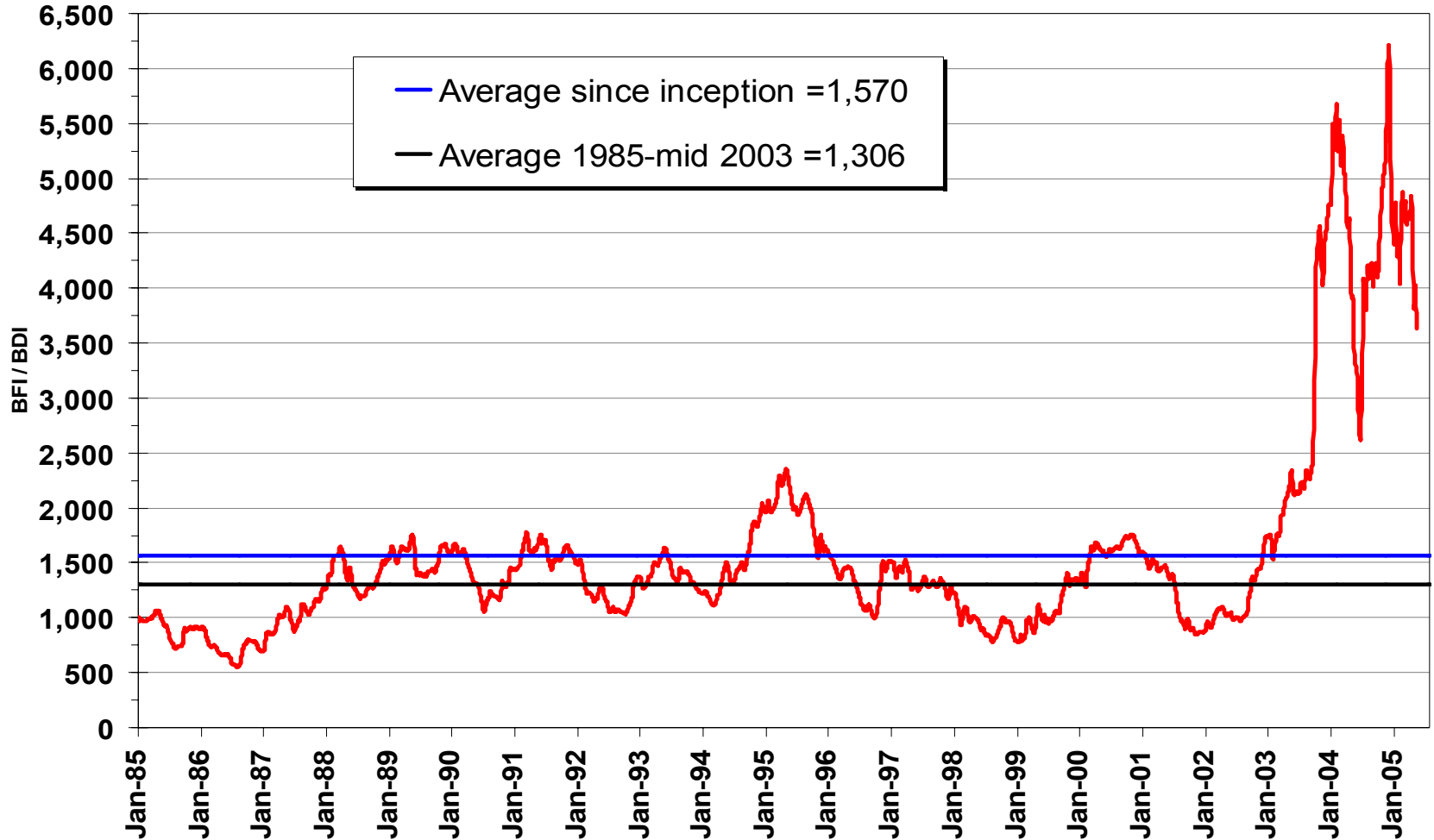

运输市场简介： 暂时下挫还是低迷时期？

国际锰协年会
圣安德鲁
2005年6月2日

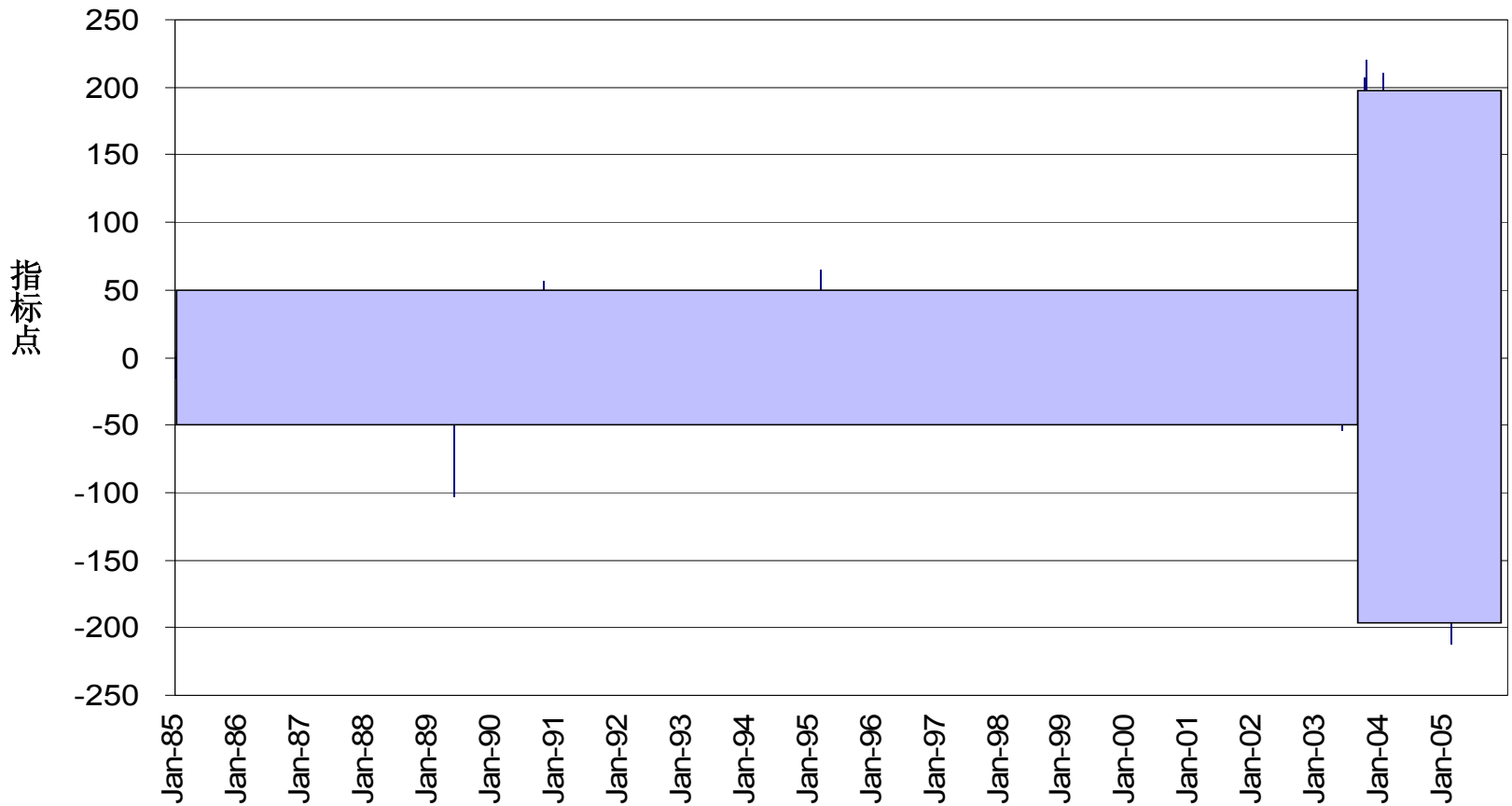
主要内容:

- 大宗货物运输市场的变化:
 - 前所未有的市场力量和反复无常
- 市场变化的原因:
 - 中国市场的影响力及其它主要因素
- 未来市场状况预测:
 - 运输工具进一步短缺? 还是恢复更为正常的贸易环境?

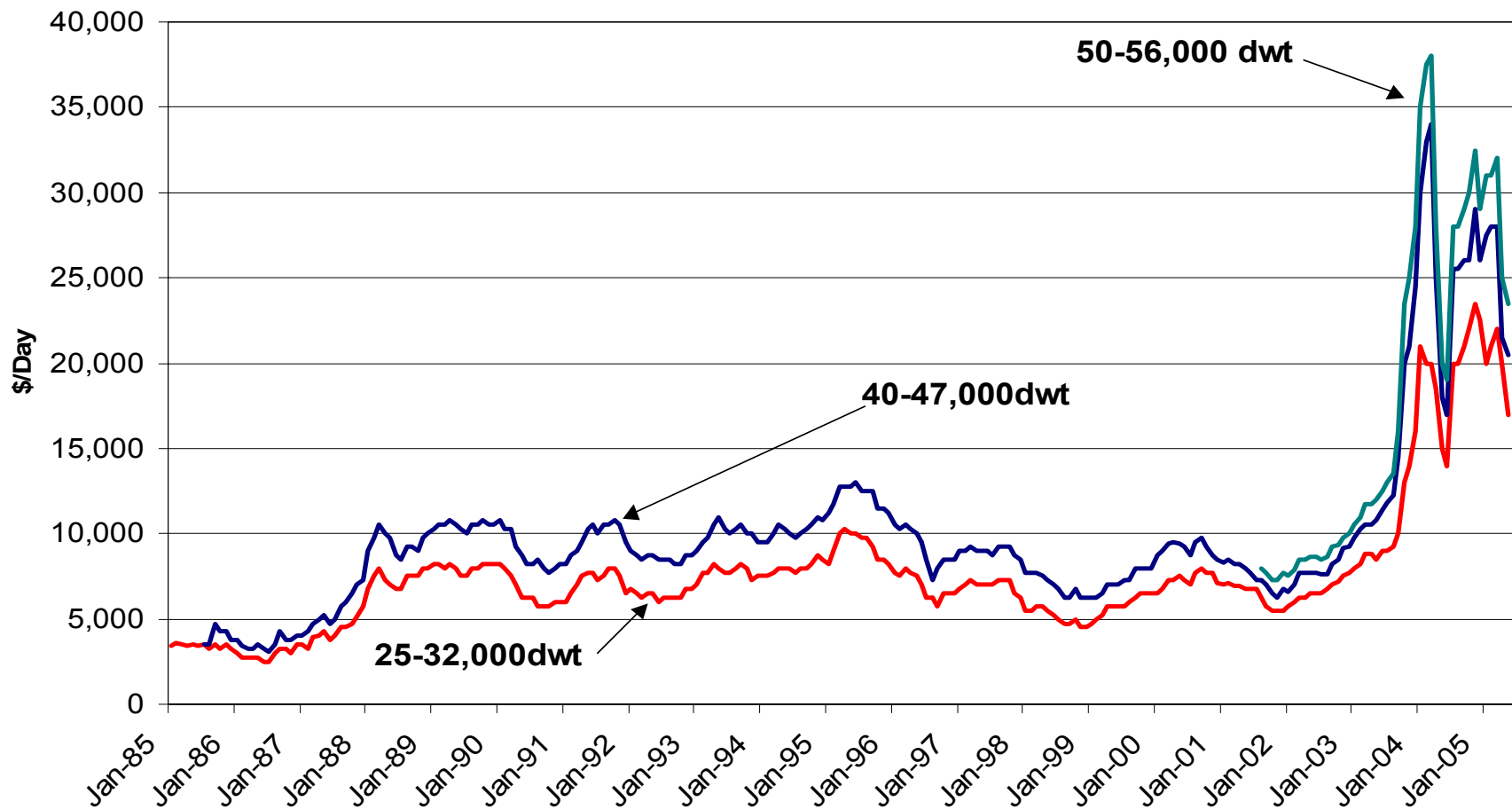
市场长期发展的波罗的海干货指标



波罗的海干货指标日变化情况：



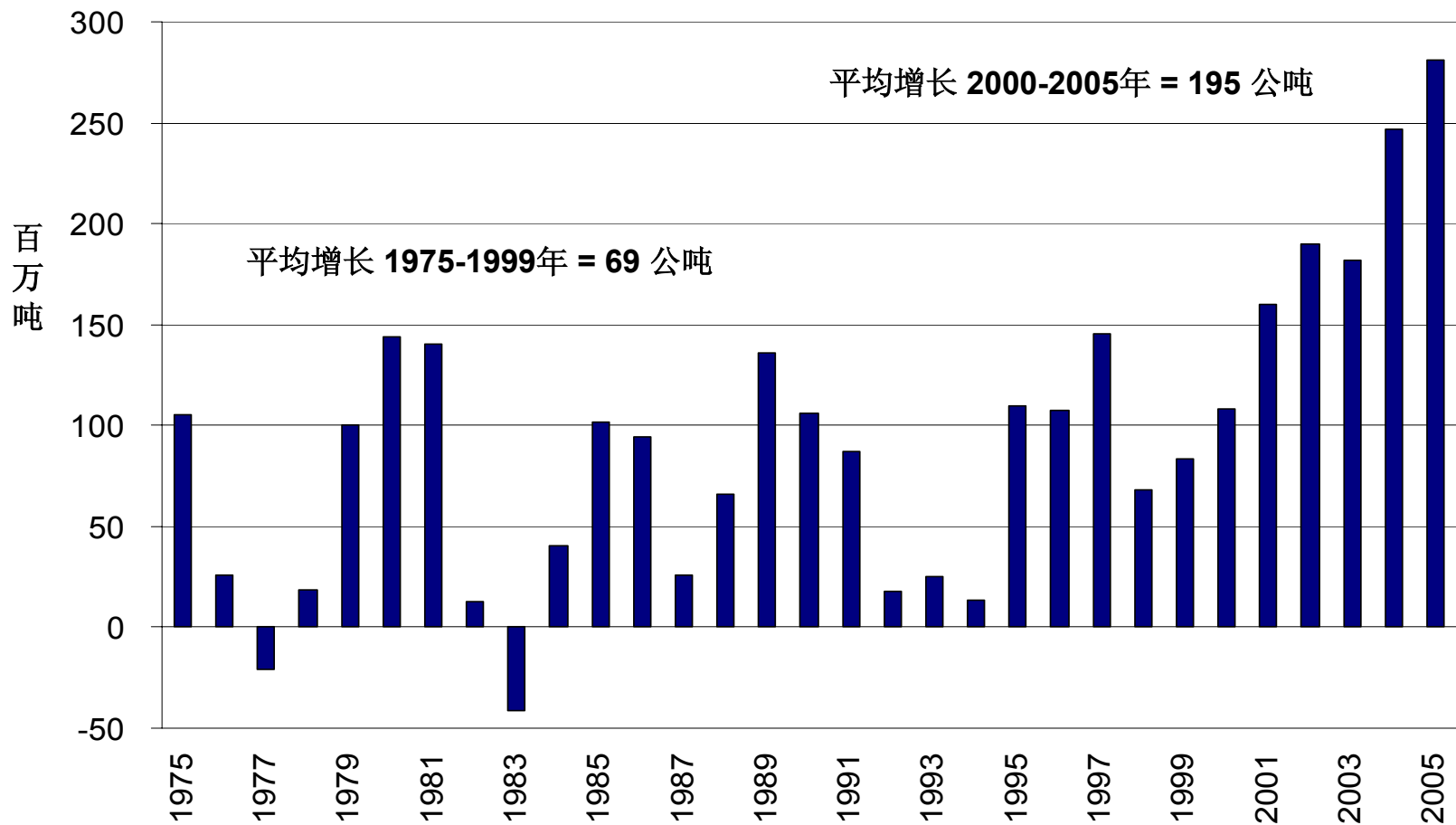
handysize/handymax 12个月比率



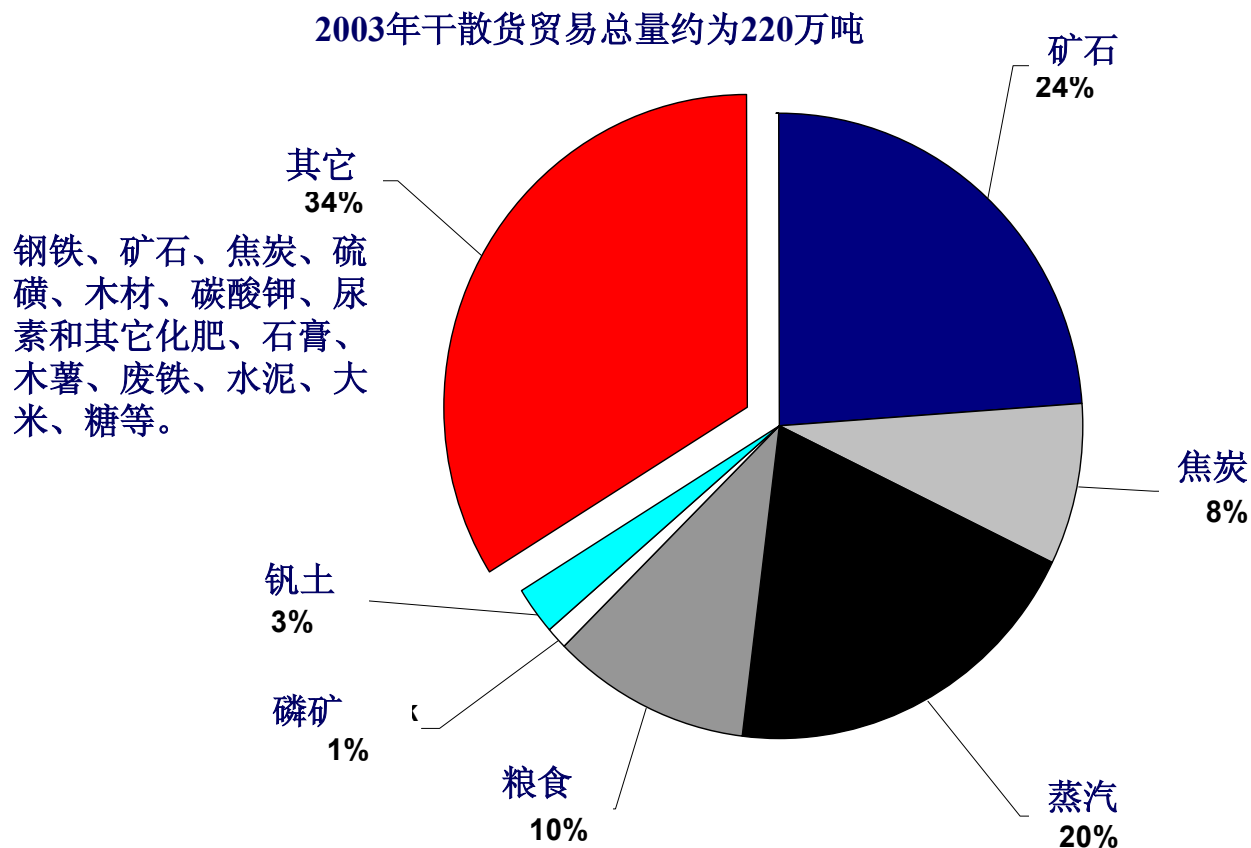
为何今非昔比？

- 由中国工业化/城市化所带动的货物运输量增长
- 原材料贸易国受到增加运输船只，增建海港，铁路等基础设施的压力
- 观点已改变，运输风险管理已成为租船者首要问题

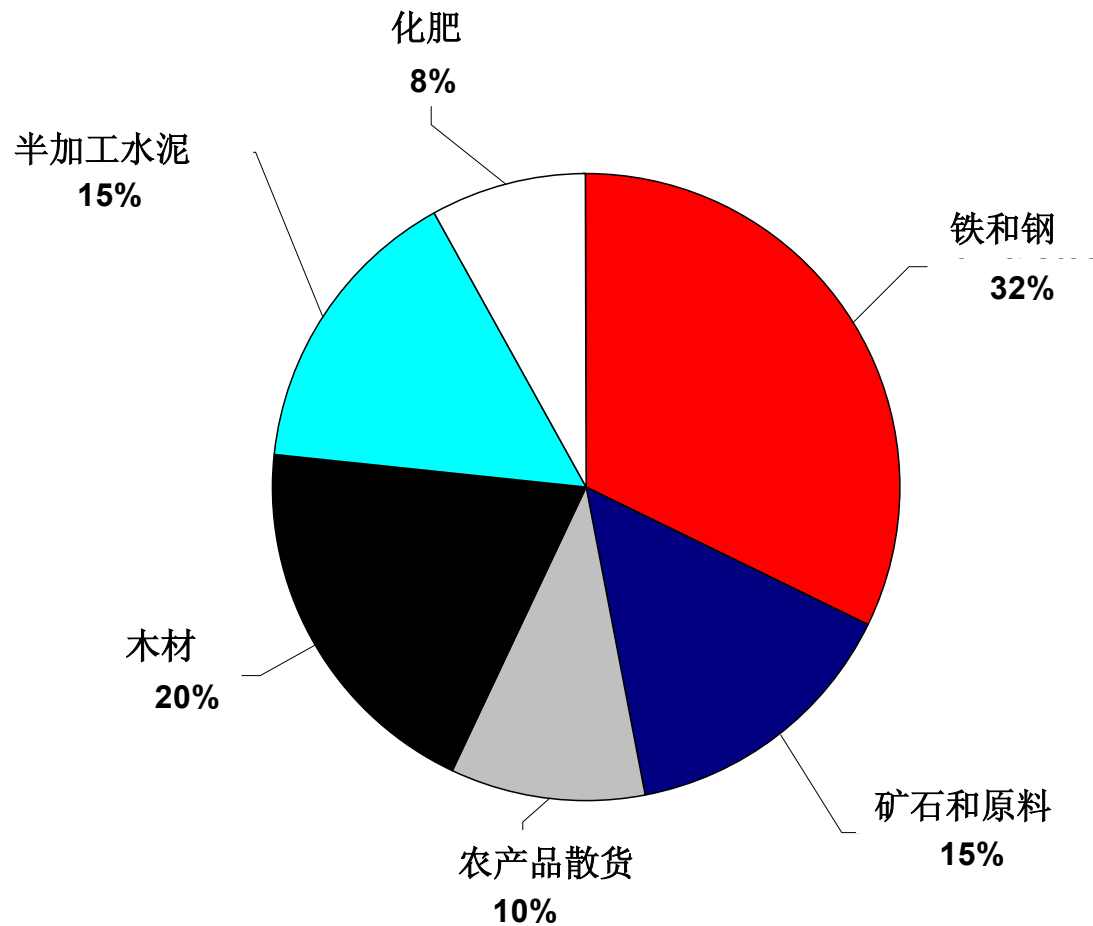
主要海运货物3年走势图：



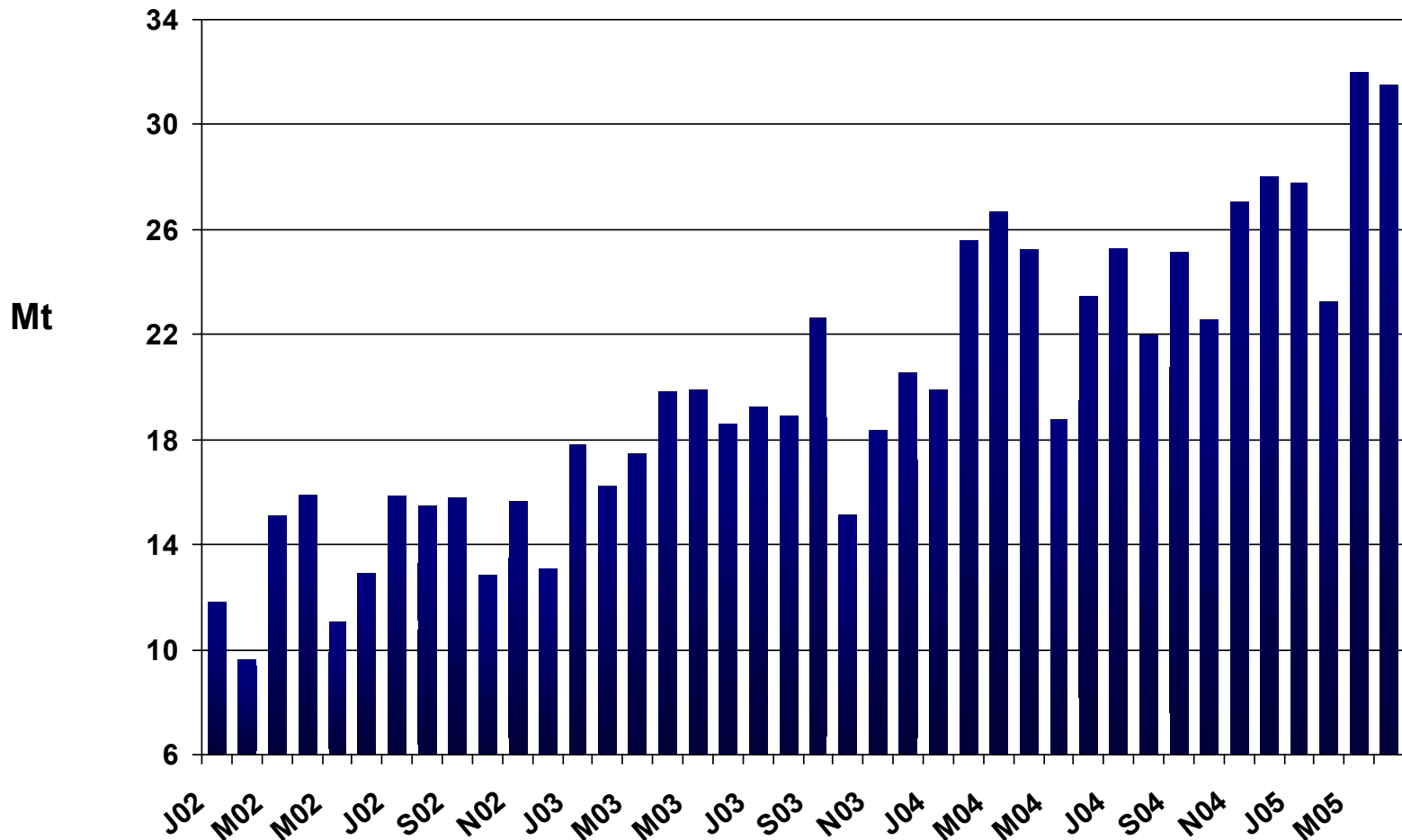
大宗货物海运比例详解图：



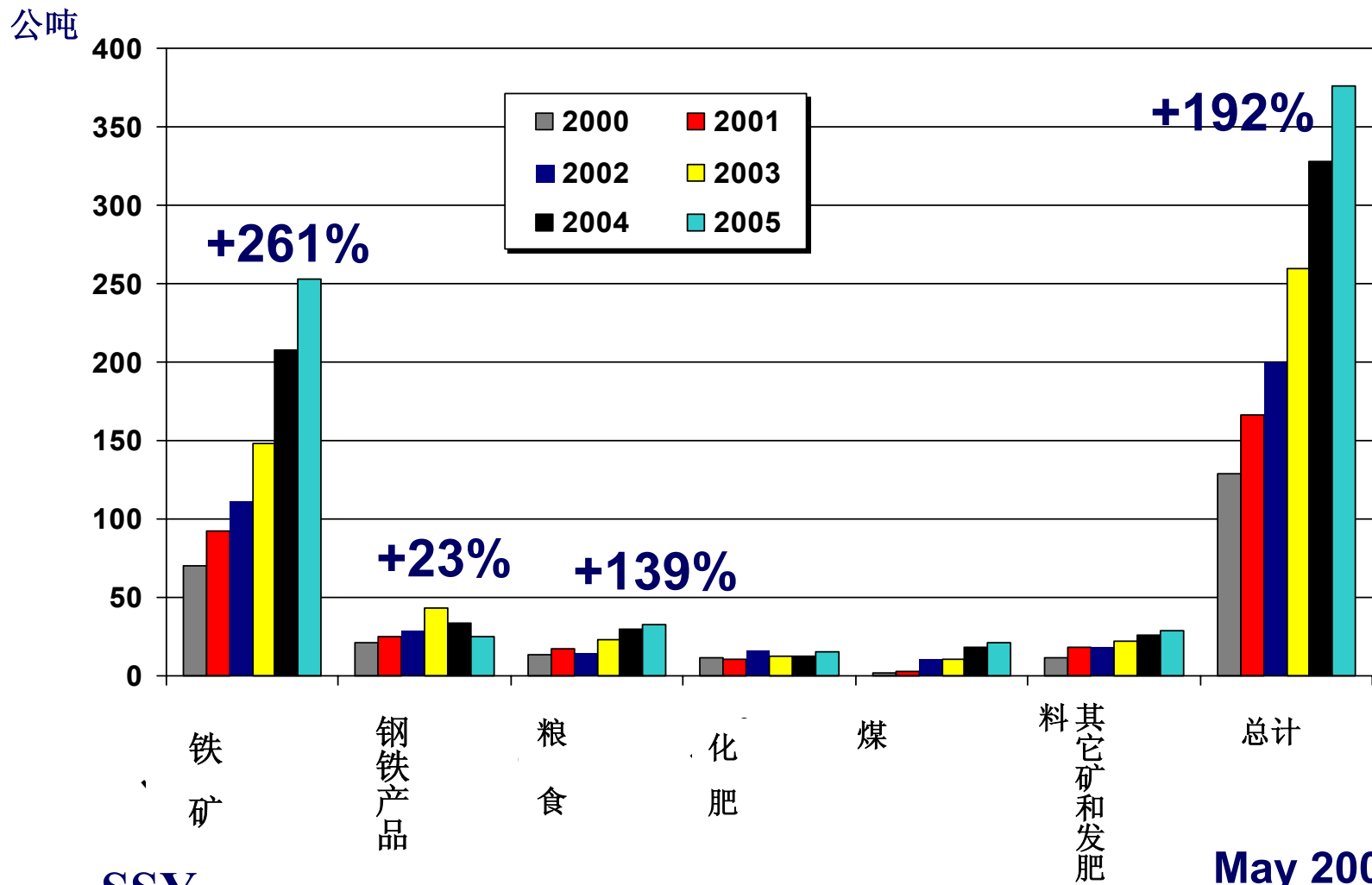
非大宗货物贸易运输比例图：



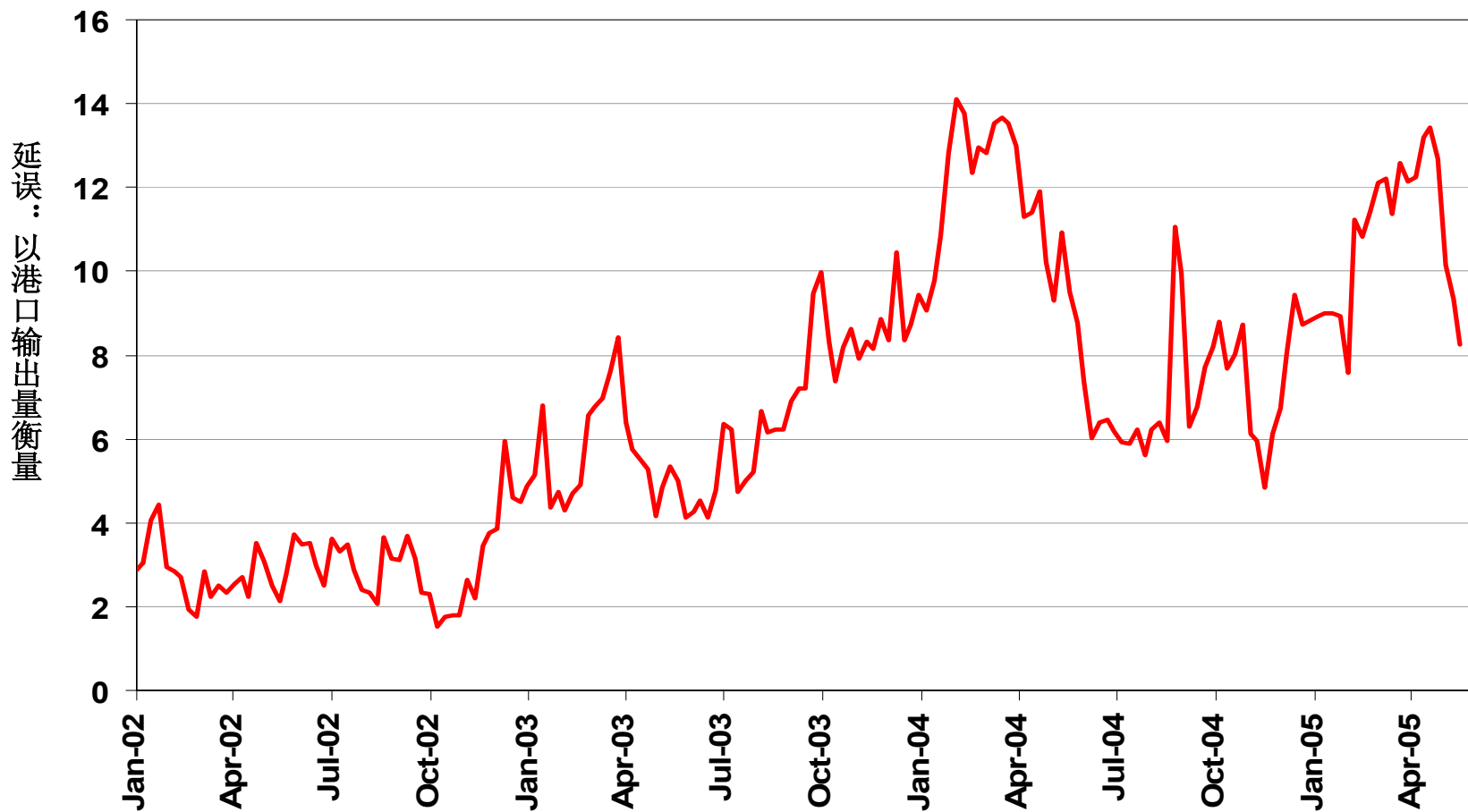
中国主要大宗货物进口走势图：



中国大宗货物进口分析图：



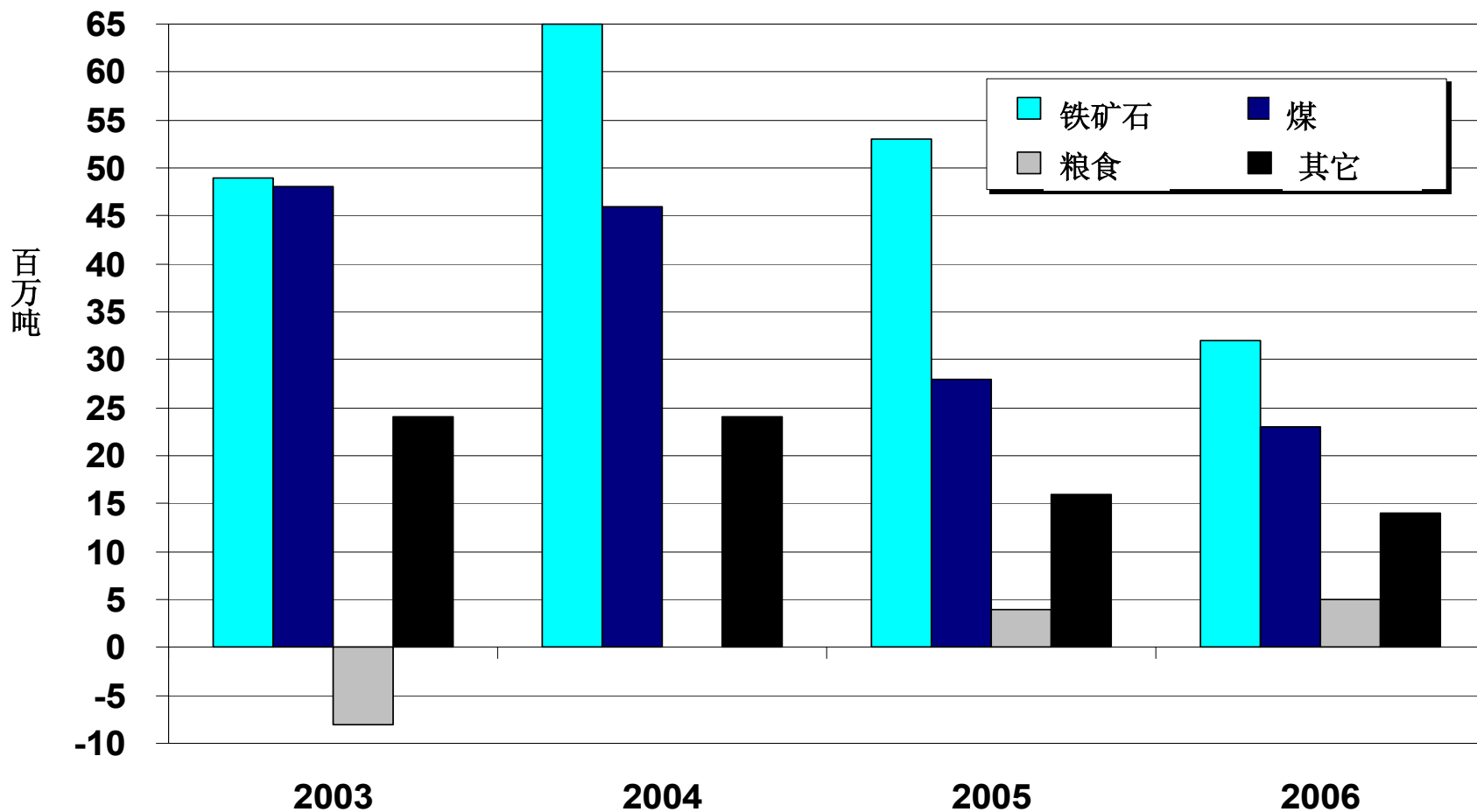
澳大利亚煤炭港口拥塞指数：



运输船只的增长需求还会持续吗？

- 中国的钢材消费仍然是海路运输的主要动力且 政府寻求减缓钢材业发展速度
- 中国大宗货物的贸易能力虚弱为别国开辟了贸易商机
- 大力投入以发展煤炭，尤其是铁矿石的出口能力
- 注重农作物的季节性贸易而非作物的需求增长趋势

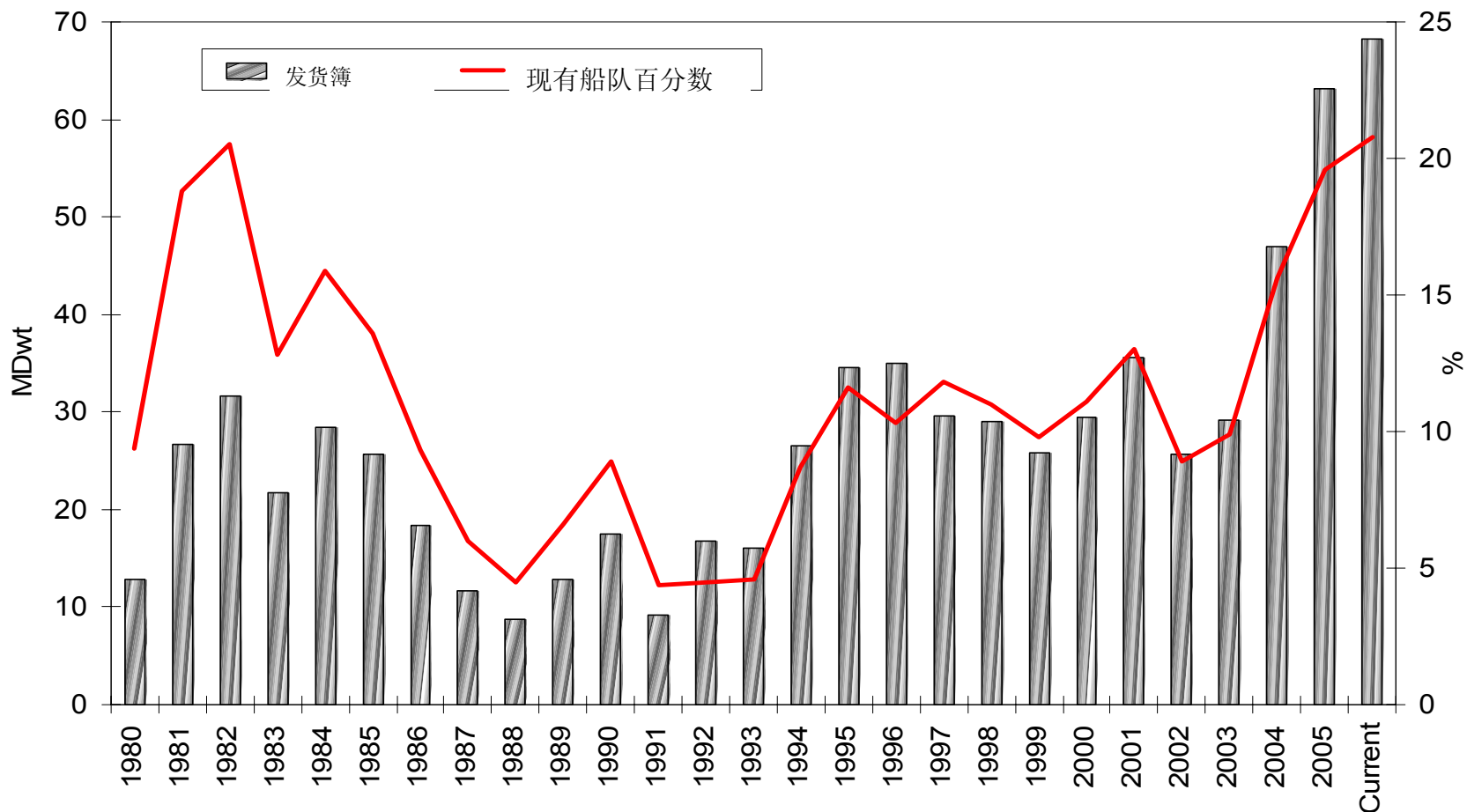
4种海运货物的贸易量:



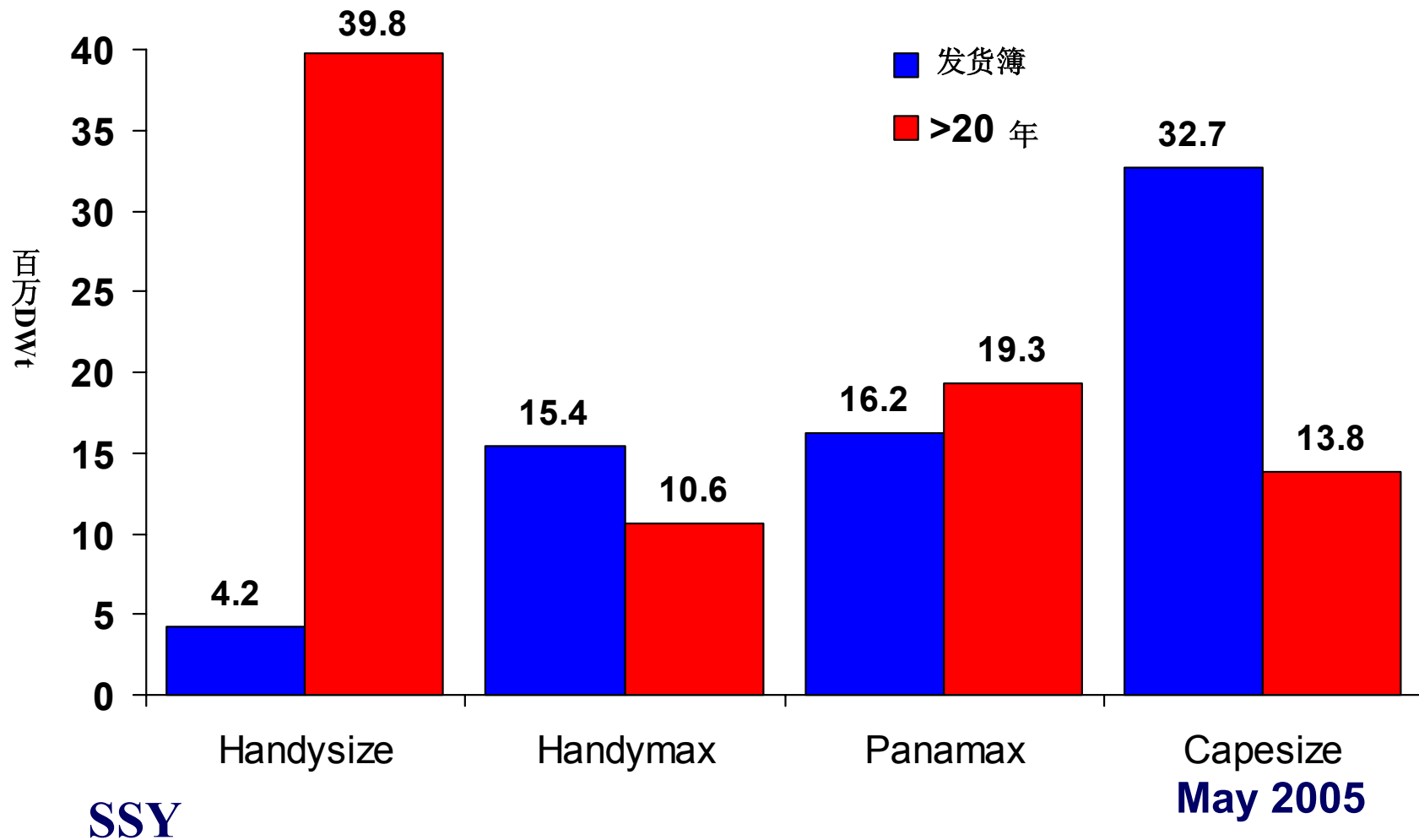
对船只生产、制造的刺激作用

- 海洋运输的船只数增加，预计**2005年**：
 - 新造运输工具增加
 - 旧的运输船只废弃率低
- **2006-2008年**船只订购量攀升至新的高度，将会加剧船只数量的增加
- 但是船只增长的不均衡分布意味着**现代手动操纵的船只仍然为数不多**

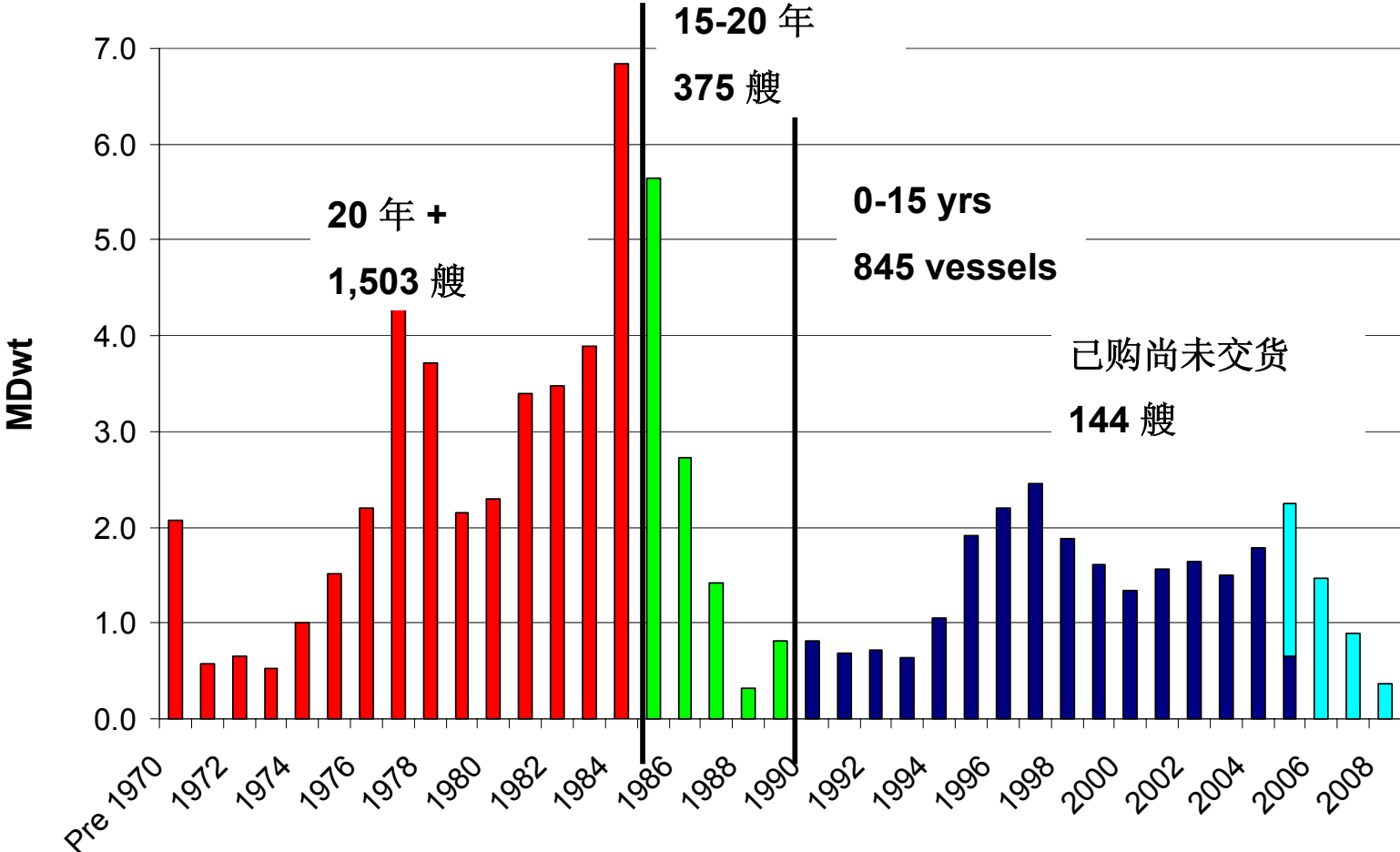
新建大宗货物运输船只的预订表:



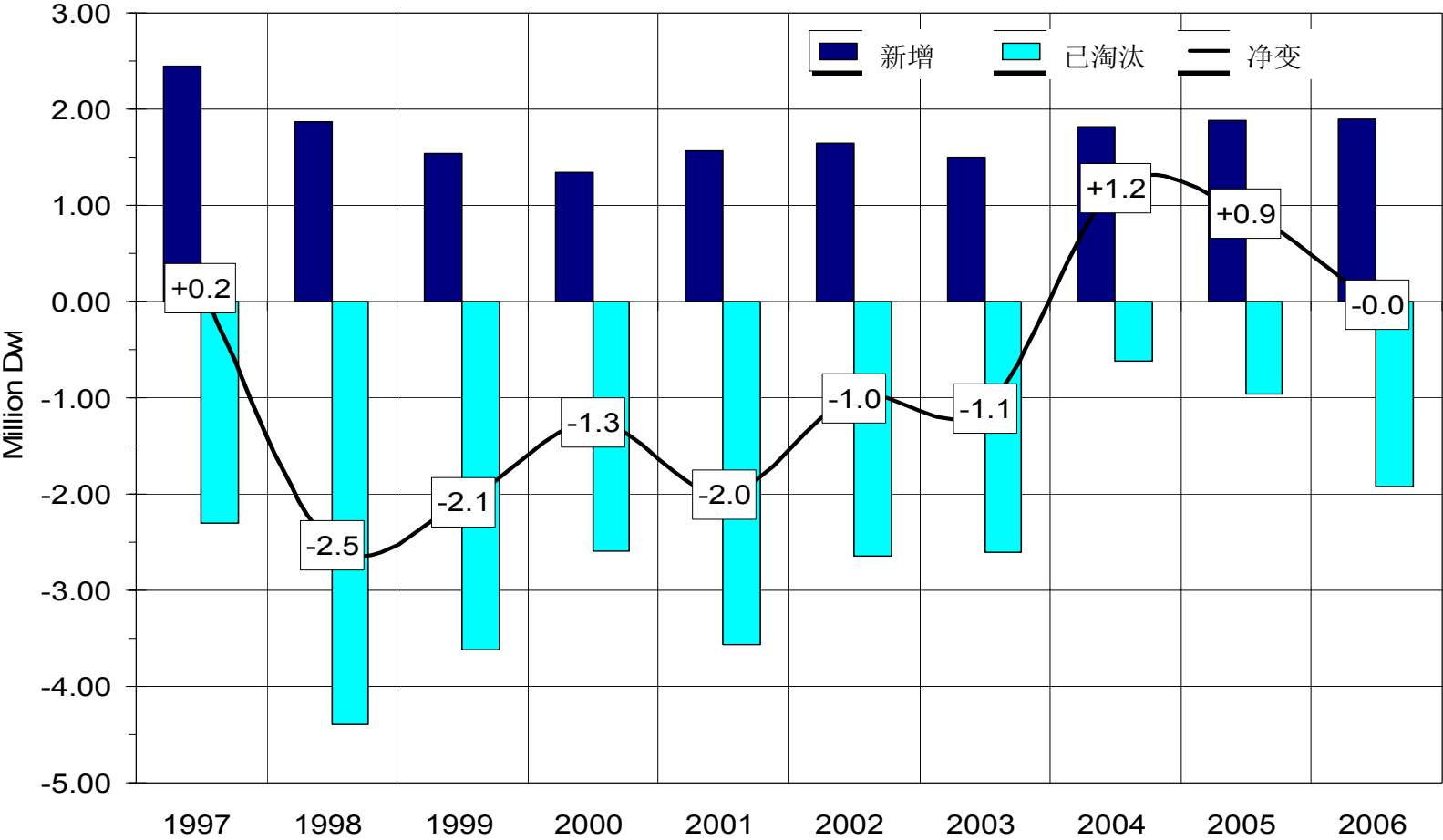
大宗货物运输船只未来预订数与过去20年以来船只总数之比:



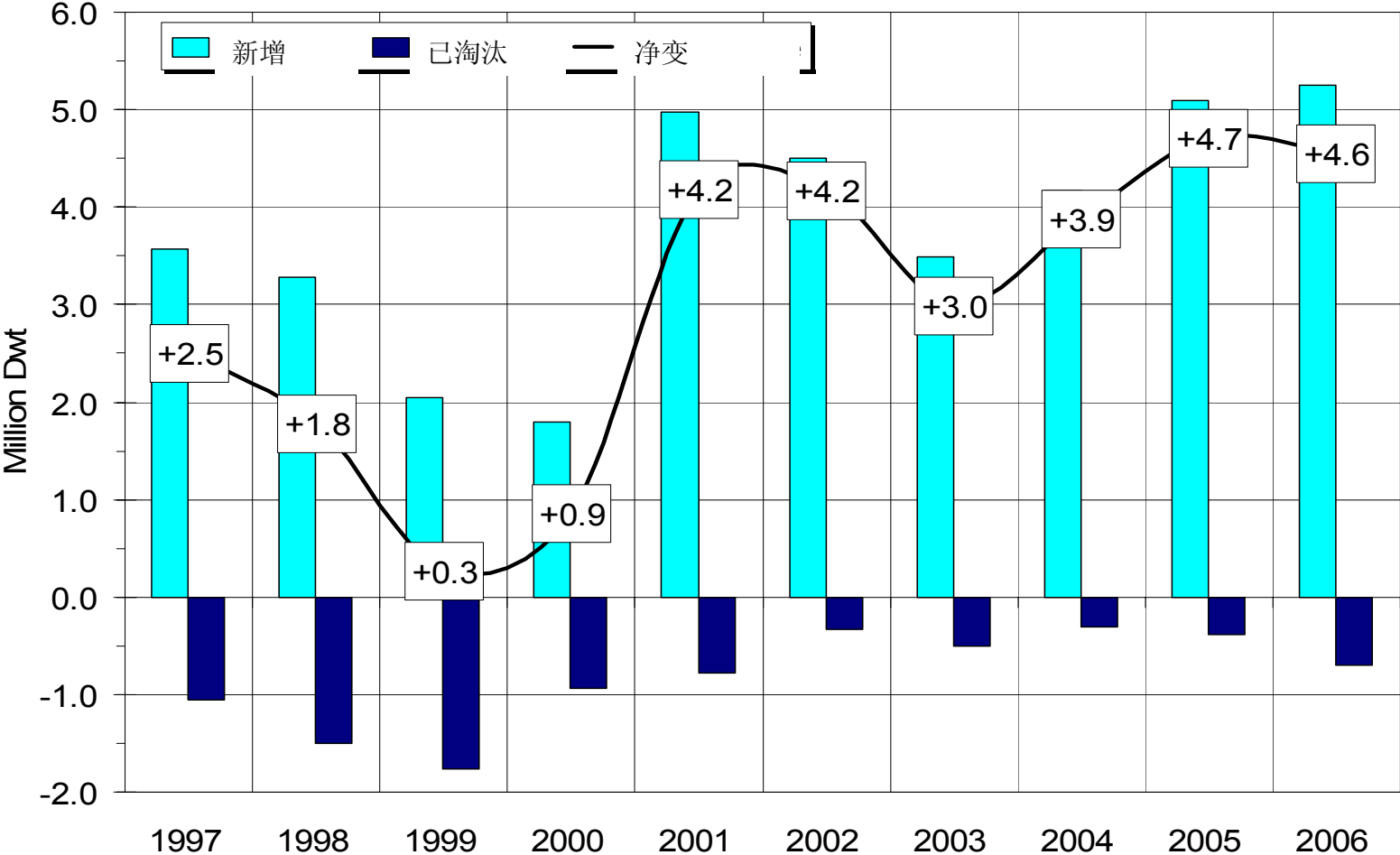
handysize 10-39,999 dwt fleet



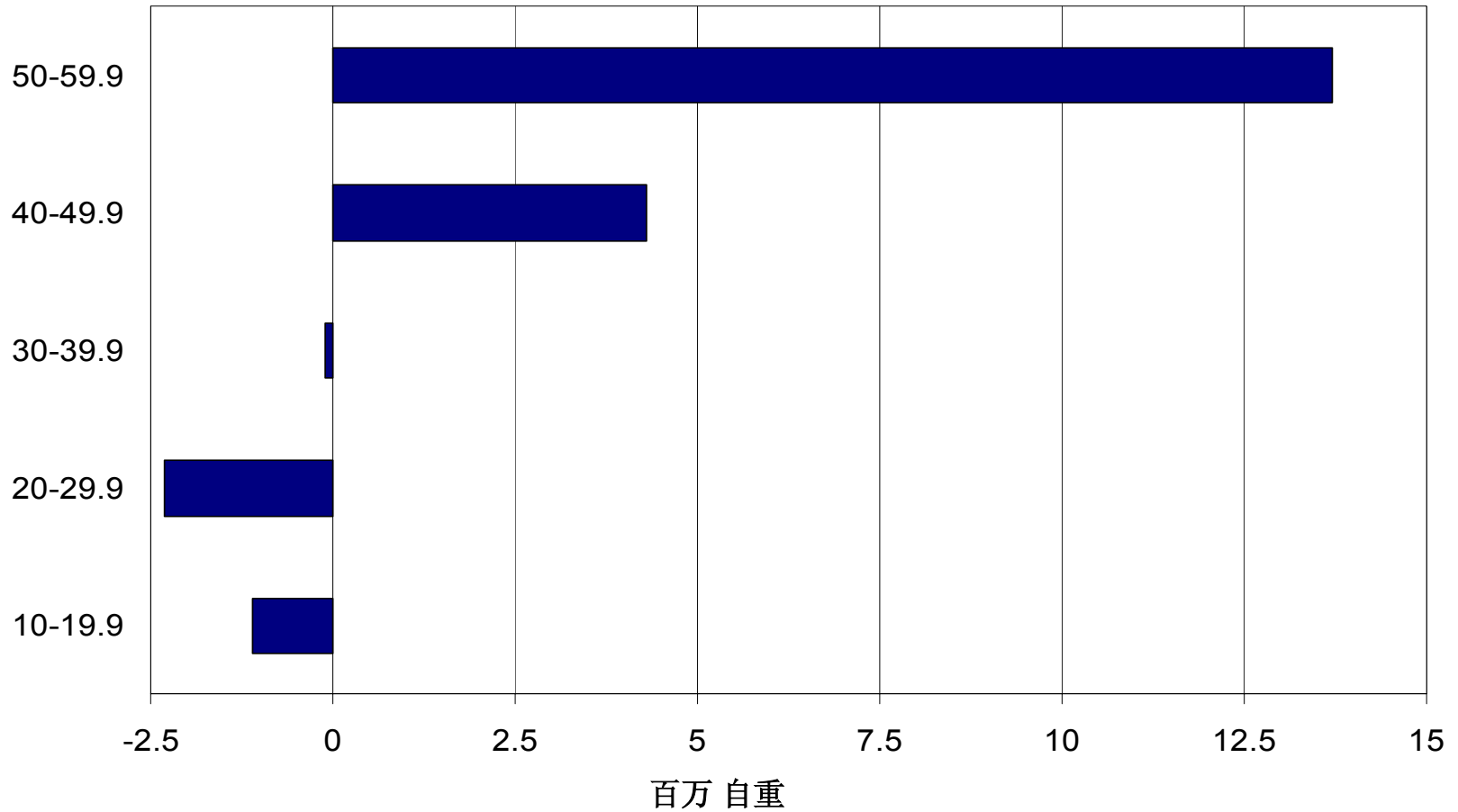
handysize 船队净变



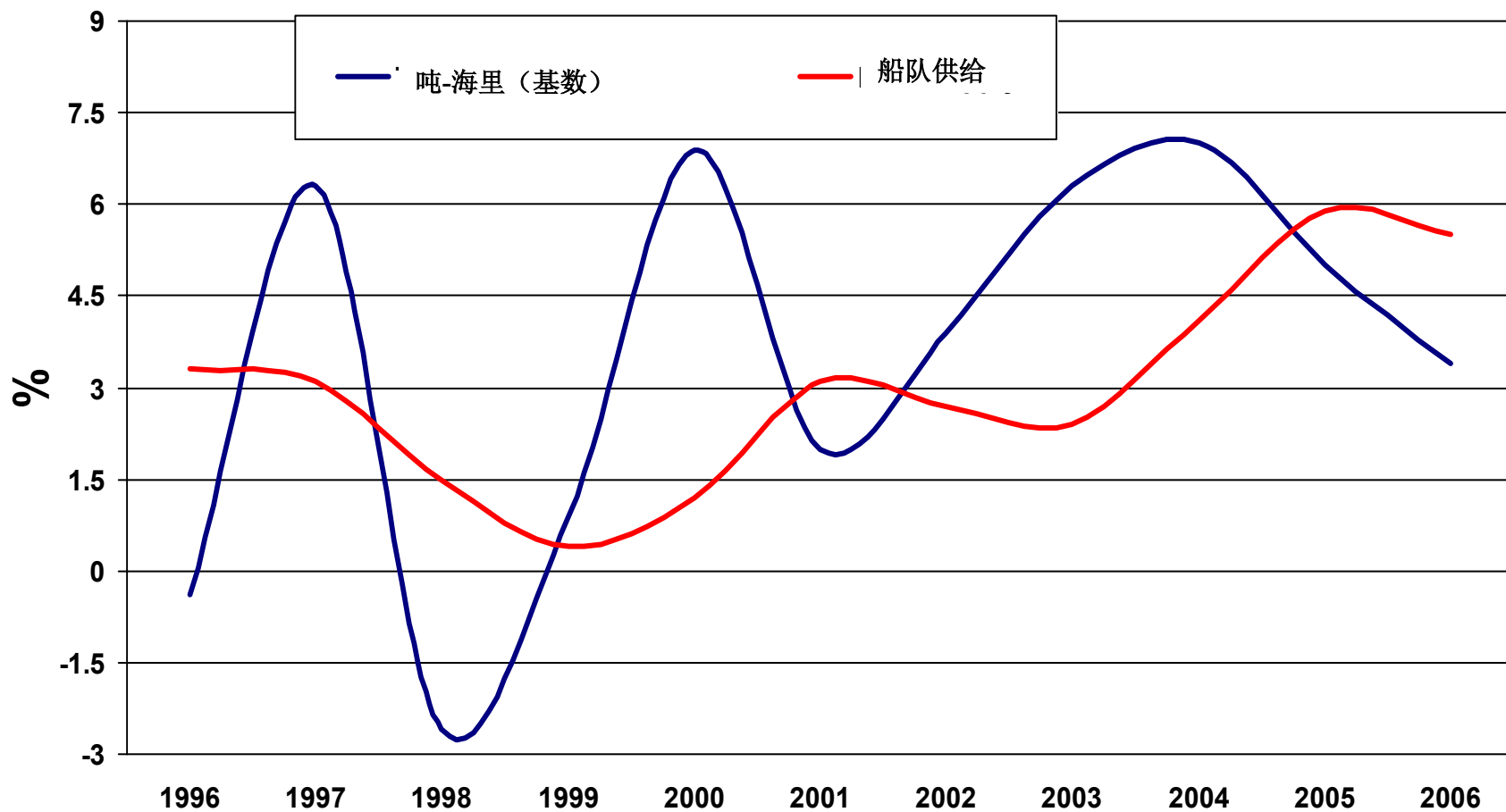
handymax net fleet change



handysize/max 船队净变: 2000年1月- 2005年6月



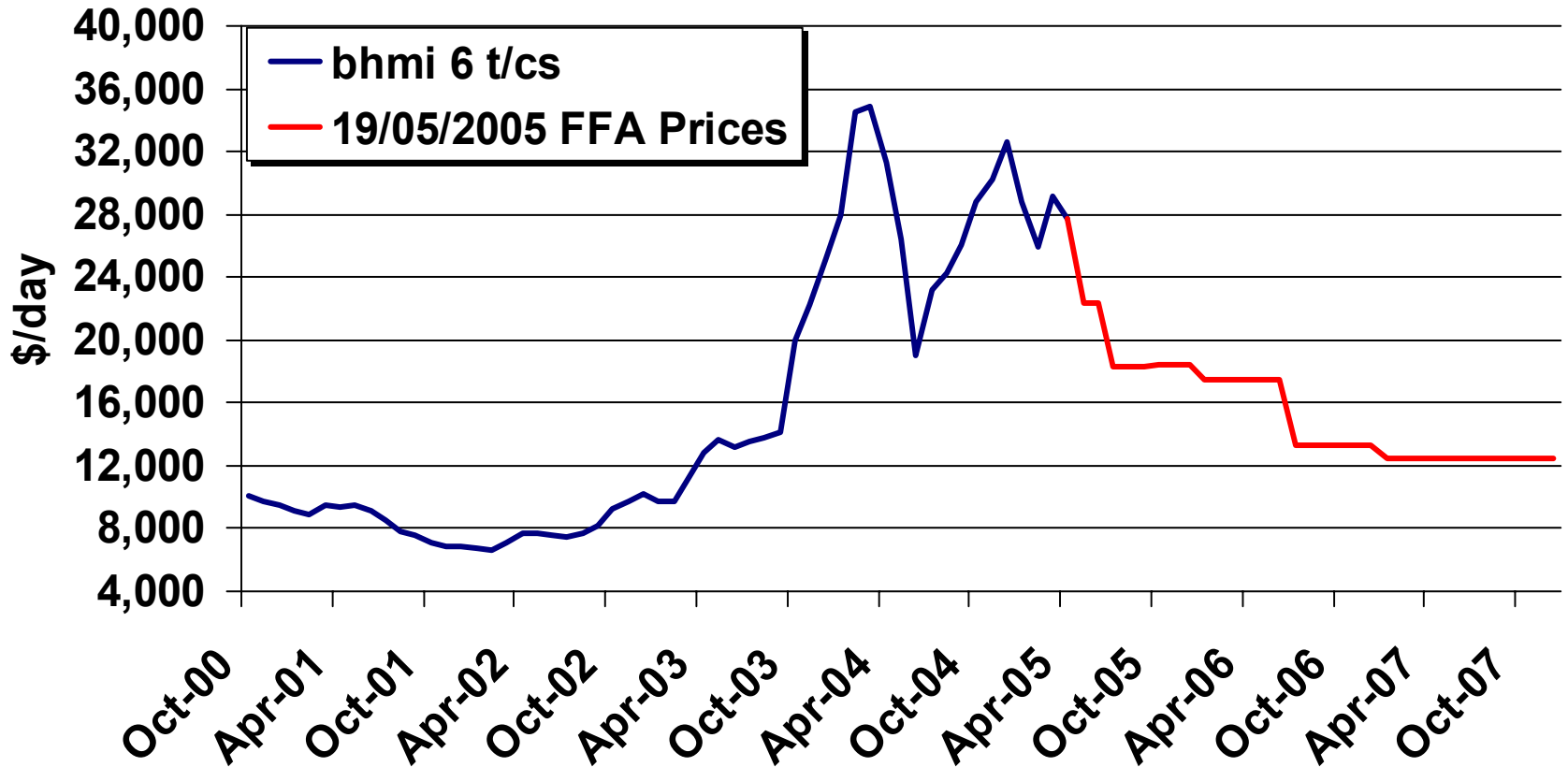
大宗货物运输船只的供需图： SSY 实例



结论:

- 大宗货物的运输增长量：2003/04 年度为7-8%，05年稳步增长为4-5%，2006年保持在3-4%。
- 2005年船只的增长将大于船只的需求，这种供需差距在2006年将进一步扩大。
- ...但是供需平衡的状况一直以来很难达到。未来12个月里，除非中国经济陷入低迷时期，否则不大可能重现2003年以前的供需局面。

handymax 6 t/c rates & forward curve



运输市场简介： 暂时下挫还是低迷时期？

国际锰协年会
圣安德鲁
2005年6月2日