



## 班轮时事直通车

### 2017 全球集装箱运输量将创新纪录



根据最新德鲁里全球集装箱港口吞吐量指数显示，集装箱吞吐量将在 2017 年首次突破 2 亿标准箱大关。继 10 月有预测称今年集装箱运输有望打破运输量记录后，最近越来越多的港口统计数据更证实了这一预测，甚至表示德鲁里需要在今年年底调高预期值。德鲁里 9 月的全球集装箱港口吞吐量指数显示较 2016 年同期上涨近 10 个点，2017 年总体的“乐观”趋势已是板上钉钉。该指数显示，所有地区较去年同期都有所增长。北美的增幅最大，达 12.6%；拉丁美洲增长了 11.1%；中国，则为 10.3%。德鲁里表示，欧洲增幅最小，仅 4.4%。【SIMIC】

### 马士基航运收购汉堡南美又被附加条件

据韩联社报道，11 月 28 日韩国公平交易委员会（Korea Fair Trade Commission, KFTC）附加限制性条件批准马士基航运收购汉堡南美，要求双方在某些航线上退出与其他班轮公司组成的航运联盟。劳氏日报报道称：“韩国公平交易委员会要求马士基航运与汉堡南美退出其在远东至中美/加勒比海地区航线上的运力部署，禁止双方扩张其在远东至南美西海岸航线上的市场份额。此外，韩国公平交易委员会还要求双方不要与两条航线上的其他班轮公司续签联盟协议。同时，马士基航运与汉堡南美也被要求禁止与联盟其他成员分享任何敏感信息。”而马士基与汉堡南美方面，劳氏日报称：“为争取韩国公平交易委员会的同意，马士基承诺汉堡南美将退出其目前在远东至中美/加勒比海航线上的船舶共享协议；而远东至南美西海岸航线上，马士基亦承诺汉堡南美将不再扩张其现有的船舶共享协议。相关监管程序仍在进行中，预计韩国公平交易委员会将在 2017 年 11 月 30 日对外宣布。”此外，该收购还获得了中国、澳大利亚、墨西哥、日本、厄瓜多尔、土耳其等国的批准。截至目前，尚有韩国和哥伦比亚没有公布是否批准马士基航运对汉堡南美的收购案。马士基集团曾多次表示，有信心在 2017 年四季度完成收购。【航运界】

### 达飞轮船和 Seatrade 重组船舶共享协议

日前，法国集运巨头达飞轮船集团和专业冷藏运输商 Seatrade 集团宣布，决定重组今年早些时候达成的船舶共享协议（VSA）。此前，在今年 7 月，达飞轮船与 Seatrade 集团宣布船舶共享协议。根据该协议，达飞轮船和 Seatrade 运营业务将连接北美、美国东海岸、中美洲、太平洋岛屿、澳大利亚、新西兰、秘鲁和加勒比海地区。该服务汇集了达飞轮船、Seatrade 和 Marfret，并提高了船舶航次频率和港口覆盖率。根据此前报道，该航线将部署 13 艘 2200-2500TEU 船舶，每艘船舶预计能装载至少 600 个冷藏集装箱，用于运输易腐货物（如水果和肉类）。达飞轮船与 Seatrade 将各自部署 6 艘船舶，此外 Marfret 也将部署一艘船舶。Seatrade 表示，船舶共享协议已经进行重组，并不会按照先前预定的形式进行。该公司表示，考虑到近几个月以来目前的市场情况，该公司对全球战略选择进行



评估,包括未来 Seatrade Meridian 服务航线运输服务。而根据最新重组协议,这一航线将交由达飞轮船运营和销售。修订后的服务将从 2018 年 1 月起升级为周班服务,并将在船舶中使用 Seatrade 提供的 2200TEU Colour 级专用集装箱船,包括由 Seatrade 管理的集装箱设备。【国际船舶网】

### 前三季度迪拜世界中心货运量增长 9.1%

阿联酋《海湾新闻》11 月 17 日报道,迪拜世界中心(DWC)的运营公司 Dubai Airports 发布的报告显示,2017 年前三季度迪拜世界中心(DWC)货运量达 704,735 吨,同比增长 9.1%。客运量(马克图姆国际机场)达 649,627 人,同比增长 7.9%。其中东欧乘客 253,650 人,海合会乘客 174,563 人,中东其他地区 82,978 人。前三季度飞行班次为 24,875,同比下降 15.3%;每架航班平均乘客数 120 人,同比增长 29.9%。【中国航贸网】

### 少帅正式继位,法国达飞是否迎来“达飞”新时代?

11 月 24 日,法国达飞海运集团召开了董事会并公布了其 2017 年第三季度的财报。达飞创始人雅克·萨德同意其儿子鲁道夫·萨德接任董事会主席兼集团 CEO 一职,老萨德则担任创始人主席一职。老萨德对儿子的工作予以充分的肯定并对集团的未来充满信心;小萨德表示,将坚定地致力于集团的发展壮大,巩固在业界的领先地位。2017 年第三季度,达飞集团的运量增长了 11.6%,营业收入增加了 27.7%,综合净利润 3.23 亿美元,高于前三季度 2.19 亿美元,本年度的集团净收益达到 6.29 亿美元。自小萨德上任 CEO 以来,达飞集团和中船集团签署了 9 艘 LNG 燃料 22000TEU 超大型集装箱船订单,表明达飞集团捍卫其第一班轮公司梯队的决心。基于以上几点,评级机构标准普尔将达飞集团评级上调至 B+,之后穆迪也给出了 B1 的评定。【中船工业经研中心】

### SM Line 成今年最大二手集装箱船买家

去年,韩进海运破产。随后,韩国 SM Line 宣布成立。背靠强大的母公司 SM Line 继收购韩进海运部分资产后继续大举收购,成为近一年来最大的二手集装箱船买家。SM Line 背后母公司为韩国大型综合集团 Sammi Group。去年韩进海运破产后,在收购其部分跨太平洋以及亚洲内部运营船舶资产后成立了 SM Line。根据 Vessel Value 提供的数据显示,不同于传统的新玩家从租船开始,拥有强大实力母公司做后盾的 SM Line 去年在二手船舶市场上花费了大约 3000 亿韩元(约合 2.73 亿美元)购买了大约 22 条二手集装箱船,22 艘船的总计运力达到 122500TEU。而值得一提的是,在经过一年的快速扩张之后,SM Line 近期还开通一条中东航线,似乎可以看出来,SM Line 正在努力向一家全球干线航运商发展的雄心。目前,SM Line 已经接手了其中的 20 艘,包括 14 艘 post panamax,2 艘巴拿马型,3 艘 handy,以及 1 艘支线船舶。平均船龄为 11 岁。而这 20 艘船主要来自于 Navios Maritime Partners 以及 Capital Maritime and Trading 两家公司,NAVIOS 出售了其中的 14 艘,而 CAPITAL 出售了其中的 5 艘。而根据 Vessel Value 提供的数据显示,此前船价较低,目前 SM LINE 所控制的船队资产价值已经达到了 3.38 亿美元。截至 10 月底,今年以来总共有 217 艘船舶,823700TEU 的运力经过了倒手,总计交易价值达到了 42.4 亿美元,是五年来的最高值。【信德海事】

### 5 艘 11000TEU 集装箱船! Zodiac Maritime 又要下单了

据韩媒报道,现代重工正在和英国 Zodiac Maritime 商议建造 5 艘 11000TEU 新巴拿马型集装箱船。这批集装箱船造价约为每艘 9000 万美元。Zodiac 预计将选择为新船安装废气洗涤系统以满足 2020 年开始生效的更加严格的硫排放限值标准。现代重工一位管理人员证实,11000TEU 至 15000TEU 集装箱船的询价正在增加。大部分询价存在一定的投机性,虽然目前市场运费率仍然不理想,但航运公司正在寄希望于市场能够在未来一至两年新船交付时复苏。另外,新巴拿马型集装箱船目前的价格吸引着船东订造新船,而地中海航运、达飞轮船之前的超大型集装箱船订单可能也是刺激航运公司下单订船的因素。据了解,Zodiac Maritime 去年以 2900 万美元收购德国 Offen 集团 2 艘 8845TEU 集装箱船。Zodiac 旗下船队目前运营 41 艘集装箱船,船型尺寸在 1700-16000TEU 之间。【国际船舶网】





## 航 运 看 点

## 62 艘超级大船搅动航运业



达飞轮船和地中海航运分别新造 9 艘和 11 艘 22000TEU 船舶;中远海控募资 129 亿元人民币,用来支付一批船舶的造船款,其中有 11 艘 20000TEU 以上型船舶;韩媒报道,现代商船预计明年 3 月份订造 20000TEU 超大型集装箱船。

一连串订造大船的消息不断“爆出”,随即引发市场上的高度关注。

超级大船竞争将继续

加上此前已下单的超级大船,在建的超大型集装箱船数量已达到 62 艘。根据计划,这批新船订单和其他在建的超大型船舶,均将在 2019 年底前交付,届时,整个远东-西北欧

航线总计将有 125 艘巨型集装箱船运营。

新增的超大型集装箱船订单使市场忧心再起,运力过剩恐会加剧,远东-西北欧航线运价“破位”下跌的情况可能会再现。

但从 Alphaliner 的预测来看,若承运人不新增航线数量,超大型集装箱船采用替换原有在线小型船舶的方式下水,2018 年新交付的超大型集装箱船悉数投入西北欧航线后,运力增幅只有 7%,到 2019 年再有新船以同样的方式投入运营,运力增幅会降至 4%。随着市场需求的回暖,这样比例的增幅还属于可控范围内。

不过,亚欧航线上大型和超大型船舶的在役运力比重,正在连年上升。2015 年 10 月,亚欧航线总运力为 431 万 TEU,其中 13300TEU 以上型船舶合计运力为 205 万 TEU,占比 48%。2016 年 10 月,亚欧航线总运力为 417 万 TEU,其中 13300TEU 以上型船舶运力为 254 万 TEU,占比 61%。2017 年 10 月,亚欧航线总运力为 444 万 TEU,其中 13300TEU 型以上船舶运力为 318 万 TEU,占比 72%。

近年来,亚欧航线的运力变化特征非常明显,整体运力增幅相对有限,但承运人均通过使用新交付的超大型集装箱船来升级现有航线,依靠规模化来提升航线竞争力。如此一来,亚欧航线成为各承运人比拼规模效益的主战场,并将持续相当长一段时间。

统计数据也证明了上述判断。截至 2017 年 10 月底,全球总计有 142 艘 13300-17999TEU 型船舶,合计运力 206 万 TEU (不计入 Neo-panamax 船型),其中 95%的运力、约 196 万 TEU 均投入在亚欧航线。此外,在役的 18000TEU 型船舶总计有 63 艘,合计运力 122 万 TEU,悉数在亚欧航线。未来更多超过 20000TEU 的超大型集装箱船,也必将投入亚欧航线。

在亚欧航线这一规模化竞争的主战场上,主要运力均由三大东西干线航运联盟所控制。市场上在役的 63 艘和在建的 62 艘 18000TEU 以上超大型集装箱船,均归属于三大联盟,这三家投入的运力已占亚欧航线市场总运力的 99%。

超大型集装箱船舶中,2M 联盟现营及持有合计 62 艘,OCEAN 联盟合计 51 艘,THE 联盟合计 12 艘。为了提升各自航线的竞争力,未来,各方仍会加大对超大型船舶的投资,亚欧航线的联盟化、大型化、规模化竞争,远不会就此结束。



## 大船或造成运价持续低迷

在联盟、并购、大船的接连冲击下，班轮市场将呈现怎样的发展趋势？

从全球已上市的集运企业近 10 年的平均利润看，大部分时间处于亏损状态。多家大型班轮公司增加超大型船舶的使用，以及联盟和合并等措施，提高规模效益，降低成本，这在东西向主要航线上表现得尤为突出。这些措施能帮助班轮业走出困境吗？会影响运价的恢复吗？

从航运供给侧看，过去造一艘大船要 2-3 年时间，需求产生和运力供给有时间差，高运价周期会经常存在。而现在，大船的建造周期可缩短到 3-4 个月，长期高运价很难再现。加之 2008 年以来，各国央行的量化宽松政策导致流动性过剩，贷款利率长期偏低，过低的资金成本也加剧了船舶投资的过剩。在这些因素的共同作用下，一旦需求有所增加，更多运力会快速投入市场，集装箱运力增长将长期高于需求增长。

长期激烈竞争的局面，将导致运价恢复动力不足，航运市场将长期处于低运价周期。

并购是一个优胜劣汰的过程，有利于航运业的长期发展，但船公司可能将面临更严峻的价格竞争。联盟和并购，将进一步提高大船的使用率和舱位利用率，而装载率高的大船，单箱平均成本更低，在竞争环境下，可以提供更低的运价。按照反垄断法，联盟成员间只容许运力的合作，不能改变公司间的竞争关系。因此，随着更多超大型船舶的下水，运价将长期低位徘徊。在三大东西向主要航线上，三大联盟间以及联盟成员间，将面临更惨烈的竞争，挣钱难的局面将继续。

从航运需求侧看，“春天”的基础是需求大于供给，2008 年前的航运市场就是典型。如今，欧美两大买家经济不景气，中国实体经济也面临较大压力，未来，三大主干航线的集装箱运输量很难有较快增长。此外，集装箱贸易在世界经济发展中的比重也在下降。过去，全球经济每增长一个百分点，可促进集装箱贸易增长三到四个百分点。但未来，集装箱贸易增长率高于全球经济增长率的现象，恐很难维持。

相比之下，南北向航线有望成为新的经济增长点，而这些航线航程较短，不太适合使用超大型集装箱船。这一国际贸易空间模式上的变化，应引起班轮公司的注意。【中国航务周刊】

