

日郵集團換新標誌

日本郵船集團昨日在東京總部宣布，由四月一日起更改變團的標誌。新標誌將是一隻象徵展翅的飛鳥雙翼（圖），並以全藍色顯示日本郵船集團的英文字樣。

日郵的「雙鳥翼」標誌初設計於2001年，原先是為集團新開辦的物流業務設計的形象，並伴隨着日郵物流和大型承運人英文字樣的公司業務性質，基本顏色是由淺藍漸變到深藍，以示日郵物流逐步成長壯大。

新的標誌顏色完全以深藍色，以顯示日郵發展到進入了中期計劃。新標誌將貫徹集團所有業務和部門，而物流業務的標誌英文字改為：Yusen Logistics和「雙鳥翼」，是在2010年10月定案。



國泰商務貴賓室翻新

國泰位於香港國際機場6樓商務艙貴賓室「寰宇堂」（上圖），完成首階段全面翻新工程後於今天揭幕。

商務貴賓室佔地1002平方呎，除給離港乘客帶來舒適體驗，為航空地面服務訂立新標準。

新貴賓室提供各種優質座椅，包括28張扶手椅及9張特別為單身旅客而設，國泰獨有的「泰樂椅」。貴賓室所有資訊科技設備均已遷往6樓，設有26個配備個人電腦及打印機的工作間供乘客使用。此外，商務貴賓室的所有24個（其中一個為傷殘人士而設）花灑淋浴設備亦集中於同一層樓，方便乘客於航班起飛前梳洗。貴賓室內自助餐食物種類繁多，提供更多款亞洲及西式熱菜冷盤選擇。

「寰宇堂」商務艙貴賓室歡迎頭等及商務艙乘客、馬可孛羅會銀卡或以上級別會員，及「寰宇一家」綠寶石或以上級別會員使用。開放時間由每天的早上5時30分至最後一班航機起飛為止。「寰宇堂」的翻新工程由倫敦建築師樓士打合夥人負責，計劃明年第四季竣工。工程第二階段會於5月展開，屆時位於7樓的商務貴賓室會暫時關閉，進行为期8個月的裝修。第3階段則訂於明年首季展開，翻新頭等貴賓室。

汕頭購澳洲液氣4000萬噸

澳洲能源開採商Icon Energy日前宣布，已與中國汕頭一家能源公司簽署為期20年的液化天然氣（LNG）供應合約，由2016年開始向後者提供合共4000萬噸LNG。

根據協議內容，Icon每年會向該汕頭企業提供200萬噸LNG，未來會在汕頭南澳島新落成的液化氣碼頭卸貨，該碼頭造價7.27億美元，每年可處理300萬噸LNG，將以離岸價計算運費。Icon目前在澳洲昆士蘭州蘇拉特盆地和吉普斯蘭盆地都有鑽探開採工地。



馬士基班輪駛入洋山港

本報攝

洋山港首季班輪量大增

【本報記者楊楠上海三日電】上海海事局洋山港海事處3日公布，今年首季洋山深水港國際集裝箱船進出達2233艘次，同比增長27.54%，環比增長11.71%，集裝箱船舶進出港數量呈現出強勁增長態勢。

尤其值得一提的是，在剛剛過去的3月份，洋山港區單月進出國際集裝箱船首次突破800艘次，達到了822艘次，創下歷史新高。同時，首季度洋山港海事部門克服濃霧大風等影響，加強安全監管力度，確保了轄區水域交通安全形勢的持續穩定。

首季度正逢鯛魚苗捕撈旺季，又是冬春季節交替，大風濃霧等極端天氣頻發，船舶通航安全面臨嚴峻考驗，為確保國際幹線集裝箱船進出安全，保持轄區良好的通航環境，洋山海事僅巡邏現場大風宣傳就達842艘次，有效規範了轄區通航秩序，避免了水上交通事故的發生。

下一步，洋山海事還將繼續實施國際集裝箱船在港「零耽擱」機制，規範提高碼頭靠泊能力，做好大型船舶進出口監護工作，開發船載貨物申報模塊，推進口岸查驗電子化，並對航道水深等變化及時進行公布。

川崎購歐洲重吊船公司股權

日本川崎汽船昨日在東京宣布，收購國際上有名望重吊船運輸公司SAL集團一半股權，並承諾在今年6月底之前，以通過合資公司收購餘下的50%股權。

SAL集團總部設於德國漢堡。川崎汽船有感於日本地震後，國家需要恢復重建，不少大型物資要從海外進口，因此，收購一家重吊船運輸公司的資產。在目前的經濟回升情況下，在開發性大型項目工程中，重吊船運輸業務被認為是不可缺少的工具，例如在石油、天然氣存儲行業。通過這次收購，預料業務會有進一步增長。川崎只收購股權，保留原有公司所有運作結構不變和名稱不變。

香港上市公司業績公布日期

4月8日		
08019	皓文控股	（末）
4月12日		
08050	FLEXSYSTEM	（末）
08225	萬全科技藥業	（末）
4月14日		
00525	廣深鐵路	（季）
4月18日		
01094	中國公共採購	（末）
03311	中國建築國際	（季）
04月19日		
00688	中國海外發展	（季）
4月28日		
00553	熊貓電子	（季）
5月11日		
00700	騰訊控股	（季）
5月26日		
00244	先施	（末）

擔憂核污染 原有訂單暫停發貨 中國停止購日本廢鋼

污染疑雲

外電引述中國「聯合金屬網」分析員在北京表示，部分中國買家擔憂日本核泄漏問題，已經停止從日本訂購廢鋼，並且暫停讓部分原有廢鋼訂單發貨。中國是日本廢鋼第二大買家，日本鋼鐵業界和證券分析員認為，中方買家對日本核輻射危機反應過敏，假如風氣繼續蔓延，將嚴重打擊日本產品出口。

從大廈鋼筋以至舊車，都是日本廢鋼的主要來源，日本鋼鐵再循環協會數據顯示，該國去年出口647萬噸廢鋼，是全球僅次於美國的廢鋼出口國。中國則是日本廢鋼的第二大買家，佔日本出口量的42%。

中國是廢鋼第二大買家

不過，東京電力的福島第一核電站引發核輻射擔憂，已經不單打擊日本乳製品和蔬菜的出口，就連廢鋼出口亦遭到買家拒絕。聯合金屬網分析員趙子一表示，自從日本出現核輻射問題後，中國買家很快就停止向日本訂購廢鋼，而且幾乎所有來自日本的廢鋼發貨都被禁止，除非有第三方機構的擔保。

東京制鋼廢鋼價跌11%

基於出口量減少，自日本發生大地震和海嘯後，該國的廢鋼價就持續下跌。

東京制鋼旗下岡山廠房的廢鋼採購價從3月11日開始，累計下跌11%，目前大約只為每噸37000日圓。瑞信駐東京分析員Shinya Yamada表示，除非日本核電站的形勢好轉，否則出口廢鋼將面臨困難，而中國可能會轉向從美國和俄羅斯進口廢鋼。

福島核電站危機遲未解決，昨日更宣布將大量幅



▲中方買家憂慮核危機擴大，日本廢鋼乏人問津

彭博社

射水排出大海，令外界對來自日本產品的擔憂有增無減，已嚴重打擊該國出口。日本商船三井（MOL）旗下貨櫃船「MOL Presence」號上月底抵達廈門港時，亦會引起外界關注，因為該船曾在上月16日於福島對開120公里以外範圍航行，反映中國對日本核輻射異常狀況非常重視。

有關日本核輻射的負面消息頻頻傳出，該國廢鋼出口未知何時恢復正常，出口商亦感到經營壓力日增，並呼籲海外進口商不要反應過敏。

日本鋼鐵聯合會會長林田英治上周就援引事例，指出部分海外港口拒絕接納來自日本的貨物和船舶，並認為有關核輻射的謠言和疑慮太多，正摧毀日本企業。MOL亦發展聲明稱，「MOL Presence」號的核輻射反應讀數其實遠低於中國測量結果。新生證券分析員Yasuhiko Matsumoto稱：「像中國這樣對核輻射反應強烈的國家，目前仍屬少數。假如恐慌情緒在全球蔓延，日本製造的產品將會被各國大量禁止入口。」

班輪公司應改善營運方式

東方海外（國際）主席及行政總裁董建成日前在美國長灘出席會議時表示，班輪公司必須善於改進以往營運方式，特別是燃油佔公司成本比重越來越高，業界必須汲取09年嚴重行業虧損的教訓——應將部分船舶短

►董建成寄語班輪同業勿忘09年的教訓



期閒置，並採取合理定價態度，才能保障貨櫃航運業界收益。

片面追求佔有率是誤區

他在會上回憶到金融海嘯爆發初期貨櫃航運業界的艱難狀況，包括東方海外在內，多家班輪公司在09年都嚴重虧損。董建成認為，班輪公司過於專注提升貨櫃船的載貨率，或者只着眼市場佔有率而過於追求貨量，都是令貨櫃運費波動太大的原因。他指出，業界今後要改善營運方式，防止運費再次大幅波動。

燃油成本超過船舶成本

他指出，貨櫃航運市場難以預料的情況衆多，班輪公司的日常營運操作成本不斷上升，已超過資本成本水平，業界要先確保穩定收入。董建成表示：「在10年前，燃油成本只佔去東方海外貨櫃航運總成本的5%，

而船舶成本則佔12%。不過，燃油成本去年佔總成本比率已升至18%，船舶成本則佔10%。」意指班輪公司要完善營運方式，應對操作成本急增的挑戰。

大型單船運力太強

同場的韓進海運行政總裁金永敏表示，貨櫃航運市場今年不會出現運力過剩的情況，但隨着更多過萬箱貨櫃船投入使用，市場上會出現另類因素影響運力供求狀況。他指出：「對於運力超過8000箱的貨櫃船，我們可能首先假設該批船會用在亞歐線或泛太線上。但事實上，亞洲區內線、中東航線和南美航線都有機會用到8000箱以上貨櫃船。」

另外，他認為今年貨櫃供應狀況仍存在不確定因素，即使貨櫃價升至可觀水平，但中國的貨櫃工廠難找到足夠技工，始終未恢復至金融海嘯前的產量水平，因此今年第二季仍會出現貨櫃不足問題。

HHLA去年箱量升接二成

德國漢堡港務及倉儲公司（HHHA）公布去年業績，全年貨櫃吞吐量在584萬箱，上升19%；其中中轉箱佔170萬箱，升13.1%。全年收入15.2億美元，營運溢利2.73億美元，分別比上年同期上升8.3%和20.4%。

今年該公司的工作目標是希望總吞吐量和中轉量都有10%的增長。主席彼得表示，去年業務總體來說是令人滿意的。在有形的市場份額均高於平均水平的增長，經濟腹地表現良好，在某些項目的報告已創下新紀錄。

另外，今年的收入預測亦已完成，總體高於去年，甚至略微超出了我們的盈利預測。去年強勁的經濟復蘇，形成了良好的基礎和未來的業績。

冀今年箱量增長10%

HHLA是歐洲最老牌的倉庫公司，對歐洲經濟前景的展望非比一般，有自己獨到的看法。該公司對今年歐洲市場的看法很謹慎，認為「儘管經濟增長可能放緩，被壓抑的需求會逐漸退潮，但在貨量和中轉量都作出有2位數字增長」。彼得還說，在同一



►HHLA碼頭吊運車在運送貨櫃



▲連雲港港口繁忙裝卸貨櫃

新華社

連雲港五年後圓「東方大港」夢

時間內，收入的增長會不及貨量的增長，除稅息後的利潤率的改善會在同一時間內出現。他強調，實際工作目標，是在一定條件下進行的，即全球經濟繼續要穩定，但日本地震和中東國家政局的不穩定，同時德國政府遲遲未對易北河宣布疏浚的時間表，都是不確定性的因素。

首季寧波港產量創新高

湖北武漢拜高速鐵路通車之賜，交通愈來愈方便，迫使武漢半徑600公里以內的短程航線已有近7成停飛，到南京的班機全部停擺、到南昌的開航5個月就告停，媒體懷疑下一個是哪條線？

武漢2009年4月動車組（高鐵電聯車）通車、同年12月底時速350公里的武廣高鐵通車後，擴大了武漢人的外出範圍，一些到上海、南京、合肥的長途車開始停開，接下來逼得航空公司也停飛短程航線。

武漢晚報報道，目前飛襄陽、南昌、南京航線已經停開，到上海、無錫、廣州的機票價也大幅打折，削減班次，每天飛廣州的班機從12班減至6班。

武漢天河機場負責人坦承，因高鐵衝擊，機場

2010年旅客吞吐量增速減緩，從中部第1退居第2。今年春運，機場流量23年來首次下滑。

中國民航局局長李家祥表示，高鐵正在衝擊民航，

500公里左右航線受衝擊程度超過50%以上，有的地方已形成「顛覆性」衝擊，很難賺錢；對於800到1000公里左右的航線，約20%左右受到影響，只有在1500公里以上的航線才不致受衝擊。

500公里左右航線受衝擊程度超過50%以上，有的地方已形成「顛覆性」衝擊，很難賺錢；對於800到1000公里左右的航線，約20%左右受到影響，只有在1500公里以上的航線才不致受衝擊。

今年首季寧波市集裝箱量完成334.0萬標箱，同比增長21.12%；貨物量完成9985.07萬噸，同比增長10.30%，其中外貿吞吐量5431.60萬噸，同比增長15.38%；客運量65.63萬人次，同比下降2.4%。

其中3月份，集裝箱吞吐量完成117.5萬標箱，同比增長27.78%；貨物完成3427.72萬噸，同比增長10.58%，其中外貿量1842.66萬噸，同比增長15.04%；客運量19.63萬人次，同比下降22.01%。

中國民航局局長李家祥表示，高鐵正在衝擊民航，

500公里左右航線受衝擊程度超過50%以上，有的地方已形成「顛覆性」衝擊，很難賺錢；對於800到1000公里左右的航線，約20%左右受到影響，只有在1500公里以上的航線才不致受衝擊。

今年首季寧波市集裝箱量完成334.0萬標箱，同比增長21.12%；貨物量完成9985.07萬噸，同比增長10.30%，其中外貿吞吐量5431.60萬噸，同比增長15.38%；客運量65.63萬人次，同比下降2.4%。

其中3月份，集裝箱吞吐量完成117.5萬標箱，同比增長27.78%；貨物完成3427.72萬噸，同比增長10.58%，其中外貿量1842.66萬噸，同比增長15.04%；客運量19.63萬人次，同比下降22.01%。

中國民航局局長李家祥表示，高鐵正在衝擊民航，