



进口水产骤增 浙江宁波冷链物流热起来

春节临近,浙江以及山东、上海、北京、广东等地的市民有口福了。日前,宁波出入境检验检疫局保税区办事处的工作人员对一批从加拿大进口的冻美洲鳌龙虾进行了入境检验检疫。这也是与鱼子酱、熏鲑鱼齐名的海珍品美洲鳌龙虾首次登陆宁波口岸。该批龙虾重15.9吨,将在宁波以及山东、上海等地的水产市场上批发销售。

“由于冷链物流环节相对薄弱,过去,宁波要进口这样高端的水产品并不容易。如今,市民对进口水产品的需求越来越大,随着宁波港冷链物流中心霞浦冷链项目的即将建成投入使用,宁波口岸的冷链物流正在‘热’起来。”宁波港冷链物流中心总经理张谦高兴地告诉记者。

牙买加拟建 世界第四大物流中心

牙买加《集锦报》消息,近日,牙买加举办物流中心研讨会,就拟将该国打造成继新加、迪拜和阿姆斯特丹之后的世界第四大物流中心,广泛听取专家意见。

物流中心项目总造价预计150亿美元,建设内容包括金斯敦港疏浚、金斯敦港扩建、首都国际机场扩建及私有化、干船坞设施建设、开曼纳斯经济区建设等。

根据世界银行物流绩效指数排名,牙买加在155个国家中排名第124位,得分不及新加坡的一半,建设物流中心的宏伟目标任重而道远。

国际金融公司(IFC)拟发行5亿美元国债,支持牙买加物流中心项目。该公司认为,建设物流中心项目要对以下三方面进行评估:商业可行性、项目对创造就业的影响以及社会环境责任。

(本报综合报道)

“海路”不好走 大联盟搅动市场

■ 本报记者 徐 森

据东方海外货柜航运有限公司官方网站日前公布,美国总统轮船(APL)、马士基航运(Maersk Line)和东方海外(OOCL)将自2014年2月起对现有的三条远东至印度次大陆的航线展开新的合作。该合作将投入共18艘船,约17500TEU运力做舱位共享,合作方还包括达飞、阿联酋航运、汉堡南美和宏海箱运。

在海运相对萧条的大环境下,航运企业纷纷陷入盈利不足、运力过剩的尴尬境地。而“P3同盟”(丹麦马士基航运公司、瑞士地中海航运公司和法国达飞海运集团)、“G6同盟”(美国总统轮船、赫伯罗特、现代商船、商船三井、日本邮船和东方海外)以及“绿色联盟”(中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运)“珠玉在前”,其在提升运营效率方面较有成效,后继者自然不断涌现。

但不少业内人士对《中国贸易报》记者表示,大型航商同盟运营模式不仅让中小型航商备感生存压力,也会对全球海运市场格局造成颠覆性改变。2014年,航运企业将对联盟模式投入更大的热情,生存能力较弱的中小航企将感受到更多的压力。

联盟建“链”闯市场

其实,长久以来,航运业都面临“船舶运力的增速高于市场需求”这样一个难题。

根据克拉克森统计的数字显示,2014年,新船交付量约148.9万TEU,假设这些运力全部如期交付,截至2014年年底,全球集装箱船队运力将达1882.5万TEU,同比增长8.6%。

但德鲁里海事研究表明,持续地超出船舶登记吨位浇灭了2014年持久增长



的希望。

美国《福布斯》杂志日前报道称,虽然经济逐渐好转,航运业形势仍不甚乐观。人们对航运市场信心不足,影响了航运贸易量,进而运输公司加紧抢占市场份额,但成本的增多以及国际新规章等也向其提出了新挑战。

中投顾问交通行业研究员蔡建明对记者表示,航运业的整体行情不太乐观,盈利能力、发展前景有待观察,各大航运企业的经营状况有待改善,国际海运公司的联合更像是“抱团取暖”之举,巨头之间的联合是为了在业务和管理方面多加联系,从而达到降低成本、提升盈利能力、改善业务盈利水平的目的。

据悉,班轮公司的结盟有两种方式:一是两家公司进行舱位互换,利用彼此的营销网络集体揽货;二是加入联盟,在更多业

务和战略层面进行合作。

“此次合作将为亚洲主要商业航线提供更频繁的班次,并消除不必要的重复服务。”总统轮船、马士基航运和东方海外就在联合声明中阐述,“通过改进营运效率和更加全面的服务结构,增强远东至印度次大陆的快航服务会给货主带来灵活且有竞争力的选择,以迎合他们的需求。”

通过深入合作,航运联盟合作各方不仅能够化解竞争对手的优势,还能够从借联盟建立起的更宽泛的全球供应链条上分得更广大的实际效益,消耗剩余产能。事实上,已经身处不同联盟的航运企业对2014年的发展抱有很大希望。

“组团”迎战吧!

不过,大联盟注定要打破原有的市场平衡。业内人士判断,2014年,随着联盟模

式的“步步紧逼”,各条海运航线将硝烟弥漫,各联盟之间或许也将迎来鏖战。

对此,蔡建明表示,大联盟之间的鏖战在所难免,竞争焦点不仅仅停留在传统业务的比拼上,新业务的开发培育将成为核心竞争力提升的重要手段,联盟内部的优化调整也将促进海运市场生态格局的变动。海运市场有望在大联盟的助推下提前完成产能优化、业务调整等工作,行业企稳的时间点有望及早到来

值得注意的是,当这些巨型“航母”低成本、高效率的运营模式火力全开、冲向市场的时候,中小航运企业的处境就尤为让人担心。其实,像P3、G6这样的大联盟都在等待有关国家监管机构的最终批准,比如美国联邦海事委员会日前要求G6联盟提供更多信息,但围绕联盟是否构成市场垄断的质疑和争议,一直不绝于耳。随着航运大联盟时代的来临,中小航运企业或将面临毁灭性打击,不是“消失”,就是被“吞噬”,不少企业正在寻觅自救良策。

就在2013年年底,德国最大航商赫伯罗德(Hapag Lloyd)也对外公布,为了扩张营运网络,该公司正与智利南美轮船进行合并谈判。按照运力计算,假如赫伯罗特与南美轮船达成合并,总运力将超越长荣海运,成为世界第四大集装箱班轮公司;假如汉堡南美加入此次合并,三方运力将会赶超法国达飞轮船,成为全球第三大集装箱班轮公司。

其实,中国海运企业也身陷“战局”之中。蔡建明表示,国际海运公司的联合对于中国航运企业而言是非常不利的,大联盟在综合实力方面更加强劲,国际海运业务的竞争会更加激烈,中国航运业的生存环境会迅速恶化。为此,国内海运巨头的整合势在必行,组团出海能够在一定程度上提高整体作战能力,在对抗海外海运联盟时才有可能有一丝胜算。

开泰银行贸易融资专栏

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK



以泰国为基地向东盟发展

开泰研究中心(泰国开泰银行下属机构)

目前,东盟已超过日本成为中国第四大出口市场,中国对东盟出口值占出口总值的十分之一,其中泰国占中国对东盟出口总值的14%。东盟市场的增长势头也好于其他出口市场。2013年10月,中国国务院总理李克强在第16次中国-东盟领导人会议上强调了东盟对中国的重要性,并表示在今后10年内中国与东盟经贸合作将创造“钻石十年”,力争到2020年双方贸易额比目前增加1倍,推动双向投资额增长50%。

★ 中国对东盟的出口占 中国出口总值的十分之一

在过去的“黄金十年”里,中国与东盟的贸易投资额增长逾4倍,源于中国-东盟自由贸易协定的实施有助于降低货物进口成本,加强成员国之间商务往来的灵活性。泰国是中国在东盟的主要出口市场之一,中国产品在泰国市场保持较好的增长势头,尤其是消费

品在泰国大受欢迎,如温带水果、服装、装饰品、箱包和鞋。中国也是泰国制造业的原料供应来源,尤其是电动机、家用电器、机械、计算机及零部件和化工等产业,使中国成为泰国仅次于日本的第二大进口来源地,可见中国与泰国制造业之间已形成跨国供应链。同时,到泰国投资的中国企业日益增多,还有更多中国企业计划在泰国扩大投资,以利用泰国作为东盟经济共同体成员的优势,将泰国作为其向东盟扩展业务的门户,源于泰国具有以下几方面的优势:

在生产条件方面,长期以来,泰国一直是跨国企业的重要生产基地,拥有较全面的制造业生产网络,能够满足多行业投资者的需求。在泰国投资的中国企业大部分属于家用电器、电子设备、化工产品、塑料、纺织服装和食品加工等产业。虽然中国在泰国的投资总额尚不算高,但增速较快。

泰国还拥有地理位置的优势。泰国位于东南亚大陆也就是中南半岛的中心,是东盟成员国中唯一与经济前景看好的东盟新四国即柬埔寨、老挝、缅甸和越南都有陆路交通联系的国家,贯通该地区的南北走廊和东西走廊在泰国交会。

因此,在泰国投资的中国企业从泰国的上述优势中获得两方面的好处:

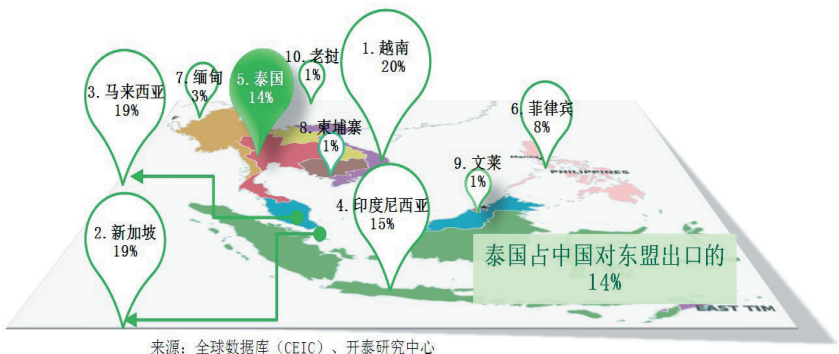
贸易方面,中国企业可利用东盟自由贸易区的贸易优惠将其产品向东盟其他国家出口。目前,中国产品在东盟市场深受欢迎并有很大的增长空间,尤其是各类原材料和服装、鞋、箱包、蔬果等消费品。

投资方面,中国-东盟自由贸易协定的实施使得中国投资者能便利地进入东盟国家,尤其是到作为本地区产品生产和分销中心的泰国来投资。在泰国投资经营的企业可以较低的运输成本利用这些国家丰富的自然资源,再将产品分销到东盟新四国或出口到其他国家。中国企业已认识到以泰国为基地向中南半岛市场扩展业务所带来的商机,已在东海岸罗勇府建立了一个面向中国投资企业的泰中工业园,在泰国东北地区也有建立中国工业园区的计划。

综上所述,在东盟国家中,泰国拥有优越的地理位置和全面的生产网络,有巨大的贸易投资潜力。因此,中国投资者可利用中国-东盟自由贸易区的有利条件,在泰国建立生产基地,进而向东盟其他国家发展。

为适应东盟经济一体化的新形势,泰国开泰银行做出了构建涵盖东盟业务网络的战略布局,以支持本行客户尤其是中国企业在泰国投资经营,进而利用泰国在东盟的优势地位进军东盟共同体大市场。最近,开泰银行向中国主要汽车轮胎制造商——山东玲珑轮胎股份有限公司在泰国的大型轮胎生产基地项目提供全方位金融支持,其产品除满足泰国市场需求外,还可销往东盟和世界其他国家。

更多详情请垂询泰国开泰银行深圳分行,电话:0755-8229-1298;电邮:kbank_sz@kasikornbank.com,中文网站:www.kasikornbank.com/china



来源:全球数据库(CEIC)、开泰研究中心

中物联： 税负偏重影响我国物流业做大做强

■ 本报记者 范丽敏

近日,中国物流与采购联合会(以下简称中物联)发布的《我国物流企业税收负担研究报告》(以下简称《报告》,对涉及运输、仓储、货代、快递和其他五大物流业务板块的927家物流企业2008年至2012年5年税收支出情况进行的统计调查结果)指出,近年来,物流企业税收不仅支出增长快于营业收入和利润增长速度,而且税收负担高于全国宏观税收负担水平,这制约了物流一体化与网络化发展。

物流业税负偏重

《报告》显示,样本物流企业2008年至2012年税收支出平均增长9.81%,而同期营业收入和营业利润分别增长4.56%和3.29%。对比计算,税收支出增幅比营业收入和营业利润分别高出5.25%和6.52%,大大快于同期营业收入和营业利润的增长速度。

此外,样本数据进一步显示,2008年至2012年样本企业5年间的平均税收负担水平为20.19%,高于全国同期宏观税负水平(18.26%)1.93个百分点,且税收负担水平呈逐年递增趋势。如果考虑到物流企业不作为纳税人但实际负担的隐性税收支出,5年间样本企业实际税负平均水平为26.79%,比宏观税收负担均值高出8.53个百分点。

“更为严重的是,2012年以来,营业税改征增值税逐步在全国推开,物流企业税收负担进一步加重。”中物联指出,特别是交通运输服务税率设置,从营业税体制下的3%上升到增值税体制下的11%,再加上抵扣不足,导致物流业尤其是从事交通运输服务的企业税负增加较多。

而财政部和国家税务总局2010年发布的《关于安置残疾人就业单位城镇土地使用税等政策的通知》(财税[2010]121号)提出,将地价计入房产原值征收房产税。“这不仅形成了房产占地实际上的重复纳税,也进一步加重了企业的税收负担。”《报告》说。

“现行税收制度对物流业发展带来了一定的影响。”《报告》指出,包括较低的利润率和较高的税收负担,导致大型企业缺乏发展后劲,小型企业难以为继;增值税税率不统一,对物流业一体化运作形成制约;跨区域统一纳税无法实现,对物流业网络

化经营形成障碍等。

5项政策建议完善物流业税收制度

对此,中物联提出了5项完善中国物流业税收制度的政策建议:

一是统一物流业各环节增值税税率。建议将“货物运输服务”和“物流辅助服务”统一执行6%的税率;设立“综合物流服务”税目,对运输、仓储、货代、配送等物流业务各环节实行统一税率、统一发票。

二是允许物流企业集团统一纳税。建议允许集团型物流企业实行企业所得税总分机构统一申报缴纳,取消对跨省市总分机构物流企业实行“就地预缴”的政策。允许营业税改征增值税的物流企业集团总机构纳税人实行增值税合并纳税。

三是进一步落实土地使用税减半征收政策。建议进一步明确物流企业认定范围。凡是专业化、社会化的仓储设施用地均可享受该项政策。明确将专业建造并出租仓储设施的企业和提供仓储服务的仓库企业视同专业物流企业。进一步明确物流基础设施平台建设类单位(物流园区、物流中心、货物中转站)享受该项政策。由于该项政策2014年即将到期,考虑其对物流业发展的积极作用,建议将该项政策长期实施。

四是调整和修订不合理税收政策。为解决交通运输业“营改增”后税负增加的问题,建议对于交通运输业近5年内购置的存量资产(如机器设备、运输工具等),允许每年计提的折旧额中包含的进项税额核定为可抵扣进项税额;或者按照合理的折算比例折算企业期初留抵进项税额。对于物流业一些相对固定的支出(如过路过桥费、保险费等),按照行业平均水平测算应抵减比例,将这些项目的支出作为减计收入处理,计算销项税额。

五是出台支持物流业发展的长效税收政策。建议将物流业纳入重点支持的现代服务业领域,在税收政策中体现物流业的产业地位,为打造中国经济升级版提供物流服务保障。

热点追踪