

波音在華再試飛生物燃料



►波音將與中石油第二次合作試飛使用生物燃料的飛機，該燃料提取自中國本土的麻風樹種果籽

【實習記者陳小囡報道】波音公司高層昨日在北京透露，將與中國國際航空和中國石油天然氣有限公司合作，第二次使用生物燃料進行試飛，該次試飛燃料將部分使用植物油。

波音公司負責中國和北美生物燃料戰略的地區主管埃默特表示，試飛將在今年第三季度進行，並很可能在泛太平洋航線上進行，試飛里程將遠遠超過去年10月份在中國所進行的1小時的首次試飛。

埃默特表示，這次試飛意在表明中國生產的生物燃料能夠有效運作，並且「確保世界各地的航空公司和監管部門能夠放心將其

用於商業航班」。

本次試飛與去年相同，將採用中石油從本土的麻風樹中果實提取的生物油。從麻風樹種中提煉出的這種燃料在中國將有很大市場，中國有大片的荒地可以轉化為種植麻風樹。

波音公司中國業務的負責人艾倫在北京舉辦的IATA年會上表示，中國與世界上其他地區一樣，對清潔燃料存在需求。但中國具有其他國家不具備的規模經濟優勢。並且中國的科技迅速發展，使他們能夠走在這項技術的前列。

今年四月，波音將一架波音787飛機交

付給全日空航空公司，該架民用飛機首次使用航空生物燃料成功飛越了太平洋。此次787夢想飛機所使用的生物燃料主要由廚餘廢油提煉而成，與目前同等尺寸的飛機相比，其二氧化碳等溫室氣體排放減少約30%。

目前，波音公司在全球可持續航空生物燃料發展方面處於領先地位，在航空業減少碳排放策略中扮演重要角色。中國商用飛機有限責任公司看準這一角色，於今年3月份，同競爭對手——波音公司簽署合作協議，將共同出資在北京創建航空節能減排技術中心。具體合作內容包括航空生物燃料、航空通訊基礎設施等領域。

日益高企的燃油價格和愈發嚴格的環保要求，使得航空替代燃料成為國際航空業共同關注的問題，一些國家從樹木、海藻和農作物中提取生物燃料，並將傳統航空燃油混合一定比例生物燃料的方式作為航空燃料。

國際航協訂減排目標至2050年減至3.2億噸

國際航空運輸協會（IATA）第68屆年會在京閉幕。大會宣布，南非航空公司將在開普敦承辦第69屆國際航空協會年會暨世界航空運輸峰會。澳洲航空公司行政總裁阿倫·鍾斯獲選該會新任輪值主席。IATA總幹事湯彥麟指出，國際航空業要持續管理碳排放量，目標是到2050年，淨排放量減至3.2億噸，相當於2005排放量的二分之一。

【本報記者李理北京十二日電】

阿倫表示，IATA在業內擔當着重要角色，他十分榮幸能擔任主席一職。除了以往堅持的安全性及可持續發展外，他希望IATA能繼續在業內擔當主導，使各航空公司受惠。

下屆年會南非舉行

IATA還在會議中宣布下屆會議將在南非開普敦舉行，並由南非航空公司作為主辦機構。總幹事湯彥麟稱，南非是下屆會議的理想舉辦地點。航空業佔南非的國內生產總值約兩成，為南非帶來可觀的經濟收益。

南非航空公司行政總裁米薩梅拉表示，在非洲舉辦國際航協年會和世界航空運輸峰會，將有助於加強非洲大陸內部以及與新興和傳統市場之間的貿易往來和旅遊聯繫，全球航空業亦會關注由此帶來的巨大機會。

她還表示，該公司十分期待在南非舉辦此項全球航空業的盛事。南非一直十分強調貿易與旅客的關係，舉辦年會將令全球業內目光放在當地的龐大商機上。航空業佔南非的國內生產總值約兩成，達510億南非幣（約67億美元）。全賴商務航運，是次舉辦為南非帶來逾22萬個就業機會。

IATA總幹事湯彥麟在回應傳媒時表示，航空業是全球經濟的重要組成部分，維繫着5700萬個工作崗位和高達2.2萬億美元的經濟活動。他說，經航空運輸的貨物約有4800萬噸，價值約5.3萬億美元，這一數字超過全球貿易的三分之一，全球航空業惠及每一個現代商業領域。

業界面臨三大任務

湯彥麟表示，在市場競爭日趨激烈的背景下，業界正面臨三大任務。第一，在與政府合作方面，一方面航空從業者需要推動政府參與多邊主義變革，另一方面則需呼籲各國政府重視航空業促進就業和增長的潛力。

第二，航空業應重視可持續發展議題。他認為，如果航空業不具有持續性，安全和安保亦無法確保增長。就環境而言，航空業的碳排放量佔全球認為碳排放總量的2%，因此亟需管理。IATA的目標是到2050年，在交通需求大幅增長的情況下，淨排放量減至3.2億噸，相當於2005排放量的一半。

第三，在安全和安保方面，目前尚有改善的空間。湯彥麟稱，按照IATA的設想，未來機場安檢站將基於風險和數據開展工作。到2020年，機場的安保將實現質的飛躍。



司獻民當選IATA理事

南方航空集團公司總經理、南方航空股份公司董事長司獻民在北京召開的第68屆國際航協（IATA）年會上，當選為國際航協理事會理事，任期為3至4年。

按照該會章程規定，理事會是國際航協最高「首腦機關」，代表所有會員航空公司行使監督和行政職能。目前，理事會由全球30多家航空公司的董事長或行政總裁組成。他們需對IATA日常的一些活動和項目進行決策，並監督執行。



中國航空貨運短期難反彈

【實習記者陳小囡報道】據外電報道，由於中國國內經濟增速放緩以及歐債危機造成的前景不確定性，本月剛從低油價中稍稍減輕壓力的中國航空公司再度面臨黯淡前景。行業分析家預測，由於暑假和國慶長假即將到來，下半年中國航空客運量將上升，但是貨運量近期內則不會出現反彈，四月份貨運量同比下跌6.9%。

中國三家主要航空公司：東方航空、中國國際航空和南方航空上一季度收益均跌超過70%。中國國際航空公司今年首季的淨收入跌85.7%至2.39億元（3750萬美元），南方航空和東方航空分別下跌74.2%和73.7%。

東方航空股份公司董事長劉紹勇表示，今年該公司會盈利，但是增長率會放緩。他補充道，由於國際貿易不景氣，東方航空的貨運業務正在虧損。

劉紹勇透露，政府已經向南方航空和中國國際航空提供了30億元人民幣的救助，東方航空不久以後也將獲得援助。

對航空業的資金注入是中國經濟政策的一個組成部分，包括四年來的首次降息，此舉是為減少不斷深化的歐債危機的影響。

海通證券分析師表示，中國航空公司受全球經濟放緩影響，特別是在貨運方面，但絕對沒有2008年時那麼嚴重。

在日前於北京召開的IATA年會上，各大航空公司紛紛表示對歐債危機影響的擔憂。

亞太航空公司協會總幹事赫德曼表示，「油價的回落可能會稍微減輕壓力，但消費者信心的低落會造成進一步影響。據我們所知，在金融危機期間，如果一條新聞標題講的是壞消息，即使那是美國或歐洲的新聞，（亞太區）消費者也會變得更加謹慎。」

日本航空公司總裁大西賢表示，亞歐航線貨運量與去年同期相比下跌5%，這一趨勢仍在繼續。國泰航空公司行政總裁史樂山表示該公司貨運量首季下跌超過10%。

超大船打擊中國相關行業

中國船東協會



來論

本文將論述餘下四點看法：
四、淡水河谷控制運輸將危及中國航運業

巴西至亞洲的鐵礦石海運貿易佔全球鐵礦石貿易比例約為30%，其中淡水河谷又佔據了其中90%的貿易量，由於該航線距離長，往返航程需要兩個半月，消耗了大量運力，因此對於乾散貨租船市場影響重大。目前中國船東投入巴西至中國航線的主流船舶為18萬噸級海岬型船舶，而在未來的10年，市場還將有更多的海岬型船舶交付。一旦淡水河谷大規模投入40萬噸船，將對中國近年來用千億元辛辛苦苦建立起來的散貨運輸船隊形成致命的打擊，將會使18萬噸級海岬型船舶嚴重過剩和閒置。

事實上，市場已經對此給予了回應。目前，中國大批散貨船東虧損嚴重，在生死線上苦苦掙扎，中國的航運業已經陷入嚴重的危機之中。以淡水河谷為首的國際大礦山不僅把中國的鋼鐵打得一敗塗地，現在又夢想利用中國港口把中國的船東也逼入絕境。毫無疑問，淡水河谷決不滿足只造35條超大型船，他們一旦成功進入中國，將是造80條甚至是120條這樣的船，中國散貨船隊被打垮的前景現在就清晰可見！

五、淺海區域建超大型礦石碼頭對生態資源造成破壞。中國沿海基本為淺水海域，建港時普遍採取挖海造地的形式，即港口建設要挖大量的海泥上岸，深水航道要挖將近30米深，幾百米寬，幾十公里長。沿海地區是陸地生態系統與海洋生態系統的交錯區，有的還包括河口濕地。沿海

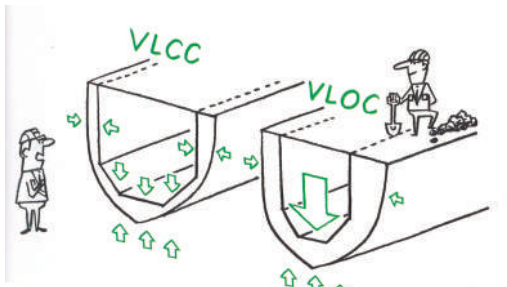
生態系統是典型的生態脆弱區，同時也是生物多樣性豐富區，是海洋生物的生長地或棲息地，是重要漁場。港口建設涉及大面積的航道開挖和填海造地，對沿海環境和生態系統等帶來負面影響。對於大規模建造世界上最大的40萬噸礦石碼頭，將對我國海洋資源和生態環境產生嚴重的破壞。

有人說港口大型化是個趨勢，這要科學地看待。過去十年，中國的碼頭從5萬噸級發展到10萬噸級15萬噸級甚至20萬噸級，這是大型化，但如果搞40萬噸級的碼頭，那就是超大型化的問題。超大型化是一個必須嚴肅認真對待的問題，因為我們付出的代價太大，損失巨大，得不償失。

六、如果航運衰，則造船衰，鋼鐵衰，港口衰。正如大家清楚了解的一樣，航運業面臨着史無前例的大蕭條，造成這種局面的主要原因就是災難性的運力過剩和大礦山對航運的控制。中國是航運大國，也是造船大國。無論是航運業還是造船業（包括船舶建造和船舶設備製造等），都是國家經濟和國防的支柱產業，也是鋼鐵工業和港口的重要依託。其中航運是這些行業和產業的基礎。航運興，造船興，鋼鐵興，港口興。如果航運衰，則造船衰，鋼鐵衰，也會影響到港口。

航運、造船、鋼鐵和港口都是資金密集型行業，都在銀行有巨額的貸款。並且中國幾乎所有門類的銀行都參與到了航運、船廠、鋼鐵和港口的貸款業務之中。如果航運業持續惡化，必將導致中國航運企業倒閉，船廠無船可造，將有大量的工人失業下崗，鋼鐵和港口也都會受到不良影響，中國的金融業將受到衝擊。

七、40萬噸船舶能環保值得商榷。淡水河谷



▲工程師以漫畫繪成的VLCC油輪和VLOC礦石船，顯示雙殼分段船體厚度在承重受力分別

吹噓40萬噸船舶能環保是盡惑人心。40萬噸船與18萬噸通用性海峽型船舶相比，如果都是從中國空放到巴西裝貨再回到中國的情況下，每噸運費只便宜5美元左右，如果18萬噸船是從亞洲裝煤炭到歐洲後，再到巴西裝貨到中國，18萬噸船的運費反而大大低於40萬噸的運費。另外建40萬噸碼頭和每年航道疏浚的排碳和貨物的再次轉運消耗，40萬噸船所謂節能環保的概念幾乎根本就不成立。什麼事情都是有一定的限度，並不是越大越好，也不是越大就越代表先進生產力。

綜上所述不難看出，40萬噸船是淡水河谷綁架中國港口、摧毀中國散貨船隊、控制中國鋼鐵、威脅中國安全的「魔杖」，其危害性是巨大的，如果中國有關方面認識不到這些問題的嚴重性，將可能犯下歷史性的錯誤。只要40萬噸船進入中國，無論是以何種方式或形式，無論是合營還是合資，無論是滿載還是減載，對中國都是重大的負面衝擊！我們說抵制40萬噸級的船，也包括38.8萬噸的船和淡水河谷為之鑽中國的空子，蓄意改小船舶噸位的礦船，如38萬噸、37.4萬噸等的超大型船。

（下）

股票簡稱：佛山照明（A股）、粵照明B（B股）
股票代碼：000541（A股）、200541（B股）
公告編號：2012-015

佛山電器照明股份有限公司 第六屆董事會第十七次會議決議公告

本公司及董事會全体成员保證本公告內容的真實、準確和完整，沒有虛假記載、误导性陈述或者重大遺漏。

本公司於2012年6月5日以電子郵件的方式向全體董事發出了會議通知，並於2012年6月12日召開第六屆董事會第十七次會議，會議通過通訊傳真方式審議會議議案，應有9名董事均對會議議案作出表決，符合《公司法》和《公司章程》的有關規定。會議審議通過了以下議案：

1、審議通過關於續聘解慶先生為公司副總經理的議案（解慶先生簡歷附後）；
同意9票，反對0票，棄權0票

鑒於公司副總經理解慶先生現已到聘任期，經公司副董事長兼總經理劉醒明先生提議，續聘解慶先生為公司副總經理，分管公司生產、採購、內銷業務，聘任期間同本公司本屆董事會。

2、審議通過關於修改股東大會議事規則的議案；
同意9票，反對0票，棄權0票

2006年5月31日公司召開的2005年度股東大會（參見佛山電器照明股份有限公司2005年度股東大會決議公告，公告編號：2006-020）審議通過的《股東大會議事規則》第九條：「股東大會由董事長召集和主持；董事長不能履行職務或者不履行職務時，由副董事長主持，也可委託一名董事或由半數以上董事共同推舉一名董事召集和主持」。現根據《公司法》和《公司章程》規定，修改為「股東大會由董事長召集，董事長主持；董事長不能履行職務或者不履行職務的，由副董事長主持；副董事長不能履行職務或者不履行職務的，由半數以上董事共同推舉一名董事主持」。

本議案尚需提交公司股東大會審議通過才能生效。

3、審議通過關於修改董事會議事規則的議案；
同意9票，反對0票，棄權0票

2008年5月22日公司召開的2007年度股東大會（參見佛山電器照明股份有限公司2007年度股東大會決議公告，公告編號：2008-018）審議通過的《董事會議事規則》第四條：「董事會會議由董事長召集和主持；董事長不能履行職務或者不履行職務時，由副董事長主持，也可委託一名董事或由半數以上董事共同推舉一名董事召集和主持」。現根據《公司法》和《公司章程》規定，修改為「董事會會議由董事長召集和主持；董事長不能履行職務或者不履行職務的，由副董事長履行職務；副董事長不能履行職務或者不履行職務的，由半數以上董事共同推舉一名董事履行職務」。本議案尚需提交公司股東大會審議通過才能生效。

4、審議通過董事會秘書工作制度；
同意9票，反對0票，棄權0票

詳細內容見巨潮資訊網www.cninfo.cn刊登的《董事會秘書工作制度》

5、審議通過董事會戰略委員會議事規則的議案；
同意9票，反對0票，棄權0票

詳細內容見巨潮資訊網www.cninfo.cn刊登的《董事會戰略委員會議事規則》

6、審議通過董事會提名委員會議事規則的議案；
同意9票，反對0票，棄權0票

詳細內容見巨潮資訊網www.cninfo.cn刊登的《董事會提名委員會議事規則》

7、審議通過董事會薪酬與考核委員會議事規則的議案；
同意9票，反對0票，棄權0票

詳細內容見巨潮資訊網www.cninfo.cn刊登的《董事會薪酬與考核委員會議事規則》

佛山電器照明股份有限公司
董事會
2012年6月12日

附：解慶先生簡歷
解慶：1974年4月出生，電光源工程師，現任本公司副總經理。1994年7月畢業於南京無線電工業學校，同年7月進入佛山電器照明股份有限公司電光源車間工作，三個月後任生產線班長，1996年3月開始擔任電光源車間技師，1997年5月任中線車間主任，1998年至2010年任車間副主任，2010年9月任公司副總經理。就任前，解慶先生持有《佛山照明》股份12,950股，未持有《粵照明B》股份，與公司其他董事、監事、高級管理人員及持有公司5%以上股份的股東之間不存在關聯關係，未受過中國證監會及其他有關部門的處罰和證券交易所懲戒。