



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)

地中海:600/1100/1150	欧基:700/1300/1350	
美东:3520/3950/3950	美西:1650/2050/2050	
日本:80/160	新加坡:10/20	
越南:150/300	台湾:500/1000	西非:1300/2000/2000
菲律宾:100/200	中东:175/175	澳洲:450/900/900
韩国:30/60	红海:525/825	
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、9月出口数据大幅跳水 中国外贸筑底还有多远 国际市场不振、大宗商品疲软的背景下，我国进出口依旧不容乐观。13日，国新办召开前三季度进出口情况新闻发布会，海关总署新闻发言人黄颂平披露，9月全国进出口总值2.17万亿元，同比下降2.4%，其中出口下降5.6%，相较8月大幅下跌11.5个百分点，外贸整体表现也远不及市场预期。业内表示，虽然从今年前三季度看，我国货物贸易进出口总值同比下降1.9%，虽然跌幅相较一季度的5.9%、上半年的下降3.3%继续收窄，但在外部环境依旧恶劣、国内企业内在竞争力尚未形成的前提下，实现真正的筑底反弹尚需时日。**三季度外贸好转期望落空** 此前受8月进出口双涨局面提振，业内对三季度外贸降幅继续收窄寄予厚望，但9月的出口数据无异于一盆冷水当头浇下。“今年前三季度我国外贸进出口总体表现仍然是不尽如人意，绝对规模同比下降”，黄颂平表示，从全球情况看，世界经济复苏乏力，国际市场需求仍然低迷，全球贸易继续萎缩，我国货物贸易进出口仍然面临严峻复杂的国际环境。“目前国际市场外部环境依旧恶劣，国内企业内在竞争力也尚未形成，外贸形势依旧难言轻松”，商务部研究院国际市场研究所副所长白明分析，伴随着各类利好利空政策来回角力，进口、出口金额大幅波动、时好时坏均属正常现象，8月的进出口数据虽然显露出了止跌回稳的迹象，但外贸整体距离回稳乃至反弹还有相当距离。值得一提的是，近段时间人民币贬值幅度加剧，对美元中间价报6.7298，连续7个交易日下跌，也刷新了六年以来的最低纪录，有分析认为这对出口企业是一定利好。白明表示，尽管劳动密集型等微利出口企业会极大受益于人民币贬值，但考虑到人民币刚加入SDR，国际化脚步加快，不能任由其长期贬值，依赖货币贬值带来的基数变化提升外贸数据难以为继。**大宗商品、高精尖产品出口疲**

软 出口数据滑坡的背后，多类重点商品出口情况也是不容乐观。而在高精尖产品方面，由于外需持续低迷，以液晶显示板为代表的高新技术产品出口涨幅呈下降趋势。据海关总署统计，2015年高新技术产品出口同比下降0.7%，液晶显示板出口同比下降2.6%，而2016年1-9月高新技术产品出口同比下降2%，液晶显示板出口同比下降13.1%。此外，由于技术等原因，高新技术产品出口优势也暂不明显。中国国际经济交流中心研究部副部长王军告诉北京商报记者，目前中国外贸还是以传统机电产品出口为主，高新技术产品等高端产品与欧美差距较远，外需依然较弱。不过，王军也表示，液晶显示板等个别商品出口波动很正常，无需太过敏感。虽然9月外贸进出口下降明显，但整体来看，三季度跌幅还是有所改善的。而作为当前实体经济转型升级的重要业态，虽然没有详细数据佐证，跨境电商也因外贸承压加重了运营负担。“值得一提的是，目前国内跨境电商发力的C2C、B2C领域，改变了过去国际贸易没有零售的窘境，继续深入发展将实现国际市场、企业和消费者的共赢。”白明表示。**外贸距离筑底还有多远** 多类重点商品出口形势欠佳，不由令人担忧，中国的对外贸易距离真正的筑底回升还有多远？“近几年国家促进外贸稳定增长政策取得了一定成效，目前进出口底部企稳的迹象较为明显”，黄颂平表示，自今年7月起，中国外贸出口先导指数已经连续3个月环比回升，到9月为35.8，这表明四季度出口压力有望减轻。不过，白明对于后市的预测却相对谨慎，他坦言目前国际市场不确定因素较多，各国经济复苏困难，贸易保护主义随之抬头，四季度的外贸走势将继续保持时冷时热的波动态势。商务部外贸司副司长王东堂此前也公开表示，今年3月以来，我国出口降幅已经连续收窄，但从全年看，外贸形势仍然不容乐观，“阻碍因素包括国内市场需求持续低迷、综合要素成本持续上升，而在订单和产业转移不断加快的同时，贸易摩擦也在逐渐增多”。王军也表达了同样的观点，他认为，外贸跌幅能否持续收窄还需观望国际市场。“外部市场对外贸影响很大，国际贸易保护主义盛行、美国加息等问题带来国际市场的变化将对世界贸易产生重大影响。”针对国际市场变化，王军提出国内企业必须依靠转型升级以适应市场需求。目前，汇率困难、国内劳动力成本上升等问

期号：41(20161017)

物流简讯



市场周报

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、前三季度厦门自贸片区检验结果采信政策惠企显著 进口消费品检验结果采信是厦门检验检疫局在厦门自贸片区内实施的一项创新性便利通关举措。今年前三季度，厦门局共受理检验结果采信的进口商品申请111批次，金额1453.52万美元，其中惠及企业达11家。自2015年7月10日起，厦门局将进口儿童玩具、进口台湾婴幼儿纸尿裤、进口台湾食品接触产品、进口台湾服装产品纳入结果采信的范围。进口商品的收货人或者其代理人可向检验机构提出采信申请，在货物进境前先行取得采信依据，检验机构对其报检时提交的采信依据进行审核，符合要求的不但可“即报即放”，还可享受检验费减半的优惠。据统计，今年前三季度该局采信政策惠及台湾地区进口婴幼儿纸尿裤企业3家，76批，金额1250.24万美元，主要是花王、大王品牌纸尿裤，其中原产日本的有20批，金额72.70万美元；惠及台湾地区进口食品接触产品企业6家，共计29批，总重逾172吨，金额197.67万美元；惠及进口玩具企业2家，主要是竹木制拼装玩具、早教玩具等，共计6批次，金额5.61万美元。根据产品特性不同，每批商品实施结果采信的检验周期可从原先的7天-20天不等，大幅缩短至半天以内；累计帮助货主节约码头吊柜、装卸等费用近20万元；申请实施检验结果采信的收货人累计享受检验费优惠逾10万元。

2、前8月进口近万吨 洋猪肉抢滩福建市场 作为餐桌上的重要食材，受国内市场价格高涨刺激，猪肉进口量也水涨船高。据厦门海关统计，今年1-8月，福建省进口猪肉9948.4吨，同比增长42.4%，其中8月当月进口1291.2吨，下降34%。数据显示，欧盟是福建最大的进口猪肉供应地，1-8月共计进口7611.9吨，增长54%，占同期福建猪肉进口总量的76.5%；其中自西班牙进口2926.1吨，增长2.6倍；自法国进口1696.8吨，下降24.6%；自德国进口819.6吨，增长21.2%。此外，自加拿大进口1652.1吨，增长46%，占16.6%，自智利进口455.3吨，下降50%，占4.6%。

题，凭借传统低端和劳动密集型产业难以维持中国在国际市场份额，国内企业必须提升研发成本和品牌策略，通过创新和技术提升缩小与发达家之间的差距，“华为、海尔等品牌在国际市场取得了较好的成效，其主要原因是一直注重研发。以华为为例，华为每年研发资金占公司利润的10%，这在国际上也非常少有”。

2、海关总署：一带一路国家贸易占外贸总值1/4 国务院新闻办公室定于2016年10月13日(星期四)上午10时举行新闻发布会，请海关总署新闻发言人黄颂平介绍2016年前三季度进出口情况，并答记者问。会上，有记者提问：“我们看到在对部分一带一路沿线国家的出口增长，几乎都是两位数的增长幅度，请问后面的原因是什么？目前这些一带一路国家的进出口占我们国家进出口的份额是什么？”对此，黄颂平表示，关于一带一路的贸易情况，初步测算，2016年前三季度我国与一带一路沿线国家进出口超过4.52万亿元，约占同期我国外贸总值的1/4。其中，我国对一带一路沿线国家进出口表现好于同期我国总体进出口对一带一路沿线国家出口增长，表明我国与一带一路沿线国家经贸合作的步伐在不断加快，这是主要的原因。黄颂平介绍，下一阶段，海关将在国家总体推进一带一路战略的基础上继续加强国际海关间的合作，加强海关跟商界的合作，以促进区域的互联互通和贸易的互联互通，有效推进贸易便利化，不断提升区域经济增长质量，为全球经济复苏和世界经济繁荣注入新的活力。

1、闲置集装箱船运力超过 100 万 TEU 达到有史以来最高纪录 由于市场低迷，非运营商船东闲置的集装箱船运力已超过 100 万 TEU，达到有史以来最高纪录。班轮公司和租赁船东似乎已出现市场分层。据贸易风报道，Affinity Shipping 数据显示，自 2016 年初以来，集装箱船总闲置运力下降 1%，跌至 133 万 TEU。然而，租赁船东在同一时期的闲置运力增长了近五分之一。相比之下，班轮公司拥有的闲置集装箱船运力出现大幅下降，目前为 26 万 TEU。这与今年 1 月首周闲置运力 45 万 TEU 相比下降 42%。Affinity 船队和新造船分析师 Fotios Katsoulas 称，考虑到 10 月贸易情况较为低迷，以及韩进海运影响不断增加市场压力，预计今年 10 月对于集装箱船领域大多数船型而言都较为艰难。

目前许多班轮公司持续致力于确保近期交付的船舶尽可能多的部署，抵御租赁压力，避免签订新租约及续租续约。然而，目前班轮公司基本上只签订短租协议，而市场上的大多数集装箱船租约的租期都在 6 个月以上。Affinity Shipping 表示，由于集运市场基本面变化，3000-5100TEU 集装箱船运价大幅下跌。自 2016 年初以来，该型船闲置船舶运力增长了 57%，而租赁船东闲置的该型船运力增长了 61%。特别是在巴拿马运河扩建以后，大多数班轮公司用更大型集装箱船取代了 3000-5100TEU 集装箱船，其中主要为 5100-7500TEU 集装箱船。该公司表示，目前 3000-5100TEU 集装箱船平均租期基本为 12 个月上下，这一情况曾大幅出现在 2015 年底及今年 4-7 月，当时该型船为期 1 年的期租日租价下跌至低于 10000 美元/天。从那时以来，该型船运价只出现了小幅复苏。而 5100-7500TEU 集装箱船队闲置运力自今年 1 月以来下降了 54%，目前占全球总闲置运力的 5.4%，相比 1 月的 11.3%大幅下降。同一时期，3000-5100TEU 集装箱船和 5100-7500TEU 集装箱船运力出现大量拆船，运力均下降了 4%。然而，3000-5100TEU 集装箱船同期获租率减少 9%，5100-7500TEU 集装箱船同期获租率上升 2%。

2、四季度集运市场延续景气 第二波涨价潮或来袭 从市场人士获悉，日前各大船公司和货代的书面通知，北美至亚洲航线的价格将于 11 月 1 日起集体上调。其中，西海岸/东海岸至亚洲：40 尺货柜将每柜至少上涨 100 美金；内陆至亚洲：40 尺货柜将每柜至少上涨 150 美金。这是今年的第二波涨价潮。此前，因韩进破产引发航线运力紧张，运价上调 100-150 美金/40 尺货柜。根据上海国际航运研究中心发布的报告显示，四季度集装箱运输企业有望仍保持在景气区间。四季度，集装箱海运企业景气指数预计为 100.88 点，虽然较本季度下降 11.38 点，但仍保持在景气线以上。其中，舱位利用率、运费收入、企业盈利与流动资金等经营指标依旧继续好转，其中，企业盈利景气指数为 116.25 点，处于相对景气区间。四季度，中国港口企业景气指数预计为 102.83 点，仍处于景气区间。中国港口企业吞吐量、泊位利用率、盈利状况与流动资金等重要经营指标仍旧向好，但是向好的强度出现一定的弱化迹象。

3、中国出口集装箱运输市场周度报告（2016.10.14） 节后需求出现增长多数航线运价上涨 本周，中国出口集装箱运输市场正处于“国庆”长假后的货量恢复期，多数航商在主要航线上尝试调涨运价，市场总体行情出现反弹。10 月 14 日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为 776.93 点，较上期上涨 9.8%。**欧洲航线**，据欧洲经济研究所发布的数据显示，欧元区 10 月 ZEW 经济景气指数为 12.3，较前值 5.4

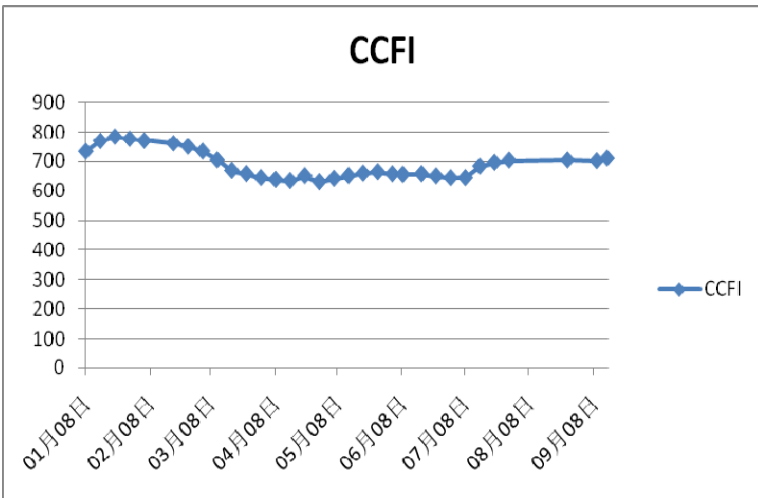
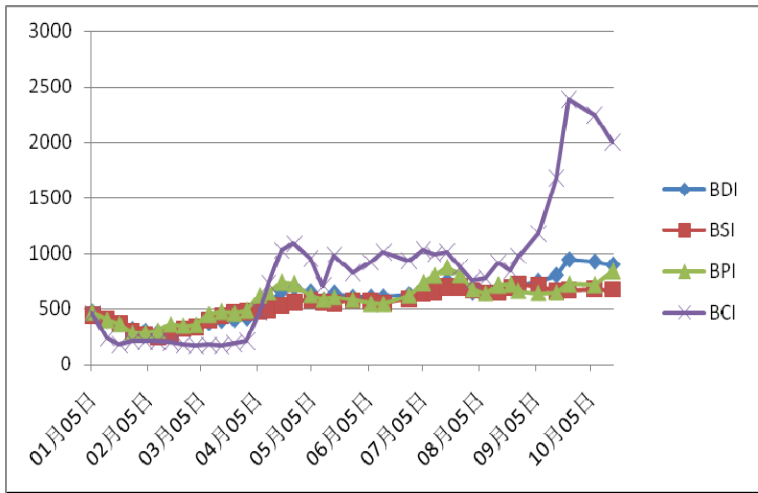
航运动态

大幅增长，显示出欧洲经济最近良好的发展势头，支撑近期运输需求呈现增长态势。本周运输市场受国庆长假影响，货量略有下滑，但由于航商加大运力控制力度，供需基本面仍保持稳定，船舶平均装载率约为 85%左右。部分航商尝试推动运价上涨。10 月 14 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 755 美元/TEU，较上期上涨 8.0%。地中海航线，受意大利银行危机影响，南欧各国经济表现相对乏力，拖累地中海航线运输需求出现下滑，本周货量受假期影响小幅下滑，运力过剩现象有所加强，船舶平均装载率下滑至 70%左右。市场运价受此拖累，继续下跌。10 月 14 日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为 565 美元/TEU，较上期下跌 3.1%。**北美航线**，据美国供应管理协会数据显示，9 月 ISM 制造业指数为 51.5，较前值增长 2.1，显示美国经济仍旧呈稳步发展的态势，支撑运输需求持续增长。部分航商在韩进退出经营后，加大了运力投入，市场影响逐渐消除，供需基本面在短期震荡之后开始趋于稳定。船舶平均装载率保持在 90%以上，部分航次装载率超过 95%。受此支撑，本周市场运价继续上涨。10 月 14 日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1914 美元/FEU、2563 美元/FEU，较上期分别上涨 13.5%、6.1%。**波斯湾航线**，运输需求在节后小幅增长，部分航商继续执行较为严格的运力缩减计划，供需关系出现改善，船舶平均舱位利用率上升至 80%以上。市场运价出现反弹。10 月 14 日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为 420 美元/TEU，较上期上涨 13.2%。**澳新航线**，受“国庆”假期过后货主恢复出货支撑，运输需求出现增长，加之部分航商继续执行运力控制计划，供需基本面得以改善，船舶平均舱位利用率在九成以上，部分航次满载出航，市场运价大幅上涨。10 月 14 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 833 美元/TEU，较上周上涨 61.4%。**南美航线**，运输需求在前期出现下滑后企稳，假期后部分航次仍旧处于停航状态，供需关系出现改善，船舶平均装载率回升至 85%~90%，部分航商推动运价恢复，市场运价大幅反弹。10 月 14 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2239 美元/TEU，较上周上涨 56.9%。**日本航线**，本周货量出现下降，市场运价基本稳定。10 月 14 日，中国出口至日本航线运价指数为 635.17 点，较上周下跌 2.4%。

4、九月份港口生产：集装箱增速回落 矿石吞吐量改善 2016 年 9 月，全国港口集装箱吞吐量 1857.41 万 TEU，同比上升 4.6%；全国港口货物吞吐量为 9.85 亿吨，同比增长 3.1%。事件评论 集装箱：增速小幅回落，仍处改善通道。9 月全国集装箱吞吐量同比增速较上月下降 2.27 个百分点至 4.55%，增速小幅回落，但是依然高于 3.5%的累计增速水平。自今年 5 月以来，港口集装箱吞吐量受益于人民币持续性贬值带来的成本优势，同比增速走高，5 月、6 月、7 月和 8 月增速分别为 2.5%、3.7%、4.9%和 6.8%。9 月增速（4.55%）虽然较 8 月（6.8%）有所回落，

但是依然维持一个较好水平，我们认为，在人民币贬值的背景下港口集装箱增速将维持稳中有升态势。外贸大港增速整体有所走低。集装箱第一大港上海港吞吐量同比上涨 1.0%，增速环比下降 3.8 个百分点；深圳港走势较为疲软，同比下降 0.1%，跌幅环比小幅收窄 1.3 个百分点；宁波港吞吐量增速大幅走低，由上月增速 11.7%下降至-3.7%。分区域来看，除了珠三角港口吞吐量增速小幅改善外，环渤海和长三角集箱增速都有不同程度下滑：珠三角同比上涨 4.6%，环渤海长三角增速分别同比下降 2.0 和 7.4 个百分点至 7.9%和-1.6%。**散货**：矿运增速改善显著。9 月，全国港口货物**吞吐量**增速较上月（2.8%）增加 0.29 个百分点至 3.1%，增速基本维持稳定。我们认为，增速平稳主要由于：一方面，近期国内经济增长基本稳定，8 月、9 月国内制造业 PMI 分别报收 50.4%和 50.4%，另一方面，冬储行情和海外矿商出货力度加强，铁矿石进口维持较高增速。8 月国内铁矿石进口数量报收 8772 万吨，同比增长 18.3%，增速较上月上涨 15.7 个百分点。矿运有所升温。分港口来看，主要矿石装卸港吞吐量改善明显：唐山港、日照港和青岛港吞吐量分别同比增长 16.4%、15.9%和 7.2%，较上月 3.0%、8.0%和 6.1%全面走高。分区域来看，环渤海、长三角和珠三角地区吞吐量增速均维持较好水平，分别同比上涨 7.92%、0.53%和 6.24%。其中，环渤海和珠三角港口吞吐量增速环比提升 2.34 和 2.17 个百分点，长三角吞吐量增速环比小幅下降 0.19 个百分点。

5、航运指数：



10 月 17 日 数据：**BDI (波罗的海干散货指数)：894** (-2.93%) **BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：676** (-0.15%)

BPI (波罗的海巴拿马型指数)：838 (16.88%) **BCI (波罗的海海岬型指数)：2003** (-10.78%)

9 月 14 日 数据：**CCFI (中国出口集装箱运价指数)：711.55** (1.27%)