

責任編輯：龍森娣

# 貨櫃船碳排放減逾25%

## 減速用大船成趨勢 助更環保

### 初見成效

英國貨運市場諮詢公司MDS Transmodal日前在倫敦發表研究報告指出，雖然全球貨櫃船碳排放量可能仍在增加中，但今年平均每標箱二氧化碳排放量為1.41噸，或每標箱海里278克，均較06年減少逾25%，反映在金融海嘯和大型貨櫃船減速的雙重因素下，班輪業正設法減少船舶對環境的污染。波羅的海航運理事會(BIMCO)發展的報告亦指出，班輪減速和訂造大船正成為趨勢，新一代貨櫃船只會配備更低速主機，而貨物將更集中在少數的樞紐港口處理，有助推動業界環保發展。

國際航運業巨頭A.P.莫勒一馬士基航運集團早前代表全球運輸業界，在墨西哥舉行的聯合國氣候轉變會議上發言稱，與會國家代表應推動在消費品包裝上貼上顯示物流供應鏈碳排放量的「綠色標籤」，顯示業內有意逐步推動以環保方式營運，並盡早向外界展示成果。

經歷金融海嘯打擊後，全球貨櫃海運量正在重新增長。MDS報告指出，今年全球貨櫃海運量可望達到1.27億標箱，涉及6440億標箱海里，比較06年貨櫃海運量1.02億標箱，涉及5150億標箱海里，都上升24.5%和25%，班輪業整體二氧化碳排放量仍在增長當中。不過，由於運量基數不同，籠統計算內碳排放量總數，難以確切地評估業界在推進環保措施的成效。MDS今次聯同另一家英國班輪市場諮詢公司Box Trade Intelligence，推出每標箱和每標箱海里碳排放量的計算方式，期望藉此更深入反映環保措施對運送過程中的每個標箱的真實影響。

報告結果指出，今年班輪業每標箱平均碳排放量已下跌至1.41噸，較06年的1.9噸減少25.8%。每標箱海里排放量為278克，較06年的372克減少25.3%。MDS執行董事加蘭治表示，兩大指標改善的原因，主要是源



▲班輪業在過去兩年重整船隊營運方式，每箱平均環保效益顯著改善

於班輪減速和更多大型船舶投入市場兩大因素。

### 採用低速船耗油大減

金融海嘯去年席卷全球期間，多家班輪公司都因應行內貨量不足和運力過剩的矛盾狀況，而實行減速營運方式。班輪公司將貨櫃船減速一半至三分之一，並調入額外船舶盡量維持班次，以此消化多餘船舶，兼且減少耗油。此外，更多班輪公司的大型船舶交付，令班輪公司每標箱的耗油成本大幅減少，都有助壓制碳排放量增長。

MDS報告特別指出，自06年至今年，亞歐航線的貨櫃海運需求累計增長約24%，但碳排放量卻未有隨之飆升，反而減少24%，就是基於亞歐線是班輪公司以大型船舶實施減速政策的重點航線，因此業界能取得極大的進步。

BIMCO則在另一份市場報告中稱，與其他船型一樣，貨櫃船船東和營運商都受到市場環境轉變和來自環

保考慮的外在壓力，指出業內應將目前耗油量的營運方式當作長遠規律。報告指出：「基於環保考慮，班輪減速應成為常規，從而令新一代貨櫃船隻配備更低速主機，並以低速營運航行。」

### 亞歐線碳減排24%

該會亦表示，更多主要班輪公司正在接收1萬標箱以上的新貨櫃船，更有業界龍頭打算在短期內破天荒購買運力超過1.6萬箱的貨櫃船，儘管大船或令班輪公司減少航次，但在規模經濟下，每標箱的營運成本都會降低，碳排放量亦會減少。

報告指出，減少航次並非重大問題，因為現時正有趨勢主要班輪航線更集中掛靠樞紐港口，然後貨物會以小型的支線貨櫃船分散到附近區域，此情況會成為業內既有的運作模式。該會又稱，各地港口碼頭目前更有更大壓力升級處理能力，才可應付大型船舶的操作需要。



▲中貨航重組取得實質進展

## 中貨航獲四股東增資20億

東航(00670)昨日宣布，旗下中國貨運航空公司有限公司、上海國際貨運航空公司、長城航空公司3家貨運航空公司的四方股東，包括東航股份、中遠集團、長榮航空和新加坡貨運航空，昨日在上海正式簽署成立新中貨航增資協議，該3家貨航的重組取得實質性進展。

根據四方股東議定股比，各方對新中貨航增資總額為20.5億元(人民幣，下同)。當增資完成後，新中貨航註冊資本為30億元，東航股份佔51%、中遠集團佔17%、長榮航空佔16%、新加坡貨航佔16%。新中貨航機隊規模為20架，屬中國內地最大的航空貨運公司。

另外，東航在另一份聲明中稱，中貨航與長城航空昨日訂立該協議，以收購後者空運業務所有相關資產，對價為3.87億元人民幣(約4.53億港元)。聲明指出，有關交易是順應國家物流振興規劃和上海兩個中心建設的需要，將中貨航發展成為國家物流產業和上海兩個中心建設的主力軍，在避免同業競爭的同時，將該公司發展成國際市場競爭力的航空物流企業。

中貨航在1998年8月18日掛牌成立，註冊資本9.5億元，是中國首家從事貨運運輸的專業航空貨運公司，東航股份持有中貨航70%股權。東航和上海航空早前宣布聯合重組，東航股份持有上海貨運航空的55%股權，東航集團亦持有長城航空的51%股權。

重組行動有助中貨航優化航線網絡，整合三家公司航線資源，加強在上海核心市場的優勢，並為適時加入貨運聯盟而鋪路。新中貨航已確定，在未來5年內將機隊規模增加至30架。

## 南航持廈航股權減至51%

南航(01055)昨日公布，已於同日與廈門建發集團及河北航空投資集團訂立協議，河北航同意向廈門航空注入現金資本14.6億元人民幣，並將合共有廈航15%股權。南航於廈航的股權比例會由60%減少至51%，廈門建發佔廈航股權比例則由40%減少至34%。

公告稱，廈航一直依靠自身經營積累發展，規模增長較慢，在市場競爭中處於不利地位。為保證在福建等地區的競爭地位，廈航計劃在「十二五」期間會加快飛機引進速度，亦因此需要更多資金，不單要承擔高負債，亦使廈航的盈利能力受到影響，因此該公司迫切需要通過增資擴股形式補充資金。南航強調，增資擴股行動不會令公司對廈航的絕對控股構成影響，亦不會對南航的經營業績造成重大的負面影響，廈航仍將為南航的附屬公司。

該公司指，新股東河北航投及其股東冀中能集團資本雄厚，並從事航空運輸以及航空關聯產業，有利廈航進一步改進公司治理，提高經營管理水平和盈利能力。

## 廣州港貨量破4億噸

廣州港務局昨日宣布，廣州港昨日貨物吞吐量突破4億噸大關，是繼上海港、寧波一舟山港之後，中國內地第三個跨入4億噸行列的國際大港。

該港未來5年將投資約200億元人民幣，新增集裝箱、煤礦、糧食、石化等專業化深水泊位20個，新增通過能力1.5億噸，港口綜合通過能力突破3億噸，3.5萬噸級及以上泊位能力，佔港口總能力的比例將約達72%。到2015年，廣州港口(含內河港)貨物吞吐量預計達5億噸，集裝箱吞吐量1800萬標準箱。廣州港貨運吞吐量目前位居國內第三和世界第六，集裝箱吞吐量突破1200萬標準箱。



▲12月18日，重慶茄子溪港舉行開港慶典儀式。當日，由中交四航局承建的重慶茄子溪港一期正式投入運營。茄子溪港是重慶主城區的第二大碼頭，佔地1027畝，可形成190萬噸/年的吞吐能力和200萬噸/年的物流入庫量，具有碼頭陸域加工製造、電子商務平台網上交易、專用鐵路線等優勢

新華社

## 聯邦快遞旺季郵包增11%

聯邦快遞(FedEx)日前在孟菲斯宣布，在今年全年最繁忙的12月13日，合共處理1600萬件郵包，較去年同期增加13%。該公司亦宣布，為香港至歐洲貿易航線提供額外載貨容量，在香港至法國巴黎航線採用波音777貨機，每周額外新增5萬磅貨量。

感恩節至聖誕節期間屬傳統空運旺季，該公司估計，旗下全球網絡會處理超過2.23億件郵包，按年增加



▲聯邦快遞改用777全貨機在香港至巴黎線上攬貨，搶貨意識十分明顯

11%。當中過半數郵包是採用SmartPost服務，亦即運載重量較輕郵包到美國一般住戶的服務，不少網上零售商都會選用同類服務。

該公司早前預期，上週會是全年業務最為繁忙的時期，期內會處理6300萬件郵包，其中在12月13日，1600萬件郵包處理量是全年日常平均郵包處理量的一倍。

### 本港至巴黎增運力

另外，該公司現時開辦香港至巴黎航線取消用麥道11型運輸機，轉用波音777全貨機後，將可額外增加每周運力。香港及澳門董事總經理梁銘添表示，歐盟是香港第二大貿易夥伴，當地的經濟慢慢復蘇，預料香港會不斷輸出更多商品到歐洲地區，採用777貨機有助客戶更易接觸該市場。

香港首9個月的出口總值達2861億美元，與去年同期增長26.1%，其中出口至歐盟佔總數11%，約314.71億美元，是繼中國內地之後第二大出口地區。在調整香港航線後，聯邦快遞在亞洲將有5條777貨機航線。

## 石家莊機場客量破264萬人次

20日，隨着9C8903航班的降落，石家莊國際機場迎來了旅客吞吐量突破264萬人次的歷史性一刻。河北民航事業迅速騰飛不僅刷新了中國民航發展史上的新紀錄，同時真正意義上的華北地區航空樞紐也日漸清晰。

20日上午，乘坐本次航班的河北籍乘客王建軍成為見證歷史性時刻的幸運乘客。他當場獲贈了春秋航空的一張石家莊至香港航班的免費機票及「從家飛」服務金卡、證書。備感幸運的他對記者說，在家鄉乘機出行越來越方便，各種配套設施和服務更是發展神速。

河北機場管理集團負責人介紹，截至20日，石家莊機場旅客吞吐量達到264.7萬人次，比去年翻一番。

據悉，石家莊機場作為中國首個航空大衆化試點，自今年4月份以來先後新增河北航空、華夏航空等8家航空公司，機場運營航空公司達到20多家，新開銀川、合肥、蘭州、溫州、天津等13條國內航線，台北1條地區航線和韓國濟州1條國際航線，通航城市最多達到41個。明年，還將開通至韓國的仁川及愛沙尼亞、新加坡等國際航線。

根據規劃，石家莊機場旅客吞吐量2011年將達400萬人次，同比增長48%；貨郵吞吐量達4萬噸，同比增長55%。「十二五」末，石家莊機場將跨入全國千萬人次機場行列，成為華北地區樞紐機場和首都「第二機場」。

## 南沙保稅港區信息系統啟用

【本報記者黃裕勇廣州二十日電】

目前廣東省內技術最先進、功能最齊全、起點最高的信息系統，今天在南沙保稅港投入使用。據南沙海關負責人表示，該系統在全國也是屈指可數的保稅港區信息系統。

該信息系統將實現廣州電子口岸的數據交換和共享，實現保稅港區貨物「一次申報、一次查驗、一次放行」的業務操作模式，促進保稅物流與口岸物流的一體化運作，將會加快通關速度，降低企業成本，企業進出口貨物將會變得更加方便。

南沙保稅港區信息系統是按照國家對保稅港區管理辦法的有關規定，由廣州電子口岸辦公室牽頭，會同廣州海關和廣東出入境檢驗檢疫局，以廣州電子口岸平台為基礎，共同建設的信息化系統。

系統按照「一線放開、二線管住、區內自由」的原則進行設計和開發，總體上包括海關監管子系統、檢驗檢疫監管子系統和廣州電子口岸公共信息服務

子系統三大部分，各子系統之間通過廣州電子口岸進行數據交換和共享。

通過廣州電子口岸的公共信息服務系統企業可以實現向海關、檢驗檢疫部門的一單多報、網上遠程申報、網上查詢等業務功能。「以往這個過程企業將花費4到5小時左右，並且需要有人負責跟進，但通過使用系統以後，企業平均只需要2小時不到即可完成相應業務的辦理，帶動了的整體通關速度的明顯提升，方便了企業提高運作效率，節省業務成本。」廣州保稅國際物流有限公司代表告訴記者。

南沙保稅港信息系統實現諸多功能：一是建立了統一的廣州電子口岸公共信息服務系統，採用一個門戶對外進行業務辦理和信息發布；二是建立了統一的保稅監管電子底帳，並在此基礎上實現了全流程的信息圍網，提高了對保稅港區企業的信息化管理和服務水平；三是建立了統一的電子化卡口，通過IC卡、GPS定位系統和電子關鎖技

術實現了港區一、二期碼頭、物流區、加工區之間的卡口互聯互通和一體化管理，提高了保稅港區的信息化運作效率；四是建立了統一的海關和檢驗檢疫通關監管管理模式，實現了H2000系統、CIQ2000系統與保稅港區信息系統

的數據自動對碰和檢控，提高了貨物流動的效率；五是建立了統一的海關和檢驗檢疫視頻監控中心，對原有加工區、物流區和港口區分立的視頻監控資源進行整合，提高了物流監控管理水平和效率。



▲南沙保稅港運作國內最先進的電子管理系統

香港上市公司業績公布日期	
12月21日	
中航信(00696)(紅股)	
12月22日	
朗力福集團(08037)(未)	
12月23日	
品質國際(00243)(中)	
12月28日	
大眾金融(00626)(中)	
12月30日	
匯多利(00607)(中)	
1月6日	
聯太工業(00176)(未)	
3月2日	
香港交易所(00388)(未)	
3月8日	
香港飛機工程(00044)(未)	
3月9日	
國泰航空(00293)(未)	
3月10日	
太古股份公司A(00019)(未)	太古股份公司B(00087)(未)
註：(中)為中期息；(未)為末期息；(特)為特別息；(季)為季度息	