



班轮时事直通车

穆迪:小范围贸易协定不能代替 TPP



2015年10月,美国、日本、澳大利亚、加拿大、墨西哥、越南、新加坡和马来西亚等12个国家经过5年多的谈判,就TPP达成一致,并在2016年2月正式签署协定文本。这12个签署国占全球GDP的40%。然而,历时一年多,美国就宣布退出TPP。穆迪表示,TPP的瓦解造成的最明显的损失出现在成品货物运输和集装箱运输部门。其中,越南和马来西亚的原材料出口将受到“巨大打击”,因为TPP协定可使它们直接受益于美国贸易。越南的服装和鞋类制造商将受益于较低的进口关税,而马来西亚的棕榈油、橡胶和电子产品出口企业也将受益于同美国的贸易。对于日本和新西兰,TPP将会降低它们的出口关税。其中,日本汽车零部件和汽车制造商将更自由的进入美国、加拿大和新西兰市场。而对于新西兰,

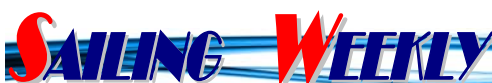
TPP将会消除或明显减少对加拿大、日本、墨西哥、秘鲁和美国出口的奶制品和牛肉的出口关税。对新加坡来说,TPP会增加生产链的联系,并放宽市场准入。新加坡将从加拿大和墨西哥获得更多的贸易机会。而对签署自由贸易协定最少的加拿大而言,加入TPP协定将同日本、澳大利亚、新加坡和新西兰争取到更多贸易机会。穆迪表示,很多国家致力于发展其他双边和多边贸易协定,如区域全面经济伙伴关系(RCEP),但其潜在利益小于TPP,因为其覆盖面小,全球贸易额占比小,而且与TPP协定涉及范围有重叠。不过对TPP签署国来说,该协定将降低或消除非关税贸易壁垒,包括政府采购,投资限制和补贴等。【中国船检】

巴西港口货轮装运量比去年同期提高97%

圣保罗2月6日消息:未来一个月,巴西港口排队等候装运大豆的货轮数量预计将会比上年同期高出一倍左右,因为今年收获进展快捷,全球需求坚挺。船运调查机构Wilson Sons公司周二提供的数据显示,基于港口时间表,2月份和3月初将会出口439万吨大豆,比去年同期提高97%。巴西经纪商Cerealspar公司的资深分析师Steve Cachia表示,货轮的排队情况反映出国际需求强劲,因为今年大豆收获进展更快,港口运作顺畅。此外,大豆也避开了玉米对出口港口设施的竞争。去年初,来自玉米的竞争导致大豆出口装运放慢。初步海关数据显示,1月份巴西大豆装运出口量比去年同期提高51%,而玉米出口同比减少73%。巴西咨询机构AgRural公司的数据显示,巴西农户已经收获的大豆播种面积超过4%,略高于去年同期。Wilson Sons船运机构的贸易分析师Thiago Pierry表示,大豆收获比平常略快一些,与此同时,国外买家需求强劲。巴西植物油行业协会ABIOVE表示,巴西将在2017年收获创纪录的1.017亿吨大豆,出口预计达到创纪录的5800万吨。尽管出口提高,今年将不会遇到物流问题,因为卡车运力充足,而且沿海建造的新终端码头有助于提高出口装运能力。【中国航贸网】

马士基和汉堡南美结束舱位购买协议谈判

在去年12月马士基宣布收购汉堡南美后,双方于近日结束了舱位购买协议的谈判。根据协议,汉堡南美可以在2M网络的东西贸易航线上部署船舶运输货物,并可以同马士基和地中海航运共享船舶。马士基航运首席运营官Soren Toft表示:“舱位增加可以提高我们船队的利用率,同时可以为客户提供更多东西航线的选择机会。”据悉,该协议将从4月1日开始实行,覆盖了亚洲-北欧、亚洲-地中海、跨太平洋和跨大西洋的贸易。关于网络变更和时间表等信息,双方将在未来几周公布。【中国船检】





中欧陆海快式联运正式开通

由中远海运集团启动的第一列和第二列装载中国货物集装箱的火车于1月29日和2月5日由希腊比雷埃夫斯港先后抵达匈牙利首都布达佩斯。这标志着中国收购比雷埃夫斯港后，规划连通中国与中东欧地区货物联运的“中欧陆海快式联运”正式开通。据中国驻匈牙利大使馆官员介绍说，这两列火车运输的货物以家具为主，从中国宁波港出发，海运抵达比雷埃夫斯港后经铁路运至布达佩斯，用时26天，这比先海运至斯洛文尼亚科佩尔港，再经公路运至布达佩斯节省了5至6天。“中欧陆海快式联运”是中远海运集团在收购并运营比雷埃夫斯港后，将中国货物从中国国内港口先运至比雷埃夫斯港，再在比雷埃夫斯港至匈牙利现有铁路基础上开始运营的中欧陆海联合运输模式，走的是建设中的“中欧陆海快线”的线路。匈牙利作为中国在中东欧地区货物运输的中转站，其枢纽作用不断突显。作为中国和中东欧“16+1合作”框架旗舰项目，匈塞铁路正在推进之中，预计今年将取得实质性进展，项目建成后将强力支撑“中欧陆海快式联运”的发展，促进中国货物更快、更多地进入欧洲市场。【人民日报】

集装箱船 2017 年将迎来交付高峰

根据克拉克森 2017 年最新数据，全球集装箱船手持订单 2017 年预计共交付 240 艘，合计 1683126 标箱；其中 8000TEU 以上集装箱船交付 95 艘，合计 1347537TEU；总运力占 2017 年集装箱船预计交付总量的 80.06%。其中 55 艘 12000TEU 及以上新船在今年交付运营，总运力超过 80 万 TEU。尽管这些新建集装箱船不可能全部按照预期按时交付给船东，不过，克拉克森预计，2017 年全年，各船型集装箱船新船交付量共计将达到 130 万 TEU 左右。与之相比，2016 年全年集装箱船交付量为 90 万 TEU，预计今年交付量将比去年提高 41%。根据克拉克森数据，2017 年，全球集装箱船订单量仅为 80 艘、25 万 TEU；相比之下，2015 年集装箱船订单量为 250 艘、230 万 TEU。按 TEU 计算，去年集装箱船订单量同比 2015 年降幅接近 90%。在去年订造的集装箱船中，大部分为小型支线船。除了去年 12 月伊朗国航（IRISL）在现代重工订造的 4 艘 14000TEU 集装箱船外，2016 年全年没有任何大型集装箱船新订单。而在 2015 年，15000TEU 及以上的集装箱船新船订单量共计 60 艘。【船舶买卖网】

伦敦港吞吐量增长创近 8 年来新高

伦敦港口管理局（以下简称 PLA）公布数据，2016 年伦敦港货物吞吐量增长 11%，自 2008 年以来首次突破 5000 万吨，石油、集装箱和建造材料的贸易量都显著上涨。此前近几年，港口吞吐量一直维持在 2-3% 的增长水平。2016 年，泰晤士河沿岸码头（包括蒂尔伯里港、DP World 伦敦门户港和泰晤士港）的吞吐货量为 5040 万吨，较 2015 年增长 500 万吨。增量主要来自于石油贸易，为 1330 万吨，增幅 22%。2016 年，泰晤士油运码头完成首次货物交付，该港口前身为 Coryton 炼油厂，现在重新开发成一个燃料码头。集装箱和拖车（成组货）为 1800 万吨，增幅 7%；集料和水泥为 1240 万吨，涨幅 16%；谷物超 100 万吨，增幅 15%。PLA 首席执行官 Robin Mortimer 说道：“伦敦港每年吞吐量达到 6000 万至 8000 万吨是我们的长期目标和愿景，泰晤士河从未有过这样的成绩，而 2016 年是一个里程碑式的节点。”【中国海事信息网】





航运看点

现代物流支撑新经济与新生活



记者近期在京辽苏渝桂新鲁等地调研了解到，对我国经济转型起到决定性因素的物流业正在飞速发展，不仅成为经济重要的增长极，且已渗透到了每个人的日常生活中，成为人们密不可分的一部分。可以说，我们正生活在一个以现代物流为支撑的新经济与新生活时代。

现代物流带来新生活

现代社会是互联网社会，更是一个物流社会。互联网发展几十年来，只有与物流结合后，才产生了如此巨大的经济推动力及生活引导力。

家住重庆市渝北区的张女士是一位不折不扣的网购达人，她身上穿的衣服，脸上用的化妆品，甚至平时吃的零食，都是网上购买的。“网上购物既节约时间，又比较便宜，它已经像过去的逛街一样，成为我每天生活的一部分。”张女士说。

张女士的这种网购生活，已经成为众多年轻人的消费方式。不少小区和商务楼的物业告诉记者，过去他们的主要工作是负责安全和清洁，现在他们的主要工作是收取快递。一些单位的物业疲于应付，不得不贴出不帮人收取快递的告示。

“物流随便打个‘喷嚏’，人们都要跟着‘感冒’，这句话可以很形象地概括出现代物流与人们之间的关系。”中国物流学会会员、重庆大学经管学院教授廖成林说，现在网购已经成为社会的主要消费模式，但网购是互联网和物流共同作用的结果，二者相辅相成互相促进，物流可以大大提升网购的体验感，并进而引导人们从传统消费转向网购。

廖成林说，即使是线下消费，物流也发挥着重要作用。现在，北欧的三文鱼一周内就可以到达重庆，并摆上人们的餐桌，而在以前这是无法想象的。

现代物流支撑起新经济

现代物流除了对人们的生活影响巨大外，还给经济注入了强劲动力，甚至推动着我国经济结构的转型。对此，京东创始人刘强东深有感触。

与其他网络购物平台依托其他物流公司送达不同，京东自建物流并将其作为一种核心竞争力。目前，京东物流已形成了中小件、大件和冷链三张物流网。

据国家邮政局统计，每百万件包裹中京东物流的延误仅 0.09 件、丢失损毁仅 0.02 件，仅 0.21 件受到客户申诉，这三项指标均不到行业平均水平的十分之一。如今，越来越多的网购达人选择京东，正是其物流优势的一种体现。

物流之于京东，只是物流之于我国经济的一个缩影。中国物流与采购联合会（以下简称中物联）副会长蔡进指出，当前我国经济正处于转型升级的关键阶段，而实现转型的核心之一是实现物流方式的转型升级，这是因为物流在我国的国民经济中发挥着日益显著的作用。

目前，物流已成为我国的经济增长极。中物联数据显示，2015 年，我国社会物流总额超过 220 万亿元，“十二五”时期年均增长 8.7%。五年来，单位与居民物品物流总额年均增速近 30%。快递快运、电商物流、冷链物流等保持快速增长，成投资热点。

随着物流业从生产制造中剥离出来，单位和居民物流不断发展，一些地方物流业呈现迅猛发展势头。在制造业重



镇常州武进区，地税局提供的资料显示，2016年上半年仅物流企业购置的车辆税同比增长166.22%；据顺丰快递相关负责人透露，自2015年下半年以来，丹东草莓运费达600多万元，同比增长5倍；大连樱桃运费5700多万元，同比增长3倍。

蔡进说，这几年物流在促进整个生产方式和经济发展中做出了巨大贡献，特别是百姓生活消费、冷链生鲜品运输等方式的兴起，离不开现代物流的发展。

不仅如此，物流的先导作用也开始凸显。作为战略性基础产业，物流是连接供给和需求的体系要素，商流、物流、信息流、资金流等要素资源有效配置构成了当前供给侧改革的核心，和个人、企业和国家的发展密切相关。

蔡进说，根据国务院《中国制造2025》战略，我国逐步从工业化中后期向后期过渡，突出特点是向知识和技术密集型产业转变。物流业作为重要的生产性服务业，是服务型制造的重要转型方向，中高端产业链需要中高端物流服务做先导；消费升级对物流服务的精细化、响应度和一体化水平也有更高要求。

而中国物流与采购联合会会长何黎明也认为，因具有抗跌效应和成本比较优势，在当前宏观经济下行压力加大的背景下，现代物流的优质运行为企业降本增效且效果明显。有数据显示，2016年上半年社会物流总费用与GDP的比率约为14.6%左右，较此前有所下降。

创新驱动物流业全方位发展

伴随我国成为世界上第二大经济体，物流业的发展呈现出三大特点。

一是量质齐升。中国物流与采购联合会统计数据显示，2016年上半年，全国社会物流总额为107.0万亿元，同比增长6.2%，增速同比提高0.5%。单位与居民物品物流总额同比增长46.1%，增速比一季度提高0.5%。

中物联发布的“中国物流企业50强”也显示，主营业务收入近8000亿元，第50名入选企业门槛为18.8亿元，比2010年提高3.5亿元。在钢煤、建材等大宗生产资料物流需求严重下滑背景下，铁路货运实施“稳黑增白”战略，在批量零散货物、铁路快运和集装箱运输等方面增长明显。

二是基础更牢。据中物联《全国物流园区（基地）第四次调查》显示，截止到2015年7月，全国共有符合调查要求的物流园区1210家，以园区为支撑的产业生态圈正逐步形成。截至2015年底，我国高速公路和铁路里程分别突破12万公里和1.9万公里，比2010年分别增长62%和127%，居世界第一。全国高速公路ETC实现联网，水路、航空等运输服务能力稳步增长，综合运输体系初步成型。2015年国家正式启动多式联运示范工程，首批16个项目入围。

三是创新驱动物流业发展。当前，我国物流企业新商业模式不断涌现：菜鸟网络、卡行天下等企业打造平台模式，安能物流、圆通速递等企业优化加盟模式，怡亚通、招商物流、海尔日顺等企业深耕供应链模式，长久物流、安吉物流、华英新能源等汽车物流企业拓展全产业链模式，提供了物流、贸易、金融、汽车后市场等全方位服务。

随着互联网进入物流行业，易流科技、维天运通等一批企业尝试物流O2O模式。嵌入物联网技术的物流设施设备快速发展，车联网技术从传统的车辆定位向车队管理、车辆维修、智能调度、金融服务延伸。

供应链竞争加速物流现代化进程

随着供给侧改革、“互联网+”及“一带一路”的深入推进，物流现代化正呈现出链式化、智慧化和全球化的发展趋势。

首先，链式化融合。近年来，企业间竞争已上升到供应链之间的竞争，如何做好上下游的采购、生产、销售等各个物流环节的协同发展，节约供应链物流成本、提升效率已成为主要标志。招商物流开展了商融通、跨境电商、农村电商、运费贷等专项尝试，将物流优势融入贸易、金融领域，打造全供应链综合服务。中储股份加强供应链功能整合，用互联网思维开展代理销售、多式联运、仓储配送、网上销售等服务，实现互联网+物流+渠道转变。九州通物流整合航空冷链和公路冷藏资源优势，为客户提供最佳成本的冷链运输方案，实现订单全程可追溯。

其次，智慧化提升。随着互联网时代的到来，创新型物流企业快速涌现。据不完全统计，我国各类物流互联网平台超过200家。在快递领域，顺丰速运通过大集散、全货机网络及干线运营模式，促使运营结构不断调整优化。在汽车领域，华英绿马车服正针对新能源汽车的特点，量身打造城市绿色物流互联网平台。菜鸟网络陆续推出电子面单、大数据分单路由、物流预警雷达、菜鸟鹰眼、大数据反炒信系统等多款数据基础产品，推动了“大数据”在物流行业



的推广使用。

第三，全球化加快。从中欧班列来看，到2015年10月底已开行超1000列。从开放新格局看，陆续获批的自贸区为物流业开辟了新空间。菜鸟网络与多个国家邮政公司建立战略合作关系，在全球拥有近80个海外仓，日均操作量接近20万单；中储物流和英国大宗商品交易所合作，不仅建立大量“放心仓”，还发展有大宗商品定价权的物流金融。

【经济参考报】

