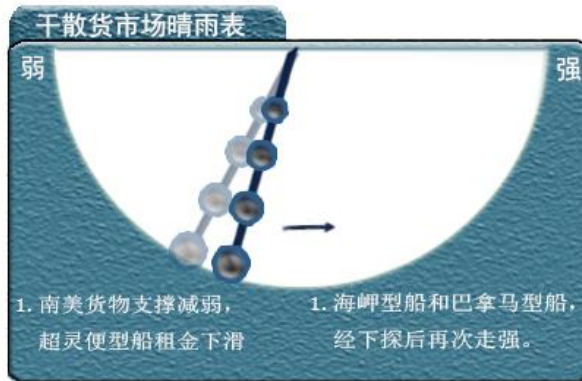


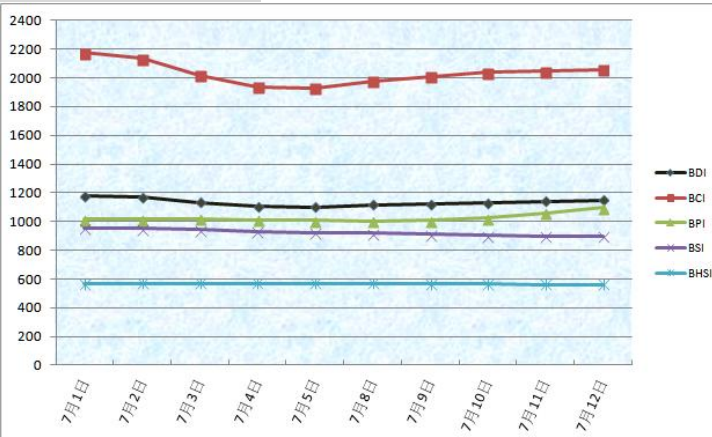
菁英航运干散货周报

2013年18期 总第18期
地址: 上海市长宁区仙霞路137号
盛高国际大厦1601
邮编: 200051
电话: +86 21 5206 9898
传真: +86 21 5206 6767
Email: cape@seamasterltd.com

2013年7月12日



波罗的海干散货指数



一周运价简评

- 海岬型船** BCI 周五报收 2058 点, 上升 129 点, 同比上周五下降 6.7%。本周海岬型船指数经过上周大幅跳水之后, 又开始爬升, 周初攀升幅度最为明显, 之后周四周五平稳下来。大西洋市场上的船舶需求仍然较强。航次期租租金达到 14000 美元/天左右, 比上周上升 1000 美元/天。铁矿石方面, 从丹皮尔至青岛的运价是 7.70~7.90 美元/吨。图巴郎至青岛运价达到 20.20 美元/吨左右水平。
- 巴拿马型船** 本周指数大幅反弹, 在最后一天有强烈的上涨, 周五报收 1097 点, 同比仅上涨 89 点, 同比增幅 8.8%。大西洋市场上出现了些许船舶供应紧张, 尤其是北大西洋即期船。
- 超灵便型船** 继续上周的趋势下跌, 周五指数报收 897 点, 下降 27 点, 同比上周上涨 2.9%, 跌幅与上周相当。对于空在美湾的超灵便型来说, 租金有所下滑。美湾途径欧洲的航线下跌尤为严重。

2013年7月4日人民币FFA结算数据

协议号	远期价格(美元)	远期价格(人民币)	中间价
CTC0713	13,230.00	81,495.47	6.159900
CTC0813	11,370.00	70,038.06	6.159900
CTC0913	11,660.00	71,824.43	6.159900
CTC2014	12,490.00	76,937.15	6.159900
CTC2015	14,330.00	88,271.36	6.159900
CTCQ114	9,090.00	55,993.49	6.159900
CTCQ214	11,190.00	68,929.28	6.159900
CTCQ413	14,250.00	87,778.57	6.159900
PTC0713	8,596.00	52,950.50	6.159900
PTC0813	7,993.00	49,236.08	6.159900
PTC0913	8,086.00	49,808.95	6.159900
PTC2014	7,916.00	48,761.76	6.159900
PTC2015	8,436.00	51,964.91	6.159900
PTCQ114	7,293.00	44,924.15	6.159900
PTCQ214	8,836.00	54,428.87	6.159900
PTCQ413	8,600.00	52,975.14	6.159900
STC0713	9,554.00	58,851.68	6.159900
STC0813	9,296.00	57,262.43	6.159900
STC0913	9,321.00	57,416.42	6.159900
STC2014	9,021.00	55,568.45	6.159900
STC2015	9,246.00	56,954.43	6.159900
STCQ114	8,067.00	49,691.91	6.159900
STCQ214	9,433.00	58,106.33	6.159900
STCQ413	9,363.00	57,675.14	6.159900

数据来源: 上海清算所

如有兴趣了解更多欢迎致电我们菁英 86-21-52069898

期租平均水平(美元/每天)

船型	本周平均价	比较上周	2012年7月	2011年7月
海峡型	13854	10.0↑	5909	11862
巴拿马型	8255.4	196.8↑	8891	12658
超灵便型	9477.2	94.2↓	12726	13327
灵便型	8263.2	67.4↓	9707	10289

数据来源: 波罗的海航运指数中文网

一周运价回顾(美元)

船型	航线	本周平均价	价格变动
160000/10%	西澳铁 Dampier - 青岛	7.582	0.400↓
160000/10%	巴西铁 Tubarao - 青岛	20.207	0.600↓
160000/10%	南非铁 Saldanha-青岛	13.572	0.945↓
150000/10%	南非煤 Richards Bay - 青岛	12.860	0.423↓
130000/10%	东澳煤 Newcastle - 青岛	11.587	0.470↓
70000/10%	东澳煤 Hay Point - 舟山	11.948	0.093↓
65000/10%	印尼煤 Samarinda- 广州	6.416	0.060↓
50000/10%	印尼镍 Sulawesi- 天津	12.012	0.132↓
50000/10%	菲律宾镍 Surigao-日照	9.250	0.103↓

数据来源: 上海航运交易所 CDFI

本报告中的信息均来源于已公开的资料, 我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达的意思不构成我公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。

船舶买卖概况		单位 (百万美元)		
船名	船龄	船型 dwt	船厂	成交价
Pretty Team	新交付	35,200	常青山船厂	24.5
Sea Proteus	新交付	81,761	芜湖造船厂	
Forte De Sao Jose	新交付	83,000	Sanoyas S.B.	
Loch Long	新交付	81,600	Tsuneishi 舟山	
Orient Dispatch	新交付	36,892	Hyundai Mipo	
CS Jaden	新交付	38,000	Shimanami S.B.	
Fair Ocean	新交付	33,000	Shin Kurushima	
Frontier Leader	新交付	81,000	Oshima S.B.	
Thira Sea	2010	92,500	浙江扬帆	
Ioan	1988	79,764	Old sale	
Sun New	1985	31,253	(视为 Incheon 拆解)	
Roe	1984	37,753	Old sale	
Caribbean	1986	43,325	(印度拆解)	
Ella Claire	1989	64,221	(印度拆解)	
Ava	1983	31,413	(孟加拉国拆解)	
Heng Tong 5	1983	67,389	Old sale	

据不完全统计

干散货船舶专题

船舶交易

新船交付 本周有 4 艘 8 万左右载重吨巴拿马型船下水, “Sea Proteus”由芜湖船厂建造, 交付给了 Seatankers Management。其他 3 艘日本船厂建造的巴拿马交付给了各自的日本船东。

二手船市场 上周仅有一艘 “Thira Sea” (浙江扬帆船厂, 造于 2010 年) 的交易, 但详细信息和成交价格还未透露。其他方面在金海重工有一个 176000 载重吨船壳的转手交易, 在 SPP 造船有一只 81500 载重吨船壳的转手交易。

新造船市场 本周 SwissMarine Service 和 Oldendorff Carrier 分别投下 6 艘船舶的订单。SwissMarine Service 一次性在日本订购了 6 艘 180000 载重吨海峡型船, 3 艘在 Japan Marine United, 另 3 艘在 Imabari 船厂, 预计皆在 2015 年之后交付。原本大连船舶重工和外高桥造船厂有信心拿下这些订单, 但是由于近期日元对美元走低等其他原因, 这笔订单落入了日本船厂手中。

Oldendorff 本周将许多 Option (造船选择权) 落实为实际订单, 总金额超过 2 亿美元。Oldendorff 在金陵造船厂确认了 3 艘 48500 载重的 Open Hatch 船, 单价 2300 美元。同时还在金陵投下 2 艘 82000 载重吨超巴拿马船。在韩国 Hyundai H.L., Oldendorff 增加了一艘 207000 载重吨的海岬型船订造计划。

拆船市场 印度的汇率仍然波动很大, 巴基斯坦货币也有下跌。目前很多现金买家手上持有吨位太多, 很有可能遭受拆船价格下跌的风险。

原油价格 美元/桶

种类	7月12日	7月5日	变化
西德州	104.91	101.24	+3.63%↑
布伦特	107.73	105.54	+2.08%↑

船用燃料油 7月12日 (美元/吨)

地区	IFO380	IFO180	MGO
新加坡	606 (+9)	615 (+3)	969 (+13)
上海	624 (+4)	668 (+5)	1068 (—)
青岛	627 (—)	—	1050 (+5)
釜山	613 (+7)	643 (+5)	920 (+7)
日本	635 (—)	642 (-6)	945 (-30)
Fujairah	588 (+6)	—	975 (—)
鹿特丹	606 (+20)	640 (+20)	909 (+21)

无特殊情况 IFO 价格指 HSFO

租船市场成交

- 'Mega Star'建于 2011 年, 79200 载重吨, 带吊, 新港即期交船, 途经印尼, 印度还船, 租金 8250 美元/天——租家 Siva
- 'AOM Milena'建于 2009 年, 76606 载重吨, 7月 21-27 日南美东海岸引航站交船, 新加坡-日本地区还船, 租金 14250 美元/天外加 425000 美元空放奖金——租家不详
- 'Tiger South'建于 2013 年, 76000 载重吨, Pozzalo 即期交船, 租期约 65-70 天, 新加坡-日本地区还船, 租金 19500 美元/天——租家不详
- 'Lake Dahlia'建于 2009 年, 78802 载重吨, 7月 18-25 日香港交船, 途经印尼, 日本地区还船, 租金 6500 美元/天——租家日本中部电力公司
- 'Doric Samurai'建于 2010 年, 58091 载重吨, 7月 13-15 日香港交船, 装运镍矿, 中国还船, 租金约 10200 美元/天——租家 Able Glory
- 'Yan Dang Ha'建于 2008 年, 53393 载重吨, 美湾引航站即期交船, 装运谷物, 日本还船, 租金 18500 美元/天——租家嘉吉
- 'Ever Progress'建于 2012 年, 56592 载重吨, 宿雾即期交船, 装运煤炭, 途经东加里曼丹, 菲律宾岛还船, 租金 10000 美元/天——租家诺登
- 船名待定, 货量 130000 吨 (10%增减), 从纽卡斯尔到防城, 受载期 8月 1-10 日, 运价 11.70 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率 45000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率 25000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) ——租家 DHL
- 北极星的船, 货量 150000 吨 (10%增减), 从纽卡斯尔到日照, 受载期 8月 1-10 日, 运价 12.45 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率 40000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) ——租家 Mercuria
- 莱宝转租的 'Berge Atlas'建于 2008 年, 货量 160000 吨 (10%增减), 从图巴朗到青岛, 受载期 8月 1-15 日, 运价 20.50 美元/吨, 船方不承担装卸, 装货条件按港口规定/卸率 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) ——租家淡水河谷<最近成交>
- 'Beaufiks'建于 2004 年, 货量 170000 吨 (10%增减), 从黑德兰到青岛, 受载期 7月 18-21 日, 运价 7.70 美元/吨, 船方不承担装卸, 装货条件按港口规定/卸率 30000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) ——租家必和必拓
- 船名待定, 货量 80000 吨 (10%增减), 从巴西 2 个港口到青岛, 受载期 7月 25 日-8月 3 日, 运价 33.00 美元/吨, 船方不承担装卸, 装率 10000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) /卸率 25000 吨/晴天工作日 (包括星期日节假日) ——租家淡水河谷

数据来源: 波罗的海航运指数中文网



波罗的海航运指数中文网

上海英航经纪有限公司经波罗的海交易所授权制作维护本网站, 并在中国大陆地区发行中文报价指数

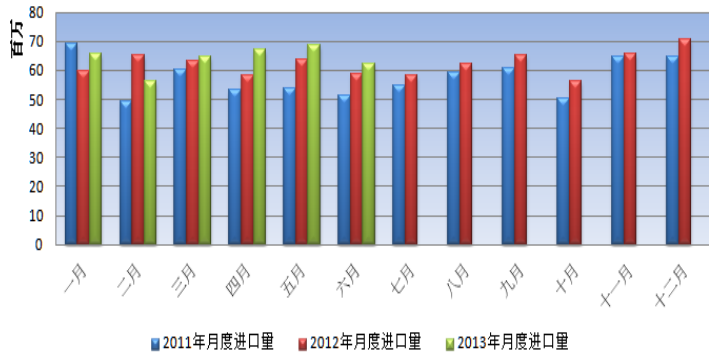
言出必行

<http://www.balticexchange.cn/>

拆船指数 (美元/轻吨)	本周	变化
中国	302	-1
印度半岛	400.6	-1.4

本报告中的信息均来源于已公开的资料, 我公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。报告中的信息或表达的意思不构成我公司的实际出价或征价。本报告的版权仅作为我公司内部学习、交流, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、发表或引用。

国内铁矿石（铁矿砂及精矿）进口量



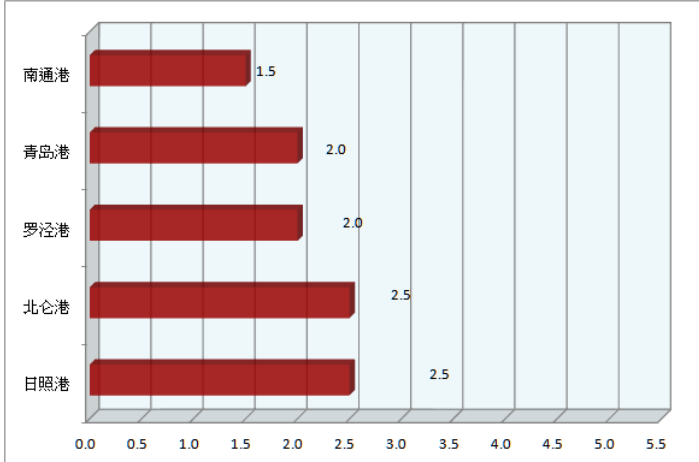
矿粉 FOB 价格 单位：美元/吨

名称	品位	发货地	7月12日	7月5日	变化
澳洲 Pb Lump	62.5%	Dampier	129	125	4↑
澳洲 Pb Fine	61.5%	Dampier	119	113	6↑
澳洲 Newman Fine	62.5%	Hedland	120	115	5↑
澳洲 Yandi Fines	58%	Dampier	110	105	5↑
巴西 SFOT	63%	Tubarao	106	102	4↑
巴西 IOCJ	65%	Tubarao	115	111	4↑

国内市场钢材价格指数

品种	7月12日	7月5日	涨跌
钢材综合	128.87	127.94	0.93↑
长材	141.43	140.25	1.18↑
扁平	116.85	116.17	0.68↑
一次材	135.19	134.13	1.06↑

待港时间较长的铁矿石港口（天）



铁矿石专题快报

6月制造业 PMI 降至四个月来低位

(来源：中国金融信息网)

从 12 个分项指数来看，同上月相比，6 月份各主要指数均有不同程度回落，其中，进口、积压订单、采购量和生产经营活动预期指数回落幅度超过 2 个百分点；生产指数、新订单指数、新出口订单指数降幅超过 1 个百分点；其余指数降幅在 1 个百分点之内。

国务院发展研究中心研究员张立群分析说，PMI 指数回落，且主要指标普遍回落，表明未来经济有一定下行压力。稳增长的政策效果还在进一步显现之中。综合看，经济增长仍然在趋稳过程中。

具体来看，**新订单指数为 50.4%**，比上月回落 1.4 个百分点；**生产指数为 52.0%**，比上月回落 1.3 个百分点；**原材料库存指数为 47.4%**，比上月回落 0.2 个百分点；**从业人员指数为 48.7%**，比上月下降 0.1 个百分点；**购进价格指数 44.6%**，比上月回落 0.5 个百分点。

分企业类型看，大型企业 PMI 指数高于 50%，为 50.4%；中、小型企业 PMI 指数低于 50%，分别为 49.8% 和 48.9%。调查还显示，反映订单不足、劳动力成本上涨、资金紧张的企业比重分别达到 47.0%、45.4% 和 40.9%，环比分别上升 4.3 个百分点、0.1 个百分点和 1.5 个百分点。

中国企业非洲淘铁矿石能否甩开三巨头

(来源：钢联资讯) 有删节

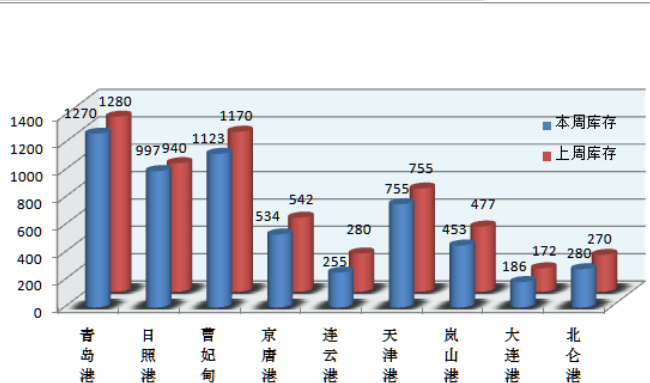
由于国际铁矿石市场长期被三大巨头（巴西淡水河谷公司、澳大利亚必和必拓公司、力拓集团的出口量约占全球的 2/3）把持，最近一年来，国内多家资源企业纷纷掉头远赴非洲，希望从铁矿石供应链上寻找突破口近日，唐山港京唐港区矿石码头迎来一艘从非洲远道而来的货船“楼兰凤凰”号，17 万吨来自塞拉利昂唐克里里项目的铁矿石首次入境中国。在此之前，只有来自澳大利亚、巴西、秘鲁等地的铁矿石在这个码头频繁登陆，而今后，非洲铁矿石甚至有望唱主角。

事实上，由于国际铁矿石市场长期被三大巨头（巴西淡水河谷公司、澳大利亚必和必拓公司、力拓集团的出口量约占全球的 2/3）把持，最近一年来，国内多家资源企业纷纷掉头远赴非洲，希望从铁矿石供应链上寻找突破口。

紧随**中铁物资公司**之后的是另一家中国资源巨擘是**中国铝业**。去年底，中铝与力拓就联合开发几内亚西芒杜铁矿达成协议。这是两家竞争对手面对同一块羊肉的妥协。更重要的是，中方为此专门成立了联合开发体，包括**中铝香港**、**宝钢资源**、**中非发展基金**、**中铁建**下属中非建设公司及**中国港湾**在内的五家企业加入了开采阵营。

其实在此之前，一些地方企业早已按捺不住。去年底，民营矿企中的佼佼者**四川汉龙集团**，出资约 2 亿美元(约合 12 亿元人民币)收购了非洲大型铁矿 SDL16% 的股份，率先拉开了一场收购大戏。此外，**山东钢铁**也将位于塞拉利昂唐克里里的非洲矿业集团 25% 的铁矿股权收入自己帐下；**中国五矿**集团继成功收购澳洲 OZ Minerals 公司后，目前正在洽谈并购毛里塔尼亚的一个铁矿项目。

国内主要铁矿石进口港库存量（万吨）



Oldendorff 今日生效 6 艘船舶 Option（造船选择权）

（来源：Tradewinds）

Oldendorff 又有 6 艘备选船生效

这家德国船东继续订船，在现代签下 1 艘纽卡斯尔型散货船，在金陵船厂签下 2 艘卡姆萨型船以及 3 艘敞口船。

德国 Oldendorff Carriers 的大规模新造船项目继续向前迈进，宣布再执行 6 艘散货船的备选订单，总价估计达 1.75 亿美元。

Henning Oldendorff 带领的这家公司目前在中日韩三国的船厂已订有 27 艘环保型船，船型从大灵便型散货船到纽卡斯尔型船不等。

Oldendorff 的新造船战略标志着公司的 U 型大转变。几年前该公司抛售掉了绝大多数的船，并大力扩增租船船队。现今 Oldendorff 运营的散货船在 450 艘左右，涵括各种船型。

这次生效的备选船中包括在现代重工签下的第 5 艘纽卡斯尔型船，交付期定在 2015 年的 3 月。今年三月时，Tradewinds 报导说，该船东订造了 4 艘 208,000 吨位的兄弟船，其中第一艘将于 2014 年的 9 月交付，造价据悉每艘超过 5000 万美元。

此外，Oldendorff 也在不断强化与中国金陵船厂的合作，在这家船厂再签下 2 艘自带装卸设备的卡姆萨型船，吨位数为 81,000 载重吨，将于 2015 年的 4 月和 7 月交付。

这意味着 Oldendorff 已在这家船厂订有 4 艘兄弟船，交付期从 2014 年 7 月起。据 Tradewinds 之前的报道说，这些船的造价为每艘 2700 万美元。

Oldendorff 还在这家船厂又下单打造了 3 艘 39,000 吨位的敞口船，交付期在 2014 年的 4 月到 10 月间。这意味着该公司目前在这家船厂订下了 6 艘兄弟船，造价为每艘 2300 万美元，交付期将从 2014 年的 7 月开始。

Oldendorff 的订单簿可能会继续膨胀，因为该公司很可能在 9 月底再确认第 6 艘纽卡斯尔型船的订单。此外，该公司还与希腊船东 Laskaridis Shipping 达成了一项协议，向这家希腊公司售出该系列中的第 2 和第 5 艘船（售价未公布），之后以 5 到 10 年期光船租回这些船，租金基于波罗的海岬型指数(BCI)，并含有利润分享。

近几年里 Laskaridis 与 Oldendorff 在长期租约上合作紧密。Oldendorff 将把这些船主要任用于现有的长期包租合同。

上月，这家德国船东将 32,000 吨位的散货船 Lucy Oldendorff 轮（造于 2011 年）挂牌出售。

到今年 8 月，Oldendorff 将在汉堡设立一个办公处。届时，其在吕贝克总部负责船舶租赁，船舶买卖以及负责项目的员工将搬到汉堡，但 80% 的职员还会继续留在吕贝克。

近来 Oldendorff 在伦敦，迪拜和特立尼达新设了办公处，目前办公地覆盖了全球 18 个城市。

OceanBulk 到中国再订 4 艘散货船

（来源：Tradewinds）

Petros Pappas 带领的 OceanBulk 似乎仍在拓张旗下船队。

此前这家公司在远东船厂已订有 10 艘船，据悉这次再订 4 艘，将其对新造船的投资数量提高到 14 艘。

伦敦经纪商 Clarksons 说，这家希腊公司在两家中日合资的船厂下单，分别打造 2 艘 58,000 吨位和 2 艘 61,000 吨位的散货船，这两家船厂是南通中远川崎船舶工程有限公司和大连中远川崎船舶工程有限公司。新船将于 2014 年和 2015 年交付。但有业内消息人士认为，所述的船舶规模有误。

“我们了解到在南通中远川崎的两艘是 64,000 吨位的 ultramax 型船，而在大连中远川崎的是 205,000 吨位的纽卡斯尔型船，”一位亚洲的新造船经纪说道。

为大连中远川崎监管市场活动的南通中远川崎拒绝对交易做评论。OceanBulk 也拒绝透露细节。“现阶段无可奉告，”一位发言人回应道。两家船厂获得的造价没有对外公布，但据经纪商说，ultramax 型散货船的造价在 2800 万美元左右，而纽卡斯尔型的价格在 5000 万美元以上。

此外，据报道称 OceanBulk 上月以 1870 万美元的价格购买 56,000 吨位的散货船 ‘Lancelot’ 轮（造于 2005 年），但劳氏 Fairplay 的数据库目前仍将这艘船列在 Fulton Shipping 名下。

造船业寒冬偏逢钱荒 熔盛重工遭讨薪

（来源：根据金融界、中华船舶网资料整理发布）

香港上市公司中国熔盛重工集团控股有限公司最近几个月公司已裁撤约 8,000 名员工，本轮裁员中，超过一半的被裁人员是外包工，其余是全职工。今年年初时，中国熔盛重工约有员工 2 万人。一些工人近日在熔盛重工南通如皋市的造船基地门外举行抗议活动，要求支付连续拖欠的工资、公积金和保险费用。

不过熔盛代表称，近日的抗议活动规模很小，公司运作不受影响。事态已于 2 日上午得以暂时平息，厂区生产秩序依然正常。

中熔盛重工 (01101.HK) 遭遇员工围堵厂门讨薪，并引发“钱荒”等一系列传闻，公司随后紧急停牌，尽管大股东张志熔承诺提供 2 亿元的免息贷款，帮上市公司纾困，但复牌后股价仍狂跌 16%，这显示出市场对公司前景的看淡。

记者多方获悉，目前熔盛重工现金流确实紧张，虽然尚有千亿元以上银行授信额度，但因投资回报率低、风险大等因素，银行方面已不愿意提供新的贷款支持，加之航运市场低迷，船东将首付无法压缩到 10%-20%，让本已订单减少、资金有限的船企面临巨大的资金压力。

无论是工人抱怨的欠薪，还是企业所称的“人员结构调整”，都暴露出目前熔盛重工缺钱的事实。财报显示，2012 年，熔盛重工收入同比锐减了 50%，仅有 79.6 亿元的收入，同时亏损 5.7 亿元人民币。

与此同时，尽管去年熔盛重工交付了 21 艘船，比 2011 年的 15 艘还多，但是该公司的现金及现金等价物在去年仅有 21.4 亿元（2011 年为 62.6 亿元）。也就是说，即便有船舶交付，熔盛重工手头也并不宽裕。

熔盛重工对此解释称，现金及现金等价物（的大幅下降），主要是偿还了部分贷款且需要提高营运资金来支持船舶的建设。

一般而言，每艘船的船款由银行借款（80%）和船东自付（20%）组成。按国际惯例，一艘船从建造到投入运营的过程中，包括合同签订、开工、上船台、下水、试航等五阶段的付款，每一阶段的付款约为 20%。而在建造过程中，银行扮演了重要的角色。

前述张先生告诉本报，熔盛重工最大的问题就在于，目前因银行在收紧贷款，而船东资金也不足，导致造船企业缺少足够费用建完所有船舶，因而需要造船企业自己拿出营运资金来完成造船工序，而这也可能就是导致其现金及现金等价物急剧下降的根本因素。如果造船企业无法建完船舶，有可能会被船东以违约理由状告。

而本报记者也在熔盛重工南通厂区现场向当地工人了解到，目前熔盛重工附近的码头上也有一些无法建完的船搁浅着，船用锚、舵等零件都未安装好，因船厂没钱去购买这些零件。

除了现金不足之外，熔盛重工的收账情况看似也不顺利。截至去年年底，虽然该公司收入大幅减少了 50%，但应收账款及应收票据为 38.11 亿元，比 2011 年的 36 亿元有所增长，而其他的应收款项（含部分预付款等）也有 74.97 亿元（2011 年为 66.38 亿元）。

同时，熔盛重工也高估了合作伙伴的资金风险。2011 年，该企业的应收账款及票据周转日已从 9 天提高到了 45 天，这与欧洲债务危机进一步蔓延及当年的业务量提升有关。但是，该公司仍认为对这些应收账款进行评估后，是可以收回的。

除了现金下降较快、应收账款高企之外，该公司的借款额也不低。尽管熔盛重工通过使用部分自有资金来偿还借款，但该公司仍有 156 亿元的短期借款和 94.8 亿元的长期借款。要应对短期借款，除了降薪及其他开源节流措施外，还需要尽快交付新船以便拿到船款、应收款及时到位、向银行继续借贷等。

对此，熔盛重工曾表示，会通过开立不可撤销的银行保函及关联公司的承担付款保函，最大限度确保应收款及其他款项的可回收性。

“今年 6 月 17 日，我们与中信保签署了统保协议，中信保会以更加优惠的价格为集团提供包括买方违约险等多种保险服务，这将大大降低公司和相关银行的运营风险。”一名熔盛重工管理层人士对记者说，目前船企的最大风险还是来自于银行断贷及部分船东弃船，因此如果有保险方介入的话，对于熔盛重工而言，无疑是加了一道“安全门”。

去年七八月份，在中海油 151 亿美元收购尼克森的最关键时刻，爆出了张志熔内幕交易案，这引起了中海油高层的震怒，尽管事后张志熔已认罚 1400 万美元选择与美国证券交易委员会和解，但这极大损害了与中海油的关系。中海油是中国最大的海工设备需求方，也曾是熔盛重工的大客户，内幕交易案以来，中海油再未向熔盛重工下过海工设备的订单，熔盛在未来急需修复与中海油的关系。