

歐亞往來航線為保護重點

商船聘武裝保安蔚然成風

生意滔滔

班輪公司聘用武裝保安在印度洋紅海海域的商船負責擔任

護航工作，已在航運行業內蔚然成風，儘管費用昂貴，但生意滔滔，全球多家國際級保安公司爭佔市場，甚至主動上門向船公司作推介，搶奪合同訂單。據知情人士對本報表示，歐亞往來航線是保護重點，從航商經營角度來說，即使是一項特殊營運成本開支，但能保證航程安全而不必擔驚受怕，對穩定船員情緒，安心工作，這筆開支還是划算的。

本報記者 陸元華

業

內人士的看法，國際海事組織下屬海上安全委員會上周通過臨時制定私人合約武裝保安人員(PCASP)的中期指引，以符合要求及資格批准船東有限度聘用武裝保安在船上執勤任務。早已有保安公司聞風先動，四出活動向船東或航商理手，介紹PCASP生意，至目前為止，全球二十大班輪公司和若干散貨船運公司中，大部分已用了武裝保安人員上船服務。據最新統計，聘用武裝保安的商船在通過高危險水域時，至今全部相安無事。

保安公司主動推介

提議願用武裝保安上船護航的構思與念頭，首先來自歐洲的班輪公司，出於種種原因考慮，這些公司在目前法律許可範圍內，以自僱方式聯繫願意提供此類服務的私人保安公司，以致雙方一拍即合，生意逐漸開展起來。其中英國G4S、SeaMarshals是最積極參與的公司之一。

為商船護航和保安工作的保安服務公司大部分有國際網絡關係，這些公司相當一部分是在英國註冊，僱用在軍隊或受過反恐訓練軍人在退役後任職，由於任務危險、風險高，這些武裝保安待遇頗高。

據卡迪夫城一家海上保安服務公司 SeaMarshals 在網站

上介紹，該公司向航商提供24小時全天候的服務，其專業並獲保險協會和船旗國成員批准認可，有政府發出營業執照和合法使用槍械的權力。並在紅海吉布堤、印度洋斯里蘭卡設有陸上基地和5艘武裝大馬力後勤船，可以在該兩地上船或落船，每小組成員由二至四人組成。

據知情人士介紹，由於僱用武裝保安護航的試驗效果良好，部分私人保安公司主動聯繫深受海盜威脅的其他班輪公司，以致促成了個多月前在香港的一次由私人保安公司主持的介紹會，有二十多家國際班輪公司駐港負責人出席參加，由於地點保密，保安公司處事低調，外間一直未有察覺這一重要介紹會在港舉行。

而知情人士介紹，參與護航的武裝保安員絕大部分受過特種訓練的反恐人員。保安公司與船公司簽定僱用服務協議後，會按照船東指示，每次派出三人組成小隊，全副武裝在斯里蘭卡科倫坡港對開印度洋亞歐航線某個海域，登上指定護航的商船，全程進行武裝保護，至吉布堤附近港口為終點，完成護航任務。

有趣的是由於武裝保安人員是在護航線的公海上上和離船，在上岸時如何處理手上武器成爲一件棘手問題。據知情人士介紹，目前常用的辦法有兩種：一是保安員在中東國家登岸入境之前，將身上所有武器集結後，拋落大海，沉落海底，以普通公民身份符合當地入境條例。二是碰上航線上沒有回程商船經過，因需要護航，加上時間、地點適合，保安人員會再度攜械登船執行工作，返回科倫坡印度洋的始發點，再乘小船返回長駐該處的支援後勤基地。

每隊日薪5000美元

知情人士表示，這項保安服務是以隊計算收費，每隊日薪5000美元。保安公司是以合同形式按條款簽定項目、內容辦事。

據航商表示，由於這項新服務剛在行業內開展不久，效果與作用還有待評估，但初步反應不錯，至少對穩定船員情緒、安心工作起到作用。另外，海事保險公司對這項新服務還在觀察之中，未有特別加保費，但要求已經投保的船公司，船舶在通過蘇伊士運河時，由平時的每小時21節航速，降低至每小時17節，否則，以違反保險規定來處理。



▲一艘疑似由海盜劫持商船，在紅海由軍隊派直升機監視

IMO 推有限度武裝保安執勤

在衆多的國際海運團體要求國際海事組織(IMO)改革現有商船安全制度和放寬船東聘用私人武裝保安的壓力之下，IMO下屬的海運安全委員會(MSC)上周在倫敦總部舉行會議，制定一項私人合約武裝保安人員(PCASP)的臨時指引，以符合要求及資格批准船東有限度聘用武裝保安在船上執勤任務，對抗索馬里的海盜。MSC批准最佳管理實踐4(BMP4)主要內容，包括



▲挪威海上商船武裝保安員

針對船旗國成員、船東、船舶管理操作者、船長、港口和海岸國家，以私人合約方式聘用武裝保安人員在高危險區內工作的指引。另外，由MSC和促進委員會(FAL)在港口及沿岸國家共同組成一個工作小組，收集在新指引之後的最新信息和調查問卷的通知。BMP4內容短期內將由IMO和航運業界在行業內發播。

另以倫敦為總部的InterManager最近發出一份聲明，稱該組織九成會員支持，在海盜活躍的亞丁灣紅海海域，讓船東和第三方管理者在安全航行前提下，有更大選擇權，在通過水城航線的商船上，聘用商船武裝保安護航。

該組織成員是由船舶管理人員組成，在聲明中特別指出，IMO最近公布的BMP4，作爲一項指導僱用武裝保安與否，將決定權交由船旗國自己決定須否立法或應在租船合同有限制性設定協議。

較早前，國際航運商會(ICS)，波羅的海航運理事會(BIMCO)，國際獨立油輪船東協會(INTER-TANKO)和國際乾散貨船東協會(INTERCARGO)曾經去信聯合國秘書長潘基文，要求聯合國在處理和制定海盜問題上，要提出更符合實際的新思維和新策略來應對，以打擊印度洋上猖獗的海盜行爲。

港機場客運量創單月新高



香港國際機場昨日公布，客運量和飛機起降量在8月雙雙刷新單月紀錄。其中客運量受傳統夏季旅遊旺季的需求帶動，同比增長6.5%，創下500萬人次的單月新高。

機場統計數據顯示，8月飛機起降量達到28940架次，同比增加6.7%，打破了今年3月創下的單月紀錄。不過貨運市場受美國及歐洲經濟轉弱影響，貨運量下跌7.8%至31.9萬噸。

公報表示，8月的客運增長主要來自訪港旅客及轉機過境旅客的增加，兩者分別較去年同期增長10%和8%。其中往來東南亞的客運量表現尤爲突出。

行政總裁許漢忠表示，除了國際機

▲機場8月創單月客運量紀錄，客旺貨少是旺季特色

場之外，使用跨境交通設施的旅客人數也持續上升。8月經海天客運碼頭往來香港國際機場及珠三角8個口岸的旅客人數再創新高，達到達24.9萬人次，同比上升11%。

他預期，國慶黃金周假期還會出現一個旅遊高峰，因此機場客運量的增長勢頭將持續。

據機場分析，8月貨運量下跌，主要是由於出口貨運量同比下跌11%。與去年同期比較，8月的進口及轉口貨運量也分別減少5%和1%。歐洲、北美、台灣及日本的整體貨運量跌幅均達兩位數字。

今年前8個月，機場客運量共計3590萬人次，比去年同期上升5.9%，飛機起降量達22萬架次，同比增加10.9%，總貨運量則下跌3.6%至260萬噸。

16艘船上周易手涉2億美元

【本報實習記者鄭德蘭報導】船東爲了在上升的航運租金中獲取更大盈利，專門尋找便宜二手船隻，因而對市場表現樂觀，近期乾散貨船運市場復蘇，更是刺激船隻購置活動增多。以希臘皮利埃斯港爲基地的船舶經紀公司Golden Destiny最新一份報告指出，過去一周可見貨櫃船購置活動不穩，而散貨船及油輪方面購置活動則穩步向上。

據報告，上周一共有16艘船隻易手，總成交額約爲2.05億美元，其中兩項交易未有披露價格。在乾貨船市場，上兩項交易爲2011年中國製75200噸重噸的巴拿馬型船隻「M/V CONTI SPINELL」號以3030萬美元成交，五月頭一艘規格相近但更舊的2007年中國製73593噸重噸的巴拿馬型船隻，則據報以3000萬美元成交。在濕貨船市場，上週見到銀行強制出售的1999年韓國製147262噸重噸的蘇伊士型油輪「M/T Hellespont trust」號成交價爲2445萬美元，而其姊妹船147188噸重噸的「NORDIC SPRITE」號則在2009年年頭以5670萬美元賣出。

另一希臘船舶經紀公司Shiptrade Services所出版的報告中提到，在乾貨船部分，3艘超靈便型船隻(中國製約57000噸重噸)原本由德國Oskar Wehr公司訂造，但因未能及時送貨，而未有送往原船東。船隻後被泰國珍寶航運公司以每艘2600萬美元購得。在濕貨船市場，最顯著成交爲2艘現代LR1油輪，以2650萬美元售出，先賣後租，租金爲每日1.5萬美元。2艘油輪爲姊妹船「SN Federica」號及「SN Azura」號。另外中石化所購2艘成品油/化學品船(2000及2001年西班牙製22000噸重噸)成交價爲4400萬美元。以購置興趣而言，對不同年份的巴拿馬型船、靈便型船及大靈便型船的需求仍然穩定。

同時，據Golden Destiny表示，廢鋼船市場正被乾散貨船壟斷，因爲在印度次大陸的廢鐵業者所出價錢足夠高，使船東願意出售他們的船隻。現在雨季及齋戒月結束，廢鋼船業預料回升，印度及孟加拉現在的乾貨船及雜貨船以每噸500至505美元和濕貨船以每噸525美元收購。

「新絲綢之路」支持全球經濟

本報實習記者 張晶

特稿

美國馬里蘭大學史密森商學院丁曼策略與創業中心主席古普塔認爲，中國及印度對於煤炭、銅礦等商品的需求，以及非洲對於汽車和大米的需求，將會使亞非之間的貿易額由2010年的3040億元，到2020年預計將增加至1.5萬億美元。馬士基預測，在今後五年，亞非航線海洋貨運量將以每年15%的速度增長。

古普塔兼任法國楓丹白露市的INSEAD商學院客座教授，著有「Getting China and India Right」，並曾於印度學習，他說：「非洲有亞洲需要的資源，並且現在獲得了一個很好的歷史時機，來促進發展；亞洲則將非洲看作是一個有着無限增長潛力的市場。」

亞非航線貨運量每年增15%

滙豐控股將連接快速增長的市場、在美國及歐洲經濟滑落到支持全球經濟作用的航線，稱爲「新絲綢之路」，而亞非之間不斷增強的聯繫，則可以看作是其中之一。南非Investec 股份有限公司私人及資產經理認爲，非洲最大的航運企業Grindrod 股份有限公司及Kumba 鐵礦石有限公司從亞非貿易中獲利不少。

但是，亞非之間進出口貿易的繁榮也需要建立在非洲政局穩定的基礎上。根據聯合國前秘書長安南主持的小組公布的一份「2011非洲進程」報告，大多數撒哈拉以南的國家，在2009年國內生產總值低於每人1000元。

位於開普敦的Investec 資產管理有限公司的基金經理格雷認爲，「亞非之間貿易關係發展到中間階段，就是商品。在未來的15年間，非洲有望提供更高的製造能力以及更多的勞動力，以滿足日趨豐富的中國和印度市場」。據彭博社提供的數據，該公司持有290萬股Grindrod 股票及20萬Kumba 的股票。

非洲的資源，包括一條自贊比亞至剛果民主共和國的銅礦帶，這裡的儲量佔全球銅礦總儲量的10%。煤炭則越來越多從莫桑比克出口，而莫桑比克稱擁有230億公噸的化石燃料。

根據聯合國及人口資料局的統計，全球70億人口中，有三分之一居住在亞洲及非洲。自2001年至2010

年十年間，亞非貿易增長了四倍。古普塔表示，非洲經濟平均年增長5%，亞洲經濟平均年增長7%，這刺激了兩地經濟增長紀錄跳躍發展。

已有多家公司，包括德國郵政集團下屬的敦豪快遞(DHL)及位於馬賽的達飛輪船，開始加強亞非航線的運力。DHL 印度公司營銷和銷售總監格爾在孟買接受採訪時表示，「在過去兩年，DHL 在亞非航線上運力已經有了很大的提高」。

馬士基預測，在今後五年，亞非航線海洋貨運量將以每年15%的速度增長。這也使得航運公司不得不擔心有可能將要面對歐洲的主權債務危機及美國的經濟威脅。這亦使投資者感到風險，資料顯示今年全球共拋售了近6萬億股票。該預測同時也暗示着貿易繁榮或許可以平息非洲長期的政治動盪。

倫敦大學學院名譽教授里德爾在「非洲：大陸之傳」一書中寫到，隨着非洲漸漸擺脫歐洲國家的殖民統治並獲得獨立，自20世紀60年代早期，至1997年，當時的薩伊共和國(現剛果民主共和國)總統蒙博托被推翻，非洲發生了70多次政變。

英國牛津大學非洲經濟研究中心主管可利認爲，「與西方相比，亞洲較少擔心非洲的政局問題，對此已習以爲常，並且沒有拿20年前的非洲作爲參照標準。非洲的商業環境已經改善，亞洲看到的就是這個新的非洲，歐洲看到的卻是老的非洲」。

中國引領亞洲經濟發展

由於亞洲不斷加劇的通貨膨脹和高利率，印度和泰國的經濟增長速度有所放緩，維持在有限的範圍。即便如此，亞洲的經濟增長仍名列世界首位。引領亞洲經濟發展第一位的則是中國，今年第二季度的國內生產總值與去年同期增長9.8%。

作爲獲准利用非洲自然資源進行經濟發展的條件之一，中國已在非洲的道路、港口及發電廠等項目上進行投資。根據去年中國政府報告，中國直接投資非洲的資金，2003年爲4.9億美元(下同)，至2009年底增長爲93.3億元；根據中國商務部報告，中非貿易額由2000年的100億元增長至2010年的1270億元。



▲有學者指，非洲有亞洲需要的資源，亞洲則將非洲看作是一個有着無限增長潛力的市場

香港上市公司業績公布日期

9月19日	08019 皓文控股 (中)	00933 光匯石油 (未)
	02468 創益太陽能 (未)	00565 錦藝紡織 (未)
	01913 普拉達 (中)	08212 香港生命集團 (未)
	08078 中國3D數碼 (未)	9月24日
9月20日		01002 威誠國際 (未)
	02689 玖龍紙業 (未)	9月26日
	00559 華藝礦業 (未)	00495 百利大 (未)
9月21日		00591 中國高精密 (未)
	00491 廣博煤 (未)	00721 中國金融國際 (未)
	00188 匯富金融 (未)	01633 美即控股 (未)
	00592 堡獅龍國際 (未)	08202 匯創控股 (未)
	00183 田生集團 (未)	01166 蒙古礦業 (未)
9月22日		00513 恒和集團 (未)
	02662 奕達國際 (未)	9月27日
	00131 卓能集團 (未)	00254 中國戶外媒體 (未)
	03938 三林環球 (未)	01047 發興行 (未)
	00383 中國網絡資本 (中)	00288 科士威集團 (未)
	00900 AEON信貸 (中)	9月28日
	08250 中國天然投資 (未)	02882 香港資源 (未)
9月23日		9月29日
	00026 中華汽車 (未)	00070 海王集團 (未)
	01195 京華集團 (未)	9月30日
	00029 達力集團 (未)	01046 寰宇國際 (未)

簡訊

現代重工否認在尼建船廠

尼日利亞總統辦公室上周五發表聲明，韓國重工將投資數十億美元，在尼日利亞巴耶爾薩州布拉斯市建設船廠。但根據韓國媒體17日報道，現代重工否認該事，稱無意在該地建設船廠。尼日利亞總統喬納森於9月16日會見韓國現代重工首席執行官李載星之後，稱現代重工將出資數十億美元，在喬納森的故鄉布拉斯市建設船廠。聲明中表示，計劃明年開工的船廠，位於尼日利亞石油資源豐富的南部三角洲。但據韓國媒體報道，現代重工新聞發言人金滿菊於17日發表聲明，澄清該公司並無計劃建設船廠，只是計劃在巴耶爾薩州建立小型管道製造工廠。

韓船東申請11億建船資金

韓國船東日前向政府申請新建船隻的資金，共計1.2萬億韓元(11億美元)。韓國資產管理公司(KAMCO)表示，共有10家船公司提出共新建36艘船的申請，但KAMCO只能提供5000億韓元的資金。國家金融公司表示，申請結果將於12月初公布。