

責任編輯：龍森焯

中國船噸稅改革徵求意見

中國國務院法制辦9日將財政部、海關總署報請國務院審議的《中華人民共和國船舶噸稅暫行條例（徵求意見稿）》全文公布，徵求社會意見。根據徵求意見稿的規定，10種船舶將免徵噸稅。

10種船舶將免徵噸稅

徵求意見稿規定，自境外港口進入中國港口的船舶，應當依照條例繳納船舶噸稅。應稅船舶船長為噸稅的納稅人。噸稅按照船舶淨噸位和噸稅執照期限徵收。納稅人每次可以選擇申請一種期限的噸稅執照。

根據徵求意見稿的規定，10種船舶將免徵噸稅：噸稅稅額在人民幣50元以下的船舶；自境外購買或者以融資租賃方式等初次進口到港的空載船舶；噸稅執照期滿後24小時內不上下客貨的船舶；非機動船舶（不包括非機動駁船）；捕撈、養殖漁船；避難、防疫隔離、修理、終止運營或者拆解，並不上下客貨的船舶；軍隊、武警專用或者徵用的船舶；中央和地方人民政府專用或者徵用的船舶；外國駐華使館、領事館和國際組織駐華機構的外交人員、領事官員專用的船舶；國務院規定的其他船舶。此外，拖船、非機動駁船將減半徵收噸稅。

徵求意見稿規定，納稅人應當自海關填發噸稅繳款憑證之日起15日內向指定銀行繳清稅款。納稅人未按期繳納稅款的，從滯納稅款之日起，按日加收滯納稅款0.5%的滯納金。海關發現少徵或者漏徵稅款的，應當自應稅船舶應繳納稅款之日起1年內，補徵稅款。但因納稅人違反規定造成少徵或者漏徵稅款的，海關可以自應繳納稅款之日起3年內追徵稅款，並從應繳納稅款之日起按日加收少徵或者漏徵稅款0.5%的滯納金。此外，徵求意見稿規定，納稅人有下列行為之一的，由海關處以2000元以上3萬元以下罰款：未按照規定申報納稅領取噸稅執照的；未按照規定交驗噸稅執照及其他證明文件的；未按照規定繳納船舶噸稅的。

油運業料持續低迷

VLCC或每日虧損7000美元

蝕本經營

儘管中東至亞洲超大型油輪（VLCC）平均日租金升至今年最高水平，但美國油輪市場研究公司McQuilling Services日前發表最新的油輪市場未來5年展望報告指，原油海運需求未來5年的年均增幅只有1%，整體油輪業在2010年出現的低迷形勢至少會再持續兩年。該報告甚至大膽預測，除蘇伊士型油輪外，其餘油輪船型未來7年都要「蝕本」經營，其中VLCC會每日虧損7000美元。

油輪租金去年下半年長時間處於虧損水平，多家國際主要油輪公司當時曾表明，寧可將船灣水，亦不會以賤價租出。不過，隨着油運需求增加，截至本週二，倫敦波羅的海航運交易所公布的中東至亞洲航線VLCC日租金已經連續8天上升，不單是自去年3月以來最長升浪，周二單日升6.4%，達到世界油輪運費指數（WS）57點，比1月27日時累增28%，是今年最高水平。

蘇伊士型油輪唯一看好船型

不過，McQuilling在報告中，表明不看好油輪運輸業，斷言2010年的低迷態勢最少會再持續，更稱油輪業務目前仍然不是獲取短期利潤的吸引投資範疇，市場的下一個高峰周期，最快要等到2017至2018年。報告分析，與乾散貨船市場相似，雖然海運需求去年不算低，但08年底船東訂造太多新船，令油輪業亦面對嚴重運力過剩問題，是推跌租金的主要原因。即使油運市場仍然不振，但McQuilling預期，今年仍然會有73艘VLCC、55艘蘇伊士型油輪和29艘阿芙拉型油輪新加入租船市場，當中以較大型油輪為主，而且已經將新船交付和撤單因素計算在內，船東面對的新船壓力絕不輕。

據McQuilling統計，VLCC運載全球約35%海運原油，蘇伊士型油輪和阿芙拉型油輪則分別佔22%和138%



▲五種油輪船型中，大部分船型租金收入看跌

，巴拿馬型油輪則佔5%。報告預期，VLCC和蘇伊士型兩種較大型油輪，未來兩年都會因為運力過剩問題，租金都不會理想。至於阿芙拉型和巴拿馬型油輪，雖然運力供求的基本因素較佳，但亦會連帶受到影響。該公司預測，除了蘇伊士型油輪，其餘型號的油輪都可能在未來7年維持虧損狀態，特別是VLCC，每日虧損額可達7000美元，阿芙拉型油輪會虧損4000美元，而蘇伊士型油輪則可每日賺約1176美元。

減速消化運力作用有限

有關估計是以極低的油運需求增長假設而作出，McQuilling稱，若以噸海運為單位，原油海運需求未來5年的年均增幅只有1%，因此唯有油輪降低航速和租出油輪作浮式儲油用途，才可能有助業界正常吸收新船運力。

國際油輪的航速現時已比數年前顯著降低至14.5節，以減少燃油成本開支，船東目前正在研究進一步放

慢到8至9節。基於消化運力手段有限，因此報告分析師對市場前景預測相當悲觀。

而在不利的市況下，該公司預期，實力較弱的油輪船東會更早成為被收購的對象，船東始終是現金至上。報告指出：「集資能力和股本緩衝將會是決定油輪船東未來數年能否生存和擴張的關鍵。成功的油輪公司一方面要取得穩定的營運收益，亦要適時進行收購和賣船，確保整體收益率合理。」

此外，報告中亦點明VLCC的主力油運航線正在改變，曾經極為重要的中東至美國航線，現時已被視作回程航線，由南美、加勒比海和西非出發至東南亞的油運航線顯得更為重要。另加中國船東擁有更多VLCC，都令國際油輪市場勢態改變。McQuilling指出，中國原油貿易商和油公司以往都租船運油，現時則把持更大的商業影響力，足以動搖油輪市場。報告指出：「隨着遠東亞洲國家能源消耗增加，新航線的貿易量會有增無減。」



▲蘇伊士運河是連接紅海和地中海的快捷航道

蘇伊士運河工人靜坐示威

蘇伊士運河管理局昨日宣布，提供運河水道服務的工人昨日開始靜坐示威，但運河目前仍然維持正常服務。倫敦海事保險業界稱，正密切留意埃及局勢對運河的影響，擔心當地領港船或拖船員工參與罷工，會導致航程嚴重延期。

蘇伊士運河是連接阿拉伯海至北大西洋的最快捷航道，是國際貨櫃海運和原油運輸的重要通道。以淨噸計算，現時每年通過該運河的55%船舶屬於貨櫃船，以船舶數量計則佔38%，其次為油輪。09年日通過蘇伊士運河原油量達210萬桶。

埃及傳媒引述消息來源報道，運河公司工人開始靜坐示威，並稱涉及今次行動的6000名工人來自蘇伊士、塞得港和伊斯梅利亞。運河發言人回應外電查詢時表示，有關行動不會對運河交通產生任何影響，目前仍然運作正常。他指出，參與靜坐示威的工人是來自7家航運服務公司，但不涉及運河的實際操作。法國達飛輪船昨日亦證實，所有埃及港口運作已恢復正常，通過運河的16條航線服務亦一如常運作。

勞氏海運市場風險評估公司Exclusive Analysis報告則稱，最壞情況固然是運河被封閉，但基於領港船或拖船對運河通航安全極為重要，假如當中有員工參與罷工，可能亦會導致航程嚴重延期，埃及軍方則難以在此方面作出補救。

法國海事諮詢公司AXS-Alphaliner稱，目前每週約有56航次的班輪服務來往運河，即平均每日約有7至8艘貨櫃船通過，當中46航次是亞歐線。以新加坡至鹿特丹港航線為例，通過運河的全程航程為8300海里，繞道南非好望角的全程航程則達11800海里，若以20節的中高速行駛，航行時間多7天，人員和燃油成本將會大增。此外，附近埃及港口城市局勢穩定，對船舶在通過運河前後進行補給亦非常重要。

荷蘭建全球最大特種船

全球最具規模的特種運輸承運人——Dockwise公司日前宣布，委託韓國現代重工建造一艘承重逾11萬噸的半潛式重運輪船，合同連設計、研究經費金額高達2.4億美元。新船將於2012年第四季交付。這將是全球最先進、大型半潛式起重運輪船，光甲板面積就有2個運動場般大。

Dockwise是荷蘭特種超重型海運的專家，曾經承運海上鑽油平台和海洋工程平台，擁有目前全球最先進的半潛式重運輪船1類船「藍槍魚」號，承運總量在4.1萬至7.3萬噸之間的海軍工程大型結構件。

今次新造船是一個新級別型號：T-0型，經革命性設計，承重達11萬噸，甲板整體面積275米乘70米，專門承運浮式生產儲油裝置（FPSOs）結構單元，通常情況之下，這類結構需要幾個月且用二至三艘大型拖船，由船廠拖運至生產基地。但使用最新型超級半潛起重船，交付時間可減少一半，加速交付和縮短安裝和調試周期。船公司與現代重工共同設計新船。



▲畫家筆下承重11萬噸半潛式重載船，是未來海上石油浮式生產儲油裝置超大型特種運輸船，可一次承運到海區儲油

經合組織難救油運業

美國摩根大通最近在很短時間內對國際油運市場作出兩次評級，後一次是對前一次修正，並且警告：經合組織今年內不大可能拯救油輪運輸市場，顯示今年國際油輪市場波濤洶湧，詭秘莫測。

擅長油輪市場分析的高級分析師察皮爾（Chappell）早前在紐約對市場作出最新分析，他略帶譏意表示，在他多年擔任分析師的工作中，很少就一個行業在如此短時間內作兩次評級。

早前摩根大通將前線航運、OSR船公司兩家航企的評級由「增持」下降至「中立」，但事隔不久，就放棄原先的立場，急速將評級再降至「減持」。摩根大通今次突然將油運市場預測降至熊市，大幅降低油輪運費預測。察皮爾解釋，過去10年中，油運運費一直受到需求一方的推動，經合組織成員國的產量與運費有最密切的相關性。

油輪供應過剩惹關注

經合組織石油產量仍在持續增加，但「油運周期轉變的遊戲已進入尾聲。若與復蘇的需求前景相比，油輪供應過剩是近期更值得關注的問題。」

摩根大通估計今年全球石油需求將每日增加133萬桶，相等於全年需要新增油輪1270萬載重噸。而在油輪供應方面，今年淨增預測在1960萬載重噸，「對於那些競爭對手來說，這算不上是高到令人受驚嚇的數字，但它（油輪供應）很容易超過需求。」察皮爾表示。

因此，摩根大通最新調低了2011年VLCC現貨運費23.1%，日租金3萬美元。蘇伊士型油輪運費預測比早前亦下降了19.4%，日租金定在2.5萬美元。

察皮爾強調，新的VLCC和蘇伊士型油輪運費新目標「現在是很接近2009年的谷底水平」。分析相信，運費會因2012年需求超過供應而反彈，給予「更可觀的管理」的交付量。他指出，2012年運費假設對較大油輪仍遠遠低於事先的估計，那麼2011年水平不大可能接近10年的平均水平。

摩根大通新展望產生一個大問題，是強調供應大於需求，反映在訂造新船量發生延誤。察皮爾估計，油輪訂造量在2010年下滑了31%（該行早前估計是35%）。他承認，人們可以很容易得出結論，2011年的訂造量下滑甚至高於2010年，原因之一是不少船東是在金融危機之前的船價高峰時已下單訂造。

船舶貸款大幅回落

另一種說法，今年新船訂單下滑，原因之一是傳統船舶銀行收緊信貸，撤回資金。「一些大銀行已開始削減今年總貸款額。另有一些試圖銷售航運投資組合。儘管這些資金曾經在過去一段時間會有人談及過，但究竟如何在市場銷售仍然是無從知道，「我們近期聽到有航運投資組合基金在銷售，我們還沒有看到銀行如何迫船公司進入困境。但總的來說，我們聽到的是，組合產品入門時機很接近了。」

儘管傳統的船舶銀行對新油輪融資有諸多限制，察

皮爾概述了為什麼2011年相對於2010年交付船量百分比會大增，除了提到的是政府支持船舶工業，事實上，2011年許多油輪交付量增加，是由於在2010年延誤交付期，拖到今年才交付有關。他同時指出，私人買家是其中一分子，「有不少資金充裕的投資者，他們得益於繁榮經濟周期，但末在航運高峰下訂造船，而是等周期下降時下單，這樣做，既不必支付利息又滿足不斷增長的要求令股東開心。當船價下滑25%時，一些私人投資者趁低潮機會，買入無人問津的新船。」

根據察皮爾的認識，這是他所見到近10年裡最長的油輪運費仍然低於現金收支平衡。上一次看到類似如此的大跌幅是在2002年，其中一些船公司幾乎破產，他回憶說。「我們很可能會看到回歸盈虧平衡點，雖然不明顯或在2011年下半年看到。」他說。

船東或要賤賣油輪

以他意見，船東將很快在市場上賤賣油輪，而不是再經營或虧損。油輪資產價格預計將下跌，這對相信金融槓桿作用的船東有更大的影響。察皮爾又指出，已經有不少船東到倫敦的克拉克森船舶經紀公司要求出售VLCC。一艘5年船齡的二手VLCC基準價在8800萬美元，他說，已經聽到消息，有經紀進入叫價的安排程序。他認為，如果價格是低於8000萬美元的水平，又假如如未來6個月運費繼續下跌的話，VLCC二手價格有可能再下降10%，令到五年船齡的船價跌幅至15%，這種折讓受影響的船公司數量會上升至25至35%。

2010/12年油輪現貨日租金預測

油輪船型	2010年	2011年（二手船）	2011年（新船）	2011年修訂	2012年
VLCC	33900	39000	30000	-23.1%	35000
蘇伊士型	26500	31000	25000	-19.4%	29000
阿芙拉型	14000	19000	18000	-5.3%	21500
巴拿馬型	12600	18000	17500	-2.8%	20500
靈便型	6800	12500	12500	—	15000

資料來源：摩根大通

2011年全球油輪供求

石油需求增加：	133萬桶/日	更新替換：	1880萬載重噸
油輪需求增加：	1270萬載重噸	高低峯調整量：	900萬載重噸
交付量：	6330萬載重噸	淨增長：	1960萬載重噸
預計延誤量：	1580萬載重噸	過剩噸位：需求	690萬載重噸

來源：摩根大通

香港上市公司業績公布日期

2月10日		2月14日		2月15日	
00945 宏利金融 (未)	08060 國聯通訊 (季)	08017 百聯國際 (季)	08085 中民安園 (季)	08010 星美出版 (季)	08071 中彩網通 (未)
08176 中國金豐 (中)	08269 富豐控股 (季)	08213 萬達資訊 (季)	08088 中民安園 (季)	08010 星美出版 (季)	08071 中彩網通 (未)
08078 中國3D數碼 (中)	08029 太陽國際 (季)	03918 金昇控股 (未)	08010 星美出版 (季)	08010 星美出版 (季)	08071 中彩網通 (未)
00330 思捷環球 (中)	00641 立信工業 (特)	00435 陽光房託 (中)	00023 東亞銀行 (未)	00023 東亞銀行 (未)	00023 東亞銀行 (未)
08167 中國新電信 (中)	08075 ROJAM (季)	08119 即時科研 (季)	00053 國浩集團 (中)	00053 國浩集團 (中)	00053 國浩集團 (中)
08009 菱控 (季)	08153 科地農業 (季)	00188 匯富金融 (中)	00411 南順香港 (中)	00411 南順香港 (中)	00411 南順香港 (中)
08082 仁智國際 (季)	08028 天時軟件 (季)	08143 華夏醫療 (季)			
	08046 恒芯中國 (中)	08130 杏林醫療 (季)			

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：海軍處昂船洲公眾貨物起卸區新界葵涌滿地路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