班輪運輸低迷運費有進一步下跌空間

國際大貨代可爭低運費

【本報訊】英國「運輸情報」諮詢分析公司（TI）一位高級分析員湯瑪士・庫倫，日前在倫敦就國際班輪運輸市場出現周期轉勢向下，發表他的看法。他認為多個國際級貨運代理或第三方物流商會趁此低潮，會與航商直接談判來取得低價運費，間接為貨主節省了開支。

聖誕節貨運旺季已來臨，眼前貨量還可應付，船艙裝貨不大有問題，但節後如何處置，是擺在航商面前嚴峻的難題

TI指出，有資格可與船公司直接談判，爭取「好價錢」運費的4家公司，例如DHL、瑞士德迅集團、德國辛克物流集團和瑞典的泛亞班拿公司加起來，每年總貨量在800萬箱，相等於全球總貨櫃運量的四分之一，完全有實力與承運人在低潮時候講價錢。目前的情況是市場逆轉，船公司作爲賣方在低潮時面對運力大量過剩、運費會進一步下跌，而作爲貨主與船公司之間的中介人角色，貨代或物流商完全有「牙力」與航商周旋。TI的看法，若講價得法，隨時在亞歐線上可以爭取到50%的折扣。而貨主由於所處於地位和條件不同，很難能取得什麼優惠運費，即使爭取到，對其成本開支上獲益不多。

4貨代擁有貨量800萬箱

德魯里諮詢機構供應鏈顧問部董事達馬士認同上述的講法，表示從短期來說，貨代的處境會好於航商，後者要負擔一支船隊和開支日漸沉重的燃油開支。他還指出，傳統上，在一個趨於下跌的市場，貨代的邊際利潤反而會實際性增加。同樣的情況曾經在2001至2002年出現過。當時，貨代與航商重新談判運費時，曾經爭取到每三個月的滾動式合同。他還補充，與承運人相比，貨代的盈利不會反覆無常。他們完全可以隨行就市、見機行事，沒有船公司要承擔不合時宜的資產利用。他估計，貨代在亞歐線會爭取到所得，例如，碼頭處理費或者燃油附加費，有可能比上年低五成。至於太平洋線運費不太可能會轉變，而泛大西洋線東向線運費會下跌至低於雙位數。而專家表示，今次國際班輪業的低潮到來至少市場上有6個月的調整期，貨代的利潤有機會恢復至正常水平。

但從供應鏈管理角度來說，眞正受貨量下降的損失者將會是中小型連接者，貨代或併箱經營不太能夠談判得到一個具競爭力的價錢，而內陸的貨主將物流、倉儲外判予全球物流商亦不太能得益。

中小型貨代或會倒閉

達馬士表示，部分中小型貨代在低潮時的命運只有倒閉，原因他們沒有條件與能力跟航商談判價格，大貨代能夠以量的實力來塡滿貨櫃船的艙位而取得好價錢，這是它們在特定時期的強項；另方面，那些併貨集裝的駁腳貨代或無船承運人會首次碰壁。

歐洲貨主協會負責人安德魯・特雷爾代表貨主聲音時認爲，小型經營者會關上它們的船務部門，或者外判物流業務給第三方物流公司去做，有可能會出錯。他稱，以目前的經濟大環境急劇變化，你不能因此而歸咎於人們正在收緊「皮帶」，這種風險很容易令一家公司失去專家或者知識，外判可以在短周期保留低價，但長期來說，亦有可能失去影響力和控制你的船務部門。目前只有那些機靈聰明的貨主可以得到好運價，他們必須提前行動抓緊良機，捆綁住若干名貨代來提供低價錢。

歐亞航線集箱運費創新低

【本報訊】歐亞航線集裝箱運費跌至歷史新低，船舶經紀形容市場慘淡情況前所未見，並預見運費仍未見底，集裝箱運輸注定要經歷糟糕的一年。甚至有貨代認爲今年聖誕節貨運周期旺季將提早結束。

一位亞洲船運公司貿易部主管形容：「從事船運行業多年，未遇到如此差的情況，過去三周簡直是噩夢。」

現時每個由香港運至德國漢堡的標箱運費爲350美元，相比2007年第2季的1400美元，下跌75%。

另一全球性船運公司主管亦表示：「我可以告訴你，在過去20年都未有見過如此情況。」他續說：「這是一場價格戰，現時運費仍未見底。」

他們估計，冬季會有不少貨船無貨可運。船公司藉調配貨船和積極拓展新航線，以求將閒置船量減至最低，不過該經紀認爲效用有限。

現貨船租金不斷下跌，期貨租金卻比現貨價更低。美國金融危機和全球經濟放緩，令船運需求減少，加上過多的新運力投入市場，市場估計乾散貨船運費必然繼續下跌，船運公司必須採取相應對策自救。

分析員估計，在運費過低時期，船公司在歐亞航線上會選用效益較高的9000標箱大型貨船，加快淘汰4500標箱的中小型貨船。另外，有傳部分船公司上月在日內瓦會議上同意取消新船訂單，有望減少新船付運。然而，對運費支持恐怕有限。

「中海峨眉山」浮船塢下水

【本報訊】世界上最大的浮船塢「中海峨眉山」（**圖**）日前在中國海運江蘇造船基地順利下水，這個「巨無霸」將於今年11月落戶上海，在中海長興島修船基地投入使用。

「中海峨眉山」浮船塢在中國海運江蘇造船基地江都三江營基地內建造，總長410米，型寬82米，型深28米，舉力8.5萬噸，是目前世界上型體最大、技術最先進的浮船塢。

這座浮船塢由中海工業自行建造，從開工到下水僅用了416天。該塢將於10月從江都三江營零號塢出塢，拖航前往中海長興島修船基地落位，計劃於今年11月26日投產。屆時，中海長興島修船基地將可承接當今世界範圍內所有船舶的維修和改裝工程。

BDI跌破3000點

【本報訊】波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）跌勢不至，周四終於跌破3000點大關，報2990點，跌幅爲1.1%，是自2006年7月24日以來的最低位。不過，海岬型船（BCI）和巴拿馬船（BPI）運費指數出現反彈，BDI跌幅因而得以收窄。靈便型船運費指數（BSI）跌勢急劇擴大拖累BDI下跌，該指數跌至2454點，跌幅達5.6%。

BCI和BPI分別微升至4197點和2158點，升幅僅爲0.8%和2.5%，已是急跌近半月多以來第一次出現反彈。BDI跌破3000點，季度跌幅達66%，月度跌幅亦高達53%。

另外，遠期運費協議（FFA）市場傳出好消息。有傳鐵礦砂出口商巴西淡水河谷（Vale）即將與中國鋼鐵業協會就鐵礦砂價格達成協議的消息，若消息屬實，中國進口商可望在冬季停止杯葛巴西鐵礦砂的行動。

挪威奧斯陸海運衍生產品交易所（Imarex）第四季海岬型船遠期運費協議出現反彈，昨天上升7.5%，而運費衍生品經紀機構貨運投資者服務（FIS）公布的相同數據亦回升9.5%，日租金52000美元。乾散貨船運費和FFA近日不斷跌破新低，市場終於傳出利好消息刺激反彈。

加勒比海郵輪高層看好前景

【本報訊】面對全球衰退與美國金融市場動盪環境、消費意慾下降的局面，皇家加勒比海郵輪（RCC）的高層日前在德國帕彭堡表示，對郵輪業抱樂觀態度，看好前景。相反，郵輪造船廠卻擔心上周末的信貸危機會影響郵輪建造。

RCC總裁理察・費恩在日前出席旗下菁英郵輪（Celebrity Cruises）的全球最大郵輪「頂點號」（Celebrity Solstice）的下水禮，承認現時的高造船價和歐元強勢是「明顯的障礙物」，該集團與其他郵輪公司在下訂單時都十分小心。德國邁爾造船廠負責人伯恩哈特・邁爾憂慮金融海嘯會導致郵輪旅遊的需求降低，特別是美國市場，造船的訂單減少，間接影響船塢生產。

不過，RCC對郵輪市場的前景仍然樂觀，向邁爾造船廠下了一個名爲「頂尖」系列的訂單。除了將在今年11月首航的「頂點號」，另外還有4艘姐妹船，其中計劃在明年8月啓航的Celebrity Equinox已在興建，第3艘Celebrity Ecilpse和另外2艘船亦分別會在2010，2011和2012年投入服務。

「頂點號」和Celebrity Equinox均已經開始接受預約，菁英郵輪總裁丹・漢拉恩稱，接到的預約已經到明年第三季，而「頂點號」的旅遊銷售情況很好。費恩補充道，郵輪業的眞正優勢是可以提供較陸上假期更超乎意料地物有所值的服務。

「頂尖」系列郵輪是目前全球最大，排水量達12.2萬噸，可載客2850人和船員1255人。

「頂點號」超級郵輪於德國帕彭堡邁爾造船廠下水試航

嘉里推出昆明曼谷陸運

【本報訊】嘉里亞洲公路運輸（KART）將於本月推出定期來往昆明至泰國曼谷的陸路運輸服務。此線路將把嘉里物流在東南亞的網絡與其在中國大陸的版圖連接起來。在今年稍後時間，KART更會推出另一條接連廣西至越南的服務線路。

在中國，嘉里大通物流有限公司經營全國性運輸及物流業務超過20年。今天，KART透過嘉里大通在昆明市的轉運中心，可以經陸路連接上其在東南亞的龐大網絡。

KART助理總經理伍建恆說：「KART的運輸網絡，全都是由嘉里物流屬下的公司負責營運，可以爲付貨人提供經由陸路直接配送到東南亞及中國各地，或者反過來從各地提貨的一站式服務。此外，KART的網絡更能覆蓋區內各主要機場及碼頭。

KART服務初期會以每周固定班車來往曼谷與昆明之間，主要承運40呎高身集裝箱；業務以拼箱承運爲主，同時也可以按客戶需要提供整箱服務。

成田機場30年雄風不再

【本報訊】據日本傳媒介紹，開業於1978年的東京成田機場啓用至今已30年。與30年前相比，現在的成田機場飛機起飛和降落的次數是當初的3倍，旅客的來往次數則是當初的4倍，已經成爲在亞洲僅次於香港機場的第2號巨大機場。日本人有些擔心，因爲中國、韓國、新加坡都陸續擴大了國際機場，有「亞洲空中據點」之譽的成田機場是否會雄風不再？

「釘子戶」阻礙發展

在日本，至少在東京，人們都知道「成田是國際航班，羽田是國內航班」的劃分方法。其實，這種說法也不完全準確。至少，在相當一段時間內，日本是安排中國大陸的航班在成田機場起降，安排台灣的航班在羽田機場起降。那段時光，羽田機場所謂的「國際線」，實際上就是「台灣線」，候機室小小的，一天之中有航班的時候就開放，無航班的時候就關閉，很有些淒涼的味道。話說回來，現在日本已經認識到這種劃分有些落伍了，他們認爲成田機場和羽田機場應該攜手發展，這樣才能夠與海外的巨大機場競爭。

成田機場的建設並不順利。1966年決定建設時，當地許多農民強烈反對，就是不肯讓政府徵收土地。至今，成田機場圈內還有3.4公頃的土地是「釘子戶」的私家地，說死說活、錢高錢低，就是不賣！爲此，成田機場無法繼續擴展，無法「集中力量辦大事」。

去年升降已接近飽和

去年，成田機場飛機起飛和降落的次數達到19.4萬次，接近飽和的能力。到2010年，伴隨着跑道的延長，可以增加2萬次的升降。但是，如此升降次數，在中國北京機場、上海浦東機場以及泰國曼谷的國際機場，都會成爲即將書寫的歷史。

於是，日本開始打羽田機場的主意，準備讓羽田機場國際航班比現在提升6倍，每天增加到180次，與成田機場一樣成爲國際機場。這樣，淸晨和深夜，前往歐洲的航班就可以從這裡起飛和降落。

其實，日本人也明白，成田機場的國際地位之所以日益下降，是因爲中央政府奉行的「閉關自守」政策。中央政府不允許成田機場引進外資進行擴建，也不讓成田機場的股票上市，還不同意機場公司的完全民營化。相比之下，北京國際機場、上海浦東機場在建設中都得到了政府資助，都以開放的胸襟投入建設，今天都處於亞洲地區國際機場的前列位置。

成田機場營運30年後有點老態龍鍾，亞洲不少「後起之秀」機場已迎頭趕上

珠江客運有限公司　粵—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
珠　海（九洲港）	07:30 08:30 09:30 11:30 13:30 15:30 17:30 19:00	08:00 10:00 12:00 14:00 16:00 17:00 17:30	中港碼頭	海　威 海　琨 海　昌 海　洋 海　亮 海　濱 海　弛 海　珠 東區二號	1小時10分
	08:40 10:30 12:30 14:30 16:30 18:00★ 19:30 21:30	09:00 11:00 13:00 15:00 16:30★ 18:00 19:30 20:30 21:30	港澳碼頭		
番　禺 蓮花山	07:50 10:40 13:50 18:10	08:30 10:00 16:00 18:00	中港碼頭	蓮山湖 三　埠	1小時50分
鶴　山	08:20	16:00	中港碼頭	新鶴山	2小時30分
高　明	08:20	15:30			2小時45分
斗門	08:30	16:10		江門掛港	1小時50分

（★逢周五、日）

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
中　山	07:30 08:30 10:00 13:00 15:00 * 16:00 18:00 20:00	08:00 09:30 11:30 14:00 16:00 17:30 20:00	中港碼頭	中　山 逸仙湖 翠亨湖 岐　江 興　中	1小時30分
	09:00	18:00	港澳碼頭		
順　德	07:30 08:30 10:45 13:30 15:20 18:00	08:30 10:00 11:00 15:00 17:30 20:20 ●	中港碼頭	順德 順水 順風 順景	1小時55分
江　門	08:30 ★ 13:30 14:00 ◆	09:00 ◆ 14:00 15:30 ★	中港碼頭	蓬萊湖 五邑湖	2小時30分
三　埠（水陸聯運）	08:30 16:00	7:29 13:59	中港碼頭	中山航線水陸聯運	4小時
肇　興（水陸聯運）	08:20	13:40	中港碼頭	高明航線水陸聯運	4小時

香港國際機場水路客運航班表　（*掛港機場碼頭　●港澳碼頭　★掛港斗門　◆掛港澳門）

航線	開航時間	
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00 17:35	1小時10分
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	30分鐘
珠海—香港機場	09:30 15:30	50 分鐘
中山—香港機場	10:30	1小時10分

航線	開航時間	
香港機場—東莞虎門	12:30 14:00 16:00 17:00 18:15 19:30	1小時10分
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 21:20	30分鐘
香港機場—珠海	12:15 17:00	50分鐘
香港機場—中山	15:40	1小時10分

・香港上環售票處—2859 1595（上環干諾道西24號地下，假日休息）
・香港中環港澳碼頭售票處（中環信德中心322舖）
・香港國際機場售票處（機場五樓）、台北及高雄機場候機大廳
※高明、鶴山爲聯合航線；三埠線同中山合作爲水陸聯運；斗門線爲江門航班掛港。
查詢電話：2858 3876
・九龍尖沙咀中港城售票處—2736 2612（尖沙咀廣東道西33號1字樓）
・九龍上海街售票處—2730 4774（九龍上海街3號地下，假日休息
※香港中旅、錦倫、新景、康泰、西敏各大旅行社均有代售市區船票
網上購票更方便——網址：http://www.cksp.com.hk

簡訊

科威特收購百歲物流

科威特Agility物流已正式收購百歲新聯物流（上海）有限公司，收購價爲5千萬美元。該公司亞太區總裁霍勒曼表示，收購會加強集團在中國沿岸和長江流域的影響力，減少對歐美市場的依賴。

上海百歲物流現時除擁有自身的車隊，亦與國內超過75家貨車公司有業務聯繫，有助智傲物流大力開展中國內陸的運輸網絡。此外，上海百歲物流在中國擁有8家物流中心，遍布上海、深圳、天津和武漢等地，令智傲物流在汽車、食品和化學物料等的倉儲容量大幅提升，鞏固該公司在中國的業務發展。

這是Agility今年在中國進行的第2宗收購，以配合這快速增長市場的積極擴張做法。目前在中國的27個點共設有40個辦事處，員工人數超過1500名。

內地航空煤油本月減價

國家發改委及民航局聯合發出通知予各油料公司及航空運輸公司，宣布考慮到今年第3季航空煤油實際綜合採購成本的調整因素，第4季航空煤油綜合採購成本調整爲每噸7750元人民幣（下同），較第3季減570元或6.851%，10月1日開始執行。

規定航空煤油綜合採購成本計算公式，經測算第4季航空煤油綜合採購成本爲每噸7750元。這主要因爲國際原油價格7月開始持續回落。

中國航空油料集團今年首季曾將航油每噸上調210元，第2季度微降80元，6月19日發改委宣布將航油出廠價每噸上調1500元，隨後中國航油集團7月8日宣布，第3季開始航油售價每噸再上調720元。航空公司採購航油的價格主要由航油出廠價、進銷差價及綜合採購成本差價3部分組成。

青藏鐵路那曲物流中心工程建設完成七成，中鐵建工集團的建設者在那曲物流中心綜合物流區施工
（新華社）