

熔盛40萬噸礦石船命名出塢

淡水河谷新總裁來華出席慶典

新里程碑

全球最大的散貨船——40萬載重噸超大型礦砂船（VLOC）昨日在江蘇熔盛重工南通造船基地出塢。巴西駐華大使胡格內及夫人，連同巴西淡水河谷集團新任行政總裁費雷拉，出席新船「淡水河谷·中國」（Vale China）命名及出塢儀式。業內人士預計，隨着未來這種「巨無霸」船型下水，現有的鐵礦石海運市場將受到衝擊。

【本報記者楊楠上海十日電】

巴西著名詩人、胡格內大使的夫人瑞貝羅擔任命名教母，瑞貝羅是中國詩人李白的「粉絲」，她將該首製船命名為「Vale China」號。該船入級挪威船級社。

熔盛重工總裁陳強表示，「Vale China」號是熔盛自主研發的高科技船型，代表全球最先進的超大型散貨船技術水準，標誌着中國造船技術和能力躍升到新高度，船發動機亦由熔盛自主建造，是中國迄今為止生產的最大功率低速柴油機。

新船即將進入交付期

接近淡水河谷的消息人士表示，之前市場曾有傳言稱淡水河谷將放棄大船型，而改為略小的船型。此次費雷拉來華參加40萬噸VLOC的命名及出塢，也是對之前市場諸多傳言的正面回應。費雷拉在命名儀式上表示：「在中國熔盛重工參加40萬噸船命名及出塢儀式十分高興，和熔盛合作很滿意。」

陳強表示，淡水河谷新任掌門，將熔盛定為首次訪華目的地，足見對雙方長期以來良好合作關係重視有加。該船即將進入交付期。他說，預計今年內會交付2至3艘，明年則將進入交付核心期。

陳強並透露：淡水河谷訂購礦砂船是出於戰略考慮，沒有要求該批新船太慢交付，會基於實際運力需求作考慮。目前，該公司在馬來西亞轉運中心尚未建成，未來將多跑這條航線。明年對礦砂船的需求量很大，因此明年是淡水河谷新船交付核心年，熔盛亦就此積極準備。

雙方磋商「出口買方信貸」合作

對於本報報道的「Vale China」號首航卸貨港，出

▲嘉賓在40萬噸超大型礦砂船命名暨出塢儀式上剪綵

新華社

▼熔盛40萬噸VLOC首製船「淡水河谷·中國」（VALE CHINA）號正式命名出塢

本報攝



人意料地由原來的大連港，轉到意大利南部的塔蘭托港。費雷拉當日並未給予回應，亦未接受任何傳媒採訪。陳強隨後就「淡水河谷對停靠中國港口的態度是否有所轉變」的問題認為，「在達到一定的安全要求下，淡水河谷還是希望未來超大型礦砂船能直接停靠在中國」。

對於未來熔盛與淡水河谷的進一步合作，陳強表示，雙方還會磋商新的服務合作，例如在「出口買方信貸」等方面。「相信熔盛與淡水河谷在更高附加值產品的開發和建造上，還將實現更多強有力合作」。

目前，中國每年進口的鐵礦石中，有逾20%來自淡水河谷，該公司一直期望改變海運成本高的劣勢，加速

搶灘中國和亞洲，與澳洲必和必拓、力拓爭奪市場份額，自建VLOC船隊主要目的正基於此。

陳強還表示，淡水河谷大部分利潤來自中國，費雷拉自今年5月22日上任後，將訪華首站選在熔盛，率核心團隊實地查看新船建造情況，正是緣於與中國政府和企業的良好合作，並顯示對「中國戰略」的重視。

還有一個值得注意的細節是：按慣例新船命名是在正式交船的首航之前，而「VALE CHINA」此番是離開船塢進行碼頭舾裝，距交船尚有一段時間，可謂提早命名。陳強解釋，提早命名亦反映出雙方對今次合作的認真和重視及淡水河谷與中國有更好互動的意願。

海滄增2個10萬噸級泊位

【本報記者鄭名車廈門十日電】廈門港海滄港區新海滄碼頭日前新增2個10萬噸級泊位，是廈門港口首



▲海滄港區10萬噸級新泊位落成，對開新貨櫃航線有利

本報攝

次實現以電能代替燃油的兩個「綠色」泊位。新增的泊位已經率先運用了環保節能的原理，在吊裝過程中用電力代替傳統的柴油作動力。首次停靠新泊位的「達飛鐵達時」號貨櫃船見證了綠色泊位的優越性，16台電動輪胎式龍門起重機及大型橋吊緊張工作，而碼頭現場安靜有序。

新增的2個泊位將使海滄港區的吞吐能力大增。海滄港區18#-19#泊位碼頭項目，是2個10萬噸級集裝泊位，是福建省重點建設項目。新海滄碼頭條件優越，使用的海滄航運道位於鼓浪嶼西南方，為廈門最深航運道，航運道寬度250米，供10萬噸級集裝船可單向不乘潮通航進出港。未來該碼頭年通過能力將為130萬箱。這意味著，單個新海滄碼頭的吞吐量將佔整個廈門港總量的1/10以上。

首航集裝輪試靠泊生產完成之後，8月左右新海滄碼頭將全面打開世界市場，迎接來自美、歐、地中海等地區的集裝輪船。

連雲港30萬噸油碼頭通過安審

連雲港30萬噸級原油碼頭工程通航安全評估日前通過專家評審。

交通運輸部安全總監劉功臣、海軍局副局長曹德勝、大連海事大學一級教授東昉等8名知名專家聯合把關評審，並對航運碼頭鋪地同步建設、海軍監管配套實施、防治污染配套設施等安全建設和營運方面提出了不少寶貴意見。連雲港30萬噸級原油碼頭工程位於徐圩新區，該工程設計長度450米，投資估算9億元，建成後將形成1800萬噸/年的吞吐能力。

「一體兩翼」港口群呈雛型

30萬噸級航運、30萬噸級礦石碼頭、30萬噸級原油碼頭以及大堤作業區集裝碼頭陸續投產和開工建設，形成了連雲港市「一體兩翼」大型港口群的重大基礎設施網絡，為支持徐圩新區形成石化和鋼鐵產業鏈提供有力保障，也為江蘇和中國東中西部地區經濟協調發展提供重要的能源和資源保障。



東方海外為新貨櫃船命名

東方海外貨櫃航運有限公司日前在滬東中華造船廠位於上海長興島的新船廠，為最新一艘8888箱貨輪「東方加拿大」號(上圖)舉行命名典禮。

「東方加拿大」號由美國伯靈頓聖太非鐵路公司(BNSF)主席兼行總裁羅斯的夫人，為船舶命名典禮榮譽嘉賓。BNSF的總部設於美國的德州，是北美最大的鐵路網絡運營商之一，也是東方海外集裝箱多式聯運的策略性夥伴，合作關係接近30年之久。

「東方加拿大」號總長335米，型寬32.2米，載重10萬多噸，將投入中東亞細亞快航線，掛號次序為上海、寧波、香港、蛇口、新加坡、杰貝阿里、達曼、巴生港，再折返新加坡、香港及上海。

毛里求斯空開滬航線

【本報記者倪曉晨上海十日電】非洲毛里求斯航空公司日前正式開通上海至該國首都路易港航線，首班機MK681順利完成首航，上座率近八成。

上海是毛里求斯航空公司第25個航點，亦是該公司在東南亞地區的4個航點。今次開通的上海至毛里求斯航線每周1班，MK680航班周一晚間22時40分由毛里求斯首都路易港出發，並在周二下午16時20分抵達浦東國際機場；而回程MK681航班在周二晚間21時25分從浦東國際機場出發，並在周三晨7時20分抵達路易港，所有航班在往返途中均停吉隆坡。

由於航線是外籍航空公司在滬上運營的首條非洲航線，也是目前唯一的直達毛里求斯航線，因此首航即受到旅客的注意。來自上海機場邊檢站的統計，該航班首航當日共計搭載11名機組人員和190名乘客，上座率接近八成，其中，毛里求斯裔中國學生和中國籍商務旅客分別佔乘客總數的57%和40%。



▲毛里求斯航空工作人員在浦東機場以民族歌舞慶祝首航成功

本報攝

前灣碼頭逾半年破百萬箱

【本報記者丁春麗濟南十日電】青島前灣聯合集裝碼頭有限責任公司(QQCTU)今年用了192天完成了突破100萬標箱量，比上年完成百萬箱大大縮短周期。

繼2010年11月26日，QQCTU用近330天完成首個100萬箱後，今年是在7月8日凌晨6時便突破100萬箱。今年上半年收入同比增長83.7%，利潤同比增長165%，今年的全年吞吐量預計完成220萬標箱，將實現吞吐量翻番。

「東方神龍」郵輪首航上海

【本報記者王麗萍上海十日電】國際豪華郵輪「東方神龍號」日前首航成功。亞太旅遊協會會長何光晔表示，國際郵輪市場上美國滲透率達7%，歐洲為3%，而包括中國在內的亞太地區則僅1%，中國郵輪市場在未來幾年將邁入快增長通道。

最新統計顯示，去年中國共接待國際郵輪223個航次，較上年增長43%，同年中國郵輪遊客出入境人次達到79萬。統計指出，中國現有16個港口城市有過國際郵輪接待經驗，其中具有一定規模客源發送能力的國際郵輪母港有上海、天津和廈門三大港口。

南航明日開大連海參崴線

南方航空大連分公司明日將開通大連至海參崴航線。航線每周2一班，由空巴A320執飛，有效期至8月30日。該航線開通後，將便於兩地之間的遊客和商務旅客出行。

馬士基造2艘超深海鑽井船

馬士基石油鑽探公司近日宣布再向韓國三星重工訂造2艘超深海鑽井船，預計將於2014年第二季度和第三季度交付，工程總造價達13億美元。同時，還包括打算再度訂造2艘該類船舶。

公司行政總裁、集團董事會成員赫明森在哥本哈根表示，馬士基希望成為超深海石油鑽探領域的領軍企業，訂造新的鑽井船是在這個頗有吸引力的市場佔據更大市場份額的又一重要舉措。迄今為止，已經投資38億美元，新建2個自升式鑽探平台和4艘鑽井船。

該公司去年稅後收入達16億美元，利潤3.99億美元。赫明森認為全球對石油的需求不斷增長，但同時成熟油田的產量下降，所以深海鑽井平台有很大的市場。

AirTextainer之父：最簡單的即是最好的

【本報實習記者朱璇報導】「我從未認為自己是個發明家。」談起18年前那項改變時裝物流界的發明，被譽為航空貨櫃(Air Textainer)之父的韋納·桑達(Werner Sander)笑了起來。「在一塊木板上安裝金屬架和蓋子，這是誰都能想到的點子。」他說。

時間回到1993年1月，德國斯圖加特。桑達在全球物流供應商及物流(Logwin)空運部擔任經理剛滿6個月，這位經驗豐富的時尚物流專家正為一個困擾業界多時的問題煩惱不已：全世界找不到一家物流供應商能向中國和中美洲的時裝貿易提供懸掛式(GOH)設備。在上世紀90年代初期，物流商只能依靠航空公司的簡便GOH設備運輸時裝，目的地機場就是運輸終點站，但航空公司總是充滿變數，而且只有少數幾家能夠提供合適的設備。

桑達對這種現狀並不滿意。按照他的想法，全世界任何地方的服裝店都應當能夠直接在店門口接收懸掛好的服裝，而不需要花時間重新裝卸貨物，更不用依賴於特定的某家航空公司。當時已經有物流供應商在自製的木箱內安裝金屬架，但這樣的設備有很多缺點。

空運過程中，溫度變化和通風不暢都會侵蝕未經處理的金屬架，服裝送到時往往沾上銹斑，而且需要大量工人用焊機將巨大的木箱拆開並處理掉。時裝物流急需一項全新的、高質量的運輸系統。

組裝結構結實 壓縮紙板箱壁

在同一家包裝公司的合作過程中，Logwin開始設計一種特殊的箱子。這個箱子的要求可不簡單。桑達說，它要適合空運、結實但又不能太重，且要易於組裝拆卸。在運輸過程中，服裝佔用空間要小，且要採取保護和通風措施。經過一年的不斷試驗，組合式的「AirTextainer」終於誕生並投入生產，取代了笨重的大木箱——至少對Logwin而言如此。這種新型懸掛式服裝設備的底部由一個安裝有可插入式搭扣的木板組成，箱壁由木條組成，箱蓋則採

用了四層壓縮波浪形紙板和防潮膜。整個箱子不需一枚螺絲釘，因此組裝拆卸就像搭積木一樣容易。與原來木結構的箱子相比，組裝式結構相當結實。卸貨也變得相當容易——箱子可以從四面打開。箱子內部的衣架繫上繩子便可掛衣服，這使得內部空間可靈活運用：無論是大衣、長褲、襯衫或褲子都可懸掛。

AirTextainer的首次飛行在1994年，那批貨被運往香港、台灣、新加坡、馬來西亞和泰國，是某著名品牌的高級西裝、褲子、夾克和大衣。桑達回憶說，「反響相當熱烈，我們此後便一直採用這種新型集裝箱為客戶運送高級時裝。」

採用AirTextainer的優勢顯而易見。桑達介紹說，捆裝時裝長途運輸後往往容易產生褶皺，而用懸掛的方式則可保證服裝的熨貼。在運至終點後，也無須耗費大量人工拆開包裝。更重要的是，箱子的可利用空間比標準集裝箱增加了15%。箱子底部安裝有附件，可用於運輸小包裝貨物而無須額外增加成本。雖然最初設計是用於空運，但亦可用於航運、火車和陸路運輸，只需用鏟車就可在不同運輸工具之間轉換。「它還很安全，運輸途中從未發生過盜竊事故。」桑達對此相當自豪。

組合箱可重複使用50次

如今，Logwin每年用AirTextainer為客戶運送約5000箱貨物。歐亞之間及亞洲與南美之間運輸需求強勁，往來澳洲的運輸需求亦在增長。不過現在的設備與10年前相比早已更新換代：箱蓋、固定裝置和鎖都有所改進，並且有4種不同大小型號——S號箱可承重316公斤，相當於90套男士西裝，XL號可承重1265公斤，相當於365套女士西裝或1430條褲子。不過其結實的特質依然保留下來，木板和箱壁可重複利用50次，波浪形紙板亦可利用4次。「最簡單的即是最好的，」桑達這樣評價他的發明。



▲▼懸掛式時裝標準航空貨箱內部結構和墊底卡板(上)與紙皮箱外包裝(下)



香港上市公司業績公布日期

01164	維奧集團	(季)	7月11日	00761	百晉環球	(未)	8月4日	00700	騰訊控股	(中)
00006	電能實業	(中)	7月27日	00001	長江實業	(中)	8月11日	00388	港交所	(中)
00904	中國綠色食品	(未)	7月28日	00013	和記黃埔	(中)	8月11日	00019	太古A	(中)
01038	長江基建	(中)	7月28日	03898	南車時代	(中)	8月5日	00087	太古B	(中)
06210	淡水河谷	(季)	7月29日	01822	幻音數碼	(中)	8月5日	00805	嘉能可	(中)
06230	淡水河谷優先股	(季)	7月29日	00044	香港飛機工程	(中)	8月10日	00175	吉利汽車	(中)
00673	中國衛生	(未)	7月29日	00293	國泰航空	(中)				