東方海外純利跌九成

下月簽署美東岸長灘港新租約

東方海外（00316）公布去年業績，由於下半年營運環境惡化，運費持續下滑，加上燃油價高企，利潤進一步受到蠶食，營業收入跌0.4%至60.12億美元。盈利大倒退，跌90.27%至1.82億美元（下同）。經董事會同意通過，不派末期息。東方海外昨日公布業績後，股價跌2.8%，收51.4港元。

本報記者　林靜文

◀金柏堅表示，公司年中仍會增加運費抵銷燃油費用上升壓力　本報攝

公司主席董建成在聲明中表示，全球經濟不明朗因素仍是今年最大的挑戰，但集團在未來將繼續投資，除訂購16艘大型新船外，日前亦已同意與美東岸長灘港就「中部港區」碼頭達成一項爲期40年的新租約，將於今年4月簽署相關租約。

他續指出，整個碼頭工程爲期9年，計劃將兩個現有舊碼頭合併成一個現代化碼頭，重建工程的主要費用由港務局負責，該公司將繼續投資於新型碼頭設施。碼頭落成後，將會成爲美國西岸首個高度自動化碼頭，有助集團保持在北美的競爭優勢。

期內，公司亞洲區營業收入跌3.5%至39.42億元；北美洲微升3%至10.71億元；歐洲區業務升8.8%至8.39億元；而澳洲升幅最大，升16.4%至1.59億元。

去年貨櫃班輪運輸及物流的收入爲59.87億元，同比減少0.37%，而計及其他的收益合共總額爲60.12億元，同比減少0.36%。當中貨櫃運輸及物流業務純利急跌89.7%，至8601.1萬元。

冀今年收支平衡

至於在班輪運輸貨量增加5.6%至500萬標箱，運力增加8.3%。運載率爲76%，較上年同期跌5%。

財務方面，集團去年負債比率爲6%，現金及銀行結餘20.99億元。其中下半年錄得負增長。息稅前盈利率自2010年下半年的18.5%下跌至去年下半年−0.2%。

面對市場不景氣，董事及財務總裁金柏堅有另一番見解，他對公司及行業的前景看好，期望今年可達收支平衡，並計劃於5月再次調高運費。他表示，今年以來，已對主要航線進行3次運費上調，但由於燃油費用亦同步上升，歐亞及泛太線運費水平仍不能達到收支平衡。當問及3月份運費是否上調成功時，他表示，仍在觀察時期，待首季度業績才能充分體現，而1、2月份對部分航線的加費是成功的。

他又表示，今年國際班輪運輸的運力估計會升10%，但運量需求料僅增5%，未來仍須靈活調節運力。此外，集團至2014年將有16艘新船交付，其中6艘配載8888箱和10艘配載1.3萬箱運新船。

他表示，去年並沒有派發末期息，但公司已於中期派息7美仙，相當於全年經營溢利的24%。派息比率與過往持平，約佔經營溢利的25%。

燃油對沖成效微

他指出，目前燃料費用佔公司運營總成本的22%，期望燃油價格可以下調。他估計，整個行業仍有上調運費的壓力，以抵銷燃料成本上升。計劃於5月再次調高運費，期望公司及整個行業最終可達收支平衡。公司一直有使用燃油對沖工具，但去年本身的燃料費用增幅更高於原油價格的升幅。該公司認爲透過購買期貨來對沖已屬最可行的方法，惟過去12個月成效未見顯著。

國泰2月客量增4%

國泰航空（00293）昨天公布與港龍航空合併結算的2月份客、貨運量。數據顯示，2月份客運量增幅遜於運力增幅，貨運量則較去年同期略爲增加。

客運量共211.06萬人次，同比增加4.0%，運載率爲74.5%，下降2.8個百分點。今年首兩個月的運量及運力分別上升8.1%及8.8%。

貨運量單月共11.788萬噸，同比只輕微升0.8%，運載率爲65.8%，跌1.8個百分點。今年首兩個月的運量共下跌10.4%，而運力則下降1.6%。

國泰收益管理總經理唐偉邦表示：「農曆新年於今年及去年出現於不同月份，因而令直接比較2月份的數據出現偏差。數據顯示上月載客量增幅遜於運力增長，收益率受壓情況在整體航線的經濟艙越趨明顯，雖然頭等及商務艙需求維持穩定，但收益率亦開始受壓。」

國泰貨運營業及市務總經理韋靖表示：「表面看來2月貨運業務似乎不錯，其中一個原因是由於農曆新年於今年及去年出現於不同月份，令直接比較出現偏差。鑒於由香港及上海出口至歐洲等主要市場的需要持續疲弱，運力會因應需求調整運力，令載客率得以維持穩定。此外，香港及內地出口市場的需求亦因2月底的若干大額貨運訂單而有所改善。」

歐七大航企求撤碳稅

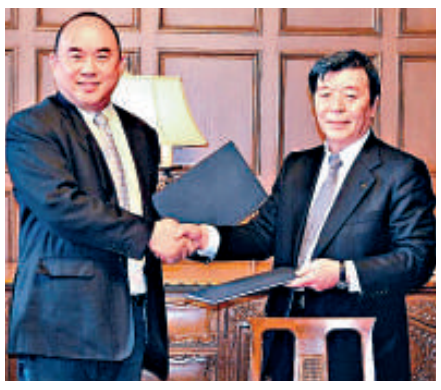
【實習記者寧旎報道】據外電報道，備受壓力的空巴公司及歐洲六家主要航空公司，近日致函英國、德國、法國、西班牙政府領導人，要求撤銷頗受全球爭議的碳排放稅，稱這項稅收已經導致了與中國及其他反對此稅國家的貿易衝突升級。

這封信函由法國航空公司、德國漢莎航空公司、英國航空公司、維珍航空及賽峰集團等供應商聯名簽署，並向歐洲航空業提出「嚴重後果」的警告。

德國政府上周呼籲歐盟委員會與反對歐盟航空碳稅的國家進行談判，以減輕對立，避免貿易爭端。

一些外國航空公司曾在政府支持下對這項措施提起訴訟，但德國表示，該國擔心的主要是中國取消訂購歐洲造飛機的訂單。

另據外電稱，中國撤銷了購買35架空巴A330型客機的訂單，由此回應歐盟自今年年初將航空業納入碳排放交易體系的做法，空巴因此正考慮削減工作崗位。



▶梁小雷（左）在東京與長島大野簽署船型優化合作協議

太平洋夥三菱優化船型

【本報記者楊楠上海十二日電】太平洋造船集團董事長梁小雷在東京與三菱重工董事長島大野簽署「CROWN MHI 82」船型的聯合優化設計合作協議。這兩家船廠聯手啓動船型優化設計，是中日造船界技術合作的一次新嘗試。按照協議，雙方將共同擁有該船型概念設計和詳細設計的知識產權。

「CROWN MHI 82」船型的船模水池試驗，將在三菱重工長崎研究所進行，這也是日本首次對中國造船企業在技術資源領域的開放合作，預計整個項目合作設計將於今年下半年完成。

中遠聯營體與長榮合作

以中遠爲首的CKYH（中遠、川崎汽船、陽明、韓進）班輪聯營體昨日與台灣長榮航運，在亞洲至歐洲線上又有大動作，將從4月開始在合共12組航線上投入配載8000箱至1.3萬箱的貨櫃船營運。合作計劃的目的在於爲客戶提供最密集的航線班次、最便捷的運送時間與最完整的服務範圍，以滿足對優質航運服務的需求。

雙方合作範圍包括8組亞洲—歐洲航線與4組亞洲—地中海航線，靠港的範圍包括亞得里亞海地區的里耶卡，科佩爾和的的雅斯特。除了密集的航班服務之外，雙方在亞洲—歐洲市場上也提供非常有吸引力的運送時間。舉例來說，從上海、寧波到鹿特丹、漢堡、費利克斯托的運送時間約爲26—27天，從鹽田到歐洲港口只要23—24天。

渝果園港百億建長江樞紐

【本報記者韓毅北京十二日電】由國家發改委、交通部、重慶市政府重點規劃建設的中國內河最大樞紐港——果園港投資將超百億元。重慶市發改委主任楊慶育在兩會期間接受本報獨家專訪表示，該港由重慶港物流集團投資建設，100億的投入很難單一融資。其融資模式可利用基金、可爭取國家專項資金支持、也有上市的可能性。他指出，按照國家對港口投資資本金要求，其資本金投入在20億以上。

▶全國人大代表、重慶市發改委主任楊慶育　本報攝

據重慶市發改委官方資料介紹，果園港區規劃佔地5500畝，可利用港口總岸線爲2800米。計劃總投資100億元，規劃建設5000噸級泊位16個，其中10個多用途泊位，3個件雜散貨泊位，3個商品汽車滾裝泊位，配套建設相應的綜合辦公、物流倉儲、進港鐵路專用線等項目。設計年吞吐量3000萬噸（200萬標箱、件雜散貨600萬噸和商品車滾裝100萬輛）。

歐洲入口貨中轉港

果園港採用的是海港直立式碼頭，分爲港前作業區和後港物流園區。內陸地區單一港口過百億的投資計劃倍受外界關注。

楊慶育披露，投資3億元的果園港1期工程建設2個件雜散貨泊位，形成200萬噸件雜散貨能力，已於2010年建成投產。2期及擴建工程投資達68億元，預計今年7月可建成。其中，2期工程投資23億元，建設4個多用途泊位；2期擴建工程投資45億元，將建設6個多用途泊位，1個件雜散貨泊位，3個商品汽車滾裝泊位。

爲實現水、鐵、公路聯運的無縫連接，投資12.5億元的果園港鐵路專用線規劃總長10公里，在魚嘴貨運站併軌與渝懷線相連。計劃在今年7月開工，與渝懷線同步建設。其後方物流區總投資16.5億元，規劃30萬平方米配套倉儲區，20萬平方米綜合配套區，計劃今年開工。

楊慶育認爲，今後從歐洲到重慶的貨物可通過果園港轉向華東方向。以重慶作爲節點，對時效性要求相對不高，運輸成本低廉的貨物可在果園港轉船走水路。

「三基地四港區」

果園港的投資發展只是重慶「十二五」物流規劃的一個縮影。楊慶育說，重慶規劃建設的「三基地四港區」是國家發改委首個批覆的省級物流園區規劃。包括鐵路物流基地（重慶西部現代物流產業園）、航空物流基地、重慶公路物流基地、寸灘港區、果園港區、東港港區、黃磏港區四大物流樞紐。

及至2015年，重慶「三基地四港區」物流樞紐將基本形成差異化發展態勢，鐵路貨運吞吐能力達到175萬標箱、2000萬噸散貨；水港貨運吞吐能力440萬標箱、860萬噸散貨、150萬輛商品車；航空貨郵吞吐能力達到90萬噸。

對於記者就當前重慶水港貨運吞吐量不足百萬標箱，五年規劃定位440萬標箱的吞吐能力是否過高的疑問，楊慶育顯得底氣十足：「重慶IT產品以及新型電子等產品每年均以翻番的速度猛增，貨運量很嚇人。我們沒想到重慶直接利用外資能從2007年的10億多美元『衝到』2011年的106億美元。利用外資5年增十倍，其核心在於重慶產業結構的提升與優化。」

他同時透露，「十二五」期間，重慶將着力拓展南向通道的開闢，當地物流通道將向東南亞、印度、中東地區擴張。

開發大別山　做責任五雲

訪全國政協委員陳世强

來自大別山的全國政協委員、河南信陽弘昌集團公司董事長陳世強，今年是第五次參加全國政協會議。五年來他的主要的提案都是圍繞加快大別山區的綜合開發。經過五年來的努力，大別山開發已經得到國家的高度重視。

本報記者　蔣敏

全國政協委員、河南信陽弘昌集團公司董事長陳世強

大別山的面貌現在發生了根本性改變！陳世強說，正像胡錦濤總書記與我們聯組討論時，我跟他彙報的那樣，大別山的經濟得到了快速發展，大別山的面貌也得到了很大的改觀，老百姓現在錢袋子鼓了、腰桿直了，新農村的面貌發生了變化，整個社會事業、經濟發展的速度快了，老百姓的經濟富裕了，文明程度也提升了。

陳世強委員告訴記者，在中央和各部委的支持下，大別山這幾年的特色經濟發展很快，特別是茶產業得到了快速的發展。

信陽的山有靈氣、信陽的水顯秀氣、信陽的茶有名氣。信陽是中國茶都，信陽毛尖有着千年美譽。河南省委書記盧展工的「點題」，讓信陽紅茶橫空出世。在省、市兩級黨委、政府的強力推介下，「信陽紅」很快紅遍了信陽，紅遍了中原，紅動了京城。在全國兩會上，一位來自福建的人大代表在品嘗了「信陽紅」之後，特別找到陳世強委員說：「龍潭·信陽紅，果然是名不虛傳，與福建的金駿眉銀駿眉相媲美的說法確實不誇張啊！」

小茶葉大文章，小茶葉大產業，小茶葉大民生。陳世強說，信陽紅不僅是一種產品，還是一種情懷、一種精神。體現了盧展工書記對大別山兒女的熱愛。目前，信陽市已形成綠茶、紅茶比翼齊飛，並肩發展的可喜局面。過去信陽茶農種植信陽毛尖，一畝地收入兩三千元，而在信陽紅出現以後，一畝地的收入可以增加兩三千，效益翻番。

建設中原經濟區，河南提出「兩不犧牲」、「三化協調」發展的路子。陳世強說，不犧牲農業和不犧牲生態爲代價發展「三農」，大別山目前的做法就是要在保護生態的基礎上、在保護農民收入的基礎上、在保護耕地不減少的基礎上來發展新農村建設，推進城鄉一體化發展。

陳世強告訴記者，集團旗下的信陽五雲茶葉（集團）有限公司作爲農業產業化的龍頭企業，是全球擁有自有茶園最多的企業。有「龍潭」、「五雲山」、「陸羽」三個品牌；擁有上市銷售的6大系列300多款茶葉及茶相關產品；有大大小小的加工廠十幾家，目前公司的一條綠茶生產線是亞洲最大，如果滿負荷運營可以吞吃信陽一半的茶葉原料。除此之外，五雲集團旗下還有茶旅遊公司、茶貿易公司。

在「三化」協調發展的指導思想下，五雲集團有了一個大構想：建設一個50平方公里的環南灣湖信陽毛尖開發區，並提出要把信陽毛尖開發區打造成信陽的又一個生態新區，能實現城中有山、山有中城。近年來，茶園已達到四五十萬畝，在「十二五」末要達到100萬畝。

100萬畝茶園的流轉之後茶農怎麼轉換身份？五雲集團採取了三種模式：一種模式就是將有勞動能力的茶農變成產業工人；第二種模式就是讓勞動能力不強的進社區搞配套做綜合服務；第三種是素質高的進行強化性培訓、技能培訓，讓他進入集團的商場、專賣店、工廠。這種做法就是要把農民變成產業工人，把農民變成市民，陳世強覺得這就是「三化統籌協調」的具體做法。

陳世強說，茶業是大別山特色農業的標誌，乘着加快中原經濟區建設的強勁東風，五雲集團目前已經把產業轉移到整合茶葉資源的高度上。但要實現資源整合首先要打破茶葉生產和流通的瓶頸，爲此，五雲投入30億元在信陽羊山產業園區建立了「信陽國際茶城」，秉着「一個市場繁榮一片產業」的宗旨，「信陽國際茶城」將打造「茶產品集散中心、茶產業研發推廣中心、中國茶文化挖掘傳承中心、茶產業技術人才培訓交流中心和茶文化旅遊目的地」。

「做中國一流茶企業，創世界知名茶品牌。」陳世強說，未來的五雲集團將是中國的、也是世界的。五雲要做「責任五雲」，目標定位是做全球最好的綠茶、做全球最好的紅茶。十二五期間集團將全面實現「五個一工程」，即：茶葉總產值100億元，在全國1000座大中城市建設直營專賣店10000家，實現利稅10億元，帶動10萬茶農致富。