



厦门港运价信息：（单位：美金）

地西：1700/3300/3400
 欧基：1650/3200/3300
 台湾：EBS: RMB800 / 20GP EBS: RMB1500/40GP
 香港：EBS: RMB200/20 RMB400/40
 美西：1700/2400/2400
 美东：2600/3300/3350
 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

经贸信息

1、海关总署：2013年我国外贸总额首破4万亿美元 国务院新闻办公室定于2014年1月10日上午10时举行新闻发布会，请海关总署新闻发言人、综合统计司司长郑跃声介绍2013年全年进出口情况。郑跃声介绍称，2013年，我国进出口总值25.83万亿元人民币（折合4.16万亿美元），扣除汇率因素同比增长7.6%，比2012年提高1.4个百分点，年度进出口总值首次突破4万亿美元的关口。其中出口13.72万亿元人民币（折合2.21万亿美元），增长7.9%；进口12.11万亿元人民币（折合1.95万亿美元），增长7.3%；贸易顺差1.61万亿元人民币（折合2597.5亿美元），扩大12.8%。

2、世行预测今年全球经济将提速 世界银行在日前发布的最新《全球经济展望》中预测：2014年全球GDP增长将在2013年2.4%的基础上升至3.2%，发展中国家增长率有望从2013年的4.8%上升至2014年的5.3%，2014年中国的GDP将持平在7.7%。报告称，经过5年的国际金融危机之后，世界经济今年有望在高收入经济体复苏拉动下出现回升；高收入经济体的复苏和中国继续强劲增长，将带动发展中国家经济走强。该报告预测，2015年全球GDP增长将稳定在3.4%，2016年达到3.5%。2015年发展中国家增长率将达5.5%，2016年攀升至5.7%。就高收入国家而言，财政整顿和政策不确定性对增长的拖累将有所缓解，有助推动今年的经济增速从2013年的1.3%上升至2.2%，在2015年和2016年稳定在2.4%。在高收入经济体中，美国的经济复苏一马当先，截至目前已连续保持10个季度的GDP增长。美国经济预计今年增长2.8%，2015年升至2.9%，2016年为3.0%。欧元区的经济增长经过两年的收缩后，预计今年将增长1.1%，2015年和2016年分别可达1.4%和1.5%。世行在报告中敦促发展中国家可通过实施结构性改革促进经济增长。世界银行高级副行长兼首席经济学家考什克·巴苏表示：“全球经济指标出现改善，但表象之下仍潜伏危险。欧元区虽已走出衰退，但好几个国家的人均收入仍在下滑。我们预计发展中国家的增长在2014年会超过5%，其中有些国家还会超出相当幅度。但重要的是要避免政策凝滞，以防新生的绿芽变成枯萎的残茬。”

3、去年中国贸易八大事件 2013年，贸易金融一如既往地以前所未有的速度向前发展。作为承担提振银行业绩重任的部门，这一领域呈现了很多新动作和新特征。去年中国10个最有代表性的事件如下：①三中全会：完善人民币汇率市场化形成机制 ②《国务院办公厅关于促进进出口稳增长、调结构的若干意见》发布 ③中国(上海)自由贸易试验区设立及“央行30条”出台 ④国家外汇管理局出台政策完善贸易融资外汇管理 ⑤中行全球首发“跨境人民币指数” ⑥银监会和商务部双双出手规范保理市场 ⑦人民币成为全球第二大贸易融资货币 ⑧供应链金融与互联网相互融合。

物流简讯



1、向莆铁路湄洲湾港口支线货运试运行

近日，从福建八方港口东吴港区起运的向莆铁路首列货运列车驶出港区大门，这标志着向莆铁路货运试运行工作正式启动，闽赣两省山海大通道即将打开。据悉，直达福建八方港口港区的铁路支线是目前唯一一条向莆铁路建成试通车的港口铁路支线，本次试运行列车承载煤炭2400吨，由福建八方港口东吴港区发车，开往江西新昌电厂，全程运距647公里，是新昌电厂最近的进出海通道。本次货运试运行是闽赣两省在湄洲湾港区通过向莆铁路这一运输大通道进行的首次疏港物流尝试，掀开了港铁联运的新篇章，对进一步推进福建与中西部地区的经贸和物流协作，构建内陆地区和东南沿海便捷出海通道，拓展港口腹地具有重要意义。

2、去年我市出口退税超过314亿元

2013年，我市税务部门组织收入413.9亿元，同比增长9.2%，贡献的地方财政可支配财力达112亿元。税务部门对厦门的支持力度也很大，全年办理出口退税314.1亿元。引人关注的是，我市国税的收入质量在全国排名第三。市国税局的工作人员说，这考量的是税收产业结构占比、税收管理等多方面指标，含金量很高。去年市国税局还积极落实各项结构性减税政策，全年减税42.13亿元。

4、德国贸易顺差居世界第一 中国第二 据报道，位于慕尼黑(München)的德国经济研究所(Ifo-Institut)日前公布的一项调查研究结果可能会引发外界对德国强大出口能力的争论：该研究机构的统计数据显示。2013年德国的对外贸易顺差达到2000亿欧元(约合人民币16488.05亿元)，创下历史新高并在世界范围内排名第一，这一数字也明显高于贸易顺差排名第二的中国。德国经济研究所表示，根据该机构的统计，去年德国的贸易顺差达到了2600亿美元(约合人民币15709.97亿元)，排在第二位的中国贸易顺差达到1950亿美元(约合人民币11775.36亿元)，与德国相比存在较大差距，排名第三的则是以石油为主要出口产品的沙特阿拉伯。如果按照欧元计算，德国的贸易顺差约为2000亿欧元，占到国内生产总值的7.3%。有关专家估计，这一数字会在2014年上升至7.4%。欧盟委员会将上述比例持续超过6%视为对欧盟稳定的破坏，因此数月以来一直对德国施加压力。如今，甚至美国也认为德国的贸易顺差会威胁欧洲乃至世界经济的稳定。一些批评家认为，正是金融与债务危机导致了不平衡性。

本期

海天码头周运营情况

厦门港经贸航运信息 **第1页**

物流简讯

全球经贸信息

全球航运市场 **第2页**

行业指数

全球航运市场



1、马士基等三航企开展亚洲-印度航线新服务 美国总统轮船（APL）、马士基航运（Maersk Line）和东方海外（OOCL）于14日宣布，自2014年2月起对现有的三条远东至印度次大陆的航线航线展开新的合作。该合作将投入共18艘船，约17500TEU运力做舱位共享。另外，合作方还包括达飞、阿联酋航运、汉堡南美和宏海箱运。此番加强版服务可以实现每周三班，覆盖中国、韩国、印度、巴基斯坦、马来西亚和新加坡。而相比之下，各个公司目前仅能独立完成周一班。“此次合作将为亚洲主要贸易枢纽提供更频繁的班次，并消除不必要的重复服务”，合作运营商在一份联合声明中阐述，“通过改进运营效率和更加全面的服务结构，增强远东至印度次大陆的快航服务会给货主带来灵活且有竞争力的选择，以迎合他们的需求。”新航线挂靠港序：**CIX线**（由美总、阿联酋航运和东方海外经营）：南沙-赤湾-香港-新加坡-科伦坡-尼赫鲁-皮帕瓦沃-科伦坡-巴生港-新加坡-南沙 **CIX3线**（由汉堡南美、东方海外和宏海箱运经营）：上海-宁波-厦门-香港-新加坡-科伦坡-尼赫鲁-巴生港-新加坡-香港-上海 **FI3线**（由达飞和马士基航运经营）：新港-大连-青岛-光阳-釜山-宁波-香港-新加坡-丹戎帕拉帕斯-科伦坡-皮帕瓦沃-尼赫鲁-昆新港-新加坡-新港

2、长荣集团增租10艘1.4万TEU货柜船 长荣集团持续进行船队汰旧换新计划，已与希腊船东Costamare及日本船东正荣汽船株式会社（Shohei Kisen Kaisha）签订合约，分别承租5艘1.4万万TEU的新货柜船，这十艘新船包含长荣海运及其子公司日前宣布承租的7艘，预计于2016至2017年陆续竣工起租。随著这些新船交付，长荣也将同步归还租赁到期的船舶，因此整体运能没有增加。万箱级船队投入营运已为当前市场主流，长荣采行承租方式切入大船布局，随着此次再增租10艘1.4万TEU全新货柜船，数量总计达20艘万TEU级，有助于优化船队阵容，强化竞争力。第一批10艘1.38万TEU级租船，去年底已有2艘率先加入营运，另8艘新船将于今年陆续入列。

3、赫伯罗特收购南美轮船或本月达成协议 有媒体称赫伯罗特（Hapag-Lloyd）收购智利南美轮船（CSAV）一事，已“接近达成协议”。赫伯罗特一位经理级人士说，“我们希望在1月底达成协议。”市值8.45亿美元的南美轮船去年12月证实了与赫伯罗特的合并谈判。因其正在努力解决由于低运价、高油价和高租金而导致的严重亏损。有消息称，根据协议，南美轮船将持有赫伯罗特30%的股份。此外，尚不清楚南美轮船目前运营的54艘船是交易的一部分还是要租给它的德国同行。赫伯罗特目前共运营151艘船（63艘自有+88艘租入）。对此，赫伯罗特拒绝评论，南美轮船也没有立即发表评论。

4、G6联盟再停亚欧航线两个航次 东方海外发布公告，1月13日，G6联盟为应对淡季市场需求清淡行情，宣布取消亚欧航线两个航次：今年第6周的Loop 4和第7周的Loop 7，两个航次预计2月7日和10日分别到达宁波和青

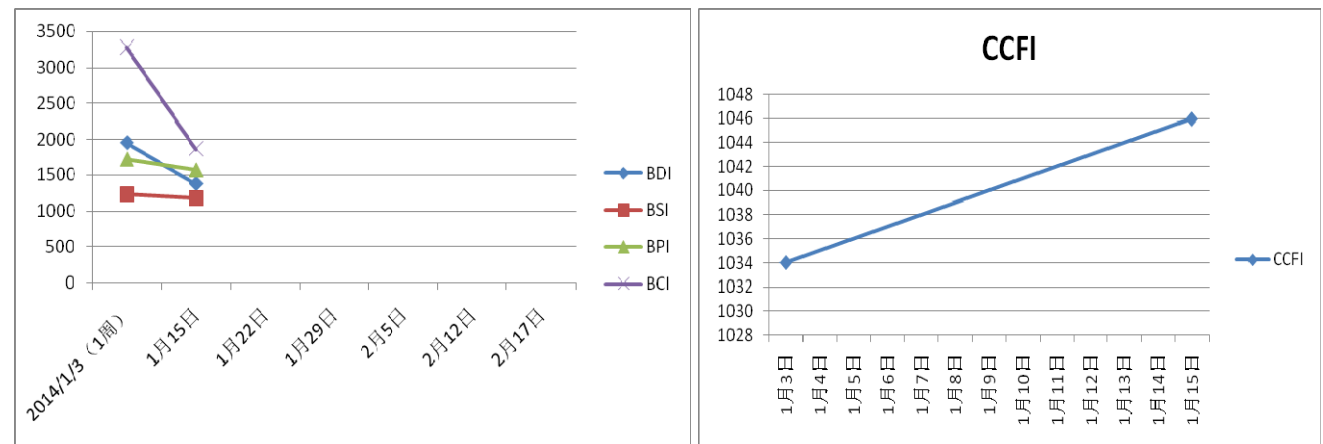
岛。上述两个航次不在该联盟去年10月宣布停开航次之列。G6联盟仍将继续提供远东和欧洲之间覆盖主要港口的周班航线服务，并将适时调整航次。

5、美总轮船将进行“结构调整” 据悉，美总轮船近日表示，由于目前市场不断变化，航运公司为适应这样的发展必须做出一系列改变。该公司在近日提交的一份声明中表示，将进行“结构调整”以确保公司未来发展。美总轮船表示，将通过改变公司内部结构。该公司总裁Kenneth Glenn表示，由于集运业正在向市场低增长和竞争公司增多的模式不断变化，公司将通过改变公司结构，降低成本效益并巩固服务质量来加强公司竞争力。他表示，美总轮船已经通过提高运营效率获得了成本优势，并通过不断引进大型节能船舶，签订高价租约获得了有利的回报。该公司希望通过改变对市场的应变能力以及成本管理模式，并通过将公司划分向诸如贸易、商业、运营、采购和规划策略等不同领域的功能分类。采用功能为主导的管理模式帮助公司进一步发展。新的APL管理团队已组建完成，将于2014年2月10日正式上任以确保执行完成APL的各项愿景目标。以APL总裁康国仁为首的高级管理团队成员包括：首席商务官：Peter Jongepier 首席航线官：Calvin Leong 首席操作官：Nathaniel Seeds 首席采购官：Jason Wong 现任的区域和地方管理层将在重组后担任商务部和操作部的相关管理职位。

6、国际航运市场：2013年回顾与2014年展望 联合国最新世界经济形势与展望报告预计，2013年世界经济仅增长2.1%。在此背景下，全球航运市场走向复苏之路仍然步履蹒跚，干散货、集装

箱、油轮运输市场也分别呈现各自特征和不同走势。**国际干散货市场** 2013年国际干散货整体表现好于2012年，较去年同期上涨近29%，全年运价呈“前低后高”走势。年初受新兴经济体经济增长下行、全球大宗商品需求总体疲软、钢铁企业低库存策略影响下，运价在低位徘徊。二季度开始，在煤炭需求的带动下，运价相对走高。下半年，受澳矿巨头大举出货与黑德兰港铁矿石的价格优势带动，加上全球谷物贸易表现量化，干散货市场震荡向上突破，并创下了近3年来的高点。从市场供求来看，今年全球干散货贸易量预计为43.04亿吨，同比增长5.4%，增速较去年6.7%有所下滑。其中铁矿石贸易量为11.86亿吨，同比增长6.9%，增速较去年5.4%有所上升；煤炭贸易量为11.25亿吨，同比增长5.9%，增速较去年12.3%有所下滑；粮食贸易量3.68亿吨，基本与去年持平。中国进口需求方面，2013年进口铁矿石预计将在8亿吨左右，增速与2012年相近；进口煤炭全年煤炭进口将首次超过3亿吨，预计3.2亿吨左右，同比增长11%。运力供给方面，2013年底全球干散货运力预计将达7.2亿载重吨，较年初增长6.0%。其中10万载重吨以上的船舶运力将达到2.95亿吨，增速为5.6%；巴拿马型运力将达到1.85亿载重吨，增速为8.8%。市场供求总体保持平衡。展望2014年，预计国际干散货（大宗商品）整体贸易量将增长4.5%（其中铁矿石增长7.3%，煤炭增长4.4%，粮食增长3.3%）；船队运力供给增速在4.0%左右，供求关系进一步改善。结合近期BDI在FFA市场的表现，预计2014年市场运价水平将逐步接近或微超盈亏平衡点，全年BDI约1500点，整体表现好于2013年。一季度市场整体运价虽可能出现较大回落，但二季度市场企稳后，仍有向上趋势。**国际集装箱市场** 2013年全球贸易额增长2.5%，虽然全球贸易增长有温和反弹，全球集装箱运量需求增长较2012年略高，但由于大船集中交付期，运力增幅快于运量增速，导致集装箱运输市场运价全年处于低位运行为主的走势。虽然2013年伊始，欧洲航线、北美航线、日本航线和波红航线均出现一波出货小高峰，但3月份后，随着国内工厂节后开工率尚未完全恢复，航线货量总体表现不足，而后又恰逢万箱大船陆续交付，由于缺少充足货量支撑，主要航线运价下滑。在此情况下，更多的班轮公司持续进行加船减速、封存运力，有效提高舱位利用率。下半年，随着亚欧、亚美各主干航线总体运输需求逐步上升，船公司审时度势，在保持平均舱位利用率高位的同时，成功提涨了主干航线运价。但在超大型运力纷纷投入运营后，主干航线原来运营的万箱以下船舶被替换次级航线上，供需失衡的加剧向更广的航线范围扩散，各主要航线在供大于求的背景下，市场运价继续下行。整个2013年，除极个别船公司经营业绩较好外，绝大多数班轮公司公布的季度和半年经营业绩都颇为惨淡。展望2014年，世界各主要经济体，尤其是发达经济体仍将处于缓慢恢复中。未来班轮市场增长的速度不会很高，增长点除依赖欧美经济的复苏外，新兴市场能否带来可靠支持尚待观察。此外，P3联盟所传递的理念也将对行业产生了巨大的冲击，一旦P3联盟如期运营，将加速行业整合，颠覆现有班轮联盟格局，重构主干航线竞争力和其他航线发展模式，对支线运输、沿海港口格局、货主利益、船舶大型化、航商经营模式和管理方式、供应链联盟、大数据、标准化制约等方面产生深远影响。现有各联盟已经在思考如何扩大合作模式和范围。有专家指出，班轮业应将供应链竞争作为长远的战略考虑，通过资源共享降低物流总成本，提升航运服务水平与质量。

行业指数



1月15日数据： **BDI** (波罗的海干散货指数)：1374 **BSI** (波罗的海超灵便型船运价指数)：1182 **BPI** (波罗的海巴拿马型指数)：1572 **BCI** (波罗的海海岬型指数)：1862 **CCFI** (中国出口集装箱运价指数)：1115.55