

规模扩张与战略整合择路何方？

近日，中远海运控股股份有限公司(简称中远海控)发布公告，要约收购东方海外的交易根据经修订的美国1976年《哈特-斯科特-罗迪诺反垄断改进法》相关规定下的等候期已经届满，要约收购已完成美国反垄断审查。不过，要约收购尚需通过中国市场监管

管理总局的反垄断审查，以满足该次要约收购的先决条件。

在今年4月初的业绩发布会上，中远海控副董事长兼执行董事黄小文表示，对于东方海外的收购进程是正常的。“去年我们要收购时宣布预计将于今年6月30日完成交易，

这个时间表是没有变化的。”

一边是航运企业整合心切，一边是反垄断机构介入，干涉其业务及资源整合进程，全球航运企业在规模扩张与战略整合的双引擎下如何择路前行，成了全球航运企业不得不关注的问题。

A 航运市场集中度不断增加

使班轮业成为全球经济的风向标，对全球贸易与发展有着举足轻重的影响。

贸发会议技术后勤司司长Shamika N. Siri-manne表示，“市场集中度不断增加的负面影响是出现了越来越多的大型运输公司，尤其是在集装箱运输方面。我们看到正在形成一种寡头结构，这让我们十分关切。由于运输对发展中国家的经济是至关重要的，我们担心寡头经济将减小竞争。”

因此，有专家表示，集装箱班轮市场集中度的大幅提高会提升集装箱班轮公司在贸易链条上的话语权，话语权提升必

然会影响到货主等相关经营者的正当利益和消费者福利，这是各经济体不能容忍的。多年来，欧美国家对货主利益的保护一直较为成熟，近些年来，发展中国家对消费者福利的重视也在不断提升。

此外，集装箱班轮市场集中度的大幅提高，对中小港口企业的影响也很大。中小港口企业很难与巨型集装箱班轮公司平等议价，被拿捏成为必然，这也是联合国贸发会等组织所担忧的。

从长远来看，一旦行业稳定，集运公司可能将发挥其市场权利，限制运力供应并提升运价。此外，集运市场的日益集中增加了公平竞争可能会扭曲的风险，并将对运价和货主造成影响。

B 全球大兼并势不可挡

集中度是大势所趋。穆迪投资近期发布报告指出，2018年海运业将会继续进行互相并购并抢夺市占率，以解决供给失衡的问题。国际航运咨询机构德普里更是提到，到2021年，全球前7大班轮公司将控制全球集装箱船队3/4的运力。

马士基是这一策略的倡导者，也是践行者。去年11月30日，马士基航运宣布完成对欧特克集团(Oetker Group)旗下德国集装箱航运企业汉堡南美船务集团(汉堡南美)的收购，收购金额高达37亿欧元。

数据显示，马士基航运和汉堡南美集装箱总运力将达到415万TEU，汉堡南美的105艘集装箱船将被并入马士基航运，整个公司的集装箱船舶将达到773艘(包括自有和租赁)。

此外，中远海运联合达飞轮船、长荣海运、东方海外组建了全球最大班轮联盟——“海洋联盟”，2018年计划在42条贸易航线上，共投入340艘船舶，合计运力规模达360万TEU。马士基航运和地中海航运组成的2M联盟，在欧洲、亚洲、美国西部和美国东部之间往返的贸易航线上共享船舶。

这些航运联盟中的成员之间签署船舶共享协议，以实现航线和挂靠港口互补、船期协调、舱位互租、信息共享、共建共用码头和堆场、共用内陆物流体系。

中远海运董事长许立荣对全球航运整合的趋势基本认同，他曾表示，“供需矛盾必然长期存在，但经过2008年金融危机，之前冒进的思维在慢慢减弱，行业逐步趋于理性。马士基主张全球行业兼并，不要再额外增长运力，这个基本思想，我还是赞成的。”



C 巨头整合步伐可能放缓

早在2015年，国家发展改革委就对日本邮船株式会社、川崎汽船株式会社等8家滚装货物国际海运企业达成并实施价格垄断协议的行为依法做出处罚，分别处以2014年度与中国市场相关的滚装货物国际海运服务销售额之4%至9%不等的罚款，合计罚款4.07亿元。

近两年，我国反垄断执法机构在治理集装箱班轮企业乱收费上多次重拳出击。此外，鉴于集装箱班轮运输对贸易和经济活动的重要性，欧盟等主要经济体的监管机构都对班轮市场的公平竞争非常重视，集装箱班轮市场集中度的大幅提高已经引起了关注，特别是集中度提高带来的负面影响已经为反垄断执法机构所注意。

如今，马士基航运、地中海航运和现代轮船联盟(2M+HMM)、海洋联盟和THE联盟合计运力占100大企业总运力的81%，其中，2M+HMM占比35.2%，海洋联盟28.5%，THE联盟17.3%。

可以看出，当前整个集装箱班轮市场的集中度已经大幅提高。

集装箱班轮市场集中度的大幅提高，已经引起联合国贸发会等机构的关注和担忧，贸发会认为，

这种集中对相关市场的影响是潜在性的，包括对贸易航线等在内的相关地理市场和普通集装箱货物、特殊集装箱货物等在内的相关商品市场的影响，以及对经营者的影响，如货主企业和港口企业等。

在日前举行的泛太平洋海运论坛上，丹麦航运业研究机构SeaIntelligence Consulting首席执行官Lars Jensen提出，航运业的整合将持续，并侧重在运力排名前100名内的中小运营商中进行。他的理由是，经过几年大型班轮公司间的整合，航运业的市场格局似乎已经稳定，但市场整合远没有结束。

专家表示，巨型集装箱班轮运输公司的整合趋势带来了成本优势、规模经济、网络优化以及服务效率提高等，然而集中度提高后带来的直接不利影响就是在某些航线的竞争直接减少。竞争者在这些贸易航线上明示或者默示协同的机率将大幅增加，对货主和港口企业等上下游的潜在反竞争影响也随之提高，加上联合国贸发会等国际组织的担忧，未来，因反垄断执法机构的持续关注，巨型集装箱班轮公司间的大规模整合浪潮必然有所减缓。

(全媒体记者王有哲整理报道)

本文配图均来源于网络，请作者与本报联系，以奉稿酬。

铁铁联运贯穿东西

重庆宁波共建“甬渝新欧”助力长江经济带

□ 通讯员 张鑫欣

笔者6月3日从重庆市物流办了解到，重庆将与浙江宁波共同打造“甬渝新欧”物流合作项目，即把中欧班列(重庆)与渝甬班列串联起来，通过铁铁联运的方式，打造一条贯穿东西的国际物流大通道。这一重要合作，无疑让“渝新欧”内陆国际物流枢纽功能更上一台阶，为重庆建设内陆开放高地添砖加瓦。

开放，是重庆高质量发展的重要动力。随着重庆积极谋划实施内陆开放高地建设行动计划，重庆这一内陆腹地正向开放前沿大步迈进，凭借自身独特的地理优势，多方位发展水、铁、水、铁联运，为“一带一路”和长江经济带发展贡献力量。

铁铁联运新优势

“渝新欧”是中国首条中欧班列，是把重庆打造为内陆国际物流枢纽最早及最重要的建设举措之一。“渝新欧”开行7年以来，在各方面都日趋完善。“渝新欧+”的联运物流模式更是为往来中欧的贸易，提供了崭新的物流方式。

今年1月，渝甬班列开行首发去程班列，宣告“甬渝新欧”重庆与宁波去程段正式打通，之后该班列一直运行稳定。从3月起，该班列开行频率由每周1班加密为隔天1班，截至5月13日，渝甬班列共开行35列，发运标箱2214个。其主要货源为汽车配件、装备工业品、玻璃纤维等，货物主要流向阿根廷、德国、菲律宾、美国、加拿大、韩国、意大利、英国、日本、尼日利亚及中国香港等地。

以往，重庆的东向通道主要以长江黄金水道为主，通过江海联运，重庆的货物在上海和深圳两个港口进行分销。渝甬班列的出现，改变了这一格局，重庆的货物可直达宁波港，从而为重庆货物出海增加新的通道。

相比传统的江海联运，这一班列具有两大优势：一是时效快。传统江海模式重庆至上海需要10-15天时间，在三峡船闸检修期间拥堵期达20-30多天，而渝甬班列仅57小时可达宁波舟山港，极大地缩短了内陆运行时间；二是班列港口端铁路直通码头，集装箱下货地点距离出海口只有约200米，港区火车、吊装等作业环节均由海铁一体化管理，班列集装箱可最快速度直通直航母船岸边，是目前重庆货物出海最便捷的一条通道。

自2011年渝新欧国际物流大通道打通以来，重庆以铁路为载体，陆续打造了西、南、北、东四条国际物流大通道；向北，“渝满俄”让重庆携手俄罗斯；向西，中欧班列(重庆)成了渝欧“直通车”；向南，两条路线共赴南洋。渝甬班列的开通，开启了重庆向东通道，至此，实现了西、南、北、东全面贯通。

有效分解航运压力

据重庆市港航局有关部门负责人介绍，渝甬班列的常态化运行不仅完善了重庆市东向沿江通道建设，还将缓解三峡船闸拥堵。

近年来，按照“深下游、畅中游、延上游、通支流”要求，国家先后实施了长江口深水航道治

理、荆江河段航道整治、两坝间及库尾航道整治等50余项重点工程。目前，长江干线宜宾以下全部建成高等级航道，一条绵延2800多公里、横贯我国东中西部的“水上生态高速公路”日渐成型。顺着这条“高速路”，沿江各省市纷纷加速打造长江经济带综合立体交通走廊，力求推动城市发展方式优化升级。这也让长江航运迎来了更多的过往船只，从而增加了运输压力。适航时期，航道拥堵情况时有发生，若遇航道维护、船闸整修等特殊状况，船只则只能排队等候，耗时耗力。

渝甬班列很好的分解了航道压力，同时也更好的促进了以重庆为重要节点的西部地区与长江经济带的区域合作，有利于重庆形成“陆海内外联动、东西双向互济”的开放格局。

衔接“一带一路”和长江经济带

目前，中欧班列(重庆)运行情况良好，开行班列数量也在持续增加，渝甬班列也实现了常态化运行，一方面，能让欧洲货物直达宁波甚至出海，为其提供了新的物流选择；另一方面，能将宁波方面的货物集散至重庆，再运往欧洲。如此一来，“甬渝新欧”便成为了一条贯穿中国东西两端的铁路联运大通道。

“一带一路”倡议和长江经济带战略的继续深度进行，“甬渝新欧”一类铁路大通道的不断增多，将进一步加快重庆开放程度，让重庆长江上游经济中心地位日益凸显，为重庆“两点”“两地”建设注入源源不断的力量。

广西加快推进中新互联互通南向通道建设

本报讯(全媒体记者 龙巍)日前，广西壮族自治区中新互联互通南向通道建设工作领导小组办公室印发实施了《广西关于加快推进中新互联互通南向通道建设的若干政策措施(试行)》(以下简称《措施》)。

《措施》将从降低物流和通关费用、支持冷链物流体系建设、支持重点物流园区建设、支持引进和培育物流企业等4方面予以物流产业重点支持，让企业享受到“真金白银”的优惠，推动广西物流产业持续健康发展。

《措施》中明确，今后将进一步支持广西企

业开行和运营南向通道班列、班轮，要求运营企业对外公示多式联运集装箱收费“一口价”，并承诺联运服务标准。中国铁路南宁局集团有限公司对南向通道所有经北部湾港始发的铁海联运上行集装箱班列，给予铁路运价上浮30%的优惠，并争取覆盖到所有货物品类。

《措施》提出，在支持冷链物流体系建设方面，对北部湾港到发的铁路冷藏集装箱按不同运输距离给予补助；对在北部湾港多式联运基地、南宁综合物流基地、凭祥跨境物流基地建设50000立方米(以上)保鲜库、变温库、气调库、

立体自动化冷库等冷藏设施，总投资5000万元(以上)的项目，按不高于投资额的10%、最高500万元予以补助；在支持引进和培育物流企业方面，对在桂注册并参与南向通道运营物流企业签订3年以上劳动合同的急需紧缺人才，具有在全球排名前20名集装箱班轮公司8年及以上工作经验的，将一次性给予3万元奖励。5年及以上工作经验的，将一次性给予1万元奖励；支持建设南向通道多式联运综合信息服务平台和经贸大数据平台，单个项目最高补助金额不超过500万元。

2017年宁波航运企业融资和保险数据出炉

◇融资成本、保险费率“双降” ◇船舶油污险成第一大险种

本报讯(特约记者 宋兵 通讯员 俞平)记者6月3日从宁波市港航管理局获悉，根据该局刚刚出炉的2017年度全市航运企业融资和保险数据显示，该市航运企业融资有较大幅度降低，保险费率亦处于下降通道，而船舶油污险超过船舶险成为保险金额第一大险种。

从融资情况看，该市航运企业的融资规模不断扩大。2017年全市航运企业共有40家企业新增融资，较2016年增加10家，较2015年增加16家，融资金额23.03亿元，较2016年增加4.63亿元，较2015年增加8.22亿元。

从融资来源来看，银行贷款仍是航运企业新增融资的主要途径，2017年航运企业共获得银行贷款14.37亿元，同比增加5.16亿元，占融资总额的62.37%，同比提高12.35个百分点。75.0%的新增融资企业选择银行贷款作为融资方式，平均贷款金额达到4749.60万元。融资租赁和民间集资比例减少，分别为0.47亿元和0.07亿元，占融资总额的2.03%和0.32%，同比分别下降14.25和5.03个百分点。其它方式融资金额为8.27亿元，占融资总额的35.88%，同比提高7.53个百分

点。同时通过2种及2种以上方式融资的航运企业4家，较2016年减少了2家。

从融资成本情况来看，2017年航运企业在新增融资额增长25.13%的同时，企业财务费用较2016年下降了7.66%，融资成本有较大幅度降低。

从企业保险情况看，2017年全市航运企业保险金额415.61亿元，缴纳保费总计1.36亿元。较2016年分别增加12.31亿元和0.21亿元，较2015年分别增加10.32亿元和0.11亿元。

从险种来看，船舶险为保费第一大险种，保险金额和保费分别占总额的34.19%和63.01%。船舶油污险超过船舶险成为保险金额第一大险种，保险金额和保费分别占总额的52.21%和16.22%。船员雇主责任险、货运险、旅客责任险和其他保险金额分别占总额的5.12%、5.05%、0.22%和3.21%，保费分别占总额的8.60%、5.06%、0.29%和6.82%。

从保险费率情况来看，2017年全市航运企业总体保险费率为3.27%，较2016年降低0.65个百分点，较2015年降低0.93个百分点。