

白雲機場國際線將超 110 條

【本報記者方俊明廣州五日電】廣東省機場管理集團透露，正在醞釀成立專門機構來統籌白雲機場航空樞紐建設，爭取年內新增7條國際線，到今年年底總數可望突破110條。預計旅客量到2020年有望達8000萬，10年間超越香港機場。

廣東省機場集團在白雲機場啓動為期40天的「開放辦機場、服務大提升」活動，首次面向社會徵集改善和提升機場服務的意見和建議，拿出總金額10萬元來獎勵「金點子」建議者，以此促進白雲機場在已躋身「世界十佳服務機場」之後，今年再力爭進入Skytrax四星級機場行列。

探索空鐵空海聯運

省機場集團董事長呂業升表示，正在醞釀成立專門機構來統籌白雲機場航空樞紐建設，爭取年內新增7條國際線，到今年年底總數可望突破110條。預計旅客量到2020年有望達8000萬，10年間超越香港機場。

目前包括貨運航線在內，白雲機場至北美和歐洲的航線各達14條，至大洋洲的航線4條。而南航廣州至倫敦直航航線本月內開通，俄羅斯航空廣州至莫斯科等客運航線也在今年陸續開通，廣州至阿姆斯特丹、溫哥華航線則將加密。據悉，2010年底白雲機場國際航班密度由原來每周426班增至每周505班，增幅達18.5%，業內預計南航今年將國際航線業務佔比一舉提升至30%左右。

省機場集團透露，今年白雲機場爭取國際航線新增7條，總數可望突破110條，較2007年增長一倍。未來一段時間，還有望再開廣州至大洋洲和歐洲的國際航線。而南航也計劃運用第六航線推出中轉聯程產品，把以廣州為樞紐的國際航線網絡進一步連接到南美地區，促使白雲機場的國際航線網絡將更加密集和完善。

10年間客量望超香港

此外，隨着第三條跑道、二號航站樓等工程即將進入勘察施工階段，白雲機場擴容步伐加速。繼去年旅客量突破4500萬人次後，預計到2020年達到8000萬人次，白雲機場旅客吞吐量10年間可望超越香港機場，國際航空樞紐的作用將不斷提升，真正建成世界級航空樞紐。



▲白雲機場啓動「開放辦機場、服務大提升」活動 本報攝

聯邦快遞 24 貨機退役

下年度再停運 21 架以削減成本

由於美國經濟不景氣影響快遞貨運量，聯邦快遞公司在田納西州總部宣布，削減國內快遞業務運力，24架老式貨機退役，總成本達1.34億美元。

實習記者 陳小因

本此退役貨機為18架空巴310-320噴氣式飛機以及6架波音MD-10-10貨機。此外，公司上一季度停運5架噴氣式飛機，並計劃在2013財年再停運21架。聯邦快遞正試圖在國內快遞業務上削減成本。

位於巴爾提摩的Stifel Nicolaus證券分析師羅斯稱，聯邦快遞的貨運量在美國國內快遞市場面臨的挑戰最大，需要壓縮國內快遞網絡，將其調整為一種低運量但能長期持續的方式。

聯邦快遞行政總裁Bronczek表示，除了退役50多架貨機，該公司正在制定具體的運行和成本結構計劃，來進一步提高運送效率。預計秋季可以就這些計劃給出更多信息。

國內市場日貨量降4%

第三財季聯邦快遞國內市場的平均日貨運量降4%。上一財年公司利潤達到近十年來最高，但快遞業務的營業毛利仍然沒有恢復到經濟危機前的水平。

羅斯預計該公司美國國內運量在未來幾年內不會呈現增長。

美國商務部稱，美國工廠訂單四月份意外下跌，並已持續兩個月，這表明製造業正在減速發展。美國國內生產總值(GDP)首季增速為1.9%，低於此前預計的2.2%。

快遞業務在聯邦快遞公司中所佔份額最大，公司其他業務還包括地面包裹運輸以及「聯邦貨運」(FedEx Freight)。



▲受經濟疲軟下挫國內市場影響，聯邦快遞退役一批老舊飛機，縮小機隊規模，削減成本

此次停運的空巴和波音飛機均已停產，聯邦快遞表示，這些飛機大多數在退役前已經停止投入服務了。

羅斯表示，聯邦快遞正減小其貨機規模，顯然是一個積極的信號。根據公司年報，聯邦快遞在2012年2月份共有688架飛機，包括397架噴氣式飛機。

發出盈警。澳航行政總裁阿倫·喬伊斯表示公司過去幾周一直處於劣勢，迫使公司向投資者發出盈警。股東之一的ATI資產管理研究部主管David Liu表示，盈警令人失望，亦反映喬伊斯分拆公司的業務並不為市場所接受。

喬伊斯還表示：「國際及國內市場的惡化所帶來的影響直到最近幾周才開始顯現。從3月中旬以來，我們的經營情況出現了顯著的變化。」澳航預計，截至今年6月的下半年財年內，公司的虧損額達1.77億澳元，而該公司於上半年財年利潤為2.77億澳元。去年營業額利潤則達5.52億澳元。

根據克拉克森的數據，當前全球海岬型船的運力總額約為2.62億噸，若上述35艘VLOC全部投入運營，則將佔到現有海岬型船總運力的5.3%。考慮到淡水河谷既是貨主，同時又是船東，對其他航運公司將產生非常明顯的排擠作用，從而導致全球航運公司的運力結構面臨調整。

巴西鐵礦石在中國鐵礦石進口中的份額近幾年呈現不斷下降趨勢，由前幾年的27%逐漸下降到20%左右。而澳洲距離中國較近的海運距離優勢使其在與巴西鐵礦石競爭中逐漸佔據優勢，市場份額從33%上升到40%左右。這其中的一個重要原因就是因為國際海運市場的劇烈波動造成的，特別是海運價格越高，巴西鐵礦石的劣勢就會更加明顯。澳洲到中國，裝載鐵礦石的大型散貨船隻，往返兩地港口僅需要一個月左右時間，而巴西到中國則需要近三個月。

由於澳洲三大鐵礦石出口港到中國里程僅為巴西的1/3，約3600哩。第一，短距離運輸所產生的排放量有限，無法如長距離運輸一般凸顯出大型新環保設計船型的環保優勢，基本採用海岬型船。第二，從運輸成本的角度上考慮，短距離運輸也無法凸顯出大型船降低成本方面的優勢。而且除了中國之外，東南亞



▲泰航行政總裁披雅斯瓦斯旬(前)預測，公司今年將輕鬆實現盈利目標，他已於上月被公司以溝通問題為由解僱

被解僱總裁：泰航將「輕鬆」盈利60億泰銖

【實習記者陳小因報導】泰國國際航空公司行政總裁披雅斯瓦斯旬日前在曼谷接受彭博社採訪時稱，公司今年可以「輕鬆」實現60億泰銖(1.88億美元)的盈利目標。但他已被公司以存在溝通問題為由解僱。

披雅斯瓦斯旬表示，公司的客運量不斷上升，6月份的預訂客位量高於去年同期，燃油價格對沖為公司每月帶來800萬美元利潤，這方面結合起來，使公司今年能夠輕鬆實現盈利目標。他稱，公司5月份乘客上座率達72%，客運量比去年同期增長17%。預計6月份上座率可達75%。

他表示，客運量的增加得益於公司去年把歐洲運力轉向亞洲，此外，中程航班特別是飛往韓國和日本的航班業也推動了客運需求。

泰航還推出「微笑泰航」(Thai Smile unit)搶佔國內市場，該項目將於7月7日啓動泰國往返澳門的航班。此外，其還有往返甲米、素叻、清邁和布吉島的航班。「微笑泰航」機隊將擁有11架空巴A320型飛機，頭4架將於今年交付。

泰航代理總裁周察上月末稱公司今年可能達不到預期盈利目標，但披雅斯瓦斯旬仍堅持其預測。公司董事會稱由於與他之間存在溝通問題，已於上月終止與其近三年的合同。披雅斯瓦斯旬將於6月21日離開公司。

他稱，「我在泰航任職31個月，在這期間我採用了多種策略，像融資、增發股票、提供資金購買新飛機等等，如果我不能與人很好溝通，怎麼能推動這麼多措施呢？」

香港上市公司業績公布日期

日期	公司名稱	日期	公司名稱
6月6日	00823 領匯 (未)	08239 明基控股 (未)	6月26日
6月7日	01913 普拉達 (季)	00406 有利集團 (未)	6月27日
6月8日	00282 壹傳媒 (未)	00919 現代美容 (未)	6月29日
6月11日	08176 中國金豐 (未)	00055 中星集團 (未)	6月29日
6月12日	02288 承達國際 (未)	08017 百齡國際 (未)	8月7日
6月13日	08169 環康集團 (中)	00044 港機工程 (中)	8月8日
6月20日	08020 川盟金融 (未)	00293 國泰航空 (中)	8月10日
6月25日	00595 先思行 (未)	01972 太古地產 (中)	8月10日
		00019 太古A (中)	8月10日
		00087 太古B (中)	8月10日

澳航盈警 股價歷史新低

【實習記者周雅婷報導】澳洲航空昨日在悉尼發盈警表示，由於海外航線的虧損及燃油成本攀升等原因，預測公司自1995年上市以來，今年全年盈利可能首次出現高達91%的下滑。受此消息影響，澳航的股價在昨日悉尼市場的交易中跌至歷史新低。

截至悉尼時間昨日上午11時23分，澳航股價每股報1.20澳元，較前一交易日急跌15%，之後跌幅擴大，盤中最多跌逾19%，收市報1.155澳元，跌0.265

澳元或18.6%。但澳洲主要股指S&P/ASX 200指數於昨日上午的交易中卻上漲了1.4%。

澳航在盈警中表示，該公司原本預計今年的稅前盈利為5000萬澳元至1億澳元，但由於燃油成本大幅攀升7億澳元及海外航線虧損增長一倍，導致業績大幅下滑。此外，市場需求的疲軟也是造成澳航利潤大減的一大原因。公司將以3.8億澳元重組成本。

澳航宣布將其國際與本地業務分開的兩個星期後

超大貨輪經濟效益佔優勢

本報記者 陸元華

國際航運業近年來普遍有這種新認識：90年代的船用燃油開支，是公司操作部主管之事，二十一世紀的今天，已經上升至公司董事決策之事，顯示油價高低升跌，牽動航商的神經末梢，是關係企業表現好壞的一項重要決策。據英國巴克萊銀行和倫敦克拉克森海運諮詢機構共同對關係「航運經濟」的超大型礦砂船(VLOC)的研究，該型船日常三大開支中，燃油開支近年已佔總開支的73%，其餘兩項開支是：港口費佔12%；租船費佔15%。因此，燃油價格升跌是牽一髮而動全身，若能適度判斷和小心處理，直接關係到船公司運營的盈虧。

耗油量低海岬型30%

船舶大型化有明顯的規模效益，意味着競爭意識已經愈來愈深入船東的腦海裡。VLOC船以艙容量大、低耗能、規模經濟效益和單位成本平顯示其優勢，但航線太短一樣無法顯示自己的強項和專長。只有在長途運輸航線上，始發揮作用與優勢。巴克萊銀行近期就乾散貨船大型化船舶經濟做了一項調查分析，認為VLOC在巴西圖巴朗港口裝貨到中國青島卸貨的全航程中，每噸貨物耗油量低於海岬型船達30%。

該銀行香港亞洲海事分析員韋德威表示，VLOC日耗油量在103至111噸燃油，而載貨量16萬至17萬噸的海岬型船日耗油量是70噸。前者的運量超過後者一倍多，每噸貨物耗油量低於海岬型貨輪達30%。如果按當前的燃油水平計算，每艘VLOC每年可以節省燃油開支620萬美元。倘若這個評估數字準確，將會掀起新一輪的超大型船隻的訂購熱潮。

中國三大鐵礦石進口來源國分別是：澳洲、巴西和印度。從航運基本因素上分析，與澳洲和印度相比

，中國進口巴西鐵礦石最大的劣勢是運輸里程過長，巴西5個主要鐵礦石出口港到中國主要港口的平均航程超過11000哩。而澳洲三大鐵礦石出口港到中國航程僅為巴西的1/3，約3600哩。

為了與澳洲礦業公司力拓、必和必拓爭奪中國的鐵礦石市場份額，並為推行礦砂CIF鋪路，最終達到礦石的生產—運輸—銷售整個產業鏈的壟斷的戰略目的，巴西淡水河谷投資建立35艘40萬噸級的VLOC船隊，包括購買19艘，另再長租16艘，同時在馬來西亞建立分銷中心。

經濟效益方面，VLOC的經濟效益更高。從巴西至中國航線，一艘VLOC的年運輸能力相當於2.3倍的海岬型船年運力。同時，因為航次數的減少，航次相關的費用同時減少(如港口及運河費)，加上規模效益帶來的成本節約(如人工相關費用)，因此VLOC的運營成本將大幅低於海岬型船，VLOC的航運經濟效益毋庸置疑。

可控成本明顯降低

若採用海岬型船運輸，從巴西至中國要比西澳至中國運費貴163%。若巴西至中國通過VLOC運輸，一艘VLOC由巴西至中國航線的年運力與一艘海岬型船從西澳到中國的年運力基本相當，但由於VLOC的燃油經濟性更高，同時因為航次數少、使得航次相關的費用減少(如港口及運河費)以及因規模增長帶來的成本節約(如人工相關費用)，因此運營成本將大幅下降，從而使得VLOC的年運營成本較海岬型船從西澳至中國的年運營成本更低，若考慮VLOC船價因素，應基本相當，從而根本上消除了巴西在運輸費用上的劣勢。

巴西至中國兩種典型礦砂船主要參數比較

項目\船型	VLOC	海岬型貨輪
載重噸	40萬噸	17.6萬噸
單程運距	10627哩	10627哩
裝載率	96.25%	96.25%
載重量	38.5萬噸	16.94萬噸
航速	14.8節	14.8節
往返一次時間	68.84天	67.34天
營運天數	330天	330天
往返航次	4.79次	4.9次
年運量	184.5萬噸	83萬噸
運營總成本	4852萬美元	3615萬美元
噸成本	26.29美元	43.54美元
船價	1.4億美元	7000萬美元

許多國家對於鐵礦石的需求量並不很大，用海岬型船完全可以滿足。在該航線船舶大型化趨勢一般限定在25萬噸以內。

建分銷中心增競爭力

因此，目前淡水河谷採取的戰略是使用VLOC將鐵礦石從巴西運至亞洲的分銷中心，減少運輸成本，做到鐵礦石在分銷中心出售的時候，價格與澳洲礦相差無幾。之後，才採用海岬型船等更小型的船隻轉運到其他亞洲國家。由於馬來西亞在地理位置上比澳洲離亞洲更近，因此其分銷中心的建立，也必將更進一步提升巴西礦在亞洲市場上的競爭力。

海岬型船航速14.9節，粗略計算西澳至中國航程單次約15天，每年可往返約10次，年運輸能力達到176萬噸。目前，海岬型船從西澳到中國的租金水平約為7.6美元/噸，每年折舊費300萬美元。