

國產大飛機在港揭面紗

首架可於2016年交付內地航空公司

中國首架國產大飛機C919的樣機模型昨日終於在香港舉辦的亞洲國際航空展覽會上亮相。中國商用飛機有限公司總經理金壯龍透露，將在年底前確定發動機供應商。市場營銷部部長陳進則表示，該公司能以較低的成本生產優質飛機，預計首架C919將於2016年交付予中國三大國營航空公司的其中一家。

本報記者 鄭均元

一連三天的亞洲國際航空展覽會昨日在香港亞洲國際博覽館開幕，今屆焦點毫無懸念地落在以流線型設計示人的C919樣機身上，眾多業內人士和媒體均湧至中國商飛參展攤位駐足觀看。

年內敲定發動機供應商

樣機長度約二米多，配以流線型設計，以白藍綠為主色，機身前端通白，尾部藍白相間，尾翼塗上草綠色，寫上醒目的「C919」字樣。

金壯龍稱，目前已為該機型的各項配件供應公開招標，現正與4家發動機生產商洽談，暫未決定向C919供應發動機的中標公司，不過預計年底前有定案。其中3家發動機生產商為英國勞斯萊斯、美國通用電氣及美國聯合科技屬下的Pratt & Whitney。

市場營銷部部長陳進表示，該公司生產商用客機的成本肯定較波音和空巴生產同樣大小的機型便宜，不過C919客機將較目前波音737和A320節省15%的燃料，減碳排放量更達50%，坐位亦更寬闊。他表示，期望藉着在航展中公開發佈機外型，能測試市場反應，又指C919飛機不單針對中國市場，亦面向全世界。

成本較波音空巴便宜

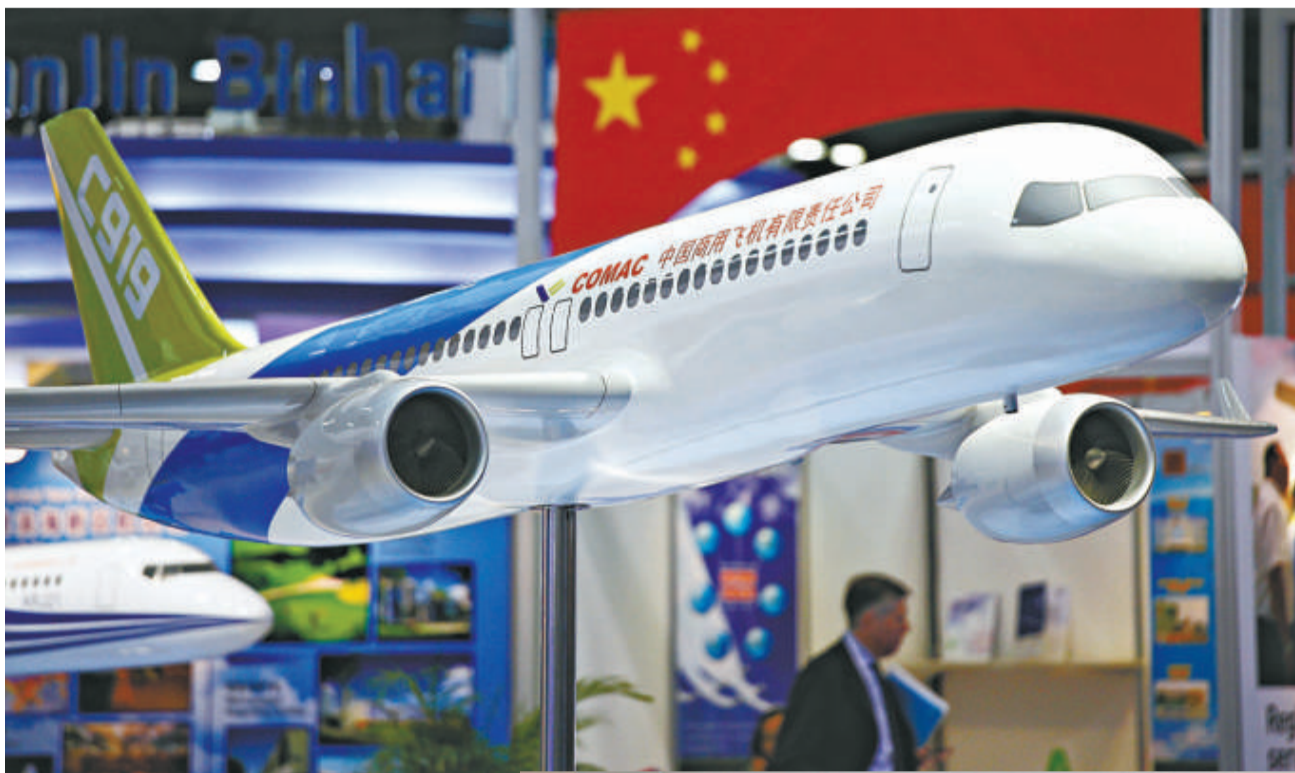
C919全稱「COMAC919」，基本型全經濟級布局為168座，混合級布局為156座，標準航程為3700公里，增大航程型設計航程為5555公里，設計經濟壽命為每30年內9萬飛行小時，其後將繼續開發增長型飛機、貨運飛機及商務飛機。

中國大飛機樣機亮相亞洲航展雖然對傳媒吸引十足，不過中國商飛似乎未能滿足香港媒體的需要，該公司在航展首天並未舉辦正式記者會，各大傳媒只能蜂擁在該公司參展攤位內向各公司高層查詢。

「先內後外」經營策略

對於傳媒爭相詢問C919的訂單狀況，陳進只稱，該機型在今屆亞洲航展只初步公開樣機，訂單問題言之過早。他表示，C919的開發進度與全球新機訂單的關係密不可分，生產數量會依市場需求而定，但目標已在2014年為C919進行首次試飛，並在2016年取得適航證後交付予首位客戶。

中國商飛似乎正打算以「先內後外」的經營策略，在鞏固中國買家對C919的需求後，才跨往海外與波音和空巴交鋒。陳進表示，中



國是業內最大和最具潛力的航空市場，現時仍未有迫切需要開拓海外需求，但將來必定進軍歐美市場。他認為C919的首名客戶極有可能來自國航、東航或南航。

亞洲航展由勵展博覽集團主辦，07年首次移師至香港舉行，參展公司為356家，較去年減少百多家，16架商務客機已在機場進行靜態展示。

中國商用飛機公司首次在國際航展上亮相展出C919大客機模型，美觀、漂亮，線條優美，顯示設計上的成熟考慮（法新社）

來自各個部門的政府官員聯袂出席開幕式（本報記者黃洋攝）



配件頻加價 國泰嘆苦經



【本報訊】國泰航空行政總裁湯彥麟昨日在亞洲航展上擔任演講嘉賓，談在航空市場逆境下航空公司生存的艱難，指出航空公司是業界低潮的最大受害者，又暗諷飛機配件供應商連年加價，令業界苦不堪言。

他表示，目前市況是他從業30年來最差，只能形容現市況已經停止轉壞，航空業界必須爭取各種幫助。他指出，在航空服務業供應鏈中，乘客和付貨人目前享用極其優惠的價格，供應商則仍有力在業界低潮期獲得可觀盈利，只有航空公司最受傷害。飛機配件包括機身和發動機，以至機艙座位都非常昂貴，令航空公司飽受財政壓力。

他坦言供應商不斷為同一貨品抬高價格，

而航空公司在激烈競爭下，即使不斷提供更優質的服務，收入卻日漸減少，單從國際航空運輸協會（IATA）預計全球航空公司今年虧損90億美元看來，已反映業界不斷接受供應商抬價是何等荒唐。他苦笑說：「國泰目前仍有幸從保險箱中提出少許金錢支持今屆亞洲航展。」

湯彥麟承認，全球多家廉價航空公司的業務在逆市穩步增長，證明該批公司的營銷策略對特定的客戶群體非常奏效。但他認為有關策略並不一定適用所有航空公司，聲言即使商務客位需求不會回復昔日水平，國泰仍將維持尊貴航空公司的身份。

空巴318公務機受矚目

【本報實習記者張淑敏報導】2009亞洲國際航空展昨日在本港揭幕，16架來自8家飛機製造商的商務飛機，停泊於香港商用航空公司停機坪的靜態飛機展示專區中，讓來賓登機體驗。

成全場焦點的有歐洲空巴ACJ系列的最新成員—318精英型公務機。該機可載客8人，設有私人辦公室或臥室，機艙寬度為3.7米，屬同級別機型之冠。此機航程達4200海里，可不停站從香港飛往大部分亞太城市。

而加拿大龐巴迪宇航方面，共展出4架不同型號及航程的商務機，其中，有可不停站飛香港至洛杉磯或都柏林的長途機Global Express XRS型。此外，展區內有造型相對最特別、有一對螺旋槳在引擎末端的意大利比亞喬Avanti II。該機可載客7人，主要針對租賃市場及私人公司高層公務之用。

同場亦有5架美國灣流機在展出，當中1架550型屬瑞士Jet Aviation所有。另外，有巴西航空工業公司的EMB 135 Legacy 600、法國達索獵鷹的Falcon7X與2000，以及美國豪客比奇的900XP和賽斯納的CitationX。

在主展覽場館內，美國波音陳列出由737型飛機改裝成BBJ型商



亞洲航空展靜態飛機展示區（黃洋攝）

務機的模型。據公司亞太區銷售總監多恩透露，目前BBJ型系列飛機訂單有146架，客戶主要來自中東、北美、新西蘭及澳洲。該系列飛機客艙最多達1120平方公尺，設有會議廳及私人辦公室，多恩稱目的是要讓顧客的長途飛行成為「具生產力的旅程」。

空巴料客運量回升

【本報訊】歐洲空巴公司市場及產品策略部高級副總裁魯奧特昨日在港出席亞洲航展時大派定心丸，預期經濟環境逐漸好轉，將令國際航空客運量在明年回復4.6%平均增幅，又指新機融資已經重回市場。

空巴預期，今年客運量將會按年下跌2%，不過現時已逐漸走出低谷，明年客運量將再次回復增長，2011年客運量更將上

升6.6%。魯奧特指出，廉價航空公司旗下客機座位量在今次經濟危機中逆市增加，已佔全球航空公司座位總數的21%，在競爭中突顯優勢。

他表示，目前新機融資狀況不錯，新機融資動力已經重回市場，空巴仍然維持今年交機480架的目標，推遲交付的新機數量比撤單量多。

個月也有7%的增長。

而她剛接手職務時，使用珠海機場開航線的航空公司只有4家，目前已增加至9家，今年內珠海至京、滬的航班已上升至每周4至5班。目前已考慮引進第二家基地航空公司，她強調，平穩而有序的發展是珠海機場近年來又一進步，而她相信，隨着珠海市政府確定要發展航空產業園，是對機場一個很好的差位發展與配合。

會上，相關官員介紹了產業園的規劃發展投資政策和招商項目。

龐巴迪：中印十年內購千機

【本報實習記者張淑敏報導】未來10至20年，加拿大龐巴迪宇航公司特別看好亞太區的新興市場對商業及公務飛機業務的需求，以抵銷歐美漸趨疲軟的形勢。公司昨日在本港舉行的亞洲國際航空展中透露，預期至2018年，將向亞太區交付1030架新飛機，佔全球總量近9%，其中有共550架屬中國或印度的客戶。

公司亞太區銷售區域副總裁戴偉信樂觀地指，雖然近年短期的商務航空市場挑戰重重，但長遠的增長動力依然穩固，特別是中國及印度，無論是在亞洲或世界市場，所處的市場地位正日益重要。他說：「未來10年，公司將會向全球交付11500架新商務飛機，總值約2560億美元。而為亞太區提供的新機數量，則期望增幅能在10年內達到3級跳至約1400架。」

而公司亞太區航空分析總監張敏亦稱，未來20年，相比環球2.98%的國內生產總值（GDP）增長率，中國7.52%及印度6.31%的GDP增長為全球平均的2倍多。意味兩國發展潛力巨大，將為亞太商務航空市場的主引擎。他表示：「至2028年，公司將有1.7萬架飛機供應市場。其中，將有3600架60至149座位飛機投放在亞太區，單是中國就佔2100架，是最大需求國。」

據公司數字，2008年整個亞太區擁有448架龐巴迪飛機，至2018年將共交付1030架新飛機。中國及印度未來10年將成公司最大的客戶，當中，中國目前佔87架，而至2018年期間將再獲300架；印度方面，現佔106架，其後10年將獲增250架。

五航企延遲接收「夢幻」機

【本報訊】美國波音公司商用機市場規劃部副總裁蒂因斯特昨日在港出席亞洲航展時表示，航空市場將在2011年明顯好轉，中國和亞太地區將成航空業復蘇龍頭。中國及東亞區商用機銷售部高級副總裁萊爾德則稱，正與中國的航空公司商討推遲交付787「夢幻」型客機，最多涉及59架787型機。

蒂因斯特預期，明年全球經濟環境將會明顯好轉，航空市場亦將隨之在2011年復蘇，2012年則在進一步改善，而中國和亞太地區將帶領全球航空業復蘇。

該公司預期今年會交付480至485架新機，積存訂單超過3400架。萊爾德表示，中國可在10年內超越美國，成為波音商用機的最大客戶。但他亦透露，現時正與中國的航空公司商討推遲787「夢幻」型客機交付日期。

他透露，現時已向該公司訂購787型客機的中國航空公司包括國航、東航、南航、上海航空和海南航空，涉及59架787。他表示，將

於2011年向中國的航空公司交付首架787，期望能趕及出席明年11月舉行的珠海航展。

他又透露，從明年6月初開始，該公司將減產777型客機，由每月7架減至5架，但會維持737產量為每月31架。



波音787機模型在亞洲航空展陳列（法新社）

江陰港國際船舶增48%

【本報記者陳旻江陰八日電】江陰海事局局長徐新中在此間披露，截至今年8月，江陰港國際航運船舶增加48%，外貿貨物增加56%，其中江陰最大的集裝箱碼頭蘇南國際集裝箱碼頭到港船舶量達6100多艘次，貨運量44.87萬標箱，同比增長58.5%，其中危險貨物貨運量為41.56萬噸。

徐新中表示，「誠信集裝箱船舶綠色通道」是江蘇海事局助推「國際海峽區」建設的三項重要手段。按照該規定，江蘇轄區營運的集裝箱船在符合國家法律法規和海事相關規定的條件下，可申請進入「綠色通道」。在獲得「綠色通道證明」後即可享有定期

辦理進出港簽證、定期結算船舶港務費、優先和減少船舶安全檢查等10項便利措施。該局在蘇南碼頭調度室門口專門設有「誠信集裝箱船舶報港服務箱」，持有「綠色通道證明」的船舶可以通過向服務箱投遞報港單，實現就近報港。

他說，為了最大限度地提高船舶運營效率，降低運營成本，海事部門就在符合法律法規的基礎上，向未辦理「綠色通道」的船公司申請「綠色通道證明」提供諮詢服務，為晚間中途停靠簽證不便的船舶採取電話登記和投單定期辦理。同時加強對集裝箱船舶證書、配員和安全狀況的檢查。

珠海機場港方易人

【本報訊】負責珠海機場管理的珠港機場管理有限公司，由港方委派的總經理張李佳蕙將調回香港機管局，其空缺將由潘漢志出任。

潘漢志原在機管局任機場管理學院院長，負責培訓工作，他將接替新職。昨日在機場天際萬豪酒店由珠海市政府

與珠海航空產業園合辦的珠海航空產業園研討會上，張李佳蕙談到她在任期三年的工作回顧，表示珠海機場的營運情況愈來愈有起色。無論在客、貨運都有一定進步，去年客運量錄得1128萬人次，預計今年客運量有1300萬人次，明年有可能在1500萬人次，而今年前8個月，客運量上升兩成。而貨量今年前8



空巴380型大貨機模型內部結構（法新社）