

# 吸睛不吸財 「巨無霸」終倒下

## 空巴宣佈停產 A380 3500 工人受影響



時任空巴總裁與合作夥伴於2008年在漢堡舉行A380交接儀式。

空中巨無霸將成歷史！歐洲飛機製造商空中巴士昨日正式宣佈，由於最大客戶阿聯酋航空決定大幅削減訂單，服役僅12年的A380客機將於完成建造餘下訂單後，於2021年全面停產，意味空巴以「空中巨無霸」稱霸航空業界的夢想終於幻滅。這款全球載客量最高的雙層客機雖然自面世以來一直深受乘客喜愛，但高售價和高油耗的缺點卻令不少航空公司卻步，最終令它步向和諧式客機の後塵，成為另一款生不逢時的商業失敗作。



A380從門栓、座位到引擎，總共由近400萬件零件結合而成。

A380停產的消息是在昨日空巴業績會前宣佈，行政總裁恩德斯在聲明中指出，由於阿聯酋航空決定將A380訂單由162架縮減至123架，集團再沒有足夠訂單維持A380生產線，因而決定在2021年完成餘下17架的訂單後，正式停產。集團未來數周將與工會聯絡，討論如何協助最多3,500名潛在受影響的工人。

### 專家曾讚「長壽」美法市場慘淡

餘下17架A380訂單中，其中14架屬於阿聯酋航空，另外3架則是日本全日空(ANA)所有。阿聯酋航空削減A380訂單後，將會改向空巴訂購一批較小型的客機，包括40架A330-900neo以及30架A350-900，總值214億美元(約1,679億港元)。阿聯酋航空對空巴停產A380表示遺憾，行政總裁馬克圖姆表示，公司一直以來都是A380的忠實支持者，對不得不削減訂單感到失望，亦對停產感到傷心，但會接

受現實。阿聯酋航空強調，現有約100架A380未來仍將是公司機隊核心，並會繼續服役至2030年代。

A380在2005年首次試飛時，被外界視為空巴與美國波音公司747客機競爭的殺手鐮，行內專家更預期A380機型壽命將可超越這位對手，沒想到就在747慶祝服役50年後不到數日，A380便「英年早逝」。

除了阿聯酋航空外，不少空巴原本預期的A380潛在市場都未能實現，例如至今沒有任何一間美國航空公司訂購過A380，作為747大客戶的日本航企亦是最近才收到首架A380，就連同鄉的法國航空也在訂購首批10架A380後，取消後來追加的2架訂單。早在去年1月，A380已傳出停產危機，其後因阿聯酋航空承諾增購最多36架才保住生產線，不過這筆訂單結果未能落實，令A380步向終結。

路透社/法新社/美聯社/彭博通訊社

### 15年研發 機翼夠停72輛車

#### ■空中巨無霸

A380客機全長73米，機翼面積達845平方米，足以停泊72輛汽車，最高載客量為853人，但大部分航空公司只會設置約500個座位，有航空公司會設置頭等套房，擁有睡床及淋浴間，並設有免稅店及酒吧。

#### ■初期困難

A380由構思到面世共花15年，在生產過程中曾最少4度出現問題，導致客機較原定時間延遲18個月面世，生產成本超支42億歐元(約373億港元)。

#### ■技術挑戰

A380客機的電線總長度達530公里，等同德國法蘭克福與法國巴黎之間的距離，技術要求極高，令空巴需延遲交付。潛在買家亦需確保機場願意擴建跑道，讓A380順利升降。

#### ■首飛

A380於2007年10月25日進行首次商務飛行，載有455名乘客的新加坡航空客機，由新加坡飛往澳洲悉尼，機票在網上以慈善拍賣方式售出，英國乘客海沃德更花費10萬美元(約78.5萬港元)購得1A套房。



阿聯酋航空對空巴停產A380表示遺憾。

### 不坐滿蝕油費 「神話航機」先天不足



空巴宣佈停產消息。

A380是世上載客量最多的客機，2007年正式投入服務以來，一直備受關注。空巴推銷A380之初，目標市場主要為亞洲和中東國家，更曾經預期銷量會達700架，但由於營運成本高，加上航空公司近年傾向採取輕型客機，令訂單數目下跌，項目長期虧損。截至1月，空巴只獲獲313架已確認的訂單，當中234架完成交付，成績遠遜預期。

A380主要客戶阿聯酋航空曾表示，若A380在起飛時能載滿544名乘客，就可以帶來盈利，換言之一旦A380未能滿座，航空公司就可能面對機票收入不足以抵銷燃油成本的情況，為公司帶來損失。有航空業界人士直言，A380在乘客不足時帶來的風險過高，令有意購置的航空公司卻步。

### 遇金融海嘯 引擎極速落後

除了先天不足，A380後天亦遭遇多重不幸。「空中巨無霸」服役不久便遇上金融海嘯，大型及豪華客機需求大減，各大航空公司轉為傾向採用體積較小、能源效益更高的客機，並增設更多以二三線城市為主的點對點航線，取代以大型樞紐機場之間為主的傳統航線，令大型A380敵不過同廠的A320或波音的777、787系列。

此外，A380研發之初引擎製造商原本承諾各機的引擎效率「幾十年不敗」，但工程師結果很快便製作出新一代更高效的雙引擎客機，也令A380變得像舊時代的產物。到最後，空巴高層在A380急需增加研發開支和減價促銷之際，卻反過來要求加價以提高盈利，種種因素都削弱A380競爭力，令項目走向失敗。

## 英法德西合力打造「製造業界的歐元」



A380機身及主要部件分別由英國、法國、德國及西班牙聯合製造，當年一度被視為歐洲國家大融合的象徵，堪稱「製造業界的歐元」，但諷刺的是，A380停產亦正值歐洲國家間隙加深、英國準備脫歐之際，恍如歐洲整合的晴雨表。

A380從門栓、座位到引擎，總共由近400萬件零件結合而成，全球30個國家約1,500間公司均有份參與製作，但主要機身部件則由英法德西4國製造，其中英國威爾斯布勞頓負責製作機翼，德國漢堡與法國聖納澤爾的工廠負責機身，西班牙加的斯的工廠則負責尾翼。

空巴地運主任卡澤納夫表示，由於A380體積龐大，機身、機翼及垂直尾翼等部件組成後無法以空運形式送到組裝工廠，只有水平尾翼不受此限制。大型部件會先透過3架特製貨船運到法國波拉克的碼頭，再送到南部圖盧茲—布拉尼亞克機場的讓—呂克拉加代爾工廠進行組裝，該處是空巴總部及客機測試部門所在地，亦負責組裝A320系列、A330及A350系列客機。

綜合報道

## 歐盟擬大改版權法 轉載新聞需分享收益

歐盟委員會、歐洲議會及歐洲理事會經過3日談判後，前日達成臨時協議，同意20年來首次大幅修訂版權法。新規定要求YouTube等平台需事先與版權持有人簽訂授權協議，才可發佈其作品，並禁止用戶上載侵犯版權的內容，Google News等網上新聞平台，亦需就轉載新聞內容，與傳媒機構分享收益。協議需獲歐洲議會及歐洲理事會正式通過才能生效。

負責網絡事務的歐盟委員會副主席安西普在

社交網站發文，指歐盟最終擁有配合數碼時代的版權法，既可維護網絡用戶權利，亦可保障創作人公平獲得報酬。歐洲議會議員沃斯認為，協議確保提供內容的人士得以分享收益，保障聯盟的文化財產，避免少數企業在未有適當給予創作人報酬下，繼續賺取巨額利潤。

歐盟雜誌媒體協會、歐盟出版商協會等出版業組織發表聯合聲明，歡迎歐盟達成協議，強調若希望歐盟新聞業保持專業素質，便需採取行動

支持新聞業，糾正現時的失衡情況。電腦及通訊企業協會副主席博里格倫則批評，協議打擊網絡創新，並限制網上言論自由。

歐盟委員會2016年提出修訂版權法，規管網絡版權，但各持份者對此意見分歧，Google曾警告會把Google News撤出歐洲。Google前日稱，將研究協議內容後，再決定下一步行動。

路透社/法新社/美聯社



歐盟委員會2016年提出修訂版權法，規管網絡版權。