

# 從「歐洲年」看世界民航競爭

黎世芬

海權時代，歐洲的殖民國家，曾經派遣海軍艦艇，跟隨着他們的商船，向亞洲、非洲去開拓殖民地。幾乎沒有例外地，一國海軍艦隻的駐紮或開入一個海港，便代表着這個國家主權的伸入。如果再有另一個海權國家進來，戰爭必然會是不可以避免的結果。二次世界大戰之後，進入空權時代。民用航空不僅在客運上取代了海上運輸，貨運也趕上了而且佔了一個很大的比重，尤其重要的，由於核子武器的出現，一般把航空路線的伸展，看成國力的代表，而有所謂國家航權代表公司（Flag carrier）名稱的出現。擁有國家航權的公司，不僅可以和鄰國作利益的交換，開拓兩者之間的國際航線，並且還可以進一步要求第三國、第四國航空權，向鄰國的鄰國延伸，甚而至於連接起來，構成一條圍繞地球一週的寰球航空線。

經營這些航線，不僅有商業的利益，還有商業以外的軍事利益和政治利益跟着而來。因此，第二次世界大戰之後，不僅經營民用航空事業的公司如雨後春筍，紛紛成立，許多國家特別增加在這方面的投資，甚至還直接由政府來經營，以便和世界其他各國從事更有利的競爭。

世界航空運輸線路最長也是競爭最烈的一段，是東起日本東京，西止土耳其伊斯坦堡的橫貫亞洲大陸的航線。以飛機起降的次數及航線交叉的多寡作為標準，這條航線中途有四個航空大站，即香港、曼谷、新德里及德黑蘭。連接東西兩端的航線，每天飛機成梭地飛行，構成了一條稠密的環帶，包圍着以蘇聯和共匪為核心的共產世界。雖然所有的航空運輸都是商業的，但是拿來象徵杜勒斯的圍堵觀念，倒比什麼都更為切合實際。

沒有一個國家，可以坐視這種利權的外溢；也沒有一個國家會容忍這象

徵空權的力量旁落。英、美、法、日本、西德固然傾全力以赴，比、荷、丹、義大利以及亞洲的國家，也奮起直追。代表我國的中華航空公司經營的航線，也延伸到了印尼和新嘉坡。而值得重視的，是蘇聯為了爭取它的飛機伸入亞、非大陸，也不能不開放它的領空，讓被目為「資本主義國家」的飛機在莫斯科和西伯利亞的都市降落。一九六四年四月，匪為擺脫蘇聯的控制，也突然改變對大陸領空的關閉，與巴基斯坦簽訂民航協定，引進巴基斯坦航空公司來經營北平——上海——廣州——喀拉蚩以接連德黑蘭——羅馬——倫敦的國際航線。其後，因印巴之戰，航運停頓，但是，今年一月二十日開始，匪更開放其以往連蘇聯飛機也禁止通航的新疆、甘肅航路，讓巴基斯坦接通其直抵北平的新航線。緊接着，伊朗、衣索比亞、阿富汗都先後與匪訂約，匪也於四月十八日派出一架民航機，正式開闢其飛往阿爾巴尼亞首都蒂拉那的國際航線，和蘇聯相抗衡。從此，橫貫歐亞大陸的民用航空競爭，便由一直是自由世界內部各國羣雄競爭的局面，一改而為自由世界國家與極權國家縱橫捭闔、衝衝直闖的多角形混亂爭奪局面。

本來，民用航空的發展就是國際局勢的另一面反射鏡。正當匪、俄都傾全力於開拓歐亞民用航空路線之際，尼克森突然喊出了「歐洲年」的口號，而在今年四月美聯社年會席上，季辛吉發表的一篇演講詞，却把日本也拉入作為歐洲大團結的夥伴。這些政治家超地理的口號和觀念，愈使我們對於各國間為爭奪連接歐亞大陸的航空線路所顯示的莫大興趣，看出它非純商業性的。難道國際航運果然能拉短它們之間政治心理上的距離嗎？

當前各國的民航競爭，約分三方面進行——

1. 國際航路——特別是旅客衆多的航路的競爭；
2. 航空工業——特別是高速及「載重」民航機製造的競爭；
3. 航空服務——特別指對旅客的機場和機上服務的競爭。

撇開後者不談，就前兩者言，對於全球性戰略，實在是直接的關係。正如海權時代的海軍力量，寄託在航海事業上一樣，空權時代的遠洋飛行對於一個國家的防空和飛彈作戰，有其不可忽視的直接貢獻。

蘇聯五分之三以上的土地在亞洲，可是它的五分之三以上的人口和經濟利益却在歐洲。它面對歐洲，有北大西洋的核子武力，和九國合組的歐洲經濟協會（EEC），却在亞洲有五千英里的邊境和毛共接壤。它實在需要一個極高效率的航空網來幫助它解決它內部的高速運輸效率。還有，它更需要自北向南，即向印度洋，向非洲伸延它的國際航空線路，以提高它在不結盟國家中的政治地位和戰略形勢。

蘇聯在發展歐亞大陸的國際民航事業，比較起來是遲了一步。就通盤來講，自歐亞大陸的東端——東京，至大歐西端的倫敦間的國際航空線路有四

一、南線：靠近赤道圈的大陸邊緣，經香港、曼谷、新德里、德黑蘭、伊士坦堡爾、巴黎，以抵倫敦。這是目前來往飛機最多也是航線最長的一條。由於通過地區，多半是自由貿易的國家，都市多，人口密，乘客多，所以，都看好它的商業價值。蘇聯被阻於這條線上，必須要以極大的投資，以自北向南的航線，來突破加諸它國境自東向西的緊箍。由於民航事業的經營基礎，寄託在旅運，而在政治，蘇聯無法吸收亞非兩洲的旅客到莫斯科去旅行，也無法鼓勵俄人到亞非兩洲去作觀光客花錢。因此，就經濟利益言，蘇聯經營的航空路線是缺乏有利可圖的經濟基礎。但是它仍然昂首前進，顯然軍事的意義重於經濟。

二、北線：即北極航線，由東京成反方向北飛，直達北歐的哥本哈根或漢堡，由於通過北極上空，航線最短，但是中途沒有起降，因此祇有直達的客貨運，經營的利益並不大。

三、沿北冰洋大陸邊緣線：即朝西通過西伯利亞上空，直至莫斯科或列寧格勒的航線。中途有伊爾庫茨克一站，亦鮮有旅客上下。因此，也缺乏國

際經營的利益。等於俄國的國內航線。

四、中線：即通過中國大陸至阿富汗或巴基斯坦和南線相接連的大陸腹部國際線。此線由東京起飛後，取道上海或北平，然後直至喀拉蚩或喀布爾（阿富汗首都）。

這條航線也就是巴基斯坦、阿富汗分別和共匪新交涉成功的航線，它比之經由喀拉蚩、昆明、廣州的舊航線四、一一英里，和印巴之戰後的臨時改道科倫坡，再轉昆明的修正線四、九三一英里，遠為縮短，祇有三、一九二英里，飛行時間祇七小時二十分鐘。這是舉世矚目的新航線，盲目樂觀的看法，以為有利可圖的。

這條航線的開闢，是共匪引誘日本、美國、英國上鉤的餌。因為它(1)通過中國大陸的北部和西北；(2)大量地縮短了航程及飛行時間，對橫跨亞洲大陸的民航運輸，誠然是一個有利的條件。但是，它在營業觀點上看，祇能消極地減低飛行成本，却不能積極的增加得自旅客的機票收入。由於共匪對於外國人旅行的限制，同時，除了派駐外國的匪幹，享有搭乘飛機的特權，但也限制搭乘匪自營的民用航空局飛機，不可能在中國大陸的着陸站爭取得若干旅客及貨運，因此，這條新航線的經營價值，是令人懷疑的。

然而，我們知道，除了巴基斯坦、衣索比亞、伊朗三國的航空公司已經和匪民用航空局訂約，開始分別以每週一班或兩班的定期飛行外，美、英、法、日本，以及歐洲許多小國的航空公司都在紛紛和匪談判，爭取開闢通過中國大陸的航行權。它們的動機，有的為了政治上的利益，有的顯然受了共匪的愚弄，甘為共匪展開其針對蘇聯的民用航空進行大門爭的工具。說穿來，目標和企圖是相當可笑的。

### 三

爲了明白各國航空公司在歐亞大陸經營的航線之如何分佈，藉以了解匪俄在這場商戰中，有多大利益可圖，作者特別將本年一月的國際民航班次統計，選出亞洲大陸的香港、曼谷、新德里、和德黑蘭四大交叉點，以觀察當前世界十一大航空公司的營業現況。請看附表：——

亞洲大陸四大航空站各國航空公司班次統計表

According to the Official Airline Guide, International Edition, January 1973, a Reuben H. Donnelley Publication, Illinois, U. S. A.

先就四大航空站各航空公司當地在當地起降班次最多的而言：  
香港 環球 二九〇班次

日航 一八三  
泛美 一七一  
英航 五八  
瑞士 二二

航空公司 flights air line	航空站 place per week 每週班次	Hong Kong 香 港	Bangkok 曼 谷	New Delhi 新 德 里	Tehran 德 黑 蘭
法航AF(Air France)		20	51	22	42
英航BA(British Airway)		58	51	81	134
日航JL(Japan Air Line)		183	101	27	22
荷蘭KL(KLM)		2	66	15	18
德航LH(Lufthansa)		21	43	39	49
泛美PA(PAN.AM)		171	132	151	156
澳洲QF(Qantas)		18	22	19	12
北歐SK(Scandinavian)		2	115	2	20
瑞士SR(Swiss Air)		22	40	0	32
蘇聯SU(Aeroflot)		0	5	8	3
環球TW (Trans World)		290	271	38	57
總計Total		787	947	402	545

註：每起降一次作為一班次

問題與研究 第十二卷 第九期

就上表看，在新德里以東，日航尚可以抗衡，到了德黑蘭，日航便落後了。在新德里以東，英國的營業，還看不出來，過新德里，英國便脫穎而出。又從德黑蘭起，營業最大的六家公司，除了兩家是美國的外，其餘都是歐洲國家的。

另外還有一個看法：這個班次表，是以自東京起算，至伊士坦堡爾之間的亞洲橫貫線。四站當中某一公司的最低班次，便可視為它環球飛行的整個班次。依據此一原則，看下表：

泛美 一三二

德黑蘭		新德里			曼谷							
法航	日航	環球	德航	英航	泛美	法航	荷蘭	日航	北歐	泛美	環球	德航
二二	二七	三八	三九	八一	一五一	五一	六一	一〇一	一一五	一三二	二七一	二二
三二	四二	四九	五七	一三四	一五六	三二	四二	四九	五七	一三四	一五六	二二

英航	五一
環球	三八
日航	二二
德航	二一
澳洲	一一
荷蘭	二
北歐	二
瑞士	○
蘇聯	○

從上表可以看出，美國在歐亞大陸航空運輸上確實執牛耳。英國次之。

急起直追的當然是日本。至於北歐及荷蘭在世界民航爭奪戰上的發言力究屬有限，因此，環球班次僅每週二次。而瑞士在本表上最低班次為零，並不能說明它沒有環球的航線，而是它的班機改取道孟買。它不爭取新德里，可以解釋瑞士對政治無興趣，祇為商業想。至於蘇聯的情形特別，可以單獨列表

香港	○
曼谷	五
新德里	八
德黑蘭	三

由上表看出蘇聯的民用航空，根本還沒有伸展到東方來。因此，它的環球航空線的經營，顯然尚未闢建。換句話說，它的國際民用航路，正是自北而南，通過中東，逕指南亞。通過新德里的蘇聯航路，剛好和合成巨流的東西向國際民航路相遇。蘇聯對印度關係的重視，於斯可見。這一箭頭的指向，和蘇聯的印度洋艦隊是殊途同歸的。

#### 四

共匪發展國際民航事業，已經多年。但是，它的國際航線始終限於通平壤、河內、仰光，和伊爾庫茨克。原因不外二端：一、它沒有從事遠航的民航飛機；二、它關閉大陸的航空站，不讓別的國家進入大陸，當然，也就沒有法子和別的尤其是歐洲的國家交換航權。

#### 從「歐洲年」看世界民航競爭

蘇聯和共匪曾於一九五五年訂立民航協定，開闢北平與莫斯科之間的國際航線。但是蘇聯始終祇允許共匪的民航飛機飛至伊爾庫茨克，再向西便由蘇聯的飛機接替。蘇聯所持的理由是爲了軍事安全的原故，它不願意開放西伯利亞和中亞細亞的領空。誠恐一旦允許共匪的飛機飛經兩地，英、法和北歐的飛機便要援例請求，這樣一來，蘇聯便無充分的理由拒絕。可是，一九七一年起，蘇聯不僅允許法國航空公司飛取道西伯利亞，開闢北部亞洲的最短航線，並且還允許視爲眼中釘的死敵——日本和西德的航空公司的飛機，取道西伯利亞直飛莫斯科，中途並得在伊爾庫茨克加油。顯然，蘇聯一貫的用心，在企圖扼殺共匪，不讓它有向外發展的可能。因此，中共迫不得已委曲求助於巴基斯坦，讓巴基斯坦航空公司片面地開闢它深入廣州、上海和北平的航線，以爲對抗，即使後來發覺美國中央情報局會經過波音公司的技術人員，在巴基斯坦的波音飛機上，裝置偵察性電子裝置，也仍然容忍，以求達到打破蘇聯加諸它的國際航運封鎖的目的。

共匪採取大刀闊斧不顧一切的做法，開始經營國際民航，並圖發展以歐洲、非洲甚至美洲爲目標的洲際長程航空線，是一九七〇年開始的。

一九七〇年，共匪首先向英國購買得三叉戟式噴氣機，準備爲它的突破封鎖開路。

一九七二年二月，尼克森訪問北平。促成它向波音公司訂購波音七〇七機十架，旋又向英國訂購「獵鷹」式民航機二十架，而且要求提前交貨。

接着，爲着更遠大的計劃，向英法兩國訂購聯合製造的「協和」式飛機三架。似乎有採取躉等的冒進方式，一步跨入超音速洲際航空的打算。

迄至目前止，外國和共匪已簽訂民用航空協定，交換航權，並在大陸開有洲際航空路線的國家有：——

巴基斯坦	採用中線，且是第一個開闢的。
阿富汗	採用中線，本年五月開航。
伊朗	採用中線，本年六月開航。
衣索比亞	採用中線，已試航。
札伊爾（金夏沙剛果）	已訂約
法國	北冰洋大陸邊緣線 一九七〇年
蘇聯	北冰洋大陸邊緣線 一九五五年

北歐 北冰洋大陸邊緣線，已訂約，尙未開航。

仍在和匪談判中的，有以下各家：——

日本 希望由黃海進入大陸，直飛北平。

加拿大 希望由黃海進入大陸，直飛北平。已簽章約。

英國(BA)談判到最近，英國希望沿西太平洋開闢廣州、上海、北平

的航線，此線是利潤較大的一條。可是，共匪在英國外相休謨訪北

平，提出此一要求時，却節外生枝地藉機提出在香港設立辦事處，

作爲利益交換的對等條件。英國大出意外，談判遂至此觸礁，毫無

進展。

美國有三家競爭：

西北公司(NWA)希望開闢瀋陽、北平的航線。

泛美公司(PAA)希望開闢上海通香港或莫斯科的航線。

環球公司(TWA)希望開闢穿越大陸或進入西伯利亞的航線。

又北歐公司(SAS)雖然已與共匪在今年五月完成簽約手續。但北歐

(即斯堪的那維亞公司)計劃開闢的航線，是連接它的橫越西伯利亞航線，

和蘇聯的遠東航線，不僅平行，而且是強有力的競爭者。蘇聯是否接受北歐

公司的第三航權的要求，很令人懷疑。因爲，此一航線成功的話，自由世界

國家的旅客，和共匪取道俄境出入的幹部，顯然都將改乘北歐公司的班機，

蘇聯在這一條航線便將無利可圖，百分之百的變成國內航線了。

加拿大太平洋航空公司和共匪早就有代理西半球航運的關係。尼克森訪

匪後，共匪改變政策，決定開放航空站，以與各國交換航權，加拿大太平洋

航空公司即乘機開始與匪交涉。而且首先獲得北平和上海降落的承諾。但是

，班次迄沒有公佈，路線亦未劃定。主要原因，加拿大太平洋公司向日本

交涉到降落權，和第三降落權之後，便可以開闢自蒙特婁，經溫哥華、東京

、北平(或上海)的新航線，然後南飛，在香港與它原來的環球航線相接。

這也是英航和泛美所計劃爭取的。就客貨運輸的觀點言，這條線的利潤最大

。但是，日本在其本國未取得與匪簽訂民航協定以前，它不會讓加拿大太平

洋公司捷足先登。因此，加拿大如果急於開闢此一航路，就必須考慮橫斷太

平洋不着陸飛行的遠航計劃。

平洋不着陸飛行的遠航計劃。

美國爲爭取搶先開闢短環球航線的權利，正計劃和共匪談判開闢一條

接近北冰洋大陸邊緣線的新航線：即取道北平、莫斯科、巴黎、紐約、東京五

大都市，再返回北平。此一航線通過的都市，擁有總人口達四千萬人，且是

國際旅客來往最擁擠的。如果以超音速飛機飛行的話，一天之內便可以往返

。這當然是法國和共匪都願意優先考慮的事。可是，東京的着陸是一大障礙

。其次，紐約已經決定，拒絕超音速飛機的進入。另外，不論是共匪逕自開

闢此一航線，或是美國三家公司之一如此，顯然，都觸犯了我國和美國在一

九四六年修訂的中美航空運輸協定，我國爲了合法的權益，自不會緘默容忍

的。因此，此一新航線的構想，牽涉許多複雜的法律上的糾葛，可說是不切

實際的。

日本和共匪的談判簽訂航空運輸協定，遠在去年九月田中角榮訪北平之

前，即已開始。雖然，初期多半經由一些親匪的商號代理，但是，對談判的

實際困難，費時一年之久，仍然沒有寸進。主要的死結在於一、共匪要求日

本廢止和中華航空公司的航權交換，即是不許中華航空公司在東京着陸；二

、迫使日本取銷它每週三十五班次的台北、東京間航線。事實上，日航公司

東京台北間航線是利潤最大的一條。就本年四月觀光季節言，東京、台北間

一天的旅客曾達到平均兩千人的紀錄。如以台北、東京的航線，交換東京、

北平的航線，就商業觀點看，當然不上算。就政治觀點言，日本人必須面臨

世界人士的又一次嚴責，二次大戰後的日本，已經一再地公開片面地撕毀它

和別國簽訂的條約。格於此種政治心理上的顧慮和壓力，因此，執政的日本

自民黨大部份有政治地位的黨員，曾聯署簽名，反對田中在匪日通航談判上

對共匪作進一步的讓步。

其實，匪日通航的交涉，尙有另一暗礁存在。日航通過西伯利亞的航線

，對共匪有着極大的精神上的威脅。共匪一直懼怕，由於此一航線的維持，

將發展爲日俄兩國謀求進一步的經濟合作，以共同開發西伯利亞，那將有助

於加強蘇聯對匪的軍事壓力。共匪希圖以北平、上海航權的讓與，迫使日本

取銷它取道西伯利亞之一航線。日本在這一問題上，自然不敢造次。共匪爲

引誘日本上鉤，又不惜以讓售大慶油田出產的每年一百萬噸原油，作爲「小

費」。由共匪迫不及待的想提前開闢它向東的一條新航線，可以看出共匪內

部一定有着極爲重大的理由。

此外和共匪在談判簽訂民航協定的國家，還有希臘、義大利、澳洲及智利。而以智利所談判的航線，最值得注意。

根據智利國家航空公司董事長迪克斯透露的一項消息，智利航空公司將可能在一九七四年開設一條從聖地牙哥經雪梨到上海的南太平洋航空線。該公司計劃購買一批新的飛機，以擔任這條航線的飛行。這條線是把原來經過復活節島、大溪地的定期航線加以延長，並增加在斐濟、馬尼拉、東京與上海降落。他估計從聖地牙哥到達上海的飛行時間總計十五小時。由於智利是一個由共黨執政的國家，這條航線自然受到各國非常的重視。智利與共匪的貿易額極小，無疑地，這條航線的開闢，也是同樣地政治的意義重於經濟的。

## 五

橫貫亞洲大陸新航線的競爭開闢，原來的背景是由於匪俄之間的仇怨所引起的。由於共匪在毛匪領導的「一面倒」的政策下，由來已久，對蘇聯的經濟依存性，一時幾不能擺脫，尤以國際民航為最。四月十八日共匪與阿爾巴尼亞間的國際航線通航，就是利用俄製的伊留申六二式民航機。原來共匪計劃以美製的波音機來擔任，但是，第一批波音機要今年九月才能交貨，所以，先派出伊留申機來開路。但是，沒有想到，歐亞大陸的國際航空競爭，竟因此展開了另一面貌。英美法蘇四國的飛機製造工業，全然捲了進來，紛紛爭取世界各大航空公司的定貨。

問題的重心，在於英、法兩國飛機製造工業，曾耗費上百億的美元，試製出「協和式」超音速噴氣民航機。這種時速達一千四百英里的民航機，曾受到國際民航界一致的歡迎。除了英、法兩國的航空公司優先訂購，作為提倡外，美國泛美和環球兩家便合訂了十三架，其他航空公司如印度兩架，日本三架，西德三架，澳洲四架，比利時兩架。美國其他公司一共訂購了十八架。加上英、法兩國訂購的一共有四十一架之多。但是，今年二月一日，泛美和環球突然宣佈，取銷了它們的定單，接着其他公司也先後宣佈，採取同樣的步驟。剩下英國航空公司五架，法航四架，伊朗一架，共匪三架，決仍繼續保持。那麼一來，有效的訂單祇剩下十五架，亦即尚不足符在廠裝置中的數目——十六架。美國的宣佈取銷定單，曾經使得英、法兩國政府大為激動，認為美國有意打擊英、法兩國的航空工業，企圖壓迫英、法兩國在其他

的貿易問題上讓步。

尤有進者，英、法兩國認為蘇聯早在一九六七年便把它的超音速（TU——一四四）民航機，加入了洲際航線。當蘇聯的超音速飛機圖——一四四式（TU——144）在巴黎的世界航空工業展覽場，以它漂亮的雄姿博得世界航空界的讚美之後，歐美航空工業都為之失色。英、法兩國認為「協和式」是西方國家航空工業唯一足以對抗蘇聯的最佳答復。不管美國所稱的理由如何中聽，如果美國不收回這一成命，則尼克森總統所宣佈的一九七三年是「歐洲年」，恐將遭受到歐洲前所未有的強硬反應（倫敦情報文摘每週評論一〇七七期）。

美國所持的理由很多，但重點在於超音速飛機所造成的環境污染對世界人類的公害嚴重，以及無利潤可圖。

美國國家科學院一個研究小組的報告，由於噴氣機在同溫層的飛行，其噴出廢氣中的氮氧氣，使得同溫層稀薄的臭氣（OZONE）存量激烈地降低。其降低量每百分之五，將使得美國緯度地區內的紫外光線增強其強度百分之二十六。如降到百分之五十，則十倍於現有的紫外光線，將在地球上造成可怕的損害。許多的魚類昆蟲都將因此而死亡。人類的皮膚癌也將激烈地增加。又據科學院同一報告的說明，美國現每年有八千患皮膚癌的病例增加，可能是由於上項污染造成的結果。（合衆國際社二月十一日的報導及紐約時報二月廿日的新聞通訊稿）

另一個反對超音速民航機飛入都市地區的理由是超音速上升或降落時所造成的噪音，機場週圍十哩以內高達十六DB的程度，也不是人類所能長期忍耐的。——由於上兩項理由，美國眾議院在一九七一年便通過了禁止超音速機的製造。本乎同一理由，自不能容許外國的超音速飛機在美國的民航機場起飛降落。

美國航空企業界對於「協和」式飛機的無利可圖，也持有更為現實的理由。

協和式機航速雖然兩倍於巨無霸（Jumbo），但乘客搭載量却祇有後者五分之一（即一百位）。又「協和」式機起飛時一半的載重量用在攜帶的汽油上，它的邊際負荷減縮到百分之五——七。這也是極不經濟，極不實用的。我們把熟知的兩種飛機，波音七〇七和七四七的飛航成本和協和機作一

比較：

七〇七每飛行一小時的成本是美金一、八三五  
七四七每飛行一小時的成本是美金三、五〇〇

如果用這三種飛機飛行倫敦紐約間，則全段飛行的成本是：——

七〇七（三、〇五〇飛機哩）一三、七五〇元

七四七（三、〇五〇飛機哩）二六、二〇〇元

協和式（三、〇五〇飛機哩）一四、二五〇元

而三種飛機的搭載量是——

七〇七 經濟座一三六 頭等一二 載重二二噸

七四七 經濟座三三一 頭等二七 載重五七噸

協和式 經濟座〇 頭等一〇四 載重一四噸

如果以單程經濟座每位二六元計，我們將很容易算出七〇七祇須賣出一半的經濟座位，七四七則祇需三分之一的座位，便足夠一趟飛行的成本。此外，頭等艙以及貨運，加上其他的經濟票價收入，都可計入一次飛行的純利。至於超音速機則每一位乘客均須付出頭等座的票價，乘客須在節省一半時間而多出百分之四二的票價去作一選擇。

另有一比較方法，站在航空公司的立場，假定此段飛行旅客祇有一半的情形，可能獲利的邊際是多少？見下表：

	七〇七	七四七	協和式
頭等票收入	二、三四六	五、二七八	二〇、三三二
經濟票收入	一五、三六八	三七、四〇三	無
全段收入	一七、七一四	四二、六八一	二〇、三三二
全段成本	一三、七五〇	二六、二〇〇	一四、二五〇
邊際	三、九六四	一六、四八一	六、〇八二

則可知七四七是處於最優的地位。協和式次之。但是，協和式飛機每年每機須負擔四百一十萬元的折舊，另外百分之二的保險費，則顯然它的獲利機會是有限度的，帶危險性的。美國專家的估計，英航使用「協和」機開航後，最初二年將虧累兩千萬元以上。此在今日航空競爭白熱化情形下，各國航空公司自不能不對此作謹慎的考慮。

## 六

上文說到，美國航空企業人士的分析，認為「協和」式機的經營，不會比波音七四七更好，因此，追求利潤至上的美國和其他航空公司，便決意放棄對「協和」式飛機的訂貨。那末，共匪為何仍然繼續訂購三架？這當中顯然有其道理。

共匪不會從商業利潤上去考慮問題。它是從政治和軍事上着眼。毛匪在最近一年，打出一句口號：「不稱霸」。不稱霸，就是不容許有霸權，打倒霸權，也就是「反美、反蘇」的另一個說法。

首先，從當前已與匪簽訂民航協定的國家看，已開航的差不多都是亞非國家。此與共匪當初祇容許北越、北韓、高棉和緬甸的民航機進入大陸有同一用心。明白說，施小惠，釣大魚。

其次，它的訂購「協和」式機，主要在利用它的超音速特性，以縮短遠航路線的飛行時間。共匪將來計劃開關的環球航線，不可能希望中途降落站多，縱有在安全上的顧慮也多，它選擇主要的幾個大站，以飛行時間短，來爭取長程的旅客，兼以加速它自己的保密運輸功能。

第三，它希望利用「協和」式機打通與東歐國家的民航聯繫，以與蘇聯競爭，從歐洲去打擊蘇聯的聲望，相對地，迫使蘇聯在遠東不能一無顧慮地對它施壓。

第四，它計劃開關環太平洋航線（從澳紐，經智利、古巴，再至加拿大，繞北太平洋返航），最適宜於「協和」式機，途程遠，中途加油站少。此線開關成功，將有助於它對拉丁美洲的滲透，正符合它爭取中間地帶，以包圍美國的想法。

第五，匪的航空工業尙逗留於做製的階段。雖然它目前已能做製米格十九及米格二十一戰鬥機，但是，它一直沒法擁有攻擊性的轟炸機羣，也就等於在核子作戰時，它除了依賴飛彈的發射外，無法利用轟炸機攜帶核子炸彈，擔任轟炸任務。這在通盤的核子作戰術上估量，是十分不利的。可是，蘇聯和美國都不會將超音速飛行的重轟炸機，售讓與它。自唯有通過訂購民用飛機，以求照圖樣做製之一途。這幾乎是航空工業落後的國家急起直追的一向捷徑。這就是共匪不但不追隨美國之後，放棄「協和」式，反而堅持

它的訂單，並且還向英國開出一批機場導航設備的訂單，以討好英國的理由。當然，這也可以使得英美法三國由於「協和」機買賣所造成的不愉快，因而而嫌隙愈深。

據英國貿易大臣華克宣稱，共匪另外還向英國購買了二十架V C長程客機。此種客機裝備的Roller-Royes引擎，有良好的性能，一樣適宜於長程轟炸機。共匪刻正擬向英國購買此種引擎和機身的圖樣，以便在中國大陸製造。另外，共匪還擬向英國購買兩百架至四百架的「獵狗」式戰鬥機。此種飛機每架售價約兩百五十萬美元。這筆為數達十億美元的軍火生意，英國當然心為之動。倫敦「星期觀察報」二月十九日報導，「獵狗」式飛機是世界上最具多元性的軍用飛機。它能隱藏在接近前線的掩體之下，無需機場即能垂直起飛，以截擊或支援部隊。它能自身旋轉，不易成爲任何傳統戰鬥機的目標。該報明白地說出，「這種戰鬥機正是中共在與蘇俄的前線沿線所急需的飛機。」又說，「兩百架獵狗式飛機不能平衡蘇俄在火箭及進步裝備上的優勢，但却能大大地加強中共在匪俄爭端中的防衛。」

# 美毛俄三角關係中的日本外交

朱少先

## 一 美毛俄三角關係現狀

二次大戰之後，德、義、日三個軸心國家已被推翻，但以蘇俄爲中心的共產主義集團，又開始爲害世界。尤其是一九四九年十月，中共在中國大陸樹立共產政權之後，不僅使亞洲局勢陷於動盪不安，整個世界亦形成了自由與極權共產的對立。一面以美國爲中心，領導着自由國家，爲人類自由、民主、和平、繁榮而努力；另一方面，以俄國爲中心，結合共產國家，爲實行

星期觀察報在報導這件新聞之最後又加上一段幽默的暗示，說是美國海軍陸戰隊已訂購這種飛機九十架，並且將要求國會再通過購買二百架。看來美國海軍也對這種飛機感到濃厚的興趣。「觀察報」說，「可能倫敦的關係方面曾經私下告知美國，假如他們不購買這種飛機，別人將會買」，藉此以刺激美國。爲了取銷「協和」式的合同，美國曾使得英國朝野大不痛快，樂得在這件事上賣個交情，以防止這種性能優越的飛機落入一個不可想像的對手掌握內。

尼克森自信「談判時代」的口號，對他的獲得四十九州壓倒的選票有很大的貢獻。今年，他却喊出了更新鮮的「歐洲年」的口號。「歐洲年」應當不是爲選票而發的。他滿以爲到歐洲之最短的路，是通過北大西洋，然而，英國，乃至歐洲經濟協會却牽着美國走一條繞道亞洲的路。是不是就因爲這一點，美國才索性把日本也拉入作爲「歐洲」的夥伴呢！我們從這些國家在航空工業和民航事業的政策上所作的折衝，也許可以見到一些端倪。

世界革命、赤化世界而推行其滲透、顛覆陰謀策略。在國際政治上，形成了極鮮明的「兩極關係」。

在一九五〇年代初期，因蘇俄本身力量有限，不敢公然與美國爲敵，除了與美國保持冷戰局勢外，僅暗中與中共相結合，在亞洲、非洲、拉丁美洲，攪所謂「人民革命」；尤其是一九五〇年六月二十五日唆使北韓南侵，挑起韓戰，持續到三年之久，即是國際共產集團赤化亞洲的具體行動，但結果其陰謀並未獲逞。接着在越南、緬甸、台灣海峽所發動的戰爭中，亦遭到阻遏。