

商船武裝保護生意興盛

英公司雄霸市場八成份額

生意酒

索馬里海盜猖獗，催生海上商船武裝保安行業繁榮發展，近年該類公司如雨後春筍般，成倍增長。全球目前已註冊海上商船保安公司約200家，八成左右是英國註冊公司。為對抗海盜，此前英國註冊船舶獲准在船上配備武裝保安保護船舶，但有關船上武力使用的法規不夠明確。日前英國外事委員會就此向政府遞交報告，敦促明確船上武裝保安使用武力指引。

【實習記者陳美卿報導】

目前，航運公司一般會在航往索馬里附近印度洋或紅海海域的船上配備武裝保安，每船每小組由3至4名私人武裝保安組成。這樣可以確保即使在大家休息時，仍有足夠人手快速做出反應。

每航次收費五千元

武裝保安人員一般會在印度洋西北岸上船，航行遠至斯里蘭卡、西非、阿曼和吉布提等地區。英國海洋業安全協會(SAMI)在倫敦稱，現在僱用四人的武裝保安小組保護一艘商船的平均費用，為每航次5000美元(約3200英鎊)。

許多公司聘用退伍軍人從事海上保安，外界認為該行業收入頗豐，但是英國德亞特海事情報諮詢公司(Dryad Maritime Intelligence Service)總經理吉本布魯克斯說，該行業的薪酬回報其實並非如外界所想。「這份工作的待遇並不理想，並非外界所認為的那樣高薪吸引。」他說，「許多人覺得他們可以收入上千，但其實不是。」

目前，整個海上保安行業仍然有待規管。SAMI創始人兼主管彼得庫克說，「政府之前積極主動規管行業，確實令人欣喜。」英國首相卡梅倫此前批准航行東非海岸索馬里地區的英國船舶可在船上配備武裝保安。

英國外事委員會日前向政府遞交一份報告，要求政府必須提供清晰、明確若為了制止船舶和人質挾持危險，英國商船私人武裝保安是否可以射殺索馬里海盜。

雖然政府已經批准在船上可以配備武裝保安，但英國外事委員會認為，目前有關船上是否可以使用致命武力的指引不夠明確，缺少重要細節。卡梅倫已經召集下個月在倫敦召開會議，建立國際法對抗索馬里海盜。

庫克認為：「政府只能做到這步，要想在國際海域實行法規，困難極大。」吉本布魯克斯對外委員會建議政府制定明確法規指引表示歡迎。

報告稱，政府允許英國註冊船舶配備武裝保安對抗索馬里海盜是明智的。但是有關船上使用武力的合法性



▲斯里蘭卡海軍護送一艘貨輪在印度洋航行

指引，缺少重要細節。如果一艘高速武裝小艇迅速駛向一艘懸掛英國國旗，同時又配備私人武裝保安的船隻，船上的保安到底是否可以開火？政府應該提供明確指引，規管合法性及相關條件。

開槍合法化待立法指引

外事委員會主席奧塔維說：「如此廣闊的印度洋海域要淪為小商船的禁地，而大船們進出也要戰戰兢兢，

這實在讓人無法接受。我們必須採取果斷行動。不能指望海軍艦隊可以保護到這麼廣大的海域，船東們必須自己負起保護船舶，而政府必須賦予他們這一權利。」

目前，索馬里海盜通過劫持事件可獲得的收益誘惑，遠比其受到的制裁威脅大得多。過去四年，平均贖金由每艘船60萬美元增加至470萬美元，2011年所付贖金總額高達1.35億美元。

波音去年新機交付遠遜空巴

【實習記者陳美卿報導】據美國波音公司日前最新報告顯示，2011年波音的商務機交付量未達目標，訂單總量雖然上升，但遠遜於其最大競爭對手歐洲空巴，飛機交付量更是連續九年落後空巴。但波音承諾，2012年將會倚靠改良版窄體機，創造大幅銷售，全力反擊。空巴將於1月17日公布業績，業內人士稱，其訂單總量將穩超1600架。

▶波音737機是最暢銷的單通道飛機



未交付訂單分別為857架和97架。另外，去年交付飛機還包括73架777型機，20架767型機，372架737型機。波音表示，將於今年開始交付747-8型洲際長途客機，此款機原定於2011年底首次交付。

波音2011年制定策略滿足更高效的噴氣式客機市場需求，但市場份額較競爭對手空巴，降至40年來最低。不過，2012年依舊737MAX型，波音有望挽回頹勢。平均而言，兩家飛機製造商在年產值1000億美元的噴氣式客機市場享有份額大致均等。

訂單總量佔市場38%

不考慮取消訂單的情況，波音2011年的訂單總量為921架，佔市場份額38%。空巴去年11月底截止訂單總數為1521架。業內人士稱，空巴稍後公布的業績報告中，相信訂單總量應該

穩超1600架。公司商務機市場副總裁廷廷斯說：「雖然空巴2011年初的訂單很多，但我們在宣布MAX計劃，表示將使用新型引擎製造737型機改良版，並於2017年投入使用後，形勢峰迴路轉，我們後來居上。」「我們在2011年下半年蓄勢而起，尤其在寬體機和MAX系列，我們搶盡風頭。」他補充道，「我相信今年MAX系列仍會大熱。」

與此同時，業內人士稱，空巴2011年交付量為520至530架，較前一年增長4%。全賴新興市場需求，幫助其在歐洲債務危機中得以緩衝。2010年空巴因允諾改良銷量最高的A320型150座噴氣客機，使用新型節能引擎，訂單市場份額遠超波音。2003年空巴在全球噴氣客機市場趕超波音，連續9年穩居首位。

深機場去年貨量82.8噸升2.5%

【本報記者黃仰鵬深圳八日電】深圳機場去年客運量達2824.5萬人次，貨郵量82.8萬噸，分別比上年同期增長5.7%、2.5%。其中貨郵量繼續蟬聯內地第四，僅次於上海浦東機場、北京首都機場和廣州白雲機場，而比第五、六名的貨郵吞吐量超出將近一倍。

機場負責人表示，近年深圳機場貨運業迅猛發展，得益於去年重點引進了德國漢莎貨運公司，加上UPS亞洲轉運中心落戶深圳，國內快遞巨頭順豐速遞、國際聯邦快遞先後入駐，而隨着國內快遞企業圓通公司宣布將華南分撥中心落戶深圳機場，深圳機場的國際國內貨運航線網絡得到進一步完善。

近年來，深圳機場先後投入近20億巨資對貨運基礎設施進行了改善，在「十二五」規劃中確立了快件集散中心戰略，先後改擴建了國際貨站、快件監管中心、國內貨運村一期和二期、南北樞樞、物流園區，建設了UPS亞洲轉運中心、保稅物流園區，新增了26萬平方米的站坪面積，增加停機位24個，形成了緊靠機坪的「前站(航空貨站)後村(航空貨運村)」的貨運發展布局。

簡訊

長江幹線年貨量突破16億噸

今年長江航務管理工作會議本月7日在武漢舉行，航管局官員表示，去年長江幹線貨物通過量突破16億噸，連續7年居世界內河首位。

據長江航務管理局統計，去年幹線貨物通過量達16.6億噸，同比增長10.5%。其中規模以上港口完成貨物吞吐量15.8億噸，外貿貨物吞吐量達1.96億噸，集箱量達1119.3萬標箱，同比分別增長14%、15.3%和23.2%。長江航務管理局局長唐冠軍介紹，去年，國務院關於加快長江等內河水運發展的意見的出台，第一次將長江航運發展提升到國家戰略高度，為長江航運帶來了前所未有的發展機遇。一年來，長江航運發展速度明顯加快，一大批關鍵性基礎工程相繼建成，全年完成建設投資30.2億元，同比增長32.4%，創歷史新高。

BDI跌至5個月來新低

【實習記者趙宇喬報導】受海運貿易低迷和船隻供過於求影響，波羅的海乾散貨綜合運費指數(BDI)上周五跌至5個月以來新低。整體跌79點，跌幅5.5%，報1347點，是自去年8月16日以來最低。

在接下來幾個月，航運業預計將繼續面臨供過於求的情況，經濟低迷令船隻的收入壓力大增，中國原材料需求前景亦有隱憂。

挪威北極證券分析師表示，「海岬型船運費暴跌，已比去年年底下跌38%。即使預測到這種情況，跌幅會比預期起落更大。」

由於澳洲、巴西向中國出口煤炭和鐵礦數量回穩，日本煤炭入口量增加，海岬型船運費在去年年底一度復蘇。鐵礦石運輸佔海岬型船總體貨運的三分之一，價格變動是運費的重要影響因素之一。受客戶希望補充庫存影響，中國鐵礦石的價格在上周五小幅上升，不過貿易商已排除會在農曆新年前大批量入貨。海岬型船運費指數(BCI)在上周五下跌167點，報2304點，跌幅為6.7%，每日平均收入跌至1.5477萬美元，自去年8月19日以來最低。Pareto證券分析師表示，海岬型船運費市場肯定會變化，但需求弱，尤其是鐵礦石運輸。巴拿馬型船指數(BPI)則下跌34點，報1537點，跌幅為2.2%，每日平均收入為1.2272萬美元。

「雷納」號箱船斷裂兩半



【實習記者趙宇喬報導】在新西蘭附近海礁擱淺三個月集裝箱船「雷納」號(圖)，遭受暴風雨襲擊，斷成兩半，船上集裝箱和船體殘骸掉進海裡，可能會有進一步燃油洩漏的危險。

新西蘭海軍部門發言人費雷澤昨日接受傳媒訪問時表示，兩截船體仍然位於暗礁之上，相互間隔30米，天氣狀況仍然惡劣。「雷納」號上大部分的燃油已經移走，但在船隻斷開之前，甲板上仍有800多個集裝箱和部分燃油。

「雷納」號由希臘船公司Costamare擁有，船上原裝有2171個集裝箱和1700噸燃油，去年10月5日在新西蘭奧克蘭東南部160公里處觸礁，至少造成350噸船上燃油洩漏，是新西蘭史上最嚴重的環境事故。

費雷澤透露，「雷納」號在夜間遭受6米高的巨浪襲擊，而圍繞該船設立的3海里禁區可能要進一步擴大。根據新西蘭海軍部門消息，船上貨物包括4箱鈦鐵合金，一旦與水接觸，將產生有毒物質和釋放大量氫氣。

新西蘭海軍部門在去年10月13日發出的聲明中表示，當局已經就行為不當造成危險處罰「雷納」號當時值班大副和二副，最高罰款金額為7800美元或入獄12個月。

在燃油洩漏污染附近海面並殺死2萬隻海鳥之後，工作人員已經用油輪抽走了該船上約1000噸燃油。

熔盛獲傑出重工企業大獎



◀熔盛重工資本市場管理中心總監鄭建棟(左)從主辦單位負責人手中接過獎座

熔盛重工集團控股有限公司(01101)昨日宣布，榮獲華富國際旗下財經網站Quamnet頒發「傑出重工企業2011」大獎，以肯定及表揚集團在2011年的卓越表現，並在逆境中展示穩健發展的實力。

熔盛重工能夠在過往一年不利的市場環境下，連連斬獲多筆新船訂單，再次顯示集團擁有持續穩健發展的能力。集團去年因應市場變化，適當調節經營策略，發揮優勢產品的競爭特長，不但保持在國內造船行業的領先地位，亦進一步增加其在國際市場上的影響力。

去年12月獲得10+10艘蘇伊士型油輪新訂單後，已令2011年獲得新船建造訂單達到40餘條，總金額高達20多億美元，成為低迷造船市場的一抹亮色。

貿易不振 供應過剩

2011油輪遭逢挑戰困局

【實習記者陳美卿報導】雖然已是老生常談，但仍有必要指出，如果說2010年對於油輪船東來說是艱難的一年，那2011年無疑更具挑戰性。據倫敦船舶經紀公司吉布森(Gibson)最新報告稱，由於新船的穩定供應，導致租船的收益劇烈下跌，其中以原油油輪為甚。

去年，超級油輪(VLCC)交付總計58艘，每周平均交付超過1艘；而蘇伊士型油輪(Suezmax)也出現類似局面，總交付44艘。由於許多租船人偏愛新一代的油輪，幾乎所有的單殼船都被淘汰出市場，今年市場以第一代雙殼船為主導，不過卻遭逢貿易環

境愈加惡化的局面。

去年新VLCC共58艘

吉布森表示：「隨着15年船齡的船舶資產價值接近拆解價格，我們看到一些只運營了十幾年的VLCC被送去變賣拆解。不過值得慶幸的是，我們也看到新油輪的訂單，尤其是原油油輪訂單，也在劇烈下降。2010年12月份開始，由於油價上升，導致燃料價格上漲約三分之一，迫使船東們在航速和燃油消耗方面尋找新法，有的船東因此選擇了減速航行。面對巨大的財政壓力，好幾家公司不得不重組財政債務，更有幾個在美國上市的

公司被迫申請破產保護令。」

吉布森總結稱，日本的海嘯導致當地的煉油廠因安全檢查原因而關閉，使得原油需求也劇烈減少。3月份，VLCC的運費直線下滑，第三季度更是跌到負盈利。幸虧中國的原油需求繼續支撐着油輪市場，推動原油需求繼續上升。不過，油輪船東(和銀行)需要一個高於目前預測值的經濟增長速度，才足夠攤配新船。

今年VLCC運費不樂觀

與此同時，正如巴黎航運經紀公司BRS所說：「去年雖然結束了，但是VLCC船東卻並未迎來曙光。儘管中東海灣每月維持着不錯的貨運量，但運費仍然停滯不前，維持較低水平。往亞洲航線的油輪運費指數(WS)似乎總也無法突破60點，一整周平均維持在57.5點。在這樣的水平下，每日收益幾乎沒有可能達到12000美元，更是遠遠無法滿足這一現代化貴價型船的基本運營和保養的最低要求。今年這一情況將會繼續，因此現在多數船東將速度控制在最大13節。明年初，我們應該重新修訂日收益計算方法和現實接軌。相比之下，西非的原油輸出和北歐的燃料出口為西半球今年的航運市場畫上圓滿句號。西非/美國間航線的WS增加7.5點，達到67.5

點，相當於約25000美元一日。」

BRS說，在Suezmax方面，儘管上周西非的蘇伊士型船市場一片熱鬧，運費卻因供需平衡，依舊穩定未有明顯變化。本周WS在85至90點間徘徊，即每日約20000美元。而上兩周，因受冬季季節性因素影響，土耳其海峽出現延期，之後運費迅速增長到差不多十天來最高值。市場受到重壓。12月22日，黑海/地中海市場1月中裝載的運費價格維持120點的高峰值。這一高點使得定期期的租金價達每日40000美元。但是，BRS在報告中對於這一景象可持續的時間提出疑問。

阿美拉型油輪市場經歷了驚喜的一周。往黑海線的運輸延期案例持續增長，外加聖誕節前的貨量增加，推動運費猛烈上漲。黑海的貨物運輸已經穩定持續到今年1月份，其他自然的運費都達到約WS160(逾30000美元一日)。北部市場因假期前的原因，本周十分繁忙。

不過，BRS總結說，船東無法大幅推高運費。8萬噸船目前的運費水平為WS130，而波羅的海10萬噸船為WS97.5。加勒比海地區復蘇持續時間不長，當地航線的運費目前回到約WS115(下跌15點)，中東海灣運費最終達到WS120。



▶一艘30萬噸級油輪在南通船廠下水。去年是每周都有一艘超大型油輪加入市場

香港上市公司業績公布日期

1月9日	06210	VALE COMMON-DRS	(未)
08256	金利通	(中)	2月29日
1月12日	00388	港交所	(未)
00930	中國森林	(未)	3月7日
1月31日	01111	創興銀行	(未)
00752	華克運東	(未)	3月14日
2月15日	00700	騰訊控股	(未)