

# 中煤盈利跌11%

中煤能源(01898)經營業績進一步轉差,去年股東應佔溢利88.42億元(人民幣,下同),按年倒退11.2%,上半年的盈利降幅為8.2%。業績欠佳,主要受到去年自產商品煤銷售價格下跌6.4%所影響。中煤能源預期,今年市場供需仍然寬鬆,另爭取產量上升超過5%。

中煤能源昨日公布截至2012年12月底全年業績,營業收入872.9億元,按年減少3.9%,主要受到煤炭價格大幅下跌所影響,抵銷煤炭產量上升的利好作用。中煤能源去年股東應佔溢利88.42億元,倒退11.1%。每股盈利0.67元,建議派發末期息0.21元,按年減少2.3%。

中煤能源去年原煤產量1.45億噸,升11.3%,商品煤產量1.14億噸,升9.7%。煤炭銷售1.49億噸,升7.9%。儘管去年自產商品煤單位銷售成本332.82元/噸,按年下降2.9%,但市場供過於求的情況持續,令到中煤能源去年自產商品煤每噸銷售價格下跌6.4%,至468元,其間內銷現貨煤跌價達15.1%,至474元,幸內銷長協煤價上升6.4%,至452元。

展望今年形勢,中煤能源表示,國內外嚴峻複雜形勢影響,經濟存在不穩定、不確定因素,故對煤炭行業的影響不容忽視,預期今年煤炭市場呈現供需寬鬆態勢。中煤能源稱,將力爭今年原煤產量增加5%以上,自產商品煤單位銷售成本增幅控制在5%以內。

# 國航2月客升14.8%

國航(00753)公布2月營運數據,受惠於農曆新年假期,客運量升14.8%至623.8萬人次,客運運力投入按年增長7.5%。載客率為83.5%,同比上升5.3個百分點。至於貨運方面則受到淡季影響,貨運量跌19.8%至7.77萬噸,運力投入同比上升2.2%。載貨率為43.2%,同比下降9.1個百分點。

集團表示,該數據包括國航、國貨航、深圳航空、澳門航空及大連航空上月的營運數據。數據顯示,國內航線客運量升15.1%至535.4萬人次;國際航線客運量升2.7%至55.2萬人次;地區航線客運量升31.3%至33.1萬人次。而國內、國際和地區航線載客率分別上升5.9、3.2和7.8個百分點,至85.4%、79.8%和77.1%。貨運方面,2月國內、國際和地區航線貨運量分別大跌21.9%、12.6%和34.6%至4.88萬、2.55萬和3346噸。至於載貨率方面,國內航線載貨率跌12.2個百分點至30.1%,而國際和地區航線載貨率分別跌5.4個百分點和11.4個百分點至54.5%和122.6%。

# 國泰港機更改公司名稱

為使公司正式採納其常用中文名稱,同屬太古集團旗下的國泰航空(00293)和港機工程(00044)昨日宣布更改公司名稱。國泰董事局建議公司名由「Cathay Pacific Airways Limited」改為「Cathay Pacific Airways Limited 國泰航空有限公司」;港機則建議由「Hong Kong Aircraft Engineering Company Limited」改為「Hong Kong Aircraft Engineering Company Limited 香港飛機工程有限公司」。

惟兩間公司的中英文股份簡稱將維持不變。國泰英文股份簡稱將仍為「CATHAY PAC AIR」,而中文股份簡稱仍為「國泰航空」;港機英文股份簡稱仍為「HAECO」,中文股份簡稱仍為「香港飛機工程」。

兩間公司董事局都認為,採納其常用中文名稱,將促進公司在內地的活動,尤其是當中國內地政府機關要求出具公司認證證明時,將更為方便。

# 本港首兩月箱量落後深圳

## 全球第三恐難保 致力轉型高增值

香港港口發展局公布今年2月港口統計數據,受農曆新年因素影響,上月香港港口集裝箱吞吐量按年跌8.8%至149.4萬箱,環比大跌逾24%,其中葵青碼頭及中流作業、公眾卸貨區和內河運輸箱量分別錄得8.2%和10.7%的跌幅。累計頭兩個月表現,本港港口處理箱量為348.1萬箱,被深圳港「扒頭」,深圳港前兩月共處理箱量為353.25萬箱,較本港港口多1.47%。

本報記者 林靜文

整體而言,本港航運業依然受到歐洲經濟疲軟影響,加上珠三角工廠向中西部和東南亞地區轉移,同時深圳港和南沙港等珠三角港口「搶貨」,來港轉口出口的箱量大幅減少。數據顯示,葵青港區2月處理箱量為113.4萬箱,按年跌8.2%,而中流作業、公眾卸貨區和內河運輸更錄得雙位數跌幅,跌10.7%至36萬箱。累計頭2個月,本港港口集裝箱吞吐量報348.1萬箱,按年跌4.3%,其中葵青港區為265.1萬箱,按年跌4.2%,中流作業、公眾卸貨區和內河運輸則跌4.7%至83萬箱。

有分析師認為,由於今年的春節在2月份,而去年春節在1月份,考慮到春節錯位因素致2月份單月箱量下滑,故更應以1、2月份合併箱量來進行分析。以1、2月合併箱量計,本港已被深圳港超越。實際上,這種現象在近年來並不少見,單是去年一年,深圳港就有6個月超過本港港口,其中下半年,本港有5個月被深圳港超過,此消彼長之勢明顯。最後統計去年12個月數據,本港港口以15萬箱的微弱優勢保持全球第三港口地位,但早前已有多名業內人士認為,本港全球第三港口地位或會在今年丟失。

### 重點發展管理融資保險

面對強勁的競爭對手,特首梁振英和「財爺」曾俊華先後在施政報告和財政預算案中強調本港航運業的重要地位,表態在現有的碼頭業務基礎上發展國際航運服務業,發揮本港船舶管理、船舶融資、航運保險等業務的優勢,強化香港航運服務業的群組作用,向高增值的航運服務業進發。此外,為支持本港航運業的培訓工作,還建議投放一億元成立海運及空運人才培訓基金,吸引更多年輕人投身航運業。

港口發展局亦公布反映葵青港區重箱的統計。今年2月,葵青港區處理入口重箱49.4萬箱,按年跌8.4%,入口吉箱為8.9萬箱,按年升1%。至於出口箱方面,出口重箱為49.9萬箱,按年跌6.2%,出口吉箱為5.3萬箱,按年大跌31.5%。整體重箱為99.3萬箱,



▲本港今年首兩月貨櫃量348萬箱,下跌4.3%,二月單月跌幅8.8%

►深圳港口吞吐量今年料超越本港,躋身全球三甲

按年跌7.2%,而整體吉箱則跌14.2%至14.1萬箱。縱觀深圳港表現,今年2月,受春節假期影響,深圳港集裝箱吞吐量增速放緩,按年增長4.7%至146.7萬箱,環比跌近三成。期內,該港處理重箱95.7萬箱,增長10.54%。吉箱則同比下跌4.76%至51.08萬箱。累計今年1至2月,深圳港集裝箱吞吐量累計完成353.25萬箱,同比增長5.92%。至於去年排名第一的上海港表現,截至截稿前,仍未公布該港2月集裝箱吞吐量數據。

### 新加坡首兩月箱量增2.1%

另一方面,新加坡海峽及港口管理局(MPA)也公布新加坡上月港口集裝箱吞吐量,錄得236.1萬箱,同比微升0.69%,環比急跌10%,反映海運淡季的貨運淡靜局面比預期更甚。累計今年1至2月,該港共處理箱量為499.1萬箱,較去年同期的488.8萬箱增長2.1%。



### 各大港口今年箱量表現

(單位:萬箱)

港口	2月	變動	頭兩月	變動
新加坡	236.1	+0.69%	499.1	+2.10%
香港	149.4	-8.8%	348.1	-4.30%
深圳港	146.7	+4.6%	353.2	+5.92%

### 美國西岸港口

洛杉磯港	61.49	+16.99%	128.3	+4.87%
長灘港	53.09	+36.60%	271.3	+17.80%

# 敢於亮劍不退縮 中燃砥礪前行



中國燃氣控股有限公司從2002年進入城市燃氣行業,短短十多年,成為中國內地最大的集管道天然氣、液化石油氣分銷及車船加氣為一體的跨區域能源服務商之一。在中國內地從事天然氣業務的眾多企業中,中燃各方面基礎條件並不突出,但中燃敢於亮劍,十年間取得超常規發展,近年來又歷經一系列風波,依然保持平穩快速的發展。

前行的道路上從來沒有一帆風順,看似結束的中燃商戰故事繼續在上演,今日的中燃,從董事會高管到普通員工,秉持「誠信、創新、合作」的中燃精神,和「樹正氣、講和諧、幹實事」的工作作風,深化改革,二次創業,開拓奮進。

2013年3月11日-14日,中國燃氣前正副主席李小雲、徐鳳現身香港高等法院出席聆訊,向中國燃氣索賠巨額股票期權(1.05億股,行使價為0.80元)。此案引起中國燃氣股東和員工的反彈並表示強烈反對,他們認為,早在2011年3月3日及4月26日,中國燃氣分別於董事局會議及特別股東大會通過決議,罷免李、徐二人董事職務,並在3月3日生效,二人行賤認股權前已被罷免職務,故認股權自動失效。他們認為,股東和員工的利益應該得到保護。

2002年,中國燃氣在香港交易所主板招股上市。從起步時期的「一窮二白」起,中國燃氣在短短的十年之內便迅速發展成了一家總資產達320多億元、營業收入達190多億元的大型企業,一舉成為了中國最大的集管道天然氣、液化石油氣分銷為一

體的跨區域燃氣運營商。正當中國燃氣的高速成長讓同業人士刮目相看時,一場突如其來的「12·17事件」卻將這家民營企業拖入了利益紛爭的巨大漩渦。2010年12月17日,中國燃氣董事總經理劉明輝和執行總裁黃勇在中國燃氣深圳總部突然被公安人員帶走。事發之後,立即在海內外媒體中引起軒然大波,對事件的各種猜測一時間眾說紛紛。而在隨後的一年半中,從中燃董事局的「人事地震」到公司的特別股東大會,從劉、黃獲釋到新與能源的敵意收購戰,如同一部離奇曲折的連續劇。

2012年7月24日上午,事件發生戲劇性逆轉,深圳市福田區人民檢察院委派專人來到中國燃氣深圳總部,宣布了不起訴劉明輝、黃勇的司法決定。還劉、黃二人清白。伴隨着劉、黃二人的回歸,市場重拾對中燃的信心,中燃股票一路走高,由最低潮時期的每股1.6元,一度漲至每股最高8.99元。同時中燃業務也呈現欣欣向榮的景象。

中燃集團董事總經理劉明輝表示,中國燃氣歷經磨難所表現出的頑強和堅韌已經成為了一筆寶貴的財富,他相信法律會有公正的判決。他說:「中燃連續經歷了高管動盪和要約收購兩個重大事件而不倒,這在中國是第一家,值得每個中燃人為之自豪。回顧中燃十年來發展企業文化的核心價值觀,激情、夢想、超越一直伴隨着我們前行,中燃一定能成為燃氣行業的龍頭,我們要用業績說話,用發展步伐說話!」

# 中海集運購比利時港口24%

外電報道,中海集運(02866)子公司中海碼頭發展公司(中海碼頭),已從馬士基集團旗下的碼頭公司手中,購入位於比利時的澤布魯日(Zeebrugge)集裝箱碼頭約24%的股權。

據悉,馬士基集團名下的馬士基集裝箱碼頭公司原擁有澤布魯日碼頭75%的權益,其餘的25%股權則由上海國際港集團於2010年購入。

有關報道指出,中海碼頭已於上周,同意購入馬士基碼頭持有的澤布魯日碼頭股份當中的約24%權益,雖然交易在周三晚些時候已被披露,但交易雙方都未給出更多細節。

報道分析,由於中國國內碼頭業務增長前景低迷,中海集運一直積極尋找海外擴張機會,希望利用較低的市場價格,從那些希望降低債務負擔的碼頭公司手上,爭購它們急於脫手的資產。

消息人士表示,中海碼頭本次的投資也是為母公司中海集運在北歐提供一個母港。目前,中海碼頭已在西雅圖、洛杉磯和埃及米埃塔有多項海外投資。

澤布魯日港碼頭官網顯示,其2012年的貨物吞吐量為190萬標箱當量。另外有資料顯示,該碼頭去年吞吐量為38萬標箱。

華爾街日報將中海集運的此次投資,形容為中國推進全球港口資產採購計劃的最新跡象。而除了中海集運以外,中國其他航運或碼頭公司也早已展開全球碼頭的資產收購。中海碼頭發展(香港)有限公司於去年12月,聯同招商局國際(00144)和中遠太平洋(01199),購入台灣高雄港30%股權。招商局國際今年也支付5.18

億美元,從法國達飛輪船手中購入港口運營商Terminal Link的49%股權。

之所以形成上述趨勢,瑞士信貸分析師Davin Wu指,中國國內碼頭的貨物吞吐量於過去兩年滑落到以單位數增長,而2003年至2010年間,其吞吐量均呈雙位數增長。另外,受歐債危機影響,歐洲有不少碼頭公司亟需出售資產以減輕負債,對這些公司而言,地緣或政治因素並不重要,故買賣雙方可謂一拍即合。

另一方面,馬士基碼頭一澤布魯日總經理Mark Geilenkirchen表示,碼頭經營者們將航運公司的投資視為吸引或保持業務量的保證,因為航運公司購入碼頭的股份,更便傾向於在當地開展長期業務。另有分析指,航運公司投資碼頭,可享受特惠待遇,降低營運成本。



▲中海集運向海外擴張終有實質進展

# 大韓航受惠三星新手機付運

三星新推出的Galaxy S4智能手機,將提升大韓航空在韓國、中國等亞洲國家的貨運需求。不僅如此,大韓航空預計,智能手機和製造材料的貨運量,會在下月開始增長。Galaxy S4於14日在紐約發布後,大韓航空股價便止住了連續5日的跌勢。大韓航高層同時認為, Galaxy S4的面世還將促使蘋果、諾基亞等公司提前發布新產品,預計會在今年第二季度之內,給包括中國在內的亞洲貨運市場帶來積極影響。

對於如智能手機這樣的高價值貨物,其需求量最大的面世初期,正是它爭奪市場份額的最佳時機,要使產品迅速進入各種市場,空運是不二之選。

據韓國友利投資證券有限公司分析師Young Park指出,三星電子或在今年第二季和第三季,出口4400萬部智能手機,而一部波音747-8型飛機可運載100萬部手機。作為全球第二大的貨運航空公司,大韓航空的業務量已連續兩年下滑,是次三星新手機面世所帶來的空運需求,有助扭轉大韓航空的貨運業務頹勢。

另有分析師更形容, Galaxy S4運輸或成為大韓航空新增長點。奔亞證券駐台北分析師Michael Lee表示,三星電子的崛起,大韓航空最受益,也為這家航空公司帶來新機。

三星公司於14日在紐約發布了Galaxy S4智能手機,公司發言人Chenny Kim表示,將會自四月底開始,首先在3個國家發售,到五月初擴至155個國家和地區。該款手機將分布於韓國、中國和越南生產。三星的目標是搶奪蘋果公司iPhone 5的市場,而蘋果公司去年第四

季的銷售增速,降至過去兩年多以來最慢。

Galaxy S4一經發布,將三星電子視為最大客戶的大韓航空,在首爾證券交易的股價便止住了連續5日的跌勢。大韓航空貨運銷售與行銷部門常務副總裁Kim Jong Cheol透過書面回覆表示,運送三星電子的新手機,有望增加該公司於中國、韓國和其他亞洲國家的運貨需求。他預計,智能手機和製造材料的貨運量,會在下月初開始增長。

據悉,大韓航空計劃在今年增加一架波音777貨機和一架波音747-8貨機。目前,該公司擁有23架747貨機,以及兩架777貨機。該公司希望今年的貨運業務能夠增長2.1%,飛機使用率達到79.1%。

不過,對於全球航空貨運市場的慘狀來說,單一產品雖不能使整個航運市場完全復蘇,但至少是帶來積極因素。根據國際航空運輸協會(IATA)的統計,受環球經濟衰退影響,去年全球空運市場萎縮了1.5%,航空公司飛機的使用率不足50%。如國泰航空(00293)這樣的大型航空公司,都轉而更多地運送鑽石等貴重貨物,因為低技術貨物只能創造很少的利潤。而作為三星和LG電子等公司所在地的韓國,IATA又指,手機正是該國三大空運貨物之一。

「Galaxy S4的運送影響絕不是短期。」Kim Jong Cheol補充說,「因為它可能會促使蘋果、LG電子和諾基亞等公司,提前發布新產品。這可能會於今年第二季度之內,給包括中國在內的亞洲貨運市場帶來積極影響。」