



▲英航在冰雪天氣已使公司損失5000萬鎊，恐影響全年盈利 路透社

英航損失5000萬鎊

英國航空公司6日公告說，初步預計，去年12月的冰雪天氣已使公司損失5000萬鎊左右。

公告稱，去年12月，英國、歐洲大陸和北美地區多次發生的冰雪天氣導致機場關閉、航班取消，使得英航當月載客數量同比下降12%，初步預計損失約為5000萬鎊。

英航表示，公司1月業績可能還將稍微受到影響，因為先前預定的很多回程機票已被取消。據英航統計，12月乘客上座率同比下滑0.4個百分點，至76.4%。

儘管如此，英航股票6日收盤價卻上漲了4.38%，排在倫敦證券交易所漲幅榜首位。分析人士表示，市場早已預料到寒冷天氣將給英航帶來損失，並已反映在該公司前期的股價中，而且5000萬鎊的損失對於去年的英航可謂屢見不鮮。

2010年，英航曾因冰島火山灰事件損失1.08億鎊，又因機場工作人員的數次罷工損失1.42億鎊。

中國民航增五千飛行員

本月6日，中國民航科學技術研究院發布2010年中國民航飛行員發展現狀調查報告稱，截止到2010年10月31日，持有中國民航局頒發的各類飛行員執照24277人，比上年同期增加5209人。目前，中國已經發展成全球第二民航大國，飛行員的短缺日益成為制約航空業發展的瓶頸。

根據民航局有關飛行員數據統計分析，年齡在30歲以下的飛行員佔到近30%，40至50歲具有相當飛行經驗的成熟飛行員的比例也近15%，從飛行統計表可以看出，我國飛行員的年齡更趨於年輕化。

其中，2010年機長和副駕駛的比例為46:54，與2009年比例基本持平。對此，國內某航空公司高層表示，機長與副駕駛的合理比例應該是1:1，但現在各航空公司副駕駛太多。另外，中國女飛行員的數量還相對較低。

西安港區建東盟商務區

從西安市政府獲悉，地處西安市東北部的西安國際港務區口岸服務功能已初步形成，並計劃建設一個東盟商務區。

東盟已成為西安市第三大貿易合作夥伴，去年中國—東盟自由貿易區正式啓動後的首個月，西安對東盟的進出口總值達11763萬美元，主要出口產品有蘋果等農副產品及半導體開關元件等機電產品。

2010年首季度，陝西檢驗檢疫局簽發中國—東盟自貿區優惠原產地證591份、2531萬美元，減免關稅354.3萬美元。簽證份數和簽證金額均列各類區域性優惠原產地證之首。

隨着西安國際內陸港口岸服務功能的初步形成，新加坡訊通集團、泰國國家物資儲備局等來自東盟成員國的企業和香港豪德集團、深圳華南城等一批與東盟成員國有着密切合作的企業入駐園區。此間官員透露，為吸納眾多與中國—東盟自由貿易區有關的進出口業務就地辦單，計劃把東盟商務區建設在西安華南城項目內，包含東盟產品展示交易中心、跨國公司（中國—東盟）區域總部基地、中國—東盟區域性金融中心、東盟商務中心等板塊。



▲河北省曹妃甸港去年貨物吞吐量達到1.32億噸，同比增長86.8%，再創歷史新高 新華社

香港上市公司業績公布日期	
1月14日	金利通科技(08256)(中) 大眾金融(00626)(未)
2月28日	長江生科(00775)(未)
3月2日	香港交易所(00388)(未) 創興銀行(01111)(未) 港燈集團(00006)(未)
3月3日	長江基建集團(01038)(未)
3月4日	東北虎(08197)(未)
3月8日	香港飛機工程(00044)(未)
3月9日	國泰航空(00293)(未) 希慎興業(00014)(未)
3月10日	太古股份A(00019)(未) 太古股份B(00087)(未)
3月16日	騰訊控股(00700)(未) 中海發展(01138)(未)
3月29日	和記黃埔(00013)(未) 長江實業(00001)(未)

註：(中)為中期息；(未)為末期息；(特)為特別息；(季)為季度息

新加坡港櫃量升10%全球第二

新加坡交通部部長林雙吉日前出席新加坡海事基金會周年酒會上宣布，新加坡港去年貨櫃吞吐量錄得2840萬箱，與上年同期相比，升10%。上述數字若與上海港公布去年吞吐量2905萬箱相比，新加坡港名列去年全球十大貨櫃港第二位，若與新加坡港08年的歷史最高量2990萬箱相比，仍然有150萬箱差距。

與此同時，新加坡港務國際集團(PSA)亦公布去年該集團在本國碼頭的貨櫃吞吐量是2768萬箱，同比上升7.7%，升幅是單位數。若將新加坡港總吞吐量與PSA吞吐量相減，餘下的72萬箱是新加坡另一港口——裕廊港去年全年總量。

林雙吉在晚會上還報另一喜事，以靠泊新加坡港船舶的噸位來計數，亦錄得創紀錄的19億總噸，同比上升7.5%。他表示，新加坡利用亞洲經濟增長的良好勢頭，充分發揮了中轉樞紐作用。

林雙吉在晚會上承認，上海港是2010年全球第一大貨櫃港，吞吐量是2905萬箱，同比上升16.2%。早在去年第四季，雙方在爭奪桂冠已露出端倪，但他同時提醒來賓，新加坡港去年贏得全球第一大加油港，全年銷售船用燃油達4090萬噸，同比上升12.3%。

油輪與貨櫃船到港數量亦上升，升幅分別是33%和32%。

至於另一個帶有重要指標的港口貨量是去年破5億噸大關，錄得5.025億噸，同比升6%，但未有破08年的5.154億噸的歷史紀錄。

另外，新加坡海事及港務局(MPA)宣布，初步估算，在新加坡註冊的船舶噸位去年是4880萬總噸，但未有與去年數字相比較，但高於06年註冊總量3480萬總噸。

另外，PSA公布另一組數字是該集團2010年全球投資港口碼頭的貨櫃總吞吐量是6512萬箱，同比升14.4%。

印尼煤業吸引投資出口增

散貨船公司增加運力爭取生意

分散風險

新加坡航運業內人士和麥格理證券分析師日前分別表示，預期澳洲昆士蘭省水災嚴重影響煤炭出口，將間接促使中國和印度醒覺有必要分散進口來源，穩定煤炭供應量，並會繼續加大在印尼煤業的投資。他們指出，印尼去年已吸引中印兩國投資者參與改善當地煤炭運輸項目，鑑於該國屬於熱煤最大出口國，中國和印度今後將會繼續加大當地投資，以分散澳洲煤炭供應不穩的風險，船東亦應注意此發展趨勢。

澳洲昆士蘭省煤港年處理量為2.25億噸，主要出產用於煉鋼業的焦煤，以及發電用的熱煤。暴雨已令當地多家礦石開採公司宣布煤礦無法履行付貨合約，目前有年產煤量約9000萬噸的礦區無法如常運作，相當於澳洲09年全年煤產量2.59億噸的35%。業內人士已預期，當地煤礦難以在短期內回復正常運作，而作為主要煤炭進口國的中國和印度，更是首當其衝地受到影響。

據國家發改委早前公布，中國繼09年首次成為煤炭淨進口國後，去年首11個月累計淨進口煤炭1.3億噸，已超過前年全年的淨進口量即1.03億噸，更依賴進口煤炭作為主要能源。澳洲是中國進口煤炭的主要進口國，在前年首11個月，中國從澳洲進口煤炭約3277萬噸，其中，焦煤達1585.8萬噸，佔中國總進口量的38%，可見今次昆士蘭省水災對中國焦煤供應的影響。

印尼5180萬噸熱煤輸中國

不過，在熱煤方面，印尼去年已趕過澳洲，成為中國最主要熱煤進口國，顯示中國已從分散進口煤來源策略中受益。在今年首11個月，印尼向中國輸出約5180萬噸熱煤，較澳洲的3170萬噸多出63%，亦佔中國期內熱煤1.49億噸總進口量超過三成。印尼去年熱煤出口量亦已超過澳洲，成為全球最大熱煤出口國。

專營巴拿馬型船和大靈便型船租賃業務的新加坡散貨船公司Isaphia營運總監羅維當姆表示：「澳洲熱煤的競爭優勢在於高質量，但目前全球熱煤供應並不穩定，高



▲澳洲昆士蘭省水災持續，運煤鐵路亦幾乎被淹沒，嚴重影響焦煤和熱煤出口 路透社



▶印尼煤炭出口看俏，中印或會加大投資，以穩定貨源

質量煤炭不會是吸引買家的不可取代因素，我認為中國會將印尼視為熱煤的主要來源。」他表示，中印兩國會察覺到昆士蘭省水災的嚴重影響，而進一步加重在印尼煤業相關的投資，他旗下公司已計劃長遠在印尼至中印航線上增加運力。

中國近年正在分散進口煤炭來源地，而不再只集中在澳洲和南非。對中印兩國而言，印尼熱煤資源蘊藏量豐富，價格便宜，運送距離亦相對較澳洲近，但要收購當地煤礦和相關公司卻非常困難。基於無法直接收購印尼的煤礦，中印兩國的投資者近年已陸續在印尼達成一系列涉及數十億美元的煤炭運輸協議，並同意投入巨資在印尼建設鐵路、發電站和港口。

中國神華在07年宣布一項投資3.31億美元的蘇門答臘煤炭項目，中國投資公司去年10月向印尼最大的煤炭生產商Bumi Resources注資19億美元。印度大型綜合企業Adani Group去年8月宣布投資16億美元在蘇門答臘修建鐵路和煤港，而該公司將從印尼獲得更多煤炭資源。

印尼港口配套逐步改善

麥格理駐孟買證券分析師日前在報告中稱，為未來龐大熱煤需求着想，在今次昆士蘭省水災之後，中國和印度兩國未來將會進一步加大在印尼的投資，以分散澳洲煤炭供應不穩的風險。羅維當姆表示，中國增加印尼煤炭購買量，將會取得更優惠價格，加上從印尼內陸礦場運煤至港口的配套逐步改善，印尼至中國的煤炭海運需求將會增加。

他指出：「印尼亦會爆發水災，亦會發生地震，但情況與澳洲大不相同，至少不會導致礦場癱瘓。」他認為船東應從今次昆士蘭省水災事件中醒覺，印尼煤運市場明顯更為吸引。英國能源貿易諮詢公司Wood Mackenzie分析師雲恩日前在報告中指出，印尼正加大投資煤炭開採和提煉科技，既藉此增加出口量，亦同時提升煤炭質量，他預期該國煤炭出口量會在2020年較現時飆升90%，至4.8億噸。

亞歐箱線運費前景看淡

英國貨代業人士消息稱，雖然多家班輪公司已宣布在本月初推高亞歐班輪航線運費，但今年新年加費行動卻似乎與市場實際情況脫節，難望與泛太線取得相似效果。德意志銀行分析師更表示，國際班輪運力大增的負面影響會集中在亞歐線，斷言該航線運費大有可能在下半年急跌。

亞歐線是決定班輪公司全年收入的兩大幹線之一，該航線運費去年提早在年初急升，但基於為時不久的零售商補充庫存行動結束，傳統旺季在第二季開始後不久便迅速回落，在去年底前仍未見大起色。

隨着第四季的淡季過去，多家班輪公司在今年初開始，宣布上調亞歐線運費。但有英國貨代業專家稱，新年加費行動已經失敗，因為單方面的加費設想與市場實際情況脫節。他認為，雖然現時貨量不低，艙位使用率亦在可觀水平，但不代表班輪公司有空間每標箱加費200至300美元。

倫敦運費期貨經紀希夫表示，假如某家班輪公司現時堅持要求更高運費，只會白白損失市場佔有率，到2月時被迫將運費減至原有水平，對整體運費水平不會有利。除運費以外，多家班輪公司在本月開始徵收各項附加費，付貨人的營運成本已較去年底即時上升。

德意志銀行分析師表示，今年將有大批超大型集箱船進入市場，在9月底前，亞歐線運力將會增加兩至三成，屆時此幹線供求將出現波動。該行分析報告更斷言，亞歐線運費會在下半年開始急跌，全年平均運費會由去年的每標箱2083美元，回落至今年的1750美元，明年甚至會跌至1400美元。



▲亞歐班輪航線今次加費行動似乎與市場實際情況脫節

深圳機場增6大巴迎春運

春運即將到來之際，深圳機場為旅客創造「安全、舒適、便利、快捷」的乘車環境，6輛新豪華大巴投入深圳機場330線巴士車隊，將往返於羅湖火車站與深圳機場之間。

目前深圳機場共投入21輛大巴運管深圳機場到火車站的線路，該線路全程35公里，途經廣深高速、深南大道、深航大廈、投資大廈、華聯大廈、火車站西廣場，行程約50分鐘，全程為旅客提供地面交通運輸服務。此外，深圳機場還投入4輛中巴往來深圳機場到福田交通樞紐線路。

馬士基推東非快線

馬士基航運公司從1月4日起推出東非快線，取消在丹戎、帕拉帕斯港中轉，新快線將為客戶提供從廣東南沙或鹽田直達肯尼亞的蒙巴萨和坦桑尼亞的達累斯薩拉姆港服務，快線周期僅18天。

該公司華南區副總裁蓋德仁表示，希望通過不斷努力盡可能滿足客戶的期望。東非快線將為客戶提供可靠的船期，讓貨物準時到達。

此外，馬士基航運還將中國至西非的FEW3航線進行升級，在現有的航線服務基礎上能夠提供更多靠港和更快的船期，一站式解決西非航運需求。

全球船東年購682散貨船

據倫敦《勞氏日報》資訊部日前公布統計數字，全球船東去年新訂682艘散貨船，只比08年的高峰少196艘，按年同比則增加270艘。報告指出，不少船公司高層對散貨海運市場前景過分樂觀，同時只是着眼要趁低價買船。

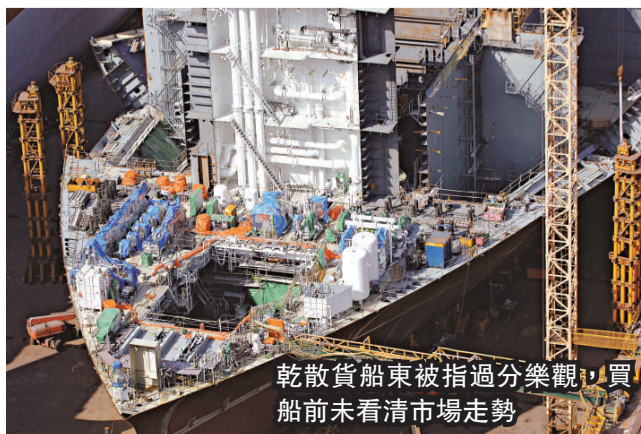
2010上半年屬散貨海運市場近兩年罕見的暢旺時期，一艘海岬型船新船價由歷史高位的9900萬美元，滑落到去年的5600至5700萬美元，不少船東當時決定趁低價買船，當中大部分是希臘船東，結果令去年散貨船新單量僅較08年的歷史高位少22.3%。

而且，勞氏資訊今次公布的統計數字只包括小靈便型、大靈便型船、超靈便型船、巴拿馬型船和海岬型船等級的散貨船，未有包括超大型礦砂船

。勞氏在報告中稱，船東再次購買大量新船，最主要原因是船東看好亞洲散貨海運市場前景，不過事實證明不少船公司高層是過分樂觀。

在各種船型中，以巴拿馬型船新訂單量最多，全年新增238艘新船訂單，比08年的143艘更多，09年則只有102艘。巴拿馬型船是近期拖累波羅的海乾散貨綜合運費指數(BDI)下跌的主要壓力，該船型租金日前更跌至低於超靈便型船水平。

另外，報告特別指出，在中國、韓國和日本三大主流造船國家以外，以位於巴西、保加利亞、丹麥、印度、羅馬尼亞、越南和菲律賓為首的船廠訂單量正重新增加。在08年，中日韓三國船廠獲得的乾散貨船新訂單比率回落至92%，但在市況轉差的09年，比率大升至97%，直至去年才輕微減少至96%。



乾散貨船東被指過分樂觀，買船前未看清市場走勢