

疫情之下，闲置船舶何去何从？

为应对新冠肺炎疫情带来的巨大冲击，日本大型航运公司商船三井日前宣布，正准备采取一系列紧急措施予以应对，其中包括削减投资和收回租船以及闲置船舶等。

受新冠肺炎疫情影响，世界贸易需求大幅下降，大量船舶遭闲置。数据显示，截至今年4月初，全球船队中共有5778艘船处于闲置状态。若以总吨计算，闲置船舶约占全球船队的2.6%。其中散货船队闲置比例为0.2%，闲置集装箱船闲置比例为1.7%，豪华邮轮为21%。



中东集装箱远洋航线瓦司号轮在大连港作业。本报资料室供图

受疫情影响 大量航线停航

航运咨询机构最新的一份报告显示，新冠肺炎疫情给航运业带来了巨大打击。

截至4月中旬，总共有435个集装箱船舶航次被取消，这相当于总计700万TEU的运输量被取消。

事实上，在该份报告发布后，包括2M联盟——全球第一大集装箱航运公司马士基和第二大地中海航运(MSC)以及赫伯罗特宣布停航更多的船舶。

法国海运咨询机构Alphaliner也表示，受新冠肺炎疫情影响，第二季度集装箱班轮航线将取消250多个航次，闲置运力预计突破300万TEU大关。其中，从亚欧贸易航线中撤销的运力高达三分之一。

此前，全球集装箱船闲置运力的最高纪录，是四年前韩进海运倒塌破产后创下的159万标准箱，约占当时全球总量的7.8%。2009年金融危机最严重时，全球集装箱船的闲置运力是152万标准箱，约占全球总量的11.7%。

而300万TEU的运力几乎是2016年韩进海运破产和2009年全球金融危机期间达到的峰值的两倍。相当于停航150艘20000TEU的超大型集装箱船。

目前看，停航航次已开始涉及今年5月和6月的船期，且仍有继续扩大的可能。

信德海事提供的数据显示，目前全球集装箱船的总运力约为2332.01万标准箱。这意味着，按标准箱计算，今年全球约或有12.86%的集装箱船运力被闲置，创下历史最高水平。

此外，4月8日，世界贸易组织(WTO)发布报告称，新冠肺炎疫情的暴发，扰乱了世界各地的正常经济活动和生活，预计今年世界贸易量下降13%—32%。贸易需求大幅下降，使全球关键航线都宣布削减运力。

另外，今年3月，进入洛杉矶港的入境集装箱船比去年同期下降了26%。新加坡的集装箱船吞吐量则下降至去年8月以来的最低水平。

国际航运商会主席埃斯本·鲍尔森表示，今年以来，全球海运总量约下降了15%。

被闲置的船去哪儿了？

目前，闲置船舶主要有两种形式。

一是热闲置，即船舶被锚定并配备人员，当需求恢复时，可以相对快速地准备好。这可节省燃料等运营成本，但需继续支付船员的工资和保险费，并支付租船费。二是冷闲置，即保留少部分船员在船上进行一般维护，但关闭船舶的大部分系统。这意味着，再次启动船只将要花费数百万美元，且需要进行全面的检验，才能出航。

据世界10大船舶管理公司之一的Wilhelmsen船舶管理公司(WSM)称，目前收到的询问大部分都是关于3—6个月的热闲置，也有部分船舶在寻求9—12个月的更长时间的闲置。另外，近期，该公司收到的关于船舶闲置服务

方面咨询量出现激增，甚至超过了2009年全球金融危机期间的水平。

闲置船舶对船东来说是一个艰难的选择，因为船舶在停航情况下，除了会继续产生成本外，这么多闲置船舶去哪里也成为新的问题。

据了解，全球目前有近三分之一约102万TEU的闲置运力在船厂安装洗涤塔。另外，由于较少的台风数量以及较小的洋流影响，在亚洲范围内，船舶可以选择在马来西亚沙巴州南纳闽岛附近海域抛锚。在欧洲，船东通常岸安排船舶在挪威南部闲置。

WSM首席执行官Carl Schou表示，“目前，我们正在根据客户的要求，评估亚洲和欧洲地区的几个新闲置地点。然而，最大的

挑战是既要找到有遮蔽的水域、锚地和良好岸边基础设施的理想位置，也要考虑人力问题，需要找到能够更换海员的地方。”

Carl Schou同时也提到，由于新冠肺炎疫情的影响，目前船舶的冷闲置存在一些问题，“船员方面是一个巨大的挑战，因为许多地方仍然被封锁，他们不让船员进来，也不让船员出去。因此这些地方不大容易安排船舶冷闲置。”

据悉，纳闽岛锚地是WSM和International ShipCare以及其他几家小型服务商共享锚地，该地的“船位”基本上按照先到先得的原则进行分配。因此，WSM提醒，如果船东认为这是一个理想的闲置锚地，那么就需要尽早申请。

如何以最经济的方式处置闲置船？

“许多船东认为，冷闲置后的恢复成本是巨大的。然而，如果船舶在闲置期间保持良好，情况就不一样了。”Carl Schou表示，建议船东应该确保lay up服务供应商符合船级社和国际标准化组织制定的标准。另外使用经过船级社认证的服务商也可以降低闲置期间的保费。并且，以正规程序在船舶闲置期间进行良好的保养，这可以减少重新启用期间的大量成本。

如何选择我国封存船舶的锚地？业内人士认为，长江以北适合大规模封存船舶的锚地并不多，大连湾与胶州湾水域有限。气象资料显示，黄渤海地区每年8级以上大风天数达60天左右，在有的年份冰情严重，容易发生断链事故。长江以及长江以南的海湾适合长期封存船舶的锚地比较多，如舟山、三都澳等。但这些地

区每年夏天都会受台风影响，在台风正面袭击时，需加强人员值守或者采取相应措施。热带地区风浪很小，适合长期锚泊，是一个合理选择。但无论是封存还是解封，船舶都要航行很长一段距离，同时船员往返费用昂贵，伙食、油水供应困难，费用不菲，对船舶状态船东难以及时掌控。

此外，也可以推广使用马士基的锚泊方法。由于锚泊船都有旋回圈，不同的船，旋回方向不一定相同，必须保持安全距离。在台风正面来袭的情况下，安全距离需要进一步加大。因此，水域能容纳的船舶数量非常有限。而马士基闲置、封存船舶则采用差不多大小的船首尾相接，各抛一只首锚，一组船安排一套船员值班，在任何情况可以随时处理。若遇大风正面袭击，只需每艘船舶双锚即可，而且船

不会旋回，相同水域面积可容纳的船非常多。此法唯一较高的要求是碰垫质量要好，以防止船舶间相互碰撞。

最后，长期封存船舶的要注意：大舱及各舱室要定时通风除湿，以防严重锈蚀，各液舱、冷却系统、管系要将海水全部放空；船壳及压载舱要加焊牺牲阴极以加强船体及结构件的阴极保护；舷外要放置一根应急钢丝绳，以便紧急情况下，可以单独由拖轮采取措施；要保留值班人员，防火、防盗、防污染、防走锚。

(本报综合报道)



船舶交易市场月评(4月)

5月12日，笔者从上海航运交易所获悉，4月份，国内二手油轮船价继续下跌，内河散货船价格跌多涨少，沿海散货船价格大船价涨、小船价跌。随着国内疫情有限控制，二手船市场总成交艘数、总成交吨位和成交总金额同步提升，国内新造船市场降价压力增大，新造船价格下跌通道或已开启。

二手船市场交易活跃度持续改善

4月份，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数(SPI)平均值为926.47点，环比下跌0.70%。

从中国船舶交易信息平台统计：国内二手船市场共计成交750艘。其中，干散(杂)货船609艘，油轮31艘，多用途船36艘，化学品船8艘，集装箱船5艘，驳船3艘，客船5艘，拖轮4艘，液化气船1艘，集散两用船1艘，工程/工作船4艘，其他船型43艘。

4月份，国内疫情逐步好转，工厂生产基本正常，加上进口煤炭政策趋严以及“五一”节前备货，散货运价在中旬出现一波反弹。因下游库存依旧高企，运价在下旬开始回落，整体来看，沿海散货船大船价格上涨，小船价格下跌，内河散货船价格以跌为主。国际原油价格大跌，刺激国内石化行业扩大生产，加油站让利促销，成品油轮运价稳中有涨，内贸油轮船价小幅反弹，但月平均价格不及上月。

4月份，船价下跌，部分船东乘机购置船舶补充运力。国内散货船、油轮成交量大幅增加。其中，内河散货船共计成交598艘，114.82万DWT，成交金额10.96亿元人民币，平均船龄10.67年；本月成交的31艘油轮均为河船，成交平均船龄9.18年。

进入5月份，气温有所回升，火电日均耗煤基本达到去年同期水平，进口煤炭受阻，增大了内贸煤炭运输需求，随着下游库存逐步消耗，煤炭运输需求转好，带动散货运价止跌反弹，内贸船舶价格短期走势以防止跌回稳为主。

新造船市场降价压力增大

4月份，国内三大常规船型新船订单价格稳中有跌，其中散货船造价价下跌2—3%不等，油轮下跌1—1.5%左右，集装箱船造价价下跌0.5%左右；其他船型造价基本稳定。

当前，新冠肺炎疫情使世界经济的不确定性因素增加，全球造船需求疲软，日本、韩国两大造船大国1—3月份的新增订单量环比去年四季度萎缩一半以上，开始主动降价揽船，造船价格战已经从日本开始打响，国内新造船市场降价压力增大，新造船价格下跌通道或已开启。

4月份，国内干货船和液货船订单显著增加，其中，国银租赁和交银租赁出资分别订造了11艘和16艘新船，所有订单全部花落一流船厂；银行主动当船东或成为一种主流趋势；国际贸易体系因疫情阻碍，近期集装箱航运市场亦是一片萧条，本月集装箱新船订单成绩单为0。

据统计，4月，国内船厂新增订单量共计68艘(环比增加10艘)，分船型统计，散货船17艘(256.10万DWT)、油轮14艘(174.50万DWT)、沥青船1艘(3.70万DWT)、LNG船11艘(191.40万CBM)、LPG船3艘(1.50万CBM)、化学品船7艘(19.03万DWT)、多用途船4艘(6.20万DWT)、多用途纸浆船8艘(49.80万DWT)、耙吸式挖泥船1艘(0.7万CBM)、自升式多功能工作平台2座(1200吨)。

废钢市场短期偏好运行

4月份，国内建筑、机械、汽车、造船、家电等主要用钢行业开工不足，下游需求下降，成品钢材表现不太乐观。期螺偏弱震荡，现货窄幅趋弱运行，现货螺纹钢月平均价格环比弱勢下跌0.95%。

尽管国家出台了一系列政策措施，全面推动制造业复工复产，使得钢市需求得以缓慢恢复，但市场采购需求并未全面爆发；国内造船钢板(10mm)出厂价月平均价格环比下跌1.20%，这亦是连续4个月环比下滑。国内废钢市场月初出现恐慌性下跌，贸易商争相出货；月中钢坯价格上涨，钢厂加大废钢用量，废钢价格企稳反弹；月末废钢市场趋于平稳，贸易商出货意愿增强；总体来看，废钢市场弱勢盘整，重废月平均收购价格环比下跌5.77%。

4月份钢材市场涨势放缓，钢厂经历低位价格拉涨，支撑虽有却不牢固，往往涨后快速回落。进入5月份后，随着我国疫情的控制得力，下游复产带动钢材需求上升，同时钢铁行业以销定产、价格易涨难跌，钢材产量上升一定程度上反映需求向好，多数钢厂对废钢有一定的补库需求，加上贸易商盼涨情绪浓厚，节后废钢资源偏紧，预计废钢市场短期偏好运行。

厦船重工2800客邮轮型客滚船 首批舱室单元成功进舱

本报讯(通讯员 刘振鸣)5月12日，笔者从厦门船舶重工股份有限公司(以下简称“厦船重工”)获悉，厦船重工2800客邮轮型客滚船首批舱室单元成功进舱。

据了解，2800客滚船项目组统筹厦船重工相关部门投入大量时间和精力，确保从背景舱室安装、背景移交、单元吊装到安全管

控、质量管控、计划管控等环节达到预期目标。

厦船重工相关负责人表示，将在此基础上做好总结优化，为提高进舱的速度做好准备。下一步，将有效率地完成剩下1000多个舱室的进舱任务，为2800客邮轮型客滚船的成功建造续写新的奇迹。

泸州造“吉祥919”货轮启航

本报讯(全媒体记者 周佳玲 通讯员 罗燕)5月10日，泸州造“吉祥919”货船正式启航，开往云南省水富港。该货船在水富港装载完5000余吨磷矿之后，将运往湖北省宜昌市。“吉祥919”的启航，标志着长江上游干线运输船舶进入了大型化、标准化时代。

据悉，“吉祥919”货船采用双机双桨驱动，总长105米，型宽16.2米，型深5.3米，试航速度可达18公里/小时，续航力按全负荷

航行行为250小时。船舶类型为干散货船，载重重量达6000吨，主要用于装载铁矿石、煤炭，兼顾熟料、钢材及其它散货。

据泸州市航务管理局船舶检验科科长胡兴伟介绍，泸州市正在建造的大型货运船舶有6艘，都将于近两个月全部下水投入使用，将助力泸州港增强吞吐量，有利于巩固泸州在全国综合交通枢纽中的地位，助力泸州进一步融入成渝双城经济圈。

汾西重工签订2+2艘 化学品船轴发系统合同

本报讯(通讯员 荣雪)近日，中船集团汾西重工有限公司(以下简称“汾西重工”)与招商局金陵鼎衡船舶(扬州)有限公司签订了2+2艘15000DWT化学品船直流母线轴带混合动力系统供货合同。

根据合同规定，汾西重工将为招商局金陵鼎衡船舶(扬州)公司提供4套轴带混合动力系统，用于后者为瑞典知名船东Termtank建造的2+2艘15000DWT化学品船。这4船套轴带混合动力系统将采用直流组网形式，将主机、发电机组、电池动力整合在一起，为用户提供高效、绿色、可靠的混合动力。其中主要技术工作和关键设备的供货由汾西重工旗下的无锡赛思亿电气科技有限公司设计制造。产品售后服务支持则由无锡赛思亿电气科技公司的合作伙伴德国E—MS公提供。这是无锡赛思亿电气科技公司首次将直流组网技术应用到出口船，同时也是国产自主品牌直流母线电力推进系统首次获得出口船配套订单。

据了解，首套系统将于明年年初完成安装调试。自2016年首套直流组网电力推进系统成功交付用户以来，无锡赛思亿电气科技公司已为国内用户提供了10余艘各类不同船型的直流电力推进系统。



近日，在江苏省太仓港经济技术开发区扬子三井造船有限公司，工人加班加点为国内外船东建造、装配、调试船舶。该公司近两年来通过与日本知名造船企业联姻，着力设计和建造商船、LNG船和油轮等高精尖船舶产品。

去年下半年以来，已实现82000DWT(载重吨)散货船滚装下水5艘，试航4艘，交付3艘的良好生产经营发展态势。

计海新 摄



二手船市场总成交艘数提升 造船厂新增订单价格稳中有跌