



厦门集装箱码头集团有限公司
XIAMEN CONTAINER TERMINAL GROUP CO.,LTD.

厦门港运价信息：(单位：美金)

地西:900/1700/1800	欧基: 850/1600/1700
美西: 1300/1700/1700	美东: 2440/3050/3100
东南亚: 200/400	日本:350/700
韩国:50/100	台湾:RMB1000/2000
香港: RMB100/200	
附: EBS: 紧急燃油附加费	CIC: 集装箱不平衡附加费
	PSS: 旺季附加费

经贸信息

1、2014年中国外贸1-2月运行情况 商务部18日举行例行发布会，介绍商务运行情况。商务部新闻发言人沈丹阳表示，2014年1-2月，中国对欧盟、美国、日本贸易增势良好。据海关统计，2014年1-2月，全国进出口总值3.87万亿元人民币，同比(下同)增长0.9%。其中，出口1.96万亿元，下降4.3%；进口1.91万亿元，增长7%；贸易顺差550.6亿元，下降79.5%。按美元计，1-2月，全国进出口总值6335.7亿美元，增长3.8%。其中，出口3212.3亿美元，下降1.6%；进口3123.4亿美元，增长10%；贸易顺差88.9亿美元，下降79.1%。沈丹阳表示，1-2月份外贸运行主要呈以下特点：**一是对欧盟、美国、日本贸易增势良好。**1-2月，与欧盟、美国、日本双边贸易分别增长6.3%、4.8%和2.9%，与东盟双边贸易增长4%；同期，内地与香港双边贸易总值下降23.6%。**二是中西部地区出口活跃。**1-2月，东部地区11省市进出口下降0.9%。其中，广东、江苏等7个东部省市进出口占进出口总值的77.5%，所占比重回落2.2个百分点。同期，中部地区8省进出口下降0.8%，西部地区12个省区市进出口增长29.7%。从出口方面来看，中西部地区的四川、重庆、江西和广西等省区市的出口增速分别为24.8%、31.5%、23.5%和53%，明显高于同期我国出口总体增速。**三是一般贸易比重增加，加工贸易比重减少。**1-2月，我国一般贸易进出口2.17万亿元，增长8.6%，占同期我国进出口总值的56%，较上年同期增加4个百分点。同期，我国加工贸易进出口1.2万亿元，下降4.7%，所占比重为31.3%。**四是机电产品出口增速回落，传统劳动密集型产品出口增速低于出口平均增速。**1-2月，我国机电产品出口1.1万亿元，下降5.7%，占同期我国出口总值的56.6%。同期，出口纺织品、服装、箱包、鞋类、玩具、家具、塑料制品等7大类劳动密集型产品4091.6亿元，下降6.4%。**五是主要大宗商品进口量增加，进口均价普遍下跌。**未锻轧铜、大豆、铜矿砂、初级形状塑料、铁矿砂、原油和煤进口量分别增长41.2%、40.1%、25.3%、22.6%、21.8%、11.5%和9%，进口均价分别下跌10.7%、11%、11.1%、0.5%、4%、3.8%和13.9%。此外，机电产品进口7339.6亿元，下降0.9%。

2、1-2月两岸进出口贸易额逾267.13亿美元 据海关总署日前公布的统计报告显示，1-2月份，两岸进出口贸易总额累计达267.12亿美元，累计同比下降8.3%。其中大陆对台湾出口56.1亿美元，累计同比上升5.2%，自台湾进口211.02亿美元，累计同比下降11.3%。就单月数据看，2月份，两岸进出口总额111.99亿美元。其中，大陆对台湾出口21.05亿美元，自台湾进口为90.94亿美元。

3、三大因素将成全球贸易新变量 当前世界经济进入弱复苏通道，全球贸易将在恢复上升中呈现新格局，贸易摩擦加剧、贸易规则变化、多重不确定因素增加将成为影响全球贸易的新变量和新挑战。**贸易摩擦风险加剧贸易规则迎新挑战** 在全球贸易弱复苏和一体化进程中，贸易摩擦愈演愈烈，对未来全球贸易投资格局构成长期深远影响。商务部公布的2013年全球贸易摩擦数据显示，目前新兴经济体与发达经济体之间的摩擦日渐频繁，对中国来说，中欧光伏贸易争端、美对华暖水虾反补贴案等均是此类贸易摩擦的典型案列；新兴经济体之间贸易摩擦加剧成为新特点，包括土耳其、印度、马来西亚、墨西哥、巴西等国都与中国发生贸易摩擦，显示出新兴经济体之间产业竞争和贸易保护主义的增加。对外经贸大学WTO研究院院长张汉林认为，全球经济增长低迷、各国产业间竞争日趋激烈，经济同时转型诱发冲突是诱发贸易摩擦频发的三大主要原因，全球贸易将进入“摩擦频发期”，全球贸易保护主义压力不小。此外，美国等发达国家正致力于制定新的国际贸易投资规则，跨太平洋伙伴关系协议(TPP)、跨大西洋贸易与投资伙伴关系协定(TTIP)等超大型自由贸易区谈判正加速推进，致使全球贸易投资格局出现新型挑战

期号：11

市场周报

物流简讯



本期

厦门港运价信息 第1页

物流简讯

经贸信息

航运动态 第2页

厦门港加速推进粤东腹地建设 厦潮共建便捷物流通道

3月11日，厦门港赴潮州召开港口推介会，积极拓展腹地资源。据悉，随着厦潮合作项目——潮州三百门小红山码头项目今年开工建设，厦门港的粤东腹地建设将拥有稳固平台。港口是厦门的生命线。在厦门市委、市政府的领导下，在积极建设东南国际航运中心、打造“东方名港”的大背景下，厦门港口部门、港航企业积极开拓港口腹地。近些年来，在巩固福建、江西传统腹地的基础上，积极开拓湖南、广东腹地，尤其是此次粤东腹地的开拓，结合了厦潮合作码头项目，“走出去”的步伐更为稳健。**打造粤东物流便捷通道** 此次推介会由厦门、潮州两地港口部门牵头，包括厦门方面的集装箱码头、外贸、内支线、供应链、保税港区、仓储、通关等七家龙头企业悉数到场，代表潮州产业经济的七家行业协会也组织近百家企业在此次推介会上寻找合作，寻求更加便捷、高效、经济的物流新通道。据悉，潮州的外向型民营企业居多，陶瓷、不锈钢、食品、纺织服装行业发展成熟。而厦门港，可以打造成为潮州相关产业的便捷物流通道。**厦潮合作码头项目年内动工** 由厦门港务发展股份有限公司与潮州海湾投资开发有限公司投资建设的潮州港小红山码头续建及三百门新港区综合开发项目计划今年年内开工。据了解，该项目规划岸线1000米，规划用地2800亩，总投资20亿元。其中，作为启动项目的小红山码头岸线长351米，建设1万吨、2万吨泊位各一个，陆域纵深430米，用地面积15.5万平方米。“以该项目为切入点，将开通国内南北干线和外贸出口通道，启动对台直航，形成服务潮汕、辐射海西、对接台湾的物流网络，构建完整而高效的港口综合物流供应链，为潮州特色产业如陶瓷、不锈钢产业提供物流配送支撑，降低物流成本。”厦门港务发展公司相关负责人介绍。

，世界贸易体系在WTO框架被日益弱化的大背景下将迎来重构。这些新国际贸易体系有三大特点，一是零关税；二是就业和绿色环保的谈判准入条件；三是区域而非全球性。面对三大特点，中国都不占优势，在全球贸易规则中有被边缘化的危险。商务部研究院世界贸易部副主任研究员陆燕认为，西方发达国家加速推动“跨大西洋贸易与投资伙伴关系协定”谈判有两大动因，一是欧美希望借助贸易谈判为经济复苏注入活力，刺激双方的经济增长，二是美国希望由此带动欧、日通过跨国地域的经贸整合，重新掌握全球地缘政治优势。新的贸易规则将主要从关税、服务、投资和政府采购政策等四方面着手。从事国际宏观经济研究的国泰君安证券宏观研究员薛鹤翔认为，纵观未来全球贸易新规是体系，TPP、TTIP和PSA(多边服务业协议)将成为是美、欧、日主导全球21世纪“铁三角”国际经贸游戏的新规则，TPP将主管东半球，TTIP将主管西半球，对于PSA，美欧日也已经启动谈判缔约21个成员。到2014年，中国唯一最有可能加入的是RCEP，即东盟“区域全面经济伙伴关系”。**三大变量将影响全球贸易** 2014年全球贸易环境还存在三大新变量，它们可能将在中短期内成影响全球贸易的潜在的困难和风险。一是全球汇率战影响重大。近两年以来，全球主要经济体之间汇率波动加大，部分国家希望通过汇率战增加外贸出口。2013年，日元兑美元贬值超过20%；与此同时美元却对欧元持续贬值，这一趋势已经延续了一年半之久；另外，人民币兑美元汇率屡创新高。另外，如果美联储退出QE的时间和进程超出预期，势必带来全球流动性的收紧和发达国家需求的下降，对新兴经济体外贸出口形成抑制。二是各国产业间竞争日益激烈。三是美国退出量化宽松政策和页岩气革命等因素，可能将导致大宗商品价格下行，对中国等新兴经济体原先的出口比较优势带来新挑战。

1、中外班轮3月涨价受挫改搏4月 中外班轮公司上月宣布的3月份涨价计划，迄今没能完全实施，现已寄希望于4月份涨价成功。3月17日，中远集装箱运输有限公司又预告，4月15日开始，上调远东至美国、加拿大、南美西、墨西哥航线的运价。亚洲—澳大利亚协议组织也预告，4月1日起对中国大陆至澳大利亚的所有商品适用500美元/20尺箱和1000美元/40尺箱的复原费率。中外班轮公司和协会组织盘算，如果4月份仍然不能顺利涨价，就寄希望于5月份，因为航运业5月份将转入旺季，较为充沛的货量将为涨价计划提供支撑。

2、两岸海运行政许可4月起全程网上办理 交通运输部日前发出通知，4月1日起，对两岸海运行政许可实施全程网上办理，两岸海运业务将实现申报、受理、审批、证件打印和结果公开等全过程的网上办理。借助两岸海运全程网上行政许可系统，企业可在网上直接申报，各级交通运输主管部门在网上审核，企业根据审批结果自行打印许可证书，各环节纳入交通运输部电子监察系统，主动接受监督。该系统是交通运输部第一个全程网上行政许可、全程网上监管的行政许可系统，由部水运局组织中国交通通信信息中心开发，国家智能交通系统工程研究中心免费提供电子密钥。系统进一步明确了审批条件、程序和材料，规范了审批流程和各个环节的操作，有力推进了政务公开，大大缩短审批时间，一般事项审批时间将从法定的30个工作日压缩到7个工作日内。系统还解决了审批自由裁量权过大的问题，通过网上监控、预警纠错，实现权力运行的公开透明、全程受控，确保行政审批的公开透明、标准管理、高效运作、监管有力。

3、2014年02月港口集装箱吞吐量统计 今年2月份全国规模以上港口货物吞吐量、外贸吞吐量稍有增长，集装箱吞吐量沿海港口稍有增长，内河港口出现下降。**一、货物吞吐量沿海升内河降** 据2月份统计，全国规模以上港口完成货物吞吐量77543万吨，同比增长5.3%。其中，沿海港口完成55610万吨，增长6.2%；内河港口完成21932万吨，回落3.01%。1至2月份，规模以上港口完成货物吞吐量169621万吨，同比增长5.7%。其中，沿海港口完成121114万吨，增长7.0%；内河港口完成48507万吨，增长2.5%。**二、外贸货物吞吐量增长增幅收窄** 2月份规模以上港口完成外贸货物吞吐量25838万吨，同比增长4.67%。其中，沿海港口完成23548万吨，增长5.13%；内河港口完成2290万吨，增长0.13%。1至2月，规模以上港口完成外贸货物吞吐量58418万吨，同比增长9.8%。其中，沿海港口完成53274万吨，增长9.6%；内河港口完成5144万吨，增长11.7%。**三、集装箱吞吐量沿海升内河降** 2月份，规模以上港口完成集装箱吞吐量1277.11万TEU，同比增长4.85%。其中，沿海港口完成1141.58万TEU，增长6.19%；内河港口完成135.54万TEU，下降5.2%。1至2月，规模以上港口完成集装箱吞吐量2938.98万TEU，同比增长5.25%。其中，沿海港口完成2648.02万TEU，增长6.3%；内河港口完成290.96万TEU，降幅3.62%。数据显示，2013年，我国沿海和内河港口中，集装箱吞吐量排名前十位的港口依次是上海港、深圳港、宁波—舟山港、青岛港、广州港、天津港、大连港、厦门港、连云港、苏州港。



4、全球港口面临新一轮洗牌 上海国际航运研究中心日前发布的《全球港口发展报告（2013）》指出，受多边/双边贸易协定范围扩大、P3等超级航运联盟等多重因素的影响，2014年将成全球港口步入扩张通道的开局之年，港口间的竞争压力将进一步加大，未来港口格局将很有可能面临新一轮的洗牌。报告预计，2014年全球港口货物吞吐量增幅有望升至6%以上，而全球港口集装箱吞吐量增速有望重返4%之上。**去年中国港口增势强劲** 报告称，2013年全球主要港口货物吞吐量同比增长4.7%，延续了上年度的缓慢复苏，已基本摆脱了增速逐年递减的收缩态势，其中中国港口增势强劲。

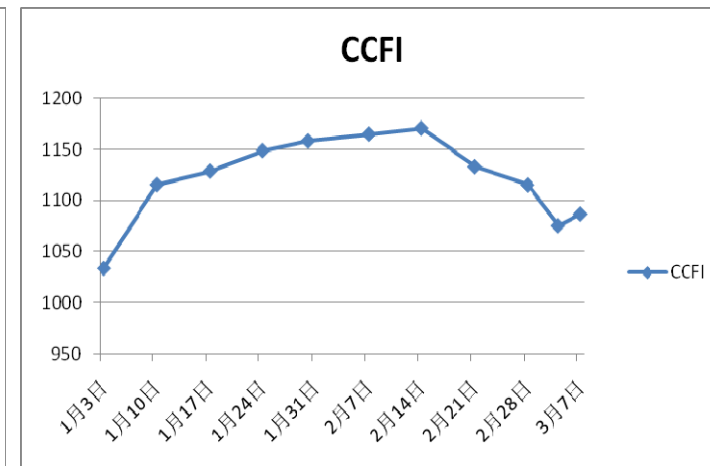
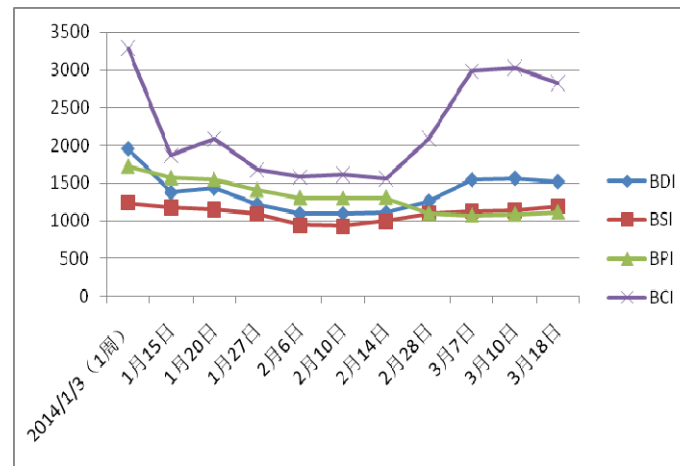
2013年，中国港口生产状况保持良好的扩张态势，全国规模以上港口累计完成货物吞吐量107.3亿吨，同比增长9.7%，增速好于GDP的7.7%，国内水运量增加及下半年外贸进出口形势的好转起到了积极作用。以6月为分水岭，上半年因国内投资建设力度加强，内贸吞吐量高奏凯歌；下半年随着国际经贸形势的好转，加之国内对煤炭、铁矿石等大宗物资的进口量大增，外贸再次成为领涨因素，内贸增速则开始一路下行。2013年全球前20大港口排名中，亚洲港口占得17席，排名变化主要体现在中国港口的强势挺进与欧美港口的回落。其中，宁波—舟山港受煤炭增长17.8%、矿石增长12.4%的提振，吞吐量稳增8.8%，稳居全球港口货物吞吐量第一名。集装箱方面，2013年全球集装箱港口间的竞争趋于激烈。在全球前20大港口排名中，排名互易的情况不在少数。其中，中国集装箱港口增速放缓，内贸箱渐成增长主动力。2013年中国规模以上港口集装箱吞吐量增幅仅为6.8%，较2012年再次回落1.1个百分点，增速已连续三年收窄。外贸吞吐量增长乏力成为主要拖累，全年3.9%增速远低于内贸的13.9%。**2014全球港口步入扩张通道** 报告称，无论是经济回暖加大企业采购力度，还是政府投资拉动内需增长，铁矿

石、煤炭等大宗散货将常年持较高增速。预计2014年全球港口将迎来提速，全球港口货物吞吐量增幅有望升至6%以上。在全球经济不断回暖的背景下，由美国主导的TPP、TTIP及东盟自贸区等多边/双边贸易协定范围进一步扩大，未来区域贸易将有明显改善，进而拉动全球集装箱吞吐量的回升。因此，预计2014年全球港口集装箱吞吐量增速有望重返4%之上。不过，P3等超级航运联盟加速船舶大型化，不仅对港口集疏运体系提出了新的挑战，更将诱发全球港口网络的转变；而巴西、澳大利亚等地掀起的私有化浪潮正推动沿海港口经营体制转变；此外，伴随近年集装箱码头的大规模建设，印尼、越南等部分地区结构性产能过剩风险逐渐显现。因此，港口间的竞争压力将进一步加大，区域内港口的市场地位也将面临调整，2014年全球港口唯有通过转型发展以谋得市场内一席之地，未来港口格局将很有可能面临新一轮的洗牌。报告同时提醒，经济与贸易的回暖并非普遍利好，区域贸易格局的改变、船舶大型化对港口提出的挑战、航运联盟削弱港口话语权、私有化加速港口经营体制改革等一系列新形势，要求港口必须在竞争中不断实现改革升级，方可分享复苏带来的红利。

5、中国牵头筹建克拉地峡运河 避开马六甲 随着中国—东盟自贸区战略合作伙伴关系的推进，克拉运河计划有望成为现实。近日，由柳工集团、徐工、三一重工等中国企业牵头的克拉运河筹建小组已经开始运作，东盟的“钻石十年”也将收到最好的礼物。克拉运河位于泰国中南半岛的克拉地峡，根据工程计划，这条100公里的人工运河贯通印度洋和泰国湾，成为亚洲最大的一条人工运河。克拉运河开通后，东盟贸易区和世界各国之间的贸易将不再通过马六甲海峡，克拉运河相对原有的马六甲航线，直线缩短一千多公里的航程，这为东盟自贸区的物流货运节约了大量的航运成本和时间成本。届时，东盟、中国和日本乃至世界的贸易体都因克拉运河的开通而受益。

6、CTS：1月亚欧线集装箱运量同比增长8% 据外电报道，据Container Trades Statistics (CTS)统计，今年1月亚欧线集装箱运量同比增长8%，从130万TEU增至140万TEU，同比增幅为去年8月以来最高，也是过去3年（从CTS开始统计）以来该航线最大的单月运量。由于货主抢在中国春节工厂关闭之前运输，1月可能是全年表现最强劲的一个月。具体看，1月亚洲至北欧线运量为89.5092万TEU，同比增长8.1%；亚洲至西地中海和北非线运量为25.8486万TEU，同比增长11%，但仍低于2011年同期水平；亚洲至东地中海和黑海线运量为26.7552万TEU，同比增长6.7%。尽管货量改善对承运人而言是好消息，但需要注意的是，今年中国春节是1月31日，比去年的2月10日要早，因此抢着将产品运出的时间比去年略早，意味着2月的增长水平可能疲软。

7、航运指数：



3月18日数据：**BDI** (波罗的海干散货指数)：**1518** (2.50%)
BPI (波罗的海巴拿马型指数)：**1118** (0.18%)
3月14日数据：**CCFI** (中国出口集装箱运价指数)：**1075.41** (-1.05%)

BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：**1198** (0.59%)
BCI (波罗的海海岬型指数)：**2818** (4.72%)