

全球382艘新船訂單被取消

中國船廠約佔總量的一半以上

【本報訊】受金融風暴衝擊和經濟衰退雙重打擊之下，國際航運業究竟有多少新船訂單取消或者擱置，數量與講法均是莫衷一是。然而，由新加坡郭氏集團投資的新加坡洋航運（Pacific Carriers）經過市場調查，稱估計被取消的新船低於400艘，約382艘，其中241艘是乾散貨船。中國的船廠所取消的訂單約佔總量的一半以上，初步估算在近2000萬載重噸。

郭氏集團是由東南亞富商郭鶴年持有，平洋航運自擁有與租用船達百艘。該公司商務董事基思·德諾姆稱，要準確統計數字十分困難，該公司是通過多種渠道與人脈關係，如透過與經營中國貿易的商人接觸、面談，從而了解知道大型船塢的設備供應，例如船用主機供貨情況等。他指出，採購船用主機一般都有交貨基準日期，以便配合大量投入建造中的船舶落成期。

乾散貨船佔最多241艘

根據一大批與中國有主要貿易往來商品數字，已知全球各地造船廠手持新造船訂單而被取消數量在382艘船。其中乾散貨船佔多數，約241艘，佔總取消新船訂單的63%，其次是大油輪69艘，佔總量的18%，其他還包括27艘貨櫃船，15艘原油油輪，6艘化工品和化工品油輪和6艘多用途船隻。

另外，餘下18艘新船訂單包括滾裝汽車船、液化氣船、無艙蓋貨輪、礦石船和其他型號船。

至於這些船在各地船廠分布情況，PCL認為涉及與中國船塢訂造而取消新船約197艘散貨船，這部分船型包括超級靈便型散貨船佔78艘。其餘巴拿馬型佔39艘、海峽型佔44艘，已經肯定離開船塢新船訂造之列。

其餘取消新單：靈便型佔12艘，8艘超巴拿馬型，4艘迷你海峽型和12艘超大型礦石船（VLOC）。

以交貨日期來計算，大部分被取消新船預期在2009年或之後交付，其中有相當部分船體鋼板已開料進行焊接船體，部分船東甚至已經第2次付

款。至於2010年或之後交付的大部分訂單，預期已被取消。

2010年後訂單全取消

PCL的商務董事德諾姆甚至提出質疑，那些由VLCC油輪改裝VLOC能否實實在在去執行，以及船舶是否可造成一個合適的交貨標準。迄今為止，估計至少有10艘VLCC舊船改裝已投入市場服務。另有17艘在船塢進行改裝。另有14艘正在等候排期或在船東計劃之中。他說，在處於目前信貸緊縮和銀行不輕易借貸情況之下，這些改裝船能否如期交船是值得懷疑的。

他還同時質疑改裝船的质量，並指出曾經有一艘改裝的VLOC船，在單一港口進行2個航次後，被當地港務執法單位以船旗國監控規定扣留檢查。

全球估計被取消新船訂單和船種分布數量

船種	船隻	佔百分比
散貨船	241	63%
油輪	69	18%
貨櫃船	27	7.06%
原油油輪	15	4.04%
化工品油輪	6	1.6%
多用途船	6	1.6%
滾裝、液化氣船	18	4.7%
合共	382	100%

全球船舶融資3400億美元

小資料

據倫敦克拉克森航運諮詢機構構資料研究部主管托普福德，日前出席倫敦城市大學與卡斯商學院在倫敦金融城的合辦大會上透露，目前全球商船船隊已達11億載重噸（DWT），但至今為止，訂造商船噸位共6.018億載重噸，是現有船隊總載重噸的55%。而全部訂造的總載重噸之中，有15%是近數年航運興旺期才下達的新單噸位，估計至少在4000萬載重噸。

他表示，這些新訂單數量實在太多，需要待新一輪全球經濟復甦時推出，較為適合，「航運業經歷了投資泡沫和2007年航運業發展大急速。」他認為，世界經濟好景和持續增長，是刺激船東拚命造新船的主因。

業內普遍認為，更多的銀行將隨之關閉船舶融資借貸的大門，但船舶融資市場崩盤面不大可能發生。根據預測，目前全球船舶債務融資額高達3400億美元，至2010年股票融資額將高達2000億美元。



江西省九江市已經形成88萬載重噸的設計造船能力，123萬載重噸的設計造船能力正在建設中。規模以上造船企業15家（新華社）

挪威銀行期船東遵守合約

【本報訊】面對經濟衰退、信貸收緊出現的船東違約不履約信託合同，挪威銀行最近在奧斯陸總部發出一份對一旦違約，銀行應持有何種態度的電郵信件，表示將以違反合約多寡作為標準，來看待與客戶重新對話的機會，商討貸款利率限定等問題。若船東單方面行動，搞得不好的，有可能會影響到客戶未來信用評級和投資。

在一封通過網上查閱與回覆的電子郵件中，該銀行未有正面回應究竟客戶違約的情況有多深，但表示破壞合約在銀行眼中，被視為一個機會，會提高銀行借貸給客戶所要承擔的利息多與少。該銀行又說，在其他類型合約潛在緊縮情況之下，這也算是一個機會來重新就貸款與定息問題交換意見。銀行強調視乎整體財務狀況，來決定基本態度，為減少風險而需要額外的安全性或減少貸款額。

挪威銀行是全球第二大船舶融資銀行，這種明確態度的立場表明，目的是避免使用者破壞合約，而最後令借款人強制申請破產，違反合約通常不會導致貸款損失準備金。銀行也表示，已批出但未被取用的信貸額度大約在300億挪威克朗，這批信貸額不但用在新造船的資金上，還批出但仍未被使用在營運週轉上。

銀行還表示，將遵守其承諾，但一旦發生違約時，銀行有權重新談判，「規模以上的新造船預計基本上仍處在目前水平」。「像往常一樣，再還款和預付款將導致投資組合會減少」。

「與此同時，我們將繼續為核心客戶做一些新的業務。對於在2009年交船的船舶，我們對已批出貸款給予資助。否則，它會影響到整體信貸資質和盈利」。

中國船廠被取消訂單總量、船型和載重噸

船型	艘量	佔百分比	載重噸(估計)
海峽型	48	24.3%	816萬
巴拿馬型	39	19.8%	234萬
超巴拿馬型	8	4.1%	64萬
超級靈便型	78	39.6%	468萬
靈便型	12	6.1%	48萬
超大型礦石船	12	6.1%	336萬
合共	197	100%	1966萬

清連高速本月底完工



高等級公路已深入到內陸省份

【本報記者井欽聞深圳一日電】由深高速投資控股、清連高速公路上3座特大高架橋主體工程相繼建成，並在高達100多米的「華南第一高橋」陽山杜步1號大橋上舉行了杜步特大橋全橋合龍慶典，標誌著清連高速公路三大控制性工程順利完工，為12月底按期完工通車提供了保證。

清連高速位於廣東省西北部，連接清遠及毗鄰湖南的連州鳳凰嶺，總長200多公里，是在原清連一級公路基礎上進行的高速化改造，項目總概算約54億元，由深高速聯手廣州越秀集團共同投資開發。其中，深高速擁有76%股權，項目於2005年12月正式動工，並計劃2008年12月底完成全部路面工程。目前，項目工程已進入輔道、連接線及封閉工程的施工階段，可望在今年的12月26日全線通車。

有市場分析人士指出，清連高速全長215公里，是深高速現有路段總長的2倍，接近於再造一個深高速。而根據清連高速通車後的車流量測算，年通行費收入應超過8億元。

長航重慶造船基地投產

【本報記者韓毅重慶一日電】重慶長航東風造船廠投資3億元人民幣（下同）建設造船基地，於日前竣工投產。其年造船總量將達30萬載重噸，新增造船產值近20億元，新增利稅上億元，出口創匯超過2億元，為重慶市新增就業崗位5000餘個，該工程是重慶打造長江上游航運中心，建造出口船、萬噸船、特種船、出口創匯基地的一個全新的亮相與展示。

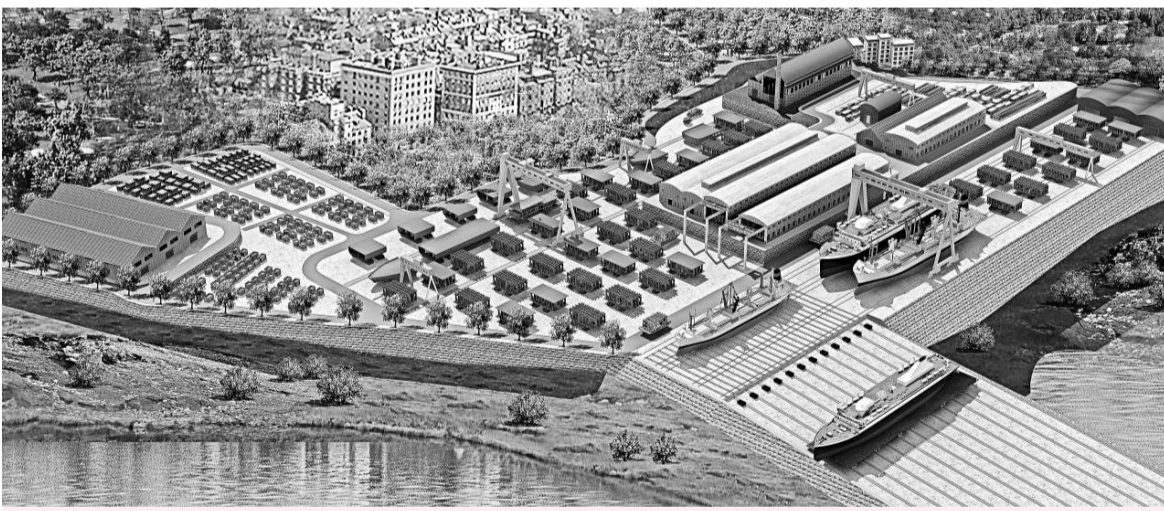
年造船量將達30萬噸

重慶長航船舶工業實施的擴能技改工程，對現有造船設施實施改擴建的基礎上，重點新建長500米、寬65米，改建長350米、寬50米船台各一座，實現可以同時開工建造9艘萬噸級船舶；新建長190米、寬142米，擴建長200米、寬120米的機械式下水滑道及設施各一座，實現萬噸級船舶常年下水。該項目新增分段裝焊平台等造船生產場地18萬平方米，使造船場地總面積達26萬平方米；新配10噸至200噸的龍門式起重機、150噸液壓平板車、125噸船台小車等大型設施100餘台套，實現大型構件及船體分段的加工、裝配、吊運及船台合龍流水線作業。

東風造船廠建成了具有國內先進水平的分段裝焊、理料、管子加工、艙裝件集配及除鏽塗裝生產線等現代造船配套設施，實現造船方式從正裝整體建造的傳統工藝轉變為分段預製、船台合龍總裝的現代造船

模式。萬噸級船舶下水由落後的人工落墩、氣囊下水變為液壓小車升降自動行走，斜架車下水放入長江的機械方式。

希臘船東伊戈爾·耶魯斯耶夫在慶典儀式上接受本報記者訪問表示，之所以選擇東風造船廠是看重長



東風船廠基地效果圖

(本報攝)

航船舶建造基地的自身實力，他的先進理念、設計、技術以及重慶市政府對長航基地的支持，長航對客戶負責，讓客戶有安全感，而且重慶的地理位置優越，能夠有效、妥當的在三峽下水試。

世界最大浮船塢在滬投產

【本報實習記者李麗玲上海一日電】11月29日下午，世界最大的30萬噸級「中海峨眉山」浮船塢在上海舉行竣工投產儀式。這標誌著上海從此有能力承接全球各類船舶的維修、改裝工程。

將近5個足球場

由中船集團下屬的上海船舶設計院負責設計，中國海運集團下屬的中海工業有限公司自行建造的「中海峨眉山」浮船塢，總長410米，型寬82米，內場闊寬72米，將近5個足球場。型深28米，相當於10層樓的高度，最大沉深20米，舉力85000噸，可承修1萬噸標箱以上的集裝箱和目前世界上最大的油船和散

貨船。自重4.2萬噸，耗用3.8萬噸鋼材，總投資5.8億元人民幣。可以實現中央控制遙控操作，是目前世界上體型最大、技術最先進的浮船塢。

2007年8月，浮船塢在中國海運江蘇造船基地江都三江營基地開工，經設計、施工人員416天艱苦奮戰，今年9月28日在中海江蘇造船基地正式下水，10月2日，自重4.2萬噸的浮船塢從江蘇省揚州市順長江而下，拖航50多小時，於10月4日抵達上海長興島。拖航隊總長度超過635米，寬約102米，26艘海巡艇、7艘護航艇全程維護安全，創下長江航運史上大型拖帶尺度的之最。「中海峨眉山」浮船塢的外形像一隻碩大的長方

黔湘共建銅仁鳳凰機場

【本報記者吳瑤瑤貴陽一日電】日前貴州銅仁地區攜手湖南省湘西自治州，共同爭取將銅仁大興機場更名銅仁鳳凰機場，並積極支持機場擴建，銅仁地區同意鳳（凰）大（興）公路延伸直通機場。

銅仁大興機場是貴州省2001年改擴建通航的省內首個支線機場，投資1.63億元，距銅仁市中心區21公里，距

鳳凰縣城34公里。目前，已開通有銅仁至貴陽、北京、廣州、桂林等航線。日前，在此基礎上，銅仁地區、湘西自治州與貴州省機場集團有限公司聯手合作，共同爭取將銅仁機場更名銅仁鳳凰機場，並按國內重點旅遊機場4D標準進行擴建，銅仁地區還同意鳳大公路延伸修建至機場，屆時鳳凰至機場路程將縮短7公里。

珠江客運有限公司 粵一港水路客運航班表

航線	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	中港碼頭	海威	1小時10分
	08:30	11:45		海龍	
	11:30	14:00		海昌	
	13:30	16:00		海洋	
	17:30	17:30		海濱	
番禺(蓮花山)	08:40	09:00	中港碼頭	海濱	1小時50分
	10:30	11:00		海池	
	12:30	13:00		海珠	
	14:30	15:00		東區二號	
	16:30	16:30			
龍山	08:20	16:00	中港碼頭	新龍山	2小時30分
	08:20	15:30		高明	2小時45分
澳門	08:30	16:10	江門洪橋	1小時50分	

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
東莞虎門—香港機場	08:15	10:15	中港碼頭	中山	1小時10分
	14:45	16:00		逸仙湖	
深圳蛇口—香港機場	07:45	10:00	中港碼頭	翠亭湖	1小時30分
	15:30	17:30		翠亭湖	
珠海—香港機場	09:30	12:40	中港碼頭	岐江	1小時55分
	15:30	17:30		興中	
佛山—香港機場	07:30	08:30	中港碼頭	順德	1小時55分
	08:30	10:00		順德	
江門	08:30	10:00	中港碼頭	順德	1小時55分
	10:45	11:00		順德	
肇慶	13:30	15:00	中港碼頭	順德	1小時55分
	15:20	17:30		順德	
肇慶	08:20	13:40	中港碼頭	順德	1小時55分
	18:00	20:20		順德	

簡訊

唐寶麟任Seabury Asia董事長

美國Seabury Group LLC昨天宣布成立香港子公司Seabury Aviation & Aerospace Asia (Hong Kong) Ltd, 辦事處設在香港，航空及航運業資深人士唐寶麟任董事長。

Seabury成立Seabury Asia是為應對Seabury的亞洲航空、航運及海運客戶對Seabury的金融諮詢、戰略和運營諮詢服務日益增長的需求。另外加入Seabury Asia還有擔任副總裁的Ian O. Malin。

Malin在Allco有超過8年的資產融資和租賃經驗。

內蒙額濟納海關開關

【本報記者張萌、通訊員達夫、捌拾實呼和浩特一日電】中國額濟納海關開關慶典在內蒙古額濟納旗隆重舉行。

2005年6月，國務院同意內蒙古阿拉善盟額濟納旗口岸常年開放並設立海關等聯檢機構。2006年9月，海關總署批准設立額濟納海關。2007年8月，額濟納海關籌備處正式成立並進駐策克口岸開展籌建和監管工作，今年4月順利通過國家常年開放驗收。與此同時額濟納海關籌建工作於今年10月完

成並順利通過驗收，經海關總署批准，日前正式開關，開始對外開辦海關業務。策克口岸是內蒙古自治區第三大陸路口岸，對外幅射蒙古國多個資源富集省份，對內幅射蒙、甘、寧、陝、青等五個省區。

粵機管SITA簽合作協議

【廣東省機場管理集團公司昨與國際航空電訊集團(SITA)簽署合作協議，採用後者的機場連接開放式共用離港系統和行李管理解決方案，擬為白雲國際機場提供服務。白雲國際機場年旅客吞吐量達3400萬人次，目標在2013年達到年旅客吞吐量8000萬人次，成為全球最繁忙的15個機場之一。