



## 班 轮 时 事 直 通 车

### 赫伯罗特正式完成与阿拉伯轮船整合



就在马士基航运宣布正式完成收购汉堡南美的同时，赫伯罗特也正式完成与阿拉伯轮船整合。德国航运公司赫伯罗特日前宣布，已于11月30日完成了与阿联酋航运公司阿拉伯轮船的整合。此前，赫伯罗特与阿拉伯轮船于2017年5月24日完成合并，并在接下来6个月内将运营业务、IT系统、双方的船队以及相应部门和国家组织汇聚在一起。赫伯罗特首席执行官Rolf Habben Jansen表示，得益于该公司团队的良好合作，该公司在短短6个月内实现了这一整合。在此过程中，赫伯罗特早期合并方面的丰富经验，例如2005年和CP Ships的

整合，以及2014年和南美轮船的合并为其提供了很多帮助。赫伯罗特发布通报表示，该公司拥有215艘现代化集装箱船，在全球范围内提供125个班轮服务，目前是全球第五大班轮公司，拥有该行业最年轻和最具竞争力的船队之一。从2019年开始，由于与阿拉伯轮船合并，赫伯罗特预计年度协同效应达到4.35亿美元。Habben Jansen表示，到2018年，由于大幅度降低成本，赫伯罗特将从两家航运公司合并中受益。双方于2016年7月签署了业务合并协议（BCA），并在之后获得了全球十多家竞争管理机构的批准。此外，赫伯罗特早前表示，公司法律结构发生了变化，并已获得了多家银行的同意。【国际船舶网】

### 再创新高！集装箱船船队突破2100万TEU大关

今年11月，全球集装箱船船队运力再创新高，达到2100万TEU。Alphaliner近日表示，过去的两年里，集装箱船船队增长速度比预期的要慢。此前，全球集装箱船船队耗时22个月突破2000万TEU大关。考虑到过去15年里全球集装箱船船队运力平均每12-13个月增长100万TEU，目前的集装箱船增幅已达到自2000年以来最慢的增长率。Alphaliner认为，此前船舶市场上共拆解了501000TEU，而新造船交付总运力达到413000TEU，使得集装箱船船队运力缩水。不过，这一趋势似乎正在逆转，自2017年3月以来集装箱船船队增长开始回升。在过去的8个月里，集装箱船船队增长约70万TEU，其中交付的船舶总运力达到93万TEU，而在此期间拆船总运力仅为23万TEU。展望未来，预计未来12个月内全球集装箱船船队将加速增长。考虑到明年预计将有80艘10000-21000TEU集装箱船交付，同时拆船活动进一步减少，预计船队将加速突破2200万TEU大关。【国际船舶网】

### 麦基嘉获地中海航运船队升级合同

Cargotec旗下麦基嘉公司近日接获地中海航运一份合同，为地中海航运船队的6种系列船型共计31艘船优化集装箱运输能力。根据双方签署的升级合同，麦基嘉将为这些集装箱船提供PlusPartner概念的麦基嘉货物加强服务，设计能提高现有集装箱船的潜在盈利能力，升级合同将为每艘船制定单独的计划，主要致力于提高盈利能力和运营效率。麦基嘉货物处理业务造船师Atte Virta介绍说，“我们将为地中海航运的每一套货物系统进行认真设计和升级，在细节上考虑这些船的船型和部署的服务，确保货物系统得到优化，提高灵活性和效率，使船队的收入能力和





投资回报达到最大化。”双方一致同意不对外透露升级合同的具体金额和细节，船队预计将于2018年底之前完成升级。【国际船舶网】

### 达飞与道达尔牵手合作：9艘超大集装箱船的LNG供应有了着落

12月4日消息，达飞轮船与道达尔签署了一项关于LNG供应的战略协议。根据协议，道达尔将自2020年起，为达飞轮船每年提供30万吨的LNG，以满足9艘新建22,000TEU集装箱船的燃料需求。此次合作期为10年。达飞轮船主席兼首席执行官鲁道夫·萨德（Rodolphe Saadé）表示，LNG是航运未来的燃料选择。此前，达飞轮船决定9艘超大型集装箱船将采用LNG为动力燃料，这一大胆的决定，很有可能让整个航运业受益于因此而搭建的新的供应链。达飞轮船希望将企业增长、盈利与环境保护结合起来。此次两家法国公司的合作，也是希望借助于能源转型的机遇，为可持续性交通贡献一份力。道达尔董事长兼首席执行官Patrick Pouyanné表示，“达飞轮船采用LNG作为船舶动力，是航运业的标志性事件。我们很高兴能够支持达飞轮船实施这个颇具雄心的计划。此次协议是双方致力于搭建LNG燃料供应链的开始。”根据协议，道达尔将为达飞提供定制化的LNG供应服务。该公司目前正在考虑长期租入一艘LNG加注船，不仅为达飞的船舶提供LNG加注服务，也为欧洲其他的客户提供相应的服务。据悉，今年2月，达飞曾与道达尔达成一项协议，双方将探讨如何应对2020硫排放控制以及商讨最具环保性的解决方案。【航运界】

### 中远海运超越马士基航运坐头把交椅

据统计，第三季度，中远海运操作的集装箱总量以23%的增长率超越了马士基航运（Maersk Line），坐上头把交椅。来自中国的这家承运人共装载549万TEU，而丹麦巨头的总量为526万TEU。马士基航运较低的增长率有一个不能忽略的妨碍因素，那就是今年夏天该航商的订舱系统受到了网络攻击，导致了为期12天的网络信息技术故障。有分析称，马士基航运因网络问题而损失的运输箱量大约为20万TEU，考虑到即将并入中远海运的东方海外（OOCL），可以预测这个来自中国的集运航商2018年占据操作箱量第一将成为常态。OOCL在第三季度也运送了160万TEU集装箱。也许你会说“人家也不是吃素的”，因为马士基航运也即将把汉堡南美（Hamburg Sud）收入囊中。不过，请知悉：汉堡南美或能带来400万TEU的增长量，而由于一些区域航线限制，实际增长量会更少。不仅如此，紧随其后的法国达飞（CMA CGM）也大有挑战曾难以企及的老马之势。达飞第三季度的操作箱量为498万TEU，同比增长率为创该公司记录的11.6%。近期，该航商确定了9艘22000TEU的巨型集装箱船（船型 船厂 买卖）订造计划，更是凸显了在新领军人物Rodolphe Saadé经营下的积极增长策略。排名第三季度操作箱量榜第四的是德国航商Hapag-Lloyd，其量为281万TEU，但它的增长率却是最高，为44.2%，这主要是因为与阿拉伯联合航运（UASC）的整合。不过，它的地位明年可能将被由日本三大航商--K Line、MOL和NYK组成、将于4月份启动的ONE联盟所取代。撇开有UASC贡献的Hapag-Lloyd，重组后的韩国现代商船（HMM）就是第三季度的最大赢家，它的同比增长率达到41.1%，操作箱量达105万TEU，排名全球第8大集运航商。看到这里，熟悉集运的好友会奇怪：怎么没有运力仅此于老马的老二--MSC（地中海航运）的身影？！是啊！作为一家私营的航商，MSC一向神秘，通常不公布任何运营或财务数据。然而，有分析来源称，得益于与马士基航运的2M联盟合作关系，MSC第三季度的运载箱量应该逼近600万TEU！也就是说，若MSC愿意公布的话，以上所有承运人都必须依次往后站去。【国际船舶网】

### 运力猛增！2018年将有83艘万箱船涌入市场

德路里数据显示，从现在开始到2020年，将有128艘大型集装箱船涌入市场，单船运力均超过10000TEU。其中会有83艘在2018年进入市场，83艘中将有24艘超大型集装箱船，单船运力超过20000TEU。这些巨型船舶的涌入会使几乎所有航线的运力猛增，其中太平洋地区的贸易航线或将由37个减少至31个。市场认为，倘若有更多的超大型船舶订单确认，将影响集运市场的长期前景。虽然当前船东仍保持克制，但随着达飞轮船和地中海航运的相继下单，可能会有更多的船东效仿而行，比如志在扩大船舶队伍的韩国SM航运。德路里预测，2017年全年东西航线的单箱运价将同比增长16.6%，2018年该数据被预测为8.8%。【中国远洋海运e刊】



## 航运看点

### 2018年集装箱航运市场展望



由于并购活动仍在持续改造集装箱航运业，所以，集装箱航运在明年将迎来另一番动荡。但是，行业状况无疑正在改善中。

由于并购活动仍在持续重塑集装箱航运业，所以，集装箱航运在明年将迎来另一番动荡。但是，行业状况无疑正在改善中。

现下的基本面是近年来的最好状态，货运量以令人满意的速度增长，包括东西方贸易和南北方贸易。欧洲和北美的成熟市场也收获了健康的增长数据，同时，巴西、西非、中东和俄罗斯等新兴市场也在上涨，其部分原因是由于油价上涨。

与此同时，尽管在 2017 年底出现了一些新的订单活动，但船队的增长仍处于控制范围之内。运费方面，尽管仍有微小波动，但并无迹象表明会出现另一场价格战。

但是，2018 年有几件大事将受到行业密切关注：

日本三大船公司商船三井 (MOL)、川崎汽船 (K Line) 和日本邮船 (NYK) 组建了一家新航运公司 Ocean Network Express，计划于 2018 年 4 月 1 日起正式运营。正值“Ocean Alliance”联盟和“The Alliance”联盟运营一周年之际。

马士基将完成对汉堡南美的收购。

中远航运正在收购东方海外货柜航运公司 (OOCL) 的进程中。

今年 4 月开始启动运营的新服务联盟网络的初阶段运营情况相当不错，几乎没有出现一些观察人士所担心的混乱现象。

考虑到这三家日本航运公司已经是同一个联盟 (THE Alliance) 的成员，ONE 将占据全球第六的位置，且应该相对平稳。

全球前 30 间集装箱航运公司

两家船东都承诺保留被收购公司的品牌，并保持两家公司的独立业务部门，但它们的独立损失仍将对货方利益和商业伙伴造成影响。

在当前的合并结束之时，全球将仅有六家或七家真正的全球运营商。这一空前的集中度是经过数年的价格战和财政损失之后所形成的。这或许是韩进海运在 2016 年破产的最好例证，同时也解释了为什么其他公司被迫合作。即使是排名全球前两位的马士基 (Maersk) 和地中海航运 (MSC) 也别无选择，只能选择结盟。

但问题在于，经过重组后的幸存者能否重新获得对价格的控制，并构建一个能够带来丰厚利润的行业？

随着 2017 年接近尾声，有一些正向的迹象表明，随着全球需求增长的加快，运费率将会有所转好。

此外，在 2016 年和 2017 年的大部分时间里，几乎没有新的集装箱船订单，例如，去年新增订单仅为 29 亿美



元，而2015年的新造船订单超过190亿美元。2017年订单数据也处于非常低的水平，订单量下降至约占现有船队的13%，在几年前高达60%。然而，法国达飞轮船和地中海航运近期分别签署的迄今为止最大的集装箱船(22000 TEU)新造船合同将可能推高这一数值，这两宗交易的总价值可能接近30亿美元。

当然，每家公司都有充足的理由来订购新船，法国达飞轮船是因为其现有船队中的超大规模集装箱船远远落后于竞争对手；地中海航运则是想继续通过收购船队来扩张，而不是通过收购其他公司。

但问题是，这些订单是否会引发新一轮的造船活动，导致微弱复苏势头被打破，就像过去发生过很多次那样，亦或者，这两个订单被证明是个例外。

无论哪种方式，一大批18000 TEU或更大的船舶仍在输往亚欧贸易航线，其他航线将不可避免地会有级联效应。2017年初，有47艘该尺寸或更大的船舶在役。到今年年底，该数字将达到70艘左右，到2018年底将增加到100艘。不久之后，法国达飞轮船和地中海航运的船舶也将陆续开始交付。

2016年的交付量较2015年下降了170万TEU，仅为90.5万TEU，而2017年交付量回升至110万TEU，且有望在2018年进一步提升，达到120万TEU。

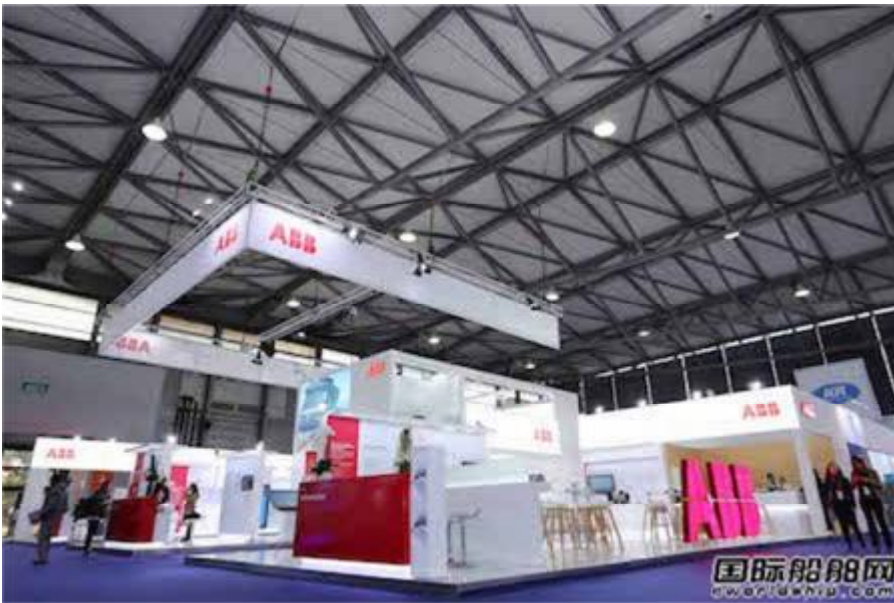
全球集装箱船队刚刚超过5100艘，2100万TEU。到2018年底，可能会达到2200万TEU。

与此同时，全球排名前三的集装箱航运公司（全部是欧洲企业）现在面临着一个非常严峻的挑战，因为中远海运收购了东方海外，按船队运力计算，收购完毕后其将进入前三。同时，由于中远海运集团还在全球各地陆续购买港口，并开发新的供应链，其他公司将不得不做出相应回应。

马士基正在将集装箱航运、港口和码头业务合并成一个单一的业务部门，以充分利用不同板块之间的协同效应。

因此，过去两三年间的动荡还远未结束，欧洲和亚洲之间的战线却已经拉开。这可能是下一轮更大的对抗，且可能使集装箱航运向着另一个方向发展。【中国船检】

## ABB 引领航运新时代



12月5日，ABB覆盖船舶行业全生命周期的创新产品和数字化解决方案亮相2017年中国国际海事会展，全面展示ABB在船舶及海洋工程领域的领先技术与丰富经验。同时，ABB船舶业务上海联合运营中心宣布正式启用，携手客户通过数字化互联，全面提升船队的运营水平和竞争实力。

ABB中国工业自动化事业部负责人蒋海波表示：“中国是全球最大的造船市场之一，‘21世纪海上丝绸之路’构想的提出更为中国船舶工业和海洋经济的蓬勃发展创造了新的历史机遇。多年来，ABB将自身在港口船舶领域的丰富经验与领先技术相融合，不断推出智

能化、数字化的解决方案和服务，帮助造船厂、船东和船舶运营商挖掘全生命周期价值，携手推动中国船舶工业向世界领先地位迈进。”

作为ABB Ability™数字化解决方案的组成部分，ABB船舶业务上海联合运营中心采用大量传感器和先进的分析软件，能够7x24小时不间断地实时监测和分析来自客户船舶上设备和系统的运行数据，并将天气预报与船舶航



行信息进行绑定，快速诊断船舶潜在问题、提供预防性维护建议以及规划最佳航线，帮助客户提升船舶的整体性能和运营效率。

该中心将与 ABB 船舶业务分布全球的其它 8 个联合运营中心相连接，为全球的船舶业务提供支持。作为中枢神经系统，该中心协同监测和控制客户端的 ABB 产品及系统，为客户船队的高效运营提供实时的技术支持。如今，ABB 在全球范围内为 700 多艘船舶提供远程监测及实时支持，这一数字预计将在 2020 年达到 3000 艘。

作为 ABB Ability™ 的扩展，ABB 首次推出了其涡轮增压系统数字化解决方案，旨在帮助船舶航运客户增强设备性能表现、提高运行灵活性并降低运行成本。包括 Tekomar XPERT 在内的这些数字化解决方案将通过与 ABB 现有的船舶优化系统以及 ABB Ability 船舶联合运营中心相连接，进一步利用数字化的力量。由此也实现了 ABB 在船舶推进、优化、咨询和涡轮增压系统的行业专长与数字化互联的结合。

ABB Ability™ 传动远程监测和现代化改造服务是 ABB 在本次展会上的另一亮点。由于船舶空间有限，现场维护和维修服务通常难度很大，而远程服务可以通过观察客户端传动设备的运行数据，进行及时的问题预警、故障诊断和意见响应，为海上作业提供了可靠的远程支持。现代化升级改造的工作可以在靠岸检修期进行，有效提高了海上作业效率。

作为全球创新技术领导者，ABB 为船舶领域的客户提供涵盖电力推进系统、发电和配电系统、船上传动系统、电机与发电机、测量与分析产品、涡轮增压系统、岸对船供电系统，以及集成的自动化和船舶软件等一系列产品和解决方案，助其将船舶和海洋平台的能源效率、灵活性和可靠性提升到全新水平。

在超过 340 平方米的展区，ABB 还集中展出了多个系列的船用发电机和电机产品，用于不同规模船舶的供电、照明、取暖设备、液压驱动及供水、消防等管路系统；ABB 丰富的测量与分析产品和解决方案可满足船舶尾气排放监测、压载水处理、能耗管理、蒸汽测量、柴油机运行状态优化等不同需求；包括 MNS Digital 数字化低压开关柜、iUni Gear 中压智能开关柜、Uni sec 空气绝缘开关设备、ARC 弧光监测系统在内的多款电气产品和云服务则为船舶的稳定运行提供持续可靠的用电保障。

中国国际海事会展是亚洲最大、世界第二大海事会展，也是国际海事界寻求全方位、多层次合作的桥梁和纽带。第 19 届中国国际海事会展于 2017 年 12 月 5-8 日在上海新国际博览中心举办。

ABB (ABBN: SIX Swiss Ex) 是全球电气产品、机器人及运动控制、工业自动化和电网领域的技术领导企业，致力于帮助电力、工业、交通和基础设施等行业客户提高业绩。基于超过 125 年的创新历史，ABB 正在不断地推动能源革命和第四次工业革命，谱写行业数字化的未来。ABB 集团业务遍布全球 100 多个国家，雇员达 13.6 万。ABB 在中国拥有研发、制造、销售和工程服务等全方位的业务活动，40 家本地企业，1.7 万名员工遍布于 139 个城市，线上和线下渠道覆盖全国 300 多个城市。【国际船舶网】

