大公報 Takungpao

責任編輯：張紹勇　網址：http：//www.takungpao.com　電郵：tkpgm@takungpao.com　傳真：2831 1677

二〇〇九年八月二十四日　星期一

北方銀行撇帳拖累 盈轉虧

非航運業之罪 壞帳來自投資損手

【本報訊】全球最大的船舶融資銀行——德國北方銀行（HSH Nordbank）在總部漢堡公布上半年業績，由於要為壞投資撇帳，上半年錄得虧損額高達5.59億歐元（約8億美元），營業收入是13億歐元，同比上升了82.5%。而去年同期則錄得盈利1.37億歐元。

北方銀行在一份電子郵件中發出聲明時，還提到高風險貸款額明顯上升，由1.3億歐元猛增至12億歐元，情況極不尋常，已考慮到可能的信用違約。

北方銀行的壞帳並非來自航運業，而是與股東參與美國投資巨虧有關。今年早時，該銀行要救助兩名主要股東漢堡與石勒蘇益格—荷爾斯泰因州。但未有詳細說明兩名股東在美國虧損情況。兩股東各佔該銀行43%股權。

航運業務賺2億歐元

在航運方面，銀行因經濟衰退，新的業務幾乎陷於停頓。今年上半年銀行在航運方面獲利2.01億歐元，但必須對08年年底一筆3.09億歐元貸款作出調整。目前，北方銀行在船舶融資貸款是335億歐元，但未在上半年公布的業績中有所披露。

將會討論改革計劃

按照該銀行預測到2010年，拖欠貸款的企業和消費者的數字會增加，加上「問題證券」將損害銀行業。銀行行政總裁諾尼曼茲曾經表示，今年銀行銀主可供利用金額在30億歐元，並承諾關閉或者出售非策略性資產，以降低資產負債，並把這項工作和項目重點放在德國北部地區。

這位行政總裁在一份聲明中表示，該銀行將會討論改革計劃，未來數天內監督委員會將舉行會議，並會向歐盟競爭委員會提交改革方案，以待批准。「因此，我們將爭取為HSH Nordbank的改革設立一個新的里程碑。」他說。

該銀行的1級資本比率，到6月底為止為9.8%，高於去年12月底的7.5%，而該銀行的最大股東漢堡與石勒蘇益格—荷爾斯泰因州已經在今年5月份批准提高此比率。

諾尼曼茲表示，銀行為了節省成本開支，早已於2月份削減1100人，大約佔全行總人力的四分之一，到2012年將關閉在亞洲和北歐的相關客戶的公司、和涉及7.5億美元集裝箱融資活動，及歐洲的公共能源單位。

漢堡北方銀行船舶融資盈利，但在非主業上為救股東而要虧損，則是沒有人會想到的。圖是德國赫伯羅特航運一艘貨櫃船

聯航削港代理機票佣金

【本報訊】美國聯合航空大中華區總裁郭振雄日前在港接受本報訪問時表示，7月份國際客運搭載率已有改善，但長遠復蘇時間仍然難料。另外，該公司正考慮購入150架新機以更新機隊，並會在明年6月前推出廣州至三藩市航班。他還透露，從昨日起，在港代理聯航機票基本佣金已由7%減至5%，以進一步減少成本開支。

聯航7月份國際航班客運搭載率為86.9%，較6月份上升1個百分點。其中亞太區客運搭載率83.7%，亦較6月份時82.8%改善。郭振雄表示，儘管美國的航空公司7月份業務表現普遍改善，但不足以引證全球航空業未來趨勢，仍要視乎其他主要地區的復蘇步伐，因此難以預測市場復蘇時間。

全球航空業當前出現客貨源不足情況，加上與廉價航空在機票價格上競爭劇烈，聯航亦有推出一系列特惠機票。他表示，航空公司要以廉價機票屬無可奈何，他期望聯航在保持票價的競爭力以外，能在產品服務上突出優勢，例如10月份在香港前往美國的747航班上提供全新座位和娛樂系統服務，乘客亦可在聯航網站上完成預辦登機手續，加上美國大陸航空在10月底加入星空聯盟後，聯航在美國的航班網絡將進一步擴大，上述優勢並非單純廉價機票能夠比擬。

擬訂購150架新機

他又透露，為改善服務水平，該公司現正考慮訂購150架新機，更多經濟效益更高的新一代飛機將投入機隊，現時正與兩大飛機製造商歐洲空巴公司和美國波音公司研究，但未有進一步透露細節。現時聯航每周從香港出發的航班為28班，並有5班從中國直飛美國的航班。郭振雄透露，聯航在中國的航權已經用盡，不過其中廣州至三藩市航線則受目前市況影響，推出時間已被推遲。但他表示，早前已知會美國交通部，可能在明年6月前開辦廣州至三藩市的航班，而目前仍以香港至三藩市航線中轉來往廣州的乘客。

聯航於今月底前將有2100名機艙服務員自願離職，郭振雄認為，在目前整體航空市況上，航空公司實施自願離職方案是避免單方面裁員的有效方法，屬支持公司繼續營運的合理措施。早前已將94架737客機和6架波音747退出機隊，但在香港和內地的航班運力未有太大轉變，只是將部分航班上的頭等艙和商務艙座位數目因改善設備而減少。他又認為，同為星空聯盟成員的國航早前增持國泰股權，無礙加強聯航與國航的聯盟合作。國航和國泰現時分屬星空聯盟和寰宇一家。

聯航大中華區總裁郭振雄稱，航空公司應在價格以外領域彰顯優勢（本報攝）

沿黃九省區共商黃河通航

【本報記者傅勇濤蘭州二十三日電】近日，交通運輸部和黃河流經9省區交通運輸廳負責人齊聚蘭州，參加首屆黃河航運發展論壇，商定建設黃河「黃金水道」，實現2030年黃河全線通航。

按照交通運輸部部署，黃河水系辦起草了黃河水系航運規劃報告，提出：2020年前實現黃河區段通航，能夠行駛300噸級船舶；遠期目標為：2030年，實現黃河通航達海，通行300至500噸級船舶、船隊，形成現代化水上運輸新通道。為此，沿黃9省區簽署黃河航運發展區域合作框架性協定，確定了「近期區段通航、中期區域通航、遠期全線通航」的黃河航運發展目標，提出了「統一航運規劃、統一港口開放、統一碼頭標準、統一船型標準、統一航標模式」的整合方式。此外，甘寧蒙3省區簽署黃河航運開發建設備忘錄，力保在2030年前，實現黃河全部通航。

專家指出，黃河主要航道有3種類型：沖積平原河道、山區峽谷河道、嚴重遊蕩河段。其中，嚴重遊蕩河段河道散亂多變，主槽遊蕩不定，泥沙嚴重沉積，有些河段形成「懸河」，河底高出兩岸地面。同時，黃河水資源匱乏，用水矛盾突出，是制約黃河航運開發建設的關鍵所在。黃河流經青海、四川、甘肅、寧夏、內蒙古、山西、陝西、河南、山東等九省區，幹流河道總長5464公里，是中國古老的水上運輸線。

內地三成貨代處虧損經營

【本報訊】中國國際貨運代理協會第2屆工作報告日前在北京公布，報告總結中透露，受國際貿易大幅下滑的影響，中國上半年進出口額同比下降23.6%，貿易運輸量的同比減少，加劇了國際貨代業的市場競爭，企業成本增加，相對收益率降低，近三成的貨代處於虧損、難以支撐的困境。

振興規劃有重要意義

該會對未來一屆工作提出多項建議，指出國務院適時地推出物流業調整與振興規劃，把物流業納入十大振興產業之一，並把物流業視為各產業振興規劃順利實施的可靠保障和堅實後盾，這對貨代物流業加快產業升級、轉變增長方式、提升企業競爭力具有重要意義。

與此同時，國務院在加大以民生為基礎擴大內需的同時，出台穩定外貿進出口的6項規定，經濟已企穩回升，但從國際貿易的趨勢看，雖然各國政府的救市舉措開始見效，但包括中國在內的進出口仍在低位運行，以貿易爭端引發關稅壁壘的保護主義抬頭，不確定的因素依然存在，對國際貨代物流業帶來的影響將會持續，為此有必要做好長期的準備，化危為機。

推廣信用評價成果

在介紹第2屆會務時，其中在推廣信用認證工作上已初步取得進展，總計評選出133家公司為AAA級，36家為AA級信用企業。為推廣信用評價成果，協會通過多種渠道，向政府部門、金融機構、國外同行推介信用企業，並代為辦理美國保證金替換保險等事宜。

該協會在工作報告中提到在發揮服務行業的主導作用上，仍然受制頗多，如國際貨運代理業已經從傳統的港口代理關係逐步整合為與代理業相關的功能資源，包括海、陸、空運輸、倉儲、國際快遞、多式聯運、報關、報驗等，並以海內外網絡、信息系統支持成為供應鏈管理的組織者、設計者、運營商，但這些業務在中國現階段又分別歸屬諸多政府部門管理，職能交叉，規章衝突，把供應鏈的完整關係人為分解，對國際貨代業的發展增加了協調成本和運營中的不確定因素。

協會傾聽會員的反映，因為部門關係真正能解決的問題不是太多，協會的公信力亟待加強。

二是協會應是行業企業的代表人，但代表性不夠，表現為貨代企業在商務部門的備案有19600多家，而入會企業包括團體會員所轄會員不足6000家，雖然入會的企業的經營規模佔行業規模的70%以上，但入會比例佔行業企業的數量不足30%。「業必入會」的行業規則沒有得到遵從，協會推行行業自治的作用不明顯。

中貨代須以表現證明實力

一周點評

中國國際貨運代理協會是一個很年輕工商團體，成立至今不足10年，與歐美那些老牌，動輒半個世紀的同業團體相比，相差一大截。展望未來，在如何提高全行業服務標準和奠定本身在行業的良好地位、權威形象和提供好的服務方面，路途相當遙遠。

中國國際貨運代理協會8月17日在協會網站上公布了4年為周期的第2屆工作報告，報告涉及了方方面面，既總結了由05年6月至09年6月以來，過去4年所做過的各種工作，並展望下屆會務的發展和重點。如此詳細，具體和既報喜又報憂的一份協會報告，確實是令人一開眼界，打破了過去內地工商團體那種神秘夸夸，有濃烈官方背景的傳統色彩，可見中國國際貨運代理協會的不拘一格，勇於改進，與國際接軌的嘗試和創新，至少在形象上有可取之處。

報告工作情況介紹，表面上與內地近十多年蓬勃發展國際貨代業有關，但實際上亦同時涉及到香港從事國際貨代行業的權益，原因是自開放改革以來，特別是內地開放第三產業的服務行業，准許香港或外資貨代公司北上註冊領牌營業，內地國際貨行業在營運過程中發生的糾紛、轇轕而又反映在政策、規定或法律層面的問題，同樣會牽連到以中小企為主的港商貨代公司的身上，可以說是牽一髮而動全身，無人可倖免。

工作報告列舉多項曾經受人關注並引起爭議的項目，即使協會在經過詳細調查研究和搜集行業意見向相關部門反映，截止目前，仍未完全解決或者修訂，譬如質檢總局關於貨代公司必須有10名合格報檢員硬性規定；海關總署關於報關單記上，將貨代公司作為艙單傳輸人的資質排除在外。關於交通運輸部以提單保險等方式，取代無船承運人資格需交納80萬元押金等等問題。

上述這些問題都有各自背後的原因或深層次內涵在起作用，但無論如何，認真聆聽、審時度勢，以最恰當的方式處理，並取得大多貨代的認同或贊成，最終會體現在服務政策的優化或行業服務質素的提高，對各方面都只會帶來好處。

工作報告還介紹了過去外界或港澳地區貨代同業甚少知道的一面或數字。例如，中國國際貨代協會主動融入國際貨代協會聯名會（FIATA），並成為國家級會員之後，向FIATH推薦優秀會員，至09年7月，已有78家中國企業加入FIATH為會員。

又譬如商務部自05年將貨代業由審批制改為登記備案制，已經報備了19600家，但入會的公司包括團體會員，至今不足6000家，佔報備總量的三成，協會作為行業的代表人，代表性不足，「業必入會」的行業規則還未充分得到尊從。

中國國際貨運代理協會8月17日在協會網站上公布了4年為周期的第2屆工作報告，報告涉及了方方面面，既總結了由05年6月至09年6月以來，過去4年所做過的各種工作，並展望下屆會務的發展和重點。如此詳細，具體和既報喜又報憂的一份協會報告，確實是令人一開眼界，打破了過去內地工商團體那種神秘夸夸，有濃烈官方背景的傳統色彩，可見中國國際貨運代理協會的不拘一格，勇於改進，與國際接軌的嘗試和創新，至少在形象上有可取之處。

報告工作情況介紹，表面上與內地近十多年蓬勃發展國際貨代業有關，但實際上亦同時涉及到香港從事國際貨代行業的權益，原因是自開放改革以來，特別是內地開放第三產業的服務行業，准許香港或外資貨代公司北上註冊領牌營業，內地國際貨行業在營運過程中發生的糾紛、轇轕而又反映在政策、規定或法律層面的問題，同樣會牽連到以中小企為主的港商貨代公司的身上，可以說是牽一髮而動全身，無人可倖免。

工作報告列舉多項曾經受人關注並引起爭議的項目，即使協會在經過詳細調查研究和搜集行業意見向相關部門反映，截止目前，仍未完全解決或者修訂，譬如質檢總局關於貨代公司必須有10名合格報檢員硬性規定；海關總署關於報關單記上，將貨代公司作為艙單傳輸人的資質排除在外。關於交通運輸部以提單保險等方式，取代無船承運人資格需交納80萬元押金等等問題。

上述這些問題都有各自背後的原因或深層次內涵在起作用，但無論如何，認真聆聽、審時度勢，以最恰當的方式處理，並取得大多貨代的認同或贊成，最終會體現在服務政策的優化或行業服務質素的提高，對各方面都只會帶來好處。

工作報告還介紹了過去外界或港澳地區貨代同業甚少知道的一面或數字。例如，中國國際貨代協會主動融入國際貨代協會聯名會（FIATA），並成為國家級會員之後，向FIATH推薦優秀會員，至09年7月，已有78家中國企業加入FIATH為會員。

又譬如商務部自05年將貨代業由審批制改為登記備案制，已經報備了19600家，但入會的公司包括團體會員，至今不足6000家，佔報備總量的三成，協會作為行業的代表人，代表性不足，「業必入會」的行業規則還未充分得到尊從。

中國國際貨運代理協會是一個很年輕工商團體，成立至今不足10年，與歐美那些老牌，動輒半個世紀的同業團體相比，相差一大截。展望未來，在如何提高全行業服務標準和奠定本身在行業的良好地位、權威形象和提供好的服務方面，路途相當遙遠。

馬士基苦日子未見盡頭

A.P.莫勒—馬士基集團上周公布上半年業績，一如所料，錄得巨額虧損達5.4億美元（下同），創下今年單一航運公司公布半年虧損額之最，上年同期盈利119.8億元。營業收入報227.5億元，同比跌四分之一。該集團表現之差，在筆者眼中，一點都不感到意外，蓋倫敦權威海運信息機構年初經過對全行業的形勢分析和對比國際貿易的前景，早已發出預警，並估計全行業今年全年錄得虧損，收入將蝕500億元，盈利將減少200億元。

稍為翻閱該集團上半年的財務報表，在按產業分類的6大項目中，集箱運輸和造船廠與相關業務是虧損，前者虧9.6億元，後者虧3200萬元，分別比上年同期下跌2.45倍和5.84倍，簡直是跌向深淵。餘下的APM碼頭，油輪與離岸鑽採、石油及氣體和零售業4項都錄得盈利，只是賺錢比上年同期要少，但在拉上補下後，巨額虧損呈現在眾人面前，而「罪魁禍首」是集箱運輸，運費下跌三成，箱量下跌7%。

而集團擁有的唯一船廠——奧登塞船廠連年虧損，競爭力差，近日宣布將在2012年訂單船全部竣工交付後關閉結業。

低盈利和蝕錢的集箱運輸、造船項目，是集團虧損的主因。目前，手上的營運現金與去年同期相比，百分比低於42%，負面影響是收入降低，正面影響是降低了周轉。目前使用於資本開支現金42億元，主要用於油輪，離岸鑽探和石油與氣體、集箱船運輸方面。

A.P.莫勒—馬士基集團論實力與船舶共501艘，排名全球班輪運輸業之首，一家真正了解以實力來發揮規模經濟效益的船公司，僅在集箱運力已達到百萬箱。因此，它在主幹線的亞歐線和泛太平洋線的策略運用，往往比對手多出1.5倍的運力，以凌駕之勢來搶佔市場份額，拉開與對手的距離。這種以倍數實力於對手周旋所造的規模經濟效益，在好景之時，可以說是得心應手，對手只能望其項背。但一旦遇到經濟周期低潮，好壞難辨之時，判斷、眼光、決策稍有差池，這種策略往往成為「山埃毒藥」，規模經濟達不到效益反而成為「包袱」，以致多運多蝕，泥足沉陷，到最後是一發不可收拾。

A.P.莫勒—馬士基集團自從在班輪運輸業中收購鐵行渣華、南非輪船資產之後，前途坎坷，經常是滿途荊棘，運氣始終擦肩而過，捱窮過苦日子周期比風調雨順日子周期要多。而更要命的是集團第二代經營者麥堅尼・馬士基・莫勒已經是高齡90歲的老人，每天還在上班。

□佟成棟

□版權所有　不得轉載

電郵：tkpgm@takungpao.com

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 17:45	08:30 10:00 11:45 14:00 16:00 17:00	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 08:40 10:40 13:50 18:10	08:30 10:00 11:00 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 ★ 14:00 ◆	09:00 ◆ 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
肇慶（水陸聯運）	08:20	13:40	中港碼頭	高明航線 水陸聯運	4小時

（*掛港機場碼頭 ★掛港斗門 ◆掛港澳門）

香港國際機場水路客運航班表

航線	開航時間	
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00	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
深圳福永—香港機場	09:30 14:25 17:00	
珠海—香港機場	09:30 12:40 15:30	50分鐘
中山—香港機場	10:30	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、鶴山為聯合航線；三埠線同中山合作為水陸聯運；斗門線為江門航班掛港。
查詢電話：2858 3876

航線	開航時間	
香港機場—東莞虎門	10:30 12:30 14:00 16:30 18:15	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—深圳福永	12:45 15:40 18:30	
香港機場—珠海	12:15 14:15 17:00 19:40	50分鐘
香港機場—中山	15:40	1小時10分

・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

嘉興港煤炭碼頭投產

【本報記者王春苗嘉興二十三日電】浙江嘉興港2萬噸級多用途碼頭——富春碼頭於今日啓用。該碼頭是嘉興港第一個採用專業化煤炭裝卸工藝的公共碼頭，預計每年可省下1200萬元人民幣（下同）的裝卸成本。

該碼頭的業主是上海富春控股集團旗下的控股公司——嘉興市富春港務有限公司，總投資3.5億元，碼頭堆存能力為30萬噸，碼頭年吞吐能力105萬噸。而嘉興港是浙北地區唯一的海港和國家一類開放口岸，是連接內河長湖申線和杭州灣的一個節點。

富春集團董事長張國標表示，富春碼頭將為實現海河聯運模式，最大程度地降低貨主的物流成本提供了有力基礎。嘉興港第一個採用專業化煤炭裝卸工藝的公用碼頭，配套有裝卸橋和皮帶機及皮帶機廊道，將改變目前嘉興港多用途碼頭煤炭汽車水平短駁的傳統裝卸模式。

據富春集團有關人士介紹，採用專業化的煤炭裝卸技術，不僅加快了煤炭的裝卸速度，還減少了煤炭的灑落和粉塵污染，對保護環境起到了積極的作用。