



班轮时事直通车

国务院清理港口航运等收费 加快出口退税进度



最新消息，国务院总理李克强8月16日主持召开国务院常务会议，部署对钢铁煤炭行业化解过剩产能开展专项督查，确保完成既定目标任务；进一步清理港口、航运等经营性收费，加快出口退税进度。会议指出，当前外需低迷，制约外贸增长因素较多。下一步要加大已有政策落实力度，推动进出口企稳回升。一要进一步扩大对外开放，尽快复制推广自贸试验区贸易便利化措施，按照便利通关要求，规范和统一不同关区、口岸业务标准，简化查验手续。二要引导金融机构加强对有订单、有效益企业的信贷支持，帮助企业规避汇率风险，扩大出口信用保险覆盖领域，增加国内急需的关键产品进口。三要进一步清理港口、航运等经营性收费，加快出口退税进度，强化对恶性竞争等的监管。四要改革完善与新业态、新模式相适应的体制机制，扩大跨境电商、市场采购贸易方式、外贸综合服务

服务企业等试点，培育发展新动力。五要发挥双向投资对外贸的促进作用，持续推动在“一带一路”建设、拓展国际产能合作空间等领域取得新突破。依托各类园区提升中西部承接加工贸易能力。【中国航贸网】

航运巨头马士基警告：美国贸易政策变化或损害全球经济

马士基已对全球经济的两个重要组成部分发出了警告。在上周公布的财报中，这家全球最大的丹麦航运集团重申了该公司此前作出的业绩预期，也就是公司旗下大多数业务都将在今年出现滑坡。同时，马士基还在当时发出警告称，美国贸易政策的变化可能会给全球经济带来损害。“目前，我们正面临着市场顺风所带来的挑战，这些挑战是以我们所处的两个行业均面临低增长和产能过剩的形式出现的，并带来了价格下降和营收下滑的结果。”马士基首席执行官施索仁（Soren Skou）在当时召开的财报电话会议上说道。该公司称其尽管避免了亏损的厄运，但其第二季度业绩令人感到不满。该季度马士基的盈利从去年同期的10亿美元锐减至1亿美元，原因是原油、货运和油轮合同的价格均出现了下跌。与此同时，美国贸易政策的变化也可能令其业绩受损。据彭博社报道，马士基首席财务官特朗德·韦斯特里（Trond Westlie）指出，如果美国政府作出任何政策改变，都可能会导致全球贸易受损。共和党的美国总统候选人唐纳德·特朗普（Donald Trump）已经提出，一旦他当选为美国总统，则将就美国与中国之间的贸易关系进行重新谈判，目的是阻止就业岗位和工厂迁往美国以外市场。民主党的美国总统候选人希拉里·克林顿（Hillary Clinton）则已表示，跨太平洋伙伴关系协定（TPP）在提振美国就业市场方面做得不够。【BI 中文站】

东方海外调整 AX1 和 PA1 航线鹿特丹港码头停泊

从东方海外(OOCL)获悉,该公司8月15日发布最新消息,应市场需求,对泛大西洋航线上的AX1航线(Atlantic Express 1)及PA1航线(Pacific Atlantic 1)航线在挂靠鹿特丹港时将在以下航次开始由原来靠泊的ECT Delta码头(ECT)改为靠泊Rotterdam World Gateway码头(RWG):AX1航线:Kyoto Express,航次067W,预算在9月9日抵达鹿特丹。PA1航线:NYK Rumina,航次033W,预算在9月6日抵达鹿特丹。【中国航贸网】



赫伯罗特退出亚洲至加勒比海协议组织

亚洲至加勒比海协议组织于2016年8月15日发布最新消息，按照亚洲至加勒比海协议组织(ACTA)的章程，赫伯罗特股份公司(HAPAG-LLOYD AG)已致函亚洲至加勒比海协议组织，告知其将自2016年9月1日起退出亚洲至加勒比海协议组织。亚洲至加勒比海协议组织已就此相应地修改了基础协议(Basic Agreement)。【中国航贸网】

德鲁里：集运业2016年或损失50亿美元

航运研究机构德鲁里预计如果班轮公司利润今年下半年继续不佳的话，将可能带来巨大损失。从各大船公司，包括马士基、赫伯罗特、日本船公司等，公布的上半年财务业绩来看，预计今年全年集运行业将损失至少50亿美元。德鲁里表示，这是一个令人非常沮丧的结果，数据显示上半年收入平均下降了18%。德鲁里补充道，事实上，行业收入的下降比船公司削减成本更明显，因此，船东将在节省开支方面面临更大压力。如果收入继续以现有的费率减少，这将意味着船公司的收入将比去年减少约290亿美元，甚至低于2009年的行业最低水平。船公司目前会更加节约成本，但是行业将可能在今年损失50亿美元。仅在2009年这一年，销量就减少了约660亿美元，那时候大多数公司都赔了钱，有些甚至被逼到了“悬崖边”，或者通过合并已度过艰难时期。长期的亏损将增加更多集运公司并购或行业整合的可能性。而对于今年下半年行业复苏的可能性有多少，德鲁里则表示“越来越不确定”。2016年下半年复苏的可能性，德鲁里表示现在越来越不确定。“也许我们在今年下半年看到的财务状况回升的公司会越来越少，因为燃料成本在不断上涨。这可能会给原本不佳的行业环境雪上加霜。”【中国船检】

达飞轮船新开 EURAF6 航线

从达飞轮船(CMA CGM)获悉，在与舱位互换协议合作的伙伴下，该公司8月12日发布推出新开EURAF6航线服务。新EURAF6航线提供亚洲-西非间网络服务，计划由m/v CMA CGM MILAN TRADER轮2016年8月30日执行，该航线有以下功能：与第二环线增强服务范围，由地中海西岸至西非直航战略市场。提供意大利和西班牙至塞内加尔、伊沃里、尼日利亚和加纳直航服务，运输时间缩短6天。全球至塔科拉迪港航程需要21天。EURAF6航线沿途挂港为：拉斯佩齐亚港 - 热那亚港 - 塔拉戈纳港 - 卡斯特利翁港 - 瓦伦西亚港 - 阿尔赫西拉斯港 - 丹吉尔港 - 达喀尔港 - 阿比让港 - 坎坎港/拉各斯港 - 特马港 - 塔科拉迪港 - 阿比让港 - 拉斯佩齐亚港。【中国航贸网】

达飞子公司澳大利亚国家航运归于美国总统轮船旗下

据此前7月份的报道，ANL将于9月份并入达飞轮船体系。目前，美国总统轮船APL发布官方通知，达飞集团(CMA CGM)子公司——澳大利亚国家航运(ANL)和美国轮船航运(USL)的跨太平洋航线服务将合并归于美国总统轮船(APL)旗下。据统计，目前，澳航(ANL)总共经营或者参与了达飞轮船(CMA CGM)的8条东西干线，其中欧洲到远东航线3条、美西东亚航线2条、美东东亚1条、大西洋航线1条、地中海线1条。此外，澳航(ANL)还参与并经营着：东北亚澳洲线2条，东南亚澳洲线1条，欧洲东南亚1条，太平洋岛国1条，巴斯海峡1条，巴布亚新几内亚线1条，塔斯曼海1条。以下是来自美国总统轮船APL官方通知原稿：尊敬的客户：我们很荣幸代表法国达飞航运集团(CMA CGM Group)在此宣布ANL与US Lines现有跨太平洋业务将归入APL旗下。这一变化是根据CMA CGM集团策略所做出的调整，旨在充分利用APL在跨太平洋贸易方面的优势与能力，保持并不断壮大APL品牌。在准备此次转让的过程中，ANL和/或USL现有客户需注意以下几点：1.自2016年10月1日起，所有订舱都将由APL承运并出具APL提单，而非ANL或USL。2.合同转让后，鉴于合同期内持续适应性，ANL适用费率将并入APL的AP1费率。3.如果您已经是APL的客户，自2016年9月1日起，您可以随时向APL订舱出运相关货物。或者您也可以在完成相关认证手续后，向APL订舱。4.未来几天内，我们会安排指定销售代表与您联系，协助此次过度顺利进行，确保您如期与APL业务对接。据了解，美国总统轮船APL已提供了广泛的跨太平洋服务，包括G6联盟共舱航线和APL独家运营的旗舰航线：美鹰快航(EX1)。【中国航贸网】

聚焦滨海

天津港升级海铁联运 拓展航运端点



近来，天津港接连开通至欧洲、东南亚地区的集装箱新航线，服务能力不断提升。目前，天津港已同世界上 180 多个国家和地区的 500 多个港口有贸易往来，120 条集装箱航线和每月 550 余班航班直达世界各地。

打造海铁联运升级版

海铁联运是一种进出口货物实现铁路与海运无缝对接的方式，货物只需“一次申报、一次查验、一次放行”就可完成整个运输过程。

不久前，由中铁天津集装箱中心分别发往广州和包头的集装箱班列开出，标志着中铁天津集装箱中心

站正式开通运营。同时，天津铁路进港三线全线贯通投入使用，天津港海铁联运的陆上通道进一步丰富。

“它的启用打开了天津口岸又一条集疏港“快速通道”。”天津中铁联合国际集装箱有限公司副总经理赵毅表示，中铁天津集装箱中心站工程初期已建成 2 条铁路装卸线及相关配套设施，具备年 40 万标箱的运输能力，未来待 10 条铁路装卸线全部建设后，年运输能力达到 200 万标准箱。他认为，这对于进一步完善天津集疏运体系，促进海、空、铁多种运输方式有效整合具有重要作用。

中国航贸网(Snet)获悉，中铁天津集装箱中心站开通运营后，天津港通过铁路网，连接二连浩特、阿拉山口、霍尔果斯、满洲里 4 个过境口岸，进而联通“一带一路”沿线的亚、欧等地，形成了新的国际集装箱运输快速通道，提升了国内集装箱发运和接卸能力，同时为做强做优“津蒙俄”、“津新欧”物流通道品牌提供了基础支撑。

赵毅表示，该中心站和全国已运营的成都、昆明、重庆等 8 个中心站相呼应，促进了我国铁路集装箱网络结构的完善和优化。今后还将全面加强同集装箱码头、船公司、物流公司的深度合作，充分整合天津港区的集装箱物流资源，实现铁路、公路、水运、航空在内的业务整合。

拓展海上运输通达沿线各国

航线是港口的生命线。去年以来，天津港通过多种渠道加快拓展“一带一路”航线。

7月初，由马士基航运和地中海航运组建的世界航运联盟——“2M”联盟，在天津港开辟第二条欧洲集装箱国际新航线。这是天津港今年开通的第三条“21 世纪海上丝绸之路”新航线，也是该港目前最大的国际集装箱班轮航线。

此次开通的新航线由天津港出发，途经韩国釜山、中国上海、马来西亚丹戎帕拉帕斯、埃及苏伊士、德国不莱梅和汉堡等地的港口，最远至欧洲的瑞典哥森堡。

天津港集装箱业务部副部长刘艳秋认为，该航线的投入运营将进一步优化提升天津港集装箱国际班轮航线的整体布局，为推动“一带一路”倡议和天津加快建设北方国际航运核心区提供了有力支撑。

进入 8 月，天津港“一带一路”航线进一步扩容。随着“现代前进”号集装箱货轮近日顺利靠泊天津五洲国际集装箱码头，至此由韩国现代商船、台湾德翔航运、以色列以星航运三家航运公司合作开辟的东南亚线在天津港正式投入运营。这是今年天津港继东方海外东南亚线、现代东南亚线之后，成功开通的第三条东南亚集装箱班轮航线，也是



今年新开行的第四条“一带一路”集装箱班轮航线。

此次新开通的东南亚线，共投入3条4500标准箱集装箱船舶，进行周班运营。该航线从天津港出发，途径韩国釜山、中国上海、中国台湾、菲律宾马尼拉等港口，为京津冀地区和天津港内陆腹地的企业打通了又一条海上运输通道。

推动无水港建设提升内陆支撑

在东部沿海搭建海运桥梁的同时，天津港还将服务的触角延伸至中西部内陆地区，通过无水港的模式，深入中西部内陆腹地，为其联通“一带一路”提供便利。

天津港集装箱业务部副部长孔维东表示，建设内陆无水港是延伸港口服务，提升内陆腹地市场竞争力的重要举措。自2002年与朝阳口岸开展合作起，天津港至今已辟建了25个无水港，目前已有20个投入运营。

其中，惠农无水港位于宁夏石嘴山市，这里被称之为“塞上水乡”。当地负责人覃宁生说，惠农无水港打破了宁夏运输瓶颈，企业就近办理通关手续，货物直接发往天津港装船，货物离境后第一时间就地办理结关退税，为当地企业带来了发展机遇。

近来，天津港(集团)有限公司又与神华集团有限责任公司联手，双方发挥神华铁路专用线运输通道，以及天津港“无水港+区域营销中心”物流网络等优势，推进西部物流大通道建设。

根据双方签署的协议，神华集团将黄万线、朔黄线、神朔线、包神线、东乌线等自有铁路资源对天津港相关客户进行市场化开放。在推进西部物流大通道建设上，双方将利用天津港北方国际航运中心和内陆无水港网络优势，在神华铁路辐射范围内，探索共同规划建设物流园区或无水港，形成“无水港+神华专用线+港口”的路港合作创新模式，推动打通天津港-神华铁路-甘其毛都的中蒙小陆桥。

此外，天津港还成功布局了山西应县物流节点，开发了“美国-中国-蒙古国”商品车和“韩国-中国-蒙古国”大客车海铁联运过境运输业务，与北京铁路局合作创新开展了“批量零担货物快运”服务，开通了西安一站直达天津的“特需班列”。【中国航贸网】





航运看点

航运市场供大于求没有根本性改善

被称为航运业“道琼斯指数”的BDI(波罗的海干散货指数)指数,是全球经济的晴雨表之一。自今年2月10日创下290点的历史新低点后,BDI指数最近6个多月来一路攀升,目前已经攀升至600点上下,尽管仍有波动,但让市场看到了经济回暖的希望。不过,业内人士指出,由于行业基本面没有根本性改善,船舶运输仍将供大于求,BDI指数中长期继续上涨乏力。同时,应理性看待BDI指数的变化,坚定去产能,同时加快航运与金融业的融合发展。

全球大宗商品利好 推动BDI反弹

BDI指数是由多条国际主要航线的租金价格加权计算而成,统计的大多为散装原材料的运费。散装船运又以运输铁矿石、煤炭、钢材、粮食谷物等民生物资和工业原料为主,营运状况与全球经济景气荣枯、原材料价格高低息息相关。业内普遍认同,该指数受各国财政政策左右较小,比较能真实地反映全球经济状况。

最近几个月,BDI指数一路反弹,从290点最高攀上600点上下,最高达到748点。卓创资讯分析师张欣欣认为,近期BDI指数的上涨一定程度上代表了经济短期内的复苏。

中投顾问高级研究员申正远分析,前期BDI的持续下跌是全球经济下行压力大的反映,国际贸易相对低迷,原物料行业不景气,大宗商品运输需求下降,多数航线运价也在下降。进入今年以来,受到传统淡季以及环保压力下主要港口发货量减少的影响,市场低迷态势持续加重,运价不断走低屡创历史新低位,BDI一度连续8天低于300点运行。

而近期BDI大幅上涨则受到了三方面因素影响:一是全球经济缓慢复苏;二是国际大宗商品贸易活跃,促使航运业的需求有所改善;第三,在过去一年多BDI指数已经走到历史新低点,在技术上也有很强的反弹修正要求。

业内普遍认为,大宗商品市场发力对BDI指数的带动作用尤其明显。今年以来,国际市场上石油、黄金、有色金属等大宗商品价格走高,“黑色系”大宗商品期货价格就连续涨停。螺纹钢期货主力1610合约在4月21日的成交金额甚至超过了A股沪深两市当日成交总额。大宗商品市场中领涨的品种主要为“黑色系”,与BDI相关的铁矿石是带动BDI指数上涨的重要因素。

大宗商品利好还推动了造船厂的订单。工信部近日发布的数据显示,今年1到6月,全国新承接船舶订单量1620万载重吨,同比增长44.7%,较一季度提高20.8个百分点。而去年全年,我国造船新承接船舶订单量为3126万载重吨,同比下降47.9%。

行业基本面未改观 BDI攀升乏力

不过,不少业内人士并不看好BDI能中长期走“牛”。他们认为,行业的基本面并没有显著改善,当前的上涨除了季节性因素,更有近期大宗商品暴涨的投机成分在其中。

近期,自7月18日创下748点的高位后,BDI便开始了持续的回落态势。这和全球经济发展进程放缓、国际贸易疲软等因素是分不开的。铁矿石库存增加使得干散货进口活动也逐步降温,为BDI的一路走低提供了基本面的理由。

“BDI指数回升是短期需求回升拉动,难以持续,后续干散货运输需求仍将处于低位,运价上涨乏力。”上海国际航运研究中心秘书长真虹认为。一位在天津从事国际干散货运输的人士也表示,随着南美粮食运输高峰期的结束,国际海运费回落的概率较大,届时BDI指数也有可能回落。

记者日前走访了上海国际港务集团、中远海运集团等单位,其相关负责人也认为,当前上涨态势仅仅是低位反弹,并不改变国际航运市场的整体低迷态势。航运业内通常认为,BDI跌破1600点后,航运公司是在亏损运营。目前的600多点相较于航运市场景气时2000多点的水平,处在历史低位,并不足够有说服力。整体而言,船舶运输仍旧供过于求,干散货运输需求不高,船舶过剩。

从国内中长期形势来看,经济下行压力依然较大,在大宗商品热炒下,部分落后产能死灰复燃并不能改变供需关



系，钢材需求不断下降，钢铁和煤炭产能过剩依旧严重，钢材出口还受到国外反倾销限制。

虽然国务院发布的钢铁和煤炭行业化解过剩产能的意见中，均提出了从2016年开始，压减粗钢产能1亿到1.5亿吨，退出煤炭产能5亿吨。不过，由于受到破产机制带来的债务危机以及裁员的社会反应等因素影响，我国钢铁、煤炭行业去产能之路漫长。再考虑到煤炭消费还受到环保压力的影响，铁矿石、煤炭运输需求仍将持续低迷，市场运价也将长期在低谷运行，这些都不足以以为BDI指数反弹提供支撑力。

而从国际形势看，需求方面也没有明显起色。世界贸易组织指出，全球经济仍有下行风险，2016年全球贸易增速可能将连续第五年低于3%。

世界航运业巨头丹麦马士基集团发布的二季度财报显示，期内净利润1.18亿美元，同比下跌89.1%；季度收益88.6亿美元，同比跌15.8%。其中，马士基航运季度基本亏损为1.39亿美元，而去年同期录得4.99亿美元盈利；马士基石油录得1.3亿美元盈利，但较去年同期跌40.1%。

坚定去产能步伐 加快航运与金融融合

根据兴业证券的测算，按照目前市场的船舶状况，BDI的现金保本点为1000点，盈亏平衡点为1550点，因此BDI在现金保本点以下的短期弹性很大，但继续向上并且维持的可能性较小。

面对BDI指数今后一段时期的走势，业内人士建议，决策部门应理性认识和判断BDI指数的参考价值，妥善使用服务于决策。有专家表示，不能因为BDI指数的上涨而盲目乐观，避免误读从而作出错误的决策。目前，全球都面临着经济结构调整的压力，传统工业对经济的支撑作用正在减弱，而服务业对经济的贡献率不断上升。随着全球经济结构朝着知识经济的方向发展，信息、知识的作用被不断放大。在这种情况下，基于大宗商品原材料价格的BDI指数的参考意义甚至有可能下降。

值得注意的是，我国大宗商品价格近期暴涨除了透露出巨大的交易风险，也让落后产能看到了复产的机会。从当前形势看，应警惕这种状况“抬头”，毫不动摇地推进去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板，为换取经济的长期发展赢得空间与时间。

我国造船业产能过剩问题由来已久。今年初五洲船舶的破产清算成为造船业“寒冬”中第一家破产倒闭的国有船企。上海国际航运研究中心市场分析师韩军表示，全球航运企业大部分都面临盈利下滑甚至亏损的局面，这使航运企业很难有足够的新船订单给造船企业，从而导致造船行业的订单量下滑明显、企业经营压力加重。因此，深入推进造船业的去产能刻不容缓。

另外，要注意国际市场的新变动，加快国内航运业与金融业的融合。目前有多家机构有兴趣收购编制BDI指数的伦敦波罗的海交易所，这与航运市场不景气连带该交易所收益下滑相关，而新加坡交易所有望在竞购中胜出。一旦竞购成功，新加坡交易所的衍生品业务将得到加强和补充，尤其是航运衍生品。

专家认为，我国应从新加坡交易所的竞购动机中得到启示，加快国内航运与金融业的有机融合，积极开发航运金融衍生品。这既可使航运企业获得良好的金融服务，也有利于银行等金融机构的发展。而且，合理利用金融衍生品还可以更好地帮助航运企业规避风险，提高市场竞争力。【经济参考报】