

中國三措施應對海運低迷

調整結構 加強監管 深化合作

求新突破

中國交通運輸部部長李盛霖昨日在海南省博鰲舉行的「國際海運（中國）年會2011」開幕式致辭時表示，國際航運市場運力供需不平衡和經營成本的剛性上升，對世界海運業形成了雙重擠壓。目前海運業處於比2008年金融危機時期更為低迷的狀態，這種狀態有可能持續較長時間。面對這種形勢，中國制定了三項措施應對。

李盛霖說，2002年以來，中國海運業經歷了世界上少有的好時光，很多大船、大船廠出現，同時也加劇了競爭，中國將用三措施推進航運業實現新的突破。

一是轉變方式，調整結構。着力推進水域戰略性結構調整，不斷提升水域發展的質量、效益和管理能力。立足於發展現代物流，推動集約發展降低物流成本，繼續加強船舶運力的宏觀調控，積極引導港口貨船、集裝箱運力的有序投放，千方百計緩解運力過剩的狀況。

加快淘汰落後裝備

二是加強監管，維護安全。作為國際海事組織A類理事國，中國政府高度重視海運安全和海洋環境保護，切實加強安全管理和應急措施體系建設，將繼續加強安全監管，嚴格執行安全和防污染標準，鼓勵發展技術先進、經濟安全節能環保的運輸裝備，加快淘汰落後運輸裝備，引導船舶向大型化、專業化、清潔化方向發展。

將繼續遵循聯合國氣候變化框架公約和京都議定書確定，共同承擔區域責任原則，開展國際航運船舶溫室氣體減排合作，還將在聯合國授權的範圍內，繼續採取措施配合中國海運索馬里護航行動，保障過境商船海上航行安全和生命安全。與此同時，也希望世界各國和地區都要本着積極務實的態度，在海運安全保安和環境領域各盡職責擴大合作，推進國際海運業的可持續發展。

加強中外海運合作

三是深化合作，共促發展。海運業發展的前景對促進世界經濟發展早日走出後危機時代的陰影作用巨大，任何形式的貿易保護制度單邊行動都會給海運業發展帶來負面的影響，不利於經濟貿易的長遠發展。中國海運將堅定不移地堅持改革和開放，促進貿易投資市場化、便利化、推動區域和世界經濟一體化，與中外各界朋友加強海運合作，本着互利共贏的原則，着力加強對水運市場的管理，為國際海運業共同營造和維護公平、透明、開放的市場環境。

據了解，今年前三個季度，中國規模以上港口完成貨物吞吐量、外貿貨物吞吐量、集裝箱吞吐量分別為67.5億噸，20.3億噸和1.21億標箱，分別實現13.4%、9.6%、12.4%的增長。

魏家福：海南宜發展中轉港

魏家福希望國際經貿形勢和海運發展之間取得平衡

國際海運2011年年會移師博鰲，對於海南的海運發展，長榮海運集團副總裁謝志堅建議，海南發展海運要考慮兩個最重要的因素：一是本身有進出口貨物，二是考慮轉口，當然發展轉口的配套條件要充分。

波海理事會望中國購油輪

【本報實習記者陳曦報導】據外電報導，波羅的海國際航運理事會（BIMCO）執行秘書長施國傑在海南博鰲表示，希望中國減少新油輪訂單，轉為購買現成油輪，來滿足日益增長的原油運輸需求。目前油輪供給過剩的情況，已造成今年內眾多公司陷入財政赤字或經營困境。施國傑說：「我們現在面臨的問題是，船舶太多，造船能力嚴重過剩。目前全球造船能力已是



「國際航運（中國）年會2011」昨日在海南博鰲盛大開幕



李盛霖

海運年會博鰲開幕

「國際海運（中國）年會2011」年會昨日在海南博鰲開幕。交通運輸部部長李盛霖，中遠運輸（集團）總公司董事長魏家福，挪威船級社總裁石萬勝，英國勞氏船級社首席執行官薩爾特等國內外眾多航運界「大佬」出席了開幕式。

本屆年會將多角度、多層次、全方位詮釋新經濟形勢下的幾大議題：不均衡生態如何平衡？新轉型時代下，社會責任如何承擔？「新十年」開局之年，企業價值如何提升？年會呼籲企業理性擴張，尋找現實可行的利器，實現與利益相關者的共同增長，以嶄新姿態突破既往，推動整個行業均衡、和諧、創新、安全、可持續發展。

為活躍會場氣氛，激發代表靈感，增進嘉賓與聽眾的互動，年會新添高層訪談議程——戰略謀變。明星主持人知性親切的風格，高端人士的睿智幽默，現場代表的熱情踴躍，都將給力年會，帶來與眾不同的新鮮感受。

年會探討海運業均衡與突破

「國際航運（中國）年會2011」昨日在海南博鰲開幕，中國遠洋運輸集團董事長魏家福在演講中突出新觀點，認為在可見的將來，國際經貿形勢和海運發展之間應取得平衡。

魏家福在開幕式上談國際海運業問題時，罕有地對未來發展上用字謹慎。他表示，「由於近幾年世界經濟由於金融危機而遭受重創，亞洲經濟仍然保持了充滿活力的增長，並對世界經濟復蘇做出了重要貢獻，最近我們注意到全球經濟的恢復和增長很不均衡，特別是發達國家與新興市場的增長很不平衡，海運業也出現了這一趨勢，發達國家與新興市場也有不平衡，甚至區域內部國與國之間或一國內部的發展也很不均衡，導致國際經

貿形勢和海運發展之間出現了新的不均衡。」他又稱，「本屆年會以均衡突破為主題，希望通過梳理全球經貿形勢不均衡的表現以及對航運的影響，探討航運業均衡可持續發展的途徑討論金融業、港口業如何支持航運業的發展。」

中遠與船東商降租船成本

另據外電報導，魏家福在同一場合上表示，通過與船東重新磋商，中遠能夠降低租船成本。由於航運業前景的不確定性，該公司去年停止購買船舶。中遠今年早些時候停止向幾家船東支付租金，以迫使船東答應新的租船條件。

招行倡大力發展船舶租賃



招商銀行副行長唐志宏

在博鰲年會上，招商銀行副行長唐志宏表示，航運業正處於困難時期，金融業一定要給予支持，不能讓中國的航運業出現「雷曼兄弟」性質的問題。金融業必須做到3點：全力支持航運業內的核心企業、利用不同企業的不同特點重組債務、發展新的金融方式。首先，要全力支持航運業內的核心企業。由於核心企業連接這上游、下游眾多的產業鏈，核心企業的資本規模相對較大，這個企業的規模較大，公司治理能力也較強。我們不能讓中國的航運業出現「雷曼兄弟」。

其次，航運業擁有大量的優良資本，現在遇到暫時的困難，依據週期的特點和企業的本身特點來進行債務的重新安排，幫助航運業渡過這個困難時期。第三，就是要探索在這個困難時期適應航運業本身條件，而如何來發展新的金融方式，他贊成中遠董事長魏家福所說的：「從提高自己本身的運力來轉變為如何大量的消化現有的市場過剩供應的運力。」對於金融企業來講，適應了這個要求，如何大力的發展租賃就是新的選擇。

大新華物流暫停泛太線

【本報實習記者陳曦報導】經濟持續低迷，消費市場萎縮，美國對中國的進口貨物在減少，總部位於上海的大新華物流公司成為全球經濟低迷環境下，又一家暫停泛太平洋線服務的航商。該公司駐美國分公司表示，最後一班由中國開往美國西岸的貨船將在11月5號於深圳鹽田港開出，途經寧波、上海抵達洛杉磯、長灘。11月25號最後一班西行船隻由長灘返回中國。

大新華物流由09年底開辦泛太平洋線，當時投入6艘貨櫃船，自去年冬天以來，美國經濟環境一直未有好轉，消費低迷，航商攬貨少，貨量增幅緩慢，低於今年初預測的6%至9%增長率。同時，航商不斷購買新的大型船隻，令貨船運輸能力增長15%。

如今，香港至洛杉磯的運費每大櫃低於1500美元，隨着船運業淡季的到來，恐怕運費會進一步降低。今年初，挪威集裝箱公司（TCC）已申請破產。智利國家輪船公司、美國麥遜航運和美國海天航運公司也相繼停止了泛太線服務。大新華航運宣布暫停泛太線服務，集中精力於亞洲區內及其他國際航線服務。



▲俄羅斯西伯利亞航空公司

空運貨站增兩航空公司

香港空運貨站有限公司日前與2家中亞區的航空公司簽訂開辦來往香港航班的服務合約。

中亞阿塞拜疆 Silk Way Airlines 於2日開展每周2班貨運服務，以波音747貨機往返香港—巴庫—伊斯坦布爾—米蘭馬爾彭薩。

Silk Way Airlines 公司全貨機機隊共有16架貨機。全新B767-300貨機將於2012年中旬完成交付，並將拓展新航線。該公司開辦定期及包機服務，連接超過50個航點，包括亞富汗、伊拉克及西哈薩克斯坦州。

同日，以西伯利亞為基地的西伯利亞航空公司（S7 Airlines）亦開辦了每周一班的A320客運服務，往來香港及海參崴。該公司主要基地設於莫斯科、新西伯利亞及伊爾庫茨克，為獨聯體國家、歐洲、近東、南亞及亞太地區提供國際航班服務。西伯利亞航空公司的機隊共有31架客機，包括19架A319、9架A320、一架A310及兩架B767-300飛機。



▲阿塞拜疆 Silk Way Airlines

前線航運蝕賣中型油輪

【本報實習記者陳曦報導】挪威船運大亨費德里亞經營的前線航運公司盈利大跌，該公司擬蝕賣3艘90年代初建造的船隻，以增加流動現金。

行政總裁贊臣昨日在新加坡表示，欲出售的3艘油輪「Alfa」、「Beta」和「Delta」號可裝運100萬桶原油。前線航運已同意以2960萬美元的虧損代價向VTN航運集團出售蘇伊士型油輪「Alfa」號。該公司上月表示，出售「Fighter」和「Striver」號將虧損3620萬美元。財務總裁克萊姆表示，只要提供不錯的價格，任何船隻皆可出售。就在10月31日，她曾表示公司不再出售油輪。「Hunter」、「Fighter」和「Striver」號的售價尚未透露。奧斯陸北極證券公司一名分析師表示，這些油輪的售價僅比報廢鋼船價格略高。



國泰航空於2011年《商旅》讀者評選大獎上，連續2年獲選為「飛航中國最佳亞洲籍航空公司」，今年更同時榮獲「最佳航空公司頭等客艙」殊榮。圖為國泰中華區總經理施維新（左）代表公司領取兩獎座，頒獎嘉賓為女鋼琴家張韻

香港上市公司業績公布日期

11月4日		03355 先達半導體 (季)	
08019 皓文控股 (季)	01928 金沙中國 (季)	11月9日	
08029 太陽國際 (中)			
08329 海王英特龍 (季)	00700 騰訊控股 (季)		
01085 亨鑫科技 (季)	08100 聯夢活力世界 (季)		
08016 中華數據廣播 (季)	08011 百田石油 (季)		
11月7日		08159 輝煌科技 (季)	
08026 長達科技 (中)	08217 長安民生物流 (季)	11月10日	
08356 進業控股 (中)			
08068 新宇國際 (季)	08033 愛達利網絡 (季)		
08203 凱順能源 (季)	08243 大寶傳媒 (季)		
08325 奧思知集團 (中)	08163 萬德資源 (季)		
08092 ITE HOLDINGS (季)	08286 長城微光 (季)		
00981 中芯國際 (季)	08227 海天天線 (季)	11月11日	
08008 新意網 (季)			
11月8日		02368 廣美 (中)	
08239 明基控股 (中)	00388 港交所 (中)		
01137 城市電訊 (未)	08003 世大控股 (中)		
08117 中基資源 (季)	08197 東北虎藥業 (季)		
08198 新濠影影 (季)	08051 千里眼控股 (季)		
08155 南華置業 (季)	00834 康大食品 (季)		
08208 常茂生化 (季)	08047 中國掌付 (中)		
08111 中光光電 (中)	08270 中國聯盛 (季)		
08112 FOCUS MEDIA (季)	08025 亞洲資產 (季)		

波音籲亞洲投資飛機市場

波音向亞洲區內的銀行家表示，鑒於歐元區正協力化解主權債務危機，預計歐洲銀行將撤出飛機投資市場。有見及此，以中國為主導的亞洲地區應該把握機遇，捕捉投資良機。

波音金融公司亞洲及大中華地區負責飛機融資和租賃業務的副總裁阿拉達（右圖）表示：「亞洲的經濟增長繼續領先全球。隨着歐債危機湧現，亞洲地區應憑藉本身優勢，早著先機。再者，市場對波音等公司生產的高能源效益新型飛機需求殷切，亞洲投資者應趁機行動，以獲取豐碩成果。」

波音金融公司剛於香港舉行年度亞洲暨大中華區金融家與投資者研討會，阿拉達擔任大會主持，超過225名銀行家和金融專才出席，規模之大為歷屆之最。席間，其他講者向與會人士重點講解現時環球飛機融資市場的情況及各項目的最新進展，包括剛投入服務的787「夢幻」飛機及貨運航班747-8飛機。

波音認為，航空市場相信亞洲將帶領業界繼續增長，而且在環球飛機融資市場的地位亦會愈趨重要。亞洲在這次經濟衰退中，首個復原的地區，相信情況有如上

次經濟危機一樣，亞洲將會繼續擔當機會市場的角色。由於近來中國經濟出現降溫，加上通脹及其他問題，中國的銀行在參與航空市場方面比較沉寂。不過，隨着通脹受控，中國官方或會鼓勵銀行重新投資於航空業，重拾過去五年來在市場上的重要地位。

波音指出，亞洲的飛機租賃行業增長一直表現優異，中國市場更是一支獨秀。阿拉達表示，租賃業在亞洲持續發展，租賃公司樂於進行飛機的售後回租交易，並致力擴大租賃組合。

根據波音對未來20年的民用飛機市場的最新展望，亞太區區內及區際的航空交通增長，將會佔全球整體增長接近一半，帶動航空交通以每年6.7%的幅度增長。中國預計到2030年將需要5000架新飛機，涉及6000億美元。

波音金融公司作為波音公司飛機融資及租賃機構，一直與第三方融資企業緊密合作，為所有波音客戶提供融資上的支援。另外，波音金融公司亦管理總值43億美元、由大約275架飛機組成的投資組合，當中多架是高能源效益的新型噴射機。

