BDI指數全年急跌91%

市場表現好壞參半 船東惶恐憂變數

【本報訊】時光荏苒，歲月如梭，在剛過去的08年裡，全球航運市場可謂是驚濤駭浪，作為晴雨表的波羅的海綜合運費指數（BDI）在最後一個交易日以報774點低位收場，與上年同期相比，狂跌91.5%，淨跌8369點。若以同年五月歷史性最高峰的11793點相比，整整下跌了11019點，跌幅亦高達93.5%。

倫敦航運市場一些資深海運分析員是如此形容08年風雲多變的市場：「沒有揮手，但淹沒在波濤洶湧的海水之中」。全年波動驚濤駭浪；船東是悲喜交集、忐忑不安；下半年變壞情況低銷了上半年的好景，收入是極度不穩定。

全年表現極不穩定

按照傳統慣例，波羅的海航運交易所是以08年12月24日爲全年最後交易日，當天報774點，比上日跌10點，跌幅在1.3%，而經改制的新措施規定，該所將提前在09年1月2日公布BDI今年指數。

在08年的三大船型中。海岬型（BCI）報1337點，巴拿馬型（BPI）報558點，超級靈便型（BSI）報421點，與上年同期相比，全部明顯下跌，其中BCI的跌幅最深，創下25年來歷史最低，日租金收入還低於日經營成本6600美元（下同）。

據希臘Dryship公司對乾散貨船運輸長期數據綜合分析顯示，BCI最後一個交易日現貨日租金報8889美元，與上年同日的15.0957萬元相比，下跌了58.9%。而BPI日租金報4476元，同比狂跌71%，超級靈便型日租金報4405元，同比明顯下跌74%，情況之慘烈，實屬罕見。

受到全球金融風暴波及擴大，重創商品流通及消費力道，各大小型船市場乃無一倖免受到拖累，幾乎全面崩盤，尤其對海岬型船市場衝擊至深，BDI連翻重挫，自08年5月下旬締造11793點歷史最高後掉頭反轉，歷經6個月連翻下墜，整數關卡持續失守，10月底跌破千點，雖11月上中旬曾受到巴拿馬型船以下船型市場出現小幅反彈的抬拉，BDI曾同步止跌反彈，迄11月下旬巴拿馬型船以下船型市場反彈結束而告回軟，BDI缺乏支撐而同步下跌，12月上旬指數挺700點無法守住，續下探至672點，雖BCI已有止跌跡象，惟BPI未止，致BDI有續探新低可能，從歷史高點迄今下挫幅度逾九成以上。

多數經濟研究機構認爲此波及全球金融海嘯重創全球經濟，引發工業生產縮小或停產，勞工失業創新高，出現通貨緊縮，明年上半年將是最艱困時期，下半年全球金融危機應可逐步化解。

同時，迄今新興經濟體受到影響有限，經濟成長動能依然存在，下波全球經濟復甦應由新興市場發動，展望明年下半年全球經濟將觸底回春。惟航運市場船噸供給展望未來1−2年超額過剩問題益加嚴重，預估近1−2年新船噸運力交付進入高峰期，拆船速度遠遠落後交船速度，應很難抵銷船噸運力增加，因此，儘管樂觀預期明年下半經濟活動會好轉，貨載需求有機會復甦，但市場船噸過剩的夢魘還是揮之不去。

摩通預測開市再跌

另據摩根大通香港分行昨日剛發表一份專題報告，預測明天公布09年第一個交易日的波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）仍然會跌，延續聖誕以前的跌勢。

報告表示，未來乾散貨市場情況仍受兩大負面因素影響。一是運力過剩的情況正不斷惡化中，該行表示，現時被「閒置」乾散貨船數目已達140艘，預期有關數字會在短期內上升至200艘。二是在供應減少和美元疲弱下，油價仍持續下跌，顯示市場對原材料的需求已明顯減少。

中國去年增廢金屬入口

另一項決定乾散貨市場狀況的指標是中國對鐵礦砂的需求。有鋼鐵業分析師透露，中國在08年11月起開始增加廢金屬入口，相反與鐵礦砂出口商的合約談判卻停滯不前，令乾散貨運輸市場前景蒙上陰影。不過該行仍然樂觀，認爲即使中國鋼鐵業與必和必拓和淡水河谷在進口鐵礦砂合約談判上正陷僵局，仍顯示中國對鐵礦砂的需求依然存在。不過，在經濟環境惡劣下，全球對鐵礦砂的需求都必然會較原來預期爲少，包括中國在內。

海岬型貨輪需求疲弱，BDI很難指望上升

未來吳淞口新碼頭屬於海洋型郵輪碼頭　（本報攝）

截至24/12/2008止波羅的海乾散貨綜合運費指數(BDI)　774點　(−10)　−1.3%

項目 ＼ 船型指數	海岬型船指數(BCI)			巴拿馬型船指數(BPI)			超級靈便型船指數(BSI)		
指數　(點)	1337	(−8)	−0.6%	558	(−13)	−2.3%	421	(−9)	−2.1%
現貨日租金(美元)	8889	(−63)	−0.7%	4476	(−105)	−2.4%	4405	(−91)	−0.2%
對上一日日租金(美元)	8952			4581			4496		
與上年同日比較日租金(美元)	150957			62746			59310		

吳淞口國際郵輪港開工

【本報訊】上海吳淞口國際郵輪港已於日前破土正式動工，預計在2010年4月投入使用。

吳淞口國際郵輪港規劃選址在吳淞口炮台灣區域的長江岸線，由寶山區與上海長江航運公司共同出資建設。規劃建設的郵輪港口碼頭長1500米，寬30−40米，碼頭前沿水深9−13米，碼頭建成後可以同時停靠10−15萬噸級的大型郵輪3艘。碼頭陸域配套設施建築5萬餘平方米，爲國內外遊客提供舒適便捷的候船、通關、換乘、旅遊等多項服務。

上海吳淞口國際郵輪港項目計劃2009年底完成碼頭、引橋、通關大廳等水域工程施工，形成碼頭靠泊能力；陸域配套工程力爭與水工工程同步開工，2010年4月主要配套設施建設完成投入使用，並按照服務上海世博會的要求，與世博場館和北外灘國際客運中心對接。

根據規劃，在吳淞口濱江區域發展布局方面確定了「一心、三區、八主題」的發展模式。以郵輪碼頭、港口功能爲核心，分步開發建設寶山濱江地帶，逐步建成以國際郵輪港和國內遊船碼頭綜合配套爲主導、融生態景觀與旅遊服務，現代商務於一體的綜合性城市濱江新面貌。

從長遠發展上，上海吳淞口國際郵輪港主要停靠大型國際郵輪，與北外灘國際客運中心功能互補，組合形成上海接待各類型國際郵輪的能力。

鹿特丹港08年貨量創新高

【本報訊】鹿特丹港務局昨日公布，08年總吞吐量爲4.2億噸，較07年上升2.7%。該港務局總裁斯米茨預計，2009年形勢逆轉，估計該港全年貨量最多只能維持在4億噸左右，全年跌幅更可能最終高達8%。

鹿特丹港（圖）08年總吞吐量全年上升2.7%，不過貨量在第4季已出現明顯跌幅，10月份下跌7%，11月份下跌9%，12月份亦跌7%。斯米茨承認，即使早已預期貨量會下跌，不過跌勢之大卻爲他始料不及。他表示，09年上半年的經營環境將十分惡劣，全年貨物吞吐量只會維持在4億噸左右。他預期最終全年貨量跌幅必定會高於5%，甚至會達到8%。不過他認爲，到第4季可望漸見復甦。

斯米茨表示，鹿特丹港比其他歐洲西北部港口仍稍有優勢，因爲該港港務費亦較對手略低，引航費亦已下跌7%，加上船公司轉用較大型的櫃船，該港的深水碼頭設施亦明顯佔優。

陝西神木府谷高速開工

【本報記者董曉西安三十一日電】陝西榆林至商州省級高速公路神木—府谷高速公路昨日開工建設。該段高速公路是連接陝西陝北、關中和陝南三大經濟區第二條高速通道榆商線的重要組成部分，也是國家級能源基地榆林神府煤田煤炭東運的唯一高速通道。

據陝西省交通廳消息，該工程路線起於榆林市神木縣喬家樑，止於延安市府谷縣磧墀鄉，跨越黃河後，與山西省規劃建設的忻州—保德高速公路相接。路段主線全長59公裡，總投資56億元，全線按雙向六車道高速公路標準建設。全線擬建橋樑100座，隧道14座，橋隧佔路線總長的48%。全線設互通式立交5處，養護工區及管理所各1處。該項目計劃於2011年底建成通車，建設工期3年。

廈深鐵路大貨場明年動工

【本報訊】廈門市鐵路建設指揮部決定該市重大的鐵路建設項目——前場鐵路大型貨場初步設計，於日前獲得鐵道部批准。根據初步設計方案，前場鐵路大型貨場佔地5429畝，一期投資15.6458億元，預計明年上半年動工。

前場鐵路大型貨場是廈深鐵路主線的一個配套項目。工程可行性報告於07年9月取得國家發改委批覆。08年12月由市鐵路建設指揮部前場項目部與廈門港務集團等3家企業抽調人員組成籌備組。該鐵路大型貨場的基本戰略定位爲國際一流的鐵路貨運綜合型、樞紐型和現代生態物流產業基地。

鐵路作業區規劃分2期建設，第一期2011年與廈深鐵路同步建成，第2期於2020年建成；其他物流功能區規劃分3期建設，第1期2011年建成，第2期2015年建成，第3期2020年建成。

該貨場由南昌鐵路局、廈門市共同組建項目公司建設，雙方擬各佔50%的股份。其中廈門市目前有港務控股集團、象嶼集團、夏商集團等單位參與籌建。

日郵成立緊急委員會

【本報訊】日本郵船昨日在東京宣布，爲應對今次海運業低潮，決定成立「緊急委員會」，由社長宮原耕治帶領，檢討貨船和物流業務的基本發展策略，並制定2009年具體發展計劃。委員會由今天起正式開始運作。

宮原在較早前表示，今次國際航運業低潮會持續4至5年，2009和2010年的市場情況將尤其惡劣。該公司日前亦已宣布在今年4月更換高層，由現年56歲的工藤泰三接任社長一職，而現社長宮原轉任董事會會長，現會長草刈隆郎則出任公司顧問，爲進行革新鋪路。

國際空運量11月全面收縮

【本報訊】國際航空運輸協會(IATA)周二公布數據顯示，08年11月份國際航空客運量下降4.6%，貨運量更下降13.5%。這是「9・11」恐怖襲擊事件以來全球航空業業績最差的一個月。

專家熱議防海盜措施

本報記者　鄭鈞元

索馬里海盜在亞丁灣海域橫行，嚴重威脅海員和貨物的安全，中國海軍上周終於特遣軍艦前往該水域執行護航任務。不過，此前多國海上聯合部隊的行動未見得有重大成效，各地海事專家和船公司正在不斷進行檢討，務求盡快得出更可行的辦法。

美國海軍情報局高級海事分析師德拉貢內特日前在華盛頓出席美國傳統基金會主辦的研討會時表示，此前各國派出的海上聯合部隊過去數月在索馬里海域的軍事行動未見效果，是由於各國船隊只專注保護國民，軍事行動亦都未有得到有效的統籌。加上每艘護衛艦的保護能力亦有限，不少船公司都不願意等候護衛艦保護，因爲延遲付貨的代價可能比付保險費更高昂。

突發準備時間15分鐘

他表示，由於部分駛經該水域的船隻得不到武裝部隊保護，海上聯合部隊亦只能鼓勵船公司多作迴避演習，或配備消防喉，必要時可以水柱抵禦海盜。不過，現時聯合國公約並不容許商船攜帶軍火到船上，商船駛經危險水域仍須冒極大的風險。

英國保安及風險管理公司Aegis Defense Services副總裁唐納德表示，即使有武裝部隊或海軍配備致命武器，實際上亦大約只有15分鐘時間發現海盜，然後準備反擊，因爲大部分海盜在展開正式攻擊前，外表與一般漁民無異，護衛船隊必須懂得分辨漁民和海盜，以防商船被施以偷襲。他又指，護衛船隊亦必須學會準確分辨漁民和海盜，避免傷及無辜。

唐納德亦認爲，使用致命武器對付海盜並非上策，反而可能增加貨船遇襲的風險。因爲海盜可能會在每次發動襲擊時，都會抱着背水一戰的心態，因此對船隻施行更猛烈和兇殘的攻擊，然後迅速撤退，令商船的處境更危險。他表示，現時海運業界都未就如何減低被海盜襲擊的風險達成共識，他認爲不同類型的船隻運載不同的貨物，行駛亞丁灣都存在不同程度的風險，需要採取的措施亦不一樣。

高速航行可避風險

不過，部分大型船公司已發出一系列內部指引，期望防止海盜襲擊。丹麥馬士基海運服務高級副總裁卡梅爾表示，旗下駛經海盜區域的船隻的乾舷高度必須超過10米，或者航速可高於18節。假如有關船隻未能達到以上要求，必須請求武裝艦船護航。馬士基曾因此將3艘小型集裝箱調離該水域。卡梅爾透露，該公司旗下乾散貨船會減少載貨量，減輕船身重量，以達到船舷高度必須超過10米的要求。

根據美國海軍情報局資料顯示，索馬里海盜確實未曾成功在日間襲擊航速達15節的船隻，因此該局呼籲，所有途經亞丁灣海域的船隻必須以最高航速行駛，加快航速和確保乾舷高度亦成爲業界普遍預防海盜襲擊的措施。

機房下設安全室

除此以外，馬士基更建議船長在機房下設置一間「安全室」，成爲船員在受到海盜襲擊時的避難所。當中不但會設有緊急通訊設備和食水等維生物資，船員亦可在「安全室」內關閉操舵系統，阻止海盜操縱船隻，等候軍方前往救援。該公司在船長指引中規定，船隻必須供照指定的航線行駛，並定時與軍方檢查站聯絡。船隻仍會在夜間才會駛經危險水域，嚴密監視附近水域情況。該公司正準備爲海員購置夜視鏡和遠程聲音探測裝置，務求海員能盡快爲突發情況作出應變。

早前各家船公司如馬士基、挪威前線和新加坡平洋航運等已經決定將貨船繞道南非好望角，不駛經亞丁灣。不過業界透露，繞道會令運費增加3成，每艘船約須每日多付2萬至5萬美元，到港日期亦最少延遲兩星期，並不見得是上策。

特稿

法國海軍特種部隊全副武裝，在亞丁灣水域執行任務　（法新社）

珠江客運有限公司　粵—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 08:30 09:30 11:30 13:30 15:30 17:30 19:00	08:00 10:00 11:45 14:00 16:00 17:00 17:30	中港碼頭	海威 海琨 海昌 海洋 海亮 海濱 海弛 海珠 東區二號	1小時10分
	08:40 10:30 12:30 14:30 16:30 18:00* 19:30 21:30	09:00 11:00 13:00 15:00 16:30* 18:00 19:30 20:30 21:30	港澳碼頭		
番禺蓮花山	07:50 10:40 13:50 18:10	08:30 10:00 16:00 18:00	中港碼頭	蓮山湖 三埠	1小時50分
鶴山	08:20	16:00	中港碼頭	新鶴山	2小時30分
高明	08:20	15:30			2小時45分
斗門	08:30	16:10		江門掛港	1小時50分

(*逢周五、日)

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
中山	07:30 08:30 10:00 13:00 15:00* 16:00 18:00 20:00	08:00 09:30 11:30 14:00 16:00 17:30 20:00	中港碼頭	中山 逸仙湖 翠亨湖 岐江 興中	1小時30分
	09:00	18:00	港澳碼頭		
順德	07:30 08:30 10:45 13:30 15:20 18:00	08:30 10:00 11:00 15:00 17:30 20:20	中港碼頭	順德 順水 順風 順景	1小時55分
江門	08:30★ 14:00◆	09:00◆ 15:30★	中港碼頭	蓬萊湖 五邑湖	2小時30分
三埠(水陸聯運)	08:30 16:00	7:29 13:59	中港碼頭	中山航線水陸聯運	4小時
肇興(水陸聯運)	08:20	13:40	中港碼頭	高明航線水陸聯運	4小時

(*掛港機場碼頭 ★掛港斗門 ◆掛港澳門)

香港國際機場水路客運航班表

航線	開航時間	
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00 17:35	1小時10分
深圳蛇口—香港機場	07:45 08:45 10:00 11:15 12:15 13:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:15	30分鐘
珠海—香港機場	09:30 12:40 15:30	50分鐘
中山—香港機場	10:30	1小時10分

・香港上環售票處—2859 1595（上環干諾道西24號地下，假日休息）
・香港中環港澳碼頭售票處（中環信德中心322舖）
・香港國際機場售票處（機場五樓）、台北及高雄機場候機大廳
※高明、鶴山爲聯合航線；三埠線同中山合作爲水陸聯運；斗門線爲江門航班掛港。

航線	開航時間	
香港機場—東莞虎門	12:30 14:00 16:00 17:00 18:15 19:30	1小時10分
香港機場—深圳蛇口	09:00 10:15 11:00 12:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:20	30分鐘
香港機場—珠海	12:15 14:15 17:00 19:40	50分鐘
香港機場—中山	15:40	1小時10分

・九龍尖沙咀中港城售票處—2736 2612（尖沙咀廣東道西33號1字樓）
・九龍上海街售票處—2730 4774（九龍上海街3號地下，假日休息
※香港中旅、錦倫、新景、康泰、西敏各大旅行社均有代售市區船票

查詢電話：2858 3876　網上購票更方便——網址：http://www.cksp.com.hk