



▲巴拿馬運河船閘是東西航線生命線

巴運河船閘擴建工程恐延期

【實習記者高歌報導】巴拿馬運河管理局執行總裁阿萊曼日前在哥倫比亞商業中心卡塔赫納表示，將會在近期確定巴拿馬運河船閘擴建工程的具體完工時間。

這項耗資53億美元的擴建工程可以使大型集裝箱船通過運河的船閘，縮短亞歐航線上大船在運河的航行時間。

阿萊曼在卡塔赫納出席美洲國家峰會時表示：「我們在未來幾個月才能確定是否可以按計劃完工。」

巴拿馬運河管理局之前設定的完工時間為2014年10月。然而目前的工程進度已經比原計劃晚了6個月，延遲可能和鋪設混凝土的工作進展緩慢有關。工程隊計劃在未來幾個月加快施工。此項擴建工程的建築商包括西班牙的Sacyr，意大利的Impregilo，比利時的Jan de Nul和巴拿馬的Constructora Urbana。

阿萊曼稱，工期延誤將會遭到5400萬美元的罰款，而提前完成則會得到5000萬美元的獎勵。即使工期拖延，也會在幾個月內完工。

近年來，隨著貨輪規模和載重量的不斷增加，用來升高和降低水位使船舶在水域間通過的船閘已不能滿足很多貨船的需求。

運河的擴建工程完成後，巴拿馬政府可以從更加繁忙的商品和乾散貨運輸中獲得更多的收入，促進巴拿馬本國經濟的增長。

阿萊曼表示，巴拿馬運河的航運業務在經歷2008年金融危機的重挫之後正在緩慢恢復，貨運吞吐量在去年達到3.22億噸。他預計今年將達到3.3億噸左右。

阿萊曼同時認為：「美國的經濟增長仍比較緩慢，歐洲的經濟危機也尚未結束，日漸崛起的中國和拉丁美洲的航運發展正在替代上述兩個地區。」

簡訊

DHL推出美西「次日達」服務

【本報記者賈磊北京十五日電】敦豪快遞(DHL)宣布，一條新增的連接香港、洛杉磯和萊比錫的環球空運航線已經開通，航線由波音777全貨機執飛，將極大提升中國樞紐重地、亞洲地區和美國西部及加拿大之間的貿易運輸速度。

航線開通後，DHL在亞洲、美國西部和加拿大之間航線的轉運時間將居於市場領先地位。在中國市場，這條航線最大的競爭優勢就是實現了中國各大主要城市到美國西岸的「次日達」，為北京、山東、大連、西安、成都的客戶提供美西航線更晚的截件時間、更短的轉運時間、當日航班上載服務，一些對於運輸時間比較敏感的行業及預備留學的大學生成為最顯著的受益群體；對於製造加工和外貿企業比較集中的廣州、深圳、東莞和珠三角地區，很多寄往國外的樣品要到下午才能製作完成，得益於這條新航線，寄往美國西岸的快件的截件時間最多可延遲6個小時。

液氣船租金創七個月最低

據船舶經紀發出消息，液化天然氣(LNG)上兩周的日租金下跌了13%。由於亞洲區內國家需求意慾低迷，兼船舶運力過剩，上述跌幅是近7個月以來最低點。

挪威佛力士經紀行上周一封致客戶的電郵中稱，LNG現代船型單航次的日租金已經由12.1萬美元，跌至10.5萬美元，是自去年9月以來，錄得最低的日租金水平。另一家挪威證券商Pareto認為，主要原因是亞洲的暖冬和大量庫存，減少了租用LNG船的需求。另外，非洲安哥拉氣田項目提供單程航次的供應，正按預期計劃啓動，不少航商正等待。LNG船曾經在今年1月份創下日租金高達15萬美元的紀錄。

早在2003年6月，LNG船日租金首次超過10萬美元，當時是日本需求LNG需求增加，再加上中東卡塔爾提高LNG出口量，日本目前對LNG的需求因去年大地震關閉核電設施後，正逐漸在上升。

據總部設在倫敦的Braemar Seascope公司的統計，目前，全球375艘LNG船隊中，佔15%的船隻可以在現貨市場隨時租用。其餘都保持20年長租合約的任務。

韓國造船協會選出新主席

韓國大宇造船與海洋工程公司(DSME)總裁高宰豪(譯音)當選為第13屆韓國造船協會(Koshipa)主席。他於4月9日獲得任命，將在現任主席南生泰(譯音)明年3月18日結束任期後接任。

高宰豪表示，「韓國造船和海洋工程面臨激烈的全球競爭，為了保持其優越的地位，將努力創造一個公平的競爭環境給各成員造船廠。」他於1980年加入DSME，用了32年的時間坐到總裁位置。

香港上市公司業績公布日期

4月17日	06210 淡水河谷—DRS (季)
00688 中國海外 (季)	4月27日
03311 中國建築 (季)	01094 中國公共採購 (末)
4月18日	02601 中國太保 (季)
08225 萬全科技業業 (末)	4月30日
00323 馬鞍山鋼鐵 (季)	01192 泰山石化 (末)
4月19日	00940 中國動物保健品 (季)
00115 鈞濶集團 (末)	5月3日
4月24日	08176 金豐集團 (中)
01072 東方電氣 (季)	4月16日
4月25日	00700 騰訊控股 (季)
02866 中海運 (季)	5月31日
4月26日	00244 先施 (末)

經營泛太線失利 造成嚴重虧損 大新華物流高管集體被罰

首次踏足國際班輪線但時機拿捏欠準的大新華物流集團，因嚴重虧損被迫撤線，造成諸多後遺症後，母公司海航集團大為不滿，唯有向行政管理層「開刀」，包括董事長賈鴻祥在內的21名行政人員分別被記大過、撤職、降職、減薪等處分。業內人士對海航集團如此大範圍採取的嚴厲行政措施和執行紀律表示驚訝。

據香港一部分經營班輪航線的航商的看法，大新華物流集團經營國際班輪航線是自該集團成立以來去年第一次投資，有「資格老經驗淺」的特徵、行政管理層不乏曾經在中資航運公司有久經考驗的資深航商，這批退休再就業老行尊在帶領團隊勇闖高風險的行業，經營泛太線出現判斷失誤，和時機不準，是非戰之罪，否則，又如何理解去年大部分國際班輪公司嚴重虧損的情況？

港航商對海航做法質疑

另有航商認為大新華物流全管理層團隊集體受處分，「人人過關」的行政做法，在今天的內地民營航運業來說，做法和處理方式十分罕見。這種「高高舉起，輕輕放下」的做法是否正確，則是見仁見智。倘若要處分高管層整個團隊，那作出決策和制定戰略的董事會又如何解釋自己的行為？他們的缺失又如何交代？

另有本地航商估計，大新華物流集團今次虧損在3至3.5億美元之間，以一家初步踏足遠洋的航商來，「頭一炮」損失在數十億人民幣，這是一筆不少的數目，難怪海航集團會如此震怒。

據知情人士透露，海航集團是在去年年底作出這次行政決定，並於今年1月底下達通知，被記大過、解職裁員、免職、降級的行政人員共21人，涉及大新華物流集團下屬的天津海運、大新



▶大新華物流三大巨頭：賈鴻祥、李曉明、李忠 (由左至右) 資料圖片

華速運、大新華航運，大新華船舶管理公司，揚子江快運等。

被處分高管21人之多

集團最高負責人董事長賈鴻祥沒有被免職，還保留職位，但被記大過並降職處分，管理級別由M8降至M7。執行董事長兼CEO李曉明亦記大過，並扣發6個月工資處分。總裁李忠降職，任副總裁兼財務總監。副總裁阮金平被免職、免職處分。另一位副總裁陳曉敏被警告處分，這是最高一層管理團隊的行政措施。

在實質營運的公司中，大新華速運董事長李維艱被免職、降職、降薪處分，管理級別由M7降至M6。該公司總經理韓青降職，減薪處分，管理級別由M6至M5。大新華航運副總經理劉旭東被免職

處分。

天津海運副董事長兼總裁徐偉勇被降職、減薪，管理級別由M6降至M5。為班輪行業熟悉，曾經在中外運擔任航線負責人的李小龍，他以大新華輪船(煙台)總經理的身份降職、減薪處分，管理級別由M6降至M5。

大新華船舶管理公司總經理俞世文、揚子江快運董事長舒偉東等另外一批共11人被降職、減薪和管理級別降低等處分。

海航稱缺乏主動調整意識

海航集團在作出以上上述高管的行政措施時，並沒有公布大新華物流集團董事會成員的行政處理，以致蒙上另一層令人難理解的色彩。但海航集團是以嚴厲的口吻，責成大新華物流盡快調整經營管理模式，執行集團戰

略發展要求，被免職、降級的高管人員，都必須認真履行任職期間所造成的債權債務清理工作，甚至還聲明，集團保留對免職高管的責任追訴權，對今後發現上述高管在任職期內存在的違法行為，將依法追究。

據了解，海航集團董事局對大新華物流集團高管團隊的行政處分，重點是以泛太平洋航線經營得失作最大依歸，認為去年面對複雜多變的國際政治經濟環境和國內經濟運行的新情況、變化，對該集團未能準確判斷航運市場行情，對市場風險分析、判斷不足，缺乏「主動調整意識」，以致營運生產陷於困境，造成公司出現嚴重虧損和隨之產生的大量法律糾紛，給公司發展造成困難，並令集團形象受損，聲譽上帶來不良影響，因此必須嚴肅紀律，警示他人。

大新華內貿線經營有起色

據了解，大新華物流集團是在去年初決定投入國際集裝箱航線，首選亞洲至美西岸港口的泛太平洋線，由於錯誤判斷形勢和不能吃透班輪運輸內在的錯綜複雜的變化，以致惹起租船、租箱開辦的周班服務，由一開始就陷入低運費及高成本的經營困境。

據業內有關人士稱，該集團當年主要依靠大新華輪船(煙台)公司經營航線，從租船市場租賃多艘二手貨櫃船，再加上自身擁有的7艘船舶，並透過多家國際租箱公司租用了九萬多標箱起步，形成了周班運輸條件和動力，當時泛

太線的運費長期徘徊在每標箱2700美元，但燃油價格卻飆升近四成，低運費高營運成本，遠低於盈虧平衡點，令許多班輪公司陷於困境，靠自身儲備金來作反向補貼，苦苦掙扎。

據悉，大新華物流集團是在經營至去年第三季度，已經出現疲態畢露、財政拮据的局面，經過激烈的爭辯之後，作出最後「壯士斷臂」式決定，暫停業務，撤出航線、保存實力，但隨之而來的一大堆後遺症問題，包括退船、退箱、裁員和因處理上述問題而產生的法律糾紛、行政問題，令本來已陷於苦戰、

被動的經營環境和局面更加苦不堪言。

知情人士稱，經過了多個月的內貿線經營後，大新華物流集團最近有一些積極的正面消息。首先，他們的內貿線業務經營很好，貨量充足，收益率在提高。

七艘自有船組內貿線運輸

大新華也希望利用他們的7艘自擁有集裝箱船，積極擴展內貿線，更快的改善公司的經營狀況。目前，大新華盡可能的不退租賃來的標箱，以保證內貿線有足夠的箱子可以使用。去年年底

，大新華停辦太平洋、澳洲和日本航線，導致手上使用的集裝箱嚴重過剩，尤其是40呎高身箱，框架箱以及冷凍箱。

Triton租箱公司同大新華的合同又有海南航空作為擔保，因此Triton一直不肯讓步，雙方陷入了僵局。但是最近，這個僵局已經打開。由海航集團用已收購的國際租箱公司Seaco出面，將大新華物流的合同接過去，合同的租箱人一方由大新華變成Seaco。

最近，大新華同美國及中國國內各大港口碼頭開始積極磋商，如何解決一些被港口、碼頭、堆場扣押的集裝箱。大新華將拖欠這些港口堆場的費用支付清，港口等將扣押的集裝箱放還給大新華。而租用的貨櫃船亦已退還給船東。

轉型發展不是一句空話

中國新造船市場報告 2012年4月15日發布

中國新造船價格綜合指數(CNPI)：909點
兩周來跌0.4% 三個月跌2.8%

乾散貨船價格綜合指數(CNDPI) 886點	乾散貨船船型名稱	基準船型噸位	單位：萬美元	兩周來	三個月			
				漲跌	漲跌			
兩周來跌0.6% 三個月跌3.1%	靈便型船	35,000dwt	2190	-0.3%	-2.8%			
	大靈便型船	45,500dwt	2374	-0.8%	-2.7%			
	超靈便型船	57,000dwt	2507	-0.2%	-2.7%			
	巴拿馬型船	76,000dwt	2740	-0.5%	-4.2%			
	卡姆薩型船	82,000dwt	2845	-0.7%	-3.5%			
油輪價格綜合指數(CNTPI) 950點	油輪船型名稱	基準船型噸位	單位：萬美元	兩周來	三個月			
				漲跌	漲跌			
				中大型油輪(MR)	52,000dwt	3311	-0.2%	-5.8%
				大一型油輪(LR1)	73,000dwt	3890	-0.1%	-1.2%
				大二型油輪(LR2)	114,000dwt	4724	-0.1%	-2.2%
貨櫃船價格綜合指數(CNCFI) 960點	貨櫃船船型名稱	基準船型噸位	單位：萬美元	兩周來	三個月			
				漲跌	漲跌			
				1700標箱型船	1,718TEU	2630	0.0%	-1.9%
兩周來跌0.4% 三個月跌1.9%	4800標箱型船	4,785TEU	5496	-0.3%	-3.1%			
	9000標箱型船	8,957TEU	9071	-0.7%	-1.2%			
	超大型油輪	320,000dwt	9114	0.0%	-1.7%			

註：基準船型定義、基準付款方式定義等指數說明，另見用戶手冊。
版權所有 未經授權 不得轉載 違者必究
中國新造船價格指數有限公司

特稿

儘管近期陸續有新簽船舶訂單，如廣船國際的中型油輪(MR)、江南造船的巴拿馬型散貨船、文沖的2200箱貨櫃船等等，中國造船業接單量似有所回升，但市場基調並未回暖，實盤買家仍持觀望態度。

三大船型價格仍將下跌

在總體需求疲軟和觀望的市場基調雙重壓迫下，船廠被迫不斷調低報價，付款條件越放越寬。30/70已經不稀奇，20/80都出現了，船廠其實在墊資造船，對融資能力是極大的考驗。本期集三種主流船型的綜合指數(CNPI)下挫0.4%，報909點，散貨船綜合指數(CNDPI)跌幅最大，報886點，比上期下跌了0.6%；油輪綜合指數(CNTPI)微降0.1%，本期至950點；集裝箱船綜合指數報960點，下跌0.4%，連續兩期保持顯著的跌幅。

市場的興趣仍然集中在中小型散貨船，但成交價格卻繼續顯著下跌；海岬型船出現過小量詢價，但未能作實。從市場的前景看，淡水河谷的百艘Valemax型船建造傳聞，對獨立船東投資海岬型船的意願產生相當大的負面影響。中國的船廠一方面期待從淡水河谷的百船計劃中分一杯羹，另一方面擔心政府封殺Valemax的行動是否會殃及池魚，所以對這塊誘人的「浮雲」也不敢抱太多幻想。

油輪方面，本期出現了一些中小型油輪和加油船的訂單，我們不認為是需求回升，而是正常需求的滯後反應。由於有價無市，大型船市場缺乏方向。

貨櫃船市場的熱門船型是支線型船，尤其是節能增效的改進型船舶。希臘船東LORMA在文沖訂造的2200標箱

向LEG/LNG轉型

面對短期內不可能復蘇的散貨船、油輪和貨櫃船市場，海工設備和特種船成了中國船廠的新希望。挪威船東IMS公司為訂購4艘12000立方米級LEG/LNG船，4月上旬與中國的造船廠進行了協商，交付期為2014年以後，每艘船價格高於4000萬美元。上海江南造船、江蘇太平洋造船集團、江蘇中航鼎衡造船以及大連船舶重工等正在為獲得這份訂單而進行競爭。中航鼎衡與其他造船廠相比擁有LEG/LNG船的建造經驗，2011年就曾給IMS公司建造過2艘12000立方米級同型船舶，目前該廠仍有四艘較小的(6500立方米)的同類型船正在建造中，因此該公司在此項目上具有一定優勢。

目前中國能夠建造大型LNG的船廠只有滬東一家，正在為中國唯一的國企LNG船公司建造第6艘14.7萬立方米LNG船。南北集團的其他船廠並無建造這類船舶的經驗，倒是江都中航鼎恒、台州民營船廠五洲等中小船廠建造過小型的LNG船。它們的辦法是用增壓換溫度，所以只能造小型的LNG船。可見，轉型發展不是一句空話，需要技術、人才和資本的實力。而這三種實力的核心是人才，尤其是貫通船體、機艙、船電、熱力學和材料學的通才。韓國造船的持續上升有賴於他們的三種武器：以質取勝、瞄準高端和韓國匯率偏低。中國新造船價格指數有限公司編制