# 太航散運業務萎縮少賺73%

## 看好中國因素 低價擴充船隊

**【本報訊】太平洋航運（02343）昨日在港公布去年業績，錄得1.1億美元盈利，按年銳減73%，全年派息23港仙。業績轉差，主要由於乾散貨海運業務盈利大幅倒退。不過，該公司將今年散貨海運市場看法上調為「中性」，並以低價迅速擴充船隊，期望盡快增加營運額。主席唐寶麟認為，雖然「中國因素」利好公司發展，但滾裝船業務表現仍然受壓。**

太航期內營運額只有9.5億美元，按年下跌43.7%。毛利爲1.52億美元，跌57.3%。雖然盈利大幅下跌73%，行政總裁Klaus Nyborg認爲，相對營運其他船型的航運公司而言，太航業績已屬不錯，其中「中國因素」發揮重要作用。

該公司乾散貨海運業務期內錄得1.38億美元盈利，倒退62.5%。其中小靈便型船和大靈便型船各佔1.24億和1400萬，分別銳減62.6%和61.1%。小靈便型船日均租金爲14500美元，按年下跌51%，大靈便型船日均租金爲19490美元，按年下跌56.3%。

### 散運市場轉為「中性」

Nyborg表示，乾散貨海運市場去年雖然時有波動，卻令人意外地出現復蘇。期內需求增幅超過創新高的新貨船交付量，小靈便型乾散貨船現貨租金和波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）年內從極端低點增長約四倍，加上維持高水平遠期貨運訂約率，公司最終得以安然渡過年初租金低迷的不景氣市況。

太航認爲，以中國爲首的亞洲市場對乾散貨的需求依然龐大，將會繼續領導散貨船市場向好，因此將今年散貨運市場前景的看法由「負面」轉爲「中性」。Nyborg表示，今年將調整營運策略，大幅擴展乾散貨船業務，自去年12月起，該公司已恢復擴充乾散貨船船隊，並購買5艘乾散貨船，當中3艘爲二手船，長期租賃另外3艘貨船。而今年小靈便型及大靈便型乾散貨船的總訂約率已達64%以上。

他指出，今年散貨運市場的不穩因素主要來自新船，依據現有交付安排資料，今年將有約900萬載重噸的小靈便型新船交付，相當於積存訂單的22.6%。不過，去年約有三成的小靈便型新船未有如期交付，間接令該船型全球運力減少0.4%，因此船東處理新船訂單的取向，將左右散貨船租金。

### FFA虧損2570萬美元

該公司去年遠期運費協議（FFA）虧損2570萬美元，Nyborg稱，將繼續維持鎖定遠期貨運合約的審慎政策，抵禦日後租金波動及在乾散貨運需求無法吸納船隊過度增長的風險。

另外，能源基建項目亦屬太航今年大幅擴展的業務之一。集團旗下太平洋能源及基建服務業務盈利爲820萬美元，轉虧爲盈，主要由於離岸及其他基建服務需求相對興旺，08年虧損額曾達1.44億美元。集團認爲，能源及基建服務前景喜憂參半，離岸拖船需求預期日益強勁，但港口拖船服務需求持續緩滯。

### 手持5艘滾裝船訂單

太航自去年開展的滾裝貨船業務，期內錄得10萬美元盈利。該公司現時已接收一艘新滾裝船，並在去年9月租出，租期3年，目前仍手持5艘新滾裝船訂單，其中兩艘將在年內加入船隊。該公司預期，由於歐洲經濟依然疲弱，滾裝貨船市場仍然低迷，預計短期內復蘇速度緩慢。Nyborg稱，旗下合共6艘的滾裝船能有利可圖地租出之前，該公司都不會再投資新滾裝船。但他認爲，有關業務長遠仍屬樂觀。

截至上月底，連計新船在內，太航船隊貨船數目爲167艘，包括121艘乾散貨船、39艘拖船及駁船、1艘添油船及6艘滾裝貨船，其中核心乾散貨船船隊之平均船齡爲6.8年。

太平洋航運去年散貨運業務收入大減，今年將因應亞洲需求而擴充船隊（本報攝）

# 商船配武器自衛漸獲共識

**【本報訊】中英船務主席克里默斯昨日在灣仔出席新年午宴時表示，索馬里海盜問題基本上沒有解決方法，即使爲船隊安排武裝人員或配備武器，亦須先有國際公認的法律條文許可或依據。但他認爲，業界已較以往接受在船上配備武器的看法。**

根據國際海事局（IMB）數據，索馬里海盜去年共發動217次襲擊，佔全年海盜活動總數的五成多。爲使船舶以後能安全駛過海盜活躍區域，部分船東和船管公司聘用也門海軍或倫敦保安公司護航，並提出不同設想，例如教導海員使用和裝備武器，甚至有愛爾蘭海商法專家建議在支付贖金時殺死海盜。

克里默斯認爲，業界已較以往接受在船上配備武器的看法，但海員始終是海員，教導海員使用和裝備武器，目前仍非可行的解決方法。他指出，依據現行國際法律限制，即使各國海軍亦不被容許隨意在公海向海盜開火，因此貿然安排海員裝備武器，反而令船舶更危險。他又指，即使海員知道可疑船舶駛近，始終難以確定可疑船舶是否有海盜潛伏，裝備武器的考慮比想像中複雜。

他直言：「索馬里海盜問題目前確實未有徹底的解決方法，海盜事件仍會繼續發生，船東仍須繼續爲被劫海員和船舶支付贖金。」克里默斯認爲，船管公司目前只能恪守「最佳航行模式」，跟隨抵禦海盜的建議，例如提高航速和加入護航船隊。

另外，中英船務聯合執行董事Vijay Gupta表示，該公司現時旗下所有船舶航往海盜活躍區域時，都會設置防範措施，例如在甲板外側裝設雷射線圍網和水炮。他指出，雖然只需一天即可完成設置有關措施，設備耗費約15000美元，但由於每次航程利潤太低，不少船東未有採取行動。

中英船務主席克里默斯（左三）認為，海員武裝建議須先得到國際法律條文認可（本報攝）

# 機管局：春運好於預期

**【本報訊】機管局行政總裁許漢忠昨日與本地傳媒春茗時表示，今年春節運輸情況比預期要好，無論客、貨運均錄得好的成績。客運錄得250萬人次，貨運量14萬噸，航空交通流量由13700架次，同比分別上升5%、39%至41%。**

今年春運周期是由2月9日至25日，與上年的隔月份春運，時間上略有不同，但在同性質相比的一組數字，都顯示今年外出旅遊、探親的人流在增加，台北、三亞和日本札幌線客流量最多。

經濟好轉，貿易在上升是帶動航空業好轉的原因，而今年夏季各航空公司開辦以香港爲目的點的航線編排計劃，亦比上年同季要多，據悉預期安排航班總量上升17%。

### 許漢忠上月訪民航局

談到機場的發展大計和未來興建第3條跑道問題。許漢忠表示，雖然有短期因素改變，但不會對中、長期規劃有影響。目前，仍然根據既定目標、方向進行可行性研究，預計現有2條跑道的升降能力將會飽和。目前，正在就工程、環境研究。他承認有關的報告研究由於受世界經濟的大變動，已經比原定計劃拖遲2年，今年底可正式向公衆進行諮詢。

上月25日，國家民航局局長李家祥會見香港國際機場行政總裁許漢忠，強調民航局一貫支持香港民航業加快發展，實踐證明，兩地有很強的互補性，兩地航空運輸企業要繼續擴大交流、深化合作，實現互利雙贏。李家祥希望兩地機場進一步加強交流合作，共同提升機場管理水平。

### 內地春運增近二成

另據民航總局公布，2010年春節假期（2月13日−2月19日）中國民航共執行航班37027班，同比增長14.7%，航空旅客運輸量478萬人次，增長19.5%。

2010年春運黃金周航空旅客增速爲歷史較高水平，2010年春運黃金周航空旅客吞吐量接近20%的同比增速爲歷史上較高的增長水平，較2009年增長8.11%、2008年−0.27%，情況顯著改觀。

預計2010年2月份航空旅客吞吐量增速較高：2009年春運黃金周爲1月25日至1月31日，春運高峰客流集中在1月份，考慮到基數效應以及2010年春運自身的內在增長，預計2月份航空旅客吞吐量將錄得較高增速。

# 現金買家船舶市場「執平貨」

**【本報訊】據倫敦資深船務會計師行Moore Stephens主管威爾金遜（圖）日前表示，隨着船舶資產價格下跌和信貸短缺，在造船舶「斷供」情況不斷增加，對於財力雄厚的現金買家，2010年將被證明是「執平貨」的好時機。**

他表示，對航運業、造船業來說，2010年將是艱難的一年，而造船業前景更是黯淡。但對於現金充裕的買家或有資金保證的投資者，將是機會之年，因爲他們完全可以在那些被視爲失敗項目中選擇「平貨」。

談到如何在船廠中「執平貨」，他表示，不少船東不獲銀行信貸支持，以致需要重新談判合同，甚至在建中的船舶，沒有足夠信貸支付，以致棄船，要由船廠收拾爛攤子，轉售給其他買家。他指出，正是因爲上述原因，過去「執平貨」關閉的「縫隙」已開始敞開，這種差異正是收購平價船的好機會。

儘管大多數船東預期未來一年市場十分嚴酷，但威爾金臣表示，全球經濟增長，加快拆解廢鋼船和大量堆積的造船訂單在減少，可能意味着市場艱難情況比預期要低，結合全球創低紀錄的銀行利息，事情看來並不太壞，船東亦不想過分擴大，他對形勢判斷如是說。

### 環保船舶融資成新品種

「對於船舶銀行家來說，這五年來是第一次可以體面地得到一定的借貸回報，信貸雖然受到限制，貸款額已強勁調高，銀行家現在不能再找一個藉口，說離開邊際利潤機乎等於零的業務，強勢的客戶和較高的利潤點已產生刺激作用，令銀行家重展笑容，甚至更多的地方銀行家對於弱小的借款人，取消抵押品贖回權。

Moore Stephens還強調2010年將成爲第一個年份，看到一個新品種船舶融資項目，特色是謹慎而有前瞻性銀行家，開始查詢環保性能船舶和那些要求提供資金的船公司。

威爾金遜日前表示，在該領域，我們可以看到一大群船東在提倡綠色環保船，而沒有獲得信貸的船東，眼紅那些擁有前瞻性一群船東。

雖然IMO推行碳稅或貿易計劃在船運業還要一段時間才實現，但今年將會見到更多綠色環保成本計劃與項目進入航運業內，對於租船經紀，早已有壓力來衡量環保船舶，這種以聲譽和宗旨的做法，最終惠及消費者。

船齡較大貨船和效率低的船舶在面對低運費爭取租船合同上，要在市場上掙扎一番。

# 國產深水鋪管船下月出塢

**【本報訊】中國海洋石油總公司與熔盛重工首度聯袂合作的海洋工程項目——「海洋石油201」深水鋪管起重船，經過近四年的製造，目前已進入塢內搭載和設備安裝階段。預計4月份出塢舾裝，年底前交船。**

「海洋石油201」是內地自主設計和建造的第一艘具有自航能力、滿足DP−3動力定位要求的深水鋪管起重船，也是中海油第一艘從事深海鋪管、起重作業的工程船舶，於08年9月啓動，屬國家「十一五」重大專項，熔盛重工參與了該船的聯合設計。

中海油總公司總經理傅成玉（右二）在南通熔盛重工訪問

該船最大作業水深可達3000米，鋪管速度5公里／天，海上最大起重能力達4000噸，採用中國船級社和美國船級社雙船級社監督，能在除北極外的全球無限航區作業，其總體技術水平和作業能力在國際同類工程船舶中處於領先地位。

2月27日上午，中海油總公司總經理傅成玉、副總經理周守爲、總經理助理鄭長波一行到熔盛重工考察。傅成玉對項目進展情況表示滿意，希望項目組確保按時保質保量完成建造任務。他說，「海洋石油201」項目的建設在提高中國製造能力、科技能力方面來說，它不僅是一個重大的工程項目，更是一個重大的科研項目。他希望今後雙方能夠建立保持溝通聯繫的渠道和機制，尋求在更廣領域的合作機會。

# 和黃港口押後建英國碼頭

**【本報訊】和黃港口（英國）日前以英國經濟低迷爲由，致函英國東部哈域治國際港務局，期望延長Bathside Bay的集箱港口深水碼頭（圖）建港期限至2021年，並提議先在址內興建離岸風力發電場，留待經濟復蘇後才建設碼頭。**

和黃港口（英國）在06年獲批在哈域治建造並營運集箱港口碼頭，根據批文內容，該公司必須在2016年前開始建造工程。但英國近年的經濟環境令和黃在工程規劃上卻步，基於信中內容，外界預料碼頭大有可能不會在2016年前動工，甚至址內地段用途會被徹底改變。

該公司企業事務總監戴維在信中表示，基於全球金融危機，英國經濟出現衰退，根據現行對當地集箱港口碼頭的需求預估，在2016年前未必適合開展碼頭工程。鑑於Bathside Bay原屬興建離岸風力發電場的理想地點。戴維表示，和黃希望在開始建設深水碼頭之前，先用作風力發電場地，因此要求港務局批准，將原有碼頭開展期限延遲5年，在2021年前才考慮動工。此外，和黃亦要求修改碼頭規劃內容，包括修改碼頭附近道路改善條文規定。

**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<br>08:30<br>09:30<br>11:30<br>13:30<br>15:30<br>17:45 | 08:30<br>10:00<br>11:45<br>14:00<br>16:00<br>17:00 | 中港碼頭 | 海威<br>海琨<br>海昌<br>海洋<br>海亮<br>海濱<br>海弛<br>海珠<br>東區二號 | 1小時10分 |
| | 08:40<br>10:30<br>12:30<br>14:30<br>16:30<br>18:00★<br>19:30<br>21:30 | 09:00<br>11:00<br>13:00<br>15:00<br>16:30★<br>18:00<br>19:30<br>20:30<br>21:30 | 港澳碼頭 | | |
| 番禺蓮花山 | 07:50<br>08:40<br>10:40<br>13:40▲<br>18:10 | 08:30<br>10:00<br>11:00▲<br>16:00<br>18:00 | 中港碼頭 | 蓮山湖<br>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 | 14:40◆ | | 江門掛港 | 1小時50分 |

（★逢周五、日）
▲（中途停經南沙）

| 航線 | 香港開 | 內地開 | 靠泊碼頭 | 船名 | 航行時間 |
|---|---|---|---|---|---|
| 中山 | 07:30<br>08:30<br>10:00<br>13:00<br>15:00<br>*<br>16:00<br>18:00<br>20:00 | 08:00<br>09:30<br>11:30<br>14:00<br>16:00<br>17:30<br>20:00 | 中港碼頭 | 中山<br>逸仙湖<br>翠亨湖<br>岐江<br>興中 | 1小時30分 |
| | 09:00 | 18:00 | 港澳碼頭 | | |
| 順德 | 07:30<br>08:30<br>11:00<br>13:30<br>15:20<br>18:00 | 08:30<br>10:00<br>11:00<br>15:00<br>17:30<br>20:30 | 中港碼頭 | 順德<br>順水<br>順風<br>順景 | 1小時55分 |
| 江門 | 08:30<br>◆★<br>14:00◆<br>17:15◆ | 09:00◆<br>14:00<br>★◆<br>17:15◆ | 中港碼頭 | 蓬萊湖<br>五邑湖 | 2小時30分 |
| 三埠（水陸聯運） | 08:30<br>16:00 | 7:29<br>13:59 | 中港碼頭 | 中山航線<br>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<br>水陸聯運 | 4小時 |
| 鶴山（水陸聯運） | 16:00 | 7:30 | 中港碼頭 | 高明航線<br>水陸聯運 | 3小時 |

（＊掛港機場碼頭 ★掛港斗門 ◆掛港澳門）

**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、鶴山段聯合航線；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

# 廈門港主航道擴建

**【本報記者李珊、通訊員陳先貴廈門二日電】廈門港主航道擴建3期工程昨日正式開工，近期工程將於2010年底完成，首先滿足10萬噸級集裝箱船實載全潮雙向通航要求；後續工程將於2011年完成，滿足15萬噸級集裝箱船舶或15萬噸級散貨船滿載乘潮通航要求。**

廈門港主航道擴建3期工程從廈門灣口，經青嶼水道、鼓浪嶼南水域到主航道海滄航道口，全長約34.8公里。工程按照三段建設，平均設計底標高將近負16米，總投資爲4.5億元人民幣。工程建成後，廈門港主航道將從現有的250米到300米，擴建至410米到450米，屆時2艘10萬噸級集裝箱船可以雙向全天候同行。

廈門港主航道是進出廈門港的唯一通道。目前的航道現狀難以滿足10萬噸級集裝箱船舶雙向通航及15萬噸級集裝箱船舶或15萬噸級散貨船的通航要求，因此對廈門港主航道進行擴建是非常迫切的。此次疏浚總工程量爲1483.55萬立方米，炸礁總工程量爲277萬立方米，新設9座燈浮標，移位、調整17座燈浮標。