



▲太平洋航運上半年靈便型船的出租率低，但租金高於同業近30%

## 太航看好內地煤炭運輸市場

太平洋航運行政總裁呂博古昨日表示，乾散貨運輸市場仍然處於低水平之下運作，未來數年仍存諸多變數，只有審慎留意市場動向。雖對於業務前景未多言，但他認為中國煤礦內需增長帶來重大發展機遇。日、韓過去數十年的經濟發展中，人均煤礦需求持續上升，中國的人均煤礦消耗量在過去數年亦見相同趨勢。他預料中國人均煤礦消耗需求在未來15至20年會持續上升。政府制定的政策對業務發展有一定影響，不過中國市場的發展潛力仍然有希望取代歐洲，成為帶動公司乾散貨運輸業務增長的火車頭。

「太平洋航運船隊的平均船齡僅6.8年，較同業有優勢。另外，我們的貨運合約如期履行，沒有合同違約，反映穩固的客戶關係。」呂博古明言，雖然上半年的市況極之困難，但大部分業務表現尚符合要求。

「因為無法準確估計市場對乾散貨運輸的需求，市場動向難以推測，太平洋航運的發展策略不會因為上半年業績不佳而作出調整。」他補充。為了進一步保持市場地位，仍然會在「適當時機」時，運用他們資金擴充船隊，為迎接新客戶做好準備。

談到乾散貨市場，他承認經營船隊運力過剩，至六月底出租的船艘約只有相當於該公司整體運力的43%，小靈便型貨船租賃合同單更低至34%；亦承認資金流下降和燃料價格上升為公司營運帶來阻力。然而，他認為一家公司的業務發展不能只受短期業績數據局限，有長遠而慎重的規劃更為重要。「我們並沒什麼措施減少開支和成本，但除了開支，要評論一家公司的表現亦要留意它的營業額。目前，我們的資金事實上非常充裕，而且我們的平均日租金收益比同業要高。」他說。

該公司的靈便型乾散貨船上半年日均租金13660美元，比市場平均10530美元高近三成。對於擴充船隊，該公司未有進一步計劃。

## 簡訊

### 空運貨站7月貨量跌7.7%

香港空運貨站7月份貨量是237739噸，同比跌7.7%。今年頭7個月貨量較去年同期下跌5.1%。7月出口貨量12.63萬噸，較去年同月下跌9.8%。首7個月出口貨量共82.23萬噸，較去年同期下降7.9%。7月入口貨量及今年首7個月入口貨量分別比去年同月及同期下跌13.1%及7.0%。轉口方面，7月份貨量較去年同月上升5.3%。

### 航空業上季利潤10億美元

國際航空運輸協會(IATA)日前在蒙特利爾表示，從抽樣調查結果來看，今年第2季度全球航空公司利潤為10.4億美元，大大低於去年同期的28.8億美元。

IATA稱，由於樣本很小，尚不能得出明確結論，但目前看來亞洲國家航空公司所受壓力更大，而歐洲國家航空公司的運營利潤得到提高(部分原因是去年同期火山爆發影響航空公司業績)。

儘管6月份全球航空客運和貨運均出現下滑，但隨着歐洲的復蘇，航空運輸年增速可達4至5%。不過這些營收來源更多被航空燃油價格的飆升所抵銷，由於供給堪憂，航空燃油價格已突破每桶130美元。

其他負面因素包括航空貨運市場不景氣及對政府債務和通脹的擔憂。根據旅客每英里費率衡量，航空公司營收增速正在放慢，全球除美國外均未能恢復到金融危機前的水平。航空板塊股價年初至今已下跌15%。

### 長榮獲頒最佳空氣改善獎

長榮海運日前獲美國洛杉磯及長灘港務局聯袂頒發「最佳空氣品質改善領導企業」大獎，以表揚在廢氣排放減量、現代化設備提升及環境保護上之貢獻，該獎項為聖佩德羅灣港區所推行的空氣清淨計劃(CAAP)中的獎項之一，長榮為唯一獲獎的海運航商。

該獎項由美國南加州空氣品質管理局、加州空氣資源委員會及美國環境保護署所組成之評審團共同選出，評審團對於長榮自2001年起積極加入洛杉磯港船舶減速方案，主動減低船速以降低了廢氣排放，及於2003年起所增購之S型環保船隊中，規劃了低硫燃油系統、有效節油之船體設計、岸電等多項環保設施，給予高度評價及肯定。

### 星機場裝感應器防闖禁區

新加坡樟宜機場將推出全球首創的圍籬光纖感應技術，圍籬若遭破壞，系統會立即發出警報。

新加坡報章報道，為提升機場安全，樟宜機場與新科電子公司聯手推出全球首個為鐵絲籬笆而使用的光纖感應技術，將在全長20公里的機場籬笆上全面裝置感應器，預計工程在明年底完成。

這項技術能辨識出入侵者，只要有人依靠在籬笆上，或蓄意剪破籬笆，系統會馬上發出訊號，並顯示入侵者的確切地點，機場巡邏人員可立即抵達現場阻止。

若只是小鳥停留在籬笆上，系統也會根據感應器被壓的程度去判斷，不會隨便發出訊號。

台灣機場先前發生飛安問題，1名女子從機場北邊圍牆與鐵絲網間的縫隙鑽進管制區，再偷開作業車直抵停機坪，並溜進飛機的機艙休息室，一直到機組人員在檢查時才發現。

### 捷星航空擬在港設廉航

澳洲捷星航空公司(Jetstar)計劃在香港設立一家廉價航空公司，以香港作跳板重點發展中國內地航線。該公司已與香港政府展開申請航空運營牌照的商談。作為澳洲航空公司的子公司，捷星航空正在尋找香港永久居民身份的人士作為新航空公司的大股東，以求符合香港當地的航空運營規定。據悉，捷星航空已經通過新加坡子公司——捷星亞洲航空公司推出了亞洲地區的航線服務。

# VLCC運費跌至2萬美元 船東不願拆船 運力嚴重過剩

## 負數運費

分析預測，今年超級油輪(VLCC)平均運費將跌至1997年以來最低的日租金2萬美元。另據克拉克森的資料顯示，由於現時很多VLCC船東寧願接受無利可圖的運費，都不願拆解油輪，今年報廢的VLCC只有280萬載重噸，同比下跌19%，導致船運業出現近29年來最嚴重的運力過剩情況。

本報實習記者岑伊華

據美國投資銀行Evercore Partners分析員澤普預測，今年平均VLCC運費將跌至1997年以來最低的日租金2萬美元，而2012年的平均油輪運費則為每日2.8萬美元。亦有分析師估計，前線航運將發表自2002年以來首個年度虧蝕業績。

英國船舶經紀公司克拉克森亦估計，油輪船隊運力將擴大7.5%至1.767億載重噸，是自1982年以來最大數字，主因是對海運原油的需求上升2.8%。

現時超級油輪在單航次的承運市場中，船東需每日每艘倒貼客戶1037美元，是自2008年以來首次出現負運費；而全球最大油輪營運商前線航運就需要每日每艘29700美元運費才能做到收支平衡。

### 提早報廢損失2250萬美元

擁有15艘VLCC的新加坡船運公司BW Maritime指出，VLCC一般可用25年，如船東現時提早5年將油輪報廢，估計將每艘損失2250萬美元，因此對一些船東來說，繼續以負運費承運原油，或可幫助作融資安排或向銀行貸款，甚至可望扭轉形勢，總較現在止蝕好。

2007年至2008年期間，每艘船舶運費收益曾創下每日22.9萬美元，使船東大手訂購30年以來最多的船舶；但隨後全球經濟開始步入自二次世界大戰以來最差的經濟衰退期。根據克拉克森的數據顯示，去年共有47%的VLCC報廢，故現時只有2%的VLCC船齡超過20年，10%介乎15年至19年。

本月1日，由沙特阿拉伯到日本的基準航線VLCC運費為負數，船公司仍願意承運，是因為客戶可支付部



分燃油費，有助減低船東將油輪駛往較高回報率地區的成本。

### 簡森：寧捕魚不接虧本生意

但前線航運管理部行政總裁簡森表示，公司不會接單航次VLCC承運生意，因為部分生意的回報簡直是「荒謬」，並對於有船東在虧蝕情況下仍願意承運感到訝異。他亦承認指，該公司部分船隊現時正閒置。去年簡森曾稱，公司寧願將船隊用來捕魚，都不會接受每日運費少於一萬美元的生意。

根據挪威船舶經紀公司Imarex ASA，觀察未來運費的遠期運費協議(FFA)的衍生工具，預測2013年的運費每日將不會超過日24501美元。

根據波羅的海航運交易所的資料顯示，運費價格波動不定，在過去11個季度中，每季均有59%或以上的上落。

據媒體綜合資料分析，現時的紐約原油價格為每桶

94.89美元，今年第4季估計每桶97.22美元，明年第一季則為每桶98.46美元。

去年由於運費暴跌，使船東紛紛將最老舊的油輪報廢拆毀，全部均為單殼油輪；而歐盟會指出，單殼油輪比雙殼油輪易發生意外。

現時全球約有567艘超級油輪。分析員澤普續指，去年年初的單殼油輪佔油輪總艘數20%，現時則只佔4%，因此限制了報廢油輪的數量。鑑於過去會發生單殼油輪意外，促使各國政府接受國際海事組織的禁令，從2010年起，分5年將所有單殼油輪淘汰。

今年7月29日，希臘原油運輸公司Tsakos Energy Navigation在一會議上表示，除將油輪報廢外，還可以將其轉型為浮式儲油輪，負責離岸生產、儲存及卸貨，並處理及儲存石油；由於最近多次在離岸發現石油，對於這種轉型的需求正在上升。

現時一艘船齡為5年的雙殼超級油輪的最新價格為8088萬美元，而2008年的價格則為1.62億美元。

## 15船公司落實徵旺季附加費

【本報實習記者黃小鳳報道】馬士基航運將與14家船公司於8月15日開始在泛太平洋線上，落實徵收旺季附加費，每40呎大櫃收400美元，標箱減半。今次加費實際上是比原先預定6月15日實施期，已推遲了兩個月。業界的看法是，即使口頭上對外宣布加費，但能否成功，仍然是未知之數，甚至有航商抱悲觀態度，燃料成本上漲加上消費需求疲弱今次加費會以零效果。

由15家船公司組成的「泛太平洋運價穩定協議組織(TSA)」本月3日在1份電郵中解釋，該組織於去年11月已決定今年加幅與時間，但受制多方因素，令

計劃未能如期執行，以致一拖再拖。

馬士基及其他14家船公司未有在6月及7月收附加費，主要是由於美國零售商在新學年開學及假日消費旺季的補貨需求比以往疲弱，美國消費者開支近2年來首次在6月份意外下跌，船商在徵收附加費方面可能面臨更多阻力。

韓國金融服務公司KTB Investment & Securities Co分析師Shin Ji Yoon表示，美國消費者信心轉弱，業界質疑航運公司能否成功徵收附加費，船公司缺少貨物，加上燃料等成本高，情況不樂觀。

馬士基集團表示，今年燃料成本上漲34%，鐵路及

貨車運輸的重點航線費用亦相應增加。根據彭博社數據，380規格船用燃料價格前天在新加坡下降0.3%至每桶680.50美元。本月1日上升至688.50美元，創下自2008年9月1日以來的最高紀錄。

TSA表示，船運成本高漲，船公司建議多適應泛太平洋運輸高峰期延遲到來，該組織成員包括美國總統輪船、日本川崎汽船、中海集箱、法國達飛輪船、地中海航運、中遠集箱、日本郵船、長榮海運、東方海外貨櫃航運、韓進航運、陽明海運、赫伯羅特航運、以星航運及韓國現代商船。

低條件，惟現時印度航空符合要求。

印度航空自2007年於當時的國營航空公司Indian Airlines合併後，其業績一直未見盈利。該公司於2010年3月底最後一次公布業績數字，該年度虧蝕超過10億美元；現時正與26家印度銀行磋商，以重整其40億美元的營運資金債務。

該公司現時所佔國內市場份額跌至第4位，前3家航空公司均為私營航空公司，分別是Jet Airways、Kingfisher Airlines及廉航IndiGo。星空聯盟表示會繼續向Air India提供協助，可望將來重新洽談加入事宜。

## 星空聯盟拒絕印航加入

【本報實習記者岑伊華報道】聯營企業星空聯盟(Star Alliance)日前在孟買發表聲明，印度國營航空公司印度航空打算加入聯盟的計劃需暫時擱置，原因是該公司業務出現虧損，未能達到加入聯盟的最低要求；但印度航空一名官員卻表示，該公司已完全達到加入條件，而印度航空發言人則未有即時回應事件。

星空聯盟於1997年成立，現時有27家航空公司成



▲747-8貨機已完成飛行測試，此貨機機鼻貨艙能向上掀開方便裝卸貨物

## 波音747-8貨機完成認證測試

【本報實習記者黃小鳳報道】波音公司表示，747-8新貨機目前已完成認證試飛，可望於今年9月交付。美國聯邦航空管理局一旦完成18個月飛行試驗計劃的數據審查，並給予認證，首架747-8貨機將按計劃於9月交付給盧森堡國際航空公司。該款貨機原定於2009年第3季度投入服務。

波音公司正與飛機座艙設備大廠漢威聯合共同研究更精確的導航性能需求(RNP)系統及「靜音起飛」功能，以將起飛時的噪聲管理自動化。

發言人普羅科斯表示，波音747-8貨機的RNP將比原定設計的更精準。波音指新的複合塑料飛機——波音787「夢幻飛機」，已於7月31日完成延程飛行。787

團隊將在未來幾周內集中進行飛機的其餘功能及可靠性測試，以期在9月交付到期前，取得美國聯邦航空局批准。

波音將繼續為其747-8洲際型客機進行飛行測試，預計在2012年初交由德國漢莎航空公司以投入服務。該款客機經過改

## 香港上市公司業績公布日期

8月5日	8月9日	8月13日	8月17日	8月21日	8月25日	8月29日	8月30日	8月31日
03898 南車時代 (中)	01700 華地國際 (中)	00949 綠森集團 (中)	02020 安踏體育 (中)	03918 金界控股 (中)	08329 海王英特龍 (中)	08045 南大蘇富特 (中)	08207 中國信貸 (中)	08006 中華網 (中)
01822 幻音數碼 (中)	00904 純金國際 (中)	02021 海王英特龍 (中)	03920 聚金國際 (中)	08340 城高金融 (中)	08329 海王英特龍 (中)	08046 頂鴻科技 (中)	08029 頂鴻科技 (中)	08048 頂鴻科技 (中)
00456 新城市中國 (中)	02022 聚金國際 (中)	03921 聚金國際 (中)	08295 頂祥資本 (中)	00814 京客隆 (中)	08047 頂祥資本 (中)	08029 頂祥資本 (中)	00912 至祥置業 (中)	08112 至祥置業 (中)
08068 新宇國際 (中)	02023 大陸工程 (中)	03922 聚金國際 (中)	08296 頂祥資本 (中)	01026 環球實業 (中)	08054 南大蘇富特 (中)	08020 中國信貸 (中)	08021 中華網 (中)	08006 中華網 (中)
08340 城高金融 (中)	0							