

美脅迫他國限制對華貿易 商務部：與虎謀皮兩頭空

香港文匯報訊 據新華社報道，商務部新聞發言人21日表示，近期，美國打着所謂「對等」旗號對所有貿易夥伴濫施關稅，同時又脅迫各方與其開啟所謂「對等關稅」談判。這是打着「對等」的幌子，在經貿領域推行霸權政治、實施單邊霸凌。縱橫捭闔不來和平，妥協也得不到尊重。為一己一時私利，以損害別人利益來換取所謂豁免

是與虎謀皮，最終只能是兩頭落空，損人不利己。

有記者問：據多家境外媒體報道，消息人士透露，特朗普政府正準備在關稅談判中向其他國家施壓，要求其他國家限制與中國的貿易往來，以換取美方關稅豁免。請問發言人對此有何評論？商務部新聞發言人作出上述回應。

發言人說，中方尊重各方通過平等磋商解決其與美方的經貿分歧。中方認為，各方在「對等關稅」問題上應站在公平正義的一邊，應站在歷史正確的一邊，應捍衛國際經貿規則和多邊貿易體制。需要特別指出的是，中方堅決反對任何一方以犧牲中方利益為代價達成交易。如果出現這種情況，中方絕不接受，將堅決對等地採取

反制措施。中方有決心有能力維護自身權益。

發言人表示，面對單邊主義和保護主義衝擊，誰都無法獨善其身。國際貿易一旦回歸弱肉強食的「叢林法則」，所有國家都會淪為受害者。中方願與各方加強團結協調，攜手應對，共同抵制單邊霸凌行徑，維護自身正當權益，捍衛國際公平正義。

反擊關稅霸凌

香港文匯報訊（記者 夏微 上海報道）

特朗普政府執意升級對華關稅戰的影響已波及航空巨頭波音公司。4月18日、4月21日，兩架身披廈航塗裝的波音737Max8相繼離開中國舟山返回美國。此前市場流傳的關於中國多家航司暫停或推遲接收波音飛機的消息，至此有了具象化的體現。廈航有關方面在回應香港文匯報記者詢問時表示，確有兩架尚未交付的波音飛機飛回美國，並承認與當前的高關稅政策有關。專家和業內人士對此表示，若中美關稅戰愈演愈烈，波音將遭受重創，中國民機的發展進程則有望獲得快速提升。

美關稅戰禍及波音

廈航 退貨 遣回兩機

業界料在華業務將受重創 中國民機發展有望加速

● 4月21日，第二架白鷺737MAX8啟程離開波音舟山工廠返回美國進行封存。網上圖片



首架737Max8已飛抵西雅圖

4月18日，常駐舟山普陀山國際機場的航空博主「Venusyaaaaa」在社交平台上發布配圖消息稱，「清晨一架廈門航空737Max8在舟山出關啟程返回美國進行封存，這也是波音舟山工廠首次遭到『退貨』。」21日，該博主再度發布配圖消息，「清晨第二架白鷺737Max8（B-20CQ）啟程離開波音舟山工廠返回美國進行封存。」同日早些時候，知名航空類博主「機坪夜話」發文稱，首架被「退回」美國的廈航塗裝737Max8已經飛抵西雅圖，並晒出該飛機在西雅圖着陸後滑行的照片。

香港文匯報記者隨即致電廈航核實消息的準確性。廈航表示，「我們的確有兩架尚未交付的飛機飛回了美國。」廈航方面雖未進一步說明具體情況，但也表示了與當前的高關稅政策有關。

值得一提的是，4月8日，航空博主「Venusyaaaaa」曾配圖發文稱，國航最新一架Max8調機抵達舟山。從評論區最新消息可以看出，這是目前波音舟山工廠僅存的一架飛機了，且也極有可能難逃被「退回」美國的命運。針對上述消息，香港文匯報記者也在21日向波音求證，對方僅回覆「暫時沒有可以給到的消息。」

專家：航空業虧損概率加大

北京交通大學民航運輸系主任、教授李曉華認為，上述情況的發生是迫於高關稅而做出的無奈之舉，「增收超過100%的關稅是中國航空公司無法接受的。無關是否國家層面有通知，航司自己都會拒絕接收飛機的。」國內航空企業資深工程師黃河稱，「接收的話就是用多一倍的錢買一架飛機，沒人會做這種事情，畢竟違約金不可能比飛機售價高。」

「中國需要飛機，美國波音也需要中國市場。」民航領域專家林智傑坦言，「但在目前的關稅稅率下，美國的飛機肯定沒有辦法進入中國的市場，飛機交付肯定是暫停的。關稅戰對雙方都沒有好處。」黃河還提到，從航空運輸業的角度來看，中美貿易戰勢必導致中美商業脫鈎嚴重，商務出行需求減少，航班量劇減，航空運輸業虧損的概率加大。

在黃河看來，中國有關航司將未交付的波音飛機退回美國，短期內，波音的製造業務受到的影響不大，「波音可以把其他國家的航司訂單提前生產，將中國航司的訂單先擱置。」「退回不接的飛機，按照合同，國內航司要向波音交付違約金。如果確認違約行為，賠完違約金後，飛機產權就歸屬於波音公司。有可能國外的其他航司或者租賃公司為了拿到這批現貨飛機，會加價從波音公司買飛機。那波音不僅賺了違約金，還賺了加價賣飛機的錢，從商業上講是非常划算的。」

「但是，短期內飛機可能因為易主而帶來的盈利與長遠發展中可能丟失的市場份額相比，根本不值一提。」黃河分析，若中美間的情況得不到改善，原本中國向波音訂購的訂單大概率會轉向空客或商飛，波音將遭受重創，若事態愈演愈烈，必將影響到波音公司在中國的市場份額。「波音在中國的業務大約佔到它總體業務的三分之一，影響非常大。2005年以來，波音公司基本上保持了和空客公司在中國幹線市場平分市場的格局，但之後恐將難以維持。」

波音舟山工廠或再度「停擺」

波音舟山工廠自2018年建成啟用以來，可謂「命途多舛」。先是遭遇了737MAX全球停飛，此後好不容易恢復交付旋即遭遇疫情影響，去年才再次恢復交付，面臨如今關稅戰的衝擊，很可能再次「停擺」。

黃河稱，波音舟山工廠分為完工中心和交付中心兩部分業務，不涉及飛機製造業務，因此該工廠「停擺」不會對波音的研發、製造和銷售造成影響。但如果波音不再對中國的航司交付飛機，波音舟山工廠將無事可做。廠房和員工的運營維護成本將成為一大考驗，「不會輕易徹底關停的，相當於是留了一扇門。如果關停的話，再要進來就難了。」

● 北京時間4月20日，一架原計劃由中國廈門航空運營的波音737MAX飛機因持續的關稅糾紛從中國飛抵美國華盛頓州西雅圖。

路透社

中國C909受東南亞航司青睞 凸顯周邊國家供應鏈自主化需求

特稿 4月19日，越南越捷航空正式開通河內-昆島、胡志明市-昆島兩條新航線，執飛這兩條航線的並非波音或空客，而是中國商飛製造的C909客機。這是中國製造的民航客機首次進入越南市場，標誌着中國航空工業在東南亞的又一次突破。與此同時，馬來西亞等東南亞國家也在考慮引進中國商用飛機。此前，印尼翎亞航空使用C909已超過兩年，除了在境內各島嶼間運營，還在2024年執飛了印尼美娜多-中國廣州航線。今年3月，C909進入老撾航空市場，並於本月12日順利完成首次商業飛行。

購置運營成本低 助航司快速擴張

在全球貿易摩擦加劇、西方航空巨頭壟斷市場多年的背景下，為何東南亞航空公司開始青睞中國客機？有分析認為，越捷航空採用C909，不僅僅是一次商業採購，更是東南亞航空市場格局變化的信號。

首先，東南亞是全球低成本航空最活躍的市場之一，當地航空公司對飛機採購成本極為敏感，而中國商飛的C909恰好提供了比波音737或空客A320更低的購置與運營成本。對於越捷這樣的航司來說，降低飛機採購成本直接影響其擴張速度，而中國客機提供了一個可行的替代方案。

不願過度依賴波音等單一供應鏈

其次，地緣政治與供應鏈自主化需求。近年來，東南亞國家在經貿領域尋求更平衡的外交策略，減少對西方技術的依賴。尤其是在中美科技競爭背景下，東南亞國家不願過度依賴波音或空客的單一供應鏈。

最後，這也是中國-東盟合作深化的體現。RCEP（區域全面經濟夥伴關係協定）降低了中國與東南亞的貿易壁壘，使得中國客機的出口更順暢。

根據中國領導人上周對馬來西亞進行國事訪問後中馬發布的聯合聲明，雙方支持馬來西亞的航空公司引進和運營中國商用飛機。這表明東南亞國家在航空領域正逐步向中國靠攏。

從市場的角度來看，東南亞是全球航空業增長最快的地區之一。國際航空運輸協會（IATA）預測，到2030年，東南亞航空客運量將比2019年增長40%，其中越南、印尼等國家的增長最為顯著。再加上電商平台如Lazada的爆發，推動跨境快遞需求，航空貨運成為關鍵物流方式。

在低成本航空擴張、供應鏈多元化、區域航線增長的三大趨勢下，中國客機或許正迎來最佳機遇期。 ● 中通社

逾130 訂單未完成 波音遭兩面夾擊

香港文匯報訊 據路透社引述波音公司的數據顯示，波音手頭尚有130個未完成訂單來自中國的航空公司和租賃。業內人士稱，在波音尚未公布買家的760多架未完成訂單中，很大一部分買家來自中國。

內地財經網報稱，在世界兩個最大經濟體的關稅戰夾縫中，波音公司是受影響較大的公司，一方面是交付，另一方面是供應鍊。

「可以說，大家每次乘坐波音飛機出行，都有『中國製造』零部件的陪伴。」波音中國總裁柳青在2024年6月公開表示，波音在中國擁有35家以上直接供應商，他們參與着所有波音在產

機型的製造，包括737、767、777和787夢想飛機。柳青說，波音在中國有超過50年的布局，在中國的業務每年對中國經濟的直接貢獻超過15億美元。在世界各地飛行的超過10,000架波音飛機上，都使用了中國製造的零件和組件。

除了關稅對零件和材料造成的直接成本，波音首席執行官凱利·奧特伯格（Kelly Ortberg）近日表示，他擔心關稅對波音供應鍊和波音出口能力的影響。財報顯示，2024年全年，波音公司收入665億美元，交付民用飛機348架，同比分別下降14%和34%，虧損118億美元，這是波音自2020年以來的最大虧損。

國產飛機市佔率料提升

香港文匯報訊（記者 夏微 上海報道）比之波音的窘境，中國民機製造業或將在當前關稅戰背景下迎來一輪快速發展期。在北京交通大學民航運輸系主任、教授李曉華看來，國產民機的發展利好有兩個層面，首先是當前的大背景下，對加快中國民機關鍵部件的自主創新提出了更高的要求。其次，雖然關稅戰愈演愈烈對中國航司的機隊更新、成本優化等方面也將造成一定的負面影響，不過，「這同時也是推進中國航司多採用中國民機，包括C909、C919、新舟60等在內的一個契機。」

民航領域專家林智傑也指出，當前境況是「國產飛機迅速提升中國市場份額的好機會。」國內航空企業資深工程師黃河亦表示，「國產大飛機或將因此收穫更多訂單，從而加速國產大飛機生產和研發，包括C919的改進和C929的研發等，對中國的飛機製造業來說，未來會越來越好。」



● 中國民機製造業或將迎來一輪快速發展期。圖為遊客乘坐國產大飛機C919。資料圖片

中航證券軍工行業首席分析師張超曾對中美關稅進行過測算，結果顯示，在中國對美國商品加徵34%關稅後，波音飛機的綜合稅率升穿39%，單機採購成本增加約32.5%。隨着中美關稅對弈的升級，本質上看，採購波音飛機已無性價比。與之對應的是，國產大飛機C919在國際市場顯現出一定的讓價能力。

中國商飛亦加速生產國產大飛機C919，C919今年產能從原訂的50架提升至每年75架，2026年產能為100架。