

簡訊

嘉里鄭州建物流中心

嘉里物流計劃於鄭州建設一個新物流中心，擴展其在華中地區的業務。預計該中心在今年第二季度開始興建，在明年首季度完工。

嘉里物流購買了一幅面積達7萬平方米之土地，用以興建物流中心。透過此項目，將擴展其物流網絡至現正迅速發展的華中地區。該設施將全面支持客戶的倉儲和物流服務需求，服務目標為電子科技、汽車、工業及物料科技產業。嘉里物流中國區董事總經理陳健實表示：「中國沿海地區重新定位，進行產業布局升級以吸引生產高增值產品之企業。由於中西部地區土地及勞工成本較低，因此出現工業發展轉移，我們預期鄭州將成為中國的製造業和加工中心之一。新物流中心將強化在中國中西部地區的綜合物流網絡。」

新物流中心坐落於鄭州的新加坡國際物流產業園，東臨國道，北臨臨海鐵路，距離鄭州市區東南僅20公里。

東海海空救助春運待命

為確保華東三省一市、台灣海峽海域及長江口中外船舶航行安全，東海海空救助力量8日起正式進入海上春運待命。

嚴冬季節，冷空氣活動頻繁，海上天氣變化多端，易出現突發險情。交通運輸部東海救助局協同東海第一、第二救助飛行隊，在轄區的28個站點部署了24艘專業救助船艇、7架救助直升機與2架固定翼飛機。轄區所屬的連雲港、上海、寧波、溫州、福州、廈門等六個救助基地均配備了應急應救隊，實現了海空救助網點的聯動，以確保春運期間東海轄區海上安全穩定。

東海救助局是中國海上應急應救的一支重要力量，擔負着東部海域和黃海中南部海域的救助任務，轄區北起連雲港、南至廈門、西至廈門、東至長江口，大連海岸線長7202公里，島嶼海岸線長8532公里，包括長江口、舟山和台灣海峽等重點救助海域。

泛亞班拿天津建物流中心

【本報記者趙君天津九日電】泛亞班拿在津設立新物流中心，首期佔地1萬平方米。公司大中華區揚子及渤海灣地區總經理庫斯達田指出，計劃將天津物流中心發展為服務整個渤海地區乃至中國北部的樞紐，向不同客戶提供物流增值服務和跨海空運運輸服務。未來3年內，泛亞班拿計劃在大中華區的戰略要點設立更多的物流中心。「我們正建構一個整合的，集國際空運、海運及綜合物流增值和供應鏈服務的網絡。」該公司全球物流總監威爾遜稱。

船舶額外保費有望下降

【實習記者陳美卿報導】在國際社會齊心協力下，近期印度洋海域人質擄奪和海盜襲擊事件有所減少。業內人士稱，若亞丁灣索馬里海盜襲擊風險持續降低，今年下半年的運費和保險費有望減少。

英國皇家特許船舶經紀人協會(ICS)肯尼亞辦公室主席Silvester Kututa說：「未來六個月，如果海盜成功挾持船隻的比例持續走低，我們預計運費和保險費有望下降。」據估計，每年因海盜威脅而產生的額外保險費約達4.6億至32億美元。

據國際海事組織(IMO)數據顯示，索馬里海盜挾持船舶和俘虜水手數字自去年2月份的33艘733人，降至上個月初的13艘265人；船舶報稱被襲數字也自去年1月份的每月45宗，降至11月份的14宗；海盜挾持成功比例由去年1月份的20%，降至11月份的7%。

但在英國外事委員會日前向政府遞交的報告中稱，雖然海盜成功挾持船舶比例下降，但是在這片由他們自由掌控的區域，難以避免繼續發生挾持襲擊事件。即使海軍艦隊可以逮捕拘留海盜，但是成功將他們入罪卻十分困難。

韓進估計虧損8000億圓

韓進海運表示，2011年受高價燃油支出和運費下降打擊影響等因素，估計虧損了8000億韓圓(約6.94億美元)，僅去年第四季度預計虧損約2500億韓圓。該公司要在今年內從虧損的陰霾中走出來，並努力降低成本、增收入。

韓進航運負責人表示，「我們將謹慎地期望運費和散貨航運需求上升，並計劃把重點放在削減成本，從而提高我們的財務表現。」

香港上市公司業績公布日期

Table with 2 columns: Date and Company Name. Includes dates like 1月12日, 1月31日, 2月15日 and companies like 中國森林, 筆克遠東, VALE COMMON-DRS.

上海陽晨投資股份有限公司 2011年年度業績預增公告

特別提示：本公司董事會及全體董事保證本公告內容不存在任何虛假記載、誤導性陳述或者重大遺漏，並對其內容的真實性、準確性和完整性承擔個別及連帶責任。一、預計的本期業績情況 1、業績預告期間：2011年1月1日至2011年12月31日。 2、業績預告情況：經公司計劃財務部初步測算，公司預測2011年度歸屬於母公司股東的淨利潤與上年同期相比增長150%以上。 3、本次所預計的業績未經註冊會計師預審計。 二、上年同期業績 1、淨利潤：6,823,992.57元。 2、每股收益：0.03元(扣除非經常性損益後的每股收益為0.028元)。 三、業績預增原因 公司2011年歸屬於母公司股東的淨利潤與上年同期相比增長150%以上的主要原因： 1、公司控股子公司——上海友聯竹園第一污水處理投資發展有限公司的上海市竹園第一污水處理廠升級改造項目2011年2月18日起正式投入商業運營，污水處理費價格上調為每立方米0.6582元(詳見2011年3月19日上海證券報、大公報、上海證券交易所網站)。 2、公司所屬龍華污水處理廠、閔行污水處理廠、長橋污水處理廠(以下簡稱「三廠」)達標改造工程已分別於2010年12月6日、2010年7月18日和2010年12月21日通過了上海市環保局的環保驗收。因此，三廠2011年排水服務費單價上調為每立方米1.4309元(詳見2011年12月31日上海證券報、大公報、上海證券交易所網站)。 四、其他相關說明 2011年具體財務數據將在2011年年度報告中進行詳細披露，公司將嚴格按照有關法律法規的要求及時做好信息披露工作，敬請廣大投資者注意投資風險。特此公告。

上海陽晨投資股份有限公司 董事會 二〇一二年一月九日

60港航船企市值大縮水 中國遠洋市值去年蒸發59%

大起大落

上海航運交易所主辦的《航運交易公報》日前公布了「2011年度中國港航船企市值50強」排名榜單。根據統計，截至2011年12月30日收盤，在上海、深圳和香港證券市場上市的全部60家中國港航船企公司市值幾乎全部縮水。以中國遠洋為例，其市值自去年2月15日高點1069億元下跌至12月30日的437.27億元人民幣(下同)，市值蒸發59%。

根

據50強榜單顯示，航運企業受到的影響最為嚴重，多數企業排名靠後，在前5強的排名中，中國遠洋成為碩果僅存的航運企業。而港口、船舶及海工裝備製造企業的整體排名則較靠前，年初剛完成資產注入的中國船舶重工以744.5億元的總市值坐上頭把交椅；上海國際港務集團以總市值592.5億元緊隨其後；中國最大的海工船舶運營商中海油田服務以573.9億元總市值位列第三。

在50強中，由於股價大幅下跌，昔日的市值明星——航運企業已經光芒不再，前20名中，航運企業僅佔5席，佔比25%。以兩家最大的航運企業——中國遠洋與中海集運去年市值損失分別近60%與近50%。在4年前航運市場高峰時候，中國遠洋的市值曾在2007年10月25日達到6255億元，幾乎相當於今日所有50強企業市值的總和。

從「泡沫市值」到過度拋售

業內人士表示，相對於港口和船舶企業，航運企業業績的周期性表現更為明顯，容易出現業績「大起大落」的情形，而企業市值是由投資者對企業的預期體現的，投資者容易在市場繁榮時過於看好企業資產和未來發展，產生「泡沫市值」。而在市場下陷時，由於航運企業的主要資產——船舶無法從事水運以外的其他生產活動，容易被投資者視為「無效資產」而過度拋售，導致市值過度低估。如2011年12月28日，中海集運在大量賣單的拋售下，市值甚至一度跌破其淨資產。

除了業績虧損的航運企業外，那些盈利能力較好的航運企業2011年的市值變化也各有千秋。上半年盈利1.75億美元的東方海外，12月份市值較年初下跌33%，跌幅較其他航運企業小，以223億元的市值位列榜單第10位。

港口企業經營相對穩定

相對於航運企業，中國港口企業的市值縮水程度要緩和許多，基本沒有達到50%。這主要是由於雖然航運業低迷，外貿增速減緩，但港口生產經營形勢依然穩定，貨物吞吐量、外貿吞吐量、集裝箱吞吐量等主要指標同比均實現較快增長。業內人士馬途表示：「航運業的危機有一個



▲港口資產抗跌程度比船公司資產要強，在經濟環境差之下，會被人看高一線

傳導過程，航運企業首先受到波及，然後才會慢慢影響到上下游行業。另外，從統計數據上看，2011年的港口吞吐量並沒有出現下滑，還是保持兩位數增長，這顯示運價低迷的主要罪魁禍首是運力過剩，而這對港口企業業績並不構成影響。」一位投資領域專家則表示，與主要資產是船舶的航運企業不同，港口企業擁有豐富的土地資產和地方保護。因此，就算在行業低迷期，這些固定資產的有形價值也會比船舶企業高出很多。

全球第一家集裝箱年吞吐量突破3000萬箱的上港集團因為在2011年上半年出現業績下滑，市值跌幅為46%，以592.54億元總市值列50強第2位；招商局和中遠太平洋分別以465億元和200億元市值列第4和第12位。花旗銀行表示，雖然中國出口增長可能進一步放緩而影響港口業，但相比單一港口企業，招商局國際和中遠太平洋等綜合港口運營商能均衡地組合旗下港口資產，這有助於渡過港口吞吐量放緩的情況，預計這兩家企業2012年依然能實現盈利增長，可能成為港口業中價值最高的企業。

在巨大固定資產的支撐下，船舶企業的市值依然在50強總榜單上靠前，11家入選的船舶企業中有7家進入前20強。

海工類企業業績料現井噴

值得一提的是，4家海工類企業的排名也非常耀眼，全部進入前15強。業內人士表示，在未來高油價的推動下，全球海洋石油勘探開發投資規模在2012年將明顯擴大，預計全年可達到5290億美元。海洋石油勘探開發投資規模的擴大，將帶動海工裝備製造及運營企業的業績在未來5年內出現井噴。但由於海工建設項目投資大，產出效益相對較慢，目前所有海工類企業均處於虧損

深圳銅鼓航道通過安全評估



深圳海事局日前在蛇口南海酒店主持召開「深圳銅鼓航道大型船舶航行通航安全評估報告」評審會議(圖)。會議對10萬噸級以上船舶乘潮進出銅鼓航道展開了討論，並獲得與會專家一致認可。

交通運輸部劉功臣安全總監、深圳海事局李為副局長、深圳市交委馬勇智副主任、招商局集團蘇新副總裁、招商局國際羅慧來副總經理，以及特邀專家、政府部門和企業代表40餘人參會。

銅鼓航道工程於2004年12月29日開工建設，2007年12月12日起試運行。試運行期間

狀態，市值要出現大幅回升，尚需時日。此次上榜的50家港航船企上市公司中，非國有控股公司僅有8家，而由民營企業家控制的上市公司則更是少得可憐，僅有5家，佔榜單的10%。其中，排名最靠前的中國熔盛重工，也只以123億元總市值位列第15位。

，有多艘3000至14000箱集裝箱班輪成功試航銅鼓航道；至少有20多艘載重噸在10萬噸以上的超大型集裝箱班輪多航次安全經由銅鼓航道進出西部港區；2009年最新下水的16.5萬噸載重噸「地中海丹尼特」集裝箱船(箱位1.4萬箱)及30萬噸「佳人」號油輪也經由銅鼓航道成功試航。經過2年多時間的實船通航檢驗，航道各項指標滿足設計要求，試運行情況良好。

2010年1月1日，試運行2年多的深圳銅鼓航道正式投入使用，該工程12月29日已順利通過國家交通運輸部組織的竣工驗收。銅鼓航道的正式開通，改善了深圳港西部港區的通航環境，結束了超大型集裝箱班輪無法進出西部港區的歷史。

全球乾散貨運費壓力仍大

據德國交通信貸銀行(DVB)的一份最新研究報告顯示，今年全球乾散貨需求為37億噸，船價和運費依然受很大壓力。另波羅的海國際海運理事會(BIMCO)在總部哥本哈根，就2012年國際航運市場的前景，發表最新報告，除總結去年疲軟的航運市場與環境外，預測今年需求增長相對穩定，並建議船東吸取去年教訓，在營運上未雨綢繆。

儘管去年需求增長相對較慢，預測2012年將趨於穩定。BIMCO表示，「以大宗散貨為例，

鐵礦石總需求放緩，雖然如此，與世界市場價格相比，中國國內採礦成本相對較低，大量亞洲消費者對電能的需求，被認為將是一個穩定的需求驅動。」

BIMCO表示，印度進口增加對市場影響越來越大，釋放巨大的市場潛能，成為第二大主要的需求驅動力。但是，印度市場對於鐵礦石和煤炭的需求並不穩定。

據去年11月的數據顯示，目前仍有336艘相當於2830萬載重噸的船舶將要交付，佔船廠手持

訂單的14.4%。在去年，由於大量訂單並沒有按期交付，研究員認為，「這些訂單及問題將遺留至今之內。」DVB銀行表示，由於去年有近40%的船隻，因各種原因延期或取消，今年將有1434艘相當於1.21億載重噸的船舶交付，佔目前累計訂單總量的62%。

DVB銀行指出，目前全球乾散貨船隊共有8877艘，相當於5.85億載重噸。平均船齡在12年左右，其中59.1%的船隻低於10年船齡。而在船齡低於10年的船舶中，平均船齡僅有2.8年，是一支非常年輕的船隊。同樣的，目前全球累積訂單已達到2371艘，相當於1.96億載重噸，比擬目前船隊的33.6%。

在載重噸方面，海岬型船隊是目前總船隊中佔有份額最大的船型，但巴拿馬型船的手持訂單最多。實質上，超大型礦砂船(VLOC)的擴張最快，截止現在，34艘40萬載重噸的VLOC中已有3艘交付完成。銀行分析師表示，若餘下31艘交付完成，將對海岬型船造成重大衝擊，同時也影響其他船型的運費。

DVB銀行還認為，儘管累積量仍然太多，不足夠市場吸收，在船價價值和運費上都造成頗大壓力。「截止去年11月，共有相當於2140萬載重噸的334艘船舶被拆解，是目前船隊的3.5%。該數字意味着，在2007年至2008年期間的船舶訂單，未能為船東帶來價值，更造成船東的巨大虧損。」研究員表明，「目前航運市場不景氣，由於資金流問題，造成很多船東退出市場或申請破產，他們沒有太多的現金儲備去渡過經濟衰退，類似2008年經濟蕭條的情況。」



► 2012年乾散貨運輸市場仍將面臨重大考驗。圖為巴西玉米大宗散糧收割 彭博社