



▲光匯石油第一艘超大型油輪「光匯 Glory」號

## 光匯首建超大油輪命名

光匯石油（00933）日前在韓國現代重工集團群山船廠為集團第一艘超大型油輪（VLCC）舉行命名儀式。集團主席兼行政總裁薛光林和來自中國內地、香港、新加坡等國家和地區的貴賓出席了儀式。

「光匯 Glory」號載重量為 31.8 萬噸，計劃於今年 7 月首航前往新加坡。集團計劃建造 5 艘超大型油輪，其餘 4 艘油輪正按計劃全力建設中，將於 2013 年上半年建造完成及交付。屆時，集團將擁有一支規模龐大的油輪船隊，總載重量超過 200 萬噸。預計船隊每年將運輸約 2000 萬噸石油。

集團主席兼行政總裁薛光林表示，集團第一艘超大型油輪的交付，是光匯石油在油輪運輸業務的里程碑。「光匯 Glory」號及其餘 4 艘正在建設中的油輪能夠躋身全球最大型油輪之列，這是集團油輪運輸業務重大的成就。為了完善優化購買、運輸、供應原油及其產品的整體策略，我們正在組建油輪船隊，為集團提供將貨物從來源地運輸至付運點的全線服務。

## AC311 直升機獲合格證

【本報記者李銳北京二十八日電】中國自主研製的 2 噸級 AC311 輕型民用直升機在京獲得中國民航局頒發的型號合格證。中航工業直升機公司現場簽署了 62 架 AC311 系列直升機訂單，標誌着 AC311 直升機開始規模化進入市場。

AC311 由中航工業集團公司旗下的中航工業直升機所和中航工業昌飛聯合研製，具有自主知識產權，在同類機型中達到當代國際先進水平。AC311 是 2 噸級單發輕型通用直升機，可乘坐 6 人，有效載荷 900 千克，最大起飛重量 2200 千克，最大巡航速度 242 千米／小時，最大航程 620 千米，最大續航時間 4 小時。

AC311 直升機總設計師李家雲說，AC311 前機身設計成「水滴形」，可降低氣動阻力，中國知識產權局已受理外觀設計專利申請。按照與國際接軌的通航標準，AC311 已圓滿完成了高遠高寒試飛科目。AC311 可廣泛應用於飛行訓練、公務飛行、公安執法、通信指揮、航空拍攝、海洋監視、搶險救災、醫療救護、電力巡線、護林防火等各種通用航空領域。

## 巴運河延遲增加通行費

【實習記者陳家穎報道】巴拿馬運河管理局（PCA）日前在巴拿馬城透過電郵發表聲明，對原定於 7 月 1 日生效的運河增加船舶通行費執行日期，押後 3 個月，至今年 10 月份。原因是作為用家的船東大力反對增加費用。是次加價適用於一般乾散貨船、油輪、化工品油輪及其他類別船舶。當局稱會在提交加價批准前，進一步進行諮詢。

巴拿馬運河第三船閘目前已在建造中，總投資 52.5 億美元。當局稱有需要調高通行費用以保持競爭力。總部設在倫敦的國際航運商會（ICS）上月曾表示，佔有全球 80% 船舶的該會船東不滿加價，要求延遲加價。他們認為 15% 的收費升幅太高，會令船東受損。美國是巴拿馬運河的最大用家，佔運河通行收費總量的 65%。第二大用家是中國船東。

### 香港上市公司業績公布日期

6月29日			00280	景福集團	(未)
08017	百齡國際	(未)	00374	四洲集團	(未)
00114	興利集團	(未)	00989	潤迅通信	(未)
00729	中聚電池	(未)	00060	香港食品	(未)
00752	筆克遠東	(中)	00207	僑福企業	(未)
00262	迪臣發展	(未)	00928	野馬國際	(未)
00464	建福集團	(未)	01226	中國投融資	(未)
01124	沿海家園	(未)	08103	泰盛國際	(未)
00202	國中控股	(未)	00185	特達集團	(未)
01131	鴻寶資源	(未)	00650	順昌集團	(未)
00402	蒙古投資	(未)	00287	永發置業	(未)
00155	中國源暢	(未)	00681	中民控股	(未)
00858	精優藥業	(未)	00645	安域亞洲	(未)
01050	嘉利國際	(未)	00789	雅天妮	(未)
00558	力勁科技	(未)	00647	JOYCE	(未)
00064	結好控股	(未)	00673	中國衛生	(未)
00526	利時集團	(未)	08200	修身堂	(未)
00332	毅力工業	(未)	00745	鐵聯傳媒	(未)
00959	奧瑪仕控股	(未)	00030	佳訊控股	(未)
00307	優派能源	(未)	00803	昌興國際	(未)
00275	錦興集團	(未)	00723	永保林業	(未)
00794	錦勝集團	(未)	00209	大亨飲品	(未)
00276	蒙古能源	(未)	00978	東方實業	(未)

## 龍廈鐵路今起通車

【本報記者宋少鐸福州二十八日電】自 06 年底開工建設的龍廈鐵路（福建龍岩—廈門）29 日通車運營。今日舉行的新聞發布會上，南昌鐵路局黨委副書記萬軍表示，龍廈鐵路作為內陸地區出海最便捷的一條通道，將有效緩解閩西南地區鐵路運輸緊張的狀況，密切閩西南與長、珠三角等地區的聯繫，並推動區域經濟優勢互補，加速海西地區陸海交通一體化進程。

龍廈鐵路屬於《中長期鐵路網規劃》中「完善路網布局和西部開發性新線」之一，是福建省構築「一縱兩橫」快速鐵路網之南部一橫（贛龍廈鐵路）的重要組成部分。共設龍岩、南靖、漳州、廈門等 10 個車站。龍岩至廈門北客運里程 156 公里，龍岩至廈門客運里程 169 公里。

龍廈鐵路線路等級為 I 級雙線電氣化鐵路，該線路開通運營後，龍岩站至廈門站的鐵

路里程縮短 80 公里，旅客列車最高運行速度將由 80 公里／小時提高到 200 公里／小時，全程運行時間由 5 小時左右縮短至約 90 分鐘。龍廈鐵路開通後將採取動車組與普通客運列車混跑的模式，動車組將採取公交化運行模式。此外，龍廈鐵路信號採用車站之間聯絡，不同於溫福鐵路全電腦化操控的方式。

「該線的開通還標誌着海西經濟區快速鐵路建設從沿海拓展轉入山海聯動，將把素有『共和國搖籃』之稱的紅色革命老區龍岩與中國最早實行對外開放的經濟特區廈門緊緊相連，讓兩地可以盡情享受『1 小時都市圈』的便捷暢快。」萬軍這樣表示。

# 越航總資不抵債達 4 倍 去年底總負債 21 億美元

越南國有企業債務沉重，很多人都擔心國企債務問題蔓延，進一步增加越南銀行業壞帳。惠譽估計，越南銀行業的壞帳率可能高達 13%。越南政府已經要求所有國有企業在本月內公布季度財報，否則將受到懲罰。

實習記者 李先達

越南航運總公司（Vinalines）截至 2011 年底的債務總額高達 21 億美元，相當於公司資產總額的 4 倍。越南航運的巨債已經迫使越南的河內建設銀行和西貢—河內銀行今年合併重組。據河內建設銀行公布的數據，該行截至 2 月份的壞帳率為 16%。

根據越南經濟時報的報道，截至 2011 年 9 月，越南最大的 12 家國有企業的貸款總額為 105 億美元，佔越南銀行系統貸款總額的 8.76%。作為曾經的新興經濟體明星，國有企業債務問題已將越南推向經濟衰退的邊緣。

經濟學家們一直在呼籲越南政府降低大型國有企業的特權，給予中小型企業更多幫助。不過，他們最終失望了。越南政府並沒有關閉或出售問題國企，而是對它們進行重組。在越南，越南航運這樣的國有企業可以獲得比私有企業低得多的貸款利率，並在稅務、借款擔保等方面享受很多特權。

### 經營不透明 虧損嚴重

前聯合國越南經濟專家平卡斯在胡志明市表示，「這些企業的經營一直是不透明的，這種情況必須終結。」越南經濟本身正面臨大量問題，如官僚主義、基礎設施落後、貿易赤字、通貨膨脹和貨幣貶值等，而國有企業虧損使得問題更加複雜。

越南總理阮晉勇 6 月 15 日表示，越南航運將優化管理水平和，並專注於航運、港口和服務三大業務，過於老舊的船隻將被出售，以降低成本，而一些經營運輸業務的子公司將被私有化。

目前，越南航運正被要求降低在合資港口項目中的股份，剝離非核心業務並加快子公司私有化進程。不過，越南政府並沒有明確說明將如何加強企業管理。

1994 年，美國取消了对越南的經濟制裁。1995 年，越南航運總公司成立，成為越戰後國家復興的希望之一。如今 17 年後，這家曾經輝煌的公司卻成為



◀越南航運總公司一艘貨輪停泊在胡志明市一個碼頭，該船已連續三年沒有出海路透社

了債務與醜聞的代名詞，不僅機構臃腫、債台高築，公司高管更是紛紛被判入獄或失蹤，令越南國企的誠信與聲譽嚴重受損。

最近幾周，越南航運兩名高管先後被捕，公司前主席畏罪潛逃。今年 2 月以來，已經有 4 名公司高管先後被捕。越南政府已經對失蹤的公司前主席楊志勇發出國際通緝令，指控其犯有故意管理不善的罪行。

事實上，直到幾周前調查人員發現楊志勇經營失當之前，55 歲的他剛剛被提拔為越南交通部海運管理局長，而在加入越南航運之前，他所管理的航道建設公司也是虧損的。

### 越南航運年蝕 2100 萬美元

越南政府 6 月 12 日公布了越南航運截至 2011 年底的債務高達 21 億美元，相當於公司資產的 4 倍，2011 年虧損額 2100 萬美元，這之後，政府已開始對所有國有企業進行更嚴格的審計。

這也是人們想起了不久前瀕臨倒閉的越南造船工業公司（Vinashin），其高達 45 億美元的債務動搖了人們對越南整個銀行系統的信心。雖然越南造船工業最終免於倒閉的命運，但是其 9 名高管因不當經營國

## 亞洲海事仲裁現狀與發展

呢？

海事仲裁的目的是解決國際航運合同履行中出現的糾紛，而海事仲裁地點的選擇是由合同雙方商議確定的。雖然在 BIMCO 的標準合同中提供了可選擇的仲裁地，但當事人雙方仍可視自己的具體情況以及對仲裁地法律制度的了解和信心等各種因素，做出自己的選擇，甚至選擇 BIMCO 標準合同選項以外的仲裁地點。

### 亞洲海事仲裁中心之爭

因此，某地能否成為所在區域的國際海事仲裁中心在很大程度上取決於船東或海事合同當事人對該地的了解和信心。而這種了解和信心不是天生的，也不是行政命令或其他手段指定的，而是由該地區在過去國際海事仲裁實踐中得到的。因此，了解亞洲地區海事仲裁機構的發展狀況和本區船東的分布和特點，可以幫助了解亞洲區國際海事仲裁中心的發展趨勢。

新加坡海事仲裁院成立於 2004 年，是新加坡國際仲裁中心的下屬機構。2009 年，新加坡海事仲裁院改革重組為擔保有限責任公司，獨立於新加坡國際仲裁中心。其主要的改革方向是建立臨時仲裁（Ad-Hoc arbitration）制度，同時借鑒了倫敦海事仲裁協會的仲裁規則起草了新的仲裁規則，以促進新

加坡海事仲裁。

香港國際仲裁中心成立於 1985 年，其性質為擔保有限責任公司。由於地理優勢，香港已發展成為主要的國際仲裁中心。香港國際仲裁中心具有臨時仲裁制度，仲裁規則可以以聯合國國際貿易法委員會（UNCITRAL）仲裁規則為基礎，也可以參照倫敦海事仲裁協會的仲裁規則。同時，香港國際仲裁中心也可以採取機構仲裁（Administrative Arbitration）。這樣，更能夠適應中國大陸當事人的要求。香港國際仲裁中心設有海事仲裁組負責海事仲裁的相關事項處理。

### 香港海事仲裁制靈活性大

當事人對仲裁地的信心來自於他是否能得到仲裁員公平、公正和專業的服務；要得到這種評價，除了其相關的專業知識外，擁有豐富的仲裁經驗非常重要。而仲裁經驗只能來自於所經歷的案件。從兩地經辦的案件數目來看，新加坡海事仲裁院自 2005 年起到目前共處理海事仲裁案件 47 宗。而香港海事仲裁自 85 年到 2011 年總共處理了 645 宗案件。【上】

【作者為香港理工大學物流與航運學系助理教授、萬邦一書文錦海事圖書館暨研發中心主任羅梅豐博士】

## 空巴阿拉巴馬州建總裝廠

【實習記者周雅婷報道】據彭博消息指出，空巴可能會在 7 月 9 日開幕的英國范堡羅航空展（Farnborough Air Show）上宣布，計劃在阿拉巴馬州設立該公司首個在美國的商用飛機總裝廠，以滿足北美航空公司更新機隊的需求。消息指出，空巴建設總裝廠的首選城市是莫比爾（Mobile），但該公司尚未正式宣布會否實行此計劃。

北美是空巴中短程飛機的最大市場，例如空巴 A320，是波音 737 客機的最大競爭對手。由於北美航空公司於未來數年更換數以千計的飛機，空巴將可以向買家說明該公司的飛機是在美國本地組裝的。位於法國香特莉諮詢公司 Avitas 的經濟學家亞當表示，空巴此行確實是明智之舉。這不但讓生產更貼近客戶，而且，由於美國人的平均工資較低，空巴可以在美國覺得廉價的勞動人工。

空巴發言人斯特凡表示，該公司目前沒有任何事情需要宣布。西班牙報紙 Economista 於本週三指出，空巴行政總裁法布里斯表示，阿拉巴馬州飛機總裝廠是空巴正在考慮的「衆多想法」之一。

莫比爾商會會長哈勒特拒絕回應有關空巴設阿拉巴馬州飛機總裝廠的事宜。該市市長瓊斯也沒有回應有關事件。議會成員理查森於 21 日表示，該城市正計劃在兩個星期內宣布一項經濟公告，代表空巴設新飛機總裝廠的計劃可能會於范堡羅航空展前宣布。

空巴於 2005 年選莫比爾為建設首個美國飛機總裝廠的城市，主要組裝美國空軍飛機，也可能會組裝貨機。該公司已於 2005 年在阿拉巴馬州設立工程技術中心。空巴目前有三家飛機總裝廠，組裝民用的單通道飛機，分別位於漢堡、圖盧茲及中國天津。位於天津的飛機總裝廠於 2009 年開始生產飛機。

熱烈歡迎  
國家主席胡錦濤蒞港

熱烈慶祝  
香港回歸祖國十五周年

香港公民協會

致意

熱烈歡迎  
國家主席胡錦濤蒞港

熱烈慶祝  
香港回歸祖國十五周年



百樂門飲食集團  
PARAMOUNT CATERING GROUP

致意