

日本造船業冀合併圖突圍 籲政府採措施促日圓貶值

日本造船業市場份額近年不斷萎縮，日本造船業界普遍認為，船廠應走向合併，壯大整體實力，形成規模競爭優勢，以匹敵外國。業界並呼籲政府採取措施使日圓貶值。

實習記者 陳小茵

日本四大造船廠中的三家，包括日本環宇造船廠、三菱重工和川崎重工高層近日在日本海洋會議（Sea Japan conference）上，並認同船廠應提升競爭力，削減成本，走出困境。

三菱重工執行副總裁、總經理原壽指出，日本業界過去的做法是事事都靠自己，但現在行業需要形成一定規模來與外國競爭。

川崎重工高級副總裁神林伸光認同適者生存的觀點，他認為，「必須削減日本的造船規模，否則我們就只能提供廉價船隻。」川崎重工應該減少船隻建造能力。「日本的造船業已經不同以往，現在要與韓國和中國競爭。我們需要注重質量，但成本卻是贏得訂單的一個考慮因素。」

然而，三井工程及造船董事總經理岡田正文並不認為船廠合併能變得更有競爭力。他質疑道，「不可否認合併會增強船廠的財力，但兩個實力相當的船廠合併，就能變得更有競爭力嗎？規模變大是一回事，但有競爭力又是另一回事。」

但大部分業界都認為應該在造船技術上保持領先，同時呼籲政府採取措施使日圓貶值。

難以保持2%利潤率

日圓強勢使日本船舶價格高於韓國和中國。去年，全球造船新訂單達到5330萬噸，日本只佔14%，遠低於韓國的47%和中國的29%。日圓強勢，使日本造船業連2%的利潤率也難以保持。

神林伸光認為，日圓與美元的兌換比率保持120:1將是理想狀態，但目前日本政府並沒能有效



◀三菱重工正調整策略，尋求海外合作與共同經營 彭博社

使日圓貶值。他呼籲各船廠要堅持，耐心等待下一輪升級改造。最後他總結道，「日本船廠應該保持耐心，而不是去贏得低價訂單。『春天』會來的，我們應該努力獲取足夠的訂單以保持營運。」

岡田正文也表示，「如果日圓繼續保持對韓國的強勢勁頭，那麼，我們的競爭力就會受到損害。大家都說『春天』會來的，但什麼時候才能來呢？時間能解決一切問題，但我們能否等下去呢？」

不應放棄高質量策略

環宇造船公司總裁三島慎次郎表示，「不穩定的匯率造成了收入難以與開支持平，特別是材料開支花費佔總成本的70%。我們需要加快發展高效節能船舶來保持競爭力。這就是我們決定與石川島播磨公司

(IHI) 合併的原因。」今年3月，附屬於日本鋼鐵商JFE集團的環宇造船與IHI合併，目標為至2017年，達到年收入5000億日圓（約62億美元）。

三菱重工正在合理調整其規模及結構，同時尋求海外合作與共同經營。3月份，三菱重工和中國江蘇太平洋重工集團下屬大洋造船廠宣布了一項合作，兩者共同達成大型散裝船研發和圖紙設計。同樣在該月份，三菱重工神戶船廠交付船東最後一艘船隻。此後，三菱重工進行了經營戰略的調整，將集中建造深遠海海洋工程船。商船訂單則交由三菱重工下屬的長崎和下關的船廠負責。

三菱重工的原壽認為，「液化天然氣需求激增，會刺激對液化天然氣船的需求。韓國目前正在大量建造液化天然氣船，但我們也不應該就此放棄。」



▼洋山港大型船舶吞吐能力增強 本報攝

洋山港實施「雙套」靠離泊

【本報記者楊楠上海六日電】上海洋山港昨日進行一項世界首創，在順岸式的泊位上實施了大型集裝箱船首次「雙套」靠離泊技術，獲得圓滿成功，這項技術為國際大型的集裝箱港口高效運作裝卸作業模式做出了典範。

5日上午11時55分，上海洋山港海事處精心指揮了「套」靠離泊技術，大型集裝箱輪「達飛·唐克雷迪」輪和「盛城」輪在洋山港「冠東4泊位」水域，與「裕固河」輪、「喬治·華盛頓」輪在「盛東2泊位」水域實現安全套泊，形成了洋山港首次4艘大型集裝箱輪「雙套」靠離泊作業安全實施。所謂套泊作業，是指出口船舶在離開碼頭前，進口船舶提前於碼頭水域附近待泊，從而節省在港靠泊時間，「雙套」靠泊即是同時有2艘進口船待泊，2艘船出口。大型集裝箱輪「雙套」靠泊對海事指揮能力要求嚴格，是公認的碼頭裝卸作業一項技術上的「難題」。

此次洋山港實施「雙套」作業的船舶，均為大型集裝箱船，尤其是「達飛·唐克雷迪」輪總長達335米。為保證首次「雙套」作業成功，洋山港海事處提前布局港航單位，在水文氣象方面嚴格標準，對「套泊」水域空間、操作時間精確計算，在船舶設備和操作上認真審查，在現場秩序維護上全面保障，在遠程監控和交通組織上充分利用船舶交通管制系統（VTS）、海事視頻監控系統（CCTV）等優勢，制定了詳盡的靠離泊作業方案，現場嚴格落實，最終確保了首次「雙套」作業的全過程安全可控。

香港上市公司業績公布日期

5月7日		中國信息科技 (季)	
08068	新宇國際 (季)	08178	聯輝科技 (季)
00880	澳博控股 (季)	00778	置富產業 (季)
08202	匯創控股 (季)	08192	環球能源 (季)
08166	中農生態 (季)	08066	品創控股 (季)
08340	城高金融 (季)	08231	復日張江 (季)
08215	第一信用 (季)	08258	西北實業 (季)
08115	上海普濟消防 (季)	08129	中生資源 (季)
5月8日		08083	創新支付 (季)
08102	上海復旦 (季)	08090	融保金融 (季)
08058	羅欣藥業 (季)	08296	中國生命 (季)
08189	泰達生物 (季)	08031	易通訊 (季)
08208	常茂生工程 (季)	08108	名家國際 (季)
08155	華華置地 (季)	08348	濱海泰達 (季)
08271	環球數碼創創 (季)	5月11日	
08117	中國基礎資源 (季)	08100	聯勝活力 (季)
00557	City e-Solutions (季)	08033	愛達利網絡 (季)
08112	Focus Media (季)	08051	千里眼鏡 (季)
02018	瑞聲科技 (季)	08011	百田石油 (季)
00535	星輝地產 (中)	08122	先健科技 (季)
08295	卓亞資本 (季)	08046	恆志中國 (季)
08061	光亞 (季)	08227	海天天線 (季)
5月9日		08203	凱順能源 (季)
01928	金沙中國 (季)	08095	北大青島 (季)
08249	乾東電子 (季)	08005	裕興科技 (季)
08250	中國天然投資 (季)	08186	神州東盟 (季)
01151	依利安達 (季)	08242	宏創高科 (季)
08279	亞博科技 (季)	08106	浙大蘭德 (季)
08217	長安民生物流 (季)	08306	有色金屬 (季)
00043	卜蜂國際 (季)	08088	高誠資本 (季)
08171	中國趨勢 (季)	00486	復銀 (季)
08251	上海棟華 (季)	08137	洪橋集團 (季)
08006	中華網 (季)	08351	俊文寶石 (季)
08210	龍傑智能卡 (季)	08089	中鐵貨運 (季)
08228	國藝控股 (季)	08329	海王英特龍 (季)
00967	桑德國際 (季)	08076	新利軟件 (季)
08160	初濟國際 (季)	00576	浙江通杭通 (季)
06883	新濠博亞娛樂 (季)	08207	中國信貸 (季)
5月10日		08226	中昱科技 (季)
08019	皓文控股 (季)	01298	天美控股 (季)
08243	大寶傳媒 (季)	01192	泰山石化 (未)
08123	首華財經網絡 (季)	08219	品牌中國 (季)
08109	科瑞控股 (季)	08043	年代煤礦 (季)
08236	寶德科技 (季)	08071	中彩網通 (季)
08172	嘉匯投資 (季)	08045	南大蘇富特 (季)
00981	中芯國際 (季)	08337	直通電訊 (季)
08012	仁恒實業 (季)	08298	安捷利實業 (季)
08292	慧聰網 (季)	08156	樂彩股份 (季)

全球航運業資金缺口5000億

【實習記者高歌報導】英國《公平》雜誌日前發表文章指出，目前全球航運業存在650億美元（約折合5070億港元）的融資缺口，到2013年將達到1010億美元。在船舶融資方面，大中小型船東之間營運差距和信貸實質正在逐漸拉大，這將對未來幾年內的經營產生負面影響。

對頂級船東來說，融資並沒有遇到很大的困難，但中小型規模的船公司就必須另謀出路了。

倫敦船舶融資機構 Eurofin 總經理凱尼格指出，問題的關鍵在於，誰能夠填補資金缺口。航運業正面臨近年來最嚴重的資金短缺局面。即使船東運營狀況良好，也很難找到投資商。「上世紀七、八十年代，私人投資商紛紛投身航運業，積極學習經營之道，尋找銀行融資，也由此獲得了成功，但那樣的時代已經一去不復返了。」

另一家倫敦船舶融資公司 Tufton Oceanic 行政經理漢普森表示，在爭取上市公司及私人投資方面，航商要與來自其他行業的公司競爭，資金缺口很難填補。

僅今年一年，預計就有價值570億美元的新船項目無人投資。未來的平均資金缺口約為每年490億美元。

不少船東仍有債務，需要更多的資金和借貸途徑，但各大船舶銀行正在逐步減少借貸的金額。2009至2011年，這些船舶銀行每年發放的貸款金額為330億美元。

Tufton Oceanic 的評估報告顯示，全球現有在建及營運的船舶總價值1.1萬億美元，營運中的船舶價值8410億美元。這些船舶中有60%屬於私人公司，35%屬上市公司，另有5%由政府擁有。

英國金融分析機構 Dealogic 的數據顯示，航運市場已經經歷了連續5年的低迷，目前已經有19家船舶銀行不再借出新貸款。

與去年同期相比，今年首季波羅的海乾散貨綜合運費指數（BDI）下跌60%。自2008年金融危機以來，新船交易額已經下降了60至70億美元。

在今年第一季度，船東們僅從銀行貸款的金額為59億美元，而找到更多投資的希望也極其渺茫。歐洲投資基金 Triton 近期收購了兩家丹麥的航運公司 Heming Shipping 和 Nordic Tankers。儘管這表明私募基金對航運業有新的投資興趣，但討論仍遠多過實際行動。

加航首季虧損2億加元

【實習記者陳小茵報導】加拿大航空日前公布首季業績，得益於更多乘客升級商務艙，收入升7.6%至29.6億加元，淨虧損達2.1億加元，合每股76加分，去年同期虧損為1900萬加元，合每股7加分。由於該航空已連續虧損4年，首季表現優於分析師預期。

加航第一季度每股虧損64加分，此前分析師預計虧損為每股79加分。其息稅折舊和租金前利潤（EBITDAR）為1.75億加元，與4月底預測持平。現金和短期投資增6.4%至22.5億加元。調整後的淨債務降5.8%至43.8億加元。

貴州加快航道建設

【本報記者勞勃貴陽六日電】貴州省水運建設專委會日前在貴陽召開。該會議強調，要加快工作步伐，最大限度破除礙航瓶頸，力爭在2017年打通貴州省「南下珠江、北進長江」的「黃金水道」。

據悉，為確保2017年烏江航道全線貫通，其中思林水電站通航設施2015年通航，沙坪水電站2016年通航，構皮灘水電站2017年通航。貴州省交通運輸廳、省航務管理局等部門，採取優化措施，包括船閘建設、船體設計以及航道疏通，力爭讓貴州省「黃金水道」年通航能力達到500萬噸，規劃建設吞吐能力近期達到每年1000萬噸、遠期達每年2000萬噸的規模。

「十二五」期間，貴州計劃投資22億元加快水運基礎設施建設，全面完成國家規劃的西南水運出海中線通道（貴州段）航運擴建工程和烏江航運建設工程，新增四級航道431公里、港區碼頭8個、泊位15個、水上搜救中心10個，全省四級航道將達到791公里。與此同時，貴州還將加快推動烏江構皮灘和龍灘過船設施建設。

SBC 駿業

您的營商最佳夥伴
Your Business Partner for Success

18間分行網絡遍佈中港
始創於1995年·用心服務·誠信專業

公司註冊

- 香港及海外公司
- 公司秘書服務
- 辦理周年申報
- 撤銷註冊

企業管理

- 商務辦公室，即租即用
- 商務通訊組合
- 信託及代理人服務
- 代辦銀行開戶
- 企業貸款諮詢服務
- 註冊文件律師鑒證
- 註冊商標

會計·稅務

- 理賬報稅 審計安排
- 庫存盤點 稅務顧問

九龍灣 德京中心 · 8206 3139 灣仔 安盛中心 · 8206 9319
尖沙咀 新港中心 · 3519 6338 灣仔 胡忠大廈 · 8206 0218
尖沙咀 加拿芬廣場 · 2734 0418 旺角 柏裕商業中心 · 2782 8118

香港：九龍灣 | 尖沙咀 | 旺角 | 灣仔 中國：深圳 | 廣州 | 上海 | 北京 | 南京 | 杭州 | 成都
www.sbc.com.hk

股票簡稱：深赤灣A/深赤灣B 公告編號：2012-018
股票代碼：000022/200022

深圳赤灣港航股份有限公司2011年公司債券(第一期)發行結果公告

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、误导性陈述或重大遗漏，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。

深圳赤灣港航股份有限公司（以下簡稱「發行人」或「深赤灣」）公開發行不超過10億元公司債券已獲得中國證券監督管理委員會證監許可[2011]1889號核准。

根據2012年4月24日《深圳赤灣港航股份有限公司2011年公司債券(第一期)發行公告》，本期債券發行總額為人民幣5億元，發行價格為每張人民幣100元，採取網上向社會公眾投資者公開發行和網下向機構投資者詢價配售相結合的方式發行。

本期公司債券發行工作已於2012年5月4日結束，發行總額為5億元，具體發行情況如下：

1、網上發行
本期債券網上預設的發行規模為人民幣0.5億元。最終網上實際發行數量為0.5億元，佔本期公司債券發行總額的10%。

2、網下發行
本期債券網下預設的發行規模為人民幣4.5億元。最終網下實際發行數量為4.5億元，佔本期公司債券發行總額的90%。特此公告。

發行人：深圳赤灣港航股份有限公司
聯合保薦人（主承銷商）：招商證券股份有限公司
華英證券有限公司
2012年5月7日

股票名稱：SST天津海、ST天津B 股票代碼：600751、900938 編號：證[2012-015]

天津市海運股份有限公司股票交易異常波動公告

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、误导性陈述或重大遗漏，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

●A股股票交易連續三個交易日的交易價格或跌幅限制且連續三個交易日內收盤價格跌幅累計達到15%；公司B股股票交易連續三個交易日的交易價格或跌幅限制，屬於股票交易異常波動。

●經向公司控股股東及實際控制人，截止本公告披露日公司、公司控股股東及實際控制人不存在應披露而未披露的信息。

一、股票交易異常波動的具體情況

2012年5月2日、5月3日和5月4日，公司A股股票交易連續三個交易日的交易價格及跌幅限制且連續三個交易日內收盤價格跌幅累計達到15%；公司B股股票交易連續三個交易日的交易價格及跌幅限制，屬於股票交易異常波動。

二、公司關注並核實的情況

本公司未發現存在對公司股票交易價格可能產生重大影響的媒體報道或市場傳聞；截至目前本公司生產情況穩定，未發現對公司有重大影響的事件。

在諮詢主要股東後，本公司控股股東大新華物產（集團）有限公司表示，截至目前亦未發現存在對公司股票交易價格可能產生重大影響的事件。

三、是否存在應披露而未披露的信息的聲明

公司董事會經認真核實目前尚無任何根據《上海證券交易所股票上市規則》等有關規定應予以披露而未披露的事項或該事項有關的籌劃、商談、意向、協議等，公司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》等有關規定應予以披露而未披露的、對公司股票交易價格產生較大影響的信息。

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，並提醒投資者公司指定信息披露報表為《中國證券報》、《上海證券報》、《大公報》以及上海證券交易所網站，請廣大投資者注意投資風險。

天津海運股份有限公司
2012年5月7日

香港私家偵探社
Hong Kong Investigations Bureau

創辦於1976年至今已35年
全港歷史悠久 信心保證
創辦至今每項案件仍親自主理
因而令每項案件定能99%完成

民商工農醫兒分道大業失探正註
刑案偵探男女屠查產影嚴測派開
證調調行家庭處運外調調查經保
查查查察處婚婚婚婚處處處處保

直營旺角舖址：
九龍旺角彌敦道747號金都中心5字樓B室
電話：2381 8008 (太子站地鐵C1出口)
直營北角分社：
香港英皇道121號7海商業中心1樓1013室
電話：2578 3600 (德信山莊威爾斯)

鷹聯偵探社

鷹聯商務諮詢調查服務中心
專業調查 網絡協會
國際調查 諮詢協會
世界偵探總會會員

專人處理各類案件解答疑難歡迎查詢
按辦在香港內地及世界各地偵探事務
政府註冊絕對保密電話：sky@mhigatx.com
網址：www.intercontinental.ecom.hk

電話：2891 4896 / 2893 4580
傳真：3904 8550 QQ號：1463863489
香港軒尼詩道383號軒尼詩商業中心9字B座

港島區赤柱
Curry Tiffin o/b Fully Era limited
誠聘下列職位：

1. 總廚
2. 經理
3. 侍應生(男/女)

有意應徵者請電：
9326 6101 / 2899 0565
Mr. Gautam Chitra Lal (Gordon)