



BDI冲2000点后下跌

第四季度航运业仍面临较大压力



■ 本报记者 霍玉茜 杨 颖

随着世界主要经济体缓慢复苏,国际航运市场也逐渐步入运力消化阶段。今年9月,反映航运业走势的BDI指数(波罗的海运价指数)更一反低迷常态,连续暴涨,并冲破2000点大关。上海国际航运研究中心国际航运研究室副主任张永峰表示,该指数已经接近2010年以来的最高点,但是,在第四季度,航运业仍然面临较大的下行压力,BDI指数进一步上涨的空间不大,均值将稳定在1500点左右。

BDI第三季度大幅上涨

今年第三季度,世界经济延续平稳增长的态势,开始走出低谷,缓慢复苏。得益于此,第三季度,国际干散货市场在7月份震荡下行后,8月初出现大幅反弹,涨势一度延续到季度末,市场总体呈大幅上涨态势,表现抢眼。

上海国际航运研究中心近期发布的《2013年第三季度中国航运景气报告》显示,第三季度,中国航运景气指数环比回升15点,至101.7点(100点为景气分界值),处于微景气区间。这是自2011年第四季度中国航运业走入衰退区间以来,中国航运景气

指数首次回到景气区间。

第三季度,国际干散货运输市场出现大幅上扬,季度末期有所回落。9月25日,BDI指数冲破2000点。截至2013年9月30日,BDI指数报收于2003点,三季度均值为1269点,同比(季度)上升50%,环比(季度)上升42.9%。

之所以出现上述走势,以运输铁矿石为主的好望角型运费指数(BCI)是主要的推动因素,这在业内已形成共识。

广发证券在相关报告中指出,从近期的两次BDI大幅上涨来看,“中国因素”仍是主要原因。

宝城期货分析师程小勇也在接受媒体采访时表示,今年下半年以来,国内钢材价格回暖,钢企产能陆续释放,铁矿石需求旺盛刺激了进口,进而带动了海岬型船运价的上涨。

BDI进一步上涨空间有限

海关总署数据显示,8月份,我国铁矿石进口量为6901万吨,同比增长10.6%;9月份,我国进口铁矿石7458万吨,环比增加557万吨。

但是,这种态势能否持续到第四季度?事实上,9月以来,钢铁市场已重回震荡下跌

态势。从事钢铁贸易生意的张先生告诉记者,虽然七八月份,不少企业因为钢价反弹消化了一些库存,但9月份以来,到港库存的积压已经越来越严重。

而随着今年钢铁市场“金九银十”行情继续落空,未来,铁矿石需求拉动BDI上涨的作用有限。

据了解,截至10月22日,BDI指数已经回落到1847点。

日前,上海国际航运研究中心发布的《国际航运市场分析报告2013年第三季度回顾与第四季度展望》报告指出,第四季度,主要干散货货种海运贸易量仍将出现小幅增长,主要航线运费水平仍有向上动力支撑,但后期增长乏力,铁矿石的海运贸易量将可能受到限制。

张永峰认为,在第四季度,铁矿石的海运贸易量增幅将有所回落,但是煤炭的海运贸易量将随着冬季的来临有所增加。另外,市场谷物需求的回暖,特别是中国的谷物需求和煤炭需求将会为市场注入一定活力,共同成为第四季度国际干散货海运贸易的重要推动力量。因此,预计第四季度运价盘整的基础将较为牢固,BDI指数进一步上涨的空间不大,均值将稳定在1500点附近。

第四季度航运业仍面临较大下行压力

与此同时,在国际集装箱运输市场方面,第三季度的运价虽有小幅上涨,但后期上涨动力不足。上海国际航运研究中心分析,随着圣诞节前出货效应减退,第四季度,全球集装箱海运量将步入下行区间。而且,随着大船陆续交付,供需失衡将令第四季度集装箱市场运价承压。

近年来,世界航运巨头马士基的3E级船舶每次在国内港口亮相都会引发各界的广泛关注。据该公司介绍,其一共订造了20艘这样的超大型船,而且仅在今年就将有5艘投入亚欧航线。据预计,这20艘大船或将于2015年年底前全部投入运营。可以预见,马士基、中海等航运巨头的大船陆续交付,将进一步造成市场运力过剩,复苏将更缓慢。

至于国际油轮运输市场方面,上海国际航运研究中心预计,第四季度,原油运输需求较2013年第三季度将有小幅增长,产销趋于平衡;成品油运输需求将触底反弹。炼厂开工率的回升以及库存的下降将导致成品油运输需求的增加。而油轮船舶增长将继续放缓,基本保持三季度运力规模。预计第四季度BDTI平均水平在630左右,BCTI平均值在610附近,整体水平略低于2012年。

海运经济

中物联建议免征国际货代业增值税

■ 本报记者 范丽敏

今年5月,财政部、国家税务总局发布了《关于在全国开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点税收政策的通知》(财税[2013]37号,以下简称37号文),明确自2013年8月1日起,在全国范围内开展交通运输业和部分现代服务业营改增试点。37号文对前期试点中的税收政策进行了梳理和归并,取消和调整了一批试点过渡性政策,进一步规范了税制,使得营改增政策体系更加完善,也便于理解和执行。

为此,中国物流与采购联合会(以下简称中物联)近日致函国家税务总局,提出《关于尽快出台国际货物运输代理服务免征增值税政策措施建议》(以下简称《建议》),呼吁对于在中国境内的单位和个人提供的国际货物运输代理服务免征增值税。

“营改增试点范围扩至全国之后,我们公司实际税负增加了不少。”在接受记者采访时,中外运空运发展股份有限公司董秘王晓征大倒苦水,这为公司业绩增长带来的压力已经超过我国外贸进出口企稳回升为公司业务带来的提升。

根据37号文,国际货代企业支付给境外承运人的费用将不能扣除,而且由于根本不可能取得境外企业开具的增值税专用发票,只能取得形式发票,付给境外承运人

的费用就不能作为进项税额抵扣。这样,国际货代企业基本需要全部销售额缴税。

根据中物联的最新调查,8月1日以来,原本微利的国际货代业已经出现全行业亏损局面。

国际货代业税负增加后向上游国际航运业传导,国际航运企业纷纷上调运费,抬高了我国的国际航运成本,进而抬高了我国进出口贸易的成本。

据了解,8月1日以后,马士基等跨国航运企业已经提高运费6%以上。我国航运企业成本压力大增,未来也有参照提价的可能。

为此,中物联近日致函国家税务总局,提出《建议》,呼吁对于在中国境内的单位和个人提供的国际货物运输代理服务免征增值税。国际货代企业不得向客户开具增值税专用发票,同时提供国际货代取得的增值税进项税额应予以转出,不允许抵扣。这样就可以解决取消差额纳税后对行业税负的影响,同时也符合国际惯例。

《建议》同时指出,我国广大国际货代企业希望政府有关部门切实解决行业面临的紧迫问题,从而保证增值税改革的平稳、有序进行,进而落实稳增长、调结构的经济发展目标,支持服务业发展,提高我国国际贸易的竞争力。

热点追踪



综 合 物 流

马士基航运或让出全球龙头宝座

尽管马士基航运目前仍稳居全球最大集装箱船东宝座,不过为了严格控制营运成本,马士基航运在2012年开始缩手不再订造新船,且规划陆续退租即将到期的部分船舶。马士基在目前的声明当中也表态宣示,2015年之前不拟再进场造船,营运策略从争夺市场占有率转为力守获利水平的态度相当明显。

但是相较之下,地中海航运则仍坚持扩张运力的竞争策略。目前,该公司手中仍有46.5万标箱(TEU)的在建船舶,随着新船陆续下水,地中海航运运力与马士基的差距正快速缩减。

据相关机构统计,如果加上旗下运力与在建中运力来看,马士基航运和地中海航运的总运能差距正在缩减。相较于马士基航运已宣示在2015年以前不再下单造船,地中海航运的运力扩增仍在持续。有分析认为,最快在3年内,马士基航运就可能拱手让出龙头宝座,成为全球最大的集装箱船东。

日本巴西造船业欲联合对抗中韩

日本新闻报道称,日本造船企业将联合巴西造船厂生产资源挖掘船等高附加值船舶。据悉,日本国内第五大造船企业三菱重工、第一大造船企业今治造船以及三菱商社等5家企业将向巴西的造船巨头Ecovix-Engenix出资计划明年春季之前获得该公司30%的股份,出资额约为300亿日元。这是日本造船业史上最大规模的海外投资案件。

在全球的造船市场上,中国和韩国两强握有约70%的市场份额。日本计划通过与新兴经济体企业开展资本合作来对抗中韩,从而取得增长。

韩国首次通过北极航线在亚欧地区进行商业运输

据韩联社报道,首次试运行北极航道的韩国物流企业——现代格罗唯视(Glovis)在经过35天的航海后成功归来。

此次试运行是韩国首次通过北极航线在亚欧地区进行商业运输,在开发新的北极商务模式方面意义重大。韩国海洋水产部海运政策课负责人表示,若利用通过苏伊士运河的原有航路需要花费40天以上的时间,利用北极航线则缩短了5天。

据悉,北极航线分为绕过西伯利亚北部的东北航道和绕过加拿大北部的西北航道。从釜山港到荷兰鹿特丹,若经由苏伊士运河,航线长达2.2万公里,但若经由东北航道可缩短至1.5万公里。从釜山到美国东部海岸的航线如果经由西北航道可比经由巴拿马运河缩短30%的航行时间。

不过,北极航线仍处于开发初期,运航时期一年仅有4个月至5个月。因此,开发能持续运输的货物并不容易,此外,破冰船数量有限,需要改善的方面有很多。然而,韩国海洋水产部表示,北极海的通航时间与吞吐量正在增加,各国正全面推进开发北极资源,今后其将有望发展成为巨大的货物运输市场,因此计划加强与俄罗斯等沿岸国家的合作,积极支持韩籍海运公司进军北极航线。

此外,去年在北极航线上运航的主要为挪威、芬兰、瑞典等北欧国家的船舶公司。

第三季度油轮运输市场难以摆脱窘境

国际油轮运输市场迫于全球航运市场的疲软状态,近期并没有良好表现。多家研究机构指出,第三季度,油轮运输市场仍然处于较低水平,油轮船东亏损面较大。从目前所处情况分析,市场的运力供需失衡状态在短时间内还将持续,油轮现货市场运价已经再次回落到成本线之下。

分析称,油轮市场若想回到持续繁荣的时期,就必须对超大型油轮和苏伊士型油轮船队采取行之有效的措施。据悉,船东已经开始关注新一代超大型油轮,这种新型油轮将在节能方面具有很大优势。以马士基为例,若将其目前在波斯湾-远东航线上运营的期租超大型油轮全部换成新型超大型油轮,则每日将多赢利10000美元。可见,新型超大型油轮的运营将在节约成本方面给船东一个新的突破口,也给油轮运输市场注入一股新鲜的活力。

(本报综合报道)