

香港快運運力料達疫前180%

【香港商報訊】記者韓商報道：國泰航空（293）旗下廉航香港快運（HK Express）行政總裁毛潔瓊表示，香港快運預計今年底的運力可達疫情前（2019年）180%的水平。截至9月底，香港快運乘客量按年增長55%，預計全年總載客量可達600萬人次。

不考慮增購中大型客機

香港快運機隊規模也持續壯大，11月將迎接第40架飛機，亦是公司第11架空中巴士A321NEO飛機，雖然近期機隊中有5架空中巴士飛機出現引擎故障，要停飛維修，但對公司整體運力沒有太大影響。

毛潔瓊解釋說，香港快運同母公司國泰航空是雙品牌路線，分工清楚，各自客源都有不同。國泰航空主要經營中長線航班，機隊也以雙通道的中大型客機為主，而香港快運主要經營飛行時間在4小時左右的中短線航班，機隊全部採用單通道的中小型客機，由於要集中資源做自己優勢的地方，故不考慮增購中大型客機。

未來會積極拓展灣區市場

毛潔瓊指，自從疫情後，機票價格一直邁向正常化，今年1至9月機票價格已回落約25%，而載客率維持90%以上水平。

香港快運年內開闢10條新航線，總航點已突破30



毛潔瓊表示，預計全年香港快運總載客量可達600萬人次。 記者 韓商攝

個。12月17日，公司將開通前往日本靜岡的新航線，每周將有3班航機，也是本港首次有直飛日本靜岡的新線。事實上，日本是香港快運最熱門的目的地，東南亞航線亦越來越受歡迎，現時往東南亞的班機已佔公司三成的航班。至於往來內地航班暫時比較少，目前只有浙江寧波、北京大興兩大內地航點。

未來香港快運會積極拓展大灣區市場，開闢更多內地航點，包括華南地區的二三線城市。

年底公司團隊擴至1200人

公司人手方面，香港快運目標到今年底將把公司團隊擴至1200人。當中，計劃聘請400位機師及700名空中服務員，以聘請港人為主要，另外15%的員工從內地聘請以至20%從亞洲其他地區聘請，目前已完成九成。

另外，國泰航空向內部員工發信，鑑於本年度的積極進展，宣布以香港為基地的員工將於明年1月7日獲派發相等於1個月合資格薪酬的酌情花紅。

第九批銀債 最多獲派24手

【香港商報訊】記者鄭偉軒報道：最新一批即第九批銀債公布配發結果，申請23手或以下的申請者獲全數分配；另認購23手或以上者，則獲多配發1手、即每名申請者最多獲配發24手，為歷次最多配發手數最高。

港府昨公布修訂後認購數字，共有約30.04萬人認購，認購金額699.82億元。按循環派發機制，約16.62萬認購23手或以下的申請人士，獲全數配發；至於餘下13.42萬名申請者，經抽籤後，有約2.37萬名申請者獲多派發1手。

財政司司長陳茂波表示，是次認購反應理想，顯示銀債繼續受到年長市民的歡迎，港府會繼續因應認購反應及市場情況等相關因素，檢視計劃的成效和往後安排。

針對未獲全數分配的認購者，亞銀亞洲推出三大銀債退款優惠，包括定存、基金認購費及人民幣兌換優惠。中信銀行（國際）則推出銀債債券退款優惠，凡於10月30日或之前存入銀債債券退款，並符合資格新資金要求，可登記該行大富翁存款，並享額外利率高達5.28厘。

歷次銀債認購反應

年份	認購金額	認購人數	每人最多獲派手數
2020年	432.24億元	13.52萬人	14手
2021年	678.63億元	25.68萬人	14手
2022年	624.62億元	28.96萬人	21手
2023年	717.03億元	約32.4萬人	23手
2024年	699.82億元	30.04萬人	24手

信銀國際料恒指 半年上望24000點

【香港商報訊】記者陳薇報道：中信銀行（國際）個人及商務銀行業務投資主管張浩恩表示，美聯儲開始減息，加上中國內地政府推出一系列刺激經濟措施，均有利環球、內地及香港股市表現。然而，截至10月7日，恒指於短短一個月間急升逾30%，投資者需注意有關措施的力量能否支撐股市中長線走勢。另外，11月美國大選或為未來施政及通脹前景帶來不確定性，投資策略上宜保持多元化，並分散至亞洲股市及債市，以控制波幅。

內地最新一輪刺激經濟措施力度較大，張浩恩指，內地傾向力保經濟不下降情況下，港股估值續有收復空間。在樂觀情境下，有空間並以半年時間重上24000點，港股支持位已推升至18500至19000點，港股昨日收報20478點，跌325點或1.6%。

阿里巴巴周駱美琪：期望政府多與業界溝通

【香港商報訊】記者蘇尚報道：新一份施政報告提出一系列新措施，銳意發展香港成為國際創新科技中心，阿里巴巴香港創業者基金執行董事兼行政總裁周駱美琪回應稱，施政報告為業界「注入一支強心針」。她期望，政府計劃設立的100億元「創科產業引導基金」能夠進一步帶動一些關鍵領域的發展，「創科創投基金」的審批速度能夠更快一些。

周駱美琪表示，近年香港科技和初創企業界蓬勃發展，只是創科企業始終需要資金，在政府通過不同方式支援創科企業的同時，期望政府能夠多與業界保持溝通，始終業界的市場觸覺更為敏銳。

阿里巴巴香港創業者基金昨正式啟動阿里巴巴創業者基金/JUMPSTARTER for One Earth 環球創業比賽，由今日起至12月8日接受報名。JUMP-

STARTER for One Earth 鼓勵初創企業和規模化企業利用人工智能（AI）促進創新項目發展。

滙豐王海珍：多方面支持初創生態圈

滙豐香港工商金融常務總監兼中小企業主管王海珍出席同一場合時表示，滙豐已連續6年與阿里巴巴香港創業者基金合作舉辦JUMPSTARTER 環球創業比賽，亦參與比賽評審工作，向參賽隊伍分享意見。

王海珍提到，「滙豐創科企業商業貸款」提供一個快捷、簡便的貸款方案，支持客戶應用數碼科技，拓展創新的商業模式。滙豐新經濟信貸基金（HSBC New Economy Fund）總額達30億美元，滿足香港及內地初創和科技企業的融資需要，並為業務處於發展初期的企業提供創投債務融資（Venture Debt）。



周駱美琪（中）表示，在政府通過不同方式支援創科企業的同時，期望政府能夠多與業界保持溝通。

波音擬出售資產 解財困

從糟糕走向更糟糕 評級幾近垃圾級



波音行政總裁奧特伯格表示，為了讓公司重返正軌，或需採取更多大規模整改措施。 資料圖片

【香港商報訊】據《華爾街日報》報道，有知情人士透露，波音正探索出售資產，這樣既能剝離非核心或表現不佳的部門，又能獲得急需的現金。波音近日宣布計劃全球裁員約1.7萬個職位，與全球航空製造的高需求形成強烈反差。今年以來波音負面消息不斷，多型號飛機出現安全事故，罷工裁員接踵而至，生產經營虧損加劇，新款機型推遲交付，市場評級淪落至幾近垃圾級。

未來4年薪資成本料增逾百億

在長達一個多月停工之後，約33000名工人將於23日就合約提案進行投票。此前，波音宣布最新合約提案包括4年內加薪35%、7000美元批准獎金、恢復激勵計劃以及增加對工人401(k)退休計劃的配合款，包括一次性5000美元加上最多12%的提撥。先前提議曾遭罷工工人拒絕，而加薪幅度仍低於機械師工會要求的4年內加薪40%的要求。

摩通分析師塞夫曼表示，薪資上漲可能會使波音成本增加超過10億美元（78億港元）；而投行Jefries分析師卡歐歐格魯則預計，與薪資相關的費用約為13億美元（約101.4億港元）。

然而，即使新合約被員工接受，波音仍面臨一旦工人返回職位後能否迅速將生產恢復到罷工前水平的挑戰。RBC資本分析師表示，罷工結束後，生產力平均需要6至12個月才能恢復到罷工前的水平。此外，罷工對本已脆弱的供應鏈是否造成影響仍不確定。此次停工，導致波音搖錢樹737 MAX、767和777寬體飛機停產。

此外，波音現金短缺之際，一份監管文件顯示，波音計劃從多家銀行借款100億美元。波音又宣布，有意三年內通過股票和債務融資250億美元。據CNN報道，這250億美元包括上述100億美元借款計劃。隨着波音核心運營損失超過330億美元，



波音背負的債務在過去6年間不斷增加。

飛機交付時間最長延遲6年

據彭博分析，波音CEO奧特伯格暗示，為讓公司重返正軌或需採取更多大規模整改措施。其表態說明，波音或對其最知名的民用飛機業務加大投入。而從更長期來看，波音也許需對其盈利困難的業務板塊進行大刀闊斧整改。

除裁員外，波音近日又宣布再次推遲交付777X型客機至2026年。777系列機型為波音在產最大寬體客機。777X飛機交付時間一再推遲，已比原計劃遲了大約6年。

多家評級機構警告，波音評級可能下滑至投資級以下及垃圾級。彭博社稱，波音扭虧為盈的計劃仍面臨許多不確定因素。其增產計劃本可增加現金流，但其效果受到近期罷工影響，而防務航天業務仍在大量虧錢。按美航監管機構說法，波音要恢復穩定，所需時間可能不止數月，而是數年。

有分析認為，波音和其他一些美國重要製造業企業當前面臨的生產和安全困境猶如一面鏡子，反映出美國製造業勞動力成本過高、缺乏熟練技術工人、供應鏈斷裂等諸多問題。所謂重振美國製造，大多只能停留在口號層面。

大量外判致競爭力下降

在勞動力成本方面，美國許多公司將生產外包到勞動力更具成本優勢的國家。以波音為例，公司將大量零部件生產工作外判，僅承擔最終組裝工作，以最大限度保證公司效益。但業內人士指，波音過度依賴外包生產、忽視品質把控，造成產品競爭力下降。

在技術工人方面，製造業轉型升級需要高技能勞動力，但美國部分地區製造業技術發展與熟練工人供應不匹配，技術工人數量嚴重不足。新冠疫情後，市場對新飛機需求激增，包括波音在內的飛機製造企業需要僱用大量員工，特別是高級產業工人以穩步提高產量，技術門檻明顯更高。

在供應鏈層面，俄烏衝突及地緣政治緊張加劇等因素導致全球及地區供應鏈更趨複雜，增加了美國製造企業的運營風險。波音這類對先進技術和特殊材料有較高要求的製造企業對供應鏈要求更高。當關鍵材料供應受限或技術轉型面臨困難時，整個企業的生產進度和產品品質自然深受影響。

美製造業因政策由興轉衰

有評論認為，波音從糟糕走向更加糟糕的經歷，



罷工導致波音737 MAX、767和777寬體飛機停產。 資料圖片



據美國安德森經濟集團的分析，罷工已給波音造成近50億美元的經濟損失。 資料圖片

自從年初發生機門脫落事件後，波音安全事故不斷。 資料圖片

不僅是「企業管理教材」，更反映出美國偏狹產業政策的諸多弊端，揭示美國製造業與衰轉向的政策因素。

美國建國初期，首任財政部長漢密爾頓便提交《關於製造業問題的報告》，着重強調發展製造業是國家經濟獨立的重中之重，該報告中的前瞻性思維為美國製造業的後續發展起到重要作用。20世紀60年代以來，美國製造業向外轉移導致工業產值佔比下降，引發社會各界對美國去工業化的討論。美國業界認為，去工業化造成的製造業空心化會導致就業下降、生產率增長停滯以及創新環境缺失，不利於經濟長期發展。

為解決這一問題，2008年國際金融海嘯後，從奧巴馬的再工業化，到特朗普的美國優先，再到拜登的供應鏈韌性政策，美國出台了不同重振製造業的政策，但路徑和策略有所不同。但在此過程中，面對新興經濟體在製造業特別是先進製造業領域的強勁發展勢頭，美國非但未從自身找原因，相反通過貿易保護主義政策以及長臂管轄措施強拉製造業回流，催生生產成本上升、財政支出壓壓、通脹高企、供應鏈受損等惡果，致使一些本已空心化的產業虛不受補、心力交瘁。