

新船訂單疏 價格瀉一成

生產商為求存轉向發展專業船舶

航運市場供需失衡嚴重，各航運企業大幅削減運力，造成新造船市場持續下挫，中國新造船價格指數（CNPI）最新報861點，較去年同期急跌90點或9.46%。一位船廠經理形容行業前景「去年是灰色的，今年是黑色的，明年將會是血色的」，態度非常悲觀。面對傳統主流船型訂單持續下滑，部分船廠轉向發展專業船舶，希望打出一片新天地。

實習記者 盧穗茵

新船市場中各主流船型無一倖免的下跌：乾散貨船價格指數（CNDPI）報842點，同比跌92點或9.85%；油輪價格指數（CNTPI）表現較好，報916點，同比下跌63點或6.44%，並且自9月底起已連續兩個月持平，有谷底反彈的可能；集裝箱船價格指數（CNCPI）報875點，同比跌115點或11.63%，跌幅最為顯著。

中國首三季接新單挫46%

新船市場持續疲軟，除了價格一路走低，訂單亦越來越稀疏。中國工業和信息化部發布的最新數據顯示，今年前三季中國新造船市場低迷，新船訂單大幅下跌46.9%至1541萬載重噸，新船完工量下跌18.5%至4158萬載重噸，手持船舶訂單下跌19.4%至1.21萬載重噸。

此外，據內地統計機構數據顯示，10月份全球共成交新船52艘或149.6萬載重噸，較9月份有明顯下降。在52艘新船中，主流船型共有15艘，包括乾散貨船9艘、集裝箱船4艘、油輪2艘，新造船訂單依舊籠罩一片陰霾。

克拉克森航運週報指出：「上周新造船訂單相對較少，整個市場一片淡靜。」本月克拉克森新造船價格指數維持在128點。該週報稱，船廠希望通過降價以及泊位直銷吸引船東繼續下訂單，但隨著新造船價格不斷下滑，船廠繼續以「出血價」接單將損失慘重。

面對傳統主流船型訂單的不斷下滑，一些船廠另闢蹊徑，轉向新發展專業船舶領域。克拉克森分析指出，目前市場上不是沒有新船交易，但訂單大部分集



▲工信部數據顯示，今年前三季中國新造船市場低迷

彭博社

中在一些小型的、新型的專業領域，如海工船、滾裝船及汽車運輸船等，而最有希望完成今年新船訂單目標的韓國船廠，在轉型方面較為成功，尤以海工船發展勢頭最好。

節能型船舶成新趨勢

中船集團董事長胡明鳴早前在十八大會議期間表示，未來3年內船舶訂單不會大幅增長，該集團將轉攻海軍裝備、公務執法船及遠洋漁船，希望彌補傳統民用船舶訂單的減少。他還認為，節能型船舶是新趨

勢，寄望企業船隊更新需要新訂節能船舶，從而激起一波新訂單潮。

行業不景氣，慘淡經營的航企和船廠能堅持多久，是外界關注的問題。中船集團前總經理譚作鈞曾預測，未來2至3年以內，中國的3400多家船廠至少一半破產倒閉。有分析師認為，當航運業好轉時，市場上將僅餘300家最大的船廠仍能繼續營運。

也從川崎汽船獲得了超大型氣體運輸船（VLGC）訂單。還有Universal造船從加拿大Fednav公司獲得了1艘小靈便型破冰散貨船訂單。

另外，巴黎Alphaliner最新一期週報指出，截至11月5日，全球閒置集裝箱船運力（5000箱以上船型）達76.2萬箱，佔總運力的4.7%，比兩周前增加了9.6萬箱。由於冬季部分服務將暫停，到年底預計還有15萬到25萬箱運力將被閒置。

數據顯示，班輪公司閒置運力26.4萬箱，佔總閒置運力的35%，而9月初時班輪公司閒置運力8萬箱，佔總閒置運力的15%；投資船東閒置運力從9月初的45萬箱增加至49.9萬箱。

據了解，馬士基航運閒置了14艘4000至9600箱船，總計9.4萬箱，其中6艘來自亞歐線暫停的服務。地中海航運也閒置了3艘船，包括13050箱的「MSC Rapallo」輪，該船10月8日起退出遠東至地中海的「虎線」後一直被閒置。

的年增長率從過去三年的平均28%的增長降至14%。該公司目前營運52架單通道A320s客機。展望明年，他期望公司能維持與今年同等的運力投放，今年運力將較去年增加28%。他說，公司已度過快速成長期，目前只求穩定。

為縮減人工開支，Cush曾於上月向員工提出，提供自願式的短期休假方案給予員工，但並沒有透露員工的數量。該公司目前有2400名員工。他又指出，將取消個別航點或航班以削減運力投放，減少燃油成本。

為縮減人工開支，Cush曾於上月向員工提出，提供自願式的短期休假方案給予員工，但並沒有透露員工的數量。該公司目前有2400名員工。他又指出，將取消個別航點或航班以削減運力投放，減少燃油成本。

優於市場預測。該公司表示，兩家公司準備應對歐盟委員會的反對，繼續展開開放和建設性的對話。10月31日，兩家公司發表聯合聲明稱，荷蘭金融市場管理局（AFM）將收購案的要約期延長至2013年2月底。

今年3月19日，UPS與TNT快遞就已發表聯合聲明稱，UPS將以51.6億歐元的價格收購TNT集團。7月21日，歐盟委員會宣布將對UPS的收購計劃展開深入調查，並擔心合併後的公司將在歐洲佔據過大的市場份額。此次調查原定於12月12日截止，但到9月5日，歐盟委員會要求審查期延長10個工作日，將於2013年年初完成。

10月19日，歐盟發表反對聲明，認為兩家公司的合併將對歐洲的國際小型包裹快遞市場造成影響。雖波折不斷，但雙方均表示，併購會如期於明年年初完成。



▲今年頭9個月，赫伯羅特收入錄得雙位數增長，為14.6%

彭博社

赫伯羅特上季多賺3.7倍

儘管全球市場環境具挑戰，赫伯羅特在第三季度業績仍然理想，收入同比增長15%至17.65億歐元；息稅後收益同比激增375%至4560萬歐元，去年同期為960萬歐元；營業利潤為8660萬歐元，平均運費增長8%至每箱1647美元。期內，運量為128萬箱。

期內，該公司息稅折舊及攤銷前利潤（EBITDA）急升56%至1.64億歐元。息稅前利潤（EBIT）激增逾2倍至8660萬歐元。公司表示，第三季度的利潤足以彌補在上半年錄得的營業虧損。該公司執行委員會主席Michael Behrendt表示，在全球經濟低迷和充滿競爭的環境下，如此業績已感到滿意。

今年頭9個月，赫伯羅特收入錄得雙位數增長，增長14.6%至51.6億歐元。EBITDA為2.45億歐元，而EBIT為1790萬歐元。平均運費上升2.2%至每箱1574美元。運量增長2.3%至396萬箱。

今年首9月，船舶及集裝箱船業務投資額達6.92億歐元，並於第三季度接收了2艘新船。截至目前，該公司手持訂單包括8艘1.32萬箱船，其中一艘將於本月交付。

展望第四季，該公司表示，隨著歐債危機進一步惡化，尤其是南歐國家，消費者需求將進一步下跌，零售業和製造商縮減庫存和減少購買，明顯降低了第四季的運輸需求。截至今年9月30日，赫伯羅特共有僱員7000名，分布在114個國家和地區。公司船隊共有146艘運力達67.5萬箱，其中81艘是租用船。

7亞洲地中海航次冬季停開

數據顯示，今年三季度，亞洲至西地中海和北非箱量總計59.93萬箱，同比下滑16.2%。中遠集運、川崎汽船、陽明海運和韓進海運組成的CKYH聯盟日前宣布，四家公司將在11月至明年1月中旬期間停開7個亞洲至地中海航次。而G6聯盟也對3條亞洲至北歐和中東航線實行加船減速。

CKYH聯盟停開的航次包括MD1線3個航次，MD2線2個航次，MD3線2個航次，停開航次運力佔聯盟在該航線上投入總運力的21%左右，此舉目的在於應對接下來冬季運力需求不足的窘境。

川崎汽船表示，此番停開航次與冬季航線運力需求低迷直接相關；另外，明年2月中旬春節過後市場運力需求通常疲軟，屆時不排除公司再次削減運力。

此前，CKYH從10月中旬開始將亞洲至北歐航線5個航次減少到4個，此舉較往年提前了兩個月。減投運力與大型船公司不遺餘力提漲運費不無關係，衆多班輪公司在11、12月紛紛計劃提高東亞至地中海和北歐航線運費，漲幅至少在每箱500美元。

另一方面，G6聯盟將對3條亞洲至北歐和中東的周班環線——LP4、LP5和LP7實行加船減速，每條環線的船舶數都將增加1艘，航行時間從70天增加至77天。G6聯盟由美國總統輪船、赫伯羅特、現代商船、日本郵船、商船三井和東方海外組成。

海外船舶控股申請破產保護

【實習記者盧穗茵報道】全球第二大油輪運營商海外船舶控股公司（OSG）昨日宣布，在與債權人談判陷入僵持後，被迫申請破產保護。受此消息影響，OSG股價當日暴跌61%。

OSG在破產申請中表示，公司資產總額為41.5億美元，負債26.7億美元，營運111艘船舶。但該公司強調，目前仍有足夠現金維持正常營運，因此自動放棄了聯邦貸款擔保。

該公司首席執行官Morten Amtnen在聲明中表示：「我們將通過聯邦破產法，好好解決我們的財務問題。破產法中有秩序的結構重組規則，將使我們公司以及整個航運業都受惠。」

由於油輪運費大跌，OSG此前已連續13個季度虧損，並於今年10月份發出警告稱可能會申請破產保護。在明年2月份一筆15億美元的循環貸款到期之前，該公司一直在努力填補3億美元的資金缺口，並已安排了一筆9億美元的替代額度。該公司還表示，由於發現一個稅務問題，可能要重述過去至少3年的業績。

中遠太平洋貨箱吞吐量升9.2%

中遠太平洋（01199）昨日公布，10月貨箱吞吐量達485.55萬標箱，按年增長9.2%；首十月累計吞吐量達4630.93萬標箱，按年增長10.1%。

其中，環渤海地區升幅最大，10月及首十月吞吐量分別達185萬標箱及1807萬標箱，分別按年增長15.5%及13.5%。海外地區10月吞吐量達60萬標箱，按年下滑2.1%；首十月累計吞吐量達605萬標箱，按年增長10.4%。

貴州13條高速路年底開建

【本報記者勞莉責陽十六日電】至今年底前，貴州省將再開建務川至正安、惠水至羅甸等13條高速公路，這是該省實現「縣縣通高速公路」的最後一批工程。

據了解，到今年底，貴州省可新增高速公路600公里，88個縣（區、市）有60個通高速，將全部實現鄉鄉通油路，村村通公路；新開工建設3條鐵路和1個支線機場，並可實現貴陽龍洞堡國際機場與北京、上海、廣州三大樞紐之間的快線化運行、與重慶樞紐機場的密集化運行、與各大省會城市及經濟發達地區機場的無盲點化運行。

到2015年，貴州省將實現縣縣通高速，貴陽至各市州所在地通2條高速，建成15條出省高速公路通道，通車總里程達5000公里以上。據介紹，今年1至9月，貴州省公路、鐵路、機場建設投資，增速均位居全國前列。

全球船舶新訂單量減32%

全球造船業的下滑趨勢持續不斷，10月份，全球船舶新訂單量達到140萬修正噸，較9月的205萬修正噸環比下降32%。其中韓國及中國的訂單量呈下降趨勢，而歐洲及日本的業績相對較好。此外，全球閒置集裝箱船運力增至76.2萬箱，佔總運力的4.7%。

據倫敦克拉克森統計，10月韓國造船企業的新船訂單為18萬修正噸，環比大幅下降70%左右；中國造船企業的訂單量達到54萬修正噸，環比也呈下降趨勢。同期，韓國造船業獲得鑽井船及LNG-FSRU等以海工為主的高附加值訂單，依然在高科技造船領域保持領先優勢。

而中國造船業依然是以散貨船、VLCC等以商船為主的訂單，但中國造船業近日在海工領域逐步呈上

升趨勢，獲得平台供應船（PSV）、深水用Tender Barge等海工訂單。截至今年10月，中國的新船訂單量達611萬修正噸，已超過了韓國的訂單量567萬修正噸。

相比之下，今年10月，歐洲造船業界共獲得了46萬修正噸訂單，較9月17萬修正噸則大幅上升，且其多於韓國的接單量。業內人士分析，這由於歐洲造船廠全部席捲豪華郵輪訂單導致。此外，歐洲造船廠接連獲得三用工作船（AHTS）、平台供應船（PSV）、海洋安裝工作支援船等海洋支援船訂單。

日本造船業也在上月獲得了16萬修正噸船舶訂單。Imabari造船及Shin Kurushima造船從日本郵船各獲得了2艘汽車運輸船（PCTC）訂單，川崎重工

維珍上季虧損額續擴大

維珍美國航空公司（Virgin America）昨日公布第三季度業績，淨虧損從去年同期的330萬美元擴大至1260萬美元。收入增長27%至3.68億美元。為控制成本，該公司計劃取消三分之二的空巴客機訂單，並延遲交付新飛機。

該公司原計劃於2015年和2016年接收30架空巴A320客機，改為僅接收10架該型機。公司還計劃推

運30架原本於2020年至2022年期間交付的A320neo。公司總裁David Cush回應媒體採訪時表示，在今年夏天，公司開始關注市場的增長是否猶如預算中強勁，但鑒於燃油價格高企，需求疲軟美國的經濟復甦緩慢。投資者不願意在不能盈利的情況下投資。不過他強調，取消或延遲飛機訂單，不存在任何的罰款。維珍美國航空公司計劃，未來數年的可用客公里

TNT售航空業 促進合併UPS

為保證與聯合包裹（UPS）的合併順利進行，TNT快遞昨日同意出售旗下航空業務予ASL航空集團。TNT強調，交易必須在UPS願意以51.6億歐元（65.8億美元）購買TNT的有條件下才能完成，但未有透露詳細的財務條款。消息傳出後，TNT股價上升。

由於TNT總裁Marie-Christine Lombard辭職，財務總監Bernard Bot走馬接任，9月份出任臨時總裁。他表示，這對兩家公司的合併是非常重要的一步

；對航空公司員工來說，也是極具積極性。出售航空公司業務，主要是歐盟禁止飛往歐盟的公司擁有或控制歐洲航空公司超過50%股權。

TNT快遞表示，將出售TNT航空公司和泛天空航空公司（Pan Air Lineas Areas SA）予ASL航空集團。還稱，此次所有權和控制權的出售，是確保公司在可能性合併後有連貫性的服務。

據了解，TNT航空有一個包括28架飛機的機隊，其中心設在比利時列日。這些飛機主要承擔亞洲的長線服務以及支援母公司的包裹遞送業務的歐洲短線航班。

法國農業信貸銀行分析師Beat Keiser表示，此舉於短期內有積極作用，相信公司會維持運作，不會造成太大影響。

TNT快遞日前公布第三季業績，淨利潤從去年同期的500萬歐元升至900萬歐元，同比上升80%，



美聯私家偵探社

本社由資深前警務人員創辦於1982年
採用最新高科技之儀器進行辦理案件

自置旺角2381 2388 香港分社2815 2626

攝分通大兒職探註
影居泰陸女員調冊
跟離証外清工倫保
踪婚據過動傷聽密

(30年經驗 信譽保證)

旺角灣區789號樓上保安大廈1109室(太子地鐵E)



◀ TNT 上季淨利潤為900萬歐元，同比上升80%

彭博社

股票簡稱：*ST盛潤A、*ST盛潤B 公告編號：2012-062
股票代碼：000030、200030

廣東盛潤集團股份有限公司重大事項提示性公告

本公司及董事會全體成員保證公告內容真實、準確和完整，沒有任何虛假記載、誤導性陳述或者重大遺漏。

廣東盛潤集團股份有限公司接中國證監會通知恢復審核本公司併購重組申請。

本公司董事會將根據重大資產重組進展情況及時履行信息披露義務。本公司重大資產重組的交易方案尚需取得中國證監會的核准，能否最終取得中國證監會的核准以及取得核准的時間存在不確定性。本公司董事會提醒廣大投資者注意投資風險。

本公司指定信息披露的報紙為《證券時報》和香港《大公報》，指定信息披露網站為：http://www.cninfo.com.cn，關於本公司的所有信息以本公司在以上媒體披露的公告為準。

特此公告。

廣東盛潤集團股份有限公司董事會
2012年11月17日