货量比例分别为79%和21%；预计到2021年，冷藏船比例将进一步受到挤压，为15%，而冷藏箱运输量将占据85%。



### 冷藏贸易保持增长

尽管未来的海运货物增长水平将低于过去十年，但这种增长将对具有冷藏能力的集装箱航线产生重大影响。由于几乎有400艘冷藏船尚未交付，德路里认为这不仅影响到冷藏货物运输总量，而且还会影响到产能利用率。根据已确认的订单，尽管冷藏船容量大幅增加，但由于海运货运量增加和市场份额上升，冷藏箱运输方式仍将保持稳定。

去年，全球冷藏货物贸易量获得增长，预计今年将会进一步增长。今年，德路里将制药业、鲜花和糖果行业纳入其对冷藏货物贸易市场的评估，由此，去年全球冷藏货物贸易增加330万吨海运货物。德路里预测，到2021年，全球冷藏货物海运贸易量



将超过 1.34 亿吨，年均增长 2.8%。

根据德路里对去年全球主要冷藏航线的统计(见图)，目前冷藏货物运输量最高的 10 条航线依次为北美至亚洲、北欧至亚洲、巴西至欧洲、巴西至亚洲、地中海至中东、亚洲至北欧、北欧至中东、地中海至亚洲、南非至欧洲、巴西至中东。而在上述航线中，冷藏货物占比最高的航线为巴西至中东航线，占比超过 60%。

#### 各有各的烦恼

传统冷藏船企业的市场份额不断被蚕食，不甘示弱的企业开始创造更多机会。7 月，全球最大的专业冷藏船企业 Seatrade 宣布与达飞轮船以及法国独立班轮运营商 Marfret 将联合推出从新西兰到美国和欧洲唯一专门的冷藏运输服务。该航线将部署 13 艘 2200~2500TEU 型船。该航线预计于 10 月开始正式运营。

专业冷藏船企业与班轮公司的合作是否为冷藏货物运输设定新的趋势还有待观察。

但对于班轮公司而言，最近的烦恼来自于冷藏箱的短缺。德路里表示，投资不足已经导致欧洲和巴西在二季度出现冷藏箱短缺。尽管班轮公司间的整合可能会导致集装箱利用率和效率的提高，但冷藏箱的短缺是一个令人担忧的问题。

面对这种情况，班轮公司加大冷藏箱的采购。上半年，全球最大的集装箱制造商中集集团(00039.SZ; 02039.HK)的冷藏箱累计销售 3.51 万 TEU(去年同期为 2.23 万 TEU)，同比增长 57.40%。据克拉克森预测，今年全球集装箱贸易增速约为 4.8%，处于近年来增速水平的相对高位。预计下半年全球集运业供需失衡的局面有望进一步改善，班轮公司经营业绩也会有明显提升，客户购箱意愿有所加强，使今年集装箱的整体需求呈现较大增幅。【搜航网】

