

香港文匯報訊
美國波音公司工潮仍未見結束，經營困難重重。公司上周五(10月11日)宣布，將在全球裁員10%，相當於1.7萬個職位。波音也將推遲交付已延後數年的新機型777X，並停產767貨機。波音還警告稱，公司今年第三季度虧損50億美元(約388.5億港元)，上月中爆發的罷工加劇公司多年來積累的問題，預計營運損失會進一步擴大。

再延遲交付新機777X 信用評級進一步逼近「垃圾級」 波音工潮重創營收 宣布全球裁員1.7萬人

波音上月中爆發罷工，多達3.3萬名美國機械工人罷工。今年8月接手波音的行政總裁奧爾特博格自罷工以來，安排數千名白領員工放無薪假，同時凍結招聘，旨在罷工期間保證公司的現金流。奧爾特博格內部通知稱，公司將在未來幾個月進行涉及各個級別的裁員，將資源集中在核心領域，而非分散在太多的項目上，否則會導致公司業績進一步下滑及投資不足。

約480架777X訂單未完成

仍未問世的777X機型受此影響，交付時間從原定的2025年再推遲至2026年。這款機型於2013年發布，可搭載約400名乘客，原本是波音計劃推出的主力客機，擬2020年交付。然而波音至今仍有約480架777X飛機訂單未完成。今年8月，波音首次試飛777X機型卻發現問題，所有測試機隊停飛至今。

至於身為貨運市場中流砥柱的767機型，波音公司計劃在2027年停產，其間會完成剩餘的29架飛機訂單。截至上月底，波音公司向聯邦快遞(FedEx)和聯合包裹服務公司(UPS)交付了8架767飛機。公司會繼續生產該機型的軍用版本。波音公司與工會領導人的談判早前破裂，公司多數飛機的生產陷入停滯，重創營收。最新報告顯示，波音今年第三季度消耗約13億美元(約101億港元)現金，今年來累計消耗現金超過85億美元(約660億港元)，雖然公司趕在罷工前，交付了已完成的飛機訂單，但今年第三季度營收仍下跌2%，回落至178億美元(約1,383億港元)。

消息：現金流不樂觀

統計顯示今年第三季度，波音每股淨虧損達9.97美元(約77.5港元)，遠遜於分析師預測的約1.19美元(約9.3港元)。消息人士稱，波音公司現時的現金流不容樂觀，已有建議指波音需盡快出售普通股份等，籌集100億至150億美元(約777億至1,165億港元)，才能維持現有評級，否則公司信用評級很可能跌落至「垃圾級」水平。



●波音員工自今年9月以來開始罷工，令波音營運雪上加霜。

網上圖片

美監管機構被批不力 未能識別波音生產缺陷

香港文匯報訊 波音公司事故頻生，美國聯邦航空局(FAA)監管不力備受質疑。路透社報道，美國運輸部檢察長辦公室上周五(10月11日)批評，FAA沒有構建有效系統，監督波音各個製造設施，以及識別生產過程的問題和缺陷。報告提出16項建議，FAA表示同意所有建議，會致力改進監督流程。

運輸部檢查長辦公室在報告中指出，FAA現有監督和審核流程不夠全面，「不足以充分識別波音生產線內各種關鍵過失和違規行為」。報告以FAA早前審查的波音737 MAX和787「夢幻」客機型號都出現問題為例，指出FAA「尚未從專注於解決個別製造問題的被動方法，轉變為更主動的方式，沒有使用依靠數據及時反饋的模型，識別並解決波音各級製造流程中的風險」。報告也強調，FAA長期以來授權部分監管工作給波音員工，這種「自我審查」監督程序，無法有效確保波音飛機能

夠安全運行。當波音公司因事故面臨指控時，FAA也沒有強制企業提供有關指控的充分資訊。美國參議院亦籌組獨立小組，調查波音的企業文化影響生產安全，該小組同樣指責FAA存在監督不當問題。

FAA承諾，該機構正在對自身監管模式進行「全面及全系統性審查」。FAA局長麥克惠特克上月表示，會大幅修訂機構安全監管計劃，承認該機構早前對波音的監管「過於放任」，他已採取措施，禁止波音公司擴大737 MAX機型產能，直至公司有效提升生產質素。

將停產主力貨機 空巴銷情受惠

香港文匯報訊 波音公司宣布大裁員之際，再度延後777X機型交付時間。關注全球主要飛機製造商的新聞網站leeham news分析，波音777X遲遲無法問世，利好競爭對手空中巴士銷售其同類機型A350。而波音767貨機型號767-F停產，將令波音更難獲利。

777X有777-8和777-9兩款衍生型號，估計777-9到2026年才能向全球航企交付。報道指出，空巴A350客機載客量最大的型號為A350-1000，較波音777-9可額外容納60名乘客，對於部分大型航企的中長線路更有吸引力。空巴計劃到2027至2028年，將A350產能提升至每月12至13架。至於波音，其新型號貨機777-8F的推出時間料會延至2028年，該款貨機的客運版本777-8P會否繼續生產仍是未知數。

亞馬遜用改裝空巴作貨機

波音停產767-F型號貨機則是無奈之舉。國際民用航空組織(ICAO)提出，經美國聯邦航空管理局(FAA)採納的新排放規則，將於2027年生效，任何不符合新規的民用機型生產均要叫停。由於767F設計採用舊式引擎，這款貨機無法符合排放規則，只能停產。



●波音777X遲遲無法問世，利好空巴銷情。網上圖片

767-F中型貨機是許多物流公司，尤其主要經營空運包裹的物流公司運輸支柱，包括聯邦快遞(FedEx)、聯合包裹服務(UPS)、DHL和電商亞馬遜的Prime Air等。報道指出，如今亞馬遜將改裝後的空巴A330-300飛機加入貨機機隊，多數企業則改裝航企的退役客機作貨機用途，只有FedEx和UPS還有767-F貨機的剩餘訂單。

報道還稱在波音公司工廠，767-F與767機型軍用衍生版KC-46A加油機共享生產線，用於分攤生產成本，如今767-F停產，公司生產成本將攀升。

零件供應商陷「樽頸」 空巴生產線同受阻

香港文匯報訊 波音公司深陷困境之際，主要競爭對手空中巴士也面臨生產受阻。路透社報道，空巴與波音一樣，向機身零件供應商Spirit Aerosystems購置飛機關鍵結構零件，但該供應商生產效率不及預期，令空巴飛機生產受阻。空巴上月交付50架新飛機，按月下跌9%，分析師擔憂公司今年能否實現全年交付770架飛機的目標。

空巴飛機製造業務負責人謝勒表示，Spirit



●Spirit零件生產效率不及預期。網上圖片

的零件是生產空巴A350和A220機型所需，「但其生產進度不完全符合我們期望。」謝勒稱空巴派出數十名工程師前往協助Spirit，「我們為他們提供技術支持，幫助他們盡最大努力，確保向空巴準時交付產品。」他也指出，Spirit部分零件運抵空巴時，會出現貨物缺損等問題。

除Spirit外，空巴的另一主要零件供應商CFM生產也見拖延。CFM由美國通用電氣航空和法國賽峰飛機引擎公司合資，是全球最大的商用航空引擎製造商。謝勒承認，CFM現時處於「樽頸」狀態，「我承認空巴9月的交付量令人失望，這些數據背後是已生產，但尚未交付的飛機。」

擬先庫存未裝引擎「滑翔機」

路透社引述業界分析稱，空巴可能被迫先行將少數未安裝引擎的「滑翔機」放入庫存，待引擎到貨後再安排組裝。類似措施非常罕見，空巴若採取該作法，相信是為避免飛機生產流水線長期受阻。