

日研成新型船用鋼 HTS47

已在商船三井訂造 8100 箱貨櫃船使用

【本報訊】日本鋼鐵與三菱重工聯手合作，成功開發出一種新型高拉力強化鋼——「HTS47」，並在全球造船業範圍內，首次在日本造船廠使用這種鋼板，替商船三井訂造的一批 6 艘配載 8100 箱貨櫃船做鋼殼結構。

所謂「HTS47」是從科學的角度，物理應力的需要，測出每平方米強化鋼上可承受屈曲重壓 47 公斤的縱向強度，這種結構成分，特別適合製造貨櫃船結構。開發技術由上述兩大企業經過一段時間研發而試產成功。

節省整船總重量

日本方面消息，這種高拉力強化鋼對於船舶



商船三井用高拉力強化鋼做船殼的貨櫃船，剛從船廠下水試航

寬 45.6 米，型深 25 米。

日本是最早研發高拉力強化鋼的造船國家，早在 1990 年開始已經研發出 HTS40 鋼板，即每平方米鋼板面積上可承受 40 公斤加壓重量，並應用在商船船殼製造上。2 年之前，三菱重工又與日鋼再研發 HTS47，並在日鋼大分工廠試製。

高拉力強化鋼和屈曲重壓在船用鋼材生產過程中經常聽到名字。而屈曲重壓是指在一定限制範圍內不會發生變形的技術需求。其靈感和觸點是來自船東和經營管理者的正確探索，以便如何在更激烈的競爭環境之下，能降低每單位運輸成本，一些船東和船舶管理經理想到可否在船用鋼板厚度上打主意，雖然如此，鋼板愈薄，屈曲強度傾向會下降，並增加裂縫或瑕疵的可能性。

日本鋼鐵以一種特別生產技術，在鋼板加強強度和屈曲產生裂縫兩個難題找到一個平衡點，很巧妙地解決上述問題。秘密是物料工程師找到了一種新物料，作為鋼板增加屈曲強度的必需品，降低了鋼板厚度又增強強度，提供了一種新材料，用在造船廠上可增加船殼的安全、穩定。

掌握新熱處理控制

據日本船舶設計研究所人員的整體評價，使用 HTS47 鋼板所造的大型船，減少的鋼板重量相等於一艘小型輕質貨船的重量。總體來說，使用 HTS 強化鋼來造船殼結構，鋼板強度增加的同時，鋼板焊接成功率會降低，但 HTS47 鋼板焊接效果相當理想，等同於 HTS40 鋼板。

日本鋼鐵已經掌握了一套新的熱處理控制程序技術生產 HTS47 鋼板，這套技術足以提高鋼板屈曲強度和焊接要素，透過熱輻壓和聯機的水冷卻處理。

三菱重工亦設計出多種使用 HTS 鋼板的彎曲方法技術和多種焊接測試，包括雙電極振動電版氣體弧光焊接機，這些新裝備、技術和程序管理是由三菱重工、日鋼和 Sumikin 焊接公司共同設計參與研製。



韓進集團會長趙亮鎬（右）訪問烏國，在該國納沃伊機場物流園模型前，聽取烏方人員介紹

韓進烏國建中亞物流樞紐

【本報訊】為將烏茲別克斯坦建設成爲中亞的物流樞紐，韓進集團把自身的經驗和技術，開展大規模的物流基礎建設工作。

日前韓進集團會長趙亮鎬與烏茲別克斯坦副總理魯斯塔姆·阿濟莫夫、烏茲別克斯坦航空公司總裁兼航空局局長 Valeriy Tyan 共同出席在烏茲別克斯坦的納沃伊（Navoi）國際機場舉行的「仁川—納沃伊—米蘭貨運新航線起航儀式」，以及「納沃伊國際機場共同開發項目合約簽字儀式」活動。

根據該合約，自今年 9 月開始，韓進集團將從諮詢並掌握烏茲別克斯坦訊息工作做起，逐步進行對納沃伊國際機場的開發項目，全面開展納沃伊國際機場物流中心建設項目。

此次合約是今年 5 月大韓航空與烏茲別

馬士基半年純利增 37%

【本報訊】馬士基集團前天在哥本哈根公司總部發表上半年業績報告，受原油鑽探大收益和船運業務帶動，業績有明顯好轉，純利同比上升 37%，報 116 億克朗（約 23.7 億美元），經營收入同比上升 13%，至 148 億克朗（約 29.5 億美元），高於市場預期。

鑽探收入令純利上升

受惠於此前原油價格攀升，該公司原油和天然氣鑽探業務收入成爲純利上升的主要原因。油田集中於卡塔爾、丹麥和英國北海地區，爲該集團帶來 64.7 億克朗（約 12.8 億美元）的利潤，同比上升近一倍。不過，Alm.Brand Henton 證券分析師蘭馬表示，在上半年整個航運市場艱難經營情況下依然錄得增長，該公司在貨運業務的改善也不容忽視。

馬士基將以每股 57 克朗的現金收購 Brostrom，比該公司 26 日收盤價高出 10%，比過去 3 個月平均收盤價則高 23.6%。整項收購動用 36.2 億瑞典克朗（約 5.68 億美元）。馬士基表示，Brostrom 的 A 級股東一致支持接受此提議。集團宣布動用 36.2 億瑞典克朗（約 5.68 億美元）。馬士基油輪公司執行長史庫明聲明：公司需要拓展規模以確保組織運作符合成本效益，同時讓全球客戶接洽業務更便利。他補充，收購不會違反任何歐洲的反壟斷條文。

提高收購 Brostrom 股價

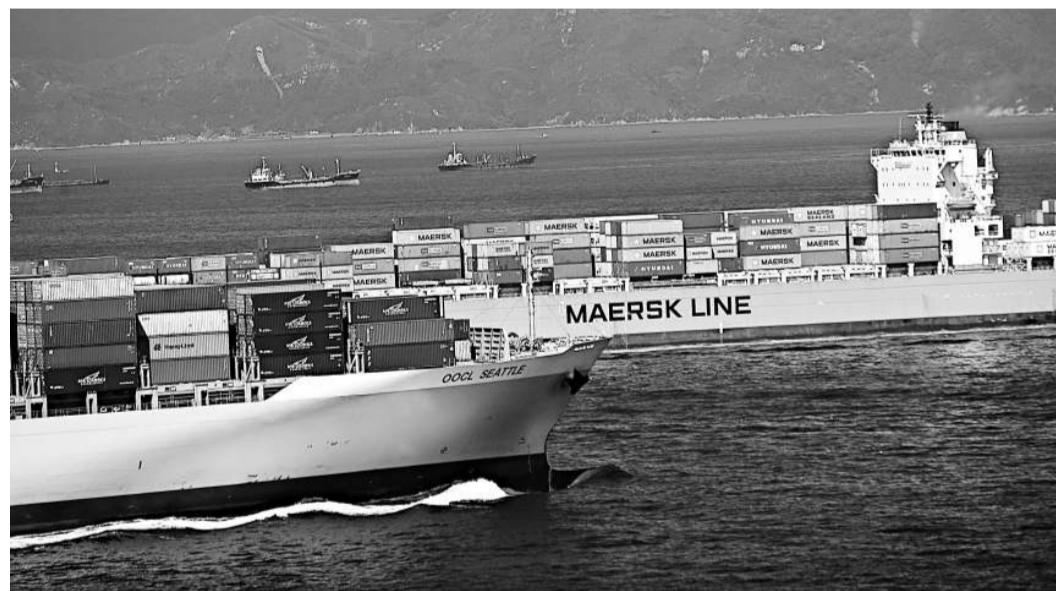
由於愈來愈多新建煉油廠遠離消耗油量大的歐美地區，選擇落腳在亞洲與中東，這樁併購案

將有助於馬士基把握油品長程運輸市場的需求。兩家公司合計擁有 301 艘化學品與提煉油品油輪，包括正在興建的 60 艘，規模將超越勁敵丹麥 Torm 船運公司的 157 艘油輪，最大程度提升馬士基集團在油運市場上佔有率至 11–12%。

冰島 Kaupthing 銀行分析師羅邵森指出，從策略的觀點來看，這樁交易很合理，「馬士基付出很高的價格，但也意味他們必須得到良好的效

益」。羅邵森說：「長期來看，提煉油品油輪市場相當熟練，但我們發現明年可能轉弱的跡象，原因是接近主要耗油地區的油品生產預料將增加，造成運輸需求下滑。」

該集團亦調整全年總純利預測至 200 至 230 億克朗，銷售額可達 3200 億克朗（約 634 億美元）。但同時強調，來年度航運市場仍要面對不少挑戰，因爲燃油成本仍會上升。



馬士基半年純利回升，油運盈利升一倍，班輪運輸開始恢復盈利

（彭博社）

高欄港 5 萬噸碼頭 12 月啓用

【本報記者方俊明珠海二十八日電】總投資 21.5 億元的珠海高欄港二期項目，2 個 5 萬噸級貨櫃碼頭正加緊建設。高欄國際貨櫃碼頭公司透露，第 1 個碼頭將於今年 12 月可建成啓用，屆時高欄港將成爲珠三角西部地區惟一的貨櫃深水港。

的施工計劃，第 1 個泊位碼頭長約 11 公里、深達 14.5 米的主航道將於今年 12 月份建成並試航運行，第 2 個泊位於明年 6 月完成。

高欄國際貨櫃碼頭公司有關負責人表示，高欄港擁有得天獨厚的區位優勢，與國際深水航線相距僅 9 海里，是珠三角西部地區唯一規劃內的樞紐港，目前高欄港 1 期兩個 2 萬噸級多用途碼頭已發展成爲珠三角地區西部最大的散雜貨中轉基地，年吞吐量達 500 萬噸。

珠江客運有限公司與一港水路客運航班表

航線	開航時間	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
珠海(九洲港)	07:30 08:00					
	08:30 10:00	海威				
	09:30 11:00	海星				
	10:40 12:00	海昌				
	13:30 16:00	海洋				
	15:30 17:00	海亮				
	17:30 19:30	海漁				
	19:30 21:30	海昌				
	21:30 23:30	海洋				
	23:30 00:00	海亮				
	00:00 01:30	海漁				
	01:30 03:00	海昌				
	03:00 04:30	海洋				
	04:30 06:00	海亮				
	06:00 07:30	海漁				
	07:30 09:00	海昌				
	09:00 10:30	海洋				
	10:30 12:00	海亮				
	12:30 14:00	海漁				
	14:30 16:00	海昌				
	16:30 18:00	海洋				
	18:00 19:30	海亮				
	19:30 21:30	海漁				
	21:30 23:30	海昌				
	23:30 00:00	海洋				
番禺蓮花山	07:50 08:30	中港碼頭	10:40 11:00	蓮花山	新鶴山	1 小時 50 分
	13:50 16:00		12:30 13:00			
	18:10 18:30		20:30 21:00			
鶴山	08:20 16:00	中港碼頭	10:40 11:00	新鶴山	2 小時 30 分	
	18:10 18:30		20:30 21:00			
斗門	08:30 17:40	江門掛港	10:30 11:00	江門	1 小時 50 分	

（逢周五、六、日）

香港國際機場水路客運航班表

航線	開航時間	香港開	開航時間	內地開	船名	航行時間
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00	12:30 14:00 16:00	17:00 18:15 19:30	1 小時 10 分		
深圳蛇口—香港機場	07:45 08:45 10:00 12:15 13:30 14:30 15:30	09:00 10:15 11:00 12:30 13:30 14:30 15:30	10:30 12:00 13:30 15:00 16:00 17:00 18:30	30 分鐘		
珠海—香港機場	09:30 10:30 15:30	12:30 13:30 17:00	13:30 14:30 17:00	30 分鐘		
中山—香港機場	10:30	12:30 13:30	14:30 15:45	1 小時 10 分		

香港上閘票價：280 元（上閘于香港西 24 號地下，假日 280 元）

香港機場快線票價：（機場五期）—180 元（上閘于香港西 24 號地下，假日 200 元）

香港機場快線票價：（