



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)

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、统计局：7月份国民经济运行总体平稳、稳中有进 7月份国民经济保持总体平稳、稳中有进、稳中向好发展态势。国家统计局表示，同时应看到国内外环境更趋严峻复杂，经济运行稳中有变。接下来要扎实做好各项工作，不断推动高质量发展，努力保持经济平稳健康发展和社会和谐稳定。

一、工业生产平稳，结构优化效益改善 7月份，全国规模以上工业增加值同比实际增长6.0%，增速与上月持平；1-7月份，全国规模以上工业增加值同比增长6.6%。

二、服务业持续发展，现代服务业拉动作用增强 7月份，全国服务业生产指数同比增长7.6%，增速比上月回落0.4个百分点。1-7月份，全国服务业生产指数同比增长8.0%，增速与上半年持平；其中，信息传输、软件和信息技术服务业，租赁和商务服务业同比分别增长37.3%和11.2%。上半年，规模以上服务业营业收入同比增长12.7%；其中，战略性新兴产业、科技服务业、高技术服务业营业收入同比分别增长16.7%、16.4%和14.8%，增速快于规模以上服务业4.0、3.7和2.1个百分点。规模以上服务业企业营业利润同比增长22.6%；其中，生产性服务业、生活性服务业利润同比分别增长23.5%和34.5%。

三、市场销售总体稳定，升级类消费保持较快增长 7月份，社会消费品零售总额30734亿元，同比增长8.8%，增速比上月回落0.2个百分点；1-7月份，社会消费品零售总额同比增长9.3%，增速比上半年回落0.1个百分点。

四、投资结构持续改善，民间投资和制造业投资增长加快 1-7月份，全国固定资产投资（不含农户）355798亿元，同比增长5.5%，增速比上半年回落0.5个百分点。其中，民间投资222649亿元，增长8.8%，加快0.4个百分点。分产业看，第一产业投资同比增长13.7%；第二产业投资增长3.9%，其中制造业投资增长7.3%，加快0.5个百分点；第三产业投资增长6.0%，其中基础设施投资增长5.7%。高技术制造业、装备制造业投资同比分别增长12.2%和10.0%，增速分别比全部投资快6.7和4.5个百分点。1-7月份，全国房地产开发投资65886亿元，同比增长10.2%。全国商品房销售面积89990万平方米，增长4.2%；全国商品房销售额78300亿元，增长14.4%。

五、调查失业率总体稳定，就业形势继续向好 **六、消费价格温和上涨，工业品价格涨幅回落** 7月份，全国居民消费价格同比上涨2.1%，涨幅比上月上升0.2个百分点，环比上涨0.3%。

七、进出口增长加快，贸易顺差收窄 7月份，进出口总额26028亿元，同比增长12.5%，增速比上月加快8.2个百分点。其中，出口13899亿元，增长6.0%，比上月加快3.0个百分点；进口12129亿元，增长20.9%，比上月加快14.9个百

期号：31 (20180817)

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、从东方大港到世界强港 宁波激荡“港口经济圈” 伴随一阵阵雄浑厚重的汽笛声，一艘“地中海拉帕洛号”货轮停靠在宁波舟山港穿山港区，一旁的数座巨型桥吊正在繁忙作业……在宁波舟山港，如此繁忙的场景每天都在上演。在这个全球贸易的海上交通枢纽，成千上万的“中国制造”从这里源源不断地输送到全世界，来自全球的“洋货”也在这里登陆，通过海陆空铁等多种方式流向中国各地。从古老通商口岸的摇舟振楫，到联通世界船只往来如鲫，在“一带一路”倡议的大命题下，宁波这一中国古代海上丝绸之路的“活化石”，正重新擦亮标签，激荡起具有国际影响力的“港口经济圈”。

回眸过去，2013年，宁波舟山组合港年货物吞吐量为8.09亿吨。如今，宁波舟山港已是全球首个年货物吞吐量突破10亿吨的“巨无霸港”。“一带一路”倡议提出五年来，宁波舟山港股份有限公司董事会秘书蒋伟亲眼见证着宁波舟山港的跨越式发展。蒋伟说：“自宁波舟山港实质性一体化进程按下‘开启键’，我们的‘朋友圈’越扩越大。目前，宁波舟山港已与‘一带一路’沿线近20个港口缔结友好港，开辟‘一带一路’航线近90条，全年航班升至5000班，正从世界大港向世界级强港进发。”

“大港”与“强港”，一字之差，却折射出宁波舟山港在大陆大洋间的强势崛起。看着红、蓝、白各色集装箱犹如“魔方”般移动变换，宁波舟山港北仑第三集装箱有限公司营运操作部值班经理任成刚告诉记者，当前，“智慧化”已深度融入到港口管理之中。“船只到港后，码头工人通过计算机系统发出指令，桥吊便会从船上自动‘抓’集装箱，接着将集装箱放在桥吊下自动等候的运输车上，运输车会依照指令‘驮’着集装箱驶往堆场的指定位

置。”任成刚说，如今，繁忙的码头作业都在港口的“超级大脑”下有条不紊地进行着。通江达海的智慧港口，宁波舟山港正为服务“一带一路”建设注入新动能……“未来，我们将着力打造以宁波舟山港为龙头的世界级港口集群。”蒋伟说。在中国的东海之滨，除了海上航线越织越密，一条条由大数据整合而成的“数字丝路”也正辐射出发展新脉动。在宁波航运交易所的电子显示屏上，海上丝路贸易指数(简称STI)蜿蜒向上，在其背后，是中国与“一带一路”沿线国家和地区经贸数据持续上扬的坚实支撑。“STI是一套月度发布的贸易发展指数体系。2018年上半年，STI出口贸易指数平均值为142.5，较2014年上半年上涨20.5%，‘一带一路’建设的效果已逐步显现。”宁波航运交易所总经理董善华说。董善华告诉记者，除此之外，由宁波航运交易所编制的海上丝路指数的四条航线指数也于2015年走出“国门”，在波罗的海交易所官方网站发布。如今，该指数已成为国际航运市场的“风向标”。一艘艘远洋巨轮犁开万顷波涛、“数字丝路”向更深处漫溯……迈着开放包容的脚步，宁波“港口经济圈”正形成全方位、多层次的升级版“辐射圈”，展现出服务“一带一路”倡议的全新版本。

1、世界最大集装箱货轮“中远海运天秤座”轮迎来首航 日前，“中

远海运天秤座”集装箱货轮(简称“天秤座”轮)从国内出发，开启了其远东至西北欧航线的处女航。这艘当今世界最大的集装箱货轮汇集了先进的设计理念和优良的建造工艺，是中国航运业对“绿色航运、智慧航运”这一发展

理念的最新诠释，当之无愧地成为“海上丝绸之路”的新使者和新名片。**国产化率达 90%**

7月20日，“天秤座”轮从天津开启首航，按计划途经新加坡港、苏伊士运河、希腊比雷埃夫斯港、荷兰鹿特丹港、德国汉堡港、比利时安特卫普港，再次抵达鹿特丹港后返航。该船总长约400米，船宽58.6

米，最大吃水16米，设计服务航速22.5海里/小时，最大载重量约20万吨，最大载箱量20119个标准集装箱。这是中远海运集运独立运营的远东至

西北欧航线AEU3航线上最新、也是目前世界上最大的集装箱货轮。据船长顾明章介绍，“天秤座”轮采用了目前较为先进的“双岛”设计：驾驶室、生活区位于船头，机舱位于船尾。在船头部位工作、生活的船员几乎感受不到来自机舱的噪音和震动。站在狭长的上甲板通道，记者被船壳外板的独特造型所吸引。只见两舷大舱的舱口围外侧“凸起”一个厚约100毫米、宽约900

毫米的方形物件，纵向贴着外板向船的两端延伸。远远望去，“墙”上好像戴了一道“箍”。顾明章告诉记者，这是高强度止裂钢材料，目的是纵向加强船体强度。把这块长约288米的钢板焊接上船体，并在应力最大处加固，完全是依靠国产技术完成的。在“天秤座”轮上，国产技术频频“亮相”，

很多都具有国际先进水平。通常，为了增加强度和稳性，船舶在航行过程中会在舱内适当注水，这在业内被称作“压载水”。为了防止排放压载水给各国海域带来物种入侵或污染，国际海事组织严格限制压载水排放。“天秤

座”轮上的压载水处理装置由中国企业生产，通过负压吸吮式自清洗过滤器对压载水进行预处理，再用中压紫外线消毒系统对海水杀菌消毒。经过整套工艺，排放物的生物浓度指标完全符合国际海事组织公约要求的D—2排放标准。据介绍，“天秤座”轮的国产化率达90%，这从一个侧面展现出中国船舶

建造的能力和水平。**智能化助力绿色发展**

沿着甲板边走边观察，记者发现，除了前进产生的尾流，“天秤座”轮的周围水波不兴，几乎没有在海面留下明显“痕迹”。“这是因为船体的线型设计有效减少了水阻，同时也表明目前的吃水状态比较好。”顾明章解释道，货轮载货量越大，阻力也越

大，而船速与主机功率呈3次方、与燃油消耗呈4次方函数比，因此兼顾时效与成本，是运输过程中的关键所在。“天秤座”轮上配备的马洛卡航行系

航运动态

统，提供了最优、最先进的船舶能耗管理手段，实现了智能化船舶管理。轮机长蔡建军告诉记者，这套系统通过特殊的连接单元，从发动机传感器、燃油流量计、全球定位系统记录相关读数，通过大数据分析得出船舶在某一航程中的

最优航速和最佳纵倾。“简单来说，系统会为我们量身打造性价比最高的航行方案。”“船舶驾驶正在由自动化向智能化发展，这也是绿色发展理念在航运业的生动实践。”顾明章说，“天秤座”轮的碳排放量为7.045克/吨海里，远低于欧洲为2030年制定的碳排放标准。在采访过程中，记者也切身感受到了节能环保理念与智能技术有机结合带来的效果。船上的水龙头24小时供应热水。热能从哪里来？蔡建军带着记者来到机舱，这里是发动机等电机设备所在地。在发动机主机和辅机上各连接了一个废气锅炉，两台锅炉每小时可分别蒸发

5000千克和700千克的水。通过利用机器产生的废气热能，废气锅炉就可以对船上的生活用水进行加热。“这样一来，副锅炉就可以‘休息’了，平均每天可以节省5吨燃油。”蔡建军说。“天秤座”轮上的风机也是智能的。内燃机运转需要足够的空气，而机舱40多摄氏度的高温会威胁工作人员的安全。通常机舱内会安装风机，提供新鲜空气并调节温度。电子电器员黄昌虎告诉记者，借助分置在机舱内外的探头，系统会根据温度差和气压差实现变频，以便让风机根据实际情况运转。这种变频风机比常规风机节省约71%的能耗。根据同样原理运转的变频海水泵可节能68%。**航线网络促进互联互通**

“天秤座”轮搭载着16586个标准集装箱，里面都是销往欧洲的货物，包括衣服、鞋帽等轻工业制品，还有装在冷箱里的冷冻鸡肉、冷冻鱼肉等食品。大副于小建介绍说，该船在大幅度提升船舶装载能力的同时，充分考虑航线揽货种类和配载操作的

实际需求，加大配载灵活性，提高冷箱、危险品箱、重箱和高箱的有效装载能力。“我们将确保航行安全，确保准时、高效地将货物送到货主手上，用实际行动为‘一带一路’建设作贡献。”顾明章表示。海运业是国际贸易的桥梁和纽带，目前全球商品贸易货运量90%以上是通过海运完成的。2003年，中国

《全国海洋经济发展规划纲要》明确提出“逐步建设海运强国”的战略目标。2016年，原中远集团与中海集团合并重组，成立中国远洋海运集团有限公司，实现了综合运力、干散货船队、油轮船队、杂货特种船队、集装箱码头吞吐量和船员管理等六个方面的“世界第一”。近年来，以中远海运为代表的中国海

运业，加强与海内外企业的合作，促进“一带一路”沿线国家和地区间互联互通，提供全方位的综合物流供应链服务，在互利共赢的道路上行稳致远。截至目前，通过优化集装箱班轮全球航线布局，中远海运相继开通了远东至欧洲、远东至地中海、远东至黑海、远东至中东、远东至红海等多条班轮航线；牵头组建了全球最大班轮联盟——“海洋联盟”(总运力655万标准集装箱)，通过与合作伙伴优势互补、互惠互利，进一步提升了市场地位和影响力。来自中远

海运的数据显示，目前该公司远洋航线覆盖全球160多个国家和地区的1500多

个港口，在海外十大区域、50多个国家和地区设有691家境外企业。其中，在“一带一路”沿线布局班轮航线138条、123.1万标准集装箱的运力，占集装箱总营运船队规模的61.8%。

今年1至5月，中远海运在“一带一路”沿线国家和地区完成标准箱量315.04万，同比增长9.3%。除集装箱运输外，中远海运在“一带一路”沿线的油品、干散货海运量每年分别在6500万吨和4000万吨左右，特种运输船队也积极助力中国装备制造“走出去”，为“一带一路”建设不断注入新动力。

2、BDI旺季遭遇“滑铁卢”，是谁惹得祸？

当前BDI指数的骤然下跌，主要是受到了巴拿马型船和海岬型船运费骤然暴跌的掣肘影响。**巴拿马型船运费下跌——“美豆”的威力！**

巴拿马型船主要用于世界粮谷和煤炭的运输，其中占粮谷运输运力的45%！尤其以运输大豆为主。而目前大豆国际贸易正面临挫折——中美贸易战，中国向自美国进口的大豆加征关税，致使从中国从美国进口的大豆量迅速下降。为弥补国内大豆缺口，中国一方面将大豆进口来源地转向亚太国家，将部分亚太国家大豆进口关税下调至零；一方面通过推广低蛋白日粮饲料配方、扩大国内生产，改变国内对大豆的过度依赖局面。两项弥补措施的综合效果，使得中国大豆进口量明显下降。据海关总署的数据，早在今年前4个月，中国大豆的进口总量就已经下降了3.8%（总量2649万吨）！而且目前进口量仍在下降！据有关农业方面的专家表示，通过推广低蛋白日粮配方等措施，2018年内中国大豆进口量有望减少1000万吨以上！而当前中国是世界上最大的大豆买家，几乎包揽了全球市场上近六成的大豆订单！中国市场大豆进口遇挫，必定在很大程度上影响国际大豆的航运需求，进而影响巴拿马型船的运费！**海岬型船运费下跌——铁矿石的威力！**

海岬型船主要以运输铁矿石为主，铁矿石价格及其运输将在很大程度上影响海岬型船的运价水平。中国是国际贸易中的出口大国，也是进口大国，是很多大宗商品的主要购买国，而从全球经济来看，中国进口铁矿石海运量占比已超七成，其中澳洲-中国、巴西-中国是最主要的两条铁矿石运输航线，这两条航线上海岬型船的铁矿石运费情况对本轮BDI下跌潮起着关键的影响作用。我们来看看这两条航线上近期的铁矿石运费情况可以看出，这两条航线上的铁矿石海运价格最近均出现较大幅度的下跌，而且下跌周期基本与BDI的下跌周期吻合，说明铁矿石运费的下跌亦是影响本轮BDI的下跌的关键因素。这两条航线上铁矿石运费的下跌，依然与国内钢铁需求过剩、港口库存积压的原因直接相关。据有关媒体报道，前段时间国内港口库存已经达到了1.58亿吨，创下了港口煤炭库存的高点。两条航线上的铁矿石运费在触底后都出现回升迹象，这将在一定程度上给BDI指数带来正向力量。实际上从8月13日开始，BDI指数也确实显现出了回暖的趋势。