



上海自贸区国际大宗商品 现货市场正式启动

日前,上海自贸区大宗商品现货市场启动仪式在洋山保税港区正式举行。

据介绍,这次启动上线的自贸区大宗商品现货市场具有两个特征:

一是国际化特征。它依托保税区域连接境内境外、统筹在岸离岸的跨境资源配置特色,在整体设计上遵循国际通行规则,致力于搭建国际和国内交易者共同参与的大宗商品交易平台。具体表现在交易标的国际化,即交易标的为保税实物,及以此为标的的仓单、提单等货权凭证;交易参与方国际化,既包括国内交易商,也包括国际交易商;交易价格国际化,“净价”交易,人民币计价结算。

二是“三位一体”的制度创新特征。为确保风险可控,上海自贸区管委会会同有关部门共同制定了《上海自贸区大宗商品现货市场交易管理规则(试行)》和《上海自贸区大宗商品现货市场交易管理规定》,将相关制度通过规范性文件加以确立。目前,已探索建立了“交易、托管、清算、仓储”四分开的制度安排。

亚洲集装箱市场 仍存“盲点”

据相关海运分析师透露,世界上贸易量最大的亚洲集装箱市场在全球环境中实际上仍是一个“盲点”,既得不到其规模信息,亦无法预测其增速。究其原因,主要是由于亚洲区内集装箱干支航线复杂繁多,且由于政府和行业的特殊原因,缺乏可获取的公开透明数据。

两年前,马士基集团上调了对亚洲区内贸易市场规模的估算,估计该市场约占全球集装箱市场总量的四分之一,每年约为3000万-3500万TEU的规模(不包括支线 and 沿海运输)。其他分析师也认为,亚洲区内市场规模远大于欧洲和跨太平洋市场,但是其竞争也更激烈。根据马士基的分析数据显示,在亚洲区内航线经营的船公司达到70家,其中有许多小的船公司在特定的航线和港口运营。尽管缺少节能型船舶和规模成本效益,但他们的定价灵活,且与当地的小货主和货代关系密切,而大的船公司则很难在该航线立足。尽管如此,亚洲经济的持续增长,促使亚洲区内航线未来的增长潜力非常巨大。有分析认为,伴随着亚洲区航线的增长,东南亚各港口的吞吐量也将会持续增长至2020年。

新加坡拟引入LNG

新加坡港近日表示,作为全球枢纽港,燃油业对新加坡来说至关重要。据悉,新加坡海事港口局(MPA)计划寻找液化天然气(LNG)加气商,用LNG代替传统燃油来维持其世界最大的燃油枢纽的地位。据了解,新加坡打算在2020年前能够给靠港船舶提供LNG燃料。

新加坡港局方面还表示,供应商需要在9月30号之前提供详细的燃油供应和配送计划,并且阐明液化天然气的来源以及在新加坡港销售液化天然气的市场计划。目前一共有60家获得许可的燃油供应商,包括船用燃料油和船用汽油供应商。

(本报综合报道)

巴西如何玩转跨境物流?



尽管从网购下单到商品送达,巴西消费者往往得等待1到2个月的时间,但相比于漫长的等待,价廉物美仍然是吸引巴西人用电子商务手段订购中国商品的第一要素。在中国跨境电商发展如火如荼的今天,拥有庞大人口和增长潜力的新兴市场国家正成为中国商品漂洋过海的热门目的地。

“巴西跨境电商在过去的两年中出现了爆发性的增长,民众特别是年轻一代的消费者都通过互联网和手机在海外寻求合适的商品进行采购,其中用的最多的还是中国电商平台,包括阿里速卖通等。”在巴西创立了CIL物流公司的周小欢对记者如是说。

绕不过的物流瓶颈:基础设施落后

在全球大宗商品转入熊市的背景下,对巴西经济持悲观态度者都不会忘记巴西经济长期增长的瓶颈之一——落后的基础设施。目前,公路运输是巴西货运的主要方式,但巴西全国硬化的路面比例仅有13%,87%的非硬化道路路面狭窄、沟壑丛生,塞车拥堵时有发生,不仅严重阻碍了该国的物流效率,商品的交货时间乃至交货质量往往也难以得到保障。

在中巴两国物流行业实践经验丰富的周小欢告诉记者,巴西国内运输主要依靠公路。“由于卡车司机的工会非常强势,在中国常见的司机疲劳驾驶、超重超载、车况保养不良等情况在巴西极少发生。”同时,巴西高速公路收费以及汽油、柴油价格分别根据通货膨胀系数和美元汇率进行调整,两大成本项的不断升高也造成了巴西内陆运输费用奇高的状态。尽管物流业已经问题重重,巴西地方势力和重卡生产商等利益集团的垄断更是阻碍了内陆物流的发展和提速。事实上,全球物流发展至今天,国际间的货运物流体系已经较为成熟。但货物抵达各国

海关后,“最后一公里”的门到门服务则是天差地别。

“在巴西的个人物流行业,巴西邮政一家独大,尽管有DHL、UPS、TNT、FEDEX等全球快递公司的补充,但总体来说还是价格贵、服务差、效率低、错误多。巴西同城也并没有正规的快递公司,虽然某些摩托车骑手实际进行着一些文件物品的同城收发,但都没有形成规模、形成产业。”

进入巴西的第一道坎: 纷繁复杂的报关手续

内陆运输不畅只是巴西跨境物流体系重重问题中的一部分。在周小欢看来,“现代世界的互联网应用早已完成了信息流、资金流的实时交换,达成网上交易已十分便捷,但随之而来的问题在于实物交割。除了时间、途径、门到门等物流问题外,影响最大的还是物流过程中的报关、征税、开具发票等环节。”事实上,巴西低效的清关会占用大量的物流时间。现居圣保罗的电商业主Luiz A.Barros告诉记者,“巴西的物流体系不是很好。当商品抵达我国后,由于清关手续还需要等一段时间才能收货,产品在海关大概要停留14-30天左右。”

周小欢表示,巴西海关对货运文件的要求十分严格,其电子申报、分级查验等制度对进出口公司及其报关代理提出了很高的要求。作为物流公司,由于全程参与货物在巴西境外备货、定舱、装箱、国际运输、到达目的港等过程,同时还涉及出具提单、显示运费等进口清关文件的出具,因此,巴西物流公司及其代理的重要性不可忽视。优质的巴西物流公司及其代理服务在运前服务中必须帮助进出口双方正确提供提单显示要素;确认进出口双方报关所必须的原产地证书、熏蒸证明、卫生许可证、品牌注册证明

等文件;核对品名及NCM号码一致性;检查装运载重量是否准确等。在运中管理上,还需及时向进口方提示运输工具实时信息,包括在到达目的港前的任何停泊或转运信息。到达管理上,除了及时向进口方发出到达通知和到达确认以帮助进口方提前准备报关资料和清关税收费用,同时还需及时输入巴西海关电子系统相关到达货物的情况,以保证进口方能第一时间清关出库。

巴西“万万税”

金砖之国巴西也以极其复杂的税收制度而“闻名”。一位在圣保罗居住的前四大会计师事务所审计员Erica最近在阿里巴巴速卖通上购买了一个光电鼠标。她向记者表示:“在巴西本地,一个光电鼠标的价格大约是40雷亚尔,而我在阿里巴巴速卖通上购买的价格只有10雷亚尔。”数倍价差背后,除了中国的成本优势,巴西物流体系的高成本和自身的复杂税制也是造成这一价差的直接原因。Erica以巴西南马托格罗索州的州税率为例,“进口的税率等于产品价值的60%+10%。”

周小欢向记者证实:巴西是号称‘万万税’的国家,税收机制十分繁杂。整体来说,可以分为联邦税、州税、市税,涉及到进口商品的有进口关税(II)、工业税(IIPI)、商品流通税(ICMS)、社会一体化费(PIS/COFINS)等,都是以进口商品的CIF价格(成本、保险加运费)作为税基征收的。涉及到个人物品,海关规定:货物价值超过50美元,或者同样商品超过3件都需要申报税收。个人和公司进口商品需在商品发票上显示收货人公司/个人的商业登记号或个人税卡号码,需在发票上显示运费保险费作为税基的一部分、需要显示葡文或者英文品名以及南共体海关税则号码(NCM)。

“这些运输文件内容不符合要求的话,轻者在海关查验时进入红色通道严查交易真实合法性,并面临长时间的海关仓储费用;重则该单货物根本就进入不了巴西国境就被退回。”另外,“巴西海关如果对商品的交易价格存在疑问,会让进出口方提供在世界范围内该商品的交易价格证据、双方合同或者邮件显示的价格谈判过程,以便他们做海关核价,这个过程不能说不正常,但往往耗时几个月。”同时,巴西在邮局或者快递投递的过程中也必须提供该商品的发票以证明其系正规完税产品(因为州和州之间的流通税ICMS税率不同),如果在公路或者邮路上遇到税务局查验,没有发票的货物将被没收。

“永远不能把其他国家的 成功投资经验搬到巴西”

当然,落后就意味着机会,更何况是茨威格笔下的“未来之国”巴西。尽管近年来巴西经济充斥着通货膨胀、货币贬值、外贸赤字、高失业率、国民生产总值零增长等不利字眼,但复杂而迷人的巴西对中国企业而言,仍不难找到投资的机遇。周小欢告诉记者,巴西政府一直以来都以扩大出口作为其提振经济的引擎,对于这些物流的瓶颈也一清二楚,然而苦于政府财政捉襟见肘,无法及时有效地加大物流基础建设的投资。“这对于资金雄厚、技术领先、产能过剩的中资企业而言是一个很好的机会。”中资企业可以在充分论证的基础上,加大对巴西北部和南部港口的仓储、港口机械化、港区道路的投资建设;合资或收购运输车队从而介入利润更高的内陆运输领域;灵活设置航线精细调度设备以在现有的条件下扩大旺季运力,以确保大宗物资能按时出口到中国。

同时,周小欢表示,“考虑到政府的投资能力以及投入产出效果的话,我认为绿色能源、电力配套、物流保税仓储、互联网经济、精细化工、自然产品、药品深度开发加工等行业在巴西有很多机会。”不过,永远不能把任何其他国家的成功经验搬到巴西,这或许是巴西投资最重要的忠告。“巴西不同于欧美,不同于东南亚,也不同于非洲,即便你有无数国际化成功的经验,到巴西你还得深入研究,依靠和利用当地人力资源和第三方服务资源来分析规划设计投资战略。”同时,在巴西投资“务必以长期投资为目标,因为以目前的经济数据和指标,任何一个短期项目可行性研究的结论都是负面的。在巴西,必须小步慢跑以达到长期稳定发展获利的效果。”另外,“巴西当地的行业协会和利益集团对外来冲击一直很抵制,所以中资企业需要有更多的当地化思维、通过合理的投资分配结构以顺利进入获利分享的理想化状态。”

(溢彩)

全球航运业:这个夏天不安稳



未出现经济复苏迹象等。而作为全球石油和天然气的生产中心,中东动荡则并没有对航运业造成深远影响。尽管欧佩克将油价降低近50%也未能提升市场需求,但美国石油和天然气供应增长已经有了一些实质性的恢复。此外,美国和伊朗的核协议影响将使得伊朗石油及超大型油船船队重回

市场。

目前,新造船市场已拥有了巨量的原油船和成品油船订单,这些新造船将在未来三年内交付,但市场需求却尚未出现增长迹象。而在运力过剩重压下的市场里,仍有许多其他问题需要船东考虑,包括一些股权基金投资放缓,银行不参与融资等

问题。

(晓云)