連雲港計劃引入合作夥伴

▶連雲港港口集團董事長、總裁白力群接受本報採訪 賀鵬飛攝

【本報記者賀鵬飛、強薇北京十二日電】在京出席全國兩會的連雲港港口集團董事長、總裁白力群接受本報專訪時表示，今年該港的投資額已從去年的35億元（人民幣，下同）提升至逾40億元。此外，根據長遠發展的需要，連雲港正考慮將航道升級爲40萬噸級，並計劃引進若干大型戰略合作夥伴。目前集團已與多家企業接洽，其中部分專案已有顯著進展。

今年投資額逾40億

連雲港向來被視爲隴海蘭新鐵路最便捷的出海口，來自中西部地區的貨源已佔到其總吞吐量的六成左右。白力群說，國務院總理溫家寶在十二屆全國人大一次會議作政府工作報告時再次強調，要優先推進西部大開發，大力促進中部地區崛起，相信未來中西部地區經濟仍將保持快速發展，這將爲連雲港提供持續的增長動力。

近幾年連雲港的投資連年加碼，去年投資達到35億元，今年則會超過40億元，目的就在於使港口功能與規模適度超前發展，以滿足未來中西部地區發展的需要。目前，連雲港正在原有的15萬噸級航道基礎上開挖建設一條總長53千米的30萬噸級航道。其中一期25萬噸級航道已於去年6月建成並投入試運行，12月9日正式開通使用，二期30萬噸級航道預計將於2014年建成。

白力群指出，近幾年船舶大型化漸成趨勢，例如巴西鐵礦石巨頭淡水河谷爲降低海運費用，委託江蘇熔盛重工製造的16艘40萬噸超大型礦砂船已經開始陸續交付，而40萬噸級超大型油輪早已出現在國際航運市場。因應這一趨勢，連雲港將在建成30萬噸級航道的基礎上，積極考慮進一步建設40萬噸級航道，以提高港口的競爭力。

由於連雲港地處古黃河入海口，外界一度擔心泥沙淤積會對其航道造成較大影響。不過白力群指出，黃河改道後，連雲港泥沙淤積大大減少。監測表明，其16.5米的主航道開通五六年，以及19.8米的25萬噸級航道試運行近一年以來，回淤量很少，完全滿足進一步開挖建設更高等級深水航道的條件。

白力群表示，面對中國沿海港口的激烈競爭，連雲港港口集團將推動國企改制，不斷降低各項成本，提高生產效率。同時，集團正在積極尋求戰略合作夥伴，以稀釋股權、分擔風險，並帶來新的貨源。其中，引進碼頭公司進入集裝箱業務是集團的重要目標，集團已與多家企業進行接觸，並在部分專案上取得顯著進展。

鄭州建航空港經濟區

【本報記者楚長城鄭州十二日電】《鄭州航空港經濟綜合實驗區發展規劃（2013-2025年）》日前獲國務院正式批覆，這是內地首個上升爲國家戰略的航空港經濟發展先行區，爲中原經濟區乃至中西部地區發展提供有力支撐。鄭州獲准建設該實驗區。

實驗區佔地415平方公里，將以鄭州新鄭國際機場爲依託，以新鄭綜合保稅區和關聯產業園爲載體，形成航空經濟集聚區。國務院批覆指出，該實驗區對優化我國航空貨運布局，推動航空港經濟發展，帶動中原經濟區新型城鎮化、工業化和農業現代化協調發展，促進中西部地區全方位擴大開放具有重要意義。

該實驗區規劃分三大區域，中部是核心區，主要是客貨運輸及航空物流；在核心區北部主要是引資類企業，包括會展、休閒等；南部則是航空偏好性的引資類產業，包括電子產業等。

據悉，鄭州航空港區2012年實現地區生產總值190.7億元人民幣，按年增長77.6%，已成爲中原經濟區最具活力的發展區域。而按照規劃，到2025年鄭州航空港經濟綜合實驗區全面建成時，預計航空貨郵吞吐量達300萬噸左右，進出口額達2000億美元，與航空關聯的高端製造業主營業務收入超過1萬億元人民幣。

廣州空港保稅區7月啓用

【本報記者方俊明廣州十二日電】廣東省機場集團透露，目前該集團積極參與廣州空港經濟區的總體規劃和產業規劃，推動白雲機場航空經濟「一園三區」建設。其中「廣州空港綜合保稅區」將於今年7月完成圍網工作，之後將正式投入運作。有研究公司預測，到2015年，白雲機場航空經濟產業園區將實現總產值150億元人民幣（下同），創造約1.5萬個就業崗位。

白雲機場航空經濟「一園三區」，囊括了白雲機場航空經濟產業園及航空維修產業集群區、航空經濟總部服務區和員工生活休閒區，致力構建臨空經濟綜合改革先行區。

其中，作爲廣東與新加坡首批重點合作的「廣州新科宇航飛機維修項目」，遠期總投資將超過35億元。1號機庫將於今年上半年建成，年內投產營運，將可以完成7架次的大修和36架次的小型維修，預期可實現年產值1.5億元；而第二個機庫的建設工作也將很快啓動。未來還將陸續建成8個機庫，預計可實現年產值3.5億美元，打造全球最大的飛機維修基地。

此外，順豐速運快件樞紐轉運中心項目即將落戶白雲機場，再加上全球第一位的航空貨運巨頭聯邦快遞的加入，白雲機場初步形成了大市場、大合作的航空大物流發展格局。而廣東省、廣州市有關部門和省機場集團正籌劃以白雲機場和廣州北站爲中心，打造世界級的綜合交通樞紐，估算項目投資將超過100億元。

新船量減 運力仍高企

全球集裝箱船運市場供過於求的現狀將在未來兩年持續。巴黎Alphaliner周報指出，由於運力持續過剩，船東們紛紛將新船的交付日期從2013年延至2014年，使今年新船交付數量下降至41艘。但預計今年交付新船的總運力仍高於2008年高峰期。排除拆船等削減的運力，淨增運力或達118萬標箱。

根據Alphaliner的最新統計，目前，計劃於今年內交付的集裝箱船的總運力會達到168萬標箱，超過了於2008年創下的157萬標箱的年新增運力紀錄，即在今年1月船隊總運力1631.1萬標箱的基礎上，擴張了10.3%。

另一方面，運力過剩會引發拆船潮。據悉，今年1、2月份，已有總運力爲8萬標箱的37艘集裝箱船被拆卸，已確定會於三月拆卸的船舶則有10艘（合共2萬標箱）。至於今年因拆船而減少的運力，預計將達破歷史紀錄的40萬標箱。

然綜合新增運力和削減運力，今年的淨增運力仍會提升7.3%，即達到約118萬標箱。反觀市場新增的需求，Alphaliner估計，並不足以消化淨增運力。而延期交貨的新船會陸續於今年和明年交付，最終依然會使2014年的新增運力再擴大7%，致使集裝箱航運市場供求失衡，運力過剩現象，持續至2014年。

春秋航推空中售車服務

總部位於上海的春秋航空發言人張武安接受採訪時表示，春秋航空將提供售車服務，計劃最早下月開始在航班上銷售價格約爲10萬元人民幣的國產品牌汽車。

張武安說，春秋航空將率先在上海始發的航班上提供售車服務，然後可能會在其他航班上推出。他說，春秋航空將對空服人員提供售車方面的培訓，乘坐春秋航空航班的旅客可能會有折扣。

上半年可售工時料減25%
港機缺技工盈利勢受壓

港機工程（00044）公布截至去年底止全年業績，盈利8.76億元，上升6.7%，每股盈利5.27元，派第二次中期息（代替末期息）每股2元。全年營業額58.3億元，升12.7%。集團相信，技工短缺情況到下半年有所紓緩，上半年的差額或不利全年營業額及盈利表現。

本報記者 林靜文

◀港機於內地的合資公司去年工程量雖有所增加，但因設施使用率不足而持續虧損

公司表示，去年機身維修需求殷切，集團處理的飛機數量按年升4.6%，但下半年因爲缺乏技工而未能應付維修需求。由於缺工影響，預期今年上半年可售出120萬工時，按年跌25%，預料今年在港進行的機身維修工程少過去年。

期內，集團營業開支升14.1%至53.28億元。全年資本性開支總額3.64億元，於年底結算時再有4.82億元的已承擔資本性開支。期內，港機工程業務營業額按年升3.4%至34.21億元；廈門太古飛機工程公司營業額升5.5%至16.68億元；其他公司營業額升1.6倍至7.41億元。董事局宣布派第二次中期股息每股2元，連同去年9月18日派發的第一次中期息每股0.88元，全年共派發2.88元。但2011年共派息每股6元（包括特別股息每股3.4元）。

去年賺8.7億增6.7%

港機去年純利增長6.7%至8.76億元。主席白紀圖表示，去年港機工程機身維修已售工時按年跌1.3%。由於技工短缺，預期2013年上半年僅可售出120萬工時，按年減少25%，去年同期售出160萬工時，因此港機工程預期今年在香港進行的機身維修工程將較去年爲少。儘管技工短缺情況或可於今年下半年紓緩，但上半年的差額很可能會對集團的全年整體營業總額及溢利產生重大不利影響。

廈門太古飛機工程公司的業績因匯率及遞延稅項變動而受到不利影響，去年已售工時爲342萬小時，與2011年相同；香港航空發動機維修服務及新加坡航空發動機維修服務於去年表現良好。而集團於內地的合資公司去年工程量雖有所增加，但由於設施使用率不足而繼續錄得虧損；預期今年繼續受到設施使用率不足所影響，將繼續採取措施提高生產力，以減輕成本上升的影響。

此外，國泰航空部分波音飛機提早退役，加上個別空巴型號飛機的引擎定期維修需求下降，不利港機工程旗下公司表現。

據了解，爲改善人手不足的問題，港機工程與勞工處「展翅計劃」合作舉行「飛機維修群英招募計劃」，在過去幾年已舉辦25次招聘會，成功招聘到400名學員，本月還有3場同類招聘會。

港機工程業績表現
（截止至12月底，單位：億港元）

項目	2012年	2011年	變動
營業總額	58.30	51.70	+12.7%
營業淨溢利	4.77	5.25	–9.1%
股東應佔溢利	8.76	8.21	+6.7%
每股盈利（元）	5.27	4.94	+6.7%
第二次中期息（代替末期息，元）	2.00	1.90	+5.2%
特別股息（元）	—	3.4	—
派息日	2013年4月23日		
截止過戶日期	2013年5月2日至7日		

馬士基下月改用蘇伊士運河

馬士基航運表示，將停止取道巴拿馬運河從亞洲往美國東海岸運送貨物，而改用載重量更大的船舶，從蘇伊士運河送貨。該公司執行總裁施索仁（Soeren Skou）在新加坡接受採訪時表示，作此決策是基於經濟效益考慮，希望透過節省成本，提高收益。

施索仁表示，公司將用一艘載重量達9000標箱的船舶，取道蘇伊士運河運送貨物，取代以兩艘載重量爲4500標箱的船舶，從巴拿馬運河送貨。馬士基早前透過書面聲明表示，4月7日，該公司將最後一次從巴拿馬運河運送貨物，一周後，即啓用蘇伊士運河。

如此一來，施索仁解釋，船舶數量減半，經濟效益將遠遠好於以前。他也坦言，促使公司作此調整的一個重要原因，是巴拿馬運河的通行費不斷上升，故歸根結底都是爲節省成本。

在運價受壓的情況下，爲達到損益兩平水準，諸如馬士基航運、海皇東方航運等班輪商，紛紛透過減速及出售船舶等手段壓縮成本。此外，改用大船也是提升成本效應的方式，馬士基將於今年六月接收一艘載重量爲18000標箱的船舶，一旦投入使用，將成爲當今世界最大的集裝箱船。但另一方面，馬士基認爲，運價受壓的情況將在今年持續。

施索仁補充說，用大船經蘇伊士運河往美國送貨，船舶航行距離比取道巴拿馬運河長，他舉例，從蘋果公司的製造基地中國，往美國東海岸送貨，若行蘇伊士運河，距離將比走巴拿馬運河長4%到5%。比如從香港送貨往佛吉尼亞的查爾斯頓，走蘇伊士運河和巴拿馬運河的行程，分別是1.2萬英里和1.1萬英里。但綜合計算，成本效益卻更高。另外，若從新加坡送貨到美國，取道蘇伊士運河的航程比巴拿馬運河短。

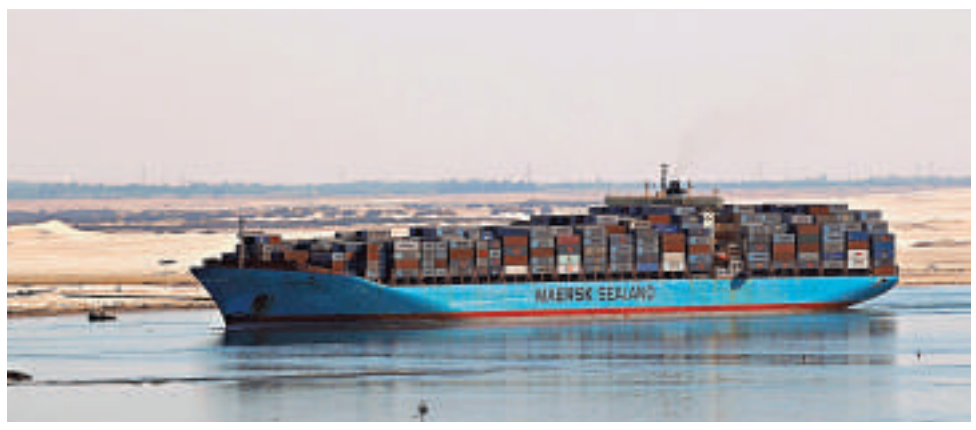
據統計，2012年，取道蘇伊士運河的集裝箱船數量爲6332艘，按年下跌了12%；取道巴拿馬運河的集裝箱船數量則爲3331艘，相比2011年的3253艘，按年增加了約2.4%，根據運河管理局的官網，總共通過12862次。

不過，巴拿馬運河的通行費猛增，或會改變班輪商的選擇。施索仁指出，巴拿馬運河的通行費在過去五年大漲3倍，一艘載重4500標箱的船舶通過一次需要繳付高達45萬美元的通行費。因此，有分析認爲，馬士基改用大船取道蘇伊士運河的做法，或被其他班輪商仿效。

然另一邊廂，據亞洲船東論壇透露，蘇伊士運河管理局也於二月發出通告，稱會從今年五月起提高通行費。船東們透過聲明表示，高度關注加價的潛在影響。

長遠來看，花費52.5億美元的巴拿馬運河擴張工程，將於2015年6月竣工，比計劃晚了6個月。該運河在過去六年都努力擴展往美國運送亞洲貨物的業務，不過分析師認爲，未來從美國往亞洲運送液化天然氣的業務，將是更好的選擇，因爲預計到2015年中，在美國、拉丁美洲和亞洲之間運送大宗商品和能源貨物的業務，將是未來貨運需求的最大來源。

屆時，馬士基是否會重新使用擴張後的巴拿馬運河，施索仁表示，將視乎成本狀況。



▶馬士基航運4月中起啓用蘇伊士運河

超大油輪運力嚴重過剩

馬士基集團稱，超大型油輪（VLCC）供過於求情況嚴重，需要至少三年才能恢復。過去四年，超大型油輪運力擴大28%。馬士基油輪公司總裁Hanne Sorensen近日透過書面方式表示，目前，市場上過剩的超大型油輪已經達到70艘，而今年會再有50艘巨型油輪交付。

全球最大船舶經濟公司倫敦克拉克森分析，超大型油輪船隊的迅速擴張源於2007年和2008年的訂購潮，當時，其日均收益高達22.9萬美元。而過去12個月，超大型油輪的日均收益狂跌71%，僅爲8705美元。此間四年，也是石油輸出國家組織持續減產時間最長的一次。

超大型油輪運營商前線有限公司日前則表示，只有當日均收益回升至2.42萬美元，收支才能打成平手。

Sorensen表示，未來三年內，超大型油輪運輸市場供過於求的現狀都很難改善。她認爲問題的癥結在，從波斯灣出口至中國、日本、韓國和印度等亞洲國家的原油量減少。

此外，運力膨脹也是一大問題。截至今年3月初，全球超大型油輪船隊已達到589艘。據悉，在接下來的30天，從波斯灣輸出原油的運力將佔到全球超大型油輪總運力的逾25%，這破紀錄的159艘超大型油輪，將嚴重加劇該地區供過於求的現狀。根據倫敦Marex Spectron的統計，今年1月，預訂用於波斯灣的超大型油輪數目從123艘減至103艘，是2010年9月以來最少。

運力過剩，直接導致運價受壓。Sorensen指出，你可能會發現在世界的某個地方，在一周或者一個月內，船舶供應會出現短缺，不過，一旦中東的油輪回歸，運價就會再次下跌。

根據波羅的海航運交易所數據，波斯灣往亞洲的運輸線，日均損失達到3021美元，去年，只有第三季的四個交易日顯示盈利。船公司只能靠減速以減少燃料損耗等方式，提升收益。而佔船公司支出絕大部分的燃料費用，卻升高了0.5%，達到每公噸631.26美元。

公 告

鍾漢玲：

本院受理原告彭偉標訴你民間借貸糾紛一案，現依法向你公告送達起訴副本，應訴通知書、原告證據，證據交換通知書，舉證通知書，開庭傳票。從公告之日起經過三個月即視爲送達。提出答辯狀和舉證的期限分別爲公告期滿後的15日和30日內。本案定於舉證期滿後2013年7月18日上午9時（遇法定節假日順延）在本院民事審判第三庭開庭審理。逾期本院將依法缺席裁判。

廣東省肇慶市中級人民法院
二〇一三年三月十一日