

東方海外首季收入增17%

東方海外(00316)公布,首季度收入較上年同期增長17.2%,至13.3億美元。旗下貨櫃航運業務運量升12.6%,至118.1萬標箱,但整體運載率同比跌2.9%。

該公司期內運力增加16.8%,每標箱整體平均收入上升4.2%。在各條航線中,以亞洲區內及澳亞航線運量和增長最多,達到59.7萬箱和17.1%。雖然泛太及亞歐線貨量仍增長9.7%和8.3%,但亞歐線收入增幅顯著收窄,只有0.2%,至2.78億美元。泛太航線和亞洲區內及澳亞航線收入則分別增長23.3%和22.5%,分別達4.73億美元和4.22億美元,前者仍是最大收入來源。



▲「2011粵澳物流合作洽談會」在澳門世貿中心舉行,約150名粵澳物流業的主管行政部門、商會及企業代表出席活動,探討兩地物流業發展,尋求合作發展的機遇

新華社

澳珠通關時間望延長

澳門物流貨運聯合會理事李國輝昨日在澳門世界貿易中心舉行2011粵澳物流合作洽談會表示,期望澳門及珠海可以爭取盡快落實適當延長通關時間,進一步開拓貨源及發展綜合物流帶動經濟發展。

該會邀請了兩地物流業的主管行政部門、商會及企業代表約150人出席。會上兩地的主講嘉賓分別就「內地澳門海關陸路口岸查驗結果參考互認」、「ATA單證制度」、「橫琴新區發展規劃」和「珠澳跨境工業區珠海園區轉型升級」作主題講解。廣東省經濟和信息化委員會巡視員戚真指出,未來兩地合作空間及領域都非常廣闊,粵澳可望共同合作。



▲波音民用飛機集團副總裁兼供應鏈管理和運營總經理康納為獅子點睛,慶祝天津波音新廠房竣工並投入使用

波音天津擴建廠增產能

由波音注資2100萬美元的天津波音複合材料有限公司新廠房於18日,在濱海新區原廠房相鄰之地建造竣工。波音和中國航空工業集團公司共同舉行落成典禮。新廠房佔地面積擴大了一倍。

天津波音為所有波音在產機型生產零部件,包括波音737、747-8、767、777和787飛機。擴建後,產能將提高60%,到2013年按計劃全面投產時,員工將從目前的700人增加到1000人以上。

波音民用飛機集團副總裁兼供應鏈管理和運營總經理康納表示:「新廠房是中國與波音雙贏合作的典範,依靠中國合作夥伴為波音飛機製造高質量的零部件。我們很高興該合資企業的成功發展帶動了產能的增加和員工隊伍的壯大。」

基於波音在製造領域的環保領導者角色,天津波音新廠房獲得了美國綠色建築委員會頒發的、國際上公認的能源與環境設計先導(LEED)認證的建築。該認證突顯了波音踐行改進環保性能的建築戰略的承諾,具體包括能效和節水、溫室氣體排放的減少、室內環境質量的提高,以及自然資源的管理和保護等。



飛機廢墟旁降落新航班 4月19日,一架東京飛抵仙台的全日空航班降落在跑道上,機場旁邊的日本航空大學遭受「3·11」地震海嘯襲擊已經一個多月,各種教學飛機損失極其慘重,宛如遇難飛機廢墟場。

中新社

首季海盜襲擊142宗

創紀錄新高 贖金5年飆36倍

代價高昂

阿聯酋昨日在迪拜舉行大型國際反海盜大會,針對近期越見猖獗的索馬里海盜問題,探討進一步行動。國際海事局(IMB)公布,被索馬里海盜襲擊的船舶數量今年首季創新高,迪拜政經諮詢公司Geopolicity最新報告指出,假如海盜問題未能有效解決,國際社會在2015年將要付出高達150億美元的代價,較去年增加1倍多。索馬里過渡政府外長穆罕默德·沙爾基在會上呼籲各國,要幫助索馬里建立政治和軍事實力,才可根治海盜問題。

國際海事局公布,去年共有49艘船舶和1016名海員在索馬里附近被劫持,已屬有紀錄以來一年最高數字。今年首季全球共發生142起海盜襲擊船隻事件,創下國際海事局有統計數據以來新高,其中97起為索馬里海盜所為。去年同一時期索馬里水域海盜劫持事件為35起。專家指出,索馬里海盜要求的贖金金額在5年內已經急升36倍,不單威脅着20%的世界海貿質量,亦增加貨主和船公司的運輸和保險成本。

去年付出83億美元代價

Geopolicity最新報告稱:「國際社會去年為海盜相關問題付出代價相當於49億至83億美元,假如目前有1500個海盜活躍於索馬里海岸,估計每名海盜能在5年內賺取16.86萬至39.42萬美元。」此金額既足以吸引更多從事海盜活動,亦顯示大量資金從各方向海盜。假如問題未見改善,涉及海盜相關問題支出將會在2015年達到150億美元。

沙爾基出席國際反海盜大會時,面對來自全球航運專家、學者、航商高層以及多個國家外長表示,「這(打擊海盜行動)是海盜與國際社會之間的比賽,海盜是優勝者」。他估計目前索馬里境內海盜人數達1500人,不僅對索馬里,而且對周邊海域和地區來講也是很大的威脅,他呼籲各國都必須更重視有關問題。



▲阿聯酋外長阿卜杜拉在國際會議開幕式上致辭稱,呼籲各國要加強行動機制,從根本上改變海盜橫行局面

法新社

阿聯酋捐140萬美元反海盜

阿聯酋將向聯合國反海盜特別基金捐贈140萬美元,以資助國際社會執行有關打擊海盜的計劃。該國外長謝赫阿卜杜拉·本·扎耶德·阿勒納哈揚稱,解決海盜問題與本地區的穩定與發展息息相關,作為徹底杜絕和遏制犯罪與暴力的長期解決辦法和途徑,打擊海盜只有通過根本改變索馬里內陸的穩定與安全,才能做到行之有效,他呼籲所有國家都應幫助索馬里。

索馬里海盜年收7.9萬美元

據英國《星期日獨立報》17日援引Geopolicity最新報告報道,索馬里現有1500名海盜,因「職業回報」豐厚,每年有400名新血加入。報告說,一名索馬里海盜年收7.9萬美元,比該國其他人均年收入500美元高150多倍。

索馬里海盜如今「控制着」大約250萬平方海里的海域,而2年前這一面積為100萬平方海里。

Geopolicity負責人米德爾布魯克警告,鑒於海盜與非海盜收入之間的巨大差距,海盜活動可能在全球蔓延。

「租賃教父」走進股市集資

在國際航空器材租賃界有「租賃教父」之稱的美國資深商人史蒂芬·烏特瓦·赫茲(圖),為其新成立的公司——美國航空租賃公司(Air Lease)進行首次公開招股,並開始在紐約證券交易所交易。

根據彭博編製的數據和年度文件披露,赫茲擁有的



▲呂博古 本報攝

Air Lease計劃出售3030萬股A類普通股,每股定價26.5美元。

烏特瓦·赫茲今年65歲,在西方航空器材租賃市場縱橫40多年。2010年美國金融風暴之時,他離開了美國國際集團(AIG),另立門戶Air Lease公司,將總部設在洛杉磯,並創辦了自己的租賃機隊,目前手上擁有49架各型飛機,並預定了150架商用飛機,準備大展拳腳,由創辦自己的公司至今,只不過14個月時間。

美國銀行航空航運分析員朗·愛因斯坦對這位「租賃教父」的評論:「誰在Air Lease購買飛機,實際上買的是赫茲本人。」業界之所以看好今次該公司集資,是看中赫茲在該行業的江湖地位和聲譽。

讀大學已充當租機經紀

烏特瓦·赫茲是一位傳奇人物,這位匈牙利裔商人13歲移民美國。當他在大學讀書時已充當租機經紀事務,為航空公司租平價飛機使用,逐漸在行業內打響名堂和實力地位,成為波音、空巴的大客戶。

1973年他創辦了國際租賃財務有限公司(ILFC),建立了一支全球最大噴氣機機隊,並以出租人的身份租機給客戶,至1990年,他將ILFC轉售給AIG集團,並服務了20年,離開時機隊飛機已擴至約1000架,市值440億美元。

2010年2月,他開始了自己的新合資企業,並且在當年7月英國范堡羅航展,以大買家的身份向飛機公司定購了一批飛機,而其背後支持的財團包括不少機構投資者,有Leonard Green & Partners LP、阿瑞斯管理公司和澳洲聯邦銀行。

今次IPO眾多的證券商捧場和支持,摩根大通、瑞士信貸、巴克萊資本銀行、FBR資本市場、富國銀

行充當產品銷售商,股票交易在紐約證券交易所進行。

機隊49架平均機齡3.5年

烏特瓦·赫茲在網上展示的銷售路線上表示,Air Lease的機隊並非以「遺產挑戰」打擊競爭對手。該公司機隊49架,平均機齡是3.5年,比較AerCorp 350架飛機的平均機齡5.4年和Fly Leasing公司的8.1年和競爭對手Aircastle公司擁有136架飛機,平均機齡11年都要年輕。

對於尋求靈活性週期的航空旅遊業方式而經營的航空公司,飛機租賃所發揮的靈活與優點是越來越受歡迎,這種做法可避免拖累其資產負債表上的數十億美元買飛機所需的資金。

據Ascend and Avitas公司研究及管理的最新資料和預測,1990年全球民用飛機租賃率佔市場的10%,估計到2015年佔用率會上升至35%。然而,目前已經上市的三家租機公司在上市前都遭受過經濟衰退打擊,AerCap Aircastle和Fly Leasing的股價曾經跌破公開招標價每股23美元,跌幅達37%。

競爭加劇已經出現了新的出租飛機公司,包括Avolon租賃集團和Jackson Square航空有限責任公司。上述公司的創辦者都是行業內有豐富經驗的行政人員組成和支持,較大型的公司,譬如通用電氣公司旗下的Gecas ILFC和CIT集團,業務覆蓋由經濟衰退時的dry spell和今年大舉拋出訂單。

對於同行業其他人來說,IPO可以作為一個信號,因為他們考慮自己的未來。據華盛頓的古根海姆航空合作夥伴的ISSAQUAH公司行政總裁史蒂芬·因瑪表示:「假如赫茲做不到,其他人更做不到」,「毫無疑問,他是行業內最聰明的人。」

太航營運前景持續向好



太平洋航運(02343)行政總裁呂博古昨日表示,今年小型乾散貨船的營運前景會進一步好於大型船,尤以小靈便型船表現最好。他指出,中國對原材料需求出現結構性轉變,加上小靈便型船的交付量將會比預期更少,太航會更依賴該型船的收益,又料日本地震後重建工程會在下半年推高原材料需求。

對於大型乾散貨船租金近日再跌至金融海嘯初期的低位,呂博古稱,此情況與新船太多和日本海嘯有關,但卻意味著大船與小船之間市場走勢實際關係會更緊。他指出,太航主營小靈便型船在今年剩餘時間爭取更高租金,特別是該型船的新船數量相對較少,整體船齡亦偏高,租金壓力較低。該公司小靈便型船的訂約率暫為68%,比去年同期的72%為低,訂金租金則為13570美元,比去年同期跌10.4%。

小靈便型船租金走高

大量小靈便型船都是在中國的新興船廠建造,呂博古認為,當中部分訂單其實未有最終落實,而且鋼材和人力成本不斷上升,推動中國造船業進行更大規模的重組,因此公司預期該船型新船的交付比率會比預期更低,減輕現有船隊的營運壓力。根據倫敦克拉克森報告,

首季小靈便型船交付量較預期少近六成。

呂博古特別指出,該市場的原材料需求出現結構性轉變,中國從外國進口更多原木,而且俄羅斯以鐵路運輸向中國出口原木數量減少,更多原木供應是來自北美和新西蘭,都需要小型乾散貨船進行海運。此外,他認為人民幣升值能刺激中國增加原材料進口,日本重建工程會在下半年推高原木和煤炭的需求,都是有利公司業務的因素。

原木需要小貨船海運

他亦直言,公司會更依賴小靈便型船的收益,包括大靈便型船在內的其他大型船收入都不及小船,次季的南美穀物出口旺季有望增加船租收入。大靈便型船的經營前景則較不明朗,該公司已將訂約率提升至93%,比率與去年相約,但租金按年跌33.9%。

太航日前公布全數出售Green Dragon Gas的股份,收益淨額達到5580萬美元。呂博古稱,賣出資產令公司有更充裕資金支持營運和進行擴張。營運總監任普恩表示,擴充船隊運力始終屬於長遠投資,低價買入新船有利降低整體平均營運成本,而且現時部分船型的租金已回落至08年金融海嘯爆發初期的最低位,是訂立長期租約的好時機。

香港上市公司業績公布日期

日期	公司名稱	類別	日期	公司名稱	類別	
4月20日	00042 東北電氣	(季)	01766 中國南車	(季)	02899 紫金礦業	(季)
00712 卡姆丹克太陽能	(季)	02628 中國人壽	(季)	00522 ASM太平洋	(季)	
00900 AEON信貸財務	(未)	08225 萬全科技	(未)	00857 中國石油	(季)	
00350 總緯紡機	(季)	01138 中海發展	(季)	02318 平安保險	(季)	
00940 中國動物保健	(季)	02009 金隅股份	(季)	06488 思佰益	(未)	
01137 城市電訊	(中)	00358 江西銅業	(季)	02866 中海集運	(季)	
00840 天業節水	(季)	00762 中國聯通	(季)	00323 馬鞍山鋼鐵	(季)	
01997 峻凌國際	(特)	00199 中遠太平洋	(季)	00771 自動系統	(季)	
00588 北京北辰	(季)	00743 亞洲水泥	(季)	01108 洛陽玻璃	(季)	
03898 南車時代電氣	(季)	01171 兗州煤業	(季)	00347 鞍鋼	(季)	
00317 廣州廣船	(季)	00991 大唐發電	(季)	00568 山東墨龍	(季)	
02338 濰柴動力	(季)	01055 南方航空	(季)	01898 中煤能源	(季)	
02600 中國鋁業	(季)	00338 上海石化	(季)	01988 民生銀行	(季)	
4月22日				00667 瀚宇博德	(季)	
				01812 晨鳴紙業	(季)	
				01618 中國中冶	(季)	