航運論壇 1
油輪及液化氣船市場前景：市場驅動大與步步逼近的阻力

主持
文達船務有限公司主席克士利

演講嘉賓
克拉克森研究服務有限公司總裁馬丁·史托福博士
德國交通信貸銀行亞太及中東區船舶融資部高級副總裁多明尼·尼澤特
Navig8 Group 集團首席運營官安德魯·霍爾
萬利輪船有限公司執行董事顧之灝

克士利在會議開首時便提到關於油輪市場載運能力，他向與會者問到在面對新法規和產能過剩情況下，油輪營運商是否仍然錄得利潤。

馬丁·史托福表示，雖然油輪及散貨船目前的營運水平分別較市場趨勢低 20%和 10%，但集裝箱、天然氣和離岸船隻都是面臨挑戰。雖然如此，市場正在改善。這次經濟衰退的表現較上個世紀 80 年代的表現要好，當時油輪收費長時期等同於營運開支。未來五年行業情況可望好轉，因為油輪班主即使在產能過剩的情況下，仍然成功顯示出他們善於管理市場的能力。在計及一隻新大型油船(VLCC)的成本，現時市場情況雖然不致於太差，但亦非理想。

世界工業產出今年增長 3.5%，美國石油進口量亦可能增加，世界石油需求正在穩步增長。這些增長主要來自亞洲，其中中國石油進口穩定，產品出口開始回升。近三年全球經濟增長平穩，今年預計增長 2-2.5%，為油輪業務打下堅實的基礎。

供應方面出現產能過剩情況，目前正緩慢地處理中。 馬丁·史托福補充說，今明兩年剩餘產能將分別增加 4000 萬噸和 4500 萬噸，再加上生產力下降，意味著油輪行業面臨重大挑戰是來自物流問題，而不是投機性地購置新船。

二手市場相當疲軟。油輪價格指數與 2000 年相同。船舶需要被有效運用，因為始終不是便宜的資產。馬丁·史托福建議行業應該返回“我們交易的是貨物而不是船舶”的態度。重點應該是建立一個更好的行業讓貨物運送更有效率。

多明尼·尼澤特在開場白中說道，他從事這個行業已經 25 年了，目前仍然在學習中。對於 2017 年 10 月克拉克森平均油輪收益水平，和 1992 年 10 月時相當接近，多明尼·尼澤特很希望知道背後原因。其中市場價格相若的同時，但航運金融世界則已經出現變化。

多明尼·尼澤特以 DVB 為例，該行專注於運輸行業的資產融資業務。總貸款額約為 260 億歐元，其中一半來自航運。該行全球擁有 602 個客戶，大部份來自歐洲，北美和亞洲則分別佔有相同的比例（18.4%）。投資組合中五成是油輪。過去數年，貸款人和客戶都經歷了有如過山車的體驗。

返回產能過剩的題目，多明尼·尼澤特指油輪年資太輕，導致缺乏報廢潛力 - 即使是可以報廢，船隻亦因為太小而無助於大幅降低船隊載運力。雖然過度訂購新船的情況已經停止，但市場的過剩情況是由於造船廠的能力、新客戶需求及低廉造價所推動， 而非貨量上升所致。他預期低谷的盡頭只會在 2019 年底才會來臨。

這對航運融資有甚麼意義？傳統的首三十家銀行中，三成來自亞洲區，大多數是中國的租賃公司（這些融資機構實際上是中國的租賃公司），還有一些西方的融資。今年以來是首次有中資融資機構直接借貸予希臘企業。

客戶將開始發現融資成本相當昂貴。 30 年期倫敦銀行同業拆借利率開始上漲。多明尼·尼澤特指客戶應付高利率及昂貴的合規成本，以及巴塞爾協議 III 和 IV 規定的高利潤率。由於再融資利率的上漲，令合規費用或有可能更昂貴，貸款期限縮短也可能成為一個問題。

重新關注效率

傳統銀行正在縮減貸款規模。貸款將集中在現有客戶和信貸質素。升級的舊船及壓載水處理系統的貸款能力將有限。貸款人會著眼於借貸公司的股本及盈利能力，但是過去兩年利潤狀況並不理想。

講座討論集中在數個班輪市場挑戰盈利能力的議題上

- 全球造船運力及技術轉變
- 環球規管帶來的衝擊
- 何時是投資班輪及超大型油輪的好時機