

特稿



▲太陽能環保船為市民提供往返西貢碼頭與深西洲公眾高爾夫球場的渡輪服務，節省能源，減少廢氣排放及對海洋造成的污染 本報攝

馬會環保船既靜又快

本報實習記者 何晶

乘坐過擺渡船的人，總會對船隻在啓航和抵埗時，船主機劇烈的震動留下深刻印象，巨大的噪音讓人在近距離講話也會聲嘶力竭。然而，在昨天香港賽馬會「環保太陽能號」首航儀式上，嘉賓卻有不同的體驗。太陽能船從西貢碼頭駛出，最初的5分鐘，船動力由電池蓄電，僅啓用電力馬達，船艙內非常寧靜，幾乎感覺不到自己原來在海中。遠離岸邊後，船長切換至燃油驅動，船隻以約每小時16海里的速度前行，20分鐘後便到達西洲公眾高爾夫球場，船再次轉入電能驅動靠岸。與傳統船隻相比，這艘以混合引擎發動的太陽能船，大大減低了對岸邊居民、遊人的影響，並極大減少了空氣和海洋的污染，卻未有失去速度上的便捷。據介紹，該船每年可節省一半能源，折合250萬元。

「環保太陽能號」由澳洲Solar sailor公司設計，船頂裝有42塊太陽能板，設計壽命長達15年之久。即使在陰雨天氣，船隻仍然可以利用電池儲備整日運作。第一艘船造價280萬美元，僅僅用8個月時間就在珠海船廠建造完成，其餘三隻船隻將陸續到港。

最後一隻交付的船將用於教育，預計9月交付。與眾不同的是，該船頂還設有「可移動」的太陽能風帆，不但可以更高效率地收集太陽能，還能利用風能，進一步提高能源效益。

Solar sailor公司首席執行官戴恩說：「隨着世界油價上升和港口對環保的要求不斷提升，人們對這類利用太陽能和電能的船隻表現出越來越大的興趣，其中包括中國公司。」上海世博會一隻往來黃浦江上接送貴賓的太陽能混合船也是由該公司設計。

戴恩表示，雖然目前這些環保技術都用於擺渡船和遊輪上，公司正在開拓更多應用領域，之前曾為美國軍方設計過無人駕駛巡邏船，此外還和兩家日本公司洽商，計劃將太陽能技術用於油輪和散貨船上。

海岬型現貨日租金回升

【本報訊】波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）連跌21天，昨報2501點，微跌1點，跌幅0.03%，是21天以來最小跌幅，海岬型船現貨日租金終於回升。該指數已於本周二跌破今年低位，21日已累計跌40.5%。海岬型船運費指數（BCI）昨日回升0.8%，至2717點，現貨日租金為24283美元。巴拿馬型船運費指數（BPI）則再次回落，拖累整體指數繼續下跌，報3045點，跌0.8%，現貨日租金為24472美元。超靈便型船運費指數（BSI）則跌0.1%，報2122點，現貨日租金為22192美元。

簡訊

波音夢幻787全面檢測

■波音公司周四透露，旗下787「夢幻」型飛機產生「製造問題」，影響飛行時水平方向的穩定，因此決定全面檢測。每架飛機的修復需要8天。波音表示希望檢測可以按計劃完成，使得年底順利交付第一架飛機給全日空公司。目前，波音共接收到858架訂單。三年來，碳複合材料製造的飛機的生產5次被延後，此外，由於零件短缺，設計問題以及工廠內持續兩個月的罷工，第一架飛機推遲了6次才面世。早前《西雅圖時報》報道，整批飛機暫時被停飛，但飛行測試和交付時間表不會受到影響。波音對「停飛」一說表示否認。

世騰獲9艘新船訂單

■韓國世騰造船公司（STX）昨天在首爾宣布獲得9艘新船訂單，總值達3.6億美元。其中6艘油輪屬於新加坡太平洋油輪管理公司（Tanker Pacific Management Pte），另3艘散貨船屬於歐洲船東，名字未透露。

漢莎機師凍薪至明年3月

■德國漢莎航空周四在科隆終於結束了與機師數月來的糾紛，雙方達成一項包括凍結工資在內的協議。機師工會發表的一份聲明中說，該協議有助於保障工作，工資凍結將持續到2011年3月。漢莎航空在全球有4500名機師，之前受到低成本子公司帶來的壓力，要求改善工作環境，獲得就業保障。2月為期一天的機師罷工行動，使漢莎損失4800萬歐元（5900萬美元）。其後工會同意取消4月的罷工，回到談判桌上。

空箱短缺 高徵附加費

日郵料箱運盈利超預期

【本報訊】集箱海運需求急增，推動班輪公司今年徵收更高旺季附加費。歐洲租箱公司業界代表稱，集箱供應量未能緊貼海運需求增長，空箱短缺推高租箱成本，班輪公司因而必須向付貨人徵收更高附加費，但旺季後的市場環境仍充滿未知數。日本郵船（NYK）投資者關係部總監甲斐敏昨日在東京表示，旗下班輪業務部門將受益於旺季附加費收入，或可輕易超越全年錄得5億日圓（約560萬美元）的稅前盈利目標。

在金融海嘯衝擊下，日郵上財年與其他同業一樣錄得劣績，班輪業務共虧損554億日圓（5.92億美元）。不過，該公司早前預期，班輪業務將能在本財年重新錄得盈利，將會是3年以來的首次。

泛太東向線大櫃2768美元

集箱海運貨量復蘇之急，特別是泛太線和亞歐線，已超出不少業內人士預算。倫敦德魯里報告顯示，泛太線運費目前已超越金融海嘯前水平，泛太東向線運費在6月上旬升至每大櫃2607美元。新加坡海皇東方（NOL）5月份每大櫃平均運費已達2768美元，按年升19%，貨量更急增34%，至21.2萬大櫃。不論在貨量或運費，均已能確保班輪公司賺錢。

法國達飛輪船、馬士基航運和地中海航運（MSC）宣布合作，在7月中旬重開泛太航線「Yang Tse」，全球三大班輪公司將在旺季時聯手加船和搶貨。法國海運諮詢公司AXS-Alphaliner統計指出，目前全球開置集箱船比例進一步跌至2.8%，反映有更多船隻投放在班輪航線上。大班輪公司聯手搶貨搶錢的企圖至為明顯。

日郵投資者關係部總監甲斐透露，在日郵完成的泛太線服務合約談判中，幾乎全數達到泛太平洋運費穩定協議組織（TSA）的建議加價目標，公司為此感到非常滿意。隨着集箱海運旺季來臨，他表示，該公司最快於本月內在泛太航線額外徵收每標箱200美元的旺季附加費，徵費將持續至9月底，有望藉此進一步增加收入。

甲斐說：「我們應能輕易達到5億日圓盈利的目標，我個人認為公司甚至能超越該水平。」目前班輪船位供應非常緊張，甲斐有信心貨主和貨代會接受附加費的加幅。他又透露，日郵已重新啓用所有閒置船舶，以應付各航線急增的需求。

馬士基航運早前亦曾公布，將於7月15日開始徵收旺季附加費，每標箱收費達750美元，每大櫃則1000



▼集箱租金和售價急漲，班輪公司加徵附加費補貼船成本

長榮中海達飛聯營亞歐線

【本報訊】因應市場輪位需求，長榮、中海與達飛海運將於本月下旬開始，攜手整合亞洲—歐洲航線AEX7，以提供客戶更綿密、便捷的運送服務。

整合後的AEX7航線船隊，將由3家船公司共同配置9艘介於8000—9250箱船營運，其中中海派2艘，長榮2艘暨達飛1艘。沿線停靠港口為：上海—

寧波—蛇口—香港—鹽田—巴生港—利哈佛港—鹿特丹—漢堡—比利時澤布魯日港—巴生港—上海。

長榮表示：「這是三家公司首度共同合作，攜手聯營亞洲／歐洲AEX7航線，希望透過彈性、靈活的策略與合作方式，充分運用既有船隊，成信新的航線服務，能更加符合貨主的需求與期待。」

美元。有關水平不但較以往高，而且標箱收費是大體的75%，結果惹來不少貨主和貨代批評。

全球集箱數量減少7%

全美租箱公司（TAL International）行政總裁桑迪日前在紐約表示，集箱供應量落後於海運需求回升速度，造成空箱短缺情況，集箱租金和新箱售價均節節上升，導致班輪公司必須向付貨人徵收更高附加費。

他指出，去年集箱海運貨量不振，促使造船公司暫停生產線，市場上新箱比例大幅減少。現時全球集箱數量較08年底減少7%，班輪公司的租箱卻持續維持在

70%至80%，在貨量急升的情況下，自然直接推高班輪公司的租箱成本。

桑迪透露，新箱售價在過去6個月急增50%，中國製造的集箱以往5年平均售價為2000美元，現時已升至2800美元。但他預期，在旺季過去後，集箱短缺情況會得到舒緩，集箱租金和售價將會回落，儘管貨量仍會持續復蘇，班輪業界應不會再出現「撲箱難」情況。

另外，馬士基船隻經紀報告指出，船東訂購新集箱的意欲自過去1年半以來首次明顯增加，而且潛在買家對各級運力的船舶均有興趣。該報告顯示，新集箱售價今年已累計上升10%。

杭州機場國際航樓今啓用

【本報記者王莉、鄭敏杭州二十五日電】今日上午，杭州蕭山機場舉行國際航站樓的啓用儀式。歷經31個月的努力，一座高科技、人性化的現代化航站樓明日（26日）投入使用，並在上海世博會期間發揮效力。

國際航站樓由英國阿特金斯設計事務所設計和香港凱達環球有限公司分別擔綱建築方案和室內設計。總面積達9.6萬平方米的國際航站樓分出發層和到達層，設計年旅客吞吐量為384萬人次，高峰小時1020人次，其中出發層吊頂的形狀猶如絲綢和蠶繭，建築風格中有機融合了浙江地域文化。

英港分擔建築室內設計

國際航站樓將於今日投入試運行，7月3日零時完成整體搬遷。試運行期間，機場將視情況安排航班在國際航站樓進出港，以進一步測試航站樓運行情況。目前已確定在國際航站樓進出港的航班是6月26日吉隆坡飛往杭州的D72604航班，當晚22：20到達，以及6月26日杭州飛吉隆坡的D72605航班，起飛時刻是23：20。自由快捷的「一站式」通關模式、自主研發的高速

安檢機、淨化空氣的植物牆、穩固安全的A380專用廊橋和低碳節能的雙銀LOW-E中空玻璃幕牆，讓國際航站樓更高效、更便捷、更人性化。

浙江省副省長王建滿在啓用儀式上說，國際航站樓的投用，將極大地促進浙江航空運輸生產尤其是國際及地區客貨運的發展，也必將為浙江擴大對外開放、加強對外交流與合作提供有力支持和保障。

目前，杭州機場共有12家國際及地區航空公司、3家國內航空公司執飛國際、地區航線37條，通達城市國際28個，地區6個（台北兩個機場），每周航班250餘個。隨着國際航站樓的啓用，除了吸引更多航空公司的加盟杭州機場，開闢更多的國際航線，杭州機場還將在進一步加密東亞、東南亞航線的基礎上，重點加大美洲、歐洲、澳洲等國際航線的開發力度，拓展國際航空市場，織密航線網絡。

機場近期通過與SITA公司、雅仕維公司建立戰略合作關係，進一步提升機場的發展層次和管理水平。此外，通過與中免集團的合作，新建的國際航站樓還將告別目前蕭山機場內沒有免稅店的歷史。



▲杭州蕭山機場國際航站樓啓用儀式現場 本報攝

滬歐線箱運期貨倫敦結算

【本報訊】倫敦結算所（LCH.Clearnet）日前發表聲明，將在6月28日首次為交易的集箱運費期貨進行結算，包括大部分由上海出發至歐洲和美國的集箱海運航線。另外，倫敦船運運費衍生品服務公司FIS執行董事巴納斯克維茲認為，波羅的海航運交易所已平白錯過參與集箱運費期貨交易的黃金機會。

倫敦克拉克森船隻經紀集團旗下的克拉克森證券，1月完成全球首宗以對沖上海出口集箱運費指數（SCFI）的集箱運費期貨交易。結算行為集箱運費掉期場外交易合約進行結算，將容許交易以匿名形式進行。倫敦期貨交易經紀傳出，正有另一家結算所有意為集箱運費期貨交易結算，或在短期內正式作出公布。

集箱運費期貨交易可以運費指數作為相關參考。波交所曾在數年前考慮設立集箱船期租指數，但計劃卻最終流產。德國船隻經紀協會則在08年創立集箱運費指數，但最終未有形成期貨交易市場。

倫敦船運運費衍生品服務公司FIS執行董事巴納斯克維茲認為，集箱運費期貨市場極具潛力，波交所正在推出油輪和乾散貨船租金指數後，竟然錯過參與集箱運費期貨交易的黃金機會。波交所行政總裁佩恩則表示，該所經常在市場上發掘新機會，但進程不需要趕急，必須確保推出的產品具備一定質素。

中國補貼單殼船提前報廢

【本報訊】日前，中國交通運輸部與財政部、工業和信息化部、國家發改委聯合出台《促進老舊運輸船舶和單殼油輪報廢更新實施方案》，決定即日起至2012年6月30日期間，在現有老舊運輸船舶強制報廢和單殼油輪限期淘汰制度的基礎上，採取中央財政補貼方式鼓勵老舊運輸船舶和單殼油輪提前報廢更新。

根據實施方案，在2011年12月31日前，已取得國內、國際運輸經營資格的1000總噸以上的中

國籍老舊運輸船舶和600載重噸以上的中國籍單殼油輪，在現有老舊運輸船舶強制報廢和單殼油輪限期淘汰制度的基礎上，提前一年年限折解，並在2012年6月30日前建成符合條件的新船，將由中央財政給予補貼。補貼標準根據船舶類型、提前報廢年限確定，最高為每總噸1500元。

據了解，老舊運輸船舶提前折解年限要求為2年至10年，單殼油輪提前折解年限要求為1年至10年。新船必須由國內船舶製造企業建造，噸位

不小於原報廢船舶，並取得中國船級社的入級證書。據初步統計，符合實施方案補貼範圍的老舊運輸船舶和單殼油輪共約2000艘、1200萬載重噸。

交通運輸部水運局有關負責人表示，促進老舊運輸船舶和單殼油輪提前報廢更新政策，是落實國務院印發的《船舶工業調整和振興規劃》的配套政策，有利於擴大船舶市場需求、穩定船舶生產，有利於促進節能減排、加強環境保護，有利於拉動國內消費需求、穩定和擴大就業。

Table with shipping schedules for Pearl River Express (珠江客運有限公司) and Hong Kong Waterway Express (粵一港水路客運航線). It lists routes, departure times, and destinations.

Advertisement for Chinalink bus services. It features a bus image and text: '香港熱線: 852-2230 3030', '國內免費: 800-999 5678', 'www.chinalink.hk', and '請預早致電訂座'. It also mentions '清潔香港 人人有責'.