

错判市场疯狂造船 淡水河谷卖船避险

发布时间:2011-11-14 09:23:50 | 来源:21世纪经济报道 | 作者:

全球最大铁矿石生产商巴西淡水河谷(Vale)雄心勃勃的造船计划再次遇挫。

11月7日,中国远洋集团(下称中远)一位干散货业务管理人士透露,不久前,淡水河谷向包括中远在内的多家航运公司“兜售”其用于铁矿石运输的巨型船舶,但中远至今无意购买。

2008年金融危机前,为了减少铁矿石运往中国的海运费,淡水河谷启动其在同行业中独一无二的造船计划,总斥资23亿美元,希冀针对亚洲尤其是中国市场打造全球最大铁矿石船队。该计划囊括35艘40万吨级超大型矿砂船(VLOC),总运力达1400万载重吨,占目前全球海岬型船队运力的5.6%。

11月2日,淡水河谷在中国预订的第三艘VLOC“VALE DONGJIAKOU”号提前在江苏熔盛造船基地出坞,而根据合同该船原本在2012年交付,紧接其后还有9艘将陆续在此下水。但很快,淡水河谷决定出让包括“VALE CHINA”、“VALE DONGJIAKOU”在内部分船舶的所有权(出售给其他船东)或直接所有权(租赁给其他船东)。

上述中远人士表示,淡水河谷从“造船”到“卖船”的转变,背后有各种因素,但最主要的是,淡水河谷认为全球铁矿石供应格局将在2015年迎来拐点,届时,刚建好的矿砂船将被迫闲置。

“这是淡水河谷重新认识自身角色后的举动,现在转手也许比将来血本无归更划算。”一位跨国会计所的铁矿石分析人士在2011中国国际矿业大会期间表示。

淡水河谷铁矿石部执行董事马丁斯(José Carlos Martins)不久前表示,淡水河谷造船只是希望稳定铁矿石运费,并不打算通过从事航运业盈利。

从造船到卖船

一直以来,运距因素一直是淡水河谷与澳大利亚铁矿商竞争的最大掣肘。为了更大程度减少海运费波动,增加其产品出口的吸引力,淡水河谷于2008年上半年计划成立一支专门为其出口业务服务的船队。

在淡水河谷35艘VLOC的“巨轮计划”中,有19艘40万吨级矿砂船通过自建获得,此外还将通过长期租约获得另外16艘同类型矿砂船的经营权。

不过,淡水河谷造船计划在中国“出师未捷身先死”。今年6月,淡水河谷的一艘载有39.1万吨铁矿石的货船(Vale Brasil)在其首航中未能成功靠岸中国大连港,而被迫改道前往意大利。当时市场猜测认为Vale Brasil之所以未能进入大连港,主要是因为国内航运业及监管部门施压。

上述中远人士说,淡水河谷之所以无法在大连港靠岸,是因为港口尚不具备停靠40万吨级船舶的条件。

知情人士称,事后,淡水河谷在中国做了很多游说工作,均无进展,自今年7月底开始,淡水河谷开始在全球范围内出售其精心打造的船队,并于9月份开始加紧与中国造船企业商谈。

汇丰银行船务事务分析师Nigel Prentis表示,目前淡水河谷面临着两种危机,一是未来铁矿石需求下降后,其船队将闲置;二是铁矿石产量正在增加,淡水河谷铁矿石销售前景面临威胁,大型船队将面临亏损。因此,将船只出售给中国是补救失误之举。

目前,淡水河谷已与国内航运企业洽谈船只出售或租赁事宜。上述中远人士说,淡水河谷与中远有过接洽,但中远不愿意接盘,“航运业现在非常不景气,公司即使有钱也不会再买新船。”

上述知情人士透露,除了中远集团,淡水河谷重点谈判的另一些中国企业还有中海集团。“从目前的形势看来,卖给中国企业的可能性在加大。”

错判市场

上述中远人士认为,淡水河谷很快转变计划的原因,在于随着铁矿石市场竞争加剧,铁矿石供需格局将会迎来逆转,而淡水河谷的造船计划始于全球铁矿石及海运市场最疯狂的时候,错判了铁矿石未来的市场形势。

9月底,马丁斯表示,全球铁矿石供需拐点将在2015~2017年间出现,到时候,铁矿石将供大于求。

据了解,目前,各大铁矿石生产商均抛出了铁矿石扩产计划,加上国内铁矿石进口渠道进一步多元化,淡水河谷在中国的市场份额及议价权受到挑战。

11月初,由于需求不振,淡水河谷最大的竞争对手必和必拓主动调低铁矿石价格,淡水河谷被迫跟随降

特别推荐

- 金融危机推动航运业调整
- 设计创新应从理念创新开始
- 低碳时代更应重视创新
- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎

点击排行

- 运力过剩局面未改 抄底船市仍需谨慎
- 船舶工业应力推产业和技术结构双调整
- 低碳时代更应重视创新
- 设计创新应从理念创新开始
- 金融危机推动航运业调整

价，并表达了与中国公司重新商谈铁矿石定价机制的意愿。

马丁斯表示，正在逐个与中国客户谈判，有可能采取按照实际均价定价的措施，取代自2010年4月以来采用的季度定价模式。

中国钢铁工业协会会长、首钢集团董事长朱继民证实，钢协正在与矿商重新就定价机制进行谈判。

业内认为，淡水河谷此举在于维护与中国钢厂的合作关系。

另外，上述中远人士认为，由于目前海运费远低于2008年，淡水河谷自建船队很难收回成本。

淡水河谷的造船计划还受到了来自巴西政府的压力。巴西一家小型矿业公司的经理人士表示，今年4月，淡水河谷撤换CEO罗杰·阿涅利，与巴西政府不满淡水河谷过于注重中国市场的投资行为有关。

“淡水河谷格外注重中国市场，还专门针对亚洲造船，引起巴西政府不满，巴西政府希望淡水河谷加大对巴西钢铁业的投资。”上述经理人士表示。

值得注意的是，淡水河谷还有大部分自建船只订单尚未完工，其中，淡水河谷与熔盛重工签订了建造12艘40万吨超大型矿砂船的合同，该合同总额达16亿美元，目前只有3艘已建完。

相关文章

一报在手 行业在握

欢迎订阅 **中国船舶报**

友

情 国资委 | 中国船舶工业集团公司 | 中国船舶重工集团公司 | 中国船舶工业行业协会 | 上海市船舶与海洋工程学会 | 中国船级社 | 中国造船工程学会 | 中国船舶标准网

链 中国产业报协会 | 中国造船网 | 国际船舶网 | 中国船检 | 南通船舶网 | 中国船舶设备网

接

[关于我们](#) | [报纸广告](#) | [杂志广告](#) | [网站广告](#) | [维权声明](#) | [投诉建议](#) | [联系我们](#) | [投稿路径](#) | [报纸订阅](#) | [海事书屋](#) | [新书预订](#) | [杂志订阅](#)

中国船舶报社版权所有, 未经书面授权禁止使用

热线电话:010-68058257 010-59517980 传真:010-59517855

地址:北京市西城区月坛北街5号 邮编:100861

E-mail:news@chinashipnews.com.cn

京ICP备05065574号