

# 全球集箱貨量料挫 10%

# 班輪船東售碼頭資產套現

倫敦德魯里海運諮詢機構日前發表《全球集裝箱碼頭營運商年度評估報告2009》，預期班輪公司在貨量驟減的情況下，最終會無奈出售苦心經營多年的集裝箱港口碼頭資產，以求換取充足的流動現金，來填補嚴重虧損的「大窟窿」，買家正在耐心等待時機。該機構預期，今年全球集裝箱港口碼頭貨量將下跌10%，5大碼頭營運商排名未有出現變化。

德魯里早前曾預期，班輪公司今年總虧損額將高達200億美元，運費收入則大幅減少550億美元，即使業界推出多項措施削減開支，似乎亦無補於事，而出售資產就被視為改善財務狀況的最直接方法。

該機構港口研究部主管戴維森表示，部分班輪公司多年來致力建立策略性的集裝箱港口碼頭網絡，期望有助海運業務長遠發展。不過目前海運業市況低落深不見底，對財務狀況極其不穩的班輪公司而言，在現階段及時出售有關港口碼頭股份，可能會帶來一線生機。

## 赫伯羅特航運套現 3.15 億歐元

德國赫伯羅特航運剛於本月初同意出售漢堡阿爾騰堡集裝箱碼頭的25.1%股份，套現3.15億歐元，就是其中一例。該公司旗下股東正為嚴重虧損而需集資問題爭論不休，現時決定出售碼頭資產，可直接紓緩財政壓力。戴維森認為，對於在2002年建成的碼頭設施而言，有關資產售價已明顯偏高，因此赫伯羅特在今次交易受惠頗多。

他表示，在集裝箱港口處理貨量減少的情況下，其他碼頭營運商固然亦有動機出售資產，不過有關營運商的底蘊較充實，班輪公司明顯更有迫切性出售屬非核心業務的港口碼頭資產。他預期仍會有2至3家班輪公司選擇出售部分或所有集裝箱碼頭股份。

戴維森又指，有意購入有關資產的買家不單是一般港口碼頭營運商，其他對沖基金和私人投資者亦將加入競逐，他相信港口資產的叫價不會因貨量減少而被壓得過低。不過，目前碼頭股份售價高低，更多是取決於全球四大集

裝箱碼頭營運商的財政儲備狀況，能否藉此良機擴充本身市場份額。

報告指，在過去多次經濟危機中，港口業多次證明屬於穩健的投資選擇。因此，即使在目前市況下，集裝箱碼頭業務對投資者仍有不少吸引力。

## 班輪公司耐用備受考驗

德魯里認為，班輪公司的財政壓力正日漸增加，潛在買家正在考驗班輪公司的耐用性，並等待最合適時機出手爭標。至於買家最終會否激烈競爭該批碼頭資產，戴維森卻大撥冷水，強調有關資產雖然有利可圖，但現時市況與過去數年相去甚遠，買家只會步步為營，競投活動會趨於保守。

今年歐美消費市場需求不振，嚴重拖累各地港口業務。迪拜港口世界(DP World)行政總裁沙拉夫形容，09年上半年營運環境惡劣程度是史無前例，下半年整體市況將不會改善。

該公司旗下49個集裝箱碼頭上半年處理貨量只有1230萬標箱，按年減少10%，沙拉夫直言根本無法阻止業績表現下滑。但他表示，DP World的表現在同業中已屬中上，意味着其他營運商亦正在苦心經營。

戴維森預期，今年全球集裝箱港口處理貨量按年減少10%，儘管各地港口發展計劃機密性頗高，現時必定已不少港口擴建計劃被推遲、取消或削減規模。報告指出，全球集裝箱碼頭營運商排名與去年相同，首5名分別為和黃港口控股、新加坡港務國際(PSA)、馬士基碼頭、迪拜港口世界和中遠太平洋，市場份額則與07年水平相若。



班輪公司經營環境愈來愈惡劣。韓國現代商船一艘在美國港口停泊船塢

# 雲浮新港下月底啓用

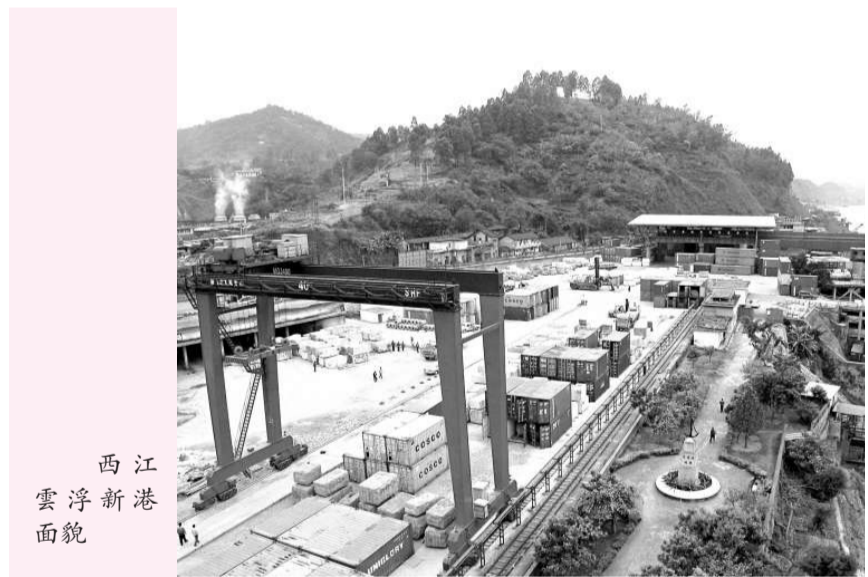
【本報記者方俊明雲浮三十一日電】由中國交通建設集團第二航務工程局投資3.3億元建設的「雲浮新港」將於今年9月28日竣工啓用。

雲浮市政府稱，該港口規劃建設2000噸級碼頭泊位7個，上航可直達廣西貴港碼頭，下航可直貫肇慶、廣州及港澳地區，設計年吞吐量650萬至700萬噸，將成為廣東內河第一大港。

「雲浮新港」位於雲浮市雲安縣六都鎮西江下游約3公里的西江右岸(黃灣村四圍塘)，佔地350畝，項目總投資約3.3億元，建設7個1000噸級泊位(其中集裝箱泊位2個，雜貨泊位4個及散貨泊位1個)，全部按停靠2000

噸級船舶結構設計，使用碼頭岸線長420米。

目前該項目已完成港口主體基本建設和機務人員派駐工作，今年8月底將完成口岸綜合驗收和投入使用綜合演練等工作，基本敲定於9月28日正式開港，屆時外貿進出口集裝箱量可達25萬標箱/年，實際年吞吐量可達650至700萬噸，成為廣東內河第一大港。而與「雲浮新港」相連、佔地面積1370畝的物流園區一期亦可望同時投入使用，分設物流加工區、保稅物流B區、碼頭二期堆場用地、物流倉儲區等功能區。



西江雲浮新港面貌

# 全球五大航空 四家虧損

【本報訊】全球5家主要航空公司日前先後公布次季業績，表現明顯下滑。其中新加坡航空當季總收入大跌逾三成，法荷航淨虧損額更接近6億美元。航空公司普遍預期，航空市場下半年負面因素仍多，航油價格亦趨於波動，有必要進一步削減成本。

漢莎航空是該5家航空公司中唯一仍能錄得盈利的公司，次季總收入為52.1億歐元(72.9億美元)，錄得4000萬歐元(5615萬美元)盈利，雖然按年下跌88%，但該公司首季曾錄得4.24億歐元虧損，次季表現明顯改善。

## 漢莎盈利大跌 88%

該公司早前已宣布實施10億歐元的成本節約計劃，包括裁減400名行政部門員工。預期下半年航油價格波動將令開支大幅增加，空運需求亦難以及時復蘇。綜合半年數字，該公司虧損2.16億歐

元(3億美元)。法荷航次季表現則未見好轉，當季總收入為51.6億歐元(72.5億美元)，按年下跌20%，淨虧損4.2億歐元(5.9億美元)，半年淨虧損額達9.2億歐元(12.9億美元)。

次季貨運收入按年大跌41.5%，至5.44億歐元(7.6億美元)，客運收入則跌18.7%，至40.1億歐元(56.1億美元)。該公司對下半年航空市場走勢亦不樂觀，認為客貨運量跌勢要到10月才能回穩，該公司已計劃將冬季貨運力再削減5%。英國航空次季總收入為19.8億英鎊(32.7億美元)，按年減少12%，並錄得9400萬英鎊(1.5億美元)營運虧損，亦是自上市以來首次錄得季度營運虧損，暫未透露淨虧損額。

## 新航六年來首見紅

新航次季總收入僅28.7億新元(19.9億美元)

## 泛太西向線下月加運費

中遠、日本郵船等8家船公司達成協議，由9月1日起在泛太平洋航線上增加運費，美國西岸港口每大櫃增加150美元。泛太平洋西向穩定協議(WTSA)昨日在一封電子郵件中公布上述消息。自美國金融風暴以來，泛太平洋洋線貨量直線下跌，運費是一落千丈，運力削減依然未能符合市場要求，航商補貼運輸情況十分普遍，全行業虧損嚴重。

## 安徽電子口岸驗收通關

【本報記者柏永合肥三十一日電】安徽電子口岸二期建設項目日前通過安徽省政府驗收，此舉標誌着電子口岸建設順利完成。有關官員表示，電子口岸將於近期擇日啟動通關在線服務。屆時，每票進出口貨物通關時間將節省4至6小時，平均每年可為安徽外貿企業通關、物流縮減成本數千萬。據消息人士透露，電子口岸已完成與寧波地方電子口岸的互聯互通和數據交換，與上海、江蘇

等地方電子口岸的互聯共享項目正在積極洽談和開發中。

【本報訊】全球5家主要航空公司日前先後公布次季業績，表現明顯下滑。其中新加坡航空當季總收入大跌逾三成，法荷航淨虧損額更接近6億美元。航空公司普遍預期，航空市場下半年負面因素仍多，航油價格亦趨於波動，有必要進一步削減成本。

公司	項目	總收入	營運收益/虧損	淨收益/虧損
漢莎航空		72.9(-19%)	+0.7	+0.5
法荷航		72.5(-20%)	-6.9	-5.9
英航		32.7(-12%)	-1.5	/
全日空		28.2(-22%)	-4.4	-3.0
新加坡航空		19.9(-31%)	-2.2	-2.1

## 18屆運輸理論研討會結束

香港理工大學土木及結構工程學系和香港交通研究學會合辦，為期三天的第18屆國際交通運輸理論研討會已圓滿結束。研討會匯聚了多位知名學者，就交通相關的議題進行討論。研討會探討的議題廣泛，包括交通流量理論、需求模型、道路安全、物流與供應鏈模型等。

# 香港航運交易所：異想天開的創意

□劉異良



今年4月22日、6月2日《大公報》曾報道香港「一國兩制研究中心」的研究成果：「香港國際航運中心的轉型和升級」。報告認為，國際航運業的重心正由歐洲轉至亞洲，但亞洲區內缺乏一個能為船東和船舶管理者提供一站式航運服務中心，建議香港應把握時機，大力發展航運服務業，成為亞洲的航運交易、定價、管理、人才、融資、仲裁中心。

報告提出多項建議，包括由香港特區政府牽頭，以法定機構的形式建立一個航運交易所(航交所)，並劃撥資源支持航交所的發展，為世界各地從事航運業人士提供航運交易地點和價格等消息。

筆者在香港和上海航運界分別服務十年，對兩地的航運情況略知一二。香港航運界向稱人才濟濟，然而這份報告的外行程度卻令人扼腕嘆息。謂予不信，姑舉幾例：

## 香港航運交易所

在香港設立航交所的課題，是20多年前交通部委託上海海事大學(當時稱海運學院)和招商局集團共同研究的項目。從事航運專業的人都知道，航運市場與證券、期貨市場的最大區別就在於沒有標準的買賣商品，也無有形的交易市場，沒有電子對盤的可能性。

儘管倫敦波羅的海航運交易所所以這種有市無場的方式經營了200多年，但也早在網絡化、信息化的潮流衝擊下演變成了一個只提供諮詢、見證和信息服務的地方，交易功能早就蕩然無存了。定期(班輪)市場由於其壟斷競爭的市場結構

和公布運價的特點，從來就不曾有過那種有市有場的交易形式。所以早在20年前，招商局集團和海事大學的研究報告就否決了在香港成立航運交易所的主張。

如果這個香港航交所純粹是「提供航運交易地點和價格消息」的地方，那該聽叫香港國際航運信息中心更加貼切。但問題是如何得到航運交易的「地點和價格消息」?去購買的話，誰來埋單?世界上提供航運信息和諮詢的公司比比皆是，想買航運交易消息易如反掌，那人家為什麼要到香港航交所來買?如果說，香港航交所自己搜集、加工、製造「航運交易地點和價格消息」，那麼憑什麼世界各國的船舶經紀、船東、代理人、代理人等等會向你提供此類信息?一個本身沒有一手市場信息的機構，唯有向市場購買信息，而購買的信息又如何盈利呢?只有用這些購買來的消息，統計、加工出更高層次的信息和分析報告。那不就是現在上海航運交易所從事的工作嗎?

## 港船東互保協會

如果這個香港航交所打算推出運價指數的期貨，那就更加沒機會了。世界乾散貨和油輪遠期運價指數早就被波羅的海交易所和挪威的Imarex主導了，上海航交所則在緊鑼密鼓地策劃推出集裝箱運價指數期貨。即使還有一種運價指數可以去做，這種金融衍生產品的意義已經大受質疑。在航運市場嚴重不景氣之時去勸人參與運價指數期貨的交易，比向18歲的年輕人賣人壽保險還要難。報告建議「香港亦可考慮引入內地船東，建立香港和內地聯合的船東互保協會」。聽起來好像大陸沒有船東互保協會一樣。殊不知內地早在1984年就成立了全國獨一無二的中國船東互保協會，而且中國船東互保協會會員中還有不少著名的香港船東公司，協會在香港也設有分支機構，何必再搞一個「合資協會」?事實上，世界上各大保賠協會在香港都有分支機構，而且活躍於這些保賠市場的以華人居多。所以在香港再成立一家船東互保協會的理由和基礎都是不存在的。

## 海事仲裁傳統之選

事實上，香港早就國際海事仲裁主要的選擇地之一。凡做過租船實務的人知道，租船合同條款中經常採用的條款是「適用英國法，倫敦或香港仲裁」。船東和租船人訂立租船合同時往往選擇在倫敦、或香港或新加坡仲裁，華人船東和租船人則偏向選擇香港或新加坡作為仲裁地。

以上數例已足夠令筆者懷疑，該報告是否出於本港專業人士之手。因為它居然表示：「成立初期的交易金額必定有限，不能以盈利作為目標，但長遠能吸納海外貨代、經紀、船東和海事保險人員，最終達致規模化。」將從事定期期(班輪)業務的「貨代」和不定期(租船)業務的「經紀」，甚至還拉上「船東和海事保險人員」，將兩種毫無業務交集的人放在一起，究竟是什麼目的呢?根據市場結構和特徵的不同，航運市場分為定期期(班輪)市場、不定期期(租船)市場、船舶買賣市場。這三個市場的結構、特徵、運行方式、需求和供應以及從業人員有着明顯的不同。這三種市場的人，誇張地說，老死不相往來。

一個船舶買賣的經紀是絕不會去關心某家班輪公司的船期表，一個貨運代理行也不會去關心新造船是啥行情，一個租船經紀人也不會去理會哪個物流企業服務最好。如果把這些人都放進一個叫香港航交所的地方，將會是什麼景象呢?

# 國航藉「過冬」策略達雙贏

【本報訊】中國國際航空股份有限公司上半年實現盈利，主要安全指標也好於歷史同期。有關負責人說，上半年國航積極平衡戰略發展和「過冬」策略的關係，有效應對市場風險，實現了盈利。

這位負責人說，國航安全形勢也保持了總體平穩，管理體系建設取得新進展，主要安全指標好於歷史同期。系統運行控制系統(SOC)運行成效明顯，網絡化運行平台初步建立；生產組織

得當，經濟效益明顯好轉；確定13個近期重點解決問題和15個中長期問題，目前已解決涉及各基層單位自身的具體問題210個。

這位負責人表示，下半年國航將把握經濟環境和市場競爭的新特點和新變化，全面推進安全管理體系建設，把確保國慶期間的飛行安全和空防安全作為下半年工作的重中之重；優化生產組織，提高運營效率；以盈利目標為導向，加強市場和銷售組織。

航線	香港開	靠泊碼頭	船名	航行時間
珠海(九洲港)	07:30	08:30	海威	1小時10分
	08:30	10:00	海瑞	
	09:30	11:45	海瑞	
	11:30	14:00	海瑞	
	13:30	16:00	海瑞	
	15:30	17:00	海瑞	
佛山(九洲港)	08:40	09:00	海瑞	1小時10分
	10:30	11:00	海瑞	
	12:30	13:00	海瑞	
	14:30	15:00	海瑞	
	16:30	16:30	海瑞	
	18:00	18:00	海瑞	
番禺	07:50	08:30	中港碼頭	1小時50分
	10:40	11:00	中港碼頭	
番禺	13:50	14:00	中港碼頭	2小時30分
	18:10	18:00	中港碼頭	2小時45分
高明	08:20	15:30	中港碼頭	1小時10分
	08:30	16:10	江門掛旗	
航線	香港開	靠泊碼頭	船名	航行時間
中山	07:30	08:00	中山	1小時30分
	08:30	09:30	中山	
	10:00	11:30	中山	
	13:00	14:00	中山	
	15:00	16:00	中山	
	17:30	18:00	中山	
順德	08:30	09:00	順德	1小時55分
	10:45	11:00	順德	
	13:30	15:00	順德	
	15:20	17:30	順德	
	18:00	20:20	順德	
	07:30	08:30	順德	
江門	08:30	09:00	江門	2小時30分
	14:00	15:30	江門	
三環	08:30	7:29	三環	4小時
	16:00	13:59	三環	
肇慶	08:20	13:40	肇慶	4小時
			肇慶	