



集装箱班轮运输行业并购审查

第16届中欧竞争周
北京 2018. 03. 12

斯蒂芬 西蒙教授博士
合并/案件管理高级专家
运输司
欧盟委员会竞争总司

所述观点属于作者，不代表欧盟委员会官方立场。

本幻灯片是演讲的一部分，不能脱离演讲单独解读。此处呈现的观点旨在促进进一步讨论和分析，不代表作者全部、详细阐述的主张。

大纲

- 市场结构与合并
- 市场定义
- 市场份额计算
- 评估-自由市场
- 近期案例：
 - 救济措施
 - 无条件通过
- 纵向-终端
- 提问时间



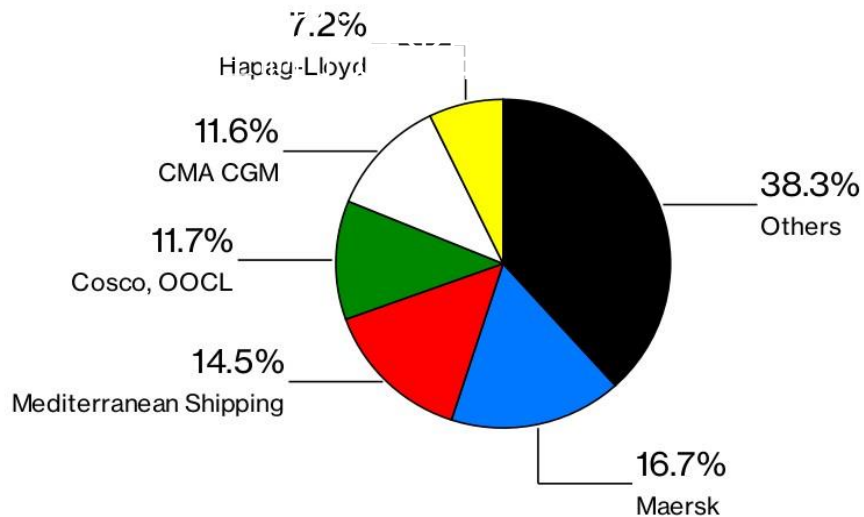
市场结构

- 全球行业愈加集中。
 - 最近一波合并潮过后，前五家运输公司总运力约占全球65%的吨位
 - 排名前五的世界级运输公司
 - 十家占有市场份额2%-5%的小型公司，试图赶上五家行业领军企业
 - 在某些地区举足轻重的运输公司
 - 但是：委员会看贸易机会
- 相关商品是一种货物
 - 标准化集装箱

市场结构

天平倾斜

前五家集装箱运输公司控制了过半全球市场



注：2010年8月数值

来源：Alphaliner



市场趋势

- 结构性超容
 - 尽管有大规模报废，运力仍有提升：根据Alphaliner数据，2018年提升5.6%。主要源自巨型轮船持续运达 > 13000 20尺标准集装箱
 - 运力提升 > 过去十年间需求增加
- 运输价格下降
 - 行业受挫
 - 2016年秋季，全球第七大公司韩进破产
 - 然而，自2017年5月开始有复苏迹象
- 合并
 - 自2014年：新的合并潮，全球联盟从4个减少到3个，进一步合并？

第3波合并潮 2014-2017

- M.7268 Hapag/CSAV 2014年9月11日
- Cosco/CSCCL 2016年2月
- M.7908 CMA CGM/NOL (APL) 2016年4月29日
- M.8120 赫伯罗特/UASC 2016年11月23日
- M.8330 马士基/汉堡南美 2017年4月10日
- M.8472 NYK/K-Line/MOL (合并为一家) 2017年6月28日
- M.8594 Cosco/OOCL 2017年12月5日

并购框架评估

- 相关市场界定
 - 干散货/冷藏集装箱
 - 贸易回合
 - 远洋运输 VS 沿海运输

- 竞争评估
 - 结盟/自由市场
 - 救济措施

相关产品市场界定

- 干散货 VS 冷藏集装箱（市场界定保持开放性）（在任何贸易回合中，仅在冷藏集装箱量 $>10\%$ 时）
- 冷藏集装箱Vs大型冷藏船（市场界定保持开放性）

相关地域市场



竞争评估

船只共享协议 (VSA = 班轮公会 = 联盟)

- 联合服务
- 一些VSA内部竞争
- 联合运力情况 价格主要驱动力



一家集装箱运输企业的市场份额包括班轮公会伙伴所运部分

竞争评估 – 市场份额计算

- 委员会查看两部分市场份额：
 - 合并的独立实体各自市场份额的总和
 - 各方市场份额总和加上任何当事方参与的班轮公会的所有运输线路的市场份额
 - 通常基于CTS（Container Trade Statistics）提供的数据
- 由于每家承运商的份额只统计一次，不存在重复计数
- 剩余市场份额被认为是“自由市场”，与合并的实体和他们所属的班轮公会/联盟无关的运量

竞争评估

严重的竞争担忧

- 如果“自由市场” <60% → 深度分析
- 此前各独立实体之间的新联系
- 缺乏独立竞争者

- 退出班轮公会/ 打破交易创造的新联系
- 空间/集装箱货位租赁协议 (M. 5756 DFDS/Norfolk)



近期的委员会决定

	HL/CSAV (2014年9月)	CMA CGM/NOL (2016年4月)	赫伯罗特/UASC (2016年11月)	马士基/汉堡南美 (2017年4月)
严重竞争担忧航线	<ul style="list-style-type: none"> • 北部欧洲 - 中美洲/加勒比 • 北部欧洲 - 南部美洲西海岸 	<ul style="list-style-type: none"> • 北部欧洲 - 北美洲 • 北部欧洲 - 中东 	<ul style="list-style-type: none"> • 北部欧洲 - 北美洲 	<ul style="list-style-type: none"> • 北部欧洲 - 中美洲/加勒比 • 北部欧洲 - 南部美洲西海岸 • 北部欧洲 - 中东 • 地中海 - 南部美洲西海岸 • 地中海 - 南部美洲东海岸
救济措施	CSAV 退出两个班轮公会	NOL 退出 G6 联盟	UASC 退出 NEU1/Pendulum 服务	汉堡南美从五家相应班轮公会中退出
保证有效性	不能再次加入	不能再次加入	不能再次加入	不能再次加入

委员会近期决定 - 无条件通过

2017年又有两个决定，未附加任何救济措施就通过了

- ❑ M. 8472 NYK/MOL K-Line (ONE)
 - ❑ 基于共同利益的共同控制
 - ❑ 三家均已是 THE联盟 的成员
 - ❑ 所有被影响的贸易回合中，“自由市场” 的份额超过60%
- ❑ M. 8594 Cosco/ OOCL
 - ❑ 两家均已是 海洋联盟 (OCEAN Alliance) 的成员
 - ❑ 北部欧洲-北美洲自由市场低于60%，但 SLCS-联系不是新出现的

纵向一体化 - 终端（码头）

许多班轮运输公司整合进了终端服务：APMT, TIL 等.

- ❑ M. 8459 TIL / PSA / PSA DGD （安特卫普港）
- ❑ 有利于 MSC 的抵押品赎回权之取消？
- ❑ 鹿特丹港的 Deurganck 码头是停靠巨型轮船的翘楚
- ❑ 相关市场是什么？安特卫普，比利时，阿姆斯特丹、鹿特丹、安特卫普（ARA），整个汉堡-勒阿弗尔地区？



感谢！

本幻灯中提到的决定的公共版本
发布在我们的网站上：

http://ec.europa.eu/competition/mergers/overview_view_en.html

反垄断立法：

http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/legislation_maritime.html