



▲聯邦快遞指出，現時的快遞模式已逐漸轉變 彭博社

聯邦快遞面對需求下降壓力

【實習記者盧穗茵報導】聯邦快遞（FedEx）日前表示，空運需求下降，預示着運輸市場正在經歷重大變革，顧客要求從速度至上轉向價格至上，大量客流轉向運輸速度慢但價格低廉的陸路運輸、海運及部分廉航公司。聯邦快遞將於10月份在田納西州孟菲斯市召開投資者會議，商討業務轉變，公司首席執行官史密斯表示，將會推出削減成本計劃，但拒絕透露更多細節。

有分析師認為，快遞市場已經發生結構性轉變，不少運貨商表示，在供應鏈可預知的情況下，價格比時效性更重要。紐約投行Sterne Agee & Leach Inc.分析師考夫曼表示，「人們放棄價格不菲的連夜遞送，轉向低廉的慢速運輸了。這不僅是因為他們不能負擔高昂的費用，更是因為他們發現慢速運輸也能滿足要求。」他認為，三至四天的快遞服務已經能滿足很多行業的要求。

戴爾減少對空運依賴性

電腦生產商戴爾（Dell）也選擇了以航運代替空運，公司董事長克拉克承認「我們的航運貨量保持着每年60%的增長率。」他指出，Dell正在嘗試以預設配置代替每套訂製的方式出售電腦，以此降低對空運的依賴性，從而節省運輸成本。

桑福德伯恩斯公司分析師弗農表示，「你能看見的，慢速運輸的需求正在超越快速運輸，這是一種結構性的轉變。」他認為航空快遞公司必須順應市場的需求作出業務轉變，否則只能日漸衰落。

但也有分析師認為，航空快遞需求下降不是行業結構性轉變，而只是暫時受經濟衰退影響。Avondale Partners分析師布羅頓表示，「需求下降是事實，人們在經濟蕭條時要縮緊開支，但如果經濟恢復，價格就不是問題，需求也會回升。」

史密斯對未來數月的空運需求並不看好，他指出，美國和歐洲經濟衰退引發全球貿易量下降，中國經濟增長減緩，空運需求亦受影響，他說，「中國經濟很大程度依賴出口市場，現在歐美經濟疲軟，中國國內消費也沒有如期出現大幅增長，這些因素對中國經濟的影響是不容忽視的。」

FedEx日前宣布第三季度盈利下跌1.1%至4.59億美元，並將全年盈利預測下調。公司今年8月份為了節省成本，推出自願離職計劃，淘汰24架飛機和43部舊發動機，又稱將停用旗下的21架波音727飛機，以更新省油的767-300及757-200飛機取代。

運費期貨交易額大跌五成

【實習記者盧穗茵報導】倫敦航運投資者服務公司（FIS）近日表示，航運業運費已經跌至3年來新低，引發用於對沖航運成本的運費期貨交易額亦大跌50%。

波羅的海航運交易所數據顯示，截至9月14日，遠期運費協議（FFA）的交易量從去年同期的74.76萬份下跌至目前的63.98萬份，交易額亦從2010年的300億美元跌至今年的150億美元。FIS進一步預測，今年FFA的交易額將下跌至70億，全年交易量將減少6%至94萬份，達2006年以來最低水平。

FIS總經理約翰指出，每份FFA代表1千公噸貨物或一艘船舶的一日租約，以特定公式計算後，預測今年FFA的總交易相當於18億噸貨運量，其中3.8億噸以期權形式交易。他表示，FFA市場仍在蓬勃發展，市場「有波動性，亦有流通性」，但即使運費下跌使航運衍生品價格下跌，投資者仍然要注意運費波動的風險。他提醒道，現在的貨物價格跟隨每日的現貨市場價格變動，並不是由船東和顧客商定的，不可能3至5年內都固定在同一水平，因此提醒銀行、經紀人、投資者要注意這一風險。

另外，彭博社統計數據得出，截至9月13日，今年海峽型船的平均日收益為5923美元，較去年同期的1.04萬美元有大幅下跌。

▶運費下跌引致運費期貨交易額大跌五成



全日空257億買11架夢幻機

日本全日空（ANA）昨日表示，計劃購買11架波音787-9夢幻機，總價值達2547億日圓（約33億美元、257億港元）。這批飛機將於2018年至2021年間交付。全日空是全球首家營運787型夢幻機的航空公司。

太平洋航運發債籌9.5億

太平洋航運（02343）計劃發行一批2018年到期的可換股債券，集資額1.238億美元（約9.59億港元）。公司表示，發行1.238億美元可換股債券，初步換股價為每股4.96港元，較20日該股收市價溢價27.5%，若以初步轉換價全數轉換，相當於約1.935億股股份，佔公司現發行股本的9.99%及擴大後股本約9.08%。扣除佣金及開支後，債券發行的所得款項淨額估計約為1.227億美元（約9.51億港元）。公司擬將所得款項主要用作增購小靈便型及大靈便型乾散貨船及用作一般營運資本。上述可換股債券票面利率為1.875厘。

馬士基簽鑽機合同涉7.8億

A.P.莫勒一馬士基集團昨日表示，其馬士基石油業務在西非國家喀麥隆，簽署一項為期兩年的鑽機合同，總價值達1億美元（約7.8億港元）。集團表示，公司是與中國石化（00386）子公司Addax Petroleum簽署計劃，項目計劃10月底開始。

北美港口浚深擴建逐步完成 超大箱船投入泛太線

超大型集裝箱船過去一直集中於亞歐航線的情況，即將面臨轉變。隨著北美港口的浚深與擴建工程逐步完成，泛太線貨量回升，地中海航運已在該航線投放運力達1.38萬箱的「MSC Beatrice」號應付需求，預期9月26日抵達長灘港。這將是北美港口首次迎接1.3萬箱運力以上的集裝箱船。

據了解，「MSC Beatrice」號原本投放在亞歐航線上，現取代原本泛太線上的1.116萬箱船，成為營運泛太線的最大船舶。但地中海航運發言人拒絕就將「MSC Beatrice」號投放泛太線做出回應。目前，地中海航運在該航線上配置5艘從9600箱到1.3萬箱不等的船舶。

7月亞歐線貨量減少13%

瑞士德迅集團（Kuehne & Nagel）認為，地中海航運此舉是避免繼續在亞歐線上的虧損的舉措，主要由於7月亞歐線集裝箱貨量減少13%所致。

泛太航線的營運狀況最近明顯優於亞歐線，瑞士信貸數據指出，9月份泛太線平均艙位利用率達到95%，支撐運費在9月中旬成功上升。反觀亞歐線，則因運運未有強勁需求浮現，航商的艙位利用率僅在80%上下徘徊，強勁的貨運需求讓地中海航運進一步決定將超大型集裝箱船往泛太平洋航線調度。

北美港口基建工程完成

在此之前，1.3萬箱級以上船舶受限於港埠基礎建設的限制，幾乎全部都投放在亞歐線，大船的不斷加入，進一步構成了航商在調高亞歐線運費時的巨大壓力。而北美港口的浚深與擴建工程逐步完成，貨量回升，令運力需求增加。

業內人士認為，「MSC Beatrice」號轉進泛太線，一方面顯示出北美港口已「準備好了」，然而另一方面也意味著，北美航線上的船舶進一步大型化趨勢已經開始。有分析師質疑，泛太線未來運價走勢會不會因此浮現與亞歐線類似的壓力，認為航商需謹慎考慮。

據上海航運交易所數據，亞歐線每標箱的現貨價



▲地中海航運「MSC Beatrice」號預計9月26日抵達長灘港

格較5月年度高峰下跌37%，至現時的每箱1218美元，是自2月初以來的最低水平。若運費跌穿1200美元，則跌破眾航商認定的盈利點。

首爾新榮證券認為，歐洲情況越來越差，美國經濟正顯示出積極改善的情況。其分析師Um Kyung A表示，市場好轉，地中海航運此舉是一個積極的手法，增加業務能力。她補充道，至於亞歐航線，班輪公司都知道，除非減少運力投入，否則不會盈利。

麥格理集團分析師表示，第四季亞歐線平均運費為1200美元，較早前預測的1600美元為低。該集團還預測全年貨量將下跌3%，早前預測為升1%。泛太線方面，受惠於房地產市場和汽車銷售量的回升，該

集團預測有6%的增長。

泛太線運費有上升空間

美國零售聯合會預測，集裝箱進口量將受惠於美國零售業，本月按年上升8.5%，下個月上升12%。長榮海運回應彭博社採訪時表示，歐洲低迷的需求，無法穩定運費。但泛太線的運費有上升空間。

巴黎Alphaliner數據指出，在亞歐航線，由於「十一國慶」放假，內地工廠停工，班輪公司計劃在10月首2周，取消22條航次，這意味着每周減少27%的運力。有本港分析師認為，今年減少運力的幅度較以往大，證明環境更具挑戰，也能體現出行業希望取回主動權，班輪公司不希望有「第二個」虧損年度。

亞航長程擬12月上市

【實習記者盧穗茵報導】亞洲航空公司計劃分拆旗下亞航長程（AirAsiaX）在馬來西亞或其他交易所上市，亞航首席執行官費爾南德斯表示，亞航長程IPO計劃相當順利，但拒絕透露具體上市日期，只稱「我希望能在12月上市」。該公司將在兩周內向董事會提交購買100架飛機的計劃，總價值達90億美元。

他解釋，因旗下另一家子公司泰國亞航也在進行上市計劃，「銀行家告訴我們，若同時進行這兩家上市，市場不易消化」，因此決定延遲其中一家的上市計劃。早前有消息指亞航長程的IPO總值2.5億美元，他拒絕評論。

費爾南德斯指出，公司將在兩周內向董事會提交購買100架空巴飛機的計劃，總價值達90億美元。他說，訂單包含不同型號的飛機，不會僅是空巴A320s型機。

他又透露，正在新加坡與亞洲各大銀行代表洽談，希望說服銀行增加對亞航長程的投資，幫助亞航融資。他又稱，目前全球航空融資市場基本被歐洲的銀行佔據，希望亞洲的銀行能加大投資，提高在全球航空融資市場的地位。他稱，「亞洲的銀行比歐洲的銀行有錢得多，我們正在設法吸引他們」。

他又指出，亞航長程的另一個融資渠道是來自個人投資，他正在尋找更多對航空業投資有興趣的千萬富翁。「成本，這是我未來數月的關注重心。」他在個人主頁上寫道。

亞航現時營運機隊超過100架飛機，作為擴張計劃的一部分，該公司已經訂購375架空巴客機。他表示，需求的不斷上升，抵銷了燃油成本的上升，將



▲亞航首席執行官費爾南德斯
▼亞航擬分拆亞航長程於馬來西亞或其他交易所上市



加快接收飛機。

印度政府早前決定放開對零售和航空業的外商直接投資（FDI）上限規模，這意味着FDI在這些領域進行投資的某些關鍵障礙已經被消除，外國航空公司可持有印度航空公司超過49%的股份。費爾南德斯回應，目前沒有計劃進入印度市場，因為航空燃油稅和機場收費仍然高企。印度當地媒體推測，在新規例下，亞航將是首個增持股份的國外航空公司。

上個月亞航公布第二季度業績，錄得收入上升9%至11.8億馬幣，但由於油價走高等原因，公司淨營業利潤仍然下跌3%至1.31億馬幣。

交通部加強海上應急管理

【本報記者宋偉大連二十一日電】首屆世界海洋大會昨日在亞洲最大的客滾船「渤海翠珠」號開幕，交通運輸部安全總監宋家慧在接受本報專訪時透露，隨着中國經濟和海洋運輸行業迅猛發展，海上不安全问题



▲日本海事協會會長、日本船級社中國董事長 上田德 宋偉攝



▲交通運輸部安全總監 宋家慧在論壇演講 宋偉攝



▲首屆世界海洋大會在大連「渤海翠珠」號客滾船舉行 宋偉攝

素增多，目前中國正在加強海上運輸安全和應急管理體系建設。

以「世界海洋經濟的新浪潮」為主題的首屆世界海洋大會今日在亞洲最大的客滾船「渤海翠珠」號開幕。來自中、美、英、德、法等59個國家和地區的海洋經濟、金融、投資、科技、教育等1200位來賓參加此次大會，其中外賓超過700人。

宋家慧表示，隨着中國經濟和海洋運輸行業迅猛發展，海上不安全问题增多。船舶數量日漸增加、航線不斷加密、噸位越來越大，加之中國沿海的惡劣災害天氣頻繁，海上安全面臨嚴峻考驗。

他續說，交通運輸部從海洋運輸經濟發展和海上安全兩方面同時着力，通過加強海上監管，組建專業救援隊伍，動員社會力量參與海上應急救援等三方面入手，保證海上安全可持續發展。

在談及渤海灣近年來冬季冰封海，嚴重影響航

行安全問題時，他表示，渤海灣是連同舟山水域和瓊州海峽在內的我國海岸線三大安全重要區域之一。其特點非常複雜，面臨着季風、風暴和寒潮等惡劣天氣影響，以及船舶和港口密度高的雙重考驗。他表示，近10年來，交通部一直把渤海灣作為重點工作區域之一，環渤海各海軍部門不斷加強海上監管力度，使事故風險降至最低，已經取得一定效果。

宋家慧最後指出，目前專業隊伍和社會力量救助隊伍的建設還要進一步加強。從1999年「11·24」特大海難事故發生後，中國通過加強海運企業的安全質量管理，規範規章制度，使得海上安全，特別是特種船的安全得到了相對的穩定。他強調，「但同時我們必須清醒意識到，海上安全問題只有起點，沒有終點。」

另外，日本海事協會會長、日本船級社中國有限公司董事長上田德表示，新型節油減排船替代老舊船舶的形勢已經愈發凸顯，他預測在未來2至3年內，這種趨勢會延續下去。

上田德表示，目前全球航運業陷入低谷，首先體現在燃油價格居高不下。燃油價格是各個造船公司成本上升的重要原因，有造船公司採取降低船速這一措施節省成本，但他表示這一做法並不可取。目前已有新型節油減排船問世，利用新型船舶替代老舊船是未來的一大趨勢。

他表示，世界幾大船東公司目前也在考慮數量眾多老舊船的更新換代。從船舶建造型勢來看，老舊船將會加速提前退役的時間。上田德認為，新型節油減排船替代老舊船已經顯現出來，他預測在未來兩至三年之內，這種趨勢會延續下去。