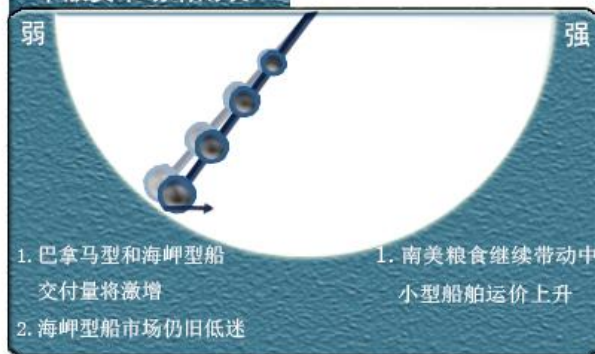


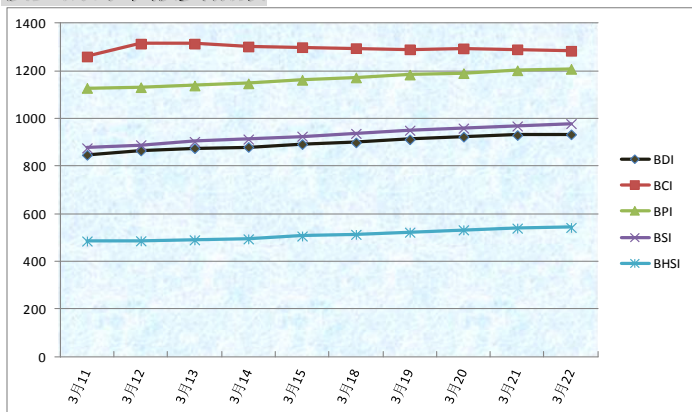
菁英航运干散货周报

2013年3月22日 第003期
 地址: 上海市长宁区仙霞路137号
 盛高国际大厦1601
 邮编: 200051
 电话: +86 21 5206 9898
 传真: +86 21 5206 6767
 Email: cape@seamasterltd.com

干散货市场晴雨表



波罗的海干散货指数



一周运价简评

1. 海岬型船是本周唯一受冷落的船型，本周指数甚至略有下滑，但下滑幅度较小，于本周五跌至 1284 点，日租金下跌至 4981 美元。尽管目前中国铁矿石库存下降迅速，但钢材市场没有起色，各大钢厂没有大规模补充库存的打算，海岬型船市场在近期仍难以好转。
2. 巴拿马型船运价在本周继续上扬，本周环比增长 3.95% (增长 46 点)，指数于周五报收 1208 点。船东期望普遍较高，巴拿马船型运价在本周增速略有上升未来，预计下周将持续上涨。
3. 大灵便型船市场仍然被市场看好，大本周上涨 53 点，环比增长 5.7%，但涨幅势头不减。印尼菲律宾雨季将过，煤、镍将加大出货，料下周将继续上涨。
4. 灵便型船本周继续上涨。增长幅度紧跟 BDI，南美至欧洲航线依旧是支撑运价的主力。

一周平均租金回顾 (美元/每天)

船型	本周平均价	比较上周	2012年3月	2011年3月
海峡型	4998	+67	5307	8991
巴拿马型	9526	+369	7646	16430
大灵便型	10022	+533	9689	16047
灵便型	7864	+492	7635	11140

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

一周运价回顾 (美元)

船型	航线	本周平均价	价格变动
160000/10%	西澳铁 Dampier - 青岛	7.2892	-0.0752
160000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	17.4408	-0.0546
150000/10%	南非煤 Richards Bay - 青岛	12.252	-0.0572
130000/10%	东澳煤 Newcastle - 青岛	10.8204	-0.0548
70000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	14.2642	+0.1902
50000/10%	印尼煤 Samarinda - 广州	9.913	+0.7016
50000/10%	印尼镍 Sulawesi - 天津	13.2628	+0.3376

数据来源: 上海航运交易所 CDFI



波罗的海交易所

波罗的海航运指数中文网

上海菁英航运经纪有限公司经波罗的海交易所授权制作维护本网站，并在中国大陆地区发行中文版运价指数
 言出必行

<http://www.balticexchange.cn/>

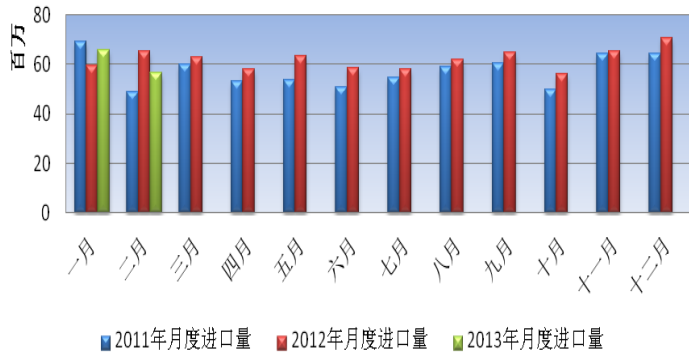
市场成交

- 'Norfolk'建于2002年, 164218载重吨, 3月23-25日费罗尔交船, 租期最少78天, 新加坡-日本地区还船, 租金约22900美元/天——租家Fidelity
- 'Astra Perseus'建于2012年, 58518载重吨, 烟台即期交船, 途经印尼, 印度东海岸还船, 租金10250美元/天——租家不详
- 'Tian Song Feng'建于2000年, 74275载重吨, 3月25-30日塔拉戈纳交船, 途经巴西, 新加坡-日本地区还船, 租金18000美元/天——租家路易达孚
- 'Lan Hai Li Lang'建于2011年, 56800载重吨, 厦门即期交船, 途经东南亚, 中国还船, 意向装运镍矿, 租金10000美元/天——租家不详
- 'Siva Emerald'建于2010年, 28193载重吨, 3月18-22日新加坡交船, 2个连续航次, 新加坡-日本地区还船, 租金8150美元/天——租家不详
- 'Grace Future'建于2006年, 75375载重吨, 4月10-20日中国交船, 租期11-13个月, 世界范围还船, 租金9500美元/天, 有额外一年的期租选择权, 租金10250美元/天——租家WBC
- 'Karpathy'建于2013年, 82138载重吨, 3月23-25日防城交船, 途经阿德莱德, 中国还船, 租金12075美元/天——租家嘉吉<3月18日成交>
- 'COS Joy'建于2001年, 74073载重吨, 3月25-30日新加坡交船, 途经南美东海岸, 新加坡-日本地区还船, 租金12500美元/天——租家不详
- 沙钢的船, 货量160000吨(10%增减), 从西澳到中国, 受载期4月5-14日, 运价7.25美元/吨, 船方不承担装卸, 装货条件按港口规定/卸率30000吨/晴天工作日(包括星期节假日)——租家莱宝

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

本报告中的信息均来源于已公开的资料, 我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达的意思不构成我公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。

国内铁矿石进口量



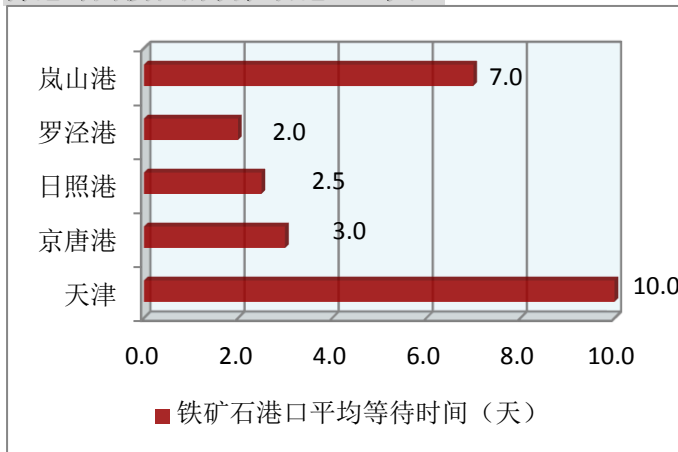
矿粉 FOB 价格 单位: 美元/吨

名称	品味	发货地	3月22日	3月15日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier	134	147	-11
澳洲 Pb Fine	61.5%	Dampier	125	138	-11
澳洲 Newman Fine	62.5%	Hedland	127	140	-11
澳洲 Yandi Fines	58%	Dampier	117	128	-9
巴西 SF0T	63%	Tubarao	114	127	-11
巴西 IO CJ	65%	Tubarao	123	136	-13

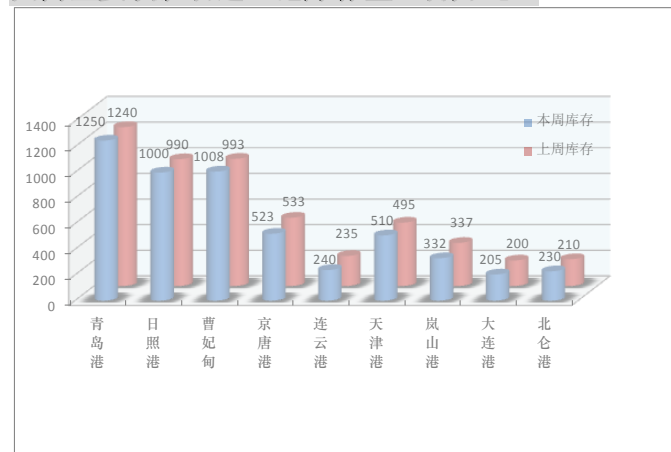
国内市场钢材价格指数

品种	3月22日	3月15日	涨跌
钢材综合	138.44	137.60	+0.84
长材	152.96	152.36	+0.6
扁平	126.35	125.29	+1.06
一次材	147.00	146.00	+1.00

待港时间较长的铁矿石港口 (天)



国内主要铁矿石进口港库存量 (百万吨)



铁矿石专题快报

高盛看空铁矿石价格 矿业巨头股价应声下挫

(来源: 中国证券报)

高盛集团 19 日发布报告, 下调了 2013 年全球铁矿石的价格预估, 由上一次预估的每吨 144 美元降为 139 美元。原因为中国今年需求量将仅“温和”增长。与此同时, 高盛将矿业巨头力拓的评级由“中性”下调为“卖出”。此举导致全球几大矿业巨头股价普遍下跌。

当日, 力拓在伦交所交易的股票价格下跌逾 5% 至 31.07 英镑, 目前该股已从今年 2 月中旬的阶段高位下跌逾 17%。巴西淡水河谷在圣保罗交易所交易的股票价格下跌 3.89% 至 32.39 雷亚尔, 今年以来, 该股已下跌近 24%。20 日, 全球第二大矿业集团必和必拓在澳大利亚交易所交易的股票价格下跌 2.69% 至 33.62 澳元, 目前该股已从今年 2 月中旬的阶段高位下跌逾 13%。

力拓、必和必拓和淡水河谷公布的最新财报普遍显示, 由于成本上升和全球经济增长放缓, 矿业巨头近期利润均出现下滑。力拓 2 月公布的上财年净利润同比下滑 59% 至 58 亿美元。必和必拓在上半财年的净利润水平下滑 58% 至 42.2 亿美元。淡水河谷则称, 受大额减记影响, 其去年第四季净亏损 26.5 亿美元。

高盛报告称, 中短期内铁矿石价格将得到支撑, 因为中国铁矿石企业增加产量的边际成本较高。但是在未来两年内, 铁矿石价格将逐渐走低, 因为供应增长速度超出需求增长速度。高盛此次还下调 2014 年铁矿石价格预估 11% 至每吨 115 美元, 下调 2015 年价格预估 9% 至每吨 80 美元。

FMG: 中国需求几年内仍可支撑铁矿石价格

全球第四大铁矿石生产商福蒂斯金属集团(FMG)首席执行官潘纳威(NevPower)认为, 尽管当前市场处于供过于求局面, 但认为铁矿石价格将降至 70 美元/公吨的观点仍过度悲观。

由于供应过剩且中国需求放缓, 高盛和瑞银均预测铁矿石价格将在两年内降至 70 至 80 美元/公吨, 低于目前价格四成以上。

潘纳威接受美国 CNBC 采访表示, 他认为铁矿石价格在未来几年内仍将保持在 120 至 130 美元/公吨。他指出, 如果铁矿石价格降至 100 美元/公吨以下, 市场供应需要增加 3 亿至 4 亿公吨, 或需求相应减少, 但目前来看这两种情况均不太可能发生。

潘纳威还表示, 如果中国经济以 7.5% 至 8% 的预期速度增长, 这意味着钢铁产量年增速将达 3% 至 4%, 为需求端带来有力支撑。

本报告中的信息均来源于已公开的资料, 我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达的意思不构成我公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。

船舶买卖概况		单位 (百万美元)			
船名	船龄	船型 dwt	船厂	成交价	
Da Tong	新交付	81,104	金陵造船厂		
Shandong Hai Da	新交付	57,000	金陵造船厂		
KM Singapore	新交付	80,655	Japan Marine Utd		
Sen Treasure	新交付	29,000	南通亚华		
Aruna Ismail	新交付	55,484	Hyundai Mipo		
Hai Jin	新交付	58,000	DayangS. B.	31	
Saga Fjord	新交付	55,596	Daewoo		
Glorious Sunlight	新交付	28,383	Imabari S. B.		
African Kite	新交付	61,453	Imabari S. B.		
YingShun	新交付	82,500	新世纪造船		
Sea Neptune	新交付	82,000	厦门船舶重工		
Federal Progrees	1989	36,790	NKK Corp	5.5	
Federal Venture	1989	38,130	NKK Corp	5.5	
Aetos	2001	48,893	I. H. I	11.8	
Pual Oldendorff	2001	74,247	Sasebo H. I.	11.5	
Cosmos Verde	1999	24,838	Shikoku Dock	6	
Triton Lark	2005	56,025	Mitsui SB	16.8	
Navajo Princess	1987	21,902	(印度拆解)	458	
Avramit	1985	26,587	(印度拆解)		
FlagSeaman	1987	64,235	Old sale		
Blue Princess	1986	36,914	(印度拆解)		
Wadi Halfa	1985	31,948	(孟加拉国拆解)	410	
Steel Anna	1984	37,694	Old sale		
Vanbloom	1983	36,850	(孟加拉国拆解)	407	
Yahagi Maru	1992	88,835	Old sale		
Alfa Mare	1984	29,155	Old sale		
SB Queen	1985	43,590	(孟加拉国拆解)	418	

据不完全统计

拆船价格 (美元/轻吨)	本周	变化
印度	445	+20
中国	391	—
巴基斯坦	419	—
孟加拉国	410	—

汇率 (每周五)	买入价	卖出价
美元	620.01	622.49
欧元	798.67	805.09
英镑	939.87	947.42
澳元	645.71	650.9
日元	6.539	6.5849
韩币	0.5356	0.5807

干散货船舶专题

船舶交易

新船交付情况：本周交付船舶以 5.5 万级大灵便型船和 8 万以上载重吨巴拿马船舶为主。大灵便型船共交付 5 艘，约 22.5 万载重吨，巴拿马船共交付 4 艘，约 32.6 万载重吨。

二手船市场：本周没有什么可圈可点指出，只有小规模的活动发生。5 年左右大灵便型船仍然处于一个较高的价位，其他中小型船二手船交易价格略有上涨。

新造船市场：本月上旬山东海运与青岛北海船舶重工确认了 4 艘 250,000 载重吨专业矿砂船新造船工程项目。每艘船合同造价 5700 万美元，预计 2015 年交付。此项目印证了之前山东海运为必和必拓铁矿石运输协议而大规模造船的传闻。另 MT Maritime Management 于天津新港船舶重工订造 2 艘 40,000-dwt 姐妹船，预计 2014 年交付。

拆船市场：仅大阪商船三井淘汰了一艘 21 年船龄 88,835 载重吨的“Yahagi Maru”。本周其他拆船交易大都为小型船舶。值得注意的是印度船厂近期太高了废旧船只的购买价，印度拆船价格增加了 20 美元/t，船东认为这可能是印度拆船厂预期近期产能会有过剩，因此提高了旧船购买价格来吸引船东。

原油价格 美元/桶

种类	3月22日	3月15日	变化
西德州	92.45	93.03	(-0.62%)
布伦特	107.47	109.42	(-1.78%)

船用燃料油 3月22日 (美元/吨)

地区	IFO380	IFO180	MGO*
新加坡	628 (-9)	638 (-10)	915 (-10)
上海	655 (-5)	680 (-12)	1080 (-12)
青岛	656 (-6)	—	—
釜山	646 (-8)	666 (-11)	945 (-30)
日本	692 (+17)	697 (+11)	1085 (+5)
Fujairah	625 (-8)	677 (-3)	1007 (-8)
鹿特丹	603 (-8)	636 (-3)	896 (-17)

“(-)”内为基于 3 月 15 日的变化情况，
无特殊情况 IFO 价格指 HSFO
今后以 MGO 项代替之前的 MDO 项



波罗的海航运指数中文网
上海英航运经纪有限公司经波罗的海交易所授权制作维护本网站，并在中国大陆地区发行中文版运价指数
言出必行

<http://www.balticexchange.cn/>

本报告中的信息均来源于已公开的资料，我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达的意思不构成我公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流，未经书面许可任何机构和任何个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。

河北远洋继续淘汰老旧运力，高彦明呼吁加快落后产能淘汰

(来源：中国水运报)

河北远洋 HOSCO 继续淘汰老旧运力的。河北远洋将其 1900 年造，244,000-dwt 专业矿砂船“Warrior”。这艘船在孟加拉国以\$432/lt 成交，总计 1540 万美元（次成交价包含了 450 吨燃油）。

在今年 2 月份 HOSCO 还拆解了 1990 年造 148,00-dwt 的“*Hebei Genius*”。去年 HOSCO 总共淘汰了 20 艘老旧船舶，约 300 万载重吨。

HOSCO 董事长高彦明兼全国政协委员，主张倡导运力更新换代，在全国两会中就淘汰落后产能问题上，积极发言：

高彦明说：“现在已经到了航运业的灾难时期，仅靠‘企业自救’已远远不够，寄希望于市场自然恢复更是遥遥无期。政府再不断然采取措施，很有可能发生行业性‘破产’，使我国经济遭受重大损失。”

首次当选全国政协委员的高彦明，在来北京之前做了大量“功课”，一口气带来了 16 个提案，内容涉及经济民生、生态环境、立法等各方面，其中一个就是关于加快航运业和造船业振兴。

高彦明认为，航运形势之所以出现严重危机的重要原因之一是前几年航运市场的“泡沫繁荣”带来的“天量”新造船，而大量的老龄船又没有及时退出市场，使全球运力激增，超出正常需求 30% 左右，造成了运力“灾难性过剩”。

对于政府可采取的措施，这位企业家给出了淘汰落后产能的意见。这其中包括两个方面：一是从政策上禁止 20 岁以上(含 20 岁)的外籍老龄船(也包括中国企业拥有的从事外贸运输、挂中国旗或方便旗的老龄船)进入中国港口；另一方面是要降低我国沿海运输船舶的强制报废年龄。

“禁止这些老龄船进入我国港口不但不违反有关国际公约，而且在南非、印度等国已经有了先例，更何况欧美等航运发达国家也曾表态希望中国能够采取措施应对老龄船，以助市场好转。”对于这项政策的推动实施，高彦明则认为可由政府推动，由中国港口协会或各地方港航管理局出面颁布实施，由各港口严格遵照执行。

对于船舶的报废年龄，高彦明指出应该“要像淘汰小化工、小造纸、小水泥等落后产能那样，坚决淘汰老龄船，为航运和造船业的发展开辟广阔的空间。”河北远洋也正是这么做的：从 2008 年开始，原来的老旧船舶逐渐被淘汰，现在河北远洋的船舶平均船龄只有四五岁。

“我国是世界上报废船龄最高的国家。”高彦明认为，当下法律规定的集装箱船、杂货船 34 岁，散货船、矿砂船 33 岁，油轮、化工品船 31 岁，客轮 30 岁报废年龄早已不合时宜，甚至某种程度上成为保护落后、阻碍发展的规定。

对此，高彦明建议，把沿海运输的散货船、集装箱船和杂货船的报废年龄统一降至 27 岁，客轮、油轮和化工品船的报废年龄降至 25 岁。

“中国航运业和造船业已经到了生死关头，形势非常严峻，必须采取果断措施。如果这些措施能够得以实施，国家不需要有任何的财政支出，就可以从根本上解决运力灾难性过剩的问题，相信能对市场产生巨大的推动作用，同时有力推动我国沿海和港口的航行安全，极大促进节能减排和生态环境的改善。”

“灾难时期不能等死，现在必须要杀出一条血路。”高彦明始终如此强调。

Nobel 认购印尼煤矿股份

(来源：Tradewinds)

上周星期四，香港贸易巨头称已认购了泛亚工程建设股份有限公司 5.34% 的股份，后者拥有印尼 PT Transcoal 矿物能源公司 75% 的股份。PT Transcoal 公司在印尼 South Kalimantan 有一个大卡动力煤开采项目，根据可行性分析报告，这个矿区将会在 2014 年投产。

泛亚工程建设 CEO, Alan Hopkins 表示：“Noble 公司对印尼煤矿非常感兴趣，将会给我们正在开发印尼动力煤项目提供极大的帮助。”

上周 Nobel 集团通过发行“超额认购三年无担保债券”募集了一笔 4 亿美元的资金。

目前 Nobel 集团的经营战略是仅拥有支小规模船队，而从市场上租入大量船舶。Nobel 在 COSCO 大连船厂，拥有一艘在建的超巴拿马型船，925,500-dwt“*Ocean Topaz*”，预计在今年交付。

Nobel 集团可能还要将业务投向：谷物加工，糖，酒精作物煤矿，铁矿，能源码头和仓储和港口业务。

日本第一中央汽船寻求资金援助度过难关

(来源：Tradewinds)

日本第一中央汽船 (Daichi Chuo) 近期出现现金短缺，为改公司的新造船合同，向外界寻求资金帮助，以度过目前财务难关。

Daichi 本周股价上升 20%，升至 131 日元 (\$1.3)，去年年底该公司的股价还是 60 日元。但该公司的财务问题也同时暴露。

此次救援资金的主要来源，将仍是该公司的主要贷款来银行同时也是日本航运巨头的三井住友银行 (SMBC)。这笔帮助该公司的贷款将用于支付 Namura 船厂交付的一艘 250,000-dwt 专业矿砂船的尾款。该船将用于履行宝钢的铁矿石长期运输合约。

三井住友银行表示这一资金援助计划将对 Daichi 至关重要。

之前 Tradewinds 报道过，第一中央汽 Daichi 船曾向日本的银行、贸易、商船厂呼吁一笔 100 亿日元的自发援助性贷款，看来呼吁起到了预期效果。同期大阪商船三井认购了 Daichi 价值 150 亿日元的股份。

Daichi 的其余造船项目均有对应的运输协议（因此能够获得如此数额巨大的贷款）。尽管如此，Daichi 仍有一些没有找到合适租家的船舶，如 2012 交付的 181,000-dwt 的“*Kashima Maru*”目前仍然没有找到租家。

预计在本月底，Daichi 将公布 2012 财务年度的业绩报表，预计将继续亏算，2012 财务年年恐将净亏 330 亿日元。作为公司财务改革的一部分，Daichi 预计要在 2020 年之前将船队规模从 240 艘精简到 167 艘。