

船舶交易市场月评

二手船价弱势震荡
新船造价持续上扬

□ 王朝

国内二手船市场

6月,国内二手船成交量继续下降,二手船价格多数下跌,弱势震荡。

6月,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数(SPI)平均值为1243.72点,环比下跌0.79%。

6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141艘。其中,干散货船102艘,多用途船18艘,成品油轮5艘,集装箱船2艘,化学品船1艘,工程船(工作船)1艘,其他船型12艘。

6月,企业复工复产继续推进,但工业生产强劲不足,大宗散货运输需求萎靡不振,商谈活跃度较低,市场以观望为主,运价跌多涨少,沿海散货船价格小幅回落,内河散货船价格大幅震荡。高通胀、货币紧缩叠加全球衰退预期大幅升温,国际原油冲高回落,国内疫情形势基本控制,加上成品油临时出口配额正式下发等

消息提振,各销售单位随即积极造势,致使国内成品油行情量价齐升,内贸成品油轮二手船价格继续小幅上涨。

6月,国内散货船共计成交102艘,均为内河航区,平均船龄为9.96年。沿海油轮成交2艘,8299载重吨,平均船龄19.34年。

进入7月,宏观利好消息释放,高层会议持续强调经济增长,市场情绪有所回暖,下游需求正在逐步启动,叠加气温升高,煤炭运输需求增加,运价小幅反弹,预计内贸散货船价格止跌回稳。国际油价创下近三月内最低,国内成品油主营单位半年度销售任务收尾,市场让利追量操作持续,另叠加集采、外采价格逐步走低引导,致使国内成品油行情疲势下行,物流运输情况持续好转对汽柴油需求提振,野外基建用油增多,预计二手成品油轮价格稳中看涨。

国内新造船市场

6月,船位紧缺、船厂手持订单饱满,加上利率和通胀上升,新造船订单价格估值继续上扬,散货船、油轮和集装箱船三大常规船型涨幅收窄,气体运输船等高附加值船舶涨幅扩大。其中,散货船订单价格分别上涨0.36—1.94%不等;油轮分别上涨0.39—1.25%不等;集装箱船分别上涨0.22—1.28%不等;LPG运输船上涨0.88—1.49%不等;LNG运输船上涨1.66%左右;其他船型造价基本稳定。经估算,VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿美拉型油轮、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、极限限型散货船、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10318万

美元、3729万美元、5566万美元、3239万美元、3196万美元、3036万美元、2651万美元、7590万美元、20196万美元、18249万美元、13585万美元、7469万美元、4708万美元、3784万美元。

6月,国内船厂新增订单量大幅增加,共计76艘(环比增加36艘),散货船、集装箱船和滚装船订单增加明显,油轮订单也在最近8个月内首次出现。分船型统计,散货船25艘(合计190.38万载重吨)、油轮3艘(合计38.40万载重吨)、集装箱船30艘(合计23.66万箱位)、汽车运输船7艘(合计5.94万车位)、LNG船3艘(合计52.5万立方米)、化学品船2艘(合计1.44万载重吨)、多用途气体运输船1艘(合计5500立方米)、过驳平台1艘(9000载重吨)、旅游客船1艘、过驳平台1艘(5000马力)、消防船1艘、公务艇1艘。

国内拆船市场

纵观6月,弱需求是驱动钢材价格大幅走跌的最核心因素。恶劣天气影响持续,建筑工地施工和建材运输均受影响;房地产数据依然偏差,到位资金依然恶劣,对钢材的消费能力有限;企业复工复产继续推进,但制造业订单较为低迷,对板材需求采购积极性低;期货原料价格大幅下跌,对黑色产业链形成负反馈,螺纹钢期货价格月底比月初每吨下跌334元/吨。在全球大宗工业原材料、能源价格普遍下跌的气氛中,造船船板(10mm)连续多轮下跌,平均价格月底比月初每吨下跌207元/吨。废钢市场整体表现为先小涨后大跌:上旬,因前期钢厂跌价较多,市场抵触情绪增加,钢厂到货骤降,钢厂小幅上调了废钢采购价格;中旬,钢材价格持续走低,钢厂利润严重亏损,自发

减产或政策减产到处可见,贸易商恐慌心理加剧,废钢采购价格不断下跌;月底,废钢价格略有回涨,但总体偏弱运行,重废(含税)平均价格月底价格比月初每吨下跌312元/吨。经估算,国内散货船拆船月平均价格为413.99美元/轻吨,环比下跌6.89%。

进入7月,钢材价格在前期下跌后,风险基本释放;钢材成本端止跌企稳,甚至反弹;钢材市场供需需增,库存快速去化,基本面好转支持钢价上涨。钢厂利润有所修复,小幅拉涨废钢价格吸货,补库需求显现,增加了对废钢的采购,贸易商对后市持短期看好,出货不太积极。综合考虑,钢材价格短期偏强运行,更多的是年度重心下移过程中的节奏性上涨,涨幅一般,预计短期内废钢价格以震荡运行为主。

穿越时代的泥沙“搬运工”

无论是世界最长跨海大桥、世界最大河口整治工程,还是世界最宽海底沉管隧道,都离不开“钢铁巨轮”挖泥船的身影。什么是挖泥船?它在历史进程中如何发展?如今有哪些代表船型?



►“天鲲”号。中交天津航道局供图

疏浚“神器”

一直以来,我国都有着巨大的疏浚需求——广袤国土,江河湖海众多,为了保证航道畅通,必须及时清理航道。

挖泥船是一种特殊的作业船舶,服务于水运基建业,其作用相当于陆地基建中的挖掘机,主要用于江河湖海的疏浚和人工岛屿的吹填。“通过巨型绞刀将河道或者海底的泥沙、岩石绞碎,再通过泥泵、排泥管等将泥沙混合物,输送到几公里乃至十几公里之外,实现航道通畅。与此同时,可利用这些挖出来的泥沙和岩石铺成陆地、快速造岛。”相关专家介绍。

按照动力来源不同,挖泥船可

分为自航式和拖带式挖泥船;按照作业方式不同又可分为绞吸式、耙吸式、抓斗式、铲斗式、链斗式等几类挖泥船。

当前应用最广泛的是耙吸式挖泥船与绞吸式挖泥船。耙吸式挖泥船的工作原理和家用吸尘器类似,通过离心泵把海底的泥沙源源不断地吸上来;绞吸式挖泥船的工作原理则是通过绞刀来绞动海底泥沙,“松完土”再把泥沙“吃”到“肚子”——泥舱里。不同类型的挖泥船有不同的适用对象,因此可以根据疏浚物质的性质以及施工区气象、水文、地理环境等条件来确定。



▲实施两次更新技改后的“劲松”号。中交上航局供图

初露锋芒

追溯起来,中国挖泥船的发展已经走过了127年的历程。但在挖泥船发展初期,由于当时我国的工业基础薄弱,先进的疏浚技术和装备依然掌握在欧洲少数几个国家手中,不得不依赖进口。

新中国成立后,我国挖泥船经历了很长一段时间的摸索和学习期。1956年,我国自行设计建造出第一艘中型组合式绞吸船“北京”号,用于疏浚北京颐和园昆明湖,这被认为是中国利用挖泥船对内陆湖泊进行疏浚治理的雏形。

1966年,中交天津局花费巨资向荷兰引进了新中国第一艘舱容4000立方米耙吸式挖泥船“津航浚102”号,这艘船是当时国内最先进的挖泥船。

1970年,在江南造船厂建成舱

容4500立方米耙吸式挖泥船“劲松”号和“险峰”号,成为我国“国轮国造”伟大征程的先驱者。“劲松”号全长115.5米,型宽18.4米,型深9米,最大挖深可达25米,是一艘自航自载、双耙双泵的耙吸挖泥船。“劲松”号交付后,立即投入到长江口南北槽航道的试控任务中,这是人类历史上首次在长江口正式开挖人工航道。

21世纪初,中国打破技术壁垒,第一艘大型挖泥船天狮号问世,从高价进口到自力更生,“天狮”号的成功研制大大提升了国人坚持疏浚装备自主设计、自主建造道路的信心,蝴蝶效应也很快显现。此后十余年,一批批更新型号的绞吸挖泥船如雨后春笋般纷纷问世,堪称中国疏浚装备“下饺子”的一段黄金时期。

横空出世

2017年11月3日,中国自主设计并建造的亚洲最大、最先进的绞吸挖泥船“天鲲”号在江苏启东成功下水。“天鲲”号是目前亚洲最大、世界最先进的自航绞吸式挖泥船,全长140米,宽27.8米,深9米,最大挖深35米,绞刀电机最大功率可达7500千瓦,能以6000立方米每小时的速度将海沙、岩石以及海水的混合物输送到最远15千米的地方。

“天鲲”号作为2010年建造的“天鲸”号的升级版,见证了我国疏浚船舶由小到大、由弱到强的历史。据了解,“天鲲”号相比于“天鲸”号配有通海、黏土、挖岩及重型挖岩4种不同类型的绞刀,可以开挖海底硬度更高的岩石,并且可将碎

石泥沙吸走送到15千米外的地方进行填埋。同时,“天鲲”号还拥有高度智慧的“大脑”,该船安装了国内最先进的自动挖泥控制系统,因此具有更高的智能化水平,可实现自动挖泥、监控及无人操控,极大地提高了作业效率,适用于沿海及深远海港口航道疏浚及围海造地。

如今,“天鲲”号已经被中国列入禁止出口清单,凭借“强硬”核心技术和自身优势,领航我国的疏浚行业。“天鲲”的“拳头”更硬,可以绞碎“天鲸”号绞不动的岩石,未来“天鲲”号还将发挥全球无限航区航行的优势,为建设海洋强国作出更大的贡献。(本文综合自中国船检、中国纪检监察报、中国水运网等媒体报道)



▲“天鲸”号。中交天津航道局供图



▲抓斗挖泥船“长鹰9”。长江重庆航道工程局供图



▲4500立方米智能耙吸挖泥船首制船。黄埔文冲供图

江苏海事局南通如皋监管基地工程水工码头施工招标公告

一、项目概况:
1.建设地点:如皋市长青沙作业中段,长江北岸、张皋汽渡下游。
2.主要建设内容及规模
(1)固定码头
固定码头上游紧邻张皋汽渡,前沿线顺岸布置在-5.0米等高点附近,码头平台长110米,宽18米,码头面高程5.2米(1985国家高程基准),前沿停泊水域宽度31.6米,回旋水域长轴210米,短轴126米。可满足1艘3000吨级江海轮靠泊或1艘46.5m海巡艇和1艘溢油回收船同时靠泊及进出,海巡艇、搜救船、溢油回收船、3000吨级江海轮在外侧回旋水域内回旋。
(2)固定引桥
固定码头及趸船码头通过一座固定引桥与后方连接,引桥长218.7m,宽7m。
3.本次招标范围

施工图范围内码头平台、固定引桥、活动钢引桥搁置墩、钢护桩、趸船拆除、清淤、配电站及墩台基础、配套供电照明(不含供电外线)、通信信息工程、给排水、消防工程及环保工程等,具体详见工程量清单。
4.标段划分:一个标段。
5.工程计划工期:16个月。
二、投标人资格要求
(一)本项目实行公开招标、资格后审,投标人应具备如下资格条件:
1.资质要求:
(1)投标人是依据中华人民共和国有关法律设立的,并在中华人民共和国正式注册的、具有独立订立合同能力的企业;(须提供营业执照复印件并加盖公章)
(2)资质要求:具有港口与航道工程施工总承包三级(含)以上资质或港口与海

岸工程专业承包三级(含)以上资质,且具有《安全生产许可证》;(提供资质证书复印件并加盖公章)
2.财务要求:投标人需提供近三年(2018年至2020年)经有资质审计单位审计的财务报表;(提供财务审计报告复印件并加盖公章)
3.信誉要求:投标人未在“信用中国”网站(www.creditchina.gov.cn)中列入失信被执行人名单;(提供在“信用中国”网站上查询界面截图并加盖公章)
4.项目负责人要求:投标人拟投入本项目的项目经理具有港口与航道工程一级建造师,具有主管部门核发的《建筑施工企业项目负责人安全生产考核合格证书》(B类证);(提供证书原件核查)
5.业绩要求:投标人近五年(2017年1月以来)承担过单项合同金额在1500万元及以上的水运工程(码头工程或航

道工程或船闸工程)施工。(提供合同原件及竣工验收证明原件核查,时间以竣工验收时间为准,金额以合同金额为准)
(二)本项目不接受联合体投标;
(三)与招标人存在利害关系可能影响招标公正性的法人、其他组织或者个人,不得参加本标段的投标;单位负责人为同一人或者存在控股、管理关系的不同单位,不得同时参加同一标段的投标,否则,其投标均无效。
三、获取招标文件的方式
1.获取时间:2022年07月15日9时至2022年07月21日17时;
2.联系方式:025-84795407。
四、投标人登记
投标人未在长江水运工程建设市场信用信息管理系统(https://zw.cjhy.com.cn:8066/chwebsite/credit/index)登记单位信息的,应当按《长江航务管理局系统建设项

目进入地方公共资源交易市场管理暂行办法》(长航规(2013)130号)有关规定,在长江水运工程建设市场信用信息管理系统进行单位信用信息登记,并提供在本网站信息查询截图,并加盖公章。
五、投标文件的递交
1.送交投标文件的开始时间为:2022年08月04日9时00分;
2.送交投标文件的截止时间为:2022年08月04日9时30分。
3.投标文件必须在上述时间段内送交到南京市汉中门大街145号江苏省公共资源交易中心(二期)三楼3110开标室。
六、发布公告的媒介
1.中国招标投标公共服务平台 http://www.ccebpubservice.com/
2.交通运输部长江航务管理局网站 http://cjhy.mot.gov.cn/
3.江苏省招标投标公共服务平台 http:

//www.jsnjbpubservice.com/
4.中华人民共和国江苏海事局网站 http://www.js.msa.gov.cn/
5.中国水运报
七、联系方式
招标人:中华人民共和国南通海事局
地址:南通市崇川区工农南路101号海事规划综合业务大楼
联系人:刘小芳
电话:0513-81150058
招标代理:江苏海外集团国际工程咨询有限公司
地址:南京市建邺区云龙山路56号大唐科技大厦A座14层
电话:025-84795407
联系人:张斌
二〇二二年七月十五日