

## 卷首语

四季交替,光阴荏苒,随着时光飞快的流逝,新的一年已悄然来临。在过去的一年中,《船市简报》编辑部全体同仁面对各级领导、广大读者、作者及航运各界的朋友们对我刊一如既往的厚爱和支持,心中的激动,千言万语汇聚成两个字——“感谢”。

经历过 2008、2009 年金融风暴阵痛的航运市场,少了一份轻狂和激进,多了一份稳重与谨慎。挫折,总是让人高山仰止,然最终获得成功,却是那些勇敢面对、努力拼搏的人。困难,终究会被克服。在 2010 年,《船市简报》加大了对“本刊特稿”栏目内容的调研工作的力度。比如在今年 3 月份进行的“有关国内沿海运输船舶必须进行燃油污染损害民事责任保险”的调研;5 月份进行的“关于 2010 年国家发改委首次调整汽柴油价格后对我市航运企业带来的影响”的调研;8 月份进行的“船舶按揭贷款”内容的调研和 10 月份进行的“舟山船舶工业现状”内容的调研等。对于“行情评述”栏目,编辑们根据航运市场最新动态结合我市场船舶交易、买卖情况撰写成文;“海事法苑”栏目则在浙江六和律师事务所舟山分所的协助下,继续为广大船企、船东就法律相关问题答疑解惑;增加的“航海史拾”栏目运作 2 年来,得到了广大读者的肯定和支持。

2011 年,《船市简报》将秉承一贯的“服务于航运企业、船东”的宗旨,继续努力打造特色栏目,积极开展栏目合作,紧贴航运市场变化的步伐,获取最新的航运动态信息,结合各个方面的意见和建议,充实、丰富简报内涵,提升简报品质,为广大船企、船东提供更多的最新航运资讯。

2010 年,是不平凡的一年,我们《船市简报》编辑部与您共经风雨、同成长。正是因为有了您的支持,我们《船市简报》才能有今天的业绩。

在新的一年里来临之际,谨以我们最诚挚的祝福和最美好的祝愿,恭祝各界同仁、朋友们事业再创辉煌、家庭永远安康!

——《船市简报》编辑部全体同仁



主办单位:浙江船舶交易市场

2011年1月

第**1**期

总第90期

船舶交易:0580-2038777 2039758  
 船舶拍卖:0580-2027516 2038777  
 船舶买卖信息发布:0580-2038358 2038885  
 船舶评估:0580-2039368 2030246  
 船舶设计:0580-2030246 2039368  
 船舶进出口代理:0580-2038333 2039728  
 网站客服电话:0580-2038398 2038358  
 网站客服QQ:675908949 513268612  
 业务传真:0580-2039808 2038398  
 航运信息网:www.csi.com.cn  
 公司网站:zjsem.com.cn  
 客服邮箱:zjsem@zjsem.com.cn

# 目 录

## CONTENTS

● 卷首语 .....	/1
● 本刊特稿	
2010年舟山航运市场回顾及2011年展望 .....	/4
● 行情·评述	
2010年12月份航运市场行情评述 .....	/10
中国沿海货运运价行情 .....	/12
● 船舶供求信息	
重点船舶推荐 .....	/13
船舶出售信息 .....	/13
船舶求购信息 .....	/16
船舶电力系统线制 .....	/17
● 造船市场	
提高自主创新能力 促进造船技术腾飞	
——舟山五洲公司“基于‘共同规范’的大型散货船集成建造技术及应用”喜获成功 .....	/18
● 管理与营销	
民生航运租赁开创“集合造船”新模式 .....	/20

● 船用物资

1 月份国内钢材价格相对平稳 ..... /22

● 船员资讯

求职招聘 ..... /23

航运交易,三类专才最受青睐 ..... /24

● 海事法苑

典型海事海商案件例解之二 ..... /25

海事诉讼 50 问 ..... /26

● 政策法规

中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境  
防治管理规定 ..... /27

● 航运传真

市场新闻 ..... /34

本市新闻 ..... /34

造船新闻 ..... /35

航运新闻 ..... /36

港口新闻 ..... /37

物流新闻 ..... /38

● 航海史拾

舟山烽火墩 ..... /39

出版:《船市简报》编辑部

电话:0580-2030836

传真:0580-2039808

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:浙江省舟山市定海卫海路

87 号海韵大厦 12 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](http://www.csi.com.cn) 下载电子版)

## 浙江船舶交易市场 国有船舶产权转让平台

2008 年 6 月 5 日,经浙江人民政府国有资产监督管理委员会批准,浙江船舶交易市场荣获浙江省国有船舶产权转让业务资质,并获得《国有船舶产权转让资格证书》。市场将依据国家有关国有产权交易的法律、法规和政策以及舟政发 [2010]37 号文件精神,按照公平、公正和合法自愿、平等协商、诚实信用的原则,开展国有船舶产权交易活动,组织和监督国有船舶产权交易,维护交易双方的合法权益。欢迎广大船企、船东来电来函咨询。

地址:浙江舟山定海卫海路 87 号海韵大厦 14 楼

联系人:薛先生 柳先生

联系电话:0580-2038777

0580-2039758





# 2010年舟山航运市场回顾及2011年展望

□本刊编辑部 董笑军

## 前言

2010年对于整个舟山航运市场来说,是不平凡的一年。2008年金融危机带来的冲击,使得航运业一直在低谷中久久徘徊。2009年持续的低迷,挤出了多余的“泡沫”,更使得市场多了一份稳重与谨慎。2010年干散货市场运价的持续波动,成品油船舶的

技术比重逐步增加,运力结构的调整变革势在必行。笔者随机走访了我市一些行业主管部门及航运企业,在了解信息的同时,也聆听了他们对于过去的一年舟山市航运市场的一些深刻理解与独到见解,加上自己对舟山市整体航运形势不成熟的解读撰写了此文,以供广大读者对于舟山航运市场现状及未来航运的发展走势有一定的了解及参考。

## 2010 年航运市场回顾

2010 年舟山市的航运市场总体处于调整、恢复期,2008 年的金融危机对于航运市场的影响依然存在。特别是我市航运占主导地位的干散货运输,身处“泥泞”、无法正常挪动脚步,干散货运输价格无法再达到 2008 年初的高位水平;加之我市的干散货运输市场(主要是煤炭)受气候乃至国家政策等“大气候”影响较大,运力结构调整步伐还未完全到位,小吨位船舶在国内干散货运输市场竞争力逐步减弱,造成 2010 年干散货运价一直无法呈曲线上扬的态势。恰恰相反,一向稳健的成品油运输市场,在 2010 年继续一步一个脚印的前行。面对大量淘汰的单壳油船,打造适应市场需要的新型船型和提升油船技术含量成了每个油运企业与船东所关心的热门话题。据市港航管理局统计,截至 2010 年 11 月底,全市共有航运企业 224 家,营运性运输船舶 1735 艘,总运力保有量达 403.8236 万载重吨。虽然金融危机带来的冲击仍旧影响我市航运业,并使得一些航运企业放弃早已议定的购船计划,但并未使我市航运业停止运力结构调整的步伐。统计显示,至 2010 年 11 月份,我市新增航运企业 12 家,运力较年初增加 67.3583 万载重吨。我市航运业运力在大幅度增长的同时,航运市场的船舶结构也呈现由传统的小型化向大型化转型的趋势,航运企业进一步调整经营策略,建造大型化、专业化的船舶以适应港口物流需求。截至 2010 年 11 月底,舟山市万吨级以上船舶总体数量已突破百艘大关,达到 109 艘、195.7569 万载重吨,占全市总运力的 48.47%,比 2009 年增加 29 艘、增长 51.4047 万载重吨。其中,我市航运企业——德勤集团以 78 万载重吨的控制运力位列 2009 年全国沿海航运企业第 8 位;舟山中昌海运公司今年成功借壳“ST 华龙”上市,成为我市继“金鹰股份”之后第二家上市公司。

### 一、干散货市场 运价呈 W 形波动

2010 年舟山市的干散货航运市场行情与前期有所区别,且与国内航运市场息息相关,运价波动总是出乎意料。第一季度初延续了 2009 年第四季度用电高峰的影响,运价保持较高位置。自 1 月下旬以来,沿海煤炭运输需求逐步减少,全国火发电量下滑,电厂存煤量居高不下,影响到国内电煤运输量不

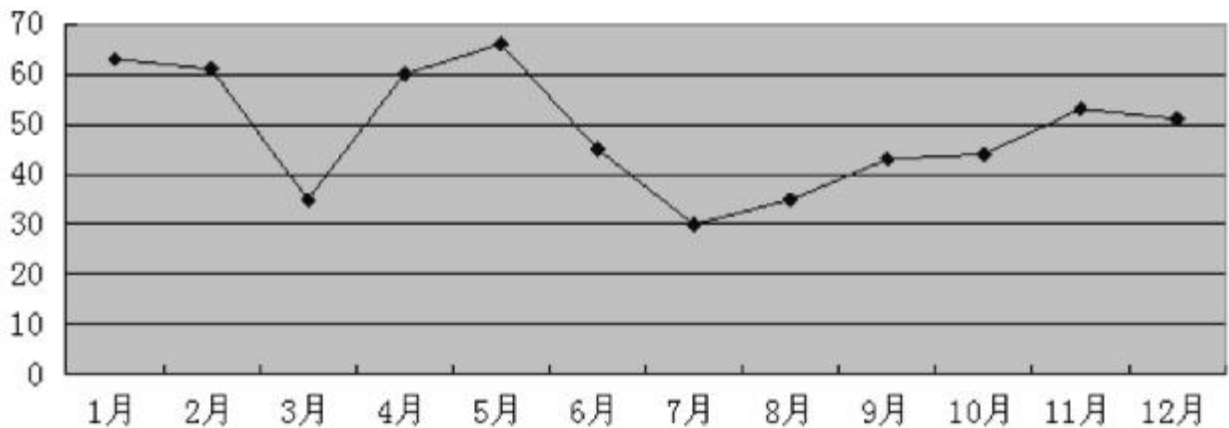
足。第一季度中旬,煤炭运价下跌至最低 32 元/吨(秦皇岛—宁波),再次跌到谷底。但随着国内经济强劲复苏,煤炭产业链下游如电力、钢铁、建材和化工等行业对煤炭的需求开始增加。3 月份沿海煤炭运输市场淡季走强,呈现反转,自 3 月 17 日起煤炭运价指数一路上涨。上海世博会的召开及西南地区的严重旱情,使得沿海火电发电量猛增,更引发煤炭需求大幅上升。总体来说,今年第一季度的干散货航运市场感觉开局还算顺利。但当第二季度来临时,随着南方一些电厂、钢厂库存量的持续放大,加上金融危机影响并未完全解除,运价则大幅下跌。主要体现在 5 月份前期煤炭运价受煤炭价格不断攀升,电厂加紧运煤储煤,各电厂库存较为充足,加上进口煤炭增多,北方港口煤炭发运量减少。随着上海世博会开幕,进出上海港船舶进入管控期,影响到部分船舶运输合同的签订,北—南航线运输量锐减。煤炭运价从第二季度最高达到的 79 元/吨(秦皇岛—宁波)开始冲高回落。加上进入 6 月份后,随着钢铁、水泥等高耗能产业淘汰落后产能及节能减排力度不断加大,相关产业用电需求有所下降;由于,炎热天气来的较晚,传统夏季“不旺”,南方大范围地区接连遭遇强降雨天气,导致社会用电量需求仍然不大。预期中的用煤旺季并未如期而至,电厂库存仍保持高位,市场观望情绪明显上升,沿海煤炭运输需求受到抑制。6 月末,煤炭运价下跌至 32 元/吨(秦皇岛—宁波)附近徘徊。第三季度则情况有所缓解,前期运价缓慢上涨,最后在 50 元左右/吨徘徊,主要原因是预期煤炭价格上涨消息导致一个抢购风潮。“神华”等煤业巨头在 2010 年 10 月 12 日宣布提升每吨煤炭的价格,此消息还未正式公布之前,部分消息灵通人士则采取大量吃进现有煤炭进行库存,等待转手出售赚取利润,使得煤炭运价在 10 月初有所上升,甚至部分航运公司则重新议定运价协议。第四季度煤炭运价虽然相对去年第四季度升幅不高,但总体还是呈上涨态势。主要原因是受电厂需求增加,冬季提前抢运煤炭等因素影响,北方港口到港船舶数量增加,且市场煤平仓价上涨速度趋缓,干散货航运市场拉煤热情依然不减。从笔者走访调研结果来看,整个舟山市干散货航运市场受金融危机的影响还未过去,市场处于一个喘息调整期。货源紧缺、船多货少现象在短时期内无法得到缓解,运力结构总体过剩;运价波动



受气候变化、政策调控等影响较为敏感;船舶结构也呈现由传统的小型化向大型化转型的趋势。究其原因,主要是我市航运企业觉得大吨位船舶在抗风险能力和成本压力上优于小吨位船舶。对于有固定运价协议的有实力的公司,更是积极调整运力布局,吸纳载重吨位更大、技术含量更高的船型加入船队。在走访过程中笔者也了解到,今年大吨位干散货船运价较高,而小吨位干散货船运价则相对较低。这一“反常”现象恰恰说明了造成这一根本原因的是抢煤、抢货源的现象普遍存在。根据浙江船舶交易市场统计数据显示,截止2010年11月30日,舟山市共交易干散类货船199艘,与2009年同期的231艘相比,下降了13.85%;交易吨位为356849载重吨,同比2009年的577773载重吨下降38.24%。究其原因,还是舟山的干散货市场稳定系数较低,船东普遍信心匮乏。另外,我市部分干散货船船型较小,在目前货源紧张、干散货航运市场整备稳固期间显得竞争力不足。多数小吨位船型在日益激烈的市场拼斗中处于下风,即使有部分船东希冀更换运力,然而面对无人问津的尴尬局面仍显得一筹莫展。

年12月22日零时起,上调成品油价格,其中汽油价格每吨上调310元,柴油价格每吨上调300元,调整后的汽、柴油供应价格分别为每吨7730元和6980元。这是国家发改委继4月14日、6月1日和10月26日调整成品油价格后第四次做出相应调整。成品油价格的不断波动,影响国内成品油的销售。买方补货心态谨慎,终端市场销售平淡,沿海成品油运输需求平稳,卸货港船舶滞留时间较长,从而影响了船舶航次。这其中在5月份,受到成品油需求回升以及调价预期影响,一些中间商和民营单位开始囤油,期待调价后获利,三大石油公司资源投放量增加,主要航运公司货量上升。但伴随着6月梅雨季节的来临、东南沿海休渔期开始,柴油用量受到了较大影响,需求再度萎缩。另外随着单底单壳油船淘汰步伐的加快,以及国内部分港口对该类型油船实施的限进政策,我市单底单壳油船随着航次的逐步减少与船舶入港符合率的降低,已基本退出行业竞争。中国国家交通运输部明确规定,自2015年1月1日起,600载重吨以上不满足防污染双壳结构要求的国内航行油轮,不得载运重质货油在渤海海域、京杭运河和三峡

2010年干散货运价曲线(秦皇岛-舟山)



## 二、成品油运输稳中有升 但增幅总体放缓

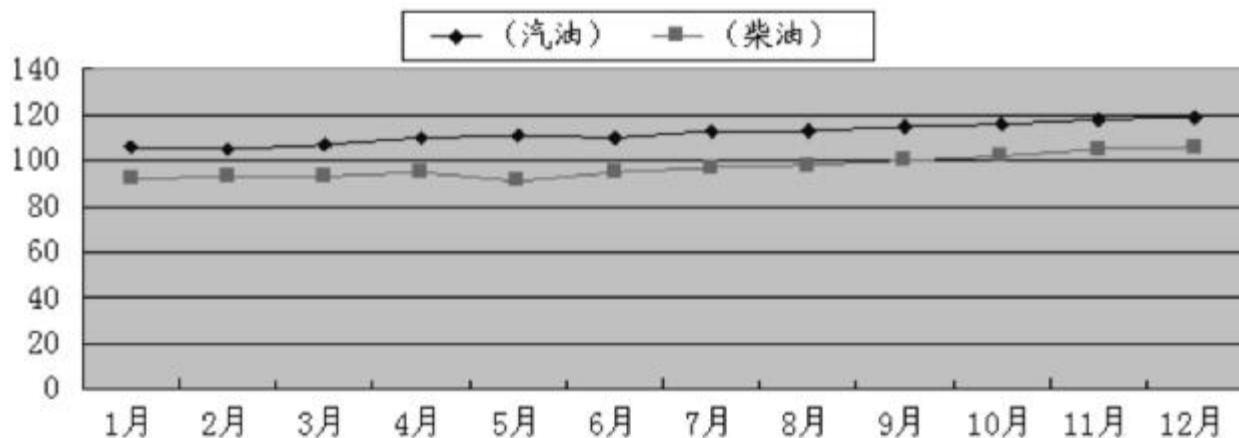
2010年年初以来,对全球经济复苏和国际原油需求增长的乐观预期主导着国际、国内石油市场。加上全年中国汽车产业市场持续迅速增速,汽车产业产销两旺的趋势带动了汽油需求的快速增长。2010年12月21日晚间,国家发改委网站公布,自2010

库区水域航行、停泊和作业。同时对其他船型的载运重质油船舶也明确了相关的改装要求。从调研结果来看,2010年我市油运企业运作基本平稳,油运价格波动不大。部分油运企业由于与中石化等石油企业签订了长期运价合同,基本确保了货源的稳定。而一些小规模的油运企业则面临货源缺少的尴尬局

面,因此,同行业中的恶性竞争不可避免。主要是船舶航次率降低及一些船舶没有参与国内成品油计划运输或船舶状况不适应配送体系要求,而是从事计划外市场运输。我市一些上规模的油运企业也在积极调整运力结构,或采取建立小型油船公司统一管理,对吨位较大油船集中运作,老龄船舶予以淘汰的经营策略。油运企业对于成品油运输市场普遍看好,认为就目前油运市场运行情况来看,虽然成品油运输价格曾有小幅波动并调整,但成品油船经营平稳的走势中能产生较好的利润,生产状况能让人较为放心。根据浙江船舶交易市场统计数据显示,截止2010年11月30日,舟山市共成交油船66艘,与2009年同期的57艘相比增加了15.79%;交易油船吨位为113689载重吨,同比2009年的93135载重吨增加了22.07%。可见,单壳油船的淘汰使得部分双壳油船运力得以补充。而船东对于成品油运输市场的利好心态也使得他们对于现有运力结构逐步加以调整优化。油船不论是吨位还是技术含量都高于以往。

人上往往能较为稳固。而也有部分船企无法得到正常的施工款,主要是由于施工主体对象因为各种原因拖欠,特别是临近年末,这一现象更是集中凸显。笔者随机走访的几家工程船企业,也有采取根据施工要求,结合现有热门船型,建造高附加值船只,再转卖国内其他港口施工承包方,赚取其中差价以获得利润的行为。但此类方法,在船款信贷方面需相关金融机构十分给力方可施行。就目前金融机构针对金融危机后的航运市场所采取的普遍“牙根紧缩”政策,采取此类方法的船企还需多花些工夫和耐心才行。根据浙江船舶交易市场统计数据显示,截止2010年11月30日,我市共成交各类工程船54艘,虽然比2009年同期的61艘下降了11.475%,但总的交易额为168252.46万元,与2009年同期的112950.74万元上升了48.96%,上升幅度较大。究其原因,主要是由于为了应对技术要求越来越高的港口施工和海上作业,船企、船东更热衷于建造高附加值的特殊船型,配备的设备也日趋高端先进,从而使得船价水涨船高。据笔者走访中了解到,目前我市还

2010年汽、柴油运价曲线(大连—上海)



### 三、工程船发展迅速 期待更多的政策扶持

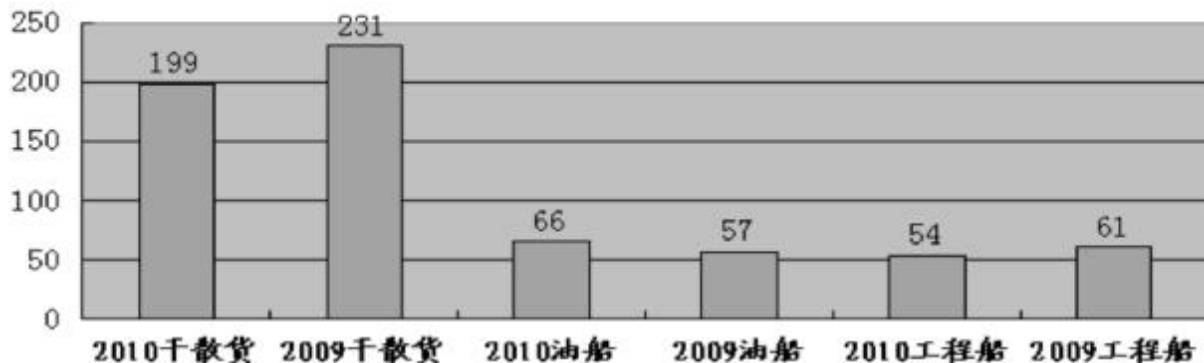
我市工程船企业一直以来受施工环境、相关政策等因素的影响与制约,发展较为平稳和慎重。笔者在走访了解到,目前我市工程船企业主要承接天津、大连和上海等地的港口施工业务,根据业务要求新造或购置所需船型。也有船企与中海油等相关企业签订长期租赁合同,提供施工船只及人员参与港口建设、航道清理以及物流运输等任务,这些船企在收

约有20条左右的特种工程船三用拖轮在建或即将建造完工。

### 四、船舶工业摆脱危机桎梏 平稳增长

2010年舟山市的船舶工业,可以说是亮点频现。据有关部门不完全统计,2010年上半年我市交付新船81艘,造船完工量累计达374万载重吨,同比增长3倍。船舶工业总产值达到235.7亿元,同比增长30.9%。仅2010年上半年,舟山市的造船完工

2010年各船型交易情况与2009年对比



量已超 2009 年全年的造船完工总量 (2009 年全市造船完工量 356 万载重吨)。1—11 月, 全市船舶工业主要经济指标继续保持良好的增长态势, 总体运行情况好于年初预期。根据舟山市船舶修造管理服务有限公司有关统计数字显示, 1—11 月, 舟山市船舶工业实现总产值 497.2 亿元, 同比增长 25.3%, 占全市工业总产值的 46%。其中造船产值 397.3 亿元, 同比增长 30.3%。规模以上修造船企产值 438.7 亿元, 同比增长 28.5%。应该说, 我市的造船企业, 在经历了金融危机阵痛后, 并没有气馁, 他们把保交船和调整产品结构放在了重要位置, 努力寻求突破口, 以赢得长久的市场基础。在积极转型升级的同时, 还不断优化和企业的产品组织结构, 新船型的建造亮点纷呈。耙吸式工程挖泥船、自航半潜船、海洋科考船……一些特种船出现在了舟山市造船企业的首制船名单上。笔者认为, 专注造大船、造特种船和高附加值船, 努力适应不断变化的市场需求, 正是我市造船企业寻求自我突破、打破枷锁桎梏的一种积极表现。笔者通过走访了解, 1—11 月, 全市交付新船 145 艘, 造船完工量达 611 万载重吨, 同比增长 1.2 倍, 其中金海重工完工 192 万载重吨, 常石集团完工 134 万载重吨; 新承接订单量 917 万载重吨, 与去年同期基本持平; 手持订单量 2379 万载重吨, 同比增长 10.3%。而其中的涉外订单占主导地位, 船舶出口增幅强劲。1—11 月, 全市造船企业交付出口船 592 万载重吨, 占造船完工总量的 97%; 新接出口船订单 801 万载重吨, 占新接订单总量的 87%; 手持出口船舶订单

2134 万载重吨, 占手持订单总量的 90%。

### 2011 年航运市场展望

在走访调研的过程中, 我注意到, 我市一些航运企业, 特别是干散货运输企业对于 2011 年的市场走势基本持保守态度。由于 2010 年整个航运形势仍处于恢复调整期, 未来前景不甚明朗; 诸多复杂因素的影响制约依旧存在; 总体运力结构的供求关系仍无法得到有效平衡。但笔者相信, 随着国家十二五总体规划的出台以及各航运企业经营策略的逐步完善, 尤其是我市加快建设海洋综合开发试验区等相关政策的实施, 2011 年总体航运形势会好于今年。

#### 一、干散货市场 生存是关键积极调整运力结构

本文前段也曾提到, 目前舟山市万吨级以上船舶总体数量已突破百艘大关, 达到 109 艘, 195.7569 万载重吨, 占全市总运力的 48.47%。相信这个数字在 2011 年伴随着航运经济低迷状态的逐渐缓解会加以再次更新。笔者认为, 2011 年干散货船舶转型现象将更为凸显, 条件允许且资本实力较为雄厚的部分船企会将购置或建造 15000—30000 载重吨左右的干散货船列为企业转型升级的必做功课之一。2011 年该类型干散货船的交易情况会日趋活跃, 而小吨位船舶由于运力结构调整的缓冲期和个别市场需求度的维持, 也将在这段时间内保持交易活跃度。众所周知, 作为我市航运业重要组成部分的干散货运输市场, 依旧有其不稳定性因素存在。面对复杂多变的市场环境, 如果船企继续从事单一的普



通货物运输且在货源寻求上一直处于被动态势,则船企面临的困难仍将无法得到解决甚至困难重重。我市船企在寻求市场,把握经营脉搏的动向上,需更及时、全面和理性。伴随着2011年大吨位干散货船舶的陆续交付使用,舟山干散货运输市场将会走上一条大型化、集团化的快速发展道路。

## 二、油船市场 稳字当头寻求商机

随着国内成品油市场的变化与油价波动的关系越来越密切,其中蕴含的商机使得不少船企也十分看好这类经营项目。据笔者了解,2011年约有近55万载重吨的油船运力陆续投放市场,明年或将会催化此类油船交易热度的升温。笔者认为,虽然2010年有大量的单底单壳油船退出市场,但这也只能在一定程度上缓解运力过剩的压力。油运企业在积极调整运力结构、苦练自身内功的同时,应积极同大型石油集团建立战略合作关系,以寻求突破。这样既能保证长期稳定的货源、规避市场波动的风险,又能加强同这些集团的沟通与联系、建立战略联盟,从而争取更多的油品包运合同,并可尝试建立长期且稳定的运价机制。另外,应该注意的是,由于海上漏油对海洋环境造成的不可逆严重污染,油运企业也会因此付出高额代价。我市船企应加强定期油船技术方面的检修工作,增强船员安全环保意识和技术水平,并积极与保险公司协商,购置相关保险,降低风险赔付压力。

## 三、成本压力凸显 度身打造高效船员队伍

2010年船舶所运营中的成本压力一直贯穿全

年。不断上涨的燃料油价格、水涨船高的船员工资和高级船员的奇货可居,使得我市船企明显感觉到压力沉重。在笔者走访中,曾有某航运公司老总讲了这么一句话:“再好的船,也是要烧油的,也是人开的。油价再高我也得用,船员工资再提,只要能有利,我还是得招。”这一番话语,明显代表着众多航运公司对目前航运成本高涨局面的无奈抗争和力不从心的矛盾心态。笔者发现,有部份船企在整个船舶运营成本中,燃油成本约占了55%,船员工资成本约占20%,而这一数字还在不断刷新。2011年随着欧美一些发达国家经济复苏脚步的减缓,成品油需求量增幅也将放缓。高涨的燃油价格不可能再回到当初的价格底线,但国家的宏观调控政策会使得成品油价格维持目前的现状一段时间。笔者觉得2011年的成品油价或将会再次做出相应调整 and 变化,毕竟能源是越用越少的,最后终将成为稀缺资源。因此,我市航运企业应找准价格波动蕴含的商机,采取多种经营方式,缓解成本压力。对于企业的人才培养要建立合适的长效机制和管理机制。从当地航海院校挖掘,结合对外公开招聘,提高航运企业船员队伍的含金量,并积极营造和谐的企业氛围,创造各种优惠条件,以吸引人才,留住人才。只有这样,航运企业才能在激烈的行业竞争中始终保持自身的经营特色,得以充分发挥企业的持续发展。

(注:文中三幅图表系本人根据有关数据编制,仅供参考)



# 2010年12月份航运市场

## 行情评述

本刊编辑部

### 干散货运价旺季反季节走弱 船东已现亏损

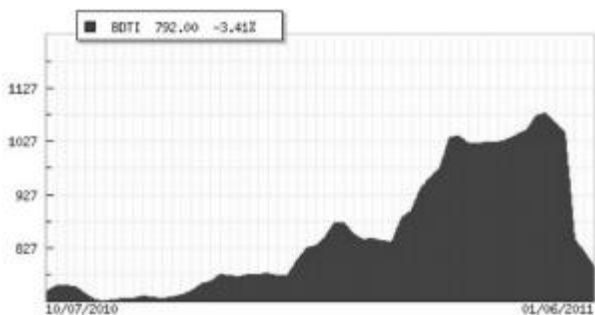
在传统的干散货运旺季中,BDI 却持续震荡下行,未见到任何反弹迹象,从11月10日的2454点一路下跌至12月20日的1955点。从需求来看,中国进口矿石进口环比回升,但港口库存也明显攀升,不过运力过剩压力的累积效应和航运市场对于中国需求的观望情绪浓重,使得运价持续小幅下跌。

目前的运价水平下多数船东应已开始亏损。往后1个月来看,我们预计北美粮食出口运输需求回落,北半球冬季用煤需求回升,中国矿石进口需求平稳,新船交付速度或略有放缓,供求关系继续恶化的可能性不大,但供过于求状态不会改变。因此我们判断未来一个月BDI下跌空间有限,但反弹高度受到制约。长期来看2011-2012年供求关系仍难以逆转。

据市场信息中心了解,国际干散货指数BDI一路下滑,截止12月23日,已连续13日出现下跌,跌至1795点。国际钢铁运输市场疲软,矿石价格上涨使中国方面进口意愿下降,集装箱运输进入传统淡季,货源不足导致运价下跌。而国内市场方面,国务院着手稳定煤炭价格,而电厂煤炭囤货也较为充足,使沿海散货运输价格应声回落,截止12月22日,秦皇岛至上海(2-3万载重吨)煤炭

运输价格再次跌到50元/吨以下,收于47元/吨。据从我市场交易部统计,本月共交易船只48艘。其中客船4艘、液货类12艘、干散货22艘、工程船8艘、其他类2艘。另外本月还有26条新造船进场登记。运价方面,本月货运市场行情与上个月相比有所下降,其中5000吨散货船运价在65元左右/吨,10000吨散货船运价在52元左右/吨,15000吨散货船运价在45-48元/吨。

船舶买卖方面,干散货船的询盘出现了两级分化,1000-3000载重吨左右的船舶有部分买家求购,另外30000载重吨以上的船舶也有较多询盘,前者购买多为东南亚国家,希望从中国购买价格便宜的小型散货船,而后者多是国内较大型的航运企业,用于更新运力结构,淘汰小吨位船舶,从而减少管理船舶的数量,控制管理成本。今年以来新造船市场相对于二手船市场更为活跃,船龄3年左右的次新船因为当时的造船成本高企,而船东又不愿以亏本价格出售,导致处于价格高于新造船的尴尬境地,而新造船的造船成本随着前期钢材价格回落和造船技术提高及造船周期缩短而不断降低,使很多持有资金的投资者更愿意选择新造船。当然,随着新增运力的不断投入,运力过剩现象将仍会持续,航运业复苏的周期将不断延长。用一句船东的话说:“20吨的船运10吨的货,市场岂有好的道理呢?”



### 油轮运输继续反弹 但后续上涨不可预期

11 月份原油和成品油运价均继续反弹,其中 VLCC 中东到远东的 TCE 租金水平在 11 月基本维持在 2.8 万元每天的水平上,12 月开始出现下滑。我们仍然认为未来一个月油轮运价快速反弹难以维系,继续上行存在较大压力。而 2011 年新船交付上升旧船拆解速度较慢带来的供给压力亦不容小视,因此 2011 年的油轮运价存在同比小幅下降的风险。

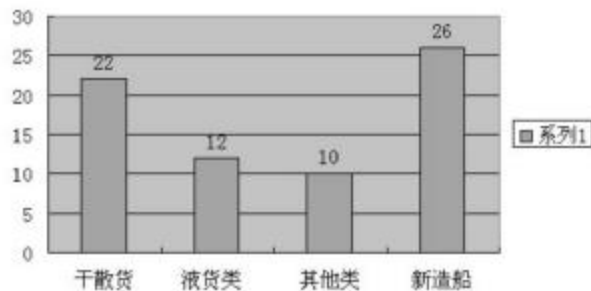
据从我市场信息中心获悉,油船方面,1000 载重吨以下的油船求购活跃,求购者多为提供沿海加油及污水收购服务的企业,而真正参与沿海运输的 5000 载重吨左右的油船市场却出现了新造船大量下水和老旧双壳油船一船难觅的矛盾境地。部分油运企业并不看好明年的油运市场,但也有部分企业看好成品油运输,原因是今年国内机动车产销增长迅猛导致汽柴油消费激增。

工程船市场一直相对稳定,沿海开体驳船和抓斗式挖泥船都有买家求购。但时至年底,很多工程船公司都反应工程款难收。可谓是“家家都有本难

念的经”。

废钢船收购价格随着近期钢材价格的大幅上涨而再次出现上扬,10000 轻吨左右的散货船拆船价格上涨到了 415 美元/轻吨左右。

舟山12月份船舶交易和进场登记情况表



### 船舶交易信息

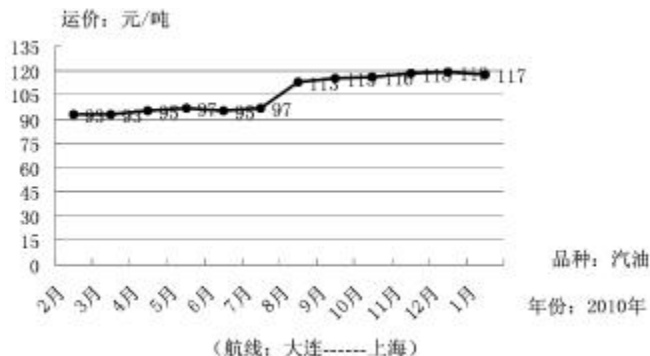
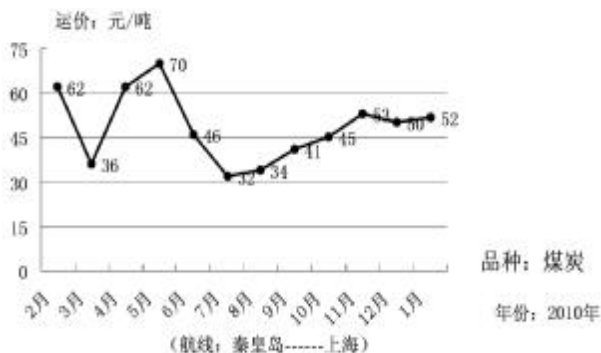
(1) 一级汽油船, 2415 载重吨, 2005 年 1 月建造, 以 1065 万人民币的价格交易, 由舟山卖往山东。

(2) 散货船, 17001 载重吨, 2008 年 11 月建造, 以 6200 万人民币的价格交易, 由宁波卖往舟山。

(3) 三级油船, 953 载重吨, 2009 年 9 月建造, 以 260 万人民币的价格交易, 买卖双方均为舟山。

更多航运资讯, 请登陆专业垂直网站 [www.csi.com.cn](http://www.csi.com.cn) 查询。

(以上数据仅供参考, 请勿以此作为市场价格依据)



# 中国沿海货运运价行情

(以下数据仅供参考)

品种	航线	运价(元/吨)	吨位	
成品油	大连——上海	117(汽油)	2000吨——3000吨	
		104(柴油)	2000吨——3000吨	
	天津——广州	187(汽油)	2000吨——3000吨	
		155(柴油)	2000吨——3000吨	
	大连——广州	181(汽油)	2000吨——3000吨	
		153(柴油)	2000吨——3000吨	
	宁波——舟山	45(汽油)	2000吨——3000吨	
		37(柴油)	2000吨——3000吨	
	上海——广州	125(汽油)	2000吨——3000吨	
		106(柴油)	2000吨——3000吨	
	煤炭	秦皇岛——上海	52	15000吨以下
		秦皇岛——宁波	54	15000吨以下
秦皇岛——舟山		52	15000吨以下	
秦皇岛——张家港		52	15000吨以下	
秦皇岛——广州		63	15000吨以上	
大宗散货	大连——上海	48	10000吨以下	
	大连——广州	70	10000吨以下	
	天津——宁波	56	10000吨以下	
	天津——上海	56	10000吨以下	
	上海——广州	74	10000吨以下	



## 重点船舶推荐



类型	驳船	编号	ZS1383	类型	化学品船	编号	ZS405
载货量	1552 吨	主机型号	CW6200ZC-16	载货量	3254 吨	主机型号	6320ZC
总吨	1199	主机功率	1330 千瓦	总吨	2336	主机功率	1545 千瓦
净吨	671	建造时间	2009-11	净吨	1308	建造时间	2004-3
主尺度	62.40×16.00×4.80 米	建造地点	浙江	主尺度	88.12×13.50×7.00 米	建造地点	浙江
满载吃水	3.20 米	报价	800 万元	满载吃水	6.00 米	报价	3300 万元

## 船舶出售信息

货 船		
编号	类型	船舶主要数据
ZS1319	散货船	载货量 26800 吨,总吨 15588,主尺度 166.60×23.60×14.00 米,满载吃水 10.20 米,主机型号 8PC2-6L,主机功率 4400 千瓦,2009 年 4 月浙江建造,CCS 船级,报价面议
ZS1320	散货船	载货量 16799 吨,总吨 9947,净吨 5570,主尺度 147.02×21.00×11.25 米,满载吃水 8.25 米,主机型号 GN8320ZC14B,主机功率 2970 千瓦,2008 年 10 月浙江建造,报价面议
ZS1321	散货船	载货量 14072 吨,总吨 8537,净吨 4781,主尺度 140.68×20.00×10.50 米,满载吃水 7.80 米,主机型号 6G32,主机功率 2665 千瓦,2008 年 5 月浙江建造,报价面议
ZS1322	散货船	载货量 5005 吨,总吨 2962,净吨 1658,主尺度 96.90×15.80×7.40 米,满载吃水 5.85 米,主机型号 LC8250ZLC-2,主机功率 1765 千瓦,2009 年 10 月浙江建造,报价面议
ZS1101	散货船	载货量 12318 吨,总吨 8294,净吨 4644,主尺度 132.85×20.00×10.60 米,满载吃水 8.05 米,主机型号广柴 6PC2-5,主机功率 2900 千瓦,2005 年 10 月浙江宁波建造,报价 3500 万元

ZS1192	散货船	载货量 55000 吨,总吨 32302,净吨 18118,主尺度 189.98×32.26×18.00 米,满载吃水 12.80 米,主机型号 MAN-B&W6S50MC-C,主机功率 9480 千瓦,2010 年 1 月浙江台州建造,CCS 船级,无限航区,价格 2.3 亿元
004364	散货船	载货量 35000 吨,总吨 22800,净吨 12800,主尺度 179.80×28.80×14.60 米,满载吃水 9.83 米,主机型号 MAN-B&W6S42MC7,主机功率 6480 千瓦,2010 年江苏建造,价格面议
001786	散货船	载货量 18500 吨,总吨 11538,净吨 6461,主尺度 157.80×22.00×11.80 米,满载吃水 8.45 米,主机型号广柴,主机功率 4800 千瓦,2010 年浙江建造,价格面议
ZS1340	散货船	载货量 722 吨,总吨 485,净吨 272,主尺度 53.00×9.20×3.40 米,满载吃水 2.55 米,主机型号宁动 Z8160ZLC2-40,主机功率 294 千瓦,2006 年 9 月台州建造,报价 150 万
ZS1369	散货船	载货量 20341 吨,总吨 12595,净吨 7053,主尺度 158.46×23.00×12.20 米,满载吃水 8.90 米,主机型号广柴 8G32,主机功率 3552 千瓦,2010 年 12 月安徽建造,价格面议
ZS1367	散货船	载货量 7280 吨,总吨位 4330,净吨位 2424,主尺度 96.50×16.96×7.75 米,满载吃水 6.20 米,主机型号淄博 6210ZLC-6,主机功率 1470 千瓦,2005 年 11 月南京建造,价格面议
004273	散货船	载货量 70000 吨,总吨位 35886,净吨位 23321,主尺度 224.98×32.20×18.30 米,满载吃水 13.28 米,主机型号 SULZER6RTA62,主机功率 8823 千瓦,1994 年 12 月日本建造,CCS 船级,无限航区,价格面议
004271	散货船	载货量 35000 吨,总吨 23000,主尺度 179.88×28.80×14.60 米,满载吃水 9.83 米,主机型号 MAN-B&W 6S42MC,主机功率 6480 千瓦,2010 年 10 月浙江建造,价格面议
004298	散货船	载货量 16000 吨,总吨 9909,净吨 5549,主尺度 147.02×21.00×10.25 米,满载吃水 8.25 米,主机型号 GN8320ZC14B,主机功率 2970 千瓦,2010 年 11 月浙江建造,报价 4800 万元
ZS1332	散货船	载货量 20500 吨,总吨 12551,净吨 7028,主尺度 158.03×22.60×12.15 米,满载吃水 8.90 米,主机型号广柴 8G32,主机功率 3552 千瓦,2011 年 1 月江苏完工,报价 6600 万元
ZS1333	散货船	载货量 31000 吨,总吨 18561,净吨 10394,主尺度 179.99×26.40×14.20 米,满载吃水 10.25 米,主机型号 7S35MC-MK7,主机功率 5180 千瓦,2011 年 5 月台州完工,CCS 船级,报价 1.4 亿元
004357	散货船	载货量 13690 吨,总吨 8742,净吨 4895,主尺度 140.70×20.00×10.80 米,满载吃水 7.90 米,主机型号 6G32,主机功率 2646 千瓦,2010 年 6 月浙江建造,报价 4250 万元
ZS1329	多用途船	载货量 6049 吨,总吨 4127,净吨 2311,主尺度 110.80×16.20×8.00 米,满载吃水 6.20 米,主机型号广柴 8320ZCD-6,主机功率 2060 千瓦,2004 年 9 月台州建造,价格 1800 万元,总装箱量:388TEU 货舱内可装载:172TEU 甲板仓盖上可装载:216TEU 冷插数量:8
004285	多用途船	载货量 12000 吨,总吨 8212,净吨 4598,主尺度 138.50×20.00×10.10 米,满载吃水 7.55 米,主机型号 6G32A,主机功率 2930 千瓦,2011 年 3 月浙江完工,报价 4650 万元,可装载 690TEU
ZS1330	多用途船	载货量 17100 吨,总吨 13365,净吨 6127,主尺度 158.36×22.50×13.00 米,满载吃水 9.00 米,主机型号 MAN-B&W 6S35MC,主机功率 4320 千瓦,2011 年 2 月江苏建造,CCS 船级,报价 1.25 亿元,可装载 1105TEU
ZS1331	多用途船	载货量 18000 吨,总吨 13376,净吨 6415,主尺度 158.36×22.50×13.00 米,满载吃水 9.20 米,主机型号 6S35MK-7,主机功率 4440 千瓦,2011 年 2 月完工,CCS 船级。价格 1.1 亿元,可装载 1105TEU
002776	多用途船	载货量 8000 吨,总吨 5281,净吨 3393,主尺度 120.80×17.60×8.30 米,满载吃水 6.20 米,主机型号陕柴 6PC2-5L,主机功率 2868 千瓦,RINA 船级,2008 年浙江建造,价格面议,可装载 485TEU,双底双壳
<b>油 船</b>		
ZS1059	油船	载货量 1200 吨,主尺度 72.30×10.00×4.50 米,满载吃水 4.10 米,主机型号 6350ZC-1,主机功率 661 千瓦,2002 年 1 月樟树建造,报价 320 万元



ZS954	油船	载货量 590 吨,总吨 297,净吨 166,主尺度 43.88×7.50×3.80 米,满载吃水 3.30 米,主机功率 306 千瓦,2010 年浙江建造,报价 270 万元
004297	油船	载货量 590 吨,总吨 298,净吨 167,主尺度 43.88×7.50×3.80 米,满载吃水 3.30 米,主机型号 6170ZC,主机功率 218 千瓦,2011 年 1 月浙江完工,价格 265 万
ZS1315	油船	载货量 4300 吨,总吨 2950,净吨 1652,主尺度 97.28×15.00×6.50 米,满载吃水 5.60 米,主机型号宁动 GN6320ZC2B,主机功率 735 千瓦,2011 年 3 月浙江下水,国内 CCS 船级,双底双壳,报价 2850 万元
003322	油船	载货量 1000 吨,总吨 499,净吨 279,主尺度 53.90×9.18×4.10 米,满载吃水 3.45 米,主机型号 6190ZLC1-2,功率 218 千瓦,2010 年 8 月浙江建造,价格面议,双底双壳带加温锅炉
ZS988	油船	载货量 3500 吨,总吨 2951,主尺度 96.60×15.00×7.40 米,满载吃水 5.40 米,主机型号 G8320zcd-8 广柴,功率 1875 千瓦,国内 CCS,现建造中,该船是 2 型双底双壳油轮兼化学品船,价格面议
ZS1058	油船	载货量 4750 吨,主尺度 107.17×15.00×8.00 米,满载吃水 6.50 米,主机型号 8320ZCd-4,主机功率 1765 千瓦,2002 年 11 月乐清建造,报价 1850 万元
ZS989	油船	载货量 4905 吨,总吨 2995,净吨 1677,主尺度 99.00×14.80×7.20 米,满载吃水 6.00 米,主机型号 8320ZCd-4,主机功率 1765 千瓦,2006 年 8 月台州建造,国内 CCS,双底单壳,报价 2800 万元
004210	油船	载货量 4800 吨,主尺度 96.09×15.80×6.80 米,满载吃水 5.78 米,主机型号 8320ZCD-6,功率 2060 千瓦,2011 年 2 月完工,国内 CCS,价格面议,双底双壳,带加温系统
ZS1057	油船	载货量 7055 吨,主尺度 117.40×16.50×8.30 米,满载吃水 6.90 米,主机型号 8320ZCd-6,功率 2060 千瓦,2004 年 3 月乐清建造,报价 3800 万元
03167	油船	载货量 7678 吨,总吨 5018,净吨 2810,主尺度 119.95×16.70×8.80 米,满载吃水 7.30 米,主机型号 8320ZCD-8 广柴,功率 2206 千瓦,2010 年江苏建造,国内 CCS,价格面议
003455	油船	载货量 5400 吨,总吨 3398,主尺度 105.89×15.80×7.80 米,满载吃水 5.90 米,主机型号 8320ZCD-4,功率 1765 千瓦,2010 年 12 月建造,国内 CCS,价格面议,双底双壳
<b>其他船舶</b>		
ZS1290	挖泥船	3200 立方绞吸式挖泥船,主尺度 81.56×16.50×4.00 米,满载吃水 2.45 米,2011 年浙江完工,国内 CCS,价格面议
ZS1208	拖轮	总吨 230,净吨 69,主尺度 28.23×8.20×3.80 米,满载吃水 2.67 米,主机型号广柴 6320,功率 971 千瓦,2008 年 8 月福建建造,价格面议
ZS1103	起重船	总吨 1549,净吨 464,主尺度 48.40×21.60×4.20 米,满载吃水 3.00 米,2009 年 12 月福建建造,国内 CCS,报价 2800 万元,主钩最大负荷 300 吨,副钩最大负荷 50 吨。
ZS1010	浮吊船	总吨 438,净吨 131,主尺度 60.00×11.00×2.90 米,满载吃水 1.90 米,主机型号 NT6135CZU,功率 280 千瓦(二台),1996 年 8 月徐州建造,报价 280 万元
ZS1045	挖泥船	2500 立米绞吸式挖泥船,总吨 1499,净吨 450,主尺度 81.60×16.00×4.50 米,满载吃水 3.00 米,主机功率 660 千瓦(二台),2007 年 4 月宁波建造,报价 6500 万元
ZS1038	铺排船	载货量 100,总吨 1649,净吨 494,主尺度 86.50×15.60×4.00 米,满载吃水 2.35 米,主机型号潍坊 R6160ZC3,主机功率 440 千瓦(二台),1990 年 7 月大连建造,报价 2500 万元
ZS1338	客渡船	客位数 49 人,总吨 54,净吨 27,主尺度 19.16×4.50×1.85 米,主机型号 4135Ca,功率 50 千瓦,1997 年 1 月宁波建造,报价 50 万元
ZS1073	开底泥驳	载货量 2601 吨,总吨 1515,净吨 848,主尺度 69.20×15.00×5.00 米,满载吃水 4.00 米,主机型号 Z6170ZLCZ-2,主机功率 700 千瓦(二台),2007 年 3 月温岭建造,报价 480 万元

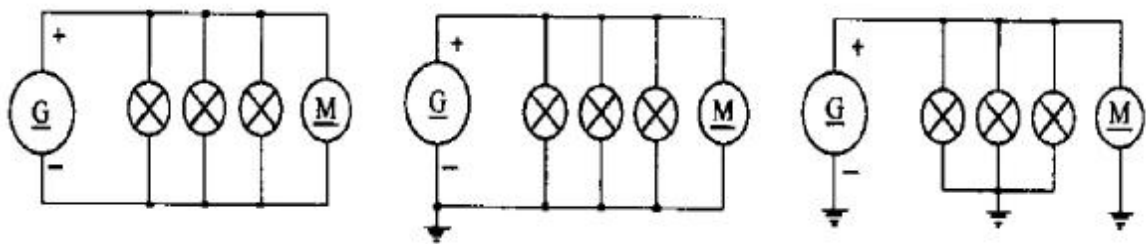
# 船 舶 求 购 信 息

货 船		
ZS323	货船	求购 2000 吨左右外贸船
ZS361	货船	求购 2000 至 3000 吨左右的散货船,购入后改造成矿砂船,船龄可以老一点,价格要求在 200 万左右,最好带国际证书
ZS367	货船	求购 5000 吨至 6000 吨左右散货船,10 年船龄以内,要求实装吨在 5000 吨以上的船舶,用于跑东南亚,最好是远洋航线船,ZC 也可
ZS324	货船	求购 10000 吨散货船,要有克令吊
ZS338	货船	求购 5000-10000 吨散货船
ZS336	货船	求购 2-3 万散货船,CCS 国内船级,运载矿石和电煤,船龄新点的
ZS320	货船	求购 35000-50000 吨散货船(要求浅吃水,能进长江,吃水在 10 米左右,运煤,要求大舱口,最好是 5 舱)
油 船		
ZS325	油船	求购 300 吨左右加油船
ZS390	油船	求购 3000-4000 吨油船,跑国际航线的,最好是双壳的,日韩建造,5 到 15 年船龄
ZS357	油船	求购 500-700 吨一级油船,5 年以内船龄
ZS351	油船	求购 3000-5000 吨一级汽油船,最好双底双壳船龄较新
ZS322	油船	求购 4000-5000T 油船,要求 CCS 船级
ZS371	油船	求购 3000-4000 吨油船,双底双壳,带加温设备,可装沥青,最好新船
ZS368	油船	求购 5000 吨左右双壳油船,2005 年以后建造,要求双底双壳无限航区,4000 吨左右可不带加热,5000 吨以上必须加热,最好找按照无限航区设计的 ZC 船
其他船舶		
ZS344	驳船	求购 3000-4000 吨甲板驳
ZS350	拖轮	求购 3000 马力左右全回转拖轮
ZS343	客船	求购 200-400 床位客船(用于海上工程,船龄最好在 90 年以后,有适航证书)
ZS360	化学品船	求购 3000 吨化学品船,要求不锈钢内胆,可装有机或无机两大类货物,柴油机最好是广柴,船龄较新。
ZS383	驳船	求购 2000-3000 吨自航驳船,10 年以内船龄
ZS315	拖轮	求购 5000-6000 马力全回转拖轮

(以上信息由浙江船舶交易市场信息中心和航运信息网于 2011 年 1 月 17 日提供,仅供参考。详情请拨打电话:0580-2038358 2038398 或登陆网站 [www.csi.com.cn](http://www.csi.com.cn) 查询。)

## 船舶电力系统线制

### 1. 直流



(a) 双线绝缘系统      (b) 负极接地的双线系统      (c) 利用船体作负极回路的单线系统

### 2. 交流单相

- (1) 双线绝缘系统
- (2) 一线接地的双线系统。
- (3) 利用船体作回路的单线系统。

### 3. 交流三相

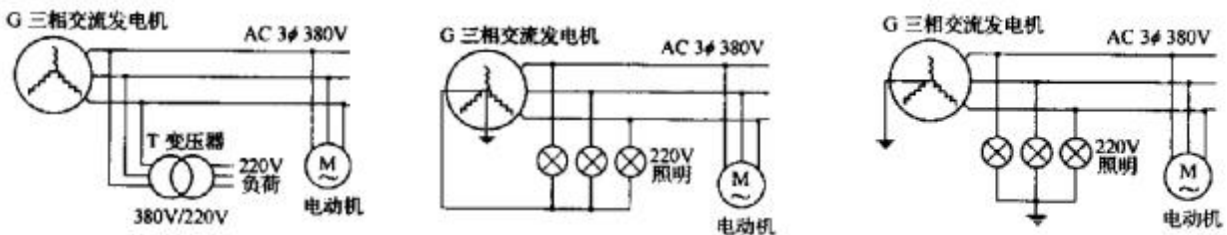


图 1-3 三线绝缘系统      图 1-4 中心点接地的四线系统      图 1-5 以船体作为中性线回路的三线系统

三线绝缘系统,它是系统的中性点不接地的线制。其特点是 AC220V 照明电源由 AC380V 电网经变压器获得,照明系统与动力系统是经过变压器相联系的,当系统中发生单相接地时,不会出现单相短路而产生短路电流使系统保护跳闸,这样,电力系统即使发生单相接地故障仍然能继续工作,可最大限度的保持供电的连续性。另外,当系统中发生单相接地时,不会影响三相线间电压之间的对称关系,只是使接地相电压变为零,而非接地相的电压升到线电压值(倍),这时系统仍可供电。

中性点接地的四线系统,它是将系统的中性点人为接地的线制。其特点是动力系统和照明系统可由同一电源直接提供给两种(380V 和 220V)不同的电压,不需经过变压器变换电压、而省去了变压器。当单相接地时便形成短路,必须马上切断故障。所以,供电的连续性难以得到保证。



## 提高自主创新能力 促进造船技术腾飞

——舟山五洲公司“基于‘共同规范’的大型散货船集成建造技术及应用”喜获成功

(由浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司李世柱、赵汉星供稿)

2010年11月29日,浙江省科技厅组织专家组对由浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司承担的省重大科技专项“基于‘共同规范’的大型散货船集成建造技术及应用”进行验收,以李大柯教授为验收组长的专家组认真听取了五洲公司项目组的汇报,仔细审查了相关资料,对研发经费进行了审核。验收组认为项目组已圆满完成了省科技计划项目合同书规定的要求,一致同意通过验收。省科技厅高新处朱祖超副处长对项目组的工作予以了充分肯定与赞扬,勉励项目组再接再厉为我省船舶工业发展做出新的贡献。

五洲公司始建于2001年10月,是按照现代企业制度组建、现代造船模式运作的国有控股、多元投资主体的船舶修造企业。目前已具备建造10万吨级以下、符合国内外船级社建造规范船舶的能力。五洲

公司自成立以来,十分重视科技项目研究和新船型的开发,先后与上海交大、上海708所、上海佳豪、上海恒高等科研设计院所建立了产学研合作关系,积极引进科技人员,加大科研投入,将高新技术与传统造船相结合,通过自主创新、消化吸收再创新等方式实现技术升级,取得了可喜成绩,近三年承担了省重大科技项目1项、市级科研项目2项,参与了省重大、重点科技项目3项,拥有发明专利2项,开发了5种新船型,并建造了全球首艘CSR散货船。该艘船的成功设计和制造不仅为其它同型船的设计和制造提供了参考,而且提升了国内散货船设计和制造水平,使得我国在该方面继续走在了世界的前列,产生了很好的经济与社会效益。

全球首艘CSR散货船采用共同规范设计和制造工艺,是中国乃至全世界第一艘按照CSR国际规

范设计和制造的船舶,达到国际先进水平,具有很高的国际影响力。共同规范是国际船级社协会为了满足航运业对安全航行及使用中更高质量的需求,在国际航运界创造一个公平竞争市场而制定的。2005年12月召开的国际船级社协会(下简称IACS)大会,世界各国和地区船舶所有人、经营人、设计人、建造人、行业组织人、法规制定人、政府当局等代表之间通过广泛协商,深入研究后达成了共识:船舶结构共同规范(Common Structural Rules,简称CSR)于2006年4月1日正式生效,并强制执行。CSR不仅具有船舶设计、建造、维修和保养等方面的技术指导意义,而且对于船舶所有人和经营人日后船舶的订造、购置和交易,将发挥巨大的经济作用。CSR新规范是IACS成立以来,第一次系统地制定的单一类型船舶规范,避免了过去在统一要求、统一解释、推荐性须知制定中的不全面性,使得IACS的共同规范更加贴近设计与建造现场以及船东的使用目标。同时,CSR避免了IACS成员之间由于竞争而降低技术标准的可能性,降低了船厂的标准选择余地,使得利用规范差别进行市场竞价的做法在船厂方面受到了限制。另外,CSR极大地吸收IACS成员的成功经验,增强了规范的透明度,同时还增加了一些灵活性的条款,有利于各国造船业进行技术创新。

CSR规范与常规规范相比,设计理念超过了原来结构设计范畴,对结构的设计和建造提出了更广更严的要求,不仅要校核结构的强度和稳定性,还需要校核结构的屈曲、疲劳和极限强度,设计构件尺寸采用净尺寸,在现场检验中引入精度控制的概念。按照CSR新规范设计建造的新一代散货船,在其运营过程中,有利于降低船舶维修保养成本,可以延长船体钢板和船舶结构附件的有效工作寿命,减少船体裂痕或者结构断裂发生率。其在建造上技术含量更高,要求更多,难度更大,五洲公司建造的该船总长189.90米,型宽32.26米,型深17.60米,设计吃水11.00米,结构吃水12.68米,载重量5.45万吨,舱容6.8万立方米,航速14.6节。全船共有5个货舱,为单/双舷侧混合型结构,仅不同规格的钢材就需近300种。货舱横舱壁采用了非常规槽型舱壁这一较先进的设计形式。该船入中国船级社,船舶满足《国际防止船舶造成污染公约》环保要求,舱室布置也严格按照国际劳工组织有关要求设计。设计和制造都



达到国际先进水平,具有很高的国际影响力。这是世界造船业上的创新和大胆尝试,充分说明中国人有能力跑在全球船舶设计建造的前列。

“基于‘共同规范’的大型散货船集成建造技术及应用”科研项目是根据我省造船企业的现状和实际需求而提出的,被列为浙江省重大科研专项。五洲公司成立了项目组,在项目负责人包辉阳总工程师的带领下,五洲人开展了基于“共同结构规范(CSR)”的大型散货船设计关键技术研究,成功地研制了全球首艘基于CSR的散货船,完成了该船的数据收集和 Design、建造总结,制订了CSR散货船工艺标准。

在项目执行期间,五洲人面对从未涉及的领域与不可预见的困难,勇于挑战,大胆探索,发扬了敢为人先的开拓创新精神和勇于攀登的求真务实精神,理论联系实际,以实践检验理论。全体员工以高昂的斗志奋战在各自的岗位上,各部门密切配合,协同作战。技术部门加强与设计单位联系,加班加点进行校核,还派人长驻设计单位共同参与绘图、审图、修改,千方百计提高出图率;工程技术人员不管白天黑夜泡在船台、工场上, (下紧转第33页)

## 民生航运租赁开创“集合造船”新模式

2010年,国内某造船厂前前后后共收到来自一位船东的多份订单,该船东要求造船厂建造11条同一船型且设计完全相同的船舶。一个客户订购11条,每条船近2亿元人民币,如此大手笔实属罕见。这种浅吃水型船舶能够在完全满足沿海及进长江下游航道水深要求的情况下,让载重吨位比现有船舶增加30%。据业内人士预测,这种船舶将成为中国未来江海直达散货船的主导船型,成为保障长江等流域煤炭、铁矿石等原材料运输的主力军。

这位与众不同的客户并非传统意义上的船东,而是民生金融租赁股份有限公司,我国首批五家银行系金融租赁公司之一。

“我们集合不同客户的相同需求,统一与船厂谈判,统一下单,船舶的价格优势非常明显。对我们的客户来说,既可省去几个月的市场调研以及和船厂的交涉之苦,造船价格还下降了;对船厂来说,同一船型1份订单和11份订单的性价比也大为不同,可以获得很高的规模效益。”12月22日,民生金融租赁航运租赁部总经理张灿对记者表示,该公司这种具备船舶经营者、船厂、租赁公司“三赢”优势的“集合造船”模式在2010年取得了骄人业绩。

业内人士表示,金融租赁公司进入国内船舶融资市场,给造船和航运行业带来了新的融资机会和创新型的融资模式。

截至目前,民生金融租赁拥有运力及手持订单共83条船只,总载重吨达310多万吨,合同总金额超过150亿元人民币。

### “三赢”模式

张灿表示,在传统的船舶租赁模式外,“集合造船”是该公司的一项业务创新。

据称,“集合造船”相当于集合共建,即以民生金融租赁为中心,整合多位客户的需求,统一向船厂下单。此举可为客户节约时间,降低总资金成本。具体

而言,民生金融租赁以其资金优势购入船舶,持有船舶产权,再将船舶租赁给有需求的企业,租期结束,船舶产权可移交该企业。

截至目前,民生金融租赁“集合造船”的这11条船以与国内民营航运企业合作居多。

张灿认为,民营企业目前只在国内航运市场占据极少的份额,但其运力提升空间很大,“从几十万吨提升到上千万吨级,不是件难事”。然而,民营企业在面对国内大型造船厂时,往往由于经验和资金实力相对不足等原因,在谈判中常常处于弱势地位,不仅难以获得价格优惠,耗时耗力还增加了船舶的购置成本。

民生金融租赁正是看中了这一市场“空档”。

“为了推行‘集合造船’模式,我们前期作了大量准备工作,仅市场调研就花了半年多时间。对我们选中的这种船型,就有几十家客户有需求。目前谈定的这几家客户都是我们从中优选出来的。”张灿表示,这些优选出来的民企客户与民生金融租赁进行集合共建,不仅可以继承民生金融租赁在船舶选型、订造等方面的经验,还能获得更好的交船期,并显著降低了船舶购置成本。

对长于精打细算的民企客户来说,这些无疑都是集合造船模式极具吸引力的优势。另一方面,11条船的大订单对船厂来说也意义非凡,船厂会非常重视这样的批量订单,保证船只能及时投入运营,从而为造船企业和航运企业创造经济效益。

事实上,自2007年底国内首批五家银行系金融租赁公司相继成立以来,航空、航运均成为这些新生势力的核心业务拓展方向。民生金融租赁也不例外。业内人士称,该公司有超过10亿美元的预算可供用于航运融资业务。今年5月,该公司仅在熔盛重工订造的船数就增加至18艘,订单总额高达45亿元人民币。

目前来看,一个明显的趋势是,拥有雄厚资金背



景的银行系融资租赁正逐渐成为船舶融资的又一主流渠道。事实上,与银行贷款相比,融资租赁减轻了企业的资金压力和财务负担,结构安排上也更加灵活和便利。

### 拓展民企客户

“船东的暴利时代已经过去了。”张灿感慨说,选择在金融危机引发的船价低谷中下单日,因此公司并不担心低运价。他担心的是高船价和高运价。

中国的民营航运企业,不要说与国际大型航运企业相比,即使与国企相比,民营航运企业也处于绝对弱势地位:船价高、筹资渠道狭窄、资金成本高、登记费用高等等。

我国长期以来更多精力放在制造行业上,目前中国均超过韩国和日本,稳坐世界造船业首位。

但在造船方面,中国的税收政策却是内外不均:船舶出售到国际市场挂方便旗,可以享受高额退税,而售于国内航运公司、挂中国五星旗的船舶却不能享受退税,加之国际融资的综合资金成本较低,很多国内大型航运公司纷纷在国内下单造船后悬挂方便旗甚至转到国外造船。为鼓励国内“中”字头的三大航运公司“回国造船”,有关部门又出台相关政策,允许三大航运公司国内造船悬挂五星旗亦可享受出口退税。

但长期以来,不重视服务行业,民营航运企业却被政府和市场遗忘了。不过,这也许正是金融租赁公司的市场机遇所在。

中国的船舶租赁市场主要分两大部分:一是经济型、中小型船舶,二是中大型远洋船舶。业内人士认为,在中大型远洋船舶方面,受制于税收、外汇等因素限制,金融租赁公司目前难以针对中国建造和运营的远洋船舶提供租赁服务,也基本无法与外籍租赁公司进行平等竞争。而在中小型船舶方面,民企的发展潜力不可低估,金融租赁公司在这一领域大有可为。

### 三年完成“百船计划”

2009年,受国际金融危机影响,一些船厂遭遇船东弃船,相当长的一段时间里没人下单造船,但民生金融租赁却果断下单,与中国船舶工业携手共同渡过难关。

金融危机带来了机遇,也引发了思考。

张灿表示,两年半以来在航运市场的打拼,加之

其间经历了国际金融危机引发的全球航运市场“低谷”,这使得民生金融租赁对国际国内航运市场的认识加深不少。公司最初确定的航运业务重点应当适时调整。

2008年4月公司成立之初,船舶即成为民生金融租赁的主打业务,进而细分出四个市场:干散货、海洋工程船、疏浚船和油轮。

2008年金融危机中,虽然波罗的海指数一落千丈,很多人谈“船”色变,但对民生金融租赁而言,除了干散货,其他三个市场,因其需求较为刚性,同时亦与国家相关振兴政策相吻合,所以基本没有受到经济周期的影响。

“我们的目标是成为这四个细分市场的领跑者。”2009年4月,民生金融租赁股份公司总裁曾作此表示。事实证明,民生金融租赁未负重望。比如民生金融租赁将在2013年前接收多达18条巴拿马型新船,这是中国首笔此类直租交易,协助民生占据了该领域的主要市场。

民生金融租赁非常看好支线集装箱航运市场,为此已经进行了半年多时间的调研。“集装箱运输是大趋势,而支线集装箱船只是为干线船只配货,这类船身形灵活,船型较少,未来一定会有很好市场。”

“很快,市场就会看到民生金融租赁在支线集装箱船舶市场的作为了。这笔大订单将使民生金融租赁最初确定的五年实现‘百船计划’的目标大大提前。”张灿颇有信心地对记者表示。而对于这笔“大订单”,民生金融租赁将采取经营性租赁模式。

随着这笔“大订单”的即将确立,民生金融租赁的船舶主打业务也将得到调整。支线集装箱船也将成为民生金融租赁未来的主力拓展领域。

“船舶融资租赁在中国仍处于起步阶段,但这种融资方式可望在未来几年里成为更多有雄心但缺少资金的船东和船厂的选择。虽然至少有5家中资银行以融资租赁公司方式成为船东,有些的资金比民生金融租赁更加雄厚,但民生金融租赁却拥有先发优势和专业优势。”英国《劳氏日报》如是评价民生金融租赁公司周巍和他所在的公司。《劳氏日报》是通过在世界范围内的层层调查、访问,开列出“全球最有影响力的100位航运界人士”排行榜。周巍排名第78位,是中国银行系金融租赁公司唯一一位上榜人士。

来源:凤凰网

# 1 月份国内钢材价格相对平稳

## 上海市场中厚板价格横盘整理

13日,上海市场中厚板价格横盘整理。春冶、西城、长达以及益成等二线 14-20mm 普板主流价格 4890-4510 元/吨以上,低合金价格在 5020 元/吨以上;一线资源方面,包钢、鞍钢、柳钢等 14-20mm 普板主流价格 4880 元/吨以上,低合金中板主流 5040 元/吨以上,马钢普板资源 4960 元/吨以上,低合金 5130 元/吨以上。厚板一线 40mm 普板 4950 元/吨,低合金板 5070 元/吨以上,特厚板四切 80mm 普板 5120 元/吨,低合金板 5230 元/吨以上,稳中趋涨。

近期市场关注点有以下三点:一是市场薄规格普板资源缺货明显,其中 20 厚的普板资源高位至 4940 元/吨,而且需求情况良好,从近期钢厂发货情况来判断,这种情况仍会保持数日;二是上海中厚板二线资源与一线资源价格趋平,甚至出现二线高于一线的现象,预计后期一线资源价格会有补涨过程;三是同规格的特厚板与低合金资源的价差很小,如 100 厚的普板与低合金价格只有 60 元/吨左右,这主要是由于厚板低合金出货情况很

差,预计后期厚板低合金仍将保持盘整态势。

## 上海市场建筑钢材价格趋稳

经过前几天价格的持续小幅上涨,13日上海市场建筑钢材价格持稳,清晨开市,西本工程报价持平,一钢物贸销售价格持平,卫良销售价格持平,景跃价格销售价格持平,励宁对外不报价,其他商家巨申、顺朝、恒钢、荣辉、金通、萌兴、华磊等商家销售价格持平,受之影响上海市场建筑钢材价格持稳。

市场上国标免检二级  $\Phi 16-25$ mm 螺纹钢主流成交价格在 4600-4610 元/吨之间,保持平稳;其他非免检资源主流成交价格在 4580-4590 元/吨左右,保持平稳; $\Phi 28-32$ mm 螺纹成交价格在 4800-4820 元/吨,保持平稳; $\Phi 10-14$ mm 小螺纹现在市场主流成交价格在 4760-4790 元/吨之间,保持平稳;现在三级螺纹  $\Phi 16-25$ mm 市场主流成交价格在 4690-4750 元/吨之间,保持平稳;普线主流成交价格在 4660-4670 元/吨之间,保持平稳;高线市场上主流成交价格在 4710-4730 元/吨之间,保持平稳;圆钢市场价格保持平稳。

最近原材料的价格一直坚挺,建筑钢材的生产成本已经在一个较高价位,商家的看涨心态仍然不减,传统淡季的影响,市场上整体成交较差,但是目前商家的资金还是比较充裕,在此利好的情况下支撑到年后压力不大,商家更多的期望是年后的市场,综上所述,预计年前本地市场以平稳为主,同时不缺少上涨的动力。

# 求 职 招 聘

姓名:田志远 性别:男  
 毕业院校:大连海事大学  
 应聘岗位:二副  
 相关证书:海员证 服务簿 适任证书  
 GMDSS证书 护照

工作经历:  
 宝兴 GMDSS 二副 2008.05-2009.03  
 ORCHID 二副 2009.05-2009.07  
 集美9 二副 2010.02-2009.09

姓名:马德鼎 性别:男  
 毕业院校:青岛船员学校  
 应聘岗位:水手  
 相关证书:海员证 服务簿 适任证书 护照  
 工作经历:  
 日山 水手 2007.12-2008.05  
 长福11 水手 2008.06-2009.03  
 恒风18 水手长 2009.05-2010.12

姓名:崔思明 性别:男  
 毕业院校:莆田海员培训中心  
 应聘岗位:机工  
 相关证书:海员证 服务簿 适任证书 护照  
 工作经历:  
 金银达7轮 机工长 2006.10-2007.05  
 WIN EVER 机工长 2007.06-2008.02

姓名:郑茂灿 性别:男  
 毕业院校:福建交通学院  
 应聘岗位:GMDSS 通用操作员  
 相关证书:海员证 服务簿 适任证书

GMDSS证书  
 工作经历:  
 恒顺达88 GMDSS 通用操作员  
 2008.04-2009.03  
 恒顺达88 GMDSS 通用操作员  
 2009.11-2010.05  
 顺昌盛 GMDSS 通用操作员  
 2010.06-2010.08

姓名:付军辉 性别:男  
 毕业院校:山东水校  
 应聘岗位:三管轮  
 相关证书:海员证 服务簿 适任证书  
 工作经历:  
 宝中168 三管轮 2008.06-2008.09  
 华瑞1 三管轮 2008.10-2009.05  
 华瑞1 三管轮 2009.09-2010.05

姓名:易刚 性别:男  
 毕业院校:广州航海高等专科学校  
 应聘岗位:三副  
 相关证书:海员证 服务簿 适任证书  
 护照 GMDSS证书  
 工作经历:  
 中远安特卫普 实习三副  
 2007.10-2007.11  
 中远安特卫普 三副 2007.11-2008.07  
 中远新加坡 三副 2008.12-2009.04  
 中远安特卫普 三副 2009.12-2010.06

## 浙江泓欣海运有限公司

招聘 750 千瓦至 3000 千瓦货船机工二名、要求 2-5 年工作经历。

联系电话:0580-3818392  
 传真:0580-3818392  
 联系人:乐锡科

## 航运交易,三类专才最受青睐

近日在上海举行的“2010年上海航运交易”论坛上,如何进一步推进和做大“航运交易”,使上海成为“交易机会最多、交易成本最低、交易效率最高”的地方,成为各界人士最为关注的话题。

新成立的上海船舶保险公估有限责任公司的总经理陈玫表示,人才是航运交易发展最关键的因素,培养和锻炼出一批具有专业素质和职业素养的航运交易人才是促进航运发展的关键。

### 软实力提升全靠人才

11月30日,在上海举行的“2010年上海航运交易”论坛上,上海船舶保险公估有限责任公司举行揭牌仪式。这意味着国内第一家专业从事船舶保险公估的专业公司正式诞生。

据相关人士介绍,上海船舶保险公估有限责任公司是目前国内专业、权威、合法的价格公估机构,主要从事船舶估价和风险评估工作。同时,公司还将从事风险管理咨询等相关项目。

陈玫表示,全球海上保险市场规模约250亿美元,英、日、德、美占据六成份额,全球67%的船东保赔协会保费集中于伦敦。而眼下全球45%的船舶由远东地区船东掌握,但只有25%的船舶在亚洲地区投保,在中国投保的更少。究其原因,与中国目前缺乏非常专业的船舶检验师、公估师大有关系,没有专业人员就无法在船损时准确确定损失费用,进而给保险公司造成过多额外负担和不必要损失,致使保险公司不敢承保。

据介绍,航运保险是航运交易的关键一环,而航运交易包括贸易代理、货物运输代理、船舶代

理、报关报检代理、航运经纪、航运保险、航运信息咨询等。陈玫表示,自提出要建设国际航运中心以来,上海已连续5年成为世界第一大货运港口、世界最大的港口机械制造基地、世界第二大集装箱港口等。从这些航运业的“硬件”来看,上海国际航运中心拥有的硬件实力和发展水平属于世界之最。然而,大家越来越认识到,提高国际中转量、发展航运金融、强化航运信息发布等功能,才是衡量港口竞争力的核心要素,这些软实力的提升离不开发达的航运贸易。“然而,高水平航运交易人才的缺乏已经成为制约航运交易的主要短板。”

### 三类专才最受青睐

亚太船舶交易(中国)有限公司最近正在招聘船舶贸易业务经理,从招聘要求看,似乎门槛不高:有3年以上外贸经验,具有6级英语水平。该公司负责人龙先生表示,他们是因为招不到人而不得已降低了要求。

据介绍,公司主要经营民用船舶、船舶设备、船舶材料、船舶仪器,“航行在亚太各主要航线上的各类船舶超过5000艘,不算新增运力和意外事故,每年仅退役的船舶就将超过200艘,大多数船用设备都能够继续使用。”因此,这个职位对他们来讲至关重要,他既要寻找产品,又要寻找市场。“我们期望应聘者最好是船舶专业出身,具备航行或船舶制造的经验,能流利地用多种外语交流,但我们招了半年还是空缺,所以只好不断降低要求。”

陈玫总结说,航运交易已经到了急需一批高水平航运交易人才的时候, (下紧转第40页)

## 典型海事海商案件例解之二

供稿:浙江六和律师事务所舟山分所  
法律咨询热线:0580-2265638

### 一、海上人身伤亡损害赔偿纠纷案件

指船舶在海上或者通海水域进行航运、作业,或者港口作业过程中的人身伤亡事故所引起的损害赔偿纠纷案件。此类案件在海事法院收案数量中一直占有较大比重。这里的“船舶”包括内河船和海船,以及水上飞机、气垫船、各类排、筏、移动式平台、海上固定装置等用于水上交通、运输和生产的任何工具。“港口作业”并不局限于在港口码头的作业,还包括围海工程、港口开发与利用、码头勘测、设计、建造、海岸带的开发与利用、水产养殖、船舶建造、修理等发生于岸上或近岸的作业。

[例解一] 一客船与货船发生碰撞,客船上的旅客A受伤,货船上船员B受伤,此时A可以旅客运输合同起诉客船船东,也可以侵权诉其中任何一船或二船,B也可以劳务合同诉货船或以侵权诉一船或二船。如张某诉舟山市普陀区蚂蚁岛乡渡口站,即是因船舶碰撞引起旅客受伤,张某以海上旅客运输合同为诉因提起诉讼。

[例解二] 原告周某受雇在被告姚某等五人所有的船上工作。原告向他人购买该船拖虾时潜水作业用的氧气二瓶。为了检验潜水氧气瓶是否完好可用,原告在下海潜水试验时气管、口腔等部位不幸被强碱灼伤,遭受人身伤害和经济损失,经协商无果诉至海事法院。法院认为原被告之间雇佣关系成立,原告在受雇期间其人身权利受法律保护。在该渔船上从事其他工作中,为了雇主的利益,下海试验潜水氧气瓶而发生事故,造成经济损失,被告应负赔偿责任,判决被告赔偿原告人民币10939元。

### 二、与船舶及货物有关的留置权纠纷案件

留置权是债权人的一项重要民事权利,但正确行使留置权应当满足相应的法律条件,若行为人在行使留置行为时缺乏法律规定的留置条件或发生留置错误,则有可能构成留置不当,甚至会演变成侵权行为,构成非法留置。

最高人民法院《关于海事法院受理案件范围的若干规定》中,将留置权的行使对象限定为留置船舶、船载货物和船舶物料、备品等。

值得注意的是,我国《海商法》、《合同法》、《担保法》、《港口货物作业规则》等法律法规中,对不同情形下行使留置权的条件作了具体的规定。但实务中发生留置纠纷的原因和表现形式远比法律规定复杂,当事人应当正确运用,注意权利和责任的界限。

[例解] 两原告与另一合伙人买下一旧船后,决定在某船厂进行修理改装。在船被拖带去船厂前,另一合伙人退出合伙。但两原告仍委托该退伙的合伙人将船拖带至其指定的修船厂。结果,该合伙人将船拖带至非由原告指定的另一修船厂,原告认为其与该船厂无合同关系,要求返还船舶,但船厂却认为系原告方指定人员确定由其修理,属于合法占有,不肯在修理前交付船舶。两原告诉至海事法院,法院经审理认为,该合伙人未经两原告同意私自指定修理船厂的行为,对原告无约束力,船厂擅自扣留船舶系非法留置行为,判令船厂将船交付两原告。

(摘编自宁波海事法院调研资料)

# 海事诉讼 50 问

浙江六和律师事务所舟山分所

10、我们是温州的货代公司，本地一家外贸企业拖欠我司运费，我司该怎么办？

答：根据最高人民法院《关于海事法院收案范围的规定》，海事法院可以受理货运代理合同纠纷案件。因此，你公司可以向海事法院起诉，要求这家外贸企业给付运费。因合同纠纷提起的诉讼由合同履行地或被告住所地法院管辖，根据你司情况，应当由宁波海事法院管辖，你公司可以就近到该院温州法庭起诉。

11、我司进口货物在泰国装船，经上海中转，到青岛卸下，因货损货差原因与承运人发生纠纷，我司可否选择在上海海事法院起诉？

答：可以。《海事诉讼特别程序法》第六条第二款第（二）项规定，“因海上运输合同纠纷提起的诉讼，可以由转运港所在地海事法院管辖”。

12、一船在温州港作业时发生纠纷，造成港区设施损坏，该船船籍港在厦门，受害人能否到厦门海事法院起诉船东？

答：不能到厦门海事法院起诉。除了对地域管辖作出规定外，《海事诉讼特别程序法》还在第七条对“专属管辖”作出了规定，其中第（一）项规定：“因沿海港口作业纠纷提起的诉讼，由港口所在地海事法院管辖”，受害人应当到温州港所在地宁波海事法院起诉船东。

13、《海事诉讼特别程序法》与《民事诉讼法》规定的协议管辖有何不同？

答：从《民事诉讼法》第 25 条和第 244 条规定的协议管辖看，它适用于所有合同主体，不管是国内案件还是涉外案件，只要当事人协议选择的法院与争议有实际联系，协议管辖就会得到法院的支持。而《海事诉讼特别程序法》第 8 条规定的协议管辖，仅仅适用于双方当事人均为外国人、无国籍人、外国企业或组织的情况，而且当事人协议选择的法院即使是与纠纷没有实际联系的中国海事法院，也会得到我国海事法院的支持。

14、邻村有船欠我柴油款，最近船主要把船转让他人，我能不能自己去扣这条船，或申请地方法院扣这条船，以保护我的合法权益？

答：不能。扣船属于司法强制措施，应当由法院作出裁定后才能执行扣押行为。除行使留置权外，一切单位和个人未通过海事法院擅自扣船都是非法的。如果你想防止船主将船转让导致无法收回欠款，可以向海事法院提出海事请求保全申请，由海事法院依法采取扣船措施，如确有必要，地方法院可以协助海事法院实施保全措施。在为执行判决、仲裁裁决以及其他法院文书时，即在执行阶段，地方法院可以扣船，但在案件审理阶段不能扣船。

（未完待续）



# 中华人民共和国船舶及其有关 作业活动污染海洋环境防治管理规定

《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》已于2010年10月8日经第9次部务会议通过,现予公布,自2011年2月1日起施行。

部长 李盛霖

二〇一〇年十一月十六日

## 中华人民共和国船舶及其有关 作业活动污染海洋环境防治管理规定

### 第一章 总 则

**第一条** 为了防治船舶及其有关作业活动污染海洋环境,根据《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国防治船舶污染海洋环境管理条例》和中华人民共和国缔结或者加入的国际条约,制定本规定。

**第二条** 防治船舶及其有关作业活动污染中华人民共和国管辖海域适用本规定。

本规定所称有关作业活动,是指船舶装卸、过驳、清舱、洗舱、油料供受、修造、打捞、拆解、污染危害性货物装箱、充罐、污染清除以及其他水上水下船舶施工作业等活动。

**第三条** 国务院交通运输主管部门主管全国船舶及其有关作业活动污染海洋环境的防治工作。

国家海事管理机构负责监督管理全国船舶及其有关作业活动污染海洋环境的防治工作。

各级海事管理机构根据职责权限,具体负责监督管理本辖区船舶及其有关作业活动污染海洋环境的防治工作。

### 第二章 一般规定

**第四条** 船舶的结构、设备、器材应当符合国家有关防治船舶污染海洋环境的船舶检验规范以及中华人民共和国缔结或者加入的国际条约的要求,并按照国家规定取得相应的合格证书。

**第五条** 船舶应当依照法律、行政法规、国务院交通运输主管部门的规定以及中华人民共和国缔结或者加入的国际条约的要求,取得并随船携带相应的防治船舶污染海洋环境的证书、文书。

海事管理机构应当向社会公布本条第一款规定的证书、文书目录,并及时更新。

**第六条** 中国籍船舶持有的防治船舶污染海洋环境的证书、文书由国家海事管理机构或者其认可的机构签发;外国籍船舶持有的防治船舶污染海洋环境的证书、文书应当符合中华人民共和国缔结或者加入的国际条约的要求。

**第七条** 船员应当具有相应的防治船舶污染海洋环境的专业知识和技能,并按照有关法律、行政法规、规章的规定参加相应的培训、考试,持有有

效的适任证书或者相应的培训合格证明。

从事有关作业活动的单位应当组织本单位作业人员进行操作技能、设备使用、作业程序、安全防护和应急反应等专业培训，确保作业人员具备相关安全和防治污染的专业知识和技能。

**第八条** 港口、码头、装卸站和从事船舶修造作业的单位应当按照国家有关标准配备相应的污染监视设施和污染物接收设施。

港口、码头、装卸站以及从事船舶修造、打捞、拆解等有关作业活动的其他单位应当按照国家有关标准配备相应的防治污染设备和器材。

**第九条** 船舶从事下列作业活动，应当按照《中华人民共和国海事行政许可条件规定》的规定，取得海事管理机构的许可，并遵守相关操作规程，落实安全和防治污染措施：

(一) 在沿海港口进行舷外拷铲、油漆作业或者使用焚烧炉的；

(二) 在港区水域内洗舱、清舱、驱气以及排放压载水的；

(三) 冲洗沾有污染物、有毒有害物质的甲板的；

(四) 进行船舶水上拆解、打捞、修造和其他水上、水下船舶施工作业的。

**第十条** 海事管理机构在依法审批 3 万载重吨以上油轮的货舱清舱、1 万吨以上散装液体污染危害性货物过驳以及沉船打捞、油轮拆解等存在较大污染风险的作业活动时，可以要求申请人进行作业方案可行性研究。

**第十一条** 任何单位和个人发现船舶及其有关作业活动造成或者可能造成海洋环境污染的，应当立即就近向海事管理机构报告。

### 第三章 船舶污染物的排放与接收

**第十二条** 在中华人民共和国管辖海域航行、停泊、作业的船舶排放船舶垃圾、生活污水、含油污水、含有毒有害物质污水、废气等污染物以及压载水，应当符合法律、行政法规、有关标准以及中华人民共和国缔结或者加入的国际条约的规定。

**第十三条** 船舶不得向依法划定的海洋自然保护区、海洋特别保护区、海滨风景名胜區、重要渔业水域以及其他需要特别保护的海域排放污染物。

依法设立本条第一款规定的需要特别保护的海域的，应当在适当的区域配套设置船舶污染物接收设施和应急设备器材。

**第十四条** 船舶应当将不符合第十二条规定排放要求以及依法禁止向海域排放的污染物，排入具备相应接收能力的港口接收设施或者委托具备相应接收能力的船舶污染物接收单位接收。

船舶委托船舶污染物接收单位进行污染物接收作业的，其船舶经营人应当在作业前明确指定所委托的船舶污染物接收单位。

**第十五条** 船舶污染物接收单位进行船舶垃圾、残油、含油污水、含有毒有害物质污水接收作业，应当具有与其作业风险相适应的预防和清除污染的能力，并经海事管理机构批准。

**第十六条** 船舶污染物接收作业单位应当落实安全与防污染管理制度。进行污染物接收作业的，应当遵守国家有关标准、规程，并采取有效的防污染措施，防止污染物溢漏。

**第十七条** 船舶污染物接收单位应当在污染物接收作业完毕后，向船舶出具污染物接收单证，如实填写所接收的污染物种类和数量，并由船长签字确认。船舶污染物接收单证上应当注明作业单位名称，作业双方船名，作业开始和结束的时间、地点，以及污染物种类、数量等内容。

船舶应当携带相应的记录簿和船舶污染物接收单证到海事管理机构办理船舶污染物接收证明，并将船舶污染物接收证明保存在相应的记录簿中。

**第十八条** 国际航行船舶在驶离国内港口前应当将船上污染物清理干净，并在办理出口岸手续时向海事管理机构出示有效的污染物接收证明。

**第十九条** 船舶进行涉及污染物处置的作业，应当在相应的记录簿内规范填写、如实记录，真实反映船舶运行过程中产生的污染物数量、处置过程和去向。按照法律、行政法规、国务院交通运输主管部门的规定以及中华人民共和国缔结或者加入的国际条约的要求，不需要配备记录簿的，应当将有关情况在作业当日的航海日志或者轮机日志中如实记载。

船舶应当将使用完毕的船舶垃圾记录簿在船舶上保留 2 年；将使用完毕的含油污水、含有毒有害物质污水记录簿在船舶上保留 3 年。

**第二十条** 船舶污染物接收单位应当将接收的污染物交由具有国家规定资质的污染物处理单位进行处理，并每月将船舶污染物的接收和处理情况报海事管理机构备案。

**第二十一条** 接收处理含有有毒有害物质或者其他危险成份的船舶污染物的，应当符合国家有关危险废物的管理规定。来自疫区船舶产生的污染物，应当经有关检疫部门检疫处理后方可进行接收和处理。

**第二十二条** 船舶应当配备有盖、不渗漏、不外溢的垃圾储存容器，或者对垃圾实行袋装。

船舶应当对垃圾进行分类收集和存放，对含有有毒有害物质或者其他危险成分的垃圾应当单独存放。

船舶将含有有毒有害物质或者其他危险成分的垃圾排入港口接收设施或者委托船舶污染物接收单位接收的，应当向对方说明此类垃圾所含物质的名称、性质和数量等情况。

**第二十三条** 船舶应当按照国家有关规定以及中华人民共和国缔结或者加入的国际条约的要求，设置与生活污水产生量相适应的处理装置或者储存容器。

#### 第四章 船舶载运污染危害性货物及其有关作业

**第二十四条** 本规定所称污染危害性货物，是指直接或者间接进入水体，会损害水体质量和环境质量，从而产生损害生物资源、危害人体健康等有害影响的货物。

国家海事管理机构应当向社会公布污染危害性货物的名录，并根据需要及时更新。

**第二十五条** 船舶载运污染危害性货物进出港口，承运人或者代理人应当在进出港 24 小时前（航程不足 24 小时的，在驶离上一港口时）向海事管理机构办理船舶适载申报手续；货物所有人或者代理人应当在船舶适载申报之前向海事管理机构办理货物适运申报手续。

货物适运申报和船舶适载申报经海事管理机构审核同意后，船舶方可进出港口、过境停留或者进行装卸作业。

**第二十六条** 交付运输的污染危害性货物的特性、包装以及针对货物采取的风险防范和应急措施

等应当符合国家有关标准、规定以及中华人民共和国缔结或者加入的国际条约的要求；需要经国家有关主管部门依法批准后方可载运的，还需要取得有关主管部门的批准。

船舶适载的条件按照《中华人民共和国海事行政许可条件规定》关于船舶载运危险货物的适载条件执行。

**第二十七条** 货物所有人或者代理人办理货物适运申报手续的，应当向海事管理机构提交下列材料：

（一）货物适运申报单，包括货物所有人或者代理人有关情况以及货物名称、种类、特性等基本信息；

（二）由代理人办理货物适运申报手续的，应当提供货物所有人出具的有效授权证明；

（三）相应的污染危害性货物安全技术说明书，安全作业注意事项、防范和应急措施等有关材料；

（四）需要经国家有关主管部门依法批准后方可载运的污染危害性货物，应当持有有效的批准文件；

（五）交付运输下列污染危害性货物的，还应当提交下列材料：

1. 载运包装污染危害性货物的，应当提供包装和中型散装容器检验合格证明或者压力容器检验合格证明；

2. 使用可移动罐柜装载污染危害性货物的，应当提供罐柜检验合格证明；

3. 载运放射性污染危害性货物的，应当提交放射性剂量证明；

4. 货物中添加抑止剂或者稳定剂的，应当提交抑止剂或者稳定剂的名称、数量、温度、有效期以及超过有效期时应当采取的措施；

5. 载运限量污染危害性货物的，应当提交限量危险货物证明；

6. 载运污染危害性不明货物的，应当提交符合第三十一条规定的污染危害性评估报告。

**第二十八条** 承运人或者代理人办理船舶适载申报手续的，应当向海事管理机构提交下列材料：

（一）船舶载运污染危害性货物申报单，包括承运人或者代理人有关情况以及货物名称、种类、特性等基本信息；

(二) 海事管理机构批准的货物适运证明;

(三) 由代理人办理船舶适载申报手续的,应当提供承运人出具的有效授权证明;

(四) 防止油污证书、船舶适载证书、船舶油污损害民事责任保险或者其他财务保证证书;

(五) 载运污染危害性货物的船舶在运输途中发生过意外情况的,还应当在船舶载运污染危害性货物申报单内扼要说明所发生意外情况的原因、已采取的控制措施和目前状况等有关情况,并于抵港后送交详细报告;

(六) 列明实际装载情况的清单、舱单或者积载图;

(七) 拟进行装卸作业的港口、码头、装卸站。

定船舶、定航线、定货种的船舶可以办理不超过一个月期限的船舶定期适载申报手续。办理船舶定期适载申报手续的,除应当提交本条第一款规定的材料外,还应当提交能够证明固定船舶在固定航线上运输固定污染危害性货物的有关材料。

**第二十九条** 海事管理机构收到货物适运申报、船舶适载申报后,应当根据第二十六条规定的条件在 24 小时内作出批准或者不批准的决定;办理船舶定期适载申报的,应当在 7 日内作出批准或者不批准的决定。

**第三十条** 货物所有人或者代理人交付船舶载运污染危害性货物,应当采取有效的防治污染措施,确保货物的包装与标志的规格、比例、色度、持久性等符合国家有关安全与防治污染的要求,并在运输单证上如实注明该货物的技术名称、数量、类别、性质、预防和应急措施等内容。

**第三十一条** 货物所有人或者代理人交付船舶载运污染危害性不明的货物,应当由国家海事管理机构认定的评估机构进行污染危害性评估,明确货物的污染危害性质和船舶载运技术条件,并经海事管理机构确认后方可交付船舶运输。

国家海事管理机构应当根据下列标准认定并定期公布本条第一款规定的评估机构名单:

(一) 有固定的办公场所,并配备必要的检测、鉴定等设施、设备;

(二) 具有与污染危害性货物评估相适应技术能力的专业人员;

(三) 有符合污染危害性货物评估要求的管理

制度。

**第三十二条** 曾经载运污染危害性货物的空容器和运输组件,应当彻底清洗并消除危害,取得由具有国家规定资质的检测机构出具的清洁证明后,方可按照普通货物交付船舶运输。在未彻底清洗并消除危害之前,应当按照原所装货物的要求进行运输。

**第三十三条** 海事管理机构认为交付船舶载运的货物应当按照污染危害性货物申报而未申报的,或者申报的内容不符合实际情况的,经海事管理机构负责人批准,可以采取开箱等方式查验。

海事管理机构在实施开箱查验时,货物所有人或者代理人应当到场,并负责搬移货物,开拆和重封货物的包装。海事管理机构认为必要时,可以径行开验、复验或者提取货样。有关单位和个人应当配合。

**第三十四条** 船舶不符合污染危害性货物适载要求的,不得载运污染危害性货物,码头、装卸站不得为其进行装卸作业。

发现船舶及其有关作业活动可能对海洋环境造成污染危害的,码头、装卸站、船舶应当立即采取相应的应急措施,并向海事管理机构报告。

**第三十五条** 从事污染危害性货物装卸作业的码头、装卸站,应当符合安全装卸和污染物处理的相关标准,并向海事管理机构提交安全装卸和污染物处理能力情况的有关材料。海事管理机构应当将具有相应安全装卸和污染物处理能力的码头、装卸站向社会公布。

载运污染危害性货物的船舶应当在海事管理机构公布的具有相应安全装卸和污染物处理能力的码头、装卸站进行装卸作业。

**第三十六条** 船舶进行散装液体污染危害性货物过驳作业的,应当符合国家海上交通安全和防治船舶海洋污染环境的管理规定和技术规范,选择缓流、避风、水深、底质等条件较好的水域,远离人口密集区、船舶通航密集区、航道、重要的民用目标或者设施、军用水域,制定安全和防治污染的措施和应急计划并保证有效实施。

**第三十七条** 进行散装液体污染危害性货物过驳作业的船舶,其承运人、货物所有人或者代理人应当向海事管理机构提交下列申请材料:

(一) 船舶作业申请书, 内容包括作业船舶资料、联系人、联系方式、作业时间、作业地点、过驳种类和数量等基本情况;

(二) 船舶作业方案、拟采取的监护和防治污染措施;

(三) 船舶作业应急预案;

(四) 对船舶作业水域通航安全和污染风险的分析报告;

(五) 与具有相应资质的污染清除作业单位签订的污染清除作业协议。

以过驳方式进行油料供受作业的, 应当提交本条第一款第(一)、(二)、(三)、(五)项规定的材料。

海事管理机构应当自受理申请之日起2日内根据第三十六条规定的条件作出批准或者不予批准的决定。2日内无法作出决定的, 经海事管理机构负责人批准, 可以延长5日。

**第三十八条** 从事船舶油料供受作业的单位应当向海事管理机构备案, 并提交下列备案材料:

(一) 工商营业执照;

(二) 安全与防治污染制度文件、应急预案、应急设备物资清单、输油软管耐压检测证明以及作业人员参加培训情况;

(三) 通过船舶进行油料供受作业的, 还应当提交船舶相关证书、船上油污应急计划、作业船舶油污责任保险凭证以及船员适任证书;

(四) 燃油质量承诺书; 从事成品油供受作业的单位应当同时提交有关部门依法批准的成品油批发或者零售经营的证书。

**第三十九条** 进行船舶油料供受作业的, 作业双方应当采取满足安全和防治污染要求的供受油作业管理措施, 同时应当遵守下列规定:

(一) 作业前, 应当做到:

1. 检查管路、阀门, 做好准备工作, 堵好甲板排水孔, 关好有关通海阀;

2. 检查油类作业的有关设备, 使其处于良好状态;

3. 对可能发生溢漏的地方, 设置集油容器;

4. 供受油双方以受方为主商定联系信号, 双方均应切实执行。

(二) 作业中, 要有足够人员值班, 当班人员

要坚守岗位, 严格执行操作规程, 掌握作业进度, 防止跑油、漏油;

(三) 停止作业时, 必须有效关闭有关阀门;

(四) 收解输油软管时, 必须事先用盲板将软管有效封闭, 或者采取其他有效措施, 防止软管存油倒流入海。

海事管理机构应当对船舶油料供受作业进行监督检查, 发现不符合安全和防治污染要求的, 应当予以制止。

**第四十条** 船舶燃油供给单位应当如实填写燃油供受单证, 并向船舶提供燃油供受单证和燃油样品。燃油供受单证应当包括受油船船名, 船舶识别号或国际海事组织编号, 作业时间、地点, 燃油供应商的名称、地址和联系方式以及燃油种类、数量、密度和含硫量等内容。船舶和燃油供给单位应当将燃油供受单证保存3年, 将燃油样品妥善保存1年。

燃油供给单位应当确保所供燃油的质量符合相关标准要求, 并将所供燃油送交取得国家规定资质的燃油检测单位检测。燃油质量的检测报告应当留存在作业船舶上备查。

**第四十一条** 船舶从事300吨及以上的油类或者比重小于1且不溶、微溶于水的散装有毒液体物质的装卸、过驳作业, 应当布设围油栏。

布设围油栏方案应当在作业前报海事管理机构备案。因受自然条件或者其他原因限制, 不适合布设围油栏的, 可以采用其他防治污染替代措施, 但应当将拟采取的替代措施和理由在作业前报海事管理机构同意。

**第四十二条** 载运污染危害性货物的船舶进出港口和通过桥区、交通管制区、通航密集区以及航行条件受限制的区域, 或者载运剧毒、爆炸、放射性货物的船舶进出港口, 应当遵守海事管理机构的特别规定, 并采取必要的安全和防治污染保障措施。

**第四十三条** 船舶载运散发有毒有害气体或者粉尘物质等货物的, 应当采取密闭或者其他防护措施。对有封闭作业要求的污染危害性货物, 在运输和作业过程中应当采取措施回收有毒有害气体。

## 第五章 船舶拆解、打捞、修造和其他

水上水下船舶施工作业

**第四十四条** 进行船舶修造、水上拆解作业的，应当在海事管理机构确定并公布的地点进行。禁止采取冲滩方式进行船舶拆解作业。

**第四十五条** 进行船舶拆解、打捞、修造和其他水上水下船舶施工作业的，应当遵守相关操作规程，并采取必要的安全和防治污染措施。

**第四十六条** 在进行船舶拆解和船舶油舱修理作业前，作业单位应当将船舶上的残余物和废弃物进行有效处置，将燃油舱、货油舱中的存油驳出，进行洗舱、清舱、测爆等工作，并按照规定取得船舶污染物接收证明和有效的测爆证书。

船舶燃油舱、货油舱中的存油需要通过驳方式交付储存的，应当交由船舶污染物接收单位或者依法获得船舶油料供受作业资质的单位储存，并按照规定第三十七条的规定经过海事管理机构的批准。

**第四十七条** 在船坞内进行船舶修造作业的，修造船厂应当将坞内污染物清理完毕，确认不会造成水域污染后，方可沉起浮船坞或者开启坞门。

**第四十八条** 船舶拆解、打捞、修造或者其他水上水下船舶施工作业结束后，应当及时清除污染物，并将作业全过程产生的污染物的清除处理情况一并向海事管理机构报告，海事管理机构可以视情况进行现场核实。

## 第六章 法律责任

**第四十九条** 海事管理机构发现船舶、有关作业单位存在违反本规定行为的，应当责令改正；拒不改正的，海事管理机构可以责令停止作业、强制卸载，禁止船舶进出港口、靠泊、过境停留，或者责令停航、改航、离境、驶向指定地点。

**第五十条** 违反本规定，船舶的结构不符合国家有关防治船舶污染海洋环境的船舶检验规范或者有关国际条约要求的，由海事管理机构处10万元以上30万元以下的罚款。

**第五十一条** 违反本规定，船舶、港口、码头和装卸站未配备防治污染设施、设备、器材，有下列情形之一的，由海事管理机构予以警告，或者处2万元以上10万元以下的罚款：

(一) 配备的防治污染设施、设备、器材数量不能满足法律、行政法规、规章、有关标准以及我

国缔结或者参加的国际条约要求的；

(二) 配备的防治污染设施、设备、器材技术性能不能满足法律、行政法规、规章、有关标准以及我国缔结或者参加的国际条约要求的。

**第五十二条** 违反本规定，船舶未持有防治船舶污染海洋环境的证书、文书的，由海事管理机构予以警告，或者处2万元以下的罚款。

**第五十三条** 违反本规定，船舶向海域排放本规定禁止排放的污染物的，由海事管理机构处3万元以上20万元以下的罚款。

**第五十四条** 违反本规定，船舶排放或者处置污染物，有下列情形之一的，由海事管理机构处2万元以上10万元以下的罚款：

(一) 超过标准向海域排放污染物的；

(二) 未按照规定在船上留存船舶污染物排放或者处置记录的；

(三) 船舶污染物处置记录与船舶运行过程中产生的污染物数量不符合的。

**第五十五条** 违反本规定，船舶污染物接收单位未经海事管理机构批准，擅自进行船舶垃圾、残油、含油污水、含有毒有害物质污水接收作业的，由海事管理机构处1万元以上5万元以下的罚款；造成海洋环境污染的，处5万元以上25万元以下的罚款。

**第五十六条** 违反本规定，船舶、船舶污染物接收单位接收处理污染物，有下列第(一)项情形的，由海事管理机构予以警告，或者处2万元以下的罚款；有下列第(二)项、第(三)项情形的，由海事管理机构处2万元以下的罚款：

(一) 船舶未如实记录污染物处置情况的；

(二) 船舶未按照规定办理污染物接收证明的；

(三) 船舶污染物接收单位未按照规定将船舶污染物的接收和处理情况报海事管理机构备案的。

**第五十七条** 违反本规定，未经海事管理机构批准，船舶载运污染危害性货物进出港口、过境停留、进行装卸的，由海事管理机构对其承运人、货物所有人或者代理人处1万元以上5万元以下的罚款；未经海事管理机构批准，船舶进行散装液体污染危害性货物过驳作业的，由海事管理机构对船舶处1万元以上5万元以下的罚款。

**第五十八条** 违反本规定，有下列第(一)项

情形的,由海事管理机构予以警告,或者处2万元以上10万元以下的罚款;有下列第(二)项、第(三)项、第(四)项情形的,由海事管理机构处2万元以上10万元以下的罚款:

(一)船舶载运的污染危害性货物不具备适运条件的;

(二)载运污染危害性货物的船舶不符合污染危害性货物适载要求的;

(三)载运污染危害性货物的船舶未在具有相应安全装卸和污染物处理能力的码头、装卸站进行装卸作业的;

(四)货物所有人或者代理人未按照规定对污染危害性不明的货物进行污染危害性评估的。

**第五十九条** 违反本规定,有下列情形之一的,由海事管理机构处2000元以上1万元以下的罚款:

(一)船舶未按照规定保存污染物接收证明的;

(二)船舶油料供受单位未如实填写燃油供受单证的;

(三)船舶油料供受单位未按照规定向船舶提供燃油供受单证和燃油样品的;

(四)船舶和船舶油料供受单位未按照规定保存燃油供受单证和燃油样品的。

**第六十条** 违反本规定,进行船舶水上拆解、旧船改装、打捞和其他水上水下船舶施工作业,造成海洋环境污染损害的,由海事管理机构予以警告,或者处5万元以上20万元以下的罚款。

## 第七章 附 则

**第六十一条** 军事船舶以及国务院交通运输主管部门所辖港区水域外渔业船舶污染海洋环境的防治工作,不适用本规定。

**第六十二条** 本规定自2011年2月1日起施行。

(上紧接第19页)现场指导、及时解决问题;质量检验部门全程动态跟踪,一丝不苟抓质量……。面对规范、程序、审查、建造和检验各个环节难以想象的困难中,所有参加单位都以最大的热情投入到了工作中,积极协调,精诚协作,共同克服了一道道的障碍,共同付出了各自的辛勤汗水,取得了圆满的成功,为我国造船新规范、新标准的应用,走出了一条独立自主的创新之路,同时也探索了一条切实可行的推进工作模式,对赶超世界领先水平有着重大借鉴意义。

期间,浙江省交通投资集团有限公司和浙江省海运集团等有关单位领导也经常下工地进行指导。国际船级社协会理事会主席、中国船级社总裁李科浚以及CCS总部、全国各地船级社负责人、上海佳豪船舶工程设计有限公司等单位领导、专家80余人也曾来到五垒山,对五洲公司生产进行现场指导。在上级部门鼓励、支持下,在相关设计单位帮助下,在公司全体员工的共同努力下,一个又一个生产技术难关被攻克,2008年1月23日,该船成功下水;2008年5月28日顺利交接并投入运营。经过2年多的海上实际营运表明,该船完全达到设计的标准和要求。

而后,五洲公司将符合共同结构规范的散货船设计建造技术推广应用到后续制造的57500DWT散货船、35000DWT运木/散货船等船型上,经济效益显著。

目前,经实船设计验证并完善的该共同规范计算软件已推广应用到其它22型散货船设计与建造中,也取得很好的经济效益和社会效益,市场前景十分广阔,通过本项目的成功示范应用,为相关船型设计、建造与检验提供了宝贵的参考价值,产业化应用前景广阔。浙江省是中国造船大省,现在有船舶企业600多家,在本项目的研究成果推广及示范作用下,按我省沿海船厂每年制造20艘5万吨级“共同规范”散货船计,就可年创产值约50亿元人民币,年创利税约5亿元人民币。

“共同规范”倡导的是更坚固、更安全、更环保的理念,符合当今全社会节能减排低碳的要求。本项目的示范推广,对于我国造船业采用“共同规范”将起到十分积极的推动作用,有利于提升船舶制造企业创业创新能力,大大促进了船舶制造行业腾飞,有利于我国的造船业抓住这次千载难逢的发展机遇,将中国建设成为世界第一造船大国和造船强国。



## 市场新闻

### 浙江船舶交易市场党支部同舟山海事局 政务中心共建结对

2010年12月17日,为促进支部共同建设,提升窗口服务水平,按照新时期党建工作目标和要求,浙江船舶交易市场与舟山海事局政务中心正式签订了支部共建协议、结为共建友好单位。17日下午,双方代表在交易市场会议室举行了正式签约仪式,交易市场龚银交总经理和邱志刚书记、海事政务中心张海军书记和郑佳副主任等参加签约仪式。

浙江船舶交易市场同舟山海事局多年来一直保持了较好的合作关系,舟山海事局对市场的发展给予了大力的支持。对这次支部共建活动,双方都十分的重视,组建成立了以交易市场邱志刚书记和政务中心张海军书记为首的共建活动领导小组,共同筹划具体共建结对方案,并探索建立经常性的联络机制。



这是双方单位政治生活中的一件大事,是一次重要的共建携手,有利于进一步加强双方的融合互动,更好促进工作水平与窗口服务质量的提升。

### 宁波市港航局调研宁波船舶交易市场

1月5日,宁波市港航局姚越云副局长带队调

研宁波市船舶交易市场有限公司,听取该公司关于宁波船舶交易市场船舶交易业务的具体流程和公司内部规范制度建设的详细情况,以及去年该市场服务航运企业的介绍。

姚越云副局长在调研中指出,船舶交易作为推动现代航运业发展的重要内容,今后宁波市船舶交易市场要围绕“管理出效益、服务出效益、加强协调联系”三大要求,规范船舶交易行为,打造宁波船舶交易品牌,为宁波船东和航运企业提供优质服务。他强调,宁波船舶交易市场要根据全市推进“三位一体”港口服务体系平台项目建设的统筹安排,进一步加强和有关部门的沟通联系,为做大做强宁波船舶交易平台作出更大贡献。

交通运输部《船舶交易管理规定》实施后,宁波市船舶交易市场有限公司作为交通运输部公布的全国首批七家船舶交易服务机构之一,自去年10月份开始,已经逐步开始承担船舶交易服务机构职能。2010年,宁波市船舶交易市场合计交易船舶22艘,船成交金额达到3.85亿元人民币。

## 本市新闻

### 浙海海运公司5.75万吨散货船 在五洲公司顺利开工

由浙江省海运集团浙海海运有限公司投资建造的5.75万吨散货船开工仪式,于2010年12月21日上午在舟山五洲船舶修造有限公司举行。浙海海运有限公司副总经理杨再刚、五洲公司总经理骆永法、副总经理周明海、柳长胜与公司及协作单位员工参加了开工仪式。仪式由五洲公司副总经理杨新清主持。9时58分,浙海海运杨副总经理和五洲公司骆总经理共同按下水下等离子切割线的点火按钮,5.75万吨散货船的第一块钢板开始了切割。

该船按照CSR共同规范标准设计建造,总长189.99m,垂线间长183.80m,型宽32.26m,型深18.00m,设计吃水11.50m,结构吃水12.89m。载重量约为57500吨,服务航速14.1节,续航力18000海里。

该船是五洲公司开工建造的 5.75 万吨级批量船型中第 8 艘船,预计到 2012 年完成该系列全部 8 艘船的建造。(舟山五洲船舶修造有限公司供稿)

### 舟山市造船完工量翻番

1-11 月,舟山市交付新船 145 艘,造船完工量达 611 万载重吨,同比增长 1.2 倍;新承接订单量 917 万载重吨,与去年同期基本持平;手持订单量 2379 万载重吨,同比增长 10.3%。三大指标分别占全国市场份额的 10.8%、14.3%、11.9%。



公司建造的 35000DWT 运木散货船举行了隆重的开工仪式。台州海运有限公司董事长、总经理与五洲公司总经理共同按下等离子水下切割线的点火按钮,蓝色的等离子光束将水下的钢板整齐地划开,这是五洲公司近期开工建造的第二艘 35000DWT 运木散货船。此船总长 179.90 米,型宽 28.40 米,型深 15.00 米,设计吃水 10.00 米,载重吨 35000 吨,舱容 44500m<sup>3</sup>。五洲公司从 2004 年启动造船项目以来,已经成功地建造了五种十余艘不同载重量、不同类型的散货船。

### 2010 年舟山港域建成 7 个万吨级泊位

2010 年,舟山港域港口开发建设加快推进,重大港口项目进展顺利,全年完成万吨级以上泊位 7 个。分别为老塘山五期 12 万、3.5 万、1 万吨级泊位各 1 个,金润石油 5 万吨级泊位 1 个,纳海油污 3 万吨级泊位 2 个,建桥能源 5 万吨级泊位 1 个。

据统计,“十一五”期间,舟山港域新增 27 个万吨级码头泊位,万吨级码头泊位数达到 41 个,比“十五”期末增长 141%。

### 黄海造船“大玉霞”号正式命名下水

1 月 5 日,由黄海造船有限公司为中远航运股份有限公司建造的 28000 吨多用途重吊船大玉霞号在 5 万吨船台上命名下水。

黄海造船有限公司共承建中远航运股份有限公司该型船 8 艘,该船由上海欧得利船舶工程有限公司设计。总长 166.31m、型宽 27.40m、型深 14.20m、设计吃水 8.50m,载重量 28000 吨,服务航速 15.2Kn。可装载 1700 多个标准箱。这是继“大丹霞”和“大紫芸”号之后为中远航运建造的第 3 艘该型船舶。

## 造船新闻

### 五洲公司 35000DWT 散货船 2# 隆重开工

2010 年 12 月 8 日上午,浙江省海运集团舟山五洲船舶修造有限公司在船体车间为台州海运有限

### 现代重工斩获 5.2 亿美元钻井船订单

1 月 5 日,韩国现代重工宣布斩获美国油田服务提供商 Diamond Offshore Drilling 的一艘深海钻井船订单,价值 5.2 亿美元。

现代重工在一份声明中表示这艘船将在 2013

年年中交付。

双方签订的合同中还包括了一项选择权条款,买家有权在 2011 年第一季度结束前再订购一艘同类船舶。如果买家行使此条款,那合同总价将超过 10 亿美元。

据悉,此深水钻井船型长 229.2 米,型宽 36 米,可在水下 3600 米处进行钻井操作。

到目前为止,现代重工已接获过 5 艘钻井船订单。这家世界最大的船厂表示它希望此次与 Diamond Offshore Drilling 的交易能够为船厂带来更多的欧美客户。

现代重工今年的销售目标是 240 亿美元,比 2010 年增长 20%。现代重工旗下的造船业务预计将为此贡献 110 亿美元,包括现代 Samho 船厂。而在造船业务中,海洋工程业务预计将贡献 44% 的收入,将近 48 亿美元。

### 中海工业获港船厂又一艘废钢船拆解

12 月 28 日,长 210 米,型宽 32.25 米,型深 16.4 米,载重吨位近 6 万吨的“桂河”轮徐徐靠上获港船厂码头,这是该厂 2010 年购进的第三艘废钢船,也是继上月 5 万吨“广源”进厂后的又一艘“巨无霸”级巨轮,再次刷新了该厂购进最大船舶的记录。

在中海工业领导的大力支持下,在江苏、安徽等沿江各海事部门的通力协助下,“桂河”轮终于安全抵达获港船厂。

### 两江海运订造 2 艘 4.75 万吨散货船

1 月 6 日消息,两江海运与江苏东方船厂签定了 2 艘 4.75 万吨散货船舶建造合同。

目前,船舶建造的各项工作正在有序推进,为保证造船质量及工期,两江海运成立了监造小组,制定了船舶监造相关规定,待船舶开工时监造小组将同时入驻船厂直至船舶出厂,确保船舶的建造质量,此次签约的 2 艘散货船预计于 2012 年上半年交付。

### 中外运航运拟斥一亿美元购油轮

中外运航运公布,公司拟以总代价 1 亿美元(约 7.8 亿港元)收购一艘建于 08 年名为 GRAND SEA 的油轮,代价将会以现金支付。

另外,中外运航运控股股东中国外运集团间接控制的南京油运股份有限公司与公司订立有条件的租船协议,对方同意向公司租用船舶,为期 5 年,并于租船协议期满后购买船舶;据此,对方于租船协议项下应付的总代价约为 1.27 亿美元(约 9.91 亿港元),其中约 4,700 万美元为期内租赁船舶应付总额,8,000 万美元为届满后购买船舶应付总额。

### 山东海运签下购船第一单 2013 年还有 5 单

山东海运股份有限公司与蓬莱中柏京鲁船业有限公司,1 月 5 日签署 75200 吨散货轮购船协议。这是山东海运成立以来购买的第一艘船,在山东省海运历史上具有重要意义。

山东海运成立于去年 10 月,是山东省建设半岛蓝色经济区的重要载体,承担着振兴山东省海运产业的重任。此次,山东海运购买的 75200 吨散货轮属于巴拿马型散货船,将于今年 9 月份交付。根据计划,2013 年上半年前,还将有三条好望角型、两艘大灵便型散货船可交付运营。

### 地中海航运计划新开西非支线

1 月 7 日消息,地中海航运计划今年 2 月初新开一条西非支线。该西非航线将挂靠圣佩德罗、蒙罗维亚和弗里敦等港口,投入 1 艘运力,航线班期为 10 天。该航线将通过圣佩德罗港,与地中海另外两条西非航线衔接,从而进一步优化地中海航运在西非地区的航线布局。

### 德翔航运 2011 年加开两条美西线

德翔航运董事长陈德胜 1 月 5 日表示,2010 年公司营业收入同比有望超过 66%,公司 2011 年将加开两条美西线,估计 2011 年营业收入与箱运量可增长两成以上。据悉,德翔计划 2011 年初下

## 航运新闻

单订造4艘4000TEU新船,并保留2艘同类型船的选择权。德翔航运目前已经名列全球第22大集装箱船公司,营运船舶超过40艘,航线超过36条。公司2010年前3季度集装箱运量达到154.8万箱,同比增长32%,2011年估计箱运量可增长两成以上。

### 汉堡航运将加盟远东/印巴合作航线

汉堡航运1月5日表示,公司将加盟由长荣将与西马泰克航运公司合作开辟的一条远东/印巴航线。据悉该航线将挂靠天津新港、青岛、上海、宁波、香港、新加坡、丹戎帕拉帕斯港、巴生港、孟买、卡拉奇和科伦坡等港口。航线将投入6艘2700-2800TEU运力。航线首航将于1月5日开出。此前,汉堡航运通过向万海航运、宏海箱运舱位租赁舱位的方式,经营一条远东/印巴航线。这次与长荣合作新开的第二条远东/印巴航线,将与此前经营的航线形成互补。

## 港口新闻

### 秦皇岛港吞吐量年增5.4%

秦皇岛港1月6日公布,2010年全年累计吞吐量约达2.57亿吨,再创历史新高,约较去年增加5.4%。其中,煤炭吞吐量完成2.24亿吨,较上年增长8.5%。

秦皇岛港是中国北煤南运的主枢纽港,尽管去年煤炭市场行情起伏不定、恶劣天气影响持续增加的情况下,该港吞吐量逆势上升,北煤南运主枢纽港地位进一步巩固,国际综合性大港规模逐渐成形。该港上半年吞吐量为1.3亿吨,其中煤炭完成1.12亿吨,增长13.9%。

为提高港口运输生产效率,秦皇岛港股份有限公司去年推行煤炭泊位、堆场长租模式,稳定大宗货源。在保持矿石和大豆等散货货源市场份额的基础上,亦增加化肥和钢材货模拟重,并成功开发柴油、航空煤油及「月东」海洋原油的中转工作,吞吐量创12年来新高。

### 张家港保税港区海关税收突破50亿

2010年,张家港保税港区进一步放大政策功能优势和物流集聚效应,推动进出口业务稳步增长。据统计,截至2010年12月中旬,保税港区海关入库税款突破50亿元,同比增长25.7%。

据海关相关人士介绍,2010年,张家港保税港区海关在不断加强价格监控、努力提高综合治税整体效能的同时,通过强化稽查和缉私,并加强归类、审价、原产地审核,有效防止了税款的跑、冒、滴、漏,确保国家税款的应收尽收。此外,该关深入推进24小时预约通关、担保放行、上门验放、网上支付等便捷通关措施,有力推动了外贸发展,促进了税收增长。

### 营口港去年累计完成货物吞吐量2.25亿吨

1月6日消息,营口港2010年累计完成货物吞吐量2.25亿吨,同比增长28.3%;完成集装箱吞吐量333.8万标准箱,同比增长31.6%。两项指标均创历史新高。去年营口港紧盯市场,加强与大企业集团的战略合作,港口的市场份额不断扩大。营口港还前移港口功能,延伸服务,一方面在东北及内蒙古东部地区各中心城市都建立了陆港,一方面积极扩大低碳的海铁联运业务,集装箱班列增加到30多条,全年海铁联运集装箱总量跃居全国第一。在港口生产跨越增长的同时,港口建设也是捷报频传。30万吨级矿石专用码头、散粮中转设施等“十一五”建设项目相继竣工投产。



### 巴生港吞吐量同比大幅增长

马来西亚巴生港西港 1 月 4 日宣布, 该港区 2010 年集装箱吞吐量共完成 550 万 TEU, 同比增长了 25%。展望 2011 年, 该港区预计将完成 600 万 TEU 的箱量。目前西港共有 5 个泊位, 近期港区还将建设一个 300 米岸线的泊位。此外, 巴生港北港也将增加 1 个泊位。预计 2 个泊位将于 2011 年三季度完工。目前 2010 年巴生港全部集装箱吞吐量数据尚未出台, 不过根据 2010 年三季度数据估算, 北港业务增长与西港基本相同, 整个巴生港全年吞吐量大致在 900 万 TEU 以上, 增幅约 25%。

### 马迹山港区吞吐量 连续 3 年突破 5000 万吨

2010 年, 舟山马迹山港区全年吞吐量创历史新高, 达 5640.17 万吨, 这也是马迹山港区连续 3 年货物吞吐量突破 5000 万吨。舟山嵊泗海事处精心履职, 有效服务马迹山港区高效运行。

2010 年马迹山港区共安全进出外轮 497 艘次, 国内二程船 3720 艘次。其中, 港区成功接卸了包括 36.5 万吨级在内的 30 万吨级上超大型散货船舶共 63 艘次, 创造了亚洲乃至全球港口进出港超大型货船数量、吨位和吃水之最。

## 物流新闻

### 泰达物流筹建海关进出口集装箱验放中心

泰达物流宣布, 拟将其拥有位于天津经济技术开发区的旧堆场, 改建为海关进出口集装箱验放中心, 该项目预定于 2011 年第 3 季度完成。

泰达物流 1 月 3 日发布公告称, 拟将其拥有位于天津经济技术开发区面积约 3.62 万平方米的旧堆场, 改建为海关进出口集装箱验放中心, 预期该项目的投入运营将对公司在保税仓储方面的业绩产生正面影响。目前该土地的前期平整工作已经初步完成, 及该土地上的建筑工程尚在筹划中。该项目预定于 2011 年第 3 季度完成。

### 宁波北仑区物流业发展势头猛

自 1995 年宁波富邦物流落户宁波北仑区以来, 北仑区内资物流业发展速度进一步加快。从北仑区工商分局了解到, 年初至今, 北仑区新增内资物流公司 161 家, 注册资本达 67369 万元, 新增物流分公司 19 家。

2009 年 5 月 8 日, 宁波经济技术开发区现代国际物流园区成立, 将利用 5 年左右的时间, 把园区建设成为环境优美、功能完备辐射力强的港口物流功能标志性区块。建成后, 园区可容纳规模化的物流企业约 15 家, 一般物流企业约 100 家, 制造业企业约 250 家。截至 1 月份, 物流园区共引进知名物流企业 3 家, 一般物流企业 82 家, 制造业企业 243 家。

### 2010 年满洲里口岸 货运量突破 2600 万吨创历史新高

2010 年内蒙古满洲里口岸货运量一举突破 2600 万吨, 达到 2611.3 万吨, 同比增长 8.1%, 创造了口岸运量历史最好成绩。

2010 年满洲里口岸进出口货运量稳步增长, 呈现出进口小幅上扬, 出口大幅增长的特点。截止 2010 年 12 月 31 日, 满洲里口岸货运量累计完成 2611.3 万吨, 同比增长 8.1%; 其中进口 2015.0 万吨, 同比增长 1.9%; 出口 185.5 万吨, 同比增长 49.1%; 转口 410.8 万吨, 同比增长 28.5%。

### 港口物流产业园落户响水港

1 月 5 日, 由江苏粤海物流产业园有限公司投资建设的港口物流产业园项目在盐城港响水港区双港作业区落户, 并已完成了企业备案和注册登记的全部工作。

该项目总投资 40 亿元, 计划用地 3000 亩、新建 5000 吨级散杂货和件杂货码头泊位 2 个, 占用岸线 540 米, 陆地总建筑面积 129.3 万平方米。一期工程计划投资 16 亿元, 2012 年底完成, 二期工程计划投资 24 亿元, 2013 年 4 月 30 日完成全部建设。

# 舟山烽火墩

□ 车鸿云

舟山地处我国东大门，地势险要，历来是兵家必争之地。南宋建炎四年（1130年）8月，由于海疆不宁，当朝命陈思恭屯兵明州（今宁波）以防海道敌舟北来。南宋嘉定七年（1214年）舟山设三姑、岑港、猎港（今沥港）、海内、白峰五寨，各驻军士。五寨虽各有寨官统辖，但无舟船可以往来，相隔又远，给各寨驻防联络带来很大困难。南宋宝庆二年（1226年）除仍设五寨外，增设了岱山两寨，增派水军和舟船供士兵用。南宋淳佑六年（1246年），枢密院下令：“一禁兵船出洋；二令沿海列寨犄角剿寇；一修沿海三十寨战舰；二修沿海士军寨屋”以示加强海防。南宋宝佑五年（1257年），朝廷又增螺头、盐仓等九寨。由于朝廷腐败，舟山守军各寨不力，“寨无可用之卒，卒无可用之舟，教练不习，击刺不娴，人员更易”，反映当时驻防的情况。南宋宝佑六年（1258年），舟山时有海盗骚扰，“边声日急，贼寇伺海道”。为了加强海防，各寨之间互相联络置烽燧（烽火墩前身）。各寨守卒相度地势，日举烟旗、夜举火号。每夜举火必以五起五落为准，待彼相应，方始住火。采取举烽燧的措施来加强岛屿间、海陆之间的联系，在当时的条件下无疑有一定的作用。

从元朝起，日本一些海盗便在中国东部沿海烧杀抢掠，无恶不作。史称“倭寇”。至明朝，舟山成了倭寇骚扰的主要目标。舟山人民深受其害，对倭寇深恶痛绝。为保卫海疆，明洪武十三年（1380年）朝廷在舟山设守御千户所，明洪武十七年（1384年）所改卫，明洪武二十一年（1388年）徙卫于象山之东门。舟山改置中中、中左两所，辖一



（抗倭名将——卢钟）

关三寨，设烽墩（烽火墩）28处。中中所设烽火墩13处，即舟山、外湖、螺头门、鹿颈、蒲沙、西山、椴齿、峙岙、郎家碛、袁家碛、三江、干榄、朱家尖；中左所设烽火墩15处，即青垒头、西碛、顺母涂、榭浦、石墙墩、包家、石同门、沈家门、接待寺、赤石嘴、小展、钩屿、程家墩、石墙头、塘头咀。所设烽墩以舟山之朱家尖矗峙最高，所望独远，设总台，派总督备倭。明嘉靖年间，朝廷派大将卢钟、俞大猷、戚继光等平倭。1548年双屿之役、1553年5月定海沥港之战、1553年8月普陀山大捷、1556年9月榭浦芦花之战、1558年2月岑港之战，先后狠狠打击倭寇，平息了倭患。在打击倭寇入侵的斗争中，烽火墩起



到了很大的作用。

据《定海厅志》地图卷中标，舟山有烽火台

(即烽火墩) 31 处。因年代久远，目前尚存定海马岙镇炮台岗烽火墩、定海烟墩乡双狮山烽火墩、普陀勾山镇黄村山烽火墩、普陀山烟墩烽火墩等四处。这些残存的烽火墩位置与定海厅志所载基本相符。从上述烽火墩来看，多设在沿海的山岗上，居高临下可瞭望海洋上的动静，而且构筑在险要地带，燃起烽烟能相互瞭望，便于信息联络。特别是定海烟墩乡双狮山上的烽火墩，除了烽火墩以外还有寨屋供士兵避寒暑、住宿、食膳，是典型的海岛式烽火墩。烟墩乡位于舟山本岛的西端，双狮山为最高峰海拔约有 300 米。顺山岗线的烽火墩，向外可俯视广阔的海洋，向内可环顾乡村的动静，一座山连接一座山，各墩遥相呼应，地势十分险要。炮台岗和烟墩也因此而得名。

(上紧接第 24 页) 但事实上，正如龙先生碰到的情况一样，很多时候只能降格以求。从数量看，目前航运交易要“更上层楼”主要需要三类专业人才：

一是航运金融人才（包括航运保险）。要求国际航运、海商法等相关专业毕业，5 年以上的航运与金融工作经验，具有足够多的实际操作案例，在航运、金融两个领域拥有很深的人脉，是航运业的行家里手，能够为船厂、船公司、代理公司、运输公司提供解决方案。

二是船舶经纪人。负责海运散杂货租船经纪工作或者船舶买卖经纪活动，另外还需要开拓租船业务，进行合同谈判等。要求能承受压力，接受挑战，有良好的团队精神，对市场有较强的判断能力及把握能力等。

三是航运信息咨询人才。航运信息咨询业属于更加高端的领域，目前这方面人才寥寥无几，甚至很难勾勒出一个基本要求。

### 规范市场育人才是关键

那么，究竟如何解决高端航运交易人才缺乏的问题呢？中华航运物流人才网营销总监傅伟忠向记者坦言，从引进人才角度讲，还要规范市场，提高薪酬。首先，造船大部分上游资源是控制在国外的

一些大型经纪公司手中，而在下游，也就是买方或国内的船东公司，因大多数对航运不了解，运作不规范、不能理性对待行规、费用等问题，经常产生“跳票”现象，时时打压国内经纪公司的活动空间。这种环境下，国外的航运金融、保险、经纪的高端人才怎么会蜂拥而至呢？其次，目前我国在吸引和激励航运高端人才方面较发达国家有很大差距，通俗地说就是还没有一个好的大环境来吸引高端人才在这里很稳定地工作。

从培养人才角度说，陈玫认为还是需要市场的锻炼，“从我们公司的角度讲，人才的专业性是过关的，但我们的员工要学会适应市场，能够从市场竞争的角度出发，主动联系、寻找客户，变被动为主动，扩大公司的市场影响力。另外，与发达国家的公估公司相比，操作环节的规范和网络的铺设都是我们应该借鉴和学习的方面，这些都需要在市场中得到充分锻炼。”

傅伟忠也表示，从数量上看，目前高校培养的航运等相关专业学生已经不少，关键是航运业要打破“熟人经济”与“高度集中”的特色，建立完全的信用机制，企业也要敞开怀抱，真正放手招聘更多的新人，让他们在市场的磨练中成长。

来源：人才市场报