



**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

美东: 2250/2825/2825

日本:50/100

越南: 150/300

韩国:20/40

EBS: 紧急燃油附加费

菲律宾: 100/200

红海: 525/825

CIC: 集装箱不平衡附加费

地西: 800/1500/1550

美西: 1650/2050/2050

新加坡: 10/20

台湾: 500/1000

中东: 175/175

西非: 1300/2000/2000

澳洲: 450/900/900

欧基:750/1400/1450

## 经贸信息

**1、今年前10个月我国进出口总值19.56万亿元** 从海关总署网站获悉据海关统计，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。**前10个月，我国一般贸易进出口10.85万亿元，与去年同期持平，占我外贸总值的55.5%，较去年同期提升1.1个百分点。其中出口6.11万亿元，下降0.7%，占出口总值的54.5%；进口4.74万亿元，增长0.9%，占进口总值的56.9%；一般贸易项下顺差1.37万亿元，收窄5.9%。同期，我国加工贸易进出口5.84万亿元，下降6.7%，占我外贸总值的29.9%，比去年同期回落1.5个百分点。其中出口3.76万亿元，下降6.3%，占出口总值的33.5%；进口2.08万亿元，下降7.3%，占进口总值的25%；加工贸易项下顺差1.68万亿元，收窄5%。此外，我国以海关特殊监管方式进出口2.07万亿元，下降2.9%，占我外贸总值的10.6%。其中出口7224.2亿元，下降5.8%，占出口总值的6.4%；进口1.35万亿元，下降1.4%，占进口总值的16.2%。**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。**前10个月，欧盟为我国第一大贸易伙伴，中欧贸易总值2.94万亿元，增长2.3%，占我外贸总值的15%。其中，我对欧盟出口1.82万亿元，增长1%；自欧盟进口1.12万亿元，增长4.5%；对欧贸易顺差7067.5亿元，收窄4.1%。美国为我国第二大贸易伙伴，中美贸易总值为2.75万亿元，下降3.2%，占我外贸总值的14.1%。其中，我对美国出口2.06万亿元，下降2%；自美国进口6920.1亿元，下降6.7%；对美贸易顺差1.36万亿元，扩大0.6%。前10个月，东盟为我国第三大贸易伙伴，与东盟贸易总值为2.38万亿元，增长0.1%，占我外贸总值的12.2%。其中，我对东盟出口1.37万亿元，下降1.8%；自东盟进口1.01万亿元，增长2.6%；对东盟贸易顺差3577亿元，收窄12.4%。日本为我国第五大贸易伙伴，中日贸易总值为1.46万亿元，增长3.2%，占我外贸总值的7.5%。其中，对日本出口6948.9亿元，增长0.5%；自日本进口7685.3亿元，增长5.7%；对日贸易逆差736.4亿元，扩大1.1倍。**三、民营企业进出口增长，比重提升。**前10个月，民营企业进出口7.53万亿元，增长3.8%，占我外贸总值的38.5%，较去年同期提升2.1个百分点。同期，外商投资企业进出口8.93万亿元，下降4.1%，占我外贸总值的45.7%。其中，出口4.86万亿元，下降4.5%，占出口总值的43.3%；进口4.07万亿元，下降3.6%，占进口总值的48.8%。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。**10月，中国外贸出口先导指数为35.6，结束连续三个月回升势头，较上月小幅回落0.2。其中，根据网络问卷调查数据显示，当月，我国出口经理人指数为39.2，回落0.7；新增出口订单指数39.5，回落0.8；经理人信心指数44.8，回落0.7；企业综合成本指数27.4，回落0.2。

期号: 45(20161116)

## 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、泉州货走泉州港 泉州市成立船货代服务中心“推一把”** 为促进集装箱从泉州港进出，泉州市有新举措——今年9月底成立泉州船货代综合服务中心。截至10月底，首批23家符合入驻资质的机构已陆续进驻，包括12家船舶代理和货物运输代理公司、2家理货公司等。**优惠 进驻机构 2020年底前可免租金** 获悉，泉州船货代综合服务中心由市交通委、财政局、商务局、泉州港口局联合设立，选址于市区田安南路外代大厦10-11层，主要是为泉州市船货代等中介服务机构提供集中办公场所，改变泉州市船货代等机构零星分散的局面，有助于船代、货代、报关、报检等中介服务机构之间加强协作，互补发展，从而为航运等企业提供更加专业便捷的服务。根据《泉州市人民政府关于进一步促进集装箱从泉州港进出的若干意见》，2020年底前，除了应承担相应的物业管理费及水电费外，入驻该中心的船货代等中介服务机构将享受免租金的优惠政策。2021年1月1日起，租金收取标准由相关部门另行提出方案报市政府审批确定。今后，该中心将根据代理企业、船东、货主等实际需求以及航运市场发展情况，逐步完善各项服务功能，充分发挥中心在联系代理、船、货、港的桥梁作用，降低企业运营成本，集聚各种资源进一步促进集装箱从泉州港进出，提升泉州港口综合竞争力。**条件 船货要进出泉州港 经营不善将退出** 据了解，申请入驻该中心的船货代等中介服务机构主要分为三类，第一类需要在泉州市工商部门登记，取得相关部门经营资质许可或备案证明，年代理集装箱量5000TEU(重箱)以上，或者代理船舶100艘次以上，或者代理散杂货10万吨以上，而且货物要在泉州港进出。第二类是入驻中心的船货代机构的上下游企业，货主每年需在泉州港口进出货物流达50万吨以上，船务公司运力需达10万载重吨。第三类可入驻的机构和人员，包括与集装箱运输有关联的协会组织及保险、金融、报检行、报关行、理货公司相关业务人员。此外，该中心也制订了退出机制，入驻的机构一旦不再从事相关经营活动，或者出现连续2年无经营业绩，经营业绩严重萎缩等情况，应当自行退出或由主管部门动员退出。**2、湛江港口货物吞吐量增幅居沿海主要港口第二** 从湛江市交通运输局了解到，面对复杂多变的国内外经济形势和持续加大的宏观经济下行压力，湛江港口货物吞吐量却逆势飘红，实现两位数增长，今年前三季度增幅位居全国沿海主要港口第二位。据悉，2016年前三季度，湛江市港口完成货物吞吐量1.94亿吨，几乎9个月的时间就突破了2亿吨，比上年同期增加2983万吨，同比增长18.2%，增幅高于去年全年近10个百分点，增幅居全国沿海主要港口第二位。湛江港发展越来越快，有望重返全国十大港口之列。其中，外贸货物吞吐量完成5574万吨，同比增长16.8%；内贸货物吞吐量完成1.38亿吨，同比增长18.8%。集装箱吞吐量也创同期历史新高。接下来，湛江市将继续拓展港口货源，促进港口生产平稳增长。积极开辟国际航线，大力拓展东南亚等海外市场。**3、宁波舟山港海铁联运年业务量首破20万箱** 宁波舟山港集团昨日发布消息，截至11月8日零点，该集团公司今年集装箱海铁联运业务量、内贸箱箱量及集装箱总吞吐量已分别达20.1万、211万、2021万标准箱。其中，年业务量是首次跨上了20万箱台阶。今年累计完成海铁联运业务量同比增长40.9%，其中月度业务量自6月份以来连续4个月刷新了单月历史新高。**4、厦蓉欧班列前十月 出境货值破1.5亿美元** 今年1-10月，“厦蓉欧”货运班列累计出境50班次，共计1796车，货物重量8272吨，货值达1.53亿美元。昨日，导报记者了解到，其中“台厦蓉欧”班列开行2列，货值约34万美元。据海沧检验检疫局工作人员介绍，厦蓉欧班列从福建自贸试验区厦门片区海沧港区出发，经成都到新疆阿拉山口出境，途经中亚各国直达波兰罗兹，全长1万多公里，运行时间15天，出境货物以服装鞋帽、电子产品为主。而“台厦蓉欧”班列则是厦门与台湾携手，通过海铁联运的方式将厦蓉欧班列起点延伸至台湾，通过厦门自贸试验区将“海丝”与“陆丝”实现无缝连接，更加凸显厦门作为“一带”与“一路”交会点的作用。



**1、船公司动态** （1）**阳明三季度巨亏 130 亿 宣布减资 53.27%** 日前阳

明海运董事会召开重大讯息说明会，有关减增资内容与未来营运策略摘要如下：董事会决议办理减资弥补亏损。公司表示，将办理减资新台币 160.04 亿元，减资比例為 53.27%，同时也将以私募普通股方式办理现金增资 10 亿股。**前三季度营业净损 128 亿** 阳明前三季度营业净损 128 亿 8616 万 1000 元，营益率-15.36%，税前亏损 134 亿 7023 万 9000 元，本期净损 129 亿 8017 万 4000 元，合并税后亏损 130 亿 2303 万 7000 元，EPS-3.76 元。谢志坚为长荣创始人张荣发钦点的辅佐遗书继承人二房独子张国炜的大臣。但二房宫斗失败张国炜出走，随即谢志坚由原来的副总转为集团顾问失去实权出去 uyaw 后由台湾省“交通部“指定委任，由长荣旋转到了竞争对手阳明。（2）**长荣海运第三季度亏损逾 3608 万美元** 据

台湾媒体报道，长荣海运公布今年第 3 季营收 319.34 亿新台币(10 亿美元)，税后净亏损 11.49 亿新台币(3608 万美元)，每股亏损 0.33 新台币，较去年同期每股亏损 0.69 元，显示本季财务亏损状况逐步止血，尤其在韩进海运声请破产后，长荣获得不少转单，第 4 季营收可望获利。长荣日前与中远、达飞及东方海外四家“海洋联盟”的成员在上海签署航线产品合作协议(The Day One Product)，完成联盟航线网络的靠泊港口等相关布局。根据这份合作协议，海洋联盟成员将共同投入约 350 艘货柜轮，总运能规模计 350 万 TEU(20 英尺货柜)，以提供最广泛的航网覆盖率。海洋联盟的营运航网规划共计 41 组航线。（3）**美森轮船第三季度净利 2500 万美元**

11 月 8 日，美森轮船在其官网发布第三季度业绩。报告显示，受夏威夷、阿拉斯加及中国市场的货运需求疲软影响，美森轮船第三季度净利(net income)跌至 2500 万美元，较上年同期减少 1650 万美元；总营业收入为 5 亿美元，较上年同期下降 4390 万美元。美森轮船总裁、首席执行官 Matt Cox 表示：“美森轮船第三季度业绩要低于我们的预期。”报告中显示，美森轮船预计第四季度的市场情况与本季度类似。Matt Cox 表示，今年上半年夏威夷航线相对平静，但预计住宅和商业建筑保持健康，美森轮船看好该岛经济的长期前景，2017 年美森轮船在该区域将适度增长市场份额。和其他运营与跨太平洋航线的承运商一样，美森轮船第三季度的前两个月是运力过剩的受害者，集装箱量较去年同期有所下降。但 8 月 31 日，拥有 7%运力份额的韩进海运申请破产保护，使该区域航线运价出现稳定。美森轮船也在同期实现相当大的运价提升，但仍低于 2015 年第三季度的平均运价。

**2、马士基二代 3E 船或成为首艘装载量 20000teu 以上船舶** 根据英国知名咨询机构北极星消息，马士基航运之前订造的第二代 3-E 级集装箱船即将于明年的 4 月-2018 年 5 月之间陆续交付，光这一个订单就达到了一个万海的现有运力。援引 Alphaliner 消息，新一代的 3E 级集装箱船极有可能成为第一艘装载量超过 20000teu 大关的集装箱船。从最新拍摄的一艘名为 Madrid Maersk 的照片来看，咨询专家们表示，这一批新的超大型集装箱船的实际装载量将远大于马士基官方所宣称的 19,630TEU。Alphaliner 透露，“从船厂拍得的照片清楚的显示，马士基已经对原油船舶设计进行了大规模的改动，以便能够装载更多的集装箱。”Alphaliner 表示，第二代 3E 集装箱与第一代有相同的尺寸，399 米长，58.6 米宽。最主要的变化是将驾驶台往前移动了 2 个 BAY，另外机舱以及烟囱往后移动了 1 个 BAY。因此由于驾驶台瞭望条件得以改善，进而甲板上以及甲板下的集装箱接纳能力都有所增加。另外一个与第一代 3E 集装箱（18,340teu）最大的不同是，新船型吃水增加了大约 50 厘米，

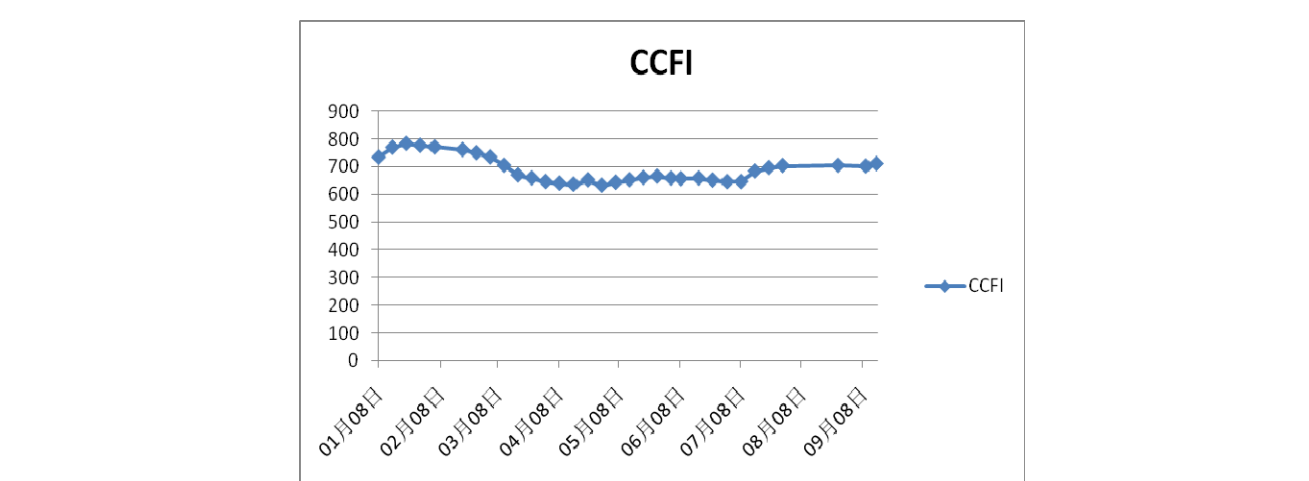
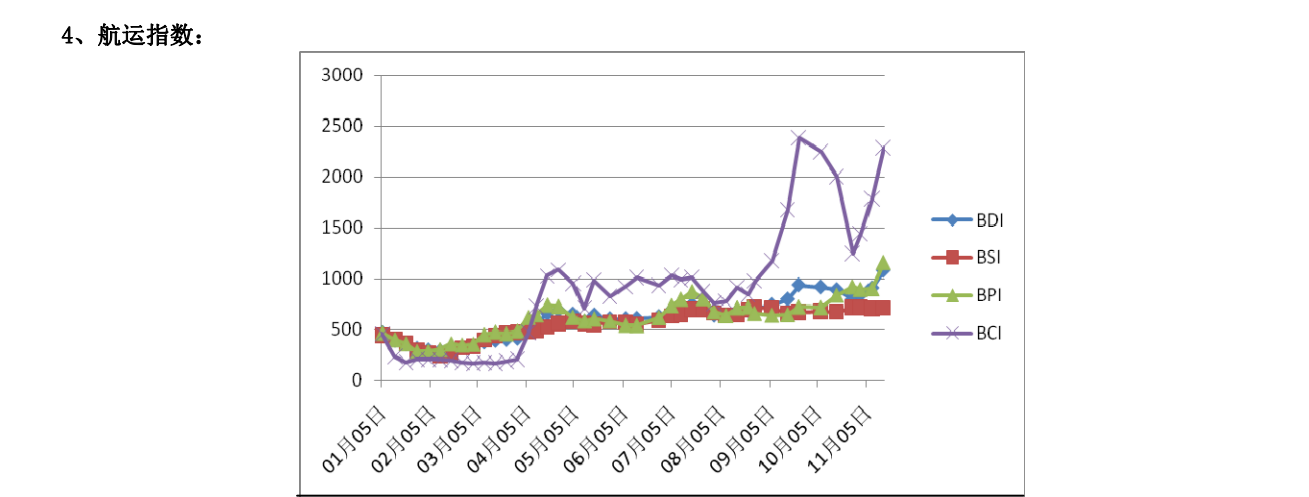
## 航运动态

达到 16.5 米，相应的载重吨增加到了 206000DWT。船舶主机也将变得更轻，由原来的 8 缸改为了 7 缸，使得该船的载重吨位也会有相应改善。据悉，新船将部署于 2M 联盟的亚欧航线网络，与大洋联盟与 THE Alliance 展开“白刃血拼”。成本控制仍然为马士基的主要战略之一，根据马士基第三季度的财报显示，与去年同期相比，其单箱成本再次减低了 13.8%，当然了燃油成本的大幅下降（20%）也对成本的控制产生了积极的作用。马士基 CEO 施索仁曾在多个场合表示，“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。”并且之前马士基也有对其现有的 E 级船舶改造的经验及经历。此外，2017 上半年，THE Alliance 的 MOL 和 Ocean Alliance 的 OOCL 也会有一批突破 20000TEU 的新船下水交付，如果油价上涨，对于远洋运输来说大船优势会突显。

**3、BIMCO：集装箱船拆解量创新纪录** 据 BIMCO 统计，今年全球集装箱船拆解量已经创下了 500000 TEU 的新记录，其中巴拿马型集装箱船占近一半。由于运力过剩，集运市场持续处于低迷状况，在 2015 年拆解活动积极的基础上，过去 3 个月的拆解量大幅上升，占今年以来的拆解总量的 41%，2016 年 9 月更是单月集装箱船拆解第二高的月份，这使得今年以来的拆解量超过了市场预期。相比之下，今年以来集装箱船拆解量为 2015 年同期的 4.2 倍。考虑到拆船活动是集运行业回到运力供需平衡采取的最基本措施之一，这一变化能够推动行业往积极方向发展。由于巴拿马运河扩建，导致传统巴拿马型集装箱船的拆解量飙升，基本处于被淘汰的阶段。传统 3000-5000TEU 集装箱船，宽一般不超过 32.5 米，其拆解量已经占 500000TEU 总拆解量的 47%。此外，拆船市场上甚至出现了不到 10 年船龄的巴拿马型集装箱船。目前，全球各地闲置了超过 100 艘集装箱船，这导致 3000-7000TEU 的中型集装箱船拆解量急剧上升，但是传统宽型集装箱船拆船活动相对较少，占拆解总量的 30%。BIMCO 表示，拆解活动来得早总比晚好，因为接下来还有大量集装箱船在今年其余时间以及在 2017-2018 年期间交付。此外，频繁的拆解活动能够降低船队的净增长率，如果继续保持目前拆解趋势，可以防止集运行业进入更加黑暗的前景。

**4、全球航运市场持续低迷 大整合仍将持续** 全球海运运力大扩张导致供需严重失衡。“我呼吁大家不要再造新的散货船，因为市场真的是太糟糕了。”近日在上海浦东召开的波罗的海国际航运公会全球会员大会上，BIMCO 主席菲利浦·路易·德雷福斯表示。作为全球最大的航运组织，波罗的海国际航运公会的会员拥有 1.5 万多艘船舶，占世界海运总运力的 65%以上。这是该组织首次在上海举行全球大会，“共话复苏之路”成为会议主题之一。对于全球航运巨头来说，2016 年有可能是 2008 年金融危机后挑战最大的一年。今年 9 月，世界排名第七的韩进海运宣布申请破产保护。10 月，重组后的中国远洋公布财报，前三季度亏损 92.2 亿元。11 月初，全球航运业老大马士基宣布，三季度航运板块实际亏损 1.22 亿美元，连续两个季度出现亏损。亏损、破产、重组……全球航运业的持续低迷，让

市场参与者开始深深的反思。“金融危机八年来，全球经济已出现缓慢的复苏，但航运业没有，目前仍在痛苦的徘徊中。主要原因之一，就是行业的自我调节出了问题，市场缺乏自律。”中国远洋海运集团副总经理叶伟龙表示。叶伟龙所说的“自我调节”问题，表现最明显的是全球海运运力的大扩张。2011 至 2015 年，航运业年均投资造船金额超过 1000 亿美元，持续的运力扩张，导致供需严重失衡。今年年初，海运业的两大运价指标 BDI（波罗的海干散货运价指数）和 CCFI（中国出口集装箱运价指数）双双跌至历史新低，分别只有 290 点和 632 点。与其他行业不同，航运业从船舶订造到运力释放，需要一定的周期。安信证券交运行业研究员姜明表示，从这个角度看，集装箱运输行业的供给侧改革才刚刚开始。虽然韩进申请破产保护，但其保有的运力依然作为筹码存在于航运市场，长期看不会改变供需格局。一片愁云惨淡中，中国市场的动向，将成为全球航运市场的最大变量之一。今年年初，由中远、中海合并而来的中国远洋海运集团挂牌，成为航运业整合的标志性事件。随后，德国的赫伯罗特航运与阿拉伯轮船签署合并协议，日本的川崎汽船、商船三井和日本邮船则同意在明年合并旗下的集装箱运输业务。中国远洋海运集团董事长许立荣认为，航运企业要告别在市场低谷时才抱团取暖的短期行为，转为更加深入地应用“共享经济”模式。这包括班轮联盟的共享船舶、集装箱和舱位，以及油轮、干散货运输市场的联营体。除了市场自发调整，中国的航运相关制度也在积极改进。比如上海自贸区就在全国率先实施外资船舶管理、国际中转集拼等一系列开放措施，还启动了中英航运人才“双认证”试点。另一方面，中国“一带一路”倡议的推进，将给航运企业带来新的商机。“一带一路”倡议通过大量的基础设施投资，将有效补足沿线国家的基建短板，激发当地经济、贸易增长的潜力。而航运企业可以借此机会开辟新航线，提高相关地区的海运连通性，实现企业与区域经济的共赢。只不过，在这一切发挥作用之前，航运业仍要忍受相当长的低迷期。航运大数据公司亿海蓝副总裁刘倩文表示，“可能要等到 2019 年，干散货运输市场才能出现转机。”而工银租赁航运金融事业部执行总经理郭芳萌更是直言：“只有没人谈复苏了，航运业才能迎来真正的复苏。”



11 月 15 日 数据：**BDI (波罗的海干散货指数)：1084**（18.99%）**BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：713**（0.71%）**BPI (波罗的海巴拿马型指数)：1162**（28.68%）**BCI (波罗的海海岬型指数)：2282**（27.77%）

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