

PDF Complete
 Your complimentary use period has ended.
 Thank you for using PDF Complete.
 Click Here to upgrade to Unlimited Pages and Expanded Features

集装箱码头集团有限公司
 CONTAINER TERMINAL GROUP CO.,LTD.

厦门港运价信息：(单位：美金)

欧基：900/1700	地西：1000/1900	地东：1300/2200
美东：2150/2550	美西：1240/1550	
日本：50/100+af	新加坡：10/20	香港：0+T
		韩国：120/240 加TD
越南：150/300	菲律宾：100/200	台湾：60/120+EBS: RMB300/600
		西非：1300/2000/2000
澳洲：450/900/90	红海：525/825	中东：175/175

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

上半年我国经济运行基本平稳 6月份，中国制造业采购经理指数(PMI)为51.5%，总体继续保持扩张态势；非制造业商务活动指数为55.0%，总体保持平稳向好的发展势头。专家表示，今年以来，我国制造业PMI均在50.0%以上的景气区间运行，非制造业商务活动指数持续稳定在54%以上的较高水平，表明中国经济运行基本平稳，供给侧结构性改革与经济韧性已经构成相互促进的正向循环，为实现高质量发展提供了充沛的空间与动力。制造业PMI持续在扩张区间运行 6月份，制造业基本面总体向好。中国物流信息中心专家文韬认为，6月份制造业市场供需整体保持均衡，生产指数和新订单指数较为稳定，二者差距保持在0.4个百分点的合理水平，表明制造业生产的订单驱动特征明显，供给侧资源要素配置有效，经济发展动力充足。另外，创新驱动的产业发展势头良好，高耗能行业增速回落，制造业产业结构整体得到改善，新旧动能转换顺畅，新动能对经济的贡献作用增强。非制造业商务活动指数持续上升 6月份，服务业商务活动指数为54.0%，与上月持平，高于上半年均值0.1个百分点，服务业继续保持较快增长态势。道路运输、证券、居民服务等行业的商务活动指数低于临界点，业务总量有所回落。从市场预期看，业务活动预期指数为60.3%，与上月持平。全部调查行业的业务活动预期指数均位于景气区间，表明服上半年，大型和小型企业商务活动指数均值均保持在56%以上的较高水平，中型企业均值也保持在52%以上的较好水平。中国物流信息中心专家武威表示，综合来看，企业经营整体稳定，特别是大型和小型企业表现更为活跃，表明随着我国经济结构优化和相关扶持政策的逐步实施，非制造业企业有所受益，市场活力增强。经济平稳运行仍有基础 结合前几个月PMI指数来看，上半年我国经济运行基本平稳，产业结构优化继续深入，供给质量改善，供需均衡性增强，企业效益良好。供给侧结构性改革与经济韧性已经构成相互促进的正向循环，为实现高质量发展提供了充沛的空间与动力。武威表示，上半年，市场运行稳健，企业经营稳定，市场活力增强，非制造业稳中趋好的发展趋势没有改变。受基础建设投资增速回落影响，建筑业需求增速有所放缓，导致市场需求增速有所回落，但服务业需求增势稳定。上半年，服务业新订单指数均值为50.6%，较去年同期小幅上升0.1个百分点，各月走势较为稳定，运行在50%附近，6月份仅小幅回落0.1个百分点，为50.3%。服务业新订单指数走势稳定，表明服务业市场需求基础依然稳固，为下半年经济平稳运行奠定良好基础。

期号：25 (20180706)

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



港口矿石、焦炭等大宗货物改由铁路或水路运输 7月3日，国务院印发《打赢蓝天保卫战三年行动计划》（下称“《计划》”），澎湃新闻（www.thepaper.cn）注意到，就优化调整货物运输结构问题，《计划》要求，2020年采暖季前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的矿石、焦炭等大宗货物原则上主要改由铁路或水路运输。《计划》要求大幅提升铁路货运比例。到2020年，全国铁路货运量比2017年增长30%，京津冀及周边地区增长40%、长三角地区增长10%、汾渭平原增长25%。大力推进海铁联运，全国重点港口集装箱铁水联运量年均增长10%以上。制定实施运输结构调整行动计划。此外，推动铁路货运重点项目建设。加大货运铁路建设投入，加快完成蒙华、唐曹、水曹等货运铁路建设。大力提升张唐、瓦日等铁路线煤炭运输量。在环渤海地区、山东省、长三角地区，2018年底前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的煤炭集港改由铁路或水路运输；2020年采暖季前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的矿石、焦炭等大宗货物原则上主要改由铁路或水路运输。钢铁、电解铝、电力、焦化等重点企业要加快铁路专用线建设，充分利用已有铁路专用线能力，大幅提高铁路运输比例，2020年重点区域达到50%以上。《计划》还要求大力发展多式联运。依托铁路物流基地、公路港、沿海和内河港口等，推进多式联运型和干支衔接型货运枢纽（物流园区）建设，加快推广集装箱多式联运。建设城市绿色物流体系，支持利用城市现有铁路货场物流货场转型升级为城市配送中心。鼓励发展江海联运、江海直达、滚装运输、甩挂运输等运输组织方式。降低货物运输空载率。而就加快油品质量升级的问题，《计划》提出，2019年1月1日起，全国全面供应符合国六标准的车用汽柴油，停止销售低于国六标准的汽柴油，实现车用柴油、普通柴油、部分船舶用油“三油并轨”，取消普通柴油标准，重点区域、珠三角地区、成渝地区等提前实施。研究销售前在车用汽柴油中加入符合环保要求的燃油清净增效剂。就打好柴油货车污染治理攻坚战问题。《计划》要求制定柴油货车污染治理攻坚战行动方案，统筹油、路、车治理，实施清洁柴油车（机）、清洁运输和清洁油品行动，确保柴油货车污染排放总量明显下降。加强柴油货车生产销售、注册使用、检验维修等环节的监督管理，建立天地车人一体化的全方位监控体系，实施在用汽车排放检测与强制维护制度。各地开展多部门联合执法专项行动。

PDF Complete
Your complimentary use period has ended. Thank you for using PDF Complete.
Click Here to upgrade to Unlimited Pages and Expanded Features

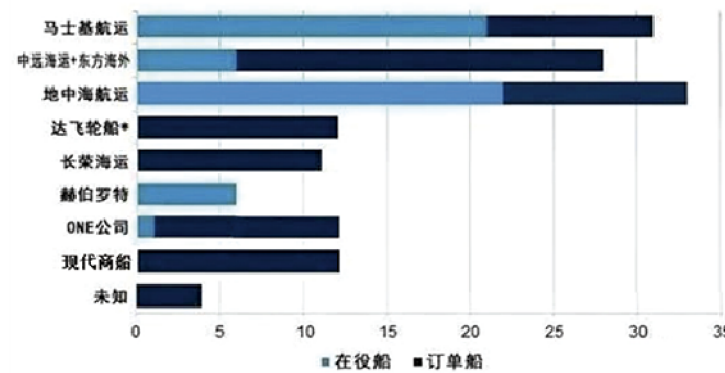
向好发展 多数航线运价多数航线基本面向好。运价走高,综合指数大幅上涨。集装箱综合运价指数为821.18点,较上期上涨9.3%。欧洲航线,运输需求持续稳定,供需关系保持良好。上海港船舶平均舱位利用率在95%左右。由于市场基本面良好,航商提高了各自订舱价格,市场运价回升。6月29日,上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费)为885美元/TEU,较上期上涨6.1%。地中海航线,运输形势与欧洲航线趋同,供求关系略好于欧洲航线,上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,部分班次满载出运。运价涨幅略低于欧洲航线。6月29日,上海出口至地中海基本港市场运价(海运及海运附加费)为913美元/TEU,较上期上涨0.9%。北美航线,市场即将步入传统旺季,货量持续增长,运输需求较前期回升。美西航线,上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,大量班次满载出运。多数航商如期执行预宣的运价上涨计划,即期市场运价大幅回升。6月29日,上海出口至美西基本港市场运价(海运及海运附加费)为1545美元/FEU,较上期大幅上涨29.4%。美东航线,由于市场运输需求旺盛,多数航班接近满载出运,甚至出现爆舱情况。市场运价走高。6月29日,上海出口至美东基本港市场运价(海运及海运附加费)为2524美元/FEU,较上期大涨15.7%。波斯湾航线,目的地已经步出“斋月”假期,但运输需求仍然没有较大起色。部分航商执行停航计划以控制总体运力规模,航商之间船舶装载率出现分化,各航次船舶舱位利用率在60%-90%不等。受市场基本面疲软影响,即期市场运价继续下跌。6月29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482美元/TEU,较上期下跌5.1%。澳新航线,近期运输需求有所恢复,受前期部分航商持续运力控制措施影响,上海港船舶平均舱位利用率恢复到90%左右。市场运价整体表现仍不明显,航商小幅调整各自订舱价格,市场运价略升。6月29日,上海出口至澳新基本港市场运价(海运及海运附加费)为713美元/TEU,较上期上涨2.3%。南美航线,市场货量持续增长,运输需求较前期强劲回升,上海港船舶平均舱位利用率在95%以上,并有部分班次出现爆舱。运价方面,由于基本面良好,航商如期推动运价上涨计划,即期市场运价出现大幅上涨。6月29日,上海出口至南美基本港市场运价(海运及海运附加费)为1988美元/TEU,较上期大涨28.6%。日本航线,本周货量保持平稳,市场运价小幅波动。6月29日,中国出口至日本航线运价指数为710.27点。

2、徐剑华:衡量集装箱航运市场健康维度之新订单 目前,集装箱航运在经历了一段时间的萧条之后,已经进入了相对平静的时期。现在的主要问题是,这一轮前所未有的并购是否产生了一个能够创造出更稳定环境的行业。即使对于那些秘密地享受近年来过山车行情的人来说,这个行业

航运动态

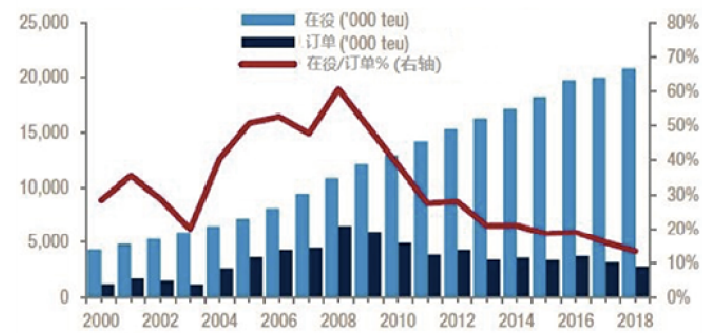
也是显得有点沉闷。随着全球经济复苏,潜在的条件是多年来最好的,加上船队运力供应和运力需求平衡的改善,市场现在已经稳定下来。但是,这个行业在达到能够产生良好的可持续利润的状态之前,仍然存在许多隐患。一方面,大量新船陆续出厂;另一方面,承运商在经历了漫长的平静期后又开始重新订购新船。贸易壁垒的前景隐约可见,经济复苏既不确定也不简单。以下是我们认为在未来几个季度里衡量集装箱航运业是否健康发展的五个维度之集装箱船新订单。集装箱航运业是否需要更多的运力?在宏观层面上,答案似乎是否定的,因为在过去几年里订造的大量集装箱船仍在继续交付,并且主要是超大型集装箱船。今年可能会有超过24艘大于18000TEU的集装箱船投入服务,然后在2019年和2020年再增加30艘。但在每个公司自身的基础上,情况又有所不同。去年年底,达飞轮船订造了9艘22000TEU船,尽管它拥有全球承运商的地位,但它的船队没有这类船只。地中海航运随后订造了11艘22000TEU船,其理由是公司从来并不并购,而只是通过船舶投资实现有机增长。而且,作为2M联盟成员,地中海航运的大船数目应该和马士基航运相近。加上这批订单,两家公司的的大船数目分别为33艘和31艘(图1)。

图1:拥有18,000+TEU集装箱船的承运商(艘数)



资料来源: Drewry Maritime Research, Container Forecaster

图2:订单运力与在役船队运力之比(每年1月1日)



资料来源: Drewry Maritime Research

现代商船最近宣布将订造11艘20000TEU以上船,ONE公司宣布订造6艘20000TEU以上船,因此这两家公司的潜在大船数目都将达到12艘。除此

以外,其他公司则回到船厂订造11000TEU至14000TEU范围内的船舶,这个规模范围的船比仅限于亚欧航线的18000TEU或更大的船更灵活。相对于2008年新造船繁荣时期手持订单量占在役船队运力比例高达60%的状况,目前的手持订单量仍然很低,不到现役船队运力的13%(图2)。目前,世界集装箱船总运力约为2200万TEU,据经纪公司预测,到2019年年底,预计将扩大到2300万TEU左右,即增长4.5%左右。因此,船队增长仍然可控,但业内人士和分析师将密切关注船东和运营商是否能够保持订购纪律,或者受到具有吸引力的造船价格和低息贷款的诱惑,再加上想跟上装备竞赛的节奏,而不顾运力供给和需求方面的平衡,老习惯是否将重现。如果是这样的话,就可能会引发另一个繁荣和萧条交替的局面,这是几十年来集装箱航运业的一个特点。

3、德鲁里和欧洲货主协会调查显示:集装箱船公司的服务持续恶化 据悉,近期国际知名海事咨询机构德鲁里(Drewry)与欧洲货主协会(ESC)共同完成了一项对集装箱船公司满意度的调查,结果显示情况非常糟糕!这项调查结果显示,自2016年以来,集装箱航运公司提供的服务已经在持续恶化!现在所有的货主,包括出口商、进口商以及货运代理商都一致认为这是一个非常严重的大问题!ESC和Drewry的联合调查显示,参与调查的400家货主和货代对集装箱航运服务的平均评分为3.2分,从1分(非常不满意)到5分(非常满意)。调查中评估了集装箱运输公司16项服务项目的满意程度。其中文件准确性的满意度评分为3.4分;客户服务质量仅为2.9分;运输时间和预订/货物的可靠性评分在2.9至3分之间。实际上,所有功能服务客户满意度得分都很低或中等。从调查结果显示,托运人和货代公司表示从2016年至2017年,承运人的表现在四个方面有所恶化:不同的承运人、不同的现有服务、服务价格和整体承运人服务质量。欧洲货主协会秘书长尼克·德尔梅雷(Nik Delmeire)表示:今年5月和6月,欧洲的货主对集装箱运输船公司进行了严厉的批评,这种批评始于紧急燃油附加费的征收。在6月中旬ESC决定向欧盟竞争专员Margrethe Vestager提交正式投诉。ESC邀请航运公司与客户会面,讨论实际的运营问题,这在欧洲铁路货运行业已经很成功,而不是诉诸新的成本附加费。Drewry物流业务主管菲利普·达马斯(Philip Damas)表示:“货主和货代希望在服务质量和价格之间取得平衡,但调查显示,船公司正在削减服务,为货主提供的选择也在减少。”为了获得更高水平的客户服务,一些德鲁里客户主动避免与海运公司签订直接合同,而是与货代和中间商打交道。Damas评论道:“这些问题使得Drewry在为受益的货主提供基准分析时,更加关注运输时间和供应商的服务水平。”ESC和Drewry收集了各个海洋承运人的满意度分数,但他们认为回复的数量不够高,不足以证明个别结果的合理性。这两个组织呼吁行业协会或合作伙伴帮助扩大这一倡议,使其成为一个大型的、独立的、由承运人对服务质量进行监测的机构。