



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
 美西: 1300/1700/1700
 东南亚: 200/400
 韩国:50/100
 香港: RMB100/200

欧基: 850/1600/1700
 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、中非贸易总额达 2000 亿美元 超美非两倍 据悉, 2013 年, 中非贸易总额再创新高, 达到 2000 亿美元(约合 12429 亿人民币), 其中 44%来自中国在非洲的直接投资。相较而言, 2013 年美国同非洲的非服务性贸易总额约为 850 亿美元(约合 5282 亿人民币), 服务性贸易总额约为 110 亿美元(约合 684 亿人民币), 共计约 960 亿美元(约合 5966 亿人民币)。2013 年欧洲同非洲的贸易总额约为 1370 亿美元(约合 8514 亿人民币)。据报道, 中国若希望保持超过 7%的 GDP 增长率, 需要依靠进口非洲资源, 这占据了双方贸易额的大部分。同时, 只要中国发展迅速, 非洲也能够保持高速发展, 目前非洲国家 GDP 平均增长率超过 5%。换句话说讲, 没有中国, 非洲无法获得繁荣发展。目前非洲的尼日利亚等国人口激增, 撒哈拉以南的非洲地区只有同中国保持健康繁荣的贸易关系才能确保享受到“人口红利”。进口方面, 中非贸易以中国进口为主。中国主要从安哥拉等国进口石油, 从南非等国进口铜、铂和钻石等工业原料。作为世界最大的铁矿石进口国, 中国目前的进口对象正在从澳大利亚等传统铁矿石出口国转向坦桑尼亚等非洲国家。出口方面, 中国主要向非洲出口工业产品, 包括服装、玩具和通信设备等。中国还向许多非洲国家出口喷气式战斗机、筑路器械和弹药等军用产品。同时, 中国去往非洲的旅游者、管理人员和工程人员也促进了中非贸易的发展。大多数非洲国家都从中国帮助修建的水利设施、道路和其他基础设施中受益。中国还向非洲提供了大量援助和优惠贷款, 促进了非洲各国经济的发展。

2、2014 年 1 月我国全球外贸进出口情况 (按洲际划分) 1 月, 我与拉丁美洲外贸进出口总额 237.5 亿美元, 同比增长 18.1%。其中出口 127.0 亿美元, 同比增长 10.4%; 进口 110.5 亿美元, 同比增长 28.4%。1 月, 我与大洋洲外贸进出口总额 162.4 亿美元, 同比增长 34.2%。其中出口 43.9 亿美元, 同比增长 13.1%; 进口 118.5 亿美元, 同比增长 44.2%。1 月, 我与北美洲外贸进出口总额 542.2 亿美元, 同比增长 10.9%。其中出口 364.6 亿美元, 同比增长 10.5%; 进口 177.6 亿美元, 同比增长 11.7%。1 月, 我与欧洲外贸进出口总额 715.7 亿美元, 同比增长 22.5%。其中出口 419.2 亿美元, 同比增长 18.0%; 进口 296.5 亿美元, 同比增长 29.5%。1 月, 我与非洲外贸进出口总额 209.4 亿美元, 同比增长 9.7%。其中出口 98.3 亿美元, 同比增长 16.8%; 进口 111.1 亿美元, 同比增长 4.1%。1 月, 我与亚洲外贸进出口总额 1955.6 亿美元, 同比增长 4.5%。其中出口 1018.4 亿美元, 同比增长 7.2%; 进口 937.2 亿美元, 同比增长 1.6%。

3、马英九：服务贸易协议是为台湾经济的未来 据台湾“中央社”报道, 台湾地区***马英九 23 日在马办召开记者会, 响应大众对两岸服务贸易协议的质疑与意见, 并强调服贸协议的重要性与必要性。马英九表示, “海峡两岸服务贸易协议”完全是为台湾经济的未来。马英九说, 区域经济整合是全球不可挡的浪潮, 如果不面对、加入, 只能等着被淘汰。为台湾发展, 真的没选择, 不能再等了。马英九强调, 服贸不通过, 将影响台湾的国际信用、两岸关系与经贸自由化的努力。马英九说, 海峡两岸服务贸易协议还在“立法院”审议, 程序未走完, 还未定案, 外界有任何意见, 审议过程中还有表达空间, 但学生不满“立法院”审查程序, 就以违法方式占领立法院议场, 瘫痪“立法院”运作, 严重影响当局运作。马英九表示, 希望学生撤出“立法院”议场, 让“立法院”恢复运作, “立法院长”王金平与朝野党团也回归正常议事程序, 妥善处理。

4、西部出口领跑中国外贸 产业由沿海向内地转移, 正悄然改变国内的贸易格局。3 月 18 日, 来自商务部门的数据显示, 今年前两

期号: 12

市场周报

物流简讯



今年前两个月漳州进口废物原料实现翻番增长 今年 1-2 月, 漳州检验检疫局累计检验检疫进口废料 305 批、9.16 万吨、货值 1968.06 万美元, 同比增长 1.3 倍、1.42 倍和 95.30%, 实现翻番增长。英国、法国、德国、意大利和澳大利亚分列进口国家前 5 位。其中自英国进口 3.57 万吨、667.78 万美元, 增长 2.85 倍和 2.73 倍; 自法国进口 2.58 万吨、480.36 万美元, 增长 1.07 倍和 90.27%; 自德国进口 1.0 万吨、389.59 万美元, 增长 2.96 倍和 95.87%; 自意大利进口 8226 吨、154.06 万美元, 增长 14.74 倍和 15.11 倍; 自澳大利亚进口 7629.40 吨、143.25 万美元, 增长 3.85 倍和 4.04 倍。此外, 挪威、菲律宾等国和中国台湾地区也均有明显增长。进口废料主要品种有废纸、废塑料和废五金电器。

个月, 东部地区 11 省市进出口下降 0.9%。其中, 广东、江苏等 7 个东部省市外贸占全国的比重下降 2.2 个百分点。同期, 中部地区 8 省进出口下降 0.8%, 唯一的好消息来自西部地区, 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、重庆和广西等省区市的出口增速分别为 24.8%、31.5%和 53%。可以说西部强劲的出口增速, 保住了全国外贸 0.9%的微弱增长。**东部转型困境** 据外贸系统人士介绍, 广东外贸进出口连续 2 个月下跌, 主要原因是去年套利贸易引发的外贸高基数, 进而拉低全国的外贸数据。由于套利集中出现在上半年, 尤其 3、4 月份是套利贸易的高位, 因此接下来几个月的外贸形势将更为严峻。除了去年的高基数, 加工贸易持续下降和产业转型升级困境等多重因素综合影响, 广东外贸形势长期来看亦不乐观。外需萎缩、生产成本上升、用电用地制约, 被外部环境倒逼的加工贸易存量转型, 使得广东外向型经济发展告别了过去的高增长, 而承接产业转移的内陆地区, 则趁势追击。中部省份争抢富士康等出口加工企业落地, 既带来了就业、GDP, 也带来了出口。在中西部地区占我国外贸比重逐年上升的同时, 中西部在发展外贸与吸引外资方面的增速均高于东部沿海地区。可以预见的是, 未来全国外贸格局的天平仍将向中西部倾斜。事实上, 这一现象也是政策引导的结果。据外贸系统人士介绍, 综合考虑自然资源、劳动力资源等因素, 会重点支持部分中西部发展优势特色产业, 承接国际和沿海地区的出口产业转移。**实际有效汇率仍在升值** 前两个月贸易顺差出现大幅度下滑, 伴之人民币兑美元的汇率持续下跌, 有观察人士认为, 这是中国政府主动调控的结果, 因为人民币的贬值利于外贸出口。对此, 商务部新闻发言人沈丹阳回应称, 今年前两个月人民币对美元出现了 0.4%的贬值, 应该把它放在人民币汇改的大背景下, 以更加理性的态度来看待, 不应过度解读。“2014 年 1 月, 人民币实际有效汇率升值了 2.03%, 是继续升值而不是贬值, 实际有效汇率更能全面反映外经贸企业面临的汇率变动情况。”沈丹阳说。实际有效汇率是剔除通货膨胀对各国货币购买力的影响, 更能反映本国商品的国际竞争力。虽然扩大汇率浮动幅度会增加人民币汇率的双向波动, 但并不代表汇率走势的新方向。从经济基本面来看人民币已不存在低估。

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、南美轮船股东批准与赫伯罗特合并 当地时间上周五，南美轮船（CSAV）的股东批准了该公司与赫伯罗特（Hapag-Lloyd）的合并方案，尽管持反对票的股东仍可在下个月否决这项交易。南美轮船同意持有赫伯罗特 30%的股份一成为赫伯罗特最大的单一股东，并组建世界第四大集装箱运输公司。南美轮船近 85%的股东投了赞成票。但是根据交易条款，如果未来 30 天内有超过 5%的南美轮船股东行使了撤销权，则该交易即被废止。南美轮船董事长奥斯卡·哈斯本（Oscar Hasbun）称，只有不到 1%的股东投了反对票，“到 4 月 20 日时，我们可以确认少于 5%的人行使了撤销权。这样，与赫伯罗特的合并谈判才能按计划走下去”。同时，股东们给这家由智利最富有的卢克西家族控制的船公司 2 亿美元的增资开了绿灯，以帮助其从三星重工购入 7 艘集装箱船。

2、马士基与达飞将在远东-西非航线重组运力 据悉，马士基、南非国航、达飞和达贸轮船近期将在远东-西非航线上，从 5 条周班航线上抽出共 24 艘 4600-5800TEU 超巴拿马型船舶，重整优化为两条大型船舶航线。其中一条 WAX2 航线，由达飞的 12 艘 5700TEU 船运营，其中 5 艘已确定。另一条由马士基运营的新 FEW3 航线，将由 12 艘 4600- 5500TEU 船舶组成，包括几艘新造租入船舶，其中第 12 艘尚未确定。5 条航线重组后的另 3 条航线将由 23 艘超巴拿马型的 4500TEU 船和 14 艘 3000-3600TEU 船组成。

3、P3 联盟美国获批 据 WSJ 报道，P3 联盟已正式获得美国联邦海事委员会（FMC）批准。P3 联盟由马士基航运公司（Maersk Line）、法国达飞轮船（CMA CGM）、地中海航运（MSC）组成，它们将控制跨太平洋和大西洋货运市场至多 40% 的份额。这个联盟一直遭到较小的船运公司、货运代理商和燃料供应商的强烈反对，它们担心自己在运费谈判中失去控制权。FMC 在一份声明中说，委员会决定的依据是：可以肯定该结盟协议目前不太可能通过减少竞争造成运输成本不合理上升，或是运输服务不合理地减少。声明还说，委员会将允许三方联盟自本周一开始生效。三方联盟协议尚未获得欧洲和中国监管部门的批准，但参与谈判的人士说，欧洲和中国可能会仿效联邦海事委员会的做法。联邦海事委员会成员多伊尔（William Doyle）说，该监管机构正在制定一个监管程序，以帮助确保三方联盟遵守规则。对于三家船运公司来说，联盟协议的关键在于共享船只，以及上海、鹿特丹、纽约以及美国西海岸的港口设施。在全球经济增长迟滞、运费持续低迷以及燃油成本高企等因素侵蚀公司利润率的情况下，三巨头结盟。

4、众船东运力升级：达飞升级 3 艘在建 16000TEU 集装箱船 据传，法国航运巨头达飞将升级 3 艘在外高桥船厂建造的 16000TEU 集装箱新船至 18000TEU 经过升级改造，将使达飞的船队能够匹配 P3 联盟的另外两家公司马士基航运和地中海航运。据未经证实的消息，每艘船的价格为 1.3 亿美元。去年底，船厂一名高层表示“船东 11 月份提出了升级要求，因为他们认为大船会更有竞争力。”不过，船厂方面表示此次升级将不会影响交付日期，达飞对此未置可否。



去年 7 月，达飞与中船集团旗下的融资租赁公司 CSSC Shipping Hong Kong 签订长期光租协议，由后者订造 3 艘 16000TEU 船出租给达飞使用。达飞目前已有 3 艘在营 16000TEU 船，不过都是由韩国大宇海洋造船所建。最初，这批船的尺寸为 13300TEU。至此，达飞共有 6 艘超大型集装箱船在建。其中 3 艘正在三星重工建造，最初的尺寸为 12600TEU。 **总统轮船新运力交付** 总统轮船订造的 10 艘 14000TEU 系列新船中的第八艘近期交付。据悉，这批新船是总统轮船母公司——海皇集团于 2011 年 6 月在现代三湖船厂订造，其中 5 艘根据新世界联盟内部框架的协议在交付时就转租于商船三井。

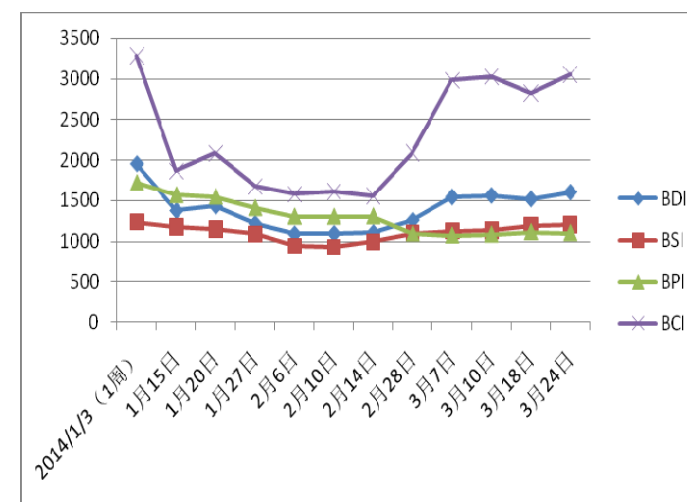
此次交付的第八艘运力，将成为商船三井租入的第四艘运力，近期在青岛投入到 G6 联盟的亚洲-欧洲 7 线。总统轮船剩余的两艘系列新船，将在今年 5 月交付。 **中远斥资 3.12 亿美元再造新船** 继 1 月发布造船消息后，昨日，中国远洋再发造船公告，其下属公司已与中国船舶重工国际贸易有限公司和天津新港船舶重工有限责任公司签署了造船协议，协议总船价为 3.12 亿美元。按约定，由天津新港船舶重工有限责任公司为中国远洋下属公司建造、下水、配备及交付四艘 4 万载重吨散装货船和四艘 18 万载重吨散装货船。据了解，每艘 18 万载重吨散装货船的船价为 5320 万美元，每艘 4 万载重吨散装货船的船价为 2480 万美元，八艘船协议总船价为 3.12 亿美元，这些艘船的交船期间为 2015-2016 年。中国远洋表示，其通过下属公司签署造船协议主要是为优化公司散货船队结构并提升船队的整体竞争能力。

5、TSA 提前涨价 据 JOC 报道，19 日，泛太平洋稳定协议组织（Transpacific Stabilization Agreement, TSA）宣布将原先计划提涨的泛太线东向航线运价 300 美元/FEU 的生效日期从 5 月

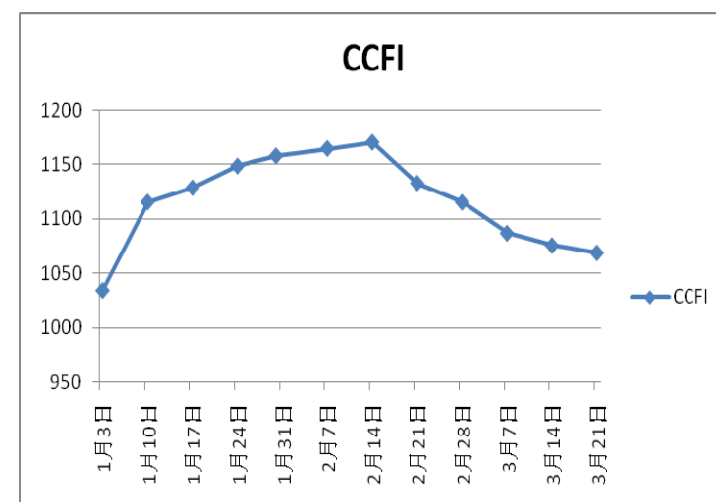
1 日提前半个月至 4 月 15 日。该基本运费上涨计划适用于所有亚洲出发的集装箱货箱。TSA 执行官 Brian Conrad 指出，此番提前涨价目的是弥补该航线 2 月底和 3 月初运价大幅下挫对船公司收益的损失。这波运价下挫起因是春节期间和节后初期亚洲众多工厂关门停工长达两周，一如往年，期间亚洲出口货箱锐降，航商大幅削减运力。然而，1 月 30 日的节前数周，TSA 成员班轮公司船舶利用率普遍报出 95%，显示货量充足。同样，随着节后的工厂开工生产，东向航线货量再次攀升。Brian 表示，“该航线货量稳步走高与运价承压下跌，两者格格不入，涨价势在必行。此外，春季是货主与船公司协商年度运输协议的传统时间，前者正试图锁定当前低迷运价，并写入年度合同，以求从当前市场获益。然而，Brian 认为货主的行为太过短视，因为从长远来看，船舶升级改造、航线服务优化以及港口设施建设等等都需要大量资金投入。因此，运价定价完全依靠供需状况并不科学，而应更多关注如何在行业危机到来时造成严重问题且解决问题代价更加昂贵之前增强航运服务的长期可靠性和灵活性。

6、Alphaliner：截至 3 月 10 日闲置集装箱船达 74 万 TEU 据 Alphaliner 统计，截至 3 月 10 日，全球 500TEU 以上船型闲置集装箱船运力达 239 艘、74 万 TEU，2 周前为 245 艘、74.6 万 TEU。1000 至 2000TEU 型船闲置数有所减少，其余船型闲置数基本没有变化。对超巴拿马型船的需求仍疲软，有 34 艘 5100TEU 以上的船舶闲置，其中 17 艘属于非经营性船东。由于 3 月需求疲软，承运人在部署该型船时遇到困难。尽管新造超巴拿马型船将继续涌入市场，不过升级非洲航线、以及 4 月底开始为旺季而重新启用长距离航线，将逐渐吸收大部分超巴拿马型船的闲置运力。尽管一季度有大量巴拿马型船被拆解，巴拿马型船过剩仍最为严重，3 月 10 日，有 62 艘 3000 至 5100TEU 的巴拿马型船闲置（有 5 艘闲置的 5100TEU 船是超巴拿马型），长距离东西干线上巴拿马型船被替换的速度持续超过短距离和区域内航线带来的新需求的速度，这一趋势预计将持续。对 2000 至 3000TEU 船的需求也受到了升级远东至西非航线的影响，这导致了一波该型船被归还给船东的浪潮。相比之下，对 1000 至 2000TEU 船的需求则得益于该型船新造运力交付的稀少。随着市场为旺季做准备，来自区域内和支线服务的需求将增长，这将使 1000 至 2000TEU 船未来几个月都能保持繁忙。

7、航运指数：



3 月 24 日数据：**BDI** (波罗的海干散货指数)：**1602** (0.19%)
BPI (波罗的海巴拿马型指数)：**1107** (-0.45%)
3 月 21 日数据：**CCFI** (中国出口集装箱运价指数)：**1068.62** (-0.63%)



BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：**1207** (-0.17%)
BCI (波罗的海海岬型指数)：**3055** (0.62%)