

# 中國5年建70機場

內地媒體報道，國家發展和改革委員會將加大新建、擴建機場項目審批力度。報道說，中國目前有180座機場，未來5年還要建70座機場。

「南方都市報」報道，民航局局長李家祥上月下旬在北京舉行的民航發展論壇透露，中國力促民航業發展，「國務院關於促進民航業發展的若干意見」將很快出爐。他還表示，「今後5年，中國還將新建70座機場，改建101座機場。」

根據民航局的資料，合法運輸機場有180座，合計盈利約人民幣53億元，不過其中有135座機場是虧損狀態，中小機場佔了87%，有119座小機場處於虧損狀態。

對此，中國民航大學經濟與管理學院教授李曉津認為，中國的中小機場的航班較少，沒有穩定的客運量，幾乎不可能達到盈利點，中小機場需要外界支持營運。

民航局長李家祥則說，世界各國要實現中小機場與支線航空的經濟效益是普遍難題，虧損的中小機場多半處於地方城市，服務覆蓋中國70%以上區域。

民航局粗算，119座小機場影響的範圍帶動國內生產總值(GDP)超過人民幣3億元；李家祥認為，「我們絕不能簡單從經濟效益考慮中小機場的投資建設，而要從當地經濟社會發展角度全面看待。」

報道說，中國民航業人士質疑，長江三角洲平均每平方公里有0.8座機場，密度比世界最大民航市場美國的0.6座還多。

# 馬士基航運裁員400

【實習記者王倩茹報道】丹麥A.P.莫勒一馬士基航運集團於昨日在哥本哈根表示，旗下的馬士基航運公司將削減約400名員工，理由是目前面臨處境困難，公司必須重組。業內人士表示，馬士基目前的處境是面對顯著虧損、高成本營運環境之下，堅持「天天馬士基」的日班運輸新服務，而前景又不明朗的兩難局面。

該集團在聲明中指出，公司重組的主要目標是公司在日後可以更好、更快速地做出公司決策，公司總部預計裁員250名。全球經濟低迷，低運輸需求，過剩產能，達虧損水平的運費，使得航運業動力不足。馬士基集團5月份表示，首季盈利12億美元，與去年同期持平。以集裝箱運輸為主的馬士基航運首季虧損5.99億美元，與去年同期相比，運量增長18%，平均運費收入減少9%。該公司自今年3月起全面恢復亞洲航線運費，並削減9%運力，運費增長基本被全面接受。集團預計今年業績將略低於去年水平，此次預測結果優於先前預測，但是仍低於業內分析師的業績預測。



馬航首架空巴380型飛機

# 空巴向馬航交付首架A380

空巴公司日前在法國圖盧茲向馬來西亞航空公司交付該公司首架空巴A380飛機。馬航成爲全球第8家空巴A380飛機運營商。

馬航總共訂購了6架空巴A380飛機，並選用勞斯萊斯公司生產的「遡達900」型發動機。航機內採用三級客艙布局，上下兩層客艙共設494個座位。頭等艙和公務艙配備全平躺式座位，經濟艙也採用了新型的更加寬敞的座位。三級客艙座位都配備了最先進的個人機上娛樂系統、USB接口和衛星電話等設施。

數據顯示，由A380執飛的航線客座率明顯提高，帶動運營A380的航空公司旅客運輸總量的增長。在典型三級客艙布局下，A380上下兩層客艙可搭載525名乘客。空巴A380飛機航程達到8300海里/15300公里。

# 阿航覓5.5億美元再融資

阿聯酋航空一名高級行政管理人員昨日表示，公司可能即將於6月到期的伊斯蘭債券，尋求5.5億美元的再融資，並強調公司有充足現金流。

企業財政部副總裁杰弗里在迪拜表示，目前正考慮進行再融資，抑或是購買金融產品。他強調，公司的現金流充裕，有能力償還債務。

該筆價值5.5億美元的伊斯蘭債券將於6月16日到期，當問及若該公司是否會於另一個伊斯蘭債券進行再融資時，他表示，考慮到融資的計劃與其他優先事項，伊斯蘭債券及非伊斯蘭債券的價格是符合伊斯蘭教義的重要因素。

截至今年首季，阿聯酋航空還有156億迪拉姆(約42.5億美元)的現金。

# 欽北高鐵第一條軌鋪就

近日，曾一度緩建的廣西欽北高鐵第一條鐵軌正式鋪就，南北高鐵掀起全面復工的序幕。隨着工程推進速度加快，該項目有望今年年底進入全線調試階段。由於在既有線施工，爲了不影響鐵路客車、貨車運輸，此次施工分三次撥移線路，進行架樑、鋪軌。中鐵二局欽北工程指揮部六項目部150名員工參加撥接，首次在既有營業線上第一次封鎖撥接，爲欽北鐵路鋪軌開啓了前進的道路。

按照計劃，欽北鐵路全線將於2013年3月竣工。欽北高速鐵路建成後，將與在建的南寧至欽州的高速鐵路共同構成南寧至北海高速鐵路，從南寧至欽州約30分鐘，南寧至北海約55分鐘，將顯著提高廣西沿海城市及港口的鐵路客貨運輸能力，明顯改善投資環境，形成以南寧爲中心的「一小時經濟圈」，實現同城效應。

# 希臘船東海南建郵輪船隊

## 冀參與建設主題公園遊艇設施

希臘船東艾斯迪士集團(Restis)計劃以10億美元為資本，與海南省政府合資發展中國郵輪市場業務。構思是收購二手郵輪或新訂造一批郵輪，發展中國郵輪船隊。其第一艘郵輪「海南皇后」號已於去年投入瓊省環島航線上服務。

實習記者 周雅婷

該集團老闆維克托·艾斯迪士(Victor Restis)是希臘資深船東，公司有近百年歷史。他5月28日在雅典公司總部接受彭博社訪問時透露，該公司已出售一批乾散貨船，將集資10億美元與海南省政府合資購買二手郵輪或訂造一批新船。新船初步定員爲2000名遊客，以滿足海南日益增長的旅遊需求。

艾斯迪士目前手上控制200艘散貨船，他在訪問中表示，「海南省政府需要爲市民提供更多休閒設置，因爲市民閒暇時間愈多，代表社會愈成熟。我們在中國已投入一艘郵輪，現正尋求下一步發展。」他形容中國的郵輪客運是一個「龐大的市場」。

艾斯迪士一直覬覦海南省郵輪碼頭與船隊的發展，早於2008年6月25日在海口拜見當時的省委書記衛留成，就已提出參與海南省郵輪碼頭的發展業務。衛留成對他的構思與想法表示歡迎。艾斯迪士表示，海南省能提供良好的環境和支持予投資者。對該省擁有類似美國佛羅里達州的海岸風景資源和油輪發展岸線，對發展前景充滿信心，期望參與建設旅遊的主題公園及遊艇等旅遊設施。

### 售散貨船轉投郵輪

艾斯迪士的辦公室俯瞰希臘地中海沿海公路，位於雅典的Elliniko郊區。爲表示自己的決心，該公司在2007至2009年三年間，出售了價值10億美元的散貨船，並以此爲資本，計劃轉投去海南省發展郵輪船隊，協助振興郵輪旅遊業。

該公司擁有200艘各種型號乾散貨船，其中不乏大型礦石船。在過去4年中，佔整體船價的78%。根據網站資料披露，艾斯迪士也是瑞士海事服務公司的兩大股東之一，佔股權在35至40%之間。該公司在日內瓦設有辦事處，在2010年承運的6900萬噸貨物中，盈利達到13億美元。他也是Seanergy海事公司的大股東，擁有一支由20艘貨船組成的船隊，去年公司虧損了1.98億美元。船隊減值2.02億美元。

另據海南傳媒介紹，艾斯迪士早在去年2月1日爲海南省政府開辦的環海南島郵輪度假旅遊航線，首次引入一艘豪華郵輪「海南皇后」號，母港設在三亞



太平洋鐵路公司在政府立法通過該公司新法案後，結束了為期一周的罷工行動

# 加鐵路工人結束罷工

【實習記者王倩茹報道】加拿大太平洋鐵路公司(CP)的卡車司機罷工，在政府立法會通過該公司新法案後，結束了爲期一周的罷工行動，重新回到工作崗位，這次行動是工人們不滿該公司資方削減退休金而引發的。

新法案生效後12小時，加拿大Calgary鐵路貨運必須於6月1日清晨全面恢復營運。法例規定，太平洋鐵路與其工會之間所有懸而未決的問題，由相關有約束力的仲裁機構接手。仲裁機構要求，太平洋鐵路在90天內出台一份雙方滿意的新合約，否則由仲裁員擬定新合約。

BMO資本市場分析師Chamoun表示，這次罷工由加拿大鐵路卡車工會組織爆發，該工會代表了約4000名工程師、指揮員和鐵路交通管制員的利益。此次罷工將遏制公司的季度盈利，同時會有公司最大的競爭對手——加拿大國家鐵路公司獲益。

工會與公司的新合約商討在支付退休金和工作疲勞問題上陷入僵局。太平洋鐵路過去三年內，在員工退休養老項目上的投入達19億加元(約18.4億美元)，由於公司資金短缺，決定在此項目上削減資金投入，減少40%。工會成員對這一做法極力反對。太平洋鐵路先前的退休金資金投入，使得該公司的運作成本遠高於同行業者。在長達一個月的公司代理權爭議中，激進派投資家Ackman嚴厲批評了高退休金成本，而此次爭議造成了公司總裁Green與5名董事在5月17日同時離職。Ackman表示，本周公司總裁將會與卡車司機工會一起，起草一份新的勞動合約。



三亞鳳凰島郵輪碼頭電腦三維圖



維克托·艾斯迪士

，靠掛三亞鳳凰島國際郵輪港，標誌着海南省港口成爲郵輪母港。當時的省委書記衛留成與艾斯迪士集團主席維克托·艾斯迪士共同爲該郵輪揭牌。該郵輪2.3萬噸噸，長174米，寬24米，高45.62米，艙內有350間各式客房，可容納600名乘客。

### 鳳凰島建成8萬噸碼頭

從今年五月份在海口召開的海南全省旅遊工作會議上了解到，海南全省18個市縣已有16個市縣完成了旅遊發展總體規劃的編制並獲批覆。郵輪旅遊方面，三亞市鳳凰島1期已建成8萬噸郵輪碼頭，碼頭運行至今已進出郵輪380多個航次，出入境旅客近40萬人次，2012年已預訂的進出港航次達到160多個，今年進出港航次有望超過上海成爲全國第一。海南至越南的邊境旅遊線路獲國家有關部門的批准。

# BDI四連跌見兩月新低

波羅的海乾散貨綜合運費指數(BDI)繼今年1月17日跌破千點後，徘徊3個月，終於4月18日重回千點以上。正當業內重抱希望，認爲有轉機之時，該指數又於上月29日跌穿1000點關口，昨報904點，跌19點或2%，連跌4日。業內人士認爲，BDI疲不可堪，原因仍然離不開老生常談的貨運市場疲軟，加上船舶過剩情況日益嚴重。

三種船型中，海岬型船運費指數(BCI)報1298點，跌1.6%，現貨日租金下降4.4%至4814美元。巴拿馬型船運費指數(BPI)報897點，跌2.8%，現貨日租金跌2.8%至7138美元。超靈便型船運費指數(BSI)報1023點，跌1%，現貨日租金下降1.1%至10694美元。

奧斯陸北極證券分析師尼古拉表示，儘管跌勢

## 本周BDI及三種船型指數

日期	BDI	BCI	BPI	BSI
5月28日	1012	1404	1049	1108
5月29日	986	1377	1008	1090
5月30日	950	1342	969	1054
5月31日	923	1319	923	1034
6月1日	904	1298	897	1023



供不應求及經濟疲軟的局面，包括對中國原材料需求的擔憂。

爲了防止經濟增長進一步放緩，中國政府在近幾月公布一系列的政策措施，包括允許銀行保留更多的資金作爲儲備及快速批准基礎設施建設。

倫敦巴克萊銀行乾散貨商品交易員理查德表示，船用燃料或燃油已跌至去年12月以來的最低點，減少了在大西洋上航行的空載船成本。他說，區域內的貨物的缺乏及船舶過度膨脹，造成運費難以上升的情況。現時大西洋至亞洲航線的煤炭量明顯減少。

業內人士認爲，航運業在未來數月，依然面臨供不應求及經濟疲軟的局面，包括對中國原材料需求的擔憂。

# 希臘船東中國拍賣郵輪公司

據內地傳媒消息，海南省發展郵輪業的勁頭已經引起不止一家希臘船東的關注與興趣。內地「法制晚報」於去年10月報道，希臘愛琴海郵輪公司開出1.3億元人民幣的低價在中國拍賣，消息引起不少中國商人關注。報道形容，其中一家海南省旅遊商已「迫不及待」的心情，秘密接觸拍賣公司。

據悉，該郵輪公司在華拍賣，是由北京佳士凱拍賣公司運作，該公司總經理趙曉凱曾表示，曾經有6名買家電話查詢，多爲山西、溫州商人，並曾提出要去希臘考察。

愛琴海郵輪公司由俄拉克·布羅斯斯擁有，因年事已高，家中第二代對經營郵輪不感興趣，至出售資產。並通過希中經貿文化交流協會執行主席蘭孝程爲說客，表明只賣給中國商人。愛琴海郵輪公司有20多年歷史，在過去5年已承運了60萬名旅客，主要經營希臘「愛琴海三島一日遊」航線，年收益率20%。

◀ BDI再度跌穿千點，打破船東幻想，未知今次需要多久才能回升

# 俄舉行寬軌鐵路國際論壇

第7屆「1520」寬軌鐵路國際論壇上月於俄羅斯南部海濱城市索契舉行，中歐運輸走廊建設成爲論壇討論的一個重要議題。與會者認爲，由於中國與歐洲國家間的貨物運輸量不斷上升，完善中歐間鐵路運輸基礎設施對促進亞歐大陸經濟發展具有重要意義。本次寬軌鐵路論壇由俄羅斯鐵路公司承辦，來自德國、波蘭、拉脫維亞、哈薩克斯坦等國的政府、企業代表1000多人與會。俄羅斯鐵路公司總裁亞庫寧說，俄羅斯不只是商

品出口國，也是過境運輸的橋樑。當前歐洲和中國的年貿易額已經超過5000億美元，國際社會對發展過境運輸的興趣顯著上升。在世界經濟形勢不穩定的條件下，各國都在尋找加強本國競爭力的途徑。對歐洲來說，建設這樣的運輸走廊是應對當今經濟挑戰的手段之一。

歐盟委員會副主席希姆·卡拉斯表示，由於海運耗時較長，提高鐵路運輸競爭力大有可爲，歐盟希望推動運輸線路多元化。目前，中國企業已開始通過哈

薩克斯坦和俄羅斯的鐵路向歐洲運輸商品。哈薩克斯坦國家鐵路公司總裁馬明說，如果從中國重慶出發，集裝箱列車沿「新絲綢之路」到德國杜伊斯堡只需要16天。相比之下，海運需要45天。這樣，從中國通往歐洲的貨運時間幾乎縮短了三分之一。寬軌鐵路主要是相對於目前國際標準的窄軌(1435毫米)鐵路而言，寬軌鐵路鐵軌寬度爲1520毫米，主要分布在俄羅斯、烏克蘭、哈薩克斯坦等獨聯體國家及波羅的海三國和芬蘭、蒙古國等國。

## 香港上市公司業績公布日期

日期	公司名稱	日期	公司名稱
6月4日	00810 華保亞洲 (未)	6月25日	08239 明基控股 (未)
6月6日	00823 領匯 (未)	6月26日	00406 有利集團 (未)
6月7日	01913 普拉達 (季)	6月27日	00919 現代美容 (未)
6月8日	00282 壹傳媒 (未)	6月28日	00055 中星集團 (未)
6月11日	08176 中國金豐 (未)	6月29日	08017 百齡國際 (未)
6月12日	02288 承達國際 (未)	6月29日	00044 港機工程 (中)
6月13日	08169 環康集團 (中)	6月30日	00293 國泰航空 (中)
6月15日	08020 川盟金融 (未)	6月30日	01972 太古地產 (中)
6月20日	00595 先思行 (未)	6月30日	00019 太古A (中)
		6月30日	00087 太古B (中)