油價疲拖慢離岸石油工業

離岸石油工業興衰與油價高低關係密不可分

【本報訊】新加坡亞洲海事展2009年論壇日前專題深入探討離岸石油工業的前景和裝備發展的市場分析。綜合多名業內資深人士的看法，顯示該行業的興盛衰落與油價高低有直接關係。與會者認爲，目前油價回落和偏低，離岸石油工業與裝備生產的前景並不像預期般燦爛。

新加坡最大鑽油台製造商——吉寶離岸及海事工程公司主席兼行政總裁Choo Chiau Beng在會上表示，離岸石油工業的投資，動輒需要數以十億美元的投資，信貸憂慮長期困擾近海石油開採和天然氣工業，貸款限制是一大障礙。

新加坡發展近海石油作業與裝備製造在世界市場上佔有頗大份額，全球自升式鑽井平台七成訂單和佔全球70%的浮式生產、儲存和卸油船（FPSO），是由新加坡生產製造的，但Choo指出，今年低油價實際上拖慢了不少市場的發展，不穩定的油價對市場製造了不確定性。

另一家公司EIRA控股有限公司總經理拉尼・李表示，展望未來3年，「水晶球」被霧氣遮住了，有些朦朧。這家公司是近海石油與天然氣的支援供應商稱，以目前油價水平，我們並無看到同樣水平的活動。

專長於FPSO業務的Prosafe生產有限公司副總裁和財務總監拉森，亦同意上述的看法。

「由於市場的不確定性，公司已經擱置了一些項目。」他說：「我們不知道有多少計劃中的項目會反饋，我們亦不知道何時需求會重新回來。」

另一個與會者普遍的問題是信貸緊縮；Paretol亞洲證券公司總裁Leivdal表示，行業發展是需要更多的資金，以目前的市場情況，不可能得到這樣的資助：「一切都歸結到資金返回。」儘管有這些挫折，但昨天的會議還是表達了一種謹慎的樂觀情緒。

Leivdal表示，他預期今年第4季度石油價格會回升至每桶70美元，一旦油價回升，包括新加坡在內的東南亞地區，近海石油開採工業和裝備製造業會重拾正軌。但與此同時，衆多的相關公司將不得不尋求新方式，來渡過難關或減少失敗的風險。

展望未來，在低迷情況下，衆多公司將更加審慎經營與生存，明年以至未來18個月，光明一面會逐漸顯露出來。

中國海員質素降前景堪虞

第二屆國際海員高級經理人峰會日前在深圳麒麟山莊舉行，多達250名海運界代表共同探討，在金融海嘯下國際海員素質，以及中國海員外派市場出路的議題。代表在會上指出，金融海嘯既令畢業生實習的機會減少，中國海員本身亦缺乏與船東共渡難關的意識，外派海員的形象和培養素質已進一步受削弱。

本報記者　鄭鈞元

第二屆國際海員高級經理人峰會給予業界在金融海嘯影響下，互相切磋交流海員前景的機會（本報攝）

大連歐洲勞務公司總經理顧劍文指出，中國海員數量增加，始終未有改變缺乏特種船海員和外派海員的狀況，提高海員質量仍是培訓的關鍵。他表示，在金融海嘯爆發前，各種形式的航海學校畢業生以倍數增加。不過，金融海嘯令不少船東減少實習生職位，直接令海運市場無法爲畢業生提供足夠實習機會，影響中國海員的培訓。

不再擁有廉價優勢

目前中國擁有150萬名註冊海員，50萬名遠洋船員，當中外派人數不足5萬人，以服務港台船東爲主，歐洲船東甚少。有與會者指出，假如海員人數迅速猛增，畢業生卻未得到充分實習機會，長遠必然進一步降低整體海員的質素，影響極爲深遠。顧劍文建議政府和業界多扶持專業海員勞務外派公司，共同培養實習生，提高海員質素，長遠可讓國際市場消化更多本地畢業生。

此外，與菲律賓海員「降工資求就業」形成鮮明對比，中國海員在金融海嘯下，仍缺乏與船東共渡難關的意識，仍然要求加薪，導致部分船東最終選擇辭退中國海員，轉向菲律賓海員市場。顧劍文表示，此前中國海員工資漲幅遠超全球平均值，直逼菲律賓海員，金融海嘯只令工資暫停漲幅，中國海員已不再擁有低廉工資的優勢。

香港船東會執行董事包榮表示，即使在08年出現海運業高峰期前，海員數量已明顯不足，在目前的經濟環境下，情況未有太大轉變。他認爲儘管現時中國海員數量可觀，有條件紓緩海外公司對海員迫切需求的壓力，不過培訓機構亦必須提高海員的質素，強調只有確保質素，中國海員才可進一步開拓市場。

海員質素亟待提高

目前在香港船舶註冊船隊受僱的2.3萬名海員，其中63%爲中國海員。香港海事處副處長廖漢波認爲，中國應當把握外界渴求海員的機遇，加大培訓海員的力度。他建議政府可建立制度保障中國船隊優先聘用中國海員，並從招聘中收取小額費用支持海員培訓基地，以及增加海外公司在中國聘用或培訓中國海員需付費用金額等等。

另外，亦有與會的海員培訓中心代表認爲，面對國際市場對海員的要求不斷提高，培訓硬件配備並非未來拖延提升中國海員追上國際要求的主因，缺乏更嚴密和更統一的要求，才是提高質素的關鍵。國際海員高級經理人峰會由誠毅中國海信網主辦，香港船東會協辦，今屆峰會吸引來自中國內地、香港、台灣，以及新加坡、菲律賓等地多達250名業界代表參與。

MSC運力追貼馬士基

【本報訊】法國海運諮詢機構AXS-Alphaliner最新公布班輪公司運力報告稱，正當全球班輪公司在航運低潮中減少噸位之際，地中海航運（MSC）旗下船隊運力卻在不斷增加，與全球排首位的馬士基運力差距已經縮小至34萬標箱。

該機構指，截至4月1日，MSC整體船隊的市場佔有率已由去年初的10.4%上升至11.5%。如果不把灣水船隻計算在內，MSC可運作的船隊市場佔有率亦只由7.6%跌至7.1%，馬士基船隊則由16.1%大幅減少至14.1%。

MSC在08年底的總箱位量爲1050萬箱，與排首位的馬士基的1380萬箱總箱位量已十分接近。不過，雖然船隊運力不斷增長，MSC目前只有2艘貨櫃船灣水。總統輪船旗下21艘運力介乎3300至6400的箱船正在灣水，佔該公司可運作的總箱位量的22%，與此MSC形成鮮明對比。

該機構稱，MSC是通過租船方式來增加運力，即便大多數航商停租或者退租貨櫃船，而MSC是用租大船來獲得發展機會。

在過去6個月，MSC租用12艘運力介乎2500至6000箱的貨櫃船，租期由12至24個月不等，另有10艘船是以短期租約簽定使用。此外，在新增3艘可分別配載1.4萬箱超大型船和4艘1.16萬箱特別大型船後，MSC船隊規模進一步提升，有關船隻全部部署在亞歐線上服務。MSC仍預訂41艘配載1.25萬箱貨櫃新船，並按預期進程來接收新船。

不過，MSC仍非常積極拆舊船，有24艘（其中15艘本身擁有，9艘租賃）送去拆解場。自去年9月至今，拆船已助該公司減少4.3萬箱運力，所有廢鋼船船齡在28年。MSC目前還有42艘老舊船是在1980年建造的，涉及6.4萬箱的運力。

Alphaliner報告指出，截至今年4月20日，全球共有42艘，折算逾64000箱運力的貨櫃船閒置，其中馬士基佔14艘，總統輪船佔9艘，約6000箱位，另南美智利國家輪船佔5艘，中海佔3艘，東方海外佔2艘，馬來西亞國家輪船佔2艘，伊朗伊斯蘭共和輪船公司（IRISC）佔2艘，佔1艘的分別有商船三井、MSC、長榮、現代商船、阿拉伯聯合酋長國（UASC）。

德國漢莎航空行政總裁麥亞胡伯向股東表示，雖然今年充滿挑戰，但要轉危為機，態度積極（法新社）

漢莎料貨運業務將虧損

【本報實習記者張淑敏報道】德國漢莎航空日前在總部科隆舉行年度股東大會，行政總裁麥亞胡伯說，全球經濟危機繼續衝擊航空業，今年公司的貨運業務將錄得營運虧損，低於去年的13.5億歐元。但他表示公司將轉危機爲契機，加強其在歐洲的地位。

3月份貨量下跌近20%，較之前2個月連跌25%爲佳。亞太地區，包括中國對空運貨物需求的戲劇性下滑尤其顯著。世界各地的航空貨運公司飽受企業的開支限制和貨物需求低迷的之苦。麥亞胡伯說：「顯然，貨運市場將保持在現時這極低的水平。」

會中，麥亞胡伯無法就集團2009年的利潤作出具體展望，但他認爲，雖然需求將繼續放緩，營運利潤亦將較去年13.5億歐元的業績爲低，數字依然會是「明顯的正數」。

他說：「2009年將眞正把我們置於考驗中。」國際航空運輸協會上月指，今年春季出售的機位較去年少，而各航空公司正努力在經濟衰退期間保持盈利能力。

儘管漢莎預期將進一步削減運力以對需求減少作出調整，但麥亞胡伯表示會化危爲機，以「具經濟意義」的穩固及長遠採購和夥伴關係，加強公司歐洲的地位。「我們希望借瑞士航空的成功爲鑑。」2007年，漢莎成功把瑞士航空融入其集團，令原爲4%下跌的客運數字扭轉爲上升14%。去年，空運前景惡化，漢莎仍然推行其擴張主義政策。該公司仍在等待歐洲委員會的批准，收購布魯塞爾航空及奧地利航空的股權，以提供更大的東歐航線網絡。該公司另正預算增持英國BMI航空的股權至八成，並推出意大利到米蘭的航線。

龍省千億元公路建設啓動

【本報記者林彬彬綏化二十六日電】今天，黑龍江省公路重點工程開工儀式在即將開工的綏伊高速終點綏化市舉行，標誌着黑龍江省公路建設「三年決戰」全面啓動，規劃建設的35項重點工程將陸續全面開工。

按照2008至2011年龍省公路發展規劃，該省將投資1000億元，實施35個公路重點工程項目，建設高速公路2840公里，一級公路422公里，二級公路2930公里，農村公路60799公里，實現全省13個地市全部通高速公路或一級公路，50%的縣城通高速公路。這是龍省有史以來最大規模的公路建設規劃，也是該省省委、省政府着眼全省經濟社會發展全局作出的一項重大戰略決策。這張巨大交通網的鋪開，爲龍省構建東北亞經貿合作區提供了有力保障。

中國民航業首季賺16億

【本報訊】中國民航局副局長楊國慶日前參加第四屆中國中部投資貿易博覽會時透露，中國民航業今年首季合共錄得盈利16.5億元人民幣（下同），有信心中國空運市場長期處於快速成長期。

內地航空公司首季盈利17.8億元，全行業盈虧相抵，盈利16.5億元。全國民航業今年首季客運量爲5253.8萬人次，按年增長14.6%，平均客座率爲75.9%，按年提高0.5%。

受國內外宏觀經濟形勢的影響，中國國際航線客運量與國際國內航空貨運量早前都出現較大跌幅。民航局於2008年12月開始實施10項促進民航業平穩發展措施，包括規範市場秩序、加強基礎設施建設、嚴控運力增長。

楊國慶指出，中國空運市場潛力巨大，未來較長時間仍處於快速成長期，發展前景十分廣闊。他表示，民航局將積極培育和建設中部地區航空樞紐，發揮空運在綜合交通中的獨特優勢。目前中部地區共有民航運輸機場25個，佔全國民航機場總數的15.6%。

德機場貨運首季跌23%

【本報訊】德國法蘭克福機場貨運表現仍然比預期差，3月份單月貨量152784噸，同比下跌21.2%，但比2月份的跌幅25.4%略有好轉。統計今年首季度，該機場錄得貨量406954噸，同比下跌23.3%。

據歐洲《紐瓦克商業日報》的統計，歐洲的主要機場貨運表現都有同樣貨源枯竭的問題，第四大機場的倫敦希思羅機場3月份貨量下跌了13.7%，貨量之低還大於其他競爭對手。

早在3月份，法蘭克福機場貨運形勢已發生急速變化，最大基地航空公司——漢莎航空停飛19架MD-11貨機，由於交通流量急跌20%。

倫敦希思羅機場3月份處理貨量低於103000噸，首季貨量286589噸，同比下跌14.6%。

至於倫敦另一機場——吉域機場，3月份貨量剛超過6000噸，同比竟急跌55%。史丹史特機場是貨運與快件樞紐港，3月份貨量15295噸，同比跌6.4%，首季貨量41061噸，跌16.4%。

歐洲機場貨運情況

機場	3月貨量	跌幅	首季貨量	跌幅
法蘭克福	15.27萬噸	-21.2%	40.69萬噸	-23.3%
希斯羅	10.30萬噸	-13.7%	28.65萬噸	-14.6%
吉域	0.60萬噸	-55%	-	-
史丹史特	1.52萬噸	-6.4%	4.10萬噸	-16.4%

貴港港口逆市增長

【本報記者王剛南寧二十六日電】今年首季度貴港在西江水位偏低，船舶運輸減載，以及桂平、梧州長洲船閘停航檢修的情況下，依然實現增長，港口貨物吞吐量完成677.27萬噸，同比增長0.5%。集裝箱量11452標箱，同比增長45.85%。

爲應對國際金融危機，貴港港口企業積極開拓市場，與中海、中遠公司、廣州南沙港的合作更加緊密，大力開拓西南、華南兩地的集裝箱新貨源，擴大「水上穿梭巴士」運輸能力。

黃明同掌貨運物流業協會

【本報訊】香港貨運物流業協會在上周舉行的周年大會上，宣布由來自勁達物流公司的黃明同當選2009/2010年度協會主席，同時選出年度執行委員。

黃明同表示，在特別困難時期擔當此職務，對他是一項挑戰。他強調業界團結一致應付挑戰的重要性，認爲在目前的經濟氣候下，各界必須同舟共濟，把握每個機遇，進一步壯大業務。該會表示，成員對前景仍審慎樂觀，並積極在考驗中尋找良機。

除了上述的主要委員，新當選的委員還包括（以公司英文名字順序排列）：莫耀駒（亞致力物流公司）、胡百浠先生（創業國際物流公司）、黃國強（準捷貨運公司）、劉啓圖（超捷遠東公司）、朱仁南（均輝公司）、潘德謙（漢宏貨運公司）、陳錦棠（寶龍貨運公司）、榎田弘（香港日通公司）、劉偉光（全球國際貨運公司）、李家聲（聯邦航空貨運公司）及蔡偉俊（威騰聯運公司）。

香港貨運物流業協會主席黃明同（右七）與一衆新執行委員會成員合影

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

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	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

（★逢周五、日）

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

誠徵女友

徵女子在港生活30歲下1米6高品純正職身材豐滿苗條健康未婚爲婚友本人博士集團總經理形象好1.76米寄照片簡介尖沙咀郵局90557信箱。

徵求

收舊酸枝中西字畫

6557146