



▲巴西航空研製的新公務飛機「萊格賽650」型

## 巴西新型公務機亮相

在今日開幕的亞洲國際航空展覽會上，公務飛機成爲一大亮點，各大航空公司紛紛看好亞洲這塊新興公務航空市場的發展潛力。巴西航空工業公司將發布最新研發的公務飛機「萊格賽650」(Legacy 650)的首次亮相選擇在展會上。

據巴西航空公司中國區市場分析總監格拉魯介紹，Legacy 650屬於大型噴氣公務機，於2009年完成研發，去年投入服務。在延續Legacy 600基本設計的基礎上，Legacy 650在航程上提高了近15%，最高可達7223公里，可從倫敦直飛紐約。

該飛機採用3段式客艙設計，最多可搭載14名乘客，內艙設備包括真皮座椅、會議桌、廚房、衣櫃和儲物間，配備有DVD播放機和衛星通訊設備的娛樂系統，並在機艙壁上安裝有新型隔音板減弱客艙噪音。在技術方面，該款機採用了Primus EliteTM航電系統，其新引擎AE 2007A2，在減少燃料消耗和噪音方面有所改進。一架Legacy 650型飛機的目錄價格大約在3000至3500萬美元之間。

隨著經濟高速增長，目前亞洲尤其是中國，已成爲世界各大公務機製造商及供應商未來最爲看好的新興市場之一。公司大中華區總裁關東元稱，目前在大中華區尤其是中國內地，大部分公務機客戶屬於初次購買，仍處在對公務機及自身需求的了解階段，目前的主要關注點是客艙體積、座位數量和舒適度及如何了解和選擇滿足自身需求的機型。因此公務機製造商在市場推廣時，尚需要培育客戶對公務機以及自身需求的認識。

據了解，目前公務機的運營方式主要包括私人自用、包機服務、空中的士、託管運營以及互助旅行式(即多人合買一架飛機共用)。

## 喬達盈利4824萬美元

【本報實習記者王聿沁報導】法國物流供應商喬達(Geodis)國際物流集團日前在巴黎宣布，2010年利潤爲3500萬歐元(約4824萬美元)。總收入爲65.6億歐元，比上年同期增加7540萬歐元，同比增幅達31.1%。這一增幅源於營業額的增加和成本的降低。

喬達的強項是貨運，收入佔總收入的36%。零擔貨混裝運輸和快運佔了25%，合約物流15%，供應鏈最佳管理化13%，卡車運輸11%。

喬達的一份報告說，相比2009年，公司的貨運金額增加了50.4%，原因是運費增加，而且空運和海運各增長了40%和22%。在亞歐的貨運增長尤其。報告還說，這是第一次公司在法國境外獲得超過50%的利潤。

公司負責人還稱，去年公司投資了1.2億歐元多來支持銷售活動，改進設備和提升IT系統，特別是在零擔混裝運輸、快運和貨運部門。

## 長榮開闢近洋印尼線

長榮自3月上旬起，將開闢華北經香港至印尼新航線(HBI線)，提供沿線區域貨主方便快捷的運送服務。長榮表示，印尼有2億人口，是東南亞最大消費市場，豐富的自然資源也讓該國成爲世界主要原料供應國，近5年來經濟增長率平均達5%至6%，即使在2009年全球遭受金融風暴時，仍然有4.5%的表現。

由於亞洲新興市場經濟蓬勃發展，商業活動興盛，長榮新開闢的HBI航線，預期對紓緩該區域貨位擁擠現象，將有所助益。該航線規劃投入3艘載重1700箱及1艘2000箱船舶營運，每周一航次，靠港順序如下：天津、大連、青島、香港、蛇口、雅加達、香港、高雄、上海、天津。

## 聯合航五月辦洛杉磯上海線

美國聯合航空公司太平洋區副總裁梅勒日前在北京表示，美中各運航線將會逐漸增加，洛杉磯至上海線有計劃於5月21日開辦。而華盛頓特區至北京線3月底重開。

他指出，洛杉磯至上海線的旅客都可以在兩地機場中轉，接駁網絡航線。至於華盛頓特區至北京線在09年至10年之間停航，當時是全球經濟衰退、客源顯著減少。

# 亞太航空客運料年增5.8%

## 未來廿年接8560新機 將成最大市場

### 快速增長

在香港兩年一度舉行的亞洲國際航空展，今日正式開幕。歐洲空巴公司產品策略及市場預測部高級副總裁艾默生昨日在港搶先公布對市場預測，他表示在未來20年交付的新飛機中，將有三分之一是交付予亞太地區買家，區內年均客運量增幅達5.8%，將成最大航空市場。該公司亦稱，中國是旗下公務機需求增長最快的市場，交付量正追趕中東地區，會推出更多迎合中國客戶的機艙設計。

空巴在早前發布的2010年至2029年的航空市場預測中，曾預期全球客運需求期內年均增長4.8%，貨運需求則年增5.9%。艾默生昨日表示，當中以亞太地區的增長率較爲顯著，客貨運增幅分別達到5.8%和7%，加上區內現役的3680架飛機中，有78%需要更新，因此亞太地區對新飛機的需求特別大。

### 區內78%飛機要更新

他表示，亞太區會取代北美和歐洲，在未來20年內成爲全球最大的航空市場，約佔客運市場佔有率的33%，貨運市場則爲40%。爲應付新增需求，亞太區航空公司期內會共合接收8560架新飛機，總值達1.2萬億美元，佔全球同期交付飛機總量的33%，亞洲地區開放航空運輸系統，以及更多從未外遊的人士因經濟發展而使用航空交通，會是主要的推動因素。

該公司目前全球民用飛機市場佔有率約爲52%，近年已超過美國波音，成爲全球最大飛機製造商。值得注意的是，今次公布的亞太區5.8%的20年客運需求增幅，較此前公布該區在2009年至2028年的預測增幅6%爲低，意味着區內航空業發展可能在2020年後有放緩，但整體上仍屬高速發展。在2029年，歐洲和北美會



▲艾默生表示，亞洲航空運輸系統逐步開放，會刺激新飛機需求。 法新社

分別是第二和第三大航空客運市場，分佔25%和20%的佔有率。

對於航空業未來重點市場之一的中國，艾默生稱，新的預測報告已注意到中國高鐵對航空業的影響，確實會損害個別飛機航線的需求。但他指出，亞太區內的廉航市場仍有不少的發展空間，將有助在另一層面上刺激飛機需求。在01年至09年，亞洲區內航線客運量年增6%，當中廉航客量增38%，市佔率高達14%。

### C919成競爭言之過早

中國目前正在開發C919大飛機屬於單通道窄體飛機，與空巴的A320是直接的競爭對手。艾默生稱，空巴已預期該級別的飛機市場確實正出現更多新競爭對手，但C919會在2020年後才普遍投入運作，亦即只會在未來20年航空市場報告的下半部，目前仍大

早作出評論。但他認爲，相對加拿大龐巴迪新開發的C Series，C919已經取得相當數量訂單，處於較領先位置。

另外，中國是空巴公務機需求增長最快的市場，該公司在05年首次從中國獲得公務機訂單後，訂單數量都在快速增長，目前已有20架空巴公務機售予中國買家。該公司公務機部副總裁查塞爾預期，今後每年會有5架旗下的公務機出售到中國，相對佔空巴約50%公務機銷售量的中東市場，中國去年佔該公司銷售量比率已升至25%，今後會繼續縮窄與中東的差距。

空巴爲迎合中國買家的口味，曾在交付的公務機上增設豪華麻將桌和「卡拉OK」的設計。該公司早前已委任港機工程(00044)附屬的廈門太古飛機工程爲機艙裝配商，並在廈門成立旗下亞太區首個總裝中心，目前仍在洽商公務飛機改裝訂單中。

【本報記者王志民、倪巍晨北京七日電】全國人大代表、上海國際港務集團股份公司董事長陳戌源在上海國討論「十二五」規劃綱要中建議，上海國際航運中心建設國家需從政策上予以支持並提升到國家戰略布局。

他表示，上海整個港口的運行質量有顯著提高，主要經濟運行指標達到世界主要同類港口經濟指標。去年上海港口的集裝箱水水中轉達到38%，這個比例和新加坡、香港比較，還有較大差距，但在國內港口中轉比例名列前茅。上海港的航線、航班每月有2300個航班往返於世界上200多個國家和地區的500多個港口，航運服務體系，包括航運金融、航運保險等航運綜合服務體系得到進一步的發展。

陳戌源建議「十二五」期間上海國際航運中心建設應從三個方面加強：一是加強國家戰略重要性，在政策層面上進一步支持。中國經濟快速發展，爲保障國家的經濟安全，服務於國家的經濟發展，提升國家的競爭能力，有必要建設國際航運中心。

他說，去年中國港口集裝箱量是1.3億標箱。上海洋山港保稅港區作爲中國第一個保稅港規模在世界上海居首，但國家缺少政策支持，國家在政策設計上是否可以有一個總體思路，把洋山港區作爲「關外」，類似香港模式來發展。

二是進一步落實航運中心兩大體系的建設，即接送運體系建設和航運服務體系建設。接送運體系從公路和水路方面硬件建設降低本都是非常重要的，另外進一步提升接送運方式的綜合利用，整個港口的接送運方式主要是公路、水路、鐵路，現在是各成體系，我們的目標是希望把這些資源在一個新的平台上做進一步整合，像公交一樣實現零換乘，綜合效益將得到進一步體現；服務體系的建設要進一步吸引和培育航運要素，接送運體系是解決經濟貨物的流通問題，服務體系是解決航運中心的質量問題，上海航運中心建設最大的軟肋也是服務效率。儘管近年來航運要素進一步加強，但覺得不夠。應進一步加強航運骨幹企業的培育，引領航運服務體系的發展。

三是上海國際航運中心建設要與金融中心、貿易中心建設很好地結合起來，大的貨物吞吐促進貿易中心建設，促進金融服務發展，優勢互補，互相推動發展。

## 滬航運中心應提升到國家戰略

▲中國商用飛機公司設計製造的大型客機C919內部座艙布局與設計。 新華社



## C919望直飛高原機場

國產C919將系列化發展，推出一款適用於西藏拉薩、九寨溝、雲南等高原機場的飛機，未來有望實現航班直達。全國政協委員、中國商用飛機公司副總經理、國產大飛機總設計師吳光輝5日有此表示。

他說，由於高原空氣密度小，飛機發動機推力下降，要求飛機重量小，航程短，目前京廣滬等地去西藏的航班總要先在附近機場轉一次機。中國商飛正在研究適應高原機場的飛機，未來有望實現航班直達。

高原機場爲海拔高度2438米以上的機場，運行環境相對於一般機場要複雜得多，對飛機起降、發動機、性能設計有嚴格要求。吳光輝委員告訴記者，C919是系列化發展的飛機，將充分考慮其在高原機場和我國高原機場的應用。將來會發展加大航程型、縮短型飛機，用縮短型飛機飛西藏，把西藏航線串聯起來。他說，國家要鼓勵、加強修建西藏、青海的機場。西部地區人員稀少，地域遼闊，地形複雜，航空應該成爲西部

最重要的運輸方式。

【本報記者楊楠上海七日電】中航商用飛機發動機公司發布公告稱，根據研製及發展計劃，將於近期面向國內外潛在供應商發放信息徵詢書，即日起歡迎有志合作的潛在供應商通過其網站查詢並報名申請。有志與中航工業商發合作的國內外潛在供應商，需在3月18日前提交申請書。

國產大型客機發動機產品項目的工作，主要包括航空發動機零部件、系統、材料、標準件的設計、製造、試驗等。根據公告，可報名申請的國內、國外供應商均應符合6個要求：符合註冊地法律運作，財務上獨立；具有通過認證的ISO9001(或等同的)質量體系；具有航空發動機零部件、系統、材料、標準件的設計、製造、試驗能力；在相關領域具備突出業績和良好信譽；通過或計劃通過航空航運質量體系標準AS9100認證；通過或計劃通過相關特種工藝認證根據此次公開徵詢的安排。

### 香港上市公司業績公布日期

3月8日		3月10日		3月11日	
00044	香港飛機工程(未)	00019	太古股份A(未)	00926	碧生源(未)
00068	利興發展(未)	00087	太古股份B(未)	00316	東方海外國際(未)
00151	中國旺旺(未)	00246	瑞金礦業(未)	00693	陳唱國際(未)
00182	中國風電(未)	00302	永亨銀行(未)	00976	齊合天地(未)
00217	中國誠通發展(未)	00771	自動系動(未)	00995	安徽皖通高速公路(未)
00636	富邦銀行(香港)(未)	00806	惠理集團(未)	01058	粵海制革(未)
01039	暢豐車橋(未)	01308	海豐國際(未)	01087	泓淋科技(未)
01101	中國塔爾重工(未)	01638	佳兆業集團(未)	02336	科浪國際(未)
02008	鳳凰衛視(未)	02788	精熙國際(未)	08016	中華數據廣播(未)
08208	常茂生化(未)	08189	泰達生物(未)	08021	匯隆控股(季)
3月9日		01813	合景泰富(未)	08065	中國海景(未)
00014	希慎興業(未)	01333	中國忠旺(未)	08100	聯華活力世界(未)
00051	海港企業(未)	00755	上海證大(未)	08158	中國生物醫學(季)
00149	中國農產品交易(未)	00260	中油潔能(未)	08265	宏峰太平洋(未)
00293	國泰航空(未)	00368	中外運航運(未)	08272	進能國際(未)
00547	奧克集團(未)	01278	中國新城鎮(未)	08348	濱海泰達物流(未)
00716	勝獅貨櫃(未)	01187	珠江輪胎(未)	3月12日	
00980	聯華超市(未)	00232	中航工業(未)	01728	正通汽車(未)
01788	國泰君安國際(未)	00405	越秀房產信託基金(未)	3月13日	
01555	MI能源(未)	03300	中國玻璃(未)	00576	浙江運杭甬(未)
02378	保誠(未)	3月11日		3月14日	
03355	先進半導體(未)	00132	中國興業控股(未)	00094	綠森集團(未)
08052	利亞零售(未)	00218	申銀萬國(未)	00212	南洋集團(未)
01800	中國交通建設(未)	00236	香港生力啤(未)	00893	中國鐵鈦(未)
08058	羅欣藥業(未)	00510	時富金融服務集團(未)	01777	花樣年控股(未)
08166	中國農業生態(未)	00310	嘉進投資(未)	02348	東瑞製藥(未)
				02382	舜宇光學科技(未)

## 利比亞港口列海事高危區



▲扎維耶是利比亞的石油重鎮，亦是卡扎菲政府軍與反政府軍激戰的地區。圖為利比亞煉油廠。 美聯社

針對中東政局不穩，倫敦海事保險業界近日宣布將利比亞列作高危險地區，或令油輪業界的保費開支增加。不過，阿美拉油輪租金正因中東政局不穩而急升，爲此前沉寂已久的油輪市場帶來刺激因素。勞氏市場協會(LMA)代表倫敦海事保險業界利益，該會高級技術總監羅伯斯表示，中東政局持續不穩，不斷增加油輪風險，利比亞已被列作高危險地區。他指出：「近日不斷傳出利比亞政府軍空襲的消息，假

如空襲偏離目標，或者故意攻擊擊船，保險業界自然非常關注活躍在當地的船舶。」部分倫敦海事保險承保人提出新要求，相關船東或營運商須在船舶在駛經利比亞海域或掛靠當地港口之前，事先知會保險商。

利比亞是非洲第三大產油國，當地被列爲高危險地區，將可能令油輪業界的保費開支增加。羅伯斯表示，在保費問題上，需要投保人和承保人在每次航程作個別談判，因爲中東政局每天都在變化中。他又指，將利比亞列作高危險區，是回應實際的營運情況，如果有朝一日保險商認爲危機已經解除，利比亞自然會從高危險名單中除名。

### 主要出口港仍正常運作

不過，對於油輪船東而言，中東政局問題卻帶來推高租金的好時機。倫敦船舶經紀公司Gibson稱，利比亞主要原油出口港仍未有宣布停止運作，油運需求持續，亦即油輪仍需繼續租用到中東載油，令目前存在極大的不穩定因素，船東得以乘勢加價。

該公司指：「在中東局勢以外，地中海附近地區的惡劣天氣，以及波羅的海的寒冷氣候，令油輪市場運作進一步受到影響。地中海航線平均租金約爲世界油輪運費指數(WS)190點，波羅的海出發航線租金則WS235點，足較3周前上升250%。阿美拉油輪北海航線現貨日租金約爲4萬美元，地中海航線則爲5萬美元，而在2月中旬，租金僅備介乎3000至5000美元之間。」

利比亞早前公布，該國2月平均每日產油量只有70萬桶，較1月的158萬桶大幅減少，有業內人士估計，當地油港難以保持正常運作，減少出口只是時間問題，油價走勢將視乎其他中東國家能否補足利比亞產油量的跌幅，亦有消息稱正有更多買家轉租蘇伊士型油輪到其他地區運油，將令超大型油輪需求減少。