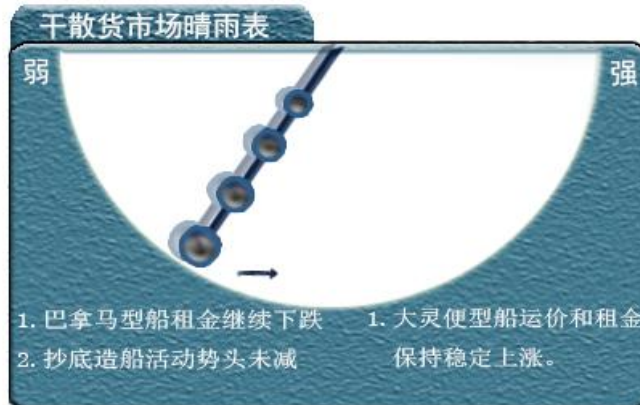




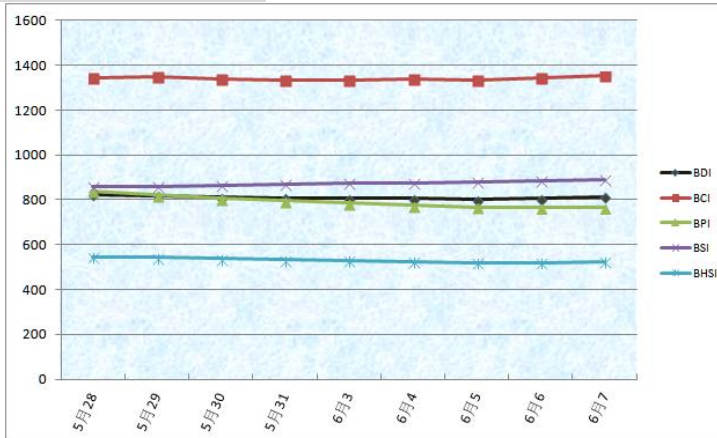
菁英航运干散货周报

2013年13期总第13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

2013年6月7日



波罗的海干散货指数



期租平均水平 (美元/每天)

船型	本周平均价	比较上周	2012年5月	2011年5月
海峡型	5286	63↑	7618	7372
巴拿马型	6468	568↓	10263	13903
大灵便型	9024	97↑	11547	14703
灵便型	7990	164↓	9395	11695

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	7.291	0.027↓
160000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	17.546	0.098↓
160000/10%	南非铁 Saldanha-青岛	13.093	0.044↓
150000/10%	南非煤 Richards Bay - 青岛	12.104	0.110↓
130000/10%	东澳煤 Newcastle- 青岛	10.750	0.032↓
70000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	11.399	0.470↓
65000/10%	印尼煤 Samarinda- 广州	6.034	0.348↓
50000/10%	印尼镍 Sulawesi- 天津	11.733	0.050↓
50000/10%	菲律宾镍 Surigao-日照	9.315	0.088↓

数据来源: 上海航运交易所 CDFI



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/>

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。

一周运价简评

1. **海岬型船** BCI周五报收1352点, 小幅上升16点, 同比上升1.2%。本周海岬型船市场小幅上升, 中国方面开始补充库存, 全国港口铁矿石库存回升至7300万吨。铁矿石价格还是处于震荡下跌, 对现货运输市场有所帮助。但目前整体海岬型船租金率还处于较低水平, 远未达到保本线。

2. **巴拿马型船** 本周继续大幅下跌依然下跌, 在周五跌至764点, 同比上周五下降31点, 降幅3.9%。指数在周五停止下跌, 也许会至跌无可跌的程度。美湾方面出货量在减少, 租金仍在下滑。CDFI显示东澳至中国的70000(10%增加)吨煤炭, 本周运价平均下跌0.47美元/吨, 跌幅较大。

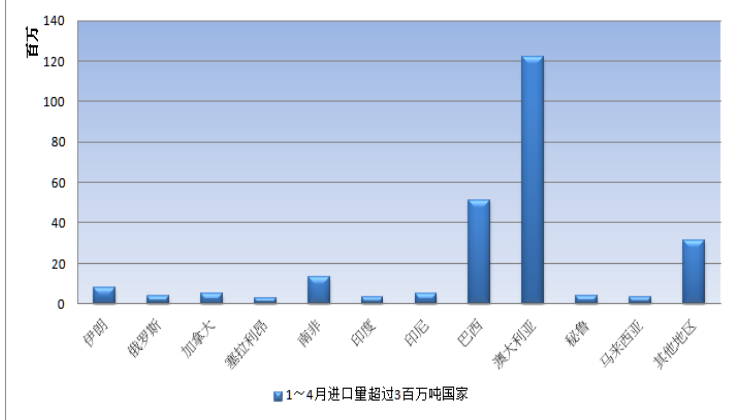
3. **大灵便型船** 本周略有微幅上升, 周五指数报收889点, 上升18点, 同比上周上涨2.0%。北大西洋地区租金呈现了下跌的情况, 印尼-中国, 印尼-印度航线均有下跌。而美湾至欧洲, 欧洲至远东航线的上涨拉升了指数整体上涨。

市场成交

- 'Flex Shine'建于2003年, 32751载重吨, 大连即期交船, 意向装运钢材, 东南亚还船, 租金6250美元/天——韩国租家
- 'Bao Resource'建于2011年, 56582载重吨, 香港即期交船, 途经东南亚, 中国还船, 意向装运铁矿, 租金9900美元/天——租家不详
- 'Red Diamond'建于2011年, 53000载重吨, 越南即期交船, 途经印尼, 泰国还船, 意向装运煤炭, 租金5250美元/天——租家不详
- 'Sino Grace'建于1989年, 68337载重吨, 带吊, 6月7-11日印尼引航站交船, 北中国还船, 意向装运铁矿, 租金9500美元/天外加100000美元空放奖金——租家 Golden Trans Shipping
- 'Hui Ping'建于1994年, 69562载重吨, 6月22-27日印尼引航站交船, 南中国还船, 租金6000美元/天外加80000美元空放奖金——租家不详
- 'Carola'建于1997年, 73740载重吨, 长江口即期交船, 途经南澳大利亚和阿拉伯湾, 马斯喀特还船, 租金6100美元/天——租家不详
- 'Cape Hawk'建于1995年, 161425载重吨, 6月11-13日三浦浦交船, 途经海角, 中国还船, 租金10000美元/天——租家中租
- 'Navios Koyo'建于2011年, 181415载重吨, 6月7-9日马斯喀特交船, 途经黑海, 新加坡-日本地区还船, 租金11500美元/天——租家 Phaethon
- 'Vega Aries'建于2011年, 57000载重吨, 地中海中部即期交船, 租期2-4个月, 世界范围还船, 租金12000美元/天——租家诺登
- 'CSK Radiance'建于2001年, 货量170000吨(10%增减), 从黑德兰到青岛, 受载期6月20-24日, 运价7.30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(包括星期日节假日)——租家必和必拓
- 船名待定, 货量160000吨(10%增减), 从图巴朗到青岛, 受载期7月1-10日, 运价17.45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(包括星期日节假日)——租家 Oldendorff

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

2013年1~4月铁矿石进口按国别统计



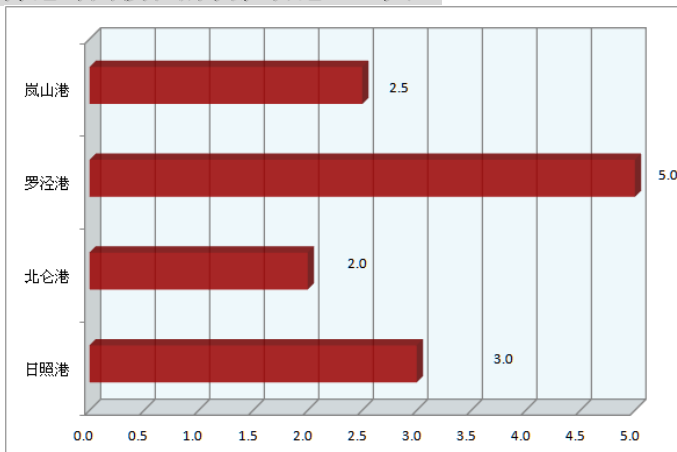
矿粉 FOB 价格 单位：美元/吨

名称	品位	发货地	6月7日	5月31日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier	112	113	↓
澳洲 Pb Fine	61.5%	Dampier	101	102	↓
澳洲 Newman Fine	62.5%	Hedland	102	103	↓
澳洲 Yandi Fines	58%	Dampier	93	94	↓
巴西 SFOT	63%	Tubarao	92	93	↓
巴西 IOCJ	65%	Tubarao	101	102	↓

国内市场钢材价格指数

品种	6月7日	5月31日	涨跌
钢材综合	127.26	127.77	↓0.51
长材	140.56	141.79	↓1.23
扁平	115.51	115.6	↓0.09
一次材	133.66	134.37	↓0.71

待港时间较长的铁矿石港口 (天)



铁矿石专题快报

澳洲铁矿石巨头 FMG 承认兜售基建为还债

(来源：一财网) 整理发布

本报此前报道，FMG 近期在向多家中国企业兜售旗下基建资产，但遭到拒绝。

FMG 媒体关系负责人波尔 (Yvonne Ball) 在回复本报记者的采访时承认，FMG 正在着手出售一些铁路和港口资产，并称，这些信息在一季报中有所披露。但波尔强调，FMG 只会出售上述基建资产的小部分权益。

“出售事宜进展顺利。”波尔称，已经确认了一份潜在的战略投资者名单，公司正在着手关键商业条款的制定。

波尔并没有透露是否有中国企业参与其中，但按照本报此前的报道，有中国企业在考察了 FMG 后发现，此项交易性价比不高且风险较高。亦有潜在投资者称，收购 FMG 基建资产须满足三个前提条件：一是控股；二是获得铁路的运营权；三是铁路一定要扩容。但 FMG 坚持要保住相关基建资产的控股权和运营权，最终各方不欢而散。

按照波尔的说法，FMG 不会贱卖资产，也不会因为此项出售而让现有的基建和开矿运营受到影响。

可以肯定的是，成立 10 年来快速扩张的 FMG 正在经历着债务危机。波尔称，此次出售基建资产的收益将用来偿还公司的部分债务以改善资产负债表。FMG 的目标是将负债率降低到 30%~40%。

本报记者查询财报发现，2012 年，FMG 总负债达到 113 亿美元，占总资产的比例为 75%。如果从更能考察企业偿债能力的流动比率 (流动资产与流动负债之比) 来看，2012 年 FMG 的流动比率约为 1.7。一般认为，该比例在 2 比 1 左右显示企业的财务情况比较健康。

500 亿负债高悬 中冶欲变卖西澳矿山“解困”

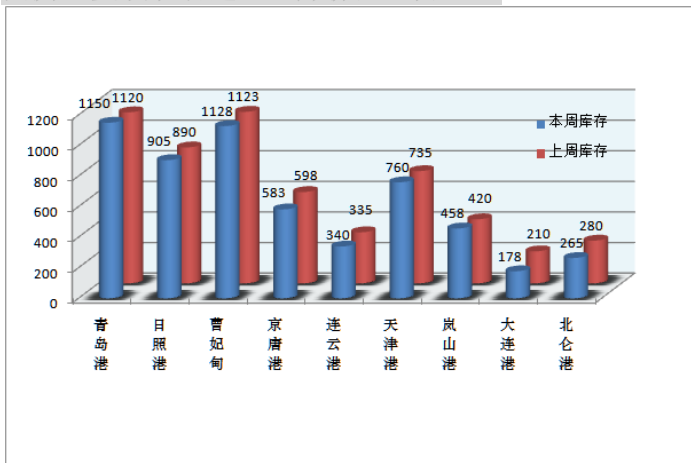
(来源：经济参考报) 整理发布

面对高达 500 亿元高额债务，中国中冶 (以下简称“中冶”) 不得不选择“断臂求生”，变卖手中资产“解困”。《经济参考报》记者从中冶内部人士处获悉，目前中冶正在积极寻找投资方，希望出售手中的澳大利亚兰伯特角铁矿控股权。

一位矿业人士回忆说，中冶原先仅以总承包商的身份持有兰伯特角铁矿 25% 股权，2009 年趁着另一个股东俄罗斯耶弗拉兹集团出售股权时期，中冶用很高的价格买入直到 100% 控股，因为当时铁矿石价格处于高位，收购项目确实是一笔巨款，当地复杂的开采环境和人际官方关系，使得该项目进展缓慢。

伴随着矿价高位时进行的多次盲目收购，2012 年中冶资源开发板块实现利润-132.03 亿元，净利润-130.95 亿元，出现在央企亏损名单前五位。与此同时巨额偿债压力正在向中冶袭来，数据显示，截至一季度末，按照合并资产负债表口径计算，中冶的短期借款和一年内到期的非流动负债规模分别为 395.49 亿元和 106.35 亿元。这意味着，在未来一年时间内，中冶将需要偿还 501.84 亿元的债务。近三年来，中冶的资产负债率不断上升，其合并口径资产负债率分别为 81.43%、82.48% 和 83.81%。2010 年至 2012 年末，其有息债务 (包括长短期借款及应付债券等) 总额分别为 1059.24 亿元、1371.60 亿元和 995.77 亿元。

国内主要铁矿石进口港库存量 (万吨)



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
Wu Zhou 8	新交付	76,000	沪东中华	
Thunder Bay	新交付	35,500	中船澄西	46
Bao Hang	新交付	23,000	福建冠海	
Aegir	新交付	41,105	Daewoo	
Zambesi	新交付	34,205	浙江扬帆	26
Pacific Maru	新交付	206,382	Japan Marine United	
Eco Splendor	新交付	38,000	Naikai S.B.	
Bulk Guatemala	新交付	61,000	Iwagi Zosen	
New Ambition	2004	35,313	Shikoku Dock	14.3
Evrialos	1987	68,407	Namura S.P.	4.5
Daishin Maru	1996	38,692	Shin Kurushima	3.7
F Elephant	1989	275,984	Daewoo	
SB Royal	1996	28,716	Kanasashi K.K.	6.6
Shoyo	2006	76,942	Namura S.B.	20.25
New Ambition	2004	35,313	Shikoku Dock	14.3
Ocean Mira	1990	151,418	Bangladesh	7.37
Velos	1991	65,010	Old sale	
Countess C	1982	41,520	Old sale	
Xing Tong Da	1983	62,297	Old sale	
Xing Yao	1982	62,346	Old sale	
Tong Shun	1981	64,310	Old sale	
Yong Shun	1981	60,973	Old sale	
Yu Long	1980	64,446	Old sale	
Free Sky	1983	62,278	Old sale	

据不完全统计

拆船指数 (美元/轻吨)	本周	变化
中国	332	-10.5
印度半岛	405.5	-7.5

FFA—波交所远期评估(BFA)

描述	4TC_C	4TC_P
当前	5494↑	6078↓
Jun(13)	6020↓	6080↓
Jul(13)	6710↑	5950↓
Aug(13)	7530↑	5855↓
Sep(13)	9000↑	5925↓
Oct(13)	11150↑	6660↓
Q3(13)	7747↑	5925↑
Q4(13)	12010↑	6925↑
Q1(14)	8060↓	6095↑
Cal(14)	11435↓	7124↑
Cal(15)	13610↓	8110↓

数据来源: Baltic Exchange

↓表示成交平均价比较上周是下跌的

↑表示成交平均价比较上周是上升的

干散货船舶专题

船舶交易

新船交付 1艘 206,382 载重吨海峡型船交付下水, 船东是 Doun Kisen K.K., 该船由 Japan Marine United 建造。

二手船市场 TMT 公司的 “F Elephant” 已通过司法拍卖交付给了新东家, 据说是台湾船东, 但官方未予以证实。

2006 年建于 Namura 的 “Shoyo” 以 2025 万美元的高价成交, 买家是纽约上市公司 Diana Shipping, 这是该公司自金融危机以来第 11 次涉足二手船市场。

新造船市场 本周最大的订单仍然在中国, 江苏舜天扬州造船厂接到 6 艘 64,000 载重吨船舶订单。船东是 Smooth Shipping 公司, 这些船分别将在 2014 和 2015 年交付, 造价没有公布。

同样是中国, Tsuneishi 舟山船厂接到两艘 81600 载重吨巴拿马型船订单, 船东是 Wisdom Marine Line, 两艘船造价各是 2777 万美元, 预计 2015 年下半年交付。

拆船市场 出人意料得出现了至少 5 艘来自中国船东的老旧巴拿马船, 6 万载重吨以上, 船东也都来自中国。其中最年轻的一艘也超过了 30 年, 都接近强制报废年限。然而成交金额和拆解地点还未知晓。

孟加拉国迎来海岬型船 ‘Ocean Mira’, 拆船价格在 425 美元/轻吨, 比 5 月 13 日拆除的同样大小的 ‘Greek Warrior’, 单价低了 20 美元。

原油价格 美元/桶

种类	6月7日	5月31日	变化
西德州	94.76	93.61	1.23%↑
布伦特	103.61	102.19	1.39%↑

船用燃料油 6月7日 (美元/吨)

地区	IFO380	IFO180	MGO
新加坡	605 (+2)	624 (+9)	890 (+11)
上海	628 (+3)	663 (+2)	1070 (-3)
青岛	638 (+1)	—	1050 (—)
釜山	618 (-10)	641 (+10)	895 (-10)
日本	643 (+6)	660 (+17)	935 (+30)
Fujairah	612 (+12)	—	995 (—)
鹿特丹	584 (+5)	617 (+4)	858 (+5)

无特殊情况 IFO 价格指 HSFO



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航运价格指数

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个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。

国内各大港口涨价诉求凸显 秦皇岛港率先提价

(来源: 华夏时报) 整理发布

就在贸易商为煤炭价格大幅下滑而感到生存日益艰难的时候, 港口费用的上涨无疑再度雪上加霜。据悉, 秦皇岛港决定自 6 月 1 日起上调港口费用 2 元/吨, 而这是该港自 2011 年 10 月 1 日上调 3 元/吨后的首次上涨。

虽然此轮涨价的幅度并不大, 但值得注意的是, 秦皇岛港口作为行业龙头, 此轮涨价或许更像是港口涨价潮的风向标。

就在煤炭行业集体陷入寒冬之际, 港口方面又再次吹来阵阵寒风。

近日, 秦皇岛港股份有限公司下发《关于调整内贸煤炭港口作业包干费标准的通告》(下称《通告》)称, 依据《中华人民共和国港口收费规则(内贸部分)》第二十八条规定, 决定自 2013 年 6 月 1 日起, 对内贸煤炭的港口作业包干费标准进行适当的调整。据了解, 内贸煤炭港口作业包干费在现行基本费率的基础上提高 2 元/吨。

“本来煤炭出货就比较困难, 属于买方市场, 现在港口这边却还在涨价, 贸易商的生存只能是越来越艰难。”一位业内人士告诉记者。

秦皇岛作为国内最大的港口, 一直是煤炭运输的中枢要道, 吞吐量连续 7 年突破 2 亿吨大关, 而其中煤炭的吞吐量则占据了其总吞吐量的近七成左右。

据了解, 由于这一段时间以来煤价的不断下跌, 港口经营也面临着巨大的挑战。根据秦皇岛港口的工作人员反映, 近日来秦皇岛港口拉煤的船舶数量一直在锐减, 4 月初的一天甚至只来了 26 艘, 创下了历年来的新低, 另外今年船只空泊的现象十分严重。

而翻看秦皇岛港股份有限公司近年来的业绩不难发现, 公司的业绩正处在逐渐下滑的阶段。数据显示, 公司 2011 年净利润为 10.6 亿元, 而 2010 年净利润为 11 亿元, 公司在 2012 年公司业绩年化后, 净利润方面仅增长 3.78%, 净利润增速持续低迷。与此同时, 2009 年到 2012 年上半年期间, 平均高于 50% 的高负债率也一直成为困扰公司经营的主要因素。

“虽然从目前来看, 涨价只是秦港港务公司的个人行为, 但是秦港在港口业内一直占据着龙头老大的地位, 它的一些措施举动在业内都会产生巨大影响, 因此后期很有可能出现港口集体涨价的现象。”钢联煤炭网分析师陈燕燕说。

目前, 各大港口的经营状况都在不同程度上受到煤价下滑的拖累。进入 5 月下旬, 受补库存结束、电厂存煤高位下游需求疲软等因素影响, 用户拉煤积极性大幅下降, 采购欲望降低, 到达北方港口的拉煤船舶急剧下降。5 月下旬, 在北方三港(秦皇岛、曹妃甸、国投京唐)下锚的煤船日均只有 70 艘, 约比上月中旬减少了 30%。三大港口下锚船舶中, 已办手续船舶、具备作业条件的船舶日均只有 20 艘, 均创今年以来新低。

但是, 根据秦皇岛煤炭网日前给出的分析称, 曹妃甸、国投京唐包干费为 18.5 元/吨, 老京唐费用为 20.5 元/吨, 价格相对低廉。秦皇岛港上调港口作业包干费后, 环渤海其他港口诸如曹妃甸、国投京唐也会与秦港保持联动, 陆续上调港口作业包干费, 整个港口运输行业运费上涨, 促使煤炭企业成本压力加大。

此外, 除了北方港口之外, 南方地区的港口在经营上也有涨价的诉求。“虽然离得比较远, 但是南方和北方港口的联动也是密切的, 会互相影响, 今年不只是北方, 我们这儿的到港卸煤船舶数量也比往年少很多, 效益是会受到一些影响, 不过是不是会涨价我现在也还没有听说。”一位王姓的宁波港工作人员向记者透露。

重压煤炭贸易商。

港口急需提升业绩, 但显然更为受挫的是贸易商。“秦皇岛港对大集团有一定的返还优惠政策, 大集团所受影响不大, 但是涨价对中小型的发煤企业和个体用户影响较大, 煤炭运作成本增加。”陈燕燕告诉记者, “港口费用虽然看上去涨了两块钱并不多, 但是对于现在做煤炭贸易的人来说, 生产就非常艰难, 多了一块钱对成本都是非常沉重的负担。”

不过, 根据陈燕燕的介绍, 现在不少贸易商为了规避涨价带来的高成本, 开始选择向秦皇岛港口附近的厂家直接送货, 这样在一定程度上缓解了成本压力, 而大部分的贸易商至今仍处于无奈观望的状态。

日本联合造船(JMU)获台湾中钢运通 4 艘散货船订单

(来源: CnshipNet)

据悉, 台湾中钢运通和旗下公司 CSE TRANSPORT 投资约 1.4 亿美元, 在日本联合造船(JMU)订造两艘 20.9 万载重吨散货船和两艘 12000 吨钢材运输船。

据悉, 业内估计目前新造船价已经触底, 是出手造船的最佳时机, 中钢运通决定向日本联合造船订造两艘 20.9 万载重吨大海岬散货船, 每艘造价 5550 万美元; 订造两艘 12000 吨钢材运输船, 每艘造价 1365 万美元, 船价都是 2008 年金融海啸前的一半, 预定 2015 年下半年开始交船。

据了解, 中钢运通因为有母公司台湾中钢集团的支持, 抓住目前最有利条件扩充船队。

Klavness Marine 公司意向订购多艘小型灵便型船

(来源: Tradewinds)

挪威奥斯陆的 Klavness Marine, 近期打算订购多艘小型灵便型船, 这将使得资产市值较去年提升了 12.3%。

该公司是有 Erik Klavness 和他的家族私人投资的公司, 目前公司去年底统计净资产达到 5.3 亿美元。

公司常务董事 Carl Petter Finne 确实了这一消息, 公司正在联系日本和中国船厂, 预计这个月内就会签订合同。他拒绝透露船厂信息。

Klavness Marine 确信造船市场已经接近或者达到周期的最低点, 所以要实行“凤凰计划”使公司进入干散货经营市场。

公司年报中表示“我们细致地研究后得出, Klavness Marine 在将来会是一个伟大的船东。”同时还表示该公司需要一个伙伴来以达成最终目标。

干散货将会是 Klavness Marine 继汽车船运输后的第二大业务。Klavness Marine 已是挪威最大的汽车船承运人, Finne 作为主席拥有 29.8% 的股权。

同时也拥有 18 KS(合伙公司), 在航运和海工领域都有大笔投资。

在去年 4 月, 通过投资公司拥有了 19,900 载重吨的不锈钢油轮 Pramoni(建于 2008 年)和 40,000 载重吨的成品油船 Gagarmayang(建于 2004 年), 2 艘都由 Navig8 经营管理。

Klavness Marine 成立于 2011 年。当时 Tom Erik 与 Trond Harald 兄弟两人将 Torvald Klavness 集团分家而自立。

Tom Erik 和他的家庭拥有 3 亿美金资产投资在航运、海工、房地产和其他领域。Trond Harald 继续经营着 Torvald Klavness, 经营范围集中在从小型灵便型船到巴拿马型干散货船的自有和代管经营业务。

Klavness Marine 在今年获得了 1530 万美元的利润(相比他成立的第一年是 4260 万美元的亏损)。

Norsk Hydro 前任老总 Eivind Reitien 目前是 Klavness Marine 的主席。Tome Erik 掌有 46% 的股份, 而他的女儿 Karianne Klavness Holmen 和 Kristine Klavness 各有 27%。Finne 的资产在 2012 年折合共计 561,000 美元。