

泛太線數年難有好收益

亞洲付貨人再增附加費猶如剝削



班輪營運模式跟隨環保訴求改變，減速至18節以下或成慣性

【本報訊】泛太平洋穩定協議組織（TSA）主席雲杜斯日前在主持泛太線市場檢討會議時預料，泛太航線業務在數年內都不可能為班輪公司帶來收益，而船舶減速將成為業內新營運慣性。另外，由於TSA向付貨人再增收附加費，亞洲付貨人代表發表聲明，抨擊TSA以班輪公會形式不斷剝削付貨人。

身為新加坡海皇東方航運（NOL）行政總裁的雲杜斯，即將完成在TSA的3年主席任期，轉進海運總裁金永敏將會接任。該組織建議的「緊急收益計劃」剛於上周五實施，向付貨人增加徵費，亞洲至美西港口航線每大櫃增收400美元，被認定是為年中開始洽談全年度服務合約每大櫃800美元增費行動鋪路。

往美西港增收400美元

雲杜斯稱，即使增收緊急收益費用，以及在5月推高全年度服務合約運費水平，收入也不足以重回08年的水平。

他預期，泛太線業務收入仍需數年時間才可彌補班輪公司的投資成本，目前只能將虧損程度減至最低。

海運市場營運環境正面臨大變，09年全球集裝箱海運量按年下跌約20%，更一度出現「零運費」，令08年前不斷訂造新船的船東，目前手持大量剩餘運力。新船無處投放，加上燃料價格上升，海運業減排徵費問題備受關注，不少班輪公司偏好在遠程航線試行船舶減速，減低營運開支。

雲杜斯認為，目前船舶減速的趨勢，主要由高燃料成本和極端惡劣的經濟

環境帶動，但長遠而言，不管船用燃料環保徵費和碳排放交易制度如何發展，業界減少耗油才是癥結所在。

他表示，船舶減速概念在泛太班輪業中蔓延，班輪公司偏好船舶以17節至18節航行，而非22節至23節，由亞洲通往美西港口航線將須多用上數天時間，美東港口航線則再多出3至4天。假如更多航線採取減速策略，有關航程時間差別對整個業界運作模式的影響將非常明顯，將會形成新慣性。

船舶減速將成新慣性

班輪公司最初在亞歐線上試行減速，因為有關航線較長，方便船公司每次額外加插一至兩艘船舶在航線之中，維持原有每週掛港安排不變。現時船用燃料價格維持在每噸500美元，對班輪公司而言，減用燃料和以租船方式添加運力，能節省大量流動資金，加上不少船

東自擁船運力持續過剩，能為每條航線額外加插一至兩艘船，自然屬理想的安排。

他直言：「海運業面臨更高的減排要求。我認為，班輪減速和節約燃料將納入日常的營運標準當中，因為班輪公司根本沒有選擇餘地。」他表示，業界要以更環保的船舶取代現時營運的船舶，仍需等待多個十年，而針對減少耗油的目標，班輪公司目前能夠轉變的營運方式，只有令船舶減速。此外，他呼籲船東盡快修改仍未動工建造新船的合約，在船舶設計上轉用更新的科技。

另訊，對於TSA實施緊急收益徵費，亞洲付貨人委員會主席呂榮璋直斥，全球經濟仍在初步復蘇階段，在現時運費和所有附加費的基礎上再加價14%，是完全不可接受。他認為，TSA壟斷泛太航線服務，付貨人的利益卻無人關注，只有不斷地被剝削。

洋口港將建成組合港

【本報記者馬浩亮北京十八日電】江蘇南通市如東縣書記周鐵根在此間的如東洋口港開發建設匯報會上指出，洋口港萬噸級碼頭、太陽島1、2期、陸島跨海通道、海洋鐵路、管線橋等各項涉港基礎設施建設已累計投資近50億元。規劃到2020年，洋口港將成為世界級領頭深水大港、江蘇入江入海的大通道、上海國際航運中心最具競爭力的組合港。

周鐵根指出，洋口港是東部沿海少有的大型深水海港，按照規劃可建5至30萬噸級泊位62個。洋口港與上海洋山港恰好處於長江入海口的兩側，具有同等戰略地位。洋口港整體定位是以能源、石化、冶金和現代物流為一體的「3+1」發展格局。規劃到2020年，洋口港將成為世界級領頭深水大港、江蘇入江入海的大通道、上海國際航運中心最具競爭力的組合港。

爭力的組合港。

據介紹，2009年洋口港臨時開放獲交通部正式批准，涉港工程建設已經累計近50億元人民幣，已建成10平方公里臨港工業區、12.6公里黃海大橋、1.44平方公里的海上人工島、3萬噸級海上第一個碼頭。

正在加快建設管線橋、臨港工業區二期、太陽島三期等港區工程，可望在今年內全面建成。

在集疏運體系建設上，76.8公里的海洋鐵路完成總工程量的35%，今年年底基本建成。揚啓、錫通高速，海洋鐵路，洋口運河等三大集疏運通道建設啓動，兩條航線、兩個人工島、兩條陸島通道、三條岸線等港口重大工程推進迅速。

他表示，目前洋口港10平方公里臨港工業區已配套完工，成為重大項目集聚地。中石油投資60億元的江蘇LNG項



洋口港涉港工程建設已經累計近50億元人民幣

目、新加坡金鷹集團投資110億元的差別化纖維項目、華能國際投資300億元的電力能源基地項目、中船重工投資的海裝風電項目、永暉投資煤炭物流一體化項目、昌九生化投資10億元的丙稀酰胺及丙稀晴項目、江蘇蘇旗公司總投資20億

元的10萬噸液體化學品碼頭項目、香港理文集團投資30億元的年產30萬噸氯乙稀系列項目以及污水處理和工業用水項目等一批超十億元和超百億元的重大項目已啓動或開工建設，其中LNG項目年底前竣工投產。

克拉克森完首宗箱運期貨

【本報訊】倫敦克拉克森證券日前發表聲明，上周五已完成全球首宗以對沖上海出口集裝箱運費指數（SCFI）的集裝箱運費期貨交易，以每標箱租金為單位，對沖集裝箱運費波動風險。

上海航運交易所去年10月推出上海出口集裝箱運費指數，總計15條主要航線的集裝箱運費水平，買家今後就可就當4條由上海出發的航線進行交易，包括歐洲線、地中海線、美西線和美東線。

第一宗交易由摩根士丹利和比利時集箱運輸集團Delphis完成，以每標箱租金（美元）為單位，初期以每5標箱交易，通過場外交易模式進行，其後會發展至10標箱。克拉克森證券已成立由30家公司組成的監察委員會，當中15家為班輪公司，15家為非營運船東或物流公司，確保指數公平和準確反映市場狀況。

國泰增加吉達札幌班次

【本報訊】國泰航空昨天公布，由3月28日起中東吉達服務將由每周4班增至每日1班，以滿足市場需求。國泰去年10月開辦沙特阿拉伯商業城市吉達的客運航線，連同首都利雅得航線加開班次後，國泰每周將合共運作14班航線來往香港及沙特阿拉伯。

此外，鑒於日本札幌航線於暑期的需求強勁，該航線目前每周4班的服務將於今年7、8月期間增至每天1班，為前往北海道旅遊熱點的消閒旅客提供更方便的服務。

希臘船東改亞洲造船策略

【本報訊】希臘船舶經紀公司George Moundreas日前發表最新造船統計報告稱，希臘船東正改變在亞洲造船的策略，在新船價格大幅下調的情況下，部分船東乾脆取消定價較高的訂單，並放棄兩成首期，然後在其他船廠以較低的價錢造船，試圖令亞洲船廠繼續保持低價銷售新船的做法。

相較08年第二季末的歷史高位，新船價格目前已平均下跌約四成，由於海運業前景不明朗，部分船東希望修訂現有的造船合約條款，甚至認為索性撤單更划算，寧可放棄兩成的首期，然後在其他船廠以較低的價錢造船。

當中採取有關策略的最大一家希臘船東是Goldenport Holdings，該公司在聲明中稱，策略有助船東以較低的成本換來更新型的船舶，已取消在中國的船廠建造的2艘超靈便型油輪，改向韓國船廠重新下單。

新船價格在短期內似乎難以上升，假如船東只需賠上少量訂金，訂做更新型的船舶，並且間接延遲交付日期，相信對船東更具吸引力。不過，Goldenport Holdings

商務總監德拉列斯稱，有關策略難以被廣泛應用，因為一般船東在中國訂船時，均須訂定付款保函，以保障船廠能收取最少四至五成合約金額。他透露，該公司是在長期合作的前提下，才能成功說服相關的中國船廠，放棄現有付款保函的執行尺度。

George Moundreas最新造船統計報告稱，希臘船東近期在造船市場的行動似乎在顯露「撤單後再訂船」的端倪，該公司預計，有不少船東在仿效Goldenport Holdings的做法，新一輪撤單潮未來兩月將浮現。

報告稱，部分資金較充裕的希臘船東正積極地商討新船訂單，情況有如2004年一般，而在未有船東財困消息傳出的情況下，少數希臘船東已經停止支付第二期訂金。該公司表示，儘管目前事態未明，無法得知船東和船廠之間達成何種共識，不過市場似乎正存在重大隱憂。

粵八成電煤海運省時一半

【本報記者方俊明廣州十八日電】隨著珠三角經濟復蘇回升，加上寒潮降溫頻發，電力需求旺盛，華南多省市電煤供應出現較大缺口。據廣東海軍部門透露，今年預計全省煤炭需求將達1.5億噸，80%以上電煤依託海運，其中廣州新沙港每年煤炭進出港量便達4000萬噸。目前海軍部門已特別為電煤運輸開通「綠色通道」，大型電煤船進出港時間由原本7小時減至4小時左右。

從本月1日至今，廣州港每天大約有5到6艘大型重載電煤運輸船進港，載貨量（煤）約為25萬噸至30萬噸，其中新沙港作為華南地區最大電煤運輸中轉港之一，進出港電煤船作業更是熱火朝天。為保障廣東電煤運輸通暢，廣東海軍部門近期通過對電煤船舶「優先安檢、優先通行、優先查驗、優先靠泊」等措施開闢「綠色通道」。

廣東海軍局表示，所謂「綠色通道」即原本電煤船進出港區與其他船舶一樣，按「先來後到」的原則等候泊位和進出港簽證，如今卻在保證通航安全的前提下，對電煤船落實「零待時」通行，「一次查驗」集中辦理手續。

SBC 駿業
創業·守業·好幫手
一站式商務中心

商務辦公室
即租即用，租期靈活，設備齊全，多款辦公室可容納1-10人，裝修華麗，多功能會議室，免費無線寬頻服務，24小時出入，先進保安監察系統，專業秘書全面處理日常事務。

商務通訊服務
專業秘書代接電話，甲級註冊地址，代收信件，包裹轉寄，專用傳真號，網上收發，方便快捷。

成立有限公司
全新/現成有限公司，即買即用，BVI及離岸公司，資料保密，代辦銀行戶口，註冊商標，秘書服務，周年申報，結束除名。

會計·稅務·審計
專業會計師審計帳目，會計理帳，報稅及稅務建議，巧安排，全方位稅務會計免費諮詢服務。

查詢熱線：(852)8206 1931
400名中港員工，提供誠信、負責、專業服務，信心保證。

香港辦事處
中環 新世界大廈1座21樓 (852) 2293 4318
旺角 柏裕商業中心24樓 (852) 2782 8118
尖沙咀 新港中心2座5樓 (852) 3519 6338
加拿芬廣場10樓 (852) 2734 0418
灣仔 合和中心27樓 (852) 8206 3139
胡忠大廈22樓 (852) 8206 0218
國衛中心11樓 (852) 8206 9319

中國辦事處
上海 招商局廣場南樓12樓 (21) 5298 0909
港匯中心1座47樓 (21) 6447 8989
北京 招商局大廈10樓 (10) 6566 7361
住恆廣場A座11樓 (10) 5923 1188
廣州 中信廣場31樓 (20) 3877 1394
東山廣場20樓 (20) 8732 3668
深圳 地王商業中心22樓 (755) 8247 8991
安聯大廈21樓 (755) 8828 6939
杭州 廣利大廈12樓 (571) 8725 7009
南京 南京國際金融中心10樓 (25) 8689 9889
成都 時代廣場B座10樓 (28) 8667 6369

www.sbc.com.hk
info@sbc.com.hk

離職啟事
本公司前職員呂益浩已於2010年1月18日離任，其日後在外之一切華洋轉帳，概與本公司無涉，特此聲明。
大華手袋廠有限公司 謹啟

電煤船靠泊廣州新沙港後，拋錨卸貨時間由以往2到3天縮減至1個小時 (本報攝)

股票簡稱：蘇常柴A、蘇常柴B 股票代碼：000570、200570 公告編號：2010-001

常柴股份有限公司2009年度業績預告公告

本公司及董事會全體成員保證公告內容的真實、準確和完整，沒有虛假記載、誤導性陳述或者重大遗漏。

一、本期業績預計情況
1、業績預告類型：□虧損 √扭虧 □同向大幅上升 □同向大幅下降

項目	本報告期	上年同期	增減變動
淨利潤	約210,000,000元	-85,389,904.12元	——
基本每股收益	約0.374元	-0.228元	——

二、業績預告審計情況
本業績預告未經會計師事務所審計。

三、業績變動原因說明
1、報告期內，公司產品銷量較去年同期有所增加，產品成本得到控制，主營業務利潤有所增加。
2、2009年，公司出售了所持有的作為交易性金融資產計量的450萬股「福田汽車」股票，預計增加2009年度稅前收益1480.50萬元。2008年同期，該450萬股公允價值計量的「福田汽車」股票影響虧損總額3739.5萬元。
3、2009年，公司將持有的35,117,105股「奧馬B」股份以5.33元/股的價格轉讓給中國恆天集團有限公司，獲得一次性稅前收益155,467,758.02元。

四、其他相關說明
具體財務數據將在2009年度報告中詳細披露。公司指定的信息披露媒體為《證券時報》、《大公報》，指定信息披露網站為巨潮資訊網（http://www.cninfo.com.cn）。本公司將嚴格按照有關法律法規的規定和要求，及時做好信息披露工作，敬請投資者注意投資風險。

常柴股份有限公司 董事會
2010年1月19日

滬安檢春運客船

【本報記者楊楠上海十八日電】上海海事局洋山港海事處傳出消息，為確保2010年春運期間客運船舶安全，滬安檢春運客船將於1月18日-2月12日為客船實施集體「體檢」，確保船舶不帶病運營，安全迎接上海世博會召開。

本次檢查重點集中在船舶救生消防設備、動力和結構、防污染設備、航行設備、無線電設備等，並將對客船船員進行操作檢查。同時，海事部門亦將對所有進入上海港黃浦江核心管制區水域（南浦大橋至川楊河口下游100米）的船舶強制配備船舶自動識別系統（AIS），以及所有進入上海內河水域船舶必須安裝甚高頻電台（VHF）的規定進行檢查。

名震中外 鍾應堂 相學命家 風水批命 姓名批命
預約請電 2730 5618 國內聯絡電話 1360072711