與榜首孟菲斯差距擴大

香港空貨量全球續居第二

【本報訊】美國孟菲斯機場再度蟬聯2009年「全球最大貨運機場」稱號，貨流總量為369.8萬噸，按年微升0.04%。香港國際機場僅以34.8萬噸之微差額屈居次席。美國航空業顧問指出，在全球經濟危機的衝擊下，全球主要機場貨量難免受壓，孟菲斯和香港兩大機場的差距，主要源於去年下半年貨量回升速度有別，以及聯邦快遞（FedEx）調整航線安排有關。

自孟菲斯機場管理局在1992年開始統計貨量數字以來，該機場已成爲全球處理貨量最多的機場。聯邦快遞在當地設立超級轉運中心和航機基地，已佔去孟菲斯機場總貨量的95%。

受國際經濟危機影響，全球各地主要貨運機場去年處理貨量明顯下跌。不過，孟菲斯機場去年貨量爲369.8萬噸，仍按年微升0.04%。香港國際機場期內貨流量335萬噸，下跌7.7%，跌幅較08年的3%進一步加劇，在此消彼長的情況下，與孟菲斯機場的貨量差距已經擴大，幸而仍能成爲全球貨量第二多的機場。

港貨量335萬噸跌7%

總部設於西雅圖的美國航空服務諮詢公司Air Cargo Management顧問達爾表示，美國機場貨量在去年9月開始明顯改善，情況優於亞洲機場，貨量急速反彈有利孟菲斯和聯邦快遞，幫助孟菲斯機場貨量在去年錄得升幅。

孟菲斯機場發言人楊格表示，面對貨量受壓的經營環境，聯邦快遞亦取消部分原來前往地區機場的貨運航線，改而將貨物集中在孟菲斯超級轉運中心處理，貨流量自然較其他機場爲佳。

孟菲斯機場受惠聯邦快遞調整航線安排，貨流量逆市上升（彭博社）

本港機場貨量此前一直力迫孟菲斯，不少業界人士曾估計，本港機場08年的貨量可以超前孟菲斯。但在全球經濟危機的影響下，兩大機場貨量在08年同時下跌，其時本港機場貨量跌幅雖然較小，但雙方仍差距3.5萬噸，始終未能趕上孟菲斯，去年差距則進一步擴大。

浦東仁川分佔三四位

另外，上海機場集團早前已聲明，旗下浦東機場貨量是全球第三位，浦東與虹口兩機場貨流量合計298萬噸，與08年持平，但未有細分個別數字。韓國仁川國際機場去年貨流量爲231萬噸貨物，按年下跌5%，排名第四。

另訊：美國聯合包裹（UPS）香港及澳門區董事總經理梁國基發表聲明稱，商業信心在去年第四季回升，推動亞洲出口貨運量飆升。香港業務貨運量增長幅度高達25%以上，屬區內最高，而亞洲區內貨運量亦錄得10%的穩健增長，亞洲出口至歐洲的貨運量更躍升20%。

聯邦快遞本港引入環保車

右起：聯邦快遞香港及澳門董事總經理梁銘添、日野自動車副社長市川正和及皇冠汽車公共車輛部總經理黃世傑聯手引入柴油電動混合動力貨車

【本報訊】聯邦快遞（FedEx）香港及澳門董事總經理梁銘添昨日在太古坊宣布，率先在香港引入兩輛柴油電動混合動力貨車，期望藉此減低溫室氣體排放及燃料成本，以及宣揚環保概念。

兩輛柴油電動混合動力貨車是由日野汽車生產，本月中開始在尖沙咀、佐敦及旺角地區投入服務，車身將印有「FedEx EarthSmart」標誌。每輛柴油電動混合動力貨車燃料效能達至每公升11.20公里，於同類型車輛中表現最佳。相比起聯邦快遞現時採用的柴油車輛，有助減低碳排放30%，承載力亦因增加三成。

梁銘添表示，該公司自04年開始從日本引入同型號混合動力貨車，最初在日本進行試驗，現時已經在歐美市場開始普及。有關計劃在本港仍屬試行階段，他期望通過引入環保貨車技術，一方面減低對環境造成的影響，另一方面推動業界重視環保營運方式。

該公司現時在香港共有234輛貨車。梁銘添稱，今次爲本港車隊引入兩輛環保貨車，比例雖然很低，宣揚環保的意義卻甚大。尖沙咀、佐敦及旺角均屬本港人煙稠密的地區，因此先被選作試點。

他表示，該公司重視降低空運和陸運運輸工具碳排放量，其他措施包括引入波音777型貨機和鼓勵貨車司機以節省燃料方式駕駛，未來亦會與日本車廠繼續在環保汽車上加強合作，但目前未有爲本港引入環保車的數量定下具體目標。

包括今次於香港推出的混合動力貨車在內，聯邦快遞現於全球營運329輛柴油電動混合動力車和電動車，以及超過2100項代用燃油車輛及裝置。

自2004年推出以來，聯邦快遞混合動力車隊行駛超過500萬里，節省15萬加侖燃料和減少1521公噸二氧化碳排放。

李科浚接掌亞洲船級社協

【本報記者馬浩亮北京四日電】中國船級社昨日宣布，2月1日，亞洲船級社協會（ACS）本月初在印尼成立。中國船級社（CCS）理事長兼總裁李科浚（**見圖**）當選爲ACS主席。

自1993年以來，亞洲幾家船級社就以非正式的形式每年舉行一次會議。在此次的峇里島舉行的會議上，與會成員一致同意，以通過《亞洲船級社協會章程》的形式對外宣布亞洲船級社協會正式成立。目前ACS的成員包括印尼船級社、中國船級社、印度船級社、韓國船級社、日本船級社和越南船級社。

亞洲船級社協會各成員一致同意，有必要通過加強成員間合作達到亞洲船級社協會的目標，即致力爲海事界提供最高水準的技術服務，加強技術援助，爲監管機構提供諮詢意見，促進全球特別是亞洲地區的海洋安全和環境保護事業發展。

亞洲船級社協會的主席由成員輪流擔任，任期爲1年。韓國船級社主席兼首席執行官吳孔均（Oh Kong Gyun）（音譯）當選爲副主席。亞洲船級社協會各成員同意在韓國船級社（KR）內設立一個籌備辦公室，在亞洲船級社協會常設秘書處建立之前，擔任亞洲船級社協會日常秘書性工作。

簡訊

香港航空訂購6架A330

■香港航空公司與空巴日前在新加坡簽署訂購6架空巴A330−200飛機備忘錄。連同該訂單，該公司A330飛機訂單已增至23架。香港航空將用A330開展亞太區的新航點，並拓展中東及歐洲的航線。

香港航空總裁楊建紅說：「A330−200的航程和載運量有助拓展新的中程和長程市場，我們期待飛機加入機隊後，可以爲乘客提供更舒適的服務，並於國際市場建立我們公司的優質品牌。」香港航空2001年成立，除了訂購中的A330機外，另訂購了20架A320單走通飛機，計劃來年付運。

閒置櫃船連續兩周減少

■法國Alphaliner船舶諮詢公司公布，全球閒置貨櫃船已連續兩周減少。自今年1月中旬以來，有36艘貨櫃船折算7萬標箱的運力，返回運輸市場。

由承運人經營的閒置船舶由兩周前的198艘配載79.1萬箱，下降至目前的188艘配載74.4萬箱。非承運人擁有的閒置船舶由364艘配載64.7萬箱，跌至344艘配載62.4萬箱。閒置船數下跌，對貨櫃船租金影響有限。相對於其他船舶數目，大型船舶需求或有可能回升。

現代貨箱碼頭奪環保獎

■現代貨箱碼頭（MTL）致力保護環境，去年在獲得ISO14001環境管理系統認證後，今年又在香港地球之友舉辦的「2009知慳惜電」節能比賽中，勇奪「公司組」勁減用量大獎的冠軍。

此外，爲進一步減低氣體排放，碼頭推行了混合動力膠輪式龍門起重機大型改裝工程，此項目較預算時間提早完成。

克拉克森料今年拆船增倍

【本報訊】倫敦克拉克森航運諮詢公司公布最新全球拆船報告預測，2010年全球老舊船拆解船量，有可能比09年增加一倍，粗略估計至6000萬總噸。而2009年拆解量應在2980萬總噸。大量殘舊老船舶進入拆解市場，原因是與運費太低，新造船投入市場太多，導致不少船東放棄舊船。

根據克拉克森最新統計數字，2009年乾散貨船拆解量高達246艘、油輪188艘、貨櫃船180艘，累計614艘，平均船齡是29年，數量之多十年罕見。而2008年總數是377艘、1320萬總噸，平均船齡至30.5年，僅船齡一項就比去年要高。

調查統計還顯示，大部分離開市場進入拆解市場的老舊船，是發生在08年第4季度，當時剛好是全球金融危機爆發，國際經濟開始進入衰退期。

中國買舊船全球第二多

另一份由船舶經紀商N.Cotzias公司所做的同一題目的報告表示，09年全球拆解船量應介乎3000−3500萬噸，全球市場總運力則在3460萬噸。在2009年期內，印度拆船貿易商收購老舊船最多達473艘；中國排第2位，有271艘；孟加拉排第三，得到211艘船；土耳其超過巴基斯坦，列第4位，獲得105艘船。全年廢鋼船船價平均每輕噸在270美元，上述數字已包括土耳其提供的價格在內。

值得注意的是在去年12個月裡，廢鋼船價在所有類型的船舶都錄得可觀升幅，中國及印度的船價均升43%，孟加拉升38%，巴基斯坦則是29%。

由於價格上升，2010年很可能有更多船東下決心出售老舊船，不少分析師擔心拆解船市場可能出現供過於求的現象。希臘航運新聞早前曾報道，供過於求的現象在今年將會維持，爲了謀求市場供求平衡及增加貿易活動，船東已將目光投向更高層次的運費與收益上。

據Cotzias估計，2010年全球船塢預期年內交付的新船約1812艘，與09年交付總量593艘相比，今年新船交付量至少上升1倍，而預期至2011年新船交付將回落至1255艘；至2012年將進一步回落到健康水平的476艘，2013年更降至101艘。

特大行李架

波音公司昨日在華盛頓州埃弗里特總裝廠首次展示787「夢幻」型客機艙內設備，公司代表向記者講解可放四個行李喼的特大行李架，客艙內的氣氛控制電燈和調光窗戶，屬787的兩大賣點（彭博社）

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 17:45	08:30 10:00 11:45 14:00 16:00 17:00	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 08:40 10:40 13:50 18:10	08:30 10:00 11:00 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 11:00 13:30 15:20 18:00	08:30 10:00 11:00 15:00 17:30 20:30	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
肇慶（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

・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。

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

・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

勿以烏托邦看鹿特丹規則

張永堅

來論

有一點是清楚地，這個公約的形成過程，絕不單純是法學理論和法律原則的爭論，其中也不排除政治勢力和外交實力的較量。在討論中國應該對該規則採取的態度時，也應不僅限於純法學理論的研究和討論。

世界只有國家間利益的平衡，同行業的利益在不同國家間的表現，也未必總是完全一致的。各具體利益關係方的問題只有放到一個國家的現實範圍內考察才有意義。只有在這個範圍內，才能衡量出一個公約對一個具體國家總體利益的影響，才能判斷出對這個國家的利弊得失。

公約形成政治外交較量

平衡和影響船貨雙方利益的決定因素，最終是航運市場中關於運力的供需關係，而不是其他。從這個角度出發，船方利益和權利的發展趨勢是在弱化，而非強化，原因就是由這個供需關係決定的。受世界金融風暴的影響，世界經濟和國際貿易形勢依然嚴峻，國際班輪航運市場運力嚴重過剩，運力供需矛盾突出，國際班輪運輸正在承受着空前巨大的壓力。此時這個規則的出台，與世界各國積極推行刺激經濟的政策相悖。如果現在施行這個規則，對世界班輪市場，並沒有正面影響，或者說是不合時宜的。

中國意見被採納有限

儘管在這個規則形成的過程中，來自中國方面的意見和建議被採納的有限，並沒有被給予應有的重視；但是，在公約通過之後，中國對這個公約的意見和態度好像一下子變得非常重要了。國際社會卻急於了解中國在加入這個規則問題上的態度。好像中國對待這個規則的態度和行動，對於當今世界舉足輕重，將會對國際社會和許多其他國家在這個問題上的抉擇產生重要的影響。中國對待該規則的態度，備受關注。

近年來，中國的經濟成就，特別是中國遠洋運輸船隊、對外開放的港口以及國際貿易的發展，使得中國在世界海運和國際貿易領域中的地位的確舉足輕重，中國因素已成爲促進世界海運發展的重要動力之一。同時還由於中國法制建設的發展和司法制度的完善，如今中國解決海事糾紛的能力已經大大增強。因此，國際社會急於了解中國在加入鹿特丹規則問題上的態度，似乎也是可以理解的。

應自主抉擇加入規則

是否加入這一規則，中國應當獨立自主地做出自己的抉擇，而不應受外界的影響或干擾。「洋爲中用」的核心是爲我所用，而不是我爲洋用。和世界接軌亦是如此。即使是我們需要的制度，也還有一個本土化的問題，就是要和本國的具體國情相結合、相適應；而不是生吞活剝直接拿來和簡單直接的替代我們現有的制度。

「鹿特丹規則」是否適用於中國的實際情況，加入這一規則對本國各相關行業和領域的影響，還需要進行認真的研究，深入的調研和全面的評估。因此，中國是否應該加入鹿特丹規則，現在下結論和做出決策，還爲時尚早。

總而言之，中國的整體利益是衡量這個規則利弊和決定對待這個規則態度的基礎和前提。有鑒於此，對於一個國際公約，加入與否或者是否要成爲該公約成員國，關於時間的早、晚並不是問題的關鍵；重要的是最終做出決策的基礎是否堅實可靠，國內是否在各方面做好了充分的應對準備。（之七）