

• ~ ~ ~ ~ ~ •
{ 庆祝船舶工 {
{ 业情报工作 {
{ 三十周年! {
• ~ ~ ~ ~ ~ •

1983—1985年拆船业的新发展

Ship Scrapping New Developments 1983—85

中国船舶工业总公司 601 所

文献资料室

附录D 世界主要拆船厂的分布

孟加拉国: 1=吉大港

中国: 1=上海, 5个拆船地点在考虑之中
2=辽宁省

希腊: 1=亚历山德鲁波利斯
2=科孚岛

印度: 1=孟买
2=加尔各答
3=科钦
4=马德拉斯

伊朗: 1=阿巴斯港 (建议的)

日本: 1=函馆 (建议的)

利比里亚: 1=蒙罗维亚 (建议的)

尼日利亚: =厂址在考虑之中

南朝鲜: 1=釜山
2=蔚山

西班牙: 1=巴塞罗那
2=卡斯特利翁
3=毕尔巴鄂
4=桑坦德
5=希洪
6=维哥

斯里兰卡: 1=加勒

苏丹: =厂址在考虑之中

台湾省: 1=高雄

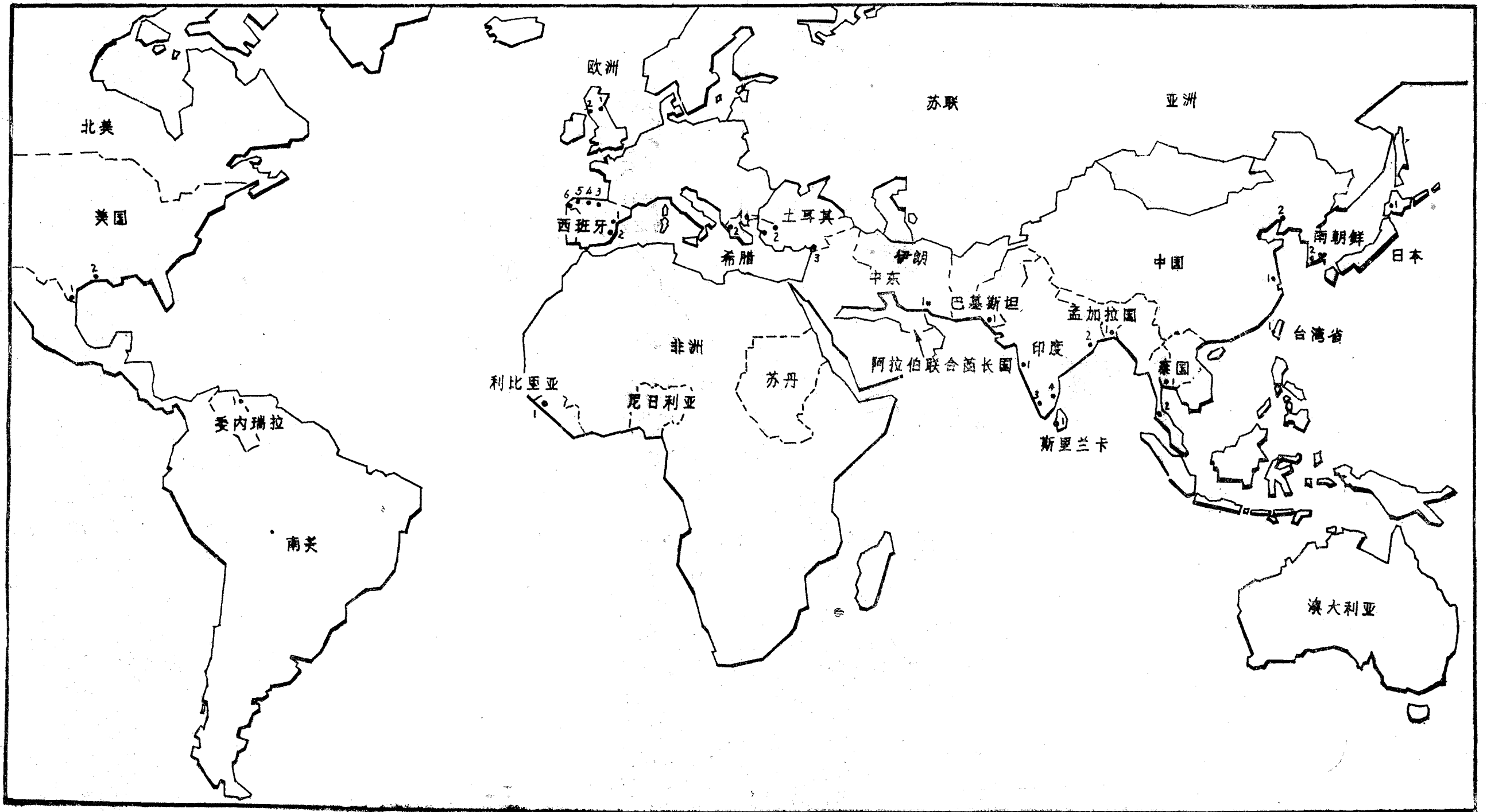
土耳其: 1=阿利阿
2=卡拉比克 (建议的)
3=伊斯肯德伦 (建议的)

阿拉伯联合酋长国: =厂址在考虑之中

英国: 1=因费基辛
2=凯恩赖恩

美国: 1=布朗斯维尔
2=阿瑟港

委内瑞拉: 1=洛斯塔克斯



目 录

摘要.....	(1)
1981—1984年总拆船量.....	(3)
油 船	
非油船	
1983—1984年供拆解船的价格.....	(13)
1985年的拆船市场分析.....	(15)
供拆解的船舶的销售	
1985年供拆解船的价格	
海湾战争.....	(21)
油船拆解预测.....	(23)
拆船厂生存的必要条件.....	(24)
拆船中心.....	(27)
油 船.....	(27)
散货船.....	(31)
新的发展.....	(32)
附 录.....	(38)

表

表1.1: 总拆船量: 1981—1984年油船和非油船.....	(4)
表1.2: 根据吨位组划分的1981—1984年已知油船拆解量的相对比例.....	(4)
表1.3: 根据吨位组划分的1984年被拆解油船的平均船龄.....	(5)
表1.4: 油船拆解量占世界船队的百分比.....	(5)
表1.5: 1981—1984年以船龄和吨位划分的油船拆解量.....	(6)
表1.6: 1984年闲置油船的拆解量船舶吨位和闲置期分析.....	(7)
表1.7: 1981—1984年以吨位和船龄划分的散货船拆解量.....	(8)
表1.8: 1980—1983年以吨位和船龄划分的矿砂/散货船的拆解量.....	(9)
表1.9: 1980—1983年以吨位和船龄划分的矿砂船/散货船/油船的拆解量.....	(10)
表1.10: 1980—1983年杂货船的拆解量	(10)
表1.11: 根据吨位和船龄划分的1983年杂货船的拆解量	(11)
表1.12: 根据吨位和船龄划分的1983年杂货船拆解量	(11)
表1.13: 1983—1984年各拆船中心供拆解油船和散货船的平均船价.....	(13)
表1.14: 1983—1985年各季度所报导的供拆解的船舶的销售吨位(油船和非油船) ...	(16)

表1.15: 以1984年12月——1985年6月主要拆船中心供拆解油船船价为依据的远东供拆解油船的平均船价.....	(17)
表1.16: 以1984年12月——1985年6月主要拆船中心供拆解散货船船价为依据的远东供拆解散货船的平均船价.....	(19)
表1.17: 1984—1985年因海湾战争受损船舶的拆解量.....	(22)
表1.18: 以吨位组划分对1985—1990年油船拆解的预测	(23)
表1.19: 1984年主要拆船中心油船拆解量	(28)
表1.20: 1984年远东地区拆船厂拆解的油船的吨位构成	(28)
表1.20 (a) : 1983—1984年世界各地已知的油船拆解量	(30)
表1.21: 1984年主要拆船中心散货船拆解量	(31)
表1.22: 1984年远东地区拆船厂拆解的散货船的吨位构成	(32)

图

图1: 1981—1984年总拆船量.....	(3)
图2: 1981—1984年非油船的拆解量.....	(12)
图3: 1983—1985年各季度供拆解油船的平均船价.....	(14)
图4: 1983—1985年各季度供拆解的散货船平均船价.....	(15)
图5: 1983—1985年各季度供拆解的巨型油船/超巨型油船的平均船价	(18)
图6: 1984—1985年各季度供拆解的船舶出售量.....	(20)
图7: 散货船: 1984—1985年各季度供拆解的船舶出售量.....	(20)
图8: 1985—1990年油船拆解预测.....	(25)
图9: 台湾省: 1985年废船购买情况.....	(27)
图10: 各地区油船和散货船拆解量的分布.....	(29)

附录

附录A.1: 1981年被拆解油船的吨位和船龄(校订)	(38)
A.2: 1982年被拆解油船的吨位和船龄 (校订)	(39)
A.3: 1983年被拆解油船的吨位和船龄	(40)
A.4: 1984年被拆解油船的吨位和船龄 (暂定)	(41)
B.1: 1981年被拆解散货船的吨位和船龄	(42)
B.2: 1982年被拆解散货船的吨位和船龄	(43)
B.3: 1983年被拆解散货船的吨位和船龄	(44)
B.4: 1984年被拆解散货船的吨位和船龄	(45)
C: 苏伊士运河: 拖航到拆船厂的油船	(46)
D: 世界主要拆船厂的分布	

摘 要

一. 1983年世界总拆船量(油船和非油船)达3,120万载重吨,油船的拆解量约占80%(2,440万载重吨)。

二. 现有的不完全数据表明,1984年世界油船的拆解量为1,830万载重吨。散货船的拆解量为290万载重吨。这两类船舶的实际总拆解量可能还要高一些。目前没有得到非散货船的拆解量。

三. 1985年上半年数字是,出售供拆解的船舶,油船售出1,400万载重吨,散货船和混装船售出470万载重吨,尽管去年下半年售出量出现过暂时的下降,但此数字意味着1985年仍是拆船纪创录的一年。

四. 1983年9月,台湾省拆船公会的买船卡特尔由于买拆船废钢铁的台湾钢铁厂反对该拆船公会高价出售废钢铁,造成它的41个成员中的七个离开该组织,最后宣布解体。

五. 1984年台湾省居世界拆船业的首位,但这一年最显著的特点是中国* 作为一个主要的拆船中心公诸于世了。

六. 1984年中国列为世界第四位油船拆解中心,第二位散货船拆解中心,油船和散货船的拆解量分别为69万载重吨和74万载重吨。中国为实现它的工业化需要大量钢板,从而促使拆船业迅速扩大。

七. 未来拆船业的地理布局可能会由于许多国家投资于新的拆船业,而不断变更。

八. 1981年以后,由于海运业的长期萧条,造成一些较大的油船被拆解,尤其是一些巨型原油船和超巨型原油船被拆解,从而使世界总拆船量快速增长。

九. 1981年至1984年间,17.5万载重吨以上的油船拆解量约占每年总油船拆解量的60%到70%。小型和中型油船的拆解量只是有限的一部分。

十. 尤其是大型油船的拆解,已和以往不同,被拆解油船都是比较新的船。

十一. 已知的1984年拆解的油船,按载重吨计,一半以上的油船在拆解前登记停用的,总计80艘油船,930万载重吨。

十二. 近年来,油船的拆解作业大量地转向一些远东地区的船厂,台湾省、南朝鲜、中国和日本在1984年以吨计,它们的合计拆解量占已知的世界油船拆解量的93%。

十三. 1981年以后,散货船的拆解量有相当大的增加。最新的数字是,1982年拆解了88艘,350万载重吨;1983年拆解了126艘,500万载重吨。此外,还有拆解了构成1984年290万载重吨拆船量的109艘。

十四. 杂货船的拆解量,自1982年以来也加速增长,1983年拆解了356艘,240总吨,这是所得到的最近一年的杂货船拆解量数据。

十五. 在油船拆解方面占优势的远东拆船商,也保持了一定的散货船的拆解量,当然,与油船拆解量相比,稍少一些。1984年,东南亚地区的船厂的散货船拆解量,占世界总拆解量的75%。

十六. 1983年和1984年供拆解的油船和散货船的船价坚挺。1983年后期，伴随着台湾省拆船公会买船卡特尔的解体，和拆船厂之间更大的竞争，从而使油船的船价更坚挺。1983年平均船价为111美元/轻吨，1984年提高到117美元/轻吨。1985年第一季度提高到125美元/轻吨（台湾省价）。比较起来，在同一拆解中心，同期的散货船年平均船价分别为101美元/轻吨、116美元/轻吨，125美元/轻吨。

十七. 1985年上半年，许多拆船中心的船价疲软，其原因，部分是由于有大量的船舶可供拆解；而在1985年中期，中国和巴基斯坦买船量暂时性消减则加速这个趋势。

十八. 德鲁里航运咨询公司预计1985年油船的拆解量为2,500万载重吨，并假定在7月—12月期间拆解量有所下降。这里考虑到季节因素（远东的季风）和中国、孟加拉国的购买力的暂时性限制因素。

十九. 在1985—1990年间，预期将有1.03亿载重吨的油船被拆解，其中巨型原油船和超巨型原油船将占相当大的比重（7,300万载重吨）。

二十. 在不同吨位级船舶中，缩小吨位不平衡的影响将使1987年以后的拆船比率适中。

*本书中文字和图表部分所出现的“中国”均不含台湾省。

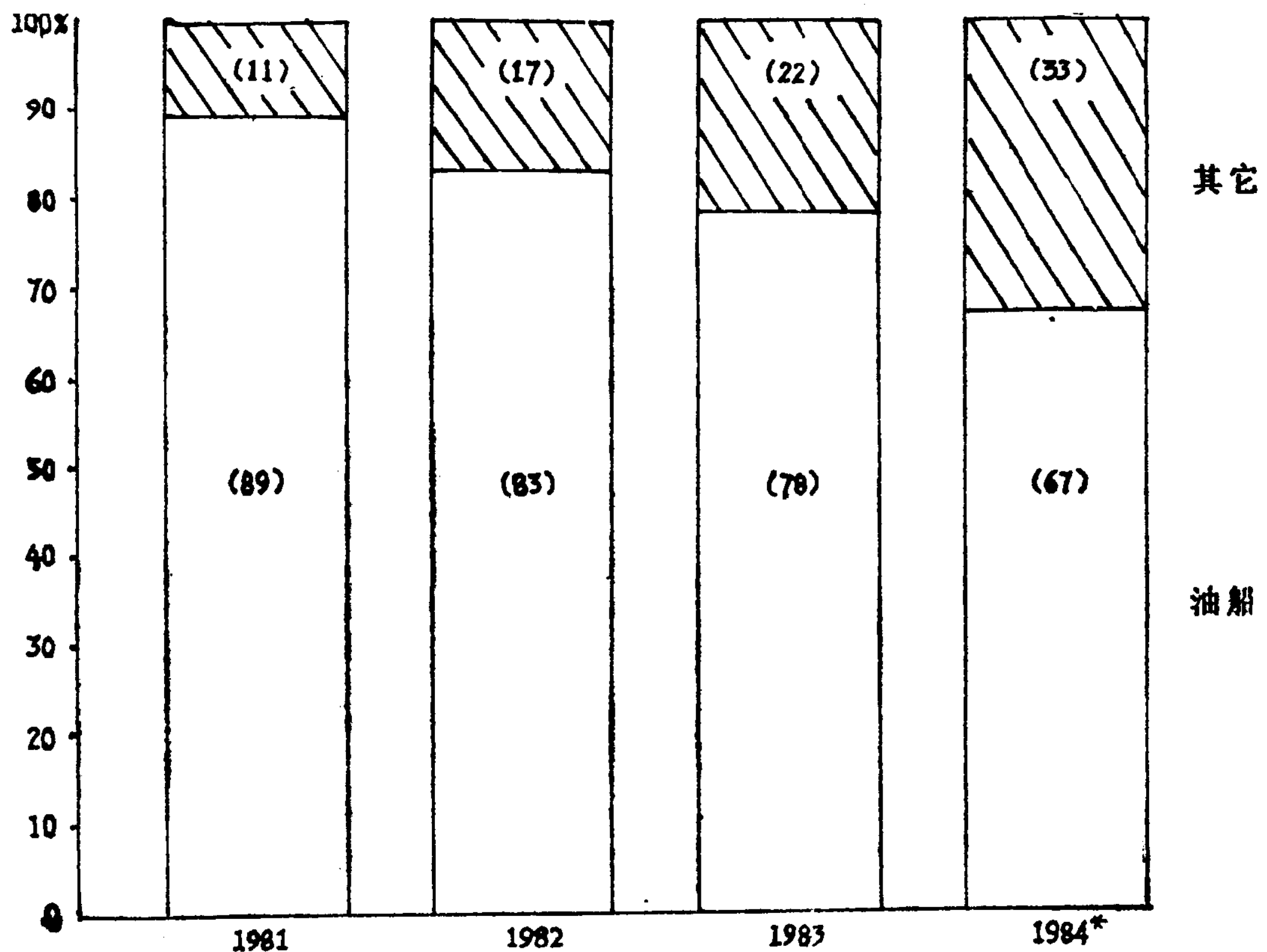
1981-1984年油船的总拆解量

表1.1列出了近几年来总拆船量的最新数据，其中包括1982年拆船量的修订值。1981年至1982年总拆船量从1,450万载重吨增长到2,930万载重吨，增长一倍，1983年上升到3,120万载重吨。到目前为止，1984年的油船拆解量只是暂定的数值。

油 船

如图1所示，油船拆解量一直占总拆船量的最大比例。从表1.1可以看出，1981年以后，油船的拆解量是绝对上升的，虽然表中所看到的1983年油船拆解量只是比1982年总拆解量稍稍高一些，但也许是一种误解。1983年是油船拆解创纪录的一年，这是得到普遍证实的。表1.1中所列的数值未能充分反映出这个事实。究其原因，是一些拆船报导的拖延，故1983年和1984年的油船拆解总值应向上修订，也许1983年油船拆解量的实际最大增长值，要比近来已知的数值要大得多，可以肯定，1984年的拆船总值低于1983年。

图1 1981—1984年总拆船量



括弧内数值是总载重吨的百分比

* 部分统计

表1.1

总拆船量：1981—1984年油船和非油船

单位：千载重吨

	1981		1982		1983		1984 *	
	艘	载重量	艘	载重量	艘	载重量	艘	载重量
油船	138	12,979	248	24,179	238	24,354	189	18,288
其它	206	1,568	388	5,105	490	6,837	NA	9,000
总计	344	14,547	636	29,284	728	31,191	NA	27,288

* 估算

注：“其它”=矿砂船/散货船，混装船，杂货船，集装箱船，液化气体运输船，化学品运输船和客船。

1984年矿砂船/散货船的暂定的拆解量(包括混装船)=106艘船/287万载重吨。(不包括1万载重吨以下的船舶)

资料来源：德鲁里航运咨询公司

对表1.1反映的拆船情况所作的进一步分析，详细列在附录A内。该分析根据吨位和船龄对1981年—1984年油船拆解情况列了年度表，从表中可以明显地看出，各年度的巨型原油船/超巨型原油船的拆解量占优势。在下面表1.2中，从油船吨位级别分组，列出了每年油船总拆解量的相对比例。

表1.2

根据吨位组划分的1981—1984年已知油船拆解量的相对比例(占总拆解载重吨的百分比)

吨位组 (单位：千载重吨)	1981	1982	1983	1984
0—70	20.2	19.8	20.2	20.8
70—175	10.0	18.8	15.7	14.2
175和175以上	69.8	61.5	64.0	64.9
总计	100.0	100.0	100.0	100.0

资料来源：德鲁里航运咨询公司

17.5万载重吨以上的油船的拆解量几乎占总油船拆解量的三分之二。近年来大型油船市场的长期萧条状况已明显导致了大量的巨型原油船和超巨型原油船被拆解。1981—1984年间，以载重吨计，巨型原油船和超巨型原油船的拆解量就占总的油船拆解量的60%~70%。比较起来，较小吨位和中等吨位油船的淘汰幅度是比较有节制的。此外，表1.3列出的1984年间拆解油船的平均船龄，反映出这样一个趋势，即被拆解的大型油船的船龄要大大小于其它被拆解油船的船龄。很显然，被送到拆船厂拆解的巨型原油船离所设计规定的二十年使用寿命终止年限差得很远。到1984年，第一代巨型原油船(即：1970年以前建造的)已为数不多了。七十年代初建造的船舶占被拆解船舶的大部分。在1984年，被拆解的巨型原油船典型船龄是12年，与一般被拆解的巨型原油船的平均船龄(12.2年)相接近。值得注意的是，近年来一些船龄较小的油船也被拆解了。曾经是世界第二大油船“Ulsan Master”号(前“Pierre

Guillaumat”号)，是一艘1977年建造的555,051载重吨的超巨型原油船，已在1983年被交付与拆船厂。另外，还有一艘362,289载重吨，船龄仅8年的油船“Safina Al—Arab”号，在1984年被拆。此外，被拆解的油船中有一些是，因海湾战争受到导弹击伤无法修复的油船。油船过早地被拆解的最典型例子，是1983年拆解的“Amoco Chicago”号，该船是1979年建造的，仅4年船龄。然而，这艘船的拆解，部分原因是船舶结构的强度差，所以，决定拆解它，不只是出于经营方面的考虑。

表1.3

根据吨位组划分的1984年被拆解油船的平均船龄

吨位组 (单位：千载重吨)	船龄 (年)
10—70	25.2
70—175	17.7
175和175以上	12.2
平均吨位 (各个吨位的船舶)	21.2

资料来源：德鲁里航运咨询公司

表1.4

油船拆解量占世界船队的百分比

(单位：百万载重吨)

吨位组 (单位：千载重吨)	年：	1981	1982	1983	1984
10—70					
拆解量		2.6	4.8	4.9	3.8
总船队		50.3	53.4	52.1	51.6
船队被拆解的百分比		5.2%	9.0%	5.9%	7.4%
70—175					
拆解量		1.3	4.5	3.7	2.6
总船队		79.9	77.2	74.5	71.7
船队被拆解的百分比		1.6%	5.9%	5.1%	3.6%
175 +					
拆解量		9.1	14.9	15.3	11.9
总船队		188.9	180.8	164.2	150.8
船队被拆解的百分比		4.8%	8.2%	9.5%	7.9%
所有油船					
拆解量		13.0	24.2	23.5	18.3
总船队		319.0	311.4	290.8	274.1
船队被拆解的百分比		4.1%	7.8%	8.4%	6.7%

船队数量是年中统计值

资料来源：德鲁里航运咨询公司

表1.5

1981—1984年以船龄和吨位划分的油船拆解量

吨位组(单位: 千载重吨)		1981		1982		1983		1984	
船龄		艘	载重量	艘	载重量	艘	载重量	艘	载重量
10—70									
年:	0—9	—	—	—	—	—	—	—	—
	10—14	3	117	2	36	2	79	2	60
	15—19	13	703	32	1,870	34	1,941	17	1,018
	20和20以上	69	1,800	102	2,870	98	2,911	94	2,734
	合计	85	2,620	136	4,780	134	4,931	113	3,587
70—175									
年:	0—9	1	102	—	—	1	91	—	—
	10—14	4	492	7	837	4	527	2	260
	15—19	7	706	39	3,485	33	2,934	26	2,217
	20和20以上	—	—	3	212	3	273	1	126
	合计	12	1,300	49	4,534	41	3,825	29	2,6037
175+									
年:	0—9	1	226	5	1,215	7	2,168	1	362
	10—14	40	8,833	58	13,650	53	12,815	39	9,802
	15—19	—	—	—	—	3	615	7	1,709
	20和20以上	—	—	—	—	—	—	—	—
	合计	41	9,059	63	14,865	63	15,598	47	11,873
各种油船									
年:	0—9	2	328 (3)	5	1,215 (5)	8	2,259 (9)	1	362 (2)
	10—14	47	9,442 (73)	67	14,523 (60)	59	13,421 (55)	43	10,122 (55)
	15—19	20	1,409 (11)	71	5,395 (22)	—	5,490 (23)	50	4,944 (27)
	20和20以上	69	1,800 (14)	105	3,082 (13)	—	3,184 (13)	95	2,860 (16)
总计		138	12,979 (100)	48	24,179 (100)	238	24,354 (100)	189	18,288 (100)

* 括弧内的数值是百分数

资料来源: 德鲁里航运咨询公司

表1.4列出了各吨位级油船拆解量占该吨位级油船总吨位的相对比例。由此表,再一次显示吨位较大的油船被拆解相对比例较高。7万载重吨以下的油船在1984年被拆解的比例也是高得惊人的(380万载重吨,占7.4%)。然而,它们都是船龄较高的油船(1960年以前建造的),并且大部分是3万载重吨以下的。相比起来,中型油船(7万—17.4999万载重吨)的拆解量是有限的,在这个吨位级中,1984年只拆解260万载重吨,占3.6%。这种中等吨位级的油船拆解率比小型和大型油船都低,这已是近年来的历史性标准;此现象既说明该吨位级的油船比巨型原油船和超巨型油船的营运前景要好,也说明该吨位级油船的船龄一般都比7万载重吨以下油船船队的船龄要小。根据船龄和吨位对油船拆解情况更为详细的分析,见表1.5。该表把1981—1984年各个吨位级油船的总拆解情况,进一步细分成不同船龄范围的拆解情况。在1984年,10—14年船龄组的油船拆解量占优势,这几乎完全是由于都在拆解七十年代初建造的巨型原油船和超巨型原油船的缘故。比此船龄大的巨型原油船/超巨型原油船的拆解量却非常少(只有170万载重吨),这表明数量有限的1970年以前建造的油船到1984年还剩下一些。

1984年闲置油船的拆解情况

对1984年油船拆解的情况作进一步分析,我们可看出,已知拆解量的一半以上是闲置的油船(以载重吨计)。共计930万载重吨的80艘油船,在到达它的拆解场地前已登记闲置,其中26艘是大型的:24艘巨型原油船和2艘超巨型原油船。从已知1984年的1,830万载重吨的拆解量中减去共计110万载重吨的5艘确认是海湾战争中被击伤的油船(见表1.17),还有790万载重吨的被拆解油船,是从经济角度出发,根据这些油船的实际营运情况决定的。这部分油船拆解量占油船总拆解量的43%,比例如此之高也许会令人吃惊。拆船中心的高价对拆解这些船舶起了很大的刺激作用。表1.6中列出不同吨位的油船在拆解之前的各种闲置时间。

表1.6

1984年闲置油船的拆解量
船舶吨位和闲置期分析

吨位(千载重吨):	10—70		70—175		175和 175以上		合计	
闲置时间(月)	艘	载重量	艘	载重量	艘	载重量	艘	载重量
12以内	18	580	4	337	11	2,789	33	3,706
13—24	14	546	3	246	6	1,623	23	2,415
25—36	7	323	5	462	8	1,864	20	2,649
37和37以上	2	49	—	—	2	448	4	497
总计	41	1,498	12	1,045	27	6,724	80	9,267

资料来源:德鲁里航运咨询公司

以载重吨计，八十年代油船拆解量占总拆船量的最大比例是毫无疑问的，这从表1.1中可看得非常清楚。1979年到1983年油船拆解量大约增长了五倍，从480万载重吨上升到2,440万载重吨。相比之下，非油船拆解量的增长比较适中，同时期非油船的拆解量仅从470万载重吨上升到680万载重吨，四年里，只上升了45%。油船拆解量的增长步伐加快使非油船拆解量从占总的船舶拆解量的二分之一左右下降到五分之一。1984年各种船级的非油船总拆解量的完整数据还没有得到，而有些初步的资料只涉及散货船。

1981-1984年非油船的拆解情况

散货船和混装船

表1.7从载重吨计列出了近年来散货船的拆解量，概括表示了附录B中的数据资料。这些数据只适用于1万载重吨以上的船舶，同时也包括混装船，不排除因海损而拆毁这类船的可能性。这些数值表明了1982年以来拆解散货船的快速步伐。关于1984年的总拆解量，一旦有了进一步的数据，就应向上修正。拆解量较高，表明这类船舶的营运状况恶化，接着就是淘汰多余船舶，这些被淘汰的船舶主要是两类：小型、船龄较大的船舶（3万载重吨以下，1960年以前建造的），以及较新的大吨位船舶。后一类船舶拆解量的增加，已是近两年来特别普通的现象。1983年，大量的六十年代后期建造的5万载重吨以上的散货船，被送到拆船厂。甚至一些比较新的船舶，主要是七十年代初建造的13万—16万载重吨的混装船，也不幸地早早地被拆解，这是在石油产品和干货贸易中，混装船被租用机会减少所造成的结果。

表1.7

1981—1984年以吨位和船龄划分的散货船拆解量

（单位：千载重吨）

	1981		1982		1983		1984	
吨位组(单位：千载重吨)	艘	载重量	艘	载重量	艘	载重量	艘	载重量
10—30	8	154	51	975	77	1,381	78	1,558
30—50	2	76	5	202	16	552	19	740
50和50以上	6	405	32	2,344	33	3,055	9	571
总计	16	635	88	3,521	126	4,988	106	2,869

注：仅为1万载重吨和1万载重吨以上的船舶。

包括混装船。

也包括因事故而拆解的船舶。

资料来源：德鲁里航运咨询公司

H. Clarkson & Co., Ltd., "Bulk Carrier Register"

1981, 1982, 1983

使用劳氏海损统计推导出来的数据,可获得80年代以总吨计的散货船拆解量的进一步数字。这些数字不包括因海损而拆解的那些船,也不包括混装船,只包括所有1,000总吨(大约650载重吨)以上的所有船舶。因此,这些数值不能直接与那些根据载重吨分析的数值相比,也不能和必然不一致的结果相比。因而,总吨分析不能使散货船的拆解量在与其他非油船可比的基础上进行分析。由于目前缺少分布的1984年拆船总吨位,就用表1.7的载重吨分析来代替,这样至少可以使人们对1984年的进展状况,如散货船被拆解的初步数字有一个起码的印象。

表1.8总吨计,示出了散货船的拆解情况。根据载重吨分析的结果,1982年以来散货船拆解量的提高是显著的。表1.8的两个突出特点,一是船龄较大的散货船被加速拆解,一是大吨位被拆散货船中较新的船。到目前为止,八十年代干货市场与石油贸易相比状况要好一些,所以,小于十年船龄的纯散货船一般都未拆解(被拆解的较新的船,都是混装船)。为了与29号原始调查表一致,混装船拆解的总吨位分析,已与散货船的分析分开了。表1.9列出了1982年混装船拆解量的有关数值和1983年的暂定拆解量。被拆解的混装船大部分是大型矿砂/油船,而且,1981年以后,这类船舶被轻易地过早拆解了。

表1.8

1981—1983年以吨位和船龄划分的矿砂/散货船的拆解量 (单位:千总登记吨位)

	年:	1980	1981	1982	1983	
吨位组	艘	总登记吨位	艘	总登记吨位	艘	总登记吨位
2万总登记吨位以下						
年: 0—9	—	—	—	—	—	—
10—14	—	—	—	—	—	—
15—19	—	—	2	33	2	26
20—24	4	50	5	67	46	573
25和25以上	14	124	13	110	7	85
合计	18	174	20	210	55	684
2万及2万以上总登记吨位						
年: 0—9	—	—	—	—	—	—
10—14	—	—	—	—	1	34
15—19	—	—	—	—	5	143
20—24	—	—	—	—	3	87
25和25以上	—	—	—	—	—	1
合计	—	—	—	—	9	264
各个吨位						
年: 0—9	—	—	—	—	—	—
10—14	—	—	—	—	1	34
15—19	—	—	2	33	7	169
20—24	4	50	5	67	49	660
25和25以上	14	124	13	110	7	85
总计	18	174	20	210	64	948
					85	1,306

资料来源:劳氏船级社的海损报告

1980—1983年以吨位和船齡划分的矿砂船/散貨船/油船的拆解量

吨位组		1980		1981		1982		1983	
(单位:	千总登 记吨位)	艘	千总登 记吨位	艘	千总登 记吨位	艘	千总登 记吨位	艘	千总登 记吨位
20以下	年: 0—9	—	—	—	—	—	—	—	—
	10—14	—	—	—	—	—	—	—	—
	15—19	—	—	1	39	—	—	—	—
	20—24	1	3	1	24	—	—	—	—
	25和25以上	—	—	—	—	1	10	—	—
	合计	1	3	2	63	1	10	—	—
20以上	年: 0—9	—	—	—	—	—	—	—	—
	10—14	—	—	—	—	5	341	8	572
	15—19	1	45	—	—	11	406	5	212
	20—24	—	—	—	—	2	113	1	43
	25和25以上	—	—	—	—	3	79	—	—
	合计	1	45	—	—	21	939	14	872
各个吨位	年: 0—9	—	—	—	—	—	—	—	—
	10—14	—	—	—	—	5	341	8	572
	15—19	1	45	1	39	11	406	5	212
	20—24	1	3	1	24	2	113	1	43
	25和25以上	—	—	—	—	4	89	—	—
	总计	2	48	2	63	22	949	14	827

德魯里航運諮詢公司

1981年以后杂货船的拆解加速的情况也是显著的（见表1.10）。

1980—1983年杂货船的拆解量

吨位组	年:	1980	1981	1982	1983			
(单位: 千总登记吨位)	艘	千总登记 吨位	艘	千总登记 吨位	艘	千总登记 吨位		
1—5	168	509	103	311	102	319	107	300
5—7	68	408	27	157	50	300	59	350
7—10	94	804	29	239	113	967	156	1,361
10—13	21	237	10	107	23	249	32	337
13和13以上	2	29	—	—	3	53	2	44
总计	353	1,987	169	814	291	1,888	356	2,392

资料来源：按劳氏船级社海损报告推算的数据。

1981年, 1万总吨以下的小型货船的拆解量, 曾短时期平稳过。1983年在1千—1万总吨的杂货船中, 共计200万总吨的322艘船被拆解, 其中不包括因海损而拆解的船。这些被拆解的杂货船中绝大部分船龄在20年以上 (见表1.12)。

表1.11示出了1983年拆解的杂货船的平均船龄是25.6年。这与1984年拆解的散货船的平均船龄非常相近, 这说明杂货船作为非油船使用具有较强的生命力。表1.12列出了1983年根据吨位和船龄划分的杂货船拆解量占总拆解量的相对比例。该表突出地表明, 在1万总吨以下的杂货船中, 船龄在20—30年范围内的船的拆解量较高。

表1.11

根据吨位和船龄划分的1983年杂货船的拆解量

(单位: 千总登记吨位)

吨位组	年: 0—14	15—19	20—24	25—29	30和30以上	合计
(单位: 千总登记吨位)	艘 千总登记吨位	艘 千总登记吨位	艘 千总登记吨位	艘 千总登记吨位	艘 千总登记吨位	艘 千总登记吨位
1—5	— —	10 28	23 76	49 137	25 58	107 300
5—7	— —	1 5	20 118	30 179	8 48	59 350
7—10	— —	6 51	63 556	81 704	6 49	156 1,361
10—13	— —	2 21	16 169	14 147	— —	32 337
13和13以上	— —	— —	1 14	1 29	— —	2 44
总计	— —	19 160	123 934	175 1,197	39 156	356 2,393

注: 由于四舍五入, 总计计算不是非常精确。

资料来源: 1983年劳氏船级社的海损报告

表1.12

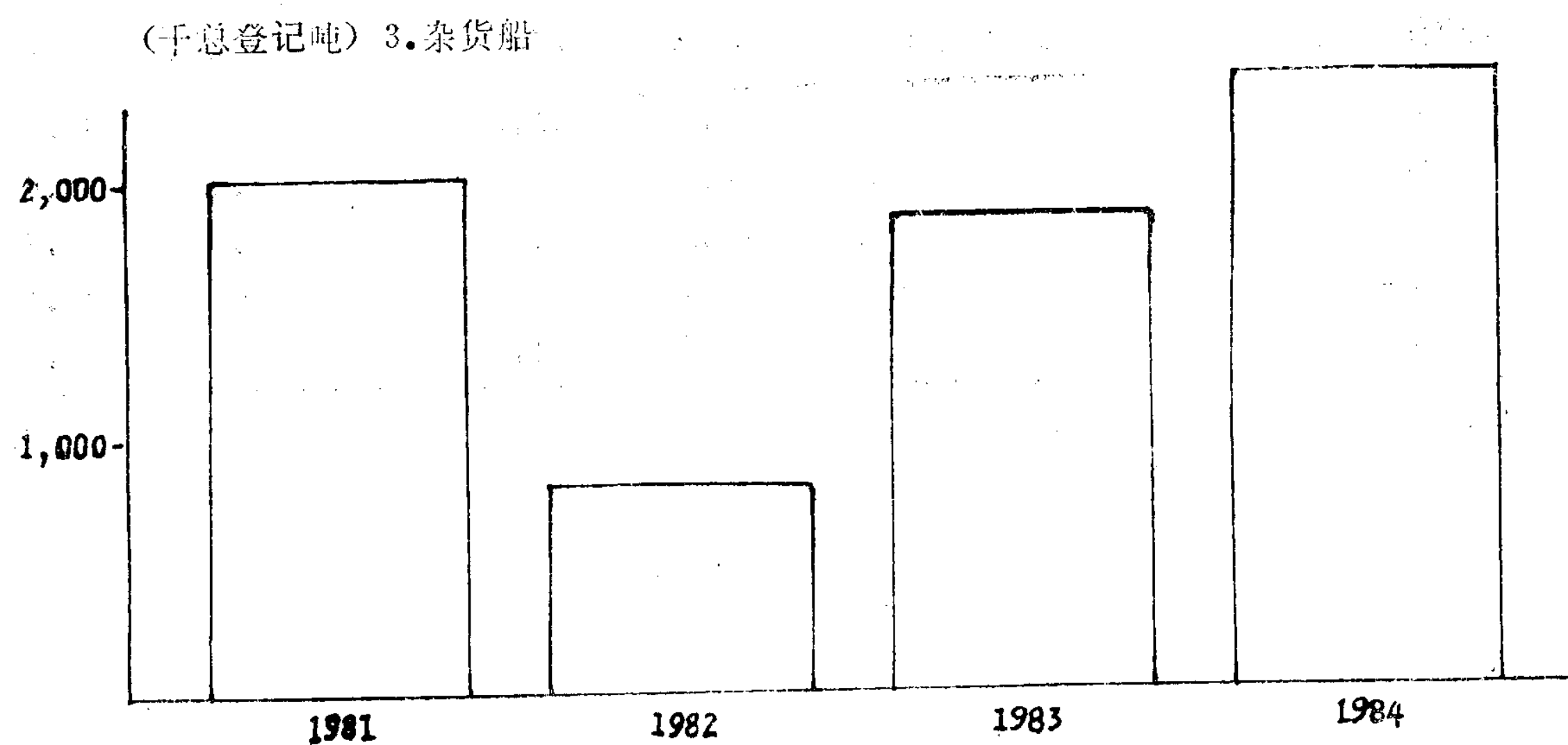
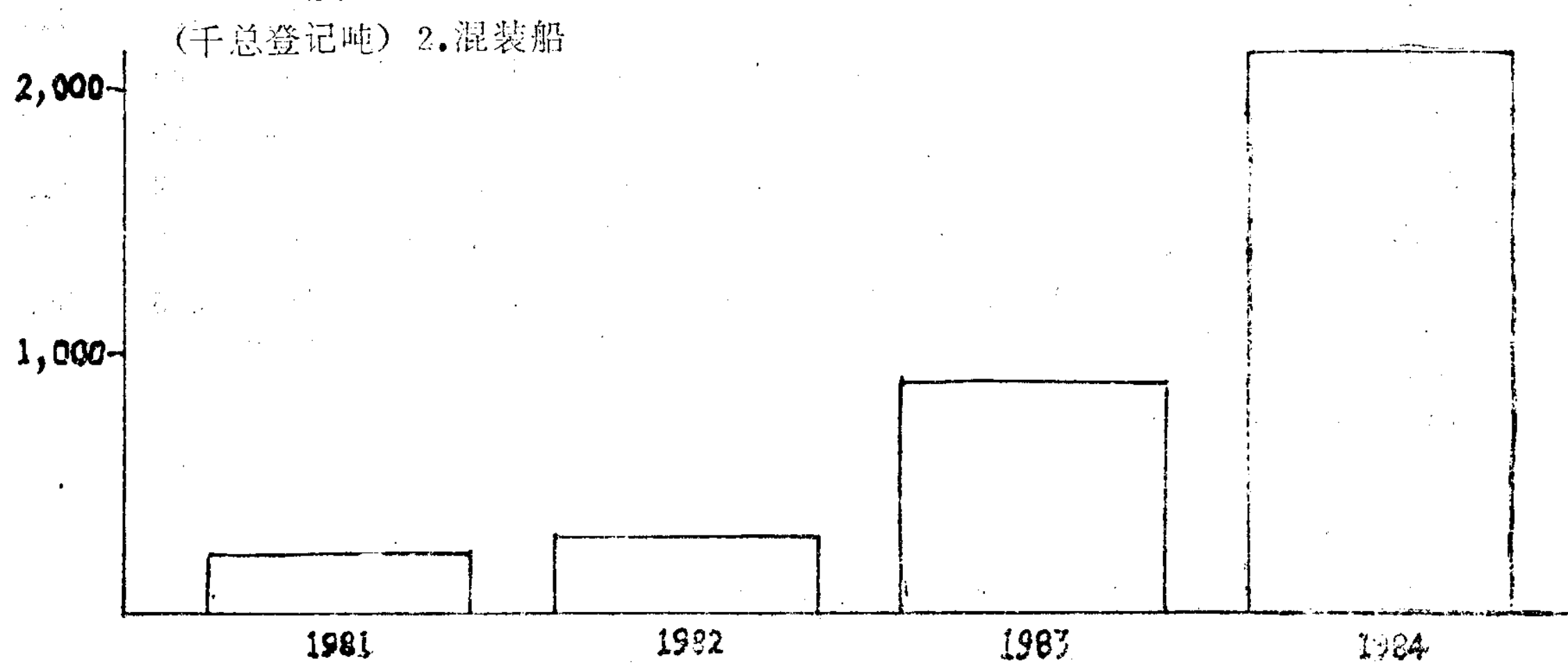
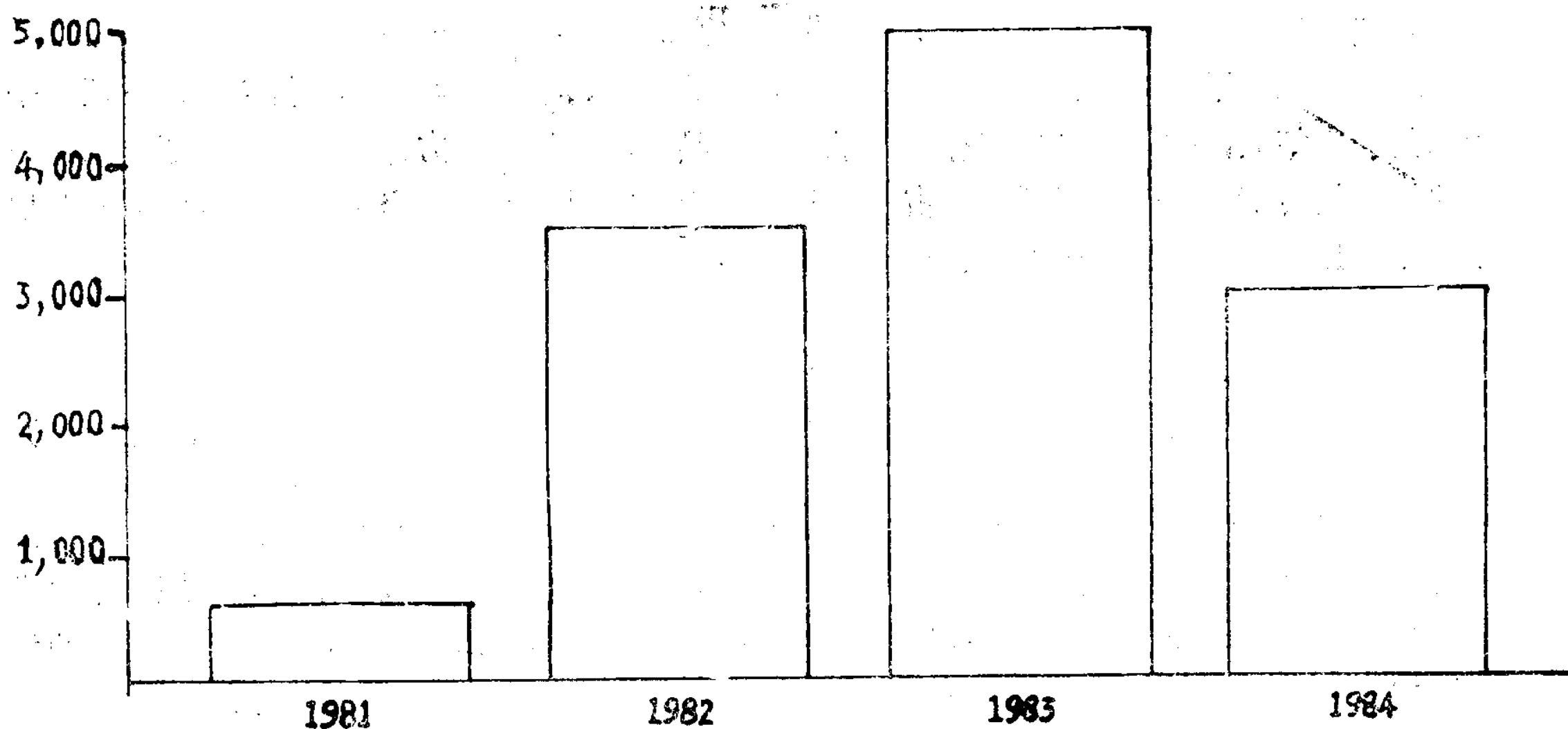
根据吨位和船龄划分的1983年杂货船拆解量

吨位组(单位: 千总登记吨位)	年: 15—19	20—24	25—29	30和30以上	合计
1—5	1.2	3.2	5.7	2.4	12.5
5—7	0.2	4.9	7.5	2.0	14.6
7—9	2.1	23.2	29.4	2.0	56.9
10—13	0.9	7.1	6.1	—	14.1
13和13以上	—	0.6	1.2	—	1.8

资料来源: 1983年劳氏船级社的海损报告

德鲁里航运咨询公司

图2 1981—1984年非油船的拆解量
(千载重吨位) 1. 散货船



1983—1984年供拆解船的价格

表1.13详细列出了1983—1985年间各个拆船中心的船价的变动情况。从表中可见，因为从油船拆解下来的大量钢材适合二次轧制。所以，油船在价格上继续拥有相当大的优惠。在多数情况下，这些数据也表明，这两种船在1984年的船价都比1983年的水平提高了。

表1.13

1983—1984年各拆船中心供拆解油船和散货船的平均船价（单位：美元/轻吨）

	1983		1984	
	油船	散货船	油船	散货船
台湾省	110.6	101.0	117.1	115.8
南朝鲜	107.1	93.2	129.9	116.6
中国	121.1	101.1	128.2	117.3
孟加拉国	83.5	—	118.7	105.1
巴基斯坦	84.9	77.5	93.8	90.0
印度	91.0*	79.7	—	96.3
西班牙	49.1	36.7	67.7	59.6
其它	46.0*	42.0*	75.3	59.2
南欧				

* 仅一次销售

基于所报导的销售报价

见图3和图4

资料来源：德鲁里航运咨询公司

图3、图4表示了远东几个主要拆船中心的船价在过去两年内的季度趋势。就油船来说，价格的部分下跌可能和1983年末台湾拆船公会（CDVTC）买船卡特尔解体有关系，台湾拆船厂要生存就得保持低买价。由于台湾在国际油船拆解市场上所处的优势地位，随着买船卡特尔的解体，它在价格上任何下跌，都会使其它拆船中心相应的收益受影响。此外，1984年油船拆解交易的呆滞，意味着可供拆解的油船吨位的减少。随即而来船价坚挺起来。远东船厂之间的争取客户竞争，表明船价的决定已转移到了台湾省、南朝鲜和中国几家主要船厂这个小圈子里了。中国比较急切地想在油船拆解方面树立自己的地位，因而它采用高价。同样，南朝鲜船厂采用高价，可能是与台湾省抢生意的一种有意策略的一部分，从而保持它近年来在拆船市场上所占的份额迅速增长。

对于散货船来说，远东的价格明显地低于供拆解油船的价格。1984年间，两者价格差，在多数情况下，约为10%；而在1983年，在许多拆船中心，约为15%。我们不应过多的注意台湾出的油船和散货船之间船价的价格差几乎接近消除；而应看到，在差价明显缩小的同时，台湾省出的油船买价明显地低于南朝鲜和中国船厂买价，这是1984年间许多较大船龄的油船在台湾船厂拆解所造成的船价下跌。印度次大陆的印度和巴基斯坦的拆船厂购买旧船价