

中國重視建環保拆船廠

公約若通過必推動符合IMO 要求

本地具實力的船舶經紀商——雅敏集團執行董事金建明昨日接受本報記者專訪時表示，在國際航運業界，環保拆船理念和營運模式早已深入人心，中國的拆船企業近年在政府重視環保意識的大力推動之下，愈來愈重視建立環保船廠，基本上符合國際船東的標準。他表示，一旦新的拆船公約獲得通過，必將有力地推動中國拆船企業向更高水平邁進，以符合國際海事組織（IMO）的要求。

金建明表示，自去年10月發生金融海嘯以來，國際航運市場受到嚴重衝擊，市場一落千丈，船價急速下降，大批超齡的老舊殘船退出市場，廢鋼船市場更出現自03/04年以來的又一次貿易與拆解的黃金檔期。他預期新一輪興旺周期至少要維持2至3年，每年待拆的各種類型廢鋼船至少在千萬載重噸以上，85年建成進入市場的貨船將無一可幸免，廢鋼船貿易市場再度出現買方市場。

拆船模式兩大陣營

他稱，廢鋼船貿易市場的船價高低過往以供求關係決定一切。但近年已發生大變化，取決於能否買賣成功，還加入環保的元素。儘管全球拆解船主要基地集中在亞洲，但已形成以南亞大陸印巴孟三國的傳統拆船模式和注重環保意識的中國拆船模式兩大陣營，是否有環保概念已直接影響到船價的高低，國際市場目前每輕噸價在200-230美元（下同）之間，船東選擇交船地與選擇拆船模式，一定程度決定成交價。

「假設市場成交價是每輕噸200元，重視環保意識的船東便以低於市場價10-15元的差價，賣給中國拆船廠，原因是中國拆船廠的環保拆解成本高，例如輪機房輪軸管道作保暖鋪墊的石棉輔料，拆船必須聘請專業環保公司來拆解和處理，棄置的全過程必須符合政府與要求，這種專業服務與收費，必須由拆船廠支付。」金建明十分細緻地舉例子說明船價、拆船成本和環保三者之間的關係。

他指出，南亞大陸傳統的拆船方式不注重環保，採用衝灘式交船，拆解過程只注重人力，環保意識和勞動成本低，工傷意外頻頻發生，拆解周期時間長，一艘老齡的VLCC，至少要拆6-7個月；但在中國的環保拆船廠，以岸基碼頭掛鉤和先進機械作業相輔，同型船只須3個月即可完成。對廢鋼材價在市場售出的時機，價格有很大關係。

中國有4廠合標準

金建明特別推薦丹麥馬士基航運所建立和制定一套符合環保標準的拆船理念和工作模式，並且將之推廣到中國的拆船廠裡，作為出售馬士基廢鋼船的拆船基地，這種既有貿易與合作的夥伴關係模式，為中國建立整套環保拆船標準的拆船廠，奠定了基礎。馬士基亦介紹其他歐洲船東來華拆船。

他表示，目前中國內地能符合環保標準的具實力的規模拆船廠有4家，其中3家在廣東，分別是會雙水拆船鐵廠有限公司、中新拆船鋼鐵有限公司和江門銀湖拆船有限公司。另一家是在江蘇江陰長江拆船廠。

他特別推薦江陰拆船和新會雙水拆船鋼鐵有限公司，這兩家公司近十多年來不遺餘力地投入資金與資源，通過改建與重新裝修將船廠改造成為認可環保船廠，年拆船規模都在100萬輕噸的水平，屬於業界的佼



佼者。他還特別肯定船廠所在的地方政府重視推廣環保，令拆船的上下供應鏈各環節都嚴格遵守執行，形成自覺的行動。

金建明強調，環保拆船廠是要付出代價，做好規範行為，對於船舶貿易商、中介服務商、拆船廠等都受惠和有利。他從處理個案來看，歐美、日本船東認同環保拆船理念的意識強，即使成交船價略低於市場，也願意賣給中國的拆船廠，而他作為中介服務商不但做買賣交易工作，還擔當推動環保工作的推動分子，這種良性循環已經愈來愈受到發達國家船公司、船東的理解，因此，該公司代理賣往中國拆船的船舶量，佔中國拆船市場的七成份額。

公約通過機會很大

談到在港舉行的拆船公約大會，他的看法認為公約通過的可能性很大，能夠達成各個成員代表的共識，已經是今次大會的最大成果。至於具體執行公約的時間與周期，他認為是一個漫長的過程，至少要等待5-6年時間，而關鍵是要看南亞大陸印巴孟等三國的拆船業所在國家如何看待該公約。

他稱，公約一旦通過，必將成為一股新的推動力，對已經初步構築起環保規範的拆船應起到新的動力，以時間和周期來爭取達到IMO定下的標準。

▲孟加拉吉大港薩達庫杜區拆船工人，在拆船場使用焊槍分割船舶鋼板。在10公里長的薩達庫杜海岸線，有男工3萬人，24小時工作，拆除場可能是世界上最大的露天車間（法新社）



今年首四月拆9萬箱運力

【本報訊】法國海運諮詢機構AXS-Alphaliner最新調查報告指出，今年首4個月共有52艘集裝箱船被拆解，折算運力約9.1萬標箱。該機構預計，今年集裝箱船總拆解量將創下紀錄，相等於20萬標箱的運力。

報告顯示，雖然不少船東和船廠願意取消新船訂單和推遲新船交付，剩餘運力仍顯得太多，拆船已成為加快削減運力的重要方式。在現存集裝箱船運力中，運力達105萬標箱的船隻年齡在20年或以上。雖然平均

廢鋼船齡仍維持在28年，不過Alphaliner稱，船齡介乎20至25年的集裝箱船拆解量已明顯增多。

另外，報告亦指出，截至5月11日，全球集裝箱船閒置數量為511艘，按月上升23艘，不過折算運力仍為131萬標箱，與上月同期數字相若，相等於整體船隊運力的10.3%。由於更多班輪公司將租賃船隻歸還，約36.6%的閒置船隻由不參與營運的船東持有。

政府刊商船安全修訂草案

【本報訊】香港《2009年商船（安全）（修訂）條例草案》將於今日刊登憲報，草案建議《商船（安全）條例》要適時緊貼國際海事安全公約。

運輸及房屋局發言人昨日說：「香港有義務實施國際海事組織（IMO）所採用並適用於香港的海事安全公約的最新修訂。草案容許條例訂立附屬法例時，採用直接提述

方式，從而適時實施適用於香港的最新國際海事安全公約條文。有關修訂得到航運業界的支持。」

國際海事安全公約主要以條例及其附屬法例實施。根據該現行條例，其附屬法例需不時經重寫以列明國際公約的相應修訂，本地法例因而往往無法適時緊貼最新的國際標準。

DHL開設時裝貨運中心



左起：DHL國際供應鏈全球主管陳同普、全球貨運物流行政總裁賀宇德、北亞區行政總裁梁啓元主持開幕儀式

馬士基不排除今年虧損

【本報訊】全球多家班輪公司近日宣布今年首季錄得巨額虧損，增加業界對集裝箱海運市場前景的憂慮。A.P.莫勒—馬士基集團行政總裁安仕年日前在哥本哈根承認，不排除全年錄得虧損的可能性，並認為假如市況低潮持續，將有班輪公司會不支倒下。該集團首季亦虧損3.7億美元，

高於市場預期。安仕年認為，海運市場目前正面對多年以來最嚴峻的危機，運力過剩問題將至少再持續數年。

新加坡海皇東方航運(NOL)宣布虧損2.4億美元，總收入按年大跌36%。韓進海運和德國赫伯羅特航運虧損額則分別為2.2億美元和3億美元。4家船企總計虧損額已超過11億美元。

【本報訊】敦豪集團（DHL）昨日在港宣布，將全球貨運物流的北亞區辦事處遷往葵涌九龍貿易中心，並開設時裝貨運管理中心，發展一站式時裝專門物流業務，總投資額約1億元。

設立時裝貨運管理中心，為客戶開發度身設計的物流產品及解決方案，是物流界中較新穎的概念。DHL計劃總攬時裝業物流價值鏈每個環節，包括原料採購、樣辦製作、生產品質控制，以至將貨品直接送達國際時裝公司的店舖。該公司早前已在印度及斯里蘭卡設立了Fashion Centers of Excellence，銳意加強與時裝界的合作。

儘管在經濟放緩下，物流業界首當其衝，該公司全球行政總裁賀宇德仍有信心時裝貨運業務會帶來商機。他指出，時裝和成衣進出口量在今年首季並未出現顯著下跌，將貨品搶先推出市場，是發展時裝及成衣發展業務的關鍵，在港設立時裝貨運管理中心，有助業界在當前經濟環境下提高競爭力，因此時裝貨運商機仍在。

北亞區行政總裁梁啓元則指出，香港是亞洲區的時裝採購及分銷樞紐，在港作出投資，有助提高成本效益。他表示，在當前經營環境下，提高服務才是關鍵，又認為DHL已是時裝專門貨運的先行者，不擔心與其他同業競爭。

時裝及成衣貨品是香港第二大出口產業，佔去年香港出口總值的11%。去年本港空運出口的時裝及成衣量超過13萬噸，海運量亦超過27萬標箱。預期本港成衣業今年出口空運及海運量將分別超過12.4萬噸和27.6萬噸。

另外，該公司同日宣布在九龍貿易中心，開設北亞區全球貨運物流的新辦事處。新辦事處佔地120萬平方呎，共有800名員工。

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：海事處昂洲公眾貨物起卸區新界葵涌昂路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

舟山首四月造船產值 80 億

【本報記者王春苗杭州十三日電】浙江舟山的造船業近期出現紅火的現象，據相關數據統計，前四個月全市造船產值達到79.37億元（人民幣，下同），同比增長42.24%，佔船舶工業總產值的76%；造船已成了舟山名副其實的支柱產業。

舟山造船業1-4月產值佔船舶工業總產值的76%；造船完工量達到61萬載重噸，其中常石集團交付29萬載重噸，金海灣船業交付22萬載重噸；手持訂單1610萬載重噸，骨幹船企生產任務飽滿，約有70餘艘船舶在建。造船指標高位運行，生產任務飽滿。

一是高附加值首制船建造進展順利。金海灣船業首制船2艘11萬噸級油輪、常石集團2艘5.8萬噸級散貨船「神秀23號」和「神秀24號」順利交付；揚帆集團1艘1.65萬噸級化學品船及2艘5000車位PCTC首制船順利下水；歐華造船2.9萬噸級多用途船首制船進塢合攏。

二是中小船企新接訂單明顯回暖。1-4月舟山市累計新接訂單23萬噸，其中中小船企4月份單月新承接近20艘船隻，約10餘萬載重噸，新承接訂單回暖跡象明顯，船型包括海洋石油平台供應船、萬噸級以下散貨船、雜貨船以及駁船、拖輪等。此外，另有20餘艘小型散貨船、化學品船、拖輪、魷釣船，已有明確的訂造意向。

缺新訂單面臨威脅

作為舟山造船業龍頭的金海灣造船廠實力不容小覷。該廠長塗島廠區船塢在西北角，4個船塢一字排開，分別為8萬噸、20萬噸、30萬噸、50萬噸的船塢。今年4月，2艘11萬噸級油輪

「海灣號」和「海望號」在金海灣的專用碼頭成功交付船東，這也是金海灣製造船舶首次下線，創造了浙江造船史上最大噸位的紀錄，也標誌著浙江邁入了10萬噸級以上造船大省的行列。目前金海灣同時在建12艘17.6萬噸級，年內還將開建32萬噸級超大型油輪，預計今年產值可達120億元。

儘管今年舟山造船業發展態勢良好，但是企業其實都是在吃老本。據悉，現在的訂單大多是2007年和2008年上半年承接的，要到2011年才做完。新承接訂單已經很少，有的企業半年沒有一艘新訂單，訂單減少是船舶企業面臨的最大威脅。

據中國船舶工業市場研究中心的數據顯示，一季度，全球新船市場基本處於停滯狀態，成交量為26艘、133萬載重噸（包括將已訂船型修改過的訂單），同比去年一季度下降95.5%，而且成交新船多為5萬噸級以下船舶。其中，受衝擊最為嚴重的集裝箱船從去年11月份起連續5個月沒有新船訂單。

據舟山岱山經濟開發區管理委員會負責人稱，剛過去的4月份，岱山下水了3艘8萬噸的船，多數是去年接的訂單，今年的訂單多數是工程船、石油船、化工船、汽車滾裝船等專業船隻。現在船廠的訂單大多在兩三年後到期，若無力獲取新訂單，就意味着船台的閒置，對於每一個船廠來說，訂單都是生命線。據了解，現在舟山年產值在500萬以上的規模以上船廠有56家，骨幹企業的訂單70%是出口船，而國外訂單的減少也讓船廠的生存壓力巨增。

空運貨站上月貨量跌 22%

【本報訊】香港空運貨站有限公司公布4月貨量，共錄得17.48萬噸，同比下跌22.5%。頭4個貨量63.78萬噸，同比下跌24.1%。

4月入口貨量為46789噸，同比跌19.1%。首4個月入口貨量為169748噸，同比跌23.3%。

4月及首4個月出口量為89984噸及326750噸，同比跌29.1%及28.6%。轉口方面，4月份共38036噸，同比減少7.2%。首4個月的總轉口貨量較去年同期下跌12.5%，共141325噸。

國泰航空公布與港龍航空合併計算的4月份客、貨運量，受惠復活節旅遊旺季，兩公司客運量較去年同期上升，惟貨運量仍持續大幅滑落。

4月客運量共225.1萬人次，同比上升8.8%。載客率為82.6%，上升3.2%。今年首4個月的乘客量升

0.2%，而運力則有0.3%增長。至於貨運量共12.3萬噸，同比減少13.3%，運力亦同樣下跌了12.2%。貨物及郵件的運載率為65.7%，下降1.9%。今年首4個月貨運量減幅為17.3%，而運力則下降了13.6%。

