



香港獨特的中流作業模式和躉船，已成為非洲地區港口學習模仿與收購的工具

# 中流作業模式移植安哥拉

內河、中流作業及公眾卸貨區5年貨櫃處理量		
年份	箱量（萬箱）	變幅±%
04	856	+2.15
05	832	-2.8
06	749	-9.9
07	667	-10.9
08	676	+1.3

【本報訊】一批為數約20艘海港作業的香港躉船，近期成為非洲安哥拉外貿口岸——羅安達港（LUANDA）的「寵兒」，成為該港有史以來海上中流作業的主要裝卸運輸工具，並將港式獨特的運輸模式移植至西非海岸。

據本地海港作業運輸的航商表示，自07年以來，內地浙江的中資買家，透過香港的中介商與本地從事海港作業並擁有貨櫃躉船的船主聯繫，購入首批載重2000至4000噸的二手躉船和一批配套的拖輪，買家購入該批運輸工具，是將之遠運至西非安

哥拉羅安達港，以便在該港海灣內發展港式的中流作業，以紓緩羅安達港日漸而難以解決的擠塞問題。

## 20艘大躉船售往西非

本報記者從多位出售躉船的船主得悉，中資買家先後三次在港收購躉船與拖輪，總數約20艘大型躉船和5至6艘大馬力的拖輪。然後再用散貨船運往西非，而中資買家挑選的躉船質量要求也亦愈來愈高，特別看中4000載重噸，投產2、3年的躉船，認為機件新，操作便利、設施先進。

據一位郭姓船主稱，這些先進躉船多數在內地珠三角地區小型船廠製造，技術要求與規格完全符合本港中流作業所需，每船至少可裝載四至五百標箱，並配吊重40噸的吊機，新船造價一艘逾千萬港元。他拒絕透露買價，但表示成交價合理。

## 適合港口基建不足裝卸

據了解，安哥拉盛產石油，海上、陸地蘊藏石油儲量在125億桶。近年，中國的石油企業已到該國協助開採，大量基建項目動工興建，物資源源不

斷運到港口，由於碼頭設施與管理落後，裝卸作業遠遠跟不上需要，導致港口出現嚴重擠塞，不少到港的船舶須在錨地等候個把月時間，造成經濟上不少損失。

本地船主認為，港式中流作業具有多種特色與優點，特別適合港口基建不足情況下的短期裝卸需要，有多、快、好、省的功能，躉船與拖輪可以解決一部分擠塞的難題。

展航船運負責人蔡劍雷則表示，本地中流作業近數年一直呈現萎縮，除了有鄰近港口爭奪內河貨源因素外，大碼頭分流一部分中流作業的貨源，令海港作業的躉船、拖輪有過剩的現象。他指出，處於目前航運業低潮時間，有中資買家肯收購二手躉船，不失為一條出路，減少運力浪費，船主及時回收資金，蓄勢待發。

據港口發展局的貨櫃吞吐量統計數字顯示，由04年至08年的近五年來，本港包括中流作業在內的葵青區碼頭之外的貨櫃吞吐量是年均750萬箱，但表現是跌勢不止，平均淨跌箱量在42.6萬箱，年均跌幅在5.4%。

# 勞氏：中國必成海運強國

## 野村料BDI兩年難反彈

【本報訊】日本野村控股日前發表報告，預料波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）未來兩年持續在低位徘徊，在2011年前不會出現反彈。

野村看淡乾散貨海運市場前景，認為龐大的新船供應和乾散貨需求增長放緩是阻礙BDI反彈的關鍵因素。BDI去年全年平均數為6390點，野村預期今年平均數將大跌73%，至1666點，明年再跌至1416點。直至2011年，有關平均數則可望反彈至2408點。

## 三付貨人協會抨船企收費

【本報訊】香港付貨人委員會、澳門付貨人協會及深圳付貨人協會，強烈反對東方海外貨櫃航運於5月13日起向華南地區的集裝箱出口貨物徵收人民幣25元／港幣25元的集裝箱封條費。

三地組織一致認為是次東方海外針對性地對華南地區（包括香港、澳門、廣東及深圳）的集裝箱出口貨物收取集裝箱封條費是不合理的做法。香港付貨人委員會主席林宣武表示：「我們明白不少船公司正面對財政困難，可是他們有否考慮過付貨人的困難呢？在各個行業中，付貨人是最受影響的一群。不單訂單數量減少，貨價亦被迫降至低無可低，甚至出現虧損。此外，融資出現困難，貿易在短時間內亦絲毫未有復甦的跡象。」

深圳付貨人協會執行主席林東亮認為：「東方海外突如其來徵收集裝箱封條費的行動是荒謬的。最不合理的是此項收費是完全沒有理據支持的。付貨人繳付運費，將貨物交給船公司付運，而提供封條服務是貨運其中一個環

節，船公司有義務將承運的貨物安全地運抵目的地。船公司向付貨人收取集裝箱封條費是無稽的。」

三地組織表示，堅決不會接受船公司針對性地向他們收取集裝箱封條費。澳門付貨人協會理事長鄧君方說：「高昂的碼頭處理費已成為華南付貨人沉重的負擔，華南地區碼頭處理費較內地其他地區如長江三角洲及渤海等從事類似貨運活動的港口高出4至5倍。船公司由始至終從未調低碼頭處理費，不論是在經濟興旺或低迷時。而現在東方海外正計劃收取另一費用以增加收入，可是此費用是極不合理的，因付貨人在繳付集裝箱封條費後絕對不會獲得任何增值服務。」

香港付貨人委員會、澳門付貨人協會及深圳付貨人協會強烈要求東方海外立即取消向付貨人收取集裝箱封條費，並計劃向內地及本地政府有關機構反映不滿，抗議船公司的無理收費行動，直至船公司撤銷集裝箱封條費。

倫敦勞氏船級社戰略部主管史坦斯菲特日前在上海出席「中國海運能源會議」時直言，中國在未來10年期間，毫無疑問已迅速成長為國際海運強國。他又認為，中國能否確保國際海運市場實力地位，將取決於本身對能源和原材料的需求，以及進一步提升造船技術與船舶的質素。

本報記者 鄭鈞元

史坦斯菲特認為，提高造船技術和成品質素成為中國現代化海事發展的基石。他表示，只要中國船舶工業能平穩發展，當目前的海運業低潮過去後，中國毫無疑問會成為全球海運業的重要一員。這是迄今為止，一個海運強國對另一個即將崛起的海運強國的推崇。

## 能源需求推動海運造船

他認為，中國對能源和原材料的需求，都會帶動海運和造船業的發展，因此有關需求，決定其未來作為海事大國的地位。他表示，中國本身進口原油數量增加，已經吸引更多中國船東和船廠投資油輪業務，而全球各地對作為潔淨能源的液化天然氣（LNG）需求增多，中國船廠建造LNG運輸船的意欲亦越來越大。勞氏船級社旗下的船舶設計支援小組正為不少中國船廠改良設計，當中大部分為油輪設計，亦有部分為液化天然氣運輸船，反映中國船廠正積極向有關業務擴展。

他認為，今次海運業低潮離令部分中國船廠失去訂單，但卻給予部分較先進中國船廠重組本身營運模式的好機會，包括改善船廠環境、提高原材料效率和構思建造其他船型，最終



史坦斯菲特看好中國能鞏固國際海事強國的地位，影響力會更見明顯

必能大幅提高船舶成品質量，提高中國船廠的競爭力。他指出，中國船廠與韓國和日本同業維持良性競爭，始終有助提高全球船隻的質素。

現時韓國和日本仍是全球造船業的兩大基地，不過史坦斯菲特認為，日本和韓國船廠本身的明顯優勢是在於經驗和長期建立業界網絡，而中國則在低員工成本和能源需求方面存在更大優勢，相信能讓後者有充足空間發揮本身潛力。

## 熔盛將建20萬立方噸LNG

事實上，正有不少中國民營造船廠不斷計劃擴展業務和提高質素，江蘇熔盛重工陳強昨

日亦已在上海表示，計劃在2013年建造20萬立方噸的液化天然氣運輸船，將會是民營造船業的一大突破。他又表示有意今年來港上市，充實船廠資本。

不過，目前世界各地船東取消新船訂單的陰霾始終仍然揮之不去，中日韓三地船廠正飽受撤單壓力。獨立造船業研究公司世界船廠（Worldyards）董事總經理弗林昨日亦在中國海運能源會議上表示，雖然中國船廠仍正履行大部分新船訂單，不過在全球總計已取消訂單的786.2萬修正總噸（CGT）新船當中，中國船廠已佔去55.65%，有關結果與中國船廠逾兩成訂單由新興船廠建造有關。

# 希臘公司延期接收15艘船

【本報訊】希臘集裝箱租賃公司Danaos行政總裁庫塔斯，昨日在比雷埃夫斯宣布季度業績時表示，已經成功推遲15艘在中國和韓國船廠製造的集裝箱新船的交付日期，可望降低該公司今年的現金開支。

該批受影響船隻中，其中10艘原定由韓連

重工製造，每艘運力介乎3400箱至6500箱之間，另5艘由中國船廠製造，每艘運力8350標箱，有關船隻的交付日期均已全數推遲3個月。

Danaos手持大量集裝箱新船訂單，合共29艘。即使已推遲15艘新船的交付日期，該公司今年仍要接收6艘新船，明年將再有12艘，

2011年則有11艘。Danaos今年首季錄得2000萬盈利，按年下跌23%。

不過庫塔斯重申，所有營運中或建造中的船隻，都經已得到業內大型船公司簽訂長期租約。他又指出，儘管目前經營環境惡劣，亦不容許任何船公司單方面修改原有租約。

## 簡訊

### 長榮海運盈利跌94%

■長榮海運公布08年業績，純利急劇下跌，錄得6.39億新台幣（約1900萬美元），同比狂跌94%，收入是224億新台幣，同比亦下降19.4%。

與此同時，德國赫伯羅特航運宣布調高亞歐航線運費，每大櫃增收500美元，由今年6月1日起生效。該公司希望在歐亞線上每標箱增收150美元。而亞洲至東地中海線，由8月1日起每標箱增收300美元。至於旺季附加費由8月1日至10月31日為止，每標箱加收150美元。

### DHL星港線運力倍增

■DHL昨日宣布新加坡—香港航線新增1架波音747-400F貨機，每周往返6班，運力增加超逾一倍。

貨機由華民航空營運，於08年第4季由每周5次增至6次，令飛往四個城市的航班運力提升20%。亞太區行政總裁唐睿德表示，星港線貨量佔亞洲區內貨運總量30%。亞洲區內貨運增長已超過其他貿易航線。

### 黃山航空口岸臨時開放

■黃山航空口岸臨時開放日前獲國家口岸辦批准，開放時間為自批准之日起至2009年9月30日。黃山機場1992年經國務院批准對外開放，限中國籍飛機飛行港澳航線。近年來，黃山機場飛行的韓國和日本旅遊臨時直飛包機均要每次向國家海關總署、國家口岸辦申請批准，臨時直飛包機一次審批時間原則上不能超過半年。

## 台港口3月箱量跌15%

【本報訊】台灣港口3月份貨櫃量較前月回升幅度超過30%，但與去年同期仍減少15%。

據當地有關部門統計，上月基隆、台中、高雄三個國際貨櫃港櫃量合計99.7萬箱，比前月的74.5萬箱大幅回升31.15%，但與去年同月的115.1萬箱相比，仍相差15.08%，亦係該港口櫃量自去年11月以來連續5個月以來，單月跌破100萬箱。

## 汕昆高速快捷通粵港澳

【本報記者勞莉貴陽二十九日電】汕昆高速公路貴州段破土動工。汕昆高速貴州段是國家重點公路14條橫向路線汕頭至昆明公路的一部分，也是高速公路網主骨架中的重要組成部分。該段起自冊亨縣板壩（黔桂界），止於興義江底（黔滇界），全長126.616公里，投資總概算核定為92.26億元。

汕昆高速公路貴州境板（壩）江（底）段

是黔西南州繼鎮勝高速後的又一條高速公路，對於黔、滇、桂三省（區）結合部的黔西南州來說，汕昆高速建成後不僅將成為黔西南州通往粵港澳最快捷的通道，更將為沿線乃至全州經濟社會發展帶來巨大的拉動力。同時，總投資323.3萬元、總長27.2公里的3條施工便道的建成，也使安龍縣木咱鎮實現了村村組組通公路的目標。

## 龍省二級公路5月起免費

【本報記者于海江哈爾濱二十九日電】黑龍江省定於5月1日零時起取消省內全部政府還貸二級公路收費。此舉將減輕社會負擔，保障公路交通暢通，同進所涉及的人員將得到合理的安置。

這次取消政府還貸二級公路收費，共涉及132個專案、8342公里，需撤銷收費站169個，涉及收費人員8800人。其中，省交通運輸廳管理的站點59處、3446人；除不涉及黑河和大興安嶺外，其餘11個地市管理的站點104處、5215

## 星光船務有限公司

M.V. “New Sun” 新太陽輪  
M.V. “Star Light No.1” 星光一號輪

## 香港——澳門

每日定期快捷往來貨櫃服務  
香港—澳門—珠海海陸聯運

本港代理：澳港貨櫃碼頭有限公司  
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.  
干諾道西8-14號嘉安大廈3樓A室 電話：25455393

香港收貨站地址：海事處昂船洲公眾貨物起卸區新界葵涌昂船洲16號  
電話：24974878 24974382 傳真：24330154

澳門代理：澳港貨櫃碼頭聯合有限公司  
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.  
澳門內港五號A碼頭 電話：2856 5771

## 大韓航空主席晉名人堂



【本報訊】在加拿大溫哥華舉行的國際航空貨運協會（TIACA）行政人員高峰會暨周年大會上，韓進集團兼大韓航空主席趙亮鎬（見圖）獲選2009年度國際航空貨運協會「名人堂」的成員。

趙亮鎬積極投資於大韓航空拓展航線網絡、引進新一代飛機、擴展貨運站設施以及電子商務設備等方面。

珠江客運有限公司 粵—港水路客運航班表				
航線	香港開	內河開	露泊碼頭	航行時間
珠 海 (九洲港)	07:30 08:30 09:30 11:30 13:30 15:30 17:30 19:30	08:00 10:00 11:45 14:00 16:00 17:00 19:30	海 威 海 琨 海 昌 海 洋 海 亮 海 濱 海 珠 東區二號	1小時10分
	08:40 10:40 12:30 14:30 16:30 18:00 19:30 21:30	09:00 11:00 13:00 15:00 16:30 18:00 20:30	海 亮 海 濱 海 珠 東區二號	1小時10分
	07:50 10:40 13:50 18:10	08:30 10:00 16:00 18:10	蓮花湖 三 埠	1小時50分
	08:20 08:20 15:10	08:20 15:10	新鶴山 江門掛港	2小時30分 2小時45分 1小時50分
	08:30 16:10	08:30 16:10	中港碼頭	1小時50分
	08:30 16:10	08:30 16:10	中港碼頭	1小時50分
	08:30 16:10	08:30 16:10	中港碼頭	1小時50分
	08:30 16:10	08:30 16:10	中港碼頭	1小時50分
	08:30 16:10	08:30 16:10	中港碼頭	1小時50分
	08:30 16:10	08:30 16:10	中港碼頭	1小時50分

香港國際機場水路客運航班表				✈️✈	
---------------	--	--	--	---	--