

# 擴中國內陸網絡 推低廉國際服務

# 聯邦快遞瞄準亞洲中小企

【本報訊】聯邦快遞 (FedEx) 昨日在港公布早前委託英國《經濟學人》雜誌的資訊部 (EIU) 進行的研究報告，表示中國中小企貨主應及早注視以中國為首的亞洲區內需市場的重要性，而非繼續單一依賴歐美市場。聯邦快遞稱，已加快中國內陸的貨運網絡，並推出運費低廉的國際經濟快遞服務，向中小企提供更多支援。

EIU 透過走訪中國 10 家中小企業管理層，當中包括廣東、福建和浙江企業及參考亞洲區內各國政府、亞洲發展銀行和其他專家的最新研究，最終擬出有關報告。該份報告結論，綜合反映國際貿易重心的轉變，足以影響各大國際貨運快遞未來的發展策略和方向。當被問及聯邦快遞有否在今年為中小型出口企業推出支援措施時，聯邦快遞亞太區客戶服務部副總裁尹彼得表示，現階段未能公布任何新政策，但該公司在去年已加快中國內陸的貨運網絡，並通過委託其他航空公司載貨，擴大本身國際貨運航線網，繼而推出運費較低的國際經濟快遞服務，藉此為中小企提供更多支援。

## 貿易形態轉變比預期早

他強調，今次研究結果只反映中國貨運需求增長速度快於歐美市場，不代表歐美市場將被取代，該公司未有打算減少由亞洲通往歐美

的運力。他特別指出，公司剛將首架波音 777 貨機投入中國上海營運，與位於美國孟菲斯轉運中心直接連結，隨著空運需求回升，進一步增加亞洲至歐美航線的運力。

尹彼得表示，環球經濟危機令中小企經歷寶貴的一課，營運者藉此提高營運的效益，亦更著重成本和存貨管理。他表示，從歐美至亞洲的貿易形態轉變，將來比預期早，而中小企有著敏捷和充滿創業精神的經營特性，應比大企業更能抓住機會，及早制定短期的規劃和措施，否則只會落後於競爭者。

報告稱，中國在去年首季度的零售銷售額按年增長 15.1%，幾乎與金融危機前的高速增長持平，加上亞洲區內貿易合作更為緊密，中國有望成為新的地區貿易動力，以及亞洲其他國家商品的最終消費地，而不單是出口西方市場的加工貿易點。

EIU 工業及管理研究駐亞洲高級編輯萊恩

表示，經濟危機令中小企更意識到依賴單一歐美市場的危機，通過加快拓展保險亞洲區內的內需市場，能為未來買上「保險」。他認為，中小企能從亞洲經濟體重新平衡中獲益，而在 10 家受訪的中小企中，有 3 至 4 家會表明會更著重中國內需市場。

## 中小企拓亞洲市場

萊恩認為，儘管外國政府對中國政府的經濟政策有不同意見和評論，但當中不少措施無疑都旨在刺激內需，包括貸款擔保、減稅和出口退稅，中小企有條件從龐大的區內內需市場受惠。

截至 09 年中期，亞洲各經濟體間以及與地區外國家共締結 54 份自由貿易協議，中國與東南亞國家聯盟簽訂的自由貿易協議已於今年 1 月 1 日生效，協議國家最富有的 6 個成員國間的九成貿易商品可享受「零關稅」優惠。EIU 認為，這意味著一個由 17 億人口組成的共同市場誕生，將大大刺激區內的貿易需求。

研究指出，中小企要從龐大的內需市場受惠，仍有不少障礙。例如，不少中小企基於處理跨國關稅及文件規定的資源有限，尚不清楚該如何充分利用自由貿易協議條文，須得到更好的正式指引及訊息，並獲得更多的企業貸款，才可把握亞洲貿易崛起的重大機遇。



聯邦快遞不但正在加大亞洲至歐美運力，同時看重中國內需貨運市場。圖為該公司首架波音 777 貨機，日前已投入上海線營運

# 中國造船完工量增逾 40%

【本報訊】據工信部裝備工業司的統計數據顯示，中國 2009 年造船完工量同比增長超過 40%，佔世界船舶市場份額進一步提升，承接新船訂單量首次超過韓國位居世界第一。

統計顯示，去年全年中國造船完工量 4243 萬載重噸，同比增長 47%；新承接船舶訂單 2600 萬載重噸，同比下降 55%；手持船舶訂單 18817 萬載重噸，比年初手持訂單下降 8%。中國造船完工量、新接訂單

## 2009 年中國造船業三大指標統計

項目	造船訂單 (載重噸)	與上年同期相比	佔全球市場份額
新船訂單量	2600 萬	-55%	61.6%
手持船訂單量	18817 萬	-8%	38.5%
完工量	4243 萬	+47%	34.8%

量、手持訂單量分別佔世界市場份額的 34.8%、61.6%、38.5%，比 2008 年底分別提高了 5.3、23.9、3 個百分點。

其中，中國第一大船企——中國船舶工業集團公司全年造船完工 170 艘，首次突破 1000 萬載重噸，達到 1076 萬載重噸，比上年增加近 300 萬載重噸，市場份額進一步提升，居國內造船集團首位、世界大型造船集團第二位。

中國船舶重工集團公司未有去年三大指標數字，但強調同期主要經濟指標保持兩位數增長，實現利潤總額同比增長 18.5%，提前 11 年實現了主要經濟指標在 2000 年基礎上翻三番。

中國船舶工業集團公司總經理譚鈞表示，在金融危機衝擊下，國際貿易嚴重下滑，海運量急劇減少，導致國際海運市場萎縮，運力過剩，對造船業帶來巨大影響。中國船舶重工集團公司有關負責人也表示，從 2008 年 8 月份以後，全球新船訂單成交稀少，去年下半年逐漸有所增加。接單難、保單難、交船難成為全球造船業共同面臨的三大難題，也給船重工帶來了嚴重衝擊。

# 日航受內耗拖垮

【本報訊】據共同社報道，日航破產揭開了長久以來的深層次的問題，原因有二點：一是，從 1990 年代泡沫經濟崩潰時起，日航的弊端就逐漸顯露出來，其體制卻長期拒絕改革。其二是，眾多工會為維護既得利益，以罷工為武器與經營者對抗，把和公司競爭的能量消耗在內部。公司內的派系鬥爭也助長了這種風氣。

文章稱，雖然日航外表光鮮，常在就職人氣榜居於前列，但內部卻充斥了與市場背道而馳的氣氛，內耗腐蝕了整個公司。日航競爭對手全日空公司的幹部曾向日航提議，希望一起要求國交通部降低過高的機場起降費，日航則拒絕稱「我們公司沒有這個意思」，讓全日空的幹部目瞪口呆。經營者絲毫沒有向政治家 and 官僚們據理力爭的意志，由他們來要求員工擺脫高成本的體制，這又怎能實現呢？

## 官商勾結種下惡果

日航破產的重要原因還在於：政治家和官僚一直在侵吞日航的利潤，形成了惡性循環。對於希望將當地的交通便利當做自己「政績」的政治家來說，日航是個重要的「拉票機器」。對於要迎合政治家的意圖，維持赤字路線的運輸官僚來說，日航也是關係到自身發跡的「搖錢樹」。進一步而言，對這種構造略有所知，卻仍給主張在當地建機場的政治家投上一票的選民，和日航的破



最倒霉行政總裁：鮮有在公開場合展露一絲笑容的日航社長西松遙，始終未能令公司逃過申請破產保護的厄運 (路透社)

產也不能說完全沒有關係。

進入 21 世紀後，日航的經營急速惡化。在全球化的浪潮下，市場形勢愈發嚴峻。無論是削減高耗耗的大型飛機，還是加入國際航空聯盟，日航都大幅落後於全日空。政治家、官僚和日航應該都很清楚，若不對糟糕的企業結構加以改革，公司終將破產，但結果卻並沒有出現變革的跡象。

宣告日航最終破產的是以民主黨為首的新政權。選民拒絕繼續承受日航的束縛，受此重託的新政權如果能徹底掃除「負面遺產」，那麼此次日航破產處理可以說是民主主義的一大成果，意義十分重大。

# 珠海終端區擬重組空域

【本報訊】運輸及房屋局局長鄭汝樺昨日在立法會上透露，香港民航處、中國民航局和澳門民航局自 04 年成立珠三角空管規劃與實施工作小組至今，共舉行 15 次會議。今年，珠海航空終端區也計劃進行空域重組和擴大，讓區內的航空交通更為暢順。

鄭汝樺又提到，過去 3 年受內地當局實施航空交通流量管制影響，須在停機坪等候起飛引致延誤的離港航班平均不到 1.5%。至於從內地機場起飛抵港航班，約佔香港國際機場抵

港航班總數約 12%。

她表示，內地當局實施航空交通流量管制主要可能影響這些航班，令起飛時間可能有所延誤，但民航處並沒有當中真正受到流量管制而延誤起飛的統計數字。而珠江三角洲空域由於要應付 5 個機場的升降量，在顧及航空安全的情況下，航道設計受到若干限制，包括部分航班（主要為從內地抵港的航班）需要繞飛一段距離才可降落香港國際機場。

她續稱，除了珠三角空域擠擁的因素以外，來往本港的航班運作同時也受到天氣以至香港本地地理環境等因素所影響，因此難以簡單量化珠三角空域擠擁對本港航班運作（包括可能引致的航班延誤）的影響。

談到去年 10 月 22 日起民航處啓用新航道，縮短從西面及北面抵港航班的航程效果。她表示新航道啓用後，從內地、東南亞及歐洲抵港的班機

## 過去 3 年延誤離港航班數

年份	離港航班	延誤離港航班	±%
2007	148,645 架	2,409 架	+1.62
2008	151,327 架	2,114 架	+1.40
2009	140,332 架	2,045 架	+1.46
合共	440,304 架	6,568 架	+1.49

註：過去 3 年，受內地航空交通流量管制影響，而須在停機坪等候起飛引致延誤的離港航班數

最多可節省約 210 公里飛行航程或約 14 分鐘飛行時間。

根據 09 年首季度的航班數字推算，新航道每年可為抵港航班節省總飛行里數超過 1000 萬公里或總飛行時數減省超過 1.2 萬小時。以平均每日約 150 架次航班使用該等航道計算，受惠旅客每年約有 800 萬人次。上述縮短航道的措施主要為減省航班的飛行航程及飛行時間，對增加機場的航班升降量或航空運輸量並無直接幫助。

# 哈飛接空巴升降舵大訂單

【本報訊】哈爾濱哈飛空巴複合材料製造中心與空巴公司機體結構主要供應商——西班牙 ANN 公司日前簽署採購合同。根據合同，中方將成為 ANN 公司空巴 A350XWB 寬體飛機升降舵的獨家供應商。

升降舵是目前空巴與中國簽署的飛機加工體的積最大部件，是 A350XWB 寬體

飛機垂直尾翼的重要組成部分。該加工預計於明年開始在中國進行生產。

這是哈飛空巴複合材料製造中心獲得的第 3 個 A350XWB 寬體飛機項目工作包。空巴 A350XWB 寬體飛機現有 3 款基本客運機型，可以承載 270-350 名乘客。目前，這一型號飛機共獲得 32 家客戶的 505 架訂單。

# 中國增公路 9.8 萬公里

【本報訊】日前在北京舉行 2010 年全國交通運輸工作會議上，交通運輸部部長李盛霖說，2009 年全社會公路水路民航固定資產完成投資 1.13 萬億元。據測算，拉動 GDP 增長約 0.5%，創造就業崗位約 1200 萬個。新增的公路其中高速公路 4719 公里；新增萬噸級以上深水泊位 96 個；改善內河航道里程 1192 公里。

## 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：25455393

香港收貨地址：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

珠江客運有限公司 粵—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	靠泊碼頭	船名	航行時間	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	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	07:30	08:30	中港碼頭	中山	1小時10分	
	08:30	10:00	中港碼頭	海威	1小時10分		08:30	10:00	中港碼頭	中山	1小時10分	
	09:30	11:45	中港碼頭	海威	1小時10分		10:00	11:30	中港碼頭	中山	1小時10分	
	11:30	14:00	中港碼頭	海威	1小時10分		13:00	14:00	中港碼頭	中山	1小時10分	
	13:30	16:00	中港碼頭	海威	1小時10分		15:00	16:00	中港碼頭	中山	1小時10分	
	15:30	17:00	中港碼頭	海威	1小時10分		16:00	17:30	中港碼頭	中山	1小時10分	
香港 (九洲港)	08:40	09:00	港灣碼頭	海濱	1小時10分	順德	07:30	08:30	中港碼頭	順德	1小時55分	
	10:30	11:00	港灣碼頭	海濱	1小時10分		08:30	10:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
	12:30	13:00	港灣碼頭	海濱	1小時10分		11:00	11:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
	14:30	15:00	港灣碼頭	海濱	1小時10分		13:30	15:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
	16:30	16:30	港灣碼頭	海濱	1小時10分		15:20	17:30	中港碼頭	順德	1小時55分	
	18:00	18:00	港灣碼頭	海濱	1小時10分		18:00	20:30	中港碼頭	順德	1小時55分	
番禺 (龍山)	07:50	08:30	中港碼頭	蓮山湖	2小時30分	江門	08:30	09:00	中港碼頭	蓬萊湖	2小時30分	
	08:40	10:00	中港碼頭	蓮山湖	2小時30分		14:00	15:30	中港碼頭	蓬萊湖	2小時30分	
	10:40	11:00	中港碼頭	蓮山湖	2小時30分		三邑 (大鵬灣)	08:30	9:29	中港碼頭	中山航線	4小時
	13:50	16:00	中港碼頭	蓮山湖	2小時30分			16:00	13:59	中港碼頭	中山航線	4小時
	18:10	18:00	中港碼頭	蓮山湖	2小時30分			08:20	13:40	中港碼頭	中山航線	4小時
	18:00	18:00	中港碼頭	蓮山湖	2小時30分							
高 明	08:20	15:30	中港碼頭	江門掛港	1小時45分							
斗 門	08:30	16:10	中港碼頭	江門掛港	1小時50分							

香港國際機場水路客運航班表 (逢週五、日)  
東莞龍門—香港機場 08:15 10:15 12:00 14:45 16:00 1小時10分  
深圳龍崗—香港機場 07:45 08:45 10:00 11:15 12:15 13:30 14:30 30分鐘  
深圳龍崗—香港機場 13:50 16:30 17:30 18:50 19:30 20:15 30分鐘  
深圳龍崗—香港機場 09:30 14:25 17:00 50分鐘  
珠海—香港機場 09:30 12:40 15:30 50分鐘  
中山—香港機場 10:30 15:40 1小時10分

香港國際機場水路客運航班表 (逢週五、日)  
東莞龍門—香港機場 08:15 10:15 12:00 14:45 16:00 1小時10分  
深圳龍崗—香港機場 07:45 08:45 10:00 11:15 12:15 13:30 14:30 30分鐘  
深圳龍崗—香港機場 13:50 16:30 17:30 18:50 19:30 20:15 30分鐘  
深圳龍崗—香港機場 09:30 14:25 17:00 50分鐘  
珠海—香港機場 09:30 12:40 15:30 50分鐘  
中山—香港機場 10:30 15:40 1小時10分

## 香港國際機場往返香港

巴士快線

香港熱線: 852-2230 3030  
國內免費: 800-999 5678

WWW.CHINALINK.HK 請預早致電訂座

## 香港空運貨站奪金獎

Best Business Grand Award  
最佳商業系統大獎

Hong Kong Air Cargo Terminals Ltd.  
香港空運貨站有限公司

Logistic Control System (LCS2) ~  
物流控制系統

【本報訊】香港空運貨站有限公司宣布，憑藉其物流控制系統 (LCS2)，於 2009 年獲最佳商業系統大獎及最佳商業系統 (應用) 金獎。

頒獎典禮於日前在香港會展中心舉行，並由商務及經濟發展局局長劉吳惠蘭頒發 9 個類別的大獎。最佳商業系統獎由香港電腦學會主辦。

## 蘇利耶任達飛行政總裁

【本報訊】法國達飛輪船本月初在馬賽發表聲明，法國建築公司 CNIM 執委會前主席菲利普·蘇利耶已正式就任該公司行政總裁，原行政總裁雅克·沙迪則續任主席，後者或於日內與法國財政部長會面。

儘管達飛目前極需要獲得信貸額作為周轉資金，但該公司至今仍未對外公佈獲得首批信貸的好消息，一家法國海員工會日前甚至發出警告，假如銀團遲遲不能批出信貸，將發動大型工業行動，堵塞該國道路和港口交通。

由蘇利耶出任行政總裁，被外界認為是銀團批出 5 億美元信貸額的條件之一。

## 惠刊廣告

健康東街 39 號柯達大廈 4 字樓廣告部

電話：二八三二七三〇  
傳真：二八三〇五三二