大中華8櫃港晉全球20大

10大港口亞洲佔九個中國佔其六

【本報訊】倫敦《勞氏時報》日前剛公開了08年全球20大貨櫃港的排名榜，大中華區有8個港口榜上有名，前10名中竟佔了6個，足見中國的快速經濟增長和對外貿易貨量，造就了港口貨量吞吐量的迅速發展。但文章亦指出，即使去年有15個港口獲得破紀錄的增幅數字，但上半年的繁榮不能掩蓋下半年衰落。

大中華地區進入20大貨櫃港有上海、香港、深圳、廣州、寧波—舟山、青島、高雄、天津。其中以天津、廣州兩港的貨箱升幅最高，分別達19.7%和18.8%兩位數字。8個港口總箱量是1.24億箱，佔20大港口總箱量的50.2%。廣州港箱量上升的一個主因是南沙港區漸露頭角，擺脫了傳統上屬於水淺港窄的內河港的地位，一躍在珠江口的海區奠定自己表現舞台的角色，吸引了部分公司開辦遠洋航線，從港口經濟結構上發生了質的變化。而天津港在加大了投資和地方適時制定了正確的政策和一系列便民利港發展的措施後，加上港區挖深航道，大船可自由進入，表現突飛猛進。

20大港總量2.47億箱

統計顯示，全球20大貨櫃港08年總吞吐量2.47億箱，同比上升4.7%，前5名位置基本保持不變。其中香港吞吐量經最後核對海關報關清單，全年箱量在2449萬箱，出乎意料的有2.1%的微量增幅，而不是負增長。據多方面核實與調查，香港港口去年之所以貨量不跌反而微升，一個主要原因是碼頭營運商將精力與焦點投放在東南亞的近洋支線來港整箱中轉的業務上，而不是從珠三角的競爭激烈而被逐漸分流的貨源新增方面上。靠着這丁點努力和傾斜，從而保持了去年全球第三位。

新加坡仍然是全球第一大貨櫃港，但如意算盤是以三千萬箱爲目標，結果一場金融風暴將其如意算盤砸碎。全年儘管有7.3%的升幅，但與過去5年的年均增幅2位數相比，單位數的升幅已顯得十分無奈。該港的大部分增產是在上半年發生，但至第4季已出現首次跌幅3.4%，這種跌勢一直持續到09年頭2個月，跌幅高達19.7%，近2成的跌幅是近10年來僅見。

上述這種情況成爲08年全球20大貨櫃港貨量變化的普遍規律，上下半年各不同，景好景衰兩個樣，是去年活躍的貨櫃港表現的特徵。

馬士基停東歐投資

另外亦可從碼頭營運商的投資表現得到佐證，馬士基碼頭有限公司去年已暫停在東歐地區的碼頭投資，而中東的迪拜港口世界（DPW）重新評估港口擴建計劃。

歐洲港口能列入20大貨櫃港只有4個，分別是鹿特丹、漢堡、安特衛普和不萊梅，除了安特衛普港和不萊梅港有升幅外，鹿特丹、漢堡都錄得跌幅，可見歐亞貿易的興衰對這2個舉足輕重的港口業績表現是何等重要。

而美國能入20大之列的有3個：分別是洛杉磯、長灘和紐約新澤西港。情況與歐洲港口大同小異，除了紐約新澤西港有3.3%的升幅之外，其餘洛杉磯、長灘港貨量均下跌。美西岸兩港口長灘、洛杉磯港今年2月份進出口箱量跌勢在加劇，錄得破紀錄的二至三成，情況有點不可收拾。

迪拜港的表現一直是中規中矩，在去年全球經濟大環境的變化之下，仍錄得1180萬箱，報10.8%的升幅。

作者在談到如何從全球20大貨櫃港來看經濟表現，首先要觀察中國的港口。根據中國港口協會的數字，不包括香港在內，內地港口處理1.26億箱，上升12.2%。

中國港口運力嚴重過剩

法國巴黎AXS-Alphaliner曾經在報告中對中國港口運力嚴重過剩發出警告，估計到2010年中國集裝箱處理能力的港口運力達到3500萬箱。而德魯里諮詢機構卻預測今年整體行業處理量升幅在2.8%。

摩根士丹利1月份對中國港口的吞吐能力所作分析預測，在2009年稍後潛在復甦之前，相信港口吞吐量和船運能力在未來數個月會降至低點。該報告認爲對中國港口今年集裝箱吞吐量估計，最差的是負0.2%，最好的是正8%。

新加坡國際港務集團（PSA）行政總裁鄭耀文近期在該港08年度業績公布時，曾對前景作出如此預測，除非全球經濟在09年能夠復甦，否則，今年對碼頭營運商來說是非常艱難的一年。PSA將以務實和足夠的準備來面對未來的挑戰。

2008年全球20大貨櫃港排名榜

排名	港口（國家與地區）	吞吐量（萬標箱）	±%
1(1)	新加坡（新加坡）	2997	+7.3%
2(2)	上海（中國）	2798	+7.0%
3(3)	香港（中國）	2449	+2.1%
4(4)	深圳（中國）	2140	+1.5%
5(5)	釜山（韓國）	1345	+1.4%
6(7)	迪拜（阿聯酋）	1180	+10.8%
7(12)	廣州（中國）	1100	+18.8%
8(11)	寧波—舟山（中國）	1080	+15.5%
9(6)	鹿特丹（荷蘭）	1078	–0.1%
10(10)	青島（中國）	1032	+9.1%
11(9)	漢堡（德國）	970	–2.0%
12(8)	高雄（中國）	968	–5.7%
13(14)	安特衛普（比利時）	866	+6.0%
14(17)	天津（中國）	850	+19.7%
15(13)	洛杉磯（美國）	785	–6.0%
16(16)	巴生（馬來西亞）	780	+9.6%
17(15)	長灘（美國）	649	–11.3%
18(18)	丹戎·帕拉帕斯（馬來西亞）	560	+1.8%
19(20)	不萊梅（德國）	550	+12.4%
20(19)	紐約（美國）	548	+3.3%

香港港口力保第三名，在全球經濟衰退之下，使出渾身解數，未來如何保地位，難度大

碼頭商對前景預測愼言

【本報訊】面對港口經濟大起大落艱難形勢與局面，未來三個季度，碼頭行業內人士又是如何想法呢？勞氏日報曾就此問題詢問數以十計的碼頭經營商和行政人員，並進行交談，獲得沒有答案的答覆是：理解這種查詢是必要的。但在不確定的時間內，預測未來將變得謹愼。

迪拜港口世界中國地區負責人張大千在上海接受訪問時，對08年主要港口表現有此回顧。他表示，去年11、12月份港口營運表現衝擊最大，當中國出口出現負增長時，港口碼頭吞吐量反映出來，第三季度我們確實見到一些影響，當時北京舉辦奧運會，很多危險品貨物受到進出的限制，不能隨便運輸。

對於那些寄希望於貨運高峰的到來，尤其是農曆新年後，他常說，市場並無令人驚喜，部分製造商預期在新年後接到訂單，計劃讓回鄉工人返回工作，但事與願違，他們沒有接到足夠的訂單。

他表示，碼頭營運商目前正關注中國四萬億救市方案所制定的措施，認爲這個刺激方案將在建築業、材料行業有促進作用，但對國際貿易依賴的集裝箱運輸幫助不大。

新加坡PSA主管東南亞和新加坡事務的負責人柯文偉表示，儘管目前經濟低迷，但行業依然要繼續投資，「我們從長遠來說是需要投資，當貿易反彈時，要做好準備：目前的最大挑戰是跌勢深不可測，當你還未有觸及底部時，是很難作出計劃的。」

滬國際航運服務中心開工

上海港國際客運中心碼頭成滬航運中心的形象（新華社）

【本報記者楊楠上海二十二日電】上海國際航運服務中心開工儀式周末在北外灘匯山地塊舉行，擁有780米黃浦江岸線，總建築面積約55萬平米，由上海國際港務集團、中國中化集團共同投資，雙方各佔一半股份，預計於2012年全部竣工。屆時將與上海港國際客運中心連成一片，形成向西與外灘金融街區相接，向南與浦東小陸家嘴金融貿易區隔江呼應的「金三角」格局。

投資方表示，該中心將圍繞航運交易的核心功能，形成以航運辦公爲主，兼有綜合商業配合的多功能商務社區。建成後將吸引更多跨國航運企業總部進駐，促進航運交易、航運金融、航運保險等航運經濟要素匯聚融合，並與洋山深水港區等形成互動發展，全方位打造亞洲乃至全球重要的航運經濟中心。

本報從上海市虹口區政府方面了解到，今年以來儘管經濟形勢複雜多變，北外灘地區的開發建設始終沒有放慢腳步，正按照年初既定的總體目標和重要項目節點穩步有序推進。截至目前，上海港國際客運中心開始辦理竣工驗收，各項設施已經投入運營；白玉蘭廣場、上海國際航運服務中心等項目經過前期準備，進入開工建設階段；另外，外灘通道、新建路越江隧道等重大市政基礎建設項目，以及濱江綠地、北外灘景觀燈光等配套工程亦在緊密推進當中。

按照規劃，北外灘航運服務集聚區將成爲上海唯一以航運服務爲特色的現代服務業區域。目前，北外灘地區各類項目建設總投資超過人民幣400億元。截至去年底，區內航運服務企業已達2300餘家，其中包括美國羅賓遜、伯靈頓、布林克斯、法國SDV、韓國現代商船、中遠物流等業內巨頭。眼下，虹口區已提出北外灘「一個基地、三個中心」的建設目標，即北外灘要建設成爲航運物流企業的總部基地，航運要素配置中心、郵輪客運中心和口岸服務中心。

上海國際航運服務中心此番正式開工，將把地上8幢高度27—107米的辦公樓群建築和地下商業、遊艇港池、文化廣場、濱江綠地完美地結合起來，大大豐富北外灘濱江的綜合服務功能，使從上海港國際客運中心起始的濱江公共空間延綿到2公里長度，構成「西綠東水」的形態變化，從而成爲集商務功能和公共景觀爲一體的濱江開發範例。據測算，全部建成後，北外灘航運服務集聚區的高端商務樓群總量將達到近200萬平米。

全球1月新船價格跌6.1%

【本報訊】據倫敦德魯里海運諮詢機構最新一份造船行情市場報告稱，今年1月份新船價格跌6.1%。並相信未來歲月中還會再跌。在船價指數上，1月份報165.7點，同比已下跌了10.8點，這是近年來錄得最大跌幅。

根據合同交付的新船，1月份訂單下跌了107艘。目前全球船廠手持訂單存量是9653艘，共1010萬載重噸。除此之外，德魯里的集裝箱船指數跌破100點大關，是自2004年以來首次錄得該低指數。

雖然船東造新船銳減，但倫敦克拉克森表示，二手船在金融風暴之下是最大受益者。而船東往往與船廠簽訂新合同時，會多次進行討價還價，甚至有時候會因價格而談不攏。

儘管全球船廠都缺乏新合同，克拉克森表示幾個造船大國如韓國、中國、日本的造船新單亦在減少。根據該機構的數據顯示，至08年年底，韓國造船新單手持總量是6780萬修正噸（CGT），超過中國的6070萬修正噸。雖然如此，1月底爲止，韓國新單總累積量在下跌，至6590萬載重噸（DWT），而中國的累積訂單量亦下跌至6070萬載重噸（DWT），但韓國與日本的手持累積訂單總量的距離在縮小。

至08年年底，韓國手持新船總訂單曾超過日本，錄得3760萬修正噸（CGT），但至今年一月底，雙方縮小距離至3660萬修正噸。

另韓國現代重工近期修改今年造船指標，目標是造船金額定在210億美元，與上年同期相比，下跌了33%。

由去年10月開始，現代重工未有接到新船訂單。該集團08年新船訂單金額曾創下紀錄的282億美元，比07年同期上升12.7%。

孟拆船業不服向高院上訴

孟加拉吉大港薛達卡度拆船海灘，一艘被拆貨輪

【本報實習記者張淑敏報道】孟加拉高等法院本月18日裁定，勒令國內所有未能在待拆船入境前清理污染物的拆船場，要在兩周內關閉。該國業界對以上案件開審並不知情，認爲高院單方面被環保團體及律師誤導，裁定結束拆船業。業界已於19日提交上訴申請。

收購全球三分一廢鋼船回收再進行貿易的買家GMS公司主席沙瑪說：「關閉拆場的命令毫無立足點，應該會被推翻。這裁決已激怒了業界，結果是可能會適得其反。」

孟加拉拆船場協會（BSBA）主席阿拉姆稱裁決未被否決，是由於業界及專家並不知道案件上達法院開審。阿拉姆指：「裁決顯示高院法官已完全被環保團體及律師誤導，漠視業內實際情況，他們並未能意識到判決將帶來的所有影響。」

高院是次審裁是基於孟加拉環境律師協會（BELA）早前提交的請願，包括要求禁止任何被環保組織「綠色和平」列在危險船舶名單上的船舶入境。法院亦要求所有待拆船在入境前，必須清理有害的環境污染物，如石棉、重金屬和石油淤泥，否則禁止進入該國。

沙瑪認爲在拆船過程前加插2個工序，並不是處置危險廢物的辦法。他說：「在拆場內清理污染物，船已拋錨停定。高院的命令將使拆船處理更困難，甚至更危險。」

阿拉姆亦認爲高院指令的實施，意味着拆船業將在孟加拉結束。他明言：「我們壓根兒不可能讓這事情發生。」據估計，該國約有25萬人直接或間接受僱於拆船業。

沙瑪直指拆船業現漸見供不應求，裁決違背「商業常識和邏輯」。過去4個月待拆船數量急升，GMS每天就接收1艘，沙瑪上月預料今年將有過千艘船被拆。

亞航獲准開中國多條航線

【本報訊】馬來西亞交通部部長翁詩杰昨日在吉隆坡宣布，內閣已經批准開放亞航及飛蝥航空由吉隆坡、檳城直飛中國、新加坡及印度等城市航線。

上述航線包括天津、成都及西安往返吉隆坡，以及印度馬得拉斯、孟買、班加羅爾和加爾各答往返吉隆坡和檳城。

亞洲航空公司是總部設在馬來西亞的一家亞洲最大的廉價航空公司，飛往超過61個馬來西亞國內和國際目的地。目前亞航已經開闢了中國廣州、深圳、桂林、杭州等航線。

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	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	10:30 12:30 14:00 16:30 18:15	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（機場元樓）、台北及高雄機場候機大廳
※高明、鶴山爲聯合航線；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

FedEx擬額外成本削減方案

【本報訊】聯邦快遞（FedEx）日前在孟菲斯宣布裁員和削減網絡，不過首席財務官表示盈利跌勢已見底，並相信集團季度表現不會接連下降。不過全球經濟持續衰退，仍未出現明確好轉跡象，集團計劃在美國以至全球業務實施額外的成本削減方案。

據計劃，集團將降低速遞及貨運業務的網絡覆蓋，進一步減少相關的人力及工時，並會擴大去年12月的減薪計劃至非美國員工，但未有公布受影響員工數字。另外，集團將精簡的信息技術系統和其他內部流程，進一步削減其他營運開支。

計劃下，集團第4季將構成約1億美元的費用，但預算展望至2010財年，將可省去約10億美元的營運成本。

該公司日前公布第3財季業績，季度盈利下跌四分三，宣布一系列削減成本措施，包括減業務網絡及裁員，預算將可於2010財年省去約10億美元的營運成本。集團預料第4季每股將賺45至70美仙，全年每股賺3.57至3.82美元，高位較去年底推算的4.75美元跌19.6%。

舟山連島大橋10月通車

【本報記者王春苗杭州二十二日電】歷經十年，總投資逾百億的舟山連島工程目前已經進入後續施工的最後衝刺階段，從舟山連島工程建設指揮部了解到，今年10月份連島大橋將投入通車運行。

舟山大陸連島工程是振興舟山的「希望工程」，工程由岑港大橋、響礁門大橋、桃夭門大橋、西堠門大橋和金塘大橋等5座跨海大橋及接線公路組成。起於舟山本島，途經里釣島、富翅島、冊子島、金塘島，於寧波鎮海煉化廠西側登陸，按高速公路標準建設，全長約50公里，其中橋長約25公里，總投資逾百億元。

舟山連島工程建設指揮部的負責人稱，舟山大陸連島工程的建成，將在海島與大陸之間構築起一條全天候的通道，從根本上解決舟山的陸島交通障礙，使舟山交通融入長江三角洲區域國家高速公路網絡，爲舟山的港口等海洋資源的開發利用提供可靠的交通保證，有力推動寧波—舟山港口一體化進程，使舟山這個千島之城在環杭州灣地區、長三角地區的經濟發展中發揮積極作用。