

高欄港 500 億建海洋工程基地



▲高欄港在建及籌建的船舶和海工項目總投資達500億元人民幣 本報攝

【本報記者方俊明珠海二十二日電】高欄港今年前五個月貨物吞吐量同比激增逾4成。高欄港經濟區管委會透露，目前正致力世界級的船舶和海洋工程裝備製造基地，在建及籌建項目總投資達500億元人民幣，其中中船集團船舶及海洋工程裝備製造項目規劃造船能力為年產1000萬噸，首期計劃投資約60億元。

儘管面臨歐債危機等因素衝擊，但今年以來高欄港業務「逆勢」發展，在珠三角港口中位居前列。數據顯示，1至5月高欄海關監管貨物量同比增長逾4成，關稅總額增長

超兩成。

如海洋工程裝備加工製造企業「珠海巨濤公司」在前五個月加工貿易手冊進出口備案金額達1117萬美元，相當於去年全年備案金額的6成。而目前高欄港區進出口業務量最大的化工企業英國石油，正在籌建年產能125萬噸的PTA精對苯二甲酸（PTA）三期工程，預計將於2014年上半年投產，屆時將成為全球最大的PTA生產基地。

高欄港經濟區管委會透露，近年致力引入海工、化工產業等重大项目，至今成效顯著。其中，在建的海工裝備製造重點項目主要有中

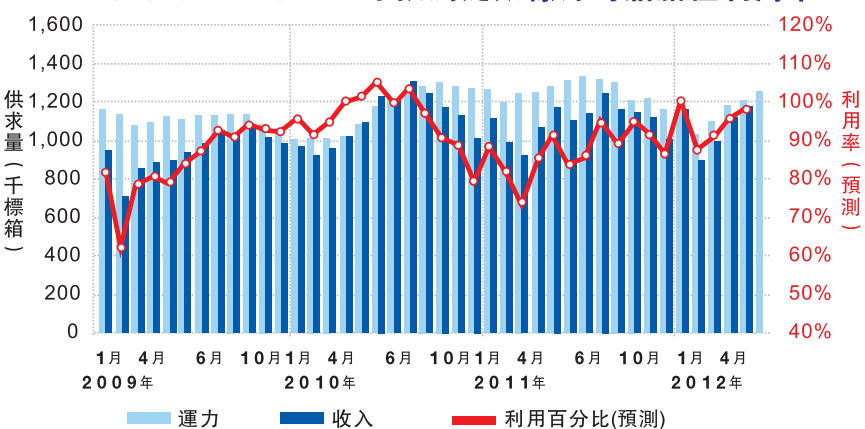
國海油深水海洋工程裝備製造基地、三一海洋重工產業園、珠江鋼管等，籌建的主要有中船集團船舶及海洋工程裝備製造項目，涉及總投資額達500億元人民幣，全部投產後產值近千億元。如中國海油深水海洋工程裝備製造基地項目是內地首個深水海洋工程裝備基地，將建成為深水工程大型浮式採油設施的建造及總裝基地等。

目前該管委會正委託中船第九設計研究院編制「高欄港經濟區海洋工程裝備製造產業發展規劃」，以制定有利於加快其發展的產業政策和發展規劃。今後將圍繞已有龍頭項目，積極引進國內外知名海洋工程和配套設備生產企業，大力發展海洋鑽井平台、海上油氣田設施建造、船舶製造、港口物流機械製造等海洋裝備製造產業，形成上下游配套齊全的海工產業集群。

旺季附加費效果明顯

泛太線每櫃實收414美元

2009-2012年預測泛太線月均船艙位利用率



據巴黎 Alphaliner 運輸諮詢公司公布的最新週報指出，上海航交所於6月中旬公布上海出口集裝箱運價指數（SCFI），反映出由泛太平洋穩定協議組織（TSA）在6月10日制定的旺季附加費（PSS）已經收到明顯的效果。泛太線的現貨運輸市場附加費於過去兩周每大櫃實收414美元，每大櫃原預設為600美元。

實習記者 周雅婷

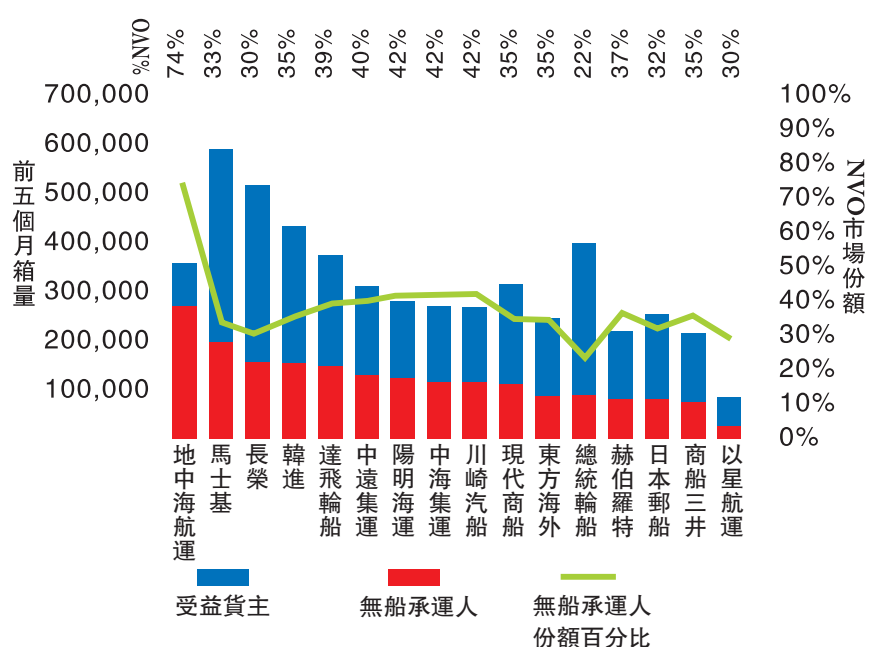
SCFI顯示，泛太線由去年12月每大櫃運費1418美元上升至目前2739美元，過去6個月以來該航線運費升幅為93%。雖然無船承運人（NVOCC）成功提高泛太線的現貨運費，但它們於該線的平均收入仍然落後SCFI預測。

中國出口集裝箱運價指數（CCFI）反映泛太線由去年12月到目前為止，運費只升了29%，亦反映旺季附加費對平均收入有輕微幫助。現貨運費無疑

無船承運人與受益貨主（BCO）協定的價格。由於現貨運費受控於無船承運人，這造成兩組集裝箱運輸市場，無船承運人比受益貨主按每大櫃600至1000美元，增加了開支。

泛太線的船舶艙位使用量於4月及5月平均達95%以上，遠超亞歐線的平均低於90%的船舶艙位使用量，可見旺季附加費未能使無船承運人獲得全面的利潤。而無船承運人若不能由5月1日

泛太線今年前五個月船東與NVOCC貨量比較



開始，與受益貨主協定每大櫃增加500美元，它們肯定會受嚴重打擊。但運量較多的無船承運人仍是現貨運費上升的主要受益人。

據 Alphaliner 的分析顯示，在2012年的首5個月，無船承運人佔泛太線總運量的39%。在16家大型無船承運人之中，地中海航運有限公司（MSC）經營最多無船承運人業務，有74%的收入來自無船承運人運輸業務收入。美國

總統輪船有限公司（APL）則專注受益貨主的市場，只有22%的收入來自無船承運人業務。而5家泛太線的小型無船承運人公司，包括太平輪船有限公司（PIL）、阿拉伯國家輪船公司（UASC）、美森輪船有限公司（Matson）、海南泛洋航運有限公司（POS）及萬海航運有限公司（Man Hai），無船承運業務的市場份額佔48%至98%，可見它們側重於船運業務。

聯邦快遞增加減成本措施

【實習記者陳家穎報導】聯邦快遞公司（Fedex）早前在田納西州孟菲斯市總部宣布，因經濟增長緩慢，公司決定實施降低成本政策。

公司首席財務總監艾倫表示，公司的快遞團隊正在研訂詳細的策略，以節省營運開支。該公司本月初表示，24架噴氣式貨機現已退役，於今年年底將提供更多節約成本計劃。

聯邦快遞在紐約證券所收市價上漲2.8%，至接近每股91.01美元。這是兩周內的最大升幅。位於弗吉尼亞的湯遜大衛斯公司的分析員大衛去年10月在一投資者會議中的電話訪問表示，聯邦快遞股價有可能因推行新的成本控制政策，而有所反彈。該公司早前預計，與平均預期的每股7.38美元比較，在五月份的財年會賺到每股約6.9至7.4美元。

該公司管理層在電話中表示，受歐洲債務危機及亞洲經濟增長緩慢影響，經濟持續疲弱，收入及盈利增長將會受到影響。顧客由優質產品轉移到中庸產品，從而減低航運費。此趨勢預計會在明年繼續。

艾倫續稱，近幾年，經濟的不景氣令聯邦快遞增長放緩，該公司決定實行重組計劃，以恢復理想增長。彭博的行業分析師 Klaskow 在新澤西州基斯曼表示，隨著亞洲往來北美及歐洲的航線疲弱，聯邦快遞收入會受到影響。美國的每日平均包裹量下跌了4.9%，跌幅加劇。同樣地，國際優先船運的跌幅亦不弱，與前三個月下跌1.1%比較，現再下跌了3.4%。「國際優先船運會處於一個優越的位置上，但如今看來，這項目也受到影響。」Jefferies & Co. 的分析師彼德表示。但聯邦快遞對此季度及未來的國際優先航運量感到樂觀。

簡訊

大興安嶺加格達奇機場通航

【本報記者付彥華加格達奇二十二日電】隨着一架奧凱航空新舟60飛機降落在剛剛落成的新機場——大興安嶺機場，這是繼2008年濱州縣機場通航後，大興安嶺地區又一機場通航，標誌着該地區成為東北第一個在一個地級市建兩個機場的地區。黑龍江省副省長張建星出席通航儀式。

加格達奇機場總投資3.68億元，飛行區等級指標為4C，跑道長度為2300米，可滿足B737、A319、A320系列等C類飛機起降。機場將實現兩大功能，成為以通用航空為主、民用航空為輔的綜合性機場。

加格達奇機場從組建到行業審查僅僅用了三年半左右的時間，並基本通過了機場工程行業符合性審查及運輸機場臨時許可審查，為機場（臨時開放）順利通航打下堅實的基礎。加格達奇運輸機場（臨時開放）通航後，將陸續開通北京—哈爾濱—加格達奇、上海—大連—加格達奇、青島—哈爾濱—加格達奇等航線。

淡水河谷洽售19艘超大船

【實習記者王倩茹報導】巴西淡水河谷正與一部分中外船東談判，賣掉其19艘40萬噸重噸的VLOC鐵礦船。在中國港口禁止該類大型船停靠的情況下，該公司積極爭取中國買家。

該公司商務發展部總監費里亞日前在北京接受採訪時說，公司正與不止一家中國船東談判，但是最終合同的簽訂需要花費些時間。他拒絕透露中國買家的名字，並稱他們之間簽署了機密性的協議。

總額達16億美元的12艘淡水河谷VLOC船，正在塔城重工船廠中建造。另外7艘同等規模的船舶，在韓國大宇船廠中建造。費里亞指出，19艘VLOC預計於2013年年底交付。他說，可能那個時候，船舶都找到買家。

川航開通溫哥華航線

【本報記者向芸成都二十二日電】今日，四川航空正式開通成都—瀋陽—溫哥華航線，成為繼北京、上海、廣州後內地第四條直飛溫哥華的航線，也是西部地區首條北美航線，將輻射西南雲南、貴州、四川、西北陝西、甘肅、新疆，以及東北黑龍江、吉林、遼寧等區域。川航溫哥華航線採用中遠程寬體客機空巴A330執行，每周二、五、日各一班，全程約14小時。據統計2011年，成都雙流機場旅客年吞吐量為2907萬人次，預計到2015年，旅客吞吐量將達到4500萬人次。

香港上市公司業績公布日期

6月25日	01315 允升國際 (未)
08239 明基控股 (未)	08132 鉅皓控股 (未)
01173 威高國際 (未)	6月26日
01868 真明麗 (未)	00406 有利集團 (未)
08009 麥控公司 (未)	00450 鴻興印刷 (未)
01048 新源控股 (未)	08317 財華社集團 (未)
00938 民生國際 (未)	00970 耀萊集團 (未)
01329 鉅大國際 (未)	00886 龍泰集團 (未)
00343 文化傳信 (未)	00499 華脈無線 (未)
00684 亞倫國際 (未)	01929 周大福 (未)
00423 經濟日報 (未)	01013 偉俊集團 (未)
00037 遠東酒店 (未)	00365 日東科技 (未)
08193 漢華專業服務 (未)	01386 盈進集團 (未)
08035 濱海投資 (未)	00022 茂盛控股 (未)
00899 亞洲資源 (未)	00294 長江製衣 (未)
00290 中國富強金融 (未)	00375 YGM貿易 (未)
01428 耀才證券 (未)	00627 佑威國際 (未)
00657 環科國際 (未)	00601 信智國際 (未)
00321 德永佳 (未)	00997 普匯中金 (未)
08085 中民安園 (未)	00485 升閣國際 (未)
00922 中福控股 (未)	

空中快線女機師：開飛機是樂事

本報記者 林靜文



▲林琳已有十年機師經驗 本報攝

她表示，飛行時數對於機師非常重要，儘管已在「空中快線」工作，但卻缺少必要的經驗，未能升上正機長。所以於當年受聘於厄日利亞一家石油公司，目的是儲飛行時數，建立不同的經驗，才能升上正機長。她於今年2月返回「空中快線」工作，她形容，回來的感覺，好像回娘家一樣。

分享見聞笑話

她說，在港澳直昇機航線上飛行，經常可以見到海豚出沒。曾有一名機師非常喜歡與乘客分享飛行見聞，她依葫蘆畫瓢，卻不小心與控制塔連線，談話內容被截聽，鬧出大笑話，從此以後都不敢做這事。

林琳認為，飛在天空的感覺好像所有事情在自己控制當中，但坐別人飛機的時候就會害怕，覺得如果是我在開飛機就好了。當拿着控制桿的時候，即使有亂流也不會害怕，因為知

道在發生什麼事情。

她謙虛地表示，剛升為機長，很多東西仍在學習當中。特別是這次回來，公司已經更換新型飛機，對此並不熟悉，有什麼不明白還是會問前輩。她的目標是做到在緊急的時候，能夠給予自己的同伴一定的安全感，臨危不亂。她希望未來能盡快熟悉新型機器的性能。

今年3月結婚的林琳，丈夫是美國人，早前在厄日利亞認識的，是一名直昇機工程師，兩人目前在澳門定居。她笑言，相信未來的小朋友都會對飛機感興趣，因為夫妻兩人都做這行。

在與林琳的談話中，感覺到她開朗的個性，不時哈哈大笑，談到新婚的時候，又滿臉的幸福。採訪結束後，林琳看着窗外即將起飛的直昇機，眼中滿是自豪和對這個事業的堅定。

風，就是那一刻，愛上了這個行業。

預科畢業後，於1999年9月進入「空中快線」。有別於其他女性愛美的心態，她放棄了負責登記和引領乘客登機的機場助理工作，選擇了成為一名地勤安全人員，負責為飛機加油，搬梯子、行李等粗重活。她回憶當年面試時候，面試官一度懷疑是她填錯了申請的職位，她是當時首個申請該職位的女性。

她解釋稱，以她的性格而言，對着機器比對着客人還開心。並指出，從小就比較粗魯，與女性天生愛美的形象不太相符，喜歡打球等一些動態的活動，與男性相處也非常融洽。儘管地勤安全人員每天面對很多粗重活，仍覺得非常開心。她說，那時即使戴着手套工作，依然滿手手汗。

在2002年，公司有一個本地直昇機機師飛行培訓計劃，她笑言，當時「膽粗粗」就報名，順利入選後，到澳洲進行為期9個月的培訓，獲得初級副機師證書，成為空中快線的一名直昇機機師。

但在2007年，她卻毅然辭職。

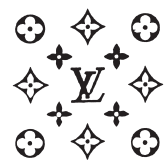
特稿

一般人眼中，機師以男性為主，但在「空中快線」直昇機有限公司中，卻埋藏了一位自信、擁有男孩性格的女機師林琳。再過2個月，她就要踏入33周歲了，今年，也是她成為直昇機機師的第10年。在剛入行的時候，她為自己訂立了一個目標，希望在10年內成為肩上有4橫的正機長，在今年，她的願望也已達成。她開心的說，「如無意外，希望可以飛到65歲，開飛機是一件很開心的事情。」

林琳說，並不作為一名女機長而自豪，感到自豪的是能在自己預期的10年內，達到成為正機長這個目標。她說，成為直昇機機師，是一個偶然的機會。在中五那年，香港航空青年團到學校招收團員。在該次行程中，參觀了飛行服務隊位於啟德的基地，當時剛好有一架黑鷹直昇機降落，儘管距離很遠，但依然感受到那陣旋

ACKNOWLEDGEMENT OF RIGHTS

美詩屋，acknowledges that Trade Marks shown below are well known trade marks of LOUIS VUITTON MALLETIER registered in Hong Kong for, inter alia, bags, cases, pouches and wallets and that no one may use these trademarks without the permission of LOUIS VUITTON.-



For enquiries please contact: Intellectual Property Department LVMH Fashion Group Pacific Limited Hong Kong +852-29686227

航運準班率降至63.7%

【實習記者王倩茹報導】集箱班輪航線交貨延時愈演愈烈，美國電子商務交易平台 INTRA 數據顯示，今年頭20周，僅有63.7%的貨物及時交付顧客手中，而2011年整年的準時交付率為65.9%，這意味著，今年的準班率將低於去年。

馬士基航運公司去年10月推出「天天馬士基」，提高準班率，客戶的運輸成本得到降低，最高可達70%。這種情況下，競爭對手紛紛將船舶集中在亞歐航線上，將競爭重心放在船舶裝載率上，而非準班率，致使全球航運準班率越來越糟糕。準班率在每條航線上是不同的。INTRA 數據顯示，今年頭20周，中國運往英國的準班率低於

40%，然而日本到英國的準班率則為80%。漢堡赫伯羅特公司指出，準班率非常重要，由於不可預見因素經常發生，比如糟糕的天氣和海盜的威脅，使得準班率受到影響。Sealntel 的費臣表示，在排名前20名集裝箱航商中，只有馬士基和漢堡南方在準班率方面做得很好。BIMCO 的薩德表示，一些航商做出巨大努力做到準時，一些航商幾乎不關心。

馬士基航運公司預計今年第三季度國際貿易會呈現季節性增長。自6月15日起在亞歐航線上徵收旺季附加費，船舶使用率較為理想。

馬士基相關人士認為，目前市場走勢穩健，能夠支撐運費的增長。「今年我們的工作重點是要將運費恢復到合理的、可持續的水平。為實現這一目標，AE9航線會減少部分航次，以確保運力與需求保持一致。」負責人有此表示。

出讓

讓有意者請與余先生聯絡。電話：29672638