

航运 聚焦

BDI 指数低迷 金融创新或成航运业突破口

“在2008年国际金融危机之后,航运业开始低迷,但当时业内预期最晚2012年航运业会迎来复苏。”中国船级社总裁孙立成感慨,“现在2015年即将过去,航运业依然在低谷徘徊。”

航运业的低迷大大压缩了航运企业的生存空间,利用金融创新降本增效成为航运业的自救手段。

BDI 指数跌至 30 年以来新低

BDI 指数是由几条主要航线的即期运费加权计算而成,反映的是即期运费市场行情,前三季度,BDI 指数均值仅为744点,比去年同期下滑32%。2008年金融危机时,BDI 指数最低点为663点,自2008年5月创历史新高(11793点)以来,在近7年的时间里BDI 指数累计下跌幅度已近96%。

纵观今年以来的BDI走势,前5个月的指数一直在600点左右震荡。从6月中旬开始,BDI 出现快速上涨,至8月初涨至反弹的高点1222点,近两个月累计涨幅达85%。之后,BDI 指数便直线下挫,9月中旬指数再度拉起,但仅维持了半个月又重回下跌通道。第四季度理应为国际海运市场的传统旺季时点,但是BDI 指数却屡创新低。

BDI 指数衡量的是铁矿石、煤炭等大宗商品的运输费用。

混沌天成期货分析师孙永刚在接受媒体采访时表示:“BDI 指数的大跌,也就是船运价格的大跌,很大程度上是由于大宗商品贸易萎缩造成的,大宗商品的需求增速在不断降低,甚至有些商品是总需求量

已经降低。”

目前全球经济增速持续放缓,多个国家和地区不断压缩对大宗商品的需求,尤其是中国这样的大宗商品需求大国经济增速放缓,导致了航运需求的减少。

“铁矿石等大宗商品受到下游行业不景气影响,特别是在中国。”上海国际航运研究中心研究员韩军说。

目前,钢厂吨钢亏损已近200元,“钢厂销售不顺畅,也就没有动力储备更多铁矿石等原材料了。”韩军说。

韩军进一步指出:“临近年底,各地工地进入冬歇,对钢铁的需求进一步降低,因此对铁矿石的需求还将进一步降低。”

煤炭也一样,海关总署公布的最新数据显示,10月中国进口动力煤(包含烟煤和次烟煤,但不包括褐煤)557.25万吨,同比下降34.59%,环比下降19.57%。

BDI 指数下挫虽然一方面是大宗商品需求增速放缓导致,但业内人士指出,更重要的原因是航运业的运力过剩。

孙永刚表示:“BDI 指数的下跌主要原因是运力过剩。船运业在经历了2008年的危机之后终于开始了行业内部的大型整合和去产能。船运行业是高资本集中的行业,因此自身的调整能力自然更加缓慢一些,目前已经看到一些船厂出现破产的情况,即使船厂破产出清,行业整理,可航运能力是不会快速下降的,因为船运公司破产后船依然在,因此船运行业的调整周期将会是相当长的。”

对于航运市场何时才能重拾增长,韩军判断,运力过剩局面短期内难有根本性改变,而需求端,目前中国推行供给侧改革,也

就是政府主导的去过剩产能力度将加大,再加上企业主动去产能,去产能力度空前,僵尸企业将逐步被清出市场,因此航运指数还能见到更低的底,低位徘徊态势仍将持续,全面复苏尚待时日。

孙永刚预计:“未来BDI 指数的复苏将滞后于大宗商品需求的复苏。”

航运企业艰难度日

在航运指数难以好转的背景下,船运公司之间的生存空间被急速挤压,价格战已经到了白热化的程度。据多家货代及船运公司知情人员介绍,现在很多船运公司利润最低做到一组货柜几块钱,利息都不够,今年上半年甚至还有做到零海运费的。因此,有众多航企都宣告破产倒闭。

“不仅仅中国,全球各地航运企业都出现了破产倒闭的案例。”韩军说。

2015年已有包括美国GMI、丹麦船公司Copenship、韩国大波航运公司、韩国三普航运公司、日本第一中央汽船株式会社和印度Mercator在内的航运企业陆续宣告破产。

还有希腊Dryships、SeaPioneer以及韩国韩进海运宣布撤离市场。

“由于干散货航运市场不景气,不少船企将向船厂提交的用于干散货运输的海峡型船订单改为油轮或者集装箱船。”韩军透露。除此之外,航运企业也加速船只报废,主动弃船减少运力。

据了解,超过8.5万载重吨报废船舶平均报废年龄为21年,相比2014年平均报废年龄水平25年“急剧下降”。今年报废的最

年轻的海岬型船是两艘日本籍的船舶,分别建造于1996年和1998年之间。

金融创新救援

在航运业低迷的2015年,除了航运企业自救外,航运金融创新的步伐明显在加快。

上海清算所董事长许臻认为:“尽管目前航运以及大宗商品这个行业总体上处于低迷的阶段,但是目前的低迷环境也正是我们积极布局场外航运和大宗商品衍生品市场的有利条件。”

中信寰球商贸总经理黄元也表示:“金融创新要提供丰富多彩的价格指数来为广大的企业提供一个低成本的、有效率的套期保值的工具,这些工具是一个行业的需求。”

随着国际国内航运运力的不断增加、季节性、时效性等因素影响,集装箱运费剧烈波动,沿海煤炭运价震荡下行,对于相关航运企业与货主而言,人民币集装箱掉期、中国沿海煤炭远期运费协议中央对手清算业务的推出能够满足实体企业套保需求,规避价格波动风险。

记者了解到,在融资租赁公司中,航运业务依然受到关注。近日,民生金融租赁在韩国将一艘18400TEU(标准箱)的集装箱船MSC MAYA成功交付给地中海航运公司。据了解,该船舶由韩国大宇船厂制造,是民生金融租赁与地中海航运合作开展的3艘18400TEU 集装箱船项目所交付的第一艘船舶,这也是民生金融租赁在集装箱船舶租赁领域的尝试。

(静 安)

船企为抢占市场先机 发力智能船舶

近年来航运业持续低迷,港航企业面临严峻的生存考验,降本增效成为企业存活的救命稻草。

造船企业纷纷把目光投向了智能船舶。12月1日,中国船舶工业集团公司宣布,将在上海设计建造国内首艘智能示范船。同一天,由中国船级社(CCS)编制的《智能船舶规范》(以下简称《规范》)在中国国际海事会展期间正式对外发布,该规范将于2016年3月1日生效。

“船舶智能化成为船舶制造与航运领域发展的必然趋势。以往那些‘通过经验做管理’的传统模式已经慢慢被边缘化,非智能化的船舶将无法满足未来船东的要求。”上海船舶研究设计院副院长房泉认为。

12月1日,中国船舶工业集团公司宣布,将在上海设计建造国内首艘智能示范船。这款以海豚命名的“会思考”的智能示范船i—DOLPHIN的船型是一艘38800载重吨散货船,将在明年9月开工,并计划在2017年交付。

中船系统平台系统研究所工程师魏慕恒对记者表示:“i—DOLPHIN标志着我国建造的全球真正意义上的首艘智能船舶进入设计建造阶段。”据了解,目前智能船的合同设计和技术规格书已经完成,部分模块已经实现了实船试用试装,并确定了建造智能示范船的商业模式。

据魏慕恒介绍,智能船舶以“大数据”为基础,运用实时数据传输和汇集、大容量计算、数字建模、远程控制等先进的信息化技术,实现船舶智能化的感知、判断分析以及决策和控制,从而更好地保证船舶的航行安全及效率。

出于应对运营成本增长、船舶操作复杂化以及环保法规日趋严格的需求,国外已有企业启动了智能船舶的可行性研究。据记者了解,为在智能船舶市场抢占先机,日本、韩国、中国及欧美国家的不少造船企业积极投身于智能船舶的研制。

对于航运业来说,无人驾驶船舶有助于降低成本、提高运行效率。罗尔斯·罗斯船舶业务创新工程技术副总裁Oskar LeVander表示,对于大型船舶来说,即使一段时间无法实现完全自动驾驶,也可以通过建立远程控制中心,用少数船员操控多艘船舶的方式减少人力成本。此外,智能化的船舶也有助于优化航行线路、节省燃油。

不过,房泉对记者表示:“船舶海上航行条件复杂,无人驾驶船短时间内恐难付诸实施,但对于传统的船舶工业来说,利用先进的网络技术和信息技术,可以推动船舶向数字化、网络化、智能化方向发展,从而提高船舶营运的安全性和效率,帮助航运业降低成本、提升竞争力。”

上述业内人士还认为,中国人口红利日渐消失,船舶工业也面临人力成本优势不断弱化的严峻挑战,而智能船舶作为船舶未来的发展方向,能够提升航运企业人员效率和用工缺口。

(欣 然)

“买全球”还有些坎儿要过 物流是痛点



正品保障是生命线 消费者信任感仍待培养

在旺盛的海淘需求下,对货源正品保障的担忧致使不少消费者在选择跨境电商时有些迟疑。

波罗蜜联合创始人兼运营总监许胜在接受媒体采访时表示,目前海外商品到达消费者手中主要有传统贸易、原产地直邮、保税备货模式以及个人代购等方式。其中,传统贸易渠道虽然对正品有很大保证,但是由于跨境电商能够免去高昂的进口商品关税,并缩短对外贸易中间环节,大大提升商品到达消费者手中的时间,因此越来越多的消费者抛弃传统进口商品,转而选择跨境电商或代购,进行“海淘”。对于海淘消费者来说,他们最关心的问题之一是正品问题,所以有资质的靠谱的跨境电商或代购者就成了香饽饽。

为了博得用户的信任,各大跨境电商纷纷使出浑身解数,力求从源头对产品进行保障以及与保险公司进行合作是不少电商的选择。如作为平台型的分红海外购CEO刘方明表示,对于海外品牌商的选择标准比国内更严格,

如果是代理商一定要有品牌方的授权,从源头保证产品的纯正,此外通过入住保险金以及与保险公司达成质保等手段保障产品的服务与品质。作为进口母婴商城的麦乐购相关负责人表示,他们会严格筛选控制海外供货商,从海外集装箱批量采购,直接运往国内,杜绝超市扫货。此外麦乐购已经和中华保险实现了合作,如果买到的是假冒商品,可以直接获得保险公司的双倍赔偿。

物流仍是痛点 未来发展尚不明朗

国内跨境电商发展的这一年中,一个有趣的现象是,在众新兴跨界电商兴起之前,天猫、京东、亚马逊等巨头已经在该行业布局,但却并没有一统江湖,而在今年“双11”和“黑五”的战争中,一些新兴跨境电商的销售数据反而颇为亮眼,大有一种平分秋色之势。

分红海外购CEO刘方明在接受媒体采访时表示,这个行业目前仍处于初级发展阶段,市场还足够大,大家通过走精、专等差异化路线仍有很大竞争潜力。波罗蜜联合创始人兼市场总监雷婷

婷同样表示,跨境电商巨头要保证产品体验的一致性,因此在产品创新上会稍微保守。而一些新兴的跨界电商创业公司是没有历史包袱的。“比如说我们的APP引入了移动视频直播功能,在直播过程中用户可以看到商品以及我们的海外团队,获得真实、有趣的购物体验。这种创新模式增强了用户黏性,也为波罗蜜创造出很大的生存空间。”

不过,不少业内人士表示,,物流作为行业痛点依然未解,配送时间较长及时效不稳定依然是用户抱怨的重点。街蜜CEO王扬曾表示,整合跨境物流是必然趋势,物流是否流畅、收费是否合理等因素将直接影响到跨境电商的发展。此前,跨境电商平台洋码头CEO曾碧波也曾表示,“跨境电商目前的市场还很不成熟,市场上跨境电商平台的销量主要来自‘母婴、保健、美妆’三大主要品类爆款商品的促销上,但全球有大量性价比高的产品,消费习惯和认知还需要培养。”

“跨境电商未来前景到底如何,目前来看并不明朗。”易观智库分析师表示。

(李小娟 杨琳)

中国与南海及周边15国 海洋合作成果丰硕

中国国家海洋局近日表示,中国与南海及周边国家海洋国际合作成果丰硕。据介绍,中国已先后与15个南海周边国家、印度洋和南太平洋国家签署了19份政府间海洋领域合作文件。

南海及其周边海洋国际合作框架计划领导小组会议日前在北京召开。自《南海及其周边海洋国际合作框架计划》2012年1月实施以来,中国国家海洋局通过双边联委会等多层面合作机制,依托联合国政府间海洋学委员会西太平洋分委会等国际组织,牵头并实施了近70个合作项目,共同开展了68个联合航次调查。

近年来,中国还向多个国家提供了海洋观测站的仪器设备,共享中国自主创制的海浪—环流耦合环境预报系统,为南海及周边国家提供海洋环境预报公益服务,促进了当地社会经济发

展。中国国家海洋局副局长陈连增强调,框架计划实施以来,取得了大量实实在在的科研成果,为增进政治互信、稳定周边关系作出了积极贡献,也为今后5年继续推动海洋务实合作奠定了基础。下一步,中国将与世界有关海洋国家建立全方位、多层次、宽领域的合作伙伴关系,继续推动海洋领域合作平台建设,完善相关海洋合作机制,为“一带一路”建设提供支撑,服务中国外交大局。

框架计划是以和平发展、合作共赢为主题,加强中国和南海及周边国家之间的政策对话和人员交流,深化在海洋科学研究、海洋生态环境保护、应对气候变化和海洋防灾减灾,以及海洋产业和蓝色经济等领域的务实合作。

运满满携手云鸟配送 打造首个互联网联运网络

专注干线运输的运满满与高品质城配云鸟配送日前在北京宣布,双方联手打造强大的互联网联运网络。此举被称为互联网+物流提前进入强强联合时代。

据了解,运满满是国内首家基于移动互联网技术开发的手机APP智能配货平台,曾获得阿里系云锋基金重磅领投的C轮数亿元融资。运满满针对货运物流“空返率”高、运力利用率低的痛点,运用云计算等技术,打造为车找货(配货)、为货找车(托运)的精准车货匹配系统,同时与全国各地物流园合作,建造智慧物流园区,通过技术引领,降低物流成本,建设智能、环保、高效的公路物流。云鸟配送是供应链配送服务商,专注于区域及同城配送,服务内容包括个性化配送方案设计,专业的仓、配、在途管理,系统的运力培训和全方位服务管控。此次运满满与云鸟配送强强联合后,将打通货运O2O从干线到同城的上下游环节,共同打造互联网物流第一承运网络。双方将在全国范围内的网点全面合作,推动全网干线向“最后一公里”延伸,促进物流向高效、集约化方向发展。

船用油新标准出台 或引发行业洗牌

近日,交通运输部下发《珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案》(以下称“方案”),方案中设立了珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区,确定排放控制区内的核心港口区域,并规定自2016年1月1日起到2019年1月1日,逐步实现船舶进入排放控制区使用硫含量不高于0.5%的燃油。

据悉,目前内贸船用燃料油中90%的指标不符合含硫0.5%以下的标准,大多数含硫量在1%-2%之间。而参考目前两者之间的主要调油料——渣油价差在400元/吨左右对比,按照渣油掺比50%来算,高低硫船用燃料油的调油成本至少相差200元/吨。而目前调油商利润不足100元/吨。这意味着,方案的实施将把调油商或船用油供应商推向大幅亏损的境地。而即使增加的成本可以部分转移至下游买家——船东,萧条的航运业前景也很可能只会将船东拖入洗牌的行列。

(本报综合报道)

(家 禾)