

# 澳門

民航學刊 2015 · 03  
第二十七期

澳門民航學刊

第二十七期



澳門民航學會出版



AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAU 澳門國際機場



新浪微博  
weibo.com

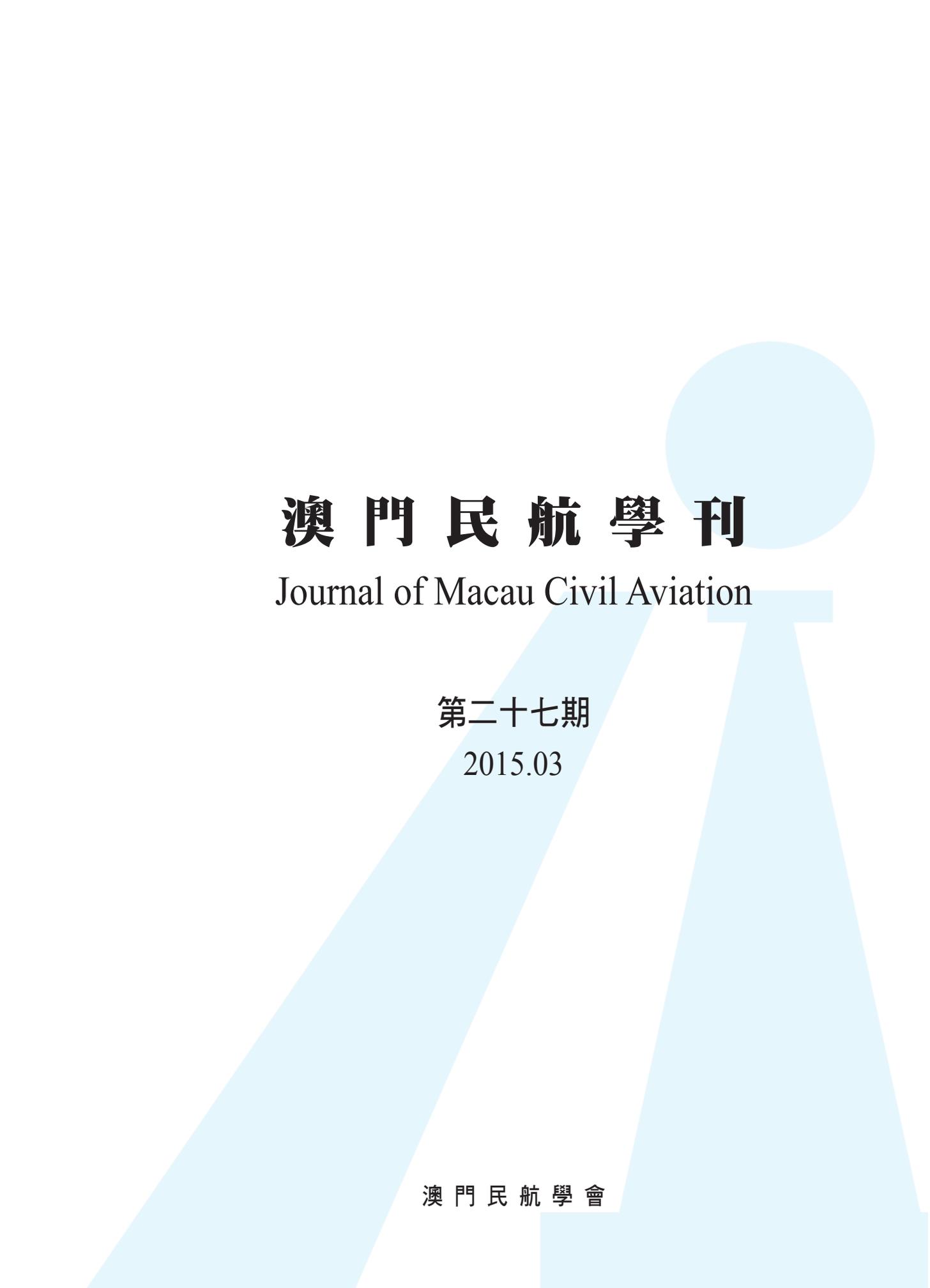
facebook

+ 關注



# 澳門國際機場





# 澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第二十七期

2015.03

澳門民航學會



《澳門民航學刊》第二十七期

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)

國際標準期刊號 (ISSN)1814 - 8662

## 目錄

## 特稿

澳門的民航企業專營權綜述	陳 凌	1
我國民航安全處於世界領先地位	張和平	9
試析「民航旅客信用制度」	楊 雲	14
加強民航機師健康監測維護民航安全	宋一德	20
澳珠機場股權合作只欠東風	余志南	26
「低成本航空」的安全性依然可靠	沈振鋒	35
從澳門機場肩負起國家整體利益的責任說起	曾 坤	41

## 論壇

廣東省深化與港澳航空合作發展		43
價格戰絕不能犧牲航空安全		46
珠三角城市拓展通用航空業務		49
廿四小時通關便利航空旅客		52
復興航班失事扯上澳門簡直荒謬		55
澳門入選今年十佳旅遊地區		58
春運：規模最大的週期性的人類大遷徙		61



專欄

與「都教授」有約——首爾行

64

徵稿啟事

## 澳門的民航企業專營權綜述

■ ■ 陳 凌

由於本地人口基數少、投資額巨大及回本期長，澳門民航業剛起步時，實行專營權制度以吸引投資者。《光明日報》記者曾在一篇報道中提到：「特許經營是澳門機場以往經營成功的一大法寶，使得澳門機場實現了經營性盈利連續十年增長，並對內地中小機場起到了示範作用」。特許經營的理念是非常領先的，使得澳門機場從一張白紙開始，短期內「一步登天」。比如，專營地面服務的明捷機場服務公司，總部位於英國蘇格蘭，是全世界最知名的機場地勤服務公司；專營航空配餐的澳門航空食品公司，則由世界第三大航空食品公司、法航旗下的SERVAIR 投資；經營免稅品商店的，是來自香港、有豐富的免稅品經營經驗的零售商皇權集團……這些專業公司的加入，使得澳門機場的運營一開始就站上了高起點，很快達到了國際水準，並培養了一大批人才。

澳門民航業在二十年前剛剛起步，如果沒有專營權的授予，就無法在人口少、市場狹窄的澳門發展出世界一流的民航業；但在民航業已經進入成熟階段的今天，專營權又反會妨礙民航業的自由競爭。由於國際機場的管理極為嚴格，出不得任何差錯，所以，機場專營權的授予和交接也就有別於普通的企業。

澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）是一家投資型的企業，成立於一九八九年一月十八日，同年三月八日獲澳門政府授予二十五年的專營合約，作為機場的業權人，負責興建及經營澳門國際機場，並於二〇〇一年三月獲澳門特區政府延長經營權至二〇三九年。該公司主要負責機場發展、財務安排以及市場拓展和推廣，同時以合約形式，將機場日常運作的主要環節委託多家專業公司管理，確保機場營運達到國際標準。該公司一直以來秉持「安全、效率、



效益」作為經營機場的核心價值，為機場的持續發展制定策略，積極向國際航空界宣傳及推廣澳門國際機場，配合特區政府打造澳門成為「世界旅遊休閒中心」。為了達成目標，該公司將繼續致力完善客運及貨運設施，確保提供世界級水準的機場服務。該公司目前的註冊資本為四十九點六億澳門元。在普通股股權分配方面，澳門特區政府佔 55.24%，澳門旅遊娛樂股份有限公司佔 33.03%，此外尚有其他中資及港澳投資者。

隨著開拓市場方向發生轉變、低成本市場份額增加、航空公司多元化、轉機市場的再次崛起和其他新的突破，本地市場格局發生變化，在航空公司和旅客人數增加的同時，多元化和個性化服務的需求越趨明顯。為此，澳門國際機場股份有限公司努力保持或改善服務質量以滿足機場使用者的需求。在商業發展方面，經過幾年來的資金投入，機場商業環境初具規模，為機場提高非航空收入創造了條件。基建方面，通訊、導航、監視系統（CNS）的竣工為澳門國際機場的安全營運提供保障，也使有關設備水平邁入更先進的行列，將來餐飲區和免稅店的改造工程完成後，優化及提升機場內設施，提供旅客更便捷的服務。對於機場管理公司（ADA）、機場信息技術管理有限公司（AIMS）及澳門保安有限公司（SEMAC）的收購和擴大股權後，面對文化理念、工作流程以及管理目標上的差異和衝突，該公司管理層大膽創新，逐步理順，以致營運效益最大化。值得一提的是，經過各方努力，以及特區政府和所有股東的支持下，該公司三年前集資十九點四七億元，解決了利息負擔過重問題，為澳門國際機場未來發展創造了非常有利的條件。

隨著時間的流逝，澳門國際機場營運已將近二十年了，一些分專營合同相繼結束。由二〇一一年起，澳門民航業的專營權出現新的變化：機場管理、保安領域的股份已陸續由澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）購回，實現了「無縫交接」、平穩過渡。繼機場管理和保安公司，同屬分專營的地勤服務、安檢服務等專營合約也分別於二〇一二年和二〇一三年完結，機場地勤代理、飛機維修和貨郵代理服務、商用航空地面服務、飛機配餐服務也在二〇一三年結束分專營。而涉及航綫專營權的澳門航空，則還有四年才到期。

在澳門國際機場初始營運曾作出卓越貢獻的澳門機場管理有限公司（ADA），股份原由

中航（澳門）航空有限公司（CNAC，澳門回歸後股權由 49% 增持至 51%）與葡萄牙機場公司（ANA，澳門回歸後股權由 51% 減持至 49%）擁有。與 ADA 的機場管理服務合同於二〇一一年九月十一日到期前夕，澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）在八月三十一日與 ADA 的原股東簽訂了收購 ADA 全數股權的「ADA 股權轉讓協議」，並迅速實現機場營運的平穩及安全過渡，以及對機場管理穩步革新的目標。在此基礎上，與機場安全營運關係重大的澳門保安有限公司，也在二〇一二年初完成了股權的轉讓。上述重要企業的股權轉移期間，機場管理安全運營工作實現了最大程度的穩定，有利於全面整合機場的規劃發展、安全運營、市場推廣與財務管理工作，優化營運流程，提升工作效率及服務品質，培養更多本地專業人才，從而提高澳門國際機場的品牌實力。

在解決機場服務分專營問題上，政府早年已決定在各轉特許合約的獨家專營部分到期時，開放市場引入更多經營商，從而提高服務水平。但能否引入更多經營商是市場主導的商業考慮，投資者會研究本澳市場的規模和評估回報率決定是否進入澳門市場。同時，機場專營公司已就商用航空業務的固定基地營運者、飛機維護及大修服務、機場免稅零售服務的三份轉特許服務完成全球公開招標。經特區政府審批之後，在二〇一四年，澳門國際機場專營公司簽訂了新的澳門國際機場商用或通用航空固定基地運營商服務轉特許合同，並與兩家免稅零售店經營商簽訂了為期五年的免稅店服務轉特許合同。

澳門國際機場籌建時期的澳門機場服務有限公司（MACS），是中國民航派駐澳門的代表機構，參與了澳門國際機場、澳門航空和各個專營企業的組建，也包括今天的機場服務公司。澳門國際機場開始營運時，經過全球公開招標引進的奧格登機場服務有限公司（MACSODEN），是一家世界著名的機場服務公司，後來服務合約結束，重新招商改為明捷澳門機場服務有限公司，專為澳門國際機場提供航空服務。「明捷澳門」是由多家空運公司、本地商家及全球最大的非航空公司——明捷航空服務集團所組成。明捷航空服務集團的全球網絡跨越超過二十五個國家，九十多個航站，客戶網絡超過三千家。

「明捷澳門」與民航局及有關部門緊密合作，為澳門國際機場各航空公司提供全面化的服



務，包括：客運服務及航務、地勤服務、貨運服務、飛機維修及工程、地勤器材維修等。自澳門國際機場啟用至今，「明捷澳門」已投入充足的設備、基建及資源去配合機場的未來發展及需求。「明捷澳門」員工超過五百名，擁有多項高效能設備：多功能貨運倉儲、可容納 747 型飛機的機庫、先進的培訓設施、卓越的電腦操控中心及資訊網絡支援。

該公司實施的一系列安全措施，包括最新的國際級 CCTV 監控系統、新貨站運作規則訂立及公佈、新操作流程等。出口、入口倉對調，以配合保安要求，並清晰劃分出各個運作區域，如機動車停泊區、貨車上落貨區、禁止停泊區、禁止行人跨越區、行人專道區、入口貨區、轉口貨區等。對內加強員工全面培訓，了解新措施及增加安全意識，對外與各貨運代理及航企加強溝通，提升運作效率及靈活操作。

長遠看，該公司具備充足的處理貨物能力及專業水平，以配合未來更多的貨運發展。除提供優質快捷的服務，還將以各種優惠政策吸引貨運及支持貨運代理，着重發展空陸或陸空聯運網絡，迎接未來港珠澳大橋落成。

從澳門機場服務有限公司、奧格登機場服務有限公司到今天的明捷機場服務有限公司，該企業一直保持國際民航界公認的先進服務水平，著重優質管理，已考取的國際認證有 ISO9001、ISO9002、AHS1000 及質量管理系統。

### 澳門航空專營權的走向

目前，民航界和各方面最為關注的是澳門航空的專營權，以及澳航專營權對澳門國際機場真正實現「開放天空」的影響究竟如何？

最近，澳門一份本地報章發表的評論文章指出：

目前澳門國際機場未能充分發揮作用，其中一個重要的原因是澳門航空公司擁有長達

二十五年的專營合約，現在尚未到期，而「澳航」又以此為由，滋生嚴重的「排他主義」，不願意有其他航空公司進入澳門國際機場，分享澳門地區與四十多個國家和地區所簽署的雙邊航約。儘管嘗試以「分判」形式讓渡部分專營權，但仍是以自己利益為主。在此情況下，就造成「有人有權（航線權）卻不用，有人想用卻無權」的甚為不公平情況，而且更是與中國澳門已經參加的「WTO」體制所標榜的開放精神相悖，更與中央政府所推動的改革開放事業相違背。尤其是在澳門特區必須貫徹執行中央政府賦予的建設「世界旅遊休閒中心」，及經營「中國—葡語國家經貿合作平台」任務之下，「澳航」的死守專營合約，使得澳門特區政府在開闢更多的國際航線，尤其是有利於吸引世界各主要旅遊市場國家和地區的遊客的航線，及與葡語國家之間的航線，遭遇重大障礙。因此，「澳航」的「經濟利益掛帥」，卻直接或間接地窒礙澳門特區完成中央政府賦予的政治任務，形成典型的「不講政治」現象。

該文作者的觀點，在澳門民航界普遍存在。澳門航空的二十五年專營權，由一九九四年至二〇一九年，屈指一算還有四年時間才結束。民航界和旅遊界早就認為，澳航專營權結束之後，特區政府應該全面開放航權，吸引更多航空公司來澳發展不同類型的航綫和業務，共同把澳門民航業的蛋糕做大。

不久前，有立法議員書面質詢澳航的航線專營權合約及機場專營公司多項分專營合作公開招標的落實情況。澳門民航局回覆時指出，澳航現時機隊符合專營合約訂定要求，每逢旅遊高峰，提供加班和包機服務，迎合乘客對航空運輸的需求。民航局表示，政府與外國達成四十八份雙邊航班協定，大部分的協定條款反映開放天空的政策，當中包括不設運力限制的條款，以確保市場上所提供的運力可滿足不同時間的發展需求。另外，每份航班協定都規定，締約雙方的指定航空企業均可按照協定條款自由地開辦來往澳門的航班。故此，澳門的航空業雖存在航空企業專營權的制度，但並不限制本澳航線網絡的發展。

現時澳門的航線網絡覆蓋亞洲三十六個城市，當中澳航經營二十二條航線，包括內地十四條、台灣兩條和其他亞洲城市六條。以航空客運市佔率計算，澳航現時客量佔本澳總客量百分之三十九點二，所佔份額最大。在解決機場服務分專營問題上，政府早年已決定在各轉特許合



約的獨家專營部分到期時，開放市場引入更多經營商，從而提高服務水平。但能否引入更多經營商是市場主導的商業考慮，投資者會研究本澳市場的規模和評估回報率決定是否進入澳門市場。

在二〇一四年，澳門國際機場客運業務發展迅速，航班量和客運輸送量均保持穩定增長態勢。澳門國際機場全年起降航班達到五點三萬架次，按年增長 7%；全年旅客輸送量為五百四十八萬人次，增長 9%。在航線拓展方面，二〇一四年澳門國際機場共引進四家新航空公司：越南捷星太平洋航空公司開通了峴港至澳門的航線，每週二十一班；柬埔寨百善航空公司開通金邊至澳門航班服務，為該公司開通的第一條國際航線，每週兩班；台灣虎航也開通台北及高雄至澳門的低成本航班；澳門國際機場還利用航權優勢，使泰國的亞洲航空公司將至澳門的新航線拓展至帛琉。

作為澳門國際機場基地航空公司的澳航，經歷了二〇〇八年兩岸直航、國際金融海嘯等衝擊後，近年開始實現戰略轉型目標並連年盈利。去年澳航將市場戰略重新定義，制定大約十年的戰略定位目標，定位為高品質、全方位服務的航空公司，並以內地市場為基礎，進一步將航線網絡覆蓋東南亞、東北亞地區的主要商業或旅遊城市。並希望結合澳門機場特點，將澳門構建成小型區域性航空樞紐。

澳航明確表示要做真正的基地航空公司，航線網絡覆蓋整個東南亞地區等，並要做高品質、全方位的服務航空公司，不做低成本航空公司等。根據上述定位及市場分析，澳航認為首先依托內地市場，因內地經濟發展迅速，每年來往內地與澳門的旅客都有強勁增長，故內地市場是依托發展的基礎，然後通過澳門再將航線輻射到東南亞、東北亞的國家或地區。依托內地市場的具體行動是逐步增開內地航線，現時有十一條內地航線，去年九月增開澳門至長沙航線，二〇一五年初增設澳門至瀋陽航線。

澳航強調，該公司希望結合澳門市場特點，把澳門變成區域性小型航空樞紐，不僅吸引各地旅客，同時逐步加大中轉市場，以澳門為小樞紐，吸引前往第三目的地的客源。在航線內需

問題上，不再局限於傳統點對點旅遊的經營模式，如澳門能夠吸引中轉客源，利用澳門機場及航線網絡飛往其他目的地，這樣就可以彌補本地市場不足，擴大了澳航及機場的生存空間。不過，澳航目前的中轉客數量不多，近兩年統計數據呈小幅增長。澳航方面認為，相信中轉市場是存在的，只是現有的航線網絡、航班頻率、時間未能與旅客市場相配合，所以澳航未來開發航線網絡時，不能點對點獨立運行的思考，而是從整個航網的系統發展作出配合。

澳航雖然非常努力，但基於澳門人口基數較低（六十三萬）、澳航運力不足、缺乏飛行長途航綫的大飛機，在珠江三角洲五大機場之中，很難佔有優勢。

由於運力不足，澳門的民航貨運業近年來一直處於低谷。自兩岸直航及金融海嘯後，機場貨運量連年下跌，二〇一一年跌至三點九萬噸的十年新低。澳門的航空貨運經過連續七年負增長，去年才正增長 8.7%，並在第廿八屆亞洲貨運及供應鏈大獎中獲「亞太區最具潛質貨運機場獎」。貨運營運人士表示，珠海海關清關效率未能配合貨運代理的實際需要，影響貨運效益，倘能提高清關效率，相信有助吸引貨機、貨運代理，提高機場貨運量。業界指出，澳門國際機場貨運量續跌至三點二萬噸後會見底，因澳門有不少大型基建啟動，對貨物運輸有需求，長遠仍樂觀。藉着現時貨運量不算高的機遇，更應做好本身的流程工作，進一步系統化，因此推出航空貨站新流程，注重提升安全、保安環節，新貨運大樓亦局部投入運作。吸引新貨機不僅講價格，還要看機場、貨運代理、貨運站等多方面配合。

業界人士表示，普通貨物、快件貨物、貿易雜貨在珠海清關的效率未符合貨運代理實際需求，導致貨運代理將貨物轉至東莞、常平及佛山處理，而不經珠海有關方面處理。例如貿易雜貨品種太多，報關紙上未能詳列，每件詳細檢查，導致清關時間較長。曾試過貨物清關較原定出發計劃遲一天，航空貨運講求時效性，清關效率不高，對貨運代理造成延誤，不僅令成本上升，亦影響競爭力，無助吸納貨量。另一方面，橫琴通關時間未能配合發展，希望將來可延長。

澳航的母公司是中國國際航空有限公司（國航），總部不在澳門而在北京。由此可以看到，澳門國際機場要實現「開放天空」，是難以完全依賴一家總部設在外地的商業航空公司的。



澳門本地媒體就「開放天空」議題提出了若干建議：根據目前美國與外國談判提出的條件，「開放天空」的要點可歸納如下：一、通航地點、指定企業、運力、班次等方面不受限制；二、對航空業務權利不受限制，即可從本國任何地點飛對方任何地點，對中間點、以遠點、改換機型、第五種自由業務權利不限；三、對運價管理採取「雙不批准」方式；在以遠航線上，可以有當地空運企業相同的定價自由；四、包機管理自由化，對待包機適用限制最少的國家的規定；五、結匯自由，不得拖延；六、代碼共享不限；七、可自辦地面服務，不得強制使用當地公司的服務；八、應有公平競爭規定，保障享有相同的商業機會，不得有歧視待遇；九、使用和引入計算機定座系統不受歧視。

就此，澳門特區政府適宜根據上述「航空貿易自由化」亦即「開放天空」的國際潮流，適當地修訂或靈活執行與「澳航」簽署的專營合約，以充分配合建設「世界旅遊休閒中心」和「中國與葡語國家經貿合作平台」的發展定位，用足用好澳門特區政府與四十八個國家和地區所簽署的雙邊航班協定（實際執行的只有東亞、東南亞七個國家十三個城市，其他四十一個國家和地區的航班協定實際上被閒置），及澳門與內地之間的五十七個通航點（現時只開通二十一個航點，有三十六個被閒置）。參考賭牌有償分析轉讓的方式，分拆「澳航」的航權專營合約，協助本地航空企業拓展澳門對外的航空網絡，及在「南航」進駐澳門國際機場的「帶頭效應」下，吸引更多的國內外著名航空公司參與澳門國際機場的經營，讓澳門國際機場發揮更大的空間，拓展更多的客貨運航線。

澳門國際機場和澳門民航業剛開始起步時，實行特許經營，給予專營企業較長的特許經營期，是為了引進高水準的企業，並對他們給予一定的保護，與機場和民航業一起發展。然而在二十年後，澳門國際機場已經進入了新階段，特許經營就不適應發展的要求了，特區政府和民航業需要放開市場，引入競爭，提高服務品質和效率。更重要的是，為了配合國家賦予的建設澳門「世界旅遊休閒中心」、「中國與葡語國家經貿合作服務平台」的目標，「開放天空」已是大勢所趨。為了實現這個宏偉的目標，一定要打破不符合澳門民航業發展的特許經營權！

## 我國民航安全處於世界領先地位

■ ■ 張和平

十二屆全國人大三次會議在北京舉行期間，國家民航總局局長李家祥接受記者採訪時強調：中國民用航空安全是平穩的，我們各項指標的平均指數，好於世界平均水準的十倍！

三月八日，時值馬航事件一周年，二〇一四年的航空失蹤、失事事件仍然讓人們心有餘悸。如果沒有充分的數據和安全飛行的底氣，國家民航局長豈能在全世界面前強調中國民用航空安全平穩？

剛過去的羊年春運四十天，全國民航共運送旅客四千九百一十五萬人次，同比增長 11.7%；執行航班三十六萬班，同比增長 9.3%；提供座位數七千六百三十八萬個，同比增長 11.4%。其中，二月二十四日（正月初六）運送旅客一百四十二萬人次，創歷年春運單日旅客運輸量新高。春運期間，各航空公司日均提供一百九十餘萬個座位，同比增長 11%，日平均運送旅客達到一百二十三萬人次，充分滿足了市場需求。更重要的是，整個春運期間民航系統保持了國內外專家都認同的良好的安全記錄。

在世界各地，使用航空運輸途徑啟動恐怖襲擊的事件時有發生。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非法干擾行為時的應變能力。

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。

因應美國「九一一」恐怖襲擊事件的發生，為了加強航空保安，國際民航組織亞太區辦事處與區內成員國和地區於二〇〇二年同意成立「亞太區航空保安互助拓展計劃」，制定區內共同參與的工作項目，以提高相互之間的夥伴關係，加強區內的航空保安水準。現時，亞太區拓展計劃共有二十四個成員國和地區，澳門特別行政區自二〇〇四年開始加入該計劃。「亞太區航空保安互助拓展計劃」指導委員會每年召開一次會議，評估該計劃為成員提供技術協助的進度及其他工作項目，並制定不同階段的未來規劃，協助各成員國和地區遵守國際民航組織的要求，全力確保民航和乘客的安全。

在大中華地區，雖然尚未有證據表明恐怖組織會利用新型炸彈襲擊機場或民航班機，但疆獨分子的恐怖活動日趨猖獗，不排除會內外勾結對機場突然襲擊。所以，中美兩國政府去年曾就反恐問題舉行了副外長級會談，中國內地各個機場、車站和出入境口岸都加強了安全檢查。

我國航空法專家方瑞豐、刁偉民在《美國航空保安法的發展及對中國的啟示》一文中指出：「九一一」之後美國通過了《航空與交通保安法》，組建新的航空保安機構——交通保安局，從各個環節全面強化航空保安措施。我國的航空運輸業的快速發展過程中，也始終面臨著不法分子對航空安全的種種威脅，美國航空保安的發展經驗對我國的航空保安具有重要的啟示。儘

管航空保安不斷發展，但是航空安全仍然受到恐怖主義、犯罪分子和其他違法行為的威脅，必須高度重視航空保安，不能夠有絲毫的放鬆。隨著中國的發展，中國政治經濟觸角伸向全球，針對中國公民的襲擊已經呈現增加的趨勢，這種趨勢必然會發展到圖謀襲擊中國的航空器，這是國際政治經濟新格局決定的，不以人的意志為轉移。必須從國家安全的層面上認識和建設航空保安，運用全國的各種資源為航空保安提供資訊、組織和技術支援。

他們認為必須建立綜合的航空保安體系，盡快全面修改《民用航空安全保衛條例》，在可行的情況下以人大立法形式頒佈。與此同時，還要從戰略上仔細研究航空保安隊伍建設問題，盡快理順航空保安的管理體制；大力發展航空保安的新技術，強化航空保安領域的國際合作。

雖然受恐怖活動威脅，但乘坐飛機仍是最安全最快捷的出行方式。澳門國際機場安保檢查系統建立二十年，一直嚴格執行國際民航組織的安全標準，確保了澳門國際機場安全營運。二〇一四年六月十二日至十三日，「第十一屆亞太區航空保安互助拓展計劃指導委員會會議」在澳門舉行，國際民航組織以協調員身份主持會議，澳門特別行政區於是次會議接任指導委員會的主席方，在未來一年協調各成員國和地區開展新一階段的工作項目。出席會議的成員國和地區還有孟加拉、不丹、汶萊、柬埔寨、香港特別行政區、印度、印尼、馬來西亞、緬甸、尼泊爾、老撾和新加坡；以業界夥伴身份與會的國家和組織包括澳洲、新西蘭、英國、美國、國際機場協會和國際航空運輸組織。

澳門國際機場的安全檢查和保衛工作，完全按照國際民航組織的要求去做，屬於世界級先進水平。澳門機場保安公司一直嚴格按照民航局要求工作，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：旅客登機前須經出入境事務廳檢查證件，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。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，該公司亦展開安全技術評估，並要求安檢人員嚴格執行規章制度，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城市，博彩業收入排世界第一，去年入



境旅客超過三千一百五十萬人次。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。

國家民航局長李家祥表示，官方正在致力提高航空公司運營品質，提高機場保障的能力和水準，優化空管組織流程，協調地方等各方面支持，這些工作都取得了一定成效。為治理航班延誤，李家祥介紹，去年中國已出台了航空公司、空管、監管都要負責的原則和辦法，改進了航班延誤統計的辦法，還將在民航報定期公佈各航空公司航班正常率的情況，接受社會監督。

最近，中國民航印發了《關於控股航空公司實施統一運行有關問題的通知》。在該檔的指導下，全行業即將實施運輸航空公司統一運行。這一決策是民航局深化安全管理制度改革，進一步促進民航經濟發展的一項重大舉措，它將影響未來航空公司安全管理走向，同時也對局方其他制度改革提出了迫切要求。

所謂統一運行，是指在存有股權關係的運輸企業之間，在一方持股達到控股份額（51%）後，在雙方自願的前提下，通過協定形式約定並經局方同意，被控股方可將其飛行運行相關要素的管理，如飛機、運行人員、標準政策制定和執行交由控股方具體實施，控股方承擔協議約定的安全管理責任，從而實現雙方或多方資源分享和配置優化，進而使參與統一運行的航空公司降低成本，提高效率。

一九九九年，國家憲法修正案通過了「非公有制經濟是社會主義市場經濟的重要組成部分」這一內容。在這一重大國策的激勵下，民航不斷放鬆對設立航空公司所有權的限制，允許一定比例的外資或民營資本進入航空業，特別是融資管道的進一步拓寬，公司上市、股份轉讓或相互參股的市場行為使航空企業更加多元，航空運輸市場也隨之呈現繁榮景象，但由此帶來的安

全管理問題也逐步顯現。目前，全行業五十三家航空運輸企業中僅有十四家沒有相互參股或控股；四大航空集團對旗下二十七家子公司要麼是 100% 全額控股，要麼是 51% 以上控股或部分持股，沒有一家例外。

民航專家認為，從法理角度來講，這些依法成立的企業在安全生產組織、履行法定義務和承擔法定責任上不應當比母公司企業法人有任何的削弱。但實際上，處於話語權末端的被控股的子公司在本公司涉及重大投資、重要崗位人員變動或結構轉型等決策中，總是會看母公司臉色的。在實踐中，這些公司還能不能切實履行其安全管理重任？這是民航安全監管部門需要面對的現實問題，也是十分擔心的事。

至於統一運行下的安全責任落實問題，應當從正反兩個方面考量。正面的是航空運輸企業按照法律、規章或監管部門行政措施落實各項安全工作的情況；負面的是出了安全問題，單位或個人承擔的責任如何得到追究。現在內地主要的航空企業屬國資委管，航空安全是與航空運輸企業效益和信譽密切相關，安全出了大事，包括航空公司和保險公司在內都損失慘重。因此，二〇〇八年國資委對所有央企下發的《安全生產監督管理暫行辦法》，規定：「中央企業主要負責人是本企業安全生產的第一責任人，對本企業安全生產負總責」。這樣，航空企業的母公司不但要將自身的安全工作做穩做扎實，還要管理與其有投資關係的其他企業法人的安全工作。

## 試析「民航旅客信用制度」

■ ■ 楊 雲

面對無日無之、無奇不有的「民航非法干擾行為」，事後的法律制裁有時顯得無濟於事。事實上，法律制裁無法事前防止發生「民航非法干擾行為」，有時候，比如萬一非法干擾行為已引致民航安全事故，造成人命傷亡，法律制裁除了意義不大，也的而且確於事無補。筆者如此觀點，並非否定法律制度對遏止「民航非法干擾行為」的重要作用，相反，身為「法律人」，筆者一貫主張以法律制度規範與約束人的行為準則。只是有感於法律制裁手段有其局限性，這種局限性，在行為引致的後果可大可小的「民航非法干擾行為」方面，尤其明顯。其因果關係是，法律制裁手段往往無法阻止違法行為的發生，而「民航非法干擾行為」所引致的損害後果，却可能是無法彌補的。

因此，中國內地正在熱烈討論的「民航旅客黑名單制度」，其有效的預防性，或許更勝於事後制裁。所謂「黑名單」，就是對曾經有干犯「民航非法干擾行為」記錄的民航旅客，日後再搭乘民航班機時作出若干限制，甚至可以拒絕為其提供民航客運服務。其實，所謂「民航旅客黑名單制度」，準確講應該是一種公共事業或行業的顧客信用記錄制度，法律性質上與銀行或信用卡公司的顧客信貸或借貸記錄制度類似，而且屬於「業內共享」的客戶資料。筆者認為，除了針對「民航非法干擾行為」之外，「民航旅客信用制度」對於「非法干擾行為」立法仍有待完善的澳門來說，更可能是遏止或預防各種「準非法干擾行為」的有效方法。

在澳門現行關於民用航空的法律制度中，並沒有具體規範空運人或航空器經營人與乘客之間的合同關係性質，及彼此間的法律地位。澳門沒有專門的「合同法」，關於民事合同的法律規範，只見《民法典》中的原則性規定。《空運人及航空器經營人的民事責任制度》（第

11/2004 號行政法規），亦只規定了空運人及航空器經營人與民航旅客在發生事故時的民事責任關係，當中的「運送合同」，亦只能理解為《民法典》所指的「買賣合同」，合同的標的為「運送服務」，買賣雙方通過機票買賣合意，合同即成立，但這仍然與法律上的「強制締約」無直接關係。所以，筆者認為，在澳門的民航業中建立「民航旅客信用制度」，較中國內地更易成事。至於，在澳門建立這一制度，會否抵觸《消費者的保護》（第 12/88/M 號法律）及《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）？則不無探討的餘地。

根據第 12/88/M 號法律，消費者有權「接受可獲得之公平」（第 3 條 e 項）；而在訂立合同時，消費者有要求同等及忠實的權利（第 7 條），然而，這種「公平」與「同等」，並非無任何條件的。簡單來說，當消費者在合同地位方面的「同等」有損其他消費者的「公平」時，則這種「同等」就變成對其他消費者的「不同等」，其權利自然會受到若干方式的限制。況且，在民航客運合同仍局限於《民法典》中的「買賣合同」性質，而非「強制締約」關係如「的士之拒載」時，航空公司拒售機票予民航旅客信用記錄不良的消費者，與第 12/88/M 號法律的規定並無抵觸之處。

假如建立「民航旅客信用制度」，就免不了涉及旅客的個人資料收集、處理與使用，按照第 8/2005 號法律，只要「為了特定、明確、正當和與負責處理實體的活動直接有關的目的而收集，之後對資料的處理亦不得偏有關目的」，則收集與處理個人資料就具有正當性（第 5 條第 2 款）；又或只要「負責處理個人資料的實體或被告知資料的第三人在執行一具公共利益的任務，或者在行使公共當局權力」，亦具有處理個人資料的正當性（第 6 條第 4 款）。

由此可見，只要符合《個人資料保護法》（第 8/2005 號法律）的有關規定，收集、使用並處理民航旅客的個人資料，以至建立民航旅客信用記錄制度，都不會存有法律制度上的障礙或特別限制。

從法律的層面看，「民航旅客信用制度」也好，「民航旅客黑名單制度」也好，其內涵其實都涉及空運人或航空器經營人拒絕為某些消費者提供民航客運服務，其指向的合同關係確實

帶有「強制締約」的性質。正如由政府發出準照營運而帶有公共運輸交通工具特點的「的士」，既不能隨便索價，也不能任意拒絕為客人提供服務，即拒載，否則就要接受法律制裁。這種「強制締約」，顯而易見而且為人所普遍接觸。由此路進，航空公司與民航旅客之間，多少也帶有這種「強制締約」關係。所謂「強制締約」，就是指合同一方負有應對方的要約與其建立合同的義務。換言之，只要合同的要約人提出要約邀請，合同一方在正常的情形下，無權拒絕與要約人締結合同。必須說明，這裏所講的合同，並非一般意義上的書面合同形態，而是一種類似社會契約關係，好比一買一賣之間，不必書面訂立，雙方的買賣契約關係已經成立。

一般的法律觀點認為，負有「強制締約」義務的當事人，都是水、電、電話、電訊、公共交通、醫療衛生等公共服務單位，其中，公共交通中的「強制締約」，與航空公司的「強制締約」地位，有類推適用之處。因為民航客運是以獲得報酬為目的而向社會大眾開放提供服務的，所以航空公司有明顯的公共運輸服務性質，故即使沒有適用的法律規範航空公司與民航旅客之間的關係，在民航客運中，航空公司處於負有「強制締約」義務的地位，仍然明確。因此，除非有特殊而合理的理由，否則，航空公司不能拒絕民航旅客的合理要求，例如購買機票等。但同時還必須明確一點，儘管如此，却並非民航旅客的任何要求，航空公司都不能拒絕，其「強制締約」義務，並非毫無原則和條件的。

在「違反公共利益」、「抵觸法律規定」、「侵害第三人權益」、「引致可能的不法後果」等情況下，航空公司的「強制締約」義務就會中止。由此引伸，「民航旅客信用制度」既無法律禁止，也無法律衝突，亦無法律依據，其法律適用問題，如何處理？這要從「民航旅客信用制度」的法律本質來分析。

空運人或航空器經營人建立「民航旅客信用制度」，只是針對曾經有過「非法干擾行為」不良記錄的旅客，具有維護公共利益及保障自身權益的正當性，是第 12/88/M 號法律所保護的消費者權益的例外。而且，這涉及民航安全，當遇到有可能危及航空安全的情形時，空運人有權拒絕接受「締約」，已是國際民航界處理同類問題的通例。按國際民航組織《防止民用航空非法干擾行為的保安手冊》的規定，「必須授權經營人拒絕運送被認為對航空器存在潛在威

協的人，登上或進入航空器前拒絕接受篩查的任何人必須被拒絕登機」。澳門現行的《關於在民用航空器內的違禁物品及違法行為的規章》（第 31/2003 號行政法規）第 7 條，賦予航空器機長「如認為有合理理由認為某一乘客在航空器內已實施或將實施某幾類行為，可命令其離開航空器」的權力。澳門《刑法典》第 276 條規定，妨害空中運輸安全，包括將設施、設備或信號裝置毀滅、除去、損壞或使之失去效用，對運作或行駛設置障礙，給予虛假通知式信號，或作出可導致禍事之行為，因而對他人生命造成危險，對他人身體完整性造成嚴重危險，或對屬巨額之他人財產造成危險者，處三年至十年徒刑。由此可見，民航旅客擾亂民航程序等行為，危及公共交通安全，是違法或犯罪行為。所以，航空公司將有前科而有可能影響民航安全的旅客列入「不受歡迎名單」，以至拒絕為這類旅客提供民航運輸服務，是法律賦予空運人的權利，與保護消費者權益風馬牛不相及。

此外，拒絕向某類旅客售票或拒絕某些有「民航非法干擾行為」前科的人登機，只是為了維護其他民航旅客的權益。

空運人或航空器經營人，要為公眾提供民航客運服務，因此，彼等就有義務必須確保公眾的權益不受其他人侵害，而非只照顧少數人的利益。如果個別人的違法行為侵害了公眾的利益，航空公司為維護多數人的權益而拒絕為個別人提供民航客運服務，屬情理之中。

從在商言商的角度考慮，事非必要，不可能會有航空公司無緣無故將顧客拒諸門外。因此，在民航旅客與航空公司平等的民事主體之間，將有違反民航安全規定的旅客列入不受歡迎名單，只能視為航空公司維護自身權益的合理措施。因為，某些民航旅客的非法干擾行為所可能造成的重大損失，包括重大經濟損失或商譽的減損，有時連航企本身也無法承擔。

如果由航企建立「民航旅客信用制度」可能引起適法執法問題的不必要爭議，則由民航行政部門建立這一制度就更具正當性與合法性。由公共部門為維護公共利益而行使公共當局權力，更符合《個人資料保護法》對個人資料處理的正當性條件的要求。而且民航行政部門作為民航法律的執行機構，可以對「名單旅客」直接採取各種限制措施，即是將其掌握的「信用不良」

的民航旅客名單授權由航企執行，又或交由航企自行決定。然而，這仍然難以解決個人法定權利，例如「出入境自由」等，與非經司法判決不得限制，與這一制度倘設立即有限制「出入境自由」的客觀效果之間的衝突與矛盾。

在人身自由與權利得到法律，包括《基本法》完善保障的澳門特區，要以成文的制度方式建立具有限制人身權利與自由性質的「民航旅客信用制度」，不免會受到某些法律衝突的制約。然而，基於民航安全的重要性且涉及重大公共利益，少部分人的自由與權利，因個人的不當或不法行為而受到合適程度的限制，以維護多數人的權益，個人認為，社會可以接受。為平行權利與義務關係，既保障個人權利，亦預防民航行政部門濫權，筆者建議，在由民航行政部門按法律授權建立「民航旅客信用制度」時，須符合以下幾個原則：

### 一、依法與限權原則。

民航行政部門必須先獲得法律的授權，方可按照法律授權的範圍與界限，設立「民航旅客信用制度」。在實施該制度時，須符合包括《個人資料保護法》等法律的規定。民航行政部門的執法權亦必須受到相應的監督，包括行業監督、外部監督與上級監督。

### 二、嚴格與公開原則。

民航行政部門設立的「民航旅客信用制度」，必須清楚界定納入制度的標準與尺度，並公布社會周知，讓民航旅客預知某些不當行為的法律後果；不得任意擴大範圍或變更標準，增減內容。該制度的標準與尺度必須明確，還應該從嚴，尤其應該符合《國際民航公約》附件十七規定的「非法干擾行為」的規定。

### 三、限期與撤銷原則。

由於涉及人身自由與權利問題，故必須在「民航旅客信用制度」中設有限期。為剔除名單定下限期，即當被列入名單者在若干限期內並未重犯，或另涉及其他刑事犯罪，就必須將其從名單上剔除，恢復其一般民航旅客的權利。而限期長短，應該與其「非法干擾行為」的嚴重性或所造成的後果掛鉤，設定不同的限期。限期屆滿，不需當事人辦理任何手續，名單自動撤銷。

#### 四、保護個人資料原則。

儘管民航旅客的違法行為或非法干擾行為具有新聞性及教育意義而可以公開，但行為人在「民航旅客信用制度」中的個人資料，如姓名、地址、證件號碼等，必須依法保護。

平情而論，每年接待超過五百萬人次民航旅客的澳門，有「非法干擾行為」的，畢竟仍只屬極少數，是否值得動用公共資源為建立「民航旅客信用制度」而立法，也許見仁見智。但是民航安全的確事關重大，為遏止有可能發生，或繼後可能發生的或者足以危及民航安全的「非法干擾行為」，保障大多數民航旅客的權益與安全，筆者認為，在妥善處理好個人出入境權利與實施「民航旅客信用制度」之間的法律衝突的前提下，按照上述四個原則為此立法，仍然值得。



## 加強民航機師健康監測維護民航安全

■ ■ 宋一德

近年來，由於機械故障引起的飛行安全事故大幅度下降，但機師的心理健康問題再度受到民航界的關注。「德國之翼」航班在阿爾卑斯山失事後，現有證據指向副機長蓄意駕機撞山。這名副機長早前還想考取波音 747 大型客機的駕駛執照，幸而沒有成功，否則會有更多無辜的乘客陪死。

普通人自殺不會牽連其他人，客機機師拉着幾百人赴死，這就不叫自殺而叫做謀殺了！如何才能防止客機機師在執行飛行任務時自殺呢？據《華爾街日報》報道，一直以來機師自殺都被航空業視為潛在的危險，但美國及歐洲的醫學與安全專家表示，他們仍缺乏可靠的手段來識別或追蹤那些具有自殺傾向風險的客機機師。

「德國之翼」航班在阿爾卑斯山失事，馬上讓國際民航組織專家想起二〇一四年三月八日發生的馬來西亞航空 MH370 航班失蹤事件。雖然馬來西亞航空公司（Malaysia Airlines）的一位高管表示，沒有理由認為是機組人員的行為導致 MH370 航班失蹤。馬來西亞航空商業總監休·鄧利維（Hugh Dunleavy）在接受媒體採訪時也表示「我們沒有理由相信，機組內部人員的行為導致客機失蹤。」但據媒體此前報道，有航空專家認為，機組人員應該知道如何關閉和破壞飛機上的雷達、發射機應答器和飛機通信定址和報告系統，因此馬航客機失聯存在「機師蓄意墜機」的可能性。

「德國之翼」空難發生後，事故調查人員從駕駛艙錄音中發現，副機長盧比茨涉嫌蓄意令飛機急降撞山，調查員透露，盧比茨有可能是受到去年馬航 MH730 神秘失蹤和近幾年的空難

所「啟發」。

盧比茨今次刻意將機長反鎖在控制室外，讓飛機以時速六百多公里撞向法國東南部的阿爾卑斯山，造成機內一百五十人死亡，法國調查員認為當時盧比茨只是一心想「將飛機撞毀」，而且事發經過，與近幾年發生過的空難有吻合之處，或者可以為馬航 MH730 的失蹤之謎帶來一點啟示。

衛星資料顯示，馬航失蹤前機師都有蓄意偏離航道的怪異舉動，與今次「德國之翼」盧比茨蓄意令飛機急降相似；而且，馬航事件中的機師扎哈里正面臨婚姻危機，情緒受到困擾，而今次有傳媒指盧比茨的朋友爆料，指他生前在接受飛行訓練時曾因抑鬱問題而暫停訓練。

其實，機師為蓄意造成空難反鎖控制室的事件已不是第一次發生。以下是歷史上幾起比較著名的可能由機師蓄意墜機導致的空難：

一九八二年二月九日，日本航空公司 JA350 航班從福岡機場飛往東京羽田機場途中，在東京灣墜毀，一百六十六名乘客和八名機組人員中，二十四名乘客遇難。駕駛艙聲音記錄儀顯示，客機墜海過程中，機艙內響起自動警報聲，夾雜著「機長，請停下」的呼喊。後續調查發現，機長片桐清二有精神病史，並因此承受身心症折磨，他把這架道格拉斯 DC-8 型客機的第二台和第三台發動機推力反向器打開，意圖撞毀飛機。飛機墜海後，他第一個登上救生船逃生。

一九九四年八月二十一日，摩洛哥皇家航空公司 630 航班在摩洛哥南部阿加迪爾市附近墜毀，四十名乘客和四名機組人員全部遇難。政府調查委員會認定，墜機係機師故意為之，是機長尤尼斯·哈亞提駕駛這架 ATR-42 型客機自殺。而飛行員工會組織「摩洛哥航行協會」對這一結論表示懷疑，說墜機原因很可能是飛機故障。

一九九七年十二月十九日，新加坡勝安航空公司 185 航班從印尼首都雅加達返回新加坡途中，在三千七百米高度突然高速俯衝下降，在空中部分解體，墜入印尼巴領旁市附近的穆西

河中，九十七名乘客和七名機組人員無人生還。美國國家運輸安全委員會調查認定，這架波音 737 型客機是「人為墜毀」，很可能是新加坡籍機長朱衛民蓄意操控飛機墜毀。朱衛民同年下半年在工作時遭受挫折，而且空難前在股票上虧損大約一百萬美元，而且，客機兩個黑匣子在飛機墜毀前先後停止工作，顯然是人為關閉。不過，印尼方面的調查沒有給出確切結論。

一九九九年十月三十一日，埃及航空公司 990 航班在美國麻塞諸塞州楠塔基特島附近的大西洋海域墜毀，機上二百一十七人全部遇難。三年後，美國調查人員在空難最終報告中認定，客機副駕駛蓋米勒·巴托迪趁獨自在駕駛艙時關閉自動駕駛，手動駕駛這架波音 767 客機衝向海面，口中念念有詞。雖然美國國家運輸安全委員會斷定，係巴托迪的行為導致墜機，但在長達一百六十頁的調查報告中並沒有使用「自殺」一詞，只稱副機師「動機不明」。埃及官員則拒絕承認「自殺說」，堅稱空難由機械故障引起。

二〇一三年十一月二十九日，莫桑比克航空公司 470 航班從首都馬布多國際機場起飛後失蹤，次日被確認在納米比亞東北部地區墜毀。包括一名中國公民在內，二十七名乘客和六名機組人員全部遇難。莫桑比克民航部門同年十二月二十一日公佈空難初步調查報告，將主要責任歸咎於失事客機的機長埃米尼奧·多斯桑托斯·費爾南德斯（Herminio dos Santos Fernandes）。黑匣子記錄顯示，費爾南德斯在客機失事前將自己反鎖在駕駛艙內，拒絕副機長返回，甚至無視客機遇到危急情況下發出的自動警報。機長利用三次手動操控，將這架 E-190 客機的飛行高度由一萬五千五百米降至一百八十米；他還手動改變客機飛行速度。

調查發現，當時正機長 Herminio dos Santos Fernandes 同樣趁副機長去廁所時將他反鎖在門外，然後將飛機的油門調至空轉，更選擇了最高飛行速度讓飛機迅速墜毀，慘劇後亦查出當時機長正面對著個人情緒問題，一一都與今次「德國空翼」空難的盧比茨吻合。

「德國之翼」撞山事故發生後，德國航空協會（BDL）三月二十六宣佈，德國之翼航空公司（Germanwings）空難跡象顯示，是單獨留在駕駛艙的副機師故意讓飛機墜毀，因此必須採行駕駛艙至少要有兩個人的規定。隨後，世界各國的民航部門相繼宣佈採取相同的措施，新政

策規定駕駛艙內隨時都要有二名機組員，如果飛行時機師或副機師得要離開駕駛艙，可由一名空服員暫時進入駕駛艙內。加拿大政府和幾家歐洲航空公司宣佈推行所有航班駕駛艙必須有二人同在的規定，其中包括英國的易捷航空公司（EasyJet）和挪威的挪威穿梭航空公司（Norwegian Air Shuttle）。

### 中國民航飛行人員要求極嚴

在美國，民航機師要獲得醫學證明以開始或繼續飛行生涯時，就必須回答 FAA（美國聯邦航空局）一系列關於健康狀況的問題，從昏厥、糖尿病到癲癇等。與此同時，也會詢問關於任何精神障礙的問題，並特別列出了抑鬱、焦慮、濫用或依賴藥物以及自殺傾向。此外，機師還必須列出過去三年所看過的健康專家，包括姓名、地址、醫生類型以及就診原因。然而安全專家稱，一旦飛行員受僱，定期醫學檢查通常只會粗略關注下精神健康問題，總的來說並不能有效的識別出自殺傾向。

美國如此，中國又如何呢？熟悉中國民航的人士指出，自航空業在中國出現之後，民航機師一直是「天之驕子」，挑選民航機師素來精益求精。新中國成立後，中國民航對機師的資格要求比歐美國家還要嚴格。

今年三月初十二屆全國人大三次會議在北京人民大會堂開幕，聽取國務院總理李克強作政府工作報告後，國家民航總局局長李家祥接受記者採訪時說：「中國民用航空安全是平穩的，我們各項指標的平均指數，好於世界平均水準的十倍」。李家祥局長這樣說的底氣何來？熟悉中國民航的人士都知道，就是來自世界一流的安全標準。

在美國九·一一事件之後，各國民航都加強了對航空從業人員的背景調查，將反恐防線前移。尤其我國在對人員背景核查方面更是採用了較高的標準。這些值得肯定。但是對於所有從業航空人員的心理疾病的監控還沒有完全展開。



馬航 370 航班失蹤之後，中國民航委託專家開展對飛行人員心理疾病的研究。不久之後，民航局出台了有關民航機師心理疾病的諮詢通告，以民航規章的高度開始重視飛行人員的心理問題。

但是從航空安全的角度來說，乘務員和安全員或者空警也是航空運行的主要參與者，其職責在安全的環路中也是及其重要的一環，當航空安全的任何一個環節出現問題時，都會引發安全事故，所以對於心理疾病的篩查和監控應該擴大到乘務員和安全員。

國內曾發生過多起機務人員自殺事件，也曾經發生多起機務人員在起飛前惡意破壞飛機設備的情形。所以對於凡是涉及直接飛行運行的機務人員以及外場勤務人員比如加油人員、裝卸工人、配餐人員等等，其心理健康都應該得到關注，有條件的航空公司應該將這些人員納入心理疾病的篩查和監控。

民航局在法規上有明確的進入駕駛艙的人員的規定，但是在各公司實施時並不相同。民航專家提出了以下幾點要求：

一、無論地面或者空中，原則上民航機師不可以暴露在旅客面前，也就是阻斷旅客和飛行員接觸的機會。

二、駕駛艙內始終不能少於兩人。以防止因為一個民航機師失能或者爆發心理疾病造成不可控制的事故。

三、對於從外部進入駕駛艙系統有嚴格的規定和策略，限制熟悉從外部進入駕駛艙方法的僅為一人，定期更新，每日檢查。

四、制定嚴格的，在進入和離開駕駛艙時，對駕駛艙內和駕駛艙外安全防護和保障的程式和方法。

五、對乘務員和民航機師培訓「識別人員失能和心理疾病發作的指征」，制定對內部人員失能、或心理疾病發作的應急預案和方案，讓所有人員了解內部人員也有可能失能和發生心理疾病。不僅要熟悉對外防恐的措施和演練，也要盡量避免由內部人員原因引起的不安全事件的可能。

#### 六、嚴格的餐飲管理制度。

另外，我國近年來還開展了一系列有關飛行安全的研究，包括：民航機師身心整體健康以及飛行安全、民航機師心理健康水準及其影響因素的研究、民航機師睡眠品質與個性及心理健康之間的關係、民航機師心理控制傾向及其對心理健康的影響、婚姻品質因素對民航機師心理健康水準的影響、民航機師焦慮敏感與心理健康之間的關係、民航機師療養期間的心理健康狀況、民航機師的人格結構模型及心理健康狀態，分析、預防和矯正民航機師心理疾病等等。

民航界正熱切地期待，通過醫學界的診斷與治療，能夠最大限度地及時發現民航機師的心理隱患，對其進行有效的治療，從而大大減少直至避免此類安全事故的發生。

## 澳珠機場股權合作只欠東風

■ ■ 余志南

就在澳門國際機場公布去年全年總額量達五百四十八萬人次；起降航班達五點三萬架次，分別按年增長 9% 及 7% 的同時，毗鄰的珠海機場也為年旅客吞吐量突破四百萬人次而大肆慶祝。澳門國際機場與珠海機場的「瑜亮情結」，又有人重新炒作。「澳珠機場合作在橫琴建新機場」、「澳門國際機場異地重建」等不切實際的聲音，又若隱若現。筆者就試從政治、經濟、法律、社會等層面，分析類似建議或聲音的謬誤，讓讀者理性判斷，並由此而進，探討澳珠兩個機場實現股權合作的可行性。

### 「吃裏扒外」的抹黑論

大約六年前，時任澳門立法議員楊道匡提出了澳門與珠海合作建設橫琴國際機場，然後將現澳門國際機場遷出，釋出氹仔北安的機場土地供發展。當時的中山大學港澳珠三角研究中心主任鄭天祥認為該建議有可能性，但可行性不大，關鍵在於珠海市沒有這方面的興趣。換言之，兩人都未有站在澳門特區的角度思考問題，似乎只要珠海首肯，澳門方面必定將國際機場拱手遷往橫琴一樣。而事實上，這一問題莫講在澳門社會，就連澳門特區政府亦未有作一回事來認真研究，開展探討。只是個別有的人在旁敲側擊，不成氣候地嗡嗡作響，製造似是而非的輿論。

二〇〇九年三月的「兩會期間」，有全國政協澳區委員發表了題為「關於促進澳門經濟適度多元化的建議」的書面講話，認為：「澳門機場和電廠在澳門土地上所佔的面積比例不小。無疑，機場與電力供應對澳門經濟發展所起到的重要作用是不言而喻的，但隨着一國兩制成功實施，內地經濟、澳門經濟以及兩岸政治、經濟形勢已是深刻變化的今天，澳門需要的機場和

提供電力的廠房，未必一定要設置在澳門的土地上」。彼還主張，「事實上，澳門機場、電廠一方面各自面臨不同的經營難題；另一方面又佔用澳門大量寶貴的土地資源，如果能夠與內地的相關企業進行整合，在珠海異地重建，估計初步可為澳門騰出約四平方公里的發展空間」。筆者當時已批評這只是覬覦土地利益的短視主張，而隨着中央政府同年十二月宣布批准澳門特區填海造地三百六十一公頃，這樣的主張馬上失焦，嘎然而止。

「異地重建」澳門國際機場，不但是一個相當重大的經濟決定，更是一個重大的政治決定。假設「異地重建」澳門國際機場在司法管轄權、國際航班航線協定、國際公約的適用、出入境管理執法等方面都沒有解決不了的障礙，則單是投資重建國際機場，涉及的資金肯定以百億元計，又假設珠海方面也願意投入龐大的資金，但成本效益如何計算？擁有國際航班的澳門國際機場與只有內地航線的珠海機場又孰輕孰重？單是雙方接受的投資財務安排與盈虧分攤，已經傷透腦筋，大費周章而難有共識，遑論其他方面。在當時全國各地，尤其是珠三角五大機場都醞釀不同程度擴建的可見趨勢下，已擁有國際機場的澳門特區，却有人出於一己之私或少眾利益而主張把自己的國際機場「異地重建」，拖本地經濟發展的後腿，將澳門經濟發展邊緣化，其動機的確令人費解。假如澳門的經濟發展與適度多元真的只受制於土地不足，而國際機場所佔原為填海新增的公益性用地又是土地不足的主要原因，「土地不足」是真實存在而又非解決不可的話，筆者認為，首先，就應該收回數量不少的閑置公地，以及取締僅供極少數人享用的高爾夫球用地，絕非打在政治、經濟、社會等方面有不可替代作用的國際機場用地的主意。正由於這種荒謬的自私建議並不符合本澳整體利益，所以根本掀不起任何波瀾不了了之。

除了將澳門國際機場「異地重建」的「倒米」主張，在二〇〇八年「金融海嘯」前後，一段澳門國際機場的營運低潮時期，還有個別人祭出澳門國際機場「本不該建」的奇談怪論，極力唱衰澳門民航業的發展前景，又刻意貶低澳門國際機場的存在價值。不過，只要對此稍加分析就不難發現，這種由少數有心人挑起的毫無事實根據和客觀理論支持的論調，不是目光如豆的只顧眼前的自身短期利益，就是不顧事實的無中生有的惡意攻擊，其真正意圖，外人固然無法猜測，但從表面看來，就不排除在當時激烈的民航業區域競爭中，以抹黑的方法打擊同業的聲譽及士氣，以圖影響公共決策的取向的可能性，斯時，澳門特區已在國家「十二五」規劃及

《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020)》中，被定位為發展成「世界旅遊休閒中心」。這無疑是對不懷好意的矮化或唱衰澳門國際機場及時的強而有力回應。

### 國際機場的經濟效用不可替代

其實，稍為了解區域經濟發展的人，都不可能對一家國際機場在區域經濟發展中不可替代的直接與間經濟地位視而不見。其直接的經濟拉動作用，就是航空公司在國際機場進行經濟活動的直接結果，包括僱用人員、採購當地商品或服務、商務活動等，都是很好的例子。從某個程度來說，國際機場直接的經濟拉動作用，基本上都是與機場營運相關的就業機會和營運效益，這又可以表現為兩個方面：一方面是由於國際機場的存在和營運發展，從而促成了一大批國際商業管理人員增加了往來，同時為本地經濟與人才增長帶來了發展機會，為促進本地經濟發展適度多元注入了活力；另一方面，國際機場及與其業務直接有關的民航客貨運類企業為本地經濟帶來就業職位與社會效益。至於對經濟的間接拉動方面，主要表現為在商品或服務提供所產生的各種效益和收入，以及通過促進商業活動效率和旅遊業、會展業等資金流入所產出的各種收入，較常見和突出的是旅客和商務人員對交通、住宿、餐飲、娛樂等需求的拉動作用。國際機場對區域經濟的貢獻都是客觀存在的，不容抹煞。

與此同時，珠海市政府與香港機管局在二〇〇六年達成協議，由二〇〇七年起，由香港機管局與珠海市政府聯合成立珠港機場管理有限公司，注入資金三點六億元人民幣，香港機管局通過全資附屬公司——香港國際機場(中國)有限公司投資一點九八億元人民幣，以取得全資公司 55% 的權益；珠海國資委則通過下屬企業珠海滙暢交通投資有限公司出資一點六二億人民幣，佔合資公司 45% 權益。根據雙方簽訂的協議，珠海機場管理有限公司另需每年支付二至三億元專營管理費，取得珠海機場的專營管理權，雙方協議的合作期限為二十年。當年，珠海機場是為急切解決營運困難與資金不足等問題，而剛提出興建第三跑道的香港國際機場也有借助珠海機場作為臨時第三跑道的利益盤算。結果也證明，香港國際機場興建第三跑道的計劃一波三折，至今仍因爭議不休而動工無期，香港機管局的前瞻意識，值得學習，儘管只擁有珠海機場的管理權益與「異地三跑」兩者看似風馬牛不相及。

不過，香港機管局當時的另一如意算盤是，分兩階段入主珠海機場，然後趁二〇一六年（已延誤至最快二〇一七年）竣工的港珠澳大橋，將粵西地區的客貨流，直接以陸路分流至國際航線多且密的香港國際機場，免被有地利之便的澳門國際機場分一杯羹。第一階段是香港國際機場以每年二至三億元的代價承包珠海機場的管理權，為期二十年，如果這階段能夠實現盈利，則第二階段是香港國際機場（機管局）將直接入股珠海機場並以取得控股權為目的。目標是無論香港國際機場第三跑道何時落成，香港國際機場的內地航線航點客貨運部分，將很大程度可以借助內地航線漸多、管理上亦已「港化」的珠海機場，將澳門國際機場邊緣化。

按目前香港國際機場第三跑道落成無期，而珠海機場客貨運輸日漸成熟的發展趨勢看，為保香港的國際航空樞紐地位，保持與廣州白雲機場間的競爭優勢，香港機管局將尋求入股珠海機場並取得控股權，似乎是情理之中却同時是一廂情願。因為，在中國內地，要取得民航機場的控股權絕對是非同小可的事，香港機管局之前所謂取得杭山蕭山機場的股權，其實只限於管理技術的層面，與機場控股權完全是兩回事。事實上，國家民航總局當年就曾就此專門出台了《國內投資民用航空業規定（試行）》，強調民航機場應當保持國有或國有控股。這一國家政策，迄今未變。因此，香港機管局的兩步走計劃，應該已無疾而終。

面對區內五大機場激烈的業務競爭，澳門國際機場除了應付毫無根據的抹黑言論之外，還積極投身到自強不息的業務發展當中，更重要的是，無論是中央政府還是澳門特區政府，都清楚認識到澳門國際機場的政治、經濟、社會等重要作用，未被存心唱衰的個別言論所干擾，左右決策。

### 澳珠機場股權合作的政策依據

二〇一一年三月生效的《粵澳合作框架協議》就明確提出：「發揮澳門多功能中小型國際機場優勢、探討機場股權合作；澳門國際機場將構建成為多功能中小型國際機場的範例」。這份國家級文件，是將澳門特區的發展進一步融入國家發展戰略之中，「世界旅遊休閒中心」是澳門特區的長期發展定位，而且要實現這個目標，須以「促進經濟適度多元」為手段，完善的

對外航空交通網絡，尤其是有足夠的國際航線的民航交通為依託。

值得大家注意的是，性質與地位一致的《粵港合作框架協議》，關於粵港以至珠三角五大機場的合作與分工表述是：「完善廣州、深圳、珠海、香港和澳門五大機場聯席會議機制，積極爭取國家支持擴大珠三角空域使用空間，支持香港機場鞏固國際航空中心地位，廣州白雲機場建成我國門戶複合型航空樞紐，深圳機場成為大型骨幹機場，珠海機場發展航空產業，構建珠三角地區的直升機短途運輸網絡，促進航空企業在投資、銷售網絡、擴展業務等方面的商業合作」。

由此可見，在中央政府的決策層面，珠三角五大機場都有各自的發展定位，而「探討機場股權合作」只見於《粵澳合作框架協議》，換言之，在澳門國際機場與廣州百雲機場、深圳機場或珠海機場的「股權合作」磋商中，都有了最高的政策依據，而從地理位置與優勢互補的角度出發，澳門國際機場與珠海機場洽談股權合作，是最順理成章的事。在珠海機場看來，既然突破成國際機場的美夢不可能成真，則在大力發展航空產業的同時，與澳門國際機場實現股權合作，互利共贏，是符合自身發展利益的必然選擇。必須強調，儘管筆者對澳珠兩地機場的股權合作並未形成任何可行的方案，但這種股權合作應着眼於彼此的長遠利益，並非誰吃掉誰的問題。要言之，珠海機場擁有不錯的國內航線客貨運網絡，澳門國際機場則有較完善的東南亞、東北亞、日、台等航線，兩者如何實現優勢互補，合作開發市場潛力巨大的泛珠三角民航市場，值得深入探討。

### 澳門國際機場為澳珠機場股權合作做好準備

為應付未來的發所需，包括區域競爭與合作的需要，澳門特區政府在二〇一一年中已制定了《澳門國際機場整體發展規劃》，以二〇三〇年為目標年，制定五年、十年及二十年的機場發展規劃及時間表，同時研究如何與珠三角地區經濟融合發展，分階段合理地改進澳門國際機場未來發展所需的各項設施，包括增加停機坪面積、擴大航空站大樓面積、提高跑道質素等，以符合國際民航組織對國際民航設施的新要求。

按照《澳門國際機場整體發展規劃》的內容，「規劃」分兩個階段，分別於二〇一五年、二〇二〇年、二〇三〇年及二〇三九年完成，屆時，澳門國際機場的年客運量將分階段按步由五百六十萬人次、七百萬人次、一千一百萬人次增加到二〇三九年的一千五百萬人次（以一九九五年已按年客運量一千二百萬人次的標準來建設的珠海機場而言，益見澳門國際機場的規劃實事求是）；而貨運量同步遞增，分別為七萬噸、九萬噸、十三萬噸到二十萬噸。此外，近年有長足發展的商務機航空升降，亦預計由期初的每年一千五百架次，再分階段增至每年二千二百架次、三千四百架次及五千架次。為實現「世界旅遊休閒中心」的發展定位，「規劃」將分階段把停機位由現時的二十四個增至四十三個，而標準的商務機停機亦由現時的三個大增至最少三十八個。

二〇一二年六月，被公認為業內權威的亞太旅遊協會(PATA)澳門專題研究小組發表了《澳門旅遊業定位：邁向世界旅遊休閒中心》研究報告，為澳門的旅遊業發展提供了十大策略建議，其中「強烈建議」建立全面的旅遊業規劃大綱，並明確訂立未來十年至二十年發展願景。該報告所建議的另一重點，就是必須全面完善本澳對外航空交通網絡，並具體指出：「缺乏足夠價格具競爭力的航空服務班次和載客量，澳門將不能成為世界旅遊休閒中心」。該報告更認為，澳門與亞太區及其他長線目的地直航服務不足，建議特區政府繼續支持「開放天空」，同時急需為澳門航空運輸成立航空服務規劃策略，配合澳門國際機場擴建的時間表及報告建議的澳門旅遊業規劃大綱，整個規劃應由運輸工務司領導，社會文化司緊密參與。

由此可知，澳門特區政府擴建澳門國際機場的決定是適當而及時的，也是應對珠三角地區劇烈的民航業競爭及實現「世界旅遊休閒中心」戰略發展定位的必由之路。

在中央政府的有力協調下，珠三角地區五大機場在合作中競爭，筆者毫不懷疑。然而，儘管五大機場已在不同的發展定位上達成某程度上的共識，某些直接競爭仍無法避免。例如，珠海機場的定位是「繼續發展，打造成華南地區航空產業基地」，但曾經何時，珠海機場就以包機形式開辦往返南韓的國際航班，雖然為期甚短，但這種與澳門國際機場作直接競爭而將分工共贏拋諸腦後的做法，應該引起本澳民航業界、特區政府以至中央政府的足夠重視。從建設規

模、運載能力、國際航線航班數量等條件來看，澳門國際機場皆不可能與香港國際機場、廣州白雲機場作競爭，故《粵澳合作框架協議》將其發展定位為「多功能中小型國際機場的範例」，是實事求是。毗鄰的珠海機場或有所不甘，有些抵觸情緒，只要不妨礙大局，既可以理解，也值得大家注意。其實，根據中國民用航空局、IATA Consulting 的分析及估計，大珠三角地區（包括珠三角、香港及澳門）機場客量及預測客運需求量分別是二〇二〇年客運需求量二點三三億人次，機場年客運能力二億，未滿足的需求量是三千三百萬人次；二〇三〇年客運需求為三點八七億人次，預期的年客運能力二點四億人次，未滿足的需求量達一點四七億人次。假如這個預測只實現了一半，相信已足夠升級擴容後的珠三角五大機場吞吐客量需求。因此，珠三角五大機場各自在按需求預測擴建，是有其根據的，不過，基於民航旅客的選擇偏好及航線航班等限制等條件不同，各機場間的客貨運協調分流若能合作到位，將更符合大家不同的成本效益。

如前所述，澳門國際機場分階段投入六十至一百億元擴建，到二〇三九年提高接待民航旅客能力至年均一千五百萬人次，而珠海機場當年的超前運力設計為每年一千二百萬人次。因此，在澳門國際機場目前的運力已接飽和，至擴容工程完成前這一段時間，澳珠兩地機場在分流民航旅客方面確有可以合作的空間，而且，《粵澳合作框架協議》已為兩地探討機場股權合作提供了政策依據，「股權合作」比現時香港機管局以租賃方式參與珠海機場的日常管理層次高得多，涉及深層次的股權買賣，或股權互換，或互相參股，以形成實體上有共同利益、榮辱與共的經營局面，實行商業性質的分配，與現在的港珠機場「所有權」與「管理權」分離自治的情況，不能同日而語。筆者相信，只要符合雙方的共同利益，又不抵觸「機場國有」的國家政策，澳珠機場實現股權互換，變相使「香港經驗」為澳珠機場服務，只係事在人為而已。澳門國際機場的發展無疑受自身的客觀條件所制約，例如空域、擴建空間、民航專營等，在珠三角五大機場中所受制約甚至最大，如果香港國際機場再進一步參與珠海機場的營運甚至入股，澳門國際機場的發展好可能會陷入前所未有的困境，對國家利益及地區發展布局都有不利的影響。所以，基於地理因素和地區經濟的戰略部署，澳珠機場的合作以至股權互換是最符合全局利益的。由澳門國際機場投資管理珠海機場，可以解決珠海機場因超前設計而運力過剩的困境。客觀地看，澳珠機場距離只有約不足二十公里，兩個機場在地理上已可成為一個整體，只需在兩個機場間修建海陸通道連接，往來時間僅十多分鐘，澳門橫琴間已實現 24 小時通關，與珠海機場合作，

澳門國際機場的擴建部分也將獲得更充分的利用。去年約有二千二百多萬內地旅客訪澳，但只有不足一成的內地旅客經由澳門國際機場入境本澳。如果澳珠機場成為一體，澳門國際機場就可以通過協調管理，開辦更多內地城市到珠海或直接到澳門的航班，再以便利通關的方式接載旅客進入澳門，充分發揮珠海機場在內地航線方面的優勢，目前，南方航空已開通為高端旅客從珠海機場至澳門市區，商務車提前預訂免費接送服務。而澳門國際機場則仍發展國際及地區航線，互補長短。在港珠澳大橋落成後，三地的民航客貨運業將發展更快，澳珠之間有橫琴島可作為兩地旅遊會展合作的地點，自然較相當轉折的港珠機場合作更為優勝。

### 結束民航專營實現澳珠機場股權合作

筆者倒認為，澳珠機場要實現股權合作或互換，最大的阻力與不確定因素，應該是澳門的民航專營權問題，即是說，澳門一日未能實現真正的「開放天空」，「世界旅遊休閒中心」固然實現無期，澳門國際機場在澳珠機場股權合作或互換的磋商中，亦缺乏足夠的議價能力，這對澳門國際機場一方將極為不利。

早在二〇〇八年，亞太航空中心(Centre for Asia Pacific Aviation)所發表的一份報告已指出：『澳門國際機場已成功引進了一些新的航空公司，以減少對可以說是「亞洲最缺乏想像力的航空公司——澳門航空」的依賴』。該報告同時指出：「澳門國際機場面對最主要的挑戰是專營權阻礙了航空業的發展，由於本地航空專營權持有人——澳門航空，雖擁有澳門的大部分航權，却不願意將航權與其他同業充分分享，致令有志進軍澳門民航業的航空公司未能依約地擴展其他航空網絡」。筆者無意評論澳門航空的表現，只欲探討不合時宜的民航專營制度對本澳民航業發展的窒礙。既然澳門航空是擁有澳門特區民航專營權的公共企業，該企業長期獨佔本地民航專營權又被認為是妨礙本地民航企業發展的原因，這就與公眾利益扯上了關係。

澳門民航業專營的模式，是一種行政性壟斷。行政性壟斷一不靠技術力量，二不靠資本投入，三不靠市場規律，其存在只是依靠公權力，即行政權力介入，排除和干擾市場競爭下的產物。行政性壟斷對自由競爭的市場秩序的危害是人所共知的，同時，行政性壟斷還會侵害自由

經營者的合法權益，以及剝奪了消費者自由選擇服務或商品的權利，令服務或商品的質素無法提高，但服務或商品的價格却高踞不下；另一重點是，行政性壟斷很容易衍生出官員腐敗的問題，損害政府的公信力。

澳門的民航專營權自一九九四年起，為期二十五年，至二〇一九年屆滿。面對不合時宜的民航專營限制以至扼殺本地民航業的自由發展，並導致落後於本澳經濟增速及鄰近地區的同業競爭水平，澳門的民航行政部門只是一直以「分專營權」的方式敷衍業界對「開放天空」的訴求，問題並無真正解決。

所謂「分專營權」，即是任何人擬開辦涉及澳門國際機場的航線，首先須得到「澳門航空」的同意，政府批准，然後通過雙方簽訂「分專營合同」，釐定彼此的權利與義務，新增業者須依約向「澳門航空」支付不菲的「分專營費」，換言之，民航業的行政性壟斷的本質並無改變，只是一種維持專營下的權宜之計。

筆者認為，民航專營權是本澳民航業發展以及澳珠機場股權合作的重大絆腳石，四年太久了，只爭朝夕。既然澳門的民航專營屬行政性壟斷，澳門特區政府就應從本澳社會整體利益出發，動用公帑以行政權介入提前贖回民航專營權，結束民航業行政性壟斷的經濟不利益局面，真正「開放天空」，激發民航業的發展活力，實現澳珠機場股權合作，以符合澳門特區建設為「世界旅遊休閒中心」的國家戰略部署的要求。

## 「低成本航空」的安全性依然可靠

■ 沈振鋒

繼去年底，亞洲航空印尼分公司 QZ8501 航班客機在爪哇海墜毀後；三月底，全球十大安全航空公司之一的漢莎航空旗下低成本航空「德國之翼」一航機人為撞山。儘管兩宗事故都有證據證明屬人為操作導致，但由於同為低成本航空公司、又同為空中巴士 A320 機種，令低成本航空公司的安全性問題，在保持十多年安全飛行良好記錄之後，格外引人關注。低成本航空的安全性是否較傳統航空公司有所不如，引起社會的討論。

其實，無論從維修成本投入抑或從飛行安全標準要求等方面分析，低成本航空都與傳統航空公司處在同一，以至更優的標準，而從事故率的統計來看，低成本航空則比傳統航空公司更安全。因此，低成本航空的安全性令人懷疑，純為機率甚低，却不幸地連續發生兩宗涉及低成本航空的事故，即使當中證實因機師故意所造成的機毀人亡事件，亦難免令人產生的錯覺。

就以亞洲航空而言，過去六年一直保持良好的飛行安全記錄，長期被評為「世界最佳低成本航空公司」，從未發生致人死亡的民航安全事故，而「德國之翼」所隸屬的「漢莎航空」，為全球有數的具有良好飛安記錄的航空公司，亦從未發生嚴重民航安全事故，「德國之翼」空難，還是歐洲首次有低成本航空公司的班機墜毀。在有充分證據證明「德國之翼」墜毀是機師的刻意自毀行為所造成之後，就更能證明事故與低成本航空公司的安全性無關。

「低成本航空」的成本低在哪裏？是其能夠用令人難以置信的低廉票價提供同樣安全的民航客運的主要原因。所以，如果要探討低成本航空和傳統航空公司在安全性方面的區別所在，首先應了解低成本航空是通過何種方法減省成本。

事實上，為了在低廉的票價中維持合理的盈利，低成本航空的生存之道也就在於控制成本，保持市場競爭力，但在與航空公司生存攸關的航空安全問題上，任何航空公司都不會掉以輕心。因此，低成本航空在飛行安全方面的成本投入，尤其是涉及飛機機械維護與修理、高價部件及航材消耗方面，低成本航空的投入絕不比傳統航空公司遜色。

大體而言，低成本航空公司都從以下幾方面節省成本：

第一是機隊機型單一化。例如以中短航程為主的亞洲航空，就全部一百六十架飛機均採用空中巴士 A320，是在安全性方面相當成熟而可靠的機種。這種市場策略有很多好處，包括買機時享有較大優惠、機師受訓時間較短，機師調配靈活、維修部件集中、維修技術統一、後勤支援相對容易，減低維修成本。儘管如此，不少低成本航空公司仍選擇由維修技術成熟、維修水平有保證的傳統航空公司承包航機維修與保養服務，亞洲航空就將其航機維修與保養事務外判予以安全性高而聞名的新加坡航空公司負責，這樣較自設專業維修隊伍成本更化算。

第二是通過機艙改動，增設座位。在符合航機飛行安全設計的前提下，適當改動機艙格局，常見的是取消商務和頭等艙客位，一律改為經濟艙，座位總數可以增加約百分之三十，同時對不同位置，例如近通道出口、機艙較前位置等採用不同的票價，提高整體的票價收入。

第三是縮減餐飲娛樂等不必要服務。例如不提供餐飲，乘客須另付餐飲或娛樂服務費用；航班延誤時只提供基本的住宿安排等。

第四是只停泊中小型機場。特別是對於熱門的航線來說，低成本航空會選擇機場使用費較低的周邊地區中小型機場起降，同時，選擇跑道較短的中小型機場，也有節省燃油消耗的考慮。

第五是大幅減省廣告與售賣機票成本。以亞航為例，有接近八成的機票是經亞航網站直接賣出的，也不設「實體機票」，人力成本很低，網上訂票也減少了機票銷售代理的環節，免除中間成本，乘客網購自選機位，也省却地勤服務時間。

第六是不提供非必要服務。除了餐飲娛樂服務之外，低成本航空還不會提供免費行李託運，大多數情況下不會使用廊橋及接駁巴士，乘客經常要徒步往返停機坪。

第七是提高飛機等設備使用率。低成本航空的機隊，每日的平均利用率約八個小時，最短的回航時間為二十五分鐘，而傳統航空公司的機隊利用率約為 50%，正因如此，低成本航空對於航機安全檢查和維護更加注重，而機隊平均機齡只有三點五年，屬現代化的年輕機隊，將航機的日常維修保養服務交信譽和品質均有保證的傳統航空公司承擔，意味着低成本航空公司在壓縮成本時並未忽視飛行安全，況且，低成本航空與傳統航空公司一樣，都必須符合國際民航組織的飛行安全要求，即滿足適航標準，才能取到適航證，獲准「放飛」。這是說，低成本航空的飛行安全標準，並不能因為航空公司壓縮成本而有較寬鬆的標準，從而降低準飛條件。所以，低成本航空的飛行安全性會低於傳統航空公司之說，並無任何根據。

第八是減省管理費用與人手開支。除了對機師的執飛資格和專業要求必須符合國際民航組織與註冊地的官方雙重規管而成本不減之外，對於機組服務人員以及地勤櫃檯的人力成本，都會因為低成本航空公司普遍採用網絡購票並辦理登機手續而大幅降低。

由此可知，低成本航空之所以「低成本」，是壓縮或減省傳統航空公司的一般服務，又通過大行其道的網絡營銷方式，將經營成本減至約為傳統航空公司的六至七成，從而為普羅大眾的民航旅客提供低廉的民航服務，而非犧牲飛行安全投入，事實上，空難對任何一間航空公司的經營都是足以致命的打擊，所以，飛行安全才是航空公司，包括低成本航空營運的第一要務。

對於低成本航空的安全問題，有航空專家提出「安全成本投入比例」的概念，其理論是，航空公司在影響安全性方面所投入的成本，與總運作成本的比例，這一比例，在某程度上可以反映航空公司營運的安全程度。按照該航空專家以國際知名的低成本航空與傳統航空公司營運成本比較，得出知名的低成本航空公司在航空安全投入的成本比例，與國際知名的傳統航空公司不相上下。以全球十大最安全傳統航空公司的香港國泰航空為例，其飛機維修保養與檢查維護的成本，佔總成本的 35.19%；高價部件及航材消耗佔 5.53%，而低成本航空最安全代表之

一的亞洲航空，相關項目的成本所佔總成本的比例為 33.54%，及 7.44%。

雖然有關安全成本的投入比例在某程度上可以反映航空公司的安全水平，但這並非最關鍵的因素，因為，保障航空公司飛行安全的核心，應該是所屬地的民航安全監管機構的專業水平。

民航業界提到航空公司的安全程度時，通常會參考航空評級網站 Airline rating 對各家航空公司的評分，滿分為七分。低成本航空公司中，美國西南航空及澳洲捷星航空都獲最高的七分，亞洲航空去年底前是四分，在事故後被列為「待評級」，春秋航空獲評五分，「德國之翼」亦有六分。

Airline rating 的安全評分標準包括：航空公司所屬地是否通過 IOSA(國際航空運輸協會運行安全審計認證；是否列入歐盟國家禁飛名單；十年內有否死亡事故；是否列入 FAA(美國聯邦航空管理局)黑名單；ICAO(國際民航組織)八項安全標準的達標數目；五年內有否被註冊地民航監管部門處罰等。由這些評級標準內容看來，真正影響航空公司安全評級的，應該是 IOSA 認證和十年內有否死亡事故，由此得知，左右評分高低的仍然是航空公司註冊地的民航安全監管機構的專業水平，與航空公司的安全程度並無直接關係。不過，這一評級起碼可以從航機的飛行安全保障措施，日常維修水平等考察，得出低成本航空公司這幾項的成本投入甚至高過獲七分評級的傳統航空公司，而且低成本航空公司單一機型與現代化的年輕機隊等策略，即使無法證明比多機型的傳統航空公司更安全，但確實可以減低在維修與保養航機或更換部件時的出錯或混淆的機會，飛行安全程度自然亦較高。

低成本航空的亞洲航空與「德國之翼」在三個月內接連出事，無可避免令人聯想到，低成本航空除了沒有傳統航空公司的「標準服務」之外，會否因為降低成本而忽視飛行安全？但正如前述，無論從統計數據上還是從維修成本的投入方面，都無任何證據顯示低成本航空公司的出事比率特別高，或因成本控制而影響飛行安全的資金投入，事實則是，低成本航空公司與大型傳統航空公司都必須符合同樣的飛行安全標準要求，才有可能獲民航監督部門同意準飛，部分低成本航空公司的飛行安全記錄及水平，更居全球民航業界前茅。例如英國的易捷航空

(EasyJet)、愛爾蘭的瑞安航空 (Ryanair)、亞洲航空、澳洲捷星、新加坡虎航等低成本航空，都是以票價低廉而安全可靠成為不少精明民航旅客的首選。

低成本航空公司在亞太地區的市場佔有率已達三成，去年底涉及天氣因素發生成立以來最重大事故的亞洲航空，一直有極為良好的飛行安全記錄，連續六年獲評為「全球最佳低成本航空公司」，其飛行安全維護的成本投入比例並不遜於任何一家大型的傳統航空公司；「德國之翼」由出名安全的漢莎航空公司負責營運，同時接受歐盟標準的航空安全規管，去年載客量達一千六百萬人次，居歐洲前列。若非副機師的人為墜機，「德國之翼」的安全記錄幾乎完美。

綜合而言，低成本航空公司以廉價機票吸引旅客，主要是依靠多項與大型傳統航空截然不同的營運手法以減省成本，首先控制管理成本，採用網絡購票及辦理登機手續，減少每一航班的乘務人員數目，餐飲娛樂及行李託運都要另行收費，增加座位數目並按不同位置釐定票價等，集中採用同一機種，減底維修成本及機師培訓時間，同時將飛機安全維修業務外判予傳統航空公司負責等等，都大大減低其營運成本，却又能在飛行安全標準上符合監管機構的劃一要求。

低成本航空公司的飛行安全水平會否低於大型傳統航空公司？從維護飛行安全的成本投入比例，以及必須遵守相同的監管飛行安全標準要求這兩個方面看，這種顧慮顯然不成立。從統計數據分析，更能清楚說明問題。根據德國「客機墜毀數據評估中心」數字，由二〇〇三年至二〇一三年，全球低成本航空發生了一百一十二次嚴重事故，共有十四架飛機墜毀，但同一期間，大型傳統航空公司的嚴重事故有八百一十八宗，共有一百六十架飛機墜毀。這一統計數據表明，低成本航空的事故機率，並未高過大型傳統航空公司，反之，是較大型傳統航空公司更安全。

歐洲的航空專家認為，與民航安全關係較大的，應該是客機的飛行區域。按照國際航空運輸協會 (IATA) 的數據，歐洲與北美地區，每一百萬架次飛機的平均失事率約為 0.2，亞太地區是 0.63，非洲則達 6.83，主要是因為非洲的飛行安全監管不善，機種殘舊而缺乏專業維修，機師專業水平較低等。這一數據同時說明，低成本航空公司的成本控制營運方式，並不會減低



其飛行安全水平。

從近年的幾宗民航事故來看，除掉恐襲劫機等人為因素，位居危及民航安全首位的應該就是機師的專業質素，包括心理及生理健康問題，但與維修或者檢測航機設備失誤有關的，真的不涉其中，而影響機師技術操作及精神狀態最大的，應該是監管制度和規管設計，只要規管審查制度嚴密而有效到位，機師就不會心存僥倖，輕易在機師的位置上為所欲為，也可以及時發現心理精神狀態異常的機師，阻止其執飛，又或機師崗位有嚴格的值崗條件與制度，避免個別機師單獨掌控航機飛行；只要對機師資格及專業質素與精神健康監管得嚴格，就不會讓「有心者」有機可乘，與此同時，只要機師在適當的監察下嚴格按飛行手冊和專業規章操作，飛行安全就有了最根本的保證，剩下的只是機率極低的天災因素或機械故障，若為此而過份憂慮航空安全問題，其實意義不大。

低成本航空公司的飛行安全水平較大型傳統航空公司有過之而無不及，是毋庸置疑的。

## 從澳門機場肩負起國家整體利益的責任說起

■ ■ 曾 坤

正值澳門舉城歡慶回歸十五周年之際，澳門對外窗口單位——澳門國際機場傳來喜訊：2014年旅客輸送量預計接近550萬人次，創歷史新高，緊逼每年600萬人次機場設計客運量的極限；貨運量一舉扭轉自2008年受「兩岸直航」衝擊連續負增長的局面，反負為正，預計全年增長7%。這無疑是為回歸大慶增光添彩的一條重要訊息。

因為，不僅僅著眼於自身盈虧、更將國家整體利益放在首位的澳門國際機場，在兩岸「三通」時期一直擔充當兩岸往來的橋樑，兩岸之間的中轉旅客量佔總客運量的一半以上，為開創兩岸之間「一機到底」、「間接直航」的通航模式做出了自己應有的貢獻，同時亦獲利於自身。

但是，隨著2008年「兩岸直航」的實現，兩岸經澳門國際機場的中轉旅客量分別以-39%、-58%和-50%的年跌幅量遞減，如此龐大的客運量的流失，給澳門國際機場的生存造成巨大衝擊。然而，機場上下並不氣餒，他們認識到，推動祖國統一大業乃國家的整體利益，而確保國家整體利益優先，更是每個澳門人、澳門企業理應承擔的責任和義務。機場決策層視危機為機遇，借此在經營策略上進行了一系列大力調整，諸如把機場發展重心從原先服務於「兩岸中轉」調整到點對點的目的地機場；制定鼓勵航空公司新開航線和在現有航線上增開航班；吸引更多廉價航空公司落戶機場；採用複合多元化建立新市場，通過向不同市場提供服務分散風險等等。通過數年不懈努力，終於迎來了服務與利潤雙贏的大好局面。

不難看出，上述澳門國際機場發展變化歷程所傳遞出的含義：不糾結於企業一時的得與失，服務並服從於國家大局，凡事都需把自身利益和國家利益放在一起考慮，堅持國家整體利益和機場利益相結合，將兩者有機統一於推進「一國兩制」的實踐中去。這既是澳門國際機場「以

小搏大」的生存真諦，亦是澳門「一國兩制」十五年成功實踐的真實寫照，更是澳門未來進一步發展繁榮的致勝法寶。

澳門社會上各個階層，對今日澳門之榮景的出現，心裏跟明鏡似的清清楚楚。澳門有今天，首位的是國家的悉心呵護：「自由行」政策，每年幾千萬的遊客為澳門經濟發展注入了強大的動力；澳門大學橫琴校區、翠亨新區、粵澳合作、給予珠海橫琴 5 平方公里土地作為粵澳產業園區用地等等，這些政策與措施拓寬了澳門的發展空間，為再造一個「新澳門」創造了優厚條件；CEPA 協議進一步強化了內地與澳門在各領域上的互惠與交流，對澳門長遠經濟發展起到了巨大的推動作用；將澳門作出「一個中心一個平台」的定位，即「世界旅遊休閒中心」、「中國與葡語國家商貿合作服務平台」，納入國家十二五規劃，進一步凸顯了澳門在國家發展戰略中的地位；國家在澳門設立中葡論壇常設秘書處，將澳門作為中國與葡語系國家聯絡的平台，為澳門打開國際市場抬高了身價；國家最高領導人先後四次來澳門視察，更給了澳門非同尋常的地位與榮耀。

也正因為此，經濟適度多元化才越來越得到全澳門上下的一致認同，認識到澳門經濟高度依賴博彩業既令澳門缺乏轉型的底氣，又不符合國家的整體利益。故而，近年來，會展業、文化創新產業、休閒旅遊業、商品零售業等產業如雨後春筍般蓬勃崛起，澳門正在向經濟適度多元化的目標一步步靠近。

綜觀當下，不論微觀如澳門國際機場所取得的成績，還是宏觀如澳門所取得的成就，內含一個鮮明的標記或規律，即他們統統不是一個單獨的經濟體，唯有依賴廣闊的內陸腹地；只有與祖國內地優勢互補、共同發展，道路才能越走越寬廣。說穿了，澳門折射的是中國的巨大吸引力。澳門放在世界任何一個其他國家裏，都不會有現在的發展。

站在澳門回歸十五年的歷史節點上，回顧以往走過的路，堅持一國原則和尊重兩制差異相統一，維護中央權力和保障特區高度自治權相統一，發揮祖國內地堅強後盾作用和提高特區自身競爭力相統一，自覺維護國家整體利益和促進特區長期繁榮穩定相統一，乃是澳門「一國兩制」實踐獲得巨大成功的經驗之基。

## 廣東省深化與港澳航空合作發展

新年伊始，國務院總理李克強在廣東自貿區南沙片區考察時指出，廣東是改革先行者和排頭兵，要利用毗鄰港澳的區位和專業人才優勢，加強同港澳深度融合，優先發展金融、科研等高端服務業。光有高樓大廈、城市連片還不夠，要更加注重裡面容納了甚麼，要看城市的發展內涵。他要求廣東繼續先行先試，為「三規合一」（即國民經濟和社會發展規劃、城市總體規劃、土地利用規劃中涉及到的相同內容統一起來，並落實到一個共同的空間規劃平台上，各規劃的其它內容按相關專業要求各自補充完成）等改革探路。

李克強總理的「三規合一」，廣東省在民航領域已經準備大展拳腳。按照廣東省政府最新公佈的《關於進一步加快民航業發展的意見》（簡稱《意見》），措施之一是加強區域合作。重點是深化廣東與港澳在機場建設、機場運營管理、航空運輸安全保障、人力資源培育等方面合作，共推珠三角航空業的發展。

《意見》提出廣東要建民航強省，更好滿足經濟和市民出行需求。目標是二〇二〇年形成佈局合理多層次機場體系、四通八達航空運輸網絡、高效可靠服務保障體系、功能齊全通用航空體系和集聚空港經濟產業，增強廣東民航業綜合競爭力。

一是機場建設加快形成以珠三角機場群為核心、粵東粵西機場為兩翼、覆蓋粵北、運輸機場和通用機場協調發展佈局。二〇二〇年機場服務覆蓋省內縣級行政區域，所有縣市區城區在地面交通一百公里或一個半小時車程享受到航空服務。

二是在運輸發展方面，廣東要加快形成樞紐網絡、國際航線、國內幹線、區域支線相互支

撐、協調發展運輸網絡體系。到二〇二〇年廣州白雲國際機場建成功能完善、輻射全球的大型國際航空樞紐，深圳寶安國際機場建成區域樞紐機場，珠三角機場群建成國際上旅客和貨郵吞吐量最大的機場群之一。屆時廣東民用運輸機場年旅客吞吐量一億五千萬人次，年均增長百分之七點四、貨郵吞吐量三百九十萬噸，年均增長百分之八。

三是廣東將在航空服務保障體系方面，空中交通管理運行體系、空管設備保障體系和航空氣象服務體系更完善。運輸航空每百萬小時重大事故率不超〇點一五，提高航班正常率。

四是通用航空方面，廣東加快推進低空空域管理試點改革，完善通用航空基礎設施體系規劃佈局，改善通用航空基礎保障環境，建立功能齊全、作業範圍寬廣的通用航空服務體系。

五是空港經濟，廣東將在高新技術產業、物流業、飛機製造業、飛機維修業和相關培訓業等重要產業集群加快發展，空港經濟成為先進製造業和現代服務業發展的重要引擎。二〇二〇年依托樞紐和骨幹機場建設一批空港經濟產業區。

為此，廣東採取的措施將包括加強區域合作，深化粵港澳合作。同時依托「廿一世紀海上絲綢之路」建設，搭建廣東與東盟及南亞空中橋樑。此外，加強與世界先進樞紐機場和民航企業合作，利用資金、技術等資源加快推進廣東民航業發展。

珠三角五大機場，廣州新白雲國際機場、深圳黃田國際機場、珠海機場都屬於廣東省；屬於國家級特別行政區空港的香港國際機場和澳門國際機場，也在廣東省境內。近年來，珠三角五大機場曾就區內各個機場的發展現狀、未來的航空發展規劃等多個共同關心的議題進行探討和交流，大家都認同需深化五機場現有的合作機制，加強溝通並共同推進實現優化珠三角空域資源；繼續促進更緊密合作及大珠三角地區航空產業發展，持續推進落實《粵港合作框架協議》及《粵澳合作框架協議》行動綱領。

香港、廣州、深圳、澳門、珠海五個機場的分佈直線距離不超過一百五十公里，機場密度

居全國之首，五大機場間的競合格局一直是業界討論的話題。隨著《珠三角地區規劃綱要》的出台，粵、港、澳經濟的進一步融合，五大機場對深化合作，為區域提供更高品質的航空服務達成新的共識。

「十一五」期間，五大機場年旅客輸送量超過一億二千萬人次，年貨運輸送量近六百萬噸。但與此同時，根據預測，大珠三角地區到二〇二〇年客運需求量達二點三三億人次，有三千三百萬客量未能滿足；到二〇三〇年客運需求將達三點八七億人次，有一點四七億客量未能滿足。

綜觀世界各地的同類機場群，粵港澳機場攜手合作則三方得益，尤其是通過海陸空一體化的聯運服務，利用機場間的合作，充分發揮各自優勢，實現互利共贏。此舉無疑有助於加強各大機場之間的優勢互補，實現差異化和協同化發展。未來，珠三角機場還需對客貨流提供多層次、個性化的服務，借鑒國外區域多機場發展的經驗，形成具有國際競爭力的機場群。

《濠江日報》2015年1月12日



## 價格戰絕不能犧牲航空安全

亞航 QZ8501 航班海上失事，雖然黑匣子、飛機遺骸和乘客遺體陸續找到，但最終原因尚未水落石出。由於 QZ8501 空難涉及失事當天飛航程式未經印尼當局批准，已經有多名官員被停職。印尼交通部表示，將與肅貪委員會合作，徹查事件。另外，亞航空難讓印尼當局檢討廉價航空政策，印尼交通部長伊格納希尤斯已簽署法規，限定機票最低價格必須是最高價格的四成，要求航空公司重視飛航安全。這件事引起了亞洲地區低成本航空市場的連串反應，各地民航部門要求航企加強安全檢查，避免重蹈覆轍。

在澳門，低成本航空發展已超過十年，所佔的比例已達載客量的三成左右。雖然低成本航空發展迅速，但機場管理當局從未放鬆航空安全，機場人員和貨物安檢、飛機安檢、飛行員的身體健康監測等，都嚴格遵照國際民航組織的指引，這也是澳門國際機場連年獲得國際民航組織高度評價的原因之一。

但是，低成本航空在亞太地區的發展並不均衡，尤其是在那些重視市場競爭超過民航安全的地區。東南亞作為新興的航空市場，低成本航空初期的發展和擴張速度均可謂高速，不僅飛向了國際，還建立起一些國外分公司，並大單訂購飛機。然而，基礎設施落後、管理人才匱乏和制度不合理等問題，讓安全監管處在失衡的邊緣，並為其進一步發展埋下了隱患的伏筆。

新加坡某航空培訓公司總經理林智明就指出，東南亞航空業在面臨人才缺口的情況下快速發展，意味著現有的飛行員和技術人員的工作量大幅增加，可能引發連串反應，並最終導致安全隱患。另外，由於航空管理部門對本國航空市場安全監管不力，現在不僅印尼航空公司仍被列在歐盟的黑名單上，美國聯邦航空局也把菲律賓的航空安全等級降為二級。實際上，也正是

東南亞航空市場目前發展出現了滯緩情況，惡性競爭加大，這些問題也就日益凸顯出來。

亞航是亞洲實力最強的低成本航空公司，也是東南亞航空市場上的佼佼者。

亞航從二〇〇一年被收購時負債累累，到二〇一二年營業收入超過十五億美元，淨利潤五點六七億美元，利潤率達 36.97%。亞航的成功是低成本航空獨特經營模式的一個縮影，低成本航空的歷史要追溯到上世紀七十年代，一九七一年美國西南航空公司成立，針對美國人對中短途交通的需求，西南航空公司只開設中短途的點對點的航線，時間短，班次密集。憑藉價格便宜和登機簡便快捷，很快就在美國打開市場，並將廉價航空模式推廣到全球其他地區，之後成立的里安和易捷等歐洲低成本航空公司也大都遵循這個模式。

低成本航空公司之所以能夠成功，最吸引人的地方就是便宜的機票，顧客經常能看到一些便宜得讓你不敢相信的機票。去年亞航的單程機票平均價格約為四十五美元左右，同時亞航也是全球唯一不徵收燃油附加費的航空公司。

不僅是亞航，其他低成本航空公司同樣主打便宜機票。例如，里安和易捷的航線主要是歐洲國家，其中里安航空票價從十英鎊起跳，便宜機票多為十至二十英鎊，而易捷的便宜機票價格多在十五至三十英鎊之間，這個票價遠遠低於「歐洲之星」火車的票價。

低成本航空精打細算的經營模式使低成本航空在世界航空市場佔得不少份額。據報道，目前，全球低成本航空公司共有一百七十六家，佔全球運輸總量的 26%，其中亞洲有四十三家。在三年時間內，以亞航和維珍藍航為代表的亞太地區低成本航空公司佔據了亞太民航市場超過 9% 的市場份額。

然而，低成本航空企業受到各種壓力也相當大，亞太地區許多航空公司都處在岌岌可危的邊緣。新加坡的虎航由於虧損嚴重，目前取消了飛機訂單，停飛了部分飛機，還把相當於三分之一運力——十二架 A320 飛機轉租給靛藍航空公司，租期四年。而捷星亞洲航空現在也大幅



消減了運力，捷星集團首席執行官傑恩·赫爾德利奇卡表示，東南亞令人眩目的兩位數增長時代已經過去，市場的變化，也讓他們要做出相應的改變。印尼獅航則將機隊中的一些飛機轉租，或賣給租賃公司，訂購的一百二十多架飛機據說也將計劃用於成立新的全服務型航空公司。對於馬航而言，更是發展維艱，不斷收縮，其計劃未來的發展重點將只集中於區域航線。

印尼近年來低成本航空百家爭鳴，機票價格一再創新低。像是低成本班機從雅加達飛往北蘇門答臘省首府棉蘭 (Medan)，票價只要十萬印尼盾 (約合人民幣四十九元)。惡性競爭下的低票價也讓人憂心飛航安全等相關問題。印尼交通部發言人巴拉塔 (J.A. Barata) 表示，印尼低成本航空最低票價比最貴的機票便宜 60% 左右。當局不希望航空公司在機票價格戰中，犧牲航空安全。伊格納希尤斯 (Ignasius Jonan) 已簽署法規，限定機票最低價格必須是最高價格的四成，希望能促使航空公司更加重視飛航安全，不要因為機票價格削價競爭，犧牲安全考量。

《濠江日報》2015 年 1 月 19 日

## 珠三角城市拓展通用航空業務

不久前，廣州至澳門直升機航線試運營，穗澳直升機航線全程飛行時間大約四十五分鐘。穗澳直升機航線試運營成功，不僅填補了穗澳間無空中航線的空白，也是自廣東省成為全國低空空域管理改革首批試點省份以來取得的階段性成果。除了穗澳直升機航線，江門市也打算建設珠三角首個直升機口岸機場，首期計劃投資十二億元，可提供四百個泊位。建成後可為推動開通往來粵港澳的直升機航線提供基礎，也可為廣州、深圳、江門、佛山等城市開通跨界客運交通服務創造條件。該直升機機場近期正在辦理開建前手續。

二〇一二年八月底，南京地區的唯一一家民航體系運行的通用航空企業——南京若爾通用航空有限公司正式投入運行。隨著若航取得商業非運輸航空運營人運行合格證，一張覆蓋華東的「空中交通網」也由此揭開了序幕，長三角經濟進入一個直升機時代。

靠近香港的東莞，近年也有意開辦水直升機客運，拓展東莞的航空市場。東莞有直升機運輸市場的需求，而且需求量不小。當地有關負責人說，坐直升機去珠海、海南玩，肯定比其他交通方式更好，這個市場很大。有關部門正在研究組建直升機運輸企業，考慮東莞的直升機客運規劃，而這樣的規劃也要前瞻性地去做，因為市場擺在那裡。

針對近年來越來越多的高速公路和城市高層建築突發事件，引入快捷高效的空中救援，可減少突發事件帶來的社會影響。提供特殊的應急服務，是通用航空的優勢，也是社會責任。直升機緊急救助不僅節省時間，減少損失，而且可以與醫院、消防等相關設施快速對接。比如，發生了傷患，直升機可以在接觸的第一時間實施救助，並且短時間內把傷患直接送到醫院。

江門市打算興建直升機場的消息早已傳出，並引發當地發展民航產業的熱議。有人建議，趁著國家政策層面不斷開放通用航空領域，大力促進通用航空事業的發展，江門應抓住機遇，搶先發展通用航空產業，形成江門經濟新的增長點，構建起陸海空立體交通網絡。

江門市政府新聞辦負責人曾經披露，該市擬在江海區禮樂建設珠三角首個直升機口岸機場。首期計劃投資十二億元，建成後將作為粵港澳直升機停泊站場，可提供四百個泊位。據介紹，早在二〇一〇年，在《粵港合作框架協議》中，已提出構建珠江三角洲地區的直升機短途運輸網絡；而在二〇一一年，《粵澳合作框架協議》也提出了研究開通澳門往來廣東部分城市的直升機航線。二〇一二年六月二十五日，粵港澳三地在共同公佈的《共建優質生活圈專項規劃》中表示，三地將加快推進包括江門在內的四個廣東城市開通跨界直升機航線。

據該市江海區有關負責人介紹，佔地面積達五百畝的該項目的投資商為香港浩瀚國際航空產業集團有限公司，將新建的機場定位為公用服務機場，包括有飛機裝配、駕駛員學校、醫療救護、森林防火等九個部分，主要提供高檔商務消費，並兼備醫療救援、社會公共服務等職能。其中最令人矚目的是空中醫療急救直升機服務——可以該市為中心，能在三十分鐘內將航程覆蓋珠三角地區二十九座城市，能夠為廣東省各地提供空中醫療急救服務。這個直升機口岸機場將有望在近期完成開建前的手續。建成後可為推動開通往來粵港澳的直升機航線提供基礎，也可為廣州、深圳、江門、佛山等城市開通跨界客運交通服務發展、提供優質的跨界旅遊交通服務。

二〇一三年召開的珠三角通用航空發展研討會透露，到二〇二〇年，廣東省通用機場總數將達到二十個，新增十四個；到二〇三〇年，廣東省通用機場總數將達到三十一個，新增二十五個，其中佛山地區將繼佛山機場這一支線機場之後，再在順德建設一個通用機場。

根據廣東省航空航太產業整體佈局，到二〇一五年將會形成廣州、珠海、深圳三大「核心區」，並初步呈現出粵西南、粵中、粵東南等「三大配套走向」的發展趨勢。到二〇三〇年，廣東省通用機場總數將達到三十一個，其中珠三角地區增加廣州、深圳第二、珠海第二、

惠州、中山、恩平、肇慶、順德、東莞、江門、懷集等十三個通用機場，為珠三角地區海洋經濟發展、私人飛行、航空培訓、商務飛行、應急救援等提供服務。

《濠江日報》2015年1月26日



## 廿四小時通關便利航空旅客

二〇一四年十二月中，粵澳實行新的通關模式，澳門關閘聯檢大樓和拱北海關延長通關時間，橫琴口岸和青洲跨境工業區則實現廿四小時通關。為了適應新的通關措施，民航業也作出了調整，尤其是深夜和凌晨的航班乘客多了，航班班次也相應增加。

民航界人士指出，自橫琴口岸實施廿四小時通關以來，單日出入境客流量已突破四萬人次，其中不乏眾多經珠海赴澳門旅遊的內地旅客，因廿四小時通關，航班時刻的選擇上更加自由。為進一步方便旅客往來澳門、開拓澳門市場，內地有航空公司推出新的產品，為高端旅客提供珠海機場往返澳門市區商務車免費接送服務。另一方面，澳門的商務航空業務比較發達，不少高端商務旅客乘坐商務機抵達澳門之後，馬不停蹄地趕往珠海、中山或江門，大大節省了時間。

除了商務機，穗澳兩地的直升機航班也很受歡迎。去年推出的首條廣州至澳門直升機航線，不僅填補了穗澳間無空中航線的空白，也是自廣東省成為全國低空空域管理改革首批試點省份以來取得的階段性成果。如今，珠三角旅客經澳門國際機場飛往東南亞國家已有一定的比例。旅行團旅客特別喜歡澳門的廿四小時通關新措施，珠海、中山、江門等鄰近城市的居民，可以選擇低成本航空公司的「紅眼航班」，以絕對廉宜的價格飛往國外度假。

珠三角之外的城市居民，也設計了獨特的「一程多站」旅遊計劃。有的人一早從湖南出發，乘動車轉城軌中午抵達珠海，在澳門玩到深夜甚至通宵，然後乘坐「紅眼航班」飛往外地，連酒店錢也節省了。

民航界目前正在研究如何通過鐵路把兩個城市的機場有機地聯繫在一起，充分提高兩地客

貨流在機場的進出效率，實現共贏的協同效應，最終實現兩地機場為旅客和貨主提供最為便捷的航空運輸服務。學者認為，基於空鐵聯運的「大交通」理念，構建完美綜合運輸體系將是可預見的實現路徑。珠三角有五大機場和一些中小型機場，如果能採用準時、快速、便捷的地面運輸方式將各個機場高效串聯起來，就會真正實現一體化，收到協同共贏效果。

值得參考的一個成功模式，就是北京和天津之間的「空鐵聯運」。京津機場競合發展的模式，就是通過高鐵機場線連通北京和天津機場，這一網路的建成可實現機場之間客貨流轉只需四十分鐘至六十分鐘目標。專家認為，京津區域綜合運輸體系的新模式，將有助於充分釋放京津現有的航空資源潛力，有效解決天津機場起降航班客座率偏低、空域資源使用不充分的問題，並借此增強天津始發的國內國際航班綜合競爭力，減輕北京首都機場航空資源高度緊張的壓力。一旦將兩地機場連通，它們的錯位式互補型功能定位即可實現。

珠三角現在有廣州新白雲國際機場、香港國際機場、澳門國際機場、深圳黃田國際機場、珠海機場，除了珠海機場尚未有軌道交通之外，其他機場都有城際列車或各種軌道交通工具相連。旅客從新加坡乘坐航班抵達澳門，然後乘城際列車往廣州遊覽，經廣州飛往美國洛杉磯，這樣的行程早就不算創新，很多旅行社也有這樣的路綫設計。

正在興建的港珠澳大橋，最新估算可在二〇一七年竣工，大橋落成將為粵港澳三地的民航業帶來新的機遇。從香港至澳門國際機場只需要半個小時左右，而澳門國際機場的低成本航空更加容易吸引香港的旅客，預計會把一部分旅客分流至澳門。加上軌道交通的銜接，實際上整個珠三角已經成為「一小時生活圈」。如果港珠澳大橋人工島與機場連接，增設快速通關安排，乘客和貨物在澳門國際機場降落後，可通過港珠澳大橋轉到香港。香港貨運緊張，機場計劃興建的第三條跑道落成前，部分貨物可分流澳門，給澳門帶來新的商機。

當然，面對鄰近地區機場紛紛改造或擴建，澳門國際機場必須提升軟硬件的設施，才能適應新的競爭形勢。相比周邊大型機場，澳門國際機場自身的先天條件不足，生存危機也相對要比周圍大型機場大。隨著粵港澳的融合，空鐵運輸的快速化和便利化，珠三角地區居民的出行



選擇也越來越多，哪個機場方便、航班時段好或價格吸引，客源就流到哪個機場。因此，廿四小時通關的實施，兩年後港珠澳大橋的落成啟用，在周邊機場擴建和提升服務質量的競爭下，未來澳門國際機場可能會面臨更大的挑戰，如何在競爭中發展，將是未來本澳機場及航空業發展不可迴避的課題。

《濠江日報》2015年2月2日

## 復興航班失事扯上澳門簡直荒謬

二月四日，台北市驚傳飛機失事意外，復興航空一架編號 B22816 的 ATR72-600 型民航客機，由台北飛金門航班起飛不久，於南港至汐止間撞到高架橋後墜落基隆河。機上共有五十三名乘客和五名機組人員，乘客當中有三十一人是大陸旅行團成員，機上人員只有十餘人生還，是一起嚴重的飛行安全事故。

澳門國際機場一九九五年十二月正式營運時，復興航空便參與執飛澳台航綫，至今已有二十年，但從來沒有上述型號的民航客機加入澳門航綫。二月四日在台北發生的空難事故，本來與澳門無關，但因復興航空執行長對傳媒說那架飛機曾經在澳門更換引擎，《自由時報》刊登了消息，立即引起民航界和各方面的關注。幸虧澳門方面反應迅速，得出調查結果之後，當天晚上就發出了聲明澄清事實。

澳門民航局消息指出，就台灣的復興航空 ATR72-600 型客機由台北飛往金門途中發生的墜機意外，台灣媒體報道該航機引擎曾在澳門國際機場進行更換，由於民航局接獲較多本澳媒體的查詢，現透過新聞資料，冀讓媒體和市民更了解該航機當時在澳進行引擎更換的事實情況，以及重申本澳的航空安全政策：

1、肇事的航機為復興航空的新客機，該新航機於二零一四年四月在交付至台灣途中，復興航空以引擎技術原因，向民航局申請於四月十九日備降至澳門國際機場。在留澳期間，該航機引擎的更換工作由復興航空委派來澳的台灣維修人員進行，亦即是說，該航空的引擎更換並不是由本澳註冊的維修機構進行。

2、肇事的航機在完成維修後，於四月二十一日離澳。

3、機場管理有限公司有按照民航局訂立的「強制性事故報告系統」，就該航機在澳更換引擎的情況向民航局作出通報。

4、復興航空未曾使用該航機服務澳門至台灣間的航班服務。

5、在確保本澳航空安全的工作上，民航局把安全作為航空運輸業的核心元素，故此一直恪守安全第一的目標，不斷完善規章、標準和要求，確保在本澳進行的所有民航活動符合澳門的航空法規和國際標準。

事實明擺在面前，復興航空飛機是備降在澳門國際機場期間，由台灣維修人員更換的引擎，並不是澳門國際機場的地勤人員負責其維修，事情根本就與澳門無關。

據台灣方面消息，這架飛機去年初才交付，機齡不到一年，上次維修是今年的一月二十六日。有媒體指稱，復興機師爆料四日失事航班事故前，維修記錄本曾記載引擎有異狀，但因擔心遭民航局罰款而先放飛，打算飛完金門後再仔細檢查。但五日台灣民航管理部門澄清，已查證事故航班是當天第三次飛航，前二次飛航及維護記錄，都沒有任何飛機故障記錄，訪談當班機務簽放人員時，也確認無故障登錄。

外界關切失事復興班機引擎有無問題。台灣「飛安會」說，除解讀黑盒子外，加拿大引擎製造商人員也會拆解引擎探究究竟。台灣民航部門證實駕駛曾發出「Mayday」呼救訊號，另全球開放的航空網站上，有一段錄音呈現駕駛呼救時還提到引擎熄火，外界關切復興空難疑與引擎故障有關。台灣飛航安全調查委員會執行長王興中說，黑盒子已完成解讀，會和參與調查的單位開會確認，引擎若有異常，從飛行資料記錄器（FDR）的參數中，可以看出資料變化。除了黑盒子解讀外，飛機殘骸也是重要調查證據。「飛安會」邀請參與調查的法國失事調查局（BEA）二人、飛機製造商 ATR 四人，加拿大事故調查局（TSB）及引擎製造公司 PWC 三人已

陸續抵達台灣。

什麼叫做「備降機場」？備降機場（Alternate airport）指飛機降落在飛行計劃中目的地機場以外的機場，而迫降（forced landing）是飛機因迷航、燃料用盡或其機械系統等發生嚴重故障後，不能繼續飛行而被迫降落或者強迫擅自越境或嚴重違反飛行紀律的飛機在指定的機場降落。備降機場一般在起飛前都已預先選定好。在每一個航班起飛之前，當班機長簽署的飛行計劃中都必須至少明確一個條件合適的機場作為目的地備降機場。當起飛機場的天氣標準只滿足起飛要求而不能滿足落地要求時，備降機場中還應包含起飛備降場。

備降機場要考慮是否符合飛機的飛行標準，例如：跑道是否滿足該型飛機的起降要求，是否具有為該機型加油的設備，機場是否具備該機型的放行條件，航空公司在該機場是否有地服或代辦、機場消防等級和機場淨空情況等條件。復興航空選擇澳門作為備降機場，正好說明澳門國際機場完全具備國際民航組織標準的條件。

《濠江日報》2015年2月9日



## 澳門入選今年十佳旅遊地區

世界知名旅遊系列書籍《孤獨星球》(Lonely Planet)早前公佈二〇一五年「最佳旅遊」的十個國家、十個地區及十個城市名單。澳門入選「十大最佳旅遊地區」之一，成為兩岸四地中唯一入選的地區。評審指出，澳門真正魅力不在賭場，而在於糅合中西文化。澳門美食傳承葡國文化，結合歐洲、非洲、印度和中國等獨特元素。旅客來到澳門，早上可到廟宇上香祈福，下午可到米芝蓮餐廳享受美食和來一瓶頂級葡萄酒，不然也可以挑戰「笨豬跳」等極限運動；晚上還可到街頭小巷尋找小吃夜宵。

旅遊業界人士對澳門入選「十大最佳旅遊地區」之一感到驚喜，認為是對澳門旅遊業打下強心針，相信有助吸引國際客源。近年國際旅客一直維持增長，祇是內地客數目龐大，帶動整體旅客大幅增長，國際旅客升幅相形不明顯，相信明年情況更樂觀。

澳門過去數年急速發展，硬件設施處世界水平；內部吸引力方面，澳門擁有很多張名片，中西文化匯萃、世遺景點、飲食文化等，可吸引很多不同客源。近年澳門致力推動旅客多元化，除內地旅客，香港亦是澳門重要客源，年均有七百萬人次來澳。在港人心目中，澳門是理想的旅遊地，地域近且較休閒。早前港大調查發現，兩岸四地中，受訪者對澳門政府的好感淨值最高，這對吸引遊客視澳門為旅遊目的地有幫助。

不過，澳門旅遊業也有自己的短板，尤其是澳門唯一的基地航空公司，澳門航空至今還沒有飛往歐美國家的航綫。旅遊業界人士和民航業人士認為，澳門應該利用作為中國與葡語國家商貿合作平台的特殊定位，盡快恢復澳門至葡萄牙的航綫。

澳門國際機場於一九九五年十二月正式營運時，葡萄牙航空曾有里斯本飛往澳門的航班。當年葡航提供的服務為澳門經停曼谷到里斯本，早期經停布魯塞爾。由於客源不足和經營問題，葡萄牙航空於一九九八年底停飛澳門至里斯本航線。自此之後，澳門與歐洲之間唯一一條較直接的航空客運航線中斷，至今接近十六年了。

十六年來，澳門居民及遊客到歐洲，不是到鄰近地區乘搭飛機，就是在澳門國際機場登機到台北或新加坡等機場轉機。開辦一條或更多歐洲航線，一直以來均受澳門特區政府及業界重視。十年前，澳門航空曾考慮恢復澳門至歐洲航班。由於澳航早已有航班飛往曼谷，加上葡航亦已開通里斯本曼谷航線，因而澳航和葡航之間可以利用雙方的服務，將兩地的乘客經由曼谷接駁中轉。澳航曾就該項合作與葡航負責人接觸，期望能達成協議。二〇〇四年，有旅遊業者更提出建議，希望澳葡航線在當年六月葡國舉辦歐洲國家杯前落實，因為屆時會有一批本澳及鄰近地區的球迷使用該航線到葡國觀戰。然而，該項計劃最終還是未能成為現實，澳門至歐洲的航班一直未能恢復。

有業界人士認為，恢復澳門至歐洲航班需要一個良好的時機和一間實力雄厚的民航企業。葡萄牙航空的財務狀況不佳，執飛澳葡航綫確實有困難。唯一能指望的是澳航，但澳航也要為此需增加遠程的飛機，光靠當時的 A319、A320 客機是無法應對長途航班的。澳航引進空中客車 A300B4 全貨機後，貨機的運力增大了兩倍。第二架空中客車 A300B4 全貨機交付機隊使用後，同樣投入到台澳線上提供貨運服務，以滿足物流業界的需要。澳航期望隨著貨機運力的增加，未來會開通更多內地的貨運航線，並計劃與其他航空公司合作，以聯運方式開辦澳門到美國的貨運服務。

可是，由於種種原因，澳航一直沒有開通歐洲航班，澳門民航業的貨運業務也漸漸流失到鄰近機場。二〇〇四年後，陸續有低成本航空公司進入澳門營運，雖然令本澳較小的航空客運市場得到進一步擴大，但澳航未能利用本身的航線網路和內地市場的優勢，開闢更多新航點和增加航班。



去年五月，復辦澳門至歐洲航綫的舊話重提。應邀訪問中國的葡萄牙總統席爾瓦爾公開談及恢復澳門至里斯本航班的議題。席爾瓦對此議題十分認真，有報道說他曾向中國內地三家航空公司表達了開通中國至葡國航綫的願望。然而，中國內地一些大城市已有飛往歐洲的航班，包括里斯本、倫敦和法國等城市。除非有很大的市場吸引力，否則它們為何要繞道澳門飛呢？所以，這個問題尚未見中外航企積極回應。

目前，香港設有中途站的里斯本航班服務，澳門客量少且未有航空公司感興趣的情況下，欲恢復澳葡航綫難度很大，唯有考慮協作方式配合有意開拓中國到葡萄牙航綫的航空公司。業界建議，首先可考慮配合上海至里斯本新航綫的航空公司。因上海有不少葡僑，直飛里斯本的航綫有開通的可能性。

《濠江日報》2015年3月2日

## 春運：規模最大的週期性的人類大遷徙

剛結束的中國春運，被稱為人類歷史上規模最大的、週期性的人類大遷徙。在四十天左右的時間裡，將有二十多億人次的人口流動，佔世界人口的三分之一！由於中國人傳統的家庭觀念特濃，打工仔都要回家過年，所以春運最大的載體就是打工一族，其次為外出旅遊的富裕人群。除了鐵路和公路，如今民航也成為春運的重要運輸工具。

以春節為界，節前十五天，節後二十五天，共四十天，由國家經貿委統一發佈（每年起止時間略有不同），鐵道部、交通部、民航總局按此進行專門運輸安排的全國性交通運輸高峰叫做春運。據查，從一九五四年起，鐵道部就有春運記錄，但客流與現在相差很遠，日均客流量七十三萬人次，高峰客流量九十萬人次，時間為春節前後十五天。八十年代以後，大量民工外出，春運成為社會熱點。

二〇一四年春運期間，全國民航旅客運輸量達四千二百萬人次，同比增加 10%。民航春運的熱點仍延續傳統的旅遊城市和外出務工人員的輸出城市，重點集中在北京、上海、廣州和西南、東北、海南等地區以及泰國、韓國和馬來西亞等周邊國家。預計今年民航國內加班數將達到一萬二千個往返航班。民航局受理春運期間兩岸加班四百二十八班，國際加班超過八百班。

二〇一五年春運期間，全國民航客運量預計將達四千七百五十二萬人次，國內航線預計將在每週近五萬三千個定期航班的基礎上，安排加班約一萬二千班。各大航空公司春運加班表陸續出台上線。春運期間，南航計劃增加航班八千餘班，四十天共將執行航班約八萬五千班，航班量總同比增長 27%。深圳航空計劃春運期間增加一千個加班航班。

據民航局預測，今年春運民航客運量將在二〇一四年的基礎上繼續增長 8%。二月五日至三月五日期間，兩岸航空公司在除北京、上海浦東、廣州、深圳、杭州等五個大陸繁忙航點外，其餘四十六個航點上不限加班班次量。北京、上海、廣州等一線城市和海南、西南、東北等地區依舊是春運熱點，返鄉和旅遊客流疊加。回家過年和旅遊成為很多人新年伊始的第一個計劃。

深航確定約一千個加班航班主要是西南、中南和東北等地區的返鄉航班以及前往曼谷、三亞、台北等地的旅遊航班，首批深圳前往宜昌、南昌、合肥、煙台、長春等地的三百五十個加班航班已經上線。此外川航、東航雲南、南航長沙、珠海則分別確定四百至六百個不等的加班航班。

根據往年統計，「北上廣深」往返成都、重慶、昆明、西安、長沙等中西部省會及二線城市的航線一直是春運期間的熱門航線。由於旅遊需求增加，大洋洲、東南亞、日韓等國際航線成為熱點。

國家民航局副局長王志清節前在京檢查督導民航春運保障準備工作，要求民航各單位要成立春運領導機構，配合當地政府的春運部署，做好與其他交通運輸方式的銜接。針對春運期間旅客出行特點，各航空公司要科學預測旅客流向，加強運力調配，保證好正班，安排好加班，注重幹支線結合，避免積壓和滯留旅客。

羊年新春，也是旅遊旺季，大批旅客選擇來澳門度歲。春節高峰期間，澳門國際機場航空客運較去年春節同期上升了 18%，航班起降量同比增長 11%，年初四及初五，單日客運量分別超過二萬人次。澳門國際機場二月份客運量四十八萬人次，按年增 14%，其中東南亞航線、台灣航線旅客分別增 22% 及 13% 至十七萬、十二萬人次。內地航線旅客受政策影響，升幅放緩至 8.7%。澳門國際機場為迎接新年，給離境及到達的旅客送上祝福和喜悅，從大年初一到初三，按照過往傳統，安排機場由財神向民眾派發新年糖果，並分發色彩奪目的羊年吉祥公仔給小朋友，給他們帶來驚喜。「財神」和「大頭佛」的出現加上候機大樓色彩繽紛的新年裝飾，

喜氣洋洋，吸引民眾駐足欣賞，合影留念。另外，作為澳門國際機場慶祝運營二十周年的慶祝活動之一，還特別邀請了風靡全世界的韓國「亂打秀」來到機場現場表演，為臨場觀眾帶來陣陣笑聲。

國際航空運輸協會（IATA）統計數據透露，每年乘坐飛機出行的乘客規模到二〇三四年將增長逾一倍，至七十三億人次。IATA 首度發佈的未來二十年乘客增長預估中稱，這意味著今年預計為三十三億人次的規模，將以每年平均 4.1% 的速度增長。該協會代表全球約二百四十家航空公司。

IATA 補充稱，按照進出一國及該國內部的乘客規模計算，中國到二〇三〇年將取代美國，成為全球最大的乘客市場。報告還稱，預計未來二十年亞太地區的乘客年均增長速度為 4.9%，北美為 3.3%，而歐洲增速料最慢，只有 2.7%。

《濠江日報》2015 年 3 月 9 日

## 與「都教授」有約——首爾行

除了風行一時的《大長今》、《來自星星的你》等韓劇；《江南Style》、「少女時代」等「韓流」；「三星」、「現代」等輕工產品，你所認識的韓國，還有何吸引之處？如果不是擬將端午節、中秋節申報為非物質文化遺產，又有賞櫻的旅遊活動內容，大家對韓國的文化認識，或者只停留在《江南Style》的層面，無法聯想到在歷史上，我們與韓國有幾親近，尤其是在民俗文化上。儘管近代的韓國，已糅合中日文化而發展出己的一套文化價值。



具中國漢唐遺風的韓國建築風貌



路邊櫻花三月婆娑

澳門現時每日至少有兩班直飛首爾的航班，包括低成本航空公司航線，想近距離考察韓國，航空交通較任何時期都要便利。

個人最反對原稱「漢城」的韓國首都易名為「首爾」，因為這是韓國人「去漢化」的象徵，撇除這個基本上無人關心又對錯難辨的議題，作為著名的旅遊城市，首爾又確實有很多誘人之處。

大家耳熟能詳的韓國最大購物區東

大門、集購物與娛樂於一身的商業消閑區明洞，固然不在話下，遊韓必到，新崛起的新村，是年輕人的至愛浦點，化妝及護膚品多不勝數；南大門是購物者的天堂，價廉物美的綜合商品琳琅滿目，令人眼花繚亂。如果未夠膽量，或未至於要光顧當地素有聲譽的美容整型術，則在國際上也享盛名的韓國化妝或美容產品，你一定不會輕易錯過。

從首爾四座城門的命名，均按照中國儒家學說中的「仁義禮智信」思想及風水五行的規定，就可知中國文化對韓國的巨大影響。該四座歷史悠久的城門分別是興仁之門、敦義門、崇禮門及肅靖門，據說，興仁之門不叫「興仁門」，正是因為按照風水，其所處位置地氣較其他三座城門薄弱，故須以四字作平行。興仁之門有六百多年歷史，就座落東大門市場，差不多同期建成的還有敦義門，位於西面的西



崇禮門

大門區；崇禮門即大家習慣所稱的南大門，是四座城門中規模最大的木結構建築物，有超過六百二十年歷史，惜二〇〇八年曾被人縱火受重創，韓國政府事後採用傳統工法重修，動用三萬五千工匠，花五年時間完成；肅靖門鄰近韓國總統府青瓦台，通稱北大門，因涉及軍機重地，目前每日接待的旅客數量仍有限制。雖然與中國的城門比較略為遜色，而與故宮比較，景福宮也只屬一般，但由於文化源頭與文物保護態度始終有別，「首爾四門」及「景福宮」還是可以一遊。

年輕一族，對高二百三十六米的「首爾塔」自會青睞，因為，這裏是熱爆韓劇《來自星星的你》中都教授與女神約會的地方。「首爾塔」位於南山之上，全個首爾市絕大部份地方都能遠眺到，傍晚登塔的話，華燈初上，首爾的美輪美奐夜景，可一覽無遺。「首爾塔」與世界上大多數的觀光塔一樣，設有免費區與門票區，如果你只想閒逛一下，就在首兩層喝杯咖啡、買點東西，都不收門票。如果你要飽覽首爾景色，請付費約七十五澳門元（小童及長者有優惠價），乘電梯登上塔頂觀景台，才會不虛此行。要留意的是，「首爾塔」逢周五、六休息，免白行一次。

想體會「男女平等」，甚至女子高人一等的話，世界上規模最大的女性高等教育機構——梨花女子大學，女的要睇，男的要知。這所



南大門



韓國料理



韓國特式民居



梨花女子大學甚有氣勢



景福宮



首爾塔

一八八六年創辦的大學，歐陸風格的古雅建築及壯觀的下沉式課室，本身已是一道風景。遇着放學時蔚為奇觀的場面，大家要爭取的，應該是「男權」。

離開梨花女子大學，搭乘地鐵三號綫景福站，在五號出口再步行約五分鐘，之前提及與中國故宮地位相當的景福宮就在眼前。準確一點講，景福宮之於韓國就相當於故宮之於中國。景福宮是韓國末代皇朝的政治中心，雖幾經戰亂損毀，但基本的建築群仍保留原貌。其中軸式建築群與命名，都可以體現中國的文化影響。從光化門、興禮門、勤政門、思政殿、交泰殿一字延伸，最北面就是乾清宮。今時今日，中文導遊或導購員在韓國已無處不在、大行其道景福宮逢周二閉館，成人票價約三十澳門元，要直接了解景福宮的歷史與中國故宮的異同，方便而直接。

除了人參鷄、冷麵、燒肉等受日本影響的飲食文化之外，韓國也有自己特色的韓國料理，泡菜更是韓國人引以自豪的食品。「韓牛」則是精心飼養、肉質比美日本和牛的韓國本地產牛肉，同時也是上乘的禮品，豬、鷄等肉次之，狗肉則視為補身必備。澳人對日本料理趨之若鶩，却大多不知，韓國料理亦不相伯仲，而收費則合理得多，要理性消費，韓國料理或更化算。



## 《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)



澳門特別行政區政府旅遊局  
MACAU GOVERNMENT TOURIST OFFICE  
www.macautourism.gov.mo



“論區行賞”手機應用程式  
“Step Out, Macau” Mobile App  
(iPhone)



“論區行賞”手機應用程式  
“Step Out, Macau” Mobile App  
(Android)



Step Out,

# 論區行賞 步行路線

Experience Macau's Communities  
Walking Tour Routes

『論區行賞』走出 澳門新體驗!

Step Out, and experience a whole new Macau!



歷史足跡 · 盡在城區  
Footsteps into the Historic Centre



創意展現 · 活化藝城  
An Experiment of Creativity



中葡交匯 · 文化體驗  
Crossroads of China and Portugal



古今藝文 · 匯萃新城  
A Legacy of Arts and Culture



花地瑪堂 · 緣聚濠江  
Enchanting Stories of Our Lady of Fatima Parish



花王堂區 · 情牽中西  
The Marriage of East and West in St. Anthony's Parish



氹仔嘉模 · 葡韻風情  
Bygone Days of Taipa Village



路環鄉情 · 思古尋幽  
Nostalgia in Coloane



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)



**編輯委員**

崔世昌

鄧軍

劉蘇寧

鄭淑群

