

責任編輯：龍森娣

淡水河谷船隊吸納 70 艘船貨量 大型乾散貨船競爭加劇

壓低租金

淡水河谷旗下首批特大型礦砂船將於明年交付，據德國交通信貸銀行（DVB）分析報告稱，該批船舶將在兩年內消化 70 艘行駛巴西至中國航線海岬型船隻的鐵礦石貨量，大型乾散貨船在貨源上的競爭將會越演越烈，整個乾散貨船租船市場環境將會改頭換面。此外，該行估算淡水河谷的特大型礦砂船每日營運成本只為 4 萬美元，低於業內過去 10 年平均水平，有充分空間壓低現存大型乾散貨船的租金。

海岬型船是目前來往中國與巴西和澳洲等主要礦石來源地的大型乾散貨船，亦是波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）的主要計算部分。不過，該船型船租金近日波幅甚大，不單被破紀錄的新船交付量壓低租金，而當淡水河谷明年開始以新接收超大型礦砂船行駛巴西至中國鐵礦石航線，海岬型船的貨源將會進一步被分薄。

海岬型船市場將相對縮小

DVB 最新報告亦針對此情況，重點分析淡水河谷組建自有船隊計劃對現貨租船市場的影響。該行明確指出：「特大型乾散貨船將在未來乾散貨海運市場佔去極大的市場份額，而海岬型船的市場則自然相對縮小。」當淡水河谷超大型礦砂船開始交付後，明年將有 22 艘海岬型船的貨量被淡水河谷自行消化，2012 年則有 48 艘，將嚴重影響運力介乎 15 萬至 20 萬載重噸的海岬型船，船東收入必定大幅減少。

在未來數年，將有大量新造的特大型乾散貨船進入市場，乾散貨租船市場將會改頭換面。報告指出，運力超過 20 萬載重噸的大型乾散貨船明年會增至 253 艘，增幅為 27.8%。該行亦特別分類出運力逾 28



明年將有更多超大型貨輪爭奪鐵礦石貨源

萬載重噸的特大型乾散貨船（ULBC），以及運力介乎 20 萬至 28 萬載重噸的超大型乾散貨船（VLBC）。DVB 預期，VLBC 數量會在 3 年內翻一番，反映乾散貨海運業內的運力增長壓力極大。

中國作為全球最主要的鐵礦石消耗國，將成為新造 ULBC 的重點目的地，並主要用於巴西至中國航線，淡水河谷旗下的超大型礦砂船亦被稱為「Chinamax」。

DVB 報告仔細分析，假設該批 ULBC 每年來回航 4 次，明年交付的 26 艘 ULBC 可運載 3700 萬噸鐵礦石，比較巴西至中國航線明年預計貨量增長 2300 萬噸，新增運力數量已多於貨量增長量。而在 2012 年，將有 32 艘 ULBC 新交付，將可運載 4600 萬噸鐵礦石，但該航線期內增長卻只有 1600 萬噸，可預見大型船舶在貨源競爭上只會越演越烈。

儘管淡水河谷一直未有公布有關購入超大型礦砂船的價錢，但外界估計該批船每艘售價為 1.3 億美元。DVB 假設燃油價格維持在每噸 500 美元水平，淡水

河谷船隊的收支平衡點為每噸 20 美元，亦即每日營運成本不足 4 萬美元。

淡水河谷船隊具成本優勢

該行稱，自 1996 年至 2010 年，海岬型船鐵礦石運費平均為每噸 23 美元，在 2000 年至 2010 年期間則為 28.6 美元。該船型租船租金在 1998 年至 2010 年期間平均為 56000 美元，2000 年至 2010 年則為 64715 美元。兩組數字都明顯比淡水河谷船隊的收支平衡點高，反映該公司選用自有船隊在節省營運成本上具有一定優勢。

以最新數據比較，海岬型船租金近期連番下挫後，終在上周後期稍見上升，日租金周五報 33537 美元，亦與運力較大的淡水河谷船隊的 4 萬美元營運成本相去不遠。丹麥乾散貨海運公司 Lauritzen Bulkers 總裁邦特立預期，即使未計算超大型礦砂船進入市場的影響，單是以即將交付的新船數量估計，海岬型船租金明年仍會持續波動。

新貨櫃船訂單止跌回升

法國權威海運市場研究公司 AXS-Alphaliner 日前在報告中指出，全球新貨櫃船訂單量連跌 27 個月後，在 10 月首次回升，出現新增訂單量多於交付船舶量的情況。新貨櫃船訂單量近兩年多以來首次出現淨增長，反映貨櫃海運公司和非營運船東

在今年首三季的暢旺市場下，對前景預期已較此前樂觀，並開始着手買船。

Alphaliner 公布的圖表顯示，在金融海嘯爆發之前數年，基於運費和貨量不斷上升，船東紛紛大手購入貨櫃船，導致積存訂單佔現有船隊運力比率持續維持高企。在 1996 年至 1999 年，有關比率平均只在 23% 的水平，其後在 2000 年至 2003 年升至 31%，更於 04 年至 07 年快速攀升至 55% 的過半數水平，其中 07 年一度達致 64%，顯示未來數年將有數量龐大的新船會加入市場。

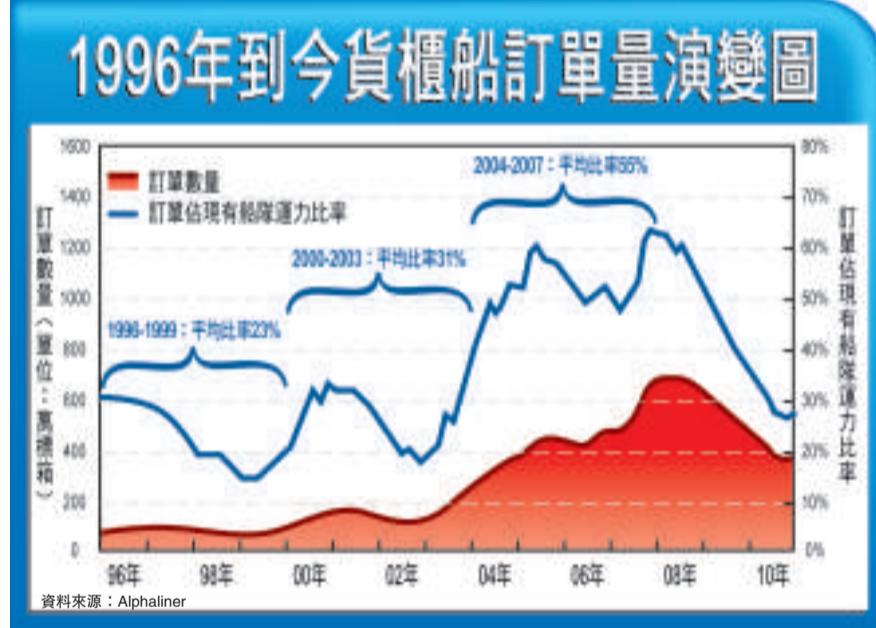
訂單佔現有船隊運力比率過高的情況，其實早已在業內成為共識，在金融海嘯爆發後，船東和班輪公司都意識到在未來數年會面對極為嚴重的貨櫃船運力過剩問題，而銀行亦拒絕再批出造船貸款，業內在過去兩年已鮮有再傳出訂造新貨櫃船的消息，貨櫃船新單量自 08 年 7 月開始下跌。

儘管新貨櫃船訂單量在今年 10 月稍有起色，但相比 08 年達到 689 萬標箱的高峰，水平只是當時的一半。報告指出，船東開始重新訂造貨櫃船的情況在 6 月開始出現，當時貨櫃海運市場暢旺，按年錄得可觀的雙位數增幅，是吸引班輪公司和非營運船東與造船廠重新展開談判的主要原因。

在 10 月，只有 9.2 萬箱運力的新船交付船東，是 2 月以來最低，而新增訂單卻達到 13.1 萬箱。截至 11 月 1 日為止，積存訂單船隊運力為 379 萬箱，佔現有船隊運力的 26.6%，較上月同期增加 6 萬箱。Alphaliner 稱，在貨運淡季的第四季，新船交付量都較為有限。

另外，對於明年貨櫃海運市場展望，報告預期，貨運需求增幅仍追不上運力增幅，貨櫃船運力依舊過剩，但訂單佔現有船隊運力比率明年會維持在 25% 至 30%，亦即會回落至 2000 年至 2003 年的較低水平。

不過，報告亦直言，即使貨櫃海運貨量今年快速恢復，貨量增幅可望達到 12.5%，但明年情況將大有別於今年，增幅差距將相當明顯。該公司認為，基於去年同期貨量基數較高，本季的增幅水平會是反映明年增幅的較佳指標。



商用發動機方案明年確定

【本報記者楊楠上海電】承擔國產大型客機「中國心」研製的中航商用飛機發動機公司，宣布國產大型客機發動機總體方案定義工作正加緊推進，有望在多輪修改、完善後，於 2011 年確定基本技術路徑，並在「十二五」期間研製出一台完整的、各項指標達到下一代世界主流水平的發動機驗證機。

自 09 年 1 月成立以來，中航商發首次亮相珠海航展，展示了「大涵道比渦扇發動機產品」的三維動畫。這是國內首次以立體轉動、部件分解、側剖等方式，全方位對外呈現航空發動機的精確構造。

中航商發副總經理李繼保說，商發今年啟動開展的總體方案設計，有望於今年年底完成初步方案設計，經過數輪的修改、迭代和完善，於明年基本確定技術路徑，隨後將與國內外供應商開展聯合定義，並陸續啓動

發動機各大部件的研製工作。

中航商發研發中心工程師南長峰表示，商用航空發動機是當今工業領域，唯一要同時解決「超高速、超高壓、超高溫」三大技術難題的製造品，研製技術難度大、風險高、投入多、周期長。目前，全球民機發動機市場基本被美歐 3 大巨頭壟斷。中國除在軍品研製上有一定基礎外，在技術難度更大的民用產品方面，至今還沒有探索出一個從研製到生產的完整路徑。

「零狀態」起步的商發，目前已組建一支 300 餘人團隊，上海市劃撥的 450 畝商發研發基地，亦正在加緊建設，預計 2013 年竣工；上海還在浦東臨港重裝備區，劃撥 1300 畝土地用於商發總裝試車基地。此外，商發還與國際多家先進航空發動機公司開展洽談，並確定了相關合作意向。明年年初，商發將適時開展國外供應商考察評估。



▲國產大型客機發動機總體方案定義工作正加緊推進。圖為展示在中國航展上的 C919 全尺寸樣機

西部首個海事仲裁機構落渝

【本報記者韓毅重慶二十一日電】重慶市政府日前與中國國際貿易促進委員會簽訂《關於設立中國海事仲裁委員會西南分會的框架協議》，中國海事仲裁委員會將在渝設立西南分會。重慶將成為西部江海貿易糾紛解決中心，是繼上海之後第二個設有該機構的城市，亦令當地作為長江上游航運中心的涉外法律服務功能將更加完善。

中國海事仲裁委員會西南分會將負責長江上游地區的海事仲裁事務，以仲裁和其他方式解決有關海事、海商、物流等糾紛。海事仲裁委落戶前，渝企若遇

江河運輸糾紛，只能遠赴中國海事仲裁委員會上海分會申請仲裁。該分會成立後，不僅渝企的糾紛可在重慶解決，四川、陝西、貴州、湖南、湖北等地的海事糾紛均可到重慶仲裁解決。

重慶市貿促會會長鄒曉平表示：「海事仲裁委員會落戶重慶，彌補了航運服務法律仲裁的缺失。目前解決商事糾紛一般有兩種渠道：法院和仲裁。由於各國家（地區）法律不同，法院的判決在跨越國家和地區時很難得到執行。而仲裁則可在任何國家（地區）進行。仲裁實行一裁終局制，即仲裁裁決一經作出，

便產生法律效力，當事人可據此向國內外有關管轄的法院申請強制執行。目前超過 80% 的跨國企業樂意選擇此種方式。」

按照目前中國海事仲裁委員會規定的案件受理範圍，租船合同、船舶買賣、船舶保險等 8 大類案件均可申請仲裁。海事糾紛申請仲裁一次裁決就等同於法院終審，案件受理費也相對便宜。此外，「重慶海損理賠中心」亦有望掛牌，重慶貿促會相關人士稱，整個西部海事裁決理賠將實現「一條龍」服務。

蘇南碩放國際機場揭牌

蘇南碩放國際機場有限公司由江蘇省、無錫市和蘇州市三方政府合力組建，上周六在無錫揭牌，蘇州城市候機樓亦於同日正式啓用，可望與南京祿口機場和上海虹橋、浦東機場形成互補，並有利蘇州和無錫的製造業和物流業發展。

該公司註冊資本 17 億元人民幣，由省市三方共同組建，即依託無錫機場有限責任公司，江蘇省、蘇州市分別注資進入。國家發改委對長江三角洲地區的區域規劃已明確要積極推進蘇南碩放國際機場的改擴建工程，重點增加國內客運和國際貨運航線，建成國家幹線機場、蘇南一類航空口岸和區域樞紐機場。

無錫碩放機場始建於 1955 年，於 2004 年 2 月正式開通民用航線後，陸續開通北京、深圳、廣州和香港、澳門、日本大阪等國內外客運航線，以及深圳、北京、泉州等貨運航線，日均航班量 70 餘班，至 2009 年年旅客和貨物吞吐量分別為 221 萬餘人次和 4.7 萬噸。不過，由於並非真正意義上的國際機場，在開闢新的國際航線上難度一直很大。

在蘇州和無錫兩地，外貿出口企業眾多，目前大宗貨物運往上海和南京發送，不單物流費較高，陸路運輸過程亦可能出現的擁堵，不利當地工業發展。無錫機場升格為國際機場後，在開闢國際航線上將被列入國家民航局的統一規劃，則有利當地與國際航點直接相連。

業內人士表示，無錫機場此次擴建，將與南京祿口機場和上海虹橋、浦東機場形成互補。未來更多國際航線的開通，也符合國際航運「點對點」的發展趨勢，將與高鐵和高速公路一起，構建起四通八達的長三角立體交通網絡。

因地理上鄰近，蘇南碩放國際機場有近三成客貨源來自蘇州。而該機場在蘇州市道前街設立的城市候機樓亦正式啓用。該城市候機樓不僅可以查詢碩放機場的航班信息，亦提供購買機票、辦理保險、領取登機牌、乘坐班車、安檢綠色通道等一站式航空服務。



▲國家民航總局和江蘇省、無錫市政府代表參加蘇南碩放國際機場有限公司揭牌儀式

鹿特丹港明年減港口費

鹿特丹港務局日前公布，明年將一次性減收港口收費，以求在貨量復蘇過程中進一步增加競爭力。

該局原本在 09 年與港內僱主組織 Deltalinqs 達成協議，將在 2011 年增加港口收費 1%，不過，據該局最新安排，決定在明年減收 2%，旨在為船公司在金融海嘯復蘇過程中提供更多協助，以及增加鹿特丹的競爭力。

鹿特丹船船經紀及代理協會主席浩格華特表示，有關減收港口收費政策有助客戶改善業績或減少虧損，有利鹿特丹港在經濟復蘇過程中擴大市場份額。該港去年共收取 2.74 億歐元港口費。

香港上市公司業績公布日期		
11月22日		
德永佳(00321)(中)	敏華控股(01999)(中)	香港興業(00480)(中)
壹傳媒(00282)(中)	國際娛樂(01009)(中)	漢登控股(00412)(中)
大凌集團(00211)(中)	雲南實業(00455)(中)	青浦消防(08115)(中)
卓高國際(00264)(季)	錦勝集團(00794)(中)	台和商事(01037)(中)
11月23日		
萊氏化工(00408)(中)	建福集團(00464)(中)	網龍(00777)(季)
安中資源(01229)(中)	四海國際(00120)(中)	漢登集團(00448)(中)
東南國際(00226)(中)	中信 21 世紀(00241)(中)	青浦消防(08115)(中)
啓帆集團(00646)(中)	興勝創建(00896)(中)	中國木業(00269)(中)
莊士中醫(00298)(中)	百登環球(00761)(中)	百威國際(00718)(中)
嘉萬國際(01226)(中)	民豐控股(00279)(中)	
11月24日		
耀業集團(00970)(中)	金源米業(00677)(中)	樂聲電子(00213)(中)
粵首環保(01191)(未)	萬保剛(01213)(中)	冠捷科技(00903)(季)
長江製衣(00294)(中)	YGM 貿易(00375)(中)	先施銀行(00444)(中)
森信紙業(00731)(中)	建生國際(00224)(中)	中華藥業(08120)(季)
漢國置業(00160)(中)	建業實業(00216)(中)	中國加勝(00164)(中)
承達國際(02288)(中)	英皇國際(00163)(中)	港台集團(00645)(中)
越南控股(00139)(中)	英皇酒店(00296)(中)	鑽科集團(00859)(中)
11月25日		
大快活集團(00052)(中)	大昌集團(00088)(中)	冠亞商業(00104)(中)
馬斯葛集團(00136)(中)	德祥地產(00199)(中)	華信地產財務(00252)(中)
永發置業(00287)(中)	泰德陽光(00307)(中)	愛高集團(00328)(中)
美亞娛樂資訊(00391)(中)	星光集團(00403)(中)	萬華媒體(00426)(中)
英發國際(00439)(中)	包浩斯國際(00483)(中)	德興集團(00611)(中)
世界華文媒體(00685)(中)	泰昇集團(00687)(中)	俊和發展(00711)(中)
中盈國金資源(00766)(中)	開明投資(00768)(中)	信佳國際(00912)(中)
第一德勝控股(00918)(中)	現代美容(00919)(中)	富士高實業(00927)(中)
南興集團(00986)(中)	潤迅通信(00989)(中)	東英金融投資(01140)(中)
互太紡織(01382)(中)	盈進集團(01386)(中)	三和集團(02322)(中)
積華生物醫藥(02327)(中)	百德國際(02668)(中)	金山軟件(03888)(季)
11月26日		
盈信控股(00015)(中)	茂盛控股(00022)(中)	其士國際(00025)(中)
遠東發展(00035)(中)	遠東酒店實業(00037)(中)	金山工業(00040)(中)
震雄集團(00057)(中)	香港食品投資(00060)(中)	結好控股(00064)(中)
新興光學(00125)(中)	泛海集團(00129)(中)	超越集團(00147)(中)
華基光電(00155)(中)	萬威國際(00167)(中)	特連集團(00185)(中)
匯漢控股(00214)(中)	神州資源(00223)(中)	新世紀集團(00234)(中)
安全貨倉(00237)(中)	香港通訊國際(00248)(中)	錦興集團(00275)(中)
蒙古能源(00276)(中)	華慶置業(00278)(中)	中國富強集團(00290)(中)
泛海酒店(00292)(中)	勞氏環保(00309)(中)	裕田中國(00313)(中)
華寶國際(00336)(中)	文化傳信(00343)(中)	龍昌國際(00348)(中)
莊士機構國際(00367)(中)	德祥企業(00372)(中)	四洲集團(00374)(中)
新洲印刷集團(00377)(中)	蒙古投資(00402)(中)	德興珠寶(00475)(中)
升岡國際(00485)(中)	資本策略地產(00497)(中)	保華集團(00498)(中)
華脈無線通信(00499)(中)	其士泛亞(00508)(中)	瀚智集團(00516)(中)
利時集團控股(00526)(中)	保華藥業(00577)(中)	建益集團(00638)(中)
JOYCE BOUTIQUE(00647)(中)	環科國際(00657)(中)	中民控股(00681)(中)
中聚雷天(00729)(中)	中國鐵聯傳媒(00745)(中)	中亞能源(00850)(中)
海峽石油(00852)(中)	中國水務(00855)(中)	精實藥業(00858)(中)
銀基集團(00886)(中)	亞洲資源(00899)(中)	華富國際(00952)(中)
中港照相(01123)(中)	鴻寶資源(01131)(中)	北京御生堂(01141)(中)
大唐投資國際(01160)(中)	威高國際(00173)(中)	永美國際(01218)(中)
耀才證券金融(01428)(中)	麗悅酒店(02266)(中)	
註：(中)為中期息；(未)為末期息；(特)為特別息；(季)為季度息		