

美加減排區計劃勢在必行

國際海事組織批准兩國06協議



【本報訊】國際海事組織（IMO）日前在倫敦宣布，正式批准美國和加拿大的廢氣排放管制區域（ECA）計劃書。根據計劃，所有駛經兩國近岸水域的船舶，必須嚴控硫化物排放，現時獲得IMO通過後，新規定已勢在必行，大有可能如願在2012年8月正式實施。從事北美海運業務的亞洲船東應留意事態發展及早應對，採用低硫含量燃料或改良船上廢氣過濾設備。

美國和加拿大在06年達成協議，共同計劃在沿岸200海里以內範圍設立廢氣排放管制區域，目標在2012年8月1日開始，立法管制所有駛經有關區域內船舶的硫化物排放量，並於去年3月正式將構想交予IMO審議，是全球首次有國家提交有關申請。

美加期望劃定廢氣排放控制區域，改善港口地區空氣質素。圖為美國新奧爾良港。

美進行國際海運貿易的船舶帶來重大影響，駛經有關區域的船舶必須使用低硫含量燃料，或者使用費用高昂的高效能過濾器，才能達致新要求。

亞洲船東應及早籌謀

新規定主要影響外國船舶，當中包括油輪、集箱船和郵輪等等。在2012年8月後，區域內船舶的燃料硫含量必須低於1%，在2015年後，硫含量更須低於0.1%，部分船舶或需要增加蒸餾燃料儲存容量，2016年或以後建造的船舶應配備先進的減排科技。

EPA稱，目前仍未完成有關ECA實際覆

蓋範圍的研究，但初步認為兩國在北美領土海岸線區域。根據計劃預期，區域內船舶燃料硫含量將較現有船用燃料減少98%，懸浮粒子排放量減少85%，一氧化氮排放量減少80%。

啓發業界推動環保營運

該局總監傑克森表示，IMO批准新減排規定計劃，將令數百萬美國人受惠，同時能啓發海運業推動環保營運方式。他指出，目前超過30個美國港口的空氣質素未能達標，對區內1.27億人口的健康構成威脅，新規定將每年拯救8300美國人和加拿大人的性命。

美國早前已通過《國際防止船舶造成污染公約》（MARPOL），IMO今次批准有關計劃後，將使美國更有效地依據公約，對海運業執行嚴格的廢氣排放規定。不過，有支持新規定的人士憂慮，目前該國仍未能對違反規定的燃料供應商作出任何制裁行動，只能留待EPA再頒布新規定，或須時半年至1年。部分業內人士認為，燃料供應商會否遵從新規定，將是廢氣排放管制區域計劃成敗的關鍵。

伊朗海域納入保險高危

【本報訊】美國對伊朗在核問題的制裁加劇，已經引起倫敦海運保險市場的高度敏感和迅速反應。勞氏市場協會（LMA）周一表示，旗下的聯合戰爭委員會（JWC）已經在3月11日開始將伊朗納入高風險地區名單，區內商船航行和容易發生戰爭、罷工、恐怖主義和相關危險隨時都被考慮在內。

LMA協會秘書羅伯特表示，船舶駛經該地區離伊朗海岸線12哩的航程範圍，必須通知海事保險商。他告訴路透社記者，根據臨時增補該理由，保險商已考慮美國可能用武力來制裁，若果被認為需要有一個好主意，這種貿易風險必須覆蓋，保險商將以商業的方式來處理這一局面。

伊朗是全球第五大原油出口國，美國總統奧巴馬已表明不排除任何選擇，必要時會以更强硬的軍事手段來對付伊

朗，但美國官員已明確表示，他們寧願選擇外交。由於執行制裁的困難和風險，軍事行動可能導致更大的衝突。無論是美國參、眾兩院已經批准立法，允許奧巴馬對伊朗的汽油供應實施制裁。范表示，在美國有大宗生意往來的國際跨國公司，基於龐大的商業利益考慮，將需要重新評估與伊朗的貿易往來是否值得，因為公司將有潛在被懲罰的可能。

他說，他們要了解何處是利潤中心地，或作出決定放棄在伊朗的業務，以保護其他地方更有價值的業務，這包括能源部門和船運業。

據海事保險業消息人士說，相對於在伊朗經營的成本，被看作是一個「個案來處理」。這不大可能會出現在批發重新定價的風險上。



伊朗核問題間接增加當地商船航行風險。圖為伊朗布什爾核電廠（彭博社）

中海發展盈利倒退80%

【本報訊】中海發展（01138）昨日公布去年業績報告，期內錄得盈利約10.64億元人民幣（下同），倒退80.2%，每股盈利0.3128元，派息0.1元。該公司目標今年總運量增長14.3%，但年內仍需接收23艘新船，運力將大幅增長22%。

公司期內總營業額為87.29億元。乾散貨運量為954.4億噸海里，實現營業額36.20億元，分別同比下降23.8%和61.3%。油產品運量1262.6億噸海里，增長21.4%，實現營業額49.14億元，下降18.0%。

中海發展稱，由於國際租船市場大幅波動，

公司決定收縮船舶出租業務，截至去年底，尚在租期內散貨船2艘，共9.8萬載重噸，租約將於2010年到期。

年內，中海發展實現船舶出租營業額1.96億元，成本則為1.98億元，同比分別下降89.5%和89.9%。

中海發展期內總投資額為39.19億元，其中用於購置船舶固定資產等項目的現金為37.44億元，共有10艘新油輪和3艘新貨輪投入使用，運力分別為148.6萬載重噸和17.2萬載重噸。

該公司稱，為應對航運市場需求變化，已對

14艘船舶進行更新改造，去年用於船舶更新改造支付為3.23億元。該公司共拆解14艘船舶，折合34.4萬載重噸，其中包括4艘油輪和10艘乾散貨船。

另外，該公司今年將接收23艘新船，運力合計301萬載重噸，其中油輪10艘，共169萬載重噸，散貨船13艘，共132萬載重噸，預計全年實際投入使用的運力為1025萬載重噸，同比增長22%。中海發展目標今年總運量為2535億噸海里，增長14.3%，實現營業收入為110.08億元，上升23.4%。

日航10月結束全貨機服務

【本報訊】日本航空日前在東京宣布，將於今年10月終止全貨機服務，並出售所有貨機，藉此縮減連年虧損的貨運業務規模，此舉將意味著該公司擁有50年歷史的全貨機服務正式畫上句號。另外，據共同社報道，日航管理層正考慮把2013年度集團裁員目標人數由1.57萬人增至2萬人。

日航今年1月因無力償還債務而申請破產保護，並撤換最高管理層，在日本企業再生機構的監督下，維持正常航班服務。不過，該公司須大幅削減營運開支和進行裁員，早前甚至傳出日航將會退出國際航線業務，會逼得公司管理層出面否認流言。

該公司貨運業務從05財年起已連年虧損，08財年營運虧損高達240多億日圓（約2.59億美元），在環球金融危機影響拖累下，截至去年12月31日為止，貨運業務今年度首三季已虧損100億日圓（約1.09億美元）。

發言人稱，航空貨運業務目前仍持續虧損，短期難以確定能否轉好，管理層因而期望轉變日航現有的營運方式，確保公司能夠獲利。

日航在1959年開展全貨機服務，其後逾50年均以全貨機和「機肚貨」兩種方式維持貨運業務

，目前共營運10架貨機，約佔該公司貨運運力的四分之一，當中5架屬於租機，其餘均為自資擁有的波音747型貨機。

聲明指出，該5架747型貨機將被全數出售，日航今後只會以裝載「機肚貨」形式維持貨運業

務，但日航貨運（JALCARGO）的品牌仍會保留。該公司現時每周客運航班數量為508架次，包括56條國際航線和134班國內航線。

另外，據共同社報道，日航正期望通過增加裁員人數至2萬人，從而促使金融機構提出新融資，並會將新安排包括在6月底前出表重組計劃方案之中。

消息指出，該公司縮小貨運業務規模後，可額外裁減3000名員工。



日航全貨機將陸續退出營運，結束逾半世紀的歷史任務（彭博社）

三井開發柴油機過濾器

【本報實習記者於小嘸報道】日本商船三井有限公司日前在東京公布，將與赤坂柴油機有限公司聯合開發一台柴油機微粒過濾器（DPF），專供航海重質燃油船舶用途。

據試驗顯示，該設備內部裝有一個碳化的陶瓷纖維過濾器，可過濾柴油機排放物中80%以上的顆粒物。內部加熱系統會自動燒融這些雜質，以避免堵塞。海員無需清潔過濾器就可持續使用。船舶安裝該過濾器後，無論是遠洋航行

或停泊碼頭，均可大大降低煙塵排放量，有助減少廢氣對環境造成的影響。

據悉，測試該過濾器的試驗是在三井集團旗下的鑽石渡輪有限公司的「向日葵小金」渡輪上進行，標誌著「自我再生」DPF首次在大型航海重質燃油船舶上安裝使用成功。商船三井和赤坂柴油機有限公司將進一步研發升級版的DPF，準備將該過濾器實際安裝在大型遠洋船舶的柴油機發動機和輔助發動機上。

掛印尼旗船舶5年增倍

【本報訊】印尼國家船東協會日前發表統計報告稱，由於該國沿海航行法開始逐步推行，掛印尼旗船舶在過去5年增近一倍，至9170艘。

適用於運送煤礦、石油和其他油類產品船舶的印尼沿海航行法已於今年初正式生效，而離岸

以星航運虧3億美元

【本報實習記者於小嘸報道】以色列以星綜合航運公司近日在海法港公布，09年第4季錄得8100萬美元盈利，但不足以彌補前三季度的虧損，以致去年全年虧損額報3.32億美元。據悉，第四季有所盈利，是因為在過去的三個月裡集裝箱運輸量有較大幅度的增加。該公司去年第四季錄得營業額6.88億美元，較第三季增長13.37%，這是因為該季吞吐量49.8萬標箱，較上一季增

加4.3萬標箱造成的。同時，與08年同期虧損1.99億美元比較，第四季轉虧為盈。09年全年營業額也較08年有1億美元增加。

以星綜合航運公司在09年幾乎宣告財政破產，下半年獲母公司——以色列集團注資4.5億美元作為救濟計劃的一部分，因此在第四季業績才有所好轉。該計劃還包括與債權持有人、債權銀行和船廠簽訂債務重組協議。



以星去年幾近破產，至第四季業績才見好轉

廉價集運獲准在華經營

【本報訊】據外電報道，丹麥「廉價」集箱海運公司The Containership Company（簡稱：TCC）已獲得中國交通運輸部發出在華營運執照，並與香港現代貨箱碼頭有限公司（MTL）簽訂長期合作協議，以大鏡灣碼頭作為始發港。該公司已訂於4月17日正式開辦大倉港至洛杉磯航線，執行

董事凱澤早前表示，無意與現有營運泛太線的班輪公司展開價格戰，但付貨人可節省發貨至上海港的運費，相對較有競爭力。

TCC與香港現代貨箱碼頭有限公司（MTL）簽訂長期合作協議後，將於後者旗下位於深圳西部的太鏡灣碼頭開展業務，此舉或意味着TCC正為今年稍後時間開通亞歐航線事宜鋪路。

珠江客運有限公司 粵—港水路客運航班表						香港國際機場水路客運航班表					
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	中港碼頭	海威			08:30	09:30	中港碼頭	逸仙湖	
	09:30	11:45	中港碼頭	海威			10:00	11:30	中港碼頭	海寧湖	
	11:30	14:00	中港碼頭	海威			13:00	14:00	中港碼頭	岐江	
	13:30	16:00	中港碼頭	海威			14:00	16:00	中港碼頭	岐江	
	15:30	17:00	中港碼頭	海威			15:20	17:30	中港碼頭	岐江	
番禺 (龍山)	08:40	09:00	中港碼頭	海濱	1小時50分	江門	08:30	09:00	中港碼頭	順德	1小時55分
	08:40	11:00	中港碼頭	海濱			08:30	10:00	中港碼頭	順水	
	10:40	11:00	中港碼頭	海濱			11:00	11:00	中港碼頭	順水	
	13:40	14:00	中港碼頭	海濱			13:30	15:00	中港碼頭	順水	
	15:40	16:00	中港碼頭	海濱			15:20	17:30	中港碼頭	順水	
	18:40	18:00	中港碼頭	海濱			18:00	20:30	中港碼頭	順水	
龍山	09:30	10:30	中港碼頭	東區二號	2小時30分	三環 (大鏡灣)	08:30	09:00	中港碼頭	蓬萊湖	4小時
	11:30	13:00	中港碼頭	東區二號			08:30	10:00	中港碼頭	蓬萊湖	
	13:30	15:00	中港碼頭	東區二號			11:00	11:00	中港碼頭	蓬萊湖	
	15:30	17:00	中港碼頭	東區二號			13:30	15:00	中港碼頭	蓬萊湖	
	17:45	19:00	中港碼頭	東區二號			15:20	17:30	中港碼頭	蓬萊湖	
	21:30	21:30	中港碼頭	東區二號			18:00	20:30	中港碼頭	蓬萊湖	
高明	08:20	15:30	中港碼頭	新龍山	2小時45分	鶴山	08:20	13:40	中港碼頭	高明	4小時
	08:20	15:30	中港碼頭	新龍山			08:20	13:40	中港碼頭	高明	
	08:20	15:30	中港碼頭	新龍山			08:20	13:40	中港碼頭	高明	
	08:20	15:30	中港碼頭	新龍山			08:20	13:40	中港碼頭	高明	
	08:20	15:30	中港碼頭	新龍山			08:20	13:40	中港碼頭	高明	
	08:20	15:30	中港碼頭	新龍山			08:20	13:40	中港碼頭	高明	

香港熱線: 852-2230 3030
國內免費: 800-999 5678

www.chinalink.hk 請預早致電訂座

深圳機場往返香港

巴士快線

清潔香港 人人有責