



全一海运市场周报

2018.03 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018.03.09 - 03.25\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求有待恢复 远洋航线全线走低】

本周，中国出口集装箱运输市场需求继续回升，但受航班恢复带来的运力上升影响，多数航线供需关系未获明显改善。由于基本面疲软，市场运价承压继续下行。3月23日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为646.59点，较上期下跌4.3%。

欧洲航线：市场运输需求小幅回升，不过由于恢复速度慢于运力增速，上海港部分出运航班舱位利用率仍不足八成，平均舱位利用率约在85%左右。另据市场消息，部分运营航线将于4月起进行运力升级，加重市场对于航线供需基本面进一步恶化的担忧。为提前锁定货源，部分航商连续下调即期市场订舱运价并引起市场跟进，航线运价持续走低。3月23日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为704美元/TEU，较上期下跌5.0%。地中海航线，受目的地需求相对疲软影响，上海港船舶平均舱位利用率不足八成，市场运价小幅下跌。3月23日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为650美元/TEU，较上期下跌2.3%。

北美航线：市场仍处节后恢复阶段，虽然仍有小部分航班处于临时停航中，但因运力基数较大，货量需求缺口显著。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率均不足九成，且航商间分化情况较为严重，部分航班舱位利用率在八成以下。为维持市场份额，多数航商对订舱运价再次下调，市场运价下行。3月23日，上海出口至美西和美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为945美元/FEU和1933美元/FEU，较上期分别下跌7.0%和3.8%，较2月初分别累计下跌36.4%、30.3%。

波斯湾航线：由于运输需求持续疲软，市场虽有小范围的航班停航，但运力过剩情况依然较为严重，上海港船舶平均舱位利用率约在75%左右。受此影响，市场运价持续低位下探。3月23日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为355美元/TEU，较上期下跌7.6%。

澳新航线：由于航线班轮运营基本恢复，需求缺口未能缩小，上海港各航班舱位利用率分布在60-80%范围内。因装载情况分化较大，部分航商下调运价以加强揽货力度，航线运价小幅下跌。3月23日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为897美元/TEU，较上期下跌3.9%。

南美航线：市场运力供给随着航班恢复正常挂靠而出现回升，上海港船舶平均舱位利用率跌至八成左右。由于基本面不佳，航商间竞相降价致市场跟跌情



况加重，即期市场运价连续下跌。3月23日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1904美元/TEU，较上期下跌5.1%，较2月初累计下跌25.7%。

日本航线：需求回升，供需关系趋于稳定，市场运价总体平稳。3月23日，中国出口至日本航线运价指数为732.36点，较上期微涨0.8%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输需求略显低迷 综合指数弱势盘整】

3月23日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1064.33点，较上周上涨3.5%。其中煤炭、粮食、成品油运价指数上涨，金属矿石运价指数下跌，原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：本周，沿海地区天气晴好，水电发力不足。随着节后下游工厂的陆续复工，沿海电厂日耗回升，本周重回65万吨以上。电厂库存突破1400万吨，仍处高位。煤价方面，供需格局继续保持相对宽松，3月21日，环渤海动力煤现货价格指数报收于649元/吨，环比下跌9元/吨；近一个月来下跌近100元/吨，跌幅达13%。运输市场方面，本周煤炭运输市场成交冷清，运价先涨后跌，弱势盘整。据来自太原路局的消息，大秦线预计于4月7日至5月1日展开为期25天的春季检修计划，每天停电维修3-4个小时，较往年增加1个小时。受此消息影响，下游电厂加快拉运节奏，确保检修前，库存保持在高位水平。在经过几天的抢拉抢运后，下游电厂库存充裕；加上煤价仍然处于下行通道，市场整体观望情绪较重，采购积极性大幅下降，低迷的运输需求主导市场走势，沿海煤炭运输运价步入下行通道。3月23日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1098.99点，较上周上涨5.8%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为29.6元/吨，较上周五上涨1.3元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为35.9元/吨，较上周五上涨0.9元/吨。

金属矿石运输市场：华北工地开工及钢厂复产均在20日以后，钢厂短期库存压力仍较重。本周，沿海金属矿石运输市场货盘偏少，成交主要以长协为主，矿石运输价格小幅下跌。3月23日，沿海金属矿石货种运价指数报收1051.87点，较上周下跌0.2%。

粮食运输市场：因供应阶段性趋于紧张，国内玉米期现货价格在去年11月至今年3月初出现了一轮单边上涨行情。目前北方港口库存已不足百万吨，预计在低集港量及库存下降的情况下将进一步刺激港口粮价上涨。3月23日，沿海粮食货种运价指数报收865.62点，较上周上涨2.3%。

油品运输市场：目前国内柴油价格上涨预期较浓，部分地炼厂的现货提货价已率先上涨，下游采购积极性现回暖迹象。同时，因下游库存充足，卸货港出现压港，搁置部分有效运力，对运价提升也起到了一定作用。3月23日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收966.55点，较



上周上涨 0.1%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【大船气氛较低迷 中小船稳中有涨】

本周国际干散货运输市场各船型涨跌互现，延续分化表现：海岬型船继续走低；巴拿马型船租金高位震荡，观望气氛浓郁；超灵便型船在钢材和镍矿货盘支撑下，加速上扬。远东干散货综合指数小幅波动。3月22日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 979.84 点，运价指数为 825.81 点，租金指数为 1210.88 点，较上周四分别上涨 0.5%、下跌 0.4%和上涨 1.4%。

海岬型船市场：本周海岬型船两大洋市场气氛仍较低迷，租金、运价呈探底走势，有触底迹象。国际铁矿石价格低位徘徊，国内港口库存高企，总体交投不活跃。太平洋市场气氛表现冷清，同时近期西澳受恶劣天气影响，发货人市场询盘不多，货盘较少，市场租金、运价延续阴跌走势。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价从周初 6.09 美元/吨的水平降至周四 5.972 美元/吨，跌幅为 1.9%。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10700 美元，较上周四下跌 13.7%。大西洋远程矿航线，巴西正逢雨季，本周现货市场询盘不多，市场即期运力仍较多，船多货少，市场继续承压。FFA 近期和远期合约价格在下半周获得低位支撑，出现微弱反弹但成交不多。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 14.719 美元/吨，较上周四下跌 3.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 11.017 美元/吨，较上周四下跌 4.3%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场呈现高位滞涨态势，涨幅自上周起逐步收窄，但总体气氛仍较活跃。太平洋市场，煤炭需求总体平稳但略显疲态，不过船东空放南美运力不少，巴拿马型船市场短期期租活跃度仍维持高位，FFA 远期合约下半周高位有所松动，但船东整体心态仍较好，租家则略显观望态度，租金、运价继续小涨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13819 美元，较上周四上涨 2.6%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 13116 美元，较上周四上涨 4.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 7.155 美元/吨，较上周四上涨 2.0%。粮食航线，本周南美市场依然表现稳健，粮食到远东市场较为活跃，给予市场充足支撑，成交持续高位。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 34.46 美元/吨，较上周四上涨 1.2%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场本周加速上涨。近期进口煤需求有所放缓；但镍矿和钢材市场仍然活跃。由于贸易商对近期钢材反倾销政策的忧虑，导致渤海湾钢材有加速出货趋势。同时东南亚航线即期运力释放较温和，回程运力也比较少，一定程度进一步推动东南亚地区租金、运价上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 11850 美元，较上周四上涨 6.9%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 14388 美元，较上周四上涨 6.3%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 10828 美元，较上周四上涨 20.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.459 美元/吨，较上周四上涨 2.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.346 美元/吨，较上周四上涨 2.8%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价小幅反弹 成品油运价波动下行】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 3 月 16 日当周原油库存意外下滑，同时汽油和精炼油库存均有不同程度的减少。数据显示，美国原油产量再度上涨，本周原油价格先涨后跌，布伦特原油期货价格周四报 68.83 美元/桶，较上周上涨 5.8%。全球原油运输市场大船运价持续上涨，中型船运价不断下探，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场受货盘集中以及压港影响，短期运力紧张，运价明显反弹。3 月 22 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 608.84 点，较上期上涨 19.2%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运力紧张，运价明显反弹。本周，中东航线市场 4 月上旬货盘集中出货，消耗大量现代型船运力，加之中国北方港口出现压港，市场船位紧张，WS 运价跳涨近 7 个点，TCE 重新站上 1 万美元。周中，西非航线报出一笔 WS44.5 的货盘成交，装期 4 月下旬，较上周末反弹超 6 个点。在船东极力推高运价的同时，租家并不看好后市，认为本周的反弹仅为“昙花一现”。周四，中东湾拉斯塔努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS43.96，较上周四上涨 19.4%，CT1 的 5 日平均为 WS40.84，较上周四上涨 10.7%，等价期租租金（TCE）平均 8804 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS45.38，上涨 18.8%，平均为 WS41.82，TCE 平均 1.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价一路下滑，地中海出发航线运价持续下跌。西非至欧洲市场运价下跌至 WS53，TCE 约 0.3 万美元/天。地中海和黑海航线运价小幅下跌至 WS70，TCE 约 0.3 万美元/天。亚洲进口主要来自非洲和南美，该航线一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至泰国，4 月 1 至 3 日货盘，成交包干运费为 230 万美元。该航线一艘 15 万吨级船，哥伦比亚至新加坡，3 月 27 至 28 日货盘，成交包干运费为 227.5 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场各航线运价涨跌互现。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至 WS94（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS85 水平（TCE 约 0.2 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至地中海，3 月 26 至 27 日货盘，成交运价为 WS85。北海短程运价小幅下跌至 WS93（TCE 进一步远离保本线）。波罗的海短程运价小幅下跌至 WS83，TCE 约 0.9 万美元/天。该航线一艘 10 万吨级船，普里莫尔斯克至欧洲大陆，3 月 30 日货盘，成交运价为 WS82.5。波斯湾至新加坡运价保持在 WS80，TCE 约 0.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价维持在 WS80，TCE 为 0.5 万美元/天。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场运价小幅波动下行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS141（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS115（TCE 约 0.9 万美元/天）；7.5 万吨级船运价下跌至 WS93（TCE 大约 0.8 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS82 水平（TCE 仍然在保本线附近）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价保持在 WS131（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.8 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合指数小幅回跌 市场成交小幅萎缩】

3月21日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为791.02点，环比微跌0.15%。其中，国际油轮船价综合指数和沿海散货船价综合指数分别下跌0.46%、1.24%；国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别微涨0.27%、0.62%。

BDI指数7连跌至1122点（周二），环比下跌4.83%，二手散货船价格小幅震荡。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1297万美元、环比跌0.72%；57000DWT—1602万美元、环比跌1.60%；75000DWT—2104万美元、环比涨2.59%；170000DWT—3027万美元、环比涨0.53%。目前，铁矿石货盘较少，即期运价和远期租金开始下滑，海岬型船东心态较弱；煤炭、粮食和镍矿货盘保持稳健，巴拿马型和超灵便型船租金运价稳中有涨。投资者对市场看多看空均有，有人认为当下的上涨是市场实质性复苏的表现，也有人认为目前仅是谷底短暂反弹，散货船是投机船舶最佳切入点，预计二手散货船价格短期调整幅度有限。本周，二手散货船成交量有所回落，共计成交8艘（环比减少5艘），总运力33.19万DWT，成交金额7560万美元，平均船龄为11.25年。

IEA、欧佩克和EIA均低估了非欧佩克产油国，特别是美国的原油产量增长势头。这三家机构一致预测，2018年3月原油供应增幅将大于需求增幅，全球油市将面临供应过剩的局面。美元回落不敌钻井数增加影响，原油价格周一小幅下挫，71美元/桶或成布伦特原油期货价格最高点。布伦特原油期货收于66.05美元（周二），环比下跌0.85%。国际原油运输需求总体平静，二手油轮船价稳中有跌。本周，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2276万美元、环比跌0.61%；74000DWT—2382万美元、环比持平；105000DWT—2522万美元、环比跌1.21%；158000DWT—4235万美元、环比跌0.04%；300000DWT—5925万美元、环比跌0.42%。据路透社报道，全球石油需求今年有望增加，但石油供应增长速度加快，这导致2018年第一季库存猛增。近期原油货盘陆续增加，即期运价小幅上涨，预计二手油轮价格或止跌回稳。本周，二手国际油轮成交量一般，共计成交6艘（环比增加1艘），总运力22万DWT，成交金额6680万美元，成交船舶平均船龄为12年。

沿海运输需求疲软，运价弱势盘整，二手散货船价格小幅下滑。本周，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—118万人民币、环比跌1.81%；5000DWT—771万人民币、环比跌0.47%。火电用煤日耗小幅回升，但电煤库存相对充足，补库需求不强。内外贸兼营船舶转战国际市场，沿海可用运力减少支撑沿海运价小幅上涨，但涨幅收窄，后期运价或震荡运行调整为主，预计二手沿海散货船价格短期或小幅回调。本周，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位以5000DWT为主。

内河散货运输需求小幅增加，二手散货船价格多数反弹。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—51万人民币、环比涨1.11%；1000DWT—93万人民币、环比跌2.05%；2000DWT—186万人民币、环比涨3.18%；3000DWT—288万人民币、环比涨0.23%。目前，首套房贷利率均超出5.6%，二套



房贷利率均超出 5.9%，杠杆水平等正在发生转折，多地房地产市场热度“急转弯”，房价过快上涨态势得到有效遏制，房价回跌到 1 年前，投机投资逐步淡出市场。国内房地产和基建项目增速减缓，预计内河散货船价格将震荡盘整。本周，内河散货船成交量维持活跃，共计成交 88 艘（环比减少 5 艘），总运力 14.77 万 DWT，成交金额 12683 万元人民币。

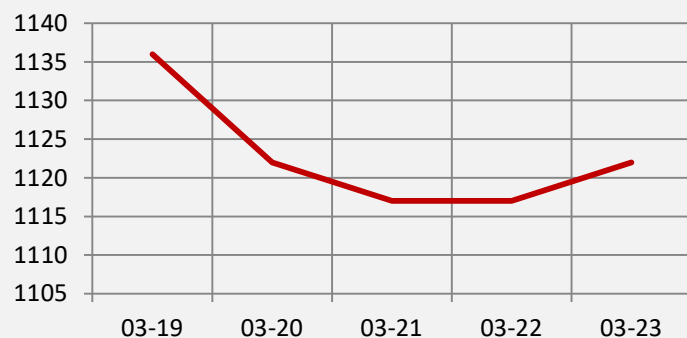
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

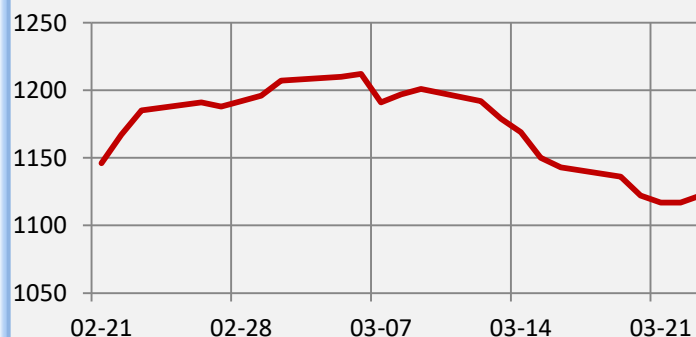
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

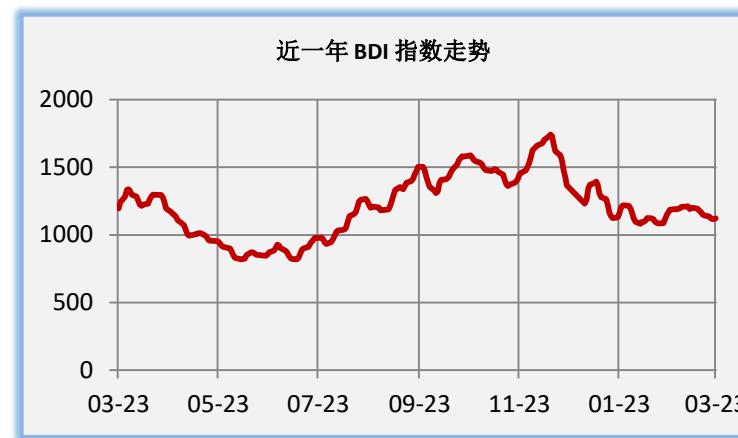
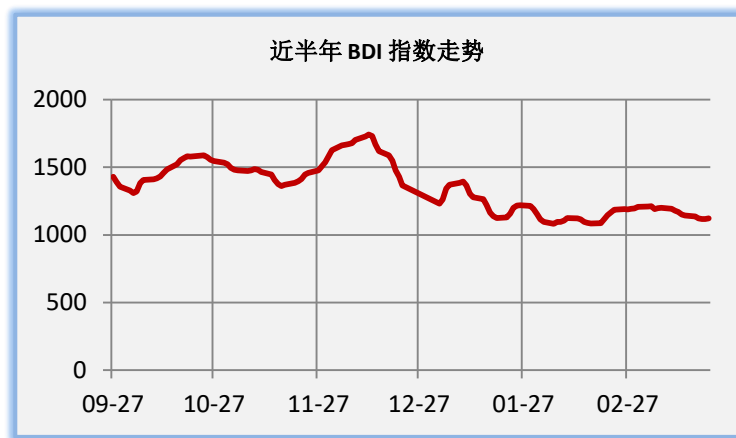
波罗的海指数	3 月 19 日		3 月 20 日		3 月 21 日		3 月 22 日		3 月 23 日	
BDI	1,136	-7	1,122	-14	1,117	-5	1,117	0	1,122	+5
BCI	1,171	-32	1,112	-59	1,109	-3	1,129	+20	1,157	+28
BPI	1,621	+3	1,615	-6	1,606	-9	1,593	-13	1,587	-6
BSI	1,099	+8	1,109	+10	1,117	+8	1,122	+5	1,121	-1
BHSI	629	+2	630	+1	634	+4	639	+5	641	+2

上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 11 周	第 10 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,750	17,750	0	0.0%
	一年	20,000	20,000	0	0.0%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	14,250	14,000	250	1.8%
	一年	14,750	14,500	250	1.7%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	12,750	12,750	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,750	9,750	0	0.0%
	一年	9,500	9,500	0	0.0%
	三年	9,250	9,250	0	0.0%

截止日期: 2018-03-20



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

Aquadonna CCL relet 2005 177173 dwt dely Zhuhai prompt trip via West Australia redel Singapore-Japan \$11,900 - Classic Maritime

Ionic Patris 2017 84850 dwt dely Hazira 27 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$17,000 - Bunge

Ecopride G.O. 2013 81963 dwt dely Cai Mep prompt trip via Indonesia redel South Korea \$14,700 - cnr

Vishva Anand 2012 80738 dwt dely US Gulf spot trip redel Singapore-Japan \$16,200 + \$620,000 bb - Panocean

Medi Baltimore 2005 76469 dwt dely Caoheidian 29/30 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$14,250 - cnr

Good Wish Agricore relet 2011 75015 dwt dely Mariveles 30 Mar trip via Indonesia redel Basuo \$15,250 - Dragon Carrier

Nicos L 2002 73193 dwt dely Inchon 28 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$13,500 - Pacific Basin

Densa Leopard 2011 57552 dwt dely Singapore 27 Mar trip via Indonesia redel India \$15,000 - cnr

Guo Tou 106 2012 56704 dwt dely Guangzhou 24/28 Mar trip via Indonesia redel China \$12,000 - cnr

Dawn 2005 53605 dwt dely Singapore 24/25 Mar trip via Indonesia redel Thailand \$15,500 - cnr

(2) 期租租船摘录

Golden Barnet CCL relet 2016 180355 dwt dely Bayuquan 25/27 Mar 11/13 months redel worldwide \$21,000 - Cofco

Yangtze Xing Xiu 2013 81602 dwt dely Weihai 03 Apr 4/6 months redel worldwide \$14,750 - Aquavita

Lyric Star 2011 81276 dwt dely Machong 25/31 Mar 4/6 months redel worldwide \$15,000 - cnr



Ming De 2014 81200 dwt dely Kuantan 27/28 Mar 4/6 months redel worldwide \$15,000 - cnr

Omicron Trader 2001 76623 dwt dely Rizhao 01/05 Apr 4/6 months redel worldwide \$14,250 - Bunge

Bunun Brave 2014 45556 dwt dely Charleston 25/30 Mar 5/7 months trading redel worldwide \$16,000 - Gregale Shipping

4. [航运市场动态](#)

【一船难求，支线集装箱船市场火爆】

租金上涨加上船舶资源的枯竭，支线集装箱船租船市场火爆一船难求，许多集装箱船运营商争先抢购船舶，推动二手船价格持续上涨。

据 Alphaliner 观察，1500-1900TEU 支线集装箱船在租船市场上被抢购一空，目前亚洲仅有 1 艘船获得了新的租约。

Alphaliner 在其最近周报中指出：“由于预计未来几周内只有少量的船舶投入运营，这一部分船舶将继续享受不断上涨的租船租金，这将惠及所有类型船舶，而不仅仅是部分高规格船舶。”需要说明的是，传统的 CS 1700 型在亚洲的定期租金为每天 10000 美元，这是该系列集装箱船的新高纪录。同样，B- 170 型租金也在上涨，在印度洋的交易中定期租金为每天 9000 美元，而该地区最后一艘姊妹船的租金为每天 8650 万美元。高规格的船舶租金继续增长，曼谷最大 CV Neptun 1700 型目前租金为每天超过 13000 美元，直到最近才下调至 12000 美元。

这些租船活动不可避免出现了抢购船舶的热潮。其中快速增长的集装箱船运营商 MPC 集装箱船从船舶金融国际公司（SFL）收购了建于 2010 年的“SFL Avon”，这艘 1740TEU 集装箱船的价格为 1255 万美元。上周，MPC 集装箱船增加了 2 艘建于 2010 年的 3414TEU 集装箱船——“Frisia Bruessel”和“Centaurus”。

据了解，新加坡 Seacon Shipping 以 950 万美元从德国船东 Norddeutsche Reederei 手中收购了建于 2007 年的集装箱船“Hesse”。此外，有消息称，建于 2004 年的“Hansa Ronneburg”引发了两家集装箱航运公司的竞购大战，价格被推高至 845 万美元。这稳定的价格显示了市场上船舶的数量，让人们感到未来几个月，集运公司看到支线集装箱船的租金将继续上涨。

Braemar ACM Shipbroking 在其周报中表示，随着租船市场的租金持续走强，这是否会促使更多的船东去寻找船舶，确保他们获得强劲的业绩，这将是一件有趣的事情。

来源：国际船舶网



【航运，你准备好应对下一轮网络袭击了吗？】

据报道，从 3 月 21 日于丹麦哥本哈根举行的一场行业会议上传来声音，认为未来针对航运业的网络袭击将会持续，并将升级。

马士基航运船队技术（Fleet Technologies）总监 Morten Vejlgaard 在会上警告称，预计针对大型班轮公司的网络袭击还将会发生。“我们预计我们可能还会遭到网络袭击，问题是我们该怎么做，我们如何能尽快恢复，或者把损失降到最低。”

早在 2017 年 6 月，马士基集团的 IT 系统就遭到勒索病毒袭击，损失 2.5 亿-3 亿美元。而就在几天前，又有报道称，马士基集团旗下拖轮和打捞专业公司施维策（Svitzer）下属的澳大利亚公司，有超过 60000 封电子邮件被盗，其中包括涉及公司员工的敏感信息。

马士基集团随后发表声明称，3 名澳大利亚员工邮箱里的邮件，在 2017 年 5 月 27 日至 2018 年 3 月 1 日之间，被自动转发至两个外部邮件地址。施维策澳大利亚公司于 2018 年 3 月 1 日发现数据被窃，此后 5 小时内，阻止了该窃取行为。

根据马士基集团的调查，该事件是一个孤立事件，仅对施维策澳大利亚公司造成了影响。马士基集团旗下其他公司没有受到影响，主要因为施维策使用的是不同的 IT 平台。

可以说，马士基是航运业遭受网络袭击的代表。但更重要的是，如果连行业巨头马士基也无法避免类似事件的发生，那么其他航运企业也一样面临险境。

Morten Vejlgaard 进一步分析称，当前的网络袭击还主要针对的是 IT 系统，例如窃取和删除信息，但是，下一轮袭击很可能将瞄准操控系统，这意味着船舶设备或将成为袭击对象，甚至可能将带来人身伤害，行业必须重新对待不断升级的网络安全问题。

他补充道：“有些问题不是 IT 系统能解决的，因为你需要了解这个设备是做什么的，这也是为什么船员是必要的。”他认为，即使船舶的自动化水平在不断提高，船员的数量也不应减少。但他提醒，船员需要不断提升自身技能，以适应新的要求。

其实针对航运业的网络安全问题，美国联邦调查局（FBI）前全球网络运营和调查部门主管 John Boles 就曾表示，马士基事件只是一个警钟，“但航运业仍处于睡眠状态。”

他建议称，航运企业应关注基础性工作，风险评估是必须的，例如找到最可能受到威胁或攻击的地方，同时也要确定哪些是无法由自己掌控的。“其实，有时只需确保你拥有密码、备份和补丁系统就可以保证一定的安全。”他还强调，快速的应急反应也是在遇到类似事件时的关键。因为如果能对事故做出



快速反应，就可能更快地恢复运转。

来源：中国航务周刊

【“智能航运”点亮 2018 集装箱多式联运亚洲展】

3 月 20 日，2018 集装箱多式联运亚洲展今天在上海世博展览馆开幕。50 多小时的专题会议，200 多家全球展商汇聚一堂，吸引了来自全球 8,500 多名观众。2018 集装箱多式联运亚洲展将为您提供讨论市场行情与行业挑战的机会，并携手发展长远的商业伙伴关系。

会展第一天最大的亮点在于数字化集装箱技术，集装箱多式联运亚洲展将举办为期 2 天的智能航运论坛，议题包括：讨论技术如何改变着集装箱航运市场的蓝图;BoxTech 全球集装箱数据库、集中在一个平台上的数字化运费、加强集装箱的物流速度和探讨技术在未来对物流行业的负作用等。

据了解，数字化集装箱技术这一特色议题包含在智能航运论坛内，探索新技术如何优化集装箱物流市场，同时将再次展望数字化协作平台的发展趋势。

来源：中国水运报

5. [船舶市场动态](#)

【全球 LPG 船市场前景如何?】

近年来，全球 LPG 海运量呈现加速增长态势。那么，未来几年全球 LPG 船市场前景如何?全球 LPG 船船队保有量是什么情况?造船市场呈现什么格局?

1、新船成交量大幅萎缩，新船价格回升乏力

前些年，全球经济好转、石油化工行业复苏等因素推动 LPG 航运市场向好，船东新船投资信心不断增强，特别是 VLGC 投资热情高涨，带动新船成交量不断上扬。2014 年，全球 LPG 船市场大幅放量，共计成交新船 111 艘、561.0 万立方米，以立方米计，创历史最高水平;2015 年，虽然 LPG 船航运市场出现疲弱态势，但造船市场依然较为活跃，全年成交量仍保持在 74 艘、426.4 万立方米。2016 年以来，由于航运市场运力供需关系已呈现失衡状况不断加剧态势，LPG 船运费大幅下跌，船东投资更趋谨慎，新船成交量严重萎缩，全年仅成交新船 17 艘、46.4 万立方米，同比大幅下滑 85.5%;2017 年全球市场有所改善，1~10 月 LPG 船新船成交量为 19 艘、85.9 万立方米，但仍明显低于过去几年水平。

成交结构方面，受远洋运输需求旺盛和规模经济性等因素影响，近几年 LPG 船市场新船成交呈现明显大型化趋势，VLGC 的成交比重基本保持在 80%~90%



左右，2016 年该比重更是高达 90.3%。目前，市场公认的 VLGC 主流船型为新一代 8.2 万~8.4 万方船型，未来 LPG 船的大型化趋势仍将持续。

新船价格方面，2013 年开始，受 LPG 船新造船市场订单的放量成交推动，相关船型新船价格不断上涨。其中 7.8 万~8.4 万立方米 VLGC 新船价格于 2014 年年中达到 8000 万美元，创危机之后该船型新高。不过，此后随着航运市场的下行，VLGC 资产价值不断缩水，2016 年年底跌至 7100 万美元。2017 年以来，由于 LPG 船造船市场订单争夺日趋激烈，新船价格回升乏力，相关船型新船价格继续维持低位水平，2017 年 10 月，7.8 万~8.4 万方 VLGC、3.5 万立方和 2.2 万~2.4 万方 LPG 船的新船价格分别为 7000 万美元、4700 万美元和 4200 万美元。

2、完工交付量持续攀高，手持订单量显著回落

由于 2013~2015 年，全球 LPG 船新船市场放量成交，随着这些新船的集中交付，该船型市场迎来了一轮交付高峰。2015 年，全球 LPG 船完工交付量激增至 83 艘、362.2 万立方米；2016 年，全球 LPG 船完工交付量进一步增至 92 艘、479.1 万立方米，创历史新高。进入 2017 年，LPG 船完工交付量仍保持高位，1~10 月共交付新船 66 艘、281.1 万立方米。

手持订单方面，2016 年以来，由于新船成交低迷以及大量订单集中交付，致使 LPG 船手持订单量迅速萎缩，截至今年 2017 年 10 月底，全球 LPG 船手持订单量已降至 75 艘、341.3 万立方米，分别较 2016 年底减少 37%和 36%。

3、韩日船企占据竞争优势，中国船企加速赶超

从竞争格局看，目前全球 LPG 船建造市场基本由中日韩三国所垄断，日韩船厂在 LPG 船尤其是“双高”的 VLGC 方面建造业绩显著，中国船厂近年来则陆续突破 LPG 船建造技术瓶颈，尤其是在 VLGC 领域。2015 年 1 月，上海江南长兴重工向挪威 Avance Gas 成功交付我国首制 VLGC8.3 万立方米的 Mistral 轮与 Monsoon 轮，标志着中国船厂正式跻身 VLGC 建造这一高端领域，打破了日韩在该船型领域的技术封锁和长期垄断。截至目前，我国船厂交付 VLGC 共计 11 艘，均由中船集团旗下江南造船集团和上海外高桥造船建造交付。

从现有 LPG 船手持订单来看，截至 2017 年 10 月底，全球共有 19 家造船企业持有 LPG 船订单，共计 75 艘、341.3 万立方米，除少数中小型 LPG 船外，大部分订单被中日韩船厂收入囊中，尤其是建造难度较高的 VLGC，31 艘手持订单全部被中日韩船厂瓜分。值得关注的是，江南造船集团共持有 11 艘、68.2 万立方米的 LPG 船订单，全球占比 20.0%，超越韩国现代重工、日本川崎重工等传统造船厂；此外，上海外高桥、大船海工以及中集太平洋海工也跻身全球前列。

来源：中国船检



【南北船整合预期暂落空 中国船舶和中船防务复牌大跌】

3月21日，中国船舶(600150)、中船防务(600685)双双复牌。中国船舶和中船防务皆是中船集团旗下上市公司。此前，因中船集团正在筹划重大事项，可能涉及公司资产重组，两家公司股票已经自2017年9月27日起停牌。在两只股票停牌之后，资本市场原本对其寄予较高期望，但没想到复牌之后迎来的却是大跌。

截至21日收盘，中国船舶报收于22.20元/股，股价跌停；中船防务报收于24元/股，跌9.98%。

拟双双购买子公司股权

从中船防务和中国船舶在3月20日晚已经披露的公告来看，两家公司的重组方案均涉及旗下子公司的股权。

其中，中船防务拟分别向华融瑞通、中原资产等9名交易对方发行股份，购买上述9名交易对方合计持有的广船国际23.58%股权和黄埔文冲30.98%股权。广船国际23.58%股权、黄埔文冲30.98%股权均暂按24亿元作价。综上，本次重组标的资产的作价初步预计为48亿元。

值得一提的是，广船国际和黄埔文冲是我国重要的船舶和海洋工程装备制造企业及海洋武器装备制造企业，同时也是中船防务的重要子公司。通过本次发行股份购买资产，中船防务将实现对广船国际和黄埔文冲的全资控股。

在中船防务方面看来，中船防务实现了对广船国际和黄埔文冲的全资控股，有利于通过落实战略部署、优化资源配置、提升经营效率促进子公司与母公司协调发展，进而增强中船防务的持续盈利能力。

回头再看中国船舶。中国船舶拟分别向华融瑞通、新华保险等8名交易对方发行股份，购买上述8名交易对方合计持有的外高桥造船36.27%股权和中船澄西12.09%股权。外高桥造船36.27%股权、中船澄西12.09%股权分别暂按47.75亿元、6.25亿元作价，本次重组标的资产的作价初步预计为54亿元。

作为中国船舶的重要子公司，外高桥造船和中船澄西是我国重要的船舶和海洋工程装备制造企业。通过本次发行股份购买资产，外高桥造船将成为中国船舶的全资子公司，中国船舶对中船澄西的持股比例将进一步提高。有利于进一步增强中国船舶对子公司的控制力。

标的公司为债转股主角



值得一提的是，不论是广船国际和黄埔文冲、还是外高桥造船和中船澄西均是此前中船防务和中国船舶实施债转股的主角。

早在今年 1 月，中船防务即宣布，拟引入华融瑞通、中原资产等 9 名投资者以现金或债权的方式对公司全资子公司广船国际、黄埔文冲进行增资，合计增资金额 48 亿元人民币，上述投资者合计获得广船国际 23.58% 的股权、黄埔文冲 30.98% 的股权。

中国船舶同步宣布，公司拟引入华融瑞通、新华保险等 8 名投资者对外高桥造船、中船澄西进行增资，合计增资金额为 54 亿元，上述投资者合计获得外高桥造船 36.27% 的股权和中船澄西 12.09% 的股权。

广船国际和黄埔文冲、外高桥造船和中船澄西所获现金增资均用于偿还债务。本次增资完成后，通过“债权直接转为股权”和“现金增资偿还债务”的方式，广船国际、黄埔文冲可减少负债金额人民币共计 48 亿元；外高桥造船、中船澄西可减少负债金额人民币 54 亿元。

如今，中船防务和中国船舶发行股份购买的子公司股权，恰恰正是此前实施债转股，相关投资机构所获得的标的公司股权。

整合预期暂落空

实际上，自中国船舶和中船防务在 2017 年 9 月 27 日停牌时起，外界就开始纷纷预期“南北船”有望出现合并。

所谓的“南船”，即是中船防务和中国船舶的控股股东中船集团，所谓的“北船”则是中国船舶重工集团公司，中国重工 (601989) 即为其旗下上市公司。

一直以来，市场中都有着关于“南北船”将要整合的消息，但却始终处于“只闻楼梯响不见人下来”的状态。但随着中国南车和中国北车合并，宝钢集团和武钢集团成为一体，国电集团与神华集团合并为国家能源投资集团，“南北船”合并的声音一直活跃。

然而，2017 年已经过去，“南北船”的整合预期却始终没有变为现实。

从目前的情况来看，作为南船的中船集团似乎主要精力放在内部的提质增效方面，以应对全球造船行业迎来的新一轮景气周期。实际上，中船集团和中国船舶重工集团公司作为两家大型央企，最终能否合体，还是要由国务院国资委来决定。

一位券商投顾人士表示，“南北船”整合预期暂时落空，而且两家公司的重组方案也并非控股股东注入优质资产，这些都多少令市场感到失望。另外，在这两只股票停牌之后，市场中众多个股的估值重心已经出现下移。在重组方案并没有太多惊喜之处的情况下，停牌近半年的两只股票在复牌之后出现大



跌也并不令人感到意外。

“但是‘南北船’的整合预期依然存在，而‘南北船’各自旗下资产的重组、整合完毕，旗下资产实现结构优化或许会是一个重要前提。”上述投顾人士认为。

来源： 国际船舶网

【全球最大“超级船厂”正式开始运营】

投资超过 50 亿美元，每年将能建造 4 艘海上钻井平台和超过 40 艘船，未来 10 年订单已经有 20 座钻井平台和 52 艘船。这家由全球最大船企韩国现代重工联手全球最大石油公司沙特阿美、全球最大的 VLCC 运营商 Bahri 和海湾地区最大钻井平台建造商 Lamprell 打造的全球最大的“超级船厂”正式开始运营。

据悉，沙特大型合资船厂 International Maritime Industries (IMI) 近日已经正式开始运营，并将来自 ARO Drilling 的前两座钻井平台建造订单的重要零部件建造工作分包给沙特钻井平台建造商 Lamprell。

IMI 是沙特阿美、沙特阿拉伯国家航运公司 (Bahri)、Lamprell 和现代重工组建的一家合资企业，在 2017 年签署协议获得具有政府背景的沙特工业发展基金 (SIDF) 提供的 37.5 亿沙特里亚尔 (10 亿美元) 贷款后，这家新船厂已经开始运营，新的船厂将在沙特阿拉伯 Ras Al-Khair 工业区主要从事海工领域的建造。目前场地的疏浚和相关建造工作正在进行。预计需要投资超过 200 亿沙特里亚尔 (53 亿美元)。

沙特阿美和 Rowan 合资的 ARO Drilling 将在未来 10 年从 IMI 订造 20 座钻井平台，这 20 座钻井平台将采用 LJ43 型设计，由 Lamprell 和 GustoMSC 共同开发。首座钻井平台的 EPC 工程预计在 7 月开工。Lamprell 表示：“在自升式钻井平台建造区开始运营之前，前两座钻井平台的重要零部件工程预计分包给 Lamprell。”

IMI 船厂董事会主席、SaudiAramco 公司财务与战略发展高级副总裁 AbdullahI. AlSaadan 介绍说，“IMI 船厂将有助于沙特阿美打造全球最前沿的集成能源和化学品公司，组合了我们合作四方的技术和供应链能力，将建设成世界级的企业。”

Lamprell 首席执行官 Christopher McDonald 表示：“我们很自豪成为这个重大项目的一部分，因为 IMI 有能力成为沙特和全球领先的钻井平台及船舶市场供应商。”



Fathi K. Al-Saleem 则被任命为 IMI 船厂的首席执行官，他在沙特阿美服务了超过 23 年。

新船厂总面积 1200 万平方米，将能建造海上油气钻井平台、海工支援船和各种商船，包括 VLCC。船厂每年将能建造 4 艘海上钻井平台和超过 40 艘船，包括 3 艘 VLCC，能服务超过 260 种船舶产品。未来十年，该船厂的订单包括超过 20 艘钻井平台和 52 艘船。

新船厂设施将包括 7 个设备齐全的干船坞，2 个造船船坞，5 个码头，1 个升船机系统，1 个工作间，1 个仓库，1 个公共服务区，以及办公楼、生活区和娱乐区，可容纳超过 10000 名员工。该造船厂将成为海湾地区生产能力和规模最大的造船厂甚至是全球最大的船厂。

据悉，IMI 船厂首期预计将于 2019 年投产运营，预计 2022 年前实现全产能运营，将是沙特地区最大的造船设施之一，也将成为全球最大的单体船厂。沙特阿美此举将能打造本地化的供应链，服务海上钻探和航运活动。另外，沙特阿美还将在 IMI 船厂附近建造一个占地超过 30 万平方米的锻造厂，也将服务船舶行业和建造油气供应链相关的设备。

来源： 国际船舶网

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	378.00	398.00	606.00	601.00
Hong Kong	388.00	395.00	618.00	n/a
Tokyo	415.00	425.00	n/a	730.00
Hamburg	373.00	n/a	601.00	n/a
Fujairah	386.00	465.00	n/a	685.00
Istanbul	n/a	n/a	n/a	n/a
Rotterdam	363.00	398.00	580.00	n/a
Houston	360.00	n/a	590.00	n/a
Panama	375.00	n/a	630.00	n/a
Santos	399.00	430.50	n/a	706.00

截止日期： 2018-03-23



◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

散 货 船						
船 型	载重吨	第 10 周	第 09 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,700	2,700	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,500	2,500	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,230	2,230	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 10 周	第 09 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,500	8,450	50	0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,800	5,700	100	1.8%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,500	4,500	0	0.0%	
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2018-03-20

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格 (万美元)	备 注
2	TAK	300,000	Hyundai, S. Korea	2019-2020	Korea Line - S. Korean	8,710	against T/C to GS Galtex
2+2	TAK	114,000	Samsung, S. Korea	2019-2020	Unisea - Greek	Undisclosed	Tier III
2	TAK	55,000	CSSC Offshore/Marine, China	2019-2021	IMC Holdings - Singapore	3,700	options, JV with CSSC and IMC, Tier III
6	TAK	3,600	AVIC Dingheng, China	2019-2021	GEFO group - German	Undisclosed	
6	BC	120,000	CSSC, China	-	CSSC Leasing - Chinese	3,500	against T/C to Cargill
2	BC	82,000	Yangzijiang, China	2019	MOL - Japanese	2,650	



1	TAK/GAS	180,000 cbm	Samsung, S. Korea	2020	GasLog - Greek	Undisclosed	
2	TAK/GAS	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2020	Trafigura - Swiss	8,500	options declared
1	ROR	14,500 gt	Naikai Zosen, Japan	2019	Japanese	Undisclosed	super eco

◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
OCEAN SCORPIO	BC	81,687		2013	China	1,830	Undisclosed	
OCEAN VIRGO	BC	81,563		2013	China	1,830	Undisclosed	en bloc each
OCEAN LIBRA	BC	81,504		2013	China	1,830	Undisclosed	
DRAKE	BC	76,781		2006	Japan	1,150	Undisclosed	poor condition
HAMMONIA MALTA	BC	56,700		2010	China	1,150	Undisclosed	
NICHIRIN	BC	55,694		2010	Japan	1,545	Densay Shipping - Turkish	
NEPENTHE	BC	48,913		2001	Japan	820	Undisclosed	
MONICA P	BC	46,667		1998	Japan	600	Undisclosed	
BLUE ANGEL	BC	44,950		1994	Japan	450	Undisclosed	
LEN CHEN NO. 1	BC	28,412		1998	Japan	410	Chinese	
GLORIOUS SAWARA	BC	28,339		2009	Japan	900	Greek	
KIBELE	BC	12,235		2000	Japan	330	Turkish	

集装箱船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
HAMMONIA HUSUM	CV	34,253	2,556	2006	S. Korea	845	Singaporean	
PACIFIC STAR	CV	26,260	1,900	1997	Germany	625	Indian	

油 轮								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备 注
HS MEDEA	TAK	113,013		2003	S. Korea	1,070	Coral Shipping - Greek	
DIAMOND FAITH	TAK	114,737		2016	Japan	3,970	Eastern Pacific - Singaporean	
DIAMOND BLISS	TAK	107,605		2009	Japan	2,210	Eastern Pacific - Singaporean	
DIAMOND ETERNITY	TAK	107,497		2011	Japan	2,660	Eastern Pacific - Singaporean	**
DIAMOND DESTINY	TAK	107,508		2011	Japan	2,210	Eastern Pacific - Singaporean	
MAYA	TAK/CHE	12,451		2003	Japan	800	Undisclosed	
BALTIC CHAMPION	TAK/CHE+PRO	37,333		2003	S. Korea	760	Undisclosed	



SILVER HAWK	TAK/CHE+PRO	8,829	2003	Japan	700	S. Korean	
BRITISH INNOVATOR	TAK/LNG	75,074	2003	S. Korea	5,000	Sinokor - S. Korean	*
BRITISH MERCHANT	TAK/LNG	75,059	2003	S. Korea	5,000	Sinokor - S. Korean	

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) / 轻吨	备 注
OEL BENGAL	CV	14,910	4,895	1985	Japan	478	as is Colombo
MILLENNIUM	TAK	301,171	41,827	1998	S. Korea	447	as is Singapore, gas free, 500T bunkers
AMBA BHAKTI	TAK	106,597	16,244	1997	Japan	383	as is Shanghai, auction sale
印度							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) / 轻吨	备 注
HARSHA VARDHANA	PAS	5,269	5,849	1974	India	389	as is Colombo
其它							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格 (美元) / 轻吨	备 注
SEAWAYS RAPHAEL	TAK	308,700	44,290	2000	S. Korea	445	as is Oman, gas free, 1000T bunkers

◆ ALCO 防损通函

【中国实施更严格的废物进口管理】

中国禁止先前允许入境的某些种类的废物，包括生活来源废塑料、未经分拣的废纸以及纺织废料。

2005 年《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》第 24 条规定，禁止中华人民共和国境外的固体废物进境倾倒、堆放、处置。但是，第 25 条规定，在某些情况下，可进口用作原料的固体废物。

【网络诈骗 - 持续威胁】

北英保赔协会从中国通代处获悉网络诈骗企图扩大。



据报道，这些企图包括，诈骗者假装是通代、经纪人或保赔协会的理赔人员。有些情况是，通代的电邮账户被黑客攻击，且诈骗金额与索赔相关。也有捏造虚假索赔并将电邮发送给保赔协会或直接发送给会员的情况。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd

◆融资信息

(1) 国际货币汇率：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	兰特	韩元
2018-03-23	632.72	779.75	6.0361	80.621	892.92	61.845	905.95	187.84	17021.0
2018-03-22	631.67	780.2	5.9626	80.509	893.47	62.015	899.96	187.07	16911.0
2018-03-21	633.96	776.53	5.9519	80.809	887.82	61.813	907.88	188.77	16897.0
2018-03-20	632.46	780.38	5.9672	80.636	887.03	61.899	913.27	190.12	16945.0
2018-03-19	633.2	777.64	5.9751	80.731	882.77	61.739	907.87	189.09	16887.0

备注：人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法，即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注：人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法，即 100 外币折合多少人民币。

(2) LIBOR 数据

Libor(美元)03-20							
隔夜	1.4475	1 周	1.71088	2 周	--	1 个月	1.85382
2 个月	1.961	3 个月	2.24814	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.40988	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.65138		