

(过往期刊可至 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、欧洲航线运价将有小幅上涨,各船公司舱位紧张出现爆舱情况;
- 2、中南美、加勒比航线自上周涨价后,本周运价基本不变;
- 3、CSAV从1月17日起,接目的港海关最新通知,所有去 MEXICO 的货物,提单上必须显示收货人的 MEXICOID 号码(即 R.F.C.,为墨西哥联邦政府的关税注册号);如果收货人是 TO ORDER OF XXX,则必须显示 XXX 的 MEXICO ID;
- 4、HANJIN 将从1月25日开始新开西非航线,船期 3/5、6/1 进大榭码头,经由 VALENCIA 中转挂靠以下港口: LAGOS /COTONOU /TEMA / ABIDJAN ;
- 5、澳洲航线运价上涨,美加航线运价涨幅明显;
- 6、中东航线运价持续上涨,舱位紧张。

• 中远集运 2010 年 1-2 月运价上涨计划

随着 2009 年末航运市场的逐步复苏,及加船减速计划的实施,2010 年初市场货量稳定,各航线舱位利用率保持较高水平、舱位较为紧张。为了确保为客户提供优质、可持续的航线服务,中远集运推出一系列航线运价上调计划,具体如下:

太平洋航线:

美国航线(含美西、美东)东行,自1月15日开始征收紧急附加费(EMR): USD320/TEU, USD450/FEU

加拿大航线双向,自1月15日开始上调运价,其中:东行 USD320/TEU, USD450/FEU; 西行 USD200/TEU, USD300/FEU

亚欧航线:西北欧地中海航线西行,自1月15日开始上调运价 USD300/TEU, 2月1日开始征收紧急旺季附加费 USD200/TEU

澳洲航线:澳大利亚航线南行,自1月15日开始上调运价 USD250/TEU

东南亚航线:南亚航线南行,自2009年12月1日开始陆续对中国各口岸出口冷箱货物征收旺季附加费 USD100/TEU

中日航线:中日航线东行,自2009年12月1日开始陆续对中国各口岸出口冷箱货物开始征收冷箱附加费(RCS)

RMB600/TEU

此外,由于受到2009年末油价再度上扬影响,中远集运计划上调燃油相关附加费,具体如下:

太平洋航线:

美国航线东行,自1月1日开始上调燃油附加费(BAF),其中:美西航线东行调至 USD278/TEU, USD392/FEU; 美东航线东行至 USD551/TEU, USD775/FEU

加拿大航线东行,自1月1日开始上调燃油附加费(BAF)至 USD278/TEU, USD392/FEU

亚欧航线:西北欧地中海航线双向,自1月1日开始上调燃油附加费(BAF)至 USD510/TEU

澳洲航线:

澳大利亚航线双向,自1月8日开始上调燃油附加费(BAF)至 USD425/TEU

新西兰航线双向,自1月22日开始上调燃油附加费(BAF)至 USD525/TEU

东南亚航线:东南亚航线双向,自1月1日开始上调燃油附加费(FAF)至 USD105/TEU

中东航线:

波湾、印巴航线西行,自1月1日开始上调燃油附加费(FAF)至 USD276/TEU USD552/FEU

红海航线西行,自1月1日开始上调燃油附加费(FAF)至 USD369/TEU USD738/FEU

南非航线:南非航线西行,自1月15日开始上调燃油附加费(FAF)至 USD450/TEU

南美东航线:南美东航线西行,自1月15日开始上调燃油附加费(FAF)至 USD650/TEU

台湾航线:台湾航线双向,自1月15日开始上调紧急燃油附加费(EBS)至 RMB800/TEU

中远集运还根据货币汇率变动及港口情况变化,适当调整币值附加费(CAF)及港口附加费、码头操作费等费用,以保持中远集运服务的优质及可持续性。

各航线具体上涨内容请参考中远集运网站相关信息发

行业资讯

• 拼箱至 CHENNAI 新规定

应 CHENNAI(印度钦奈)海关要求,所有拼箱去 CHENNAI 的货,必须要有唛头显示在货物包装上,并且要与提单上所显示的一致。否则,货物将会被海关扣住,目的港客人要花很长的时间才能完成清关提货。

• 伊朗代理木质包装新规定

从 2010/1/1 起,所有去 BANDAR ABBAS 的木质包装、托盘、木箱等都必需熏蒸,熏蒸的标签(ISPM-15 stamp)必须显示在包装上,熏蒸的证明书必须提供,否则目的港会有罚金。

• 甬温海铁集装箱班列开行打开宁波港口新通道

在宁波市政府、中铁集装箱运输有限责任公司和上海铁路局的共同推动下,沿海快线——甬温海铁集装箱班列开行暨首发仪式近日举行。今后,国内目前运行速度最快的货运集装箱班列,将每天一对在宁波与温州两地穿梭。

此前,宁波港 1000 万标箱集装箱大多采用卡车运输,只有微乎其微的标箱通过铁路。

据悉,无论是硬件和软件,甬温海铁集装箱班列都具有无可比拟的优势。在硬件上,该班列是目前国内运行速度最快的货运列车。以北仑港站、温州西站为装卸作业点,每晚在甬温间“定点、定线、定车次、定时、定价”双向对开,固定编组 44 辆装载 88 标准箱,无论有无货柜准点开行,时速 100 公里,最短运行时间 3 小时 57 分。在软件上,实行“一票受理,一日直达,本异两地均可报关,零换乘无缝对接”的操作方式。即温州西站作为船公司指定还箱点和海关认同监管点,客户可在温州当地提箱、还箱,实现温州当地报关、放行、宁波中转;也可在温州提空箱装货,宁波异地报关放行。

在集装箱班列开行之初,中铁集运铁路重箱和空箱运价在原有基础上上浮 50%,宁波港股份公司将有关费率下浮 30%。宁波市政府还在班列开始运营的 6 个月内再给予经宁波港中转的集装箱予以资金补助。

物流加油站

免箱期和免堆期

DEMURRAGE: 指集装箱在承运人或其代理人控制下的集装箱超期(逾期)使用费,通常指收货人清关提货前在目的地码头或堆场发生的集装箱超期使用费。

DETENTION: 指集装箱在收货人掌管之下的集装箱超期(逾期)使用费,即收货人清关后将集装箱提出堆场或码头而没在规定时间内返还空箱而产生的。

Free Demurrage & free detention 都是指滞柜费,这两者的区别在于:

Free Demurrage: 从货柜卸到码头开始计算,直到货柜被提出码头止;

Free Detention: 货柜从提出码头开始计算,到空柜返回码头止;

另外还有一个 Free storage (免堆存期): 这是码头堆存费,从货柜卸到码头开始结算,到货柜提走止

其中 Free demurrage & detention 因为是滞柜费,是由船公司收取的,正常是7天左右,有些港口因为中转或其他方面的原因,可以申请到10-14天,更长的可以申请到21天;

而 Free Storage 则是码头收取的堆存费,一般是在5-7天,通常比较难申请

FREE TIME, FREE DEMURRAGE 和 FREE DETENTION 的区别

研究网络进行分析总结之后选取比较准确的参考如下:

1. 货物抵港后集装箱在码头内的免租期: Free Demurrage;
2. 货物抵港后集装箱拖离码头外的免租期: Free Detention;
3. 集装箱堆存在码头的免堆期: Free Storage

其中1,2两项是由船公司决定,因此可向船公司申请一般情况下,所申请和批复的 Free time = Free Demurrage + Free Detention 正常情况下,在目的港的 Free time 为7天,申请14天一般船公司都会批,21天难度有点大,除非是稳定客户或船公司在港的柜子多得用不了很多人并不了解 Demurrage 和 Detention 的区别而 Storage 则是码头向船公司收取的集装箱堆存费, Free storage 的时间取决于码头,而不是船公司

D&D (Demurrage & Detention) 滞箱费,其相关名词是

Free Time (免费期). Demurrage 免费期始于货到目的地的日期; Detention 免费期始于收货人提重箱的日期. 超过相应免费期,

.收货人如仍未提货,应按船公司规定交 Demurrage;

.收货人如仍未还空箱,应按船公司规定交 Detention.

Demurrage free 7 days 是否够, 主要看进口通关手续的快慢,

Detention free 7 days 是否够, 主要看重箱回空的快慢,

两者不是二选一, 应同时争取

free detention and free demurrage 是指 场内和场外的柜组柜子是船公司的, 所以可以申请.两个名词都是有关柜租的, 而跟舱租无关, 都为承运人收取的费用, 其区别是:

印度港口一般客人要求多的 FREE DETENTION 是因为客人要将货柜运往内陆点,

需要更多的用箱期; 这并不代表着在印度没有可能申请到“FREE DEMURRAGE

那舱租(逾期码头堆存费)英文又是如何表述?, 如果货柜逾期滞留目的港码头或

堆场,又如何申请? -----storage

申请“free storage” 或 “FREE TIME” = “FREE STORAGE”+“FREE DEMURRAGE”

但一般船公司不会给, 因为“STORAGE”是要付给码头的, 如果免了的话就要船公司自己掏腰包了

危化物流专区

化学危险品的危险品特性和扑救须知

在形形色色的火灾中，化学危险品的火灾灾情严重，难以扑救，对消防措施有颇多的特殊要求。由于各类化学危险品燃烧特点及燃烧产物不同，消防措施也有所不同。现就消防管理范围内的化学危险品的火灾特性及扑救常识作一简介。

一、易燃固体

在常温下以固态形式存在，燃点较低，遇火受热、撞击、摩擦或接触氧化剂能引起燃烧的物质，称易燃固体。如赤磷、硫磺、松香、樟脑、镁粉等。其中燃点越低分散程度越大的易燃固体危险性越大，尤其是粉状的易燃物与空气中的氧混合达到一定比例遇明火会产生爆炸。

易燃固体燃烧迅猛，扑救困难，为此易燃固体存放要注意适量，一个库房存量不要过多，与相邻库房要有一定安全距离，特别是存放酸性物质的库房不允许混存易燃固体。发生火灾时可用雾状水、砂土、二氧化碳或干粉灭火剂灭火。

二、易燃液体

常温下以液态存在，其闪点在 60℃ 以下的物品算易燃液体。

易燃液体品种繁多，有化工原料、燃油、有机溶剂、漆料、粘合剂等。易燃液体一般都比重小、沸点低、易燃、易挥发和易流动扩散。易燃液体挥发的蒸气与空气中氧混合达一定比例遇明火就会产生爆炸。

易燃液体的火灾发展迅猛，常伴随爆炸，难以扑救。扑救易燃液体火灾有如下规律：对比水轻又不溶于水的烃基化合物如燃油、醚类、苯和苯系物的火灾可用干粉，火势初起可用二氧化碳扑救，但不可用水，否则会扩大火灾。

对不溶于水比重又大于水的，如二硫化碳等可用水扑救，因水能覆盖在这类物质之上将火熄灭。

能溶于水的易燃物如甲醇、丙酮等发生火灾时可用雾状水、化学泡沫、干粉，也可用 1301、1211 等卤代烷系列灭火剂扑救。

三、自燃物品

凡本身由于物理、化学、生物学变化而放热达到自身燃点引起自行燃烧而不须外界明火引燃的称为自燃品。

自燃物品化学性质活泼，燃点低，易氧化，氧化分解时能放出大量的热，当热达到自身燃点时即自行燃烧。如白磷的燃点为 34℃，在空气中极易自燃，硝化纤维素的燃点为 120℃~160℃，在存放较久、通风不善、大量堆放的情况下也可能发生自燃。商业仓库中曾屡次发生过的乒乓球自燃就是这个原因。

自燃物品起火时除三乙基铝不能用水扑救外，其余均可用大量水来扑救，也可用砂土、二氧化碳及干粉灭火剂。

四、遇水燃烧物

凡是吸收空气中水蒸气或接触到水分时能迅速分解产生高温、并放出易燃气体而引发燃烧的物品称遇水燃烧物。

按其特性可分如下几类：

1. 活泼金属如锂、钠、钾等与水接触发生化学反应产生易燃的氢气。
2. 金属氢化物如氢化锂、氢化钠、氧化钙等与水接触也发生氢气。
3. 金属碳化物如电石与水接触产生易燃的乙炔气。



中航物流简报 (第四版)

4. 连二亚硫酸钠(保险粉)遇水后产生易燃的氢气、硫化氢和二氧化硫。

遇水燃烧物除了与水作用外，遇上酸和氧化剂时也反应剧烈，有更大的危险性。

遇水燃烧物遇水会发生燃烧乃至爆炸，所以扑救它们引发的火灾绝对禁止用水和含水的物质如泡沫灭火剂，可用干砂、干粉、石粉灭火。

五、氧化剂

化学危险品所指的氧化剂是指氧化能力较强；在一定条件下发生分解反应引起燃烧、爆炸的物质。如氯酸盐、高氯酸盐、硝酸盐等。

氧化剂主要特征是具有强氧化性和不稳定性，当其与还原剂、酸、有机物接触时立即发生反应引起燃烧。我们日常所见到的火柴头在火柴盒外侧摩擦时火柴头立即燃烧，原因就是火柴头上主要成分是赤磷，而火柴盒外侧涂有一层氧化剂氯酸钾，经摩擦后氯酸钾将赤磷氧化发生燃烧。许多氧化剂极不稳定，当受到摩擦、震动、碰撞就会分解，放出大量的氧和热量，若接触易燃物就会燃烧或爆炸。扑救这类火灾禁止用水、泡沫、二氧化碳，可用干沙、干土、干粉等来灭火。

六、压缩气和液化气

在生产中往往把需要的气体经加压贮于气瓶。有些气体加压时还把温度降至很低使气体液化，称为液化气。

所有的压缩和液化气体必须装在特制的耐压气瓶中。一般气瓶的工作压力都在 150kg/cm² 以上，所以发生火灾后气体受热膨胀压力增加，若气体压力超过气瓶承受压力时就有爆炸的可能。一个普通氧气瓶的爆炸威力相当 5 吨 TNT 炸药，如果爆炸，后果将是非常严重的。

压缩气和液化气发生火灾时应迅速扑救，来不及时必须将未着火的气瓶及时抢救至安全地带。无法移动时可用雾状水喷洒气瓶使其降温，防止气体升温体积膨胀而爆炸，同时用二氧化碳等灭火。

消防人员在扑救这类火灾时还要注意防毒，因许多高压气瓶内气体有毒。

操作实务

出口货物查验、放行程序

- (一)、出口货物的发货人除海关特准以外应当在装货二十四小时以前，向海关申报。
- (二)、出口货物发货人应在装货发运前通知海关查验，海关凭出口货物发货人向海关申报时填报的全部单证查验货物。
- (三)、海关对单货相符的货物予以放行。将“出口报关单”及相关数据录入转关系统，打印“出口转关货物申报单”，制作出口关封，随同加盖有“海关监管货物”印戳的货物运单，交由运输工具负责人带交出境地海关。
- (四)、出口货物到达出境地，出境地海关核实货物情况正常准予货物出境后，将《出口转关运输货物申报单》回执寄送启运地海关，并通过计算机转关系统将货物实际出口信息传输回启运地海关，启运地海关凭书面回执和电子回执对出口转关货物核销结案。
- (五)、启运地海关凭出境地海关回执，及时办理海关环节的出口退税、外汇核销手续。