



班轮时事直通车

新的世界最大集装箱船来了：20150TEU



据报道，韩国造船企业三星重工（SHI）昨天在其旗下的Geoje船厂为当今世界上最大的集装箱船举行命名仪式。这艘巨无霸是日本航运巨头商船三井[Mitsui O.S.K. Lines(MOL)]于2015年2月在三星重工下了订单的4艘超2万TEU集装箱船中的首艘。其实MOL当时共订造6艘巨无霸，但有2艘的订单留给它的同胞船厂---日本的Imabari船厂。据了解，安排给日本的Imabari船厂建造的这两艘大船已经名花有主，日本的班轮航运公司Shoei Kisen Kaisha已抢先租赁了她们。

MOL的这6艘新巨轮都将在2017年完成交付，她们都将服务于亚欧航线。好了，该说回本次创纪录的世界最大集装箱船了。该船的船名为MOL Triumph，长400米，宽58.8米，满载箱量为20150TEU。MOL Triumph也是一艘环境友好的船只（环保船），她拥有一系列由三星重工设计的节能设备，包括螺旋桨、舵阀和定子等等。MOL早前曾宣布，该类型的船舶相比8000TEU的集装箱船，每集装箱单位二氧化碳排放量可以减少50%之多。建造了该船的三星重工（SHI）自豪地声明：“MOL Triumph的成功建造是三星重工技术优良的又一体现。自2016年1月份以来，我们实现了该船15个月建造期间的零事故率，MOL对此非常赞赏，我们也感到非常欣慰。”据了解，这艘世界集装箱船新霸主MOL Triumph将在各项准备妥善完成之后，于3月27日交付给MOL，实现她的处女航。【航海人】

马士基与欧特克集团签署协议 正式收购汉堡南美

2016年12月1日，马士基与欧特克集团(Oetker Group)共同宣布前者收购后者旗下的集装箱班轮公司汉堡南美。2017年3月14日，双方正式签署收购协议。待相关监管机构审批通过后，汉堡南美将正式归属马士基。据悉，马士基航运与汉堡南美之间的交易旨在寻求行业整合以应对目前运价过低、供给过剩的现状。相关文件已于2月20日提交至欧盟委员会。而据今年2月底路透社消息，欧盟反垄断监管机构将于3月27日宣布是否同意马士基航运收购德国汉堡南美相关事宜。其他外媒则表示，直到今年年底才能公布审批结果。值得注意的是，此次收购是马士基十余年以来的第一次重大交易。此次收购中，如果马士基方面能够做出某些让步，那么欧盟执法机关可能延长大约两个星期的审查期限，否则将开展为期五个月的调查。因此马士基方面为获得欧盟反垄断机构批准，或不得不在其所属航运联盟中做出妥协。马士基航运迫于4月1日班轮联盟新格局的形成以及收购汉堡南美一事至年底才能确定，早在2月7日就与汉堡南美签订购买东西贸易航线上的舱位协议，以解决燃眉之急。根据协议，汉堡南美在东西贸易主要航线上航次将会有所增加。其中，亚洲至北欧每周将增至5个航次；亚洲至西地中海每周增至2个航次；亚洲至美西美洲增至4个航次；亚洲至美东每周增至3个航次；跨大西洋航线每周也将增至2个航次。该协议监管机构经审批同意后，将于今年4月1日正式生效。Alphaliner最新数据显示，目前马士基航运拥有631艘集装箱船，运力达328.83万TEU，市场份额为15.9%；汉堡南美拥有111艘集装箱船，运力达57.90万TEU，市场份额为2.8%。收购汉堡南美后，马士基的市场份额达18.7%，与第二大班轮公司地中海(市场占有率14.3%)之间进一步拉开差距。届时，马士基将加强全球贸易及拉丁美洲区域业务。

【航运界】

阳明海运调整远东—红海航线服务

从阳明海运获悉，近期市场运价回升，因应航线调整需求，阳明宣布自今年4月7日起重新布署远东-红海航线，与





加坡太平船务共同投入9艘4,900-6,500TEU(20尺箱)船经营远东-红海航线(RSS航线)。该航线全程巡航一次共计63天,持续提供客户于远东往返红海地区之快、准、稳、省运送服务。阳明海运指出,红海因为是航行地中海航线船只并经海域,地中海航线运价差的时候,船只会加强顺道揽运红海货量,反之红海线运价便回升,两条航线连动性高,今年地中海线运价水平高,红海线也沾光。目前地中海线每箱运价约838美元,去年同期仅有236美元,红海线运价相差不大,主要是亚洲至沙乌地、苏丹、约旦与埃及货物。阳明与太平船务的RSS新联营航线,弯靠港口包括:新港-青岛-上海-宁波-南沙-蛇口-新加坡-吉布堤(Djibouti)-沙乌地的吉达(Jeddah)-埃及的苏柯纳(Sokhna)-约旦的阿卡巴(Aqaba)-吉布堤-新加坡-宁波-新港。【中国航贸网】

阳明海运公布 THE ALLIANCE 美加线服务

阳明海运发布消息,由阳明海运 YANG MING 等五家航运公司共组的 THE ALLIANCE 将于2017年4月1日正式运营。受益于"最适化船型派遣"和"点对点直航服务"的设计理念,阳明海运在优化自身经营能力的同时,携联盟成员共同推出破产保障机制,旨在为客户提供快速、稳定、多样、可靠的服务。THE ALLIANCE 将提供5组美东航线,7组美西南航线,3组美西北航线,新航线名将统一称为 EC/PS/PN。阳明海运延续了其美加航线传统优势,推陈出新,锐意进取,保留经典,并升级了自身的航线特色:1. 保留有口皆碑的美东快线,上海至 NEW YORK 25天直达,上海至 SAVANNAH 24天直达,并新增了 JACKSONVILLE、MIAMI、WILMINGTON 直靠服务。2. 保留美西北航线高度市场份额,PN1 延续经典靠法,上海至 TACOMA 13天,上海至 VANCOUVER 16天;PN3 新增上海12天直达 VANCOUVER 服务。为客人提供充分的舱位支持,并满足客户不同的需求。3. 均衡布置的船期,分布在周初和周末,便与客户灵活地配货。4. 航线均根据最适化船型派遣原则量身定造,船型统一,舱位供给稳定,装卸港作业效率高,提柜快速。5. 优秀的控舱实力,将甩柜风险降到最低。透过强大的运输网络与创新的破产保障措施,THE ALLIANCE 将在东西向航线上带给客户更优质、可靠、高效率及范围广德完善运送服务。【中国航贸网】

达飞轮船4月1日起大范围调整冷藏货物综合货运费率

从达飞轮船获悉,2017年4月1日起达飞轮船大范围调整冷藏货物综合货运费率 FAK 和旺季附加费 PSS。具体内容如下:达飞轮船宣布,2017年4月1日(以启运港装船日为准)起,由地中海至亚洲、海湾、中东和印度次大陆航线冷藏货物调整综合货运费率 FAK(Freight All Kinds),具体如下:新的货运费率较之前增长400美金,适用于以下条款: Origin Range: From the Mediterranean. Destination Range: To Asia, Gulf, Middle East and Indian Subcontinent. Date of application: From April 1st, 2017 (date of loading in the origin ports) and until further notice. 达飞轮船宣布,2017年4月1日(以启运港装船日为准)起,由北欧至亚洲、海湾、中东和印度次大陆航线冷藏货物货运费率 FAK(Freight All Kinds),具体如下:新的货运费率较之前增长300美金,适用于以下条款: Origin Range: From North Europe. Destination Range: To Asia, Gulf, Middle East and Indian Subcontinent. Date of application: From April 1st, 2017 (date of loading in the origin ports) and until further notice. 2017年4月1日(以启运港装船日为准)起至2017年5月31日,由北欧至亚洲、海湾、中东和印度次大陆航线冷藏货物调整旺季附加费(PSS: Peak Season Surcharge),具体如下:本次旺季附加费适用于以下条款: Origin Range: From North Europe. Destination Range: To Asia, Middle East, Gulf and Indian Sub-continent. Cargo: Reefer. Date of application: From April 1st, 2017 (date of loading in the origin ports) and until further notice. 【中国航贸网】

航运看点

海洋联盟亚欧航线的三国绝杀技

经历 2016 兼并重组后的超级联盟——OCEAN 联盟在今年 4 月就要正式运营了。无论从运力规模还是航线数量上，OCEAN 都能称得上 SUPER STAR，集齐了达飞、中远海、长荣、东方海外这四家当下全球班轮公司排名第 3、4、5、9 的超级王牌，实力足以与 2M 联盟分庭抗礼，更是超出 THE 联盟几条大街。

在亚欧航线上，按现在各方公布运力配置来看，OCEAN Alliance 与 2M 份额难分伯仲，THE Alliance 稍弱一些。随着三大联盟 4 月份开始运作，亚欧航线三足鼎立的竞争格局已经形成，航线进入三国杀时代，OCEAN 联盟绝杀技又在哪里？



绝杀技一：满血出击

OCEAN 联盟推出 11 条欧地航线，其中 6 条西北欧线 5 条地中海航线，PORT PAIR 达到 267 个，超过 2M(211 个)和 THE ALLIANCE(152 个)。从新航线布局看，OCEAN 联盟规模更大、覆盖面更广、频率更高。

船舶：OCEAN 联盟在航线基本配置的是万箱以上超大型船舶，其中 6 条西北欧航线主要主力船型在 14000-21000TEU；5 条地中海航线，除一条进入黑海的航线使用 6500TEU 的船舶，其余也均使用 9000-14000TEU 的船舶。

覆盖：OCEAN 联盟欧地航线覆盖 17 个远东港口，12 个欧洲港口，26 个地中海港口。远东地区覆盖了韩国、华东、华北、华南、包括台北、南沙直达欧洲服务，还提供东南亚、南亚、中东、红海地区到欧洲的直达服务；欧洲地区除挂靠传统基本港以外，还提供波罗的海直达服务，以及经比雷埃夫斯至中欧国家的捷运服务。地中海地区覆盖地东埃及的塞得港和亚历山大、以色列、比雷埃夫斯；黑海地区康斯坦察、敖德萨；以及亚德里亚海的威尼斯。



频率：上海、宁波出口/进口服务频率达到每周 6 班。鹿特丹、汉堡进口/出口频率也达到每周 6 班。。上海每周 5 班，青岛每周 3 班船，盐田每周 3 班，新加坡每周 5 班。黑海地区康斯坦察和敖德萨每周提供 1 班直挂，其他两个联盟在该地区没有直达服务。

绝杀技二：铁索连环

OCEAN 联盟依托中远海运在比雷埃夫斯港优势，通过 Piraeus 发展海铁联运服务——“中欧陆海快线”，实现比港与中东欧内陆地区的高效连接。在交货期、转运能力、操作能力方面优势明显。

“中欧陆海快线”，指的是南起希腊比雷埃夫斯港，北至捷克布拉格、斯洛伐克布拉迪斯拉发和匈牙利布达佩斯，中途经过马其顿斯科普里和塞尔维亚贝尔格莱德的运输快线。与传统航线对比，从中国通往欧洲内陆货物将缩短



至少7到11天的运输时间；有效降低物流时间和成本。

目前该联盟的 AEU3、AEU7、AEM1、AEM3 都直挂比港，上海到比港交货期为20天。通过比港货物中转至马其顿、保加利亚、罗马尼亚、塞尔维亚等巴尔干半岛国家转运时间为1-2天；至匈牙利、奥地利、捷克、斯洛伐克等中欧四国转运时间为3-4天；至波兰、德国南部转运时间为4-5天。比传统通过汉堡、KOPER 中转要快5-10天。

绝杀技三：无懈可击

OCEAN 联盟此番新推出的欧地航线组中，特别提供了西北欧 AEU1 航线波罗的海直航服务，并投入19000TEU 船舶，4月开始直挂波罗的海港口 GDANSK。

新的航线设计不仅提供远东到波罗的海直达服务，更是在交货期上优势明显。盐田出口货物交货期缩短到31天，新加坡交货期缩短到27天。另外通过配套自有支线和公共直线网络，航线覆盖俄罗斯、芬兰、立陶宛以及瑞典等国。

绝杀技四：乐不思蜀

为满足不同客户的需求，OCEAN 联盟差异化航线设置，每条航线各自在交付期、个性化挂靠上有所特长，让客户有更多的选择。

西北欧航线：

AEU1：东西双挂 FELIXSTOWE，东南亚至该港交货期缩短至21天，属于快船服务。

AEU2：西北欧航线中覆盖最广的。远东覆盖韩国、华北、华东、华南的7个港口，东南亚挂靠新加坡，中东地区通过毫尔法坎提供欧洲到中东波湾运输服务，地中海地区挂靠西班牙阿尔赫西拉斯，西北欧地区挂靠6个港口，也是市场唯一敦刻尔克和泽布吕赫直航服务。

AEU3：则是中远海运独立经营的精品航线，市场口碑良好，提供稳定班期服务，和最快比雷埃夫斯港交付期。

AEU5：提供市场独有台湾至西北欧直航服务，科伦坡双挂，提供西北欧至南亚有优势的航线网络覆盖。

AEU6：特色越南至西北欧直航服务，通过吉达挂港，提供西北欧至红海更广泛覆盖。

AEU7：安特卫普欧洲首挂，提供最快交付期。加挂希腊比雷埃夫斯港，通过自营支线覆盖地中海、亚德里亚海以及黑海地区。通过中欧陆海快线，提供市场上最快最优远东至中欧的门到门服务。

地中海航线：

AEM1：亚洲至地西精品航线，提供市场领先的比雷埃夫斯直达服务，盐田到比港交货期20天。回程提供地中海到红海、南亚科伦坡直达服务。

AEM2：市场特色南沙直挂。东行直挂贝鲁特，以及中东杰布阿里。

AEM3：亚洲土耳其黑海直达航线。市场特色土耳其伊斯肯德轮直挂。

AEM5：以色列直达服务。提供以色列阿什都德、海法和埃及亚历山大直达服务

AEM6：亚德里亚海专属航线。提供釜山至科佩尔快航服务。

可以预计，在未来几年里，亚欧航线将维持三大联盟竞争态势。根据德国经济学家康岑巴赫的最佳竞争强度理论，三大联盟的竞争格局属于宽松寡头市场，有适度的产品差异和有限的市场透明度，这种市场结构竞争强度更佳，竞争也更为有效。而最终受益的是有运输需求的广大货主。【中国航贸网】

