

中国铁矿砂进口成为全球关注的焦点

Geoff Garfield 伦敦报道 2009年6月19日第5页



Danske Markets Equities 的最新调查结果显示,得益于中国强劲的铁矿砂进口,干散货市场将可避免在今年夏天出现急剧下挫的局面。

该调查要求经营海岬型船业务的航运公司、经纪人及多位铁矿砂领域的分析人士,对七八月份的进口量作出预测。

据分析师 Johannes Moller 表示,这份新发起的调查旨在为航运投资者提供一项预测短期运费走势的工具。

尽管业界预测七月和八月的铁矿砂进口量分别为 4770 万吨和 4950 万吨,比四月和五月下降近 12%,但 Danske Markets 表示,平均4860 万吨的水平仍处于高位。

不过,大部分其它商品即将步入需求淡季。据 Danske Markets 推断,波罗的海干散货运价指数 (BDI) 可能将在七月底跌至 3000 点 (本周初该指数位于 3763 点)。

该机构表示,中国铁矿砂进口的变化仍将是影响短期波动的最主要因素。

上述调查每月举行一次,首次调查大约有 16 名业界人士参加。有参与者评论称,今年夏天中国的进口仍将保持强劲,而且大型铁矿砂生产商均已租用大量船只。但也有一些人对此表示怀疑。他们认为中国已重新建立起库存,因此进口将会趋缓。

作为比较分析的依据,中国年初至今每月铁矿砂进口数据分别为:一月 3270 万吨,二月 4680 万吨,三月 5210 万吨,四月 5700 万吨,五月 5350 万吨。

Danske Markets 表示,本项调查得到来自亚洲、南美和欧洲的回音。

与此同时,包括伦敦经纪公司 Galbraith's

· 本期要闻 ·

武钢砸重金
投资港口

P2

专家认为修船业
将迎来“健康反弹”

P2

威兰德船务
实施扩张策略

P3

太平洋造船
推销节能设计

P4

南京钢铁计划
涉足航运

P5

建设一个更加
“绿色环保”的上海

P7

在内的其它业者却对中国铁矿砂进口的前景表示悲观。Galbraith's 指出,中国大型港口的铁矿砂库存量已达到 7082 万吨,并将进一步上升至 1 亿吨。

今年一到四月,中国本身的铁矿砂总产量为2.284 亿吨。Galbraith's 表示,除非出口复苏,否则单从国内需求判断,并不需要进口大量的铁矿砂。



武钢砸重金投资港口

Neil Connor 上海报道 2009年6月19日第6页

中国最大的钢铁公司之一——武钢为配合自身的原材料运输,已决定对七个港口作出投资。具体金额目前尚未公布,但预料可达数亿人民币。

作为中国第三大钢铁企业,武钢除了钢铁生产,也从事船舶租赁业务。上述举措将是该公司的另一个重大里程碑。列入此次投资计划的除了周边的鄂州港和阳逻港外,还有江苏的太仓港、浙江的舟山港及广西的防城港。

武钢的钢铁年产量为 5000 万吨。该公司表示,通过上述投资,其每吨钢铁的运输成本将能减少 20 元人民币(2.92 美元)。若按 2008 年铁矿石进口量 1845 万吨计算,此举将能为其带来 3.7 亿元人民币(5410 万美元)的节省。

武钢目前正在加速扩张。上周该公司刚刚签署为巴西造船业供应钢铁的意向协议。此外,据位于里约热内卢的 MMX 公司在一份监管报告中透露,武钢可能与 MMX 和 LLX 合作,在 LLX Logistica SA 的 Acu 港口

建造一座钢铁厂。

该份报告还称,上述交易的内容还包括由武钢向 Estaleiro 船厂长期供应钢铁。该船厂由巴西富豪 Eike Batista 与 MMX 和 LLX 共同所有。

鉴于近来许多中国钢铁企业纷纷寻找机会降低供应成本,武钢投资港口的举措应在意料之中。无独有偶,据《第一财经》报道,江苏的沙钢集团也在考虑收购张家港万达薄板有限公司。

沙钢集团通过子公司沙钢船务拥有船只,2010 年将迎来其第一艘海岬型船。该公司不仅是中国第五大钢铁企业,同时也是最大的私营钢铁厂。因其对万达的镀锌板及冷轧工艺感兴趣,所以计划发起收购。

此外,早在今年初,沙钢集团亦曾宣布有意收购山西的一家私营钢铁厂。

专家认为修船业将迎来“健康反弹”

Neil Connor 上海报道
2009年6月19日第20页

自 2008 年底以来,中国修船业可能已遭受 30% 的下挫,但分析师表示,该行业即将迎来衰退后的反弹。

与其它海事领域相比,全球经济危机给修船业带来的冲击相对要和缓一些,因为在没货可运的情况下,船东很有可能会让船只进坞维修。

中远船务和中海工业分别是中国的两大修船巨头。2008年,这两家公司的产值高达 200 亿人民币(29 亿美元),占中国修船业总产值的 40%。

去年,其它大型修船厂(包括华润大东、山海关船舶重工、北海船舶重工、友联船坞及澄西船厂等)及十大船厂的修船销售总收入为 255 亿人民币。

2008 年,中国修船市场的价值为近 680 亿元人民币,所维修的船只共计 5310 艘或 1 亿载重吨。统计数字显示,其中 1784 艘为外国船只,总计 8184 万载重吨。

一位分析师向《贸易风》表示:“船东们(目前)不太会有闲钱用于修船。但之前已拨出修船款项的船东会认为现在是进坞的好时机,这样他们正好可以赶在市场重拾升势之前完成维修。”

据称修船业的利润率高达 30%,而造船厂的利润一般不到 15%。因此有传闻称,一些造船企业也在考虑涉足修船。

过去两年来,国内的新兴船厂如雨后天春笋般纷纷涌现,其中就包括新加坡万邦航运与舟山经营者合资成立的舟山万邦永跃船舶修造有限公司,以及由泰山石化集团设立的福建泉州船厂。

Sea Star Ship 否认售船传言

Neil Connor 上海报道 2009年6月19日第11页

有迹象表面,中国一家船舶管理公司 Sea Star Ships 已售出一艘三个月前刚刚到手的超极限型散货船,并因此大赚一笔。但该公司否认自己是上述交易的获利者。

Sea Star Ships 应该是以 725 万美元的价格,卖出这艘 4.59 万吨级的 New Sea Star 6(建于 1985 年),利润高达 175 万美元。据了解,这家青岛公司当初是以 550 万美元的价格购入该船。

不过,该公司的经理 Jason Guo 向《贸易风》表示,Sea Star Ships 并非这艘散货船的拥有者。

他说:“我们只是一家船舶管理公司,并不拥有该船,实际上公司并不拥有任何船只。不过我们为多艘船提供管理服务。这艘船属于浙江的 Sea Star Steamships 所有。当然,他们对这笔交易还是相当满意的。”Guo 也称,自 Sea Star Steamships 买下该船后,迄今只进行过三次航行。目前无法在任何船舶数据库中找到关于该公司的资料。

在被售之前,上述船只在俄罗斯、泰国和孟加拉国之间航行。Clarksons 的资料显示,该船属于一家船舶管理公司——Sea Star Qingdao 所有,该公司旗下另有 7 艘散货船和 1艘多用途船。

威兰德船务实施扩张策略

Neil Connor 上海报道 2009年6月12日第7页

大连威兰德船务扩充雄心不减, 在购得一艘现代型敞舱口散货船后不久, 已开始寻求购买更多船只。

该公司日前向位于东京的 Inter Pacific Lines (IPL) 购得 3.24 万吨级的 Angel Accord (建于 2003 年)。据经纪人透露, 价格为 2100 万美元。

威兰德散杂货运输部总理解晓燕向《贸易风》表示, 上述交易意味着公司在实施船队现代化策略的过程中, 已进入一个新的阶段。

“我们的很多船都已相当老旧, 因此今年计划再买两三艘,” 她说。“它们的船龄大多已超过 20 年, 所以我们希望用新船逐步替换。好在目前市场不算太差, 所以我们会继续寻找合适的机会, 并且重点关注小型的灵便型船。”

威兰德成立于 1993 年, 业务范围比

较多元化, 包括船务、租赁、经纪、物流以及在线航运服务等。

解表示, 公司总共拥有 15 艘船, 其中最大的是两艘灵便型船, 即 3.12 万吨级的 Winstar (建于 1976 年) 和 3.48 万吨级的 Bodar (建于 1981 年)。

此外, 该公司还拥有 1.88 万吨级的散

货船 Wineagle (建于 1982 年), 以及数艘规模介于 7000 至 1.9 万吨级之间, 建造年份为 1984 年至 1998 年的杂货船。公司主要从事现货贸易。这些船通过约有 20 名员工的子公司 Kin Ki Industrial 出租。

另据《贸易风》获悉, 威兰德与宝钢、中钢、中煤等大型钢铁厂及贸易公司关系密



切, 并且与日本丸红株式会社有多年的业务往来。

威兰德主要在近海及沿海区域运输铁矿砂、生铁、煤炭、钢制品、机械设备和谷物。据了解, 该公司也在两条华北至日本的集装箱航线中拥有股份。

中国电力企业购船兴趣不减

Neil Connor 上海报道 2009年6月5日第8页

中国大型电力公司 - 深圳能源集团日前将台湾公司的一艘散货船纳入麾下, 由此反映出国营能源企业对船只的需求依然偏旺。

外界推测, 深圳能源集团应为 6.93 万吨级的散货船 Far Eastern Express (建于 1992 年) 的幕后买家。该船售价为 1435 万美元。

该集团是从 Eastern Media International 手中买下这艘船, 计划用于在广东附近运输煤炭。

深圳能源目前另有一艘船正在运营之

中, 即 7.02 万吨级的“深能 1 号”(前 Bestore, 建于 1993 年)。该船由 Sanoyas 建造, 并于 2006 年 12 月以 3300 万美元的价格买入。

此外, 早在 2008 年, 深圳能源就在江南长兴船厂订下 4 艘 7.55 万吨级的散货船, 交付期定在 2011 年。

上述巴拿马型货船造价总计 16.8 亿人民币 (2.28 亿美元), 将用于为集团属下的发电站运煤。

根据公司网站上的说明, 深圳能源的经营范围涉及“各种常规能源和新能源的

开发、生产与购销。”与此同时, 该公司也参与供应, 比如“能源相关原材料的运输”以及“成套设备的进出口”等。

深圳能源成立于 1991 年, 是一家国有企业。它主要在深圳一带经营大型发电站, 并为 900 万居民供电。

随着中国增加国内煤炭生产以满足日益增长的能源需求, 估计更多的散货船订单将会出现。现在中国近 70% 的能源生产依赖国内供应的煤炭。

大连集发准备杀入新领域

Neil Connor 上海报道 2009年6月12日第7页



有消息称,大连港旗下的航运子公司 – 大连集发已在二级市场买下 2 艘汽车/卡车专用船(PCTC),另有 4 艘在订。

此举意味着该公司在经营小型集装箱船的同时,将向汽车/卡车专用船领域大胆挺进。

据市场消息人士透露,这两艘船的总运力接近 2000 CEU。其中,一艘为 953 CEU 的 Orange Sky (建于 1993 年),卖主为菲律宾马尼拉的 Seafarers Shipping Inc; 另一艘为 911 CEU 的 Cool Star (前 Orange Moon, 建于 1990 年),卖主为东京的 Fuyoh Shipping Co。

截至《贸易风》发稿之前,两艘船的售

价尚未得到确认。但据经纪人估计,Orange Sky 的价格应为 800 万美元左右,Cool Star 介于 1100 万到 1200 万美元之间。

据消息人士透露,大连集发去年就曾在

南通明德订购 2 艘 2000 CEU 的船只,另加 2 艘船的优先权,具体造价未向外界披露。记者有尝试请大连集发和船厂确认,会否继上述订购举措后落实造船意向,但目前尚未联系到相关人员。

不过,大连集发的一位消息人士之前曾向《贸易风》表示,这些船将部署于国内市场。

该消息人士还称,公司拥有自己的滚装码头,随时可容纳 2 万辆车。

南通明德是一家私营企业,其所承建的上述船只计划于明年 3 月和 6 月交付。大连集发目前经营数艘 600 TEU 的集装箱船,并在南韩、日本和东南亚之间从事贸易。

太平洋造船推销节能设计

Irene Ang 新加坡报道 2009 年6月12日第10页

太平洋造船集团正加快推销其最新研制的 6.4 万吨级散货船设计,并称这款新船将能节省燃料成本。

公司董事长兼首席执行官梁小雷表示,这种设计是船厂目前正在建造的 5.8 万吨级超极限型船的扩容版。他说,新款船每天只消耗约 25 吨燃料,比标准的超极限型船少 5 吨。

“面对目前的金融危机,各大航运公司都在千方百计降低运营成本。减少 5 吨燃料消耗意味着每天将能节省约 3000 美元。”

不过,尽管燃料消耗降低,这种船的速

度仍能达到 14.5 节,与该船厂生产的超极限型船标准速度相同。

梁还称,公司将于月底开始推销这种设计,第一站选择希腊。新船将在旗下三座造船基地之一 – 大洋船厂建造。据梁表示,船厂有望以不到 4000 万美元的价格,于 2011 年中交付第一艘船。

除此之外,太平洋造船还在设计一种将能代表公司新的发展方向的阿芙拉型油轮。梁表示:“我们正在利用目前市场的休整期,使所建船型更为多样化。”

太平洋造船集团是一家私营企业,过

TMT暂时在二手市场鸣金收兵

Neil Connor 上海报道
2009年6月5日第10页

过去六周以来,台湾航运公司 TMT (前台湾海陆) 总共以超过 26 亿台币 (8000 万美元) 的资金买下两艘船只,但据其内部消息人士透露,公司接下来在二手市场将暂时按兵不动。

这位高级行政人员也证实,TMT 最近确有向比利时散货运公司 Bocimar 购买 17.1 万吨级的 Mineral Azalea (建于 1999 年)。至于如何使用该艘船只,公司尚未作出决定。

这笔价值 4635 万美元的交易达成之际,正值中国二手市场形势看好,不过,即使在不景气时,TMT 也向来敢于果断出手。

这家以 Nobu Su 为首的公司早在四月份,就曾以 3500 万美元的价格,购入 17.1 万吨级的 First Venus (建于 1996 年)。

据该公司的消息人士透露,TMT 有意在买方市场寻找投机买入的机会,但 Mineral Azalea 将会是其近阶段最后一次买入。

他说:“目前我们可能会暂时收手,静观市场走势。毕竟我们已经做了一些大手笔的投资”。另外他也称,目前 TMT 对这艘船尚无计划,还不知道将它安排在哪家航线上。

目前 TMT 经营的船只共有近 30 艘,另有 30 艘在建。

去的业务重点为集装箱船、散货船和近海装置,包括锚作拖船 (AHTS) 和平台供应船 (PSV)。

南京钢铁计划涉足航运

Neil Connor 上海报道 2009年6月5日第8页



中国钢铁巨头的扩张重组计划相继出台,最近加入这一行列的有南京钢铁股份有限公司。该公司计划用现金购买或参股现有的船东公司。

为实现这一目标并给项目提供资金,

南京钢铁有意向母公司 - 南京南钢联合有限公司 (NNU) 出售价值 12.6 亿美元 (86亿人民币) 的股份。上述扩张计划还包括收购一家铁矿砂矿和一家电线厂。

中国政府最近推出关于钢铁生产厂的重组计划,其中的主要内容是要求大型企业通过参股或收购航运公司,削减运输成本。

南京钢铁表示,其有意用现金收购一家航运公司或入股现有的船东公司。该公司在一份声明中透露,希望实现“多样化”经营,同时增强竞争力,减少集团间贸易。

对此,钢铁行业的一位专家向《贸易风》表示:“这种重组革新在中国会变得越来越普遍,其目的是确保铁矿砂供应的自给自足。此外,许多公司也在考虑如何控制自己的供应成本。”

近年来,中国的钢铁巨头一直忙着与航运公司联姻,其中许多公司还积极为船队扩张提供资金。

珠海新世纪购入巴拿马型货船

Irene Ang/Adam Corbett 新加坡/伦敦报道 2009年4月3日第9页

珠海新世纪最近买下一艘新船,以便为中国最大的能源企业之一 - 中国神华运煤。

据了解,该公司是从雅典公司 Sea Pioneer Shipping Corp 手中,买下 6.96 万吨级的巴拿马型货船 Trinity (前 Maritime Rial, 建于 1993 年)。

作为中海发展 (CSD) 旗下的子公司,珠海新世纪的业务以运煤为主。早前有报道称,该公司已买下 15.12 万吨级的 Trinity Bulk (前 CHS Moon, 建于 1990 年),但据消息灵通人士透露,其确有考察过这艘海岬型货船,但最后买下的却是上述巴拿马型货船。

经纪人原本认为,Trinity 的售价大概在 1800 万美元左右,但据知情人士透露,珠海新世纪最终以 1700 万美元的价格就拿下该船。

根据中海发展与能源巨头中国神华签订的协议,这艘船将用来为中国神华运煤。

今年初《贸易风》就曾提到,珠海新世纪是多家有意借中国能源业蓬勃发展之际,加紧扩张的运输公司之一。该公司目前经营的船只一共6艘,另有4艘将于今年或2010年交付。

珠海新世纪是在 3 月份对 Trinity Bulk 进行考察,同时考察该船的有广东粤电和位

于浙江的舟山中昌海运。

广东粤电为广东电力发展公司旗下经营航运的子公司。今年夏天,它将迎来 2 艘 9.25 万吨级的散货船。该公司是于 2008年5月,以9.8亿人民币 (1.4亿美元) 的价格,在扬子江船厂订下这2艘船。

舟山中昌海运目前拥有5艘船,只从事沿海贸易。但据消息人士透露,该公司有意买下 2 艘船龄约 18 年的散货船,以实施扩张。其中一艘的规模介于4万和 4.5 万吨级之间,另一艘为 6.9 万吨级。

Armada决定关闭上海办事处

Neil Connor 上海报道 2009年5月29日第3页

作为“业务合并”计划的举措之一，麻烦不断的散货船运输公司 Armada 决定关闭其在中国设立的办事处。

该公司驻上海办事处共有 4 名员工。停业后，首席代表 Saulo Aievoli 将移居瑞士。

在向 Armada (新加坡) 求证不果后，《贸易风》通过 Armada (瑞士) 证实了上述消息。Armada (新加坡) 目前还在挣扎求存之中，并试图为重组计划寻求债权人的支持。

该公司作出关闭上海办事处的决定，是否是受 Armada (新加坡) 财务问题的影响所



致，现在还不清楚。至少从表面上看，Armada (新加坡) 有意撇清自己与这一决定的关系，并称这完全是瑞士方面的意思。

根据 Armada 网站提供的资料，瑞士和新加坡办事处均为“主要”经营场所。这两家办事处之间的关系是面临破产的 Armada 集团和债权人之间的争执焦点所在。债权人试图阻止 Armada (新加坡) 通过交易从财务问题中脱身。

大新华物流布局造船业

有关大新华物流 (GCL) 有意进军造船业的传闻正喧嚣尘上。

随着中国媒体披露该公司可能买下舟山金海湾船厂 51% 的股份，许多细节开始浮出水面。据了解，上述交易的内容包括大新华将给船厂带来 32 艘船的订单，其中 18 艘为海岬型船，14 艘为较小的散货船。

该公司如此大举出手，难免令当地分析师跌破眼镜，毕竟其在国内船厂已经订有大量船舶。

除了大新华正与金海湾船厂谈判购股事宜的传闻，也有消息称该公司可能打造自己的油轮船队。

有相当一部分的业内人士认为，这次联姻不会真的付诸实行，但据传谈判已经持续数周，本月末将签署协议。

需要指出的是，上月在接受《贸易风》采访时，大新华的一位发言人表示：“本集团不拥有金海湾的任何股份，大新华和金海湾之间没有股份关系。”但本周该公司告诉《贸易风》称，有关上述交易的消息将于

本月末正式公布。

据当地媒体透露，大新华计划购买超过 10 亿人民币 (1.47 亿美元) 的股份。如果相关消息得到证实，这将是今年以来国内最大的订单之一。

大新华物流隶属于海南航空的大股东——海航集团。该公司于三月份在上海“正式成立”，从而成为中国唯一一家同时提供海、陆、空运输的公司。

大新华的成立正值政府推出物流业振兴计划之后。该计划鼓励合并和重组，以打造具有全球竞争力的物流企业。

最近几周，大新华物流一直忙于寻找扩张机会，以实施其重塑形象的策略，应对联邦快递给中国物流业带来的挑战。

本月初，该公司与山东龙口港集团共同成立了大新华轮船 (烟台) 有限公司。新公司将经营中国到日本的集装箱运输业务，并为付费客户提供运输。

对此，海航集团的执行副总裁高荣海表

江苏熔盛与土耳其船东达成撤单协议

Irene Ang / Yiota Gousas
新加坡/雅典联合报道
2009 年6月5日第13页

土耳其航运公司 Geden Lines 决定撤消散货船订单，但据称船东和船厂因此实现“双赢”。

该公司已撤消其与江苏熔盛重工签订的建造 2 艘海岬型散货船的合约，但仍将接收其余近 40 艘新船。

据市场消息人士透露，船厂已接受 Geden 提出的要求，取消 2 艘船体号分别为 1062 和 1063、规模为 17.6 万吨级的新船。这两艘船是 Geden 在两年前订购，原计划分别于 12 月和 3 月交付，但现在已从 Geden 网站的新船列表上撤下。

消息人士也称，撤单的原因是江苏熔盛延迟交付 Geden 订购的 10 艘苏伊士型油轮，作为弥补，船东要求取消 2 艘海岬型货船。

但消息人士补充说，双方仍希望保持良好的合作关系，因此同意将 2 艘散货船的已付款项转为苏伊士油轮的造价。至于上述款项的具体金额，尚不得而知。

示：“海航集团之所以选择在烟台成立这家公司，是基于烟台在环渤海湾地区的经济竞争力优势、环渤海众多港口的特点以及未来山东半岛巨大的发展潜力。”

海航集团拥有的总资产超过 900 亿人民币，年收益约 300 亿人民币。

建设一个更加“清洁环保”的上海

Neil Connor 上海报道 2009年6月5日第69页



为迎接明年举办的世博会，上海开始着手整顿乱扔垃圾、交通拥堵和污染问题。

去年奥运会之前，北京也曾用同样的方法使整座城市变得更加环保和清洁。上海希望，能借此摆脱长期灰霾笼罩的脏乱形象。但是，要将这个世界上发展最快的城市之一打造成绿色之都，仅靠世博会前的整顿恐怕远远不够。

事实上，因能见度降低，今年二月吴淞口、外高桥和洋山港有数百艘船被延误或不得不取消离港或进港计划。

当地官方媒体将原因归咎为“起雾”，但由于空气质量低劣，不管是不是雾天，大部分生活在上海的人（更不用说船长或领航员）经常会几星期，有时甚至几个月都见不到太阳。

上海航运业对环保问题的规划尚在进行之中。与此同时，政府计划于明年打造“集群中心”，以提高碳效率。但如果大陆航运业确实有意在减少碳排放方面作出明显改善，不如从其门户做起。

在香港，已有部分船东、管理人员和协会开始正视废气排放带来的挑战，其中，华林集团通过二月发布的“可持续性报告”，向业内作出明确声明。

该集团常务董事 Rob Grool 向《贸易风》表示，这份报告描绘的不仅仅是华林集团的“绿色”规划，它还涉及如何培训船员，维护工作场所的安全以及确保华林在财务方面的可持续性。

Grool称：“在目前的金融市场，只有懂得灵活变通并作出合理决策的可持续公司才能生存下去。”

当问及报告出台4个月以来，业内反响如何时，他回答说：“全球各地的海岸警卫队、船舶登记处、船东及银行都已给予相当正面的反馈，并赞许我们为提升航运业声誉而作出的努力。”

“当然，也有人认为这份报告还可以做到更多，但这只是我们的第一步。我们以此为起点开始采取行动。” Grool表示，这可能是船舶管理公司发布的第一份此类报告。但事实证明，它是一个很有价值的媒介。它有助于向外界表明，航运业将认真担负起自己在环保方面的责任。

“我们知道，现在出台这份报告还有点孤掌难鸣，”他说，“但航运业确实到了需要站出来是时候。我们有必要开始讨论，自己为减少对海洋的影响和关怀员工做了哪些努力，以及如何成为国际企业界的优秀成员。”

与此同时，香港的船东也在积极采取行动，以减少碳排放带来的不利影响。

自去年三月“气候变化商界论坛”成立以来，东方海外就是其成员之一。该论坛由 27 家来自运输、通信、能源、地产和金融服务等行业的香港知名公司组成。

东方海外的行政总裁 Philip Chow 表示：“通过加入气候变化商界论坛，我们有机会与香港的知名公司交流信息，分享减排的最好做法，并唤起香港业界对气候变化问题的关注。”

在针对航运问题发出呼吁方面，香港船东会（HKSA）向来被誉为亚洲航运业最具前瞻性的组织之一。最近，该协会敦促国际海事组织（IMO）接受一项排放交易计划，并称该计划将证明航运业“能够并愿意采取有效的监管制度”。

今年 12 月，联合国将在哥本哈根举行“后京都时代”的气候变化会议。在此之前，国际海事组织将为航运业起草减少碳排放的提议书。

香港船东协会还表示，它支持丹麦政府提出的一项计划。该计划建议，船东每次购买燃料，必须向“补偿基金”支付一笔款项。该基金将被分给发展中国家，帮助它们减少碳排放。

该协会指出：“尽管这些举措有助于降低每艘船今后的碳排放，我们相信，仍应通过一项切实可行、便于管理及杜绝欺诈的全球性计划，对国际航运业的温室气体排放作出专门治理。该计划必须同时考虑到本行业的独特性和现实状况，并能让航运业各领域所接受。”

Doug Brown

畅谈中国 LNG 新船的建造水准

Lucy Hine 阿布扎比报道 2009 年5月29日第16-17页

有船舶管理业者指出,前些年造船业繁荣之时,船用设备的质量标准明显下降,连带造成的后果现已开始在船上显现。

中国液化天然气船务 (CLSICO) 是中国建造的 5 艘 LNG 新船的管理公司。该公司总经理 Doug Brown 表示,绝大部分要求履行的设备保修单牵涉到的都是原本声誉不错的供应商。

他说:“就拿两个例子来说,我们注意到阀门液压和无线电设备等问题远非孤立事件。这表明,近年来造船业的迅速发展给设备生产商造成很大压力,以致产品质量显著下降。”

Brown 也称,早前造船业的繁荣意味着生产商可能因缺乏负责调试的工程师,而仓促完成调试工作。这有时导致调试完成后,设备未恢复到完全运行模式。

他说,当船舶需要维护和修理时,同样很难找到必要的维护工程师。因为现在若要对设备进行复位或修改,一般均须使用笔记本电脑和相应软件。

Brown 指出:“这对本行业而言并非好事,特别是当现在交付的船都比较旧的时候。所以,简单的好处再强调都不过分。”

Brown 也详细讨论了国内迄今交付的 3 艘 LNG 新船遇到的问题。他说,尽管现场人员尽了最大努力,“建造时的内务管理欠佳令我们在使用中遇到不少问题。估计接下来类似问题还会出现。”

他重点指出了“大鹏昊”号压载舱中的残骸问题、油水分离器问题、船尾密封油舱的污垢问题,以及船尾轴承油的微生物污染问题,此外也提到一些未经批准的修改。但他表示,货物围护系统基本没有问题。

Brown 高度赞扬了使这些船保持正常运作的 BP 职员及中国船员,称他们“具有克服此类挑战的能力”。

Brown 承认,这些船是沪东中华建造的最为复杂的船型之一,也许船厂还不习惯业内对售后服务水平的期待。他表示,船厂确有尽力解决出现的问题,但 CLSICO 经常能通过设备供应商,以相对更有效、更迅速的方式找到解决途径。

沪东中华于 2008 年 4 月交付其所建造的第一艘 LNG 新船“大鹏昊”号,并于同年晚些时间交付“大鹏月”号。两艘船的规模均为 14.7 万立方米。目前,姐妹船“闽榕”号也已于 2009 年初完成交付,另外 2 艘的交付时间预计为今年下半年。

TradeWinds

Editor: John Landells
e-mail: john.landells@tradewinds.no
Design and production: Nicholas Jiang
e-mail: nicholas.jiang@tradewinds.no

SUBSCRIPTIONS & ADVERTISEMENTS

	Phone
Oslo	(+47) 2200 1200
Bergen	(+47) 5530 2237
London	(+44) 20 7842 2700
Stamford	(+1) 203 324 2994
Singapore	(+65) 6557 0555
Shanghai	(+86) 21 6329 6301
New Delhi	(+91) 11 405 000 00
Dubai	(+971) 4364 2059

Fax
(+47) 2200 1260
(+47) 5530 2239
(+47) 20 7842 2705
(+1) 203 324 3368
(+65) 6557 0444
(+86) 21 6329 6307
(+91) 11 405 000 01
(+971) 4369 7363

TradeWinds is published weekly by NHST Media Group, PO Box 1182 Sentrum, 0107 Oslo, Norway.

All material published in TradeWinds is covered by copyright. Redistribution of any kind (including by e-mail and via Intranet or Internet) is prohibited by law.