



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:1450/2800/2900 欧基: 1400/2700/2800
 美西: 1670/2100/2150 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

经贸信息

1、海关总署：我国1月出口同比增长7.6% 据海关统计，1月份，我国进出口总值2.34万亿元人民币，同比(下同)增长7.3%。其中，出口1.27万亿元，增长7.6%；进口1.07万亿元，增长7%；贸易顺差1948.5亿元，扩大11%。美元计价，1月份，我国进出口总值3824亿美元，增长10.3%。其中，出口2071.3亿美元，增长10.6%；进口1752.7亿美元，增长10%；贸易顺差318.6亿美元，扩大14%。一般贸易比重增加，加工贸易比重减少。1月，我国**一般贸易进出口**13502.3亿元，增长18.4%，占我外贸总值的57.7%，较去年同期提升5.4个百分点。其中出口6933.7亿元，增长18.2%，占出口总值的54.7%；进口6568.6亿元，增长18.7%，占进口总值的61.3%。一般贸易项下顺差365.1亿元，扩大9.9%。同期，**我国加工贸易进出口**6985.7亿元，下降2.7%，占我外贸总值的29.9%。其中出口4578.2亿元，增长1.5%，占出口总值的36.1%；进口2407.5亿元，下降9.7%，占进口总值的22.5%。加工贸易项下顺差2170.7亿元，扩大17.7%。我与主要贸易伙伴进出口增势良好。1月，**中欧双边贸易**总值3411.9亿元，增长14.6%。中美双边贸易总值为2992.3亿元，增长8.8%。1月，我与**东盟双边贸易**总值为2590.6亿元，增长11.3%。**中日双边贸易**总值为1700.5亿元，增长7.8%。内地与香港贸易总值为1667.3亿元，下降20.6%。广东、江苏等7个省市合计进出口占四分之三强，中西部地区出口活跃。1月，广东进出口5277.1亿元，下降12.3%。同期，江苏和上海进出口总值分别为2931.2亿和2598.4亿元，分别增长9.1%和13.4%；北京(含中央在京单位)进出口2437.3亿元，增长12.9%。此外，浙江、山东和福建进出口总值分别为2032.8亿、1623.2亿和1052.3亿元，分别增长9.2%、18.3%和8.4%。上述7省市进出口值合计占我外贸总值的76.7%。从出口方面来看，1月，广东出口3263.3亿元，下降6.4%。江苏、浙江分别出口1769.1亿、1498亿元，分别增长9.9%、8.1%；上海出口1198.2亿元，增长6.9%。同期，山东、福建和北京分别出口798.8亿、609.1亿和349.1亿元，分别增长15.5%、6.6%和9.4%。此外，中西部地区出口则保持较快增长，湖南、江西、广西、重庆、四川等省市区的出口增速分别为17.1%、60.4%、40.9%、23.9%、41.2%。对外资企业依赖减轻，民营企业比重提升。11.5%，占进口总值的28%。在出口商品中，机电产品出口稳步增长，传统劳动密集型产品出口保持良好势头。1月，我国机电产品出口6901.5亿元，增长3.8%，占出口总值的54.5%。其中，电器及电子产品出口2756.7亿元，下降4.5%；机械设备2154.6亿元，增长7.4%。同期，服装出口1105.6亿元，增长13.4%；纺织品644.4亿元，增长11.7%；鞋类391.4亿元，增长13.7%；家具346亿元，增长1.5%；塑料制品227.3亿元，增长27.6%；箱包175.8亿元，增长7%；玩具61.8亿元，增长16.6%；上述7大类劳动密集型产品合计出口2952.3亿元，增长12.2%，占出口总值的23.3%。在进口商品中，部分资源产品等进口量增长较快、进口价格下跌。1月，我国进口铁矿砂8683.5万吨，增加33%，进口均价为每吨799.8元，上涨0.2%；煤3590.9万吨，增加17.5%，进口均价为每吨507.2元，下跌13.1%；原油2815.5万吨，增加11.9%，进口均价为每吨4870.2元，下跌2.6%；大豆591.4万吨，增加23.7%，进口均价为每吨3475.3元，下跌12.5%；成品油376.2万吨，减少3.8%，进口均价为每吨4877.6元，上涨0.7%；初级形状的塑料256.9万吨，增加14%，进口均价为每吨11986.2元，下跌0.3%；钢材135.4万吨，增加22.5%，进口均价为每吨7585.7元，下跌0.2%；未锻轧铜及铜材53.6万吨，增加53.2%，进口均价为每吨46535.5元，下跌10.3%；未锻轧铝及铝材11万吨，增加58.6%，进口均价为每吨21504.1元，下跌27.2%。此外，机电产品进口4130.1亿元，下降3.2%；其中汽车11.1万辆，增加57.4%。

期号：7

市场周报

物流简讯



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**

1、厦门东南国际航运中心总投资167.27亿元 厦门东南国际航运中心总投资167.27亿元，包括总部大厦、远海全自动集装箱码头、物流中心、10万吨中国首艘豪华邮轮建造等18个项目。将打造国际集装箱干线港、区域性邮轮母港，两岸航运交流合作先行区，国际航运服务业聚集发展示范区，东南沿海国际物流中心，形成“双港双区一中心”的国际航运中心发展格局；成为对接内陆地区的重要开放门户，参与国际合作与竞争的战略资源，两岸交流的重要平台。目前，厦门港主航道扩建三期工程已基本建成，厦门港主航道通航等级将提升至15万吨级并实现双向通航。古雷航道二期工程、刘五店南部港区散杂货泊位、五通客运码头二期扩建工程、招银港区8#-10#泊位等重点项目基本完成。总部大厦正有序加快建设，预计2016年投入使用。

2、东盟跃升为厦门市第一大贸易伙伴 在中国—东盟自贸区的作用下，近年来厦门市与东盟十国的贸易快速增长，地位不断突显。2013年，厦门市与东盟的贸易总额达120.6亿美元，同比增长16.6%，超越美国成为厦门市第一大贸易伙伴；同期厦门市与美国、欧盟贸易额分别为120.3亿美元和118.5亿美元，分别增长10.3%和19.2%，分居厦门市第二和第三大贸易伙伴。2013年厦门市对东盟出口75.4亿美元、进口45.2亿美元，分别增长23.7%和6.4%，主要出口商品以纺织品、液晶显示板、农产品等为主，主要进口商品以计算机、矿产品和液晶显示板等为主。

2、今年继续免收出口商品检验检疫费 财政部、国家发展改革委近日发出通知，为减轻外贸企业负担，促进出口稳定增长，决定2014年继续免收出口商品检验检疫费。通知明确，自2014年1月1日起至2014年12月31日，对所有出境货物、运输工具、集装箱及其他法定检验检疫物免收出入境检验检疫费。免收范围不包括对出境人员预防接种和体检收取的费用，以及企事业单位承担与出境检验检疫有关的商业性自愿委托检测和鉴定、出境检疫处理、动物免疫接种工作收取的费用。通知强调，出入境检验检疫机构依法履行职能所需经费，由中央财政预算予以统筹安排。各地区和有关部门要严格执行本通知规定，落实免收出口商品检验检疫费政策，不得以任何理由拖延或者拒绝执行。各级财政、价格主管部门要加强对落实本通知情况的监督检查。

1、中远集团与中海集团签署战略合作框架协议 为共同应对世界经济缓慢复苏和全球航运竞争格局调整带来的挑战和机遇，2014年2月13日，中远集团与中海集团在北京远洋大厦签署了战略合作框架协议。双方将在巩固多年来良好合作关系的基础上，本着“着眼长远、互惠互利、合作共赢、共同发展”的原则，在业务发展和项目投资方面优先考虑将对方作为合作伙伴。通过建立战略联盟、开展合资合作、协调资源配置、互为供应服务商、共同开发客户、开拓新兴市场等方式，在航运、码头、物流、船舶修造等领域建立全面战略合作伙伴关系，建立资源共享的发展机制。合作协议的签署有利于双方实现优势互补，应对行业变革，促进共同发展，有效提升中国航运企业在国际航运业的影响力。

2、今年航运业的五大趋势 经济贸易向好、复苏反弹将是2014年的基本趋势。然而，市场的向好并不意味着中国的航运业能够从根本上摆脱亏损，过剩仍是挥之不去的阴云。是否在以下5大趋势中独占鳌头，出奇制胜，将决定2014年中国航运业的走势。**趋势一**，中国经济的高速发展引领世界经济的复苏。作为第一大进口国和出口国，中国强劲的贸易促进了美国、欧洲的就业增加、投资加大、消费增长，航运经济也将由此面临全面复苏。**趋势二**，美国页岩油和天然气的投资，导致中东等石油产量的过剩，引起价格的下降；粮食、棉花、油料、铁矿砂、有色金属等的过度投资也将引起价格的下跌；油价下降，运价上升，2014年将是航运业在过去和未来之间一个重要的反弹时点。**趋势三**，航运业将面临新的挑战，一是以山东海运为首的新兴公司向老牌航运寡头的挑战；二是来自国外大货主如淡水河谷的挑战。2014年，航运业置身于重新洗牌、重新组合的过程，各种矛盾汇聚、各种危机交织，各种利益集团争夺市场。**趋势四**，航运业战略思维和日常管理是中远、中海等国有大型公司亟待确定和强化的地方。我国三大航运集团的高层人选已经落定，与市场相适应的竞争战略是否能相应地落实是市场检验管理层的重要标志；同时，航运业备受诟病的“运价黑洞”已蔓延到航运业的管理层和业务层，遏制腐败，防范“徐敏杰现象”，重振航运界是国有航运公司面临的重大课题和挑战。**趋势五**，在人民币资产大受欢迎的时代，中远、中海大型国有公司仍面临

“卖”的窘境以弥补亏损。资产负债表和损益表的表内和表外游戏检验着会计掌门人孙月英和苏敏的智慧。当苏敏再一次通过财务报表挽救中海和李绍德的时候，孙月英执掌的中远看上去是那么的没有智慧、也没有魄力。魏家福被无情的市场扫地出门是情理之中的预期。占据中国半壁江山的中远需要一位大智慧的财务管家给投资者和市场提供一份惊喜的财务报表，唯有此，中国航运业才有看点，才有出路。

3、P3 或将于 3 月底通过 FMC 审查 据 JOC 报道，全球三大班轮巨头于 2 月 7 日回应美国联邦海事委员会（Federal Maritime Commission, FMC）并就其船舶共享协议提供补充材料之后，P3 联盟或将于 3 月底跨越美国监管障碍，顺利通过 FMC 审查。去年 12 月 5 日，FMC 就拟建中的 P3 联盟向马士基航运、地中海航运和达飞轮船三家公司提出提供更多材料的要求，由此中断了此前开始的船舶共享协议（VSA）审查倒计时程序。近日，FMC 发言人 Rachel Dickon 向外

全球航运动态

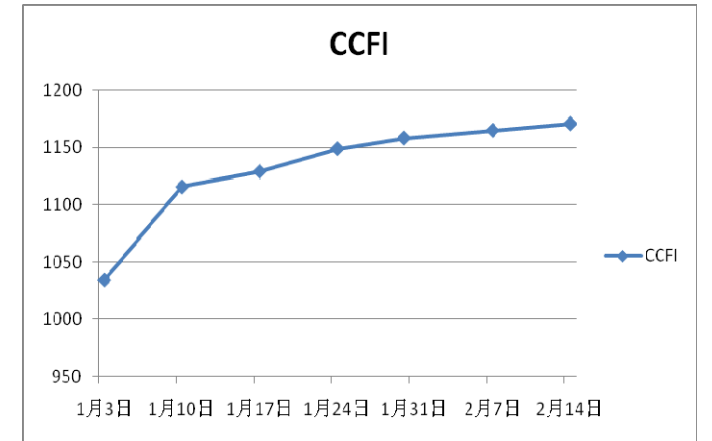
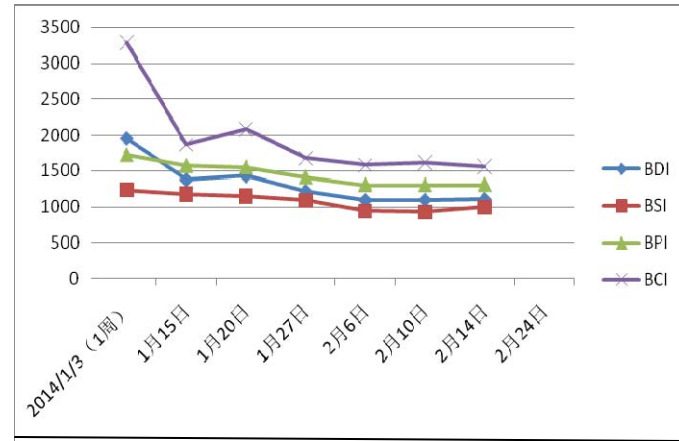


议（VSA）审查倒计时程序。近日，FMC 发言人 Rachel Dickon 向世界表示，目前该委员会正就三大公司最新提交的 VSA 材料展开调查研究。按照 FMC 审查流程规定，委员会拥有 45 天（也就是截止 3 月 24 日）的时间要求三者再提供更多信息以重新开始审查流程，或是寻求通过对 P3 联盟的禁令，抑或是顺水推舟允许该联盟如期运营。三家公司都寄望今年二季度能顺利运营在亚欧、泛太和跨大西洋航线的 P3 网络。据 FMC 公开的数据，P3 联盟在上述三大航线的运力比重分别占到 42%、24%和 40-42%。该联盟将允许成员公司围绕更少更大的集装箱船整合航线服务以达到降低单箱运输成本的目的，这将给运营相对较小运力的船公司和 G6、CKYH 等集运联盟造成压力。华盛顿 Venable 律师行国际贸易部副主席 Ashley Craig 指出，根据美国《1984 年航运法》，FMC 有权对涉嫌垄断的船舶共享协议说不，但至今该机构还未就 VSA 寻求过官方禁令。尽管如此，业内人士仍表示，鉴于 P3 联盟的体量和规模前所未有，FMC 颁布相关禁令也合情合理，甚至是必须的。然而，对于 FMC 来说，船舶共享协议联盟的规模并非是其决定最终抛出否决票的唯一衡量标准。相反，根据《1984 年航运法》的规定，P3 的 VSA 是否会引起运输成本的大幅上升以及航线服务的严重缩水才是它必须仔细考量的。然而，三巨头反复强调称，联盟的性质是运营合作而非企业兼并，各大公司的市场营销、运价定价都各自独立，此外，联盟还将给美国货主提供更为广阔的航线服务网络。由此来看，P3 联盟将于 3 月底顺利通过 FMC 审查是大概率事件。

4、长荣海运将加盟 CKYH 阳明董事长卢峰海近日透露，长荣海运将加入阳明所属 CKYH 联盟，将来会成为 CKYHE，希望中国海运集团旗下的中海集装箱公司也来加入。 阳明所属 CKYH 联盟，C 是中国远洋，K 是日本川崎汽船、Y 是阳明，H 是韩进海运，长荣如果加入就是 E。由于长荣原本与 CKYH 成员及中海集运就有舱位互租

合作，如果正式加入 CKYH，合作范围就会更大、更密切，还可资源共享。长荣集团副总裁谢志坚表示，长荣海运加入 CKYH 一直在谈，目前也在观察美国与欧盟对于全球前三大集装箱船公司合组 P3 联盟是否核准，考虑加入 CKYH 主要是为因应 P3 组成后，该联盟强大的竞争能力。长荣今年有 10 艘 8000TEU 与 8 艘 13800TEU 集装箱船预定交船，交船数居同业之冠，其中 13800TEU 船安排航行欧洲，8000TEU 船则航行欧洲、美国与南美东岸。谢志坚表示，长荣今年内也会退租 9 艘约 4 千箱的船舶，不会让船吨暴增。卢峰海则表示，阳明今年有 4 艘 4,500 箱集装箱船交船，公司已经获董事会同意将出售 3 艘 4000 箱的旧船。卢峰海透露，阳明今年将积极开拓新兴市场，将会透过与同业互租舱位方式，开辟非洲、中南美新航线，原本租用舱位的缅甸航线，也准备派船加入营运。

4、全球班轮企业运价调整信息一览（截止至 2 月 10 日） **2014 班轮企业春季调价汇总如下：亚欧航线** 赫伯罗特（Hapag-Lloyd）日前宣布，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。达飞（CMA CGM）也将从 3 月 1 日起提价。从印度、巴基斯坦、斯里兰卡至北欧、斯堪的纳维亚、地中海、波罗的海、黑海、北非、美洲中部、加勒比海以及南美航线，运价提涨 200 美元/TEU、400 美元/FEU。中东至北欧、地中海、波罗的海、黑海、红海航线，提涨幅度为 300 美元/TEU、500 美元/FEU。从北欧至印度大陆，运价提涨 200 美元/TEU、300 美元/FEU。马士基计划提涨亚欧航线西向基础运价 200 美元/TEU、300 美元/FEU、300 美元/40、45 尺高柜。该提价于 3 月 1 日起实施。从欧洲至叙利亚，提涨幅度为 150 美元/TEU、220 美元/FEU、220 美元/40、45 尺高柜。从北欧（斯堪的纳维亚、俄罗斯、地中海）至远东地区，运费提涨 250 美元/TEU、350 美元/FEU。**亚洲-拉美航线** 赫伯罗特计划在东亚至墨西哥、南美航线提涨运价 600 美元/TEU，从东亚、印度大陆、中东至南美东海岸航线运价提涨 750 美元/TEU。3 月 1 日起实施。远东至南美东海岸航线，提价幅度为 750 美元/TEU、1500 美元/FEU。远东至南美西海岸及美国大陆，提涨 600 美元/TEU、1200 美元/FEU、1200 美元/40 尺高柜。3 月 1 日起，地中海航运也将提涨远东至南美东海岸航线运价，幅度为 750 美元/TEU、1500 美元/FEU。中远集运宣布自 2014 年 3 月 1 日开始，上调远东至南美西及墨西哥航线货物（包含冷箱）运价。费率上调幅度为每 20 英尺标准箱 600 美元，每 40 英尺标准箱 1200 美元，每 40 英尺高箱 1200 美元。**亚非航线** 达飞集装于 3 月 1 日提涨中东至北非航线运价，提涨幅度为：150 美元/TEU、300 美元/FEU。**欧洲-非洲航线** 达飞计划于 3 月 15 日提涨北欧至北非航线运价，提涨幅度为 100 欧元/TEU、175 欧元/FEU。**跨太平洋航线** 从 3 月 1 日起，长荣将提涨美国、波多黎各至远东航线的干货（其中不包括废纸）运费：**美西至远东航线**，将提涨 40 美元/TEU、50 美元/FEU。**美东至远东航线**，将提涨 80 美元/TEU、100 美元/FEU。同期，**从加拿大至远东航线**，将提涨 80 美元/TEU、100 美元/FEU。从 3 月 15 日起，长荣将提涨美国、波多黎各至远东航线运价，提价幅度为：160 美元/TEU、200 美元/FEU。赫伯罗特将从 3 月 7 日起，提涨北美至亚洲、印度河中东地区运价：加拿大至美国航线，将提涨 40 美元/TEU、50 美元/FEU。北美其他地区至美国航线，将提涨 80 美元/TEU、100 美元/FEU。中远集运宣布自 3 月 15 日开始，分两次对远东及印度次大陆地区至美国航线东行货物（包含冷箱）实施统一运价上调。运价统一上调幅度为：240 美元/TEU、300 美元/FEU、338 美元/40 尺高柜、380/45 尺高柜。跨大西洋航线马士基将对地中海地区至美国航线的干散货运价提涨 200 美元/TEU、200 美元/FEU。3 月 7 日起实施。大洋洲相关航线马士基航运将从 3 月 1 日起提涨北欧（包括斯堪的纳维亚、俄罗斯、地中海，不包括叙利亚）至澳大利亚和新西兰航线运价。幅度为 250 美元/TEU、350 美元/FEU。



2 月 14 日数据： **BDI (波罗的海干散货指数): 1106 (0.82%)** **BSI (波罗的海超灵便型船运价指数): 998 (3.42%)** **BPI (波罗的海巴拿马型指数): 1311 (-0.15%)** **BCI (波罗的海海岬型指数): 1554 (-0.19%)** **CCFI (中国出口集装箱运价指数): 1170.59 (0.49%)**