

班輪業前景預測盛轉衰

市場急速逆轉 部分公司料虧損

營商惡化

倫敦德魯里海峽諮詢公司日前推出最新預測報告，再次下調對貨櫃航運市場前景的預測，與去年暢旺市場大相徑庭，報告估計部分班輪公司今年可能要虧損。報告提醒業界，在營運成本不斷攀升的情況下，必須以常理經營第二季的業務，否則連取得收支平衡都甚為艱難。

貨櫃航運市場正常地在第四季步入淡季，德魯里在去年12月仍然估計，班輪業界今年純利可以達到70億至80億美元，較去年的170億美元水平減少約六成。不過，該公司鑑於班輪業年初時運費下跌幅度，加上運力和經營成本增加，因而在最新報告中已經聲言：「我們現時認為部分班輪公司要為達到收支平衡而努力。」

行內未能有效控制運力

行內專家普遍預期，今年的貨櫃航運市場只是恢復至正常增長趨勢，但運費卻在今年首季仍快速下跌，德魯里專家認為，問題出於班輪公司欠缺運費定價紀律和未能有效控制運力。報告稱：「當班輪業界未能在去年第四季保持盈利狀態，其實已對全行業敲響警鐘，當中部分因素是來自經營成本增加和運力供應過剩。而該趨勢在今年首季持續，除非有數據證明此情況只屬非常短期，否則部分班輪公司在未來一段時間都會虧損。」

東西向航線運費或跌13%

此外，有關報告亦估計班輪東西向航線運費今年會下跌13.2%，比去年12月估計的7%更高，而該數字未將燃油收費計算在內。報告主編德克爾稱，運費下跌並非由基本需求大減而導致，仍然預期今年全行業運量會增加8.3%，關鍵是個別公司再次集中追求市場佔有率，最終導致泛太線和亞歐線運費較去年8月累計回落45%至50%。

踏入4月中旬，貨量及運費傳統上會開始步入升軌。德克爾直言，市場在第二季的走勢如何，仍然掌握在班輪公司高層手中，但他們的腦袋要先注入「大劑量的常識」。此外，燃油成本增加仍會削弱業界的盈利能力，該公司特別指出，現貨包乾費彌補燃油成本增幅的能



班輪業界去年第四季未能保持盈利，已對全行業敲響警鐘

彭博社

力相當有限。對於班輪行業今年整體純利注定減少，德魯里稱：「班輪業界雖然已慣於純利大幅上落，不過，假如今年馬上轉為虧損，將可能是貨櫃航運業史上最短暫的經濟

周期。」該報告指出的短暫經濟周期是指09年至11年，貨櫃航運業在2009年虧損190億美元，2010年已經轉賺170億美元，但良好經營環境今年又可能再次遭受破壞，只有微薄盈利或進入虧損。

日郵船隊偏重租賃貨櫃船

日本郵船(NYK)社長工藤泰三日前表示，該公司未來會減少依賴自擁有船，而轉為租用更多船舶營運，亦等待新貨櫃船技術出現革命性轉變，才會決定買船。在班輪業界近期一輪買船熱潮下，工藤反而認為，減少自有船隊運力，是公司應對短期市場波動的必要措施。截至昨天，日郵旗下船隊運力為39.4萬箱，全球排名第12位。船隊租賃船比率只有23.8%，在20大船輪公司中，只有東方海外比它更低，假如其情況劇轉差，該公司削減運力的靈活性亦將較弱。

日郵今年亦只有4艘新貨櫃船交船，總計運力不過

1.96萬箱。工藤稱，注意到旗下船隊的長租船佔總租賃船比率較同業平均數為高，已計劃在今年將短租船艘比率由10%增至15%，平衡整體結構。而在2016年，日郵的短租船比率會進一步上調至30%至40%。

他表示，仍會繼續密切留意船舶科技的發展趨勢，目前不急於買船。他舉例說：「我們發現即使船舶型號相同，但交付時間不同，船舶之間的耗油效益差別可達10%至12%。」工藤亦稱，該公司留意到一種新技術能節省5%至10%的耗油量，他雖然未有透露詳情，但表示已與馬士基航運在環保科技上加強合作。

法國首次向中國訂散貨船

法國貨船運營商路易·德雷非斯公司13日在巴黎和中國船舶重工集團公司簽訂協議，該公司首次從中國訂購了8艘散貨船。

此批船隻包括4艘海岬型散貨船和4艘4萬噸級的大靈便型船。根據協議，中船重工旗下的天津新港船舶重工公司負責建造，並於2013到2014年間陸續交付。天津新港船舶重工公司經營貿易部副部長劉樹山說，這是法國第一次向中國訂購18萬噸級的大散貨船，亦是法國對外造船訂單最大級別的新紀錄。

路易·德雷非斯公司主席菲利普·路易·德雷非斯說，該公司充分信任中船重工的造船質量和效率，相信其一定能夠在合同規定的期限內順利完成訂單。同時，



▲菲利普·路易·德雷非斯(左二)和董強(右二)在巴黎舉行的簽約儀式上握手

希望以此訂購為契機，進一步擴大和中船重工的合作，謀求雙方互利共贏。

中船重工集團副總經理董強說，路易·德雷非斯公司訂購貨船將按最新環保標準設計和製造，不但節能15%左右，而且還將大幅減少二氧化碳的排放量。

銀行稱出口信貸資金可填補船舶融資缺口

【本報實習記者朱璇報導】國際船舶融資來源從西方向東方轉移，近期航運業內對此產生所謂的「干擾市場力量」的言論，而西方的銀行家則持相反意見，認為信貸總量並未下降。在新加坡海事周亞洲海洋船舶金融會議上，兩種不同意見與觀點碰撞出火花。

國際航運商會主席普利密斯在會上表示，銀行業危機使得貸款買船變得困難，從而阻礙了船隊更新和世界貿易。銀行現在只提供船舶價值50%至60%的貸款，並要求船東提供更多資產抵押。他說：「除非是大型或上市船舶公司，否則很難獲得資金。」

普利密斯隨後一轉話風，表示政府也已介入船舶融資市場。他對中國政府向希臘船東發放50億美元貸款發表一番情緒化言論，認為這是「干擾市場力量的行為」。

但渣打銀行、德國交通信貸銀行和挪威銀行的銀行家則反駁普利密斯的意見，認為對船舶的銀行信貸雖然收緊，但總體信貸量並未下滑。

德國交通信貸銀行航運部主管龍迪認為，出口信貸機構已經填補了銀行信貸的真空，船舶公司通過出口信貸獲得的資金能夠替代銀行信貸。渣打集團船舶融資部執行董事 Nigel Anton 則認為，經濟危機後銀行業發生巨變，銀行間競爭加強，信貸條件放寬。

船廠信貸成為支撐信貸的又一因素。但銀行家擔心，船舶尤其是乾散貨船和油輪供給過剩，以及船廠生產能力過剩，將成為隱患。龍迪引用美國經濟諮詢機構環球視野(IHS)的數據稱，2011年將有1462艘、共計1.278億噸乾散貨交付，船廠造船能力超出應有的3倍，與經濟增長和全球貿易水平失衡。他將此歸咎於2003年生產能力暴漲以及之後LNG和離岸海洋工程市場繁榮而導致的船廠擴張行為。

國產支線飛機完成靜力試驗

【本報記者楊楠上海十四日電】中商飛國產ARJ21-700新支線飛機01號機取證前靜力試驗任務，於本周按照工作節點順利完成。中商飛副總經理、ARJ21新支線飛機項目總指揮羅榮懷，出席ARJ21新支線飛機項目全機靜力試驗總結暨後續試驗動員大會。

羅榮懷表示，01號機於07年9月28日交付中航工業強度所，歷時3年6個月12天，順利完成取證前靜力試驗，為今年ARJ21-700飛機的取證交

付提供了有力保障。上海飛機設計研究院、上海飛機製造有限公司、中航工業飛機強度研究所參加了ARJ21-700飛機01架機靜力試驗工作，以及後續試驗任務。

靜力試驗是飛行器結構試驗的重要內容之一，是指在靜載荷下，觀測和研究飛行器結構或構件的強度、剛度、應力、變形分布等情況，是驗證飛行器結構強度和靜力分析正確性的重要手段。

國泰/港龍單月及首季客貨運統計				
項目	3月客貨運量	±%	首季客貨運量	±%
客運量	215.98萬	-2.8%	644萬	+0.9%
貨運量	161461噸	+1.4%	42.28萬噸	+2.7%
航班流量	5316班	+11.0%	15404班	+11.3%

國泰港龍3月客量降2.8%

國泰航空昨天公布與港龍合併計算3月份客、貨運量。數據顯示，單月份客運量較去年同期輕微下降，貨運量則上升。

3月客運量215.98萬人次，較去年同期下降2.8%，運載率為76.9%，下跌了8.8個百分點。貨運量共16.14萬噸，同比升1.4%，運載率為71%，下跌了10.7個百分點。

收益管理總經理歐永棠表示：「雖然大部分市場的頭等及商務艙需求維持平穩，但日本各航線的需求卻明顯下滑。由於市場競爭越趨激烈，加上復活節假期的季節性調整因素，某程度上影響歐洲和西南太平洋航線的經濟艙需求，為月內有關業務表現帶來挑戰，惟北美及東南亞市場仍持續暢旺。內地市場方面，雖然收益面對挑戰，尤其是去年同期的上海航線表現相當理想，但整體上內地市場依然強勁，令人鼓舞。」

貨運營業及市場總經理章靖表示：「3月份亞洲進口市場需求持續強勁，但香港及上海出口至歐洲的需求尤為疲弱。日本地震災難對貨運僅造成短暫影響，日本團隊表現專業出色，讓貨運運作得以迅速恢復。」

DHL推中美洲併箱貨服務

DHL宣布首季將推出連接中美洲薩爾瓦多首都聖薩爾瓦多與香港、南亞及北亞太區雙向市場併箱貨運服務。特色是縮短兩地間運輸時間，直達周期只需29天。

客戶的貨物可在29至46天內運抵中美洲縱深目的地。而反向從聖薩爾瓦多運往南亞地區和東南亞國家、加上澳洲和新西蘭則需時39至59天。

薩爾瓦多人口約6百萬，雖然是中美洲面積最小的國家，但卻是區內第三大經濟體系。06年，薩爾瓦多是第一個認可多米尼加共和國—中美洲自由貿易協定(CAFTA-DR)的國家，大大推動加工食品、食糖及酒精的出口，並支持成衣業方面的投資。在其以出口為主導的經濟增長政策下，該國2008年的出口和入口量分別上升14.2%和12%。



▲DHL併箱貨擴展至中美洲

普洛斯珠海建物流園

【本報記者方俊明珠海十四日電】美國普洛斯集團聯手珠海本土企業投資的「普洛斯物流園」，近期將在珠海保稅區正式動工建設，目前38.78萬平方米的首期用地正進行清理。據悉，該項目是珠海保稅區首個物流地產項目，總投資約15億元(人民幣，下同)，其中首期投資5億元，預計今年年底完工。

珠海保稅區首期用地3平方公里，現已基本開發完畢；2期預留用地2.89平方公里，由政府在海灘基礎上填海而成，屬國有建設用地，已完成徵地手續及相關徵收補償，其中包括38.78萬平方米的「普洛斯物流園」項目首期用地。

珠海保稅區經發局透露，「普洛斯物流園」早在2008年7月便簽署合作協議落戶，是目前首個進駐保稅區的物流地產項目，經過多年籌備規劃，該項目將於近期正式開建。該項目總投資約15億元，首期投資5億元，2期開發規模預計達到100萬平方米，首期預計今年年底完工。



▲普洛斯珠海物流園設計圖

簡訊 勝獅完成發行13.8億人債

勝獅貨櫃(00716)昨日公告，已成功發行於2014年到期的13.8億元人民幣債券，自2011年4月14日(包括該日)起按年利率4.75%計息，每半年支付。公司所得淨額13.593億元人民幣，擬用作中國地區的營運資金及公司一般用途。

蘇格蘭皇家銀行、星展銀行及荷蘭商業銀行新加坡分行為發行該等票據之聯席帳簿管理人及聯席牽頭經辦人。該等票據並未獲得任何評級機構評級，並且為無擔保的債券，公司獲原則上批准該等票據於新交所上市。

BW Offshore推遲上市

【本報實習記者朱璇報導】在挪威上市的BW Offshore的母公司BW集團行政總裁包文剛，日前在新加坡海事周會議期間表示，該公司將在新加坡交易所雙重上市的日子推遲至今年下半年。他表示，上市日期取決於何時有項目需要募集資金。包文剛還表示，BW集團目前尚無計劃將旗下另兩間私有的航運和液化天然氣公司上市。他說：「我們對公開資本市場作為發展資金的方式持開放態度，但必須等待公司規模、範圍和投資者心態都合適的時機。」

香港上市公司業績公布日期		
4月15日	00900 AEON信貸財務(未)	08305 江晨國際(季)
08190 康佰控股(季)	00940 中國動物保健(季)	5月6日
4月18日	01137 城市電訊(中)	08248 幻音數碼(季)
00875 連發國際(未)	4月21日	5月11日
00914 安徽海螺水泥(季)	00840 天業節水(季)	00388 香港交易所(季)
01094 中國公共採購(未)	03989 南車時代電氣(季)	00700 騰訊控股(季)
03311 中國建築國際(季)	4月26日	5月12日
4月19日	01138 中海發展(季)	08197 東北虎藥業(季)
00081 中國海外宏洋(季)	4月27日	5月26日
00688 中國海外發展(季)	00338 上海石油化工(季)	00244 先施(未)
00763 中興通訊(季)	00522 ASM太平洋(季)	8月10日
00902 華能國際電力(季)	01055 南方航空(季)	00293 國泰航空(中)
02208 金風科技(季)	4月28日	8月11日
4月20日	00386 中國石油化工(季)	00019 太古公司A(中)
00042 東北電氣(季)	00553 熊貓電子(季)	00087 太古公司B(中)
00712 卡姆丹克太陽能(季)	4月29日	

中國航商今年經營壓力大

【本報記者楊楠上海十四日電】上海國際航運研究中心日前首發了《中國航運景氣報告(2010年回顧和2011年預測)》及《中國航運景氣報告(2011年第一季)》。兩份報告顯示，2011年中國航運業總體保持謹慎樂觀，但是船舶運輸企業經營壓力較大，全年將呈現前低後高的走勢。

船運景氣迅速變壞

今年首季，中國航運業發展狀況較上季度變化不大，但船舶運輸業較上季度景氣狀況極度惡化，當期的中國航運景氣指數處於微氣區間，逼近景氣分界線。其間有約24.07%的航運企業，認為當前中國航運業發展狀況良好；約52.78%的航運企業認為一般。

報告還預測，今年第二季度中國航運業景氣狀況將轉好，各航運企業經營者亦對二季度的中國航運業總體狀況，持較為樂觀態度，經營信心較上期上升，並認為二季度航運業的景氣狀況會更為好轉。

報告指出，今年一季度中國船舶運輸行業總體狀況惡化，企業經營狀況較上季度變差，行業整體運行狀況處於低迷狀態期間，船舶運輸企業經營壓力大增，單位運價下跌，營運成本卻飛速上漲，企業盈利空間受到嚴重壓縮，船舶運輸行業存在供需失衡的風險，尤其體現在艙位利用率出現明顯下滑，企業船舶運力卻在不斷投放，運力投資意願也是繼續高漲。因此，在盈利空間被極度壓縮的情況下，船舶運力的持續投放，勢必會加劇航運市場供需失衡風險。

同船運行業形成鮮明對比，中國港口行業一季度總體運行良好，港口企業經營狀況繼續向好，但受全球經濟、貿易及船舶運輸行業影響，向好的強度有所減弱。

港口景氣狀況繼續向好

當季，中國港口企業大部分觀察指標繼續向好，其中雖有部分觀測指標有不同程度回落，但仍然處於景氣區間。港口的營運成本和資產負債繼續上升，吞吐量及泊位利用率均預計持續上升，收費價格趨於穩定，因而企業盈利也預計大幅度上升。值得一提的是，中國航運服務企業今年一季總體經營狀況亦繼續轉好，各觀察指標大部向好，處於較為景氣區，只有業務成本、企業融資兩項指標依然處於不景氣區間。