

籲減少二氧化碳排放量

IATA: 控制流量減污染



▲亞洲須提高空中交通系統效率

國際航空運輸協會（IATA）昨日在港舉行第五屆「讓天空更藍（Greener Skies）」航空業環保論壇，IATA首席執行官湯彥麟（Tony Tyler）在會上指出，歐盟「暫停」推進歐洲排放交易體系（ETS），對於在全球範圍內建立統一的碳減排標準是「重大進展」。他強調，各國政府的配合，對減少行業二氧化碳的排放量至關重要，希望各國政府注重環保燃料的推廣，及加強航空流量管制。

本報記者 汪澄澄

湯彥麟指出，去年航空業排放的二氧化碳佔全球人造二氧化碳排放總量的2%，這表示航空業很好地控制了碳排放對環境的衝擊，一定程度上保持了可持續發展；同時，各航空公司、機場、空中導航服務供應商等，已同意了四項「支柱策略」，包括投資新科技，爭取更高效的運作，建造更好的基礎設施，以及採取以市場為基礎的積極的經濟措施（MBMs），不過上述共識未有具體標準，效果有限。

建立全球統一標準困難

此外，鑒於航空業的排放標準由各國或地區制定，在全球範圍內建立一套具有共識的統一標準十分困難。因此，對於歐盟在去年十一月「暫停」推進歐洲排放交易體系（ETS），湯彥麟將之形容為「重大進展」。他評價說，歐盟的做法得到了各國政府和業界的歡迎，因為這不但避免了潛在的「貿易戰」，



▲「讓天空更藍」航空論壇昨日在港舉行。小圖為國際航協首席執行官湯彥麟

也讓各國政府有機會在今年九月尾，透過國際民航組織（ICAO）達成一些關於「減排」的共識。他認為，這是解決全球性問題的方式。

研推「碳信用額」扣分制

不過，湯彥麟也承認，要達成全球性協議並不容易，從聯合國氣候變化框架公約（UNFCCC）達成的過程便可領略到。他指出，航空業有制定協定，及貫徹全球性標準的傳統，故制定二氧化碳排放量的全球統一標準的初期工作，進行得比較平順，他稱，ICAO在過去八個月就有關議題達成了多項協定，

包括針對新機型制定排放標準和噪音控制標準。

湯彥麟透露，ICAO已提出一些設想的方案，並正在研究。方案包括，航空公司須購買「碳信用額」，若有「超額排放」的情況，就扣除相應信用額；因超出計劃上限而追加的費用，將被用於支持其他環保計劃，有關計劃將對所有對象「無差別對待」。湯彥麟還提到2020年的「碳中和增長」（CNG）目標，稱IATA會討論並找出最佳的途徑，盡量分擔CNG計劃對航空公司造成的壓力。不過，他也提醒說，發展中地區的航空公司，與來自相對成熟市場的



航空公司，情況非常不同，大家在商討時，可能會出現某方需要妥協的情況。湯彥麟又強調，制定「減排協定」只是暫時的措施，而最終的目標是，業界的技術、運營方式、基礎設施發展至可長期控制航空業的碳排放問題。他並希望各國政府，研發可持續生物燃料，以及實施更高效的航空流量管制，稱政府的支持對航空業降低碳排放至關重要。

出席同一場合的還有國泰首席執行官史樂山（John Slosar）、空巴環保事務副總裁安卓雅（Andrea Debbane）、波音環境及航空政策總經理Julie Felgar、中國航協秘書長魏振中等。

亞洲空管效率不彰耗油多

在昨天下午的會議中，多名講者主要就如何提升技術來減少排放和進一步推進「無限亞洲天空」（SAS）計劃的實施來進行探討。空巴技術部門主管Dan Carnelly認為，亞洲和歐美航空市場環境不能以同一標準進行分析。他強調，亞太區作為全球最大的航空市場，亟待提高其空中交通管理系統的效率。數據顯示，航空公司在亞太地區營運時，由於空管效率影響，每年多燃燒200萬噸燃油。

亞太地區的經濟發展迅速，在未來20年，平均經濟增長速度將保持在每年4.7%的水平。由國際航空運輸協會（IATA）、國際民航組織（ICAO）、亞太地區航規和實施小組（APANPIRG）等相關機構共同推行的「無限亞洲天空」計劃構思多年，該計劃不僅能節省成本，還可以增加航空運輸量。

短期難有共同規管

會上，IATA區域航空安全主管Ken Mclean、亞太航空公司協會（AAPA）技術主管 Martin Eran-Tasker、波音發言人 David Akiyama共同討論，與Dan Carnelly共同就「無限亞洲天空」進行詳細分析。他們認為，亞太區的不同國家都有自己文化，難以有一個單一的組織來進行規管，而僅靠東盟也難以平衡各國利益，相信短期內難有共同規管。其次，他們高度讚揚新加坡的空中交通管理系統，希望能推廣至亞洲。

Ken Mclean說，亞太區與歐美的運作不同，文化極具多樣性，各國對地區關係極為重視，這與技術水平、商業意識一樣，對這個計劃能否成功起到決定性作用。據了解，「歐洲天空一體化」（SES）和「美國新一代空中交通管理系統」（NextGen）多年前已開始實施。

資料顯示，歐洲過往空域的不統一主要從兩個方面給航空業造成損失，一是先進飛機上配備的先進航空電子設備未得到充分利用。二是各空域之間缺乏協調。使得歐洲每個航空的空中交通管制花費約為1050美元，而美國的這一數字僅為600美元。計算而得歐洲各航空公司每年付給空中交通管理部門的177億美元中，約40億美元是因效率低下而造成的「浪費」。平均每架航班所需的時間也增長了12%。

Dan Carnelly還認為，中國政府對基礎建設的支持力度很大，幾乎每年都在建立新的機場，但一些歐洲國家就不希望有新的機場，甚至連舊機場的擴建也未必可行，最大的阻礙是噪音問題，受到機場附近居民的強烈反對。



另外，他又認為，應維護「共同但有區別」的責任原則，因為根據推算，目前大氣中的溫室氣體有約80%是發達國家的歷史排放，發達國家理應對此做出更多努力。

中國航協：中國航空業支持減排

中國航協秘書長魏振中昨日出席「讓天空更藍」航空業環保論壇時表示，中國民航局積極倡導航空業應當加強節能減排技術的更新和推廣，推進設計飛行運行全過程的節油技術和措施的應用。

魏振中指出，去年中國民航局通過優化空域，排堵保暢，航路截彎取直等措施，全年累計縮短飛行距離1400萬公里，減少二氧化碳排放量24萬噸，節省燃油成本5.4億元人民幣。他又表示，

中國民航局已建立了節能減排的領導組織，由政府推動，與企業共同決策減排措施，並明確指出，到2020年中國民航單位噸公里能耗和單位噸公里二氧化碳排放，兩項數字都比2005年下降22%，達到航空發達國家水平。

此外，對於歐盟宣布暫停實施將航空業納入歐洲排放交易體系（ETS），魏振中表示歡迎，但他感到遺憾的是，今年1月，歐盟在其官網上宣布上述「停錶」決定只適用於進出歐盟的國際航

班，在歐盟內運營的航班則仍需參加ETS並要求提供相應數據。他表示，中國航空運輸企業不會參與歐盟的ETS，不會向歐盟報送數據和繳納任何排放配額的費用。

對於解決減排問題，他強調，中國航協積極主張採取多變化、全球性的解決方案，反對一國或一個區域操控協議。他認為，只有開放的方式，才有利航空企業安全、可持續發展，不給企業和旅客增加過重的經濟負擔。

外國烏龍文章惹港船東驚詫

清風



今日忽然接香港船東會友人來電，驚問中國是否即將推出醞釀多年的船舶噸稅制度，然則原來的企業所得稅將廢除否？果如此，無乃舉世矚目之新政，確否確否？

細詢之，其消息蓋源於2月21日英國老牌航運媒體Fairplay所刊題為「北京提升中國船舶註冊數量的努力可能稅制所累」（Tax Might Frustrate Beijing's Register Push）一文。據該文稱，中國稅務當局本月正實施一項針對中國籍船舶的新噸稅制度，稅金按船舶載重噸徵收：200噸以下，收3元/噸；200至2000噸，收4元/噸；2000至10000噸，收5元/噸；10000噸以上，收6元/噸。文稱此稅制新政將打擊中國船舶註冊云云。

在下聞之，不禁莞爾兩之：稅務總局和交通部年初曾發公告，將於2月1日起實施船舶噸稅委託代徵管理辦法。由於對船舶的稅收按噸收取，故老外以為大陸又開徵新稅。而香港船東以為中國籍船舶既交了噸稅，則無需再交企業利得稅，豈非類似香港的船舶

註冊制度了。

好為人師的惡習難免，在下指點香港友人：首先，車船稅歷史悠久，從開國之初延續至今，甚至前朝國民政府也開徵過類似稅種，絕非什麼新稅種，其來源是車船牌照使用稅。此次公布的只是委託代徵管理辦法，大陸船東早已見慣不驚。其次，徵收的單位是淨噸（Net Tonnage）而非Fairplay所說的載重噸。

國際航運世界通用噸稅，航運企業利得稅在開放登記國家和地區早已絕跡。香港船東長期習慣了開放登記的優待和便利，聞得噸稅二字便以為大陸將免企業利得稅。須知中國船東除了交納按淨噸交納的車船稅外，還要交納企業利得稅，更有形形色色的行政規費。

老外記者的一篇烏龍文章，引發香港船東的莫名驚詫。其實國企除了這幾年因接連虧損而事實上不必交所得稅之外，車船稅是逃不掉的，甚至在其名下的外籍船舶也要交納車船稅。外籍船舶因公司不在中國而無需交納車船稅，但其船舶來中國港口，也要交納「噸稅」，只是可以按需要來交納，無需交足全年。

青島郵輪母港獲正式批覆

【本報記者丁春麗、通訊員薛景文濟南二十六日電】青島郵輪母港碼頭岸線在獲得交通運輸部正式批覆後，青島市發改委對該項目正式核准。青島郵輪母

港啓動區共合三個泊位，總長度達到1000米，預計2014年郵輪母港實現投入營運。

據了解，青島郵輪母港其中新建一個泊位，投資8億元，碼頭長度約490米，吃水達到-13.5米，世界最大的22.5萬噸級郵輪「海洋綠洲號」可全天候自由停靠。

在吞吐量達3.7億噸的董家口港區建成後，青島港老港區的貨運功能將逐步遷出，港口功能將轉化為郵輪母港和配套服務，周邊輻射城區規劃建設成為集金融、商貿、旅遊、餐飲、酒店、居住、辦公於一體的「藍色CBD」。其目標是2015年成為「中國最具吸引力郵輪旅遊目的地」，2020年成為「東北亞區域性郵輪母港」。



▲青島郵輪母港碼頭示意圖

BIMCO滬設大中華區總部

【本報記者楊楠上海二十六日電】「波羅的海國際航運公會（BIMCO）上海中心」周一在浦東揭幕，成為內地首家由國際性行業組織設立的民辦非企業組織。BIMCO上海中心是該會在亞洲設立的第二個中心，確認了上海以及中國在全球航運界的地位。

上海市市長楊雄在會見BIMCO主席卡船一行時表示，波羅的海航運公會在滬設立大中華區總部，既有利於自身發展，也有利於推動上海國際航運中心建設，具有雙贏效應。上海將進一步提升金融、法律、標準制定等航運綜合配套服務能力，為航運企業和相關組織機構的發展營造更好的環境。

目前，上海港已成為全球第一大貨運港和集裝箱港，計劃到2020年基本建成國際航運中心，在繼續提高港口吞吐量的同時，滬亦將重點推動航運金融、航運諮詢等現代航運服務業發展。

在亞洲設立第二個中心

據悉，此番是BIMCO在亞洲設立的第二個中心，另外一個在新加坡，其意義在於確認了上海以及中國在全球航運界的地位，不僅是在擁有船隻方面，亦在造船業前景、綠色循環利用、總體專業技術等方面，認可中國對於世界航運業的貢獻。

目前，全球國際海運和相關行業中，有將近3/4的交貨採用BIMCO的標準合同和條款。截至2011年，BIMCO已擁有2500多個會員，包括來自123個國

家和地區的船東、船舶代理和經紀人、保險公司、保賠協會和其他航運組織。BIMCO的船東會員總計擁有超過1.5萬艘船舶，7.03億噸重噸的運力，約佔世界海運業總運力65%以上，在全球航運業中具有舉足輕重的地位。

加強中國航運業話語權

BIMCO上海中心未來將立足中國，向全球範圍內的國際航運企業和相關機構提供國際航運服務，力爭在航運交易、航運融資、航運保險、航運信息、航運諮詢、航運標準、海事技術、航運法律服務等領域開拓新業務。

對此，上海交通運輸與港口管理局副局長張林表示，波羅的海國際航運公會成立上海中心，將對上海航運產業帶來更大的集聚效應。

在此前，上海沒有國際代表性和國際公認的航運組織，在國際航運標準、規則制定方面亦很難聽到來自中國的聲音。隨著此番BIMCO入駐上海，將帶來國際航運經濟的集聚輻射功能，有利於上海在提升市場配置資源能力的過程中，實現經濟發展方式的轉變。

更為重要的是，利用BIMCO的國際影響力，中國航運業在世界航運舞台上的話語權，尤其是在國際航運標準制定、交易規則設置等方面的影響力，都有望獲得進一步加強。

聞

先慈 尤張忠慧女士於二〇一三年

二月十四日壽終香港律敦治醫院
享壽九十歲遺體奉移香港殯儀館治喪
謹擇三月三日（星期日）上午十一時
大殮十一時三十分辭靈隨即出殯奉柩
歌連臣角火葬場火化 哀此訃

孝男 慶中

孝女 慶平 婿 沈俊明

外孫男 沈旭暉

親屬 繁汗 恕未盡錄

泣告

治喪處：香港殯儀館

香港英皇道六七九號
電話：二五六三〇二四一