



全一海运市场周报

2018.04 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2018. 04. 23 - 04. 27\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求恢复良好 航线运价总体上涨】

本周中国出口集装箱运输市场需求总体恢复良好，多数航线基本面有所改善，航商在多条远洋航线上推行涨价计划，市场运价总体走高，综合指数大幅上涨。4月27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760.67点，较上期上涨12.8%。

欧洲航线：市场货量持续恢复增长，运输需求较前期总体回升，多数班次接近满载出运，甚至出现爆舱情况。由于市场需求旺盛，航商大幅提高了各自订舱报价，市场运价大幅走高。4月27日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为774美元/TEU，较上期大幅上涨32.5%。地中海航线，市场运输形势与欧洲航线趋同，供求关系较前期有明显改善，上海港船舶平均舱位利用率回升到95%左右。多数航商顺势上调了各自订舱报价，幅度略低于欧洲航线，运价上涨。4月27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694美元/TEU，较上期上涨15.5%。

北美航线：市场货量逐步回升，运输需求恢复良好。美西航线，上海港船舶平均舱位利用率在95%左右，有班次满载出运。多数航商如期执行预宣的运价上涨计划，即期市场运价大幅回升。4月27日，上海出口至美西基本港市场运价（海运及海运附加费）为1403美元/FEU，较上期大幅上涨21.8%。美东航线，由于市场运输需求良好，多个航班接近满载出运。市场运价普遍上涨，订舱运价走高。4月27日，上海出口至美东基本港市场运价（海运及海运附加费）为2371美元/FEU，较上期上涨8.1%。

波斯湾航线：由于目的地市场即将进入斋月，市场出货量增加，市场运输需求逐步回升。随着航线供需关系逐步改善，上海港船舶平均舱位利用率达到90%以上。但因前期运价涨幅较大，本期即期市场运价出现回落。4月27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436美元/TEU，较上期下跌5.2%。

澳新航线：市场运输需求企稳，供需关系有所改善，上海港船舶平均舱位利用率恢复到90%以上。多数航商只对运价做小幅调整，即期市场运价企稳。4月20日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为832美元/TEU，较上期基本持平。

南美航线：市场运输需求总体平稳，运力规模有所下降，加之部分航商航班出现延误，供需关系得到一定程度改善，上海港船舶平均舱位利用率恢复到95%。



以上，部分航次满载出运。航商如期执行运价上涨计划，即期市场运价出现大幅上涨。4月27日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2133美元/TEU，较上期上涨20.7%。

日本航线：市场货量平稳，航线运价稳定。4月27日，中国出口至日本航线运价指数为726.78点，上涨1.4%。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【市场总体热情较高 沿海运价高位上行】

本周，沿海散货运输市场行情虽有起伏，但需求依旧较为火热，运价总体延续上涨走势。4月27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1136.88点，较上周上涨7.4%。

煤炭市场：本周，沿海煤炭运输市场可谓是“一波三折”。周一上午沿海煤炭运输市场延续了上周五的下滑走势，然而低迷行情仅短暂持续，下午市场便迎来爆发行情。近期政策倾向“保价”的影响仍在持续发酵，环渤海动力煤现货价格止跌回升，本期环渤海5500大卡动力煤现货价格指数报收573元/吨，环比上涨1元/吨。见煤炭现货价格上涨，下游采购力度有增无减，月底前货盘集中释放，运输市场成交热情持续升温，船期较近的船舶被“一抢而空”。与此同时，长江口大雾封航，部分运力积压，船舶周转放慢。多重利好下，船东心态再次走强，报价与成交价不断刷出近期新高，沿海煤炭运价连续两天大幅上涨。进入周四，情况出现变化，部分电厂提出控价要求，对采购价进行限制。此举使得煤炭市场热情有所降温，煤炭期货价格开始下滑，电厂及贸易商租船节奏有所放缓。趋弱的需求难以支撑行情继续高位运行，运价于周五出现下跌。

伴随周中的一波冲高行情，沿海煤炭运价总体呈现上升走势。4月27日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1206.16点，较上周上涨10.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，各航线运价均有4元/吨左右的涨幅。其中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为40.1元/吨，较上周五上涨4.4元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为43.2元/吨，较上周五上涨4.6元/吨；秦皇岛-南京（3-4万dwt）航线运价为48.1元/吨，较上周五上涨4.3元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为41.7元/吨，较上周五上涨4.2元/吨。

金属矿石市场：当前环保政策依然严格，加上钢材价格震荡调整、钢厂内铁矿石库存不低，导致钢厂不断加大对铁矿石采购上的控价力度。不过高炉复产仍在增加，钢厂依旧有采购和租船需求，对铁矿石运价形成一定支撑。4月27日，沿海金属矿石货种运价指数报收1090.28点，较上周上涨2.8%。

粮食市场：临储经过两周拍卖之后，已有超过1100万吨的玉米成交，不过该批货量目前还未对运输需求形成支撑。且未来一段时间乃至5月份，玉米价格依然会是弱势运行的状态，下游用粮企业采购谨慎，贸易商发货积极性普遍不高。粮食运价在煤炭运输市场行情的主导下运行。4月27日，沿海粮食货种运



价指数报收 888.90 点，较上周上涨 10.6%。

国内成品油市场：本周，受国际油价上涨影响，国内油价继续上调。因油价偏高，加上下游库存普遍不低，补库需求不强，运输价格延续上周平稳走势。4 月 27 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 971.70 点，市场运价成分指数报收 915.37 点，均与上周持平。

(3) 中国进口干散货运输市场

【海岬型船继续涨势 综合指数稳中有升】

本周海岬型船延续上周反弹势头，巴拿马型船和超灵便型船回落后企稳反弹，远东干散货综合指数本周呈现每日小幅攀升格局。4 月 26 日，上海航运交易所发布的远东干散货（FDI）综合指数为 1003.63 点，运价指数为 884.42 点，租金指数为 1182.45 点，较上期分别上涨 4.2%、2.6%和 5.9%。

海岬型船市场：本周海岬型船市场总体延续上周反弹势头，但每日涨幅有所收窄，运价、租金呈现稳固迹象。太平洋市场上，本周现货货盘较多，OP 与货主询价活跃度较高，船东总体信心较足。下半周由于周三是澳洲假期成交相比周初略有放缓。周四，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.583 美元/吨，较上周四上涨 6.5%；中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16742 美元，较上期上涨 13.8%。巴西远程矿市场，本周总体气氛良好，发货人在市场看船增多，即期货盘也较活跃，不过由于短期内运价涨幅较大，后半周成交下降后略显疲态，FFA 回落也导致使租家显现观望情绪。本周巴西图巴朗至青岛航线运价从周初站上 18 美元/吨后窄幅震荡为主。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 18.169 美元/吨，较上期上涨 4.3%；南非萨尔达尼亚至青岛航线运价为 13.433 美元/吨，较上期上涨 4.4%。

巴拿马型船市场：本周巴拿马型船市场止跌企稳态势初现。太平洋市场上，受海岬型船行情上涨影响，印尼煤炭货盘有所增加，FFA 止跌小幅回升，整体气氛较上周有所缓和。租金、运价自周初下探后止跌回升。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10868 美元，较上期微涨 0.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9935 美元，较上期下跌 0.7%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.136 美元/吨，较上期下跌 0.6%。粮食航线，大西洋市场上南美粮食出货有所放缓，5 月上旬货盘已经不多，市场即期运力较多，整体气氛偏弱，租金、运价继续承压下行。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 33.14 美元/吨，较上期下跌 1.8%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场本周受益于煤炭货量增加有所反弹。印尼煤炭货盘较多，租家拿船较积极，船东信心有所恢复；北方钢材出货总体平稳；镍矿货盘仍较少，表现不活跃；整体气氛有所缓和，租金、运价有所反弹。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 9615 美元，较上期上涨 4.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 11964 美元，较上期上涨 3.5%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8825 美元，较上期上涨 2.8%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 7.869 美元/吨，较上期上涨 0.7%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.974 美元/吨，较上期上涨 0.6%。



(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价低位震荡 成品油运价小幅波动】

据美国能源信息署 EIA 公布数据，美国 4 月 20 日当周商用原油库存意外增加，同时美国原油产量也再创历史新高。近期受美国总统特朗普有意对伊朗实施新制裁的影响，外加委内瑞拉和利比亚这两个产油国也存在很大的动荡因素，油价再度加入了风险溢价。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 74.74 美元/桶，较上周上涨 1.3%。全球原油运输市场大船运价小幅下跌，中型船运价小幅上升，小型船运价涨跌互现。中国进口 VLCC 运输市场供需状况失衡，运价重回下跌通道。4 月 26 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 541.63 点，较上期下跌 1.4%。

超大型油轮（VLCC）：运输市场运力增多，运价重回下跌通道，加之油价高企，船东日收益远低于其盈亏平衡点。中东航线 5 月上旬货盘成交殆尽，中甸货盘未能有效释放，市场供需状况失衡，运价转跌。西非航线成交清淡，随中东市场走跌。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS39.50，较上周四下跌 1.3%，CT1 的 5 日平均为 WS39.73，较上周上涨 1.8%，等价期租租金（TCE）平均 6244 美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS39.85，下跌 1.4%，平均为 WS40.11，TCE 平均 7641 美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场西非出发航线运价波动上行，地中海出发航线运价持续上涨。西非至欧洲市场运价波动上行至 WS67，TCE 约 0.8 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船，西非至地中海，5 月 12 至 14 日货盘，成交运价为 WS60。地中海和黑海航线运价上涨至 WS85，TCE 约 1.1 万美元/天。亚洲进口主要来自俄罗斯，该航线一艘 13.5 万吨级船，新罗西斯克至韩国，5 月 7 日货盘，成交包干运费为 250 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 WS100（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS92 水平（TCE 约 0.3 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS92（TCE 仍在保本线之下）。该航线一艘 8 万吨级船，北海至欧洲大陆，5 月 1 日货盘，成交运价为 WS92.5。波罗的海短程运价下跌至 WS68，TCE 约 0.1 万美元/天。波斯湾至新加坡运价小幅上升至 WS88，TCE 约 0.2 万美元/天。东南亚至澳大利亚运价小幅上升至 WS85，TCE 为 0.4 万美元/天。中国进口主要来自俄罗斯的科兹米诺。该航线一艘 10 万吨级船，5 月上旬货盘，成交包干运费为 45 万美元。

国际成品油轮（Product）：本周成品油运输市场运价综合水平小幅波动。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS127（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价保持在 WS109（TCE 约 0.7 万美元/天）；7.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS85（TCE 大约 0.4 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS93 水平（TCE 跌至保本点附近）；欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上升至 WS152（TCE 约 0.9 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.0 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【成品油轮船价上涨 国际货船成交增加】

4月25日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为787.65点，环比微跌0.07%。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微涨0.81%、0.21%；国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数下跌1.07%、0.38%。

受前期干散货运价回抽和船舶成交滞后性影响，虽然即期运价已经掉头上涨，但是二手散货船价格仍在惯性下跌。本周，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT--1337万美元、环比跌1.70%；57000DWT--1493万美元、环比跌2.30%；75000DWT--1985万美元、环比跌0.37%；170000DWT--3003万美元、环比跌0.03%。近期，太平洋市场上铁矿石和煤炭货盘活跃，海岬型船运价领涨，超灵便型散货船运价企稳回升，BDI指数13连涨收于1330点（周二），环比上涨26.43%，预计二手散货船价格短期以回稳为主。本周，因船价处于“洼地”，运价正触底反弹，投机商拿船积极，二手散货船成交异常活跃，共计成交27艘（环比增加6艘），总运力241.91万DWT，成交金额50235万美元，平均船龄为7.33年。

由于全球经济持续增长，欧佩克高效减产，以及产油国的地缘政治风险推动了油价上涨。布伦特原油期货收于74.71美元（周二），环比上涨4.37%。国际原油运输市场总体需求平稳，二手油轮船价低位震荡。本周，5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT--2169万美元、环比涨3.27%；74000DWT--2388万美元、环比跌0.03%；105000DWT--2631万美元、环比涨0.52%；158000DWT--4231万美元、环比跌0.07%；300000DWT--5893万美元、环比跌0.24%。有外媒报道称，胡塞武装在也门海岸劫持了19艘油轮，并向沙特南部吉赞省发射导弹，这令原油市场供应短缺担忧情绪加剧，国际油价或高位震荡，预计二手油轮价格以震荡横盘为主。本周，二手国际油轮成交量一般，共计成交8艘（环比减少3艘），总运力51.18万DWT，成交金额20960万美元，成交船舶平均船龄为4.88年。

沿海运输散货运输需求集中释放，加上长江口附近因大雾时有封航，运价大幅反弹，二手散货船价格稳中有涨。本周，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT--114万人民币、环比涨0.21%；5000DWT--751万人民币、环比涨0.21%。4月23日召开的中央政治局会议提出加快调整结构与持续扩大内需相结合，显示短期内经济稳定的重视程度将得到明显提升，具体到黑色产业链，扩大内需将保证煤炭、钢铁的远期需求，需求持续上升和供给侧改革势必导致煤炭和钢材涨价，激发下游贸易商采购煤炭和钢材的热情。国际散运市场运价上涨幅度大于国内，内外贸兼营船舶纷纷转战国外，可用运力偏紧，沿海运价有望持续上涨，预计散货船价格短期继续反弹。本周，沿海散货船成交较少，市场以观望为主。

内河散运需求一般，运价小幅波动，二手散货船价格涨跌互现。本周，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2.02%；1000DWT--99万人民币、环比涨0.82%；2000DWT--182万人民币、环比跌0.08%；3000DWT--292万人民币、环比跌3.95%。4月20日，央行发布的2018年第一季度金融机构贷款投向统计报告显示，第一季度末，个人住房贷款余额22.86万亿元，同比增长20%，增速比上年年末低2.2个百分点。从资金面来看，



房地产行业资金明显收紧，资金面趋紧将限制房企拿地的能力，因此后续房地产投资高增速恐难以维系，内河基建材料运输可能受到影响，预计内河散货船价格将震荡往复。本周，内河散货船成交较为活跃，共计成交 59 艘（环比减少 59 艘），总运力 8.47 万 DWT，成交金额 7038 万元人民币。

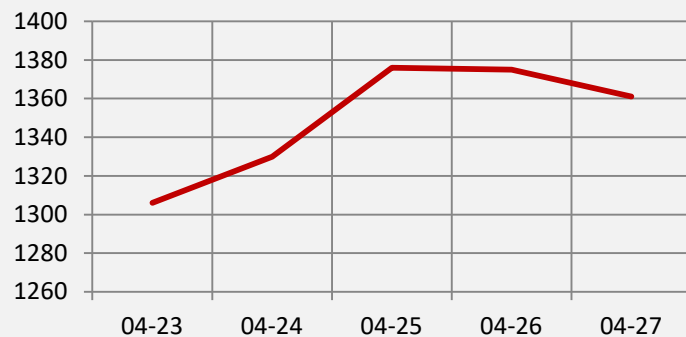
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

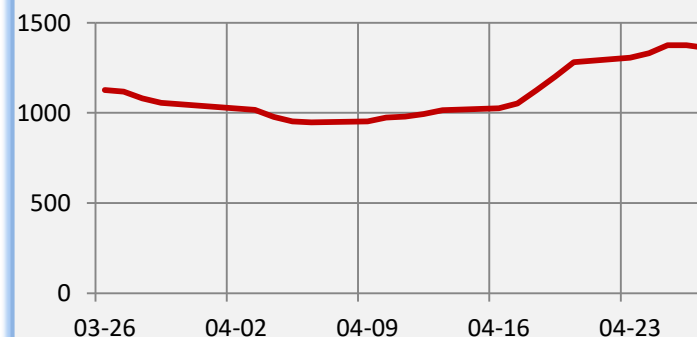
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

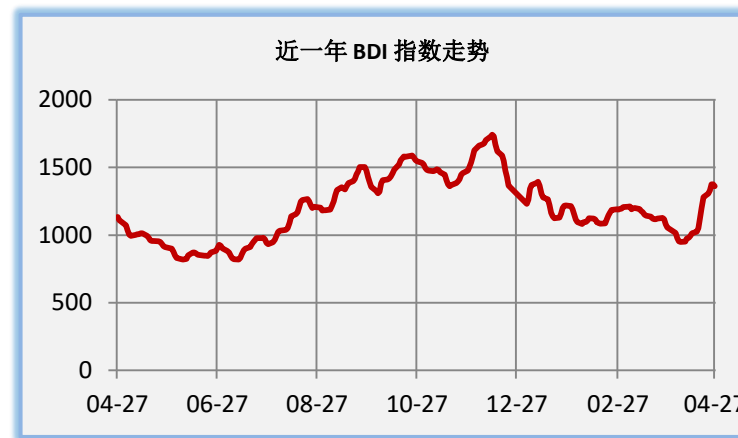
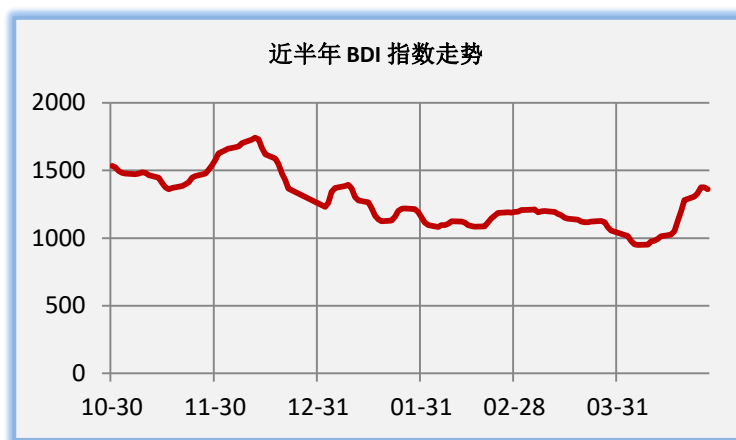
波罗的海指数	4 月 23 日		4 月 24 日		4 月 25 日		4 月 26 日		4 月 27 日	
BDI	1,306	+25	1,330	+24	1,376	+46	1,375	-1	1,361	-14
BCI	2,009	+94	2,130	+121	2,314	+184	2,306	-8	2,251	-55
BPI	1,281	-8	1,269	-12	1,264	-5	1,272	+8	1,275	+3
BSI	1,027	+2	1,030	+3	1,037	+7	1,040	+3	1,042	+2
BHSI	621	0	617	-4	614	-3	610	-4	605	-5

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 16 周	第 15 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	17,750	16,000	1750	10.9%
	一年	18,250	17,000	1250	7.4%
	三年	16,750	16,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,000	13,000	0	0.0%
	一年	13,250	13,250	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,500	13,500	0	0.0%
	一年	13,000	13,000	0	0.0%
	三年	12,250	12,250	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	10,750	10,750	0	0.0%
	一年	11,000	11,000	0	0.0%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%

截止日期: 2018-04-24



3. [租船信息摘录](#)

(1) 航次租船摘录

Double Providence 2012 95720 dwt dely Hamburg prompt trip via Murmansk redel Skaw-Gibraltar \$9,750 - Norden

W-Smash 2013 82742 dwt dely Surabaya prompt trip via Indonesia redel China \$11,500 + \$100,000 bb - cnr

Fortune Rainbow 2008 82372 dwt dely EC South America 22/23 May trip redel Singapore-Japan \$14,800 + \$480,000 bb - Norden

Zheng Rong 2013 81793 dwt dely Canakkale 05/10 May trip via Black Sea redel SE Asia \$19,250 - Jaldhi

Yasa Eagle 2012 81525 dwt dely S Korea end April trip via NoPac redel SE Asia \$12,000 - Norden

Transpacific 2012 81247 dwt dely EC South America 20/25 May trip redel Singapore-Japan \$14,750 + \$475,000 bb - Norvic

Ming De 2014 81200 dwt dely EC South America 20 May trip redel Singapore- Japan \$15,250 + \$525,000 bb - Solebay - <recent>

Samos Warrior 2011 80415 dwt dely Brest 27/30 Apr trip via baltic redel India with fertilizers \$17,000 - Aquavita

Sea Charm 2003 76015 dwt dely Rizhao 02/06 May trip via NoPac redel Singapore-Japan \$11,250 - cnr

Ningbo Sea Lion 2013 75538 dwt dely EC South America 15 May trip redel Singapore-Japan \$14,250 + \$425,000 bb - ADMI

Graecia Universalis 2005 73902 dwt dely Phu My prompt trip via Australia redel China \$11,000 - Hayne

Tiger Hebei 2015 63483 dwt dely Poso, Indonesia 01/04 May trip via Indonesia redel China \$13,250 - cnr

Anyu 2017 58593 dwt dely Inchon prompt trip redel Continent \$7,500 first 65 days thereafter \$12,500 - Hyundai Glovis

Mika Manx 2013 57893 dwt dely Villaneuva prompt trip via Indonesia redel Philippines \$13,850 - cnr



Zhe Hai 526 2012 57226 dwt dely Hong Kong 03/04 May trip via Philippines option Indonesia redel China intention nickel ore \$12,000 - Oneocean Maritime

Conti Peridot 2011 57001 dwt dely Mundra prompt trip via WC India redel China intention salt \$11,300 - Bainbridge Navigation

Maritime Victory 2010 28344 dwt dely Tianjin prompt trip via N China redel Philippines intention steels \$8,000 - Chun An

(2) 期租租船摘录

King Sail 2002 177643 dwt dely Rizhao 11/15 May about 1 year redel worldwide \$16,500 - Oldendorff - <recent>

Annou Max 2011 176364 dwt dely China 09/11 May 7/10 months redel worldwide \$18,500 - Classic Maritime

Atalandi 2014 77528 dwt ice class 1b dely Haldia 26 Apr/06 May 14/17 months redel worldwide \$13,500 - Uniper

Ionic Spirit 2010 56108 dwt dely Kosichang end April min 3 / max 6 months redel worldwide \$12,750 - cnr

4. [航运市场动态](#)

【全球集运业大规模整合潮渐歇】

随着东方海外和中远海运整合，集运业大规模整合趋势可能会放缓。

克拉克森近日发布调查数据，在回顾过去 20 年发展时，克拉克森表示，过去 20 年集运业的整合趋势持续加速，并购活动非常活跃。在 1998 年，全球前 20 大集运公司持有的运力占全球集运市场总运力的 73%。其中马士基航运运力领先，占 7.2%；而排名第 20 位的南美轮船运力占 1.3%。而排名第 21-30 的集运公司还包括一些直至今天仍广为人知的集运公司，如万海航运、Crowley、Matson 和太平船务（当时运力规模位居第 30 名）。此外，还包含其他目前已被合并的航运公司如 Safmarine、阿拉伯轮船、汉堡南美、Delmas 以及 MISC。

然而，集运业的合并大幅改变了这一情况，全球前 20 大集运公司所占运力达到目前市场总运力的 90%，而前 10 大集运公司所占市场份额达到 83%。最大的集运公司仍然是马士基航运，目前占比达到 19.4%；排名第十位的以星轮船占比达到 1.8%，而排名第 20 的泉州安盛占比仅为 0.3%。目前全球前 10 大集运公司的运力综合是排名 11-20 的集运公司运力总和的 10.4 倍，而这一数字在 20 年前仅为 2.4 倍。



截至 2018 年 4 月，日本主要集运公司日本邮船、商船三井和川崎汽船已完成整合，成立集运公司 Ocean Network Express (ONE)，成为了集运业持续巩固的又一个里程碑。

克拉克森指出，这一变化是大型集运公司整合时代的结果，目前看起来这一大规模整合浪潮可能将减缓，这是考虑到在东方海外和中远海运合并完成后，大型集运公司的整合趋势可能将放缓。班轮公司的成本基础和规模经济带来的收益及优势，导致长期以来许多集运业主要运营商数量不可避免地减少。

来源：国际船舶网

【通过修改收款账户 这伙尼日利亚黑客在航运业赚大发了】

自去年以来，全球已发生多起因黑客攻击造成的大规模商业电子邮件泄密 (BEC) 事件，导致海上航运业损失了数百万美元。但现在，研究人员已经追踪到其背后的黑客组织。根据本周三 (4 月 18 日) RSA 会议上发布的报告显示，黑客正在利用了海上航运行业网络安全漏洞、以及较为落后的计算机设备入侵航运系统。

来自 Dell SecureWorks 反网络威胁部门的研究人员发现，该商业电子邮件泄密黑客组织名叫 Gold Galleon。研究人员推测，Gold Galleon 专门针对航运业，并且在 2017 年 6 月至 2018 年 1 月之间窃取了至少 390 万美元。

Gold Galleon 的攻击目标包括各种类型的海运组织，比如提供船舶管理服务的公司，港口服务公司和船长借支服务公司。

Dell SecureWorks 安全研究员 James Bettke 是该研究小组的负责人，他评价说：“因为航运业务涉及全球范围、且跨布多个时区，涉业人员的沟通基本都是靠邮件——因此对于 BEC 诈骗小组来说，这就像一个“唾手可得”的诱人果实。”

Bettke 在接受采访时表示：“Gold Galleon 会以航运行业为攻击目标是有多方面原因的……因为从安全性缺失与有趣的文化层面角度来看，航运业地区是一个完美的攻击目标。

一方面，许多非常小的航运公司并不担心安全问题——他们没有双重身份验证，并且运行的是 Windows XP 系统；另一方面，许多小航运公司正在开展国际贸易并主要依靠电子邮件进行通信，所以很难确定是否被人假冒。”

SecureWorks 发现，Gold Galleon 黑客组织应该至少有 20 名网络犯罪分子构成，他们可能位于尼日利亚。这些罪犯共同合作，实施 BEC 黑客攻击的各个部分——从最初的协议攻击到监控账户等。



根据 SecureWorks 的调查结果，Gold Galleon 通过收集公开可用的联系信息（例如公司的网站）以及利用营销工具 BoxxerMail 或电子邮件提取器来从公司网站上获取电子邮件地址，进而识别目标攻击对象。

得以进入目标邮箱后，网络犯罪分子会通过一款名为 EmailPicky 的黑客工具，进一步获得收件人的联系人列表。

Gold Galleon 使用带有恶意附件的鱼叉式网路钓鱼技术，达到犯罪目的。这些附件通常会包含一个带键盘记录功能和密码窃取功能的远程访问工具。

SecureWorks 在他们的安全报告中提到：“GOLD GALLEON 部署的工具包括 Predator Pain, PonyStealer, Agent Tesla, 以及 Hawkeye 键盘记录器，所有这些 GOLD GALLEON 使用的恶意软件都可以从线上黑客市场获得。”

一旦该黑客团体入侵了目标电子邮箱，该犯罪团伙的成员就能监控这个邮箱中正在进行的商务活动。

当付款细节通过发票的形式转发给买方时，黑客就会拦截卖方的电子邮件并将发票上的目标银行账户更改为他们自己的收款账户。

根据 SecureWorks 透露：“为了在特定交易中模仿买家或卖家使骗术不易被识破，GOLD GALLEON 和其他 BEC 小组会专门购买与买方或卖方公司名称非常相似的域名，他们将此称为“克隆”。

Bettke 补充说道：“该黑客组织使用一系列具有键盘记录功能和密码窃取功能的商品远程访问工具来窃取电子邮件帐户凭证。Gold Galleon 的高级成员还会定期在他们自己的系统上测试恶意软件，并通过在线病毒扫描程序判断检测率。”

经过筛选该黑客组织的用户名和密码，SecureWorks 怀疑 Gold Galleon 是尼日利亚的一个名为 Buccaneer Confraternity 或是 National Association of Seadog 的兄弟会组织。

Bucaneers Confraternity 最初成立于尼日利亚，在该国支持人权运动。有报告表明，该群体中的一小部分可能正在从事犯罪活动。SecureWorks 公司发现，为了躲避黑客攻击，一些有被攻击风险的公司开始实施双重身份验证，并检查企业电子邮件控制面板是否存在可疑的重定向规则。

Bettke 说道：“他们使用的恶意软件非常简单，我建议海事行业的公司采用双重身份验证和更强的账户管控措施，此外如果有人出于一些隐晦的要求需要更改账户，公司员工应该先通话确认而不是仅仅简单地以电子邮件进行沟通。”

来源：吾爱航运网



【航运业迎来复苏 船燃市场产业化发展】

2018 年船燃价格出现跳跃式上行，其中以华北地区为代表，2018 年 1-4 月中旬船用 180 供船均价在 3765 元/吨，同比上涨 320 元/吨或 9.3%。而作为重质船燃的主要原料之一，2018 年 1-4 月中旬山东减渣库提均价在 3077 元/吨（沥青票），同比大增 298 元/吨或 10.7%。而中温煤焦油上行势头却不强烈，以主产区陕西为代表，2018 年 1-4 月中旬陕西中温煤焦油均价 1810 元/吨，较去年同比涨 91 元/吨。历史数据发现，调油原料与船燃成品的价格走势存在的一致性，但 2018 年一季度煤焦油与船燃走势却“背道而驰”。

中国作为全球造船业的第一大国家，在过去几年，产能过剩、运力过剩、需求不济、运费下降等种种“慢性病”，持续困扰着造船业，也有不少大型造船公司倒闭、重组，在经过长时间的行业洗牌后，伴随着国际原油逐渐从低迷中走出来，石油、天然气、钢材等输运量增加，加上中国推行环保政策，内河、沿海水域制定燃料排放标准，种种利好支撑，均在一定程度上推动了造船业及航运业的发展。受大环境背景利好带动，加上市场刚需面有所转机支撑，国内船燃进入发展新周期，船燃市场逐渐从寒冬中缓慢回升，也有个别炼厂借自身原料优势，进入船舶油调和行业，开启了国内船燃调和新局面。

而 2017 年底开始，国税总局接连发布关于《关于成品油消费税征收管理有关问题的公告》、《增值税纳税申报比对管理操作规程（试行）》，继续填补燃料油“变票”过程中存在的漏洞，无疑增加调油商的调和成本，挫伤国内船燃调和积极性，但迫于无奈，调油商只得将高成本转嫁给终端商，才造成了 2 月上旬国内船燃急剧拉涨的局面。但从整体市场来看，国内船燃的复苏是一个缓慢持久的过程，短期内提振船燃市场的可能性不大，但“低硫低金属化”已经成为行业发展的趋势，在国家政策引导，航运业发展迎来契机影响，国内船燃逐渐向高品质、产业化局面迈进。

来源：和讯名家

5. 船舶市场动态

【工信部将制定智能船舶发展行动计划】

工信部消息，4 月 10-11 日，工业和信息化部装备工业司在上海组织召开智能船舶专题交流推进会。下一步，工信部装备工业司将结合会议和调研情况，组织相关单位和专家开展专题研究，制定智能船舶发展行动计划，加强对行业的引导，积极推动我国智能船舶快速发展。

会议听取了有关单位智能船舶相关科研进展情况汇报。总体来看，我国智能船舶技术发展水平目前基本处于与国际并跑阶段，在智能船舶船型研发、智能系统设备研制、智能船舶试验测试条件建设、相关规范标准制订等方面已取得积极进展。但顶层规划还有待加强，智能船舶的发展目标、发展途径还需进一步研究探索，特别是智能核心技术和关键系统设备要加快创新突破。会议代表认为应抓住新一代信息技术和制造业融合发展的重大机遇，加强顶层设计，精心部署组织，协同各方力量，促进船舶向高端化、绿色化、智能化发展。与会代表还就加强政策引导、充分发挥市场作用、推动产学研用协同创新等提出了很



好的建议。

会议期间，部装备工业司、上海市经信委等有关人员赴中国远洋海运集团有限公司、上海船舶运输科学研究所、上海船舶研究设计院和中国船级社上海规范研究所等单位进行了专题调研，还专程赴上海智能网联汽车试点示范区进行调研，详细了解了智能网联汽车的封闭测试区、开放道路、典型城市、城际走廊等四个阶段道路测试发展路径，为加快智能船舶先进测试能力建设，构建系统评价体系，形成公共平台的集聚和辐射效应等方面提供了有益的借鉴。

来源：中国航贸网

【未来全球 LNG 船市场前景看好】

近年来，全球 LNG 贸易保持较快增长态势。那么，未来几年全球 LNG 船舶市场需求如何？

1、全球 LNG 中长期海运贸易发展前景看好

全球 LNG 产能有望大幅增加，航运市场将继续企稳。未来两年，全球 LNG 产能或将增加 0.55 亿吨，特别是美国的 LNG 项目逐步投入运营，对 LNG 海运贸易发展的带动作用将十分显著，预计 2018 年，全球 LNG 海运量增速将达到 10% 以上。与此同时，全球 LNG 船队增速将达到 9% 左右，低于运力供给增速。在此背景下，全球 LNG 船航运市场有望驻足上行。

中长期来看，由于全球对清洁能源的需求存在较大的增长空间，而天然气管道建设仍将受到各种因素制约，尤其是北美至远东以及南亚地区的 LNG 输送，将会全部依赖海运实现，因此，全年 LNG 海运贸易将持续稳步发展；与此同时，经过 2016 年的船市危机，船东下单策略总体将更趋稳健，预计船队增速将得到一定的控制，未来 LNG 船航运市场将逐步回归正轨。

2、LNG 船新船需求有望低位回升

LNG 船新船需求可分为新增需求和更新需求，其中，新增需求来自于 LNG 海运量增长带来的运力需求，更新需求来自老旧 LNG 船拆解带来的运力更新升级。具体来看，新增需求方面，根据 LNG 海运贸易发展趋势测算，2022 年国际 LNG 海运量将接近 4.4 亿吨（约 9.3 亿立方米），并且未来几年的增量几乎全部来自远洋运输，因此，平均航程也将有所拉长；相应地，全球 LNG 船的运力需求将超过 1 亿万立方米，扣除现有运力以及在建运力共计约 9300 万立方米，预计新增运力需求约为 900 万立方米，以 17-18 万立方米 LNG 船船型计算，预计到 2020 年，全球 LNG 船航运市场仍需要新增约 52 艘大型 LNG 船。更新需求方面，由于老旧 LNG 船的运输效率低、运输成本高，在航运市场中竞争力愈发不足，近期 LNG 船拆解速度有所加快。根据现有 LNG 船船队船龄结构计算，2022 年前有望更新的大型 LNG 船共计 170 万立方米，按 17-18 万立方米船型计算，预计更新总需求约为 10 艘。



结合新增需求和更新需求，预计 2018-2020 年，全球大型 LNG 船总需求将约 70 艘（包括 2018 年 1-2 月成交的 8 艘）左右。此外，小型 LNG 船市场现有容量有限但前景广阔，并且船队老龄化极为严重，加之 LNG 动力船市场正在迅速崛起，与之匹配的 LNG 加注船需求也将逐步增加，预计 2018-2020 年的小型 LNG 船的需求总量将接近 30 艘。总的来看，预计 2018-2020 年，全球 LNG 船总需求量约为 100 艘，其中 2018 年或为 26 艘、360 万立方米（含已成交的 9 艘大型 LNG 船），将较 2017 年进一步增加。

但值得注意的是，受造船产能过剩和企业竞争加剧影响，大型 LNG 船的新船价格短期内的上涨动力仍显不足。

来源：中国船检

【LNG 动力成为船东新造船首选】

根据 2018 汉堡海事展（SMM）海事行业报告，高达 44% 的船东正在考虑为新造船选择 LNG 动力。该报告指出，LNG 将成为 2020 年 1 月 1 日起实施的满足限硫令要求的可能途径之一。国际海事组织已明确表示，将毫不拖延地执行该条例。

IMO 秘书长林基泽表示，限硫没有讨论的余地。限硫令对环境和人类健康产生重大积极影响，尤其是对居住在港口城市和沿海地区的人。

SMM 2018 发布的一份行业报告显示，在订造新船时，44% 的船东正在考虑改用 LNG 动力，这也将减少二氧化碳的排放。

LNG 动力船和 LNG 加注设施可以轻松地使化石燃料 LNG 转为可再生或零排放 LNG，这意味着目前投资 LNG 动力船和加注设施将能够使航运业的碳排放量大幅减少。

多部门行业联盟 SEA\LNG 则表示，LNG 作为船用燃料将在航运业削减碳排中发挥重要作用。该燃料也满足国际海事组织（IMO）于 2020 年即将生效的全球海洋燃料硫排放不超过 0.5 % 限定规范的监管要求。

SEA\LNG 认为，LNG 为航运业零排放提供了商业上可行的桥接解决方案，符合当地和温室气体排放的即时效益。

SEA\LNG 表示，在减少当地排放从而改善空气质量方面，LNG 远远优于传统船用燃料，并可以显著减少温室气体排放。

LNG 能够达到硫氧化物零排放，以及颗粒物接近零排放。与现有重型船用燃料油相比，LNG 排放的氮氧化物减少 90%，并能够通过使用最佳实践和适当技术将甲烷泄漏降至最低。同时，与常规油基燃料相比，LNG 的温室气体排放可实现减排 10-20%，预计减排量可达到 25%。



不过，LNG 只是可供选择的方案之一，船东和运营商也可以考虑安装洗涤器或使用低硫燃料。到底哪一种是不同船东的最佳选择方案，将在 9 月 5 日举行的全球海洋环境大会上讨论。该关键议题的发言人有 LR 的 Katharine Palmer、DNV GL 的 Jan-Olaf Probst、瓦锡兰的 Teus van Beek。

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	425.00	475.00	650.00	645.00
Hong Kong	n/a	n/a	n/a	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	389.00	n/a	638.00	n/a
Fujairah	410.00	n/a	700.00	n/a
Istanbul	412.00	427.00	695.00	n/a
Rotterdam	387.00	422.00	628.00	n/a
Houston	395.00	n/a	650.00	n/a
Panama	400.00	n/a	675.00	n/a
Santos	436.00	467.50	n/a	765.00

截止日期：2018-04-27

◆ 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 15 周	第 14 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	2,250	0	0.0%	



油 轮						
船 型	载重吨	第 15 周	第 14 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,800	8,700	100	1.1%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,850	50	0.9%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,600	4,550	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: 2018-04-24

(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
4	TAK	158,000	S. Korean yard	2020	Ciner Shipping - Turkish	6,000	scrubber fitted
1	TAK	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2019-2020	DSD Shipping - Norwegian	Undisclosed	
1+1	BC	82,000	Jiangsu Yangzijiang, China	2019	Hadley Shipping Group - U. K	2,630	Tier II, options declared
1	CV	1,100 teu	Kyokuyo, Japan	2019	Hong Kong	Undisclosed	
2	CV	600 teu	Huangpu Wenchong, China	2019-2020	Network Shipping - U. S. A	Undisclosed	
1	ROPAX	1,350 pax	Pella Sietas, Germany	2020	Norden-Frisia - German	Undisclosed	
1	ROPAX	930 pax	Avic Wehai, China	2020	Stena - Swedish	Undisclosed	ice class 1C

◆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
ETERNAL GRACE	BC	76,585		2006	Japan	1,360	Undisclosed	
MAGANARI	BC	75,941		2001	Japan	1,000	Undisclosed	
AS VINCENTIA	BC	56,708		2010	China	1,100	U. A. E	
AT 40	BC	43,246		1995	S. Korea	510	S. Korean	
SANTA VISTA	BC	38,206		2011	Japan	1,420	Undisclosed	



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
HERMES	CV	34,365	2,490	2006	Poland	1,020	Africa Express Line - U.K	
MELBOURNE STRAIT	CV	25,848	1,795	2008	China	830	MPC - German	

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
PINE PIA	GC/SDK	6,856		1994	S. Korea	81	Undisclosed	at auction

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 KESTREL	AHTS	847		2007	China	210	GAC Shipping - Greek	*
LEWEK KEA	AHTS	835		2008	China	210	GAC Shipping - Greek	
MAERSK FRONTIER	PSV	4,654		1992	Norway	100	Undisclosed	

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
SPYROS	TAK	319,200		2007	S. Korea	2,500	Undisclosed	
HS MEDEA	TAK	113,013		2003	S. Korea	930	Undisclosed	
UNITED JOURNEY	TAK	112,793		2010	S. Korea	2,610	Indian	
MARIANNE KIRK	TAK	51,300		2009	S. Korea	1,875	Denmark	en bloc each
ANJA KIRK	TAK	51,300		2009	S. Korea	1,875	Denmark	
CAPE BIRD	TAK	40,000		2003	S. Korea	830	Undisclosed	
SOUTHERN VENTURE	TAK	4,250		2008	China	Undisclosed	WOESA/LinsenNambi - South African	
SOUTHERN VALOUR	TAK	4,250		2008	China	Undisclosed	WOESA/LinsenNambi - South African	
FUMANA	TAK	4,250		2010	China	Undisclosed	WOESA/LinsenNambi - South African	
HANOVER TRADER	TAK/CHE+PRO	13,201		2007	S. Korea	1,025	Gulf Petroleum - U.A.E	
GULF PETROLEUM 4	TAK/CHE+PRO	13,006		2009	China	1,025	Gulf Petroleum - U.A.E	
HS ALCINA	TAK/CRU	160,183		2001	S. Korea	1,000	Undisclosed	
GAS ENCHANTED	TAK/LPG	3,147		2006	Japan	900	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
SAN DIEGO	REF	9,360	7,208	1984	Germany	436	



CE-BREEZE	TAK	105,154	16,639	1996	Japan	475
GUNA	TAK	599	657	1972	Bulgaria	440
INITIATOR	TAK/LPG	4,318	2,107	1990	Japan	441

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
MAHIKA	TAK	36,457	7,301	1994	ITALY	290	

◆ALCO 防损通函

【还船地点及其他问题 - 有意思的仲裁】

最近的伦敦仲裁案 11/18, (2018) 1000 LMLN 2, 有关还船地点条款的争议, 并提出了一些非常有趣的问题及其他问题。

案件事实

船东和租家 (THE HEAD CHARTERERS) 以经修订的 SHELLTIME 4 格式租约订立期租租约, 船舶装运棕榈油, 从远东到/途经各安全港和泊位, 航程 40-75 天, 于地中海/黑海引航员下船时还船。

【走锚: 船长的权力和责任】

在国际安全管理规则 (ISM CODE) 中, 船长在许多特定情况下拥有做出指挥决策的绝对权力。协会提请所有船东认真考虑他们的既定程序是否足以支持船长做出撤离锚地的决定。

协会曾经处理过一个案件: 一艘船舶独自锚泊在离岸 1 海里的锚地, 强劲的向岸大风导致船舶走锚。同时, 由于船舶主机未能及时被启动, 最终船舶搁浅, 船上的燃油舱破裂。

【为迎接新西兰污损新要求做好准备】

就即将于 2018 年 5 月 15 日生效的污损新要求, 新西兰发布了国际船舶遵守指南。



新西兰以其独特的自然和海洋环境著称，并且对于抵达船舶有严格的生物安全要求，该国很快将成为全球第一个引入全国性污损标准的国家。2018 年 5 月 15 日起，新西兰强制实施新污损标准，船舶经营人必须证明，船舶在抵达新西兰水域前，已经做好妥善的污损处理。

【EMERALD STAR 轮沉船一案】

2017 年 10 月 13 日在菲律宾沿岸沉没的散货船“EMERALD STAR”轮，再次引发各方对液化货物运输安全的关注。虽然事故原因还未最终确定，但各方证据显示，本次事故与所装载的镍矿货物的液化有关。

由于所载货物在印度尼西亚装船，这同时引起了各方对在东南亚地区装载此类货物安全问题的进一步关注。

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
2018-04-27	633.93	767.14	5.7967	80.785	881.75	61.832	990.43	195.6	17026.0
2018-04-26	632.83	769.85	5.7823	80.648	881.6	61.792	986.66	196.72	17087.0
2018-04-25	630.66	771.44	5.7936	80.372	881.97	61.944	975.66	195.73	17074.0
2018-04-24	632.29	771.32	5.8095	80.615	880.52	61.694	978.97	195.22	17046.0
2018-04-23	630.34	773.59	5.8456	80.349	882.5	61.832	974.74	191.94	16985.0

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)							
隔夜	1.70313	1 周	1.74938	2 周	--	1 个月	1.90076



全一海运有限公司



2 个月	2.05582	3 个月	2.35878	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	2.52175	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	2.76993		

2018-04-27

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com