

責任編輯：龍森娣

馬士基貨櫃業季蝕3.2億美元

A.P.莫勒一馬士基集團昨於哥本哈根發布今年第三季財報。數據顯示，貨櫃航運業務第三季度虧損3.2億美元，首三季微利0.5億美元。季度內貨櫃運量210萬大櫃，同比增加16%。

由於高油價及貨櫃量的增長，集團前三季度營業收入達453億美元，與2010年同期相比增長9%；受到低運費、高油價等因素影響，淨利潤為31億美元，同比下滑26%。

集團第三季度的利潤為3.71億美元，稅後投資資本回報率為4.8%，從事經營活動的現金流為21億美元（30億美元）。資產淨值率較去年的50%，今年則為52%，淨利息債務為145億美元，高於去年的137億美元，未用信用額度為93億美元。集團行政總裁安仕年表示，核心業務取得了不斷進步和發展。

由於運力過剩及破碎的競爭格局，貨櫃運輸和油輪業務面臨嚴峻考驗。然而，貨量的增長無法彌補運價下滑帶來的影響，儘管首三季貨櫃業務盈利9600萬美元，但第三季虧損2.97億美元。

馬士基下屬的物流公司——丹馬士公司前三季度盈利4500萬美元，本季利潤達2500萬美元。油輪繼續面臨嚴峻的市場環境，第三季虧損3700萬美元。

碼頭業務及鑽井本季度分別盈利1.74億美元及1.38億美元。石油和天然氣業務在建設及發展資源儲備方面繼續進行投資，本季度盈利達3.41億美元，同比減少20%。預計原油及產品市場運將產能過剩，但天然氣市場新的供給較為有限。海上浮式採油（FPSOs）和液化天然氣業務（LNG）在第三季所有的船舶都投入使用，盈利達5900萬美元。集團上月在現金及無債務的基礎上以14億美元的價格出售LNG，但獲利對整體盈利影響不大。

集團總資產淨值為365億美元，與去年底總資產淨值344億美元相比有所增長。這主要是由於今年前三季度盈利31億美元。股利9億美元已經扣除。

馬士基對遠景展望與預測，認為由於眾多不確定因素，預計今年全年表現將遜去年，集團全年盈利會在31億至35億美元之間。受低運費影響，貨櫃業務會有虧損。零售業務除去出售資產所得，業績將遜去年。石油與天然氣業務的業績預計將與去年水平相當。碼頭、油輪、離岸及其他航運業務，以及其他業務業績除去出售資產所得則優於去年。從事經營活動的現金流與業務發展的結果會保持一致，而資本支出的現金流將比去年有顯著增長。

中船致力技術革新進步

重結構優化提供個性化產品

努力求變 全球經濟放緩，航運市場出現周期性變化，正在衝擊造船行業。在逆境之中，中國有規模與實力的造船業界正努力求變，不是只待客到，而是在提高質量與按時交付的前提下，將創新設計作為取勝之道。

本報實習記者 胡玉岩

中國船舶工業集團公司總經理譚作鈞昨日專程來港，在「中國造船論壇2011」中就中船集團近年在新形勢和新環境下，如何進行創新領域的思考與實踐，同與會人士進行了探討與分享。他認為，世界經濟當前正處於脆弱復蘇之中，全球競爭格局正發生深刻變化，就世界船舶工業而言，其周期性波動、持續性增長的總體趨勢不會改變，技術革新和進步將推動行業新一輪發展。基於以上分析，中船集團已於近年進行多方面探索與實踐。

一直探索高效節能之道

他表示，中船集團一直致力於開發具高效營運經濟性的船舶，在目前市場低迷背景下，提高營運經濟性顯得更為迫切。集團根據航線和碼頭及其管理運營等要求，對船舶線型和結構、系統功能和配置、節能裝置等進行優化，為船東量身訂造多個系列的個性化創新產品，其中散貨船系列包括外高橋船廠的18.1萬噸新澳洲航線淺吃水海岬型散貨船，該船型不但能夠滿足西澳洲礦石碼頭要求，且在同樣服務航速下日油耗比傳統船型降低3.5至4噸。

又如，上海新開發的散貨船高性能更進一步。外高橋船廠自行設計的創新產品20.6萬噸，可進出澳洲紐卡斯爾港散貨船在同類船舶中續航力最大、能耗設計



譚作鈞表示，該集團正積極推出多種新型產品以在逆市中獲得訂單。本報攝

指數（EEDI）最低。經江南造船廠精心改良的VS-Bow垂直球艙，使巴拿馬散貨船隊運輸單位貨物所消耗燃油比使用傳統球鼻艙時降低10.2%。

而在液貨船系列方面，廣船國際對在建的原油油輪進行了全面優化，使油耗大幅降低。例如，5萬噸成品油/化學品船與韓國STX公司的原油油輪具有相同的載重噸、艙容和航速，日油耗卻下降2.5噸以上。

集裝箱船系列方面，中船下屬的708所/江南船廠共同開發的9400箱集裝箱船，採用廢熱回收透平電力系統（WHRS）的PTG+STG方案，所回收能量相當於一台10萬瓦功率的柴油發動機。2008年，中船集團上海船舶設計研究院/上海船廠率先推出採用無壓載水設計技術的4600箱寬體集裝箱船，在船市逆境中成功獲得訂單。

新船型能用超低船用燃料

談到綠色環保方面的科技研發，他表示中船集團新開發船型均能用超低船用燃料，並已完成使用雙燃料主機的技術準備。此外，中船亦實現了液化天然氣（LNG）船的系列化和大型化，並在萬箱集裝箱船上取得突破。

他表示，長期以來，中船集團始終將創新驅動作為重要發展戰略，並認為在快速變化的市場格局和產業格局中，只有順勢而為，準確定位，才能搶佔先機，贏取主動。在中國造船業由大變強的進程中，中船集團將緊跟海洋經濟發展新潮流，順應低碳經濟發展新趨勢，積極應對新規則，創新迎接新挑戰。

南航開通北京廣州珀斯線

南方航空公司A330-300型飛機9日上午平穩降落在澳洲珀斯機場，標誌着北京—廣州—珀斯航線正式開通，從而結束了中國內地與西澳之間無直航航線的歷史。北京—廣州—珀斯航線每周3航班，去程CZ319航班，每周二、四、六傍晚從北京起飛，經停廣州，次日早晨抵達珀斯。回程CZ320航班，周三、五、日上午從珀斯起飛，經停廣州，當晚抵達北京。

北京—廣州—珀斯航線是南航繼悉尼、墨爾本、布里斯班後開通的第四條澳洲航線。目前，南航飛往澳洲的運力已增加到每周35班。

船東會主席顧建綱：投機客損害航運遊戲規則

【本報記者林靜文報導】由香港船東會、香港理工大學、曹文錦海軍圖書館暨研究及發展中心和萬邦船舶服務公司舉辦的「2011中國造船論壇」昨在尖東唯港會酒店舉行。香港船東會主席顧建綱在談及國際航運業現狀時表示，作為運輸工具的船舶與海上貿易的航運已經脫鈎，航運業可能變成一個與金融業掛鈎的投資組合，航運市場呈現商品化和「房地產」化。

該論壇聚集了約150位政府官員、航運、造船界精英，其中包括香港船東、中國內地造船企業、船級社、以及金融和船舶經紀等，共同交流探討航運海運界未來的機遇和挑戰。



▲陳煥兒 本報攝



▶顧建綱 本報攝

首次以香港運輸及房屋局副秘書長身份露面的陳煥兒表示，「香港是世界頂尖的航運服務中心，正好配合中國內地的造船活動，特區政府將繼續支持航運業的進一步發展。」她又邀請在場人士參加兩星期後在本港舉行的首屆「亞洲物流及航運會議」。

萬邦集團主席曹文錦以86歲高齡親臨會場，與同業交流意見。集團總經理李國雄在會上表示，「目前航運業正面臨最困難的時候，希望透過此次論壇，我們能成為航運和海運界的橋樑，更好地面對未來的機遇和挑

戰，特別是在亞洲地區」。

斥責航運業變投機市場

顧建綱以自己在航運業的切身經歷，把目前國際航運市場出現的不正常現象比喻成「房地產泡沫」，航運市場充斥着一批對航運業一無所知，但為獲取暴利的投機資金和投機者，通過大規模的訂購新船和操縱遠期運費協議交易，以達到短期收益。他表示，「現時航運業最大的變化是，有些人把航運市場變成了一個投機者的天堂，這些投資船東以瘋狂的速度訂造新船，在未來2至3年內，將有1600艘船交付使用。」

他譴責這些投資船東將船交給一些較小的民營船廠，建造出結構粗糙、品質低劣的大噸位船舶，又把船交給低資質的船舶管理公司運營管理，形成了一種低品質船舶的惡性循環。他稱：「他們把買船當做買樓一樣，只是一種投資，並沒有以一個真正船東的身份用心在做。」

船員船廠船東須符要求

他建議，航運業必須重新定義，必須制定一個完善的監管系統，提升進入航運市場的門檻，讓航運業回到一個令人尊重而且專業化的行業，問責制和負責任必須成為入門最低要求。而每一艘船必須擁有符合要求的造船者和船東，船廠不應視他們和所造的船的聯繫只限於合約上，更應對所造的船隻採取終生保用的態度，這意味着必須與船東保持密切的聯繫，並且做好售後服務。

香港上市公司業績公布日期

Table with columns for dates (11月10日, 11月11日) and company names with their respective financial performance indicators.

全球海事走向綠色變革期

【本報實習記者寧旋報導】中國船級社（CCS）理事長兼總裁李科浚在論壇演講中，發表如何應對全球海事「綠色變革」新形勢的看法。他指出，全球海事正面臨由傳統理念和思維模式走向綠色變革期的新階段。

這一變革已進入按步深化之中，造船和航運業有必要加深對其認識，並將認識轉化為行動。由於歐洲債務危機，海貿活動承受的打擊日益加深，船噸嚴重過剩，世界航運業和造船業需求不斷萎縮，競爭日趨激烈。傳統的低成本、簡單規模化策略已難於見效，新的滿足國際公約及國家節能減排要求的綠色船型、綠色技術正在成為新造船訂單爭奪的關鍵。同時，立足於顧客當前及未來潛在需求的「技術競爭、質量競

爭、產品個性化和差異化競爭」正逐漸成為市場的主流。

李科浚表示，包括中國在內的新興經濟體，紛紛將航運和造船業作為本國戰略物資運輸的支撐保障，以及裝備製造業振興發展的重要戰略產業。中國船舶業在傳統技術領域已經有了雄厚的基礎，如果能腳踏實地，充分發揮信息化、新工藝等綜合優勢，並有政府及行業協會正確的規劃於引導，則能形成有特色的中國造船「綠色競爭力」，保障在全球競爭中的地位。

對於航運業模式的轉換，李科浚提出，「以往倚重外延式發展的企業要更注重內涵式發展的要求」，航運巨頭傾向於成本雖高，但極具技術含量的高端產品，以應對新一輪的綠色競爭。航運企業要「強化管

理，提高船舶質量，開展質量競爭、服務競爭」，才能在未來贏得主要航線上的主導地位。

至於造船業，李科浚則表示要進行「技術創新、設計創新」。在三大標準船型的改進方面，他倡導參與國際合作，在共同基礎提高之後，再走個性化發展道路。這樣才能取得合作共贏並兼具自身特點。

演講中，李科浚還重點提到了CCS在這次轉型中所承擔的責任和發揮的作用。為了全力支持中國造船和航運業的發展，促進綠色技術的應用，CCS及早啟動了綠色船舶計劃（G-VCBP），積極開發「滿足綠色標準的新產品、新工藝、新船型」，根據特定航線制定特定船廠，促進研究成果的推廣。作為一個直接產業界於政府的組織，CCS有責任推動業界對國際海事規則、法令、公約等的認知和執行。CCS參與國際研發，為中國在上一輪的船型研發和爭取訂單發揮了重要作用，同時還向航運界提供全方位的技術支撐和服務。

董立新倡船企船東同舟共濟

東方海外（國際）董事董立新（圖）昨日在論壇上就船東及造船廠之間的關係，發表個人看法，認為船東和造船廠應齊心合力，共同面對市場和法規所帶來的商業和技術上的挑戰。而造船廠也應發掘自身特點，不要以本傷人



、「打價格戰」來與對手競爭，從而忽視船舶質量。他向中國內地造船廠提出3點建議：造船廠應保持工作人員的穩定性；對未來市場及未來船東所需的船舶做認真研究和研發，不能僅滿足於符合最低的商業和法規要求；建造高質量的船舶和提供高增值服務給船東。

董立新認為船東和造船廠之間的溝通不應僅限於在洽談新造船和建造船舶的過程中，兩者的利益密不可分，長期低迷的航運市場對船東不利的同時，也對造船廠造成負面影響；而運費高企的市場雙方亦可獲益。他表示，「船東和造船廠是坐在同一條船上的，雙方應採取合作精神，坦誠交流，一起面對市場和法規所帶來商業和技術上的挑戰。」全球市場商品化是造船工業的最大挑戰，市場上造船廠的數量龐大，造船業在新船定價缺乏嚴重的主動權。商品化會導致航運市場的大幅波動，增加了發生惡性價格競爭的可能性，最終降低了產品的質量，過度的商品化會危害到整個航運業。他呼籲：「造船廠應避免單純用降價來競爭，盡力發展自身產品的特點，只有使自身產品區

別於其他造船廠的產品，才能真正意義上的避免行業的商品化。」

另外，董立新向造船廠提出3點建議：一是，船廠應保持工作人員的穩定性。船舶的質量不僅取決於造船廠的管理和獨立的質量控制系統，也取決於員工的工作態度、質量和人員的穩定。目前，造船分包制度極端化令造船廠人員流失增多，船舶質量下降。如果造船廠在合理分包制度下，避免人員定期更換流失，該企業則更能在市場上脫穎而出。

二是，大部分造船廠建造的船舶一般僅僅符合最低的商業和法規的要求，只有少數造船廠願意對未來市場及未來船東所需的船舶做出認真的研究和研發。有很多造船廠是有能力和資源洞察未來市場的，但往往反而是船東花費時間和精力說服造船廠進行較深入的研究和改進。目前船舶的設計和建造往往參照過去的規格和商業要求，極少有前瞻性地考慮將來航運市場對船舶的技術及營運要求。

三是，應加強船東與造船廠之間的交流，特別是在交船期後，三方應保持聯繫。船東擁有非常豐富的管理及營運知識，可以幫助造船廠和設計院建造出功能更完美的船舶。

星光船務有限公司

M.V. "New Sun" 新太陽輪

M.V. "Star Light No.1" 星光一號輪

香港——澳門

每日定期快捷往來貨櫃服務

香港—澳門—珠海海陸聯運

本港代理：澳港貨櫃碼頭有限公司

MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.

干諾道西8-14號嘉安大廈3字樓A室 電話：2545393

香港收貨站地址：海事處船塢公眾貨物起卸區新界葵涌運路16號

電話：24974878 24974382 傳真：24330154

澳門代理：澳港貨櫃碼頭聯合有限公司

MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.

澳門內港五號A碼頭 電話：2856 5771