

空運轉口監管例宜改進

業界料法例改善可助拓展商機

【本報訊】多位本地熟悉航空貨運業的前官員、經營者與學者，上周末在理工大學舉辦的一個研討會上表示，面對全球經濟環境的急速轉變，香港空運業面臨諸多挑戰的情況下，政府、業界與營運企業更應該抱着通誠合作的態度，在原有基礎和營運模式上，找尋改進與提高服務質素，特別在轉口貨的監管法例制訂上有更多的改善空間。

本地航空公司貨運聯絡小組主席羅四維在會上指出，本地航空貨運轉口貨，從海關監管層面而言，至今未有一章獨立的轉口貨條例和執行規則，航空公司即使有一批由海外帶來的轉口貨在港中轉，即使在機場範圍內飛機過飛機，海關監管與執法時，充其量使用進出口貨的條例和規則來監管，內容定義和可操作性等都不符合轉口貨的需要，以致營運商在處理和流程把關過程中，產生了諸多問題和限制，對航空貨運高度重視爭分奪秒的運作來說，帶來了不利和不便，直接影響到貨量處理能力和該方面業務發展，亦妨礙此類貨的吸納。

貨物的監管法例，背後的指導理論和基礎，未有一套適應轉口貨的理論體系作支持，以致業界在處理時經常因執行規則的空白和含糊不清，令業界無所適從，工作經常發生矛盾。

他表示，該小組已多次就相關問題向政府反映情況，要求配合與改進，儘管有改善，但效果只屬一般，徹底的辦法是必須起草一章單獨的轉口貨章程與監管規定，以適應現實環境的需要。

低潮拓展轉口貨好時機

羅四維認為，在國際貿易目前處於低潮時期，直接空運貨明顯下跌之際，由第三地來港的航班帶貨經港中轉業務，是一項有較大發展空間的

業務與品種，無奈受諸多的監管條例限制，業務受到影響。他還表示，若然政府肯在該方面多與業界配合，盡快制定出一套符合實際的規則，航空公司與貨運代理等服務企業當然在該方面積極尋找貨源，對鞏固香港航空運輸樞紐中心和發揮自由港角色，會有正面意義。

據本地航空貨運代理公司負責人表示，轉口貨面臨監管的最常見問題，不在於普通貨方面，反而是在處理戰略物資、危險品貨上。這些貨在香港機場監管時，必須向相關部門提出申請，若獲批准後，始可轉運，處理過程中產生大量文件和費用，必由所在轉運機場、航空公司、貨代負責辦理，過程繁複，直接影響到貨物交收及成本開支。不少業務機構由於不願承擔過多的申請、清關、報關等麻煩，寧願在接載、代理上減少貨物，甚至婉言拒絕，怕一旦處理不當，惹上麻煩，間接影響了這類轉口貨的市場與貨量。

政策應體現可持續發展

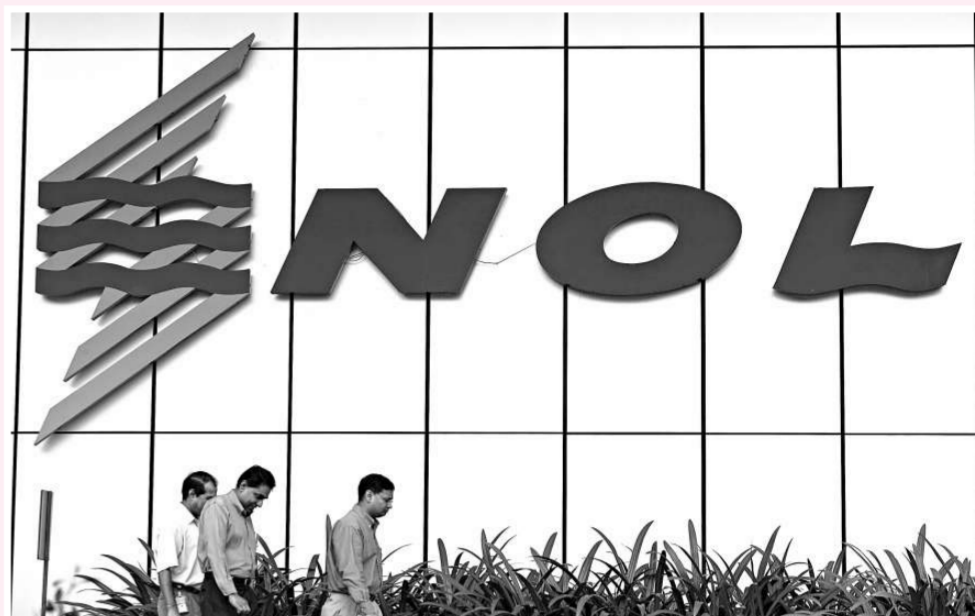
前民航處處長林光宇認為，航空物流業的營商環境近期明顯在轉壞，企業經營愈來愈困難，而他接觸到的本地銀行家都在關注本地航空公司的營運情況。他表示自己的專長是在民航管理，了解航空業與一地區經濟發展間的關係及重要性，當前香港民航業發展急需解決的2件大事。

他明確表示，一是航班定時升降發展仍有很大空間；二是興建第3條跑道的決定何時會明朗化。他強調，一個協調、健康、有序、可持續發展的民航政策，應該反映到香港航空業的中、長期發展、準確定位和整體經濟的利益，而保持民航業內的活力和吐故納新是必須的。

付貨人提五點意見

而香港付貨人委員會總幹事何立基從五個方面來表達對航空貨運業的期望。他表示，必須要確定香港航空貨運發展能否與珠三角航空貨運發展的呼吸吸共命運的認識與思想。二是香港航空貨運應該走實事求是之路，定位在珠三角地區，集中資源在區域發展；三是削減成本之本是改革陸路拖運流程和高成本經營。逐步放棄用包車運貨高成本經營的弊端。考慮改用設點收貨併箱集運，在內地設6-7個點收貨，降低成本。四是在機場附近點由政府提供土地設空運物流倉，協助貨代減低經營費用，正是保障就業。

研討會由城市智庫物流政策研究部與香港物流管理人員協會主辦，題目是：回歸11年，香港航空貨運業的機遇與挑戰。



NOL 運載量跌勢加劇，一週期貨量跌三成半

輸美貨少泛太線運費再跌

【本報訊】新加坡海皇東方航運（NOL）昨日公布，去年12月27日至今年2月6日（第1週期）運載量同比大跌35%，跌幅逐步擴大。另外，總裁雲杜斯同日在洛杉磯出席泛太平洋海運會議時預期，泛太平洋航線運費仍有下跌空間，暗示會採取行動確保運費維持在合理水平。

NOL在今年第1個週期只運載18.8萬大櫃，大跌35%。該公司在聲明中指，運量再次出現顯著跌幅，是由於所有航線的海運需求都持續下降，以及今年農曆新年提早來臨的影響。NOL貨量跌幅逐期擴大，該公司在去年11月15日至12月26日的運載量為21.8萬大櫃，錄得24%跌幅，10月18日至11月14日的運載量亦已下跌12%。

該公司同期平均收益亦下跌11%，至每大櫃2646美元。聲明解釋，平均收益下跌是受燃油附加費和核心運費同時減少影響，其中以亞歐線和亞洲區內長途線的影響最為明顯。

另外，NOL總裁雲杜斯在洛杉磯出席泛太平洋海運會議時談及該區航線狀況，指出近日多項數據顯示輸美貨物大幅減少，已顯示泛太平洋航線運費將會下跌。他拒絕為下降幅度給予實質數字，但認為跌幅會較預期高。他表明，業界竭盡所能將運費水平維持在合理水平，期望屆時會得到客戶的諒解。他又指，假如泛太平洋線運費跌至亞歐線現時水平，將有一半船公司退出該市場。

浦東機場北聯檢大廳啓用

【本報記者倪曉晨上海三日電】浦東國際機場T1航站樓出境聯檢大廳今日零時順利實現轉場，原有國際出發南聯檢區從即日起正式進行封閉式施工改造，機場方面將在過渡期間啓用國際出發北聯檢區為出入境旅客服務，原國際出發南聯檢區改造工程於去年底前完工。

為配合2010年上海世博會的召開，改進浦東機場T1航站樓航班運作流程，進一步提高機場服務旅客的能力，浦東國際機場將從明天開始輪流對T1航站樓國際出發南、北聯檢大廳及國內出發安檢區進行升級改造，改造完成後，機場T1航站樓將加開7條旅客邊檢通道及6條安檢通道，旅客通行能力亦將提高至25%左右。據記者了解，機場國際出發南聯檢大廳原有

邊檢通道26條，其中旅客通道24條，邊檢組員通道兩條；轉場後，北聯檢大廳設有邊檢通道22條，其中包括20條旅客通道及兩條機組員工通道。

浦東邊檢站警官楊夏傑表示，面對轉場後旅客通道數量減少的情況，浦東邊檢站勤務指揮室已做好部署，特別設立了「綠色通道」、「運到免排通道」、「團隊專用通道」等特色通道；與此同時，邊檢方面還加大了警力，實行不間斷執勤，與此同時，去年新入警的大學生亦在結束相關業務培訓後全面上崗。他說：「邊檢站在制定了包括「臨時加開通道」等制度的同時，將警力增加至160餘人，我們可以保障旅客隨到隨辦，快速通關。」



浦東機場T1航站樓北聯檢大廳今日零時順利轉場

往返於小商品集地義烏和東方大港寧波。

上月28日，寧波港股份有限公司與中鐵聯合國際集裝箱有限公司簽署協議，雙方共同出資組建合資公司，經營寧波港北港區鐵路集裝箱辦理站。據介紹，海鐵聯運開通以後，義烏的進出口貨物將無須轉關，在「家門口」就能辦理報關報檢和海運定輪定位手續，通過火車就可從寧波港進出口；而境外發送的貨物通過寧波港入境後，可通過火車直達義烏，再由當地海關辦理入關手續。

以星航運總裁辭職

以星航運行政總裁戈德爾以「與以星在應付經濟危機對策上出現衝突」為由，決定辭去總裁職務。早前戈德爾堅持在市況不佳時繼續擴充船隊，不過集裝箱海運市場持續萎縮，該逆市做法在同業中明顯屬於異類。有倫敦海運報章稱，該公司在上月最終決定放棄有關計劃，以色列集團亦忙於與各家船廠商討取消新船訂單和推遲交付日期，反映戈德爾與以色列集團在應付經濟危機的對策出現嚴重分歧。以色列集團在聲明中又指，2008年已為以星注入

2.46億美元，並有計劃今年再注入1.5億美元。戈德爾將留任至新任總裁上任及順利交接為止。

北美各航空公司率先開始停飛飛機，已宣布自2008年中以來機隊縮減規模達800架。分析人士認為，停飛飛機的決定是美國各航空公司能夠比歐洲航空公司更好地應對經濟低迷的主要原因，歐洲共停飛了450架飛機，根據Ascend的統計，亞太地區將至少停飛230架飛機。

陳鏡治任物流協會會長

香港物流協會日前進行年度改選，選出2009—2010年度新一屆理事會。由陳鏡治任會長。常務副會長鄭會友。秘書長余烈鋒。司庫林旭輝。副會長（中國事務）符煜堃。副會長（教育及培訓）鄧惠忠。副會長（會員事務）葉龍新。副會長（項目事務）袁美儀。

全球航空業去年虧80億

國際航空運輸協會（IATA）昨日在日內瓦發表報告，顯示去年全球航空公司總虧損高達80億美元，高於原先預期，當中第四季虧損額已佔40億美元，佔總額一半。IATA原先預測全球航空公司去年合共虧損50億美元，不過第四季全球經濟急遽惡化，最終令虧損額大幅擴大。該機構在報告中指，現時惡劣市況持續，航空公司都只能勉強維持成本，即使航油價格低企，部分航空公司受燃油對沖合約拖累，只能以高價購買航油，情況可謂雪上加霜。

2010年全球閒置箱船佔25%

【本報訊】德國大船東奧芬（Claus-Peter Offen）上周在漢堡召開的第8屆德國船舶融資論壇預言，集裝箱海運業界已積難難返，難以遏制全球船隊增長，在2010年全球將會有一分之一的集裝箱船隊閒置，運費在2014年前都不出現顯著反彈。

為應對當前海運業危機，奧芬已計劃將10艘1200標箱至2500標箱的集裝箱船封存。他表示，現時全球集裝箱海運市場正受運力過剩問題拖累，船東有必要閒置部分運力。他預期，以現時全球閒置運力已接近100萬標箱估計，閒置運力到09年底會升至近200萬標箱，到2010年，閒置運力更將是目前的3倍，將會有一分之一的集裝箱船隻被閒置。

船東不輕言取消新船訂單

他認為，有別於散貨船市場，集裝箱船量增長速度相對難以遏制。因為集裝箱船新造訂單的訂金款額龐大，船東不會輕言取消新船訂單，加上整體船齡較低，亦不會有大量舊船被拆解。他估計，在未來幾年只會有一成至一成半的集裝箱船新造訂單被取消，拆解船量亦只佔總運力規模的1%至2%。不過奧芬指出，由於難以預測需求何時才能恢復，要維持運費，業界只能更積極控制貨船投放。

他亦指出，金融危機並非造成目前海運業困境的唯一原因，即使沒有經濟危機，業界最後亦需面對運力過剩問題。他認為此前市場對貿易保持雙位數增長過於樂觀，導致現時遭下過多新船訂單，運力嚴重過剩。他表示，現時全球約有750艘運力達3000標箱以上的集裝箱船新船訂單，其中約有150艘出於投機性訂造，這意味著這些船在訂造時並沒有簽訂任何租約。

奧芬又指，由於去年訂單數量過多，令廠方有時甚至顯得比船東更樂觀，促使造船業亦出現增長過快問題。他預期，造船業增長過快，將導致新船廠出現倒閉潮。針對近日有船東與船廠就現有造船合約進行談判，奧芬表示樂於看見韓國船廠推遲新船交付，不過他不認為船廠會大舉推遲交船。

他預計，2011年會是運力過剩的高峰期，

因為將有大批新船集中在未來3年交付，但隨着新造船訂單枯竭，運力過剩問題有望在2012年開始緩解。在未來4年，集裝箱船租金會逐步回升，到2013年，船隻供求有望恢復平衡。

另外，奧芬有信心大多數的德國KG融資機構能挺過今次金融危機，因為不少集裝箱船有長期租約，租家的信譽良好，仍足以吸引投資者會繼續投資船舶工業。



奧芬認為市場上充斥過多新貨櫃船，業界始終要為妄下訂單自嘗惡果

簡訊

寧波義烏開集箱海鐵聯運



寧波一義烏集裝箱海鐵聯運班列（圖）正式開通。至此，裝載着集裝箱的列車將像公車一樣，頻繁

珠江客運有限公司 粵一港水路客運航班表						香港國際機場水路客運航班表					
航線	香港開	內地開	露泊碼頭	船名	航行時間	航線	香港開	內地開	露泊碼頭	船名	航行時間
珠 海 (九洲港)	07:30	08:00	中港碼頭	海 威	1小時10分	中山	07:30	08:00	中港碼頭	中 山	1小時30分
	08:30	10:00	中港碼頭	海 琪			08:30	09:30	中港碼頭	邊 湖	
	09:30	11:45	中港碼頭	海 昌			10:00	11:30	中港碼頭	翠 湖	
	11:30	14:00	中港碼頭	海 洋			13:00	16:00	中港碼頭	岐 江	
	13:30	16:00	中港碼頭	海 亮			15:00	16:00	中港碼頭	興 中	
	15:30	17:00	中港碼頭	海 濱			16:00	20:00	中港碼頭	順 德	
	17:30	19:00	中港碼頭	海 池			18:00	18:00	中港碼頭	順 水	
	19:30	21:30	中港碼頭	海 珠			19:00	19:00	中港碼頭	順 風	
	21:30	21:30	中港碼頭	東區二號			20:00	20:00	中港碼頭	順 景	
	08:40	09:00	中港碼頭	蓮山湖			1小時50分	08:30	08:30	中港碼頭	
10:30	11:00	中港碼頭	三 埠	09:00	15:30	中港碼頭		五 邑			
12:30	13:00	中港碼頭	新 山	2小時30分	08:30	08:30	中港碼頭	中 山	4小時		
14:30	15:00	中港碼頭	新 山		08:30	7:29	中港碼頭	高 明			
16:30	16:30	中港碼頭	新 山	2小時45分	10:45	11:00	中港碼頭	高 明	4小時		
18:00	18:00	中港碼頭	新 山		13:30	13:59	中港碼頭	高 明			
19:30	19:30	中港碼頭	江門掛旗	1小時50分	15:20	15:30	中港碼頭	高 明	4小時		
21:30	21:30	中港碼頭	江門掛旗		18:00	20:20	中港碼頭	高 明			