大公報 Takungpao
責任編輯：張紹勇　網址：http://www.takungpao.com　電郵：tkpgm@takungpao.com　傳真：2831 1677
二〇〇九年八月二十二日　星期六

馬士基半年虧5.4億美元

行政總裁：集箱運費和貨量已在改善

【本報訊】A.P.莫勒—馬士基航運集團上半年虧損5.4億美元（下同），其中集箱運輸業務虧損額高達9.6億元，為全球班輪公司中最高，依賴港口碼頭和資源銷售業務等主要業務盈利，降低集團總虧損額。儘管已預期下半年虧損額可能與上半年持平，但集團行政總裁安仕年強調集箱運費和貨量已在改善。

集團上半年總營業收入爲227.5億元，按年下跌27.5%。旗下集箱運輸業務營業收入暴跌30%，至98.1億元，虧損額達9.6億元，遠高於全球其他班輪同業。

倫敦德魯里海運諮詢機構此前預計，今年集裝箱海運貨量只有4710萬箱，按年大跌10.3%，全球班輪公司將合共虧損200億元。多家班輪公司亦已陸續公布上半年業績，其中業務表現較差的公司，虧損額亦不高於8億美元。

營業額下跌27.5%

馬士基集箱運輸業務去年同期錄得2.7億元盈利。集團稱，集箱運費在首季的紀錄低點的基礎上，次季仍然繼續下跌，至6月底才回穩，最終令收入大幅減少。

上半年集箱運量爲330萬大櫃，下跌7%。包括燃油附加費在內，平均運費下跌30%。其中亞歐線平均運費大跌46%，西行線貨量下跌6%，東行線則上升17%。泛太線平均運費減少20%，貨量則跌13%，09/10年度服務合約運費水平亦按年減少二至三成。

安仕年認爲，市況已有改善跡象，雖然未來集箱運輸業務仍須視乎全球經濟恢復速度，不過集箱貨量和運費近期確實正在上升，最壞的時候已經過去。集團預期，集箱海運市場在踏入旺季後，自然較上半年明顯改善，不過運費第三季只會輕微上升。

上半年集箱運量跌7%

另外，儘管集團集箱運輸和造船以外業務在上半年全數錄得盈利，有助降低集團虧損額，不過盈利亦分別大幅倒退二至七成，而當中只有油輪及離岸鑽探業務上，仍能在營業收入錄得3.3%升幅。而港口碼頭貨量雖減少8%，但跌幅低於市場平均水平，期內每標箱平均收入與去年持平，營運收入按年只跌5.9%，至14.9億元，仍錄得1.7億美元盈利。

A.P.莫勒—馬士基集團上半年主要業務收益表 單位：億美元

業務＼項目	營業收入	變幅	盈利／虧損	變幅
集箱運輸	98.1	–30.0%	–9.6	—
港口碼頭	14.2	–5.9%	1.7	–25.8%
油輪及離岸鑽探	26.2	+3.3%	1.7	–78.0%
石油及天然氣銷售	40.5	–43.6%	5.0	–62.9%
零　售	49.1	–14.5%	1.4	–20.3%

期內石油和天然氣產量按年上升8%，至8100萬桶，50個新鑽井亦已投入營運。集團預計下半年旗下天然資源產量不及上半年，全年產量應與去年相同。對於近期油輪運價低迷，安仕年稱，石油產量減少，運油需求自然下降，是油輪運費跌進谷底的主因。他預期，油價不會出現大幅波動，不過產量則要視乎石油輸出國組織（OPEC）的決定。據彭博統計，OPEC上半年石油產量按年下跌13%。

馬士基預計，下半年的業績表現將與上半年基本持平。安仕年稱，更多新運力進入油輪和集箱船市場，無疑會拖慢有關業務的復蘇步伐，但他對長遠前景仍然樂觀，認爲時間能證明集團政策方向正確。

▼A.P.莫勒—馬士基集團上半年集箱運輸業務虧損嚴重

中國最大造修船基地在青島海西灣建成，基地昨舉行建成典禮，兩艘18萬噸散貨船正式出塢（新華社）

青島兩18萬噸散貨船出塢

【本報訊】國內最大的造修船基地在青島建成，並造出山東最大的船。8月20日，青島海西灣造修船基地建成典禮暨河北遠洋兩艘18萬噸散貨船出塢儀式在青島北海船舶重工有限責任公司造船塢區隆重舉行。

青島海西灣造修船基地位於青島經濟技術開發區，總投資74億元。截至2009年，一個陸域面積330餘公頃、碼頭岸線長度5公里，擁有50萬噸級和30萬噸級造船塢各一座，30萬噸、15萬噸和10萬噸修船塢各一座，600噸龍門吊3台，350噸、200噸、100噸龍門吊各一台，規劃設計年造船能力近期200萬載重噸、遠期擴大到468萬載重噸，修船212艘，建造海洋石油開採平台4座，救生艇500艘的現代化造修船基地已基本建成。

2007年北船重工抓住造船市場火爆和新廠建設設施逐步投產的機遇，先後承攬簽署了17艘18萬噸散貨船建造合同，躋身2007年世界造船企業前50強。目前已批量開建8艘，到2011年上半年將全部完工交付。

18萬噸散貨船是中國自主研發、符合國際造船新規範、具有當代國際先進水平和自主知識產權的單機單槳驅動的新型海岬型散貨船，適用於煤、穀物和礦石的運輸。船總長295米，型寬46米，型深24.8米，載重18萬噸，設有9個貨艙，是山東省有史以來在建的最大船舶。

美西兩大港優勢將不保

【本報訊】美國經濟研究公司IHS下屬的「全球視野」日前發表美國港口發展研究報告稱，在巴拿馬運河擴建水閘工程如期推行和美國其他港口積極改善配套設備的形勢下，兩大美西港口洛杉磯港和長灘港將極有可能在全球經濟危機過後，不能繼續維持本身的市場份額。

報告稱，全球經濟危機導致輸美貨量大幅減少，雖然暫時紓緩美西兩大港口過去擁擠的狀況，亦讓有關港口騰出空間推動環保措施。但就長遠而言，兩港的前景仍然非常不妙。

經濟危機未有暫停巴拿馬運河擴建水閘工程，被視爲扭轉港口形勢的最關鍵因素。報告指，有關擴建計劃在2014年完工，屆時大型船舶可取道該運河通往美國各港，洛杉磯港和長灘港的重要性必定顯著減低。

報告預計，美東港口將因此成爲部分歐洲和拉丁美洲貨物的首選目的地，加上大部分港口藉着目前貨量減少，積極改善港口設備，可見美國東西兩岸港口形勢正在蘊藏巨變。不論經濟衰退與否，港口碼頭業界形勢不會維持不變。當貨量恢復，形勢變化將更明顯，美國港口各佔的市場份額會大大不同。

不過報告亦指出，儘管紐約及新澤西港、西雅圖港和奧克蘭港正積極擴建，例如結合多式聯運網絡和增加水深，不過洛杉磯港和長灘港短期內仍是少數能處理超深吃水船舶的港口，此屬巴拿馬運河完成擴建後少數仍能保持的優勢。報告預期，在上述因素影響下，美西兩大港合計貨量在2013年前將不能重回2006年的1600萬箱水平。

航運專家建言滬設自由港

【本報記者楊楠上海二十一日電】國家發改委區域規劃專家諮詢組成員、上海國際航運中心專家組成員朱榮林教授接受本報專訪時指出：「應考慮在上海大小洋山和蘆潮港地區實施綜合性自由港模式，並建自由港市」。

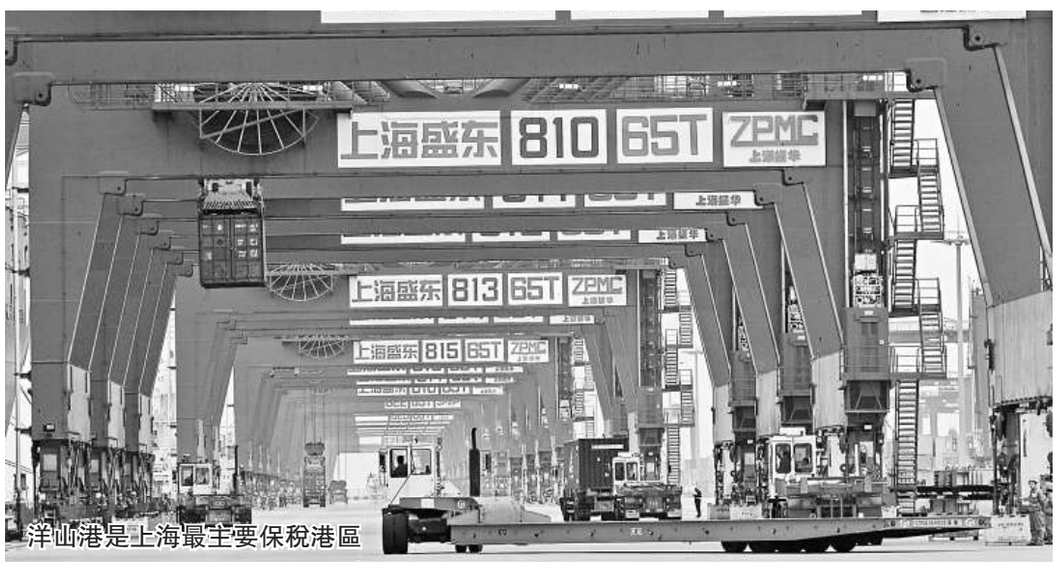
朱榮林談到，「鑒於國際集裝箱幹線樞紐港已成爲上海國際航運中心體系的核心功能，除必備的硬件設施指標如水深、國際直航幹線數、全天候進出度及處理船隻能力之外，必須形成符合國際慣例的貿易、海關、金融等自由港政策制度，以促進中轉業務拓展、吸引國際保稅貨物存儲及推進出口加工和最終實現核心功能定位」。

設立組合港碼頭集團

在港口體制方面，朱榮林認爲，長三角地區12個港口均應逐步實行政企分開的管理體制、運營機制，以淡化行政干預體制在港口之間構築的物理性邊界和財政性邊界。

爲此，朱榮林建議從三方面入手：「首先，建立上海國際航運中心協調性權威機構，克服港口之間決策主體與利益主體相背離的局面。該機構由交通部牽頭，江浙滬參加，其權威性指標包括『具有港口體系規劃決策權和投資決策權』，以及『具有一級法人資格』。對照此標準，現有的上海組合港辦公室失之過虛」。

「其次是組建組合港集裝箱碼頭（集團）公司，該公司由各投資主體參股組成，構築利險共負機制。其三則是促進經濟關係法律化，倣效歐盟經濟共同體的成功做法，以協議、條款的形式將長三角各港口之間的合作互動關係固化，最大限度降低行政區劃之間的經濟壁壘，促使成員單位的行爲在共同準則下保持一致。」



洋山港是上海最主要保稅港區

重構滬航運交易市場

在航運市場培育方面，朱榮林分析指出，「上海航運交易所成立10餘年來，其實際作用的發揮已遠離了其功能的初衷。關鍵問題是缺失有效的政策法規支持，導致場內交易量與場外交易量之間嚴重失衡。因此，上海航運市場難免是一個失範的市場，其特徵是提高了航運企業進退市場的成本，市場供求主體之間的信息和權益失去對稱性，且無嚴格的法制保障。」

「在這種情況下，上海國際航運中心建設的定位，只是一種失去市場有效保障的理想，原因是定位的目標管理與過程管理相背離。爲此，建議交通部要從航運市場發育的需要出發，從一個有效市場（即企業進退成本低、市場對稱性強、法制嚴明）建設的需要出發，從國際航運中心規範性標準出發，設定上海航運市場的交易規則和交易政策，以求實現『交易機會最多、交易成本最低、交易行爲最規範』的目標。」

日航日郵航空貨運合併

日本航空公司貨機公司停在成田國際機場

【本報訊】陷入經營極度困境的日本航空公司（JAL）昨日在東京國土交通省宣布，爲重整航空貨運業務，正在與日本郵船以明年春季爲目標合併航空貨運業務展開談判。由於受全球經濟危機的影響，兩家公司的航空貨運業務均陷入虧損，雙方希望通過合併對航線和航班數量進行調整，以提高業務效率。

日航正在政府的援助下進行業務重組，計劃將合併航空貨運業務列爲正在制定的經營改善計劃的核心內容之一。

最有可能的方案爲日航剝離貨運業務，與日本郵船位於千葉縣成田市的子公司日本貨物航空（NCA）進行合併。合併後，日航和日本郵船將成爲新公司的大股東，據悉也有可能向大型商社三井物產尋求參資入股。

日航在航空貨運領域佔據日本國內市場最大份額，NCA在國際貨運領域佔第二位，2008財年兩者的貨運業務營業收入合計達2792億日圓。若雙方進行合併，將遠遠領先於第三位的全日空。此前，日航已與NCA就成田機場起降的美國等航線貨運業務進行航班共享。

日本國土交通省在20日召開的審查日航改善計劃專家會議上，將成立專案小組，要求日航制定徹底的重組計劃，包括與業內競爭對手合併業務。日航預期截至3月底止的會計年度將虧損6.64億美元，主要是國際航空旅遊市場需求衰退的緣故，自2003年以來嚴重急性呼吸道症候群（SARS）與禽流感陸續爆發疫情，導致消費者對海外旅遊卻步。日航在宣布節省成本計劃之後，於6月間取得國營的日本政策投資銀行與其他銀行的1000億日圓融資。

日本國土交通省20日爲支援日本航空公司經營重建召開有識者會議的初次會談。會議主持爲一橋大學杉山武彥校長。會議旨在日航的經營改善計劃中反映政府方針。會議委員表示「企業年金、飛行員高薪等社會關心的問題需要進行討論」。日航將於9月末前制定出該項計劃。

簡訊

深圳港7月份箱量跌23.2%

據深圳市港務管理局統計，深圳港7月份集裝箱量錄得151.2萬標箱，同比下降23.2%。環比增長7.2%，呈逐步企穩回暖態勢。頭7個月份集裝箱量達到959.3萬標箱，比去年同期下降21.1%，重、空箱比例爲66.7%和33.3%，其中重箱爲639.9萬標箱，下降21.8%。重箱進出口分別爲168.8萬標箱和471.1萬標箱，分別下降21.1%和22.1%；空箱爲319.4萬標箱，下降19.4%。

1至7月份，深圳港的三個集裝箱碼頭的吞吐量分別爲，鹽田國際集裝箱碼頭450.1萬標箱，下降12%；招商局蛇口港區248.2萬標箱，下降26.7%；赤灣港航股份254.1萬標箱，下降29.5%。

1至7月份，深圳港貨物吞吐量達到10461.8萬噸，下降16%，其中外貿貨物吞吐量爲7727萬噸，下降19.6%。7月份，全港貨物吞吐量爲1691.2萬噸，下降13%。

7月高雄港櫃量減少16%

7月份高雄港貨櫃量回升至今年以來單月最高櫃量，但相較於去年同月仍減少16%。

該港統計，7月櫃量爲73.02萬箱，同比減少16.33%，今年前7個月櫃量僅以477.91萬箱，同比減少100萬箱之數。統計指出，高港前7月貨物總量爲2.2127億噸，比去年同期的2.7億噸呈現18.3%負成長。

大鏟灣碼頭簽合作備忘錄

大鏟灣碼頭（1期）昨日與華南國際物流中心（華南國際）簽署了推動「共同打造新型物流便利化」模式的合作備忘錄，爲共同發展大鏟灣—華南國際物流快速通道奠定了基礎，進一步增強區域物流競爭優勢。

合作備忘錄的主要內容有：共同研究和發展以「區港聯動／虛擬口岸」爲基礎的新型物流模式，制訂相關的作業流程，開展各方協調工作，並聯手開展市場推廣活動等。

華南國際於2006年5月開通「深港物流綠色通道」，2008年10月開通「跨境快速通關」。此後，經香港轉口的海運貨物在皇崗口岸由通道自動核放，實現了「無障礙通關」。

龐巴迪終止Jet Republic採購

加拿大龐巴迪宇航公司已經終止了與葡萄牙Jet Republic航空公司簽署的確定訂單及條件訂單，包括取消所有與該協定有關的飛機訂單。這份原先在去年6月宣布給Jet Republic的訂單，是針對110 Learjet 60 XR飛機，由25份確定訂單和85份條件訂單組成。

中國快遞半年增收10%

國家郵政局公布最新統計顯示，上半年快遞業務增幅較去年放緩，快遞業務收入增長約10%。其中，同一城市快遞業務收入15.6億元，增長3.5%；異地快遞業務收入1200.3億元，成長19.5%；國際及港澳台快遞業務收入67.3億元，下降5.3%。根據統計，上半年異地快遞業務的業務量和業務收入市場比重擴大爲70.6%及56.3%，提高4.4%及4.3%。國際及港澳台快遞業務量和業務收入市場，分別爲6%和31.5%，下滑1.6%及5.2%。

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
珠海（九洲港）	07:30 08:30 09:30 11:30 13:30 15:30 17:45	08:30 10:00 11:45 14:00 16:00 17:00	中港碼頭	海威 海琨 海昌 海洋 海亮 海濱 海弛 海珠 東區二號	1小時10分
	08:40 10:30 12:30 14:30 16:30 18:00★ 19:30 21:30	09:00 11:00 13:00 15:00 16:30★ 18:00 19:30 20:30 21:30	港澳碼頭		
番禺蓮花山	07:50 08:40 10:40 13:50 18:10	08:30 10:00 11:00 16:00 18:00	中港碼頭	蓮山湖 三埠	1小時50分
鶴山	08:20	16:00	中港碼頭	新鶴山	2小時30分
高明	08:20	15:30			2小時45分
斗門	08:30	16:10		江門掛港	1小時50分

（★逢周五、日）

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
中山	07:30 08:30 10:00 13:00 15:00 ★ 16:00 18:00 20:00	08:00 09:30 11:30 14:00 16:00 17:30 20:00	中港碼頭	中山 逸仙湖 翠亨湖 岐江 興中	1小時30分
	09:00	18:00	港澳碼頭		
順德	07:30 08:30 10:45 13:30 15:20 18:00	08:30 10:00 11:00 15:00 17:30 20:20	中港碼頭	順德 順水 順風 順景	1小時55分
江門	08:30 ★ 14:00 ◆	09:00◆ 15:30★	中港碼頭	蓬萊湖 五邑湖	2小時30分
三埠（水陸聯運）	08:30 16:00	7:29 13:59	中港碼頭	中山航線 水陸聯運	4小時
肇慶（水陸聯運）	08:20	13:40	中港碼頭	高明航線 水陸聯運	4小時

（＊掛港機場碼頭 ◆掛港澳門） ★掛港斗門

香港國際機場水路客運航班表

航線	開航時間	
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00	1小時10分
深圳蛇口—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	30分鐘
深圳福永—香港機場	09:30 14:25 17:00	
珠海—香港機場	09:30 12:40 15:30	50分鐘
中山—香港機場	10:30	1小時10分

航線	開航時間	
香港機場—東莞虎門	10:30 12:30 14:00 16:30 18:15	1小時10分
香港機場—深圳蛇口	09:00 10:15 11:00 12:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:20	30分鐘
香港機場—深圳福永	12:45 15:40 18:30	
香港機場—珠海	12:15 14:15 17:00 19:40	50分鐘
香港機場—中山	15:40	1小時10分

・香港上環售票處—2859 1595（上環干諾道西24號地下，假日休息）
・香港中環港澳碼頭售票處（中環信德中心322舖）
・香港國際機場售票處（機場五樓）、台北及高雄機場候機大廳
※高明、鶴山爲聯合航線；三埠線同中山合作爲水陸聯運；斗門線爲江門航班掛港。
・九龍尖沙咀中港城售票處—2736 2612（尖沙咀廣東道西33號1字樓）
・九龍上海街售票處—2730 4774（九龍上海街3號地下，假日休息
※香港中旅、錦倫、新景、康泰、西敏各大旅行社均有代售市區船票

查詢電話：2858 3876　網上購票更方便——網址：http://www.cksp.com.hk