

佳兆業麗豐發人債集資

市場資金充裕，帶旺「抽水」潮一浪接一浪，上月中才發行5.5億美元優先票據的佳兆業（01638）昨日再度公布，建議進行人民幣優先票據之國際發售，發進規模有待確定，公司擬將所得款項淨額用作部分再融資2010年票據。票據之定價（包括本金總額、發售價及利率），將根據發行票據之聯席全球協調人、聯席帳簿管理人及聯席牽頭經辦人花旗、瑞信、滙豐及摩根大通進行之累計投標結果釐定。票據已原則上獲准在新交所正式上市名單上掛牌。

評級機構穆迪表示，佳兆業計劃發行人民幣票據，並不影響公司之「B1」企業家族及高級無抵押評級。穆迪指出，發行計劃會令佳兆業的債務組合到期日稍微延遲，同時為其貸款成本訂下了新的標準。該行又指，佳兆業積極地整理其資本結構及債務組合期限，新的發行計劃有助減少於2014年及2015年到期的債務總額。同時能稍為減輕整體債務成本，因佳兆業可用新票據的所得淨額償還較高利息的債務。

標準普爾則予佳兆業擬發行的人民幣優先無擔保票據「B+」及「cnBB」評級，前景展望為「穩定」。該行預測，佳兆業於未來12個月將能維持其優先債券於總資產比重於15%以下水平。

另外，《道瓊斯》引述消息人士報道，麗豐控股（01125）計劃短期內發行俗稱「點心債」的離岸人民幣債券，並已聘請投資銀行安排，周二起在新加坡及香港進行路演。該消息人士稱，麗豐控股已聘請星展銀行、摩根大通及滙豐擔任今次發債的聯席帳簿管理人及聯席牽頭經辦人。消息透露，該批債券預計獲穆迪初步「B1」、標準普爾初步「B+」評級及惠譽初步「BB-」評級，暫未有其他發債細節。

惠譽予麗豐長期外幣發行人違約評級（IDR）「BB-」評級，評級展望為「穩定」，而外幣優先無擔保評級亦為「BB-」級。惠譽同時予麗豐長期本地貨幣發行人違約評級「BB-」級別，評級展望「穩定」；本地貨幣優先無擔保評級為「BB-」。該行予麗豐建議發行的「點心債」「BB-（EXP）」評級。惠譽指，麗豐經常性盈利表現支持有關評級，又指其租金收入穩定。

信佳推寵物追蹤器

為把握寵物市場迅速發展的商機，信佳（00912）推出寵物交友及追蹤器，當寵物遠離主人50米以外，追蹤器便向寵物主人的手機發出警報，讓寵人主人知悉，同時當帶該產品的狗隻聚集一起時，主人可從手機上得悉其他狗隻的資料，以便與不同的狗隻主人分享飼養心得。信佳主席吳自豪表示，今年稍後將為美國客戶生產供聽障人士使用的「聽」字音變化文字。他說，由於今年將推較多新產品，有信心毛利率較去年有所上升。

吳自豪表示，為集中生產，集團會將深圳和惠州的廠房搬往東莞，總投資約1.3億元人民幣，廠房工人約2000人。談到外圍經濟情況，他指出，美國經濟轉好，其出口市場較2至3年前好轉，但歐洲市場仍需待時間解決歐債危機，而日圓持續貶值，則有利日本出口銷情，亦令信佳因此受惠，因信佳接獲不少來自日本客戶的外判訂單。

對於香港出現碼頭工潮之影響，身兼香港電子業總會主席的吳自豪指出，現時是出口淡季，暫時對香港電子業影響較輕微，但若工潮持續至夏季則影響較大，惟不少電子商已早作準備，當需要時會將貨物轉到深圳鹽田港出口，料可將工潮之影響減至最低。

馬士基提價延遲兩周實施

馬士基原定於昨日對亞歐航線提價，但因故將延遲兩周，至5月1日起實施。由於是孤軍奮戰，馬士基的提價計劃進行得不順暢，該公司指出，市場需求正在回升，是加價的好時機，希望同行可加入提價行列。

馬士基早前通知客戶，原定於4月15日起實施的，每標箱加收500美元的計劃，會推遲到5月1日生效。馬士基航運亞歐航線主管Lars Mikael Jensen指，在市場低迷的情況下，航運公司逐漸被掏空，目前亞歐航線的運價水平並不令人滿意，但想要提升運價並不容易，必須作出努力。

雖然市場需求在回升，但Jensen說，很多持份者仍然認為，4月15日並非提價的適當時機。他強調，要提價，若馬士基仍然是孤軍作戰，不可能成功。他希望，其他航運公司也會加入到馬士基爭取加價的行列，並在5月1日正式加價時保持平靜，更直言所有其他的反應都是愚蠢的。但他也坦言，其他公司將針對馬士基的加價採取什麼樣的應對措施，他無法控制。

至於目前的運價情況，有分析師指出，運價正在市場作用下自動下跌，過去一周就下跌了12.1%，每標準箱減價483美元，運價處於2012年2月以來最低水平。

東方海外下月再加價

東方海外（00316）於公司網頁披露，下月15日起，將上調歐亞航線（西行線）貨運收費，每標箱增加550美元。收費增加適用於遠東（包括日本）、到北歐、地中海及黑海航線。

該公司於3月底已公布，由昨日起將歐亞航線（西行線）運費每標箱上調525美元，即該航線運費在約一個月時間內加價共1075美元。

保管箱業務公告

尊敬的客戶：
 我行因搬遷等客觀因素，將終止保管箱業務。在充分利用客戶留存的相關聯繫方式通知客戶有關事項的基礎上，我行特此公告如下：
 一、所有保管箱租約期滿後，將不再續約。
 二、尚在履行中的保管箱租約，我行根據租約約定特此通知客戶予以終止，該等租約將在租約約定的通知期限屆滿後終止。
 為保障您的權益，敬請您在 2013年5月30日前（非工作日除外），攜帶兩把保管箱鑰匙及有效身份證件，前來我行辦理保管箱銷戶及結算手續，並將箱內物品取走。
 逾期未辦理銷戶的，我行將根據租約相關約定，視具體情況選擇臨時遷移或公證鑰匙或律師見證鑰匙處理。
 即便臨時遷移的，我行亦將依約，適時作公證鑰匙或律師見證鑰匙處理，且不再另行通知客戶。
 鑰匙後，箱內物品我行將照存保管。
 請您特別留意：逾期未辦理銷戶的，對因遷移或鑰匙可能造成的保管箱內物品的損失及其他後果，我行不承擔任何責任。因此而產生的相關費用，將按租約的約定處理。
 感謝您對我行工作的理解和支持。若有任何疑問，請與我行聯絡。
 （電話：黃小姐0756-8716107、朱小姐0756-8716005）。
 如給您帶來任何不便，我行深表歉意，並承諾繼續竭誠為您提供優質的銀行服務。
 特此公告。
 東亞銀行（中國）有限公司珠海分行
 2013年4月16日

供需失衡運力過剩持續 業界籲船廠延期交付

第九屆貿易風中國海事高峰論壇15日在上海開幕，與會航商呼籲，造船業界要設法改變交船時間、支付條款等，以助船廠恢復盈利水平。由於航運各細分市場供應過剩局面未改，連液化氣船也不例外，因此船廠應與船東進行支付方面的談判，將交船時間延期，令行業逐步復蘇。

【本報記者楊楠上海十五日電】

英國百力馬公司（Braemar）執行董事、百力馬航運經紀公司常務董事、倫敦波羅的海交易所前總監皮托普羅斯（Denis Petropoulos）參加了今次論壇（TradeWinds Shipping China 2013），他指出，「現在造船業盈利水平已低於保本線，當訂單越來越少的時候，船廠必須做出戰略抉擇，把所有規則都扔到窗外去，畢竟現在的交船時間、支付條款都不利於造船廠」。

液化氣船也難逃一劫

皮托普羅斯說，在航運所有的細分市場中都出現了供應過剩情況，甚至是在拆船行業。即使是近年紅紅火火的液化天然氣（LNG）船也難逃一劫，料在2018年至2020年之間，LNG船或現供應過剩。他續說，現在全球船隊利用率不到60%，在供需失衡狀況下，即使很多運力沒有得到充分運用，船廠為了能夠活下去，寧可虧損也希望繼續造船。當行業有一定轉機，船廠會與船東進行支付方面的談判。

百力馬航運經紀公司在倫敦證交所主板上市，是著名船舶經紀、顧問和技術服務商。皮托普羅斯是全球航運界知名人士，曾為遠期運費協議（FFAs）交易開發並發展了「波羅的海油輪運費指數」，目前亦擔任國際獨立油輪船東協會委員。

皮托普羅斯在論壇上坦言，2008年航運業利潤還是非常豐厚的，2010年短暫復蘇中也有一段豐厚利潤時期，但只持續了幾個月時間。「一些沒有經驗的人也在船運生意好的時候進來了，他們從來就不知道1970年代的船運低谷。正是因為這些人的盲目參與，對今天船運市場供應過剩造成了不可估量的後果。」他說。

對此，香港華光海運控股首席執行官、香港船東協會前任副會長Tim Huxley亦坦言，現在新船價格比4、5年前便宜45%至50%，買二手船可以節約三

成費用。

為什麼船廠要虧錢造船呢？皮托普羅斯認為，船廠必須留住熟練工人，同時需要有一定現金流。當收到新訂單，必須有一定的現金購買原材料。此外，「船廠還希望能保持市場份額，寧願以利潤作為代價，設法活得比競爭對手更長一點，直到把競爭對手擠出市場。」

目前，船廠還面臨另外一個巨大的壓力：一艘船的建造周期至少需要18個月，在市場好的時候，船東可以等待48個月來獲得一艘新船；但是現在有些船東希望15個月就能交船。「因此，船廠為了有效控制造船周期，必須在18個月之前就進行準備，包括船塢空間、鋼材、設備等。在今年，18個月的周期已經撐不住了，大概只有16至17個月的時間，也就是說，船廠必須要在保本線之下作出決策」，皮托普羅斯說。

皮托普羅斯指出，現在的問題是如何確保保本，如何確保船隊的利用率在80%以上。對於船東來說，這意味著每天需要約3萬美元才能使船隻營運在保本線之上。

「船東需要讓某些船隻退役，但這對於提高船隊利用率沒有太大作用，因為如果市場出現改善，那些退役的船隻很快就能通過重新整修而重新投用」，他指出，「船運業整體的需求和供應是可以較準確計算出來的，比如通過長期租船合同等，而現在最大的不利因素就是那些沒有經驗的投資者。」

海岬型船一定程度復蘇

皮托普羅斯認為，當前船東需要清楚了解每艘船的營運價值，而不是僅僅是其帳面價值。「現在海岬型乾散貨船出現了一定程度市場復蘇跡象，雖然利用率確實遠低於80%，但隨着中國鋼鐵需求不斷增長，鐵礦石運輸需求亦會相應增加，這一細分市場也許會在2015年達到保本甚至略有盈餘的狀態」。

中國船運業面臨整合

挪威船級社（DNV）副總裁兼大中華區主席姚伯樂（Jorg Beiler）昨日指出，中國希望至2015年成為世界最大造船國，目前以造船噸位來說中國已經是世界最大了，過去幾年在質量、生產效率方面也有了很大提升。

姚伯樂說，「在過去的3、4年，中國的造船廠都非常繁忙，海工設備建造商的情況也差不多，儘管規模不是特別大，但是中國在新造海工設備方面確實有長足進步。如果中國的造船廠和海工設備建造商能夠堅持下去的話，未來前景應該是很不錯的。」至於皮托普羅斯則認為中國船運業需進行整合



▲皮托普羅斯認為，航運業最大不利因素是缺乏經驗的投資者加入市場 楊楠攝

全球知名船級社商英國艾斯盟船級社（ACM）中國區船舶買賣總監伊利亞德斯（George Eliades）也贊同上述說法，他稱，「船東的心理狀態是一個非常重要的市場影響因素。從行業歷史情況看，船東當前造船的成本確實是低的，大家都知道船運會復蘇，但不知道是在什麼時候，所以只能進行合理地「打賭」，充分評估市場。」

伊利亞德斯最擔心的是巴拿馬型船，因為全球巴拿馬型船隊只有9%的船齡超過20年，相比之下卻有29%的運力體現在新造船訂單上。「新造船價格已經非常非常接近谷底，沒有太多下滑空間了，船廠已經在直接保本線之下造船。」



▲姚伯樂指出，中國造船和海工設備建造已取得長足進步，未來前景不俗 楊楠攝

萬邦董家口設合資公司

【本報記者鄒陽青島十五日電】由青島港集團和萬邦集團共同投資成立的「青島董家口萬邦物流有限公司」，昨日上午正式揭牌成立，兩大集團的合作進一步加深。合資公司一期投資總額達1.2億美元，註冊資本4500萬美元，雙方合資開發、經營董家口港區礦石等乾散貨物項目，一期用地面積約1平方公里。

青島港集團主席、總裁常德傳表示，下一步，雙方將繼續聯手中遠和招商局共同投資80多億元人民幣，合資經營董家口港區已建成的青島港40萬噸礦石碼頭，並開發建設萬邦40萬噸礦石碼頭，合力構建「礦產資源—航運—碼頭—倉儲—加工—貿易—分撥」新一代物流供應鏈，在董家



▲青島董家口萬邦物流有限公司揭牌儀式現場 青島港供圖

口港區積極開展裝卸、堆存、倉儲、保稅、中轉、配礦、加工、貿易、代理等綜合業務，積極打造乾散貨運輸中轉基地和鐵礦石交易平台。

捷星機隊擴至百架

捷星集團公布，昨日接收第100架飛機，為亞太區增長最快的航空公司。捷星集團行政總裁Jayne Hrdlicka表示，「捷星雖然只有短短的歷史，但成功開拓低成本航空從未發展的市場，為低成本旅遊帶來新景象。未來將以共享機隊的優勢，接載更多乘



▲捷星集團行政總裁Jayne Hrdlicka（左三）、捷星澳洲和新西蘭行政總裁David Hall（右三）與捷星第100架空巴A320型號客機 捷星供圖

客，更頻繁地前往更多地方。」

在2004年首航的捷星集團，是由最初一家僅擁有14架飛機，經營往來澳洲東岸的小型國內航空公司，發展成為時至今日機隊規模達100架，是亞太區增長最迅速的航空公司品牌。Hrdlicka表示，全靠每星期有40萬名乘客選擇捷星航班，集團才能夠踏上這個新里程。

為慶祝引進第100架飛機的新里程，捷星集團替這架配備「鯊鰐小翼」的空巴A320客機塗上特別設計，機身展現了遍布亞太區132名乘客及宣傳大使的「捷星跳」，象徵着捷星旗下五間航空公司。Hrdlicka說：「這架飛機同時慶祝捷星集團在短短九年的歷史，接載逾一億名乘客的輝煌成績。在這段期間，我們接載過數以百萬計的乘客，前往亞太地區與家人和朋友相聚。」

她續說：「翼尖技術不但可帶來更高的燃油效率，還可讓我們繼續提供日日低價的機票。」捷星集團現時擁有三架配備節省燃油「鯊鰐小翼」的飛機，分別服役於捷星亞洲、捷星日本及最新加入捷星澳洲和新西蘭的機隊。

捷星集團成員包括分別位於澳洲和新西蘭的捷星航空（澳洲航空集團的附屬公司）、新加坡的捷星亞洲、越南的捷星太平洋及日本的捷星日本。至於與東航（00670）合資的捷星香港，待相關監管機構審批，預期將於今年啟航，並計劃提供往來大中華、日本、韓國及東南亞的航線服務。

空巴在滬展示高端公務機

【本報記者張帆上海十五日電】2013年亞洲商務航空會議暨展覽會將於4月16日至17日在滬舉行。今天，空巴公司率先向媒體展示該公司製造的ACJ318型公務機，這也是當今世界上擁有最寬敞客艙的公務機。

此次展出的ACJ318公務機由瑞士Comlux公司營運，主要用於提供貴賓包機服務。該架ACJ318公務機採用了寬敞舒適的客艙布局，共設有19個座位，設有休閒區、可用作辦公室和臥室的獨立房間和洗手間。

空巴公司客戶事務首席運營官雷義介紹，截至目前，空巴公司已售出170多架公務機。首架空巴公務機於上世紀八十年代中期交付客戶，該公司的公務機也是唯一足跡遍布世界各大洲的公務機，包括南極洲。今次帶來中國的ACJ318公務機此前已經廣受市場青睞，它擁有最舒適的客艙，可進行洲際飛行。此外，為了滿足客戶需求，ACJ318公務機還提供升級客艙選項，比如拱形天花板，也可選裝節油的鯊鰐翼梢或選擇外觀改進。

對於中國市場的前景，雷義非常樂觀，這也是該公司將ACJ318帶來中國展示的原因：「中國高端的公務機市場需要舒適、典雅且可搭載更多乘客的公務機。空巴的公務機在這些方面都處於領先地位，這也是我們在中國市場取得很好成績的原因。中國是增長最為迅速的公務機市場，擁有同級別最寬敞客艙的空巴公務機非常適合中國市場。」



▲空巴ACJ318客艙局部 本報攝