

(过往期刊可至 [http://www.sinoport.cn/sinoport\\_newsletter.html](http://www.sinoport.cn/sinoport_newsletter.html) 下载浏览)

2010年01月12日

## 航运动态

### ● 宁波口岸动态

- 1、欧洲航线运价再次上涨，CSCL自1月15日起对欧地航线开始有限重标准，小箱超过18吨需加收USD150；
- 2、CSAV从1月份起，接目的港海关通知，所有去伊朗（IRAN）的货物，如果件数单位是木制包装的，必须进行熏蒸并在订舱时提供熏蒸证书；
- 3、中东航线运价持续上涨，东南亚航线运价变化不大；
- 4、1月11日开始，COSCO台湾线原四截五开的船更改为日截一开，将是宁波该航线最快的船，船期：台中2天，高雄3天，基隆4天；
- 5、中南美航线运价全线上涨。

### ● 中远集运亚欧航线征收紧急旺季附加费

中远集运宣布于2010年2月1日起至下次通知止，对所有亚洲（包含日本）至西北欧及地中海地区货物征收紧急旺季附加费（EPS）。

紧急旺季附加费费率如下：

每20英尺标准箱200美元、每40英尺标准箱400美元。

地中海地区包括以色列、黎巴嫩、叙利亚、黑海、西非及北非地区。

### ● 马士基上调南亚和中东至欧洲航线综合费率

马士基航运公司宣布，将从2010年2月1日起上调南亚/中东至欧洲贸易航线的综合费率。在这些市场中，承运人所处的贸易环境仍受制于高昂的费率水平，而这种情况将不会长期存在。

本次费率上调对于马士基航运公司继续提供客户所期盼的高可靠性服务是必需的。

提出的费率上调如下：

适用范围：中东和南亚至北欧和地中海航线

金额：每20'/40' 300/600美元

商品类型：仅限干货

生效日期：2010年2月1日。

### ● 中远集运调整远东至南非航线燃油附加费

中远集运宣布自2010年1月15日开始至下次通知止，调整远东至南非航线货物燃油附加费（FAF）。

实施FAF费率如下：

每20英尺标准箱450美元，每40英尺标准箱900美元

## 行业动态

### ● 釜山港设中转货奖励制度

韩国釜山港务局（BPA）公布，该港2010年度中转货物的奖励制度，即日起至年底实施一年，奖励制度分两大类，一是针对船公司中转货物的奖励，其二是营运公司中转货物量的奖励。

其中针对船公司中转货物的奖励，系减免翌年港口费用（包括进出港费、靠岸费、停泊费），又分为货物增量、业绩及近海船公司支持三种形态，基本上均以中转货物量5000箱以上之船公司或SOC中转货近海船公司，中转年货物量5000箱以上船公司新增货柜量超过标准者，支付上限每家船公司为20亿韩元，以业绩及近海船公司支持计算者，另有按总额个别计算公式。

至于针对营运公司中转货物量的奖励，在一年实施期间内申请后支持两年，以各家船公司的新增中转货物量与基准年相比超过10万箱的营运公司。营运公司须向BPA申请适用期间自申请之时起，以一年为单位，对中转货物量进行比较评估后，支付现金。

第一年支持方式按新增货物量不超过30万箱时，每箱支付5000韩元，及新增货物量超过30万箱时，对相应增量每箱支付7000韩元，第二年支付方式则为：若保持第一年新增货物量时，支持第一年支付额的50%；若超过第一年新增货物量时，每箱支援5000韩元或7000韩元；若货物量比第一年下降时，对减量征收违约金。违约金方面，相当于第二年奖励基准额的金额。而对每家船公司的支付上限为20亿韩元。

另，韩国釜山港湾公社将2010年集装箱吞吐量目标定为1340万箱。其中，进出口货物吞吐量742万箱，较2009年提高10%，中转货物616万箱，同比增长15%。

釜山港湾公社表示，全球经济逐渐复苏，海运业也逐步走出低谷。2010年，港湾公社计划通过开展各种国内外销售活动，努力将釜山港的年吞吐量恢复至金融危机前水平。

### ● 宁波口岸出口通关提速 最快一单5秒放行

中国宁波网讯 据宁波海关1月9日提供的统计数据，刚刚过去的一年，尽管受到国际金融危机的影响，宁波口岸外贸总额仍然达到1169.2亿美元，比上年下降16.7%。其中，进口437.5亿美元，出口731.8亿美元，同比分别下降22.5%和12.9%。

2009年，宁波口岸贸易额居前十位的国家和地区分别为：欧盟、美国、东盟、中国台湾地区、日本、伊朗、安哥拉、韩国、巴西和澳大利亚。

民营企业外贸额下降最少。去年，宁波口岸民营企业进出口总值为542.2亿美元，同比仅下降3.6%，占贸易总额的46.4%。

去年年初以来，宁波口岸环境持续优化，吸引了重庆、四川、江西等内陆省市和省内其他城市的外贸企业选择宁波港进出口。宁波海关在海运、空运出口业务中进行分类通关改革试点，大大提高了出口贸易整体通关速度。目前，宁波口岸出口平均通关时间为1.29小时，比过去缩短了9个多小时，最快的一票报关单放行只需5秒钟。

当前，宁波口岸外贸走好迹象进一步显现。去年12月份，口岸进出口总值达128.2亿美元，同比增长39.1%，创下2009年单月外贸额新高。

## 物流加油站

# 集装箱定义与分类

### 集装箱的定义

集装箱(container)是指海、陆、空不同运输方式进行联运时用以装运货物的一种容器。香港称之为“货箱”。台湾称之为“货柜”。关于集装箱的定义,国际上不同国家、地区和组织的表述有所不同。

### 国际标准化组织(ISO)对集装箱定义如下:

集装箱是一种运输设备;具有足够的强度,可长期反复使用;为便于商品运送而专门设计的,在一种或多种运输方式下运输时,无需中途换装;具有快速装卸和搬运的装置,特别是从一种运输方式转移到另一种运输方式时;设计时注意到便于货物装满或卸空;内容积为1立方米或1立方米以上。

集装箱这一术语的含义不包括车辆的一般包装。

### 集装箱的分类

运输货物用的集装箱种类繁多,从运输家用物品的小型折叠式集装箱直到40英尺标准集装箱,以及航空集装箱等,不一而足。这里仅介绍在海上运输中常见的国际货运集装箱类型。

### 按用途分类

集装箱按箱内所装货物一般分为:

(1)通用干货集装箱(Dry Cargo Container)这种集装箱也称为杂货集装箱,用来运输无需控制温度的件杂货。其使用范围极广,据1983年的统计,世界上300万个集装箱中,杂货集装箱占85%,约为254万个。这种集装箱通常为封闭式,在一端或侧面设有箱门。这种集装箱通常用来装运文化用品、化工用品、电子机械、工艺品、医药、日用品、纺织品及仪器零件等。这是平时最常用的集装箱。不受温度变化影响的各类固体散货、颗粒或粉末状的货物都可以由这种集装箱装运。

(2)保温集装箱(Keep Constant Temperature Container)它们是为了运输需要冷藏或保温的货物。所有箱壁都采用导热率低的材料隔热而制成的集装箱可分为以下三种:

①冷藏集装箱(Reefer Container)它是运输冷冻食品为主,能保持所定温度的保温集装箱。它专为运输如鱼、肉、新鲜水果、蔬菜等食品而特殊设计的。目前国际上采用的冷藏集装箱基本上分两种:一种是集装箱内带有冷冻机的叫机械式冷藏集装箱;另一种箱内没有冷冻机而只有隔热结构,即在集装箱端壁上设有进气孔和出气孔,箱子装在舱中,由船舶的冷冻装置供应冷气,这种叫做离合式冷藏集装箱(又称外置式或夹箍式冷藏集装箱)。

②隔热集装箱它是为载运水果、蔬菜等货物,防止温度上升过大,以保持货物鲜度而具有充分隔热结构的集装箱。通常用于冰作制冷剂,保温时间为72小时左右。

③通风集装箱(Ventilated Container)它是为装运水果、蔬菜等不需要冷冻而具有呼吸作用的货物,在端壁和侧壁上设有通风孔的集装箱,如将通风口关闭,同样可以作为杂货集装箱使用。

(3)罐式集装箱(Tank Container)它是专用以装运酒类、油类(如动植物油)、液体食品以及化学品等液体货物的集装箱。它还可以装运其他液体的危险货物。这种集装箱有单罐和多罐数种,罐体四角由支柱、撑杆构成整体框架。者由于侧壁强度较大,故一般装载麦芽和化学品等相对密度较大的散货,后者则用于装载相对密度较小的谷物。散货集装箱顶部的装货口应设水密性良好的盖,以防雨水侵入箱内。

(5)台架式集装箱(Platform Based Container)它是没有箱顶和侧壁,甚至连端壁也去掉而只有底板和四个角柱的集装箱。这种集装箱可以从前后、左右及上方进行装卸作业,适合装载长大件和重货件,如重型机械、钢材、钢管、木材、钢锭等。台架式的集装箱没有水密性,怕水湿的货物不能装运,或用帆布遮盖装运。

(6)平台集装箱(Platform Container)这种集装箱是在台架式集装箱上再简化而只保留底板的一种特殊结构集装箱。平台的长度与宽度。与国际标准集装箱的箱底尺寸相同,可使用与其他集装箱相同的紧固件和起吊装置。这一集装箱的采用打破了过去一直认为集装箱必须具有一定容积的概念。

(7)敞顶集装箱(Open Top Container)这是一种没有刚性箱顶的集装箱,但有由可折叠式或可折式顶梁支撑的帆布、塑料布或涂塑布制成的顶篷,其他构件与通用集装箱类似。这种集装箱适于装载大型货物和重货,如钢铁、木材,特别是像玻璃板等易碎的重货,利用吊车从顶部吊入箱内不易损坏,而且也便于在箱内固定。

(8)汽车集装箱(Car Container)它是一种运输小型轿车用的专用集装箱,其特点是在简易箱底上装一个钢制框架,通常没有箱壁(包括端壁和侧壁)。这种集装箱分为单层的和双层的两种。因为小轿车的高度为1.35米—1.45米,如装在8英尺(2.438米)的标准集装箱内,其容积要浪费2/5以上。因而出现了双层集装箱。这种双层集装箱的高度有两种:一种为10.5英尺(3.2米),一种为8.5英尺高的2倍。因此汽车集装箱一般不是国际标准集装箱。

(9)动物集装箱(Pen Container or Live Stock Container)这是一种装运鸡、鸭、鹅等活家禽和牛、马、羊、猪等活家畜用的集装箱。为了遮蔽太阳,箱顶采用胶合板露盖,侧面和端面都有用铝丝网制成的窗,以求有良好的通风。侧壁下方设有清扫口和排水口,并配有上下移动的拉门,可把垃圾清扫出去。还装有喂食口。动物集装箱在船上一般应装在甲板上,因为甲板上空气流通,便于清扫和照顾。

(10)服装集装箱(Garment Container)这种集装箱的特点是,在箱内上侧梁上装有许多根横杆,每根横杆上垂下若干条皮带扣、尼龙带扣或绳索,成衣利用衣架上的钩,直接挂在带扣或绳索上。这种服装装载法属于无包装运输,它不仅节约了包装材料和包装费用,而且减少了人工劳动,提高了服装的运输质量。



# 中航物流简报 (第三版)

## 危化物流专区

### 危险品包装使用中应注意的问题

如何正确使用危险品包装，是事关危险品在运输、储存、使用过程中人民生命财产和环境安全的重大问题，对于出口危险品包装的使用，检验检疫部门有着严格的要求。但尽管如此，在实际的使用操作中还经常会出现问题，给国家和相关企业造成了损失。

#### 出口危险货物包装使用中应注意以下问题

一、包装与其所装的内容物不相容。不相容是指包装容器与其所装的危险品会发生化学反应，从而降低包装的强度甚至使得包装破损，导致内容物泄漏而发生事故。如某些对金属具有腐蚀性的物质被装在普通钢桶内，就会腐蚀钢桶，极易造成危险物质渗漏。

二、使用的包装不适合，主要表现在：1.包装容器内所装的危险品的重量或比重超出了该包装所能承载内容物的最大重量或比重：如包装设计的最大重量为 25kg，但是，实际装入超过 25kg 的内容物；又如包装设计规定该包装所装内容物的比重不能超过 1.2，但是实际装入比重超过 1.2 的内容物。2.包装的安全级别未达到危险物所需求的包装类别，危险品共分为 3 个安全级别：I 类（高度）危险品、II 类（中度）危险品、III 类（低度）危险品，相对应地，这些危险品所使用的包装就需要分别达到 I、II、III 类的要求，如某种危险品需要 I 类包装装运的危险品，实际使用了 II 类或 III 类包装装运，则这种包装的使用也是不合格的。3.没有排气孔的包装装运了在储运过程中会释放出气体的危险品，如过氧化氢装入没有排气孔的塑料罐内，极易使得危险品在储运过程中产生的大量气体造成包装破损发生泄漏、甚至爆炸。4.包装容器内所装的危险品的单件重量或容积超出了有关危险品运输国际规则的最高限定。如按照国际规则规定某种包装装某种物质单件重量不得超过 30kg，但实际装入了超过 30kg 的货物等。

三、包装的使用不当，主要是由于工作人员在货物装入包装过程中操作不当造成的，主要包括：1.包装在装入液体危险品后，盖子没有旋紧，使得危险品在储运的时候泄漏；2.包装的塑料袋类内包装热封不良或扎口松动，使得危险品在储运中泄漏；3.在装入危险品时，腐蚀或损坏了包装的外表面。

四、使用没有检验合格的包装。包装的理化性能在使用前没有按规定要求通过国家规定的检测机构检测合格。

五、使用检验过期的包装。包装在使用前已经检测合格，但是由于长时间不用，待到需要使用时已超出了检测合格的有效期。一般包装在储存期间，会受到自然界不同程度的腐蚀，导致包装品质降低，成为危险品储运过程中发生事故的隐患。

六、包装标记错误。包装标记与实际的包装情况不一致。如有涂膜和内衬的集装袋标记被打成 13H2（实际应该为 13H4）。甚至有的包装上没有任何标记。





# 中航物流简报 (第四版)

## 操作实务

### 拼箱单证应注意的七大问题

随着国际贸易的迅速发展和运输服务的不断延伸，集装箱的拼箱运输被广泛地采用，但拼箱运输不同于整箱运输，它的运输要求有其特殊性，独立性，现将在实际操作过程中遇到的一些问题在这里提出和大家共商讨。

1、"consolidate"是拼箱的英文，在国际贸易和运输中简称"consol"。

2、拼箱货一般不能接受指定某具体船公司，船公司只接受整箱货物的订舱，而不直接接受拼箱货的订舱，只有通过货运代理（个别实力雄厚的船公司通过其物流公司）将拼箱货拼整后才能向船公司订舱，几乎所有的拼箱货都是通过货代公司"集中办托，集中分拨"来实现运输的，华东地区的拼箱集散港基本上为上海港。一般的货运代理由于货源的局限性，只能集中向几家船公司订舱，很少能满足指定船公司的需求，因此在成交拼箱货时，尽量不要接受指定船公司，以免在办理托运时无法满足要求。

3、在与客户洽谈成交时，应特别注意相关运输条款，以免对方的信用证开出后在办理托运时才发现无法满足运输条款。日常操作中我们时常遇到 L / C 规定拼箱货物运输不接受货运代理的提单，因船公司不直接接受拼箱货的订舱，船公司的海运提单是出给货代的，而由货代再签发 HOUSE B / L 给发货人，如果 L / C 规定不接受货代 B / L，那么实际运输办理时就无选择空间，就会造成 L/C 的不符。又如，我们在办理运输时，发现一份托单注明：

Goods must be shipped in container on LCL basis and Bill of Lading to evidence the same and to show that all LCL handling charges, THC and delivery order charges at the port of discharges are prepaid. 从上面这段 L / C 的原文可以看出，收货人将本应由他承担的费用统统转嫁到了发货人身上，这是贸易洽谈时发货人与客户并未就运输条款详细磋商所致。

4、拼箱货的计费吨力求做到准确。拼箱货交货前，应要求工厂对货物重量和尺码的测量要尽可能地准确，送货到货代指定的仓库存放时，仓库一般会重新测量，并会以重新测量的尺码及重量为收费标准。如遇工厂更改包装，应要求工厂及时通知，不要等到货送到货代仓库时，通过货代将信息反馈回来，往往时间已经很紧，再更改报关单据，很容易耽误报关，或产生加急报关费和冲港费等。

5、有些港口因拼箱货源不足、成本偏高等原因，专做拼箱的货代公司对货量较少的货物采取最低收费标准，如最低起算为 2 个运费吨，即不足 2 个运费吨，一律按 2 个运费吨计价收费。因此对货量较小，港口较偏的货物在成交时要多考虑到一些这样的因素，以免日后被动。

6、对于一些航线及港口较偏僻，并且客户提出要交货到内陆点的拼箱货物，成交签约前最好先咨询，确认有船公司及货代公司可以承接办理这些偏僻港口、内陆点交货及相关费用后再签约。

7、眼下为配合"入世"，各地海关对敏感性和受商标产权保护的货物将重点查验。对于涉及知识产权的货物，应提前填妥"知识产权申报表"，无论有无品牌，也无论是本公司或工厂注册的商标，还是客户定牌，都应事前准备妥相关的注册商标的资料或客户的授权书；对于货物品种繁多，一票托单中有多种不同类型的商品，制单时应详尽罗列各种货名及货号，不要笼统用一个大类商品编码代替，报关时会引起海关的疑问，被查验时发现与实际货物不符，带来不予放行的麻烦。