

前往越南馬來西亞等開拓東南亞市場

《金融時報》：

中國商飛料首獲 C919 海外訂單

香港文匯報訊 中國商飛公司製造的國產 C919 大型客機，近年備受海外傳媒關注。《金融時報》周二（4月2日）報道，繼在新加坡航展完成中國境外首次試飛後，中國商飛又前往越南、老撾、柬埔寨、馬來西亞和印尼，相信有望在東盟國家收穫首份海外訂單。報道分析指出，中國商飛是商用飛機領域巨擘波音與空中巴士的潛在競爭對手，東南亞是其開拓海外市場的最佳機會。

C919 大型客機去年5月圓滿執飛首個商業航班，《金融時報》指出，中國成功自主研发窄體客機，是中國提升科技產業供應鏈地位、挑戰西方競爭對手的一大進步。尤其今年以來，波音客機屢屢爆出安全事故，生產明顯受阻，「今年1月『甩門』事故後，波音的安全紀錄正受到業界密切關注。」

非洲拉美或更快批適航許可

航空業諮詢公司 IBA 諮詢總監耶奧曼斯表示，考慮到空巴和波音未來 10 年計劃生產的飛機都已售出，「C919 有很大機會獲得商用飛機市場份額，特別是在國內市場。中國商飛面臨的直接挑戰，是持續生產客機、滿足本地市場需求，以及獲得歐美方面進入國際市場的認證。」

有業界分析師認為，相較歐美，部分東南亞、非洲和拉丁美洲國家的監管機構，或會更快為 C919 批出適航許可，例如印尼航企 TransNusa（翎亞航空）的客機編隊中，已有兩架中國商飛的 ARJ21 小型飛機。航空諮詢公司 Endau 創辦人尤索夫表示，「如果一間航企購買一架中國商飛飛機，目的地是當地監管機構已認證該款機型的國家，那麼潛在買家就沒有理由擔憂美國或歐盟的說法。」

「不要低估中國提產能力」

IBA 估計，若中國商飛能夠成功提升產能，到 2030 年，C919 客機有望佔中國窄體客機市場份額約 8%，在全球佔比約 1.2%。位於德國的墨卡託中國研究所首席經濟學家曾格萊因表示，「中國商飛似乎在提升產能方面態度謹慎，避免出現任何重大的安全問題。」不過尤索夫認為，業界不應看輕中國的產能效率，「永遠不要低估中國提高產量的能力。與空巴和波音不同，中國沒有勞動力短缺問題，更重要的是資金充裕。不過想要持續、安全地生產飛機，肯定不會像製造電動汽車或手機那麼容易。」

報道引述業界分析認為，中國製造商預計還需要數年時間，才能以國產零部件替代西方的產品，並達到國際商業航空的安全標準。尤索夫稱，「中國商飛現時還不足以威脅空巴和波音，但時間站在它（中國商飛）這一邊。」



◆ C919 客機 2 月在新加坡航展亮相，完成中國境外首次試飛。 資料圖片



◆ 中國商飛前往越南及馬來西亞等地，相信有望在東盟國家收穫首份 C919 海外訂單。 資料圖片

波音交機延誤「累街坊」 聯航機師放自願無薪假

香港文匯報訊 美國飛機製造商波音公司的客機近期接連發生事故，面臨美國聯邦航空管理局（FAA）調查，導致客機延遲交付。美國聯合航空周一（4月1日）發出備忘錄，要求旗下機師放自願無薪假期，理由是波音交機延誤。這是波音客戶因製造商生產問題和安全危機而受影響的另一例子。

聯合航空在備忘錄中表示，由於波音客機交付量進行調整，預計聯合航空 2024 年的飛行時數大

幅減少，雖然交付問題主要影響 787 和 737 機隊，但也會波及其他機隊，因此公司就 5 月為機師提供自願無薪假計劃，以縮減人員配置。

計劃可能延續至秋季

據悉計劃可能延續至夏季和秋季，公司在機師休假期間仍會提供部分福利。聯合航空此前曾表示，由於波音飛機延後交機，將於今年春天暫停招募新機師。

聯合航空約 81% 的主要航線均使用波音客機，相比之下，美國航空和達美航空只有約一半客機來自波音。根據聯合航空 2 月提交的文件，該公司今年簽訂了接收 43 架波音 737 MAX 8 飛機和 34 架 MAX 9 機型的合約，但現在預計只分別接收 37 架和 19 架。先前預計波音今年亦將交付 80 架 MAX 10，明年則交付 71 架，但因該型號尚未獲得 FAA 認證，聯合航空無法準確預測預期的交付時間，因此將其從交付時間表中刪除。

美媒：比亞迪 3 月銷量大增 顯中國電動車主導地位

香港文匯報訊 中國汽車製造商比亞迪（圖）3 月份的新能源車銷量大增，按年增幅達 46%，其中海外銷量達到約 3.8 萬輛，是去年同期約 1.3 萬輛的近 3 倍，而今年第一季度累計銷量約 62.6 萬輛。《華爾街日報》分析稱，比亞迪已成為 Tesla 等西方國家電動車企業的勁敵，中國電動車市場正在良性競爭中發展。

比亞迪今年第一季度共售出約 30 萬輛純電動車，按年增長約 13%；插電式混合動力汽車則售出約 32.4 萬輛，增幅約 14%。Tesla 同時期電動車

銷量為 38.6 萬輛，略超過比亞迪，但較預期的 45 萬輛明顯遜色。Tesla 行政總裁馬斯克今年 1 月已經警告，該品牌今年的銷量增速將明顯放緩。

《華爾街日報》指出，Tesla 現時偏舊的車型，正面臨傳統車企和初創企業「兩面夾擊」，比亞迪的崛起尤其體現中國在電動車領域日益明顯的主導地位。在電動車數碼化領域，中國許多車企較西方車企行動更快，比亞迪的價格也較 Tesla 更實惠，有利比亞迪擴張全球市場。

分析也稱，中國電動車市場的「價格戰」預計

今年還會持續，不過比亞迪的銷售數據，足以體現中國汽車製造商廣泛的銷售增長勢頭。



北約擬設 8400 億軍事援烏基金

香港文匯報訊 據路透社周二（4月2日）報道，北約秘書長斯托爾滕貝格提出設立為期 5 年、總值 1,000 億歐元（約 8,437 億港元）的軍援烏克蘭基金，使北約在向烏提供軍事援助方面發揮更直接作用，以預先因應美國前總統特朗普一旦回朝，可能取消援烏。預計北約會於本週的外長會上討論這提案，並尋求在 7 月的北約峰會前敲定一攬子方案。

防特朗普回朝取消援烏

5 名北約外交官透露，由於擔心與俄羅斯發生衝突，北約一直只向烏提供「非致命性援助」，多數成員國則在雙邊基礎上向烏提供武器。然而現在北約內部愈來愈多人認為，北約應以「更可持續、更長期的方式」向烏提供軍

援。斯托爾滕貝格稱，該計劃在一定程度上是為了「抵禦北約成員國的政治風向變化」。根據提案，為防止特朗普重返白宮後削減對烏的支持，北約將接管美國主導的烏國防聯絡小組，管理向烏提供致命武器，北約還將為烏設立一個北約特派團，但不清楚該特派團是否會在烏境內活動。

外交人士警告稱，有關軍援的討論還處於早期階段，尚不清楚北約成員國是否接受 1,000 億歐元的援助總額，也不清楚北約將如何融資。

北約的所有決定需得到 32 個成員國一致同意，彭博社分析稱，斯托爾滕貝格的提案可能受到土耳其、匈牙利等國家反對。



◆ 北約計劃或將在軍事援烏方面發揮更直接作用。 路透社

烏徵兵年齡下限降至 25 歲

香港文匯報訊 烏克蘭總統澤連斯基周二（4月2日）簽署法案，將徵兵年齡下限從 27 歲降至 25 歲，試圖助烏產生更多戰鬥力，抵禦俄羅斯。

這項法案自去年 5 月獲得國會議員批准後，便一直放在澤連斯基桌上，目前不清楚什麼原因促使澤連斯基簽署。此舉擴大軍方可根據戒

嚴法，動員入伍作戰的平民人數。

烏軍目前在俄烏衝突戰場上處於不利位置，不單面臨彈藥供應短缺，美國的重要資金在國會遭共和黨人阻擋數月，歐盟也未能按時提供承諾的彈藥。澤連斯基去年冬季表示，唯有在具有足夠強烈的理由認為有必要這麼做時，他

才會簽署這法案。他去年 12 月說，軍方已提議再動員 50 萬多名烏克蘭人加入武裝部隊，表示這是時任武裝部隊指揮官提出的要求。自此之後，烏撤換武裝部隊領導人，新的總司令瑟爾斯基上周表示，這人數不再是最新數字，且在檢視資源後已「大幅削減」。

美下令 NASA 制訂月球時間規範「太空競賽」

香港文匯報訊 美國白宮周二（4月2日）指示美國太空總署（NASA）為月球和其他天體建立統一的時間標準，目標是在各國政府和私人企業之間日益激烈的月球競賽中，制訂太空國際規範。

據路透社看到的備忘錄，白宮科技政策辦公室（OSTP）負責人指示 NASA 與美政府其他部門合作，在 2026 年底前制訂計劃，確立稱為「月球協調時間」（LTC）標準。

月球和其他天體上不同的引力以及其他潛在因素，使月球與地球上的時間感知方式不同。除此之外，LTC 將為執行任務需要極高精確度的太空船和衛星提供計時基準。NASA 太空通訊和導航負責人柯金斯受訪時說，「我們在地球上使用的同一個時鐘，在月球上移動速度會有所不同。」

白宮科技政策辦公室主任普拉巴卡爾在備忘錄中表示，對於月球上的人來說，地球時鐘似乎每個地球日平均會損失 58.7 微秒，且隨着其他周期性變化，這將進一步使月球時間與地球時間發生偏差。

根據美國的「阿耳忒彌斯」月球探測計劃，NASA 的目標是在未來數年內將太空人送上月球，並建立一個科學月球基地，為未來的火星任務奠定基礎，數十家企業、太空船和國家參與這項工作。OSTP 一名官員表示，若沒有統一的月球時間標準，將很難確保太空船之間的資料傳輸安全，以及地球、月球衛星、基地和太空人之間的通訊同步，時間差異還可能導致在月球上或繞月運行的測繪和定位過程中出現錯誤。