



**厦门集装箱码头集团有限公司**  
**XIAMEN CONTAINER TERMINAL GROUP CO.,LTD.**

期号：3

# 市场周报

## 厦门港运价信息：（单位：美金）

地西:1700/3300/3400	欧基: 1650/3200/3300
美西: 1700/2400/2400	美东: 26400/3300/3350
台湾: EBS: RMB800 / 20G EBS: RMB1500/40GP	
香港: EBS: RMB200/20 RMB400/40	
西非: 1900/3500	南非:600/1200
韩国: USD150/250	日本:USD350/700
东南亚: USD150/300	
附: EBS: 紧急燃油附加费	CIC: 集装箱不平衡附加费
	PSS: 旺季附加费

## 经贸信息

**1、香港经济面临挑战：南沙或成航运新中心** 在中国南部南沙港的仓库中，蓝色大桶里装着上万公升产的 Admiral 牌伏特加，这些产自立陶宛的烈酒正在等待装瓶出航，并将很快出现在东南亚市场的货架上。作为广州最主要的口岸，南沙港每年都要处理超过 90 万公升从阿联酋运来的欧洲葡萄酒、苏格兰威士忌以及聚乙烯塑料制品等等。而正是这个不太显眼的口岸使广州的吞吐量一路飙升，成为了全球第七大集装箱港口，势头直逼香港。“对于外界来说，中国南沙港这个名字并不怎么耳熟。但即使是在大型港口中，它的规模也是一流的。”经济合作与发展组织（OECD）的船运专家 Olaf Merk 表示。“全球 10 大顶级集装箱港口除了新加坡、韩国釜山和迪拜之外，其余七个全是中国港口。而其中广州仅次于上海、香港和深圳，且增长速度是全国最快的。而最主要推动力便是其四个口岸中最大的南沙港。”在 2012 的前十年间，广州港的吞吐量上升了 434%，达到每年 1470 万 20 英尺标准箱的水平。而同期间上海港的增幅为 118%，达 3250 万箱，而深圳港则是增长了 116%，达 2290 万箱。而在国内，宁波舟山是唯一一个增速超过广州的港口。位于上海南部的舟山港在过去十年间的增幅达到了 500%之多，而相比之下香港的吞吐量为 2310 万箱，增幅却只有 13%，而在 2012 年更是成为了全国唯一出现衰退的港口。林女士同时表示，大陆港口如此惊人的涨幅主要得益于中国蒸蒸日上的贸易行业，其发展之快甚至有取代美国成为世界最大货运商的趋势。而广州港的发展则在一定程度上得益于那些不经过香港——这个中国传统转运中心——而直接驶往珠江三角洲工业区的船只。而这条航线对于以广州或佛山等珠江西岸地区为起/终点的船只来说更为合适，节省了从香港到珠三角昂贵的陆路运输费。为了吸引更多的货运量，南沙港建立了齐全的设施并为大型远洋轮设立了深水港。此举在 2011 年取得了巨大成功，马士基公司决定将其在香港三分之一的业务转移至南沙港。广州华南海门集装箱码头的员工曾艳红透露，“港口计划在数年内，将深水泊位从 10 个增加到 18 个。”随着港口业务的蓬勃发展，相对落后的南沙地区——也就是距广州市南方 60 公里处的一片辽阔湿地——将被作为广东省规划中的新经济区之一得到大力开发，同时吸引那些高附加值的产业入驻其中。香港科技大学研究生院院长倪明选先生就在南沙开设了一家研究所。他表示，这片地区对未来广州市的发展至关重要。而当地政府也已出台了各种优惠政策吸引投资者并促进商业发展。具体内容可能包括了和香港类似的较低的个人所得税率。

**2、外贸增速放缓将成常态** 2013 年我国进出口总值增至 25.83 万亿元人民币，扣除汇率因素，同比增长 7.6%，低于年初制订的增长目标 8%）。这已是我国外贸增幅连续第二年未能实现预定目标（2012 年实际增幅为 6.2%，增长目标为 10%）。综合形势判断，我们认为外贸增速放缓在所难免，其直接诱因主要包括：其一，国际金融危机深层次影响持续显现，主要来自欧美发达国家的外部需求萎靡不振；其二，中日双边贸易因外交争端人为掣肘不升反降，2013 年双边贸易总额同比下降 5.1%；其三，我国进口商品需求弹性普遍较小，人民币连续升值对于进口的促进作用难以抵消其对出口负面影响。即使上述诱因出现反转（譬如全球经济转暖），我国外贸总体走向也很难再像以往那样高歌猛进，其增速放缓受以下两项长期性、根本性态势制约，未来将成常态：就需求端来看，经过连年高速发展，我国强大的加工生产能力已经逼近全球中低端产品需求极限，截至目前已有至少 220 种主要商品产量高居世界第一，其中激光视盘机、拖拉机和集装箱占世界总产量的 80%以上，钟表（主要是电子表）和收录

## 物流简讯



**1、一二类企业或几秒就通关** 厦门检验检疫局 17 日透露，其将于 3 月 1 日率先正式实施一套以 12 项制度为基础的出入境检验检疫监管工作新机制，先行先试法检制度改革。对于进出口企业来说，出口货物的通关将越来越便捷，进口货物则根据企业“星级”来决定通关。业内人士李先生分析说，出口企业的商品如果在国外被拦，他们会比政府更着急。因此，检验检疫机构可以将出口货物的质量把控，更多交给出口企业来管理。而进口货物方面，质量把控一直很好的企业通关将更便利，检验检疫机构未来会将重心放在抽检样品一直存在问题的“低星”进口企业。厦门检验检疫局巡视员黄丽玲在接受记者采访时表示，新措施实施，“评定为一、二类的企业”出口申报通关将是“几秒钟的事情”。

机占 60%以上，显示器、照相机（和家用陶瓷占 50%以上，与此同时，又由于我国商品出口中的 50%以上以加工贸易方式实现，因此，在外部市场趋向饱和的同时，进口增长空间其实也很有限。就供给端来看，我国出口连年高增长的优势主要集中在以简单劳动力为代表的初级要素价格低廉，但现在的情况是，中国的环境资源约束日益加剧，更重要的是，中国 15-29 岁年轻劳动力总量近来已经见顶下降，全部劳动年龄人口很快也将在 2015 年左右见顶下降，由此再结合经济连年高速增长必然要求的国民福利同步增长，共同引致中国的劳动力成本在过去两三年间每年激增 15%-20%，而发展程度更低的国家，则因为基础设施改善等不断加入竞争者行列。上述两项基本态势不仅难以逆转，而且在一定程度上，本身就是发展追求的结果之一（譬如工资成本上升）。对于外贸增速放缓这一客观趋势，以往或者通过加大出口退税力度等强行提振出口，由此加剧福利外流，或者通过加大政府投资力度等弥补出口动力衰减，真正值得警惕的是，由此将进一步拉低整体效率。当然，正视外贸增速放缓，并不意味着听之任之，真正的应对之策，还是要在充分认识基本面变化的基础上，一则在需求端，通过提振内需打通内外部市场，再则在供给端，通过产业升级，接续“中国制造”竞争力。

## 本期

厦门港集装箱业务周运营情况

厦门港运价信息 **第 1 页**

物流简讯

全球经贸信息

全球航运动态 **第 2 页**

## 全球航运动态



**1、法国达飞轮船撤销 10 个航次** 因春节将至产量下降，法国达飞轮船（CMA CGM）决定暂停 10 个从中国出发的航次但该公司承诺，从 2 月 4 日开始将在余下线路上增加停靠的港口，以保持“最佳覆盖率”。被取消的航次中，5 个为宁波至欧洲，2 个从厦门至地中海。另外 3 个是上海至红海的航次。

**2、山东海丰和中远合作日本-中国-越南航线** 据悉，中远与海丰在日本、中国和越南航线上将进行合作，新的合作航线挂靠东京、横滨、名古屋、门司、香港、南沙、海防、湛江、香港、蛇口、汕头、厦门和东京。航程三周，投入 1500TEU 船。其中，中远投入两艘，海丰投入 1 艘。该航线将提升中远覆盖越南的服务，并为海丰缩短关东、香港至海防的航程。该航线以后将取消关东挂靠，重新关注南日本地区，并将扩展海丰衔接其他港口的机会。

**3、美国联邦海事委员会推迟 G6 联盟扩张计划** 美国联邦海事委员会日前表示，在同意 G6 营运人的扩张计划前，要求提供更多信息。原计划于 1 月 16 日自动生效的扩张计划将被推迟，一个新的 45 天期的等待期将再次启动。根据 G6 联盟备案的更改方案计划，该联盟的船舶共享协议扩大至所有主要东西航线。G6 成员计划新增 76 艘船，涵盖 12 条航线，并衔接 27 个亚洲和北美西港口。其中，约有 42 艘新增船舶预计将投入到 5 条航线，包括两条跨大西洋钟摆航线，挂靠 25 个美东、美西、加拿大、巴拿马、墨西哥、荷兰、英国、法国、比利时和德国。扩大后的 G6 网络将包括 180-220 艘船舶，最大船型 1.4 万 TEU。

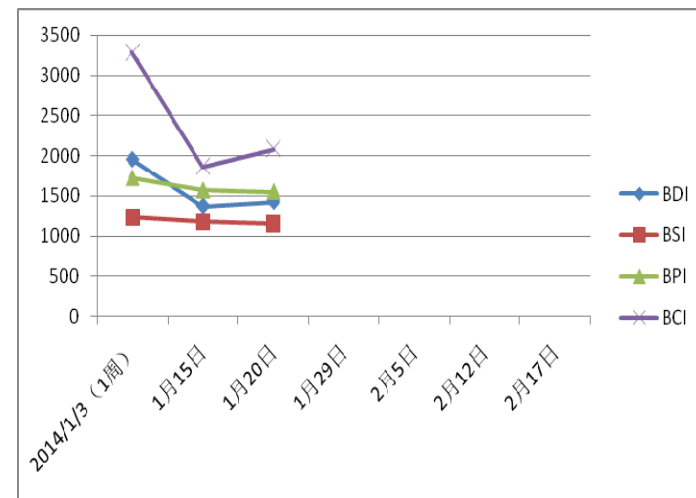
**4、南美轮船为合并传闻降温** 南美轮船日前表示与赫伯罗特合并的讨论正在进行，但还没有达成任何协议。近期有报道称，尽管双方财务细则尚未达成，但合并确认将在两三周内给出。据说，赫伯罗特要求保留合并公司 73% 的股份。而任何交易的达成都将使目前赫伯罗特最大持股人 Klaus-Michael Kuhne 丧失公司第二大持股人的位置。德讯目前持有赫伯罗特 28.2% 的股份，仅落后于汉堡市政府控制的 HGV 所持有的 36.9% 的股份。这两家组成了于 2008 年 10 月设立的 Albert Ballin 财团，该财团总计控制赫伯罗特 78% 股份，但于去年底拆散。

**5、“营改增”新政利好船东** 财税【2013】37 号文实施 4 个月后，被财税【2013】106 号文替代。结合交通运输业和部分现代服务业“营改增”试点中反映的问题，修改完善后的“营改增”新政对中外资船东而言多有利好。去年 12 月 12 日，财政部和国家税务总局发布《关于将铁路运输和邮政业纳入营业税改征增值税试点的通知》（财税【2013】106 号文），提及：“经国务院批准，铁路运输和邮政业纳入营业税改征增值税（“营改增”）试点。结合交通运输业和部分现代服务业‘营改增’试点中反映的问题，我们对‘营改增’试点政策进行了修改完善。”相关内容除另有规定执行时间外，自 2014 年 1 月 1 日起执行。《关于在全国开展交通运输业和部分现代服务业营业税改征增值税试点税收政策的通

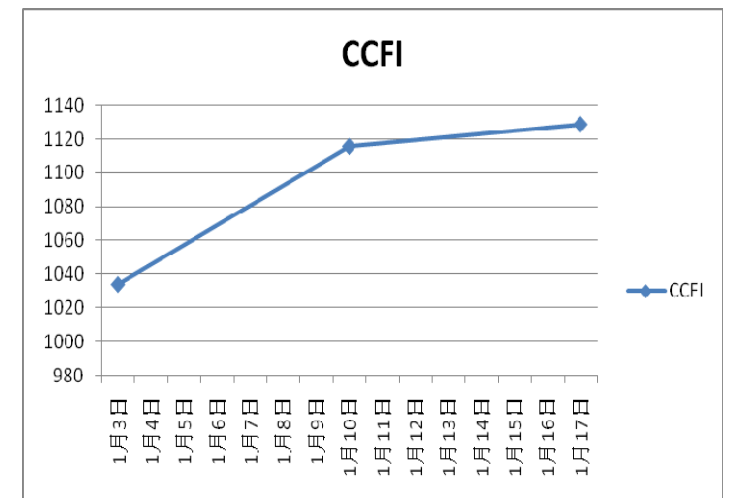
知》（财税【2013】37 号文）自 2014 年 1 月 1 日起废止。“营改增”新政使得国际班轮公司适用增值税零税率。**中资船东减轻租船税负** 财税【2013】106 号文附件 4《应税服务适用增值税零税率和免税政策的规定》第 3 条规定：“自 2013 年 8 月 1 日起，境内的单位或个人提供程租服务，如果租赁的交通工具用于国际运输服务和港澳台运输服务，由出租方按规定申请适用增值税零税率。自 2013 年 8 月 1 日起，境内的单位或个人向境内单位或个人提供期租、湿租服务，如果承租方利用租赁的交通工具向其他单位或个人提供国际运输服务和港澳台运输服务，由承租方按规定申请适用增值税零税率。境内的单位或个人向境外单位或个人提供期租、湿租服务，由出租方按规定申请适用增值税零税率。”而财税【2013】37 号文的规定则为：“境内的单位和个人提供期租、程租和湿租服务，如果租赁的交通运输工具用于国际运输服务和港澳台运输服务，不适用增值税零税率，由承租方按规定申请适用零税率。”**两者的最大变化处在：**程租服务，若租赁的交通工具用于国际运输服务和港澳台运输服务，财税【2013】37 号文的“承租方按规定申请适用零税率”调整为“出租方按规定申请适用零税率”；期租、湿租服务，租赁的交通工具用于国际运输服务和港澳台运输服务时按服务对象进行划分。服务对象为境内单位或个人，仍“由承租方按规定申请适用零税率”，与财税【2013】37 号文一致；服务对象为境外单位或个人，改为“由出租方按规定申请适用零税率”。目前中国大型航运企业多从事综合性的航运服务，包括租船业务。一些航运企业在购买船舶后，一部分用于自身的运输业务，一部分可能出租给其他船东经营。在大宗货物运输，比如干散货运输和油轮运输中，租船业务为主要运营方式，一般包括程租和期租两种方式。中海集团总会计师苏敏在去年 11 月底的“上海航运交易论坛”上表示，由于财税【2013】37 号文取消了出租方“程租、期租”国际业务的“免抵退”政策，致使航运企业税负增加，以中海集团为例，

每年由此增加税负约 1 亿元。修改完善后的财税【2013】106 号文充分考虑到出租方的权益，规定从事期租、湿租国际业务时，出租方可按规定申请零税率，从而大大降低了航运企业由此增加的税负。**外资船东适用零税率** 财税【2013】106 号文附件 3《营业税改征增值税试点过渡政策的规定》第 1 条免征增值税项目中有“试点纳税人提供的国际货物运输代理服务”。具体规定如下：试点纳税人提供国际货物运输代理服务，向委托方收取的全部国际货物运输代理服务收入，以及向国际运输承运人支付的国际运输费用，必须通过金融机构进行结算；试点纳税人为大陆与香港、澳门、台湾地区之间的货物运输提供的货物运输代理服务参照国际货物运输代理服务有关规定执行；委托方索取发票的，试点纳税人应当就国际货物运输代理服务收入向委托方全额开具增值税普通发票；本规定自 2013 年 8 月 1 日起执行，2013 年 8 月 1 日至本规定发布之日前，已开具增值税专用发票的，应将专用发票追回后方可适用本规定。该项规定被认为取消了国际班轮公司之前适用的 6%。“营改增”政策中，财政部和国家税务总局将国际班轮公司在中国境内所属的各级货运代某企业或者船务代理企业，归属于物流辅助行业，适应增值税税率为 6%。的增值税率。与外资班轮公司在中国设立的子公司因本身不经营船舶而被视为代理企业不同，中资班轮公司由于在国内有独立的运输企业，因而其在国际海运业务上可适用增值税的零税率。比如，中资班轮公司可对符合条件的客户提供船东零税率发票和船东直接结算服务，客户也可选择其代理企业开具 6% 的增值税发票。去年 7 月，国际班轮公司陆续向客户发出通知，称将从 2013 年 8 月 1 日起对其客户全部的预付运费金额额外征收 6% 及相关的附加费用，引发市场巨大反响。货主企业相关网站提出，国际班轮公司在开具增值税发票后，需向外贸企业在原运费总额上多征收 6% 的税费，而非针对超出部分征税，此举被指借“营改增”之机“变相涨价”。国际班轮公司也不停喊冤，马士基（中国）公司相关人士表示，区别于营业税，增值税作为价外税不包含在运价内，“因而，运价是保持不变的。马士基航运所属的各级货运和船务代理企业从客户收取的增值税不作为自身的收入，而是代替政府征收，需上交属地国家税务局。此过程不会给企业带来任何收益，我们还需以实际应交增值税为基数，向属地地方税务局申报缴纳增值税附加税费（各地的附加税费的综合税率不统一，为 12%~14%），事实上税负负担有所加大。”在征收增值税及相关附加税费的同时，国际班轮公司的做法也出现分化。有的班轮公司只加收 6% 增值税而不再加收增值税所属附加税，也有班轮公司除征收 6% 增值税，还征收比例不等的增值税所属附加税。去年 8 月 1 日交通运输行业试行“营改增”政策以来，国际班轮公司通过各种渠道呼吁，希望能够享受与中资班轮公司同等税赋待遇。对于财税【2013】106 号文的新规定，国际班轮公司纷纷叫好。根据财税【2013】106 号文，国际班轮公司自 2014 年 1 月 1 日起对在中国大陆地区收取且通过银行结算的的海运费和任何其他费用，开具增值税普通发票，而非增值税专用发票。同时，国际班轮公司将不再另外加收增值税及其附加费（包括城市建设税、教育费附加税、地方教育费附加税等）。

### 行业指数



1月20日数据：**BDI (波罗的海干散货指数): 1428 (0.49%)**  
**BPI (波罗的海巴拿马型指数): 1552 (-0.77%)**  
**CCFI (中国出口集装箱运价指数): 1128.73**



**BSI (波罗的海超灵便型船运价指数): 1154 (-0.94%)**  
**BCI (波罗的海海岬型指数): 2082 (2.76%)**