

船舶贸易商情

(春节特刊)

Ship Market Trend

NO. 1

主办：中国国际船舶交易网 cn.eshiptrading.com

(总刊第 33 期)

特别支持：上海久和船舶进出口有限公司 www.sh-jh.net

2012 年 1 月 17 日

前沿资讯

- 德意志银行料新船订单将跌一成
- 化学品船市况或复苏
- 二手船交易市场下滑

交易动态

- 2011.12.22—2012.01.11 新造船市场信息
- 2011.12.22—2012.01.11 二手船市场信息
- 2011.12.22—2012.01.11 拆船市场信息

政策吹风

- 欧洲造船业扩大扶持政策范围
- 江苏新政扶持海工装备

市场分析

- 物探船借海洋勘探之东风兴起
- 2011 年 12 月份国际船舶交易市场评述

热点推荐

- 2012 年 1 月上半月船舶供给信息
- 2012 年 1 月上半月船舶需求信息

商务提醒

- 危机正是造船业反省和寻找不足的好时机

船企导航

- 海上风电：我国船企的新机遇



前沿资讯

德意志银行料新船订单将跌一成

德意志银行在波恩总部刚发表一份全球航运市场报告，由于受到银行紧缩信贷、市场船舶供过于求和船价普遍下跌的影响，今年新船订单量预料会下跌一成。该银行首席经济学家 Sanjeev Rana 在报告中，对多种船型今年的走势作出如下判断：一是货柜船订单将暴跌44%，油轮会跌11%；二是干散货船订单情况并不乐观，将同样会下跌，但未有具体说法。

报告还透露银行今年融资船舶，基本上，欧洲区的船舶银行占全球所有新船订单融资的七成，但每宗借贷比例会限制在占总船价的15%至20%。还预测今年海工订单情况，认为至少有10个浮式储存液化气船和再气化组合订单，每宗价值至2.5亿至5亿美元，另加35艘液化天然气船合同。又指出，在今年第二季度之前，船厂的盈利依然不太好，原因是必须完成09年和10年上半年承接的低价、低利润的船只交货。而07、08年延迟交付或取消的订单，综合起来有2成之多，欧洲银行或有可能在今年上半年放宽融资条件而完成其“手尾”。

(摘自《中华航运网》)

化学品船市况或复苏

化学品船市场得益于过去3年间的老龄船舶拆解销售量猛增，今年的展望较好。DVB Bank 表示，因基础状况的改善，化学品船与其他油轮船型相比，更明显的出现改善趋势。值得一提的是最近几年大量的化学品船进行拆解，而供需不均衡问题得到解决，租船费会大幅上升。

去年共有180万载重吨（156艘）规模的化学品船进行拆解销售，2010年有280万载重吨（140艘）、2009年180万载重吨（86艘）船舶进行过拆解销售。尤其是2009年的拆解销售规模是同比剧增约57%的。以去年末为准，全世界的化学品船船队规模为2605艘左右。但是，DVB表示，欧元区及美国经济的不确定性在很大程度上影响到化学品船市况。虽然化学品船的市况前景如此好，但是新船价及旧船价或许持续呈现下降趋势。

(来源：造船速报)

二手船交易市场下滑

继 2007 年好景之后,去年的二手船交易量保持下滑趋势。根据希腊 Allied Shipbroking 表示,过去 1 年间共有 1082 艘的二手船交易,这还低于 2008 年 1119 艘的水平,当时因世界经济危机,船舶金融大幅萎缩。另外,2009 年、2010 年分别共有 1164 艘、1259 艘二手船交易,二手船市场暂时呈现恢复势头,但从去年开始再次呈下滑趋势。

另外,2007 年好景时机共有 1808 艘的二手船进行交易,尤其是以散货船为例,继金融危机之后,船价持续下滑,在 2011 年约有 66 亿美元,515 艘的二手船进行交易,其中 1 万载重吨以上的为 411 艘。还有,2010 年有 626 艘二手船以 107 美元的价格、2008 年有 586 艘二手船以 143 亿美元的价格进行交易根据 Allied Shipbroking 表示,去年在油轮领域,共有 378 艘、77 亿美元的二手船交易,其中 114 艘为 1 万载重吨以下的小型油轮。另外,2010 年有 360 艘、82 亿美元的旧油轮交易。

(摘自:中国船舶在线)

交易动态

2011.12.22—2012.01.11 新造船市场信息

船型	数量	大小 (载重吨)	船厂	船东	交船期	单船价 (万美元)	备注
豪华游船	2+1	800 客位	法国 STX	Viking Ocean Cruises	2014-15		
重吊船	1	14000	Brodosplit	Jumbo	2013		选择权
散货船	1	209000	Universal	MOL	2014		
散货船	2	49000	澄西	Fonwa Shipping	2013		
散货船	2	69300	扬子江	Nova Shipping	2013/14		运木屑

2011.12.22—2012.01.11 二手船市场信息

油船市场成交信息:

船名	大小 (载重吨)	建造年份	买主	船价 (万美元)	备注
Mare Di Napoli	51371	2007	美国	2725	
Ocean Allenmar	41750	1988	不详	500	
Pacific Polaris	47999	2004	不详	2300	
Pacific Oasis	47999	2004	不详	2300	
Chem Orchid	29790	1993	不详	370	
Oriental Wisteria	12498	2001	中国	1070	
Euro Mora	3746	1998	不详	410	

散货船市场成交信息:

船名	大小 (载重吨)	建造年份	买主	船价 (万美元)	备注
Daphne	169159	2000	瑞士海运	2480	
Grand Ocean	149498	1990	中国	820	
Sungdong 1181	82000	2012	韩国	3190	
Pepito	75928	2001	中远	3000	
SD Epos	68634	1987	中国	560	
Curia	51029	2001	希腊	1950	
Shin Tonami	47002	1991	印尼	600	
Ocean of Luck	34979	1987	孟加拉国	490	
Carbon M	33230	1989	俄罗斯	500	
Lavieen Rose	31824	2000	欧洲	1550	
Nesto	28585	1998	Methonian Navigation	1150	
Baltic Frontier	26968	1992	希腊	800	

2011. 12. 22—2012. 01. 11 拆船市场信息

船名	船型	大小 (载重吨)	轻吨	建造年份	买主	价格 (美元/轻吨)
Apostolos D	散货船	77078	12250	1984		
Sky Treasure	石油、散货、 矿砂船	76288	1651	1985		
Harmony Falcon	散货船	65960	11204	1982		
Hu Jiang	散货船	65015	11101	1981		
Lovely Falcon	散货船	64919	12037	1981		
S Venus	散货船	36241	8912	1984		
Asean Sea	散货船	25854	6375	1981		
Buxmaster	集装箱船	23465	6837	1986		
Hong Qi 120	散货船	18886	6341	1979		
Hong Qi 124	散货船	18886	6341	1979		
Zhong Cheng	散货船	18611	4932	1977		
Fu Shun	散货船	18042	4776	1977		
Mu San	穿梭油船	17618	7617	1981		
Myra	穿梭油船	17170	4393	1979		
Chuang Ye	穿梭油船	16363	5216	1977		
Kefah F	散货船	10151	3444	1976		

(以上信息来源: 中国海事网)

政策吹风

欧洲造船业扩大扶持政策范围

欧洲造船工业协会 (CESA) 对欧洲联盟主要执行机构的有关海事业界的政策决定表示欢迎。在欧元区的财政危机日益严重的情况下，欧洲造船业界对欧洲联盟理事会、欧洲联盟执行委员会以及欧洲投资银行的决定持鼓舞的态度。

欧洲联盟执行委员会近日发表了有关对欧洲造船业现状的担心以及短期展望报告；欧洲联盟理事会也表示，造船及海事业界对欧洲联盟的经济发展具有重要的战略性，因此要更新改领域的鼓励政策。因此可以预计，几个欧洲联盟会员国家对造船业的政府扶持政策要整合，对技术创新的补贴或许进一步扩大；另外欧洲投资银行理事会也发表了在海运领域的融资政策，要扩大对亲环境项目的扶持范围。

CESA 表示，这样的一系列政策会帮助欧洲海事业界克服现在的难关、保持未来技术创新的领导位置。

(来源:《造船速报》)

江苏新政扶持海工装备

江苏省政府今天发布《江苏省“十二五”培育和发展战略性新兴产业规划》，其中提出重点发展新型海洋工程装备和主力海洋工程装备，确保江苏海工装备制造研发和产业化大省的地位。

在这一《规划》中，海洋工程装备产业被列入江苏省政府“十二五”期间重点扶持的战略新兴产业之一。其中在新型海工装备领域，《规划》提出将主要面向海洋资源特别是海洋油气资源开发、储运等重大需求，大力发展液化天然气浮式生产储卸装置 (LNG-FPSO)、深吃水立柱式平台 (SPAR)、浮式钻井生产储卸装置 (FDPSO)、自升式生产储卸油等装备。在主力海工装备领域，则重点发展提供海洋资源勘探、开采、加工、储运、管理等方面的物探船、工程勘察船、超重铺管船和多用途工作船等，以及为海洋工程平台和作业船配套的关键配套设备与系统。

除此之外，江苏省还将注重发展海洋利用工程建设装备，主要依托陆上风电和海上风电规模化重点工程，积极推动海洋利用工程建设装备产业化，稳步推进波浪能等可再生能源利用工程建设装备的研发和产业化，推动可能改变当前海洋资源开发模式的前瞻性海工装备的研发和产业化。

在产业布局上，江苏省政府将重点支持已经具备一定基础和条件的南通发展海工装备产业。2010 年，南通市造船总量占全国的 14%，产值突破 1000 亿元 (人民币，下同)，成为仅次于上海的全国第二大造船基地，海工装备占国内市场份额的 1/3，产品覆盖从近海到深海的所有种类，在品种及数量上居国内领先地位。

到去年 11 月，南通企业共承接各类海工产品近 20 艘，价值超过 20 亿美元，已超过 2010 年总量，而且企业手持海工订单近 30 亿美元。

南通市市长张国华此前接受本报采访时曾指出，“十二五”期间南通海工装备产值有望达到 1000 亿元规模。

(来源:中国船舶在线)

市场|分析

物探船借海洋勘探之东风兴起

新年伊始，然而近期由于航运市场持续低迷导致了撤单和改单现象的增加，所以本月市场较平静，没有让船企振奋的事情发生。大家对市场也多持观望态度，期待抓准商机好在 2012 年有个精彩的亮相。而此时物探船在市场一片迷雾中透出光亮，随着海洋勘探的良好势头，物探船市场未来前景无限明朗。

2011 年物探船新造市场活跃，电磁勘探船较有潜力。物探船一是主要用于海洋地球物理勘探，与海洋调查船、科学考察船、水文测量船、工程勘查船等同属于调查船。不同类型的物探船采用不同的物探方法。据笔者了解数据，国际方面，阿联酋 Polarcus 公司去年接收了 2 艘物探船，分别是 Drydocks World 船厂交付的一艘 8 缆 3D 物探船，另外一艘是 12 缆 3D 物探船， Polarcus 公司船队已有五艘 3D 物探船。此外，Rolls-Royce 获得 1 艘中国石化的设计和配套专业物探船订单(价值超过 2000 万英镑)。国内方面，上海船厂获得一艘多缆物探船订单，交付一艘三维地震物探船，一艘多缆物探船；此外，中海油服的海洋石油 718 物探船圆满完成雪佛龙石油公司在中国南海 53/30 区块的三维地震采集作业任务。由此可见，尽管物探船在新造市场新建和交付皆有成绩，但交付的船舶比新接订单多，所以市场仍有很多空间吸收新订单。并且鉴于物探船自 2009 年以来的严重产能过剩现象，自此可以说明市场已逐渐恢复，部分船东会重新订造新船。而从投资的角度看，电磁勘探船市场潜力较大，因为近年来发展速度很快，具有一定的竞争力。

船厂在订造模式中话语权少，物探船建造市场会逐渐从欧洲向东亚三国转移。物探船的订造模式基本上是船东一锤定音，由船东选择设计公司和船厂，并招标设备商。这其中船厂的影响力和话语权较小，建造物探船的船厂不仅比较分散，而且缺乏持续性。另外，物探船建造船厂长期以来主要集中在欧洲，但是近年来已经逐渐向阿联酋、印度、新加坡和中国船厂转移了。要注意的是这种转变是随着船东而改变的。说明这四个国家的船东开始角逐物探船市场，随着建造市场区域的转移，商机自然也是接踵而至。

物探船面临市场更新需求，2012 年将恢复平衡。据克拉克松统计，目前世界物探船手持订单共 12 艘，来自 9 家船东，由 9 家船厂建造。另外，全球约有 62% 的物探船船龄超过 20 年，28% 的船龄超过 30 年，如果按船舶平均寿命 30 年左右计算的话，未来几年内会有大量物探船退出市场。况且，鉴于深海勘探的难度增加和油气开采费用不断的攀升，这将导致石油公司对物探技术和物探精确度有更高的要求，更会加快部分技术装备落后的物探船被淘汰的速度，例如 2D 物探船。可以预见，2012 年随着市场复苏，物探船又面临新旧船更替的需求，物探船市场更新的趋势毋庸置疑。

(中国国际船舶交易网:刘羽仙)

2011年12月份国际船舶交易市场评述

二手船市场

在经济发展趋缓，世界经济复苏不明，贸易保护加剧的情况下，全球航运业正经受运价下跌、油价上升、成本大幅增加的严峻挑战。12月份，受国际干散货运价总体下滑，油轮运价低位震荡，集装箱运价疲软的影响，国际二手散货船、油轮和集装箱船价格再探新低。据统计，12月份，全球二手船市场共计成交各类船舶97艘，与上月基本持平；平均吨位55612DWT、平均船龄12.71年，环比降低12.83%、2.87%。其中，散货船、油轮、集装箱船、多用途船、化学品船、气体运输船和客船分别成交44艘、35艘、4艘、6艘、1艘、6艘、1艘。

国际二手散货船价格加速下挫，成交量萎缩

12月份，国际煤炭、粮食和铁矿石贸易商赶在圣诞节前出货，短暂的繁荣过后一切都是浮云，干散货运输市场需求热情减退，国际干散货综合运价指数（BDI）月底收于1738点，跌至近三个月以来最低点。而国际二手散货船价格则连跌3个月，跌幅逐步增大。据统计，5年船龄的海岬型、巴拿马型和超灵便型散货船，12月份平均估价分别为3634万美元、2630万美元、2494万美元，环比下跌2.18%、1.98%、0.72%。在运价下跌、船价下滑的情况下，买家信心受阻；加上圣诞节和新年假期影响，交易方离场，市场成交低迷。据统计，12月份全球散货船共成交44艘，环比减少4.35%。分船型来看，海岬型、超巴拿马型、卡尔萨姆型、巴拿马型、大灵便型和小灵便型散货船分别成交3艘、1艘、2艘、7艘、13艘、18艘；其中，卡尔萨姆型散货船订单转售2艘，转售价格高出订单价格8.33%；巴拿马型散货船新船转售2艘，转售价格低于订单价格1.72%。

国际二手油轮价格继续下探，成交量平稳

12月份，冬季用油需求增加，成品油运价上涨，国际原油运价低位波动；二手油轮价格继续下探，但跌幅变小。据统计，5年船龄的VLCC油轮、阿芙拉型油轮和成品油轮，本月平均估价分别为5613万美元、3284万美元、2557万美元，环比下跌2.40%、2.83%、2.42%。12月份，由于成品油运输市场货盘成交平稳，运价稳中有升，加上伊拉克即将重新回到原油输出国序列的乐观情绪影响，二手油轮市场成交量稍有增加。据统计，本月全球共成交油轮35艘，成交量环比增加11.43%。其中，VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、巴拿马型油轮和成品油轮分别成交3艘、4艘、4艘、6艘、18艘。

国际二手集装箱船价格大幅下跌，成交量低迷

12月份，国际集装箱运输货量需求疲软，运价频频下滑，市场行情处于跌势，中国出口集装箱运价平均指数（CCFI）环比下跌5.52%。本月国际二手集装箱船价格大幅

下挫，市场成交低迷。据统计，10年船龄的3500TEU、1700TEU、725TEU型国际航行的集装箱船，12月份平均估价分别为2700万美元、1230万美元和730万美元，环比上月分别下跌15.63%、14.10%、15.21%。12月份，全球二手集装箱船成交4艘。其中，灵便型和大支线型集装箱船分别成交1艘、3艘。

新造船市场

12月份，散货船、油轮和集装箱船订造价格继续下跌。据统计，VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、大灵便型散货船、小灵便型散货船、8.2万立方型LPG船、16万立方型LNG船、1700TEU型集装箱船，本月平均订造价格分别为9913万美元、6063万美元、5258万美元、3550万美元、4875万美元、2900万美元、2700万美元、2250万美元、7300万美元、20200万美元、3070万美元，环比分别下跌0.60%、1.58%、0.40%、0%、0%、0%、0%、0.99%、0%、0%、1.25%、2.38%。

12月份，全球新增各类造船订单共计112艘，环比减少33.33%。据统计，本月新增海岬型、卡尔萨姆型、巴拿马型和灵便型散货船订单数分别为3艘、2艘、1艘、11艘；新增苏伊士型、阿芙拉型和成品油轮订单10艘、1艘、15艘；新增超巴拿马型、灵便型集装箱船订单4艘、3艘；新增LNG、LPG、驳船、渡船、多用途船、海工船、科考船、客滚船、破冰船、三用船、生活平台、拖轮、挖泥船、杂货船、重吊船和钻井平台订单数分别为3艘、4艘、5艘、4艘、3艘、3艘、2艘、1艘、5艘、18艘、3艘、3艘、1艘、1艘、1艘、5艘。12月份，中国、韩国、日本和新加坡船厂所接新船订单量分别为48艘、16艘、10艘、5艘。

拆船市场

12月份，国际废钢船平均拆船价格继续下行。据统计，15000-25000轻吨原油船，6000-10000轻吨成品油船，7000-12000轻吨散货船，上述船型平均拆船估价分别为490.50美元/轻吨、487.75美元/轻吨、464.70美元/轻吨，环比上月分别下跌2.56%、2.80%、3.10%。

12月份，全球各类废钢船共计成交81艘、3806143载重吨，环比上月分别增减-19.00%、+38.63%；平均拆解船龄29.38年，环比减少2.64%。其中，中国、印度和巴基斯坦拆船厂收购各类废钢船分别为686107载重吨、2617283载重吨、339881载重吨。

12月份，全球废钢船拆解共300万载重吨。其中，拆解油轮140万载重吨，拆解10万载重吨及以上的散货船90万载重吨；中国、印度、孟加拉国和巴基斯坦分别拆解60万载重吨、170万载重吨、1万载重吨、40万载重吨。

（摘自：上海航运交易所）

热|点|推|荐

2012年1月上半月船舶供给信息

船 种		建造地	建造时间	大小	船级社	船旗	备注
散 杂 货 船	散货船	日本	1998	74083T	NK	巴拿马	主机 SULZER 6RTA62 功率 14308PS
	杂货船	韩国	1997	7435T	KR	韩国	该船带有 2 个 30T, 2 个 25T 吊机。
	散货船	日本	1997	28515T	NK	巴拿马	带有 4 个 30T 吊机。
	杂货船	日本	1994	2022 吨	JG	日本	akasaka 主机, 总吨 699T。
	杂货船	日本	1981	2948T	VR	越南	双层甲板, 带有 2 个 3 吨吊杆。
	散货船	日本	1996	71319 吨	LR	英国	主机 SULZER 6RTA62 , 19382PS。
	杂货船	巴西	1988	14172T	BV	利比里亚	改造于 2003 年, 希腊。单甲板。
液	二类化学品船	日本	1995	16187T	BV	越南	不锈钢, 带加温设备, 主机: B&W 7L35MC
	成品油船	日本	1987	3100 吨	KR	韩国	AKASAKA 主机, 带加温设备。
	二类化学品船	中国	2006	2070T	ZC	中国	双底单壳, 12 舱, 吃水 3.9M

货 船	成品油船	韩国	1997	4999T	BV	阿联酋	双底单壳，带有涂层，加温盘管。
	液化石油气船	日本	2007	5349T	BV	马耳他	主机 AKASAKA，功率 4689PS。
	成品油船	中国	2010	10500T	CCS	巴拿马	无限航区，航速 13.6 节。
	二类化学品船	日本	1987	4996T	NK	日本	双底单壳，货油舱有特涂。带艏侧推，赤坂主机。
	二类化学品船	挪威	1990	7606T	BV	NIL	2007 年改成为双底双壳。
	成品油船	日本	1993	3252 吨	KR	韩国	无加温设备，赤坂主机。
工 程	抓斗挖泥船	日本	1996	11m ³ /8m ³	KST	NIL	驱动主机：三菱 1130PS。
	港作拖轮	日本	1999	4000PS	IRS	印度	主机：YANMAR 6N280-UNx2，系船柱力 52T。
	三用拖轮	波兰	1983	7200T	CCS	中国	总长 81.16 型宽 15.96，型深 7.2
	港作拖轮	中国	2011	4800PS	ZC	中国	全回转拖轮，主机 G8300ZC18Bx2。
	抓斗挖泥船	韩国	2012	18m ³	KR	韩国	驱动主机 YANMAR 2500PS x 1
	开体泥驳	中国	2006	1203T	ZC	中国	Z6170ZLCz-5 双机山东淄博功率 707PS。

船	港作拖轮	中国	2010	4059PS	CCS	中国	正拖 46.9T, 倒拖 41T。
	甲板驳	中国	2009	10000T	ZC	中国	自航甲板驳, 主机 GN8320ZC21B-1x2, 功率 6002PS。
	耙吸挖泥船	中国	2012	6000m ³	CCS	中国	自航耙吸挖泥船, 无限航区, 主机 GN8320ZC6B
客滚船	客滚船	中国	2008	350T	ZC	中国	可装 5 吨标准重车 32 辆, 载 客 480 人。
加油船	加油船	日本	1996	500T	JG	中国	双底单壳, 吃水 3.0M

以上供给信息, 由中国国际船舶交易网和上海久和船舶进出口有限公司提供

垂询洽谈 中国国际船舶交易网客服部 闫素 电话: 13472846656

上海久和船舶进出口有限公司 张春蔚 电话: 13917096459

欢迎具体垂询 欢迎提供供求信息

2012 年 1 月上半月船舶需求信息

船 种		建造时间	大小	船级社	备注
散 杂 货 船	散货船	2006-2011	5000-6000T	IACS	要求国际航线, 船况良好。
	杂货船	1996-2011	6000-7000T	IACS	最好是日本造的船, 带有 25-30T 的克令吊。
	散货船	1990-2002	4500-5500T	IACS	要日本造, 单甲板, 不用带吊。
	杂货船	1993-1995	1500-3000T	IACS	最好是日本内贸船。

	散货船	2011	35000T 左右	IACS	需要日韩主机，需要带 30 吨左右的吊。
	散货船	1996-2011	3000 吨	CCS	船况要好，主要运输水泥。
	杂货船	1996-2011	3000-3500 吨	IACS	需要日本造，日本主机，带吊机或者吊杆。
液 货 船	成品油船	1991-2011	1000-1400T	NIL	需要双底双壳。
	成品油船	1996-1997	1500-2500T	NIL	15 年船龄左右，运输汽柴油。
	二类化学品船	2001-2011	8000-10000T	IACS	船龄必须在 10 年以内，用于运输苯乙烯。
	成品油船	1986-1991	5000-10000T	IACS	双底双壳，必须有涂层。
	加油船	1991-2011	500-800m ³	无要求	接受中国制造，但不接受中国主机。
	成品油船	1985-1999	4000-6000T	IACS	双底双壳，需要带加温设备。
	沥青船	2007-2011	2000-3500T	IACS	入级沥青船，带加温设备。
	成品油船	2005-2012	2000-2000 吨	IACS	求购 2000 吨成品油船，需要带加温设备，双底双壳，能装重油。
	开体泥驳	--	1500-3000T	NIL	无船级要求，不要新船，非自航。

工 程 船	三用拖轮	无	6000-8000PS	IACS	求租三用拖轮，用于平台防护，拖拽，马力最好接近 8000PS。
	耙吸挖泥船	10 年内	7000 立方米	CCS/ZC	船价不能高于 2000 万美金，买家可以考虑租赁。
	平板驳	2001-2011	无	ZC	长度在 100-120M。
	三用拖轮	2006-2011	6000PS	IACS	带 DP2，甲板空间至少 400 平方，甲板载荷 5T/m ² 。
	三用拖轮	2006-2012	4000-5000PS	IACS	吃水不能超过 4 米，可以不带 DP。
	港作拖轮	2006-2012	4000-5000PS	CCS	用于国内的港口作业，带消防，CCS 船级。
散集两用船	散集两用船	2005-2011	5000T	无要求	跑南北航线，船龄在 05 年之后。
车客渡船	车客渡船	1985-2011	无	无要求	能装 500 位乘客，200-250 辆车。

以上需求信息，由中国国际船舶交易网和上海久和船舶进出口有限公司提供

垂询洽谈 中国国际船舶交易网客服部 闫素 电话：13472846656

上海久和船舶进出口有限公司 张春蔚 电话：13917096459

欢迎具体垂询 欢迎提供供求信息

商务提醒

危机正是造船业反省和寻找不足的好时机

受全球经济疲软和船舶吨位过剩影响，中国造船业经营及生存正面临 30 多年来最困难的时期。业内普遍认为，只有进一步转型，并提升技术，改进设计，行业才能走出困境。万邦船舶服务公司董事总经理李国雄深有同感，他认为，中国造船业近年虽然取得长足的发展，但是在设计、造船质量和售后服务方面还有待进一步提高，此次危机也是业界反省和寻找不

足的好时机。

不少监船工程和船舶设计专家认为，船舶行业持续低迷和银行业收紧对造船业的融资，新一轮洗牌难免，一半船厂或被兼并重组，而研发能力弱、转型慢、资金缺的企业势必成为淘汰对象，注重新技术运用和新船型开发，才是挽救航运业颓势的必由之路。

纠正重量不重质态度

作为亚洲区内一名资深造船设计师，李国雄已为万邦集团和其他船东设计和监造超过了100多艘船，手上还有40多艘船的监造和设计合约，在其部门从事船舶设计和管理人员超过100多人。谈到中国造船业，他在接受本报专访时表示，在上世纪六、七十年代，中国造船业发展初期，行业人才匮乏，通过几十年努力，各方面都实现了跨越式发展，船舶设计技术在2002年前后也开始逐渐得到重视，造船厂管理水平在向日、韩同行看齐的过程中得到明显提高。从2005年起，中国造船业开始崛起，大宗散货运输市场一直处于兴旺，加上中国基础工业大力发展，干散货船需求大增，订单如雪片飞至。但是技术发展、人力资源的积累、先进企业管理方式执行，终究不是一蹴而就的事情。行业、市场高速发展的同时，有些船厂质量意识开始放松，某些船厂甚至出现质量下滑现象。

李国雄表示，目前中国造船业的硬件设施存在一定程度上的供给过剩现象，软实力的配套却又显不足。该公司向船东问卷所做的中国造船业调查报告显示，国内很多一线船厂，在质量上与日、韩还有一定距离。他接着说，改革开放已30余年，在取得成绩的同时，我们也要冷静、客观地总结经验和教训，思考如何去进一步增强自身竞争力，从而能够更加从容面对日益激烈的市场竞争。

他缓一口气后说，在前几年市场好景，船东渴望更快接到新船投入运营，船厂也希望加快建造以承接更多订单，这时造船速度是首要关心的问题。但是现在市场慢下来了，就要靠技术性能指针、质量和服务去赢得订单。调查显示，部分船东已肯定了船厂近几年在中国境内的售后服务水平，但对境外售后服务感到非常不满意，主要体现在不愿派维修人员出境为船东解决问题，而在日、韩的船厂，则有多种解决方案供船东选择。特别针对售后服务这个问题，他表示，我们需要借鉴日、韩船厂好的做法。

船厂膨胀太快是导致当前船厂订单减少的原因之一，当前中国共有逾4000家造船厂。对此，李国雄不无忧虑，前几年市场太好，各地新建大量船厂，未来几年是航运市场冰冻时期，短期很难重现几年前的火爆场面。优胜劣汰，船厂势必经过一轮淘汰、合并和整合。他强调，希望能够通过整合，减轻整个行业产能过剩问题。

缺船舶技术和设计人才

报告还指出，船厂过度膨胀造成资源分薄，人才流失严重，出现技术断层和后备力量不足的情况。近年来，中国造船业一定程度上忽视了对熟练技工人才的培养与重用，技术能力不断下降。他说，在德国、瑞典、日本、韩国等国都非常重视对打磨工人培养，这个工种是一个非常受人尊重和薪水较高的职业。打磨机器很容易购入，但实践经验却难以用钱买到，打磨工人至少需要 20 年以上的历练和经验累积，才能将工序与质量做好。

他认为，船厂早期都是用非常有经验的老师傅，船舶质量有保证。但随着行业日益学历化和年轻化，加上民营船企大量挖角，很多岗位开始由经验不足的新人取代，但是人才培养不是一个短期过程，需要投入时间和精力。他还表示，船舶的设计是一个系统整合过程，要综合考虑货物、港口、航道、相关法规、技术发展、后续维护等，在开发一个新船型之前要做大量的研究、调查分析工作。所以培养一名优秀的船舶设计师，仍然需要大量时间、经验，以及扎实的团队支持。

他补充道，在面对海外激烈竞争下，日本船厂始终坚持不懈提升软实力，不断改进，如日本的大岛船厂，每 5 年就耗资 500 万至 1000 万美元，对经营管理及人员培训进行软实力的提高和革新，进而使得船厂由 1992 年至今，即使一直维持 900 人的总编制，但造船产能却由从前的每年 14 艘增至当前 35 艘，升幅近 2 倍，完全有赖系统的提升和工人技术的提高。另外，在切割技术上，中国和日本也存在差异，以同一块钢板计，日本主流船厂的使用率为总量面积的 90%至 95%，韩国也有 85%至 89%，但大多中国船厂却仅有 75%至 80%，造成钢板边角料的浪费。

行业 4 至 5 年后料好转

面对近年来异军突起的民营造船商如熔盛重工等，他表示如果能够在质量控制、售后服务和设计等方面有所突破，会在中国造船业的残酷市场竞争中取得不俗的成绩。他也希望这种市场化的竞争，能够促进中国造船业的发展。

最后，在谈到目前航运业的发展时，他表情凝重说到，世界的经济在未来几年存在诸多的不确定性，短期内，市场很难消化目前已有的船舶订单，供大于求会持续较长时间。新订单数量会显著减少，船厂处境会非常困难。他同时表示，此次危机也是一个转机，希望通过行业兼并重组，通过与先进国家的造船企业对比学习，找出不足，不断得到切实改进。他估计，行业在经过 4 至 5 年后，将迎来新的曙光。

(摘自：《大公报》)

海上风电：我国船企的新机遇

随着人们对环境问题的日益关注，并且由于以石油资源等为代表的传统能源供应紧张，风能作为一种清洁的、可再生的新能源受到越来越多的重视。风电迈入了快速发展的轨道。相较陆上风电而言，海上风电具有不占用陆地面积、风速比陆地大、风向较稳定等优点，伴随着陆地风电场的运营以及海洋技术的发展，海上风电逐渐开始形成，发展形势急剧升温。选择在海上建造风电场不仅具有广阔的空间，而且风力和风能密度大，从未来发展趋势来看，海上风电将是具有巨大潜力的市场。

国外海上风电发展现状和趋势

从海上风电项目在世界各地/国家的分布来看，欧洲占据绝大部分的市场份额，其中英国、丹麦、荷兰和瑞典是目前世界上最主要的海上风电发展大国。早在二十世纪 80 至 90 年代，欧洲就开展了较大范围的海上风电资源评估及相关技术研究工作。世界海上风电发展历程主要分为三个阶段：第一个阶段是从 1990 年到 2000 年，海上风电处于小规模研究和开发阶段；第二个阶段是从 2000 年到 2008 年，海上风电进入大规模商业化开发阶段；第三个阶段是 2008 年至今，全球风电产业掀起了新一轮的“下海”热潮。

截至 2010 年，欧洲共有 39 座海上风电场处于运营中，发电量可达 239.6 万千瓦，新建海上风电项目合计约 300 多万千瓦。据欧洲风能协会称，目前欧洲有超过 1 亿千瓦海上发电项目处于规划之中，并且欧洲海上风电的发展目标 2015 年达 4000 万千瓦，2030 年达 1.5 亿千瓦。由此可见，欧洲海上风电已经进入新一轮的发展高潮。

我国海上风电发展现状和趋势

我国拥有 18000 多公里长的大陆海岸线，可利用海域面积多达 300 多万平方公里，是世界上海上风能资源最丰富的国家之一。我国的风能资源主要分布在东北、华北、西北和东南沿海地区。东南沿海距离电力负荷中心近，并且土地资源紧缺，海上风电将成为东南沿海风力发电的主要趋势。2010 年，风电产业被列入国家七大战略新兴产业，国家陆续出台了一系列促进风电产业发展的法律、法规和产业政策。根据国家最新的能源规划，我国海上风电的发展目标为 2015 年达到 500 万千瓦，2020 年达到 3000 万千瓦。目前海上风电已进入了快速发展的道路。2010 年我国首个海上风电示范项目 - 上海东海大桥 102 兆瓦项目全部并网发电，并开始供电；同年国家能源局正式启动了总计 100 万千瓦的首轮海上风电招标工作，分别为滨海和射阳的两个 30 万千瓦的近海风电项目、大丰和东台的两个 20 万千瓦的潮间带项目。截至 2010 年底，中国以 13.8 万千瓦的海上风电装机容量位列全球第七，与丹麦、英国、德国等共同成为全球风电大国。2011 年召开的全国海上风电工作座谈会指出，我国将于今年下半年启动第二批海上风电特许权项目招标准备工作，预计明年上半年完成招标，总建设规模将在 150 万至 200 万千瓦之间。

在国家大力推动下，海上风电正处于加快发展的态势下，上海、江苏、浙江、山东和福建等省市纷纷提交了各自的海上风电发展规划。目前，我国沿海由北至南已经规划的海上风

电项目总计约有 24 个，总装机容量超过 2500 万千瓦，预计到 2020 年我国有望成为全球海上风电第一大国。

风电安装船有助于降低海上风电开发成本

就目前的在风电技术所达到的阶段而言，海上风电的开发难度远远大于陆地风力发电系统建设，而建设与运行海上风电场的成本也明显高于陆地风电场，这主要在于海洋环境的复杂性对风机的安装和维护都提出了更高要求。海上风电的商业化开发，前提是成本必须降下来，而途径之一就是要有专用的安装维护设备。据了解，海上风电建设项目中风电机组设备成本的占比不超过 50%，而安装和建设则占 20% 以上，是降低开发成本的潜力环节。因此，作为专用安装维护设备核心的风电安装船的建造将是降低海上风电开发成本的必经之路。

早期安装海上风机主要借助起重船，如我国上海东海大桥海上风力发电项目即采用浮吊进行风机整体吊装。但是传统的起重船仅仅依靠锚链系统对船体定位比较容易受到海上波浪、潮流影响、特别是安装进行到风机上部塔筒以上部位时，船体轻微晃动在 80m 以上的高度将会引起数米的位移，给准确对位带来了很大的难度。目前国外进行海上吊装时较多采用配备自升式桩腿的平台或船只，采用桩腿的目的就是为了保证安装的精度和施工进度。近年来，世界上陆续出现改装或新建的专业化海上风电安装船，譬如英国 MPI Offshore 公司的“Mayflower Resolution”号即为世界上第一艘专门为安装海上风机而建造的船舶，总造价约 7500 万美元，并于 2004 年初交付。

海上风电发展给我国船企迎来新机遇

◆我国风电安装船制造业现状

我国风电安装船制造业近些年也取得了一定的发展。在国内大规模规划发展海上风电产业之前，国内某些造船企业就已经打入到国际市场，承接了多艘风电安装船。“Mayflower Resolution”号即是由山海关船舶重工建造的。南通中远船务在风电安装船建造领域也有斩获，公司为荷兰 VR00N 公司建造了两艘世界上先进的风电安装船，并以 EPC 项目的形式获得了丹麦国家能源公司的一艘风电安装船订单。另外由振华重工设计并建造的国内首艘用于海上风电管桩施工安装的 800 吨全回转起重船 2011 年上半年在江苏南通正式交付。

国内一些目光长远的企业也纷纷针对风电安装船布局，希望抢占先机。在设计方面，中船集团 708 所自主研发设计了我 国首艘自升式海上风电安装船“海洋 38”号；上海佳豪也设计出国内首艘双体海上风电安装船，并已经在武桥重工集团进入建造阶段。在新船方面，7000 吨海上风机安装船也于近期在江苏道达重工集团开工。在配套设备研发方面，中船重工（重庆）海装风电设备公司也投入了巨资进行海上风电设备的研制。

◆风电安装船市场容量大

根据国家能源规划，预计到 2020 年末中国海上风电装机容量将达到 3000 万千瓦。按 5 兆瓦单机容量计算，到 2020 年，中国至少需要 6000 台风机。平均每年至少要安装 600 台以上，如果按照每艘风电安装船每年完成 60 台安装能力计算，至少需要 10 艘风电安装船。按照国内现在海上风电每千瓦 2 万元的投资额度，预计 2012~2020 年间风电安装船的市场容量为 400 亿元。考虑到欧洲市场，按照欧洲海上风电的规划，预计到 2020 年，欧洲地区需要

约 25 艘海上风电安装船。

◆ 船企的应对之策

面对海上风电安装船这一诱人的市场，国内船企应提前做好充分的市场调研和相关的技术储备，根据市场需求，做好个性化的设计方案，提升产品竞争力。

第一，船企要做好协同分工。

全球海上风电安装船市场主要集中在欧洲和中国两个区域。欧洲风电场风机安装区域主要集中在 20-40 米水深范围内，这对海上风电安装船作业水深要求较高——基本在 30 米以上，而且欧洲海上风电安装船呈现出高附加值、高技术含量的发展趋势；在建造过程中很可能面临国际船舶建造规范、海洋工程装备建造标准、其中设施规范、动力定位系统规范等一系列国际规范公约的制约，建造难度较高。根据国内的规划标准，国内所需求的海上风电安装船作业水深在 30 米以内即可，并且国内市场受浅水及沿海潮间带特殊环境的影响，未来对海上风电安装船的需求仍将以浮吊与作业驳结合装置或自升式安装平台为主，国内海上风电安装船将延续低成本的风格。

出口海上风电安装船建造难度系数大、附加值高，内销海上风电安装船建造相对容易但是利润低。船企面对个性化、差异化的需求，应做好分工。骨干船企可以在依托海工以及特种船相关重大项目的基礎上，做好基础研究和设计研发工作，做好个性化的设计方案和应对国际公约挑战的准备，提升国际竞争力，抢占更广阔的国际市场。小型船企则应将重心放在国内市场。只有两者之间协同分工，可以避免可能出现的恶性竞争。

第二，船企要加强与风电行业企业的合作。

海上风电产业是一个涉及风机组件制造、风电装备运输和安装、风电场管理等领域的产业体系，船企要想在这一市场立足，首先在营销策略上就要有产业链思维，注重与风机制造、风电场管理等相关行业企业进行沟通和合作。在项目开发方面，船企可以与风机制造企业组成利益共同体。目前我国海上风电开发的经验还不足，受制于商业开发的高成本与企业效益之间的矛盾，建造风电安装船也是风电企业不小的负担。在深入沟通的基础上，双方可以开展关于海上风力发电设备的调试、安装以及维修的合作，可以考虑借助融资租赁等多种金融手段来促进风电安装船的建造，降低海上风电商业开发的成本，从而促进我国海上风电的发展。在海外项目方面，在我国已有多家风机制造企业成功打入欧洲市场的背景下，船企可以联合这些风机制造企业，一起参与竞标，努力扩大风电安装船在国际市场上的占有率。

随着世界以及中国海上风电产业的快速发展，我国船企将更加迫切需要大力发展海上风电安装船这一细分专业装备船市场，把握海上风电产业大发展的历史性机遇，在做好基础研究和设计研发的基础上，使中国的风电安装船在满足国内需求的基础上，抢占更为广阔的国际市场。

(来源：船舶经济贸易)



企业之窗

中国国际船舶交易网

- 提供全球最新船舶交易的供应、需求、建造、租赁、拆解等信息和撮合服务
- 提供最新船舶配件交易的供应、需求、租赁、修理等信息和订单服务
- 提供船舶交易关联企业的背景资源、资质档案等深度的查询服务
- 提供涉及全球船舶行业中的发布项目合作和寻求合作项目的交易服务
- 提供最新的《船舶贸易商情》（半月刊）、船舶交易分析等市场资讯服务
- 提供业内专业会议服务，以实用性、策略性和交流性打造平台
- 提供网络广告、会议广告、短信广告和DM广告服务，为船舶行业推广产品和品牌搭台唱戏
- 提供会员注册，让会员分享个性化、贵宾式或其他定制的专属服务

友情提示：加入中国国际船舶交易网（企业库会员），便可定期获取该刊物

地 址：上海浦东新区浦东大道 1200 号巨洋大厦 1902 室

邮 编：200135

责任编辑：刘羽仙

电子邮件：Liuyx@eshiptrading.com

电 话：021-51001967

传 真：021-60852302