



综 合 物 流

伊朗和突尼斯
将扩大船务合作

《伊朗日报》日前报道,在最近举行的伊朗、突尼斯港口和海上合作联委会上,两国同意进一步加强双边合作,促进两国的商船往来,扩大伊朗国家船运公司(IRISL)和突尼斯国有船运公司(CTN)的业务合作。

亚洲地中海航线
货运需求暂时上涨

有报道称,地中海地区从亚洲进口货运总额迅速上涨,促使航运公司增加运费率。但德里咨询认为,最近,亚洲至地中海货运量增长很可能只是季节性的,并不会持续很长时间。因此,削减船舶运力的需求也只是暂时推后而已。

班轮公司开始推动
新一轮亚欧线涨价

据外电报道,继7月推涨运价之后,班轮公司又开始在亚欧线推动新一轮运价上涨。韩进海运、商船三井(MOL)、赫伯罗特(Hapag-Lloyd)均有相关调价“动作”。

船舶经纪公司分析师理查德·沃德(Richard Ward)表示,目前,关注的焦点是该航线其他班轮公司是否会加入到新一轮的涨价行列中来,“其他公司有可能跟进涨价,在市场长期展望不佳,班轮公司毫无疑问希望充分利用近期运价上涨的趋势时更是如此”。

马士基开通非印腰果快线

据报,马士基航运(印度)近日宣布新开一条西非至印度的腰果直达快线。据公司介绍,生腰果极易受潮,因此海运时间不允许太长。该腰果航线正是为腰果进口和贸易需求量身定制的,该线海运时间更短,集装箱采用的都是高品质的食物箱。

据悉,这条季节性航线计划采用双周班次运营,从比绍(Bissau,几内亚)和阿比让(Abidjan,科特迪瓦)出发后直达科钦(Cochin,印度),航行时间分别为30天和26天。该航线还通过科伦坡(Colombo,斯里兰卡)转运连接起杜蒂戈林(Tuticorin,印度次大陆)、芒格洛尔(Mangalore,印度)等印度南部港口。对于比绍港来说,腰果航线是首度靠泊该港的航线服务。

班轮运价无量暴涨
终将回到原点

上海出口集装箱运价指数(SCFI)显示,6月24日至30日,亚洲至北欧航线运价受7月1日涨价推动而大幅上涨,亚洲至欧洲基本港运价指数为1409美元/TEU,较前一周跳涨174.12%,触及3月中旬以来最高值。

荷兰研究咨询机构分析师迪克·威瑟尔(Dirk Visser)指出,本轮运价上涨成功源自两点:第一,若涨价不成,船公司必然继续亏本经营,这将导致集运航次减少、服务质量下降等负面影响;第二,船公司本轮涨价行动显示出坚强的决心和严格的纪律性。据此,他预计,本轮运价可持续性要强于今年3月。

本轮基本运费(GRI)涨幅的确不小,但部分业内人士普遍对船公司能否维持亚洲至北欧航线运价极度关注,毕竟该航线在集运市场体量最大。美国证券和投资银行杰弗瑞集团(Jeffries)香港分析师则对运价走势表达了悲观预期:集运市场运价缺乏货源支撑的无量暴涨终究是不可持续的,考虑到目前的舱位利用率和运价水平低迷,斋月提前至7月9日以及中国PMI指数一路走低等不利因素,下半年,亚洲船公司仍将挣扎在盈亏平衡点附近。

(本报综合报道)

远洋运力指数暴涨
经济形势难言回暖

■ 李晓莉

就在高盛日前高调预计低迷不振的矿产品和大宗商品市场将会回暖之后,摩根大通也加入到这个行列中来——摩根大通乐观指出,对大宗商品板块重新感兴趣,因而自2010年以来第一次建议超配或增持大宗商品。

让高盛和摩根大通都如此乐观的根源,来自一个低调的指数——波罗的海指数的暴涨。“但我们认为,这只是贸易商补货的行为,是暂时的”。大宗产品电子商务平台资深分析师周国霞一针见血地指出。

创16年新低后疯狂拉升

“波罗的海指数”全称为“波罗的海干散货指数(BDI)”,虽不在大多数投资者经常关心的指数范围内,却是业内用来衡量大吨位货轮运费的重要参照——比如那些运输煤炭、铁矿石、谷物和其他干货的货轮。而且这一指数还经常被视为新兴市场经济形势的领先指标,因为航运是连接全球贸易的共同纽带。周国霞补充说:“这个指数体现比较准确。”

数据显示,波罗的海指数在2008年5月创下11793点历史最高点后,一路暴跌至去年的647点,创16年新低,但在最近几个月又开始强劲回升,自1月份以来累计上涨65%。“根据我们的跟踪数据,波罗的海指数6月的表现属于‘涨势偏猛’”。周国霞向记者透露,“从6月初的806点一度涨到1179点,截至7月5日,波罗的海指数还维持在1099点”。

也正是因为该指数暴涨,高盛不久前发表的观点表示:“虽然我们不相信大宗商品将恢复到扩张状态,但是我们相信这个板块正在发生有趣的变化。”而摩根大通更乐观表示“对大宗商品板块重新感兴趣”。

贸易商趁低补货

据分析,往返于巴西与中国或者澳大利亚与日本之间的散装货轮费率之所以上涨,主要原因是铁矿石和煤炭的远期订单在经历年初的不景气之后开始升温。与此同时,在2008年之后的5年艰苦岁月里,已经有好几家航运公司倒闭,致使新船订单急剧下滑,也就是说在未来几年,将出现散装货轮供不应求的现象。有业内人士表示:“未来可能出现船只不足,再加之市场对大宗商品前景的信心逐渐回升,两者共同支撑波罗的海指数走强。”

但周国霞认为,波罗的海指数6月走强,直接原因是铁矿石价格大跌至新低。“在澳大利亚的铁矿石



和谷物价格都大跌之后,尤其是铁矿石价格下跌严重,贸易商开始积极采购,这种“补货”的行为推动了海运市场的发展”。周国霞强调,“但我认为这些都是‘暂时的’,并不是什么拐点的到来。我们相信,航运运力市场依然处于过剩的状态,再过好几年都消化不了。”从这个角度而言,波罗的海指数6月走强,并不意味着经济形势回暖。

不仅是航运,就连造船业也深陷困局。中国的最大民营造船企业——中国熔盛重工,在停牌了一日之后,

终于在日前复牌,且复牌后股票继续大跌,创下了上市后的历史最低记录。熔盛重工对外声称,全球航运业市场的持续下滑,使得新船价格无法回升,同时银行等金融机构还收紧向造船商提供的信贷资金,为公司的运营带来了很大的压力,不得不延迟对外付款,以减少现金流出。有专家预测,在全球造船业困难的情况下,恐怕未来5年内,中国将有三分之一的船厂出现倒闭现象。

链接:

中国航运业多措并举渡难关

交通运输部水运局局长宋德星日前表示,近年来,受国际金融危机及世界经济影响,航运市场持续低迷,中国将采取一系列措施支持航运业渡过难关。

据悉,这些措施主要包括两个方面,一方面出台相关政策法规,加强调控和监管,制定优惠政策,以规范市场秩序,提振海运市场。包括研究振兴海运业政策和措施,争取尽快出台促进海运业健康发展的若干意见;借鉴国际发达海运国家经验,研究制定相关国际海运、国轮国造和税费减免等政策;强化航运市场监管。通过运价备案、日常经营行为监管等手段,查处违规经营企业;加强航运市场调控,制定出台政策,规范货主投资国内航运业,引导货主与航运企业互补共赢,优化社会资源合理配置。

另一方面,通过信息引导和经济鼓励,引导航运企业转型升级,提升竞争力。包括定期发布航运价格指数,航运市场运行动态及干散货船舶、集装箱船舶、液货危险品船舶运力分析报告,为航运市场交易、投资提供参考信息,引导运力有序投放;深入开展运力结构调整的经济鼓励政策。

除此之外,为了更好推动海运业复苏,管理部门还进一步加快了职能转变的步伐。按照国务院统一部署,交通运输部取消了“国际船舶代理业务审批”和“国际船舶运输企业兼并收购审批”两项水运行政许可项目,放开了企业准入门槛,便利小微企业发展。完善无船承运保证金保险制度等多项措施服务企业,进一步规范涉企收费,减轻企业负担。

“营改增”后将物流企业产生哪些影响?



8月1日起,我国交通运输行业的营业税改征增值税(以下简称“营改增”)将由部分试点省(市)推广到全国。

运输以及物流企业关心的是,“营改增”后,税负是否增加?具体操作中,进项税额抵扣是否方便?带着这两个问题,记者进行了调查。

8月1日起,交通运输业由原来3%的营业税变为11%的增值税

近日,记者走访河北石家庄几个运输和物流公司发现,很多公司对“营改增”的问题并不了解,甚至不知道什么是“营改增”。相对来讲,冀运集团办公室主任王晓燕对这一问题颇有研究,因为她清楚这涉及到集团将来的经营效益。

“没想到冀运集团亚通物流公司刚成立就碰到了‘营改增’的税制改革。”据王晓燕介绍,该物流公司5月份成立,是集网络专线运营、仓储、配送、物流信息服务、综合三方物流服务、物流园区经营为一体的现代化综合物流企业。她查阅相关方案看到,交通运输业适用的增值税税率为11%，“相对于原来3%的营业税,税负是增加了还是减少了,还有待实际运营来检验”。

据了解,“营改增”在上海、广东等地试点以来,只有5%左右企业的税负有所增加,主要是物流和交通运输企业。中国物流与采购联合会的调查统计数据显示,去年1月,作为“营改增”试点的上海,67%的试点企业税负有一定程度的增加,平均增加税负5万元。为应对税负增加,部分试点的企业采取了涨价措施。

专家表示,物流行业是竞争性较为充分的行业,利润率比较低,“营改增”可能对该行业形成一定的冲击,物流企业面临着比较大的经营压力。

针对河北省部分物流企业对“营改增”关注少的实际,专家建议,交通运输和物流企业应早日着手研究,弄清楚税制改革对企业的影响,并提前应对,以免到时

候该抵扣的税费没有抵扣,造成不必要的损失。

试点地区物流企业税负加重,抵扣项目范围小及发票开具难是主因

一般认为,“营改增”试点地区的物流企业税负加重,抵扣项目范围小以及发票开具难是主要原因。

据介绍,增值税实行后应缴的数额,即销项税减去进项税,进项税就是购进货物时产生的税金,销项税即销售货物时缴纳的税金。这就意味着,进项税越多,应缴税费越少。

王晓燕告诉记者,物流企业产生的费用主要包括燃油费、人工成本、过路过桥费、车辆购置等几项。

根据相关试点情况,路桥收费不在抵扣范围;而燃油费用经常会遇到没有增值税发票、只有普通发票的加油站,也有的加油站开增值税发票程序复杂,非常困难,这部分费用就无法冲抵增值税。王晓燕表示,一般来讲,路桥费、燃油费占到物流企业成本的“大头”,也就是说,物流企业很大部分的成本不能获得抵扣。

此外,在车辆购买方面,王晓燕说,这属于大件商品,很多企业原来的车辆就够用,并不会经常购置,当然也不可能为了增加进项而盲目买车。这样,运输工具抵扣部分由于期限等问题,无法成为抵扣项目。

深圳市道路运输协会统计数据显示,仅有约30%的营运成本能取得增值税专用发票可用于进项税额抵扣。对此,专家建议,可考虑对该行业进行成本测算,核定一个可以抵扣进项税的科学的百分比,以避免税负不降反增的情况。

不过,也有专家认为,物流企业增加负担仅仅是阵痛。随着全国推广,税负增加情况正呈逐步下降乃至逐月下降态势。此外,各省财政都对税负增加较多企业实行临时扶持政策,也会减轻增负企业压力。(何蓓)