

韓造船業獲273億融資 放寬船企借貸條件 刺激訂單

受困於新船訂單的疲軟打壓船廠收入，韓國正在加速推出造船融資方案，以鞏固其作為世界頂級的造船國的地位。韓國金融公司和六間商業銀行包括韓國產業銀行，韓國外換銀行，友利，國民，韓亞和新韓銀行參與到船舶融資領域來，這七家金融機構將為造船業提供4萬億韓圓（約273億港元）的融資。

本報記者 林靜文

另外，韓國還允許韓國進出口銀行提供更多的流動資金給予國內造船企業，將借款人股權價值的信貸上限從40%提升至60%。

韓國21世紀造船廠由於無法獲得新訂單，目前已進入清算階段。業內人士認為，清算時必然的，因為船廠已經沒有手持訂單了。此外，韓國Sekwang船廠近日也稱，新造船業務缺少新船訂單，無法運作，唯有向船舶維修業務轉型。今年頭8個月，韓國船舶的出口總值達到304億美元，較去年同期下跌20%。

日本方面，為拯救航運業，日本發揮傳統優勢，以船舶設計與技術上為突破點，增強競爭力。

日船商合併增競爭力

日本鋼鐵巨頭JFE控股公司和重型機械製造巨頭IHI公司日前宣布，雙方已就合併雙方造船子公司達成最終協議。新公司「日本造船聯合」(Japan Marine United)將於今年10月1日成立。兩家公司聯合聲明表示，「日本造船聯合」結合了其工程資源，以提升船舶的設計和技術，增強競爭力。在不同的協同效應下，它將快速成長，產品陣容亦會擴展。船廠的傳統船舶技術能得到一定程度上的提升，也能更快地研發出更節能及環保船型。另外，應對大批訂單的能力、設備採購和競爭條件都將擴大，通過整合後的管理，整體效率亦會得到大大增長。

乾散貨運力增速過快

環球經濟持續低迷，但乾散貨運輸市場的運力增長仍過快，供過於求情況嚴重，倫敦克拉克森最新數據指出，巴拿馬型船今年新船交付量將達417艘，較去年增長52%。今年海岬型船交付量達281艘，按年增長9%。而大靈便型及靈便型則分別增加363艘和365艘，較去年分別增長11%和26%。

乾散貨船今年新增運力		
船型	船舶數量(艘)	按年變幅
海岬型	281	+9%
巴拿馬型	417	+52%
大靈便型	363	+11%
靈便型	365	+26%



BDI連跌11日 前景未樂觀

因海岬型船運費漲勢無法維持，再度反轉下滑，而巴拿馬船型運費持續下跌，本年度迄今乾散貨船運價已下跌約66%，波羅的海乾散貨綜合運費指數(BDI)連跌11日，昨跌勢減慢，跌1點至661點，跌幅近0.2%。業內人士分析，由於中國需求偏弱，同時大宗商品的庫存較高，對大宗商品的的前景保持謹慎。

海岬型運費指數(BCI)下跌1點，跌幅為0.08%，昨報1186點，日均收入為每艘3490美元，增長25美元；巴拿馬型運費指數(BPI)續跌21點，跌幅近3.7%，昨報545點，日均收入為每艘4323美元，再度下挫171美元；超靈便型運費指數(BSI)上升4點或0.48%，報825點，日均收入為每艘8626美元，升46美元。

據進口數據顯示，8月主要大宗商品進口僅鐵礦石較前一月低點有所回升，惟未鍛造鋼及銅材、原油以及大豆環比下降明顯，顯示出市場的需求依然疲弱的態勢。8月中國鐵礦石進口量為6245萬噸，同比增長5.68%，環比增長7.91%。

對此，研究人士認為，這主要是因為8月進口鐵礦石價格出現暴跌，遠大於同期國產礦跌幅，相對價格優勢明顯，為此內地鋼廠紛紛加大進口礦用量，對於國內礦則幾乎停止採購，部分鋼廠進口礦

使用配比甚至提升至近100%。

分析預計，由於內外價價差較大，鋼廠在粗鋼產量沒有明顯下降的情況下，後期將加大進口礦的採購力度，預計近期進口礦價有望小幅回升。但在港口庫存仍處在高位、市場整體供大於求壓力明顯的情況下，鐵礦石價格出現大幅回升的可能性不大。

另一方面，世界最大鐵礦石供應商巴西淡水河谷上週為保現金流不得不賣船自救，而第四大礦商FMG則為節省成本推遲旗下一大型鐵礦開發，並計劃裁員。其餘礦商和機構也紛紛下調了對未來價格的預期。然而，在最大鐵礦石買家中國需求疲弱之時，礦業巨頭們的苦日子可能才剛剛開始。

淡水河谷稱，由於生產成本上升及礦石和金屬價格下滑，他們被迫考慮出售船隻。此前他們還出售了在巴西、哥倫比亞和歐洲的資產。加上出售船隻的6億美元，今年淡水河谷出售的資產價值已提高至近12億美元。

隨後，FMG也坦言，將削減3億美元的營業成本，並將推遲西澳洲州皮爾巴拉地區一座大型鐵礦的開發，從而進一步節省16億美元。另外，該公司還將裁減數百個崗位。FMG高管稱：「我們預期鐵礦石價格將會出現劇烈下跌，在中國鋼鐵工業產量恢復增長之前，礦價不會出現反彈。」



▲泰國機場8月份客量增長11%，公司股價隨之大幅上揚

泰國機場8月客量升13%

【實習記者盧穗茵報導】泰國機場公司昨日公布8月份客運量，增速明顯加快，並連續兩個月錄得上升。8月客量上升13%至650萬人次。其中，國內航線客運量增長11%，7月份增速為7.5%；國際航線客運量增長16%，7月份增速為6.6%。公司股價昨上升3.6%至72.75泰銖，逼近6年來最高位。

曼谷Bualuang金融顧問公司分析師Suppata Srisuk表示，「很多國家現時都面臨經濟危機，而泰國機場客流量卻在此時有增長，帶動公司收入上升，實在令人印象深刻。」他指出，該公司上個財政年度盈利25.3億泰銖，今年盈利可能會翻一番，達到59.7億泰銖。

泰國唯高達證券分析師Nalyne Viriyasathien指出，曼谷廊曼國際機場將在10月重開，專營廉航及國際航線，屆時泰國機場公司的收入會再有增長。該證券公司將泰國機場公司明年的股價預測由78泰銖調升至88泰銖。



新航31億購娛樂系統

【實習記者盧穗茵報導】新加坡航空公司(SIA)昨日與松下航電簽訂全新空中娛樂及通訊系統採購合約，總值4億美元(約31.2億港元)。合約包括，松下將為新航旗下的40架飛機配備寬帶網絡及實時電視網絡，包括空巴A350及波音777-300ER。

印民航業冀引入外資

印度民航大臣Ajit Singh昨日表示，期望政府批准國際投資進入印度航空業。他透露，已經和政府的大部分政治聯盟討論過投資方案。消息公布後，印度的航空公司股價紛紛上升。

南航開通兩貴州航線

【本報記者勞莉貴十二日電】記者從南方航空貴州公司營運部獲悉，9月16日和17日，南航將分別開通荔波至廣州和興義至廣州的往返航線，每周均為兩班。目前兩個航班已開始對外售票。

據了解，荔波至廣州首班起飛時間為9月16日，班期為每周三和每周日。興義至廣州首班飛機起飛時間目前預訂為9月17日，班期是每周一和每周五。

聯邦快遞 獲內地營運牌照

聯邦快遞(FedEx)及聯合包裹(UPS)獲得內地營運牌照，兩公司日前獲中國郵政局批准，在中國部分城市經營快遞服務，兩家外企終告別「無照」經營。業內人士認為，外資快遞進入市場，短期不會對國內快遞企業產生衝擊，因為他們相比國內企業沒有網點優勢，經營範圍小、成本低。

聯邦快遞首批獲准在上海、廣州、深圳、杭州、天津、大連、鄭州和成都這8個城市開展業務，而聯合包裹只獲准在上海、廣州、深圳、天津和西安這5個城市開展快遞業務。但兩家外國快遞公司不得在內地開展信件業務。

聯邦快遞和聯合包裹將與中國郵政在內地快遞業務上競爭，中國郵政佔內地市場份額30%。此次核准兩家外資企業經營內地快遞業務，使得聯邦快遞和聯合包裹能從日益增長的網上購物需求中獲益。

威廉布萊爾公司分析師Nate Brochmann表示，核准為市場份額的獲得和鞏固提供額外的機會。但他認為，短期內並不能改變內地快遞業的競爭格局。

他說，核准是兩家外資快遞在中國長期發展業務的一個起點，並將幫助公司改善網絡服務效率。兩家公司都能在內地為顧客提供一條龍服務，並不需要像以前一樣與內地夥伴合作。

聯合包裹發言人Mark Dickens透過電郵表示，期望中國國家郵政局能在未來數個月，開放更多城市，因為批核是分批完成。聯邦快遞發言人Shea Leordeanu透過電話訪問時表示，公司在3年前已經申請內地營運牌照，至今才獲批准。她說，基於公司顧客的需求，顯然需要快速和可靠的內地快遞服務配合。

據中國快遞諮詢網系顧問徐勇介紹，聯邦快遞和聯合包裹目前實際已在內地近100個城市有經營網點，與其競爭最大的是EMS和順豐快遞，而後者經營的網點遠遠超過前者。他預計，這兩家外資公司至少在5年內投資10億美元，才可能形成與EMS和順豐相當的規模，屆時才叫做真正站穩腳步。

但他表示，儘管現實限定了兩家公司的營運範圍為8個和5個城市，但在實際營運過程中，不會有約束力。這兩家公司在2009年前，早就涉足內地快遞業務，按照《快遞業務經營許可管理辦法》的條款，在2009年《郵政法》出台前有實際經營網絡的公司，可以邊經營邊申請當地的經營許可。

聯邦快遞在1989年通過購買飛虎隊貨運航空公司，獲得21條通往亞洲國家的航線進入中國市場。該公司其後於2007年耗資4億美元收購大田集團在雙方從事國際快遞業務的合資企業大田聯邦快遞有限公司中的50%股份以及大田集團在中國的國內快遞網絡。

分析師Ben Hartford表示，獲准在中國內地開展快遞業務，與兩家公司的長期策略相符。他強調，兩家公司意識到亞洲市場的增長潛力，需要時間來構建一定的網絡結構。

德法英西反對歐盟徵碳稅

據新華網報道，德國、法國、英國和西班牙四國經濟部門官員日前表示，他們一致反對歐盟單獨徵收航空碳稅，並呼籲對此推出一個全球性解決方案。四國官員11日在柏林航展上表示，應盡力避免歐盟與第三國展開貿易戰，解決歐盟碳稅問題需通過國際民航組織達成一項全球性解決方案。

今年1月1日起，歐盟正式實施碳排放交易體系，要求有航線飛越歐盟領域的航空公司提交碳排放數據，並適用歐盟規定的排放配額，航空公司需為超出配額的碳排放繳納費用。歐盟規定各航空公司從明年4月開始繳費。

歐盟的碳稅政策遭到中國、美國、俄羅斯等多國反對。歐洲空中客車公司也對此表示不滿，因為第三國可能通過抵制購買空客產品反對歐盟碳稅，導致空客無法與美國波音公司公平競爭。

德國經濟部官員彼得·欣策說，中國將是全球航空最大市場，空客不應因政治原因而損失這一重要市場。

自歐盟宣布徵收碳排放稅以來，中國和印度均以主權原因禁止本國航空公司加入歐洲碳排放交易系統，美國也在考慮效仿。有消息指中國擱置空巴訂單，包括上個月德國總理默克爾訪華時中國訂購的50架空巴，總值40億美元。

德國經濟部副部長海因茲在柏林航展會見空巴代表後表示：「這一衝突可能會越演越烈，空巴會因此遭受嚴重損失。」他又稱，多國經濟部長都同意在此遭受嚴重損失。他及稱，多國經濟部長都同意在2013年9月舉行的國際民航組織(ICAO)會議上推動達成全球性的碳排放稅協議。

但歐盟將在明年4月底開始正式徵收碳排放稅，距離ICAO會議的召開還有一段時間，為了避免針對歐洲企業的報復措施，歐盟必須在此前同意把航空業排除在碳排放交易系統之外。

英國新任商業大臣法隆表示：「空巴今天讓我們確信，報復行動是攔阻訂單。我們非常清楚，時鐘正在滴答作響，達成全球性協議確實太重要了。」空巴銷售總監雷義表示期望盡快打破現時僵局，又建議全球所有航空公司不管國籍，都一致向ICAO繳交碳排放稅。

柏林航展11日在柏林南部舍內費爾德機場附近開幕，圖為航展上的飛機表演



德國未來20年需千架飛機

柏林航展11日在柏林南部舍內費爾德機場附近開幕，空巴在航展上預測，德國航空旅遊增長強勁，該國未來20年客貨機的新需求將達到1000架，總價值達1480億美元。

該數據是空巴全球市場需求預測的其中一部分，較歐洲市場的整體平均客運量4.1%的增長為高，而亞歐航線需求增長5.4%，而泛太線、非洲航線及拉丁美洲航線合共的增長為4.6%。

空巴在聲明中表示，德國客貨機的新需求包括690架單通道飛機、超過230架中遠途寬體機及近100架超大型飛機，如A380型客機。

市場戰略高級策略師Chris Emerson表示，德國對新飛機的需求將較其他歐洲國家多，在全球排前5位。這取決於德國的地理位置，作為歐洲的門戶，德國提供最多前往中部或東部歐盟國家的航班，並素有「德國通往世界的門戶」之稱。

據了解，始於1909年的柏林航展每兩年舉辦一次，今年航展日期為9月11日至16日，預計觀眾將超過20萬人次，大約270架不同型號的飛機參與展出，共吸引來自40餘個國家和地區的1243家參展商參展，波音隔多年再次將民用飛機帶到柏林航展，打破了空巴獨領風騷的局面。

一直以來，柏林航展都較范保羅航展及巴黎航展「低調」，但仍吸引很多飛機訂單。消息人士早前指出，亞航希望在該航展上，正式對外公布空巴購買100架飛機。但實際上，市場對全球經濟低迷的擔憂，恐怕會反映在該航展上。

為了促進節能減排，航空代用燃料也成為關注焦點。一些參展商專門以航空代用燃料為主題進行相關展示，讓人們更多地了解航空工業中的環保舉措。

股票簡稱：蘇常柴A、蘇常柴B 股票代碼：000570、200570 公告編號：2012-018

常柴股份有限公司訴訟、仲裁進展公告

本公司及董事會全體成員保證信息披露的內容真實、準確、完整，沒有虛假記載、誤導性陳述或重大遗漏。

一、本次訴訟或仲裁事項受理的基本情况

常州常柴奔牛柴油機配件有限公司（以下簡稱「常奔公司」）為常柴股份有限公司（以下簡稱「本公司」）的控股子公司，註冊資本6000萬元，其中常柴股份有限公司出資5155.34萬元，佔註冊資本的85.92%，自然人強金龍出資844.66萬元，佔註冊資本的14.08%。經營期限自1996年6月17日至2026年6月16日。

常州市武進區人民法庭於2012年4月9日下達了民事判決書（〔2012〕武商初字第25號），原告常柴股份有限公司請求法院確認常奔公司於2011年7月19日召開的2011年第一次臨時股東會作出的決議合法有效的請求，符合法律規定，法院依法予以支持。臨時股東會決議「修改公司章程等條款，股東合營期限為十五年，自1996年6月17日至2011年6月16日，現修改為股東合營期限延長十五年，自2011年6月17日至2026年6月16日」合法有效。詳細公告刊登於2012年4月13日的《證券時報》、《大公報》和巨潮資訊網。

常州市武進區工商行政管理局於2012年4月20日頒發了《常州常柴奔牛柴油機配件有限公司企業法人營業執照》，常奔公司營業期限自1996年6月17日至2026年6月16日。

收到民事判決書後，常奔公司的自然人股東強金龍不服該判決，向常州市中級人民法院提起上訴，請求撤銷原判。詳細公告刊登於2012年5月5日的《證券時報》、《大公報》和巨潮資訊網。

二、有關本案的基本情况

上訴人（原告第三人）：強金龍，委託代理人：錢持平
被上訴人（原审被告）：常柴股份有限公司，委託代理人：劉勉
被上訴人二（原审被告）：常州常柴奔牛柴油機配件有限公司，委託代理人：陸剛、錢新
上訴人強金龍與常柴股份有限公司2011年第一次臨時股東會決議效力糾紛一案，不服常州市武進區人民法庭〔2012〕武商初字第25號民事判決，依法向常州市中級人民法院提起上訴。

常州市中級人民法庭於2012年5月14日受理後，依法組成合議庭，對本案進行審理。在審理期間，上訴人強金龍提出在一定條件下願意轉讓其在常柴股份有限公司的股權。2012年9月10日，常柴股份有限公司與強金龍達成和解協議：1、強金龍向常州市中級人民法庭撤回上訴；2、強金龍與常柴股份有限公司雙方共同委託江蘇中天資產評估事務所有限公司為股權轉讓對常柴股份有限公司的資產進行評估。

三、判決或裁決情況

常州市中級人民法庭於2012年9月10日出具民事裁定書（〔2012〕常商終字第222號），認為上訴人強金龍撤回上訴的申請，符合法律法規規定，依照《中華人民共和國民事訴訟法》第156條的規定，裁定如下：准予上訴人強金龍撤回上訴。本裁定為終審裁定。

四、簡要說明是否有其他尚未披露的訴訟或仲裁事項

截止本公告日，公司（包括控股子公司在內）無尚未披露的小額訴訟、仲裁事項，無應披露而未披露的其他訴訟、仲裁事項。

五、本次公告的訴訟、仲裁對公司本期利潤或期後利潤的可能影響

本次公告的訴訟事項對公司本期及期後利潤不產生影響。

常柴股份有限公司
董事會
2012年9月13日

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：25455393

香港收貨站地址：海事處昂船洲公眾貨物起卸區新界葵涌昂船洲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