

国内船舶二手船成交量缩水

□ 王朝

散货船

船价跌多涨少 船舶成交量减少

2016年12月份，国内二手船市场成交量有所回落，二手船价格涨跌不一。上海船舶价格指数(SPI)本月平均值为774.10点，环比微跌0.05%。

从中国船舶交易信息平台统计，12月国内二手船市场共成交各类船舶354艘、52.33万DWT、交易金额12.03亿元人民币，环比上月分别减少4.07%、52.29%、47.88%，成交船舶平均船龄9.61年，环比增加2.34%。按船型统计，12月共成交干散(杂)货船259艘，油轮31艘，多用途船(含集散两用船)9艘，拖轮2艘，驳船10艘，化学品船7艘，客船1艘，工程/工作船8艘，废钢船3艘，其他船型24艘。按年度统计，2016年全年累计成交各类船舶3481艘、538.17万载重吨、交易金额80.64亿元人民币，相比2015年分别增减-16.82%、-10.69%、+16.95%。其中累计成交干散(杂)货船2432艘，油轮167艘，集装箱船43艘，多用途船(含集散两用船)191艘，驳船154艘，拖轮68艘，工程/工作船77艘，化学品船39艘，客轮27艘，滚装船8艘，液化气船2艘，废钢船7艘，其他船型266艘。

造成二手船交易量下滑主要原因一是资本投入的刺激效应正在衰减，经济增长中枢也在缓慢下移；二是航运市场持续低迷，国内多家船企、船厂破产；三是二手船提前拆解增加，获取国家拆船补贴。

按月度统计，交易金额本月位列前三位的分别是海南环岛船舶交易市场有限公司5.03亿元人民币、巢湖市海天船舶服务有限公司2.42亿元人民币、芜湖市长江船舶交易市场0.72亿元人民币。交易艘数本月位列前三位的分别是淮安市京杭运河船舶管理有限公司69艘、芜湖市长江船舶交易市场46艘、盐城市中川船舶交易服务有限公司34艘。按年度统计，2016年交易金额位列前三甲的分别是厦门船舶交易服务中心有限公司18.61亿元人民币、海南环岛船舶交易市场有限公司7.53亿元人民币、重庆航运交易所7.10亿元人民币。交易艘数位列前三甲的分别是广西贵港珠江船舶交易所有限公司506艘、芜湖市长江船舶交易市场和盐城市中川船舶交易服务有限公司各379艘、淮安市京杭运河船舶管理有限公司325艘。

2016年12月份，环渤海动力煤价格周周小幅下跌(12月28日收于593元/吨)，相比上月底下降6元/吨。在国家的大力推及大型企业主动作为下，煤炭长协合同密集签订，国家有关部门通过履约考评和主体信用评级进行责任监管，确保合同执行。长协价确定5500大卡动力煤的基础价为535元/吨，与市场价差距较大，下游用煤企业和贸易商看跌气氛浓厚，采购积极性不足，货盘偏少，运价回跌，沿海二手散货船价格连续阴跌。据上海航交所统计，5年

船龄的从事沿海运输ZC船级的1000DWT、5000DWT型散货船，本月平均估价分别为134.76万元人民币、723.36万元人民币，环比涨跌-0.78%、+1.48%。国内房地产调控更趋严格，内河建材运输需求减少，内河散货船价格以跌为主。5年船龄的从事内河运输ZC船级的500DWT、1000DWT、2000DWT、3000DWT型散货船，本月平均估价分别为52.26万元人民币、93.88万元人民币、193.43万元人民币、262.95万元人民币，环比涨跌+4.37%、-2.05%、-2.78%、-4.43%。年前，北方大雾封航影响船舶周转，电厂煤炭补库需求提升，运力供需矛盾有所好转；部分钢企因现货钢价下跌而停产，铁矿石运输需求减弱；南北粮食波动减弱，粮食贸易购销清淡，预计沿海运价短期波动不大，沿海散货船价格可能稳中有跌。春节临近，户外基建减少，内河运输需求疲弱，预计内河散货船价格短期将承压下行。

12月，受元旦假期影响，沿海散货船成交量大幅萎缩。从中国船舶交易信息平台统计，国内进场交易的二手散货船共成交257艘，38.09万载重吨，交易金额3.06亿元人民币，环比上月分别增减+24.15%、-19.35%、-44.06%。其中，内河散货船成交249艘、32.21万DWT、成交金额2.46亿元人民币；沿海散货船成交8艘，5.88万DWT，成交金额6059万元人民币。

油轮船

油轮船价上涨 成交量基本稳定



新造船

2016年12月28日，国内汽、柴油价格迎年内最后一次调价(上调幅度在100元/吨左右)，三连涨完成收官。受国际原油筑底反弹提振，2016年国内成品油零售限价仍为主要基调，成品油贸易商和用油终端采购增加，油轮运价稳中有涨，二手油轮船价继续上涨。据上海航交所统计，5年船龄的ZC船级的从事沿海运输1000DWT和从事内河运输500DWT型油轮，12月平均估价分别为217.54万元人民币、117.76万元人民币，环比上涨3.52%、3.18%。

在OPEC冻产协议达成以来，减产风光占尽，市场预期OPEC将履行承诺实施减产，但减产力度尚存怀疑。中国在工程建设时常提前完工的特色，如

果国内原油储罐大规模提前完工，可能引发以填罐为驱动的进口原油增加；加上美元波动及原油库存API等对油价的影响，国际油价在占据53美元/桶后，有上涨至60美元/桶的可能。如果油价持续上涨，市场购销氛围可能回暖，预计近期国内二手油轮价格稳中有涨。本月，国内油轮成交艘数有所减少，总成交金额增加显著，从中国船舶交易信息平台统计，12月国内进场交易的二手油轮共成交31艘，4.81万DWT，交易金额2.66亿元人民币，环比上月分别增减-34.04%、-20.76%、+94.16%。其中，沿海油轮成交13艘，3.83万DWT，交易金额2.04亿元人民币；内河油轮成交18艘，9784DWT，交易金额6183万元人民币。

造价以跌为主 订单量有所下滑

2016年12月份，新船造价以跌为主，订单量有所缩水。其中集装箱船造价下跌1.5%左右，油轮和LPG船造价下跌1%左右，LNG船造价下跌0.5%左右，散货船造价基本稳定。

据统计，VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、大灵便型散货船、灵便型散货船、8.2万M3型LPG船、16万M3型LNG船、13000TEU型集装箱船、2750TEU型集装箱船，本月平均订造价格分别为7616万美元、4916万美元、4016万美元、2936万美元、3780万美元、2205万美元、2007万美元、1755万美元、6458万美元、17753万美元、9810万美元、2486万美元。目前，散货船和集装箱船市场费率低迷并未得到缓解，油轮市场相对稳定的收益水平也即将过去，预计三大常规船型在订单数量或者造价上都充满不确定性，但是

一些特殊船型(如客滚船和豪华邮轮)的订单近期表现尤为抢眼。2016年，全球邮轮新签订单32艘、253万GT，美国、马来西亚、英国、意大利和法国船东邮轮新签订单总吨占比分别为43.87%、22.14%、15.23%、14.21%和1.58%，邮轮订单占全球新船订单总投资额一半。

本月国内新造船市场订单量大幅萎缩，新接订单共计16艘，环比减少15艘。分船型统计，集装箱船、LPG船、滚装船、客滚船、水泥运输船、科考船、破冰船、风电安装船和居住平台订单数分别为2艘、1艘、4艘、2艘、2艘、1艘、1艘、1艘。据克拉克森统计，截至12月底，中、日、韩船企手持订单量分别为3000万CGT、2006万CGT、1991万CGT，这是韩国造船业在新船订单量被日本超过后，手持订单量在过去17年来首次低于日本。



废钢船

市场有涨有跌 成交量增幅不大

2016年12月份，国内螺纹钢现货月平均价格为3341元/吨，环比上涨10.43%。本月上、中旬，国内成品钢材市场连续上扬，钢坯报价持续上涨，带动废钢收购价格跳涨；下旬现货钢价波动下跌，国内废钢市场有涨有跌，市场成交增幅不大。

据统计，12月废钢收购价总体先扬后抑，国内钢企收购重废平均价格为1830元/吨，环比上涨4.75%。国内废钢市场相比上月总体有所上涨，废钢船板料价格上涨趋于稳定。据统计，本月拆船板料(≥6mm)不含税到厂价平均为1695元/吨/轻

吨，环比上涨4.00%。目前，国内钢材市场自12月中旬出现调整，钢厂对废钢的冬储依然没有计划，关停钢厂渐多，有价无市氛围渐浓。虽然部分钢厂对废钢的收购价格有小幅提升行情出现，但实际成交未见增加。随着OPEC的减产，压载水公约的生效，及低硫燃油的使用，需要增加的船舶改造和运营成本费用越来越明确，预计更多的二手船将会被拆解，短期内废钢市场有所调整，废钢船拆船价格有下跌可能。

12月，国外废钢船收购价格平均为301.24美元/轻

吨，相比上月略涨3.72%，散货船在巴基斯坦收购价格高达340美元/轻吨。12月，国内拆船厂在国际市场上收购废钢船6艘，14.87万DWT，废钢船收购价格平均为230美元/轻吨左右。今年国内废钢船累计拆解470万DWT，本月拆解50万DWT，拆船量比上月增加66.67%。年底，银根紧缩，资金压力增大，废钢市场询盘问价者稀少，国内废钢市场运行情况不佳，预计近期废钢市场将弱势调整运行，商家操作手法秉承快速进出模式为主，部分一单一议，库存保持低位。

国内起重量最大 海上建桥神器 启用

本报讯(记者 杨瑾)1月9日，由中国自主研发设计制造的大桥海鸥号3600吨起重船在青岛交付使用，即日起将远赴福建在福平铁路平潭海峡公铁两用大桥服役。这艘起重船主钩最高起升高度距水面以上110米，是目前国内起重量最大、起升高度最高的双臂架起重船，它的启用，将提高我国海洋桥梁建设的能力。

大桥海鸥号起重船由上海佳豪船舶设计，青岛武船重工有限公司制造，长118.9米，宽48米，吃水4.8米，船上层建筑共四层，起重量3600吨，可满足44人在船上工作和生活的需要。中铁大桥局董事长、平潭海峡公铁两用桥项目经理刘自明表示，近年来中铁大桥局桥梁建设的重点从内陆向海洋转移，目前已经拥有10艘能够满足海上作业需求的船舶。2015年初，中铁大桥局投资3.4亿元人民币开始设计并建造了这艘3600吨起重船，它将是中铁大桥局走向海洋战略实施的重要装备支撑。

据刘自明介绍，该船起重采用变幅式双臂架结构，能更好地满足桥梁吊装施工的特点，减小桥梁吊装吊具结构，从而提高桥梁吊装的有效高度。据介绍，这艘起重船在作业时采用锚泊定位，可在集控室集中控制或机旁操作。设置2个1500千瓦的全回转电力推进装置及2个550千瓦的侧推装置，主要用于进出港口和靠离作业平台，技术规格书要求自航速度4节，实船测试速度达5.394节。

平潭海峡大桥80米和88米钢桁梁的整孔吊装架，需要起重量3200吨以上、吊高110米的起重船，使用周期约24月。大桥海鸥号起重船为非自航钢质起重船，具有辅助航行功能，适用于我国沿海及近海的大型桥梁和设备的吊运、安装，即将用于福平铁路平潭海峡公铁两用大桥建造工程。

大船集团交付今年首艘 30.8万吨VLCC

本报讯 1月5日，大连船舶重工集团为岚桥集团建造的30.8万吨超大型油轮 瑞鸿号顺利交付使用。这是大船集团今年交付的首艘超大型油轮，是继此前成功交付 瑞豐号、瑞泰号两艘超大型油轮之后为岚桥集团建造的第三艘超大型油轮。

同一天，大船集团和岚桥集团正式签署全面战略合作协议，双方将在新造船、项目投资、项目融资、招商、资本运作、业务开发、资源利用、企业建设等领域缔结战略合作关系，增进互信，实现双赢，将双方之间的良好合作和深厚友谊不断延续下去。

3年前，面对极度低迷的航运和造船市场，大连船舶重工集团与岚桥集团一次性签订三艘30.8万吨超大型油轮建造合约，成为当时造船业的一大新闻。之后，面对市场困境，两企业保持高度一致，从融资、技术到管理、市场、运营等方面，全方位多元化合作，下推上拉，积极对接法国巴黎银行、中国进出口银行、中国信保集团、香港华光海运公司，共同克服当下困难，从第一艘VLCC 瑞丰号2016年8月28日交付，到第二艘VLCC 瑞泰号2016年9月26日交付，再到2017年1月5日第三艘VLCC 瑞鸿号交付使用，仅仅间隔6个月时间，造就了新的 大船速度。

此次交付的 瑞鸿号船型长332.95米，型宽60.00米，型深30.00米，载重量30.8万吨，续航力为25000海里，是具有环保、低油耗特点的超大型油轮。该船采用完全自主知识产权的专利防泥沙、组合节能装置等设计，是全球技术水平最高、节能环保最好的船型之一。目前，大船集团已交付超大型油轮70余艘，手持订单90艘，超过全球超大型油轮总量的十分之一。

据介绍，山东岚桥集团已相继收购了澳大利亚西部能源天然气公司、达尔文港、巴拿马运河玛玛岛港。此次建造的三艘超大型油轮，有助于其全面拓展海外市场，实现企业全方位发展和转型升级，进一步彰显民营经济活力。

大连船舶重工集团拥有雄厚的产业、技术基础，岚桥集团在相对领域具有专业素质且运营机制灵活，双方牵手，从点到面，缔结全方位合作，实现技术、资本、管理等要素与市场的高度融合，做到了产业优势、资本优势、市场优势的无缝结合，共同走出了航运和造船业的低迷期，实现了各自效益增长，探索出了混合所有制改革之外的国企民企合作发展道路。(郭传)

盐城一年实施建造 检验船舶280艘

本报讯(特约记者 赵树海)2016年，我局坚持运行质量管理体系，优化船舶检验，主动服务船厂，提高船舶质量，力保新建船舶适航，共实施建造检验280艘、17.4万总吨，船用产品检验746台套，有力地促进了全市船舶工业的发展。日前，江苏省盐城市船舶检验局副局长刘汉茂说。

针对全市辖区内大多数造船企业规模小，生产设施、设备简陋、技术人员严重缺乏、造船工艺落后，船舶建造质量参差不齐的实际，2016年以来，该局有效运行船舶法定检验质量管理体系，主动创新船舶检验模式，集中优势力量，开展跟踪检验，重点保障船厂建造船舶的检验质量，持续推进船舶检验质量稳步提升，群众满意度超过95%以上，未发生船舶质量事故和群众投诉案件，较好地贯彻了船舶质量方针和完成了船舶质量目标，全力打造了“放心船”。

与此同时，该局严格检验源头管理。从新建船舶审图开始，源头上杜绝非标准化船型的生产；积极参与绿色船舶行动，新建船舶生活污水处理装置应装不漏；实施流水线检验模式，提高检验效率；严把船用产品检验质量关，着力推进生产企业品牌建设；加强船厂适检条件评估，辖区内共有58家船厂已获得适检条件评估证书，2家船厂顺利从四类提升到三类，现有状况极大改善，大力促进了全市船舶工业的规范性跨越发展。

本版图片除署名外均来自本报资料室

福建海上风电一体化 作业移动平台出坞

本报讯(通讯员 张智贤)日前，厦门船舶重工股份有限公司为福建省首艘海上风电一体化作业移动平台举行了命名出坞仪式。

据悉，福船三峽号总长108.5m，垂线间长99.0m，型宽40.8m，型深7.8m，设计吃水4.6m，带动力定位系统，最大作业水深50m；平台艏部左舷配置一台1000T电动全回转塔式起重机，艏部右舷升降机构附近配置一台200T全回转起重机，可携带5MW风机3台或7MW风机两台，作业面积大于2500平方米，起吊能力与甲板工作面积及载荷国内迄今最大，综合能力目前居国内首位。

该项目为福船集团与三峡集团成功合作的首个产品，它依托各自优势，实现强强联合，立足福建海上风电项目，通过对海上风电一体化作业移动平台等专业装备制造与运营，提高海上风电工程施工效率和建设成本，加快绿色能源发展，造福子孙后代具有重要意义。

该平台将于今年3月底在福建沿海交付使用，届时将是国内具有自主知识产权的最先进的海上风电安装船。

右图为海上风电一体化作业移动平台出坞现场。张智贤 摄

