

荷蘭銀行傳售航運業務

巴西財團擱置 19 億美元聖保羅港口項目

【本報訊】美國金融海嘯效應席捲全球，近日不少歐洲和南美洲的銀行和企業開始接連受到衝擊。歐洲富通金融集團（Fortis）被迫出售所持的荷蘭銀行（ABN Amro）的股份。據倫敦海運傳媒稱，以鹿特丹為基地的荷蘭銀行航運融資部亦將被出售。至於南美洲巴西聖保羅的皮魯伊比（Peruibe），由巴西財團 LLX Logistica 投資 19 億美元的港口發展計劃，亦因為環球金融市場崩潰而要擱置。

作為比荷盧三國關稅同盟（Benelux）政府推出的 112 億歐元拯救計劃一部分，富通同意出售去年跟蘇格蘭皇家銀行（RBS）及西班牙桑塔德銀行（Santander）合資收購的荷蘭銀行股份。富通計劃出讓或賣掉所有還沒有納入富通系統的



荷蘭銀行於鹿特丹的航運及融資業務有傳將被出售

荷蘭銀行業務。

在富通收購 ABN Amro 時，就已經把該銀行的航運業務資產管理納入富通在鹿特丹西南分部的業務之中。即使富通會致力把 ABN Amro 的航運業務與本身的船舶融資業務整合，但鑑於

RBS 是收購 ABN Amro 業務的最大股東，ABN Amro 的船舶融資業務始終未能與富通接軌。

由於金融市場的突變，有關富通財務狀況的傳言四起。有部分銀行家建議富通出售其航運業務的投資組合。富通發言人拒絕評論有關市場傳言。其中一個銀行家說，即使富通只出售其船舶融資組合，買家銀行考慮的卻是船舶融資和航運業務資產兩個投資組合。

在南美洲，由巴西萬富翁艾基·巴特斯達所擁有的 LLX Logistica 集團，上周叫停其 19 億美元，在聖保羅市郊皮魯伊比的港口發展計劃。皮魯伊比的港口發展計劃佔地 1950 公頃，建議興建的港口有能力處理 320 萬標箱、2900 萬噸鐵礦砂、2900 萬噸農產品、1000 萬噸肥料和 750 萬噸液體貨物。港口發展計劃本來包括在今年底的 5 億美元企業融資計劃內。

LLX 的核心業務是鐵礦砂開採及相關生意，環球金融市場崩潰迫使 LLX 集中投資在另外 2 個跟鐵礦砂業務有更密切關係的計劃項目上。

BDI 昨再下跌 158 點

另外，波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）周三再下跌 158 點，跌幅 5.4%，報 2764 點，是 2006 年 6 月 21 日以來的最低點。海岬型船（BCI）和巴拿馬型船（BPI）運費指數分別下挫 5.1% 和 4.9%，報 4057 點和 2196 點，延續前天的跌勢。

一位挪威船經紀公司分析師表示，中國鐵礦砂用家近期在船運市場上絕跡，導致大量行走大西洋和太平洋線道的海岬型船「滯水」。海岬型船日租金現貨價昨天挫 6.4%，至 37722 美元，再次跌破 40000 美元大關，巴拿馬型船日租金現貨價亦跌至 17784 美元。靈便型船運費指數（BSI）多天跌勢未止，再跌 6.5%，報 1987 點，日租金現貨價已跌至 20776 美元。

Imarex 周二公布的海岬型船第 4 季日租金期貨價則為 42500 美元，已較今年 6 月的高位下跌 77%，而巴拿馬型船第 4 季日租金期貨價則為 24000 美元。



一艘在悉尼港內航行的 VLCC 油輪

VLCC 日租跌至 35500 美元

【本報訊】受全球金融海嘯影響，石油輸出國代表降低明年需求預期，加上油價下跌至 8 個月低位，令市場憂慮明年原油需求會減少，油輪期貨市場受到衝擊，超大型油輪（VLCC）2009 年遠期運費協議（FFA）一度跌穿原油運費指數（WS）75，日租金低於 35500 美元水平。

石油輸出國家組織（OPEC）伊朗代表賈比迪周二表示，全球金融海嘯帶來的影響超出原先估計，預期原油需求亦會受到影響。他估計 2009 年原油需求增長會放緩，至每日 90 萬桶。

不利言論加上油價跌至 8 個月低位，令 FFA 買家預期今年第 4 季旺季租金上升的機會不大，並調低對 2009 年的展望。

根據挪威奧斯陸海運衍生產品交易所

（Imarex）公布的數據顯示，來往沙特和日本的 VLCC 主航線 TD3，2009 年 FFA 已跌穿 WS75（日租金 35500 美元）。

不過，一位 Imarex 亞洲區經紀表示，市場實際環境並沒有外界預期般惡劣，因為回顧過去數月，VLCC 航期依然緊密，與上年同比亦沒有減少。他認為 TD3 的 FFA 暴跌只是對市場過於悲觀，全球金融海嘯對原油需求的影響仍是未知之數。

另一方面，中小型油輪 FFA 雖然受壓，但跌幅不大。蘇伊士型油輪 10 月 FFA 上周由 WS173（日租金 51300 美元）跌至 WS159（日租金 45300 美元），不過 2009 年 FFA 只由 WS112 微跌至 WS111。阿美拉油輪第 4 季 FFA 跌至 WS175（日租金 52400 美元），仍較現貨租金 36600 美元高出不少。

油輪期貨協議擬每周報告

【本報訊】全球具代表性二十名國際油輪期貨經紀上周在日內瓦舉行年度會議，與會的期貨買家已正式作出提議，要求油輪期貨經紀每周向波羅的海航運交易所（Baltic Exchange）提交遠期運費協議（FFA）交易報告。經紀回應時承諾，在下次會議討論有關議題，外界預期會議可在十一月舉行。

現時油輪期貨經紀只會每季向 Baltic Exchange 提交 FFA 交易報告。在年會會議上，

FFA 買家終於正式提議，要求經紀縮短提交報告的周期，以進一步提高市場透明度。

FFA 交易報告是由 FFA 經紀協會 20 位國際會員提供的船舶期貨買賣數據，挪威奧斯陸海運衍生產品交易所（Imarex）和平森航運諮詢公司和克拉克森 Securities 等都是會員之一。協會主席吉布表示，船舶經紀已逐步適應每季向第三方提交貿易數據報告，他有信心現階段可更進一步。

消息指，早於上年 10 月，已經有買家向個別油輪期貨經紀提議每周提交 FFA 報告，不過可先由提交季度報告開始。

由 2007 年中起，乾散貨經紀已開始每周向 Baltic Exchange 提交 FFA 報告，不過當買家要求数求油輪期貨經紀提交同類數據時，阻力卻比預期中大。例如，Imarex 作為主要船舶期貨經紀，都要在連場辯論和 Baltic Exchange 握手要開除其會籍後，才同意在今年 1 月起提供 FFA 數據。

元，進出口總額 30.5 億美元。

相鄰的東渡港區，目前有生產性深水泊位 22 個，正興建的 5 萬噸級深水泊位 3 個，去年貨物吞吐量 2868 萬噸，集裝箱吞吐量 241 萬標箱，佔全市港口集裝箱吞吐量的 52.2%，是沿海港口海運重要的幹線港，而且是海峽兩岸的試點直航口岸。

現在，東渡港區 3 大海關卡口啓用，區外貨物進入港區實行「提前報關、實貨放行」，三區之間貨物實行「一次申報，一次查驗，一次放行」，標誌着港與區之間實現了真正意義上的無縫對接，為下一步設立象嶼保稅港區奠定了堅實的基礎。

米，由兩部分構成。第一部分位於東跑道南側的地塊佔地面積 16 萬平方米。另一部分地塊位於機場東側，佔地約 160 萬平方米。

空港經濟區管委會介紹，昆明新機場總體規劃以遠期規劃目標年 2040 年的航空業務量預測和近期規劃目標年 2020 年的航空業務量預測作為規劃依據。新機場建成後，機場高速和 320 國道可形成完善的公路運輸體系，在新機場附近，沿 320 國道，設有貨物裝卸站。沾昆 2 線將從新機場工作區穿過，從而形成航空、鐵路、公路匯集的綜合交通節點。昆明將完善城市綜合交通網，將城市公交輕軌和城市高速公路直接連接新機場，實現昆明 200 公里範圍內直達新機場時間不超過 2 小時。

該招標的物流園區總佔地面積約 176 萬平方

廈門東渡港實現「區港聯動」

【本報記者郝正海廈門八日電】廈門東渡港區的東、南、北三大海關關口日前正式啓用，這意味着象嶼保稅區、象嶼保稅物流園區與東渡港區實現了真正意義上的「區港聯動」。廈門市「三區整合」工作領導小組稱，未來，通過資源整合、政策疊加和功能延伸，三區將進一步整合為象嶼保稅港區。

海天集裝箱有限公司操作部經理洪寶財說，「三區」整合後，區域裡面的物流就更加簡便了

，海關手續較簡便，減少了很多拖車繞來繞去，過多個關卡，報關人員不必像原來要到處去報關。雖然象嶼保稅區和保稅物流園區同處廈門東渡港區，都屬海關特殊監管區域，但與東渡港區分別實行封閉式監管。在不到 3 平方公里的範圍內就設有 2 個處級海關、3 個報關中心、5 個查驗場和 14 個卡口，貨物流轉程序繁雜，港口物流的發展受到一定的制約。象嶼保稅區去年，實現物流營運收入 31.5 億元，商貿營業收入 110 億元。

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。

昆明新機場按滿足 2020 年旅客吞吐量 3800

萬人次設計和建設，一期項目投資額約 184 億人民幣，資金通過項目融資方式解決，預計在 2011 年年底實現轉場運營。在此基礎上，一個總體規劃面積 160 平方公里的空港經濟區也將隨之建設。昆明新機場還將同時建設一個以航空貨運為依託，發揮航空、鐵路、公路便捷轉換優勢，融儲運、中轉、分撥、配送、增值服務等物流業務及臨港加工為一體的綜合性國際航空物流園區。