

班輪業憧憬明年市場續好 大船運力足開闢10條主幹線

供應大增

法國海運諮詢公司 Alphaliner 發表今年最後一份集箱海運市況週報，當中指出，今明兩年分別有 61 艘和 76 艘運力超過 7500 箱的新建超大型集箱船進入市場，泛太線和亞歐線兩大主要班輪幹線的運力供應將大幅增加。研究顯示，以明年交付的大船運力計算，足以開闢約 10 條歐美航線。儘管全球三大班輪公司明年仍會接收更多大船，但長榮海運董事長謝志堅卻認為，明年集箱海運市場表現會比預期更好，更稱本週已再度調高明年歐美線貨量增幅預測。

據 Alphaliner 統計，今年新交付萬箱集箱船數量將創历史新高，期內共有 29 艘萬箱船交付，另外更有 32 艘運力超過 7500 箱的新船進入市場，總計有 61 艘新建超大型集箱船，數量與 06 年的交付高峰期相同。

泛太線運費淡季穩定

該批超大型新船最主要用於亞歐線，其次是泛太線，兩者屬於班輪業兩大遠洋幹線。但據倫敦德魯里海運諮詢公司最新報告指出，泛太線運費在過去三周的淡季已穩定在每大櫃 1925 美元，按年增長五成，在集箱海運市場持續暢旺下，今年交付的大船似乎未對運費構成太大壓力。

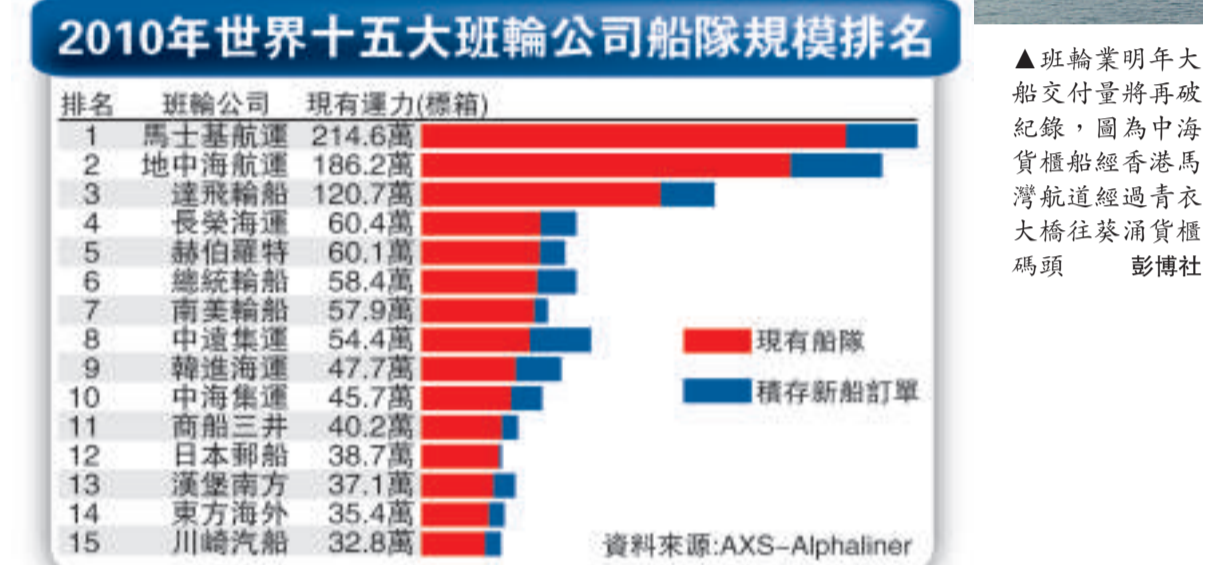
以船隊運力規模計算，馬士基航運、MSC 和達飛輪船依次為世界三大班輪公司，控制全球超過三分之一集箱船運力。截至昨天為止，三家公司分別佔船隊總運力的 14.5%、12.6% 和 8.2%，比率遠超排名第四位長榮海運的 4.1%，此情況與三大公司同時偏好購入超大型新船有關。

就今年情況而言，MSC 是接收新船運力最多的班輪公司，旗下船隊運力年底時已達到 186.2 萬箱，按年增幅高達 24.8%，在今年交付的 61 艘超大型集箱船中，佔去 19 艘。與此同時，馬士基今年船隊運力只增長 5.6%，至 214.6 萬箱，與 MSC 之間的運力差距已有收窄。不過，總計現有船隊運力和積存新船訂單數量，馬士基未來數年仍會繼續超前 MSC。

Alphaliner 指出，在今年基礎上，明年會是超大型集箱船歷來交付的另一高峰，亦即全球集箱船隊運力仍會急速地增長，當中大部分在上半年就會交付，而新增的大船運力本身已足以分別開闢 4 至 5 條亞歐線和 5 條泛太線。數據顯示，明年會有 76 艘超大型貨櫃船交付船東，當中 49 艘的運力超過 1 萬箱，其餘 27 艘運力都在 7500 箱以上，總計會為集箱海運市場帶來 86 萬箱運力，相當於現階段仍未交付運力的 63%。

三大班輪接收萬箱船

馬士基航運、MSC 和達飛輪船，三大班輪公司明年仍會率先接收萬箱船，繼續擴大船隊規模優勢。其中，達飛會是接收最多超大型新船的班輪公司，共有 16 艘，其中 8 艘運力逾 1 萬箱。馬士基會在上半年接收



▲班輪業明年大船交付量將再破紀錄，圖為中海貨櫃船經香港馬灣航運經過青衣大橋往葵涌貨櫃碼頭 彭博社

9 艘 1.3 萬箱船，MSC 則會加入 14 艘 1.25 萬箱至 1.4 萬箱船。另外，該公司預期，基於班輪公司會用大船行走主要幹線，將會有更多 5000 至 8000 箱集箱船被調往營運中東和南美航線，連帶其他航線亦會湧現更多大船。

單以超大型集箱船數量計算，明年新船運力增長已經非常驚人，德魯里早前發布，預期全球班輪業今年營運收益會破紀錄達到最多 170 億美元，但警告運費水平平勢將趨於放軟，加上營運成本回升，明年營運收益將較今年大幅減少五成以上。

長榮調高泛太線預測

不過，長榮海運董事長謝志堅昨日在台北卻大派「定心丸」，預言明年貨櫃海運市場將比預期還好，

亦已於本週再度調高明年歐美線貨量增幅預測。他表示，長榮原先估計明年泛太線運量只會增長 6 到 8%，歐洲線估計成長 8%，但根據美國方面的數據與長榮旗下一客戶的調查訪問，該公司近日已將明年泛太線運量增幅預期上調至 8% 到 10%，亞歐線則提升至 10%，而集箱船運力增幅維持在 8.9%，供需相當平衡。

儘管目前淡季運費屬於偏低，但謝志堅指出，農曆年前會有一輪運費升勢，該公司目前亞歐線已經滿載，業內平均裝載率亦達 95%。長榮亞歐線基本運價每標箱先加收 50 美元，泛太線目前平均裝載率約九成，明年元旦會開始每大櫃加收 400 美元旺季附加費，扣除部分因長約限制無法收取的貨量，估計實收旺季附加費介乎 100 至 200 美元。



▲集箱班輪在合肥港綜合碼頭準備首航 新華社

合肥港集箱碼頭啓用

【本報記者柏永合肥三十日電】投資 2.5 億元人民幣的合肥港綜合碼頭今日開港，兩批貨物裝船從合肥下水，經由 134 公里的合裕航運進入長江。省交通運輸廳廳長梅勁在開幕致辭中稱，合肥港有集裝箱碼頭將是發展的里程碑，讓江淮湖海聯運的夙願成爲現實。

合肥港地處包河工業園區內，是全國 28 個內河主要港口之一，也是規劃中的合肥至上海國際集裝箱運輸的內支線港和餵給港，綜合碼頭部分包括 3 個 1000 噸級泊位，設計年吞吐集裝箱 7 萬標箱、雜貨 91 萬噸。

該項目投資方安徽省港航建設投資集團公司負責人表示，綜合碼頭 2 期已列入交通運輸部「十二五」規劃，將建設 3 個 2000 噸級多用途泊位，年設計集裝箱 18 萬箱、件雜貨 40 萬噸。建設周期 2 年，估算投入 5.3 億元。

根據規劃，合肥港將發展成爲以礦建材料、能源、礦石運輸爲主，加快發展集裝箱運輸，兼顧旅遊客運，具備裝卸存儲、運輸組織、現代物流、商貿服務和臨港工業等功能的綜合性港口。到 2020 年，合肥港將形成南淝河、派河、店埠河、豐樂河和臨湖等 5 大港區。

合肥是安徽最主要的對外貿易基地及集裝箱生成地之一，進出口總額佔全省的 50% 以上，集裝箱生成量約佔全省總量的一半。綜合碼頭開港後，將改變合肥集裝箱運輸通過南京、蕪湖等港口中轉的局面，可直接運抵上海。據測算，與公路運輸相比，合肥港集裝箱物流成本到南京可節省每箱 800 元，到上海可節省 1500 元。

黃山至香港春節開通包機

從安徽省黃山機場獲悉，2011 年春節，黃山機場將開通至香港的包機，農曆大年初一和初五，旅客可以乘坐包機前往香港「春節購物遊」，香港遊客也可直達黃山一覽冬日美景。

黃山機場市場部工作人員葉振彬介紹說，這次包機航班是在東方航空支持下運作的。具體爲農曆大年初一（2 月 3 日）和正月初五（2 月 7 日）各開通一對包機。黃山起飛時間爲 15 時 20 分，16 時 50 分到達香港；香港起飛時間爲 17 時 50 分，19 時 20 分到達黃山，由東航客機執行。黃山機場還將與東航、國航等公司聯繫，爭取在夏秋季逐步適時恢復黃山至香港航線。擁有世界自然、文化雙遺產和世界地質公園三項桂冠的黃山，其航空口岸目前已順利通過國家級驗收組驗收。

太古輪船購 8 艘多用途船

太古輪船有限公司日前宣布已向舟山歐華造船有限公司落實訂購 8 艘 31000 載重噸的多用途船，總值 3 億美元。交付期 2013 年 8 月，合約另包含另加選擇 8 艘船。董事總經理簡德恆稱，新造船隻將用於加強或取代現有部署從事集箱運輸的舊船。特別着重設計一種載貨能力理想兼備速度性能的船隻，以順利開展定期集裝箱班輪運輸業務，同時可在正常航速下達到最佳的燃油效益。

新船全長 199 米，船深 15.5 米，可載 2082 箱（147 個爲冷凍箱），但在設計上亦可載一般貨物、鋼鐵、超重貨物、農產品及乾散貨等，吃水深度爲 10.5 米，設計速度爲 15.5 浬，但可以航速 19 浬，運載 20000 載重噸貨物。

南航將在貴州開國際線

【本報記者勞莉貴陽三十日電】未來 3 年，南航和省政府將每年投資 1 億元人民幣，讓現在擁有 8 架飛機的南航貴州基地的機隊規模「擴容」到 20 架。

目前該公司擁有 8 架波音 737 飛機，飛機的利用率已經達到每天 10 個小時，已不能滿足貴州航空市場增長的需要。而從貴陽龍洞堡國際機場的統計數據來看，截至今年 12 月 15 日，貴陽機場年旅客吞吐量達到了 601.2 萬人次，航空市場十分活躍。按照貴州航空市場的發展勢頭，同時爲了更適合於擴建後的貴陽機場，南航貴州公司的機隊急需「擴容」。



12 月 29 日，天津港在集裝箱碼頭舉行儀式，慶祝突破 1000 萬箱，是天津港達到世界級大港的重要標誌。目前，天津港的貨物通過能力爲 1075 萬標準箱，集裝箱航線有 115 條，實現了對全球主要港口的全覆蓋 新華社

香港上市公司業績公布日期	
1月6日	
聯太工業(00176)(未)	
3月2日	
香港交易所(00388)(未)	創興銀行(01111)(未)
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	
太古股份公司A(00019)(未)	太古股份公司B(00087)(未)
3月16日	
騰訊控股(00700)(未)	

註：(中)爲中期息；(未)爲末期息；(特)爲特別息；(季)爲季度息

東航214億購50架A320

東航(00670)昨日公布，與歐洲空巴公司簽訂購置 50 架 A320 系列飛機協議，總值約爲 32.24 億美元（約 214.07 億元人民幣）。

該批新飛機預期將於 2012 年至 2015 年分階段交付，令東航可用噸公里數增長 14.39%，如連計上海航空在內，可用噸公里總數會增長 11.24%。該公司稱，有關購機費用會以美元現金分期支付，將透過本身營運資金、商業銀行借貸及其他資金來源取得所需資金。東航指出，新飛機主要用於滿足該公司今後幾年國內客運航線、國際及地區中短程客運航線市場日益增長的需求，以及提升在客運航線市場的競爭力。

中國今年船舶訂單量 1.4 億噸

中國船舶工業行業協會月度報告稱，11 月新承接船舶訂單已超過年初預計的今年月均成交 100 艘以上及 1000 萬載重噸的預測數據，全年訂單總量將超過 1 億載重噸，達到 1.4 億載重噸。散貨船需求目前逐漸減弱，油輪逐漸成爲中堅力量，集裝箱船市場將變得更加活躍。

報告指出，今年首 11 個月新承接船舶訂單量爲 6398 萬載重噸，是去年同期的 2.8 倍。11 月共承接 937 萬載重噸新船，比 10 月增長 1.4 倍，其中油船佔 11 月訂單比例約 18%、集裝箱船佔比 10%，均呈上升勢頭。該會稱，11 月新承接訂單量繼續超過當月造船

完工量，令積存訂單量自 4 月底開始持續回升。從船價水平走勢來看，未來受全球經濟復蘇和成本推動的共同影響，克拉克松新船價格綜合指數仍將保持小步上升，但具體船型新船價格不再會出現普漲或普跌的現象，將逐漸出現分化，具體地講，油船和集裝箱船價格可能還會有小幅回升，個別散貨船價格可能出現小幅回落。

預計 2010 年，中國船舶行業船完工量將超過 6100 萬載重噸，手持船舶訂單將接近 2 億載重噸。全國規模以上船舶工業企業完成工業總產值將超過 6700 億元，實現利潤將超過 400 億元。

珠海港列國家綜合樞紐

【本報記者方俊明珠海三十日電】

《珠海港總體規劃（修訂）》近日獲得國家交通運輸部和廣東省政府的聯合批覆。珠海港口管理局透露，新規劃的重大突破是首次將珠海港定位爲「國家綜合運輸體系的重要樞紐」、「現代化、多功能的綜合性港口」；並摘掉了「集裝箱餵給港」的帽子，明確提出要適時發展遠洋集裝箱幹線運輸。這意味着珠海港今後將在珠江口西岸乃至全國港口布局中發揮更加重要的作用。

新規劃實現「三大突破」

珠海港口管理局分析指出，與 2000 年版舊規劃相比，新規劃主要取得了三大突破：一是在繼續明確珠海港爲「全國沿海主樞紐港」的基礎上，首次提出珠海港是「國家綜合運輸體系的重要樞紐」，這表明珠海港在國家戰略層面上的地位日益重要。二是首次明確了珠海港是「現代化、多功能的綜合性港口」，重點發展油氣化工品、煤炭、礦石等大宗散貨和集裝箱運輸，並爲香港、澳門旅遊、客運服務，與周邊港口以集裝箱運輸爲主營業務有着明顯區別，這說明珠海港實施的「差異化發展戰略」得到了國家的認可。三是不再是「集裝箱餵給港」，明確提出珠海港要適時發展遠洋集裝箱幹線運輸，爲珠海港實現向

集裝箱幹線港初具規模

隨着 2008 年起珠海實施「以港興市」發展戰略，珠海港實現跨越式發展。目前高欄港第 2 個 5 萬噸級集裝箱泊位已正式投入試運行，4 個 10 萬噸級集裝箱泊位後方陸域工程完成，1 個 10 萬噸級集裝箱泊位招標工作緊鑼密鼓；2 個 15 萬噸級礦石泊位、1 個 10 萬噸級煤碼頭泊位等乾散貨重大項目正式開工建設；中化格力、華南聯合等 13 宗液體化工品碼頭結構升級改造工作順利推進。一個全新的沿海集裝箱幹線港、華南地區乾散貨和區域性液體化工品集散中心初具規模。

2012 年鐵路直鋪入碼頭

此外，港口集疏運體系今年也取得關鍵性突破，海鐵聯運、江海聯運等多式聯運優勢凸顯。高欄港區 7 萬噸級主航道擴建工程已經完成，10 萬噸級航道疏浚即將開工，航道等級已超越珠三角周邊港口居首位；廣珠鐵路高欄港到發站及碼頭專用線軟基礎處理已經開展，預計將於 2012 年初投入使用，珠海港將成爲珠江口第一個鐵路軌道直接鋪進碼頭作業區的港口。據統計，珠海港今年完成貨物吞吐

量預計達 6000 萬噸，創歷史性新高，較 2007 年底激增 62%，並且首次實現了港口貨物吞吐量超過吞吐能力，對腹地的集聚能力和對珠江口西岸的輻射作用得到進一步的增強。珠海港口管理局透露，除了珠海港總體規劃修訂以外，作爲

珠海港主體港區的高欄港區南水、南運灣、荷包島、黃茅海、蠶雷嶼等作業區均已完成了規劃編制；作爲遠期開發的萬山港區規劃正在編制之中；其他港區規劃也將陸續鋪開。按規劃，珠海港將於 2013 年實現億噸大港的目標。



▲珠海港通過新規劃提升港口定位