

香港航運界聯席會議成立



醞釀已久的香港航運界聯席會議昨晚假借銅鑼灣警官俱樂部舉行成立典禮，本地二十多個相關團體在典禮上簽字、確認聯席會議為一個行業的交流與溝通的平台，共同商議香港航運事宜。這是本地民間自發的一個跨行業、多工種、高層面的橫向聯繫的大平台，將起到促進、推動香港國際運輸中心的功能與作用。

據了解，聯席會議只是一個鬆散型組織，但聯繫了本地航運相關的商會、學術團體、勞工組織和相關機構，形式是一個高階討論平台，以討論方式共同討論如何加強香港作為國際航運中心的作用、競爭力和可持續發展。其次是將行業的看法意見匯集，向政府反映對航運政策的行業見解，推動香港航運業的發展。

據悉，該聯席會議是開放給本港航運界所承認或認可的商會、學會、工會及有關團體。目前，至少有二十多個組織參與，涉及船東、船舶經理、船舶經紀、銀行融資、船舶檢驗、海事保險、律師行、仲裁等。

出席典禮的多位本地航運業界人士對

本報記者 林靜文

多位政府官員出席香港航運界聯席會議成立典禮，運輸及房屋局局長鄭汝湄（右）在會上致詞

本報表示，聯席會議總比過去完全缺乏溝通渠道要好，但這僅僅是一個開始，未來成員之間還有一個磨合的過程，會議論何種問題、事宜、究竟能否達到溝通、了解的作用，還有待運作一段時間再作觀察。亦有資深的航商表示，香港航運業未來發展再不能如此「散兵游勇」式發展，政府應該作出承擔和落實制定鼓勵和扶持的政策，讓全行業都能感到有「溫暖」的感覺。

昨日典禮還邀請到特區政府運輸及房屋局局長鄭汝湄、立法會議員劉健儀、海事處處長廖漢波、全國政協常委梁振英和國民黨主席朱國治出席擔任嘉賓和主持典禮儀式。

旺季不旺 淡季提前到來

香港11月貨櫃量跌4.6%

行業嚴冬

香港港口發展局昨日公布港口最新數字，11月貨櫃吞吐量報199.4萬箱，同比跌4.6%，反映傳統聖誕貨運旺季提前結束，令人大失所望，旺季不旺，淡季提前到來。今年頭11月，全港貨櫃量共錄得2228.3萬箱，同比上升3%，預測全年香港港口貨櫃量可能達到2430萬箱，本港仍可保持全球十大貨櫃港口之第三位。

本報記者 林靜文

前航運業市道不景，令本來屬旺季的11月貨櫃量一反常態，全線錄得跌幅，其中葵青港區貨櫃吞吐量錄得141.4萬箱，同比下跌4.5%。中流作業、公眾卸貨區和內河運輸貨櫃量報58萬箱，跌4.8%。

預測本港今年貨運量仍有微增，但後勁乏力，前景不明朗。頭11月，香港貨運量錄得2228.3萬箱，平均每月202.6萬箱，若以此推斷，今年全年貨櫃量可達2430.8萬箱，較去年淨增60.9萬箱，同比上升3%。而葵青港區貨櫃量累計達1592.6萬箱，同比上升1.8%。中流作業、公眾卸貨區和內河運輸貨櫃量報635.7萬箱，上升6.1%。

有業界人士認為，11月貨櫃量全線下跌情況十分罕見，表明今年海運旺季已提前在10月結束，行業面臨「嚴冬來襲」。並指出，淡季將延長至明年4月旺季之前，至少長達6至7個月。

分析顯示，行業已進入燒錢階段，若淡季延長，船公司將用盡儲備，銀彈枯竭，出現退出班輪運輸業、重新結盟或倒閉結業。早前不少國際船公司相繼宣布退出班輪運輸業，如馬來西亞國際航運公司（MISC）宣布退出班輪運輸業，並出售旗下16艘貨櫃船、中國大新華物亦已撤出泛太平洋航線班輪服務等，歡喜冤家地中海航運與達飛航運簽署合作協議，共同對抗目前低迷的航運市場。強者生存，弱者淘汰，此次虛弱的行業，經過一輪重新洗牌後，必將出現新一批的強手。

在貿易方面，歐美經濟持續下滑，不少貿易商提前在10月出貨，幫助10月貨櫃量錄得雙位數增長。但11月以貿易短貨、小單為主，使11月的貨運量錄得跌幅。

與此同時，世界第二大貨櫃港新加坡港錄得單月升幅。新加坡海運及港務管理局（MPA）公布的最新數字顯示，新加坡港11月貨櫃量是247萬箱，同比增長2.3%，但較上月卻下跌3.7%，顯示新加坡港增減減弱，後勁不足。統計新加坡港頭11月貨櫃量，錄得2730萬箱，較去年同期上升4.7%。

江蘇海事局推網格化管理

【本報記者陳曼，通訊員李世剛南京十五日電】江蘇海事局局長張同斌在此間表示，江蘇作為內地的航運大省，該局在內地率先進行海事監管執法模式改革，在重點區域推行網格化管理，執法效率大幅度提升，事故發生由去年的56起減少為今年的29起。

據張同斌介紹，長江江蘇段是全世界最繁忙的「水上高速公路」，高峰期船舶日均流量高達3000當量艘，今年截至目前，貨物運量已超10億噸。由於船舶流量大，事故隱患多，監管量大。江蘇海事局在2007年起，探索執法模式改革。2009年4月，張家港海事局率先運用網格化管理理念，開始了指揮中心試運行工作。2010年12月，南京海事局建

成和使用指揮協調系統、輔助決策系統、集中監控系統、移動辦公系統、信息發布系統和便捷通訊系統6大信息化系統，推進海事網格化管理信息化保障，實行10個月來，南京海事局轄區船舶流量上升15%，但險情事故數量卻下降了65%。2010年一般以上事故5起，2011年僅發生1起，同比下降80%。沉船數和死亡失蹤分別下降了80%和100%。

為此，江蘇海事局在2011年3月制定了《江蘇海事局網格化推進工作方案》和《江蘇海事局網格管理實施工作指導意見》，快速推進網格化管理。目前南京海事局、張家港海事局、江陰海事局、太倉海事局和鎮江海事局已經運行網格化管理模式。



▲網格化動態監管模式令江蘇海事局水上安全監管效率大幅上升

運能過剩豈是船廠之過？



年末將至，新造船價格持續下跌，綜合指數CNPI報942點，比半個月前下跌0.6%；乾散貨船綜合指數CNDPI報924點，比上週下跌0.8%，6種分船型指數齊齊向下，跌幅在0.3%至1.0%之間；油輪綜合指數CNTPI報974點，比上週下跌0.3%，五種分船型指數均為跌0.3%至0.4%之間；集裝箱船綜合指數CNCPTI報981點，下跌0.4%，三種分船型指數分別下跌0.2%至0.9%。

儘管實盤並不多見，但畢竟價格已經跌到了成本線附近甚至以下，是進貨的好時機了。因此，乾散貨船方面，除了湧現出一部分靈便型船買家外，外高橋船廠繼續在其擅長的20.6萬噸乾散貨船上突破，今年與同一希臘船東前後共簽訂4條20.6萬噸乾散貨船訂單，另與香港德和運簽訂1條同樣船型的訂單。油輪市場上但見塔索一枝獨秀，10+10的蘇伊士型訂單成了業界議論的焦點。廣船國際則與希臘船東簽署了2艘37500噸成品油船建造合同，價格保密。

集裝箱船市場則持續淡靜，鮮有成交報出。除了個別大廠有所收穫，大部分船廠仍十分缺單。航運市場低迷以及手持訂單過量之外，另一個重要原因是銀行無力給船東提供新造船融資。即使是正在建造的船舶中，還有相當一部分融資沒有到位。

在艱難的市場形勢下船廠自不甘束手待斃。據悉太平洋造船集團已在挪威成立了分公司，並舉辦挪威海工會議向

當地的頂尖海工供應商展示自己的實力。另據報道，揚子江船業本周一宣布已經與卡塔爾投資公司簽訂合作協定，將在新加坡設立揚子江海工（中國）有限公司，在中國設立揚子江海工（中國）有限公司。新公司的業務將以海上石油天然氣平台等海工設備為主。

另一批船廠則在融資方面另闢蹊徑。江蘇一船廠通過與船東共同出資造船，從中國金融機構獲得融資，以此來解決訂單缺乏問題，但這樣做也有很大的資金壓力風險。塔索重工則繼續發揮他們在融資和技術上的優勢，在逆市中獲取訂單，傳說中的10+10艘蘇伊士型大單據說來自希臘船東Global Union Shipping。但這筆大單也引來了一些議論，言下之意是中國船廠大產能造成了市場供求失衡，應該自我控制。還有人提出要「控制中國造船廠的船隻交付，以緩解運能過剩的局面。」

中國船廠無需「纏小腳」

在實行市場經濟的國家，除了政府訂單以外所有訂單的交船時間都是買賣雙方根據市場環境商定的，並沒有哪個部門有權來排一個中國船廠的交船時間表。需要問的是，為何要控制中國船廠的交付時間？目前中國造船八成以上是出口船，在國際航運市場上運行，並不構成對國內沿海航運市場的衝擊。所以除非是顧慮到全世界老舊船舶船東的利益，否則就沒有任何理由去自我控制交船時間。如果中國為了全世界船東（中國份額不超過10%）的利益自我控制，那麼是否也要和全世界船東簽訂一份協議，當航運市場大於供的時候，爾等不得漲價？再說，船廠的和上百萬工人的死活就可以不管嗎？航運市場的周期性過剩完全是市場機制造成的，不必大驚小怪，杞人憂天。

航運市場是一場沒有終點的馬拉松比賽，敗者就是那些年老體弱或天生殘疾的，勝者就是那些身強體壯或基因良

好的。船東要做的是，看準當前市場處於大周期中的什麼位置，合理布局（船舶資產組合）、合時下單（踏準市場周期的步伐）。

籲金融界助船廠渡難關

船廠產能的恢復需要相當的時間，尤其是技術骨幹、技術工人隊伍，不是揮之即去，招之即來的。面對日韓船廠的競爭壓力，政府現在要考慮的是如何利用各種資源，優化中國造船工業的產業結構，而不是限制中國船廠的交船進度。金融界也應考慮在救人的時候，為將來的發展「建倉」做好準備。據民生金融租賃正在組團造船。金融界應該發揮這種優勢，在自己獲利的前提下，幫助船廠渡過難關。

中國新造船價格指數公司供稿

| 中國新造船市場報告 | | | | | |
|--|------------|------------|---------|-------|-------|
| 2011年12月15日發布 | | | | | |
| 中國新造船價格綜合指數(CNPI): 942點 | | | | | |
| 兩週來跌0.6% 三個月跌2.6% | | | | | |
| 乾散貨船價格綜合指數(CNDPI) 924點 兩週來跌0.8% 三個月跌2.7% | 乾散貨船船型名稱 | 基準船型噸位 | 單位: 萬美元 | 兩週來漲跌 | 三個月漲跌 |
| | 靈便型船 | 35,000dwt | 2276 | -0.9% | -2.7% |
| | 大靈便型船 | 45,500dwt | 2456 | -0.3% | -2.5% |
| | 超靈便型船 | 57,000dwt | 2593 | -1.0% | -2.7% |
| | 巴拿馬型船 | 76,000dwt | 2886 | -0.7% | -3.3% |
| | 卡姆薩型船 | 82,000dwt | 2967 | -0.3% | -2.9% |
| 海岬型船 | 176,000dwt | 4838 | -1.0% | -2.7% | |
| 油輪價格綜合指數(CNTPI) 974點 兩週來跌0.3% 三個月跌1.2% | 油輪船型名稱 | 基準船型噸位 | 單位: 萬美元 | 兩週來漲跌 | 三個月漲跌 |
| | 中型油輪(MR) | 52,000dwt | 3531 | -0.3% | -0.4% |
| | 大一型油輪(LR1) | 73,000dwt | 3948 | -0.3% | -2.2% |
| | 大二型油輪(LR2) | 114,000dwt | 4837 | -0.4% | -3.2% |
| | 蘇伊士型油輪 | 163,000dwt | 5980 | -0.4% | -1.3% |
| 超大型油輪 | 320,000dwt | 9277 | -0.4% | -0.7% | |
| 貨櫃船價格綜合指數(CNCPTI) 981點 兩週來跌0.4% 三個月跌1.1% | 貨櫃船船型名稱 | 基準船型噸位 | 單位: 萬美元 | 兩週來漲跌 | 三個月漲跌 |
| | 1700標箱型船 | 1,718TEU | 2705 | -0.9% | -2.5% |
| | 4800標箱型船 | 4,785TEU | 5672 | -0.3% | -1.0% |
| 9000標箱型船 | 8,957TEU | 9180 | -0.2% | -0.5% | |

註：基準船型定義、基準付款方式定義等指數說明，另見用戶手冊。
版權所有 未經授權 不得轉載 違者必究
中國新造船價格指數有限公司

潮汕機場引進新航空公司

【本報記者黃裕勇揭陽十五日電】廣東省機場管理集團與揭陽市政府聯手為潮汕機場舉行首發儀式，來自南航汕頭分公司的五架班機成爲首批從新潮汕機場出港的航班，廣東省機場管理集團表示，揭陽潮汕機場作爲國內幹線機場，在做好揭陽、汕頭、潮州、汕尾旅客服務基礎上，將進一步集聚揭陽周邊旅客，積極引進新的基地航空公司，拓展國內國際市場，延伸幹線、增加航線、加密航班，發展海西市場，使旅客吞吐量、貨郵吞吐量得到快速增長。

按廣東機場管理集團規劃，潮汕機場成爲國內幹線機場和廣東省機場管理集團公司下的重要支柱型機場，將分4期建設發展，近期規劃爲（2020年），規劃建設2條長2800米、寬45米的跑道及兩條聯絡道，站坪面積16萬平方米，停機位達21個，其中遠機位9個，近機位12個，飛行區等級指標爲4E，可滿足波音767型等級的300座級以下飛機的起降要求。

目前，潮汕機場依據功能劃爲機務維修區、綜合辦公區、綜合服務區、油料區、貨運區、市政配套區、前場辦公區、航空配餐區。南航基地工程興建5機位停機坪4.6萬平方米、維修基地1.68萬平方米及其他配套生產生活設施等。空管工程則包括興建4000平方米航管樓、搬遷、興建其他配套設施等。供油工程：興建卸油碼頭、輸油管線、使用油庫、加油站等。

潮汕民用機場今天完成首航處女秀後，將進入正式運營階段，廣東機場管理集團期望增加新的基地航空公司，並引入更多的航線投入潮汕機場運營，以破解廣東省內航空幹線機場票價昂貴的困局，真正啓動省內航線龐大市場需求。據了解，由於目前廣東省內航線由南航高度壟斷，票價居高不下，省內航線票價出現高於省線航線價格的怪圈，更是數倍於陸路交通價格，導致省內航空市場發展受到極大限制。

在潮汕機場投入運營之際，一個圍繞機場空港經濟區也橫空出世，揭陽市政府以服務世界的目光，高起點，大手筆謀劃空港經濟區，不失時機地把發展高質經濟作爲揭陽市新的經濟增長極、作爲產業結構調整的重要方向。

山東航空年客運破千萬

【本報記者丁春麗、通訊員吳萬洲濟南十五日電】當旅客彭德園走出山東航空上海到濟南班機的艙門，迎接他的是一份來自航空公司的驚喜，他成爲山航2011年承運的第1000萬名旅客。

山東航空集團黨委書記張幸福表示，山東航空實現年運輸旅客一千萬人次，這不僅是山東航空企業發展的里程碑，也是山東航空民航空運發展的一個新突破。

目前，山東航空擁有波音737系列等各種飛機55架，運營航線110餘條，每周2000多個航班飛往全國60多個大中城市，並開通了山東至韓國、日本國際航線，山東至台北、台中兩岸航線，在濟南、青島、煙台、廈門、重慶、北京、昆明等地設有分公司和飛行基地，形成了「東西串連、南北貫通、覆蓋全國及周邊」的航線網絡。

張幸福說，「十二五」期間，山東航空將繼續加快飛機引進的步伐，至「十二五」期末飛機架數將達到100架。山東航空將繼續加強與國航系航線網絡的戰略協同，完善航線網絡布局，構建多中心城市運營的區域網絡型航線網絡。



▲山航集團黨委書記張幸福親自爲彭德園（右）獻上鮮花

北京拉薩開通直航

中國國際航空公司昨開通北京—拉薩定期航班航線。平均海拔4000米的青藏高原，正由國際民航公認的「空中禁區」，變爲名副其實的黃金航線。

北京與拉薩直達航線使用的是改裝後的空巴「高原」型A319飛機，由國航西南分公司執飛，每天一班。單程飛行時間僅需4小時左右，與之前經停成都的航班相比可節省近2個小時。

航班的具體時刻爲每日上午8時05分從北京首都機場起飛，12時25分到達拉薩貢嘎機場，13時15分從拉薩起飛，下午17時05分到達北京。

中國國航方面表示，這是目前北京與拉薩之間唯一中途不停、不中轉的航班。在旅遊旺季，國航還將採用載客量更大的空客330機型執行該航線。

中國國航昨日在北京首都機場舉行了簡單而隆重的直飛航線開通儀式，西藏自治區黨委書記陳全國，西藏自治區主席白瑪赤林，民航局副局長夏興華，中航集團總經理王昌順等高官參加了航線開通儀式。目前，國航在北京、成都、重慶和尼泊爾首都加德滿都都有飛抵西藏的航班，國航每周進出西藏的航班平均超過100班。

香港上市公司業績公布日期

| 12月16日 | | 00851 盛源控股 (中) | |
|-----------------|--|----------------|--|
| 00158 萬邦投資 (未) | | 01161 奧思集團 (未) | |
| 08037 朗力福集團 (未) | | | |