新船订单的严重匮乏，正促使造船企业积极研发新船型，以期吸引船东订船。不过，由于金融机构惜贷，不少船东即便有下单意愿，也无充足的资金来支撑，因此，能否提供融资支持，无疑正在成为船企能否持续赢得市场机会的一个重要条件。

技术创新和融资创新“两手”都要硬

全球船舶市场的低迷行情，已持续 4 年之久，国际知名的航运指数 BDI 被戏称为“别跌了”。这导致新造船订单严重匮乏，给造船企业的前景蒙上厚重的阴影。拿什么拯救船市，成为业界人士忧心忡忡的头等难题。为突破眼前的困局，目前较为普遍的做法是，坚持技术创新，用更低油耗、更节能、更环保的船型引领市场，满足需求。然而，由于手头“钱紧”，不少船东即便对船企新开发的优秀型船十分感兴趣，也会因没有充足的资金而不得不暂时放弃下单。这就迫使船企在技术创新和融资创新上“两手都要硬”，缺一不可。

近几年来，国内造船企业为适应日益严格的节能减排新规则以及海洋、大气环境保护法规，不遗余力的开展技术研发，从优化船型、采用节能环保主机、降低污染排放和提高船舶能效等方面进行攻关，已经相继取得了一系列技术进步成果。如，上海外高桥造船有限公司研发的新型超大型油船、广州广船国际股份有限公司研制的 5 万载重吨化学品/成品油船、沪东中华造船(集团)有限公司研制的 1 万 TEU 集装箱船等，在油耗、排放等指标方面都有了重大改进，其经济性、环保性明显增强，广受青睐。在日前刚结束的德国汉堡海事展上，德国劳氏船级社有关负责人就表示，眼下一艘全面优化的新造船在运营上比一艘现有船舶更为经济，订造新船的船东完全可以在未来获得更大的竞争优势。而且，从目前情况看，船价已跌无可跌，船市可谓进入“物美价廉”的大好时期。

然而，就在当下国际航运和造船界公认的“订船好时机”来临之时，除部分有远见的船东已经开始行动外，大多数船东仍处于观望中。究其原因，最为关键的是船东在融资方面遇到了重重困难——不仅欧洲银行界全面紧缩甚至停止了船舶融资尤其是新造船贷款项目，我国金融机构今年也采取了更为严格的融资政策，甚至连之前曾令人抱有较高期望的产业基金或融资租赁机构，也明显放缓了业务节奏。

悲催的现实，逼迫着也促使着国内船企在进行技术创新的同时，必须加紧转变以往“只负责制造，融资是船东的事情，与自己无关”的态度，不断探寻融资创新的途径，为船东提供相关服务，这无疑已经成为其能否吸引船东下单的一大前提条件。对此，业内专家提议，首先，我国船企可以利用自己对于国内政策比较熟悉和融资方面有较好基础优势，帮助船东获得相应的资金支持。其次，实力较强的大型船企可以实施产融结合战略，通过独立出资，或发行债券和股票，或与金融机构和航运企业合作等方式，设立航运租赁公司，开展船舶租赁、境外美元融资等业务，发挥金融业务的资本聚集和放大作用。在这方面，日本船企就有很好的范例，今治造船公司长期以来就有近一半的造船产能是依靠“经营租赁”来盘活的。再次，可以通过与船东合作，对新船参股，以运费分成方式收回新船垫资。此外，船企还可以根据自身的资金状况，通过推出比较灵活的付款方式来减轻船东在船舶建造前期的融资压力。

令人欣慰的是，国内一些船企已在这方面着手探索。比如，中国船舶工业集团公司已在香港成立中国船舶(香港)航运租赁公司，积极开展境外融资与租赁等业务；太平洋造船集团通过其香港子公司以经营租赁方式，为 3 艘 5.8 万载重吨散货船找到乘租方；江苏舜天国际集团公司利用“光船租赁”模式，在上半年签下了 6 艘船的租赁及买卖合同。这一个个生动的事实告诉广大船企，在未来竞争中，融资创新与技术创新同等重要，大家只有双拳齐发，才能在抢订单上扭转被动局面，而且这也是我国造船企业尤其是大型骨干企业，在从传统的船舶生产制造商向现代化供应商华丽转身时必须迈过的一道商业模式的门槛。

第 10 期
总第 111 期

主办单位:浙江船舶交易市场
出　版:《船市简报》编辑部
电　话:0580-2030836
传　真:0580-2038398　2039808
印　刷:舟山海印印业有限公司
（舟山日报社印刷厂）
网　址:www.csi.com.cn
信　箱:news@zjsem.com.cn
邮　编:316000
本刊地址:浙江省舟山市临城合兴路 31 号中昌国际大厦 5 楼
（如果你是航运人士,可以向我们杂志社索取或登录网站 www.csi.com.cn 下载电子版）

目录 CONTENTS

04 **热点追踪**
船东大拆，拆船业迎来“幸福时光”

06 **国内船舶买卖市场成交报告**
国内航运市场行情报告
BDI 创新低后反弹　BCI 迅速回升

13 **中国现行船舶登记制度或将改善**

18 船舶出售信息
船舶求购信息

22 **视点**
我国航运金融市场初步形成体系
反思中国远洋巨亏：
一味求大　缺乏风险意识

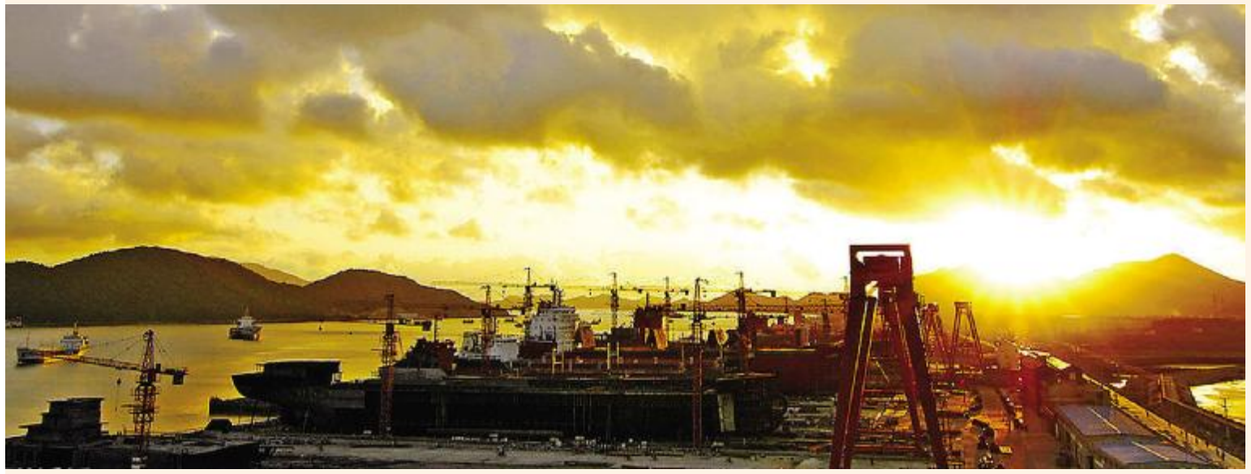
29 **钢市行情**
钢市压力重重　钢价无力回天

30 **船舶工业**
船企转型启示录——
兼并重组 做优做强

船 市 简 报

船 舶 交 易:0580-2038777　2039758
船 舶 拍 卖:0580-2027516　2039758
船舶买卖信息发布:0580-2038358　2039798
船 舶 评 估:0580-2039368　2030246
船 舶 设 计:0580-2030246
信 息 中 心:0580-2600020　2038398
船舶进出口代理:0580- 2038333　2039728
业 务 传 真: 0580-2038398　2039808
公 司 网 站:www.zjsem.com.cn
航运信息网:www.csi.com.cn
网站客服电话:0580-2185653　2083938
网站客服 QQ:675908949　513268612
客 服 邮 箱:web@csi.com.cn

船东大拆
拆船业迎来“幸福时光”



今年年初以来，全球经济复苏乏力，航运市场需求萎靡，运费不断下挫，加之燃油价格高企，船东面临的经营环境持续恶化，业绩不断下降。与此同时，国际金融危机爆发前订造的大批船舶陆续交付，使得本来低迷的航运市场供过于求的局面更加严重。然而，与航运市场周期相反的拆船业却迎来热潮，越来越多的船舶被送入拆船厂，船舶拆解量继续攀升。

为减少亏损，改善市场供需状况，船东纷纷加快了船舶拆解步伐，全球最大的好望角型散货船运营商日本商船三井已经宣布 2012 财年将拆解或闲置 10~20 艘好望角型散货船。在船东积极拆船的推动下，1~7 月，全球共有 678 艘、约 3244 万载重吨船舶被拆解，按载重吨计，较去年同期大幅上升 28.1%。

总量攀升，主力上扬

进入 2012 年，各船型的拆解情况不一，差异较大。其中，三大主流船型的拆解量大幅上升，而其他船型的拆解量出现下滑。散货船仍是拆解量最多的船型，集装箱船则是拆解量增长最快的船型，油船拆解量稳步增长。

1~7 月，散货船拆解量达到 298 艘、1827 万载重吨，较 2011 年同期的 250 艘、1628 万载重吨有了很大增长，吨位同比上升了 12.2%，占全球拆解量的 56.3%。其中，巴拿马型散货船、大灵便型散货船和灵便型散货船拆解量均呈增长态势，只有好望角型散货船拆解量同比出现下降。考虑到目前散货船市场依旧低迷，且不断有新船交付，船东将会继续拆解老旧船舶，预计全年散货船拆解量将超过 2011 年的 390 艘、2302 万载重吨。

油船拆解量大幅增加，1~7 月，共有 85 艘、777 万载重吨油船被拆解，以载重吨计，同比大幅增加 80.7%。其中，阿芙拉型油船和超大型油船（VLCC）拆解量分别上升 44%和 53%；苏伊士型油船拆解量更是从去年同期的 2 艘增加到今年的 16 艘。

集装箱船方面，据克拉克松研究公司统计，1~7 月，拆解量为 90 艘、16.8 万 TEU，较去年同期的 23 艘、2.8 万 TEU 明显增加，且已超过去年全年 48 艘、8 万 TEU 的拆解量。拆解量大幅增加的原因在于今年集装箱船航运市场持续低迷。由于目前全球经济复苏前景并不明朗，集装箱船航运市场低迷态势或将持续，因而未来船东仍将继续拆解船舶，预计全年拆解量将达 120 艘、20 万 TEU。

其他船型方面，得益于较好的市场现状，1~7 月，化学品船共有 14 艘被拆解，明显低于去年同期的 34 艘；液化石油气（LPG）船和液化天然气（LNG）船拆解量较去年同期分别下降 86%和 19%。由于日本灾后重建工作的展开和泰国洪水影响逐渐消退，汽车运输船市场逐渐复苏，该型船拆解步伐大幅放慢，前 7 月，拆解量仅为 2 艘、3 万载重吨，不及 2011 年同期的 1/3。

四国热拆，拆价低走

全球主要拆船国印度、孟加拉国、中国和巴基斯坦的拆船产能约为 1200 万轻吨，1~7 月，四国拆船量分别为 964.1 万载重吨、846.6 万载重吨、702.7 万载重吨和 570.8 万载重吨，分别占全球拆船总量的29.6%、26%、21.6%和 17.5%。

今年第一季度，印度的拆船量较去年同期增长 91%，特别是在 2 月，其拆船量达到 247.5 万载重吨的高位，几乎占当月全球拆船量的一半。这主要得益于船东强烈的拆船意愿和年初印度国内较为旺盛的钢材需求。进入 4 月后，印度拆船量明显下滑。这是因为，一方面，印度国内钢材需求下降和卢比贬值使得拆船企业收购废旧船兴趣大减；另一方面，印度高等法院意欲提高拆船环保标准，以限制废船进口。即便如此，1~7 月，印度拆船量仍获得了近 30%的同比增幅。

巴基斯坦的拆船量增幅最大，从去年 1~7 月的 224.1 万载重吨增加到今年同期的 570.7 万载重吨，增幅达 155%。除全球船东加快拆船步伐外，船东因环保问题纷纷将原本计划放在印度和孟加拉国拆解的船舶转而投向巴基斯坦也是其拆船量大增的一个重要原因。

孟加拉国的拆船量也有较大增长。1~7 月，其拆船量较去年同期增加 26.3%。很大一部分原因是有关环保和改善拆船工人工作环境的争议的负面影响逐渐淡去，其拆船产能重新回归市场。

中国方面，1~7 月，拆船量小幅上升 8%，至 702.8 万载重吨。在船市低迷时期，国内不少船企为使业务多元化，开始涉足拆船。大连船舶重工集团有限公司与鞍山钢铁集团公司、新加坡太平船务有限公司合资建设拆船基地，计划年拆船产能达 75 万轻吨。

今年 1 月，在印度钢材需求旺盛的带动下，拆船价格有所反弹，散货船和油船拆解价格分别上涨至 490 美元/轻吨和 515 美元/轻吨。此后，受较高拆船价格的吸引，加之航运市场持续低迷，船东加快了拆船的速度，拆船量迅速增加；同时，全球经济放缓使得钢材需求由旺转衰，银行融资规模锐减，拆船企业收购废旧船舶的意愿开始下降，拆船价格持续下跌。目前，拆船价格虽有所企稳，但考虑到下游需求不旺和船东拆船意愿不减，拆船价格恐难获得有力支撑。

船龄趋小，吨位趋大

目前被拆解的船舶呈现出船龄趋小的特征。1~7 月，被拆解的集装箱船平均船龄从此前的 29.5 年降至 25.7 年，其中包括船龄仅为 13 年的集装箱船，该船也成为 2008 年以来被拆解的船龄最小的船舶。克拉克松研究公司预计，今年全年，拆解的集装箱船平均船龄将降至 24 年。拆解的油船和散货船也呈现出同样的特征，上半年拆解的油船平均船龄已降至 20.7 年，而 2009 年这一数字还为 32 年；散货船方面，商船三井拆解了 1 艘 15 年的好望角型散货船，日本邮船则拆解了 1 艘 15 年和 1 艘 17 年的好望角型散货船。

除船龄趋小外，吨位趋大是今年年初以来拆船市场的另一特点。以油船为例，1~7 月，油船拆解量为 85 艘、777 万载重吨，（下紧转第 15 页）

中国船舶交易价格指数 SSPI

——浙江船舶交易市场信息中心

国内船舶买卖市场成交报告

国内散货船买卖市场行情惨淡

9 月份由于居民用电量减少及工业用煤量持续回落，终端库存量不断上涨，再加上国际市场行情惨淡吸引部分运力回国，使沿海散货运输市场再次步入下行通道，运价不断下跌。本月 5000 载重吨左右散货船询盘量继续减少，小吨位船舶运输成本高昂，市场承接能力不断萎缩；10000 至 20000 载重吨散货船的询盘量占据了散货船询盘量的首位，但买家的购买意愿并不是十分强烈，偶尔有超低价的该类船舶成交，刺激了买家购买欲望，但在能力允许的情况下，大部分船东还是不愿意以低价抛售；20000 至 30000 载重吨左右的船型询盘量有所增加，但实际成交仍然稀少，预计随着该类船舶逐渐进入大幅降价的通道，成交量会有所上升。

成交信息方面，一艘 04 年建造的 5000 载重吨散货船，以 580 万左右的价格成交；另有一艘 13000 载重吨左右的散货船，3 年船龄，以 2100 万左右的价格成交。求购方面，有买家求购 10000 左右载重吨的集散两用船，用于国内航线使用。近期，东南亚一带对 5000 载重吨以下散货船也有较多求购，可以适当关注一下。

从中国船舶交易价格指数来看，172 期 5000 吨级 5 年船龄二手干散货船指数为 670.49 点，略有小幅下降，该类船舶询盘继续减少，而随着航运市场持续疲软，船东抛售或者遭银行拍卖的情况增多，导致该类船舶价格继续下跌，实际成交量也逐渐萎缩；16500 吨级 3 年船龄二手干散货船指数下跌幅度较大，该类型船舶尽管今年以来成交量非常大，但买家抛售的情况越来越多，因此成交价格逐渐降低；22500 吨级 3 年船龄干散货船价格指数为 906.83 点，较 170 期下跌 13.51 点，该类船舶价格继续下探，虽然买家询盘的情况在增加，但由于市场承接能力不断萎缩，买家观望情绪高涨，使得船东对成交价格的期望值继续降低，可见如果这类船的价格继续下跌，成交比例也会有所上升。

油船买卖市场相对平稳

随着成品油价上调，终端消费热情低落，而成品油库存量较为充足，使油运市场观望气氛上升，油运价格方面则仍然延续了平稳状态。船舶买卖方面，600 载重吨以下的加油船以及 1000 载重吨左右的重油船都出现了一定量的询盘，而市场上该两类二手船舶的数量稀少，未下水的新造船也有一定的量，买家们不妨考虑购买新船；2000 至 3000 载重吨左右油船仍有一定的询盘量，包括一级成品油船以及双壳结构的三级加温油船，其中不乏国外买家，有部分船东已经将该类船舶改成双壳结构，而部分货主和港口也开始要求装货油船为双壳油船，使该类船舶变得紧俏；4000 至 5000 载重吨左右成品油船询盘量不大，有众多新造船下水，使买家选择余地较大。一艘新造 4700 载重吨成品油船，船东报价在 3200 万，这也明显高于买家的希望价格。8000 载重吨左右新造成品油船陆续下水，对市场形成冲击，其价格也在不断下滑。

来自市场的信息，近期有一艘新造 4500 载重吨左右成品油船成交，成交价格不详，这类船的经纪人估价一般在 2900 万左右；另有一艘 97 年造的双壳三级加温油船，船东表示暂时不愿出售，这与近期这类油船的市场需求有所增加有关。

从中国船舶交易价格指数来看，172 期 3000 吨级 5 年船龄二手成品油船指数为 1076.46 点，较 8 月份的 170 期下跌 1.97 点，且在本月该类型船指数也出现一个回升，但反弹幅度不大，原因是近期该类型油船的求购出现升温，根据市场综合反馈情况来看，3000 吨级的油船价格有所回调，虽然询盘数量和成交数量都有所上升，但买家倾向于购买双壳油船的趋势已非常明显；5000 吨级 3 年船龄油船价格指数在本月出现一定下跌，求购询盘稀少，买家求购热情不高，买卖双方均处于观望状态，市场有待进一步消化。

其他船舶买卖情况

本月集装箱船和多用途船的求购询盘有所减少，有国外买家求购 200TEU 左右的多用途或集装箱船，国内市场对于性价比高吨位较小的该类船舶仍有一定的需求。

工程船方面，有国外买家求购 5000 马力左右的三用拖轮，要求为现船。近年来随着大量该类船舶下水，市场饱和效应明显，船东收益并不乐观。尽管如此，随着国家对海洋钻井平台开发的投入加大，相信未来该类型船舶还是会有一定市场。用于港口工程的开底驳船也有部分询盘。另外由于政府开发南海，新建的三沙市周边有较多工程开工，对自吸自卸船及运沙船都有一定量的需求。

客船方面，一艘总长在 14 米左右的交通艇成交，该艇可载 11 名乘客，成交价格在 40 万左右；总长 30 米以下的沿海普通客船一直是求购热门，这类船非常适合于接送工人上下班。

废钢，本月钢材市场价格有一定幅度上升，废钢收购价格也随之上扬，但未来预期仍不乐观。

中国船舶交易价格指数SSPI

名　称	172 期(9.25)	171 期(9.11)	环比
船舶交易价格综合指数	800.24	803.57	↓0.41%
5000 吨级 5 年船龄二手干散货船	670.49	669.20	↑0.19%
16500 吨级 3 年船龄二手干散货船	738.98	750.15	↓1.49%
22500 吨级 3 年船龄二手干散货船	906.83	911.25	↓0.49%
3000 吨级 5 年船龄二手成品油船	1076.46	1077.45	↓0.09%
5000 吨级 3 年船龄二手成品油船	1133.84	1134.90	↓0.09%

国内航运市场行情报告

国内沿海散货运输市场行情表现不佳，各类货种运价均有不同程度的回落。进入 9 月以后，居民用电减少，煤炭需求转弱，国内沿海煤炭运价下跌明显；钢价疯狂上涨，提振铁矿石运输市场，但钢市环境难改，运价上涨依然后继乏力；新粮上市，粮食贸易总体平稳，运价未有变化；成品油运输市场继续保持平稳。

干散货运输市场呈下跌态势

煤炭运输市场整体疲软，运价下滑明显。随着夏季高温天气的结束，天气逐步转凉，居民用电量减少，电厂日耗煤量降低，采购热情受到抑制，终端煤炭需求整体仍然疲软。在八月运输市场行情转暖的带动下，沿海运力进一步释放，北方七港大量船舶积压，运价受市场运力制约明显。而国际市场行情惨淡，部分国内外兼营船舶转向国内运输市场，使得国内沿海运输市场运力过剩现象更为严重。另外，八月台风过后造成一波电煤的抢运潮，电厂存煤可用天数回升，主要电力企业煤炭库存偏高，使得大秦线秋季检修对煤炭供给影响预期下降。以上因素使得本月国内沿海煤炭运价下滑明显。

大秦线秋季检修时间已基本确定，将于国庆节过后的 10 月 8 日开始，为期 10 到 15 天，再加上近期欧洲央行量化宽松以及美联储 QE3 公布带动国际煤价预期向上，届时国内煤炭采购量可能出现上升态势。9 月 21 日秦皇岛–上海（4–5 万 dwt）航线运价为 30.4 元/吨，较 9 月 7 日下跌 2.1 元/吨；秦皇岛至广州（5–6 万 dwt）航线运价报 38.5 元/吨，较 9 月 7 日下跌 1.5 元/吨。

沿海金属矿石运输市场运价上涨乏力。进入 9 月，钢价在报复性地大涨了几日之后又开始回落，但是市场信心得到了部分提振。虽然钢价的反弹扭转了钢市一贯的低迷，不过钢铁行业下游需求疲软、产能过剩、资金紧张的局面难以得到改善，后期钢市仍将继续震荡运行，铁矿石等炉料需求短期内不会有大幅增长。9 月 21 日，青岛/日照至张家港（2–3 万 dwt）航线运价为 25.3 元/吨，较 9 月 7 日下跌 0.2 元/吨。

粮食运输市场总体维持平稳态势。由于粮食贸易商接到新货后急于发往南方，缓解了船公司找货的压力，北方港口粮食配货总体维持平稳态势。随着内贸及进口玉米不断到达南方港口，南北方粮食价格均有不同程度的下跌，甚至出现价格倒挂现象，这给粮食运输市场带来了一定的冲击。9 月 21 日，大连/锦州至广州（2–3 万 dwt）航线运价为 41.3 元/吨，仍保持平稳。

原油及成品油运输市场继续保持平稳

本月成品油运输市场继续保持平稳。自 9 月 11 日成品油价格上调以来，市场处于消化调价阶段，卸货港存量饱和，终端消耗前期库存为主，市场交投气氛欠佳，原油市场利好利空消息拉锯，促使原油走势涨跌交替，市场各方多保持观望，成品油运输市场延续之前的低迷走势。相较国际市场节节下跌的行情，国内成品油及原油运输市场继续保持平稳。

国内普通散货船估价表（9月25日）

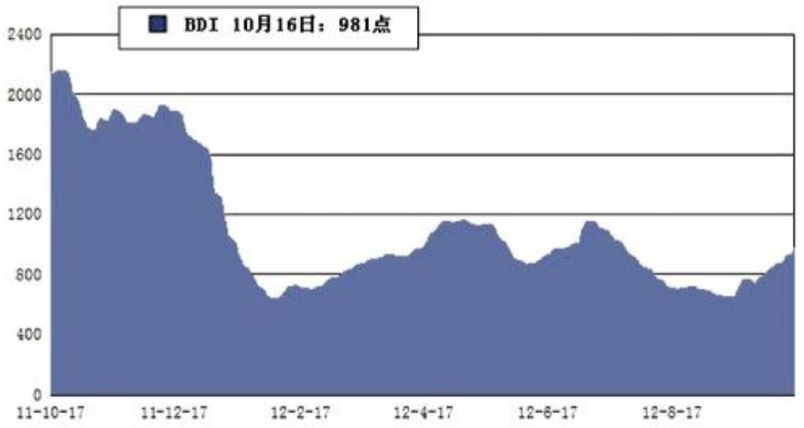
吨位	航区	船级	货舱防污结构	舱盖形式	主机功率	主机厂家	船舶建造地	船龄	参考价(万元)	涨跌幅
5000载重吨	近海	ZC	双底单壳	液压折叠	1765kW（2400马力）	宁动	江浙	新造船	1178	↓0.84%
								5年	742	↑0.27%
								10年	500	↓0.99%
16500载重吨	近海	ZC	双底单壳	液压折叠	2970kW（4000马力）	宁动	江浙	新造船	3355	↑0.45%
								3年	2834	↓1.49%
22500载重吨	近海	ZC	双底单壳	液压折叠	4400kW（6000马力）	陕柴	江浙	新造船	5870	↓1.76%
								3年	5571	↓0.48%
27000载重吨	近海	CCS	双底双壳	液压折叠	4400kW（6000马力）	陕柴	江浙	新造船	6907	↓1.48%
								3年	6704	↓2.25%

国内成品油船估价表

吨位	航区	船级	货舱防污结构	货油舱加热	主机功率	主机厂家	船舶建造地	船龄	参考价(万元)	涨跌幅
1000载重吨(闪点>60℃)	近海	ZC	双底单壳	导热油锅炉	220kW（300马力）	宁动	江浙	新造船	444	↓0.89%
								5年	258	↑0.39%
								10年	184	↓1.08%
3000载重吨(闪点≤60℃)	近海	CCS	双底双壳	导热油锅炉	735kW（1000马力）	宁动	江浙	新造船	1790	↑0.56%
		ZC	双底单壳					5年	1152	↑1.77%
								10年	709	↓0.71%
5000载重吨(闪点≤60℃)	近海	ZC	双底双壳	导热油锅炉	1765kW（2400马力）	陕柴	江浙	新造船	2818	↓0.84%
								3年	2288	↓0.09%
8000载重吨(闪点≤60℃)	近海	CCS	双底双壳	导热油锅炉	2206kW（3000马力）	陕柴	江浙	新造船	4391	↓0.25%
								3年	3987	↓0.42%

查询最新船舶交易价格指数，请登陆垂直网站：航运信息网 www.csi.com.cn。（以上数据仅供参考）

BDI 指数走势图



BDI 指数行情综述

BDI 迅速回升 BPI 报复性反弹（10月16日）

在 BCI 和 BPI 强劲反弹的带动下，BDI 指数走出了一波迅速拉升的行情，为已经持续低迷了近半年时间的航运业带来一丝曙光。截止 2012 年 10 月 12 日，BDI 报收于 926 点，较上期(9 月 21 日)上涨 19.64%。海峡型指数 BCI 稳步增长，成交货盘较多，即将召开的国际煤炭大会可能会对其未来走势产生影响，且业界普遍持乐观态度；巴拿马型指数 BPI 走势强劲，运费大幅拉升，东部地区表现抢眼，而大西洋和南美区域货源则不断减少；超灵便型船指数 BSI 以及灵便型船指数 BHSI 出现小幅下跌，整体运价基本平稳。

来看具体船型指数，截止 10 月 12 日，BCI、BPI、BSI 和 BHSI 指数分别报收于 1914 点、871 点、776 点和 444 点，分别比上期（9 月 21 日）上涨 20.83%，上涨 86.51%，下跌 8.38%和下跌 8.26%。海峡型船指数 BCI 出现大幅上涨，矿石货盘成交活跃，未来走势较为乐观；巴拿马型船指数 BPI 摆脱了之前不断下跌的阴影，出现报复性反弹，东半球货量充足，但大西洋和南美区则出现运力和货盘双降的态势；超灵便型指数 BSI 和灵便型船指数 BHSI 有小幅下跌，整体运价变化不大。

——浙江船舶交易市场信息中心

波罗的海交易所每日最新航运指数信息及每日成交量报告，我们每日通过 E-mail 向会员免费发送。

韩国大型船企重开接单战

进入第三季度，韩国大型造船厂接连成功获得钻井船、超大型集装箱船等订单，积极展开接单活动。

去年有大量的钻井船订单，而在今年上半年的其订单量有所下降，不过在9月末，韩国大宇造船海洋大量获得了5艘+备选1艘订单，还在9月，韩国三星重工获得了2艘+2艘订单；韩国现代重工获得了1艘+1艘订单。

还有在7月，现代重工获得了10艘13800TEU超大型集装箱船订单，然后在9月，韩国STX造船海洋获得了4艘9200TEU集装箱船订单。

根据Clarksons统计，在第三季度的全球订单量相比第二季度约上升5%，时隔5个季度以来首次转为呈现上升趋势。

根据韩国Dong Bu Securities研究员Kim,hong-gyun评价，第四季度的世界经济及下滑趋势可能有所缓解，还有近日计划订购项目的船东呈增加，业界的市况可能大幅改善。

尤其是钻井船、LNG船以及大型集装箱船等3个船种的订单量将较多，首先德国Rickmers公司、智利CSAV公司、台湾Yang Ming公司以及中东UASC公司等集装箱船公司积极促进超大型集装箱船的新造订购项目。

在LNG船领域，英国Golar LNG公司、希腊GasLog公司以及尼日利亚LNG项目(NLNG)等预计在年内进行大量的LNG船订购项目。

在钻井船领域，美国Rowan公司、Pacific Drilling公司以及希腊Ocean Rig公司等或许在韩国造船厂进行新造项目。

江南造船再获2艘VLGC订单

10月8日消息，江南造船(集团)从挪威船东John Fredriksen旗下Frontline 2012公司获得了2艘83000立方米级超大型LPG船(VLGC)订单。

据悉，这是继今年6月份2艘新订单生效之后，2艘备选船舶合同正式签署建造。目前，Frontline公司还有最后2艘备选船舶尚未生效。

Frontline 2012董事长John Fredriksen表示，此次2艘新船也将在2014年交付，因美国LPG运输需求的上升，公司对VLGC市场前景看好。

据悉，此次订单船价为6350万美元。业内人士称，该船价和韩国造船厂签署VLGC合同的新造价7500万美元相比相当低。

东方重工获德国船东2艘9.4万吨散货船订单

10月8日消息，江苏东方重工有限公司与德国船东Oldendorff Carriers签署了1+1艘94000DWT散货船建造合同，这是该公司在今年获得的首份新船订单。据悉，该超大型巴拿马型散货船将交付于2014年，船价目前还不得而知。另外，江苏东方重工继2011年1月9日获得散货船订单之后，此次为首次获得了订单。

中国现行船舶登记制度或将改善

最近交通主管部门召集有关单位和专家，从立法的高度探讨中国现行船舶登记制度的改善。虽然只是一些操作细节上的改变，但细节往往决定成败。

8月6日，交通运输部召开改善中国船舶登记制度工作座谈会，来自交通运输部水运局、中国海事局、中国船级社、交通运输部水运科学研究院，上海市北外滩航运服务集聚区建设发展办公室、上海航运交易所、上海海事大学、大连海事大学、中远集团、中外运长航集团、远东宏信研究院等单位的代表参加了座谈会。据参会的远东宏信研究院航运金融研究员刘笑天介绍，在举办座谈会前，交通运输部相关部门已经对中国现行船舶登记制度和实务操作中存在的问题做了诸多研究，此次会议以极大的诚意听取了来自业界各方的意见和建议。

改善空间

依据中国的立法法，纵观现行用于规范船舶物权登记的法律法规，真正属于“法律”范围的只有《中华人民共和国物权法》(《物权法》)和《中华人民共和国海商法》(《海商法》)，其中对船舶登记只提及片语，而《中华人民共和国船舶登记条例》(《条例》)、《〈中华人民共和国船舶登记条例〉实施若干问题说明》(《说明》)以及2009年中国海事局印发的《建造中船舶抵押权登记暂行办法》都属于效力等级相对较低的行政法规和部门规章。显而易见，针对船舶登记的立法相对于“十二五”规划和中国航运业的发展有所滞后。

目前中国船舶登记制度建设还不够完善，突出体现在登记规范不够明晰、登记要求不甚统一等方面。

《海商法》中，只有第13条、第14条对船舶登记要求有笼统的框架性规定，《条例》的规定比《海商法》详细，但是对于实务操作来说还是略显宽泛。例如，关于“船舶抵押登记”的规定，《条例》第四章要求相对人提供船舶抵押合同，但对于船舶抵押合同的内容要素，各地方海事局要求则不尽一致。在实践中，由于用于船舶融资的抵押合同多为国有或商业银行、金融租赁公司、大型航运企业事先拟定的格式文本，一旦合同的内容不符合当地海事局的要求而被退回，则上述机构和企业就必须重新调动资源对该合同进行法律审核，并按照地方海事局的要求出具不同的版本。

因国家法规对抵押合同的内容要素没有明确规定，而地方海事局又对合同的内容或格式有自己的理解，金融机构和大型航运企业因无法预料下一次登记的地点，也无法做到针对所有地区出具符合当地要求的合同文本，所以海事登记操作仿佛陷入了一个怪圈——不停地被退回、法律审核、重新出具。

另外，据刘笑天介绍，实务操作中，目前登记环节部分工作细节也存在提升的空间。以抵押登记为例，很多地区要求抵押登记时必须提交银行营业执照原件，但以整个上海的银行系统为例，几乎所有银行都没有配发营业执照副本，唯一的正本悬挂于业务大厅用于接受上级部门检查。由于船舶融资业务量十分巨大，银行需花费大量的人力和运营成本在登记环节，银行现在唯一的办法就是两个业务员随身携带营业执照原件“全国飞”。这种方式不仅风险巨大，而且银行因此往往无法正常营业。

另外，就融资合同和相关文件的签署问题，有

些地方海事局接受加盖银行行长“法人章”的文件；有些地方海事局则要求提供“法定代表人亲笔签名”，要求暂不一致。行业惯例是使用“法人章”，该“法人章”需在公证处和工商局备案。因银行规模和业务量大，法人无法亲笔签署每份合同和文件，故如果要求银行提供“法定代表人亲笔签署的合同和文件”会造成很大的业务障碍。

改善建议

造成上述问题的根本原因在于中国目前的融资环境和配套政策尚不能匹配航运金融的发展速度，具有一定的滞后性。刘笑天认为，全面考虑到各类细节问题是一个任重道远的工程，但如能妥善解决业已遭遇的问题，定会彰显政府效能。

设立“临时登记制度”。登记实践中，很多航运企业在进行海事登记时可能暂时还未取得一些文件的“正本”或“原件”，主管机关如能提前审理登记材料，就可节省审批时间，在取得上述材料原件时即可快速签发相关登记证书。这就是中国香港海事处施行的船舶“预登记制度”，巴拿马等方便旗国家也实行类似的“临时登记制度”，执行效果良好，节约了主管机关和船东的大量时间和人力资源，这些地区及国家较为成熟的登记制度值得借鉴。

“临时登记制度”首先可以使登记机关审理工作电子化、全程留痕，防止相对人进行虚假申报，有利于海事系统的后续数据分析和统计；其次，审批职能前移，在临时登记环节即对登记材料进行完整性、正确性审查，可提高政府主管机关的公信力和优质服务形象；第三，事先告知相对人材料的准确性，可以节省相对人的往返成本，提高现场操作的准确性及受理效率。

在采取上述制度时建议实行“全国海事信息资源共享”，减少违法行为发生的可能性，为登记相对人提供更大的便利性。

实践中，中国海事登记制度在某些方面已经借鉴上述“临时登记”方法以及其他有益的制度，很多地方海事局出于对行政相对人负责的态度，会提前审核登记材料，并提出整改意见供相对人参考。但此举并未上升至制度层面，且各地主管机关执法口径不同，故航运企业也无法按照统一标准进行资料审核。

设立“转移登记制度”。航运企业经营过程中，常会出现如下情况：营运船舶更换船籍港；营运船舶变更航行范围，如从沿海航线变更为远洋航线；企业法人主体资格变更，合并或分立等。遇到上述情况，中国交通主管机关要求当事人将原登记注销，然后根据新情况重新办理海事登记，登记日期自重新登记之日起重新起算。这一制度给海事登记机关增加了大量工作，也为相关航运企业带来了困扰。

首先，注销光租、所有权及国籍登记就意味着船东须停船办理，损失巨大，船东还要面对高企的船舶维持费用、租金、运费损失以及其他违约成本。其次，注销登记至重新登记的时间间隔会构成船舶融资项下借款人的风险敞口，在这段时间里，银行或金融租赁公司作为抵押权人会面临无公示抵押物的“无担保债权”。再次，当航运企业法人发生主体资格的变更，如发生企业并购行为时，登记机关要求被收购企业需先将旗下所有船舶的所有权、抵押权等物权进行注销登记，待并购行为完成后，再将上述船舶以无权属的、干净的状态重新登记在新的企业的旗下。这样一来，在并购行为进行过程中，原航运企业旗下船舶就成为形式上的“无主物”，这种风险会危及企业、货主、租家、融资人、投资人、保险人等诸多利益方。

专家认为，现行的船舶登记制度有很大的改善空间，可以探讨创设“转移登记制度”。所谓转移登记，是指当一艘合法登记的船舶，在发生航行范围变更、船舶所有人变更等必须变更主管机关的情况时，由海事系统内部进行协调，原主管机关将该船舶的登记信息和相关档案资料内部共享或移交给目的主管机关的登记操作模式。

首先，转移登记不存在法律上的障碍，因为根据《海商法》的规定，船舶登记属于登记对抗主义，登记行为本身不影响法律关系的成立、变更和消灭，所以登记程序的快捷对原有法律关系有利无弊。其次，转移登记的使用范围应当采取广义的概念，如：地方海事局之间的既有登记转移、不同级别海事局之间的既有登记转移、当事人发生主体资格变更后的原有登记转移等，其原则就是最大限度地节约社会资源。最后，转移登记有赖于在海事系统内部建立起有效的信息共享平台，让一艘船舶在母港注册之后，其信息可以在其他地区读取，并进行相关登记操作。当然，信息共享平台的建立任重而道远，但当前需要一种改善的方向和态度。

设立“专项制度”。近年来，国家以及各级政府都在争相出台鼓励航运产业发展的政策，力争将中国建设成为世界航运强国。

矛盾在于中国现行关于船舶登记的法律规范都针对船舶实体的物权变更，也就是说没有针对“形式上”物权变更的官方规定，这同样造成实物中无法可依的情形。例如，按照国际惯例和中国《海商法》的规定，目前融资租赁公司采用的融资租赁合同中，对“进场”出现如下表述：“船舶的留购价款为 100 元人民币”、“船舶交接地点为船舶所处任何位置”等，这经常会造成一种不合乎常理的印象，加之目前内地尚无针对航运金融的海事法律法规和登记操作流程，所以实务中也就出现了一些误解和困难。

当航运企业将借款全部偿还给融资人之后，该融资项目即告结束。融资租赁公司、航运企业需共同前往主管机关办理一系列的注销登记，包括所有权、国籍配员、光船租赁的注销等。此时融资人手中已经不享有航运企业的债权，融资项目也已经结束，然而此刻船舶登记证书上的所有人名称却依然体现为融资人，所以若不能迅速办结所有人注销登记，那么船舶营运的风险就完全加于融资人身上。如果船舶营运遭遇纠纷或出险，此时的融资人就承担了额外的法律风险，等于充当了船舶营运的“替死鬼”。

按照现有制度的要求，船东须停船取下相关证书原件，前往办理注销登记。众所周知，停船对航运企业来说意味着不可忽视的经济损失，加之其所有债务均已清偿，融资人无法约束航运企业，所以大部分航运企业都不会专门停船办理注销登记。长久以来中国的金融租赁业处于这样一种不合理的风险之中，所以，中国的航运金融业亟盼出台专门针对航运融资这种“文件交接船”的登记模式。

据介绍，交通运输部对专家们提出的改善建议基本上持认可的态度，特别是对金融机构营业执照原件的问题，在交通运输部相关领导的会议致辞中也提及可以考虑采用提供公证件的形式。

来源：航运公报

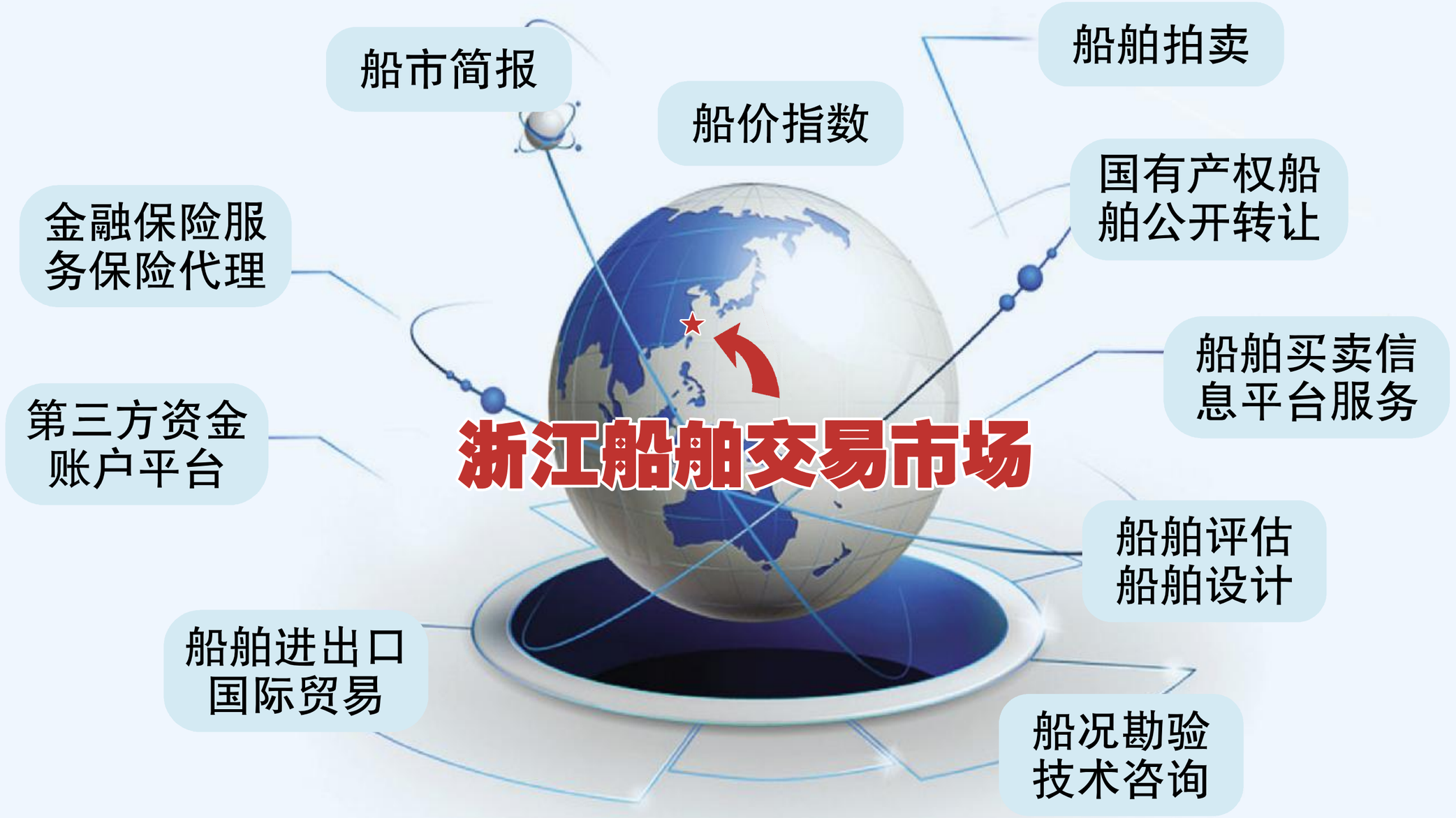
（上紧接第 5 页）平均吨位为 9.14 万载重吨，较去年同期的 5.81 万载重吨大幅上升 57.3%；集装箱船也由去年的 1218TEU 上升到 1866TEU；散货船虽然吨位有所下降，但考虑到未来将有不少好望角型散货船加入拆解行列，预计被拆解的散货船吨位也将上升。

目前来看，被拆船舶的船龄趋小和吨位趋大是船东在市场低迷形势下主动压缩运力、减少亏损的结果。由于航运市场短期内恐难走出低迷态势，且不断有新的运力投放，未来船东有望进一步加快运力调整，拆解船舶船龄趋小和吨位趋大的态势或将延续。

目前，全球经济复苏前景并不明朗，航运市场低迷的局面或将持续较长时间。在市场未见好转之时，运力供给还在不断增加，与此同时，全球运力中仍有很大一部分老旧船舶，目前，15 年以上的散货船、集装箱船和油船分别有 1.67 亿载重吨、227.54 万 TEU 和 6310 万载重吨，占各自船队运力的 25%、14%和 13%，由此预测，船东未来将进一步加快废旧船舶的拆解步伐，船舶拆解量将继续呈上升态势。不过，受拆船国环保要求不断提高、废旧船舶进口关税税率上升、拆船国货币汇率波动、银行压缩拆船融资规模以及下游钢材需求下降等因素影响，拆船市场未来发展的不确定性也将增加。

对于船厂而言，这股拆船热潮或许会带来一些机会。一方面，旧船拆解后可能会形成运力空缺，为长远计，船东或会订造新船补足运力；另一方面，船东或会加快新旧船更替步伐以提高船队效率、降低能耗。因此，船厂应主动出击，积极与船东接洽，商讨订船事宜；同时，要积极开发高效新船型，以满足船东运力更新需求。

来源：《中国船舶报》


船市简报
船价指数
船舶拍卖
金融保险服务保险代理
国有产权船舶公开转让
船舶买卖信息平台服务
浙江船舶交易市场
第三方资金账户平台
船舶评估船舶设计
船舶进出口国际贸易
船况勘验技术咨询

船舶出售信息

货船

编号	船舶主要数据
ZJ0493	载货量 965 吨，总吨 497，净吨 278，主尺度 51.80×9.20×4.00 米，满载吃水 3.40 米，主机型号 Z6170ZLCZ-1，主机功率 218 千瓦，2005 年 4 月温岭建造，船级 ZC，价格面议
ZJ0457	载货量 5000 吨，总吨 2982，净吨 1669，主尺度 97.00×15.80×7.50 米，主机型号 G8300ZC16b，主机功率 1765 千瓦，2008 年 12 月台州建造，船级 ZC，价格面议
ZJ0453	载货量 5000 吨，总吨 2982，净吨 1669，主尺度 97.00×15.80×7.50 米，主机型号无锡，主机功率 1765 千瓦，2008 年 12 月三门建造，船级 ZC，价格面议
ZJ0471	载货量 11000 吨，总吨 6862，净吨 3842，主尺度 133.75×18.30×10.20 米，满载吃水 7.85 米，主机型号陕柴 6PC1-6\2L，主机功率 2850 千瓦，2007 年 11 月湖南建造，船级 ZC，报价 1800 万
ZJ0479	载货量 13394 吨，总吨 8619，净吨 4826，主尺度 137.20×20.40×10.80 米，满载吃水 8.05 米，主机型号中策 GN8320ZC14B，主机功率 2970 千瓦，船级 ZC，2009 年舟山建造，报价 2600 万
ZJ0446	载货量 16583 吨，总吨 10597，净吨 5934，主尺度 145.00×22.00×11.80 米，满载吃水 8.80 米，主机型号 8PC2-5L，主机功率 3824 千瓦，2005 年宁波建造，船级 ZC，价格面议
ZJ0447	载货量 18600 吨，总吨 11554，净吨 6470，主尺度 157.50×22.00×11.80 米，主机功率 3552 千瓦，2010 年 10 月乐清建造，船级 ZC，价格面议
ZJ0512	载货量 23000 吨，总吨 15347，净吨 7549，主尺度 158.70×24.40×14.00 米，满载吃水 9.80 米，主机型号 MANBNW6S35，主机功率 4440 千瓦，船级国际 CCS，2012 年建造，报价 4000 万
ZJ0469	载货量 23000 吨，总吨 15519，净吨 7457，主尺度 159.40×24.40×14.00 米，满载吃水 9.80 米，主机型号 MAN BNW 7S35MC，主机功率 5180 千瓦，2012 年浙江建造，船级 BV，带 3 台克令吊，报价 6560 万
ZJ0494	载货量 23647 吨，主尺度 173.69×24.10×12.60 米，满载吃水 9.10 米，主机型号三菱重工，主机功率 4557 千瓦，2008 年 12 月建造，船级 ZC，报价 4500 万
ZJ0470	载货量 28000 吨，总吨 17107，净吨 9579，主尺度 162.80×25.60×14.60 米，满载吃水 10.55 米，主机型号 MD-MAN BNW 6S35MC，主机功率 4440 千瓦，船级 ZC，价格面议
ZJ0450	集装箱船，载货量 4830 吨，总吨 4171，净吨 2335，主尺度 84.88×15.80×6.01 米，主机型号 Z8170ZLC-8，主机功率 1200 千瓦，2010 年江苏建造，船级 ZC，可装 251TEU，报价 950 万
ZJ0476	多用途船，载货量 6151 吨，总吨 4192，净吨 2347，主尺度 111.90×16.00×7.60 米，满载吃水 5.95 米，主机型号陕西 8DKM-28，主机功率 2500 千瓦，2005 年建造，船级国内 CCS，可装 411TEU，报价 1250 万
ZJ0518	运沙船，载货量 3730 吨，总吨 2599，净吨 1455，87.80×15.80×5.80 米，满载吃水 4.30 米，主机型号 CW6200ZC-36，主机功率 432 千瓦（两台），2008 年安庆建造，船级 ZC，报价 1200 万

油船

编号	船舶主要数据
ZJ0424	载货量 1000 吨，主尺度 53.00×9.20×4.15 米，满载吃水 3.60 米，主机型号潍柴 6200，主机功率 735 千瓦，2009 年建造，船级 ZC，报价 480 万
ZJ0511	载货量 4732 吨，总吨 2991，净吨 1674，主尺度 96.43×15.80×7.15 米，满载吃水 5.60 米，主机型号 GN6320ZC2B，主机功率 735 千瓦，2012 年宁波建造，船级国际 CCS，报价 3200 万
ZJ0489	载货量 4800 吨，总吨 2997，净吨 1678，主尺度 96.09×15.80×6.80 米，满载吃水 5.78 米，主机型号广柴 8320ZCd-4，主机功率 1765 千瓦，2012 年建造，船级国内 CCS，报价 3200 万
ZJ0420	载货量 7000 吨，主尺度 117.75×17.60×8.70 米，满载吃水 6.80 米，主机型号广柴 8320，主机功率 2060 千瓦，2012 年江苏建造，船级国内 CCS，价格面议
ZJ0467	载货量 8523 吨，总吨 5164，净吨 2892，主尺度 121.60×16.80×9.00 米，满载吃水 7.40 米，主机型号 8320ZCd-8，主机功率 2206 千瓦，2012 年建造，船级国内 CCS，双底双壳，报价 4800 万
ZJ0473	载货量 8675 吨，总吨 5614，净吨 3143，主尺度 129.65×17.50×9.40 米，满载吃水 7.00 米，主机型号广柴 8320ZCD-8，主机功率 2260 千瓦，2011 年浙江建造，船级国内 CCS，报价 4900 万
ZJ0519	载货量 9000 吨，总吨 5926，净吨 3318，主尺度 118.40×

	18.00×9.00 米，满载吃水 8.20 米，主机型号 6UET52/90C，主机功率 2794 千瓦，1989 年日本建造，船级 ZC，双底双壳，价格面议
ZJ0441	载货量 12000 吨，主尺度 119.90×20.00×11.50 米，满载吃水 8.50 米，主机型号 8N330-EN，主机功率 3310 千瓦，2012 年宁波建造，船级国际 CCS，双底双壳，报价 1.2 亿
ZJ0427	化学品船，载货量 1878 吨，总吨 1098，净吨 600，主尺度 63.10×10.80×5.65 米，满载吃水 4.72 米，主机型号淄博 8300ZLCZA，主机功率 735 千瓦，2007 年台州建造，报价 700 万
ZJ0478	化学品船，载货量 2010 吨，主尺度 69.80×10.80×5.50 米，满载吃水 4.72 米，主机型号 8300ZLCZA，主机功率 735 千瓦，2007 年台州建造，船级 ZC，双底双壳，报价 650 万

其他船舶

编号	船舶主要数据
ZJ0522	污油回收船，载货量 335 吨，总吨 237，净吨 132，主尺度 40.50×7.00×2.55 米，满载吃水 2.20 米，主机型号潍坊 6160A，主机功率 136 千瓦，1997 年芜湖建造，船级 ZC，有锅炉，报价 90 万
ZJ0510	吸沙船，载货量 2650 吨，总吨 1578，净吨 683，主尺度 77.50×12.00×6.30 米，满载吃水 5.20 米，主机型号淄柴，主机功率 735 千瓦，2002 年乐清建造，船级 ZC，报价 320 万
ZJ0466	12000 马力多用途拖轮，总吨 3214，净吨 964，主尺度 78.00×18.00×7.80 米，满载吃水 6.50 米，主机型号广柴 8320ZCD-8，主机功率 8824 千瓦（四台），2012 年舟山建造，船级国际 CCS，报价 1.8 亿
ZJ0495	500 吨 A 字型非自航起重船，总吨 1787，主尺度 55.00×23.00×4.00 米，满载吃水 2.2 米，1993 年 5 月日本建造，价格面议
ZJ0514	80 客位普通客船，总吨 68，净吨 38，主尺度 19.83×6.00×3.07 米，主机功率 624 千瓦，1998 年香港建造，船级 ZC，报价 65 万
ZJ0513	88 客位旅游客船，总吨 74，净吨 37，主尺度 19.20×6.00×2.15 米，主机功率 230 千瓦，2004 年山东威海建造，船级 ZC，报价 65 万
ZJ0487	自航甲板驳，载货量 1000 吨，总吨 498，主尺度 58.00×11.20×3.00 米，主机型号 6160，主机功率 212 千瓦，1999 年 4 月江苏建造，船级 ZC，报价 110 万

船舶求购信息

货船

编号	船舶主要数据
ZJ0112	求租 10000-15000 吨集装箱船，租期 3+3，国内沿海使用。
ZJ0108	求购 500-800 吨干货船，船龄要求 2000-2004 年，长度不超过 48 米。
ZJ0106	求购 1980-2000 年造散货船，要求长度 50-60 米，宽度 10-15 米，型深 3-4 米。
ZJ0105	求购 5000-10000 吨运沙船，船龄要求 2006-2010 年，沿海航区，吃水在 6 米左右。
ZJ0102	求购 400 吨甲板货船，要求实际装载吨位在 600 吨左右，长 35 米，宽 10 米左右。
ZJ0085	求购 900 吨沿海货船，船龄要求 2006-2010 年，要求价格 100 万左右。

油船

编号	船舶主要数据
ZJ0111	求租国际航线 5000-6000 吨沥青船，租期 18 个月，跑伊朗-青岛航线
ZJ0100	求购 100-150 吨油船，有无加温皆可，要求沿海航区，价格合适。
ZJ0099	求购 4500-6000 吨沥青船，跑国际航线。
ZJ0098	求购 2500 吨油船，船龄要求 95 年以后，单壳双壳均可。
ZJ0097	求购 100-200 吨的加油船，要求手续齐全，价格便宜。

其他船舶

编号	船舶主要数据
ZJ0110	求购 1000 吨自吸自卸运沙船，船龄要求 2000-2004 年。
ZJ0094	求购 60-200 吨浮吊船
ZJ0087	求租 8000 马力以上全回转拖轮，船龄要求 07 年以后。
ZJ0074	求购 3000 马力普通拖轮，船龄要求 04 年以后，船价要求 700 万人民币左右。
ZJ0092	求购 7000 吨驳船，可运输集装箱，跑东南亚航线。
ZJ0078	求购非自航平板驳、甲板驳或趸船，带登陆跳板的最好，要求长度 70-90 米。

（以上船舶出售和求购信息由浙江船舶交易市场信息中心于 2012 年 10 月 15 日提供，仅供参考。详情请拨打电话：0580-2038358 2600010 或登陆航运信息网 www.csi.com.cn 查询。）

我国航运金融市场初步形成体系

9月3日从《2011-2012中国航运金融市场报告》（下称报告）发布会上传出消息，航运金融市场发展迅速，体系初步形成。上海、天津、宁波、大连、重庆等城市相继瞄准航运金融业推出相关利好政策，上海更是对重点航运企业实施“三免三减半”，而福建提出从2012年起，连续5年对航运相关企业实施奖励政策，加大航运金融支持力度。与此响应的，宁波港集团组建航运保险公司的方案也已经递交至保监会；辽宁省首家经中国银监会批准设立的地方企业集团财务公司大连港集团财务有限公司也已挂牌。

沿海沿江城市积极参与建设

报告是由上海国际航运研究中心和上海金融联合会航运金融专业委员会共同编写的，报告主编、上海国际航运研究中心航运金融研究所常务副所长甘爱平说，发展航运金融，沿海沿江城市进入百花齐放阶段。

报告称，从区域看，我国沿海沿江城市积极推动航运金融的发展。特别是上海、天津、广州、宁波、厦门、大连、重庆等城市在推动航运金融市场发展方面，结合本地的特点和优势推出了积极扶持政策，鼓励和吸引航运金融机构落户，开展航运金融的创新。

以宁波为例，宁波港重组改制的宁波通商银行挂牌成立；宁波港集团组建航运保险公司的方案也已经递交至保监会。

发展航运金融，争先恐后的并不止于宁波。大连在建设东北亚国际航运中心的规划中，也积极推进航运金融业的发展。2011年底，大连东北亚国际航运中心建设战略性项目大连船舶交易市场揭牌，同时揭牌的还有船舶物资交易、航运人才市场、航运金融研究院等5家公司。与此同时，辽宁省首家经中国银监会批准设立的地方企业集团财务公司大连港集团财务有限公司正式挂牌。

而天津凭借滨海新区的优势，截至2011年底已吸引各类融资租赁公司近60家，注册资金约365亿元，约占全国的1/3。到今年3月，天津融资租赁法人机构有68家，注册资本金达到413亿元，租赁合同余额超过2300亿元。

各地财政政策支持层出不穷

上海浦东新区出台了《浦东新区促进航运发展财政扶持意见》，将重点扶持对象列为重点航运服务企业。如，注册资本2000万以上的船舶公司、航运企业等可以申请重点航运服务企业，不但获得最高20%注册资本的一次性补贴，还将享受企业所得税、营业税、增值税等主要税种“三免三减半”政策；同时，重点航运服务企业高管可以获得个人所得部分最高40%的财政补贴。此外，服务标准的银行、航运保险等金融服务业，同样享受不同程度的财政补贴。

在这些利好政策的驱动下，截止到2011年，上海各类融资租赁企业有82家，占全国286家的30%，融资租赁企业注册资本约310亿元人民币，占全国总注册资本金1022亿元的30%。

以财政政策支持为杠杆，以期撬动航运业发展的还有福建。福建省政府出台《关于促进航运业发展的若干意见》提出，从2012年起，连续5年对航运相关企业实施奖励政策，加大航运金融支持力度。如，对在福建省新注册的船舶融资、海上保险、航运资金结算、航运价格衍生品开发等航运金融服务企业，实际到位注册资金1000万元以上的，按实际到位注册资金的1%给予一次性奖励，最高金额可达500万元。

对在福建省注册的船舶管理企业、国际船舶代理企业、水路运输服务企业等企业，其主营业务缴纳税额在全省同行业前10名的，按企业当年对地方税收新增贡献额，前两年按80%给予奖励，后三年按40%给予奖励。高级船员奖励个税地方留成50%。

航运金融市场初步形成体系

报告称商业银行对航运的金融支持力度加强，我国航运金融市场初步形成体系。

据不完全统计，2011年中国的银行业占全球船舶融资份额的5%。国内船舶融资市场的分布情况是，工行、中行、进出口银行三家银行占据融资市场总体比例的75%，其它融资机构占据25%。

在资本市场，2011年船舶制造、航运和港口类的上市企业中，从境内外共融资318亿元人民币，其中，股权融资和中期票据占比超过了30%。在融资租赁方面，目前我国航运融资租赁市场份额中，民生租赁、工银租赁、国银、交银、招银等银行系租赁公司占据了近75%的比重。

在航运保险方面同样取得不俗的业绩。2011年，全行业货运险97.82亿元、船舶险55.86亿元，其中人保、平安、太平洋保险为主要保险供应商。在航运衍生品运价方面，从2011年6月到2012年6月，上海航运交易所航运运价衍生品单边成交总量约2320万手，单边成交金额约1524亿元。可以说，我国航运金融市场初步形成体系。

甘爱平称，一个发达的结算体系、海上保险和衍生服务提高为巩固我们国际航运中心的地位至关重要。可以说现在的资源配置能力和结算能力甚至比货物吞吐量更为关键。

中华人民共和国宁波海事法院
拍 卖 公 告

本院根据中国农业银行股份有限公司乐清市支行的申请，依法拍卖“NEW ACHIVER”轮、“NEW PROSPERITY”轮、“NEW MIGHTY”轮，定于2012年10月25日下午2时30分在宁波市国际航运服务中心4楼2号会议室（宁波市江东区昌乐路266号）对该三艘船舶进行公开拍卖，有关事项公告如下：

1、船舶简况：

(1)“NEW ACHIVER”轮

注册港：香港；注册编号：HK-2597；IMO号：9510541；船舶类型：油船/化工船；总长110.12米、宽19米、型深10米；总吨6153、净吨2915；龙骨安放日期：2007年5月8日；参考载重吨9200；船舶建造厂：东方造船（集团）有限公司；BV船级社检验证书。

(2)“NEW PROSPERITY”轮

注册港：香港；注册编号：HK-2620；IMO号：9510565；船舶类型：油船/化工船；总长110.12米、宽19米、型深10米；总吨6153、净吨2915；龙骨安放日期：2007年6月28日；参考载重吨9200；船舶建造厂：东方造船（集团）有限公司；BV船级社检验证书。

上述两船现停泊江苏省张家港，展示时间截止到2012年10月24日。

(3)“NEW MIGHTY”轮

注册港：香港；注册编号：HK-2621；IMO号：9510577；船舶类型：油船/化工船；总长110.12米、宽19米、型深10米；总吨6153、净吨2915；龙骨安放日期：2007年6月28日；参考载重吨9200；船舶建造厂：东方造船（集团）有限公司；BV船级社检验证书。

该船现停靠浙江舟山马峙锚地，展示时间截止到2012年10月24日。

2、报名时间：有意竞买者，可于2012年10月24日下午4时前携有效证件向拍卖委员会报名，并按人民币800万元/船交纳买船保证金；

3、债权登记：凡与该三艘船舶有关的债权人，应自公告之日起30日内，向本院申请债权登记。逾期视为放弃在本次拍卖中受偿的权利。

报名联系人：陶灵榕 联系电话：0574-87888420

债权登记、看样联系人：张帆 蔡方艳 联系电话：0577-88991840

特此公告

二〇一二年九月十一日

反思中国远洋巨亏：
一味求大 缺乏风险意识

中国远洋一直被认为是中国航运业的一艘巨轮，但如今，这艘巨轮正在搁浅。

2011 年因净亏 104.48 亿元而成为“A 股亏损王”的中国远洋 8 月底公布 2012 年半年度业绩，2012 年上半年实现营业收入人民币 346.47 亿元，较 2011 年同期上升 1.2%；虽然营业收入较 2011 年有所增长，但归属于母公司所有者的净利润亏损 48.72 亿元，较 2011 年同期下降 79.7%。

上半年亏损 48.72 亿元，相比 2011 年同期多亏损了 21 亿元，意味着这家中国航运业的“龙头老大”难以扭转 2011 年以来的低迷局面。而更为严重的是，2011 年中国远洋已经巨亏，2012 年若继续出现亏损，将面临被列入 ST 股的危险。

8 月 30 日，在中国远洋召开的中期业绩发布会上，董事长魏家福代表管理层，为公司的股价表现向股民道歉。盘点中国远洋 2007 年回归 A 股以来的表现，股价一路走低，由上市之初最高 68.4 元跌至 9 月 14 日的 4.13 元，上演了股市“过山车”。

对于这艘中国航运业巨轮而言，连续两年巨亏，固然有航运市场的周期性低迷因素在内，但与其同样业务的其他航运公司相比，亏损为何如此之大？一味追求规模优势，忽略市场风险被业内人士指为深层原因，中国远洋巨亏背后暴露出公司在经营战略上的偏差和风险意识的欠缺。

经营环境确实险恶

全球经济进入下行周期，运力严重过剩、货量减少。

在名片上印有“船长”字样的魏家福，把中国远洋巨亏的原因再次推卸为航运市场大环境不好。在业绩发布会上，魏家福称：“上半年，全球经济继续疲软，中国经济增长放缓，国际贸易需求低迷，航运市场运力过剩，供需失衡的矛盾没有改善。”

“中国远洋的业务主要有干散货、集装箱、物流、码头四个板块，拖后腿的是干散货业务，上半年亏损最大。”接近中国远洋的知情人士如此说。

中国远洋半年报指出，干散货航运市场再次陷入低谷，供需严重失衡，货运量同比下跌 17.7%。中国远洋拥有世界上最庞大的干散货运输船队，主要运输大宗的铁矿石、煤炭和其他商品。“这跟目前全球的经济下行周期是一致的，运力严重过剩、货量减少，特别是铁矿石和煤炭的国内需求减少，传导到航运方面，货量严重下滑。而运力方面，大量的船投入到市场，产生严重过剩，供求出现倒置，导致价格一路下滑，所以就造成今天严重亏损的局面。”上述知情人士表示。

铁矿石价格与 2007 年至 2008 年高峰时相比，一落千丈，进口铁矿石的价格已跌至近两年来的低点。不仅港口铁矿石积压严重，钢铁企业产能出现过剩，下游需求也很弱。煤炭受经济下行用电量增幅回落，压港情况也很严重。以煤炭第一大港秦皇岛为例，港口煤炭场存一直处于高位，难以消化。

另一方面，国际铁矿石巨头大量组建自有船队，淡水河谷针对中国推出庞大的自建船队计划，建造超大型运输船（VLOC），一艘的运力就是 40 万吨，而中国远洋的主力好望角型（CAPESIZE）船，一艘运力才 8 万吨。除了国际巨头外，国内的宝钢、首钢等大型钢铁集团也有自己的船队。

在运价上，9 月 13 日，有航运业“晴雨表”之称的国际干散货市场 BDI 指数再创 2008 年金融危机以来的新低，跌至 661 点。作为追踪铁矿石、水泥、谷物、煤炭和化肥等大宗商品的货运成本，该指数 2012 年已累计挫跌约 62%。

中国远洋总经理姜立军指出，2012 年上半年，波罗的海干散货运价指数 BDI 平均值为 943 点，比 2011 年同期下跌了 31.3%。值得注意的是，让中国远洋巨亏 105 亿元的 2011 年，BDI 全年均值尚有 1549 点。以此来看，2012 年的形势比 2011 年更加糟糕。

“运价 BDI 指数只有 600 多点，跌得非常低了。1000 点以下肯定是亏损的，不可能盈利。另外一方面，油价上涨，船员工资上涨也很快，成本上涨厉害。”上海国际航运研究中心航运市场分析部副主任周德全表示。

谁在裸泳？

中国远洋对 2008 年金融危机所造成的深远影响估计不足，风险的防控能力有待进一步提高。在接近中国远洋的知情人士看来，航运市场不景气只是中国远洋巨亏原因的一个方面。“航运整体处于低迷阶段，而且金融危机以来相对持续了比较长一段时间，周期还没有结束，这是一方面。但从上半年的表现和 2011 年的表现，说市场全部亏损，也不是事实。”

目前，在香港上市的内地航运股主要有三只：中国远洋、中海集运和中外运航运。从上半年业绩来看，中国远洋亏损 48.72 亿元，中海集运亏损 12.8 亿元，而中外运航运盈利 2010 万美元（约合 1.27 亿人民币）。

“还有招商轮船、东方海外，招商轮船以散货为主，东方海外是集装箱，这两家也是盈利的。”上述知情人士说。“在同样的环境下，为什么有的公司巨亏几十亿，而有的公司亏损几千万甚至可以盈利？要倒过头来看，公司经营有什么问题？”

多位知情的业内人士均对中国远洋前几年一味做大规模的做法提出批评。

上述人士表示：“过去一味追求规模，要规模一定是有规模效应。市场好的时候，大家拼命下订单造船，回过来看，2007 年下的订单都是高价。现在市场不好时就看出来，前面对市场的周期把握是有问题的。”

2007 年回归 A 股后，魏家福提出中国远洋的发展战略，由全球承运人向全球物流经营人转变，主导操作思路是“拥有和控制并举”，不仅要造船，

还要大量租船，以扩大公司船队规模，形成中国远洋全球物流经营竞争优势。

截止到 2012 年上半年，中国远洋干散货船队以巴拿马船型和好望角船型为主，拥有 121 艘巴拿马船型，其中 72 艘自有船，49 艘租入船，合计载重吨 892.8 万吨。好望角船型共有 89 艘，其中 43 艘自有船，46 艘租入船，合计 1684 万载重吨。再加上灵便型，三种船型合计 3242.8 万载重吨，其中租船就高达 1349.5 万吨，占份额近 42%。同样以散货为主的招商轮船则坚持稳健经营原则，锁定中短期期租，同时拓展中石化油轮运输，在市场低迷中仍然盈利 8272 万元，跑赢大市。

“从拥有到控制，中国远洋租了很多船，这些船的租约长达三五年。金融危机一来，本身运力就过剩，货量满足不了这么大运力的要求，所以造成现在租船放在手上就是烫手山芋。”上述分析人士说。

当时的租金，每艘船一天是 8 万美元，可是到了 2011 年，跌到了一天 1.8 万美元，到现在只有几千美元。但是远洋还得按当时 8 万美元的价码付账。“长期租约，租家不愿意降低，谈判不成功，就造成了严重亏损。这笔租金的亏损估计就有几十亿元。”上述人士透露。由此可以看到，中国远洋在国际市场的竞争上，对市场的风险预估是不足的，缺少风险对冲的意识和手段。

事实上，早在 2009 年，受金融危机爆发的影响，中国远洋就首次巨亏 75 亿元。但由于 2010 年的航运市场“回暖”，中国远洋并没有充分预估经济周期的下行趋势。

交通运输部水运科学研究院副院长贾大山说：“在这个时候，一些机警的航运公司掌舵人，就开始减少他们的一些订单，同时把一些资产抛出去，来减小它的损失，但是大部分人在那时候是非理性的，订了大量的船。”

“这充分暴露了企业在经营思路和策略上面的不成熟。市场不好的时候用什么手段来对冲风险？没有。特别是缺乏长期租船的经验，没在合同里做对冲风险的设计。”上述接近中国远洋的人士批评说。

中国远洋董秘郭华伟也承认，公司对 2008 年金融危机所造成的深远影响估计不足，风险的防控能力有待进一步提高。

如何自救？

有关人士认为，可行的办法是资产出售或重组。

摆在中国远洋面前、当前最紧迫也最棘手的问题是，航运市场尚看不到曙光，而如果 2012 年无法扭亏的话，这家中国最大的航运企业将不得不被 ST。

对此，中国远洋的回应是，面对目前恶劣的外部市场环境，公司管理层从 2012 年年初开始，就在认真研究如何采取有效措施来防止“披星戴帽”，下半年公司将继续努力拼搏效益，尽最大可能减亏。

不过，中国远洋对于航运市场的信心并不足。“航运业在 2002 年到 2008 年处在一个上升周期内，但从 2008 年底开始一直在下滑通道内徘徊，进入漫长的严冬。”中国远洋董事长魏家福在 8 月 30 日的业绩会上对航运业短期内走出困境并不抱太大希望。

魏家福甚至悲观判断，“这一轮行业下行的周期与之前上行的周期时间应该是相当的，因此谁能在这样的环境里生存下来谁就是赢家。”

对于航运市场的判断，上海国际航运研究中心航运市场分析部副主任周德全认为，干散货市场在很长一段时间都会处于低迷的状态。“特别是明年，总体上还会处于较低位置。下游的需求很差。相关产业钢铁产能严重过剩，但是船舶的运力增长很快，本来运力就已经严重过剩了。这种情况在短期内不可能好转。我个人认为，至少在一到两年内不会好转。”据悉，“中国船长”魏家福表示，眼下的“形势非常严峻”，他已经给政府写了很多信，希望政府作为大股东能给予公司以及行业更多支持。中国船东协会副会长张守国也表示行业正与国家部委密切沟通当前难题。

接近中国远洋的知情人士表示，“主要是中国船东协会代表这些大企业，呼吁政府能在政策、市场准入门槛、抑制运价方面出台一些监管措施，或者比较有利的扶持措施。”

目前看来，能够采取的措施包括：适度提高现有船只的淘汰年限，以解决当前运力过剩问题；通过协商处理货主自有船队运力资源，来解决货主办船队现象；以及取消海洋清污费、降低相关税负等。

此外，还有消息称，中国远洋通过国资委向财政部申请 200 亿元人民币的补贴。

对此说法，上述人士认为并不可信。“这是计划经济的做法，是不符合市场经济的。如果给予补贴，国际市场、航运界舆论都会起来，一家给补贴，其他航运公司都补贴？即使国家想补贴也不会通过这种方式。”接近中国远洋的人士表示，中远现在要做的就是降本增效，消化运力。租船合同到期要重新研断形势；适当调整航线，以提高使用效率；适时提升运价，让运价水平实现恢复性增长。

事实上，中国远洋已有相关动作。魏家福上半年曾号召全行业停止价格战，提出要“让运价恢复到合理的水平”，集装箱航运市场在主要班轮公司的不断努力下，运价与 2011 年下半年相比已经有所恢复。中国远洋在 2011 年底也整合了旗下的干散货业务，成立了中远散货运输（集团）有限公司，以此提高决策效率和议价能力，形成快速的市场反应能力。

此外，中国远洋已开始适量减少散货船队规模。中远散货运输集团总经理许遵武表示，截至 2012 年 6 月 30 日，中国远洋运营的干散货船舶共 357 艘，3243 万载重吨，较运力高峰期已经减少近百艘。其中租入船舶 130 艘，比上季度减少了 17 艘，该公司准备在下半年和明年再度减少数十艘租赁船舶，将运力收窄，提升效益。

对于最紧要的问题，下半年如何扭转亏损，上述人士认为，可行的办法是资产出售或重组。通过股权出让，甚至出售船舶，把运力出售，这些做法都可以获得资金，弥补现在的困难。“目前来看，还有很多手段可以利用，不可能眼睁睁地看它 ST 或者退出。”

周德全也表示，中国远洋有很多优质资产，比如说港口，船队规模很大。可以通过优质资产的处置，通过资本运作的方式来弥补账目上的亏损。“像这种大型央企，退市是一直没有先例。长航凤凰亏损更厉害，资不抵债，都没有出现退市的情况。还轮不到中远退市。”

“船长”的磨难

市场不好的时候，才能看出谁在裸泳。

现年 62 岁的魏家福出身农家，航运业生涯近 40 年。1998 年，魏家福出任中国远洋运输（集团）总公司总裁，并在 2010 年将中国远洋带入全球 500 强之列。

在魏家福的名片上并没有总裁的称谓，其唯一的头衔是“船长”。这不仅是因为魏家福曾经做过船长，更具象征意味的是，“船长”可以带着中国远洋这艘巨轮走向世界。

1998 年，魏家福接任了中远集团总裁之后，提出了两大战略转变：一是由全球承运人向全球物流经营人转变；二是由跨国经营向跨国公司转变。

带着这样的梦想，中国远洋开始了它的扩张之路。一方面在资本市场圈钱，一方面扩大船队规模。按魏家福的说法，这叫“两轮驱动”，生产经营和资本经营两个轮同步运转，才能让中国远洋这个大船快速扩大规模，参与国际市场竞争。

2005 年 6 月 30 日中国远洋在香港联交所挂牌上市，2007 年 6 月 26 日回归中国大陆 A 股上市，同时把散货船队装进中国远洋。三次资本运作，从资本市场拿回来 383 亿元现金，使中国远洋获得了壮大的资本。

随后，便是中国远洋的规模性扩张。2008 年 4 月，中国远洋宣布，将订造 25 艘新船，增加集装箱和干散货的运输能力。除了买新船，中国远洋还租了很多船，高峰时租船的运力占到了一半。

回过头来看，正是一味地做大做强，忽略了风险防范，才导致中国远洋在航运市场不景气的时候严重亏损，更难以抵御市场风险。

相比之下，其他航运公司的损失并不如中远这般惨重，很大一部分原因在于，它们没有盲目扩张。

在业绩发布会上，魏家福诚恳地向股民道歉，同时称已多次上书求情，“希望获得政府帮助”，但股民和业内并不买账。一位不愿具名的中远内部人士直言：“企业做不好，效益严重亏损，找政策，找政府，抱怨市场环境不好、政策不好，有没有想过，在管理者这个位置上，市场好的时候谁都可以赚钱，企业更需要的是对市场的判断，对困难的预估，包括风险防范都缺乏意识和前瞻性考虑。”

中远巨亏暴露出央企的体制沉疴。尽管已经是上市公司了，但是从法人治理角度来看，在真正市场运作上，体制还很不完善，没有职业经理人制度，没有问责制，董事会的作用也有待加强。

来源：中国经营报

京唐港区矿石吞吐量突破2000万吨

9月10日消息，唐山港京唐港区矿石码头今年矿石吞吐量已突破2000万吨，达到2006.49万吨，接卸船舶达157艘次。这是继今年5月18日突破1000万吨之后的又一佳绩。

京唐港区矿石码头于去年10月17日投入试生产。该工程包括2个20万吨级专业化矿石泊位，岸线总长740米，码头前沿配备6台2500t/h桥式卸船机、堆场配备6台7500t/h斗轮机及皮带机设备系统。自开港以来，京唐港矿石码头以过硬的服务质量和专业化作业优势，以及优越的地理位置和便利的交通运输条件，有效降低了客户的经营成本，从而吸引了许多客户，先后与河北钢铁集团、九江线材、鑫达钢厂、燕山钢铁、安丰钢铁、松汀钢厂等企业建立了稳定的合作关系，为稳定京唐港区矿石码头货源打下了坚实基础。

河北省港口建设投资力争完成180亿元

10月7日，从河北省港航管理局获悉，河北省已经确立了今年港口建设的目标任务，到年底，港口建设投资力争完成180亿元。

会议要求，到10月底，港口建设投资确保完成160亿元，力争完成165亿元，提前两个月完成全年目标任务；建成生产泊位10个，新增通过能力1.2亿吨，提前两个月超额完成全年目标任务。到年底，港口建设投资力争完成180亿元。

据介绍，1-8月份，全省港口固定资产投资完成123.2亿元，同比增长28.4%，占年计划160亿元的77%，增长态势明显。但是，秦皇岛港、唐山港、黄骅港的完成情况各不相同，全省港口项目建设受到了配套铁路建设进度缓慢、个别项目因港区规划调整投资缩减、连续强降雨和台风等恶劣天气的影响。

河北省港航局副局长刘东辉表示，各项目建设单位要紧紧抓住当前港口建设施工的有利时节，制定详细的建设计划、实施方案和保证措施，集中人力、增加设备、调度资金，争时间、抢进度、促安全、保质量，确保项目建设高效、安全、有序运行。

石狮港口前8月外贸吞吐量达到161万吨 增长42%

9月21日从石狮市海事部门获悉，今年8月份，全市港口生产受市场因素、台风天气因素等多种影响，增长步伐明显放缓，但港口外贸运输却是一大亮点，吞吐量达256万吨，增幅42%。

据统计，1—8月份，全市累计完成吞吐量1939万吨。其中，集装箱吞吐量69万标箱，进出港船舶6181艘次。而石狮港口在外贸运输方面，今年全市外贸货物吞吐量达到161万吨，突破百万吨大关，与去年同期113万吨相比，增长42%。

石狮外贸运输增长与国际经济大环境回暖息息相关。从港口区域看，石湖港的外国航线生产势头稳定，而梅林港煤炭等吞吐量有明显回暖迹象；从运输货物方面看，相比较两年前，作为本土特色产业，石狮鞋服、五金及体育用品的外贸出货量明显增长。

业内人士分析，石狮港口要改变生产增长步伐放缓的现状，就必须抓好货源和运力组织，采取有效措施组织生产。同时，还要加强港口管理，通过内外兼修，提高港口的核心竞争力。特别是港口龙头企业、代理公司等充分利用航道深水化、码头大型化优势，全面提升管理水平与运作模式，不断加强货源市场开发，优化调整货种结构。

节后钢价延续涨势 原料价格大幅上涨

9月中旬，钢材市场经历了一次全面的暴涨，双节之前主流品种市场价格在小幅波动调整后近期再次大幅拉涨。随着粗钢产量回落和钢铁下游需求的回暖，供需矛盾压力得到一定改善，但钢材社会库存的快速回升带来了短期压制，国内钢材市场将维持小幅波动调整的局面。

2012年第41周(10.8-10.12)主要钢材品种市场价格大幅拉涨，上涨品种大幅增加，达到38个品种。国内钢铁原料市场价格大幅上涨，焦炭市场价格稳中小幅上涨50元，废钢市场价格大幅上涨150-200元，铁矿石市场价格小幅上涨30-40元，钢坯市场价格大幅上涨180元。

粗钢产量有所回落。据中国钢铁工业协会统计数据显示，2012年9月下旬重点大中型企业粗钢日均产量为150.9万吨，旬环比下降0.9%；预估9月下旬全国粗钢日均产量为184.28万吨，旬环比下降0.74%。

目前全国钢材社会库存由降转升。据市场监测显示：10月12日，全国钢材社会库存量为1349.84万吨，比上周上升49.47万吨。其中螺纹钢社会库存量为504.60万吨，比上周上升4.28%；热轧卷板社会库存量为389.23万吨，比上周上升1.46%；冷轧卷板社会库存量为160.58万吨，比上周上升0.46%。

作为冷轧钢主要消费行业的家电、汽车、机械制造、造船等制造业，目前依然处于低迷状态。今年以来家电产业低迷不堪，其中空调、冰箱、洗衣机等竟出现了罕见的负增长，虽然调查显示9月份工厂生产力度加大，但对冷轧等相应钢材的消耗依然十分有限。另外汽车产业也不理想，9月份全国汽车产量同比增长3.67%，销量下降1.75%，同时近期的“中日钓鱼岛事件”持续升级已经严重影响到中日经济来往，日系车销售量大减，日系车在华多家工厂宣布减产4成以上，一定程度上打击了国内钢材的消费。

10月1日，发布的2012年9月钢铁流通业PMI为53.2%，比上月回升7.6个百分点，进入扩张区间，显示钢铁市场进一步好转。但钢铁市场仍面临主体需求尚未放开、贷款环境紧张的局面，10月钢价持续回升动力不足，仍存下行风险，市场弱势格局仍难扭转。

本期造船钢以小幅波动震荡调整为主，全国各地造船钢价涨跌不一。部分地区造船钢价格如下：

地区	规格	产地	价格(元/吨)	涨跌幅
上海	8mm	日照	4220	↑70
	10mm	日照	4070	↑70
宁波	10mm	唐钢	4000	↑10
	12mm	唐钢	3940	↑10
广州	8mm	韶钢	4200	↓60
	10mm	新钢	4030	↓60
天津	8mm	济钢	4210	↓10
	10mm	济钢	4120	↓10
福建	10mm	三钢	4100	↑100
	14-20mm	三钢	4000	↑100

本期废钢市场仍延续上涨势头，但已有所放缓，近期部分地区废钢价格出现回落。部分短期废钢价格如下：

地区	品名	规格	价格(元/吨)	涨跌幅	备注
辽宁	重废	>6mm	2500	↑200	不含税
上海	重废	>6mm	2350	↑100	市场价
浙江	重废	>6mm	2275	↑50	不含税
福建	重废	>6mm	2770	↑190	含税
	中废	>4mm	2280	↑190	不含税
江苏	重废	>8mm	2570	↑120	含税价
	重废	>6mm	2300	↑90	不含税
广东	重废	>6mm	2650	↑200	不含税

——浙江船舶交易市场 信息中心

船企转型启示录——

兼并重组 做优做强

扬子江船业董事长任元林日前表示，今年以来中国有超过90%船厂一个新订单都没有，显示已进入淘汰合并阶段。而据了解，今年浙江、重庆等地已有多个造船厂破产或停工歇业。如何应对日益增多的破产或停工现象？专家表示，小船企可以发挥各自优势联合造船，大船企则利用时机兼并优质小船企，做优做强。

低端产能将被挤出

根据历史经验，重大危机过后，企业破产不可避免。专家认为，破产未必是坏事，“过剩的低端产能将被挤出，市场将涌现更健康的企业。”

船市持续低迷，船价大幅下跌，撤单时有发生，这些都是危机来临时的正常反应，而更具冲击力的破产潮将在危机后4、5年内集中爆发。以第一次石油危机后的日本船舶企业为例，危机爆发后的第四年即1976年，日本有9家船企破产，1977年则有24家企业破产。亚洲金融危机爆发后，1997年年底韩国船舶工业即有大东船厂、青丘船厂、汉拿重工等多家船厂申请破产，第二年主要造船企业也陷入财务危机。2008年国际金融危机爆发后，2009年韩国Jinse造船、Orient造船、TKS重工宣布破产倒闭，大鲜造船（DSS）因资金问题被韩国证券交易所KOSDAQ除名，Sekwang重工也申请接管等。

此次破产潮，中国船企也没法幸免。中国船舶工业集团公司总经理谭作钧日前表示，有50%的造船厂将在未来两到三年内破产。

中国造船企业长期以来依靠低端制造、低成本、大规模扩张的模式已经难以在国际竞争中取胜。“破产大面积发生，这是去产能的最好方式，等于挤掉近几年非常规扩张带来的泡沫。”行业专家说，在这一轮行业洗牌中，破产的比例要远远大于兼并重组，大部分低端产能将被逐出市场。

抓住机遇兼并重组

有企业破产倒闭，就有企业被兼并重组。专家认为，此时正是大船企进行兼并重组，重新布局的良好时机。

在利用危机“弯道超车”方面，韩国船企的经验值得学习。例如，雄踞世界第一造船企业宝座长达26年的现代重工，剖析其成功经验，其中一条就是在第二次石油危机时接管现代尾浦三个船坞、在亚洲金融危机和“911事件”后船市低潮期并购三湖和尾浦船厂，迅速做大。如今，韩国已成为公认的世界造船强国，与多次危机时韩国政府推进改制重组为主的政策有很大关系。

拥有具有国际竞争力的世界知名造船企业集团，是成为世界造船强国的重要前提之一。如何充分利用金融危机的倒逼机制，依靠市场力量，通过兼并重组实现优胜劣汰，提高产业集中度，促进产业结构优化升级，最终实现做强做优是我国船舶工业不得不思考的重要命题。

金融危机发生后，我国政府高度重视推动企业兼并重组工作。2010年出台了《国务院关于促进企业兼并重组的意见》，今年4月，工信部发布了《关于进一步加强企业兼并重组工作的通知》，提出推动优势企业实施强强联合、跨地区兼并重组、境外并购和投资合作，以提高产业集中度，促进规模化、集约化经营，并将船舶列为加快兼并重组的重点行业。

兼并重组需要政府支持，但主要还是市场行为。目前，我国有实力的船舶工业企业，已经开始根据业务结构和企业发展战略需要，提前谋划，寻找优秀标的，跨行业、跨地区、跨所有制实施企业兼并重组或企业联合。

例如，中远散货运输（集团）有限公司与中国船级社签署协议，首次在船舶能效管理方面展开全面的战略性合作，被认为是船企与船东开展“技术抱团”合作的典范；另一造船大户舟山地区的船舶制造业则与船配业互相合作，共御寒冬。

中国船舶工业经济研究中心分析师夏晓雯认为，在行业淘汰整合过程中，一些规模大、经营绩效好、生产技术高的企业将会最终留存下来。此外，一些关注细分市场、专注于特色生产的船企也将会留下来。

抱团取暖共御危机

兼并重组是关乎企业未来发展的大事，那么，有实力的企业该遵从什么样的思路呢？“有实力的船厂，可以积极走出去，去海外并购一些研发实力较强的中小船企，将其技术、品牌及营销服务网络直接为我所用。”不少专家表示，此时抄底国外船企是一个不错的机会。

另外，也可以在国内并购一些基础尚可的中小船厂，将其改装成区域性的专业船体分段制作的分包厂商。这对中小船企来说，是一个喜讯，它们“翘首以盼”。不过，中小船企在行业洗牌过程中几乎没有话语权。兼并也得有对象，自身经营不好，也不会被其他公司看中。所以，中小船企应该培养自己的核心竞争力，才能让大船企看中。

同时，有实力的船厂，可以并购具有较好基础实力的航运公司，实现航运、造船一体化发展，如大新华物流收购金海重工。

除了并购航运公司，船企也可与航运公司进行“技术抱团”合作。目前来看，船企与船东的“技术抱团”具有较强的可操作性。

一方面，市场低迷和一系列海事新规范、新标准的出台，给航运企业带来的压力和紧迫感远大于造船企业，航运企业为适应未来市场需求、增强竞争力、树立航线主导地位而打造新船型的欲望更强烈。另一方面，航运企业拥有丰富的船舶管理、运营、操作经验，同时掌握着全球市场贸易变化、国际航线和航道变化、全球码头和港口水深等信息，而这些正是船企和设计院创新船型设计和技术的灵感之源。

船企还应该加强与船配企业的合作，完善产业链。船舶、船配犹如“孪生兄弟”，必须加强合作。在这方面，舟山船企走在了前面。

船企通过改革单一的配套产品供配模式，与配套企业缔结战略同盟，采取“共同接单、整船供配”模式，可打破造船企业和配套企业各自为战的局面，使双方的联系更为紧密。不仅造船企业可方便、及时、稳定地得到配套产品，而且有的船配企业还可参与造船企业的设计、接单和相关研发工作，帮助其测算成本，并按照造船进度及时供货，减少其库存，缓解其资金压力。

对船配企业来说，通过为造船企业及船东提供固定的或批量化船配产品，可以稳固自身产品的销售渠道，规避同行之间打“价格战”的恶性竞争，提高企业利润率，激发开发新产品的积极性和主动性。

外高桥航运物流项目签约仪式举行

上海市锦江航运有限公司（以下简称“锦江航运”）与上海外高桥（集团）有限公司在上海市政府贵宾厅举行了外高桥航运物流项目签约仪式。此次签约是继 2011 年 4 月 28 日签订《战略框架协议》之后的又一重要成果，标志着外高桥航运物流项目进入实施阶段。锦江航运将引入合作方，在此开发建造总面积 9.2 万平方米的现化代物流仓库，建成后将提供集普通仓储、恒温仓储、包装加工、第三方物流为一体的综合物流服务，在外高桥物流园区打造一个具有示范性的与国际航运相配套的航运物流基地，成为上海国际航运中心建设过程中延伸国际航运物流、联动国际航运服务的又一新亮点。上海市委常委、副市长艾宝俊出席仪式并见证签约。

2012 年前 7 月重点物流企业业务成本同比增长 17.9%

据中国物流与采购联合会数据显示，2012 年 1−7 月中国重点物流企业主营业务成本同比增长 17.9%，增幅比主营业务收入高 0.5 个百分点。

1−8 月我国物流业固定资产投资完成额 2.2 万亿元，同比增长 15.4%，增幅比 1−7 月份提高 0.2 个百分点。其中交通运输业投资额为 1.4 万亿元，同比增长 8%。

1−8 月中国社会物流总额为 113.9 万亿元，同比增长 9.7%，增幅比 1−7 月回落 0.1 个百分点，比 2011 年同期回落 3.8 个百分点。

物流业固定资产投资增幅提高

9 月 28 日，发改委公布了 1~8 月份我国物流运行情况，数据显示我国社会物流总额增速缓中趋稳，社会物流总费用增速继续回落，但增速仍高于社会物流总额，物流市场价格持续低迷，企业效益状况不容乐观。

数据显示，1~8 月社会物流总额为 113.9 万亿元，按可比价格计算，同比增长 9.7%，增幅比 1~7 月回落 0.1 个百分点。1~8 月社会物流总费用 5.6 万亿元，同比增长 11.3%，增幅比 1~7 月回落 0.5 个百分点。

而受去年投资增速前高后低的影响，今年以来物流业固定资产投资增速逐月回升。1~8 月物流业固定资产投资完成额 2.2 万亿元，同比增长 15.4%，增幅比 1~7 月提高 0.2 个百分点。

8 月份以来，物流市场价格持续低迷。国内外需求未见明显改观，海运市场整体供大于求，运价仍在低位运行，指数震荡走低；公路货运价格基本平稳。8 月份，中国沿海干散货综合运价指数平均值为 1085 点，同比下降 19%；1~8 月平均值为 1115.4 点，同比下降 21.5%。

而根据对重点物流企业统计调查显示，物流企业效益继续下滑。1~7 月主营业务成本同比增长 17.9%，增幅比主营业务收入高 0.5 个百分点。主营业务利润同比增长 5.7%，增幅比 1~6 月回落 3.3 个百分点，扣除港口企业，主营业务利润同比仅增长 0.9%，增幅回落 2.9 个百分点，回落幅度较上月加大。