馬士基狂賺50億美元

今年開支料增 收益或遜去年

符合預期

A.P.莫勒—馬士基航運集團公布2010年業績，全年淨利50.2億美元，扭虧為盈，同時創下盈利新高紀錄。其中，2009年嚴重虧損的貨櫃航運業務，去年營運收益達到26.4億美元，是業務轉好的最大原因。不過，該公司已預期，基於原油產量減少和運費存在不確定因素，今年整體收益將不及去年，現金支出亦會顯著增加。

馬士基集團去年業績大幅好轉，貨櫃航運市況改善是最大主因。集團旗下專責經營貨櫃航運的馬士基航運，全年營業額大增30.7%，達到260.4億美元，營運收益亦達到26.4億美元，相比2009年虧損21.3億美元，已倒賺有餘，情況與其他班輪公司類似。全年運量達到730萬大櫃，升5%，平均運費水平大升29%，至每大櫃3064美元。

集團估計，全球貨櫃航運需求去年回升13%，2009年則減少13%，形容恢復速度較預期快，所有航線業務表現正面。在去年底，市場只有2%的貨櫃船閒置，已較年初時12%高位大幅回落，班輪減速去年成爲該公司的慣例，是消化運力的一大因素。馬士基航運的運力應用率較09年高，不單將自有船數量減少2.7%，同時提高租賃船比率，租賃船運力按年升17.1%，營運方式更爲靈活。

此外，油氣開採和貨櫃碼頭兩項業務亦是業績好轉的主要動力，兩者全年營運收益都錄得四成至六成增幅。

貨櫃碼頭收益增61%

雖然貨櫃碼頭營業額按年只增0.2%，至42.5億美元，但營運收益大增61.2%，至7.9億美元，當中包括非經常性收益的4.23億美元。在碼頭所有貨量中，非馬士基集團的班輪公司貨量比例佔44%，增加3個百分點。油氣開採營業額則爲102.5億美元，增長13.5%，營運收益增加43.1%，達到16.6億美元。零售是繼貨櫃航運之後營業額第二大的業務，達到105億美元，但只佔總收益的6.6%，即3.9億美元。

油輪及離岸運輸則繼續表現不濟，營運收益只有2.4億美元，按年減少14.3%。集團指，在市場運力淨增長過快的情況下，大部分油輪都在期內錄得虧損，旗下油輪業務單計虧損1.18億美元，已較上年度的2.55億美元虧損額收窄。

亞歐線運力供過於求

昨日公布的全年業績與馬士基在3個月前的預測基本相同，馬士基稱，預期今年全球貨櫃航運需求會增6%至8%，雖然整體運力供求會相對均衡，但佔業務最大比重的亞歐航線，或會出現輕微的運力供過於求狀況。

集團在聲明中指出：「我們預期今年的業績會較2010年差，營運業務的流動資金狀況將與業績表現相連，並估計今年的現金支出會較去年顯著增加。」集團日前在本港高調宣布訂造10艘1.8萬箱貨櫃船，總值19億美元，行政總裁高爾汀曾表示，已確保取得足夠買船資金。馬士基稱，今年原油產量將較去年少，將影響相關的開採和油輪收入。此外，油價和運費仍存在多種不確定因素。

A.P.莫勒—馬士基各項業務全年表現
（單位：美元）

業務＼項目	營業額			營運收益／（虧損）		
	2010	2009	變幅	2010	2009	變幅
貨櫃航運	260.4億	199.3億	+30.7%	26.4億	（21.3億）	—
油氣開採	102.5億	90.3億	+13.5%	16.6億	11.6億	+43.1%
貨櫃碼頭	42.5億	42.4億	+0.2%	7.9億	4.9億	+61.2%
油輪及離岸運輸	56.3億	55.2億	+2%	2.4億	2.8億	–14.3%
零售	105.4億	106.8億	–1.3%	3.9億	4億	–2.5%
其他	14.6億	15億	–2.7%	1.7億	（8300萬）	—

全球航空貨量料增4.5%

美國的航空業是如何看待今年全球航空貨運市場呢？西雅圖航空貨運管理集團（ACMG）最近發表預測，稱今年全球航空貨運量將有4.5至5.5%的增長。但同時指出，市場如何表現的「最大不確性」，很視乎會否出現「極度動盪」。假設無重大的經濟衝擊，預測航空貨運業正進入一個更加「正常」期間。

在西雅圖舉行的最新國際空運和快遞行業表現分析會上，ACMG集團常務董事羅伯特達爾表示，歷史數據已表明，全球每年航空貨運噸公里（FTK）大約增長在6%，今年亦不例外。然而，成熟的空運市場年增長幅度將有一定升降，介乎在4.5至5.5%之間，視乎進展而定。

「預測復蘇的速度是很難的，部分以去年年中所做的市場報告，航空貨運已恢復到衰退前的水平，2011年復蘇的進度會明顯，但接下來會有什麼發生，仍然有很大的不確定性。」他說。

報告引述波音飛機公司去年秋季出版的「世界航空貨運市場預測」預計，按投資方式比較，直到2029年，全球航空貨運噸公里平均年增長在5.9%。

ACMG估計，國際航空貨運業、快遞，包括航空公司、貨運代理及快遞經營者，與上一年同期相比，2010年在基建改善交通和產量上，至少收入要上升20%。該集團估計全行業收入要達到2009年的663億美元。

根據ACMG的數據，2010年國際快遞量上升12.5%，超過2009年中期水平，當年日運輸量是225萬件。2009年全球全貨機數量是1623架，2010年估計上升4%，即1688架，淨增65架。

重掌長榮航空 張國煒勤練功

特寫

長榮航空總經理張國煒（圖）在台北表示，今年航空市場景氣持平，但變數包括中東局勢及歐洲火山等。他重返航空市場之後心情沉重，但仍會達成父親的期許，把公司做到最賺錢。

長榮集團昨天舉辦媒體春茗，回歸數月的張國煒首度露面，他一現身，媒體的閃光燈就閃個不停，讓他頻頻對媒體笑說「好啦！我又不是言承旭。」

展望今年長榮航空的發展，張國煒表示，去年是航空業好的一年，而今年的情況從前2個月的市場表現來看還不錯。他說，但今年的變數很多，包括埃及局勢牽動國際油價高漲、增加燃油成本，歐洲火山可能會再爆發，將影響長榮的歐洲航線等。

張國煒表示，若沒這些變數，今年（航空業景氣）不會太差、可望持平。去年航空市場大反彈，今年將是激情過後回歸基本面。

長榮航空由成立至今年屆滿20年，張國煒表示，國際航線已經發展成熟，長榮航空的成長將寄望中國大陸，但這攸關政治，要看政府政策及兩岸的發展。

媒體關切重回至今的心情，張國煒坦言「很沉重」，他指出，退出江湖已久，航空業這幾年變化很大，包括歷經國際油價飆高、金融風暴等，他都沒有參與到，現在回來之後「武功要再練一下」，要花時間熟悉。

張國煒的父親是長榮集團總裁張榮發，父親對張國煒的期許是把公司做到「最賺錢」。張國煒說，身爲子女及專業經理人，會把工作做好，發揮父親多年栽培他的專業。

有關因應國際油價高漲的策略，張國煒表示，將進行燃油避險、節油等措施，他也提醒公司內部同仁要提高對油價的敏感度。

川航3月開胡志明航線

【本報記者向芸、通訊員高昂成都二十三日電】四川航空今日表示，將在3月17日開通成都至胡志明市國際航線，實現川渝與越南的直航。

航線由空巴A320執飛，每周兩班，分別是周1、4。目前成都至胡志明航線最低報價單程1980元、往返3500元。近年中國已成爲越南最大的貿易夥伴，越南躍升爲四川省在東盟的第三大貿易夥伴，雙方貿易額年增長率近20%，總量近4億美元。但西部地區各大城市及南寧等中國—東盟交流的門戶城市，都未開通胡志明航線。

▲國際航空運輸協會（IATA）理事長皮西尼亞尼昨日在東京表示，中東政局不穩，令油價飆升，對航空業而言是「極大、極大的挑戰」

全球海洋工程訂單激增

▲太古海洋開發公司近期向韓國三星重工訂造一艘液壓型海上風電場安裝船，入級德國勞氏船級社，2012年6月交付，造船合同1.61億美元，外加2艘選擇權

中國船舶重工經濟研究中心專家趙澤華在廣州表示，隨着全球油氣資源開發重心向海洋轉移，開發投資將大幅增加，海工裝備需求巨大，其中僅中國在未來5年內海工裝備總投資達2500至3000億元人民幣。受油價急升影響，今年海工明顯恢復增長，其中鑽井裝備、浮式生產平台訂單更分別激增5成、逾一倍。

中國5年投資3000億

趙澤華在廣州舉行的國際海事展上分析了今後世界海洋工程裝備市場發展現狀與趨勢。他稱，雖然目前在海工船舶市場方面，三用工作船租賃市場、海工船舶成交均依然低迷，但平台供應船租賃市場已有所恢復，而生產裝備市場方面也恢復強勁，其中鑽井裝備新接訂單不斷增加，今年到10月15日便有30訂單，較去年增5成以上，其中新加坡16訂單，中國佔5訂單。

而全球浮式生產平台在2004至08年的5年間年均訂單約24座，08年第四季度開始訂單量急劇減少，09年全球浮式生產系統僅成交了7座。但今年訂單又大幅增加，截至10月份，全球共成交油氣生產裝備15+1艘／座。他認爲，根據IEA預測，2030年世界一次能源需求將達到168億噸當量，較現在增長約4成；從現在到2030年，世界石油需求量將以年均1%的速度增長，2030年將達到10500萬桶／天，較2008年增長23.5%。目前海洋油氣勘探尚處於勘探早中期階段，其中海洋石油探明率在30%左右。

在海洋油氣資源開發總投資中，裝備一般佔20%至25%。保守估計，按未來5年世界海洋油氣資源開發年均投資3200億美元測算，則2011至2015年世界海洋工程裝備市場的年均容量700億美元以上，期間海洋工程裝備投資總額至少爲3500億美元。

油輪運輸採超低速策略

挪威前線集團日前在奧斯陸表示，去年第四季虧損1180萬美元，虧損額高於市場預期。馬士基油輪預期，船用燃油價格已升至每噸600美元，租金收入難以彌補開支，油輪船東已承受虧損多時，下一步會將超低速航行策略搬到油輪業，每艘油輪每日燃油成本可最多減少2.2萬美元。

油輪市場去年沉靜已久，基於大量新船交付營運，超大型油輪（VLCC）日租金在同年10月跌至近13個月低位，直至今年初方見起色。前線集團稱，油輪供求巨大差距難在短期內收窄，相比去年第三季賺1230萬美元後，第四季已轉盈爲虧，全年整體淨利減至1.31億美元。該公司期內VLCC平均日租金爲24700美元，儘管較第三季回升，但今年卻需要30100美元才能達至收支平衡，營運壓力可說不小。

倫敦波羅的海航運交易所公布數據顯示，沙特阿拉伯至日本航線VLCC平均日租金周二大跌31%，至29400美元，在年初持續回升後，終於錄得今年最大跌幅。馬士基油輪原油部總監格朗伯格表示，油輪租金水平只在收支平衡點附近徘徊，現時削減營運開支顯得非常重要，而其中一項重要措施，就是將貨櫃船超低速航行的做法搬到油輪業。

他指出，VLCC租金現時剛從低於營運成本水平中恢復，必須顯著地減省成本。通過超低速航行，旗下每艘油輪每日燃油成本可以最多減省22000美元，馬士基油輪亦能向營運貨櫃航運的馬士基航運汲取超低速航行的經驗。據悉，該公司目前旗下的11艘VLCC，會在空載時以8.5節的超低速航行，比業內低速航行標準的13節更低。前線集團則公布，旗下27艘VLCC會以超低速航行，平均速度介乎9至10節。

格朗伯格透露，每艘VLCC在空載時每日平均消耗65噸燃油，以14節載貨航行時每日仍會消耗90噸燃油，燃油開支仍然相當於每航程成本的85%。如只以8.5節空載航行，每日平均燃油消耗量僅爲30噸，即使載貨時以最低速的11節行駛，消耗量亦只爲60噸，亦即每日最多可節省35噸。

與油價並行，船用燃油價格平均在過去3個月內上升超過兩成。前線行政總裁詹森表示，以10節的低速行駛，燃油消耗量約爲25噸，當燃油價格約達每噸600美元時，此水平能帶來極大減省。該公司亦正與部分租家商討，降低油輪航速。格朗伯格稱，減速低至13節以下，只需向海員申明注意事項，但與外界估計相反，此程度的減速行動不需在主機上作出改裝。

▲2月23日，天津賽象員工對運輸夾具進行最後檢測。當日生產的首批兩套空巴A350XWB寬體飛機專業運輸夾具交付，這也是中國公司首次為空巴新研發飛機製造並交付專業運輸夾具。兩套夾具已於日前通過專家驗收，預計將於近日從天津港啓運至歐洲。據介紹，首批交付的兩套空巴A350XWB寬體飛機專業運輸夾具包括專門用於運輸機翼、機翼上蓋和下蓋、垂直尾翼和水準尾翼等部件的專業夾具，滿足了A350XWB寬體飛機大部件空運的要求，也兼具陸運和水運功能 新華社

香港上市公司業績公布日期

2月24日		
00002	中電控股	（末）
00491	漢傳媒	（中）
00054	合和實業	（中）
00070	海王集團	（中）
00659	新創建集團	（中）
00708	新傳媒	（中）
00737	合和公路基建	（中）
00867	康哲藥業	（末）
06210	淡水河谷預託證	（末）
06230	淡水河谷優先預託證	（末）
2月25日		
00073	亞洲果業	（中）
00083	信和置業	（中）
00247	尖沙咀置業	（中）
00254	中國戶外媒體	（中）
00333	黛麗斯	（中）
00426	萬華媒體	（季）
00685	世界華文媒體	（季）
00834	康大食品	（末）
01047	毅興行	（中）
01221	信和酒店	（中）
01299	友邦保險	（末）
01868	眞明麗	（中）
02618	TCL通訊	（末）
02662	奕達	（中）
00383	中國網絡資本	（中）
00482	聖馬丁國際	（中）
00519	實力建業	（中）
00565	錦藝紡織	（中）
00756	天溢果業	（中）
00808	泓富產業信託	（末）
00812	敦沛金融	（中）
00109	金威資源	（中）
00913	合一投資	（末）
00967	桑德國際	（末）
01021	麥達斯控股	（末）
01051	國際資源	（中）
01059	看通集團	（中）
01070	TCL多媒體	（末）
01104	亞太資源	（中）
01117	現代牧業	（中）
01130	中國環境資源	（中）
01166	蒙古礦業	（中）
01866	中國心連心化肥	（末）
01883	中信國際電訊	（末）
02468	創益太陽能	（中）
00085	中國電子	（末）
00197	亨泰	（中）
00092	冠軍科技	（中）
00029	達力集團	（中）
2月26日		
01278	中國新城鎮	（中）
2月28日		
00016	新鴻基地產	（中）
00257	中國光大國際	（末）
00775	長江生命科技	（末）
01046	寰宇國際	（中）
03938	三林環球	（中）
00005	滙豐控股	（末）
00011	恒生銀行	（末）
00017	新世界發展	（中）
00131	卓能集團	（中）
00183	田生集團	（中）
00399	聯合基因集團	（中）
00479	華建控股	（中）
00591	中國高精密	（中）
00362	中國天化工	（中）
00848	茂業國際	（末）
00868	信義玻璃	（末）
00917	新世界中國	（中）
01029	鐵貨	（末）
01073	浩倫農科	（中）
01178	天年生物	（中）
01195	京維集團	（中）
01212	利福國際	（末）
02362	澳門投資	（末）
02600	中國鋁業	（末）
02678	天虹紡織	（末）
08196	元征科技	（末）
08203	凱順能源	（末）
08340	域高金融	（末）
3月1日		
01928	金沙中國	（末）
03366	華僑城	（末）
01918	融創中國	（末）
02343	太平洋航運	（末）
08207	中國信貸	（末）
08295	卓亞資本	（末）
3月2日		
00388	港交所	（末）
01111	創興銀行	（末）
00006	港燈集團	（末）
00194	廖創興企業	（末）
02888	渣打集團	（末）
00410	SOHO中國	（末）
00522	ASM太平洋	（末）
00662	亞洲金融	（末）
02233	西部水泥	（末）
01828	大昌行集團	（末）

東航獲國開行500億融資

東方航空集團公司與國家開發銀行昨日在北京舉行「十二五」開發性金融合作協議」簽約暨東方航空集團2011年中期票據發行儀式。根據協議，國家開發銀行將在「十二五」期間向東航集團提供融資總量500億元，其中包括提供額度200億元的綜合融資工具服務。2009年，上述雙方曾簽訂300億元《開發性金融合作協議》。

東航集團總經理劉紹勇介紹，東航集團本次在中國銀行間市場交易商協會註冊了12億元中期票據。23日，2011年首期5億元中期票據將完成發行。此次中票的發行是在東航集團取得資本市場AAA評級基礎上進行的，是集團公司改善融資結構，拓展融資渠道，節約資金成本的又一個重大舉措。

據悉，2009年以來，東航通過改革重組等一系列舉措，經營成績創歷史新高，企業形象和市場競爭力亦大幅提升。經由中國銀行間市場交易商協會認定的相關評級公司評估，東航集團的主體信用等級被評爲AAA級。東航管理層認爲，這充分體現了金融機構和廣大投資者對東航的支持和信任。

東航集團與國家開發銀行長期以來一直保持良好的銀企合作關係，雙方表示將在「十二五」期間建立更爲緊密的長期戰略夥伴關係，互惠互利，實現共同發展。

2010年，東方航空股份有限公司原定3年實現的「活過來」、「站起來」、「跑起來」的目標提前一年實現。全年東航安全飛行120.6萬小時。東航在世博之戰「貢獻突出、名利雙收」，世博會期間東航共承運了旅客3517.8萬人次。東航與上航的重組協同效應顯現，新東航在上海已佔46.3%的航空市場份額。2010年東航的收益是2009年的10倍。

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