

空箱过剩压港 集装箱价格持续走低

本报记者 孙丽朝 北京报道

“现在港口各个堆场都堆满了集装箱，供大于求的情况非常明显。从2022年初开始，集装箱价格持续走低，2021年底一个二手40英尺集装箱最高能达到4万元，现在降到了1.3万元。为了应对过剩，目前船公司和租箱公司对外放箱量并不大，希望以此来扛扛价。”青岛港某集装箱销售企业人士对《中国经营报》记者表示。

从原来的“一箱难求”到现在“空箱堆积”，国际集装箱市场出现新的“箱”愁。全球集装箱交易平台Container xChange数据显示，2023年第2周(1月2-1月8日)，上海港的40英尺集装箱CAx(集装箱可用指数)达到0.66，此后几周均维持在0.64的高位。2020年11月到2021年12月之间，该指数曾多次低于0.1。

CAx指数可以量化全球主要港口的集装箱可用性。根据Container xChange的定义，CAx超过0.5说明该港口的集装箱设备有剩余，而低于0.5则表示集装箱设备不足。

全球性集装箱过剩需长时间消化

“原来是缺箱子，现在是没有地方存箱子，主要原因不是货源下降，而是集装箱供应量太多了。”

“经过2021年的价格高位之后，现在集装箱价格和运价都恢复到疫情前的水平，预计未来可能会继续下降。”天津港一家国际物流公司人士对记者表示。

2021年，受新冠疫情影响，外贸行情“先抑后扬”，国际物流链出现一系列始料不及的极端状态。散落在全球各地的集装箱回流不畅，集装箱分布严重不均衡，大量空箱在美国、欧洲和澳大利亚等地积压，我国出口集装箱需求紧缺。

在这场集装箱供应链“黑天鹅”事件中，市场怪象频出：企业采购新箱子只要往欧美主要航线发运一次货物就能赚回买箱钱；将一

个空集装箱从美国运往中国，比等待装满货物再从美国运往中国更加有利可图。因此，集装箱企业订单爆满，产能全开。直到2021年底，缺货现象才逐步缓解。

随着集装箱供应的提升和全球航运市场作业效率的恢复，2022年市场出现了空箱积压过多的情况。

中国集装箱行业协会(以下简称“中集协”)常务副会长李牧原在2023年1月12日召开的“对话中集协，行业大家谈”活动上也曾表示：“2021年下单的集装箱，2022年都生产出来了，但客户不着急用，最后部分集装箱堆在工厂不提走。”

年中外贸或将明显回暖

“从宏观上看，外贸需求仍然在，预计2023年中国外贸进出口额将继续保持正增长。”

外贸需求不足也是导致空箱堆积的原因之一。海关总署发布的数据显示，虽然中国2022年出口仍保持正增速——全年累计出口金额3.6万亿美元，同比增长7%，但增速滑坡，且从11月就开始进入同比负增长，以美元计价，2022年12月，中国出口额同比下降9.9%，创2020年2月以来的最大降幅，进口额同比下降7.5%。

中国出口集装箱运价综合指数(CCFI)是集装箱运输市场价格变化的“晴雨表”。自2022年2月11日CCFI指数创下3587.91点历史最高点之后，一直下跌。2月10日，上海

航运交易所发布最新CCFI指数为1133.10，比最高峰下降约68.42%。

何建华表示，当前外贸出口正面临转型升级问题，欧美等传统市场对我们的中低端日用品购买力下降，这就要求我们一方面进行制造业数字化和智能化转型，提高产品质量和竞争力；另一方面做好东南亚和泛太平洋等新兴市场的布局。“从宏观上看，外贸需求仍然在，预计2023年中国外贸进出口额将继续保持正增长。”

徐凯表示，在经过2021年的供应链危机后，当年欧美市场采购货物超订严重，以致2022年大部分时间

处于去库存阶段，所以欧美传统的圣诞节前进口旺季并未出现。2023年中国春节与圣诞节距离较近，叠加疫情等因素，春节长假前的外贸小高峰也未出现，春节后正处于货运淡季，这些短期因素导致当前外贸略显低迷。长期来看，随着中国外贸结构转变，未来低附加值产品出口将会持续下降，高端制造、高附加值、自有品牌产品的出口将会快速增长，总体贸易额仍将持续增长。

李牧原称，现在国际集装箱市场出现新的“箱”愁，原来是在没有地方存箱子，主要原因不是货源下降，而是集装箱供应量太多了。“2021年中国缺箱，国外不缺箱，集装箱在国内外港口积压，是结构性矛盾。现在是全球性的集装箱过剩，全球集装箱保有量在疫情前是4000万TEU，现在是5100万TEU，这种过剩需要很长时间去消化。”

Container xChange数据也显示，近几个月来，北欧安特卫普港，北美洛杉矶港、芝加哥港等港口40英尺集装箱CAx均高于0.75，芝加哥港CAx近期曾高达0.92。



Container xChange在最新发布的报告中称，集装箱价格将在2023年下半年开始正常化。视觉中国/图

上海社会科学院研究员、南通大学长三角现代化研究院院长何建华对记者表示，集装箱市场在经过2021年的高产之后，存箱数量大增，这是导致当前全球性集装箱过剩的主要原因。

对于过剩的集装箱，上海国际航运研究中心首席信息官徐凯建议将这些集装箱资产盘活，变成可

增值资产。此前集装箱相对紧张，空箱通常会集中在港口附近，内陆企业需要到港口提空箱，现在空箱资源充足，可以通过江海联运、堆场前置等方式将一些空箱分配至港口腹地园区或者重庆、武汉等内陆货源地，方便企业就地取还。此外，还可以将多余的集装箱用作临时仓储用途等。

Container xChange在最新发布的《全球集装箱行情分析报告(2023年1月版)》中称，预计2023年第一季度中国的出口和集装箱离港量会保持低位。不过，随着美国港口拥堵的缓解、进口量趋于稳定，集装箱价格将在2023年下半年开始正常化。

全球第五大班轮公司赫伯罗特首席执行官Rolf Habben Jansen今年2月初也表示，尽管当前集装箱运费继续下行，但随着补库存需求的增加，商品和运输服务的订单量将再次回升。他预计回暖或将在3月或6月发生。

铁矿石“基石计划”再升级 中钢协研究进口再生原料降税

本报记者 索寒雪 北京报道

近日，中国钢铁工业协会(以下简称“中钢协”)党委书记、执行会长何文波表示：“中钢协将继续落实

多部委召开8次会议

作为世界四大铁矿石供应商之一的淡水河谷，向外界公布了2022年第四季度的盈利情况，在发给《中国经营报》记者的邮件中显示：“2022年第四季度，淡水河谷持续经营中产生的形式上经调整后的EBITDA(息税折旧摊销前利润)为50亿美元，环比增长10亿美元，主要反映出铁矿石销量的增长以及镍和铜实际价格的上涨。”

与此同时，俄罗斯最大新铜矿的相关负责人也向《中国经营报》记者表示，随着疫情过后，中国经济的复苏以及需求增长，看好铜矿价格的上涨。

中国需求左右着世界矿产品的价格，但是中国需求并没有世界矿产品的话语权。

2022年1月，中钢协向国家发改委、工信部、自然资源部、生态环境部四部委上报了“基石计划”，即通过国内新增铁矿开发、

和筹划升级“基石计划”，进一步修订再生钢铁原料标准，研究进口再生钢铁原料的增值税优惠政策。”

据了解，在过去一年，“基石计划”进展迅速，何文波曾向《中

国经营报》记者表示：“中国最大的单体地下铁矿——鞍钢西鞍山铁矿项目正式开工，这是‘基石计划’国内铁矿资源开发的重要进展。”

何文波说：“‘基石计划’国内铁矿开发作用显著。国家发改委先后组织召开了8次会议，会同工信部、自然资源部、生态环境部、林草局、矿山安监局等单位及相关地方政府定期会商和专题会商，协调解决加快国内重点铁矿项目建设的重大

问题，对推动国内铁矿开发起到极大作用。省级铁矿专项工作组落实加快铁矿项目建设工作，采取有力措施落实相关工作要求，制定完善实施方案，提出了工作目标、主要任务和政策措施。”何文波说。

中钢协在去年进行了多次调研。“钢铁协会组织行业力量积极配合调研梳理国内重点铁矿项目。钢铁协会积极配合国家铁矿专项工作组，组织中国冶金矿山企业协会、钢铁企业等单位调研补充国内重点铁矿项目信息，汇总国内重大铁矿项目并实行‘台账式’管理，梳理出55个项目存在的114项需协调解决的问题，形成了项目分类推进表。”何文波说。

钢铁企业在与相关部门的沟通衔接中，例如项目审批建设遇到的一些急难事项和困难问题得以有效解决，获得感明显增强。

何文波表示：“加强废钢回收利用和海外资源开发，中钢协将继续落实和筹划升级‘基石计划’，进一步修订再生钢铁原料标准，研究进口再生钢铁原料的增值税优惠政策。”

“现在仅仅是开端，未来的路还很长，需要大家持续地重视。”中钢协人士向记者表示，“一个铁矿从审批到建成需要7到8年的时间。”

解决眼前的话语权问题需要更加行之有效的办法。

按照中钢协的规划，2023年继续落实和筹划升级“基石计划”，策略重心发生了一定的变化，中钢协将启动以“材料升级和材料替代”为主要工作方向的“钢铁应用拓展计划”，全面加强上下游领域跨产业合作。

“加强废钢回收利用和海外资源开发，进一步修订再生钢铁原料标准，研究进口再生钢铁原料的增值税优惠政策。培育龙头企业，鼓励区域优势企业兼并重组，推进废钢产业健康发展。”何文波说。

中钢协提供给记者的资料显示，“基石计划”确定了在2025年、2030年和2035年三个时间节点的供给目标，要对国内新增铁矿开发、境外新增权益铁矿、废钢资源等进一步梳理核实。

进口原料降税

何文波表示：“加强废钢回收利用和海外资源开发，中钢协将继续落实和筹划升级‘基石计划’，进一步修订再生钢铁原料标准，研究进口再生钢铁原料的增值税优惠政策。”

“基石计划”提出要求，要统筹好两个市场、两种资源，加强海外资源开发项目跟踪，分类指导持续推进国内铁矿资源开发，建立集“找矿、建设、运营”为一体的全生命周期铁矿石战略保障机制。

国内钢铁行业的深度战略调整已经开启。

据中国钢铁工业协会统计数据显示，2022年，重点钢铁企业完成固定资产投资额1273.62亿元，同比下降0.21%。从投资结构看，新建产能投资为146.82亿元，同比下降29.05%，占比11.5%；节能、环保类投资371.44亿元，同比增长11.95%，占比29.2%；改进工艺、提高产品质量、增加新产品类投资397.35亿元，同比增长13.96%，占比31.2%。

兰格钢铁研究中心分析师葛昕向《中国经营报》记者表示，2023年，国内钢铁行业的深度战略调整已经开启，国内钢铁生产

企业的发展重点正在从战术扩张转到战略调整，面对下游需求结构变化的转变，原料价格波动带来的风险，利润变化带来的经营压力，国内钢企应当迎难而上、积极应对，借深度调整之时机，打造钢企产品之硬核，朝着高质量发展之路迈进。

葛昕举例：“以暂居钢铁行业利润榜第二位的湖南钢铁集团为例，湖南钢铁集团的粗钢产能规模在2000万吨以上，2022年却可以实现营收2201亿元，实现利润150.3亿元，销售利润率达到6.8%，高出全行业6.4个百分点，高出重点钢企5.3个百分点，高出中国宝武4.1个百分点。这是源于企业对于产品结构的深度调整，2022年湖南钢铁集团实现了13个大类90个钢种替代‘进口’，其中华菱湘钢新增52家下游厂商认证，在汽车非调质钢、高端乘用车齿轮、工业纯铁、弹簧扁钢领域实现从无到有的突破。”

葛昕看好行业研发的将来：“要持续性地对产品结构调整就要有持续性的投入。2022年，重点统计会员钢铁企业研发费用1197亿元，同比增长5.38%，占营业收入的比重提高至1.82%。”

“一带一路”税收合作机制扩围 中国影响力持续增强

本报记者 杜丽娟 北京报道

为贯彻落实习近平主席关于共建“一带一路”和深化国际税收合作等重要指示精神，近年来，税务部门积极服务高水平对外开放和高质量共建“一带一路”，将“便民春风”吹向“一带一路”。

国家税务总局国际税务司司长蒙玉英介绍，2019年，在国家税务总局倡议下，“一带一路”税收征管合作机制正式成立，以致力于提升“一带一路”国家税收领域的协调性、互惠性，共建增长友好型税收环境。

据悉，“一带一路”税收征管合

作机制(以下简称“合作机制”)，是第一个由中方发起建立的多边税收合作长效机制。合作机制致力于加强税收征管能力建设，推动构建增长友好型税收环境。目前，合作机制理事会成员已增至36个，观察员增至30个，中国在其中扮演着重要角色。

作为合作机制的重要组成部分，“一带一路”税收征管合作机制(以下简称“联盟”)近年备受关注，它是合作机制开展培训、研究和技术援助等能力建设项目的多边性机构。

《中国经营报》记者从国家税

务总局了解到，作为联盟成员之一，国家税务总局目前会同联盟其他19个成员税务部门、14个合作方一起，着力增进共建“一带一路”国家之间的税收交流与合作，促进税收征管能力共同提升。

蒙玉英在国家税务总局召开的新闻发布会上介绍，联盟目前已成立中国扬州、中国北京、中国澳门、哈萨克斯坦阿斯塔纳、沙特阿拉伯利雅得5所“一带一路”税务学院，构建起辐射英语、汉语、葡萄牙语、俄语、阿拉伯语地区的多语种培训机构网络。

其中以扬州“一带一路”税务

学院为主阵地，联盟还带动阿斯塔纳、中国澳门等学院每年开展满足不同区域发展需求的各类培训活动，打造“一带一路”税务学院。

一直以来，开展税收培训是联盟促进征管能力共同提升的主要抓手。据悉，联盟自2019年在扬州“一带一路”税务学院举办首期培训以来，以“自办、合办、协办”等培训模式，通过线上、线下方式，至今已举办各类培训活动50余期，共有100多个国家(地区)超过3000名税务人员参加培训，在深化各国税收合作和友谊的同时，也受到各国学员的一致赞誉。

在课程体系建设方面，蒙玉英介绍，2019年开展培训以来，依托扬州“一带一路”税务学院，联盟先后试点推出了“税收争议解决”“税收征管数字化”“纳税服务”“增值税改革”等4个专题的初级和中级线上课程。

在此基础上，联盟办公室广泛吸收各方意见建议，积极借鉴其他国际组织开展专业培训的经验，设计完成联盟课程体系1.0版。

2月20日，联盟通过合作机制官网和“一带一路”税务学院网站，向全球公开发布联盟课程体系1.0版。在该课程体系建设中，中方通

过联盟办公室积极参与并贡献了重要力量。“它的推广应用将更好发挥合作机制多边作用，同时有利于我们深化国际税收交流合作，并与‘一带一路’合作伙伴的税务部门共同服务高质量共建‘一带一路’。”蒙玉英说。

根据联盟建设发展计划，未来联盟办公室将邀请更多国际税收专家加入联盟专家师资队伍，同时基于各“一带一路”税务学院自身特点，联盟将进一步增强合作交流，全面开发知识产品，分享师资、课程等培训资源，以促进“一带一路”国家税收征管能力的提升。