

# 國泰虧轉盈賺近47億元

國泰航空(00293)去年業績扭虧為盈，受惠於燃油對沖合約和出售港機工程所得收益，期內錄得46.94億元盈利，派末期息10仙。不過，客貨空運主要業務營業額分別下跌20.8%和29.9%。主席白紀圖展望今年客貨運前景時說，收益正保持穩步上升趨勢，未來仍然維持保險的燃油對沖策略。

本報記者 鄭鈞元

**金** 融海嘯於08年爆發，導致國泰客運及貨運急跌，加上燃油對沖出現虧損，國泰08年業績見紅，為10年以來首次。集團在09年初實施一系列開源節流措施，並調整燃油對沖策略，至第三季空運核心業務狀況好轉，終於成功轉虧為盈，安然渡過艱難的09年。

國泰去年9月宣布出售香港飛機工程公司12.45%股權予太古股份公司。09年賬目油價升幅，反映於2010年至2011年的燃油對沖合約市值計盈利20.18億元，將08年大部分就燃油對沖合約錄得的重虧損徹底逆轉，兩大非核心業務收益大大支持國泰去年業績。

## 客貨運營業額瀉逾兩成

白紀圖表示，09年全球經濟衰退令全球航空業面對極具考驗，各大主要航線市場業績均大跌，核心收益因而大幅下滑。撇除燃油對沖獲利的27.58億元和出售港機工程股份所得的12.54億元，核心航空業務期內錄得2.85億元的營業溢利，08年則錄得14.4億元虧損，亦轉虧為盈，但客貨運營業額分別暴跌20.8%和29.9%，足見去年市況的惡劣。

國泰及港龍去年載客量為2460萬人次，按年下跌1.6%，運力則減少3.7%，令客機運載率推高至80.5%，較08年上升1.7個百分點。客運收益跌20.8%至459.2億元，主要由於來自頭等及商務客量減少

，以及經濟客艙收益率大幅下跌。貨運收益下跌29.9%至172.55億元，而國泰及港龍合計貨運量則跌7.1%，至152.79萬噸，運力減少13.1%，貨機運載率為70.8%，按年增加4.9個百分點。該公司稱，上半年貨運業務異常疲弱，下半年業績轉強，收益率在同期較低的比較基數下於10月增加，年度貨運收益率下跌26.8%至每噸千米1.86元。

國泰稱，所有主要貿易航線運量均同時下降，歐美和亞洲貨運航線受較嚴重影響，而市場出現貨運供求失衡及激烈競爭，導致運費急跌，收益率及收益急劇下降。貨運業務在第三季開始改善，截至第三季末，收益率及運載率已回升至08年的水平。此外，離港與來港載貨量不平衡的慣常情況出現局部逆轉，來港載貨量較正常強勁，尤以北美、歐洲及西南太平洋市場為甚。

## 燃油對沖合約喜獲巨利

對於今年市況，國泰管理層未有過多評論，但相信去年底運量和收益復蘇的趨勢至今仍能維持，情況令人鼓舞，今後前景則須審慎面對。白紀圖預測，國泰機隊運力能在2011或2012年重返08年的水平，貨運業務的復蘇則較快。

集團燃油對沖合約去年獲得巨利，白紀圖表示，國泰未來仍會維持一貫保險的燃油對沖策略，假如2010年及2011年布



國泰在報難的09年錄得盈利，主席白紀圖笑逐顏開

(本報記者 黃洋港 攝)

## 國泰航空09年業績要點

項目\年份	2009年	2008年	變幅
客運營業額	459.20	579.64	-20.77%
貨運營業額	172.55	246.23	-29.92%
總營業額	669.78	865.63	-22.62%
燃油開支	173.49	473.17	-63.33%
總營運開支	624.99	941.24	-33.59%
營業溢利/(虧損)	57.33	(80.29)	-
應佔溢利/(虧損)	46.94	(86.96)	-

蘭特油價為每桶約80美元，將不會對集團現金淨額造成進一步影響。

他又認為，公司與國航合資貨運航空公司，能為國泰產生增補效益，但對2010年業績貢獻不大。他稱，集團暫無計劃增持國航，主要視乎作價及集團資金狀況。

受大行唱好和業績好轉消息刺激，國泰股價昨升至18個月高位，一度升近5%，重上15元以上水平，收報15.04元，升3.6%。

## 長榮環保節能成效顯著

【本報訊】長榮集團旗下的長榮海運、長榮航空，昨日同時推出全新環保網站，向外界細數近年推動環保、節能的成果。集團副總裁林省三表示，環境議題就是經濟議題，讓綠色經濟取代發展經濟。

長榮表示，長榮海運推行的環保

措施比國際法規還嚴格，例如S型環保船採用內置式油艙設計，船隊採用船用外甲板防污漆，並使用岸電設備減少船隻用電。

船隊近幾年執行減速航行，以降低氣體排放。今年船舶減速至45%，各型船舶的氮氧化物每日平均排放量比

法定排放量減少58.14%，每標箱貨櫃平均排放量降為1.511公克。

另還推行辦公大樓水電節約、辦公室自動化，去年用電量較08年節省約300萬度，相當於減少二氧化碳排放量約200萬公斤或種植約17萬棵綠色植物。09年總用水量較2008年節省約2萬度，相當於減少二氧化碳排放量約4500公斤或種植了358棵綠色植物。

## 長江深水航道月內開通

【本報訊】歷經12年，總投資約150多億元人民幣(下同)的長江口深水航道治理工程，即將在3月中旬完成。

上海國際港務集團總裁陳茂源昨在北京告訴傳媒，長江口12.5米深水航道的開通，將打破長期制約上海港的通航瓶頸，推動上海國際航運中心建設乃至整個長江三角洲港口的發展。

世界第3大長江口長期飽受局部阻礙之困，陳茂源表示，與香港、新加坡、紐約等世界主要港口基本在14米、15米以上的水深相比，長江口通航航道所處的攔門沙河段自然水

深僅6米，通航瓶頸嚴重制約上海、長江三角洲乃至整個長江流域經濟的發展。

長江口深水航道整治工程從1998年開工，分3期整治連續增至8.5米、10米和12.5米，1期工程於2000年3月完成，2期工程2005年11月驗收。1、2期工程先後開通，促進上海港吞吐量的迅速增加。

上海港的貨物吞吐量目前居世界第1，貨櫃吞吐量已超過香港躍居全球第2。

於2006年9月開工的3期工程，完工後將能滿足第3、4代貨櫃輪和5萬噸級船舶全雙向通航的要

求，同時兼顧第5、6代大型遠洋貨櫃輪和10萬噸級滿載散貨輪，及20萬噸級減載散貨輪乘潮通過長江口的需求。

3期工程完成後，長江口受益船舶產生的經濟效益將更加明顯，大宗散貨、石油及製成品、貨櫃等3大貨種運輸船舶因運輸費、中轉費節約和中轉損失減少產生的直接經濟效益進一步增加。

初步預測，長江口12.5米深水航道運行第1年，直接經濟效益將達到152億元；2015年以後，該數字可達到196億元。



## 全國人大代表鄭日強建議

# 湛江應建設40萬噸級航道

全國人大代表、湛江港集團董事長鄭日強參加本屆全國人大會提出建議，國家應大力支持廣東省湛江市建設40萬噸級航道，以適應國家現代化建設對國際能源原材料需求逐年提升以及中西部開發建設的需要。

## 40萬噸級運輸大大降低成本

「隨着改革開放的深化推進，國家的現代化建設和城市化進程不斷加快，對能源、原材料的需求和依存度逐年提升」，鄭日強接受記者採訪時表示。他分析稱，以進口鐵礦石、進口原油為例，近三年分別為3.83億噸、4.44億噸、6.27億噸和1.63億噸、1.79億噸、2.04億噸，同比每年分別增長17.4%、15.9%、41.6%和12.4%、9.6%、13.9%，呈逐年增長態勢。2009年，我國進口鐵礦石和原油的依存度已達70%以上和50%以上。

鄭日強列舉了湛江市建設40萬噸級航道的幾方面好處：利用40萬噸級船舶運輸有利於降低海運成本，為國家節省費用。目前，我國進口鐵礦石和原油主要來自澳洲、南非、巴西、南美及中東等有關地區、國家。以巴西為例，從巴西運鐵礦石到湛江港單程為45天，雙程為90天，我國北方港口雙程則需要100天，用40萬噸級的船比30萬噸級以下船舶運輸相同航次增加運量33%以上，每噸可節省運費3-5美元。對國家來說，進口能源、原材料用40萬噸級船舶運輸節省運費是相當可觀的。

另一方面，目前國際海運船舶向大型化方向發展趨勢非常明顯。全世界已有近10艘40萬噸級油輪投入使用，巴西淡水河谷及中國北方船務等航運企業已經投資在建的40萬噸級鐵礦石船舶近20艘，其中有6艘於2011年投入使用，主要航行於巴西至中國航線，國內已有不少港口在謀劃建設40萬噸級碼頭和40萬噸級航道，以適應國際海運船舶大型化趨勢。

## 湛江港服務腹地遼闊

在談到湛江港戰略地位特殊、服務腹地遼闊的優勢時，鄭日強更是侃侃而談：湛江港位於我國大陸的最南端，是新中國成立以後由我國自行設計建設的第一個現代化深水良港，是我國大陸通往東南亞、非洲、歐洲、大洋洲航程最短的港口，同時也是我國對外貿易的主要口岸，外貿佔港口吞吐量長期在70%左右。開港以來為廣西、雲南、



全國人大代表、湛江港集團董事長鄭日強

貴州、四川、重慶、海南、廣東、湖南、湖北、江西、安徽等省區中轉貨物數億噸，成為我國中西部地區經濟發展不可或缺的物流黃金通道。

2003年，胡錦濤總書記視察湛江港，囑託湛江港要「發揮優勢，要抓住機遇，要理清發展思路」，給湛江港極大的鼓舞，緊接着湛江港先後建成了25萬噸級鐵礦石碼頭、30萬噸級的油碼頭和30萬噸級的人工航道，港口吞吐量由2002年的3000多萬噸增長到2009年的1.18億噸。

鄭日強續稱，湛江港建設40萬噸級航道可為西部大開發和中部崛起注入強勁的增長動力。湛江港目前服務的企業有中石化、中石油、中海油以及廣西的柳鋼、昆明的昆鋼、重慶的重鋼、貴州的水鋼、四川的攀鋼、湖南的湘鋼和連鋼、湖北的武鋼、安徽的馬鋼、上海的寶鋼、江西的萍鋼等一大批國內大型骨幹企業。在湛江港建設40萬噸級航道，國內石化企業和中西部企業通過用大船進口鐵礦石、石油到湛江港中轉，必定為這些企業節省大量的運輸成本，增強市場競爭能力和盈利能力，促進區域經濟協調發展，加快我國工業化和城市化進程，有利於實施我國能源儲備戰略，確保國家能源安全，意義非常重大。

此外，湛江港建設40萬噸級航道具有得天獨厚的條件。因為湛江港是一個沒有內河泥沙來源的天然良港，自然條件好，航道底下沒有岩石、礁石，建設容易，技術可行，投資少，維護成本低，從30萬噸級挖到40萬噸級，只需10多億元，預期工期只需一年半左右。同時，配合國家經濟結構調整，建成後可為臨港工業和內陸企業提供低成本的海運服務，企業直接效益和社會效益巨大。



湛江港目前的30萬噸級航道

## 菲船員去年創匯34億美元

【本報實習記者於小嘯報導】菲律賓船員的英語水準高，一向很受外國船東歡迎，他們一年的創匯額就有34億美元。這是菲律賓貿易工會代表大會(TUCP)在上周末公布的一份報告中透露的。2009年的創匯額比2008年同期上升12.06%。

TUCP秘書長海瑞拉在馬尼拉新聞發布會上說，在歐洲受聘的菲律賓船員，2009年創匯11.56億美元，比上年同期創匯6.46406億美元上升78.82%。亞洲的菲律賓船員匯款回國的現金額，也從2008年的3.27458億美元上升55.07%，2009年達到5.07801億美元。歐、亞地區菲律賓船員創匯額大幅度增加，抵銷了同比下降16%的美洲菲律賓船員匯款額。該金額只有170.6萬美元。目前，海外菲律賓勞工每1美元中有20美分是由船員創造的，相當於五分之一的貢獻。

菲律賓船員在海外市場供需緊俏與日俱增。一位當地的業內人士表示，全球航運業在金融危機衝擊之下，正處於緩慢恢復期，越來越多的國際船公司將需聘用菲律賓船員。總部設在倫敦，代表125家船公司的國際海

事僱主委員會(IMEC)的培訓顧問塞德里克船長表示，未來兩年，航運業可能會面臨短缺20萬受訓和主管人員的情況，尤其是有經驗的海事人員。

宿務大學的名譽校長康迪斯表示，菲律賓船員之所以能夠保持成為全球船東的首選，是因為每年畢業生的綜合素質高。目前，大學與數家國外

的航運公司都保持有合作關係，為學生提供獎學金和培訓項目，致力培養出更多高素質的船員。

設於菲律賓的挪威海事基金會、其管理方挪威培訓中心主管馬涅在受訪中表示，世界航運業需要菲律賓船員，他們在該行業既專業又忠誠，這也就是他們為何能獲取高報酬的原因。



日郵在馬尼拉不惜投巨資，興建一幢漂亮的海員培訓學校，主教學樓設計成一艘貨輪模樣，環境優美

## 星光船務有限公司

M.V. "New Sun" 新太陽輪  
M.V. "Star Light No.1" 星光一號輪

## 香港——澳門

每日定期快捷往來貨櫃服務

香港——澳門——珠海海陸聯運

本港代理：澳港貨櫃碼頭有限公司  
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.

干諾道西8-14號嘉安大廈3字樓A室 電話：25453393  
香港收貨站地址：海事處船務公眾貨物起卸區新界葵涌蒲景路16號  
電話：24974878 24974382 傳真：24330154

澳門代理：澳港貨櫃碼頭聯合有限公司  
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.

澳門內港五號A碼頭 電話：2856 5771

## 簡訊

### 白雲機場春運480萬人次

【本報記者方俊明廣州十日電】白雲機場2010年春運今天閉幕，40天共起降航班3.8萬架次、輸送旅客480.4萬人次、日均接送旅客超過12萬人次，同比分別增長12.5%、13%、13.2%；航班數、客流量均為歷年春運最高。其中，單日航班總量、單日進港客流量、單日客運總量三項數據創白雲機場歷史新高。今年春運白雲機場呈現「天天是高峰」的繁忙景象，從1月14日起客流即突破10萬人次，在此後40天裡僅2月13、14日兩天低於10萬人次。

### 空巴調高A320機產量

空巴公司從今年年底開始，將天津空巴廠生產的單通道A320系列飛機月產量，從目前的34架提高到36架。

作為空巴在歐洲之外唯一的A320總裝線，該系列飛機在天津總裝線正按原計劃逐步提高產量，目前已達到每月總裝2架飛機的水平，明年底將達到每月4架的總裝能力。今年，這條生產線交付的飛機數量將達到26架。