



中航物流简报 (第一版)

(过往期刊可至 http://www.sinoport.cn/sinoport_newslatter.html 下载浏览)

2010年01月05日

● 宁波口岸动态

- 1、欧洲航线运价上涨，舱位依旧紧张；
- 2、中东、印巴航线运价全线上涨，COSCO 下周直航船暂停挂靠宁波港；
- 3、东南亚航线运价小幅上涨，舱位比较紧张；
- 4、自1月15日开始，CSCL、SITC 等船东开始决定对宁波出口至东南亚和香港的货柜征收出口 EBS: RMB300/600；
- 5、中南美航线节后运价变化不大，整体保持稳定；
- 6、美加航线近期舱位紧张，运价小幅上涨。

● 中远集运调整 2010 年 2 月欧地航线币值附加费

中远集运宣布自 2010 年 2 月 1 日起对远东（包括日本）、印度次大陆至西北欧及地中海航线东西行货物按如下标准征收币值附加费（CAF），币值附加费按海运费 15.24% 比例收取。

地中海地区包括黎巴嫩、叙利亚、黑海、西非及北非地区，不含以色列。

● 中远集运调整 2010 年 2 月欧地航线燃油附加费

中远集运宣布调整 2010 年 2 月远东（包括日本）、印度次大陆至欧地航线东西行燃油附加费（BAF），自 2010 年 2 月 1 日生效。

实施 BAF 费率如下：

往返远东及西北欧地中海地区（包括以色列、黎巴嫩、叙利亚、黑海、西非、及北非地区）

每 20 英尺标准箱	500 美元
每 40 英尺标准箱	1000 美元

往返印巴及西北欧地中海地区（包括以色列、黎巴嫩、叙利亚、黑海、西非、及北非地区）

每 20 英尺标准箱	300 美元
每 40 英尺标准箱	600 美元

● 宁波 2010 年拟扩大港口建设 预期吞吐量达 3.6 亿吨

记者从宁波市港航管理部门了解到，2010 年宁波将至少投资 35 亿元，进一步扩大港口建设，预期港口货物吞吐量 3.6 亿吨。

2009 年，宁波市水运工程建设继续保持快速发展势头，全年完成投资 32.5 亿元，完成大榭中油燃料油 30 万吨级码头等万吨级以上泊位 7 个。

初步预计，宁波市 2010 年的水运工程建设投资将超过 35 亿元。其中，穿山港区五期集装箱码头 8 号、9 号堆场完工，建成梅山港区集装箱码头 1 号、2 号泊位、光明散货码头、宁海磨盘山码头、奉化方桥港区一期工程，新增万吨级以上泊位 6 个，集装箱新增吞吐能力 220 万标箱。

● 马士基：箱运市场有改善，运费年内稳步上升

【大公报讯】马士基航运亚太区行政总裁帕利斯腾加特日前在新加坡表示，2009 年集装箱海运市况差得无以复加，是自二战以来最恶劣的一年。今年可能出现改善，他有信心运费能在年内稳步上升。

帕利斯腾加特说：“对航运业界而言，送旧迎新只会是好消息。”他表示，不论是马士基航运，还是整个海运业界，都在去年经历自二战以来最恶劣的集装箱海运市况，即便 A.P.莫勒—马士基航运集团亦在期内录得半年亏损，是自创立 105 年以来的首次，充分反映市况的恶劣程度。

班轮公司在去年积极押后新船交付日期、闲置船舶和扩大拆船计划，以求尽量降低营运成本。帕利斯腾加特认为，此情况今年将会持续，运力供应量将继续收紧，有助业界推高运费。

他表示，随著货量逐渐恢复，业界前景已经出现转机，但欧美市场消费信心复苏始终需时，相比过去 30 年的年均 10% 运费增幅，今年运费增长速度必然明显放慢。

物流加油站

美线提单的简要操作

1. 美线的提单必须在 FMC (FEDERAL MARITIME COMMISSION)“国际海事联邦委员会”备案后才能使用, 故美线提单不是所有货代的提单均可用; 如外代公司抬头的提单是有在 FMC 备案的, 则可以放心使用。

2. 美线一般是使用货代单 (但肯定是有出船东单的, 这点有些人糊涂了), 因为货代约比船公司直接放的美线运价会便宜些, 货代有个利润空间 (其实货代是不能挣差价的, 只能吃定舱佣金的, NVOCC 才可以吃差价并吃定舱佣金), 此也是其生存的原因之一。

3. 货代单的流程是: SHIPPER 拿着 B/L——交结汇银行——开信用证银行——CNEE——货代代理, 代理将 M/B/L 给到 CNEE 提货 (CNEE 已在货到前一周就做好了清关手续及交目的港产生的 LOCAL CHARGE 及换单费)。

4. 注意的是, 要让 SHIPPER 只寄 CNEE 一套三正三副提单的二本一副或二副则可, 留一份正本备丢失时使用, 因为在整个流程中银行需要一正, 代理需要一正, 其它均是多余的, 自动作废的; 而一旦整套丢失后, 后果将是可怕的, 必须要报关金额的 150% 在银行押 13 个月并连续登报三天, 然后船东或货代才可以再出一份新的 B/L 给您。

5. 提单的有效期限是 12 个月, 一正本背书提货后其它自动作废; 副本几乎无作用。

6. 对记名提单与 TO ORDER 提单也要分清楚, TO ORDER 提单是谁均可以去提货的; 提单的倒签、顺签、预借, 美线基本是不能操作的。因为美国是法制社会, 美国人的思想是较前位的, 其发现货不对板或货值下降了, 其将找空子不要货的; 但这也不是完全没办法的, 可以让 CNEE 修改信用证期限, 对于可以更正的使用证, 您可以要求 CNEE 支持; 第二个办法是显示头程船 (假如有), 让 CNEE 无法查到真实资料; 第三, 是让收、发货人均出正本保函。

7. 美国的背书是很简单的一件事, 只要收货人在正本提单背后画个符则可以的 (没有像我们一样要有

一个公章), 所以我想, 美国人一生下来均要练签名而且终生不变, 此外其应是很会画鬼符, 比中国人画得还像, 这样看来美国人其实活得也挺苦的, 怪可怜。

8. 提单还必须特别注意不能显示 “CLEAN ON BOARD”, 因为您的提单若没有不清洁批注的话, 则表明此提单已是清洁提单了, 无必要再打上 “CLEAN ON BOARD”, 打上去了的后果是: 您很清楚其内面所装的货物, 如果混有白粉/走私品等, 您签单您得负责, 虽然有 “SAID TO THE SHIPPER LOAD & COUNT & SEAL”; 为此, 广州一家货代公司的法人代表曾因一个柜里有 4KG 白粉而花了 100 多万元及一年的被调查为代价才脱离了苦海 (第一判决是死刑)。

9. ALL IN OCEAN FREIGHT, 目前此已是很含糊的写法, 已引起官司的了, 请不要再使用; 因为此 ALL IN 是包含了 O/F、ORC、DDC、BAF、DOC、H/C、LOCAL CHARGE 中那部分, 您自己都拧不清, 对吧?

10. LA/LB “传说”, 一些船公司基港是 LA, 一些是 LB, 但我们现不论靠哪, 均可以同做另外一个港, 原因是因为其很近? 其实这是错误的概念。

11. 我们能这样操作, 是居于我们对其港口的了解, LA/LB 出港口的大门是相同的, 故对于外拖的货物来讲, 其拖车费等等差别不大, 可以认为其相同, 这样客户因有信用证要求, 我们可以显示另一港作为其目的港; 但若是在港口内拆柜, 您的提单显示着是另外一港名, 那则麻烦了, 您的代理必须将货物拖到与提单相同的地点去清关, 大约要花多 USD100/柜, 此费用您得背了, 故一定要有清楚的概念。

12. 另附: 美国的地名重复很多; 拖车有限制; 不同的洲相同的名字是很多的, 您若不写清洲名, 将会是可怕的, 有可能您要花多几倍的运费才能了解此案; “华盛顿”, 美国相同的地名就不下 10 个。

13. 尤其是中转港, 您在船公司提单中不明确, 有可能多花很多冤枉钱, 而且时间还长; 拖车的卸车时间一般是 2 小时内免费, 超过则按时计费的



中航物流简报 (第三版)

危化物流专区

什么叫闪点？什么叫燃点？什么叫自燃？

闪点是在规定的开口杯或闭口杯中，用规定数量的试油加热到它蒸发的油气和空气的混合气中，在空气（大气压 101.3kPa）中的分压达到 666.7Pa 左右的浓度，接触规定的火焰就能发生闪火时试油的最低温度。闪点测定法分开口杯和闭口杯两种。一般轻质油多用闭口杯法。重质油多用开口杯法。开杯法比闭杯法测定结果高 10~30℃。闪点是保证安全的指标，油品预热时温度不许达到闪点，一般不超过闪点的 2/3。

1. 闪点：可燃液体能挥发变成蒸气，跑入空气中。温度升高，挥发加快。当挥发的蒸气和空气的混合物与火源接触能够闪出火花时，把这种短暂的燃烧过程叫做闪燃，把发生闪燃的最低温度叫做闪点。从消防观点来说，液体闪点就是可能引起火灾的最低温度。闪点越低，引起火灾的危险性越大

2. 燃点：不论是固态、液态或气态的可燃物质，如与空气共同存在，当达到一定温度时，与火源接触就会燃烧，移去火源后还继续燃烧。这时，可燃物质的最低温度叫做燃点，也叫做着火点。一般液体燃点高于闪点，易燃液体的燃点比闪点高 1~5℃。

3. 自燃：在通常条件下，一般可燃物质和空气接触都会发生缓慢的氧化过程，但速度很慢，析出的热量也很少，同时不断想四周环境散热，不能像燃烧那样发出光。如果温度升高或其他条件改变，氧化过程就会加快，析出的热量增多，不能全部散发掉就积累起来，是温度逐步升高。当到达这种物质自行燃烧的温度时，就会自行燃烧起来，这就是自燃。

使某种物质受热发生自燃的最低温度就是该物质的自燃点，也叫自燃温度。在自燃温度时，可燃物质与空气接触，不需要明火的作用就能发生燃烧。自燃点不是在一个固定不变的数值，它主要取决于氧化时所析出的热量和向外导热的情况。可见，同一种可燃物质，由于氧化条件不同以及受不同因素的影响，有不同的自燃点。

自燃可分两种情况。由于外来热源的作用而发生的自燃叫做受热自燃；某些可燃物质在没有外来热源作用的情况下，由于其本身内部进行的生物、物理或化学过程而产生热，这些热在条件适合时足以使物质自动燃烧起来，这叫做本身自燃。本身自燃和受热自燃的本质是一样的，只是热的来源不同，前者是物质本身的热效应，后者是外部加热的结果。物质自燃是在一定条件下发生的，有的能在常温下发生，有的能在低温下发生。本身自燃的现象说明，这种物质潜伏着的火灾危险性比其他物质要大。在一般情况下，能引起本身自燃的物质常见的有植物产品、油脂类、煤及其他化学物质。如磷、磷化氢是自燃点低的物质。

操作实务

危险品货物运输申报

危险货物申报

* 船舶载运危险货物安全适载申报（船申报）

* 危险货物安全适运申报（货申报）

1. 申报单位

* 船申报：应由船舶、船舶所有人或经营人办理。

* 货申报：由与承运人订立水上货物运输合同的托运人（或收货人）办理。

船舶、船舶所有人或经营人如无法直接办理船申报、托运人（或收货人）如无法直接办理申报，可委托经主管机关认可的有危险货物专业申报资质的船代或货代单位办理申报。

2. 危险货物申报员

* 从事危险货物申报的人员应经过有关危险货物法规和专业技能培训，并经海事部门考核发证。

* 申报员分为货物申报员和船舶申报员。申请培训发证的申报员应提交加盖单位公章的书面申请。

* 申报人所进行的危险货物申报，是代表单位对危险货物的适运状况进行声明的。因此，申报人应能代表单位对危险货物安全运输承担相应的责任和义务。

3. 申报时限

* 船申报

进港、过境：应在船舶靠泊三天前（航程不足三天的，在驶离出发港之前）；出港：应在船舶装货 24 小时前。

* 货申报

出港：应在货物装船 24 小时前。

散装液态货物进港：应在船舶靠泊三天前，航程不足三天的，在驶离出发港之前。



中航物流简报 (第四版)

4. 申报单证

- * 办理危险货物申报，应使用统一格式的危险货物申报单证。
- * 申报时应按规定认真填写单证上的有关货物运输作业的情况和申报单位、申报员信息，及紧急联系的通讯方式等。

5. 附送材料

* 船申报

(1) 船舶载运集装箱箱危险货物进港或过境，应附送《集装箱装箱证明书》；

(2) 船舶载运包装危险货物出港和散装液态货物进出港、过境，应附送危险货物安全适运申报单；

(3) 船舶载运中转危险货物，应在申报单上加盖“中转”章，并附送装货港签发的“货申报”单。

* 货申报

(1) 装载包装危险货物，应当提交经交通部认可的包装检验机构出具的危险货物包装检验合格证明。

(2) 使用可移动罐柜装运危险货物的，应当提交经主管机关登记认可的充罐作业点出具的货物装载情况的相关资料和船舶检验机构出具的检验证明。

(3) 使用集装箱装运危险货物的，应当提交经主管机关培训的装箱检查员签署和经主管机关登记认可的装箱单位签章的《集装箱装箱证明书》。

(4) 使用压力容器装运危险货物的，应当提交由交通部规定的压力容器检测机构出具的压力容器安全性能证书。

(5) 装载放射性物品的，应当提交该货物的《放射性剂量证明》。

(6) 装运限量危险货物的，应当提交该货物的《限量危险货物证明》。

(7) 装运感染性物质、放射性物质、按“未另列明”项装运的危险货物、同一品名因其成份含量不同而具有不同危险特性的货物、具有二种以上的危险特性的货物、需拼箱出运的危险货物以及其它需要说明技术状况的货物，应当提交《包装危险货物技术说明书》。

(8) 装运散装液态危险货物的，应当提交承运船舶适装证明、码头作业许可证、散装液态化学品技术说明书。对拟过驳作业的货物应附经核准的《一般船舶过驳作业许可证》。

(9) 装运货况有特殊安全要求的，应当提交相关的货况安全适运证明。

(10) 托运内贸民用爆炸品应当提交所在地县、市公安局按规定核发的“爆炸物品运输证”。

6. 单证流转

- * 流转：有关船舶和货物申报单各一式三份，经主管机关审核批准后，其中二份退申报人；一份留主管机关存档。《船舶载运危险货物申报单》其中一份由申报人转送港口作业单位；《危险货物安全适运申报单》其中一份由申报人转送承运船舶。

* 申报单证的有效期为：经主管机关核准后，7天内有效。

7. 未列名危险货物

托运有关规则未列名的危险货物，托运人应当于托运前向主管机关提交有效的注明其性质的有关材料，经主管机关按规定审批后，按相应“未另列明”项办理。

8. 变更申报

因故需改船或改航次出运的货物，应当提交下列单证，经审核后，方予办理申报

变更手续：

- (1) 更改原因的书面报告；
- (2) 货物申报单原件二份；
- (3) 或经认可的船舶代理出具的退关、漏装、短装证明等。

