



**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）

地中海：800/1500/1550

欧基：850/1650/1700

美东：1950/2400/2400

美西：1150/1350/1350

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：30/60

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、11月经济增长或延续良好势头

在今年最后两个月的冲刺阶段，完成中国经济全年目标已经基本无疑。当前，多家研究机构预计11月CPI和PPI将在此前回暖的基础上继续上升。渣打中国研报认为，11月经济增长或延续良好势头。对今年四季度以及明年中国经济走势，机构普遍认为房地产调控的影响是市场最为关注的不确定性因素之一。此前房地产调控政策出台后，10月份的房地产开发投资和商品房销售面积等并未出现下行迹象。瑞银中国首席经济学家汪涛对表示，房地产建设和销售下行趋势将会在今年底和明年初公布的数据中逐渐显现。11月PPI、CPI料继续上升 经历8~10月经济企稳回暖“小高潮”后，作为监测宏观经济走势先行性指数之一的PMI在11月继续上升。渣打中国经济师申岚向表示，官方制造业和非制造业数据显示经济持续复苏且政策支持推动经济增长势头上扬，缓和了市场对近期中国经济前景的担忧。

对于接下来将要陆续公布的11月经济数据，渣打中国研报普遍看好。该研报预计由于需求仍显稳固和盈利不断改善支撑企业生产，11月规模以上工业增加值同比增长或达6.3%，高于10月的6.1%；1~11月的全国固定资产投资同比增速也有望从前10个月的8.3%增至8.4%。另外，新出口订单增加和大宗商品价格上涨或利于缓解进出口增长下滑的趋势。在物价方面，今年10月，CPI回升至2.1%，而PPI则也在结束通缩之后反弹至1.2%。一般来看，临近年末，居民消费会有所增加，也会对物价形成一定上升推动。兴业证券(8.200, 0.03, 0.37%)、渣打中国、交通银行(5.850, -0.01, -0.17%)金融研究中心、北大经济研究所、华泰宏观研究所等研究机构研报对于11月CPI、PPI都给出看涨预期。综合多家机构研报发现，各机构对11月CPI同比增速一般预计在2.2%到2.3%，略高于10月份的2.1%。在工业产品价格方面，兴业证券预计，高频钢铁、煤炭、水泥等价格继续上涨，指向PPI环比可能仍偏高，再叠加基数因素，PPI同比或继续明显回升。交通银行金融研究中心也预计，全国主要生产资料市场价格整体上涨幅度加大，其中黑色金属、有色金属价格环比涨幅超过10%，11月PPI或上升至2.7%。渣打中国给出的预期则更高，该机构认为在金属价格大幅上扬的基础上，11月PPI同比增速将进一步攀升至3.1%。在CPI和PPI回升之际，业内人士也预计明年通胀压力会比今年有所上升。瑞德证券亚洲公司首席经济学家沈建光认为明年的通胀压力主要来源于特朗普上任后的输入性通胀压力，房价上升推高租金价格，劳动力供给减少带来的工资上升，以及供给侧结构性改革推动服务业价格升高。

### 2、樊纲：明年中国GDP增长维持在6.5%至7%

中国经济在经历连续第六年下滑后，步入了L形探底过程，底部徘徊趋势仍将维持一段时间，因为现在产能过剩刚刚开始解决，未来仍将持续一段时间。今年前三季度GDP增速连续保持6.7%，四季度应该至少还是6.7%，2017年，GDP增长维持在6.5%~7%。这轮经济调整后，6.5%到7.5%的应该是下一个五年到十年的一个正常增长区间，可能经济增速稍高时可达8%左右。在政策取向上，政府投资保持一定力度，调整继续进行，货币政策和财政政策趋于中性。中国经济持续增长仍有巨大潜力。但是，增长潜力不等于现实，未来需要做很多正确的事情才能够实现这个保增长。包括体制改革、结构调整、社会保障防止极端的情况，特别要防止各种危机，比如，防止经济过热。

期号：48(20161208)

## 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

航空动态 **第2页**

### 1、厦门检验检疫局前11月为企业减负约6000万

面对外贸企业下行压力，厦门检验检疫局主动作为，深化服务，积极贯彻落实惠企政策，采取各项减免收费措施降低企业进出口成本。2016年1-11月累计为外贸企业减负约6000万元，有力地促进了地方外贸发展。该局继续落实免收出口法定检验检疫费等政策，对2016年期间报检的所有出境货物、运输工具、集装箱及其他法定检验检疫物继续免收出境检验检疫费。严格实施简化、降低后的出入境检验检疫新收费标准，继续对入境航空煤油免收出入境检验检疫费，免收进出口货物通关单无纸化模式下的签证费。2016年4月1日起，免除进出口企业检验检疫申报环节的电子平台使用费。此外，厦门局不断完善收费目录“正面”清单管理制度，建立常态化的收费公示机制，杜绝超范围、超标准向企业收费，最大限度减轻企业负担。

### 2、首批台湾产食品加工设备经台厦蓉欧班列出口欧洲

据厦门海沧检验检疫局12月6日消息，台厦蓉欧班列于近日迎来第三批“客人”——全自动春卷加工设备，这也是自2016年4月21日厦蓉欧班列延伸至台湾后的第一批食品加工设备，该设备将于12月9日运往波兰。据悉，自4月21日厦门自贸区通过海铁联运的方式将厦蓉欧班列起点延伸至台湾后，海沧局高度重视，出台多项措施：一是积极落实与四川检验检疫局、新疆检验检疫局共同签署的《厦蓉新欧班列检验检疫一体化工作方案》要求，实现“出口直放”模式；二是与海沧海关等部门密切协作，通过国际贸易“单一窗口”对海铁联运货物实施一次查验、一次放行；三是为此类货物开辟绿色通道，予以优先申报，优先检验检疫，在海沧港区内对该批货物实施预防性卫生处理等必要检疫措施后即予以放行，全力确保货物顺利通关。

### 3、泉州对澳出口前十月增超3成

据澳大利亚国家统计局发布数据显示，澳大利亚二季度国内生产总值(GDP)环比增长0.5%，2015至2016财政年度综合经济年增长率达到3.3%，澳大利亚经济持续增长也拉升了与我市的贸易热度。从泉州海关了解到，今年1-10月份，我市对澳大利亚共出口22.03亿元、同比增长31.92%。其中一般贸易方式出口12.47亿元，同比小幅下降0.48%；民营企业出口12.92亿元，占比58.64%，同比增长62.85%，外商投资企业出口8.65亿元、同比增长4.48%。今年前10个月，在对澳出口中，泉州柴油、纸制品、棉质针织裤、其他鞋靴、花岗岩石制品等传统劳动密集型产品均有所增长。泉州海关相关工作人员表示，澳大利亚国内经济持续繁荣使得其国内投资、消费需求增势良好，带动我市对澳出口值稳步回升。同时，随着中澳自贸协定生效，政策红利不断释放，部分自贸协定受惠商品进出口增势良好。海关建议，在对澳出口增势良好的大背景下，我市应充分发掘中澳自贸协定政策红利，借助澳大利亚与我市部分产业结构的互补性优势，推动我市优势产品出口，优化进出口结构。

**1、马士基收购汉堡后资产规模达 97 亿美元**　　据德国媒体报道，德国知名家族

企业欧特克公司(Oetker)决定向丹麦航运巨头马士基集团出售世界排名第七的汉堡南美航运公司(Hamburg Sued)，双方拒绝公布交易价格，交割需要反垄断部门的审批并于 2017 年完成。汉堡航运公司始建于 1871 年，拥有 130 条货船，运力约 60 万标准箱，由于近年来行业不景气且其规模不够强，该公司的估值从 2015 年的 26 亿美元降至 14 亿美元。马士基收购汉堡航运后的资产规模可达 97 亿美元，超过中远的 80 亿美元。业内人士估计，2016 年全球船运行业还将亏损 50 亿美元，运力过剩的问题短期内无法得到解决。

**2、伊朗航运公司拟 6.5 亿美元巨资造新船**　　据参与谈判的人士称，伊朗国有航运公司与韩国船厂现代重工业股份有限公司就价值 6.5 亿美元集装箱船和油轮订单的谈判已进入深入阶段，标志着伊朗航运巨头在十年后重返国际市场。据参与谈判的人士称，伊朗国有航运公司与韩国船厂现代重工业股份有限公司(Hyundai Heavy Industries Co.，009540.SE)就价值 6.5 亿美元集装箱船和油轮订单的谈判已进入深入阶段，标志着伊朗航运巨头在十年后重返国际市场。上述交易或最早于本周宣布。该交易是伊朗伊斯兰共和国航运公司(Islamic Republic of Iran Shipping Lines)和石油生产商 Iranian Offshore Oil Co. 船队现代化计划的一部分；该计划总计支出 25 亿美元。Iranian Offshore Oil Co. 是国有石油公司伊朗国家石油公司(National Iranian Oil Co.)旗下子公司。现代重工业发言人周一表示，伊朗伊斯兰共和国航运公司正在与该公司就一笔 10 艘船只的订单进行洽谈，但未给出具体细节。

**3、阳明海运巨亏 台湾议员建议其与 TIPC 合并**　　据台媒消息，台湾地区立法机关交通委员会议员日前表示，台湾交通运输部应该考虑在全球航运业衰退期间，将阳明海运与台湾国际港口公司(TIPC)合并。该委员会计划日前审查港口预算建设基金。然而，立法机关将专注于拯救深陷债务危机的阳明海运，该公司自 2009 年以来累计亏损达到 338 亿新台币(约合 10.6 亿美元)。今年前三个季度，阳明海运总亏损达到 130.2 亿新台币。12 月 5 日举行的立法院交通委员会上，台湾民进党立法会议员陈欧珀指出，阳明海运 2009 年至今已亏损约 338 亿元。陈欧珀表示，反对台湾政府提供的航运业计划，尤其是阳明海运 600 亿新台币的贷款，这一贷款预计将使得该公司能够抵御全球航运业衰退所造成的金融风暴。陈欧珀认为，除非阳明海运进行重整合并，否则不管补助多少都没用。陈欧珀认为，政府应下猛药整顿该公司，不能放任亏损情形加剧，并思考进行同、异质合并的可能，进一步引领业者走出困境。为此，陈欧珀建议阳明海运与另一家航运公司或航运相关服务运营商合并，并指出在中国大陆和其他国家近期也出现了类似的航运公司兼并案例。他表示根据估计，如果阳明海运跟长荣海运合并，将可成为全球规模第四大航商，不仅能扭转亏损，甚至还可能杀出一条活路。陈欧珀表示，台湾政府持有阳明海运 33%的股份，因此阳明海运很难与台湾最大的航运公司长荣海运合并。因此，阳明海运与台湾国际港口公司之间的合并更为可行，后者与阳明海运一样为台湾政府所有的企业。陈欧珀表示，自 2009 年以来，阳明海运持续处于财政赤字。因此阳明海运合并后，公司管理层可以离开公司，让台湾政府支付债务。此外，台湾有关当局应该在 3 个月内建立一个机制，负责解决原本在阳明海运担任管理职务的相关人员对此决定导致的损失问题。另外，陈欧珀也要求政府建立经营投资责任追究制度，并溯及既往、终身追责制度，追究阳明海运高层及港务公司错误的决策让亏损扩大的责任，不能只是不停的砸钱纾困这样浪费。对此，台湾地区交通部长贺陈旦表示，如果官股继续增资，未来的确有可能可以进行合并重整，交通部也乐见这样的情况。

## 航运动态

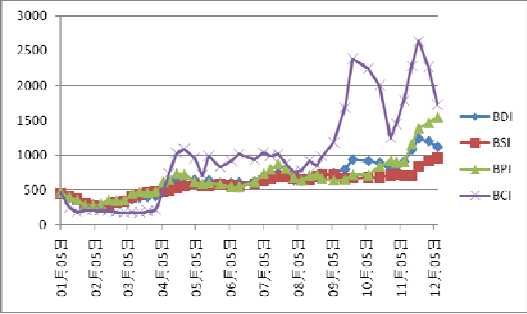
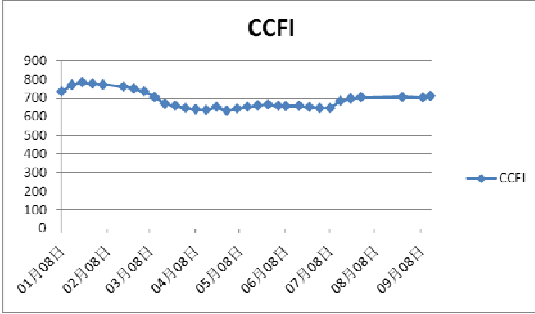
**4、香港第三季港口货物吞吐量按年升 5.6%**　　政府统计处公布，今年第三季的港口货物吞吐量按年上升 5.6%，达 6,730 万吨吨。当中，抵港及离港港口货物较上年同期分别上升 8.0%及 2.3%，达 3,990 万吨吨及 2,750 万吨吨。累计今年首九个月的港口货物吞吐量按年下跌 7.4%，为 18,570 万吨吨。当中，抵港及离港港口货物较上年同期分别下跌 9.1%及 4.9%，为 10,850 万吨吨及 7,720 万吨吨。今年第三季经季节性调整的港口货物吞吐量，较上季上升 8.2%。当中，抵港港口货物及离港港口货物较上季分别上升 12.0%及 3.2%。

**5、2016 年世界十大港口 TOP10 排名**　　世界十大港口中，中国各个港口在 2015 年大部分都实现了增长，其中环渤海地区、青岛港、天津港和大连港的集装箱运输需求虽然增长，但是在稳中逐渐放缓，而长三角地区，上海港和宁波-舟山港集装箱运输需求增长速度相对较快;珠江三角洲地区，深圳港和广州港始终持低速增长状态，但是香港港却出现了负增长。中国港口吐量增长速度已经陆续领先全球的其他国家的港口了。不管是在 2015 世界十大港口排名上还是 2016 世界十大港口排名，在世界十大港口中都有七个是来自中国的。世界十大港口：1 上海港　　地处长江东西运输通道与海上南北运输通道的交汇点，是中国沿海的主要枢纽港，今年以 3653 万标箱吞吐量高居全球海港吞吐量榜首。2 新加坡港　　位于新加坡南部沿海，西临马六甲海峡，是亚太地区最大的转口港。此港扼太平洋及印度洋之间的航运要道，战略地位十分重要。13 世纪开始便是国际贸易港口，也是该国的政治、经济、文化和交通的中心。3 深圳港　　位于珠江三角洲南部，毗邻香港。有东西两港，经香港暗士顿水道可达国内沿海及世界各港口。4 舟山港　　该港是以水水中转为主要功能的深水良港，国际上与日本、韩国、新加坡、马来西亚、美国、俄罗斯、及中东地区均有贸易往来。5 香港　　该港是中国天然良港，远东的航运中心。香港港口是全球最繁忙和最高效率的国际集装箱港口之一，也是全球供应链上的主要枢纽港。目前有 80 多条国际班轮每周提供约 500 班集装箱班轮服务，连接香港至世界 500 多个目的地。6：釜山港　　位于韩国东南沿海，是韩国最大，世界第 6 的集装箱港口，它是韩国海陆空交通的枢纽，又是金融和商业中心。吞吐量曾居世界第 5。7 广州港　　广州港是中国第四大港口，曾居世界第 5 大港，从 3 世纪 30 年代开始成为海上丝绸之路的主港口，唐宋时期成为中国第一大港，明清两朝是中国唯一对外开放的贸易大港，是世界史上唯一一个 2000 多年仍长盛不衰的国际大港。8 青岛港　　位于山东半岛的胶州湾内，始建于 1892 年，已有 124 年历史。是我国第二个外贸亿吨吞吐大港，是太平洋西海岸重要的国际贸易口岸和海上运输枢纽。9 迪拜港　　位于阿联酋东北沿海，濒临波斯湾南侧。又名拉希德港，是阿联酋最大的港口地处欧亚非三大洲的交汇点，是中东地区最大的自由贸易港，尤以转口贸易而著称。它是海湾地区的修船中心，拥有名列前茅的百万吨级的干船坞。10 天津港　　位于天津海河入海口，处于京津冀城市群和环渤海经济圈的交汇

点上，是中国北方最大的综合性和重要的对外贸易口岸，该港是在淤泥质浅滩上挖海建港、吹填造陆建成的世界航道等级最高的人工深水

**6、震惊！长荣海运将与 OOCL 合并？**　　12 月 5 日的台湾立法院交通委员会上，台湾立委陈欧珀表示，借鉴他国拯救海运的经验，多采同质与异质合并的方式，阳明与长荣若合并，将成为世界第四大，营运有转亏为盈的可能;台湾的阳明海运有 33%的官股，港务公司有 100%，也可思考异质合并的可能。上周台湾各大航运企业的战略方向突然出现一百八十度大转弯，特别是长荣海运公司。这些亚洲航运企业也开始逐步将并购融入发展策略中的一部分。随着全球航运业的并购热潮如火如荼地进行，分析师预计，全球目前前十五大航运巨头中，将有六家航运企业在此轮并购重组和破产清算热潮彻底结束后消失。这个预测是假设阿拉伯联合国家轮船公司/赫伯罗特船舶公司和马士基集团/汉堡南美船务集团这两宗并购交易最终完成，同时韩国韩进海运集团的船舶资产将被变卖，日本商船三井株式会社、日本邮船公司和日本川崎汽船株式会社将合并成为日本邮船(NYK)一家集装箱航运公司。**过去两年全球航运巨头集装箱装载量**　　仅仅一年以前，台湾长荣海运公司船队的集装箱装载量是亚洲第一，也是全球第五。但是，随着中国和日本的航运业巨头纷纷合并，长荣海运公司的集装箱装载量已经降至亚洲第三

位，并且公司依靠政府提供的总额高达 19 亿美元的补贴才能勉强盈利。但是，尽管各国航运业巨头在合并后规模迅速膨胀，但是这些合并企业的发展前景并不乐观。其中，阳明海运公司尽管可以在关闭部分重复的跨洋航线后增加市场竞争力，但是公司的财务状况非常不乐观，甚至比负债率较高的长荣海运公司还要差。与韩国已经宣布破产的航运企业韩进海运集团一样，阳明海运公司也倾向于以成本价为当地出口企业运输货物，这种舍己为人的精神让股东损失惨重。**过去五年长荣、阳明和万海航运公司的季度盈亏**　　亚洲范围内，万海航运公司比阳明海运公司的经营模式更好。万海航运公司争取以能够盈利的价格拿下航运订单，并将公司的业务市场定位于竞争程度较低的亚洲内部航线。因此，万海航运公司在过去五年中，只有三个季度出现经营性亏损。但是，万海航运公司可能不会想要收购台湾长荣海运公司这样负债高企规模臃肿的区域龙头，而且即使两家公司合并，新公司的规模在全球航运市场里仍然不足为道。也有媒体或个别评论家表示，万海可能和阳明能够凑在一块，但是根据目前的状况来看，在区域内运营有方的万海或许不屑于与任何一家合并或并购的。因此，万海等航运公司可能会考虑并购其他地区的航运公司，这种跨境并购交易成功率更低，但是回报可能比内部联姻更好。在香港，东方海外货柜航运公司旗下拥有 97 条集装箱运输船。如果台湾长荣航运公司能够吃下东方海外货柜航运公司，新合并的公司的集装箱运载量将高达 157 万箱，接近航运巨头中远集团 158 万箱的集装箱运载量，并超过日本航运公司和阿拉伯联合国家轮船公司/赫伯罗特船舶公司的装载量同时，长荣海运公司与东方海外货柜航运公司都已经是海洋联盟(Ocean Alliance)的成员之一，该组织中还包括中远集团和法国达飞海运集团等航运业巨头。所以，这两家公司已经互不陌生，并有较长时间的合作关系。去年全球前十五大航运公司中，在经过一年的并购交易和破产清算后，仅有九家独立的航运企业存活下来。去年，全球前六大集装箱运输企业的运载量总和约为 1020 万箱集装箱，这些龙头企业约占全球航运市场份额的 54%。今年，随着全球航运业继续整合，前六大航运巨头的装载量总和将达到 1320 万集装箱，约占全球市场份额的 70%。同时，小型航运公司破产和订单数量下滑将导致强者恒强。未来，不积极参与并购交易的航运企业可能会由于规模过小而无法与行业龙头竞争，而中远集团等行业巨头将更轻易地整合行业资源。因此，长荣海运公司等目前在行业并购竞赛中落后的企业，应当尽快行动寻找东方海外货柜航运公司等优秀的潜在并购标的。

<b>5、航运指数：</b>		
		
12 月 8 日 数据：	<b>BDI</b> ( <b><u>波罗的海干散货指数</u></b> ): <b>1122</b> (-3.44%)	<b>BSI</b> ( <b><u>波罗的海超灵便型船运价指数</u></b> ): <b>957</b> (1.7%)
	<b>BPI</b> ( <b><u>波罗的海巴拿马型指数</u></b> ): <b>1547</b> (-1.15%)	<b>BCI</b> ( <b><u>波罗的海海岬型指数</u></b> ): <b>1724</b> (-10.90%)
9 月 14 日 数据：	<b>CCFI</b> ( <b><u>中国出口集装箱运价指数</u></b> ): <b>711.55</b> (1.27%)	