

中航通百億珠海建航空園

作為珠海航空產業園規劃建設的「五大基地」之一，中航通用飛機有限公司珠海產業基地今天正式奠基開工。據悉，該基地將以總裝試飛、產品交付與客服、通航營運三大領域緊密融合為目標，打造世界級的通用飛機產業基地，1期工程計劃在2011年底建成。

【本報記者方俊明珠海二日電】

珠海航空產業園是目前廣東省唯一經批覆正式成立的航空產業基地，而首個重點項目中航通用珠海產業基地的動工，標誌着該產業園誕生不足一年已邁出了實質性的第一步。廣東省委書記汪洋、省長黃華華、國務院國資委副主任金陽等高層出席奠基儀式。

首期工程 2011 年建成

黃華華在致辭中指出，廣東把航空產業作為加快發展先進製造業、搶佔未來產業制高點的戰略舉措來抓，而今天「廣東省政府與中航集團全面戰略合作協議」的簽署，必將對廣東培育新的經濟增長點、加快產業結構調整升級

起到重要的推動作用。廣東將認真落實協議相關內容，加強與中航集團在大型航空產業項目、航空運營和配套服務等重點領域的合作，共同打造規模化、特色化的廣東航空產業基地。

首架飛機明年航展亮相

中航工業集團公司副總經理譚瑞松表示，中航通用飛機有限公司註冊資本100億元，現有資產300多億元。位於珠海航空產業園區機場核心區內的中航通用珠海產業基地，佔地總面積為700畝，將以總裝試飛、產品交付與客服、通航營運3大領域緊密融合為目標，打造世界級的通用飛機產業基地，產品規劃包

括水陸兩棲飛機、輕型通用飛機、濶漁通用飛機、輕型公務機等。按規劃，基地1期工程計劃在2011年底全面建成，但由該基地總裝的首架通用飛機將可於明年下線，並在珠海航展上嶄新亮相。

據悉，目前除了中航通用飛機製造基地落戶外，中國民用航空飛行校驗南方基地也已簽約入驻珠海航空產業園，北京航空航天大學則在積極洽談中，而總投資18億的產業園物流保稅及生活配套工程也進入相關推進程序。其中，中國民用航空飛行校驗南方基地項目初步選址珠海機場候機樓東側，佔地84畝，1期計劃投資5000萬元，主要面向中國南方及東南亞地區，開展飛行校驗及公務機管理、維修等業務，長遠目標是建設成東南亞最大的公務機服務、保障、維修基地。

中航通用飛機有限公司珠海產業基地奠基開工現場 (本報攝)



全球船東信貸短缺 6240 億



船東未能取得足夠融資，可能只好無奈撤單

韓三大船企訂單大跌 96.4%

【本報訊】全球三大造船公司——現代重工、大宇造船及海洋工程和三星重工在今年上半年接獲貨船和離岸鑽探設備訂單總額只有12億美元，較去年同期大跌96.4%。

該三大船廠去年同期接獲訂單額達341億美元，但受海運市場經營環境惡劣影響，今年新船訂單大減。現代重工在上半年未接獲任何造船訂單，只有一張總值2.5億美元的離岸鑽井台新單。大宇的訂單總額則有3億美元，當中包括由希臘船東購買的兩艘總

他預計，船東每年需要額外650億美元融資，支付新船訂單，再另加150億美元，用於買賣舊船，船東最少仍需銀行和其他融資機構貸款800億美元。他直言，800億美元的差額難以單靠銀行以外的融資途徑填補，取消部分訂單是必然結果。他未有預測最終撤單比例，但表示目前市場共識維持在三成，主要為大型船隻訂單。

帕卡特認為，海運業剛經歷數年繁盛期，部分運氣與理性兼備的船東應手持不少流動現金，支持本身的船舶買賣行動。財困船東則可能需要尋求其他集資途徑，包括出售旗下公司股份。

中國進出口銀行交通運輸部高級信貸經理高澤峰上周在北京出席由中國投資協會主辦的「2009產業發展論壇」時，更聲言全球船東仍需要600億美元融資，才能繼續履行在中國建造新船的現有訂單。同場的中國船舶工業行業協會會長張廣欽亦表示，以現時手持造船訂單計算，國內船廠在2012年前亦能維持生產，保持信貸支持將是造船企業渡過難關的重要一環。

帕卡特認為，海運業剛經歷數年繁盛期，部分運氣與理性兼備的船東應手持不少流動現金，支持本身的船舶買賣行動。財困船東則可能需要尋求其他集資途徑，包括出售旗下公司股份。

中國進出口銀行交通運輸部高級信貸經理高澤峰上周在北京出席由中國投資協會主辦的「2009產業發展論壇」時，更聲言全球船東仍需要600億美元融資，才能繼續履行在中國建造新船的現有訂單。同場的中國船舶工業行業協會會長張廣欽亦表示，以現時手持造船訂單計算，國內船廠在2012年前亦能維持生產，保持信貸支持將是造船企業渡過難關的重要一環。

帕卡特認為，海運業剛經歷數年繁盛期，部分運氣與理性兼備的船東應手持不少流動現金，支持本身的船舶買賣行動。財困船東則可能需要尋求其他集資途徑，包括出售旗下公司股份。

中國進出口銀行交通運輸部高級信貸經理高澤峰上周在北京出席由中國投資協會主辦的「2009產業發展論壘」時，更聲言全球船東仍需要600億美元融資，才能繼續履行在中國建造新船的現有訂單。同場的中國船舶工業行業協會會長張廣欽亦表示，以現時手持造船訂單計算，國內船廠在2012年前亦能維持生產，保持信貸支持將是造船企業渡過難關的重要一環。

帕卡特認為，海運業剛經歷數年繁盛期，部分運氣與理性兼備的船東應手持不少流動現金，支持本身的船舶買賣行動。財困船東則可能需要尋求其他集資途徑，包括出售旗下公司股份。

中國進出口銀行交通運輸部高級信貸經理高澤峰上周在北京出席由中國投資協會主