



## 厦门港运价信息：(单位：美金)

地西:1150/2200/2300  
美西: 1300/1700/1700  
东南亚: 200/400  
韩国:50/100  
香港: RMB100/200

欧基: 1000/1900/2000  
美东: 2440/3050/3100  
日本:350/700  
台湾:RMB1000/2000

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、中国 2 月出口暴跌 20.4%**    海关总署 8 日发布的最新外贸数据显示, 今年 2 月, 我国进出口总值明显下滑, 出口更是同比大幅降低 20.4%。受此影响, 我国今年首现贸易逆差。海关总署综合统计司司长郑跃声表示, 造成 2 月外贸数据波动的原因主要是受春节的影响。据海关统计, 今年 2 月, 我国进出口总值 1.53 万亿元(合 2511.8 亿美元), 同比下降 7.5%。其中, 出口 6965.2 亿元(合 1141 亿美元), 同比下降 20.4%; 进口 8363.1 亿元(合 1370.8 亿美元), 同比增长 7%。贸易逆差 1397.9 亿元(合 229.8 亿美元), 去年同期为贸易顺差 934.3 亿元(合 148 亿美元)。而今年 1-2 月, 我国进出口总值为 3.87 万亿元(合 6335.7 亿美元), 同比增长 0.9%。其中, 出口 1.96 万亿元(合 3212.3 亿美元), 同比下降 4.3%; 进口 1.91 万亿元(合 3123.4 亿美元), 同比增长 7%。贸易顺差 550.6 亿元(合 88.9 亿美元), 收窄 79.5%。造成波动的原因主要是受春节因素的影响, 海关总署综合统计司司长郑跃声说, “今年春节长假的‘错位’, 既可能直接导致对比基期的剧烈波动, 也可能影响企业的出货进度。” **单月贸易逆差并不奇怪**    今年春节长假自 1 月 31 日开始, 较去年提前了 9 天。企业考虑到节后恢复生产和经营需要时间等, 将本应在 2 月出口的商品提前至 1 月出口, 从而导致 1 月出口规模上升、同比增速扩大和 2 月出口规模下降、同比增速逆转。郑跃声表示, 个别月份出现贸易逆差并不奇怪, 特别是春节因素往往导致年初个别月份会出现逆差。“加入 WTO 以来, 2003 年 1 月和 3 月、2004 年 2 月、2010 年 3 月、2011 年 2 月、2012 年 2 月、2013 年 3 月均出现过明显的月度贸易逆差。”郑跃声表示, 进入 3 月份以后, 春节因素对进出口的影响将逐渐消失, 出口的规模或将逐步恢复常态。“针对我国的情况, 研判年初外贸进出口的形势, 应主要参考第一季度累计的同比增速。”

**2、欧元区 2 月综合 PMI 升至 53.3**    欧元区 2 月 Markit 综合 PMI 终值 53.3, 为 2011 年 6 月以来最高值, 预期 52.7, 初值 52.7。数据表明欧元区经济连续第八个月实现复苏, 增长率创 2011 年上半年以来新高。制造业继续领跑, 新商业需求连续七个月增长并创出自 2011 年 5 月以来最快增速, 欧元区公司受益于市场环境的改善。公司遭受竞争压力是抑制就业机会创造的主要原因。其中德国超越爱尔兰成未制造业 PMI 增速最快的欧元区国家。服务业也实现了连续七个月增长, 商业活动和新订单加速增长。爱尔兰商业活动增速创 12 个月新高, 只有法国的服务业遭遇了衰退。而就业方面整个欧元区并无大的改观, 因为德国和爱尔兰的就业增长被法国、意大利和西班牙加速的失业率所抵消。Markit 首席经济学家 Chris Williamson 对此评论: PMI 终值显示欧元区经济体实现了 2011 年 6 月以来最快的增长率。该调查显示欧元区第一季度经济增长率将达 0.4% 至 0.5%, 这也是欧元区三年来最出色的表现。2 月尽管制造业增速有所放缓, 但仍然维持在了一个能确保强劲复苏的增长率。

二月综合 PMI 强势增长主要得益于加速增长的服务业, 它意味着随着经济复苏的外延不断拓展, 内需有了很大的改善。就业方面也有好消息。尽管只是边际就业率获得了增长, 但是总的就业人数却是自 2011 年以来首次实现增长。这表明公司们对好转的需求与经济形势的可持续性有信心。但是区域性的差异仍然是个问题, 德国的快速增长和法国的除 2013 年早期之外的、自 PMI 调查有史以来的最引入瞩目的下滑形成了



## 物流简讯



**前 2 个月福州口岸进口矿产品 同比数量大幅度增长**    来自福州检验检疫局的统计数据显示, 前 2 个月, 从福州口岸进口的大宗资源性矿产品达 95 批次, 总重量 528 万吨, 货值 5.87 亿美元, 较去年同期实现大幅增长。据了解, 1~2 月进口的矿产品主要包括铁矿石、煤炭、铜矿等, 增长最多的当属铁矿石, 批次、数量、货值分别增长 100%、80%、97%。“大部分矿产品是经福州口岸转运至江西、湖北的。”相关工作人员介绍说, 很多江西、湖北等地的电厂和钢铁企业都选择在此中转, 而且 2010 年闽赣两地签署了《关于进口大宗资源性矿产品检验检疫合作协议》, 再加上近年来福州口岸实现了与浙江、湖北、湖南、重庆等地的区域通关协作, 这些都是进口矿产品数量增加的主要因素。

鲜明的对比。也许最好的消息来自西班牙, 因为它正享受着 7 年以来最好的季度增长。还有意大利也创下了近三年最快的增长率。2 月上修的综合 PMI 读数加上高于预期的通胀率, 无疑给期待欧洲央行采取进一步(宽松)措施的人们头上浇了一盆凉水。

**3、2014 年外贸目标下调至 7.5%**    国务院总理李克强 5 日在十二届全国人大二次会议上作《政府工作报告》时指出, 今年要从战略高度推动出口升级和贸易平衡发展。全年进出口总额预期增长 7.5% 左右。此前两年外贸目标并未达到 8%, 而今年商务部部长高虎城则预计外贸可实现。2013 年, 我国货物贸易进出口总额首次突破 4 万亿美元大关, 以 4.16 万亿美元超越美国成为世界第一货物贸易大国。高虎城表示, “中国正从贸易大国向贸易强国发展, 中国有信心完成今年的既定外贸目标。”高虎城表示, 今年的出口环境与去年相比, 大体来看没有更多新的影响因素。全球经济还是缓慢发展, 虽然呈增长的态势, 但是不确定性因素还有很多。“所以从国家的对外贸易形势来说, 我们还是要把困难想得更多一点, 政策储备得更多一点。”《政府工作报告》还提到, 要稳定和完善的出口政策, 加快通关便利化改革, 扩大跨境电子商务试点。实施鼓励进口政策, 增加国内短缺产品进口。

## 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**

**1、市传将有更多班轮巨头加盟 CKYHE** 继全球第三大班轮联盟 - 由中远、川崎汽船 (K Line)、阳明海运以及韩进海运组成的 CKYH 引进新的盟友后，市场开始猜测接下来会有更多大牌公司加盟。2月13日，中远与中海集运签订合作协议的消息更令业界纷纷传称，后者可能追随已有16年会龄的中远，成为 CKYH 的盟友之一。此外，曾与中海集运联营亚洲航线的阿拉伯轮船也因合作网络覆盖面广，被传可能因连锁效应而被吸收入盟。一些分析师预计，各大班轮联盟的重组尚有段路要走，接下来18个月应会动作不断。过去1年间，很多人都猜测中海集运将与阿拉伯轮船在亚欧线路上，联营一批尚在建造中的1.8万TEU集装箱船。迄今为止，中海集运与阿拉伯轮船均未加入三大联盟 - P3、G6与最近扩容的CKYHE中的任何一家。然而中海集运与中远联手-即便并不一定要合并的消息，还是在班轮界掀起了不小的波澜。分析师称，中海集运步中远之后尘，同样加盟CKYHE的可能性已大大增加。其中一个原因是，纳入中海集运可大幅增加CKYHE所经营的船舶的规模 - 目前尚无一家盟友拥有超过1.4万TEU的船。这使得它与马士基航运 (Maersk Line)、地中海航运 (MSC) 与达飞轮船 (CMA CGM) 组成的P3比处于劣势，因P3已有不少1.6万至1.8万TEU的船正在经营或等待交付。此外，由赫伯罗特 (Hapag-Lloyd)、总统轮船 (APL)、商船三井 (MOL)、东方海外 (OOCL)、日本邮船 (NYK) 以及现代商船 (HMM) 组成的G6也在考虑升级换代，吸纳这类大型集装箱船。APL 母公司 - 东方海皇 (NOL) 的首席执行官伍逸松 (Ng Yat Chung) 曾在电话会议中表示，“我们正在积极考量这么做是否有利可图。”据丹麦分析机构 - SeaIntel 估算，CKYH 部署在亚欧线路上的船平均在9050TEU左右。即便加上长荣的船，新CKYHE联盟旗下的最大船只也仅为9900TEU，远不及P3今后会投放在这条线路上的平均规模，也即1.22万TEU。但如果纳入中海集运与阿拉伯轮船，局面即可一下子翻盘。SeaIntel 指出，“如果中海集运与阿拉伯轮船一起，或其中任意一家加盟CKYHE共同经营亚欧线路，那么该联盟的平均船舶规模可立时得到提升。”

**2、JOC：美国今年集装箱货物进口量将增长6%** 在长滩港举办的2014年跨太平洋海事年会 (TPM) 上，《美国商务日报》(JOC) 首席经济学家 Mario Moreno 认为，美国住宅和汽车市场前景的改善将有助于推动全球贸易增长，使美国今年集装箱货物进口达到高峰。他预计，美国今年集装箱货物进口量将增长6%，从去年的1790万TEU增至1900万TEU。该预测与其它关于今年全球贸易改善的预测一样，取决于影响消费者支出的宏观经济情况，例如各国央行的政策。他表示，上述积极预测面临的最明显的挑战是，如果美国学生不堪疯狂增长的学生贷款偿付的重压，消费者支出和该国住宅市场的健康回报将被破坏，“这是未来几年预测中最大的下行风险”。回顾2013年，Moreno说，美国进口在下半年出现增长，原因是消费者支出改善和零售商对圣诞新年假期销售感到乐观，其它主要驱动因素包括：谷物、家具、汽车零部件和鞋类的进出口。全球基础设施和运输业顾问机构 Moffatt&Nichol 的首席经济学家 Walter Kemmsies 表示，美国主要港口去年集装



箱进口活动增长了2.5%，出口增长了2.4%。Drewry 集装箱研究部门负责人 Neil Dekker 表示，目前集装箱船订单为380万TEU，其中53.25%为10000TEU以上船型，订单量占现有运力的22%。Dekker 还表示，根据现货市场的环境，今年经营4000至5000TEU船的公司不可能赚钱；而那些经营10000TEU船的公司，近来只有“一家哥本哈根公司”赚了钱。

**3、日本邮船与马士基合作亚洲航线** 日本邮船日前与马士基旗下MCC合作合作开辟日本、华南和泰国航线。合作航线将总计投入3艘5000TEU船，其中MCC提供两艘，日本邮船提供另一艘。挂港顺序为：东京、横滨、名古屋、神户、香港、蛇口、林查班、香港、厦门和东京。日本邮船表示该航线将完善其现有的衔接日本、泰国和越南的凤凰航线，而MCC则表示新航线将为其客户提供完善的日本挂港服务。同时，航线也将为林查班和厦门提供一周两次服务，并且将日本和泰国间的航程时间缩短，以及从日本到香港的多趟服务。

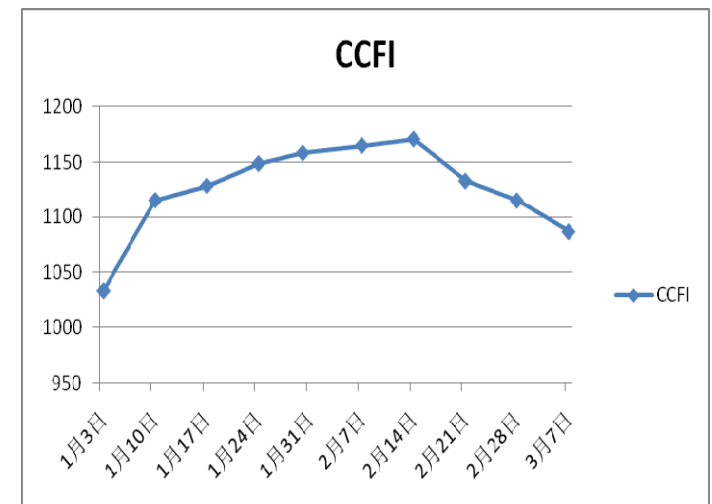
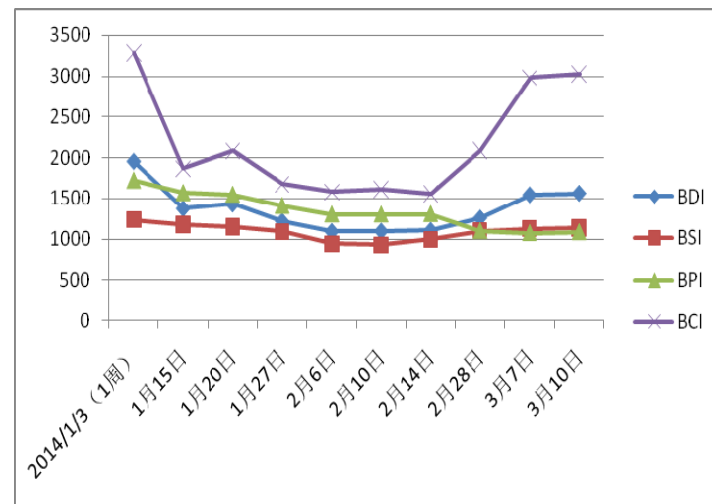
**4、中国拟用6个月审查航运P3联盟** 据报道，备受关注的P3联盟已于去年12月份向中国商务部等部门提出申请。商务部将用6个月的时间来审查。这就意味着，如果顺利，P3联盟或许在今年上半年就能获批。马士基预计，未来航运企业联盟将成为行业常态，航运联盟能够给客户带来更稳定有效的服务，也能更好地管理运力。但马士基认为，在这些联盟中P3联盟的运力规模是最有优势的，并且将来会设立一个网络中心来运作，这样会更有效率，而其他联盟还是单个运营。集中度相对较高但并非3家以内的寡头垄断格局，目前没有任何一家船东能够在不借助外力的情况下扩大市场份额或者提高相对竞争优势，因而整个集运业的游戏规则也在

## 航运动态

悄悄发生变化：竞争是永恒的主题，单打独斗已经过时，取而代之的是竞合——先合作，后竞争；在合作的基础上获得竞争优势。**马士基推倒了第一块多米诺骨牌** 马士基的居安思危实质上在P3和其他船东之间划了一条无形的红线，借鉴经典的领导者-跟随者经济模型，当行业领导者做出了重大决策之后，跟随者将在潜在的可行路径中选择最优决策，实现利润最大化。G6和CKYH正跃跃欲试。**G6 无声的呐喊** 由于可选的合作对象太少，G6的竞合之路非常曲折，赫伯罗特与南美轮船合并意味着达到预期合作成效的时滞会较长。如果将此看作是G6对P3成型的回应，我们认为这更像是第二集团一次无声的呐喊，拼尽全力却难以令人振奋。**CKYH的后发制人** 如果说P3的诞生直接压缩了其他联盟的扩张路径，G6的内涵式扩张更似第二集团一次无声的呐喊，那我们认为CKYH的竞合之路更多是一种退无可退的绝地反击——情理之中，也极具爆发力。谁将接过联盟化的接力棒？因现阶段的联盟化具有：1)以主干航线为合作核心；2)成本控制为核心竞争力这2大特征，因此按照这一标准来筛选：中海集运是最可能进入联盟行列的公司，汉堡南美和阿拉伯轮船概率次之，太平船务和以星航运入盟的概率不大。**竞合使提价更可靠，长期影响中性。** 基于1)P3、新G6和CKYHE三大联盟都将于2014年Q2生效，2)集运业大小年法则继续应验这两个假设，我们依然维持在年度策略中的观点：2014年集运业盈利将大概率出现好转，全行业盈利也有较大可能，但联盟投运后期的运价支撑度需要视欧美需求的增速而定，建议选择目前的运价低点+估值低点进行配置，标的方面首选弹性最大、现有独立船东中最有望加入集运联盟的中海集运。

**6、BIMCO：经合组织将刺激集装箱航运业的复苏** 波罗的海航运公会 (BIMCO) 航运业首席分析师 Peter Sand 日前表示，发达经济体、特别是美国经济将为集装箱航运业的需求重新注入活力。他说：“美国经济正经历积极的发展，总体而言，2013年对美东港口来说是个好年头。”大西洋沿岸港口集装箱吞吐量比2012年增长了1%，美湾港口则增长了6%，这样，东部港口总体增长了1.7%。Container Trades Statistics 的数据显示，2013年开局疲软之后，5月开始活动有所改善，之后，增幅加大，11和12月的同比增长率为5%至7%。BIMCO 预计，2014年集装箱船运力增幅为6%左右，与2013持平，2015年的增幅也类似。Sand 表示：“班轮业有能力让供给增长保持在一个‘新常态’，即一个与需求增长更好地匹配的水平。”BIMCO 估计，今年集装箱船拆解量为45万TEU，主要为老旧巴拿马型船。IHS Maritime 数据显示，今年有160万TEU运力将交付，很多是超大型船。由于船东将新船交付推迟至2014年，2013年12月，运力实际增幅为负值。去年12月，仅有4艘新船交付，而今年1月前三周，有16艘平均7771TEU的船舶交付。Sand说：“未来，需求将开始增长，美国宏观经济将首先改善，欧洲也将改善，加上正在进行的、管理运力供给的措施，将使全球范围内运价出现改善。随着干线持续‘大幅调整’，会有大量船舶被逐级替换，二级贸易航线也将出现类似的趋势。”

## 7、航运指数：



3月10日数据：**BDI** (波罗的海干散货指数)：**1562** (1.23%) **BSI** (波罗的海超灵便型船运价指数)：**1137** (0.53%) **BPI** (波罗的海巴拿马型指数)：**1088** (1.21%) **BCI** (波罗的海海岬型指数)：**3023** (1.44%)  
3月7日数据：**CCFI** (中国出口集装箱运价指数)：**1086.78** (-2.55%)