



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	菲律宾: 100/200	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、世贸组织(WTO)报告:中国外贸续领全球 据商务部消息,世贸组织(WTO)日前发布了2015年全球贸易统计报告,涵盖了195个经济体的货物与服务贸易统计情况。WTO报告显示,2015年中国货物出口占全球13.8%,居世界第一位;货物进口占全球10.06%,居全球第三位;服务贸易出口和进口分别占全球的6%和10%,服务贸易出口额和进口额均位居全球第三。2015年中国货物出口22749.5亿美元,同比下滑3%;货物进口16819.5亿美元,同比下滑14%。2015年中国服务贸易出口2854.8亿美元,同比增长2%;服务贸易进口4663.3亿美元,同比增长3%。以主要出口商品类别计,2015年中国农产品出口占全球出口总额的3.2%、能源和矿物产品占2.4%、制成品占94.3%;2015年中国农产品进口占全球进口总额的9.5%、能源和矿物产品占21.3%、制成品占64.4%、其他4.8%。在主要出口国家和地区中,美国占中国出口总额的18%、欧盟15.6%、中国香港14.6%、日本6.0%,其他国家和地区为45.8%。2015年中国非农产品出口22293亿美元,同比下滑3%;进口14925亿美元,同比下滑15%。前五大出口产品为自动数据处理设备1533亿美元、无线电广播或电视传输器具1367亿美元、电话机及部件883亿美元、集成电路717亿美元、灯具照明358亿美元。前五大进口产品为集成电路2319亿美元、原油1343亿美元、铁矿石578亿美元、光学设备463亿美元、电话机及部件454亿美元。

2、商务部:今年1-9月中国服务进出口总额38496亿元 商务部新闻发言人孙继文今日表示,2016年1-9月,中国服务进出口总额38496亿元人民币,同比增长21.4%。其中服务出口13112亿元,增长8.7%。17日,商务部召开例行发布会,对1-10月和10月当月对外投资、市场运行等情况进行解读,并回答中外媒体提问。对于服务贸易的情况,孙继文介绍,2016年1-9月,中国服务进出口总额38496亿元人民币,同比增长21.4%。其中服务出口13112亿元,增长8.7%;服务进口25384亿元,增长29.1%。服务贸易发展呈现如下特点:一是规模持续扩大,占外贸比重稳中有升。今年以来,我国服务进出口一直保持两位数增长。1-9月,服务贸易占对外贸易的比重达18%,较2015年全年提高2.6个百分点。二是高附加值出口增速较快。以技术服务、维护和维修服务 and 广告服务等为代表的高附加值领域出口快速增长。其中,技术服务出口588亿元,同比增长18.4%;维护和维修服务出口253亿元,同比增长54%;广告服务出口231亿元,同比增长65%。三是逆差有所扩大。受旅行(含旅游、留学和医疗等)进口快速增长的影响,1-9月我国服务进出口逆差有所扩大,达12272亿元,比去年同期增加约2950亿元。

期号: 46(20161123)

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、我国启动交通物流融合发展首批重点项目 国家发展改革委11月17日称,在港口及物流枢纽集疏运铁路建设、铁路物流基地、铁路货场周边道路畅通、国家交通运输物流公共信息平台、公路港建设5个方面,抓紧启动第一批63项重点项目。这些项目包括:——港口及物流枢纽集疏运铁路建设项目。加快推动建设连云港赣榆港区铁路专用线、武汉港江北铁路二期、广州铁路枢纽东北货车外绕线等12项工程建设,优化港口及物流枢纽集疏运体系布局,充分发挥水路和铁路运输组合优势,提升运输效率。——铁路物流基地工程。建设石家庄南一级铁路物流基地、南京尧化门一级铁路物流基地、天津西堤头二级铁路物流基地等16个具备集装箱办理功能的一、二级铁路物流基地,强化铁路集装箱骨干作用,优化运输结构,加快铁路企业向现代物流企业转型。——铁路货场周边道路畅通工程。实施呼和浩特沙良物流基地、佳木斯铁路物流基地、厦门前场物流基地等21项铁路货场周边道路畅通工程,缓解铁路货场进出流通不畅、效率不高等问题。——国家交通运输物流公共信息平台。加强政府部门物流相关政务信息汇聚,巩固和拓展东北亚物流信息服务网络建设成果,加快交通运输行业交换节点建设,开展一批互联互通示范应用,完善铁路集装箱运输管理信息系统。加强与国家数据共享交换平台、全国政务信息共享网站的有效衔接,实时开展数据共享,提升交通物流融合事中事后监管及综合治理能力,为宏观调控及决策提供数据支撑。——公路港建设工程。实施宿迁、温州、金华、台州、合肥、六安、漳州、商丘、荆门9项公路港建设工程,构建覆盖面更宽的公路港物流平台,完善全国运营体系。

2、转口货物切莫忽视“未再加工证明” 近日海关总署发布2016年第52号公告《关于各优惠贸易安排项下经港澳中转进口货物单证提交事宜的公告》,明确了香港中检公司对经香港中转的货物出具《中转确认书》,方便转口货物证明转口期间未再加工事宜,进一步畅通清环节。据悉,今年1-10月,厦门检验检疫局收到国外退证查询来函100封,出口企业申请签发的优惠原产地证书中,因被质疑“直运规则”或未办理“未再加工证明”,被进口国海关退证查询的证书占国外退证查询的13%。鉴于此,厦门检验检疫局提醒广大进出口企业,各自贸协定项下对货物直运有相关规则要求,即受惠国的原产品须从该受惠国直接运至给惠国,不得在中途转卖或进行实质性加工,但由于地理上的原因或运输上的困难,也允许货物经过第三国(地区)中转。为了能顺利享受进口国的关税减免优惠,进出口企业应充分理解“直运规则”的要求,涉及中转运输的产品,应及时在中转地办理“未再加工证明”或“中转确认书”以便顺利享受自贸协定下的关税减免待遇。

3、前10月泉州进口纺织设备增长近两倍 作为制造业大市,泉州产业集群优势明显,在当前大规模转型的关键时期,泉州以智能制造为突破口,全力推动产业转型升级。其中,以纺织行业为代表的制造业走在了智能制造的前列。从泉州检验检疫局获悉:2016年1-10月,泉州检验检疫局共检验监管进口纺织印染设备87批、814台、5143.95万美元,同比增长148.57%、196%和191.57%,进口数量及货值均达到同比近两倍的增幅。据了解,这些纺织设备主要来自德国、意大利、日本、中国台湾等国家和地区,均为国际上较先进的设备。

1、万海第三季度净利同比下跌 95% 近日，台湾万海航运公布第三季度业绩，虽然第三季度继续保持盈利，但盈利水平明显下滑，较去年同期下跌 95%。第三季度万海航运营业收入为 140.69 亿新台币（约 4.42 亿美元），较上年同期减少 12.03 亿新台币；净利 5217 万新台币（约 164.02 万美元），较上年同期大幅减少 10.03 亿新台币。前三季度，万海航运营业收入为 424.61 亿新台币（约 13.35 亿美元），较上年同期下降 64.69 亿新台币，下跌 95%；净利 3.49 亿新台币（约 1097 万美元），较上年同期减少 38.66 亿新台币，下跌 91.1%。目前台湾地区交通部门提出 600 亿新台币（约合 18.88 亿美元）缓解方案，由台湾地方政府中长期资金贷款提供海运相关业界运用，港务使用费也给予打折优惠。不过这笔资金是否能惠及万海尚不得知。

2、港口航运短期爆仓 业内称行业复苏为时尚早 “欧线、美国线、南美线等主要航线几乎全部出现爆仓情况，海运费价格飞涨。”市场日前传出了深圳港、天津港等主要口岸航运仓位极度紧张的消息。A 股的港口航运板块也出现集体拉升，日照港、天津港、招商轮船等纷纷上涨，大连港更是连续三天涨停。出现上述情况的主因有三点：一是中国货主习惯在春节前集中出货；二是欧美航线每年年底都会迎来“圣诞行情”；三是各大航运联盟一致贯彻了撤船、减舱的方针，以保证年底这个传统旺季的运价处于高位水平。不过，中远海运集团多位人士表示，爆仓情况主要是从 10 月中下旬开始，现在用于圣诞节的出口货物已经基本运送完毕，当前载运率在八九成，但业内还是希望抓住年底的机会上调运价，毕竟之前跌太多。“从目前的数据看，外部经济和贸易环境并没有太大的改善，航运运力过剩依然存在，进入 2017 年后运价可能又会回调。”航运专家陈弋分析。**多重因素叠加导致“爆仓”** 航运主要分为集装箱航运和干散货航运，近期都出现运价上涨，这与传统旺季到来有关。

集装箱航运方面，除中国货主习惯在春节前集中出货外，欧美即将迎来“黑五”、圣诞等重大节日，商家也需要提前备货。国内各大港口甚至一度出现爆仓的情况。这种情况下，无论是国内还是国外，集装箱航运企业都在上调运价。马士基航运、地中海航运、达飞航运、东方海外均已涨价。深圳一位国际货运公司的业务员表示，最近有些航线的业务量的确爆棚，他们已经上调了报价，“上调的是去美洲的线，圣诞节快到了，出货量很多。”深圳市九方国际货运代理有限公司总经理陈俭则表示，市场的仓位确实紧张，价格也上调了，但是没那么夸张。“价格上调一两成是有的，每年的这个时候都是航运最旺的季节，所以价格上涨是正常的市场行情。上海航交所公布的运价指数显示，截至 11 月 11 日，中国出口集装箱运价综合指数报收于 763.78 点，较前一周上涨 1.4%。欧洲、美东、美西、中国香港、东南亚、澳新、东西非等航线均有不同程度的上涨。除上述原因外，今年底航运出现爆仓的情况还与整个行业为了提高运价保利润有关。由于目前全球集航运业集中度较高，行业前十名占据了世界 60%~70%的运力，因此在传统旺季，各大航运联盟都选择了撤船、减舱，努力保证年底运价处于高位水平。干散货航运方面，反映国际贸易景气程度的 BDI(波罗的海干散货指数)11 日大涨了 7.29%。本周 BDI 指数继续上扬，继 2016 年 2 月份刷新历史低点 290 点后，截至目前已累计上涨 267.24%，创今年年内新高。BDI 指数是由几条主要航线的即期运费加权计算而成的重要运价指数，反映了全球对矿产、粮食、煤炭、水泥等初级商品即期市场的供需行情，本次 BDI 指数上涨主要受大型干散货船海岬型船运价大涨的推动。陈弋指出，每年冬季，国内的企业都会有冬储的需求，导致铁矿石、煤炭等进口需求会增加，对航

航运动态

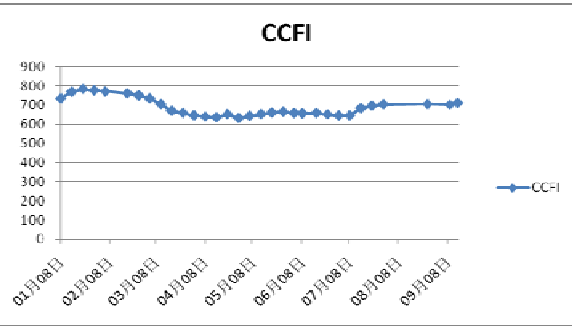
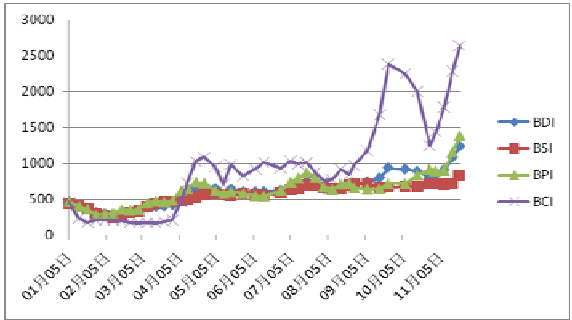
运需求也就随之增加，比如现在到秦皇岛运煤炭的船只就是之前的两倍。海关总署的数据也显示，今年前 10 月，中国进口铁矿砂增加 8.9%，煤增加 18.5%，钢材增加 2.1%，未锻轧铜及铜材增加 7%。**航运行业能否“破冰”** 可惜的是，年底的“爆仓”并不意味着整个航运行业出现了转机。今年下半年，全球第七大航运企业、韩国最大的航运公司韩进海运宣布破产，成为全球航运业有史以来最大的破产案。这对本就已经陷入困境的中国造船企业，尤其是那些与它有业务关联的企业，无异于雪上加霜。事实上，今年前三季度全球航运市场持续低迷，没有多少航运企业能够获得盈利。连全球最大集装箱航运企业马士基的利润也下降了 44%，其中集装箱业务亏损 1.16 亿美元。马士基还预计，2016 年公司全年利润将不足 10 亿美元，远低于去年的 31 亿美元。“今年是航运行业非常特殊的一年。韩进的破产对整个行业来说是很大的震动，而且今年到目前为止全球发生了若干起海运公司合并的事件。”**人民币贬值利好出口企业** 11 月 16 日银行间外汇市场人民币汇率中间价为 1 美元兑人民币 6.8592 元。这意味着，人民币中间价已经连续 9 天调降，创 2015 年 12 月以来最长连降周期。对于人民币对美元贬值在对外出口中的作用，陈弋表示，人民币对美元虽然持续贬值，但对于其他货币的贬值幅度不大，对外贸的整体影响也不是很大。不过，对于那些利润较低的传统出口企业，确实也真切感受到了人民币贬值带来的好处。长期来说，真正影响企业的仍是是否能研发出新的产品，是否能在产品上获得价值和利润。上述经常与企业打交道的刘欣也表示谨慎乐观：“中国出口货物的附加值总体偏低，很多企业真正接单的价格和成本差不多，它们的利润来自于退税。人民币贬值的确会增加它们的利润，但是一旦人民币贬值的预期稳定，那些了解中国的国外客户可能会压价。

3、马士基航运任命方雪刚先生为新任大中华区总裁 马士基航运近日宣布，自 2017 年 1 月 1 日起，方雪刚先生（Mike Fang）将担任马士基航运大中华区总裁，在上海任职。马士基航运亚太区首席执行官范楚言先生（Robbert van Trooijen）表示：“我非常高兴方雪刚先生接受马士基航运大中华区总裁的任命。方雪刚先生在马士基航运担任多个领导职务，拥有非常突出的业绩表现。我相信，凭借他丰富的经验和对客户的热忱及对中国市场的深入了解，将有助于大中华区更好地发展壮大。”方雪刚 1994 年加入马士基航运，任销售代表。在过去的 22 年间，方雪刚在马士基航运担任了一系列领导职位，包括在 2012 年至 2015 年期间分别担任马士基航运华北区和马士基航运华东（中）区总裁。目前，他担任马士基航运大中华区销售总监。方雪刚今年 48 岁。他 1992 年从华中理工大学毕业，获得系统工程硕士学位，并于 2004 年从中欧商学院获得高级工商管理硕士学位。方雪刚将从马士基航运大中华区现任总裁丁泽娟女士（Silvia Ding）手中接管马士基航运大中华区的业务，丁泽娟女士将前往哥本哈根，担任马士基航运航线管理高级总监。她表示：“在公司总部担任这样一个职位，能够对公司的业务发展、组织架构、客户服务带来更大的影响，这一直是我在马士基长期职业发展规划中所向往的。方雪刚先生能力出众，是接替我成为马士基航运大中华区总裁的最佳人选。我相信，凭借大中华区同事们在 2016 年打造的坚实业绩基础，方雪刚先生一定能够与管理团队一起，带领大中华区取得更好的成绩。”

4、中国出口集装箱运输市场周度报告（2016.11.18） **旺季货源接近尾声** **主干航线运价连跌** 本周，受远洋航线旺季货源接近尾声影响，中国出口集装箱运输市场总体需求出现回落，主干航线市场运价下跌，拖累综合指数持续回落。11 月 18 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 814.01 点，较上期下跌 1.3%。**欧地航线**，据欧洲经济研究中心最新发布数据显示，欧元区 11 月 ZEW 经济景气指数为 15.8，高于上月的 12.3，显示市场对于欧元区的经济展望更趋乐观。但随着运输旺季接近尾声，运输需求出现下滑，市场上各航班的舱位利用率出现分化：虽然仍有小部分航班接近满载出运，但多数航班船舶平均舱位利用率已降至九成以下。航商为揽取货源提升装载率，基本放弃了月中的运价上涨计划，自月初以来对运价进行了连续下调以保持价格竞争力。11 月 18 日，上海出口至欧洲、地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为美元 788/TEU、710 美元/TEU，分别较上期下跌 9.3%、2.5%，分别较上月末累计下跌 17.8%、9.8%。**北美航线**，由于目的地零售商品库存基本补充到位，市场货量增长的主要驱动因素消失，总体运输需求走势面临拐点。本周，上海港船舶平均舱位利用率约为 95%左右，与上周基本持平。虽然市场供需关系保持平稳，但在航商降价揽货策略影响下，即期市场运价不断回落。

11 月 18 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）分别为 1687 美元/FEU、2623 美元/FEU，分别较上期下跌 6.7%、1.8%，分别较上月末累计下跌 17.5%、7.5%。**波斯湾航线**，运输需求总体企稳，同时在航商停航措施的支撑下，市场运力规模进一步收缩，上海港船舶平均舱位利用率稳定在 90%以上，并有部分班次接近满载出运。受基本面改善支撑，多数航商执行运价上涨计划，即期市场运价出现大幅反弹。11 月 18 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 648 美元/TEU，较上期大幅上涨 46.9%。**澳新航线**，运输需求持续旺盛，带动船舶平均舱位利用率维持在高位，并有多 个航班满载出运。由于市场供需关系持续良好，多数航商维持各自运价，涨后运价基本企稳。11 月 18 日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 977 美元/TEU，较上期上涨 0.4%。**南美航线**，市场货量总体保持稳定，供求关系平稳，多家航商的船舶平均舱位利用率维持在 95%左右。但随着市场运价重回高位，众航商的市场策略出现分化，在部分航商回调运价带动下，即期市场运价下跌明显，月中的运价推涨成果基本被侵蚀。11 月 18 日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 2685 美元/TEU，较上期下跌 7.7%。**日本航线**，本周货量保持平稳，市场运价基本稳定。11 月 18 日，中国出口至日本航线运价指数为 655.78 点，与上周基本持平。

5、航运指数：



11 月 21 日 数据：**BDI (波罗的海干散货指数)：1240**（14.39%） **BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：835**（17.11%）
BPI (波罗的海巴拿马型指数)：1387（19.36%） **BCI (波罗的海海岬型指数)：2638**（15.60%）
9 月 14 日 数据：**CCFI (中国出口集装箱运价指数)：711.55**（1.27%）