



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）

地东:1000/1800/1850	地西: 800/1500/1550	西北欧:1075/1950/2000
美东: 2250/2800/2800	美西: 1600/2000/2000	
日本:60/80	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:20/40	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、中国外贸回稳向好 三季度进出口增长 1.1% 中国海关总署副署长孙毅彪 20 日在国务院新闻办公室举行的新闻发布会上表示，今年第三季度中国外贸出现回稳向好迹象，中国进出口总值增长 1.1%。根据海关统计数据，今年第三季度中国外贸出现回稳向好的迹象，第三季度中国进出口、出口和进口分别增长 1.1%、0.4%和 2.1%。分析原因，孙毅彪说，一是中共中央、国务院出台的一系列稳增长、调结构、惠民生的政策措施成效逐步显现，国内需求增加，前三季度中国实际进口货物数量同比增加 3.2%，去年全年则为减少 1.8%；二是进口商品价格跌幅收窄提高了进口总值，前三季度中国月度进口价格下跌 5.3%，较去年全年收窄 6.3 个百分点；三是外需转暖带动了出口增长，8 月份美国咨商会公布的消费者信心指数为 101.1，为去年 9 月以来的最优表现。孙毅彪说，当前，中国经济运行总体平稳、稳中有进、稳中有提、预期向好。与此同时，中国外贸特别是加工贸易正面临挑战和新的不确定因素。据海关统计，今年 1-9 月，中国进出口总值 17.53 万亿元人民币，同比下降 1.9%。其中加工贸易进出口 5.16 万亿元，同比下降 7%。孙毅彪说，加工贸易是中国开放型经济的重要组成部分，中共中央、国务院高度重视加工贸易和海关特殊监管区域的发展。海关总署将以推进简政放权、放管结合、优化服务为抓手，推动各项政策措施和创新制度落地见效，同时促进加工贸易转型升级，推动海关特殊监管区域整合优化，支持自贸试验区改革创新。

2、前三季度台湾进出口“双降” 台湾经济研究院 25 日发布的景气动向调查报告显示，今年前三季度全台出口较去年同期下降 6.08%，进口下降 7.22%。以单月计，因受台风天气影响，9 月出口金额同比下降 1.82%，进口则因苹果新机上市暂时摆脱连续 21 个月的跌势。出口疲软影响制造业厂商对景气看法。调查显示，认为当月景气为“好”的受访厂商有 21%，较上月减少 5.5 个百分点；认为当月景气为“坏”的有 30.5%，较上月增加 12.3 个百分点，其中以纺织与机械业“看坏”比例较高。根据该院最新调查结果，9 月台湾制造业“营业气候测验点”为 97.49 点，较上月修正后微降 0.04 点，连续两个月走低。报告分析说，因即将进入消费旺季，使零售业对景气看法较为乐观。

3、第三批自贸区总体方案近期将获批 择日统一挂牌 据悉，今年 8 月底，国家明确将在河南等 7 个省市设立自贸区。而上证报记者近日从知情人士处获悉，第三批自贸区总体方案近期将获批。国家也将择日对 7 个新设立的自贸区统一举行挂牌仪式。而在地方层面，上述 7 个省市有关自贸区建设的相关试验已经如火如荼地展开。专家建议，第三批自贸区建设应强调两个关键词：复制和创新。自贸区建设迈进 3.0 时代自贸区家族第三批成员分别落户辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川以及陕西等 7 个省市。记者在采访中发现，基于不同的战略考量和定位，7 地自贸区各显神通，已呈现加速抢跑之势。

期号：42(20161026)

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、厦门市启动水路运输行业信用管理工作 日前，厦门市水路运输行业作为全省试点，率先试行《福建省水路运输行业信用管理办法》。10 月 20-21 日，厦门港水路运输管理处连续组织召开 2 场《福建省水路运输行业信用管理办法》宣贯会议，厦门市 74 家国内水路运输企业、国内船舶管理企业全部到会参加，标志着厦门市正式启动水路运输行业信用管理试行工作。经营者信用评定周期为一个自然年，主要在安全生产、经营行为、服务质量、信息报送方面进行评定，经过初评、公示后，厦门港水路运输管理处将于每年 3 月 31 日前将经营者的信用评定结果向社会发布。

2、厦门成为中欧班列枢纽节点 规划开通直达班列线 日前，推进“一带一路”建设工作领导小组办公室印发了《中欧班列建设发展规划(2016-2020 年)》(以下简称《规划》)，全面部署未来 5 年中欧班列建设发展任务。这是中欧班列建设发展的首个顶层设计。其中，厦门成为《规划》中 43 个枢纽节点之一，并规划开通直达班列线。此次《规划》，明确了中欧铁路运输通道、枢纽节点和运输线路的空间布局，统筹利用中欧铁路东中西 3 条国际联运通道，不仅连通欧洲及沿线国家，也连通东亚、东南亚及其他地区；不仅是铁路通道，也是多式联运走廊。在发展目标方面，到 2020 年，我国将基本形成布局合理、设施完善、运量稳定、便捷高效、安全畅通的中欧班列综合服务体系，中欧班列年开行将达 5000 列左右。《规划》指出，按照铁路“干支结合、枢纽集散”的班列组织方式，在内陆主要货源地、主要铁路枢纽、沿海重要港口、沿边陆路口岸等地规划设立 43 个枢纽节点，建设发展 43 条运行线。其中，厦门为沿海重要港口节点，并规划了厦门至波兰罗兹的双向直达班列线(目前厦蓉欧是利用成都至罗兹的既有直达专列线)。《规划》提出，将中欧班列打造成为具有国际竞争力和良好商誉度的世界知名物流品牌，成为“一带一路”建设的重要平台。记者了解到，今年前三季度，中欧厦门班列共计出口 1902 个标箱、货值 1.14 亿美元，厦门正在以实际行动，全力推进中欧班列的建设与发展。

3、“关企合作平台”正式上线 海关手续足不出户办理 据悉，企业进出口信用管理系统——“关企合作平台”于 10 月 18 日正式上线，“关企合作平台”由海关总署开发，在中国电子口岸网站运行，整合提供了企业信息查询、海关业务办理、企业疑难解答、政策法规推送、企业材料报送、海关业务提醒等多项便利和服务企业功能，是海关深化“放管服”改革，构建关企密切合作关系的重要桥梁纽带。通过该平台，企业不仅可以动态掌握自身的注册登记信息、信用信息、报关差错等信息，还可以办理注册登记、信息变更、延续、换证、认证企业申请、材料报送等海关业务；企业有疑难问题可以在线提出，海关将及时帮助企业解决。同时，海关会通过系统向企业发布通知公告和业务提醒，从而实现关企的良好沟通与互动。

4、省重点建设项目——泉州港石湖作业区 5 号和 6 号泊位工程正式开工 10 月 21 日上午，省重点建设项目——泉州港石湖作业区 5 号和 6 号泊位工程开工仪式在石湖作业区隆重举行。5 号、6 号泊位为 2 个 10 万吨级集装箱泊位，岸线长度 850 米，堆场面积约 45 公顷，配备码头集装箱装卸桥 8 台，堆场电动轮胎式龙门吊 20 台，年设计吞吐量为 120 万标箱，总投资约人民币 15.5 亿元。石湖作业区 5 号和 6 号泊位建成投产后泉州港石湖作业区将迈入年吞吐能力超 300 万标箱的大型港口行列。

1、国外港口群整合的特点 目前，港口行业正在经历着全球化变革，出现了跨国的港口经营集团，它们在世界其他地区投资建设和经营港口码头，将其业务扩展到全球。

港口设施和服务水平低下、价格较高的港口，在这场全球竞争中有可能被淘汰或面临被兼并的危险。国外港口群整合经验对我国港口整合具有一定的借鉴意义。国外港口整合具有如下特点：统一协调。港口为提高自身的竞争地位，盲目投资建设、压低费率，从而抢夺临近港口的货源，这大大消耗了港口群内的资源，不利于港口群的整体发展。国外政府早已意识到，港口之间唯有合作才是持续发展的道理。无论是纽约-新泽西港务局、欧洲海港组织还是日本的运输省，对于港口群的管理和建设都发挥着至关重要的作用。广泛合作。国外港口的发展体现出港口独特的产业特征，要求天然的规模效益和社会效益，这导致了港口经营活动特有的追求垄断性。由于存在行业壁垒，冶金、电力、农业和军队等修建各自的专用港口，导致了对岸线资源的严重破坏。因此，国外港口的发展十分强调各行业间的协调与合作。明确分工，错位发展。政府出台调控措施，防止各地恶性竞争，尽量避免重复建设，各港形成自己的特色，实现差别竞争、错位发展。以日本为例，东京港拥有世界先进的外贸集装箱码头，主要承担着东京产业活动和居民生活必需的物资流通。横滨和川崎港主要进口原油、铁矿石等工业原料和粮食，出口工业制成品。而千叶进口则以石油和天然气为主，以铁矿石、煤炭和木材为辅，出口货物以汽车为主，其次为钢铁和船舶等。发挥优势，进行差异化合作。由于临海岸线是不可再生资源，导致港口过于临近、处于同一腹地的现象十分普遍，但是不同港口又有不同的区位优势，各具特点。在市场细分前提下，建立各自的核心竞争力，在差异化经营的同时寻求合作领域，将是更稳定更长久的做法。如汉堡港靠近波罗的海，又是欧洲最大的铁路货物转运地，充分发挥近海运输和海铁联运的优势，从而扩大了腹地范围，自由港的优势更使其成为欧洲重要的中转港。

2、达飞轮船副总裁：班轮板块恐有更多公司破产 达飞轮船副主席 Rudolphe Saade 在 26 日于哥本哈根举行的丹麦海运论坛的开幕式上就韩进事件发表自己的看法，他表示，“就班轮板块来讲，更多的破产事件恐将发生。”在 240 多位嘉宾面前，Saade 表示，“合并将成为本行业最主要的趋势。在过去的几个月里，合并或整合已经见怪不怪了，比如达飞轮船 CMACGM 对东方海皇 NOL 的并购。我相信，更多的整合即将到来。”同时他还表示，韩进的倒下令人感到遗憾，但同时也向我们展示出集运业充满了挑战。贸易保护主义令本行业雪上加霜，韩进事件极有可能会再次发生。根据他的估计，由于需求放缓，在未来 3-5 年内，整个行业仍将处于运力过剩的局面。同时他也呼吁各公司抵制削减运费率，价格战不是解决问题的方式。适当闲置、拆解更多老旧运力、并停止新船建造以便早日摆脱集运市场供需失衡的问题。

3、中国出口集装箱运输市场周度报告（2016.10.21） 运输需求快速恢复 涨后运价基本企稳 本周，中国出口集装箱运输市场运输需求走出“国庆”长假淡季影响，市场货量快速上升，同时航商在部分航线上的运力控制措施令市场供需关系持续好转，上周涨价成果基本得以保持。10月21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795.16点，较上期上升2.3%。**欧洲航线**，运输需求出现较快上升，

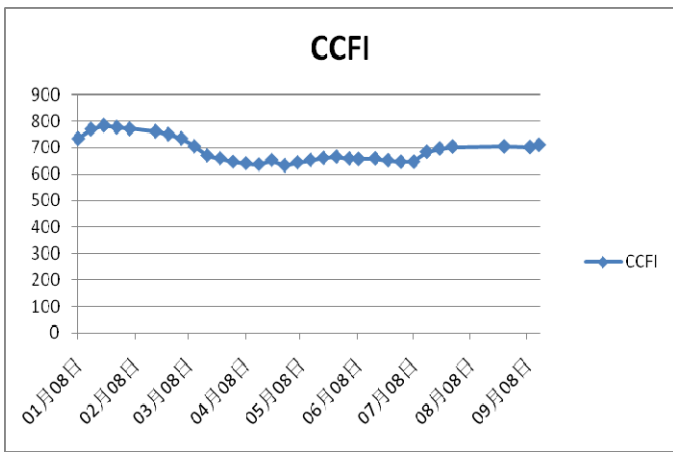
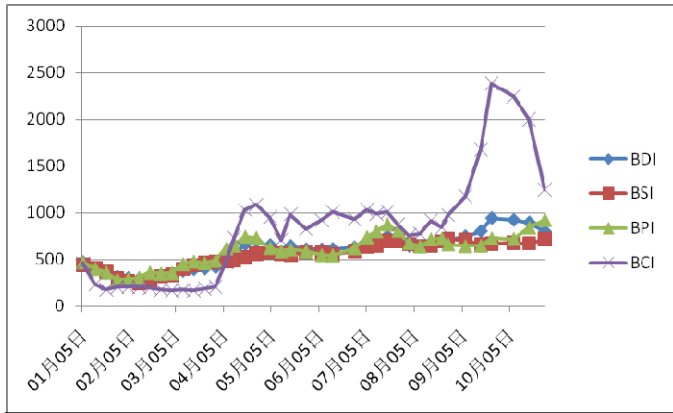
航运动态

同时为应对预期中的节后淡季，航商方面仍对部分班次执行了停班处理，市场运力明显下降，本周多个航班满载出运，上海港船舶平均舱位利用率接近100%，较上周大幅上升。在基本面走强的支撑下，月中的运价上涨成果得到稳固，市场运价平稳。10月21日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为761美元/TEU，较上期微涨0.8%。地中海航线，运输需求的恢复带动船舶平均舱位利用率上升至85%以上，但航商对于市场信心不足，小部分航商为攫取货源仍对运价进行了小幅下调，市场运价小幅下跌，但跌势趋缓。10月21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558美元/TEU，较上期下跌1.2%，自9月下旬以来已连续四期下跌。**北美航线**，市场运输需求自节后淡季快速恢复，美西、美东航线上海港船舶平均舱位利用率均攀升至95%以上，并有多个航班满载出运。由于市场货量表现好于预期，部分航商跟进月中的运价上涨计划，涨后运价基本企稳。10月21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1917美元/FEU、2565美元/FEU，均与上期基本持平。**波斯湾航线**，市场货量持续回升，同时在市场大规模的运力缩减措施配合下，市场供需关系继续改善，上海港船舶平均舱位利用率回升至近九成。航商对于后市表现信心增强，继月中的运价上涨后，多家航商于本周再次上调订舱运价，市场运价持续上升。10月21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595美元/TEU，较上期上涨41.7%。**澳新航线**，运输需求显著回升，同时在航商的的运力控制措施作用下，上海港船舶平均舱位利用率稳定在九成以上。由于供需关系趋于稳定，多数航商维持了月中的涨后运价水平，并有部分航商跟进上涨，市场运价小幅攀高。10月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为856美元/TEU，较上周上涨2.8%，创2014年12月以来新高。**南美航线**，运输需求恢复性上升，同时市场总体运力规模仍处于相对低位，供需关系得到持续改善。本周，上海港船舶平均装载率进一步回升至95%。受此影响，多数航商维持涨后运价水平，市场运价维持在近期高位。10月21日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2219美元/TEU，较上周微跌0.9%。**日本航线**，市场货量较上周出现大幅回升，已基本恢复至正常水平，市场运价止跌回升。10月21日，中国出口至日本航线运价指数为667.46点，较上周上升5.1%。

4、韩国集运新联盟或将诞生 据韩国媒体 Pulse 报道，在韩进海运申请破产以后，韩国把注意力放在了小型集运公司联盟的组建上。此前，有消息称，韩国政府将发展现代商船成为全国旗舰航运公司，未来可能由现代商船主导，同其他小型集运公司组建新的联盟，主要集中亚洲内部航线的服务。韩国政府正在同 Korea Marine Transport、Sinokor Merchant Marine 和 Heung-A Shipping 三家集运公司探讨联盟组建事宜，此举得到了韩国船东协会和韩国海事研究所的赞同。

5、现代商船与韩进海运合并无价值？ 就算现代商船和韩进海运达成合并，按照船队价值在全球5000家集运公司也仅仅排名第38位，这样的结果对于合并而言似乎并没有很大的价值。据韩媒报道，英国航运评估公司 VesselsValue 公共关系负责人 Claudia Norrgren 称，如果现代商船和韩进海运合并，合并后的船队价值将达到21亿美元。然而，尽管这一数字听起来似乎很多，但事实上合并后船队价值方面只排名全球第38位。考虑到现代重工和韩进海运在全球市场的地位也仅仅是韩国两大主要运营公司，这一排名并不会对市场造成深远的影响。据 VesselsValue 数据，截至10月20日，韩进海运共拥有56艘船舶，资产价值13.1亿美元。而现代商船运营33艘船舶，价值8.1843亿美元。两家公司船队资产总和为89艘船舶，资产价值21.3亿美元。韩国 Shinyoung Securities 证券分析师则表示，由于在1989年亚洲金融危机期间韩进海运和现代商船损失了许多船舶，公司船队中自有船舶比例较低，两家公司若合并其全球排名将受到挑战。其他专家认为，现代商船不太愿意接管韩进海运债务，因此预计将寻求收购韩进海运核心资产，比如亚美线业务。韩国平泽大学国际贸易和物流教授 Lee Dong-hyun 则表示，当现代商船需要承担韩进海运所有债务时，现代商船与韩进海运的合并似乎不太可能实现，而收购部分资产则更有可能完成。截至目前，韩进海运共背负6万亿韩元（约合53亿美元）债务。同时，韩进主要债权人韩国开发银行也在推动现代商船仅收购韩进海运核心资产。韩国开发银行发言人 Cho Seong-wook 表示，现代商船正在考虑加入韩进海运亚美线初步招标项目。该银行将支持现代商船完成这一竞标，以维持其在国际市场的竞争力。VesselsValue 表示，从船队资产价值来看，全球范围内中远海运集团拥有全球最大规模的集装箱船(船型 船厂 买卖)船队，其船队船舶数量为786艘，资产总值191.2亿美元；排名第二的为马士基集团，其船队船舶数量为384艘，资产总值113.3亿美元。

6、航运指数：



10月27日 数据：**BDI (波罗的海干散货指数)：798**（-0.5%） **BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：719**（0.7%）**BPI (波罗的海巴拿马型指数)：921**（-0.43%） **BCI (波罗的海海岬型指数)：1248**（-2.12%）
9月14日 数据：**CCFI (中国出口集装箱运价指数)：711.55**（1.27%）