

# 本港上月櫃量跌4.3%

## 料全年仍排名全球第三

香港港口發展局昨日公布11月港口吞吐量表現，上月本港港口吞吐量為187萬箱，跌4.3%；首11月報2126.4萬箱，跌4.5%，中流作業、公眾卸貨區及內河運輸櫃量跌幅達17.6%，拖累整體表現。預料今年本港櫃量仍可保持全球第三之位置。上海港上月箱量達278萬箱，增長6.1%；該港頭11個月增速為2.2%。

本報記者 林靜文

縱觀今年11月香港港口表現，佔總貨量7成以上的葵青港區貨櫃量為141萬箱，同比微跌0.3%，跌幅較上月收窄。而中流作業、公眾卸貨區及內河運輸櫃量則錄得雙位數跌幅，續跌14.9%至46萬箱。今年頭11個月，葵青港區貨櫃量微升0.7%，至1603.4萬箱；但中流作業、公眾卸貨區及內河運輸櫃量跌幅達17.6%，至523萬箱，主因是珠三角產業續向中部轉移。

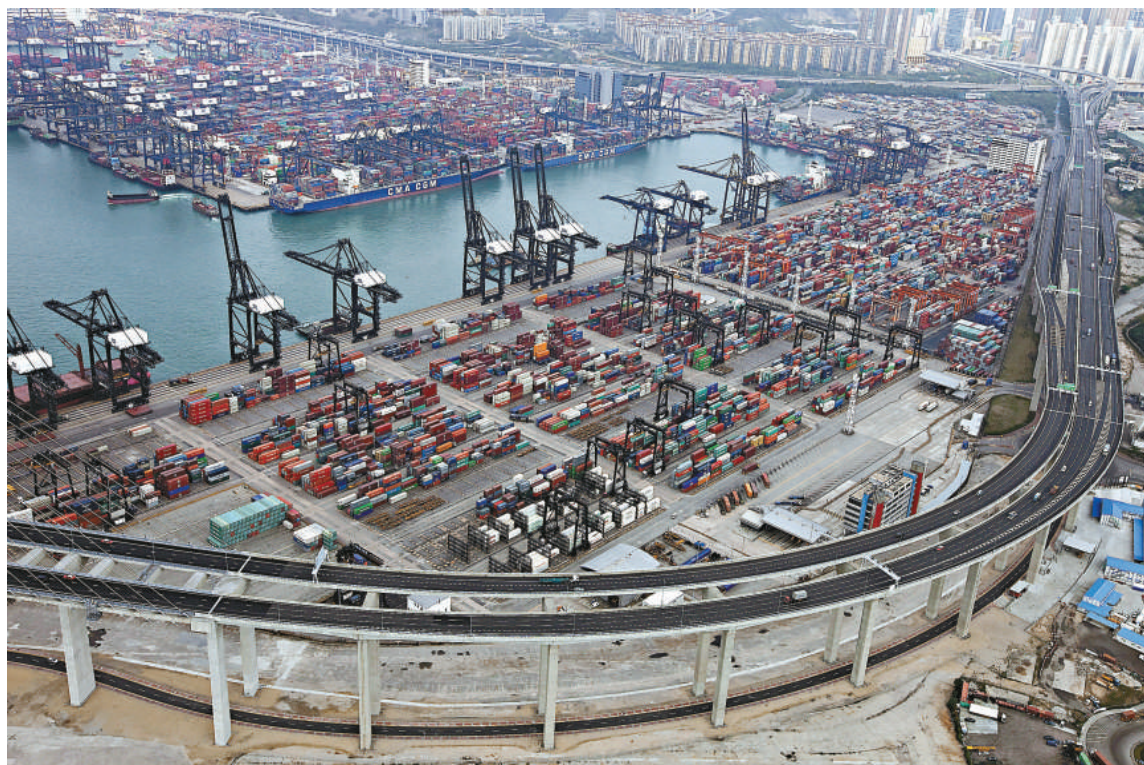
數據顯示，11月葵青港區入口箱量同比微升1.7%至72.1萬箱，其中重箱升4%至61.3萬箱，吉箱跌9.8%至10.8萬箱。出口箱量報68.9萬箱，同比跌2.3%，其中重箱同比微跌0.7%至63.5萬箱，吉箱大跌17.4%至5.4萬箱。累計今年頭11個月表現，入口箱量807.9萬箱，同比升1.3%；出口箱量為795.5萬箱，同比無升跌。

分析師認為，由於歐債危機困境難解，美國經濟增長乏力，加上珠三角工廠遷往中部或東南亞國家，雖然9月本港葵青港區箱量因趕運冬季補單，中斷連續數月的跌勢，升7.3%，但10月又重現跌幅，雖然上月跌幅有所收窄，卻依舊未能為本港整體箱量帶來正面影響，而本月情況也未見樂觀，預計全年將錄得跌幅。

### 內地港口頭11月增速8.3%

中國內地港口方面，今年11月份，全國規模以上港口完成國際標準集裝箱吞吐量1527.95萬箱，同比增長9.35%。其中，沿海港口完成1350.08萬箱，內河港口完成177.86萬箱。累計頭11個月，全國規模以上港口完成國際標準集裝箱吞吐量16148.72萬箱，同比增長8.3%。其中，沿海港口完成14397.37萬箱，同比增長7.9%；內河港口完成1751.35萬箱，同比增長11.8%。

其中上海港上月完成集裝箱吞吐量達278萬箱，同比增長6.1%。今年頭11個月，該港完成集裝箱吞吐量為2972.4萬箱，同比增長2.22%，為全球集裝箱碼頭之冠。深圳港方面，由於傳統高峰剛過，上月



▲本港頭11月箱量下跌4.5%

港口吞吐量同比微跌1.7%至185.7萬箱，累計今年頭11個月，該港累計處理箱量為2107萬箱，同比增長1.8%。

分析認為，今年深圳港整體增長放緩，主因是由於外貿的下滑，導致的對外依存度較高的集裝箱業務下滑。但該港為本港帶來的威脅不容忽視，業內人士認為，近期深圳港吞吐量快速增長的原因，一是早前為集裝箱港口業傳統高峰期，許多企業在旺季集中出貨；二是近兩個月來國際中轉及吉箱調運量增加，推動了集裝箱吞吐量的整體增長。

至於與上海港競爭激烈的新加坡港，11月處理箱量為258.9萬箱，同比增長4.7%。今年1至11月，該港處理箱量達2902.8萬箱，同比增長6.3%。

### 洛杉磯港11個月箱量增2.7%

反觀美國西岸兩大港口表現，洛杉磯港碼頭罷工導致11月集裝箱吞吐量同比下跌16%至58.29萬箱，但不足以影響今年頭11個月吞吐量的增長趨勢，同比上漲2.7%，達到748.9萬箱。月內，進出口重箱同時下降，進口重箱同比下降了18.6%，達到28.82萬箱，而出口重箱下降25.8%至14.53萬箱。11月整體

重箱下跌21.1%至43.36萬箱，但整體吉箱上升了3.78%至14.93萬箱。

長灘港方面，上月集裝箱吞吐量報55.5萬箱，同比大升20.8%。其中進口重箱位27.8萬箱，同比增長20.2%；出口重箱報13.8萬箱，同比升24.6%。整體吉箱為13.8萬箱，同比升18.4%。累計今年頭11個月，該港共處理箱量108.5萬箱，同比升14.6%。

### 全球四大港貨櫃量

(單位：萬箱)

排名	港口	今年11月	變幅	今年頭11個月	變幅
1	上海港	278	+6.1%	2972.4	+2.22%
2	新加坡港	258.9	+4.7%	2902.8	+6.3%
3	香港	187	-4.3%	2126.4	-4.5%
4	深圳港	185.7	-1.7%	2107	+1.8%

### 美西岸港口

1	洛杉磯港	58.2	-16%	748.9	+2.72%
2	長灘港	55.5	+20.8%	108.5	+14.6%

彭博社

# 明年全球箱量料增6.6%

## 滬航運中心預測約達1.7億標箱

【本報記者楊楠上海十七日電】上海國際航運研究中心17日發布《國際集裝箱運輸分析快報(2012年回顧與2013年展望)》，預測2013年全球海運量為1.68億標箱，同比增6.65%，泛太平洋航線增幅較大；集裝箱市場總運力料達1769萬箱，同比增長7.45%，運力規模平穩擴張。此外，明年全球船舶拆解量將繼續維持高位，達至18.3萬箱。

報告預測，2013年三大主幹航線運力增幅較今年均將有所收縮，受世界經濟緩慢復蘇、供需失衡擴大趨勢有所抑制、班輪公司運力控制計劃更有效，以及班輪公司漲價更頻繁的影響，預計中國出口集裝箱運價指數(CCFI)均維持1100點左右。

運量方面，據倫敦克拉克森數據顯示，今年全球集裝箱海運量為1.57億標箱，增幅有所放緩，僅為4.8% (去年為7.1%)。主幹航線海運量低迷，僅增長1%，次幹航線受世界經濟影響較小，海運量增幅較大。

運力方面，全球集裝箱運力規模繼續擴張，總運力增幅基本與2011年持平。一方面，新築造船訂單大幅減少，僅為去年兩成左右；另一方面，今年的船舶拆解量卻達到第二歷史高位，同比增長261%。

回顧今年班輪運輸市場，諸多因素將影響市場未來發展，包括世界經濟增長繼續放緩，需求支撐較脆弱；集裝箱市場集中度高，班輪公司分化嚴重，主要航線班輪聯盟斷斷續續；集裝箱單位運力周轉次數，繼續保持歷史低位；運力供給趨緩，供需增幅區域平衡；班輪公司運力調整更為頻繁等。

### 油輪運輸逐步復蘇

對於今年較受市場關注的油輪市場，報告預計明年全球石油生產總量同比增長1.28%，與消費量基本相當。油運市場2013年將開始逐步復蘇，出現小幅

回升，整體呈「前高後低」走勢；運力方面，預計全球油輪新增訂單量繼續減少，手持訂單持續下滑，運力增幅為4.84%。

報告指出，今年國際油輪運輸市場已持續4年處於低迷期。截至11月底，各主要船型運價均呈震盪下行趨勢，平均航線TCE(等效日租金)僅維持每日5000至1.3萬美元，小型船舶表現明顯好於大船。預計今年油輪總海運量為32.37億噸，同比增長

1.31%；運力增幅為4%，較去年明顯放緩；截至2012年10月，油輪拆解量為973萬載重噸，比去年大幅增長25.55%。

當前，國際油輪運輸市場受運力增長放緩影響，供需增幅趨於平衡，儲油輪數量發展迅速，遠期交易市場活躍。明年預計美國石油對外依賴度下降，出口量增加，中國的石油進口量亦將持續增加，都成為油運市場復蘇利好。



▲上海國際航運研究中心預測明年全球集裝箱海運量增6.65%，總運力為1769萬箱 張楊楠攝

## 高盛：集裝箱運費續漲

高盛昨日表示，基於營運商上週上調運費，於上週五(14日)的上海出口集裝箱運價指數，亦隨之較前一周上升11%，亞洲至地中海，及亞洲至北歐的集裝箱現貨運費差距收窄，而東亞及中東的利用率各分別回升至85%和80%。該行預期，航運運費將於12月持續上漲。

雖然歐亞運費於11月至今有所下跌，但航運股普遍造好，估值平均上升1%。該行預期，於泛太平洋航運的運營商，明年有能力洽談更高的運費。但認為明年市況仍艱巨，至2014年才是行業的向好周期。

該行維持東方海外(00316)「買入」評級，目標價56元。該公司股價昨升0.1元或0.201%，收報49.8元；中國遠洋(01919)評級「中性」，目標價3.5元。該公司股價昨升3.82元，跌0.03元或0.779%。

另外，中遠太平洋(01199)公布，11月份旗下碼頭總吞吐量按年升9.3%至470.29萬標箱。今年首十一個月累計總吞吐量5101.22萬標箱，

按年升10.1%。

### 液化氣船租一個月升兩成

由於市場對液化氣(LNG)船的需求增加，部分船東持船待運價再高升，令市場上可利用船隻顯得較為缺乏，導致運費趨升。船舶經紀公司Poten & Partners Inc數據顯示，目前LNG船的現貨租賃價格從上月的每日12萬美元上升了20%，至每日14.4萬美元。

摩根士丹利分析師Fotis Giannakoulis在一份報告中指出，在現貨市場，僅過去一周就有4艘該型船出租，使得在過去14天內，出租的LNG船達到6艘。

Giannakoulis說，上月底，市場對該型船的需求回升。由於有船東不願出租船隻，交易員正積極的在市場上找尋船隻將貨物從大西洋運至亞洲。他稱，市場缺乏可利用船隻，加上不斷上升的LNG價格與需求，使得貨物運輸變得困難。這更加劇了船東「扣留」船隻的衝動，希望能尋找一個更高的租金水平。

## 中燃31億購富地燃氣業務

曾協助中燃氣(00384)董事總經理兼總裁劉明輝抵抗新奧能源(02688)狙擊的富地石油(Fortune Oil)宣布重組計劃，決定把在內地的燃氣業務，以總代價4億美元(約31億港元)出售予中燃氣，其中2億美元或會以收受2.5億股中燃氣股份代替，換股價每股6.2港元，較昨日停牌前6.21港元，折讓約0.2%。

身兼中燃氣股東的富地石油表示，將以4億美元出售在內地的燃氣業務。富地在內地燃氣管道設施覆蓋北京、天津及重慶等三個城市，以及陝西、河南、山東等七個省；另在陝西省擁有一個煤層氣項目。除上、中海業務，富地在營運壓縮天然氣及液化天然氣項目，以及車用壓縮天然氣加氣站。

富地截至2011年底止收入5900萬英鎊(約7.4億港元)，稅前利潤1800萬英鎊(約2.26億港元)，資產總值1.688億英鎊(約21.19億港元)。富地將向中燃氣提出盈利保證承諾，待售資產在2013年淨利潤不少於2億港元，2014年則不少於4億港元。按此計算，中燃氣今次收購富地資產的預測利潤市盈率達到15.5倍，收購價高於資產總值46%。

中燃氣將先向富地支付2億美元現金，餘下2億美元會押後支付，或以發行2.5億股新股支付。換算新股發行價約6.2港元。富地日後有權提名兩名董事進入中燃氣董事局內，包括一名執行董事及董事總經理。

## 五礦獲撥款開發澳礦產項目

五礦資源(01208)昨公布2012年礦產資源量及可採儲量。截至今年6月30日，MMG礦產資源量(含金屬量)估計包括鋅1500萬噸、銅450萬噸、鉛270萬噸、銀3.2億盎司、黃金700萬盎司及鎳30萬噸。公司於昨天午後中途停牌，停牌前報3.21元，升0.94%。該公司已向聯交所申請於今日復牌。

與去年礦產資源量相比，今年6月底估計礦產資源總量顯示由於收購Anvil Mining Limited(Kinsevere)使銅金屬量增加37%，而鋅、鉛、銀及黃金之礦產資源總量則分別減少8%、2%、4%及6%。該等減少由於採礦消耗，及於Century重新評估岩石工程、文化及環境因素所致。而MMG可採儲量(含金屬量)估計包括鋅760萬噸、銅160萬噸、鉛130萬噸、銀1.1億盎司及黃金60萬盎司。

此外，公司又宣布，董事會支持開發及建設位於澳洲昆士蘭州西北部的Dugald River鋅鉛銀礦山，惟仍待融資安排的最終決定。董事會批准進一步撥款用於Dugald River項目的開發，直到融資安排預期於2013年初落實完成。董事會就Dugald River項目作出最終投資決定將要求公司按滿意的條款及條件訂立融資安排，為Dugald River項目提供所需資金。

Dugald River項目是一個未開發的鋅鉛銀礦床，位於昆士蘭西北部，距離MMG在澳洲昆士蘭的Century鋅鉛銀礦山東南部約235公里。項目礦體於深處展開，預期礦山年限長達20餘年。預期每年處理量平均為200萬噸礦石，初始每年將生產精礦含鋅20萬至22萬噸、精礦含鉛2.7萬至3萬噸及精礦含銀90萬盎司。Dugald River項目預期於2015年下半年交付投產，產出的首批精礦預期將於2015年後期付運。

Dugald River項目迄今為止的開支總額為2.93億澳元。除營運資金外，項目付運首批精礦之前需要額外資金約為11.95億澳元；項目的總資本成本預期約為14.88億澳元。



▲五礦資源澳洲昆士蘭項目預期於2015年下半年交付投產

## 齊合天地獲貸款近億美元

齊合天地(00976)於今年12月份得到國家開發銀行浙江分行授予4500萬美元及3800萬美元額度的一年期貸款。至12月為止，國家開發銀行發放予集團的貸款額度達1.08億美元。公司昨天收報3.83元，上升0.262%。

## 收入勝預期 航空股造好

美資券商Jefferies指出，內地11月三大航空股收入乘客千米數意外地按年反彈7%，遠勝該行預期，反映內地航空需求強勁，料12月收入乘客千米數增長有望加快至逾10%。

三大中資航空股逆市創新高成交增加，獲中證監准許發行88億公司債的東航(00670)四連升創52周新高，收報3.2元，升0.19元或6.312%。南航(01055)及國航(00753)分別創4個半月及10個月新高，收報3.92元及6.28元，分別升3.158%和2.614%。

## 德銀行拒做印度飛機融資

德國交通信貸銀行(DVB)早前從翠鳥航空收回兩架飛機，但遲遲未能從印度政府撤銷飛機的註冊登記，為此，該行宣布拒絕為印度航空公司提供飛機融資。

DVB發布聲明稱，在飛機租約到期後，於今年早些時候從翠鳥航空收回兩架A320型客機，但卻沒有得到正式的文件註銷上述兩架飛機。該行一直和鐵路董事總經理Bertrand Grabowski表示，若一直未能得到註銷證明，難以將該兩架飛機租賃給其他航空公司，造成銀行的損失。他強調，會停止向印度航空市場的一切融資活動，直至另行通知。

印度民航局局長Arun Mishra並沒有回應事件。他是該國航空監管機構，負責當地飛機的註冊與註銷。Grabowski證實，該國並沒有為飛機擁有者和抵押者提供必要的保護。

據了解，該行是印度飛機融資市場最活躍的銀行，直接提供飛機融資或間接租賃飛機予其當地的航空公司，包括印度航空、翠鳥航空和捷星印度等航空公司。