

# 旺季收淡季價 輸美貨料跌兩成

# 航空運爆發割喉式減價

【本報訊】譚榮根集團公司主席譚榮根昨日在中環總部接受本報記者訪問時表示，今年香港航空貨運市場罕見地不存在旺季，貨量遠遠低於預期，令航空公司在傳統旺季亦須爆發割喉式減價，部分航班的運費甚至低於同航線內地航班或本地淡季價格水平。

他認為，今年上半年的空運貨量表現尚可，但下半年卻絕對令人失望。受全球經濟環境影響，空運業的傳統旺季一反常態，10月貨量已同比下降，11月情況更壞。根據香港兩大空運貨站綜合數據顯示，香港首11個月的空運貨物進出口總量同比下降4.4%，其中出口下跌4.8%，進口下跌4.8%。譚榮根指出，過往淡季的收入都可以依靠旺季時貨量增加和調高運費來補足，不過今年貨量遠低於預期，各航空公司都為爭取足夠貨量，在傳統旺季進行割喉式減價。他表示，今年航空公司既不能將運費提高至往年旺季平均價，連平常價也可能達不到，某些航線的運費甚至低於淡季平均價。

## 客機機腹貨吃不飽

過往香港空運業每年會出現3種不同的價格水平，以高至低排列分別為旺季價、平常價和淡季價。以往業界都可以在10月至12月時貨量增加的旺季，調高價格以彌補淡季時的運費差距。譚榮根認為，運費太低，大大損害空貨運業的收益，加上旺季貨量較往年下跌15%，普通客運航班機腹都不能載滿，令空運業旺季收入幾乎下跌一半，自然不能彌補與淡季的運費差價。他認為，空運業界已採取各項開源節流的措施，例如減少航班，應對當前困境，不過整體效益仍不如理想。另外，業界亦盛傳航空公司靈活處理貨運訂單，盡量大小通吃，甚至航班起飛前不講價吸納貨物。

## 旺季輸美追單貨絕跡

譚榮根認為2009年香港空運業將會陷入最低潮，至2010年的進出口數量亦不容樂觀。不過他仍寄望，假如明年全球經濟稍有復甦，在市場存貨量低的情況下，香港空運業仍有望出現「小陽春」，但全年的表現不容樂觀。

他又表示，現時歐美的經濟環境疲弱，加上消費信心不足，香港出口貨物訂單數量自然減少。他指出，過往在感恩節後，不少美國貨主都會以空運為貨物「追單」補足貨量，不過今年銷情不理想，空運需求亦隨之下降。據美國海關公布今年首9個月貨物入口數據顯示，香港輸美貨量下跌17.8%，中國內地下跌2.3%，台灣則下跌12.8%。其他亞洲地區亦普遍錄得8%至15%的跌幅，唯獨越南仍錄得23%的增幅。公布亦顯示，金融危機令美國輸往亞洲的貨量亦受影響。



香港空運業面對的困境是前所未見，明年再陷入低潮

響。美國首9個月出口至香港的貨量基本與上年同期持平，不過該國出口日本貨量同期已減少11.5%。今年美國出口中國的貨量雖然上升9%。譚榮根認為，金融危機的影響在10月才開始反映出來，他預期該數據全年只能錄得輕微的增幅。

## 明年或遇「小陽春」

另外，他表示，不少航空公司的營運成本仍受燃油開支拖累，因為燃油期貨方面虧損嚴重。即使現時燃油附加費經已下調，而原油價格亦下跌至每桶40美元左右，但此前錯估油價走勢的航空公司只能在期貨合約期完結後才能真正受惠或降低成本。

## 08年香港2大貨運站 首11個月按地區進出口貨量

地區	1-11月份貨量 (萬噸)	±%
非洲	2.686	+42.1%
歐洲	68.366	-5.2%
日本/韓國	26.653	-7.5%
中東	5.696	+20.1%
北美	60.071	-10.6%
南美	2.012	+15.9%
南亞	9.691	+16.9%
東南亞	62.859	-0.9%
西南太平洋	7.188	+1.4%
合共	245.222	-4.4%

\*：香港空運貨站+亞洲空運中心綜合數據



珠海國際貨櫃碼頭(高欄)二期啓動儀式。

## 珠海港集箱碼頭試運行

【本報訊】由珠海與香港和黃集團合作投資的珠海港高欄港區集裝箱碼頭昨日投入試運行。業內人士指出，這標誌著珠海港由餵給港向幹線港的重大轉變，極大增強了珠海港參與國際航運的競爭力。

該工程總投資18.86億元人民幣，佔地57萬平方米、岸線824米，年設計吞吐量80萬標箱的2個5萬噸泊位。基於對珠海以及珠海西岸經濟發展的預期，早在本世紀初雙方股東就決定在珠海高欄港區建設集裝箱專業碼頭。2005年6月珠海港集裝箱碼頭開始動工興建，經過3年多時間的緊張施工，首個泊位昨日試運行，第2個泊位將於明年6月建成投產。

「珠海港集裝箱碼頭與國際深水航線相距僅9海里，集箱船從這裡直接出海，每個標箱可節省150元至200美元，不僅能大大降低貨主的運輸成本，還能增強珠海港的競爭力。」珠海港控股集團董事長楊潤貴透露，珠海港集裝箱碼頭近期將開通包括香港在內的4條國際航線，國際航線開通後，從碼頭直接出海，有望大大降低區域物流成本。

和黃港口集團執行董事錢乃駿在致辭時表示，和黃港口參與發展珠海港已經超過15年。從九洲港碼頭及高欄港區1期項目，到今天2個專用集裝箱碼頭泊位的建設，以及後續40個10萬噸級集裝箱碼頭泊位，都體現了集團對發展珠海港成為華南國際航運深水大港的決心。今後，集團在珠三角擁有完善的聯營港口網絡，通過江海聯運的模式，為當地的貨主和廠商提供快捷可靠的物流方案。

珠海國際貨櫃碼頭將配備8台超巴拿馬型集裝箱岸吊及24台電力驅動的輪胎龍門吊。2期將於2009年8月份全面投產。

# FedEx 新亞太轉運中心試航



首架FedEx貨機從菲律賓抵達白雲機場亞太區轉運中心，成功實現首次航班操作測試 (本報攝)

【本報記者方俊明廣州十七日電】今晨一架聯邦快遞(FedEx)全貨機從菲律賓蘇碧灣起飛，抵達白雲機場，在完機坪控制塔和包裹分揀系統的操作流程後，載着80噸貨物順利飛往巴黎戴高樂機場。這標誌着FedEx位於廣州的亞太區轉運中心實現首次試航，確保中心於明年2月6日正式啓用後正常運營。

## 30年內成亞太營運樞紐

該中心將成為該公司在美國本土以外建造的最大轉運中心，將在未來30年內成為亞太區的營運樞紐，中心一大特點是擁有自己的機坪控制塔，成為首家在中國擁有自己機坪控制塔的國際航空快遞運貨公司。該中心由FedEx與廣東省機場管理集團分別投資1.5億美元、近30億元人民幣興建，目前包括口岸通關、信息技術、為900多名新員工提供

培訓和安裝中心內的包裹分揀系統等關鍵領域均已取得重大進展。

FedEx亞太區計劃與工程支持部副總裁韋顯思表示，今次試航成功對中心的正式啓用具有里程碑式的意義，與全球220多個國家及地區連接起來，特別是將進一步促進歐美和亞洲之間的貿易往來；而通過為客戶在美國和亞洲之間提供快速、可靠的服務，推動這兩個世界上最大市場間的貿易。

## 短期經濟收益110億美元

他稱，新轉運中心的營運將使廣州當地乃至中國的企業和經濟從中受益，預計至2010年將為中國帶來經濟收益達110億美元，至2020年更增至630億美元。

至於當前金融海嘯蔓延，以及敦豪快遞(DHL)中亞樞紐中心與聯合包裹(UPS)亞洲航

空轉運中心分別落戶香港、深圳與FedEx的發展，他不願多作評論，只強調FedEx中國業務發展非常良好，並對未來業務發展前景甚感興奮。

## 機場年增60萬噸貨

廣東省機場管理集團公司總裁劉子靜表示，中心試航成功為正式啓用打下良好的開局，也標誌着白雲機場貨運發展進入全新階段，預計該中心正式運營後每年可為白雲機場帶來60萬至80萬噸的貨物吞吐量，相當於目前白雲機場貨運量的總數。

他還透露，為應對全球金融危機對航空貨運帶來的嚴重衝擊，目前廣州市政府已設立白雲機場國際貨運航線財政補貼專項資金，至少有7條全貨運國際航線受惠，更吸引大韓航空等航空公司增加航班量；而阿聯酋等多家貨運航空也積極爭取入駐白雲機場。

有2年時間的間歇，因此船隊的增長展望將於2010年中繼續加快。不過，觀乎之前的周期及船隻供應減少2年的間歇，麥格理認為這意味許多2010年年中交付的新船將處於危機中。其中原因可能是許多新船的預繳按金不會超過造價20%，限制了船廠開支。即使有按金，新船價格低於造船成本，很多船隻根本不會建造。

## 再融資額1430億元

根據麥格理推測，只有23%的新乾散貨船訂單有收到進一步的建造費。另外，有10%以上的訂單估計根本沒有支付按金，並預計幾乎所有這類訂單會被取消或重新談判。

在假設八成的船隻融資是來自貸款、兩成來自股權的前提下，研究指出於2008、2009和2010年三年內，分別需要價值460億、660億和310億美元的資金。

# 新貨輪2010年交付料減半

【本報訊】航運業受金融海嘯及信貸收緊衝擊，波羅的海綜合運費指數(BDI)連月暴跌的跌勢未止。在船東缺乏資金支付新造船費，以及造船廠船艙組件短缺下，澳洲麥格理證券研究公司(MRE)預警2010年將有近半數新乾散貨船未能交付。甚至稱：「即使船東能為船隻提供資金，船廠又能否進行新船交付？我們認為不能。」

## 走訪15家中國船廠

MRE還透露一個重要信息，在初秋季節曾走訪過15家中國造船廠，無一不面臨訂單取消問題，其中11家報告船東融資困難是主要因素。今年預計的全年交付量為3000萬噸重噸，然而截止10月底，僅得1800萬噸重噸已交付，即只有預計的

六成。除船舶融資問題外，船廠本身的信譽度及可靠度亦是隱憂。八成受訪船廠均出現延誤交付。主要原因是規模較小船廠缺乏造船經驗和技術，而較大船廠則受船艙組件短缺限制。

研究公司以中國造船廠為基礎，再結合環球情況，得出最近的研究。報告指，船東在2007年簽訂了900億美元新乾散貨船訂單，較過往9年總數要多。然而，近3個月BDI從今年5月最高點暴挫93%，船東難以獲得支付新造船費的貸款。船廠方面，由於去年接到的訂單太多，也將不太可能準時交貨。2010年計劃交付船隻重量的預計經修正，由原先的1.085億噸重噸，削減近一半至6510萬噸重噸。

一般而言，在運費增加與船隻交付增加中會

### 星光船務有限公司

M.V. "New Sun" 新太陽輪  
M.V. "Star Light No.1" 星光一號輪

#### 香港——澳門

每日定期快捷往來貨櫃服務  
香港——澳門——珠海海陸聯運

本港代理：澳港貨櫃碼頭有限公司  
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.  
干諾道西8-14號嘉安大廈3樓A室 電話：25453393

香港收貨站地址：海事處昂船洲公眾貨物起卸區新界葵涌運路16號  
電話：24974878 24974382 傳真：24330154

澳門代理：澳港貨櫃碼頭聯合有限公司  
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.  
澳門內港五號A碼頭 電話：2856 5771

### 簡訊

#### 深圳碼頭代收港口建設費

【本報記者詹百靈、通訊員許覺輝深圳十七日電】深圳交通運輸局日前發出一份委託碼頭企業代收集裝箱港口建設費的通知，從明年1月1日起，深圳市集裝箱貨物港口建設費改由碼頭公司直接徵收，原協徵單位船代公司不再辦理該項業務。

從交通局規費徵辦處獲悉，代收集裝箱貨物港口建設費的碼頭企業為鹽田國際集裝箱碼頭、蛇口集裝箱碼頭、赤灣集裝箱碼頭、大鏡灣集裝箱碼頭、招商港務(深圳)及海星港口發展等6家單位。

為方便繳費人繳費，各相關碼頭企業將採取設置收費窗口現金收費、POS機等多種方式徵收集裝箱貨物港口建設費。鹽田集裝箱碼頭、大鏡灣集裝箱碼頭等均將實行24小時不間斷收費，蛇口集裝箱碼頭收費時間為早上8點至晚上8點，節假日照常徵收。

規費徵辦處有關負責人表示，本次「港建費」從明年1月1日起由碼頭公司直接徵收，主要是從義務繳費人的角度出發，以人為本，繳費時間和繳費地點都比以往更加方便。深圳交通部門提醒義務繳費人及時到各相關碼頭企業了解2009年1月1日徵收方式改變過渡期間的繳費模式及港口建設費的具體繳費流程。

#### 海上原油貨倉多用VLCC

超級油輪公司前線(Frontline)航運駐新加坡的臨時行政總裁詹森昨表示，旗下25艘超大型油輪(VLCC)正被用作海上原油倉庫，數目相當於全球VLCC總量的5%。

詹森透露，租用油輪的油公司包括荷蘭皇家殼牌公司、美國科氏工業集團和伊朗的石油公司，它們正等待原油價格上升。他又表示，該25艘VLCC不一定全部載滿原油。1艘VLCC可載200萬桶原油。

## SBC 駿業 一站式商務中心

### 商務辦公室

即租即用，租期靈活，設備齊全  
多款辦公室可容納1-10人，裝修華麗  
多功會議室，免費無線寬頻服務  
24小時出入，先進保安監察系統  
專業秘書全面處理日常事務

### 商務通訊服務

專業秘書代接電話，代辦註冊地址  
代收信件，包裹轉寄  
專用傳真號，網上收發，方便快捷

### 成立有限公司

全新現成有限公司，即買即用  
BVI及離岸公司，資料保密  
代辦銀行戶口，註冊商標  
秘書服務，周年申報，結束除名

### 會計、稅務、審計

專業會計師審計帳目，會計理帳  
報稅及稅務建議巧安排  
全方位稅務會計免費諮詢服務

### 查詢熱線：(852)8206 1931

400名中港員工，提供誠信、負責、專業服務，信心保證

香港辦事處  
中環 新界大馬路21樓 (852) 2293 4518  
灣仔 屈臣氏廣場12樓 (852) 2836 8218  
旺角 柏奇商業中心24樓 (852) 2782 8118  
尖沙咀 加拿芬廣場10樓 (852) 2734 0418  
新中心2樓5樓 (852) 3519 6538  
灣仔 合和中心27樓 (852) 4206 3139  
諾志大廈22樓 (852) 8206 0218  
灣仔中心11樓 (852) 8206 9519  
東新商業中心15樓 (852) 2584 3138

中國辦事處  
上海 招商局廣場南樓12樓 (21) 5298 0009  
復興廣場28樓 (21) 6288 1689  
港匯中心1樓47樓 (21) 3644 8989  
北京 碧雲崗大馬路10樓 (10) 6566 7361  
住邦廣場A座11樓 (10) 5923 1188  
廣州 中環廣場31樓 (20) 3827 1394  
東山廣場20樓 (20) 8732 3668  
深圳 地王商業中心22樓 (755) 8247 8991  
安聯大廈21樓 (755) 8828 6929  
杭州 廣利大廈12樓 (571) 8725 7009  
南京 南京世紀廣場25樓 (25) 8689 9839

www.sbc.com.hk  
info@sbc.com.hk