

成都開通直飛巴黎貨航

成都直飛巴黎瓦特里機場貨運航線，首架飛機昨從成都雙流國際機場起飛，這是中國西部直飛巴黎的首條貨運航線，打通了西部商品與歐洲商品之間穿梭的「快車道」。

至此，成都已開通至巴黎、阿姆斯特丹、阿布扎比、莫斯科、新加坡等 25 條國際及地區直飛客、貨運航線（其中客運 15 條、貨運 9 條），成為中西部地區擁有客貨運直飛定班航線最多的城市。

「成都這幾年發展迅速，民眾消費能力越來越高，這條貨運航線的開通為法國產品進入成都打通了一個快速通道。」巴黎瓦特里機場中方事務全權代表王世傑說，該航線計劃每周 3 班，每次單程為 9 小時，由海南航空下屬的揚子江快運航空有限公司負責。

成都物流辦口岸服務處處長劉學軍表示，近年來，產業轉移向西部推進，截至 2011 年底，已有 207 家世界 500 強企業落戶成都。因此，成都不斷開通國際客貨運航線，今年將重點開通至美國直飛客、貨運航線，並加密現有歐洲客、貨航班頻率。同時，還將積極推進成都至澳洲以及成都至南亞等客運航線開通工作。

據了解，到 2015 年，成都國際直飛航線數量計劃將達到 36 條，形成連接歐、美、亞主要城市的國際航線網絡。

大連港首季箱量增 25%

【本報記者宋偉、通訊員詹笑大連三日電】大連港集團首季完成貨量 7530 萬噸，同比增加 13.5%。集裝箱量 165.1 萬箱，增幅為 25.6%。

3 月份貨量完成 2607.9 萬噸，同比增加達 24%，為今年前三個月最高增幅。

雖然國際、國內市場需求持續疲軟，但 3 月份大連港鋼鐵、糧食、煤炭、集裝箱、滾裝等主要貨種仍實現同比增加，其中糧食、煤炭增幅超過了 60%。面對周邊港口的競爭激烈，大連港集團全力構建糧食全程物流服務體系，在促成糧食大客戶與船公司確立固定班輪專屬運輸的車船對裝轉運新模式的同時，還利用港口自身優勢整合了 300 輛社會散糧車資源，以此提高車輛的運行效率，拉動糧食集港。

僅散糧公司，一季度就完成吞吐量 195 萬噸，其中轉運到朝鮮的出口外貿糧市場份額已提升至 77%，外貿玉米裝船平均效率達到了每小時 1155 噸以上。通過拓展原油保稅、國際中轉等新業務，今年 2 月以來，大連港集團油品生產運輸扭轉了去年以來的下降趨勢，吞吐量快速回升；近日，距離碼頭泊位不過百米、佔地面積兩萬平方米的大連汽車碼頭「上汽中轉庫」正式投入使用，上汽集團發往東北的商品車可在這裡檢測、存儲和分發。依靠完善的碼頭功能，大連汽車碼頭貨源掌控能力顯著增強。今年頭兩個月運輸內貿商品車同比增長近四成，其商品車內貿樞紐港的地位不斷鞏固。



▲英國航空公司為今夏倫敦奧運會，委託藝術家翠西·艾敏設計迎接奧運會的空巴 A319 飛機外觀，被繪上一隻巨大金鴿

西藏公路里程破 6 萬公里

近年來，國家不斷加大西藏交通基礎設施建設力度，道路交通條件日益改善。據西藏自治區交通運輸廳統計，到 2011 年底，西藏公路通車里程突破 6 萬公里，達到 6.31 萬公里。

西藏交通運輸廳廳長扎西措說，2011 年西藏進一步加大了公路建設的投入力度，全年落實交通建設項目 15 個，完成投資 85 億元，新增公路里程 4600 公里，解決了 20 個鄉通油路、273 個建制村通公路問題。

據介紹，西藏公路通車里程由 2006 年底的 4.5 萬公里增至目前的 6.31 萬公里，其中次高級以上路面 8723 公里，一個以國省幹線為骨架、農村公路為基礎的公路網基本形成。

不過，在西藏自治區 120 多萬平方公里的廣袤區域內，交通瓶頸依然是制約經濟社會發展的主要因素之一。未來幾年，西藏將繼續加大交通運輸建設投資力度，規劃投資 498.9 億元，比「十一」期間增長近一倍。其中，2012 年計劃完成公路建設投資 95 億元。

內地倉儲料增 2 億平米

【本報記者李理、龐旭北京三日電】中國倉儲協會會長沈紹基日前在大學退休教授成立的「唐社」首次舉辦的論壇上表示，未來 5 年中國倉儲業的發展將保持良好勢頭，立體倉庫預計新增 1 至 2 億平方米，冷庫改造與新增容量將達到 1000 萬噸。

他指出，未來將重點建設共同配送中心、危險品定點倉及私人自助倉儲網點，倉儲業整體將向物流增值服務中心發展。

近年來，各類倉庫設施的建設持續升溫，各類物流園區「此起彼伏」，但園區空置率高、建設過剩、效率低下等問題亦阻礙行業進一步發展。沈紹基認為，未來倉儲地產與倉儲服務的分離將更加明顯，專業倉儲與通用倉儲將同步發展。此外，新的倉儲經營業態將擁有巨大市場潛力，多層立體倉庫以及單元化、機械化、信息化等設施技術的配套應用，將會成為倉儲行業的共識與追求。

香港上市公司業績公布日期

4月11日	4月25日
00081 中海宏洋 (季)	02866 中海集運 (季)
4月13日	4月26日
08256 金利通 (季)	06210 淡水河谷-DRS (季)
00420 福田實業 (中)	4月27日
4月15日	01094 中國公共採購 (未)
03898 南華時代 (季)	02601 中國太保 (季)
4月17日	4月30日
00688 中國海外 (季)	01192 泰山石化 (未)
03311 中國建築 (季)	00940 中國動物保健品 (季)
4月18日	5月3日
08225 萬全科技業業 (未)	08176 金豐集團 (中)
00323 馬鞍山鋼鐵 (季)	5月16日
4月19日	00700 騰訊控股 (未)
00115 鈞源集團 (未)	5月31日
4月24日	00244 先施 (未)
01072 東方電氣 (季)	

新舊訂單累積 船廠產能接近滿負荷

總部在哥本哈根的丹麥船舶融資公司 (Danish Ship Finance) 公布最新研究報告顯示，儘管全球船塢總容量剛剛度過高峰期，但仍然處於歷史高位，各船廠累積新船訂單噸位佔營運總噸位 46%。報告認為未來 12 個月內造船擬建噸位要大幅縮減，否則，船廠生產會出問題。

報告指出，造船廠未來 12 個月安排的交付量，應由原計劃 6700 萬修正噸，降低至 4800 萬修正噸噸，包括其中 2011 年延遲交付的 1400 萬修正噸在內。2011 年延遲交付的船噸總量為 2100 萬修正噸。但報告建議，在 2012 年生產計劃表中，把 2011 年延遲交付的船噸總量取消三分之一，即取消約 700 萬修正噸。

報告同時認為，若按此建議去安排生產，今年全球的船廠產能利用率會高達 82%，交付量始有把握。報告指，在目前貨運市場並不太好和船舶融資緊縮情況下，船東就新船交付制定相互關係的能力，假如市場條件繼續惡化，部分船東甚至在今年內，都無法接收新船。

報告還表示，處於這種情況下，船東會減少訂造新船的胃口。

這份經過詳細資料搜集所寫成的報告指出，2011 年全球船廠按原計劃累積訂單錄得 7400 萬修正噸，但實際交付量只有 5000 萬修正噸，當中 2400 萬修正噸未有預期落實建造，其中佔 2100 萬修正噸被重新安排交付時間。

去年交付 5000 萬修正噸

在交付的 5000 萬修正噸之中，由油輪、集裝箱



◀今年大多數船廠是新舊訂單混合造，且造船與效率與速度要加快。圖是韓國現代重工在蔚山船廠建造一艘大船

船和乾散貨船轉其他船種佔 300 萬修正噸。報告認為，中國的船廠在 2011 年顯然沒有發生任何重大取消訂單情況。期內，船塢建造的船舶在 1000 萬修正噸，佔其手持訂單 2400 萬修正噸的 41.6%。報告指出，中國船廠大約有 800 萬修正噸將延期至 2012 年交付，與之配套的融資安排亦受到影響。

韓國的船廠經過不斷爭取和反覆與船東談判較量，仍保持手持訂單規模，2011 年在累積訂單總規模 2400 萬修正噸中，交付了 800 萬修正噸，只有 300 萬修正噸交貨期推遲，另有 500 萬修正噸是實質性被取消。目前，手上累積仍有 1100 萬修正噸。

報告詳細介紹去年全球建造船型分類情況，指出乾散貨船受到衝擊情況最明顯，計劃去年交付的乾散貨船共 3200 萬修正噸，但實質只交付了 2250 萬修正噸。在取消的 950 萬修正噸之中，其中佔 800 萬修正噸交貨期將推遲。真正被取消的船舶是 150 萬修正噸。

油輪交付 1150 萬修正噸

按船型來分析，去年油輪按計劃應交付量 1900 萬修正噸，但真正交付只佔 1150 萬修正噸，未有安排交付的 750 萬修正噸之中，450 萬修正噸被重新安排延遲交付，另外 300 萬修正噸已被取消。

延遲交船量大船價難升

丹麥船舶融資的報告指出，按目前各船廠生產和訂單情況，現有訂單推遲或取消的活動，預期會延續到 2013 年。預測有 4300 萬修正噸 (cgt) 將再延遲至 2013 年交付，其中高達 1000 萬修正噸是近期時間表內的。假設 2013 年交付量一部分是來自 2012 年應交付的延遲量，其結果是，2013 年全球船塢產能利用率將會降至 78%，2013 年接單能力非常弱。

屆時，新船訂單交付期會定在 2014 年或之後，原因是船塢在「舊單未除新單再湧來」情況下，產能根本無辦法應用。報告認為，這種情況是荒謬的。

丹麥船舶融資的報告稱，受 2012 年全球造船業界出現種種弊端和既成現實影響，2013 年全球船廠平均訂單的交付總量將超越今年的交貨時間表總量。假設 2013 年交付總量與 2012 年持平，其結果是，2013 年全球所有船廠的船塢利用率至少保持 78%。

報告稱，至目前為止，預計在 2013 年或之後交付船舶量仍然很少。按推測，船廠可以接新訂單的交付期一般定在 2014 年或之後，但船塢產能的利用率是否足夠，仍然存疑？報告認為這不太可能做到。

在船塢容量不足和市場低需求之下，新船價會

否穩定下來？報告認為還言之尚早。歐洲的分析機構甚至認為，取決於會否發生、很大程度視乎船塢的利用率能維持多久，這對船價推低造成直接影響。一旦造船能力不出問題，船價休想會降低。在 2012 年，一部分船塢會努力將容量利用率提高，以保證 2013 年累積訂單可安排全面生產。因此，在不同地點的船廠將存在不同差異，舉例來說，韓國、中國船廠在不同細分領域會存在很大差異。

報告最後表示，明顯地，船廠安排優先建造先進、現代型船舶，會遠勝於建造傳統的乾散貨船。因此，未來 2 年裡，韓國與中國的最大型船廠將處於最正面的位置。平均而言，新造船價格下跌不會出現在那些先進、現代型船舶，船廠至少會維持低利潤，若與 2012 年同期相比，可能再跌 15-20%。

菲生力啤酒入股菲航

據外電報道，菲律賓生力啤酒公司已就注資入股菲律賓航空公司達成一致意見，並於昨日簽署協議。但菲律賓生力啤酒公司總裁 Ramon Ang 透過手機短信表示，談判仍在繼續。

他早前對道瓊斯通訊社表示，昨日有一個簽約儀式。彭博新聞較早前引用了 3 名熟悉情況的人士關於簽署計劃的說法。

一名不願意透露姓名的人士在官方公布前表示，菲律賓生力啤酒公司打算購買菲律賓航空公司及其屬下廉航合共 49% 的有效股權，資金達到 5 億美元。若成功，將獲得該航空公司的管理權。

第一控股經紀公司董事總經理 Castillo 在馬尼拉表示，「菲律賓航空公司 PAL 控股有限公司，股

票在馬尼拉交易所上升，交易的推遲可能預示着提升售價。」他說，「投機買賣將為市場繁殖更多財富，投資者在最終交易前都會對市場有所定位。」

TV5 電視網 Interaksyon.com 上月亦有報道，菲律賓長途電話公司總裁 Pangilinan 早前有出價。該國最大廉價航空宿務航空總裁吳奕輝上月表示，「若時機成熟，也有可能考慮購買競爭對手。」

菲律賓航空總裁 Bautista 拒絕評論事件。

生力啤酒公司的目標是盡可能減少過分依賴食品和飲料的經營模式，將業務延伸至高利潤行業，包括交通、基礎設施和能源等。Ramon Ang 預期至 2016 年，公司能實現 1 萬億披索 (234 億美元) 的銷售額。



◀生力啤酒入股菲航的談判仍在繼續，若成功，將獲航空公司的管理權

英優化航線設反海盜規劃工具

針對商船在印度洋亞丁灣被海盜襲擊，英國海事服務公司 AtoBviaC 與英國石油合作，在該公司現有的船舶航程電子運算圖基礎上，加入反海盜航線規劃工具，優化在高危區的航線選擇。

據了解，局部地區的限制通常意味着船東不能獲得可靠的武裝保護，在距離海岸 120 英里的個別海區就會發生海盜蹤影或襲擊事件，還存在着支付贖金困難的擔憂，對船東來說，或是困難重重的選擇。

該公司主管、船長特雷弗表示，「反海盜的控制，使得船東在航線選擇上做出明智的決定，繞開可能出現海盜的海域。」他又稱，「在大量不確定因素下，航運業正經歷運費低迷的時期，必須仔細的判斷避開海盜的襲擊。」他指出，「AtoBviaC 工具能使得船東更合理的選擇航線，並精確地計算出該航線所需的時間和燃油消耗。在很多案例中，這可以計算出較其他選擇更精確的數據，並提供相當水準的解決方案。」

反海盜航線規劃中關於海盜活動的信息，主要是來自於保險協會的聯合戰爭委員會定期頒布的公告制定，或從具體船東手中獲得。他介紹，所有航線的計算都是可行的，並考慮到與淺灘區、沉船、海岸和障礙物保持適當距離，同時也避免了油田開發區域。航線將每周進行評估一次，間隔 2 個月會更新一次，若發生重大變化，則需更頻繁的進行更新。

目前 BP 航程距離電子運算圖被廣泛的運用在船舶工業上，包括所有的港口、海上工程及轉運區域，特別是世界運價表、油輪、滾汽船、集裝箱海運和乾散貨航運中。

虎門港擬建保稅港區

東莞市虎門港保稅港區將具備港口作業、國際物流、出口加工、商品展示和金融服務等五大功能。昨日上午，東莞市虎門港保稅港區申報方案協調會在虎門港管委會舉行。海關總署廣東分署、黃埔海關、虎門港管委會、市口岸局等相關部門代表參會。

目前，東莞已成功申報並順利運作東莞保稅物流中心 (B 型)。通過整合原有設施設立虎門港保稅港區，有利於依託保稅港區的政策優勢和綜合服務優勢，進一步完善港口國際物流與保稅物流功能。

根據申報方案，東莞市虎門港保稅港區位於虎門港沙田港區西大坦作業區，其範圍包括虎門沙田港區西大坦作業區及其後方西大坦物流園、臨港產業區，共約 3 平方公里。

東莞市虎門港保稅港區將具備港口作業、國際物流、出口加工、商品展示和金融服務等五大功能，全面發展港口運輸、中轉、保稅物流、國際配送、國際採購、轉口貿易、出口加工、展示等方面的業務。

虎門港將充分利用區位優勢和政策優勢，通過建立東莞市保稅港區，大力發展港口保稅物流業務、臨港加工及增值業務，做大做強國際配送、採購功能，為國際物流網絡延伸和輻射經濟腹地打開最佳通道，

力爭用 10 年左右的時間，把東莞市虎門港保稅港區建設成為東莞市對外開放的制高點，珠三角地區重要的國際自由港，東莞和周邊地區產業升級的強力引擎。

東莞外向型經濟發達，大部分產品的原材料及市場在國外，保稅外銷總量非常大，同時保稅內銷的規模也在逐年擴大。而保稅港區是目前我國開放層次最高、政策最優惠、功能最齊全、區位優勢最明顯的海關特殊監管區域。

虎門港管委會相關負責人表示，作為外向型經濟發達的城市，東莞加快申報保稅港區將有利於進一步提升企業市場競爭力，提高對外開放合作的程度，轉變外貿經濟發展方式，促進現代服務業與物流業發展，為推動產業結構調整提供重要支撐。

事實上，東莞已於 2009 年啓動虎門港保稅港區的申報工作。虎門港管委會負責人表示，有關申報材料已報送至省政府審核，省外經貿廳已徵求省一級各相關部門意見。由於虎門港作為東莞重點園區的地位日益重要，急需對虎門港保稅港區的申報問題進行重新考量，進一步明確保稅港區的功能定位、功能分區、監管方案、規劃範圍等內容。

根據 2011 年 7 月海關總署和省政府共同簽署的《省署合作備忘錄》，海關總署和省政府將共同積極推動支持設立虎門港保稅港區。



▲虎門港作業區有保稅區作後盾，實力與地位將大增