

二手船市“旧船”卖出“新价”



根据挪威船东 Ocean Yield 近日发布的消息称,该公司已经成功转手了一艘 2015 年建造的散货船“Interlink Dignity”,买家为在伦敦上市的英国基金公司 Tufon Oceanic Assets,与当时造价相比,获得了 1150 万美元的交易溢价,成功让手里的“资产”变现成了更高的回报。

今年全球二手船市交易热度不减,其中干散货船依旧是主力军,许多“旧船”卖出“新价”。

交易价格大幅上涨

2021 年随着全球航运业的复苏,二手船交易市场也有明显回温。从全球二手船交易总载重规模来看,根据克拉克森统计数据,2021 年全球二手船交易量达到 1.45 亿载重吨,同比 2020 年增长 46%。

从全球二手船交易金额来看,根据克拉克森统计,2021 年全球二手船交易金额超过了 470 亿美元,成功刷新了此前 2007 年创造的 460 亿美元的纪录水平。

根据航运信息网发布的“中国船舶交易价格指数 SSPi”(由二手散货船价格指数和二手油船价格指数两部分构成,体现了二手船市场整体价格变化趋势),自 2021 年初开始,二手船交易市场价格快速上涨,2021 年 4—12 月维持在 1000 点以上的水平,超过了基期 2006 年水平,进入 2022 年仍然维持在 900 点以上的水平,明显高于 2019 年平均水平。

交易价格大幅上涨,溢价购买船舶的情况也一直发生。今年 3 月 17 日,一艘 2013 年建造的名为“Seacon Singapore”的超灵便型散货船在广州航运交易平台网络竞拍,底价 1380 万美元,开拍 5 分钟内价格就由底价迅速涨至 1600 万美元,最终这艘 5.6 万载重吨的“Seacon Singapore”轮经过 37 轮出价,以 1945 万美元成交,溢价率近四成。

另一边,虽然俄乌冲突仍在持续,但是这失速丝毫没有影响到二手干散货船舶市场。船舶经纪人公司 Seaborne Shipbrokers 首席分析师 Eva Tzima 表示,虽然发生地缘冲突的局势并不乐观,但是航运市场似乎已经对地缘威胁变得麻木,二手船舶交易市场的大量询价就是一个证据。因为市场波动会引发交易模式转变的预期,强劲的买卖活动可能会一直持续下去。

建设水上交通一体化组织指挥体系 为新一代航运系统打造高质量发展生态圈

(上接第 1 版)

未来,传统航运、新一代航运系统将长期共存。可以循着“联建—联管—联动”的前进方向,按照建设全国统一大市场的要求,充分调动行业组织、航运市场主体的作用,在国内循环全域推进信用体系与海事监管的深度融合,实现信用信息共享、等级互认、联合奖惩,加快形成统一的高标准航运市场,引导落后运力逐步退出,让失信违法行为失去生存空间,以更为净化的通航环境和“教科书式”的通航秩序,为新一代航运系统的规模化应用扫清障碍。

通过交通管理和港航调度一体化,为新一代航运系统提供稳定可靠的岸基支撑

交通运输的根本任务在于以最少的资源消耗实现最大的安全效益、运输效益,重点要将交通管理与港航调度的事权、信息、人员等要素进行深度整合,实现岸基支撑、交通组织由“进港出港的点”延伸至“全航次周期的线”。

江苏海事局在南京、张家港、南通等地,探索建立了港航综合调度中心,开发港航一体化共享平台,整合海事指挥、港政管理、引航调度、港口调度等力量和资源,将数据优势转化为决策优势,船舶交通组织由港内迈向全域,实现了从“重复指派”向“统一调度”的转变。针对长江江苏段通航密度局部饱和、深水锚地严重不足的现状,联合上海海事局实行一体化交



散货船。 扬州中远海运供图

散货船市高度景气

散货船市场的高景气度,正带动二手船买卖市场的活跃度。

船舶经纪公司 Allied 在最新周报中表示,过去 12 个月,全球干散货船交易价格出现惊人上涨。去年这个时候,二手船资产价格已经有所上涨,但与运价收益相比仍明显滞后。但近期各种迹象表明,二手船市场上出现的积极势头并非由强劲的货运市场所驱动。

Allied 研究与评估人士 George Lazaridis 表示,灵便型和大灵便型等较小船型的二手交易价格上涨可能与运价有关,但今年迄今为止好望角型和巴拿马型大型船的价格上升却无法归因于其运价表现。目前这类船的二手交易价格已经超过了 2011 年第四季度市场顶峰时期

的资产价格水平。自 2021 年 1 月以来,二手干散货船平均价格上涨约 85%。

较小船型资产价格上涨幅度更为显著,其中大灵便型船平均上涨 104%,小灵便型平均上涨 101%,而巴拿马型和好望角型船的涨幅较为温和(前者平均上涨 74%,后者平均上涨 62%)。当前上涨趋势与 2021 年 11 月中旬的峰值时期类似。但将 2022 年上半年货运市场的表现与 2021 年的情况进行比较可以看出,巴拿马型和好望角型二手市场出现过热迹象,近几个月来全球经济和全球贸易的不确定性进一步支持了这一观点。

尽管如此,市场在冷却之前或在短期内进一步升温。目前所有迹象都表明,二手干散货

(59 亿美元)和中国船东(42 亿美元)。

因此,中国船东是最大的二手船“净买方”,买船支出比卖船金额多 10 亿美元。然而,总体而言,买船最积极的还是欧洲船东,花费达 250 亿美元,亚洲船东则支出 160 亿美元。

2022 年以来,虽然二手船价格继续上行,但买卖热度不减。克拉克森分析师预计,按照这一速度计算,2022 年全年销售金额将达到 530 亿美元,又将创造新

船市场将迎来一个“炎热的夏天”。

此外,目前也有不少干散货船东盘算出售转手散货船资产,以从这波二手船交易热潮中获利更多。5 月 31 日泰国干散货船东 Precious Shipping 以 5100 万美元从挪威 Njord Shipping 公司收购了两艘二手灵便型船舶。35900 载重吨的“Nordic Seoul”轮将于 6 月以 2500 万美元的价格加入 Precious 船队;这艘 35800 载重吨的“Nordic Busan”轮定于 6 月—8 月交付,将以 2600 万美元的价格转手;希腊买家倾向于关注年轻船龄的散货船只,希腊散货船船东 Safe Bulklers 于 5 月 26 日宣布,将以 3175 万美元的价格购买 10 年船龄的海岬型船,并重新命名为“Aghia Sofia”轮。

的纪录。

此外,浙江船舶交易市场有限公司总经理严洪波还表示,“双碳”战略也将刺激二手船舶交易,从未来看,虽然国际事件会带来很多不确定性,全球经济发展也存在很多压力,但是按照全球低碳减排的整体趋势,船舶更新换代肯定会加快,从而刺激二手船舶的交易。(本文综合自每日经济新闻、海事服务网 CNSS、航运信息网、中国水运网等媒体报道)

是建设新一代航运系统的底线要求,实现智能发展必须坚持安全发展、绿色发展。

江苏海事局落实交通运输部“陆海空天”一体化水上交通安全保障体系建设要求,初步建立了覆盖长江苏皖、沪苏交界水域、长江干流与内河交汇水域及重点桥梁水域的 43 个“智能卡口”系统,及时掌握辖区船舶动态,按照“一船一档”的原则,探索为所有进出辖区的船舶建设船舶基础库、实时库、标准库和特征库等船舶档案。同时,探索建立了船舶赋码机制,综合运用互联网通讯、图像处理、大数据处理等技术,经过赋值模型计算,获得船舶风险信用总体评价,赋予不同颜色二维码,再应用到风险防控、安全监管、污染防治、配员核查等场景。通过管控机制和信息化系统的充分融合,努力实现“卡口管进出、一码管全程”。

未来,可以循着“预知—预判—预控”的前进方向,一是通过数字孪生技术,在数字世界重现航运相关的江河湖海、大小船舶,实时归集水上交通所有主体对航运态势的理解,取代由单一主体产生的碎片化态势感知,实现登记船舶“全天候可知”、过境船舶“全流程可感”、作业船舶“全要素可控”;二是以船舶全过程态势感知为基础,建设行业宏观与企业微观相结合的多维立体预警机制,对异常情况和重大风险智能识别、自动对船岸进行告知提醒,实现要素感知由“被动响应、人盯死守”向“智能预警、精准处置”转变,为新一代航运系统抵御突发事件。

船舶交易市场月评

新船造价持续上扬 钢材市场步步回落

□ 王朝

国内二手船市场

5 月,疫情形势复杂严峻反复,国内二手船成交量大幅下挫,二手船资产价格惯性上涨,市场总体表现为量跌价扬。

5 月,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数(SPI)平均值为 1253.66 点,环比上涨 2.12%。

5 月,从中国船舶交易信息平台统计,国内二手船市场共计成交 177 艘。其中,干散货船 144 艘,杂货船 2 艘,多用途船 18 艘,化学品船 2 艘,工程船(工作船)2 艘,拖轮 1 艘,其他船型 8 艘。各船舶交易服务机构按月度统计,成交金额本月位列前三位的分别是:广西贵港珠江船舶交易有限公司 29377.75 万元人民币;重庆航运交易所 5748.60 万元人民币;湖南湘联船舶交易有限公司 4954.68 万元人民币。成交艘数本月位列前三位的分别是:广西贵港珠江船舶交易有限公司 92 艘;北部湾航运交易有限公司 28 艘;湖南湘联船舶交易有限公司 23 艘。

5 月,上半年,随着疫情进一步得到控制,工业企业复工复产增加,市场需求回暖,运价持续上涨;下半年,受大宗商品价格下跌影响,下游采购观望情绪浓厚,

需求端转弱,水运运价回跌;内贸散货船二手船估值整体表现先扬后抑,沿海、内河散货船各船型月平均价格环比上月多数上涨。受原油市场预期供应收紧影响,国际油价开启新一轮飙升,提振国内成品油市场信心,炼厂出货良好,涨价心态增强;五一小长假给予终端需求短线支撑,节后刚性需求回稳,部分地区企业开工率环比提升,工程、基建、物流等刚需行业支撑较强,加上部分地区夏收逐步展开,对成品油运输需求均形成利好,内贸成品油轮二手船价格继续小幅上涨。

5 月,国内散货船共计成交 146 艘,均为内河航区,平均船龄为 8.96 年。二手油轮未见成交信息报送。

进入 6 月,国内各地疫情得到有效控制,上海正式解封、全面复工复产,市场重拾信心,加上迎峰度夏预期开始,水运运价低位回升,但船多货少的局面短期难以改变,预计内贸散货船价格或震荡盘整。当前石油市场供应紧张仍然存在,国内成品油价格将进一步提高,中国市场对于汽柴油的需求在夏季同样在增加,预计二手成品油轮价格稳中有涨。

4-5 月份国内二手船成交量

月份	总艘数	总载重吨 (万 DWT)	总金额 (亿元)	平均船龄 (年)	平均载重吨 (DWT)
5 月	177	37.28	4.63	8.80	2105.95
4 月	199	43.52	5.92	9.46	2187.09
环比	-11.06%	-14.34%	-21.79%	-6.98%	-3.71%

国内新造船市场

5 月,新造船订单价格估值继续上扬,部分船型(比如油轮)估值缺乏实际成交数据支撑。其中,散货船订单价格分别上涨 0.46—2.00% 不等;油轮分别上涨 0.80—2.70% 不等;集装箱船分别上涨 0.60—3.09% 不等(但 14000TEU 型集装箱船估值下跌 2.38% 除外);LPG 运输船上涨 0.23—0.40% 不等;LNG 运输船上涨 1.42% 左右;其他船型造价基本稳定。经估算,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、卡尔萨姆型散货船、巴拿马型散货船、极限灵便型散货船、灵便型散货船、9.1 万立方米型 LPG 船、17.5 万立方米型 LNG 船、24000TEU 型集装箱船、14000TEU 型集装箱船、7000TEU 型集装箱船、3800TEU 型集装箱船、2700TEU 型集装箱船,本月平均订单价格分别为 10263 万美元、6919 万美元、5390 万美元、4609 万美元、3685 万美元、5517 万美元、3223 万美元、3179 万美元、3025 万

美元、2640 万美元、7524 万美元、19866 万美元、18018 万美元、12980 万美元、7436 万美元、4675 万美元、3773 万美元。

5 月,国内船厂新增订单量大幅滑落,共计 40 艘(环比减少 38 艘),散货船和集装箱船订单稀稀落落,油轮订单为零,LNG 船、汽车运输船以及重吊船等特种船舶接单量尚好。分船型统计,散货船 4 艘(合计 29.3 万载重吨)、集装箱船 6 艘(合计 1.84 万箱位)、浮式储油船 FPSO1 艘(200 万桶原油)、LNG 船 4 艘(合计 70 万立方米)、风电安装平台 1 艘(起重能力 1500 吨)、风电安装船 1 艘(起重能力 2600 吨)、浮标作业船 1 艘(3000 吨级)、浮船坞 2 艘(合计 21.35 万吨举力)、过驳平台 1 艘(9000 载重吨)、汽车运输船 4 艘(合计 2.8 万车位)、重吊船 12 艘(合计 12.68 载重吨)、自升式风电安装平台 1 艘(起重能力 1600 吨)、自升自航式作业平台 2 艘(每艘桩腿长 97 米、定员 250 人)。

国内拆船市场

纵观 5 月,全国钢材市场强预期难抵弱现实。钢市先是月初在政治局会议利好下的反弹,随后被 5 月 5 日政治局常委会议的坚持“动态清零不动摇”的方针给宣告结束。在严峻的疫情现实面前市场需求难以维持,市场信心一天一天地被消磨,现货钢材价格一步步回落,市场出现了明显的套保操作,螺纹钢期货月平均价格月环比下跌 354 元/吨。造船原料端受铁矿石、焦煤连续降价落地影响,使得整体现货成本支撑继续塌陷,商家心态不甚乐观叠加当时市场整体态势情况一般,船板价格保持阶梯式回落,造船船板(10mm)平均价格月环比下跌 93 元/吨。国内对原料价格监管,打击囤积居奇,钢厂原料端价格进一步下跌,铁水成本优势明显,较废钢更具市场竞争力,加上

成材价格持续下跌,利润倒挂,钢厂方面趁机打压废钢价格,废钢价格承压偏弱运行,重废(含税)平均价格月环比下跌 63 元/吨。废钢商家心态悲观,积极出货,部分基地和贸易商停止收购。经估算,国内散货船拆船月平均价格为 444.61 美元/轻吨,环比下跌 6.18%(含人民币贬值)。

进入 6 月,政策面利好消息频出,钢厂废钢库存偏低,部分钢厂开始连续上调废钢采购价格吸货,但废钢资源紧张,实际到货情况不理想,需要消耗库存来维持生产需求。端午小长假后,商家盼涨价情绪浓郁,部分料场出货节奏放缓,市场资源总体供给偏紧,废钢价格随之止跌反弹,但钢厂利润水平总体不佳,废钢上涨幅度受到制约,短期预计废钢市场稳中偏强运行。