

預測BDI明年平均3000點

韓商稱中國仍需擔當「領頭羊」角色

【本報訊】韓國世騰泛洋航運公司策略部主管李相宰昨日在首爾接受訪問時，預測反映乾散貨運輸的波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）明年將上升15%，平均數在3000點或以上，比2009年的平均2600點要高。這位韓國最大乾散貨承運商認為，在得益於全球經濟復蘇這一大前提之下，乾散貨能否重現生機，很大程度要看中國的經濟表現。換言之，中國擔當「領頭羊」角色不變。

世騰泛洋航運去年10月曾經大膽預測BDI指數已經見底，由當時開始BDI逐漸上升，至今升幅達4倍。

李相宰表示，近年來，乾散貨運輸市場一直是由中國為「領頭羊」。隨着全球經濟回暖，歐洲與亞洲新興市場經濟有好轉，今年第四季度市場對乾散貨需求量在增加。以該公司九

成的營銷額是來自乾散貨如煤炭或鐵礦石。「這種趨勢將會持續到明年。」

他表示，全球乾散貨明年的需求量將上升，估計需求量在30億立方噸。

全球需求估計30億噸

據中國社會科學院12月8日公布的一份



韓國航
商推薦中國
為明年乾散
貨運輸「領
頭羊」角色

預測報告中稱，中國的明年經濟增長可能在9.1%，比今年的8.3%還要高。而國際貨幣基金組織預測明年全球經濟將會有3.1%增長，而今年是下跌1.1%。

中國佔運輸總量30%

而中國社會科學院的報告展望中還表示，11月份中國出口上升是13個月以來首次出現正面有積極的數字。而彭博社根據26名經濟分析師的中期預測調查顯示，今年中國11月份出口有1.4%升幅。

李相宰表示，中國在全球乾散貨運輸總量中佔30%以上。「今年年初，我們認為不會有市場，」他說，「我們從來沒有想到中國會有如此大的影響。」

奧斯陸船舶經紀商和諮詢顧問Lorentzen & Stemoco公司本月2日公布的一份報告中稱，海岬型船在大西洋和泛太平洋線承運的礦石、煤都有強烈的需求。

而奧斯陸船舶經紀Imarex NOS ASA的報告稱，受到中國的需求增加，明年1月海岬型租船日租金已經接近60000美元。而該型船今年的平均日租金在39112美元。海岬型船指數佔BDI指數的65%。

李相宰表示，「高運費已到達盈虧臨界點之上。」「在供應方面，有人曾經擔心，明年會有太多的船隻交付，但目前看來和實際數據顯示，影響應該不大，而供應亦有限。」

明年船量1.1億載重噸

李相宰還如此預測明年乾散貨主要船舶運力的形勢，認為明年全球乾散貨船交付量1.1億載重噸，但估計只會有5000萬載重噸會投入市場。今年供應量只有4000萬載重噸，比計劃中的7000萬噸交付量要少。

世騰泛洋航運目前經營和擁有散貨船共344艘，但在金融風暴之後已將部分船隊退回給船東。在2008年全盛時期，共有560艘船。



中國首批
液化天然氣船
共五艘已完成
建造，標誌一
個階段終結。
圖是日本一個
液化天然氣船
與碼頭組合

「大鵬星」號LNG船交船東

【本報訊】12月11日下午，滬東中華造船有限公司建造的第5艘液化天然氣船（LNG）正式交付船東。至此，由滬東中華承建的國內首批5艘LNG船已圓滿完成建造任務。

11日，「大鵬星」號船正式交付船東東。它是目前世界上最大的薄膜型LNG船，可裝載14.7萬立方米液化天然氣，全部氣化後，容量達9000多萬立方米，相當於上海全市居民1個月的天然氣使用量。LNG船，必須具備儲存和運輸零下163度液化天

然氣的能力，且揮發率要低於0.5%，由於建造難度最高，被稱為世界造船「冠軍上的明珠」。長期以來只有韓國、日本和歐美少數國家能夠建造。滬東中華通過技術引進消化吸收再創新，攻克了一個個技術難關，還在殷瓦焊接方面形成了一批專利。

國內首批5艘LNG船完成建造

現在，滬東中華已在研製第6艘LNG船，這是為上海洋山港液化天然氣項目量身定造的，建成後，它將把清潔能源源源不斷地輸入上海。

國產C919機頭樣機驗收合格

【本報訊】中國航空工業集團公司成都飛機公司本月10日為C919大型客機機頭工程樣機主體結構驗收舉行儀式。中航工業副總經理張新國、中國商用飛機有限責任公司副總經理吳光輝、共同按下水晶按鈕，揭開了C919機頭樣機的神秘面紗。

驗收儀式上，中國商飛大型客機項目行政副總指揮、項目管理部部長吳躍受中國商飛副總經理、大型客機總設計師吳光輝委託，代表中國商飛講話。他表示，在機頭工程樣機項目的組織實施中，儘管人力資源緊張，製造周期緊，零件配套難，製造質量要求高，但中航工業成飛和成飛民機各級領導的高度重視，全力給予支持和資源傾斜，全體

中航工業成飛董事長、成飛民機董事長王廣亞代表中航工業成飛和成飛民機公司致辭，他表示在短短的時間裡，中國商飛與中航工業成飛和成飛民機齊心協力，充分發揮聰明才智，設計、工藝、製造全面並行，加班加點，奮力拚搏，克服技術新、工作量大、周期短等各種困難，利用技術優勢，強化源頭管理、資源配備和過程控制，提前研製出機頭工程樣機，創造了新的奇跡。



大客機
機頭樣機驗收，
是整體
航空製造業
一場硬仗

歐盟元旦執行船低硫燃油

【本報訊】全球響應節能減碳，停泊歐盟港口的所有船隻，自2010年1月1日起，規定燃油含硫量最高限制每單位不得超過0.1%。上半年為執行緩衝期，之後如掛靠歐盟港口船舶，如不遵守該規定低硫燃油標準將被處罰，船公司凡是航行歐洲港口所有航線都應及時因應，並提前做好準備。

根據歐盟委員會頒布法令，從2010年1月1日起，所有停靠歐盟港口的船舶，其燃油含硫量最高限制不得超過0.1%。因此，計劃在歐盟港口停靠船舶，在船上必須備有足夠符合該項新標準燃油，為達到這一標準，船舶鍋爐油轉換裝置將有必要進行改裝。

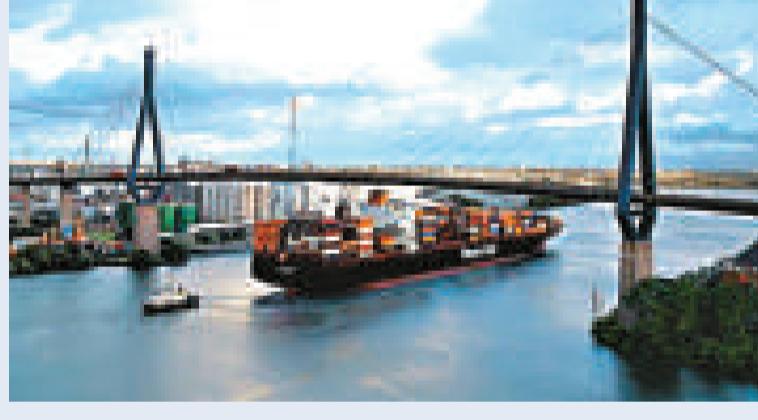
提供半年執行緩衝期

而個別指定船舶及預計停泊時間不超過2小時船舶，可免於遵守該規定。根據換算，使用低硫燃油會使船舶經營成本大約增加3%。

有專家指出，歐盟此項規定，產生一個極為現實問題，很多船公司提出，即使他們願意加含硫量不超過0.1%燃油，目前，合適油源在歐盟港口卻難以找到。

對此，歐盟方面答覆，2010年6月30日

前，將不會採取罰款作處罰，但2010年7月1日大限過後，如果停靠船舶仍然不符合規定，一定會進行處罰，但可針對不能達到要求具體情況，如是否可以找到合適油源，酌情考慮罰款額度。



低硫船用
燃油在半年內
供應市場，是
推行規定成敗
關鍵

浙江首個港航「白皮書」面世

【本報訊】《2008寧波港航發展報告》於日前正式面世。這是寧波港航管理局首次編寫年度發展報告，也是浙江省第一個港航「白皮書」。

據港航專家介紹，發布港航白皮書是一個國家、地區、國際組織規範市場、引導企業、謀求合作的重要手段。經過建國60年以來特別是改革開放30年來的建設，寧波港口已經成為我國重要的深水樞紐港和國際集裝箱遠洋幹線港，貨物吞吐量是1949年的近1萬倍。航運力由1978年的3.4萬載重噸躍升到2009年11月的378.39萬載重噸，居浙江首位。據預測，今年年底，寧波港口吞吐量將達到3.8億噸，集裝箱吞吐量實現1030萬標箱。

經過近一年的精心籌劃與組織編寫

，《2008寧波港航發展報告》系統、全面、客觀、真實地反映了寧波港航的發展情況、成果及經驗，其主要內容有：2008年寧波港航十件大事、2008年寧波市港航發展綜述、港口發展與管理、航運發展與管理、水運基礎設施建設與管理、船舶檢驗、港航安全管理、港航綜合執法、港航文化建設等，並附有4個專欄、圖表和集裝箱船期表。

有關專家指出，該書內容涵蓋了寧波港航運業發展的各个方面，具有公正、客觀、全面、權威和信息容量大的特點，該報告為港航管理部門和企業提供了重要的決策參考，將成為了解寧波港口航運發展成就、寧波港口航運信息和研究寧波港口航運發展趨勢的重要窗口。

蘇伊士運河上月收入跌13%

【本報訊】埃及政府表示，11月份使用蘇伊士運河的船隻在減少，以致該月份收入同比下跌了13%報3,655億美元，淨跌了5430萬美元。

運河收入是埃及重要的外匯來源僅次於旅遊業和外國直接投資、截止今年6月底的財年運河收入達47億美元。

據美國紐約為總部的McQuiling服務有限公司為蘇伊士運河算過一筆賬，每月通過運河的油輪或原油輸送油量相等於400萬桶，可裝載2艘VLCC油輪的容量，是全球原油日產量的4.7%。

從運河管理局網上公布資料，11月份通過運河的船隻共1418艘，同比跌20%，共錄得6160萬立方噸，同比跌16%。

從運河管理局網上公布資料，11月份通過運河的船隻共1418艘，同比跌20%，共錄得6160萬立方噸，同比跌16%。