

外媒：中國旅業復甦需求急增 市場規模具優勢

C919挑戰空巴波音 破壟斷格局

香港文匯報訊 由中國自主研發的C919飛機和ARJ21飛機，將於12月12日至17日到訪香港展出，其中大型客機C919更是首次造訪中國內地以外的城市。據外國媒體和專家指出，在中國旅遊業復甦的帶動下，對大型飛機的需求急增，而中國市場規模能提供本土優勢，使C919擁有廣闊的發展空間，未來有望打破法國空中巴士公司和美國波音公司在國際民航機市場的雙頭壟斷局面。

◆中國市場規模提供本土優勢，使C919擁有廣闊的發展空間。 網上圖片

英國廣播公司(BBC)指出，空巴A320和波音737兩款大型客機，是全球需求最旺盛的機型之一，而中國航空公司訂單約佔全球市場需求量的四分之一。受疫情影響，2022年中國的國際航空客運量一直處於非正常狀態，每月客運量僅相當於2019年同期的不足5%。然而中國今年初開放入境限制後，旅遊業急速復甦，多家中國航空公司迅速增加國際航班的數量。在此背景下，對飛機的需求也水漲船高。

C919是中國第一款按照國際適航標準研製的大型客機，與空巴A320和波音737的布局相若，該類客機是全球需求最旺盛的市場。路透社援引行業分析師稱，面對波音和空巴的壟斷地位，中國想要切實地挑戰它們，C919需建立穩定的維修體系，提高維修人員培訓、管理體系、航材保障體系等建設。如果順利，C919有望成為當代首個在主要類別噴氣式客機中取得適航認證的非西方國家產品，這奠定了中國國產飛機作為波音、空巴未來主要競爭者的地位。

中國料20年內成新機交付最大市場

分析師認為，中國具備的一項巨大的優勢是國內市場。C919製造商中國商用飛機有限公司(中國商飛)預計，未來20年全球客機交付將超過4萬架，中國將是新機交付最大市場。到2041年，中國的機隊規模將達到逾1萬架，佔全球客機機隊21.1%，中國航空市場將成為全球最大的單一航空市場。德國智庫墨卡托中國研究所分析認為，鑒於客機高昂的開發成本，小批量生產不可行，而中國國內市場規模無疑為C919量產提供了重要的本土優勢。C919擁有廣闊的發展空間，未來可進軍國外市場，參加全球競爭。

民航專業人士認為，目前空巴和波音共佔據近90%的國際民航客機市場份額。隨着國產C919的出現，這一格局或將開始變化，長期來看市場格局一定會有影響，也取決於C919的產量和可靠性，「中國有這樣大的內需市場，對中等型幹線飛機的需求很大，有了國產飛機後，長遠來說減少了對國外產品的依賴。」C919進入國外主流市場，還需取得歐洲航空安全局和美國聯邦航空局的認證，「商業性的話，長遠看是有空間的，畢竟C919比波音、空巴的定價會更低，舒適性也不差，若能穩定的量產，還是沒問題的。」

搶佔波音空巴中國市場份額 與東方航空簽大訂單

香港文匯報訊 法國新聞廣播電台發表文章，指出中國有望成為飛機製造業的強國，正寄希望於其第一架大飛機C919，該機型去年已獲頒飛機型號合格證，並受到市場關注，剛進入市場的C919已開始給空中巴士、波音這兩家歷史悠久的飛機製造商蒙上陰影，波音尤其擔憂地關注着中國的新飛機。

文章稱，擔憂現在變得更真實，中國主要航空公司之一的東方航空近期宣布一份非常大的訂單，合共訂購100架C919飛機，訂單的採購價格約為99億美元。根據官方數據，製造商中國商飛的C919訂單數至今已達到1,061架。

波音之所以如此擔憂，是因為中國

是波音的最大出口市場。C919的這些訂單顯然代表了波音無法獲得的市場份額，而其在中國的銷售已枯竭多年。

文章指出，目前C919的影響在全球範圍內還不直接，暫時只有一家來自文萊的國外航空公司下了訂單。此外，C919是一種中型單通道飛機，相當於波音737和空巴A320，所以這並不是跟兩家老牌製造商旗下的大型飛機競爭，但這仍有可能打破現有的航空實力格局。即使只考慮中國市場，也已形成大體量，原因是在未來20年，中國將佔全球新飛機交付量的五分之一。

◆多家中國航空公司疫後迅速增加航班數量。圖為北京機場旅客。 網上圖片

◆MC-21客機



◆MC-21座位有寬敞的空間感。 網上圖片

「世上最寬窄體飛機」 俄MC-21加入競爭

香港文匯報訊 在國際航空市場上稱霸數十年的空中巴士和波音，正面對其他對手的挑戰，除了中國研製的C919外，俄羅斯的MC-21也不容忽視。

經多次延期後，MC-21於2021年12月獲得客運認證許可，並於去年首次在俄羅斯投入定期航線。專家也看好MC-21的前景，認為在某些領域上可能還優於空巴和波音目前的機型。

飛行性能優於最新型空巴

標準版MC-21設兩個等級艙，共163個座位。按照當前的行業評估，在載客量和航程方面絕對擁有競爭力。在德國漢莎航空公司任職多年的高級機隊採購專家布赫爾茨指出，「理論上，MC-21的飛行性能還優於最新型空中巴士A320neo，MC-21的經濟性很可能優於其西方競爭對手。」

布赫爾茨認為，俄羅斯商用飛機在乘客舒適度方面的優勢也不應被忽視，MC-21乘客可以有更寬敞的空間感，艙內空間比A320寬11厘米，客艙直徑比波音737甚至大27厘米，能給乘客提供更多的肘部空間和更寬的通道。製造商伊爾庫特公司也指出，MC-21的窗戶明顯大於西方競爭對手，因此被譽為「世界上最寬的窄體飛機」絕非空話。

伊爾庫特的母公司「聯合飛機公司」總經理斯柳薩爾指出，俄羅斯本身就是一個巨大市場，預測在未來20年內，僅俄羅斯就需要800架這樣大小的飛機，「一旦我們在國內證明了該型號飛機的有效性，我們將轉向國際市場。」

香港文匯報訊 常駐瑞士的航空業顧問邁耶表示，中國自主研發的大型客機C919，折射出中國民航市場的巨大潛力。

邁耶是國際航空運輸協會(IATA)航空公司營銷和機場業務管理教授。他表示，由中國商用飛機有限公司製造的C919客機，「在乘客舒適度方面取得了成功」，中國製造商已證明他們可以設計飛機。

在5月28日，C919完成從上海到北京的首次商業航班飛行，標誌着該機型正式進入民用航空市場。邁耶表示，「中國將比我們預想中更快成為全球最大民航市場。」

根據《中國商飛公司市場預測年報(2021-2040)》，未來20年，中國航空市場將接收9,084架新機，價值約1.39萬億美元，其中單通道噴氣客機6,295架。到2040年，中國的機隊規模將達到9,957架，成為全球最大單一航空市場。邁耶對中國民航市場的活力和潛力充滿期待。他認為，中國遊客的出行需求未來將呈現爆炸式增長，到2035年，中國每年將有10億人次乘坐飛機旅行，「我們必須在世界各地為再次迎接大量中國遊客作好準備。」

「中國具勞動力成本優勢」

據IATA報告預測，2023年全球將有43.5億人次乘坐飛機出行，與2019年水平相差無幾。邁耶認為，與西方相比，中國具有勞動力成本優勢，這是中國製造民航空機的競爭力所在。他說，C919客機的誕生將給國際民航客機製造領域帶來多樣化選擇。

波音737MAX接連空難 競爭落後空巴

香港文匯報訊 作為民航機市場兩大巨頭，空中巴士和波音多年來競爭激烈，然而波音近年因737MAX接連發生空難被停飛，對整體訂單也造成打擊，加上中美關係緊張，令波音在中國的訂單大減，在競爭上明顯落後於空巴。

在2018年10月，印尼獅子航空一架波音737MAX 8客機發生空難，造成189人罹難。到2019年3月10日，埃塞俄比亞航空一架波音737MAX 8型飛機在起飛階段墜毀，機上139名乘客和8名機組人員全部遇難。多國民航部門憂慮波音737MAX系列客機的安全性，因而下令停飛。直至2020年11月，部分國家的航空管理部門才開始恢復737MAX系列客機的飛行許可。

隨着全球疫情趨緩後，航空需求大幅上升，但波音訂單卻被空巴拋離。印度廉航靛藍航空今年6月一口氣採購500架空巴飛機，是航空史上最大一張訂單；土耳其航空近期又向空中巴士採購350架飛機，英國Easyjet航空10月也宣布，已向空巴訂購157架新飛機。而在6月的巴黎航展上，空巴便接到多達800架A320系列訂單，波音僅接到250架737MAX系列訂單，兩者相去甚遠。有媒體更估計，空巴累計在手的訂單高達近8,000架飛機。

新世代777X服役一再延期

分析認為波音在競爭中落後的原因，除了其737MAX於2018年及2019年接連發生空難，被多國勒令停飛外，其新世代的廣體客機777X服役時程一延再延的問題，也讓不少航空客戶對其失望，紛紛轉向空巴下單。



C919去年在陝西省蒲城縣試飛。 網上圖片

◆多國民航部門憂慮波音737MAX系列客機的安全性。 網上圖片

