租金長期低企 難彌補營運成本

液化氣船寧閒置不降租

【本報訊】香港環球航運集團旗下專營液化氣海運業務的BW Gas行政總裁蘇海文，與丹麥馬士基油輪公司液化氣海運部主管英格斯萊夫均表示，液化氣船租金長期低迷，根本不足彌補營運成本，他們寧可將船隻暫時閒置，亦不再參與虧本生意。租家想要租船，必先提高租金叫價。

蘇海文表示，液化氣船租金水平不能彌補營運成本的情況，在市場已持續10個月之久。他不認爲租家以每月10萬美元（折算每日約3200美元），租用一艘超大型液化氣船（VLGC），足以支持船隊營運，因此暫時將船隻抽離市場，當屬合理選擇。

BW Gas旗下共有49艘液化石油氣（LPG）運輸船，蘇海文透露，中東地區的VLGC市場目前受害最深，該公司亦已閒置部分船隻，而該批船上雖有足夠船員駐守，但預計短期內不會投入運作。他直言，假如租金水平持續低企，不排除會閒置更多液化氣船，或者加快拆解舊船。該公司今年已將3艘液化氣船送往拆解。

根據波羅的海航運交易所統計，本周由沙特阿拉伯至日本航線的VLGS租金，曾低至每噸液化石油氣20美元，折算每日少於4000美元。BW Gas已表明，假如租金低於營運成本七成，該公司決不能接受。有挪威船舶經紀表示，對VLGC而言，若要合約租金水平高於營運成本七成，日租金須達7000美元，即每噸液化石油氣27美元。波交所數字顯示，本周所有液化氣船航線平均日租金約爲每噸25美元。

VLGS日租不足4000美元

馬士基油輪液化氣海運部主管英格斯萊夫亦稱，以此租金水平計算，假如該公司租船行駛有關航線，每日只會帶來650美元現金，根本不足支持營運。

他又指，在此租金水平下，船公司亦不願意承受其他可能出現的營運風險。因此，他已告知各家船舶經紀，租家叫價至少要高於每噸LNG30美元，足以彌補一艘VLGC每日12000美元的營運成本，租船才有商量。

馬士基兩成液化氣船灣水

目前馬士基旗下船隊中有10艘液化氣船，有7艘被投放在現貨市場中，其中2艘已在埃及蘇伊士東部水域閒置。英格斯萊夫直言，租家必須多付租金，否則該公司不會租出船隻，甚至會爲船隻做好長期灣水的準備。

不過，他對液化氣海運市場前景仍然樂觀，只是目前租金水平不足支持營運，船公司有必要採取措施。挪威佛力士船舶經紀與研究公司亦認爲，液化氣船租賃市場前景良好，租金有力回升至每噸30美元，只是時間上的考慮。但亦有經紀指，市場上仍存在運力過剩問題，加上部分LNG出口計劃被推遲，前景已較早前預測時更差。

根據倫敦海運諮詢機構克拉克森統計，現時全球有1135艘LNG船，當中138艘爲VLGC。全球船廠共持有154艘LNG船的訂單，當中18艘運力超過6萬立方米。

液化氣船日租金低企10個月，仍未見顯著回升

烏克蘭沉船案近最後階段

【本報實習記者張淑敏報道】去年3月22日，本港馬灣航道發生嚴重海上事故，烏克蘭供應船「Neftegaz−67」號（「N−67」）與內地散貨船「耀海」號相撞後沉沒，導致18名船員死亡，被列爲刑事案件。案件昨在灣仔區域法院展開第64日聆訊，主領港員鄧鐸華（第3被告）繼續接受政府檢控官盤問。

控方案情指「N−67」由深圳赤灣入香港，由西向東的方向駛往橫瀾島的鑽油台；而「耀海」號則由大連經香港，由東向西的方向駛往蛇口。海事處雷達顯示兩船相撞時間是當晚上9時14分。

昨日庭上，訴訟雙方的控辯內容主要圍繞6方面，包括：航道選擇決定、下轉舵令時間及行動、與副領港員及「耀海號」船長的溝通、涉案兩船的溝通、船上數據記錄(VDR)、海事署與領港員的VHF對話。

檢控官質疑被告下轉舵令及與海事署聯絡以取得「N−67」資訊的時間太遲，而且轉舵角度不夠，又指他對供應船未有作足夠的觀察及注意，令防止兩船相撞的措施進行得不合時。檢控官亦按「駕駛程序指引」及「領港程序指引」，要求被告就與船長及副領港員的分工及責任方面解釋其行爲。

案件第3被告，即「耀海號」主領港員鄧鐸華說，事發當晚其作出的航道選擇、下轉舵令時間及相關行動，均是按國際海事防撞規則（COLREGs）而決定。他解釋，迎面的「N−67」在航道中央航行，自己曾向其及海事署發出明確的「左舷對左舷」及「紅對紅」通知；亦證明副領港員曾在撞船前，向對方發出最少1次5下短速警告信號連船桅燈強光警告信號。

鄧表示在轉右舵令下，貨輪更向右靠，他有充足的信心能指揮貨輪在供應船左舷及航道浮標間安全通過。不過，由於「N−67」出乎意料地突然轉左舵，及後亦沒有修正航向，而釀成是次意外。他續稱，海事署應爲採取主動的一方，向兩船發出撞船風險警告。唯自己並沒有接收到當局及時向兩船發出的警告訊息，反而是其先主動聯絡當局。

案件聆訊由今年3月23日開審至今已進展至中後期階段，由於案情複雜及牽涉各專門的海事技術，聆訊日數由原先安排25天，延長到現時，超出了原定的2倍多時間。第4被告，即案中副領港員或將於下周上庭作首輪答辯。迄今，案件訴訟雙方早前已邀得多名專家證人作供。據悉，大部分專家證人均持船長執照，有豐富的航海經驗，並熟悉香港的航道情況及守則。

「N−67」去年於本港馬灣航道，與「耀海號」相撞後沉沒，供應船上18名烏克蘭籍船員罹難。供應船船長、散貨船船長及2名領航員被捕，控以危害他人海上安全罪。是次案件是首次有本港領港員被控。

烏克蘭籍首被告Kulemesin Yuriy被控於去年3月22日，身爲「N−67」船長，在無合法辯解下危害該船上人員安全。控罪指他未有保持妥善的觀察及雷達瞭望，亦未有改變航向及採取預防行動，以避免與「耀海號」相撞。次被告劉波爲「耀海號」船長，而第3被告鄧鐸華及第4被告秦華德，則分別是當晚登上「耀海號」的香港正、副領航員。控罪指他們3人於同日同地，未有採取適當及預防行動，避免與「N−67」相撞。案件編號：DCCC 669/2008。

廣州打撈局的「華天龍」號打撈船在事發後抵港，協助打撈烏克蘭供應船「Neftegaz−67」號（資料圖片）

內地5個月水陸事故增20%

【本報訊】據交通運輸部統計，今年前5個月全國陸、海交通運輸業事故與死亡人數是有升有降，道路運輸行業共發生一次死亡3人以上交通事故51起，造成314人死亡，分別比去年同期下降8.9%、11.3%；水上交通事故125起，死亡101人，沉船69艘，經濟損失1.6176億元，分別比去年同期下降8.9%、9.8%、12.7%和37.7%。公路水運工程建設領域共發生安全生產事故29起，死亡44人，同比分別增加20.8%和46.7%。

針對該問題，交通運輸部於本月1日新成立安全委員會，並召開首次全體會議。會議審議並原則通過了《交通運輸部安全委員會工作規則》，明確了部安委會及其辦公室的主要職責和工作制度。部長、部安委會主任李盛霖，副部長、部安委會副主任馮正霖出席會議並講話。會議由副部長、部安委會副主任徐祖遠主持。

李盛霖指出，新組建的交通運輸部強化了安全工作的職能和機構設置，《工作規則》進一步明確了安全工作的責任分工和工作程序，有利於有序有效地開展各項工作。他強調，安全責任重於泰山，部安委會各成員單位要充分認識當前安全生產形勢的嚴峻性，特別是新形勢對交通運輸安全生產工作提出的新要求，任何時候、任何情況下都不能有麻痺思想和僥倖心理。要各負其責，同舟共濟，扎扎實實抓好職責落實，有效推進交通運輸安全生產工作。部安全總監、部安委會執行副主任劉功臣通報了今年以來的交通運輸安全生產情況和下一步重點工作安排。

366港口設施獲新保安證書

【本報訊】日前，交通運輸部已完成新一輪次《港口設施保安符合證書》核發工作，共有366個港口設施取得該證書。

根據SOLAS公約、ISPS規則和《中華人民共和國港口設施保安規則》的要求，港口設施的《保安評估報告》和《保安計劃》每五年應重新編制一次，《港口設施保安符合證書》（以下簡稱《符合證書》）的有效期爲五年。原交通部於2004年6月頒發的第一批《符合證書》已於今年6月底到期。有關港口設施能否取得新的《符合證書》，直接關係到其能否繼續爲航行國際航線的船舶提供服務。

交通運輸部港口設施保安履約工作組對此十分重視，專門召開會議進行部署，於今年4月啓動新一輪次港口設施《保安評估報告》評審和《保安計劃》審查工作。工作組按照要求從全國港口設施保安專家庫中抽選專家，組成專家組對各地上報的300多份《保安評估報告》和《保安計劃》進行評審、審查。經過專家的認眞審查，目前，重新編制的《保安評估報告》和《保安計劃》的評審、審查工作已全部結束，共有366個港口設施取得了新的《符合證書》。未通過審查的《保安計劃》，工作組也提出了具體的修改意見，要求有關單位據此重新編寫《保安計劃》。

韓國仁川機場擴建獲批

【本報訊】韓國土地、交通和海事部表示，其計劃投資4萬億韓圓（約214.7億元人民幣）擴建仁川國際機場，使該機場到2015年能夠多處理41%乘客和29%貨物。根據多個新聞報道引用的一則聲明，仁川機場擴建計劃將包括第2個客運航站樓和抵達首爾的全新鐵路線。施工將於2011年初開始。仁川機場目前年客運處理能力爲4400萬人，年貨運處理能力爲450萬噸。

仁川國際機場去年旅客評分中獲高分，現追加投資擴充跑道與貨量設施，追趕香港

物流商暫停新項目上馬

安博（AMB）高級副總裁、中國區執行總裁馬思德　（本報攝）

【本報記者楊楠上海三日電】全球最大物流地產商安博(AMB)高級副總裁、中國區執行總裁馬思德，在滬接受專訪時坦承：「經濟危機蔓延全球，物流業也不能倖免。現階段則暫停上馬新的項目，集中精力完成未完成項目」

馬思德表示，和全球其他很多企業一樣，安博也面臨着金融危機考驗。儘管如此，其在中國的發展仍然在前進，今年5月安博在上海青浦工業園完成了面積爲87100平米的大型置業計劃；6月又出租與新加坡葉水福物流集團下轄子公司，在去年12月已租賃安博昆山保稅物流中心3356平方米物業基礎上，又擴租了3412平方米。

據馬思德介紹，去年是安博中國發展最好的一年，在北京、廣州、天津、大連購買了地塊或物業，同時，寧波、昆山等地的物業項目獲得出租。08年10月，安博北侖港配送中心還未完全建成，便預租出24800平方米物業。而截至09年一季度，安博在內地物流地產總面積達40萬平米。

對於今年下半年的運營和發展，馬思德則透露說，「安博在現有經濟環境下主抓三個方面：保護資產負債表、降低成本、爲未來的增長機會做準備」。

「迄今爲止我們依然在堅持執行經濟危機之前設定的發展目標。08年已獲批准的開發項目和收購項目都在繼續進行，沒有發生重大改變。現階段則暫停上馬新的項目，集中精力完成未完成項目」。他分析說，中國把物流業列爲10大重點發展產業之一，而利率降低、貸款配額取消、出口增值稅減免等措施，都將進一步刺激內地第三方物流增長，「這喻示着廣泛的物流設施需求」。

泛太線旺季運費更低

【本報訊】泛太平洋航線今年夏季運輸旺季，班輪公司擬透過加運費來提高收入的計劃有可能落空。據倫敦德魯里海運諮詢機構的一項最新研究分析，預計由香港至洛杉磯港的40呎大櫃，在過去一周平均每個可能已跌至900美元，環比下跌1.6%，收費只等於去年同期的56%，去年此時的收費是2000美元。

泛太線的服務合同都是在旺季來臨前提前簽定，然後按合同定出運價來執行。上周的新低收費，只適用於一個相對較小額的貨量。

最新運費數據與新一輪的預測基本是相脗合的，班輪行業目前受困於貨少船多、經濟衰退，減收費仍然未能填滿大船的艙位，在經營上出現巨大的現金流失，收入低於經營成本，全行業虧損的現象已十分明顯。

德魯里預測會重新修改2009年班輪運輸業的預測，預計全行業貨量下跌在10%，在全球經濟嚴重放緩、不景氣情況之下，加上還有大批新船會湧入市場，所有這一切都表明，該行業未來2年將繼續低迷。

此外，一些支線航線的營運環境有可能惡化或更加嚴重，對船商也是一種風險。

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 17:45	08:30 10:00 11:45 14:00 16:00 17:00	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	新會山	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
肇慶（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	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

長春至大阪航線開通

【本報記者馮俟長春三日電】南航今日開通長春—大阪航線，並執行首航。執行此航線機型爲空巴A−319，該航班每周3班，班期爲每周二、五、日，當日往返於長春龍嘉國際機場和大阪國際機場，中途經停大連。

據介紹，首航旅客中超過六成從大連登機，多爲散客。長春—大阪航線首航前五班特價爲散客單程1050元人民幣，1個月往返1900元，另有免費行李額30公斤，勞務及留學生旅客免費行李額爲40公斤。

南航執行長春至日本的航線目前已達四條，其中，長春—東京每周日執行一班；長春—名古屋每周二、五執行兩班；長春—仙台每周一、四共執行兩班。

台船獲84億聯貸授信

台灣國際造船本月一日在台北與第一銀行、台銀、華銀、彰銀、世華、富邦、台新等主要銀行，簽訂高達新台幣84億元的聯貸授信，額度刷新市場紀錄，也使得台船未來營運資金更加靈活。

簽約儀式由台船董事長鄭文隆與一銀董事長陳裕璋共同主持，據了解，業績穩定的台船截至目前手持訂單達46艘商船，製造周期至2012年。

NYK盈利料勝預期

日本郵船（NYK）海岬型船鐵礦石海運部總監小笠原和夫昨日在東京表示，受惠於中國今年龐大的鐵礦石進口量，他預料該部門本財年盈利會高於預期。

NYK在4月曾預測乾散貨海運業務本財年稅前盈利約爲700億日圓（約7.3億美元），經營環境將明顯優於已預期錄得虧損的空運和集裝箱海運業務。集團料本財年總盈利會大跌68%，至180億日圓（1.9億美元）。

小笠原表示，中國今年鐵礦石進口量可望高達5.5億噸，較去年再升25%，足以抵銷歐洲、韓國和日本減少進口的影響。中國今年首5個月的鐵礦石進口量已達2.418億噸，但他拒絕就今年盈利作出預測。