

小型乾散貨船主業收入相對合理 太航：把握貨船收購機遇

專訪

太平洋航運行政總裁呂博古日前接受本報記者專訪時表示，旗下主營的小型乾散貨船租金仍相對處於合理價位，但認為各項有利因素都不足令今年成為乾散貨航運市場暢旺的一年，而太航會憑藉財務狀況穩健的優勢，把握合適的貨船收購機遇。他又稱，部分今年即將交付的滾裝船已覓得租家，租金足夠達致收支平衡。

本報記者 鄭鈞元

太 航上周公布，去年淨利倒退5.4%，至1.04億美元。主要的乾散貨船業務淨利大升17%，合約租金水平亦改善，但船舶數量增加是一大因素，而且乾散貨船整體市況在下半年轉差，市場運力嚴重供過於求，該公司已預期今年小靈便型船經營環境比去年亦不如。

呂博古表示：「航運市場就是如此，有順境的一年，亦有逆境的一年。」他坦言，並不滿意太航去年的業績表現，但認為做了應做的事，航運市場實際情況不足以令個別業務錄得盈利，但在乾散貨船市場，全年整體仍然交出可觀成績。

中國乾散貨進口急升

乾散貨船業務全年淨利為1.45億美元，增長17%，主力的小靈便船整體淨利升10%，至1.36億美元。運力嚴重過剩仍是乾散貨航運市場的最主要負面因素，即使情況相對較好的小靈便型船市場，整體租金亦難免在去年下半年開始下跌，加上巴西和澳洲出現天災，令租金始終維持在低位。

呂博古指出，只論公司主營的小型乾散貨船，其實租金價位仍然合理，比較運力高出數倍的海岬型船，小型船的現貨租金水平竟是後者的一倍，市場船隊運力供過於求明顯是最大因素，其次是中國對鐵礦石進口增幅放緩，不利大型船租金反彈。

小宗乾散貨和農產品貨運去年顯著增長，暫時抵銷煤炭和礦石貨量下降的影響。呂博古稱：「中國對乾散貨航運市場影響極大，比較在08年，前往中國的乾散貨運量佔全年約14%，但去年已升至26%，當中不單是煤炭和鐵礦石需求，木材和穀物數量亦以快速增長，太航本身卸貨量的25%都是前往中國。」

他表示，雖然太航本身不運載鐵礦石，但其他船型需求變化會相互影響，相較小靈便型船，大靈便船去年淨利大降35%，只有900萬美元，淨資產回報率更由上



▲呂博古表示，太航會在航運市場的盛衰周期中穩健發展

本報攝

半年的32%，在下半年已急跌至0%，呂博古解釋，租船開支大增是唯一的因素，面對轉差的經營環境，公司會增加兩種船型協同效應，改善營運方式。公司業績報告顯示，在去年各項直接開支中，租船開支達4.71億美元，按年大增四成。

呂博古表示：「太航去年已預期2011年的乾散貨船方面業務經營環境並不好過，中國對小宗乾散貨和農產品入口需求繼續快速增長，整體乾散貨船市場有望在第二季改善，但即使如此，亦不足以令2011年成為乾散貨船航運市場暢旺的一年。」

為新滾裝船覓租家

早前有韓國主要的乾散貨船公司申請破產接管，連帶多名船東的租金都須延收。呂博古表示，假如租金持續不振，確實有風險再有船公司破產，但太航本身目前不單資金相對充裕，經營現金流大增至1.99億美元，而且只有極少數的船舶是租予其他船公司，亦只涉及短期租約，不擔心會牽涉違約問題而影響公司收入。

他亦認為，整體經營環境不佳並非完全不利，最重

要是公司本身有穩健的資產負債表，因為可以提供較低的價錢收購船舶的時機。太航本身亦有約23艘新船準備交付，交付日期都在2012年開始。呂博古稱，當中並不涉及延付船舶安排。

另一方面，作為太航較新開發的滾裝船業務，去年業績轉盈為虧，資產回報率更跌至0%。該公司一方面稱難以預料該市場的復蘇時間，另一方面今年仍會接收3艘新的滾裝船。

呂博古稱，今年交付的新滾裝船中，已有1艘已經覓得租家，雖然租金偏低，但足夠達致收支平衡有餘，有信心餘下兩艘都能租出。他表示，在歐洲經濟體復蘇前，都難見滾裝船市場需求恢復至理想水平，而且現時運力供求問題必須先見改善。

但他補充，太航租出船舶予營運商，燃油成本由營運商承擔，因此近期油價上升不會增加太航在有關業務的直接營運開支。太航針對船用重油進行掉期合約對沖，去年已變現合約為600萬美元，未變現合約則虧損820萬美元，假如油價上升，該批未變現合約有望回到溢利狀態。

德意志銀行日前公布最新船務管理報告稱，去年在船舶融資業務錄得除稅前收益7650萬歐元，按年增加30.1%。

該行船舶融資部去年9月進行改組，由西蒙擔任航運部全球聯席主管，聯同全球另一位聯席主管Bedranowsky結合船務部信貸風險處主管安娜·瑪麗·哈特合作。經過此改動後，部門可持續的盈利能力得到有力的主管監控，並進一步擴大該行在全年航運專營權。

聲明指出，在一個極具挑戰的市場環境下，德意志銀行航運部成功地實現最好的結果。全年除稅前收益是7650萬歐元，比上年同期的5880萬歐元，上升了30.1%，貸款虧損撥備前利潤上升至7700萬歐元，同比增加14.1%。淨利息收入及佣金收入增長了18.5%，報1.071億歐元，上年同期則為9040萬歐元。銀行認為這種結果是由於與長期客戶關係建立信任基礎，積極的風險管理和全球多樣化經營活動的結果。

德意志銀行在航運戰略重點是進一步擴大核心業務市場，重點放在德國、北歐諸國、南歐、亞洲，新增12億歐元貸款，基本上符合客觀相一致的地域目標。信貸風險管理主管安娜·瑪麗·哈特表示，德意志在航運的貸款組合，一向的傳統是多元化，在2010年年底貸款額可達70億歐元。

該行在報告中稱，總體而言，2010年航運市場運作令人滿意，但是在發展的各個環節同樣存在着差異，集裝箱船市場表現出奇地好，班輪航商在09年嚴重虧損情況下，去年恢復得很快，獲得創紀錄的業績，船隻的閒置數量從高峰的12%下跌至2%。油輪表現去年是好的，尤其是首五個月。

德銀船舶融資賺7650萬歐元

大韓航空擬聘2700名員工

據韓國傳媒報道，大韓航空在2010年錄得歷年來最高盈純利後，正打算在今年大手招聘最多2700名員工，每年新聘員工數量正在遞增。韓亞航空今年亦會招聘1107名員工，是單年新聘人數首次超過千人。

航空客貨運市場去年同時暢旺，令航空公司普遍大賺，大韓去年純利折算後高達4.19億美元，已經扭虧為盈。該公司近年不斷擴充機隊，需要更多人手應付營運流程。即使逆市中的09年，仍然聘請2050名新員工，去年則有2300名。而在今年，大韓旗下



▶韓國兩大航空公司員工和機隊飛機數量正快速增長。圖為大韓航空首爾總部

美聯社

和記港口信託今起認購

和黃（00013）公布，股東可在今天開始申請認購在新加坡分拆上市的和記港口信託，正午12時展開公開發售程序，直至3月14日上午10時截止，並確定在3月

18日於新加坡交易所掛牌。

據該公司向新加坡金管局提交初步招股章程，有關信託基金每單位指示發售價定在0.91至1.08美元。以此

計算，基礎投資者認購額達到16.2億美元，另再公開集資最多42.1億美元，公司今次在新加坡首次公開招股（IPO）的計劃將合共籌資最多58.32億美元（454.31億港元）。

最新公告指出，證監會已批准在符合若干條件後，就優先發售發出香港優先發售文件，以及派發予在香港之合資格股東之隨附申請表格。待符合該條件後，優先發售將於明日中午12時正展開，並於本月11日下午4時30分截止。

截至3月3日，共有10082名股東持有最少一手和黃，他們合共持有42.5億股和黃，即共獲認購保證配額4.2581億個基金單位。假如最終認購基金單位出現超額認購，託管人經理將撥出最多4.2581億個額外基金單位，應付超額申請，令到優先發售的單位最多達到8.5162億個。

該公司稱，全球發售中每個基金單位之發售價範圍將介乎每基金單位0.91美元至1.08美元之間。按此發售價範圍計算，預測2011年期間隱含單位分派收益率介乎5.5%至6.5%之間，2012估計年度隱含單位分派收益率則介乎6.1%至7.2%之間。



▲和記港口信託將於3月18日於新加坡交易所掛牌



BDI6天累升8.3%

波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）上周五報1346點，再升2.2%，連升6天，累升8.3%。主要乾散貨船型的海岬型船租金升幅擴大，當天單日上升8.2%，但仍只僅僅超過超靈便型船租金三分之一。

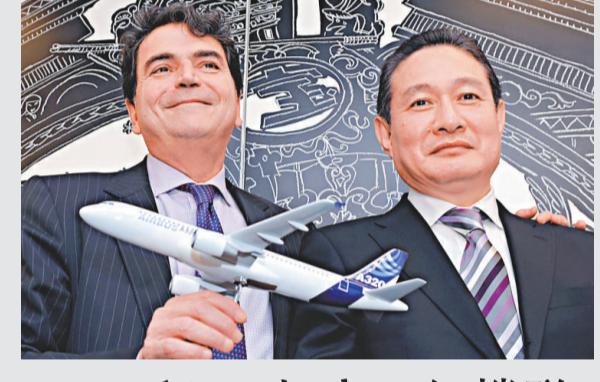
在三大主要船型指數再次同步上升，海岬型船運費指數（BCI）報1427點，升2.7%，現貨日租金5704美元，去年同日租金較之高出5.6倍，當時為37804美元。巴拿馬型船運費指數（BPI）報1983點，升2.8%，現貨日租金為15912美元。超靈便型船運費指數（BSI）則報1086點，升0.9%，現貨日租金亦有15340美元。

昆州煤礦場仍未恢復運作

澳洲昆士蘭州資源委員會（QRC）理事長羅奇日前表示，超過75%的昆士蘭煤炭礦場仍未完全抽走洪水，假如新一輪暴雨來臨，煤價可能會再次急升，並進一步牽連持續低迷的乾散貨航運業。

去年底爆發的澳洲水災會令昆士蘭州多個礦場運作癱瘓，一度令年產量達1.6億噸的焦煤礦場暫停運作，相當於全球焦煤年出口量的41%，另有相當於全球年出口量8%的熱煤供應受到影響。中國作為主要焦煤和熱煤進口國，澳洲至中國的太平洋乾散貨航線向來是船東重點業務之一，礦場癱瘓不單推高煤價，令一批待裝貨的貨船停泊在港外锚地苦等，亦令不少亞洲進口商需要轉往美國和南非尋找貨源，巴拿馬型船和海岬型船租金持續不振。

QRC最新統計顯示，昆士蘭州2月的煤炭出口量仍只有800萬噸，按年大減400萬噸。羅奇表示，雖然只是單月數字，但與外界一系列的預測相符，而該會亦預期受下季影響，該州煤炭出口量今年全年會較去年減少3000萬噸。該會數據顯示，連計出口煤和非出口煤礦場在內，昆士蘭州共有57個煤炭礦場，超過75%的昆士蘭煤炭礦場仍未抽走洪水，亦大約有40多個礦場未完全恢復運作。



A&F租10架空巴組機隊

香港第一東方投資集團和日本全日空合資成立的廉航「A&F Aviation」，已決定租用10架空巴A320組成機隊，法國外貿部長勒盧緒（左）與A&F Aviation社長井上慎一（右）日前在東京舉行聯合記者會。勒盧緒表示，歐盟和日本政府應加強合作，盡力降低飛機自由貿易市場的門檻，而不應太嚴謹地限制入口飛機。美國波音飛機屬日本的航空公司更為普遍的機種，有指與日本對入口飛機徵稅太高有關。

法新社

國航擬發百億人債

外電引述國航（00753）董事長孔棟昨日在北京表示，該公司計劃在今年發行100億元人民幣的短期融資券，並預計將分兩至三次發行。

孔棟當時正出席全國兩會，在間隙回應記者提問時稱，預計今年國航的客運量增長約12%，近期油價上漲對業績會有一些影響。他又指：「短期融資債可能會發一些，規模100億，要看資金需求量，分個兩三次（發行）。」當被問及今年國航是否有新的採購計劃時，孔棟只表示：「退出當然有，會有十幾架的退出計劃。」他在兩會上指出，2011年航空業形勢將優於去年，國航目標於2015年，機隊數目增加至700架以上，進入世界航空業前五強。

東方海外停向美9城供車架

【本報實習記者王聿沁報道】香港東方海外航運宣布將不再向9個美國城市提供貨櫃車托架。9城包括丹佛、底特律、大瀑布城、密爾沃基、莫比爾、新奧爾良、奧克蘭、鹽湖城和北卡羅蘭納州威明頓。

負責人說卡車司機需要自備托架，將此費用與客戶清算。這次是東方海外第3次對美卡車司機停供托架。去年6月，該公司第一次向業內宣布將從9月開始在巴爾的摩、費城和匹茲堡停止供應托架。今年1月1日，這項停供政策擴展到布法羅、埃爾帕博、哈里斯堡、亨茲維爾、傑克遜維爾、拉雷多和坦帕。

各大海運承運人也於近年採取了相同措施。2009年8月，馬士基終止了免費提供托架服務，每天收取11美元服務費。韓進之後也停止在邁阿密和費城供托架。漢堡南基和赫伯羅將於今年2月先後採取了停供措施。目前日本油輪、長榮、陽明、現代達飛輪船和ACL都選擇了停供。



招金上年純利增長59%

招金礦業（01818）公布2010年業績，受惠黃金產量及金價上漲，全年股東應佔溢利約12億元（人民幣，下同），按年增長59.4%，每股盈利0.82元，董事會建議派發股息每股0.3元，另每股派送0.5股紅利。去年集團總收入錄得近41億元，增長46.5%，毛利率由51.8%升至56.4%。

聯邦制藥料盈利增1.8倍

聯邦制藥（03933）發出盈喜，受惠中間體、原料藥及製劑產品銷售理想，集團預期2010年全年純利最少增近1.8倍。按照09年股東應佔溢利5.41億元計算，集團2010年淨利潤最少達15億元。

上月住宅摸貨量升26%

中原地產研究部聯席董事黃良昇指出，2月份以確認身份轉讓的二手私家住宅「摸貨」（包括二手樓花）買賣合約登記錄得87宗，總值4.85億元，較1月的69宗及3.15億元，分別上升26.1%及54.0%。雖然摸售宗數回升，但連續兩個月少於100宗，顯示市場炒賣氣氛淡靜，樓市以用家及長線投資者為主導。