

簡訊

楊偉添任港龍新行政總裁

港龍航空昨日宣布，委任楊偉添為新行政總裁，替代現任總裁唐偉邦，今年8月16日正式生效。

楊偉添現任太古(中國)有限公司董事及總經理暨駐中國首席代表，負責太古集團在中國內地的業務發展、統籌及協商工作，並協助制定未來的方針和投資策略。他期待履新職及再次成為航空界的一分子。



▲候任行政總裁楊偉添

在此之前，他曾任職國泰航空集團多年，於國泰航空包括菲律賓、新加坡和泰國等多個外站出任要職，並於1998年至2004年間擔任國泰假期董事總經理，令有關業務從部門化經營模式成功轉型為獨立公司運作；又在2007年至2009年出任港龍航空和國泰航空中國區總經理，負責管理兩家航空公司在中國內地的業務，在航空業擁有豐富經驗。

豫新鄭保稅區通過驗收

【本報記者楚長城鄭州八日電】河南鄭州新鄭綜合保稅區上週通過驗收，成為全國第13個綜合保稅區，也是目前中部地區唯一的綜合保稅區。河南省政府與國務院聯合驗收組簽署《鄭州新鄭綜合保稅區驗收紀要》，頒發合格證書並進行綜合保稅區揭牌儀式。

新鄭綜合保稅區1期區域面積為2.49平方公里，包括西片區2.255平方公里、東片區0.235平方公里，圍網內土地徵用手續已經辦理完畢，區域內水、電、氣、道路和圍網、巡邏道路、卡口、查驗場地、報關大廳等設施建設到位，信息系統已經開通。

在聯合驗收小組評審會上，國家聯合驗收組綜合驗收評審意見，確認鄭州新鄭綜合保稅區(一期)符合驗收標準，准予通過驗收。聯合驗收組組長、海關總署加工貿易司司長張延生和河南省副省長史濟春簽署《鄭州新鄭綜合保稅區(一期)驗收紀要》，向保稅區頒發《綜合保稅區驗收合格證書》，並舉行揭牌儀式。

鄭州新鄭綜合保稅區去年10月24日獲國務院批准設立，規劃面積5.073平方公里，位於鄭州航空港區，共分東西兩大區塊，主要規劃有保稅加工、保稅物流、口岸作業和綜合服務四大功能區，將重點發展保稅加工、現代物流、服務貿易、保稅研發、檢測維修、保稅展覽、特色金融等產業。

目前，富士康科技集團已在區內正式投產，UPS、蘋果公司等世界知名企業已有意向入駐。鄭州市代市長吳天君說，鄭州將爭取鄭州新鄭綜合保稅區盡快封關運作，2期建設盡快啟動，通過不懈努力，力爭把鄭州新鄭綜合保稅區建設成為拉動中原、輻射中部、國內一流的綜合保稅區。



▲雙方簽署《鄭州新鄭綜合保稅區(一期)驗收紀要》 本報攝

航商拖架營運改管理

【本報實習記者岑伊華報導】由全球班輪公司組成的海運承運人設備管理協會(OCEMA)附屬機構貨櫃車拖架聯合管理(CCM)，計劃接手其6大聯合貨櫃車拖架聯營體的日常管理，並容許承運商及汽車運輸公司與集裝箱公司一樣，為該聯營體供應設備。

該6大聯合運輸貨櫃車拖架聯營體現時的日常管理是由Flexi-Van及Trac多式聯運公司負責，並由CCM營運，共有3萬個由航商提供的拖架。CCM已就該計劃向美國聯邦海事委員會(FMC)提出申請，倘FMC不反對，該計劃將於45天內生效。

根據該計劃，CCM會接手拖架聯營體的日常管理，並用該公司於過去2年研發的資訊科技營運。CCM現時已將資訊科技應用到美國中西部及丹佛市地區的拖架聯營體管理，而公司其他的拖架聯營體則遍布芝加哥、俄亥俄山谷、墨西哥灣岸區、中南部及南大西洋。

OCEMA行政主管羅倫斯表示，由CCM直接管理該拖架聯營體，可令整個運作更有效率，並有助控制成本。CCM的員工數目將由現時的8名增至大約100名；而汽車運輸商及承運人亦會經要求加入CCM的拖架聯營體，以確保他們能使用拖架。

美國是唯一一個由航商供應大部分拖架的國家；而全球其餘國家的拖架均由貨車運輸公司或貨主提供。然而，美國的拖架供應模式變化不定。過去兩年，大量運輸商都不再提供免費拖架，並將設備送到租借拖架予貨車運輸公司的租賃公司；而其他運輸商則繼續如常供應拖架。

羅倫斯指，隨著拖架業務的轉變，航運商決定將CCM調整，以應付未來的變化。他續稱，這些改變反映出CCM致力提供更具有彈性的服務，並開放聯營體，以適應該業務在未來數年的轉變。

河北港口集團半年貨量1.7億噸

【本報記者李小聰石家莊八日電】河北省現代物流協會公布信息，今年上半年河北港口集團完成貨物吞吐量1.7834億噸，同比上升11%，較集團組建前的2009年同期增加3400萬噸。秦皇島港今年已累計完成貨物吞吐量1.39億噸，同比升6%，創歷史同期最好水平，實現時間過半任務過半。黃驊港貨物吞吐量達5038萬噸，其中煤炭4833萬噸，同比增長12.65%。

嘉里重慶物流中心次期開工

嘉里物流在重慶物流中心首期建設完成僅幾個月，昨日展開第2期，以滿足快速增長的業務需求。

該公司表示，第2期工程預計於2013年首季完成，主體設施為兩座4層高建築物，總面積62700平方米，將用於倉儲和增值服務。工程完成後，該物流中心的總面積將達到83200平方米。中國內地董事總經理陳健賢表示：「重慶是中國西部發展最快的城市之一，倉儲和物流服務的需求迅速增加。」

東方海外半年賺13億跌86%

班輪業營商環境艱難預料持續至年底

前景艱難

東方海外(國際)有限公司(00316)昨日在灣仔總部公布上半年業績，總收入上升約7%，達29.21億美元(約227.96億港元)。因上半年無特殊收益，純利為1.75億美元(約13.68億港元)。股東應佔溢利1.75億美元(13.66億港元)同比跌86%，每股盈利為0.28美元(2.18港元)，派中期息每股0.07美元(0.546港元)。集團財務總監金柏堅稱，班輪運輸業務艱難的經營環境會持續至年底。

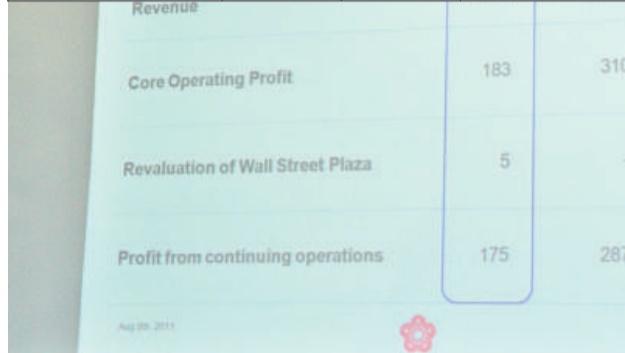
東方海外內毛利跌47%，只有3.67億美元，因今年1-6月燃料費用大幅上升，加上運費收入下跌，貨櫃航運首6月貨量上升9.4%，報244萬，但每箱平均收入同比下跌0.9%至1113美元，主要受歐亞線運費下跌影響。金柏堅說，上半年每噸燃油平均價格為28%，而燃油用量隨着船隻量和航次增加亦上升5%，能源總成本上升36%，達5.6億美元，佔集團期內總開支22%，拖累公司營運淨收入下跌。撇除去年同期出售中國物業發展業務所得特殊收益，今年中期集裝箱海運核心業務盈利按業務同比减少1.053億美元，下跌38%。

能源開支佔總開支25%

資金及負債方面，東方海外在上半年派發2010年股息及繳付共3.58億美元新船訂金。該集團去年底時持淨現金14.69億美元，至今年6月底，則為淨負債1.21億美元。根據該公司發布的文件，仍有大量備用信貸，可維持淨負債與資本比率於1:1以下之目標。

金柏堅形容，上半年的運費走勢令人失望，公司業績表現亦較預期差。集團主席董建成在評論運輸形勢時，稱今年運輸需求保持平穩增長，但業界的運力在急速上升，箱運競爭激烈，以致運費下跌，市場經營環境從去年的佳境轉趨目前的困難，展望全年業績

Table with 4 columns: Item, 2011, 2010, % change. Rows include Revenue, Operating Profit, etc.



▲集裝箱運輸業下半年經營艱難，金柏堅在預測時表現得小心審慎

未容樂觀。

展望全球貨櫃航運業，董建成認為，運力調配問題在短期內屬業界焦點所在，旺季運輸需求的增加只能在今年餘下時間帶來運輸的輕微改善。隨美國政府近期結束量化寬鬆政策，今年感恩節及聖誕節零售高峰季節消費需求強勁程度仍存在變數。另外，業界下半年仍會進一步吸納新增運力，在美國及歐洲經濟展望存在變數之餘，能源成本亦不斷上升，預期下半年經營環境仍然困難。

聖誕節消費需求存變數

就各主要航線而言，金柏堅認為在運力過剩的情況下，加上歐債危機可能影響歐洲消費者消費信心，進而拖累貿易和航運，公司的歐亞線班輪服務可能因而出現整合，但相信情況會漸趨穩定。泛太線方面，



本報攝

他預期美國經濟會以緩慢速度恢復，貿易前景帶來陰影，東方海外將會採取觀望態度，靜待市場變化。他又稱近期亞洲區內線的貨量增長強勁，相信是帶動公司業績上升的主要動力。

金柏堅指出，他們正面對運力過剩和泛太線其他船公司可配載1.8萬箱超大型船的挑戰，公司短期內並無解決運力過剩的計劃，只期望透過運輸需求的增長應付。但重申，運費及運輸需求下跌的情況有機會持續至年底，解決運力問題須要長期對策。他補充，東方海外一直以來與客戶的關係良好，會盡量滿足付貨人的要求，以面對其他船公司的挑戰。

東方海外在上半年接收了一艘可配載8888箱的新貨櫃船，7月亦接收了另一艘同型船。除了尚待交付的6艘貨櫃船外。目前未有進一步訂新船計劃。

亞航「蛇吞象」欲控制馬航

【本報實習記者黃小鳳報導】快速增長的廉價航空公司亞洲航空打算以小食大，正尋求取得虧損中的對手馬來亞航空公司的管理控制權。

匿名業界人士透露，以吉隆坡為基地的亞航正在進行洽談，關鍵是要獲得馬航的管理控制權，據說旨在扭轉這家國營馬航的虧損情況。他表示，有關計劃最早可能在本周二公布。

亞航是由馬來西亞新晉大亨費南迪斯創辦，10年前收購了一家馬來政府關聯航空公司，以求壯大，成功

成為航空業最大的廉價航空公司，多年來迅速擴展其航線系統，削弱馬航的機票價格競爭力。

分析報告對計劃表示歡迎，亞航的低成本地區航線與馬航的高消費長途航線結合，可以同時造福兩家航空公司。馬來西亞國家投資公司國庫控股，目前擁有馬航近70%的股份。國庫控股及費南迪斯均表示，亞航應不會成為馬航的單一最大股東。馬航近日表示，其公司將進行84億美元的機隊更新計劃，重獲盈利，以應付來自廉價航空公司及其他同樣走高檔航線的航空公司的競爭。



▲馬航盈利錄得虧損，面臨被廉價航空亞航奪去管理控制權的危機

港口貨暢其流 用地供應滯後 HIT 馬恩光認為政府規劃應有長遠策略

近日有碼頭用戶投訴香港國際貨櫃碼頭(HIT)出現擠塞情況，又指香港港口地位漸漸劣勢。具豐富碼頭營運及操作經驗的香港國際貨櫃碼頭前操作部總經理馬恩光在接受本報訪問時，以他本人的經驗與認識，講解香港港口的運作情況，質疑「香港港口衰落」的說法只是片面之詞，所謂「擠塞」是港口貨量增加而作為中轉港角色的地位日益增長的表現。他說香港政府對支持港口發展未有長遠規劃及制定策略，長期以來的政策未有遠大目光，是港口營運及操作面對壓力日益沉重的最大問責者。

屯門碼頭構思公共駁船

馬恩光認為，政府應該重新考慮改變屯門內河碼頭(RTT)的用途和作用，透過RTT整合來自內地珠三角內河船頭程的貨箱，轉移到較大的「公共駁船」上，利用「集運運輸」方式再轉到葵青港區。此舉既可規模運輸的效益，又可以減少小型船舶對大碼頭裝卸在旺季或繁忙時段聚集的數量。至於轉駁費用問題，由於航商在碼頭是向貨主收取全程費用，可抽出若干收入作為轉駁費。他認為內河船運經營模

式分散規模小，必須改變，如果營運商繼續「各自為戰」，令葵青港區內船多貨少，掛號無序，資訊落後，問題永遠解決不了。他補充：「現在運到香港港口的貨櫃有四成由陸路拖車負責，其餘經水路來港。目前每天有150-200艘內河船靠泊HIT港口，每船平均裝卸作業要花上3-4小時，靠泊作業過程所用時間與資源等同一艘遠洋大船的運作過程，費時費力，但效果與經濟效益相差頗大。據我所知，HIT只有7個為小船而設的泊位，每天能處理120艘船已經是極限。」

後勤用地供應刻不容緩

在進一步深入探討HIT對加強內河船服務運作上，他建議政府將整個昂船洲公眾貨物起卸區撥給港口營運商使用，增加駁船泊位，疏導一部分內河船，減少大碼頭運作的壓力。「昂船洲靠近葵青港區，如果將該區十多個泊位都轉由港口營運商管理，讓駁船靠泊裝卸，可以提高整體成本效益。」他說，該卸貨區目前以協助廢紙回收等與港區不太相關的業務為主，而這些業務可以轉去油麻地等其他地方作業，不會

構成影響。

訪問中，馬恩光一再強調後勤用地對香港港口運作的重要性。「按照國際公認的標準，一個岸線長300米的貨櫃碼頭需要至少25公頃後勤用地來支援或周轉貨櫃，但香港貨櫃碼頭因土地匱乏，面積有限，後勤用地只有15公頃，相差10公頃之多，堆存貨櫃無辦法向橫伸展，只好向高空堆疊發展，佔用空間。」他頗為憂氣，不滿目前政府允許港區附近的空地作多用途發展，並以價高者得的方式投標來建貨倉或物流中心，忽視了碼頭長期以來土地供應不足的問題，除了不合乎港口發展的成本效益，亦對碼頭商的正當要求漠不關心；批評政府對碼頭發展缺乏規劃遠見，態度冷漠、消極和被动。他稱HIT確實需要頗大片土地作堆放貨櫃之用，目前碼頭貨場僅可堆放6.7萬標箱，如可增加堆放2萬空箱的土地，已經有助解決場地貨箱流通調動的困難，提高碼頭前沿工作效率。

「港口生意多了，泊位裝卸和場地堆貨的運作自然變得熱鬧。」馬恩光最後認為，香港港口事實上並未失去優勢。他表示，香港2003年開始，漸漸由扮演南中國門戶港口轉型為真正意義上的亞洲區內中轉港口，面對區內世界級中轉港口的新加坡、馬來西亞和台灣港口挑戰，能夠有今時今日的發展是絕不容易。他同意香港港口程度上是先天不足，所以便要有後天的配合。他重申，政府有責任審時度勢，從更大宏願來規劃港口的長遠發展，支持、推動、保護香港的基礎產業。

Table with 4 columns: Date, Company Name, Sector, and Status. Lists various companies and their financial reporting dates.

Table with 4 columns: Company Name, Sector, and Status. Lists various companies and their financial reporting dates.