

# 亮相星航展 C919 成國際焦點

## 波音屢爆事故提供機遇 業界關注中國商飛競爭力

中國國產大型客機 C919 昨日亮相新加坡 2024 年航空展，備受外媒關注。美國財經新聞頻道 CNBC 報道稱，由於波音公司今屆罕見不會展示任何民航商用客機，聚光燈將集中在中國國產 C919 與空巴之上。航空業界專家稱，在全球商用客機產能緩慢復甦、尤其波音陷入連串危機之際，航空業界關注中國商飛如何在全球客運市場上，與波音和空巴競爭。



■中國大型客機 C919 和支線客機 ARJ21 首次亮相新加坡航展。中國商飛供圖

新加坡航空展是亞洲最大的同類展會，今屆有來自 50 多個國家 1,000 多間公司參展。官方網站展示名單顯示，波音沒有展示名下任何商用客機。中國將展示並試飛由中國商飛研發的 C919 大型客機，以及 ARJ21 國產客機。空巴也會展示並試飛其大型寬體客機、採用 35% 可持續航空燃料的 A350-1000 機型。

CNBC 指出，波音公司早前報告稱，今年 1 月其一架 737 MAX 9 客機發生「甩門」事故後，該公司上月的商用客機訂單和交付量均見下滑。今次波音僅進行其寬體客機機型 777X 的機艙展示，但該款客機交付期限已數次延誤，預計最快明年才能開始。俄亥俄州獨立研究投資公司 Northcoast 分析師歐林表示：「與我們交流的業內人士認為，波音公司的問題，特別是 737 MAX 的問題，為中國商飛提供了早期機遇。」

新加坡航空諮詢公司 Sobie Aviation 創辦人索比也表示，今屆新加坡航空展被業界視作「亞洲航空業復甦象徵」，意義重大，「伴隨 C919 進行國際首秀，我們應該關注

的是中國。新加坡航展對中國商飛而言是一個絕佳機會，特別是考慮到波音公司現時形勢。」

### 有望獲國際客戶納機隊評估

路透社報道稱，現時航空業界供應力恢復緩慢，考驗亞洲民航運力的恢復預期和後續增長，中國商飛受到業界更多關注。美國跨國航空諮詢公司 Alton Aviation 高層考伯恩表示，「我們已經看到，國際客戶將 C919 納入其機隊評估的趨勢日益明顯。」

航空市場情報分析公司 IBA 預測，中國今年有望交付 7 架至 10 架 C919 客機，IBA 負責人約曼斯稱，截至 2030 年前，波音和空巴各自的窄體系列客機 737 MAX 和



■一架 C919 客機在新加坡航展上作飛行表演。新華社

A320neo 已經售罄，C919 有很大機會獲得市場份額，特別是在國內市場，「中國商飛面臨的直接挑戰，是提升產能滿足本土需求、獲得更多認證進入國際市場。」

## 西藏航空簽多架高原型飛機訂單

作為新加坡航展開幕當天的重頭戲之一，20 日，西藏航空與中國商飛簽署 40 架 C919 高原型和 10 架 ARJ21 高原型飛機訂單。西藏航空成為國產 C919 和 ARJ21 高原型飛機的全球啟動客戶。

C919 高原型是 C919 飛機系列化發展的重要機型之一，在 C919 基本型基礎上，通過縮短機身和實施高原改裝滿足高原地區運輸要求。座位數為 140—160 座，起降性能滿足中國區域內全部高高原機場。ARJ21 高原型最大起降高度 14,500 英尺，具備良好的高原機場起降性能和抗側風能力，能夠覆蓋中國區域內大部分高高原機場。

國內航空企業資深工程師黃河告訴記者，高原機型相較於普通機型而言，技術要求更高。是次西藏航空與中國商飛簽署 40 架 C919 高原型和 10 架 ARJ21 高原型飛機訂單，不僅證明了國產大飛機 C919 產品線之廣，「也是向外界釋放一個信號，我們的技術非常全面，擁有更多更先進的設計。同時，也可以給未來南美洲的高高原運行市場起一個模範作用。」

黃河表示，即便是空巴和波音，它們的高原機型也都是後期才開發出來，「而我們可以算得上是直接一步到位。」不僅如此，黃河介紹稱，空巴 319 系列高原機型的一些改進正是在西藏航空的幫助下進行的，「所以說在高原機型的運行經驗上面，我們有全球最豐富的經驗。」

## 穗「孖辮車」擬停運 市民不捨



「電車線網架在半空，串起廣州城區不同線路，而每輛電車總有兩條長長的『辮子』豎起來，與線網錯落交織一起，因此老一輩又稱它為『孖辮車』。」和「80後」阿威一樣，「孖辮車」是不少「老廣」兒時記憶之一。據廣州市交通運輸局官網近日發布的公示，為優化公交線網布局，102 路等 9 條線路計劃暫停運營。

作為廣州最有歷史的電車路線之一，102 路車被「老廣」們稱為廣州無軌電車「開山鼻祖」之一。

據悉，廣州電車歷程可追溯至 1915

年起步籌辦，幾經波折，直到解放後經多方努力，到了 1960 年金秋從越秀山下發出了第一趟無軌公交電車，廣州人終於有了屬於自己的電車。

在上世紀 80 年代初，廣州電車已有 1 至 4 號四條線路運營，當時，恰好市內公交汽車線路也有 1、2、3、4 號線。那時，剛來廣州不久的外地旅客常把同一線路的電車和公交汽車混淆，因此，為了區分開，便將電車線路改稱為 101—104 線路。之後，又經歷了架設架空新線、新增電車線路、部分電車線路區間更改、車型更新換代等階段，至今廣州也成為廣東省唯一仍有無軌電車系統的城市。

現存的電車 102 路，前身為電車 2 路，至今已有 60 多年歷史，對於 102 路將成為歷史，不少人坦言「不捨得」，「孖辮車」不僅聯結專屬城市記憶，而且見證着羊城變遷。

## 推動行山軟冒險旅遊項目



金石恒言

劉仲恒

放團射科專科醫金顧問

前幾天筆者行山的時候，跟一名迎面而來的行山客打了個招呼，他是名日本遊客。香港的行山徑在海外很有名。舉個例子，港島龍脊這條行山徑景色絕美，早已揚名世界，曾獲《Lonely Planet》選為「亞洲最佳市區遠足徑」之一。去年十一黃金周，不少內地旅行團來港，他們的目的地不是廣東道名店，而是西貢麥理浩徑附近的露營區。

旅遊的種類很多，行山一直是不少旅遊目的地的核心項目。以前，人們一講起冒險旅遊就會想起像跳傘那樣危險和刺激度都很高的活動。但是，能玩得那麼刺激的旅客畢竟不多，於是近年來又開始流行「軟冒險」項目。行山是一種有益身心而且危險性低的活動，在很多地方成為軟冒險旅遊產品，例如在歐洲阿爾卑斯山，情況便是如此，很多遊客到那裏就是為了行山。跟硬冒險活動相比，行山的艱苦和危險度較低，而沉浸感相

當高，所以適合一家大小參與，很受歡迎。

在旅遊和休閒研究中，很多人注重的是「旅遊動機」，因為動機往往決定了遊客為什麼去旅遊和去什麼地方度假。由於香港的行山徑很出名，如果旅遊動機是行山，香港就很可能成為目的地。可別小看行山這種軟冒險旅遊項目所能帶來的經濟效益，行山客不可能光是來行山，渴了要喝，餓了要吃，晚上還要睡。從本質上看，軟冒險旅遊就是有意去感知目的地的地方、社區、文化、歷史傳統的一種活動。因此，我們應該大力推動香港的行山文化，讓香港成為這種軟冒險旅遊項目的首選目的地。

在去年的《施政報告》裏，政府提出要制訂新一份的《香港旅遊業發展藍圖》，並會在諮詢業界後公布，目的是優化本港不同的領域來配合旅遊業的發展。筆者認為，我們應該把握這個機會大力推動行山活動，藉此吸引更多優質海外遊客來港。