

# 全球班輪料賺 130 億美元

## 將為集箱史上獲利最多一年

### 全數扭虧

法國權威海事諮詢公司 AXS-Alphaliner 日前發布集箱海運市場研究報告，預計全球班輪業今年將合共獲得 130 億美元盈利，不單徹底扭轉去年虧損 150 億美元的劣勢，更將是集箱海運史上獲利最多的一年。在第三季貨運旺季，班輪公司營運收益最少達到 60 億美元的歷史新高，第四季淡季亦將不至於虧損，所有主要班輪公司今年會全數扭虧為盈。

### 臨

近年底，作為班輪公司獲利最多的第三季貨運旺季已經過去，業界今年盈利情況基本上已經鎖定。儘管有班輪業內人士曾表示對今年第三季營運表現略感失望，但 Alphaliner 指出，班輪業當季合共仍賺 60 億美元，相比去年同期虧損 40 億美元的困境，已經不可同日而語。而以運力計算的全球 20 大班輪公司，期內營業額達到 351 億美元，較去年的 127 億美元大升 1.76 倍。

### 由谷底極速走上高峰

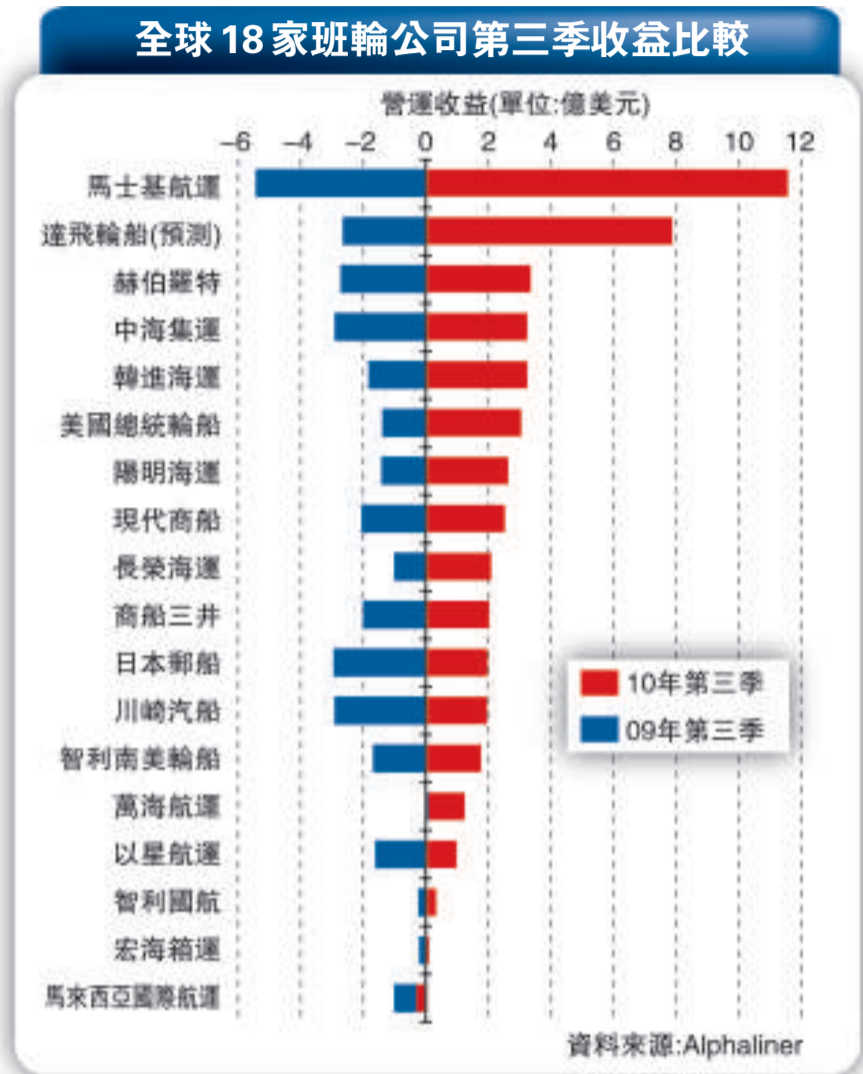
該公司稱，與業界形容去年是集箱海運業史上市況最差的一年對比，班輪公司今年第三季營運收益創下歷史新高，顯示貨櫃海運業的復蘇速度極快，而所有主要班輪公司亦將能在今年獲利。細看各家公司表現，以船隊運力計算全球最大班輪公司的馬士基航運，第三季錄得業內最高營運收益，達到 10.28 億美元。其次則為達飛輪船，營運收益預計近 8 億美元。而在營業額增幅方面，表現最為突出的是智利南美輪船，在去年同期因債務問題幾近破產之際，及時扭轉形勢，今年第三季營業額約為 16 億美元，按年大幅增加 76.4%。在金融海嘯、運力過剩和個別公司拖低運力等多重負面因素影響下，根據

Alphaliner 計算，班輪業去年合共虧損 150 億美元，而倫敦德里海事諮詢公司更估算業界虧損 195 億美元。而 A.P. 莫勒—馬士基集團受貨櫃海運業拖累，錄得自二次大戰以來首次全年虧損，正好反映班輪業的經營慘況。

不過，貨櫃海運貨量及運費自今年第二季開始急速恢復，並持續在 8 月份，班輪公司在 5 個月內為各條主要航線加入運力，不斷吸納貨量，而運費卻仍然不斷上升，此情況自然令班輪公司財源滾滾。馬士基航運行政總裁安仕在公布首季盈利時形容，業界已從極惡劣的市況中挺過來。

### 均箱獲利 560 美元

根據已經公布第三季業績的班輪公司財報顯示，包括東方海外（00316）、中遠集運、中海集運（02866）在內 18 家班輪公司，期內平均每箱獲利 560 美元，平均營業收入利潤率達到 15.6%。Alphaliner 稱，雖然亞歐線運費今年提早在第二季已經見頂，但無阻班輪公司在第三季獲得巨利，因為業界成功在 5 月開始實行泛太線年度合約加費，加上一系列的旺季附加費，足夠彌補亞歐線運費回落的影響有餘。步入淡季後，近日資料顯示各主要航線運費已在急速下跌，亞歐航線和泛



太東向線現貨運費按年平均下跌 18%。Alphaliner 亦指出，運費暫時仍會維持在低位，船位使用率在 85% 的現水平繼續下滑，班輪業錄得盈利紀錄新高的情況將不會在第四季再現。不過，該公司預期班輪公司不至於在第四季錄得虧損。

## 港台磋商互免海運稅務

港台互免海運事業所得稅及關務合作首次磋商上月在台北舉行。此次磋商是由台灣台港經濟文化合作策進會和香港港台經濟文化合作協進會代表間進行，分別由以策進會秘書長身份的台灣陸委會港澳處處長朱曦，和以協進會秘書長身份的香港特區政府政制及內地事務局副秘書長陳偉基擔任團長。台灣陸委會 11 月 30 日晚間的新聞稿說，雙方除就互免海運事業所得稅、台港關務合作 2 項議題廣泛交換意見外，還討論未來推動方向與具體步驟，並同意將由雙方業務主管機關進行後續溝通，盼能盡速達成成果，達成協議，以改善航運業經營環境，促進貿易便捷化，進一步提升彼此關係。據悉，雙方於今年 8 月底召開首次聯席會議，會中針對「落實台港間海運安排，以利雙方客貨運輸，及推動關務合作，促進雙方經貿往來」獲得一致共識。後經多次聯繫與溝通，港台雙方同意透過策進會與協進會的平台，於今次分別針對「港台關務合作事宜」及「互免海運事業所得稅」兩項議題進行首次磋商。



▲ 12 月 1 日清晨，浦東機場停機坪上濃霧瀰漫。受大霧影響，多架從上海起飛的航班一度延誤或取消。新華社

## 大霧致長江口全線停航

受今年入秋以來最大濃霧影響，11 月 30 日晚間至 12 月 1 日早晨，上海港長江口水域能見度全線不足 200 米，局部不足 50 米。截至 12 月 1 日上午 10 時許，該水域全線停航。30 日晚間 21 時過後，上海中心氣象台先後發布大霧黃色和橙色預警。22 時許，黃浦江吳淞段能見度明顯降低，至 1 日 0 時，上海港南北漕航道能見度降至 1000 米以下，凌晨 1 時許，該港長江口水域全部籠罩在大霧之中。

在上海海事部門全力組織下，200 多艘大型船舶在各安全水域有序拋錨等待。上海市區來往崇明三島的客輪全線停航，黃浦江市輪渡浦三線、草臨線停航。為全力防抗此次大霧，上海海事局吳淞海事處引導在航船舶就近選擇安全水域拋錨，向轄區碼頭、航運單位和船舶通報最新霧情信息，海事監控雷達對各船舶監控守護。

### 煙台亦因大霧封港

12 月 1 日凌晨，地處山東半島東部的煙台、威海兩市濃霧瀰漫，沿海海域濃霧更甚，能見度僅 50 米左右。為確保航行安全，從 1 日凌晨 3 時起，煙台港全部封港，多艘客滾船拋錨無法進港。當地氣象部門上午 5 時發布大霧黃色預警，煙台海上指揮中心亦發布航霧警告。煙台海域目前暫未出現因濃霧發生的安全事故。截至上午 9 時，客滾船「棒極島」、鐵路輪渡「中鐵 3」號已拋錨等候，「金珠」輪也已拋錨，蓬萊至長島航線也暫時停航。氣象部門預報稱，大霧天氣將延至 1 日中午。



智利 LAN 航空

## 國泰與 LAN Peru 代號共享

國泰航空昨天宣布與南美 LAN Peru 航空公司達成新的代號共享協議，增辦秘魯首都利馬新航點，進一步擴展於拉美航線網絡。連同利馬在內，國泰於今年內共增加 4 個位於拉美的航點，為乘客提供更多選擇及便利。

有關安排將於 12 月 13 日生效（有待有關政府部門審批），而由此日起啟程的代號共享航班，現已公開接受機位預訂。在新協議下，LAN Peru 航空由利馬往返國泰北美兩個門戶城市洛杉磯和聖多明各的航班，將會加入國泰的「CX」代號，同時國泰往返上述兩個北美城市及香港的航班，亦會加入 LAN Peru 航空的代號「LA」。



國際航空運輸協會總幹事皮西尼亞尼出席空環保會議

## 漢莎設首個生物燃料航班

德國漢莎航空公司將於明年上半年在漢堡——法蘭克福航線上推出全球首個使用生物燃料的定期民航旅客航班。該航班由一架配備 IAE 發動機的空巴 A321 飛機執飛，而其使用的燃料則是由經過氫化處理的植物油和普通航空燃油 1:1 混合而成。

空巴公司將為此項目提供技術支持並對所使用的生物燃料進行監控，對其特性加以分析和研究。生物燃料燃燒過程中排放的二氧化碳可以由用於製造生物燃料的植物在其生長過程中加以吸收，從而有助於在總體上實現二氧化碳零排放的目標。

這一採用生物燃料的定期航班預計於 2011 年 4 月開始，每天往返漢堡和法蘭克福之間，初步計劃持續 6 個月時間，是一個被稱為「Burn Fair」的科研項目的組成部分。這一科研項目旨在研究可持續生物燃料對飛機性能的長遠影響。

此次使用的生物燃料由芬蘭的 Neste Oil 公司提供，該公司與漢莎航空公司簽訂了長期的供貨合同。這種燃料完全由可再生的植物作為原料，並確保不會與農作物爭奪水和土地資源。Neste Oil 公司是「可持續生物燃料圓桌組織」（RSB）和「可持續棕櫚油圓桌組織」（RSPO）

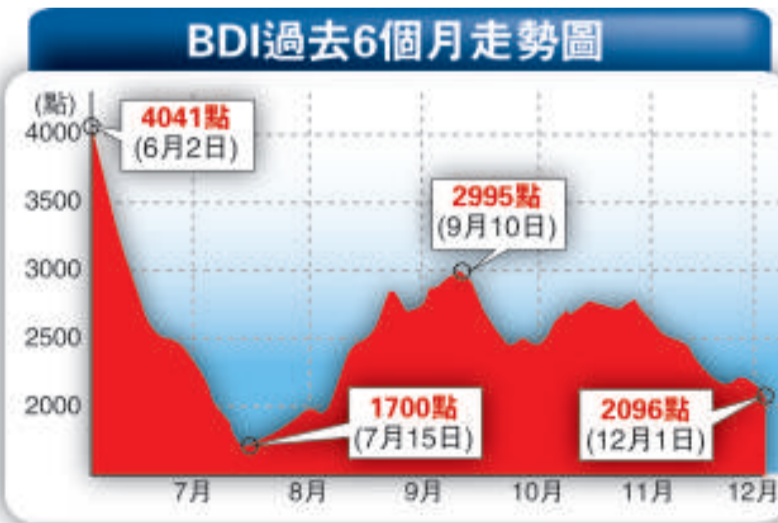
成員。

漢莎航空公司行政總裁梅厄哈伯表示：「我們看到生物合成航空燃料有非常好的發展機遇。我們首先要做的是通過日常定期航班來積累生物燃料利用方面的經驗。事實上，漢莎航空公司是全球首家將生物燃料用於飛行運營的航空公司。漢莎航空公司多年來一直堅持可持續發展策略。此次將生物燃料用於商業航班表明公司在追求可持續發展方面又邁出了新的一步。」

Neste Oil 公司總裁兼首席執行官 Matti Lievonon 表示：「作為生物燃料開發方面的先驅，Neste Oil 公司的可再生燃料技術能夠滿足最嚴格的質量標準，滿足航空業的需求，對此我們感到非常自豪。我們堅信，生物燃料技術具有真實的未來發展潛力。」

空巴公司總裁兼首席執行官恩德斯表示：「空巴公司一直致力於航空業的可持續發展。將生物燃料用於日常商業航班是我們向這一目標邁出的重要一步。空巴公司與生物燃料種植企業、生物燃料加工企業，以及航空公司緊密合作。今天，我們向著將生物燃料真正用於航空飛行的目標又邁出了重要的一步。」

# BDI 上月跌 21.6% 至約 2000 點



波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）昨報 2096 點，微跌 0.1%，不單連跌 5 天，11 月份已累計下跌 21.6%，是自今年 6 月以來最大跌幅，目前幾近跌穿 2000 點關口，正向今年最低位進發。

BDI 近期的持續跌勢是今年下半年罕見，該指數曾在 6 月開始急速回落，並於 7 月 15 日觸及全年最低位的 1700 點，雖然近兩個月跌勢不如當時快速，主要由於帶動跌勢的只是海岬型船，但卻同樣出現整體租金回升乏力的情況。挪威證券商 Arctic Securities 已預期，BDI 將會在本周內跌穿 2000 點大關。海岬型船租金是最主要的跌市動力，11 月份累計大跌 37%，該船型租金疲弱，早前已帶動 BDI 出現 17 天的跌浪，而相對較小的巴拿馬型船全月反覆微跌 1.8%，海岬型船租金明顯欠缺支持。

在三大船型指數中，海岬型船運費指數（BCI）續跌 1.4%，昨報 2869 點，現貨日租金為 26877 美元。巴拿馬型船運費指數（BPI），則升 0.1%，報 2380 點，現貨日租金為 19082 美元。超靈便型船運費指數（BSI）升 1.6%，報 1550 點，現貨日租金 16206 美元。

倫敦船舶對沖基金 M2M Management 董事羅德尼指出，船舶供應過剩是目前推低租金的最主要因素。克拉克森早前公布報告稱，海岬型船運力今年將會大增 24%，遠遠超過作為該船型最主要貨源的鐵礦石海運需求增幅，該公司預期，鐵礦石今年海運需求增幅只有 6.1%，增幅落差之大自然對租金構成壓力。法國船舶經紀公司 BRS 報告稱，現時乾散貨船租船需求普遍並不強烈，即使大西洋市場過去數天表現相對平穩，亦無助阻止海岬型船租金繼續下滑。

### 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：25455393  
香港收貨站地址：海運處船塢公眾貨物起卸區新界葵涌昂運路 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

## 空巴推單通道飛機改良版

歐洲空巴公司日前在圖魯茲公布，將向 A320 買家提供額外兩種型號的高效發動機選擇，在更多飛機生產商加入該座級飛機市場的情況下，以環保作為賣點，推出名為「A320neo」的單通道飛機改良版。

中國商飛旗下 C919 以及加拿大龐巴迪旗下的 C 系列飛機，會在未來 5 年內陸續加入 125 至 185 座級單通道飛機市場的競爭，空巴和美國波音公司都表明不會袖手旁觀。基於空巴打算在 2020 年前都不會開發新世代單通道飛機，因此必須進一步加強該機型的吸引力，而波音亦同樣正在研究升級旗下 737 型飛機。

A320 是空巴旗下最暢銷的飛機，自 1988 年開始投入使用，目前全球訂單約達 6745 架，在天津亦設有總裝線。A320 買家今後除了可選用該機型原有發動機，亦可選用更為節能的美國普惠的 PW1100G，或者 CFM International 的 LEAP-X。空巴稱，加上現有的「鯊鰭小翼」的節能設計，改良版的新飛機將名為「A320neo」，以環保作為賣點。該公司指，全球首架 A320neo 將最快在 2016 年交付使用。

空巴推出名為「A320neo」的單通道飛機改良版

香港上市公司業績公布日期			
12月3日	港通控股(00032)(季)	青浦消防(08115)(中)	
12月7日	白花油(00239)(季)	英皇證券(00717)(未)	CEC 國際(00759)(中)
12月10日	福田實業(00420)(未)		
12月13日	匯隆控股(08021)(中)		
3月8日	香港飛機工程(00044)(未)		
3月9日	國泰航空(00293)(未)		
3月10日	太古股份A(00019)(未)	太古股份B(00087)(未)	
註：(中)為中期息；(未)為末期息；(特)為特別息；(季)為季度息			