

內地調低航空燃油附加費

減幅高達75% 本月25日生效

【本報訊】中國國家發展改革委員會和民用航空局昨日宣布，調低國內航線客運燃油附加費，減幅高達75%，由今年12月25日生效。證券分析師認為，機票價格會因此降低，但能否刺激客運需求仍屬未知之數。不過大幅減收燃油附加費，已大大減低國內航空煤油價格下調對航空公司收入的影響。

在新安排下，飛行航程達800公里以上的乘客，須繳付的燃油附加費將由150元人民幣（下同）降低至40元。飛行航程在800公里以下的乘客，須繳付的燃油附加費則由80元降低至20元，減幅達75%。另外，以成人普通票價1成計價的嬰兒，將繼續免收國內航線燃油附加費。而以成人普通票價5成計價優惠待遇的傷殘軍人、因公致殘的警察及兒童，燃油附加費繼續減半收



雖然燃油附加費大幅下調，不過國內航線較多的南航，仍被認為國內航油下調政策的贏家

取，即800公里以上航線收取20元，800公里以下航線則收取10元。

航空煤油每噸減32%

今年上半年油價飆升，加上下半年需求轉弱和燃油對沖合約虧損嚴重，國內不少航空公司正面臨沉重的財政壓力。國家發改委周四宣布，由周五午夜起，航空煤油出廠價格由每噸7450元人民幣，下調至5050元人民幣，減幅為32%，為國內航空業界帶來喜訊。外界預計，國內航空業將因此每年節省數百億人民幣成本。

根據國內航空公司的半年業績報告，中國航空、南方航空和東方航空3大國有航空公司的航油成本曾超過了總成本的4成。由今年6月起，國內航油價格已經調高3次，燃油附加費亦以較小的幅度上調。在發改委降低航油價格前，國際航油價格約為4000元人民幣1噸，是國內航油價格的一半，所以多家航空公司紛紛要求降低國內航油價格。而在航油價格昨天首次下調後，業界亦普遍期望燃油附加費的調整幅度應盡量緩和，以補充營運上的收益。不過，燃油附加費最終被大幅調低。

航油價下調對航空有利

有內地證券分析師表示，即使機票價格因燃油附加費下調而降低，客運需求不會明顯上升，對國內航空業界的幫助仍屬未知之數。分析師認為，燃油附加費大幅下調已抵銷航空煤油出廠價格降低的正面影響，航空公司營運虧損繼續加大，措施對航空業幫助顯得不足。

不過，國內航油價格下調始終對航空公司有利。申銀萬國分析師李樹榮表示，在3大國有航空公司中，南航的國內航線比重最大，因此受惠於新油價的影響將最為明顯。他指出，國航每年的耗油量約為310萬噸，其中約5成用於國內航線，而南航每年耗油量約為320萬噸，其中75%至80%為國內航線用油。以此推算，國航和南航將分別每年節省航油成本約37億元人民幣和58億元人民幣。



荷蘭馬田航空終於如願，在今年底全面歸入法航一荷航旗下，與馬士基脫鉤

馬士基全售馬田航空

【本報訊】法國航空—荷蘭皇家航空集團日前獲歐盟在布魯塞爾的反壟斷監管機構批准，從A.P.莫勒—馬士基集團收購荷蘭馬田航空（MP）持有的50%股權，使法航—荷航將在本月31日起正式成為MP的唯一股東。而馬士基亦因此全面退出航空市場。

馬士基所持的五成MP股權是集團在2005年收購船公司荷蘭銀行渣華（P&O）時一併增持。集團在2年後後的2007年中期報告中，表示有意出售持有的所有該航空股權予荷航。這意味馬士基欲退出不太熟悉的航空市場。MP在今年6月時曾表示，希望法航—荷航能成為其唯一股東。

經由27個歐盟國家組成的反壟斷監管機構——歐盟執委會（EC）5個月來的審查，顯示法航—荷航全數擁有MP股權對行業及市場的影響有限，批准集團購入馬士基持有

的50%MP股權計劃，並在本月31日正式生效。歐洲競爭專員克羅斯在聲明中稱，在荷航全面收購MP後，市場的航空服務依然能繼續為消費者提供有競爭性的選擇。

荷航所持的MP將在本年底由原先的50%，增加一倍至100%，即全面擁有。MP展望透過收購行動，法航—荷航能加強其戰略地位和貨運業務，為其客戶進一步擴大網絡和服務，並有利集團就MP進行更好的投資和改組。

荷航主席兼行政總裁哈特曼認為：「航空業普遍正在經歷動盪，特別是MP。得EC的准許，全面收購將達到規模經濟及協同效益。」另外，馬士基亦在聲明中，期望荷航全面擁有MP，能為MP及其員工提供盡可能最好的前景。

和黃長榮互換港口股份

【本報訊】和記黃埔港口及長榮集團簽訂協議，和記黃埔港口將成為意大利塔蘭托（Taranto）貨櫃碼頭的股東。協議內容包括長榮集團將以塔蘭托貨櫃碼頭的股權，換取和記黃埔港口於倫敦泰晤士港及鹿特丹丹戎碼頭少量股份。

和記黃埔港口董事總經理馬德富就協議表示：「我們很高興在塔蘭托貨櫃碼頭投資，這是和記黃埔港口首個在地中海中部設立的中轉業務據點。是項與長榮集團的交易將進一步促進雙方在全球的合作關係。」

長榮集團副總裁林榮華認為：「這是一次雙贏的合作，長榮集團除可分享和記黃埔港口在公用碼頭上豐富的管理經驗外，亦能參與兩個北歐重要深水貨櫃碼頭的發展。」

塔蘭托港是意大利5大貨櫃碼頭之一，距「蘇伊士至直布羅陀」主要航道約170海里，位處設有44,000家公司的工業心臟地帶，區內交通系統完善，接連意大利主要鐵路及公路網絡。

塔蘭托貨櫃碼頭岸線總長為2,050米，佔地100公頃，前泊水深為15.5米。碼頭於2001年開始運作，營運權為期60年。

長榮將調整遠東／美西航線

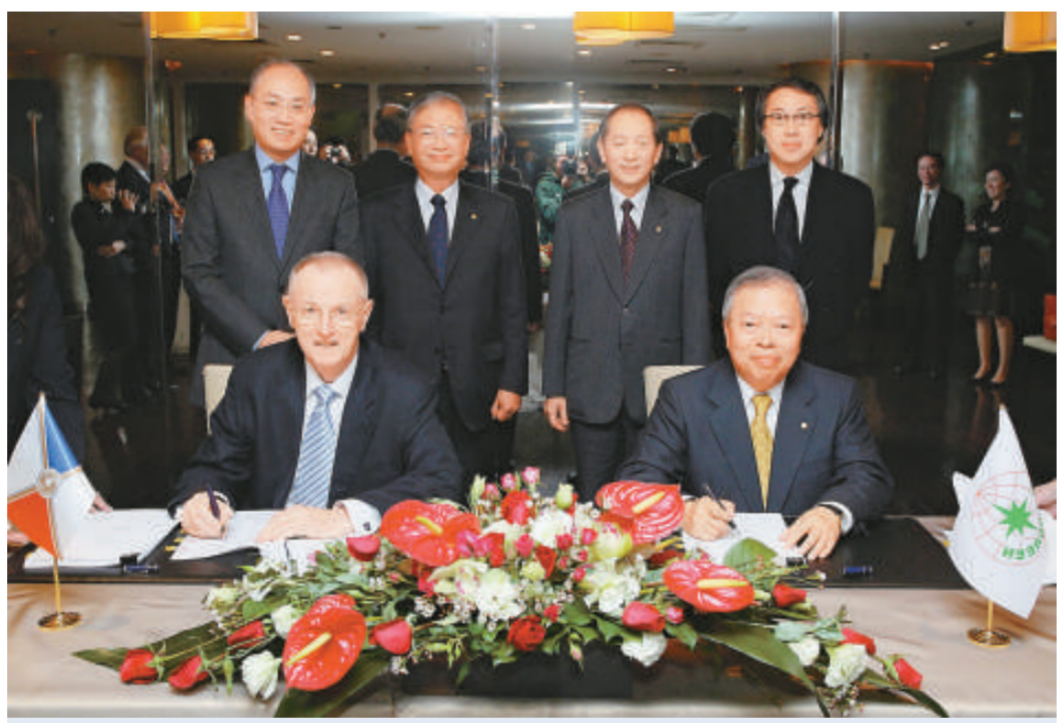
又訊：長榮預定自明年1月上旬起，調整遠東／美西航線（China/South U.S. West Coast/China Service，簡稱CPS），將加靠天津港，以擴大港口覆蓋率，並提升市場競爭力。

升級後的遠東／美西航線，將維持由五艘5000—6000標箱的船舶，擔綱每周一班的定期巡航服務，巡航一次共計35天。首班船由「榮欽輪」於明年1月2日自天津港首航，沿線靠港

順序為：天津—上海—寧波—青島—洛杉磯—奧克蘭—天津。

長榮海運總經理顏火耀表示：「調整該航線是為了因應大陸華北地區暢旺的貨載需求，天津

為華北地區之重要港埠，加靠天津港，將可快速的協助當地貨主，將貨物運往美洲，或連結長榮的其他航線，運往世界各地。」



和記黃埔港口董事總經理馬德富（前排左）、長榮集團副總裁林榮華（前排右）、和記黃埔港口中歐地區董事總經理鄭振訓（後排左一）、長榮國際儲運股份有限公司董事長徐人剛（後排左二）、長榮集團投資執行長葉炳超（後排右二）及和記黃埔港口執行董事葉承智（後排右一）於協議簽訂儀式上合照

長興島STX首船下水

【本報記者劉德田大連十九日電】韓國STX集團大連長興島造船基地的第一艘船近日下水，東北最大吊吊——900噸龍門吊同時啓用。遼寧省委常委、大連市市委書記張成寅，遼寧省副省長劉國強，大連市市長夏德仁出席儀式。

據悉，此次下水的散雜貨船載重5.8萬噸，是韓國STX集團為Pan

Ocean建造。2006年9月14日，韓國STX集團同長興島臨港工業區簽約投資船舶產業基地項目，該項目佔地5.2平方公里，現有員工近1萬人，計劃在未來3年內招聘員工共計3萬左右。STX集團已在長興島註冊了包括造船、重工、發動機、海洋工程、物流、房地產在內的12家獨立法人單位，並將在年底與德國西門子合資成立船用發電機製造的第13家法人單位，計劃3年內總投資達30億美元。目前，STX大連船舶產業基地手持船舶訂單72艘，海洋結構物訂單6艘，預計2009年造船能力達200萬噸。STX集團大連造船基地未來三年內將有6座900噸龍門吊陸續投入使用。

夏德仁對STX僅用一年零九個月時間實現首船下水表示讚賞。他說，韓國STX集團是國家實施東北老工業基地振興戰略以來，首個進駐大連的韓國投資項目。兩年來，STX發展迅速，第一條船的下水，為長興島臨港工業區和大連工業發展作出了重要貢獻。雖然全球經濟目前面臨巨大挑戰，但也獲得了難得的歷史機遇。隨著遼寧沿海經濟帶發展即將上升為國家戰略，長興島將迎來更大的發展機會。

TSA稱減價戰將自食苦果

【本報訊】泛太平洋穩定協議（TSA）執行幹事康拉德昨日警告，今次航運業低潮持續，假如集裝箱船公司繼續在泛太平洋航線進行減價戰，最終必然自食苦果。

根據香港船舶經紀的消息，現時泛太平洋線的運費已下跌至每大櫃1300美元。康拉德認為，市場需求不足的情況將會持續，即使是大型船公司要維持18個月的低運費，亦必然會大大影響資金靈活性。

泛太平洋航線運費在過去數月不斷下跌。TSA承認，有會員船公司與其他船公司在過去數月參與調整運費。他說：「割喉式減價不會帶來新客戶，不會增加任何公司的市場佔有率，更不能彌補運費差額。」他認為船公司參與割喉減價是短視的，最終必然自食其果。

上航今年最後一架新機抵滬

【本報記者楊楠上海十九日電】今天下午，上海航空公司今年計劃引進的最後一架新客機從美國西雅圖飛抵上海浦東國際機場。這架新機為波音737-800機型，安排有164個座位，將成為上航機隊中的主力機型。

上航方面介紹，該機型特地在兩翼上端設置了小屋，可以在起飛時增加升力以減少油耗。此次接收新機的時間正好趕上將要來到的春運需求，而加上這架飛機，上航機隊規模目前已經達到66架各類型飛機。

此前有內地媒體報道說，上航由於「上座率低越飛越虧」，加之明年航空業發展可能仍不理想，已經退掉了2架新機。對此，上航宣傳處今日接受本報專訪時予以否認，並表示2009年上航將按照計劃引進6架新機，全部購自波音公司，主要是737的新型號機型。

眼下全球金融海嘯的形勢下，民航行業受到較

大影響，行業內出現「供過於求」局面。中國民航局本月初出台10項措施，呼籲內地航空公司盡可能取消或推遲已訂購將於2009年引進的飛機，上海2家基地航空公司對此均作積極表態，但至今沒有任何實質性的退訂動作，剛剛「換帥」的東航原先2009年計劃新到飛機數量達29架之多，2010年亦有11架。



上航新塗裝的波音737-800客機 (本報攝)

貴陽投資32億擴建機場

【本報記者郭朝陽貴陽十九日電】首都機場集團公司表示將與貴州省深化合作，推動貴陽機場二期擴建項目建設，項目總投資32.18億元。

貴陽機場本期擴建工程建設目標為2020年，按照滿足年旅客吞吐量1550萬人次、貨郵吞吐量22萬噸需要設計。主要建設規模為：新建航站樓11萬平方米，改造現有航站樓；新建停機坪25.8萬平方米，貨運站1.95萬平方米，停車場（樓）10.5萬平方米，配套建設空管、供油、供電、給排水、供冷、供熱、燃氣、消防、救援和輔助生產設施，項目總投資32.18億元。國家發展改革委已正式批准貴陽龍洞堡國際機場擴建工程項目建議，貴陽機場擴建工程前期工作進入實質性階段。

首都機場集團公司總經理張志忠表示，首都機場集團公司將與貴州省有關方面密切配

合、深化合作，竭盡全力推動貴陽機場二期擴建項目建設，加大貴州支線機場及航空市場的建設開發力度，共同努力把貴州建設成幹支結合、協調發展的民航大省，為推動貴州經濟社會又好又快發展作貢獻。

貴州省長林樹森表示，貴陽機場二期擴建對於改善貴州交通落後狀況具有十分重要的作用，工程建設正當其時。有關地方政府和部門要依法行政、搞好服務，與首都機場集團公司一道，會同有關專家、設計單位，高質量地把設計方案修改完善好，妥善解決項目建設用地、資源配置等方面的問題，爭取項目早日動工、早日建成發揮效益。貴州省將一如既往地與首都機場集團公司加強合作，做好全省民航事業發展規劃，積極發展支線航空業，推動貴州交通跨越式發展，為全省經濟社會發展創造良好條件。

合肥新橋機場動工興建

【本報訊】合肥新橋國際機場昨日開工興建。近期建設按照滿足2020年旅客吞吐量1100萬人次的需要設計，概算總投資43.05億元。

位於合肥市肥西縣高劉鎮的新橋機場場址，距合肥市中心直線距離31.8公里，屬江淮分水嶺地帶，地勢起伏不大，場區開闊，淨空條件好。附近有合六葉、合淮阜高速公路和312國道以及寧西、淮南、合九鐵路通過。工程包括跑道、滑行道、航站及站坪機位等；貨運、航空食品、供油等配套設施按照2015年需要建

設。到2040年，機場客貨吞吐量分別達到4200萬人次和58萬噸。

據了解，目前正在運轉的合肥駱崗機場始建於1972年，1996年為完善4D標準進行了擴建，設計年旅客吞吐量150萬人次，但2007年旅客吞吐量已超過222萬人次，機場已不能滿足需求。因此，安徽省向國家提出合肥駱崗機場擴建工程。工程《可研報告》於今年11月5日正式獲得國家發改委批覆同意建設。

珠江客運有限公司 粵—香港水路客運航班表				香港國際機場水路客運航班表											
航線	香港開	內地開	嘉治碼頭	船名	航行時間	航線	香港開	內地開	嘉治碼頭	船名	航行時間				
珠海 (九洲港)	07:30	08:40	中港碼頭	海威	1小時10分	中山	07:30	08:40	中港碼頭	中山	1小時10分				
	08:40	10:00	中港碼頭	海威	1小時10分		08:30	09:30	中港碼頭	海威	1小時10分				
	09:30	11:45	中港碼頭	海威	1小時10分		10:00	11:30	中港碼頭	海威	1小時10分				
	11:30	14:00	中港碼頭	海威	1小時10分		13:00	14:40	中港碼頭	海威	1小時10分				
	13:30	16:00	中港碼頭	海威	1小時10分		15:00	16:00	中港碼頭	海威	1小時10分				
	15:30	17:00	中港碼頭	海威	1小時10分		16:00	17:30	中港碼頭	海威	1小時10分				
	17:30	17:30	中港碼頭	海威	1小時10分		18:00	20:00	中港碼頭	海威	1小時10分				
	19:40	09:00	中港碼頭	海威	1小時10分		19:00	18:00	中港碼頭	海威	1小時10分				
	10:40	11:00	中港碼頭	海威	1小時10分		09:00	18:00	中港碼頭	海威	1小時10分				
	14:45	16:00	中港碼頭	海威	1小時10分		17:00	18:15	中港碼頭	海威	1小時10分				
香港國際機場				香港國際機場											
07:45	08:45	10:00	11:15	12:15	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:15			
09:30	12:40	15:30	30分鐘	香港機場—珠海	09:00	10:15	11:00	12:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	21:30
17:30	17:30	10:30	50分鐘	香港機場—珠海	12:15	14:15	17:00	19:40	30分鐘	香港機場—中山	18:40	18:40	18:40		
19:40	19:40	16:30	1小時10分	香港機場—中山	18:40	18:40	18:40	18:40	1小時10分	香港機場—中山	18:40	18:40	18:40		