



**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  
 韩国：30/60  
 菲律宾：100/200  
 台湾：500/1000  
 中东：175/175  
 西非：1300/2000/2000  
 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、中央经济工作会议召开：明年 GDP 目标或定为 6.5%** 一年一度的中央经济工作会议已于 14 日起在北京召开，部署 2017 年经济工作。会议召开当日，《人民日报》发表长篇述评，首次提出中国经济“新方位”。述评表示，中国经济正面临速度换挡节点、结构调整节点、动力转换节点，在螺旋式上升的发展历程中进入了一个新状态、新格局、新阶段，站在新的历史方位上。中国经济的新方位，正是复兴之路上的关键节点。中央经济工作会议是决定 2017 年经济发展和改革的方向、目标及政策取向、工作重点的最高级别会议。第一财经记者采访多位专家预测 2017 年经济工作和改革重点，其中 GDP 增速稳增长、国企深化改革、个税改革落地、房地产调控逐步建立长效机制可能为明年经济工作的重点。**GDP 增速目标或为 6.5%** 《人民日报》述评文章指出，总量和基数变大后做不到像过去那样高速增长。当一个经济体成长起来后，GDP 每增长一个百分点，其绝对值要比过去大很多，不可能维持“永动机”式的长期高速增长。齐鲁资管首席经济学家李迅雷表示，中央经济工作会议可能对 2017 年经济增长下行的容忍度提高，如 2016 年提出的增长目标为 6.5%~7%，2017 年或提出不低于 6% 的目标，但不能认为 2017 年会放弃经济增长目标而力推改革。李迅雷认为，2017 年稳增长的难度要大于 2016 年。今年实质上执行的是“货币偏宽松，财政超积极”的政策，这才实现了 6.7% 的 GDP 增速；2017 年可能会是货币难宽松（通胀、贬值双重压力），财政受制约（举债成本上升、财政收入增速下降等）的格局。国家信息中心宏观经济形势课题组发布的报告显示，考虑到我国潜在经济增长水平和明年的需求变化趋势，以及当前宏观经济下行压力仍然较大的现实，建议把 2017 年经济增长调控目标定在 6.5% 左右。若考虑到全国迎接十九大和在国际国内引导积极预期以及深化改革有可能释放出来更多红利的可能性，明年增长速度超过 6.5% 也是一个较大概率事件。摩根士丹利华鑫证券首席经济学家章俊接受本报记者采访时表示，考虑到国内结构性改革推进的艰巨程度，以及全球经济在欧美政治和政策层面的不确定性高企，政府在制定经济增长目标时，如果能适当扩大增长的目标区间，把下限下调至 6% 的话，会在很大程度上减少政府稳增长的压力，把更多的精力放在推进结构性改革方面，这将有利于中国经济中长期的可持续发展。**个税改革将落地** 第一财经记者获悉，目前个税改革方案的制定已经初步完成，并已上报国务院。此前，财政部相关负责人对本报记者表示，新一轮个税改革的方案旨在建立综合与分类相结合的个税税制，适时增加教育、房贷利息、养老等专项扣除项目，从而降低中低收入者的税负。财政部税政司的所得税处近期已分拆为个人所得税处和企业所得税处。支撑个税改革的个人收入和财产信息系统也于近日在国务院文件中首次被提出。国务院近期正大力推动部门数据共享，这将逐步实现与财政、工商、银行等相关部门的网络连接，建设更为完善和符合征管需要的个人收入和财产信息系统。中金公司梁红团队发布的报告显示，个人所得税改革将在 2017 年落地，改革方向包括分类征收与综合征收相结合，对商业保险和房贷进行抵扣，综合考虑家庭负担等。个税改革未必降低居民部门总体税负，但会改善收入分配，促进消费增长。梁红团队预测，2017 年预算赤字率将维持在 3%，与 2016 年持平。营改增减税效果将在 2017 年进一步体现，预计 2017 年财政收支增速不高于名义 GDP 增速。地方政府还有 6 万多亿元债务未完成置换，原则上将在 2017 年置换为地方政府债券。国家信息中心经济预测部首席经济师祝宝良表示，为达到 6.5% 的经济增速，财政赤字率可能会提高 0.5 个百分点，到 3.5%。在适当增加财政支出、增加中央预算内投资的同时

期号：49(20161215)

## 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、泉州综合保税区通过联合验收** 13 日，泉州综合保税区正式通过联合验收。联合验收组由厦门海关牵头，省发改委、省财政厅、省国土厅、省住建厅、省商务厅、省国税局、省工商局、福建检验检疫局、省外管局等 10 个单位组成，验收的通过，标志着泉州综合保税区具备正式运作条件。今年 1 月 17 日，国务院正式批准泉州出口加工区整合优化为综合保税区。泉州综保区积极学习借鉴国内先进综合保税区建设发展经验，全面推进监管流程优化再造和区内隔离围网、巡逻通道、监管系统、通关卡口、验货场地等各方面的维修整改等验收准备工作，积极推进综保区建设发展。优化整合后的泉州综保区集保税区、出口加工区、保税物流区、港口功能于一身，可发展国际中转、配送、采购、转口贸易、展示、融资租赁和出口加工等业务，区内企业可享受“国外货物入区保税、国内货物入区退税、区内交易免税”的政策，是复制自贸创新制度最为前沿的功能平台，是当前对外开放层次最高、政策最优惠、功能最齐全、通关最快捷、区位优势最明显的海关特殊监管区域。同时，泉州综保区也是全省除自贸区外唯一的国家级海关特殊监管区域，是目前泉州地区唯一国家级海关特殊监管区域，是发展外向经济的政策集聚地及复制自贸区政策的重要载体。其设立将有利于我市利用国内、国外两个市场优质资源，有利于促进与海丝沿线国家经贸合作，并将承载我市进一步发展开放型经济的“引擎”重任。

**2、厦门口岸：11 月份进出境集装箱同比增长 10.52%** 从厦门东渡检验检疫局获悉，上月厦门口岸进出境集装箱呈快速增长态势。据统计，厦门口岸 11 月份报检进出境集装箱 59.29 万标箱，较 2015 年同期增长 10.52%，在前三季度止跌企稳以及 10 月份快速增长基础上，继续保持持续快速增长态势。据分析，该口岸 11 月份进出境重箱 40.38 万标箱、空箱 18.91 万标箱，同比增长 23.77%、-10.06%，呈现进出境重箱高速增长，进出境空箱回落现象，进出境重箱占比已超过三分之二。其中，出境重箱 27.79 万标箱、进境重箱 12.59 万标箱，同比增长 24.14%、22.98%，国际贸易呈现“进出两旺”现象，出境重箱数量是进境重箱的 2 倍多，货物出口多于进口。

赤字提高主要用于弥补减税降费带来的财政减收，保障政府应该承担的支出责任。**国企改革将提速** 中国企业研究院首席研究员李锦接受第一财经记者采访时表示，国有企业改革是当前经济体制改革的关键领域。国企改革关系供给侧结构性改革中去产能、去杠杆、去库存等诸多要素，抓住了国企改革这一关键突破口，其他问题才可能迎刃而解。李锦表示，国企改革对经济企稳有重要的作用，今年去产能只是开了个头，明年供给侧改革将进入攻坚阶段，淘汰落后产能依然不能放松。国企改革自身体制机制、经济结构的改革也将持续推进，如央企重组、混合所有制、员工持股、职业经理人制度等方面的改革。国资委副主任张喜武日前在媒体通气会上表示，即将到来的 2017 年国企改革重点，内容包括在继续扩大十项国企改革试点的基础上，继续加快供给侧改革化解产能过剩，同时加快央企重组整合，国企公司制、股份制改革的步伐，实现结构调整转型升级。明年央企兼并重组步伐将提速，明确地说，数量肯定会缩减到两位数。李锦告诉第一财经记者，明年地方国企的改革也将有亮点。在当下地方经济下行压力大的情况下，地方推动国企改革的动机也更为强烈。可以预料的是，未来国企改革在重点难点问题上实现突破、创造出新的经验将是先从地方、从基层先涌现出来的。

**1、港澳将纳入“珠三角湾区”城市群 实现互联互通** 近日，国家发改委印发《加快城市群规划编制工作的通知》（下称《通知》），提出2017年拟启动珠三角湾区城市群等规划编制。“珠三角湾区”城市群规划将把珠三角9市和香港、澳门作为整体考虑，建立和保持合理的协作分工关系，实现基础设施互联互通、城市功能互补、产业链延伸。未来，“珠三角湾区”有望建成世界上最发达、创新能力最强和最开放的城市群。根据《通知》，2017年拟启动珠三角湾区、海峡西岸、关中平原、兰州—西宁和呼包鄂榆等跨省域城市群规划的编制。并明确各城市群的规划期原则上近期规划到2025年，远期展望到2030年。专家判断，珠三角湾区今后会是世界上最发达的城市群地区，也是创新能力最强和最开放的城市群地区。从世界各国城市群发展的空间格局来看，沿海湾区城市群是发展条件最好、最具有竞争力的城市群，例如著名的美国三藩市湾区城市群，而珠三角地区湾区城市群最具有这样的国际化特征。**9城成群 一体规划** 据悉，在此前《全国主体功能区规划》《国家新型城镇化规划（2014—2020年）》等文件中，均表述为“珠江三角洲（珠三角）”或“珠江三角洲地区（珠三角地区）”城市群，此次《通知》则提出“珠三角湾区”城市群。国家发改委有关司局负责人介绍，珠三角湾区城市群将包括香港、澳门，把香港、澳门和珠三角9个城市作为一个整体来规划。此次国家发改委要求加快城市群规划编制，并明确“时间表”和“主要任务”，亦被认为是国家加速推进城市群建设发展的重要信号。中国宏观经济研究院研究员肖金成认为，珠三角湾区城市群规划应包括基础设施互联互通、城市功能互补、产业链延伸等方面内容。广东省社科院区域与企业竞争力中心主任丁力建议，政府应在推动城市群建设发展中把握好规划尺度，提供必要的引导，做好公共服务等方面的衔接。除此之外，更多应让市场来主导城市群建设发展，比如通过产业互补加快城市融合，实现真正的“抱团”发展。

**2、THE Alliance 获美国联邦海事委员会批准** 美国监管机构联邦海事委员会（FMC）在同各方进行实质性和建设性讨论之后，批准了由赫伯罗特（包括合并完成后的阿拉伯航运）、日本邮船、商船三井、川崎汽船和阳明海运组成的THE Alliance联盟。该联盟覆盖31条航线服务，部署超过240艘集装箱船，将于2017年4月开始运营。FMC主席Mario Cordero表示：“我知道行业利益相关者非常关注联盟合作协议中关于信息共享和联合采购的条款，因此我们将继续谨慎关注联盟重组给行业带来的影响。”

**3、Alphaliner:同2M签署合作协议将限制HMM发展机会** Alphaliner表示，同2M签署战略合作协议将限制现代商船（HMM）未来的发展机会。此次协议签署，HMM虽然并未以正式成员的身份加入到2M联盟中，但HMM仍能够使用2M的航线网络。三方将以多种方式进行合作，包括舱位互换、舱位购买，以及马士基和地中海航运接管此前HMM租赁的部分船舶的租赁和运营业务。2M和HMM合作计划将于2017年4月开始运营，最初签订合作时间为3年，目前正等待监管机构批准。根据协议，HMM将能够购买2M亚欧、地中海和美国东海岸航线的舱位，同时还可以继续运营其亚洲至美国西海岸的服务，并向2M提供舱位。具体的服务细节预计在明年年初公布。但Alphaliner认为，HMM将为此次协议签署付出“巨

## 航运动态

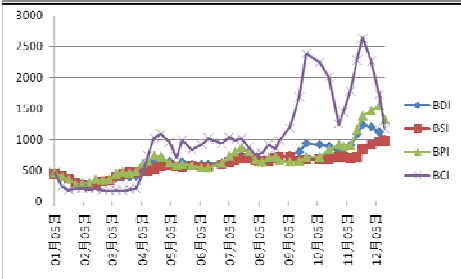
大代价”。首先，马士基和地中海航运将控制一部分目前HMM在亚欧和亚洲至美国东海岸航线运营的船舶，这些船将由马士基和地中海航运运营，而HMM将被降级成舱位购买者的角色。其次，HMM整体的舱位分配可能并不如预期的高，这可能会限制HMM未来的发展机会。HMM在相关航线上的舱位分配或在整个协议期限内都被限制。而马士基和地中海航运将进入HMM独立运营的远东至美国西海岸的服务，这将为2M提供额外的跨太平洋贸易的覆盖面。本周早些时候，HMM宣布计划到2021年时通过各种方式（包括同2M签署协议）将其全球市场份额提升到5%。据Alphaliner最新班轮公司运力数据（截止2016.12.15），HMM运力455859TEU，市场份额占比2.2%，排名第13。

**4、施索仁:马士基目标成为全球集装箱物流集成商** 马士基集团首席执行官施索仁近日概述了对于公司运输和物流业务的发展规划。马士基集团9月份宣布，将其业务拆分为运输和物流（Transport&Logistics）及能源（Energy）两大板块。能源业务目前占总收入的25%左右。施索仁早前曾表示，希望尽快弥补该业务在收入方面的损失，在本月初宣布收购汉堡南美之后，带来了其中15%的收入。分析师预计，集团将很快出售全部或部分能源资产，为进一步运输方面的收购提供资金。施索仁表示：“在收购汉堡南美后，我们将在南美建立一个非常强大的双操作平台。我们的目标是成为全球集装箱物流集成商，向UPS和联邦快递那样，将马士基各部分业务整合到一起，为客户提供更好的交叉销售。”施索仁还表示，班轮行业的整合将有益于马士基未来发展。“到2018年，全球前五大班轮公司将占据三分之二的市场份额，预计未来几年会有更多的整合出现。”展望未来，施索仁表示：“航运业不需要更多新船。”他预测道，到2022年，全球将有约2300万TEU的运力，而需求可能只有2200万TEU。因此他认为：“并购对这个集运行业来说是最合理的事。”此外，他还警告称，运力过剩也会给集装箱码头行业带来冲击。

**5、三季度全球港口保持稳步增长** 上海国际航运研究中心发布《2016年第三季度全球港口发展报告》。据报告显示，本季度，全球GDP较上季度增长2.8%，受到金融市场波动回升、实体经济回暖以及大宗商品价格上涨等因素的影响，国际贸易需求体较去年同期有回升趋势，港口总体上保持缓慢增长。三季度，全球主要港口吞吐量同比增长2.03%，环比则减少1.26%，延续了上半年低速增长的格局。随着新兴市场国家基础设施建设投入增加，全球大宗商品价格、工业活动和贸易与二季度相比均有所回升，全球主要港口集装箱吞吐量同比增长2.22%，环比增长2.74%。受到中国等铁矿石主要进口国的需求上升，国际铁矿石运输量增速回暖，以煤炭为主要能源的国家地区煤炭贸易量上升，而推广新能源国家的煤炭需求量持续低迷，总体上，以铁矿石为主的散货港口吞吐量保持增长态势；各大产油国减产冻产的预期推动了油类市场的繁荣，全球以油类为主的各液体散货港口总体表现良好。三季度全球码头运营商呈持续平稳发展态势，中国本土的中远海运港口和

招商局港口继续保持加速增长，其余国外码头运营商除迪拜环球外增速均呈正增长。同属于THE Alliance联盟的三家日本航运公司日本邮船、商船三井和川崎汽船业务合并，负责包括日本以外的码头运营在内的集装箱运输业务，预计2018年4月1日开始营运。本季度，从权益吞吐量来看，各码头运营商吞吐量整体增幅仍优于去年。全球码头运营商的盈利状况较为良好，预计未来全球码头运营商吞吐量仍能保持稳定发展。**1.中国港口吞吐量增速略有回升** 集装箱吞吐量稳步增长 三季度，受政策累积效应显现、房地产市场升温、能源原材料行业回暖等因素影响，经济下行压力有所缓解，中国规模以上港口增速有所回升。本季度，中国规模以上港口完成货物吞吐量同比增长2.07%，较上季度略有回升。其中，沿海、内河规模以上港口货物吞吐量分别增长3.00%和0.11%。今年以来，中国经济运行总体平稳、稳中有进、稳中提质、好于预期，本季度，中国港口集装箱吞吐量稳步增长，规模以上港口完成集装箱吞吐量5650.43万TEU，同比增长5.44%，增速较去年同期的3.32%上升2.12个百分点。负增长港口明显减少。**2.韩国进出口贸易萎靡 港口吞吐量全面负增长** 三季度延续了上半年乃至去年的颓势，韩国港口吞吐量同比下跌2.65%至2.94亿吨，进出口、中转全面负增长，总吞吐量负增长态势有加剧倾向，但相比去年同期的大幅下滑较为缓和。**3.美国经济温和复苏** 美洲港口整体好转 三季度，受固定资产投资、工业产出和库存投资在持续负增长之后的反弹影响，出口持续温和增长，美国第三季度GDP增长速度为2.9%，高于全球经济增长2.5%的预期，美洲港口总体生产情况比去年同期和第二季度均有所好转，同比上涨1.97%，环比正增长达8.49%。在美国农产品出口大幅增长带动下，美洲主要集装箱港口吞吐量较二季度上升5.72%。**4.欧洲外需逐步回暖** 港口吞吐量微弱上涨 三季度，受欧元区经济持续弱复苏，宽松货币政策和英国经济稳步回升、脱欧冲击逐渐消退的影响，使得外需回暖，欧洲出口有所上升。本季度，欧洲主要港口吞吐量同比上涨1.00%，环比上涨0.12%。本季度，欧洲主要港口集装箱吞吐量也温和回升，同比增长0.57%，环比增长4.94%。**5.澳洲货物吞吐量提升 增速位居各大洲首位** 受益于澳元贬值、大宗商品市场回暖，铁矿石、煤炭及液化天然气等出口转强，港口货物吞吐量增速提升。澳洲主要港口货物吞吐量同比增长7.58%，增速位居全球各大洲首位。**6.货物吞吐量全球排名变化不大** 受到金融市场波动回升、实体经济回暖以及大宗商品价格上涨等因素的影响，但国际贸易需求尚未摆脱疲软态势。排名前十的港口排名变化不大，宁波—舟山仍居首位，唐山港超越青岛港排名升至第六。**7.中转箱量受经济复苏影响 香港集装箱吞吐量持续负增长** 三季度，全球经济复苏缓慢继续影响着作为中转港的香港的集装箱吞吐量。葵青港区货柜码头受用地限制，拥挤情况未见缓解，严重影响集装箱运营效率。另外，整合资源后的珠三角区域内部运输成本更低，内地贸易进出口企业未必再会通过香港运输，香港港口业务受到冲击。受此影响，香港港集装箱吞吐量继续呈负增长，本季度同比下跌6.57%至490.7万TEU，预期未来还将持续低迷。**8.全球码头运营商权益状况良好** 整体增幅优于去年 本季度，从权益吞吐量来看，各码头运营商吞吐量整体增幅仍优于去年。迪拜环球近三年来首次出现负增长，而其他码头营运商均保持较好的增速，相比整个航运市场，全球码头运营商的盈利状况较为良好，预计未来全球码头运营商吞吐量仍能保持稳定发展。9.全球航运市场供需不平衡 中国港口企业盈利压力增大 世界经济陷入低迷，航运市场供需严重不平衡，中国规模以上港口货物吞吐量增速不断下降，受制于此，2016年三季度，中国港口企业盈利压力增大，营收存在收窄趋势。除上港、大连港、深赤湾A、盐田港及南京港集团营业收入实现正增长外，其余港口均呈现负增长。

**6、航运指数：**



12月14日数据：**BDI(波罗的海干散货指数)：1003**（-4.66%）**BSI(波罗的海超灵便型船运价指数)：975**（0.31%）

**BPI(波罗的海巴拿马型指数)：1332**（-6.13%）**BCI(波罗的海海岬型指数)：1169**（-16.74%）

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

