



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

# 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**

期号: 21 (20190612)

物流简讯



## 经贸港航信息

**1、一季度中国海运进出口贸易总额 6493 亿美元** 一季度，中国海运进出口贸易总额 6493 亿美元。中国与海上丝绸之路沿线国家海运贸易总额同比增长 2.8%。中国海洋对外贸易趋于平衡。一季度，重点监测的涉海产品进出口贸易总额为 143 亿美元，同比下降 6.1%。其中，出口为 108 亿美元，同比下降 12.9%，进口为 35 亿美元，同比增长 23.8%。数据显示，一季度，中国海运进出口贸易总额 6493 亿美元，同比下降 0.1%。其中，出口同比增长 2.1%；进口同比下降 2.9%。中国与海上丝绸之路沿线国家海运贸易总额同比增长 2.8%，其中，出口同比增长 3.8%，进口同比增长 1.2%。

今年一季度，中国海洋经济开局平稳，海洋经济发展质量效益不断提升，海洋新兴产业结构调整步伐加快，新旧动能持续转换，海洋对外贸易基本平稳，海洋资源集约利用力度进一步加大。初步估算，全国海洋生产总值近 1.9 万亿元人民币，同比增长 6.6%，海洋经济运行保持在合理区间。一季度中国海洋经济发展效益有所提升，涉海工业企业营收稳步增长。重点监测的规模以上涉海工业企业营业收入为 3489 亿元人民币，同比增长 6.3%，利润总额同比下降 2.7%。国家海洋信息中心主任何广顺说，海洋资源集约利用力度持续加大。一季度，全国共计新增审批用海面积 7208 公顷，同比下降 65.6%，无新增填海面积。新增审批用海项目中，通过市场化出让方式新增审批用海面积 805 公顷，同比下降 86.3%；征收海域使用金 3.3 亿元人民币，同比下降 65.2%。

**2、非洲大陆自由贸易区协议正式生效** 非洲大陆自由贸易区协议（AfCFTA，下简称“协议”）于 5 月 30 日正式生效，并将于 7 月 7 日正式实施。该协议是一份由非洲联盟提出的贸易协定，目的在于进一步降低关税、消除贸易壁垒，促进区域内贸易和投资发展，实现商品、服务、资金在非洲大陆的自由流动，从而形成非洲单一大市场。这份给非洲带来新希望的协议，于 2018 年 3 月 21 日，在非洲联盟轮值主席国卢旺达首都基加利完成签字仪式，有 44 个非洲国家代表在其间签字。截至目前，非洲联盟 55 个成员中有 52 个已签署协议，仅有尼日利亚、贝宁、厄立特里亚这 3 个国家尚未签署。52 个成员签署后，还需提交各自议会批准。在 2019 年 4 月，在冈比亚国会批准了该项协议后，累计已经得到了 22 个成员批准，达到生效门槛。如果非盟 55 个成员全部签署协议，将形成一个覆盖 12 亿人口、经济总量达 2.5 万亿美元的自贸区。联合国非洲经济委员会执行秘书松圭（Vera Songwe）认为，到 2040 年，在去除非洲内部贸易壁垒后，非洲内部贸易额将增加 15% 至 25%。以人口和成员数量论定，这将是 WTO 成立以来，全球最大的自贸区。非洲国家在过去，通常依靠跨洲贸易，出口农产品以及资源类产品，工业产品又无法与洲外国家进行竞争。非洲国家目前平均关税为

**1、中欧班列货站又添新成员 未来藁城区将打通欧洲物流通道** 近日，河北汇联物流股份有限公司与中铁北京局集团石家庄货运中心签署协议，利用藁城区原化肥厂磷铵厂旧址，建设河北汇联物流园作为中欧班列藁城货站，建成后将作为我市东部码头，承接中欧班列货物集散功能。据了解，河北汇联物流股份有限公司与中国铁路集装箱运输总公司签订了合作框架协议，双方合作开通河北地区直发欧洲班列。“我们的园区旁边就是铁道口，在河北地区的欧洲班列开通后，来自欧洲的货物可以直接在藁城进行集散。当然，我市周边企业准备出口的各种大型货物也可以通过我们这里直接运送到欧洲，中途不再需要倒车，这样既节约时间又减少成本。”河北汇联物流园工作人员韩超介绍说。除了实现交通方面的便利，建设中欧班列藁城货站，还能够促进石家庄市供给侧结构性改革。中欧班列是“一带一路”经济新引擎。届时，石家庄经济技术开发区、高新技术产业开发区等工业集聚区的企业，将借助中欧班列藁城货站的建设，实现“走出去、引进来”。

**2、天津打造雄安新区高效便捷的出海通道** 据新华社天津 6 月 10 日消息，为了更好地为雄安新区规划建设服务好，天津主动对接雄安新区，全力支持其规划设计、生态保护、港口物流等领域建设。主动对接交流合作。天津市发改委副主任孙虎军介绍说，津冀积极推进雄安新区建设发展战略合作协议确定的 8 个方面合作事项加快落实，产业、生态、公共服务等方面的交流合作全面深化。规划完善天津联通雄安新区的交通网络，津雄城际铁路纳入国家规划。选派骨干力量参与雄安新区规划纲要和相关规划的研究编制工作，天津城建设计院、天津市政工程设计院在雄安新区设立分院。发挥优势精准服务。孙虎军介绍，教育合作全面加强，天津职业大学、天津市第一商业学校、天津一中等在雄安新区设立分校（培训基地）。天津大学、南开大学等单位开展白洋淀污染底泥处置及资源化利用、白洋淀周边区域环境友好型种养模式技术等研究。中交天津航道局等企业参与“千年秀林”、十万亩苗景兼用林项目、唐河污水库治理与生态修复一期工程等项目建设。

6.1%，企业在非洲境内出口关税高于出口到非洲境外的关税，再加上基础设施落后以及边境程序繁琐，诸多因素阻碍了非洲各国之间发展贸易。对于协议的生效，中国驻非盟使团经济商务处表示，中方赞赏非洲大陆自贸区协定谈判取得的积极进展，一如既往地支持非洲落实《2063 年议程》，不断加快推进一体化进程，促进经济更快增长，实现和平、稳定与发展的努力。不过，现阶段协议尚存不少问题，比如南非虽然签署了该协议，但该国议会至今仍未批准，而西非大国尼日利亚作为非洲第一大经济体，由于其国内企业与工会担忧协议将加剧该国失业率，所以一直反对政府签署协议。同时，协议本身仍是一个基本的框架，需要有更多的细节来填充。曾担任过联合国非洲经济委员会执行秘书、该协议的构建者之一、几内亚比绍经济学家洛佩斯（Carlos Lopes）认为，最终版本的协议，大概需要三年时间才能实施。

## 航运动态

**1、全球商船船队首次超过 20 亿载重吨** 得益于船舶数量增加和船舶大型化，全球商船船队规模在短短的 13 年内翻了一番，首次超过 20 亿载重吨，到 2033 年有望达到 30 亿载重吨。根据克拉克森最新统计数据，今年年初，全球商船船队运力达到 19.8 亿载重吨，在 5 月初这一数字正式突破了 20 亿载重吨。

2006 年 4 月，全球商船船队首次超过 10 亿载重吨。从 2006 年起，商船船队规模以 5.4% 的复合平均增长率快速扩张，达到目前的 20 亿载重吨。克拉克森指出，商船船队从 10 亿载重吨增长到 20 亿载重吨，其中 50% 的新增运力都来自散货船领域。目前，散货船船队运力为 8.48 亿载重吨，同样也在向 10 亿载重吨迈进。同时，27% 的新增运力来自油船（15% 来自原油船），还有 15% 的新增运力来自集装箱船。除了船舶数量在增加之外，商船船队运力规模的扩张也得益于船舶大型化。与 2006 年的数字相比，目前全球商船船队平均每艘船规模从 14238 载重吨增至 20755 载重吨，增幅达 46%。其中，集装箱船单船规模增幅最大，平均每艘载重吨增幅达到了 64%。克拉克森预测，考虑到全球商船船队运力年复合增长率在 3% 左右，运力规模突破 30 亿载重吨仅需要再花费 14 年的时间。

**2、长三角下好互联互通“一盘棋”** 5 月 22 日至 23 日，以“长三角：共筑强劲活跃增长极”为主题的第一届长三角区域一体化发展高层论坛在安徽省芜湖市举行。在长三角地区合作与发展联席会上，安徽省交通运输厅厅长章义与沪苏浙交通运输主管部门负责人共同签署了取消高速公路省界收费站合作协议。与此同时，长三角地区主要城市轨道交通扫码便捷出行互通正式开启，长三角交通一体化正迈向更高质量发展期。小变革，大不同。对于拥有最密集高铁网络的长三角地区来说，这意味着交通一体化已经从高铁、公路等主动脉延伸到城市内部的毛细血管。更为重要的是，地铁一码通行，打破城市边界，让千万市民在长三角地区城市间串门增添了“无感”体验，“长三角人”的新身份在生活细节上有了更多认同。长三角地区是我国经济最具发展潜力的经济板块之一，也是国际公认的六大世界级城市群之一。加快推进长三角交通一体化发展，既是大势所趋，也是内在要求。作为今年交通专题合作组轮值方，章义在向联席会议介绍今年工作时说，基础设施互联互通，是长三角区域一体化发展的重要支撑，交通是区域竞争的核心元素。2018 年，在上海市交通委员会轮值下，长三角三省一市突出互联互通，不断加快区域轨道网络建设、全面提升省际公路运输能力、深入推进区域港航协同发展、努力打造长三角世界级机场群、强化交通运输服务与管理，《长三角地区一体化发展三年行动计划（2018—2020 年）》中的交通类项目已全部启动，区域基础设施共建共享水平明显提升。**全域化消除省际“断头路”** 长三角区域一体化发展互联互通，首先消除的就是“断头路”。6 月 2 日晚，在连接合肥和南京的合宁高速公路改扩建项目 02 标段郑坝河桥上，工人们正在进行桥面钢筋及模板施工。安徽省交通控股集团有限公司合宁改扩建项目办公室主任杨庆云说：“10 月份完成全部

的四改八扩建工程，年底实现八车道通行。扩建后的合宁高速公路通行能力将提高两倍，24 小时可通行 7 万辆车。”5 月，安徽 105 省道和江苏 340 省道两条道路顺利贯通，标志着马鞍山和南京两地市民期盼已久的“断头路”终于实现了无缝对接。“两条省道的贯通，从马鞍山到南京禄口国际机场只需半个多小时，与我们之前走高速公路或县乡村公路到达机场相比，时间缩短了一半。”马鞍山市交通运输局规划建设科科长蒋涛告诉记者。2017 年，安徽就谋划实施消除省际“断头路”行动计划。在陆续贯通徐明、宿扬、泗许等苏皖省际高速公路基础上，2018 年三省一市交通运输部门签署了《长三角地区打通省际断头路合作框架协议》，将消除 17 条省际“断头路”列入协议共同推进。目前，安徽与浙江相接的宁宣杭高速公路安徽段、与江苏相接的溧阳至广德高速公路安徽段及高淳至宣城高速公路安徽段已建成通车，江苏、浙江段部分路段已开工；溧宁高速公路黄山至千岛湖段安徽及浙江段已开工建设，宁国至安吉高速公路前期工作正在加快推进；对接长三角地区的普通国道省道 104 滁州至汊河和泗县段、310 苏皖界至黄口段等一级公路改建工程已建成通车。对接长三角地区的 2 个“断头航道”贯通项目中，芜申运河航道安徽段已完工、新汴河航道正在建设。**全方位畅通综合交通网** 加快构建互联互通的综合交通运输体系，是长三角区域一体化发展的内在要求。南陵籍上海企业家李士发创办的宇培国际控股集团，总部位于上海虹桥商务区，离虹桥国际机场不到 1 公里。该企业目前正在推进一个“大计划”，谋划在合肥新桥国际机场周边建设一个大型物流枢纽和冷链基地，依托新桥国际机场空港优势以及合肥市的高铁、高速公路、内河水运网络优势，实现“四运联动”，将进口的冰鲜产品以及水果等生鲜食品源源不断送往长三角地区亿万家庭的餐桌上。“长三角地区的大型机场中，合肥新桥国际机场具有较为突出的航空货运发展潜力。”在李士发看来，安徽要以全域观念加快一体化步伐，尽快补齐交通基础设施方面的短板，以更高效便捷的交通网络集聚更多长三角地区的人流、物流、信息流、资金流，助力安徽加速振兴。纵观全球，各大都市区、城市群都是因为开放而兴旺，建设互联互通的高效基础设施网络是打造开放高地的先导，更是区域一体化发展的引擎。放眼当下，长三角地区正着力打造陆、水、空、信息高效融合网络，加快推进交通运输便捷畅达。陆路网建设上，沪通铁路、商合杭铁路、宁杭高速公路改扩建浙江段、宁合高速公路改扩建、宁马高速公路改扩建等在建项目加快推进；取消长三角区域 14 个省界高速公路收费站工作积极推进。安徽将积极完善区域公路网和铁路网，共建群众“连心路”，杭黄高铁已经建成运营，商合杭、合安九高铁建设正加速推进。安徽省与江苏省联手积

极推进合肥至新沂高铁、南京至淮安城际铁路等项目建设。 公共交通方面，安徽推动合肥、上海两地轨道交通实现乘车二维码互联互通；推进长三角毗邻公交发展，通过客运班车公交化改造和公共交通延伸，相继开通 11 条省际毗邻地区公交化运营的客运班线，滁州、马鞍山、宣城、宿州等地同南京、徐州等地实现公交直达。安徽还着力提升内部连通度，推动全省 15 个地市公共交通全面加入全国交通一卡通互联互通网络。水运网建设上，长三角三省一市推进长湖申线、平申线、秦淮河航道、淮河出海通道红山头至京杭运河段、京杭运河四改三段、引江济淮航运工程等项目建设，以及小洋山北侧开发和舟山江海联运服务中心建设；共同推动上港集团、江苏省港口集团、浙江省海港集团、安徽省港航集团等港口龙头企业深入合作。安徽发力集装箱江海联运，已经相继开通合肥至芜湖、芜湖至上海每日发班的集装箱班线，开通宁波舟山港至马鞍山港的特定江海直达航线。下一步，安徽将加快区域高等级航道网建设，持续推进引江济淮航运工程，加快推进淮河出海通道安徽段、水阳江航道整治工程，开工建设新汴河航道整治工程。长三角三省一市以“协力打造长三角世界级机场群”为目标，合力谋划世界级机场群建设；以上海国际航空枢纽为核心，提升杭州、南京、合肥等枢纽机场能力。安徽将加快芜湖宣城机场建设，推进阜阳、安庆、池州机场改扩建工程，推动合肥新桥国际机场二期工程尽快落地，全面提升以合肥新桥国际机场为中心的“一干四支”机场群的吞吐能力，加快布局临空外向型产业、空港物流等重大项目，服务长三角地区的航空货运和产业升级需求。章义表示，长三角地区自古地理相近，人缘相亲。在国家战略引领的更高质量一体化发展新航程上，安徽将与沪苏浙携手推进长三角交通运输更高质量一体化发展，让三省一市群众往来更便捷，心理距离更近，共享幸福、和谐、美好的现代化新家园。

**3、韩国造船业重组：最大担忧是欧洲船东** 据韩国《朝鲜 BIZ》报道，5 月 31 日，现代重工历经周折，将临时股东大会从原定的蔚山市政厅改到蔚山大学进行，并在会上通过了“法人分割”议案。随着中间控股公司韩国造船海洋的成立，现代重工并购大宇造船海洋的第一道关卡顺利通过。然而，韩国业界人士认为：“与竞争国中国和日本相比，韩国造船业界更忧虑的是欧洲，因为韩国造船业重组后，船价上涨难以避免，而这是欧洲的船东们并不乐意看到的。”韩国业界人士分析认为，对于现代重工并购大宇造船海洋，来自中国、日本等竞争国的牵制和反对反而不会超出预期。中国政府正在加快推进本国国有造船集团的战略性重组，在此背景下反对韩国造船业重组显得“出师无名”。据推算，中国国有造船集团重组后新成立的企业，年营业收入将达到现代重工、大宇造船海洋、三星重工总和的 2 倍以上。