

### 和記港口信託定價 1.01 美元

外電引述消息人士透露，和記港口信託已將新加坡首次公開招股 (IPO) 的指導價定在每單位 1.01 美元，低於指導價區間最高的 1.08 美元，籌資規模最多達到 54 億美元，反映該信託基金 IPO 雖然得到基礎投資者的支持，但其他參與投資者較為謹慎。

初步招股章程顯示，該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) 的計劃將共籌資最多 58.32 億美元。不過，按當前的價格來看，此次 IPO 的籌資規模至多仍將達到 54 億美元，成為東南亞規模最大的 IPO 交易。股東認購限期會在 3 月 14 日上午 10 時截止，並在 3 月 18 日於新加坡交易所掛牌。

### 美航今年第 7 次加價

【本報實習記者王聿沁報導】美國航空公司昨天上調了其國內航線往返機票價，每張 10 美元，這是該公司今年以來第七次上調票價，上調金額超過了美國幾大航空公司在過去兩年裡上調票價的金額總和。頻繁的上調票價主要歸因於高漲的燃油價格。

總部位於得克薩斯州的美航發言人史密斯昨日在一份聲明中表示，該公司將上調加拿大至夏威夷國際線往返票價 20 美元。

總部位於達拉斯的 FareCompany 公司總裁希尼昨日通過郵件表示，燃油和僱員成本是航空業的兩大開支。截至本週三，美國航空燃油價今年以來已經上漲了 27%。美國幾大主要航空公司在 2010 年共進行了四次票價上調，在 2009 年進行了三次。2011 年第一季度的調價總數，就達到了幾大航空商前兩年的加價總量。

希尼說：「如果歷史重複，每周往返機票價將至少增加 10 美元，這一走勢預計持續到 4 月底。2008 年我們也有過類似的經歷，油價在 08 年 4 月達到巔峰的 115 美元一桶。」

希尼還表示，其他航空公司在紐約時間下午 1 點前沒有響應美航而改動機票價格。如果其他公司不加票價，美航可能撤銷這項決定，以免失去競爭優勢。

達美航空發言人班斯特塔說，達美正關注美國航空票價的走向。



▲太古海洋開發的全新拋錨補給拖船

### 太古拋錨補給拖船命名

太古股份有限公司主席白紀圖的夫人 Francesca Pratt 昨日為太古海洋開發公司的新船「Pacific Champion」號命名典禮擔任主禮嘉賓。

該船是一艘具備 16314 匹馬力的全新 UT786 拋錨補給拖船，由韓國蔚山船廠建造。該船符合 C 冰級標誌與 Comfort (V3) 標誌的規格，並具備四百噸拉力的絞車。連同其他功能如消防、動態定位及浮油回收，這艘高性能新船適合多種離岸任務，特別在深水及惡劣環境，更可拖引世界最大型的船隻。「Pacific Champion」號加上太古海洋開發公司現有的 75 艘船，構成更完善的船隊，為全球離岸石油及天然氣開採公司提供離岸支援服務。

### 航商面臨集裝箱「荒」

【本報實習記者王聿沁報導】海運商開始擔憂在未來幾個月內會出現「集裝箱荒」。目前集裝箱製造商的產量將難以趕上貨櫃船隻的容量。

巴黎集裝箱諮詢機構 Alphaliner 估計，2011 年底集裝箱和船隻運力比例將從 2010 年的 2.03：1 降至歷史最低 1.99：1。2000 年，這一數值高達 2.99：1。

Alphaliner 說這一數值大幅下降是因 2009 年的金融危機使集裝箱利用率下降，於是製造商和租船公司處理了存貨。再者由於需求減少，集裝箱製造商也停止了生產新貨。因此，2010 年海運需求量的激增導致了亞洲集裝箱的緊缺。一些集裝箱商只能從歐洲和北美航線調來空箱，來填補遠東區的空缺。

由於租箱公司停止了舊箱的再用，並重新開始生產新箱，所以箱量於去年 6、7 月趨於平穩。去年夏季旺期之後的第四季需求減少，這也使集裝箱量供求趨向平衡。集裝箱製造商原已為今年夏季的高峰期作好了裝備，但新箱標價的上升及將減少新箱的需求量。

該諮詢公司的分析員認為新集裝箱價格增高，主要是因為中國生產商的生產量有限。中國製箱廠生產全球 96% 的集裝箱。從額定產量來講，中國廠家只達到了每年最大產量的 66%。因為 2009 年廠家關閉了大部分生產線，致使無法完全實現全額產量。許多廠家因人手短缺而無法實行兩班制生產，特別是熟練工，目前在中國大部分地區新箱量供不應求。



▶中遠最新汽車滾裝船

### 中遠滾裝輪首靠大連港

【本報記者劉德田、實習記者王瑋、通訊員于海青大連十一日電】近日，中國自主設計製造的汽車滾裝輪「中遠盛世」號輪首次掛靠大連港汽車碼頭，並裝載 160 輛華晨汽車出口至巴西。這標誌著汽車出口運輸告別過去一直依賴於國外船舶運輸的歷史。「中遠盛世」輪今年 2 月中旬正式交付使用。該系列船舶由 2 艘同類型的 5000 車位汽車滾裝輪組成。該船舶設計航速 20 節，總長 182.8 米，型寬 32.2 米，型深 14.95 米，載重量約 14500 噸。它具有三層可調甲板，可滿足不同高度車輛的運輸需求，每次可承運 5000 輛。

# 碼頭關閉檢查系統安全性

# 班輪公司取消靠掛日港口

## 強震影響

日本發生大地震後，日本主要

外貿港口據悉要關閉一天檢查系統功能，多家國際班輪公司昨日表示會通知貨輪暫時取消靠掛或迴避至其他港口，以便港口重開後，再重新評估航線營運情況。

日本東方海外一位負責人對本報表示，該公司駐東京辦事處匯報情況，主要日本外貿港口已關閉，原因是檢查地震後對碼頭裝卸運作和運輸系統的破壞或影響情況，以便重新作出評估，再重開碼頭運作。至於按船期掛靠日本港口的船舶，會照常掛港。會否停收寄日本貨物，負責人表示目前未有任何改變，一切照常運作。變化視情況而定。而該公司東京辦事處因部分員工在其他城市居住，必須提前下班，趕坐新幹線鐵路返家，否則要自行步行八小時，才可歸家。

而韓國兩家船公司亦對此有反應，韓進海運對於今日到東京港口的貨輪，考慮即時轉移或避開。發言人在首爾總部接受傳媒查詢時表示，公司正考慮其中一項選擇是疏導船舶。她表示，韓進在東京投資的碼頭和辦公室還未收到有損毀的報告。

## 短期會產生負面影響

現代商船發言人金千洙在首爾表示，該公司並未收到東京辦公室的任何損毀的報告。

而挪威海運諮詢公司佛力士昨日在奧斯陸就日本大地震會否對國際航運市場造成影響發表意見，認為在未來數個月可能會降低乾散貨航運市場運價。「這無疑在短期內會產生負面情況」，該公司資深分析員史芬尼在接受傳媒長途電話訪問時有此看法，「這將阻礙一段時



▲繁忙的大阪港 資料圖片

間。」史芬尼在回憶日本 1995 年神戶大地震時表示，「當時神戶港口曾真正全面停止了一段時間」，今天的日本大地震可能令鋼鐵、礦石需求增加，原因要重建基礎設施。佛力士諮詢機構是挪威 Astrup 佛力士船舶經紀和投資銀行集團的子公司。

## 大韓韓亞暫停東京航班

據負責船員放船的海員勞務代理公司表示，船公司按慣例在日本東京港碼頭放船轉換海員工作，因日本大地震而受影響或中斷。這些轉換包括其中水手和船長，他們放船開後，將有另一批新船員取代。但英之傑貨運

服務公司在一份電子郵件中表示，這些工作目前已被取消或推遲。

大韓航空與韓亞航空兩韓國航空公司已暫停東京的航班。韓國交通運輸部在一電子郵件中稱，該部成立一個應急小組來監察影響兩地客、貨運航班。目前，東京與首爾每日有 17 班航班。兩公司發言人表示，目前不清楚何時會恢復航空服務。

## 東京港關閉全部 19 座水閘

東京都政府港務局發言人公布，東京港關閉全部 19 座水閘，準備應對海嘯襲擊。他在接受電話採訪時稱，日本海岸警衛隊船隻停止進入東京港。

# 中外運租期已鎖定 80%

中外運航運 (00368) 總經理田忠山昨日表示，雖然今年仍有 5 艘大型乾散貨船交付，但公司船隊以期租為主，並

已鎖定 53% 以上營運天數，即使是現貨市場表現較差的海岬型船，營運天數亦已被鎖定 80%，可保障乾散貨船業務不

虧損。他指出，已鎖定的合約租金不及去年，但油價升溫不會令公司增加大大負擔。

該公司去年純利升 19.9%，至 1.28 億元 (美元，下同)。今年至明年年初將有 7 艘新乾散貨船交付，其中 2 艘為海岬型船，整體折算運力 69.6 萬載重噸，船隊運力將再增 26%。

董事長趙滬湘表示，乾散貨船作為主營業務，要超越去年表現有困難。田忠山表示，新船太多仍是重要的負面因素，增加經營壓力，去年全球乾散貨船淨增 16.8%，增幅極大，而今年首 2 個月情況未有太大改善，預計全年仍增長 13%。

乾散貨船市況自去年下半年急速下滑，租金持續低迷，其中較大型的海岬型船現貨租金，不到中小型船的一半。田忠山表示，雖然公司今年仍有大船交付，但截至去年底，已成功鎖定今年 53% 乾散貨船營運天數，而且鎖定水平仍在提升，海岬型船的營運天數亦已鎖定

80%。有利保障公司收益。他指出，已鎖定的平均日租金略低於去年 19332 元，他認為能保持該水平已算不錯。

公司去年資本開支為 3.32 億元，今年則為 2.19 億元，主要用於購置乾散貨船和入場資本。財務總監謝少華表示，公司去年毛利率下降，主要因為引入新船的購置和啟動成本高於原有船隊，而今年 5 艘新船交付後，會對毛利率構成壓力，但整體變化不大。

對於此前油價因中東局勢不穩而急升，田忠山表示，中外運航運屬於主要以期租訂約的乾散貨船公司，租期合約的油費由租家承擔，因此油價變動對公司影響不算太大。公司租約合約只屬少數，集中在加拿大市場。他認為，今年的乾散貨航運市場確實相對波動，可能會損害收益，但同時會帶來收購機會，能藉此調整船隊規模和船型結構，提升長遠營運能力。

另外，中外運航運去年油輪業務仍有 1265 萬元營運收益，但因從合營公司收購油輪，帳面虧損 232.3 萬元。田忠山表示，在適當時候將剩餘的 1 艘超大型油輪出售。



▲中外運以靈活租約力保乾散貨船租金收入。左起：謝少華、趙滬湘、田忠山和副總經理李樺

# 船東「燒錢」速度加快

倫敦勞氏情報 (LLI) 日前發表研究報告指出，在目前的租金低潮時期，乾散貨船東和營運商的現金流失速度比 08 年底金融海嘯時更快，形勢比油輪業界更嚴峻。研究小組指出，近期乾散貨船租金升勢輕微，實際意義不大，無助拯救乾散貨航運業界於水深火熱之中，更預期小型的乾散貨船公司會被迫在短期內出售或報銷舊船，才可補充因營運虧損而減少的現金流。

勞氏情報屬於倫敦權威海運報章旗下的研究機構，今次報告特別為自去年下半年急速轉差的乾散貨航運市場而設。波羅的海乾散貨綜合運費指數 (BDI) 今年 2 月到達 09 年初以來最低位，只有 1043 點，較去年底再下 41.2%，其中以較大型的海岬型船租金尤其積弱，直至過去數周才有攀升趨勢。

## 資產淨值會先跌

主編山里表示，比較金融海嘯爆發初期，乾散貨船東和營運商現時耗盡現金的速度更快，因為現金儲備本來就較 08 年底時更少。他解釋道，宏觀而言，乾散貨船租金在 08 年第四季已在急跌，09 年和 10 年出現恢復，但租金水平始終與 07 年的高峰期存在距離，實際收益不多，令乾散貨船東或營運商較難積存現金。

勞氏形容，今次研究得出明顯結論：「假如乾散貨

船租金不能在今年內恢復至一定水平，背後沒有無限資金支援的乾散貨船東和營運商，在某年某日就會用盡所有現金。」而且，研究小組更認定乾散貨航運市場比油輪存在更大風險，乾散貨船的資產淨值會先急跌，繼而出現拋售舊船的「狂瀾」。

## 私募基金醞釀資產重組

BDI 周四報 1538 點，連升 10 日，海岬型船租金正從谷底反彈。不過，山里補充道，乾散貨船租金必須上升一定幅度，才具備實際意義，特別是大型船目前平均租金仍只是僅夠補償成本開支。除了海岬型船，其他船型的整體租金去年都高於 09 年。巴拿馬型船、超靈便型船和小靈便型船的租金按年增幅分別為 34%、20.3% 和 11.3%，海岬型船則跌 21.5%。不過，整體乾散貨船市場今年開局不利。

山里認為，乾散貨船租金能在今年改善的機會不大，因為今年預定有 1490 艘乾散貨船交船，佔現有船隊運力達 22%。

假如偏低租金持續，他認為小型乾散貨船公司會首先被壓垮，它們可能被迫在短期內出售或報銷舊船，補償公司營運虧損，防止現金流不足問題。他表示，全球最大私募基金黑石近期已打算夥同美國投行 Dählmann

Rose，物色為船公司進行資產重組的機會。

乾散貨船公司現金不足狀況似乎已經呈現，因為乾散貨船公司拖欠船用油供應商油費的個案近日急速增加，反映業界可能正存在不少財務壓力。山里表示，即使在市場暢旺時，亦會有部分船公司拖欠油費，但單在今年 1 月至 2 月期間，拖費的船公司比例急升 6 個百分點，達到 20%。

相對而言，雖然油輪公司拖欠油費比例維持在 27%，但該船型租金在過去 5 個月都已回復至相對合理水平，因此外界對現金流量的關注反而集中在乾散貨船公司。

有油商指出，即使在 08 年底，航運公司資金相對充裕和繼續買油，而不會出現太多欠款情況，山里認為這反映船公司現時作為緩衝現金儲備明顯較弱。

此外，報告亦統計 6 家全球知名的上市乾散貨船公司自 08 年至今財務報告，指出乾散貨航運業的利息覆蓋率在過去已大幅回落。利息覆蓋率是衡量公司產生的稅前利潤能否支付當期利息的指標，6 家公司的利息覆蓋率在 08 年為 13.4 比 1，09 年為 18.4 比 1，10 年卻大幅下滑至 9.7 比 1。假如利息覆蓋率過低，將直接影響貸款機構向其借出貸款的意願，繼而公司可能面對現金不足問題。

## 香港上市公司業績公布日期

3月12日									
01728	正通汽車	(未)	00350	經緯紡織	(未)	08058	羅欣藥業	(未)	
01211	比亞迪	(未)	08337	直通電訊	(未)	08161	華彩控股	(未)	
00285	比亞迪電子	(未)	3月15日				00003	中華煤氣	(未)
3月13日				02010	瑞年國際	(未)	00735	中電新能源	(未)
00576	浙江運杭甬	(未)	00081	中國海外宏洋	(未)	00059	天譽置業	(未)	
3月14日				00161	深中航	(未)	00877	昂納光通信	(未)
00094	綠森集團	(未)	08169	環康集團	(季)	00888	路訊通	(未)	
00212	南洋集團	(未)	01968	匹克體育	(未)	00137	金輝集團	(未)	
00893	中國鐵鈦	(未)	00268	金蝶國際	(未)	00916	龍源電力	(未)	
01777	花樣年控股	(未)	01066	威高股份	(未)	01097	有線寬頻	(未)	
02348	東瑞製業	(未)	01282	世達科技	(未)	00112	至祥置業	(未)	
02382	舜宇光學科技	(未)	01882	海天國際	(未)	01683	國際煤機	(未)	
00620	太元集團	(中)	08155	南華置地	(未)	02333	長城汽車	(未)	
01048	新源控股	(季)	00842	理士國際	(未)	00503	朗生醫藥	(未)	
01083	港華燃氣	(未)	00124	金威啤酒	(未)	01863	思嘉集團	(未)	
			01010	弘茂科技	(未)	01318	格菱控股	(未)	



▲乾散貨航運市場正面臨新一輪風暴，小規模公司當先受波及