國際班輪運力料增8.6%

馬士基料今年增幅9% 供求相對平衡

大船湧現

法國海運諮詢公司AXS-Alphaliner日前發表今年首份市場報告，顯示全球班輪公司運力去年增長8.6%，達到1480萬標箱。報告顯示，國際班輪運力更集中大型班輪公司之手，而在20大公司之中，只有兩家日本船公司減少運力。德國交通信貸銀行（DVB）報告稱，大型集箱船去年開始湧現，8000箱以上的大船會成為營運各班輪航線的主力，預期業內會因此出現運力過剩危機。不過，班輪業界龍頭馬士基航運預期，今年整體運力供求相對平衡，料今年運力增幅約9%。

◀今年將有更多大船主導班輪市場

運力供求平衡是影響運費水平的關鍵因素，對班輪公司營業額至為重要。2010年屬集箱海運市場好景的一年，雖然期內仍有不少新船交付，但運力未有明顯出現過剩，而據Alphaliner統計，20大班輪公司閒置不用的集箱船運力上周末僅佔總運力的1.1%，反映運力供求仍相當平衡。

Alphaliner指出，總計整個班輪行業，運力去年增長8.6%，至1480萬箱，20大班輪公司運力去年則增長14%，達到1230萬標箱。報告顯示，20大班輪公司佔總船隊運力比例由09年的79%，升至去年的83%，此情況與主要班輪公司去年接收更多大船有關。

中遠船隊擴充迅速

其中，船隊規模排名全球第一的馬士基，去年運力增長5%，至214.6萬箱。中國遠洋（01919）旗下的中遠集運，屬於增長迅速的班輪公司之一，去年運力增長20%，達到54.4萬箱。東方海外（00316）亦增10%，至35.4萬箱。中海集運(02866)則只增2%，至45.7萬箱。

集箱海運市況好轉，今年繼續接收新船或再買新船正是業內主流風氣，但剛於日前發表社長新年致辭的日本郵船和川崎汽船，則是20大班輪公司中的異數。該兩家公司此前已矢志要重組集箱船隊，將自有船隊比例降低，因此兩家公司去年運力分別按年減少5%和4%，成為20大中僅有兩家運力規模減少的班輪公司。

展望今年，德國交通信貸銀行報告稱，班輪公司近年傾向將資金集中購買8000箱以上大型集箱船，以提升航線的經濟效益，但該批大船只能專注營運少數的高貨量航線，將使部分中型船舶不再營運主航線，令整體航線市場的船隊架構出現重要改變。

宜續推行班輪減速

該行稱，更多3000箱至8000箱需要另尋航線安置，否則運力過剩問題將會再次出現，繼而令運費「插水」式下跌。該行強調，要抵銷大量超大型集箱船進入市場的負面影響，未來數年必須取得中等水平的海運需求增長，藉此刺激市場對中小型集箱船的需求。而且，業界不能放棄已經廣泛推行近兩年的班輪減速營運方式，同時要推遲新船交付。

不過，馬士基航運航線網絡部門總監哈爾寧似乎滿意現有市場運力情況。他表示，今年全球集箱船隊運力增幅將為9%，而海運需求則增長8%，供求相對平衡。他認為，雖然現階段海運需求的增長前景仍然不算明朗，但至少運力供求不需要擔心，他的看法明顯比同業樂觀。

大連港擬發25億元債券

大連港（02880）建議發行境內公司債券，總額不超過25億元人民幣。

該公司稱，董事會審議通過發行公司債券的議案，並將提交股東大會審議，今次發行的募集資金擬用於調整公司債務結構、償還貸款和補充公司流動資金。債券期限為10年或以上，不超過20年，可以為單一期限品種，亦可是多種期限的混合品種，具體期限和規模根據發行時的市場情況確定。

海豐3億購兩艘集箱船

海豐國際（01308）昨日宣布，旗下全資附屬公司SITC Development向韓國造船公司Dae Sun Shipbuilding & Engineering訂造兩艘1040箱集裝箱船，總值3900萬美元（約3.04億港元）。

該公司稱，該兩艘無裝卸設備的集箱船約12750噸載重噸，將分別在2013年9月30日和2013年12月31日或之前交付，新船有助公司擴充自有集裝箱船隊，以滿足市場對公司服務需求的持續增長。

機場管理建設費續徵收

中國財政部昨日公布，經國務院批准，在2011年至2015年期間會繼續徵收機場管理建設費和旅遊發展基金。

財政部在日前發布的《關於機場管理建設費和旅遊發展基金政策等有關問題的通知》中，明確了這一消息，並指出為支持支線航空發展，旅客於2011年1月1日及以後購買支線飛機執飛的支線航班機票，免繳機場管理建設費，其他機場管理建設費徵收標準保持不變。支線飛機以中國民用航空局、財政部公布的機型為準。

此外，該部在通知中亦稱，繼續保留首都機場、白雲機場、美蘭機場三家上市機場以機場管理建設費安排補貼作為企業收入的政策，每年補貼額不低於各機場當年機場管理建設費收入的40%。財政部稱，將會同有關部門研究制定機場管理建設費與民航基礎設施建設基金合併為民航發展基金的徵收使用管理辦法，研究修訂旅遊發展基金徵收使用管理辦法，並盡快發布實施。

華航長榮收益齊創新高

▲長榮全年收益首次超過千億元新台幣

中華航空和長榮航空昨日初步公布去年營運收益，受全球經濟復蘇和兩岸直航供不應求因素帶動，兩家公司收益都衝上歷史新高，年增幅超過四成，全年累計營運收益分別高達366.7億港元和277.2億港元。

華航去年12月營運收益為114.22億元新台幣（約30.3億港元），年增4.82%，月增1.9%。長榮12月新台幣為86.68億元新台幣（23.07億港元），年增10.44%，月增4.5%。

去年全球經濟復蘇，航空業客貨運業務都在快速恢復，加上兩岸陸續有上海世博會、上海虹橋機場與台北松山機場對飛、台北花博會等題材，兩岸直航載客率一直居高不下。華航全年營運收益為1381.4億元新台幣（366.7億港元），年增40.77%。長榮則是首度全年營運收益超過千億新台幣，期內收益1044.1億元新台幣（277.2億港元），年增42.5%。

香港上市公司業績公布日期

1月14日		
金利通科技(08256)(中)	大衆金融(00626)(末)	
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)
廖創興企業(00194)(末)		
3月3日		
長江基建集團(01038)(末)		
3月4日		
東北虎(08197)(末)		
3月8日		
香港飛機工程(00044)(末)		
3月9日		
國泰航空(00293)(末)	希慎興業(00014)(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)	中海發展(01138)(末)	
3月29日		
和記黃埔(00013)(末)	長江實業(00001)(末)	

註：(中)為中期息；(末)為末期息；(特)為特別息；(季)為季度息

韓亞17億美元購6架A380

韓亞航空昨日在首爾宣布，向歐洲空巴公司訂購6架A380，標價總值約17.8億美元。新飛機將在2014年開始交付，長遠有助韓亞與大韓航空競爭歐美航線客源。

連計今次訂單在內，早前受到發動機問題困擾的A380累計訂單量升至240架，當中41架已在營運。韓亞社長楊斗尹表示，A380能減低營運成本和飛機的燃料消耗量，有利公司建立具環保效益的機隊，同時聯接該公司歐洲及美國的航點。A380傳統三級別機艙設計可容納525個座位，可由首爾直航至歐洲和美國。空巴營運總裁萊希表示，A380能令韓亞機隊增加其國際航線的運力。

作為韓亞主要的競爭對手，大韓航空已訂購10架A380，早前更宣布該批A380的座位數量將是目前全球在營運同型號飛機中最少，只有407座，以優化機內裝潢設計，吸引頭等和商務客。該公司首架A380會在今年5月開始營運。另外，韓亞此前已向空巴訂購30架A350超寬體飛機，將由2016年交付使用。換言之，兩大韓國航空公司的機隊在4至5年後將陸續以新一代寬體空巴作為營運主力。

泛太線運費急彈升一成

倫敦德魯里海運諮詢公司日前公布，集箱海運泛太線淡季運費已經止跌反彈，本周初每大櫃運費回升至2119美元，較2010年底最後一周急升10.1%，結束淡季連跌走勢，主要由於班輪公司在元旦開始加費。

正當班輪業界總裁或分析師紛紛對2011年運力供求狀況表達憂慮時，多家班輪公司在新一年不單已經開徵或加收附加費，亦在逐步調升運費。德魯里分析師達碼斯表示，幾乎所有班輪公司都已為泛太線徵收旺季附加費，徵費水平約為每大櫃200美元。

德魯里指出，香港至洛杉磯班輪泛太航線每大櫃現貨運費本周初回升至2119美元，正好反映業界的加費幅度。達碼斯表示，班輪公司在年初加費，目的是避免在進行新一年度貨運合同談判前，運費進一步下跌，削弱班輪公司的議價空間。但他質疑，加費必須建立在相當的貨運需求基礎上，班輪公司今次加費可以持續至農曆新年前，但之後情況就難以預料，全年貨運需求未必能支持運費大幅加價。

另外，上海出口集裝箱運價指數（SCFI）在去年最後一周回升4%，終止累計跌幅29%的25周連跌走勢。不過，有業內人士稱，雖然泛太線運費已止跌回升，但去年上半年運費罕有地提早急升的情況難望再出現，今年班輪市場只會趨於較穩定發展。

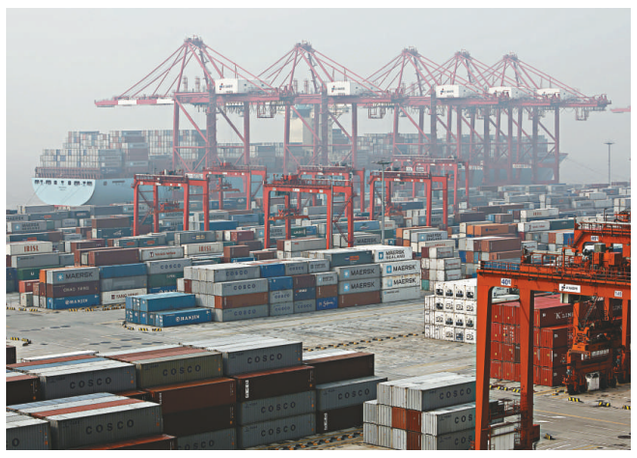
長江三峽貨運量創紀錄

中國國家交通運輸部水運局公布，長江三峽樞紐去年全年貨運通過總量達到8794萬噸，創下三峽樞紐過壩貨運量新紀錄，局長宋德星表示，長江已成為世界上貨運量最大的通航河流。

三峽船閘在2003年6月投入運行，7年來過閘貨運量快速增長，2010年三峽樞紐貨運通過總量達到8794萬噸，較運行初期的2004年增長一倍多。國家為緩解三峽船閘運輸壓力，新修的三峽翻壩高速公路在去年12月31日已正式通車，長江黃金水道在三峽與全國高速公路網絡實現對接，正式開啓長江水陸聯運發展的新時代。

宋德星稱，長江超過美國密西西比河和歐洲萊茵河，連續兩年位居世界內河航運首位，已經成為世界上貨運量最大的通航河流。

上海躍居世界第一集箱港



▲上海去年箱量增長持續超前新加坡。圖為洋山深水港

據上海市政府召開上海國際航運中心建設推進工作會議中提到，上海港去年全年完成集箱處理量2905萬標箱，約超過新加坡港50萬標箱，已躍升為全球第一大集箱港。另外，在全球五大集箱處理港中，深圳港去年處理量創歷史新高，達到2250.97萬標箱，按年大增23.34%，繼續收窄與香港的差距。釜山港集箱處理量則為1418萬箱，按年飆升18%。

深圳港箱量歷史新高

新加坡和香港分別作為上海港和深圳港主要比較對象，至今仍未公布2010年港口集箱處理量數據。根據各港口月度統計數字，上海港處理箱量在去年8月已經超前極為依賴中轉貨的新加坡，而且按年增幅連續多月超越後者，業界早已預期上海全年會成為全球最大集箱港。

上海市政府日前召開上海國際航運中心建設推進工作會議，其間提到上海港去年全年完成集箱處理量2905萬標箱，若以09年2500.2萬箱處理量計算，按年增長約16.2%。集裝箱中轉比例達37.7%，貨物吞吐量為6.5億噸，連續四年世界第一。

上海近年正積極發展成國際航運中心，期望在港口碼頭的硬件配套下，推出和發展各項航運相關服務，例如嘗試建立中資船舶特殊登記制度、引進外國航運公司在當地營運和發展郵輪產業。香港船東會此前亦曾赴上海考察，與上海市副市長沈駿和航運業界人士會面，分享在船舶融資和船舶經紀行業的發展經驗。

香港港口集箱處理量全球排名第三，與香港處理箱量差距不斷收窄深圳港，去年集箱處理量亦創下歷史新高，但料將仍在香港之後，排名第四。深圳市交通運輸委發布快報顯示，深圳港處理量達到2250.97萬標準箱，同比增長23.34%，較08年的歷史最高水平亦多出77萬標準箱，完成年度目標112.55%。期內完成貨物吞吐量2.21億噸，同比增長14.09%，其中外貿貨物吞吐量1.71億噸，同比增長19.46%。

深圳港口協會稱，該市各項主要經濟指標增速逐步回升，外貿進出口增長明顯，港航業數據是經濟發展形勢的直接體現，因此去年處理量創新高。集箱航運業從去年上半年開始逐漸復蘇，深圳港國際班輪航線貨量亦快速恢復，掛靠深圳港的國際班輪航線去年上半年已創下歷史新高，全年深圳港的國際集裝箱班輪航線接近220條。

釜山港處理量升18%

另外，韓國國土海洋部日前公布，全球第五大集箱處理港釜山港，受惠貿易需求增長，去年集箱處理量飆升18%，至1418萬箱。該港09年處理量為1195.4萬箱，曾較08年回落11.1%。

該部數據顯示，韓國全國港口集箱處理量按年增加18.3%，至1933萬標箱，創下歷史新高。在高峰期的08年，該國港口處理箱量為1793萬箱，去年水平比之高出7.8%。另外，韓國另一主要港口光陽港，去年處理量為206萬箱，回升14.4%，仁川港則為188萬箱，升19.6%。