海貿貨運量明顯下跌

班輪冀巴運河凍結收費

【本報訊】多個國際著名的航運組織最近分別去信巴拿馬運河管理局（ACP），就近期全球經濟衰退、海貿貨運量明顯下跌、航運經營環境普遍出現惡劣之下，要求運河當局取消增加船舶通行費，以減輕船東經營負擔。甚至有用家聲言削減成本開支已經是唯一可行的辦法，否則，只有選擇破產。

開源節流已成爲目前大部分船東面對如此惡劣經營環境下可行的方法之一。包括波羅的海國際海運理事會（BIMCO）、國際乾散貨船協會（INTERCARGO）、國際獨立油輪船東協會（INTERTANKO）和國際航運商會（ICS）等有實力的行業團體，最近分別去信ACP施壓，並提出警告，對運河連續2年對通航的船舶增收通行費，並有進一步再增加收費的可能，表示嚴重關注行業的承擔能力。

巴拿馬運河管理局年前制定一項船舶通航增收通行費的做法，要在三年內逐年增加收費。該新收費已實施2年，今年繼續執行。行業團體在去信ACP局長蘇比埃達的信中表示，該計劃執行2年以來，全球經濟大環境發生巨變。目前，經濟危機已嚴重影響到不少航商，而未來2年預計全行業都在明顯衰退之下掙扎求存，營運情況十分惡劣。

4組織去信ACP施壓

信中還指出，「在非常短暫的時間內，情況變化如此迅速，一部分經常性的定期服務被即時取消，有理由相信部分航商或船東已面臨生死存亡的問題。」

4大航運組織去信巴拿馬運河管理局要求凍結收費

蘇運河無限期凍結收費

信函還透露，中東蘇伊士運河管理局宣布無限期凍結通行費。「我們的會員一直關注這方面的信息，在對比之下，ACP當局早前仍然宣布09年船舶通行費再增加，並不排除增費會延續至2010年」提出質疑。

據航運業界悄悄地承認，巴拿馬運河管理局壟斷市場的行爲遠超過蘇伊士運河管理局，即使商業意識上有很大意義，班輪運輸公司可以調整全水路美東岸航線或回程時少用美西擠塞的港口。而蘇伊士運河的最大弱點是船舶在海上交通上存在偏差，對船期安排上缺少保證，但唯一的好處是燃油價格大幅回落。

全球第二大規模的瑞士地中海航運（MSC）爲了減輕成本開支，近期跟隨法國達飛輪船（CMA），重組亞歐線東向服務，取消經過蘇伊士運河的常規做法，改繞過南非好望角。儘管航線拉長，船期爲此要延長一周，但可以節省通行蘇伊士運河的每航次60萬美元的費用。這項調整新安排可以保持服務受影響降至最低，而船舶掛港數量在一周之內繼續保持在同一天內。

重組航線減輕成本

達飛輪船設計的這項繞道好望角的亞歐東向線計劃的方向和目的十分清楚，一旦效果與收益都達預期，不排除在西向線上採取同一辦法。而馬士基早已採取同樣行動，並表示在目前市場如此疲弱情況之下，只應在6個航次中採用此特別措施，即使燃油成本開支下調，但相比之下，仍然比經過蘇伊士運河的過境便費可節省開支，增加整體營運收益。

倫敦德魯里海運諮詢機構曾預測，今年亞歐班輪航線全年貨櫃量會下跌4%。隨着貨量減少，歐亞線合併與取消的航線已經大大不如上年同期，過境蘇伊士運河的貨櫃船亦在減少。加上乾散貨船、油輪和其他雜貨船爲避免在亞丁灣受海盜襲擊，運河的商業利益亦蒙受不少損失。

船東希望他們的行動會造成一股壓力，令蘇伊士運河管理局提供通行費用打折扣，但行業的4大團體至今未有將去信巴拿馬運河管理局的做法，用在蘇伊士運河管理局身上。

新春黃金周，首都機場T3航站樓人流如鯽

民航春節客量逾四百萬

【本報訊】1月25日至31日春節黃金周，中國民航共執行飛行航班32212班，比去年同期增長百分之八點五；旅客運輸量爲402萬人次，增長二成。

今年春節黃金周與往年不同的是，旅客出行提前。自1月11日（臘月16）起，每日旅客運輸量平均達到53.9萬人次，23日客流至59.1萬人次爲最高峰。

隨着春節長假的結束，返程的客流開始大幅攀升。31日黃金周最後一天，航空客流再創新高。僅北京首都機場返程客流達到20萬人次。進出港的航班總架次達1364架次。

爲了讓返程旅客安全順暢，北京首都機場加強了各個航站樓前道路交通指揮，加大出租車、機場大巴和樓間中轉巴士調度力度；增派服務大使加強航站樓內的旅客問訊、引導，同時在客流高峰時段開放全部安檢通道，加派現場疏導員。

據民航局統計數字顯示，黃金周期間，除北京、廣州、上海、深圳、昆明、烏魯木齊、成都、海口等傳統熱點城市以及天津、珠海、三亞、銀川、景洪、拉薩等城市客座率達到七成以上外，其他城市均不高。

民航局表示，黃金周期間各航空公司運力準備充足，投入的運力能夠滿足廣大旅客返程出行的需求。

雖然春節長假結束，但是春運仍在繼續。業內人士分析認爲，正月15之後，隨着國內各大專院校陸續開學，預計航空業將在元宵節前後又會迎來一波春運客流高峰。

日三大航運發預警

【本報訊】日本三大航運公司近期就全年財年表現好壞發出預警，顯示在全球經濟衰退之下，航運企業賴以生存的運費收入得不到保證，營業狀況處於惡劣環境。

三大日本船公司日前剛發布財年第三季度業績，收入都比預期要差，日本郵船公布截至去年12月底的第三季度總收入是68.4億美元，同比下跌10.7%，而營運收益是4.06億美元，急跌37%，純利報2.11億美元，狂跌50%。

經濟差，需求少，運費收入下跌，再加上日圓強勢，令船公司在匯率上吃虧，商船三井亦有同樣情況，總收入是52.9億美元，下跌6.5%，而純利是1.52億美元，預期急跌77%。

川崎汽船營業額報35.4億美元，下降5.9%，盈利錄得1.16億美元，下跌56.4%。

根據三季度的表現，三家公司對全年表現發出悲觀的預測。日郵預期全年總收入在278億美元，比三個月前預測的306億美元，至少要跌5.9%。盈利預測在8.12億美元，比早前預測的8.13億美元少100萬美元。

商船三井總收入預測在211億美元，比三個月前預期的228億美元少7.5%。盈利預測在14.5億美元，預期少7200萬美元。

川崎汽船預測總收入是142.5億美元，比三個月前預測少7%，盈利預測是3.33億美元，大幅倒退58.2%。

青島港元月貨量創歷史最高

【本報訊】截至上月31日8時，中國對外貿易第二大港青島港一月份共完成港口吞吐量2572萬噸，同比增長3%，完成集裝箱裝卸85.2萬標箱，同比增長2%，均創出歷史最高水準。

中國交通運輸部水運司有關人士介紹說，青島港一月份平均每秒貨物吞吐量達9.6噸，火車疏港36270節，創出歷史最高水準。在吞吐量增長3%的同時，青島港能源單耗同比下降3.9%。

青島港總裁常德傳表示，青島港春節期間舉辦了「堅定信心，戰勝危機，科學發展」研討班，提出堅持科學發展不動搖、堅持增長指標不動搖、堅持不讓一名職工下崗不動搖的發展原則。

在一月份裡，青島港碼頭工人孫波團隊以6421噸／小時的單船效率，第九次刷新鐵礦石裝卸世界紀錄，煤、油、礦、箱、糧五大貨種齊頭並進，小貨種、新貨種裝卸爭先趕超，全港生產保持高速增長。正在建設中的青島港前灣四期工程進展順利。

青島港2008年貨物吞吐量突破3億噸，集裝箱吞吐量超越1000萬標箱。

福州新港上月櫃量增52%

【本報海西新聞中心記者史兵福州一日電】據福州（江陰）新港國際集裝箱碼頭統計數據顯示，上月，福州新港集裝箱吞吐量達到3.86萬標箱，同比增長52%，月集裝箱吞吐量首度超過馬尾青州集裝箱碼頭，躍居福州港各集裝箱碼頭吞吐量榜首，實現了今年的開門紅。

在過去十幾年中，馬尾港區一直是福州港集裝箱運輸的主力軍。但隨着全球集裝箱運輸船舶朝着大型化發展的趨勢，馬尾港因受到閩江口內狹窄的航道限制，船舶吃水超過5米（約300標箱）的船舶需乘潮進出港且無法夜航，遠遠滿足不了福州港集裝箱運輸的發展需求。

2002年12月，在福州港「南翼」的江陰港區正式投產運營，該集裝箱碼頭前沿水深14米至17.5米，航道條件可滿足10萬噸級船舶365天全天候通航，足以接納目前世界上最大的集裝箱船舶，是全國少有、福建最佳的集裝箱碼頭。福州新港從2003年開通第一條航線，到首次躍居福州港集裝箱吞吐量的榜首，吞吐量以每年平均30%以上的速率增長。目前，該碼頭已開通了歐地、美西、中東、西非遠洋航線和韓國線、東南亞線、香港線、台灣直航航線以及內支、內貿航線，每月平均進出船舶達200多航次，已成爲福建集裝箱運輸的龍頭港之一。

福州新港集裝箱有限公司總經理曾炳峰向本報記者表示：在當前全球經濟及航運市場低迷的環境下，福州新港實現新年開門紅，確實是個令業界信心鼓舞的喜訊。福州江陰港區不僅有優越的自然條件，更有高效的綜合服務品質和地方政府的鼓勵政策。去年，福州新港在新增馬士基歐地遠洋航線、達飛海運美西航線、中海集運東南亞航線以及東方海運台灣線的推動下，完成集裝箱吞吐量近40萬標箱，同比增長40%。相信隨着兩岸關係繼續良性發展，福州新港的重要地位和作用將進一步顯現，必將創造出更驕人的業績。

馬士基航運歐地線集裝箱船舶「索非亞」號首航至福州新港碼頭　（張師輝 攝）

韓造船業連續6年世界稱冠

【本報訊】韓國造船行業去年在船舶接單量、交付量和接單剩餘量（接受的訂單量）三個領域連續6年均居世界首位。由此，韓國再度拉開了與最近幾年猛烈追趕韓國的世界第2大造船國——中國的距離。這是在全球造船接單量比07年減半的全球經濟危機情況下，韓國的造船業獲得的輝煌業績。

特別值得關注的是，與第2位的差距拉大。中國2007年的訂單佔有率與韓國僅差0.3%。有分析擔憂稱，中國趕超韓國只是個時間問題。但去年中國的訂單量跌至前年的一半以下，與韓國的差距擴大到6.1%。隨着去年下半年造船行業進入蕭條期，很多原先拿到的訂單都被取消，而且由於中國經常延誤交貨時間，因此，船主向中國訂貨的數量大幅減少。

韓國ShinYoung證券研究中心主任趙容俊表示：「韓國造船業在以超大型油輪等高附加值船舶爲中心提高收益性，已成功具備了競爭力。」從三星重工業的情況來看，在每艘造價高達1萬億韓圓的鑽井船（在深水海域或浪高的海域鑽探原油、天然氣的設備）領域，世界市場佔有率近70%。相反，中國在價格相對便宜的散裝船（運輸糧食和礦物等的普通貨輪）方面佔有比重較高。

據專家分析，韓國造船企業的主要競爭力在於，在船舶建造過程中加入了IT技術。韓國大型造船廠積極引進基於互聯網的三維設計系統和自動運行控制產品等尖端技術，成爲業界領跑者。

產業研究院研究員洪性仁表示：「隨着世界船舶訂貨量減少，之前由於韓國造船企業來不及接單而交給中國的訂單很可能會再回到我們手中，因爲我們的技術力量高，而且遵守交貨期。」也就是說，「危機就是機遇」。

現代重工蔚山造船基地船塢

珠江客運有限公司　粵—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
珠海（九洲港）	07:30 08:30 09:30 11:30 13:30 15:30 17:30 19:00	08:00 10:00 11:45 14:00 16:00 17:00 17:30	中港碼頭	海威 海琨 海昌 海洋 海亮 海濱 海弛 海珠 東區二號	1小時10分
	08:40 10:30 12:30 14:30 16:30 18:00★ 19:30 21:30	09:00 11:00 13:00 15:00 16:30★ 18:00 19:30 20:30 21:30	港澳碼頭		
番禺蓮花山	07:50 10:40 13:50 18:10	08:30 10:00 16:00 18:00	中港碼頭	蓮山湖 三埠	1小時50分
鶴山	08:20	16:00	中港碼頭	新鶴山	2小時30分
高明	08:20	15:30			2小時45分
斗門	08:30	16:10		江門掛港	1小時50分

（★逢周五、日）

航線	香港開	內地開	靠泊碼頭	船名	航行時間
中山	07:30 08:30 10:00 13:00 15:00 ★ 16:00 18:00 20:00	08:00 09:30 11:30 14:00 16:00 17:30 20:00	中港碼頭	中山 逸仙湖 翠亨湖 岐江 興中	1小時30分
	09:00	18:00	港澳碼頭		
順德	07:30 08:30 10:45 13:30 15:20 18:00	08:30 10:00 11:00 15:00 17:30 20:20	中港碼頭	順德 順水 順風 順景	1小時55分
江門	08:30 ★ 14:00 ◆	09:00◆ 15:30★	中港碼頭	蓬萊湖 五邑湖	2小時30分
三埠（水陸聯運）	08:30 16:00	7:29 13:59	中港碼頭	中山航線 水陸聯運	4小時
肇興（水陸聯運）	08:20	13:40	中港碼頭	高明航線 水陸聯運	4小時

（★掛港機場碼頭 ★掛港斗門 ◆掛港澳門）

香港國際機場水路客運航班表

航線	開航時間	
東莞虎門—香港機場	08:15 10:15 12:00 14:45 16:00 17:35	1小時10分
深圳蛇口—香港機場	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	30分鐘
深圳福永—香港機場	09:30 14:25 17:00	
珠海—香港機場	09:30 12:40 15:30	50分鐘
中山—香港機場	10:30	1小時10分

航線	開航時間	
香港機場—東莞虎門	12:30 14:00 16:00 17:00 18:15 19:30	1小時10分
香港機場—深圳蛇口	09:00 10:15 11:00 12:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:30 21:20	30分鐘
香港機場—深圳福永	12:45 15:40 18:30	
香港機場—珠海	12:15 14:15 17:00 19:40	50分鐘
香港機場—中山	15:40	1小時10分

・香港上環售票處—2859 1595（上環干諾道西24號地下，假日休息）
・香港中環港澳碼頭售票處（中環信德中心322舖）
・香港國際機場售票處（機場五樓）、台北及高雄機場候機大廳
※高明、鶴山陸聯合航線：三埠線同中山合作爲水陸聯運；斗門線爲江門航班掛港。
・九龍尖沙咀中港城售票處—2736 2612（尖沙咀廣東道西33號1字樓）
・九龍上海街售票處—2730 4774（九龍上海街3號地下，假日休息
※香港中旅、錦倫、新景、康泰、西敏各大旅行社均有代售市區船票

查詢電話：2858 3876　網上購票更方便——網址：http://www.cksp.com.hk

西飛國際轉包金額增近四成

【本報訊】西安飛機國際有限公司去年飛機零部件轉包生產，在國際金融危機的背景下，繼續保持快速增長的勢頭，全年轉包生產交付額同比增長39.5%。

2008年，西飛國際積極採取措施解決了制約生產和交付順利進行的原材料、標準件和成品件供應問題，克服了金融危機帶來的消極影響，保持了飛機零部件出口交付品種、數量的增加和產品品質的穩定。

統計顯示，西飛國際去年共交付轉包生產項目18項，共計1271架、31385件。其中，作爲出口交付支撐項目的波音737-700飛機垂尾交付254架份，平均月產量超過了21架份。空客320翼盒交付8架份，目前已達到月產1架份的交付速度。

經過多年持續快速發展，轉包生產已成爲西飛國際的支柱產業。目前，西飛國際兩個新開發的項目——波音747-8內襟翼項目和波音787發動機短艙扭力盒組件的研製工作正在按計劃進行。其中，波音747-8內襟翼是目前國內承接的最大的複合材料主承力件，計劃於今年底交付首架。

簡訊

中德首都航線夏季增航班

海南航空集團董事長陳峰日前在德國柏林泰格爾機場舉行的新聞發布會上宣布，去年9月開通的海航北京—柏林直飛航線運營近5個月取得不俗業績。

08年從柏林搭機前往中國的旅客共有4.6萬人次，其中有60%的旅客選擇了海航；海航北京—柏林直飛航線的上座率平均爲65%。陳峰表示，這條連接中德兩國首都的直飛航線還有很大的發展潛力。即使在目前全球金融危機的背景下，海航對於這條直飛航線的前景也非常樂觀。

據悉，從2009年夏季開始，海航北京—柏林直飛航線將恢復到最初時的每周4個航班。

奧凱春節航班運營正常

奧凱航空自1月24日恢復航班後，公司的18個航班春節期間運營一切正常。

據悉，1月24日至31日，奧凱航空第一階段恢復的7條航線運營正常。截至2月1日，8天共運營7條航線往返客運18個航班，客座率達到近60%。2月1日起恢復冬春航季航班計劃中的全部客運航班。

奧凱航空董事長王均金日前表示，奧凱不僅要力爭奪回失去的市場，將在年內積極引進新的戰略夥伴，並將大力擴充新航線。