

美國聯邦航空管理局(FAA)上周宣佈，今年內不會安排波音公司737 MAX客機復飛後，《華爾街日報》前日引述消息人士報道，波音董事局正考慮在737 MAX獲准復飛前，暫時停產或減產該款客機。



傳 FAA 最快至明年 2 月才會批准 737 MAX 復飛。 新華社

自接連發生印尼獅航及埃塞俄比亞航空空難後，737 MAX於今年3月被下令全線停飛，波音繼而在4月宣佈將737 MAX每月生產量由52架減至42架，隨着今年內復飛無望，波音董事局開始認真考慮是否繼續維持生產線運作，並一連兩日開會商議。

停產前料設數周緩衝期

報道引述消息表示，波音董事局傾向暫時停產737 MAX，多於進一步減產，不過估計即使公司最終決定停產，落實前仍有數周時間作緩衝。

波音發言人拒絕回應報道，僅表示公司會繼續和FAA等監管機構合作，完成737 MAX的安全認證，安排復飛，發言人又指，將會視乎737 MAX獲准復飛的時間等情況，審視生產計劃。波音此前曾警告，一旦737 MAX未能在年底前復飛，公司將被迫停產或進一步減產，影響全球供應鏈。分析認為，波音考慮停產737 MAX，反映停飛的時間已超出公司以往的預測。

波音目前在位於華盛頓州的倫頓工廠生產737 MAX，受聘該工廠的工人數目約1.2萬人。消息人士指，工廠目前未有裁員計劃，由於適逢聖誕及新年假期，預料工廠將休假兩周。

FAA局長迪克森上週三到國會出席聽證會，指出不計劃讓737 MAX在今年內復飛，又披露局方正就客機生產事項展開調查。波音行政總裁米倫伯格上週四和迪克森會面後，宣佈放棄爭取在今年內讓737 MAX復飛。消息人士向路透社透露，FAA最快至明年2月才會批准737 MAX復飛，並有機會拖延至3月。

綜合報道

737 MAX 停產勢影響全球供應鏈。 網上圖片



佔付運量7成「如麥當勞停賣巨無霸」

波音可能停產737 MAX客機的消息備受市場關注，彭博專欄作者菲克林指，737系列客機佔波音商務客機付運量70%，一旦停產，等同結束公司半數業務，情況就像「豐田停產Corolla，可口可樂停產健怡可樂，麥當勞停賣巨無霸」。菲克林表示，停產737 MAX不單影響波音工廠運作，一旦停止接受訂單，亦影響零件供應商的生計。他又指出，目前在波音倫頓工廠，仍有400架737 MAX訂單等待獲批准復飛後付運，但737 MAX復飛無期，令波音收入受損。

菲克林又指出，目前窄體客機市場主要由波音737系列與空中巴士A320系列平分天下，一旦737 MAX停產，勢導致空巴壟斷市場，令航空公司失去議價能力，即使波音恢復生產737 NG等舊型號，亦難以與空巴A320neo競爭。

波音在今年第3季錄得負現金流24.2億美元(約189億港元)，是幾十年來最差表現，甚至比2008年金融海嘯時更差。航空服務顧問公司Lecham創辦人漢密爾頓直言，即使波音財力充裕，亦需及時止蝕。

彭博通訊社



近年航空運輸增長持續萎縮。 美聯社

今年復飛無望 工廠休假兩周

737 MAX

勢挫全球供應鏈



報指波音暫時未有裁員計劃。 法新社

經濟差外遊減 銷售「黃金十年」告終

波音和空中巴士在過去10年來累積接獲超過2萬架客機訂單，較對上一個10年增加66%。不過隨着全球商務客機需求增長放緩，貿易爭端持續，加上受波音737 MAX事件影響，估計客機銷售增長期已結束。

燃料價格上升 大機需求下降

過去10年間，受惠於全球低息，加上各國掀起旅遊熱，帶動客機需求增長。但近兩年來，全球國際航線發展轉弱，部分國家經濟增長放緩，令旅遊熱潮有所減退。國際航空運輸協會(IATA)月初曾表示，與過去長期增長水平相比，近年航空運輸增長持續萎縮，認為情況反映部分主要市場的經濟活動放緩，打擊業界的信心。

大型飛機生產商仍預期未來數十年客機需求持續增長，其中波音估計，全球商務客機付運數目至2038年會達到4.4萬架，總值6.8萬億美元(約53萬億港元)。但專家認為，在未來10年，生產商仍面對不穩定的銷售環境，航空業分析公司Cirium環球諮詢總監莫里斯指，由於生產商是以貨到付款形式接訂單，一旦航空業衰退，航空公司沒有足夠資金付款，或導致積存的訂單無法轉換成收入。

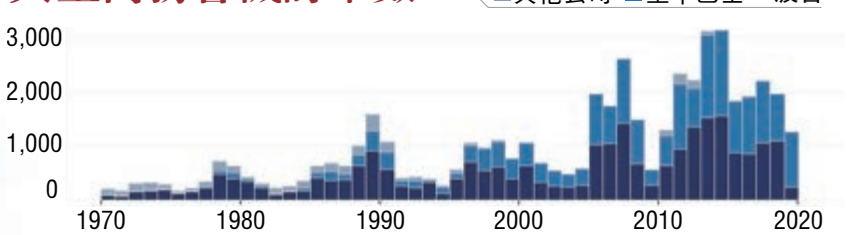
航空公司在燃料價格上升下，追求能源效益更高的客機機款，對高檔大型客機的需求隨之下降，導致空中巴士今年宣佈停產巨無霸A380客機。而波音737 MAX客機停飛，亦拖慢波音研發中程航線的新機款。

綜合報道

737 MAX 今年內復飛無望。 法新社



大型商務客機訂單數



中型機輸空巴 地位埋隱憂

客機，是航空業界最賺錢的市場。在2000年前，中型機市場幾乎是波音757的天下，後來757停產，波音就開始就中型機後繼機種與空巴展開激烈競爭，但無論是直接取代757的737-900ER，抑或737-900ER升級版的737 MAX 9及10，波音都鬥不過空巴的A321及後來的A321neo。

今年波音和空巴的中型機淨新訂單合共約500架，當中約430架均是A321neo，包括長距離版A321XLR，顯示空巴在中型機市場已經擁有固定優勢。波音在中型

機市場落敗的主因，是737 MAX 9及10無論在載客量及續航距離，均不及A321neo，美國聯合航空近年便大幅採用A321XLR飛行跨大西洋航線。

從訂單數量可見，波音近年在小型和大型客機市場均與空巴平分秋色，唯獨在中型市場被空巴大幅拋離。分析認為，波音過去一年將專注力集中在737 MAX危機上，未有進一步加強對中型機的研發，長遠可能令公司完全失去這個重要的市場，對未來業務發展的影響可能更大。

綜合報道

機師轟卸責 旅客：復飛也避坐

波音737 MAX客機去年底和今年初接連發生兩宗空難，造成346人死亡，不少機師及旅客直言，即使737 MAX復飛，仍會對其安全感到懷疑。

美國航空公司機長、美國機師公會發言人塔耶爾表示，他駕駛波音客機長達33年，在他從軍期間，也曾因波音的飛機性能保住性命，不過他直言，兩宗空難加上737 MAX「機動特性增強系統」(MCAS)被揭發存在致命缺陷，令他對波音信心大減。他不滿波音加裝MCAS前未有將細節告知機師，在空難發生後，亦未有即時認責，反而為設計錯誤辯護，甚至將空難的責任推卸給機師。

旅客雷奧爾特亦直言，即使航空監管機構再次認證737 MAX客機安全，她亦不會選擇乘坐使用該款客機的航班，「乘坐它會感到不舒服」。

倫敦旅客漢曼特加德則指，只會在歐盟、加拿大及其他國際監管機構都確認737 MAX安全後，才會乘坐該機款。「大氣研究組織」近期一份民調顯示，



機師批評波音不負責任。 網上圖片在2,000名受訪旅客中，超過80%受訪者表示在737 MAX復飛頭半年內，會避免乘坐該款客機。 綜合報道