



## 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：2200/2750+AMSD30+CUC80+PSS		美西：1320/1650+AMSD30+CUC50+PSS
日本：70/140	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：100+EBS: RMB300/200+EBS: RMB600
		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

### 1、新华社评论员：中国经济有底气行稳致远

日前召开的中央政治局会议，坚持稳中求进工作总基调，针对新问题新挑战作出一系列新部署，传递出坚定信心、稳定预期的强大正能量，为我们推动高质量发展、实现经济社会发展目标任务指明了方向。中国经济航船，在劈波斩浪中不断前行。当前，经济运行稳中有变，一些国家贸易保护主义逆流而动，世界经济不确定性加剧，外部环境发生明显变化。“不畏浮云遮望眼”，正确认识经济形势、做好经济工作，需要把握大势，辨明趋势，凝聚共识，才能坚定信心、增强底气，保持经济平稳健康发展。底子实，才能信心足。中国经济行稳致远的底气，在于长期向好的基本面没有变。从关键指标看，我国经济的底盘越来越稳固。上半年国内生产总值增速达到6.8%，连续12个季度保持在中高速区间运行，失业率和通胀率维持低位，最终消费支出对GDP增长的贡献率为78.5%。主要宏观调控指标处在合理区间，经济结构持续优化，生态环境改善，人民群众获得感、幸福感、安全感增强，这份“稳中向好”的成绩单，充分说明以习近平同志为核心的党中央关于经济工作的决策部署科学和正确，充分彰显了党中央驾驭复杂局面的智慧和能力。路径明，才能有定力。中国经济行稳致远的底气，在于迈向高质量发展的前进态势没有变。从各地发展情况来看，片面追求经济高增长的少了，优化结构、提升质量的多了。目前，第三产业增加值占GDP比重达到54.3%，服务业对经济增长贡献率达60.5%，“压舱石”作用更加巩固；高技术产业、装备制造业和战略性新兴产业等蓬勃发展，新动能对经济增长的贡献已超过30%，中国经济在高质量发展的道路上蹄疾步稳。有潜力，就有希望。中国经济行稳致远的底气，在于韧性好、潜力足、回旋余地大的基本特征没有变。我国区域发展空间非常大，推进京津冀协同发展、长江经济带发展，叠加西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先发展，以人为核心的新型城镇化和乡村振兴等都孕育着巨大市场需求；我国有近14亿人口、9亿劳动力、上亿市场主体，巨大的市场空间和消费升级潜力，支撑内需成为拉动中国经济增长的决定性力量。国家统计局测算显示，2008年至2017年，内需对经济增长的年均贡献率达到105.7%。改革开放是制胜法宝。中国经济行稳致远的底气，在于坚定不移推进改革开放。40年来，我国经济社会发展之所以取得巨大成就，根本上靠的是改革开放。这次政治局会议提出继续研究推出一批管用见效的重大改革举措，要求落实扩大开放群众带来更多获得感。放的重大举措，对共建“一带一路”、办好首届中国国际进口博览会作出部署。这些决策和举

**1、厦门东南国际航运中心规模效应显现** 在桥吊远程操控系统前，厦门集装箱码头集团的机械司机陈树林正用手轻轻推动操控杆，没多久，电脑显示屏就显示集装箱任务完成。过去，包括识别箱号、录入数据、检查箱体等流程都要依靠人力完成，一辆拖车至少需要90秒，且每个闸口都要专人值守。集装箱智慧物流平台上线之后，闸口通过能力大幅提升，也实现了产业工人“白领化”。2年前，厦门港开始进行信息化、智能化改造，陆续推出了集装箱智慧物流平台、网上营业厅、4G集装箱智能理货系统、码头设备远程操控改造等多项服务创新举措。“我们把传统码头朝着智慧港口、自动化港口的发展方向改造，助力港口服务水平提升，构建新一轮的生产力和竞争优势。”厦门集装箱码头集团有限公司总经理许旭波认为，作为中国东南沿海的主要港口，厦门港自清朝起就是通往东南亚各国贸易的口岸。它还曾是中国最大的华侨进出门户，侨居东南亚的华人对瓷器、糖、伞等生活物品的大量需求促进了贸易的繁荣。厦门被定位为“一带一路”沿线中心城市，厦门港是“21世纪海上丝绸之路”的重要港口节点。近年来，随着“一带一路”建设的推进，厦门港迎来新的发展机遇。2013年，福建省政府批准实施《厦门东南国际航运中心发展规划》，建设国际集装箱枢纽港、国际一流的邮轮母港和具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。当前，厦门东南国际航运中心规模效应已开始显现。厦门港已具备停靠20万吨级集装箱船(世界最大集装箱船型)和17万吨邮轮的能力。厦门港务控股集团董事长陈志平介绍，目前，厦门港共有内外贸航线149条，其中“一带一路”航线共计53条，航线途经18个“一带一路”沿线国家的38个港口。去年，厦门港完成集装箱吞吐量1038.14万标箱，位居世界第14位，其国际一流集装箱枢纽港的地位不断提升。与此同时，厦门邮轮母港建设也取得突破。近年来，厦门港持续发力邮轮产业，2016年8月开通第一条“海丝”邮轮航线；2017年接待国际邮轮77艘次、旅客16.18万人次，其中母港邮轮64艘次。厦门港不断加强与“海丝”沿线国家的旅游合作，开启东盟友好之旅，2017年运营了9个“一带一路”航次，涵盖菲律宾、越南、新加坡等，旅客吞吐量3.44万人次，同比增108%。

“今年上半年，厦门港已运营5个‘一带一路’航次。今年下半年预计运营10个‘一带一路’航次，其中8个已提前被订满。”厦门国际邮轮母港集团有限公司邮轮业务负责人张海军表示，越来越多的游客选择邮轮体验“海丝”之旅，其中超过90%的中国游客是从厦门港出发。全球航运服务要素正在厦门进一步加速集聚。2012年厦门航运交易所成立，并在去年与波罗的海航运交易所签署合作备忘录。据统计，2017年厦门航运交易所完成船舶交易量40艘次，交易额8.58亿元人民币。“我们现在每周有28条航线与东南亚国家对接，形成了一个非常便利的国际物流大通道，使得厦门成为一个国际物流中转港。”许旭波说。未来厦门港将发挥国际物流大通道作用，吸引国际、国内货源通过厦门港口进出，将厦门港打造成为东南亚与美洲、东北亚等地的中转中心。

## 航运动态

### 2、2018年7月水路货物运输量

水路旅客运输量

	客运量			旅客周转量		
	自年初	本 月	为去年	自年初	本 月	为去年
	累计			同期%		
总 计	15,905	2,533	98.3	437,065	74,137	101.9
北 京	-	-	-	-	-	-
天 津	56	13	111.3	991	267	121.3
河 北	1	---	168.3	1,097	198	168.4
山 西	85	19	99.5	436	74	68.8
内 蒙 古	-	-	-	-	-	-
辽 宁	263	82	102.4	30,697	7,769	100.0
吉 林	64	27	100.5	771	353	90.4
黑 龙 江	138	67	89.5	1,491	690	94.1
上 海	252	36	99.7	4,578	703	104.8
江 苏	1,725	233	98.5	22,075	3,172	101.0
浙 江	2,573	409	103.3	34,973	6,418	99.6
安 徽	129	15	89.0	2,049	259	85.8
福 建	1,102	152	99.5	15,728	2,223	99.3
江 西	140	22	89.1	1,873	290	91.9
山 东	965	274	96.1	67,829	13,612	102.8
河 南	201	35	91.0	3,713	555	89.6
湖 北	359	62	107.0	24,777	4,420	115.6
湖 南	913	132	100.8	18,601	2,759	97.9
广 东	1,603	223	106.9	65,197	8,859	105.5
广 西	374	68	100.6	16,730	3,189	97.5
海 南	1,154	102	96.0	26,927	2,299	110.9
重 庆	394	62	84.5	28,808	5,115	98.6
四 川	1,211	140	82.5	11,613	1,405	85.3
贵 州	1,122	166	101.0	34,955	6,112	101.4
云 南	737	107	105.0	16,160	2,420	105.4
西 藏	-	-	-	-	-	-
陕 西	204	30	90.3	3,500	466	88.5
甘 肃	52	12	100.2	854	199	89.1
青 海	32	17	122.3	324	183	108.7
宁 夏	58	27	72.2	318	131	69.5
新 疆	-	-	-	-	-	-

计量单位：万人、万人公里

### 3、二季度班轮准班率 71.9%，海洋联盟表现最佳

据 SeaIntel 的数据，今年第二季度，集装箱班轮准班率仍处于低位水平，尽管好于第一季度。SeaIntel 表示，相比于去年同期，全球平均班轮准班率下降 2.7 个百分点。航运界网查询相关数据发现，2017 年二季度全球班轮准班率为 74.6%，同比下降 10.4 个百分点，SeaIntel 彼时曾表示，这是多年来二季度准班率最差的一次。在前 14 家班轮公司中，13 家班轮准班率略有好转，只有万海航运下滑 2.6 个百分点至 78%。不过，尽管如此，万海航运仍是最“靠谱”的班轮公司，位列准班率排行榜首位，紧随其后的 APL、长荣海运和 马士基 航运，分别是 77.7%、77.5% 和 77.3%。

准班率排名前三甲										
排名	2018年二季度		2018年一季度		2017年		2017年三季度		2017年二季度	
	船公司	准班率	船公司	准班率	船公司	准班率	船公司	准班率	船公司	准班率
1	万海航运	78.00%	万海航运	80.60%	万海航运	81.00%	东方海外	83.30%	万海航运	79.70%
2	APL	77.70%	长荣海运	71.30%	汉堡南美	79.70%	长荣海运	82.50%	汉堡南美	78.60%
3	长荣海运	77.50%	APL	71.00%	长荣海运	79.10%	万海航运	82.50%	地中海航运	77.40%

### 1、中国出口集装箱运输市场月度报告（2018.7）

受旺季因素利好影响，本月中国出口集装箱运输市场继续呈现向好态势，运输需求总体保持增长态势，但由于运力供给情况不同，航线走势出现分化，欧美航线运价走高，部分远洋航线运价出现回调。7月，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数平均值为 820.31 点，较上月平均上涨 2.1%；反映即期市场的上海出口集装箱综合运价指数平均值为 819.78 点，较上月平均上涨 3.6%。

**1、欧地市场继续回暖** 欧洲航线，据研究机构 Markit 发布的数据显示，欧元区 7 月制造业 PMI 初值 55.1，环比上升 0.2 个百分点，显示出欧洲经济的复苏步伐加快，对运输需求的增长起到支撑作用。目的地进入传统旺季，近期运输需求保持在较高水平，供求关系良好，上海港船舶平均舱位利用率多数时间保持在 95% 以上。市场运价走势平稳，临近月底航商执行运价上涨计划。地中海航线行情与欧洲基本同步，运价涨幅略大于欧洲航线。7 月，中国出口至欧洲、地中海航线运价指数平均值分别为 1077.83 点、1191.73 点，较上月平均分别上涨 3.7%、上涨 6.0%。

**2、北美航线货量上升** 北美航线，据美国劳工部公布的数据显示，美国 7 月 14 日当周首次申请失业救济人数 20.7 万人，创 1969 年 12 月以来新低，表明美国国内劳动力市场继续走强，进一步带动美国国内消费走强。运输需求在旺季中持续保持增长态势，供求关系略显紧张，上海港船舶平均装载率继续维持在 95% 以上，部分航班满载出运。上半月，市场运价处于低位。下半月，航商多次推动运价上涨，即期订舱价格走高。7 月，中国出口至美西、美东航线运价指数平均值分别为 632.77 点、830.38 点，分别较上月平均下跌 0.1%、0.8%。

**3、澳新运价保持平稳** 澳新航线，整体市场表现平稳，运输需求较为稳定，部分航商采取停航等措施控制总体运力规模，供需基本面较为平衡，上海港平均舱位利用率始终徘徊在 90% 左右，市场运价窄幅波动。7 月，中国出口至澳新航线运价指数平均值为 800.16 点，较上月平均上涨 0.2%。

**4、南美行情大幅上涨** 南美航线，市场货量维持在较高水平，部分航商采取措施控制总体运力规模，供需基本面较为良好，上海港船舶平均装载率在 90% 以上。由于前期市场运价跌幅较大，航商开始执行涨价计划，市场运价大幅反弹。7 月，中国出口至南美航线运价指数平均值为 655.99 点，较上月平均上涨 18.5%。

**5、日本航线总体稳定** 日本航线，运输需求保持平稳，市场运价基本稳定。7 月，中国出口至日本航线运价指数平均值为 714.61 点，较上月平均小幅下跌 0.5%。

从三大班轮联盟的角度来看，海洋联盟表现最佳，准班率高达 81.7%；2M 联盟为 75%；The Alliance 则明显大幅落后，仅为 66.2%。SeaIntel 表示，“往常来看，准班率会在每年的第二季度有所好转，然而今年却并不尽如此，尤其是马士基航运并购汉堡南美后，南美航线出现了大幅调整。与此同时，日本海洋网联船务（Ocean Network Express）于今年 4 月正式运营后，也将经历一段过渡期，面临经营上的挑战，而这些都将可能影响相关航线的准班率。”另外，分航线来看，亚洲-欧洲航线准班率提升 6.2 个百分点至 83.6%，亚洲-地中海航线上升 3.4 个百分点至 77.9%。跨太平洋航线方面，美国西向航线和东向航线均出现下降一定程度的下跌，分别为 70.7% 和 66.6%。跨大西洋西向航线准班率为 65.4%，下降 3.3 个百分点，东向航线则下降 1 个百分点至 67.3%。

### 4、江海联运，出海口搬到“家门口”

全国首艘江海直达船“江海直达 1”号，在 4 月 9 日完成首航，满载着 2 万吨铁矿砂从宁波舟山港直达马鞍山市马钢港务原料总厂码头，结束了我国江海无法直达的历史。这条船长 154 米、宽 24 米、吃水 9.1 米，具备“宜江、适海、先进、经济”等特性，建成后航行于舟山、宁波特定海域至马鞍山航线。经测算，这种船型比同类海进江船舶造价降低约 10%，载重量增加约 13%，能效提高约 12%。据了解，海港进口货物走水路进入长江沿岸的港口，受到南京长江大桥高度、长江航道水深以及船型的限制，需要用万吨货轮从海港短驳到南京港等长江中下游港口，再换小船送往长江中上游各个港口。目前，这艘船从宁波舟山港鼠浪湖港区直达马鞍山，不到 30 个小时，按照过去的做法，各种衔接顺畅，最快也要 3 天半。这样，就缩短了 50 多个小时。江海直达船，将江港海港串成了一个整体。而江海联运公共信息平台的建立，更是将江港和海港之间互相孤立的信息无缝衔接起来。舟山市港航管理局局长徐全昌表示，平台自运营以来，已具备港航资源、船期跟踪、船员服务、船货交易等 50 余项信息服务。同时，还与长江航运物流公共信息平台、马鞍山、宁波舟山港集团等实现 10 大类数据互联互通，率先在全国实现船舶进出境申报全流程“无纸化”，运输效率大大提升。“我们将充分发挥舟山江海联运服务中心衔接长江经济带与 21 世纪海上丝绸之路的枢纽作用，加强与沿江、沿海、沿河对接。到 2020 年，基本建成通达海、功能健全、服务高效的现代化江海联运服务体系。以后与安徽港口的联系会越来越多。”徐全昌说。成长春表示，宁波舟山港是长江经济带上的著名海港，安徽沿江港口众多，两者有很大合作空间。安徽应借助海港这一开放大平台优势，加快内部资源整合，不断推动江港海港之间一体化发展，把出海口搬到“家门口”，进一步发挥长江黄金水运通道的巨大作用。**江海“牵手”货畅其流** 紧抓这个机遇，充分发挥出长江黄金水道运量大、单位能耗低、环境污染少的优势，加强港口基础设施建设，提升港口运输能力，加强与上海、宁波和舟山等沿海地区港口的合作，不断发展江海联运、水陆联动等新模式，打造一条宽阔的内陆开放大通道。