

機場填海新法效果理想

未錄得污染物泄漏 水質無受影響

機管局昨日公布機場擴建新填海方式「深層水泥拌合」法的測試結果，結果表現理想與正面。該局建築工程總經理梁景然表示，在使用該法下樁水泥柱運作過程中，沒有錄得可檢測的污染物及水泥漿滲漏，海水水質也沒有受到影響，並能有效改善污泥的硬度和強度。另外，該填海法獲得本港從事土木工程教育教授的認可，認為對環境影響較小。

本報記者 林靜文

為應付未來的空運需求及提升競爭力，機管局早前發表的《香港國際機場2030年規劃大綱》提及的建成3跑道方案設計興建新跑道及相關設施，專家建議可考慮針對不同的海床，採用疏水填海法或「深層水泥拌合」法進行填海，但由於計劃擴建的機場島北面海域有4成海床是香港傾倒污泥的地方，故疏水填海法並不適用於這塊海域。而其餘6成的地方是可以保持香港原有的填海方法。

開「紅酒瓶」形容填海方式

梁景然用開紅酒瓶的方法來形容這種填海法：猶如用開瓶器擰入紅酒瓶中，出來的時候是沒有破壞酒塞的形態和裡面的物質。他說，好處在於沒有把污泥裡的污染物弄出來，還加強污泥的硬度。他解釋道，「若將污泥挖走，則會牽動污染物，影響附近海洋的水質生態。另一方面，很難再找一個地方擺放污染物，而現有的環保法例也不允許再把這些污染物挖出來。」

他又介紹監察的過程，在監察及採集樣本的範圍內，共設置了7個監測站，務求將整個水質的變化全部記錄下來。在測試開始前的監察，頻率為每周三日，每日兩次。測試期間除了離離船最近的測試站進行每10秒一次的實時監察外，其他監察站及採集樣本都是每10分鐘至1小時一次。在測試完成後，隨即恢復與測試前相同的監察頻率。他強調，「這樣可以切實的觀測到測試開始到結束後，整個水質的變化。」

此外，工程人員每隔30分鐘會進行水底噪音的監察。為應對緊急狀況，也準備了兩種保護及調節措施，使用隔泥幕把「深層水泥拌合」法的鑽杆包圍，若情況惡劣，離船及整個工程範圍都將使用隔泥幕包圍。

測試低於海樁噪音水平

他即場公布了部分重要的測試結果，其中包括溶解氧、懸浮固體、氮氣及重金屬和有機物的釋放，均在環保署規定的水平之下。他又指「在離開



▶梁景然稱，「深層水泥拌合」法測試結果正面，但需進一步的評估才能知道較傳統填海法快多少
本報攝

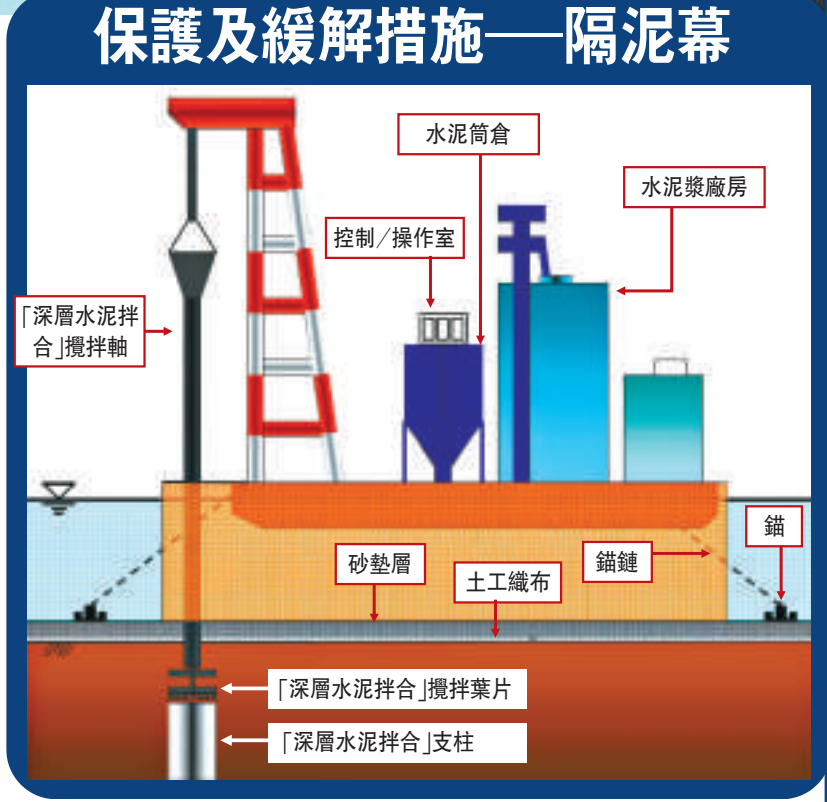


▶在緊急情況下圍繞「深層水泥拌合」法離船及整個工程範圍的隔泥幕

離船40、100和250米的地方進行噪音測試，測試結果遠低於海上撞擊式打樁、鑽孔打樁及船隻噪音所產生的噪音水平。」

梁景然還介紹了下一步計劃，顧問公司將根據此次數據重新評估，若未來落實實施，將計算在整個範圍產生的累計影響，必須安排一個更大面積的測試，評估所有的數據，知道有效和有能力的施工後，才會決定採納這種成為最終的方法。

他指出，雖然「深層水泥拌合」法相較傳統的填海方法造價增加3-4倍，但效率較快。為配合機場發展，希望能在2020年-2023年左右第三條跑道能投入服務，而填海施工過程是一個非常重要的過程，但仍需要進一步的評估才能知道確切能快多少。早前有環保人士擔心此舉將對海豚造成



影響，他強調，下一階段將聘請海豚專家，進一步評估對海豚的影響。並補充，「在施工過程中，有聘請專業人士關注海豚出沒，一旦有海豚，將立即停止開工，並在海豚離開30分鐘後，才會恢復工作。」但過程中沒有海豚的記錄。

可靠的地基改良方法

對於「深層水泥拌合」法的弊端，他補充，「深層水泥拌合」法的工程離船機械有53米高，超出了機場高度限制，必須在晚上機場北跑道關閉後才可以開工。未來如果要大面積工作的話，只有晚上的幾個小時，是個非常大的問題。通過這次測試，明白了整個流程、機械特性，做一些改裝或新的設備以避免機場高度的限制。

香港大學（土木工程系）環境工程教授李曉岩贊成使用「深層水泥拌合」法，他認為，相比傳統填海法，是一種環境影響較少及可靠的地基改良方法。而次方法引致沉積物再懸浮及污染物從污染海泥滲漏的可能性十分低。使用工織物防護膜及砂層提供了額外的保護，減少對海洋環境的影響。

珠海學院（土木工程學系）客座助理教授劉志雲有45年的國際工程經驗，他表示，「深層水泥拌合」法是切實、可行而安全。相比其他海底淤泥改良技術，此法的獨特優勢在於能快速、正面和顯著地改善泥土的強度和壓縮性，解決了海泥需要極長時間才穩定沉降的問題。另外，根據現場觀察，製造記錄及化驗結果，這次實地測試是成功的。

馬航新 A380 瞄準高端市場

【實習記者李先達報導】馬來西亞航空（馬航）將於7月運營首架空巴A380型客機，其頭等艙位空間為東南亞其他航空公司同類機型最大，瞄準高端市場。去年，在高油價和廉價的亞洲航空的競爭的雙重壓力下，馬航虧損7.95億美元。為挽回損失，馬航瞄準了高端企業客戶和長途航班。其新A380頭等艙位高87英尺，寬40呎，比單人床墊還大，比新加坡航空同等座位寬5呎，並提供23吋的娛樂用顯示屏。該架A380將於7月1日起執行倫敦航班，頭等艙往返票價達9000美元。

這架A380總共擁有494個艙位，其中有8個頭等艙，66個商務艙，還有420個經濟艙位。對此，Joshua表示，「與香港和新加坡不同，馬來西亞仍然是一個以經濟艙為主的航空市場。在吉隆坡成爲一個金融中心之前，馬航必須在普通旅客方面作出巨大的努力。事實上，吉隆坡很難在短期內成爲金融中心。」

前線航運：市場復蘇比預期好

【實習記者李先達報導】作爲超大型油輪運輸業的風向標，挪威的前線航運公司（Frontline）表示，市場的恢復速度比他們幾個月前預測來得要快，不過全球市場的挑戰依然巨大，他們對未來持謹慎樂觀態度。

去年，低迷的運費和高負債率曾將前線航運推向絕境。公司不得不將船隊規模縮減五分之一，以減少債務，並且取消了所有新建造船項目。

前線航運的老闆，有「大狼」外號之稱的費迪里昨日在奧斯陸表示「公司首季和截至昨日的第二季度的表現都非常好，超過了董事會在年初的預期。」

上漲的租約價格抬升了前線首季表現，公司獲得純利720萬美元，遠好於去年第四季度的3.44億美元虧損，也比其預期盈利超出了100萬美元。

前線航運聲明稱，「基於公司首季度的表現及目前的展望，董事會認爲第二季度的運營情況會比首季度更好。」

前線股價上漲5.5%，高於挪威OBX綜合指數0.6%的漲幅。

多年的全球油輪供應過剩導致全球運費長期低迷。很多在2008和2009年金融危機前發出的新船訂單依然在拖累船公司的經營。

前線聲明表示，目前其公司標誌性的超大型油輪平均日租金已達2.56萬美元，高於行業平均的2.41萬美元，更高於去年第四季度的1.91萬美元。

新西蘭最大海難終有定奪



4月4日，利比里亞船籍集裝箱船「Rena」行駛至新西蘭陶蘭加市對開海域時觸礁，該事件造成新西蘭有史以來最大規模的海洋污染。昨日，菲律賓籍船長波爾馬加（右）與大副里奴被新西蘭政府指控，引發該國最嚴重的海環境污染，分別處以7個月監禁。美聯社

春秋航全球廉航排名23位

英國航空雜誌《航空商務》最新公布的「世界頂級廉航75家公司」排名中，居排名前3位是，美國西南航空公司、愛爾蘭瑞安航空公司、英國易捷航空公司。

該雜誌以去年全年的客運量爲基礎，對全球廉航進行了排名。菲律賓最大廉價航空公司宿務太平洋航空公司名列第15位，去年客運量爲119萬人，比上年增長13.6%，增幅達2位數。飛機座席有償利用率達86.3%。亞洲除了宿務航空以外，進入名次的還有印度香料航空（第19位）、中國春秋航空（第23位）、泰國亞洲航空（第24位）、欣豐虎航空（第29位）、印尼亞洲航空（第33位）等。

排名前75位的廉航公司去年客運量總計達7.27億人，比上年增長約12%。按區域客運量統計：歐洲佔37.1%、北美佔29.5%、亞太地區佔21.6%。

女博士任基港塔台管制員

基隆港務分公司航管中心管制員過去清一色都是男生，今年4月招考後新進一名女生，就讀博士班的徐穎珍成爲「萬綠叢中一點紅」，即使工作要輪大夜班，她也不覺得困擾。台灣港務公司今年4月公開招考，航運技術組有200多人報考，最後錄取5名有4位是女生，考取榜首的徐穎珍就是其中1位，月薪新台幣3萬多元。

徐穎珍從海洋大學航運管理系畢業一路念到博士班，報考航運技術組時，就知道需要值夜班，但擁有相關背景的她，毫不猶豫報考，結果竟然變成榜首，讓她既意外又開心。徐穎珍說，她的工作主要是和進、出港的船舶聯繫，只要有船要入港，要先向塔台申請，她接到通知後，會聯繫引水人去接，等於要控管港口交通秩序，不能讓2艘船同時進出港，或是卡在一塊。

香港上市公司業績公布日期

公司代號	公司名稱	業績公布日期
00322	康師傅控股 (季)	6月7日
00738	利信達集團 (未)	6月7日
00860	明珠珠寶 (中)	6月25日
01663	澳港房地產 (未)	6月27日
00058	新威國際 (中)	6月27日
01066	威高股份 (季)	8月7日
08253	天元鋁業 (季)	8月8日
00244	先施 (未)	8月10日
01999	敏華控股 (未)	8月10日
01182	中青基業 (未)	6月6日
00823	領匯 (未)	6月7日
01913	普拉達 (季)	6月25日
08239	明基控股 (未)	6月27日
00919	現代美容 (未)	8月7日
00044	港機工程 (中)	8月8日
00293	國泰航空 (中)	8月10日
01972	太古地產 (中)	6月6日
00019	太古A (中)	6月6日
00087	太古B (中)	6月6日

DNV 在滬成立自升式鑽台中心



▲DNV大中國區海洋工程總經理施文茂表示，最新的《自升式鑽井平台規範》可爲設計院、船廠提供入級指南
本報攝

【本報記者楊楠上海二十五日電】挪威船級社（DNV）宣布在上海成立「自升式鑽井平台中心」，以支持迅速發展的海洋工程市場技術需求。該中心是DNV繼新加坡、迪拜、休斯頓、里約熱內盧、斯塔萬格（挪威）之後，全球海工網絡又一重要組成部分，亦是DNV全球首個專爲「自升式鑽井平台」而成立的中心。

目前，全球已有超過250座在運的海洋工程設施入級DNV，約佔全球浮式海工船隊的40%；新建造領域，DNV亦在全球和中國市場保持領先地位。

中國建26座自升鑽台

DNV副總裁兼大中國區主席姚伯

樂表示，在滬成立自升式鑽井平台中心，是DNV支持該行業發展的重要舉措，意在更貼近中國造船市場，分享全球最佳技術和建造經驗。

世界最大船舶經紀商RS Platou最新數據顯示，全球自升式鑽井平台建造市場中，中國佔據相當比例。目前全球有114座自升式鑽井平台訂單，其中有26座將在中國船廠建造。換而言之，中國船廠在全球新建自升式鑽井平台市場中，佔據了23%的高份額。

中國海工製造近年發展迅速，已成功交付多座綜合性海工設施，如30萬噸FPSO（海洋石油117）、世界首座圓筒型深水鑽井平台Sevan Driller和同系列的Sevan Brazil、中國首座深水鑽井平台COSL Pioneer和同系列的

貨主傾向內地港口付運

世界最大船公司馬士基航運，去年4月選擇廣州南沙港區作爲該公司在華南地區的第三大進出港。從那時起，馬士基公司非洲航線的船隻開始使用該港區。馬士基公司北亞區總裁施敏夫指出，在過去15年內，包括深圳和南沙在內的衆多中國港口，與香港形成競爭局面，他們模仿香港港口的經營模式，提供類似服務，因此香港要想在競爭中保持增長地位，需要提供更多的優質服務。他還表示，過去這些年，珠三角地區貿易量平穩增加，中國中部貿易額增加翻一番，中國北部貿易額增加超過15%，而中國南方的貿易額增幅爲2%。他預計，這種現象將持續。

世界第三大鞋類產品公司美國VF

公司表示，將削減其在華南地區鞋類生產量，計劃由2010年的4000萬雙減少到2016年的1100萬雙。VF公司副總裁尼爾遜在港說，「我們準備將製鞋工廠，由中國南方遷移到北方或是越南等其他國家或地區，所以從中國其他港口運出的鞋類數量將遠遠超過香港港口。由於香港港口裝卸費用是內地其他港口的245%，VF公司經深圳港出口的鞋類達到香港的4倍。」

另據挪威威海傳媒「貿易風」中的一篇來自新加坡記者的報道，指香港船舶經紀業實力尚存，但是風光已不及從前，這與內地越來越發達的船舶經紀行業有關。中國內地曾是香港船經紀最可依賴的生計來源，船東公司大多以此作爲門戶進入中國內地。那時，無數國際和亞洲經紀行在香港開辦辦事處。

因爲內地能夠提供的全球經紀服務相當有限，中國船東和租船主除了香港之外別無選擇。

船舶經紀行遷向內地

那些著名的經紀行大概在15年前開始進軍中國內地。他們的辦事處一開始規模不大，只聘請幾名員工在少數特定市場試水。後來他們發現，在內地扎根對業務的發展極其有利，於是衆多經紀行如潮水般紛紛湧入。如今，幾乎每家大型經紀行都在中國設有分支機構，他們大多落戶上海，而且經營規模越來越大，致使香港經紀行的規模遠不及從前。不過，儘管風光不在，如果說香港已失去其在亞洲經紀界的重要地位，恐怕有點言過其實，大多數的經紀巨頭仍在香港擁有分支機構。

【實習記者王倩茹報導】從事香港航運諮詢的機構和船公司資料顯示，在內地同行業者價格低廉的情況下，香港港口面臨前所未有的激烈競爭，貿易貨主流失現象嚴重。業內人士表示，香港港口需要合理定位，以促使該港口蓬勃發展。

美國戰略環境諮詢公司ICF International下屬的港口諮詢子公司GHK Hong Kong總經理Beard說，「我預計，香港港口在未來5至10年內，客戶數量急速下降，而非緩慢減少。」他指出，港口貿易貨主數量的下降，將會間接造成大量員工失去職位。香港港口發展局數據顯示，集裝箱吞吐量排名世界第三的香港港口，今年2、3月份貨櫃吞吐量與去年同期相比，上升7.1%，然而4月增幅已跌至僅4.2%。