



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、2017：欧洲经济严冬将至 2017年，欧洲政治经济格局将开始漫长而痛苦地重构。“区域分裂+社会割裂”的双重分化趋势将愈演愈烈，民粹主义、保守主义和孤岛主义加速崛起。欧元区市场的相对优势和吸引力将逐渐下降，欧元的贬值空间将逐步扩大。2017年，欧洲将迎来一体化真实倒退之元年，欧洲经济凛冬将至。2017年，欧洲将迎来一体化真实倒退之元年，欧洲**经济**凛冬将至。增长方面，区域一体化的倒退将严重拖累欧洲的全要素生产率和内生增长动力；风险方面，分裂主义和民粹主义将加剧政治风险，并激化经济失速风险、债务通缩风险和银行业风险，从而全面恶化欧洲经济的复苏环境。之于英国，退出欧盟将带来密集的短期阵痛；之于欧洲，一体化倒退则将造成绵延的长期困局。2017年，欧洲经济将面临严峻挑战。由于凝聚力衰退、经济基本面疲弱且地缘政治震荡，欧洲市场的吸引力将渐次下降，欧元的没落也将延续。**英国之痛：短期冲击扰动英国经济** 英国脱欧，对于欧洲和英国的影响机理截然不同。就英国而言，短期内，渐次展开的退欧进程必然造成密集的经济调整和市场重估。但是长期来看，退欧对单一国家造成的连锁反应相对有限。一旦**退欧**程序完结，相比于欧盟，英国将更迅速地形成新的政治稳态和经济均衡。因此，在未来数年，英国将主要面对剧烈而短暂的“阵痛”，在经济增长和市场风险两端一次性地支付退欧的沉重代价。经济增长方面，剧烈的负面冲击将削弱英国的短期增长动能。今年10月英国首相特蕾莎·梅宣布，英国将选择极端的“硬退欧”模式，即同时退出欧盟和欧盟市场特惠准入条款。正如我们之前报告所强调的，相比于“挪威模式”和“瑞士模式”，“硬退欧”模式短期内将造成更加高昂的经济成本，动摇市场信心，抑制投资与消费，进而造成经济增长的大幅放缓。这一负面效应将在2017年充分展现。根据今年10月IMF的预测，2017年英国经济增速为1.05%，较2016年4月的预测值下降1.1个百分点，较2016年增速下降0.79个百分点，并大幅低于历史均值2.16%。从更详细的高频数据来看，英国经济的诸多先行指标也陷入阶段性低谷。2016年前9个月，英国制造业和服务业PMI月均值分别为51.5和52.6，较2015年月均值分别下滑1.1和4.1。2016年前9个月，英国消费者信心指数月均值为-2.33，大幅低于2015年月均值3.08。市场风险方面，频繁的市场重估将推升英国的金融市场风险。其一，英镑的货币风险居高不下。从英国退欧公投至今，英镑名义有效汇率累计下降17.90%，且屡创1996年以来的历史新低，英镑对美元双边市场汇率也累计下降3.92%（见图1）。随着英国“硬脱欧”的推进，英镑汇率面临着惯性下跌与踩踏性做空的双重压力，极易再度出现大幅币值波动。其二，英国资本市场泡沫风险逐渐显现。据我们测算，2016年10月，英国股票市场的宏观市盈率（股市表现相对于经济增长的强弱）为0.80，远高于德国和法国的0.32和0.33。其宏观市盈率的同比增幅高达0.49。即使是今年股市一路走强的美国，其宏观市盈率同比增幅也仅为0.40。这表明，相对于疲弱的实体经济，英国资本市场已趋于过热。一旦退欧进程中出现市场情绪和资本流向的突变（图2），宏观市盈率缩水将与实体经济盈利恶化相互加强，大概率导致资产价格的骤然下落，进而引发系统性风险。**欧洲之困：长期困境重构欧洲格局** 英国脱欧对于英国将带来短期阵痛，而对于欧洲则将造成绵延的长期困局。2017年，欧洲将真正开启一体化倒退的进程。

期号：47(20161130)

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、海关对暂时进出境货物“免签” 展品进出境“说走就走”

11月24日，根据海关总署统一部署，厦门海关正式停止实施“暂时进出境货物的核准”行政审批，以后企业可以直接办理暂时进出境货物申报手续，无须事前向海关申请审批，此举将大幅简化展品类货物的通关手续，进出境展销实现“说走就走”。暂时进出境货物是指经海关批准，暂时进出关境并在规定的期限内复运出境、进境的货物，此类货物一般以展品、摄影摄像器材等为主。此前根据相关规定，企业须提前递交《货物暂时进/出境申请书》等材料，待海关审核通过后方可办理货物暂时进出境手续。“暂时进出境货物核准”这一行政审批，业务量占到了厦门关区行政审批数量的80%以上。“放管服”改革启动以来，厦门海关大力推进行政审批制度改革，共精简取消13项行政审批事项，占原有行政审批事项的一半以上。而“暂时进出境货物核准”行政审批的取消，不仅极大地节约了企业的申报成本，也有效减少海关内部工作量，大幅提高通关效率，实现海关与进出口企业的“双赢”。“时间就是商机，随着事前审批的取消，咱们的商品可以随时出境展销，真是太给力了！”在东渡口岸每月都有20-30票暂时进出境货物申报的厦门厦顺铝箔有限公司关务人员对海关这一改革赞不绝口。

2、厦门关检进一步推进“一站式”查验及“三互”工作

11月18日，为落实今年厦门关检第一次联席会议精神，厦门关检所属东渡检验检疫局、厦门检验检疫局象屿办事处、海沧检验检疫局、东渡海关、海沧海关签订合作协议，进一步推进关检“一站式”查验及“三互”工作，加强口岸执法把关效能。关检双方商定：一是加强组织领导与联系配合。建立由各自“一把手”担任领导小组组长的双组长负责制、业务联席会议机制及对口科室联络机制，共同推进口岸查验设施共享共用及查验预约信息化平台建设。二是完善“一站式”查验运行工作机制。优先安排实施“一次查验”；将查验场地扩大到辖区海关所有监管场所；在现有基础上，将进口大宗散货、废物原料及海关非侵入式机器扫描检查后需转人工查验的货物等也纳入一站式查验范围；对鲜活、易腐易烂等需紧急验放的货物，实行查验“绿色通道”。三是持续推进“三互”合作。扩大监管互认范围，将监管互认货物范围扩大到大宗散货；加强执法协作和互助，及时通报各自查验/检验检疫过程中发现异常情况。据了解，通过“一站式”查验可减少企业30%的重复申报项目，缩短企业40%的通关时间，节省约50%的人力资源，为货主减少每标箱600元的物流成本，有效提高码头场地使用效率。至2016年10月，厦门关检“一站式”查验2289批；海关认可检验检疫查验进境废物原料结果793批次/6080标箱，节省重复掏箱、移箱、滞期等综合物流成本约200万元。

1、德鲁里：第三季度亚洲-西非航线集运量下降 19% 航运咨询机构德鲁里(Drewry)日前发布报告显示，集运市场第三季度箱运量的下滑出人意料之严重，亚洲-西非航线的集运量下降了 19%，预计今年年末情况也不会恢复太多。作为西非最大的经济体，尼日利亚和安哥拉正在努力调整降低石油收入，其中尼日利亚预估今年的 GDP 增长 1.7%，而安哥拉后者转向缓和小规模非资源出口经济体。因此，集装箱船在该地区的贸易量出现减少，反映的客观事实是经济放缓，对西非的最大经济体打击最大。2016 年 9 月之后，亚洲-西非航线箱运量下滑 11%。作为集运业一年中的传统旺季，第三季度集运量则同比下滑 119%，是 2012 年以来下滑幅度最为严重的一个季度，连续 7 个季度负增长。德鲁里称，截至 2016 年 9 月，过去 12 个月亚洲-西非航线平均月度箱运量下降至 101700TEU，比前一年同期下降 11.6%。到 12 月末，箱运量下降速度加快，表明贸易量减少了 12-14%。尽管亚洲-西非航线的集装箱贸易量下降，但是并没有影响市场自我调整能力。在第三季度市场总供给不表的情况下，错过的航程暂时限制了更大型的集装箱船进入该贸易市场。集运公司认为，箱运量的下降会对集装箱船利用率和运费产生负面影响，第三季度平均船舶利用率下降至 56%，相比第二季度的利用率为 63%同样下降。

2、马士基欲 40 亿欧元收购汉堡南美 据外媒透露，欧特克集团(Oetker)将于下周举行最高级股东会议，讨论是否出售旗下集运企业——汉堡南美，马士基航运或是最终买家。有消息称，欧特克集团有意出售汉堡南美，价格约为 40 亿欧元，马士基航运或是最终买家。对于该消息，汉堡南美拒绝做出评论，不过，该公司也没有否认正在进行一项谈判。马士基集团将于 12 月 13 日公布新的战略发展方向和架构重组方案更多细节，在这之前，需要有一些实质性行为。而马士基集团也希望通过相关收购使股票有较大涨幅，从而以股权交易的形式支付部分收购费用。有业内人士表示，马士基航运之所以有可能快速收购汉堡南美，在于巩固并扩大南美市场。在巴西，汉堡南美市场份额居第一，马士基航运附属公司 Mercosul Line 排名第二，马士基航运位列第四。如果马士基航运成功收购汉堡南美，其南美沿岸航线市场将会有质的改变，总运力会达到该市场运力的 80%左右。同时，公司整个南北航线市场网络和份额也会大增，市场份额将升至 35%左右。不过，潜在的合并仍面临一些问题，比如双方如何分配现有船舶和码头。有集装箱运输领域专家表示，在马士基航运和地中海航运共同经营的桑托斯港 BTP 码头，基本已没有能力再接纳汉堡南美的运量，如何重新分配运力是双方讨论的焦点之一。马士基航运在东西向航线市场有很强的控制力，通过收购汉堡南美而扩大南北向航线市场份额似乎在意料之中。同时，马士基航运正在强化冷藏运输市场，而汉堡南美也可为其在这一领域的发展注入强大力量。这样看来，马士基航运收购汉堡南美将会是快速且准确的。

3、赫伯罗特与阿拉伯轮船合并获欧盟有条件批准 德国赫伯罗特收购阿拉伯轮船事宜，获欧盟委员会批准。此次收购事宜能够获批，主要是由于阿拉伯轮船同意退出其在北欧至北美贸易上提供的航线服务。否则，在此贸易航线上将形成垄断。待收购完成后，该公司将成为全球第五大班轮公司。欧盟委员会相关官员指出，对于两家公司的合并事项，欧盟委员会对于合并所涉及的包括欧洲至美国、中东、印度、亚洲、澳大利亚、新西兰、西非以及链接欧洲和地中海等 13 条贸易航线上进行审查。由于赫伯罗特和阿拉伯轮船分别为不同的

航运动态

航运联盟服务，所以欧盟委员会担心合并后的新集运公司及其所在联盟将会增加北欧至北美的航线服务，对该航线上的运力及运价造成重大影响，甚至垄断市场，损害消费者利益。该官员补充道：“届时，集装箱班轮运输公司及其所提供的集装箱集装箱码头、内陆运输、货运代理及港口拖轮等与集装箱班轮运输相关服务之间的纵向关系也将受到限制。但是这些并不足以引起反竞争的行为，因为在这些市场上仍存在大量的服务提供商。”为缓解欧盟委员会对这些问题的担忧，赫伯罗特表示，合并后他们将终止阿拉伯轮船在北美至美东海岸线间所提供的 NEU1 航线服务。这将彻底脱离赫伯罗特及阿拉伯轮船所在联盟之间的额外关系。这意味着，赫伯罗特收购阿拉伯轮船后，其贸易航线将主要集中在北欧至北美。与此同时，为确保阿拉伯轮船有序退出，在公示期间，阿拉伯轮船的 NEU1 航线维持正常运营。同时也是为了确保监控方在合并及 NEU1 航线方面没有收到反垄断信息的反馈。通过采取以上措施，欧盟委员会决议该拟合并事宜并未引起垄断问题。除此之外，负责竞争政策的欧盟专员 Margrethe Vestager 表示：“欧洲航运公司依靠集装箱班轮运输服务实现跨大西洋海上贸易，因此我们需要一个开放的航运市场。同时，赫伯罗特也承诺其接管阿拉伯轮船后，不会提升北欧至北美的运价。

4、中远海运、马士基同场分析航运走势：明年稍好一点 “明年供过于求的矛盾不可能改变，但从各个细分市场来讲，还是非常有希望的。”——这是中远海运集团董事长、党组书记许立荣对于明年航运市场的基本判断。11 月 28 日上海航交所举办的上海航运交易论坛上，许立荣以《全球海运供需形势与中远海运的全球布局》为主题进行了演讲，其中谈到了对明年航运市场的预测。在许立荣看来，明年全球经济形势相对好于今年，人民币汇率的下跌将拉动出口贸易，航运业将从中受益，其中他尤其认为大宗商品价格走高的背景下，干散货市场有望向好，集运市场经过了一轮整合也有望迎来变化，而油运则取决于 OPEC 减产计划这一不确定因素。在同一场论坛上，马士基中国有限公司董事长、马士基集团北亚区首席代表施敏夫(Tim Smith)也分析了集运班轮市场今年的剧变，并简单谈到了对市场走势的看法。2016 年是整个航运业非常艰难的一年。全球贸易的增长非常缓慢，运力过剩也非常严重。运费也下降到了令人吃惊的程度。用施敏夫的话说，集运行业陷入了恶性循环。在严重的市场低迷中，集运行业今年尤为积极地控制运力——历史性地出现一批兼并重组，三大航运联盟格局逐步形成，拆解船舶量和闲置运力也达到高峰。然而施敏夫指出，由于新船的订单量大，未来两年运力过剩还会持续，行业面向复苏仍然有很长一段路要走。以下是许立荣和施敏夫演讲中对市场的分析或预测。

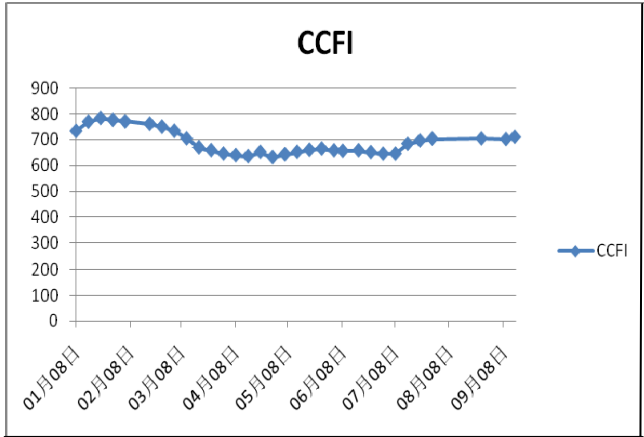
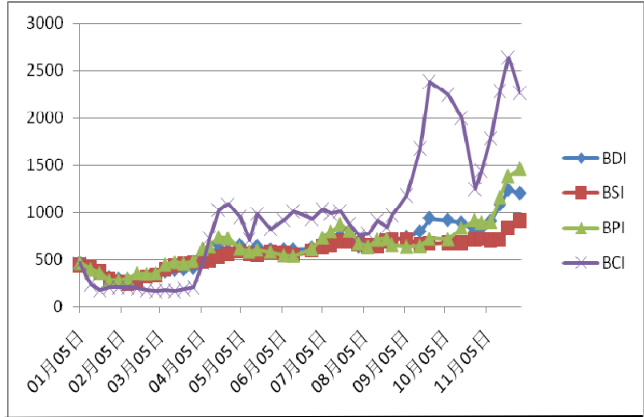
整体经贸形势 许立荣：明年的全球经济总体增长大概在 3.4%，会好于今年的 3.1%，这给我们（航运业）带来很大希望，而中国经济（增势）明年可能会有所减弱，但总体稳中求进的态势不可能改变。全球贸易的形势更为复杂，并非贸易本身出了问题，而是全球贸易保护主义泛滥将会影响全球贸易，但有一项有利的因素是，当今人民币对美元的汇率（下跌），下一步将拉动中国的出口贸易。**集运** 许立荣：集运班轮行业今年出现了疾风暴雨式的兼并重组，集中度进一步提升，这会给我们明年的市场带来一些变化。另外我们也看到韩进的倒闭，这给我们所有

的托运人带来更多的思考：今天我们还要不要单纯的追求最低海运运费？还是把安全运输作为首要选择？如果承运人连最基本合理的回报一点都没有是不可为继的，因此托运人和承运人需要在一个非常合理的范围之内开展互相理解的合作。施敏夫：

2016 年我们所面临的情况是过去几年情况的延续和积累，我们已经进入了一个恶性循环的状态——首先需求低迷导致了运价的低迷，运价的下跌导致了大家千方百计节省成本，节省成本的途径就是造大船，追求规模效益，所以新船订单规模持续扩大，等到这些新船下水之后，运力急剧增加，后果是运力过剩，运价进一步下跌。好在市场也逐渐会有一些应对，行业确实是在采取措施削减运力过剩。今年拆船量达到 75 万 TEU，一些新建造的船也被拆解了，闲置运力达到 110 万 TEU 以上，也是非常高的比例，全年新船运力只增长了 1.6%，是近年来极低的比例。从 2014 年以来，行业已经有七次兼并重组，前二十大班轮公司里 5 家已经消失(还不算最近日本三大船公司的集运业务合并)，前十大的集中度上升到 69%这一高比例，此外船公司组成的航线联盟也已经成型。总的来说，我认为兼并重组以及组建航运联盟的趋势对于稳定市场、控制运力是有很大好处的。但整个行业新船的订单量还是非常大，未来一两年运力过剩还会持续，行业面向复苏仍然有很长一段路要走。在这样的市场竞争激烈的环境下，航运企业需要关注几方面：必须严格控制运力，并持续削减成本，而且运价应该反映出提供给客户的附加价值。

干散货运输吗 许立荣：我们看到了（最近）大宗商品的价格成倍地上涨，大宗商品价格的上涨必然给我们（航运业）带来一些希望。所以我个人觉得明年干散货是非常有希望的。**油运** 许立荣：明年原油运输的供需矛盾不可能改变，不过不确定因素在于不知道 OPEC 减产的计划到底会是怎样。

5、航运指数：



11 月 30 日 数据：**BDI (波罗的海干散货指数)：1204** (-2.90%) **BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：912** (9.22%)

BPI (波罗的海巴拿马型指数)：1465 (5.62%) **BCI (波罗的海海岬型指数)：2263** (-14.22%)

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