

責任編輯：龍森娣

馬士基計劃出售 LNG 業務

低運費損利潤 加大核心業務投資

目標不變

A.P.莫勒一馬士基航運集團行政總裁安仕年日前在哥本哈根總部接受道瓊斯通訊社採訪，稱由於運費下降，集團今年利潤可能受到影響，但仍將加大對核心業務的投資，同時計劃將 LNG 業務出售。

本報實習記者 朱璇

安仕年說：「我們將繼續精簡成本，同時增加投資，即使運費不斷下降亦不會動搖決心。」馬士基航運集團早前宣布第一季度淨利潤為 12.2 億美元，增長 85%。同時也警告說，運費下降將損害旗下馬士基航運公司第二季度盈利能力。分析員亦警告運費將使其全年盈利下降，但馬士基仍堅持全年目標不變。

前景預測比年初審慎

馬士基對今年航運業的前景預測，在用字遣詞上都比年初要保守。安仕年預期今年下半年運費將有所回升，但不再堅持低運費不會對全年目標產生影響。「馬士基依賴市場發展，因此我不能作任何保證。但鑒於我們盈利狀況更佳，嚴峻的環境對競爭對手的傷害絕對大於

我們。」安仕年說。馬士基預期，高燃料價格和定期租船成本增加將在未來三個月對其利潤產生負面影響，預計今年利潤將低於去年水平。但安仕年表示，集團仍將繼續增加投資。他強調未來投資重點放在核心業務方面，包括碼頭、石油、天然氣和船舶。

售英超市套 11 億美元

馬士基將收縮業務範圍作為未來投資策略，最近已將旗下英國連鎖超市「Netto」以 11 億美元價格出售給沃爾瑪旗下阿斯達，下一步還計劃出售液化天然氣（LNG）船業務。「LNG 業務去年扭虧為盈，運營情況良好，預計今明兩年繼續盈利並帶來充足現金流。但集團需重新整合資源，側重其他業務以發揮協同效用。」安仕年表示，考慮到液化天然氣業務只有 8 艘 LNG 船，不足以在該產業發揮作用，故決定將其出售。

售 LNG 業務令人驚訝

他透露 LNG 業務資產總值約 13 億美元，目前已進入收購談判階段，有不少潛在買家表達了收購意向。但他拒絕透露價格預期，聲稱只有價格理想方會考慮出售，但認為買家出價範圍會較為集中。他亦拒絕透露集團何時開始計劃出售 LNG 業務，但承認時機選擇與盈利狀況有關。「如果馬士基決定出售，交易可能在年內完成。」安仕年宣布，馬士基已委託德意志銀行擔任業務出售顧問，將按照規範程序進行交易。



▲安仕年對今年航運業前景預測保守，但堅持增加投資

在昨日的波羅的海航運市場，船舶經紀對馬士基 LNG 業務估價在 12 至 15 億之間，認為該業務將不乏感興趣買家，並指挪威船運大亨佛費迪里臣擁有的 Golar 液化天然氣公司和加拿大 Teekay 油輪公司收購意願強烈。

市場人士對馬士基決定退出 LNG 業務表示驚訝，認為該業務長期而言有利可圖。也有建議稱馬士基應放棄 LNG 業務和船舶租賃 20 年以上長期合約，轉而採用精簡高效的成本運營方式。

國航客貨升 14% 航油漲 33%

國航(00753)公布 4 月份營運數據，客貨運量均錄得按年約 14% 升幅，但航油採購均價按年大升 33%。

客運方面，旅客周轉量增長 12.7%。其中，國內客量升近 14%，國際客量上升約 11%，地區客量則提高逾 9%。總體運力升近 9%，平均客座率達到 82.9%，同比高出 2.8 個百分點。貨運方面，貨運量增長 13.4%，運力按年升 12.5%，貨運載重率 60%，升 0.5 個百分點。航油採購總量 27 萬噸，採購均價為每噸 7252 元(人民幣，下同)，較去年同期升 33%。其中，國外航油採購均價為每噸 7219 元，大增 42%，與國際油價接軌的六大機場出境航油採購均價為每噸 7451 元，同比升 40%。國內航油採購均價則為每噸 7191 元，升 28%。

四月客量升 4% 貨量降 8.4%

乎有關當局如何重建旅客信心，以及日本貿易的復蘇速度。

他預期，日本市場一旦開始反彈，勢頭將十分強勁，國泰必須確保能充分把握這機遇。而目前在海外的市務活動主要集中在韓國及台灣兩地，旨在吸納對日本卻步的遊客來港旅遊，東南亞航線的運力亦進一步調升，包括每天加開一班來往新加坡的班次。

但票價方面，歐永棠認為現階段暫不宜大幅降價刺激客源，因為票價已調低不少，主要市場對前往日本旅遊的意欲仍不大，只採取激進的促銷手段，恐防得不償失。

國泰航空昨天公布與港龍航空合併結算的 4 月份客、貨運量，數據顯示，客運量較去年同期上升，載客率則下降，而貨物運量出現下跌。

4 月客運量 225.8 萬人次，較去年同期上升 4.1%，運載率為 80.3%，下跌 3.6 個百分點。可用運力則上升 11.6%。今年首 4 個月的客運量上升 1.7%，而運力則上升 10.1%。

在貨運方面，接近 14 萬噸，較去年同期少 8.4%，運載率為 68.3%，下跌 11 個百分點。以可用貨物及郵件噸千米數計算的運力則上升 13.4%，貨物噸千米數跌幅為 2.3%。今年首 4 個月的貨量合共下跌 0.3%，而運力則上升 19.4%。

收益管理總經理歐永棠表示：「北美及東南亞航線需求仍然強勁，而香港旅客在復活節假期到區內外遊的需求亦見殷切。往來內地航線表現理想，提升港龍航班的收益質素，而歐洲市場從去年同期受當地機場關閉影響的低位反彈。廣州交易會的舉行令頭等及商務艙的需求持續強穩。日本航線持續疲弱，尚未見實質改善的跡象，我們會繼續關注情況。」

貨運營業及市務總經理韋靖表示：「我們主要的本地市場於 4 月份表現持續疲弱，因內地製造中心的出口需求進一步轉弱，情況以歐洲市場尤甚。然而，進口亞洲的市場需求持續理想，有助抵銷部分出口市場的弱勢。上月配合需求而削減主要長途航線的服務，預料 5 月市況仍然淡靜，會相應作出調整。」

亞洲空運中心貨量跌 3%

亞洲空運中心亦公布 4 月貨量共 58279 噸，同比微跌 3%。出口貨 40744 噸，跌 8%，入口貨 16770 噸，升 10%。轉口貨 765 噸，飆升 77%。

今年頭 4 個月出口貨量 15.42 萬噸，同比升 6%。入口貨 67429 噸，升 12%。轉口貨量 2680 噸，升 94%。企業發展科總經理楊國維說：「全球通脹情況令貨運業受到一定程度壓力，但亞洲空運中心對前景仍保持樂觀，持積極態度並繼續提供具成本效益的優質服務以減輕外圍因素所帶來的影響。」

海皇東方虧損 970 萬美元

【本報實習記者朱璇報導】海皇東方昨日在新加坡發布首季業績，虧損 970 萬美元，收入 24.4 億美元，上升 16%。

業績顯示，由於首季燃油價格上漲 28% 及亞歐航線運量過剩導致運費收入下跌，每標箱收入僅上升 3%。海皇東方旗下負責集裝箱船業務的總輪船公司首季收入 21 億美元，增長 15%，貨運量增長 9%，為 76.4 萬櫃，每櫃平均收入 2598 美元。而海皇旗下美集物流收入為 3.68 億美元，增長 24%。

海皇東方行政總裁雲度斯稱，農曆新年期間市場疲軟及燃料價格上漲，導致該公司首季業績不佳。

中遠控股亦報告其首季虧損，而長榮海運錄得年內最小利潤。首爾 NH 投資證券公司分析員 Jee Heon Seok 稱，今年航運業運量大幅增加，但運費收入普遍不理想，以致眾多船公司業績不佳，第三季度進入旺季且新船數量下降之後，情況將有所改善。

中國船級社美設新辦事處

【本報實習記者朱璇報導】中國船級社（CCS）12 日在美國第四大城市休斯敦成立新辦事處，副總裁高照傑在開幕儀式上表示，休斯敦作為世界能源之都的地位以及獨特的地理區位，是中國船級社選擇在當地開設辦事處的原因。

休斯敦是全美最大石油工業中心和第三大港口，距墨西哥灣僅 80 公里。高照傑稱：「休斯敦具有穩固的石油工業中心地位和獨特的地理區位，以及其在海洋工程和石油工業方面的優勢，使其在全球航運及經濟貿易中發揮着重要作用。」他進一步解釋說，隨著中美貿易航運快速發展，來往休斯敦港口的船舶逐年增多，越來越多的船東和客戶希望中國船級社在休斯敦設立專職檢驗分支機構。中國的海洋工程發展迅速，即將開展深水作業，因而中國船級社有能力通過設立休斯敦辦事處為客戶提供優質服務。

美國船級社（ABS）首席執行官 Christopher Wiernicki 對中國船級社休斯敦辦公室的成立表示歡迎，他表示中美兩國船級社享有緊密的戰略合作關係。CCS 和 ABS 均為國際船級社聯合會（IACS）成員，該協會目標是保護生命、財產及環境。

韓進首季錄虧損 赫伯羅多賺逾倍

【本報實習記者王津沁報導】近期各海運公司公布首季業績，幾家歡喜幾家愁。韓國韓進海運集團首季損失 2800 萬美元營業利潤，而德國赫伯羅特航運公司則在首季獲得 2290 萬美元利潤，錄得 140.3% 的暴漲。

雖然韓進首季度處理的貨櫃量約 95 萬箱，總收入達 16 億美元，同比升幅 19%，但未能保住營運收入的增長，虧 2800 萬美元。此虧損數額比去年同期高出 500 萬美元。另外，韓進散貨運輸部門首季營業利潤和總收入分別達 1700 萬和 3.54 億美元。

公司負責人表示，營業利潤虧損主要源於亞歐航線「越發廉價的運費」，該航線運力增加，但油費和物流費用增長不少。負責人另透露美國地產業和失業率對公司表現也有影響：「雖然全球經濟和貨運需求都在回暖，但我們擔心美國地產業恢復的緩慢以及失業率的攀升會有不利影響。」雖然情況不容樂觀，該負責人仍對前景表示樂觀，表示公司會通過優化貿易渠道，降低成本來獲取盈利。

另一家海運公司德國赫伯羅特首季度利潤錄得 140.3% 的同比暴漲，達 2290 萬美元。公司首季總收入達 21 億美元，同比升幅 16.5%。上漲的運費和增加的運量是盈利的關鍵。赫伯羅特的運費平均漲 10%，每箱達 1563 美元，運量增 2%，達 120 萬箱。

據赫伯羅特的資料顯示，往來拉美航線運量有 6.5% 的增幅，泛太平洋地區運量上升 11.8%，而亞歐區運量下降 8.5%。公司負責人說該下跌源於公司不願接手低價但低質的業務。

簡訊

朝倉次郎接任川崎汽船社長

【本報實習記者朱璇報導】川崎汽船社長兼首席執行官黑田研一昨日正式宣布辭職。公司昨日在東京總部召開董事會，任命副社長朝倉次郎（Kenichi Kuroya）接任社長兼首席執行官，並將繼續擔任公司董事。較早前，該公司調動了一批高層，其中最矚目的是副社長先換人，由宍戶敏孝擔任。

朝倉次郎今年 61 歲，畢業於神戶大學法律系，1974 年進入川崎汽船，2005 年獲任公司董事，今年 4 月被任命為行政副社長。

►朝倉次郎效力川崎汽船已逾 37 年

聯合大陸航開新航班服務

美國聯合大陸控股公司（UAL）昨日宣布，10 月 31 日起提供波音 737-800 客機由香港及東京直達每日航班服務。新航班服務正待政府審批，並將由美國大陸航空負責營運。新服務是聯合航空於 2010 年與美國大陸航空合併後，首次擴展香港市場的業務，標誌著聯合航空致力為乘客提供更多航線選擇。

航班是每日上午 10:30 出發，下午 3:40 抵達東京。回程是下午 5:50 始發，晚上 9:15 到港。該航的最大特點是接駁聯航於東京成田機場的航空樞紐，直接飛抵檀香山、關島、洛杉磯、西雅圖及休斯頓等多個目的地。

大鑊灣碼頭增新航線

大鑊灣碼頭（1 期）5 月 13 日將迎來華南美東線（SCE2）首航。該航線由赫伯羅特、現代商船、日本郵船、東方海外及以星航運共同運營。以星航運、日本郵船、現代商船分別派遺 4 艘、3 艘、2 艘平均運力為 4500 至 4900 箱的集裝箱船行走華南美東航線。這是大聯盟靠泊大鑊灣的第二條泛太平洋航線，是以星調整泛太平洋航線後在大鑊灣的新增航線，同時也是現代商船第一次派遺自有船舶靠泊大鑊灣。

新航線每周 5 靠泊大鑊灣碼頭，途徑釜山—上海洋山—廈門—大鑊灣碼頭（1 期）—香港—鹽田—巴拿馬運河—克里斯托巴爾—金斯頓—薩凡納—北查爾斯頓—金斯頓—克里斯托巴爾—巴拿馬運河—釜山。



朝倉次郎效力川崎汽船已逾 37 年

國泰着力更精明方式營運

國泰航空常務總裁朱國樑自 3 月底履新後，日前首次接受公司內部刊物訪問。他認為，油價和環球經濟現時都存在隱憂，國泰須以更精明的方式營運。另外，收益管理總經理歐永棠預期，日本業務要在 6 個月後才有望復蘇，現時主力吸引韓國及台灣兩地旅客轉為來港旅遊，但不宜大幅降價刺激客源。

作為常務總裁，朱國樑認為必須確保公司的目標清晰明確，先後有序，同時具備良好的執行計劃，將目標貫徹落實。他表示，放眼未來 10 年，國泰的產品和服務將出現多項改進，例如在 2019 年前接收 89 架新飛機，並升級新商務客艙和機場貴賓室，在空中及地面作出龐大投資後，該公司以「新國泰」的全新觀感示人。

朱國樑認為，當前較大挑戰是燃油價格和環球經濟隱憂，而這些因素都不受國泰控制，因此務必謹慎行事，亦需努力控制成本。他表示，自己一直以「自強不息」為座右銘，國泰亦要不斷自強，同時保持團隊精神。

日本線 6 個月後望復蘇

對於地震導致日本航線機位需求顯著下跌，國泰稱已因應情況刺激機票銷路，例如推出優惠機票及市務活動。歐永棠表示，香港出發至當地的旅客人數銳減，以東京線最受影響，而札幌及福岡等以休閒旅客為主的航線亦被波及。

該公司指出，日本是頭等及商務旅客的主要市場之一，航線收益原本佔公司整體客運收益的 11%。歐永棠估計，日本業務在 6 個月後才有望復蘇，很大程度上視



朱國樑

濟南將併入北京區管中心

中國民航航空局局長王利亞日前在北京談及中國空域管理的問題時透露，濟南高空管制區今年會整合到北京區管中心，令北京區管中心和上海區管中心高空直接移交。他亦建議將空域分類為管制空域、非管制空域和相對管制空域，平衡軍民航之間的需求。

他表示，中國民航業近年快速發展，每年飛行架次的增幅都在兩位數以上，此趨勢維持超過 10 年，但國家空域管理體制卻仍不適應航空發展，未能有效統籌和平衡民航運輸、軍事飛行、通用航空等各類空域用戶的需求。

王利亞稱，在部分空運發達的國家，空域使用率都超過 80%，中國則仍有不少可被善用的空域資源。特別在 06 年以後，中國出現多跑道的機場，該類機場對空域的需求非常高，令繁忙機場的空域問題比較突出。而且，整個航路航線總距離的 18% 都是臨時航路，佔總航路里程比率極高，但卻未建立起臨時航路使用機制。假

如臨時航路越多，固定的航路相對越少，亦即釋放永久性空域的比例在減小，令空管規劃更為困難。

國務院近年都對空域管理體制給予最高重視，特別是在今年，中央軍委對民航運輸發展高度重視，「十二五」規劃中第 12 章「構建空中交通運輸體系」亦明確改革空運管理體制，提升空運資源的配置，反映空運管理的問題列入國家最高級的層面。

王利亞表示，要最大化利用空域，最關鍵問題還是調整和改革體制，既應該借鑒國際經驗，亦一定要結合中國的國情，同時充分考慮到民用航空運輸、軍空和通用航空。他提議，中國可以按照管制空域、非管制空域和相對管制空域的概念，對空域進行分類。

他指出，中國以往的航路航線網絡交叉特別多，同時通過同一個點的航路有 8 條，此布局非常不合理，軍民航之間的衝突也比較大。雖然透過新的導航應用技術，可令航班飛行路徑不需要直接通過某一個導航位置，但只屬小範圍修整，未建成高效國家的航路航線網絡，仍然不利於安全和飛行效率。

在 2000 年以後，中國逐漸建立三個超大型的區管



多跑道機場令空域更有必要被善用。圖為首都機場

中心，除了北、上、廣之外，目前正建設成都和西安區管中心。濟南的高空管制區今年會整合到北京區管中心，令北京區管中心和上海區管中心高空直接的移交，明年則有計劃再把鄭州高空空域亦納入北京的區管空域。

該局稱，在成都、西安、瀋陽、烏魯木齊和三亞的區管中心建成後，將在全國 1081 萬平方公里內建成 8 個高空區管中心，減少空域支離破碎的狀況。

香港上市公司業績公布日期

5月14日	03355 先進半導體 (季)	00705 南亞礦業 (季)
08188 牡丹汽車 (季)	5月19日	5月24日
5月16日	00981 中芯國際 (季)	02366 勤+緣 (中)
00732 信利國際 (季)	03368 百盛商業 (季)	5月26日
02099 中國黃金國際 (季)	00291 華潤創業 (季)	00244 先施 (末)
5月17日	01177 中生製藥 (季)	5月31日
00002 中電控股 (季)	00717 英皇證券 (中)	08225 萬全科技 (末)
00880 澳博控股 (季)	00709 佐丹奴 (季)	02862 香港資源 (中)
5月18日	5月20日	

寶源閣
高價收購 字畫 瓷器 酸枝

陸國源 Luk Kwok Yuen
電話 6039 8192, 9304 2493

總店：香港上環樂古道 31-37 號
皇后商業大廈 C 舖
分店：香港荷李活道 186-190 號 G 舖
電郵 E-mail: chase_chung@yahoo.com.hk

美聯私家偵探社

本社由資深前警務人員創辦於 1982 年
採用最新高科技之儀器進行辦理案件

自置旺角 2381 2388 香港分社 2815 2626

新分處 大兒職探 註冊 攝影 證外 活工 測保 踪婚 探過 動傷 聽密 (28 年經驗 信譽保證)

旺角彌敦道 789 號 2 樓 保險 大量 1109 室 (太子地鐵)