

747-8洲際客機和A380機型規格

項目	747-8	A380
載客量	467人(3級布局)	525人(3級布局)
航程	14815公里	15200公里
構型	雙層、雙通道	雙層、雙通道
長度	76.4米	73米
高度	19.5米	24.1米
翼展	68.5米	79.8米
巡航速度	每小時913公里	每小時903公里
機師數量	2人	2人
最大起飛重量	97.5萬磅	123.5萬磅
發動機	通用電氣GE90-9B 勞斯萊斯 Trent 970/B、972/B	發動機聯盟 GP7270

資料來源：波音、空巴

▼波音首架747-8洲際客機塗上特有的橙紅色「日出」塗裝，與波音標準的藍色塗裝截然不同。新顏色是出於對多家主要客戶本身文化的尊重，因為橙紅色象徵着興旺和好運 彭博社

波音747-8客機首次亮相

美國波音公司最新型747-8型洲際客機首次亮相，作為波音旗下3級客艙布局可載客量超過420座的唯一型號，亦是世界最長飛機型號，將聯同787「夢幻」型客機，直指歐洲空巴公司的「空中巨無霸」A380為競爭對手。新客機不單繼承747的龐大體身設計，同時以寬闊舒適客艙和環保節能為賣點，值得注意的是，機上不少重要零部件都是「中國製造」。

本報記者 鄭鈞元

燃油效益高碳排放減

托德表示：「假如航空公司營運A380，必須承受航班常常不能滿載的風險，而我們（波音）則要求為市場製造合適體積的飛機。」與1989年開始交機營運的747-400相比，747-8客機的營運效益大幅改善，整體營運成本將降低12%。在微趨機翼和通用電氣的節能發動機幫助下，燃油效益提高16%，每客座碳排放減少16%，噪音足足減少30%，務求切合航空公司更新機隊時對環保和控制成本的嚴格要求。

此外，為特意彌補與空巴的差別，747-8客機更採用787的內飾特色，弧線型和向上彎曲的客艙結構，帶來更開闊舒適的感覺，同時增大行李艙的儲存空間。機艙窗戶的開口亦更大，即使是中排的乘客，亦能在飛機起降時看到窗外景色。內部燈光則以天空藍為主，讓乘客更有睡意，並能進行調節，模擬機外不同的環境。托德形容，747-8是「加大碼」的787，兩種機型有不少共同地方，而747-8型號中的「8」，亦正包含787的意思。

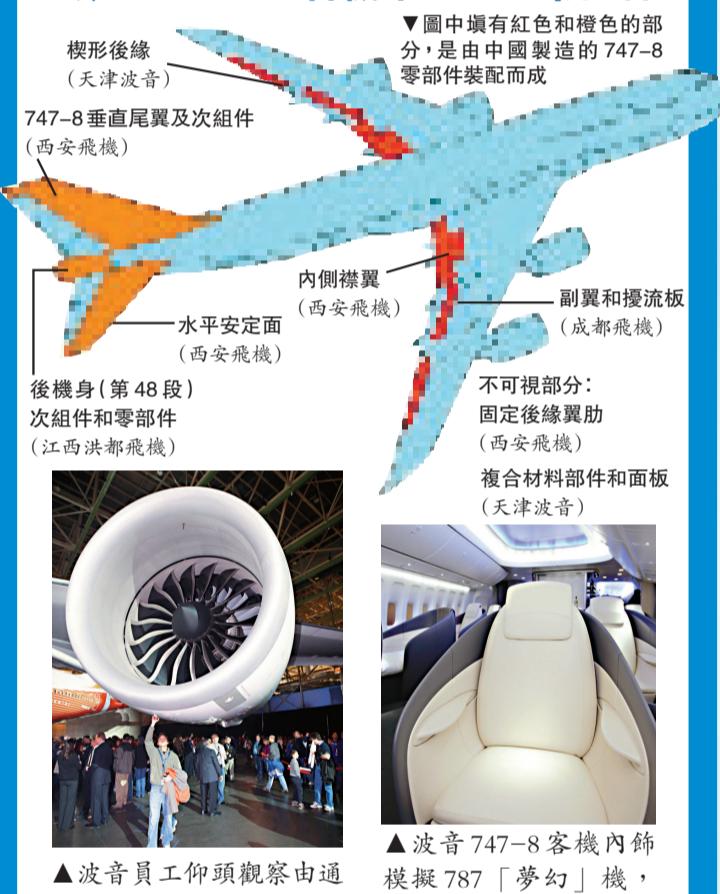
共有33架新機訂單

基於在原有設計上加以改良，該客機的製造和測試過程相對順利，目前共有33架新機訂單，其中20架是來自德國漢莎航空，5架則由大韓航空公司購買。托德表示，該新型客機的試飛過程將較747-8全貨機為短，因為後者已在去年2月成功首飛，在全貨機進行的測試會令客機試飛過程更為順利。總計客機和貨機，747-8現時有107架新機訂單，國泰航空亦是747-8全貨機的買家之一，共購入10架，將在今年8月開始陸續交機。

以3級客艙布局為基礎，同為雙層雙通道的A380，可載客525人，雖較747-8多，但專家認為因此難以營運客量並不穩定的航線。

747-8機身長度達76.4米，將取代A340-600，成爲世界最長飛機型號。儘管A380的機身較短，但卻較高，翼展亦更長，在載客量逾500人的情況下，亦能確保乘客有充足的活動空間。

波音747-8型客機中國加工零部件



▲波音員工仰頭觀察由通用電氣製造的747-8環保發動機 彭博社

▲波音747-8客機內飾模擬787「夢幻」機，頭等機位更為寬敞舒適 彭博社

中國航企與波音合作無間

波音747-8洲際客機終於對外界揭開面紗，不單標誌着747系列飛機在國際航空市場再次起跑，在該新客機的不少零部件都是「中國製造」的背景下，亦顯示中國航空製造企業與波音公司的成功合作成果。

中國航空製造企業現時參與所有波音機型的製造過程，包括波音737、747、767、777和劃時代的787「夢幻」飛機。波音（中國）公司總裁王建民稱：「747-8的成功下線，不但是波音747-8项目的重要里程碑，也是公司與中國航空業合作夥伴關係的里程碑。西飛、成飛和洪都均爲747-8項目的成功作出了巨大貢獻。」

其中，西安飛機工業負責製造747-8的內側襟翼、固定後緣翼肋、垂直尾翼，成都飛機工業負責副翼、擾流板、水平尾翼零部件和次組件、江西洪都航空工業生產該新客機的後機身（48段）部件，天津波音複合材料有限公司則負責提供機身後緣和複合材料零部件及面板。目前在全球各地營運的近6000架波音飛機，都在使用中國製造的零部件和組件。

和黃拓展亞洲區內貨箱轉運

近年甚少在公開場合發表意見的和黃港口（控股）有限公司董事總經理馬德富，日前出席新加坡一個傳媒簡報會上明確表示，亞洲區內貨櫃貨物轉運去年增長4成，有很深潛力。和黃港口（控股）會將目光轉向區內的貨櫃中轉業務，拓展以香港港口來轉運的業務。

和黃港口最近在新加坡引起注視，是和黃集團準備將旗下港口項目中的香港與珠三角地區的優質碼頭資產，用商業信託基金方式在新加坡證券交易所上市。但馬德富在會上拒絕是否爲此事訪問新加坡作出說明，並表明不會討論信託基金上市的招股說明書內容。相反，他主要是講和黃港口未來發展方向。

他指出，中國與東盟簽定自由貿易協定後，兩地的貿易快速增長是其中原因之一。此外，亞洲區內消費與購買力正在上升，各種消費品供應在增加。「我們寧願處理大量流通的亞洲區內貨櫃，甚至做轉運業務。」他如此說。

「原因是處理亞洲區內貨櫃收入佔我們中轉貨總收入的一部分。」馬德富還指出，「正在覺醒」中的亞洲貿易活動，不僅有利於亞洲主要港口，例如香港、新加坡，而且還使歐洲的出口商得益。

「我們已見到歐洲出口在增長，原因是亞洲購買力很強。過去這種情況是倒過來的，亞洲是所有產物銷往歐洲，但生產的數字顯示，歐洲目前（消費）出人意料的強勁。」他有如此看法。

和黃港口控股是全球第一大貨櫃碼頭營運商，投資港口碼頭遍布全球，25個國家與地區共51個港口。根據最新數據，該集團在2009年共處理貨櫃4530萬箱，佔全球港口處理總量的14%。

馬德富還透露，和黃港口（控股）目前正在與四個國家的政府洽商港口發展。



▲A&F航空行政總裁井上信一在關西機場新聞發布會上表示，要在未來五年內達到客運量600萬人次的目標 彭博社

港日合資廉航A&F租機

由香港第一東方與全日空合資組成的廉航——A&F航空公司，昨在大阪泉佐野市宣布正式開業，飛機基地設在關西機場，首期投資額150億日圓（折合14.2億港元），首任行政總裁爲井上信一。他表示，公司將於今年10月1日開航線，但未有透露首航航點。

現年52歲的井上信一曾在全日空任職。據A&F航空公司昨日在關西機場召開的新聞發布會上公布一份聲明，公司將向美國通用資本航空服務公司租用10架空巴A320型客機起步，計劃在今年秋季開航。主要的目標客戶爲遊客和探親訪友者。開航第一年計劃使用約5架客機，開設國際和國內航線各3至4條。國際航線將推出單程4小時以內的短距離航班，目的地爲距日本較近的中國、韓國和台灣。

井上信一，「估計最初3年的收支狀況會非常嚴峻，能確保一定收益的地點會成爲選項。」

珠海遊艇泊展區下月啓用

訂滿。

到今年5月或6月份，該遊艇泊展區還將舉辦珠海首屆遊艇展，屆時，珠三角乃至海內外的遊艇企業將匯聚珠海，除了支持珠海遊艇業走出去外，還將繼續引進國內外大型遊艇製造企業落戶，重點引進世界知名遊艇企業，全面發展遊艇休閒、旅遊業、會議會展和銷售，駕駛培訓，碼頭建設和維護保養，將珠海建設成爲新興的中國遊艇之都。

香港上市公司業績公布日期

2月15日		
08010	星美出版集團	(季)
00023	東亞銀行	(末)
2月18日		
00053	國浩集團	(中)
00411	南順香港	(中)
2月16日		
00587	華潤生物製藥	(中)
00627	佑威國際	(中)
01076	第一天然食品	(末)
01079	松景科技	(中)
01633	美即控股	(中)
2月17日		
00981	中芯國際	(季)
00992	聯想集團	(季)
00026	中華汽車	(中)
00131	卓能集團	(中)
01085	亨鑫科技	(未)
2月21日		
00513	恆和集團	(中)
00530	高銀金融	(中)
00746	理文集團	(未)
02020	安踏體育	(未)
02309	伯明翰環球	(中)
02778	冠君產業信託	(未)
03368	百盛集團	(未)
08305	江晨國際	(未)
00102	安利控股	(特)
00557	CITY E-SOLUTION	(未)
00559	華藝礦業	(中)
00592	堡獅龍國際	(中)
00861	神州數碼	(季)
00862	VISION VALUES	(中)
01361	361度	(中)
08109	科瑞控股	(中)

油輪燃油成本料高於預期

美國油輪業諮詢公司McQuilling Services昨日發表報告指，今年全球油輪平均運費與去年相近，但燃油成本會達到每噸510美元，較原預期高出6.4%，令船東期租收入會較去年更少。以順海里計算，2010年油運需求增長3.9%，但僅比08年增長2.8%。

原油和重質燃料運輸需求去年增長3.5%，成品油海運需求則爲7.3%。McQuilling預期，在超大型油輪(VLCC)今年整體運力增長4%的情況下，原油和重質燃料運輸需求期內只會微增1%至2%，油運供求差距會出現落差。該公司預期全球去年原應有327艘新油輪加入船隊，最終只有234艘，雖然去年有大量單殼油輪退出市場，全年有152艘油輪離開船隊，但整體油輪運力仍然淨增7%。該公司預期，今年再有大約再有75艘油輪退出，但運力淨增幅仍會達6%，因爲新船實在太多。在2011年至2015年期間，運力淨增長再次成爲油運業的大方向，當中以VLCC和蘇伊士型油輪的供求失衡情況最爲嚴重。若將新船延付和撤單影響計算在內，在2011年至2014年期間約有713艘新油輪準備交付船東。

受有限供應量、品質考慮和更嚴格的污染物排放管制三大因素影響，燃油價格仍會繼續上升，繼而會令船東的期租收入減少。

亞洲空運中心貨量升27%

亞洲空運中心1月份貨量6,078萬噸，同比升27%。出口貨4,22萬噸，升31%。入口貨量爲1,79萬噸，較去年同期上升16%。轉口貨652萬噸，飆升162%。企業發展科總經理李耀榮說：「首月的處貨量錄得可觀的增長令人鼓舞，顯然是一個好的開始，但我們亦會警惕未來的發展趨勢。」