

# 深圳機場啟用第二跑道

## 年客運量將達4500萬人次

飛新里程

深圳寶安國際機場二跑道正式啓用暨T3航站樓鋼結構順利封頂儀式今天舉行，標誌着深圳機場步入新紀元。第二跑道長3800米，可以起降空巴A380飛機；而作為全國第4大候機樓的T3航站樓預計將於明年底投入使用，屆時可緩解目前深圳機場機位緊張的局面，預計年旅客吞吐量將達到4500萬人次。

【本報記者黃仰鵬深圳二十六日電】

加儀式的有深圳市委書記王榮、市長許勤以及香港運輸及房屋局局長鄭汝華、香港機管局行政總裁許漢忠等人。起跑儀式上，分別有來自深航、南航以及海航的3架飛機組成一支首飛機隊實現二跑道的「處女航」。其中最令人矚目的是，深航於5月新引進的第4架「大運號」飛機。

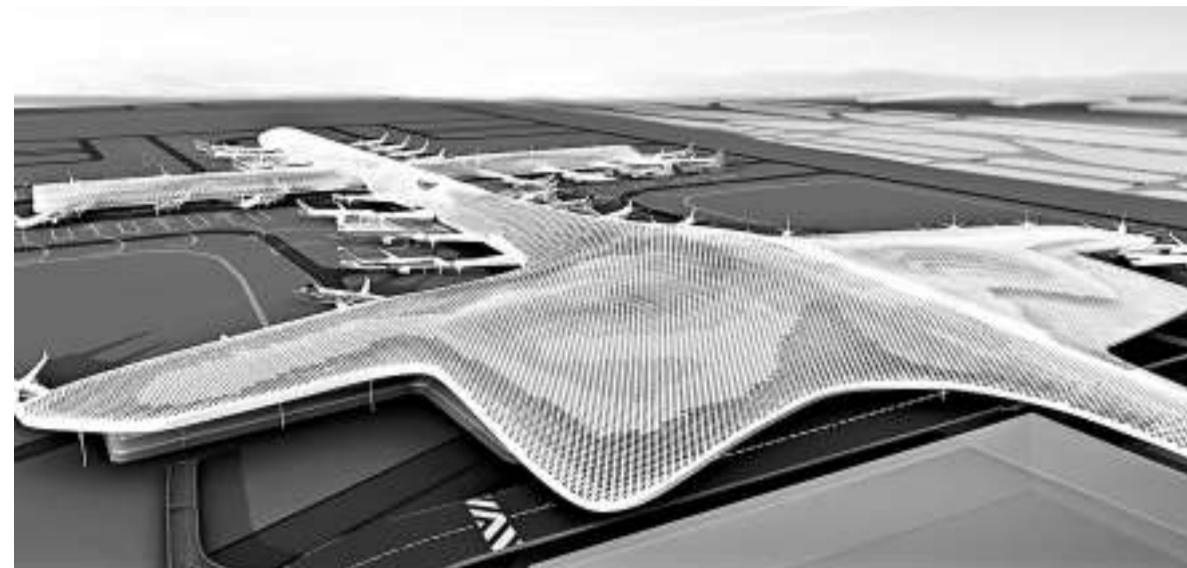
### 新航站樓明年運作

作為深圳機場飛行區擴建工程的重要項目，第二跑道長3800米，寬60米，按滿足F類飛機適用要求，可以起降目前世界上最大的空巴A380飛機，並已於今年6月通過國家民航局組織的行業驗收。深圳機場有關人士表示，二跑道建成並投入使用，由此將帶來10%的航班增量，平均每小時的航班起降數，有望由目前的34個增至40個，這也使深圳機場成為繼北京、上海、廣州、成都、重慶和昆明機場後擁有多條跑道的機場。

封頂的T3航站樓總建築面積45.1萬平方米，是現有A、B候機樓面積的3倍，由航站主樓、十字指廊候機廳和遠期衛星指廊三個部分組成。

業內人士分析，近年來深圳機場候機樓旅客量增加而日益促狹，停機位因航班增加也日益緊張，此次二跑道投入使用及T3航站樓封頂，將會提高機場基礎保障設施能力和航空運輸能力，大大緩解機場目前容量飽和的狀況。

深圳機場人士表示，到十二五末期，深圳機場年旅客吞吐量、貨郵吞吐量和年起飛架次將分別達到3600萬人次、130萬噸、29.19萬架次。而隨着客貨業務的增



▲已封頂並將於明年底運營的深圳機場T3航站樓是現有A、B候機樓面積的三倍，此圖為電腦效果圖

本報攝



▲由深航、南航以及海航三架飛機組成首飛機隊實現二跑道的「處女航」



►深圳寶安國際機場二跑道正式啓用暨T3航站樓鋼結構順利封頂儀式現場

本報攝

長，未來機場還將建設第三條跑道。

深圳機場有關人士表示，隨着深圳機場二跑道的啓用和新航站樓明年的運營，將為深港機場的合作再次帶來新機遇。除了深港兩地合作的快線大巴以及兩地機場的「經深飛」之外，未來深港機場合作更將目標放到航空貨運方面，探討設立「貨物無縫快速中轉通道」，逐步實現內地到深圳再到香港之間的貨物空陸空聯運無縫

中轉。

在深港機場合作中，早前為實現兩機場航線互補而提出規劃建設深港機場鐵路目前仍無具體的時間表，但仍備受外界關注。按照規劃設想，深港兩機場間設計鐵路30公里，建成後全程只需20分鐘，並將採用「一地兩檢」。深圳機場人士表示，深港機場有望開啓民航同城化運輸模式，成為國內最大的國際機場系統之一。

# 美企運輸成本漲勢持續

美國供應鏈管理專業協會（CSCMP）周年物流報告較早前在紐約發表，報告稱美國的企業在2010年付出較多費用來持有或運送貨物，而今年情況會大致相同。但美國經濟復蘇已經放緩，消費者可能不大接受高昂的運費。

### 去年運輸成本升至10.4%

報告透露，美國的企業物流成本去年已跳升至10.4%，共1.2萬億美元，相當部分是高檔但容易受到經濟衰弱影響的貨物，而開支中有愈來愈沉重的燃油附加費和一部分利息，自美國經濟衰落結束後，恢復上升接近2年裡，經濟增速遠遠高於許多分析師的預測。

「經濟好轉本來是對物流業是有利的，但消費購買力一般，反而對物流業的恢復帶來負面。」Delcon工程顧問公司高級業務分析員羅莎琳·威爾遜在接受訪問時有此表示。這位分析員得到美國有名的潘世奇物流公司贊助，撰寫了這份公開的研究報告。

她說，「有很多非常令人不安的跡象。」她指的是美國目前的高失業率和房價下跌，讓許多消費者關心

「需要」代替「想要」。付貨人「可能無法通過加費，來推動他們希望得到的，我們還得靠經濟滾動來得到想要的」。

去年美國國內生產總值比09年同期上升7.7%，而企業的物流成本亦上升8.3%，研究發現，這是過去10年來最低的百分比。

### 卡車運費佔七成比重

研究還表示，即使經濟疲軟延遲到來，未來的航運成本，仍然會有向較上的趨勢。公路卡車運輸領域，運費佔全美所有運費總量的七成，由於經濟衰退時期有大量公司縮小規模或倒閉，已經失去了16%的運力。研究還稱，兼併與收購在公路貨運領域越來越多，因為其擴充車隊的方法簡單直接。

威爾遜對美國公路運輸運作情況與美國經濟復蘇兩者之間關係，很有一套自己獨特的方法，甚至有擊中要害的洞察能力。她指出，美國公路運輸是美國經濟好壞的晴雨表，一旦經濟恢復正常運作，公路卡車運輸的訂單會「水漲船高」，行業生意瞬即會疲於應付，隨之而

來的車隊承運業務繁忙，卡車司機供不應求甚至會出現短缺，於是，行業又再重演因人手不足的「風暴」。

因此她建議付貨人應加強與承運人之間的聯繫與溝通。她還表示，當美國公路貨運到求過於供時候，市場上最有發言權的不是承運人，反而是付貨人，貴價貨運選擇權是控制在付貨人手上。

「改善你對司機的方式——等候時間和檢查自己的設備，他們將會成為非常寶貴的稀缺資源。」「保持良好的聆聽，他們就像是聖誕老人——保持大量單據。」威爾遜提醒貨運公司的老闆要善待司機和運輸理貨員，以避免在行業內發生不必要的意外，否則，損失的是貨運公司。

她暗示，「風暴」說不定已經在行業圈中醞釀，看什麼時候會發作，不需要等到今年第三季度始會來臨。鐵路正在從那些緊張的運輸公司手中，尋求生意。在不斷上升的多式聯運業務中，鐵路公司與一些重要的公路運輸公司形成夥伴關係，這需要運送貨物的貨櫃，可以適應公路、鐵路的不同業務。報告說，美國的鐵路有良好的基礎設施、設備人員和資金。

# 每條中美航線業務量11億

美國聯合航空公司全球行政總裁石志輝昨日在北京表示，目前每一條中美航線年業務量都達1億至1.5億美元（約11.7億港元），中國必將超過日本成為美聯航在亞洲最大的市場。

在美聯航和大陸航空合併後，新美聯航成為了世界最大的航空公司，擁有最多的航線網絡，目前提供着中美兩個大國之間最多的泛太平洋直飛航線，其中包括北京至芝加哥、三藩市、華盛頓、紐約；上海至芝加哥、三藩市、紐約；香港至芝加哥、三藩市、紐約的每日直飛航班。今年5月21日美聯航又開通了往返於上海和洛杉磯的每日直飛航線，新航線開通後，美聯航運營的中美往返直飛航班已增加至每日11班。

「每條航線每年都能夠帶來1億到1億5千萬美元的業務量，在開闢新航線的時候我們會充分考慮該航線是否有足夠的需求能帶來1億到1億5千萬美元業務量。」石志輝在接受專

訪時說。

目前全球增長最強勁的民航市場是拉丁美洲和亞太地區。由於美國市場尚處於恢復階段，歐洲航空市場也受到經濟危機影響。日本大地震後，業務量迅速減少。美聯航開通洛杉磯到上海直航航班，開始大力投資新產品如波音787以及空巴A350機型，以更好開拓中國等高增長市場服務。

「從長遠來看，中國市場的增長勢必超過其他地區。未來10年我們會引進75架寬體飛機，繼續致力於國際航線開發。」他說。石志輝說，美國經濟恢復速度緩慢，但未來美國對中國航線的需求不會降低，而只會更加強勁。中美兩國雙邊經濟關係會保持良好發展勢頭，美聯航將繼續把中國視為最重要市場之一。中國超越日本成為美聯航在亞洲最大的市場是毫無疑問的，美聯航將竭盡全力來服務於中國市場需求，盡力開闢更多航線來滿足旅客出行需求。

# 貨櫃船租跌至今年新低

巴黎班輪運輸諮詢公司Alphaliner昨日發表新一期周報，表示由於航運業表現疲軟，閒置貨櫃船數量上升，貨櫃船租金已經連續3個月下跌，跌幅達11%，6月船租金跌至今年最低水平。平均租船周期從年初的10個月跌至目前只有7個月。預料未來數月船租金將進一步下滑。

周報中指出，大部分租船公司都過量部署貨櫃船，但實際航運需求與貨量卻在下跌，市場上充斥着過剩運力。Alphaliner說：「由於4大租船公

司提供了租船市場25%的固定運力，他們的任何決定都會產生重大影響。」

雖然馬士基、地中海航運（MSC）和法國達飛輪船公司（CMA CGM）仍維持一定水平的業務，但智利國家輪船公司（CSAV）卻在過去半年提高閒置貨櫃船數量，從活躍船隊中抽走10萬箱運力。周報又稱，市場不明朗的前景，顯然令租船戶不願意長期租用貨櫃船。因為需求急速下跌，船東也只好接受短租合約。如果付運費用繼續下調，貨櫃船租金也不可能回升。



▲西藏航空起航，空姐們終於夢想成真

新華社

# 西藏航空揭牌並首航

西藏自治區首家民用航空公司——西藏航空有限公司昨日成立暨首航儀式在拉薩貢嘎機場舉行。

西藏自治區委書記張慶黎，西藏自治區主席白瑪赤林出席儀式並為公司揭牌。西藏自治區常務副主席郝鵬認為，西藏航空成立首航，結束了西藏沒有本土航空公司的歷史，翻開了西藏交通的新篇章。儀式上，民航西南管理局副局長王堅向西藏航空公司頒發了《經營許可證》和《運行合格證》。

10時27分，西藏航空首架航班從拉薩貢嘎機場飛往西藏阿里昆沙機場，機型為空巴A319型飛機，座位數128座。西藏航空有限公司新聞發言人程輝說，公司堅持本土化經營理念，將大量聘用西藏本地乘務員和工作人員，目前首批藏族乘務員已經開始實習。

來自西藏自治區日喀則的德吉央拉說，她剛從大學畢業，當空姐是自己的一個心願，現在終夢想成真，一定會以優質的服務回報社會。

據悉，西藏航空將首先開通拉薩—阿里、拉薩—成都、拉薩—重慶等航班，建立區內航空網絡的同時陸續開通連接全國各省會直轄市的航線。

# 美裁定長灘港違環保法

【本報實習記者黃小鳳報道】美國地方法院法官斯奈德昨日裁決，2009年10月長灘港與美國卡車運輸協會（ATA）的修改卡車環保協議糾紛，屬於違反加州環境品質法案。

根據《美國託運人雜誌》報道，法官裁定長灘港先前未有進行環境影響研究，就修改與ATA的卡車環保計劃的做法是錯誤的。法院要求長灘港進行研究及向法院匯報。

美國自然資源保護會南加州空氣淨化計劃主席佩蒂特，對長灘港作出起訴。他表示，長灘港修改與ATA的協議沒有考慮公眾的健康。

根據環保卡車計劃規定，到今年1月份，長灘港的運輸車隊必須全部更換為2007年或更新型號的環保卡車。計劃中還包括對碼頭卡車運輸商頒發准入執照，只有遵守碼頭方面勞工協議規定的卡車運輸公司才能進入碼頭營業。長灘港同意給僱用獨立運輸司機、時薪工司機或兩者結合的運輸公司頒發執照；但洛杉磯港則只給僱用時薪工司機的卡車公司頒發執照，美國卡車運輸聯合會（ATA）和其他相關聯盟均反對洛杉磯港的規定。

# 德小港箱量增速贏北歐大港

【本報實習記者黃小鳳報道】歐洲最大的內河港口——德國的杜伊斯堡港上半年集裝箱處理量錄得雙位數字10%的增長，共120萬箱，1590萬噸貨量。預測增長將持續到下半年。

港口董事斯迪克表示，杜伊斯堡港的箱量升幅能擊敗北歐的大型貨櫃碼頭，預計全年業績將打破2010年225萬箱的記錄。杜伊斯堡港貨量由去年的2800萬噸持續增長，只比2008年的2830萬噸稍遜，引起北歐鹿特丹港口及安特衛普港的注意。

競爭對手安特衛普港今年上半年處理箱量比杜伊斯堡多4.3%，同比增加51.3%至440萬箱。總貨量是9600萬噸，同比上升10%。其中滾裝船貨量佔210萬噸，增長15.8%；船隻裝載及卸載達52.68萬艘次，上升19.1%；鋼鐵產品增長強勁，急增48%至440萬噸，雜貨貨量受帶動，同時增長16.9%；水果貨量增長3.2%至70萬噸，但木漿及紙張貨量則下跌4.5%至40萬噸。



▲拆船廠危險重重，但拆船工人身上並無適當安全裝備，圖為一名在印度古賈拉邦阿庫拆船基地工作時失去右腳的工人

美聯社

# 孟國拆船業禁令緩3月

【本報實習記者黃小鳳報道】孟加拉拆船業一位資深人士表示，孟加拉高等法院已同意給予拆船場3個月時間，以適應更嚴格的安全及環境規則，這些規則是針對進口舊船以拆解廢料的行業。

權益人士敦促法院恢復一項實施1年之久、針對孟加拉總值15億美元的船舶拆解工業的禁令。他們指出，該工業對工人工作安全仍然太危險，環境付出的代價亦沉重，這項禁令已被解除達3個月時間。2004年至2008年期間，孟加拉是全球最大的舊船舶資源回收國，交易商表示，希望禁令實施前，能將舊船舶進口量由2009年的220艘，增加至明年底約300艘。

廢棄船是孟加拉的主要鋼鐵來源，該國家每年需要大約400萬噸鋼鐵。由於貨運市場供過於求、低運費及高鋼價，船東急於擺脫殘舊船隻，在印度南亞大陸及中國的海上船回收場發展迅速，可運作至2013年。

權益人士指出，環境付出的代價及孟加拉拆船工人健康和安全的犧牲實在太大。自1996年以來，便有1000多名工人在工作中喪生，平均每年66.6人死亡。

拆船業誓言會採取嚴格行規，以保障工人，例如至少18歲的年齡限制、培訓工人、採用適當的安全裝備及在船抵達前，預先清潔船上的有毒物質等，法院因此解除禁令。前貿易協會主席M.A.Awali表示，拆船場已採取多項安全措施，以減少事故及環境污染。

## 香港上市公司業績公布日期

7月27日			
00006	電能實業	(中)	01866 中國心連心 (中)
00187	北人印刷	(中)	00081 中海宏洋 (中)
00831	利亞零售	(中)	02888 渣打集團 (中)
00522	ASM太平洋	(中)	01878 南戈壁-S (中)
00851	盛源控股	(未)	08337 直通電訊 (中)
00993	天行國際	(未)	02343 太平洋航運 (中)
7月28日			01151 依利安達 (中)
00904	中國綠色食品	(未)	01061 億勝生科 (中)
01038	長江基建	(中)	00001 長