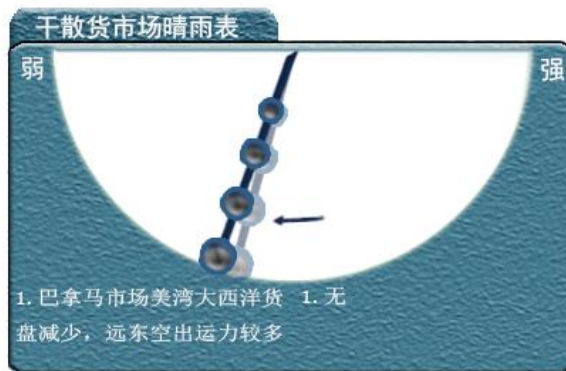


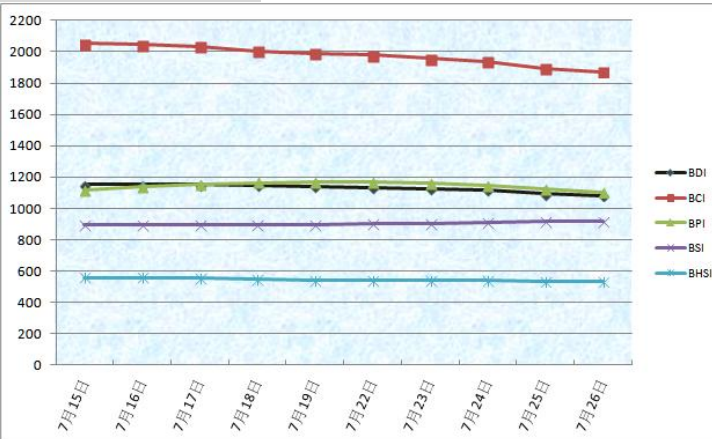
## 菁英航运干散货周报

2013年20期 总第20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7月26日



### 波罗的海干散货指数



### 一周运价简评

- 海岬型船** BCI 周五报收 1873 点, 下降 114 点, 同比上周五下降 5.7%, 跌幅加剧。本周海岬型船期租租金下滑, 但主要航线运价大都仍维持在上周水平, 但是浮动空间收窄。航次期租租金在 12600 美元/天左右, 比上周下降 900 美元/天。铁矿石方面, 西澳至青岛的铁矿石运价在 7.70 美元/吨左右, 运价变化不明显, 市场上 160000 货量运价仍在 19.75~20.40 美元/吨。无论是巴西还是澳洲出货量在本周都有所减少。
- 巴拿马型船** 指数本周转为下跌, 周五报收 1104 点, 同比下跌 68 点, 跌幅 5.8%。由于美湾-大西洋航线货量减少, 巴拿马船开始失去支撑。同时远东地区空出的船舶数量增多, 再次压低市场运价。
- 超灵便型船** 略有回升, 周五指数报收 917 点, 仅比上周上升 19 点。不过印尼-南中国-印度范围租金没有跟随整体租金上涨, 反而有小幅下跌。

### 2013年7月25日人民币FFA结算数据

协议号	远期价格(美元)	远期价格(人民币)	中间价
CTC0713	13,388.00	82,682.94	6.175900
CTC0813	11,300.00	69,787.67	6.175900
CTC0913	12,675.00	78,279.53	6.175900
CTC2014	13,225.00	81,676.27	6.175900
CTC2015	14,813.00	91,483.60	6.175900
CTCQ114	9,613.00	59,368.92	6.175900
CTCQ214	11,888.00	73,419.09	6.175900
CTCQ413	14,950.00	92,329.70	6.175900
PTC0713	8,604.00	53,137.44	6.175900
PTC0813	7,583.00	46,831.84	6.175900
PTC0913	7,608.00	46,986.24	6.175900
PTC2014	7,584.00	46,838.02	6.175900
PTC2015	8,396.00	51,852.85	6.175900
PTCQ114	7,088.00	43,774.77	6.175900
PTCQ214	8,533.00	52,698.95	6.175900
PTCQ413	8,392.00	51,828.15	6.175900
STC0713	9,483.00	58,566.05	6.175900
STC0813	9,183.00	56,713.28	6.175900
STC0913	9,213.00	56,898.56	6.175900
STC2014	9,090.00	56,138.93	6.175900
STC2015	9,268.00	57,238.24	6.175900
STCQ114	8,183.00	50,537.38	6.175900
STCQ214	9,460.00	58,424.01	6.175900
STCQ413	9,350.00	57,744.66	6.175900

数据来源: 上海清算所

如有兴趣了解更多欢迎致电我们菁英 86-21-52069898

### 期租平均水平(美元/每天)

船型	本周平均价	比较上周	2012年7月	2011年7月
海峡型	12670.4	1172.4↓	5909	11862
巴拿马型	9067	69↑	8891	12658
超灵便型	9531.2	165.4↑	12726	13327
灵便型	7878.4	235.6↓	9707	10289

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	7.700	0.023↓
160000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	19.999	0.317↑
160000/10%	南非铁 Saldanha-青岛	13.908	0.062↑
150000/10%	南非煤 Richards Bay - 青岛	12.872	0.122↓
130000/10%	东澳煤 Newcastle - 青岛	11.495	0.257↓
70000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	12.371	0.081↑
65000/10%	印尼煤 Samarinda - 广州	6.638	0.042↓
50000/10%	印尼镍 Sulawesi - 天津	11.910	0.003↓
50000/10%	菲律宾镍 Surigao - 日照	9.173	0.028↓

数据来源: 上海航运交易所 CDFI

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
Gertrudis	新交付	34,938	上海船厂	26
Konya	新交付	63,250	Dayang S.B.	
IVS Raffles	新交付	32,071	江门南洋	
Chengyang Pioneer	新交付	76,201	浙江扬帆	
Tomorrow	新交付	56,000	Minami Nippon	
Preseverance	新交付	30,060	Tsuji H. I.	
Pacific Dream	新交付	57,000	韩通船舶重工	
Laurel Ace	新交付	28,397	I-S Shipyard	
Bright Wind	新交付	82,100	Tsunishi Zosen	
Euro Trader	2005	76,600	Shin Kasado	19.25
Fortune Island	2008	82,300	Oshima S.B.	21.75
Spring Ocean	2005	83,000	Tsunishi Zosen	18
Pincess Aliel	2000	28,463	Imabari S.B	
Canarsie Princess	1985	42,842	(孟加拉国拆解)	3.22
Irini	1988	69,735	(孟加拉国拆解)	4.05
Arktos	1990	20,218	Old sale	
Provider	1985	38,595	(印度拆解)	3.19
Malyovitzza	1983	24,456	(印度拆解)	3.04

据不完全统计

## 干散货船舶专题

### 船舶交易

**新船交付** 此次报道的交付船舶仍是本月中旬下水的船舶。浙江扬帆向成扬先锋航运交付了 76201 载重吨的“*Chengyang Pioneer*”，另外日本 Tsunishi Zosen 向本国 NS United KK 交付一艘卡姆萨型干散货船。

超灵便型方面，韩通重工向 Samsung C&T 交付了一艘 57,000 载重“*Pacific Dream*”轮，韩国 Dayang S.B. 向土耳其船东交付一条 63,250 载重吨“*Konya*”轮，Minami Nippon 向该国 Far East Shpg & Trg 交付了一艘 56,000 载重吨“*Tomorrow*”轮。

**二手船市场** 继续是本月上旬的成交报导。报导总新增了 3 艘日本船厂造的巴拿马船的交易。“*Euro Trader*” (2005 建于 Shin Kasado, 76,600 载重吨) 以 1925 万美元转手给 Franco Naviera。

“*Spring Ocean*” (82962 载重吨, 2005 年建于 Tsunishi Zosen) 售价超过 1800 万美元。“*Fortune Island*” (82331 载重吨, 2008 年建于 Oshima B.C.)，以 2250 万美元成交。

**新造船市场** 这周台湾裕民航运在上海外高桥造船厂最新确认了 4 艘 186,000 载重吨海岬型船订单，该笔订单是去年初订船时的 option，这些外高桥造船厂特殊定制的浅吃水船，每艘造价在 4675 万美元左右。

**拆船市场** 巴基斯坦仍以大型油轮交易为主，中国市场成交多为小型杂货船，印度本周仅有 2 艘小型干散货船成交。巴拿马船“*Irini*” (405 美元/轻吨) 和超灵便型“*Canarsie Princess*” (420 美元/轻吨) 分别售予孟加拉国拆船厂。

### 原油价格 美元/桶

种类	7月26日	7月19日	变化
西德州	105.49	108.04	-2.36%↓
布伦特	107.65	108.7	-0.97%↓

### 船用燃料油 7月26日 (美元/吨)

地区	IFO380	IFO180	MGO
新加坡	610 (-7)	615 (-3)	974 (-15)
上海	624 (+4)	665 (-7)	1065 (-9)
青岛	627 (+8)	—	1050 (+5)
釜山	621 (+2)	647 (-4)	940 (-12)
日本	630 (-7)	638 (-7)	937 (-15)
Fujairah	594 (+3)	654 (-3)	993 (-10)

无特殊情况 IFO 价格指 HSFO

### 租船市场成交

- 'Medi Sentosa' 建于 2008 年, 83690 载重吨, 7 月 31 日-8 月 3 日福斯交船, 途经美国东海岸, 意向装运煤炭, 新加坡-日本地区还船, 租金 17500 美元/天——租家商船三井
- 'CK Angie' 建于 2011 年, 81147 载重吨, 哥伦比亚引航站即期交船, 2 个连续航次, 斯卡角-帕塞罗角地区还船, 租金 11250 美元/天外加 415000 美元空放奖金——租家 ADMI
- 'Conti Spinell' 建于 2011 年, 75035 载重吨, 7 月 29 日-8 月 2 日日本交船, 途经澳大利亚东海岸, 日本还船, 租金 8250 美元/天——租家不详
- 'KM Nagoya' 建于 2012 年, 95740 载重吨, 7 月 27-28 日曹妃甸交船, 途经澳大利亚东海岸, 台湾还船, 租金 6500 美元/天——租家台湾中钢
- 'Angel IV' 建于 1997 年, 71355 载重吨, 7 月 24-25 日香港交船, 途经印尼, 新加坡-日本地区还船, 租金 6500 美元/天——租家 Oldendorff
- 'Rosco Cypress' 建于 2004 年, 76801 载重吨, 8 月 4-7 日七尾市交船, 租期 11-13 个月, 世界范围还船, 租金 8500 美元/天——租家中外运
- 'Newlead Victoria' 建于 2002 年, 75966 载重吨, 7 月 26-30 日孟买交船, 租期 90-150 天, 世界范围还船, 租金 8750 美元/天——租家不详
- 'White Fin' 建于 2011 年, 56779 载重吨, 7 月 26-28 日钦州交船, 途经印尼, 印度西海岸地区还船, 租金 10000 美元/天——租家不详
- 'Best Honor' 建于 1992 年, 41821 载重吨, 北中国即期交船, 东南亚还船, 租金 6000 美元/天——租家不详
- 'Skua' 建于 2003 年, 53350 载重吨, 香港即期交船, 途经印尼, 印度还船, 租金 8500 美元/天——租家 Norvic Shipping
- 船名待定, 货量 70000 吨 (10% 增减), 从纽卡斯尔到日照, 受载期 8 月 10-20 日, 运价 13.00 美元/吨, 船方不负担装卸, 装率 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率 10000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) ——租家淡水河谷
- 船名待定, 货量 160000 吨 (10% 增减), 从萨尔达尼亚到青岛, 受载期 8 月 20-30 日, 运价约 14.30 美元/吨, 船方不负担装卸, 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
- 船名待定, 货量 160000 吨 (10% 增减), 从黑德兰到青岛, 受载期 8 月 10-12 日, 运价 7.75 美元/吨, 船方不负担装卸, 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 FMG

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

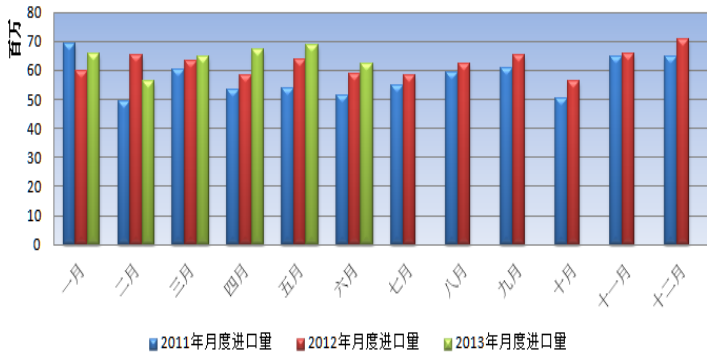


**波罗的海航运指数中文网**  
 上海英航运经纪有限公司经波罗的海交易所授权制作维护本网站, 并在中国大陆地区发行中文航运价格指数  
 言出必行  
<http://www.balticexchange.cn/>

拆船指数 (美元/轻吨)	本周	变化
中国	315	+6
印度半岛	399.6	-0.5

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（铁矿砂及精矿）进口量



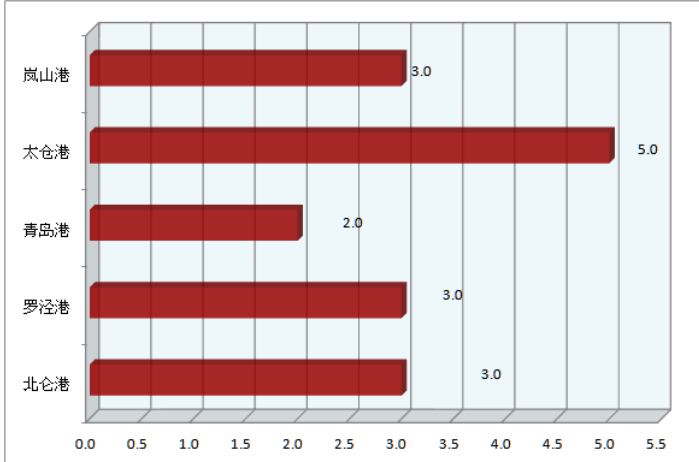
### 矿粉 FOB 价格 单位：美元/吨

名称	品位	发货地	7月26日	7月19日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier	133	133	—
澳洲 Pb Fine	61.5%	Dampier	122	122	—
澳洲 Newman Fine	62.5%	Hedland	124	124	—
澳洲 Yandi Fines	58%	Dampier	113	113	—
巴西 SFOT	63%	Tubarao	109	109	—
巴西 IOCJ	65%	Tubarao	118	118	—

### 国内市场钢材价格指数

品种	7月26日	7月19日	涨跌
钢材综合	131.43	130.61	0.82↑
长材	144.83	143.66	1.17↑
扁平	118.61	118.13	0.48↑
一次材	138.49	137.41	1.08↑

### 待港时间较长的铁矿石港口（天）



### 铁矿石专题快报

#### 多家钢厂上调钢材出厂价

(来源：钢联资讯)

昨日，多家大型钢厂纷纷调整钢材出厂价格。其中，河北钢铁上调了8月板材的出厂价格，主力板材产品热轧、冷轧和中厚板价格分别上调150元/吨、50元/吨和100元/吨。建材方面，沙钢上调了7月下旬产品的出厂价，螺纹钢、高线和盘螺价格均上调100元/吨；包括萍钢、杭钢在内的多家钢厂也上调了钢材出厂价。分析师表示，受益于近期库存的快速下跌，市场供货量有所回落，加上此前原材料价格上涨的支撑，导致近期钢厂纷纷涨价。

#### 2013年上半年铁矿石海运统计数据

(来源：上海航运交易所)

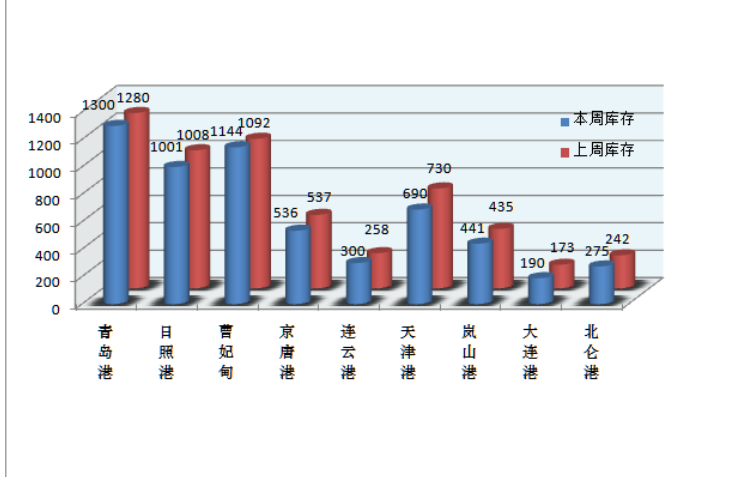
上半年，全球经济复苏依然疲弱，4月份IMF将2013年全球GDP增长率预计值下调至3.3%，仅比2012年高出0.1个百分点。欧洲、北美、非洲等地区粗钢产量继续下滑，只有亚洲地区粗钢产量继续呈现增长之势，并抵消其他地区粗钢产量减少，我国粗钢产量同比增幅居全球首位。据统计，2013年1-5月全球粗钢产量6.58亿吨，同比增长2.1%；我国粗钢产量为3.25亿吨，同比增长8.0%。

上半年，全球铁矿石海运量同比有所增长，澳大利亚铁矿石出口增量抵消巴西、印度等国出口缩量。二季度，随着季节性恶劣天气因素消除，澳洲、巴西两国铁矿石出口量有所回升。据LBH Group数据显示，1-5月，澳大利亚铁矿石出口2.2亿吨，同比增长12.4%。其中出口至中国1.6亿吨，占其出口总量的72.3%。克拉克森数据，1-5月，巴西铁矿石出口1.18亿吨，同比下滑2.5%。印度铁矿石出口继续萎缩，有关人士预计，本财年印度有可能成为铁矿石净进口国。

2013年2月份我国铁矿石进口量创下2012年以来最低值，3-5月铁矿石进口量呈逐月递增特点，铁矿石进口价格先扬后抑。因一季度恶劣天气引发对铁矿石供给担忧，铁矿石价格有所上涨。后随着天气好转，生产逐渐恢复正常，铁矿石供应宽松，价格有所下跌。据海关统计，1-5月我国累计进口铁矿石3.22亿吨，同比增长4.4%，低于去年同期增幅。

从进口来源地分析，印度市场继续萎缩，俄罗斯、巴西铁矿石出口量同比也下滑，澳大利亚、伊朗铁矿石出口则稳步增长，秘鲁、智利等南美远程铁矿石也逐渐增多，但仍无法抵消巴西至我国缩减的量，远程矿海运周转量未有大的改观。海关数据显示，1-5月从澳大利亚、伊朗进口铁矿石分别同比增长14.4%、33.4%；从巴西、印度进口铁矿石分别下滑6.5%、79.8%。同时，从委内瑞拉、秘鲁、智利进口同比分别增长70.3%、30.0%和11.1%，累计进口约1100万吨。

### 国内主要铁矿石进口港库存量（万吨）





## CARA 欲在中国订船新船

(来源: tradewinds)

新加坡注册的 Cara Shipping 正欲划出 2.4 亿美元订造新船。

作为中国日照钢铁集团的航运臂膀, Cara 已经签署了 2 艘卡姆萨尔型船, 另据知情人报道另外 4 艘海岬型船订购也到了后期阶段。

Tradewind 通过 Cara 的消息, 称 Cara 接触了 2 个国有船厂——大连船舶重工和青岛北海船舶重工, 打算各分 2 艘 180,000 载重吨订单。有些人认为合同已经签好了, 每艘船的造价大约在 4700 万美元。船厂计划在 2015 至 2016 年交付这些船舶。

一个与 Caral 联系密切的消息人称公司确实有兴趣订购这些船舶, 不过这几条 180,000 载重吨的订单还在磋商。他称: “Cara 还需要一些时间来确认关于这几艘海岬型船的订造事宜”

船厂官方和 Cara 高层不与置评。

关于 2 艘卡姆萨尔型, 消息称 Cara 将订单投在了金陵造船厂, 该人称 “Cara 在今年年初就签下了订单, 但是这笔交易从未被报导过。”

金陵造船厂官方表示这些船舶将在 2014 年和 2015 年交付, 每艘船造价在 2700 万美元。

Cara 上一次订购船舶是 2 年前, 在上海外高桥造船厂订购了 2 艘 82000 载重吨, 于今年交付。当时造价在 3050 万美元每艘。这笔交易是上海外高桥船厂第一笔卡姆萨尔型船生意, 之前这个国有船厂专注于大型干散货船和油轮。

同时, Cara 还出现在二手船市场。去年年底, 该公司购入了 2 艘新造海岬型船。金海造 175000 载重吨的 “Stella Jade” (曾用名 Spice, 建于 2012 年), 和熔盛造 176000 载重吨 “Stella Grace” (曾用名 C Frontiers, 建于 2012 年), 是分别从 Genden Lines 和 Dr Peters 购买的, 每艘购价在 3350 万美元。

根据劳氏船级社和 Fairplay 数据库显示, 日照/Cara 有 12 艘船舶在航。其中 9 艘是最近 3 年内交付的, 另外 3 艘是 171000 载重吨的 RZS Fortune(建于 1996 年), 171800 载重吨的 RZS Harmony (建于 1999 年) 和 69000 载重吨的 RZS Joy (建于 1995 年)。

## 希腊船东 Restis 涉嫌洗钱遭逮捕

(来源: 路透社)

7 月 24 日路透社报道, 希腊船东 Restis 集团老板 Victor Restis 周二因洗钱和贪污指控被拘, 成为希腊陷入经济危机以来, 为数不多的被警方拘捕的著名商人之一。

Restis 拥有希腊畅销报纸和媒体的股份, 并拥有自己的船队。但其被查出在 FBBank 有超过 5 亿欧元 (6.6 亿美元) 的不良贷款, 而贷款人 FBBank 今年也陷入持续的困境。

Victor Restis 被指控利用自己对银行方面的影响力, 为与其利益相关公司争取到了 580 万欧元 (770 万美元) 的贷款。

同时, 他的家族在 FBBank 拥有大部分股权。该银行衰退之前有资产约 16 亿欧元, 其中的健康资产被希腊的贷款巨头国家银行所吸收。

法院官员称, Restis 在检察官正式起诉前否认有任何不法行为。

Restis 集团在当天晚些时候发表的一份声明中说, 这起由公司一名前雇员发出的指控, 是 “毫无根据的”。

“Restis 先生在得知这起控告是一名公司前雇员提请的之后感到十分震惊。他将积极回应这些指控,” 该集团表示。“希腊当局将深入调查后将发现, 他们对犯罪行为的指控是毫无根据的。”

Restis 在 Lloyd's List 全球航运 100 位最有影响力人物中排名第 56 位, 一直活跃在干散货、油轮和海工市场, 管理着 80 至 85 条商船

“作为航运业的大佬, 这个小时足以让航运业为之震惊”一位航运业内人士说。“Restis 是希腊非常具有智慧的船东, 他一手创建了他的家族产业”

另外一个著名希腊商人, Laverentis Lavrentiadis, 在去年 12 月由于涉嫌一桩银行丑闻被待审, 不过他拒绝任何指控。

希腊陷入更深层次的经济危机触发了民众对政界和商界精英的愤怒, 视他们为特权阶级和腐败的象征, 促使检察官进一步调查对腐败案件的调查。

希腊的航运业占全国 GDP 的 5%。

希腊的船东控制了全球 15% 的船队, 并常年享受特殊的税收待遇, 即付吨税而不是根据利润交税。

自从希腊媒体和左翼分子正面指控船东集团逃避承担国家税收责任, 希腊船东就开始成为炮轰的对象。

上周, 保守党的政府表示 441 个航运公司将在三年内每年捐赠 1.4 亿欧元给国家, 以用来应对连续 6 年来的经济衰退。

## 警惕船舶唯绿色论误区

(来源: 《中国船检》胡可一) 有删减

目前业界对于绿色船舶非常关注, 对绿色船舶的定义也有了一些共识。但需要提醒的是, 对于国际海事界就绿色船舶过度炒作的现象, 我国航运界和造船界应该有清醒的认识, 避免走入误区而制约我国船舶工业的发展。

对于绿色船舶, 我的看法可能与业界一些专家有所不同。我认为, 只要能满足目前最新的国际相关公约要求以及规范标准的船舶, 就应该属于绿色船舶。因为诸多的公约、规范、标准, 都对船舶的环保、节能减排、安全等有很充分的考虑, 只不过各家推出的船型有个体差异而已。此外, 如何正确客观地评价绿色船舶也是一个问题。目前国内对于船舶 “绿色性” 和先进性的评价做得还不够全面, 没有一个全面衡量的标准。对于市场上新推出的船型, “王婆卖瓜, 自卖自夸” 的成分居多。仅仅依靠主观的 “模糊” 评价是远远不够的, 应采用多角度的评价方法, 以专业、公正、合理、透明为原则的量化评价, 是必然的发展趋势。

同时, 需要注意的是船舶唯绿色论。当前业界谈起船舶, 言必绿色, 似乎船舶只要绿色做好了就是最好的。这是一个误区。事实上, 评价船舶的优劣, 涉及很多内容, 包括先进性、安全性、环保性、灵活性和适应性等, 绿色只是一个方面而已。此外, 不同的船东对船舶各项指标的追求也有所不同。从技术层面上说, 我们完全有能力设计出非常绿色的船舶, 只要把以排放为首的各方面的标准提高就可以了。可是, 这样的 “完美” 船舶有市场吗? 成本可行吗? 技术可靠吗? 也许个案可以, 但要是大规模推广, 我看很难行得通。

对于船东来说, 他们希望船舶能把先进性、安全性、环保性、灵活性和适应性等综合因素纳入其中。他们追求的是利益最大化, 降低燃油成本一直是他们的目标, 每一项投资都要核算成本, 评估其可行性。有很多方法都可以达到节能减排的目的, 但采取的方法不同, 成本和由此带来的影响也不同, 这些船东都会有所考虑。我仍然认为, 最好的船舶是综合因素的集合, 船舶必须综合考量, 而现实是 “绿色” 被人为地放大了。

由此可以追问, 缘何西方发达国家如此不遗余力地大推绿色船舶? 美其名曰, 为了保护海洋、保护地球, 恐怕并不止于此。让更多所谓的高建造成本的绿色船舶面世, 在航运市场低迷的情况下, 就要拆掉更多的船舶。看看亚洲除中国之外的拆船厂, 难道就不产生污染了吗? 显然, 其根本原因是, 拆船污染不涉及西方发达国家, 只是他们对世界造船中心东移亚洲心有不甘, 所以这些国家利用其在船舶主要核心设备、高附加值船舶的原始设计以及制定公约、规范标准等领域拥有的话语权, 以图东山再起。

总之, 对于绿色船舶的发展, 我的观点是不为 “绿” 而 “绿”, 我们应做船舶综合要素的最优者, 相对绿色才是保证造船业和航运业可持续发展的润滑剂。同时, 我们还需在国际海事话语权的争夺上继续发力, 因为那是我们做造船强国、航运强国的必由之路。