

班 轮 时 事 直 通 车

促外贸再出实招 出口退税迎差别待遇



从国家税务总局获悉，税务总局日前修订发布《出口退(免)税企业分类管理办法》，将从今年9月1日起对出口企业实行差异化管理，一类企业出口退税可获得优先办理并在5个工作日内办结。据悉，新办法对出口企业的分类认定标准进一步细化、明确，通过纳税信用等级、税收遵从、净资产等一条条“硬杠杠”，将出口退(免)税企业分为四类。例如，新办法区分了生产企业、外贸企业、外贸综合服务企业，分别设定了一类企业的评定标准，出口企业评定为一类企业均要求纳税信用等级为A级或B级，并建立较为完善的出口退(免)税风险控制

体系，近3年未发生过虚开增值税专用发票或者其他增值税扣税凭证、骗取出口退税行为等。针对外贸综合服务企业轻资产的特点，净资产比例要求由原来的大于100%降低至大于30%以上，同时要求海关企业信用管理类别为高级认证企业或一般认证企业、外汇管理的分类管理等级为A级。据税务总局货物劳务税司负责人介绍，新办法还明确，将纳税信用为C级或尚未评定纳税信用等级等五种类型的企业评定为三类；将纳税信用等级为D级、列入国家联合惩戒的失信企业、海关企业信用管理类别认定为失信企业等九种类型的企业评定为四类，发挥分类管理督促先进、鞭策后进的作用。新办法还规定，出口企业管理类别评定工作每年进行一次，应于企业纳税信用等级评价结果确定后一个月内完成。中央财经大学教授樊勇认为，新办法体现了对出口企业的管理类别并不是恒定不变的，被评为一类企业并不意味着一成不变，而是要根据企业经营的守法诚信情况实行动态调整。据悉，对于符合条件的一类出口企业申报的出口退(免)税，国税机关经审核，应自受理企业申报之日起，5个工作日内办结出口退(免)税手续。业内专家指出，有针对性地实施差别化管理和服务措施，可以提高管理效率、发挥出口退税对外贸的促进作用。【经济参考报】

航运附加费将被取消

全球付货人论坛(GSF)向来致力争取更有效的行业管理规定，现提出于2020年前取消航运附加费。GSF主张取消航运公司提出的附加费，并发起“举报不透明、不合理的附加费”运动。GSF表示：“附加费是不必要的，航运公司及货代往往胡乱征费，在合同拟定的价格外加搬运集装箱的费用，使不少付货人感到无奈。”“航运公司及货代在收到附加费前，拒绝替付货人搬运集装箱，那种‘要么付款要么搁置’的态度使付货人感觉很大压力。”GSF秘书长Chris Welsh将发起一连串行动，向外界揭示各贸易组织不公平的做法，有需要时GSF更会公开例子。【中国航贸网】

马士基调整钦奈快航 CHX

从马士基航运获悉，该公司8月2日发布最新消息，将在其经营的钦奈快航CHX(Chennai Express)周班服务上增挂克里什纳帕特南港，计划于8月29日开始实施。直达克里什纳帕特南港可以满足客户需求。然而，印诺尔港将由钦奈港替代。CHX航线西行方向：青岛港 - 新港港 - 釜山港 - 上海港 - 南沙新港 - 丹戎帕拉帕斯港 - 新加坡港 - 钦奈港 - 克里什纳帕特南港 - 维沙卡帕特南港 - 丹戎帕拉帕斯港 - 新加坡港。CHX航线东行方向：钦奈港 - 克里什纳帕特南港 - 维沙卡帕特南港 - 丹戎帕拉帕斯港 - 新加坡港 - 釜山港 - 青岛港 - 新港港。【中国航贸网】

东方海外撤销 EUM 航线一个航次



从东方海外 (OOCL) 获悉, 因预期十月期间, 客户对货运服务的需求减低, 该公司 8 月 3 日发布最新消息, 将变更亚欧航线服务, 将撤销以下的服务航次, 详情如下: 亚洲 - 地中海航线. EUM 航线 Hyundai Tenacity (HNT) 022 西行线 / 东行线 (西行线原预算于 10 月 9 日的第 41 周抵达釜山港; 东行线原预算于 11 月 9 日的第 45 周抵达热那亚港)。【中国航贸网】

达飞轮船升级 MED AMERICAS 航线 加强地中海至南美服务

从达飞轮船 (CMA CGM) 获悉, 应地中海至美洲市场需求, 达飞轮船经过不断努力, 提供服务覆盖范围, 频率和可靠性, 该公司 7 月 29 日宣布, 为了链接加勒比海、墨西哥湾和南美西岸之间贸易, 将改善之前其经营的 MGE 航线, 改进后的航线为地中海至美洲直航服务, 即 MED AMERICAS 航线。该航线将由达飞轮船独自经营, 计划投入 11 艘 2500TEU 集装箱船舶。以墨西哥/美国墨西哥湾/加勒比海/南美洲西海岸为启运港, 计划由 m/v POMERENIA SKY voy. 067MGW 首航, 以地中海为起运港, 计划由 m/v ANGOL voy. 071MGW 首航。MED AMERICAS 航线优势如下: 独特的服务。提供从智利、秘鲁, 厄瓜多尔和哥伦比亚至地中海区域冷藏市场特殊服务; 快速运输时间。从瓜亚基尔至阿尔赫西拉斯和马耳他分别需要 15 天和 19 天; 优化链接。链接希腊、土耳其和埃及, 对准土耳其市场运力; 新增五个直挂港口。南美西海岸航线: 巴尔博亚港, 曼萨尼约港 (巴拿马), 圣安东尼奥港 (智利), 卡亚俄港 (秘鲁), 布埃纳文图拉港 (哥伦比亚)。【中国航贸网】

达飞轮船新开孟加拉湾快航

从达飞轮船 (CMA CGM) 获悉, 在继续努力下, 链接泰国、新加坡和科伦坡至美国东岸和加拿大之间网络, 为了更好的给客户优质服务, 该公司 7 月 28 日宣布将推出新的孟加拉湾快航服务, 即 BENGAL BAY EXPRESS 航线。计划每周投入 11 艘 6500TEU 集装箱进行运营。BENGAL BAY EXPRESS 航线优势如下: 提供新的泰国、新加坡和科伦坡至美国东海岸和加拿大直航服务; 快速链接从吉大港和印度东南部经科伦坡中转至美国东海岸和加拿大; 快速运输时间。从新加坡至纽约需要 27 天航程; 哈利法克斯至地中海, 中东和东南亚直航服务和快捷运输时间; 从美国东海岸至杰贝阿里和波斯湾直航服务, 提供具有竞争力的运输时间; 从美国东海岸至新加坡和林查班港提供新的直航服务; BENGAL BAY EXPRESS 航线沿途挂港如下: 林查班港 - 新加坡港 - 科伦坡港 - 达米埃塔港 - 卡利亚里港 - 哈利法克斯港 - 纽约港 - 萨凡纳港 - 诺福克港 - 哈利法克斯港 - 卡利亚里港 - 达米埃塔港 - 杰贝阿里港 - 新加坡港 - 林查班港。【中国航贸网】

赫伯罗特升级加勒比联合航线 JCS

从赫伯罗特航运 (Hapag-Lloyd) 获悉, 7 月 27 日发布最新消息, 升级加勒比联合航线 JCS (Joint Caribbean Service)。计划由 MV CMA CGM Columbia (voyage 229PPE) 轮 2016 年 8 月 9 日于赤湾港开始升级 JCS 航线运力至 8500-9000 TEU。此次升级是从亚洲至加勒比海和美国东岸地区。港口挂靠西班牙港, 以便适应升级的 JCS 航线运力。挂港为: 新加坡港 - 赤湾港 - 香港港 - 高雄港 - 宁波港 - 上海港 - 青岛港 - 釜山港 - 恩塞纳达港 - 曼萨尼约港 (Mx) - 曼萨尼约港 (巴) - 卡塔赫纳港 - 金士顿港 - 考塞多港 - 新加坡港。随着 MV Xin Shan Tou (voyage 127PPE) 轮 7 月 27 日驶离新加坡港, 9 月 13 日抵达西班牙港为最后一个班次。之后, 根据货物的原产地和目的地, 该服务将提供从西班牙港转运由金斯敦港, 考塞多港或卡塔赫纳港。【中国航贸网】



航运看点

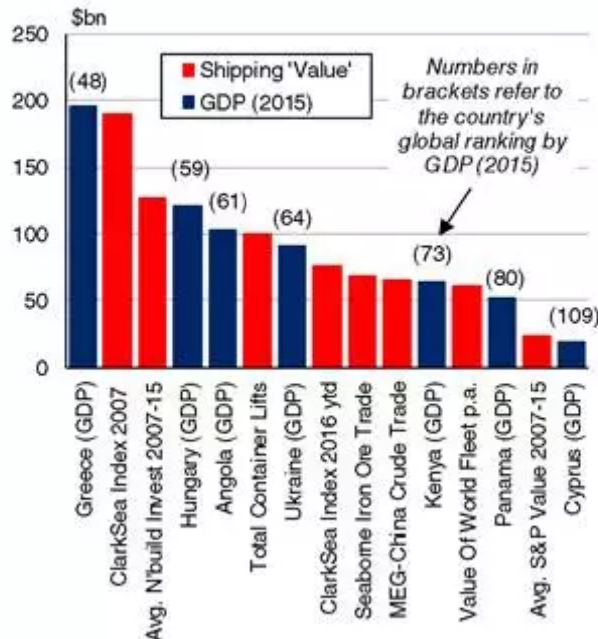
海运的经济体量究竟有多大？

本周图表

Graph of the Week

Welcome To The Shipping Industry, It's A Big Place...

The bars on the graph show the annual 'economic magnitude' of a selection of elements of the shipping industry (in red) and the GDP (in 2015, basis IMF statistics) of a range of world economies (in blue). The basis for the calculation of elements of the shipping industry is described as in the main text (S&P Value basis the average total annual value of reported secondhand transactions). The figures in brackets on the graph represent the global ranking of each economy by GDP (in 2015).



Source : Clarksons Research

以货物量统计，通过海上运输的货物占到世界贸易量的绝大比例，因此航运业对世界经济的重要性也显而易见。不过，与世界经济规模相比，如果以价值来衡量航运业，其量级究竟是怎样的呢？

图中红色柱形是选取了一些能够从经济角度反应航运业情况的参考数据，蓝色柱形则表示了部分国家的国内生产总值（根据国际货币基金组织的2015年统计数据）。蓝色柱形上方括号内的数字显示了2015年各个经济体国内生产总值的全球排名。

摘要

如果将航运业与世界经济规模进行比较，一般而言有几种方式。其一是衡量海运贸易货物的价值。例如，2015年全球的铁矿石贸易量为13亿吨，

如果按铁矿石年均价格50美金/吨计算，约合680亿美金，大致相当于肯尼亚的国内生产总值。不过这与当年的海运原油贸易价值相比便相形失色了：按同样的方法计算，2015年的海运原油贸易价值约为7,170亿美金，相当于世界第18大经济体土耳其的国内生产总值。

世界经合组织估计全球贸易量的总价值为16.5万亿美元，以贸易量统计，85%的货物是采用海上运输。当然，海运货物的价值通常较低，不过即使假设海运贸易价值仅占贸易总价值的50%，全球海运贸易价值仍将超过8万亿美元，几乎接近中国的经济规模。

将航运业与世界经济规模进行比较的另一种方法是估算船舶类资产价值。例如，新造船的年均投资额及全球船队的年均价值，这些资产价值均可与经济体的规模进行比较。

然而，与国内生产总值进行比较更合适的做法，可能还是衡量船队的年均收益。在市场情形严峻的2016年，克拉克森海运价格指数年平均为9,733美金/天，以主流运输领域约有22,000艘活跃船舶进行计算，年收益约为770亿美金。按同样的方法计算，2007年的年收益则高达1,890亿美金，相当于航运传统强国希腊的经济规模。

虽然有时航运业对全球经济的影响还是难以直接地衡量的，但以经济体量看，航运业的一些领域可以与世界上的一些规模较大的经济体抗衡，尤其是在市场好的年份。【克拉克森研究】

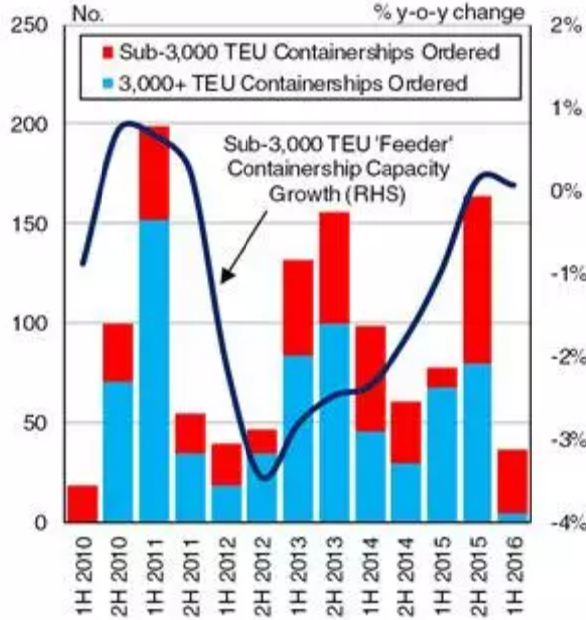


支线集装箱船 — 集装箱船舶网络中不容忽视的一环

Graph of the Week

Boxship Ordering - Small Ones At The Front Of The Queue

The bars on the graph show containership orders reported placed in each half year since the start of 2010, separated into sub-3,000 TEU ('Feeder') units and orders for units 3,000 TEU and above. The line on the graph shows the year-on-year growth rate of sub-3,000 TEU fleet capacity at the end of each half year period.



Source : Clarksons Research

本周，全球集装箱船队的载箱量超过 2,000 万箱，这标志着该船型船队显著增长进程中的又一里程碑。近几年集装箱船队的规模扩张主要得益于大型集装箱船的不断交付。然而，支线集装箱船在整个集装箱船舶运输网络中的重要作用不容忽视。

本周图表

图表中柱形表示从 2010 年开始每半年的集装箱订单数量，其中，红色柱形代表支线集装箱船订单，蓝色柱形则代表载箱量在 3,000TEU 以上的集装箱船订单。曲线显示支线集装箱船舶订单的同比增长率(以每半年末统计)。摘要

今年集装箱船舶的投资情况与去年非常不同。相比于去年总计 220 万 TEU 的新船订单，今年上半年集装箱船订单仅有 7.5 万

TEU，且全部集中在 3,000TEU 及以下的支线集装箱船舶。而支线集装箱船舶订单在过去三年分别为 104, 85 和 94 艘。今年截止目前的订单数量反映出小型集装箱船舶订单数量有限但较为稳定。但是，如图所示，集装箱船舶市场的主要关注点其实并不在小型集装箱船（尤其是按载箱量来统计）。只有大型集装箱船订单中断的时候，小型集装箱船的订单量看起来才特别显著。

通常认为，全球集装箱运输网络需要不同规格的船舶，因此会有对支线集装箱船舶的稳定需求。但是从 2010 年开始，超过 80% 的集装箱新船订单集中在 8,000TEU 及以上船型。这主要是因为支线集装箱船舶租金持续低迷，导致订单十分有限。

虽然如此，支线集装箱船舶未来的需求看起来还是明确的。目前 3,000TEU 以下的船舶手持订单量有限，仅相当于目前该船型船队的 10%，而且现代化的支线集装箱船舶数量不足。小型集装箱船的拆解量上升，2012 年起，大约 70% 被拆解的集装箱船舶属于支线集装箱船。从 2011 年下半年开始，支线集装箱船队规模大幅萎缩，今明两年不会有实质性增长。此外，集装箱运输网络灵活性有限 — 受制于港口条件及运输需求，将大型集装箱船舶投放到支线集装箱船航线并不可行。3,000TEU 及以上集装箱船舶在区域内贸易运力的占比一直维持在比较低的水平，有时甚至会低于 30%。如果未来区域内贸易增加，这很可能意味着对小型船的需求增加。

预计未来大型集装箱船舶投入到支线运输市场依然受限，同时区域内贸易会继续增长。支线集装箱船租金不断反弹，有吸引力的资产价格以及可利用的融资将会进一步支持支线型订单，未来的需求看起来也是有支撑的。增加小型集装箱船订单已经在计划中了，只是需要时间来执行。在箱船市场，或许会有“小”惊喜。【克拉克森研究】