SHIPPING EXCHANGE

主办单位:浙江船舶交易市场

2011 年 8 月

第 8 期

总第 97 期

船 舶 交 易:0580-2038777　2039758
船 舶 拍 卖:0580-2027516　2039758
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
业 务 传 真: 0580-2039808　2038398
公 司 网 站:www.zjsem.com.cn
航运信息网:www.csi.com.cn
网站客服电话:0580-2038398　2600020
网站客服 QQ:675908949　513268612
客 服 邮 箱:web@csi.com.cn

目 录

CONTENTS

● 本刊特稿

7 月运输市场信息 …… /3

● 船价·指数

中国船舶交易价格指数第 144 期

本期船舶航运市场行情评述 …… /5

船舶估价表 …… /7

波罗的海航运指数 …… /8

波罗的海交易所一周行情 …… /9

货运竞争可能会日益激烈 …… /10

● 船舶供求信息

重点船舶推荐 …… /12

船舶出售信息 …… /12

船舶求购信息 …… /15

● 造船市场

2011 年上半年舟山船舶工业经济运行分析 …… /16

● 管理与营销

航运经纪人急需纳入行业管理 …… /17

● 船用物资

钢市平淡　钢价维稳上调 …… /19

● 船员资讯

求职招聘 …… /20

中国海员外派有了“保护伞” …… /23

● 海事法苑

海事海商热点、疑难问题解析

——船舶挂靠专题 …… /24

● 政策法规

交通运输部解读《中华人民共和国海员外派管理规定》

…… /26

● 航运传真

本市新闻 …… /31

造船新闻 …… /31

航运新闻 …… /33

港口新闻 …… /34

物流新闻 …… /35

船舶小知识

船舶载重线(Ships Load Line) …… /36

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 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　叶女士

联系电话: 0580-2039758
0580-2027516

7月运输市场信息

一、6月份CPI创新高,进出口增速放缓

今年上半年我国国民经济保持平稳快速发展,国内生产总值同比增长11.5%,比上年同期加快0.5个百分点。

6月份居民消费价格达到今年高点,外贸进出口增速较前几月有所放缓。6月份规模以上工业增加值同比增长15.1%,环比增长1.48%;社会消费品零售总额同比增长17.7%,环比增长1.38%,居民消费价格为6.4,为今年的最高点。外贸进出口实现18.5%的增长,增速较前几个月有所减少,其中外贸进口增长19.3%,出口增长17.9%。上半年固定资产投资保持较快增长,房地产投资增速较快。固定资产投资同比增长25.6%,其中全国房地产开发投资同比增长32.9%。6月份全国装机6000千瓦及以上发电企业发电量完成3868亿千瓦时,同比增长13.1%,环比增长2.3%。两大石油集团公司生产供应平稳,共生产成品油1765万吨,同比降低1%,环比降低7%。

二、7月国内钢材需求释放,国际需求低迷

国内钢铁价格:受益于保障房建设进度的加快,7月份钢材市场需求淡季不淡,同时由于原材料价格的上涨,建筑钢材厂家出厂价格也全面上调,需求和成本是推动钢价上涨的重要因素。7月29日宝山钢市价格指数为1135点,与6月底相比略有增长,增长了0.5%。

国际钢铁价格:美国与欧盟的钢材需求疲软,钢厂产能也已超过实际消费量。最近对65家北美金属经销商的调查显示,61%被调查者预计三季度美国薄板价格继续下跌,并计划削减他们的库存,市场需求较为低迷。7月29日CRU国际钢价综合指数为204,与6月份底相比下跌了2%。

三、6月沿海港口吞吐量增速回落至个位数

6月份煤炭、金属矿石及原油三大货类吞吐量表现不一,金属矿石仅实现了微幅上涨,原油则出现今年来首次负增长,受矿石和原油吞吐量下滑的影响,6月份沿海港口货物吞吐量为5.1亿吨,同比增速为9.2%。其中内贸吞吐量为3.1亿吨,增速从年初逐月回落至11.7%,为全年最低。

煤炭:6月份工业及居民生活用电增幅明显,全社会用电量同比增长13%。6月份沿海港口煤炭及制品吞吐量完成1.2亿吨,同比增长18.4%,其中内贸吞吐量完成1亿吨,同比增长19.2%;煤炭一次下水量为5667万吨,同比增长16.6%。

金属矿石:6月国内粗钢产量创新高,为5993

万吨,同比增长 11.9%。6 月份外贸进口铁矿石 5109 万吨，环比下降 4%。6 月份沿海港口金属矿石内贸吞吐量出现负增长,外贸增速仍不高,使得沿海港口金属矿石吞吐量涨幅不大,同比增长 2.4%,吞吐量完成 7841 万吨，其中内贸金属矿石完成 1939.3 万吨,同比增长-8.5%。

原油:6 月我国汽车产销量同比增长 0.6%和 1.4%,原油加工量同比下降 0.7%,外贸进口原油有所减少,6 月份进口 1970 万吨，环比减少了 8.5%。由于 6 月沿海港口原油外贸吞吐量增速为-13.7%,使得沿海港口原油吞吐量完成 3042.6 万吨,同比增长-5.3%,其中内贸原油吞吐量完成 1127.3 万吨,同比增长 13.6%。

四、7 月份国内外航运指数呈现下跌走势

BDI：我国主要港口铁矿石库存量创历史新高,达到 9404 万吨，铁矿石库存量高位运行抑制中国铁矿石进口需求。欧洲主权债务危机和经济迟滞及运力庞大的影响，主要铁矿石出口国出口量减少,铁矿石船运活动日趋放缓，各大船型运价继续走低。BDI 指数呈现下跌的走势,7 月 28 日收于 1278 点,较 6 月底下跌了 9.5%。

CBFI：7 月份煤炭运输市场表现旺季不旺,运价下跌幅度较大。受煤炭运价的影响,沿海运价指数也呈现下跌的态势。7 月 27 日沿海散货运价指数为 1345.2 点,较 6 月底下跌了 8.4%。

7 月份沿海煤炭运输市场旺季不旺,表现不佳。由于强降雨天气,水电供给增加,水电恢复,煤炭的需求量增幅减少,沿海煤炭市场低迷,发运港煤炭库存量居高,在市场“船多货少”的尴尬局面下,煤炭运输价格继续低位徘徊。7 月 27 日煤炭运价指数为 1542.8 点,较 6 月底下跌了 10.4%,其中秦皇岛到广州、上海煤炭运价分别为 51 元/吨、43 元/吨,分别较 6 月底下跌了 12%和 15%。

我国主要港口铁矿石库存处于高位,同时人民币升值、原材料价格上涨以及国家产业结构调整、通货紧缩政策等因素都影响着钢铁企业生产,港口铁矿石出货低迷，运输需求不振。7 月 27 日金属矿石运价为 1073.4 点,较 6 月底下跌了 4.1%。

五、船舶价格指数

克拉克森二手船指数:7 月 29 日灵便型干散货船(56000 吨级,5 年船龄)的二手船价格为 2650 万美元,较 6 月底下跌了 8.6%。

SSPI:7 月 22 日中国船舶交易价格指数为 1060.5 点,较 6 月底下跌了 1%。干散货船指数和油船指数分别为 885.7 点和 1238.9 点,较 6 月底分别减少了-0.3%和-1.6%。

干散货船指数与克拉克森灵便型干散货船价格走势一致,波动小于克拉克森灵便型干散货船。

(交通运输部水运科学研究所)

(上紧接第 9 页)据报道,在南大西洋航运市场,粮食运输的询价增多,一艘 2010 年造，56000 载重吨的船舶，以日租金 15250 美元外加 400000 美元空放费的运价定下了一个从雷卡拉达到地中海东岸的航次。总的来说，大西洋航运市场呈现较好的局面。来自南美洲航运市场的报道，一艘粮食船舶，装载 25000 吨小麦从南美洲运输到阿尔及利亚，价格为每吨 49 美元，另外一个相似大小的订单，航次是从南美洲到南非，价格大约为 35 美元/吨。

在东部航运市场，业务量在增多，尤其是在东南亚地区，这一地区，煤和镍矿石询价的增多对运价有了一定的推动。据报道，一艘 Tess 52 型船舶在吉大港装货，定下一个途经印尼到印度的航次，日租金大约为 12000 美元。本周，短期租赁询价也重新出现，一艘 2007 年造，56000 载重吨船舶，在泰国装货，定下了个租期为一年的合同，日租金 12500 美元。

小灵便型船舶市场普遍有所下滑，本周早些时候，一艘新造 31000 载重吨的船舶，以令人满意的 12500 美元的日租金定下了一个从印尼到中国的航次，交船地点为本航次比较有利的三宝垄港。但在此之后，有报道称一艘 1 年船龄，28000 载重吨船舶，在新加坡装货，以大约 8000 美元的日租金，定下了一个途经西澳大利亚，最后在东南亚还船的航次。

前言：中国船舶交易价格指数 China Secondhand Ship Price Index（SSPI），于 3 月 12 日在北京，由交通部徐祖远副部长和浙江省王建满副省长共同主持发布。

指数以 2006 年 1 月前 2 周为基期，基期指数为 1000 点，指数每 2 周发布一期。指数的数据采集基于现货市场的实际成交数据和经纪人的报送数据相结合的数据采集方式作为指数编制的依据。目前共体现三条指数曲线，包括一条船舶交易价格综合指数和两条标准船型单项指数。以后根据各船型的市场活跃程度和市场变化趋势会不断推出新船型的单项指数和分类指数。

中国船舶交易价格指数第 144 期

本期船舶航运市场行情评述

SSPI：144 期中国船舶交易价格综合指数为 1058.44 点，较上期下跌 2.05 点，跌幅 0.19%；5000 吨级 5 年船龄二手干散货船指数为 887.15 点，较上期上涨 1.47 点，涨幅 0.17%；3000 吨级 5 年船龄二手成品油船指数为 1233.26 点，较上期下跌 5.65 点，跌幅 0.46%。

干散货市场持续低迷

本期，虽然美国两党和解，其国债危机得以暂时缓解，但世界经济仍然危机重重，导致国际航运业持续低迷，截止 8 月 5 日，波罗的海干散货指数 BDI 报收于 1268 点。矿石价格高企，市场成交冷淡，但上周末出现部分成交盘使海峡型船指数出现先跌后扬的走势。巴拿马型船运价指数仍然在低位盘整。灵便型/超灵便型船运价指数也没有任何表现，但跌幅有所减小。

沿海散货运输市场行情呈下跌态势。8 月 3 日，沿海（散货）运价指数报收 1319.09 点，较上期下跌 4.37%。其中煤炭运输市场行情再度下跌，粮食与金属矿石运输市场受煤炭运输市场影响也一蹶不振；原油运价指数小幅攀升，成品油运价指数保持平稳。

沿海煤炭运输市场行情继续下跌。南方部分地区持续高温，用电量创历史新高，不过由于大部分电厂前期补货及时，库存丰裕，沿海煤炭货运需求量并未增强。而环渤海港口近期受大雾、大风等恶劣天气影响封航，受此影响，租家租船意愿下降，港口库存量持续攀升。8 月 3 日，煤炭货种运价指数报收 1501.74 点，较上期下跌 5.88%。面对不利的市场形势，部分分析人士却抱有乐观态度，他们认为随着 8 月气温攀升，用电高峰时段来临，煤炭需求量将随之增加。加上近期国际煤价普遍偏高，下游消费企业对国内煤炭的需求也将适当增加。

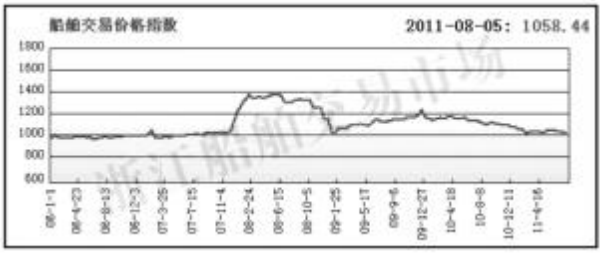
航线方面，主要航线运价持续下跌。2–3 万吨船型方面秦皇岛至上海、福州市场运价分别报收于 40 元/吨和 52 元/吨，与上期相比分别下跌了 5 元/吨和 2 元/吨；天津、京唐至上海市场运价报收于 41 元/吨，较上期下跌了 4 元/吨；5000 吨船型方面天津至南通、宁波市场运价分别报收于 50 元/吨和 49 元/吨，与上期相比分别下跌了 4 元/吨和 2 元/吨。

金属矿石运输市场行情受煤炭运输市场的影响略有下滑。8 月 3 日，该货种运价指数报收 1069.58 点，较上期下跌 1.86%。航线方面，北仑至上海、南通（2 万至 3 万吨）的运价报收于 17 元/吨，较

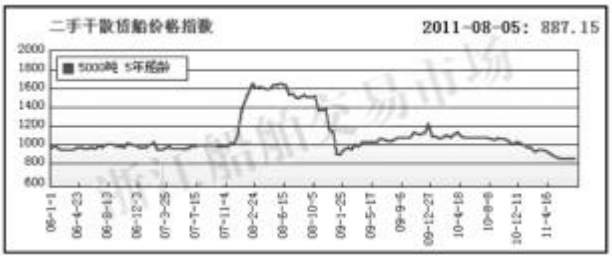
上期下跌了1元/吨;舟山至张家港(5千吨船型)运价报收于19元/吨,较上期下跌了1元/吨。

粮食运输市场行情依然看跌。8月3日报收于940.04点,较上期下跌4.46%。目前北方港口玉米收购价再次上涨,收购量保持平稳。但在运输市场上船多货少的局面却并没有得到改善,船公司拉货积极性普遍偏低,市场低迷。航线粮食船运费跌至53元/吨。

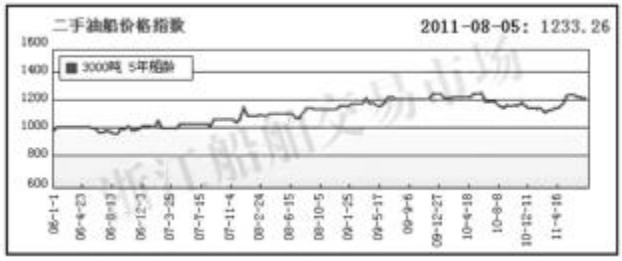
144期5000吨级5年船龄二手干散货船指数为887.15点,较143期上涨1.47点,涨幅0.17%。据浙江船舶交易市场信息中心资讯显示,本期,3000至5000载重吨散货船询盘量有所增加,但买家都是冲着低价而去。3至5年船龄16000左右载重吨散货船价格仍在下降,一艘新造13800载重吨双壳散货船,江苏建造,报价3400万。根据经纪人的报价和部分成交船舶看,5000吨级5年船龄二手干散货船均价与上期基本保持不变,在950万至980万左右,而成交价格基本在900万至930万左右,5000吨级3年船龄报价基本在1150万左右,成交价格基本在1100万左右。



船舶交易价格综合指数



二手干散货船价格指数

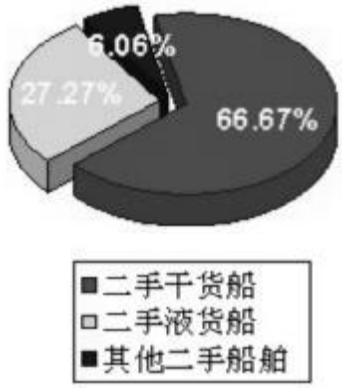


二手油船价格指数

成品油运价指数保持平稳 原油略有上涨

本期,由于国内原油价格一升再升,船公司上调了原油运价,8月3日,原油运价指数报收于1569.68点,较上期上涨1.6%。近期的高温天气使油品需求有一定的上涨,由于当前国内市场供需仍处于相对平衡状态,市场并无太大波动。进入8月,汽油需求可能继续上升,成品油下海量有望增加。

油船买卖方面,500载重吨左右加油船保持热销,据经纪人透露,一条550载重吨07年台州造双底单壳加油船,带锅炉,成交价格是288万,而另一条550载重吨06年宁波造单底单壳加油船,不带锅炉,船东方面称成交价格在300万不到。台州的金清和松门地区均有1000载重吨双壳油船出售,报价430万至480万不等。另有买家求购3000载重吨左右重油船和沥青船。本期,根据经纪人报价,5年船龄3000载重吨油船价格平稳中微跌,而8月份属于成品油消费旺季,如果其运价上升,将对油船价格产生一定的支撑。



浙江7月份二手船成交量示意图

国内普通散货船估价表

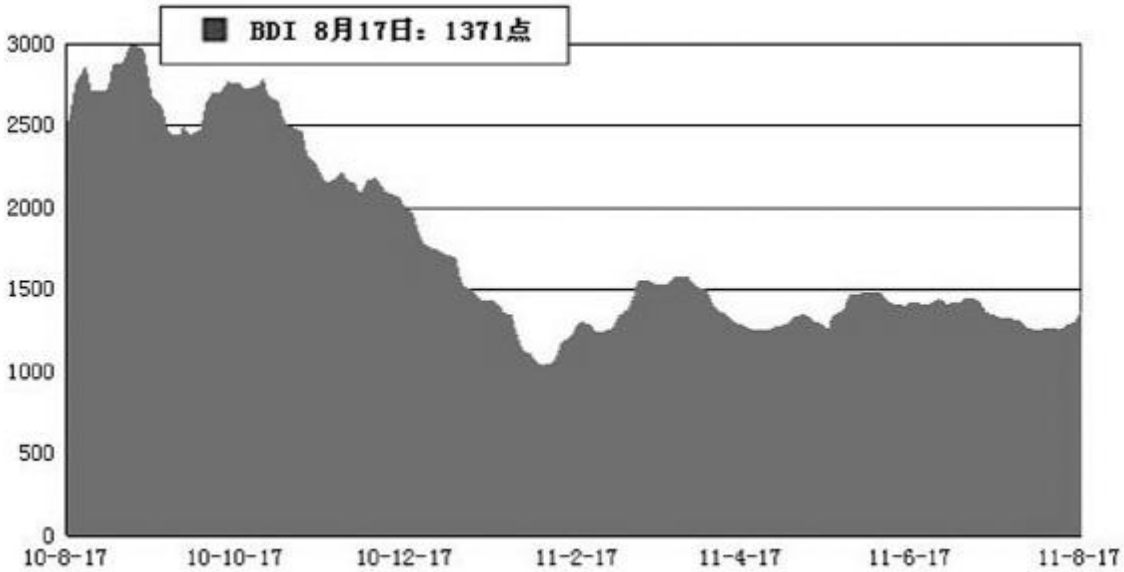
吨位	航区	船级	货舱防污结构	舱盖形式	主机功率	主机厂家	船舶建造地	船龄	参考价(万元)	涨跌幅
5000载重吨	近海	ZC	双底单壳	液压折叠	1765kW(2400马力)	宁动	江浙	新造船	1593	↓0.44%
								5年	982	↑0.10%
								10年	786	↑1.03%
16500载重吨	近海	ZC	双底单壳	液压折叠	2970kW(4000马力)	宁动	江浙	新造船	4971	↓1.07%
								5年	4400	↑5.62%
22500载重吨	近海	ZC	双底单壳	液压折叠	4400kW(6000马力)	陕柴	江浙	新造船	8867	↑0.10%
								5年	7747	↓1.39%
27000载重吨	近海	CCS	双底双壳	液压折叠	4400kW(6000马力)	陕柴	江浙	新造船	10314	↓0.02%
								1-3年	9957	↓1.22%

国内成品油船估价表

吨位	航区	船级	货舱防污结构	货油舱加热	主机功率	主机厂家	船舶建造地	船龄	参考价(万元)	涨跌幅
1000载重吨(闪点>60℃)	近海	ZC	双底单壳	导热油锅炉	220kW(300马力)	宁动	江浙	新造船	441	↑0.23%
								5年	350	↓3.31%
								10年	265	↓3.98%
3000载重吨(闪点≤60℃)	近海	CCS	双底双壳	导热油锅炉	735kW(1000马力)	宁动	江浙	新造船	2010	↓2.05%
		ZC	双底单壳					5年	1385	↓0.36%
								10年	1033	↓0.29%
5000载重吨(闪点≤60℃)	近海	CCS	双底双壳	导热油锅炉	1765kW(2400马力)	陕柴	江浙	新造船	3350	↑1.52%
								5年	2480	↓2.36%
8000载重吨(闪点≤60℃)	近海	CCS	双底双壳	导热油锅炉	2206kW(3000马力)	陕柴	江浙	新造船	4971	↓0.24%
								1-3年	4880	↓0.81%

查询最新船舶交易价格指数,请登陆垂直网站:航运信息网 www.csi.com.cn。(以上数据仅供参考,请勿以此作为市场价格依据)

BDI 指数走势图



日期	BDI	BCI	BPI	BSI	BHSI	BDTI	BCTI
8月17日	1371	2015	1585	1296	644	691	690
8月16日	1344	1951	1568	1282	643	692	685
8月15日	1306	1870	1541	1267	641	695	680
8月12日	1287	1851	1520	1255	642	698	678
8月11日	1277	1836	1501	1246	645	701	674
8月10日	1265	1810	1481	1244	649	705	672
8月9日	1257	1783	1474	1244	653	709	673
8月8日	1264	1793	1476	1250	657	711	675
8月5日	1268	1804	1478	1250	660	714	676
8月4日	1268	1807	1475	1253	662	716	678

BDI--波罗的海综合运费指数　BCI--波罗的海海岬型指数　BPI--波罗的海巴拿马型指数
BSI--波罗的海灵便型指数　BHSI-波罗的海超灵便型指数　BDTI-波罗的海原油指数
BCTI-波罗的海成品油指数

查询波罗的海交易所每日最新航运指数发布信息及行情动态，请登陆：航运信息网 www.csi.com.cn

波罗的海交易所一周行情

（8月12日）

海峡型

航运市场的运力过剩现象已经非常严重，但在部分区域承租人依然接受较为坚挺的运价。在东部航运市场，从西澳大利亚到青岛的运价已经上升到每吨8.25美元，但是经纪人称这可能是运价的最高水平了。由Atlas航运公司定下的一艘小型海峡型船舶，将100000吨货物（10%误差）在8月24日至29日装船，以每吨12.00美元令人满意的价格从黑德兰港的Utah Point港运往青岛，日本邮轮船社赢得了从纽卡斯尔到日本的运输招标，一艘1996年建造，158000载重吨的船舶从台湾出发，日租金为10800美元。而一艘2002年建造，169000载重吨船舶，以日租金为8250美元的价格定下从大连途经格拉德斯顿到新港的航次。短期租赁业务是非常有限的，而价格一直徘徊在日租金12000美元的中段价格附近。

在大西洋航运市场，货盘量依然很低，市场也是喜忧参半。一艘2011年建造，176000载重吨船舶，于8月20日至22日在塔拉戈纳装货，从Daiichi港做一个到东部的航次运输，日租金约在22500美元至23000美元之间。一艘177000载重吨的船舶日租金达到27500美元，在哈代拉交船，做一个从黑海途经亚丁湾到中国的航次。一艘178000载重吨的船舶在卡沃内拉斯装货，定下一个跨大西洋的往返航次，日租金为令人满意的10000美元。尽管燃油费用已经下降，但是依然以每吨10.40美元的价格，定下一宗从德拉蒙德到鹿特丹的货物运输。从图巴朗到青岛的货物运输依然有限，价格也徘徊在大约20.00美元/吨左右。

巴拿马型

尽管跨大西洋往返航线希望得到稳固的价格，但是实际上很少有报道可表明有运价会更坚挺的迹象。几乎没有新的跨大西洋矿石运输业务，目前的业务量下已经有数量充足的船舶。跨大西洋往返航次的日租金徘徊在14000美元左右，但做这两个航次运输的承租人可能接到更多业务。据传闻，一艘卡尔萨姆型船已经近乎接受了日租金为14000美元的两个航次的运输，在巴塞罗那交船，第一个航次从特龙贝塔斯出发。大西洋到太平洋的航线运输价格稳定徘徊在日租金20000美元较低的范围内 。在本周的早期，经纪人暗示有较少的压载船舶从太平洋进入美国墨西哥湾，这可能影响附近航运市场。亚洲的压载船舶承接了南美洲的大部分业务，但是业务进展速度也放缓了。

在东部航运市场，尽管报道的价格浮动很大，但是航运市场正在好转。据报道，一艘76600载重吨的船舶，在衣浦港装货，以日租金9500美元预订下了一个澳大利亚东海岸的往返航次，但是没有透露承租人。承租人似乎密切的关注他们能够确定的业务，这样就减少了可用的候选业务。燃油费的下跌使卡尔萨姆型船舶成为短期租赁的候选，一艘82000载重吨卡尔萨姆型船舶，在中国的南部装货，日租金为令人满意的12800美元，租期为4-6个月。而一艘80000载重吨的新船，同样的短期租赁，日租金为11000美元。

灵便型/超灵便型

本周末，尽管一些报道的价格有些变化，但是美国墨西哥湾航运市场比较活跃。一艘2011年造，57000载重吨的船舶，以日租金大约24000美元定下一个到地中海东岸的航次。也有报道，一艘2008年建造，59000载重吨的船舶，以略好的28000美元日租金定下一个从美国墨西哥湾到欧洲的航次。

（下紧转第4页）

货运竞争可能会日益激烈

Drewry航运咨询公司在最新的报告中对货运市场的前景持乐观的态度,它说“要远远好于过去几年”。

报告中提到,“良好的需求和可以预见的订单,使货运市场由衰退向复苏转变时,唯一需要注意的是来自干散货运力和真正的集装箱船的竞争威胁,这两者正在挤压零担散货市场。”

Drewry航运咨询公司透露虽然需求仍然处于历史的较低水平,但是中期的需求出现了增长。这也可以推断出多用途船所占有的市场将保持稳定,然而事实上并不是这样。

总有其它方式来平衡——新增的船舶能承担这部分货物的运输。灵便型的散货船是零担散货需求的主要竞争者;至少可以这么说,干散货船的订单已经过量。这也意味着货运市场的竞争在未来几年中日益激烈。

另一方面,多用途船,包括一般货物和特殊货物,也面临着来自集装箱和滚装船日益激烈的竞争,不过Drewry公司说道“集装箱船的订单由于取消和延误而减少,使来自集装箱市场的威胁在减小。”

通过佛力士(Fearnleys)公司最新一周的市场报告可知,四月份大西洋市场灵便型船持续走平,几乎没有新业务和贸易活力。“大量的现有运力依然没有接到订单。”佛力士说。太平洋市场也十分平静,因为租船者抑制了他们的需求并允许新运力的建造。业内人士预测中国从印度进口铁矿石的兴趣将会增加。

即使出现新的货物,巴拿马型船也会走低,这是因为大量闲置运力会迅速分抢货源。“两个半球的运费正慢慢下滑,我们看不到任何即将来临的能对运费产生正面影响的基本事件。”

据报道,海峡型船部分将会持续走低,这是因为新建的船会持续涌入航运市场。

日本的能源供应

谈到日本地震和海啸一个月后的能源供应情况,Braemar seascope公司说,1995年日本神户大地震后的几周内,波罗的海干散货装船运费价格指数下降了6%,但在接下来的三个月内反弹了20%,因为企业重新调整了其供应链。与之相比,这次企业需要把注意力集中在能源供应上,不但因为地震中电力能源的损失,而且日本北部福岛核电站还面临许多不确定情况。

福岛核电站的经营者Tepoc说,我们将会花9个月的事件去解决这个情况。

从理论上说,这意味着在短期内将增加电煤的进口,这有利于不景气的干散货市场,这也取决于日本进一步增加煤电发电量的能力。

由Braemar seascope公司可知,福岛核电站的禁区不会阻止散货船到达日本,有很多日本港口没有因为遭到毁坏而进一步完全关闭,从而能够提供足够的能力去进口煤炭和需要的其它干散货。据报告称,只有一个铁矿和三个煤炭港口遭到毁坏,矿业公司也证实了在日本的销售情况一直正常。

“从长远来看,地震这个不幸事件不但意味着电煤的增加,而且意味着被地震和接下来的海啸毁坏的基础设施重建所需的其它物资也会增加,像钢铁、水泥和木材。我们的经纪人现在还没有发现日本对这些货物的进口有任何异常的增加,这也说明重建还尚未开始,并且在接下来的六个月也可能不会开始。”

中国的煤炭

巴拿马型和海峡型船的运费将会受到来自中国

煤炭进口的刺激，因为国内开始储备夏季用煤，电厂的提前储备使煤炭的需求大幅回升。一个广州的贸易商告诉路透社，“只要看一下港口下降的库存，就知道行情看涨。”

中国神华能源董事长张喜武说，该公司计划成为煤炭行业的沃尔玛，公司正在中国建设煤炭储备基地，并承诺减少消费者的使用成本。煤炭生产不应局限于内部生产，还要扩大从第三方购买。

然而，中国煤炭资源网引用中国海关的权威说法，三月份煤炭进口于去年同期相比下降了40.7%，达到了905万吨，电煤同比下降了67.9%。CCR报道，今年第一季度进口煤炭3230万吨，与去年同期相比下降了26.4%。

钢铁的需求

世界钢铁协会对钢铁的预测表明，钢铁的表观消费继2010年13.2%的增长后，今年预计增长5.9%，达到13亿吨。世界钢铁组织还预测，2012年的钢铁需求将会增长6%，突破14亿吨。

世界钢铁协会预计2012年发达国家的钢铁用量保持14%，低于2007的水平。然而在新兴市场的发展中经济体其用量会高于38%。在2012年，新兴市场的发展中经济体占世界钢铁需求的72%，而2007年为61%。

经济委员会主席Daniel Novegil说，2010年钢铁的需求稳步回升，这开始于2009年下半年，得利于全球经济刺激计划、新型经济体的回弹和整个市场的复苏。2011年我们希望看到世界钢铁的需求进一步增长5.9%。

我们的预测是基于世界经济的稳步复苏，然而欧洲脆弱经济产生的不确定性，中东一些产油国家的不稳定和日本的地震，这些都会对经济的复苏产生不利影响，从而影响钢铁的需求。

相比于2010年5.1%的增长率，今年中国的钢铁用量预计会增长5%达到6.05亿吨。世界钢铁协会说，考虑到2011年第一季度钢铁产量的步伐，中国表观钢铁消费会更高，不过政府加大干预以防止经济过热将会影响钢铁需求。

据世界钢铁协会预计，未来几年内印度钢铁用量会强劲增长，这是由于国内经济的强势增长，大量基础建设的需求和工业生产的扩张。在2011年印度的钢铁用量预计会达到6870万吨，增长13.3%，2012年增长率会进一步达到14.3%。

世界钢铁协会认为，在定量宽松政策和减税政策背景下，美国的钢铁消费预计今年增长13%。中南美洲的钢铁用量也有增加的前景。

CMB业绩

据CMB说，2011年第一季度Bocimar公司对CMB的贡献达到了1630万欧元，而去年同期为1260万欧元。

干散货市场在关闭一周后于2011年开启，海峡型船部分现在的营运情况是收益低于支出，这主要是由于新造船供过于求。具有高市场占有率的Bocimar公司有很好的自我保护能力来应对市场随之而来的波动，”报道如是说。

市场的另一部分，尤其是灵便型船，仍是相当稳定，CMB公司补充道，不过海峡型船的回暖并不被看好。

DryShips的业绩

截止2010年12月31日，DryShips公司2010年第四季度的净航运收入（航运收入减去航运费用）中的干散货部分下降了530万美元，为1.067亿美元；而2009第四季度截止12月31日的净航运收入则为1.12亿美元。DryShips公司的首席执行官George Economou评论说“在2011年期间，我们正寻求更有利的时机来购买干散货船，更新或扩大我们的船队。在干散货船方面我们的战略仍然是择优选取。”

该公司已经和一个中国国有船厂签订了两艘176000载重吨的海峡型干散货船订单，具体船厂尚未透露，每艘船的造价为5420万美元，这两艘船预计分别在2012年的第三和第四季度交付。

Genco公司

Genco航运公司与AMB Bulkcarriers公司签下了一份与现货市场有关的定期租船合同，AMB承租“Genco Rhone”轮11至13.5个月，日租金为波罗的海超灵便型运价指数日租金的102%。Genco公司说，租金为15天支付一次，拖欠将扣除5%的第三方佣金。对Genco而言，他们一直主张将各种期租业务租金的结算方式转变为一个固定值，其为波罗的海超灵便型船运价指数FFA值的102%。

波罗的海交易所 SUMMER 2011

浙江船舶交易市场信息中心 译

重 点 船 舶 推 荐

类型	散货船(国际 CCS)	编号	ZS1919
载货量	3950 吨	主机型号	G6300ZC18B
总吨	2379	主机功率	1470KW
净吨	1527	建造时间	2007
主尺度	81.00×13.60×8.30	建造地点	湖北
满载吃水	6.20	报价	1870 万

类型	拖轮	编号	ZS1894
载货量	-	主机型号	广柴 6320ZC-2
总吨	487	主机功率	2426KW(两台)
净吨	146	建造时间	2006-5
主尺度	42.60×10.00×4.50	建造地点	福建
满载吃水	3.30	报价	750 万

船 舶 出 售 信 息

货 船		
编 号	类 型	船 舶 主 要 数 据
ZS1884	干货船	载货量 3200 吨,总吨 1864,净吨 1043,主尺度 79.80×12.80×6.50 米,满载吃水 5.30 米,主机型号 G6300ZCA,主机功率 735 千瓦,2001 年 10 月台州建造,报价 420 万
ZS1901	散货船	载货量 4890 吨,总吨 2993,净吨 1195,主尺度 98.25×13.60×7.60 米,满载吃水 6.00 米,主机型号 G6300ZC12B,主机功率 882 千瓦,2005 年 5 月安徽芜湖建造,该船为双底双壳,主机可烧重油,报价 880 万
ZS1902	散货船	载货量 10800 吨,总吨 7512,净吨 3581,主尺度 126.00×18.60×10.10 米,满载吃水 7.40 米,主机型号 9M25,主机功率 2970 千瓦,船级国际 CCS,报价 5050 万
ZS1896	散货船	载货量 14000 吨,总吨 8617,净吨 4826,主尺度 140.70×20.00×10.80 米,满载吃水 7.90 米,主机广柴,主机功率 2574 千瓦,2009 年 1 月台州建造,船级国内 CCS,价格面议
ZS1877	散货船	载货量 23000 吨,总吨 15519,净吨 7457,主尺度 159.60×24.40×14.00 米,满载吃水 9.80 米,主机型号 MAN BNW6S35MC,主机功率 4440 千瓦,2011 年浙江建造,船级 BV,报价 1.38 亿

002559	散货船	载货量 23800 吨,总吨 15645,主尺度 159.90×24.40×14.40 米,满载吃水 10.40 米,主机型号 MAN B&W7S35MC,2008 年浙江建造,船级 BV,报价面议
003044	散货船	载货量 28000 吨,总吨 17107,净吨 9578,主尺度 162.80×25.60×14.60 米,满载吃水 10.55 米,主机型号 6S35MC,主机功率 4454 千瓦,2011 年 4 月浙江建造,报价 9100 万
002227	散货船	载货量 35000 吨,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,2009 年台州建造,船级 BV,价格面议
004945	散货船	载货量 38000 吨,总吨 23900,净吨 12700,主尺度 183.50×28.60×15.80 米,满载吃水 11.30 米,主机型号 6S42MC,主机功率 6480 千瓦,2011 年建造,船级国际 CCS,报价 1.65 亿
ZS1847	散货船	载货量 47000 吨,总吨 28956,净吨 16215,主尺度 189.98×32.26×16.30 米,满载吃水 11.80 米, 主机型号 MAN B&W 6S42MC-MK7, 主机功率 6480 千瓦,2011 年连云港建造, 国内 CCS,价格面议
ZS1860	散货船	载货量 48500 吨,主尺度 189.90×33.60×15.50 米,满载吃水 10.50 米,主机型号 MAN B&W 6S46MC-C7,主机功率 7860 千瓦,2011 年 9 月建造,船级国内 CCS,报价 1.9 亿
004609	散货船	载货量 48500 吨,总吨 30600,净吨 18360,主尺度 189.90×33.60×15.50 米,满载吃水 10.50 米,主机型号 6S46ME,主机功率 8280 千瓦,国内 CCS,2011 年 9 月浙江建造,报价 1.85 亿
004953	散货船	载货量 52000 吨,总吨 32715,净吨 17984,主尺度 198.98×32.26×16.60 米,满载吃水 11.50 米,主机型号 MAN B&W 6S50MC,主机功率 8532 千瓦,2010 年浙江建造,船级国内 CCS,价格面议
ZS1920	散货船	载货量 57000 吨,总吨 32300,主尺度 189.99×32.26×18.00 米,满载吃水 11.30 米,主机型号 MAN B&W6850MCC8,主机功率 8532 千瓦,2011 年江苏建造,船级国际 CCS,报价 2.2 亿
ZS1856	多用途船	载货量 3000 吨, 主尺度 75.50×13.20×5.20 米, 满载吃水 4.45 米, 主机型号淄博 Z8170ZLCZ,主机功率 800 千瓦(两台),2011 年 4 月姜堰建造,报价 550 万
ZS1890	多用途船	载货量 4371 吨,总吨 3580,净吨 1323,主尺度 93.00×16.20×7.20 米,满载吃水 5.40 米,主机型号美国卡特匹勒,主机功率 1980 千瓦(两台),1999 年 4 月江都建造,船级国际 CCS,报价 1800 万
ZS1911	集装箱船	载货量 5133 吨,总吨 4083,净吨 1799,主尺度 98.50×16.80×7.80 米,主机型号 8L23/30,主机功率 2000 千瓦(两台),1996 年 5 月芜湖建造,船级国际 CCS,可装载 398TEU,价格面议
ZS1893	多用途船	载货量 8000 吨,主尺度 116.23×18.00×10.40 米,满载吃水 7.00 米,主机型号陕西 8DKM-28,主机功率 2500 千瓦,2011 年 8 月台州建造,船级国际 CCS,报价 7200 万
ZS1885	多用途船	载货量 10773 吨,总吨 7230,主尺度 126.30×18.60×10.10 米,满载吃水 7.80 米,主机型号陕柴 6PC2-5L,主机功率 3900 马力,2005 年 1 月浙江建造,报价 3200 万

油 船

005012	油船	载货量 800 吨,总吨 427,净吨 200,主尺度 50.50×8.50×3.80 米,满载吃水 3.70 米,主机型号 6170ZC,主机功率 212 千瓦,2007 年宁波建造,有加温锅炉,报价 365 万
ZS1888	油船	载货量 875 吨,主尺度 53.90×9.18×4.18 米,满载吃水 3.35 米,主机型号 6190ZLC1-2,主机功率 218 千瓦,2011 年建造,船级国内 CCS,双底双壳三级油船,报价 445 万
004443	油船	载货量 950 吨,总吨 498,净吨 277,主尺度 53.90×9.18×4.05 米,满载吃水 3.45 米,主机型号 6190ZLCI-2,主机功率 218 千瓦,2011 年 6 月浙江建造,报价 460 万
ZS1910	油船	载货量 1000 吨,主尺度 53.90×9.20×4.20 米,满载吃水 3.30 米,主机型号 6190,主机功率 218 千瓦,2011 年温岭建造,船级国内 CCS,报价 430 万
002717	油船	载货量 1000 吨,总吨 498,净吨 271,主尺度 53.90×9.20×4.10 米,满载吃水 3.60 米,主机型号 6170ZC,主机功率 218 千瓦,2010 年 5 月浙江建造,报价 390 万

ZS1914	油船	载货量 3133 吨，主尺度 88.02×13.50×6.00 米，满载吃水 5.30 米，主机型号宁波中策 G63002CA,主机功率 1323 千瓦,2007 年 4 月宁波建造,双壳双底,报价 2200 万
004469	油船	载货量 4000 吨,总吨 2300,净吨 1470,主尺度 97.10×14.38×6.20 米,满载吃水 5.30 米,主机型号 G6300ZC,主机功率 1472 千瓦,2011 年 6 月浙江建造,报价 3100 万
ZS1882	油船	载货量 4000 吨,总吨 2994,净吨 1180,主尺度 96.60×15.00×7.40 米,满载吃水 5.60 米,主机型号 8320ZCd-6,主机功率 2060 千瓦,2011 年 9 月浙江建造,船级国际 CCS,油船兼化学品船,报价 6500 万
ZS1879	油船	载货量 7000 吨,总吨 4462,净吨 2038,主尺度 114.09×16.50×8.20 米,满载吃水 5.65 米,主机型号 180SEC,主机功率 2580 千瓦,1984 年日本建造,船级国际 CCS,油船兼化学品船,报价 1900 万
ZS1921	油船	载货量 11000 吨,总吨 7136,净吨 3996,主尺度 132.65×18.80×10.20 米,满载吃水 7.50 米,主机型号淄博 6N330-EN,主机功率 2574 千瓦,2011 年 9 月浙江建造,船级国内 CCS,报价 6650 万
ZS1924	油船	载货量 12673 吨,总吨 7967,主尺度 141.70×20.00×10.20 米,满载吃水 7.80 米,主机型号 YANMAR8N330-EN，主机功率 3310 千瓦,2011 年 12 月台州建造，船级国际 CCS，报价 1.15 亿
ZS1878	油船	载货量 14000 吨,总吨 7916,净吨 4736,主尺度 132.00×20.40×11.20 米,满载吃水 8.97 米,主机型号 B&W6L 35MC ,主机功率 3401 千瓦,1991 年香港建造,船级 KR,460 万美元

其他船舶

ZS1872	拖轮	3800 马力普通拖轮,主尺度 41.20×9.40×5.00 米,满载吃水 3.90 米,主机型号 6DLM-285,主机功率 2792 千瓦,1988 年 8 月辽宁建造,价格面议
ZS1866	拖轮	4000 马力普通拖轮,主尺度 57.62×12.00×5.00 米,满载吃水 4.20 米,主机型号 G63002CB,主机功率 2942 千瓦,2010 年 12 月浙江建造,船级国内 CCS,报价 3100 万
ZS1949	甲板驳	载货量 10000 吨,主尺度 115.00×35.80×6.00 米,满载吃水 2.50 米,主机型号日本大发,主机功率 1911 千瓦(两台),2009 年江苏建造,船级国内 CCS,船体双底单壳,报价 3200 万
ZS1918	甲板驳	载货量 18000 吨,总吨 10859,净吨 9121,主尺度 136.00×40.00×8.25 米,主机型号日本大发 6dl-32,主机功率 3380 千瓦(两台),2011 年江苏建造,报价 5500 万
ZS1905	驳船	总吨 1759,净吨 985,76 米沿海甲板货船,主尺度 76.00×16.80×3.80 米,满载吃水 2.50 米,主机型号 X6170ZC-21,主机功率 912 千瓦(两台),2011 年江苏建造,报价 720 万
ZS1858	甲板驳	载货量 2003 吨,总吨 1297,净吨 726,主尺度 65.00×16.20×4.20 米,满载吃水 3.00 米,主机型号淄博 Z6170ZLCZ-1A,主机功率 436 千瓦(两台),2009 年台州建造,报价 670 万
ZS1906	挖泥船	2000 立方绞吸式挖泥船,总吨 673,净吨 202,主尺度 63.68×13.00×3.70 米,满载吃水 2.20 米,2008 年 4 月浙江建造,报价 3800 万
ZS1818	运沙船	载货量 1662 吨,总吨 986,净吨 552,主尺度 66.00×11.60×4.36 米,满载吃水 3.70 米,主机型号重庆康明斯 KTA19-M500，主机功率 678 千瓦 (两台),2005 年龙海建造，船级国内 CCS,报价 380 万
ZS1735	运沙船	载货量 5000 吨,主尺度 99.80×16.00×5.00 米,主机维柴,主机功率 1440 千瓦(两台),2011 年湖南建造,带自卸设备,报价 1100 万
004313	驳船	载货量 2515 吨,总吨 2025,净吨 607,主尺度 84.00×14.75×5.30 米,满载吃水 3.70 米,主机型号 X6200ZC,主机功率 1396 千瓦,2010 年 11 月江苏建造,该船为开底泥驳,报价 1500 万

船 舶 求 购 信 息

货 船		
ZS606	货船	求购 10000 吨左右的集装箱船或者木材船,用于东南亚航线木材运输,要求国外船级,老旧船舶,船龄要求 1985-1995 年
ZS602	货船	国外船东求购新造巴拿马型船,载重吨 60000-80000 吨
ZS599	货船	求购 200 至 400TEU 多用途船,要求跑国际 CCS,挂五星红旗,集装箱船也可,船龄要求 1995-2005 年
油 船		
ZS605	油船	求购 5000-10000 吨油船兼化学品船或者化学品船,跑国内航线,要求国内 CCS 船级,5 年以内船龄
ZS601	油船	求购 7000 吨油船,船龄要求 2006-2011 年
ZS600	油船	国外船东求购 5500-6500T 双底双壳油船, 吃水要求在 6.7 米以下, 可以没有加温设施,7 年以内船龄,ZC 或国内 CCS 均可。
ZS592	油船	求购 1000 吨左右油船,双底单壳,无加温设备,船龄要求 2006-2011 年
ZS591	油船	求购 5000 吨左右双底双壳一级油船,船龄要求 2006-2011 年
ZS587	油船	求购 3900 吨国内 CCS 新造油船,要求仓容在 4400 立方左右
ZS583	油船	求购 300~500 吨加油船,装柴油,船龄要求 2001-2011 年
其 他 船 舶		
ZS607	驳船	求购 900 吨左右无动力油驳,舱容在 800 立方米左右,无动力。
ZS598	驳船	求购 2000 吨左右甲板驳船,要求带动力甲板驳船,型深在 3.5 米以内,甲板厚度 12MM。
ZS608	拖轮	求购 1000 马力以下小拖轮,要求必须 1986 年以后下水的船,马力在 600 马力左右为宜,必须沿海证书,船龄要求 1986-2005 年
ZS537	拖轮	求购 1500 马力拖轮,船龄要求 1991-2011 年

(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 **8** 月 **12** 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** 查询。)

2011年上半年舟山船舶工业经济运行分析

今年上半年，舟山船舶工业经济运行态势总体平稳，主要经济指标继续保持增长，产业结构加快调整升级，产品结构不断优化提升。同时，受到造船产能结构性过剩、国际航运市场持续低迷、综合成本快速上涨等不利因素影响，接单难、交船难、融资难风险显现，企业生产经营压力加大。

一、经济运行基本情况

（一）船舶工业产值稳中有升。1-6月份，舟山船舶工业实现产值281.6亿元，同比增长16.1%，规模以上船舶工业产值260.2亿元，同比增长16%。按县区看，岱山县船舶工业产值118亿元，同比增长14.7%；普陀区101.2亿元，同比增长9.5%；定海区52.9亿元，同比增长32.5%；市经济开发区9.5亿元，同比增长31%。

（二）造船三大指标有升有降。1-6月份，舟山船舶企业共交船89艘，造船产值233.5亿元，同比增长22.8%。造船完工量316万载重吨，同比下降15.5%，新承接订单416万载重吨，与去年同期持平，手持订单2434万载重吨，同比增长14%，三大指标分别占到全国份额的10.2%、19.3%和13.4%。

（三）修船业量价齐跌。1-6月份，舟山共修理各类船舶1384艘，数量和吨位均较去年同期小幅减少，大工程量修理和改装业务罕见，修船产值21.4亿元，同比下降23.9%，其中外轮修理产值12.3亿元，同比增长10%。

（四）船舶配套业稳步增长。1-6月份，船舶配套业实现产值15.8亿元，同比增长6.9%，发展势头良好。重点船配企业增长明显，欧华模块产值2.6亿，同比增长25.6%，扬帆集团旗下4家船配厂同比增幅均在10%以上。

二、经济运行中的主要特点

（一）海工项目启动，产业结构加快调整升级。我市加快推进海洋工程装备制造业发展，促进船舶产业调整升级。一批重大海工项目实质性启动，其中太平洋海工项目已经基本建成投产，并成功接获415WC（世界级）可移动自升式起重平台、铺管船及钻井平台修理等海工订单；万泰海工项目已开工建设，惠生海工项目、长宏国际海工项目加快了建设进度；中舟海工项目正在抓紧筹建报批。此外还有一批意向海工项目正在招商洽谈中。

（二）新船订单多样化，产品结构优化提升。年初以来，舟山船企适时调整经营策略，接获包括多用途集装箱船、油船、化学品船、液化石油气船、大马力拖轮、工程作业船、鱿钓船等多种新船型订单，其中金海重工接获阿联酋船东2+2艘VLCC订单和“3+3”艘2000TEU集装箱船，欧华造船接获8艘3.1万吨多用途集装箱船和6艘4800TEU环保型集装箱船，扬帆集团新承接了4艘1100TEU集装箱船，东鹏船厂新承接了6500立方和3700立方常温全压式LPG船，岱山蓬莱船厂承接17000立方耙吸式挖泥船。散货船订单占全部手持订单比例从去年的90%以上下降至76%，特种船舶订单占比达到5%，订单结构得到较大改善。

（三）技改项目投资进度加快。1-6月份，船舶工业投资完成48.5亿元，同比减少4.9%，主要是现有修造船企业的技术改造以及船舶配套项目的实施，其中技术改造投资额比例占到55%。一批重点项目加快建设进度，长宏国际产业园一期

航运经纪人急需纳入行业管理

我国造船量连年增长，已成为世界第三造船大国，但船舶交易量却一直低迷；我国港口吞吐量、货运量节节攀升，已是名副其实的航运大国，但在国际航运界的话语权很小……说起我国航运业的种种尴尬，业内人士纷纷提到航运交易市场中一个高素质群体的欠缺——航运经纪人。

由于我国的航运经纪服务起步较晚、一直未纳入行业管理、欠缺法律保护等原因，我国从事航运经纪业务的人员素质普遍较低、专业能力差。中国要成为海运强国，一流的航运经纪人必不可少，加强对航运经纪人的培养和管理就显得尤为重要。如何培养高素质的航运经纪人？带着这一问题，记者采访了相关业内人士。

给从业人员合法身份

2010 年 7 月，已经在航运经纪业摸爬滚打十几年的刘邦俊终于拿到了上海市工商管理局颁发的航运经纪人执业资格证。一起拿到航运经纪人执业资格证的还有 134 人，他们是我国内地首批航运经纪人。但他们大都已经有着多年的航运经纪从业经验。

“期盼这一天已经很多年。因为没有法律保护，没有发证机构，在工商注册登记的类别中没有‘航运经纪’，我们从事的航运经纪活动一直是‘地下工作’。”他们说。

给国内从业人员颁发航运经纪人执业资格证

项目将进入试生产阶段，欧华船舶机械、普斯耐驰甲板机械、飞鲸漆业等船配项目已经顺利进入了全面生产阶段。

（四）企业加大技术创新力度。骨干船舶企业积极引进国内外先进技术，开发新型高附加值产品，着力提升企业自主创新能力。一方面，企业主动“走出去”收购国外的研发机构和设计团队，加强新船型的设计研发能力；一方面，企业加强与国内外科研院校的产学研合作，金海重工与浙江工业大学、中船第九设计研究院、英国劳氏船级社分别签订了战略合作协议；扬帆集团设立博士后科研工作站，广泛吸纳船舶研究设计方面的优秀博士进站从事研究；欧华造船与德国设计公司合作，开发设计 4800TEU 环保型集装箱船。

（由舟山船舶工业局综合科 供稿）

是上海航运交易所首先提出的，之后交通运输部组织相关部门专门进行了课题研究。上海市交通管理局、上海市工商管理局于去年首次组织考试，颁发从业资格证。上海在我国还仅仅是唯一的试点，其他地区从事船舶经纪业务的人员，除了羡慕之外，只能继续从事“地下工作”。

“目前芜湖有100多家从事航运经纪的公司，但没有一家取得港航管理局的许可证。”芜湖市长江船舶交易市场总经理谈玉琢说，这无疑会造成市场混乱。因为，没有许可资格，管理部门对航运经纪从业人员很多违规违法行为也就没有办法查处。

“我们迫切希望赋予航运经纪从业人员合法身份。”天津商品交易市场有限公司船舶交易部总经理乔力争说，国际上85%的船舶交易都是由航运经纪人促成，如果中国的从业人员连航运经纪人资格都没有，那无疑是把自己锁在国际船舶交易大门之外。

改变“土壤”是关键

国内一些航运经纪从业人员不专业、欠诚信、交易行为不规范，暗箱操作和违规操作层出不穷。但在国际航运市场里的中国航运经纪人，因为学会并适应了国际航运市场的游戏规则，有的在老牌外资航运经纪公司担当要职，有的自己打出一片天下，在国际航运舞台上建功立业。

“赋予航运经纪人合法身份只是第一步，也是最基础的一步，后面还有很长的路要走。”交通运输部水运科学研究院副研究员韩京伟说，一纸证书并不能保证中国的航运经纪走向健康，还有更多的工作要做。当前最迫切需要改变的是航运经纪人赖以生存的“土壤”--目前我国航运经纪业缺乏行业技术指导、职业操守教育和有效监督交易行为的市场环境。

“需要作出改变的是航运经纪人公司。”韩京伟说，航运经纪人公司必须先做好自身定位，然后才能促进船舶经纪人的发展。以船舶交易为例，去年我国已经开始规范船舶交易行为，规定船舶必须进场交易，交通运输部水运局发布了具有船舶交易资格的12家交易机构名单。这为规范我国船舶交易、培养高素质航运经纪人提供了很好契机。但如果这些船舶交易机构只认为自己仅是船舶交易信息的提供平台和开具船舶交易发票的机构，而不重视开发金融、保险等增值服务，那么这一区域的航运经纪从业人员就不可能发展成为高素质、能适应国际需求的经纪人。

行业管理 去粗取精

“有了准入考试，也必须加强行业管理。近年来，国外知名经纪公司开始大举进入中国市场开设办事处，且表现相当活跃。但我国航运经纪仍旧处于成长起步阶段，缺乏国际竞争力。这与行业管理没跟上有很大关系。行业主管部门应加强对航运经纪人的行业管理。”一位船舶交易机构负责人说。

“加强行业管理是提升航运经纪人质量的关键。”部执业资格中心水运处处长刘鹏认为，航运经纪人既是普遍存在，又是航运市场客观需要的，对航运经纪人实施职业资格管理也是西方海运发达国家的通行做法，因此，逐步建立企业内控、行业自律、政府监管、社会监督“四位一体”的监管体系显得尤为重要。政府主管部门应该参照国际惯例，结合我国管理现状，建立航运经纪人资格制度，这是行之有效的市场监督管理办法。相关部门不妨借鉴对保险经纪人的资格认定和等级考试制度的设计，对航运经纪人的执业资格进行必要的审查与考核，制定相应航运经纪人资格制度，通过对航运经纪人注册资本、知识结构、能力要求、行为标准等多方面加以规范，以提高航运经纪市场准入门槛，以达到去粗取精、规范市场的目的。

交通科学研究院工程师罗凯认为，可以借鉴英国皇家特许租船经纪人协会的成功经验，由授权的职业资格专门机构开展航运经纪人基本法律知识培训和专业知识的培训,也可吸收世界著名的航运经纪人机构参与我国航运经纪人培训工作,逐步建立与国际标准接轨的专业课程培训考核体系。

“政府主管部门还应加强航运经纪人诚信体系建设。”刘鹏说，可以通过政府网络，增加信息透明度，对一些信用差、屡遭客户投诉或违法操作的不良航运经纪人予以及时披露，促进广大航运经纪人自我约束。 **来源：中国交通报**

钢市平淡 钢价维稳上调

（8月8日）

目前钢材市场进入平淡期，本期钢材价格总体保持平稳。

在目前钢铁产能“高释放”的背景下，钢市内的商家尚能维持“低库存”的操作，说明需求的支撑还是存在的，对钢价仍有一定的支撑作用。

由于销量上升，库存水平相应下降。7月份国内建筑钢库存量总体较上月减仓近5%，目前全国建筑钢库存水平较去年同期减少15%左右。低库存对钢价走势形成了较强支撑。

目前供求平衡的压力尚不明显，成本的影响力就会显现。7月份钢坯价格大幅上涨，唐山普碳方坯价格从6月下旬最低每吨4130元上涨至目前的4460元，累计上涨幅度超过300元；进口铁矿石价格也从6月底的每吨176美元上涨至目前的182美元，累计上涨幅度达到每吨6美元。相关市场人士认为，国内铁矿石、钢坯等原料价格均处于近3个月来的最高水平，虽然高价成交的情况并不理想，市场观望气氛浓厚，但全球粗钢产能释放加快，对原材料的需求仍保持在较高水平，再加上印度、巴西和澳大利亚又相继加征铁矿石出口或资源税，原材料价格仍将保持高位。

钢厂方面在成本高企以及目前钢材出厂价格略低于市场价格的情况下，短期并不存在价格下调的压力，预计后期钢厂价格仍将以稳中上调为主。

本期造船钢延续上期走势，仅少数地区钢价有所上涨，大部分地区的钢材仍保持平稳。部分地区造船钢价格如下：

地区	规格	产地	价格(元/吨)	涨跌幅
上海	8mm	新钢	5300	—
	10mm	新钢	5150	—
宁波	10mm	唐钢	5220	—
	12mm	唐钢	5110	—
广州	8mm	韶钢	5550	—
	10mm	新钢	5380	—
天津	8mm	济钢	5700	↑130
	10mm	济钢	5540	↑130
福建	10mm	三钢	5600	—
	14-20mm	三钢	5450	—

本期废钢价格仍有回升，但各地成交总体一般，钢材高成本下，废钢涨价显得较谨慎。部分地区废钢价格如下：

地区	品名	规格	价格(元/吨)	涨跌幅	备注
辽宁	重废	>6mm	3400-3500	↑50	不含税
上海	重废	>6mm	3120	↑50	市场价
浙江	重废	>6mm	3810	↑40	含税
福建	重废	>6mm	3830	-	含税
	中废	>4mm	3800	-	含税
江苏	重废	6mm	3840	-	含税
	重废	>10mm	3340	-	不含税
广东	中废	>4mm	3100-3150	-	不含税

求 职 招 聘

应聘职位：三副

求职编号:008947
姓名:葛先生　　籍贯:黑龙江哈尔滨
证书等级:甲一　　船舶类型:散货船
相关证书：海员证　服务簿　护照　适任证书　GMDSS 证书
航海经验：
吉利安　　水手　　2009.07-2010.02　散货船
国裕 2 号　　水手　　2010.03-2010.08　散货船
福海 10 号　　二副　　2010.11-2011.07　散货船

求职编号:015682
姓名:张先生　　籍贯:浙江
证书等级：丙一　　船舶类型:散货船
相关证书：服务簿 适任证书 GMDSS 证书
航海经验：
锦德轮　　水手　　2007.08-2008.09　散货船
锦德轮 1　　实习三副　　2008.07-2009.09　散货船
锦德轮 3　　三副　　2010.09-2011.05　散货船

求职编号:015756
姓名:戴先生　　籍贯:湖北孝感
证书等级:甲一　　船舶类型:不限
相关证书：海员证　服务簿　适任证书　GMDSS 证书
航海经验：
江夏发　三副　　2011.02-2011.07　多用途船
嘉耀　　三副　　2010.12-2011.01　多用途船
金满渝　实习三副　　2009.03-2010.03　多用途船

求职编号:002318
姓名:严先生　　籍贯:江苏镇江
证书等级:丙一　　船舶类型:散货船
相关证书:服务簿　适任证书　GMDSS 证书
航海经验：
敬亭 10　　三副　　2010.12-2011.07　散货船
永丰 999　实习三副　　2010.03-2010.09　散货船
润武 1 号　GMDSS 通用操作员　2008.04 -2008.09 散货船

应聘职位：三管轮

求职编号:015988
姓名:方先生　　籍贯:浙江-舟山
证书等级:丙一　　船舶类型:散货船
相关证书：服务簿　适任证书
航海经验：
宏舟　　机工　2008.12-2009.03 散货船
浩帆 2　　机工　2009.12-2010.01 散货船
瑞达 1 号 机工　2010.01-2010.07 散货船

求职编号:015785
姓名：薛先生　　籍贯：
证书等级:丙一　　船舶类型:散货船
相关证书：服务簿　适任证书
航海经验：
良渚　　机工　　2009.12-2010.04 散货船
中凯旺 实习三管 2010.09-2010.12 散货船
京润　　实习三管 2010.10-2011.04 散货船

求职编号:015257
姓名:何先生　　籍贯:江苏-南通
证书等级:甲一　　船舶类型:散货船
相关证书：海员证　护照　服务簿　适任证书
航海经验：
金泰 66　机工　2008.12-2009.04　散货船
永丰 96　机工　2009.04-2010.05　散货船
MV/GROW　三管轮　2010.10-2011.03　散货船

求职编号:014223
姓名:邓先生　　籍贯:河南
证书等级:丙一　　船舶类型:散货船
相关证书：服务簿　适任证书
航海经验：
华韵 5　机工　　2009.10-2010.05 散货船
和德轮 机工　　2011.01-2011.05 散货船
和德轮 三管轮 2011.05-2011.08 散货船

应聘职位：水手

求职编号:015523
姓名:许先生　　籍贯:福建-厦门
证书等级:甲一　　船舶类型:散货船
相关证书：服务簿　适任证书
航海经验：
M.V.SPRING.BULKER　水　手　2007.03 - 2008.06 散货船
M.V.BEAGLE 水手 2008.12-2009.12 散货船
M.V.BALTIC-ID 水手 2010.03-2011.03 散货船

求职编号:016072
姓名:杨先生　　籍贯:湖北
证书等级:甲一　　船舶类型:杂货船
相关证书:海员证　服务簿　护照　适任证书
航海经验：
宏泰盛 8 实习水手 2010.01-2010.07 散货船
HUAJIAN109 水手 2010.08-2010.11 渔船
华晟 21 水手 2010.11-2011.07 集装箱船

求职编号:009089
姓名:黄先生　　籍贯:湖南-汉寿
证书等级:乙一　　船舶类型:散货船
相关证书:海员证　服务簿　护照　适任证书　巴/利 G 证
航海经验:
LUCKY-DIAMOND 混派 服务员 2007.03-2007.06 散货船
BENNY 混派 水手 2006.02-2007.01 杂货船
CHANG-LE 水手 2008.04-2008.07 杂货船

求职编号:015995
姓名:尚先生　　籍贯:山东-泗水
证书等级:乙一　　船舶类型:散货船
相关证书: 海员证　服务簿　护照　适任证书　巴/利 G 证
航海经验:
EVER　水手长 2010.09-2011.03 散货船
EVER　水手　2010.08-2010.09 散货船
物神轮 水手　2009.11-2010.07 散货船

应聘职位：机工

求职编号:016076
姓名:王先生　　籍贯:辽宁-大连
证书等级:乙一　　船舶类型:化学品船
相关证书:海员证　服务簿　护照　适任证书
航海经验:
长青油 17 机工 2009.11-2010.02 油船
天顺海 1 机工 2010.06-2010.07 化学品船
COASTALVENUS 机工 2010.07-2011.05 油船

求职编号:008753
姓名:周先生　　籍贯:吉林
证书等级:乙一　　船舶类型:散货船
相关证书:海员证　服务簿　护照　适任证书
航海经验:
HAPPY CLOUD 机工长 2009.09-2010.09 集装箱船
力鹏 11　三管轮 2009.05-2009.09 集装箱船
恒瑞 3 号 机工 2008.11-2009.05 集装箱船

求职编号:015721
姓名:潘先生　　籍贯:山东-海阳
证书等级:甲一　　船舶类型:散货船
相关证书:海员证　服务簿　护照　适任证书
航海经验:
帝高轮 机工 2008.08-2009.06 散货船
海源一 机工 2009.10-2010.07 散货船
海顺发 机工 2010.12-2011.05 集装箱船

求职编号:016031
姓名:康先生　　籍贯:湖北
证书等级:甲一　　船舶类型:散货船
相关证书:海员证 服务簿　护照　适任证书　巴/利 G 证
航海经验:
鑫碧海 6 机工 2008.03-2008.09 散货船
瑞航 机工 2008.09-2009.03 散货船
FREE OCEAN 机工 2010.10-2011.05 散货船

以上船员简历源自航运信息网－航运人才（http://hr.csi.com.cn）
发布船员招聘求职，请联系：0580–2600020
或加人才 QQ:513268612

中国海员外派有了『保护伞』

8月3日，交通运输部解读《中华人民共和国海员外派管理规定》（以下简称《规定》）时表示，《规定》明确了海员外派机构的资质标准、责任义务、外派海员境外突发事件处理、海员外派行业的监督检查等要求，为今后开展海员外派工作提供了重要依据，对保护外派海员合法权益等方面起到巨大的推动作用。

我国是世界海员劳务重要输出国之一。据统计，目前约有10万名中国籍海员服务于外国籍和港澳台地区籍船舶，且每年以7000人次左右的规模持续扩大。然而，由于长期以来海员外派行政管理体制、监管模式以及行业自律等方面存在漏洞，海员的合法权益时常受到来自“黑中介”的侵害。

今年7月1日起施行的《规定》，为海员外派工作正式纳入船员行业管理提供了重要依据，是规范海员外派管理的指导性规章。

《规定》明确提出“谁派出，谁负责”的原则。外派海员的工作地点是外国籍船舶，海上又经常遇到灾难性气候，特别是近年来国际海盗活动日益猖獗，更增加了海员工作的艰苦性和危险性。为了防止侵权和纠纷发生时，外派机构、境外船东相互推诿，逃避责任，《规定》要求从事海员外派业务的机构对其所派出的海员负责，做好外派海员在船工作以及登、离船期间的各项保障工作。

《规定》以海员外派机构的管理和外派海员的权益保障为中心，设置了资质制度、年审制度、退出制度和应急管理四项主要制度。根据《规定》，海员外派机构的专职管理人员中，应有两名以上具有国际航行海船管理级船员任职资格的人员和至少要有3名具有两年以上海员外派相关从业经历的工作人员。同时，为避免“皮包公司”式外派机构欺诈海员的情况，还要求其必须具有100人以上的自有外派船员，有至少500万元人民币的注册资金，并具备足额交纳100万元人民币海员外派备用金的能力，以备外派海员在遭遇突发事件时的应急之用。

海事海商热点、疑难问题解析

——船舶挂靠专题

栏目供稿:京衡律师集团　垂询热线:0574-27896896 / 13396691616
电子信箱:Leelawyer1616@163.com

船舶挂靠是未取得水运资质的挂靠人,与具有水运资质的航运企业签订挂靠代管协议,将船舶登记在后者名下从而取得相应资质,并以被挂靠企业名义从事水路运输的一种经营方式。船舶证照、检验及其他与经营有关的手续,由被挂靠企业办理。有时,逃避规费、资金限制或某些赢利航线利益驱使,也是船舶挂靠的动因。当前,除船舶挂靠外,国内船舶建造或租赁船台的现象也普遍存在,亦以个体造船规避造船开工、船舶检验的强制要求为目的。

一、船舶挂靠是否合法

我国目前尚无专门的法律法规来调整船舶挂靠关系,相关规定仅见于交通(运输)部相关规章中:2001 年第 1 号《国内船舶运输经营资质管理规定》和 2008 年第 2 号《国内水路经营资质管理规定》,要求从事船舶经营需取得资质;2001 年《关于整顿和规范个体运输船舶经营管理的通知》和 2006 年《关于进一步加强国内船舶运输经营资质管理的通知》,则专门针对个体运输船舶挂靠经营作出规定,"严禁(有经营资格的)船舶运输经营人接受船舶挂靠"。交通(运输)部的行政规章属于广义的"法"的范畴,从行政管理角度来讲,船舶挂靠是不合法的[1]。但是上述规章缺乏有效的配套执行及处罚措施。同时,从狭义的法律层面上,并无有关船舶挂靠方面的禁止性规定。

事实上,个体运输户以挂靠方式变相取得经营资质,本身就是为了逃避监管,因此也普遍存在"挂而不管"的现象,导致船舶管理混乱,滋生船舶经营事故。尽管从表面上看,船舶挂靠是市场供求关系的产物,能够使挂靠双方达到双赢的目的,同时对促进水运繁荣有一定积极因素,但其在安全管理方面产生的负面影响更大。所以,从形式上看,船舶挂靠不合法,从实质上讲,船舶挂靠亦不可取。

二、船舶挂靠合同(协议)是否有效

如上所述,船舶挂靠目前在我国不能获得合法性支持,而船舶所有权、抵押权等船舶权属纠纷、水路货物运输合同纠纷、水路运输侵权纠纷、船舶及水路运输保险合同纠纷、船舶融资纠纷等,又经常不可避免地涉及船舶挂靠问题。

在海事司法实践中,对与船舶挂靠有关的权利义务关系在进行界定和处理时,与交通行政管理部门对船舶挂靠进行监管不同,海事法院对"船舶挂靠合同(协议)",并不简单地基于船舶挂靠的行政违法性而将其认定为无效,实务中,对船舶挂靠合同(协议),只要不损害国家及社会公共利益,一般按有效合同来处理。同时,《民诉法解释》第 43 条,对挂靠关系中的诉讼主体地位予以了确认(即挂靠人与被挂靠人为共同诉讼人),说明我国法律根据国情对挂靠包括船舶挂靠经营,是持宽容态度的。而且,由于船舶挂靠的违法性有限,《合同法》第五十二条第(五)项所规定的合同无效情形即"违反法律、行政法规的强制性规定",也不适用于船舶挂靠关系。

需要说明的是,在海事司法实务中,船舶挂靠一般被认为是一种基于任意性内容的无名合同,故"船舶挂靠合同"或"船舶挂靠法律关系"等本身是一种不规范的提法。条款过于随意,权利义务与法律后果不平等,是这种无名合同的一大特点。

三、船舶挂靠的法律责任[2]

在船舶挂靠这种特殊的经营关系中,由于船舶所有权证书格式上的原因,挂靠人须把自己船舶所

有权人登记为被挂靠单位,方能达到挂靠目的。于是同一艘船舶便有两个所有权人,即登记公示的所有权人和实际的所有权人。在发生纠纷时,需解决法律责任归属问题。

(一)船舶挂靠中的合同责任

船舶挂靠人加盖公司名下的船章从事经营活动,在发生合同纠纷时,挂靠人与被挂靠人谁是适格主体?

观点一,船章代表船舶所有人,船舶所有人确定以登记为准,实务中也曾有船章代表船东的判例(如宁波海事法院审理的金帆公司、周宏进与人保武汉公司船舶保险纠纷案);观点二,合同签章处虽有被挂靠公司名称印章,却是其授权挂靠人自刻的,船章还专门注明了船名船号,故代表的是船舶实际所有人即挂靠人,且挂靠协议常常明确约定船舶经营由挂靠人自行负责,被挂靠人对外不承担责任;观点三,船章载明的是被挂靠人公司名称,故船章代表公司,被挂靠人是合同相对人。

对此,海事司法实务中多倾向于认同第三种观点和做法,依据:一是船舶挂靠经营系以被挂靠人名义出面,被挂靠人自然成为合同一方主体;二是第三人在签订合同时,并不必要知道或要求合同另一方披露其背后的实际权利义务人;三是将船章视为代表船舶所有人,忽视了挂靠借用名义经营的目的,易混淆挂靠内外关系间的差别;四是将船章视为代表船舶所有且易导致合同主体难以确定。当然,若挂靠双方以航次租船或期租方式经营船舶,挂靠人可能以实际承运人身份与被挂靠人承担连带责任,但目前挂靠关系中鲜有租船经营方式。

(二)船舶挂靠中的侵权损害责任

对于挂靠人在自主经营船舶中的侵权行为,应由行为人即挂靠人自行承担。被挂靠人未直接从事船舶经营,也未具体实施侵害行为,故不承担侵权责任。但对于负有船舶安全管理责任的被挂靠人而言,如其未尽到安全保障义务而发生船舶安全事故,也应承担侵权责任。因第三人行为造成他人损害的,由该第三人承担侵权责任,被挂靠人承担补充责任。

但船舶碰撞和其他侵权行为的赔偿责任,并不以是否实施过碰撞或其他侵权行为为唯一条件,还可因船舶所有人身份而承担责任。如在涉及船舶优先权时,作为船舶所有人的被挂靠人要承担相应责任,当然,此时的被挂靠人仅是海事请求的担保人,仅就登记在其名下的船舶负有优先受偿的义务,对其实体权益并无影响。

又如发生船舶油污侵权,此时应由登记所有人即被挂靠方负责,因为船舶污染实行严格责任,不以过错为条件。当然这并不影响被挂靠企业和个体船舶间的内部追偿[3]。

四、船舶挂靠的出路

随着全球航运业的发展,一种通过接受船东委托从事专业船舶管理的公司应运而生,这就是船舶委托管理经营。此种方式在我国尚处于起步阶段,专业船舶管理公司更是一个新生事物。船舶委托管理是专业船舶管理人根据与船舶所人有、船舶了承租人、经营人的约定,为船舶提供机务海务管理、船舶检修保养以及船舶买卖、租赁及营运、资产管理等各方面的服务[4]。

不少船舶挂靠关系虽然名义上签订船舶委托管理协议,但却无船舶委托管理的实质内容。船舶委托管理较之于船舶挂靠,除了在合法性方面有明显区别外,在合同主体、合同性质、责任后果、合同目的等方面,亦不相同。

从挂靠到委托管理,是船舶从不规范经营向专业化管理的发展过程,是从规避法律法规向依法主动规范的经营理念的彻底转变。与船舶挂靠的非正规化,并为国家行政规章所明令禁止的经营方式相比,船舶委托管理是当今船舶经营管理模式的创新和未来发展方向。我们希望并有理由相信,我国船舶委托管理模式能够逐渐发展,并最终取代船舶挂靠经营方式。

(撰稿:京衡律师集团海事海商部 李良鸿)

1 周新:《船舶挂靠是否合法》,载“安徽海事律师网”。

2 主要观点及行文援引自史红萍法官:《从挂靠到专业管理——国内船舶经营模式发展之法律初探》,载宁波海事法院《海事司法论坛》2010年第4期。

3 北海海事法院:《关于船舶挂靠问题的调研报告》。

4 参见交通运输部2009年1月公布并于同年7月1日起施行的《国内船舶管理业规定》第2条。

交通运输部解读

《中华人民共和国海员外派管理规定》

政策出台的背景

船员这个特殊的群体在保障水上交通安全和防治船舶污染环境、促进对外贸易发展等方面，发挥着重要作用。国际海事组织曾做出这样的评价，“没有船员的贡献，世界上一半人会受冻，另一半的人会挨饿”，非常形象的揭示了海员的地位和作用。船员这一职业也是公认的艰苦职业和风险职业，船员的非凡贡献和付出值得我们铭记。

我国政府高度重视船员的劳动保护和社会保障，2007 年出台的《中华人民共和国船员条例》吸纳了《2006 年海事劳工公约》中的重要内容。为进一步加强船员服务管理，规范船员服务行为，维护船员和船员服务机构的合法权益，交通运输部于 2008 年出台了《中华人民共和国船员服务管理规定》。今年 3 月 7 日，交通运输部颁发了 2011 年第 3 号部令，公布了《中华人民共和国海员外派管理规定》（以下简称《规定》），并将于 7 月 1 日起施行。《规定》的颁布实施，为海员外派工作正式纳入船员行业管理提供了重要依据，是规范海员外派管理的指导性规章。它的实施会在提高我国外派海员整体素质、保护外派海员合法权益、促进海员外派事业健康发展等各个方面起到巨大的推动作用。

制定《规定》的意义

《规定》总结了多年来外派海员类对外劳务合作管理工作中许多好的做法和经验，凝聚了各方智慧，体现了可持续发展的精神。我们这个《规定》是一个基础，在具体执行过程中，还需要不断总结以往的经验教训，及时的发现新问题，解决新问题。我相信，在全行业的共同努力下，我国的海员外派事业将会迈上一个新的台阶，会培养出更好、更多的高素质的外派海员，为我国尽早实现“船员强国”目标而共同努力。

制定《规定》的目的

海员外派是我国对外开放最早的行业之一，也是与国际接轨紧密度较高的行业，外派海员的形象关系我国的国际形象。随着我国航运经济的发展，海员外派的规模在不断扩大，专业管理的要求也在不断提高。为了促进外派海员业务的健康发展，积极拓展中高端外派劳务市场，强化业务部门的职能作用，规范海员外派市场管理，2010 年 5 月 5 日，商务部与交通运输部联合下发了《关于加强外派海员类对外劳务合作管理有关事宜的通知》，依照“平稳过渡、责权一致”的原则，将海员外派的相关工作由商务部移交至交通运输部，实现了管理职责分工的合理调整。通

过调整，交通运输部负责所有赴外籍船舶或港澳台地区籍船舶工作的外派海员类劳务人员的管理，包括外派企业经营资格管理、证件管理、人员培训、项目审查、项目招收备案、境外管理，会同国务院有关部门和地方政府处理境外突发事件和船员劳务纠纷、打击违规违法外派及整顿市场秩序、强化政府公共服务等工作。在这一背景下，交通运输部商商务部同意，出台了本《规定》，其目的是要在新的管理形势下，完善和细化海员外派管理的法律制度，规范海员外派管理，维护外派海员合法权益，提高我国外派海员整体素质和国际形象，促进海员外派市场向高端化、专业化、规模化方向发展，为海员外派事业可持续发展提供法制保障。

《规定》的主要内容

《规定》在《船员条例》及对外劳务合作的相关法律法规框架下，针对海员外派的特点，明确了海员外派机构的准入门槛，从各个环节规范了海员外派机构、境外船东等市场主体行为，并且明确了相关责任。主要内容可以概括为：遵循三个原则、确立四项制度、履行六大义务。

《规定》遵循的三条基本原则

一是“谁派出，谁负责”的原则。

主要防止海员外派“有人派、无人管”现象的发生。对外劳务合作涉及多方权力义务关系，派出人员的权益保障工作较为复杂。外派海员的工作地点是外国籍船舶，在海上，经常遇到灾难性气候，特别是近年来国际海盗活动日益猖獗，更增加了海员工作的艰苦性和危险性。海员的人身权力和经济权益极易受到侵害。为了防止侵权和纠纷发生时，外派机构、境外船东相互推诿，逃避责任，第四条明确了“谁派出，谁负责”的原则。要求从事海员外派业务的机构对其所派出的海员负责，做好外派海员在船工作以及登、离船期间的各项保障工作。

二是“风险防控，预防为主”的原则。

海员外派具有国际性合作和全球性运作的特点。外派海员通过合同关系派往境外为境外船东工作，工作环境陌生，海员之间工作关系不稳定，个体性较强，一旦发生紧急情况或劳务纠纷，缺乏有组织的劳动保护，合同是对海员和船东唯一的约束和保障，劳务风险较大。本《规定》从有效地防范风险、保护外派海员合法权益、保证外派海员整体素质的目的出发，较为系统地规定了海员外派机构应当具备的资质条件、规范运作的要求、突发事件的预防和应对处理等，对海员外派机构提出了高标准的要求。

三是“平稳过渡、相互衔接”的原则。

《规定》按照《船员条例》及对外劳务合作等法律法规的规定，总结了多年来外派海员类对外劳务合作管理工作好的做法和经验，针对海员外派的职业特点，强化了海员外派的管理，注意保持了政策的连续性和平稳过渡，并确保与船员服务机构、国际船舶管理公司以及一般对外劳务合作企业管理的衔接。

《规定》设置的四项主要制度

《规定》以海员外派机构的管理和外派海员的权益保障为中心，设置了资质制度、年审制度、退出制度和应急管理四项主要制度。

1、海员外派机构的资质制度

海员外派机构从行业范畴来讲，属于船员服务机构，按照《船员条例》的规定应当取得资质许可。但在资质的具体条件上，与一般船员服务机构相比，又具有一定的特殊性，需要根据劳务外派的特点规定单独的许可条件。因此，《规定》参照了商务部原来一直沿用的对外劳务合作许可条件以及正在国务院审核、近期将出台的《对外劳务合作条例》的规定内容，明确了海员外派机构的从业条件，以强化海员外派的管理，并保持政策的连续性。

《规定》第五条明确的为外国籍或者港澳台地区籍船舶提供配员等船员服务活动机构的资质条件主要体现在三个方面：

一是人员要求。要求海员外派机构的专职管理人员中，应有两名以上具有国际航行海船管理级船员任职资格的人员和至少要有 3 名具有两年以上海员外派相关从业经历的工作人员。同时，

为避免“皮包公司”式外派机构欺诈海员的情况，还要求其必须具有100人以上的自有外派船员。

管理人员的数量和质量对于外派服务机构的工作是至关重要的，人员素质的高低，是海员外派机构能否高效运转的决定因素。海员外派工作的专业性较强，国际船员劳务市场的行情又十分复杂、瞬息万变，船员在派出期间可能遇到的各种问题，都需要预先探知评估，并与境外船公司沟通协商。所以，管理人员只有熟知了外派海员的工作环境、工作任务、生活方式，还有国际、国内船员流动、市场走向等方面的情况之后，才能在签订劳动合同、服务协议、上船协议时更好地履行审查、把关、咨询义务。同时，海员外派与在国内提供船舶配员服务存在一定的区别。把海员派到海外去工作、谋生，这是一种比较特殊的船舶配员服务，条件中要求经营者具有国际法律常识，了解接收海员的国家以及境外船东的详细情况，对派出海员的工作、报酬甚至生命负责。如果因经营管理不善而带来纠纷，形成诉讼或者造成安全事故，不但会给劳动者造成损失，也会影响到国家外派海员形象的提升。

二是资金要求。要有至少500万元人民币的注册资金，并具备足额交纳100万元人民币海员外派备用金的能力。关于注册资本和备用金的规定，是从海员外派业务的对外经营性质考虑的，基本沿用了商务部原来的规定。备用金是作为外派海员在遭遇突发事件时的应急之用，同时，当外派机构欠付外派海员赔偿金时，也可以以此进行支付。为了规范备用金的管理使用，《规定》明确指出，备用金的使用和管理，应当遵守国家对外劳务合作备用金管理制度。

三是管理能力的要求。主要强调了四个基本能力，一是要具有法人资格，这就排除了个体从事海员外派的资格；二是要具有对外派海员进行培训的能力；三是要建立有相关管理制度，包括船员服务质量管理制度、人员和资源保障制度、教育培训制度、应急处理制度等相关管理制度；四是要具有良好的商业信誉，近三年没有重大违约行为和重大违法记录等。这些要求，是保证外派海员市场安全的基本条件，符合海员外派管理的实际需要，同时也是对现有海员外派机构基本情况的总结和提练，大部分海员外派机构都能够达到这些条件，不会对海员外派市场造成冲击和改变。

2、年审制度

为了加强对许可事项的监督管理，保证海员外派管理质量《规定》第十条明确了海员外派机构的资质证书有效期为五年。在此期间，海事管理机关对海员外派机构的监督管理，主要是通过年审来实现的。第十四条规定，海员外派机构资质实施年审制度，直属海事管理机构应当于每年度的2月份至4月份负责组织实施年审。在资质有效期上是与《船员服务管理规定》的有关规定是一致的，但增加了检查频次，从每2到3年一次的中期核查、提升到每年一次的年审检查，较之船员服务机构的管理更加严格了。年审主要是审查海员外派机构的资质条件符合情况及合法经营、规范运作情况，从而保证海员外派机构，无论是在从业之初，还是在日常经营中，都要符合机构资质许可条件的各项要求，按照机构责任和义务的规定规范运作、诚信经营。

3、退出制度

退出机制是对海员外派机构实施监督检查的有效手段。第十七条、第四十五条等条款规定，对于年审不合格的，海事管理机构责令其限期改正；逾期未改正的，撤销其海员外派机构资质。海事管理机关通过监督检查，对其他不再具备海员外派资质条件的情况，包括利用欺骗手段获取资质的、由于管理原因导致外派海员权益严重受损的问题企业，应当责令其改正，在限期内未改正的，应当撤销其相应资质。这样的制度设计，最终确立了海员外派机构资质管理中“以年审为支撑、以监督检查为补充”的退出机制，确保我国海员外派行业实现“有进有出”的良性循环。应当说明的是，海员外派机构的资质被撤销后，只是停止了海员外派业务的继续经营权，其对原有外派海员的责任义务还要继续履行。

4、应急管理制度

突发事件的预防与应急处置是海员外派管理

重点要解决的一个问题。为保证海员外派机构提高处理发生突发事件的能力，做到提前预案、及时处置、妥善处理和保障权益，也为了提高海事管理部门协调和组织处理海员外派突发事件的水平和能力，在《规定》中专门就“突发事件处理”作了专章规定。主要包括两个方面：

一是备用金管理。第二十一条、第三十七条等规定了备用金的动用情况、使用管理及缴存义务，同时也明确海事管理机构对备用金管理的基本要求。主要考虑是，由于境外船东的管理制度、船籍国法律规定的不同或者管理不规范，经常出现怠于履行法律义务的情况，也有的规避风险、逃避责任。在这种情况下，出于应急保障的考虑，特别规定，海员外派机构有责任与境外船东共同做好突发事件的处置工作。在突发事件的处理过程中，经常遇到责任方拒绝履行法律义务，船员被搁置海外，得不到应有的救济，在这种情况下，备用金制度就显示出其重要的作用。具体来讲，当海员外派机构拒绝承担或者无力承担突发事件带来的责任时，可以动用海员外派备用金，用来支付外派海员回国或者其他紧急救助所需费用。同时，为了保证备用金经常处在足额状态，在备用金动用的30日之内，海员外派机构应当补齐缺失的数额。

二是应急处理。第三十五条、第三十六条等条款明确了境外突发事件的处理，应当按照对外劳务合作有关规定执行，即纳入全国及各省市对外劳务合作境外突发事件应急处理机制之中。同时，要求海员外派机构，一是要建立并及时启动突发事件应急预案；二是应急处理情况应当及时向海事管理机构报告；三是与境外船东共同做好处置，当境外船东未能全面履行责任时，及时代位处理。特别要注意的是，境外突发事件的处理，涉及地方人民政府、商务部门、外交部门、公安部门、人力资源和社会保障等多个地方政府和相关部门的职责，海事管理机构要与地方政府和相关部门通力合作，共同做好突发事件的应对工作，目标就是保护好外派海员合法权益，避免在突发事件中外派海员利益受损。

《规定》明确了海员外派机构的六个重点义务

1、诚实守信。第二十二条要求，海员外派机构应当遵守国家船员管理、船员服务管理、船员证件管理、劳动和社会保障及对外劳务合作等有关规定，遵守中华人民共和国缔结或加入的国际公约，履行诚实守信义务，保证各项海员外派管理制度的有效运行。

2、为外派海员购买境外人身意外伤害保险。外派海员常年在船上工作，流动性强、风险高，权益极易受到损害，而且很难通过自己的力量及时维权。随着海员外派规模的扩大，外派海员维权情势日益严峻，为此，第二十五条、第三十条等条款要求外派机构作为拥有较多社会资源的管理方，建立运行一套行之有效的管理制度，通过购买保险、建立沟通机制等手段，更多的利用企业的力量来保护海员的权益。

3、对所派海员进行培训。第二十八条要求，海员外派机构应当根据派往船舶的船旗国和公司情况，对外派海员进行相关法律法规、管理制度、风俗习惯以及注意事项等项知识的任职前培训。同时还要根据外派的实际需要进行必要的岗位技能训练，目的是提高外派海员担当工作任务的适任能力。

4、保证派出海员与相关单位签订劳动合同。海员到境外船东的船舶上工作，一旦遇到突发事件，人身受到伤害或者合法权益受到侵犯时，如果没有与一个单位建立劳动关系，就会陷入孤立的境地，很难讨回公道，同时，也会给海员外派的管理工作造成困难。为了避免这种情况，第二十四条要求，外派机构在派遣海员时，要保证海员与本机构、境外船东、国内航运公司或者其他相关单位签订《劳动合同》。由于这方面的合同专业性比较强，而海员又缺乏相关知识，容易忽视与自身利益有关的条款。因此，要求海员外派机构利用自身处理法律事务的能力和手段，负责对船员与境外方面签订的合同进行审核。这也是在机构资质中规定的具有“处理海员外派相关法律事务的能力”的具体体现。另外，第二十九条等条款还对船舶配员协议、上船协议等专业性较强的协议文本的内容作了规定，其初衷也是为了

更好地保护出境船员的切身利益。

5、不得与存在安全风险的船舶建立外派关系。第三十三条从保护海员合法权益、降低外派风险的角度出发，明确对于在港口国监督检查中被列入“黑名单”的船舶、非经中国境内保险机构或者国际保赔协会成员保险的船舶、未建立安全营运和防治船舶污染管理体系的公司、船舶，禁止海员外派机构与他们建立派遣关系。主要考虑是，部分国家为了吸引船舶注册，采取了比较低的管理标准，导致很多船况较差、管理不规范的公司的船舶通过挂方便旗的方式投入营运。而这样的船舶所招募的海员也趋向于低资质、低报酬。由于目前我国的海员外派还处于一个比较低的水平，加上海员与外派机构之间信息获取量的不对称，部分海员被派到了这样的船舶上工作。每当突发事件和侵权案件发生，海员的生命、财产权益受到侵害时，经常出现无法维权或维权措施不当的问题，致使受损害的海员拿不到应有的补偿、赔偿。这种情况的频发，不仅是海员利益的损失、外派机构的损失，也在客观上阻碍了我国海员外派总体质量的提升和规模的扩大。

6、不得收取额外费用。第三十一条要求，海员外派机构不得以提供就业机会为理由，向外派海员收取费用，也不得用克扣劳动报酬、收取抵押金等方式变相收取费用。目前，我国海员外派机构在公布的收费项目之外，以向海员提供工作机会为名，采取各种形式收取费用的现象比较常见。为了阻止这种情况的蔓延，本《规定》不但作了禁止性规定，还明确了违规收费应该承担的法律责任。

《规定》的实施建议

作为《船员条例》的重要配套规章，《规定》的颁布实施将对今后海员外派乃至船员服务管理工作产生重要影响。海事管理机构要正确理解《规定》的主要内容，贯彻好、执行好《规定》的各项制度。

（一）全面理解《规定》的内涵，正确把握《规定》的尺度

一个新的法规出台，能否得到顺利的贯彻实施，对它的认识和把握是最重要的。要充分认识到《规定》出台的重要意义，深刻理解和准确把握《规定》的制度内涵，尽量避免“一放就乱，一管就死”。海员外派在国际化的市场运作中，具有自身发展规律，制定《规定》时已充分考虑到了这一点，我们预期，《规定》实施后，这个市场将会出现一个更加稳定、更加健康的局面。如果说《规定》束缚了某些企业的手脚，也只是束缚了违法经营者。对于合法经营、诚实经营的机构来说，则是一个很大的支持与促进。在贯彻《规定》的过程中，要做好向全社会的宣传工作，取得社会的支持和理解，使广大海员和外派机构切实了解各项制度的内涵和用意，从而自觉遵守并配合管理部门依法开展相关工作。

（二）鼓励海员外派机构做大做强，积极参与国际竞争

海员管理及海员外派业务都是处在发展中的事务，特别是近年来，发展的速度更快。这就要求我们的管理要跟上步伐，要与时俱进。国际海员市场是一块很大的蛋糕，要鼓励海员外派机构做大做强，给予政策上的支持，信息上的服务。要大力培育海员队伍的后备力量，积蓄充足的人力资源，争取在激烈的竞争中占得先机。

（三）要依法行政，做到严格执法与热情服务的有机结合

依法行政是建设法治政府、服务型政府的基本要求。我们所面临的海员外派市场还比较乱，问题也比较多。要实现海员外派的规范化管理，贯彻执行好《规定》，就要在坚持依法行政的前提下，做到严格执法与热情服务的有机结合。

一是在实施海员外派行政许可过程中，既要坚持服务、便民的原则，又要严格按照《规定》要求的各项条件和程序进行，确保有效把关。同时，按照《行政许可法》和《规定》的要求，对许可事项加强监督，做到事前、事中、事后全过程监管。

二是海事管理机构要切实实施好监督管理的工作，引导和督促各海员外派完善管理，规范运作、诚信经营、健康发展。要按照《规定》要求，切实担负起辖区海员外派监督管理的职责。

本市新闻

上半年舟山船企新船订单 416 万吨

上半年，舟山船舶工业实现产值 281.6 亿元，同比增长 16.1%，其中，规模以上船舶工业企业实现产值 260.2 亿元，同比增长 16%。

上半年，舟山船企共交船 89 艘，造船完工量为 316 万载重吨，吨位同比下降 15.5%；承接新船订单 416 万载重吨，与去年同期持平；截至 6 月底，手持船舶订单 2434 万载重吨，同比增长 14%。同期，舟山船企共修理各类船舶 1384 艘，数量和吨位均较去年同期小幅减少，大工程量船舶修理和改装业务罕见。该市船企实现修船产值 21.4 亿元，同比下降 23.9%，其中，实现外轮修理产值 12.3 亿元，同比增长 10%。另外，舟山船舶配套业实现产值 15.8 亿元，同比增长 6.9%，发展势头良好。

扬帆集团上半年生产形势喜人

今年上半年，扬帆集团股份有限公司生产形势喜人，累计实现 49 个生产大节点，其中有 13 艘船开工、12 艘船上船台（进坞）、12 艘船下水、12 艘船交付，为实现全年生产目标奠定了坚实基础。

开工的 13 艘船包括 2 艘 7.6 万吨散货船、3 艘 1100TEU 集装箱船、2 艘 5000 车位汽车运输船、4 艘 3.3 万吨散货船、2 艘 5.7 万吨散货船；上船台（进坞）的 12 艘船包括 8 艘 5.7 万吨散货船、2 艘 3.33 万吨散货船、2 艘 1100TEU 集装箱船；下水的 12 艘船是 8 艘 5.7 万吨散货船、1 艘 900TEU 集装箱船、3 艘 1.9 万吨化学品船；交付的 12 艘船是 3 艘 5.7 万吨散货船、1 艘 1.9 万吨化学品船、4 艘 1.65 万吨化学品船、1 艘 9500 吨多用途船、3 艘 9.25 万吨散货船，合计总载重量约 51 万吨，用钢量 8.21 万吨。据悉，扬帆集团下半年将交船 21 艘。 （由扬帆集团 供稿）

扬帆集团 57000 吨散货船命名下水

7 月 12 日，舟山船厂为华夏航运(新加坡)有限公司建造的 57000 吨散货船 17 号船在鲁家峙厂区 8 万吨船台隆重命名并顺利下水。该船于 4 月 22 日上船台进行大合拢施工，7 月 2 日完成主机吊装。本次命名下水结束后，码头舾装等后续工作将全面展开。 （由扬帆集团 供稿）

正和造船一日完成五节点

7 月 11 日，浙江正和造船一艘 57000 吨散货船顺利下水。同一天，正和造船实现一艘 70000 吨散货船试航，一艘 37300 吨散货船开工，两艘 57000 吨散货船空船称重，共计实现五项生产节点，这在正和造船建厂史上尚属首次。

今年以来，正和造船以总组为核心，组织生产，大大提高了船舶的完整性，缩短了船台、码头周期。

（由正和造船 供稿）

造船新闻

中外运订造 2 艘集装箱船 总价值为 3.18 亿元

中外运公布，作为买方，与长航经济技术合作总公司及青山船厂签署两份造船合同，以代价总额 3.18 亿元人民币向卖方订造两艘 1800 标准箱集装

箱船舶。

根据造船合同约定，两艘船舶将分别在2012年10月31日及11月30日或之前交付。卖方享有合同约定交船日后30个日历天的宽限期。

我国首艘38.8万吨超大型矿砂船即将交付

我国首艘自主研发、拥有自主知识产权的38.8万吨超大型矿砂船8月1日在中船重工集团公司渤海船舶重工有限责任公司命名并即将交付。该船是渤船重工为新加坡百国山公司批量建造的4艘同类型船舶中的首制船，它的投入运营将大大提高航运市场上铁矿石等的综合运力。

该船总长360.92米，垂线间长345.6米，型宽65米，型深30.5米，采用绿色环保设计理念，可适应国内诸多港口，具有较高的适航性，续航力为25000海里，可绕赤道一周以上。

大船集团30万吨原油船“凯景”号交工

大船集团为招商局能源运输股份有限公司建造的30万吨原油船“凯景”号签字交工。招商局能源运输股份有限公司董事总经理黄少杰，大连造船厂集团总经理、党委书记、大连船舶重工集团董事长刘征，中国船贸船舶一部部长孙勇代表三方在交接船合同文本上签字。集团副总经理陈永义出席了签字仪式。

在该船的建造过程中，大船集团充分利用现有的资源和条件，进行了精心的策划和准备，动员和组织有效施工力量，加强现场生产组织协调，围绕不同阶段主要施工矛盾，采取有效措施，重点组织解决，实现了在新体制磨合中寻求突破，在学习借鉴中改进提高，保证了该船的按期交工。

尾道造船已获16艘散货船订单

日本尾道造船(Onomichi Dockyard)在去年共获得16艘小灵便型散货船订单，与佐伯重工一起合算，其手持订单量达到近50艘，已经确保了到2014年末的船厂工作量。目前，尾道造船的手持订单量为11艘50K成品油船、14艘小灵便型散货船，佐伯重工的为30艘散货船。

最近，成品油船市场呈现下滑趋势，迄今主要建造成品油船的尾道造船重开了散货船的建造工程。公司表示，通过对大型设备的投资，具备了年均建造10艘船舶的体系，但最近，由于成品油船市场的下滑，积极考虑进行调整。

2011年3月公司的销售为包括佐伯重工在内为630亿日元，去年尾道造船的船舶建造量为9艘成品油船、2艘47K船，佐伯重工的为1艘RORO船，6艘散货船、3艘33K及3艘37K船。

大洋造船上半年交船14艘

截至6月底，扬州大洋造船有限公司上半年共完成56个生产大节点，其中，开工、上船台（进坞）搭载、下水和交付的船舶均为14艘，全面完成既定生产任务。该公司交付的14艘船分别是11艘5.8万吨散货船、2艘11.8万吨散货船、1艘5.31万吨散货船。此外，该公司今年上半年共承接8艘皇冠系列产品订单，其中包括4艘皇冠5名万吨散货船订单和4艘皇冠635万吨散货船订单。

一直以来，大洋造船推行节拍生产、高效生产，该公司搭载部通过整合资源，提高总组比率，提高吊装效率；舾装部将工作量前移，提高预舾装率；涂装公司自我挖潜，科学合理组织生产。从2009年起，该公司在建造皇冠型5.8万吨系列散货船的过程中，形成了33天开一次坞门，一坞内两船出坞、两船起浮的生产节拍。据悉，大洋

造船今年计划交船29艘，目前，该公司全体员工正在战高温、斗酷暑，确保按期完成每一个生产节点，为实现全年目标奋斗。

航运新闻

太平洋航运干散货船运力增长

8月3日消息,太平洋航运公布,期内公司经营的25,000载至40,000载重吨小灵便型干散货的全球船队，净增长4%。干散货船整体运力新增4,400万载重吨,较预定订单低40%,但较去年同期的纪录交付量高15%。

新造货船大量交付的不利影响因上半年报废1,300万吨而得以纾缓,其中10%(130万吨)来自小灵便型干散货船分部。干散货船整体运力于2011年上半年净增长15%。

受市况疲弱影响,船东期内购入的新干散货船运力较去年同期低逾60%。于2011年7月1日,小灵便型干散货船订单为34%好望角型干散货船订单为45%,而干散货船整体则为43%。

《内河航道服务区总体设计规范》通过浙江省质量技术监督局审评

7月30日,浙江省质量技术监督局组织有关单位对省港航局与省交通设计研究院联合编制的省级地方标准《内河航道服务区总体设计规范》进行了审评。审评委员会由省交通运输厅质监局、省建筑设计院、省河道管理总站、省环境保护厅环境工程评估中心、省国土资源厅、嘉兴市港航管理局、湖州市港航管理局、省交通工程建设集团有限公司和嘉兴市世纪交通设计有限公司等单位的专家组成。

该规范对于内河航道服务区建设与管理、充分发挥航道整体效益、提高航道服务水平、确保航道安全通畅和保护环境等具有重要的指导意义。该规范是全国第一个内河航道服务区规范,提出的服务区分类、水域和陆域规模的计算方法具有独创性,为国家内河航道服务区建设行业标准的编制打下了基础。

海航将进军全球集装箱租赁市场

在多元化业务扩张中，海航的胃口越来越大。据8月1日海外消息,海航收购美国通用电气集团旗下海洋货柜公司GE SeaCo已进入谈判尾声,预计在一周内会有结果公布。如果并购成功,将是海航集团的又一重大投资。

知情人士透露,排名全球租箱行业第5名的通用海洋货柜公司GE SeaCo本身资产价值约10亿美元,但债务金额高达25亿美元,两项目加起来约35亿美元。知情人士还称,双方会谈已进入排他性谈判,但由于目前是敏感时期,不便披露太多消息。值得注意的是,海航的一大竞争对手、全球最大的租箱公司Textainer已证实退出对GE SeaCo的竞购。

业内分析师表示,全球集装箱租赁市场一直处于高度割据局面,未来,海航集团的进入将可能加剧这一市场的竞争,也给其他运营商的业务发展带来一定不确定性。

VLCC运费跌入成本线

根据美国投行分析员预测，今年平均VLCC运费将跌至1997年以来最低的日租金2万美元,而2012年的平均油轮运费则为每日2.8万美元。英国船舶经纪公司克拉克森亦估计,油轮船队运力将扩大7.5%至1.767亿载重吨，是自1982年以来最大数字，主因是对海运原油的需求上升2.8%。目前VLCC在单航次的承运市场中，船东需每日每艘倒贴客户1037美元,是自2008年以来首次出现负运费；而全球最大油轮营运商挪威前线航运，每艘VLCC每日需要29700美元运费才能做到收支平衡。

海沧打造国际海运中心

厦门海沧港又一大型现代化集装箱码头远海集装箱码头7月28日试投产。这标志着海沧朝“海西国际航运物流中心”又迈出一大步。

海沧保税港区二期远海集装箱码头项目总投资45.23亿元，为厦门乃至福建地区规模最大的集

装箱码头之一。海沧保税港区是2008年6月5日国务院批准成立的,是具备出口加工区、保税物流园区、现代港区“三位一体”的保税港区。港区占地总面积9.5092平方公里。

近年来,海沧港区发展迅速,马士基、达飞、中远等世界航运巨头超大型集装箱班轮纷纷停靠海沧港,40多条国际航线通达欧美、日本、韩国、东南亚各国等世界主要港口。2010年,港口集装箱吞吐量迅速跃居厦门组合港半壁江山,占全省五分之一。

港口新闻

韩国上半年港口吞吐量达6.3亿吨 创历史新高

韩国国土海洋部27日表示,今年上半年韩国全国港口吞吐量达到6.3739亿吨,同比增加7.1%,创下了历史新高。

据报道,得益于木材和油类等产品进出口量增加,韩国平泽唐津港、蔚山港、釜山港的吞吐量分别同比增加28.1%、11.6%、10.2%,但受到铁矿石进出口减少等因素的影响,浦项港的吞吐量同比则减少5.0%。

从商品种类看,烟煤、油类、汽车的进出口分别同比增加12.9%、11.7%和8.8%。沙子、化工产品的进出口量则分别减少8.7%和5.3%。

此外,上半年集装箱吞吐量达到1050万TEU,同比增加10.5%,突破了1千万TEU大关。其中,釜山港集装箱吞吐量同比增加13.0%,达到787.1万TEU,排名全球第五。

防城港三大措施促吞吐量提速

今年北部湾港防城港区紧紧围绕“增货源、提效率、降成本”这一核心,采取三大措施,促进港口货物吞吐量的提高。一是积极拓展“水转水”业务,成功开拓日本关西电厂的保税煤中转,开辟了港口煤炭保税国际中转新业务,新增越南煤中转业务。其次,加大适箱货源组织、航线航班开发及海铁联运工作力度,今年新开辟了汽车整车集装箱出口业务,开行了北部湾地区首条至东非集装箱班轮航线,使铁矿、硫磺、重晶石等货物大幅提升。其三,围绕成本、效率、质量,推进规范化管理。为降低成本,今年开始把港口非核心业务外包,启动自有机械维修和港口作业实行市场化运作管理,减少购买设备和维修费用,使散货港内转堆作业效率提高,成本明显下降。

西安国际港务区与天津港签署战略协议

8月4日下午,西安国际港务区与天津港集团公司签署战略协议暨西安陆港津安国际物流有限公司揭牌仪式在天津滨海新区举行。陕西省委常委、西安市委书记孙清云,天津市人大常委会副主任李泉山,天津市政府副市长李文喜,西安市委常委、副市长李秋实,市委常委、市委秘书长杨殿钟,市人大常委会副主任张会彬出席签约和揭牌仪式。

天津港是我国功能最齐全的海港之一,港口吞吐量居全球第五位,也是陕西和西安的主要出海口之一,2010年,陕西省经天津港进出口的货值占到了陕西省经沿海港口进出口贸易总额的38%,今年上半年超过了40%。西安国际港务区作为我市重要的内陆港和物流集散地,自成立以来一直与天津港保持着密切合作。此次双方签署战略协议,将有力加快西安内陆港建设,标志着国际港务区与天津港的合作迈出实质性步伐,对发展西安外向型经济具有重要意义。

上海港集装箱水水中转率达42%

统计局8月3日发布数据,上半年上海港货物和集装箱吞吐量同比增长10.3%,集装箱水水中转比率达到42%,较去年同期有较大提升。全港货物集疏运量44491.15万吨,比去年同期增长6.9%。

上半年,上海港货物吞吐量35316.98万吨。今年1月全港货物吞吐量6107.2万吨,4月6164.09万吨,5月6494.73万吨,三次创历史新高。外贸货物吞吐量16337.4万吨,增长9.2%。而上海港集装箱吞吐量1531.56万标准箱,比去年同期增长10.5%。其中1月、5月集装箱吞吐量两

次创历史新高。

6月份上海港邮轮旅客吞吐量达2.87万人次，同比增长29.3%，反映出本市邮轮产业发展在外部环境有较大不确定性的条件下，仍有强劲发展势头。

福建沿海港口上半年完成货物吞吐量1.8亿吨

从福建省交通运输厅获悉，在煤炭、金属矿石和外省货物吞吐量大幅增长的带动下，今年上半年福建省沿海港口完成货物吞吐量1.8亿吨，同比增长17%。

今年上半年，福建省临港产业集聚效应进一步凸显，泉州石狮热电厂投产运营，华能、华电等电厂新增的发电机组投入使用，进一步推动了煤炭需求。福建省上半年降水明显减少，水电发电量受影响同比下降四成左右，全省火电供给大幅提升，火电发电量同比大幅度增长七成左右，带动福建沿海港口煤炭吞吐量大幅增长，共完成3258万吨、同比增长43%。同时，国外煤炭价格虽然有所提高，但仍存在优势，用煤企业加大了外贸煤炭的储备，带动外贸煤炭吞吐量完成1333万吨、同比增长43%。

以镍矿为主要原料的不锈钢冶金产业，在福建省沿海地区集聚壮大，镍矿需求大幅度增长，推动沿海港口上半年金属矿石吞吐量同比增长41%，共完成1196万吨。

同时，江西等外省通过福建省港口进出的货物完成567万吨，同比增长77%。

物流新闻

梅山保税港区前7月集装箱吞吐量破30万标箱

据最新统计数据，今年1至7月，梅山保税港区累计完成集装箱吞吐量31.2万标箱。其中，7月份集装箱吞吐量首次突破5万标箱，达到51970标箱，较上月增长12.3%。

去年8月5日，梅山保税港区正式对外开办业务，梅山岛国际集装箱码头也于当月26日开港。一年来，梅山保税港区开通了至韩国、日本、南美、俄罗斯等27条国际航线，每月集装箱班轮密度约为140个航次。同时，启动了梅山保税港区进口商品交易平台建设，涵盖化工、红酒、船舶及配件等交易市场。由于看好梅山的发展前景，90余家货代、船代、物流和外贸企业在此注册，其中四海、佳洋、龙洲三家大型物流企业已对外营业。

DHL加码中国供应链投资

未来两年中国的公路运输财政总收入将达280亿欧元，基于庞大的市场，昨天全球物流巨头DHL公司正式宣布，在未来两年，DHL供应链计划在中国原有60万平方米仓储面积的基础上，再增加20万平方米。

作为增资计划的一部分，武汉和成都被选为新的物流中心，以支持DHL在中国中西部地区的业务拓展。过去几年中，DHL供应链在中国累计投资已超过8亿元。

贵州与广西磋商口岸大通关合作协议

贵州省商务厅柳晓东副厅长率口岸相关部门人员一行五人8月7日赴广西就《黔桂口岸大通关合作协议》进一步磋商。双方在会上就黔桂口岸大通关的合作目标、合作内容及合作机制等方面进行了充分的交流和磋商。贵州省商务厅柳晓东副厅长对广西口岸的迅速发展给予了高度的评价，并表示下一步将继续完善《黔桂口岸大通关合作协议》，争取在今年第三届泛珠三角区域口岸大通关合作联席会议上签署。南宁海关、广西出入境检验检疫局、广西海事局、广西北部湾国际港务集团有限公司等单位代表参加了会议。

广西加快建设面向东盟的区域性现代物流基地

近年来，广西利用自身优势，不断加快建设

中国——东盟区域性现代物流基地。其中，南宁保税物流中心是重点物流基地。该中心是中国西南最大的“无水港”，规划总面积53.55公顷，将建成延伸广西沿海港口功能、联系中国西南和东南亚地区，连接海港、空港和边境口岸的大型物流商贸基地，成为全球供应链中物流、信息流、资金流的重要节点；南宁保税物流中心建成运营后，将与钦州保税港区、凭祥综合保税区、北海出口加工区一同构建起功能强大的广西北部湾经济区保税物流体系。

据悉，在未来3至5年内，广西计划投资1654亿元重点建设130个物流项目；计划投入约2900亿元建设铁路、公路、水运、航空等全方位立体交通网络，全面启动和建设一批边境口岸，以实现与周边国家交通动脉的全面贯通。

上半年宁波空港物流中心运营情况良好

随着运营逐步进入正轨，2011年上半年宁波空港物流中心业务量取得持续稳定增长，各项指标均创历史新高。1-6月中心处理各项报关业务1831票，进出口总货值达1.74亿美元，货主企业在中心上缴关税、消费税和增值税共计5492万元人民币，同比分别增长46.5%、108.8%和112.2%。

此外，中心非保税物流业务也发展迅猛，目前6.5万平方米普通仓已全部出租，累计注册企业66家，总注册资金8.5亿元人民币。

·船舶小知识·

船舶载重线(Ships Load Line)

浙江船舶交易市场——工程技术部

船舶载重线指船舶满载时的最大吃水线。它是绘制在船舷左右两侧船舶中央的标志，指明船舶入水部分的限度。船级社或船舶检验局根据船舶的用材结构、船型、适航性和抗沉性等因素，以及船舶航行的区域及季节变化等制定船舶载重线标志。此举是为了保障航行的船舶、船上承载的财产和人身安全，它已得到各国政府的承认，违反者将受到法律的制裁。

载重线标志包括：甲板线、载重线圆盘和与圆盘有关的各条载重线。各条载重线含义如下：

1、TF(Tropical Fresh Water Load Line)

表示热带淡水载重线，即船舶航行于热带地区淡水中总载重量不得超过此线。

2、F(Fresh Water Load Line)

表示淡水载重线，即船舶在淡水中行驶时，总载重量不得超过此线。

3、T(Tropical Load Line)

表示热带海水载重线，即船舶在热带地区航行时，总载重量不得超过此线。

4、S(Summer Load Line)

表示夏季海水载重线，即船舶在夏季航行时，总载重量不得超过此线。

5、W(Winter Load Line)

表示冬季海水载重线，即船舶在冬季航行时，总载重量不得超过此线。

6、WNA(Winter North Atlantic Load Line)

表示北大西洋冬季载重线，指船长为100.5米以下的船舶，在冬季月份航行经过北大西洋(北纬36度以北)时，总载重量不得超过此线。

标有L的为木材载重线。

我国船舶检验局对上述各条载重线，分别以汉语拼音首字母为符号。即以“RQ”、“Q”、“R”、“X”、“D”和“BDD”代替“TF”、“F”、“T”、“S”、“W”和“WNA”。

在租船业务中，期租船的租金习惯上按船舶的夏季载重线时的载重吨来计算。