

曹文錦：船價仍看跌20%

航運業料2017年始有機會復蘇

萬邦集團創始人曹文錦，日前在接受本報專訪時認為，今次全球性航運業低潮來勢兇猛，周期遠比預期要長，可能延續到2017年始有機會恢復。另外，船價走勢亦不看好，未來兩年船價可能還要跌兩成。船東應該審時度勢，重新制定戰略部署。87歲高齡的他忠告業界，「口袋裡留足鈔票才有機會生存下來」。

本報記者 林靜文 實習記者 李先達

曹文錦是在中環公司總部細論航運業的現在與未來的，他預期當前的低潮要比預期更長，可說「前路漫漫」，同時，世界乾散貨航運業正面臨一次徹底的變革。

船型最大化 運力過剩難改

最明顯的變革是船型愈趨巨大。以前港口規模有限，很難接待30萬噸以上的船，「海岬型」船18萬噸就算很大了。現在很多中國港口都在搞40萬噸的碼頭，超大型船可以達到40萬噸，耗油和人工成本都大大降低。這樣原來18萬噸的船等於沒有競爭力。此外，當前最流行的「巴拿馬」型船都是6至8萬噸，但巴拿馬運河正在修建新船閘，2年以後可以通過12萬噸級別的船，載重量多一半以上。航運業本來就運力過剩，多出來的舊船怎麼辦？

對於新船價，按曹文錦推斷，這一兩年內新造船價可能還會跌20%。如果船東要訂新船，至少要等到兩年以後。而要徹底度過航運低潮，還要看歐洲和中國經濟發展情況，照當前的情勢，可能還要等5年。當前，船東必須留足現金，能否抓住貨源也是未來5年生存的關鍵。

保留財力 嚴控風險渡難關

船東造船通常要向銀行借貸，他強調，最重要是要注意風險控制，「手上有多少錢就建造多少新船，沒有錢就不要建。」並告誡行內人士，人做一件事時，要先摸摸自己的口袋有多少錢，沒錢，即使成功機會很多，但最後沒有辦法還銀行，也是徒勞。總結一句就是量力而為。他又舉例道，「假設一艘船要1塊錢，你問銀行借了2毛錢，就必須有一個計劃，這2毛錢怎麼還。如果借8毛錢的話，風險就很難控制。」

在八十年代中期的世界性航運業大浩劫中，香港船東幾乎沒有一家不虧損嚴重。當年有的船東為增加公司船隻，向銀行大量貸款。當船價、運費大幅下降，有的公司即使把所有船出售也不能償還銀行貸款，最後只好倒閉、破產。

萬邦航運公司成立近50年，從未發生過財政危機，讓曹文錦引以為豪，對向銀行貸款有一套自己的



▲萬邦航運公司成立近50年

►萬邦集團創始人曹文錦

本報攝

認識，他中氣十足的說，「銀行給你貸款，就如同晴天借給你雨傘，到了下雨天，他就要把傘收回去。典型地「落雨收傘」。意思是，銀行總是在經濟繁榮的時候主動借給你錢，卻在經濟低迷的時候收緊銀根，逼着你還債。」

過去香港船東基本都會向銀行借錢，甚至以個人資產擔保借貸。還不起錢的時候，汽車、房子都被拿走了。曾經有很多出名的船公司都輸得一塌糊塗，他說，「在最苦的時候，有的船東連家裡日常開銷都捉襟見肘。」

從此以後，香港船東在生意抉擇上變得小心翼翼，特別是在向銀行借款上，更為謹慎，絕對不敢再用個人擔保借款了。

曹文錦寫過多本自傳式回憶錄，對航運業有自己見解，在他最新一本著作《我的經歷與航運六十載》中曾表示，「對每一項投資，都保持借款不超過八成比重。有時遇到大的投資項目，個人財力有限時，我就和其他商家聯手去做。」



船舶管理出現新趨勢

早前將50艘油輪交給中英船務管理的美國鐵凱航運公司，近日一批高薪船管人員被解僱。對此，曹文錦說，鐵凱與中英船務成立合資公司管理鐵凱旗下的50艘油輪，能節省龐大的人工開支。

曹文錦又說，「在美國做生意，一定要向銀行借貸。」美國經濟不景氣，有4家上市公司相繼破產，還有一些公司也岌岌可危，財務出現赤字。

另外，對於日本川崎汽船早前與本港來寶集團在港成立船管公司，管理川崎的海岬型油輪，是否彰顯了日本船東在船舶管理方面的新思維及趨勢。他認為，日本船東過去很少會離開家門，遠到海外去尋求合作，即使合作，只會找同聲同氣的自家人。今次他們走出國門來香港找合作夥伴，目的是要減輕成本，這並不是他們原有的處事手法，只是一種無奈選擇，日本船東已開始學習英語，向海外發展，以便減低管理成本。



▲市場需求仍疲弱，業界預測乾散貨船運費上升乏力

BDI今年以來下跌逾三成

波羅的海乾散貨綜合運價指數（BDI）今年表現不穩，在900多點徘徊一個多月，終於上月底返回千點，但近日受海岬型船運價連續4日下滑拖累，該指數上周五收報1110點，下跌11點或0.98%。今年以來，BDI已下跌約32%。

三大船型中，海岬型船運費指數（BCI）報1320點，跌32點或2.36%，該船型指數今年累計下降約55%。現貨日租金6027美元，跌402美元。巴拿馬型船運費指數（BPI）報1202點，升15點或1.26%，現貨日租金9584美元，升118美元。超靈便型船運費指數（BSI）報1287點，微跌7點或0.54%，現貨日租金13454美元，跌73美元。

希臘船舶經紀公司Intermodal研究主管佐治稱，考慮到貿易情況，特別是煤炭和礦石船運，2012年

下半年的形勢看起來不太樂觀。

另一方面，市場對現貨鐵礦石貨船的需求不高，反映出中國鋼鐵生產商的「胃口」有限，在需求疲弱之際部分鋼廠持續降價。鐵礦石船運佔大型海岬型船運成交量的三分之一左右，有經紀商認為，價格動向仍是影響乾散貨運的關鍵因素。

船隻供應增速超過大宗商品需求的增速已有一段時間，外界普遍預計這將限制未來數月乾散貨運價的上揚。富國銀行分析師韋伯預計，中期內船隻供應過剩將使得乾散貨運價相對疲弱。

他補充道，「我們依然預計市場可能走勢動盪，並意識到當前的海岬型船舶和巴拿馬型船舶現貨運價，仍低於我們對於下半年的預估，分別約為每日1.3萬美元和1.25萬美元。」

拆船噸位上半年增加25%

【實習記者陳家穎報道】由於乾散貨船供應過剩，船東無利可圖，便紛紛拆解船舶，促使拆船價格過去一年下跌了13%。倫敦克拉克森海運諮詢機構統計數據顯示，拆船者上月繳交每噸約425美元的拆船費用，去年同期的費用為每噸490美元。上半年拆解船噸較去年同期上升25%，達1620萬噸。

由於老舊船隻的耗油量較新船為多，加上過去兩年燃油價格上升34%，加快了船東拆解船隻。另一方面，過去一年盧比貶值，導致拆船價格進一步下跌。印度與中國一直競爭成為世界最大的拆船市場。

倫敦船舶經紀佩爾表示，「除了拆船外，船東別無選擇。這絕對可以被視為買家的市場。」總體而言，今年上半年有56艘巴拿馬船被拆解，去年同期只有38艘。出售拆解的船噸較去年同期上升33%，達

3370萬噸。

德里航運諮詢公司高級經理克里希納表示，老舊船隻的營運費過高。船公司應將老舊船隻拆解，因該些船隻可能有遠現在的壓載水和碳排放規條。

遺憾的是，船舶拆解量的上升並沒有促使船租金回升。今年上半年，有192艘巴拿馬船交付完成，截至7月1日，還有2163艘巴拿馬型船在營運，還有767艘在建訂單。

供過於求導致該型船價格受挫，倫敦波羅的海航運交易所數據顯示，今年巴拿馬船運費下降了28%。根據奧斯陸帕拉圖證券經紀公司數據顯示，巴拿馬型船的日租金必須回復至1.29萬美元，才能覆蓋營運及財政費用（不包括燃油費），達到收支平衡。但運費遠期協議反映，在本年底前，該型船的日租金不會

【實習記者王倩茹報道】根據克拉克森最新報告顯示，造船市場正在逐步回暖，自今年年初起的新船訂單的下降趨勢得到扭轉，這與船東們意圖購買船廠提供的低價新船有關，他們希望以此實現商業擴張的目標。油輪和液化天然氣船市場，訂單額與去年相比增加約30億美元，增幅為14%。

報告指出，上周造船市場接獲一系列訂單，其中最引人矚目的是，希臘Enesel公司向韓國現代造船廠訂購的10艘載重達1.38萬標箱的集裝箱新船。

另一方面，現在指明哪個造船細分市場更利於船廠，為時尚早，但是至少目前無論哪個市場，仍然有買家有意入市。如果船廠能夠提供多樣化船型，並繼續保持較低的造船價格，仍有機會獲得新的訂單。

但是，在由百通國際物流公司發布的另一份報告中顯示，上周新船市場訂單噸位數下降67%，其中離岸船減少53%，乾散貨船減少71%，共有12艘新船訂單簽署，總噸位達35.04萬噸，與去年同期相比下降64%。訂單金額預計達1.722億美元，其中有66%訂單並未向外界公布合約價格。上周離岸船訂單佔主導，約68%。油輪市場連續兩周沒有新訂單，而乾散貨市場僅有1份新訂單，是台灣Sincere Navigation公司向中國船廠訂購的兩艘卡姆薩型船，每艘價格為2750萬美元。

根據該份報告，在集裝箱船市場，希臘船東Enesel公司確認訂購10艘超大型集裝箱船，並長期租賃給台灣長榮海運公司。長榮海運接受英國公平雜誌採訪時表示，與馬士基等其他航運公司提供聯合服務時，需要提供相同噸位的船隻，因而長榮決定租用大型集裝箱船隻。這些船由韓國現代造船廠建造，預計於2013年第三季度至2014年第四季度完成交付。

在油輪市場方面，日本商船三井公司與關西電力（Kansai Electric Power）簽署了兩艘新液化天然氣船長期租賃合同。這兩艘船將分別由川崎重工和三菱重工建造。商船三井將管理和營運這兩艘油輪，為關西電力運送液化天然氣。第一艘油輪採用川崎重工的新設計，可以運輸16.47萬立方米貨物，是該類船級中最大的船舶，可以航行於2014年完工的新巴拿馬運河，該船的船殼規模可掛靠世界上任一個油輪碼頭。第二艘船可以載重15.53萬立方米貨物，是三菱重工Sayaoendo船系中的一艘。

在液化石油氣船（LPG）船和離岸船市場，前線航運確認了向中國最大的液化石油氣船造船廠訂購船隻的消息，費迪里臣旗下的船東公司確認了向中國船舶工業集團旗下的江南長興造船廠訂購了兩艘8.2萬立方米載重噸船舶，分別於2014年6月和9月交付。離岸船方面，日本通用造船廠與新加坡太古離岸簽署了6艘用於支持鑽井台工作的船隻，將與2014年第三季度交付。

TNT在英國採用加長拖車

根據倫敦物流研究中心運輸情報（Transport Intelligence），TNT快遞宣布成為英國第一個在日常營運中採用加長拖車的快遞公司，這一消息引起了部分活動家的抗議，認為加長拖車過重會損壞公路。

TNT所採用的加長拖車比標準拖車長15.65米，可以增加15%的運貨量。

公司總裁哈伯表示，「在當今油價高企的情況下，這一创新的拖車設計能夠增加運貨量、提高利用空間，將貨運成本降到最低。」

新拖車將被投放在TNT快遞位於金斯伯里和蘭特里森特的主要運輸中心。這一嘗試是響應英國交通運輸部長潘寧宣布，英國未來十年允許採用加長拖車。



▲TNT旗下的標準拖車

簡訊

碧桂園新盤兩日套5億

碧桂園（02007）宣布，集團位於廣東省清遠市的首個城區項目——碧桂園新亞山湖城於7月7日開盤，於開盤首兩天錄得認購金額約5.4億元（人民幣，下同）。碧桂園新亞山湖城處於清遠城市核心區位，位居廣清大道城市發展主軸、政府重點打造綠色中央生態居住區。

第一拖拉獲准發行A股

第一拖拉（00038）昨日宣布，集團已於2012年7月12日獲得中證監批准發行A股，發行A股將包括向合資格公眾投資者，配發及發行不超過1.5億股A股。

中糧包裝兩生產線投產

中糧包裝（00906）宣布，在成都、天津設立的鋁製兩片罐生產線，先後於今年2月及3月展開試生產後，均於今年7月正式投產。中糧包裝成都公司位於成都溫江海峽兩岸科技園，佔地面積92畝，總投資近1億美元；中糧包裝天津公司則位於天津武清經濟技術開發區，佔地面積150畝，總投資1.5億美元。

目前投產的這兩條兩片鋁罐生產線，年設計產能分別為6億罐與8億罐。繼杭州、武漢、成都及天津的四條鋁製兩片罐生產線之後，集團未來更將陸續於杭州工廠和廣州工廠新增兩片罐生產線，進一步擴大金屬飲料罐生產產能。

光大國際中標三亞發電廠

光大國際（00257）宣布，中標海南省三亞市生活垃圾發電廠項目，為集團於海南省的首個垃圾發電項目。項目總規模為日處理生活垃圾1050噸，其中一期規模為日處理700噸，總投資4.25億元人民幣。

普天電纜組合營公司

成都普天電纜股份（01202）宣布，與中國普天、法爾勝集團及法爾勝股份訂立合資合同。合資方同意成立合資公司，其將由公司、中國普天、法爾勝集團及法爾勝股份分別擁有45%、5%、31%及19%權益。

合資公司註冊資本總額將為5億元（人民幣，下同），由公司提供2.25億元、中國普天提供2500萬元、法爾勝集團提供1.55億元及法爾勝股份提供人民幣9500萬元；全部以現金方式分兩期注資。合資公司將從事生產通信光導纖維、光纜及相關產品，以及自營和代理各類商品及技術的進出口業務。



►船東將大量船舶送往拆解，希望能有助運費回升