



此页面上的内容需要较新版本的 Adobe Flash Player。



行业知识

首页 > 行业知识 > 船舶

船舶

海洋工程

新能源

交通



二手船与废船鉴别

二手船，是指经过一段时间的营运使用后，由原船东转手出售给新船东，可继续投入营运使用的旧船。废船则是经过长时间的营运使用后，接近或超过船舶使用年限，由船东报废出售给拆船厂拆解的旧船。就船舶本身而言，两者之间没有严格的区别，主要是船东根据航运市场、船舶市场的行情和前景预测，决定是卖二手船还是卖废钢船。遇到航运市场低迷时，船东会大量抛售废船。反之，在航运市场繁荣时，二手船市场会随之活跃。

影响二手船本身价值的因素：

船舶的基本性能和主要设备状况：二手船原始（或改装后）的基本性能和主要设备状况，决定着其本身的适用性、可靠性、经济性和营运的竞争力。

船龄：船龄长短决定剩余使用年限的长短，从而影响到重新营运后的保险费、维修保养费及在航保证率等营运成本及主要的技术经济指标，二手船的价格随船龄的增加而降低。

船舶特检证书的有效期限：若证书过期，新船东须首先支付一大笔费用进行检修，并通过特检发证后才能重新投入营运。若证书的剩余有效期较长或刚经过特检，船舶技术状况良好，可以保障正常运营较长一段时间。

船舶的营运条件：它直接影响二手船的技术状态，如航行于热带、亚热带航线，进出港口和装卸作业频繁，长期装运有腐蚀性货物等，恶劣营运条件的船舶技术状况就相对差些。

船东的管理状况：欧美航运公司大多数有着严格的管理制度和保养措施，使船舶处于较好的技术状况。相反，一些管理差的公司，或悬挂“方便旗”又经过多次转手的船舶，其技术状态一般较差。

影响废船本身价值的因素：

废船的轻吨数：即空载时的排水量，轻吨是以船舶稳性计算出的数据为准，对于某些有固体压载的船，如渔船、冷藏加工船等，还要注意压载的材质，如果是水泥等非金属，必须扣除。轻吨数越大，其可拆解的厚船板的比例越大。

船龄：船体的腐蚀程度与船龄有直接的关系。欧美国家建造的船，航行于西欧或北美区域，每10年其船板腐蚀量为0.7-0.9mm。而亚太国家造的船，航行在亚太或中美洲区域，每10年的船板腐蚀量为1.3-1.5mm。船体的腐蚀程度越重，废船的出材率越低。

船型：油轮的出材率为85-95%，散货船为80-90%，杂货船为80-85%，冷藏船为70-80%。

主机、副机、吊机：牌号及性能。

工作桨、备用桨的材质：一般为钢质。

购买进口事项：

进口二手船所需文件备细和各种手续：

成立航运公司的批文；申请运力的指标；进口二手船的许可证；企业准备外汇；委托有对外进出口经营权的公司购船文件；缴纳进口关税等。

进口报关、验后接船，经船级社检验符合航运要求后，方可正式营运。

另外，按照交通部《老旧船舶管理规定》，船舶老化的时间为：化学品船、液化气船、天然气船等8-10年；油船10-15年；散货船、集装箱船、滚装船、木材船、客货船等15-20年；杂货船、多用途船、拖船等20-25年。高过上述船龄即为超龄船。交通部规定，企业不得从国外购置超龄船舶参加营运，检验部门不得为超龄船颁发证书，港监部门不得为超龄船登记注册。企业从国外购入的老龄船，应按规定向船检部门申请初次检验，并提供以下技术文件：船舶主要图纸；船舶所持有的各项证书、报告、记录（含船板测厚记录）等。

进口废船的条件：须具备符合国家环保机构评估条件的拆船厂；委托有进出口经营权的公司作为经营单位；与进口经营单位一起，向国家环保局申请的年进口废船批文（一式五联）；报关、纳税、验接船（加工贸易免税）。

公司地址：北京市海淀区昆明湖南路72号 邮政编码：100097 电子邮箱：csicl@csicl.com.cn
Copyright © 2011 中国船舶重工股份有限公司 CHINA SHIPBUILDING INDUSTRY COMPANY LIMITED
京ICP备10030373号