

責任編輯：龍森娣

貨輪低硫油港區試行兩年

政府牽頭推動航運業走向環保

環保約章

馬士基航運與本港思匯政策研究所昨天在葵青港區九號貨櫃碼頭示範入港班輪轉用低硫燃油。參與有關計劃的思匯研究員吳家穎表示，航運業界主動簽署入港船轉用低硫燃油的《乘風約章》(Fair Winds Charter)，反映本港業界願意並有能力以更環保方式營運。長遠期望在政府的牽頭下，仿效歐美設立低硫排放區，推動本港航運業從環保方向發展。

業

界早前簽署的《乘風約章》是由思匯草擬的環保約章，自定周期由明年1月1日至2012年12月31日，參與的船公司自願承諾旗下入港班輪在葵青港區使用含硫量不多於0.5%的低硫燃料，離港後才再使用普通燃油，以改善港區附近的空氣質素。多家船公司已在10月時陸續簽約，截至今年11月初，已有17家船公司加入有關約章，當中包括14家班輪公司，例如東方海外、中遠集運和馬士基航運，涉及440艘到港船舶，合計5500次掛靠次數，佔香港定期班輪協會船舶掛靠次數的85%。

重油造成嚴重污染

吳家穎表示，船公司現時航行遠洋航線時使用重油，含硫量約達3%，假如在港口掛靠時亦使用相同燃料，自然對港區附近空氣造成嚴重污染。本港葵青貨櫃碼頭附近居民，據環保署統計數字，去年葵青區二氧化硫平均排放量為每平方米21.5微克，不單較世界衛生組織建議的20微克健康水平為高，同時明顯高於本港其他10個監測地區的13.1微克水平，當中與港區內船舶排放量關係極大。

他指出，相較貨櫃車使用含硫量不足1%的燃料，入港船是港區內廢氣排放最多的源頭。他認為今次多家班輪公司願意在每年成本增加100萬美元的代價下，仍同意轉用低硫燃料，是為改善港區附近空氣質素的重要一步。

事實上，歐美近年已嚴格監控入港船舶的燃料含硫量，例如歐盟在今年開始限制入港船必須使用含硫量不多於0.1%的燃油，要求比《乘風約章》更高，洛杉磯港和長灘港亦設有低硫排放區。而香港則已成為首個亞洲港口推動低硫燃料計劃，吳家穎期望，當有關約章的兩年有效期屆滿後，政府能立法限制入港船舶燃料含硫量，並擴展至更多船型，藉此在船公司公平競爭的條件下長遠推動港區環保發展。

冀珠三角推廣低硫計劃

基於多家船公司在歐美港口都在使用低硫燃料，船舶由歐美抵達本港後亦轉用燃料，在技術和燃料供應上並無問題。吳家穎表示，在相同原理下，內地港口亦有條件在港內轉用更環保的燃料，而思匯亦正與碼頭營運商和班輪公司溝通，在香港領頭示範下，在珠三角推廣計劃。



▲班輪入港時使用重油，釋放的廢氣污染港區環境

▲馬士基貨櫃船船長在機房控制室內介紹按掣控制轉油的方法，先將主機內的燃油抽回油缸，然後注入低硫燃油

他表示，在珠三角推動港口低硫排放，需要兩地政府人員進行溝通，而該所亦與深東和深西的碼頭營運商進行磋商，期望早日成事。而相比內地多個港口碼頭已使用岸電和電能貨場龍門，藉此在港區內減少使用燃油，本港港口內仍不備有岸電，亦有不少設備並非由電力推動，龍門吊四週不停地噴出高硫量的黑煙。吳家穎稱，已與本港多家碼頭營運商磋商更新設備。

香港目前仍未有設立低硫排放區的規劃，即使是已參與《乘風約章》的班輪公司，旗下來港班輪亦只會在靠岸後才轉用低硫燃料，並在離港前重新燃燒重油，然後重新啓航。吳家穎表示，設立低硫排放區屬於長遠計劃，需要政府、業界和市民共同推動。他本身亦為香港科技大學環境研究所訪問學者，該所目前正進一步研究，專門探討港區污染物排放清單、以及風向對污染物擴散和濃度的影響，明年首季會有初步報告，有助為政府制定政策提供最新數據。

馬士基航運是首家在本港港區內使用低硫燃料的班輪公司，該公司現時旗下一半的入港船都使用含硫量0.2%以下的燃油，該公司昨日亦在現場向丹麥王子Joachim和本港環境局局長邱騰華示範轉油技術。

中國海域含油量超標數倍

近30年間，中國沿海僅船舶發生的海上溢油事故就達數千起，溢油總量達到近35000噸。這使得石油類污染成爲中國海洋污染的重災區。目前，中國沿海地區海水中的含油量已超過國家標準2至8倍。

據了解，近年來，石油類污染正逐漸成爲中國海洋中的主要污染物，並且污染量呈現上升趨勢。有關部門檢測發現，中國沿海地區海水的含油量已經超過國家規定的海水水質標準2至8倍。海上溢油事故是海洋石油類污染的主要來源之一。

國家海洋局今年3月發布的《2009年中國海洋環境質量公報》顯示，海水中的主要污染物依然是無機氮、活性磷酸鹽和石油類，局部海域沉積物受到重金屬和石油類污染。2009年，國家海洋局對全國40條主要河流實施了污染物入海總量監測。結果顯示，全年由

河流入海的石油類、營養鹽、重金屬和砷等主要污染物總量爲1367萬噸，比上年增加218萬噸。而海洋石油類污染的來源，除了陸地排放和海上開發造成的泄漏以外，因事故造成的海洋石油污染是另一主因。有媒體披露，在近30年間，中國沿海共發生船舶溢油事故2353次，平均每3.5天發生一起，溢油總量達34189噸。

南海環境檢測中心專家陳暢表示，海上石油開發與勘探活動主要在渤海和南海。隨着海上採油鑽井平台和海底輸油管線以及進出口石油運輸等的逐年增加，南海海域已屬於溢油事故多發海域。而渤海灣也有上千口油井，溢油事故也時有發生。據國家海洋局統計，渤海現有輸油管道溢油概率約爲每年0.1次，渤海石油平台由於火災及井噴所引起的溢油事故概率約爲每年0.2次。

馬士基擬投資中印貨運業

因考慮到亞洲貿易的增長速度快於歐美的需求增速，馬士基碼頭公司正研究投資中國和印度的鐵路、卡車或駁船營運商。

該公司行政總裁費逸凡昨天在新加坡表示，現正考慮收購一些貨運公司，幫助其將貨物運輸至港口，但拒絕就可能的目標做進一步解釋。

馬士基碼頭公司還計劃投資中國長江流域的一些港口，因爲考慮到中國農村地區的經濟成長刺激了長江流域的貨運業務。他說，中國、越南和印度以及其他新興經濟體的海運量或每年成長7%直至2015年，相比之下一些更加成熟的經濟體的擴張速度只有2%。

「我們計劃擴大在中國、越南和印度市場的業務」，據一位負責亞太區主管馬丁說，該公司正在考慮長江沿岸一些感興趣的項目。

日航租賃機攬貨

據日本傳媒報道，日本航空在全面停止旗下全貨機運作後，正謀求提升貨運業務收益率，將集中吸引藥物和晶片出口商選用該公司服務。此外，該公司亦正以「濕租」形式，在盈利可觀的航線重新開展貨機服務。該公司今年初申請破產保護，進行一連串業務重組，並曾經考慮與日本貨物航空合併全貨機業務，但計劃最後未能成事，只有在10月結束有51年歷史的全貨機業務運作，即時削減該公司貨運運力30%。在金融海嘯打擊下，去年全球航空貨運需求大減，令日航貨運業務在上財年虧損1.19億美元。

日航目前只以客機腹艙運貨，但航空貨運市場今年已在穩步復蘇，由日本出發的航

空貨量已經連續11個月上升，市況已不如去年般惡劣。針對此情況，日航貨運總監平田邦夫表示，公司需要運載能夠改善收益率的貨物，例如藥物和晶片，即運載更多體積細小的高價值貨物，以彌補客機無法付運大型貨物的損失。該公司目前正引入更多特種貨櫃，並宣傳多年的處理貨物經驗，來招徠客人。

平田又稱，雖然日航已放棄本身的全貨機機隊，但仍會按照市場情況，在能夠獲利的航線上租用貨機和機組人員。該公司已與美國航空貨運公司ABX Air簽約，由本月開始營運每周六班的貨機航線，連接東京成田機場、關西國際機場和上海。



▶日航機隊目前只以客機腹艙運貨

內地港口10月貨量增10.9%

交通運輸部綜合規劃司公布10月份交通行業統計快報，中國規模以上港口貨物吞吐量完成6.7億噸，同比增長10.9%，扭轉了9月份增速下滑的態勢。其中沿海港口吞吐量4.5億噸，同比增長9.9%；內河港口吞吐量2.2億噸，同比增長13.9%。

受貨物量較快恢復及去年基數較低影響，今年上半年貨物吞吐量呈現高速增長態勢，下半年以來，港口的增長呈波動態勢，9月份因爲煤炭需求下滑，港口吞吐量增速降到6.3%。

航運專家陳弋表示，由於節日長假，以及季節交替因素，往年10月份港口吞吐量增速開始放緩，但今年卻有所改變。內貿獲得較快增長是主要因素，特別是以煤炭爲主的大宗貨物需求旺盛，扭轉了上月港口增長速度放緩的局面。

10月份，外貿貨物吞吐量19753萬噸，同比增長5%。增速較上月放緩了0.4個百分點；內貿貨物吞吐量增速13.6%，較上月加快了3.5個百分點，比外貿高出8.6個百分點，增速有所加快，是支撐本月港口穩定增長的主要動力。

澳航將恢復A380運營

澳洲航空公司宣布，因「引擎嚴重失靈」事件停飛的澳航A380型客機將從11月27日開始恢復運營。

行政總裁阿倫鍾斯告訴媒體，A380客機停飛了19天，以確保安全。現在，公司對飛機的運行性能感到放心。

據他介紹，澳航在聖誕節前將重新運營4架A380客機。27日執行復航首飛任務的客機將由悉尼飛往倫敦。

英國勞斯萊斯公司後發表一份聲明說，初步調查表明澳航事件係問題飛機的引擎渦輪故障導致的燃油起火所致。

目前，發生「嚴重引擎失靈」的澳航A380客機仍在新加坡接受相關調查。據悉，儘管出現上述事件，澳航仍計劃在今年年底新增2架A380客機，明年年初再增加2架，使其擁有的A380客機數量達到10架。

成貴快鐵望年內開工

【本報記者杜錦雲貴陽二十三日電】成貴快速鐵路有望在年內開工。屆時，成都與貴陽之間的鐵路通行時間將由現在的12小時縮短至3個小時左右。

這條快鐵由鐵道部、貴州省、四川省、雲南省合資建設，項目工期5年，預計2015年建成通車。全線設樂山、犍爲、屏山、宜賓、長寧、興文、威信、鎮雄、畢節、大方、黔西等13個車站。

據了解，成貴鐵路將按客運專線標準建設，樂山至貴陽段一次新建雙線，工程總投資746.1億元，其中環保投資約17.61億元。新建線路設計行車時速250公里，並預留有提速至每小時350公里的條件。該線路具體走向爲：從成都起，沿成綿樂城際鐵路到樂山，向東經四川的犍爲縣、宜賓市、長寧縣、興文縣、雲南的威信縣、鎮雄縣，貴州的畢節、大方、黔西，東至貴陽市。



▲截至11月20日，山東日照港今年累計完成貨量已突破2億噸，同比增長22.3%。其中鐵礦石、鎳礦、木片、糧食接卸量全國第一

香港上市公司業績公布日期		
11月24日		
耀萊集團(00970)(中)	金源米業(00677)(中)	樂聲電子(00213)(中)
粵首環保(01191)(宋)	萬保剛(01213)(中)	冠捷科技(00903)(季)
長江製衣(00294)(中)	YGM貿易(00375)(中)	先施銀行(00444)(中)
森信紙業(00731)(中)	建生國際(00224)(中)	中華藥業(08120)(季)
漢國置業(00160)(中)	建業實業(00216)(中)	中國加碼(0164)(中)
承達國際(02288)(中)	英皇國際(00163)(中)	港台集團(00645)(中)
越南控股(00139)(中)	英娛酒店(00296)(中)	鑽科集團(00859)(中)
11月25日		
大快活集團(00052)(中)	大昌集團(00088)(中)	冠亞商業(00104)(中)
馬斯葛集團(00136)(中)	德祥地產(00199)(中)	華信地產財務(00252)(中)
永發置業(00287)(中)	泰德陽光(00307)(中)	愛高集團(00328)(中)
美亞娛樂資訊(00391)(中)	星光集團(00403)(中)	萬華媒體(00426)(中)
英發國際(00439)(中)	包浩斯國際(00483)(中)	德興集團(00611)(中)
世界華文媒體(00685)(中)	泰昇集團(00687)(中)	俊和發展(00711)(中)
中盈國金資源(00766)(中)	開明投資(00768)(中)	信佳國際(00912)(中)
第一德勝控股(00918)(中)	現代美容(00919)(中)	富士高實業(00927)(中)
南興集團(00986)(中)	潤迅通信(00989)(中)	東英金融投資(01140)(中)
互太紡織(01382)(中)	盈進集團(01386)(中)	三和集團(02322)(中)
積華生物醫藥(02327)(中)	百德國際(02668)(中)	金山軟件(03888)(季)
11月26日		
盈信控股(00015)(中)	茂盛控股(00022)(中)	其士國際(00025)(中)
遠東發展(00035)(中)	遠東酒店實業(00037)(中)	金山工業(00040)(中)
震雄集團(00057)(中)	香港食品投資(00060)(中)	結好控股(00064)(中)
新興光學(00125)(中)	泛海集團(00129)(中)	超越集團(00147)(中)
華基光電(00155)(中)	萬威國際(00167)(中)	特連集團(00185)(中)
匯漢控股(00214)(中)	神州資源(00223)(中)	新世紀集團(00234)(中)
安全貨倉(00237)(中)	香港通訊國際(00248)(中)	錦興集團(00275)(中)
蒙古能通(00276)(中)	華慶置業(00278)(中)	中國富強集團(00290)(中)
泛海酒店(00292)(中)	勞氏環保(00309)(中)	裕田中國(00313)(中)
華寶國際(00336)(中)	文化傳信(00343)(中)	龍昌國際(00348)(中)
莊士機構國際(00367)(中)	德祥企業(00372)(中)	四洲集團(00374)(中)
新洲印刷集團(00377)(中)	蒙古投資(00402)(中)	億鑽珠寶(00418)(中)
升國國際(00485)(中)	資本策略地產(00497)(中)	保華集團(00498)(中)
華脈無線通信(00499)(中)	其士泛亞(00508)(中)	瀚智集團(00516)(中)
利時集團控股(00526)(中)	保華建築(00577)(中)	建益集團(00638)(中)
JOYCE BOUTIQUE(00647)(中)	環科國際(00657)(中)	中民控股(00681)(中)
中聚豐天(00729)(中)	中國鐵聯傳媒(00745)(中)	中亞能源(00850)(中)
海峽石油化工(00852)(中)	中國水務(00855)(中)	精復藥業(00858)(中)
銀基集團(00886)(中)	亞洲資源(00899)(中)	華富國際(00952)(中)
中港照相(01123)(中)	鴻寶資源(01131)(中)	北京御生堂(01141)(中)
大唐投資國際(01160)(中)	威高國際(01173)(中)	永義國際(01218)(中)
權才證券金融(01428)(中)	麗悅酒店(02266)(中)	

註：(中)爲中期息；(末)爲末期息；(特)爲特別息；(季)爲季度息

泛太線明年運費增幅溫和

泛太平洋運費穩定協議組織(TSA)日前公布，下年度亞洲至美西港口航線合約運費加價水平應在每大櫃400美元，其他泛太航線則每大櫃增加600美元，增幅溫和。

TSA是由15家營運泛太航線的班輪公司組成的組織。營運泛太航線的班輪公司每年都會根據TSA的運費水平指引，與客戶商討新一年的合約運費水平。

針對09年現貨和合約運費暴跌，TSA今年初推出

2010年至2011年的年度合約增費指引，建議班輪公司爲前往至美國西岸的航線每大櫃加價800美元。而在貨量迅速恢復的情況推動下，加價談判普遍比以往順利，亦令今年各大公司的營業額和盈利都非常可觀。根據法國海運諮詢公司AXS-Alphaliner報告，由去年11月回到金融海嘯前水平。

該組織已預計，明年泛太線貨量會再增長6%至9%

，主席兼韓進海運行政總裁金永敏表示，泛太航線貨櫃海運市場明顯已回到一定的正常水平。不過，即使去年已大幅加價，今年仍舊進一步調升運費。金永敏認爲，班輪公司需要維持更穩健的收入，才可彌補金融海嘯帶來的損失。他指出，泛太貨運航線競爭大而利錢少，即使貨量在過去兩季急速回升，但今年盈利仍未足以彌補此前兩年的虧損。