

班 轮 时 事 直 通 车

4月1日正式运作，集运三大联盟见真章



新联盟来了！4月1日，全球班轮市场上 2M、OCEAN Alliance 和 THE Alliance 三大联盟正式开启运作。去年 4 月 20 日，达飞轮船、中远海运集运、长荣海运和东方海外宣布组建 OCEAN Alliance；5 月 13 日，赫伯罗特、韩进海运、阳明海运、商船三井、日本邮船和川崎汽船宣布组建 THE Alliance；12 月 11 日，2M 与现代商船宣布达成战略合作协议，双方将以多种方式进行合作，包括舱位互换、舱位购买；今年 2 月，2M 与汉堡南美达成协议，汉堡南美可与 2M 共享船舶。【中国海事服务网】

商船三井收购马来西亚 PKT 物流集团 20.9%股份

3月30日，日本商船三井总裁兼首席执行官 Junichiro Ikeda 宣布，收购马来西亚顶级物流公司 PKT 物流集团 (PKT Logistics Group Sdn. Bhd. PKT) 20.9%股份。据悉，PKT 物流集团为包括货代、报关、合同物流、运输、配送等其他在内的客户提供端到端的物流解决方案。该公司在马来西亚雪兰莪莎阿南 (Shah Alam, Selangor) 的“One Logistics Hub”拥有并运营最先进的、环保的 5.5 万平方米的仓库。2014 年 PKT 在槟榔屿巴图 Kawan 工业园区 (Batu Kawan Industrial Park, Penang) 获得 70 英亩的土地，用来发展“汽车中心 (One Auto Hub)”。而该汽车中心，是 PKT 物流集团为支持马来西亚北部汽车及电子制造商的物流需要而进行的具有里程碑意义的投资。该项目第一阶段 12 个仓库的完成，为仓储及增值服务提供约 6 万平方米的空间。【航运界】

马施云：近三个月航运信心指数保持稳定

航运顾问公司马施云 (Moore Stephens) 近日发布常规调查显示，从去年 12 月到今年 2 月底，近三个月的航运信心指数保持稳定。受访者普遍认为行业竞争非常激烈，但对航运业还有一些担忧，包括船舶吨位过剩、地缘政治的不确定性等。今年截止到 2 月 28 日，受访者对航运业的信心指数平均为 5.6 分 (满分 10 分)，与去年 11 月调查显示的指数持平。受访者中，只有船东信心指数有所提升，从 5.4 上升到 5.6，而租船人信心指数从 6.8 降至 5.9，管理者信心指数从 6.4 降至 6.0，经纪人信息指数从 5.6 降至 4.6。按区域分，航运人对欧洲和北美地区行业发展信息指数有所上升，分别从 5.4 提升至 5.5，5.9 提升至 6.1，但是亚洲地区信息指数却稍稍滑落，从 5.7 降至 5.6。一位受访者表示：“如果船东放缓新增订单，船厂放缓新造船，那么 2018 年将有望看到市场供给平衡，但这其中一个很重要的驱动因素就是要继续拆船。”未来一年中，船舶需求趋势对行业的影响将超过竞争因素、财务成本和吨位供给。【中国船检】



日本三大航企整合集运业务获批

日本三大航企提出的整合集运业务的计划近日获得了新加坡竞争委员会（CCS）的批准。据悉，川崎汽船、商船三井、日本邮船共同向新加坡竞争委员会提交申请，由新加坡竞争委员会就这三家公司组建合资企业的方案，对其是否违反不正当竞争法以及反不正当竞争合并禁令进行审核。一旦组建合资企业获批，三家公司计划合并其集运业务及日本境外的集装箱码头服务业务。据新加坡竞争委员会称，三方业务重叠的部分将会影响新加坡的集运业务。三家公司还通过其各自的子公司提供物流服务、大宗运输、汽车运输和液体运输。然而，这些服务将继续由三家公司及各自的子公司分别独立运营。新加坡竞争委员会认为，如果合资集运企业成立并运营，该公司并不会违反“反竞争合并法”禁令。新加坡竞争委员会在2017年3月14日作出同意合并决定时表示，由于市场低迷，未来将出现更多集装箱航运公司合并情况，因此该合资企业不大可能增加大量航运公司不正当竞争的可能性。此前，在2016年10月31日，日本邮船、商船三井和川崎汽船达成协议，将原三家企业的集运业务（包括海外码头业务）合并，以此成立一家新的合资企业。其中川崎汽船和商船三井各持有合资企业31%的股份，日本邮船持有剩余的38%。这一合资企业计划于今年7月1日成立，初定2018年4月1日开始运营。当然，这份协议还将接受监管机构的反垄断审查。日本三家公司此前表示，新合资企业运营的船队运力将达140万TEU，运力规模将晋升全球市场第六位，占全球7%的市场份额。【国际船舶网】

船东送拆船舶数量放缓

克拉克森最新报告指出，由于二手船舶价格上涨，船东们对拆船市场的热情正在转移，这也造成了市场上船舶数量的新增，并加快了废钢船现金买家间的竞争。今年截止到目前为止，好望角型散货船拆解数量与2016年同期相比，下降了大约66%。废钢船现金买家GMS在周报报告上指出，截止到2016年同期，总共有40条好望角型散货船被出售拆解，而今年同期该数字是13条。造成船舶拆解情况减少的原因是租金已经大幅度改善，船东开始看到船舶更好的收益回报。此外，集装箱船舶进入拆解市场的流量也由于未来的贸易契机放缓了速度。GMS表示，“德国市场集装箱船拆解速度似乎已经放慢。”船东们可能会试图从老旧船只那里获得船舶最后的收益，但是，目前是送拆船舶到拆船厂最理想的时间。压载水管理公约的批准预计也会对航运业造成显著的影响，成千上万条船只将会要求用到昂贵的技术，届时，预计拆解能力也会达到更高水准。克拉克森表示，“大致猜测船龄在20年以上的船舶将会被拆解而不是重新翻新，散货船供应压载水处理系统(BWMS)的改造需求会跌到31000条船舶。”国际会计师事务所和航运顾问公司马施云(Moore Stephens)表示在一份2016调查结果中，受访者预测“运营成本会随着诸如前几年的维护和修理等技术费用上升，而压载水处理装置的成本也将不得不被考虑到2017年入干船坞的预算中去。”克拉克森指出，“即使船舶拆解量上升，成千上万条现有船舶仍旧会预计需要压载水管理系统(BWMSs)，而满足该需求也会充满挑战。”克拉克森的数据表明，“除了近5300条船舶预计将拥有BWMSs，仍然有近43000条船舶会在国内进行贸易，由于它们在同一片水域，船只很有可能会免除公约，有近46000条船舶需要BWMSs。”【海运圈商务网】

赫伯罗特地中海海湾快航MGX将增靠迈阿密

从赫伯罗特获悉，为进一步增进公司的服务网络，地中海海湾快航(MGX)服务的路线将有所调整。赫伯罗特将自六月起取消停靠埃佛格雷兹港并增加停靠迈阿密。这将进一步加强赫伯罗特与南佛罗里达市场的联系，由里窝那到迈阿密的运输时间为15天，瓦伦西亚至迈阿密则需要11天。首个不停靠埃佛格雷兹港的MGX船只将为：Rio Grande Express 10W14为在中期覆盖佛罗里达市场，赫伯罗特将暂时提供地中海美国服务(MAS)，由Buxcliff(航次01W11)开始运营，挂靠港为：萨莱诺-里窝那-热那亚-巴塞罗那-瓦伦西亚-迈阿密。【中国航贸网】



航 运 看 点

德鲁里：三大联盟航线对比网络分析

航线 \ 联盟	2M	OCEAN	THE
东西贸易	25	40	32
亚洲-中东/红海	0	7	1
亚洲-北美西海岸	5	13	11

随着新联盟即将于今年4月开始运营，德鲁里就三大联盟2M(由马士基和地中海航运组成)、Ocean联盟(中远集运、法国达飞、长荣海运和东方海外组成)、THE联盟(由赫伯罗特、阳明海运、商船三井、日本邮船和川崎汽船组成)的航线网络规划进行了对比分析。

航线部署方面，Ocean联盟在东西贸易上部署了40条航线，紧随其后的是THE联

盟和2M联盟，分别为32条和25条。

Ocean联盟的主要优势在于有7条亚洲-中东/红海航线服务，但THE联盟只有1条，2M则空缺。同时，亚洲-北美西海岸航线服务，2M也处于劣势，只有5条航线，相比之下，Ocean联盟有13条，THE联盟有11条。

由于船舶部署的细节目前还是未知，所以提供最多服务的联盟不一定获得的市场份额也最多。虽然2M联盟在提供服务的数量上并不占优势，但是其运营的大型船舶也许会在货运量方面弥补这个损失。

具体来看——

亚洲港口覆盖率

据德鲁里数据分析，抵达中国中部港口的，从远东地区出发的每周约有131个航次，从中国香港/中国台湾/中国华南地区出发的每周约有118个航次，从北亚出发的有98个航次，从东南亚出发的有70个航次。

亚洲地区最繁忙的港口要属上海港(每周58次港口挂靠)和宁波港(54次)。

北亚地区最繁忙港口是釜山港(32次)和青岛港(25次)。THE联盟的主要服务客户集中在该地区，因为该联盟成员包含三家日本航运公司。

中国华南地区最繁忙的港口是盐田港，每周42次挂靠，然后是香港港，每周26次。

在转运繁忙的东南亚地区，新加坡港成为最大赢家，每周35次港口挂靠。

欧洲港口覆盖率

欧洲港口方面，鹿特丹港摘下北欧最繁忙港口的桂冠，每周有21次港口挂靠，紧随其后的是安特卫普港(19次)。

法国地区，勒阿弗尔港(Le Havre)为主要调用港口，每周13次港口挂靠，而另一港口敦刻尔克港(Dunkirk)却只在Ocean联盟的航线部署中涉及。

德国的不莱梅和汉堡港每周挂靠次数相当，均为13次。

在斯堪的纳维亚和波罗的海地区，2M具有明显优势，将挂靠3个港口，而Ocean只挂靠一个，THE无港口挂靠。

英国地区，南安普顿港调用最多，每周10次，紧接着是费力克斯托港(Felixstowe)。伦敦门户港(London Gateway)将为THE联盟所调用，包含在亚洲-北欧服务和2条跨大西洋航线服务中。

西地中海地区，2M联盟航线每周在该地区挂靠25次，Ocean联盟和THE联盟分别为19次和16次。该地区有13个港口被三大联盟所调用，其中最繁忙的港口是瓦伦西亚(10次)、巴塞罗那(8次)、热那亚(8次)和拉斯佩齐亚(7次)。

东地中海/亚得里亚海地区，三大联盟部署遍布19个港口，每周有42次港口挂靠，少部分港口每周将有2次挂靠，比雷埃夫斯港将成为该地区最繁忙港口。

北美港口覆盖率

三大联盟在美国南大西洋部署港口最多，每周进港72次，出港70次，是北美地区部署港口的两倍。诺福克、萨凡纳和查尔斯顿港将是南大西洋部署的8个港口中最繁忙的港口。

北大西洋地区，纽约-新泽西港将是最主要的服务港口，2M 在该港的部署明显弱于其他两个竞争对手。相反的，2M 似乎更专注于墨西哥湾的贸易，在该地区每周共有 12 次港口挂靠，覆盖了 6 个港口，而 Ocean 联盟和 THE 联盟分别只有 9 次和 6 次港口挂靠。

在西南太平洋和西北太平洋地区，2M 也落后于另外两个联盟。西南太平洋区，2M 每周只有 5 次挂靠，而 Ocean 和 THE 分别有 15 次和 17 次。而西北太平洋地区，2M 每周只有 4 次港口挂靠，Ocean 和 THE 分别有 11 次和 8 次。【中国船检】

赫伯罗特阿拉伯轮船合并“碰钉子”



据悉，赫伯罗特和阿拉伯轮船的合并出现了一些障碍，赫伯罗特和一些银行寻求阿拉伯轮船最大股东卡塔尔的保证，长期致力于这一次合并交易。

赫伯罗特首席执行官 Rolf Habben Jansen 表示，赫伯罗特和阿拉伯轮船的合并将创立全球最大的集运公司之一，但他低估了这一项价值 70-80 亿欧元（76 亿美元到 87 亿美元）交易的复杂性。

据两位财务负责人称，合并交易面临的一个主要问题是，赫伯罗特和一些海湾财团担心卡塔尔在未来出售合并集团股权导致他们所占的股权下降。一位消息人士称，如果卡塔尔出售股权，作为赫伯罗特竞争对手的集

装箱船船东可能将购买并购后的集团股权。

消息人士表示，赫伯罗特和一些银行寻求卡塔尔作出承诺，要求全球最大的主权财富基金之一的卡塔尔投资局(QIA)不出售股份。不过，消息人士称，无论寻求什么保证，卡塔尔投资局所持的股权不会有任何变化。

第二位消息人士补充称，赫伯罗特想要确保这一交易的融资，在未来一段时间内不会下降。

据阿拉伯轮船称，卡塔尔拥有阿拉伯轮船 51% 的股权，沙特拥有 35% 股权，其余的由阿拉伯联合酋长国、巴林、科威特和伊拉克等国家持有。合并后，卡塔尔通过 QIA 的子公司 Qatar Holding 持有合并集团的 14% 股权，沙特拥有 10% 的股权。

通过合并，赫伯罗特将成为亚欧线上运营的最大集装箱船船东。该公司近日表示，合并交易将从 3 月 31 日推迟至 5 月 31 日结束，但交易没有风险。该公司还表示，已经获得了所有合并需要的监管部门和银行的批准，同时阿拉伯轮船也获得了大部分银行的批准。

消息人士表示，交易推迟的另一个因素是，根据合并条款，阿拉伯轮船需要推迟出售股份。

作为 UACC 的最大股东，阿拉伯轮船正在考虑把 UACC 纳入独立信托机构，或是将 UACC 的股权售给 QIA。Habben Jansen 近日表示，UACC 的出售也是交易的一部分，目前正在进行处理。

据业界人士数据，UACC 的化学品船和成品油船船队价值超过 1.5 亿美元。【国际船舶网】