



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、美元加息有利外贸出口

从年初以来，每个月的美联储议息会议都会成为市场关注的焦点，全球外汇市场、股市和债市、大宗商品市场也因此剧烈波动。如今，美联储加息的“靴子”终于落地，对中国经济会有怎样的影响？影响程度如何？

人民币适当贬值拉动外贸出口 首都经贸大学经济学院院长郎丽华教授在接受钱江晚报记者采访时表示，美联储加息对中国经济不见得就是坏事。“起码有利于我国的外贸出口。”美联储加息意味着美元进一步升值。自今年8月份以来，人民币对美元汇率一直处于贬值趋势，同样的美元可以买到更多的商品，这有利于扩大海外需求，因为全球外贸大部分还是以美元为结算货币的。美元加息表明美国的经济情况在持续好转，美国的需求会扩大，也会刺激我国的出口。最新公布的11月外贸数据显示，当月我国外贸出口1.32万亿元，同比增长5.9%，大大高于预期的-1.0%，人民币适当贬值对外贸出口的拉动还是比较明显的。“人民币贬值对我国传统的劳动密集型产业尤其有利。这些企业原来生存困难，如纺织服装以及机电产品等的出口。”郎丽华说。当然，进口的成本则会提高，包括铁矿石、原油等的进口。宁波前程家居股份有限公司主要从事轻工家居用品的进出口业务，公司董事长李晨告诉记者，公司的出口业务中，欧洲市场占了70%，美国市场占10%左右。李晨认为，人民币贬值对提升出口有帮助，但更关键的是中国制造还是要降低运营成本，这样才能提高竞争力。海宁一家主营涤纶工业长丝、轮胎帘子布的企业，目前产品出口占了销售额的四分之三以上，其中欧美市场占了大部分，近几年营利均保持稳定增长的态势。“人民币贬值对外贸订单的增长肯定是有好处的，但人民币对欧元实际上有所升值。另外，虽然人民币对美元贬值，但其他国家货币对美元贬值更厉害，同样出口欧美市场，竞争还是很激烈的。”公司相关负责人表示。**美联储的加息通道已经打开 进口产品不妨找替代品** 不利的影响是，随着美联储进入加息通道，资本外流将加剧，将加大人民币贬值预期。“外资对中国的投资将减少，热钱将加速回流美国，国内资本也会外流。”郎丽华表示。不过，郎丽华认为，市场实际上对美联储此次加息早有预期，因此对市场的影响不会太大。去年12月份美联储近10年来第一次加息后，市场本来预计今年会加息两到三次，但最终到年底才迎来这一次加息。浙江财经大学金融学院教授徐敏认为，此次美联储加息对市场的影响并不大，因为市场之前已充分预期。市场更关注的是未来美联储的加息路径。从美联储目前的表态看，2017年可能加息3次，当然最终不一定会有3次。“但可以确认的是，美联储的加息通道已经打开。接下来一段时间，若美元强、人民币走弱，对出口企业是有利的，但不利于进口。如果国内有进口产品的替代产品，可通过减少进口降低成本；如果没有替代产品，支出必然增加。”另一方面，由于目前国内经济还处于转型升级过程中，美联储加息、美元升值，对国内经济的复苏是有点不利的。同样，徐敏认为，对美国来说，如果目前的经济增长主要靠内需拉动，强势美元对美国经济是有利的，因为可以吸引更多的资金回流美国，刺激本国经济。但如果目前的稳增长中很大一部分是靠外需也就是出口拉动的，美元升值显然对美国的外贸出口不利。

期号：50(20161223)

物流简讯



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、前11月厦门海沧自贸园区进口酒增长迅速

厦门海沧口岸是全国重要的进口酒集散地，今年前11月，海沧自贸园区进口酒总值达

2.16亿美元，同比增长22.73%。其中，啤酒进口量已连续两年居全国前列。随着进口酒贸易的快速增长，海沧检验检疫局积极发挥标签服务平台作用，进一步优化完善进口酒“快检模式”。一是在进口酒到港前开展政策宣贯、标准解读和标签咨询服务，提升企业落实主体责任的能力；二是严格执行国家进口食品安全监督抽检计划要求，加强进口酒卫生、品质、添加剂等项目的检测送检；三是充分利用信息化手段，远程视频监控和现场监督抽查相结合，注重事中事后监督管理。

2 泉州检验检疫局力促集装箱回归泉州港入境通关

泉州检验检疫局对入境集装箱采取分级管理和动态监管，积极推行关检“三个一”、

“一站式”查验模式向“三互”模式升级，开展入境集装箱“一单两报”无纸化试点，充分运用“互联网+集装箱场站应用视频监控系统”，进一步优化进口货物监管流程，缩短检验周期，提高通关效率，促进集装箱回归泉州港入境通关，提升泉州港口综合竞争力。1-11月，泉州检验检疫局共检查验入境集装箱5.4万标箱，同比增长21.1%；其中入境空箱约1.7万标箱，增长92%。

3、厦门海关首次验放经中欧班列出口台湾机械设备

12月10日，一批来自台湾台中港的全自动春卷加工机搭乘中欧（厦门）班列，驶

向12000多公里以外的波兰。这是该班列首次搭载台湾机械类产品，标志着中欧班列承运的台湾航线货物从原来的电子产品拓展至机械设备。中欧（厦门）班列作为全国首个直达自贸区的欧洲班列，将自贸试验区与“一带一路”无缝对接。据厦蓉欧（厦门）快铁班列有限公司常务副总经理邢屹介绍，应台湾市场需求，将中欧（厦门）班列拓展至台湾地区早已纳入公司规划之中，企业也在积极寻找厦门与台湾港口之间的流通货源。“继今年4月份首票来自台湾的货物搭载厦蓉欧班列顺利发运之后，我们积极揽接货源。感谢海沧海关一直以来的贴心服务和大力支持，让我们在市场推广时更有信心！”邢屹副总经理同时介绍，该公司将加大输欧台货的发运密度与频次。

4、福建、浙江检验检疫局建立出口电机示范区区域合作机制

12月12-14日，质检总局2016年出口工业产品质量安全示范区工作暨示范

企业创建工作总结部署会在泉州召开。会议期间，福建检验检疫局下属的宁德检验检疫局与浙江检验检疫局下属的湖州检验检疫局共同签署了《关于建立出口电机示范区区域合作机制共同促进质量技术提升合作协议》，标志着出口电机示范区区域合作正式建立。福建、浙江检验检疫局建立的电机示范区特点鲜明，具有广阔的经验借鉴、资源共享空间。协议涵盖了技术合作、质量提升、品牌建设、行业交流、信息资源共享、检测认证等6方面12项内容，双方将探索在示范区框架内在质量品牌提升、技术性贸易措施能力提升、NQI能力提升等方面开展的区域合作。通过双方的深度合作，将为两地的电机产业转型升级提供有效的质量供给新动能，共同推动两地电机产业转型升级，服务区域特色产业外贸发展。

1、中国港口集装箱吞吐量：竞争加剧，趋势分化 自中国 2001 年加入 WTO 以

来，受国民经济强势增长的推动，中国的集装箱出口也实现快速增长。然而近年来，中国集装箱出口的整体增速有所放缓，由此也使得中国大陆港口的集装箱吞吐量增长趋势减弱。即便如此，中国大型港口和小型港口之间的发展趋势却不尽相同。中国有若干港口位列全球最繁忙集装箱港口。2015 年中国港口集装箱吞吐量总计达 2.1 亿 TEU，占到全球总量的 32%。

然而近年来中国港口集装箱吞吐量的增速却有所减缓。2011 至 2014 年期间，中国港口集装箱吞吐量年均增长 8.5%，而 2015 年增速却放缓至了 4.5%。这反映了中国外贸出口增速的下行趋势。2016 年中国港口集装箱吞吐量增速进一步减弱，前十个月里仅同比增长了 3.7%。

尽管如此，中国大型港口和小型港口之间的发展趋势却存在差别。中国前三大集装箱港口（上海、深圳和宁波）在 2011 年至 2014 年期间的吞吐量实现了年均 5.0%的同比增长，而 2015 年这一增速却放缓至了 3.9%。今年伴随着外贸的持续不振，这三大港口的集装箱吞吐

量在 1-10 月期间仅上升了 0.5%。其中深圳港所受冲击最大，2016 年前十个月里集装箱吞吐量已经同比下滑 0.6%，远低于 2011 年至 2015 年期间年均 1.5%的同比增幅。造成这种下行趋势的主要原因是珠三角区域内愈发激烈的港口竞争和制造业逐渐向内陆城市转移。总体而言，前三大港口在中国港口集装箱吞吐量中所占比重已有所下滑，从 2009 年的 44%下降至

2015 年的 39%。而中国二线港口（排名 4-10 名）的集装箱吞吐量在 2011 年至 2014 年期间实现了 9.8%的年均增长，增速领先于前三大港口。这在一定程度上体现了制造型企业选址

多元化以及快速发展的集装箱船大型化趋势。班轮公司将新交付的大型集装箱船舶挂靠在发展更成熟的一线港口，而原先挂靠的较小型集装箱船则改至二线港口，从而推动了这些港口的集装箱吞吐量。例如受助于秦皇岛港至广州南沙港集装箱直航航线的开通，广州港的集装箱吞吐量有所增长；而成本上的考虑也使得一些班轮公司已经将航线挂靠港从原本的深圳港

改为广州南沙港或者该区域内其他港口。与此同时，中国三线港口的集装箱吞吐量仍保持稳步扩张，2011 年至 2014 年期间年均同比增长 13%，而 2015 年同比增速仍保持在 9.3%。

2009 年中国仅有 10 个港口的集装箱吞吐量超过 200 万 TEU，而 2015 年这一数字已经上升到了 18 个。基建发展和港口间竞争加剧推动了三线港口的集装箱吞吐量增长。过去许多内陆省份的货物会经由大型沿海港口出口，而现在一些班轮公司已经开设了直达内河港口的运输

航线。由此看来，近几年来中国集装箱吞吐量中前三大港口的主导地位正在受到动摇，而三线港口的增长则最为迅速。虽然亚洲区域内集装箱贸易（包括中国内贸）看起来有望再次扩张，但中国大型港口和小型港口之间的趋势分化却仍将继续。

2、航运联盟时代的差异化竞争愈演愈烈 进入 2016 年，航运企业强强联手的好戏更是不断上演。种种迹象表明，航运业正在进行着一系列足以改变格局的合纵连横。**整合联盟唱响年度最强音**

如今全球集运排名前 20 的集运公司中实现“联盟化”的公司已达到 17 家，全球航运联盟化程度由此可见一斑。如今，随着业界整合联盟的加剧导致集装箱市场占有率也发生了很大的变化，划分集装箱公司的排名划分也从原来的前 20 名转变成了

三大梯队的划分。上海海事大学徐剑华教授表示，第一梯队是市场份额占到全球 3%以上的大公司，马士基、地中海、达飞、中远海运分别位居前四位，赫伯罗特收购阿拉伯轮船以

航运动态

后位居第五位，日本三家公司合并成“J 公司”位居第六，长荣海运位居第七；第八名往后就属于第二梯队，第二梯队基本占全球集装箱市场份额的 1%左右；最后占全球集装箱份额不足 1%的公司就只能划入第三梯队。需要说明的一点是，联盟和整合

是两个不同的概念。徐剑华表示，整合是指有两家或三家公司合并成一家，公司的数量发生了实质性改变。而联盟则是公司的数量并没有减少，不能说一个联盟就是一个公司。现在的联盟是第二代联盟。第一代联盟只有一个特征，那就是船舶共享。第二代联盟的特点在基本维持了第一代联盟特点的基础上还增加了另外三个特征，分别是信息共享，营运中心、共同采购。

“共享经济”时代的产物 究竟是何原因驱动着航运企业如此步调一致地进行着整合结盟？业内专家认为，国内外航运企业纷纷选择整合联盟，原因大致有以下几方面：一是航运业的长期低迷使航运企业举步维艰，不联盟就意味着生存受到了威胁，所以他们不得不“抱团取暖”。二是为了缩减单位成本。对于联盟的航运企业而言，联盟后有利于航运企业在相互合作中通过共同投船、资本联合、舱位互换、码头堆场互用、船舶共享等形式进一步

压缩成本，产生规模效益。三是航运业发展的大势所趋以及“羊群效应”的推波助澜。然而，不论是整合还是联盟都像一把双刃剑，对航运企业、航运市场、国际贸易，对政府而言均是利弊同在。正如中国远洋海运集团董事长许立荣日前在 2016 中

远海运年会上所说，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。在“共享经济”的模式影响下，以协议合作、联盟或者股权合作等方式来推动行业走出低谷的行为还将继续。

联盟时代的差异化竞争 当前，受“联盟化”的影响，航运企业对联盟趋之若鹜，有的甚至把联盟当成救命绝招，仿佛一加入联盟，未来便一片坦途。事实上，在航运联盟的大趋势下，

不加入联盟的企业难免会在航运市场竞争中承受更大压力，但加入联盟并不意味着诸事大吉。航运联盟不是包治百病的“灵丹妙药”，究竟会起到什么效果，是加倍赢还是加倍输，最终还是得看身为“牌手”的航运企业自己的作为。由此可见，联盟时代如何突出自身优势，实现差异化竞争是航运企业成败的决定性因素。诚然，

联盟可以提高舱位、码头堆场等航运相关资源的利用率，帮助企业控制成本，提升航运服务质量和市场竞争力，但这些又都是要依托航运企业自身具备良好发展基础和实力才能实现。市场竞争中拼的是航运企业内功，企业发展的好，加入联盟是锦

上添花，企业发展本来就存在缺陷，即使联盟也难以回天。对航企而言，不论是整合还是联盟，只有修炼好“内功”，把好市场脉搏，在控制经营成本、提升服务质量、强化科学管理等方面做足工夫，实现差异化竞争，航运企业才能在市场竞争中

真正立于不败之地。

3、中远海运三大核心业务重组基本完成 转入体制重组 随着中远海运物流有限公司的成立，中远海运集团的航运、金融和物流三大核心业务板块的重组基本

完成。中远海运集团总经理万敏向 21 世纪经济报道记者独家披露，明年主要着手于一些体制机制的重组工作，难度也不小。

12 月 21 日，中远海运物流有限公司在天津宣告成立。这家新公司是整合自原中远物流、中海物流、中海船务三家公司的资源，致力于“打造全球领先的全程物流和供应链服务平台”。据了解，物流在中远海运集团中定位于核心业务板块，因此集团对重组后的中远海运物流寄以厚望。随着中远海运物流有限公司的成立，中远海运集团的航运、金融和物流三大核心业务板块的重组基本完成，“明年主要着手于一些体制机制的重组工作”。

中远海运集团总经理万敏向 21 世纪经济报道记者独家披露，目前中远海运集团的十三五规划正在制定阶段，预计 2017 年 1 月将提交董事会审议。**物流野心初现** 据韩骏介绍，新成立的中远海运物流集成了原中远物流、中海物流、中海船务的优势资源，在全球运营超过 300 个仓库和堆场，拥有和控制各类

运营车辆 4000 余辆，沿“一路一带”开通多条连接中国和欧亚的国际班列，布局综合货运、仓储物流、船舶代理、工程物流、项目物流。在整合了三家公司资源后，中远海运物流还拥有“中远海运物流”、“中国外代”、“中远海运船务”三大品牌，在中国境内 30 个省、市、自治区及海外 17 个国家和地区设立了分支机构，在全球范围内拥有 500 多个销售和服务网点，

形成了遍及中国、辐射全球的服务网络系统。“在整个集团业务板块定位中，物流板块被寄予重望，试图打造全球领先的全程物流和供应链服务平台。”韩骏向 21 世纪经济报道记者透露，作为三大核心业务板块的重组，物流最后一个完成，但其未来发展的空间巨大。记者了解到，在挂牌之前，中远海运集团位于全球各国的服务网点正在抓紧时间进行业务重组，物流成了各

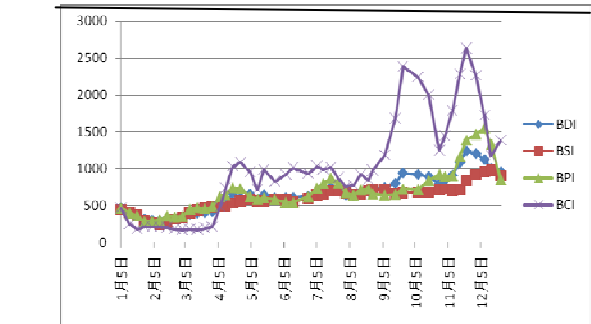
分部网点重组的重点所在。“现在航运不挣钱，物流却挺挣钱的。”中远海运印度公司总经理陈少林向 21 世纪经济报道记者透露，印度公司的资产、人员重组已经基本完成，根据新集团的定位，该公司正着手挖掘印度物流的潜力。据其透露，印度物流的发展潜力巨大，中远海运在当地运营多年，政商关系密切信誉又好，因此物流订单持续攀升，加之印度物流的特殊环境，

利润状况比集装箱等航运业务要好。因此陈少林向集团提出加大印度投资，布局南亚的航运、港口和物流资源。正如陈少林在印度所开拓的物流新增长点，中远海运集团希望在全球各地都有类似的资源整合后产生的新增长点和效益点，令其运输的货物能够真正从海上延伸至内陆深处，提供全过程的物流服务。有意思的是，中远海运物流公司的定位，似乎撞上了半年前刚刚重

组了中外运长航物流资源的招商物流集团。2016 年 3 月份，招商局集团正式并购了中外运长航集团，双方重组的意图是打造“海、陆、空” 供应链体系一体化的综合物流企业。这一定位与中远海运集团的定位高度重合。面对与招商物流定位区别的追问，“我们还是不同的”，许立荣向 21 世纪经济报道记者表示，中远海运物流的两大优势在于全球服务网络，以及国际港口与航线为基础的全程供应链物流服务。

明年啃机制重组硬骨头 许立荣曾向 21 世纪经济报道记者解释过，重组后的中远海运集团的定位是打造以航运、综合物流及相关金融服务为支柱、多产业集群、全球领先的综合性物流供应链服务集团，并在此基础上确定了航运、物流、航运金融、装备制造、航运服务、社会化产业以及基于“互联网+相关业务”的“6+1”产业集群架构。据记者了解，围绕“6+1”产业布局，中远海运集团过去这一年都在推进各业务板块深化改革工作，按计划先后完成了集

装箱、码头、油气、散货等业务板块的合并重组，并搭建了航运金融产业集群，推进了海外网络业务整合。



12 月 23 日 数据：**BDI (波罗的海干散货指数)：961**（-4.19%） **BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)：903**（-7.38%）

BPI (波罗的海巴拿马型指数)：852（-36%） **BCI (波罗的海海岬型指数)：1169**（18.48%）

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

