



丹麦船东 Copenship 申请破产

丹麦散货船船东 Copenship 在经历市场亏损后,其首席执行官 MichaelFenger 日前宣布破产。据悉 Copenship 原计划在 2014 年扭转业绩,但散货船市场运价持续下跌使得这一计划最终落空。该公司 2012 年和 2013 年共亏损 3.26 亿美元,去年 12 月表示,其 2014 年税息折旧及摊销前亏损为 2.3-2.9 亿美元。

MichaelFenger 表示,由于遭受市场低迷、对手竞争及保险案件压力,该公司不得不宣告破产。该公司的破产管理人表示,所租船舶将会交还给船东。

由于近期 BDI 指数暴跌,导致散运市场运价迅速降至近 30 年以来的最低水平。BDI 指数于周三再降至 569 点,与 1986 年 7 月的历史低位 554 点相差无几。

Copenship 旗下共租用超过 50 艘小型散货船,用于谷物、铁矿和木材的运输。

新兴航运加入“换单”潮流

据《贸易风》报道,新兴航运已将在中国船厂订造的 2 艘好望角型散货船改成 VLCC,但该公司对此一直三缄其口。

根据新兴发布的公告,本次是将特殊目的公司 Pacifica 订造的 1 艘好望角型散货船订单改签,另将单船公司 Dynasty 的 1 艘散货船订单撤销。这些好望角型散货船的造价为每艘 4600 万美元,修改的订单为订造 1 艘价值 9500 万美元的 VLCC。新船的交付期定在 2017 年,船款分 3 期(每期 10%)支付,并在交船时结清最后 70% 的款项。这一交易得以实现是因为外高桥尚未开建上述 2 艘散货船,后者订造于 2013 年。

新兴航运是 Oak Maritime 的上市兄弟公司。两者的船队现有 6 艘规模大至卡萨姆型的散货船,但它们的重心主要放在好望角型散货船板块,另有一些 VLCC。

在完成上述改单交易,以及去年夏天卖掉 1 艘好望角型散货船与 1 艘 VLCC 后,两者的船队还有 11 艘好望角型散货船,并在青岛北海订有 2 艘 VLOC。此外,它们有 3 艘 VLCC 在水上经营,加上新订的这艘共有 4 艘 VCLL。

总体而言,台资船东并未因干散运市场持续低迷,而像欧洲及中国大陆企业那样承压过重。这主要归功于它们偏向签订长期租约的保守做法。且正因如此,该地区的大型散货船东在很大程度上,都避开了非得组建联营池这条路,或是不得不采取其它极端措施。

但相对来说,新兴的处境算不上“高枕无忧”。该公司租约的覆盖情况究竟怎样,目前尚未可知。

散货船市场终将迎来反弹

船舶经纪 Allied Shipbroking 日前表示,由于许多船东认为目前的散运价难以保持船舶运营收支平衡,目前散货船市场上鲜有运输交易。而近日 BDI 指数跌破 600 点,达到自 1986 年以来的最低水平,也为散运市场复苏雪上加霜。尽管 BDI 指数并不能直接反映所有散货船的市场运价,而不同的船舶因船体尺寸、运营路线和运营成本的不同,所获得的收益也并不一样。

Allied 市场研究资产估值首席分析师 George Lazaridis 对此表示,散货船市场上有许多人士仍在期待市场复苏,而不是接受市场当前运价并签订租约。尽管目前的情况表现得并不乐观,但市场人士普遍认为,短期内的市场趋势并不能代表未来一整年里的市场状况。

(本报综合报道)

油价走势影响航运业

油轮运价不降反涨

■ 本报记者 胡心媛

国际航运市场不景气一直是近几年来航运业的硬伤,从日前上海国际航运研究中心发布的《国际航运市场 2014 年回顾与 2015 年展望》报告看,2015 年受世界贸易增长缓慢、大量船舶持续交付和航运公司低成本化竞争等因素影响,国际航运市场整体仍将呈现震荡下滑趋势。

自去年 6 月以来,国际原油价格几近腰斩,目前已跌破 50 美元/桶。油价大跌吸引中国等原油消费大国逢低吸纳,这也成为油轮运费上涨的催化剂,给近些年持续不景气的油运业带来利好。

油企囤油致使运价高企

一个有趣的现象是,尽管当前国际原油价格下挫,但国际油轮运费却不降反涨。中东至日本线路的油轮基准海运价 2014 年 12 月月中还是创下新高。

独立海运信息发布机构波罗的海交易所(Baltic Exchange)数据显示,中东至日本海运线油轮的每日收入增至 9.7489 万美元,为 2008 年以来最高水平。仅仅 6 个月前,这一数字还不到 2 万美元,无法实现油轮运营的盈亏平衡。

更有消息称,2014 年第四季度,大批巨型油轮源源不断地驶向中国港口,数量较以往翻番。国内青岛港等港口也是一派繁忙景象,到港船和在港船都是满负荷运转,卸油量大增。

海关总署进口数据也显示,中国原油进口力度加大,2014 年 12 月中国的原油进口量为 3037 万吨,环比增加近两成,同比增长 13.4%,当月进口量创下有记录以来的新高。记者了解到,由于美国原油和布伦特原油价格双双下挫,近期国际油价较一年后大概每桶会折价 9 美元以上,这使得现在买进原油,存放到一年或以后再出售变得有利可图。

不仅仅是中国油企在行动,放眼国际市场,据外媒报道,维托尔(Vitol)、托克海运物流公司(Trafigura)及蚬壳等大型石油贸易商日前纷纷与大型油轮签约,油轮租期最长长达 12 个月,此举并不寻常。世界最大的独立原油贸易商维托尔已预订 TI Oceania 超级油轮,该超级油轮是以载重吨位(DWT)计全球最大的油轮之一,运载能力达 300 万桶。另有消息人士称,维托尔、托克和蚬壳都预订



了一至两艘可运载 200 万桶原油的 VLCC 巨型油轮。甚至有机构预估,由于油价崩跌,石油贸易商在海上囤油至少 2500 万桶。

航运界网分析师高先生在接受《中国贸易报》记者采访时表示,面对油价下挫,原油的需求量必然会增长,这是供求关系的体现。“不管是怎样的需求,炼制或者囤积,都将带来运输需求,从而也就拉高了即期运价。”高先生说,“近来我们可以看到很多关于‘囤油’的报道。中国国家战略储备、中国油企和国外大型贸易商,都在趁油价低迷之际‘囤油’,无论是在海上囤,还是直接在陆上囤,都将拉高原油即期运价。这些都是影响原油运价的重要因素。”

油价下跌影响 BDI 指数

波罗的海贸易海运交易所干散货运价指数(BDI)1 月 30 日再创近 30 年来新低。据悉,当日 BDI 下跌 3.8%至 608 点,为 1986 年 8 月以来最低水平。业内人士认为,大宗商品价格持续下跌和航运业运力过剩是导致 BDI 持续走弱的主要原因,且抑制了行运业的复苏。

“针对近期 BDI 指数暴跌,值得注意的是,原油价格的下降对 BDI 指数倒是有着‘负面’的影响。原油价格下降,散货船所使用的燃料油价格也会相应降低。船东的燃油成本下降,自然也就能够‘承受’更低的运价,运价的下跌最终也就反映到了指数的下跌上。当然,影响 BDI 指数走势的因素非常多,油价也只是其中之一。”高先生说。

挪威帕累托图证券公司航运业分析师哈瓦德森认为,从大周期来看,过去几年全球干散货运价表现疲弱并不是因为市场需求匮乏,而是干散货供应过量过剩所致;从小周期看,中国农历春节效应也不容忽视。春节造成的“需求洼地”以及节后的需求恢复,一般将导致 BDI 在以中国农历春节为窗口期的前后 20 个交易日,呈现明显的“V”型走势。

马太效应凸显

此轮油价暴跌受益最大的无疑是油运业,但这也引发了业内的担忧。上海航运交易所分析认为,油价下跌对于油运市场的近期影响主要为:一燃油成本大幅减少促使油

轮航行速度提高并抑制老旧船舶淘汰,有效运力因此增多;二油价期货溢价出现,期租油轮用于储油有利可图,有效运力因此减少;三较低油价将刺激石油储备和消费,石油货盘因此增加;四对运量增多的预期刺激新船建造。

船舶经纪 AlliedShipbroking 最新报告显示,VLCC 运输市场在经历了长期的运价低迷和运力过剩困扰后,过去几周的持续复苏使得船东眼前一亮,预计该型油轮市场未来将出现进一步上升空间。与此同时,苏伊士型和阿芙拉型油轮运输市场运价也出现大幅攀升,美国因恶劣天气导致其原油的需求持续处于高位,而欧洲和北非的需求不断上涨也进一步推动油运市场运价上升。

为此,TankersInternational 的首席执行官 JonathanLee 表示,“2015 年航运的市场背景仍将以震荡加剧为主要基调,鉴于船队净增长处于历史低位,吨-英里需求提高,以及油价下跌对 VLCC 市场带来巨大正面效益等因素,运费市场将面临高位更高、更低更低的震荡局面。

跨境电商频现融资潮 打“快”牌能否“破竹”?



不论是代购的火爆还是亚马逊在中国的走红,都说明中国市场对于海外产品越来越旺盛的需求。在此大背景下,跨境电商洋码头快速地吸引了资本关注。

洋码头创始人兼 CEO 曾碧波日前发布内部邮件,宣布公司完成了 B 轮 1 亿美元融资。曾碧波在接受记者采访时指出,未来洋码头将会抢占移动互联网领域的先机。除此以外,融得的资金还会用于优化物流体系、与海外厂商展开合作,布局国际物流仓储等。

行业洗牌欲血战天猫国际

融资的艰难,与巨头的进入有很大的关系。而对于垂直跨境电商来说,如何与巨头同台博弈是最大的难题。

“资本真的是怕风险”,曾碧波表示,2014 年 9 月份之前,其与投资方见面,感觉

还很好。但随着天猫“双 11”、亚马逊直邮等巨头进入跨境电商行业之后,所有投资方都会面临同一个问题:怎么跟天猫竞争?

公开资料显示,除了洋码头获得 1 亿美元融资,之前国内公布的跨境电商行业融资金额最大的是垂直母婴电商蜜芽宝贝于 2014 年 12 月获得的 C 轮 6000 万美元。

除此之外,在最近一个多月内,还有多家跨境电商网站宣布融资消息,如进口食品垂直类跨境电商平台“鲜 life”宣布完成千万级天使投资,进口化妆品跨境电商唯美网宣布完成 A 轮千万级投资,女性跨境购物移动应用“海蜜”完成 1500 万元天使投资等。

“接下来,会有更多企业加入到跨境电商的角逐中来,在进口电商被誉为蓝海市场的当下,各路资本都在争相进入,2015 年或将掀起跨境电商行业的融资潮。”中国电子

商务研究中心高级分析师张周平表示,这些先后加入的国内电商都经历过长达十年的电商大战,“极具狼性”,很容易把行业带入洗牌期。

针对进口跨境电商市场的兴起,多家互联网巨头也开始涉足这一领域。阿里巴巴、京东、聚美优品、苏宁、1 号店、亚马逊等电商企业,从 2014 年开始纷纷布局进口跨境电商业务。

多家电商布局跨境业务

对于与巨头竞争,曾碧波的态度并不乐观。他表示,资本市场马上将进入“寒冬期”,中小规模的项目接下来将很难融到资,洋码头此次融资金额较高,一是为了积极布局,二是为“过冬备好足够弹药”,未来将与天猫、京东、唯品会等对手展开一场“恶战”。

“天猫国际的优势是流量很大,用户很多。因此,天猫国际一旦做跨境电商,会迅速聚集大批流量”,不过曾碧波认为巨头也有软肋,由于阿里的业务布局很广,而跨境电商作为其业务之一,不会将全部的心思投入其中,而且,体量大的企业“转向也会慢”。比如其在跨境电商的各个环节都没有沉淀,国际物流的开发、国际团队的建设以及海外供应链的开发等,这些对于天猫国际来说,都是难题。

但是,业内人士表示,从品牌方面讲,天猫、京东、苏宁、1 号店、聚美优品等在国内知名度高,辐射范围广,品牌信任度高、认可度高,他们从事跨境电商业务势必会挤压个人代购卖家、从事跨境电商的中小企业的生存空间。

打“快”牌能否“破竹”

虽然生存空间会被挤压,但是差异化竞争的确会给洋码头等垂直跨境电商以生存机会。曾碧波认为,快速布局跨境电商的移动互联端,是制胜的法宝。除此以外,对于海外的仓储、物流等供应链布局也会加强,借此提高公司应对巨头冲击市场的能力。

据艾瑞咨询统计,2013 年中国跨境电商业务出口占比达到 88.2%,进口占比在 11.8%。目前我国跨境电商进口业务还处于起步阶段,随着国内市场对海外商品的需求高涨,预计未来几年跨境电商进口业务的份额占比将不断提升。但由于跨境电商进口业务受国家政策影响较大,跨境电商进口业务份额占比将相对平缓缓慢地提升。

虽然业内看好跨境电商的发展,但在在业内人士看来,时下的跨境电商行业前景依旧待解。

目前跨境电商市场还处在开发阶段,究竟何种商业模式适合推广,更能吸引消费者还尚不明确;对于国内消费者来说,海外购物意识并不强,对于海淘流程等也并不能应用自如,跨境消费目前还只限于少部分人使用。加上跨境电商的卖点之一是国内外商品的价格差,而受到知识产权等因素的影响,跨境电商短期内会于存在灰色领域。因此,正规市场到底有多大,目前尚不得而知。

(钟金)

物流动态

