



船市观察

近日,沙特阿拉伯海工船东 Zamil Offshore 宣布,将船队中 5 艘海工船出售给印度拆船厂进行报废拆解。Zamil Offshore 是中东地区最大的海工船舶服务公司之一,同时也是沙特水域最大的海工船运营商,而报废这 5 艘海工船是因为它们超出了需求,又受到船龄影响很难在二手船市场上出售。该公司剩下的 47 艘海工船中的大部分目前由沙特阿美租赁。

据各方面数据显示,从目前市场状况看,东南亚地区的海工船闲置率最高。各海工船型的闲置率均高于 36%,平均闲置率达 42%,可见近几年海工船市场经营业绩的惨淡。

我国海工船建造企业也遭遇史上最严重的危机,交不出去的海工船与日俱增并不断挑战“库存”高压线,“交付难”成为压倒企业的最后一根稻草。一时间,海工船市场犹如跌入“冰窟”。

当前,如何让闲置海工船“动”起来,并消化掉现有“库存船”,成为摆在相关企业面前最棘手的问题。

## “库存船”“交付难” 寒冬中挣扎的海工船

“即使把当前海工船船东手上已有的船舶全部‘大换血’,也无法缓解海工船日益高涨的库存压力。”东南沿海一家海工船建造企业总裁坦言道。

过去两年,大量海工船退租、撤单现象进一步加剧,这让不少海工船建造企业疲于应对也难以应对。2017 年以来的海工船市场主要以“去库存”为主,新造船市场一片寂静,船东询价、下单者寥寥无几,船企新接单单凤毛麟角。

“2016-2017 年我们都没有接到海工船订单。”苏南一家海工船建造企业负责人表示,2017 年以后,市场上压根听不到海工船船东询价的声音,也几乎没有新单出现。此外,由于近年来石油价格相对较低,不少海工船建造企业手中囤积了大量海上支援船(OSV)、平台供应船(PSV)等海工船,这些船舶的被弃风险较大,大多都成为库存船。

同时,“交付难”也成为船企最大的心病。武昌船舶重工有限责任公司相关负责人表示,前两年,海工船订单仅有 20% 左右的预付款,有些船企在只有 5%-10% 预付款的情况下都开工建造。在市场发生逆转的情况下,又加之投机的商的大肆下单,使得这些投机订单很难交付。很快,不少企业就尝到了低价接单带来的“苦果”,完工海工船等待“交付”数量多,使企业资金压力骤增。

对此,厦门船舶重工股份有限公司相关负责人表示,希望以短期租赁的方式将这些船租出去,盘活资源。因此,打折销售“库存船”也成为众多金融机构、船企的普遍做法。而“库存船”大多是两年前的订单,被抵押给银行,船企便在原价基础上打六折或者对半销售,金融机构也乐得“清仓甩卖”。

据悉,一艘 PSV 在市场高峰时的报价约为 3000 万美元,2017 年时,有银行挂牌 600 万美元出售转让。

“要消化掉当前市场‘库存船’至少需要 2-3 年。”江苏镇江船厂(集团)有限公司相关负责人表示,尽管这一预测有些悲观,但市场真实需求的确如此。

“海工船闲置已是常态,一些船东在二手海工船没有租约,导致闲置海工船不断增加。”截至 2018 年底,仅仅以海工船为主打产品的企业仍旧在“寒冬”中苦苦挣扎。



海工船市场经营业绩惨淡。本报资料室供图

## 需求改变 库存高压 海工船建造亟待“另谋出路”

市场现状使得船东已逼近生存红线,海工船建造企业的债务问题也到了十分严重的地步。在市场需求不断生变的情况下,面对船东挑剔的目光,“闲置”船舶恐成“弃儿”。尽管全球海上油气开发热情有所恢复,运营市场触底企稳,但市场供应过剩的局面并未扭转。

针对海工船库存严重的现象,有船企负责人提议对现有库存的海工船集中登记,以期在南海可燃冰开采项目上寻求“用武之地”,助力国家发展。但这一建议并不被业内人士看好。

也有人提议拆解当前市场运营的老旧海工船来缓解当前新建完工海工船的库存压力。对此,业内人士表示,船舶拆解主要针对三大主流商船,海工船当前在中国基本以消化库存为主,船东不可能去拆解。

阿联酋海工船东 Topaz Energy & Marine 表示,从中期来看,海工支援船市场还是十分乐观的,但前提是这一领域从目前开始必须进行大规模合并。

Topaz 首席执行官 Rene Kofod-Olsen

也称,目前 OSV 市场上有太多运营商竞争同一业务,合并将有利于整个行业。

不过,受低油价、合同减少和高资产负债率影响,目前全球 OSV 市场正在面临严峻挑战,而阿拉伯湾、墨西哥湾等核心地区不良资产数量也在不断增加。

与此同时,Kofod-Olsen 对中期市场预期十分乐观。他认为,如果油价能够稳定至少六个月以上,石油公司将重新开始增加勘探生产投入。不过,他预计,即使石油公司的预算开始大幅回升,OSV 市场的复苏依然存在着一年的时间间隔。

截至 2018 年下半年,Topaz 旗下船队运营超过 90 艘 OSV,为全球各地特别是里海、中东、西非及北海和墨西哥湾的能源行业提供服务。

由此可见,面对市场需求结构改变以及库存高压,突破重围、转型升级、探索新的业务领域和发展模式,已成为中国海工船建造企业生存发展的当务之急。

## 双管齐下 形成合力 或将迎来“黑暗”后的黎明

近日,中国船舶工业行业协会发布《2018 年船舶工业经济运行分析》中表示,2018 年新型海工装备取得突破,部分库存装备得到了处置。

报告称,2018 年,国际原油价格整体处在相对高位区间,布伦特油价一度突破 80 美元/桶,海洋工程装备上游运营市场呈现温和复苏,我国承接各类型海工装备 44 艘/座,合计 38 亿美元,同比增长 84%。骨干海工装备企业紧盯市场变化,承接 5 艘高价价值的 FPSO,同时在 LNG 动力守护供应船、LNG 浮式再气化驳船等 LNG 相关海工装备,以及海上风电安装平台、自升式海洋牧场平台、海上风电多功能抢修船、海上风电安装船和智能化渔场等新型海工装备领域取得突破。此外,我国骨干海工装备企业通过转售和出租等方式处理了 10 艘海工平台和 83 艘海工船订单。

在全球海洋工程装备建造市场,欧洲船东长期以来占据较大的市场份额,2000 年以来欧洲船东在全球投放的订单数量达到 1926 艘/座,占全球总订单量的 42%。欧洲船东也是我国船厂的重要客户,在我国船厂的下单量为 461 艘/座,占其下单总量的 24%。

当前,尽管海工装备建造市场形势依旧严峻,过剩的装备供应导致船东下单一时严重不足,市场整体新造需求极为有限,但是,业内也不乏在市场低位筹谋发展的船东,特别是长期浸淫于海工装备运营领域、对市场敏感度极高的欧洲船东,仍会把握当前的市场机遇。

鼓励海工装备建造企业创新处理库存海工装备的同时,重点引导海工建造企业群策群力,形成合力,实现装备处置目标成为当前海工船摆脱困境的方式之一。

例如,组织建造企业、金融机构、油服公司等相关单位联合成立基金或资产管理公司,建立利益共享和风险共担机制,接收库存装备,以实现船厂出表,缓解海工建造企业生存压力,也实现装备的批量维护,降低维护成本。另外,海工企业要关注中东、巴西和墨西哥等国家和地区市场,帮助基金或资产管理公司与当地油气公司或油服公司建立战略合作关系,将库存海工装备以租赁的方式用于当地油气开发,同时给予油气公司收购相关装备的权利,如此海工船的市场或将迎来一丝复苏的曙光。

(全媒体记者魏黎依整理报道)

## 西江造船升温 船舶交易量再创新高

本报讯(全媒体记者 龙巍 记者 郑燕)1月30日,记者从广西壮族自治区船舶检验局获悉,广西 2018 年全年新造内河船舶 305 艘,共 32.1 万总吨、59.3 万载重吨,分别同比增长 3.4%、42% 和 64.7%。广西贵港市西江航运交易所全年船舶交易艘数达到 1405 艘,同比增长 96%,船舶交易金额达到 25.3 亿元,同比增长 169.3%,在全国船舶交易机构中交易艘数和交易金额均排名第一。

2018 年,广西内河港口货物吞吐量完成 1.4 亿吨,同比增长 10.3%,集装箱吞吐量完成 105 万标准箱,同比增长 16.5%。广西梧州长洲枢纽船闸过闸货运量首破亿吨,全年过闸量完成 1.3 亿吨,同比增长 33.3%,过闸船舶平均载重吨位达到 1659 吨,比上年同期提高 137 吨,增长 9%,船舶朝大型化、标准化方向发展的趋势非常明显。

据了解,大部分沿江船厂造船订单船期已安排到半年之后,新造船船运力逐渐发展为以 3000 吨级以上船舶为主,最大新船载重吨位达到 6500 吨。造船热又带动了交易热,贵港市西江航运交易所充分发挥“互联网+”、大数据优势,及时采集发布航运市场信息,连通供需链条,简化交易程序,为珠江水系船舶交易提供“一站式”服务,使供需双方都能满意交易,赢得了良好的口碑,船舶交易量勇冠行业之首。

随着珠江黄金水道建设力度的加快和交通运输结构调整工作的推进,西江航运发展全面提速,主要航道通航条件大幅提升,港口规划建设逐步规范完善,西江干线船闸实现联合调度,船舶过闸效率提高,往返大湾区集装箱班轮航线进一步增加,西江水运服务粤港澳大湾区和珠江-西江经济带发展的支持保障能力日益增强。

## 大船海工 正式破产重整

本报讯(全媒体记者 胡逢)1月29日,中国船舶重工股份有限公司(以下简称“中国重工”)发布公告称,截止 2018 年 12 月 31 日,大船海工净资产为-19.21 亿元,资产已不足以清偿不到 800 万元的债务,大船海工将破产重整。这家代表辽宁海工装备制造最高水平的“国有”船企也成为近年来首家破产重整的船企。

据介绍,此次大船海工被大连中院裁定受理重整,对中国重工生产经营产生的不利影响不大,公司仍以舰船的研发设计制造为主营业务。预计大船海工重整将增加中国重工 2019 年度财务净收益约 9 亿元。

作为一家专业从事海洋工程设计、建造、修理和改装的总承包公司,大船海工主要业务范围包括自升式和半潜式钻井/生

产平台、钻井船、FPSO、风车安装船以及各类海洋工程船等固定/浮式钻井/油气生产及海洋工作设施。2015 年,大船海工成为首批入围海工企业白名单的 7 家企业之一。同年在海工装备市场长期的低迷的情况下,大船海工在逆境中创新转型,从海工成功“转型”造船,接获了来自卢森堡公司 Jaccar Holdings 的 5 艘全球首制 85000 立方米超大型乙烷乙烯运输船(VLEC)总包建造合同,成为中国第一家建造 VLEC 的船厂。

有专家指出,按照规定,在开始重整之后,大船海工可以在一个较长的时间内由重整人按照重整计划继续经营,灵活地采用追加投资、租赁经营、整体出让、并购重组等多种方式,最终履行重整计划中的偿债协议清偿债务并实现企业复苏。

## 南通中远海运川崎 1月交付5船

本报讯(通讯员 彭常青)1月31日上午,南通中远海运川崎船舶工程有限公司(以下简称“南通中远海运川崎”)3艘 6.1 万吨级散货船同时命名交付,创下单日交船数量最多纪录。加上 1 月初交付的大型散货船和巨型油轮,至此,该公司 1 月份已完工交付 5 艘新船,近 70 万载重吨,创历史新高。

刚刚过去的 2018 年,南通中远海运川崎沉着应对复杂的外部环境和经营形势,保持良好的发展势头,全年共建

成交 7 艘新船,完成产量 157.8 万载重吨、38 万修正总吨,其中尤以 20000TEU 集装箱船、新 VLCC 油轮等船型为海内外业界所瞩目,圆满完成全年生产经营任务。

据了解,2019 年,南通中远海运川崎将由大型、超大型船舶建造转入散货船连续建造高峰阶段。新年开局之际,公司上下已超前谋划,做好迎战高作业量体制的一切准备。同日 3 船交付,吹响了南通中远海运川崎 2019 年“短平快”造船的号角。

## 立新船舶 2艘万吨货轮同日下午水



新下水的“国翔8”万吨散货船。高心如 摄

本报讯(通讯员 高心如)近日,位于福鼎沙埕港的福建立新船舶工程有限公司(以下简称“立新船舶”)首次承建并分别命名为“国翔 8”、“正航达 8”的 2 艘万吨级货轮同日成功下水,标志着该公司船舶建造能力跃上了新台阶。

据悉,立新船舶自创建以来,先后承接、改建、新造各类中小型船舶 1000 多艘,其中有散货船、工程船、化学品船、系列渔船、海工水产加工船、海上制冰船、渔政执法船等产品。“国翔 8”、“正航达 8”两艘万吨船的成功建造,实现了立新船舶万吨船舶建造零突破,是立新船舶发展

过程中的一个里程碑,为今后继续造船奠定了坚实的基础。

据悉,“国翔 8”、“正航达 8”两艘万吨船均为钢质、单甲板、单机、单桨,柴油机驱动的尾机型散货船,总长 126.34 米、型深 8.9 米、设计吃水 6.7 米、排水量 12559.2 吨、配备船员 14 人。船上设有 3 个货舱,用于装载一般干货与散装谷物等散货,可航行于中国近海航区。

两艘万吨散货船项目完成多项技术创新。建造期间,立新船舶科学施工,如期完成了下排上水的生产节点。两艘万吨船下水的焊接质量上乘,产品质量得到了船检部门及船东的赞誉。

## 海岬型散货船价格微跌 沿海 5000DWT 型货船反弹

□ 谭朝阳

1月30日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 807.56 点,环比上涨 1.25%。其中,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上涨 0.75%、2.09%、1.43%;国际散货船价综合指数微跌 0.04%。

随着春节长假临近,中国部分工厂陆续停工,“中国因素”使得全球干散货运输市场需求明显萎缩,运价逐步回落,BDI 指数收于 797 点(周二),环比下跌 23.07%,二手散货船价格震荡下跌。本周,5 年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT—1481 万美元,环比下跌 1.73%;57000DWT—1570 万美元,环比上涨 1.92%;75000DWT—1998 万美元,环比上涨 0.25%;170000DWT—3230 万美元,环比下跌 0.30%。1月25日,全球最大铁矿石生产商巴西淡水河谷公司位于米纳斯吉拉斯州的一处铁矿废料矿堤坝发生决堤事故,这是短短 3 年来,淡水河谷第二次发生的大规模溃坝事故,周围运矿的铁路以及交通设施已经阻

断,巴西政府必将增强安全检查和监督的力度,更多的停业整顿或减缓生产或将进一步确认。业界认为,这一事件可能导致淡水河谷铁矿石产量下降 6% 以上,从而对整个干散货海运需求产生重大负面影响,或会给本已疲软的航运市场再捅上一刀。目前,全球散运市场各大船型运价继续走跌,1 年期租费率全线回挫,预计 1 年期租费率 30.47 万 DWT,成交金额 13900 万美元,平均船龄 4.25 年。

美国页岩油行业深陷债务泥潭或令产量增速放缓,俄罗斯和 OPEC 减产态度积极以及美国制裁委内瑞拉石油公司等政治风险主导全球原油市场,原油价格继续稳步走高。布伦特原油期货收于 61.20 美元/桶(周二),环比上涨 1.16%。国际油轮运价波动盘整,二手油轮船价稳中有涨。本周,5 年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT—2135 万美元,环

比上涨 0.87%;74000DWT—2166 万美元,环比上涨 0.33%;105000DWT—3017 万美元,环比上涨 0.12%;158000DWT—4258 万美元,环比上涨 1.58%;300000DWT—5902 万美元,环比上涨 0.81%。目前,国际油轮 1 年期租费率维持稳定,预计二手油轮价格或平稳波动。本周,二手国际油轮成交萎缩,共计成交 4 艘(环比减少 11 艘),总运力 30.47 万 DWT,成交金额 13900 万美元,平均船龄 4.25 年。

沿海散货运价小幅下探,二手散货船价走势各异,小船价跌,大船价涨。本周,5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT—135 万人民币,环比下跌 0.55%;5000DWT—810 万人民币,环比上涨 6.19%。春节假期临近,供暖季需求旺盛,煤炭行业未来集中度增强价格上涨可期,部分贸易商开始抄底采购,沿海散货运

价基本触底,部分航线有反弹迹象,预计散货船价格短期震荡盘整。本周,沿海散货船成交量一般,成交船舶吨位以 1000DWT、5000DWT 左右为主。

内河散运需求一般,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—46 万人民币,环比上涨 6.62%;1000DWT—94 万人民币,环比下跌 0.49%;2000DWT—175 万人民币,环比下跌 1.38%;3000DWT—306 万人民币,环比上涨 2.16%。受春节假期影响,国内部分基建暂停施工,建材运输需求减少,部分船东将船舶暂时停航,预计内河散货船价小幅盘整。本周,内河散货船成交量大幅上升,共计成交 121 艘(环比增加 82 艘),总运力 30.81 万 DWT,成交金额 19856 万元人民币。