

東航增資中貨航

東方航空(00670)昨日公告稱,與中國遠洋運輸集團、Concord Pacific Limited、新加坡貨運航空公司計劃增資中國貨運航空公司,以6月30日的評估值為基礎,進一步整合貨運業務。另外,長榮航空日前宣布,斥資約14億元新台幣(約3.6億港元),以間接投資方式入股中貨航,在後者業務整合過程中分一杯羹。

完成增資後,中貨航將以現金方式向上海國際貨運航空購買航空貨運主業及關聯資產,並以現金方式向長城航空有限公司購買其航空貨運主業及關聯資產,整合貨運業務。中貨航為東航控股子公司,是獲准以全貨機經營兩岸貨運航線的航空公司之一。長城航空則為東航集團的控股子公司。

該公司稱,貨運業務本次重組整合的戰略目標是順應國家物流振興規劃和上海兩個中心建設的需要,將中貨航發展成為具有國際市場競爭力的航空物流企業。

長榮間接入股中貨航

另外,長榮日前間接入股中貨航,並稱看好後者未來成為主要貨運航空公司的潛力。長榮航空旗下子公司此前以1.66億元人民幣,投資上貨航,並取得25%股權。由於上貨航將被中貨航併購,長榮航空通過增資3.28億元人民幣,成為中貨航股東。



▲東航逐步整合貨運業務

南航春運加班 4635 班

【本報記者楚長城鄭州十六日電】南航2011年春運期間春運計劃加班4635班,與今年同期相比增加13.7%。

2011年春運自1月19日起至2月27日結束,共計40天。據預測,2011年春運期間,南航承運旅客將達746.9萬人次,與去年同期相比增加約9.7%。

2011年春運期間,南航執管的飛機架數將達到328架,與今年同期相比增幅為7.19%;南航共計劃安排加班4635班,與今年同期相比增加13.7%。其中國內4367班,國際268班。其中廣州基地申報加班計劃達到1528班,國內加班熱點主要集中在返鄉及探親需求旺盛的中南、西南等地區,包括成都、重慶、南昌、安慶、贛州、南充、洛陽、柳州等地,以及北方冰雪城市哈爾濱以及南方溫暖海濱海口、三亞等冬季旅遊熱點城市。

而國際和港澳台地區的加班則主要集中在悉尼、東京、新瀉、台北、香港、曼谷、胡志明以及暹羅等地。

南航方面表示,隨著春運工作的開展,南航還將根據市場需求及時增加航班,保障旅客順利出行。



▲南航春運公布具體航班安排

達飛讚中國銳意發展海運

抨擊歐盟規管過嚴 主導地位受威脅

保競爭力

法國達飛輪船創辦人兼主席雅克·沙迪日前在土倫接受外電訪問時,借中國海運業近年的發展狀況,警告歐盟在制定規管時應更注意保持歐洲海運業界的競爭力。他表示,西方國家在海運業發展上應向中國借鏡,其同業中遠集運、中海集運和東方海外都取得可觀的業務進展,歐洲班輪公司的主導地位正受威脅。他又高度評價中國造船業經營企業具「商業頭腦」,處事更為靈活,又直言會捨棄韓國的造船業夥伴,轉到中國造船。

沙迪

迪在歐洲海運業界打滾已有40年,以船隊運力計算,其創立的達飛輪船現時是全球第三大的班輪公司,基於達飛的船隊規模和家族式的管理方式,沙迪的言論一直在歐洲船東界具有相當分量。他亦是較早察覺中國市場龐大與活力的歐洲船東之一,有助推動達飛迅速成長為世界班輪界巨頭之一。

他日前在土倫出席海運經濟論壇年會,在數以千計與會人士面前發出警告,指歐盟和其成員國政府在制定市場規定,必須注意保持歐洲海運業界的競爭力,才可真正在中國經濟迅速發展的同時,保障歐洲各國的經濟利益。

中國實力構成挑戰

就目前而言,全球三大班輪公司都是來自歐洲,分別是馬士基輪船、地中海輪船和達飛輪船。但沙迪指出中遠集運、中海集運和東方海外近年都取得可觀的業務發展,使其他較小型的船公司,亦正放眼國際市場。他認為,中國的班輪公司會對現時領頭的歐洲同業構成重大挑戰。

沙迪不諱言道:「歐洲政府應該仿效中國支持海運業的發展模式,更主動地支持業界發展。歐洲政府了解海運業的重要性從來不夠敏銳,不論是船隊或港口。海運業絕對不應被放棄,否則歐洲政府必定會非常後悔,到時已經太遲了!」

他認為,歐盟頒布的法例和規管基本上不應削弱歐洲班輪業競爭力,特別在亞洲同業的競爭下,歐洲班輪業維持主導大部分市場的形勢,始終會為歐洲



▲沙迪掌控全球第三大班輪公司,他認為歐盟理解歐洲班輪公司正面對中國同業的重大挑戰

海運業帶來經濟和策略發展上的優勢。不過,他未有明言哪些歐盟頒布的法例和規管不利歐洲業界。

以船隊規模而言,中遠集運和中海集運早已躋身10名之內,特別是當中遠早年訂造的新船全數交付後,將有可能成為全球第四大班輪公司,而東方海外則維持在15名以內。加上現時班輪業的貨源極度集中在中國內地,隨著船隊發展和公司航線營運成熟,此情況自然更利中國的班輪公司。

上海港發展具遠見

對於中國港口業的發展,沙迪特別讚揚上海港的發展,認為該港及時開發深水港區,而且更準備開挖新的港區,反映決策者具備相當的遠見,是依據預計的貨量增長行事,而不是後知後覺。相反,儘管法國勒哈佛港亦建造世界級的「Port 2000」港口碼頭,但其他港口擴建時卻經常出現資金困難,背後反映政府支持不足。

沙迪今次言論似乎是借中國海運業的發展狀況抨擊歐盟嚴格的監管,而他在09年9月亦曾作出類似形

容,當時是達飛因金融海嘯而陷入財困之前。有業內人士稱,今次他重彈舊調,是要確保早前向土耳其財團Yildirim出售股權的交易不受監管機構干擾。

儘管如此,他將話題轉到造船業時,卻未有提到歐盟的不足,反之高度讚揚中國造船業飛快地發展,是得益於較低的造船價和本身的「商業頭腦」,又預言中國必定會成功取代韓國成為全球最大造船國。

沙迪預期,中國船廠很快就會從國際班輪業界獲得第一張重要的貨櫃船訂單,更表明達飛亦有意將下一份造船訂單交予中國船廠。

達飛在金融海嘯已經訂造多艘新貨櫃船,都在韓國船廠訂造,並曾因財政問題,多位高層都親身飛往韓國商討延付新船安排。沙迪對此似乎仍然耿耿於懷,他表示,儘管全球三大班輪公司為韓國帶來30億至50億的造船訂單,但在更改交付日期的談判中,韓國船廠卻採取不妥協的立場。沙迪直言:「我願意今後在中國的船廠買船,因為中國船廠管理層更為開明和靈活,亦更具備『商業頭腦』。」

張家祝替魏幸雄任華航董事長

台灣兩大航空公司日前分別宣布高層大變動。中華航空聲明稱,董事長魏幸雄因個人理由辭職,由台灣前「交通部」次長、現任中華開發金控公司副董事長張家祝接任。長榮航空總經理一職則由長榮集團總裁張榮發的么子張國煒接任,在三子張國政接掌長榮海運後,長榮集團管理層由張氏家族成員繼承的安排已初步成形。

張國煒接任長榮總經理

魏幸雄今年已經70歲,早屆退休年齡,在兩岸直航開通的帶動下,華航在過去兩年安然度過金融海嘯危機,不單加入審核條件嚴苛的天合聯盟,今年稅後溢利估計可達130億元新台幣,創下歷史新高。台灣傳媒報導稱,魏幸雄今次退休,可能是年齡引發的爭議,因為華航內部規定,董事長以外的員工都必須在65歲退休,但該公司內部即將有一批面臨退休的高階主管,會向



▲張榮發四子張國煒(圖)接班,任長榮航空總經理

交通部告狀,質疑董事長亦不應高齡擔任要職。

現年60歲的張家祝,曾擔任過「交通部」運輸研究所所長,在民航局任次長工作共11年,亦以次長身份兼任民航局長職務1年。他在05年8月辭去公職,轉任中華大學校長,至2008年8月出任中鋼董事長。

另外,長榮航空公告,首席副總經理張國煒升任長榮航空總經理,由明年1月1日生效。原總經理鄭光遠則升任副董事長。外界估計,張國煒接任長榮海運董事長,張榮發家族接班人已在兩大航空業務上位,確立新管理班子。張國煒是長榮集團總裁張榮發的么兒,有傳4年前因父子關係失和,離開長榮集團,但去年6月低調重返長榮航大,今年9月中旬再度回到長榮航空決策核心,出任首席副總經理,短短幾個月已升任總經理。長榮航空發言人馮國維只表示:「這只是正常的人事調整,他們的父子關係也很圓滿。」



▲張家祝(圖)接手魏幸雄在華航的工作

神華母公司准池鐵路獲批

中國神華(01088)昨日發出公告指,接到母公司神華集團轉發發改委批覆,同意建設大准至朔黃鐵路聯絡線項目,該項目總投資達134.56億元人民幣(下同)。公告指,該鐵路北起大准鐵路外西溝站,向南接入朔黃鐵路的神池南站,全長182.3公里。建成後的准池鐵路設計年運輸能力為2億噸級,成為朔黃鐵路上游第2條煤源集運通路。

公告還指,該公司9月收到發改委批覆,同意建設黃驊港三期工程。項目主要建設4個5萬噸級煤炭裝船泊位,設計年裝船能力5000萬噸,總投資為43.9億元。

同時,公司8月收到發改委批覆關於調整巴准鐵路項目投資和建設規模,調整後的巴准鐵路為國鐵I級電力牽引線路,正線全長135公里,總投資84.43億元,建成後的巴准鐵路設計年運輸能力為2億噸級。工程於2010年4月開工建設,預計2012年年底左右投運。

港航快運代號共享獲批

中國民用航空局運輸司12月14日發文通知民航華北地區管理局,同意香港航空有限公司與香港快運航空有限公司代號共享。民航局根據內地與香港間航空運輸安排備案錄的有關規定,審核同意香港航空與香港快運自2010年12月15日至2011年3月26日期間進行代號共享合作,核定的航線為香港—北京—香港。承運方航班號為HX312/3,市場方航班號為UO4312/3,班期為1234567。

民用航空局運輸司要求合作雙方應在旅客訂座、購票、乘機時須主動說明代號共享航班的安排,讓其了解代號共享航班的實際承運人。中國民用航空局運輸司還通知華北管理局監管共享航班的執行情況,及時反映存在的問題。

重慶機場月底開通雙跑道

【本報記者韓毅重慶十六日電】重慶江北國際機場3期擴建工程已通過民用航空局組織的行業驗收。本月底,重慶機場將進入雙航站樓、雙跑道運行時代。

新建的重慶機場第2條跑道長3600米,可滿足波音747-400型全貨機滿載直飛歐美。此外,此次通過行業驗收的擴建項目還包括新建的34萬平米站坪、新增的40個停機位以及總建築面積約10

萬平方米的T2A航站樓等。T2A航站樓位於現有T2B航站樓南側,兩座主樓間以連廊相接。T2A航站樓主樓面寬180米,進深90米,指廊長220米,寬30米(出發層36米),與原航站樓規模相當,擴建後兩座主體建築形成姊妹樓。目前,重慶江北國際機場航站樓總面積達20萬平方米。

隨着惠普等IT巨頭相繼落戶重慶,重慶計劃在3至5年內建成全球最大的筆記本電腦基地,其筆記本電腦年產量將達到8000萬台。荷蘭TNT與台灣長榮航空已先後在渝開通2條定期全貨機國際或地區航線。重慶機場相關人士透露,多家國際貨運商正與重慶機場接洽,商談物流運輸合作,包括俄羅斯等外航等在重慶機場搶貨。

重慶筆記本電腦的投產外銷及宏碁的落戶吸引了大批國際航空貨運巨頭赴渝。重慶已開通2條定期全貨機航線。第1條為9月25日開通的歐洲TNT747-400F全貨機(比利時—重慶—

上海—比利時),計劃每周3班;第2條為12月2日開通的長榮航空公司B747-400F和MD11F全貨機(重慶—台灣),計劃每周2班。重慶在每周末須同時保障2架全貨機的貨物運輸任務。

據重慶機場相關人士介紹,「在筆記本電腦項目帶動以及機場雙跑道運行的刺激,預計將有更多的全貨機降落重慶機場。明年重慶筆記本電腦項目亦期望出現第3條、第4條甚至更多的全貨機航線開通,屆時重慶機場的貨量將會翻番。重慶機場已做好迎接貨運吞吐量飛躍的準備。」

針對預期的貨運量大幅增長,重慶機場地服公司做好服務保障準備,擴大貨運區域範圍,相繼啓用了惠譽國際庫房、新進港庫房,預計年底貨運進港新貨區也將投入使用。屆時貨運庫房及貨物處理保障區域將達到4萬平米;重慶已開拓出「地空中轉」和「空中中轉」業務,積聚周邊貨源。



▲TNT用747-400F全貨機在重慶機場開通歐洲至重慶線

香港上市公司業績公布日期	
12月20日	科士威集團(00288)(中) 中國綠色食品(00904)(中)
12月21日	中航信(00696)(紅股)
12月22日	朗力福集團(08037)(未)
12月23日	品質國際(00243)(中)
12月28日	大眾金融(00626)(中)
12月30日	匯多利(00607)(中)
1月6日	聯太工業(00176)(未)
3月2日	港交所(00388)(未)
3月8日	香港飛機工程(00044)(未)
3月9日	國泰航空(00293)(未)
3月10日	太古股份A(00019)(未) 太古股份B(00087)(未)
註:(中)為中期息;(未)為末期息;(特)為特別息;(季)為季度息	