

民航處支持貨代自行安檢

應對歐美新趨勢 確保本港樞紐地位

連鎖轉變

香港貨運物流業協會 (HAFFA) 主席徐翰恩昨日在港表示，歐美政府陸續加強檢驗空運貨物，香港作為國際主要中轉空港，應如何應對新安檢要求已成為本港貨運物流業內的第一議題。他指出，該會提出由貨代公司自行進行安檢的新計劃，已得到民航處全力支持，可望在2011年推出，有助順應歐美安檢趨勢和鞏固香港國際空運中轉港地位。香港付貨人委員會執行總幹事何立基則認為，今次貨代業的提議是向政府提出確實可行解決辦法，以確保本港航空貨運樞紐地位。

空安檢在本港貨代業內並非新議題，自「911」事件發生後，各國都在加強對航班客貨檢驗。而自10月底發生的多宗郵包炸彈事件，再次觸動歐美多國政府的神經，並將注意力更集中在空運貨物，當中包括客機腹艙和全貨機，將會對全球航空貨運業引發連鎖式轉變。

美國今年已開始客機腹艙貨物100%安檢，加拿大和歐盟亦會在明年跟隨。歐盟交通事務專員卡拉斯昨日表示，將向27個成員國提交建議書，期望進一步收緊從境外機場出發至歐盟區機場航班的貨物檢驗標準，而美國國會上周更在討論逐步為全貨機進行百分百安檢，顯示有關政策方向轉變，將對歐美以外的貨運機場影響重大。

安檢探測器成本高

徐翰恩表示，香港作為全球最大國際貨運機場和重要中轉港，面對歐美政府加強檢驗空運貨物，有必要盡快改善空運貨物的檢驗流程，以求在迎合他國政府要求的同時，確保相當的效率優勢，才可保住本港空運樞紐的地位。他指出，在本港貨代業內，除了環保議題，歐美收緊安檢措施已成為第一議題。

目前在香港中轉並前往美國的客運客機腹艙貨物，都在香港空運貨站和亞洲空運貨站進行安檢，未來亦會在國泰空運貨站進行。不過，假如歐美政府落實要求檢驗前往當地的全貨機貨物，安檢貨量將會激增，不單現有設施難以負荷，截貨時間亦會被迫提前，將削弱本港機場的競爭力。

香港貨運物流業協會早前已提議，在民航處和海關等相關部門的協助下，容許個別貨代公司在本身的倉庫



▲徐翰恩(右)與何立基(中)均認為，本港機場和貨運物流業須積極應對歐美政府的航班安檢要求。左為勵展博覽香港區副總裁柏睿思。本報攝

設施中裝備爆炸物痕跡探測器(ETD)，而不須集中在機場貨運站進行有關安檢流程。徐翰恩表示，基於每家公司裝設ETD的初期成本高達120萬元，大部分中小型公司都難以負擔，因此該會亦建議機管局在機場機地興建空運物流中心，讓中小企集中掃描貨物。

建議書本月內完成

他指出，有關計劃已得到民航處「百分百」支持，現時正在籌備最終建議書，期望在本月內能夠完成，然後在對業界進行諮詢後，將正式呈交運輸及房屋局和香港機場管理局審議。他期望，在加拿大和歐盟的安檢新要求生效的同時，該會建議的新措施能在2011年推出。

何立基認為，歐美政府加強空運貨物檢驗，已是大勢所趨，今次本港貨代業提出的自行安檢建議，正是向政府提出確實可行的解決辦法，他有信心新系統足以應付歐美政府的要求。他指出，快捷的貨運流程是香港空運業生存的關鍵，假如香港未能在確保高效率的情況下應付新安檢要求，香港機場的優勢將會受到嚴重打擊。

亞洲航空物流技術發展暨論壇將於明年3月8至10日於亞洲國際博覽館舉行，今次主辦單位分別獲得中國航空運輸協會(CATA)和中國民用機場協會(CCAA)支持，預期將會有更多中國有關產業的代表出席。

有關論壇是明年舉行的亞洲航空展重點活動之一，今屆除了安排訪客參觀香港空運貨站和亞洲空運貨站，亦會增設「物流展館」，首次展示供應鏈管理方面的最新產品和服務，並與全球供應鏈協會合作舉辦業內會議，深入探討中國各地的空運和物流業的發展，並包括大家關注的中國政府對業界的未來政策，中國航空運輸協會和中國民用機場協會亦會參與其中，預期今年訪客人次可達到5000人。俄羅斯貨運航空、阿提哈德航空、香港飛機工程有限公司(HAECO)、香港國際機場、深圳國際貨運中心、翠鳥航空等公司已確認參與。

亞洲航空物流展明年舉行

中國可望成年度最大造船國

倫敦權威海運業諮詢公司克拉克森日前公布數據顯示，中國今年的造船三大指標仍然繼續領先韓國，將大有可能首次成為全年度計的最大造船國。

該公司在今年7月公布各大造船國上半年統計報告指出，在造船業的接收新單量、積存訂單量、造船完工量三大指標上，中國都已經超越韓國，暫時成為全球最大造船國。儘管外界認為中國成為最大造船國只是時間問題，但基於金融海嘯影響，兩國造船數據差異的全年走向仍有不少變數，例如作為韓國造船業主要訂單來源的貨櫃船訂單，自08年底以來已大幅減少。

克拉克森稱，在今年首10個月，中國的造船完工量達到1480萬總噸，韓國期內只為1336萬總噸，佔國際造船市場份額分別為35.3%和31.8%。而在接收新單量方面，中國期內錄得1170萬總噸，韓國則為981萬總噸，市場份額分別達45.3%和37.9%。截至11月1日，中國造船業的積存訂單量為5167萬總噸，亦領先韓國同期的4539萬總噸。在三項指標數據上，中國都在擴大與韓國同業的差距，兩國有關總噸數據差距都平均達一成多，中國或會首次成為全年最大造船國。



▲大連船舶重工大型船塢

欽州保稅區將封關運營

《廣西欽州保稅港區管理辦法》將於2010年12月1日起施行，該保稅港區是中國距東盟最近、中國西部沿海唯一的保稅港區。《辦法》對廣西欽州保稅港區的建設原則、管理體制、行政審批事項、聯合查驗、卡口管理、用地管理、區域聯運等作出明確規定。

欽州保稅港區管委會常務副主任王乃學說，今年以來，保稅港區管委會以招商、攬貨、建章立制三大任務為重點，全面籌備封關運營，保稅港區1期2.5平方公里已經全面建成並通過國務院聯合驗收組驗收，即將封關運營。目前，1期招商基本完成，2、3期招商工作開始啟動。欽州保稅港區於2008年5月獲國務院批准設立，規劃面積10平方公里。

日航重組獲法院批准

日本航空公司30日下午稱，東京地方法院已經批准了該公司的重組計劃方案。該重組計劃方案包括取消不盈利的航班，裁員以及讓銀行取消日航5200億日圓的債務。

在日本企業再生支援機構和幾家大銀行幫助下，日航計劃在2011年3月底償還其債務。日本企業再生支援機構將向日航提供3500億日圓的投資，同時銀行也將向日航提供貸款。

本地航空公司今起加費

國泰及港龍航空、香港航空等公司日前已發出通知，將於12月1日起上調香港進出航線的燃油附加費。

國泰、港龍航空從今日(以出票日期為準)起，往返中國大陸地區和香港的航線，每段航程燃油附加費徵收標準由13.8美元調整至15.4美元。往返香港及澳洲、新西蘭、北美洲、歐洲、非洲、中東、南亞次大陸等地的航段，每段徵收標準由66.8美元調整至72.6美元。其他航線每段徵收標準由13.8美元調整至15.4美元。

同日起，香港航空燃油附加費徵收標準也做了調整，其中短航線每航段每位旅客從108港元上升至120港元，長航線(莫斯科線)從521港元上升至566港元。據悉，目前，香港航空除香港往返莫斯科航線為長航線外，其餘為短航線。

傳東航擬棄購15架787

美國民用航空月刊《Air Transport World》引述東航匿名人士消息稱，基於美國波音公司一再延付787「夢幻」型客機，東航正準備取消15架787客機的訂單。

787客機早前在試飛時發生電力系統故障，大有可能第7次宣布延遲交付該飛機。事件不單引來首家客戶全日空航空的反感，要求波音詳細解釋有關反常情況，更惹怒卡塔爾航空行政總裁阿爾巴卡，他日前公開猛烈批評，認為787客機根本是一個失敗項目，又暗示會轉購歐洲空巴公司的A380。

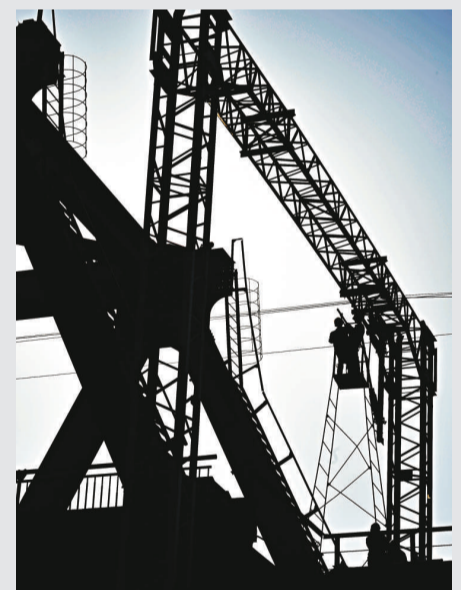
有關東航退訂787的傳言流傳已久，《Air Transport World》引述來自東航消息人士簡短言論，稱「我們大有可能會取消，目前正在與波音磋商，選取其他替代型號。」東航在05年宣布訂購15架787，上海航空亦有訂購9架。

太中銀貨運接入太原樞紐

【本報記者雷永剛、通訊員周湘民榆次三十日電】28日凌晨4時，隨著太原鐵路樞紐榆次編組站二四場信號改造施工順利開通並交付使用，太(原)中(衛)銀(川)鐵路貨運成功接入太原鐵路樞紐。

榆次編組站是太原鐵路樞紐的重要組成部分，主要承擔石太線、太焦線、太嵐線、西山支線及南北同蒲線的貨物列車的編解、接發任務。太中銀鐵路接入榆次編組站後，將直接吸引太原、晉中、呂梁、榆林、銀川、吳忠和中衛等地的煤、焦炭、礦建、化工、農產品等貨物。

太中銀貨運引入太原樞紐因其工程難度大、技術要求高、安全運輸壓力大，成為新建太中銀鐵路的關鍵性控制工程。為了盡可能減少施工對鐵路運輸的影響，負責施工的中國電氣化局西安通號處在工程將影響行車運行的工作放在夜間進行，不僅保證了運輸不受影響，同時也實現了工程的安全順利開通。太中銀貨運順利引入太原鐵路樞紐後，將為全線的拉通奠定基礎。



▲工人在太中銀鐵路寧夏中衛大橋上架設電線 新華社

貴陽300億建商貿物流城

【本報記者勞莉貴陽三十日電】貴陽(西南)國際商貿物流城建設開發辦公室在金陽新區金華鎮正式掛牌成立，標誌著該區又一重大服務業項目啟動建設。

物流城位於金陽新區西部的金華鎮，預計投資超過300億元，總規劃面積約15平方公里，由「一園雙心」的模式構成，即由金華會儲物中心和將軍山商貿中心構成，通過以商貿市場的繁榮帶動倉儲配送、以倉儲推動商貿市場發展的形式，實現商貿、物流並舉。據了解，金華會儲物中心位於金華鎮，規劃用地面積約9.5平方公里，以運輸、儲存、裝卸、搬運相關配套服務為主；將軍山商貿中心緊鄰環城高速公路東側，規劃用地面積約5.5平方公里，以各種專業市場為主，集展示、交易、辦公、商業配套為一體。

中銀航空指定用IAE發動機

中銀航空租賃昨日在新加坡宣布，為新引進的25架空巴A320系列飛機選擇配置國際航空發動機公司(IAE)的V2500型飛機發動機，至今已訂購93架以V2500型發動機為動力的飛機。

該公司與IAE簽署排他性協議，為在2012年起開始交付的25架A320系列飛機指定發動機型號。V2500型發動機全球累計訂單總數超過180台，中銀航空租賃旗下63架飛機現已配有該型發動機，另持有30架配置同型發動機的確認飛機訂單。該公司總經理兼首席執行官馬銳博表示，配備V2500型發動機的一系列飛機，將為客戶提供更加環保和高效的解決方案。

首家船舶保險公估機構成立

【本報記者楊楠上海三十日電】中國內地第一家專業船舶保險公估機構——上海船舶保險公估有限責任公司，在「2010上海航運交易論壇」上揭牌。新公司由中國保監會批覆成立，是上海航運交易所的全資子公司，主要從事船

舶檢驗、估價、風險評估，以及保險船舶出險後的查勘、檢驗、估損理算、殘值處理、風險管理諮詢等，是專業、權威、合法的船舶價格公估機構，亦成為完善上海國際航運中心軟環境的重要舉措。

內地的船舶公估公司，在英國被稱為海事諮詢或檢驗公司，公估師多由船長、輪機長等有多多年航海經驗，對船舶、國際條例等非常熟悉的人員擔任。但內地目前公估公司雖已有100餘家，但小型、私人性質居多，規範性和公正性相當欠缺，容易受利益左右，從業者亦絕大多數缺乏航運、船舶背景，專業性無以保障。

彌補航運保險短板

上海船舶保險公估有限責任公司總經理陳政表示：船舶公估的重要特點就是公信力，憑航交所作為不以盈利為目的的事業單位，顯然更受到行業信賴。而新公司正是由航交所原有的船舶交易、船舶評估職能獨立出來，由高級船長、輪機長、船舶市場價格研究員、經濟師等既懂船舶技術，又熟悉航運市場的資深人士組成，並聘請了多位資深航運專家組成顧問團。

目前，全球海上保險市場規模約250億美元，英、日、德、美佔據六成份額，全球67%的船東保費會保費集中於倫敦。而眼下全球45%的船舶由遠東地區船東掌握，但只有25%的船舶在

亞洲地區投保，在中國投保的更少。

究其原因，與中國目前缺乏非常專業的船舶檢驗師、公估師大有關係，沒有專業人員就無法在船損時準確確定損失費用，進而給保險公司造成過多額外負擔和不必要損失，致使保險公司不敢承保。

此外，目前內地船舶保險公估業存在很多弊端，普遍有專業不精準、不負責任等做法，往往聘請大學剛畢業、沒有航海經驗的人員，或者大副、二副等對船舶和國際條例了解不深，只是取得「表面」資質的所謂公估師，使最終公估結果的公正性、權威性難以保證。

面對境外機構競爭

陳政稱，內地以往的保險理賠與船舶公估，是自己搞一套，很少與國外交流。未來，隨著更多境外保險和公估機構來華，其先進、公正、科學、合理、適應性強的運行機制，將會對中國保險業和公估業產生巨大的、歷史性的、挑戰性的競爭壓力。諸如「全英文公估報告得不到英國、香港等海事法庭認可」此類事件若再發生，只會貽笑大方，更不用談及與境外機構競爭。



▲上海船舶保險公估公司揭牌，提升內地航運軟實力。右為上海市建交委副主任沈曉蘇、左為上海市虹口區常務副區長應名勇 本報攝

香港上市公司業績公布日期		
12月3日	港通控股(00032)(季)	青洲酒房(08115)(中)
12月7日	白花油(00239)(季)	英皇證券(00717)(末)
12月10日	福田實業(00420)(末)	CEC國際(00759)(中)
12月13日	匯隆控股(08021)(中)	
3月8日	香港飛機工程(00044)(末)	
3月9日	國泰航空(00293)(末)	
3月10日	太古股份公司A(00019)(末)	太古股份公司B(00087)(末)

註：(中)為中期息；(末)為末期息；(特)為特別息；(季)為季度息