

德交通信貸銀行發預警報告

集箱海運下半年極惡劣

德國交通信貸銀行 (DVB) 日前發表集箱海運市場前景預測報告，指出超巴拿馬型船交付高峰將於2010年來臨，儘管現時已進入集箱海運傳統旺季，亞歐線運費在回到收支平衡點前，可能仍面對更沉重的壓力，下半年集箱海運市場非常惡劣。另外，陷於財困的德國赫伯羅特航運已通過注資4.2億歐元 (約6億美元)，並正式向政府尋求救助。



德國 DVB 銀行對集箱運輸的悲觀情緒，似是對航商前數年不顧一切造船的鞭撻。圖為一艘赫伯羅特貨櫃船進入內河航運。

該行看淡全年集箱海運市場前景，並預期今年全球集箱貨量最多只有1130萬箱，按年跌幅將高達15%以上，遠高於倫敦德魯里海運諮詢機構預料的10.3%跌幅。報告又稱，明年貨量將難出現復甦，屆時新船資產值已按年大跌三成。

亞歐線運費未恢復

報告稱，隨著旺季來臨，貨量已停止跌勢，平均載貨率由首季只有75%的水平，升至7月初的95%以上，是船東期盼已久的利好因素。據該行統計，亞歐線運費在本月初已升至每標箱900至1000美元，遠高於5月底時每標箱350至450美元的水平，不過，仍低於每標箱1300至1500美元的收支平衡點。

亞歐線運費未見完全恢復，而運力高於8000標箱的超巴拿馬型船卻非常依賴該航線需求，才能發揮本身經濟效益上的優勢。該船型目前積存訂單達263艘，折算運力為290萬箱，將在未來數年湧入市場，2010年更是高峰期，被認定是市場出現嚴重運力過剩的主因。該行認為，運力8000標箱的超巴拿馬型船，優勢性質與巴拿馬型船相同，因此必先在運費上吃虧。

現時全球超巴拿馬型船已達235艘，該船型運力今年將增長33.5%，明年則增37.3%，2011年再增21.8%。DVB預期，在原本未來2年交付的超巴拿馬型船中，將有兩成被推遲交付，並有三成會在2010年底前被取消。

新船可能大跌三成

報告指出，儘管船東會極力取消仍未開始建造的新船，不過每艘超巴拿馬型船售價達1.5億美元，船東通常一次訂造8艘，總計金額高達12億美元，財困船東未必忍心犧牲2億美元的訂金解救燃眉之急，加上韓國船廠堅持保留訂單，大批大型新船湧進市場似乎在所難免。

DVB執行董事倫德特別指出，隨著新船訂單乾涸，新船可能較去年大跌三成，船東違反「貸款與資產價值比例」條款的風險亦大增。他認為，鑑於環球經濟前景，班輪公司和船東在下半年的財務狀況難以出現改善，將出現更多違約個案。

正為新資金四出奔波的德國赫伯羅特航運股東，上周末最終達成共識，向該公司注資4.2億歐元 (約6億美元)，而以德國北方銀行為首的銀團已即時向德國接洽，確保赫伯羅特得到12億美元 (約17億美元) 的貸款救助。

該公司所有股東將參與今次注資行動，注資金額則依據本身持有股權而定。持有43.3%股權的TUI集團，將會轉化早前提供予赫伯羅特的14億歐元 (約20億美元) 貸款成為股權，或者混合籌資結構，以減輕後者負債額。另外，該公司於同日宣布，將進一步削減營運成本，包括全球員工從下月起裁薪一至兩成，今年將不獲發花紅，並在明年底前凍薪和暫停招聘。

雖然最終是由銀行提供貸款，但由於有關貸款被作為政府救助，該公司仍須獲得批准，才可獲得新資金。有法律界人士指出，要通過所有審議程序，須耗時近一個月，股東需要更多耐心。

智利輪船前景堪虞

早前以股權換取德國船東同意減免租金的南美智利國家輪船 (CSAV) 日前宣布半年虧損4.1億美元，令外界更憂慮該公司的前景。期內總收入大減36.7%，營運虧損額3.2億美元，當中包括首季錄得的1.1億美元運費對沖虧損。聲明中稱，現時經濟衰退程度只有上世紀大蕭條時期能夠相比，總收入難免跟隨貨量出現巨大跌幅。

該公司承認，現時的財務狀況對能否堅持營運增加不明朗因素，但強調會繼續一系統強化財務狀況政策，包括分階段配股集資7.1億美元。

港航空流量跌幅收窄

【本報訊】機管局日前公布，香港國際機場7月份航空流量回穩，客、貨運量及航空交通量的同比跌幅均比上月收窄。

貨運更擺脫從去年11月開始出現的雙位數跌幅。7月份貨運量29.1萬噸，客運量400萬人次，航空交通量23315架次，分別同比下降8.3%、9.5%及9.9%。

與去年同期相比，7月份貨物出口量下跌約13%，進口及轉口量僅出現單位數跌幅。跌幅達雙位數的主要出口市場包括歐洲、北美、東南亞及日本。客運方面，香港居民外遊人數同比增加約3%，訪港旅客減少約17%，轉機/過境旅客則下降約10%，受影響的主要訪港旅客市場包括東南亞、海峽兩岸、北美及日本。

機管局行政總裁許漢忠表示，7月份的客運市場表現相對較佳，主要因為公眾對甲型H1N1流感的憂慮減少，而且夏季是外遊高峰期。相信未來數月的跌幅將較為溫和，但整體航空市場還需一段時間才能回復至金融危機前的水準。

今年前7個月，機場客運量2640萬人次，同比下降8.4%；貨運量180萬噸，同比下降18.1%；航空交通量161.6055萬架次，同比下降8%。



港機場客流量在回升，跌幅收窄

新加坡貨櫃7月箱量挫18%

【本報訊】新加坡海事及港務局 (MPA) 公布7月份新加坡港口表現，集裝箱單月錄得222萬箱，同比跌18.6%。

其中，新加坡國際港務集團 (PSA) 7月份錄得集裝箱是141.3萬箱，同比下

跌17.8%，顯示新加坡港在經濟衰退的陰霾中還未走出困境，但7月份吞吐量已經比6月份數字要好，跌幅收窄5.9%。

新加坡港是典型轉口港，是衡量世界貿易的晴雨表，7月份的數字已經比新加坡政府預測在非石油類出口產品的跌幅

10-12%在縮小。不過，7月份集裝箱吞吐量數字之高，是自08年11月份以來最高月份，政府與私人公司分析師表示，要看到新加坡是一個強而有力的、持續的貿易復甦，現階段還言之尚早。

新加坡華僑銀行經濟學家 Selena Ling 表示，目前，全球石油需求情況溫和，出口需求疲弱，無論電子和非電子產品銷售呆滯，基本經濟因差好轉還未到來。

江蘇韓通重工簽7艘新船

【本報訊】江蘇韓通船舶重工有限公司日前與東南亞船東簽定7艘5.7萬噸散貨輪船訂單，價值2.05億美元 (約14億元人民幣)，平均每艘船價約2930萬美元，並定在2010至2011年交貨。

據倫敦航運市場船舶經紀的看法，該批船是由一名不願透露姓名的東南亞船東訂購。若以此船價與一年前9月份同類船型相比，船價已下跌四成之多。

克拉克森研究資料顯示，從韓通公司建廠以來，已接船訂單53條，公司在手訂單已排到2012年。另外公司投資8

億多元的10萬平方米廠房、培訓樓、辦公樓等項目正在緊鑼密鼓推進。今年7月韓通公司再新交一條5.7萬噸散貨輪。

在世界船舶業出現下滑的形勢下，韓通船舶公司依靠準確的市場定位，打特色牌，做到錯位發展，誠信贏天下。針對國內一些大型船廠不願意製造散裝貨輪，而規模較小的船廠又沒有能力製造的狀況。韓通重工善於抓住這一市場空檔，積極調整產品結構，率先在全球製造出5.7萬噸的散裝貨輪。這樣，既避免了與大型船廠的「火併」，又繞開了與同類船廠的競爭。

韓通船舶重工立足於承接5-8萬噸級各類船舶及海洋工程，目前以57000DWT散貨輪和海洋工程

(FPSO) 的建造特色，並致力於打造為國內優秀船舶和海洋工程建造基地。今年頭7個月韓通船舶重工公司實現納稅銷售收入16.9億元，增長達238.1%。

外高橋獲6艘VLCC新單

另訊，伊朗國家油輪公司 (NITC) 近日報道，由於獲得中國進出口銀行強有力的擔保，公司將在中國船廠建造12艘超大型油輪 (VLCC)。

這12艘船舶中的6艘已經確定將在上海外高橋造船有限公司 (SWS) 建造，也結束了外高橋今年到現在還未接到新訂單的局面。剩下6艘還未確定在哪个船廠建造，不過據悉大連船舶重工集團有限公司 (DSIC) 獲得此6艘訂單的可能性比較大。

據悉，NITC已經在每個船廠討論各自6艘32萬噸重噸油輪的詳細細節，並取得了豐碩的結果。據船舶經紀公司稱，這些船舶每艘價值1億美元，並獲得中國進出口銀行的融資借貸。

乾散貨運輸市場動靜兩面



上周波羅的海乾散貨指數 (BDI)，基本上是在3000點之下小幅波動，周一 (10日) 報2689點，至周三時跌至2612點，淨跌77點，到周五最後一個工作日，又反彈至2752點。整個一周五個工作日，淨升63點，升幅2.34%，扭轉了自7月30日以來的下行走勢。

經紀商表示，市場開始有預定少量船隻運送貨物，特別是海峽型船隻，這對運費上升有一定幫助。倫敦老牌經紀行 ICAP 船務負責乾散貨研究主管 SLAVOV 則是這樣看法，「我不認為這是一次明顯的反彈，因基調趨向好的一面並未改變。」BDI 6月3日觸及8個月以來高點的4291點，此後走勢一直滑落。

三組典型船型表現，海峽型 (BCI) 上周五報4708點，比周一升了357點，升幅8.2%，現貨日租金收47919美元 (下同)，與周一相比，升3701元，升幅8.4%。巴拿馬型 (BPI) 現貨日租金周五報19213元，與周一相比，反跌781元，跌幅近4%。指數周五報2391點，與周一相比，跌98點，跌幅4%。超級靈便型 (BSI) 周五報1709點，相比之下，跌了76點，跌幅4.26%。現貨日租金周五報17875元，相比亦跌788元，跌幅4.2%。

數月內可能大跌或大升

投資銀行Dahlan Rose 上周在一份報告中對BDI市場有此分析，預計市場依然會波動，但相信乾散貨市場已經準備好迎接未來數月，將可能出現的大跌或大升態勢。分析報告還提到一個老生常談問題，未來數個月新船隻增加，將損及市場，擔憂會繼續升溫，儘管有跡象顯示船隻被取消或延遲。

相反，以奧斯陸為基地的挪威船務分析機構 Lorentzen & Stemo 在13日向客戶發出的封航運日誌中，談到了海峽型船遠程運轉，巴西線與澳洲線之比較，消費對象始終離不開中國市場。分析員漢斯廷 (Haustein) 認為澳洲力拓「開閘門」事件，令中澳兩國關係緊張後，反而對巴西礦石出口去中國出現傾斜，若以海峽型噸英里的長途運輸，最終令巴西鐵礦出口受益。據中國海關公布的數據，今

年6月份，中國從澳洲進口礦石佔礦石總進口量的43%，巴西只佔22%，淡水河谷公司是巴西最主要供應商。若以噸英里來考慮航程長短由船隻承運的貨物，本季度租用典型海峽型船隻的現貨日租金是43706美元，同比已下跌40%。

該機構暗示只要中國多從巴西進口礦石的話，以此航程所需運力和船舶數量，必然會進一步掀起另一輪海峽型船運費的上升。真正結果是否如此，大家拭目以待。

但遠程運費協議 (FFA) 第四季趨跌，不被看好，似乎大家對期貨市場看淡。據奧斯陸海事交易所 (Imarex) 公布10-12月期FFA，海峽型日租金在36750美元，貿易商預計到今年年底期FFA會跌19%。而巴拿馬型日租金在17625美元，至年底期會跌16%。

港口資產是和黃搖錢樹

和黃集團上周4公布中期業績，本欄目想談一談該集團第一核心產業的港口表現得失。整體而言表現不理想，一個最主要原因是全球經濟衰退，貿易不振，貨量不足，貿易鏈上的失衡無可避免地影響到港口收入，上半年營業收入報156.56億港元 (下同)，同比已跌21%；除息息前溢利只得44.87億元，同比急跌34.53%；總吞吐量是3030萬箱，同比跌7.6%；毛利率在28.66%。若以營業額來計標箱收入，每箱是516.7元，同比跌9.2%；若以稅息前利潤來計每標箱只有148元，同比明顯跌29.2%。

彭博社報道，和黃港口今次中期盈利跌幅，是8年以來僅見，甚至引用香港的瑞士信貸集團分析師的評價：和黃港口上半年表現非常糟糕，希望下半年會轉好。通訊社更進一步披露，和黃港口上半年全球投資港口表現均欠佳，中國內地與香港的港口營運溢利跌24%、歐洲港口跌40%、亞洲不包括中國內地與香港在內的其他港口跌22%。

翻查多年的紀錄，和黃港口以年計每標箱獲利最差一年是2003年，當時只有183元，半年均在91元，因此，今年上半年每標箱獲利148元，已經算是中規中矩。

和黃港口在25個國家與地區投資港口，300個泊位分布在49個港口。而港口資產的營運溢利佔和黃集團總營運溢利的四分之一，超過房地產項目之首，是典型的搖錢樹。即使沒有具體的區域港口的收入與盈利細數，但以港口裝卸作業和貨量處理能力，中國內地、香港和多個樞紐港的產量與收入，是支撐和黃港口總收入與盈利的保證。和黃港口今年上半年表現尚且如此，即將公布的九龍倉中期業績，其港口與運輸反映在MTL碼頭的表現又會如何呢？

□佟成棟
版權所有 不得轉載
電郵：tkpgm@takungpao.com

和黃港口08/09年上半年業績比較

項目	營業收入	息稅前利潤	貨櫃吞吐量	毛利率	每標箱營業額	每標箱息稅前利潤
08	186.67億	68.54億	3280萬	36.72%	569.1元	209元
09	156.56億	44.87億	3030萬	28.66%	516.7元	148元
±%	-21%	-34.53%	-7.6%	-	-9.2%	29.2%

中遠大廈
皇后大道中183號
罕有全層單位出租

甲級寫字樓，毗鄰上環港鐵站
高層單位面積20,506平方呎
享山景及全海景
特惠租金，條款靈活，租客免佣

查詢請致電 PropertyOne
2827 8183/2827 8981

PropertyOne
Licence No. C-017821

珠江客運有限公司 粵—港水路客運航班表

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間	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	08:30	中環碼頭	海 威	1小時10分	中 山	07:30	08:30	中環碼頭	中 山	1小時30分
	08:30	10:00	中環碼頭	海 威			08:30	09:30	中環碼頭	逸仙湖	
	09:30	11:45	中環碼頭	海 威			13:00	14:00	中環碼頭	翠亨湖	
	11:30	14:00	中環碼頭	海 威			15:00	16:00	中環碼頭	岐 江	
	13:30	16:00	中環碼頭	海 威			17:30	20:00	中環碼頭	興 中	
15:30	17:00	中環碼頭	海 威		18:00	20:00	中環碼頭	順 德			
17:45	17:00	中環碼頭	海 威		20:00	20:00	中環碼頭	順 德			
08:40	09:00	中環碼頭	海 威	1小時10分	09:00	18:00	中環碼頭	順 德	1小時55分		
10:30	11:00	中環碼頭	海 威		08:30	10:00	中環碼頭	順 德			
12:30	13:00	中環碼頭	海 威		10:45	11:00	中環碼頭	順 德			
14:30	15:00	中環碼頭	海 威		13:30	15:00	中環碼頭	順 德			
16:30	16:30	中環碼頭	海 威		15:20	17:30	中環碼頭	順 德			
18:00	18:00	中環碼頭	海 威		18:00	20:20	中環碼頭	順 德			
19:30	19:30	中環碼頭	海 威		08:30	09:00	中環碼頭	蓬萊湖	2小時30分		
21:30	20:30	中環碼頭	海 威		14:00	15:30	中環碼頭	五邑湖			
21:30	21:30	中環碼頭	海 威		08:30	7:29	中環碼頭	中山龍巖	4小時		
08:20	16:00	中環碼頭	新龍山	2小時30分	08:30	7:29	中環碼頭	中山龍巖	4小時		
08:20	15:30	中環碼頭	新龍山	2小時45分	08:30	7:29	中環碼頭	中山龍巖	4小時		
08:30	16:10	中環碼頭	江門掛旗	1小時50分	08:20	13:40	中環碼頭	高明龍巖	4小時		

香港國際機場水路客運航班表

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
深圳蛇口—香港機場	07:45 08:45 10:00 11:15 12:15 13:30 14:30	香港機場—深圳蛇口	09:00 10:15 11:00 12:30 14:30 15:30
深圳福永—香港機場	09:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:15	香港機場—深圳福永	16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:30
珠海—香港機場	09:30 14:25 17:00	香港機場—珠海	12:45 15:40 18:30
中山—香港機場	09:30 12:40 15:00	香港機場—中山	12:15 14:15 17:00 19:40
香港機場—香港機場	10:30	香港機場—中山	15:40

【本報訊】中國2008年乘坐飛機出行的旅客達到1.92億人次。在新中國成立初期的1950年，乘飛機出門的全國只有1萬人次。

資料顯示，新中國成立初期的1950年，中國民航只有7條國內航線，通航國內8個城市。中國民航的運輸總周轉量、旅客運輸量及貨郵運輸量分別分別是157萬噸公里、1萬人次和767噸。民航局局長李家祥稱，2008年，中國民航全行業運輸總周轉量、旅客運輸量及貨郵運輸量分別達到376萬噸公里、1.92億人次和407萬噸。到2008年底，中國民航擁有160個民用運輸機場，定期航線總數已達到1532條，內地通航城市有150個，國際通航城市達104個。

證券代碼：600604 證券簡稱：*ST二紡 編號：臨2009-023
證券代碼：900902 證券簡稱：*ST二紡B

上海二紡機股份有限公司 重大重組進展公告

本公司及董事會全體成員保證本公告內容的真實、準確和完整，對公告的虛假記載、誤導性陳述或者重大遺漏承擔個別及連帶責任。

上海二紡機股份有限公司 (以下簡稱：公司) 已於2009年8月3日就公司控股股東正在討論本公司重大重組事項，發佈了公司股票交易的停牌公告 (具體內容詳見2009年8月3日刊登在《上海證券報》、香港《大公報》和上海證券交易所網站：http://www.sse.com.cn) 上的《上海二紡機股份有限公司重大重組停牌公告》。

目前，公司接到控股股東的告知：對本公司重大重組事項，控股股東還在進一步的可行性論證中。鑒於此事項尚存在重大不確定性，為避免公司股票交易價格出現異常波動，公司股票交易將繼續停牌。公司將按要約對論證中的重大重組事項及時發佈進展公告。

特此公告。

上海二紡機股份有限公司 董事會
2009年8月17日