

# 船東將面臨虧本經營

# 波羅的海指數高位回落七成

**【本報訊】**今年全球乾散貨市場持續走向低迷，中國鐵礦砂需求減少和美國政府遲遲未能推行金融救市方案，使市場看淡乾散貨海運業前景，波羅的海綜合乾散貨運費指數（BDI）在倫敦已連跌7個工作日，至9月30日報3217點，跌幅為8.2%，是自2006年8月以來的低位。與今年5月份的最高點11793點相比，狂跌70%。實力稍次的船東面臨盈利點下經營，外界預計出現反彈的可能性不高，市場因而陷入愁雲慘霧中。

中國鋼鐵業需求持續不振，加上「十·一」黃金周令生產停滯，令巴西和印度等主要鐵礦砂出口地交投淡靜。由於鋼材價格下跌，部分中國鋼鐵企業進行減產，觀望價格回升。目前，唐山、邢台、邯鄲等地的中小鋼鐵企業正處於半停產狀態。

較早前，中國鋼鐵工業協會秘書長單尚華宣布，巴西鐵礦砂出口商淡河水河谷單方面提高出口

亞洲鐵礦砂價格，中國短期內不會進口巴西礦砂，以國產礦砂代替，進一步打擊海岬型（BCI）和巴拿馬型（BPI）兩種主要承運礦砂船市場。

## 中國短期不進口巴西礦砂

周二，BDI下挫至3217點，較今年1月最高點已下跌70%。上周單周的跌幅達到25%，亦是23年來最大的單周跌幅。BCI船租較今年6月5

日的高位已下跌82%，至每日租金41159美元。

BPI市場主要由鐵礦砂需求帶動，中國對鐵礦砂需求疲弱，導致上周BPI租金跌勢加劇。周二，BPI再下挫19.4%，報2382點，每日租金更跌穿20000美元，報19294美元。

印度每年出口1億噸礦砂，約75%會輸往中國，但印度出口商亦沒有受惠於中國鋼鐵企業集體杯葛淡水河谷的行動，反而陷於空困境，因為中國鋼鐵業並未積極回復生產。本港一名船舶經紀描述交投情況時指出，兩大礦砂出口地巴西和印度等，現時幾乎沒有運載礦砂貨船從港口駛出。他表示，上周曾有一艘約6萬載重噸的巴拿馬型船以日租約5000美元的極低價，由印度駛往中國。

## 巴拿馬型日租5000美元

印度礦產工業聯合會主席Rahul Baldota表示，中國進口商現時並不願履行舊有合約，除非印度出口商願意降低價格。中國港口鐵礦砂囤積量高企，加上「十·一」黃金周要到本周五才完結，令進口需求停滯。中國進口商要求以每噸75美元的價格，購入含鐵量63.5%的印度鐵礦砂，較6月時下跌45%。Baldota本身亦是印度礦產公司MSPL的營運總裁，他指該公司已有至少2份出口訂單被迫取消。

據俄亥俄運衍生品交易所船舶經紀蘭特萊斯堡格表示，全球船運市場出現反彈的關鍵，將視乎中國「十·一」黃金周在周五完結後會否有利好消息傳出。倘若10月底前未出現反彈，將意味着中國的鐵礦砂需求已經飽和，但他個人不認為這種情況會發生。

他對船運市場的長遠會出現反彈依然感到樂觀，但他不否認短期內運費會再下跌。他表示，只要股票市場可以穩定下來，加上美國金融救市方案通過及時，信心會重返乾散貨市場。

紐約能源投資企業Dahlman Rose & Co分析員諾克達表示，遠期運費協議（FFA）早已在上周迅速下滑，預示着2009財政年度海岬型船運費下跌4成，是自上周末以來開始見此現象，亦是自9月初至今已下跌了6成。



鐵礦砂市場不振，拖累巴拿馬型船日租金周二跌破2萬美元，船東利潤成疑



空巴A320系列飛機天津總裝線正式投產運營，這是天津總裝線正在組裝的第一架飛機  
(新華社)

# 大韓造船現財政危機

**【本報訊】**韓國大韓造船（Daewoo）因流動資金周轉不靈，浮現財政危機，韓國政府證實地方行政部門已考慮可能吸收該船廠資產，總值2.33億美元。消息人士稱，政府將把土地和基礎資產再出租給大韓造船。

早在8月底，大韓造船接觸一家百慕達註冊的金海洋航運公司，希望取得財政支持，然後再為船東建造6艘海岬型散貨船。金海洋航運的發言人赫曼·比龍表示，大韓造船曾經詢問過該公司希望財政上幫助，但金遠洋航運仍處於發展期，無能為力。今年2月份，金海洋航運正面回應大韓造船，在訂造6艘海岬型散貨輪第一艘船開工條件，是先支付五成首期船款。

據行業人士認為，船廠出現財政問題或逐漸浮現資金短缺的船廠應發生在中國造船業內，但想不到獲高利潤的韓國船廠卻首先出問題，同在9月份發生的另一宗資金不足的韓國

C & Heavy公司正在建造環保型船塢，但得不到足夠需要的基金支持，來建造和償付擔保其訂造的40艘船訂單。

韓國財政部近期在首爾舉行的記招會上表示，政府鼓勵銀行或財務服務公司對中小型企业提供足夠的支持，假如信貸短缺衝擊本地財務市場，中央銀行將在查詢後會注入更多錢落金融系統。財政部長還表示，近日會與金融服務委員會的官員或相關政府代理機構開會，制定支持措施，令中小型企業能渡過難關。

據希臘Excel Maritime Carriers公司總裁摩拉利士表示，信貸危機正衝擊着全球貿易，以致銀根收緊。據挪威「易易風」傳媒報道，一些在船塢中建造的新船已開始見到這股來自金融海嘯的衝擊力，若這種含有災難性問題繼續擴大的話，新船塢資金不足的問題很快會在市場浮現出來。

# 洋浦保稅港區海關設立

**【本報訊】**張建星海口三十日電】爲了確保海口洋浦保稅港區封關正常運行，中央機構編制委員會日前已正式批准設立洋浦保稅港區海關，由其負責管轄洋浦保稅港區的海關業務。

據介紹，海口海關將抽調40餘名「精兵強將」編入洋浦保稅港區海關隊伍。海口海關黨組還將向洋浦經濟開發區海關黨組下放部分幹部管理權限。

區海關。該單位將在洋浦保稅港區封關運行之日起正式掛牌成立，並由洋浦經濟開發區海關統一管理，負責管轄洋浦保稅港區的海關業務。

據了解，洋浦保稅港區海關是繼洋山保稅港區海關成立後國家批准設立的第二個保稅港區海關。

# 長青航空獲美中貨運權

**【本報訊】**美國交通運輸部（DOT）上周二公布，計劃授權俄勒岡的長青國際航空公司，從今年9月3日25日起，經營美國紐約往返中國上海貨運航線業務。

若長青取得最後經營權，每周將會有6次來回中美的航班，而中途則須經停芝加哥、達拉斯或俄亥俄的哥倫布。

長青按計劃將於明年接收三架波音747-400改裝貨機，以提升商業性的服務。DOT表示，跟其他全貨運航空公司比較，長青有營運美國往來中國的貨運包機服務經驗，處於最佳的競爭位置。而且，長青是唯一在計劃書中列明可以用盡全飛機容量來應付中國服務的投標者，可以為客戶提供最好的服務。

目前共有四家美國貨運公司擁



長青國際航空擊敗對手，獲授權經營美中貨運

# 蘭州重慶鐵路開建 6小時可達

**【本報記者傅勇濤蘭州三十日電】**蘭（州）渝（重慶）鐵路工程於近日開工建設。這條連接我國西北與西南的重要鐵路幹線，將與隴（蘭州）海（連雲港東）、蘭（州）新（疆）、蘭（州）青（海）和川（四川）黔（貴州）、貴（州）廣（州）鐵路線共同構成西北、西南與華南地區交流的大通道，讓3省（市）人民期盼了14年的夢想終成現實。

蘭渝鐵路是國家「十一五」期間規劃建設的

具有戰略意義的重要幹線，是繼青藏鐵路後西部地區的又一條國土開發性主幹線，也是具有西北、西南客貨並重的便捷、快速、大能力國際運輸大通道。鐵路正線全長814公里。工程約總投資774億元，計劃建設工期6年。建成後，重慶至蘭州運行時間將從目前的17.5小時縮短為5.5小時。

蘭渝鐵路北與隴海線、蘭新線、包蘭線及蘭青線相連，中間與寶成、達成線相接，並通過寶

成線、成昆線連接成都、川西、雲南地區，南端溝通滇藏通道、渝懷線、川黔線等，形成承東啓西的通道，尤其是連接規劃建設的貴廣鐵路後，將改善西北西南間運輸緊張的現狀。蘭渝鐵路不僅是一條溝通西北、西南和東南沿海的大通道，還是一條連接中亞乃至東南亞的國際通道。

蘭渝鐵路沿線多為資源富足之地，如甘肅境內中藥材資源居全國之首，隴南有全國第一大鉛鋅礦；川渝境內廣元的花崗石等建築材料和煤礦等非金屬礦、岩鹽、磷礦、天然氣等儲量較大。蘭渝鐵路的建設，能促進這些地區的經濟發展。

波音公司稱，當飛機安裝PIP後，最大的功效是可以達到每年每架機減少1360噸的二氧化碳排放。客戶指出，PIP明顯有助省減燃料和能大幅度地降低室氣體排放，所以樂於投資。

波音公司民用航空服務部環保策略副總裁珀諾倫表示：「當營運效益成為環境效益，航空業界可以貢獻更潔淨環境的未來。」

PIP的裝置配套包括低溫發電機、加RAM航空系統和低垂副翼。

# 10 航空選環保波音 777 機

**【本報訊】**美國波音公司去年底針對777型飛機的環保設計和性能，推出一項表現改善配套（PIP）裝置，至今已獲10家航空公司簽約支持。PIP將於明年4月投入服務，10家波音777客戶共170架飛機受惠。

去年底波音推出PIP時，已率先跟美國大陸航空、新西蘭航空和美國達美航空簽約。今年，又有7家航空公司跟波音簽約安裝PIP，包括以色列航空、奧地利航空、法國航空、荷蘭皇家航空、英國航空和另外兩家航空公司。

## 拉薩尼泊爾航班復常

**【本報訊】**今年3月後，曾一度由原來每天一班減少為每周1班的西藏拉薩至尼泊爾加德滿都航線，近日將恢復正常。

據國航西藏分公司官員介紹，拉薩至加德滿都航線於1987年9月12日開通，已安全運行20餘年，該航線是西藏唯一的國際航線，也是中尼兩國的空中橋樑。國航西藏分公司日前召開了加德滿都航線研討會，確定國航拉薩至加德滿都航線班機近日將快恢復正常。

## 日航明年初大減飛美貨運

日本航空為改善贏利，最近修訂2008年下半年度的貨運策略，決定自明年1月起停飛往東京至紐約貨運航班，而東京往來洛杉磯的貨機亦將由每周6班減至5班。

受美國經濟衰退拖累，美日空運貨量需求

減少，加上油價高企，日航現時爲全亞洲負債最厲害的航空公司。去年底，日航共有21班全貨機往來8條美國航線，但今年1月先有亞特蘭大和三藩市停航，再在明年1月紐約線停航後，就只剩兩條較有贏利能力的洛杉磯和芝加哥航線。報道指，日航預期減飛美貨機班次，每年能大幅削減近1900萬美元開支。

日航表示目前沒有計劃減少往來中國或東南亞的貨運班次。至於歐洲方面，日航會與德國漢莎航空和其他航空公司合作營運。



日航明年初分別停飛及減飛兩條美線，令人對它的「止血」行動不勝唏噓