

責任編輯：譚澤滔

國際配售已獲 10 倍超購

高鑫今招股每手 3636 元

氣氛 淡靜

下半年首隻招股新股高鑫零售(06808)

將於今天開始招股，每股發售價介乎 5.65 至 7.2 元，集資 64.63 億至 82.36 億元；一手 500 股買賣，每手不超過 3636.29 元。該公司首席執行官兼執董梅思總在記者會表示，上市後高鑫計劃繼續擴展大賣場規模，擬於今年及明年開設 51 間大賣場。近期市場消息指，國際配售認購反應熱烈，已獲超購 10 倍。

本報記者 房宜萍



◀左起：高鑫零售首席財務官包懷軒、首席執行官梅思總、執行董事黃明端、大潤發中國首席財務官徐盛

本報攝

至今年 6 月 24 日，該公司已於全國 31 個省、自治區及直轄市中的 21 個開設了 197 間綜合性大賣場。梅思總稱，其中 51 家在建大賣場預期將於今年及 2012 年開始營運。

高鑫受到一眾外國機構投資者的追捧，早前已引入 9 名基礎投資者，涉資 4.2 億美元（約 32.76 億港元），保薦人為滙豐、瑞銀、花旗、安邦行向有法巴、中金、高盛、摩根士丹利。將於 7 月 15 日掛牌。據瑞銀消息人士指出，下半年看好內需股中的行業龍頭新股。

建滔化工(00148)星洲上市附屬依利安達(01151)獲聯交所准以介紹形式上市，將於 7 月 8 日(周五)在

港上市，每手為 1000 股。

此外，喜尚控股(08179)及枋濬國際(08160)均擬以配售方式於創業板上市。喜尚將配售 8000 萬股，每股配售價為 0.6 至 1 元，擬於 7 月 8 日掛牌(周五)掛牌。每手 4000 股，保薦人為華富嘉洛。而枋濬則配售 4500 萬股，每股配售價 0.8 至 1.2 元，集資 3600-5400 萬元；每手 3000 股，料於 7 月 11 日定價，7 月 15 日掛牌。

另邊廂，剛剛上市的新股 Prada(01913)宣布，聯席全球協調人於 6 月 30 日行使超額配股權，要求 Prada 出售 6348.9 股額外股份，合共佔根據全球發售初步提呈的發售股份約 15% 以補足國際配售的超額配發。Prada 出售該等超額配發股份的價格，將為每股股份 39.5 元。截至 6 月 30 日，Prada 全日收報 46.95 元，較招股價已累計上升 18.9%。

，發現項目開發成本較預期高出 50%，根本「無錢可賺」，所以希望選擇性開發個別子項目，其間需要與士蘭州政府作出若干讓步。

奧瑪仕轉盈賺 11 億

奧瑪仕(00959)公布，截至 3 月底止年度股東應佔溢利 11.65 億元，上年度同期則錄得 24.77 億元虧損。每股盈利 30.16 仙，不派末期息。

裕田虧轉盈不派息

裕田中國(00313)昨日公布截至 3 月底止全年業績，股東應佔溢利轉虧為盈，約 3361 萬元，不建議派息。值得注意的是，裕田去年並無錄得營業收入，因物業仍在發展中，溢利主要來自 1.74 億元政府補貼。另外，華南城(01168)表示，集團預期下一財政年度完成不少於 200 萬平方米的建築面積。

中行籌備第二總部

據內地媒體引述中國銀行(03988)行長李禮輝指出，中行「第二總部」籌備工作中，上海的總部主要經營與銀行間的市場、債券和黃金等貴金屬市場相關的交易業務；中行將設立一個國際結算的單帳處理中心。

代繳扣股息稅

中國銀行(03988)公布，由於內地向境外股東徵收股息稅，該行派發 2010 年度 H 股末期股息時，將按 10% 稅率代扣代繳股息稅的個人所得稅。

年份	收市	升/跌	變幅
2010 年	21029	+900	+4.48%
2009 年	20573	+2194	+11.94%
2008 年	22731	+629	+2.85%
2007 年	23184	+1412	+6.49%
2006 年	16971	+703	+4.33%
2005 年	14880	+679	+4.79%
2004 年	12238	-47	-0.39%
2003 年	10134	+557	+5.82%
2002 年	10267	-331	-3.12%
2001 年	12316	-725	-5.37%

港股七月續上落格局

受外圍多項因素左右

另一組統計數據顯示，綜合過去十年恒指在七月份的走勢，發現指數七月份通常走高，其間以 2009 年反彈力度最強，當月恒指升 11.9%，或 2194 點。展望後市，信達國際研究部分析員趙唏文認為，七月翻身的機會不大。他指出，現時外圍有多項因素左右港股升跌，包括內地通脹情況，以及歐洲銀行在七月中旬進行壓力測試。恒指今日或跟隨美股進一步向上，可是短線仍然受困於 21800 點至 22700 點區間。中國將於 7 月 15 日公布多項重要數據，包括上半年經濟增長數據、通脹數據。值得注意的是，目前市場上不乏正面消息，例如希臘債務違約風險逐步消退。此外，國際熱錢重新回流新興市場。根據 EPR 剛公布的報告顯示，新興市場基金上週終止連續三個月流出的窘局，錄得 25 億美元淨流入，其間亞洲市場(除日本以外)股票基金淨流入金額更佔到 20 億美元。證券交易員稱，雖然港股六月份跌近千三點，但恒指上週卻升 227 點，反映悲觀情緒稍為減退。然而，這並不預示港股會展開新一輪升浪，至少要等到中國經濟通脹情況緩和，以及歐美經濟重拾穩定復蘇步伐，投資者才能安心入市買貨，大市才可以逐步買上。

至於散戶入市策略，趙唏文稱，由於不少優質股份已由低位回升 10%，現價短線入市博反彈的值得率不高。中長線投資者可待恒指回落至 21800 點水平，再吸納買貨，或者觀察上市公司中期業績後，再挑選優先股。

油價兩月內或高過運費

馬士基強調趨勢「不可持續」

情況 嚴峻

就近期班輪運輸業停滯不前及運費毫無起色的營運環境，馬士基航運行政總裁高爾丁日前在新加坡的一個公開活動回應稱，全行業已經看到低運費的趨勢是「不可持續」。甚至有一些分析員大膽預言，未來 2 個月，實際運費很可能低於燃油價。

談

及全球經濟低迷，班輪運輸業毫無起色，高爾丁顯得無奈。運費收入普遍下降，馬士基卻堅持向韓國造船廠履行再造 10 艘配載 1.8 萬箱超大型貨櫃船，他解釋說：「投資造船是投資於未來。」但他未有談論全行業船舶與運力供過於求，造成船運業市場收入欠佳的問題。

低運費是迫船東「燒錢」

高爾丁認為，今年上半年班輪運輸業首兩季運費收入，是不上不下，未見最壞，亦不見得好。在部分地區的航線上，例如泛太平洋線上，運費開始出現上揚，亞歐線和泛太平洋線明顯受運力過剩而受到衝擊。考慮到燃油調整因素之後，亞歐線現貨航線運費幾乎是零。他說：「現階段，大部分船公司將交付的新船安排在亞歐線營運，道理很簡單，這是唯一貿易區能提供貨源，以滿足這批大船，而且缺乏靈活性，甚至有人說，現在運費是迫船東「燒錢」，傷害性很大。」

一些基金經理預言未來 2 個月，實質性運費收入下跌會低於船用燃油價。馬士基好像置身於度外，冷眼在看究竟下半年供應會否壓倒需求。

高爾丁在記者會上表示，關鍵要看旺季的貨量。「我們已經看到有這種跡象，所以，我們做好了投入高運力的準備。問題是究竟旺季高峰規模有多大，周期有多長，來支撐市場上投入如此大的運力。」



◀班輪運輸期望旺季經營環境有基本好轉

新加坡聯昌國際研究部分析師雷蒙預預測，今年班輪運輸業供過於求在 5.1%。

最近，接二連三發生的船公司訂造新型大船，令不少人對市場感到悲觀與迷茫，高爾丁未有回應今年內一再公布訂造 20 艘配載在 1.8 萬箱大船，是否過於放縱行為。他表示，「這實際上是一個健全和有遠見的投資。在航運業內，你不能投資在現貨市場，因為你永遠不會得到利益。當你投資在船舶，你必須採取更長遠角度來看待。」

船公司頻訂造新大船

馬士基預期在 2011-2015 年亞歐線運量需求增長 5-8%。「如果這種觀點成立的話，在未來幾年裡，仍然需要更多運力投入服務。」

馬士基航運還有第三次選擇權，可與船廠簽定最後一批 10 艘配載 1.8 萬箱貨櫃船。高爾丁表示，「該批船會遠至 2015 年之後交付，我們不感覺到可在可見將來需要這批船。」

馬士基與國開行合作

馬士基船舶租賃買賣公司(Maersk Broker)日前在希臘雅典與中國開發銀行(CDB)代表，簽署了戰略合作備忘錄，旨在加強在新船和其他海事領域的金融服務合作。

合作備忘錄將對馬士基船舶租賃買賣公司建議的船舶項目優先給予財務支持，包括成立工作組，以加強現有合作跨越市場情報交流，交叉培訓和定期聯合營銷，促進兩家公司對核心客戶在海運項目更好地服務。

該備忘錄標誌著雙方的努力，以肯定兩公司在結合核心優勢所產生的增值，不但是中國造船業得益，亦令全球普遍船東受惠。



首架波音 787 赴日試飛

▲全日空職員與在場機迷一同歡迎 787「夢幻」機光臨 法新社

波音 787「夢幻」客機昨日從美國西雅圖飛抵日本羽田機場進行飛行測試。隨後數日，該飛機將於日本 5 個機場進行連串飛行試驗。全日本航空公司最快於 8 月中接收全球首架該型客機，並於 9 或 10 月投入服務。大批飛機愛好者於清晨聚集羽田機場，希望一睹「夢幻」客機的風采。6 點 20 分，塗着全日空招牌藍白色的 787 寬體雙引擎客機降落跑道，從兩部噴水消防車中間穿過，徐徐滑到機庫內。據該飛機機長表示，是次飛行測試所用之燃油比預想少。他形容說：「這是一款環保客機。」

未來 6 日，波音公司及全日空的人員將會對該客機進行與登機、加油及機場設施有關的連串測試。測試的地點定於大阪及廣島等共 5 個機場。全日空代表表示，公司將在本年 8 月接收全球首架夢幻客機，並可於 10 月前投入日本的內陸線飛行服務。全日空準備於 2013 年前再購入 24 架 787 客機，並計劃逐步增加至 55 架。競爭對手日本航空公司亦有意於明年之前購入 5 架「夢幻」客機。

據波音表示，787 客機長 56 米；機翼闊 60 米，與 767 客機大小相同，但機身有 50% 採用碳纖維及其他複合物料，重量要比 767 輕得多；燃油效能也有 20% 提升。目前全球已有 56 間公司訂購共 835 架「夢幻」客機。

此型號客機剛於上月底在巴黎航空展中展出。它從原定 2008 年 5 月中面世，但由於種種技術問題，多次被推遲，直到最近才落實可開始進行飛行測試。

滬推首份英文港口季報

【本報記者楊楠上海報導】上海國際航運研究中心為滿足全球港口業需求，上月底首次推出《全球港口發展報告(2011 年第一季度)》英文版，即《Global Port Development Report(Q1, 2011)》，成為中國首份關於全球港口的英文研究報告，今後亦將持續推出。

英文版詳細分析季度全球港口在生產運行、建設投資、運營管理方面的新趨勢，指出全球港口生產增速逐漸放緩，並實現理性增長。報告還稱，今年首季度在全球經濟下行風險增大的環境背景下，全球大部分港口吞吐量，呈現平穩中略有下滑的發展態勢，僅有小部分港口呈現吞吐量持續上升態勢。

今年海盜案料超去年

總部設於吉隆坡的國際海事局(IMB)海盜報告中心，其主管蒙庫達日前總結上半年工作時形容，索馬里海盜襲擊商船行為已發展成為「海盜產業規模」。他警告，IMB 預期今年海盜襲擊個案總量高於去年。「海盜要求贖金叫價愈來愈大。」目前，80% 抓獲海盜個案是以釋放告終，他呼籲不能手軟，應予起訴，以免傳出錯誤訊息。蒙庫達在報告中指出，海盜已經用劫來的商船作海盜母船。今年 3 月印度海軍在阿拉伯海截獲一艘掛索馬里旗的貨船，船上 61 名全副武裝海盜就擒，而該貨船原來已被海盜充作母船使用。蒙庫達出席 IMB 在倫敦會議時表示，今年以來，受索馬里海盜襲擊的船舶共 162 艘，其中 21 艘被劫去，在所有被攻擊的船舶中，大約佔 61% 是在東非海岸被劫，362 名海員成為人質。他還說，索馬里海盜至今仍扣留 21 艘船和 405 名人質，勒索贖金。「自 2007 年

以來，已有 62 人在海盜襲擊中死亡，情況變得越來越嚴重。」IMB 呼籲，更多海軍艦艇對商船駛過索馬里時提供保護。

阿拉伯海每年季候風期(由 6 月至 8 月)已來臨，索馬里海盜在亞丁灣襲擊事件會升級。「這是一個重要的航路，特別是 VLCC 油輪從阿拉伯海灣航行至亞洲的日本、中國或新加坡。」他說。數年前，因季候風季風浪大，索馬里海盜會減少出海，令航線有一個較寧靜的時刻。蒙庫達說，「在過去半年，亞丁灣的海盜情況日益令人擔憂。」其中一個案，2 名高級海員被強行推入船舶的冷凍肉庫達 40 分鐘。另一宗個案是海盜進行人質模擬處決，「暴力和威脅是前所未有的。」