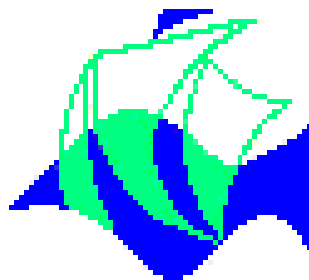


不定期船バルクの世界

2015年 3月



株式会社エクセノヤマミズ
山水海運株式会社
増田尚昭

目次

1. 「造船」「海運」「貨物」の連関
2. バルク世界の特徴
「狭い海運－お見合いゲーム」
「トレードパターンの変化」
3. パナマ運河の今後の価値

1. 「造船」「海運」「貨物」の連関

～ TIME CHARTER (T/C) 用船 ～

1-1 海運の歴史

1-2 現在の船のマーケット

1-3 船価 — 用船(time charter) — 運賃

1-4 船価と用船(time charter)の関係

1-5 用船(time charter)と運賃の関係

Baltic Exchange Daily Fixture Report
Date: 2 March 2015

BDI	548	+8	▲	BCI_2014	516	-5	▼	Last published BDTI	841	+4	▲
BPI	551	+11	▲	BSI	528	+13	▲	Last published BCTI	695	+19	▲
BHSI	318	+10									

TIMECHARTER

'Chariklia Junior' 2011 92932 dwt dely Rotterdam spot trip via US Gulf redel southeast Asia intention hss \$13000 daily - Bunge
 'Panayiota K' 2010 92018 dwt dely aps South Africa 12/16 Mar trip redel Singapore-Japan \$6400 daily + \$225000 bb - cnr
 'Hanjin Hadong' 2012 82158 dwt dely Longkou 05/06 Mar trip via No Pac redel Singapore-Japan \$5500 daily - Louis Dreyfus
 'Odysseas' 2013 81662 dwt dely Nakhodka 28 Feb/05 Mar trip via East Australia redel EC India \$5000 daily first 53 days thereafter \$6500 daily - S.Korean charterer
 'Federal SW' 2011 76483 dwt dely Busan spot trip via No Pac redel Singapore- Japan \$5500 daily - Cargill
 'Good Wish' 2011 75031 dwt dely retro Tuticorin 16 Feb trip via EC South America redel Singapore-Japan \$5500 daily -Norden - < corrects from 27/02 report>
 'Angelic Grace' 2001 74750 dwt dely aps Port Kembla 15/20 Mar trip redel Singapore- Japan \$5000 daily + \$150000 bb - Norden
 'Ocean Colossus' 2010 58831 dwt dely aps Taboneo prompt trip via Indonesia redel Thailand \$6250 daily - cnr 'Moonbeam' 2013 58133 dwt dely Nemrut Bay prompt trip via Black Sea redel China approx \$9500 daily - Phaethon 'Amethyst' 2011 56889 dwt dely Heroya trip redel S China approx \$8750 daily - Ultrabulk
 'Pacific Dolphin' 1996 49047 dwt dely Singapore prompt trip via Indonesia redel China intention bauxite \$4000 daily - cnr 'Anatoli' 1998 47116 dwt dely Continent prompt trip redel US Gulf approx \$4000 daily - cnr
 'Makra' 1994 45203 dwt dely aps Novorossiysk 04 /08 Mar trip redel Egypt \$4000 daily - MUR - < fixed last week>
 'Precious Seas' 2012 37205 dwt dely US Gulf prompt trip redel WC South America approx \$8000 daily - cnr
 'Federal Spruce' 2012 37168 dwt - < further to report 27/02, details are said to be incorrect>
 'Orient Delivery' 2012 36800 dwt dely Immingham 02/03 Mar trip via Baltic redel US Gulf int cement \$8000 daily - J Lauritzen 'CMB Boris' 2011 33716 dwt dely Continent prompt trip via Baltic redel US Gulf \$5500 daily - Onego
 'Ken Goh' 2011 31939 dwt dely dop Dublin prompt trip via Continent redel Morocco \$8000 daily - cnr

PERIOD

'Dong- A Leto' 2010 179221 dwt dely Tubarao 01/03 Mar 10 /15 months trading redel worldwide \$11750 daily - Louis Dreyfus

VOYAGES

ORE

'Nymphe' Trafigura relet 2009 170000 /10 Tubarao/Qingdao 15/25 Mar \$10.45 fio scale/30000 shinc - Vale 'Zosco Huzhou' 2010 170000 /10 W Australia/China 14 /18 Mar \$4.40 fio scale/30000 shinc - Cargill
 'RWE TBN' 170000 /10 W Australia/Qingdao 05/14 Mar \$4.30 fio scale/30000 shinc - NYK - < fixed 26 /2>
 'Mineral Antwerpen' 2003 170000 /10 Yuzhnyy/China 05/15 Mar \$13.75 fio 25000 shinc/30000 shinc - Fayette
 'Bulk Australia' 2003 150000 /10 Acu/Qingdao 14 /23 Mar \$12.90 fio 3 days shinc/30000 shinc - Anglo American
 'Greek TBN' 160000 /10 Saldanha Bay/Qingdao 16/22 Mar \$7.40 basis 1.25% total fio 90000 shinc/30000 shinc - Ore & Metal
 'TBN' 80000 /10 Port Latta/Qingdao 07/16 Mar \$9.65 fio 48000 shinc/25000 shinc - Everest

COAL

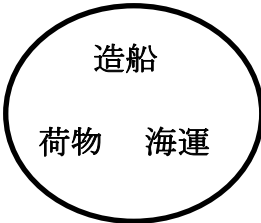
'Berge Ishizuchi' 2011 150000 /10 Bolivar/Rotterdam 05/10 Mar \$5.60 fio 50000 shinc/25000 shinc - EdF

These reported fixtures are obtained from market sources.

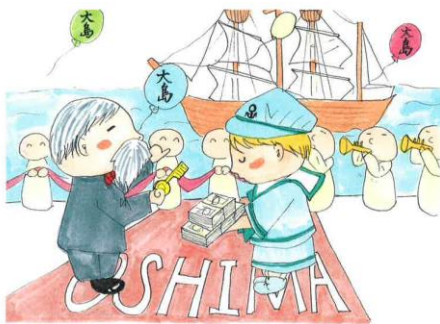
Baltic members with an interest in a specific fixture should contact the owner/charterer involved to verify the report and its details. Baltic Exchange Information Services Ltd cannot accept any responsibility for omissions and/or errors.

1-1 海運の歴史

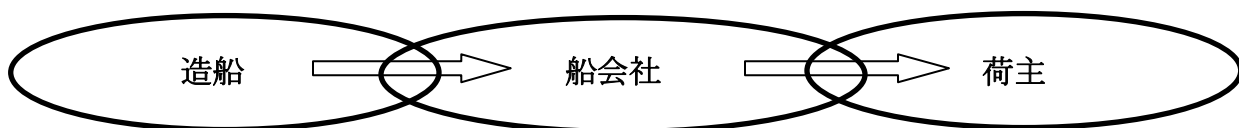
太古の海運



17世紀

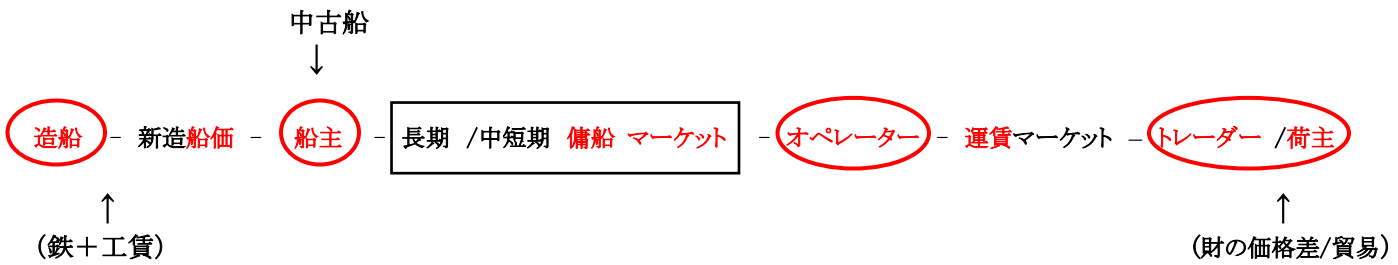


1875年 (蒸気船による定期船が発展)



1-2 現在の船のマーケット

造船と荷物の距離が伸びすぎた/アウトソースを繰り返した結果(PANAMAXの幅32.4M、LOA225Mの話)



海事クラスターを支える国内のインタレスト

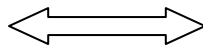
舶用品メーカー/ファイナンス/シップマネージメント/マンニング(船員)カンパニー/保険/船級/役所/
海上保安庁/防衛省/各国の集会所/協会/燃料会社/港湾代理店/ブローカー/商社船舶部/海事弁護士
/...

+ IMO/バルティックエクスチェンジ/... 諸々の海外のインタレスト

日本の海事クラスター

良質かつ規模ある荷物

良好な分業システム(すりあわせ)
クラスター(房)が熟しすぎていないか?



海外

アメリカ/豪州: 膨大な輸出荷物に甘え
船に無関心(海軍のみ)

イギリス: ソフトを残した
IMO/LLOYDS/
BALTIC EXCHANGE

シンガポール: ソフトを造り上げた

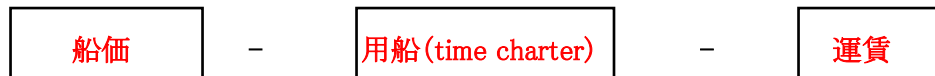
香港: 日本の今治

ギリシャ: 無税の存在

中国/インド: 質、契約概念の問題、巨大市場
スクラップヤードの存在

韓国: 中規模

北欧各国: 人口500万人で国内産業が
小さい



鉄 + 労賃 = 船価

船価(CAPEX、含む金利) + OPEX(船員給与/保険/潤滑油/ドック費用) = 長期用船

長期用船  短期用船

短期用船 + 燃料/港費/運河通行費 = 運賃

海運のプロの世界では市況を用船(time charter - 1日あたりの貸借料)で会話するのが基本

1-4 船価と用船(time charter)の関係

CAPEX	$\left\{ \begin{array}{l} \text{船価 50MIL 全額借入15年返済(註1)} \\ \text{金利 4\%} \end{array} \right.$	$\left. \begin{array}{l} \text{年} \\ 3.33\text{MIL} \\ 1.00 \end{array} \right\}$	$4.33\text{MIL} \div 360\text{日(註3)} = 12,000\text{ドル}$
OPEX	$\left\{ \begin{array}{l} \text{船員給与} \\ \text{ドック(3年目の中間/5年ドックー合計1.5MIL/5年)} \\ \text{潤滑油} \\ \text{保険} \\ \text{マネージメント会社(自社管理では不要)} \\ \text{補修} \\ \text{備品} \\ \text{諸費用} \end{array} \right.$	$\left. \begin{array}{l} 1.2\text{MIL} \\ 0.3 \\ 0.13 \\ 0.11 \\ 0.12 \\ 0.10 \\ 0.07 \\ 0.05 \end{array} \right\}$	$2.10\text{MIL} \div 360\text{日} = 5,800\text{ドル}$
	<p>(註1) 実際は10年でプランし中古船売却を計画、売船時に完済かつ利益を想定する。また、15年で計画した際は15年完了時に10%のバルーンを設定。 円で購入、為替リスクをとるケースが多い。頭金20%(欧州では40~50%)を船主が準備しないと金融機関はローンの承諾をしないのが一般的。</p> <p>(註2) 通常はインフレを加味して計算式</p> <p>(註3) 不稼働を5日として年間360日</p>		<p>1日 約17,800ドル</p>

4%の利子で1MILドルの船価の違いは船の大きさ、船種の違いに拘わらず
1日270/280ドルの用船料の違いと等価値

(タクシーの場合)

600万円の車	5年で返済	年	$\left. \begin{array}{l} 120\text{万円} \\ 12\text{万} \end{array} \right\}$	$132\text{万} \div 330\text{日} = 4,000\text{円}$
金利 4%				
給与		500万	$\left. \begin{array}{l} 500\text{万} \\ 6\text{万} \\ 2\text{万} \\ 1\text{万} \\ 10\text{万} \\ 1\text{万} \\ 1\text{万} \\ 1\text{万} \end{array} \right\}$	$522\text{万} \div 330\text{日} = 15,800\text{円}$
車検	$15\text{万} \times 2 = 30\text{万}/5\text{年}$	6万		
定検		2万		
オイル交換	$5,000 \times 2$	1万		
保険		10万		
補修(キズ/ワイパー)		1万		
備品(ワックス/クリンビュー)		1万		
諸費用(洗車)		1万		
				<p>1日 約19,800円</p>

1-5 用船と運賃の関係

(備船と運賃/オペレーターの役割)

オペレーターはたとえるなら、スキーでバス旅行するときの幹事である。
バス会社(船主)から バス(船)を運転手/ガイド(船長/船員)つきでチャーター(備船)する。
チャーター費用/ガソリン代(船の焚く重油)/高速代(運河通行料)/駐車場代(港費)は幹事が支払う。さて、その費用を参加者で割るのだが、その一人当たりの費用がトンあたりの運賃に相当する。余れば幹事の懐に入る(オペレーターの儲け)。
逆もある。すなわち参加者を募集。一人当たりの支払い(運賃)も先に決定しバスを探す。
バスを安くチャーターできれば幹事(オペレーター)の儲け、高くついたとき、又はガソリン(船の焚く重油)が思いのほか高騰した場合は、幹事の持ち出し(オペレーターの赤字)となる。
また、バスを長期にチャーターし、シーズンに何回も計画する幹事もいるだろう。
その幹事が、バスが空いている週末に隣の会社に又貸しすることは、船の世界では頻繁。
また近年、船の所有者とそれを運航するもの(オペレーター)の分業化が、とりわけバルクの世界では著しい。

例) 蔵王のバス会社のバスに東京駅にきてもらい、
東京駅から蔵王に片道50人(49人+自分)で向かった場合。
蔵王 — 走り1.3時間 — 東京駅駐車場で50人乗車(0.5時間) — 走り1.4時間
— 蔵王駐車場で50人降車(0.8時間)

バスのチャーター料金	10,000円 × 4.0時間	=	40,000円
駐車場代	18,000円 + 10,000円	=	28,000円
燃料代	300円 × 90L (正味走り(1.3 + 1.4)時間 × 32L)	=	27,000円
合計	95,000円	95,000円 ÷ 50人	= 1,900円/人

- 50,000トンの小麦を米西海岸積み神戸で揚げる
- 船を日本で用船開始、西海岸まで空船で航海

用船料一日		USD10,000/日
船の燃料使用量		32トン/日
燃料価格 fuel oil		USD300/トン
港費	米国西海岸	USD180,000/港
	神戸	USD100,000/港
日本/米西海岸(4585 マイル)/14.7 ノット	- 空船航海日数	13 日
米西海岸/神戸(4585 マイル)/14.0 ノット	- 満載航海日数	13.65 日
積港		5 日
神戸港		8 日
用船料計	USD10,000 × (13 日+13.65 日+5 日+8 日) =	USD396,500 (42pct)
燃料計	USD300 × 32トン × (13 日 +13.65 日) =	USD255,840 (27pct)
港費用	USD180,000 + USD100,000 =	USD280,000 (30pct)
総費用		USD932,340 (100pct)

$$\text{USD932,340} / 50,000 \text{ トン} = \text{USD18.65}$$

- ・省エネ1トン(燃料代300ドル/トンのセーブ)は船価1MILドルに相当
- ・燃料高騰時の600ドル/トンは船価 2MILドル以上に相当

かなり、燃料費、港費が運賃に占める割合がかなり大きい

半年前の fuel oil は 600ドル、その時の燃料代は上の例では 50 万ドル、総費用の半分が燃料費用であった。

註 実際は港内では diesel oil を焚く、船の清掃費用、通信代が加算される、船は遅れるもの、航海日数は計算よりは長くなる

2. バルク世界の特徴

「狭い海運－お見合いゲーム」
「トレードパターンの変化」

外航商船の世界

100億トンの荷物 — 58,000隻の外航商船

+++



船の種類と隻数

軍艦/客船/商船 …… 漁船/競艇 (今日の主題は商船)

かつてはトリプル(三層)/ツインデッカー(二層)ですべての物資が運搬された。
油は樽詰めでバルク物(穀物/肥料)は袋詰めで。

現在用途に応じて バルカー/車船/タンカー/コンテナと分類される。**船の歴史は専門化の歴史。**
すなわち運賃競争力追求の結果。

商船の区分

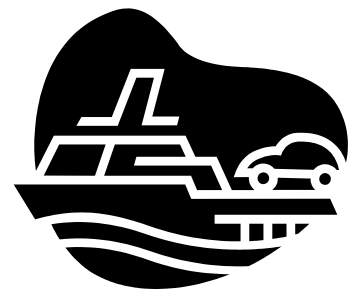
不定期船(バルカー + タンカー他)	対	定期船(コンテナ)
ドライ	対	ウェット

本日の話は、商船のなかでも**外航のドライバルカー(撒積船-ばらづみせん)**中心。
不定期船分野のドライであって、コンテナで運搬されるドライの貨物は含まない。

+

主要外航商船隻数

バルカー	10,000
タンカー(ケミカル/ガス含む)	8,000
コンテナ	5,100



10,000隻バルカー(7.5億トンdw)対41.5億トン強バルク貨物 — 広いようで狭い世界。船の貸し借り(用船)が多くなる世界。

お見合いゲーム // ヴォラタイリーティ

	バルク総計	バルカー総dw		
2002年	19.7億トン/	2.79億トンdw	=	7.06
2005	25.6 /	3.22	=	7.95
2006	32.4 /	3.92	=	8.26
2011	37.6 /	5.37	=	7.00
2013	39.2 /	6.79	=	5.70
2014	41.5 /	7.50	=	5.50

一年間豪州/日本を往復すると10航海/大西洋と極東を往復すると3ないし4航海
55,000航海の存在 — 一生で150航海

バルカーの現存数

(添付2-1, P.25)

- ケープ — 100,000DW以上
1,600隻 / 2.9億DW
 - ・ ケープ一隻は約100万トン/年輸送。
 - ・ バルク41/42億の16億トンを担う。
 - ・ 1,000隻は長期契約、残り600隻のスポットケープがマーケットを作る。
- パナマックス — 2,200隻 / 1.9億DW
65,000DWから75,000DWへさらに84,000DWへ大型化。
- ハンディマックス — 2,900隻
15年前の38/42,000DWから60,000DW以上へ大型化。

ハンディサイズ/近海船

+++

海上の荷動き量

世界の海上荷動 —
100億トン(バルク41.5億トン、原油17億トン、石油製品5億トン、残りコンテナ等)

日本輸出輸入の海上荷動(含む原油/コンテナ) —
9.5億トン(相対的に地位低下しているが、世界一のバルクの輸入大国であった)、未だに世界の10パーセント。

3大バルク貨物 —

鉄鉱石(13.5億)/ 石炭{原料炭(3億)+一般炭(電力炭)(9億)} / 穀物(4.3億)、3大貨物計 — 41.5億トンのうち30億トン



鉄鉱石

ケープの世界

鉄鉱石産出量16億トン(中国の7億トンは品位調整して4億トンに換算)

世界の粗鋼生産 16億トン

1トンの鉄生産に1.5トンの鉄鉱石+0.7トンの原料炭消費

電炉分があるので鉄鉱石以外の産出

世界の鉄鉱石海上貿易 13.5億トン(うち8/9億トン中国輸入)

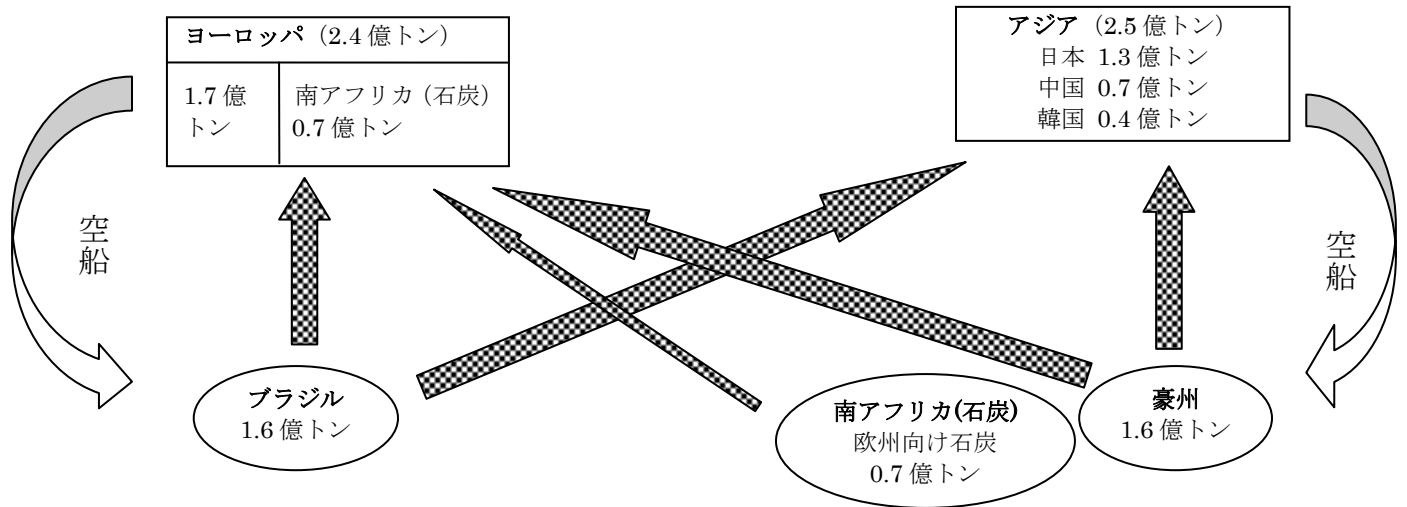


南ア
喜望峰

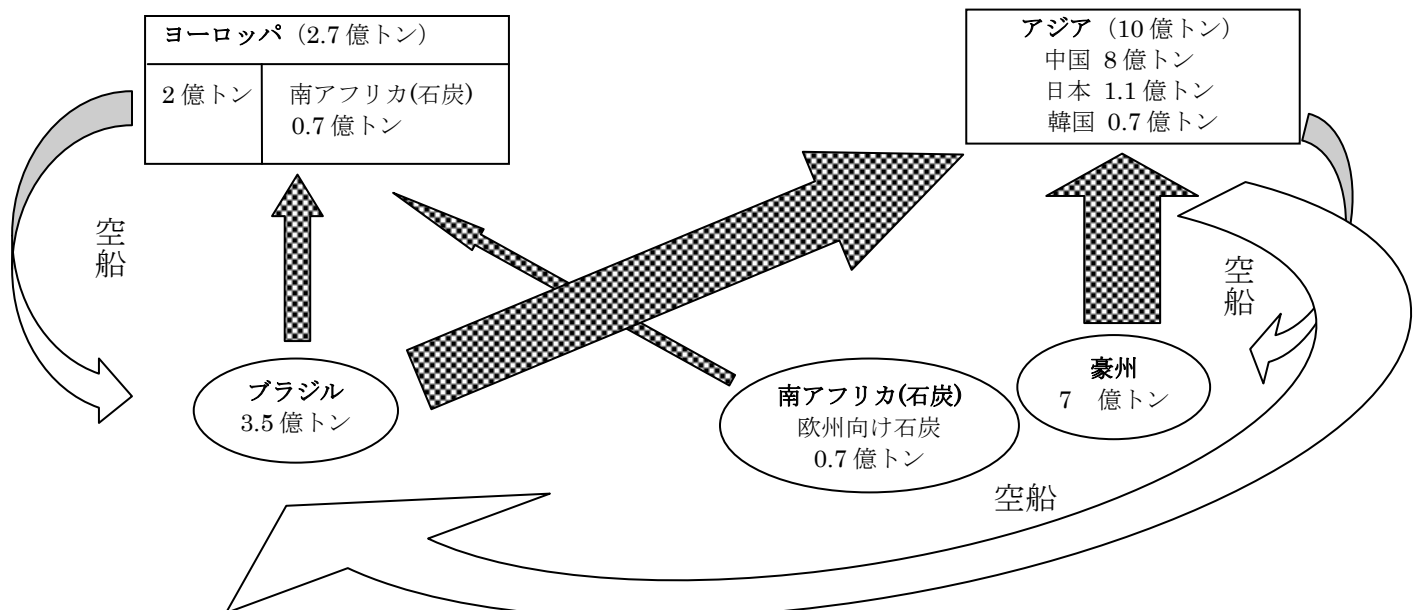
極論すると大半である10億トンの鉄鉱石が南半球から(3.5億トン/ブラジル+7億トン/豪州)、北半球へ。13.5億のうち、アジア11億トン 残りがヨーロッパにケープで運ばれる。

ケープサイズ船の配船形態

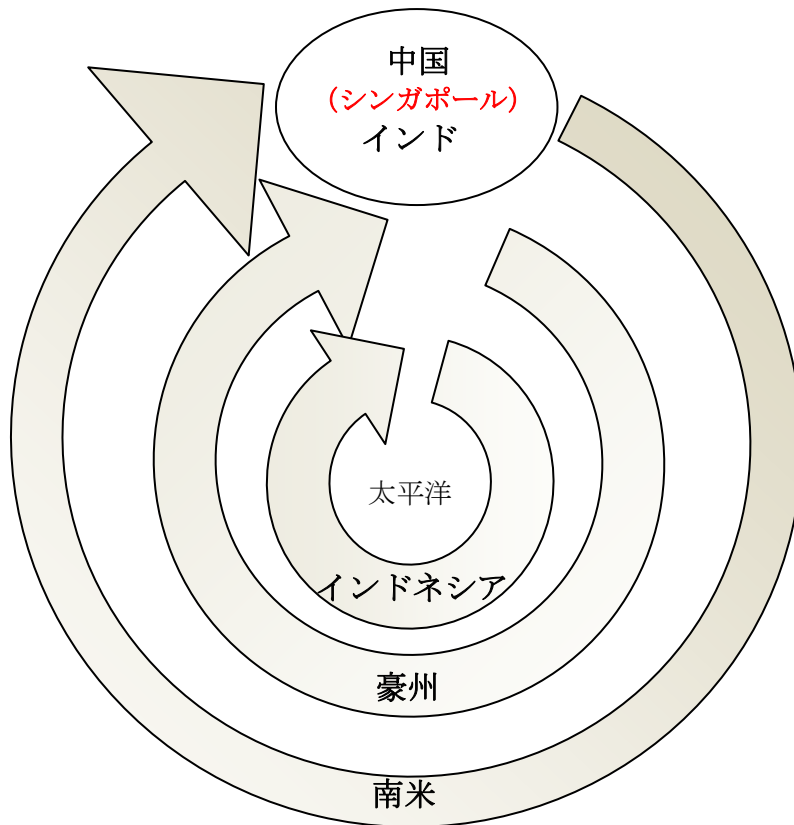
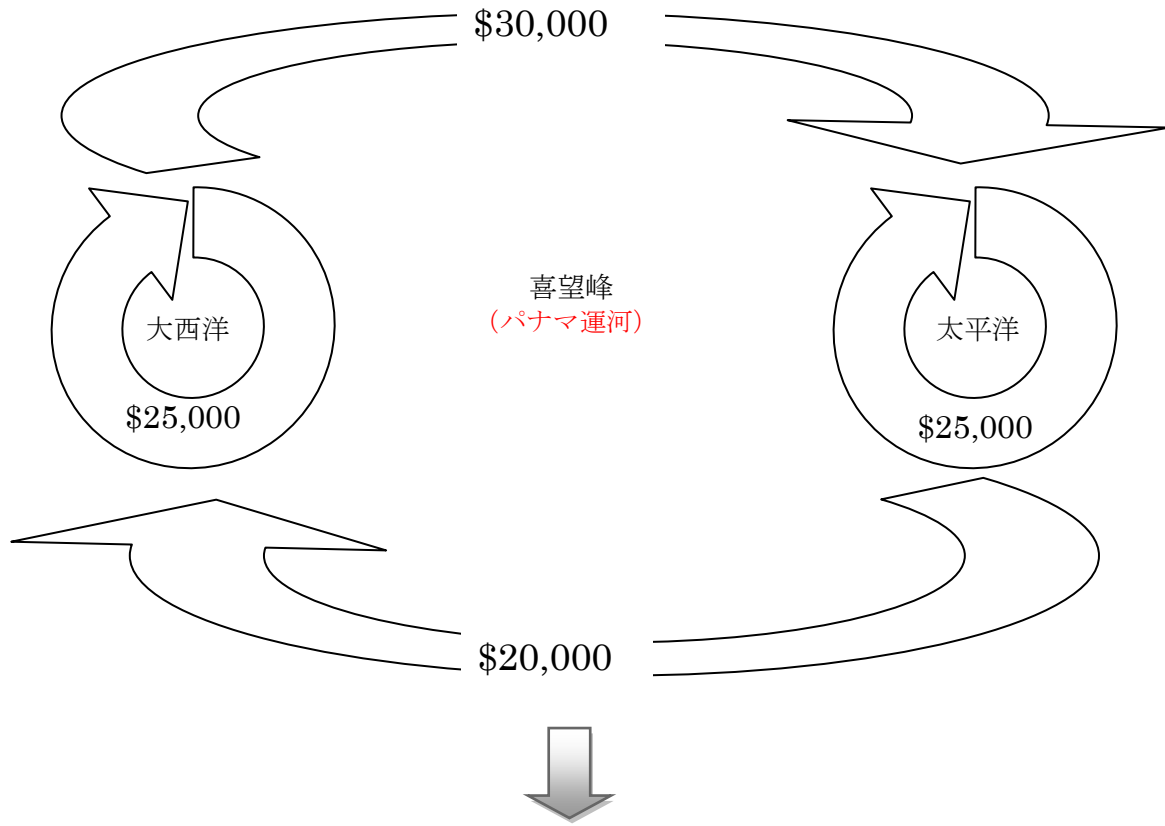
2000年



現在



四つのルートからラウンドトレードへパターンの変化



(添付 2-2, P.26)

日中の鉄鉱石輸入量と粗鋼生産(単位百万トン)

	1987-	96	02	03	04	09	10	14
日本(鉄鉱石)		119	129	132				
中国(鉄鉱石)	4.8	44	111	148	208	628	619	933
日本(粗鋼生産)		99	108	111	107			
中国(粗鋼生産)		101	182	220	709			

注目すべきは 1996年に中国の粗鋼生産は日本を抜き1億トンに達する。
2002年に日本の鉄鉱石輸入量に肩を並べてから 毎年3~6千万トンずつ増やしてきた。

中国はまた年間約7億トンの鉄鉱石を掘る世界有数の鉄鉱石産出国。
ただしFe含有量が10/30パーセントと低い。このFeでは1.5トンの鉄鉱石から1トンの鉄にはならない。

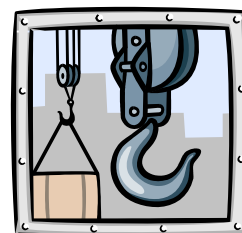
	鉄鉱石の価格推移	ケーブル運賃の推移	極東C+F
豪州/極東	20→140→60	5→12→4	25→152→64
ブラジル/極東		10→30→10	30→170→70

(単位 USD/TON)

鉄鉱石値段の下落、運賃低迷はコモディティ/運送契約においてかつての長期契約指向に戻るか。

有益で安価な資源が大量に2箇所にかたまっている。
よって貿易を可能にする長期投資、および大型化が可能な商品。
ヴァーレマックス 400,000DWの出現。

一次産品不遇の時代に合併をくりかえし、いまや豪州とブラジルの鉄鉱石をリオティント/
ビーエチピービリトン/ヴァーレ この3社が支配。



インドの鉄鉱石 2009年 1.2億トン輸出 → 2014年 純輸入国?
(かつては中国は鉄鉱石輸出国)

石炭 — 原料炭(粗鋼生産用の炭) + 一般炭(電力炭)

石炭はケーブルでも運搬するが主にパナマックスの世界
主要輸出国が鉄鉱石よりは多く存在、豪州/インドネシア/南アフリカ/コロンビア。

世界の石炭産出量は70億トン強(中国38億トン — 世界最大の生産国) — 輸入3.2億トンから2014年は
2.9億トンに減少。(ちなみに日本の穀物輸入は年間3千万トン弱)
世界の石炭海上貿易12億トン(原料炭3億トン/一般炭9億トン)
1997年度の一般炭海上荷動き2.6億トン — 増加分は電力用

日本輸入量 1.9億トン(原料炭0.7億トン/一般炭1.2億トン)
中国は輸出国から純輸入国へ 2003年9,000万トン輸出。北部は輸出、南部は輸入
また中国は北部から南部へ内航船で10億トン運搬

中国は環境問題で石炭消費を抑制するか — 新しい税金の賦課。
一方で 8000 存在すると言われる 10 万トン以下の炭鉱。
いずれ海外炭価格の競争力が中国の石炭大量輸入の復活となるか。
2014 年の減少は豊富な水力発電が一因とも言われているが。



穀物 (含む大豆)

英語のGRAINは大豆を含まない。統計数字に注意。特に中国は大豆の最大輸入国で重要性が大。

世界の穀物生産量 — 米・小麦・とうもろこし・大豆22億トン — 大麦/マイロ/ライ麦他を含めると27億トン
とうもろこし8.5億トン/麦6.5億トン/大豆3億トン/米4.5億トン+その他
世界の穀物海上貿易4.3億トン(うち1.5億トン弱はアメリカの輸出/6割は東岸/4割は西岸)

中国は5億トン生産(13.6億人の人口-農業の自給自足をめざした革命)
小麦1億トン/米1.5億トン/とうもろこし2億トン
中国はほぼ自給自足であったが
とうもろこしは輸出から輸入へ(現在、遺伝子組換えが大問題)
増大する中国の大豆輸入(大豆は中国原産)
(1999 - 4百万 / 2000 - 10百万 / 2014 - 70百万)

日本の輸入量3,000万トン(世界一の輸入国であった。)

アメリカと肩を並べたブラジル大豆生産、強まる大豆の需要。大豆を輸入する中国 - トンマイルの増大。

穀物は輸出国が不作で輸入国になることがよくある。

アメリカはミシシッピー川という大動脈を利用して、非常に効率的に穀物をニューオリンズから世界に輸出してきた。アメリカ国内にはミシシッピー川の上流から下流への運賃マーケット、貨車/トラックとの競合、また輸出業者は西海岸との競合と大市場が形成されている。しかし近年、ニューオリンズが、極東向け(非遺伝子組替作物にこだわる日本を除く)の穀物輸出で西海岸より競争力が低減。

日本の場合、穀物はハンディマックスから/ハンディサイズ(農林水産省 旧食糧庁向けの港)で運搬。金利/積上げ地倉庫代 穀物価格が石炭/鉄鉱石に比べ高く、又、国内の農家/工場が分散しているので、サイズアップの港湾施設投資に至らない。
パナマックスの大型化に、従来パナマックスで運搬されたとうもろこしのサイズアップが追いつかず、パナマックスからハンディマックスにとって変わる。とうもろこしの輸送は2004年度弊社実績で約7割がハンディマックス。近年はほぼ100%ハンディーマックス。

中国の重要性 — 日本の重要性

鉄鉱石は比較的早くから輸入国だが、石油／石炭／穀物と輸出から輸入に振り子が振れる。

CHINESE COAL IMPORT (10,000TON)

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JLY	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	TTL
04	110	95	135	153	119	163	187	117	199	169	202	219	1868
05	203	119	219	198	237	235	284	176	179	217	246	301	2614
06	260	261	370	387	317	238	237	236	309	323	445	441	3824
07	470	393	569	492	374	410	389	402	362	374	434	433	5102
08	424	282	420	342	416	278	336	379	370	309	217	267	4040
09	299	488	572	916	943	1607	1389	1177	1255	1144	1265	1638	12583
10	1607	1311	1522	1352	1100	1211	1309	1326	1532	1232	1388	1734	16478
11	1656	667	905	1110	1357	1373	1753	1659	1912	1570	2210	2138	18324
12	1956	2055	2140	2505	2620	2719	2430	2044	1863	2141	2898	3511	28851
13	3055	2330	2615	2869	2757	2236	2865	2596	2573	2437	2843	3550	32746
14	3591	2282	2529	2711	2375	2505	2303	1886	2116	2013	2103	2720	29122
15	1678												

EXPORT

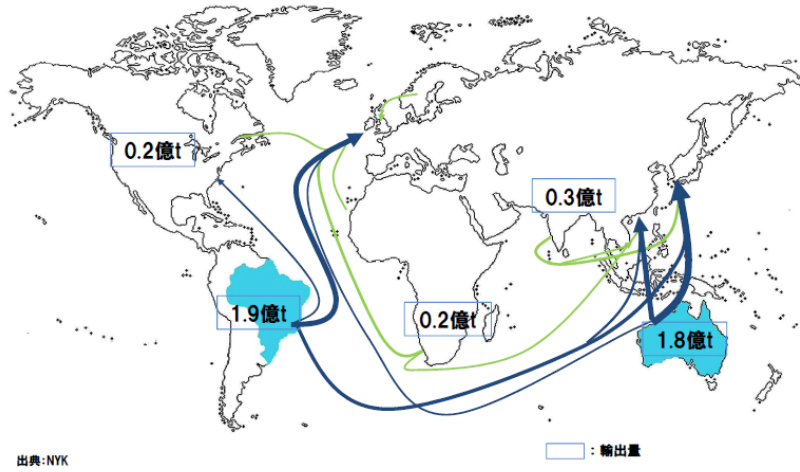
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JLY	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	TTL
04	504	260	1183	781	754	887	845	641	762	551	805	693	8666
05	674	533	796	644	378	647	565	593	623	618	444	652	7167
06	412	681	581	546	439	544	454	519	626	442	490	590	6324
07	329	442	371	446	343	382	573	468	447	525	418	573	5317
08	575	300	145	439	391	699	478	337	208	256	268	447	4543
09	366	144	227	196	119	114	124	191	202	205	145	207	2240
10	182	162	226	171	146	127	139	170	186	121	128	145	1903
11	143	176	259	138	88	71	91	125	121	79	95	80	1466
12	101	122	97	83	128	47	50	65	53	44	56	82	926
13	73	53	78	81	74	48	82	52	49	40	62	57	751
14	68	56	74	30	49	40	31	45	44	48	46	43	574
15	23												

+

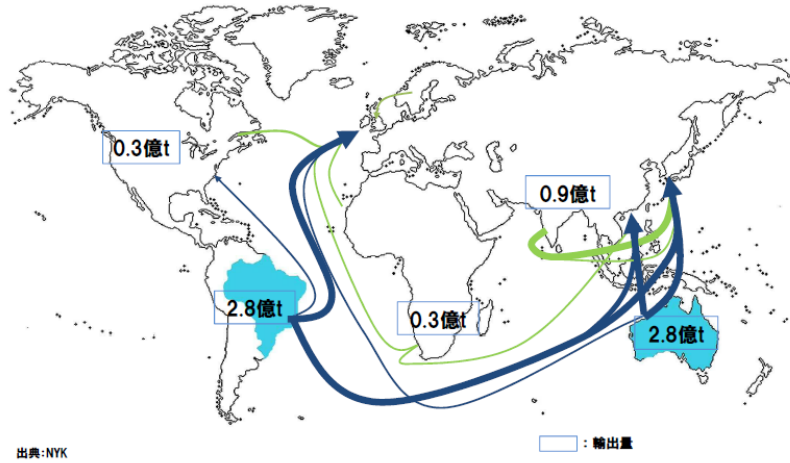
インドの大変化

輸入炭の増大(2007/58MIL → 2012/161MIL → 2013/185MIL → 2014/200MIL)、
鉄鉱石輸出の大幅減(2007/91MIL → 2009/120MIL → 2012/37MIL → 2013/20MIL を切る)、
2014 純輸入国となる。

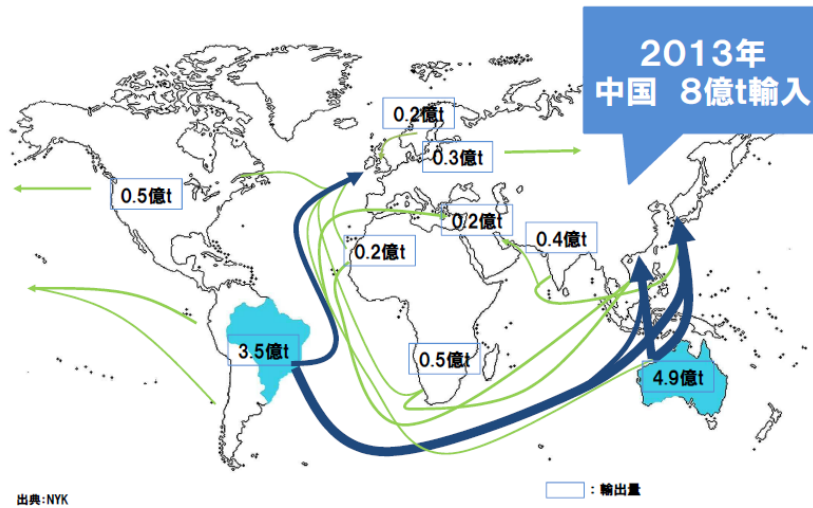
2002年 鉄鉱石 海上荷動き量



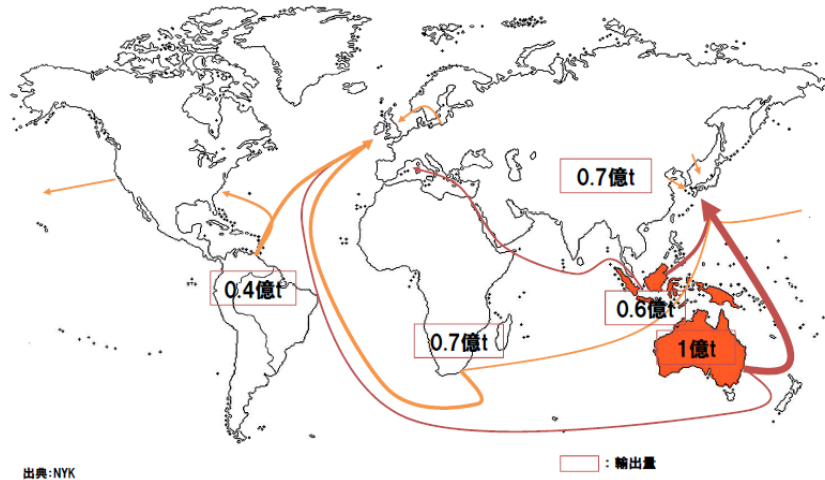
2007年 鉄鉱石 海上荷動き量



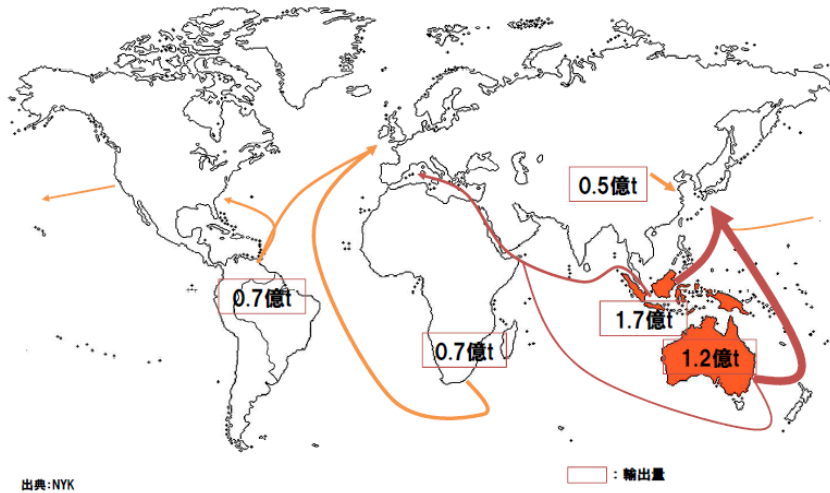
2012年 鉄鉱石 海上荷動き量



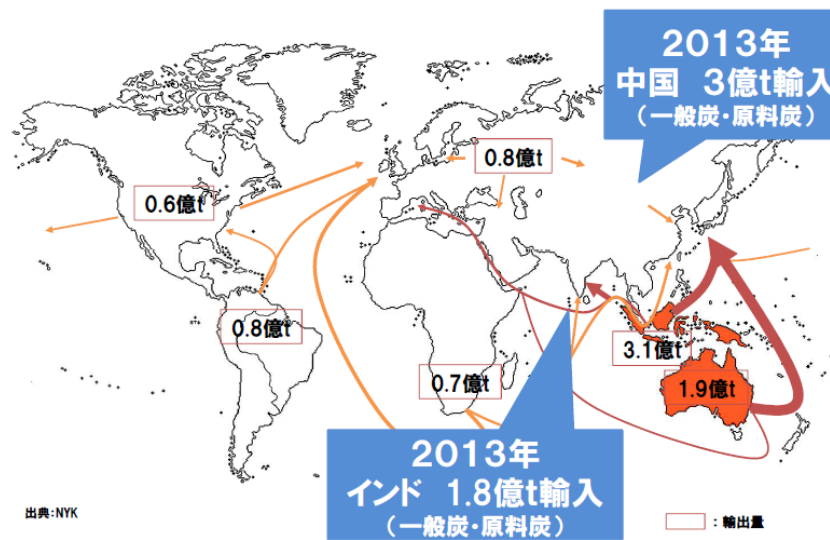
2002年 一般炭 海上荷動き量



2007年 一般炭 海上荷動き量



2012年 一般炭 海上荷動き量

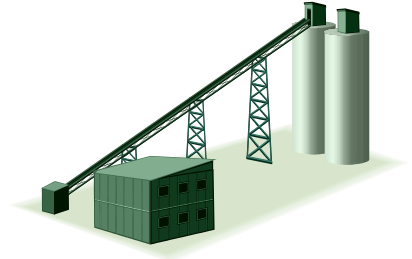


バルカーにおける鉄の重要性

鉄鉱石 13.5 + 石炭 12 + 穀物 4.3 ではなく 鉄 16.5 + 一般炭 9 + 穀物 4.3 の構図
更に 3 億トンの鋼材(製品)の世界貿易

鉄鉱石は積み揚げ地が固定的。特にケープマーケット与える影響は大。
バルカーマーケットの土台。

穀物の変動要因。輸出国/輸入国の変化(豊作/不作)
穀物のトレードはスポット。石炭、鉄鉱石は比較的通年で購買される。



海上荷動き量(トン・マイルベース)

単位: 十億トン・マイル

	鉄鉱石	石炭			穀物	三大 バルク計	原油
		原料炭	一般炭	計			
2010	5,872	1,132	2,399	3,531	2,343	11,746	8,839
2011	6,499	1,134	2,616	3,750	2,461	12,709	8,922
2012	6,821	1,166	2,798	3,964	2,566	13,351	9,371
2013	7,322	1,293	2,906	4,199	2,529	13,950	8,927
2014予想	7,814	1,322	3,032	4,354	2,940	15,108	8,749

出所: 実績は日本郵船

穀物は、小麦、粗粒穀物のほか、大豆、大豆粕を加えて集計。

穀物のマイルは大きい。
(港の停泊日数は穀物は長い。)

原油は減少している。
最近のVLCCの高騰はトンマイルが増加したと思われる。

コモディティの数量（億トン）（2012 統計/値段は現在）

		鉄鉱石		石炭	原油
生産量	世界	16	(*1)	70	40
	豪州	5		-	2
	中国	4	(*2)	31	-
	ブラジル	3.5		-	8
	アメリカ	-		10	-
	インド	-		6	5
消費	中国	12		34	-
貿易		12		10	17
輸入	中国	8		3	3
	日本	1		1.8	-
	インド	-		0.9	-
輸出	中東	-		-	9
		60ドル		60ドル	420ドル/トン
				/燃料炭	
				110ドル	
				/原料炭	

(*1: 中国7億トンを品位換算4億トン)
(*2: 7億トンを品位換算4億トン)

		2011/12				2010	2000
		米	とうもろこし	大豆	小麦	とうもろこし	大豆
生産量	世界	4.6	8.7	3	6.5	6	2
	中国	1.4	1.8	0.14	1.2	-	-
	インド	1	-	-	0.8	-	-
	アメリカ	-	3.4	0.9	0.6	-	-
	ブラジル	-	-	-	-	-	-
	アルゼンチン	-	-	0.5	-	-	-
	EU	-	-	-	1.3	-	-
	ロシア	-	-	-	0.5	-	-
	オーストラリア	-	-	-	0.3	-	-
貿易		0.3	0.95	0.95	1.3	0.7	0.5
輸入	中国	-	0.05	0.6	0.05	-	0.15
	エジプト	-	-	-	0.1	-	-
	EU	-	-	-	0.7	-	-
輸出	タイ	0.1	-	-	-		
	アメリカ	-	0.5	0.4	0.3		
	アルゼンチン	-	0.2	-	-		
	ブラジル	-	-	0.4	-		
	オーストラリア	-	-	-	0.17		
		450ドル	180ドル	500ドル	200ドル		

	鉄鉱石	石炭	穀物	原油
世界生産	16	70	27	40
貿易	12	10	4.5	17
中国消費量	12	35	5	5
中国輸入量	8	3	0.7	3

船の供給サイド

新造船の値段は3～5年先であり、スポットを直には反映しない。
将来の新造船価格は現在の鉄の値段を反映。

ハンディーサイズの減少と高齢化

ケープ一隻が一年に7航海すると仮定すると、170,000トン× 5.5 =約 100 万トン
年 100 隻の新造船は 1 億トンの新たなるスペースを生む。

バルカーサイズと年齢 (2013)

	20 years plus		15/19 years		10/14 years		5/9 years		0/4 years		total	
	隻数	dw	隻数	dw	隻数	dw	隻数	dw	隻数	dw	隻数	dw
10/24,999dw	295	5404	160	3207	95	1705	135	2341	179	3320	864	15972
25/39,999	401	13287	187	5815	187	5815	267	8431	1082	35878	2155	69506
40/59999	254	11144	362	16624	337	16873	498	26876	1524	85489	2975	15765
60/99999	212	14946	300	21802	321	24242	426	34517	1089	90331	2358	185739
100+	120	24339	169	30260	137	23615	248	45920	891	169076	1565	293210
Total	1292	69180	1199	77987	1077	72251	1584	117985	4765	384096	9917	721499

バルカーマーケットの季節要因(とりわけパナマックスの場合)

アメリカの収穫期直後の輸出ラッシュ(石炭・鉄鉱石との違い)

南米の穀物収穫期(3月から6-7月まで)

インドのモンスーン時期(6月～8月)-インド洋マーケットは冷える

日本のお盆前とお盆後の電力炭の需要変化が影響する太平洋のパナマックス

クリスマス-お正月/旧正月/イースター/ゴールデンウィーク/お盆-世界の長期の休みはマーケットの振れをおおきくする。

日本の大企業(電力会社/製鉄所)の会計年度(4月/3月)がマーケットに与える影響

4月/3月で大量買付けする鉄鉱石/石炭は、新会計年度から値段が上昇の場合、3月積が増加し4月積みは減少。

頻発するハリケーン、豪雨は大きな季節要因になった。特に豪州/南米。

バルカーの今後の市況要因・注目点

中国の石炭

環境問題による石炭離れは長期需要低迷となるか。

8000 存在する年間 9 万トン以下の小規模炭鉱閉山、並びに 30 万トン(一説では 90 万トン)も閉山を視野に入れているといわれ、国内減産部分は輸入に切り替わるとすれば巨大なる船舶需要。

中国の鉄需要の動向

鋼材輸出量が 2013 年の 6 千万トンから 1 億トンまで急上昇。

(2009 年/2500 万トン、2010/4300、2011/4900、2012/5600)

インドの石炭輸入量の加速

内航船需要 — 中国の旺盛な中古船購買意欲は内航船用であったが、今後は？
日本の内航船 5,000 隻、中国 14,000 隻、なんとインド 140 隻と言われている。

船舶投資/船舶供給の増加は止まるか。

船価は相対的に安くなった。例)飯野ビル

効率化の結果。大島造船ではドック内にて 4 週間に一隻建造

船のコモディティー化 — ファンド(売り買いにのみ興味)の参入。

(用船マーケットはスポットに近いほどプロの世界だが、船舶投資は船舶管理のアウトソースが簡単になり、参入障壁が低下した)

中国の粗鋼用途(2013)

中国の粗鋼生産8億トン

現行での生産能力は11億トン程度は保有しているとみています。

● 中国の鋼材用途 (推定)

- ・ 建設 : 約4億トン
- ・ 機械 : 1.5億トン
- ・ 自動車 : 3~4千万トン
- ・ 造船 : 1.5千万トン
- ・ その他 : 5~6千万トン
(輸出 : 6千万トン)

● 日本の鋼材用途

- ・ 建設 : 2千万トン
- ・ 自動車 : 1.8千万トン
- ・ 造船 : 0.4千万トン
- ・ 産業機械 : 0.5千万トン
- ・ 電気 : 0.3千万トン
- ・ その他 : 1千万トン
(輸出 : 3.5~4千万トン)

+++

世界人口71億/中国13.5億/中国における一人当たり鋼材使用600kg

自動車生産

世界	9,000万台
中国	2,000
米国	1,000
日本	900
ドイツ	5/600
韓国	4/500
インド	400

中国の自動車の保有比率が人口1千人当たり80台 (12~13人あたりに1台)
漸く中国全体の保有台数が1億台を超え、日本の保有台数を上回った。

FFA(Freight Forward Agreement/運賃先物)のドライ取引量はトン数換算で 10 億トン以下。

Cape size で 4.6 億トン、Panamax で 3.6 億トン。

現物での Cape の年間運航トン数が 15 億トン。

用船(time charter)という素人に理解しにくい場でのアクティブ・プレーヤーは 30 社のみ。

これまた狭いマーケット

現在の為替は一日 800 兆円。貿易量はその 2.5 パーセント。40 倍

WTI は実際の生産量数十万 b/d に対し 100/200 倍(古い資料)

JAPAN (9 隻)

=====

Yin Zhu Hai	76,463	09	Kakogawa	SPOT
Oceana	81,593	14	Kobe	SPOT
Alkyon	74,875	01	Nagoya	04-06Feb2015
Ocean Wind	76,585	06	Tachibana	04Feb2015
Kagara	78,129	13	Ube	06-08Feb2015
Altair	74,652	01	Hirohata	13-18Feb2015
Odysseas	81,662	13	Japan	15-18Feb2015
Vishva Anand	80,655	12	Japan	16-20Feb2015
New Agility	76,623	01	Fukuyama	27Feb2015

S KOREA (12 隻)

=====

Petani	75,228	08	Busan	SPOT
Zhao Yang Feng	75,396	12	Yosu	05-06Feb2015
Ocean Lucky	93,199	09	Kwangyang	07Feb2015
Master	81,588	13	Kunsan	08-12Feb2015
Capt Stefanos	74,077	02	Ulsan	09-11Feb2015
Omicron Nikos	75,730	03	Kunsan	09-12Feb2015
Yasa H. Mehmet	83,482	11	Kunsan	09-11Feb2015
Yasa Eagle	81,526	12	Kunsan	09-11Feb2015
Brasil Sw	82,055	12	Kunsan	10-12Feb2015
Jin Jia	93,077	12	Samchonpo	15Feb2015
Silver Navigator	80,312	11	Korea South	16-21Feb2015
Cic Epos	79,258	14	Korea South	20-28Feb2015

CHINA (63 隻)

=====

Morning Cloud	74,962	11	Zhoushan	SPOT
Pacific Breeze	76,343	04	Guangzhou	SPOT
Olympic Gemini	82,992	06	CJK	SPOT
Star Moira	82,257	06	Fuzhou	SPOT
Energy Globe	79,386	10	Zhoushan	SPOT
Star Breeze	91,827	10	Tianjin	SPOT
Popi S	80,337	12	Xingang	SPOT
Zhi Xiang	79,463	12	Lanshan	SPOT
Figalia Prudence	81,480	12	Tianjin	SPOT
Million Trader I	75,880	06	Qingdao	04Feb2015
Androusa	81,533	12	Machong	04Feb2015
Renaissance	81,666	12	Guangzhou	04-06Feb2015
Samatan	74,823	01	Fangcheng	05-07Feb2015
Shi Dai 2	76,510	07	Guangzhou	05-10Feb2015
Kiran Asya	66,832	05	Lianyungang	06Feb2015
Syriotissa	87,144	06	China North	06-07Feb2015
Silver Dragon	74,748	06	Huanghua	06-07Feb2015
Brahms	75,006	11	Songxia	06Feb2015
Padmini	75,506	12	CJK	06Feb2015
Ecosand G. o.	75,239	08	Fangcheng	07Feb2015
Aphrodite L	81,365	11	Rizhao	07-10Feb2015
Blue Matterhorn	81,391	11	Laizhou	07Feb2015
Ten Jo Maru	98,681	11	Caofeidian	07-09Feb2015

Peace Bright	76,400	13	China North	07-10Feb2015
Very Maria	73,910	01	Huangpu	08-10Feb2015
Gloria	82,464	11	CJK	08-13Feb2015
Shi Dai 9	75,458	12	Huanghua	08-11Feb2015
Alpha Progress	81,251	12	CJK	08Feb2015
Bbg Glory	82,023	13	Jingtang	08-11Feb2015
Atrotos Heracles	81,922	14	Ningbo	08-12Feb2015
Jian Hua	73,747	00	Fuzhou	09Feb2015
Danae	75,106	01	Fuzhou	09-11Feb2015
Danae	75,349	05	Fuzhou	09-11Feb2015
Eva	82,620	13	Qingdao	09-11Feb2015
Fortune Rainbow	82,372	08	Qingdao	10-12Feb2015
Golden Heiwa	76,596	07	Zhenjiang	10-12Feb2015
Santa Barbara	76,361	11	Shanghai	10Feb2015
Scandinavian Express	93,038	10	Zhoushan	10Feb2015
Aeneas	81,586	11	Fangcheng	10-12Feb2015
Egret Oasis	76,028	14	CJK	10-12Feb2015
Vishva Chetna	81,733	13	Jingtang	10-15Feb2015
Rosco Lemon	75,746	02	CJK	11-12Feb2015
Kriton	73,975	03	CJK	11-13Feb2015
Gorgypikoos	76,295	05	Shanghai	11-16Feb2015
Julian	73,613	03	CJK	12-18Feb2015
Golden Sakura	76,596	07	Rizhao	12Feb2015
Yiannis B	82,549	08	Qingdao	12-15Feb2015
Clipper Excelsior	66,684	14	Qingdao	13-15Feb2015
Bottiglieri Ambition	93,385	10	CJK	14-15Feb2015
Yasa H. Mehmet	83,482	11	CJK	14-18Feb2015
Yasa Eagle	81,526	12	CJK	14-18Feb2015
Ocean Eagle	74,082	01	CJK	15-20Feb2015
Welhero	93,273	10	CJK	15-18Feb2015
Rui Ning 22	75,541	13	CJK	15-20Feb2015
Evangelia	74,381	00	Zhoushan	16-18Feb2015
Ocean Domina	76,255	05	CJK	16-20Feb2015
Beskidy	82,138	13	Chiwan	16-18Feb2015
G R A	76,634	02	Qingdao	18-20Feb2015
Diamond Ocean	82,297	14	China North	18-20Feb2015
Sinochart Beijing	81,663	12	Xiamen	19-20Feb2015
Cymbeline	73,060	01	Bayuquan	25Feb-05Mar2
Fpmc B 108	93,244	12	China	05-08Mar2015
Argo	76,728	05	China North	10-20Mar2015

SEASIA (38 隻)

=====

Tina	75,933	00	Singapore	SPOT
Startrader	76,623	01	Singapore	SPOT
Pacific Breeze	76,343	04	Guangzhou	SPOT
Double Happiness	76,602	05	Singapore	SPOT
Star Moira	82,257	06	Fuzhou	SPOT
Intuition	80,686	11	Koh Si Chang	SPOT
Samoa	75,506	10	Singapore	SPOT
Kea	75,633	10	Singapore	SPOT
Conti Jade	92,778	12	Singapore	SPOT
Androusa	81,533	12	Machong	04Feb2015
Bbg Endeavor	82,023	13	Surabaya	04-08Feb2015
Renaissance	81,666	12	Guangzhou	04-06Feb2015

Samatan	74,823	01	Fangcheng	05-07Feb2015
Shi Dai 2	76,510	07	Guangzhou	05-10Feb2015
Mp Panamax 5	73,625	00	Singapore	06-08Feb2015
Hephaestus	74,297	01	Singapore	06-08Feb2015
Maritime Harmony	76,302	08	Singapore	06-12Feb2015
Brahms	75,006	11	Songxia	06Feb2015
Jin Chao	75,008	11	Lumut (Malaysia)	06-07Feb2015
Akaki	84,075	13	Singapore	06-07Feb2015
Santa Cruz	76,440	05	Butterworth	07-10Feb2015
Ecosand G. o.	75,239	08	Fangcheng	07Feb2015
Manousos P	82,549	08	Singapore	07-08Feb2015
Asia Opal	80,328	11	Davao	07-09Feb2015
Fyla	84,094	13	Prachuap Port	07-10Feb2015
Very Maria	73,910	01	Huangpu	08-10Feb2015
Jian Hua	73,747	00	Fuzhou	09Feb2015
Danae	75,106	01	Fuzhou	09-11Feb2015
Danae	75,349	05	Fuzhou	09-11Feb2015
Great Aspiration	93,412	10	Port Dickson	09-11Feb2015
Aeneas	81,586	11	Fangcheng	10-12Feb2015
Penelope	87,144	06	Bangkok	12Feb2015
Atlantic Moon	82,188	12	Lumut (Malaysia)	15Feb2015
Cerafina	74,759	05	Cai Lan	16-20Feb2015
Beskidy	82,138	13	Chiwan	16-18Feb2015
Hb Princess	81,667	13	Tanjung Bin	16-18Feb2015
Sinochart Beijing	81,663	12	Xiamen	19-20Feb2015
Pearl Seas	74,483	06	Vietnam	21-28Feb2015

INDIA (45 隻)

=====

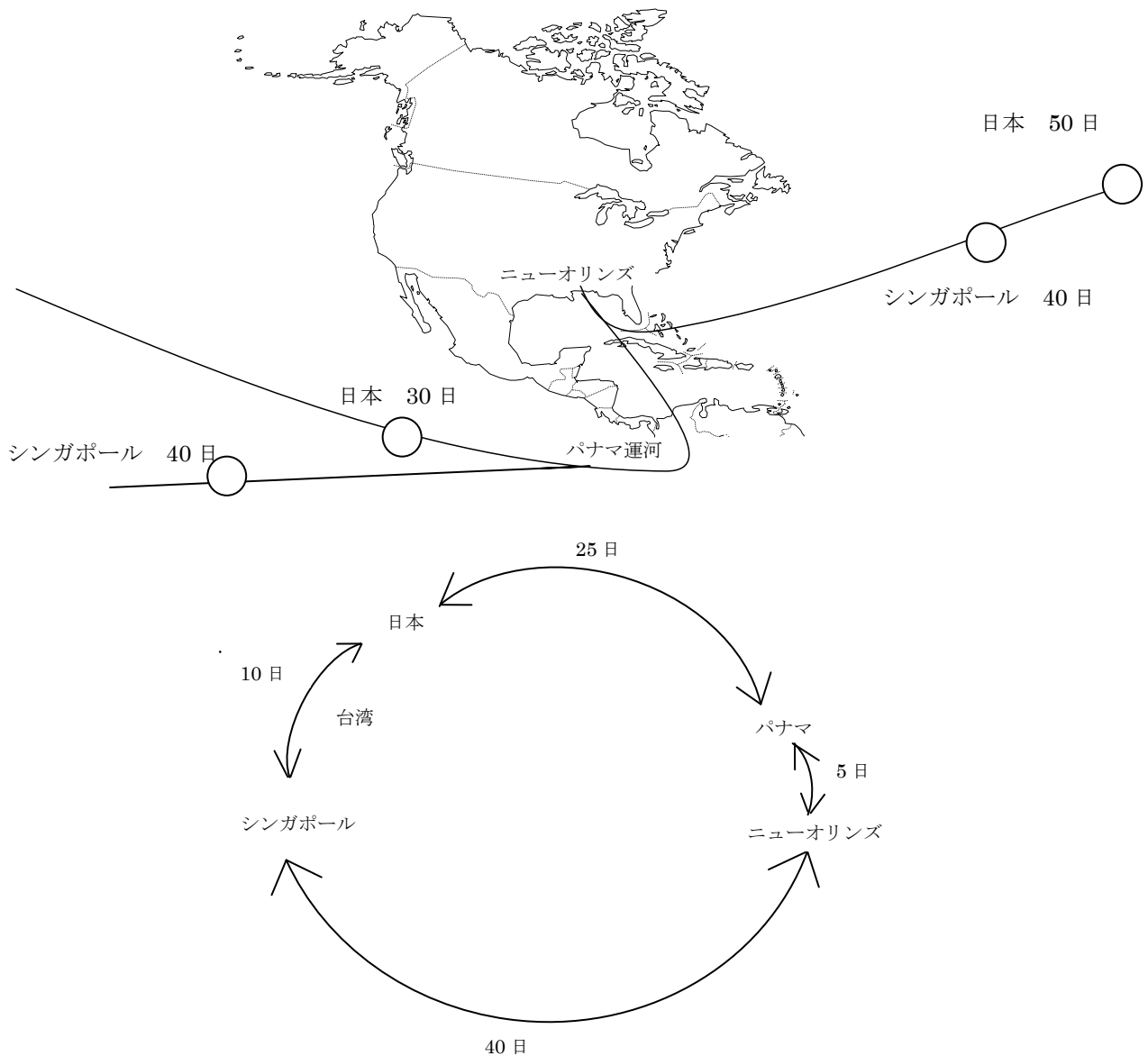
Captain P Egglezos	76,559	07	Fujairah	spot
Angelic Glory	75,007	02	Port Sudan	spot
Kiran Africa	79,105	11	Paradip	spot
Meenakshi	75,480	12	Hambantota	spot
Ioli	81,730	12	Gangavaram	spot
George P	81,569	12	PMO	spot
Mykonos	81,386	13	Fujairah	spot
Saldanha	75,707	04	Haldia	04-05Feb2015
Banders	73,700	04	Karaikal	04-06Feb2015
Shi Dai 11	75,467	12	Mumbai	04Feb2015
Tw Beijing	93,243	12	Vizag	04-05Feb2015
Chitra Prem	93,270	10	PMO	05Feb2015
Burgia	79,403	10	Krishnapatnam	05-08Feb2015
Weltrust	93,217	10	Gangavaram	05-08Feb2015
Tuo Fu 6	81,588	13	Kandla	05-07Feb2015
Sitc Zhoushan	76,195	13	Paradip	05-06Feb2015
Mega Ocean	79,342	10	Dahej	06-07Feb2015
Navios Centaurus	81,472	12	Haldia	06-08Feb2015
Draftslayer	66,622	14	Chittagong	06-07Feb2015
Newlead Victoria	75,966	02	PMO	07-11Feb2015
Minoan Dignity	76,801	04	Gangavaram	08-12Feb2015
Athanasia C	80,988	12	Karaikal	08-10Feb2015
Great Dragon 9	79,421	12	EC INDIA	08Feb2015
Ocean Ambition	81,565	14	Goa	08Feb2015
Sri Prem Varsha	82,379	06	PMO	10-18Feb2015

Chiara D'amato	93,271	09	Fujairah	10-11Feb2015
Agios Sostis	75,659	09	Dahej	10-16Feb2015
Wen Zhu Hai	76,611	08	Haldia	10Feb2015
Sunny Young	81,967	11	Haldia	10-12Feb2015
Sri Prem Aparna	73,461	01	Haldia	11-18Feb2015
Sea Diamond	77,096	07	Gangavaram	12Feb2015
Good Wish	75,015	11	Tuticorin	12-14Feb2015
Union Voyager	81,970	14	EC INDIA	12-14Feb2015
Wadi Safaga	80,443	10	Ennore	13Feb2015
Vishva Jyoti	81,750	12	Mesaieed	13Feb2015
Kalpana Prem	73,652	00	RED SEA	14-16Feb2015
Ocean Prince	76,423	04	Haldia	14-15Feb2015
Vishva Vinay	80,764	12	Vizag	15Feb2015
Vishva Uday	81,786	13	Mesaieed	15-25Feb2015
Cihan	81,352	12	Haldia	15-25Feb2015
Galio	81,405	13	Ennore	15-20Feb2015
Ams Pegasus I	81,598	12	Ennore	16-18Feb2015
Vitahorizon	74,483	07	Muscat	25-28Feb2015
Gauri Prem	74,405	07	Aqaba	28Feb2015
Flag Tom	93,268	11	Muscat	20-30Mar2015

3. パナマ運河の今後の価値
～アジア向けバルク・トレードからの視点～
 - 3-1 パナマ運河と日本の位置関係
 - 3-2 中国を結ぶ航路
 - 3-3 バルク荷物の変化とその影響

3-1 パナマ運河と日本の位置関係

パナマ運河は“日本のトンネル”



3-2 中国を結ぶ航路

パナマ運河は日本専用のトンネル(日本は米国の隣の国)、そしてパナマックスは日本最適の船型。
最適船型の今後(225M/32M/12M → 229M/32M → ?M/?M)
新運河 長さ366M/幅49M/深さ15M

膨張する中国の物流はケープ、またケープ廻りの商売を増加。

ニューオリンズからケープ廻り、又はパナマ運河経由でちょうど40日でシンガポールに到着。
ニューオリンズからケープまわりで日本は50日パナマ運河経由で30日。
運河通行料と水深制限で荷物が満船にならないことを考慮すると、南中国へはケープまわりが有利となるのが判る。

3-3 バルク荷物の変化とその影響

鍵は穀物

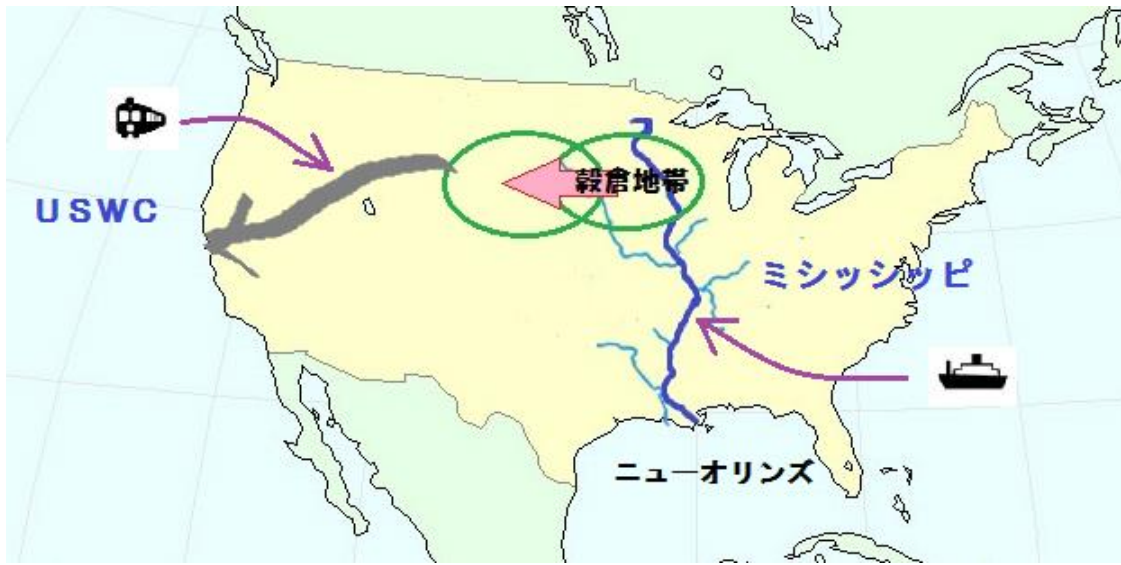
米国炭輸出は減少

コロンビア炭の今後の競争力？

穀物トレードの変化

アメリカ/日本 → 南米/中国

GULF/アジア → 米西海岸/アジア



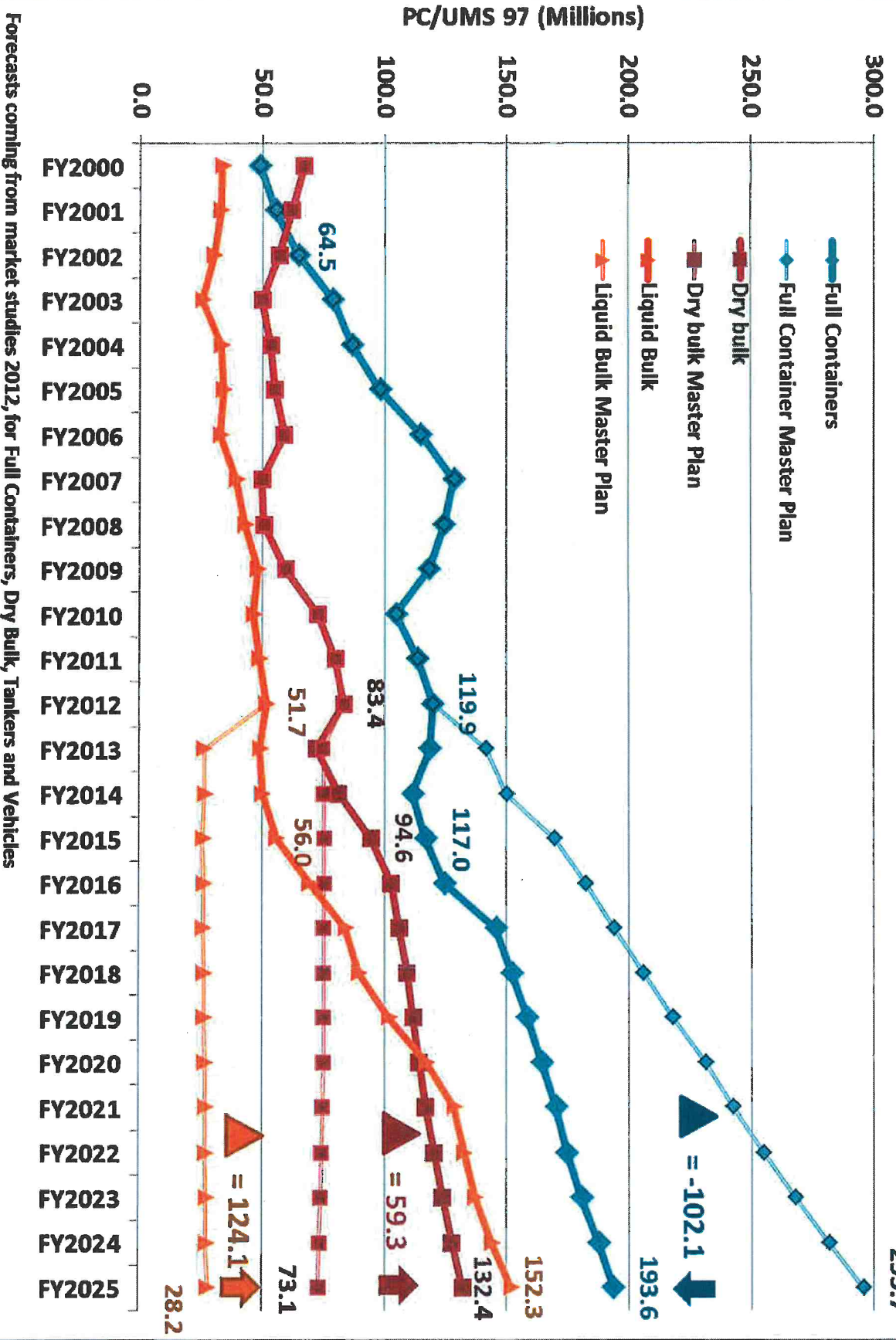
大豆の中国輸入量 対 アメリカ・ブラジル輸出量の変化(単位百万トン)

	1999	2000	2014
中国/輸入量	4	10	70
米国/輸出量	22	27	45
ブラジル/輸出量	9	11	46

インド・中国freeのバルカーの増大。

パナマックス一航の間に何度パナマ運河を通行するのか。

PC/UMS 97 Forecast by Segment



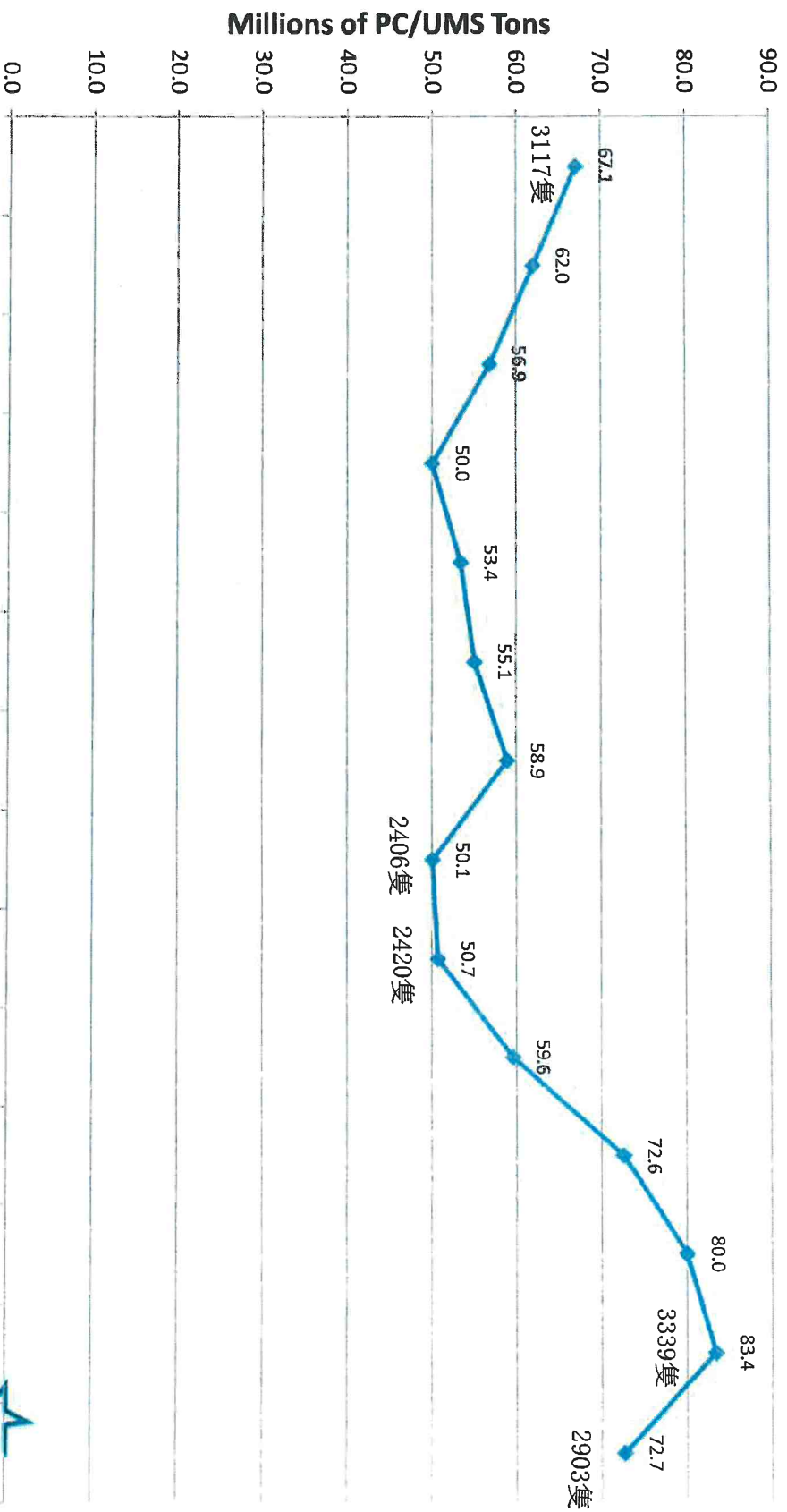
Forecasts coming from market studies 2012, for Full Containers, Dry Bulk, Tankers and Vehicles

Source: PC/UMS 97



Historical Evolution of Dry Bulk Vessels PC/UMS '97

PC/UMS Tonnage of Dry Bulk Vessels, Fiscal Years 2000-2013



Source: Panama Canal Corporate Datawarehouse, October 2013.

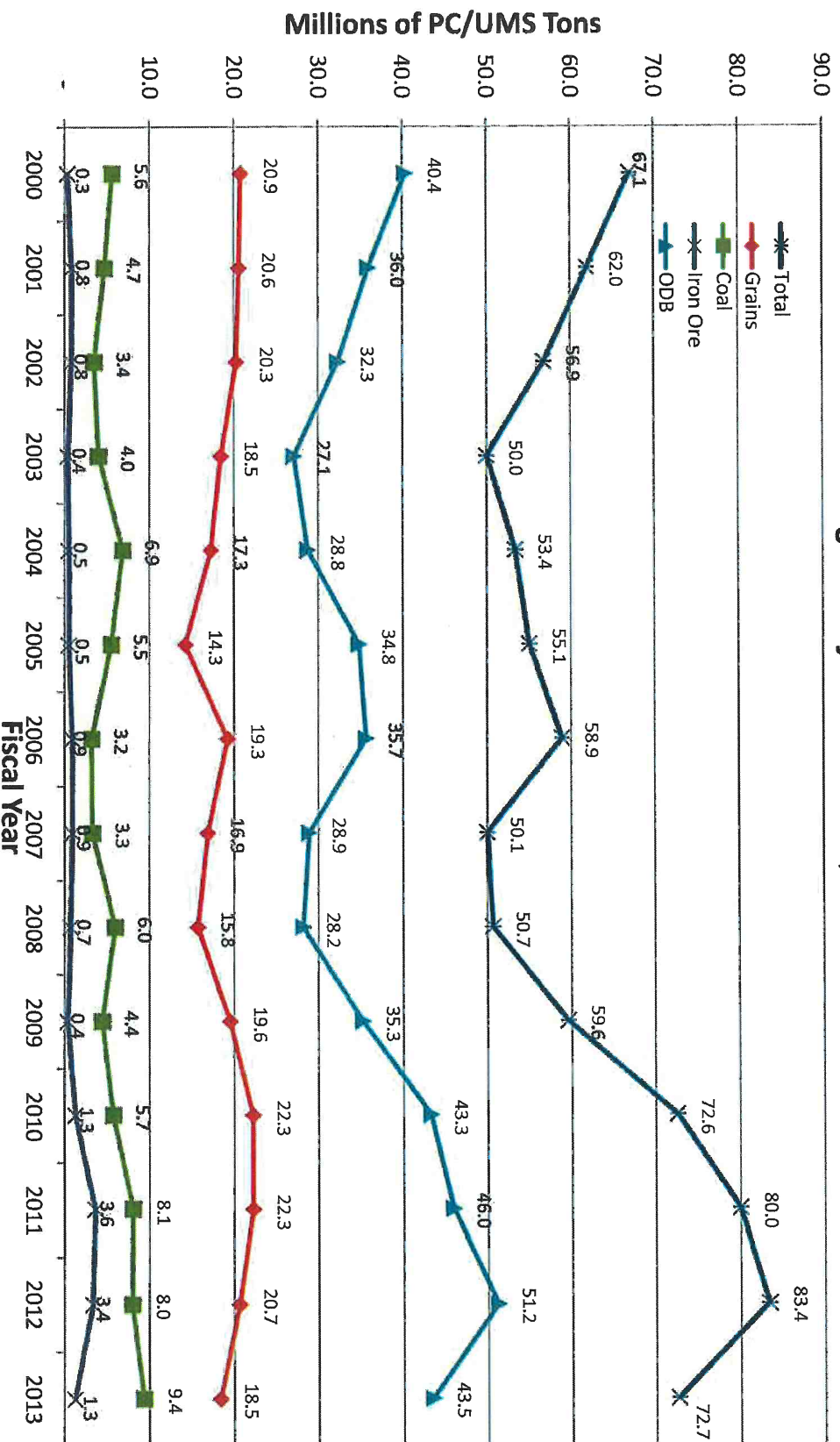
Fiscal Year





Historical Evolution of Dry Bulk Vessels PC/UMS '97

PC/UMS '97 Tonnage of Dry Bulk Vessels, Fiscal Years 2000-2013



Source: Panama Canal Corporate Datawarehouse, October 2013.

Panama Canal Existing Dry Bulk Segment

FY2013

Grain

- Mainly Panamax
- Principal Trade:
 - U.S. Gulf to Asia
- Principal shippers:
 - Cargill, ADM, etc
- Sourcing options:
 - Brazil and Argentina

687 Transits
 18.4 million PC/UMS Tons
 21.8% Booking
 Avg. Transit Draft: 39'
 Avg. Vessel Size: 26,855 (PC/UMS Tons)

325 Transits
 9.4 million PC/UMS Tons
 8.7% Booking
 Avg. Transit Draft: 39.3'
 Avg. Vessel Size: 29,057 (PC/UMS Tons)

Ballast:
 484 Transits and 14.1 million PC/UMS Tons.
 Booking: 18.3%

48 Transits
 1.3 million PC/UMS Tons
 1% Booking
 Avg. Transit Draft: 38.0'
 Avg. Vessel Size: 26,392 (PC/UMS Tons)

1,359 Transits
 29.5 million PC/UMS Tons
 50.2% Booking
 Avg. Transit Draft: 36'
 Avg. Vessel Size: 21,691 (PC/UMS Tons)

Steam Coal and Metallurgical Coal

- Mainly Panamax
- Principal Trade:
 - Colombia to Chile, U.S. North East to Asia,
 - Canada to Europe
- Long-term contracts
- Sourcing options:
 - Australia,
 - South Africa and Indonesia

Iron Ore

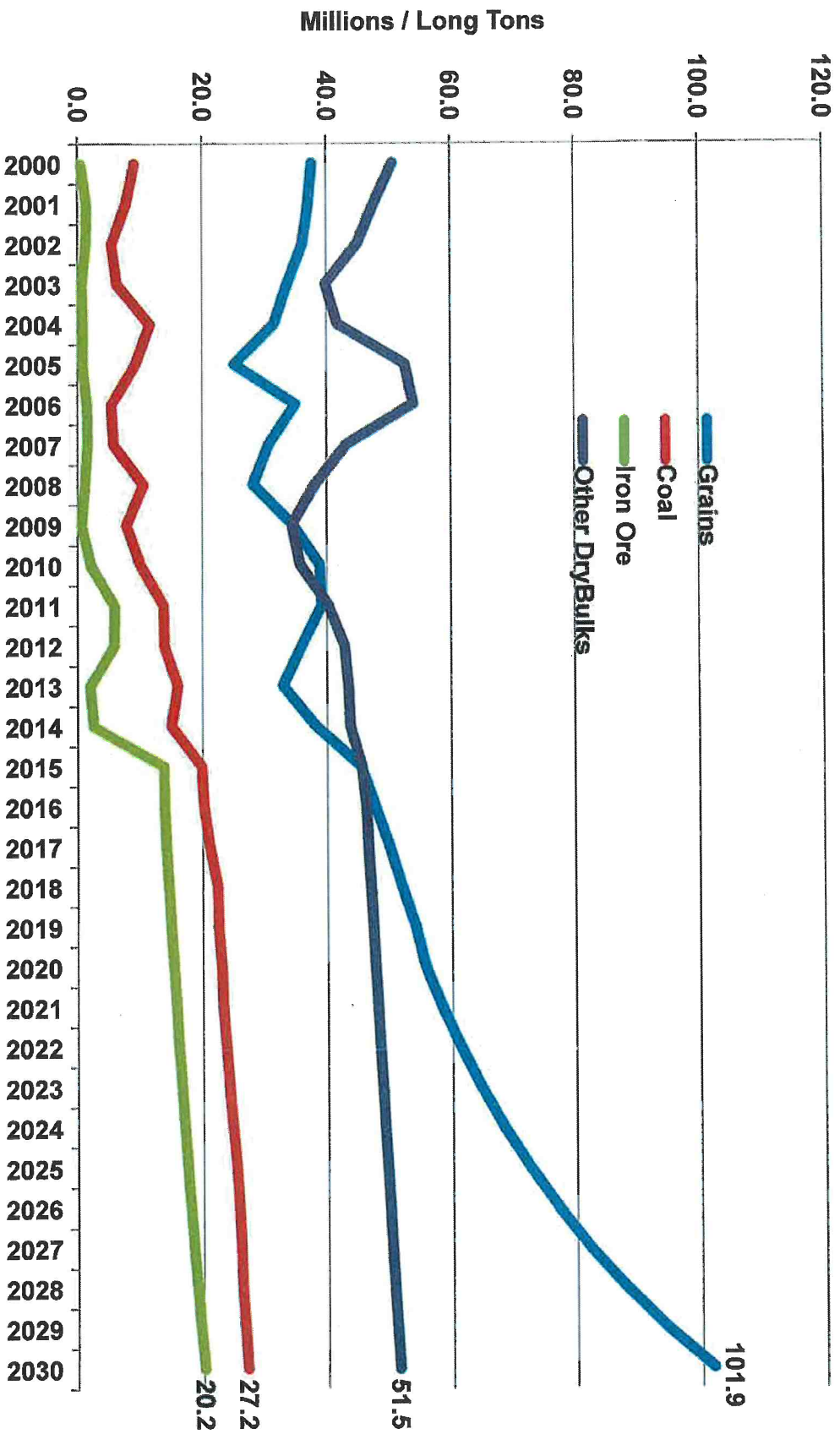
- Mainly Panamax, and Handymax
- Long-term contracts
- Main trade from Northeast of South America to Asia
- Sourcing Options: Australia, Southeast of South America

Other Dry Bulk

- All sizes of vessels
- Salt, fertilizers, steel & iron manufactures, copper, etc.
- Multiple Trade Routes



Dry Bulk Cargo by Commodity Type (Long Tons)

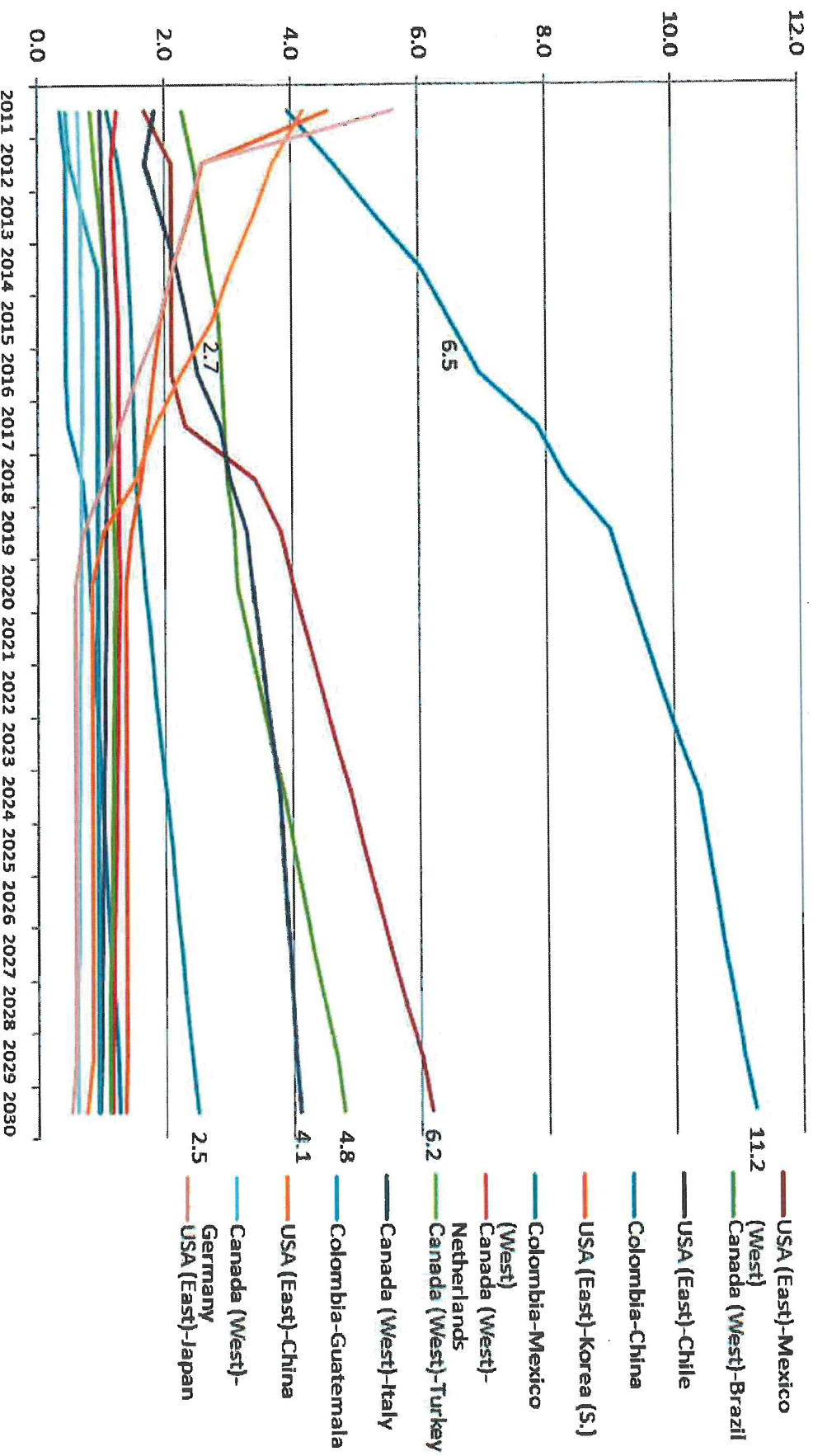




Coal Forecast

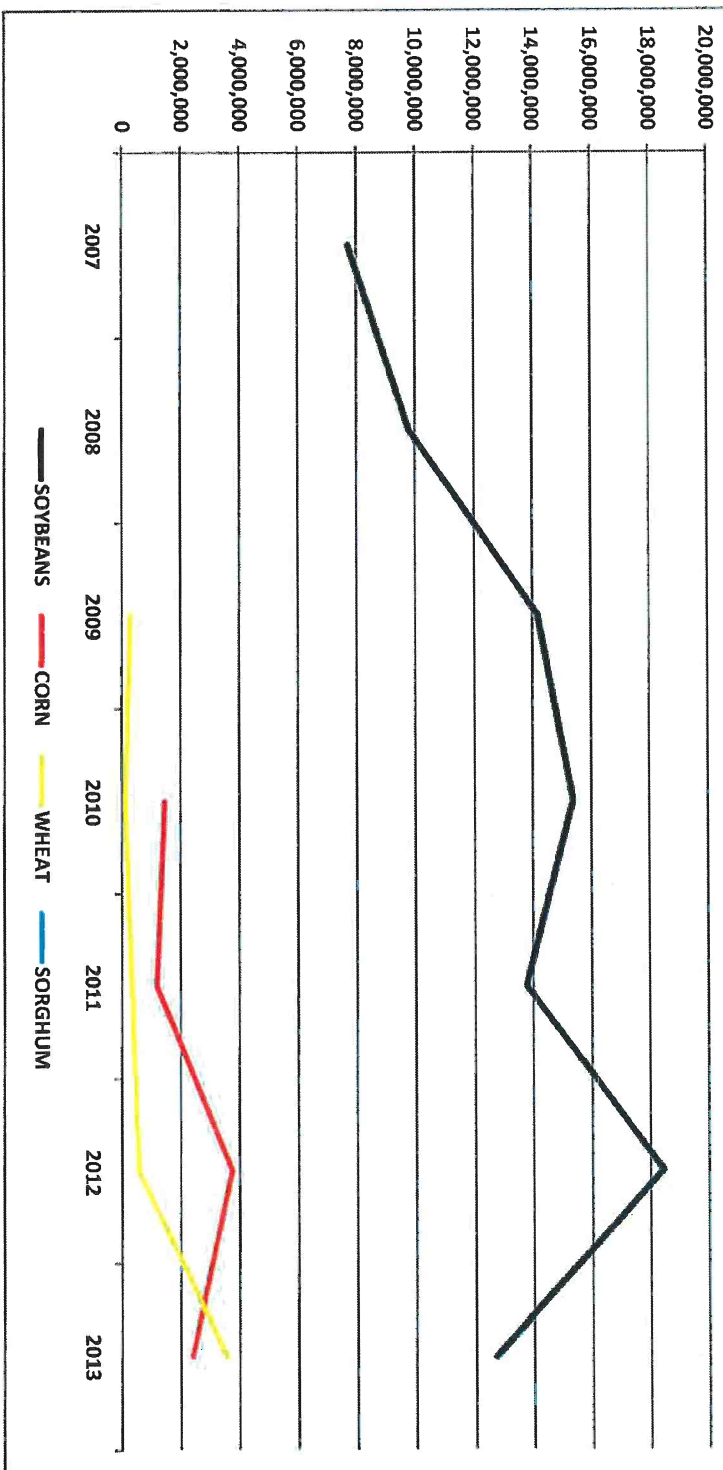
Panama Canal Main Routes

(Million Metric Tons)



中国向け米国穀物輸出量の推移 2007-2013
(1月～10月)

	SOYBEANS	CORN	WHEAT	SORGHUM	Grand Total
2007	7,722,643				7,722,643
2008	9,804,450				9,804,450
2009	14,183,512				14,476,428
2010	15,377,321				16,956,647
2011	13,785,545				15,308,085
2012	18,453,692				22,772,988
2013	12,723,207				18,995,584



	2007/8	2008/9	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13
ミシヅビ出荷	小麦/corn/大豆他	21196	26084	26370	29145	
	大豆	8075	9142	9061	8777	
	corn	5780	6900	7450	7250	9500(予)
	中国向け大豆	4110	5034	5200	5650	
	中国向けcorn					
米西岸出荷	小麦/corn/大豆他					2100
	大豆					630
	corn					210
	中国向け大豆					613
						82
大豆生産	2007/8	2008/9	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13
世界	22047	21196	26084	26370	29145	
アメリカ	7286	8075	9142	9061	8777	
ブラジル	6100	5780	6900	7450	7250	9500(予)
中国向け	3782	4110	5034	5200	5650	

米西海岸の穀物輸出サイロの船のラインアップと輸出先

(SOY = SOYBEAN / WHT = WHEAT / CN = CORN / BLY = BARLEY / SBM = SOYBEAN MEAL)

ELEVATOR	ETA	MT	CARGO	DESTINATION
				3-Nov-14
KEC - KALAMA, WA				
GREAT LOYALTY	IN	60000	SOY	CHINA
SEA OF FUTURE	LOAD	60000	SOY	CHINA
KERVEROS	IN	60000	SOY	CHINA
F.D. VITTORIO RAIOLA	IN	60000	SOY	CHINA
MILAGRO	IN	60000	SOY	CHINA
GRAECIA UNIVERSALIS	3-Nov	60000	SOY	CHINA
GH GLORY	6-Nov	60000	SOY	CHINA
MATILDE CORRADO	11-Nov	60000	SOY	CHINA
MINOAN COURAGE	8-Nov	60000	SOY	CHINA
CORAL EMERALD	10-Nov	60000	SOY	CHINA
INCEPTION	12-Nov	60000	SOY	CHINA
BEKS YILMAZ	15-Nov	60000	SOY	CHINA
SUMIHOU	16-Nov	60000	SOY	CHINA
FLORA	17-Nov	60000	SOY	CHINA
BANDERS	20-Nov	60000	SOY	CHINA
YANGTZE XING JIN	20-Nov	60000	SOY	CHINA
UNITED GRAIN				
IDLE TODAY				
SUNNY PUTNEY	IN	60000	SOY	CHINA
CASTA DIVA	6-Nov	50000	CORN	JAPAN
TRANSATLANTIC	7-Nov	60000	SOY	CHINA
ARPEGGIO	10-Nov	58000	WHT/CN	JAPAN
DOUBLE PROSPERITY	10-Nov	60000	SOY	CHINA
TSU EBISU	11-Nov	61000	WHT/CN	JAPAN
JIN XIANG	12-Nov	10000	WHEAT	PHIL
OCEAN JEWEL	12-Nov	35000	WHEAT	JAPAN
CET- PORTLAND, OR				
MORNING CLOUD	LOAD	60000	SOY	CHINA
NIKOMARIN	4-Nov	30000	WHT/BLY	JAPAN
ATLANTIC EAGLE	IN	60000	SOY	CHINA
LAKE DYNASTY	IN	50000	WHEAT	PHIL
OCEAN VENUS	6-Nov	44000	WHEAT	TAIWAN
ATLANTIC DIANA	20-Nov	26000	WHEAT	JAPAN
AFRICAN LUNDE	25-Nov	49000	WHEAT	PHIL
TEMCO TACOMA				
WOORYANG QUEEN	load	60000	SOY	CHINA
STAR MARKELLA	IN	60000	SOY	CHINA
TRANSPACIFIC	IN	60000	SOY	CHINA

ROSCO LEMON	IN	60000	SOY	CHINA
GH PROSPERITY	IN	60000	SOY	CHINA
NESTOR	8-Nov	60000	SOY	CHINA

LDC SEATTLE

XIN HAN	IN	60000	SOY	CHINA
YANGTZE XING ZHONG	IN	60000	SOY	CHINA
KING MILO	IN	60000	SOY	CHINA
SINOCHART BEIJING	5-Nov	60000	SOY	CHINA
HANJIN PORT KAMSAR	7-Nov	60000	SOY	CHINA

EGT LONGVIEW

IKAN SUDIP	IN	44000	SBM	PHIL
SAMATAN	LOAD	63000	SOY	CHINA
ARIANA	3-Nov	66000	SOY	CHINA
SANTA REGINA	7-Nov	60000	SOY	CHINA
JIN XIANG	12-Nov	40000	WHEAT	PHIL
FLORA ISLAND	10-Nov	66000	SOY	CHINA
ALAM MOLEK	12-Nov	55000	WHEAT	YEMEN
ANASTASIA	14-Nov	60000	SOY	CHINA
WEST TREASURE	18-Nov	44000	SBM	PHIL
NORD SUMMIT	21-Nov	60000	SOY	CHINA

TEMCO KALAMA

IDLE

TEMCO PORTLAND

NEW INSPIRATION	LOAD	35000	WHEAT	KOREA
TIGRIS	IN	49000	WHEAT	INDO
ENGIADINA	IN	50000	WHEAT	PHIL
GLOBAL VENUS	6-Nov	45000	WHT/BARLEY	JAPAN
AQUAMARINE	13-Nov	46000	WHEAT	C. AMERICA
ARMERIA	22-Nov	17000	WHEAT	JAPAN

LDC O DOCK

IDLE

AGP GRAYS HARBOR

MEDI MANILA	LOADING	48000	SBM	PHIL
PRT DREAM	31-Oct	47300	SBM	PHIL
MEDI PAESTUM	4-Nov	45000	SBM	THAILAND