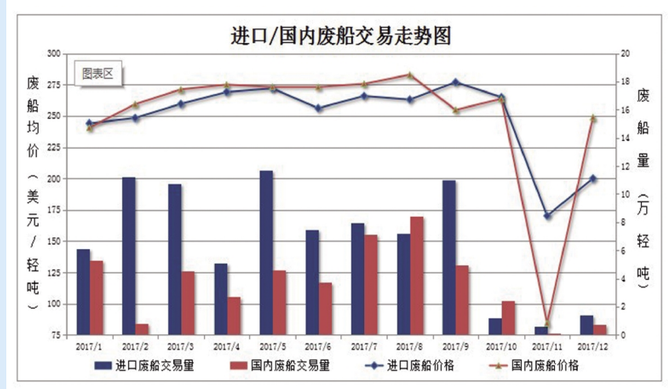
2017年拆船业经济运行综述

□中国拆船协会

2017年,我国供给侧结构性改革、去产能等措施初见成效,国民经济平稳持续增长,国民生产总值(GDP)增速达6.9%,经济保持了稳中向好态势。涉及国计民生的重大项目工程开工建设,制造业采购经理人指数(PMI)连续超过50荣枯分界线,PPI由负转正,生产资料需求的扩张,带动钢材等大宗商品和废钢价格回升。由于国内外老旧船舶更新淘汰历时已近9年,废船上市量减少且价格趋高,拆船企业人工成本、安全环保投入等不断增加,尽管国内拆船企业成交废船数量仍居印度、孟加拉国之后,保持全球拆船量前三位置,但大部分企业经营并未实现扭亏,尤其是国家对进口固体废物加大了专项检查力度,我国拆船企业面临生存与发展的考验。



一、拆船业经济运行基本情况

(一)成交拆解废船量情况

2017年,中国拆船协会会员拆船企业成交拆解国内外各类废船197艘,近128万轻吨(约578万载重吨),成交轻吨量同比下降3.4%。其中,国内废船成交量下降幅度较大,以轻吨量计,同比减少21.3%,而进口废船成交轻吨量有所增加,同比增长10.5%。

(二)成交拆解废船类型情况

2017年,拆船企业成交国内外散货船(含杂货船)、油船和集装箱船三大主力船型废船中,散货船占拆解总轻吨量的比重为64.7%,同比回升近13个百分点;油船占总轻吨量的比重为1.6%,同比回落5.4个百分点;集装箱船占总轻吨量的比重为18.7%,同比回落4.3个百分点。

在成交国内废船方面,散货船、油船和集装箱船分别占国内废船成交轻吨量的78.3%、2%和11.8%。其中,散货船比重同比回升30.9个百分点,集装箱船比重则同比回落33.5个百分点。

在成交进口废船方面,散货船、油船和集装箱船分别占进口废船成交轻吨量的57.2%、1.1%和22.6%。其中,散货船比重同比回升2个百分点,集装箱船比重同比回升17.8个百分点。

(三)成交拆解废船船龄情况

据统计,2017年拆船企业成交拆解的国内外废船中,船龄在18年以内(含18年)废船的轻吨量占总轻吨量的25%以上。其中,进口废船拆解轻吨量占进口废船总轻吨量的29.9%,国内废船则占17.9%,同比回升8.3个百分点。

(四)拆船物资库存情况

据统计,截至2017年年底,拆船企业库存废钢、废有色金属和其他拆解物资数量总计约51.68万吨,同比下降4.8%,库存物资占用资金数额仍然较大,合计约8亿元。

(五)拆船企业盈利能力情况

2017年,受废船交易价格上涨,拆船环保安全投入较多,劳动力成本增加,物资销售周期较长,销售资金周转率低,融资、税费和财务成本较高等因素影响,尽管执行财政部国家税务总局《资源综合利用产品和劳务增值税优惠目录》和进口废船关税1%暂定税率的税优政策,拆船企业实际减交税额超过1300万元,总亏损额同比略有减少,但总体经济效益不佳的局面没有根本性改变。

二、拆船业经济运行主要特点

(一)进口废船数量占比加大

自2014、2015连续两年成交拆解国内废船数量超过进口废船后,2017年进口废船的成交数量继2016年后,再次超过国内废船,且超过幅度有所加大。其原因,一是国内加速老旧运输船舶和单壳油船淘汰补贴政策年底到期;二是进口废船的成交价格相对较低;三是2017年进口废船关税税率继续由3%减至1%,企业实际可少缴纳2.34%的税率,因此更多的进口废船被国内拆船企业收入囊中。

(二)废船价格总体上升

2017年前10个月,拆船企业成交国内外废船价格(因11~12月成交量很少,且船价失真,分析时忽略)总体呈现波动上升态势。

其中,国内废船2017年1月成交均价约为每轻吨1657元,10月约为每轻吨1744元,上涨5.3%;进口废船1月成交均价约为每轻吨244美元,10月约为每轻吨265多美元,上涨8.6%。

此外,2017年成交国内废船均价为每轻吨1755.22元,同比上涨25.5%;成交进口废船均价为每轻吨260.51美元,同比上涨64.2%。

(三)"中国制造"废船量增加

2017年拆船企业成交的国内废船中,有36艘、约15万轻吨船舶为"中国制造",占国内废船总轻吨量的32.6%,同比增加12.2个百分点;在进口废船中,有16艘、约13万轻吨船舶为"中国制造",占进口废船总轻吨量的15.6%,同比增加约8个百分点。我国已成为世界造船大国,预计今后拆船市场上的"中国制造"废船将逐年增多。

(四)船舶送拆日趋低龄

为应对国际航运市场低迷走势,国际大型航运企业开始尝试兼并重组,再加上国际社会十分关注压载水管理公约及船舶能效设计指数(EEDI)等,报废船舶低龄化趋势明显。统计显示,我国2017年拆船企业所成交的国内外废船船龄在18年以内(含18年)的轻吨量约占总轻吨量的25%以上。

(五)骨干企业优势明显

2017年,国内骨干拆船企业优势明显,产业核心竞争力不断提升,地处江苏、广东、浙江的拆船企业,成交拆解的国内外废船轻吨量占全国拆解总量的94%以上,成交拆解量继续领跑。据统计,江阴市夏港长江拆船厂、舟山长宏国际船舶再生利用有限公司、江门市新会双水拆船钢铁有限公司、江门市中新拆船钢铁有限公司等骨干企业成交废船轻吨量占总量的86.3%。

(六)拆解能力过剩

近年来,铁矿石价格远低于废钢价格,钢企炼钢废钢比不升反降,废钢的供给与需求形成反差,尽管废钢出口税率很高,2017年却出现废钢大量出口的"一反常态"现象。钢铁业去产能、废钢需求不振等,成为直接导致拆解废船物资滞销、大量积压和资金占用,以及企业拆船能力难以释放的重要因素。目前,一些中小型拆船企业正面临生产经营方向的新选择。

三、2018年形势与展望

(一)政策环境

一是十八届中央全面深化改革领导小组第三十四次会议审议通过《关于禁止洋垃圾入境推进固体废物进口管理制度改革实施方案》后,随着改革固体废物进口管理制度的推进,进口固体废物管理目录面临调整;二是环境保护部将从2018年起连续3年,每年组织开展打击进口废物加工利用行业环境违法行为专项行动;三是环保部将从严从紧减量审批2018年固体废物进口许可证。国内以拆解进口废船为主的企业,应该清醒预估政策环境的变化,规范运作,强化拆船活动安全环保工作。

(二)市场环境

一是国际废船价格一直居高不下。近来,印度、孟加拉国等南亚国家拆船价格达到每轻吨450美元以上,远高于国内废钢价格。二是国际金融危机以来,航运运力调整和削减进入第十个年头,再加上2017年年底国内老旧运输船舶和单壳油船淘汰更新政策结束,国内外老旧船舶淘汰数量会有所减少。三是随着去产能等供给侧结构性改革的推进,国内经济增长趋稳,与拆船相关的下游市场需求会有适度扩张预期。因此,拆船企业应该冷静分析和把握上下游市场供给与需求的结构性变化态势,不断提高市场风险意识,合理调整企业的生产经营方向。

(三)理顺国内废船市场,推进国内拆船业规范发展

今年,中国拆船协会将按照党的十九大报告提出的"推进资源全面节约和循环利用""加强固体废弃物和垃圾处置"以及国家生态文明体制改革要求,积极呼吁并配合政府有关部门,强化拆船环评的事中事后监管,推动解决国内废船拆解活动"政出多门"的问题;规范各类报废船舶流向的管理和交易行为,力促形成统一的各类废旧船舶拆解准入条件和标准规范,严厉打击各种非法拆船活动,为合法的拆船企业提供良性运作、公平竞争的市场环境。

言木说市

2017年以来,全球船舶拆解数量降幅增大,拆船力度有所减弱。据统计,承担全球95%废船拆解的5个主要拆船国家2017年的拆船总量比2016年减少了24%以上。分析原因主要有三方面:一是自2008年国际金融危机爆发以来,淘汰航运过剩运力使大量的老旧船舶和单壳油船在近10年间不断送拆,近几年,1990年甚至2000年以后建造的船舶送拆已不鲜见;二是随着全球经济复苏、经济刺激政策的实施和贸易活动日趋活跃,航运市场企稳,船东放缓了拆船的节奏,船舶送拆空间日渐萎缩;三是大宗商品价格的回升、国际废船的价格趋高、上下游市场的不确定性增强,以及环保监管力度的加大,使得我国拆船企业经营成本和风险增大,拆解能力释放受阻。

2018年,为给我国经济转向高质量发展预留深化改革、持续调整经济结构的空间,国家主动下调国内生产总值增长目标为6.5%左右。在宏观经济政策调整的驱动下,航运、钢铁和废钢市场的供求关系与价格走势也会随之发生一定变化。此外,环境保护部为争取超额完成推进固体废物进口管理体制改革实施方案所设定的目标和任务,将进一步控制固体废物进口的数量与速度,按照减量审批的原则,大幅压减进口量,进口许可证将"按季度分批邮寄",同时还将强化进口废物加工利用企业监管和环境违法行为检查专项行动,依法从重从快处理违法企业并启动"一案双查",严肃追究相关人员责任,切实巩固专项行动成效,推动违法企业整改到位。

因此,国内进口废船拆解企业对于国家政策的调整与实施以及2017年以来国内外相关市场的变化要有充分的思想准备,丢掉幻想、观望的心态,切实采取措施,科学作出经营决策,以免遭受更大的经济损失或贻误经营转型、调整的最佳机会。

1~2月成交废船10.82万载重吨

本报讯 中国拆船协会统计数据显示,2018年1~2月,会员拆船企业成交国内外废船4.31万轻吨、10.82万载重吨,轻吨量同比下降81.65%;贸易额约为0.76亿元,同比减少89.3%。

其中,成交国内废船0.43万轻吨,0.32万载重吨,轻吨量同比下降92.98%,平均单价为每轻吨1610.86元,同比下降3.79%。成交进口废船3.88万轻吨,10.5万载重吨,轻吨量同比下降77.65%,平均单价为每轻吨279.53美元,同比增长13.26%。

1~2月成交国内外废船船型以集装箱型船为主,约占成交轻吨总量的86.3%。

(管建军)

强化安全生产 落实安全责任

拆船企业可燃性气体测试技术、动火作业审批资格及安全管理培训班在沪举办

本报讯 近日,中国船舶工业安全生产培训中心和中国拆船协会共同在上海举办可燃性气体测试技术、动火作业审批资格及安全管理培训班,来自山东、江苏、福建、浙江等地拆船企业的相关技术和管理人员参加培训。

此次培训旨在落实国家安全生产监督总局《特种作业人员安全技术培训考核管理规定》的要求,保障船舶拆解作业安全,确保相关岗位人员持证上岗。培训中心主讲人结合安全生产的案例,对最新安全生产法律法规进行诠释和解读,得到参训学员的一致好评。据悉,全体学员均通过了培训考试,取得岗位培训证书。

培训期间,中国拆船协会会长谢德华专程看望学员并进行座谈交流。他在发言中指出,当前我国不断提高生态文明建设和强化安全环保督查要求,拆船企业要进一步加强船舶拆解的安全环保工作,强化岗位责任、细化管理,减少、消除各类安全生产隐患,把国家、行业和企业发展与员工的根本利益结合起来,促进拆船行业绿色、健康、持续发展。

(协新)

拆船市场

2017年3月~2018年2月世界主要船型拆解量

单位:万载重吨

船型		2017年3月	2017年4月	2017年5月	2017年6月	2017年7月	2017年8月	2017年9月	2017年10月	2017年11月	2017年12月	2018年1月	2018年2月
油船	VLCC	0	30	0	-30	60	120	60	30	30	60	60	110
	苏伊士型	0	10	0	10	30	50	20	0	30	20	0	10
	阿芙拉型	10	20	20	30	40	70	20	30	60	50	40	50
	巴拿马型	10	0	0	10	0	10	0	10	0	10	20	0
	成品油船	10	0	0	10	10	10	10	10	10	10	30	20
	化学品船	10	0	0	0	0	0	0	10	0	10	10	0
	小计	40	60	20	30	140	260	110	90	130	160	160	190
散货船	好望角型	50	40	50	20	20	20	90	20	90	30	60	10
	巴拿马型	30	20	20	20	60	50	40	40	20	10	0	10
	大灵便型	60	30	40	40	30	50	20	10	10	0	10	10
	灵便型	20	30	20	20	10	10	10	0	10	10	0	0
	小计	160	120	130	100	120	130	160	70	130	50	70	30
集装箱船	8000TEU以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3000-8000TEU	20	30	30	0	10	20	40	10	10	10	10	20
	3000TEU以下	30	20	10	10	20	10	10	0	20	0	0	0
	小计	50	50	40	10	30	30	50	10	30	10	10	20
LNG船		0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	10
LPG船		10	0	0	0	0	10	0	0	0	10	10	0
所有船型总计		280	270	240	190	300	500	500	230	300	250	160	290

2017年2月~2018年2月印度和孟加拉国拆船价格

单位:美元/轻吨

	超大型油船拆船价格		大型散货船拆船价格	
	印度	孟加拉国	印度	孟加拉国
2017年2月	330	335	330	345
2017年3月	370	380	380	390
2017年4月	370	375	385	390
2017年5月	350	355	355	355
2017年6月	340	360	345	355
2017年7月	350	365	365	385
2017年8月	385	415	405	415
2017年9月	380	410	400	410
2017年10月	370	380	385	385
2017年11月	390	405	415	420
2017年12月	415	430	410	430
2018年1月	435	435	475	470
2018年2月	435	435	475	475

(数据来源:英国克拉克松研究公司)