**关于物流部连云港始发2023年9月-2024年2月外贸海运项目谈判采购方案请示**

近年在新冠疫情、俄乌冲突、全球经济持续高通胀等因素影响下，全球经济处于不稳定状态，致使全球海运业务具有不确定性，截至目前海运运价已基本回归至疫情前水平。为确保连云港外贸海运业务平稳运行，同时实现降本增效，通过与连云港各船公司及物流代理进行充分调研摸底、沟通；对连云港外贸海运市场行情进行整体把控及预判，针对连云港始发2023年9月-2024年2月外贸海运项目进行谈判。具体如下：

**一、内外部影响因素分析**

**（一）外部因素**

1、**中国出口集装箱运价指数分析走势说明：**

2023年7月，中国出口集装箱运输市场基本平稳，运输需求缺乏进一步增长动力，多数航线市场运价走低，拖累综合指数下跌。2023年7月21日，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866.08点，较7月14日下跌0.4%，预计下半年海运价格继续下调。

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 中国出口集装箱运价指数 CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX | | | |
| 航线 | 上期 | 本期 | 与上期比涨跌 |
| 2023/7/14 | 2023/7/21 | (%) |
| 中国出口集装箱运价综合指数 | 869.92 | 866.08 | -0.4 |
| 日本航线 | 817.36 | 812.23 | -0.6 |
| (JAPAN SERVICE) |
| 欧洲航线 | 1052.27 | 1027.66 | -2.3 |
| (EUROPE SERVICE) |
| 美西航线 | 659.13 | 670.35 | 1.7 |
| (W/C AMERICA SERVICE) |
| 美东航线 | 793.02 | 829.06 | 4.5 |
| (E/C AMERICA SERVICE) |
| 韩国航线 | 458.59 | 445.94 | -2.8 |
| (KOREA SERVICE) |
| 东南亚航线 | 578.43 | 583.17 | 0.8 |
| (SOUTHEAST ASIA SERVICE) |
| 地中海航线 | 1568.12 | 1515.35 | -3.4 |
| (MEDITERRANEAN SERVICE) |
| 澳新航线 | 575.69 | 580.51 | 0.8 |
| (AUSTRALIA/NEW ZEALAND SERVICE) |
| 南非航线 | 719.62 | 712.07 | -1 |
| (SOUTH AFRICA SERVICE) |
| 南美航线 | 702.77 | 703.05 | 0 |
| (SOUTH AMERICA SERVICE) |
| 东西非航线 | 587.73 | 581.79 | -1 |
| (WEST EAST AFRICA SERVICE) |
| 波红航线 | 1084.86 | 1091.58 | 0.6 |
| (PERSIAN GULF/RED SEA SERVICE) |

**2、2022年8月-2023年7月份柴油价格走势说明**

2022年8月至2023年7月，国内成品油已经完成二十五次调价，其中10次为“上涨”、12次为“下跌”、“3次搁浅”；**截止到本次调价，由于“跌多涨少”，国内柴油价格按照吨升关系折算成升价后，柴油价格较2022年8月份下降了0.84元/升，跌幅约10.28%。**2023年，对疫情和美联储导致全球性经济衰退的担忧在让油价走低，这两者均对石油需求造成破坏，全球经济增长的下滑将会令燃油市场需求承压。一方面市场对全球经济及原油需求增长的忧虑情绪仍将对国际油价产生抑制作用；另一方面，俄罗斯原油出口有所缩减。在多重因素影响下，短期内国际油价将以震荡运行为主，预计2023年下半年油价会适度下调后相对维稳,海运运价也会随油价相应下跌。

1. **国际政策**

2023年我国外贸发展环境极其严峻。一是：全球多边贸易体制继续受到贸易保护的冲击，中国出口面临的贸易壁垒增加；二是国际供应链格局加速重构，部分发达国家为了确保供应链安全将推动产业链转移，高端制造业回流，低端制造产能转移到东南亚，将长期影响中国未来的出口。三是各国采取货币宽松政策带来的通胀，迫使主要央行撤出宽松政策，金融市场波动可能加剧，部分较为薄弱的经济体可能发生债务危机，也将导致世界经济和全球贸易面临下行压力。目前国内已出台相应政策稳定外贸发展，助力中国制造。由于国际经贸形势复杂多变，同时受国际集装箱海运市场运价高位回落影响，海运需求进入低点，海运运价已基本回归至疫情前水平。

**（二）内部因素**

**1、船公司政策：**

各大集装箱船公司今年首季获利年减6成起跳，亚洲船公司长荣、阳今年预计减超9成，万海、以星甚至亏损。欧洲船公司马士基、达飞已表达展望悲观忧虑。据Alphaliner最新预测，今年运力供给增长8.3％、需求增长1.4％；明年供给增长8.9％、需求增长2.2％，今年起大量新船下水，未来三年运力增长率将是单年最高的三年。此外全球仍笼罩在战争、通胀及加息、需求疲软等不确定因素中，加上运力供过于求，整体营运环境充满供需失衡等挑战。

**2、外贸海运市场的变化情况：**

**（1）外贸海运业务具有不确定性。**第四季度是传统旺季，基本会有圣诞前的囤货需求，商超、家电板块及小商品出口需求增加，各船东预期欧洲运价会恢复性、阶段性反弹。碳减排将成为船舶排放治理的重要方向，为解决碳排放问题，国际航运协会联合提议对全球海运船舶的二氧化碳排放进行强制性征税；这就意味着，航运成本将被再次推高，尤其是海运价格也会助力推涨；

**（2）连云港发运至日韩港口及MANILA港口航线集装箱运价**基**本回归至疫情前水平。**

**二、市场行情初步研判方案建议**

**综合上述情况，初步研判方案建议如下：**

**目前海运市场供大于求，各船公司均表示供需矛盾无法在短期内有效改善。综合与各个供应商初步摸底调研的情况，目前合作供应商均表示实际价格会有10%-15% 左右的下浮。**

**三、业务回顾及本次项目基础信息拟定**

1.2023年3月-2023年8月连云港外贸海运业务谈判采购项目涉及10条发运线路，全年预计发运量共计200X20GP柜，实际发运约173x 20GP柜，实际发运占比约87%。其货量减少的主要原因是澳洲航线从天津新港出口海运价格更具优势，因此澳线货量直接从新港出运。

2.2023年9月-2024年2月外贸海运业务谈判采购项目涉及8条发运线路，半年预计发运量共计150柜，约3000吨番茄大小包装产品；项目招标工作的规范化，提高采购效率，提升采购质量，达到既满足客户需求，同时物流费用最优，特拟定此方案。

**3.采购小组成员：**

**组长：韩新光**

**组员：张献科、武璇、胡健、冯锦喆**

**监标：杨丽娟**

**4.采购方式：**采用线上招标采购，具体方式为谈判

**5.采购文件的发布方式：**定价：谈判；供应商选择方式：公开

**6.价格有效期：2023年9月1日-2024年2月29日**

**7.采购预算：30万元**

**预算标杆价格为2023年03月至2023年08月EPS供应商中标价格为基础，同时结合与销售经理沟通客户需求量为依据折算后得出。**

**8.拟参加本次采购项目的供应商**

**货运代理：江苏亿嘉国际物流有限公司、连云港骏辉国际货运代理有限公司、连云港凯达国际物流有限公司。**

为最大限度保障客户物流服务需求，同步防范国际经贸形势复杂多变等不确定情况，本次采购项目拟将多家货运代理纳入到此次谈判报价范围，其在船期密度、日常舱位、紧单急单的保障以及目的港各项突发事件灵活处理的能力，具有很大的优势；另不同物流代理参与主要为尽可能把握较为准确的海运市场行情。

我司目前连云港外贸海运业务客户群体日本港口流向约占73%，MANILA港口流向约占27%。

连云港中远海运集装箱运输有限公司日本流向的发运线路较优，整体物流时间较短且航次较为密集，可以满足客户交货期以及临时急单的需求。

**以上妥否，请批示。**

**销售部物流部天津**

**日期：2023年7月26日**