

倫敦門戶港明年秋投產

年吞吐量350萬箱 首期落成三個泊位

逾半個世紀以來倫敦最大型基建項目——倫敦門戶港（London Gateway），將預期在2013年第四季落成投產。港口行政總裁Simon Moore在亞洲巡迴訪問香港首站接受訪問時明確表示，這個年設計吞吐量350萬箱的港口，發展計劃與工程進度正按計劃進行中。首期碼頭3個泊位落成運作，將是2014年倫敦奧運會物資進出的最佳裝卸目的港。

本報記者 陸元華

現年49歲的Simon Moore是一位了解香港的老香港，在港生活了三分之一時間，與航海生涯有不解之緣。「倫敦門戶港」所處泰晤士河下游位置，19世紀至20世紀二十年代曾經是倫敦國際航運中心無數散貨港的集散地和交易點，但隨著歲月的流逝和經濟環境轉型變化，碼頭海貿活動早已搬到英國東岸的費里斯托、修咸頓港一帶，以致倫敦港逐漸銷聲匿跡，而該港只是在原基礎上的恢復和重振其聲譽，但內容及內涵卻截然不同，今昔不能相比。

碼頭鐵路物流園三部分組成

他表示，「倫敦門戶港」整個基建項目由港口、鐵路專線和物流園三大部分組成，總投資15億英鎊，投資模式是民間資金，政府政策支持，投資方是中東迪拜港口世界（DPW）。選址在距倫敦市中心25公里以東泰晤士河下游北岸靠近出海口，工程總面積94萬平方米，平整土地佔12.1萬平方米。整個港口基建分3期，首期年設計吞吐量160萬箱，由3個泊位組成。可僱用3.6萬人員。定位是全球超大型貨櫃船自由進出。

目前，工程正按部就班進行中，一切都在可控制及預期進度範圍，首個泊位已完成施工量95%，第二個泊位已完成60%，第三個泊位完成40%。而首個泊位的後動用地亦完成75%，按時間進度表計劃，今年12月份向廠家預訂首批岸吊將到位，明年年初可調試運作。

曾經在船上當個甲板生，並在韓國、印尼和羅馬尼亞做過碼頭裝卸作業事務的Simon Moore稱，倫敦門戶港將是歐洲當今最先進靠泊超大型貨櫃船的深水港，以掛靠接待至少萬箱配載的超大型貨櫃船為主，為了解決大船進港的問題，英國政府在該港至出海段的泰晤士河下游長達100公里的航道進行大規模疏浚工程，達到水深17米，加上潮汐漲退水位高低的6



▲「倫敦門戶港」清理場地時，符合環保需要，移走了35萬隻候鳥。這是港口投產後全貌

米，可以在漲潮高峰達到水深23米，完全可滿足萬箱乃至1.8萬箱貨櫃船自由進出港口的需要。

Simon Moore講到興奮時還言猶未盡，指出除了先進港口，業主方的迪拜港口世界還在碼頭後方發展一個全歐洲最大規模，由最新營運模式組成的物流園，佔地一千萬平方呎，面積相等於倫敦金融城大小的2倍，可以滿足商業批發、配送加工、併裝重新整合的物流工程的需求，大小公司進駐園內，接受保税監管模式處理貨物。這種港口、鐵路和物流園的三結合，並以高效現代化的經營管理，即使在今天的歐洲，也是不多見的，亦是新建港口的優勢。

港口輻射服務1500萬人

談到為什麼非要選擇倫敦門戶港和市場定價與服務的問題。Simon Moore以一張倫敦大都會地圖來作介紹。他表示，倫敦門戶港所處位置，輻射服務範圍在80至100公里，裡面包括九個市及郡，涉及人口至1500萬人，是目前英國最富裕的地區和城市群體，人均年收入在17000至22000鎊，年消費所產生的貨櫃每年至少在200萬箱，而且潛力市場很深厚。因此，消費市場和消費經濟已決定了港口的應有作為和貢獻。

另外，英國九成貨物，海貿貨量佔其九成，。消費市場物品以進口為主，七成總量是以海上航線方式來完成，來自亞洲地區，特別是中國貨物又佔進口量

的九成。因此，這是它們選擇亞洲巡迴訪問首站在香港的原因。另外，倫敦門戶港無論在距離，地點是最接近倫敦市，比費里斯托港百公里距離相比，有明顯優勢。加上碼頭裝卸作業使用最先進及高效的裝卸設備，研究顯示，未來的工作效率與英國現有港口同單位相比，將提高4成，每標箱可節省100美元，對貨主可大大節省成本開支，運送交收有保證，是值得認真考慮點。

先向貨主介紹情況

對於今次訪問，他表示今次巡迴訪問在市場定位，對象是非常有針對性，會與船東、貨主和碼頭同業先後接觸。但首先接觸的是貨主，它們採取的是「逆向策略」，首先通過展演、圖表和發展規劃向貨主介紹，解釋使用倫敦門戶港的必要性和重要，曉之以利和服務。他指出，「不能強迫貨主做事，但透過一系列講情的道理，令貨主明白箇中原因」，因此產生一種動力，向航商、船公司提出他們的想法和新要求，從中改變航商開辦該港航線的可能。

Simou Moore多次重複該港推銷是一次機遇和基本商業訴求，對傳媒查詢，迴避會否在碼頭收費和其他優惠來爭客。他強調，該港一定不會虧礙船公司在市場攞貨，但在作出比較說明後，預留空間由航商作出考慮。

亞洲港口發展模式值得英國借鑒



特寫

一頭銀髮的Simon Moore作為公司的行政總裁，上週率領代表團參加由一家英國展覽公司舉辦香港海事供應鏈展覽會，來港推銷倫敦門戶港，作為明年第四季投產營業的重要準備。

談吐溫文、彬彬有禮的Simon Moore在自我介紹，說出一段原來他年輕時曾經是香港人的經歷。「我的養父1958年已經在太古船塢和輪船上工作，因此，童年時候，我經常有機會在船廠、貨輪上出入、觀光，耳濡目染，很早期已經對海運有一定認識和喜愛」。

Simon Moore是在1963年19歲那一年，離開香港。他還記得離港時是搭乘鐵行輪船的客輪離開。問到他對香港有什麼回憶？他說最深刻的是作為白種人的他和一位中國、夏威夷裔混血的弟弟的關係，「幾乎每次與弟弟逛街，無論去到何處，都無人相信他們兄弟之間的關係，以致要花一番唇舌解釋，始能令人明白。」他說很高興在三十年後的今天，返回香港。

香港變化太大，令人有點眼花繚亂，過去曾經留下足跡的地方，例如太古船塢，連影子都沒有了，但他還記得鯽魚涌的太古水塘舊址。

Simon Moore長期在港口碼頭打滾，曾代表迪拜港口世界（DPW）於2003年，參與收購CSX鐵行港口工作。之前在羅馬尼亞著名港口城市康斯坦丁港和印尼雅加達貨櫃碼頭私有化的商業運作中，作出自己的貢獻。談到倫敦發展現代化港口，他表示英國基建工程在推動過程中，困難很多，其中一點是思維與意識相當保守，進程緩慢，基本原因是背後的企業文化的頗大差異，這對於他長期在發展中國家尤其是東南亞地區工作的雷厲風行的作風，文化有根本上的區分，一度因推行工作進度太慢，而情緒低落。言下之意，經營港口始終離不開亞洲的模式。

他認為，英國的這種根深蒂固的文化很難改變，但他的工作崗位、職責使命不能拖拉、緩慢，惟有加倍努力，以團隊的精神、力量推動向前。他還笑說，站在「下坡」的扶手電梯上，只有加倍努力，否則，會被電梯「絆倒」。

【本報記者陸元華】

曼谷機場超負荷營運增危機

【實習記者王錦輝報道】曼谷蘇凡納布國際機場吞吐量達到飽和，正面臨管理經營危機，遠超機場負載能力的乘客數量引發的擁擠，對泰國的旅遊市場形象造成了負面影響。泰國航空業預期今年的客流量為5100萬人次，超過了該機場4500萬人次的承載量，這使機場的長期性過度擁擠問題很難緩解。

機場規定乘客須在起飛前三小時到達機場，這比大部分機場提早一小時。在過去，移民局將「排長隊」現象歸咎於機場缺乏工作人員，但機場移民組的工作人員表示，「機場的建設限制了空間，這造成了沒有足夠的地方給乘客進行安檢」，因此主要原因是空間不足。此外，旅客對為外籍人士設置的經常處於關閉狀態的服務台表示不滿。一些人反映，兩個位的服務台經常只有一個機場人員提供服務。

六年前，投資近40億美元建成的曼谷蘇凡納布

國際機場正式運營。距泰國首都以東25公里、佔地3200公頃的蘇凡納布機場擁有當時亞洲最大的雙跑道，被譽為建設在「黃金大地」上能與香港、新加坡和吉隆坡媲美世界一流機場。

但目前，機場的管理危機正在升級，泰國政府正計劃將廉價航班轉移至國內的廊曼機場。泰國東方航空創始人烏多姆對泰國交通運輸部長乍路普這一計劃表示不滿和擔憂，「我們從不反對搬遷，但我們要求政府對此深思熟慮。」他稱，「如果廊曼機場將毫無爭議的成為泰國第二大機場，那我們將接受這個決定，但如今關於廊曼機場的未來言之尚早。」

泰國旅遊局預計今年將有2060萬遊客造訪泰國，比2011上升7%。由蘇凡納布國際機場運營的廉價航空包括泰國亞洲航空公司、泰國飛鳥航空公司和泰國東方航空公司。



◀ TNT 香港增設2輛電動速遞車

【實習記者王錦輝報道】受小型船舶費率上漲的推動，波羅的海乾散貨綜合運費指數(BDI)上周五上升8點或0.92%至874點，其中包含海岬型、靈便型、超靈便型、巴拿馬型乾散貨運輸的日均租金772美元。靈便型和超靈便型的日均租金分別回升至7691美元和9946美元。另外，海岬型指數下降0.61%至1466點，日均租金下降至5392美元，降幅超過80%。

今年，BDI指數總體下降近50%，這個指數將運輸鐵礦石、水泥、糧食、煤炭和化肥等產品的運輸成本計算在內。挪威platou船舶經紀公司分析員卡普爾稱，澳洲主要鐵礦石出口港黑德蘭港，由於受熱帶氣旋影響而被迫停運，這將會對航運業產生負面影響。

UPS收購TNT價格成焦點

【實習記者高歌報道】美國聯合包裹服務公司（UPS）日前在總部孟菲斯表示，收購荷蘭TNT快遞的計劃已取得最新進展，並計劃在5月12日之前得到荷蘭監管機構的許可，發布正式收購要約。但就目前而言，收購價格仍是雙方談判的焦點。

UPS稱雙方的談判是「建設性的」。因TNT公司的業績不佳，目前並沒有其他競購者出現。兩名消息人士透露雙方正在努力達成最後的價格協議。UPS上月提出了每股9歐元，總計49億歐元的收購價格，但被TNT拒絕。消息人士同時表示雙方均希望在本周達成共識。「過長時間的拖延很可能致使UPS失去耐心。」

預料每股價格略高於9歐元

在TNT上月拒絕UPS的出價之後，雙方的談判還涉及了TNT總部選址、就業、養老津貼等社會議題。但這些問題已得到解決。一位消息人士稱：「價

格才是目前最關鍵的問題。」

「TNT的業績也是一大問題。」另一位較為熟悉UPS內部情況的消息人士補充說，由於TNT虧損情況比想像的嚴重，UPS也沒有遇到其他競爭對手或監管機構阻擾，最終的報價應該不會比現有的每股9歐元高出很多。

消息人士還表示，根據這類併購的慣例，UPS可能會在董事會的建議下，象徵性地提出較高的報價。一些TNT的持股人仍寄希望於美國聯邦快遞提出更高的收購價格，但內部人士否認了這種可能性。

TNT快遞在全球擁有83000名員工，其中3000名在荷蘭。目前公司面臨養老金債務問題。為了應對縮水的業務量和節省開支，TNT正在實施一項花費不菲的改組項目。

上述的消息人士還透露，TNT的持股方PostNL由於和TNT共享一個退休基金，目前也遇到債務危機。他們希望利用這次收購中的獲利來償還債務。



2月港機場貨運增18%

機場局昨日公布，香港國際機場（圖）三項交通流量在2月份均錄得增長，其中貨運量漲幅顯著，較同期上升18.6%，達28.7萬噸；月內客運量達400萬人次，飛機起降量為26600架次，分別同比上升2%及9.3%。

行政總裁許漢忠表示，貨運量錄得增長的部分原因是2011年的農曆春節在2月份，今年則在1月份，因而令對比基數較低。他指出，撇除假期因素的影響，將1月份及2月份的數字合併分析會是較可取的指標。

統計顯示，今年頭兩個月，機場的客運量合計900萬人次，飛機起降量為55600架次，分別同比上升7.5%及7.4%；而同期的貨運量則為56.2萬噸，同比下跌2.3%。

機場局分析，今年首兩個月合計客運量增長，主要受訪港旅客帶動，期內訪港旅客量較去年同期增加8.5%，其中以來往內地及東南亞的客運量表現尤為理想；同期合計貨運量下跌，則主要由於出口貨運量同比下跌7%所致。

他還表示，客運量及飛機起降量的穩步上升趨勢持續，貨運量跌幅也見回穩。鑒於最近歐洲、美國及內地呈現更多令人鼓舞的經濟信號，相信整體上升趨勢將得以繼續。他還透露，根據即將推行的夏季營運計劃，香港國際機場的跑道容量將增至每小時63架次，航空公司也計劃將航班班次在去年夏季基礎上增加4.7%，使機場每日定期航班數目增至近1000班。

香港上市公司業績公布日期

3月19日			00012 恒基地產 (未)
00161 深圳中航 (未)	00817 方興地產 (未)	00950 李氏大藥廠 (未)	00617 百利保控股 (未)
01638 佳兆業集團 (未)	00617 百利保控股 (未)	00355 世紀城市 (未)	02342 京信通信 (未)
03777 中國光纖 (未)	00617 百利保控股 (未)	00511 電視廣播 (未)	00980 聯華超市 (未)
01878 南戈壁 (未)	00355 世紀城市 (未)	00212 南洋集團 (未)	01052 越秀交通 (未)
01882 海天國際 (未)	02342 京信通信 (未)	00325 創生控股 (未)	00440 大新金融 (未)
08217 長安民生物流 (未)	00511 電視廣播 (未)	02356 大新銀行 (未)	00809 大成生化 (未)
02355 實業集團 (未)	00980 聯華超市 (未)	00047 合興集團 (未)	00291 華豐創業 (未)
00829 神冠控股 (未)	00212 南洋集團 (未)	00538 味千中國 (未)	01863 思嘉集團 (未)
00270 粵海投資 (未)	01052 越秀交通 (未)	00764 永恒策略 (未)	01026 科諾威德 (未)
00422 越南製造 (未)	00325 創生控股 (未)	01368 特步國際 (未)	00709 仕丹奴國際 (未)
01146 中國服飾 (未)	00440 大新金融 (未)	00735 中電新能源 (未)	00903 冠捷科技 (未)
02678 天虹紡織 (未)	02356 大新銀行 (未)	03883 中國美國 (未)	00588 北京北辰 (未)
00460 四環藥業 (未)	00809 大成生化 (未)	00397 中國保綠資產 (未)	08090 中國融保金融 (未)
03618 重慶行 (未)	00047 合興集團 (未)	08048 志瀾科技 (未)	08063 順施金網 (未)
02133 中國多金屬 (未)	00291 華豐創業 (未)	08192 環球能源資源 (未)	08082 仁智國際 (季)
08031 易通訊集團 (未)	00538 味千中國 (未)	01063 新確科技 (未)	3月22日
00887 英皇鐘錶 (未)	01863 思嘉集團 (未)	00165 光大控股 (未)	00175 吉利汽車 (未)
00003 中華煤氣 (未)	00171 鎮建國際 (未)	00901 萊福資本 (未)	01628 萬洲地產 (未)
00893 中國鐵道 (未)	00764 永恒策略 (未)	08163 萬德資源 (未)	01938 珠江鋼管 (未)
01096 動感國際 (未)	01206 科諾威德 (未)	01938 中國聯通 (未)	00669 創科實業 (未)
03899 中集安瑞科 (未)	01368 特步國際 (未)	02789 達大中國 (未)	00517 中遠國際 (未)
00069 香格里拉 (未)	00709 仕丹奴國際 (未)	08117 中國基礎資源 (未)	00181 閩港控股 (未)
00836 華資電力 (未)	00735 中電新能源 (未)	00821 匯盈控股 (未)	00856 偉仕控股 (未)
00966 中國太平 (未)	00903 冠捷科技 (未)	00947 騰比發展 (未)	08271 環球數碼創意 (未)
00853 微创醫療 (未)	03883 中國美國 (未)	01238 寶龍地產 (未)	08249 屹東電子 (未)
02868 首創置業 (未)	00588 北京北辰 (未)	00046 科聯系統 (未)	00102 凱升控股 (未)
01000 北青傳媒 (未)	00397 中國保綠資產 (未)	00494 利豐 (未)	01203 廣南集團 (未)
00210 達美臣國際 (未)	08090 中國融保金融 (未)	01073 嘉華國際 (未)	01135 亞洲衛星 (未)
3月20日			
00196 安華集團 (未)	08048 志瀾科技 (未)	00175 吉利汽車 (未)	00901 萊福資本 (未)
01101 煜盛重工 (未)	08063 順施金網 (未)	01628 萬洲地產 (未)	08163 萬德資源 (未)
00215 和電香港 (未)	08192 環球能源資源 (未)	01938 中國聯通 (未)	00669 創科實業 (未)
00477 奧普集團 (未)	08082 仁智國際 (季)	02789 達大中國 (未)	00517 中遠國際 (未)
00071 美麗華酒店 (未)	01063 新確科技 (未)	08117 中國基礎資源 (未)	00181 閩港控股 (未)
00050 香港小輪 (未)	3月22日	00821 匯盈控股 (未)	00856 偉仕控股 (未)
02777 富力地產 (未)	00165 光大控股 (未)	00947 騰比發展 (未)	08271 環球數碼創意 (未)
01011 泰凌藥業 (未)	00175 吉利汽車 (未)	01238 寶龍地產 (未)	08249 屹東電子 (未)
00808 泓富產業信託 (未)	00901 萊福資本 (未)	00046 科聯系統 (未)	00102 凱升控股 (未)
02010 瑞年國際 (未)	01628 萬洲地產 (未)	00494 利豐 (未)	01203 廣南集團 (未)
00902 華能國際 (未)	08163 萬德資源 (未)	01073 嘉華國際 (未)	01135 亞洲衛星 (未)
00531 順誠 (未)	01938 中國聯通 (未)	01136 合泥國際 (未)	00297 中文化肥 (未)
00958 華能新能源 (未)	00762 中國聯通 (未)	00281 川河集團 (未)	00573 稻香控股 (未)
00546 阜豐集團 (未)	00669 創科實業 (未)	00573 世紀金花 (未)	00103 首良寶佳 (未)
08155 南華置地 (未)	02789 達大中國 (未)	01187 珠江輪船 (未)	01090 大明國際 (未)
08005 裕興科技 (未)	00517 中遠國際 (未)	02038 富士康國際 (未)	01028 海國國際 (未)
08292 慧聰網 (未)	08117 中國基礎資源 (未)	01028 海國國際 (未)	00389 通天酒業 (未)
02722 重慶機電 (未)	00181 閩港控股 (未)	00310 嘉進投資 (未)	08296 中國生命集團 (未)
02369 中國無線 (未)	00821 匯盈控股 (未)	01065 天津創環 (未)	01087 泓濬科技 (未)
00576 浙江瀨杭甫 (未)	00856 偉仕控股 (未)	01087 泓濬科技 (未)	00733 合富輝煌 (未)
01881 富豪產業信託 (未)	00947 騰比發展 (未)	00200 農訊科技 (未)	08298 安捷利實業 (未)
03389 亨得利 (未)	08271 環球數碼創意 (未)	01823 華亞高速 (未)	01708 三寶科技 (未)
00929 國際精密 (未)	01238 寶龍地產 (未)	00573 世紀金花 (未)	00020 會德豐 (未)
01005 美力時集團 (未)	08249 屹東電子 (未)	00103 首良寶佳 (未)	00238 長興國際 (未)
01880 百麗國際 (未)	00046 科聯系統 (未)	01187 珠江輪船 (未)	00987 中國再生能源 (未)
01045 亞太衛星 (未)	00102 凱升控股 (未)	01090 大明國際 (未)	00190 香港建設 (未)
00078 富豪酒店 (未)	00494 利豐 (未)	02038 富士康國際 (未)	01988 民生銀行 (未)
02317 財丹國際 (未)	01203 廣南集團 (未)	01028 海國國際 (未)	08148 奧柏中國 (未)
02883 海油服務 (未)	00173 嘉華國際 (未)	00389 通天酒業 (未)	00004 九龍倉 (未)
01230 雅士利國際 (未)	01135 亞洲衛星 (未)	00573 稻香控股 (未)	00730 首良四方 (未)
01393 恒聯實業 (未)	01136 合泥國際 (未)	01062 世紀金花 (未)	00521 首良科技 (未)
00425 敏實集團 (未)	00297 中文化肥 (未)	00103 首良寶佳 (未)	00639 首鋼資源 (未)
00142 第一太平 (未)	00281 川河集團 (未)	01087 泓濬科技 (未)	00697 首良國際 (未)
01280 匯銀家電 (未)	00573 世紀金花 (未)	00733 合富輝煌 (未)	00312 歲寶百貨 (未)
00572 中國包裝 (未)	00103 首良寶佳 (未)	01708 三寶科技 (未)	01288 農業銀行 (未)
00990 榮暉國際 (未)	01187 珠江輪船 (未)	00020 會德豐 (未)	01333 中國忠旺 (未)
03889 大成糖業 (未)	01090 大明國際 (未)	00238 長興國際 (未)	00678 雲頂香港 (未)
01112 合生元 (未)	02038 富士康國際 (未)	00987 中國再生能源 (未)	00132 中國興業 (未)
03336 巨騰國際 (未)	01028 海國國際 (未)	00190 香港建設 (未)	03778 中國織材 (未)
02121 一化控股 (未)	00389 通天酒業 (未)	01988 民生銀行 (未)	01099 國華控股 (未)
00603 中油燃氣 (未)	00573 稻香控股 (未)	01708 三寶科技 (未)	01150 米蘭亞 (未)
00593 ALLIEDOVERSEA (未)	01062 世紀金花 (未)	00020 會德豐 (未)	08061 光亞 (未)
02098 卓爾發展 (未)	00103 首良寶佳 (未)	00238 長興國際 (未)	
00703 佳景集團 (未)	00521 首良科技 (未)	00639 首鋼資源 (未)	
02123 金盾控股 (未)	00697 首良國際 (未)	00312 歲寶百貨 (未)	
08210 龍傑智能卡 (未)	00312 歲寶百貨 (未)	01288 農業銀行 (未)	
08337 直通電訊 (未)	01288 農業銀行 (未)	01333 中國忠旺 (未)	
08247 中生北控 (未)	01333 中國忠旺 (未)	00678 雲頂香港 (未)	
08348 濱海泰達物流 (未)	00678 雲頂香港 (未)	00132 中國興業 (未)	
08205 交大慧谷 (未)	00132 中國興業 (未)	03778 中國織材 (未)	
00209 中國大亨飲品 (未)	03778 中國織材 (未)	01099 國華控股 (未)	
00728 中國電信 (未)	01099 國華控股 (未)	01150 米蘭亞 (未)	
06868 天福 (未)	01150 米蘭亞 (未)	08061 光亞 (未)	
00387 力豐集團 (未)	08061 光亞 (未)		
01555 M I 能源 (未)			
01025 物美商業 (未)			
3月21日			
01836 九興控股 (未)			
08033 愛達利網絡 (未)			
00322 康師傅控股 (未)			
02878 晶門科技 (未)			
08102 上海復旦 (未)			
00598 中國外運 (未)			
00456 新城市中國 (未)			
08095 北大青鳥 (未)			
00878 金朝陽集團 (未)			
03360 遠東宏信 (未)			
00272 瑞安房地產 (未)			
00097 恒基發展 (未)			