

海關制度和資訊系統差異大

歐盟推遲 24 小時進口報備

【本報訊】世界海運理事會（WSC）總裁兼首席執行官科克日前預期，由於歐盟成員國在海關制度和資訊系統差異甚大，歐盟委員會將不能在09年中如期推行24小時進口報備方案，最終可能要推遲至2011年才能實施。

24小時進口報備方案現時已在美國實施，WSC現正協助歐盟將該方案移植至歐盟地區執行。不過業界普遍認為，歐盟27個會員國中，海關制度和資訊科技系統各有不同，難以達成共識。業界因此寄望WSC可以綜合船公司的意見，向歐盟委員會提出合理可行的方案，並幫助會員國與船公司整合資訊科技系統。

推至2011年1月實施

不過科克預期，歐盟不能在2009年6月的預定期日期實施有關條例，大有可能會推遲至2011年1月才實施。外界亦估計，歐盟成員國在本月召開大會時，將會確定推遲執行對入口貨箱報備方案至2011年。

美國集裝箱船公司 Crowley Maritime主席兼行政總裁克勞利期望，WSC能促使歐盟委員國盡快解決分歧，達成有關方案，而非製造障礙。他認為，要執行24小時貨物資訊報備規定必然存在難處，例如有關規定能否貫徹執行，或者各個港口的海關和邊境保安人員會否執法尺度不一等等。他指出，美國

在有關方案執行初期亦會出現上述問題。

科克表示，歐盟仍需進一步才能達成共識，確保規定能最終一致地執行。WSC主席雲度斯上月中在倫敦表示，儘管美國此前落實24小時貨物資訊報備規定時曾出現執行上的問題，不過經過磨合後，現時基本上運作良好。他認為，當時業界與美國政府亦經過多時間商討才能達成共識，政府和立法者扮演着重要角色，須多聆聽業界的意見，方能得出可行的方案。WSC日前亦已在比利時布魯塞爾開設新的辦公室，希望有助歐盟盡快完成設立該條例。

WSC布魯塞爾設辦公室

不過，美國國土安全局（DHS）已準備在本月26日將貨物資訊報備方案更進一步，推出「10+2」輸美貨物資訊報備規定。意指由承運人提交2項貨物資料，即貨輪的積載圖與貨櫃狀態信息（CSMI），以及由進口商或其代理，最少在貨船抵港前24小時提交10項進口商安全申報（ISF），規定過渡期為1年。



24小時報備規定遲遲未能在歐盟地區實行，會員國可能仍需長達2年時間的會談來磨合



兩艘油輪停靠在三峽壩區蘭陵溪危險品待閘地等待過閘

（新華社）

三峽壩區船舶待閘地運行

【本報訊】三峽工程航運配套設施工程日前通過交通運輸部組織的竣工驗收，三峽壩區最大的船舶待閘地由此正式投入運行。

三峽工程航運配套設施工程分別是樞紐壩區航運配套設施工程及三峽壩區通航船舶服務區待閘地建設工程，於06年4月15日正式開工建設，它們是配合三峽工程156米水位蓄水及永久運行期通航需要的重要基建設項目。

項目由交通運輸部投資興建，長江三峽通航管理局負責實施。主要工程內容為：在長江三峽一葛洲壩樞紐59公里河段內建設和完善工作碼頭、助導航標誌、航道測量網、船舶應急停泊區等設施；在三峽壩區水域

建設壩上服務區主錨地和應急錨地，包括三峽壩上的兩處主錨地和一處油品錨地，其中主錨地能分別容納16艘、44艘單船靠泊，油品錨地可同時容納4艘3000噸級的單船靠泊。

06年10月，三峽水庫蓄水至156米，三峽工程壩前水位按145-156米運行；今年汛後，三峽水庫將蓄水至175米，壩前水位按145-175米運行。三峽壩區水域通航環境與135米水位運行期相比，發生很大變化，相應水位以下的三峽壩區、庫區航運配套設施將被淹沒或部分失去功能，交通運輸部對壩區通航設施組織全面的擴建改造。

珠海機場去年客量112萬增8%

【本報記者方俊明珠海四日電】受全球經濟下滑、高油價和內地雪災、地震及奧運負效應等因素影響，去年內地航空客貨運輸增長速度總體上呈現逐月下滑趨勢。由香港機管局託管的珠海機場，在航空市場低迷的不利形勢下，去年旅客吞吐量112萬人次，增長8%，增長幅度超過全國平均水平。

珠海機場管理有限公司表示，去年公司外拓市場、內抓管理，取得良好的經營業績，機場旅客吞吐量112萬人次，增長8%；貨郵吞吐量11140噸，增長4%；運輸飛行11108架次，增長17%；訓練飛行19300架次，增長21%。

在市場方面，積極拓展航線，增開重慶航線，加密了京、上海等熱線航線；合理運用航空基金，吸引航空公司落戶，引進西部航空公司加盟；與航空代理人共同開發獨特航空產品，如珠海機場始發的中轉聯程，台灣旅客由澳門中轉珠海機場無縫接駁。在管理方面，積極推行安全管理體系，增加專項投入改善設施與設備，以96.84%的高符合率通過民航總局安全審計，並在推行安全管理體系，開展「安全工作坊」等6個方面，成為地區安全管理推廣的典範。

公司負責人坦言，今年全球經濟增長將顯著減緩並可能步入衰退，珠海機場面臨的挑戰將更加嚴峻，但隨着市場拓展的深入，交通配套網絡的完善，市場輻射範圍的擴大，可利用性的提高，珠海機場將更好地為旅客和地區經濟發展服務。

大連機場客量增13%

【本報記者劉德田、通訊員劉本偉大連四日電】大連機場公布去年全年業績，客貨運量均創历史新高。旅客吞吐量達820萬人次，同比增長13%；飛機起降7.27萬架次，同比增長15%；貨郵吞吐量完成13萬噸，同比增長8%。

按規劃，投資21億元進行周水子機場三期擴建工程將於今年動工，2010年投入使用。機場三期將新建航站樓8萬平方米、新增停機坪30萬平方米，停機位達到58個、改造平行滑行道、導航設施更新遷移。屆時將滿足年旅客吞吐量



珠海機場增幅超過全國平均水平

1600萬人次、貨郵吞吐量32萬噸、航班起降13.25萬架次的需要。此外，總投資15億元的大連機場空港物流中心專案已於去年啟動，該專案一期規劃佔地16.5萬平方米，包括建設2萬平方米的國際貨運站、5萬平方米的倉儲庫、1萬平方米的快件中心和1萬平方米的綜合查驗樓。

深圳機場客量增15%

【本報訊】去年，面臨全球金融風暴的衝擊，深圳機場出入境客流仍然逆勢上揚，達到89.38萬人次，比前一年增長了15%，再創歷史新高。出入境飛機為12538架次，略比上年下降了6%。

據介紹，深圳機場出入境旅客較大幅度增長的主要原因有：公安部門簡化了出入境證件辦理手續，內地居民出境旅遊的熱情高漲；來深圳求學、經商、旅遊的外國人不斷增多，特別是北京奧運會吸引衆多外籍旅客前來中國，外籍人員達

56.9萬人次，佔到在去年出入境人員比重的63.6%。

廉價航空的價格優勢在一定程度上促進了深圳機場客流量的快速增長。目前，有新加坡欣豐虎航空和亞洲航空兩家，在深圳機場每天30餘架次的出入境航班中，佔到了航班數量的30%。

去年12月15日，兩岸六家航空公司在深圳機場開通了常態包機，直通的便利極大地刺激了兩岸同胞相互往來的需求。開通至今的半個月時間裡，深圳機場邊檢站已驗放了4000餘名乘坐常態包機的旅客。

而出入境航班的略有下降則主要源於兩個固定航線的停飛。一是澳門航空於去年5月份起停飛了深圳中轉澳門至台灣的往返航班。二是曼谷航空則於去年8月份開始停飛了深圳至曼谷的往返航班。

而出入境航班的略有下降則主要源於兩個固定航線的停飛。一是

大韓擬在華30城市提供服務

【本報訊】今年大韓航空將繼續推進在中國市場的本土化戰略，爭取到2010年為中國30個以上的城市提供航線服務，特別是把航線覆蓋到中國西部的城市。

大韓航空北京辦事處總經理蔡鍾勳說，今年是大韓航空進入中國的第15年，在大韓航空的發展歷史中意義非凡。中國業

務的持續增長是大韓航空今年重要發展目標。

他說，公司將努力開拓客運市場，大力宣傳其在仁川機場的轉機服務，着重提高在中國省會城市的競爭力，挖掘市場潛力，以加強這些城市向美國、大洋洲等國家地區的中轉航線銷售，改善航班連接情況。

據悉，今年1月中韓航空會談即將召開。

蔡鍾勳說，大韓航空期待中國西部地區能

更加開放。大韓航空一直都將中國西部作為

下一步發展重點，積極響應中國政府關於西

部大開發的政策，致力於與中國西部等主要

城市通航。

去年大韓航空提供了最頻密的首爾至

北京航班，並以省會城市為中心，輻射周

邊城市，增加了多個城市的航班。目前中

國市場已經成為大韓航空最重要的海外市

場。

據悉，今年1月中韓航空會談即將召開。

蔡鍾勳說，大韓航空期待中國西部地區能

更加開放。大韓航空一直都將中國西部作為

下一步發展重點，積極響應中國政府關於西

部大開發的政策，致力於與中國西部等主要

城市通航。

去年大韓航空提供了最頻密的首爾至

北京航班，並以省會城市為中心，輻射周

邊城市，增加了多個城市的航班。目前中

國市場已經成為大韓航空最重要的海外市

場。

據悉，今年1月中韓航空會談即將召開。

蔡鍾勳說，大韓航空期待中國西部地區能

更加開放。大韓航空一直都將中國西部作為

下一步發展重點，積極響應中國政府關於西

部大開發的政策，致力於與中國西部等主要

城市通航。

去年大韓航空提供了最頻密的首爾至

北京航班，並以省會城市為中心，輻射周

邊城市，增加了多個城市的航班。目前中

國市場已經成為大韓航空最重要的海外市

場。

據悉，今年1月中韓航空會談即將召開。

蔡鍾勳說，大韓航空期待中國西部地區能

更加開放。大韓航空一直都將中國西部作為

下一步發展重點，積極響應中國政府關於西

部大開發的政策，致力於與中國西部等主要

城市通航。

去年大韓航空提供了最頻密的首爾至

北京航班，並以省會城市為中心，輻射周

邊城市，增加了多個城市的航班。目前中

國市場已經成為大韓航空最重要的海外市

場。

據悉，今年1月中韓航空會談即將召開。

蔡鍾勳說，大韓航空期待中國西部地區能

更加開放。大韓航空一直都將中國西部作為

下一步發展重點，積極響應中國政府關於西

部大開發的政策，致力於與中國西部等主要

城市通航。

去年大韓航空提供了最頻密的首爾至

北京航班，並以省會城市為中心，輻射周

邊城市，增加了多個城市的航班。目前中

國市場已經成為大韓航空最重要的海外市

場。

據悉，今年1月中韓航空會談即將召開。

蔡鍾勳說，大韓航空期待中國西部地區能

更加開放。大韓航空一直都將中國西部作為

下一步發展重點，積極響應中國政府關於西

部大開發的政策，致力於與中國西部等主要

城市通航。

去年大韓航空提供了最頻密的首爾至

北京航班，並以省會城市為中心，輻射周

邊城市，增加了多個城市的航班。目前中

國市場已經成為大韓航空最重要的海外市

場。

據悉，今年1月中韓航空會談即將召開。

蔡鍾勳說，大韓航空期待中國西部地區能

更加開放。大韓航空一直都將中國西部作為

下一步發展重點，積極響應中國政府關於西

部大開發的政策，致力於與中國西部等主要

城市通航。

去年大韓航空提供了最頻密的首爾至