

## 班轮时事直通车

### 2016年1月1日起我国调整进出口关税



经国务院关税税则委员会审议，并报国务院批准，自2016年1月1日起，我国将对进出口关税进行部分调整。为促进进出口稳定增长，加强先进技术、产品和服务进口，增加有效供给，推进国内自主创新和产业结构优化升级，2016年关税调整将继续鼓励国内亟需的先进设备、关键零部件和能源原材料进口，以暂定税率方式降低高速电力机车的牵引变流器、电视摄像机取像模块、纯电动或混合动力汽车用电机控制器总成、无铬鞣剂、牛羊油脂等商品的进口关税。为丰富国内消费者购物选择，适应国内消费升级需求，2016年将适度扩大日用消费品降税范围，以暂定税率方式降低进口关税税率相对较高、进口需求弹性较大的箱包、服装、围巾、毯子、真空保温杯、太阳镜等商品的进口关税。为充分发挥关税对国内产业的保护作用，根据国内生产满足需求情况，2016年将对自动络筒机等部分商品关税进行相应调整。同时，2016年还将取消磷酸、氨和氨水等商品的出口关税，适当降低生铁、钢坯等商品的出口关税。为扩大双边、多边经贸合作，以周边为基础加快实施自贸区战略，形成面向全球的高标准自贸区网络，根据我国与其他有关国家或地区签署的贸易或关税优惠协定，2016年将对中国与冰岛、瑞士、哥斯达黎加、秘鲁、新西兰自贸协定以及内地与港澳更紧密经贸关系安排等7个协定实施进一步降税。同时，根据我国2012年在亚太经合组织(APEC)框架下对部分环境产品降税的承诺，2016年将实施税率高于5%的27项环境产品税率降至5%，主要有污泥干燥机、垃圾焚烧炉、太阳能热水器、风力发电机组等。

【商务部网站】

### 2015年集运需求增长6年来最低

Alphaliner 数据显示，全球30大港口集运码头的集装箱吞吐量在2015年第三季度下降了0.9%，这是自2009年以来首次出现季度性的集装箱吞吐量减少。该机构预计，由于箱运量在2015年下半年不断下降，这些港口2015年全年集装箱吞吐量增长幅度仅为0.8%。尽管今年上半年许多机构初步预计集运量年度增长幅度将在3-4%水平，但近期的市场发展迫使机构更改全球集运量增长预期。由于2015年间集运市场上没有任何需求激增的高峰期，今年集运需求增长受到了显著影响。由于集运公司不断接受新造船舶，导致市场上出现了严重的运力过剩，闲置集装箱船(船型 船厂 买卖)在2015年下半年出现激增，目前已达到了过去5年以来的最高水平，闲置总运力达到130万TEU。同时，Alphaliner 还指出，2015年集装箱船的交付数量达到了212艘，创史上最高纪录。总运力为1714860TEU，远远超过了2008年的1527800TEU，也超过了2014年的1466870TEU。【Alphaliner】

### 闲置集装箱船数量5个月来首次下降

闲置集装箱船数量减少至306艘，总运力133万标准箱，较两周前下降7万标准箱，是自6月份以来的首次下降。闲置集装箱船数量减少不是由需求增加引起的，而主要是由于近期拆船数量增加以及许多大型船舶正在进行大修。大修是船舶正常操作的一部分，由此而造成的停运不计入闲置数量。因此，运营商将比以往更多的船舶送去维护保养，以保持在低迷的市场中盈利。在过去三周，有7艘4000-5000TEU的巴拿马型船送拆，其中一艘船仅有13年船龄。由于租



船费率再创历史新低，未来几个月预期将迎来更多的卖船。【Alphaliner】

### 简化船舶出入港手续 上海实现船舶通关“零”等待

2016年1月1日起，上海边检部门全面简化船舶出入港手续：在中国境内港口间移泊的境外船舶在办理边检手续时，将无须向边检提供纸质申报单证。上海边检部门当日对记者表示，这意味着船舶通关时间缩短为“零”。据悉，为进一步简政放权、优化服务，中国公安部近期推出多项便民举措，“简化船舶出入港手续”正是其中一项重要措施。根据新措，船方无须提供纸质申报单证，边检机关事先通过内部系统查阅该船舶本航次在国内港口的相关信息资料，待船舶抵港后或离港前，经核对信息无误即可直接办理入出港手续。船方或代理人员免去了到边检窗口办理手续的全过程，通关时间从原先的20分钟切实变为“零”。边检部门称，加上路途往返时间，这一新举措可为每一艘出入港船舶单次节省近1个小时。【中新网】

### 商船三井取消四个航次挂靠上海港

商船三井12月30日发布以下EUM、LP4、LP7、LP5航线的航次因船期原因将取消挂靠上海港，【中国航贸网】

### 日本邮船宣布2016年退出亚洲/大洋洲航线

日本邮船(NYK)已经宣布2016年2月开始退出亚洲到大洋洲航线，影响的相关航线为日/韩到澳洲的NAE线和东南亚到澳洲的AAX航线。NYK在日本到澳洲市场上占有较大的市场份额，2014年日本出口5053TEU，市场份额8.7%，市场排名在第四位；2015年NYK承运货量显著增长，1-11月已承运7000TEU，市场份额达到11.6%，排名上升到第三位，位于OOCL、MOL之后。不过，日本到澳洲市场货量毕竟太小，年箱量仅6万TEU左右，却有16家船公司参与经营，竞争激烈可见一斑，NYK退出也实属无奈。NYK承运货量中80%是投标货或大货代，这些客户将要重新选择承运人，无疑将是市场份额的一次重新洗牌。【航运界】

### 日本邮船发布至巴西货物单证操作补充规定

接目的港海关通知，根据巴西农业部最新发布2015年32号文(依据国际植物检疫标准 - ISPM第15号)要求，日本邮船12月28日发布对于目的地为巴西的货物单证中制订以下操作规则：1. 适用范围：所有由国外港口起运，卸于巴西，且最终目的地在巴西的货物；2. 输入方法：在品名界面选择输入下面对应的内容之一：Wooden package: Not Applicable 木质包装：不适用。Wooden package: Not Treated and not certified. 木质包装：未处理且未认证。Wooden package: Treated and certified. 木质包装：已处理和认证。如已处理和认证请标注具体方式。【中国航贸网】

### 达飞轮船3艘巨型集装箱船选用瓦锡兰系统

据悉，瓦锡兰公司的Nacos Platinum集成导航自动化控制系统近日已被选中用于法国达飞轮船3艘巨型集装箱船。据悉，这批新船正在菲律宾HHIC-Phil船厂建造。瓦锡兰的合同于2015年8月签署。瓦锡兰的Nacos Platinum平台基于Ethernet网络，以一个人机界面就能覆盖了所有集成桥楼和机械监测与控制系统，组合了导航与自动化任务，能在多个不同的多功能操作台对船舶进行灵活的导航、控制与监测。瓦锡兰自动化、导航与通信业务负责人Maik Stoevhave介绍说，“瓦锡兰在提供集成自动化、导航与控制系统方面处于世界领先地位，能服务各种大中型集装箱船。”之前，瓦锡兰还获得订单，为这批船供应推进系统及其它设备，供应的范围包括一台瓦锡兰X92两冲程主机、瓦锡兰Airguard船尾密封件、Sternguard船首密封件、Sternsafe轴承和直线轴承等。瓦锡兰的设备预计将于2016年5月交付。【国际船舶网】



## 运价走向

本周新港各航线运价情况：

**欧洲航线：** ANTWERP 等基本港运价均为 USD1000/1900/2050，较上周环比下降 20%

**地西航线：** BARCELON 等基本港运价均为 USD1200/2300/2350，较上周环比下降 7.7%。

**地东航线：** ISTANBUL 等基本港运价均为 USD1100/2000/2050，较上周环比下降 15.4%

欧地航线，整个 2015 年船公司一直处于亏本经营的状态，因此在受到短暂利好行业向好后船公司的运价开始显著上升。舱位利用率较高，达九成以上，而地中海航线则略有下调。由于 1 月份是春节前的最后一个月，供货商年前集中供货的势头有机会得以延续。所以在船公司有效缩减运力作用之下，运价继上周大幅度上扬后，本周延续强势小幅回调。

**南美东航线：** SANTOS 等基本港运价均为 USD 250/500/500，与上周持平。

南美东航线，近期的运价一直在持续走低，目前各船东对一月份的运价均持观望态度，新的运价方案尚未发布，目前货量是各船东争夺的焦点，市场运价低位区徘徊。



## 航运看点

### 班轮行业大洗牌，五味杂陈又一年

**Operated Capacity and Market Share**

Position		Fleet capacity ('000s TEU)	Market share (%)	Number of ships (#)	Orderbook (as a % of capacity)
1	MAERSK		14.9%	592	14%
2	MSC		13.4%	497	23%
3	CMA CGM	2,328	11.5%	543	12%
3	NOL	1,781	8.8%	456	16%
4	EVERGREEN		4.6%	195	42%
5	Hapag-Lloyd		4.6%	172	6%
6	COSCO		4.3%	163	46%
7	中国海运 CHINA SHIPPING		3.5%	134	16%
8	HAMBURG SCD		3.2%	136	4%
9	HANJIN SHIPPING		3.1%	105	6%
10	MOL		2.8%	98	25%
11	OOCL		2.8%	102	24%
12	NOL	547	2.7%	87	0%

名称将会是“中国远洋海运集团有限公司”，运力占全球份额的将近8%，赶超德国赫伯罗特位列全球班轮公司第四位。

目前，全球前5名班轮公司运力占全球运力的46%，两宗大案落定后，前5名运力将占市场总量的52%，也就是全球集装箱的半数运力掌控在5大巨头手中。

对航运联盟的影响尚不明确

受到两宗并购（整合）影响，航运联盟也将发生变化。美国总统轮船目前在G6阵营，但也许会加入达飞、阿拉伯航运和中海集运所在的G3联盟；而中海集运的去向要看“中国远洋海运”的决定。据Alphaliner，美国总统轮船现有集装箱船舶30艘，运力26.57万TEU，占G6运力的15%。G6其他成员还包括：日本邮轮、赫伯罗特、东方海皇、现代商船及东方海外。对G6来说，它们应该很快能购弥补一旦总统轮船离开后的空缺。

东方海外贸易执行官伍绍裘(Stephen Ng)认为, APL的并购对东方海外影响不大。G6联盟中的另一位高管告诉IHS，目前无论是达飞方面还是传媒方面都没有消息表示美国总统会脱离G6——目前判断美总的影响还为时过早，但即便有，预计也不会太大。

达飞与中国这两宗案例侧面反映了国际集装箱联盟的弱点。评级机构惠誉12月10日发表评论指出，航运联盟无法有效控制在东西航线上的运力投放。惠誉认为，这是引起两起合并的深层原因。该机构同时预测未来会有更多的合并发生。

在12月7日，达飞集团副总裁鲁道夫·萨德(Rodolphe Saadé)在谈到为何收购海皇集团时表示，航运联盟并不能达到与收购相同的效果，即经济规模、财务成本等只有通过企业合并才能体现。

收购：利大于弊还是弊大于利？

挪威DNB银行市场分析师认为，在达飞的网络下，海皇会有更好表现。自2010年，达飞集团的息税前利润已经超过海皇7%，这意味着相当大的潜在收益，这也是达成合并的深层次原因。

Alphaliner 研究显示，达飞与美国总统的联姻将巩固其在远东-欧洲、远东-北美、远东-中东三大航线的市场份额。Drewry 资产部门负责人Rahul Kapoor表示，达飞将获得美国总统现有的纺织类+关注运输时限的高端客户，以及该公

临近年关，集装箱市场好戏连台

这厢是法国达飞对新加坡海皇集团的收购最终以24.1亿美元落地；而那厢，中国两家最具规模的集装箱班轮公司：中远集运和中海集运，将就业务进行整合，重回世界班轮公司领航席位。

据航运咨询机构Alphaliner数据，达飞在完成对海皇及旗下美国总统轮船的收购后，将拥有232万TEU运力，占全球的11.4%。达飞将继续保持全球第三席位，紧随马士基和地中海航运之后，马士基以300万TEU总运力占全球份额14.7%，地中海航运运力以270万TEU总运力占13.3%。

两家中方集装箱班轮公司经过整合后，会形成新的商业主体，据媒体报道

司在美国政府协议、美国旗船方面拥有的优势；此外，总统轮船的码头业务也能帮助达飞实现产业优化。

Rahul Kapoor 还认为，达飞在航业谷底进行收购，将承担相当高的风险。达飞此次收购是机会主义行为，购买海皇将让达飞财务情况陷入紧张，冒险赌一个未来3年几乎不可能翻身的航运未来。

不仅如此，收购也将使达飞增加额外负债。目前，达飞净负债32.6亿美元，海皇净负债为26.2亿美元。

达飞拟通过出售资产缓解负债问题。在一次电话会议上，达飞首席财务官 Michel Sirat 称公司计划在完成对达飞与海皇的总资产评估后，在18至24个月内出售10亿美元资产。资产可能包括集装箱、船舶及码头，范围广泛。

不过，值得庆幸的是，收购海皇的成交价格还算理想。二者最终以标书价格下调4%的金额成交，折扣来自公司资产总值及历史收购成本。由于近年资产减值，承运人集装箱船舶及箱体价值将折价20%-40%。

Rahul Kapoor 认为，在航运市场需求萎靡、费率极低的今天进行收购动作，可以说是致命联姻：“估值被压低增加了买卖双方在完成交易上的压力。但此成交价已经是海皇能取得的最好价格了，多一分都不会有人掏钱”，“最近的案例显示，在未来合并迹象可能长期持续，但这并不是说航运业将迎来并购潮，通过合并减少业内竞争者并不会给航运业带来积极改变。”

达飞集团副总裁鲁道夫·萨德也谈到有人认为成交价格略低的问题：“但我们认为这是对双方最有利的价格。”

Alphaliner 的报告指出，海皇集团股东未得到标书最低价格将对行业产生潜在影响，那些关注集装箱市场的卖方可能伺机而动。

“达飞收购海皇和‘中国远洋海运’两宗案件，在短期可能让航运情况变得更糟。在之前的合并案件中，船东在争夺市场份额时将导致市场运费率下滑，尤其指向被收购方的目标市场”，Alphaliner 最后指出。【航运界】

## 马士基：新船撤单又裁员 集运市场每况愈下



继一艘18000TEU的3E型集装箱船闲置之后，全球最大的集运巨头马士基航运（Maersk Line）又爆出新消息：将大规模削减支出，包括裁减至少4000名在全球工作的员工，放弃和推迟10多艘新船备选订单。

### 裁员撤单，降低成本

据Alphaliner消息，10月由于运力过剩，马士基航运旗下的一艘18000TEU的3E型集装箱船被闲置，对于3E集装箱船闲置，马士基航运表示：“目前产能过剩导致集运面临巨大的挑战，尤其是亚欧贸易航线，需求负增长的市场已经被新交付的超大型集装箱船严重破坏。除非形势出现新的变化，否则在中国的新年来临之前，将会看到更多集装箱船闲置。”

对于疲弱的集运市场，马士基集团在10月23日发出了盈利预警，预计今年旗下的马士基航运公司的基本收益为16亿美元，低于早前超过22亿美元的预测。由于集运环节表现，马士基集团的基本收益也将从预计的40亿美元降为34亿美元。第三季度，马士基的净利润为7.78亿美元，几乎是去年同期利润的一半。

面对疲弱不堪的集运市场，在过去三年中，世界排名前20位的集装箱运营商都试图巩固并形成大型的联盟，以努力削减成本。而航运业大规模的产能过剩也导致大量的集装箱船运力限制。

针对充满挑战的集装箱航运前景，马士基航运此次推出了减员撤单降低成本的计划。在未来两年，马士基航运公司预计将行政管理和运营成本降低2.5亿美元，至少也能降低1.5亿美元。

马士基航运试图进行改造，以达到组织更精简、更简单，并以数字化方式提供工作效率和客户体验。为此，马士



基航运在全球工作的 23000 名员工中，在 2017 年之前至少有 4000 名员工失业。

同时，马士基航运表示，公司不大可能执行 6 艘 19630TEU 集装箱船、2 艘 3600TEU 集装箱船备选订单生效权，推迟执行 8 艘 14000TEU 集装箱船备选订单生效权。

这一备选订单为今年 7 月马士基航运在现代重工订造的 9 艘 14000TEU 集装箱船中的备选订单，每艘价格为 1.1 亿美元。该合同当时包括 8 艘 14000TEU 集装箱船备选订单。

运价低迷，需求不足

亚欧贸易低迷，困境重重，使得集运航运价格一直处在低迷阶段。中国和欧元区疲软经济的增长将运价水平推低至勉强支付燃油费。在亚洲到欧洲的主要贸易环线，每个集装箱的平均价格徘徊在 300 美元，远低于船运商所说的长期收支平衡点——每个集装箱 1,300 美元的平均价格。

通常在年底假期到来之前，零售商都会囤积服装、电子、家电和玩具等，然而今年还没有真正看到因馈赠礼物而导致的运量上升。市场观察人士将其归咎于欧洲的需求下降以及中国经济放缓对奢侈品和其它进口需求的减少。伦敦和新加坡的航运经纪商表示，八月的人民币贬值对欧洲奢侈品的出货量产生了深远的影响。

总部位于香港的东方海外货柜航运公司 (Orient Overseas Container Lines) 是亚洲最大的集装箱运营商之一。该公司 23 日说，由于航运价格下跌，亚洲到欧洲航线的收入在第三季度下跌比上一年下降了 32.2%。该公司第三季度海运线的总收入下降了 12.2% 至 13 亿美元。

马士基集团首席执行官 Nils S. Andersen 表示：2016 年的集运业需要更好的运价。【中国海事服务网】

