

銀行「截水」韓船廠維權求財

韓進收尾數始肯交船 大宇 CEO 歸還薪金

銀行收緊信貸後，韓國船廠最近對保持現金需要十分渴求，除節省開支外，更不容許船東拖欠款項，以確保在新船訂單被取消和訂單減少情況下，仍然有充足流動現金支持運作。韓進重工昨日在釜山證實，寧扣留3艘集裝箱船成品，亦不願交付船隻予未能如期支付末期款項的伊朗伊斯蘭共和國航運公司（IRISL）。另一方面，大宇造船海洋工程行政總裁南相兌昨日在首爾宣布歸還08年兩成薪金，顯示對今年節省5000億韓圓（約3.69億美元）開支的決心。

本報記者 鄭鈞元



韓船廠積壓大量訂單，必須各出奇謀，保證有足夠資金履行。

該高層透露，有關舉動只是該船廠重組業務的第一步，南相兌打算聘請額外1800名員工，其中750人會被分配在大宇旗下的主船塢，其餘會送往各家子公司。有分析人士稱，該船廠過去數年新船訂單量不斷創新高，去年亦接獲總額達160億美元新船訂單，要履行該批訂單，船廠始終需要增聘人手。

中小新船廠挑戰更大

大型韓國船廠尚且要大幅削減成本，嚴控流動資金，其他財力有限的中小型新船廠面臨的挑戰可能更大。日本船廠Kanasashi重工已在上周證實，由於未能從主要貸款人取得足夠融資，廠房經已在4月1日起暫時停工。Kanasashi重工已

知會所有物料供應商和其他公司，需要延期支付3月份的賬單，不過有船廠高層表示，仍未有清盤打算。

據日本媒體報道，該船廠07年虧損7900萬日圓，並預計今年虧損額會大幅增至23億，本來預料龐大的積存訂單足以令船廠業務轉虧為盈，未料卻因經濟危機導致融資枯竭，令船廠可能面臨清盤。倫敦拉克森海運諮詢機構統計數據顯示，Kanasashi重工現時仍有16艘新船訂單在手，大部分為2.15萬至3.34萬載重噸的乾散貨船，船廠在未來3年的造船時間表已經填滿。另外，可能約有9艘新船的訂單未包括在有關統計中，因此積存訂單總額可能高達722億日圓（7.26億美元）。

韓進發言人表示，被扣留3艘集裝箱船配載6500萬標箱，因為IRISL未能為該批船隻支付尾期款項。該發言人表示，正與IRISL方面進行交涉，希望盡快解決紛爭。今次是自金融危機爆發以來，首次有主要船東和船廠在新船訂單問題上陷於對峙，韓進的舉動反映韓國船廠在新訂單量大幅減少下，必須確保本身有充足營運資金。

IRISL3艘新船遭扣留

現時全球金融體系正備受考驗，加上海運市場運力過剩和船價暴跌，不少銀行不願為新船訂單提供融資，部分船公司本身亦希望取消訂單，令以韓國為首的造船業面臨衝擊。有熟悉該宗交易情況人士透露，IRISL原來已支付相等於總合約價四成的首期和二期金額，餘數已尋得4家銀行的聯合貸款支持，當中包括德國北方銀行，不過卻有美國銀行臨時退出融資，令IRISL進退兩難。

IRISL是韓國船廠的主要客戶，現代重工和SPP造船亦正為該公司建造乾散貨船和化工品油輪，消息影響可能會席捲整個韓國造船業。有業內人士稱，IRISL現時仍持有其他量小型船隻訂單，而該批船隻並非在韓國製造。

另外，大宇行政總裁南相兌先身士卒，宣布歸還08年兩成薪金，管理層亦會歸還一成的薪金，其他普通職工今年亦會凍薪，確保船廠有充足的流動資金，並展示節省5000億韓圓開支的決心。但有大宇高層透露，南相兌亦期望藉此降低現有員工支出，轉用於在短期內增聘人手，履行新訂單。

韓設基金救助財困船企

【本報訊】據韓國媒體報道，韓國政府將於日內宣布成立4萬億韓圓（約29億美元）船舶基金，救助當地面臨財困的船公司。該基金將會由韓國資產管理公司牽頭成立，目的在於向陷入財困的船公司以合理市價購買船隻，以及調節船隻合約，避免行業出現97年亞洲金融風暴時的情況，令國內有價值資產流向國外。不過，基金不會資助船公司履

行現有的新船訂單。有韓國船東會消息人士證實，報道大致正確，相信政策會在短期內推出。另外，法國船東會新任主席加林昨日在巴黎表示，將要求政府准許，確保法國船公司即使面臨任何形式的經濟危機，仍可得到去年11月成立的200億歐元的基金協助。他認為此舉必然有助法國海運業發展，並表明業界極需要資金支持。

赫伯羅特削減開支5億歐元

【本報訊】德國赫伯羅特航運開始進行重組結構方案，主要通過裁員及節省成本來達到目的，初步估算削減開支在5億歐元（約6.619億美元）。

公司發言人真斯維克在總部漢堡表示，地區辦事處將由5個縮減至3個，保留的是歐洲、亞洲和美洲地區總部；另外，該公司收購的加拿大太平洋航運公司，曾保留其辦事機構，現已將南北歐、北美與南美洲的辦事處合併。

她還表示，公司希望德國員工提出申請縮短工作時間，目前勞資雙方代表正在洽商之中，究竟哪些領域需要縮時和何時開始，未有最後定論。

根據德國對短時間工作所制定的規則，當工人縮短工作時間，政府將在所設的失業基金中支付工人所失工作時間的工資。

赫伯羅特航運的其中一項大目標是要收縮編制，只可通過裁員方式進行，發言人稱，希望這種情況最好不要發生。

赫伯羅特航運早在08年已裁員200人，原因是與精簡美國分公司組織結構有關，該公司還實施了凍結招聘，並期望在09年削減成本5億歐元。

倫敦航運市場昨日傳出消息，赫伯羅特航運有意取消英國的文件處理中心，將該部門搬去中

國或印度、設立全球服務中心。

行政總裁貝倫特在接受國際海運傳媒時表示，自金融風暴以來，船隊總噸數已經由148艘，減至目前的130艘。「部分船隻是退租，相比與其他競爭對手。這些租賃船都是短期合約，隨時可撤出。」

他還表示，赫伯羅特至今未有取消任何造新船訂單，他說，船廠堅持履行合約，到目前為止，無船東設法取消他們的訂單。該公司造新貨櫃船共14艘，每艘配載8750箱，其中2艘將於今年交船，另5艘於2010交船，其餘7艘定在2011年，另有2艘早在08年已交付。

首家民辦航校



「飛天」4月8日，在湖北蔚藍航空校翼隼飛行基地，準備為參觀者表演飛行的教練機停在停機坪，地勤人員已準備就緒。當日，湖北蔚藍航空校獲得了民航管理部門頒發的民用航空器駕駛員學校臨時合格證，成為華中地區第一家從事通用航空「私用或商用飛行駕駛執照培訓」項目的民航飛行培訓機構。（新華社）

江陰首季廢鋼量創新高

【本報記者陳曼、通訊員王水華江陰九日電】江陰海軍局官員今日在此間披露，今年一季廢鋼量創新高，而去年同期只有4艘廢鋼船，累計不到5000噸，且超過歷史最高峰2003年36艘的全年拆解數量。據預測，今年江陰轄區廢鋼船拆解總量將有望突破100萬噸。

這位海軍局官員表示，今年4月3日上午，兩艘巴拿馬籍萬噸貨輪「埃羅」和「天鶴港」相繼安全進靠長江一號港口，這標誌着經江陰局一季度審批的進口廢鋼船，自1月4日單日進靠三條廢鋼船以來，全部安全進靠港口待拆解。

據介紹，目前，江陰轄區兩大拆船廠停靠在廢鋼船呈「飽和」狀態，廠方加班加點對廢鋼船進行「消化」，長江拆船廠更是將拆解隊增加到9個同時進行作業。海軍監管部門及時加大了對拆解作業現場的檢查力度，對廢鋼船拆解全過程進行跟蹤監管，要求廠方在拆解到機艙、油櫃等重要部位時及時向海軍部門報備，海軍執法人員增加了對拆解現場的檢查次數，及時糾正違章，提供業務指導，確保拆船安全無污染。

當地海軍部門還表示，拆船有利於可持續發展，同時也是船船結束營運後的最佳選擇。自2003年廢鋼船拆解高峰以來，江陰已安全拆解達180艘廢鋼船，累計近150萬噸。

南航獲建行授信200億

【本報記者方俊明廣州九日電】南方航空集團今天與中國建設銀行股份有限公司在廣州簽署《200億綜合授信協議》，南航獲得建行200億元人民幣的綜合授信，通過包括飛機融資租賃、飛機融資轉貸款、中長期貸款等支持南航發展，對抗全球金融危機。

南航集團總經理司獻民、中國建銀行長張建國、南航股份公司總經理譚萬庚出席簽約儀式，南航集團總會計師劉寶衡、中國建銀批發業務總監顧京圖代表雙方簽字。

根據協議，雙方同意建立長期戰略合作關係，將在信貸支持、財務顧問、國際結算、現金管理與資金結算、建設工程諮詢、企

業年金等方面開展深度戰略合作；建行將向南航提供綜合授信200億元的等值人民幣，包括飛機融資租賃、飛機融資轉貸款、本外幣短期貸款、中長期貸款、票據承兌和貼現、保證業務、保理業務、信用證、貿易融資等，支持南航發展。

此前建行就先後為南航提供了大額授信，組建南航資金結算網絡，為南航近6000家機票銷售代理點開通建行網點前台簽約功能，推出航空客票電子支付新產品「票務通」。目前建行正在與南航股份洽談飛機融資業務以及合作開辦南航明珠卡龍卡信用卡業務。



南方航空與中國建設銀行在廣州簽署協議，南航獲建行200億元綜合授信（本報攝）

港空運貨量首季跌24%

【本報訊】香港空運貨站昨天公布單月份及首季空運貨量。3月貨量18.6636萬噸貨物，較去年同期跌21.1%。首季貨量為46.3萬噸，同比下跌24.7%。月產量跌幅稍為緩和，但全季貨量跌幅仍然很深。

3月出口貨9.6529萬噸，同比下跌26.9%。首季出口貨23.67萬噸，同比下跌28.4%。首季出口至中國內地貨量錄得38.4%的跌幅，而出口至美國及歐洲貨量同比跌幅分別為29.0%及28.9%。

入口貨錄得19.3%跌幅，貨量4.7741萬噸；而首季入口貨量12.3萬噸，同比減少24.8%。來自中國內地、美國及歐洲的處貨量分別比去年同期跌24.7%、21.2%及24.8%。

轉口貨3月錄得較輕微的跌幅，比去年同期下跌6.7%，貨量為42366噸。首季轉口貨10.32萬噸，同比減少14.2%。

市場及客戶服務總經理陳健瑜承認，過去數月處理貨量明顯下滑，相對而言，3月份的跌幅稍為緩和。

陳健瑜說：「然而，09年的市場前景仍然黯淡，畢竟全球貿易市場需要更長時間復甦。香港空運貨站為未來作好準備。最近，獲得國際航空運輸協會地勤服務安全審查制度（ISAGO）、ISO14001及OHSAS18001的認證，確認在操作安全、貨站保安、環境管理及職安健管理方面的出色表現，也彰顯我們提供優質服務的承諾。」

無錫機場昨首航大阪

【本報記者陳曼無錫九日電】無錫機場首條國際航線無錫至日本大阪航線在九日首航。機場職員表示，機場已邁出國際化步伐，今後國際航線肯定還會增加，目前已有多家航空公司開始進行這方面的準備，深航已經開始考慮開辦無錫、新加坡等新的國際航線。

無錫市官員介紹道，去年11月無錫機場航空口岸正式通過海關總署和國家口岸辦的驗收，一類口岸正式開放。

無錫機場負責人表示，蘇南經濟的高速發展為無錫機場的發展提供了強有力的支撐。開通無錫至大阪直飛航線，不僅有利於吸引更多的日資來錫，為雙方經濟貿易發展搭建一個良

好平台，而且還為無錫及周邊地區市民赴日旅遊提供更加便捷的出行方式。同時，將吸引更多日本遊客到無錫及周邊地區旅遊，無錫機場將更完善無錫機場航線網絡結構，更大程度發揮無錫機場的樞紐和輻射作用。目前日本全貨機市場正在洽談之中。據悉，該機場自2006年以來，先後引進了深圳航空、南方航空、東方航空、聯合航空、廈門航空、四川航空和東海航空等7家航空公司。

另據江蘇省交通廳表示，江蘇省今年在發展規劃中確定了全省「7+2」的機場布局，即在江蘇省轄區共布局機場9個，總投資150億元。

日航擬向政府借貸還債

【本報訊】早已負債累累的日本航空集團，其虧損及財困正在擴大，難以在債券市場籌資後向投資者支付溢價。近日傳出集團尋求國有的開發銀行貸款，以贖回債券及償還其他債務。

日航發言人表示，集團必須於今年8月前贖回到期的300億日圓（約3億美元）債券，可能會向其最大債權人申請貸款。財務總監木戶雄一郎稱，集團正研究償還債務、購買新飛機及其他投資的集資方案。

據集團財政報告，日航的短期借貸及一年內到期的債券和貸款，金額共計1530億日圓。日航本周已贖回50億日圓的債券。彭博分析師

以集團去年340億日圓虧損推算，預料集團本財年將進一步錄得475億日圓虧損。

東京投資管理公司基金經理人秋野三津重認為，向政府借錢是日航目前唯一的辦法。其他銀行對放款對象顯得十分謹慎。

日本經濟正經歷34年來最快的萎縮速度，日航去年第4季的國際旅客量大幅下滑。自2005年迄今，標準普爾評級機構對集團的信貸評級一直為低於投資水平4級的B+，增加其在債券市場融資的難度。日航的100億日圓長期債券將於2011年2月到期，投資者期望回報較多，成熟期限日航債券類型的國債日前升至854點，為去年10月時266點的3倍多。

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
珠 海 (九洲港)	07:30	08:40	海 威		
	08:30	10:00	海 威		
	09:30	11:45	海 威		
	11:30	14:00	海 威		
	13:30	16:00	海 威		
	15:30	17:00	海 威		
	17:30	17:30	海 威		
	19:30	19:30	海 威		
	08:40	09:00	海 濱		1小時10分
	10:30	11:00	海 濱		
12:30	13:00	海 濱			
14:30	15:00	海 濱			
16:30	17:00	海 濱			
18:00	18:00	海 濱			
19:30	19:30	海 濱			
21:30	21:30	海 濱			
番 禺 (龍山)	07:50	08:30	運山湖		1小時50分
10:40	10:00	運山湖			
13:50	16:00	運山湖			
18:10	18:00	運山湖			
龍 山 (新龍山)	08:20	16:00	新龍山		2小時30分
高 明 (高明)	08:20	15:30	高明		2小時45分
斗 門 (斗門)	08:30	16:10	江門掛旗		1小時50分

航線	開航時間	航線	開航時間
東莞虎門-香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00	香港機場-東莞虎門	10:30 12:30 14:00 16:30 18:15
深圳龍口-香港機場	07:45 08:45 10:00 11:15 12:15 13:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:15	香港機場-深圳龍口	09:00 10:15 11:00 12:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:30
深圳龍口-香港機場	09:30 14:25 17:00	香港機場-深圳龍口	12:45 15:40 18:30
珠海-香港機場	09:30 12:40 15:30	香港機場-珠海	12:15 14:15 17:00 19:40
中山-香港機場	10:30	香港機場-中山	13:40

簡訊

BDI假期前首次反彈

波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）昨日中止21日跌勢，回升1%，報1478點，主要受復活節假期前夕，貨主急於付運影響。

BDI在3月10日開始下跌，累計下跌35.7%。三項主要船型運費指數中，海岬型船運費指數（BCI）昨日升1.5%，報2024點，現貨日租金為17986美元。巴拿馬型船指數（BPI）報1144點，上升2.7%，現貨日租金為9167美元。不過，超靈便型船指數（BSI）仍跌0.5%，報1153點，現貨日租金升為12057美元，但仍高於巴拿馬型船。

欽州港鐵路貨運回暖

今年首季，廣西欽州港鐵路緊抓住國家拉動內需政策，積極組織生產，運輸生產呈現回暖跡象，截至3月31日，共完成貨運總量47.1359萬噸，實現運輸收入1276.5萬元，同比增收122萬元。

今年以來，欽州港鐵路面對金融海嘯對全球經濟帶來的不利影響，準國家拉動內需政策，緊緊依託北部灣經濟區開放開發的大好時機，全力開展貨運攻關。他們加強與港口、貨源信息溝通，有針對性地進行營銷攻關，千方百計組織貨源，特別是重點組織成品油發送，做到什麼時候有貨什麼時候裝車，努力滿足貨主需求，取得貨主的信賴，從而取得良好的經濟效益。截至3月底，欽州港鐵路3個月共完成裝車7461輛，貨物發送總量47.1359萬噸，完成運輸收入1276.5萬元，同比增收122萬元。

舟山港集箱吞吐量升37%

【本報記者王春苗、陳建光杭州九日電】3月份寧波-舟山港完成集裝箱吞吐量83.6萬標箱，與去年同期基本持平，但是比2月份增長37.8%，持續下降的態勢得到了遏止。

據寧波市港航局的數據顯示，3月份該港客運量205.1萬人；貨量4431.8萬噸，其中外貨佔2017.5萬噸；集裝箱量83.6萬標箱，與去年同期基本持平，但比今年2月份增長37.8%。同時，寧波-舟山港原由

、煤炭等貨物的吞吐量也出現了回升的態勢。

據悉，港口生產的回升，主要得益於國家宏觀經濟的持續穩定，寧波、舟山及周邊地區的外貿出口量得到恢復，紹興、義烏等地到寧波-舟山港的出口箱量大幅增加。除此之外，港航管理部門和港航企業積極拓展貨源腹地，加快無水港建設步伐，優化服務措施，也吸引了大量箱源到寧波-舟山港進出。

和黃英港口減員縮開支

和黃港口（英國）將在英國費里斯托港推出新縮減員工開支方案，將影響全數碼頭共2700名員工。和黃發言人表示，有關方案將在下周實行，期望獲得員工接納，避免作出裁員行動。

和黃發言人透露，依照方案安排，碼頭所有經理和1800名碼頭工人將會被減薪，而減薪幅度將介乎6%至11%，各個職級員工減薪幅度不盡相同，部分經理階層員工的減薪幅度亦會高於一般碼頭工人。此外，方案同時包含其他縮減員工開支安排，例如停發員工表現獎金、三天強制無薪假、減少員工飯堂補貼，以及在折禮物日閉港。