風帆動力郵輪設計面世

【本報實習記者張淑敏報道】歐洲世騰（STX）造船集團上周初在網站中，公布環保概念郵輪「Eoseas」號船身、甲板及客艙設計圖。該郵輪使用可再生能源，有助減少排放溫室氣體。

用液化天然氣為燃料

據設計，「Eoseas」號船上建有5枝桅杆，桅杆上安裝6張面積共1.244萬平方米的大帆。6張大帆將收集的空氣以管道引導、注入船底打出氣泡作氣墊作用，增加水動效力，推進船隻，推進功率可達20000MW。

◀「Eoseas」號環保概念郵輪形象復古，裝上大帆的桅杆，如古代商船，但其風力推進水動系統卻十分創新

該郵輪亦會採用液化天然氣（LNG）作爲燃料，進行發電、加熱和冷卻。另外，郵輪將設置太陽能儲電板收集太陽能供電；其雙重外殼板設計更有作爲天然空調系統之效。郵輪主要使用可再生能源，限制溫室氣體排放量。

爲完全配合於法國聖納澤爾造船廠發展的船舶環保要求，該郵輪更會使用循環使用水、回收使用上層甲板的雨水、以及使用從處理廢物時回收的能源。

郵輪船身長305米、型寬60米、機艙要符合最少人數監控證書（UMS）105000。船上將設客艙1403個，可載客3311人；船員艙555個，可載員1089人，即合共4400人。

「Eoseas」號由集團名爲「Ecorizon」的環保策略計劃研發，計劃重點針對船舶的環保方案，目標爲保護水資源和生態系統，維護地球自然資源，限制人類活動的影響。

▲「Eoseas」號郵輪設計豪華，符合環保原則，相信能吸引追求環保的旅遊人士登船，感受低污染航程

歐洲貨主責航商高徵THC

有航商月虧損高達500萬美元

【本報訊】經濟衰退，海貿貨量減少，船公司收縮業務，不少貨櫃船要停航「休息」，但仍然有班輪公司，在歐洲港口不動聲色將惹人反感的碼頭處理費（THC）提高，甚至有部分加費竟高達三成，引起貨主大為不滿，紛紛開腔提出質疑。

據國際大買家——Mars集團的採購部主管菲利普・貝格爾在倫敦表示，當開拓一個新市場，通常不希望看到價格上升，以免嚇走客戶，他對今次THC收費增加額之大表示吃驚。

徵高附加費嚇走客戶

貝格爾同時任歐洲付貨人委員會海運委員會主席，據他調查所得，船公司已在漢堡、鹿特丹和安特衛普等歐洲大港口，將每標箱THC收費上升由二成半至最高的三成。他表示，一直以來，貨主與航商對應否收THC存在着一個頗大的爭論，船公司向貨主徵收的THC，完全高於碼頭商向船公司收取的THC。

班輪公司在歐洲大型碼頭收THC，被歐洲付貨人組織猛烈「炮轟」

儘管貨主不反對船公司徵收合法合理「收回成本」的費用，但貝格爾表示，THC背後的收費結構存在着「不透明」，他所指的不透明是船公司可以憑自己的想法隨心所欲地發揮。

在倫敦舉行的「全球航運集裝箱化國際會議」發言中，他強烈表達了歐洲付貨人的觀點。他指出，一部分班輪公司甚至在多式聯運項目上亦收附加費，這種「矛盾」對經營模式轉變帶來了很大的破壞。

他以燃料附加費調整作對比指出，同樣存在欠透明度，而該附加費也有廣泛意義，令不少貨主加重負擔。在評論近期新一輪的運費恢復的過程中，他認爲，再次「帶回來不好的回憶」。

他還就上述的看法和言論概括爲兩句總結：悲觀派認爲，那些人永遠不會改變；而樂觀者則說，他們需要時間來改變。

比喻買糖果不問價錢

作爲回應，歐洲班輪事務協會（ELAA）負責人邦恩對貝格爾的看法不敢正面回答，只表示船公司以徵收THC來達到自設的目的講法，是「行業神話」。當問到THC並沒有細分爲透明化的成本組成部分時，邦恩則以買糖果作比喻來反駁，當他買Mars產品，一般情況之下，是不會去查詢那種牌子朱古力的價格。

對於近期的運費調整，邦恩表示，船公司經常會檢討來衡量會否調整運費，以目前的經濟衰退和海貿不振，他們更有理由會如此做。他指出，船公司正在流血，實際上是現金出血，他曾經聽過一家船公司在亞歐線上，每月虧損高達500萬美元，他們不能再長此下去。

蘇霍伊中型支線機「噴射—100」型飛機，出廠後由戰機護送往莫斯科進行試驗　（美聯社）

俄羅斯中型支線機試飛

【本報訊】據《今日俄羅斯》報道，俄羅斯計劃民用中型飛機超級噴射-100（Superjet-100）首次商業飛行在2010年初進行。2架樣機上月底前往莫斯科的試驗場。

蘇霍伊民用飛機公司（Sukhoi）研發的這種飛機，正接受一系列嚴格檢驗，之後將進行大批量生產。據蘇霍伊民用飛機公司總裁波戈斯揚說，已經收到100份飛機訂單，公司到2011年底全力應付該項工作。他表示，Superjet-100的市場地位牢不可撼，不會受到全球金融危機的影響。

他表示：「計劃在今年11月完成對這種飛機的國際認證，明年初實施第一次客運飛行。」根據初期計劃，他們將在今年12月首批Superjet-100客機交付給俄羅斯蘇聯民用航空總局。迄今爲止，位於俄羅斯遠東地區共青城的該公司的飛機製造廠已經生產2架Superjet-100飛機。2架飛機上月底在2架Su-30戰鬥機和一架「雅克-40」民用機的護送下，飛往莫斯科附近的一個試驗場，準備接受進一步的檢驗。

Superjet-100客機是用作支線飛行的民用飛機，俄羅斯將用它取代國內陳舊的圖-134和圖-154機。此外，俄羅斯還希望把它打入國際市場。2008年「蘇霍伊超級100」客機公開亮相後，於同年5月進行第一次飛行。

日本中型船廠缺資金停業

【本報訊】日本Kanasashi重工證實因無法獲得所需貸款資金支持，現已停業。這是至今爲止所聽到的日本第一家造船企業在金融風暴之下出問題的船企。

該船廠自公布截至3月底的財政年度業績後已停工，原因是銀行拒絕借錢。而日本媒體表示，該船廠已通知供應商和其他有業務關係的公司，原本3月份應支付的金額，因本身資金不到位，目前只好暫停支付。

據倫敦克拉克森機構的資料顯示，Kanasashi重工手持訂單足夠開工三年，總共有16艘船，主要是散貨船，介乎21500至33400載重噸，其中8.9艘現代型散貨船是該船廠新開發的型號，總量約價值722億日圓（約7.26億美元）。

該船廠在07財政年度錄得虧損7900萬日圓，預期08財政年度虧損額上升至23億日圓。Kanasashi重工爲什麼要在經營上搞得如此糟糕，日本報紙未見有透露，但消息認爲該船廠若接到一批新訂單的話，相信還是會有一定盈利的，但估計將會在09年財政年度之後，盈利額可能在100億日圓。

一位公司負責人表示，我們沒有料到會面對如此的局面，截至昨天爲止，我們還沒有作出任何的準備善後工作，例如法律的清盤程序。

Kanasashi重工原本在日本主業是修船業，因見到前2年全球海運業火爆，大量新船訂單蜂擁而至，眼見不少日本船廠賺錢，該船企改變業務方針，由修船轉向造船，欲分一杯羹，但對前景判斷缺乏長遠眼光，實力亦不雄厚，在金融風暴中缺乏銀行支持而停工。

日郵新社長埋怨新船太多

【本報訊】日本郵船（NYK）新社長工藤泰三（圖）日前正式在東京就任，首度開腔關注NYK和其他班輪公司訂下大量新船訂單，表示這種做法最終嚴重影響運力供求平衡。他認爲，要改變擴充船隊的固有發展傳統方向，轉以可持續發展的新模式經營。

工藤認爲，雖然業界以往已多次體驗運力過剩造成的苦況，不過全球班輪公司仍不願錯過貨運需求暴漲的機會，無止境地制訂新船訂單數量，NYK本身亦不例外，他本人對此感到遺憾。他又指，現時班輪公司受運費過低和集裝箱船供過於求兩大因素衝擊，難免要錄得巨額虧損。

他表示，雖然不會考慮撤出集裝箱海運市場，但會減低對該市場的依賴。工藤還指出，龐大船隊是船公司現時虧損的主因，堅持船隊規模最終只會不斷推高成本，因此NYK必須改變以擴充船隊作爲首要的發展模式，而轉以一種可持續發展的新模式經營。他表示，船隻是削減成本的重要工具，因此要將控制船隊開支的手段變得更靈活，例如在市場運力供應過多時適當調配船隻，供應不足時依賴租用其他公司的船隻。

他認爲，集裝箱船供求逆差會逐步收窄，因爲在現時不正常的市況下，新船訂單已不再出現，拆船數量亦正上升。對於目前全球經濟危機，工藤認爲全球經濟只是進入調整期，鼓勵業界應視現時的危機爲改變不良模式和架構的良機，並積極充實本身實力，迎接市場復甦。

美航企對經濟差各有看法

【本報訊】根據美國AirTran Airways公司首席財務官赫克和聯合航空公司高級規劃副總裁尼特的說法，儘管航空業出現衰退局面，但由於去年上半年面對高油價時採取的偶然性措施，美國的航空公司可能將會在今年重新實現盈利。

在上周於華盛頓召開的聯邦航空局航空預測會議上，上述二人做了發言，並同意與2008年油價達到每桶150美元的最高價時相比，目前的局勢要更加安全一些。而且所有的航空公司都在通過削減運力降低能源成本、停飛老舊機型、裁員和收取附加費用，也對局面有緩和作用。「與每桶油150美元時相比，我們現在面對的不利局面有所緩和，」赫克補充道：「很奇怪，從行業觀點來看，或許去年油價超出每桶150美元對我們是一樁好事。」

尼特認爲高燃油成本「使我們進行了有益於自己的調整，即削減運力。實際上，我們應對每桶150美元的油價和對嚴重衰退預計的措施大致相同。」他說，航空公司有效實現的高燃油成本／低收入「均衡」，使得自身從中受益。

另一家Avitas航空公司高級副總裁皮爾拉斯基也在同一次會議上做了發言，他的意見與上述看法相左，認爲衰退是比高油價嚴重得多的挑戰。他對赫克和尼特的看法回應道：「我完全反對。我認爲比起客戶紛紛失業，不知道自己能不能擔負得起機票錢，客戶有工作和有錢對航空公司更加有利。」

他稱，如果航空公司「定價合理」，它們能夠在經濟形勢相對強勢的情況下渡過高油價難關，並引用漢莎在燃油成本嚴重超標時仍實現盈利作爲例證。但如果潛在的乘客們沒錢買機票，企業不太想空運貨物，航空公司就要麻煩上身了。他承認，由於近年來未預訂新飛機、削減成本和運力以及經歷了幾次破產重組，美國的航空公司無意中做好了應對衰退的準備。他對此並不滿意：「我猜我們只是僥倖，而不是表現好。」

黔桂合作建鐵路貨場

【本報記者王靜貴陽五日電】貴州黔南州獨山縣政府與廣西國鐵多元投資集團有限責任公司正式簽約，聯手建設泗亭火車站貨場年貨量200萬噸擴能工程項目暨物流園區。項目建成後將使黔桂兩省「陸地港口」的物流更加暢通，拉動兩省邊貿經濟的發展。

貴州獨山縣依託黔桂鐵路新線招商引資，廣西國鐵多元投資集團有限責任公司經過多次考察後，決定在獨山泗亭站站前南端興建鐵路物流園項目。經過商談，由獨山投資建設3.5公里進貨場道路，廣西國鐵多元投資集團有限責任公司投資建設鐵路物流園項目。一期投資5000萬元，工程建成後泗亭站物流能力將從16.8萬噸／年提升到105萬噸／年。待二期工程建成，泗亭站物流能力將達到200萬噸／年規模，使其成爲貴州南部的倉儲物流配送中心。

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
駿興（水陸聯運）	08:20	13:40	中港碼頭	高明航線 水陸聯運	4小時

香港國際機場水路客運航班表　（★掛港機場碼頭 ★掛港斗門 ◆掛港澳門）

航線	開航時間	
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00	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
深圳福永—香港機場	09:30 14:25 17:00	
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

航線	開航時間	
香港機場—東莞虎門	10:30 12:30 14:00 16:30 18:15	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—深圳福永	12:45 15:40 18:30	
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

・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。
・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

簡訊

港龍青少年飛行證書啓航

港龍航空宣布本年度「港龍航空飛行證書計劃」正式展開，共有16位年齡介乎18至23歲的學員參加，數目爲歷來最多。學員會由昨日起至11月30日期間參與一連串與航空業有關的活動。

啓航儀式由港龍航空行政總裁鄧國杰、署理民航處副處長伍崇正及香港航空青年團司令王仲熹上校主禮。

除了參與的學員和學長數目爲歷來最高之外，計劃亦得到更多不同的機場內機構支持。連同今年加入計劃的香港機場管理局，支持計劃的機構已多達7家。其他支持的機構包括香港民航處、香港飛機工程有限公司、香港機場地勤服務有限公司、香港天文台機場氣象所、機場保安有限公司和政府飛行服務隊。

在計劃推出後的3年間，共有34位充滿熱誠的本地年輕學員，因着這寶貴機會得以在航空業界的各方面取得第一手的經驗。部分學員在畢業後，更已成爲本地航空業界的一分子，包括成爲港龍航空的機師。

德國鐵路將換總裁

德國政府已決定更換德國鐵路公司（DB）的負責人。新行政總裁爲呂迪格爾・格羅碧（圖）。

德國運輸部長在波恩表示，原任行政總裁哈特莫特・梅多恩因年事已高將會退休，由這位目前在戴姆勒・克萊斯勒汽車集團的董事接替，他將負責集團的企業發展，這位年已57歲的新人曾經在歐洲航空防務與航天公司（EADS）擔任過主席。

運輸部長他蒂芬澤表示，格羅碧將同時擔任德國鐵路集團流動通訊的主管，這家新公司將進行首次公開招股，德國鐵路集團監事會已決定開會，究竟是否通過該人選。而運輸部長預期本月之內通過該決定。

梅多恩上周一已對外宣布他將退休，但傳出醜聞，稱他在任內秘密監控員工的電子郵件，而德國鐵路集團正設法彌補這項來自員工團體組織和傳媒的指責。