

珠海航展下周開幕 波音預告重大協議

2012中國國際航空航天博覽會（珠海航展）將於11月13日至18日在珠海舉辦。屆時，波音、空巴兩大飛機製造巨頭將上演激烈的「爭霸賽」。波音昨日透露，本屆航展期間將與多家重要合作夥伴簽訂重大合作協議。

波音（中國）傳播事務部昨日接受內媒採訪時表示，與往屆航展只展出飛機模型不同的是，此次航展期間，波音將展出一輛蘭博基尼新一代旗艦超級跑車Aventador助陣。公司負責人解釋，跑車與787夢幻機可謂「複合材料至親」，兩者均大幅度採用了碳纖維複合材料，以獲得更高的性能和更低的燃油消耗。除了超級跑車外，波音777-300ER、787-8、747-8F飛機模型，737-8MAX模型也將首次亮相本屆航展。

據了解，波音和空巴分別代表了未來航空市場兩種不同的發展方向。「波音」認為，未來的航空市場需要一種載客量不太多，但是航程足夠遠的飛機，為此設計了787「夢幻機」。空巴則認為，未來航空市場將需要更大型的飛機在樞紐間飛行，這樣可以節約班次，利於節能減排。

空巴中國公司昨日表示，珠海航展上，空巴將突出展示21世紀旗艦產品空巴A380及首次在中國展出的新型發動機的A320neo系列飛機模型。截至目前，共有20家客戶訂購了257架A380飛機。

此外，空巴A320neo將於2015年投入營運。由於該型機能降低油耗15%，自2010年年底推出以來，A320neo確認訂單已經將近1500架，成為史上銷售增長最快的機型。

珠海航展有限公司副總經理楊賢鋼日前在港介紹，參展本屆珠海航展的國家和地區達39個，近650家中外航空航天廠商參展，其中240家為外國企業。期間將召開高峰論壇及簽約儀式等活動近60場，預計總簽約金額將超越上屆的92億美元。

歐航季度稅前利潤或增52%

【實習記者盧穗茵報道】歐洲宇航防務集團（EADS、簡稱歐航集團）明日將公布第三季度業績。據彭博社分析師預測，受惠於其子公司空巴的飛機交付速度加快，集團第三季業績理想，息稅前利潤可能上升52%至4.9億歐元（約合6.27億美元）。

空巴計劃今年內交付580架飛機，較去年的交付量530架有所增長，其中還包括30架A380雙層飛機。有分析師稱，空巴已接近到達其交付頂峰。

興業銀行分析師Zafar Khan表示，「考慮到EADS嘗試與BAE合併但失敗了，投資者會擔憂其管理層對民航領域的專注度。」他認為，集團管理層應強調其對民航業務的增長潛力有足夠信心，要讓外界看到其飛機製造業務依然在正軌內。

EADS首席行政官Tom Enders自提出與BAE合併以來，一直盡力博取投資者及管理層的支持。雖然合併案失敗導致集團股價當日急跌10%及引起一定的經濟損失，但由於事先在董事會內獲得了股東協議書的保護，Enders並不需要為此負責任，但BAE大股東Invesco公司卻要求其董事長Dick Olver及負責合併案的獨立董事Peter Mason引咎辭職。

甘肅推2126億高速公路項目

【本報記者柴小娜、實習記者張明芳蘭州七日電】甘肅省交通廳副廳長王繁已表示，甘肅省交通廳將推出十大高速公路重點項目，投資總額2126億元，總里程2009公里，吸引民間資本投入交通基礎設施建設領域。

王繁已介紹，為鼓勵和引導民間資本投資交通運輸領域，甘肅將全面開放交通基礎設施項目，通過BOT、BT等模式進行招商引資，加快重點項目建設。

此外，在繼續做好交通運輸政府融資工作的基礎上，充分發揮甘肅公航旅集團市場融資功能，支持地方政府搭建交通融資平台。據了解，甘肅省今年交通運輸融資將達到250億元，比2011年增長25%。

甘肅省交通運輸廳搭建了資金監管公共平台，對所有項目資金進行實時追蹤，防止違規使用建設資金，確保項目資金的安全合理使用。

「十二五」期間，甘肅省交通運輸廳擬調整交通規劃投資規模預計2482億元，是「十一五」期的3倍。2012年計劃完成交通固定資產投資357億元，比2011年增長30%。



簡訊

招商局與北京市全面合作

內地國資委網站披露，招商局國際（00144）母公司招商局集團，正式與北京市政府簽署全面合作協議，雙方合作範圍將覆蓋金融服務創新、園區與房地產開發及交通物流服務等領域，並且涉及多個重點項目。

UK保賠協會加保費7.5%

航運業保險商UK保賠協會（UK P&I Club）在年度股東會議上達成決議，宣布將於2013年把保費提高7.5%，而國際保賠集團2013保險年度再保險費的增長則將在明年年初確定。

聲明稱：「在航運衰退但索賠不減的環境下，協會應使保費與索賠現況相符，此次保費增長是為應對潛在的索賠增長和可以預見的未來索賠頻率反彈。」協會主席卡洛西斯指出，7.5%的保費增長反映了董事會保證協會承保平衡的決心。

協會同時宣布，考慮到船東會員目前面臨的巨大挑戰，將在2011保險年度保費上給予2.5%的折扣，使船東對今年12月份到期的2011年的最後一批保費擁有10%的折扣。

星光船務有限公司

M.V. “New Sun” 新太陽輪
M.V. “Star Light No.1” 星光一號輪

香港——澳門

每日定期快捷往來貨櫃服務
香港—澳門—珠海海陸聯運

本港代理：澳港貨櫃碼頭有限公司
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.

干諾道西8-14號嘉安大廈3字樓A室 電話：25455393
香港收貨站地址：海事處昂船洲公眾貨物起卸區新界美滙碼頭16號
電話：24974878 24974382 傳真：24330154

澳門代理：澳港貨櫃碼頭聯合有限公司
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.

澳門內港五號A碼頭 電話：2856 5771

內地航運業今年加薪8.3%

行業低迷持續 明年幅度料更低

由上海航運交易所主辦的《航運物流業薪酬調研報告（2012）》今日出爐，共有87家內地航運物流企業參與調查。報告顯示，今年航運物流業受經濟不景氣影響較大，加薪幅度平均值為8.3%，低於去年11%的平均值，且遠低於其他主要行業。報告還預計，明年加薪幅度將進一步繼續下滑至7.5%。

【本報記者楊楠上海七日電】

上海航交所副總裁王東江介紹，調研工作於10月下旬完成，這是上海航運交易所連續第八年開展航運物流業薪酬調研工作。參與調研的87家航企中，包括24家歐美企業、23家日港台資企業、24家國有企業和16家民營企業。此次調研主要由上海航運交易所主辦、中華航運物流人才網承辦、中智薪酬提供技術支持。

報告顯示，今年行業內的國有企業調薪幅度高於歐美、日韓、民營企業，達到11.8%，而民營企業為9.8%，歐美及日資企業則分別為8%和7%。另據預測，明年國有航運物流企業調薪幅度將繼續高於其他類型企業。

多選擇國企放棄外企

業內人士認為，在經濟不景氣情況下，國企相對穩定，這也是近期應聘者選擇國企而放棄歐美企業的原因。此外，航運業人才青黃不接，主因也是盈利能力不足導致公司無力調整薪酬，無法吸引新人入行。目前，行業低迷、薪酬水平與人才短缺已形成惡性循環。

中華航運物流人才網市場部經理咎杰表示，今年內地經濟不容樂觀，尤其是8月份至今，讓眾多企業感受到「陣陣寒意」。在航運業不景氣的大背景下，中國航運物流企業也開始「開源節流」，通過控制成本來度過航運「寒冬」，薪資調整也成為企業控制成本的手段之一。

報告公布了200多個航運物流企業常見崗位薪酬數據和應屆生薪酬數據情況、企業今年調薪幅度、明年調薪幅度的預計，涉及休假、績效等企業人力資本策略，以及離職率、人工成本。以航運企業管理層的年總收入為例：「經理助理」年總收入平均值近4萬元（人民幣，下同），低位是2.6萬元，高位是6.1萬元，兩者相差2.35倍。

中層管理者以「人力資源經理」為例，年現金總收入平均值接近21萬元，低位是11萬元，高位是32萬元，兩者相差2.85倍；最高管理者年收入差異更為明顯，低位是35萬元，高位是147萬元，兩者相差4.2倍。

行業缺乏市場競爭力

缺乏市場競爭力，這也是航運物流業在招聘應屆生時面臨的一個尷尬局面。報告還指出，今年航運物流業應屆大學本科畢業生的起薪停滯不前，與去年持平，各類型企業的應屆生起薪差異亦不大。其中，歐美企業月薪低位為2625元、高位為3225元；日資企業為2825元和3450元；國有企業為2600元和3100元；民營企業為2550元和3250元，表明物流航運企業因規模和效益不同，同一崗位薪酬差異亦較大。

嘉宏國際貨代公司負責人對2474元的大專生起薪表示認同，他說，「這和我們給出的薪資基本持平

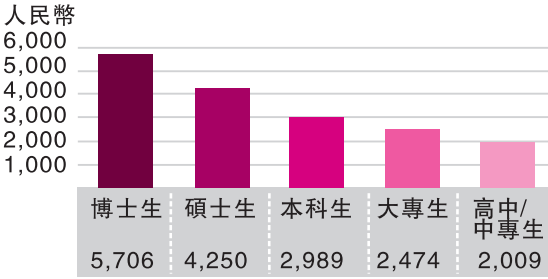


◀內地航運企業不景氣嚴重影響員工薪酬



▲今年航運業本科畢業生起薪點低於其他行業

2012年航業應屆畢業生起薪點



，但低於其他行業的起薪。此外，今年公司招聘主要是以大專生為主，船公司的招聘中可能本科生較多。」

報告亦顯示，2012年度中貨代企業的調薪幅度相對較高，為9.5%，高於航運物流業8%、船公司7%、第三方物流8.3%的調幅。

嘉宏負責人表示，小型貨代企業受其經濟低迷、外貿下滑影響較大，但大中型貨代企業的業務有其自己的貨源，影響不大，明年薪酬調整和招聘計劃相對穩定。他表示，公司明年招聘計劃還將繼續，加薪一般還將會維持在5%至8%內。

乾散貨船運價料明年復蘇

【實習記者郭玉可報道】今年至今，乾散貨新船交付與舊船拆解量一直處於高位，航運業分析員預測，2013年乾散貨運輸需求將增長5%至6%，而運力供應增幅將為4%至5%，這會是自2008年以來，需求增速首次超過了供給的增速，市場運價將因船舶短缺的情況增加而獲益。

投行Jefferies分析師Doug Mavrinc預計，2013年海岬型散貨船平均運價將由目前的每日8000美元提升至每日1.9萬美元；明年巴拿馬型平均運價為每日1.4萬美元，而今年為每日5750美元；超靈便型散貨船2013年平均運價也將為每日1.4萬美元，今年為每日8500美元。

今年，乾散貨新船交付量屢創新高，已超過去年全年總和。為緩解市場供過於求壓力，需要更快地拆解老舊船隻。船舶經紀公司Intermodal報告顯示，今年截至目前，乾散貨船交付量已超過1000艘，載重量達8500萬噸。同時，波羅的海航運理事會（BIMCO）調查顯示，有375艘老舊船隻被拆解，達2500萬載重噸，相信還會繼續增加。



◀今年舊船拆解量明顯比去年多

彭博社

▼乾散貨船訂單近期呈現復蘇跡象

。數據顯示，曾於多個月出現船隻交付量超過1000萬載重噸和拆船量超過300萬載重噸的情況。業內人士透露，每月交付量和拆解量分別超過1000萬載重噸和300萬載重噸是一個較高水平。

被「訂單荒」折磨已久的乾散貨造船市場終於迎來「小陽春」。據內地媒體報道，隨着年末臨近，一些有實力的新船買家紛紛摩拳擦掌，開始出擊新造船市場。

中國新造船價格指數有限公司一位高級經理表示，「此前談判的造船訂單不少，只是尚未向市場披露。」近期乾散貨造船業影響較大的幾筆訂單包括揚帆集團和法國船東簽訂的4艘3.9萬載重噸的靈便型散貨船、外高橋造船和挪威船東簽訂的「2+3」艘8.2萬噸級散貨船，以及金陵重工簽訂的5+7艘散貨船訂單。該經理進一步認為，年關臨近，造船市場正在經歷一輪訂單回暖，預計近幾個月一批有實力的船東還會陸續下單。

中國新造船價格指數（CNPI）也體現了造船市場的供需爭持局面。最新一期CNPI報861點，僅比上期微跌0.2%；乾散貨船綜合指數（CNDPI）報843點，比上期微跌0.1%，其中部分船型指數持平甚至微幅上升；油輪綜合指數更是連續三期或45天保持持平。上海國際航運研究中心專委會委員劉異良指出，「新造船具有明顯的遠期商品交易特徵，價格走勢反映了市場對未來兩年的看法。」他認為，現階段造船市場需求仍然存在，所謂「供給過剩」實際上是「結構性噸位過剩」。他續指，此前曝出的多家船東棄單現象，反映「弱者割肉、強者入市」是行業拐點出現時共有的現象，應該引起業界關注。

劉異良表示，「有行業周期經驗的船東和金融機構已在入市抄底，或積極摸索入市路線，造船訂單需求疲軟很大程度是因為融資條件太差。」他又指，目前金融機構盲目抵制為航運業融資甚至「談船色變」並不理智。

訂單回暖 價格趨穩