

航展首日簽購53飛機

海航確認訂單達100億美元

百億大單

2011年亞洲國際航空展覽會暨論壇昨日正式在本港亞洲國際博覽館開幕，相較過去兩屆，今次在展覽現場首日最轟動的消息是兩家中國的航空公司分別公布大手購買新世代飛機。中國國航(00753)和海南航空昨日分別確實訂購共53架新飛機，單計後者已確認訂單已值100億美元。另外，國泰航空(00293)行政總裁湯彥麟稱，油價上升或令航空業界處於危機邊緣，但市場整體預測仍屬正面。

中國商用飛機的C919在08年的上屆航展搶盡風頭，空巴A380在06年的一屆於維港上空低飛一幕依然歷歷在目。不過，在今屆航展上，雖然外界原先寄望能看波音787「夢幻」型客機首現香江，或者在航展現場參觀C919的全尺寸樣機，但最終只能一落空，焦點自然落在兩家中國航空公司的巨額訂單上，在更多中國展商參與的同時，今屆航展的中西共融特色更為濃厚。

國航已率先宣布購入5架747-8新飛機，海航集團昨日亦在航展上與3家飛機製造商簽訂購買新飛機的諒解備忘錄(MOU)，總共訂購48架新飛機，當中包括38架波音飛機、5架美國灣流飛機和5架法國達索飛機7Xs。

據稱，海航正與歐洲空巴公司談判10架新飛機訂單，只是未趕及在航展上同時簽約，否則訂購總數可達58架。香港航空總裁楊建紅表示，該48架飛機訂單約值100億美元，至於剩餘的10架空巴飛機訂單，雖然他拒絕透露機型，但稱該批為寬體飛機訂單。

海航新訂購的38架波音飛機中，包括30架B787-9型飛機、6架B777-200F貨機和2架787公務機。其中，787-9型飛機將撥歸香港航空營運，是該公司繼去年落實購入15架空巴A350超廣體客機和10架A330-200長程客機後，再次大手買入新世代飛機。以波音2010年的飛機標價計算，30架該型號價值已達65.43億美元。

波音和空巴兩大飛機製造商已分別發布未來20年的全球飛機需求預測報告，同時指出亞太區將成為最大市場，而當中以中國的飛機需求增長最快。除大飛機市場之外，海航新購入的12架公務機，正為了迎合不斷



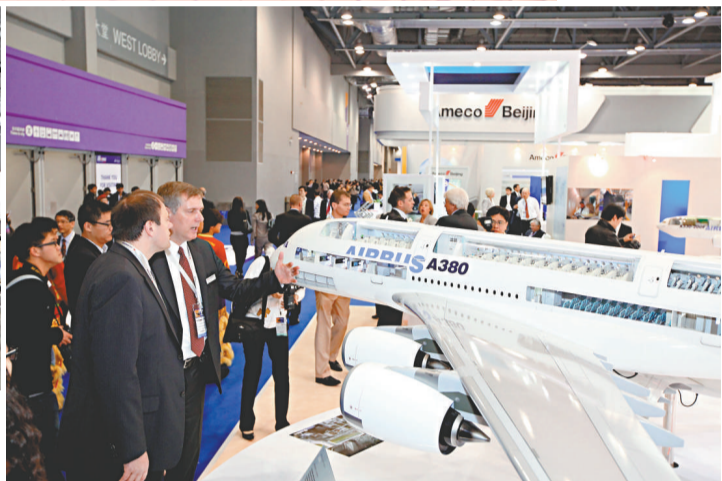
香港航空總裁楊建紅(前左)代表海航與波音公司代表簽署購買飛機諒解備忘錄

本報攝

空巴380型飛機以透視機艙布局，吸引客人



▲展會展示法國斯奈克瑪公司的飛機發動機渦輪



增長的中國公務機市場，在旗下的金鹿深圳開辦公務機去年投入服務後，姊妹公司「香港商務航空」亦已於本月開始營運，是本港首家以自有機隊營運的公務機租賃商，新飛機有助推動有關業務發展。目前在本港提供類似服務的公司多來自外國，或以再租飛機方式營運。

第三屆「亞洲國際航空展覽會暨論壇」展覽為期3天，由3月8日至10日舉行。主辦單位稱，今屆規模是歷來之最，超過11000名業界人士預先登記出席，不單得到中國航空運輸協會(CATA)和中國民用機場協會

(CCAA)支持，日本的三菱區域支線機及俄羅斯的Sukhoi超噴射機等製造商亦首次參展。

油價升威脅航空業

另外，國泰行政總裁湯彥麟亦在航展上表示，中國航空市場發展對全球航空業未來非常重要，公司作為以香港為基地的航空公司，對中國市場的潛力感到興奮，亦經常對亞太區航空市場發展感到正面。他指出，航空運業會是香港未來成功的動力之一。

晚點的根本原因是空域管理出現了問題。」

據李家祥介紹，在美國，民航對空域的使用率達到80%，而在中國只有20%，空域管理體制已經到了非改不可的地步。同時，他透露，目前，空域管理體制改革已經納入「十二五」規劃綱要(草案)，將在本次全國兩會期間討論。

中國民航局副局長王昌順昨日在港表示，民航局將建議國內航空公司採取航空燃油套期保值等措施，減輕燃料成本上升給民航業帶來的不利影響。

報道援引王昌順在香港出席亞洲國際航空展覽會暨論壇間隙透露的消息稱，目前國內航空公司的燃料開支佔其總成本的比例超過40%。他稱，除套期保值外，航空公司還可以考慮調整航線，並使用更新更節能的飛機來控制燃油成本。王昌順還稱，民航局預計中國今年的航空客運需求將增長12%至13%。

另外，他表示，中國預計在未來五年內，將訂購1100架飛機和1000名通用航空飛機投入服務。

民航局今年購373架飛機

日前，全國政協委員、中國民用航空局局長李家祥在政協經濟界小組討論說：「2011年中國民航局將採購採購商用飛機223架，通用飛機150架，共373架。到2011年年底，中國民航飛機規模將超過3000架，到2015年，保守估計將超過4500架。」

「目前，波音和空巴兩家企業競爭非常激烈。」李家祥表示，採購飛機不是一錘子買賣，不僅要看價格，而且更要注重長期的安全性以及售後維修服務，一架飛機的使用壽命大約30年，波音公司和空巴公司都有30多年的創辦歷史，機型成熟，維修方便。因此，即便我國大飛機真正投入商業運營，未來可能首先考慮的仍是對手的反應。

李家祥還透露，根據目前安排，「十二五」期間中

國將新建機場56個、改遷16個、改擴建91個，共計163個項目工程，總投資金額(不含地方)接近5000億元。

「李委員，您是否可以解釋一下，航班為什麼總是晚點，我所碰到過的最晚一次居然是一天。」當全國政協委員、中國民航局局長李家祥給經濟界36組委員介紹此次民航從利比亞撤離中國公民的情況時，一位委員打斷了他的話，表達了自己對航班屢屢延誤的不滿。

王昌順建議進行燃油套期

在場的不少政協委員對此頻頻點頭，七嘴八舌地說了幾句自己遇到過的航班晚點的經歷。李家祥坦言，2010年航班正點率確實有所下降。他解釋說：「航班

國航購5架波音747-8

【本報實習記者王聿沁報道】波音民用飛機集團市場營銷副總裁廷塞恩昨天在「亞洲國際航空展覽會暨論壇」上確實，中國國際航空公司向波音購買了5架747-8國際飛機，按標價總值約15.4億美元，飛機於2014年至2015年間分批交付。據悉，國航是波音747-8飛機自公布後的首個買家。

據波音公司介紹，同747-400飛機相比，747-8有467個座位，多了51個位；每位每公里二氧化碳排放量為71克，比747-400減少了14克。

中國航空業料年增7.6%

廷塞恩在論壇上還展望了波音公司飛機未來20年的市場發展。他預計中國的航空交通運輸量將在期內激增。「中國航空交通量將會急劇增長，於未來20年的年均增長率為7.6%。」廷塞恩說。這一增長率遠超國際平均年增長率5.3%。他還認為，中國GDP預計年增長率7.3%，是推動中國航空市場發展的重要原因之一。

在貨運市場方面，貨運市場區域總監愛德格亦發表看法，表示未來20年內中國航空貨運會有好表現。據

波音資料顯示，在航空貨運活躍的亞太地區，目前中國貨運份額已佔到該地區的40%。他說，自1989年中國開放空運市場，每年貨運量至少增長15%，他預計中國的空運量將持續增長。

中國空運市場的擴大同時反映出亞太市場的蓬勃發展。據波音的資料，目前亞太區同期新機訂購數達10320架，達全球訂單量的三分之一。到2029年，亞太區航空交通量的年增幅將達6.8%。屆時，預計50%的全球新增航空線路在亞太地區相聯。

廷塞恩說，亞太區航空的高速發展源於不斷增長的亞太區旅遊需求。「在未來20年，亞太區旅遊的需求佔全球比率將由今天的34%上升至44%。」

除了客機服務的增長，愛德格認為亞洲航線的貨運量將在未來20年繼續保持全球最高年增長率，達6.8%，超過全球平均值5.9%。屆時亞太區的長途航運量將大幅增長。

同時，廷塞恩和愛德格對世界航運市場也作了預測。由於世界經濟的復蘇，到2029年預計全球航空交通量年增長率達5.3%，全球貨運量年增長率為5.9%。

港機賺7億末期息1.65元

港機工程(00044)公布，去年純利同比增長1.89%，至7.01億元，派末期息1.65元。全年派息每股2.1元，增長5%。

期內營業額升5.5%，達到42.6億元，資本開支為4.32億元。公司在香港處理的航班升降量按年增加12%，而大型維修工程的售出工時增加15%。不過，基於設施的使用率偏低，以及波音747飛機改裝業務需求仍然疲弱，旗下廈門太古飛機工程公司，溢利倒退50%。

主席白紀圖表示，2011年的營運前景依然參差，假如航空業持續強勁，預期對港機工程於香港的大型及外勤維修服務的需求仍然殷切，預期香港航空發動機維修服務公司亦表現良好。該公司預計，廈門太古飛機工程的基地維修業務會有輕微復蘇，但在中國內地的合資企業將繼續有營運初期出現的虧損，加上通脹升溫和競爭日趨激烈，業務將受到不利影響。

中海集運將獲注海外碼頭

中國海運集團總裁李紹德表示，集團將擇機向中海集運(02866)注入海外碼頭資產。有關的資產為兩個國外碼頭，分別位於美國洛杉磯及西雅圖。

他又透露，集團今年新增6艘配載1.41萬標箱的集裝箱船走地中海航線，3艘配載4700標箱船走內貿航線；明年擬增加2艘可配載1.41萬箱和5艘可配載4700標箱船。集團今年的重點工作為優化航線網絡效益及加大南北航線的開拓力度，比如南美的巴西智利、澳洲和非洲等。

MTL改電力驅動龍門機

現代貨箱碼頭公司(MTL)今年投資港幣1.7億進行大規模改裝膠輪式龍門起重機，以電力代替柴油驅動龍門起重機，計劃改裝94台龍門起重機。工程完成後，將成為香港最龐大的電力驅動龍門起重機機隊，當中81台龍門起重機預計於今年年底完成改裝。

工程的合約簽署儀式於昨天在港舉行。發展及工程總裁盧偉民於儀式上說：「改裝膠輪式龍門起重機在碼頭堆棧內卸卸貨箱時，是利用市內供電，取代起重機上的柴油發電機，在操作時並無直接排放二氧化碳，換言之，將達致零排放，令空氣更清新，這是MTL履行保護和改善環境的承諾，再向前跨出一大步。」

工程及規劃總經理和環保委員會主席李國東解釋：「2007年揀選用以改裝44台龍門起重機的混合動力系統，在當時是比較成熟及可靠的技術。與傳統的柴油驅動龍門起重機相比，每台混合動力起重機能減少二氧化碳排放量約40%。隨着技術進步，將在膠輪式龍門起重機上安裝自動電力接駁系統及採用一套優化供電系統設計。起重機操作員只需利用輕觸式螢幕，就能輕易控制自動伸縮臂接連滑觸線取電，電力驅動龍門起重機便可在貨箱堆棧上行走無阻。」



▲現代貨箱碼頭把94台膠輪式龍門起重機改裝為以電力驅動

龐巴迪設香港辦事處

龐巴迪宇航昨日在港宣布，新設香港區支援辦事處和零件庫，並於濟南新設外勤維修設施，強化在中國的售後服務。

該公司有意建立以中國為核心的亞太地區服務及支援網絡，投資額為3000萬美元，今次安排屬有關策略的第一階段。北亞區公務經理考克斯表示，新設的香港區域支援辦事處，是本港罕有地有飛機製造商提供公務飛機全面服務，當中包括專業技術、航班運作支援和客戶管理支援。

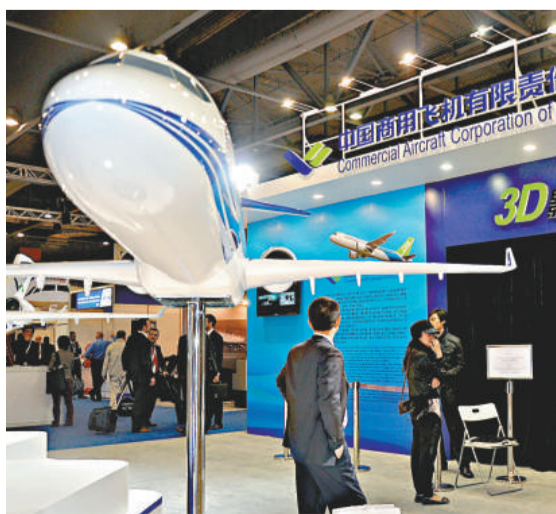
亞洲航空物流技術展覽會暨論壇昨日在本港展開，機管局代策略規劃及發展總經理閻宇明在論壇上稱，華南地區的機場雖然存在競爭關係，但整體貨量仍足以支持發展，關鍵在於珠三角貨源會否減少，以及中港兩地能否在貨運流程上加強合作。香港貨人委員會總幹事何立基同場表示，美國計劃收緊歐美航空貨運報備規管，將對本港空運業構成打擊。

隨着深圳和廣州機場迅速發展，以及內地較低的貨運成本，香港作為亞洲的國際空運中心的地位正受到威脅。閻宇明認為，中國改革開放多年後，空運業環境已經改變不少，香港難在區內獨地享有中國內地空運貨物進出口優勢，這是不爭的事實。但她指出，在周邊的競爭環境下，本港處理的空運貨量仍在增長當中，中港兩地可通過加強無縫貨運流程，例如綠色通道和改變轉運貨政策，能令區內機場得以持續發展。她表示，雖然外界在兩年內擔憂兩岸直航會影響本港空運業，但機場的影響卻未如預期般大，港台航線客機流量確實出現下跌，但全貨機數量仍在穩步增長。

全貨機數量仍在增長

何立基稱，本港航空貨運物流業在航班數量和效率上仍有優勢，應注意貨源的變化，特別是更多工廠正從珠三角撤出。閻宇明表示認同，又指珠三角貨源減少與否將是決定區內機場貨運市場的關鍵因素。閻宇明稱：「不少廠房近年正加速撤出珠三角地區，而且會連帶許多位於區內的物料供應商同時撤出。」但她預期，有關趨勢在5至10年內都不會對區內的航空貨運業帶來太大問題。中國進口空運貨量近年增加，閻宇明稱，本港機場出口貨量仍佔非常大的比重，進口貨不會在短期內主導整體貨量。何立基補充稱，假如中國進口貨量逐步增加，始終有助降低進出口貨對貨運業造成的營運衝擊。他表示，香港航空貨運業最大優勢是在於較短運輸的時間，假如美國進一步收緊歐美航空貨運報備規管，包括24小時進出口貨物報備，自然會增加營運成本和延長付貨時間，將對本港空運業構成打擊。

珠三角區內貨量仍足



▲中商飛利用3D技術展現C919客機模型，模擬該機飛行過程

3D影像看商飛C919

【本報實習記者王聿沁報道】飛機模型不再唱航空展的絕對主角，利用3D技術模擬飛行實景成為航空商新寵。在本屆香港亞洲國際航空展上，中國商飛在展場內設3D影院，讓參觀者「乘坐」C919「飛過」北京長城、上海金茂大廈。參展的中商飛負責人表示，公司可能會在2年後在香港設立公司辦事處，實現飛機融資。

據中國商飛介紹，C919大型客機是其自主研製的150座級單通道中短程客機。目前，基本完成初步設計工作。

2年後在港設辦事處

本次是中國商飛自2008年成立以來第二次參加香港亞洲國際航展。展品除了1:10剖開式C919模型和ARJ21飛機模型之外，公司還首次在航展上借助3D技術，逼真地展現C919飛行實況，讓觀眾與飛機「零距離接觸」。

戴上特製的眼鏡，影院內的大屏幕就呈現出了飛機的立體像。從駕駛艙操作台把手到客艙衛生間的布置，全部一覽無餘。隨着發動機飛速旋轉，飛機啟動。3D技術生動表現了飛機起飛時的景象：平地上的大樓「傾斜」，變小，直至白雲朵朵。C919帶領「乘客們」飛過「商飛位於上海的總部大樓和坐落北京的研發中心；領略申城現代的金茂大廈和京城悠遠的古蹟長城。期間，影片還介紹了C919的經濟和環保理念。最後，飛機完成「旅程」，返回香港。據悉，在去年的珠海航展上，中國商飛展示了C919飛機1:1模型。本次限於展地空間限制，萌生3D影院想法，但效果不同凡響。中國商飛的資料顯示，C919現在完成的初步設計工作包括：確定全機總體氣動布局、飛機主要性能指標和全機總體布置方案；機頭工程樣機投入工程協同，展示樣機完成研製，數字樣機初步成型，實現各系統數字化協同。