

# 澳門

民航學刊 2014 · 03  
第二十三期

澳門民航學刊

第二十三期

澳門民航學會出版



連接 · 更近 · 更快 · 更多

澳門國際機場



7x24全天候無間段於微信平台，  
為您提供最新的航班資訊服務，  
馬上親身體驗！

澳門國際機場可以帶您連接到以下目的地：

中國內地：北京、上海、溫州、福州、昆明、鄭州、天津、瀋陽、無錫、南寧、  
寧波、太原、杭州、晉江、合肥、武漢、成都、南京、重慶、廈門、大連。

中國台灣：台北、高雄、台中。

東南亞：首爾、濟州、釜山、東京、大阪、吉隆坡、馬尼拉、克拉克、新加坡、曼谷、清邁、峴港、河內。

另外，通過北京、台北、吉隆坡及馬尼拉可轉飛往洛杉磯、三藩市、關島、溫哥華、法蘭克福、慕尼黑、柏林等。



澳門氹仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓  
CAM OFFICE BUILDING, 4<sup>th</sup> ANDAR AV. WAI LONG, TAIPA, MACAU  
電話/Tel: (853) 85988888 傳真/Fax: (853) 28785465

[www.macau-airport.com](http://www.macau-airport.com)



# 澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第二十三期

2014.03

澳門民航學會



澳門民航學刊

第二十三期 2014.3

《澳門民航學刊》第二十三期

出版及發行：澳門民航學會

地址：澳門氹仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓澳門民航學會秘書處

網址：[www.imca.org.mo](http://www.imca.org.mo)

聯絡電話：(853)85988862

圖文傳真：(853)85988893

電子郵件：[cheongms@macau-airport.com](mailto:cheongms@macau-airport.com)

ISSN1814 - 8662

版權所有 翻印必究

## 目錄

## 特稿

馬航 370 事件對民航業產生不良影響	王 平	1
試論危害民航安全犯罪行為的法律特徵	楊 雲	7
為何世界各國對中國遊客既愛又恨？	張 帆	18
澳台開放天空提升澳門經濟發展競爭力	大 衛	24
回望 · 十年——貨運 · 十年	萬 蘭	27
航機「盲降」？真的嗎？	杜 馬	45
「航班延誤」誰來負責？	秦 楓	49

## 論壇

澳歐橫向協議有利民航業長遠發展		53
廉航在大中華地區發展迅速		56
粵港澳軌道交通連接對民航業影響微妙		59
台灣航企紛紛進軍低成本市場		62
澳門對台灣民航業「開放天空」之後		65
澳門會「支援」珠海機場開放國際口岸嗎？		68
加強反恐工作確保民航安全		70
澳門何時全面「開放天空」？		73



專欄

台灣

——值得一遊再遊

75

徵稿啟事

## 馬航 370 事件對民航業產生不良影響

■ ■ 王 平

無可否認，進入馬年民航界最大的新聞就是馬航 MH370 客機失聯事件，對航空界的影響也最大，影響相當之深遠。可能有人會說，馬航 MH370 不過是一個普通的航班，全球以百萬計的航班次數，每年發生的意外寥寥可數，航空交通總體仍然是安全的。然而，我們必須知道，馬航 MH370 客機失聯事件正好暴露了國際民航界的一些短板，如果不迅速找出原因並予以彌補，航空安全隱患仍然存在，旅客感到不放心，民航業的發展就會受到嚴重的限制。

### 馬來西亞政府難逃責任

在今次事件中，馬來西亞政府應對失當，訊息混亂，負有不可推卸的責任，受到世界各國和民航界的嚴厲指責。馬航 MH370 客機失聯事件暴露了馬來西亞民航業所存在的大量弊病和漏洞。

我們留意到，3月8日馬航 MH370 客機失去聯繫當天，馬來西亞當局並未立即披露真相，讓全世界以為該機在飛往北京途中失蹤，很可能墜毀在南中國海。中國和鄰近國家出動龐大的艦隊和飛機搜索，卻一無所獲。這時候，馬來西亞政府才透露了飛機掉頭向南的資訊。這下子令中國政府和人民都感到憤怒，由於馬來西亞政府提供了明知不正確的訊息，讓多國艦隊在南中國海徒勞無功地忙活，不僅浪費了龐大的人力物力，更重要的是浪費了最寶貴的救人時間。

馬航 MH370 客機失去聯繫之後半個月，馬來西亞總理納吉布才召開緊急發佈會，確認失聯的馬航 MH370 客機在南印度洋墜毀。馬航當天的一份聲明還說，機上無人倖存。但是中國



政府和人民對此並不認同，外交部發言人洪磊要求馬來西亞政府提交該航班在南印度洋墜毀的資料和證據。機上 100 多位中國乘客的家屬也發起遊行，要求馬來西亞駐華大使館交待事件真相。在壓力下，馬來西亞政府匆忙修改了消息，但已引起各界的不滿。

馬航客機失聯事件還揭露了吉隆坡國際機場的保安漏洞，有不少人成功以被盜護照或假護照登機。機場檢查人員居然不核對國際刑警組織提供的遺失護照名單，持他人護照和假護照者可以大搖大擺地登機，偷渡到國外。事情發生之後，大家才知道東南亞偷運人蛇市場的一個主要轉運點就在馬來西亞！在吉隆坡國際機場，由於過關手續過於寬鬆，隨時可能出現劫機等危險情況。馬來西亞華人旅遊業公會表示，事件會令部分中國人暫時不敢到馬來西亞，預計旅遊業短期收入會減少 5% 至 10%，長期影響暫時未知。

馬航 MH370 客機機組人員的個人背景和心理質素，也是民航界議論的一個話題。馬來西亞這個國家政治紛爭嚴重，有時還會發生宗教衝突。馬航 MH370 客機的正駕駛員是反對黨領袖安華的支持者，副駕駛員也有宗教背景，而且二人的社會交際複雜，不排除有劫機或自殺的可能性。馬來西亞當局對此一無所知，甚至被民航界懷疑隱瞞了一些重要資訊，令這個國家的航空安全大打折扣。

### 波音 777 客機是否安全的機型？

波音 777 是一款由美國波音公司製造的長程雙引擎廣體客機，是目前全球最大的雙引擎廣體客機，三級艙佈置的載客量由 283 人至 368 人，航程由 5,235 海里至 9,450 海里（9,695 公里至 17,500 公里）。波音 777 採用圓形機身設計，起落架共有 12 個機輪，是美國波音公司研製的雙發中遠端寬體客機。波音 777 在規格上介於波音 767-300 和波音 747-400 之間。波音 777 首飛時是民用航空歷史上最大的雙發噴氣飛機。

1990 年 10 月 29 日，波音公司正式啟動研製計劃，1994 年 6 月 12 日第一架波音 777 首次試飛；1995 年 4 月 19 日獲得歐洲聯合適航證和美國聯邦航空局型號合格證；1995 年 5 月



30日獲准180分鐘雙發延程飛行；1995年5月17日首架交付用戶美國聯合航空。波音777在大小和航程上介於B767-300和B747-400之間，具有座艙佈局靈活、航程範圍大和不同型號能滿足不斷變化的市場需求的特點。

波音777機型投入市場至今已經接近二十年，是波音成熟並且口碑較好的機型之一。但是，這款飛機的安全性能始終存有疑問，以下是波音777型號飛機十年來發生事故的情況：

2004年8月24日，一架新加坡航空B777-300在墨爾本機場起飛時，其中一個引擎發生爆炸。

2005年8月1日，一架馬來西亞航空B777-200ER從澳大利亞珀斯出發前往吉隆坡，期間飛行顯示儀器發生衝突，顯示飛機速度過低，之後飛機超速並出現失速，飛行員立即解除自動駕駛並緊急降落在珀斯，事件中無人受傷。

2008年1月17日，英國航空038號班機在倫敦希思羅國際機場降落前，發動機突然失去動力，飛機在離27L跑道1000呎的草坪落地，最終停在27L跑道起點。該班從北京飛來的777-200ER，降落時起落架穿破機翼，導致機體出現損毀，所幸全機152名乘客與機員安全逃離。由於損毀嚴重，英航決定不對該777進行修復，因而成為第一架全機報廢的777飛機。

2008年11月26日，在從上海飛往美國亞特蘭大途中，美國達美航空公司一架同型號客機右側發動機失去動力。飛行員將飛行高度降低後，故障排除。

2011年7月29日，埃及航空一架波音B777-200ER在開羅國際機場準備執行飛往吉達的MS667次班機，停泊期間駕駛艙失火，機上人員全數逃生，而起火的客機則因無法修復而報廢，成為第二架因意外報廢的波音777。

2011年11月3日新加坡航空一架B777-300ER，執飛航班編號SQ327，自英國曼徹斯特



經德國慕尼黑至新加坡，於降落德國慕尼黑機場 08R 跑道時，主起落架多輪爆胎，冒出大量濃密黑色煙霧，機首一度上揚，上揚角度如果再多五度即可能造成仰翻，隨後整架飛機側滑出跑道停止於草坪上。飛機停止時並未啟動緊急逃生程式，而是在慕尼黑機場消防單位高效率的協助下，疏散 200 名乘客與機組人員，事件中無人傷亡，但慕尼黑機場當局關閉兩條跑道其中的一條，造成慕尼黑機場多航班取消或延誤。事發過程剛好被於慕尼黑機場觀賞飛機起降的民眾拍下，並上傳至 Youtube。

2013 年 7 月 6 日，韓亞航空 214 號航班，由於駕駛員經驗不足，機場正值擴建需要手動降落，操作不當導致於當地時間 6 日 11 點半在三藩市國際機場降落時發生墜毀並起火，機上載有 307 人。飛機在機場降落時尾翼斷裂並衝出跑道，機身隨後發生解體並起火。機上共有 70 名中國師生，事故造成 3 人死亡，180 餘人受傷。

馬航 MH370 客機最終被證實墜毀的話，則成為波音 777 飛機不到一年內第二宗導致傷亡的事故，並成為該機型 1995 年服役以來最嚴重的事故。

在連續發生事故後，美國波音公司調查發現，200 多架安裝了同一型號發動機的波音 777 型客機「不禁凍」，在過低溫度下飛行會導致輸油管阻塞。對此，美國波音方面已向客戶發出安全建議。然而，西方媒體又披露了波音 777 型客機發生過一次與馬航 MH370 航班相似的事故，飛機轉入自動駕駛後曾自行攀升至高空，然後急墜並轉向飛行，所幸駕駛員及時發現改正。但調查發現，這次事故的是電腦故障。人們不禁要問，波音 777 型飛機會不會還有其它隱患？這還是一種安全的機型嗎？

### 事件影響澳門至馬來西亞的航綫

馬來西亞與澳門很早就已經通航。馬航 1995 年 11 月 9 日首次開闢了吉隆坡飛往澳門的航綫，但因需求不多，於 1998 年 3 月 31 日終止了這條航綫。2007 年 11 月 10 日，馬來西亞航空公司（馬航）恢復飛往澳門的直飛航班。復航後，馬航飛往澳門的航班將為每週四次，馬來

西亞到澳旅客亦大幅增加，統計資料顯示，來自該國的旅客由 2004 年至 2005 年人數增加幅度超過一倍，佔東南亞地區至澳門遊客數目的首位。

2006 年 4 月 20 日，澳門特區民航局與馬來西亞交通部就促進兩地航空運輸市場的發展簽署了新的諒解備忘錄，全面取消對運力、班次、機型及以遠點數目的限制，全面開放第五航權（雙方飛機在兩地自由上下乘客、貨物），為兩地的航空客貨運的發展帶來更有利的條件。馬來西亞一向是澳門居民旅遊的熱門地點，隨著澳門國際機場成功引入亞洲航空，開辦澳門與吉隆坡之間的低成本航線，兩地間的航空運輸需求不斷擴大，加上自由行開放政策，除了澳門居民外遊馬來西亞的人數增加外，香港及內地人士利用澳門國際機場前往該地旅遊的人數亦日益趨增。

馬航 MH370 客機失聯事件發生後，有馬中關係團體表示，中國已經有多個原定赴大馬的旅行團取消，政府應迅速回應。有產業分析師指，旅遊業是馬來西亞支柱產業，預測今年整體到馬來西亞的中國遊客，減少約兩成，國家損失可能超過一百億人民幣。

馬來西亞華商團體負責人表示，馬航初時發布消息慢，後期訊息混亂，又怠慢了家屬，擔心影響民航業和當地經濟。事實上，發生安全事件是每一個珍惜生命的人都不願意看到的，每一次安全事件過後，航空業的發展就會被蒙上一層陰影。受馬航失聯事件影響，近期航空相關股紛紛走低，馬來西亞航空公司的股票也一度下跌，創公司歷史最低股價。

長期以來，由於距中國較近、消費水平較低等原因，「中國—馬來西亞」一直是熱門的旅遊線路。據不完全統計，每星期約有 340 餘架次航班往返於中國各地同馬來西亞之間。有旅客認為，馬來西亞政府的辦事效率的確無法同中國相比。在安全檢查的力度以及範圍上也遠遠不及中國內地甚至港澳地區。馬航失聯事件發生以後，接受採訪的業內人士普遍認為，該事件在短期內會對國人赴馬旅遊的趨勢有所衝擊；如果訊息混亂，安全系數差，甚至會逐步邊緣化，被泰國、新加坡等國家取代。

廉價、服務好和便利等是影響航空公司業績的重要因素。但對航空公司來說，「安全」是



乘客最看重的因素。航空事故的發生證明了航空業安全記錄的脆弱性。此次事件的發生，短期內事故對乘客尤其是中國乘客造成的心理影響不容忽視，也將不可避免在短期內改變部分乘客的選擇，造成航空業客源流失，上座率降低。

內地民航界人士指出，今年中國航空市場比較低迷，旅客人數和行銷收入都沒有出現大幅增長，此次失聯敲響了飛行安全的警鐘，國家可能會加大對航空安全和國際航班的管理、整治力度。中國航空業未來的主要工作就是汲取這次客機失聯事件的經驗教訓，更好更細緻地做好安全工作，讓廣大旅客了解民航安全的重要性，主動作出配合，強化全國的民航安全。

## 試論危害民航安全犯罪行為的法律特徵

■ ■ 楊 雲

執筆之時，「馬航 MH370 失蹤事件」仍未真相大白，現階段，儘管不能認定事件的發生與恐怖主義組織襲擊有關，但危害民航安全的犯罪行為與「恐襲」等問題，又再一次引起社會各方，尤其是民航業者的關注。

人所共知的是，自美國的「9.11 事件」後，世界各地的民航安全與機場保安的管理水平與嚴密程度，都有了很大的提升與改進，而且得到全面的貫徹，以防範各種包括來自國際恐怖主義組織的可能襲擊。

與此同時，世界各地都不斷完善關於打擊或遏止危害民航安全犯罪行為的立法，以法律制度，預防或懲處這類犯罪行為。對澳門來說，因為澳門的機場也是國際機場，而恐怖主義組織都帶有國際性，世界各地在這方面的立法經驗，有值得本地立法的借鑑之處。為此，探討危害民航安全，這裏一般是指危害國際民航安全的犯罪行為的法律特徵，頗有現實意義。而在探討此問題前，亦有必要先了解一下「恐怖主義」的定義。

一般而言，恐怖犯罪活動有政治性與非政治性之分。如果，例如較常見的劫持人質、綁架、爆炸等犯罪行為的目的只是出於個人針對個人的報復或勒索，企圖得到個人的利益的，可認定為非政治性的；如果類似的犯罪行為的脅迫對象是一個政府或社會，目的是迫使政府改變政策或制度或釋放政治犯等，則這樣的犯罪行為就屬於政治性質。在法律屬性上，筆者認為，非政治性的恐怖犯罪活動應屬於一般的刑事犯罪，而帶有政治性的恐怖犯罪活動則可以成為「恐怖主義」，從而延伸出「制度」、「組織」、「主義」等概念。



### 「恐怖主義」在學術上的統一定義

因此，偶發性的單一恐怖犯罪行為，就算帶有政治性質，仍不屬於恐怖主義，只能歸納為「恐怖活動」。「恐怖主義」，應該是一種有組織、有計劃、有目的、有制度的恐怖活動。但必須強調，「恐怖主義」的概念，迄今實踐上仍未形成統一的定義。根據聯合國《關於打擊國際恐怖主義的措施》第一條指出的：「自從一九七二年聯合國首次研究國際恐怖主義以來，國際社會一直未能就‘國際恐怖主義’一詞的含義達成普遍一致的看法」。不過，在學術上，對這一概念的一些構成要件，各地學者的意見則較為一致：

首先，恐怖主義涉及暴力或暴力威脅。恐怖主義往往是蓄意的暴力行為，目的是通過實施暴力事件，將他們的主張傳達予特定的對象或向公眾宣揚，所以，恐怖主義組織犯罪與一般的刑事犯罪不同，前者不但着重策劃暴力犯罪活動，更注重這種暴力事件所做成的公眾影響。

其次，恐怖主義的暴力犯罪活動的隱蔽性較高。以美國的「9.11」事件為例，從航空駕駛訓練、組織、策劃到實施劫機等連串行動，都在相當隱蔽的情況下進行，令國家安全等情報部門都無法獲得相關的情報信息，加上恐怖主義襲擊的目標一般都有不特定、範圍濶等特點，故通常都會令各地政府難於應付。

再次，恐怖主義犯罪活動的受害者都具有象徵價值。恐怖主義襲擊的目標與對象大都並非任意選擇的，而是彼等的身份、所在地點、活動性質與象徵等，對恐怖主義份子來說具有某種特殊意義。並藉此引起公眾的高度關注，公開宣揚自己的主張，對相關政府施加政治壓力。

最後，恐怖主義組織的活動一般兼具政治目的與經濟目的。前者是指某些組織為達到自身的政治訴求而採取的暴力恐怖手段的行為模式，企圖以暴力手段改變社會的政治走向或思想。後者是斂財以積聚經濟實力，再反過來用以支持各種恐怖主義活動的財政開支。

恐怖主義犯罪活動是現代各國在不同的政治、宗教、民族、經濟力量之間的各種複雜的利

益矛盾所產生的一種有目的的暴力行為，與普遍的法律秩序及道德價值相違背，是一種有組織的，性質惡劣的犯罪行為。

從過去的不少事例可見，機場等具象徵意義的公共設施以至後果具震撼性的民航班機，都是恐怖主義犯罪活動的常見針對目標。因此，國際社會都會專門為懲治危害民航安全犯罪立法，而立法的基礎和依據，是在聯合國與國際民航組織主持下逐步形成的一系列預防與懲治危害民航安全犯罪的國際公約。

### 危害民航安全犯罪活動的國際法文件

目前，直接或間接涉及預防、制止和懲治危害民航安全犯罪活動的國際法律文件主要有：

一、一九六三年六月十四日於東京簽訂，一九六九年十二月四日生效的《關於在航空器內的犯罪和犯有某些其他行為的公約》，即《東京公約》。該公約於一九七九年二月十二日對我國生效，目前同樣適用於澳門。該公約主要是為了解決在民用航空器上犯罪的刑事管轄權問題，避免產生刑事管轄權的漏洞。因此，公約從立法管轄與司法管轄兩方面對航空器上的犯罪作出了規定。

二、一九七零年十二月十六日在荷蘭海牙簽訂，一九七一年十月十四日生效的《關於制止非法劫持航空器的公約》，即《海牙公約》。該公約於一九八零年十月十日對我國生效，目前於澳門同樣適用。《東京公約》雖然對劫持航空器的犯罪問題作了一些規定，例如該公約第十一條第一款規定：「如航空器內某人非法地用暴力或暴力威脅對飛行中的航空器實施了干擾、劫持或非法控制，或行將干犯這類行為時，締約國應採取一切適當措施，恢復或維護合法機長對航空器的控制。」但是，這種規定仍不夠具體明確，沒有訂明非法劫持航空器即構成犯罪，亦未有制定相應的罰則。因此，在上世紀六七十年代曾發生劫機浪潮時，國際社會普遍認識到《東京公約》的不足與漏洞，同意有必要專門針對劫持航空器的暴力犯罪行為制定專門的國際公約，即《海牙公約》。



三、一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂，一九七三年一月二十六日生效的《關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約》，即《蒙特利爾公約》。該公約於一九八零年十月十日對我國生效，目前適用於澳門。由於《海牙公約》只專門針對空中劫持航空器的犯罪行為，並未將一些危害民航安全的嚴重犯罪行為納入，所以，在處理這類犯罪行為時就缺乏國際刑法的依據。因此，一九七零年九月，國際民航組織擬出了新的國際公約草案，翌年九月在蒙特利爾簽訂了《關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約》。

四、一九八八年二月二十四日在蒙特利爾簽訂，一九八九年八月六日生效的《制止在為國際民用航空服務的機場上的非法暴力行為的議定》，即《蒙特利爾公約補充議定書》。該議定書由一九八九年八月六日對我國生效，目前在澳門適用。一九七一年的《蒙特利爾公約》雖然較《海牙公約》擴大了所針對的危害航空安全犯罪行為的範圍，使其既包括「在飛行中」的航空器內所犯罪行，也包括「在使用中」的航空器內所犯罪行，既包括直接針對航空器本身的罪行，也包括針對航空設備安全的犯罪，但該公約仍未有將犯罪分子危及機場等航空設施安全的犯罪行為納入規管。為了彌補這方面的缺陷，一九八八年，國際社會又在蒙特利爾簽訂了《蒙特利爾公約補充議定書》，將危害民航機場安全的暴力行為列作一種國際犯罪。

五、一九七九年十二月十八日於紐約簽訂的《反對劫持人質國際公約》。因為劫持民航機並將乘客作為人質的案件時有發生，極大地危及民航安全，破壞國際公共秩序並損害公民的生命財產，引起了國際社會的重視，迫切需要加強國際合作，採取有效的反制措施，制定明確的法律規則，以防止作為恐怖主義犯罪活動表現的一切劫持人質行為，並對這類犯罪作針對性懲處。該公約在一九九三年一月二十六日對我國生效，但並未適用於澳門。

六、一九九零年第八屆聯合國預防犯罪與罪犯待遇大會通過了《聯合國打擊國際恐怖主義措施》。該措施內容規定：「應在國際、區域和雙邊等各級制定預防恐怖主義暴力的國際合作有效措施。這些措施包括：刑事調查及司法機關的合作；列入在執法和刑事司法各級實現國際刑事合作的辦法；加強培訓執法人員，尤其使之了解預防犯罪和國際刑事合作的辦法；通過普及的宣傳，使公民了解恐怖主義暴力的各種危險等」。但是，《聯合國打擊國際恐怖主義措施》



未延伸至澳門特區適用。

七、二零零一年五月二十三日生效的《聯合國制止恐怖主義爆炸的國際公約》，同年十二月十二日正式對我國生效，但同樣未有延伸至澳門適用。

該公約界定了恐怖主義爆炸罪的定義。公約規定各締約方應當在本地立法上將恐怖主義爆炸行為列為國內犯罪予以規定；規定了締約國對恐怖主義爆炸案的刑事管轄範圍，締約國如果不將國內發現的有恐怖主義爆炸行為的犯罪嫌疑人引渡給有關國家，則必須將該犯罪嫌疑人提訴；規定了對恐怖主義爆炸罪不能適用政治犯不引渡的原則等。該《公約》是國際社會首部專門打擊恐怖主義爆炸活動的法律文件。我國《刑法》關於爆炸罪和組織、領導、參加恐怖活動組織罪等規定，與該《公約》的內容要求完全一致。

八、一九九九年十二月九日，聯合國制定了《制止向恐怖主義提供資助的國際公約》。我國在二零零一年十一月十二日簽署加入了該《公約》。但仍未適用於澳門。

九、二零零一年十一月十二日，聯合國安理會再通過了《全球努力打擊恐怖主義的宣言》。該《宣言》重申，「應當毫不含糊地譴責一切恐怖主義行為，這種行為無論具有哪種動機和表現形式，亦不論在何地發生屬何人所為，均屬刑事犯罪行為。」《宣言》強調，要打擊國際恐怖主義這一全球性禍害，必須採取持久的，全面的方法與措施，聯合國所有會員都需要彼此合作。

### 澳門刑事立法的《國際公約》依據

雖然澳門只加入了前四個關於預防、制止和懲治危害民航安全犯罪活動的主要國際公約，但是，特區政府仍在二零零六年修訂了《刑法典》第五章的妨害公共秩序及公共安寧罪，更新了關於打擊恐怖組織及恐怖主義活動的定義與罰則條文，具體將有關的行為或活動，列入刑事犯罪。



按照澳門《刑法典》分則第二百八十九條「恐怖組織罪」的規定：一、發起、創立、加入或支持恐怖團體、組織或集團者，處十年至二十年徒刑。二、恐怖團體、組織或集團，係指所有二人或二人以上之集會，其在協同下行動，目的係藉著實施下列犯罪，以暴力阻止、變更或顛覆已在澳門確立之政治、經濟或社會制度之運作，或迫使公共當局作出一行為、放棄作出一行為或容忍他人作出一行為，又或威嚇某些人、某人群或一般居民者：a) 侵犯生命身體完整性或人身自由之犯罪；b) 妨害運輸安全及通訊安全之犯罪，包括電報、電話、電台或電視等之通訊；c) 藉著造成火警，釋放放射性物質、有毒或令人窒息之氣體，造成水淹，使建築物崩塌，弄污供人食用之食物或水，又或散布疾病、蔓延性禍患、有害之植物或動物等而故意產生公共危險之犯罪；d) 破壞罪；或 e) 有使用核能一火器、爆炸性物質或爆炸裝置、任何性質之燃燒工具、又或有使用設有陷阱之包裹或信件而作出之犯罪。三、領導或指揮恐怖團體、組織或集團者，處十二年至二十年徒刑。四、如恐怖團體、組織或集團，又或第一款或第三款所指之人，佔有第二款 e 項所指之任一工具，則刑罰之最低及最高限度，均加重三分之一。五、作出組成恐怖團體、組織或集團之預備行為者，處一年至八年徒刑。

另據澳門《刑法典》分則第二百九十條關於「恐怖主義」的規定：一、存有上條第二款所指之意圖，而實施該款 a 至 d 項所指之任一犯罪，或實施有使用該款 e 項所指工具之任何犯罪者，處三年至十二年徒刑；如所實施之犯罪之相應刑罰，相等或高於上述刑罰，則處以此相應刑罰，而其最低及最高限度均加重三分之一。二、如果行為人因己意放棄其活動、排除或相當程度減輕該活動所引起之危險、又或阻止法律擬避免之結果發生，得特別減輕刑罰，或得不處罰該事實。三、如行為人在收集證據方面提供具體幫助，而該等證據係對該則其他應負責任之人身分或將之逮捕起有決定性作用者，得特別減輕刑罰。

儘管澳門《刑法典》在關於打擊、制止及懲處恐怖主義犯罪方面已有所規定，但澳門《刑法典》分則中並沒有「危害民航安全罪」之設，所有與危害民航安全有關的刑事犯罪罪名，均納入《刑法典》第四章的「妨害交通安全罪」。此外，還散見於本地的民航立法，例如第 31/2003 號行政法規的《關於在民用航空器內的違禁物品及違法行為的規章》等。

事實上，根據有關預防、制止及懲治危害民航安全犯罪的國際公約或文件的內容，筆者認為，危害民航安全罪並非一個具體的罪名，而是破壞民航安全秩序、危害民航安全的犯罪行為的總稱。其法律特徵涉及四個具體的罪名：1) 劫持航空器罪；2) 危害航空器飛行安全罪；3) 危害國際民航機場安全罪及 4) 劫持人質罪。

### 危害民航安全刑事罪名的法律特徵

第一、劫持航空器罪，是指行為人以暴力、暴力威脅或其他恐嚇的方式，非法劫持或者控制飛行中的民用航空器的行為。《東京公約》曾規定：「如航空器內有人使用暴力或暴力威脅，非法地干擾、劫持或以其他不正當方式控制飛行中的航空器，或準備採用此類行為者，締約國應採取一切適當措施，恢復與保持合法機長對航空器的控制。」這種規定未有將劫持航空器明確地列為國際性刑事犯罪，無疑是一缺陷，但之後的《海牙公約》就明確規定：「凡在飛行中航空器上的任何人，以暴力或暴力威脅，或者以任何其他恐嚇方式，非法劫持或控制該航空器，或者從事這類行為未遂，或者從事這種行為者或從事這種行為未遂的共犯，均構成犯罪。」

澳門的刑法體系對劫持航空器罪名的規定與國際公約的規定完全一致。按照澳門《刑法典》第二百七十五條（劫持航空器、船舶或火車又或使之偏離路線）第一款的規定，佔據載有人之飛行中之航空器、航行中之船舶或行駛中之火車，又或使之偏離正常路線者，處五年至十五年徒刑。同一條文第二款 a 項規定，航空器自裝載完畢，外部各門均已關閉時起，直至上述任一門打開以使卸載時為止，視為飛行中；如航空器被強迫降落時，在有權限當局對該航空器及其所載之人與財產之責任前，該航空器為仍在飛行中。

本罪侵犯的客體是民航的正常秩序，即不特定多數旅客和機組人員的生命、健康、運載物品和航空器的安全，以及涉及地面上的人身和財產安全。犯罪行為人利用航空飛行的危險性和易受侵害等特點，以犯罪為目的，不惜以航空器上的乘客與其他人員的生命安全及航空器的安全為代價，是一種嚴重危害公共安全的犯罪。



本罪的客觀方面表現為：(1)以暴力、暴力威脅或任何其他恐嚇的方式，對航空器上的人員，尤其是機組人員，實施人身安全威脅或傷害，迫使航空器改變航向或者行為人自己駕駛航空器；(2)上述犯罪的預備行為或未遂行為；(3)幫助他人從事或準備上述犯罪的行為。

本罪的主觀方面是直接故意，不論行為人出於何種目的、動機劫持航空器，都不妨礙本罪的成立。這是有關國際公約確認並包括澳門在內的所有締約國家及地區所承諾的。所以，對於以「政治庇護」為名的劫持航空器行為，也應當按法定的刑事罪名懲處。

本罪的犯罪主體為一般主體，既可以由本國人組成，也可以是由外國人或無國籍人組成。犯罪主體還可以是航空器內的任何人。這當中既包括處在飛行中的航空器內的乘客，也包括該航空器的機組人員，即使是航空器上的合法機長，如果其違背飛行的目的，為實現某種犯罪目的而改變事先設定的航線，也足以構成劫持航空器罪。

## 第二、危害航空器飛行安全罪。

由於劫持航空器犯罪行為的後果的嚴重性，《海牙公約》已將這種犯罪行為列入獨立的國際刑事犯罪。因此，這裏所指的危害航空器飛行安全罪，在刑事立法的層面，是指非法劫持以外的其他危害民航安全的犯罪行為。這種犯罪行為最初由《東京公約》所確認，後來由《蒙特利爾公約》中得到進一步具體化。

《蒙特利爾公約》第一條明確規定：

- 1、任何人如果非法及故意地從事以下的行為，即為刑事犯罪：
  - a、對飛行中的航空器的人從事暴力行為，如該行為將會危及該航空器的安全；
  - b、破壞使用中的航空器或對該航空器造成損毀，使其不能正常飛行或危及民航安全；
  - c、使用任何方法在使用中的航空器內放置，或指使他人放置將會破壞該航空器，或對其造成損壞使其不能飛行，或對其造成損毀而將會危及航空安全的物料或裝置；
  - d、破壞民航安全設備或妨礙該類設備正常運作；
  - e、傳播明知為虛假的消息或情報，直接或間接危及飛行中的航空器安全的行為。

- 2、任何人實施以下的行為，亦為刑事犯罪：
  - a、企圖實行上款所指的任何罪行；
  - b、是犯有或企圖實行任何這種罪行的共犯。

澳門《刑法典》並未將「危害航空器飛行安全罪」列為獨立的刑事罪名，只有接近的「妨害運輸安全罪」、「危險駕駛交通工具罪」及「向交通工具投射物體罪」。儘管如此，萬一當前在澳門發生危害航空器飛行安全的犯罪，仍有刑事法律依據對相關的犯罪行為作出法律制裁，只是所規管的犯罪行為範圍大為縮減，懲處力度較為薄弱。

按照《蒙特利爾公約》的相關規定內容，其他國際公約的內容及澳門《刑法典》類似罪名的規定，仍能確定危害航空器安全罪的構成要件：

一、本罪侵害的客體是民用航空的秩序與飛行安全。其犯罪的對象是飛行中或使用中的航空器。所謂「飛行中」，是包括第 31/2003 號行政法規第二條第二款所指：「處於為起飛而關閉機艙外部各門時起，直至降落後打開機艙外部任一門時為止的整段時間內的航空器」，也包括澳門《刑法典》第二百七十五條第二款 b 項所指：「航空器自裝載完畢，外部各門均已關閉時起，直至上述任一門打開以便卸載時為止」、「如航空器被強迫降落時，在有權限當局接管對該航空器及其所載之人與財產之責任前。」

二、本罪在客觀方面可表現為以下幾點：a、對飛行中的航空器內的人實施可能危及航空器安全的暴力行為；b、破壞使用中的航空器而使之不能飛行或危及其飛行安全的行為；c、在使用中的航空器內放置具有破壞航空器而使之不能飛行或危及其飛行安全的行為；d、破壞航空安全設備或妨礙其操作及危害飛行中的航空器安全的行為；e、傳播明知為虛假的消息或情報，直接或間接危及飛行中的航空器安全的行為。

除了實施以上任一種行為即可構成危害民航安全罪之外，行為的未遂、共犯或從犯，都可以構成觸犯同一罪名。



三、本罪在犯罪的主觀方面只能是故意，而且主要是直接故意，但亦未完全排除間接故意。倘若是因為履行職務上的失誤或在合法行為中的過失造成了危害民航安全的後果，則不構成本罪。此外，本罪的犯罪主體可以是任何人，即實施了國際公約或刑事法律所列舉的犯罪行為之一的，均可以構成本罪。

#### 第三、危害國際民航機場安全罪。

本罪的直接客體是在國際機場服務的工作人員、設備及其未使用的航空器的安全。

本罪的犯罪對象包括：a、為國際航空服務的機場上的工作人員；b、為國際航空服務的機場上的設備；c、為國際航空服務停放在機場上未使用的航空器。

本罪的犯罪客觀方面表面為：使用任何物料、裝置或武器非法實施以下行為：a、在為國際航空服務的機場上，對任何人實施導致或可能導致其嚴重傷亡的暴力行為；b、破壞或嚴重損毀為國際航空服務的機場上的任何設備，或妨礙機場的正常運作，如果該等行為危害或可能危害機場的安全。

#### 第四、劫持人質罪。

澳門並未加入聯合國《反對劫持人質國際公約》，但澳門《刑法典》第一百五十五條明定了「挾持人質罪」：「具有政治、意識形態、世界觀或信仰等之目的，而剝奪他人行動自由或綁架他人，並威脅將之殺害、使其身體完整性受嚴重傷害、或使之維持在被拘留狀態，以強迫某一地區或國家、國際組織、法人、某一群人或某一自然人作為或不作為，或強迫其容忍某種活動者，處三年至十二年徒刑。」

本罪侵犯的客體是雙重的，既侵犯了國際公共安全秩序，也侵犯了公民的人身自由與安全的權利。其客觀方面則表現為：a、劫持人質並以殺死、傷害或繼續扣押為威脅，強迫第三方或不作某種行為；b、劫持人質的犯罪行為未遂；c、與劫持人質的犯罪行為既遂或未遂的共犯或從犯。

本罪的主體是一般主體，即自然人的個人或有組織犯罪中的成員。

本罪的主觀方面則表現為直接的故意。

綜上分析，筆者認為，目前本澳對於危害民航安全的法律體系有兩大特點，一方面是某些刑事犯罪罪名，例如「劫持航空器罪」、「危害航空器飛行安全罪」、「危害國際民航機場安全罪」等的本地刑事立法缺位，有待填補；但另一方面，在適用關於預防、制止及懲處危害民航安全的四個主要國際公約的相關規定上，尤其是關於「妨害交通安全罪」、「恐怖組織罪」及「恐怖主義罪」等危害地區公共秩的犯罪行為方面的規定，無論分類與定罪，還是犯罪的行為方式，都相當科學而具體。



## 為何世界各國對中國遊客既愛又恨？

■ ■ 張 帆

馬航 MH370 航班失聯事件不僅在民航界有的深遠影響，也讓馬來西亞旅遊局千辛萬苦的行銷工作付諸東流。馬來西亞民航業和旅遊業擔心會因此失去一部分中國遊客，而中國市場正是世界各國同行都垂涎三尺的。今年春節過後，東南亞旅遊市場確實受到馬航事件的波及空前遇冷，部分出境遊客轉投到台灣和韓國，促使台灣遊和韓國遊成為新的熱門旅遊目的地。泰國政局穩定之後，曼谷和海島遊等旅遊線路仍然受到中國遊客的青睞。

據統計，赴海外旅遊的中國遊客家庭年收入在 5 萬至 8 萬美元之間，這部分中產階級人群對奢侈品有一定需求，對一般商品的要求也比較高，而這類商品在中國不僅售價高於海外，品種也相對較少。中國遊客在海外旅遊時傾心於購買名牌服裝、鞋子和手袋等，首選是珠寶和手錶，其次是時裝和飾品，還有一部分中國遊客順帶考察房地產市場。因此，中國的「黃金周」如今已成為世界各國旅遊業的熟悉詞彙，所有的旅遊地區都知道富裕起來的中國人消費力是如何驚人，把他們搶到手就等於發財。因此，每逢中國內地「黃金周」期間，世界各國就開始了爭奪中國遊客的激戰，而且日益白熱化。

中國人的腰包逐漸鼓了起來，出國旅行的國人越來越多，作為旅遊者的消費已超越所有的國家。據一項統計，目前中國出境旅遊人數超過 8000 萬人次，位居全球第三，對世界旅遊市場貢獻超過 7%，對中國團隊遊客開放的全球旅遊目的地國家也超過 100 個。然而，近年來有關中國內地遊客在境外名勝古蹟亂塗亂畫、在公共場所高聲喧嘩等負面新聞很多，一些評論者將其歸咎為國人的素質問題。那麼，在世界各個旅遊目的地的政府和居民眼中，中國遊客究竟是最受歡迎還是不受歡迎的人呢？



## 世界旅遊消費「首富」

據世界旅遊組織統計，2012年分國別海外遊客總花費排行榜上，中國以1020億美元位居首位，第二位德國為838億美元。無論是規模還是增長速度，中國都處於大幅領先的位置。最近，多個中國遊客熱門的旅遊目的地國都相繼推出了優惠措施，把中國遊客當成了搖錢樹，想方設法抓住中國遊客的錢包。據聯合國世界旅遊組織發佈的資料顯示，2012年前往海外旅遊的中國人達到8300萬人次，比2011年增加約20%。中國人在海外的消費同比增加40%，超過一千億美元。據推測，到2020年，中國每年赴海外旅遊的人數將會達到兩億。

中國遊客20大目的地的其它地方還包括杜拜、首爾、新加坡、印尼巴厘島、羅馬、紐約和倫敦。中國遊客在全球各地的旅遊支出大增，對酒店、商鋪和景點經營者來說是一個重要的目標市場。2012年中國出境遊人次超過8300萬，據估計這到2020年將達到2億人次。

澳門：據統計資料，入境的旅客約60%來自中國內地；經澳門國際機場入境的旅客43.9%來自中國內地，其次是台灣旅客（29.6%）。由此可見，中國內地旅客已成為澳門旅遊業最重要的客源。

亞洲各國也是這樣，面對高消費力的群體，紛紛爭奪中國遊客這塊大蛋糕。目前，韓國、日本、泰國等亞洲國家爭奪中國遊客的激戰，已日趨白熱化。

韓國：韓國正借著韓流的勢頭吸引更多的中國遊客。韓劇外景地招攬大批中國韓劇迷前來觀光，著名的韓國化妝品賣場也啟用韓流明星拍攝3D廣告大作宣傳，獲得了很好的反響。韓國政府更是接連推出了多項面向中國遊客的優惠政策。比如在濟州島，2012年到訪的中國遊客達到了兩倍於當地人口的108萬，佔了訪韓中國遊客的38%以上。自2008年韓國政府允許中國人免簽到訪濟州島以來，遊客數量激增。當地別墅等房地產的銷售也很好。此外，韓國政府還繼續放寬對中國人的簽證限制。現在經停仁川或金浦機場前往濟州島的旅客，可以免簽停留首爾或者仁川不超過72個小時。韓國還打算把多次往返簽證的簽發對象擴大到3000萬人，把



中國大城市的富裕階層以及名校大學生等都納入其中。從今年開始，外國遊客在韓國可以享受住宿費九折的優惠，當然主要目標還是中國遊客。

澳大利亞：亞太區其中一個強有力的競爭對手，是和中國的經濟聯繫非常緊密的澳大利亞。據悉，悉尼北部的懷昂市正計劃與中國企業合作建造一座中國主題公園，再現中國的景觀。主題公園計劃 2020 年完工。澳大利亞還開通了中國功能變數名稱的官方旅遊網站 [australia.cn](http://australia.cn)，意在獲得中國人的好感。

泰國：近年來對中國市場佔有傳統優勢的泰國也不甘落後，位於泰國曼谷的東南亞最大的商業設施 Central World Plaza 門口，觀光大巴士拉來的多半都是中國人。去年訪泰的中國人同比猛增 90%，增幅領先於第二位的俄羅斯。廉價航空公司班機集中的曼谷廊曼機場，現在每天要接待超過 1 萬名中國遊客。預計 2015 年泰國全年的旅遊收入，將比 2013 年增加 20%，達到 2.2 萬億泰銖（約合 4250 億元），發揮主導作用的仍然是中國遊客。泰國政府計劃向中國遊客提供免簽待遇，年內還將在廣州設立第五個泰國旅遊推廣機構。

日本：由於眾所周知的原因，前往日本的中國旅客正在減少。據日本國家旅遊局統計，訪日的中國遊客已連續下降，中日關係的惡化是主要原因。日本的旅遊業者對此非常焦急，長崎縣佐世保市度假勝地豪斯登堡的董事田中雅人說要通過整合海外的據點來增加中國遊客人數。新潟縣去年邀請了中國旅行界的十人，請他們制定以境內佐渡島金山等地為內容的旅遊專案。雖然如此，但中國內地旅客外遊日本的人數下降還是無法扭轉。今年經澳門國際機場飛往東京的內地旅客比兩年前減少，而澳門本地居民赴日的人數則大致維持差不多的水平。

英國：根據調查資料，對於英國旅遊業來說，中國是其增長最快的市場之一。每逢英國節假日，總不乏中國人來此一擲千金。英國旅遊聯盟發言人提到：僅在 2012 年，中國人出國旅遊達 8200 多萬次，花費約 1020 億美元（約合人民幣 6242 億元），這讓中國成為了世界上最大的客源市場。自 2000 年以來，中國出境遊客的增長率超過 700%，這樣的漲幅簡直難以置信。英國旅遊聯盟發言人指出，如果每位中國遊客來到英國的花銷是 1675 英鎊（約合人民幣 16472

元)，這就意味著從中國飛來的每次航班將為英國創收達 100 萬英鎊（約合人民幣 983 萬元），帶來近 20 個工作崗位。然而，對中國遊客來說簽證仍是個大問題——英國簽證收費高，速度慢，手續又十分繁瑣。不久前，國際航空集團 CEO 沃爾什曾為此指責英國政府，要求其採取措施方便亞洲遊客入境。

愛爾蘭：隨著經濟實力的不斷增強，選擇歐洲游的中國遊客數量激增。據統計，目前中國每年有大約 1 萬名遊客前往愛爾蘭，愛爾蘭越來越重視這個蓬勃興起的市場，頻頻出招吸引中國遊客。近年來愛爾蘭旅遊局不僅對中國遊客開放了個人旅遊簽證，還推出「經由英國短期赴愛旅遊免簽證計劃」，凡持有英國短期旅遊簽證的中國公民，經由英國赴愛爾蘭旅遊將享受免簽證待遇，在英國簽證有效期內可在愛爾蘭最長停留 90 天。目前愛爾蘭已決定把「經由英國短期赴愛旅遊免簽證計劃」順延至 2016 年，希望以此能爭取更多中國遊客。此外，愛爾蘭還推出各種高端旅遊項目，以滿足中國遊客日益增長的高端遊市場需求。

美國：各大城市各出奇招爭攬中國遊客。據美國世界新聞網綜合報道，過去數年來，全美許多城市展開了前所未有的奇特競爭，各地紛紛使出奇招，推出中國人熟悉的當地特色，以吸引迅速增長的中國遊客。休士頓以姚明和林書豪拉近與中國的距離；西雅圖則利用中國最近拍攝的喜劇片《北京遇上西雅圖》為賣點；芝加哥除打明星牌，利用在中國家喻戶曉的籃球巨星喬丹和羅斯外，還向中國推介諾貝爾獎得主最多的芝加哥大學。

夏威夷擁有與中國地理接近的便利，佛羅里達州向中國的旅遊推廣開始大幅增長，尤其是奧蘭多和邁阿密兩市，因為抓住了中國人喜愛米老鼠和遊輪的心理。其他城市也在廣開思路，發掘本地可以向中國遊客介紹的傳說故事。

美國商務部的統計顯示，去年來美國的中國遊客約為 150 萬，預計 2017 年將超過 400 萬人，中國遊客 2012 年在美國消費是 88 億元。聯合國的世界旅遊組織說，中國遊客去年在全世界消費了 1020 億元，比上年增多 40%，為全球遊客消費最多的國家。



吸引更多中國遊客的新要求也是挑戰，需要各地的旅遊業者設身處地地為未來的遊客著想。波士頓地區遊客公會會長莫斯說：「我們要了解他們來美國旅遊的原因，和他們希望在美國看到什麼。」波士頓在積極開拓具有本地特點的旅遊優勢，爭取讓來訪的中國遊客除了參觀著名的大學城，遊歷他們仰慕已久的哈佛大學等名校外，還要在波士頓多住幾天。

### 中國遊客形象不討好？

然而，中國花了錢卻並不招人喜歡。一項「最不受歡迎遊客」的調查顯示，美國人是全球最差勁的旅客，緊追在後的是中國旅客，排名第二！而某國際組織對全球各國遊客進行形象評價，中國遊客形象倒數第三！先聞其聲，後見其人。中國遊客的吵鬧喧嘩，還有一些不文明的舉止備受批評。

對於這些來自中國的旅遊消費「首富」們，各國卻有著極為矛盾的心態：一方面，他們渴望中國遊客為該國旅遊產業貢獻力量，因此想方設法吸引中國遊客；另一方面，隨著大量中國遊客的湧入，他們也深受部分中國遊客不文明行為的困擾。一直以來，部分中國遊客的一些不文明行為影響著外國人對中國人的看法，覺得中國遊客有錢但是缺乏品位。對外國人來說，吵鬧、不守規矩、隨意拍照和不尊重當地風土人情已經成為中國遊客的特色。

前不久，德國《明鏡》週刊報道，一家德國酒店發佈告示，勸告客人若想安靜吃早餐，就等中國人走了再來。這則報道多少說明了外國人對中國遊客過分喧鬧的厭惡。的確，當外國人提到中國遊客的不文明行為時，「喧鬧、嘈雜」是必然要提起的。

去年，法國時尚品牌 Zadig & Voltaire 打算在 2014 年推出該品牌的第一家酒店。其創始人吉利耶在接受採訪時說：「來的客人我們也得選擇，比如中國遊客我們就恕不接待。」因為「在巴黎，很多人都需要一些私人空間和一個安靜的環境。」吉利耶的話雖然有失公允，但是不難看出法國人對某些中國遊客的喧鬧似乎已經難以忍受。

法國一家旅行社總經理說：歐洲人在就餐和交談時，都會表現出安寧和私密的狀態，聲音大小以不打擾鄰人為原則。但是，中國遊客常常未見其人先聞其聲，在餐館就餐和接打手機時往往嗓門很大，不顧及其他人的感受。有的遊客回到酒店後想放鬆一下，乾脆敞開房門打牌，呼三喝四，容易引起其他住戶的不滿。

同樣的現象也出現在新加坡。在新加坡，餐館裡很少有包間，大部分就餐的人都會比較小聲地聊天、喝酒、吃飯，這時候一些中國遊客高談闊論地分享一天的行程，就變得特別不合時宜，令人生厭。不遵守秩序、隨地吐痰、不沖洗廁所、插隊、闖紅燈，也成為國人不受歡迎的理由。

然而，中國人帶給外國旅遊目的地帶來的還有大量的消費，這對於提振當地經濟貢獻巨大，當地商家沒有理由不歡迎中國人。另一方面，我們中國遊客也應該自我約束約束，注意入鄉隨俗、入境問禁和自覺維護國人形象，不能覺得我們有錢了，我們就能隨便怎都可以。隨著中國公民出境旅遊的發展，筆者相信，一些問題還是會慢慢解決的。



## 澳台開放天空提升澳門經濟發展競爭力

■ ■ 大 衛

《澳門與台灣間航空運輸協議》於 2014 年 2 月 17 日由在台澳門經濟文化辦事處與台北經濟文化辦事處代表在澳門正式簽署，取消了於 1995 年 1 月簽訂的原《關於澳門與台灣之間航空運輸商業協議》中對澳門來往台北與高雄之間的運力限制，並且允許經營定期包機服務至其他台灣航點，不再限制著澳門民航業發展和機場的生存空間，有助推動本地旅遊業走向國際化，帶動特區的整體經濟發展，但同時亦需要有長遠的規劃，確保有充份的承載力。

從澳門國際機場 1995 年營業時開始，澳門和台灣兩地來往頻繁，於 2000 年最高峰時期來回台灣的旅客人次達 219 萬人次，佔總旅客數量 68%，及後幾年都一直保持六成多的市場佔有率。當時台灣旅客多利用澳門作為中轉站來往中國內地，因此澳門國際機場中轉旅客一直保持著有一半是來自台灣，2002 年達到高峰時有 112 萬人次。2003 年非典疫情的突然來襲，整體客量大覆下跌 30%，但中轉市場仍佔總體客運量 50%，當中台灣中轉旅客還是佔超過一半的。經過一段時間讓旅客恢復信心，並且中央在經貿、自由行等政策上的扶持，在經濟漸漸復甦後的 2004 年，整體旅客上升 28%，重回往日水平，利用澳門作為中轉的台灣旅客還是保持在總旅客量的五成的占有率。

然而，在《澳門民航學刊》中一篇學者的文章中得知，早在 2003 年客量受挫時，澳門國際機場已意識到自己在市場策略上的缺口，對發展方針加以調整，提出「以發展雙贏提案以重整收益與開支平衡，並務求邁向多元化發展」的目標，最後也為 2003 至 2007 年制定了五年發展規劃。2005 年，兩岸開始「雙向對飛」，市場結構開始產生變化，澳門國際機場明白不進則退的道理，因此為 2004 年 7 月引入了首家低成本航空公司，尋求差異化發展，擴大澳門的航

空市場，開闢新的旅遊模式，加強澳門國際機場的競爭力。時至今日，台灣中轉旅客佔總轉機旅客人數約三成，台灣總旅客人數是整體市場的三分之一，中國大陸和東南亞市場分別也各佔三分之一的市場份額，改變市場不平衡不健康的局面。

澳門國際機場自 2001 年引入全貨機概念，2004 年澳門航空投入了一架 A300B4 貨機，開通了上海經澳門到台北的全貨機服務，第二架 A300B4 貨機也在同年開始了澳門和台北之間的每晚一班服務，其他經澳門來往大陸和台北的貨機也陸續展開，當時來往澳門和台灣的貨運量佔澳門國際機場總貨運量超過一半，雖然後來歷經「金融海嘯」和「歐債危機」等經濟環境下影響了澳門國際機場的整體貨運，來往澳台兩地之貨流量亦曾經高居總貨運量七成，直至 2013 年到 44%，可見澳台經濟往來已經成為主流。

《澳門與台灣間航空運輸協議》生效後，將豐富澳台兩地機場的航線網絡發展，促進空運市場的競爭，服務質素自然提高，價格會下滑，直接受惠予旅客和物流公司更多的選擇和便利。客貨運容量將由原來各方每週 19,400 客座位和 400 噸貨物，按照一般國際航約，增加容量班次不限，雙方航空公司均可自行依市場需求決定飛航班次；對澳門——台灣航線之航空公司也不會再有限制，屆時一定會吸引現時正在營運此航線的航空公司增加航班，以及其他航空公司加入市場；另外新航約也將以定期航班管理的規則性包機納入，未來雙方業者於台中、花蓮、台東、馬公、金門、台南、嘉義等航點與澳門間都可申請經營規則性包機，無容量和班次上的限制。

「開放天空」已經是全球化的潮流，看似簡單的航權開放背後，體現出澳門作為「世界休閒旅遊中心」和推動產業多元發展的一個強勁支點，其隱性價值遠遠超過了客貨運輸本身，也超出了航空產業鏈培育和發展的範疇。台灣與澳門有許多特殊又不可取代的連結性，這次新航約的簽定，重新密切澳門在「大三通」之前對於兩岸之間的平台和中介角色和關係。澳門特區政府近年來也十分鼓勵澳台兩地在旅遊、文化、體育、教育以及經貿方面開展民間社團的相互交流，推進兩地的交往合作，形成「多邊」合作共贏關係。「開放天空」的確能帶動本澳旅遊業，有助經濟發展，如實際收入、就業機會等都會以乘數效應增加。



如果來往澳台旅客和貨郵自「開放天空」後會逐步增加，將會給澳門國際機場增加客流量的壓力，需要考慮增加承載的容積。當局於 2011 年公佈的《澳門國際機場整體發展規劃》遲遲未見落實，唯見澳門國際機場於年初向傳媒宣佈將會先北後南擴建客運候機大樓，預計明年初將先完成向北擴建 4000 平方米，多容納 150 萬旅客。希望該方案是能夠緩解機場旅客容量問題，以保障這國際口岸運營順暢。

而開放航權對於基地航空公司——澳門航空來說，將形成強大的市場競爭壓力。開放航權固然為旅客和貨郵進出口提供便利的環境，但業內會出現競爭，吸引更多外來投資，預期現在營運的航空公司將流失部分業務給其他新加入的航空公司，同時可能要削減其服務班次及航線來抵銷損失。一向反應緩慢的澳門航空實在盡早調整好自己的市場定位，以減低其影響。

自新航約簽定以後，台灣很多航空企業轉型低成本航空地紛紛表示有興趣加入飛進兩地的天空，將會對澳門國際機場控制低成本航空公司運輸量以及承載力帶來更大的影響，不容忽視。澳門國際機場為保障引進低成本航空公司，2004 年起成立了價格委員會和服務委員會，確立價格體系和統籌機場各營運商。事隔十年，該系統是時候因應現在的實際環境做出修整，不應因循守舊，並及時檢討機場自身承載力，傳統航空公司和低成本航空公司皆有自己的市場，不可取替。

作為世界旅遊休閒城市，社會各界早已開始質疑本澳的承載力，2013 年澳門接待了 2900 多萬人次入境旅客，年增 5%。即使澳門國際機場或民航業界已做好準備帶來更多國際旅客，但公共交通工具、酒店、餐廳等的接載力的確不足，令人擔憂。交通問題不單只影響民生，更影響澳門的國際形象，還望有關當局慎重考慮解決方案。

要把澳門打造成「世界旅遊休閒中心」，鞏固本地經濟的競爭力，開放天空固然重要，但背後是更重要的各種社會設施配套，能把握好方向，就離目的不遠矣！



## 回望·十年 ——貨運·十年

■ ■ 萬 蘭

伴隨著國際貿易的發展和航空業的騰飛，航空貨運成為了支撐航空公司和機場建設發展的又一重要領域。在物流業不斷發展的今天，航空貨運在物流業的地位和所佔比重日益增高。儘管航空界歷來有「重客輕貨」的傳統觀念，但就是在澳門國際機場這樣一個中小型機場中，貨運，演繹出「完美的曲線」。兩岸中轉機場的角色高潮時期，澳門國際機場主動出擊，專門成立了物流發展部門，抓住了發展的優勢機遇。

隨著兩岸直航政策的改變以及基地航空公司業務重心的調整，澳門國際機場的貨運業務隨之出現了較大程度的跌幅。在檢驗現有政策與環境的匹配程度上，應用何種對策，建立何種目標，通過何種方式提高貨運量是澳門國際機場在整理、回顧和總結過去十年發展中需要重點考慮的問題。

### 十年·過往

澳門國際機場在成立之初的幾年中貨運量只維持在 6、7 萬公噸的水平，其中有幾年甚至出現了負增長。在「重客運輕貨運」的傳統思維方式下，有人甚至認為澳門國際機場的貨運不可能達到最初設計處理能力的 16.5 萬公噸的水平。但是從 2002 年開始，澳門國際機場的貨運開始呈現較大幅度增長，2004 年甚至大幅超過了最初設計的 16.5 萬公噸的年處理貨運量，達到了 22 萬公噸，躋身珠三角和國內貨運市場的前列。由此澳門國際機場也逐漸進入了貨運黃金季節。

與客運量受沙士 (SARS) 的影響急劇下降截然不同，貨運量在重大疾病來襲的時候並沒有受到影響。從資料上看（如圖一所示），2003 年的貨運量比 2002 年增加了 30027 公噸，增幅達 27%。2004 年比前一年增加了 79534 公噸，增幅達到了史無前例的 56.3%。這一期間，每週貨運航班由 69 班提升至 120 班，貨機升降率較 2003 年上升 75%。澳門國際機場努力促成上海貨運航空、EVA 和 Panalpina 的合作，開拓了上海 - 澳門 - 盧森堡、上海 - 澳門 - 台北以及後來發展到上海 - 澳門 - 美國亨茨維爾 (Huntsville) 多條航線。同時在航線多樣化運營的大環境下也促使澳門航空努力開拓了多條航線，其中包括澳門往來上海、廈門、南京、台北、達卡、孟加拉、大阪和東京等城市的航線。2005 年達到了貨運量的歷史最高點 22.7 萬多公噸。另外全貨機起降架次的攀升也拉動了整個貨運量屢創新高。據統計，2003 年全貨機的架次為 3575 架次，到 2004 年全貨機數量則幾乎翻倍增加達到 6245 架次，2005 年更上層樓，達到了 7408 架次。



圖一（據澳門國際機場資料）

貨運量的大幅增長有多方面的因素，一方面，經濟增長使得兩岸之間的中轉貨物運輸需求提升；另一方面，澳門天空政策的開放和澳門國際機場對於貨運業務的重視成就了澳門貨運的輝煌。

2006 年的貨運量較前一年微跌 2.9%，其主要原因是貨運大樓處理空運貨物總量超出原來設計的上限。在這種內部基建條件未能明顯改善的情況下，2007 年澳門貨運又遭受週邊經濟環

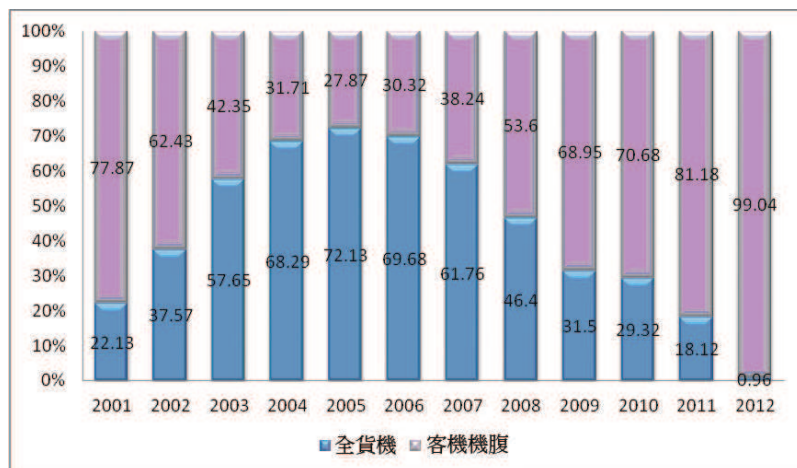
境的影響以及中國內地航運政策的開放，一部分原有客戶出現了流失，這導致 2007 年開始貨運量有所下滑。

儘管在整體數字上 2008 年的貨運量依然相對較高，但是在 2008 年 8 月十架澳門到安哥拉魯安達的貨運包機佔據了 910 多公噸，佔全年總量的 44.5%。2009 至 2011 年在兩岸直航政策的影響下僅維持在 5 萬公噸左右。儘管如此，2009 年 9 月成功取得由德國航空承運之貨運包機服務，於 9 月 9 日至 28 日處理共 7 架波音 747-400SF 的貨運包機從澳門至法蘭克福哈恩機場；而澳門航空公司的全貨機亦重返澳門國際機場營運。

2010 年上半年，貨物吞吐出現強勁反彈，同比去年同期增長了 28.57%。中國和西方之間經濟貿易的恢復以及美國和歐洲市場需求補充庫存，迅速導致航空貨物運輸需求激增。澳門國際機場團隊與業界攜手增加航空貨運量，於 2010 年 5 月開通了每週兩班定期到大阪的貨運服務，同時在 9 月由澳門航空為日本通運貨運提供包機服務也一定程度提升了當年的貨運量。

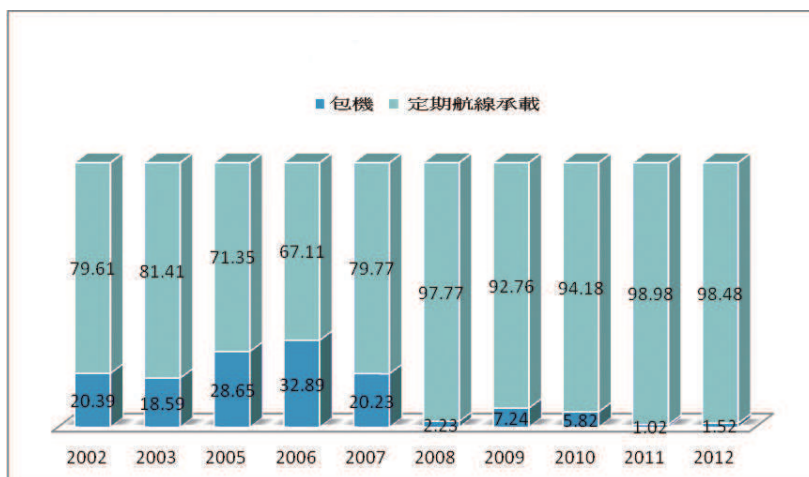
2011 年 11 月隨著基地航空公司停飛所有全貨機，2012 年的貨運量降至 2.7 萬多公噸。

在有資料統計的貨運量承載方式分佈中，2006 年全貨機承載量佔總貨運量的 70%，客機機腹承載量佔總貨運量的 30%。這一比例在接下來的 4 年中逐漸倒置，到 2010 年全貨機承載量已經降到了 29.32%，而客機機腹承載量則攀升到了 70.68%。（如圖二所示）



圖二：貨運量承載方式一

貨運量的變化從運輸方式上也可以窺見一斑（如圖二所示）：當全貨機方式所佔比重較高時，通常貨運量較高。原因很簡單，因為全貨機承載量是客機機腹承載量的數倍甚至數十倍，在相同起降頻率之中，全貨運機顯然更具有承載量的優勢。以 2006 年 11 月澳門航空公司向土耳其航空公司所屬 Kuzu Airlines Cargo 濕租的全貨機空中客車 A300-B4F 為例，其最大載量為 40 公噸。澳門國際機場同一時期主要飛行的客機為波音 737 和空客 320 系列，一般來說波音 737 飛機的機腹裝載量為 3 至 4 公噸，空客 320 的機腹裝載量僅為 2 公噸左右。因此 10 至 20 架客機的機腹裝載量才能與一架全貨機的承載量相媲美。全貨機的功能和優勢顯而易見。反之亦然，當貨運需求下降的時候全貨機班次成直線下降趨勢，貨運量也相應明顯減少。



圖三：貨運量承載方式二

包機和定期航線承載量的不同也對貨運量整體的變化有所影響（如圖三所示），在現有技術資料中包機在整體貨運中比重高的時候貨運量也相對較高。在 2008 年是一個特例，雖然包機承載量佔 2.2%，但是當年的貨運量卻達到 16.78 萬公噸，這主要是由於澳門到安哥拉十架次的貨運包機起到了重要作用。隨著全球經濟放緩及貿易額持續收縮，澳門國際機場航空貨運業務發展受到了不少衝擊和阻力。而兩岸貨運直航的便捷進一步削弱了澳門國際機場航空貨運的中轉業務，同時也重創了完全依賴轉口的整體航空貨運業。2009 年，除了澳門航空公司的全貨機之外，其他地方的全貨機全部停止了在澳門的貨運業務，作為基地航空公司的澳門航空的貨機運力也大幅削減了 80%。包機業務隨著 2011 年全貨機全面退出澳門國際機場而暫告終結。客機機腹的貨運承載量成為目前澳門國際機場主要的貨運量。

## 十年 · 沉澱

過往的十年，澳門國際機場在貨運上取得了令航空業界側目的業績，同時也遭遇了發展過程中必經的瓶頸期。沉澱、總結、突破是澳門國際機場站在這個歷史轉捩點必須做的事情。清晰的了解環境，認真地審視自己，明確地制定策略，才能再求輝煌。

### 多方配合 抓住機遇 勇創輝煌

澳門國際機場建立時的主要目的不是發展貨運，而是希望成為一個中轉空港，將海峽兩岸連結起來。因此機場建立時預計客運量為每年運載 600 萬人次，這一目標在近十年之中最接近的是 2005 年的 570 萬人次。但是反觀貨運則早在 2004 年就已突破了原來所設計的 16.5 萬公噸年處理貨運量。這樣理想的成績，使機場貨運幾乎已經成為澳門物流的代名詞。這一時期貨運反客為主、成績斐然和整個貨運整體環境的趨利具有直接的聯繫，同時也是與澳門國際機場的努力以及各方的積極配合密不可分：

首先是澳門特區政府的支持。任何一項公共事業的進步都和公共政策密切相關，作為公共政策的制定者，政府部門的支持在一定程度上決定了政策的方向和實施與否。澳門在航權上的開放為澳門貨運提供了極大的便利條件。民航管理上的「開放天空」政策是澳門國際機場作為「中轉」功能的絕對必要條件。另外，海關的清關便利化等措施也是澳門特區政府對澳門國際機場和物流產業鏈的重大支持舉措；

其次是澳門的物流公司及使用澳門國際機場的航空公司勇於開拓、把握時機、積極進取。在內地航權未能達到高度開放的條件下，澳門的物流公司敏銳的捕捉到了貨物流通快速增長趨勢，多方聯繫增加貨源。使用澳門國際機場的航空公司努力開闢新航線、拓展新業務。部分航空公司更是推出了全貨機服務，有力提升了服務質素和貨運量；

另外澳門國際機場本身的配合也是密不可分的。2003 年澳門國際機場成立專門的「物流暨

貨運發展部」配合貨運市場的發展需求。通過努力提供高水準服務，保證安全、高效、合理價格的貨物運輸環節，為貨運的持續快速發展提供了優質保障。

### 理清脈絡 認清現狀 審時度勢

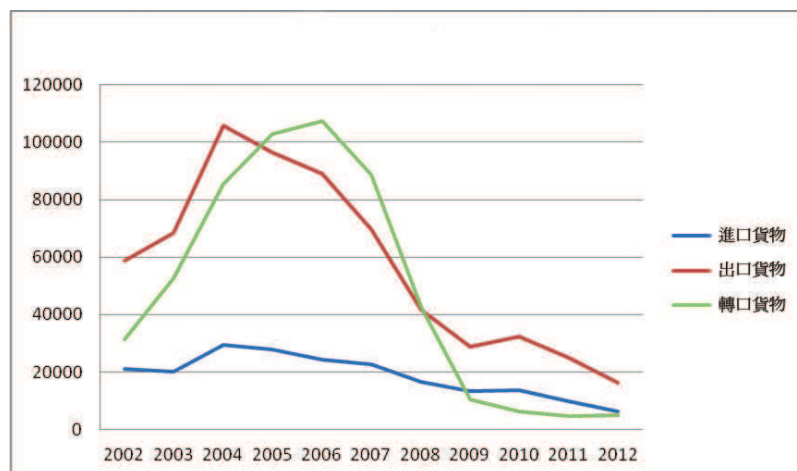
2009年開始，澳門的空運物流業遭受到了嚴重的衝擊，貨運量急速下滑，這種狀態在之後的幾年中都沒有能夠得到有效改善，其原因是多方面的：

#### 1、從周邊環境來看

首先，2008年開始的全球金融海嘯使得整個經濟環境衰退，這一大環境的改變不但對澳門的貨運業務產生了影響，同時也對與貨運相關的各行業的效益打擊很大。整體貿易量的下跌和經濟復蘇速度慢制約了貨運業務的長線發展。

其次，國家對台實行了三通政策。兩岸直航之後轉口貨物量急劇下降（如圖四所示），政策性改變導致的市場變化具有較為絕對的不可逆轉性。因此曾經主要依賴“中轉站”形式的澳門國際機場貨運受到了很大衝擊。

第三，內地加工製造業受國家實施《勞動法》的影響，部分企業出現用工難、用工荒的問題。號稱世界工廠的勞動密集型企業面臨巨大的生存壓力，進而出現結業的狀況，這在一定程度上減少了貨源。



圖四：澳門國際機場進出口及轉口貨物流量比較圖

另外，近年來很多製造企業從珠江三角洲遷移到更偏北的地方。物源地的遠離增加了運輸成本，也降低了空運的優勢，因此，澳門國際機場的轉運貨物也隨之減少。

## 2、從澳門的內部環境來看

澳門內部的區域經濟缺少發展物流的優勢。首先是硬體的缺乏，澳門的土地資源有限，倉儲能力不足。另外人口不多，尤其是高質素的專業人才嚴重不足。另外能夠提供給支援空運物流的硬體條件相對簡單。本地貨源量有限，其中的需要空運承擔的貨運量更少。物流業的鏈條不完整，缺少深水港、鐵路等相關輔助設施的支持。

其次在軟體方面，儘管澳門已經確定了自由港的自由貿易政策，但是對於能夠支持航空運輸的政策並不完善。同時也沒有一套完善的物流業體制可以為航空貨運發展提供必要的保障。

另外，受到航權專營合約的約束，沒有競爭的直接結果是澳門國際機場在處理貨運運輸方式上別無選擇。基地航空公司的發展策略偏重於內地與澳門之間的聯繫，這對於在長線運輸才具有更高利潤優勢的貨運市場來說是不太吻合的。與內地之間的「小迴圈」使得澳門的航權優勢和貿易優勢未能得到充分發揮，因此限制了澳門國際機場貨運業務的發展。基地航空公司的航線有限，主要集中在亞太地區，缺乏對歐美的長線運輸。「大循環」的周邊出口單一，不具備廣泛性，沒有更高的盈利點。另外，即使是在「小迴圈」中，也未能解決航班不足的問題。這些問題都進一步阻礙了貨運業務的進步。

當然，還有物流產業鏈上的不足。例如供貨物通關的關口開放時間過短，無法贏得遠距離貨源地的貨物，缺少了在珠三角五大機場，特別是與香港機場的競爭優勢。

## 歷史不應該成為包袱

澳門國際機場的貨運業務曾一度擔負起了機場發展的重任，也創造了令人驚歎的輝煌。但



是到了 2009 年至 2012 年，澳門國際機場的貨運量僅有最高峰時的 12% 至 23%。是否可以說這幾年澳門國際機場的貨運業務沒有起色，沒有努力呢？顯然不能！2004 年至 2006 年連續 3 年超過 22 萬公噸的「高產量」是在特定的時代背景和特殊的政策環境下的特殊產物。比較，是要基於同等條件下才能進行的較量。當周邊環境和政策方針都發生了翻天覆地的變化之後，曾經的數字就只是一個歷史，不能作為一個模擬的絕對系數，更不能作為追求的目標。

澳門國際機場如果在貨運量的數字上盲目追求「昨日重現」式相同和近似是現實也不具備條件的。其一，澳門國際機場現在面臨的機遇、環境、政策在沒有徹底發生轉變之前都不可能具備「完全適應貨運發展的形式」。這與當初歷史高峰點時的狀況明顯不同。其二，機場本身也在逐漸轉型，明確定位。從當初摸著石頭過河希望能夠作為「中轉機場」轉變為配合澳門「世界旅遊休閒中心」的「目的地機場」。澳門國際機場的服務任務和經營策略發生了轉變，與以前截然不同。

因此，澳門國際機場在將來發展貨運時首先要「知己」：明確自己的優勢；明白自己的劣勢；明確定位發展方向；看清未來市場需求形勢。盲目地追求所謂的「22 萬公噸」的「量」只會喪失澳門國際機場捕捉發展時機的能力和機會，徹底喪失自身優勢。

在貨運量高漲的年代，不但要抓住「量變」的契機，還要抓好品質。在貨運量偏低的時候，尤其又在「重客運輕貨運」的傳統思維中，看到貨運不如前更比不上客運的境況，就對貨運的品質有所鬆懈。是不是貨運數量低就不值得擁有好的服務品質呢？當然不是！相反，在這樣的情況下更應該注重貨運服務的各項品質保持在高水準。因為品質是贏得市場關注、贏得商家駐足、贏得生存的根本。在機遇不可控的情況下，品質卻仍然是可以自己控制的。如果連多年積累起來的良好口碑也丟棄，且不說重振貨運發展，恐怕生存都會遇到危機。

如果把歷史當做是「責任」，受重壓的是企業，錯失的是機遇。而如果把歷史當成一面鏡子，看清自己就看得見未來。



## 獲獎是不斷努力進取的證明

在澳門國際機場貨運量較高的年份中，2004年、2007年和2008年三次獲授亞洲最具潛質貨運機場（年貨物處理量在五十萬公噸以下）榮譽。2006年澳門國際機場奪得由全球貨運界權威雜誌「Air Cargo World」《航空貨運世界》頒發的亞洲及中東地區吐量少於49萬公噸機場組別的「全球航空貨運卓越獎」ACE（Air Cargo Excellence），顯示澳門國際機場在貨運方面的服務得到業界和航空公司的認可。

儘管遭遇了各種困境和激烈競爭，在貨運量出現下滑的情況下，2010年，在與馬來西亞士乃國際機場及檳城國際機場、印度邦加羅爾國際機場、孟加拉齊亞國際機場的競爭中，澳門國際機場再次獲得了亞洲最具潛質貨運機場（年貨物處理量在50萬公噸以下）。這是澳門國際機場第四次獲得這項殊榮。

在遭遇了全貨機退出澳門空運市場的「流年不利」影響之下，2012年的貨運量儘管並不顯山露水，但是澳門國際機場依然在第27屆亞洲貨運及供應鏈大獎（AFSCA）上，第五次獲得了「亞太區最具潛質貨運機場獎」，本次的獎項由Cargonews Asia讀者全球同步進行投票，體現了其公平性和透明性。在貨運量數字並不突出的年份獲獎，不僅是對澳門國際機場貨運工作的肯定，同時也是證明澳門國際機場在領導力、服務品質、創新、客戶關係管理和可靠性等方面具有領先優勢。

## 尺有所短 寸有所長

澳門航空貨運一直以來面臨不少困難：澳門本地產品輸入和輸出產品量不高；也沒有很長的物流歷史；面對香港強有力的競爭；周邊國家中轉點多。種種不利都沒有擊垮澳門國際機場的貨運業原因何在？這源自澳門本身特有的優勢。



## 區位的優勢

澳門位於東北亞至東南亞航線的中繼點和十六個主要城市的中心點上，在四小時內就可以飛抵新加坡、吉隆坡、馬尼拉、台北、首爾等亞太主要城市，從航運的貨源地看，澳門處於珠江口西岸，與台灣、香港距離較近<sup>1</sup>，而在此方圓兩百公里涵蓋的出口加工製造企業是中國中南地區最多的。

### 1、自由貿易港

作為自由貿易港，澳門全境實行的是無關稅、無外匯管制的自由貿易體系。貨物、外匯、資金的流動性更高、更方便。相較香港、澳門的稅種簡單且稅率低，進出口商品和轉口商品實行免稅制度，這在一定程度上提高了澳門空運貨物的集散時間。

### 2、政府政策支持

政府一向採取不干預政策，開放市場，鼓勵自由競爭。政府職能一般只表現在市場秩序的監督上，保證市場的公平、公開和公正。另外 2003 年澳門修訂了《對外貿易法》，廢除了外貿經營權中的外貿經營人卡，簡化了報關程式，延長了貨物在澳門的停留期限等。雖然對航空物流沒有具體的規定，但是《對外貿易法》的修改解除了之前對貨物運輸的限制，支持了澳門空運貨物的發展。

當然，除了外部環境具有優越性之外，澳門國際機場本身制定的管理制度和運營方式也具有相當的優勢。

#### 一、安全

空運貨物相較海運和陸運貨物本身的價值高，另外出於對時間上的要求，貨物在物流鏈中的投入高，因此保障貨物安全是第一要素。澳門國際機場的工作人員素質較高，自機場成立以來，從沒有丟失過一件貨物，這是非常不容易的記錄。<sup>2</sup>經過多年的經營和建設，澳門國際機

場具有專業的空運貨物處理能力和功能齊全的貨物處理中心。例如在危險品的處理能力方面除了放射性危險品外，具備所有危險品的處理能力，有效保障了貨物在澳門國際機場的安全集散、轉運。

## 二、快捷

空運貨物通常對交貨時間有明確的要求，在保證安全的前提下，高效是必要條件也是機場貨運制勝的法寶。儘管同處於珠三角五大機場的香港機場具有更多軟體和硬體的優勢。但是香港貨物過多，航線範圍寬大，同等情況下處理貨物的時間自然多一些。而澳門國際機場更緊湊，工作流程更流暢，處理貨物速度更快。例如香港在貨運環節中通常要求貨物要提前 8 小時達到機場，而澳門則只需要提前 4 小時。儘管澳門國際機場面積不大，但是澳門在機場空間的利用率上也很更高。據 2004 及 2005 年統計，澳門國際機場貨物年處理量達每平方米約 26 公噸，而香港機場是 16 公噸。如此高的貨物處理能力在於澳門國際機場對於資源的優化配置和使用，「我們是貨運站，是一個通道而不是倉庫，只要加速在這個通道的運輸，就能勝任。」<sup>3</sup> 高速的專業品質為物流業界提供高效的貨運處理能力。

## 三、價格合理

澳門國際機場的服務收費處於內地與香港之間，性價比很高。從價格上來說澳門國際機場的價格雖然比香港低 30%，但是不輸品質，有力地吸引了貨源。不盲目追求低價一方面避免了不必要的價格戰，另外也通過價格有力保障了服務品質。優秀的性價比提升了澳門國際機場的價值也確立了客戶對於澳門國際機場貨運的信心。<sup>4</sup>

## 十年 · 再起航

「這是最好的時代，也是最壞的時代」，在全球貨運面臨困境的當下，精準的戰略規劃和勇於「破釜沉舟」式的變革方式，才能獲得「觸底反彈」的更大動力和機會。「再起航」需要的不僅僅是明確貨運發展定位，保證貨運安全，更要實現從業務管理向綜合管理，從傳統航空貨運向現代航空物流突破，才能確保貨運可持續發展。



## 增加航運能力

貨源和航點、航線及航班之間的關係與「先有雞還是先有蛋」的難題相似。先有高密度航班，才能吸引足夠的貨源，還是先有充足的貨源才能吸引航空公司增設航點、航線和開設航班？

以珠三角區域內的香港為例，毗鄰的深圳不僅有寶安國際機場，同時還有鹽田港、蛇口港等優良的深水港可以將貨物送達遠端目的地市場。但是仍有大量貨車滿載貨物 24 小時通關前往香港機場，採用空運方式發送貨物。其關鍵之處就是香港擁有頻密的航班和航期，能夠減少貨物的中轉和裝卸次數，降低搬運過程之中的損毀風險和時間代價，保障貨物準時送達目的地。儘管因此而產生的運輸費用相對抬升，但是需要以航空方式處理的貨物本身就是「時間大於金錢」的。所以，即便是聯邦快遞將亞太轉運中心設立在廣州，深圳機場與漢莎機場合資興建了國際貨站及貨運航空公司，香港的貨運量並沒有受到太大的影響，其制勝的法寶就是充足的全貨運航班、密集的航線。

澳門目前承擔貨運的主要運力是基地航空公司，其戰略重點在內地和亞太航線的客運飛行。受資金、營運模式和成本等多方面的限制，基地航空在航點佈局、航線密度上與發展澳門貨運的總體需求尚有一定差距。受到專營權的限制，其他航空公司參與澳門貨運的程度極為有限，因此如果想大力發展澳門的貨運市場，有待於基地航空把握市場機遇，大力發展航線、航期，拓寬航點。運輸的最終實現者是航空公司，這是貨運的載體也是目前需要突破的瓶頸。

## 改善通關條件

發展澳門航空貨運遇到的另外一個較大的問題，是貨物在跨境運輸「通關和清關」的限制。

目前，經陸運抵達澳門的貨物必須通過蓮花口岸橫琴海關，其通關時間為 9 時至 20 時，這樣的通關方式極大限制了陸運貨物從澳門的進出口量。以廣州貨源地貨物為例，澳門國際機場在廣州的最終截止收貨時間是 14 時。之所以截止時間如此之早，原因很簡單：準備運輸和

報關手續等需要至少一小時，大貨車車程為 3 至 4 個小時，貨物到達橫琴口岸的時間已經是 19 時左右了；再經過海關、檢驗檢疫和邊防的檢查，最終才能順利在 20 時之前通關。超時的貨物就必須等到第二天早上海關重新開放之後才能通關。或者繞道已實施 24 小時通關的深圳關口經香港再用船運返回澳門，才能轉運目的地。

對於航空貨運來說，夜航具有巨大的優勢。貨物的運輸「夕發朝至」保證了客戶的使用需求。同時，貨物不同於人，不需要在夜間休息，「紅眼」航班對貨物影響相對較小。但是以目前澳門的通關程度來說，夜航的保障性不高，喪失了競爭的優勢。

對比香港，情況則大有不同。從 2002 年 4 月開始，香港、廣州黃埔和深圳三地海關達成共識，創立了陸空聯運貨物直達目的地報關的物流新模式，世界各地的空運貨物到達香港機場後，企業可憑隨空運貨物的提單，免香港報關，經深圳採用直轉方式將貨物運到廣州保稅區報關。這種「一關到底」的物流模式，使香港至廣州的貨物運送時間從原來需時 3 天，降低至只需 4 小時，大幅提高了物流轉運的效率。<sup>5</sup>

如果橫琴海關能將閉關時間延長至夜晚 12 時，抑或是社會普遍提及的 24 小時通關能夠早日在橫琴海關也同樣實現，澳門的物流業將因此獲得更大的「活動空間」。目前能夠看到的利好消息是：橫琴口岸通關時間，按計劃將於 2013 年底前可以延長，通關時間由現時的上午 9 時至晚上 8 時，延長至上午 8 時至晚上 10 時。未來希望推進橫琴口岸通關時間與拱北口岸同步；其次再逐漸推進為 24 小時通關，以及澳門車輛進入橫琴等，但很多內容都要逐步細化。<sup>6</sup>

### 爭取政策支持

CEPA 的實施為粵澳合作提供了更豐富的內容，也提供了更廣闊的合作空間。這為改善限制澳門貨運發展的政策環節提供了機會。提升澳門貨運業水準不能僅僅依靠澳門本地貨物的周轉和進出口，因為澳門本地的消費能力有限。周邊地區的貨物流通直接影響澳門的貨運業務量，因此應該充分發揮自由港即大保稅區的便利功能，使貨物的轉口增值有更完善的市場環境。打



通貨物過境轉運的驗關環節，實行「一關到底」式的陸空聯運，縮短貨物轉運時間。以上政策的規劃和實施，都需要由特區政府與中央及廣東省政府和海關部門協調解決。

除此之外，機場與陸路、港口之間的協作，簡化通關手續，延長貨運通關時間，建立資訊互換平台，發揮自由港即大保稅區、跨境工業區內的物流、倉儲業務，珠三角城際輕軌網路連接等，都需要粵澳兩地政府加強協商，提出具體的合作方案。

當然，除了盡可能爭取在政府框架內的支援之外，還需要在相關協會、民間組織和社團中爭取到明確的支持，推動官方、半官方和非官方合作，加大與貨運物流業務相關的多項流動。如與中國內地的「中國物流與採購聯合會」、香港物流發展局、澳門船務物流協會、澳門空運暨物流業協會等建立聯繫，負責澳門物流業的發展政策制定諮詢、管理與協調。

### 承擔香港分流

目前香港已經呈現了飽和狀態，儘管香港行政會議已原則上批准機場管理局規劃興建第三條跑道的計畫，但預計 2015 年才會正式拍板落實，而最終建成要等到 2023 年。<sup>7</sup>而港珠澳大橋的興建已經達到了一定規模，未來幾年內將會投入使用。因此在某種意義上來說，澳門具有分流香港貨物，發展自身貨運的「時間差」。

首先，澳門與香港之間的距離近，通過海運或者港珠澳大橋運輸所需要的時間短。尤其是計畫中的港珠澳大橋預期運輸時間只需要 20 分鐘左右。這為澳門從香港承接貨源提供了便利。

其次，澳門與香港同是自由港，在法律、關稅等方面具有較高的相似性，通關手續相比內地更為便捷。而且港澳之間一直以來都是 24 小時通關的，這也為貨物運輸爭取了不少時間上的優勢。

第三，澳門國際機場本身設備齊全，價格合理，在香港機場航段緊張的情況下可以與香港

機場優勢互補。例如將通過香港機場運輸的進口貨品在澳門國際機場落地，再將進口香港的貨品通過港珠澳大橋運往香港。在北京奧運會時候，澳門國際機場曾經作為香港機場的備用機場使用，兩地之間在航務方面已經有過合作經驗，為兩地貨運的聯合起降奠定了一定基礎。

當然，如果作為香港貨物分流的輔助機場，澳門國際機場除了要發展更為完備的物流產業鏈之外還應該注意以下幾個方面：

1、依託輔助貨運形成的貨運市場和物流鏈，加大對澳門貨運能力、機場服務能力、管理安全措施等政策的介紹，吸引買家更多嘗試在澳門開闢新的運輸管道。如吸引物流商、代理公司等，在澳門設立專門辦事處，拓寬澳門市場的發展。

2、設法開通更多的航線，增加航班密度。保持低於香港貨運收費的價格優勢。建立完備的物流產業鏈，加強海運、陸運的能力。

3、注重增值產品，設法增加貨物在物流產業中的價值。當運輸時間不能成為澳門國際機場貨運的最大優勢的時候，貨物的增值服務就應該成為亮點，吸引貨源流向澳門國際機場。

### 完善人才儲備

澳門國際機場專營股份有限公司物流貨運發展部成立後，非常注重澳門整個航空貨運市場的研究和資源的整合。但不得不承認，專業的物流人才在澳門仍是鳳毛麟角。如果想激發澳門空運物流發展潛力和後勁，正規的專業培訓是必不可少的。

根據澳門貨運的需求，澳門國際機場曾經在 2004 年和 2005 年與澳門生產力及科技轉移 (CPTTM) 中心合作，請來 IATA (國際航空運輸協會) 的導師進行過專業培訓。這在當時得到了業界的普遍認可，並取得了一定的成績。但是應該看到，僅僅依靠短期的業內培訓在澳門是遠遠不夠的。航空貨運只是物流產業鏈中的一環，打造物流產業鏈的專業化程度決定了航空貨



運發展的未來。因此，人才培養應該分兩個層次：

1、對於物流相關的船務、空運、陸運、水運、通關等多個方面的人員進行培訓。在市場行銷、倉儲管理、代理經濟、供應鏈管理等方面全方面培養人才，在必要的條件下設立等級考試或參加國際相關等級的考試，使培養出的專業人員具有統一的專業水準和高等級的專業技能。

2、考慮在橫琴開發中的高等院校開設物流及供應鏈管理、物流與商業管理、物流系統管理及國際運輸與物流管理等專業課程或高級證書課程，並與國際上具知名度的物流專業學會合作，考取物流及運輸專業資格和專業物流師資格，培訓物流業的高級管理人才。

### 加強電子化建設

在 2002 年 6 月舉行的第 29 屆亞太區航空貨運聯會上，與會代表達成了多項共識。其中一項認為，電子資料交換（EDI）已成為物流業發展的必備配套。<sup>8</sup>所謂的「電子資料交換」指的就是，各亞太區的成員建立一個能夠完全互相匹配的資訊交換平台。網路時代的資訊技術在物流業中的實踐是非常有意義的，同時也成為物流速度快慢的一個制約條件。成功的運用資訊技術並將其淋漓盡致的融合到物流的每一個環節中才能整體提升物流的速度和安全性。

澳門貨運的發展也需要尊崇這樣一條資訊發展之路。首先要將空運貨物與物流鏈中其他環節的資訊共用和溝通打通做到「無縫銜接」，然後再將空運貨物在澳門國際機場內的運輸、報關、檢驗、裝配等每個環節資訊化，讓貨物真正的流動起來。

電子化是一個大趨勢，也是未來發展貨運航空和相關物流業的必經之路。

### 加強與物流代理人的關係

儘管目前全貨機暫時退出了澳門的貨運市場，但不可否認的是，航空貨運已經進入了全貨



機時代。為了應對未來貨運市場復蘇和蓬勃發展，澳門國際機場需要經營好與物流代理人的關係。從目前國內和國際的大趨勢來看，以散裝貨物的方式填滿貨機巨大的胃口是不太可能的，航空公司也不可能完全滲透物流的各個行業。因為物流價值鏈條上其餘各項業務的操作複雜程度很高，航空公司在物流鏈條上只佔有航空貨運這一環，其餘的倉儲派送、海關業務接洽、與航空公司及地面代理的協調都不是航空公司的強項。即便能夠在此方面提供服務也需要付出巨大的資金、成本、人力資源等方面的代價，得不償失。因此，根據外航的經驗，航空公司通常不做零散的銷售，而是很多大型的全球代理人或代理公司簽訂全年相對固定價格協定，以獲取更高的收益。

面對澳門目前的市場，應該在尋找全球代理人的同時鎖定本地代理商，尋找發展澳門國際機場航空貨運的時機。依託國家「十二五」規劃提出的關於「建設世界旅遊休閒中心」的政策，加強本澳各娛樂場、度假村、酒店和餐飲等企業在度假產品、休閒產品方面拓展。通過本地的貨運代理商尋找適合澳門貨運發展的模式，貼合澳門國際機場現有的條件，重啟航空貨運的輝煌。

### 總結

澳門國際機場的貨運業務，經歷了跌宕起伏的十年。在機遇來臨的時候澳門國際機場緊緊抓住了機遇，交上了一份令各方滿意的答卷。當環境改變的時候，澳門國際機場也在不斷調整策略尋求出路，時刻等待再次起航。回顧過往，成績應該拿得起來，更應該放得下。面對未來，爭取通關便利和增加航點航線依然任務艱巨。依靠區位優勢和自由港優勢，適度分流香港貨運，吸引高價值貨物的進出口轉運，是一條必經之路。發展澳門航空貨運，其路雖難，但其行必遠。



注釋：

1. 《澳門現代物流業的定位及前景分析》，李颯，陳廣漢。
2. 《澳門物流業大有可為》，黃春年。
3. 《澳門物流業大有可為》，黃春年。
4. 《關於航空貨運發展的一些觀點》。
5. 《澳門物流業發展策略和建議》，楊道匡。
6. 《拱北新聯檢樓月底啟用》，澳門日報，2013年6月26日，A02版。
7. 《澳門航空物流發展前景與策略分析》，許焯，練肇通。
8. 《澳門物流業發展策略和建議》，楊道匡。

## 航機「盲降」？真的嗎？

■ ■ 杜 馬

去年底，中國民航局要求由今年起，內地十大機場飛北京的航班機長須具備II類盲降資格。乍聽之下，「盲降」？真的被嚇一跳，以為航機「矇眼降落」，操作者還要先取得某種資格。

「盲降」，其實是民航專業俗語，是 (Instrument Landing System) 的中文譯名，是國際民航業界通用的一種精密的進近方式，其中文專業用語應該是「儀表著陸系統」。由於「儀表著陸系統」可以在低天氣標準，例如大霧、大雪、暴雨等能見度較底或機師根本無法以目測參考的惡劣天氣下引導航機進近著陸，所以，民航業內就將儀表著陸系統約定俗成地稱為「盲降」。

「儀表著陸系統」是引導飛機進近和著陸的國際標準系統，這一系統是一九四七年經由國際民航組織 (ICAO) 確認的國際標準著陸設備。今時今日，全世界的「儀表著陸系統」都採用 ICAO 的技術性能要求和操作標準，因此，任何配備「盲降」系統的航機，在全世界任一裝置有「盲降」系統設備的機場，都能獲得統一標準的專業技術服務。

在上世紀四十年代，飛機是依靠機師的目視來著陸的，即是飛機準備降落時，機師手握地圖查察，尋找地標，此外，還有以羅盤導航，軍機與客機上可以由專門的領航員採用速度—方向計算飛機方位，但這種方式只能要求飛機直線飛行，領航員要不斷報讀飛機的速度、方向等數據，並須在導航圖上不斷標示，同時要結合地標目視校正，才較為準確。由此可見，當時的飛機著陸，其實沒甚安全保證。

現在的「儀表著陸系統」(ILS) 通常由一個極高頻 (VHF) 航向信標台 (LOC)、一個特高頻



(UHF) 下滑信標台及幾個極高頻 (VHF) 指點標 (Marker Beacons) 所組成。航向信標台給出與機場跑道中心線對準的航向面，下滑信標台則給出仰角 2.5 度至 3.5 度的下滑面。這兩個面的交匯線就是儀表著陸系統給出的航機進近著陸的準確路線。指點標會沿進近線提供鍵控校準點，即距離機場跑道入口有一定距離處的高度檢驗，以及與入口的距離。

航機從啟動「盲降」到最後的著陸階段期間，如果飛機高度低於「盲降」提供的下滑線，「盲降」系統會立即發出警號，提醒機師採取措施，確保著陸安全。「盲降」的功能與作用在天氣惡劣、能見度差的條件時顯得特別重要而且突出。它可以在機師以肉眼無法察覺跑道或標誌時，給飛機提供一個相當可靠的進近著陸跑道，以便讓機師能準確掌握航機的位置、方位與下降高度，從而安全著陸。

根據「盲降」的精密程度，「盲降」提供給航機的進近著陸資料可以有不同的標準，所以，「盲降」可按這種不同的標準分為 I、II、III 類。

I 類「盲降」的天氣標準是前方能見度不低於 800 米，或跑道視程不小於 550 米，著陸最低標準的決斷高度不低於 60 米。

II 類「盲降」的天氣標準是前方能見度不低於 400 米，或跑道視程不小於 350 米，著陸最低的決斷高度不低於 30 米。

III 類「盲降」的天氣標準是任何高度都不能清楚看到跑道，只能由機師自行決定著陸，無決斷高度。

為確保機師在實施 III 類「盲降」時仍有相對客觀的技術指標，所以，III 類「盲降」又再細分為 IIIA、IIIB 及 IIIC 之類。

IIIA 類「盲降」的天氣標準是前方能見度 200 米、決斷高度低於 30 米或無決斷高度，但

機師必須考慮有足夠的中止著陸距離，跑道視程亦不得小於 200 米；

IIIB 類「盲降」的天氣標準是前方能見度 50 米，決斷高度低於 15 米或無決斷高度，跑道視程少於 200 米但不小於 50 米，保證著陸後有足夠的允許滑行距離；

IIIC 類「盲降」並無決斷高度和跑道視距的限制，換言之，就算在漆黑一片的情況下，單憑「盲降」引導，機師可自動駕駛安全著陸滑行。由於這類「盲降」缺乏標準，ICAO 到目前為止都未有批准這類「盲降」執行。

筆者個人覺得，將「儀表著陸系統」稱作「盲降」並不恰當。因為「儀表著陸系統」是民航機上一套電子系統的稱謂，而「盲降」其實只是這個系統在著陸時的一個操作過程，這與航機在上升到一定高度後的巡航階段時會採用的自動駕駛系統是同一道理。在多數情況下，民航機在起飛和降落階段由機師操作，在巡航階段則連接自動駕駛系統。「盲降」，準確理解就是使用「儀表著陸系統」完成航機自動降落的過程。

航機能夠採取哪一類「盲降」，是由機場設備、飛機技術狀態以及機師的技術水平所決定。例如，要滿足 II 類「盲降」的機場，就必須額外安裝包括 II 類進近系統等地面設備，II 類進近系統是由電子引導系統和目視引導系統兩部分組成。除了機場須擁有相關的硬件設備之外，航機上也要安裝儀表故障警告系統、雙套儀表著陸系統接收機、復飛姿態指引設備、自動油門系統及排雨設備等。

現時，歐美各地的主要機場都普遍擁有 II 類以上的「盲降」系統，我國的首都國際機場及上海等地機場亦已經建立了 III 類盲降系統。

按 ICAO 的規定，在有了硬件設備基礎之後，還要有具備相關資格的機師，才能實施「盲降」。機師要執行「盲降」，其資格也與「盲降」資格對應地分為三級。如果機場設備已具備 II 類「盲降」的標準，但機師都不具備 II 級盲降的資格，飛機同樣不能實施「盲降」。一般來說，



機師必須經過嚴謹的地面理論訓練、飛行訓練和技術審查，經審查合格的正副機師才擁有相關的資格。另外，執行 II 類飛行任務的機師，每年必須接受一次定期培訓，複習有關 II 類飛行的理論與操作技術。

根據台灣民航局的資料，台灣的機場大部分都裝有儀表著陸系統，所以，台灣的所有機師都被要求具備「盲降」的資格，而每個機場的儀表著陸系統都有不同的等級，例如台北桃園國際機場的儀表著陸系統是 II 類的，如果只有 I 類「盲降」資格的機師，就不允許在桃園機場降落。因為桃園機場在春季期間都常有平流霧，還有一些機場常有大暴雨，所以，機師都需要有儀表著陸系統的操作能力。

事實上，「盲降」並非新生事物，只是對一般人來說較為陌生，它並非很高端的新科技，操作技術上也無神秘之處。我國對重要的國內航線及國際航線的機師，都規定要掌握這種技術。儘管執行航機「盲降」是一項專業要求很高的任務，但若與駕駛飛機的其他技術比較，「盲降」的技術難度並不特別高。但是，這門技術都是當機師所必不可少，要保證機師持續熟練掌握「盲降」技術，航空公司須安排定期的專業培訓，這對於某些航空公司來說，是維持專業水平和確保機師質素的一個考驗。

## 「航班延誤」誰來負責？

■ ■ 秦 楓

去年六月二十六日，一條本澳航空公司的空姐與乘客因班機延誤兩小時而爭吵的片段在網絡上曝光，一天之內，就有五十三萬人點擊。

據悉，當時因為航班延誤起飛近兩個小時，乘客不滿情緒高漲，與空姐發生口角，也不清楚有乘客說了什麼話觸怒了空姐，令她大動肝火。網絡上不少人為該空姐抱不平，認為航班延誤而遷怒空姐並不應該。

今年二月六日，因大雪紛飛影響，鄭州新鄭國際機場關閉，部分航班延誤或取消，二千多名旅客滯留在機場大堂，怨氣積聚，有旅客向地勤人員責罵、潑水，也有旅客打爛航空公司櫃枱設備，以發洩不滿。

因為天氣狀況或流量管制等因素，民航航班延誤甚至取消的情況，其實時有發生。航班延誤面前，多數旅客都只是無奈等候，然而，也有旅客因不耐煩而辱罵機場工作人員，甚至以暴力來發泄自己的不滿情緒，惹上官非。

在民航業界來說，一旦發生航班延誤，民航系統的各個環節，都會承受相當大的壓力。這點，同樣受航班延誤的旅客也許並不理解，又或就算理解，都抱有事不關己的消費權益受損的角度，不會設身處地思考問題。但有一點可以肯定的是，民航系統中，沒有任何一個環節願意見到「航班延誤」。儘管受航班延誤之苦的旅客實屬無辜，其實，民航業界又何嘗不是，只不過，大家的位置不同而已。



面對受「航班延誤」影響而群情洶湧的旅客，「機場地勤服務」會首當其衝。航空公司的地勤服務一般有三種形式，一是由航空公司自己負責，二是委託機場承辦，三是委託第三方專業公司提供。但無論提供地勤服務的形式怎樣，機場地勤服務的性質都是相同的，就是直接面對旅客提供辦理登機、行李託運等服務。航班延誤時，「地勤」就要視乎影響，為旅客安排食住行、改簽證等，任務繁重，同時還要耐心向旅客解釋情況、報告進展，及疏導旅客的不滿情緒，有時還要面對少數旅客的粗暴行為。

很多旅客遇到航班延誤，都會遷怒於航空公司或機場，但實情是，最不願見到航班延誤的，就是機場與航空公司。因為，一架飛機經常是一天飛多個航段，如果其中一個航段延誤，就會連鎖影響之後的航段，從而引起一連串的退票、機組人員超時工作、運力重整及旅客安置等問題，還有旅客補償、飛機使用率不足、人力調配混亂等直接經濟損失，以及商譽、形象和旅客「唱衰」等間接損失，影響今後的經營甚至競爭力。

按照業內人士的大致估計，一個航班延誤的直接損失約為一萬五千美元，根據不同的機型和延誤時間長短而有些差別，如果取消航班，就損失更大。旅客要求補償則是航空公司在受天氣影響下航班延誤時常碰到的問題。其實，按民航客運合同，這種不可抗力原因所造成的航班延誤或取消，航空公司無法律責任向旅客作補償，只是有些航空公司為息事寧人，或叫人性化安排，額外向旅客提供若干補償。這反而令旅客覺得所有航班延誤都應該由航空公司負責。

另一因航班延誤而經常成「代罪羔羊」的是機場。記得去年夏季本澳因颱風來襲導致部分航班延誤或取消，受影響旅客就將責任歸咎澳門國際機場，儘管機場專營公司方面已及時為受影響旅客提供了各種額外的支援與周到的安排。

其實，在民航系統內，機場、航空公司、地勤服務公司和其他機場服務承辦商都有各自的職責，在大規模的航班延誤時，機場的角色是發揮協調作用，航班調動與信息公布的責任在航空公司，旅客的食住行等服務由航空公司地勤服務單位或其委託的承辦商負責安排。



有外地的同業打了一個很貼切的比喻：如果將機場等同百貨公司，航空公司就是租用專櫃出售商品的商號，機場業主承擔了供應場地、水電、防火設備、管理等責任，租用專櫃的商號則有義務對自己出售的商品質量負責。航班延誤而怪罪機場，相當於百貨公司租戶出售的商品有問題時將責任歸咎百貨公司一樣。

撇除因天氣問題所造成的航班延誤，航班延誤處理的成敗，與民航企業管理水平參差不無關係，主要反映在以下幾點：

第一、民航業單位的內部協調不足。航班延誤，涉及機場與航空公司及民航行政單位等機關，如果此間的內部協調有效而暢順，航班延誤問題就將大機會獲妥善處理，反而，就會事倍功半、小事化大或無法收拾。旅客不會關心航班延誤的原因，只會關心航班何時正常及自己的權益保障問題。

第二、調動前線工作人員的積極性，特別是地勤服務人員。這些人員直接面對旅客，又負責解釋情況及處理要求，其壓力可想而知，因此，管理人員應該及時對他們給予鼓勵、支持與關懷，以至獎勵，激活士氣。

第三、為受影響旅客提供周到的「善後服務」，在航班延誤問題上，旅客始終是受影響的一方，民航企業要理解受影響旅客的處境和心理，盡可能提供各種合理的服務要求，運用各種公關技巧疏導旅客的情緒。

筆者還要指出的是，民航企業必須提高航班延誤的處理水平。

其一，目前對航班延誤的管理確實有缺陷。主要集中在航班延誤信息缺位，無論民航企業內部的航班信息溝通，還是前線工作人員的航班延誤信息都有缺陷。這種缺陷，令前線工作人員無法準備回答，或根本無法回答旅客的查詢，從而引起旅客更大的不滿。此外，對航班延誤後的組織工作安排及處置存在諸多不足，不利解決問題。



其二，航班延誤後，民航企業間的協調能力大有加強的必要。雖然民航業各方對航班延誤都有「應急預案」，但當真正面對航班延誤時，「應急預案」却未能發揮應有的作用，或實際執行的效果大打折扣。

在制度上，當航班延誤時，受影響的旅客都享有知情權、選擇權與求償權。所謂知情權，即所有乘客都有權利從航空公司方面獲得延誤的原因，亦可要求知道可能延誤的時間長短；所謂「選擇權」，即所有乘客都可以選擇要求航空公司繼續履行合同義務，或退票等措施，而「求償權」，就是可以在航空公司排除履行法定義務之下，向航空公司索取賠償。

對於因民航企業的原因所造成的航班延誤，例如機件故障、航班調整不當等，則有關民航企業應承擔責任，受影響旅客就同時享有知情權、選擇權與求償權。

對於因不可抗力等原因所造成的航班延誤，則乘客只能行使知情權及選擇權，不能行使求償權，即是不能據此而向民航企業要求賠償。值得注意的是，有因不可抗力等原因所造成的航班延誤，雖然民航企業可以免除賠償的責任，但食住行等補償仍應由其承擔責任。

## 澳歐橫向協議有利民航業長遠發展

澳門特別行政區與歐盟於去年底簽署了《中華人民共和國澳門特別行政區政府與歐洲聯盟關於民用航空若干事項的協定》(橫向協議)，增加了歐盟成員國可指定來澳的航空企業的數目。民航界人士指出，這是一份十分重要的協議，為澳門民航業的長遠發展打下了新的基礎。

長期以來，中國和歐盟在航空領域保持著良好的合作。二〇〇五年六月三十日至七月一日舉行的歐盟—中國民用航空峰會。時任歐盟委員會副主席的 Jacques Barrot 強調：在歐洲，在中國，當然也包括在歐洲和中國之間，航空業在更廣泛的領域對經濟社會發展起著至關重要的作用。如果想進一步發展歐盟和中國在政治、人員與經濟方面的聯繫，最重要的是分享各自的經驗，確保中國和歐盟航空業良好和可持續發展。

二〇〇七年十一月在北京舉行的第十屆歐盟—中國峰會，中歐雙方都強調要進行更密切的合作，包括具體的技術問題，雙方領導一致同意加強航空的專業和技術合作，迅速締結協定，為今後中國和歐盟在技術領域的合作奠定全面的框架。這些領域包括航空安全、安保、環境、經濟調節和空中交通管理，包括中國可能參與的歐洲天空一體化空管研究專案 (SESAR)。

二〇〇九年十一月在南京舉行的第十二屆歐盟—中國峰會，雙方決定進一步加強在民用航空的合作，包括適應歐盟成員國和中國之間的航空服務協定以及加強在航空安全、安保、環境、經濟調節和空中交通管理方面的合作。在此次峰會上，溫家寶總理宣佈中國願與歐盟就航空協定談判。

歐盟委員會二〇〇七至二〇一三國家戰略檔 (CSP) 和針對中國的二〇〇七至二〇一〇多



年度指示計劃（MIP），均涵蓋了持續民用航空合作的內容。歐盟與中國民用航空合作項目為期四年（二〇一〇年十月二十八日至二〇一四年十月二十八日），預算總額七百萬歐元，其中由歐盟提供六百萬歐元，中國實物提供一百萬歐元。據悉，歐盟中國民用航空合作是一項技術援助合作項目，由歐盟委員會和中華人民共和國商務部共同實施，中國民用航空局定為此專案的受益方。歐盟與中國民用航空合作專案旨在支持中國民用航空局，通過能力建設、培訓教員和相應人員以及系統地分享歐盟各國最佳實踐經驗，在航空安全、安保法規和標準等方面與國際和歐盟標準相互借鑒共同提高。項目活動包括：

1、通過建議、研討會、培訓和實習，協助中國更新和實施民用航空法規，使其與國際標準和歐盟程式一致；

2、完善和實施對中國民用航空局、相關機構以及其他利益攸關單位和個人的「培訓 - 培訓者」計劃和研討會，就安全和安保相關的所有方面，分享包括歐盟自身實踐在內的國際最佳實踐經驗。涵蓋的領域包括認證、空管、機場和環境問題，以及其它與提升空管安保和提升操作效率相關的政策法規事宜；

3、完善「培訓 - 培訓者」計劃，以解決中國民用航空部門在安全管理包括飛行操作和飛行員培訓方面能力的制約。培訓可以通過與民航大學和中國各省的教育機構合作（包括欠發達的西部省份的機構）或直接與顧問專家合作來提供認可的培訓專案；

4、通過培訓會和研討會，支持中國民用航空局建立和進一步完善事件 / 事故報告制度；

5、通過培訓會和研討會，協助中國負責空中交通管理的機構了解環保措施；

6、通過分享歐洲的最佳實踐經驗等方式，協助中國發展更高效的空中交通管理體系；

7、為提高高層安全和安保意識，針對中國民航管理官員，組織安排前往歐洲進行考察和

學習等活動。

歐盟法院於二〇〇二年就歐盟指定航空企業的定義作出了一項決議，每一個歐盟成員國必須給予其他成員國的航空企業平等的市場准入，發展任何一個歐盟地點與歐盟以外第三地區的航線服務，以真正反映非歧視和公平原則。鑑此，歐盟成員國須與歐盟以外第三地區修訂雙邊航班協定，或由歐盟與該第三地區簽署橫向協議 (Horizontal Agreement)，以反映此一點。

二〇〇四年開始，澳門民航局與歐盟理事會秘書處進行磋商。澳門特區政府與歐盟藉著在澳門舉行《歐盟澳門貿易和合作協議》二十週年慶祝活動簽署了橫向協議。今後，在非歧視和自由成立的原則下，所有歐盟的航空企業都擁有相同的權利，任何一個與特區政府簽署了雙邊航班協定的歐盟成員國均可指定其他成員國的航空企業開辦來澳航線，增加了可來澳營運的歐盟航空企業數目。至此，澳門與十八個歐洲國家簽署了雙邊航班協定，大部份都具有相當開放的條款，包括第五航權、指定多家航空企業、不設運力限制等等。待將來條件成熟，就有可能恢復澳門至歐洲的定期航班。

《濠江日報》2014年1月13日



## 廉航在大中華地區發展迅速

進入二十一世紀之後，低成本航空在全球各地發展迅速，衝擊了傳統航空公司的經營，並且對高鐵等軌道運輸產生了相當的影響。低成本航空由西方蔓延至東方，由港澳擴展至大中華地區，其發展之迅猛程度令人刮目相看。

二〇一四年中國民航的工作重點之一，就是積極扶持低成本航空。今年民航在航線准入、航班時刻、服務價格上實行更為靈活的政策，為低成本航空營造公平、寬鬆的市場環境。機場要結合低成本航空公司需求，完善相關保障設施，有條件可建設或改造低成本航站樓。鼓勵大型骨幹航空公司實施低成本戰略，大力降本增效。關注國際航線低成本市場，關注國際航線低成本市場，以出境遊快速增長為契機，拓展低成本業務。

在澳門特別行政區，二〇一三年結束之前，澳門國際機場公佈了全年旅客吞吐量突破五百萬人次大關的好消息，達到近年來的新高點。澳門國際機場自一九九五年十二月營運以來，一直是以台灣旅客為主的轉機機場；二〇〇八年兩岸實行直航之後旅客量和貨運量大幅下跌。由於澳門國際機場卓有遠見地從二〇〇四年開始研究引進低成本航空，發展多元化旅客市場，加上近年特別注重東南亞市場的發展，所以，雖歷經亞洲金融風暴，各種天災人禍及政局動盪對旅遊市場的衝擊，客運業務終於獲得可喜的穩定增長。據統計，澳門國際機場的東南亞市場由二零零四年佔旅客市場的 7% 升至現時的 39%；同時，轉機的旅客由以前超過總量 50% 到現時的 7%。現時二十多間航空公司在澳門國際機場營運，擁有超過十家航空公司經營東南亞及北亞航線，保持着國際化的運營水準。

廉航浪潮不僅席捲歐美民航市場，還蔓延到亞洲。亞太航空中心數據顯示，廉航在亞太區

的市場佔率已接近 20%。廉航在香港的份額雖然不足 5%，但作為全球最繁忙航空領域之一的香港，廉航市場畢竟有一定需求。香港廉航市場剛起步，旅客的接受程度亦逐漸提升。隨著廉航市場日趨盛行，明顯見到不少用戶傾向購買廉航機票，購買廉航機票出行的旅客有顯著的增幅。近年來，我們看到越來越多廉航赴香港開航線，而且招來客戶手法層出不窮。成立於馬來西亞的亞洲航空去年年底開拓香港至泰國清邁新航線，推廣期最平單程機票價低至六十六元。

另外，廉價航空公司捷星香港也向政府申請牌照，冀在香港航空市場分一杯羹。

去年十一月，東南亞航空公司虎航在新加坡與麗江之間提供每兩周三班的往返直飛航班，從麗江出發，約四小時便能飛抵新加坡。目前，虎航已開通數條由新加坡樟宜國際機場直飛附近城市的航線，包括吉隆坡、布吉島、曼谷、巴厘島和雅加達。隨著新加坡 - 麗江航線的開通，虎航大中華區航線已增至七條，這些航線的目的地分別為廣州、海口、香港、麗江、澳門、深圳，以及台北。除了常見的旅行目的地外，虎航也致力於為顧客開闢更加獨特的航線。據悉，全新開通的新加坡至麗江航線的往返票價為人民幣一千二百六十九元，價格不包含稅金和附加費用。

中國民航局和發改委去年年底聯合下發通知，不再限制國內航空票價降價幅度，允許航空公司以基準價為基礎，在最高上浮 25%、下浮無限制的範圍內自主定價。同時部分與高鐵直接競爭的三十一條航線，定價權更是由政府回歸航空公司。有業內人士分析稱，新政策出台後，將出現更多廉價航企。內地航空運輸票價的確定，此前主要是依據二〇〇四年出台的《民航國內航空運輸價格改革方案》，對實行政府指導價的多數航線，允許航空公司以基準價為基礎，在最高上浮 25%、最大下浮 45% 的浮動範圍內，自主確定票價種類、水平等。只有旅遊航線、獨家運營航線、部分支線航線三類航線可以由航空公司自主定價。而根據新的《通知》，對旅客運輸票價實行政策指導價的國內航線，均取消了票價下浮幅度限制。同時，部分與高鐵直接競爭，且由兩間或以上航空公司共同經營的國內航線，更是回歸由航空公司自主定價。

航空公司可根據市場供求情況自主定價的航線新增三十一條，主要是近年來受高鐵衝擊較嚴重的航線，例如廣州到長沙、北京到合肥、上海到濟南等，由於航程相對較短，在時間和票



價上高鐵比較優勢，一度令航空公司減少甚至取消航班。有業內人士表示，新增的三十一條航線主要與京廣、京滬等高鐵存在競爭，取消浮動幅度限制後，這些航線會出現更廉價的機票，有利於提高民航競爭力，可以預期將出現更多的廉價航企。春秋航空十二月開通的上海至台北航線，票價低至人民幣一百九十九元。春秋航空發言人表示，新政策出台後，將出現更多廉價航企。例如，上海吉祥航空正在廣州籌建九元航空；海航集團也分別將旗下的西部航空和香港快運轉型為廉價航企。

《濠江日報》2014年1月20日



## 粵港澳軌道交通連接對民航業影響微妙

新春期間，雖然民航和鐵路運輸同樣忙得不可開交，但高鐵確實搶走了不少乘客。專家曾經預測，二〇一三年是航空和鐵路競爭的一個重要分水嶺，航空市場增長率受高鐵開通影響將達到最大值。如今，市場營運證實航空與鐵路交通確實存在競爭合作的關係。在二〇一四年，我們可以預測，在與空鐵的競爭中，民航的短程航線同樣會受制於高鐵競爭。

在珠江三角洲，不僅擁有五大機場和十幾個地方機場，鐵路網絡和軌道交通也十分發達。去年初，繼京廣高鐵動車票正式開通之後，廣珠城軌也全線通車，澳門居民和珠三角居民都體驗到「一小時生活圈」的樂趣。由於廣珠城軌接通了京廣高鐵，不僅令澳門居民出行更加方便，也讓內地各省市居民來澳門休閒度假更加方便。不過，民航業人士指出，在這場「空鐵大戰」中，珠三角機場和航空公司既有獲益也有損失，關鍵還是如何提升競爭力，以保住自己的市場佔有率。

去年在北京召開的全國民航工作會上，資料顯示高鐵對民航運輸總週轉量影響達 0.3 個百分點，下滑航線達 15%。隨著高速鐵路在中國各地的開通運營，越來越多的民航支線航線被迫停飛。民航局研究指出，在五百公里以內高鐵對民航的衝擊達到 50% 以上，五百至八百公里高鐵對民航的衝擊達到 30% 以上，一千公里以內高鐵對民航的衝擊大約是 20%。中國民航局局長李家祥指出，高鐵對民航業既有衝擊，也有幫助。雖然在一定距離範圍內高鐵對民航的衝擊較大，但高鐵也緩解了民航對社會需求的壓力。

關注澳門民航業的人士，最近都在研究廣珠城軌將連接澳門及珠海機場的問題。一月二十日，珠海市區至珠海機場城際軌道一期工程拱北至橫琴段開工，計劃在二〇一八年完工，建



成後實行公交化運營，約十分鐘開行一次。另外，二期工程橫琴至珠海機場段可能在今年年底開工建設，工期約為五年半，在二〇一九年或可建成通車。屆時，從珠海拱北到珠海機場只需半小時。珠海市區至珠海機場城際軌道交通全長逾三十九公里，起自廣珠城際珠海站，終至珠海機場站，並預留與廣佛江珠城際鐵路接軌條件。其一期工程為拱北至橫琴段，二期工程為長隆公同站至珠海機場站。其中，一期工程拱北至橫琴段線路長十七公里，設珠海一座高架站，灣仔北、灣仔、十字門、金融島、橫琴、長隆公園六座地下站，全線包括特大橋一座二千零六十六雙延長米，隧道一座一萬二千八百雙延長米。和目前廣珠城軌全線高架橋不同的是，延長線拱北至橫琴段近九成在地下。若廣珠城際延長線一、二期工程都建成後，拱北到珠海機場僅需二十五分鐘。旅遊業和民航業人士認為，這一工程如果成事，將會拉走不少珠江口西岸的民航乘客。

另一方面，澳門的輕軌工程離島段已經動工，澳門半島段正諮詢公眾意見。澳門輕軌工程這一耗資逾百億元的環島軌道交通，計劃於橫琴段修建過海隧道連接珠澳。屆時，珠海市區至珠海機場城軌將與澳門島內軌道交通在橫琴站實現無縫換乘。據珠海相關人士介紹，澳門輕軌延伸橫琴線工程的建設，正是為了配套珠海市區至珠海機場城際軌道，實現珠海市區至機場城軌與澳門輕軌的無縫換乘，該項目爭取與拱北至橫琴段城軌同時開工建設。

與此同時，深圳機場正在推動深港機場快線的興建，把港深兩個機場連接起來，使低端的旅客可以享用深圳機場的廉價服務，而高端及洲際旅客則可使用香港機場的服務。深圳機場(集團)有限公司總經理張功平最近表示，珠三角地區的五大民用機場各有市場定位：深圳與香港機場合作大於競爭，香港機場擁有廣闊的國際網絡，而深圳機場則有較多的內陸航線；深圳機場希望能加強與香港機場的戰略合作，為香港機場服務。深圳機場的新航站樓將分別與廣深高速、廣深沿江高速等三條高速公路，深圳地鐵 10、11 號線，穗莞深城際軌道相連，設有連接香港的巴士服務，亦有客貨運碼頭，船班直通香港和澳門。

對於深圳機場野心勃勃的計劃，香港各界也感受到壓力。香港機場雖然正在討論擴建的問題，但最快也要在二〇一六年才能動工。在此之前，深圳機場趁香港機場容量受限制的機會，

會搶走不少低端乘客。因此，在香港機場擴建的過渡期，香港應積極尋求內地，特別是珠三角地區的機場合作，提高香港國際機場的營運效益。港深兩地政府亦須繼續研究興建連接香港與深圳機場的鐵路，提升兩地機場之間的客貨流量，促進兩地以至區內的經濟發展。

《濠江日報》2014年2月3日



## 台灣航企紛紛進軍低成本市場

在中國內地低成本航空公司率先開赴台航線後，低成本航空風潮已經吹遍台灣島。復興航空籌辦的第一家台灣本土低成本航空，不久前公布中文名「威航」、英文名「V air」。根據復興航空規劃，低成本航空採用空客 A320 系列飛機，主要執飛東南亞、東北亞及大陸的二、三線城市。去年十二月十六日，台灣中華航空宣佈與新加坡低成本航空公司虎航合作成立「台灣虎航公司」，預計二〇一四年底投入營運。新公司資本金額為二十億新台幣，其中，華航集團持股 90%、虎航持股 10%；「台灣虎航」將以台灣為基地，航線網絡將遍佈東北亞、東南亞、港澳及兩岸等主要航點。

二〇一三年十月底，內地低成本航空公司春秋航空作為第一家開通赴台航線的民營航企，完成了上海至高雄的首飛。此後，尚未涉足低成本航空的台灣本土航空業聞風而動，紛紛進軍低成本航空市場。中華航空宣佈與新加坡最大的低成本航空公司虎航合資，成立「台灣虎航」，提供旅客另一種飛行的選擇。與華航合作的虎航成立於二〇〇三年十二月，是新加坡著名的低成本航空公司，新加坡航空是其最大股東，持股 32.7%，其他大股東還包括歐洲控股公司等。目前，虎航也有經營台北至新加坡航線。

「台灣虎航」將以台灣為基地，首架客機將購買新加坡虎航訂購的全新客機，後續客機以租用為原則，目前仍在協商中。中華航空董事長孫洪祥表示，這是華航邁入第五十五年的開始。身為台灣民航市場的領導者，華航以合資者的身份踏足低成本航空市場，以華航對台灣市場的熟悉結合虎航低成本航空的 DNA，期望帶動台灣民航市場的需求，開創台灣航空業的新局面。

台灣民航業界人士認為，華航集團攜手虎航，除具投資的實質效益外，同時亦有取經、學

習之無形效益，學習低成本航空營運之精髓，將其優點注入華航集團，可提升集團綜效。不過，將來「台灣虎航公司」難免會與華航現有的航線競爭。對此，孫洪祥表示，傳統航空與低成本航空市場是有區隔的，華航在台灣市佔率超過 30%，低成本航空約 50% 乘客是新客源，加上低成本航空市佔率有限，對華航現有航線實際影響估計僅約 10%。此外，「台灣虎航公司」即使航線與華航重疊，飛行時段會錯開，產品也不同。

華航成立於一九五九年九月七日，目前擁有客、貨機共七十五架，航網遍及二十九個國家、一百零九個航點，為台灣航空業龍頭，且運力持續增加，目標是二〇二〇年機隊架數將突破百架，未來十年內機齡更降至五年以下。

台灣當局喊出今年要創造九百萬人次旅客來台，華航不但看好今年的客運市場，該公司貨運也在去年第四季止跌回升。隨著大環境逐漸好轉，華航預期今年營收成長率約 5% 至 10%，獲利將優於去年。華航方面表示，雖然客運面臨愈來愈多的低成本航空公司競爭，面臨價格壓力，但華航的訂價將更有彈性，以因應挑戰，尤其華航在日本、大陸、東南亞航線市佔率都是市場第一，有一定的發展優勢。華航近年獲利表現受貨運影響很大，隨著歐美經濟復甦，相信市場在去年已經見底，不會再更壞，今年將開始復甦，但復甦速度不會很快。

燃油價格佔華航營業收入比重約 35% 到 40%，估計今年油價仍會維持二〇一三年偏高的趨勢，約每桶一百二十五美元，但與二〇一三年相比，不會再更高，也不會低。在運力提升方面，華航預定的十架長程大運量客機波音 B777-300ER，可望在今年九月至二〇一六年陸續交機。配合新機隊到位，華航啟動全新世代服務，重新規劃，強調品味、人文氣息。例如在飛機上提供很多很好的書籍、台灣茶，可以在機上閱讀、品茗，坐飛機就像回到自己家書房一般舒服。為走出不同的路，由著名設計師陳瑞憲擔任總設計師，率領六個不同領域的設計團隊，包括知名頂級家具業者「寬庭」等，機艙設計強調質感及濃濃「誠品」味。另外，空服員制服改款將由香港美術、造型大師張叔平操刀設計。

由於台灣長程航線的旅客量只佔整體市場的 10%，華航未來布局仍以「區域航線」為主，



預計今年在大陸地區將再增加三至四個航點、日本增加一到兩個航點、南韓增加一個航點。對於醞釀中的「大陸旅客來台中轉」市場，華航高層表示十分期待。雖然大陸仍未開放居民赴台轉機，但大陸對南韓、香港都沒有限制，相信未來也可能會對台開放，只是時間問題而已。華航兩岸航線市佔率約 29%，排名第一，為迎接大陸旅客來台中轉，近年規劃的航點刻意往大陸東部、南部地區布局。內地二、三線城市包括寧波、杭州、溫州等地的居民，目前到國外還不是很方便；只要中轉開放，居民選擇經台灣到國外旅遊，華航就有機會分一杯羹。

《濠江日報》2014 年 2 月 17 日

## 澳門對台灣民航業「開放天空」之後

二月十七日，澳台兩地官方代表在澳門首次簽署「台灣與澳門間航空運輸協議」，澳台過去的航約都透過政府授權的民間單位簽署，此次新航約由澳門台北經濟文化辦事處與澳門駐台辦事處為雙方代表簽署，意味著澳台兩地關係提升到了一個新的層次。新協議簽署後，將全面取消澳門來往台北與高雄原有的運力限制，允許航空企業經營澳門至台中、花蓮、台東、馬公、金門、台南、嘉義等航點的包機服務，而且不設運力限制，兩地航空企業可以代碼共享形式經營兩地及台灣航點之間的航班服務，並由雙方各自指定業者營運。此舉被業界稱之為澳門對台灣民航業界「開放天空」。

按照新約的內容，澳台航空間的客貨運容量將由各方每周一萬九千四百、四百噸，增為容量班次不限，雙方航空公司均可自行依市場需求決定飛航班次。未來雙方業者於台中、花蓮、台東、馬公、金門、台南、嘉義等航點與澳門間，均可申請經營規則性包機，且無容量班次限制。目前，澳台航線客運中，長榮航空每周飛航約四十班（八千三百二十座），復航每周飛航約三十五班（六千三百七十座），澳方僅有澳門航空每周飛航約三十五班（五千二百五十座），貨運部分則均無業者營運。過去三年，澳台航線平均載客率約為 70.6%。

澳台航線以延約方式維持現行航權多年，雙方於農曆年前完成新航約修訂協商，澳門決定對台灣「開放天空」，除了不可中轉到第三地外，不再限制飛航的航空公司與班次數。此項開放最快在三、四月即可實施。澳門航空公司現時每日有四個到台北往返的航班，連稅項等基本票價七百多元，澳航在這方面的虧損由二〇一二年約三千萬元擴大至去年的六千多萬元。由於未來華航、復興投資的廉價航空也可加入飛航，預期澳門空運市場競爭將愈加激烈。



現行的澳台航約是在一九九五年一月簽訂，效期十年，也就是二〇〇五年十一月到期，但雙方一直未就新航約達成協議，每次都以延約方式讓澳台航權繼續執行。多年來，港台及澳台航線和兩岸直航包機一直有「彼消此長」的關係——如果陸客赴台觀光人次多，兩岸週末包機載不完或無法因應旅行團需求，港台及澳台航線可能需大幅增班，反之，港台或澳台航線可能被兩岸包機取代，沒有修約增加容量的必要性。因此，在頗長的一段十年內，經營港澳航綫的航空業者常常主動要求港台及澳台航約再度延約，以觀察兩岸週末包機執行的成效後，再作下一步打算。

去年訪澳的台灣旅客約有一百萬人次，比二〇一二年少 7%，其中經澳門國際機場入境的佔 47%。目前經營澳門航綫的業者，台方為長榮、復興、華信等三家，澳門則是澳門航空一家，若華航轉投資的台灣虎航、復興轉投資的威航也加入市場，不僅打破四家經營的局面，也會因廉航低價搶市，澳台航綫票價將隨之下跌，市場也會大洗牌。相關官員表示，澳門在兩岸直航後，轉機赴大陸的旅客量急遽下滑，雖然有多家新觀光飯店與賭場開幕，拉回不少旅客，但澳門官方還是希望有更多旅客可以到澳門旅遊，因此，決定對台灣「開放天空」。

台方相關人員說，近年來因香港班次多、票價較澳門低，不少前往港澳旅遊或轉進珠三角的台商，都選擇從香港入境，造成澳門航綫載客率下滑 5% 至 10%。就票價而言，現在澳門航綫最低票價不含稅費（兩地機場稅及燃油附加費）為四千九百元（新台幣，下同），但香港不含稅費最低票價低至三千二百元，平均來算，香港線機票較澳門線便宜近二千元，澳門線競爭力明顯不如香港。未來台灣廉航若投入澳門航綫，票價將會下降，有助於吸引前往港澳旅遊的旅客和台商回籠。

據台灣官方統計，去年世界各地赴台的旅客突破八百萬人次，其中亞洲區旅客佔了將近九成，且連續五年雙位數成長。台灣交通部門指出，去年赴台觀光客達八百零二萬人次，比二〇一二年增加 9.6%，平均每天二點二萬人次。赴台旅客中，以亞洲地區的七百一十四萬人次最多，佔 89.1%，比二〇一二年增長了 10.3%，連續五年雙位數成長。資料顯示，亞洲地區赴台旅客又以中國大陸二百八十七萬人次居首，雖受其實施「旅遊法」影響，增長幅度略有減緩，但仍



比二〇一二年增加 11.1%。日本去年赴台旅客數為一百四十二萬人次，僅次於中國大陸，比二〇一二年減少了 0.8%，主要是日元貶值降低日本人出遊的意願。至於港澳地區赴台旅客數字，則以一百一十八萬人次排在第三位，比二〇一二年增加了 16.4%，連續二年突破百萬人次。可以預期，澳台新航約簽署之後，由於澳門對台灣「開放天空」，將吸引更多低成本航空公司加入競爭，令旅客得益，有助於澳門這個「世界旅遊休閒中心」的建設，也有利於澳門民航業的長足發展。

《濠江日報》2014 年 2 月 24 日



## 澳門會「支援」珠海機場開放國際口岸嗎？

二〇一三年十二月二十四日，珠海機場完成了丹馬士國際空運包機項目，開創了珠海機場保障全貨機航班的先河。珠海機場希望藉此實現珠海市物流業突破性發展，並開通國際貨運乃至客運口岸。

珠海方面最近放出消息，指珠海機場有望於十一月實現航空口岸正式對外開放。珠海市委副书记王慶利在去年十月通過珠海市委網站「領導直播間」與珠海網友交流互動時表示，就年旅客吞吐量及開通航線而言，珠海機場於二〇一二年就達到了國家航空口岸開放的要求。同時，已有中、外航空公司開通珠海機場國際航線的明確需求。二〇一三年三月，珠海市再次逐級上報了開放珠海航空口岸的請示。目前，珠海已得到國家相關部門對珠海航空口岸開放的支持，並得到香港、深圳、廣州的支持，仍需得到澳門的書面支援意見。

根據國家航空口岸開放的相關要求，航空口岸開放一是要得到國家相關部門及周邊機場（地區）的支援；二是要達到國家要求的口岸開放的要求和運量標準；三是要列入國家口岸五年發展規劃。民航界人士都知道，珠海機場要開放國際口岸，最關鍵的一步就是尋求澳門特區政府的支持。因為珠海機場開放國際口岸，與其近在咫尺的澳門國際機場，必然產生激烈的同業競爭。以澳門目前存在着人力資源和專業人才嚴重短缺、航權和空運服務受到專營條款掣肘等不利因素，根本無法與珠海機場爭一日之長短。換言之，只要珠海機場開放國際口岸，就必然嚴重打擊澳門國際機場、澳門民航業乃至整體經濟，影響國家「十二五」計劃關於澳門建設成「世界旅遊休閒中心」的定位。

也許有人會說，珠三角五大機場不是也各自為政、互有競爭嗎？為什澳門就不可以與珠海機場競爭？這話問得好！如果是公平競爭，那完全沒有問題，問題在於珠海享有國家民航政策

框架下所有的優厚條件，澳門國際機場的航權卻由於基地航空公司獨家壟斷而不能真正「開放天空」，而基地航空公司的控股權則由總部在北京的中國國際航空公司掌握。這樣一來，外國的航空公司想飛往澳門的困難遠大於飛往珠海。另一方面，珠海機場的營運成本低於澳門，人力資源和專業人才相對充裕；加上珠澳兩地地理距離又那麼近，澳門國際機場當然不是珠海的對手，二者之間的競爭也談不上公平了。

近年來，珠海機場的客運和貨運量不斷提升：二〇一二年旅客吞吐量突破二百萬，達到二百〇九萬人次，較前年增長一成六；每周進出港航班近五百架次，航線通達城市增至二十七個。珠海機場從今年起五年內投入近三億元，對機場設施設備進行改造升級，力促今年旅客流量向四百萬人次邁進，迫近澳門國際機場的水平。據《珠海市綜合交通運輸體系規劃》提出，珠海機場二〇二〇年實現旅客吞吐量一千萬人次，貨運吞吐量十二點五萬噸、客機起降七點三萬架次、貨機起降四百二十六架次。二〇四〇年達到旅客吞吐量二千五百萬人次、航空貨運六十萬噸、航空器起降十九點八萬架次。《規劃》顯示，珠海今年將啟動珠海通用機場和臨時起降點建設，開展珠海低空空域通用航空飛行，適時開闢通用飛機航線，規劃聯繫世界的公務機航線；二〇二五年前，完成第二條跑道和第二候機室建設。

前面提到，珠海機場於二〇一二年就達到了國家航空口岸開放的要求，去年三月珠海市再次逐級上報了開放珠海航空口岸的請示；目前已得到國家相關部門對珠海航空口岸開放的支持，並得到香港、深圳、廣州的支持，但仍需得到澳門的書面支援意見。

二十多年前澳門和珠海分別籌建機場時，國家已經進行過專門的調查研究，認為澳門和珠海兩地距離太過接近，即將回歸祖國的澳門更有興建國際機場的必要，珠海機場不宜開放國際口岸。如今，澳門正在按照國家的計劃進行「世界旅遊休閒中心」建設，機場管理雖然先進，但民航仍受專營條款約束，尚未實現「開放天空」。何況，就算澳門已經完全「開放天空」，珠澳兩地機場也需要就國際航班安排進行技術性磋商，避免惡性競爭兩敗俱傷。綜上所述，在未具備條件的前提下，珠海機場一旦開放國際口岸，對澳門民航業將會造成災難性的打擊。所以，澳門在現階段難以發出「支援珠海機場國際口岸」的書面意見。



## 加強反恐工作確保民航安全

民航系統歷來是恐怖襲擊和反恐工作的焦點。震驚全球的馬航 MH370 航班失聯事件，雖然不一定是遭受恐怖襲擊，但因發現有多名乘客使用他人護照或假護照，事件引起了國際民航界尤其是安檢部門的嚴重關切。該起事件暴露了馬來西亞民航保安系統出現了漏洞，打擊了馬來西亞航空公司的聲譽。國際刑警組織匯總並向世界各國提供了四千多萬條遺失和被盜護照資訊，但只有很少國家和機構利用這個資料庫來查驗旅客持有護照的真偽。近年來有十億乘客未對照國際刑警組織的資料庫。以馬航 MH370 航班為例，竟然有乘客能使用國際刑警組織資料庫裡的失竊護照登上一架國際航班，顯然令人極為擔憂。國際刑警正在調查 MH370 航班上所有人的護照，還擴大調查範圍至權且資料庫，確認是否還有其他冒用身份的情況。

自三月一日昆明發生疆獨組織斬殺無辜平民的恐怖襲擊之後，全國各地機場已實行更為嚴格的安檢措施。北京首都國際機場加強安全保衛，提高安檢等級，機場方面建議旅客提前一個半小時至兩個小時抵達機場。昆明、西安、深圳機場、上海浦東和虹橋機場安檢級別都有所提高。上海兩大機場旅客過安檢時對穿靴子的旅客要求脫鞋過檢，一些隨身攜帶的充電寶、錄音筆等設備也要求取出後由安檢員過目。航站樓內的巡邏力量明顯增加。機場安檢人員透露，旅客登機前安檢力度增強，大衣外套均被要求脫下——篩查，穿靴子女士也必須脫了過檢。

南京祿口機場公安局增加了攜槍武裝巡邏，機場對進入候機室的旅客、接送人員所攜帶的行李物品進行防爆安檢。檢查期間，安檢人員將用專用試紙對旅客攜帶的行李物品進行取樣後，使用防爆探測儀進行檢測，發生報警的需要組織複檢，直至排除疑點。長沙及南昌、青島、海口、武漢、哈爾濱機場也同時加強了安全檢查，加大了候機室內的巡視力度，由公安特警、駐場武警及機場保衛部工作人員共同執行，機場手工檢查、開包檢查率進一步提升。從三月三日

起，西部機場集團下屬的十一個機場及江西省內六個機場均提升了安檢等級，確保過往旅客平安順利出行。

在毗鄰港澳的廣東省，廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場根據國家民航局統一部署，分別在航站樓各入口進行防爆安檢，期間航站樓部分入口將臨時關閉並實行單向進出。白雲機場安檢部門同時加強與公安、武警聯合執勤，加大對航站樓內外的巡查力度。機場公安加大了警力投放，提高了見警率。機場內部則加強了應急演練和安全教育，配置安全防護設備，提高全員防護意識和能力。

乘搭飛機或進入機場禁區，都必須接受安全檢查。安檢基本上分為四個級別，一級到四級，一級是最普通的，四級屬於最高級別。

一級安檢：平常普通級別一般的證照檢查。

二級安檢：基本上是奧運、世博的標準，這個主要在一級基礎上增加一個開包率，開包率要求不低於 50%。並且脫鞋、腰帶要求不低於 30%，同時也要在安檢口增加安全檢查人員。在登機口也要增加安全檢查人員。

三級安檢：是在二級的基礎上在登機口還有抽查安檢一般是 10% 左右。

四級安檢：最高級別的安檢，頂級就是開包率百分之百，包括脫鞋都是百分之百，另外在登機口重新檢一遍，百分之百重新檢查。在空中還要增加安檢人員，這是最高級別。

在世界各地，使用航空運輸途徑啟動恐怖襲擊的活動時有發生。國際民航組織要求各地區最少每兩年舉行一次航空保安演習，以提升涉及機場保安工作的機構和人員在遇到非法干擾行為時的應變能力。



對於有人使用假護照在馬來西亞機場登機一事，澳門機場保安公司負責人表示，澳門國際機場的雙重檢查可以杜絕使用假護照登機的情況。旅客需經移民局檢查證件，登機時機場保安亦會嚴格對照乘客證件、登機牌和本人，包括姓名和樣貌是否相符。澳門機場保安公司一直嚴格按照民航局要求工作，馬航事件發生後，澳門國際機場和澳門警方，以及珠三角地區的安全保衛部門加強情報溝通，公司亦展開安全技術評估，並要求員工嚴格執行規章制度，加強行李、貨運和人身檢查，確保機場安全。

澳門雖然是恐襲的低危地區，但畢竟是一個國際化都市，博彩業收入排世界第一，每年入境旅客更有三千萬之眾。本著以保障乘客的生命和財產安全為首要任務，簡化手續及航空保安委員會採取高於國際要求的做法，每年規劃一項保安演習，作為年度的演練項目之一。除了不斷提升服務質素，更重要的是居安思危、有備無患。面對世界各地恐怖襲擊和反恐工作的升級，澳門保安當局和機場安檢部門也需要加強對外情報交流，與國際刑警組織和國際民航組織合作，加強各級業務骨幹的專業培訓，適時更新設備，確保澳門國際機場和「世界旅遊休閒中心」建設萬無一失。

《濠江日報》2014年3月17日

## 澳門何時全面「開放天空」？

澳台兩地官方代表二月十七日在澳門簽署「台灣與澳門間航空運輸協議」，全面取消澳門來往台北與高雄原有的運力限制，允許航空企業經營澳門至台中、花蓮、台東、馬公、金門、台南、嘉義等航點的包機服務，兩地航空企業可以代碼共享形式經營兩地及台灣航點之間的航班服務，並由雙方各自指定業者營運。此舉被業界稱之為澳門對台灣民航業界「開放天空」。消息傳出之後，民航業和旅遊業人士均對澳門經營前景表示樂觀，並期待澳門全面「開放天空」。

澳門旅遊發展委員會委員凌世威認為，客源是否多元化是建構「世界旅遊休閒中心」的衡量指標之一，為此，應制定相關政策吸引全球各地廉價航空公司開拓直飛澳門航線。他表示，中央政府要求澳門建構「世界旅遊休閒中心」，而非是內地居民或兩岸三地居民的旅遊休閒中心。既然是「世界的旅遊休閒中心」，衡量有否向此方向努力的指標則是世界各地遊客的增長量是否不斷上升。所謂「路通財通」，欲吸引世界各地遊客到澳旅遊，首先要交通方便，交通成本低。澳門已有國際機場，關鍵在於有否相應政策，吸引更多的廉價航空公司開通全球各地直飛澳門的航線及航班。

不久前簽定的澳台新航約帶出了一個新亮點，即澳台空中交通踏入開拓新里程，不再受航空公司、航點、航班、機位各種專營及利益的控制，相信未來若干時日後，澳台間的空中交通會發生正能量的變化。業界人士希望，澳門特區政府也能考慮借錢或效法台澳新航約精神或模式，向全世界開放天空，吸引各地航空公司開通包括內地航點在內的廉價航班服務，目前的努力方向先針對東北亞、東南亞，之後幅射或延展更大的航徑範圍區。

業界人士指出，澳航是澳門註冊的航空公司，但該公司的立足點以經濟為主，並不考慮及



配合澳門打造「世界旅遊休閒中心」的目標，因此，凡現行利潤模式下的航線不盈利就予以取消或停飛。但卻有廉價航空公司飛行澳航認為虧本的航線而可以生存的現實，說明了不是配合澳門總體發展策略的澳航經營理念必須作相應的調整。業界人士表示，旅途成本是旅遊成本的重要部份，倘空中交通成本降低，自然會吸引更多較遠地區的旅客，才能算是貼近「世界旅遊休閒中心」的步伐加快了。

澳門國際機場專營股份有限公司 (CAM) 舉行二〇一三年業務總結及二〇一四年工作計劃會議時透露，二〇一三年澳門國際機場的營運商總收入突破四十億澳門元，比二〇一二年上升 14%。當中機場專營公司收入 (暫計) 突破九億澳門幣，比二〇一二年上升 19%。二〇一三年機場貨運量為二點六萬噸，完成年初既定目標的 93.85%；機場公務機升降架次為二千一百六十一架次，比二〇一二年上升 30.26%；二〇一三年機場旅客運輸量達五百零二萬人次，比二〇一二年上升了 12%；機場航班升降架次為四點八萬次，比二〇一二年上升了 16%；二〇一三年機場繼續引進一家新的航空公司，並新增了昆明、鄭州、天津、瀋陽四個航點，至此機場運營總數已達二十一家航空公司，可以連接到世界三十五個目的地。與此同時，物流暨通用航空發展部積極聯同機場營運商進行推廣，宣傳機場卓越的服務、嚴格的管理等獲得貨運運行商的認可與讚譽，最終榮獲「第 27 屆亞洲貨運及供應鏈獎」。

展望二〇一四年，澳門國際機場專營股份有限公司將以「從動態競爭到動態合作」為新的發展戰略，並提出航班升降架次四萬八千九百五十架次、貨運量二萬六千四百六十五噸、旅客運輸量五百一十萬人次，公司總收入達九點六億澳門元的新目標。

民航界人士認為，澳門國際機場專營公司上述成績是在尚未「開放天空」的前提下實現的，可謂相當之不易；如果不是受航權專營掣肘，澳門國際機場專營公司的發展策略肯定會更加成功。澳門建設「世界旅遊休閒中心」需要引入大量國際旅客，這需要真正「開放天空」才能做到。如今，澳門已經撤銷對台灣民航界的運力限制，在「開放天空」方面走出了可喜的一步，人們期待着全面開放的那一天來臨！



## 台灣

### ——值得一遊再遊

澳台兩地年初簽署了《澳門與台灣間航空運輸協議》，兩地民航的運力限制撤銷了，航線航點可以增加了……對於民航業者來說，這種初步的「開放天空」，前景固然值得期待；對於筆者一樣的民航旅客而言，就更關心航班與航點的選擇有否增加，令旅客出行觀光更加便捷、民航服務質素是否提升等問題。

從民航市場的角度出發，澳台航線是一條甚具市場價值與市場潛力的航線，曾經何時，澳台航線既是本地航企的業績保證，又是「民航專營」的象徵標誌。

個人愚見覺得，對於同文同種的澳門人，當然其實都包括全世界中國人，台灣作為一個旅遊地點，的確很少會令人失望。有些人以為，任一旅遊目的地，去多了就會生厭。不過，恕我無法苟同，或者應該講，台灣是個例外。從整個觀光旅遊的行程選擇的觀點分析，台灣的



文創商品廊



駐園藝人表演

可遊之處可謂不勝枚舉，從台北到台中再到高雄；從台東到花蓮再到宜蘭；從日月潭到阿里山



特色布局



貓空大排長龍

再到玉山，整體從食、住、行、玩，都有一種我們久違了的質樸與親切。

在澳台簽署《協議》後的三月底，與朋友特地到台北走了一轉，算是公私兩便。此行的重點目的，並非了解《協議》的效用（生效時間太短，這一藉口不能成立），而是探討一下同是華人社會的旅遊市場，台灣，或單指台北，吸引有

品位旅客的人文氣息與景點設施，到底有何過人之處。

我們在周日上午慕名而至被視為「文創」成功典範的「華山 1914 文化創意產業園區」，或叫「華山文化園區」。由捷運善導寺站 6 號出口步行約十分鐘，原址為有近百年歷史的台北酒廠建築物的華山文化園區就在眼前，入口前一大片草地正有音樂會，吸引了約八百人來圍觀鼓掌唱和，好不熱鬧，似乎令人遠遠已感染到一絲藝文氛圍。英國周法國月陝西節、生活展畢業季劇場舞輪番上演，不在話下。

台北酒廠建築群中有三處為「市定古蹟」，佔地七萬二千平方米，目前開放予各種藝文活動或創意產業經營的區域還不到二分之一，已成為著名的藝文活動集中地。「華山文化園區」始於一九九七年由一群當地藝文界人士發起與推動，選址已閒置多年的台北酒廠舊址，在保留建築原貌及酒廠設備的前提下，活化成一個多元的藝文展演空間。「華山文化園區」由台北市政府文化建設委員會委託一不牟利文化團體經營，曾停止開放一年將舊廠區與公園區整合，

吸引了很多藝文團體與創意產業加入，在園內每日都有不同類型的藝文演出或裝置展演，還有香飄十里的地道台灣特色菜餚，令人食指大動，在欣賞藝文演出、選購文創產品的同時，一餐台菜，算是相得益彰。

走筆至此，記起澳門也有一個與「華山文化園區」園址類似的氹仔益隆炮竹廠舊址，也曾聞說有關部門計劃闢為文創產業園地，可惜長期未見進展，有關方面實應借鑒台北經驗。可是，無法複印人家的文化內涵。

今次台灣行的目的之一，是「考察」一下貓空纜車，及借助「貓空」而發展起來的品茶農莊餐飲產業。

由捷運動物園站西側約一百米的貓空動物園站出發，約花十七分鐘，經四個中途站，即可到達海拔三百二十多米的貓空山頂站。全程約四公里，共有一百四十七個車廂，每小時可以單向運載最多二千四百人。

台北貓空纜車的最大特色是分段式高低爬升，站與站之間，不是一貫的爬



華山門前音樂會



園區內的國際性活動

升，而是第三站較第二站低約五十米，讓旅客在高空俯瞰貓空茶園的景緻之外，還增加了纜車行走的層次感，畏高的乘客都較易適應。到達貓空山頂站，即慣稱的貓空站後，沿山腰車道開設了大大小小的各類食肆，亦擺滿了出售台式小食的攤檔，由於早有目標，即使當時饑腸轆轆，仍與夥伴堅持沿車道步行約四十分鐘，一間有二十二年歷史，今天仍能維持二十四小時營業的山谷茶



「邀月」農家菜



「邀月」品茶

坊——「邀月」，簡樸的大門口映入眼簾。

位處山谷深處的邀月茶坊，是由茶農轉型為茶坊，再結合特式餐食而一舉成功的「中小企典範」。我們中午約一點抵埗，偌大的室內外場所約六成客，山澗幽谷中的食肆有此吸引力，相信羨煞幾許餐飲同業。

三人點了幾個類似現在時興的「農家菜」，水準在大家預期之上，可能「醫肚」只是其次，附庸風雅的在大自然叢林中「品茶」，一嘗遠離塵囂的靈靜閑適，才是「戲肉」。同行的「茶痴」點了「文山包種」，文山就是「邀月」所處山谷，「包種」是茶的品種，一泡熱水，即有陣清香撲鼻而來，識茶與不識茶，面對翠綠山林，偶爾清風除來、彩蝶蜜蜂左右穿梭，筆者這個俗世人，都忽然自覺優雅飄逸起來。澳門就缺乏這種「茶文化」，但飲茶的人，却數不在少。「邀月」，今時今日還能夠二十四小時不打烊，顧客可以一壺茶，由早到晚，觀賞山林景色的日與夜，滾水任添，只要你有時間，又有興緻。

所以話，同為華人社會，台灣，作為一個旅遊地點，可資細味的還有很多，豈只大家耳熟能詳的西門町、101大樓、誠品與老天祿？

澳台「開放天空」，今後大家從澳門國際機場飛往台灣各地，將會越來越便利，選擇，也會越來越多。

## 《澳門民航學刊》徵稿啟事

《澳門民航學刊》(Journal of Macau Civil Aviation) 為澳門民航學會出版的學術期刊，2005年5月在澳門創刊。本刊由2012年起改革為季刊。

《澳門民航學刊》以履行和實踐澳門民航學會的創會宗旨為目標，努力研究、收集、出版有關澳門及國內外地區與民航有關資料；開展及推廣有關民航事業的學術交流，集思廣益，百家爭鳴，期望為澳門民航事業的發展作貢獻。本刊刊登有關民航方面的研究論文、調查報告、評論、特稿、學術活動報道等。本刊園地公開，歡迎各地民航業界人士，關心民航事業的專家、學者、研究人員來稿。

本刊按學術自由、文責自負的原則，發表的文章均為作者的個人觀點或研究成果。編輯部對來稿有刪改權，如不願被刪改者，請注明。來稿以3,000至10,000字為合，採用一般論文體例，一經刊用，薄致稿酬。

### 來稿請寄往：

澳門氹仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓

澳門民航學會秘書處

電話號碼：(853)85988862 傳真號碼：(853)85988893

電郵地址：cheongms@macau-airport.com

**鳴謝 澳門基金會  
贊助部分出版經費**





We sell a wide range of merchandise offering the best and trendiest brand name products available in the international and local markets. We have perfume & cosmetics, liquor & tobacco, deluxe fashion brands, confectionary, watches, local products, etc.

精選最時尚流行貨品包括香水、化妝品、免稅煙酒、高級名牌皮具、手錶、衣飾、優質手信食品等等。琳瑯滿目，包羅萬有。

皇權免稅品店(澳門)有限公司於澳門國際機場擁有十三間售賣不同種類貨品的商店外，亦是澳門航空公司機上購物唯一供應商。



皇權免稅品店(澳門)有限公司  
KING POWER DUTY FREE (MACAU) CO., LTD.

Airside, Departure Hall, Passenger Terminal Building  
Avenida Wai Long, Taipa, Macau

Tel: 853 - 2885 0380 Fax: 853 - 2886 1383

澳門國際機場客運大樓 [www.aims.com.mo/kp](http://www.aims.com.mo/kp)

# 澳門旅遊名勝 語音導賞服務

## 語音導賞內容

- 1 澳門簡介
- 2 議事亭前地
- 3 民政總署大樓
- 4 郵政局大樓
- 5 仁慈堂大樓
- 6 三街會館（關帝古廟）
- 7 玫瑰堂
- 8 大堂（主教座堂）
- 9 盧家大屋
- 10 舊城牆遺址
- 11 哪吒廟
- 12 大炮台
- 13 大三巴（天主之母教堂）
- 14 基督教墳場
- 15 東方基金會會址
- 16 聖安多尼教堂（花王堂）



服務語言：



借還地點：旅遊局旅遊諮詢處（位於議事亭前地）

服務時間：09:00 - 17:00

查詢電話：28 333 000



澳門特別行政區政府旅遊局  
[www.macautourism.gov.mo](http://www.macautourism.gov.mo)



澳門特別行政區  
REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU



民航局  
AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL  
CIVIL AVIATION AUTHORITY

致力為澳門的航空發展提供安全素質及效率保證

Dedicated to guaranteeing the safe and efficient development of aviation in Macao



電話 / Tel : (853) 2851 1213  
傳真 / Fax : (853) 2833 8089  
電子郵件 / Email : [aacm@aacm.gov.mo](mailto:aacm@aacm.gov.mo)  
地址 / Address : 澳門宋玉生廣場336-342號誠豐商業中心18樓  
18/F, Cheng Feng Commercial Centre, 336-342, Alameda Dr. Carlos D'Assumpção, Macao  
網址 / Website : [www.aacm.gov.mo](http://www.aacm.gov.mo)



Instituto Aviacao  
Civil de Macau  
澳門民航學會

**編輯委員**

崔世昌

鄧軍

劉蘇寧

鄭淑群

ISSN 1814-8662



9 771814 866007