

日郵集團換新標誌

日本郵船集團昨日在東京總部宣布，由四月一日起更改集團的標誌。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、馬可李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分至最後一班航班起飛為止。「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，進行為期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。

首季度正逢鰻魚苗捕撈旺季，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舶進出安全，保持轄區良好的通航環境，洋山海事僅巡邏艇現場大風宣傳就達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。通過今次收購，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 | 03311 中國建築國際 (季) |
|----------------------|------------------|
| 08019 皓文控股 (未) | 4月19日 |
| 4月12日 | 00688 中國海外發展 (季) |
| 08050 FLEXSYSTEM (未) | 4月28日 |
| 08225 萬全科技藥業 (未) | 00553 熊貓電子 (季) |
| 4月14日 | 5月11日 |
| 00525 廣深鐵路 (季) | 00700 騰訊控股 (季) |
| 4月18日 | 5月26日 |
| 01094 中國公共採購 (未) | 00244 先施 (未) |

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洩問題，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。

福島核電站危機遲遲未解決，昨日更宣布將大量輻



▲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，亦曾引起外界關注，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。

班輪公司應改善營運方式

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%，

董建成寄語班輪同業勿忘09年的教訓



HHLA 去年箱量升接二成

德國漢堡港務及倉儲公司（HHLA）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是歐洲最老牌的倉碼公司，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2位數字增長」。彼得還說，在同一

►HHLA碼頭吊運車在運送貨櫃



高鐵擋不住 武漢短線撐不住

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公里的武漢高鐵通車後，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。

首季寧波港產量創新高

今年首季度寧波市集裝箱量完成334.34萬標箱，同比增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%。

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持續過剩的情況，但隨著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，即使貨櫃價錢升至可觀水平，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。



▲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

從連雲港市港口口岸工作會議上獲悉，「十二五」期間，全市港口將在生產經營規模、港口能力建設、綜合功能提升、腹地市場拓展、港口綜合物流、牽引產業布局等方面實現新突破，到「十二五」末，港口貨量要達到2.5億噸、力爭3億噸，集裝箱突破800萬標箱。2011年港口確保完成貨物吞吐量1.5億噸、集裝箱480萬標箱。

能力是港口發展的保障。為了進一步增強港口能力建設，「十二五」期間，港口將力爭基礎設施投資突破300億元，港口綜合通過能力達到2.2億噸、集裝箱600萬標箱。連雲港30萬噸級航道、贛榆港區5萬噸級航道、灌河港口門2萬噸級航道建成通航；連雲、徐圩、贛榆、灌河等港區分別新增能力6600萬噸、3400萬噸、1700萬噸和1000萬噸，內河碼頭能力達到1000萬噸。

綜合物流的暢通是港口快速發展的必要條件。「十二五」期間，港口將全力做優做強海鐵聯運，做大提升海公聯運，培育壯大海河聯運，打造出全國領先的多式聯運品牌，基本形成港口綜合交通運輸體系，使得各種運輸方式可初步實現「零換裝」。同時，港口將進一步加強與國內外大型船舶公司、國際貿易物流巨頭的合作，打造出擁有國際國內航線90條，其中遠洋航線20條，通達世界各大港口的航線網絡。為了推動港口與產業良性互動，「十二五」期間，港口將依託滾滾的深水航道，建設直接為產業服務的專業化碼頭，引領徐圩新區等臨港產業積聚，推動贛榆、徐圩港區發展。