

美空運入口貨擱置全掃描

美國運輸安全局(TSA)昨日對美國航空運輸團體明確表示,該局將不再要求所有入口美國的空運貨物,在今年年底前必須在機場進行百分之百掃描。

美國航空貨運代理協會(AA)執行幹事布蘭頓·弗里特在接受彭博社電話訪問中稱,TSA上周通知該會,不會就該措施設定新的最後期限。據悉,TSA就美國要求入口航空貨物必須進行掃描的協議,已與不少國家與地區進行了聯繫和大量工作,而在三周前,該局突然通知AA會,最後期限的立場不會超過今年12月31日。弗里特表示。

TSA發言人克里斯甸李在一封電子郵件中稱,「TSA會繼續與私營機構、國際夥伴合作進行各種工作,進一步評估以風險為基礎的國際客貨運及全貨機運輸。」

已知該局與美國海關與邊境保護局,再加上美國航空貨運行業設計一個試點方案,當貨物運往美國之前,以掌握有關貨物和貨主的信息。這樣做,令TSA至少有能力知道,更多有關需要掃描貨物的敏感資料和來源。

這位發言人還說,該機構將繼續要求所有貨物離開美國機場和進入美國境內的高風

險貨件,要求掃描。

美國航空貨代協會和國際航空貨物協會對TSA今年年底取消百分之百掃描的決定表示讚賞,弗里特表示,「那些沒有簽定協議的國家,航空公司最有可能通過掃描來檢查入口美國的貨物,這會造成航班的延誤和成本的增加。」

航空公司高層曾發出警告,如果TSA一意孤行要在最後期限執行百分之百入口貨物掃描的話,全球航空貨物供應鏈將明顯受阻而中斷。總部設在邁亞密的國際航空貨運協會(IACA)在一份聲明中有此表示。



▲美國運輸安全局制定的百分之百航空貨入境要掃描,在行業大力反對之下,最後限期已取消

經濟不景氣 運費不斷下跌 馬士基減班輪市場預測

慎言寡語

據歐洲部分證券分析員的看法,丹麥A.P.莫勒一馬士基集團在目前經濟低迷,船噸過剩和運費不斷下跌情況之下,已減少對國際貨櫃航運市場的商業指引性預測。

丹麥Nykredit高級證券分析師拉斯莫森在哥本哈根接受通訊社訪問時說,「馬士基8月份已取消對貨櫃班輪運輸業務的預測。現貨運費乏勁和缺乏對運費變化的共識,很難想像今年第四季運費會否明顯回升。」

全球貨櫃班輪運輸在2009年經濟衰退時全行業虧損數以十億美元,去年有所回升,但好景短暫,今年又重新陷入經濟放緩和行業諸多不確定因素影響,難以為繼。拉斯莫森表示,在貨櫃運輸部門的期望中,馬士基對8、9月份航運旺季附加費收入,原定是計入今年一個「溫和正面」的結果。

Sydbank高級分析師帕迪森表示,「馬士基在第三季度業績報告將會修改前景預測。」馬士基將於今年11月9日公布第三季業績。公司發言人拒絕作出回應。

馬士基硬拚亞歐線同行

而另一家丹麥的Jyske銀行分析師博漢森更指出,即使市場疲弱,馬士基拒絕在中國至歐洲航線上撤走部分船隻與運力,這意味著實力較次的競爭對手在市場上只有硬撼過招,進行殘酷的廝殺。他說,「當馬士基如此說時,這是官方第一個正式信號,他們正在採取更進取的做法,以圖保持和贏得市場份額和運費收入。」



不少國際級運輸公司取消對今年全年業績評論,馬士基深知箇中道理,只好多做少說

為,雖然可能損害所有市場其他經營者,在一個效益差的時期,整合行業,將有利眾多航商能生存下去。

A.P.莫勒一馬士基集團2010年純利創下歷史新高的50.2億美元,今年已經預測盈利會下降。Sydbank的分析師帕迪森表示,假如馬士基減少前景預測,不會對股價有顯著影響。

他說,「今年已有不少船公司的股價像石頭一樣滾動瀉下,一發不可收拾。從價格因素而論,船公司的日子都不好過。」

A.P.莫勒一馬士基集團在哥本哈根的股市上,由2010年12月30日的每股50510丹麥克朗,跌至今年10月6日的每股3330丹麥克朗,跌幅15倍。

高雄港區第三季貨量75萬箱

高雄高明貨櫃碼頭公司總經理薛登龍今天說,高雄港第六貨櫃中心自動化裝卸貨櫃作業效率,受業者青睞,第1期啓用第1年貨量目標為85萬箱,今年1至9月已達75萬箱。

高雄關稅局邀媒體參訪第六貨櫃中心自動化貨櫃裝卸及貨櫃檢驗作業,增進媒體了解第六貨櫃中心設施與營運優勢,以及海關現代化查驗措施。薛登龍接受媒體訪問,作以上表示。

薛登龍說,第六貨櫃中心第1期今年初已啓用,下半年雖逢歐景氣不佳,但1至9月已達75萬箱,全年突破100萬箱仍指日可待。

由陽明海運集團子公司高明貨櫃碼頭公司以BOT案投資興建的第六貨櫃中心第一期今年初已啓用,第2期預計明年4月動工,2014年9月完工,屆時碼頭岸線

全長1500米、水深16.5米,可泊靠1萬箱級以上貨櫃輪船,並解決高雄港因吃水限制而困限大型船舶靠岸問題。

第六貨櫃中心2期完工後,年吞吐量預計可達300萬箱。高明貨櫃碼頭緊臨高雄港第二航道與迴船水域,有效節省船舶停靠與出港時間至少30分鐘。六櫃中心船邊作業,規劃各碼頭間的門式及橋式起重機可相互支援,最大荷重可達100噸,同時可裝卸2個40呎貨櫃或4個標箱,提高整體裝卸效率達每小時200櫃次/船席、每小時37櫃次/岸,並縮減船舶滯港時間。

儲區作業部分,採用軌道型門式機並導入自動化作業系統,利用遠端操作與無線射頻感應技術(RFID),達到櫃場無人化境界。高明貨櫃碼頭公司表示,第六貨櫃中心不論是場區規格、作業機具與高科技的櫃場設施及高效率作業,都可媲美國際水準。



機管局飛行區運作總經理馬耀文(中)於曼谷舉行的TTG頒獎禮上,代表機管局領取最佳機場大獎

香港國際機場昨日公布,在過去3個月中,先後為3家業內雜誌選為全球最佳機場,從而使機場自啓用後榮膺全球最佳機場稱號的次數累積超過40次。

機管局表示,最新獲得的獎項分別來自知名刊物《TTG》、旅遊雜誌《旅行者》和網上旅遊雜誌SmartTravelAsia.com舉行的旅遊大獎選舉。參與《TTG》評選的包括4.9萬名旅遊代理、酒店從業員及其他旅遊業界人士,《旅行者》雜誌則收到了約4萬張讀者投票。

《旅行者》雜誌從清潔程度、航班數據及指示標誌清晰度、行李處理能力、安全及保安水準等多個範疇為機場評分,香港國際機場的整體評分排名首位,達85.72分,並在設計與布局和購物及免稅設施方面獲得最高評分。

行政總裁許漢忠表示,這3個獎項均由旅客和旅遊業界直接投票選出,香港國際機場能夠得到最佳稱號讓人高興。他說,未來機場會精益求精,確保設施和服務時刻滿足旅客的不同需求。

喀麥隆克里比深水港奠基



▲10月8日,在喀麥隆南部省幾內亞灣克里比市,克里比港承建方中港國際工作人員向喀麥隆總統比亞(中)介紹港口設計

喀麥隆總統比亞和中國駐喀麥隆大使薛金維8日為中國提供貸款建設的克里比深水港項目1期工程舉行盛大奠基儀式。

比亞致辭特別感謝合作夥伴在融資和技術方面的支持使得克里比深水港項目得以實施。比亞說,克里比深水港將為喀麥隆農產品及鐵、鈷、鋁、燃油等工礦產品出口創造條件,地區經濟活動多樣化、基礎設施建設、就業增加等積極影響隨之而來,包括乍得、中非共和國、赤道幾內亞、加彭、剛果(金)、剛果(布)等在內的幾內亞灣地區國家也將擁有重要出海口;這對喀麥隆乃至整個中非地區都意味著革命性的經濟社會發展機遇。

克里比深水港1期建設資金總計約4.97億美元,其中85%為中國進出口銀行提供的優惠買方信貸,15%由喀麥隆政府出資。中國港灣工程有限公司為項目承建方。

中國港灣駐喀麥隆代表許華江介紹,克里比深水港項目1期建成,即可解決喀麥隆經濟發展的瓶頸問題,整個港口最終將逐步發展成為中西非地區的綜合樞紐港。喀麥隆現有的杜阿拉港位於杜阿拉河口,部分區域水深僅6、7米,大型船舶無法停靠,而克里比深水港1期的5萬噸級集裝箱船泊位和4萬噸級通用泊位設計水深就達16米,整個港區總規劃面積約為855萬平方米,規劃泊位總長度6.4公里,總泊位數約20個。

克里比深水港選址在克里比市區以南約30公里,項目1期工期36個月,將在2014年交付使用。

簡訊

達飛否認在中國造船及融資

法國達飛輪船公司近日就該公司否會在中國的船廠訂造20艘大型貨櫃船和向中國的銀行借債融資一事,首次作出回應,表示短期內無計劃訂購或長期沒有租賃任何船舶。但承認正與船廠、金融夥伴洽商租船事宜。

在一份聲明中,達飛輪船公司表示該集團擁有408艘船,其中92艘屬自擁有,其餘是租用船,數量已能夠滿足客戶目前的需求,並提供始發到終點的全球運輸業務。

菲造船廠意外4死7傷

菲律賓蘇比克鎮1座造船廠本月7日發生工程意外,至少4名工人喪生,另有7人受輕重傷。蘇比克鎮鎮長康亨向菲國媒體表示,當日上午10時左右,吉寶蘇比克造船廠重達40噸的下水滑道突然崩坍,1支金屬支架從40呎高度墜落,菲籍員工有的從滑道上跌落,有的被支架壓中,釀成意外。

康亨表示,他接獲報告後立即與造船廠聯絡,造船廠主管安全事務主管表示,難以相信廠內會發生致命意外。

香港上市公司業績公布日期

00081	中海宏洋	(季)	01138	中海發展	(季)
	10月14日		00244	先施	(中)
08256	金利通	(季)		10月28日	
	10月18日		00553	南京熊貓電子	(季)
00688	中國海外	(季)		10月31日	
	10月19日		02309	伯明翰環球	(未)
03311	中國建築	(季)		11月8日	
	10月20日		08239	明基控股	(中)
00323	馬鋼	(季)		11月9日	
	10月21日		00700	騰訊控股	(季)
01072	東方電氣	(季)		11月11日	
	10月27日		02368	廣美	(中)
06210	VALE COMMON-TRS	(季)	00388	港交所	(中)

日郵輕資產經營或租船增運力

日本郵船在財年中中期就全球班輪運輸業前景發表看法,社長工藤泰山表示,預測全球班輪運輸全年運量會升7%,亞歐線有單位數升幅,泛太平洋線與去年中期相比,會有2位數字增幅,但沒有講出具體數字。

談到乾散貨運輸方面,他指出,中國進口鐵礦砂和其他資源的速度在二十一世紀初突然加速,直到2008年超過日本郵船期望的規模效益。「面對如此情況,供應是完全無辦法趕上,以致2003至2008年之間全行業都看到了一個前所未有的,運量異常飆升的市場。然而,供應現在已完全捕捉到需求,中國進口的膨脹性增長率

現已開始放緩。」

他還講出了一句耐人尋味的說話,認為基礎建立在單獨擁有一大批船在一個獨佔領域內,以應付意外增加的貨量和面對繁榮的運輸週期,這種幸運的日子早已過去。「儘管過熱的需求已經降溫,但新船將繼續進入市場,原因是新船訂單與交付之間會出現時間滯後。」

新造貨櫃船產量或增10%

對於日郵今年4月制定的中期管理計劃——「2013年更多航運」目標。工藤泰山表示,該目標意味著航運要增值策略,更具體地說,是一種生存策略。在傳統的航運業附設了「增值服務」,令船舶配備更先進,安全,運作和機動。

工藤泰山還談到對物流業的看法。他表示,按照人口的增長,全球物流業還會上升,全球貨櫃流通量預測會上升7%,他說。「另一方面,新造的貨櫃船預計年規模產量增加10%,直到2013年左右。」

日郵在面對種種挑戰與問題,將會如何應對?工藤泰山強調,在貨櫃船隊建立規模的基本點上,日郵不會盲目地與其他船公司去競爭,而是將關注的重點放在攬貨和實際的貨量上。「清楚自己船隊現有的運力及在不久將來會發展出更高節能的船舶,目前沒有需要建造新船。相反,在這個節骨眼上,日郵將繼續實施輕資產策略。必要時,會租用船舶和艙位。」