去年我国拆船贸易额超50亿美元

拆解废钢船吨位同比增长1.6%,拆船数量连续五年高位运行

本报讯 2013年，受国内外经济发展放缓影响,航运市场持续低迷,不过,老旧船舶淘汰报废市场活跃,国内企业船舶拆解量略有增长。据统计,国内拆船企业拆解废钢船吨位同比增长1.6%,拆船贸易额依旧保持在50亿美元以上。我国拆船数量连续五年高位运行,并继续保持世界主要拆船国前列地位。

2013年，国务院批准了《船舶工业加快结构调整促进转型升级方案（2013~2015年）》，国内各航运企业加快了老旧船舶的淘汰更新步伐。据不完全统计，2013年，中国拆船协会会员拆船企业拆解国内废钢船吨位同比增长190%，其中15.2%的船龄不足20年，而进口废钢船吨位则同比大幅减少13%。

从拆船价格和数量上看，2013年，我国呈现出U型的走势。以进口废钢船为例，2013年年初和年底采买价格较高且数量较大，2月份平均成交单价最高，为387.8美元/轻吨，7月份最低，为317.98美元/轻吨。废船月成交数量2013年年初和年底均在25万轻吨以上，而年中的5至8月份均不足10万轻吨。进口废船年均单价同比下降8.9%，国内废船年均单价同比下降6.6%。废船成交数量及价格与国内废钢市场走势预期基本吻合。

据统计，2013年，我国拆船企业采买、拆解各类废钢船中62.6%是散货船（含杂货船），虽比上年同期的79%略有下降，但仍占较大比重。此外，拆船企业采买国内废油船，以吨位计首次超过进口船，废集装箱船则基本持平。船舶拆解主要集中在江苏和广东两省，占全国拆船总量的80%以上。

自2011年下半年以来，拆船企业拆船物资积压严重，叫苦不迭。据统计，2013年末，拆船企业拆解回收废船板、废钢、废有色金属等物资期末库存在70万吨以上，占用资金超过20亿元，其中，拆解回收的废钢受钢厂产能调控、收购价较低等影响而大量积压，2013年末仅废钢库存已突破50万吨。

虽然2013年废船交易十分活跃，但这不仅没有给国内拆船企业带来经济效益，拆船业反而延续了买船越多、亏损越大的局面。受前期废钢船采买价格偏高、国内废钢市场价格持续下跌等因素影响，拆解废船物资销售乏力，大量库存积压，资金占用大且周转不灵，再加上贷款受限、劳动力成本、相关费用大幅增加，拆船企业、行业呈现大面积亏损状态。

（刘志良 管建军）

大船船务:拆船“新军”心向绿色

确定了“完全坞内拆解法”和“干、浮式绿色拆解法”的绿色拆船工艺流程及方案

去年是大连船舶重工集团船务工程有限公司正式开展拆船生产的第一年，但是这一拆船行业的新军却取得了不俗的成绩。2013年,大船船务共计开工拆解6艘船舶，加上2012年开始拆解的一艘船舶，共有7艘船舶拆解,其中包括2艘散货船、4艘油船、1艘汽车滚装船,合计约14万轻吨;目前已拆解完成5艘船舶,其中包括2艘散货船、3艘油船,完工船舶合计为73775轻吨。该公司负责人表示，之所以能在进入拆船业不久就能取得这样的成绩，与他们主打“绿色拆船”品牌、奉行绿色环保拆船的理念密不可分。

在进军拆船产业之初,大船船务就确定了主打“绿色拆船”品牌,走发展循环经济的环保之路的策略。据介绍,大船船务是由大连船舶重工集团有限公司、新加坡太平船务(私人)有限公司、鞍钢股份有限公司合资建立的,总投资额超过20亿元。虽然大船船务进入拆船行业的时间比较晚，但背靠“大树”,起点很高,拥有30万吨级船坞1座,15万吨级船坞1座以及包括30万吨、20万吨、15万吨、7万吨码头泊位在内的5个泊位等先进的硬件设施,为其开展“绿色拆船”打下了良好的基础。

同时，依托国家级技术研究所——大连船舶重工集团设计研究所雄厚的船舶技术研发实力，大船船务引进了10余位包括生产、安全、质量、技术、经营等方面的专家，担任公司高层及中层管理职务；高薪聘请国外知名的绿色拆船专业技术人才，驻场进行技术指导和交流，对员工进行船舶有害物质清单(IHM)指导、考核和资质认证工作。目前,大船船务正筹备申报大连市及辽宁省级技术研发中心。

在船舶拆解技术方面，大船船务确定的绿色拆船工艺流程及方案,包括“完全坞内拆解法”和“干、浮式绿色拆解法”两种。其中“完全坞内拆解法”主要应用于新船型以及“绿色”拆解控制难度大、污染风险高的船型。对于拆解工艺流程已完全成熟，过程控制完全能够符合《欧盟拆船法案》和《香港公约》要求的船型,则基本采取“干、浮式绿色拆解”工艺流程，以确保绿色无污染拆解的同时最大限度地降本增效，为实现年拆解各类船舶100艘的目标提供可靠的技术支持。同时,大船船务还研发了油船及散货船的绿色拆解工艺方案，在保证生产效率的同时，通过技术攻关成功解决“干、浮式绿色拆解工艺流程”中的关键点,优化分段划分工艺,降低坞内周期,提高拆解效率、降低因浮式拆解造成的成本浪费。大船船务也是世界首个应用干船坞实施拆船作业的企业，创造了产业链上下游企业合作为客户提供全寿命周期服务的范例，也创造了产业链上下游企业合作发展循环经济的新模式。

正在坞内进行拆解的“枫林湾”号

目前，大船船务已经取得由挪威船级社（DNV）、世标认证（WSF）通过的ISO9001、ISO14001、OHSA18001体系证书。取得了《进口可用作原料的固体废物国内收货人注册登记证书》、《中华人民共和国限制进口类可用作原料的固体废物进口许可证》,并列入《老旧运输船舶和单壳油轮定点拆解企业名单》。

2009年5月，国际海事组织(IMO)通过了《2009年香港国际安全与无害环境拆船公约》,随即又出台了6个技术导则。2013年10月,欧盟议会正式通过了《欧盟拆船法案》。这给我国拆船企业带来很大机遇的同时，也使我国拆船企业面临着巨大的挑战。对此,大船船务及时成立了《欧盟拆船法案》、《香港公约》及国际最新拆船行业规范、市场动态研究小组,及时消化吸收拆船新规，准确把握市场变化，持续做好绿色拆船体系的改进和优化工作。目前,大船船务承接的“德克萨斯”号汽车滚装船由卖方2名船东驻厂监理,完全按照《欧洲拆船法案》及《香港公约》要求进行绿色拆解,并能获得一定的拆船补贴。

大船集团“绿色拆船”理念，以及严格的环保要求得到了中国拆船协会、国际海事组织(IMO)和世界拆船协会(ISRA)的高度肯定，一致认为大船船务的拆船设备设施在世界上都是一流的。去年9月,大船集团应邀参加在英国伦敦召开的世界拆船论坛,其“绿色拆船”理念,以及严格的环保要求引起了各方代表的高度关注和充分认可。

当前，世界海运市场运力过剩局面短期内还难以改变。根据国际海事组织、欧盟和克拉克松公司的研究,今后10年,仍有约占全球报废船舶总量23%的商船进入拆船市场。该公司负责人表示，这意味着拆船业具有很大的发展空间，今后大船船务将继续推广“绿色拆船”,始终坚持国内、国际通用规范及环境友好型环保理念,打造国内领先、世界一流的拆船产业基地。

（高峰 林光明 李赫 冯振兴）

拆船市场动态

共商拆船 协力合作

本报讯 2月12日,来自交通运输部、环境保护部、工业和信息化部有关司局和相关机构以及中国拆船协会的负责人或代表会聚交通运输部,就《香港公约》、《欧盟拆船法案》等相关问题召开了工作会议。会议听取了交通运输部国际司、海事局和中国拆船协会的工作汇报以及各方代表发表的意见,并对有关事项进行了专项研究。

（杨桦）

2013年VLCC拆船量10年最高

本报讯 船舶经纪商Gibson Shipping Energy在其近期发布的报告中称,2013年,船东报废的超大型油船(VLCC)数量达到22艘、640万载重吨，远超2012年的14艘,是2003年以来VLCC拆船数量最高的一年。报废的VLCC平均船龄仅为18.9年,其中船龄最小的是商船三井报废的28.1万载重吨VLCC“Diamond Jasmine”号,船龄仅为14年。

Gibson表示,2013年,船东共售出拆解了105艘油船,其中三分之一的油船船龄低于20年，有72艘油船为双壳油船。报废油船运力达1260万载重吨，同样也是2003年以来的最高纪录，同比增加了80万载重吨。Gibson总结,尽管油船船队平均船龄越来越小,但2014年油船报废数量仍有望超过2013年，旧船拆解量的提高有利于油船市场更快复苏。（王文）

卢比企稳 印度拆船市场复苏

本报讯 2013年下半年,由于印度卢比贬值和当地废钢价格低迷，印度拆船厂普遍持币观望,谨慎进口废船。从今年1月下半月开始，随着印度卢比汇率企稳回升,阿朗和孟买地区的拆船厂和现金买家重新活跃起来,并把当地购船价格推向高位。

目前，印度的洗舱后油船售价是每轻吨465美元,略高于孟加拉国和巴基斯坦。杂货船的售价是每轻吨430美元，而同样船型在孟加拉国和巴基斯坦的价格分别是每轻吨425美元和415美元。据现金买家GMS透露,由于汇率和市场价格波动,印度当地拆船厂更倾向于购进拆解需时较短、大小在7000~14000轻吨的中型废船。（杨桦）

（本栏目由中国拆船协会协办）

拆船数据

2013年12月世界主要船型拆解量状况

单位:万载重吨

船型		2013年3月	2013年4月	2013年5月	2013年6月	2013年7月	2013年8月	2013年9月	2013年10月	2013年11月	2013年12月
油船	VLCC	30	30	0	30	110	60	60	60	120	0
	苏伊士型	0	0	0	10	0	0	20	10	20	20
	阿芙拉型	20	10	50	10	20	0	10	40	20	0
	巴拿马型	0	10	0	0	10	10	0	0	10	0
	成品油船	0	10	0	10	30	10	10	20	10	10
	化学品船	0	10	0	0	0	0	0	10	10	2
	小计	50	70	50	60	170	80	100	140	190	30
散货船	好望角型	90	80	90	10	30	50	30	20	140	30
	巴拿马型	30	40	60	70	40	20	10	30	10	30
	大灵便型	30	60	20	20	20	10	30	30	20	30
	灵便型	70	20	60	70	60	30	60	70	30	30
	小计	220	200	230	170	150	110	130	150	200	120
集装箱船	8000TEU以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3000~8000TEU	20	30	20	60	10	50	20	10	40	40
	3000TEU以下	20	20	40	10	20	10	10	20	20	20
	小计	40	50	60	70	30	60	30	30	60	60
LNG船		0	20	0	0	0	0	0	10	0	0
LPG船		0	0	10	0	0	0	0	0	0	0
所有船型总计		400	400	390	320	380	390	280	340	500	270

2014年1月印度与孟加拉国拆船价格

单位:美元/轻吨

	油船拆船价格		散货船拆船价格	
	印度	孟加拉国	印度	孟加拉国
2013年1月	440	435	440	425
2013年2月	430	425	415	415
2013年3月	440	425	425	425
2013年4月	440	440	435	425
2013年5月	430	420	425	420
2013年6月	410	415	400	410
2013年7月	405	410	395	405
2013年8月	375	380	365	365
2013年9月	420	415	405	390
2013年10月	435	435	415	415
2013年11月	440	440	425	435
2013年12月	440	430	430	425
2014年1月	445	440	445	435

（数据来源:英国克拉克松公司）