



全一海运市场周报

2018.03 - 第5期



◆国内外海运综述

1. 中国海运市场评述(2018.03.26 - 03.30)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求缓慢恢复 各大航线涨跌互现】

本周，中国出口集装箱运输市场需求小幅回升，但运力投放力度亦有所加大，市场总体供需关系改善不明显。各航线市场体现季节性特征，运价表现分化。3月30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658.68点，较上期上涨1.9%。

欧洲航线：运输需求有所回升，不过恢复速度仍逊与运力投放增速，上海港船舶平均装载率欧洲线在85%左右，地中海线稍低在80%左右。运价方面，联盟运力升级在即，航商对后市预期较悲观，市场低价揽货情况较严重，往年4月初的运价提振措施今年暂未出现，航商多跟进降价勉强维持自身份额，即期市场运价有加速下跌趋势。3月30日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为633美元/TEU，较上期下跌10.1%，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为615美元/TEU，较上期下跌5.4%，跌幅均同比上周有所扩大。

北美航线：美国3月密歇根大学消费者信心指数创2004年以来终值新高，凸显出消费者仍然对其未来工作和收入前景充满信心。市场方面货量仍在逐步恢复阶段，但部分航商联盟新部署的运力也在逐步投入过程中。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率在九成左右，较上周有所提升。运价方面，临近年度合约谈判季，航商宣布自4月1日起征收GRI上调运价，由于年后运价跌幅较大，本次调价大部分航商意愿较为坚决，市场运价大幅走高。3月30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1127美元/FEU和2148美元/FEU，较上期分别上涨19.3%和11.1%。

波斯湾航线：运输需求恢复不及预期，市场有零星的航班停航措施，但总体供需失衡情况并未好转，上海港船舶舱位利用率维持在60%至70%之间的较低水平。市场运价继续疲软走势。3月30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319美元/TEU，较上期下跌10.1%。

澳新航线：运输需求仍有待恢复，运力投放尚未完全恢复常态，上海港船舶舱位利用率在60-80%之间，各航商装载情况分化较大。运价较上周基本持平。3月30日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为894美元/TEU，较上期微跌0.3%。

南美航线：市场运力基本恢复正常，货量方面仍处恢复期，由于4月部分航商宣布征收GRI，少数货主有提前出货措施以规避涨价。上海港船舶平均舱位利用率在80%~90%之间，各航商装载情况有所分化。航商低价揽货情况较严重，即期市场运价承压下跌。3月30日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为1759美元/TEU，较上期下跌7.6%。



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30日，中国出口至日本航线运价指数为722.65点，较上期下跌1.3%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【运输市场供需双弱 综合指数低位徘徊】

3月30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1030.68点，较上周下跌3.2%。其中煤炭、粮食、金属矿石运价指数下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭运输市场：3-4月，是煤炭消费的传统淡季，工业用电尚未发力，民用电经历冬季用电高峰后也跌入低谷；加上季节交替，水电出力不断增多，下游电厂耗煤需求同步转弱。受低需求市场主导，本周，沿海六大电厂日耗维持在65万吨左右，电厂库存仍保持1400万吨高位，库存基本靠长协和进口煤补充。

煤价方面，3月28日，环渤海动力煤现货价格指数报收于629元/吨，环比下跌20元/吨。市场预判煤价尚未见底，整体观望情绪较浓，终端采购积极性较弱。运输市场方面，受国内运输价格低迷影响，内外贸兼营船逐步流向国际航线，内贸运力有所收缩。同时，本周长江口地区因大雾天气影响，连续封航三天，滞压船舶约百余艘，搁置市场有效运力。总体来看，本周沿海煤炭运输市场供需双弱，运输价格低位下探。3月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1054.97点，较上周下跌4.0%。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25.3元/吨，较上周五下跌4.3元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为27.5元/吨，较上周五下跌5.1元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为31.0元/吨，较上周五下跌4.9元/吨。

金属矿石运输市场：受采暖季影响，华北地区部分建筑工程延期开工，需求释放延迟约3周左右。此外，今年民工返城比往年晚7-10天，导致建筑工程对钢材的实际需求延后。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30日，沿海金属矿石货种运价指数报收1025.87点，较上周下跌2.5%。

粮食运输市场：北方港口价格震荡偏弱，作业船只较少，受临储拍卖传闻影响，贸易商出货情绪走高。南方港口价格暂稳，饲企库存较为充足，大型饲企库存在50日左右，部分饲企看好后市，逢低采购。港口成交偏少，运价下行。3月30日，沿海粮食货种运价指数报收816.53点，较上周下跌5.7%。

油品运输市场：成品油运输需求有所转好，地炼出货较为集中，后期环保税征收等因素一定程度刺激当前贸易需求，加之卸货港略有压港，过剩运力得到消化，沿海成品油市场运价上涨。3月30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967.62点，较上周上涨1.1%。



(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船阴跌不止 中小型船高位回落】

本周国际干散货运输市场各船型齐齐下跌，远东干散货综合指数受累下滑。3月29日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为946.91点，运价指数为810.11点，租金指数为1152.1点，较上周四分别下跌3.4%、1.9%和4.9%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场继续下探。国际铁矿石价格低位震荡，国内沿海主要港口铁矿石库存在1.6亿吨的高位上继续攀升，库存压力较大。市场观望氛围浓厚，下游钢厂采购意向较弱。大西洋市场需求一般，运力堆积，且受巴西天气影响，近阶段出货较差，航线运价持续低迷，周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为14.231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10.750美元/吨，较上周四下跌2.4%。周一太平洋市场上询盘力度较大，租金、运价有小幅反弹，但受巴西长航线持续疲软影响，FFA远期合约价格出现较大幅度下滑，市场运价一路下跌，西澳到中国航线的铁矿石运价跌破6美元/吨。虽然周中随着复活节假日临近，发货人现货需求略有增加，但远东区域运力供给充足，船东降价成交，30日报出的成交价在5.7美元/吨左右。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为10150美元，较上周四下跌5.1%。澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为5.789美元/吨，较上周四下跌3.1%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场高位回落。太平洋市场，国内外煤价出现调整，下游电厂采购积极性不高，煤炭货盘成交量明显下滑。FFA远期合约价格走软，期租成交氛围转淡，加上复活节假日临近，船东急于锁定成交，市场水平整体下调。29日报出7.6万载重吨船，南中国即期交船，经印尼回南中国，成交日租金为13000美元。周四，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为13183美元，较上周四下跌4.6%；中国南方经印尼至韩国航线TCT日租金为12457美元，较上周四下跌5.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为6.927美元/吨，较上周四下跌3.2%。大西洋市场大多进入节日氛围，北大西洋成交量下降，南美粮食航线成交相对稳定，但随着FFA远期合约价格下跌，发货人活跃度减弱，粮食航线租金、运价水平有所回调。30日市场报出7.9万载重吨船，4月23日南美东海岸交船，远东还船，成交日租金为16000美元加60万美元空放补贴。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为34.19美元/吨，较上周四微跌0.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场止涨下跌。印尼煤炭货盘相对安静，菲律宾镍矿出货受限、氛围一般，北方钢材前阶段集中出货，本周行情偏弱，东南亚市场整体走软。周四，中国南方/印尼往返航线TCT日租金为11385美元，较上周四下跌3.9%；新加坡经印尼至中国南方航线TCT日租金为13783美元，较上周四下跌4.2%；中国渤海湾内-东南亚航线TCT日租金为10164美元，较上周四下跌6.1%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为8.435美元/吨，较上周四微跌0.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为9.254美元/吨，较上周四下跌1.0%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价持续上涨 成品油运价波动上行】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 3 月 23 日当周商用原油库存和美国石油期货交割地库欣地区的库存同时增加，但汽油和精炼油库存均有不同程度的减少。本周原油价格波动上行，布伦特原油期货价格周四报 69.38 美元/桶，较上周上涨 0.8%。全球原油运输市场大船运价持续上涨，涨幅收窄，中型船运价小幅上升，小型船运价有涨有跌。中国进口 VLCC 运输市场受部分老旧运力成交价格低的影响，运价虽延续上周涨势，但涨幅收窄。3 月 29 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 632.62 点，较上期上涨 3.9%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场两大航线运价走势分化，中东续涨，西非滞涨。上半周，中东航线市场 4 月中旬货盘正常出货，中国北方港口压港持续，市场供需相对平衡；后半周，部分老旧运力成交价格较低，抑制市场继续上涨动力，本周运价虽延续上周升势，但涨幅明显收窄。上半周，西非航线报出两笔 WS45.0 的货盘成交，装期 4 月底 5 月初，较上周末微跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 26.5 万吨级船运价（CT1）报 WS47.08，较上周四上涨 7.1%，CT1 的 5 日平均为 WS45.62，较上周四上涨 11.7%，等价期租租金（TCE）平均 1.2 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS45.27，微跌 0.3%，平均为 WS45.23，TCE 平均 1.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价小幅上升，地中海出发航线运价持续上涨。西非至欧洲市场运价小幅上升至 WS57，TCE 约 0.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，4 月 15 至 16 日货盘，成交运价为 WS55。地中海和黑海航线运价上升至 WS80，TCE 约 0.8 万美元/天。该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至地中海，4 月 15 日货盘，成交运价为 WS75。中国进口主要来自非洲，该航线一艘 13 万吨级船，利比亚至中国，4 月 10 日至 12 日货盘，成交包干运费为 245 万美元。

阿美拉型油轮（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 WS99（TCE 约 0.4 万美元/天）。跨地中海运价小幅下跌至 WS81 水平（TCE 约 0.1 万美元/天）。该航线一艘 8 万吨级船，杰伊汉至意大利，4 月 1 日至 2 日货盘，成交运价为 WS85。北海短程运价小幅下跌至 WS91（TCE 进一步远离保本线）。该航线一艘 8 万吨级船，北海至欧洲大陆，3 月 30 日货盘，成交运价为 WS92.5。波罗的海短程运价下跌至 WS72，TCE 约 0.3 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅上升至 WS83，TCE 约 0.3 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上升至 WS85，TCE 为 0.6 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上行。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS147（TCE 约 0.8 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价小幅上涨至 WS120（TCE 约 1.0 万美元/天）；7.5 万吨级船运价上涨至 WS103（TCE 大约 1.1 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS97 水平（TCE 大约 0.2 万美元/天）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价下跌至 WS120（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.9 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【多数船型船价下滑 国际货船成交活跃】

3月28日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为787.63点，环比微跌0.43%。其中，国际散货船价综合指数微涨0.54%，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别微跌0.58%、1.50%、0.02%。

BDI指数来回震荡，周二收于1117点，环比微跌0.45%，二手散货船价格平稳波动。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0.03%；57000DWT—1622万美元、环比涨1.24%；75000DWT—2112万美元、环比涨0.39%；170000DWT—3045万美元、环比涨0.59%。市场传言，因国内煤企纷纷呼吁限制进口煤，进口煤限制再次成为政策及市场焦点。2018年3月24日，海关总署紧急电话通知二类口岸开始再次禁止进口煤炭。目前，铁矿石贸易平淡，粮食和煤炭货盘减少，即期运价走软，但干散货船1年期期租费率却小幅上涨，市场对散运市场以看多为主，二手船成交活跃依旧，预计二手散货船价格短期以持稳为主。本周，二手散货船成交量活跃，共计成交21艘（环比增加13艘），总运力106.32万DWT，成交金额23495万美元，平均船龄为13.33年。

3月26日，国内原油期货正式在上海期货交易所子公司上海国际能源交易中心上线交易。随着中国原油期货的上市，国际化的期货品种出现，将引进更多境外投资者参与，促进中国经济的快速发展，或改变国际油价定价格局！市场权衡贸易战影响，国际油价在70.45美元/桶的高位获利回吐。布伦特原油期货收于70.12美元（周二），环比上涨6.16%。国际原油运输总体需求波澜不惊，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—2209万美元、环比跌2.92%；74000DWT—2387万美元、环比涨0.18%；105000DWT—2557万美元、环比涨1.38%；158000DWT—4235万美元、环比跌0.01%；300000DWT—5898万美元、环比跌0.46%。国际原油及成品油轮即期运价涨跌互现，远期租金费率保持平稳，预计二手油轮价格以回稳为主。本周，二手国际油轮成交量一般，共计成交7艘（环比增加1艘），总运力57万DWT，成交金额15335万美元，成交船舶平均船龄为9.7年。

沿海运输需求较为低迷，运价弱势盘整，二手散货船价格继续下滑。本周，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—116万人民币、环比跌1.68%；5000DWT—761万人民币、环比跌1.26%。煤电进入消费淡季，火电机组将进行常规检修，采购以维持刚性需求为主。钢厂去库存压力较重，沿海铁矿石运输货盘减少，粮食贸易难以支持运价上涨。预计在进口煤炭抢占的市场份额尚未消化之前，沿海运价或小幅下跌，散货船价格短期以回调为主。本周，沿海散货船成交稀少，成交船舶吨位以5000DWT为主。

内河散货运输需求平稳，运价小幅波动，二手散货船价格以跌为主。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、环比跌0.78%；1000DWT—95万人民币、环比涨2.02%；2000DWT—186万人民币、环比跌0.37%；3000DWT—286万人民币、环比跌0.88%。2018年1月至2月全国基建投资增速继续下滑，据国家统计局统计，基础设施建设投资累计增长16.1%，比去年全年低2.9个百分点，比去年同期大幅下降11.2个百分点，为近21个月来新低。从未来看，后续房地产投资增长将受到抑制，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85艘（环比减少3



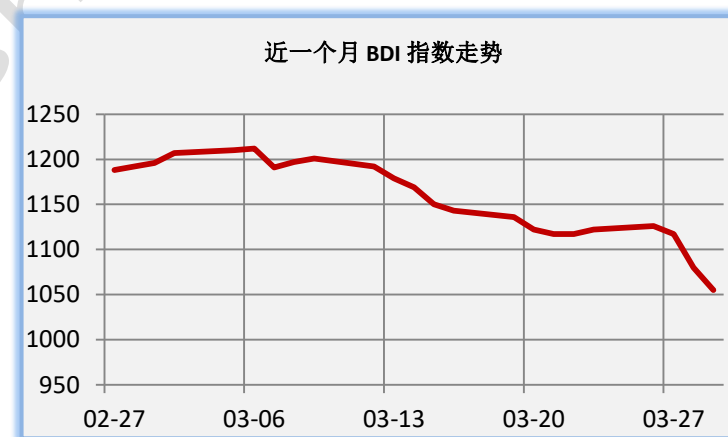
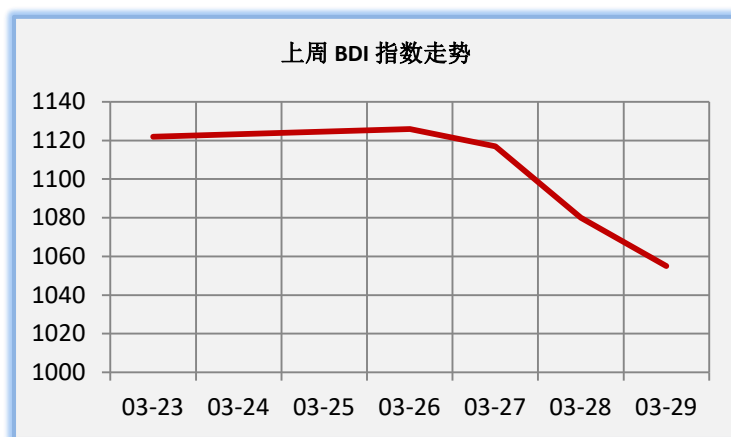
艘)，总运力 13.42 万 DWT，成交金额 10194 万元人民币。

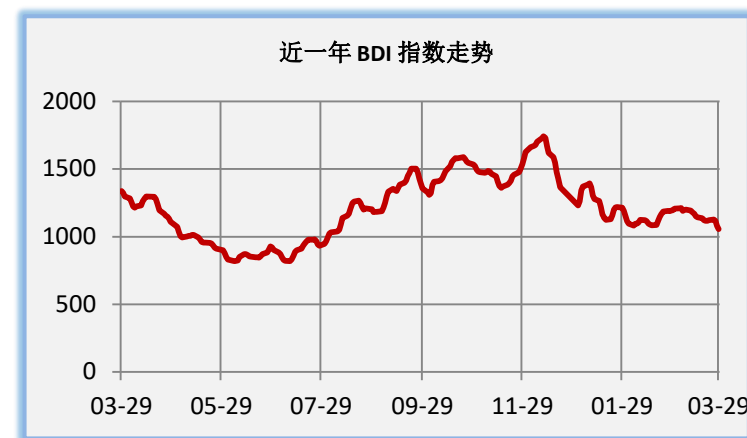
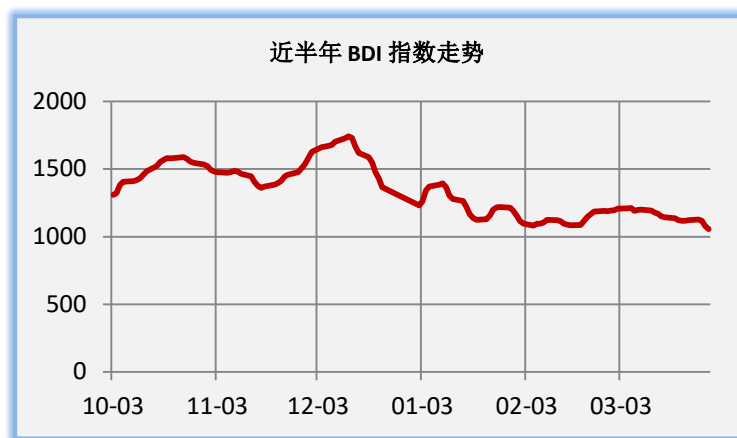
来源：上海航运交易所

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 26 日		3 月 27 日		3 月 28 日		3 月 29 日	
BDI	1,126	+4	1,117	-9	1,080	-37	1,055	-25
BCI	1,197	+40	1,191	-6	1,065	-126	1,010	-55
BPI	1,575	-12	1,552	-23	1,520	-32	1,495	-25
BSI	1,116	-5	1,106	-10	1,093	-13	1,080	-13
BHSI	645	+4	648	+3	650	+2	652	+2





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 12 周	第 11 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	17,000	16,500	500	3.0%
Pmax (76K)	半年	14,250	14,250	0	0.0%
	一年	14,750	14,750	0	0.0%
	三年	13,250	13,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	14,500	13,750	750	5.5%
	一年	13,500	12,750	750	5.9%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,250	500	4.9%
	一年	10,500	10,000	500	5.0%
	三年	9,500	9,250	250	2.7%

截止日期: 2018-03-27



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

Star Trader 2010 82181 dwt dely Cai Lan 01/02 Apr trip via Indonesia redel India \$13,100 - Libra

AOM Georgina 2014 82146 dwt dely Nansha 04/06 Apr trip via Indonesia redel Philippines \$13,000 - Norden

Alma 2017 81947 dwt dely Rizhao 31 Mar/02 Apr trip via Australia redel EC India \$14,000 - Norvic

Captain V. Madias 2012 79501 dwt dely Yuzhny 03/07 Apr trip with grains redel China \$22,000 - Langlois

Golden Eminence 2010 79444 dwt dely Xiuyu 02 Apr trip via Indonesia redel India \$11,500 - Norden

Ultra Panache 2011 78450 dwt dely Rotterdam 05/06 Apr trip via Ventspils and Civitavecchia redel Gibraltar \$13,000 - Jera

Four Coal 2014 76822 dwt dely S China prompt trip via Tanjung Bara redel S China \$13,000 - Tongli

Nefeli 2004 76759 dwt dely Taichung 31 Mar/05 Apr trip via Indonesia redel Japan \$14,300 - Norden

Pabur ADMI relet 2012 75426 dwt dely Lianyungang 05 Apr trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,000 - Caravel

SBI Virgo 2017 63629 dwt dely Canakkale 02/06 Apr trip via Black Sea redel China \$19,000 - Langlois

Soho Mandate 2016 61436 dwt dely CJK prompt trip via NoPac redel Chittagong \$13,500 - cnr

Global Brave 2010 57317 dwt dely Shanhaiguan prompt trip redel Continent intention steels \$8,750 for the first 60 days thereafter \$12,500 - cnr

Almandin 2010 56899 dwt dely Mumbai prompt trip redel Philippines intention petcoke \$12,000 - Panocean

NPS Mosa 2007 53556 dwt dely Gresik 04/05 Apr trip via Indonesia redel Japan \$16,000 - MOL



Hua Rong 5 2012 52713 dwt dely Xiamen prompt trip via Philippines redel China intention nickel ore \$12,500 - YND

Top Trader 2001 52403 dwt dely UK-Cont prompt trip redel Thailand intention scrap \$19,900 - EMR

Maple Harmony 2010 23003 dwt dely Hong Kong prompt trip redel Indonesia intention fertilizers \$8,300 - GMT

4. [航运市场动态](#)

【集运市场：四月运力将大涨】

4 月将至，随着大量新航线的推出，新近交付的集装箱新船将马上投入运营，同时也将进一步推动租船市场。

Alphaliner 分析称，未来 6 周内，新航线将需要 60 艘船，运力总计达 360000TEU。运力增加最多的是远东-南美洲西岸和远东-加勒比航线，随着航运联盟重组将在下个月完成，目前每周 7 条服务航线的格局将变为 11 条。

据报道，从 4 月起，总共将有 115 艘船、合计 965000TEU 的运力部署在上述航线，而目前只有 95 艘、780000TEU。新增的 20 艘船载箱量在 6000TEU-13000TEU 之间，平均每艘船运力为 9000TEU。

Alphaliner 指出，新增的 24%运力中包括了马士基和汉堡南美的墨西哥新航线，以及一条连接远东和加勒比，经停布埃纳文图拉的新航线。尽管如此，马士基总体市场份额仍将被侵蚀，因为其他船公司都将在该航线上部署新运力。Hapag-Lloyd、MSC 和 ONE 将与 HMM 签署新的船舶共享协议（VSA），而 CMA CGM、中远海运和长荣海运也将与万海航运、太平船务和阳明海运建立单独的 VSA。

来源：中远海运 e 刊

【航运网络安全敲响警钟】

随着信息时代的来临，信息化、智能化越来越深入生活、工业、经济的各个领域。在科技飞速发展带来便利的同时，船舶智能化也正深刻影响着航运业，然而网络安全也正一次次敲响警钟。

2017 年 6 月 27 日，马士基集团受到名为 Petya 的勒索病毒攻击，导致公司网络瘫痪，与集装箱相关的马士基航运、马士基码头、丹马士等版块影响较大，损失 2.5 亿--3 亿美元。因此次事件影响范围广，损失大，而使航运网络安全话题广受关注。



而然这不是第一起因为网络安全而引发的事故，早在 2011 年 8 月，伊朗国家航运公司收到网络攻击，导致与运费、装载时间表和货物细节相关的数据被毁；

2012 年，伊朗位于波斯湾的油气开采平台间的通讯系统受到网络攻击，直接促使伊朗当局斥巨资加强网络防御能力；

2013 年，比利时破获黑客通过潜入安特卫普码头作业系统中的集装箱装卸调度信息，将装有毒品的集装箱混入合法货物中进行贩毒的案件；

洛杉矶港口新建只有 3 年的网络安全指挥中心就已经处理超过 2000 万次的网络入侵……

由于航运业越来越依赖数字化设备和软件，因此海运的网络安全也会越来越重要，而现在很多的安全标准还是过去工业时代的旧标准，如果不升级更新、采取有效的措施这也不会是最后一一起航运网络安全事故。

2017 年 9 月，在黑海正常航行的 20 艘商船忽然接收到不准确的 GPS 定位信息，事后调查似乎是有人蓄意向这些船舶发送了虚假的 GPS 信号。

2017 年 11 月 29 日，克拉克森航运经纪公司证实被黑客入侵。

2018 年 3 月 20 日，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 60,000 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。

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 Vejlgard 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。”

Morten Vejlgard 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。

网络攻击对航运信息系统带来极大威胁，但这并非不能防范。航运网络安全的防范，需要从加强行业指导、提高安全意识，确立防范措施、法规制度，做好应急方案、培养网络安全人才四个方面入手。

（1）加强行业指导、提高安全意识

航运企业自身的知识局限性会限制其对网络安全问题的认知，因此需要相关机构来协助指导。目前，国际海事组织（IMO）、波罗的海国际航运工会（BIMCO）、国际邮轮协会（CLIA）、国际航运协会（ICS）、国际干散货船东协会（INTERCARGO）和国际独立油轮船东协会（INTERTANKO）等都发布了各自的船上网络安全的指南。就企业而言不能心存侥幸心理而疏于防范，宁波市政府一篇公开信息文件中曾报道“通过对 5000 艘船只上的人员调查发现，40% 的管理人员即使知道船上被安装了恶意软件还在出海航行。”故而船员、企业急需随着时代潮流提高自身技能以及网络安全意识。

（2）确立防范措施、法规制度

航运虽然是一个古老行业，当信息数字化为其注入了新的活力。需制定符合当今航运特点的法规、措施。船舶适航性是海商法最基本的主题。一般学者认为“适航”这一术语包括有三层含义。其一是指船体本身，要求船舶坚固、水密、各种航行设备处于良好状态，简称“适船”。其二是指船上人员适合，船长船员应该数量充足、经过良好训练，取得适当资格证书并有必需的技能，简称“适船员”。其三指船上的载货处所，应清洁安全，适于装载特定的货物，简称“适货”。而在当今信息化的航运时代，船舶对于网络的依赖度越来越高，网络安全是否也是将来船舶适航的条件之一呢？如果网络袭击瞄准了船舶操作系统，这背后隐藏的人身伤害、财产损失、甚至国家安全将是不可估量。

国际海事组织(IMO)、世界最大国际航运组织 BIMCO、包括美国海军在过去 2 年发布了网络安全的指导方针，但和其他行业比起来，至少还有 20 年的差距。IMO 第 98 次海安会通过提高海事安全措施的有关决议，鼓励各国政府确保不迟于 2021 年 1 月 1 日之后的首次年度符合证明（Document of Compliance, DOC）审核时，在安全管理系统应反映网络风险管理相关内容。在此背景下，中国船级社（CCS）于 2017 年 7 月正式发布《船舶网络系统要求与安全评估指南》为日益严峻的船舶网络安全问题提供解决方案。



著名信息安全咨询公司 NCC Group 针对日益严峻的海上网络安全风险曾指出：海上网络攻击的潜在损失包括收益损失、环境破坏甚至人员伤亡，因此有必要制定并应用一系列行动指南或标准作为防护手段，还应应对海上信息系统、网络、硬件设备、软件等进行安全测试，将网络安全因素纳入相关设备和系统的生命周期中。

（3）预先做好应急预案

并没有能完全阻止病毒和网络攻击的方法，因此假设危机时刻会降临并做应急预案才是终极安全之道。网络安全应急预案主要由备份和容灾机制构成。备份技术是将在线数据转移成离线数据的过程，从而在数据损坏时进行数据还原；容灾则是在现有系统外设置一套数据同步的备用系统，当系统发生故障时，备用系统将接替工作保障正常地向网络系统提供数据和服务，以使系统不致停顿。

（4）培养网络安全人才

2018 年，网络安全人才短缺依旧是阻碍网络安全产业发展的重要因素之一。鉴于不容乐观的网络安全局势，以及 2017 年发生了多起臭名昭著的网络攻击事件，2018 年网络安全人才的需求量将会剧增。为了弥补网络安全人才短缺的缺口，预计 2018 年多个国家的政府机构将会采取措施，开展相关项目，以培养网络安全专业人才，推动本国网络安全产业的发展以及维护网络空间安全。

来源：simic

【韩国两航企合并集装箱业务】

根据航运业界的消息，兴亚海运和长锦商船将在下月 3 日合并两家公司的集装箱部门，并在近期对员工进行了相关内容说明。两家公司将首先设立航运、航线、设备部门的综合法人，并计划在 2019 年 12 月 31 日前合并经营部门，通过循序渐进的方式完成合并。在完成经营合并之前，两家公司将持续各自的经营活动。

目前，长锦商船位列全球第 25 名，运力为 54260TEU（自有运力 27619TEU），运营船舶 44 艘（其中自有船舶 22 艘）；兴亚海运位列全球第 29 名，运力为 45686TEU（自有运力 13460TEU），运营船舶 37 艘（其中自有船舶 16 艘）。两家企业合计运力达 99946TEU，一跃占据世界第 21 位。

兴亚海运、长锦商船和现代商船都属于亚洲区共同航运联盟“HMM+2K”的成员。航运业界认为这两家公司的合并，可能代表着由于过度竞争而导致供给过剩的亚洲区船公司之间的结构调整将正式化。

来源：中船工业经研中心



【5000TEU 型集装箱船重返亚欧市场】

由于较低的燃油成本和较少的租金带来的优势，包括达飞集团和现代商船等船公司，都在新的亚欧航线上投入了 5000TEU 左右的巴拿马型集装箱船。而在以往，亚欧航线一直是超大型船舶的天下。

德路里在一份报告中称，这一改变的主要原因是，当前巴拿马型集装箱船的租金优势以及较低的燃油成本，使得该类型船舶在亚欧航线市场有利可图。

据统计，从今年 4 月份开始，将有三条亚洲-北欧航线使用 5000TEU 左右的船舶。而该市场已经被公认进入超大型集装箱船时代。“达飞集团一直是这场巴拿马型船复兴之战的先锋。去年 7 月份，其就在一条双周班航线（SEANE）上投入了该类型船舶，该航线本月将升级为周班。”

同时，现代商船也计划于今年 4 月份运营的亚欧快航（AEX）上，投入 4728TEU 型船。该航线的挂靠港序为釜山、上海、宁波、高雄、盐田、新加坡、科伦坡、鹿特丹、汉堡、南安普顿、新加坡、香港、釜山。

在德路里看来，现代商船 AEX 航线的营销亮点是速度，从上海到鹿特丹的海运时间仅需 28 天。“如果他们能将速度和准班率结合起来，将拥有独特卖点。”

德路里供应链顾问还表示，当前巴拿马型船重返亚欧航线，主要由于较便宜的船舶租金。基于当前的航线和燃油成本，租赁一艘 6000TEU 左右的船舶，比拥有一艘 10000TEU 型船，更具有成本优势。即便在当前运价处于低迷期，巴拿马型船仍然可以保证小幅利润。不过德路里也提醒，巴拿马型船的单箱成本还是比 18000TEU 型船高出 80~100 美元。如果外部条件发生变化，亚欧航线的巴拿马型船的灵活性将受限。

德路里最后总结道，随着越来越多的大型船舶交付运营，船舶大型化的发展趋势仍将显现。而在亚欧航线上，预计巴拿马型船的回归并不会成为一种快速增长的趋势。不过，只要租金价格继续保持吸引力，同时燃油成本不快速增长，类似的服务仍然有一定的市场空间。

来源：中国航务周刊

5. [船舶市场动态](#)

【超百亿元订单遭撤！韩国造船业遭重击】

4 艘钻井船订单总计 22 亿美元（超过 130 亿元人民币）遭撤单，海工装备曾经是韩国造船业转型的梦想，如今却成为挥之不去的梦魇。

据悉，美国破产海上钻井承包商 Seadrill 近日撤销了在三星重工和大宇造船的 4 艘钻井船订单，总价值约为 22 亿美元。



3月26日，三星重工和大宇造船分别发布公告称，由于船东破产，与 Seadrill 的钻井船建造合同已经无效。

Seadrill 曾是全球最大的海上钻井公司之一，由挪威船王 John Fredriksen 掌控。然而，由于原油价格暴跌导致的钻井活动减少，Seadrill 于去年9月在一家美国法院申请 Chapter 11 破产保护。

三星重工表示，美国破产法院同意撤销 Seadrill 在 2013 年订造的 2 艘钻井船，价值约为 1.16 万亿韩元（约合 10.7 亿美元）。三星重工将不会退还 Seadrill 已经支付的 3.1 亿美元预付款，并有权出售这 2 艘钻井船从而收回剩余 70% 的建造成本。

三星重工为 Seadrill 建造的这 2 艘钻井船分别是“West Draco”号和“West Dorado”号，建造工作已经在去年 3 月完成。三星重工将开始与 Seadrill 进行排他性谈判，尝试将这 2 艘钻井船出售给 Seadrill。排他性谈判持续至 5 月 28 日，在此之后，如果谈判失败，三星重工将寻找其他的潜在买家。

与此同时，大宇造船也表示，美国破产法院批准撤销 Seadrill 价值 1.24 万亿韩元（约合 11 亿美元）的 2 艘钻井船订单。与三星重工类似，大宇造船同样不会退还已经收到的 2.2 亿美元预付款，并将通过出售钻井船来收回剩余 80% 的建造成本。

除了在韩国订造的 4 艘钻井船外，Seadrill 还在大船集团还订有 8 座自升式钻井平台。这 8 座自升式钻井平台原定于 2015 年交付，但自 2015 年以来交付期已经两次推迟，至今仍未交付。

大宇造船的这 2 艘钻井船分别是“West Aquila”号和“West Libra”号，建造工作目前完成了 90% 至 95%。Seadrill 曾在 2016 年推迟了这 2 艘钻井船的交付期，目前交付时间分别定于今年 4 月和 2019 年 1 月。按照原有的建造合同，2 艘钻井船应当在 2016 年第二季度末交付，尾款总计超过 8 亿美元。

有消息称，Seadrill 在美国提交的一份法庭文件显示，Fredriksen 正在通过其私人投资公司 Hemen Holdings 的附属企业协商收购上述 4 艘钻井船。

相关公司的具体信息并未披露。不过，去年 3 月，Fredriksen 曾经组建新公司 Northern Drilling 收购了原本由 Seadrill 在现代重工订造的半潜式钻井平台“West Mira”号，收购价格约为 3.65 亿美元。这座半潜式钻井平台原本造价约为 7.4 亿美元，但因无法按期交付而遭到撤单。

来源： 国际船舶网

【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 船市场发展前景如何？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建造船厂；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

【雷凡培执掌中船集团“南北船”合并预期升温】

百亿债转股落地后不久，中船集团迅速迎来高层调整，“两船”（中船集团与中船重工集团）合并预期再度急剧升温。

3 月 26 日，中国船舶工业集团有限公司（下称“中船集团”）召开中层以上干部大会，中央组织部副部长高选民宣布集团领导调整决定：中国航天科技集团有限公司（下称“航天科技集团”）董事长、党组书记雷凡培出任中船集团董事长、党组书记。中船集团董事长、党组书记董强和总经理、党组副书记吴强同时卸任。

有业内人士对上证报记者表示：“此番高层变动或预示着‘两船’合并加速。航天科技集团无论从经营质量还是资本运作来说，在军工央企中都堪称标杆，本次航天科技集团领导调任中船集团，一方面有利于扫清‘两船’整合障碍、推进资本运作，另一方面也可能意味着未来海军的重要性会进一步提高。”

资料显示，现年 60 岁的董强曾在中船重工集团任职多年，于 2015 年调任中船集团董事长一职。

而此次接棒中船集团董事长的雷凡培，出生于 1963 年，工作经历一直都在航天系统，曾在中国航天工业总公司 067 基地 11 所任研究室副主任、主任、副所长、所长，基地副主任、主任等职务。2002 年，雷凡培出任航天科技集团第六研究院院长。自 2005 年起，他先后担任航天科技集团副总经理、总经理、董事长。

近年来，受到船舶行业整体低迷的影响，中船集团的业绩不尽如人意。作为中船集团旗下核心民品主业上市公司，中国船舶在 2016 年亏损 26 亿元后，预计 2017 年仍将亏损 22 亿至 25 亿元。同时，中国船舶近两年合计计提巨额资产减值准备约 63 亿元。

为减轻财务负担、降低资产负债率，中船集团在今年 1 月推出了 102 亿债转股方案。其中，中国船舶在 2018 年 1 月宣布引入八名投资人以债权或现金的方式向外高桥造船和中船澄西增资 54 亿元。同日，中船集团旗下军工资产上市平台中船防务也宣布实施 48 亿元债转股项目。随后，中国船舶、中船防务拟发行股份购买外高桥造船等 4 家公司股权。



中船集团表示，通过增资，4家子公司减少了102亿元负债，每年可节约财务费用约4亿元。其中，外高桥造船的资产负债率从原来的89.79%降低至76.31%，中船澄西从49.48%降低至41.12%，广船国际由71.81%降低至60.01%，黄埔文冲由78.47%降低至67.29%。

数据显示，2017年，中船集团全年民船海工接单同比增长42.3%，承接载重吨位和合同金额分别完成年度计划目标的158.4%和173.4%。

上市公司方面，中国船舶和中船防务从2017年9月底开始停牌并于近期复牌，外界当时就预期“南北船”有望出现合并。所谓的“南船”，即中船防务和中国船舶的控股股东中船集团，所谓的“北船”则是中船重工集团，中国重工即为其旗下上市公司。

此外，中船集团近年来还在积极推进混改，目前提出的混改思路包括：优先选择在纯民品、竞争性强的业务领域，引入各种所有制资本，优化国有股权结构，积极利用资本市场配置资源，规范骨干员工持股改革。同时，优质资产注入上市公司，提高资产证券化率也是中船集团的工作任务之一。有接近中船集团的人士分析：“目前，中船集团资产证券化率较低，潜在资产证券化的空间较大。”

来源：上海证券报

6. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	n/a	n/a	n/a	n/a
Hong Kong	393.00	399.00	628.00	n/a
Tokyo	410.00	413.00	n/a	730.00
Hamburg	373.00	n/a	601.00	n/a
Fujairah	386.00	465.00	n/a	685.00
Istanbul	390.00	405.00	650.00	n/a
Rotterdam	362.00	402.00	589.00	n/a
Houston	360.00	n/a	605.00	n/a
Panama	380.00	n/a	640.00	n/a
Santos	406.00	437.50	n/a	740.00

截止日期：2018-03-29



◆ 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 11 周	第 10 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	2,250	2,230	20	0.9%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 11 周	第 10 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,600	8,500	100	1.2%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,850	5,800	50	0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,550	4,500	50	1.1%	
LR1	75,000	4,300	4,300	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2018-03-27

(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	319,000	Hyundai, S. Korea	2019	Kyklades Maritime - Greek	Undisclosed	options declared
1	TAK	300,000	JMU, Japan	2019	JX Ocean - Japanese	Undisclosed	
1	TAK	4,500	Jiangsu Dajin HI, China	2019	Amurskaya Neftebaza - Russian	720	
2	BC	208,000	Bohai, China	2020	Golden Ocean - Norwegian	Undisclosed	options declared
2	BC	82,000	Shanhaiguan, China	2019	Seatankers - Norwegian	2,500	options declared
6	CV	1,162 teu	Fujian Mawei, China	-	Marlink - German	Undisclosed	
2	TAK/GAS	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2020	BOT - Japanese	Undisclosed	
2	TAK/GAS	173,400 cbm	DSME, S. Korea	2021	Minerva - Greek	18,290	
1	PAS	200 pax	CMHI, China	2020	Sunstone Ships - U.S.A	Undisclosed	options declared



◆ 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
NADINE VENTURE	BC	93,759		2011	China	1,750	Profyship - Ukrainian	
BBG AMBITION	BC	82,108		2009	China	1,900	Greek	
HAMPTON BAY	BC	81,508		2009	Japan	1,930	Undisclosed	
OCEAN VISION	BC	81,502		2015	China	2,400	Kassian - Greek	BWTS fitted
THRUSH	BC	53,297		2011	China	1,130	Undisclosed	
SANTA MARGHERITA	BC	53,260		2005	China	870	Chinese	
TONG XIANG	BC	47,240		1997	Japan	530	Undisclosed	
OZGE AKSOY	BC	45,664		1995	Japan	500	Undisclosed	
NORTH WIND	BC	29,084		2011	China	880	Italian	en bloc each*
SOUTH WIND	BC	29,033		2011	China	880	Italian	
SSI SPRING	BC	28,339		2007	Japan	1,050	Chinese	
OMICRON WAY	BC	28,107		2001	China	510	Chinese	
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
TRF PRAIA	CV	41,996	3,534	2009	China	1,260	MPC - Germany	
GUANGZHOU WENCHONG GWS487	CV	21,900	1,700	2018	China	2,250	S. Korean	
SAINTY VIGOUR	CV	13,555	1,070	2014	China	800	Undisclosed	en bloc each
SAINTY VOGUE	CV	13,555	1,070	2013	China	800	Undisclosed	
多用途船/杂货船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
QIN FENG	GC	13,393		2009	China	431	Tianjin Feixiang - Chinese	at auction
SINA	GC/MPP	5,460	505	2004	China	250	Undisclosed	
CLIPPER MARLENE	GC/MPP/TWK	17,539	960	2001	China	620	Chinese	heavy-lifter
海工船								
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买家	备 注
LEWEK CONSTELLATION	OFFSHORE	32,000		2014	Vietnam	27,500	Saipem - Italian	Pipe Carrier
ROGELIO TIDE	OFFSHORE	1,351		2011	China	160	HADUCO - Vietnamese	AHTS



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
MAHIKA	TAK	36,457		1994	ITALY	320	Undisclosed	
DREGGEN	TAK/CHE	19,994		2008	Japan	1,580	Undisclosed	316L stainless steel tanks
SAN PIETRO	TAK/CHE	7,595		2012	China	850	Coastal Shipping - Canadian	
BRITISH COUNCILLOR	TAK/LPG	54,450		2007	Japan	4,400	Great Eastern -Indian	
DORIAN CORVETTE	TAK/LPG	54,336		2015	S. Korea	7,000	Japanese	incl . 13-yr BBB
TOYOSU MARU	TAK/LPG	49,651		1997	Japan	1,950	Kunlun Shipping	
GAS EASTERN	TAK/LPG	1,931		1996	Japan	150	Indonesian	

◆ 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
THAMEE HLA	GC	9,801	3,626	1991	Japan	436	
CHIMBORAZO	TAK	66,138	12,198	1999	S. Korea	441	
ASTER	TAK	47,172	9,302	1996	Japan	461	
ARMADA GEMA	TAK	9,140	2,771	1995	Japan	393	
DANAI 7	TAK	1,987	699	1988	Japan	340	

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
JUMBO VII	TAK	7,344	2,612	1985	Japan	undisclosed	

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
DENNY Z	BC	23,270	5,823	1989	Japan	240	as is Ghana
WHITE NILE	BC	12,905	5,025	1979	Denmark	259	as is port Sudan
NINOS	CV	18,253	5,235	1990	Japan	478	as is Colombo
SEVEN CONDOR	OFFSHORE	4,550	7,860	1982	Germany	undisclosed	
SCANDINAVIAN REEFER	REF	11,095	4,888	1992	Norway	undisclosed	
RORO PRAYASTI	ROR	6,473	10,829	1987	Japan	410	as is Indonesia
DS WARRIOR	TAK	153,409	21,772	1998	S. Korea	440	as is Singapore, old sale
PACIFIC TRADER	TAK	105,337	16,600	1998	S. Korea	474	full sub-continent delivery options, gas free for hot work



BRIZO	TAK	86,549	16,042	1996	S. Korea	470	as is Singapore, gas free for hot work
-------	-----	--------	--------	------	----------	-----	--

◆ALCO 防损通函

【避免巴西黄热病】

黄热病病毒通过雌蚊叮咬来传播，且在热带地区流行。巴西目前暴发的是森林型(丛林型)黄热病。巴西当地通代，PROINDE P&I 发布通函详述病毒特性及如何避免感染。

典型的症状在潜伏 3 到 6 天后出现，包括发热、肌肉痛、剧烈头痛、冷颤、食欲不振和恶心。据报告，约有 15% 的病人进入毒性更强的感染阶段，症状包括高烧、黄疸、腹痛并伴有呕吐，半数进入更严重感染阶段的患者，在几周内死亡。

【有关航速和燃油消耗保证的一些指导意见】

近期，我司抗辩险部门(FDD DIVISION)参与处理了一些有关航速和燃油消耗的争议。尽管近年来法律已非常明确，我们想提供一些澄清和指导。

我司抗辩险部门(FDD DIVISION)希望强调，通常航速和燃油消耗索赔的事前防范要点。

航速与履行能力索赔的措辞应清晰、简洁，不应模棱两可。

【台湾 - 自 2019 年起燃油硫含量规定 - 高雄】

依照中华民国交通部发布的声明，自 2019 年 1 月 1 日起，所有挂靠高雄的船舶必须使用硫含量 0.5% 的燃油或其他合规燃油。

为鼓励在 2019 年前转换使用低硫燃油，中华民国交通部将对使用合规燃油的船舶给予补贴。补贴折合约约为 172 美元，适用于 2018 年 2 月 1 日起至 2018 年 12 月 31 日期间进入高雄港的船舶，除非该款项在此日期前用完。

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
2018-03-30	628.81	773.78	5.9066	80.125	881.91	61.501	910.61	188.27	16944.0
2018-03-29	630.46	775.98	5.9011	80.349	887.47	61.342	916.48	186.67	16954.0
2018-03-28	627.85	779.1	5.9559	80.019	890.15	61.677	913.3	185.62	17096.0
2018-03-27	628.16	782.18	5.954	80.047	893.89	61.974	912.22	185.42	17163.0
2018-03-26	631.93	781.36	6.0297	80.52	894.35	61.971	904.85	185.08	17116.0

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	1.69688	1 周	1.745	2 周	--	1 个月	1.88313
2 个月	1.99944	3 个月	2.31175	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.4524	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.66263		