

中海集運虧轉盈 11 億

【本報訊】中海集運（02866）昨日公布中期業績，上半年錄得純利11.71億元（人民幣，下同），成功扭虧為盈，每股盈利0.1元，不派息。

該公司去年同期淨虧34.71億元。中海集運稱，全球各主要經濟體復蘇帶動消費上升，直接刺激運輸需求，今年上半年貨運量回升11.6%，達到355.27萬標箱，閒置運力全部得以消化。另外，各班輪航線收益大增79.4%，達到160.26億元，最終公司錄得營運利潤13.27億元，較去年同期的34.17億元虧損，已經大幅改善。中海集運期內收入為160.26億元，按年增加79.5%。燃油成本開支升49.5%，達到37.17億元。截至6月底，公司船隊運力達50.94萬標箱，較09年底淨增加1.24萬標箱。

國航季賺 25 億增 29%

【本報訊】中國國航（00753）次季盈利按年增加29%，升25.2億元（人民幣，下同）。上半年盈利為46.9億元，按年增長六成。該公司稱，上半年航空運輸市場需求旺盛，經擴大投入規模，令客運總體投入按年增長24.5%，半年客運量按年增長34.5%，客座率達到79%。

中遠半年轉賺 35 億

【本報訊】中國遠洋（01919）昨日公布，半年轉虧為盈賺35.3億元（人民幣，下同），去年同期則虧46.5億元。次季盈利為26.4億元。公司表示，上半年業績轉虧為盈，是基於環球貿易逐漸復蘇，令市場有所改善。



▲盧峰海（中）代表陽明捐世博台灣館500萬新台幣，右一為台灣館總館長葉明水 本報攝

末季航運謹慎樂觀

【本報記者楊楠上海二十五日電】台灣海峽兩岸航運協會董事長、台灣陽明海運股份董事長盧峰海，在上海世博會台灣館接受本報獨家專訪時指出：目前全球航運比較景氣的趨勢，預計至少可以持續到今年年底，陽明海運亦對今年第四季度的海運形勢持謹慎樂觀態度。

對於當下海運情勢，盧峰海表示：「陽明的美東、美西、歐洲航線現在都很旺，可謂爆滿，雖然受到伊斯蘭齋月一些影響，但地中海、紅海等航線依然最旺。」他透露說，今年年內陽明沒有新的集裝箱船入役，只有2艘在日本船廠定製8萬噸級環保型散貨船交付，明年亦暫時沒有新船加盟計劃。

簡訊

空巴港設商務機辦事處

空巴已經於香港開設商務機辦事處，在迅速發展並日趨重要的中國市場促進與客戶的接觸，同時進一步鞏固公司在區內的地位。

空巴已經於亞太區售出大約20架商務機，主要客源來自中國、香港及澳門。商務機在私人飛機旅行界的地位日漸提高，同時也是運載政府化團隊的最佳選擇。

亞洲中東客貨空運增長佳

國際航空運輸協會（IATA）昨日在蒙特利爾總部表示，7月份亞洲及中東地區的航班頻密，國際客運及貨運量均錄得增長。

6月客運量曾錄得12%的高增幅，7月增幅則略為收窄，錄得9.2%的增長。同月貨運量則按年增長23%。

總幹事皮西尼亞尼表示，經濟持續回暖、連續兩年錄得虧損的低潮期已成為過去，預計今年全行業將有25億美元的盈利。歐洲的復蘇步伐較為緩慢，亞洲和南美洲將成為帶動利潤增長的主力軍。

受貨幣和失業兩大問題的影響，歐洲航運表現欠佳，僅錄得6.2%的增長。北美情況稍佳，運量增長7.9%。

長榮韓國造船談判告吹

長榮海運發言人日前在台北表示，該公司原先正與韓國世騰船廠洽購12艘8000箱新集箱船，但由於未能在船價問題上達成協議，購船談判已經告終。

該發言人表示，長榮未對船隊擴充計劃訂立時間表，亦不急於實施購船計劃。他指出，該公司與世騰未能在新船價格和其他細節達成共識，因此談判並不成功。

俄闢北極油運航線

航程縮短愈半 首運輕油到中國

一艘載重量逾11萬噸的俄羅斯國營航運巨頭Sovcomflot下屬的阿芙拉型油輪「Baltica」，近日在兩艘全球最強大的核動力破冰船的護送下，穿越由融冰打開的北極東北航道，橫跨北冰洋由俄羅斯靠近北歐的摩爾曼斯克港，運送輕油到中國，首次完成歷史性「破冰之旅」，揭開了北極航道商業化航行的序幕。

【本報實習記者於小嘯報道】

由於航線沿途部分海域吃水深度較淺，油輪只載重貨物約7萬噸，於8月14日從摩爾曼斯克港出發，取道兇險但路程最短的北冰洋，計劃8月底穿過白令海峽，9月抵達中國，但沒有說明具體卸貨港和貨主。俄羅斯電台播出了該油輪艱難並謹慎地尾隨破冰船航行的實況錄像，北冰洋三分之二面積均有浮冰覆蓋，沿途冰山眾多，氣候最冷可達攝氏零下40度，通過錄像可以聽到近在咫尺的北極熊在浮冰上咆哮奔跑的聲音。船長亞歷山大在接受俄羅斯電台採訪時表示，從來沒有這種規模的大型油輪嘗試在北冰洋航道上航行。

浮冰和海區內許多資料不確切是開通北冰洋航線的最大障礙，但受全球變暖的影響，冰區上大量冰山融解，是俄羅斯和中國之間得以成功開通「海上能源快線」的關鍵所在。此次俄羅斯取道北冰洋，事實上也是檢驗該航線可行性的一次嘗試，目的在於開拓北極地區蘊含豐富能源及開闢新的連接東西方戰略貿易路線。作為全球第二大石油輸出國，俄羅斯期待該航線能成為向日本、中國等東北亞國家出口北極圈內能源的新航道。

或成蘇伊士運河競爭對手

俄羅斯表示，有專家預測今後20年內，夏季北冰洋上的浮冰將會完全消融，該航線將有可能成為蘇伊士運河最有力的競爭對手。俄羅斯計劃出租獨特的核動力破冰船隊，增加沿西伯利亞海岸的貨量，年運量由最初的200萬噸逐步上升至3000萬噸。

Sovcomflot航運公司表示，新航道較傳統的航道縮短航程將近一半，從俄羅斯經蘇伊士運河到達亞洲的航程為22000公里，而現在通過北冰洋航道只需航行13000公里。該航道為由巴倫支海和喀拉海經北海



▲貨箱租賃市場行情看漲，CAI趁勢加大貸款額 路透社

阿航用 A380 來往香港迪拜

【本報訊】阿聯酋航空大中華區副總裁劉榮柱日前在港表示，旗下來往香港至迪拜的航線，將於10月初開始使用全新的A380型客機，是本港國際機場第二次迎來A380定期航班。他表示，新航班中途停站曼谷，讓前往曼谷或迪拜的旅客都能享受A380服務。他又透露，月初開辦的北京至迪拜A380航班長期爆滿，顯示在相同機票價格下，內部裝潢豪華的A380在市場競爭上有極大優勢。

中途停站曼谷

阿航是目前全球營運最多A380機的航空公司，合共營運12架，香港將是該公司同型飛機的第11個航點。該公司現時以波音777型機營運每天兩班來往香港至迪拜的航線，到今年10月1日，其中一班晚飛航班



溫室效應造成北冰洋的大量冰山融化，減少通航阻礙，各國對開發北冰洋航線大感興趣

輸送能源至東南亞市場，提供了常規化、經濟型並且安全可靠的航行環境。

航線仍有障礙未解決

但水手也承認目前在該航線通行問題上仍然有許多障礙未解決，其中最大的障礙是北極圈地區的夏季周期只持續2至2.5個月，而其餘時間都是冬天。Sovcomflot公司表示，目前正在積極尋找新的深水航道，最大程度避開海面上危險的浮冰。

資源豐富 各國覬覦

北冰洋蘊藏豐富的能源，單是俄羅斯聲稱屬地的地區就蘊藏至少100億噸石油和天然氣，此外該地區還擁有可聯繫歐、亞、北美三大洲最短航線的最佳交通運輸位置，令近一個世紀以來，來自各國的航海家及探險家絡繹不絕地前往探險。其中大多以葬身冰冷海域的結局淒慘收場，但海面洶湧波濤始終擋不住更多的人前赴後繼、勇闖險境的熱忱。

1553年，英國探險家休威洛比發現一條由北極圈通往中國北部的路線，但也因此失去了寶貴的生命。北極角是俄羅斯探險家鮑里斯維利基茨基在1913年考察探勘時發現，在原地升起俄羅斯國旗並命名為若霍夫角，沿西伯利亞海岸線，將喀拉海與拉普捷夫海分

CAI 修訂循環信貸協議

【本報實習記者黃現報道】全球租箱行業的領軍企業CAI國際集團近日在三藩市表示，公司已成功完成貨箱租賃循環信貸協議的修訂。

循環貸款協定是銀行具有法律義務地承諾提供不超過某一最高限額的貸款協定。協定包括協議期限和貸款限額。今次的改動主要來自4個方面：到期日延長兩年，至2014年9月25日；現時的借款額從2.9億美元提高為3.3億美元，借款最高限額升至3.9億美元；協議的格式有所變動，允許更高級別的資本投資；重新修訂了價格網絡。

CAI國際集團的行政總裁西福正明表示感謝銀行支持公司修訂循環貸款協定。提高借款最高限額及變動協議格式的措施，顯示出銀行對該公司充滿信心。租箱行業需求持續走高，今次成功修訂循環信貸協議，公司將憑藉充足的資本開支在未來的競爭中搶得先機。

「今次的修訂促成了CAI和不少大客戶的合作。」他說。據悉，美國銀行作為CAI國際集團的行政代理，正積極與其他銀行進行協商，希望能為CAI爭取到更多的資金幫助。



▲阿聯酋航空A380頭等艙設備一應俱全，機艙亦更寬敞和寧靜

，但劉榮柱指出，有關安排可以同時滿足前往曼谷和迪拜的旅客需要，前往曼谷的頭等票價約4萬港元，比前往迪拜同等票價的8萬美元便宜一半，讓期望乘坐A380的旅客有多一重選擇。

馬士基再轟運費期貨推出

【本報訊】馬士基航運行政總裁高爾汀日前在倫敦再力數集箱運費期貨的不是，表示這種交易變相加入投機心態，只會令班輪運費比現時更為波動，危害集箱海運市場發展，該公司不會參與有關期貨買賣，亦反對該市場進一步發展。

全球首宗集箱運費期貨交易在今年1月完成，至

今仍未被班輪業界廣泛接受，亦只有智利南美輪船在本月初參與。高爾汀在年初時亦曾發表有關運費期貨的看法，形容期貨的投機心態會醞釀「運費賭場」，鑑於南美輪船現時已經進行交易，他再度開腔表明不會參與其中。

他表示：「原則上是反對（集箱運費期貨買賣）。」他直言，運費水平波幅太大，班輪公司和付貨人固然不能計算營運成本，但箱運費期貨根本沒有存在價值，班輪公司應通過自身的辦法應付運費大幅波動的情況，亦即以長期貨運合同鎖定運費。

他認為，運費期貨既會鼓勵投機心態，亦會令市場集箱海運市場不再單純受營運相關的基本因素影響，運費只會比現時更為波動，從而危害整體海運市場

發展。

依賴現貨租金作為主要收入來源的班輪公司，或會有更大動機買賣運費期貨。但高爾汀表示，馬士基對期貨買賣並無興趣，該公司只會着重與客戶開展更緊密的合作關係，以及在目前年度貨運合約的基礎上訂立為期更長的合約。

部分倫敦衍生工具交易經紀早前表示，成交量對運費期貨市場發展非常重要，期望有更多班輪業內人士參與其中。不過，作為業界巨頭的馬士基航運已再次表明反對，加上東方海外、美國總統輪船和以星航運此前亦表示對期貨不感興趣，亦認為期貨對收費內容複雜的班輪業界並不適用，令該市場今後發展蒙上陰影。

證券簡稱：*ST 匯麗B 證券代碼：900939 編號：臨2010-011

上海匯麗建材股份有限公司 股價異常波動公告

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。

重要提示：

1、公司B股股價在2010年8月23日、8月24日、8月25日連續三個交易日觸及5%的漲幅限制；

2、經徵詢公司管理層、控股股東及實質控制人，公司不存在應披露未披露信息。

一、股票交易異常波動情況

公司B股股價在2010年8月23日、8月24日、8月25日連續三個交易日觸及5%的漲幅限制，根據股票交易規則的規定，屬於股票交易異常波動。

二、公司關注並核實相關情況。

1、經徵詢公司管理層、控股股東及實質控制人，到目前為止，公司、公司控股股東及實質控制人均確認不存在應披露而未披露的重大信息，包括但不限於公司股權轉讓、非公開發行、債務重組、業務重組、資產剝離或資產注入等重大事項。

2、公司生產經營一切正常，未發生其他對公司有重大影響的情形。

三、不存在應披露未披露重大信息。

本公司董事會確認：在未來三個月內，公司沒有其他任何根據《上海證券交易所股票上市規則》等相關規定應予以披露而未披露的事項或與該事項有關的籌劃、商談、意向、協議等，董事會也未獲悉本公司有根據《上海證券交易所股票上市規則》等相關規定應予披露而未披露的、對公司股票及其衍生品種交易價格產生較大影響的信息。

四、風險提示

公司鄭重提醒廣大投資者，《上海證券報》和香港《大公報》為本公司指定信息披露的報刊，上海證券交易所網站（www.sse.com.cn）為本公司指定信息披露網站。敬請廣大投資者注意投資風險。

特此公告。

上海匯麗建材股份有限公司
2010年8月25日

星光船務有限公司

M.V. “New Sun” 新太陽輪
M.V. “Star Light No.1” 星光一號輪

香港——澳門

每日定期快捷往來貨櫃服務
香港—澳門—珠海海陸聯運

本港代理：澳港貨櫃碼頭有限公司
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.
干諾道西8-14號嘉安大廈3字樓A室 電話：25455393

香港收貨站地址：海事處昂船洲公眾貨物起卸區新界葵涌品運路16號
電話：24974878 24974382 傳真：24330154

澳門代理：澳港貨櫃碼頭聯合有限公司
MACAU HONG KONG TERMINAL LTD.
澳門內港五號A碼頭 電話：2856 5771

股票簡稱：深赤灣A、深赤灣B 公告編號：2010-024
股票代碼：000022、200022

深圳赤灣港航股份有限公司 投資萊州港項目款項支付完畢公告

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

本公司於2010年5月11日召開第六屆董事會2010年度第四次臨時會議，會議審議並一致通過《關於投資萊州港項目的報告》，同日下午在中國香港簽署相關協議及法律文件。根據上述協議，本公司以人民幣柒億肆仟玖佰陸拾伍萬伍仟叁佰元（RMB74,965.53萬元）向中海港務（萊州）有限公司認繳出資，持有該公司40%股份。本次投資事項不構成關聯交易，並已於2010年5月12日在《證券時報》、《大公報》及巨潮資訊網（http://www.cninfo.com.cn）上進行披露。

本公司已於2010年8月25日依約支付完畢該投資項目全部款項。特此公告。

深圳赤灣港航股份有限公司
董事會
二〇一〇年八月二十六日

證券簡稱：京東方A、京東方B 公告編號：2010-043
證券代碼：000725、200725

京東方科技集團股份有限公司 關於非公開發行A股股票的申請獲得 中國證監會發審委審核通過的公告

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遺漏。

2010年8月25日，中國證券監督管理委員會主權發行審核委員會審核了京東方科技集團股份有限公司（以下簡稱「本公司」）非公開發行A股股票的申請，根據會議審核結果，本公司非公開發行A股股票的申請獲得有條件審核通過。

本公司將在收到中國證券監督管理委員會正式文件後另行公告。特此公告。

京東方科技集團股份有限公司
董事會
2010年8月25日