



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:1075/1950/1950 | 地西: 800/1500/1550 | 欧基:750/1500/1550 |
| 美东: 2250/2825/2825 | 美西: 1650/2065/2065 | |
| 日本:50/100 | 新加坡: 10/20 | |
| 越南: 150/300 | 台湾: 500/1000 | 西非: 1300/2000/2000 |
| 韩国:20/40 | 红海: 525/825 | 中东: 175/175 |
| | | 澳洲: 450/900/900 |
| 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、外贸增速小幅下降 出口面临较大压力

出口下滑，主要是受机电产品及劳动密集型产品出口下滑拖累。剔除季节性因素，

10月外贸数据总体上尚属稳定随着外贸转方式调结构等相关政策持续落地，我国作为货物进出口大国的地位有望继续得以巩固，质量效益也会继续提升海关总署11月8日发布的数据显示，今年前10个月，我国进出口总值19.56万亿元人民币，同比下降1.9%。其中，出口11.22万亿元，下降2%；进口8.34万亿元，下降1.8%；贸易顺差2.88万亿元，缩小2.6%。10月份，我国进出口总值2.05万亿元，下降0.6%。其中，出口1.19万亿元，下降3.2%；进口8606亿元，增长3.2%；贸易顺差3252.5亿元，收窄16.8%。“出口下滑，主要是受机电产品及劳动密集型产品出口下滑拖累。如剔除季节性因素，10月外贸数据总体上尚属稳定。”海关总署新闻发言人黄颂平表示，从环比看，10月份出口按美元计价同比下降7.3%，经季节调整后，实际环比下降0.3%，较9月份有明显改善。不过，10月份中国外贸出口先导指数为35.6，结束了连续3个月的回升势头，较上月小幅回落0.2，表明未来出口仍将面临较大的下行压力。尽管我国外贸增速有所下降，但在结构优化和培育新动能方面进展明显。据统计，前10个月，民营企业进出口7.53万亿元，占我外贸总值的38.5%，较去年同期提升2.1个百分点。伴随着民营经济在外贸中的占比不断提升，由企业“走出去”或直接对外投资带动的贸易正迅速成长，显示出经济结构调整在不断深化。“规模增减并不能代表外贸竞争力的变化，应把关注点放在培育市场主体上。”商务部研究院外贸研究所所长李健表示，我国外贸正处于结构调整步伐加快、新旧动能接续转换的关键阶段，长期向好发展的基本面没有变。总体上看，今年我国外贸保持国际市场份额不减少的目标是可以实现的。刚刚发布的《中国对外贸易形势报告（2016年秋季）》（以下简称《报告》）指出，当前我国外贸发展的新动能正在积聚，贸易结构得到进一步优化，2016年全年进出口有望实现回稳向好。11月4日闭幕的第120届广交会也印证了上述判断。据统计，到会采购商人数和出口成交额双双同比上升，同比分别增长了4.6%和3.2%，延续了上届广交会的回稳势头。“这表明中国外贸初步呈现底部企稳的迹象。”广交会新闻发言人、中国对外贸易中心副主任徐兵举例道，新兴市场和发展中国家增长8.37%，增幅高于平均水平；马来西亚、印度尼西亚、泰国等“一带一路”沿线国家成为增长主力，阿根廷、哥伦比亚、巴西等南美国家也出现较大恢复性增长，其到会采购商增幅均超20%。值得注意的是，在世界经济复苏乏力、外部需求低迷的背景下，我国外贸仍将面对严峻复杂的贸易环境。前10个月，我国与第二大贸易伙伴美国之间的贸易总值下降3.2%，占我国外贸总值的14.1%。从本届广交会情况看，中短订单占比居高不下，6个月以内的中短订单占比达81.6%，表明客商对未来外贸走势的预期仍不明朗。李健认为，随着主要经济体持续进行结构调整，全球价值链进入重构期，以“消费国—生产国—资源国”为核心链条的全球贸易大循环发生重大调整，主要经济体在经济政策上“逆全球化”倾向愈发严重，经济全球化路径深刻变化。面对变化，我国外贸也正在加快培育发展新动能，特别是随着外贸转方式调结构等相关政策持续落地，我国作为货物进出口大国的地位有望继续得以巩固，质量效益也会继续提升。《报告》预测，2017年我国外贸占全球市场份额有望保持基本稳定，而贸易结构也将继续优化。“从总体上看，外贸形势不容乐观，但推动外贸保持一定增长的积极因素还在积累增多。”李健表示，推动外贸回稳向好，一方面要继续坚定不移地推行对外开放的战略，通过高水平的对外开放，提高中国企业参与国际竞争的实力；另一方面仍要进一步

期号：44(20161109)

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**

10月中国物流业景气指数为59.2% 消费需求强劲拉动行业景气回升

我国物流业在消费需求带动下继续呈现回升态势。中国物流与

采购联合会今天发布的2016年10月份中国物流业景气指数为59.2%，较上月回升0.2个百分点；中国仓储指数为50.7%，较上月回升0.1个百分点；中国公路物流运价指数为108.1点，比上月回升8.7%。中国物流信息中心副主任何辉认为，10月份，物流业景气指数、公路运价指数和仓储指数均有所上升，反映出国内市场继续呈现稳中向好态势。从行业看，铁路运输业物流业务活动继续呈现明显回升态势，快递业则保持高位运行态势；从品种看，与民生相关的食品、纺织、医药等继续保持活跃的态势，反映出消费需求依然强劲。而公路运价指数的显著回升，除了消费需求回升的因素外，更主要的是“治超”影响。10月份，受物流需求回升和物流业务量增加带动，物流业设备利用率指数环比回升1.1个百分点，回升至58.3%，从业人员指数为52.8%，环比回升1.2个百分点。其中邮政业从业人员指数回升幅度明显，呈周期性变化，显示出未来两月快递快运用工需求较大。同时，固定资产投资完成额指数回升，物流基础设施趋于改善。10月份，固定资产投资完成额指数为52.6%，回升2.3个百分点，反映出物流运行的基础设施条件有所改善。10月份，平均库存量指数为57.8%，较上月回升3个百分点；库存周转次数指数为57.1%，较上月回落1.4个百分点，反映出为应对临近电商促销等活动，物流各行业增加与民生相关产品的库存，库存周转次数指数虽有所回落，但仍位于较高水平。从后期走势看，新订单指数较上月回落0.7个百分点，为56.1%；业务活动预期指数为58.3%，较上月回落2.3个百分点，两项指数均保持较高水平；预示物流业务活动仍将保持回升态势。

调整优化外贸结构，实现外贸从“大进大出”向“优进优出”的转变。

2、10月出口降3.2%进口增3.2% 出口先导指数回落

据海关统计，今年前10个月，我国进出口总值19.56万亿元人民币，比去年

同期（下同）下降1.9%。其中，出口11.22万亿元，下降2%；进口8.34万亿元，下降1.8%；贸易顺差2.88万亿元，缩小2.6%。10月份，我国进出口总值2.05万亿元，下降0.6%。其中，出口1.19万亿元，下降3.2%；进口8606亿元，增长3.2%；贸易顺差3252.5亿元，收窄16.8%。前10个月，我国外贸进出口主要呈现以下特点：一、一般贸易进出口比重有所提升，加工贸易进出口小幅下降。二、对欧盟、东盟、日本等贸易伙伴进出口增长，对美国进出口下降。三、民营企业进出口增长，比重提升，此外，国有企业进出口3.02万亿元，下降9.1%，占我外贸总值的15.4%。其中，出口1.14万亿元，下降7.1%，占出口总值的10.2%；进口1.88万亿元，下降10.3%，占进口总值的22.5%。四、机电产品和纺织品等部分传统劳动密集型产品出口下降。五、铁矿砂、原油和铜等大宗商品进口量增加，主要进口商品价格普遍下跌。六、中国外贸出口先导指数小幅回落。

1、“绝对不会！”长荣海运董事长正面回应与阳明海运合并事 2016年被誉为

航运界的“合并年”，从年初中远集团和中海集团的合并开始，陆续有达飞集团收购海皇集团、赫伯罗特合并阿拉伯轮船，日本三大航运公司合并集装箱业务等重磅业务重组消息。近来有传言称台湾当局有关部门也在酝酿台湾阳明海运和长荣海运的合并。11月3日下午，在上海召开的“国际海运年会2016”论坛现场，长荣海运董事长张正镞先生表示：“长荣和阳明任何一种形式的合作都不会出现。”而同在论坛现场的阳明海运董事长、长荣海运前高管谢志坚先生则对航运界网独家回应称：“困难重重！”谢志坚表示，中远与中海的合并是两家央企的重组，一拍即合；日本三家船公司说合并是三家私企的重组，同样一拍即合；但阳明海运与长荣海运，是一家政府所有企业（阳明海运1/3股权属于台湾当局政府），与一家家族性质私企的整合，属性不对，亦不合拍，同时两家船公司分属于两个航运联盟，所以目前不会重组。据航运咨询机构Alphaliner截至11月3日的数据，长荣海运目前控制186艘船，991470TEU运力，占全球市场份额4.8%，排名世界第五；阳明海运目前控制98艘船、,560762TEU运力，占全球市场份额2.7%，排名世界第九。

2、OCEAN ALLIANCE 明年正式起航 近日，大洋联盟(Ocean Alliance)成员长荣海运、中远集运、法国达飞及东方海外(OOCL)在上海签署了航线产品合作协议(The Day One Product)，完成联盟航线网络的靠泊港口等相关布局
Ocean Alliance定于2017年4月1日开始营运，全球运能市占率达25.3%，仅次于以马士基为首的2M联盟，根据国际航运市场分析机构Alphaliner调查数据显示，就东西向而言，Ocean Alliance市场占有率达36.2%，2M则为27.5%。Ocean Alliance在主力航线的市占规模，将超越各大联盟，在这些航线竞争力遥遥领先其他联盟。中远集运:全球排名第四\法国达飞:全球排名第三\长荣海运：全球排名第五\东方海外：全球排名第八。根据这份合作协议，Ocean Alliance成员将共同投入约350艘集装箱船，总运能规模计350万TEU，以提供最广泛的航网覆盖率
Ocean Alliance的营运航网规划共计41组航线，船舶配置讯息将于11月下旬对外公布。长荣表示，这份航线合作协议的签署，是Ocean Alliance筹备过程的重要里程碑，充分展现联盟成员为提升航线竞争性的努力，以及对航线合作效益与联盟伙伴关系的坚定信念。达飞轮船副总裁Rodolphe Saadé表示，“OCEAN ALLIANCE是航运公司之间签署的有史以来最大的一份运营协议，超过40条海运服务，我们将与大型亚洲航运公司共享我们的船队。”
现在的航线联盟的竞争力精算已经愈来愈细腻，不单只比较运能市场占有率，还要细分到各航点、各航网覆盖率，大洋联盟经过这样的合作后，几乎在所有航线可全面直靠，不必再转小船，竞争力大幅领先其他同盟，明年正式起航后，可望在惨淡的海运市场中突出重围。据悉，OCEAN ALLIANCE已向中国交通运输部报备联盟合约，并获得美国联邦海事委员会及韩国海运主管机关的批准。此外，OCEAN ALLIANCE也与欧盟执委会讨论，并依照法规要求，顺利完成自我评估报告，以符合欧盟竞争法之相关规范。接下来，OCEAN ALLIANCE将持续与其他地区的监管机构密切合作，以确保在符合相关法规的前提之下，于2017年4月1日开始营运。原本在全球有四大联盟，包括2M、O3、G6及CKYHE，今年海运联盟出现新变化，阳明与长荣原本都属于CKYHE联盟，随着韩进宣布破产、长荣另组联盟，CKYHE形同解体，阳明与其他几家航运也另组联盟。未来全球将形成三大联盟：2M、Ocean Alliance、THE Alliance而大船竞赛的模式已然成型，海运业者依赖联盟运作维持市场主流。

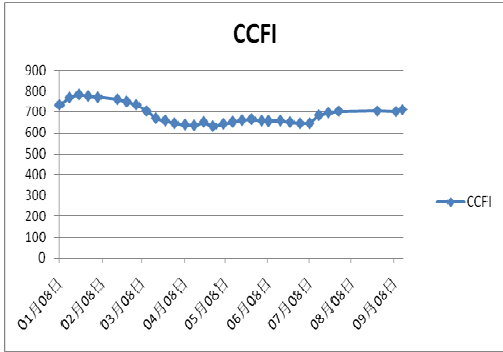
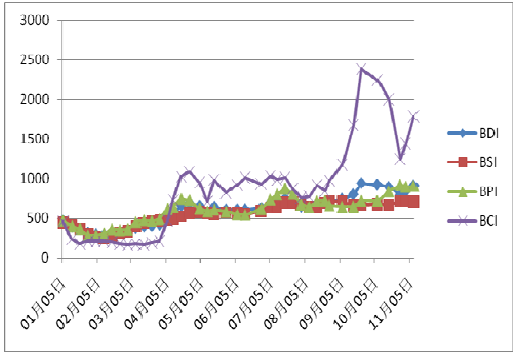
航运动态

3、集装箱航运巨头之战再升级

有专家表示，目前集装箱运输业的行业集中度还过于分散，因此，可以预见集运业的整合合并还将持续。在接受彭博社采访时，世界最大航运公司首席执行官表示，为了换取长期的市场占有率，短期的亏损也是可以接受的。虽然马士基前两天发布的财报显示赤字，而马士基却毅然决定获取更高的市场份额，乍一看令人不可思议。但是该公司（也是该集团）首席执行官施索仁Soren Skou是这么回应的，“有时候我们需要换个方向思考问题，目前整个行业都在整合，在这种情形下，我们必须保持市场份额的增长而不至于失去自己的行业领导地位。”“从长远来看，想成为市场最终的赢家，能最大限度控制成本是最好的办法，而规模化是降低成本的最好方式。”施索仁表示，“我期望我们的市场份额能每年保持有机的增长。”
根据马士基集团披露的财报中显示，马士基第三季度的税后经营纯损额为1.16亿美元，而去年同期为2.64亿美元。并且单箱运输成本也大幅减少，在整个市场货运量值增长了约1%~2%的情况下，马士基航运的货运量增长了11%，远高于业内平均水平！施索仁表示，“11%的货运增长量有一点超出我们的预想，韩进海运申请破产保护给了我们更多的运货量。”
目前马士基航运在集装箱运输市场的占有量约为15.5%，紧随其后的是地中海航运MSC的13.4%，以及达飞轮船CMA CGM的10.4%。另根据该公司首席商务官VincentClerc表示，马士基将很快与现代商船HMM签署协议，助其尽快加入现在的2M联盟。施索仁还表示，“我们目前正在保持有机的增长，如没有更大的整合出现，我们的有机增长能够继续领先。”
作为公司战略的一部分，今年9月，该公司将通过有机并购来实现这一目的。但是施索仁拒绝了透露更多其潜在目标的信息，仅表示，“如果一有合适的机会出现，我们将立即出击，我们资金充足，我们保持有良好的流动性，我们已经准备好在任何时候出手收购。”
但同时施索仁也表示，“从现在的船价或是股价来看，整个集运业真的已经处于历史最低水平，这的确是一个收购的最好时机。”
但同时他也强调，“我们只会收购在未来能够带来良好收益的资产，不然即使价格再低最终也会演变为累赘。”
纵观全球整个航运市场，今年正在遭遇寒冬。东方海外、中国远洋等主要集装箱航运公司净利润均有下滑，不仅如此，在现代商船因财务危机进行债务重组之后，8月底韩国最大海运公司韩进海运更是申请破产保护。长江证券分析师韩轶超在报告中指出，目前集运市场供需矛盾严峻，产能利用率处于2008年以来最低水平，集运运力基数较大，产能自然调整较为缓慢，整体复苏尚需时日。而行业的持续低迷以及航运公司经营惨淡，都提高了其破产风险。覆巢之下，航运公司纷纷寻求合并以压缩成本、提高竞争力。Skou称，整个行业的整合浪潮将持续下去，没有人会预料到这来的如此之快，“1996年，三大巨头合并的市场份额为17%，到明年这一比例将飙升至43%，且在未来将继续增、加。”
今年5月，日本航运三巨头——日本邮船川琦汽船和商船三井株式会社，

德国赫伯罗特以及韩国韩进海运等公司宣布组建航运联盟。10月28日，整合了原中远集运和中海集运的集装箱运输资产的中国远洋发布三季报。报告显示，中国远洋前三季度实现营业收入498.74亿元，同比增长0.35%；净亏损92.20亿元。对于亏损的原因，中国远洋指出，主要受到市场运价持续低迷影响，远洋集装箱航运业务收入增长不及箱量增长，加之年初因业务重组中集装箱租赁业务及干散货航运业务产生处置损失等非经常性因素。而对于重组，中国远洋认为是有效果的。在航运业整体低迷的情况下，中国远洋通过优化航线网络、供应商管理和集装箱管理，努力实现协同效应，三季度净利润环比减亏约7.14亿元。显然，不止中国远洋期待在整合中实现协同效应。年内完成收购东方海皇的达飞轮船，以及即将完成与阿拉伯轮船合并的赫伯罗特都是主动作为的代表。而如今，业内重大整合事件又将再添一例。10月31日，日本邮船、商船三井和川崎汽船达成协议，将原三家公司的集装箱班轮运输业务(包括海外码头业务)合并，以此成立一家新的联合企业。联合企业控股情况如下：川崎汽船占比31%；商船三井占比31%；日本邮船占比38%。联合企业计划于2017年7月1日成立，初定2018年4月1日开始运营。这家新成立的联合企业的运力规模将排名全球第6。三家日本船公司表示，虽然班轮运输业务正在温和增长，但是近几年来从业者一直在与运力供需失衡状况作斗争，市场竞争对手进行了一系列兼并重组活动，导致竞争格局改变。在此背景下，三家日本船公司决定在公平的基础上合并各自的班轮运输业务，以保证相关业务经营在将来能够稳定、有效和有竞争力。而有专家表示，目前集装箱运输业的行业集中度还过于分散，因此，可以预见集运业的整合合并还将持续。上海海事大学教授徐剑华对界面新闻记者表示，在现在的行情下，中小型轮船公司有四条出路：被合并、被收购、破产、由国际性承运人变为区域性承运人。由于日本能源短缺，不愿意被外国公司收购，又有国际化的要求，不甘心成为区域性承运商，所以只有合并。三家合并后，THE Alliance联盟的成员由6家变为3家，降低了内部协调成本，将提高其竞争能力。最近，韩进破产事件持续发酵。航运业管理人士称，长远来看，今年将是2009年金融危机以来集装箱运输行业表现最差的一年，也势必会引发更多破产和潜在并购。徐剑华表示，根据HHI指数（赫芬达尔-赫希曼指数，是一种测量产业集中度的综合指数），目前的行业集中度为720，根据规定1000以下是竞争性的行业，以上为寡占型行业。目前达飞宣布不参加下一轮并购行动，由马士基接手，因为在供大于求的背景下，不能靠买船扩张，只有靠买公司，将流动资金变为资产。按照马士基集团董事会主席迈克·拉斯姆森（Michael Ram Rasmussen）曾对外媒表示，马士基集团已经准备好120亿美元的并购资金，其第三季度现金流为115亿美元。按照马士基的收购要求，将收购市场份额2%~4%、连续五六年亏损的全球承运人。在全球20大集装箱航运公司中，只有四家公司在全球市场占有率逾5%的份额，包括马士基航运公司、位于瑞士的地中海航运公司（Mediterranean Shipping Co.）、法国达飞海运集团（CMA CGM SA.）和中远集运。据徐剑华分析，如果三家日本公司不合并，日本邮船和商船三井都将是马士基的收购对象。三家日本公司合并，则意味着业内只有台湾阳明海运、汉堡南美可能被马士基收购，一旦收购，马士基占有率将提高至20%，行业集中度将达到920，仍不到1000，意味着这一轮行业整合还将继续。

4、航运指数：



11月8日 数据：**BDI (波罗的海干散货指数)：911**（4.71%） **BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：708**（-0.56%）**BPI (波罗的海巴拿马型指数)：903**（1.57%） **BCI (波罗的海海岬型指数)：1786**（9.17%）
9月14日 数据：**CCFI (中国出口集装箱运价指数)：711.55**（1.27%）