



天津自贸区首个船舶海工 租赁政策出台

在日前举行的中国海事金融(东疆)国际论坛新闻发布会上,《中国(天津)自由贸易试验区天津港东疆片区关于加快海事金融产业发展(暂行)鼓励办法》正式公布实施,这是天津自贸试验区揭牌后首个专注于船舶和海工租赁的支持政策。

天津东疆保税港区管委会主任、天津自贸试验区管委会副主任张爱国在进行新闻发布时表示,《办法》旨在促进产业发展,更好地发挥东疆保税港区租赁业先行先试的作用,鼓励扶持海事金融产业健康发展,营造良好的海事金融发展政策环境。

截至2015年4月底,东疆共注册租赁公司1026家,累计注册资本金达638.4亿元人民币。

印尼造船业无人投资

据悉,印尼造船业急需大量投资以推动发展,然而,受到经济增长放慢和官僚主义的影响,今年对印尼造船业的投资已经停滞。

印尼工业部航运、航空和国防装备部门主管HasbiAssidiqSyamsuddin表示,印尼造船业需要高达15亿至23亿美元的投资,但今年迄今为止造船业尚未得到任何投资。

印尼造船与近海工业协会主席EddyLogam称,由于经济增长缓慢,今年造船业不大可能有进一步的投资。

2015年第一季度,由于商品价格走低、出口需求疲软,印尼经济增速仅为4.7%,降至5年来最低水平。受此影响,航运公司推迟订造新船,船厂也没有动力建设更多的船坞。

与此同时,印尼腐朽的官僚主义也给造船业带来了沉重打击。Hasbi解释称,去年,印尼政府曾宣布了数项促进造船业投资的政策,其中包括免除船舶构件的增值税和进口税以及税收减免,但目前政府仍未确定符合进口税减免条件的船舶构件名单。这无疑将进一步推迟免税措施的落实。

PwC分析称 全球运输和物流业并购日趋频繁

据普华永道(PwC)在一季度发布的全球并购分析Intersections中表示,从价格和数量上来看,在2015年一季度,全球运输和物流业的大规模兼并和收购均呈现同比上升。

当期5000万美元以上的并购案例为54个,并购金额为272亿美元,较2014年同期的44个、177亿美元实现同比增长,而2014年第四季度的并购案例为62个,并购金额为216亿美元。从金额上看,5个超过10亿美元的并购案总价值为149亿美元,超过10亿美元的并购案占到并购金额的55%。从国别上看,大部分的并购案发生在亚洲和大洋洲,中国、澳大利亚、日本和新加坡的并购额达到135亿美元,上述国家超过10亿美元的并购案金额达到全球并购总额的90%。

需要注意的是,跨境并购快速发展,43%的并购案例为跨境收购,且大部分的跨境并购以提高市场范围和实现长期增长为目的,并购标的为发达国家企业。

中国将造船机器人列入863计划

日前,中国将“大型造船多分段全自动焊接双臂机器人的关键技术与装备”列入863计划,承担这一计划的是位于连云港的中船重工716研究所。目前该所已经研制出船舶舱室焊接机器人、船舶龙门架焊接机器人。

机器人产业已经成为世界各国高度关注的战略性新兴产业。中国也正在加大机器人在船舶、飞机、民爆、传感器、仪表等制造行业应用示范的推广力度,提升制造过程的智能化水平。

(本报综合报道)

政策利好 跨境电商面临多元转型



■ 本报记者 胡心媛

日前,2015全球跨境电子商务大会在浙江金华召开。会上围绕“中国外贸新常态”、“一路一带助推跨境电商”、“自贸区与全球购的关系”等议题进行了讨论。2014年是跨境电商元年,各路商企争先进入这个领域,模式不同,类型各异,优先占领了一批市场。2015年,跨境电商蓬勃发展的同时,游戏规则也更加规范。记者从海关总署了解到,自今年的5月15日起,海关总署已对跨境贸易电子商务监管海关作业时间和通关时限进行调整,要求各地海关保持365天×24小时的作业时间。

政策利好是助推器

无疑,这是今年以来国家对跨境贸易

电子商务发布的又一次利好政策通知。从2014年8月份海关总署发布56号文件,宣布跨境电商交易正规化,到今年3月份的税制改革,扩大降税商品范围,再到扩大保税区试点,增设保税区,广设保税仓,一项项规定的颁布让大家看到了国家对于跨境电商的关注与扶持,这也暗含跨境电商的巨大前景。

据商务部统计,目前中国跨境电子商务企业超过20万家,平台企业超过5000家。2014年跨境电子商务交易额达到3.75万亿元,同比增长39%。

“由于一系列新政策的发布,跨境电商越来越热,现在不仅仅是合法的问题,而且具有国家政策推动力量。”业内专家刘惜墨表示。

据相关专家估计,随着自贸区的深入

发展,未来10年将会是跨境电子商务发展的黄金10年。“预计未来几年跨境电商的交易规模将保持30%的年均增速,占进出口贸易总额比例将大幅提升。与此同时,更重要的一点是,中国的跨境电商业务将回归到零售的本质,更加专注于服务、供应链与商品的品质。因此原来依靠行邮税与贸易关税的税差的商业模式将面临灭顶之灾。”刘惜墨说。

重新洗牌在所难免

据商务部统计,目前中国跨境电子商务企业超过20万家,平台企业超过5000家。业内人士表示,2015年,跨境电商行业将迎来第一轮洗牌,淘汰一大批实力不足的公司。“信息流+物流+移动互联网的跨境电商需要整合众多的资源,是小作坊式的公司无法承载的。因此,第一轮洗牌被淘汰的必然是那些供应链能力不足、拿不到低价格的产品、平台流量不足的小公司。”刘惜墨表示。

据刘惜墨介绍,2015年,跨境电商的一个关键词就是“价格战”。以洋码头、蜜芽宝贝、考拉海淘为首的进口电商平台纷纷宣布产品大幅降价促销。事情发展到白热化阶段的标志是:花王纸尿裤的价格从年前普遍的120-150元,降到了100元以下,甚至达到远低于进口成本的68元。

用低价吸引流量,这的确是电商惯用的战术,但是这对于跨境电商企业的融资能力和供应链能力要求极高,因为价格战是一场剩者为王的战争,谁能在这场战争中活下来,谁将取胜。

“2014年的跨境电商市场,随便搭个网站,吸引一些国外买手,就能靠行邮税与贸易关税的税差赚钱,甚至不需要网站,用微信朋友圈就能承载足够的流量。”刘惜墨说,“随着国家政策的调整,税差这

个空子是钻不了了,这也意味着之前靠导购和返利的海淘模式将面临巨大冲击。与此同时,跨境电商更加看重服务、供应链和商品品质,这就意味着轻量的C2C模式一是不能满足低价、二是没有完善的供应链体系,三是购买体验不尽人意,将会遇到转型危机。”

O2O模式分羹跨境电商

O2O的火爆,不仅仅体现在服务行业,也在跨境电商产业兴起。电商与线下体验结合在一起,互相引流,互相借势(主要指品牌营销方面)成为在这一领域站稳脚跟的重要战术。

就在今年年初,有消息称天猫国际将在O2O上大显身手,瞄准全球机场免税店。其O2O的具体实现形式是:消费者在出国前、出国中,都可通过天猫国际提前购买海外机场免税店里的商品,在归国时,直接去机场免税店自提即可。

据记者了解,事实上,这种免税店O2O的模式并非天猫国际首创。早在2012年12月28日,韩国乐天免税店就推出了中文版购物网站,以方便日益增多的访韩中国游客在乐天免税店购物。中国游客可以在“乐天网上免税店”上提前购买免税商品,结束在韩国的旅游回国时方能领取商品。

对于这种“线上下单线下自提”的方式,业内人士认为,天猫国际引入免税店的商品是对网站商品丰富度的一次有效补充,也可以提升消费者在免税店的购物体验,譬如有更宽裕的商品挑选时间、免除买单排队、削弱消费者与导购语言不通的影响。而携程推出的随行购可谓是一种精准营销,将境外旅行与跨境购物相结合,通过线上下单、机场提货的方式节省消费者时间,也让其达到购物的目的。

国内造船业现破产潮

在2014年的一波订单小阳春结束后,中国造船业迎来了更为凛冽的寒风。据统计,随着近期浙江知名造船企业正和造船向法院提出重整申请,半年来破产的主流造船企业已经达到了5家。

2014年12月,被誉为南通地区技术实力最强的造船企业明德重工被其债权人舜天船舶提请破产重整;今年3月,泰州最大的民营造船企业东方重工向法院申请破产重整;同月,中国最大的外资造船企业STX(大连)造船被法院裁定破产清算,债务规模240亿元。4月,温州最大造船企业庄吉船业宣布破产重整。5月,正和造船向法院提出重整申请。

除了这些破产的主流船厂外,A股上市的江苏舜天船舶股份有限公司、韩通重工、太平洋造船、欧华造船等知名造船企业也曝出财务困境。就在5月15日,舜天船舶发布公告称,其逾期银行贷款已达4.22亿元。此前几日,舜天船舶合计6.9亿元的资产被江苏银行与南京银行申请保全,其在中国银行和中国进出口银行的账户被查封冻结。

如此多的主流船厂或破产或处破产边缘在中国造船业历史上也是第一次,折射出当下中国造船业所面临的严峻形势。

据中国船舶工业行业协会统计,1-4月份,全国规模以上船企承接新船订单663万载重吨,同比下降78.1%。4月底,手持船舶订单13996万载重吨,同比下降6.8%,比2014年底下降6.3%。而知名船舶经纪商克拉克森的统计则更为严峻,根据克拉克森的数据,1-4月,中国船厂接单量为174万CGT(修正总吨),同比下降了80.4%,其中4月份,中国船厂接单量为32.2万CGT,环比下降了34%,同比下降了82%。克拉克森表示,自去年6月份以来,中国船厂已近12个月出现订单下滑的趋势。法国船舶经纪商Barry Rogliano Salles(BRS)近日则发布了题为《失去动力的造船业》的报告,对2015年造船业的前景展

望持悲观态度。BRS认为,2015年新船订单量或将降至2014年的一半左右,新船造价也将随之下滑。

记者在去年年中的调查中发现,能真正从去年那波订单回升中受益并恢复正常生产的只是国有造船企业和少数规模大技术强的民营造船企业,大多数中型甚至中大型民营造船企业依然处境艰难,甚至关门歇业。昔日热火朝天的施工场地只留下一个个生锈的分段部件孤零零地摆放在船台边。

一位民营造船企业负责人向记者表示:许多造船企业为了维持开工和人员的稳定,微利、无利甚至是亏损地接单造船。就算如此,船企也要面对苛刻的付款条件,

需要垫付大量资金造船,如果没有强大的资金支持,订单能否生效、生效后工期能否保证,都是未知数。

“当下许多船厂现金流断裂主要有三方面原因:一是成本上升过快以及垫资造船,导致船厂亏损面变大,无力支付后续工人工资及购买材料设备;二是船厂接单价格过低,有些船厂利用订单来获得预付款,以支持之前船舶的建造,这种‘拆东墙补西墙’的运作方式只要某个环节出现问题,立刻就会导致资金链断裂;三是本身生产管理混乱,各个工序的工人临时拼凑,无固定框架工作习惯,导致生产效率低下,无法按时交船。”艾斯盟船舶亚洲有限公司一位资深船舶经纪人说。

上海船舶研究院高级工程师叶四海指出,船厂每天都要支付很高的固定成本,比如人员工资、设备折旧等,为了弥补固定支出,大多数船厂都在低价甚至亏本接单,以保证船厂正常运转与人员稳定。但这需要船厂仔细测算成本及未来走势,并加强生产控制,否则一旦无法按时交船,不仅之前船东支付的预付款要退回去,船厂还要面临船东巨额索赔,资金链很快就会断裂。

“其实许多现在破产的船厂出现的问题,在目前频繁接单的船厂身上同样存在,这就要看船厂如何运作与平衡。如果处理不当,昔日的明星船厂也会很快陷入破产境地。”叶四海说。

(辛 华)

