

# BDI 新年度首日升 4.5%

2010年首日波羅的海乾散貨運費指數 (BDI)			
指數	海岬型船指數 (BCI)	巴拿馬型船指數 (BPI)	靈便型船指數 (BSI)
3140點 (+135) +4.5%	4197 (+7.9%)	3823 (+7.1%)	2224 (0%)
現貨日租金(美元)	39978 (+7.4%)	30680 (+7.1%)	23253 (0%)
上日日租金(美元)	37191	28620	23253
上年同期比較日租金(美元)	8889	4476	4405

【本報訊】波羅的海乾散貨綜合運費指數 (BDI) 今年首次發布，昨報 3140 點，急速回升 4.5%，終於擺脫 09 年終的 14 天跌勢，在乾散貨船租船市場回暖的情況下，指數走勢一如外界期望，海岬型船和巴拿馬型船租金開始回升。

波羅的海航運交易所在去年 12 月 24 日，最後一次公布 BDI，聖誕和新年假期促使乾散貨船租船市場成交淡靜，

船東承價乏力，該指數當時已經連跌 14 天，相較 11 月 19 日的 09 年全年高位，已累計回落 35%。不過，倫敦船經紀普遍預期，隨著貨量回歸，BDI 能在假期過後穩步上揚。

海岬型船現貨日租金昨報 39978 美元，升 7.4%，巴拿馬型船現貨日租金為 30680 美元，升 7.1%，超靈便型船現貨日租金無升跌。印度航運集團 SCL 乾散貨船及油輪業務部董事奈爾稱，在大

西洋市場需求不振的情況下，去年上半年乾散貨海運市場過於依賴中國。而大西洋巴拿馬型船運費去年以全年高位作結，現貨市場船舶供求預計暫能維持平衡。

另訊：波交所報告顯示，截至去年 12 月 21 日為止，遠期運費協議 (FFA) 09 年總交易金額只有 11 億美元，按年下跌 45%，靈便型船是唯一仍然錄得 FFA 交易金額升幅的船型，反映去年初

出現普遍場外交易違約，已導致 FFA 交易出現結構性轉變。

海岬型船則已取代巴拿馬型船，成為最主要 FFA 交易船型，前者佔整體比例高達 47%，後者佔 42%。報告稱，海岬型船運費去年大幅上落，吸引更多買家進行交易，巴拿馬型船運費水平相對平穩，是造成比例變化的主因。在 09 年進行的場外交易中，93% 通過結算行進行結算，相較 08 年的 58% 明顯提高。

# 商船三井料本財年收入偏低

## 社長勉員工捨棄安逸逆境前進

【本報訊】日本商船三井 (MOL) 社長蘆田昭亮昨日發表新年獻辭，勉勵員工要懂得在艱難市況中把握商機，改變過去數年順境時的安逸心態，學會在逆境中積極前進。不過他坦言，該公司預期本財年總收入為 100 億日圓 (1.7 億美元)，遠遜理想水平有 10 倍之遙，須更主動控制成本開支。

日本船公司慣常在新一年的首個工作天發布社長獻辭，激勵員工士氣。經歷海運市場極度低迷的 2009 年後，船公司社長更寄望藉着獻辭，鼓勵員工積極迎接挑戰。

作為日本三大船公司社長之一的蘆田，在獻辭之首就引用有「冬去春來」之意的日本諺語「一陽來復」，形容海運市場將否極泰來，並將諺語用字轉為「一陽牽復」，勉勵員工不要被動地等待危機過去，應更積極地把握商機，英雄造時勢，闖出新天地。

### 「滑浪者」變身「游泳者」

他表示，在 08 年環球經濟危機爆發前，海運業已經歷數年的順境，輕而易舉地獲得巨大盈利，在市場中乘風破浪，絕大部分的船公司均成為出色的「滑浪者」。但他認為，經濟危機導致海運市況急轉直下，管理層和員工的心態必須馬上調整，暗示員工改變順境時的安逸心態，學會在逆境中振作。

蘆田稱：「船公司仍想向前進的話，就必須由一名出色的「滑浪者」，變身為出色的「游泳者」，懂得在顛簸的湍流中生存，以自身的努力渡過危機。」

商船三井在去年首季曾錄得 148 億日圓 (1.59 億美元) 虧損，第三季重新獲得輕微利潤。該公司預期，在 3 月底結束的本財年內，可錄得 100 億日圓 (1.07 億美元) 總收入。不過，蘆田認為，100 億日圓的總收入水平遠遠不足以支持公司正常營運。

他表示，若以商船的航速比喻，商船三井在 07 財年獲得 3022 億日圓 (32.56 億美元) 總收入，就有如船舶以 30 節高速行駛，而錄得 2045 億日圓 (22.03 億美元) 的 08 財年，則是以 20 節前進，符合集裝箱船普遍的航行速度。至於 09 財年，總收入大幅縮減至 100 億日圓，卻如以 1 節航速行駛，即比走路更慢，假如沒有拖輪輔助，船舶根本不能正常運作。

### 學習雷鳥過嚴冬方式

蘆田稱，目前海運市場充滿暗湧，商船三井必須盡可能增加收入，才可確保公司能夠繼續穩定「航行」。他表示，10 節是合適的航速，亦即應獲得 1000 億日圓 (10.77 億美元) 的總收入，才達到理想水平，可是這與本財年的 10 億日圓預期有 10 倍之遙。

對於遭受重創的集箱海運業務，蘆田以典型寒帶鳥類「雷鳥」來形容商船三井應對集箱海運市場嚴冬時的態度。

他表示：「雷鳥在嚴冬時會在雪地中挖洞築巢，然後瑟縮巢中，以厚厚的羽毛包裹身體，減少不必要活動，靜靜地等待春天來臨，再重新活躍起來。」

該公司正通過拆船、退租和閒置船舶的方式，減少船隊運力，又降低船舶航速和精簡架構，總計節省 460 億日圓 (4.95 億美元) 開支，就如雷鳥一樣，在嚴冬中養精蓄銳，迎接順境的來臨。

### 「逆櫓」典故激勵士氣

集箱船運力過剩問題正在困擾全球船東，蘆田在獻辭中再次引用日本平安時代源平合戰時期，源氏家族生產「逆櫓」船舶的典故，寄意班輪公司必須做到進退自如，順應貨量靈活調配運力。源平合戰是源氏和平氏兩大武士家族為了爭奪權力而展開的一系列戰爭，當時武士梟景時建議源氏家族建造能夠自由進退的戰船，抵抗平氏入侵。

蘆田表示，按照最初計劃，在經濟危機爆發後的 18 個月，商船三井原本應已加入 140 艘新船。不過，該公司及時啟動「逆櫓」計劃，將船隊規模大幅降低 150 艘，至 900 艘以下，與經濟危機前情況相約。而在未來 3 年，則將有 150 艘新船進入船隊，確保公司規模能穩步增長。



▲乾散貨仍然是盈利收入的保證  
▲蘆田昭亮勉勵員工創造時勢，在逆境中闖出新天地

## 珠海機場客貨量翻倍

【本報記者方俊明珠海四日電】香港機場託管珠海機場三年對外公布喜訊：09 年珠海機場客貨流量再次創下歷年新高，完成客運量近 140 萬人次、貨運量 13.7 萬噸，同比 08 年分別增長 24%、23%，較三年前「入主」珠海機場時增長近一倍。業內人士稱，港珠機場「聯姻」率先創建中國民航吸引外資管理的新模式，預料今年雙方委託管理合作將進入時機成熟階段，展開股權合作。

珠港機場管理公司表示，針對大珠三角五大機場的「競合」，珠海機場通過差異化服務拓展市場，特別是利用航線航班拓展建議方案

與地方政府航空運輸發展基金政策，致力吸引航空公司、包機人或貨代加盟，僅去年便新增國內航點五個、航線七條，其中三月份份開通珠海機場通航 15 年來第一條（至韓國首爾）國際航線，朝升格為國際機場邁出重要一步。

此外，全面實現與中山、江門等周邊腹地市場的「無縫、無障礙連接」，僅去年便新開通江門至機場的巴士快線，新設中山、三鄉、南屏 3 個城市候機廳，並開通機場網上訂票系統，晉身為粵西旅遊集散中心、外省珠港澳集散中心。

## 三峽樞紐貨運量刷新

【本報訊】長江三峽通航管理局日前發布消息，在國際金融危機背景下，2009 年三峽樞紐貨物通過量再創歷史新高，達 7425 萬噸，比去年增長 8.45%。這主要得益於中國西南地區經濟建設的迅速發展，以及船舶運輸效率的明顯提高。

三峽樞紐貨物通過量包括通過三峽船閘的貨物量和通過陸路轉運翻越三峽大壩的貨物量。數據顯示，三峽船閘 2009 年全年的貨物量為 6088.7 萬噸，創歷史新高，比去年增長 13.38%；裝裝翻壩運輸 38.5 萬車次，折合貨運量 1336.6 萬噸，較去年下降 9.48%。

據介紹，今年以來，重慶、四川、雲南、貴州等地對鋼材、原油、礦石、水泥、礦建材料的需求量大為上升。

2009 年，三峽船閘安全運行 8082 個有載開次，通過各類船舶近 5.2 萬艘次，比去年分別下降了 6.69%、6.39%。然而，船舶貨物裝載率由去年的 65% 上升到了今年的 75%。同時，由於交通部和沿江省市合力推進長江幹線船型標準化效果明顯，通過三峽船閘的 2000 噸以上船舶佔比從去年的 29.11% 上升到了 31.74%。

面對國際金融危機，長江三峽通航管理局及時出台 15 項政策，幫助港航企業渡過難關，刺激航運經濟發展。該局實行「遠距離服務、全信息開放、高效率通航」，加強了重點物資、重點時段和特殊時期的運輸保障，推動了三峽樞紐運輸擴能，目前 GPS 系統入網船舶平均待開時間少於 5 小時。



一艘貨船在三峽航行中

## 馬士基：運費年內穩步升

【本報訊】馬士基航運亞太區行政總裁帕里斯騰加特日前在新加坡表示，2009 年集裝箱海運市況差得無以復加，是自二戰以來最惡劣的一年。今年可能出現改善，他有信心運費能在年內穩步上升。

帕里斯騰加特說：「對航運業而言，送舊迎新只會是好消息。」他表示，不論是馬士

基航運，還是整個海運業界，都在去年經歷自二戰以來最惡劣的集裝箱海運市況，即便 A.P. 莫勒一馬士基航運集團亦在期內錄得半年虧損，是自創立 105 年以來的首次，充分反映市況的惡劣程度。

班輪公司在去年積極推展新船交付日期、閒置船舶和擴大拆船計劃，以求盡量降低營運

成本。帕里斯騰加特認為，此情況今年將會持續，運力供應量將繼續收緊，有助業界推高運費。

他表示，隨著貨量逐漸恢復，業界前景已經出現轉機，但歐美市場消費信心復蘇始終需時，相比過去 30 年的年均 10% 運費增幅，今年運費增長速度必然明顯放慢。

## 惠州港迎今年首艘大油輪



惠州港今年首艘 VLCC 油輪入港

【本報訊】1 月 1 日，惠州港廣石化華德碼頭 2 號泊位迎來新年的第一艘 30 萬噸級超大型油輪「蘇瓦」號，使惠州港打造華南地區最大的原油、成品油和化學危險品集散地位置進一步得到鞏固。

由於國內經濟逐步復蘇，惠州港臨港工業也在快速發展，市場對汽油、柴油等石化產品的需求正不斷增加。隨着大亞灣世界級石化基地建設的穩步推進，載運危險品船舶尤其是超大型油輪進

出惠州港日益頻繁。2009 年全年進出惠州港區 (含內河) 的船舶達 12 萬艘次，載運貨物達 6600 萬噸，沿海貨物吞吐量達 3000 萬噸，其中危險品佔 90%。

惠州海事局配合惠州港建設要求，加大水上交通安全現場監管力度，2009 年巡航里程達 11039 海里。重點監管惠州水域的航運、港池、港地、維護交通管制區、交通密集區、捕撈作業區、橋區、壩區、油區、事故多發區等水域。

## 鹿特丹港櫃量挫 10%

【本報訊】元旦剛過，連續兩年維持千萬箱年貨櫃量的歐洲鹿特丹港，隨即公布去年業績，2009 年貨櫃吞吐量跌破 1000 萬箱大關，報 980 萬箱，降幅大約是 10%。

鹿特丹港是在 2007 年首次突破 1000 萬箱，2008 年小幅回落。在 10 大全球貨櫃港口排名由原先的第 7 名降為第 9 名，去年同樣受到金融海嘯影響，箱量由 1000 萬箱年櫃量滑落。

據鹿特丹港最新統計，該港去年櫃箱由前年的 1078.4 萬箱，滑落到 980 萬箱，降幅大約是一成，主要的原因是空櫃量減少。若以貨櫃噸基礎而言，貨櫃噸量比前年只減少 6.3%。該局初步數字指出，鹿港去年貨櫃噸量總計 1.03 億噸，比前年的 1.07 億噸減少 6.3%，其中進口櫃量佔 4790 萬噸，跌 9.4%，出口櫃量則以 5240 萬噸，輕微減少 3.3%。

整體而言，鹿特丹港去年全年貨量為 3.855 億噸，比前年的 4.2122 億噸，減少 8.5%，其中進口貨佔 2.7205 億噸，減少 13.1%。出口 1.1345 億噸，較前年增加 4.9%。

### 南航全年載 6640 萬人次

【本報訊】南航集團在國資委網站披露 2009 年運量數據，2009 年南航運輸旅客 6640 萬人次，貨郵運輸量 86 萬噸，運輸總周轉量 100.8 億噸公里，分別約佔中國民航總量的 28.7%、19.3%、23.6%。

去年南航全年共安全運輸飛行 119 萬小時，通用飛行 6508 小時，起落 61.6 萬架次。截至目前已累計連續安全飛行達 652 萬小時，連續保證 15 年 7 個月的空防安全，安全運輸旅客已累計 4.3 億人次。

珠江客運有限公司 粵一港水路客運航班表			
航線	香港開	內地開	靠泊碼頭
珠海 (九州港)	07:30	08:30	中港碼頭
	08:30	10:00	海威
	09:30	11:45	海威
	11:30	14:00	海威
	13:30	16:00	海威
廣州 (新船山)	08:40	09:00	中港碼頭
	10:30	11:00	海濱
	12:30	13:00	海濱
	14:30	15:00	海濱
	16:30	16:30*	海濱
番禺 (蓮花山)	07:50	08:30	中港碼頭
	08:40	10:00	蓮花湖
	10:40	11:00	蓮花湖
	13:50	14:00	蓮花湖
	18:10	18:00	蓮花湖
鶴山 (高明)	08:20	16:00	新船山
	08:20	15:30	中港碼頭
	19:30	20:30	江門港
	21:30	21:30	江門港
	21:30	21:30	東區二號

健康東街 39 號 柯達大廈 2 座 4 字樓廣告部  
電話：二二八八三二一〇  
傳真：二二八八三二一〇  
二〇〇九 〇一 〇七 三三〇〇

香港熱線: 852-2230 3030  
國內免費: 800-999 5678  
WWW.CHINALINK.HK 請預早致電訂座