



160余个世界500强项目 落户天津港保税区

记者日前从天津港保税区获悉,建区23年来,该区受到越来越多国际投资者的青睐。

据天津港保税区社发局相关负责人介绍,该区以龙头带动产业聚集,区域经济始终保持平稳快速增长,已累计注册企业8000多家,其中世界500强投资项目超过160个,形成航空航天、装备制造、电子信息、生物医药、总部经济等高端产业集群。

2013年,天津港保税区实现生产总值1225亿元、工业总产值1670亿元、工商税收148.3亿元。

中国满洲里市 成立对俄物流中心

据俄罗斯外贝加尔新闻网报道,中国满洲里市政府日前对外宣布,定于2014年在该市对俄口岸建设对俄综合物流中心。据悉,该项目占地73公顷,涉及经营范围包括货物装卸服务、存储、运输、展销、海关监管及包通关手续简化办理等,服务领域覆盖蔬菜、机械电子产品、建筑材料、家具、设备、汽车等商品进出口贸易。

满洲里市政府称,建立物流中心是满洲里口岸现代化升级改造及扩容的重要举措,对于规范中俄贸易具有积极作用。

澳港口罢工可能影响 中国铁矿石进口

澳大利亚黑德兰港口的罢工可能导致向中国的铁矿石船舶运输中断。

世界最大铁矿石进口国中国的铁矿石库存达到历史新高。4月,经黑德兰港口装船的铁矿石也创下纪录。而由于福蒂斯丘、必和必拓、淡水河谷3月的铁矿石船运量井喷,铁矿石价格一路走低。分析家认为,任何船运可能中断的信号都可能被放大,从而反映在价格波动上,如果罢工时间长将产生较大影响。必和必拓预计,罢工将导致从德黑兰输出铁矿石的供应商每天损失1亿美元。

希腊船东 再度跃居全球第一

2014年第一季度,希腊船东控制1.64亿吨吨船舶,超过日本的1.594亿吨吨,再度成为全球最大船东。

据统计,希腊船东拥有船舶4984艘,第一季度新船投资总额超过68亿美元,新船订单记录同比增长126%。

坦桑尼亚投入3亿美元 发展东非中央走廊铁路

目前,坦桑尼亚已确认投入3亿美元发展铁路交通基础设施建设,建成从达市到Isaka的铁路,加强东非中央走廊和相邻地区的贸易联系。

这笔资金来自世界银行,由国际发展协会(IDA)负责。资金将支持坦政府建成稳定可靠的、开放式的铁路,加强坦铁路运营商的基础设施管理、运行和调配等能力。世界银行表示,建设这条铁路是改善和扩大东非中央走廊周边铁路网络的第一步,其愿意支持坦桑尼亚政府加强铁路和交通系统建设,促进走廊地区农产品贸易发展,增加就业机会,在改善坦桑尼亚民生的同时帮助其他贫穷国家。

日本三大航运公司 全力冲刺2014财年业绩

2014财年,在航运业弱复苏的背景下,日本三大班轮公司——日本邮船、商船三井、川崎汽船三家公司均积极调整战略步伐,在业务转型、资产运作、开发市场上全面发力。日本邮船将继续施行“超越海运”战略,加快在非航运业务领域的扩张速度,同时压缩传统业务占比,强调轻资产运作,提高盈利能力。而业务结构改革、成本削减、发展高附加值船舶,将成为商船三井应对未来航运市场的三大对策。川崎汽船则一改保守态势,多方主动出击,全面调整集运、干散、海工等领域运营策略。

(本报综合报道)

私募股权进入航运业或威胁市场前景



■ 馨华

据报道,随着私募股权公司在航运业投资数十亿美元,掀起购船热潮,航运业正日渐面临运力过剩的压力。尽管这一行业目前正逐渐摆脱30年来最严重的危机,但私募股权公司的大量投资依然给市场前景带

来威胁。

在私募股权公司及对冲基金的融资支持下,航运公司在过去两年来已经下单订购了数千艘新船。受此影响,航运市场供需平衡可能将自2016年起再次被打破,这不仅会造成航运公司的财务损失,同时也使得私募股权公司的利润降低。

油船公司思多尔特(Stolt Nielsen)的首席财务官简·恩格哈德森(Jan Engelhardt)表示,私募股权公司在航运业大量投资,而这种投资实际上会毁掉其所追求的市场前景。私募股权公司的投资期限通常是短期的,但航运业并不是一个可以迅速获利的行业。因此,在大部分情况下,私募股权公司进入航运业并不



会产生好结果。

私募股权公司已经在油船、集装箱船、散货船等航运业各个领域进行投资,收购航运公司,购买船舶,并向一些银行购买航运贷款。基金管理公司塞浦路斯金融集团(Tufton·Oceanic)称,过去两年,私募股权公司已经在航运市场投资了约320亿美元。根据克拉克松及塞浦路斯金融集团的数据,目前,全球航运市场手持订单总价值约为2976亿美元,其中约有价值1100亿美元的船舶未获得融资。

克拉克松的数据显示,从5月起,新船交付运力总计将达到2.99亿载重吨,而目前全球船队运力约为17亿载重吨。2014年全球海运贸易量预计将增长4%,如果未来2年贸易量增长仍维持在这一水平,那么大量新船的交付使用将导致航运市场自2016年后面临运力过剩问题。

香港金辉航运指出,私募股权公司投资订造新船主要是为了获取船价上涨所带来的利润,而并不是希望经营这些船舶以获得长期的稳定收入。过去6年来新船造价波动巨大。2010年,1艘32万载重吨超大型油轮(VLCC)价格约为1.05亿美元,这一数字在2012年降至约9300万美元,而目前则维持在约1.01亿美元左右。此外,目前二手船价普遍低于2010年的水平。

一位香港的航运投资者称,私募股权公司希望年回报率在15%以上,这一要求使得这些公司的投资期相对较短。不过,公众投资者的信心下滑已经使得一些公司推迟了首次公开募股(IPO)。考虑到IPO结果的不稳定性以及船价的上升,私募股权公司开始延长其投资回报时限。

《物流发展报告》预计今年社会物流总额将增9%

■ 本报记者 范丽敏

“2014年是贯彻落实党的十八届三中全会精神、全面深化改革的第一年,是物流行业加快结构调整,推进转型升级的重要一年。”近日,由中国物流与采购联合会、中国物流学会共同编辑出版的《中国物流发展报告(2013—2014)》(以下简称《报告》)预计,受国民经济平稳增长带动,物流业整体上仍将保持平稳运行态势。2014年,预计全年社会物流总额按可比价格计算将增长9%左右。

数据显示,今年以来,中国社会物流需求增速虽然有所回落,但仍保持较快增长。3月,社会物流总额达18.5万亿元,同比增长8.3%。第一季度,全国社会物流总额达

47.8万亿元,按可比价格计算增长8.6%,增速比去年同期回落0.8个百分点,回落幅度较1月至2月收窄0.2个百分点,物流运行开局平稳总体良好。

《报告》指出,当前,中国物流业正处于转型升级的关键时期,面对新的形势,物流业正积极推进转型升级,培育产业核心竞争力,全面打造中国物流“升级版”。

“今年,行业物流积极应对变革。”《报告》认为,电商物流重视节点资源完善布局,冷链物流需求培育寻找切入点,钢铁物流模式创新加快探索,汽车物流精益管理引领发展,医药物流基础设施投资迎来高潮。

2013年,从行业物流来看,电商、医药、汽车、冷链等与居民消费相关的物

流市场保持较高增长速度,钢铁、煤炭、化工等与生产资料相关的物流市场依然低迷。

《报告》进一步指出,今年将是交通运输基础设施投资的重要年份,投资增速将有所提升。此外,中国物流园区经过一个时期的发展,目前已经渐成规模,同时,随着电子商务、冷链物流等新型商业方式的快速发展,与之配套的专业类物流园区加快建设。未来,物流园区将从“出租者”转型到“经营者”,实现从开发到运营的重新定位,重塑物流园区的商业价值。

结合今年的《政府工作报告》和有关部门工作动态,《报告》预计,物流业行业管制今年将趋于放松,行业监管走向规范,中长期规划、政策将继续发力。不过,行业管理



体制改革任务依然艰巨,市场期盼已经出台的政策切实得到落实。

此外,《报告》还全面、客观地总结了2013年中国物流业发展状况。《报告》指出,2013年,在国民经济趋向向好形势的推动下,中国物流业坚持贯彻稳中求进的总基调,抓住机遇,稳中求变,呈现出总体运行趋向向好、物流企业深度调整、企业物流加快转型、物流市场分化明显、基础设施趋向综合、区域物流协同发展、政策环境有所改善等一系列新特点。

《中国物流发展报告(2013—2014)》又称物流蓝皮书,从2002年开始,到目前已按年度连续出版12本。

京津冀将实现通关一体化 引导区域产业合理布局

海关总署近期出台《京津冀海关区域通关一体化改革方案》(以下简称《方案》),明确提出“京津冀海关业务一体化”的改革思路和方向,三地企业进出口产品的报关成本将大幅降低。

“企业的报关费用和时间将减少。”北京市国际货运代理行业协会石欣对记者说。

根据上述方案,京津冀地区将建设一个区域通关中心,在现有体制不变的情况下,通过机制创新,将原先各自独立的通关管理体系,通过信息网络互联互通,形成区域联动的通关中心。

海关部门测算结果初步估计,在一体化通关模式下,京津冀企业进出口产品的报关成本将降低,比如天津企业通过首都机场进出口货物的通关时间至少节约8小时,途中运费可降低约30%。

目前,京津冀地区企业进出口要通过不同的口岸报关,如果跨区,需要多次报关,以及多次验货,《方案》实施后,只需要一次报关,且可以选择就近地区。

比如,北京地区的企业,根据自己的生产经营需要,可以就近选择在北京海关申报,而不必到天津海关申报。

对于不需要查验的货物,北京海关可以直接对货物进行放行处理,天津港货物场接收到北京海关的放行指令后,自动抬杆放行。企业足不出户就可以办理货物通关手续。

中国物流学会专家王之泰认为,海关的

一体化措施,有利于企业降低生产成本。

据记者了解,过去,企业进出口货物报关,在跨越不同口岸时,需要多次申报,这使得企业等待时间长,有时仅仅企业进口的矿物质在口岸滞留期间的费用就达上千万元。

以后,从海外进、出口的产品,只需要在一个口岸报关,另一个口岸就可以放行。比如天津企业在首都机场通关的货物,在一体化通关模式下,企业可以直接向天津海关申报货物进口,而不必再到北京向首都机场海关申报。

商务部国际贸易经济合作研究院中国贸易部研究员金柏松指出,加工贸易现在在很多做的都是“加工结转”业务。即在一个地方加工一部分,在另一个再加工一部分,这就需要海关之间的密切配合。如果是一站式检测的话,前面的检测与之后的检测就会形成有效的衔接。这个政策首先是有利于各个海关之间的协调配合。

根据海关总署的判断,京津冀三地实施通关改革后,三地海关特殊监管区域、保税监管场所间的保税物流流转,不再要求按照转运运输办理,企业可以自行运输。

实施京津冀通关一体化,将为生产要素跨区域自由流动创造更加便捷的条件,进而为三地形成区域间产业合理分布和上下游联动机制,创造了良好的海关监管服务条件。而河北从中获益最大。

过去,受制于海关布局的影响,制造业企业“临海工业”的特点明显,重要原因之一是通关便利。以后实施通关一体化后,工业的布局就会更为合理,制造业可以转移至内陆地区。

目前,北京的人口承载力已经接近极限,实施一站式一体化通关,可推动北京企业迁移到河北。“更有利于小一点城市的发展,特别是有利于河北三线、四线城市的发展。”金柏松说。

中国人民大学经济学院副院长刘瑞认为,实

施京津冀通关一体化后,有利于三地的均衡发展,比如北京目前饱和的机场客流,可以分流到天津机场。

根据《方案》,从今年7月1日开始,北京海关、天津海关将启动实施通关一体化改革;10月前后,扩大至石家庄海关,实现在京津冀海关的全面推开。海关总署也预备试点工作情况陆续推进长三角、珠三角等经济联系紧密地区海关区域通关一体化改革。

(定军 张森)

