

# 喀布爾爆車彈八死 新華分社窗戶全碎

【本報訊】據新華社喀布爾十五日消息：阿富汗首都喀布爾當地時間十五日十時左右發生巨大爆炸，截至記者發稿時，爆炸已造成至少八人死亡、四十人受傷。新華社喀布爾分社距爆炸地點僅三十米左右，受爆炸衝擊波影響，分社辦公和居住房間窗戶玻璃幾乎都被損毀。

爆炸發生在市區外國人居住較集中的瓦濟爾阿克巴汗區。目擊者說，一輛裝載炸藥的轎車駛向阿富汗前副總統馬蘇德的住處。警衛向轎車開槍，轎車發生爆炸，爆炸地點距馬蘇德住宅大約十五米。

阿富汗內政部當天下午發表新聞公報說，這是一起自殺式汽車炸彈襲擊，八名死者均為平民

，其中包括四名婦女。內政部沒有說明襲擊者身份及其襲擊目標。部分現場目擊者說，死傷人數超過內政部提供的數據。

新華社喀布爾分社距爆炸地點僅三十米左右，受爆炸衝擊波影響，分社辦公和居住房間窗戶玻璃幾乎全被損毀。多虧牆外先期疊好的數十個防護沙袋，一定程度上抵銷了爆炸產生的巨大衝擊波。

在記者所在的房間，幸好緊閉的窗簾阻擋了玻璃碎片，無人受傷。

挪威駐阿大使館、美國之音駐阿機構和新華社喀布爾分社都在爆炸發生的同一街區。爆炸地點附近還有前副總統馬蘇德住宅、前喀布爾警察部隊指揮官薩利姆·艾赫薩斯住宅、一座小型清真寺和一家印度人開辦的小型酒店。目擊者說，現場一輛正在燃燒的深色越野車是自殺式襲擊者所用車輛，車輛爆炸前，保安曾開槍阻止車輛靠近馬蘇德住宅。

馬蘇德住宅的一角已在爆炸中坍塌，多數窗戶損毀，目前尚無法確定馬蘇德是否受傷。艾赫薩斯住宅則全部倒塌，現場只剩下一片瓦礫。

華為公司、中興公司和部分中國商人居住地點也距爆炸現場不遠。華為和中興兩家公司房屋遭不同程度損毀。附近一家中餐廳的一名廚師被窗戶玻璃碎片劃傷手臂，輕微受傷。

中國駐阿富汗大使館已啟動安全應急機制。大使鄭清典和政務參贊尹巨明赴新華社喀布爾分社實地勘察損失情況。外交部和新華社有關領導也分別向新華社喀布爾分社表示慰問。目前尚無其他居住在喀布爾的中國公民報告傷亡。



阿富汗首都喀布爾十五日發生大爆炸，爆炸發生在市區外國人居住較集中的瓦濟爾阿克巴汗區，圖為爆炸現場 (法新社)

## 工會決定大罷工 抗議裁員凍薪

# 英航聖誕新年或癱瘓

英國航空公司工會為抗議裁員及凍薪，十四日投票決定聖誕及新年期間罷工，預料影響超過一百六十萬旅客節日度假。

【本報記者黃念斯倫敦十五日電】

英航員工決定從今年十二月二十二日至明年一月二日罷工。10,288名工會成員（英航員工共有13,000人）投票，92.5%的人贊成罷工行動，超過九成的人支持這項提案，以抗議英航的裁員、薪資凍結及其他削減成本的計劃。這是英航十二年來首次罷工事件。

受全球經濟衰退的影響，英航財務處於困境，至九月三十日為止的六個月，英航的營業額減少了13.7%，營運虧損接近三億英鎊，是英航成立九十年以來最大的半年期赤字，英航

去年虧損4.01億英鎊，它的退休金基金去年亦虧損37億英鎊，罷工可令英航每天損失4000萬英鎊。為了降低成本，英航在今年十一月將國際長途班機的每班機組人員數目從十五減至十四，並凍結兩年薪酬，同時聲明到二〇一〇年三月將裁員4,900人。今年三月以來，英航已經辭掉1,450名員工。與此同時，英航宣布啓動新合約條件，包括新招聘員工薪酬定限；員工按表現晉升、不計年資、並對航班機組管理評級。

### 資方採取法律行動

早在今年七月，英航工會已對公司的新合約條件表示堅決反對，曾因此上訴不成功，但高等法院表示願意在明年二月對英航新合約問題作聆訊審查。英航十一月不再諮詢工會便開始推行新合約，工會方面表示不能接受。勞資雙方談判不果，工會決定這個聖誕假期期間採取罷工行動。英航十五日就大罷工風波展開對付工會的法律程序，希望借助法庭令罷工泡湯。據了解，資方十五日向日工會代表發出警告信，詳細查詢表決罷工的投票程序。如果資方不滿意工會

的回覆，則可能尋求透過高等法院頒發禁制令禁止工業行動。

工會成員估計，如果法庭裁定十四日進行的投票無效，則資方可追討每天一百萬英鎊的賠償。但工會堅信，今次投票有八成成員參與，而且投票者當中又有超過九成投下贊成票，給採取工業行動一個強有力的理據。

英航表示，目前很難預計到時真正會有多少機組人員拒絕工作，公司正在重新安排罷工期間的航班，並會盡早公告航班變化。對於已訂購英航機票而受罷工影響的乘客，英航到時會通過電郵或手機短訊逐一通知。在過往的罷工當中，英航一般會盡量維持國際長途航班正常運作，首先受影響的會是國內或歐洲航班。至於這次罷工對國際航班影響有多大，英航發言人強調主要取決於機組罷工人數。

分析指出，過去英航主要依賴價格昂貴的商務機票營利，但是近年全球航機減價戰已經使英航喪失了最基本的商務顧客，特別是來往歐洲的航班機票便宜，對英航是致命打擊。此外，英航僱員薪酬比英國其他航空公司平均高一倍，也是英航虧損的一個原因。



一架英航客機由倫敦希羅機場起飛 (資料圖片)

## 英倫聖誕票價暴漲

【本報訊】英國其他航空公司隨即把聖誕機票的售價大幅調高。臨近聖誕，由於消費者對僅餘的聖誕機票需求極高，即使英航機組人員不罷工，票價已比平常為高。

二十二日（原定首天罷工日期）來回倫敦與紐約的機票票價一夜之間暴漲，在聖誕往返兩城，最便宜的是在二十七日乘搭美國航空公司客機返回倫敦，但也要1485英鎊，相當於18700港元左右，其他航空公司亦瘋狂調高當日同類航班機票的售價，維珍航空的加至1517鎊（約19100港元），大陸航空的加至3087鎊（約38900港元），聯合航空的加至3222鎊（約40600港元）。

原定於二十七日乘搭英航客機前往科威特探望妹妹的中年乘客利特爾被迫訂購新機票，更糟的是其他航空公司的同類航班票價飆升了兩倍，達到約1500鎊（約

18900港元），使他不知所措。

英航承諾向乘客退回票價和協助乘客找尋其他公司的航班，但業內專家估計多數乘客都將難以成行。即使覺得新航班，它們不但路程較長，而且由於需求暴增，座位很快便幾乎售罄。維珍航空表示，它雖然樂意協助英航乘客，但維珍的聖誕班次原本已經很繁忙。

這場罷工會使本已陷入嚴重財政危機的英航再損失至少5億鎊（約62.9億港元）。

香港旅遊業議會說，暫未收到英航罷工的通知，歐洲團會繼續如常收客，總幹事董耀中期望，英航盡早通知聖誕新年的航班會否受影響。他說，工會罷工，航空公司一般會將乘客轉到其他航空公司，繼續行程，但遇上聖誕假期，不清楚其他航空公司有無足夠機位，協助英航疏導。

### 數字看英航

- 英航全年載客3300萬人，當中160萬人在聖誕節出門
- 罷工令英航每天損失4000萬英鎊
- 英航去年虧損4.01億英鎊
- 英航的退休金基金去年虧損37億英鎊
- 英航的機組人員有1.3萬人
- 英航每位機艙服務員平均受訓30周，頭5周在課室受訓
- 英航機艙服務員平均薪金達到2.9萬英鎊，是維珍大西洋航空公司同業的兩倍

(英國《每日郵報》)

## 波音787今夢幻處女航

【本報訊】據法新社十四日消息：美國航空製造業巨頭波音公司十四日說，波音787型「夢幻」客機於十五日在華盛頓州進行首次試飛，這次試飛已拖了兩年多。波音公司負責人說，上周末他們已完成地面滑翔測試，如果天氣允許，「夢幻」客機將於當地時間十五日上午（香港時間十六日凌晨）從華盛頓州埃弗里特起飛，飛抵大西洋上空後返回，整個飛行時間為五個半小時，最後降落在西雅圖波音機場。

試飛活動的首席飛行員邁克·

卡里克說：「我們期待成功……這是一個全新機型的首次飛行，現在是完成它的時候了。」

根據安排，共有六架「夢幻」客機參與此次試航，參與人員有八十名飛行員、六百名工程師和四百名機械師。

波音787項目於二〇〇四年四月啓動，但由於遇到技術、全球供應鏈等方面的問題，首航和交付時間被一再推遲，最近一次延後試飛乃由於機翼與機身的接合有問題。

波音公司說，他們目前握有八百四十架「夢幻」客機的訂單，總

價值約一千四百億美元。首航後，他們還將進行為期九個月的一系列空中測試，並計劃於二〇一〇年年底前向日本航空公司交付首架波音787客機。

波音公司希望夢幻客機這款雙引擎的中型噴射式客機可以壓倒空

中巴士，成為全球商業航空的表表者。它是波音逾十年來第一款全新型號客機，材料中輕質複合物（如碳纖維強化樹脂）所佔的比例達到一半左右，777客機則只有百分之十二，能源效益進一步改善。

### 波音787小資料

- 採用了更多的耐用輕質複合物，能源效益進一步提高
- 各款式的售價介乎1.5億至2.06億美元（約11.6億至16億港元）
- 訂購數量暫為840架
- 最近一次延後試飛乃由於機翼與機身的接合有問題
- 燃料耗用量比體積相若的一般飛機少兩成

(路透社)



## 向外務省的「中國通」探虛實

本報記者 張少威



太田學（左四）、吉田光行（左三）等日本官員在外務省會晤中國記者

本月初，應日本外務省的邀請，我與內地傳媒的七位同行一起赴日探訪。當時中日雙方尚未公布習近平副主席訪日的具體時間和日程，在東京一見到日本外務省官員，我們立即打探中日雙方的有關安排。外交官面對記者難免要「打官腔」，我們也非常理解。「實」的問題不出來，只好問點「虛」的。對於中日關係的「大問題

」，外交官比較願意回答，只不過有時要加一句「這是我個人的看法」。其實大家心裡都明白，外交官焉敢對記者奢談「個人看法」？

### 最重視網民聲音

太田學是外務省亞太局中國蒙古課課長輔佐，即中國蒙古處處副處長。作為熟悉中國國情的「筆桿子」，太田平時的主要工作是撰寫對華事務的各類文稿，包括外相等高官的公開講話、外務省官員在接受眾議院議員質詢時的預案以及中日兩國談判時日方的初步文件。他對中日兩國的輿論非常關注，因為這直接影響他的工作。舉例來說，日本媒體對涉及中日關係的某件事情做了報道，日本國會議員隨即要求外務省官員加以解釋，這時太田就要起草給議員們的答覆。在媒體報道之後，常駐北京的日本記者可能會要求中國外交部對日方的立場加以評論，這樣中國的媒體也會跟進報道。

太田用非常流利的普通話向記者「訴苦」，「一來二回，一件小事被媒體炒得很大」。他自己最重視中國網民的言論，因為發表演論的網民「人數雖少，但聲音很大」，容易影響政府的決策。

太田學的上司垂秀夫（見圖）當初考入外務省時



### 外務省第一大課

中日美三邊關係是影響亞太地區的重要因素，我問垂秀夫，日美之間是盟友關係，兩國的高層溝通是否比日中之間要多？他立即搖頭，「過去三年多，日中兩國的高層會晤超過二十次；新政權成立還不到三個月，已經有過三次日中外長會晤，日本與中國的高層交往遠比日美之間要多」。

儘管兩國近年有頻密的高層會晤，但中日關係在過去三十餘年中卻經歷了不少風雨。垂秀夫認為，上個世紀七十、八十年代是「友好時代」，九十年代到本世紀初的小泉政府時期被稱為「競爭、威脅時代」，現在總體上已經進入了「戰略互惠關係時代」。這個時代的特點就是交往增多，問題也多，令外務省的「中國通」整天忙個不停，晚晚都要加班。

垂秀夫的另一位助手岡田勝是外務省「頂級漢語翻譯」，因為這位神戶市外國語大學的客座教授只在中日領導人會晤時才親自出馬。去年胡錦濤主席訪日時日方首席翻譯是岡田，這次習近平副主席與日本天皇會晤時，在天皇明仁身後的翻譯還是岡田（見A13版）。那天在參加了外務省的晚宴之後，岡田與我們匆匆話別，拉着因娶了中國太太而被稱為「瀋陽姑爺」的下屬吉田光行「打的」回外務省加班。



東京羽田機場正全力推介開通不久，每日往返四班的羽田—北京航線

這種「常規加班」在日本司空見慣。日本政府設立了少子化擔當大臣，可見「少子化」之嚴重。如果日本男人天天加班，少子化恐怕永遠不可逆轉。