

海運業信心兩年低位

燃油價近月升50% 噸位過剩推低盈利

景氣轉弱

倫敦馬司雲國際會計顧問有限公司 (Moore Stephens) 合夥人李察·格雷納上本周三公布了一份國際航運市場景氣調查報告，海運全行業的信心指數已跌至近兩年來最低水平，只有5.6點。船隻供應過多，船噸嚴重過剩和燃油成本上升，令經營成本得不到有效控制，盈利失去保障。

該公司每三個月都會向外界公布船運業界領域的景氣情況，其中行業前景信心最引人注意，今年最新調查顯示，截至今年5月底前的全行業信心是自2009年5月以來最低一次紀錄。合夥人格雷納的評價：「航運業界信心跌至兩年低點，這是一次令人失望的調查。」「事實是再一次顯示噸位過剩，已經對盈利構成很大威脅。」

格雷納表示，「在調查的詳細討論事項中，燃油價格上漲同時是主要關注重點。」「根據你閱讀過的有關報告書，無論船東的船在何處港口加油，燃油價格在近幾個月裡都已上升了50%。」

「為了解決這些問題，假如真的要問答案，將會有大量慢速航行船舶來降低耗油量」，這位合夥人似乎很了解船東目前的苦悶心情。

馬司雲國際會計顧問公司制定的航運業景氣規模信心指數，是以1至10點來反映信心的高低。5月份調查所得是5.6點，低於今年2月份調查所得的5.8點。

從地區來劃分指數：歐洲由2月份時的5.6點跌至5月份的5.5點；亞洲由6點跌至5.7點。整個調查被徵詢者共511人，包括船東、租船經紀、顧問及經理。

目前關鍵詞是「生存」

該公司所做的航運業景氣指數調查始於2008年2月，今次規模信心之低是自2008年5月開始以來第三次最低水平。公司表示，受訪者對行業前景「明顯悲觀」。其中一位受訪者表示，「對於大多數公司來說，目前的關鍵詞是『生存』，相當多的問答的受訪者預期信心低迷還會持續一段時間。」

調查報告還反映其中一個特別之處，預測在未來12個月裡油輪運輸運費會上升的答案百分比佔總量的44%，比對上一次所做的統計46%，還要跌2個百分點。

相信未來12個月裡，散乾貨運輸運費會升的百分比是37%，比對上一次的38%，相差不大。換言之，散乾貨運輸運費起落已跌至谷底的想法，仍然在現階段為普遍的看法。

42%人料運費會上升

至於貨櫃班輪運輸業的預測在未來12個月運費會上升的百分比佔42%，反而比對上一次調查所得到的49%還要低。

格瑞納表示，值得注意的是，船東和租家至目前為止有一點是同意未來12個月會作出重大投資的可能性



▲滿洲里口岸新建國門內部裝修完成並接待遊客，這標誌着滿洲里口岸第五代國門整體竣工投入使用，國門內部的展廳等配套設施將成為當地旅遊景點和愛國主義教育基地

滿洲里開通國際航線

滿洲里—俄羅斯赤塔定期國際航線正式開通，這條航線將成滿洲里航空口岸對外開放後的首條定期國際航線。滿洲里位於內蒙古東北部，與俄羅斯、蒙古國接壤，是中國最大的沿邊陸路口岸城市，承擔着中俄貿易70%以上的陸路運輸任務。

這條航線由海南航空公司執飛，機型為164座的波音B737-800客機。航線開通後，滿洲里至赤塔的航班為每周四、周日2班。從滿洲里起飛的時間為11時20分，北京時間12時20分抵達赤塔；返程航班於北京時間14時20分從赤塔起飛，15時20分到達滿洲里。

近年來，中俄兩國經濟、文化交流日益密切，滿洲里與赤塔之間的人員往來也日益頻繁。據了解，往來於滿洲里和赤塔之間的交通方式現有公路和鐵路，乘汽車一般需要七八個小時，火車則需十幾個小時，而往返於兩地的定期航班單程飛行時間為1小時，將極大方便旅客出行。

今年以來，滿洲里機場累計完成旅客吞吐量7.6萬人次，貨郵行吞吐量1100多噸，共保證飛機起降1100餘架次。

簡訊

滬設運價期貨業反應不一

上海航運運價交易所 (SSEFC) 本月28日歷史性首次成交中國首個集裝箱運價中遠期合同。航運業界隨即有反應，一位貨運貿易商在上海表示，希望流通性會越來越好。但全球第一班輪商馬士基對貨運衍生工具和遠期運費協議 (FFA) 的評價和觀感則甚為負面。

在上海的一位貨運商在接受彭博社訪問時表示，今日 (29日) 已結束的報價指數期貨期向正面發展。他沒有具體講述整個交易經過，只表示期望未來流通量會越來越好。

上海的海上運輸運價指數是根據滬市船公司，船舶經紀公司報出的15條由上海開出航線的運價所組成。

馬士基航運行政總裁高迪在新加坡出席一個新聞發布會上表示，「馬士基航運認為沒有必要去關注航運衍生工具市場。」「這個行業是真的是方向錯了。如果我們的客戶需要更多的貨運，我們會樂意與客戶接觸，我們可以做一个長期的合同。」

關水康司任IMO總幹事



國際海事組織 (IMO) 總幹事替補甄選工作已結束，日本籍的關水康司 (Koji Sekimizu) (圖) 當選下一任新總幹事，替代即將退休的希臘裔米特波羅斯，明年1月1日上任，任期4年。

58歲的關水康司是日本政府任職公務員，代表日本政府委派進入IMO，是屬下海上安全部門負責人。6月28日在40個理事國投票之下當選，IMO總幹事一職有6名候選人競爭。

快將卸任的總幹事米特波羅斯表示，「IMO理事會是一個任務重要部門，十分需要有能力的人士來進行工作，他必須理解，支持和全體會員秘書處進行合作，以便能夠提供方向和指導該組織審慎、明智挑戰未來。」

商船三井訂2艘貨櫃船

日本商船三井日前在東京總部公布，決定訂造2艘配載8600箱貨櫃船，另租賃5艘配載1.4萬箱貨櫃船。

2艘8600箱船準備由三井重工建造，2013年交船，將安排在亞歐線上服務。八千箱級貨櫃船的8艘配載8100箱船早已投產。

另商船三井與新加坡海皇東方簽定一份三年期租船合同。租用其中5艘配載1.4萬箱貨櫃船。後者較早前訂造一批10艘1.4萬箱貨櫃船，租船合同於2013-2014年間生效。該批船會聯同總統輪船其他同型的5艘貨櫃船投入亞歐線服務，業內人士認為，商船三井這種做法，明顯想與同航線的馬士基爭一日長短。

商船三井班輪運輸部行政總裁小泉純池田表示，「東西航線擴充船隊與運力是要確保安全與競爭需要，讓船東在航線上提高服務品質。商船三井希望以進一步改善和優化服務，並繼續檢討在其他航線上是否需要擴張船隊。」

商船三井與總統輪船都是新世界聯盟成員。

熔盛獲10艘散貨船訂單

據熔盛重工昨日公告和克拉克森研究服務公司消息，熔盛重工集團獲得了兩年來最大的散貨船訂單。

根據公司昨日發布的公告，這家在開曼群島註冊的公司獲得了「三家歐洲知名船東」10艘20.5萬噸散貨船的訂單。這是它2009年7月以來接獲的最大訂單。據克拉克森的數據，2009年，大新華物流曾從熔盛重工訂購了16艘17.6萬噸散貨船。

美國航空擬購250架飛機

【本報實習記者黃小風報導】美國航空正與空巴公司及波音公司進行洽談，擬訂購至少250架單通道飛機，據說總定價至少達226億美元，這項交易的飛機及金額量，有可能打破較早前亞航在巴黎航展上簽訂的200架飛機及金額182億美元的交易量，更可能創下業界紀錄。

消息人士指出，商談涉及250至280架飛機的訂購案。彭博社上週報導指，美航正研究是否購買至少100架空巴飛機，這意味著該公司可能正尋求轉變策略，以轉移公司長期對波音公司的依賴。美國航空曾經是全球最大航空公司，目前排名則退至全球第3。

280架飛機的總定價至少達226億美元，波音

散貨船通常用於運輸鐵礦石和煤炭。據熔盛重工稱，此次歐洲船東訂購的船隻是公司根據船東需求設計的新船型，吃水較淺，可以進入一些普通散貨船進不去的淺水港。據克拉克森稱，過去兩年裡，從其他中國造船商那裡訂購的相同噸位、相同設計的船型價格在5600萬到6200萬美元之間。

737-800型飛機的零售價為每架8080萬美元，其成本低於空巴A320或更省油客機A320neo；航空公司將支付折扣價格。知情人指出，美國航空的母公司AMR集團董事會最快在下個月決定購買新飛機事宜。

波音公司銷售部門主管馬林戴利上週在巴黎航展上接受訪問時表示，其公司與美航的洽談進展良好且樂觀；但他拒絕透露詳情。

自從美航最後一架A300空巴在2009年退役後，其擁有613架飛機的主要機隊目前只包括波音飛機，最常見的機型是MD-80、216。MD-80主力服務美航的國內航線，於1999年停產，正被燃油效率多25%以上的737-800逐漸取締。

BALTEX何緣上海「啟動」

資深航運業從業員 劉巽良

上海浦東今年4月份舉行了一個儀式，波羅的海交易所選擇在上海浦東向業界推介其新的運價衍生品交易平台——中央結算系統 (BALTEX)。國內媒體對此紛紛報道。最近，新華社又有一篇報道提到了這件事：「而此前不久，波羅的海航運交易所宣布，全球航運運價衍生品中央交易系統在上海正式啟動，這也是波交所成立200多年來首次在海外啟動重大航運交易平台。」其實，這一說法很可能誤導讀者。我們來看一看這個中央交易系統 (BALTEX) 究竟是一個什麼產品，它在上海「啟動」的意義究竟是什麼？

BALTEX正解

據波羅的海交易所的官網介紹，BALTEX是一個中央式多方交易平台，由供應BDI指數的波羅的海交易所開發，並獲得英國金管局批准。它與傳統的FFA交易模式的最大區別就是，它把船東、租船人、經紀人、金融資本集中到一個平台上，以提高市場的效率。波交所的中立性又保證了它的公正性。它的設計初衷是帶來更大流動性、價格的透明度、對手的隱私保密性和更高的清算效率。與此同時，系統增加了對交易的監管，以降低清算過程中的風險。簡而言之，這是波交所根據

傳統FFA交易規則，推出的一個新版本的交易系統。

根據波羅的海交易所的官網介紹，BALTEX是一個經英國金融服務局批准的運價衍生品產品。除了英國本土外，系統將可以在新加坡交易；波羅的海運價衍生品交易正在向香港證券和期貨委員會申請交易。由於外匯和金融衍生品管制的限制，運費遠期協議 (FFA) 至今在中國是不能交易的，所以媒體所謂「在上海正式啟動」的說法是很誤導讀者的。除了外匯管制的限制外，國資委2009年3月下發的一個文件，令國企在海外的交易也受到限制和監管。而由於FFA涉及巨額資金和複雜技巧，國內一般民營企業很少問津。

在中國還不能交易

讀者不禁要問，既然這是一個不能在中國大陸操作的系統，為什麼要在中國浦東發布呢？這個問題筆者儘管不能全部解答，但有一點可以肯定，也即上海正在成為國際航運信息的聚集地，在上海，航運市場信息的受眾在與日俱增。儘管在中國還不能直接完成FFA的交易，但在上海，尤其在浦東，已經積聚起來自世界各地的船東、租船人以及航運金融機構，現代的網絡技術足以令他們方便操作在境外的交易。這也許是波交所選擇在上海推介其新產品的原因之一。

香港上市公司業績公布日期

日期	公司名稱	類別
7月11日	維奧集團	(季)
7月27日	電能實業	(中)
7月28日	中國綠色食品	(末)
8月4日	長江實業	(中)
8月9日	和記黃埔	(中)
8月9日	香港飛機工程	(中)
8月10日	國泰航空	(中)
8月11日	騰訊控股	(中)
8月11日	太古A	(中)
8月11日	太古B	(中)
8月25日	嘉能可	(中)



▶「渝滬」試驗班列將抵達重慶團結村鐵路貨運中心站

本報攝

「渝滬」鐵海聯運試運行

【本報記者韓毅重慶三十日電】從重慶市物流辦獲悉，由上海開往重慶的「渝滬」試驗班列於今日凌晨1點半開始試運行，全程設計時間約為60小時。這是繼「渝滬」鐵海聯運通道之後，重慶新增的另一條鐵海聯運大通道。首次開行將測試上海鐵路樞紐地區各站裝車集結和編掛能力。

此趟試驗專列由重慶及時達國際物流公司組織貨源，主要貨物為IT產品料件及生產設備。常態開行後，將實現上海與重慶的雙向對開，既可將上海及周邊的出口貨物通過班列發往重慶，經重慶中轉，再通過「渝新歐」鐵路通道運往歐洲；還可將重慶生產的出口產品運輸到上海，再通過上海裝船出境。

為滿足上海、重慶兩地IT企業原材料往返和產成品鐵路運輸，重慶物流辦已組織籌備開行上海至重慶鐵路集裝箱五定班列。裝車、

卸車組織站分別為上海楊浦站、重慶團結村。初期爭取每周開行一列，每列裝運40至48個集裝箱，運行時間控制在55至60小時。

為了實現「渝滬」五定班列順利開行，由重慶公路運輸集團與上海近鐵國際物流公司合資成立了重慶及時達國際物流公司，向鐵道部、中鐵集裝箱公司提交了五定班列開行報告；該公司將負責組織上海、昆山等地的IT品牌企業和代工廠商的貨源通關及幹線運輸等。

重慶市物流辦表示，「渝滬」鐵海聯運通道的開通得到了鐵道部、海關總署支持。圍繞首次試驗班列的順利開行，上海海關、重慶海關給予了積極支持和大力協助，在確保有效監管的前提下，簡化了手續，實現了上海關區與重慶關區之間海關特殊監管區域保稅貨物便捷轉關。

BDI半年下跌20.3%

【本報實習記者岑伊華報導】波羅的海航運交易所已公布今年上半年的波羅的海綜合乾散貨指數 (BDI)，半年收報1413點，跟去年底的1773點相比下跌360點，跌幅為20.3%。市場認為，指數連續低迷的主要原因是由於市場船舶過剩、船噸過剩，加上歐美國家仍深受債務困擾，經濟持續放緩，未能完全走出金融海嘯的陰霾；而中國亦進行經濟調控，對大宗商品的需求下跌，導致乾散貨運輸市場繼續在低水平下運作，BDI在半年內處於低位徘徊。

截至本月底，BDI報1413點，對比上年12月24日最後交易日下跌360點，跌幅為20.3%；同比2406點下跌993點，跌幅為41.3%。BDI三條航線中的海岬型指數 (BCI) 收報2036點，跟去年底的2346點相比下跌310點，跌幅為13.2%；同比2285點下跌675點，跌幅為29.9%；海岬型現貨本月30日日租金為12732美元，同比23807美元狂跌11075美元，跌幅高達46.5%。

另外，巴拿馬型指數 (BPI) 收報1604點，對比去年底的1845點下跌241點，跌幅為13%；同比2748點下跌1144點，跌幅高達41.6%；巴拿馬型現貨日租金為12823美元，同比21147美元下跌8324美元，跌幅為39.4%。

至於超靈便指數 (BSI) 收報1308點，與去年底比較，下跌113點，跌幅7.9%。

根據倫敦波羅的海航運交易所至6月29日的分析文章數據顯示，巴拿馬型乾散貨船的日租金連續第十日下跌，報13064美元，下跌2.3%，是自今年5月19日以來近六周內的最低位，主要原因是太平洋承運貨物的訂單減少。

BDI在過去三周中跌幅最大。總部設在奧斯陸的佛力士船舶經紀公司表示，由於太平洋航線缺少航運交易，因而造成船隻過剩。他更笑說，「由於租金不斷下跌，太平洋就像出現『貨物荒』。」

證券公司 Pareto Securities 6月27日的報告中指出，巴拿馬型乾散貨船在今年上半年增加6.3%，共有1886艘，預計今年內會再增加13%。在目前趨勢底下，包船的租金已經下跌了18%。

海岬型乾散貨船租金自今年6月28日升至年初以來最高位後，前日回落1.8%至12664美元。

BDI及三種船型指數上半年表現

	24/12/10	30/6/11	變幅 (%)
BDI	1773	1413	-20.3
BPI (巴拿馬型)	1845	1604	-13
BCI (海岬型)	2346	2036	-13.2
BSI (超靈便型)	1421	1308	-7.9

來源：Baltic