

責任編輯：龍森娣

馬士基亞歐線預期盈利

或成上半年行業內唯一贏家

艱難經營

據西歐多家船務經紀公司或基金經理的綜合看法，丹麥馬士基航運是今年上半年，是唯一一家船公司在歐亞定期集裝箱班輪航線上有可能賺錢的公司。至於其他公司相信能賺到錢的機會十分渺茫，反映了在新船大量湧入市場，噸位過剩加上燃油經營成本在不斷上升的今日，班輪公司經營的艱難情況。

老牌

的船務經紀公司克拉克森運貨行生部經理吉遜認為，亞歐線今年營運環境只能用「差」字來形容，在主要航商中，馬士基可能是唯一一家有盈利的。

巴黎集裝箱研究機構 Alphaliner 的數據統計，新集裝箱船合同所反映的箱位運力，相等於現有集裝箱船運力的 24%。上海航運交易所的另一數據顯示，去年 3 月份箱量最旺的月份，每箱運費是 2164（美元，下同）。時至今日，上海到北歐線每標箱運費跌至 874 元，只等於去年的運費四成。

船隊規模相對較有利

丹麥海運金融機構 Sydbank 分析員迪臣表示，運費下跌十分嚴峻，但馬士基以其運力和船隊規模都比對手大一倍，因此會處於一個相對較有利位置。他在電話接受訪問時，還推介馬士基的股票，認為仍然「持有」，自 3 月 5 日集裝箱運輸股到達高峰，馬士基在該國證交所的股價已上升 7.7%。

至於丹麥第二大基金 PFA 董事總經理 Langmack 表示，馬士基以船隊規模實力可以做到平均每標箱最低成本，即使在目前低運費之下，仍然靠規模效益聚財，令它處於領先其他競爭對手。

PFA 投資資產價值 2500 億克朗（約 500 億美元），去年每股回報率高達 37.1%，超過丹麥股票市場所有股票加起來總回報率 32.7%。Langmack 計算到馬士基股價至 2010 年年底總值約 7 億克朗，這家設在哥本哈根的基金沒有對外回應，究竟它身上持有多少馬士基的股票。而極其諷刺的是，當馬士基於今年 2 月 21 日公開調宣布訂造 10 艘載重 1.8 萬箱超大型貨櫃船之際，其歐洲的其中一名老對手德國赫伯羅特宣布今年首季虧損了 2210 萬歐克朗（約 3230 萬美元）。

燃油價格是班輪公司普遍最難應對之事，亦是蠶食利潤的罪魁禍首，赫伯羅特航運主席賓倫特 5 月 12 日在業績公布會上講出班輪業目前三大難題：一是高



馬士基以船大運力足取得市場份額

油價；二是弱美元；三是艱難的營商環境和白熱化的無序競爭。

儘管船公司以增設各種附加費，來彌補昂貴的油價開支，但與客戶簽定的低運價合同，仍然無法依靠貨量來增加收入，亞歐線首季貨量仍然跌 8.5%。

台灣萬海航運和太平洋國際航運公司，5 月底的一個公告中披露在市場上貨量跌 2.9%，兩公司可能暫停亞歐線服務，改用現貨租用其他船可定期航班的船位運輸。

與馬士基是競爭對手的地中海航運、法國達飛輪船拒絕就目前的市場形態作出回應。

班輪公司虧損持續

倫敦德魯里船務顧問公司分析師丹馬士表示，「首季已經有部分船公司錄得虧損，我相信會持續下一季。」由於大型或超大型集裝箱船主要集中在亞歐線上裝運，導致該線運費持續在下跌。

據歐洲最大港口裝卸公司，歐洲門戶集裝箱公司的統計，由 2011 年至 2014 年，配載在 1 萬箱的船隻至少有 154 艘。

丹馬士一語道破近期亞歐線經營為何會虧損，原因是「供應過剩，而不是需求帶同」，馬士基去年營運動賺 26 億美元，遠遠領先於其他船公司，在判斷全球經濟轉變在海運運輸的運力與貨源供求的時機把握上，比其他對手掌握準確，以致盡顯優勢。

另外，馬士基去年以一億美元投資，訂造一批 40 呎大櫃裝貨，在其他公司普遍缺箱或暫停造箱情況，以大櫃搶貨佔盡商機，爭取到不少客戶，這是班輪運輸行政總裁高爾丁在 3 月 7 日接受訪問中介紹情況。然而，亞

歐線主管施斯臣表示，馬士基仍然覺得運費太低，他在一封電郵中表示，「情況不能反映盈利水平的風險，在我們的預期中，短期內這條線的服務要重新調整或改變結構。」「維持馬士基為客戶穩定服務的宗旨，避開那些不需要的轉變。」

吉遜表示，今年投產的絕多數是萬箱大船，只適用於亞歐長途線，由於太大型，不適合放在泛太線，亦無法進入巴拿馬運河。業界稱：馬士基擁有一支超過 500 艘貨櫃船船隊，倘若將船位可容貨櫃標箱排列算一算，足有 2500 公里長，其長度相等於 8550 座巴黎埃菲爾鐵塔。該公司僱員在全球達 17000 人，光海員已有 7600 人。根據貨櫃貿易數字，今年頭 4 個月亞歐線貨櫃運量是 450 萬箱，上升 5.8%。

Sydbank 分析師帕德臣稱，亞歐線貿易大部分是現貨市場，但馬士基有辦法與客戶簽定期服務合約以固定運費，即使其他對手在面對運費下跌的現貨市場，馬士基的損失會比對手要輕。

運費收入「相當糟糕」

A.P.莫勒一馬士基集團行政總裁安仕年日前在俄羅斯聖彼得堡接受 CNBC 電視台訪問時，談到近期集裝箱運輸表現，形容短期內運費收入「相當糟糕」，原因又是離不開噸噸嚴重過剩問題。「我們的賭注是對長期市場的增長。」他在訪問中又再一次提到班輪公司不以短期表現好與壞來評論全行業的得失，但指出，4、5 月份有太多新船下水投產，運力過剩。

空運貨站添 5 航空公司客戶



香港空運貨站新任常務董事章浩德

香港空運貨站有限公司常務董事章浩德日前在與本地傳媒聚會談到對今年香港航空貨運與服務前景，認為今年歐美多個國家債務纏身、負擔沉重，貿易未見有起色，消費購買力一般，香港航空貨運處理量或有可能會跌 5%，但下半年本地出口或轉口貨表現將是一個關鍵。

「今年將不會被證明是糟糕的一年，但也不會是豐收的年份。」章浩德是該公司大股東怡和集團委任的一位新負責人，他接替已退休的前任黃思豪。他對新工作崗位顯得戰戰兢兢，在形容今年的空運貨站所面臨的形勢，顯得用言審慎。統計數字顯示，今年頭 5 個月，空運貨站總貨量是 110.37 萬噸，同比跌 3.5%。

他表示，去年本地航空貨運是不尋常的一年，全年暢旺，即使 4 至 6 月的第二季本屬淡季，但情況出乎意料繁忙，幾乎每個月貨量均創新高紀錄，以致貨站必須提高裝卸效率，並增聘人手來處理大量到港轉運的貨物。

空運貨站今年 5 月份公布的貨量是 22.70 萬噸，同比跌 12%，而 4 月份貨量亦跌 9.3%。章浩德表示今年空運貨站活動回復正常，上半年淡季特點充分顯露。因此，貨量與上年同期特殊情況相比，就顯得明顯跌幅。他強調，在接任新職位 9 個月以來，首要任務是要繼續保持服務的強勢實力地位和地區貨運樞紐的領先競爭位置。

對於 2 年後國泰航空自設空運貨站離開之後，如何面對新的形勢和市場競爭，他並沒有正面回應，只表示提供客戶好的服務，同時在艱難及成本情況之下開拓新的業務，否則在營運上是沒有意義的。

香港空運貨站去年爭取到 14 家新航空公司客戶，大部分是中小型或專業航空公司，今年至今亦再增添了 5 家航空公司，其中較有知名度是蒙古航空公司。

長榮千億購 20 新機



長榮集團太子爺張國煒是長榮航空總經理，持有機師執照，親自駕駛飛機首航關島線

長榮航空總經理張國煒昨天稍早證實長榮購新機計劃，數量超過 20 架。長榮航空估計，經費至少新台幣 1000 億元（約 35 億美元），將是長榮飛航 20 年來最大筆購機案。長榮航空考慮增購的機型主要是窄體機空巴 A321 及廣體客機波音 B777，數量應超過 20 架，有可能達到 25 架。

長榮航空初估，窄體客機每架金額約 5000 萬美元，可能有 10 架，廣體客機每架約 2 億美元，有可能採購 15 架，總購機數量可能達 25 架，金額約 35 億美元，至少新台幣 1000 億元，將是長榮航空自 1991 年飛航以來，最大手筆的購機案。張國煒表示，購機主要考量市場運力不足，同時汰換較老舊的飛機，窄體客機優先購買，預計明年年底就會引進新機，廣體客機引進時間未定。

張國煒去年取得波音 777 飛機副駕駛資格，長榮航空 18 日首航關島，他決定親自飛行。

廈門太古飛機第 6 機庫開業

【本報記者鄭名車廈門十九日電】廈門高崎國際機場的廈門太古飛機工程公司第 6 機庫正式開業，由此廈門太古飛機可同時容納 12 架寬體飛機和 5 架窄體飛機進廠維修，成為世界最大和維修能力最強的飛機維修中心之一。

該機庫總投資額 7350 萬美元，面積達 45790 平方米，比 6 個國際標準足球場的面積還要大，能夠同時容納 2 架寬體飛機和 1 架窄體飛機。新機庫的投用使廈門太古飛機工程有限公司的飛機維修能力提高了 65 個維修工時，比過去增加了 20%。新機庫的一個停機位還設有「公務飛機和私人飛機客艙整裝中心」，以服務中國內地和亞洲其他地區不斷發展的客艙整裝市場。

廈門副市長葉重耕在開業典禮上說，廈門太古飛機立足廈門，着眼於未來全球航空維修業新一輪的高速發展，不斷加大對自身維修能力的投入。第六機庫的建成讓廈門太古飛機向建立「一站式」飛機維修基地的目標又邁進了一大步，更為廈門航空工業規模和實力的壯大做出了新的貢獻。

第 49 屆巴黎航展今起舉行



波音 747-8 洲際客機昨日飛抵布爾歇機場



歐洲直升機公司最新設計的直升機 X3 模型在巴黎航展上亮相



全球第一架在泛大西洋航線上使用生物燃料的支線飛機

第 49 屆巴黎國際航空航展展覽會將於今日至 26 日一連 7 日在布爾歇舉行。展望本次航展，有三大特點：新能源飛機成爲亮點；傳統飛機製造公司以新面貌示人；中國航空航企作爲新勢力在國際舞台上集體亮相。

太陽能飛機亮麗登場

巴黎航展總策劃人勒波茨表示，經濟復蘇下的巴黎航展主題確定爲「創新與環保」。爲了更好體現這一主題，航展組織者特別邀請世界最大的太陽能飛機——瑞士製造的「太陽驅動」號和設計團隊前來參展。「太陽驅動」號在去年 7 月成功實現 24 小時不間斷飛行，並因此載入人類飛行史冊。該機長 21.85 米、翼展長度爲 63.4 米，機翼上覆蓋着太陽能電池板，使用大量超輕纖維材料，整體重約 1600 公斤，僅相當於一輛小貨車。

「太陽驅動」號經過 16 個多小時飛行後，在 6 月 14 日從比利時布魯塞爾飛抵巴黎布爾歇機場。製造這架飛機的發起人、瑞士探險家貝皮卡爾說，「太陽驅動」號參展，是爲了向公眾展示新技術在節能和可再生能源生產方面所擁有的巨大潛力。

空巴和波音重裝示人

今年巴黎航展，航空業兩大製造商——歐洲空巴公司和美國波音公司希望向業界和公眾展示新的面貌。空巴參展飛機包括超大型的 A380 飛機、A400M 軍用運輸機和 C295 運輸機等。爲了強調新形象，空巴將推出自己

對未來航空的構想，內容涉及替代燃料、空管、商業模式、研發以及人才等 5 個方面。

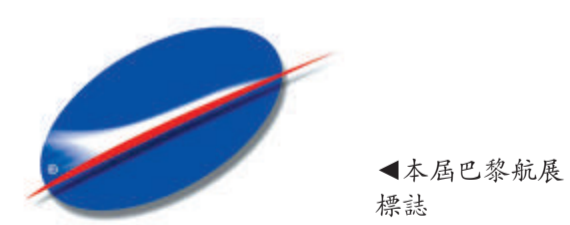
波音帶來了創新機型波音 787「夢幻」飛機和波音 747-8 洲際客機。特別是 747-8 型機是 1970 年投入使用的波音 747 雙層客機的更新、加長與節能版。

中國航空業融入世界

中國航空工業今年以「融入世界航空產業」爲主題亮相巴黎航展，全面展示中國在技術創新方面整體實力的提升及融入世界航空產業鏈的最新成果。

據巴黎航展主辦方介紹，今年將有 10 家中國參展商，展品包括梟龍、獵鷹 L15、翼龍、新舟 600 等一系列新一代航空產品。成立不久的中國商用飛機公司將在巴黎航展展示 C919 大型客機的樣機。

在本屆航展上，國際宇航聯合會計劃把一面會旗轉交給中國代表團，以便中國的「天宮 1 號」飛行器能夠攜帶這面旗幟升空。據國際宇航聯合會介紹，將轉交的會旗曾經在國際空間站上展示過。



本屆巴黎航展標誌

傳亞洲航空 170 億美元買機

據英國傳媒報道，馬來西亞亞洲航空公司已最後確定以 170 億美元的總額，向空巴訂購 A320 單通道飛機 200 架。倘若屬實，這將是亞洲航空業有史以來單一最大訂單，亦是巴黎航展開展以來罕有的超大型訂單。

據該報引述可靠消息人士稱，該宗交易將於 6 月 23 日宣佈。報道還說，今次航展又是波音、空巴兩大公司搶飛機訂單的好時機，預料兩公司在與航空公司洽商落實的飛機訂單，很多會在會場公布，空巴聲稱，預計在今次航展會至少簽訂 500 架飛機的訂單。

香港上市公司業績公布日期

6月20日			6月21日			
00595	先思行 (未)	00585	意馬國際 (未)	00752	筆克遠東 (未)	
00474	昊天能源 (未)	00896	興勝創建 (未)	00912	信佳國際 (未)	
08213	惟勝 (未)	00483	包浩斯 (未)	00057	震雄集團 (未)	
01140	東英金融 (未)	08103	泰盛國際 (未)	00727	卓越金融 (未)	
01009	國際娛樂 (未)	08082	仁智國際 (未)	00139	中國微電子 (未)	
08092	ITE集團 (未)	6月22日			02368	鷹美(國際) (未)
00423	經濟日報 (未)	08153	科地農業 (未)	08239	明基控股 (未)	
08130	智城控股 (未)	00480	香港興業 (未)	00022	茂盛控股 (未)	
01048	新源控股 (未)	00616	永義實業 (未)	00927	富士高 (未)	
00307	優派能源 (未)	08026	長達科技 (未)	00497	資本策略地產 (未)	
00365	日東科技 (未)	00444	先施銀行 (未)	08060	國聯通信 (未)	
01229	國際資源實業 (未)	00646	中國環保科技 (未)	02266	麗悅酒店 (未)	
08229	東大照明 (未)	00412	漢基控股 (未)	00647	Joyce (未)	
08351	永恒國際 (未)	00448	漢登集團 (未)	00611	德興集團 (未)	
6月21日			00321	德永佳 (未)	00567	大昌鏡業 (未)
00464	建福集團 (未)	00113	迪生創健 (未)	01141	北京御生堂 (未)	
00499	華脈無線 (未)	01123	中港照相 (未)	00241	中信 21 世紀 (未)	
		08206	神通電信 (未)	08028	天時軟件 (未)	
		02322	三和集團 (未)	08200	修身堂 (未)	

空巴延遲交付 A350 飛機

空巴昨日在巴黎航展前夕宣布，延遲 A350 型飛機交付日期，原因是需要更多時間發展配套的引擎，空巴以行動表明該公司在與波音飛機爭奪市場份額上，有意開闢第二戰場。

空巴今次的宣布主要是屈服於客戶的要求，以使用更先進的引擎來挑戰波音 777-300ER 長途機。這款機設計 365 個座位，要銷售至少 500 架始會爭得較多市場。目前空巴手持訂單 A350 機只有 75 架。

空巴銷售主管約翰·華希在記招會上表示，「衆所周知，一些主要的航空公司都鼓勵我們在這種飛機性能和功能上，有更大的使用範圍和有效載荷，我想大多數的航空公司都會高興與這款機

有新引擎。」

空巴在 A350 機的引擎是引用勞斯萊斯新研發的遡達 XWB 引擎，這款引擎若安裝在 A350-1000 型機的動力將由原先設計的 9.3 萬磅，提高至 9.7 萬磅。這將是空巴民用飛機上最大引擎和動力。使用新引擎後，A350 機飛行里程多飛 400 哩（約 740 公里），由巴黎直飛南美洲智利聖地亞哥，可不停站直飛，並多增加 4.5 噸有效負荷，意味著可裝更多客或貨物。中東海灣航空有鑒於空巴對該款機有此承諾，決定下單預訂。

由於這一重大改變，空巴要把 A350 機交付日期延遲 18 個月，至 2017 年中交貨。而對較小的 A350-800 機，更延遲 2 年交付至 2016 年，而第一

架 A350-900 型機仍然保持在 2013 年底交付。

勞斯萊斯公司民用航空部總裁馬克金在巴黎回應此事時表示，發展一款更大的引擎，最主要改變是在其核心部分，需要耗費大量資金，他沒有說明資金運用細節。但至少該公司已獨家獲得空巴授予發展 A350-1000 型機的引擎。業內人士認爲，新引擎開發費用至少在 120 億美元，改變這種規模將至少花上數億美元。

波音 777-300ER 飛機的引擎是交予美國通用電氣研發，至今還未收到用家願意用該公司的引擎安裝在 A350 機上。

空巴與勞斯萊斯公司對改變新引擎必須重新思考一系列技術問題。兩家公司早前曾經表示 A350 機系列有 3 個型號，都可用單一類型的引擎。一些航空公司主管曾經有過懷疑，新設計是否有足夠能力去推翻波音寬體飛機的引擎，但勞希對於這場「賭博」的成功表示有信心。