

过去两个月，波罗的海干散货综合运价指数（BDI）一路高歌猛进，至3月13日强势上涨至1099点，这一态势与业界对今年干散货市场好转的预期十分吻合。与此同时，散货船市场也热闹起来，尤其是二手船市场更火，由于不少船东破产，低价的二手船比新船更有吸引力。

二手散货船受热捧

□ 张梦洁



本版图片来源于网络 请作者与本报联系以奉稿酬

沉寂已久的干散货船市场似乎终于迎来了反弹，BDI持续上扬。不过中船重工经济研究中心分析师谭松认为：是否复苏还需继续观察，应该说，干散货船市场最好的时刻已经过去，但最好的时候还没有来临。目前来看，干散货船市场趋势性的复苏周期还没有出现，BDI后续有可能还会继续波动。

大宗商品需求渐旺

从2月14日的低点到3月10日，BDI累计涨幅达58.5%。其中，波罗的海好望角型散货船运价指数（BPI）下降9点，为1211点；波罗的海超灵便型散货船运价指数（BSI）上升2点，为874点；波罗的海灵便型散货船运价指数（BHSI）上升4点，为495点。

BDI之所以上升，一方面是因为受中国春节假期开工率的影响，项目开工率的回升为运价上扬提供了支撑，从历史上看，春节后BDI都会有季节性的上涨。谭松解释说，另一方面，这与铁矿石需求的增长分不开，国内对

散货船市场回暖

在干散货海运量中，铁矿石占比约29%，煤炭占比23%，粮食占比10%，其他小宗散货占比约38%。其中，中国铁矿石海运量占世界总运量的71%，煤炭海运量占世界总量的17%，是运力回升最重要的驱动因素之一。从海关总署近日发布的数据来看，前2个月，我国进口铁矿石1.75亿吨，增加12.6%，进口均价为每吨532.1元，上涨83.7%；煤炭4261万吨，增加48.5%，进口均价为每吨640.7元，上涨1.1倍。

受铁矿石、原油、煤等主要大宗商品进口量价齐升影响，运价大幅回升。据上海航运交易所统计，3月9日，中国北方至澳大利亚好望角型船往返航线航次租期（TCT）日租金为12667美元，较上期上涨26.7%。

船舶交易市场周评

巴型货船船价下跌 国际油轮成交清淡

□ 王朝

3月15日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为755.32点，环比下跌0.22%。其中，国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨0.29%、0.23%；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0.57%、1.23%。

在海岬型散货船领涨下，其他船型配合，BDI指数连涨10天一举攻破1100点大关，周二收于1112点，环比上涨7.65%，散货船东经营状况相对较好。本周，国际散货船价以上涨为主，5年船龄的灵便型、超灵便型和海岬型散货船价分别上涨0.68%、0.42%、0.72%，巴拿马型散货船因上涨较快而小幅回吐0.57%。

近期铁矿石、煤炭贸易需求旺盛，是拉动BDI上涨的核心因素。由于低龄散货船较多，运力过剩现状很难解决，大宗商品原料与初级产品之间的价差套利空间正在减弱，支撑BDI持续上涨的动能逐步衰减，短期内运价可能回调，船价可能惯性反弹。本周，二手散货船成交萎缩，共计成交8艘，比上周减少25艘，其中卡塔尔萨姆型船成交3艘，巴拿马型船成交3艘，灵便型船成交2艘。

由于美国原油库存和活跃的钻井数连续刷新纪录高位，市场担忧全球原油供应过剩的现状无法改善，国际油价围绕56美元/桶来回拉锯1个月后将掉头下挫，布伦特原油现货价格周二收于50.92美元/桶，环比下跌8.94%。本周，国际油轮成交清淡，共成交6艘，比上周减少3艘，其中阿芙拉型油轮成交1艘，成品油油轮成交5艘。

近期，动力煤需求活跃，下游采购积极，运价高位滞涨，沿海散货船价格走势各异，大船船价稳中有涨，小船船价继续下跌。本周，5年船龄的沿海1000DWT散

货价格下跌2.25%，5000DWT散货船价格微涨0.30%。目前，北方港口煤炭资源供应偏紧，动力煤、焦煤价格弱势反弹；两会结束后减产煤矿复产，供给逐步增加，下游用煤企业和贸易商观望情绪渐浓；国内钢材价格整体下挫，进口铁矿石价格下跌，市场成交转淡；沿海散货运输需求不足，船东报价主动让步，运价后续趋势下滑，预计沿海散货船价有调整可能。本周，沿海散货船成交5艘，其中1000DWT左右的散货船成交4艘，2000DWT左右的散货船成交1艘。

据国家统计局介绍，重点城市房价在1-2月趋于稳定，因城施策的调控措施维护了房地产的稳定发展，又使房地产去库存的进程没有受到影响。近期，内河建材、煤炭和化肥运输需求略有增加，运价小幅回升，内河散货船价格涨多跌少。本周，5年船龄的5000DWT、1000DWT、3000DWT散货船价格环比上涨0.77%、0.95%、0.81%，2000DWT散货船价格环比下跌1.58%。本周，内河散货船成交量尚可，共计成交87艘，比上周减少29艘。

中国加油港离 国际范儿 有多远

的燃油甚至会引起燃油管路堵塞。与此同时，随着国际海事组织对于船舶硫化物排放要求的升级，2020年后含硫量超过0.5%的燃油不被允许在国际航行船舶中使用，这对于目前重油加工技术薄弱的中国船舶燃油产业而言是一大挑战。

加油港建设潜力巨大

从长远来看，未来中国加油港的建设依然具有很大潜力。在过去两年里，中国在全球成品油贸易中的角色逐渐发生转变，已经从净进口国转变成成品油出口大国。2015年成品油海运出口量同比增长29%至2400万吨。去年前9月，成品油海运出口量同比激增63%，总计达2570万吨。

国际油价的频繁波动对于中国炼油厂而言既是机遇也是挑战。以进口原油为主要生产原料的炼油厂只要拥有足够的石油储存能力，就可以选择在低油价时将生产调整到保持系统稳定的最小值并大量囤积原油，待油价回暖后再对原油进行炼制出售以获得高额利润。尽管这一经营策略可以有效规避国际油价波动的风险，但对于炼油厂石油储存的能力提出了较高

比新船价格低 二手船获青睐

运即将签订7艘62000载重吨散货船建造合同等。

不过，相比于订造新船，船东们似乎对购买二手船更感兴趣。据国际航运咨询公司德鲁里（Drewry）统计，今年1月，二手干散货船成交量达到85艘、6088万载重吨。由于有的船东破产，二手船相对更便宜。谭松解释说，这种情况是对于干散货运市场的恢复，因为这是船队存量之间的竞争，而新造船会造成运力过

短期向好还是长期复苏？

看，作为将来交付指标的船队订单比，现正处于近10年的低点；受《压载水管理公约》实施带来的高报废率和较少的新造船订单影响，预计干散货船市场将在2017年增长1%。

不过，部分航运企业负责人依然对未来的干散货船市场感到迷茫。从我们自己的感觉来看，干散货船市场供需尚未出现根本性改变。江苏省一家国际航运公司负责人预计，受世界经济复苏乏力影响，干散货船市场可能还得继续低迷2-3年。

山东省船舶工业行业协会副秘书长周安昌说，目前船东整体上仍持观望态度，下单很谨慎，而且在当前的BDI水平下，航运公司要实现盈利也很困难，因此只能说干散货船市场阶段性好转，但好日子还没真正到来。

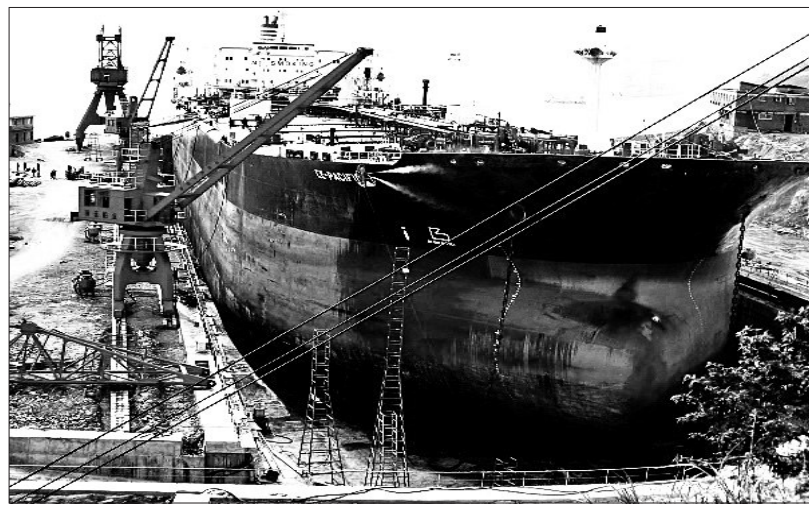
有业内人士称，干散货航运大周期复苏条件已经具备，2016年是干散货船市场本轮周期的底部，预计2017年BDI同比将上涨33%-63%，中长期上涨空间巨大。

谭松的预期则更加谨慎：相较以往，今年干散货船市场的表现将有所好转。从年平均值来说，今年全年BDI增幅有望维持在30%左右。

如果BDI能回升到1200-1500点，倒可以被认为是干散货市场长期复苏的信号。谭松表示，判断干散货船市场是否出现根本性复苏，主要看两个指标：一是全球船队增速，二是全球贸易量。

但从现有表现来看，这两个指标的拐点还未到来。在干散货运力方面，据克拉克松研究公司统计，截至去年12月30日，全球干散货市场运力总计10868艘、7.94亿载重吨，较上月末增加约150万载重吨，继续保持低速增长；同时，国际贸易也依然疲软，世界贸易组织去年再次下调2016年世界贸易增速至1.7%，该增速是2009年以来的最低水平。

在这种形势下，谭松提醒，当前船企应先尽量按期交付手持订单，唯有把风险降下来，才能为迎接市场复苏做好准备。



3月13日笔者在位于福安的福建新远造船有限公司看到，船坞上烟花飞溅，码头上停满了船舶。今年以来，这家公司修船做到坞不闲、码头船不断，呈现多艘船齐修的格局。公司负责人郑宇介绍说，企业充分发挥10万吨级干船坞的优势，使修船效率更高、安全性更强、节能更显著、环保更突出。在当地形成了“人有我有，人无我有，独特优势，在修船行业里赢得良好口碑。”

高心如 摄

三代工匠是如何炼成的

□ 东华

十二届全国人大五次会议上，政府工作报告提及2017年重点工作任务时指出，质量之魂，存于匠心。要大力弘扬工匠精神，厚植工匠文化，恪尽职业操守，崇尚精益求精，培育众多中国工匠，打造更多享誉世界的中国品牌，推动中国经济发展进入质量时代。

在沪东中华造船（集团）有限公司，就有这样三代崇尚精益求精的良工巧匠，他们由中船集团首席焊接技师张翼飞领衔，书写了中国造船工匠的一段段传奇，为中国质造创造惊人业绩不断摧城拔寨。

掌握100多种焊材 焊接技术的 焊神

烧好每一条约焊缝就是在守护工匠精神，这是张翼飞的座右铭。40多年来，张翼飞始终坚守在船舶焊接第一线。能够掌握100多种焊材的焊接技术。无论哪个船东，对张翼飞的产品都是免检的。

个人技术已登峰造极，然而张翼飞最大心愿是要培养更多国宝级人才。张翼飞的徒弟徒孙有上百人，已先后带出7个全国技术能手，6个省部级劳模，18名高级技师。他们都已是国家焊接工程的中坚力量。徒弟秦毅和徒弟张冬伟就是其中的杰出代表。

中国殷瓦焊接第一人

十多年前，24岁的秦毅前往日本学习殷瓦钢焊接技术，仅用1个月时间就完成了半年的培训内

容，成为中国殷瓦焊接第一人。现在秦毅的责任是解决更多疑难杂症。焊炬控制、焊接变形控制、焊接工装设计等一系列技术难题的攻克；《殷瓦钢端部焊接工装设计运用》、《LNG船殷瓦焊接G证》等课题的完成，使船舶的建造进度、质量都有了明显提高。他创造的扭动施焊法，使液货舱焊缝漏点逐步做到100%无漏点，焊缝检测一次性合格率，比肩日韩造船企业，达到了世界领先水平。

大国工匠 渊淳岳峙

工匠精神是一种修行，世间只有必然没有偶然。张冬伟不折不扣继承了师傅秦毅 追求卓越，专心专注 的工匠精神，他端起焊枪时的心理状态，可以这样形容，心如止水，手如拂羽，身如渊淳岳峙。2016年五一期间，中央电视台《大国工匠》栏目中，就专门介绍了他的成长故事。

2008年，中国第一艘LNG船交付使用，令世界瞩目。此后，凭借信誉品质，沪东中华的LNG船订单不断。目前，中国已投入运营、在建和已下单的20艘大型LNG船建造任务全部由沪东中华承接。已经交付的12艘LNG船，其中4艘是世界石油公司巨头埃克森美孚的主力船型。中国的船舶焊工们，用精湛技术，为中国造船工业赢得了荣誉。

工匠精神 绝非口号、空谈，而是脚踏实地的坚持和精益求精的追求。张翼飞说，他们师徒三代的追求，就是要把手中的技术 做到极致，不会说差不多就可以了，不能差不多，就是要做到极致。

完工前