日郵料班輪業前景仍好

須特別注意維持運力供求平衡

言論謹慎

日本郵船、川崎汽船和商船三井三大船公司的社長日前各自在新年致辭中指出，雖然今年集箱海運業務收益明顯回升，但整體航運業復蘇支持力度仍屬脆弱，業界必須特別注意維持運力供求平衡。日郵已預期，基於乾散貨海運市場表現不濟和集箱運費本財年基數太高，2011財年營運收益將較本財年回落，但認定集箱海運業務在未來數年仍能賺錢。

社長在新年致辭是該三大船公司的傳統，不單會爲當前航運市場狀況作出總結，亦會透露公司新一年的發展方向與經營策略。雖然三家公司在3月底結束的本財年都已預期錄得巨額盈利，但對於乾散貨船租金下滑，以及收益率正在減少的集箱海運市況，三位社長都顯然不敢對新一年掉以輕心。

日郵社長工藤泰三表示，公司在上半財年已錄得862.25億日圓（約10.5億美元）營運收益，但估計此數據會在下半財年回落50%，而2011財年的營運收益亦會較本財年減少。

日郵上半年收益會下跌

他解釋道，儘管下半財年屬於集箱海運市場的淡季，收入較上半財年減少並不爲奇，但營運收益減半，最主要因素是來自乾散貨船供求出現巨大差距，特別是仍將有總計運力達到2億載重噸的海岬型船加入競爭，令整體收益下跌。反映乾散貨海運市場走勢的波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI），今年首次發布已跌穿去年最低位，此情況或不利綜合經營的航運集團。

對於去年獲得巨利的集箱海運市場，工藤表示，業界繼續獲利的關鍵在於移除超過需求的運力供應，而有關做法此前已令運費維持在預期中的水平，因而在2010年獲得巨利。他認爲，集箱海運業務在未來數年仍然能夠賺錢，而不會像09年般巨虧，但外界要有心理準備，日郵集箱船業務今年上半年收益會按年出現較大跌幅，因爲去年上半年集箱船運力供應緊張的情況，難望在短期內重現，主要是基於班輪低速航行已相當普遍，而且有大量新船交付，令運費難再有動力顯著推升。

此觀點與商船三井社長武藤光一相似，他認爲，航運市場今年能否保持如去年一樣暢旺，很大程度看運力供應與需求能否取得平衡，並形容供需目前都處於刀口邊緣上，市場好壞只差一線。他又強調，船公司去年在集箱海運業務錄得巨額盈利，需求增長不是唯一原因，削減成本亦是相當重要一環，在今年大量新船進入市場的情況下，班輪業界絕不能大意。

川崎取消高租金船租約

川崎汽船社長黑谷研一則表示，他上任後的首要任務是將公司業績轉虧爲盈，並取消高租金的集箱船租約，目前已經取得初步成效，並反映在全公司上半財年獲得550億日圓營運收益的業績上。但他指出，下半財年營運收益預計只有122億日圓，這反映航運市場狀況並非完全樂觀。

◀日郵社長工藤泰三稱，今年全球集箱運力增長仍達一成，業界要做應做的事，就是調控運力增長

▶川崎汽船社長黑谷研一

該公司集箱業務相對依賴自有船隊，租用船隻佔旗下船隊運力比例不足30%，黑谷稱，新一年要繼續重整集箱船隊業務架構，確保競爭力不被削弱，確保在南北航線和快速增長的亞洲區內航線的地位。在乾散貨海運市場方面，會繼續加強與日本客戶的合作，並會把握中國、印度和巴西對原材料龐大需求帶來的機遇。

國泰堅持寬體機營運航線

國泰航空（00293）行政總裁湯彥麟（圖）日前接受外電專訪時，透露該公司組建客運機隊時的想法。國泰會繼續以寬體飛機營運亞洲航線，不會建具規模的單通道機隊，並會將部分A330飛機調往港龍航空機隊，加快開拓中國內地市場。

截至去年6月底，國泰機隊共有128架飛機，全數爲雙通道的寬體飛機。該公司今年將會接收9架雙通道飛機，當中包括3架空巴A330-300和6架波音777-300ER，令客運機隊運力增長11%。與雙通道飛機比較，單通道飛機是波音和空巴兩大飛機製造商旗下最暢銷的飛機，多被用於營運中短途航線，業界多視該等級別飛機有利航空公司營運地區性的航線，特別是廉價航空，都以有關飛機作爲單一的飛機型號。

不過，湯彥麟表示，國泰在開拓亞洲航空市場時，仍會繼續以寬體飛機營運區內航線，而非單通道機隊。該公司更會將部分A330飛機調往港龍航空機隊，加快開拓中國市場，並以縮減成本和加強運力措施，面對區內航線市場的單通道飛機的競爭。

他指出，假如以國泰機隊目前營運亞洲航線的寬體飛機，轉飛洲際航線，其後需要閒置一天再啓程回航，倒不如用於亞洲航線更爲合適。他認爲，單通道機隊的營運效益並非很好，即使港龍航空在30架飛機的機隊中，有16架爲單通道飛機，他亦不認爲港龍會發展成單通道飛機的主要營運商。

該公司目前仍未有訂購空巴A380，而以載客量較少的波音777型機組建機隊，湯彥麟稱，這有助維持長途航線班次數量。但他表示，只要空巴公司能進一步改善A380的效能，例如完善發動機性能，國泰仍有可能會購入該「空中巨無霸」。

金邊港貨櫃量升44%

柬埔寨金邊港去年處理貨櫃量62256箱，同比上升44%。該港希望今年工作目標是75000箱，比上年同期要升二成。

「金邊郵報」引述港務局局長喜帕維表示，爲配合柬埔寨經濟發展，金邊港要擴大基建來適應更多的貿易貨進出碼頭，其中該國與越南兩國政府簽定航運聯繫的諒解備忘錄，未來兩國水運往來會更繁忙，「去年我們港口與碼頭進出船舶在增加，部分原因是柬越運輸需求在上升。」他表示。

他還稱，金邊港較接近產地和建築工地，船運貨物帶來了便利。

柬越兩國是在09年12月簽定雙邊航運往來備忘錄。根據協定，柬埔寨船舶可直靠越南蓋梅深水港，限制較少，而越南貨輪亦可直達金邊港。

喜帕維還透露，金邊港希望碼頭能裝卸更多貨物，今年柬埔寨將計劃出口更多大米到國際市場。

馬士基力保運力最大佔有率

馬士基航運航線網絡及產品部總監積高森日前在哥本哈根表示，近日有報告指地中海航運（MSC）和法國達飛輪船已拉近與該公司的運力市場佔有率差距，他認爲此情況只反映該公司去年適當調控運力，但馬士基仍會保護集箱航線運力的佔有率。

法國海運諮詢公司AXS-Alphaliner日前公布，以船隊運力規模計算，馬士基仍然是全球最大的班輪公司，佔全球運力總數的14.5%。不過，差距與排名緊隨其後的MSC和達飛輪船已經縮窄，兩家公司的運力分別佔總數的12.6%和8.2%，馬士基在部分主要航線市場都受到競爭壓力，其中在美國出口航線，MSC運力已超過馬士基。

整體運力規模差距收窄，主要由於MSC和達飛去年接收新船數量較馬士基更多，MSC去年運力增長25%，而馬士基僅爲5%。積高森回應時稱，馬士基買船會着眼在減省成本，增加船期和滿足客戶。他表示：「市場佔有率從來不是公司最優先考慮，而2010年市佔率的變化只是基於馬士基沒有接收太多新船。」他認爲，馬士基反而相對接受現有運力狀況，因爲沒有太多新船等待交付，去年只接收少量小船，每艘運力多只爲1700箱。

但他重申，公司長遠目標是以高於或相等整體市場增長速度擴展，今年會接收1.3萬箱船，其他等待交付新船爲4500箱船，有助該公司開闢南美和非洲航線市場。

▶馬士基去年未有接收大型新集箱船

中遠洋預報盈喜

中國遠洋（01919）昨日預報盈喜，預期以去年12月31日爲止的全年業績增長明顯，並實現盈利。

該公司稱，去年世界經濟逐步向好，航運市場出現恢復性增長，公司採取積極有效措施，把握市場機遇，效益明顯增長，實現較好收益，將扭轉09年虧損狀況。中國遠洋在09年虧損74.68億港元，每股虧損0.731元。

中航運買油輪轉售附屬

中外運航運（00368）昨日宣布，計劃以現金1億美元（約7.8億港元），向持股50%的海安油運收購VLCC油輪「GRAND SEA」號，代價以內部資源或銀行借款撥付。另外，該公司旗下南京油運公司附屬的Ji Sheng Marine同意以總代價1.27億美元（約9.9億港元）先租後買上述油輪，租用期5年。該公司預期，今次交易的總稅前盈利約2450萬美元，將用作一般營運資金。

深西港區箱量增25%

【本報記者唐剛強、通訊員封雷深圳五日電】受經濟大環境復蘇的影響，去年深圳西部港區集裝箱量共987.96萬箱，同比增長25%。據悉，2010年從6月開始進入了航運行業的旺季，深圳西部港區貨量持續上升，高峰期持續到聖誕節前。其中，第四季度經港區集箱量達244.62萬箱。

▲德翔航運（TS Line）新貨櫃船試航

德翔航運營收270億台幣

台灣德翔航運董事長陳德勝近日在台北表示，2010年該公司營收將達到270億元新台幣（下同），增長超過66%，獲利估計約24億元。今年將加開2條美西線，估計全年營收與箱載量可以增長兩成以上。德翔計劃由香港公司回台做第一上市，爲擴充自有船隊，充實資產。

德翔計劃2011年初訂造4艘可配載4千餘箱的中型貨櫃輪，並保留另2艘的選擇權。

2011年6月成立屆滿10周年的德翔航運，目前已經名列全球第22大集裝箱船公司，營運船舶超過40艘，航線超過36條，公司在去年第三季原估計全年營收可突破250億元，獲利約16億元。目前實際數字都已大幅提升，集裝箱量也已達到154.8萬箱，增長達32%。

香港上市公司業績公布日期

1月6日		
聯太工業(00176)(末)		
1月14日		
金利通科技(08256)(中)		
2月28日		
長江生科(00775)(末)		
3月2日		
香港交易所(00388)(末)	創興銀行(01111)(末)	
港燈集團(00006)(末)		
3月3日		
長江基建集團(01038)(末)		
3月8日		
香港飛機工程(00044)(末)		
3月9日		
國泰航空(00293)(末)		
3月10日		
太古股份公司A(00019)(末)	太古股份公司B(00087)(末)	
3月16日		
騰訊控股(00700)(末)		
3月29日		
和記黃埔(00013)(末)	長江實業(00001)(末)	

註：(中)爲中期息；(末)爲末期息；(特)爲特別息；(季)爲季度息

去年全球空難828人死

據英國航空諮詢公司Ascend本月四日發布的統計報告顯示，2010年全球民航空難共造成828人死亡，同比增長13%。同時空難事件較2009年增加了5起，達到28起。

2001年至2010年十年間，全球平均每年有794人死於空難，而2010年的死亡人數比平均水平高4%。2010年5月，印航快運一架波音737客機在芒格洛爾降落時衝出跑道墜毀，造成152名乘客和6名機組人員死亡。這是2010年死亡人數最多的空難。

Ascend公司安全主管海耶斯表示，2010年最大的4起空難共造成472人死亡，佔總死亡數的65%。空難中的客機均爲西方國家製造。這4起空難事件的航空公司均來自新興經濟體國家，那裡的基礎設施較爲薄弱，精確助降系統缺乏，自然環境通常較爲惡劣，管理監督不完善。

海耶斯稱：「全球範圍內，100多萬次航班才可能發生一起重大航空事故。但是在西歐及北美地區，幾乎每1500萬次航班才可能會發生一起。

現代飛機都安裝有一些助降設備，可以爲飛行員提供「下滑航線」信息以及每個階段的高度信息。但這還需要機場配備相應的一些設備。海耶斯表示，全球75%的儀器助降系統是在西歐及北美地區的機場。而沒有安裝此類設備的機場，飛機降落時發生事故的概率要高出8至9倍。Ascend公司表示，飛機的機齡並不是空難發生的主要因素。去年全球90%的客運量是由西方國家製造的飛機承運的。這些飛機共發生7起重大空難事件，造成了70%的總死亡人數。

2010年保險公司賠付費用達到21.5億美元，高於21億元的保費收入。雖然2010年的死亡數據較高，但航空業長期安全趨勢還是不錯的。

證券簡稱：陽晨B股　證券代碼：900935　編號：臨2011—001

上海陽晨投資股份有限公司關於所屬閔行水質淨化廠和長橋水質淨化廠達標改造工程通過環保竣工驗收的公告

本公司及董事會全體成員保證公告內容眞實、準確和完整，並對公告中的任何虛假記載、誤導性陳述或者重大遺漏承擔責任。

公司第四屆董事會第二次會議審議通過了「上海陽晨投資股份有限公司實施污水處理設施、設備達標改造項目簽訂相關合同的議案」（詳見2006年4月22日上海證券報、香港《文匯報》）。

閔行水質淨化廠達標改造工程於2006年6月開工，2009年11月完工，12月經上海市環境保護局批准投入生產試運行（滬環保許管〔2009〕1148號）。經上海市環境保護局審理，該工程已通過環保竣工驗收（滬環保許評〔2010〕440號），並已投入正常生產運營。

閔行水質淨化廠達標改造工程項目初步設計概算經上海市建設和交通委員會批覆調整爲6349萬元（滬建交〔2010〕526號）。該工程簽訂施工合同合計5686萬元，經委託上海聯合工程監理造價諮詢有限公司審價後，結算審價報告確定金額爲4975萬元。

長橋水質淨化廠達標改造工程於2007年10月開工，2009年12月完工並經上海市環境保護局批准投入生產試運行（滬環保許管〔2009〕1167號）。經上海市環境保護局審理，該工程已通過環保竣工驗收（滬環保許評〔2010〕811號），並已投入正常的生產運營。

長橋水質淨化廠達標改造工程項目初步設計概算經上海市建設和交通委員會批覆爲2919萬元（滬建交〔2007〕97號），其中含建安費用2425萬元。該工程簽訂施工合同合計2129萬元，經委託上海立信長江建設工程造價諮詢有限公司及上海聯合工程監理造價諮詢有限公司審價後，結算審價報告確定金額合計爲2392萬元，控制在批覆的初步設計概算建安費用之內。

特此公告。

上海陽晨投資股份有限公司
董　事　會
二〇一一年一月五日

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：海事處昂船洲公衆貨物起卸區新界葵涌昂運路16號
電話：24974878　24974382　傳眞：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

名震中外
師名鍾應堂
相掌命家
風水姓名
精批命運
批過去未來神筆批命反敗爲勝
信家秘學、推論終身、事業、婚姻、財祿、兄女、壽年、視相、判斷獨到、指點前程、接批中外命書。請來臨寶敦道227號五樓4字1至7時會客
預約請電2730 5518 國內聯絡電話13600072711