

## 經紀月內與買家在倫敦開會

# 波交所定 FFA 計算新標準

【本報訊】倫敦波羅的海航運交易所遠期運費協議（FFA）經紀將於本月內與買家在倫敦開會，商討為以世界油輪運費指數（WS）為單位的 FFA 評估，定下統一計算標準，期望藉此拉近油輪經紀評估與波交所評估的巨大運費金額差異。FFA 經紀長遠希望以每日運費作為合約價格單位，減少各方不必要爭拗。

倫敦油輪經紀人諮詢委員會在 1952 年成立世界油輪運費指數公司（Worldscale），以特定的方程式將港口費和燃料費波幅計算在內，製成世界油輪運費指數（WS）報表，顯示每噸貨物的均一運費，並每年更新內容。該公

司現時在倫敦和紐約均分設有辦事處，海運公司向該公司支付年費後，可查閱 WS 報表和多條油輪航線的最新運費變化。該公司已於去年 12 月中旬前向會員發布 2010 年油輪運費報表。

油輪經紀以 WS 列出每日運費水平，用作

FFA 交易的參考。不過，以 WS 為本的交易方式，近年來令更多買家感到不便，特別是 FFA 市場近年急促發展，引來不少投資銀行和基金經理的興趣，而有關來自金融界的生力軍大多不了解 WS 的計算方式和目的，進行油輪 FFA 交易時倍感困難。

### 兩種評估差額過大

此外，油輪經紀每日評估運費與波交所公布的評估，兩者之間差額可能高達每日 3000 美元，影響買家進行 FFA 交易。兩者差額過大，有時可能只是基於船舶航速不同而影響燃料耗用量，為 WS 計算增添變數。

波羅的海航運交易所遠期運費協議經紀協會（FFABA）濕貨合約交易部主席賈米森明言，期望油輪 FFA 交易會在今年開始轉變，期望日後能以每日運費作為價格單位。交易經紀和買家將於本月 16 日在倫敦開會，賈米森表示，已邀請世界油輪運費指數公司派遣代表出席會議。

### 增透明度降低風險

油輪 FFA 買家在去年 8 月已與世界油輪運費指數公司執行董事波特爾開會，期望後者專為油輪 FFA 交易提供均一運費參考，並改善制定 WS 過程的清晰度。波特爾其後表示，會設法降低買家以 WS 進行期貨買賣時承受的風險。

另外，油輪 FFA 在 1 月份成交量為 40500 宗，按月上升 55%，並創下近 9 個月以來新高，其中原油油輪 FFA 佔去 23950 宗。去年 11 月和 12 月油輪 FFA 成交量曾持續收縮，但實體市場油輪運費近期出現波動，令 FFA 交易重歸活躍。

別增長 2.4%、11.1% 和 34.8%。把握這些特點，深圳開發了至地中海、中東、拉美、非洲等地多條新航線，業務範圍得到進一步拓展。

此外，深圳碼頭企業在困難局面下，通過拓展海鐵聯運、內陸港、駁船快線等方式，開闢內陸貨源。目前，西部港區海鐵聯運業務已覆蓋長沙、株洲、醴陵、韶關、昆明及南昌等地，為內陸地區貨主開闢了一條快速、經濟的出口通道。鹽田國際碼頭也在廣州大朗、黃埔、東莞、江西贛州（龍南）、湖南株洲、雲南昆明等地開設海鐵聯運業務。深圳西部港區在華南地區 20 個城市、49 個港口碼頭，開闢了 37 條定期定班的公共駁船快線，珠三角點位覆蓋率達到 95%。

## 深圳港元月貨量止跌回升

【本報訊】深圳港今年 1 月份出現了金融危機以來貨物首次正增長。市交通運輸委日前提供的統計快報顯示，整月份完成貨量 1868.58 萬噸，同比增長 29.12%，比上月增長 1.05%；完成集裝箱量 177.2 萬標箱，同比增長 16.14%，比上月增長 2.24%。

港航人士認為，港口止跌回升，首先是因全球經濟緩慢復蘇帶動外貿出口明顯回暖。去年深圳外貿出口總額 1619.79 億美元，比上年下降 10.6%，降幅比 1—2 月份收窄 7.8 個百分

點。進入新年，外貿回暖勢頭更加明顯，不少工廠訂單增加，港口業務明顯繁忙。1 月份深圳港外貿貨物吞吐量 1373.98 萬噸，同比增長 26.87%；比上月增長 4.97%。

### 外貿貨量 1373 萬噸

另一方面，根據外貿新熱點，深圳各港區不斷優化運輸結構，開發新航線，為深圳港獲得更多機會。去年，全市外貿出口中，新興市場出現快速增長，對東盟、澳洲、印度出口分

## 波音 747-8 貨機下周一試飛

【本報訊】美國波音公司昨日在芝加哥宣布，將於下周一首次試飛 747-8 型全貨機，而商用機市場策劃部副總裁廷恩斯特表示，該型飛機開發計劃目前仍未能獲利。另外，該公司在 1 月只接獲 10 架新機的訂單，是自 2000 年以前接獲最少新單的月份。

747-8 型飛機已經延遲試飛一年。廷恩斯特稱，只要天氣情況許可和試飛貨機通過最後測試，將會如期在當地時間早上 10 時試飛。波音此前已明言，以目前該機型新單計算，不能從 747-8 開發計劃中

獲利。該公司現時只持有 108 架 747-8 型飛機的訂單，當中包括 76 架貨機和 32 架客機。航空業內人士透露，歐洲空巴公司生產的 A380 正主導超大型客機市場，因此波音較難為 747-8 找到新客戶。

另外，波音在 1 月份只接獲 10 架新機的訂單，均來自埃塞俄比亞航空，全屬 737-800 型飛機，是自 2000 年以前接獲最少新單的月份。截至去年底為止，該公司仍然手持 3375 架商用飛機的積存訂單，上月則交付 28 架新機。



747-8 型飛機延誤一年後終試飛。圖為首架 747-8 型貨機在埃弗里特廠房出廠情況

## 航商簽長約鎖定租船運力

【本報訊】法國海運諮詢機構 AXS-Alphaliner 在每周報告中稱，國際集箱海運市場狀況已較去年同期明顯改善，班輪公司通過減速航行吸收剩餘運力的速度亦比想像更快。另外，部分班輪公司正通過以可觀租金簽訂長約，鎖定租船運力，為未來 5 年船隊安排仔細打算。

全球集箱新船今年 1 月的交付量達到 30 艘，折算運力 13.3 萬標箱，創下單月最高交付量紀錄。Alphaliner 稱，高交付量自然為船舶租金造成壓力，但由於近月市場對超巴拿馬型船需求增加，大型集箱船租金反而上升，其他船型租金則停滯不前。

報告指出，全球閒置集箱船量由 1 月初時的 581 艘，至 2 月初時已下降至 532 艘，折算運力減少 14.2 萬標箱，但仍佔全球集箱船總運力的 10.4%。

另外，Alphaliner 指出，現時集箱船租船市場正形成兩種不同狀況，一是租家以高於現租金五至七成的水平，訂立長期的 5 年租約，或者只以現租金水平，訂立 2 個月至 1 年期租約，方便隨時調整船隊運力。報告稱，此情況反映租家雖然看準租金難在短期內改善，但仍預期租金在 5 年內仍將持續跳升。班輪公司普遍偏向訂立長租約，以仍然有利可圖的租金水平保留船舶，期望現有租約租金會低於 5 年後期的現貨租金。

珠江客運有限公司						粵—香港水路客運航班表					
航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間	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	中港碼頭	海 威	1小時 10分	中 山	07:30	08:00	中港碼頭	中 山	1小時 30分
	08:30	10:00		海 現			08:30	11:30		逸山湖	
	09:30	11:45		海 昌			13:00	14:00		翠亨湖	
	11:30	14:00		海 洋			15:00	16:00		鼓 浪 嶼	
	13:30	16:00		海 亮			17:30	20:00		興 中	
	15:40	17:45		海 濱			18:00	20:00			
	08:40	09:00	港澳碼頭	海 池			09:00	18:00	港澳碼頭	順 德	1小時 55分
	10:30	11:00		海 濱			07:30	08:30		順 德	
	12:30	13:00		海 池			08:30	10:00		順 德	
	14:30	15:00		海 珠			11:00	11:00		順 德	
	16:30	17:00		東區二號			13:00	15:00		順 德	
18:00	18:00	中港碼頭	蓮山湖	1小時 50分	江 門	08:30	09:00	中港碼頭	蓬家園	2小時 30分	
19:30	20:30		三 埠			14:00	15:30		五邑湖		
21:30	21:30		新龍山			16:00	17:30				
07:50	08:30	中港碼頭	新龍山	2小時 45分	三 埠 (大嶺頭)	08:30	7:29	中港碼頭	中山航線	4小時	
08:40	10:00		江門掛港			16:00	13:59		水陸聯運		
11:30	14:00		江門掛港			18:00	20:00		香港航線		
13:30	16:00		江門掛港			18:00	20:00		香港航線		
08:20	15:30	中港碼頭	江門掛港	1小時 50分	中港碼頭	08:20	13:40	中港碼頭	香港航線	4小時	
08:20	16:10		江門掛港			18:00	20:00		香港航線		
(★建周、日)											
香港國際機場水路客運航班表											
航線	開航時間		航線	開航時間							
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00		香港機場—東莞虎門	10:30 12:30 14:00 16:30 18:15							
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		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 21:30							
深圳福永—香港機場	09:30 14:25 17:00		香港機場—深圳福永	12:45 15:40 18:30							
珠海—香港機場	09:30 12:40 15:30		香港機場—珠海	12:15 14:15 17:00 21:00							
斗門—香港機場	08:30 16:10		香港機場—中山	15:40							
●香港上環香港郵政—2669 1595(上環干諾道西24號地下，假日休息) ●香港上環德輔道中香港郵政—3222 666(中環德輔道中322號) ●香港國際機場客運大樓(機場五樓)、台北及高雄機場航機大樓 ●高沙、佛山、廣州、香港、三亞、深圳、中山合作為水陸聯運、澳門、江門、蛇口、香港、 查詢電話：2856 3676											
網上購票更方便—網址： <a href="http://www.ckgp.com.hk">http://www.ckgp.com.hk</a>											

# 勿以烏托邦看鹿特丹規則

張永堅

## 來論

### 規則提出的新任務

「鹿特丹規則」沒有生效，它還沒有實際接受過檢驗，國際社會對它還缺乏經驗的總結和實踐的積累。只有對這個新公約做更全面的研究和進一步的觀察，才有可能更加準確的把握它。因此，當務之急是需要各界的專家、學者共同努力，對這個規則做深入、細緻的研究和全面的論證，準確評估和預測這個規則的影響。這將直接影響到中國政府對該規則的態度和採取的對策措施。

總體而言，我們起碼需要弄清楚這樣幾方面問題，即：這個規則對中國各相關行業將可能在哪些方面帶來怎樣的變化和產生怎樣的影響，其程度如何。這個規則對中國總體利益的影響如何，中國加入或不加入該規則會有哪些利弊得失。這個規則中的哪些規定與中國現行的法律制度相契合或者相一致，哪些與中國現行的法律制度存在著差異或者相悖，具體狀況如何。中國應該就這個規則採取怎樣的應對措施和策略，需要在哪些方面做些什麼樣的調整。此外，各相關行業和每一個與之相關企業，也應該主動了解新規則，客觀評估這個規則對本行業和本企業的影響，提前做好風險控制和準備相應的對策。

### 需全面消化公約內容

國內關於這個規則的各種觀點還在形成之中

。無論是在學界還是在各相同的業界之內，也還沒有形成基本統一的意見。提倡和鼓勵各種不同觀點的交流，對於將研究引向深入，是非常重要的和必要的。特別值得關注的是，在初始階段，當某種觀點得到比較廣泛地宣傳時，與之不同的甚至與之相反的意見常常非常難得。反面的和不同的意見，往往可能更有助於啟發人們從不同的角度去觀察與思考，可能更有助於人們更全面地認識問題和評估風險。

現在所要的是時間。因為，對於這個規則，即使對它有了清晰和深刻的認識，我們也還是需要一個全面和系統的消化過程。不言而喻，無論任何國家，即使已經打算要批准或加入一個新的公約，仍然需要在各個方面做好必要的準備，這個過程需要有充足的時間作保障。

### 修改海商法時機未成熟

鑒於「鹿特丹規則」已經誕生，便有主張應盡快著手根據這個新規則相應修改中國的《海商法》。其實，從中國《海商法》開始實施時起，對它修改的意見和建議就一直沒有間斷過。本人亦曾對如何修改中國的《海商法》提過意見和建議。經過這麼多年的司法實踐、教學研究和宣傳普及，如今不少當時曾經為各界所關注和爭論的問題，已經在實踐中得到解決；有不少當初不同的見解，如今已經取得了一致或已趨同。經歷了時間的檢驗和與實踐中的不斷磨合，中國的《海商法》得到了補充、完善，其內涵更加豐富，對《海商法》的應用更趨成熟。

雖然整部法律仍帶有比較明顯的時代痕跡，

並不盡善盡美；但是至今這部法律仍然有效地發揮著重要的調整作用。「鹿特丹規則」才剛剛誕生不久，何時生效尚不得而知，對它的研究還沒有完全展開，對它的理解還需要較長時間的積累和總結，國際社會對它的接納程度還有待觀察。可以說，正是由於「鹿特丹規則」的出現，修改中國《海商法》的時機現在已經變得尚不成熟了。

### 基於以上的討論，建議如下：

①對於「鹿特丹規則」，中國應持慎重態度，目前不宜急於決定是否加入，因為我們在各個方面都還沒有做好必要的準備，還沒有形成可為決策提供支持的堅實基礎。

②中國相關各界應該結合本國、本行業和本單位的現實狀況迅速開展對「鹿特丹規則」進行廣泛、深入的研究，認清形勢，需求對策。

③由政府主管部門牽頭彙集各方面的意見和建議，綜合評估該規則對中國的影響，以為中國政府決策提供意見、建議和理論的支持。

④針對「鹿特丹規則」可能帶來的變化和影響，全面檢查和梳理我們現行相關法律、法規、政策及相關產業的結構、制度、業務流程等各個環節，研究必要的應對預案，做到未雨綢繆。

⑤由於「鹿特丹規則」剛剛出現，對它的研究和討論都還需要深入，對它的考察還需要時日，中國的司法實踐和對中國海商法的認識和研究還需要積累，啟動修改中國《海商法》的時機現在尚不成熟。

⑥中國的法律不應太超前於國際公約，特別是尚未生效的公約。

（之八）



長灘港推行空氣品質計劃初見成效

## 長灘港增獎金改善環保

【本報訊】美國西岸長灘港為了鼓勵更多遠洋貨輪執行港口空氣質素改善的「綠色旗空氣品質」計劃，港務委員會正考慮再撥出 900 萬美元的獎金，給予參與該計劃的船東或碼頭營運商，並答應使用更多的鐵路貨卡來運送進出口貨物。

港口貿易關係與港口運作部總經理亞歷克斯表示，獎勵主要對象是遠洋承運人和碼頭商，目的是要增加他們對上述兩項目的參與興趣。

長灘港 2 年前制定的「綠色旗空氣品質」計劃，設定的額外獎金是 300 萬美元，目的是鼓勵更多的遠洋貨輪在港區內，以低於時速 40 哩航行，一旦有船舶在港區內肯以 20 或 40 哩時速航行，港務局將給予船公司或船公司碼頭費折扣。

### 已減碳排放 2000 噸

據統計顯示，目前在規定時速 20 哩的航區內，執行該規定的船舶佔 95%。在 40 哩時速的區域內所佔船舶約 70%。該新獎勵計劃預期在 40 哩時速區內會有更多船舶參與，從而更進一步改善港區空氣品質。2009 年「綠色旗空氣品質」計劃，因船舶減速慢駛而減少碳排放污染物 2000 噸，預期在新獎勵計劃刺激下，污染物排放將更進一步減少 300 噸。

另外，巴菲特收購美國第二大鐵路公司伯靈頓北方聖太菲鐵路公司後，引起美國港

## 星航展飛機訂單減三成

【本報訊】新加坡航展業內展期昨日結束，參展商在四天展期內只共簽署總值 90 億美元合約，較兩年前大減 40 億美元，跌幅達 30.7%。合約成交金額暴跌，主要由於商用機新單欠奉，歐洲空巴公司和美國波音公司都未能取得重大訂單。

今屆新加坡航展的成交合約，大部分與飛機保養和維修有關，最大宗合約來自瑞士飛機發動機製造商 International Aero Engines 與澳

航旗下捷星航空，兩家公司達成總值 35 億美元協議，包括購入發動機和長期售後服務合約。空巴和波音均未有大手售出新飛機，香港航空訂購 6 架 A320，已屬較為大宗的新機訂單。

空巴營運總監雷苦笑稱，今次新加坡航展相對淡靜，未能在四天內取得重大訂單，是由於航展舉行得太頻密。相比去年舉行的迪拜航展，期內合約成交額為 140 億美元，當中包括售出兩架 A380 飛機。