



## 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
越南：150/300	菲律宾：100/200	台湾：100+EBS: RMB300/200+EBS: RMB600
澳洲：450/900/90	红海：525/825	中东：175/175
		韩国：120/240 加TD
		西非：1300/2000/2000

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、图解·2018 上半年中国外贸：规模创新高 发展更平衡



1、邮轮业正全速前进！ 皇家加勒比游轮 Royal Caribbean Cruises 和诺唯真游轮 (Norwegian Cruise Line) 对 2018 年及以后的全球需求增长持乐观态度。游轮业的行业领袖们表示，时代变迁，随着越来越多的消费者希望拥有记忆而不仅仅是物质财产，游轮业正在迎来又一次加速时代。加勒比地区表现尤为抢眼，该地区的 booking 占到了该公司 2018 年的一半，这主要是因为游客们对古巴这个“神秘”国度的浓厚兴趣。2016 年以来，美国和古巴关系得到一些改善，该公司将到达这个岛国的房间数量增加了一倍多。他表示：“加勒比地区市场在 2017 年表现非常强劲，这使得今年的年增长率看起来可能并不那么强势，但是需要注意的是，该地区的需求一直很强劲，与去年同期相比今年的预订量一直呈上升趋势。”诺唯真总裁 Frank Del Rio 同样对游轮行业的未来抱以非常乐观的态度。Liberty 表示，整体来看，2018 年第二季度以及第四季度的订票势头也非常强劲与我们之前的预期一致。他还补充表示，目前正运营于欧洲的 5400 床位的 Symphony of the Seas 轮将在今年早些时候部署到巴哈马，而目前该轮的订票情况已经超过了此前的预期。而同样，皇家加勒比方面今年第一季度 49 条船的入住率超过了 100%，这意味着一些房间有至少 3 名甚至更多的游客。入住率达到了 108%，140 万人次，而去年同期上述两数据分别为 107.3%，143 万人次。因此，今年第一季度皇家加勒比的总收入达到了 20.3 亿美元，利润大约为 2.19 亿美元，比上一年的 2.15 亿美元略高。但皇家加勒比方面表示，2018 年的预订情况要好与创纪录的上一年，所有核心产品的销售情况都要好于预期。”此外还值得注意的是，皇家加勒比表示船上体验消费收入有上升趋势。能够在互联网上订购飞机上的体验和户外活动，以及该公司在新场馆和景点的投资，也促进了海上的消费。由于在船上可以通过互联网购买付费游乐项目购票，以及公司加强了对船上景点和新场馆的投资，也进一步的促进了船上消费。公开数据显示，邮轮旅游在北美市场的渗透率达到 3%，但是。在中国市场的渗透率只有 0.05%。也就是说，就中国巨大的人口基数而言，未来，邮轮市场仍潜力巨大。中国交通运输协会邮轮游艇分会常务副会长郑炜航认为，过去 10 多年，主要是消费者对邮轮度假的认识阶段，是传播邮轮知识、文化的阶段。在这个阶段，一些港口已初步建成，市场培育已经逐步成熟。侯云春表示，未来 10 到 15 年，中国的邮轮旅客将突破 2000 万人次，带动邮轮产业 2 万亿元左右的市场。“中国邮轮产业是一个方兴未艾的朝阳产业。”中国游轮市场潜力巨大，那么怎么进一步深挖中这块市场？改变中国游客的思维理念还是顺应中国游客开发其他产业链。这是一个难题。

**1、中国出口集装箱运输市场周度报告（2018. 8. 10）** 本周中国出口集装箱运输市场需求维持在较高水平，多数航线运价小幅波动，综合指数总体平稳。8月10日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为**893.88点**，较上期上涨0.4%。**欧洲航线**，根据海关总署数据显示，7月份出口增速数据按人民币计价为6%，虽然国际环境不确定性上升，但外贸总体继续稳中向好。航线市场处于传统旺季，货量稳定，供需关系保持在较好水平。本周上海港船舶平均舱位利用率在98%以上，部分航商出现甩货现象。市场运价总体稳中有升，部分航商针对各自情况小幅调整订舱价格。8月10日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为美元948/TEU，较上期上涨1.4%。地中海航线，市场基本面与欧洲航线较类似，本周有部分航次临时取消，上海港船舶平均舱位利用率在95~100%左右。8月10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895美元/TEU，较上期上涨1.6%。**北美航线**，经济指标显示，美国2018年第二季度GDP增速为3.9%，2018年全年增速料为3%，为2005年以来首次实现3%的增长幅度。7月密歇根大学消费者信心指数终值97.9，超过预期。显示美国经济扩张与国内消费均处于稳健复苏态势。目的地处于运输旺季，运输需求维持高位，同时中美贸易摩擦有愈演愈烈迹象，不少贸易商家担忧关税增加纷纷提前出货，加之今年以来北美航线各大航商缩减了不少运力，当前整体呈现供不应求局面。上海港出运至美西和美东多数班次满载，部分班次还出现爆舱情况。8月10日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为2068美元/FEU和3102美元/FEU，较上期基本持平 and 上涨0.1%。**波斯湾航线**，地区不稳定因素持续发酵，同时伊朗受贸易制裁对航线影响显现，航线运力规模近年来升级较大，运输需求持续低位徘徊。部分航商不时采取停航计划以控制总体运力规模，取得一定的效果，上海港船舶平均舱位利用率在85%左右。价格方面，即期市场运价短暂企稳。8月10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373美元/TEU，较上期上涨2.5%。**澳新航线**，市场运输需求维持平稳，上海港出运船舶舱位利用率在九成五左右。运价方面市场表现总体平稳，航商根据各自货物结构小幅调整各自订舱价格。8月10日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为727美元/TEU，较上期下跌3.8%。**南美航线**，市场货量保持高位，上海港船舶平均舱位利用率在95~100%之间。运价方面，市场基本面较好，运价在调整数周后本周大部分航商上调运价。8月10日，上海出口

## 航运动态

至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1830美元/TEU，较上期上涨16.1%。**日本航线**，市场运输需求保持平稳，航线运价小幅波动。8月10日，中国出口至日本航线运价指数为717.29点。

**2、港航链一致力于解决传统航运的痛点** 使用区块链技术，包括承运商、码头、货运代理、拖运公司、司机、托运人等多方在内的流程将可以在没有任何主要中间商参与的情况下，安全数字化。更加开放、安全且有效的船舶注册铺平道路。这对于一个特别注重保持低成本，并维持所有相关各方必要的信任的行业而言至关重要。区块链技术的实现将使我们能够在高度安全，共享的网络上查看所有这些动作，这将给所有重要的参与人员提供完全的透明度。在理想情况下，所有参与方将能够查看这些块，以跟踪他们需要的信息。其将为每日成本的累积带来透明度(承运人最大的收入因素之一)，方便港口接入配载计划，以更好地为船舶抵港做好准备，并允许目的地确认收到的付款和条款，以便更快地卸载货物。这些只是一些潜在的应用。如果在港口中丢失了集装箱或封条被破坏，承运人可以审查信息块，以便更好地了解导致这些情况的所有行动(和有关各方)。除了便于控制成本外，它将大大提高技术效率，减少纸质文件的必要性(从而降低成本)。利用区块链智能合约自治、自足和分布式等诸多优势，港航链在构架航运交易模式上采用区块链智能合约机制，任意双方依据智能合约条款约定，以自身数字身份确权为背书，对确权目标物可以轻松实现追踪溯源。港航链操作系统智能合约的执行流程从双方达成合约协定时开始，通过将合约中的内容进行数字化编码并写入区块链中实现对合约内容的形式化，一旦合约中约定的条件事项发生将自动触发合约的执行程序。港航链中的分布式交易所提供去中心的撮合交易，全球节点共同记录交易的存在，避免了航运数据的丢失、篡改带来的损失，电子合约式交易保障了用户资产安全，带来更安全的交易体验，此外，航运所有者和需求方的自由结合免去了中心化平台的周转，节省了时间和费用，更加方便快捷。

**3、德鲁里：集装箱港口使用率开始上升** 由于世界主要经济体的潜在经济动能强劲，全球集装箱港口需求中期前景乐观。全球航运咨询公司德鲁里表示，尽管关税和贸易战问题让经济前景蒙上了一层阴影，但从长期来看，是经济基本面将最终决定向好走势。“近期经济环境乐观，同时集装箱港口经历了多年投资低下后，吞吐量扩充进展缓慢，特别是新项目投资很少。因此，到2022年几乎所有区域港口的平均使用率将有望上升。” 全球年平均增速少于6%时，世界集装箱港口吞吐量也将在5年内上涨2.4亿TEU，德鲁里最新的集

装箱港口5年需求预测正是基于这个数字。依照全球集装箱港口业的规模，6%的年增长率相当于每年多出4500万TEU，约等于世界最大集装箱港口上海港的年箱量。而从码头的角度来看，到2022年，全球集装箱港口产能预计将增加1.25亿TEU左右，平均年增长率刚过2%。这个数字显然低于需求预测，反应了投资者过去几年对新项目的谨慎心理。结果就是，全球范围的平均港口使用率预计将从2017年的68%显著提升至2022年的80%。使用率提升最明显的区域将是大中华区、北亚、东南亚和美国西南海岸。德路里港口和码头高级分析师Neil Davidson说，“假设我们的需求预测合理准确，而且贸易战的威胁消散，我们期待码头运营商和投资者能评估并增加在新产能上的动作，但很重要的是，不是所有产能都是一样的。”他补充说，“某些港口市场、港口或码头更需要增加吞吐能力。船舶尺寸快速变大让码头市场更加细分。所有的‘深海’码头不能满足所有‘深海’船舶的需求。通常可以停靠最大船舶的泊位的使用率最高，最供不应求。”

**4、冷藏船市场萎缩,冷藏集装箱贸易增长** 全球航运咨询公司德鲁里(Drewry)表示，尽管生鲜海运贸易增长放缓，但持续的模式转变将维持冷藏集装箱贸易量扩张，从而支持运价上涨。2017年冷藏集装箱运输量增长了8%，超过了整体冷藏运输船贸易的增长速度。货运量的增长主要是由于货物从专业冷藏船队运输转向集装箱运输模式。德路里研究产品总监Martin Dixon表示，随着专业冷藏船队进一步缩减，预计集运业的这种模式将持续下去。他补充称，到2022年，专业冷藏船队在冷藏运输贸易总额的中的份额将20%下降至14%。然而，集装箱装备的可用性仍然是一个问题，特别是在运营商不愿意重新部署空冷藏箱的情况下。2017年新冷藏集装箱设备产量有所恢复，预计冷藏集装箱船队也将持续增长，增速超过货运需求。但即便是供应收紧，货运需求仍将继续存在。德鲁里预计，截至2018年第二季度，之前的一年半里平均冷藏集装箱运费上涨3%，而平均干箱运价下降14%。这表明，尽管集运市场存在更大的弱势，但冷藏集装箱运价仍然有所上升，而冷藏集装箱运输运营商也将从中受益。同时，专业冷藏船的定期租金在2017年有所回升，但此后持续承压，预计这一情况将保持不变。然而，预计未来五年海运生鲜冷藏贸易的增长将略有放缓，年增长率接近3%。这其中部分受到中美贸易战的影响，尤其会影响冷藏运输主导的西向跨境贸易。