

港機場貨運6年居次席

美快遞業收縮本港排名可望攀升首位

【本報訊】美國航空貨運世界 (Air Cargo World) 雜誌根據國際機場協會 (ACI) 收集的資料，再經自身分析，在網上公布2007年全球50大貨運機場排名，美國田納西州孟菲斯機場得益於聯邦快遞在該機場設立空運樞紐，以384萬噸名列全球第一大貨運機場之外，香港以些微之差的貨量連續六年名列全球第二大貨運機場，總貨量是377萬噸，與前者只相差7萬噸而已。

港與首位只差7萬噸

眾所周知，孟菲斯機場是聯邦快遞的航機基地和貨運樞紐，同時是西北航空的區域客運中心，因此一直雄霸全球第一大貨運機場寶座逾10年。

07年全球貨運機場前15名排位表

名次	機場(所在國家或地區)	貨量(萬噸)	±%
1	孟菲斯機場(美國)	384	+4.0
2	香港國際機場(中國香港)	377	+4.5
3	安克雷治機場(美國)	282	+0.6
4	首爾仁川機場(韓國)	255	+9.4
5	上海浦東機場(中國)	249	+15.5
6	巴黎戴高樂機場(法國)	229	+7.8
7	東京成田機場(日本)	225	-1.2
8	法蘭克福機場(德國)	216	+1.9
9	傑克遜維爾機場(美國)	207	+4.8
10	邁阿密機場(美國)	192	+5.0
11	樟宜機場(新加坡)	191	-0.7
12	洛杉磯機場(美國)	187	-1.5
13	杜拜機場(阿聯酋)	166	+11.0
14	阿姆斯特丹機場(荷蘭)	165	+5.4
15	台北桃園機場(中國台灣)	160	-5.5

亞洲區內其他有實力貨運機場排位

名次	機場(所在國家或地區)	貨量(萬噸)	±%
19	曼谷機場(泰國)	122	+3.2
20	北京首都機場(中國)	119	+15.8
24	東京羽田機場(日本)	85	+4.3
25	大阪機場(日本)	84	+0.5
30	廣州白雲機場(中國)	69	+6.4
31	吉隆坡機場(馬來西亞)	65	-3.7
33	深圳機場(中國)	61	+10.1

資料來源：國際貨運機場協會(ACI)

然而，根據該雜誌的最新統計，美國次按信貸和經濟衰退，加上高油價對航空業的打擊，令美國航空業的經營前景充滿荆棘和風險。今年上半年，孟菲斯機場的貨量明顯回落，月產量已經被香港機場超越。雜誌暗示，在快遞業明顯收縮和美國消費市場前景不佳情況，孟菲斯的貨運增長欠缺動力，很有可能被香港超越。

香港機場保持亞洲區及全世界物流運輸樞紐的重要地位，同時獲得亞洲第一、全球第二大貨運機場的寶座已長達6年。特區政府與機管局已制定香港航空業的未來發展，包括研究興建第3條跑道和強化地區轉運中心的樞紐角色。該雜誌指出，鄰近香港機場的其他中國內地機場與其形成競爭，而政府及航空公司的目光亦漸漸朝向其他中國內地機場發展，包括入股或管理經營形式，雖然競爭激烈，香港機場的貨運業務仍然以其獨特經營方式保持增長。

儘管韓國仁川機場面對最大客戶大韓航空業務增長放緩及中國同業的競爭，去年仍能保持全球第4的排名。該雜誌指出，中國製造業發展與外商投資對航空貨源在不斷增長，在戰略上決定了仁川機場的命運。去年，該機場的轉運貨量首次超越本土進出口貨量，而中國佔其轉運貨量的絕大部分。

上海兩機場名列50強

統計顯示，在全球50大貨運機場當中，16個來自亞洲，佔全球50大貨運機場總數的32%。這些亞洲機場大部分來自中國、日本及東南亞地區，其中大中華區的航空貨運活動極為活躍，香港、上海、台北、北京、廣州、深圳6個區內城市都有機場擠身全球貨運機場50強之列，佔亞洲貨運機場接近一半，而上海更有兩個機場——浦東機場和虹橋機場名列50強之列。

至於日本方面則有3個機場晉身50強，包括東京的成田、羽田機場以及大阪機場，但日本機場的增長長度相對較低，其中成田機場貨量不升反跌，倒退1.2%。東南亞的5個國家航空貨運亦很活躍，而新加坡機場是該地區空運貨量最為活躍的一個，全球排名第11，但去年貨量在下跌，顯示新加坡缺乏經濟腹地爭奪可靠而穩定貨源。

在躋身50強的7個中國機場當中，上海作為世界上人口最為稠密的城市，浦東機場去年保持全國貨運增長最高的機場，升幅達15.5%，在區內排名第3，全球排名第5，亦是全球10大貨運機場中，年增幅高達兩位數。由於上海機場的貨量僅稍遜於韓國仁川機場，加上其貨運增幅比後者為高，預料在短期內可以追趕及超越仁川，成為亞洲第2大貨運機場。

穗深兩機場前景樂觀

至於北京首都機場貨量增幅比浦東機場還要高，報15.8%，增幅是7個中國機場當中之最。廣州白雲機場的表現亦不俗，去年貨量增長6.4%，鄰近的深圳機場也錄得10.1%的貨運升幅。隨着聯邦快遞及聯合包裹分別宣布在廣州及深圳興建物流基地，該處機場的業務發展樂觀。

在過去全球頭15名貨運機場中，似乎佔大部分是美國的機場，但這一情況正在改變中，中東杜拜機場作為聯繫歐亞大陸的樞紐及非洲地區貨物的中轉站，貨量增長報11%。雖然阿比沙達、沙迦的機場運量未能躋身全球50強，但它們的貨運增長各報22.7%和16.2%，證明杜拜並不是中東地區的唯一貨運中心。

該報告在評論印度機場的時候，指出孟買及新德里機場各升12.1%及8.7%，但其基礎設施的不足限制其長遠發展。

外高橋造船三期新增岸線獲批

【本報實習記者楊楠上海八日電】上海市港口管理局日前以「滬港規(2008)259號」文的形式，批覆了上海外高橋造船有限公司填報的港口岸線使用申請表》及有關材料。外高橋造船因此獲得長江口南岸吳淞口至滬甯越江通道(現外高橋造船基地下游)新增使用港口岸線157米，其中包括原上海海事局150米碼頭岸線和7米空餘岸線，將用於建設外高橋造船三期工程。

目前，外高橋造船手持訂單達到1400多萬噸，生產任務已排至2010年，產能擴張成為當務之急。

水深超8米將建專用碼頭

《外高橋造船三期工程項目可行性研究報告》此前已由上海市發展和改革委員會批准，並將鄰鄧外高橋造船下游的原上海海事局已終止使用碼頭，連同碼頭附屬設施整體轉讓給了外高橋造船公司，此即後者獲批的150米碼頭岸線。

記者了解到，此次新增岸線的碼頭前沿水深大於8米，岸線使用功能定為「企業專用碼頭」。上海港口局方面將收回原岸線使用許可證(編號：3094)，換發新證，並要求外高橋造船公司優化岸線使用範圍內的碼頭改擴建方案。

目前，外高橋造船公司已擁有港口岸線資源1569米，加上此番新增的157米，該公司在這一區域可使用的港口岸線總長已達1726米。

三期籌建坐穩第一船廠

上海外高橋造船公司被譽為「中國第一船廠」，位於滬長江口南港河段南岸，由中船集團、寶鋼集團、上海電氣等共同出資組建，中船集團控股，註冊資本為14.4億元人民幣。外高橋造船係中國目前現代化程度最高的大型船舶總裝廠，2006年造船完工總量達到了歷史性的311.5萬噸，是中國唯一一家年造船總量和手持訂單雙雙進入世界十強的船廠。

外高橋造船一期工程於2003年10月竣工驗收；二期工程於2005年3月開工，總投資11.98億元人民幣，建設周期三年。隨着外高橋造船三期工程的積極籌建，造船基地碼頭岸線資源使用緊張的矛盾愈發突出，此次新增岸線的批覆顯得尤為及時，表明三期工程的早日投建已進入軌道。



上海吳淞江外高橋深水岸線寶貴，船廠能獲得新岸線，對造船與接單有很大好處。

珠江客運有限公司 粵一港水路客運航班表

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間	航線		香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
						香港開	內地開					
東莞門一香港	08:30	08:00	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	10:30	10:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
東莞門一香港	09:30	09:00	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	11:30	11:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
東莞門一香港	11:30	11:00	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	13:30	13:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
東莞門一香港	13:30	13:00	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	15:30	15:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
東莞門一香港	15:30	15:00	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	17:30	17:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
東莞門一香港	17:30	17:00	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	19:30	19:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
東莞門一香港	19:30	19:00	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	21:30	21:00	中港碼頭	順德	1小時55分	
東莞門一香港	21:30	21:00	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	23:30	23:00	中港碼頭	順德	1小時55分	

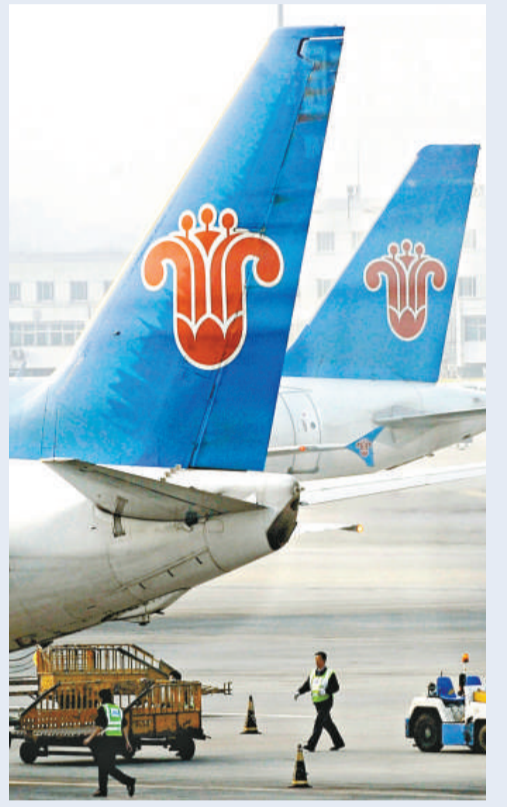
南航國航調高國際線燃油費

【本報記者方俊明廣州八日電】南方航空從本月10日(出票日期)起，將上調國際航線燃油附加費，上調幅度在30%以上，最高達48.5%。中國國際航空亦在同日將國際航線燃油附加費上調31%到38%。

南航在國際長航線方面，中國與非洲、澳洲、澳洲、歐洲、中東之間，中東與非洲之間，歐洲與中、南美洲之間，以及廣州與拉斯各斯之間的燃油附加費徵收標準，由單程人民幣800元、往返程人民幣1600元，調整為單程人民幣1100元、往返程人民幣2200元，上調幅度為37.5%。

在國際短航線方面，中國與東南亞(含俄羅斯亞洲部分)、南亞次大陸之間、中國至韓國的燃油附加費徵收標準，由單程人民幣420元、往返程人民幣840元，調整為單程人民幣550元、往返程1100元。其中，廣州至曼谷航線燃油附加費的徵收標準，由單程25美元、往返程50美元，調整為單程人民幣260元、往返程人民幣520元，上調幅度達48.5%。

中國國際航空將國際航線燃油附加費上調31%到38%。根據通知，國航往返於中國大陸和歐洲、澳洲、美國、加拿大等地航線的每航段燃油附加費由原來的人民幣800元上調至人民幣1100元。該航空公司自中國至韓國航線的每國際航段燃油附加費將由人民幣420元上調至550元。



內地國航、南航加國際線燃油附加費，應對燃油上升的壓力

粵港物流業開始形成競爭

【本報訊】廣東省省情調查研究中心昨天表示，廣東省近年來在貿易與物流業務方面開始與香港形成競爭，製造業的引資及合作對象也從香港轉向歐美和日本等工業發達國家。此外，香港的高端服務業目前正呈現大舉入粵的態勢。

海運方面主要體現為香港和深圳鹽田及廣州南沙港的競爭。在去年前9個月，在貨櫃和散貨運輸方面廣州、深圳都已經分別超越香港；在香港最有優勢的機場空運方面，廣州的轉場量已超過香港。隨着粵港之間經濟差距的不斷縮小，雙方的經濟互補成分將會降低，傳統的合作方式將被打破，必將在越來越多的領域

增加經濟合作與競爭共存的發展格局。

目前，隨着廣東全面加快產業結構升級和地區轉移，粵港合作的主體內容正從工業逐漸轉為高科技及現代服務業，香港的高端服務業目前正呈現大舉入粵的態勢。僅2006年至2007年3月底，廣東已吸收香港服務企業5600多家，實際投資逾370多億元人民幣。

廣東省情調查研究中心編寫的《關於深化粵港合作合作的建議》指出，CEPA在執行過程中遇到了來自體制和機制方面的障礙，需要粵港澳三地實行全面的開放和合作。粵港澳三地之間實現商品和要素的自由流動。如果缺少這個前提，粵港合作不可能取得大踏步的進展。

西部現代物流園獲批建

【本報記者鄧重慶八日電】配套國家級鐵路集裝箱中心站——重慶土主鐵路集裝箱中心站的西部現代物流產業園，於近日獲得國家發改委批准修建。西部現代物流產業園佔地1650畝，建築面積70平方米，預計明年3月竣工。

重慶土主集裝箱中心站於2005年12月動工建設，佔地2175.3畝，可容納70萬標箱，位列鐵道部規劃的全國18個貨運節點，填補了中國西部無現代化鐵路物流樞紐的空白。整個集裝箱站都具備快捷、普通貨物運輸功能，並對重慶主城區鐵路網實行內客外貨、客貨分流，是西部最具現代化功能的中樞。

西部現代物流產業園是土主集裝箱中心站的配套工程，計劃投資超過億元，包括4900平方米的綜合服務中心，中心站6.22公里環線道路，中心站9萬平方米安置房四大工程，目前已有4家多式聯運知名物流企業落實了入駐備選對象。

泉州深水航道料年底完工

【本報訊】原本工期為23個月的泉州灣深水航道工程有望提前3個月，在今年年底完工。屆時，5萬噸船舶可全天候進出，10萬噸船舶可乘潮進出石湖和秀塗作業區。這是記者從市港口局航站負責人處獲悉的。

泉州灣深水航道從泉州灣外大型船舶錨地起，沿小墾門導槽至小墾島東南側轉向，經小墾門水道、沿七星礁北側深槽至石湖、秀塗作業區。工程包括疏浚工程、炸礁工程、航標工程，工程總投資約1.2億元，去年4月13日開工建設。疏浚前，航道寬度僅160米，水深

僅9.5米，以此條件，3萬噸船舶和載重2200標箱的集裝箱船，都要在漲潮時才能進出，很大程度上限制了石湖及秀塗作業區及整個泉州港的發展。疏浚後，泉州灣深水航道航程約13.44公里，寬度為250米，設計水深12.5米，可以滿足5萬噸船舶全天候進出港、10萬噸船舶乘潮進出港。

目前，工程進展順利，已完成炸礁84.3%，清理覆蓋層93.1%，清理泥沙95.2%，有望在今年年底完工。

簡訊

三星重工建全球最大LNG

韓國三星重工建成的全球最大型液化天然氣船(LNG)，將在8月完工並交付石油商埃索無比。據該公司員工在釜山介紹，有關船舶的容量足為同類船種的兩倍，有效節省3成運輸費，比傳統液化天然氣船的成本效益高出一半。據該職員介紹，此船為美英客戶供應天然氣。

華航董事長涉弊請辭

台灣中華航空董事長趙國帥7日請辭。因為購機弊案，日前被特偵組以被告身份傳喚到案，他強調一切為公司發展，但辦案人員認為購機決策過程有諸多疑點待釐清，正透過管道追查海外相關資金流向。華航從2006年開始規劃採購長程中運量飛機，針對各項需求進行內部整價分析。前董事

長魏幸雄認為，採購空巴A350-900的購案不妥，批示「緩議」，不料，隨即遭到董事會撤除董事長職務。新任董事長趙國帥上任後，與空巴簽訂採購金額高達新台幣1200億元合約，由於比向美國波音飛機金額還高，外界質疑，還有「立委」指控全案涉有佣金、有人收受400萬元回扣等。

廣西完成引航管理改革

近一個多月來，廣西交通廳和防城港、欽州、北海三市政府積極推進沿海港口引航管理體制改革工作。目前，該項工作已全面完成。據悉，欽州、防城港、北海三個沿海港口均已按照國務院和交通運輸部關於引航管理體制改革的要求，將引航站的事權、人權與企業分離，全面移交給港口行政主管部門。港口行政主管部門已經辦理引航站事業編制，引航站設立了獨立的財務賬戶。移交與接收單位明確責任，加強配合，確保引航工作秩序正常和生產安全。

永豐船務有限公司

EVER HARVEST SHIPPING LTD.
電話: 3416 9000 傳真: 2815 8478

航線/港口	船期	船名
福州⇌香港⇌赤灣/蛇口/鹽田線	每週二班	全集裝箱定期班輪: 野山3, 東騰8
廣東黃埔線/新塘線	每週六班	全集裝箱定期班輪: 快達12號, 博石運28, 桂運269, 振東398
廣東東莞線 太平港(虎門)·沙田	每週四班	全集裝箱定期班輪: 博石運28, 東運438
廣東江門線	每週六班	全集裝箱定期班輪: 江航928, 粵海823
廣東順德線 (容奇·北滘·勒流)	每週六班	全集裝箱定期班輪: 太航639, 粵惠海502
廣東珠海(九州港)	每週六班	全集裝箱定期班輪: 桂航938, 博石機512
廣東中山線	天天快班	全集裝箱定期班輪: 中航902, 中航903
廣西線 (南寧·梧州·貴港)	天天快班	代理南寧港航運輸有限公司
梧州專線	每週四班	全貨櫃/散裝定期班輪: 榮運383, 梧外898
柳州專線	每週一班	全貨櫃/散裝定期班輪: 鴻運611, 612
北海/防城/欽州專線	每週四班	全貨櫃/散裝定期班輪: 桂航, 華益 惠金機02, 惠金機03
海口線	每週二班	全集裝箱定期班輪: 臨海103

垂詢及訂載請聯絡: 陳先生/吳先生/蘇小姐/張先生

鷺豐船務有限公司

XIAMEN HARVEST SHIPPING LTD.
電話: 2581 0828(八線) 傳真: 2851 3919

航線/港口	船期	船名
廈門⇌香港⇌赤灣/蛇口/鹽田線	每週二班	全集裝箱定期班輪: 國寶108 / 寶中68 / 野山3
廈門散裝線	每週二班	散裝貨定期班輪: 陵海04, 陵海01
汕頭線	每週四班	全集裝箱定期班輪: 長通/寶中8
泉州線	每週二班	全集裝箱定期班輪: 長通/寶中68
香港⇌深圳 (蛇口/赤灣)線	天天快班	全集裝箱定期班輪: 協航10 / 穗東方301 / 惠海龍28 / 惠灣309 / 金龍338

垂詢及訂載請聯絡: 陳先生/湯小姐/蔡小姐/徐先生

公司地址: 香港干諾道西3號德利商業大廈六樓
6/F, YARDLEY COMMERCIAL BUILDING, 3 CONNAUGHT ROAD WEST, HONG KONG.