

厦门集装箱码头集团有限公司 市场周报

公司各码头集装箱业务周运营情况及厦门港运价信息（单位：标箱）

码头	2014年第6周箱量(2.3-2.9)		2014年累计箱量	
	外贸	内贸	外贸	内贸
集团公司（海天、象屿、国际货柜）	41473	5220	469486	58688
嵩屿	12906	0	124075	0
国贸	603	0	30947	0
新海达	0	0	7235	0
总计	54982	5220	631743	58688

运价信息：(单位：美金)

地西:1550/3000/3050 欧基: 1500/2900/3000
 美西: 16700/2100/2150 美东: 2640/3300/3350
 台湾: EBS: RMB800 / 20G EBS: RMB1500/40GP
 香港: EBS: RMB200/20 RMB400/40
 西非: 1900/3500 南非:600/1200
 韩国: USD150/250 日本:USD350/700
 东南亚: USD150/300

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

全球经贸信息

1、厦门将建跨境电商产业园

在建设国家创新型城市及发展智慧厦门的推动下，厦门已经发展成为电商“招牌城市”，去年厦门市网络零售额约60亿元，较前年增长3倍，电子商务成为厦门市经济发展的新亮点。从市商务局获悉，今年厦门市将建设以海运快递为核心的两岸快速物流通道、发展跨境电子商务服务试点城市、跨境电子商务产业园等，将推动象屿集团与台湾吉时航运、关贸网路、新竹物流以及顺丰快递等企业的合作，构建基于海运快递航路的跨境电商干线运输通路，推动厦门成为两岸电商货物、快件包裹、邮件、私人物品等民生消费品的物流枢纽。同时，象屿集团与厦门海关数据中心还将合作建设厦门跨境电子商务服务平台，争取试点跨境电子商务的进口、出口各项业务模式。而在跨境电子商务产业园方面，厦门市正在规划以两岸贸易中心总部及象屿保税区监管仓库、寨上厦华厂房为载体，形成商务办公、保税及非保税电商物流仓库“三位一体”功能齐全的跨境电商园区。

2、2013年两岸贸易额近1973亿美元

商务部台港澳司近日公布的统计显示，2013年，大陆与台湾贸易额为1972.8亿美元，同比上升16.7%。其中，大陆对台湾出口为406.4亿美元，同比上升10.5%；自台湾进口为1566.4亿美元，同比上升18.5%。台湾是大陆第七大贸易伙伴和第五大进口来源地。据统计，去年全年，大陆共批准台商投资项目2017个，同比下降9.5%，实际使用台资金额20.9亿美元，同比下降26.7%。截至去年12月底，大陆累计批准台资项目90018个，实际使用台资591.3亿美元。按实际使用外资统计，台资占大陆累计实际吸收境外投资总额的4.2%。去年12月，两岸贸易额为165.7亿美元，环比上升0.9%。其中，大陆对台湾出口为34.6亿美元，环比下降1.1%；自台湾进口为131.1亿美元，环比上升1.4%。当月，大陆批准台商投资项目213个，环比上升29.9%，实际使用台资金额1.9亿美元，环比上升13.1%。

3、亚洲是太平洋联盟四国的贸易目标

墨西哥《经济学家报》1月23日报道，墨西哥、哥伦比亚、秘鲁和智利组成的太平洋联盟四国不但要利用成员国之间的关税优惠，还将寻求合作，共同对亚洲出口从农产品（香蕉、咖啡、肉类产品等）到制造业产品（包括设计和时尚产品），同时吸引亚洲旅游者来拉美旅游。哥伦比亚出口和投资促进机构Proexport表示，太平洋联盟四国将致力于敲开亚洲中产阶级市场，这一阶级对质量好的产品有需求，且人数不断扩大。墨西哥希望利用已有的自贸协定资源（北美、欧洲以及一些亚洲国家），以及一些制造业部门的优势，如汽车和纺织-成衣、以及果蔬等农产品的优势，在亚洲市场取得好的成果。

期号：6

市场周报

物流简讯



今年1月福州港生产实现开门红 货物吞吐量1202.1万吨

福州港口管理局10日发布消息，今年1月份福州港完成货物吞吐量1202.1万吨，同比增长12.6%。其中外贸货物吞吐量完成595.7万吨，同比增长5.9%；内贸货物完成606.4万吨，同比增长19.9%。全港完成集装箱吞吐量18.8万TEU，同比增长9.7%；对台旅客进出量1.17万人次，同比增长1.06%。

4、2014东西部外贸“冰火两重天”

据了解，全国各省份新一年的外贸增长目标以及对外发展战略已基本敲定，新一轮商机展现的同时，中国的对外经济开放也开始变轨前进。**中西部：“两位数增长应不成问题”** 防城港市副市长席扬表示，现在边境贸易还只是带动了贸易和物流的相关产业，虽然贸易增速很高，但对经济增长的支撑非常有限，为解决这一问题，防城港市正在规划7个配套的产业园区，其中有3个是工业园区，一方面将从中国出口的服装、家电、玩具等产品的生产加工产业从沿海转移到沿边城市来，就地生产就地销售；另一方面从国外进口的产品，如水果、矿产等，也可以直接在沿边城市加工，变成高附加值的制成品再销往全国。利席扬表示，2013年防城港市进出口约为22亿美元，预计2014年外贸增长或可达到20%。1月16日广西十二届人大三次会议上，2014年广西外贸增长目标被确定为12%，随后召开的各地方两会上，贵州20%、甘肃10%、湖北10%，中西部多数省份外贸增长目标都超过了广东、福建等沿海传统外贸大省，“原来沿海地区是我们外贸发展的主力军，但现在在中西部地区正在迎头猛追，他们的优势也在积极发挥，如何培育其区域竞争力是我们今后工作的重点。”商务部新闻发言人姚坚如是说。**东部省份纷纷调低增长目标** 多位外贸专家预计，2014年虽然世界经济将保持复苏，外部需求有所改善，但中国外贸传统的价格优势已经大大减弱，创新的程度将决定外贸的成绩单。海关总署综合统计司司长郑跃声提醒说，对国内的企业来讲，必须尽快积极转变外贸发展方式，不断提高产品的附加值。“转变外贸发展方式”难以一蹴而就，因此2014年，沿海各省份纷纷调低了外贸增长目标。相对2013年广东进出口总额增速目标5%，2014年广东的外贸进出口目标仅设定在1%；江苏省2013年的外贸增长目标为5%，今年则表示“外贸进出口总额保持适度增长”，未在两会报告中提及百分数的硬性指标。**全国外贸增速或定为7.5%** 面对东、西部外贸发展的“冰火两重天”，2014年全国外贸增长目标如何确定？霍建国表示，3月份全国两会期间将公布2014年外贸增长目标，从现在的讨论来看，外贸目标或定为7.5%，与国民经济增速基本同步。7.5%的目标综合了对全国的通盘考量。1月16日，商务部新闻发言人沈丹阳在总结2013年外贸形势时说，去年中部地区外贸增长13.6%，西部地区外贸增长17.7%，东部地区外贸增长仅6.6%，然而东部地区外贸在全国进出口总值中占据了79%的份额，因此对整体影响较大，2013年外贸进出口增速7.6%。“2014年外贸预期增长很难准确判断，一般认为不可能高于2013年的水平”。据了解，商务部不久前对1900多家重点外贸企业的统计调查显示，近期企业出口订单有所恢复。2013年12月，出口订单金额环比增长企业占总体调查企业数的32.1%，自9月份以来，首次恢复到30%以上。订单下降的企业占了24%，环比减少3个百分点。订单情况好转拉动企业出口信心指数上升到102.9，环比提高了2.9个百分点，重返临界线以上，表明企业对未来出口形势谨慎乐观。然而沈丹阳提醒说，由于受成本高企、资金短缺、竞争加剧等因素影响，再加上季节性因素和去年同期基数比较大的原因，预计2014年一季度的进出口数据仍有可能出现波动。今年外贸要实现稳定发展，至少还要解决外需不振、成本上升、产业和订单对外转移加快三大问题。

本期

厦门港集装箱业务周运营情况

厦门港运价信息 **第1页**

物流简讯

全球经贸信息

全球航运动态 **第2页**

全球航运动态



公司中，川崎汽船四季度在亚欧航线的运力投放量占其总运力的34%，因此运价下跌对其打击最大。另外，由于中远集运从该航线获取的收入占其总收入的37%，公司也将深受其累。杰弗瑞将压制运价抬头的罪魁祸首锁定在运力过剩。巴黎航运分析机构

Alphaliner的数据显示，以泛太线为例，2013年班轮公司在该航线部署的运力同比增加8%。此外，香港航运分析机构Seabury预测称，2013年集装箱船平均尺寸已经大增88%，未来数年，运力总体过剩仍将挥之不去。德鲁里的数据显示，2014年和2015年全球分别将有56和52艘万箱船陆续交付，甚至还要多。鉴于未来几年班轮公司盈利都将维持低位，全球航商将更多倾向于采取诸如拆分集装箱业务为核心和非核心业务、组建更多船舶共享协议联盟等替代性措施来为公司谋利。Seabury的数据显示，在过去15年里，集运业平均净收入率为1.7%，且最高水平从未超高11%。德鲁里称：

“即使超大型集装箱船涌入市场，船公司要持续盈利仍非易事。”Alphaliner指出，部分船公司已经开始出售集装箱业务中的非核心资产，截止目前，尽管全球前20家班轮巨头中仅有5家——马士基航运、以星航运、达飞轮船、太平船务和南美轮船——采用多品牌战略，但这一战略正变得流行起来。以马士基集团为例，公司最近重启旗下SeaLand品牌开通一家专营美洲区内航线的子公司，这或许也是集团考虑剥离其集装箱业务内利基实体的一个信号。集团打造旗下多个地区性船公司，如亚洲的MCC Transport、欧洲的Seago、非洲的Safmarine和巴西的Mercosul，将实现更大的灵活性，也能更专注地区市场的客户服务。此外，若地区性船公司盈利不及东西主干航线时容易出手也是一大优势。饱受财务困扰的以星航运也意图重组以消除公司280亿美元负债，包括出售非核心部门以降低成本。德鲁里表示，出售非核心资产众多班轮公司退

1、2月10日BDI指数上涨 2月10日各船型指数情况：1) BDI报收1096点，较前一交易日上涨5点；2) BCI报收1611点，较前一交易日上涨23点；3) BPI报收1305点，较前一交易日上涨1点；4) BSI报收929点，较前一交易日无变化；5) BHSI报收669点，较前一交易日下跌5点。**2月10日各船型平均租金水平：**1) 海岬型：8869美元/天，较上一交易日上涨211美元；2) 巴拿马型：10427美元/天，较上一交易日上涨10元；3) 超灵便型：9712元/天，较上一交易日下跌5美元；4) 灵便型：9622美元/天，较上一交易日下跌62美元。

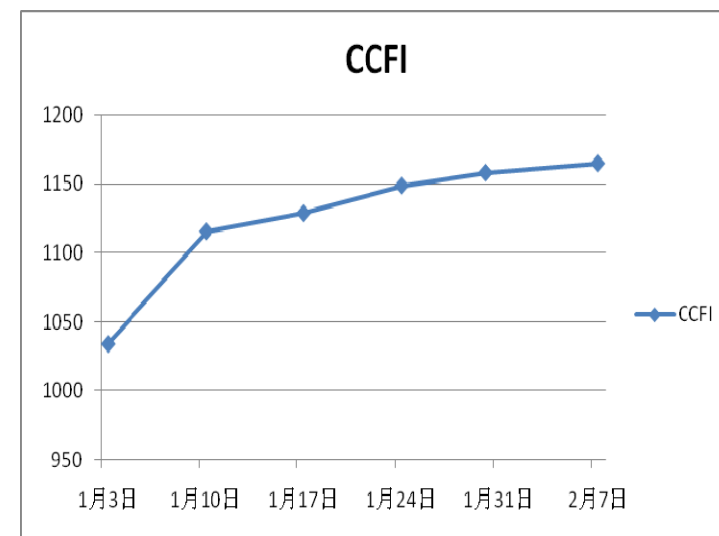
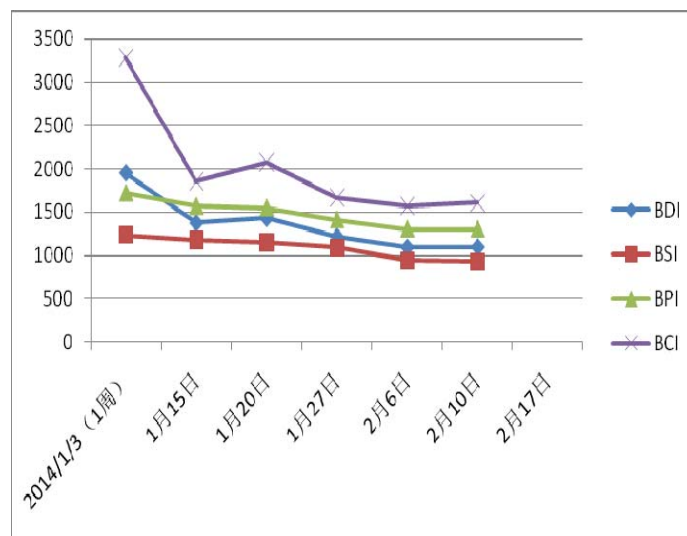
2、基隆港3年内投资百亿建设 未来三年内，基隆港将投资超过百亿元从事西22、23号码头浚深及西19号大型仓库扩建与自贸港区相关建设，尔后亦将在“强化本业、抢攻自贸、发展都会水岸”的宗旨下，全力建设基隆港，积极加强邮轮相关设施，并与产、官、学及业者各界结合，将邮轮游客留在基隆。

3、运价运力双压力 亚洲航商忙谋利 据JOC报道，美国证券和投资银行杰弗瑞集团(Jefferies)预测称，受亚洲航线运价持续低迷和运力持久过剩压制，亚洲集装箱班轮公司2013年第四季度盈利不会高于彭博社此前作出的预期。德鲁里也表示，亚洲航商受此双重利空影响将更多倾向采取诸如拆分集装箱核心和非核心业务、组建更多船舶共享协议联盟等措施来改善盈利。集装箱航运数据提供商(Container Trade Statistics, CTS)的数据显示，泛太东行航线运价指数已从2012年7月的104点下滑至2013年11月的94点，跌幅为9.6%。杰弗瑞在跟踪中海集运、东方海皇、东方海外、中远集运、商船三井、日本邮船、川崎汽船、阳明航运、长荣海运等9家亚洲船公司运营状况后发现，川崎汽船在泛太线上拥有最大的市场份额，公司该航线部署了4成运力，且该航线贡献了其总利润的45%。亚洲区内航线运价不济可能也给四季度的盈利带来又一利空。CTS的数据显示，不包括印度次大陆和大洋洲在内的亚洲区内航线运价指数从2012年7月的最高点113下跌至去年11月的97点，降幅14.2%。杰弗瑞预测称，由于亚欧航线超大型集装箱船涌入，原有较小运力被分流进入了亚洲区内航线，造成区内航线运力增多，该航线2013年四季度运价或创出4年来低点。在所述9家亚洲班轮公司中，中海集运和东方海皇分别以各自30%的运力投入比例共同占据亚洲区内航线市场份额的前两席，但从收入来看，前者以37%的收入贡献率拔得头筹，因此公司在该航线的损失也最大。在亚洲至欧洲航线上，德鲁里分析指出，尽管四季度船公司频频抛出涨价计划，但即期运价仍徘徊在450美元/TEU上下，相较年初水平，依然偏低。尽管在去年三季度亚洲航线旺季不旺的情况下船公司报出的全年舱位利用率仍维持在9成水平，但该航线在四季度的运价较去年6月和10月保住盈亏平衡点的运价水平已经大幅走低。亚欧航线12月中和今年1月初的基本运费涨计划成功执行给该航线带来“幸福的错觉”，德鲁里分析说，该航线上众多班轮公司与货主签订的2014年运输合同的运价多在300-700美元/TEU不等，同比偏低。在这9家亚洲班轮

守核心业务、释放现金流流动性的最常见策略，但这多少会使得公司部分计划无法顺利实施。与此同时，本初，美总轮船、马士基航运、东方海外、达飞轮船、阿联酋航运、汉堡南美和宏海箱运等7家班轮公司宣布，由于亚洲区内航线运价持续下跌，在该航线组建新的合作联盟，以消除不必要的航线重复。面对运力过剩的压力，P3、G6和上述联盟这类船舶共享协议合作将如雨后春笋般爆发于所有航线。德鲁里最后指出，抛开市场基本面，班轮运价最终走势还取决于各大船公司应对供需变化的反应和措施，这意味着，Seabury预测的接下来数年直到2017年年均6%的温和需求增长将很难赶上运力供应增速。随着运价越发的扑朔迷离以及超大型船投资风起云涌，集运业未来“不在沉默中爆发，就在沉默中死去”。

4、中国海运实现境外直接融资新突破 2014年1月下旬，中国海运(集团)总公司成功发行了5年期5亿美元中长期债券，实现在境外美元债市场直接融资的新突破。此次债券发行由中国银行提供担保，国际评级机构穆迪对债券的信用评级为“A1”，中国银行、德意志银行和美银美林为此次债券发行的联席全球协调人。1月15日至20日期间，在集团苏敏总会计师的亲自带领下，公司路演团队分别赴香港、新加坡和伦敦三地进行路演，1月21日在伦敦完成发行定价。美元债券发行受到了国际投资者的广泛认可和接受，发行认购倍数约4.5倍，投资者数量达195家，包含国际知名的基金管理人、银行、保险公司、政府基金等各种投资者类型，投资者分布的广度和深度均优于同类债券。集团顺利发行美元债券，进一步拓宽了集团在国际资本市场上的融资渠道，为集团实现转型发展、抵御航运市场波动提供了有力的资金保障。同时，目前美元利率仍处于历史相对低位，发行中长期债券有利于锁定利率风险，降低融资成本。

5、班轮公司上调亚欧线回程航线运价 东方海外(OOCL)日前宣布，从3月1日起，上调北欧、斯堪的纳维亚、俄罗斯、英国和爱尔兰至亚洲航线运价，幅度为200美元/TEU、300美元/FEU；同日起，韩进海运也对北欧和地中海至亚洲(不包括澳大利亚和新西兰)航线运价进行相同幅度的上调；赫伯罗特(Hapag-Lloyd)也宣布，3月1日起，上调北欧和地中海东行方向航线运价，幅度为150美元/TEU、250美元/FEU，在西行方向上，赫伯罗特将涨价525美元/TEU。



2月10日数据： BDI(波罗的海干散货指数)：1096 (0.46%)
BSI(波罗的海超灵便型船运价指数)：929 (0.00%)
BPI(波罗的海巴拿马型指数)：1305 (0.08%)
BCI(波罗的海海岬型指数)：1611 (1.45%)

2月7日数据： CCFI(中国出口集装箱运价指数)：1164.88 (0.58%)