

古木船修造何以为继

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 陈惠 林伟凡 文/图

“以前总是在电视里看到这种摇橹船，这次来了千岛湖怎么着也要体验一番。”9月10日，在千岛湖景区，尽管等待摆渡的游客在摇橹船前排起了长队，可是游客王月仍坚持等待。而旁边的电动游船，却少有游客选择，工作人员正用喇叭喊着，让大家选择电动船，以避免排队。

游客们对极具特色的古木船型的喜爱，让这些古老水运“主力军”化身旅游经济“生力军”，成为服务景区、弘扬船文化的一道靓丽风景线。可在热潮背后，古木船的身影难掩落寞。近日，记者走访浙江绍兴、嘉兴等地发现，浙江的古木船型从建造到维护修缮，面临着市场需求不大、匠人传承后继无人等问题，与其相关的船文化也亟待保护完善。



大禹陵乌篷船。

“吸睛”不“吸金”

在绍兴船文化博物馆5000多平方米的展区内，100余艘古木船模型和2000多件船史资料被妥善保存，“明瓦船”“戏班船”“画舫船”……那些早已从人们视野中淡去的绍兴古木船，被按比例缩小、精心还原后摆放在馆内，十分吸睛。

“绍兴是水乡、桥乡、酒乡，但我觉得还应该是船乡，绍兴从河姆渡时期算起，船的历史有八千年，船型有100多种。现在每年有300多艘乌篷船，活跃在各个景区。”绍兴松陵造船厂负责人、绍兴船文化博物馆筹建者何天明告诉记者，这样一个

市场并不算大。

何天明给记者算了一笔账，以乌篷船的建造单价来说，便宜的三千多元，贵的一万多元，按照每四到五年一更换的周期来算，四五年内市场规模也就在300多万元。“如果建造时使用更好的材料，加之保养得当，乌篷船能使用20年。”何天明说，“在这样一个环境下，怎么传承？首先就是要有市场，没有市场，做出来的东西卖不出去，日后就无法持续。”

虽然市场很重要，但如果过于逐利，也可能会适得其反。据介

绍，前几年在绍兴一些旅游景区，旅游用的乌篷船大多数由景区自己请工人建造。“这种情况下，一些乌篷船不用传统的工艺编制乌篷，而是用铁皮、羊毛毡代替，外地游客来游玩，就会给他们错觉，认为绍兴乌篷船就是这样的，没有体现绍兴水乡的文化风格和品味。”何天明说。

值得欣慰的是，自今年6月1日开始，根据船检质量体系要求，绍兴所有景区如要建造乌篷船，必须到具备造船资质的船厂进行建造，这可能会使这一情况有所改观。

大道不孤护传承

虽然困难重重，但热爱古木船文化的人并没有放弃传承与保护。

“无论是修船还在造船，都要有初心和匠心，要精益求精，现在我们也在探索船舶模型的制造，并利用视频拍摄等手段，将古木船修造的原始资料保存下来，为传承尽一份力。”王海湧说。

技艺传承中，船模是一条不错的道路。在2014年，何天明就召集工匠复刻古木船模型，由8名70岁以上的造船师傅组成“绍兴古木船文化研究小组”，目前已经复刻出100多艘各式乌篷船。

为了还原古木船，这些年，何天明往返全国各地收集船史资料，有时为了收集资料，一整天连饭也顾不上吃。目前，绍兴船文化博物馆展区内有2000多张古木船相关照片，时间跨度长达百余年。光是收集这些资料，他就花了11年时间。

“复刻船模就花费了700万元。到目前为止，我在绍兴船文化博物馆的投资已逾两千万。接下来还要继续投入。”何天明说，“船文化保护传承靠一个人来做，势单力孤，更多的需要社会和国家推动。”

记者了解到，绍兴船文化博物馆内的非遗工坊修缮工作正进入收尾阶段，预计今年底全面竣工。“非遗工坊能培养出更多的手艺人，造出更多的绍兴古木船，那我也就没遗憾了。”何天明说。

“何天明做了一件了不起的事情，这是运河文化的重要组成部分，但也是最难的一部分。运河最主要的文化就是船，古木船都是木制结构，到现在保存的古木船已经很少很少了，需要我们去挖掘和保护。浙江船文化的传承，需要我们大家的共同努力。”嘉兴船文化博物馆馆长何建春为何天明点赞。

所幸的是大道不孤。宁波一位企业家尤飞君，每个周末总会跑到沿海各个城市，直奔当地的博物馆、古渔村、古迹遗址点，寻访与古代舟船相关的史料；舟山船模的传承人钱兴国，他的工作室是浙江省非物质文化遗产项目，舟山船模不仅传承我国古木船文化的记忆，更是对研究古今帆船发展历史有重要的参考价值；嘉兴船文化博物馆副馆长陆梦，对于馆内展品如数家珍，神采飞扬地把这些船舶背后的故事讲给一批又一批的游客听，旺季时每天需要连着讲两场至少5个小时……在浙江，还有很多的人为保护和传承古木船文化做着努力，深情守望这份文化自信。

8月份国内船舶交易市场评述

国内二手船市场

8月份，内河散货船价格以跌为主，沿海散货船价格稳中有涨，成品油轮价格涨幅明显。受新冠肺炎疫情管控影响，二手船市场成交量比上月锐减四分之一左右。

7—8月份国内二手船成交量

月份	总艘数	总吨位 (万DWT)	总金额 (亿元)	平均船龄 (年)	平均吨位 (DWT)
8月	262	68.57	9.44	8.01	2617.33
7月	342	71.04	10.94	8.55	2076.04
环比	-23.39%	-3.48%	-13.71%	-6.32%	26.07%

8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1097.62点，环比上涨0.32%。

7—8月份国内船舶价格指数月平均值

月份	沿海散货船 价综合指数 (CBPI)	内河散货船 价综合指数 (IBPI)	沿海油轮 船价指数 (CTI)	内河油轮 船价指数 (ITI)	上海船舶 价格指数 (SPI)
8月	1521.54	1090.82	1552.32	1721.02	1097.62
7月	1519.05	1106.94	1512.70	1653.84	1094.08
环比	0.16%	-1.46%	2.62%	4.06%	0.32%

8月份，国内部分地区疫情再次爆发致使大宗散货运输渠道受到限制，高温天气依然持续，火电厂采购煤炭热情升温，加上内外贸兼营船舶转战国际市场，可用运力相对减少，运价小幅上涨，沿海散货船价格稳中有涨。国内成品油价格小幅上涨，地炼厂开工率有所提高，成品油供应面略有增加，在拆船价格和新造船价格上扬的带动下，二手油轮价格涨幅明显。其中，内河油轮船价环比上月上涨4.06%，沿海油轮价格上涨2.62%。

并且8月受疫情管控影响，二手船市场成交缩量。其中，内河散货船共计成交194艘，43.93万DWT，成交金额5.59亿元人民币，平均船龄为8.71年；沿海散货船共计成交5艘，2.86万DWT，成交金额0.38亿元人民币，平均船龄为7.19年；本月内河油轮成交3艘，4428载重吨，平均成交船龄11.82年。

进入9月份，产地煤价受政策面的影响不同程度下降，矿上销售增多，终端及贸易商采购意愿增强；加上海砂等非煤货盘释放，船东挺价情绪依旧，沿海散货运价持稳偏弱，预计沿海散货船价格易涨难跌。国际原油价格或维持震荡上行，国内汽柴油传统的“金九”需求旺季来临，油价上调预期对市场心态仍有支撑，加之中秋小长假，市场需求稳健，预计二手成品油轮价格小幅上涨。

国内新造船市场

8月份，国内各大船型新船订造价格继续攀高，涨幅大于7月份，其中散货船订造价分别上涨1.16—4.47%不等，油轮订造价分别上涨2.42—8.01%左右，集装箱船订造价分别上涨0.48—4.56%不等；其他船型订造价亦有幅度为2—4%不等的涨价。据统计，VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、巴拿马型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、极限型散货船、灵便型散货船、8.2万M3型LPG船、17.4万M3型LNG船、22000TEU型集装箱船、27500TEU型集装箱船，本月平均订造价格分别为8723万美元、5950万美元、4760万美元、4123万美元、3315万美元、5058万美元、2810万美元、2640万美元、2407万美元、6630万美元、16724万美元、14992万美元、3313万美元。目前，造船所需的原材料和船配设备价格仍在维持上涨趋势，船厂后续所接订单价格都比前面的都有一定程度的上调，船东也似乎接受船价上涨的现实而陆续下单，增强的市场需求推高了船价，也导致合同付款条款中前期款项比例加重（预先购买材料，锁定成本）。

8月份，国内各船厂新接订单量小幅增加。其中，散货船和油轮订单成交量依然稀少，LPG和LNG船未见成交报告，而集装箱船订单量继续爆发，全球最大的非营运性独立船东Seaspan认为，现代化的7000TEU型集装箱船将会取代4000—9000TEU范围内的传统船型，并一次性在国内四家下单共计订造20艘7000TEU型集装箱船。据统计，本月，国内船厂新增订单量共计59艘（环比增加5艘），分船型统计，散货船2艘（42.00万DWT）、油轮2艘（11.90万DWT）、集装箱船42艘（22.44万TEU）、汽车运输船2艘（1.4万CAR）、拖轮7艘（3.36万HP）、金枪鱼围网船2艘（2*76M）、全回转起重船1艘（4000T）、海洋维权执法船1艘（3000吨级）。

国内拆船市场

8月份，在高温多雨不利天气影响下，叠加疫情复发等因素，钢材终端需求相对低迷；多地限产政策逐步落实，钢厂供给端也有一定收缩；钢材市场供需两弱格局维系，价格涨跌更多的是受到宏观面政策的影响，市场炒作情绪有所降温。国内造船船板价格前高后低、震荡运行，市场成交量一般。因美元升值，铁矿石价格一度下跌，钢厂铁水成本与废钢成本价差明显缩小，利空废钢，废钢市场价格趋稳运行。

7—8月份国内螺纹钢、造船板和重废月平均价格

月份	螺纹钢(元/吨)			造船板价(元/吨、10mm)			重废(元/吨、含税)		
	最高	最低	平均	最高	最低	平均	最高	最低	平均
8月	5272	5106	5212	6490	6040	6264	3735	3050	3476
7月	5170	4720	5050	6620	5490	6249	3675	3050	3376
环比	1.97%	8.18%	3.21%	-1.96%	10.02%	0.24%	1.63%	0.00%	2.96%

进入9月份，钢厂收货的积极性有所提高，个别地区陆续出台减产政策，废钢采购偏于谨慎。金九开启，下游开工率有一定提高，期螺偏强运行，成材和钢坯价格有上涨趋势，对废钢市场有一定的提振，贸易商心态转好，多以快进快出为主，后续看涨情绪浓厚，综合考虑，短期国内废钢市场价格稳中偏强运行。（王朝）

技艺渐“凋零”

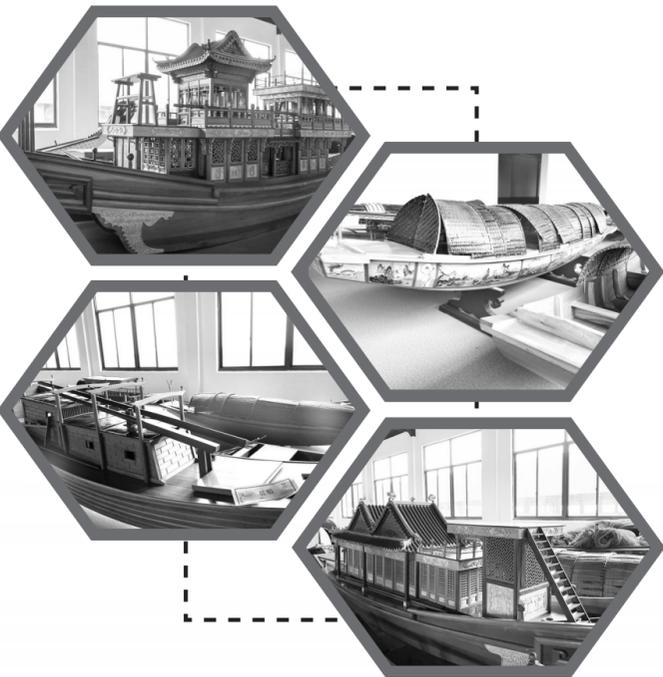
嘉兴禾东船厂位于嘉兴芦花荡服务区旁，时常会有一些古木船修复业务，且其自身也承担着嘉兴特殊木船的修缮工作。

“现在很多技术变先进了，但是手艺却退步了，我们现在造船的老工匠大概有6—7名，基本都是60多岁的，也不是专业团队，都是外请的。平常他们也会去干别的事情，在我印象中，已经有三四批人被换掉了，现在负责的是一位刚到60岁的师傅。”嘉兴禾东船厂

的相关负责人王海湧略显无奈地说，“前面一批70多岁的工匠都已经不做了，后继的工匠比较少，也没有人带徒弟，因为木船的工艺学了也不赚钱，以后根本养不活自己，未来恐怕没人会修一些特殊船型了。”

会修船的工匠越来越少，造船的自然也就愈加稀少。“绍兴的造船历史悠久，有许多独特的技术。但随着社会的发展，水乡绍兴公路交通网日趋发达。木船正在逐渐萎缩和消失，以乌篷船为例，乌篷编制、船体、木工、绘画，每一道工序都要很多人去做，如果一个人去学，几乎很难。”何天明说，“加上制作古木船的工匠们年事已高，后继乏人，可能十年以后，这一技艺就会消失了。保存绍兴古木船传统文化已迫在眉睫。”

据介绍，除了技艺传承的断层，古木船建造的木材也难以找到像以前那么优质的了。“造船需要用到的木材很多，如杉木、柏树、银杏、榿木等，以杉木来说，现在10多年的杉木和以前20多年的杉木粗细差不多，但密度却不一样，造出来的船自然没有以前的好。”王海湧告诉记者，造船时，粘缝、油灰，都要自己敲，原来的麻板可以买的，现在要自己做，还有麻丝要全国各地去找。



古木船模型。