



## 班轮时事直通车

### 赫伯罗特与南美轮船合并将获批



据悉，赫伯罗特日前宣布，该公司预计与南美轮船的并购交易中的集运业务整合项目已获得巴西当局的批准。巴西经济监管委员会表示，已批准双方的合并项目。赫伯罗特与南美轮船于今年4月签订了集运业务绑定整合协议，该协议经有关监管部门批准后方可实施。南美轮船表示，该协议目前已经获美国司法部，欧盟监管部门批准，智利反垄断机构也决定不寻求交易的调查。而少数地区政府的批准仍悬而未决。据赫伯罗特称，一旦集运业务整合协议获批后，该公司将成为全球第四大集运公司，拥有约200艘集装箱船，年箱运量

预计将达到750万TEU，年营业额预计将达到90亿欧元。

### 商船三井：G6联盟必须有18000TEU船

据悉，作为G6联盟的成员之一，日本商船三井日前证实，该公司将从Seaspan处租用18000TEU或更大型的集装箱船运营。该公司管理执行官表示，由于2M联盟和Ocean3联盟将采取单位成本优势部署超大型船舶，G6联盟将紧随其后。为了与之抗衡，G6联盟必须拥有18000-20000TEU集装箱船。据了解，由达飞轮船、中海集运和阿拉伯轮船所组建的Ocean3联盟在2017年前，预计将拥有20艘16000-19000TEU集装箱船。据商船三井称，该公司计划运营最大型集装箱船来保持行业内的成本竞争力。由于G6联盟在三大联盟中的集装箱船单船平均运力最小，因此其中的一些成员公司已经开始计划在近几个月里订造或租用超大型集装箱船。G6联盟成员国包括商船三井、赫伯罗特、日本邮船、东方海外、美国总统轮船以及现代商船。

### 国际航运巨头马士基航运自10月1日在安庆市驻点

国际航运巨头马士基航运自10月1日在安庆市驻点。自此安庆市成为马士基航运全球供应链的重要节点，改变了过去马士基在安徽没有安庆服务节点的盲点。马士基集团成立于1904年，总部设在丹麦哥本哈根，在全球135个国家设有办事机构，在集装箱运输、物流、码头运营、石油和天然气开采与生产，以及与航运和零售行业相关其它活动中，为客户提供了一流的服务。集团旗下的马士基航运是全球最大的集装箱运输公司，服务网络遍及全球。占世界集装箱航运市场的17%，拥有和经营500多艘集装箱船以及150万个集装箱。

### 马士基计划采用3d打印技术造船船备件

在11月5日举行的“国际海运(中国)年会2014”专题论坛之行业成果分享会上，马士基集团采购部项目主管martharehnberg女士介绍，马士基计划采用3d打印机来制造集装箱船上的部分船舶备件。据了解，造船业持续低迷，对于航运企业来说，节约成本无疑是最为合适的办法之一。集装箱船在航行期间内，若船内配件受损，短期内难以迅速获得廉价便捷的更换服务，因此3d打印似乎成为了一种完美的解决方案。martharehnberg女士介绍，马士基旗下部分集装箱船上已安装了3d打印机。虽然这些打印机目前只能采用abs热塑性塑料进行打印，限制较大，但公司正在调查采用金属





粉末激光烧结打印的可能性及未来利用率。“我们的想法是,我们只需发送设计图纸到船上,船员们只需按下‘打印’按钮,几个小时内就可以得到所需零部件。”martharehnberg女士预计,随着价格的下降和技术的进步,3d打印机将在海运中发挥不可替代的作用。

## 2M 合作航线更趋经济型

马士基和地中海航运公布了 2M 船舶共享协议的相关细节,根据该协议,2 家公司将部署 185 条船、设计 22 条航线和 77 个港口,投入运力 210 万 TEU,并承诺降低 20%以上的二氧化碳排放量。从细节可以看出,亚洲至美东线将弃用巴拿马运河而改道苏伊士运河。马士基称此举为优化挂港、同时满足远东至欧洲地区的需求。

## 马士基三季度盈利 14.95 亿美元 马士基航运盈利 6.85 亿美元

马士基集团公布,该公司三季度录得净利润 14.95 亿美元,去年同期录得 11.95 亿美元;期内录得营业收入 121.69 亿美元,同比微增。其中,该集团旗下班轮运输子公司—马士基航运,三季度录得净利润 6.85 亿美元,去年同期录得 5.54 亿美元。

## 欧华造船获 4 艘 2700TEU 集装箱船订单

据悉,香港公司 Tribini Capital 董事长 Thomas Soderberg 近日表示, Tribini 曾于去年底与浙江欧华造船签订了一份意向书,下单订造 2+2 艘 Ruby 级 2700TEU 环保型集装箱船,这笔交易到目前为止一直未曾报道。Tribini 花费了 4 至 5 个月的时间为这份建造合同获得融资,并最终吸引了一家香港大型机构投资者的资本参与。这笔订单的前 2 艘新船预计将于 2017 年第一季度交付, Tribini 预计将于 11 月底执行备选订单。这 4 艘船总价值超过 1 亿美元。Ruby 级集装箱船设计由德国公司 DS Neptune 开发,该公司与欧华造船拥有一家合资公司。Ruby 级集装箱船设计与 1700TEU Topaz 设计集装箱船类似。之前, Reederei Nord 和 Mandarin Shipping 均曾在欧华造船下单订造过 Topaz 设计 1700TEU 集装箱船。

## 南美轮船 2 艘 9300TEU 集装箱船命名

据悉,智利南美轮船日前为该公司旗下 2 艘 9300TEU 的集装箱船举行了命名仪式,这 2 艘船由韩国三星重工建造,将成为汉堡南美旗下船队中最大的集装箱船。据了解,这 2 艘船分别命名为“Copiapo”号和“Cautin”号,为汉堡南美所订造的 7 艘 9300TEU 系列船中的 2 艘。命名完成后,“Copiapo”号将在 11 月 26 日从上海港首航,在亚洲-中东航线运营。而“Cautin”号将在 12 月 18 日投放至北欧-南美东海岸航线运营。汉堡南美表示,该公司所订造的 7 艘 9300TEU 系列船将在交付完毕后取代公司旗下的租用船舶,并使得旗下船队中的自有船比例达到 50%。汉堡南美首席执行官 Oscar Hasbun 表示,订造大型集装箱船是该公司重组的一部分,这将有助于该公司自有船规模的增长。在此情况下,该公司对所购船舶资产注入了大量资金。

## 安特卫普港寻找合作伙伴

比利时安特卫普港(Antwerp)正为拟建的 LNG 加注站寻找运营商。作为“莱茵河-美因河-多瑙河”(Rhine-Main-Danube) LNG 总体规划项目的一部分,安特卫普港正在打造一座全新的加注站,以便随时为驳船加注液化天然气。安特卫普是比利时的枢纽港口。上述项目的主要目的是鼓励欧洲驳船以 LNG 作为船用燃料及货物。据港务管理机构透露,到 2016 年,该港的所有驳船均有望在固定站点获得 LNG 加注服务。



 运价走向

本周新港各航线运价情况:

**欧洲基本港:** 本周天津出口安特卫普港口运价均价 1254 美元/TEU, 比上周下降 20.78%。欧洲航线, 欧盟委员会 4 日发表秋季经济报告, 下调欧元区今明两年国内生产总值 (GDP) 增长预期, 经济复苏步伐的波动令市场运输需求出现反复。受上周的航线运价大幅推涨影响, 本周市场货量略有下降。部分航商为了减缓运价回落的速度主动采取运力收缩计划, 但是过剩运力的压力迫使船公司做出选择。出于对后市货量走弱的预期, 多数船公司选择回调运价以稳定各自客户。这次回调的幅度较大, 且有试探货量支撑的意图。如果货量不能有效放大, 十一月涨价的成果将会很快失去。短期分析, 运价有下探 1000 美元/TEU 的可能。随着大船运力的陆续投放, 舱位的竞争会更显激烈。

**澳新航线:** 本周天津出口悉尼港口运价均价 867 美元/TEU。比上周上涨 3.83%。十月底航线市场运输需求一度保持旺盛, 同时航线上停航措施也对供需关系的改善起到了积极作用。船公司尝试小幅涨价, 稳定的供需状况对于运价上涨成果起到了一定的支撑作用, 部分航商在本周仍坚守涨后运价水平, 部分航商为提升装载率水平而对运价进行小幅回调, 总体市场行情开始下滑。本周由于航线航程较短, 旺季货源继续提振总体市场运输需求, 并且在众航商的运力调控措施配合下, 市场运价略有回升。短期分析, 运价稳定的货量支撑条件还存在, 800-900 美元/TEU 还是大多数船公司选择的定价空间。



## 聚焦滨海

### 天津港扩容京津冀无水港 整合港口资源错位发展



在京津冀协同发展的战略背景下，天津港在京津冀区域的无水港建设正式进入扩容升级阶段。昨日记者从天津港集团获悉，天津港近期准备在河北唐山、廊坊，天津静海、武清等地新建无水港；北京朝阳无水港也即将搬迁扩建。

天津港将扩容无水港

目前，天津港在北京朝阳、平谷，河北石家庄、张家口、保定建设的5个无水港均已投入使用。随着京津冀协同发展不断推进，天津港近期也将在河北唐山、廊坊，天津静海、武清等地新建无水港；北京朝阳无水港也即将搬迁扩建。港口的交通、口岸、保税等丰富功能和服务向京津冀区域更深更广泛地延伸，密切三地经济联系。

据统计，去年，京津冀地区集装箱货源已占到天津港的80%以上。其中，无水港为天津港带来了28.2万标准箱的货物，同比增长45%。天津港设立在京津冀地区的无水港已成为三地区域发展的门户、扩大开放的重要平台。

#### 整合港口资源错位发展

除了“无水港”扩容外，随着京津冀一体化进程推进，区域内港口合作也在持续推进。刚刚由天津港集团、秦皇岛港股份有限公司分别持股50%。新成立的渤海津冀港口投资发展有限公司，今后将建立利益共享的合作机制，更好地统筹规划、错位发展，形成布局合理、发展协调的区域港口新格局。

据了解，此次资源有效整合，将进一步推进区域内港口经营主体跨区域合作，充分发挥天津港集团航线、技术、品牌、管理、政策优势和河北港口集团大宗散货服务等资源优势，做大做强港口产业规模，提高港口集团经济体量，实现港口集团的优势互补、合作共赢，推动京津冀区域经济协调发展。





## 航运看点

### 四强争霸的“棋局”研判

四强争霸的“合纵连横”大戏刚刚开场，精彩纷呈的情节跌宕起伏，一切皆有可能。但是，可以肯定的是，联盟必将取代并购而成为行业整合的主要方式；超级联盟之间的竞争必将取代单个公司之间的竞争而成为行业的新常态。



达飞轮船(CMA CGM)9月8日宣布，作为其全球发展战略的一部分，公司已与两大船公司——中海集运(CSCL)和阿拉伯联合航运(UASC)签署合作协议。在这项名为“Ocean Three”的协议(以下简称“O3联盟”)下，三方将在亚洲-欧洲、亚洲-地中海、跨太平洋和亚洲-美东航线上开展合作，具体合作内容包括船舶共享、舱位互换和舱位租赁等。

从三足鼎立到四强争霸的联盟格局演变“方程式”  
2013年6月马士基(Maersk)、地中海航运(MSC)和达飞轮船三家公司宣布拟建P3网络联盟，全球承运人联盟格局初步呈现P3、G6和CKYH

“三足鼎立”竞争格局。随后，“棋局”一直处于不断的动态变化之中：

Maersk+MSC+CMA=P3;

CKYH+Evergreen (长荣) + CSCL+UASC=A7;

Hapag-Lloyd (赫伯罗特)+ CSAV (南美轮船)=Hapag-Lloyd/CSAV。

世界最大的那些集装箱承运商在组建更强大的新联盟时，业内同行和相关利益方应该能见识到他们永不言败的战斗精神。今年6月17日P3联盟被中国商务部否决之后，这些航运巨头犹如训练有素的拳击手，在被对手击倒之后，迅速从地上站起来进行下一轮攻击。他们提出了更多的联盟建议，使托运人目不暇接。

马士基和地中海航运于7月10日宣布启动新的10年期船舶共享协议2M联盟。然后出现新的“方程式”：

Maersk+MSC=2M;

CMA+CSCL+UASC=O3;

A7-CSCL-UASC=CKYHE。

在P3瘦身为2M以后，达飞的动向一直广受关注。达飞和中海集运、阿拉伯联合航运互相选为合作伙伴早在业界人士的意料之中。中海尽管在公告中依旧强调本次合作属于开放型合作而非任何形式的联盟，甚至也极力避免“船舶共享协议”等字眼，但从共同投船、舱位互换和舱位买卖这些内容来看，O3与市场上已有的2M、G6和CKYHE联盟的合作形式并无明显区别。

至此，全球班轮航运市场上，2M、G6、CKYHE、O3四强争霸的格局初露峥嵘。19家全球承运人中只剩下汉堡南美(Hamburg Süd)和以星轮船(ZIM)两家逐渐被边缘化——要么加入某一个联盟，要么退出东西向主干贸易航线市场，像太平船务(PIL)一样专心经营区域性市场。

这些新的联盟从其结构上来说，并非革命性的。它们不过具有更大一些的体量，就像他们现在营运的那些超级大船一样。但是，由于这些新的联营体提供了更大的港口覆盖面和更多的航线选择，所以从理论上来说，托运人应该受益，但是一些托运人团体仍然忧心忡忡。他们担心巨头们的联营体会联手紧缩运力供给，推高运价。

大船族与非大船族壁垒分明

2013年，15家公布了财务业绩的班轮公司共计亏损5.3亿美元。盈利的公司只有3家，即马士基航运(营业利润





15.71 亿美元)、赫伯罗特(9200 万美元)和东方海外(5700 万美元),其余公司全部亏损。家族企业地中海航运和达飞轮船本来不必公布业绩,但达飞主动公布了业绩,它说它 2013 年经营状况良好,计算利息、税金、处置财产和亏损之前的核心收益有 7.56 亿美元,净利润有 4.08 亿美元,业绩仅次于马士基航运。

以每标箱运量的平均利润来衡量,2012 和 2013 连续两年,在 15 家班轮公司中,盈利的公司也只有这 3 家,即马士基航运(2012 年和 2013 年分别为 30.88 美元/标箱和 89.26 美元/标箱)、赫伯罗特(6.47 和 16.74 美元/标箱)和东方海外(43.89 和 10.77 美元/标箱),其余公司全部亏损。

2013 年和 2014 上半年各主要船公司的财务业绩显示,拥有最大型船舶(此处专指 17000 标箱及以上船舶)的马士基和达飞轮船两家公司的利润明显高于其他大部分同行。大船的规模效应十分显著。马士基前任首席执行官柯林在订造 18440 标箱的 3E 级船的时候宣称,同现役的和在订造中的 13100 标箱船相比,3E 级船运输集装箱的单位舱位成本要低 26%。平均每标准箱运量的油耗要比 13100 标箱船低 35%,比亚欧贸易航线上的平均单位油耗水平要低 50%,比艾玛·马士基(Emma Maersk)为首的 15800 标箱系列 E 级船低 20%。

2013 年,中海集运、阿拉伯联合航运和地中海航运三家公司效仿马士基投放了 18000 标箱以上船的订单。此外再没有哪家船公司订造 18000 标箱以上船。达飞则将在建的 16000 标箱系列船提升为 17700 标箱船。阿拉伯航运于去年 8 月订造的 6 艘 18000 标箱船采用可自由切换的船用燃油和液化天然气双燃料。中海集运明年开始出厂的 6 艘 19000 标箱船更将成为世界最大的在役集装箱船。O3 三家成员公司互相分享对方大船单位成本优势的意图昭然若揭。

显然,有大船和无大船的公司心态是不一样的。无大船的公司希望分享大船的高效率,而有大船的公司则不希望人家来分享其大船优势,除非对方也有类似的优势给自己分享。这也可以理解,当初马士基曾经宣称,P3 网络联盟对其他船公司也是开放的,P3 网络可以变成 P4、P5……甚至 P8 网络联盟,但前提条件是你必须拥有类似规模的大船。因此,可以想象达飞是怎么从大船船东利益的角度成功地“策反”刚刚加入 A7 不久的中海集运和阿拉伯联合航运的。

去年下半年,赫伯罗特的执行董事乌尔利希·克拉尼奇透露,G6 联盟的成员公司正在考虑未来三年内共同出资订造 12 艘或 24 艘 18000 标箱船,即每家公司订造 2 艘或 4 艘大船,联合开辟一至两条亚欧环线,以同其他联盟相抗衡。因此,笔者有理由假定:如果 G6 联盟或 CKYHE 联盟内某一家公司希望订造 18000 标箱船,但它无法说服其他盟友订造同类船,那么这家公司有可能效仿中海,退出原来的联盟而加入 2M 或 O3 联盟。由此,“大船族”和“非大船族”壁垒分明。

### 紧密型联盟与非紧密型联盟孰优孰劣?

从各大联盟内部合作的紧密程度来看,2M 联盟合作最紧密。在三大东西向主干航线上,每家成员公司在舱位共享、互租和互换方面,都只把对方作为唯一的合作伙伴。

虽然原来 P3 计划设立的船舶营运中心(JVOC)已经撤销,2M 也不会设立 JVOC,而且诸如运价这些敏感的商业信息不会被直接或间接地共享,但两家公司将交换从外部获得的交易条件、成本和贸易占有率等市场情报。每一方将保留其独立的身份,并具有完全独立的销售、定价和市场功能。该协议将受英国法律管辖,任何争议交由伦敦国际仲裁法院审理。这项协议将持续 10 年,如果任何一方想要退出,必须符合已经参与至少八年,并至少提前两年通知。当 2M 联盟协议开始执行以后,除非有新的成员公司加入,协议将不得进行修订。然而,当一方破产,或者控制权发生变化时,该协议可立即终止。

G6 联盟将合作范围从亚欧航线和亚洲-北美东海岸航线扩大到亚洲-北美西海岸航线和跨大西洋航线,从而成为在三大东西向主干航线上全面合作的伙伴,目前正在等待监管部门的最后批准。

O3 联盟除了跨大西洋航线上的合作需要稍后再议之外,其他与 G6 相仿。G6 和 O3 的协议期限都是两年,到期后如果各方无异议就自动延长。(待续)

### Hapag-Lloyd and CSAV post negative results ahead of year-end merger

The planned merger of Hapag-Lloyd and CSAV's container shipping business, expected to be finalised in the coming weeks, will face significant challenges as both companies continue to incur losses. Hapag-Lloyd





reported a net loss of €51 M (\$67 M) for the third quarter of 2014, reversing the net profit of €17 M (\$22 M) in the same quarter last year. The losses were blamed on continued freight rate weakness, as carriers failed to implement their announced rate increases. At \$1,432/teu, the average freight rate in the first nine months of the 2014 financial year remained 4.9% lower than in the prior year period at \$1,506/teu. Total liftings reached 4.35 Mteu in the nine month period, for an increase of 5.8% with higher volumes recorded in all tradelanes.

### Hapag-Lloyd : Financial Performance by Quarter 2013-2014

#### Hapag-Lloyd : Financial Performance by Quarter 2013-2014

US\$ M	1Q 2013	2Q 2013	3Q 2013	4Q 2013	1Q 2014	2Q 2014	3Q14
Revenue	2,181	2,227	2,203	2,103	2,129	2,276	2,228
Core EBIT	-70	87	89	-18	-87	-14	44
Net Profit/Loss	-124	27	22	-56	-163	-74	-67
Ave. rates/TEU	1,546	1,499	1,476	1,411	1,422	1,426	1,448
Liftings '000 TEU	1,326	1,389	1,392	1,389	1,399	1,474	1,473

CSAV posted a net loss of -\$35 M in the third quarter, an improvement from the -\$47 M loss in the same quarter last year. However, it continued to face significant rate pressure with average rates falling by 6.9% compared to the same quarter last year. The improved results stem mainly from additional unit cost savings, with lower total costs despite a 2.8% increase in total liftings during the third quarter.

### CSAV : Financial Performance by Quarter 2013-2014

#### CSAV : Financial Performance by Quarter 2013-2014

US\$ M	1Q13	2Q13	3Q13	4Q13	1Q14	2Q14	3Q14
Revenue	877	774	817	738	745	709	748
Core EBIT	-54	-32	-40	-111	-64	-50	-26
Net Profit/Loss	-96	34	-47	-61	-66	-59	-35
Ave. rates/TEU	1,884	1,799	1,717	1,629	1,684	1,622	1,599
Liftings '000 TEU	436	467	494	482	445	504	507

The continued losses at both companies will put further pressure on the carrier's depleted balance sheets. Hapag-Lloyd's total debt has increased to €3.3 Bn as at the end of September, with total interests costs for the first nine months of this year reaching €142 M. Hapag-Lloyd will seek to recapitalize its balance sheet in the next few months, with an injection of €370 M following the completion of the CSAV merger.

### The MORTEN MAERSK (18,340 teu) is delivered

APM-Maersk has received the MORTEN MAERSK, 13th of its 18,340teu 'EEE'-class vessels ordered in Korea at the Daewoo shipyard(DSME) in two steps in February and June 2011. After a bunkering trip to Vostochny, the new ship will join next week Maersk Line's Asia-Europe AE-2 service, replacing the 13,092 teu MAERSK EDMONTON, which is to be shifted to the AE-1 loop. The MORTEN MAERSK is the first 'EEE'-class vessel assigned



to the AE-2 loop. Its earlier sister ships all joined Maersk's AE-10 loop, which has been fully upgraded to a homogenous fleet of 12 jumbos since the newbuilt MOGENS MAERSK joined the loop in September. The introduction of these 'EEE' ships on the AE-2 will see Dalian and Hamburg receive their first 18,000 teu class ship calls, while Xingang, Qingdao, Antwerp and Felixstowe will now handle regular 'EEE'-class vessels, after earlier test calls. So far operated with 9,600 teu ships, the AE-1 will be the recipient of the 13,000 teu ships displaced from the AE-2. This move will see the return of large ships to the Japan-Europe run, which was served briefly during the second half 2006 by Maersk's 'E-class' 15,500 teu ships before these ships joined the AE-1 in its former version one after the other at their delivery. The first 'EEE'-class vessel, MAERSK MCKINNEY MØLLER, was delivered on 28 June 2013. A further seven units are to be delivered in the next ten months.

