

# 船舶贸易商情 (半月刊)

## Ship Market Trend

NO. 22

主办：中国国际船舶交易网 [cn.eshiptrading.com](http://cn.eshiptrading.com)

(总刊第 32 期)

特别支持：上海久和船舶进出口有限公司 [www.sh-jh.net](http://www.sh-jh.net)

2011 年 12 月 30 日

### 前沿资讯

- 2012 年新造订单或降 30%
- 钻井船订单明年持续呈上升
- 国内船舶买卖行情评述 (12.4-12.17)

### 交易动态

- 2011.12.8—2011.12.21 新造船市场信息
- 2011.12.8—2011.12.21 二手船市场信息
- 2011.12.8—2011.12.21 拆船市场信息

### 政策吹风

- IMO 一系列强制标准及修正案即将生效
- 欧盟通过援助造船业新条例

### 市场分析

- 海工市场：2011 灿烂谢幕，2012 形势多变 (下)
- 12 月份船舶市场及船舶交易行情

### 热点推荐

- 2011 年 12 月下半月船舶供给信息
- 2011 年 12 月下半月船舶需求信息

### 商务提醒

- 船企开展融资还需扬长避短

### 船企导航

- 熔盛重工背后的资本谜局



## 前|沿|资|讯

### 2012 年新造订单或降 30%

2012年韩国及中国的新造订单量或许呈大幅下降的趋势，日本的可能保持今年的水平。对于明年的新造市场，世界大部分的造船业相关人士持此观点。中、韩、日三个国家的2012年平均预测值为3850万总吨，日本因日元升值及船价下降，或许保持接单难趋势，但为了事业的存亡，最少必须要保持今年的水平。今年3个国家的订单量将达5000万-5700万总吨，明年与此相比将下降20-30%。另外，今年获得大量订单的中国及韩国的订单量或许有所降低，韩国的可能降低30-40%，中国的可能内需用的订单占据一大部分，或降低20-30%。

各国的平均接单量预计，韩国的达1500万总吨，中国的达1500万总吨，日本的达850万总吨。今年接单量或为韩国2400万-2600万总吨，中国1800-2200万总吨，日本800-900万总吨。根据专家对以后建造市场的预测，LNG船、中小型散货船、LPG船、海洋装置、海洋支持船的需求会持续上升，油轮及已经有大量订单的集装箱船需求会下降。常石造船株式会社的相关人士预测，因欧洲财政危机及船舶基金市场的萎缩，欧洲船东更难以筹措资金，因此新造订单会下降。三菱重工的高官人士表示，从长远的角度看，油轮、散货船、集装箱船的产能过剩问题会持续，因此其订购量也存在限制性。另外，明年船价的可能保持弱势，不过已经接近于最低点，因此虽然存在各种船价再次下滑的迹象，但或许不会大幅降低。

(摘自《中国船舶在线》)

### 钻井船订单明年持续呈上升

深海用钻井船在今年上半年主导新造市场，但从下半年开始其增加速度变得有所缓慢，但有分析称，从明年第二季度以后，该订单再次呈现上升趋势。

韩国 Daishin Securities 研究员 Jeon Jae-Chun 表示，从明年第二季度开始钻井船建造市场肯定呈活跃状态，今年下半年钻井船订单之所以不多，是因为已经订购的船舶还没有签署包租合同，今年的订单量相当于满足 1.5 年的工作量，已经订购的 33 座当中，相当多的还没有签署包租合同。但是他分析，眼下得克萨斯油价保持 90 美元 / 桶的水平，因此深海油田的开发需求，有充分的理由呈上升趋势。因墨西哥湾油田开发项目进行的较缓慢，运

费停滞不前、无法签署包租合同，但从明年开始该项目会加快步伐，所以最晚从明年第二季度开始钻井船订购热潮会再次出现。  
(来源：造船速报)

### 国内船舶买卖行情评述（12.4-12.17）

本期国内散货船交易市场继续调整，特别是 20000 载重吨以下的散货船，受到运价低迷的冲击，船价调整幅度很大，一条 14000 载重吨左右的船舶，船东甚至以不到 08 年时建造价格的一半出售，境况颇为惨淡。虽然航运市场持续低迷，运力过剩现象严重，但部分船东仍然在寻求吨位更大的散货船，以淘汰手中吨位相对较小的货船。比如就有船东表示希望购买 40000 载重吨左右浅吃水散货船，考虑到市场上该类船舶稀少，并且价格高昂，如果能有的船台上建造一半的船最好，这样在价格和时间周期上可以获得平衡。5000 吨级 5 年船龄二手干散货船指数为 820.09 点，较上期下跌 8.02 点，跌幅 0.97%；16500 吨级 3 年船龄二手干散货船指数为 998.29 点，较上期下跌 43.49 点，跌幅 4.17%；22500 吨级 3 年船龄二手干散货船指数为 1139.01 点，较上期下跌 32.31 点，跌幅 2.76%。根据经纪人的估价，本期二手干散货船价格加速下跌。3 年船龄 16500 载重吨散货船跌幅最大，3 年船龄 22500 载重吨散货船也开始有大幅调整，而 5 年船龄 5000 载重吨散货船跌幅相对较小。

本期新造 4000 至 5000 载重吨 CCS 级成品油船出售信息开始大量增多。有北方买家急于求购该类现船，虽然其价格已开始出现下跌趋势，但离买家心里价位还是有 400 万左右的差距。最后买家表示还是选择观望，由此可见，大量出现的该类船舶已经开始冲击交易市场，而运力大量增加的后果只会导致运价调整。在近期和部分油船船东的沟通中能明显感觉到他们对来年油船市场的担忧。其他方面，600 载重吨以下的加油船仍然热门，但是市场上该类船舶数量不多。3000 吨级 5 年船龄二手成品油船指数为 1193.94 点，较上期下跌 18.84 点，跌幅 1.55%；5000 吨级 3 年船龄二手成品油船指数为 1317.46 点，较上期下跌 25.52 点，跌幅 1.90%。根据经纪人的估价，3 年船龄 3000 载重吨及 5000 载重吨油船的价格跌幅开始加大，未来走势不容乐观。  
(摘自：航运信息网)

## 交易动态

### 2011. 12. 8—2011. 12. 21 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
油船	10+10	15.7 万	熔盛重工	Global Union Shipping	2013-14	6000	
散货船	2+2	8.2 万	SWS	Rizhao Steel	2013	3050	
散货船	6+4	3.6 万	威海三进船 业	Bocimar	2013-15		
多用途货船	3	1.75 万	韩国 Daesun	伊拉克国家 海运公司 (ISCMT)	2013-14	2450	
集装箱船	1	4800teu	扬子江船业	Transeste	2013		

				Schiffahrt			
集装箱船	3	1850teu	韩国现代尾浦	Nam sung	2013	2950	
液化石油气船	1	82000 立方米	川崎重工	Kumiau Nav	2013	8000	
液化天然气船	2	164000 立方米	现代三湖	Maran Gas	2014-15		选择权船

2011. 12. 8—2011. 12. 21 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
Arosa	291381	1993	马来西亚	2350	
Sumitomo Resale	104280	2012	Samos Steamship	4350	
Newlead Compass	72934	2006	BW	1.45 亿美元	总价
Newlead Compassion	72934	2006			
Newlead Avra	73630	2004			
Newlead Fortune	73630	2004			
Lisa	4285	2007	Plazzino Nav	300	
Chios	301824	1993	希腊	2800	
Ocean Lady	105579	2002	希腊	2125	
Esteem Grandeur	105426	1997	Polembros	1225	
Fr8 Reginamar	70312	2004	Chilean	2700	
Dai Viet	37432	2005	希腊	2150	
Chem Pollux	12441	1995	不详	610	
Atlantic Liberty	311625	1995	不详	2300	
Prodromi	19995	2000	Roswell	740	出价竞买
Golden Topstar	19700	2010	挪威	2780	
Spring Lyra	16020	2000	不详	800	

Anefani	15885	1998	Roswell	625	出价竞买
Marim	4284	2007	Roswell	265	出价竞买
Hebei Mountain	307050	1995	不详	2200	
Alloro	69999	1997	欧洲油船商	390	
Ice Blizzard	63589	2008	Sonomar	3600	
Selendang Permata	46000	1997	不详	750	
Fabrizia D'Amato	40081	2004	不详	1950	
Neptunus	7035	1991	Mexican	600	

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
Mar Reina	72474	1995	不详	1550	
Hellenic Sky	68591	1994	中国	1300	
Mandakini	44415	1986	不详	390	
Star Sea Bulker	42717	1997	希腊	1100	
Samho Resale	35000	2012	不详	2550	
Amber Vita	29063	1995	Rumanian	570	
Blue Sky	17825	1985	不详	300	
Blue Sky	17825	1985	不详	300	
CB Confidence	16248	1986	不详	325	
Sungdong Resale	81600	2012	Sinokor	3190	
B Indonesia	70424	1990	中国	780	
Star Flower	65707	1987	中国	650	

Opal Halo	58786	2008	不详	2750	
Nord Mariner	53420	2005	希腊	2400	
Ocean Sunrise	48203	1999	希腊	1340	
Hui Sheng	37635	1984	不详	480	
Atlantic Cozumel	27650	1984	不详	260	
Piran	18242	1987	不详	400	
H. Emine Sagbas	8863	1985	叙利亚	210	

2011. 12. 8—2011. 12. 21 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)
Laksimiati	油船	81275	18828	1975	巴基斯坦	455
MSC Mahima	集装箱船	53726	16322	1985	印度	517
Grand Vision	集装箱船	44005	12929	1991	印度	502
Norlake	油船	38147	10785	1982	印度	405
S. Venus	内燃机船	36241	8912	1984	印度	520
George Lyras	内燃机船	35730	8261	1984	巴基斯坦	475
Da Tong	内燃机船	35158	7878	1978	中国	400
Kai Hong	内燃机船	35055	7725	1982	中国	405
Silvana	内燃机船	33041	8023	1981	中国	395
Ziemia Suwalska	内燃机船	26607	6517	1983	印度	473
Kalithi Sea	内燃机船	25680	7755	1986	中国	475
Hoegh Trotter	滚装船	15370		1983	中国	400
Wang Jae San	穿梭油船	9905	3646	1976	中国	355
Ohminesan	油船	258000	41500	1996	印度	497
Orion Trader	油船	258000	41500	1998	印度	498
Good Luck	散货船	173028	25018	1984	印度	450
Minotaur	油船	29857	6958	1977	印度	505
Alexis	散货船	27048	6277	1984	中国	425
Reborn	散货船	8295	2621	1976	土耳其	345
Black Sea Trader	散货船	8118	2600	1979	土耳其	310
Marden	滚装船	9182	2548	1982	印度	482
Serya D	油船	3914	1624	1982	土耳其	670

(以上信息来源: 中国海事网)

## 政策吹风

### IMO一系列强制标准及修正案即将生效

根据交通运输部日前发布的公告，国际海事组织（IMO）修正的《1974年国际海上人命安全公约》（简称 SOLAS 公约）修正案，以及《国际散货船和油船目标型船舶建造标准》（简称 GBS）、《原油油船货油舱保护涂层性能标准》和《原油油船货油舱防腐保护替代方法性能标准》等一系列修正案及强制性标准即将于 2012 年年初生效。

IMO 海上安全委员会（简称 MSC）第 87 届会议于 2010 年 5 月以决议形式通过了经修正的 SOLAS 修正案。根据 SOLAS 中关于修正案默认接受程序的规定，上述修正案将于 2012 年 1 月 1 日生效。此外，MSC 第 87 届会议通过的 GBS、《原油油船货油舱保护涂层性能标准》和《原油油船货油舱防腐保护替代方法性能标准》在 SOLAS 下为强制性标准，该次会议通过的《国际消防安全系统规则》修正案、《国际救生设备规则》修正案和《国际海运危险货物规则》修正案在 SOLAS 下为强制性规定，都将与 SOLAS 修正案一起于 2012 年 1 月 1 日同时生效。我国是 SOLAS 的缔约国，在上述修正案、标准和规则通过后未对其内容提出任何反对意见，因此其对我国具有约束力。

同时，MSC 第 88 届会议于 2010 年 12 月通过的《1972 年国际集装箱安全公约》修正案也将于 2012 年 1 月 1 日生效，IMO 海上环境保护委员会（MEPC）第 61 届会议于 2010 年 10 月通过的《经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉1997 年议定书》附则的修正案将于 2012 年 2 月 1 日生效。我国是这两项公约的缔约国，在上述修正案通过后未对其内容提出任何反对意见，因此上述修正案对我国具有约束力。（来源：《中国船舶报》）

### 欧盟通过援助造船业新条例

欧盟委员会日前通过了关于评估国家援助造船业的修订条例。新的框架，注重拓展和简化了关于援助造船创新的规定，这在欧盟国家援助法中是独特的，并将这些规则的范围扩展到新的专业细分市场。

新的框架将于 2012 年 1 月 1 日生效。

委员会负责竞争政策的副总裁阿尔穆尼亚说：“鼓励造船业的创新对这个行业的竞争力是至关重要的。新的规则将有助于在欧洲维持一个专业化的，有竞争力的和创新的造船业。”

新框架将现行规则的范围扩展到内河船舶，以及海上漂浮和移动的离岸工程结构物，并进一步提供关于创新援助的细化规则。特别是，它阐明了对建立创新性项目的资助的过程，符合委员会的做法。

出口信贷和区域援助的规则保持不变。最后，框架不再包含与封闭援助，就业援助和发展援助有关的具体规定，因为他们要么不被用于旧的框架下，或没有具体到造船业。

框架将适用 2 年，从 2012 年 1 月 1 日至 2013 年 12 月 31 日。期限届满后，委员会设想，创新援助的规定，将集成为未来的欧盟国家援助版本，为修订后的区域援助准则研究和开发，创新区域援助的规定。之后所有横向规则将需要进行评估。

国家援助行动计划（IP/05/680 和 MEMO/05/195）的规定，委员会应评估造船部门是否

需要继续的具体规则或造船部门是否应被国家援助规则管理。在这种背景下，根据7年内申请造船特殊规则的经历，框架的修订版和附带的详细影响评估侧重于确定哪些特殊规定仍然被需要。现行的框架在2004年生效，并于2011年12月31日到期。（来源：中国船舶在线）

## 市场|分析

### 海工市场：2011 灿烂谢幕，2012 形势多变（下）

#### ——海工船篇

海工装备的兴盛更是折射出了海工船的繁华，尤其是如果明年全球一系列深海油田项目的开发，会掀起新一轮的订造高潮。海工船的如日中天会再引起市场强烈的角逐，特别是中韩之间的对决，于是考验船企“耐力”的关键时刻到了。

海工船新造好景持续，租船市场较低迷。赶上全世界海洋石油气体开发市场的好时机，海工船从年初一直红火到年尾，订单前仆后继。今年二季度全球平台供应船（PSV）及锚拖供应船（AHTS）共有新订单95艘，其中有35艘PSV（3000dwt以上的）订单，三季度新加坡的ASL Marine公司获得9艘AHTS订单。即使在临近年底的本月下旬，很多船厂偃旗息鼓的时刻，马士基在智利ASENAV船厂订造了2+4艘新型海洋工程船，合同价约2亿美元，预计2014年2月和2015年1月交付，交付后将替换服务于加拿大海工市场上的现有海洋工程船。海工船的势头可见一斑。中国船厂在海工船方面，首屈一指的企业当属浙江太平洋造船，已被列入全球顶级海洋工程船制造商名录，此外还有新加入的福建东南造船厂。然而毕竟寡不敌众，韩国有实力的海工船建造船厂众多，例如，三星重工、现代重工、大宇造船海洋。再加上其建造技术的精湛，短时间内很难超越。然而正是因为新造市场的繁荣，恰恰造成了租赁市场的冷清。因为新船完工量越快，船队的保有量增长就越快；再加上油气开发活动回升再不够强劲的话，就无法消化市场上新增的大量运力，租价也就一落千丈了。据了解，二季度三用工作船平均日租金仅约为7000英镑，平台供应船平均日租金也只有6500英镑左右。三用工作船是典型的例子，前11个月完工量达221艘，船队保有量也从2504艘增加至2714艘，增幅达9%，导致租赁市场持续低迷。尽管如此，随着船厂手持订单的减少，海洋油气进一步开发，这一现象会有所改观。

了解海工船市场规律方能夺取战场。海工船市场的意气风发让传统船舶市场黯淡无光，于是许多船企不畏海工船门槛高的风险，铤而走险的争相加入，像荷兰特种船舶造船厂IHC Merwede公司正在进行收购亚洲造船厂的协商，还有中国大型民营造船厂扬子江船业也计划成立海工领域的合资公司。编者认为，进军海工市场应该先了解市场规律，不可冒进，以免陷入恶性循环怪圈。海工市场的发展模式不像传统船舶市场那么简

单，所以更需要不同的发展思路。例如巴西作为海上石油发展最为先进的国家之一，正在考虑采用一种更为先进的租赁模式。巴西石油和银行成立了一个类似基金的公司，下面设立了造船公司，作为最终用户，巴西石油持有该公司 15% 的股份。平台建成后，巴西石油将把持有的 15% 的股权卖给为它提供租赁服务的油服公司。在这样的情况下三方都可以获利。还有一种模式是强强联合，比如浙江太平洋造船一开始就和国外有技术合作，新成立了挪威研发海工分公司。即使这样的例子国内目前也是很少公司可以做到。此外，鉴于国内海工行业还处于起步阶段，很可能出现重复性建设，恐会出现低端同质化竞争现象。

海工辅助船市场需求明年或上升。全球经济的衰退难免会波及到海工市场，有消息称现在油价 100 美元/桶的价格将下降 20% 左右，如果再进一步下降的话，深海油田开发的收益就很小了，那么必将影响到海工市场新订单的增加。还有欧债危机也会对海工领域的船舶融资有所限制。然而目前来看海工市场的势头依然锐不可当。据三季度统计数据，全球新建海工辅助船近 6500 艘，其中三用工作船和平台供应船最多，预计海工辅助船在经过 2 年的短暂沉寂后，也会迎来订造的转折点。专家预测大型、高性能和环保型的海工辅助船会是市场焦点。

(中国国际船舶交易网: 刘羽仙)

## 12 月份船舶市场及船舶交易行情

在 12 月 26 日上海国际航运研究中心发布的中国航运景气报告显示，第四季度中国航运景气指数仅为 89.95，航运企业景气状况进入实质衰退阶段，下行趋势明显。该指数在 2010 年第二季度曾达到 140 点的高位，此后便一路下滑。运力过剩和欧债危机依旧是导致航运市场低迷的两大主因，并且这两大因素的影响还将延续。

从中国国际船舶交易网 12 月份的船舶供求信息更新来看，数量较 11 月有所下降。笔者认为这跟欧洲地区的银行普遍停止了对航运业支持行为以及欧美地区节日有关，当然中国地区航运金融支持也有明显的减弱，这对二手船买卖、新船订造有着极大的影响。

### 干散货船

由于国内煤炭价格与国际煤炭价格差距拉大，而各地的煤炭库存量也维持高位，使煤炭运输市场价格下跌。国内散货船交易市场继续调整，特别是 20000 载重吨以下的散货船，受到运价低迷的冲击，船价调整幅度很大，一条 14000 载重吨左右的船舶，船东甚至以不到 08 年时建造价格的一半出售，境况颇为惨淡。虽然航运市场持续低迷，运力过剩现象严重，但部分船东仍然在寻求吨位更大的散货船，以淘汰手中吨位相对较小的货船。比如就有船东表示希望购买 40000 载重吨左右浅吃水散货船，考虑到市场上该类船舶稀少，并且价格高昂，如果能有船台上建造一半的船最好，这样在价格和时间周期上可以获得平衡。

国际干散货运输市场因季节性船运活动减少及大船市场运价节前走低拖累出现连跌。船价方面，二手干散货船价格加速下跌。3 年船龄 16500 载重吨散货船跌幅最大，

3 年船龄 22500 载重吨散货船也开始有大幅调整，而 5 年船龄 5000 载重吨散货船跌幅相对较小。据本网了解 5000 吨近海 ZC 船级双底单壳散货船国内主机新造价格约为 1460 万元，5 年船龄 900 万元；16500 吨近海 ZC 船级双底单壳散货船国内主机新造价格约为 4100 万元，3 年船龄 3800 万元；22500 吨近海 ZC 船级双底单壳散货船国内主机新造价格约为 7800 万元，3 年船龄 7000 万元；另外巴拿马型船市场中 4 条航次期租航线的平均日租金约为 1.34 万美元。

### 油船

12 月网站收入了多条 4000-5000 吨的 CCS 船级成品油船，并也有相关的求购，但是买家最终还是选择观望。虽然该类船的价格已经在下跌，但是买家希望能够再降个 400 万左右。其实大量的该类船舶已经开始冲击买卖市场，运力的增加只会导致运价调整，谁能在买方市场卖出个好价钱实属不易。根据经纪人的估价，3 年船龄 3000 载重吨及 5000 载重吨油船的价格跌幅开始加大，未来走势不容乐观。目前国内成品油船价格估计如下：1000 吨（闪点 $\geq 60^{\circ}\text{C}$ ）ZC 船级双底单壳油船新造价格 440 万，5 年船龄 337 万，10 年船龄 235 万。3000 吨（闪点 $\leq 60^{\circ}\text{C}$ ）CCS 船级双底双壳船新造价格 1950 万左右；5000 吨（闪点 $\leq 60^{\circ}\text{C}$ ）CCS 船级双底双壳新造价 3100 万，3 年船龄 2600 万；8000 吨（闪点 $\leq 60^{\circ}\text{C}$ ）CCS 船级双底双壳新造 4800 万，3 年船龄 4600 万。细心的读者会发现，与上月比较除了 1000 吨新造油船的价格几乎没变化，其他吨位、船龄的船价格均有下降。国际油轮市场方面，超大型油轮(VLCC)运输市场活跃，运价稳中有涨。

### 集装箱船

巴黎 Alphaliner 咨询公司表示，由于全球贸易增长放缓和船只供过于求，闲置集装箱船数量创 18 个月新高，运力相当于 52.6 万标箱的 210 艘船，是自去年 5 月以来的最高点，并将在年底增至容量相等 60 万箱的船闲置。统计显示，虽然需求集装箱船运力扩大近 2 倍，上升了 8%，但今年头 10 月，亚欧线的货量仅上升 4.5%。据伦敦 IHS Fairplay 最新数据显示，在过去 4 年中，全球集装箱船队增长了 17% 至 4774 艘。伦敦克拉克森咨询机构表示，本季度，亚欧线运费下降 33% 至每标箱只有 490 美元，泛太线亦下跌 8.8% 至每大柜 1419 美元。克拉克森在上月，将泛太线贸易货量增长的预测从 6.1% 降至 1.5%。而全球贸易预测则从 9% 降至 8.3%。根据网站的船舶交易业务来看，虽然集装箱船市场运力过剩明显，船东购船欲望低，但是我们依旧收到了集装箱船的国外求购信息，吨位在 12000-16000 之间。当然该买家极有可能只是为了探底才抛出的询盘，但这也算是二手集装箱交易市场一个利好反应。

### 工程船

工程船在二手船舶交易中还是保持着一如既往的火热势头，网站收集的供应和求购信息连续不断。特别是在平台供应船，三用拖轮，港作拖轮，平板驳、甲板驳方面的询盘较多，虽然船价较去年有所下降，但现在市场价格依然能让船东大赚一笔。工程船交

易难点除了买家在价格方面考虑较多外,另外一个很重要的原因就是工程船自身的设备功能、尺寸、马力等能不能达到买家的使用要求。

### 拆船市场

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 503.40 美元/轻吨、501.81 美元/轻吨、479.54 美元/轻吨, 环比上月分别下跌 3.59%、3.33%、4.58%。4 个主要拆船国家中, 印度拆解量最大, 其次是中国、巴基斯坦和孟加拉。

12 月初, 几份巨额原油轮订单让本已困难重重的航运市场运力过剩更加严重。对实力强大的船公司而言, 仿佛今年低迷的航运市场是他们的另类“好消息”。这样的大公司往往会选择逆势造船, 造大船, 这样不仅可以降低航次成本, 改善运力结构, 还能将拥有过多中小船舶的小型船公司因成本过高而挤出市场。据初步测算, 10000TEU 型船的单位载重量航速的油耗相比 9600TEU 型船, 节省燃油 30% 以上, 同时载重量将提高 20% 以上, 这些优势将使航线单箱成本得到较大幅度的下降。对此最好的例证就是, 不久前 TCC、海南泛洋、海天航运和大新华物流等中小船公司纷纷撤出泛太线, 而这些船公司在泛太线上所运营船舶运力一般在 3000TEU 左右, 根本无法与马士基和中远集运的 8000TEU 型船竞争。

与上面所提到的船公司“逆势扩张”相对应的是, 船舶交易中也有着“低潮中买船, 高潮中卖船”一说。当然这两种做法都极其考验决策人的观察力和胆量, 因为风险很大。

综上所述, 我们很难想象 2012 年航运市场会有多大的转机, 也许这个寒冬会一直冷下去。

(中国国际船舶交易网: 陈黎星)

## 热|点|推|荐

### 2011 年 12 月下半月船舶供给信息

船种	建造地	建造时间	大小	船级社	船旗	备注	
散	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。

杂 货 船	散货船	日本	1997	28515T	NK	巴拿马	带有 4 个 30T 吊机。
	杂货船	日本	1981	2948T	VR	越南	双层甲板, 带有 2 个 3 吨吊杆。
	杂货船	巴西	1988	14172T	BV	利比里亚	改造于 2003 年, 希腊。单甲板。
液 货 船	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
	二类化学品船	中国	2006	2070T	ZC	中国	双底单壳, 12 舱, 吃水 3.9M
	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。
工 船	抓斗挖泥船	日本	1996	11m <sup>3</sup> /8m <sup>3</sup>	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。

程 船	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。
	开体泥驳	中国	2006	1203T	ZC	中国	Z6170ZLCz-5 双机山东淄博 功率 707PS。
	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 <sup>3</sup>	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

### 2011 年 12 月下半月船舶需求信息

船 种		建造时间	大小	船级社	备注
散	散货船	2006-2011	5000-6000T	IACS	要求国际航线，船况良好。

杂 货 船	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。
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 <sup>3</sup>	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。
工	开体泥驳	--	1500-3000T	NIL	无船级要求，不要新船，非自航。

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 <sup>2</sup> 。
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

### 船企开展融资还需扬长避短

当前，具有银行背景的金融租赁公司非常青睐船舶融资租赁业务，并且已经成功抢占了绝大部分市场份额。因此，船舶企业若想成功地从这一领域分食“蛋糕”，除要充分发掘自身的优势外，还须清醒地认识到自身的弱势以及所要面临的风险，真正做到扬长避短，有所作为。

与工程机械设备租赁、医疗设备租赁等明显不同的是，船舶融资租赁资金需求量大、融资风险高，因此，从事该项业务的单位必须拥有雄厚的实力以及风险管理、成本控制能力。事实上，船企恰恰在这些方面要逊色于银行系金融租赁公司。

首先，船企开展船舶融资租赁业务的融资成本偏高。一般而言，融资租赁公司的资金来源主要有银行贷款、资本金、股东借款、企业债券等，但就实际情况看，目前船舶融资租赁

的资金主要来自银行贷款。相对而言，银行系金融租赁公司凭借股东银行优势，融资成本低、资金来源充沛；船企则不具备这样的优势，银行贷款的融资成本偏高，并且会受到相应的信贷额度限制。此外，如果船企高度依赖银行信贷开展船舶融资租赁业务，就会占用银行授信额度，在资金紧缺的情况下，将对主业造成一定的影响。

其次，船企在船市处于买方市场的背景下涉足船舶融资租赁业务，其低船价的优势无法体现。理论上，将高于成本价、低于市场价的船舶投放到融资租赁市场，从而实现低成本竞争，这是船企开展船舶融资租赁业务独具的厂商背景优势。然而，迫于严峻的市场形势，国内众多船企为求生存不惜拼价格，使得无论是航运企业还是融资租赁公司订船的价格都接近成本价，此时，船企的低船价优势已经无从体现。

再次，船企在从事船舶融资业务过程中对金融政策风险、流动性风险、船舶资产风险等的防范和管理缺乏经验。毋庸置疑，船企在租赁前期客户选择、客户风险识别以及租赁资产处置方面具有较强的优势，但是在金融风险控制、内部审查预警、租赁业务法律风险防范方面不成体系。而银行系金融租赁公司可以借鉴或嫁接股东银行的风险管理体系和制度，快速建立全面且完善的风险管理体系。

最后，船企从事船舶融资租赁的专业人才缺乏。船舶融资租赁公司需要具备综合性专业人才，其特点是既要具备融资租赁从业经验和管理经验，又要通晓航运、造船、金融、贸易、财务等知识。目前，国内整个船舶融资租赁业内的专业人才并不多且主要集中在竞争力较强的银行系金融租赁公司，这增加了船企构建船舶融资租赁团队的难度。

正因为存在着上述诸多风险，船企在船舶融资租赁市场掘金的机遇与挑战并存。但从长远来看，随着我国航运金融环境和金融阻拦了行业环境不断改善，船企所面临的融资渠道狭窄、融资成本偏高、专业人才匮乏的局面会逐渐改观；同时，随着我国船舶工业结构不断调整和航运市场周期性变化，我国船舶融资租赁业务将有更大的发展空间，进军该领域的船企也有可能从中获取更大的发展机遇。因此，船企应坚定手段创新和思路创新的发展方向，通过找准市场定位、强化风险控制、拓展有效市场，探索船舶融资租赁业务，在这个非银行类金融产业领域寻找适合自己的发展模式。

（摘自：《中国船舶报》）

## 船企导航

### 熔盛重工背后的资本谜局

“太不可思议了！净利润增长超过6倍，就算在造船业最壮盛时的2007年也是极为罕

见的。”香港大福证券分析师在评价熔盛重工上半年业绩时表示。

就在当下中国船舶行业一片哀鸿遍野之时，熔盛重工于9月份发布的中期业绩讲演却取得了令人瞩目的成绩，除了业绩同比增长639%外，新船订单、造船完工量、手持订单以及其他业务板块收入同比均泛起大幅增长。更令业界羡慕的是，在货币空前紧缩的今年，熔盛重工依然获得了包括国开行、农行、中信银行和光大银行等银团的1140亿元贷款授信额度以及海外银团的2.2亿美元贷款。可谓是业绩融资“双丰收”。

### 不一样的“黑马”

从一季度开始的“订单荒”正以愈演愈烈之势在中国造船行业蔓延。订单量的减少也使得中国主要船企的业绩指标亮起了红灯。据了解，上半年，除了中国重工外，中国船舶、广船国际和扬子江船业等船舶类上市企业的净利润同比增幅均泛起显著下降。其中，广船国际的净利润更是同比下滑22.83%。就在其他大型船企的业绩或下滑或增幅收窄之时，熔盛重工业绩却实现逆势高速增长，各业务板块全面开花，令业界赞叹。根据中报，熔盛重工上半年实现营业收入87.04亿元，同比增长81.1%；净利润12.17亿元，同比增长高达639%，其中造船板块贡献收入84.36亿元，占总收入比重为96.9%。上半年交付8艘船舶、128.8万载重吨；承接新船订单28艘、340万载重吨，以载重吨计算，新接订单占到中国市场的21%、世界市场的9%。其累计手持船舶订单109艘、1740万载重吨。

除了贡献主要收入的造船板块外，上半年熔盛重工在其他领域的发展也取得靓丽的成绩。在海洋工程领域，取得了零突破，交付了为中海油建造的3000米的深水铺管起重船，并获得收入3130万元。在船舶建造板块的大量订单增援下，动力工程板块高速增长，获得26台新船用柴油机订单，合约总值为1.35亿美元；手持发念头订单共66台，合约总值为美金3.7亿美元，其中外部订单24台。工程机械板块在上半年取得了589台挖掘机的销售量，获得收入2.36亿元，同比增长200.6%。

有业内人士分析以为，熔盛重工上半年之所以取得如斯高的增长，与其持续向行业价值链的高端移动、争取优质船东承接高附加值订单以及多元化发展策略是分不开的。据悉，熔盛重工的客户中有淡水河谷、阿曼航运公司、挪威Frontline公司以及中海油等优质船东客户，这些客户不仅能提供高附加值订单，在风险承受能力上也比较强，极少泛起撤单现象。另外，熔盛重工在新船型的开发和工业多元化发展上也是极尽能事，除了能建造首创的7.55万吨级冰区加强型散货船、30万吨级VLCC和40万吨级VLOC等各种船型外，其触角已经伸向海工、发念头和工程机械领域。

熔盛重工在中报中表示，公司下半年在造船领域将继续向行业价值链的高端移动，开发诸如冰区加强型散货船、6600TEU以上型船、VLOC等高附加值船型。在海工领域，将持续加强对钻井船及LNG船等复杂船型的研发，并已于今年年初派出工艺技术预备团队去法国闻名工程公司Gaztransport&Technigaz S. A. S. 学习培训，以巩固技术实力，突破全球海工市场的高技术壁垒。在动力工程领域，熔盛重工以为，受造船市场走势影响，中国船用发念头市场的增长有所放缓，随之而来的是国产化率的不断晋升。根据《船舶产业调整和振兴规划》，今年船用低速柴油机海内市场满足率要进步至80%以上，给海内制造商提供了机遇。熔盛重

工在未来将开发具有低油耗低排放的特点，符合国际海事组织严格的排放尺度的船用发念头，以满足节能高效船舶的需求增长。

### 资本谜局

造船业是资金密集型行业，工业进阶及多元化发展、争取优质船东，都离不开大量资金的支持。而熔盛重工在今年空前的货币紧缩压力下，却获得了银行界巨额的信贷额度支持。早在去年，货币紧缩刚开始时，熔盛重工就已获得银行界的青睐。去年上半年，熔盛重工分别获得中国进出口银行和中国银行 500 亿元贷款授信，去年 12 月，农业银行江苏分行也向熔盛重工授信 80 亿元。这些授信中，有 100 多亿元额度并没有用完。此外，熔盛重工通过登陆香港上市，也获得了 140 亿港元的 IPO 融资。

今年，给予熔盛重工贷款授信的银行进一步扩大。1 月，熔盛重工获得光大银行 100 亿人民币授信额度。6 月 26 日，中信银行给予熔盛重工 110 亿人民币授信额度。8 月 10 日，在中国进出口银行和东方汇理银行的牵头下，外资银团给予熔盛重工 2.2 亿美元银团贷款额度。仅仅一周后的 8 月 17 日，熔盛重工又获得来自农业银行的 280 亿元授信额度。8 月 26 日和 9 月 28 日，熔盛重工分两次获得国家开发银行给予的 300 亿和 350 亿元战略授信，由此获得的贷款将主要用于海洋工程基地的建设。至此，熔盛重工在今年总共获得了海内外银团共计 1150 亿元的信贷额度，为其战略策略的实施提供了充足的资金保障。仅上半年，熔盛重工就获得贷款 201.1 亿元，比去年全年增长 14%。受此影响，熔盛重工上半年获得融资收益 1.11 亿元，同比增长 267%，且融资本钱减少 400 万元。

为何在国家货币紧缩的政策下，熔盛重工依然能获得如斯多的银行信贷支持呢？

一位业内人士向笔者透露，熔盛重工之所以能获得银行界的青睐，与其资本运作手法以及与银行间良好的合作关系是分不开的。这可在今年年初民生银行的定向增发中看出端倪。

1 月 8 日，民生银行发布定向增发公告，给予熔盛重工的资本融资平台——熔盛投资团体（熔盛投资）以 4.57 元/股的增发价，认购民生银行 5 亿增发股，熔盛投资将斥资 22.85 亿元。增发结束后，熔盛投资将持有民生银行 1.59% 的股权。虽然之后由于种种原因，民生银行抛却了定向增发方案转而实施新增发 H 股方案，但熔盛投资与民生银行的紧密关系却藉此浮出水面。业内专家以为，熔盛投资与民生银行的这一层关系则主要得益于熔盛重工和民生银行的控股子公司民生金融租赁之间的合作。去年 5 月，熔盛重工与民生金融租赁签订长期战略合作协议，民生金融租赁委托熔盛重工建造 10 艘 7.6 万吨巴拿马型散货船，并将开展更深层次的战略合作。该签约成为去年海内船企最大单笔订单。

据笔者调查发现，除了与银行的良好关系外，熔盛重工的主要融资平台熔盛投资还与中国闻名投资团体——“泛海系”以及“泛海系”的战略盟友——中国船东互保协会存在着千丝万缕的联系，双方在多种业务领域开展合作。恰是在这样深层次的资本运作手段下，熔盛重工能够源源不断地从资本市场获得宝贵的资金，从而进行工业进阶及多元化发展，大幅晋升业绩。

（《中国水运报》：包志明）



## 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