提升航运金融服务能级

上海航运指数期货呼之欲出

□ 全媒记者 管登红 通讯员 张敏敏 文/图

航运市场大起大落，是个充满不确定性的系统，而指数能提供确定性，表征现在、改变预期，更能套期保值和化解风险。日前，第十六届上海衍生品市场论坛航运分论坛传出消息，上海正加快推出航运指数期货，助推上海国际金融中心与航运中心建设，创新服务全球。

航运分论坛现场。

推出航运指数期货条件成熟

“建设上海国际金融中心，是党中央、国务院从我国改革开放和现代化建设全局高度做出的一项重大战略决策。”上海市金融工作局副局长李军在论坛上表示。

今年年初，经国务院同意，中国人民银行等八部门联合印发了《上海国际金融中心建设行动计划（2018-2020年）》，进一步坚定了以金融市场体系建设为核心，以金融改革创新、金融开放和营造金融环境为重点，加快市场化、国际化和法制化步伐的国际金融中心发展路线。目前，上海正在抓紧推进落实中央交给上海的三项新的重大任务，国际金融中心建设也进入了最后冲刺阶段。上海已经成为国际上金融市场体系最为完备的金融中心之一，集聚了股票、债券、期货、货币、外汇、黄金、保险、票据等各类金融要素，根植于现货市场的期货市场，是金融市场体系的重要一员，在对资源配置、价格发现、风险管理等方面发挥着重要作用。

上海市交通委员会副主任张林介绍，航运是全球贸易的载体，全球贸易总量中近90%由海运承担，每年航运市场运费规模高达数千亿美元。庞大的市场规模放大了运价波动对航运企业损益的影响，航运市场需要运价衍生品来作为规避价格波动风险的工具。十年前，《国务院关于推进上海加快发展现代航运服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》（国发〔2009〕19号）即提出，要“加快开发航运运价指数衍生品，为我国航运企业控制船运风险创造条件。”十年来，上海在航运运价衍生品领域积极探索：上海航交所发布20大类航运指数，涵盖集装箱、干散货、油轮等领域，形成完整的“上海航运指数（SHSI）体系”。其中，中国出口集装箱运价指数（CCFI）和上海出口集装箱运价指数（SCFI）成为国际集装箱运输市场风向标，为航运衍生品开发奠定了坚实的基础。

航运指数期货是基于金融衍生品，结合航运市场特点的一种衍生品工具。今年1月9日，上海期货交易所和上海航运交易所签署了战略合作协议，共同开发航运指数期货，发挥各自的优势形成工作合力，以适应资源配置型国际航运中心建设的需要，提升金融对航运业的能级和服务水平，使金融成为中国航运实体经济转型发展、由大变强的重要推动力。

“目前，随着中国航运市场的发展以及上海航运交易所航运指数影响力的提升，推出航运指数期货的条件已经成熟。”上海期货交易所党委书记、理事长姜岩表示，上海国际航运中心建设正处于冲刺阶段，根据上海国际航运中心建设三年行动计划（2018-2020），到2020年，上海要基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心；从国际经验看，航运中心和金融中心密不可分，提升航运金融服务的竞争力是建设国际航运中心的突破口。期货市场是金融体系的重要组成部分，在提供定价服务、推进企业转型升级、协助风险管理等方面发挥着重要作用，期货市场与航运市场的结合将是提升上海航运金融服务能级的一个有力举措。

行业周期属性和外部因素风险并存

“航运是一个周期性行业，它的具体运作方式有它的独特性。”拥有33年航运市场运行经验的鲁里集团董事总经理Tim Power说。

比如，如果船东有钱，船东就会付钱购买船舶。如果获得了一段时间的利润，船东就会蜂拥而至去造船厂下订单。一旦他们意识到利润下行，就赶紧停止购买。与此同时，贸易增长在进一步推进，贸易增速快于船队规模的增速，这时候船东又开始赚钱了。船东手里有钱后，就又开始下订单购买更多的船舶，这个循环会一直持续下去。但是在集装箱运输行业有一个重要的变化，自从全球金融危机以后，集装箱船公司不再因为需求增长而订船，而只是为了买更大的船只降低成本，从而造成了在比较长的时间内集装箱运输业船公司的盈利能力比较差，利润率比较薄。

集装箱运输业现在一片狼藉。首要原因就是规模效应。任何一个行业如果是基于规模效应来获益，迟早都会遭受结构性的产能过剩，在航运界就是运力过剩。

另外，集装箱运输行业也出现了类似于航空公司的问题，比如离开上海港的时候有一些空仓，一旦船舶离港了就会一直空着，为了填满空仓，通常船公司会降价来装更多的货。于是，在集装箱航运业，运费总是有下行的压力，有结构的运力过剩。集装箱船运有一个黄金法则：如果仓位90%运用起来了，就可以盈利。如果空仓数超过10%，就面临亏损。

近十年，各个主力船型的投资收益率数据不容乐观，比如油轮，2008年的时候VLCC每天租金达到81000美元，而2017年的时候降到了24000美元，整个下降幅度达到了70.11%。不仅在VLCC这样的细分市场上收益率波动非常大，同样在油轮其他市场上以及干散货、集装箱各类船型里面，都反映出近10年来航运投资的回报率在巨幅下降。2018年所有主要的承运方报告出来了，大的集装箱的船公司动用资本回报率只有2%。他们赚到的利润无法跑赢投入的资本成本，这是这个行业面临的长期且根本性的问题。

更糟糕的是，现在航运行业高度商品化、同质化，每个船公司提供的服务几乎一模一样，竞争的唯一手段就是价格。由于船公司彼此竞争一直都是基于价格的竞争，就不可能对坚守价格有很强的纪律性。

上海海事大学副校长、博士生导师施欣教授介绍，几十年来，克拉克森综合运价指数最高的时候曾经达到了2万多点，而最低的时候下降为7000多点。波罗的海散货指数的波动更是惊人，曾经一度站上了1万多点，但低的时候也下降到了200多点。这样运价剧烈波动的情况同样在干散货市场专项指数、油轮市场专项指数、集装箱市场专项指数方面得以体现。从指数的波动情况可以反映出航运市场是一个充满波动、不确定性的行业，由此给行业的经营企业和机构带来了众多的不确定性，航运经营风险巨大。

除了自身行业的周期属性，全球经济和贸易的波动以及航运市场近年来投资属性不断变化，也是导致航运运价巨幅波动的原因。这些因素综合起来，体现为整个航运市场需求的疲软和供给的过剩。

旨在规避运价波动风险

面对这样的情况我们该怎么办？上海海事大学副校长、博士生导师施欣教授介绍，传统航运业经营者们往往通过常规的航运经营策略来规避风险，比如选择正确的投资决策，在合适的时间、合适的价位、合适的市场选择合适的船舶船型。还有一个传统的经营谋略，即选择合适的市场模式，选择期租、承租来灵活优化经营策略。也有的企业通过COA合同锁定或者加入联营体共同抱团取暖，共度难关。

除了传统的航运业界经营视角之外，近年来规避风险的视角开始出现了拓展。利用金融的理念来规避风险日趋得到大家的重视，即航运衍生品。比较有代表性的有两大类：一是源于上世纪80年代的波罗的海运价指数。二是FFA，这里面包括远期期货和期权。

首先看BIFFEX，也就是波罗的海运价指数期货。1985年波罗的海交易所发布了干散货综合运价指数，1990年推出基于BFI的指数期货，可是到2000年，这一指数交易产品终止。另外一个基于指数期货技术上发展起来的，也就是近年来收到市场重视的FFA。

FFA从1999年取代BIFFEX以后，整个市场规模逐步扩大，从30亿、45亿，直到2007年的数百亿、数千亿。

“FFA交易的参与者主要抱有两个目的：一是为了套期保值，二是投机。曾经有一位学者对从事FFA参与者的动机做过调研，发现20%出头的参与者是为了规避风险，70%的参与者抱有投机的目的。”施欣教授介绍。

“今天，我们正式公布了‘航运指数期货’概念，之前一直笼统概括为航运运价衍生品。当然，期货也是衍生品之一，但今天，我们直接聚焦‘航运指数期货’，这是航运业的光荣使命，或者说是航运业最具创新意义的里程碑。”上海航运交易所总裁张页在论坛上表示。

1998年，上海航运交易所首次发布中国出口集装箱运价指数（CCFI），当时指数一经推出，作为反映中国出口集装箱运输市场运价波动状况的晴雨表，立即得到了市场积极的反响，当时被列为世界三大运价指数之一。2009年国务院发布上海“两个中心”建设的19号文。

那一年，上海航交所发布了上海出口集装箱运价指数（SCFI），成为目前国际上集装箱指数挂钩最多、名气最大的指数。

2016年上海航交所的航运指数得到了法律固化。上海市制订并颁布《上海市推进国际航运中心建设条例》，这是中国唯一一个地方性航运法规，与《上海市推进国际金融中心建设条例》类似。《上海市推进国际航运中心建设条例》直接把“上海航交所开发运价指数”写入法条。

除了集装箱市场，上海航交所的指数还涵盖了干散货、油轮、二手船价格指数等，还包括2017年“一带一路”航贸指数以及2018年为第一届进博会配套编发的中国（上海）进口贸易海运指数等，到去年11月份，上海航交所发布的上海航运指数达到20大类。

“前几天，中国最大的航运公司中远海运集团的董事长许立荣，也是上海航交所的首任总裁，用了四个词‘大起大落、大风大浪、大进大出、大喜大悲’来形容航运业，说明航运业是经得起风浪的，但也要有工具来平抑不断的大起大落。航运业面对的绝对不仅是中国的市场，也是整个全球航运业市场。”张页表示，上海航运交易所将继续聚焦航运指数期货进行思想的碰撞，相信航运指数期货一定会早日开花结果，以规避运价波动带来的风险。

优化供应链 加速企业转型

达飞集团调整旗下四大品牌业务布局

□ 王宇

达飞集团公布2019年第一季度业绩，实现营收74.1亿美元，较去年同期增长36.9%；调整后的息税折旧及摊销前利润（EBITDAA）为7.79亿美元，去年同期为2.17亿美元；调整后的息税折旧及摊销前利润率（EBITDAA）为10.5%，去年同期为4.0%。合并净亏损4300万美元，去年同期为亏损7700万美元。

单位营收小幅增长，美国和非洲市场增长明显。此外，第一季度达飞集团货量为516万TEU，同比增幅为4.4%。达飞集团称，区域市场表现良好。达飞集团表示，为适应不断变化的市场环境，集团将推出转型新举措，重点为：合理化调整旗下品牌美国总统轮船（APL）和澳大利亚航运（ANL）航线；改善业绩表现，全年降本15亿美元；采取相应措施使基华物流（CEVA）恢复盈利。

APL退出亚欧

今年上半年，达飞集团已经整合了旗下两个区域近海运营商Mercosul 和Containerships，现在将着手优化集团旗下两个重要品牌美国总统轮船（APL）和澳大利亚国家航运（ANL），以此加强集团的整体表现和效率。CMA CGM，即达飞集团，将成为集团内涉足跨大西洋、亚洲至欧洲、亚洲至地中海、亚洲至加勒比海以及欧洲至印度/中东这几个市场的唯一运营商。

APL将会正式退出亚欧市场，此后将专注于跨太平洋市场、亚洲至印度次大陆、亚洲区域内、亚洲至大洋洲市场。其中，APL将在跨太平洋市场发挥重要作用，同时将是集团内唯一经营亚洲至印度次大陆市场的品牌，此外，还将与正利航运（CNC）一道，共同经营亚洲区域内市场。

新加坡集装箱航运顾问安迪·莱恩（Andy Lane）在评论APL退出亚欧贸易航线时表示：“达飞这一品牌在亚欧地区的影响力更大，的确没有必要继续APL在该市场上的服务。”

去年，达飞集团曾将APL与CNC进行整合，CNC是亚洲区域内市场表现较为良好的品牌。而ANL将是集团内大洋洲内市场的唯一品牌。

达飞集团称，新的组织架构将使集团提供更为专业的服务，并降低成本。

提高降本目标

今年3月份达飞集团在公布2018年业绩时，曾宣布降本目标，目标全年降低12亿美元成本。

达飞集团称，自从这项计划实施以来，集团已经通过调整、优化部分品牌与航线、提高运营效率、降低物流成本、与供应商建立新的合作伙伴关系以及在船上实施创新技术解决方案等方式，节约了2.45亿美元的成本。

未来，达飞集团将采取进一步措施降低管理费用、运输成本，继续强化已经实施的措施。同时将降本目标提升至15亿美元，并通过精简组织、优化航线实现这一目标。

整合CEVA

达飞集团自对基华物流发起收购后，现在已经拥有其99.4%股份。鲁道夫·萨德已经于今年4月9日当选基华物流董事会主席，同时任命APL原首席执行官Nicolas Sartini为该公司首席执行官，并将于6月1日正式上任。

达飞集团将在马赛设立基华物流营运中心，汇集管理团队和支持性职能约200个工作岗位，整合管理团队，并加快基华物流扭亏为盈的步伐。

达飞集团表示，未来将能够通过涵盖整个供应链的综合解决方案满足全球客户的各种物流需求，包括拼箱、空运、采购订单管理、合同物流及清关。

达飞集团还称，将继续密切关注当前的地缘政治紧张局势，油价的波动以及各类因素对全球经济的影响。

其实，达飞集团在完成对基华物流收购后，还推出了多项全新的服务。比如，推出数字生态系统CMA CGM eSolutions，成立冷藏医药事业部Reefer Pharma，并且还订购了5万台Traxens追踪器，扩增智能集装箱供应量。

此外，5月15日，达飞集团与长荣海运、阳明海运等一起加入了马士基等成立的数字化集装箱航运联盟（DCSA）。5月28日，又与地中海航运一起，加入了马士基与IBM联合开发的区块链平台TradeLens，该平台希望通过促进高效、透明、安全的信息交换，以期实现全球供应链的更好合作和信任。

无论是收购基华物流还是大力发展数字化，一切都是为了优化供应链。正如其在公告中所说，将通过已经采取强有力的措施和进行的战略投资，加速转型，强化业绩，调整产品，提供令客户满意的定制化端到端服务。

降速减排不是船公司的好选择？

□ 辛吉诚

国际航运市场的持续低迷，让船舶降速再次成为业界关注的焦点。

据外媒近期报道，包括星散航运、Navios、Safebulkers、2020Bulkers、戴安娜航运等在内的110家航运公司，在给国际海事组织（IMO）的一份公开信中，提出了关于船舶限速航行的建议。

这些支持船舶限速航行的公司认为，船舶减速能显著减少全球范围内的温室气体排放，对于全球应对气候变暖有着非常重要的意义。

对于具体如何降速，这些航运公司也给出了集装箱船采取最大年平均速度，其余船型则采取最大绝对航速，并考虑船舶最低航速的建议。

实际上，降速对于航运业并非一个新课题。

在20世纪70年代、90年代以及2017年，航运业都曾经出现过普遍性的船舶降速。理论上看，降速航行的确能够在一定程度上减少船舶燃料消耗，进而减少碳排放，同时为企业节约燃料成本。

确实，降速是唯一无需对船舶进行大规模改造，即可达到降低碳排放目标的解决方案。限制船舶发动机工作转速，是船舶操纵过程中最为普遍也最为直接有效的降速方法。

理论上讲，这种方法能够让现有船舶的油耗降低至少30%，但从近50年的实践经验中不难发现，其中依然存在不少问题。从航运安全角度看，通过降速的方式减排，将得不偿失。

从船舶设计的角度看，所有船舶在设计过程中，都存在一个船身、发动机与推进器性能匹配的问题，而设计航速通常是根据船、机、桨的最佳匹配方案而确定的。

在船舶航行过程中，降低发动机转速，相当于改变了船、机、桨在船舶设计方案中的平衡关系，让船舶长期处于非正常的工作状态。在这种情况下，发动机与推进器发生故障的概率将显著提升。

因而，降速而省下的油费，往往被用于支付因发动机和推进器的额外故障而增加的维护与保养费用方面。

同时，船舶主机输出功率减少，也意味着船舶操纵性能的下降，在复杂的通航条件下，更容易发生事故。从航运安全角度看，得不偿失。

另一方面，即使降速能够在一定范围内起到降低燃料消耗，进而减少碳排放的目标，但目前国际航运市场上主流船型航速的下降空间，已非常有限。

目前，国际航运市场上主流散货船、油轮的设计航速普遍在15节，集装箱船在18-22节不等。考虑到热带风暴的移动速度通常为11节，因此，船舶的最低航速必须确保能在12.5节以上。

目前航运巨头在订造新船时对于低速船型的谨慎态度，也从另一个侧面说明了降速减排的解决方案在实践中并不靠谱。

采用新型船舶动力装置，依然是最终实现全球二氧化碳减排目标的主要解决方案。

（作者系船舶建造及航运市场领域专家）

“卫蓝”助学点亮希望之光

（上接第1版）

填饱了肚子，“填补”了心，“卫蓝”先锋队志愿者们又张罗起“填补”孩子们头脑的事情。授人以鱼不如授人以渔，为了让“教育改善贫困”的观念深入人心，为了让孩子们通过知识改变生活现状，“卫蓝”先锋队志愿者持续开展了“扶贫团队进学校”“脱贫科普进课堂”等活动，帮助孩子们树立正确的人生观和价值观，助力他们茁壮成长。

“当前，‘卫蓝’扶贫助学圆梦行动正在稳步推进中。”“卫蓝”先锋队志愿者田坤生告诉记者，助学扶贫不仅是一项基础性工作，而且是一项长期性的工程。志愿者希望通过“卫蓝”扶贫助学圆梦行动，为贫困山区的孩子送去温暖和希望，帮助贫困孩子早日成才圆梦。

2016年，大沽口海事局还与太重滨海港务分公司党支部开展了支部共建活动，由双方支部共同为两名贫困儿童进行捐资助学，进一步解决孩子们上学的“后顾之忧”。

今年5月，大沽口海事局“卫蓝”先锋队在天津志愿服务网注册成立，面向社会招募队员，大力宣传公益形象。志愿者正用他们的微薄之力一点点改变孩子们的命运。

“感谢志愿者对我们伸出援助之手，帮助我们解决各种生活困难，我一定好好学习，争取考上大学，不辜负你们的期望，做一个对社会有用的人。”在给“卫蓝”先锋队志愿者的信中，惠棕博写道。

涓滴之水成海洋，颗颗爱心变希望。五年光阴里，“卫蓝”先锋队不断投入财力、物力和精力，用点滴行动点亮孩子们的希望之光，同时，也让越来越多的人，投身到公益行动中去……