

澳門

民航學刊 2015 · 06
第二十八期

澳門民航學刊

第二十八期



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

第二十八期

2015.06

澳門民航學會



《澳門民航學刊》第二十八期

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

聯絡電話：(853)85988862

圖文傳真：(853)85988893

電子郵件：cheongms@macau-airport.com

國際標準期刊號 (ISSN)1814 - 8662

目錄

特稿

機場放行率體現保障能力和運行效率	戴小方	1
民航業僱員罷工權探析	楊雲	9
香港國際航空中心優勢正逐漸減退	張磊	17
「紅旗警示」與航空安全	曲祖安	22
獎勵包機引客措施日漸普遍	文子英	27
機場消防救援力量須有保障	顧復山	32
中國穩佔世界第一大旅遊客源國	高航	38
「額外付費、自選座位」是否值得？	鄭力行	43

論壇

優化珠三角空域設計加強機場合作	47
廣東機場密度驚人如何協調佈局？	50
澳台兩地低成本航綫具競爭力	52
內地民航運輸市場保持快速增長態勢	54
臨空經濟與建設航空大都市	57
中國國際民航航班數量大增	60



會務活動

澳門民航學會改選 充實學術研究力量 63

專欄

「勿忘國恥」訪瀋陽 67

徵稿啟事

機場放行率體現保障能力和運行效率

■ ■ 戴小方

航班延誤問題在國內外十分普遍，航空運輸協會理事長李軍在全國「兩會」政協經濟界別分組討論時指出，二〇一四年我國民航航班正點率為 68%，比上一年的 72% 有所降低。連民航局局長李家祥也在「兩會」上承認自己碰上過飛機延誤，可見問題有多普遍。經常外出旅行的乘客說，飛機延誤二、三十分鐘已算準點了。但如果遇到天氣惡劣等意外狀況，而導致航班延遲幾個小時才起飛，很多旅客就受不了，事態嚴重時還會發生旅客鬧事，甚至打砸營業櫃檯等擾亂公共秩序的行為。

今年五月中下旬，華南地區遭遇了連續多日的強降雨天氣，直接影響了飛機升降，多個城市機場出現了較大面積的航班取消和延誤。在惡劣天氣下取消或調整航班計劃本是很正常的事情，其中一個考慮因素也是為了保障旅客的安全。然而，個別旅客為此大發脾氣，甚至在機場動粗。例如在五月十六日凌晨，雷雨天氣致深圳寶安機場航班大規模延誤，部分旅客情緒激動，打砸值機櫃檯，被警方及時制止並行政處罰個別人員。

航班延誤的原因很多，專家指出，天氣因素、空中交通管制和航空公司自身原因是造成航班延誤主因，內地也發生過由於「超售」機票而導致延誤的事件。中國民航局負責人曾經表示，整治航班延誤是民航局近年的重點工作之一。國航建立了關艙門正常率等考核指標體系；東航制定了飛機運營備案；南航規範了全公司運行資源的調配標準和調配流程。民航靠天吃飯，惡劣天氣是飛行的天敵，極端天氣對民航航班的正常性影響非常大。其實天空中也有路，飛機必須在固定的航路上飛行才能保障安全。如果在航路上出現範圍較小的雷雨，飛機可以繞飛。一旦雷雨影響的範圍較大，航班繞飛就十分困難了。未起飛的航班只能在地面等待，起飛航班必



須就近選擇其他機場進行備降。

還有就是流量控制。流量控制是指通過限制單位時間內進入某空中交通管制節點的航空器的數量，來維持安全的空中交通流量。我國引發流量控制的根本原因在於快速增長的需求與有限的空域資源間的矛盾。我國的航班飛行總量增長速度較快，但民航空管部門使用的空域資源卻擴展有限。這與地面交通擁堵是同一個道理，路本來就只有這麼寬，但數量激增的機動車都要上路行駛，就必然會產生擁堵。有的旅客提出這樣的疑問：越是惡劣天氣，旅客感覺流量控制越頻繁，這是為什麼？原因也不很複雜，雷雨天氣時，空管部門既要指揮飛機繞飛，還要控制繞飛飛機與正常在航線上飛行飛機間的安全間隔，工作量增加，會適當控制進入本場的飛機流量；如果遇到降雪或冰凍天氣，離港航班或起飛機場需要除冰除雪，長時間佔用停機位或滑行道，空管部門必須限制到達本場的航班數量，避免機場出現地面擁塞；在低雲、低能見度或者強側風時，空管部門則要根據標準拉大飛機間隔，對飛往本場的航班進行流量控制。

國家民航局重視航班航線正常率

五月二十六日，中國民航局發佈的《二〇一四年全國民航航班運行效率報告》稱，在空中和地面保障資源嚴重不足的情況下，我國航班起降架次由二〇〇六年的三百四十萬架次增至二〇一四年的七百五十萬架次，增長了 130%，年均增長達 10.8%，而航班正常率近年呈小幅下降趨勢，年均約下降 1.46%，二〇一四年正常率為 68.37%。

其中，二〇一四年全國二十一個主要繁忙機場中，航班放行正常率最高的是成都雙流國際機場，其次分別是昆明長水、烏魯木齊地窩堡、西安咸陽機場，這四個機場的放行正常率達 80% 以上。二〇一四年，成都雙流國際機場放行正常率達 82.27%，也就是說，平均每一百個計劃航班中有超過八十個航班執飛正常。

在全國二十一個主要繁忙機場中，只有上述四個機場的放行正常率超過 80%。另外，在 70% 至 80% 之間的有四個機場，在 60% 至 70% 之間的有八個機場，放行正常率最低的是南京祿口機場，約 48%。

報告還顯示，一年中航班正常率最高的是三月份，最低的是七、八月份。二〇一四年，延誤三十分鐘以內的航班數量佔比最大，達 36.09%；延誤四小時以上的佔比 2.88%；還有 2.76% 的不正常航班為取消、返航或備降航班。據業內人士分析，之所以三月份航班正常率最高，與此時春運剛結束，日均航班量最小有關；而七、八月份航班量最大，這期間雷雨天氣也相對較多，航班正常運行受影響也較大，所以這期間的航班正常率是最低的。

與此同時，民航局還計算出航空器推出後至起飛的滑行時間。二〇一四年主要繁忙機場中，上海浦東機場平均每架航班出港滑行時間最長，達二十二分鐘；其次是北京首都機場，平均滑出時間為二十一點六分鐘；時間最短的是大連周水子機場，為十二點七分鐘。其中，成都雙流國際機場平均為十四點五分鐘，仍居全國前列。

報告指出，通常情況下，每天七時至二十二時的十五個小時為機場繁忙時段。統計結果顯示，該時段內，北京、上海虹橋、廣州、深圳、成都和重慶機場的平均小時起降架次都超過了民航局公佈的小時容量。二〇一四年，成都雙流國際機場日均起降航班量為七百五十五架次，僅次於北京首都、廣州白雲、上海浦東、深圳寶安，位居全國第五位，為全國最繁忙的機場之一，其中成都機場最高峰日起降量為八百三十二架次。

報告反映，早上六時至八、九時是「起飛航班波」時段，起飛航班量一直急速增長，而降落的航班較少；九時後，降落航班量快速增長至高位，起飛航班量稍有回落，起飛和降落的航班量都在高位運行；一直持續到晚上十時後，起飛航班量開始明顯減少，降落航班量卻穩中有升，迎來「降落航班波」時段。

報告還公佈了全國航班量排名前十位的航空公司航班正常率情況。統計結果顯示，二〇一四年全國航班量排名前十位的航空公司中，航班正常率最高的前三位航空公司依次是國航、南航、川航，均高於 70%。而二〇一四年航班正常率最低的十個航空公司，航班正常率均低於 65%，其中中聯航最低，僅為 55.57%；其次為河北航空公司，正常率為 58.82%。



報告又指出，導致航班不正常的原因主要包括：天氣、公司、其他空域用戶、空管、時刻安排、機場、旅客以及公共安全。二〇一四年航班延誤最主要因素是公司、空管和天氣原因，分別達到 26.41%、25.33% 和 24.34%。

另外，國家民航局最近發文通報近期國內各航班航線正常率情況，今年一至三月份，雲南機場集團所屬昆明機場放行率持續上揚，連續三月高踞國內旅客輸送量千萬以上機場榜首；麗江機場、西雙版納機場放行正常率穩居旅客輸送量千萬以下機場前十位。

根據中國民用航空局發佈的《二〇一五年一月至三月國內客運航空公司、主要機場正常率統計結果》顯示，一至三月，昆明機場放行率分別為 87.68%、88.71%、89.31%，分別同比增長 9.61、6.56、2.92 個百分點，連續三月高踞國內旅客輸送量千萬以上機場第一位。麗江、西雙版納機場放行正常率分別為 93.42%、90.62%、88.87% 及 89.87%、86.54%、86.23% 穩居旅客輸送量千萬以下機場前十位。

機場放行正常率不但直接反映了一個機場的保障能力，也體現著機場的運行效率、規範化水準和管理能力，關係著旅客是否正常出行，很大程度上決定著旅客的服務體驗和感受。它與天氣、機場、航空公司、空管、油料、聯檢單位、旅客、軍事活動、公共安全等十二大類共計六十小項因素息息相關，任何一個環節出現哪怕一點點異常都會傳導到航班放行上來，影響到機場正常放行率。二〇一五年，雲南機場集團各機場克服天氣複雜多變、春運保障運輸生產壓力大等因素，不斷提升航班放行正常率。

首先是應對天氣變化：二〇一五年一月，雲南省大部處於強降溫、強雨（雪）天氣，雲南機場集團所轄各州市機場交替出現雨、凍雨、雨夾雪、低雲、低能見度等天氣，面對二〇一五年第一次極端天氣影響，集團所屬各機場、參控股企業與機場所在地空管、各航空公司等各保障單位積極聯動，啟動預案，認真做好天氣預警、協調處置、旅客服務、除冰雪等各項工作，克服了極端天氣帶來的保障壓力，有效確保了航空運輸各項工作。

其次是應對春運的壓力：春運期間，雲南機場集團以「以客為主、安全第一、服務至上、保障有力」為原則，落實工作責任制，確保了旅客出行及時、安全、有序、滿意，圓滿完成了春運保障任務。據統計，春運期間（二月四日至三月十五日），雲南機場集團所屬十二個機場預計共保障運輸航班四萬五千七百五十二架次，旅客輸送量五百七十六萬人次，貨郵輸送量三點七萬噸，同比增長 13.3%、19.08% 及 24.08%。其中，昆明機場共保障航班起降約三萬二千六百六十六架次，迎送旅客約四百二十三萬人次，日均約十點六萬人次。

二〇一五年首季，面對嚴峻、多變的極端天氣及春運保障帶來的壓力，集團各主要機場航班起降、旅客及貨郵吞吐三項指標均保持良好增長態勢。昆明機場旅客輸送量達八百八十七點八二萬人次，同比增長 16.5%，運輸起降架次七點零七萬架次，同比增長 11.7%，貨郵輸送量七點七三萬噸，同比增長 10.1%；西雙版納機場旅客輸送量達一百零一點萬人次，同比增長 24.7%，運輸起降架次八千四百二十九架次，同比增長 15.7%，貨郵輸送量二千零五噸，同比增長 21.4%；麗江機場旅客輸送量達一百一十點五萬人次，同比增長 12.47%，運輸起降架次九千零七十六架次，同比增長 1.5%，貨郵輸送量以前市百一十二噸，同比增長 13.9%。

三月份昆明機場運輸生產呈快速增長趨勢，旅客輸送量達三百二十一萬六千六百人次，同比增長 27%，在國內主要機場中排名前列，運輸起降架次二點四六萬架次，同比增長 15.4%，貨郵輸送量二點八四萬噸，同比增長 1.8%。

航路資源有限影響空中交通

民航界人士認為，航班正點率是針對航空公司而言的，評價機場保障服務做得到不到位則要看航班放行正常率，如果航班沒有按照時刻表準時起飛或降落，就是非正常，而航班放行正常率就不同。

隨著我國民航事業飛速發展，看似廣闊的天空，其實航路資源非常有限，已經遭遇交通擁堵。在我國，特別是經濟發達的沿海地區，是遭遇空中交通管制的重要區域。根據華東地區的



資料，在所有非正常航班中，有過半是由於空中交通管制引發的，具體為 51.63%。其次是航空公司的自身原因，達到 33.15%，軍事活動原因和天氣原因分別為 5.99% 和 4.89%。

一旦出現空中交通管制，民航部門自然先保障上海等地樞紐機場的航班起降。對於機場來說，提高放行正常率，是理所當然的事情。為了保障航班準時起飛降落，去年溫州龍灣國際機場提出打造「正點機場」，並出台針對航班延誤的治理實施方案。經過一系列的努力，溫州龍灣國際機場去年十二月的航班放行正常率提升至 76.65%，比當年四至八月的平均水準提高了超過 30%，在民航局公佈的全國四十八個主要機場中排名第三十二位。今年一月，該機場的航班放行正常率再度逼近全國平均值。

從全年來看，是否存在較易出現航班延誤的時間段呢？專家認為：春天的大霧，夏天的颱風和雷暴天氣，以及冬天的冰雪，都會造成航班出現大面積延誤。另外，每年繁忙的春運時期，也容易導致航班延誤。相對來說，秋季是航班保證正點率的理想季節。

根據資料分析：從二〇一四年四月至二〇一五年一月，溫州機場航班正點率總體呈逐月上揚趨勢，峰值出現在二〇一四年十二月，為 67.57%。而最低的是去年七月，不足三成。

從單日時段來講，機場大致有早、中、晚三個高峰段，易造成延誤的程度也從早到晚逐漸升高。每天早上七時半分至八時，是第一個高峰段，也是在機場過夜幾架飛機紮堆起飛的時間。經過兩個小時左右，不少航班陸續抵達溫州，第二個高峰段到來。第三個高峰段，則出現在下午三時至四時。從總體上看，越是晚上的航班，越容易延誤。

從我國航路分佈密度上講，南北方向的航路較密集，東西方向相對稀疏。有業內人士認為，航路的設置和分佈，主要取決於旅客出行需求。同一航向的航路越多，航班飛行的選擇也就越多，相應地就越少延誤。

雖然航班延誤不可避免，也無法預測，但幫助旅客避免遭遇航班延誤，不乏小竅門。首先，

旅客應盡量選擇規模較大的航空公司。其次，旅客在出行前可借助各種資訊管道，了解自己的航班動態，及早做出安排。如借助「航旅縱橫」、「飛常準」等軟體，在購票前查詢指定航班的歷史時期正常率，甚至是指定航班前一航段的起降情況。最後，旅客最好及時關注當天天氣情況，特別是航班出發和目的地，以及沿線航路的天氣狀況。

澳門關注立例保障旅客權益

澳門的航班延誤主要原因與內地大體相同，航線延誤率與鄰近地區相若，航班延誤原因主要涉及天氣、航班調度、航空管制和技術問題等因素。

面對各種不明朗因素，澳門國際機場未雨綢繆地採取相應措施，減少航班延誤，保障旅客出行安全和順利。今年三月的大霧天氣，澳門國際機場啟用了先進的二類儀錶著陸系統，這種系統可保障具備資格的航空公司和飛行員在能見度低至三百五十米時仍然降落，一百七十五米時能夠起飛，從而大大減少航班延誤的可能性。除部分不具備二類運行標準的航空公司和因到達航班延誤而影響出發航班外，大部分航班都能夠正常運行。

由於澳門國際機場安裝了 Wi-Fi，增設了飲水機，即使氣象條件不佳而影響航班準點率，機場其他保障設施和服務仍然一切正常，候機大廳內秩序良好，值機櫃檯和安檢通道沒有出現排長隊和堵塞現象。

目前，內地和港澳三地民航局已有機制盡量排除導致延誤的可操控因素，以減低飛機延誤率。民航部門指出，航班延誤是每一間航空公司都會有的情況，因延誤會影響飛機使用率以及影響生意等，所以航空公司也不希望航班延誤。但因為一些不可抗力的因素，如天氣、航班調度、航空管制和技術問題等導致飛機不能準點到達。一旦發生航班延誤情況，建議航空公司提高服務水平，及時傳遞相關訊息，在乘客有需要時及時提供支援，以安撫乘客不滿情緒。

旅遊業人士認為，航空公司航班延誤對旅客造成一定的損失，也影響了澳門這個旅遊城市



的聲譽，澳門不能單靠航空公司自覺，也要採取一些必要的措施，認真治理航班延誤問題。

最近，澳門制定了《空運旅客在被拒絕登機、航班取消或延誤時的基本權利》行政法規草案，諮詢對業界。立法議員關翠杏質詢有關草案的諮詢結果時，民航局回覆表示，草案提交行政會後建議加大保障旅客，但再次諮詢業界時，業界反映較難操作。當局指現階段未有條件實施該行政法規，將跟隨各地空運旅客消費權益的發展趨勢，待日後適當時機再與業界溝通。

關議員表示，關注二〇一〇年當局公開諮詢《空運旅客在被拒絕登機、航班取消或延誤時的基本權利》行政法規草案的結果及立法進度，是因為澳門以「世界旅遊休閒中心」為定位，理應不斷完善合理保障航空旅客的權益，但當局一直未能按照上述諮詢文本的建議，加強立法保障航空旅客，原因為何？

民航局回覆稱，有關草案諮詢了業界，隨後按照收集的意見適當修改文本，提交至行政會討論。有關法規草擬的目的除了提高處理旅客合理要求的作業水平外，亦希望讓旅客遇到相關情況及營運機構的問題時，雙方的保障範圍有一套可依循的標準，避免爭拗，故草案內容必須既保障旅客權益，亦符合業界可操作，兩者必須平衡，才能讓旅客和營運機構相互受益，因此行政法規草案暫未獲通過。

在保障航空運輸旅客的權益方面，現行《空運人及航空器經營人的民事責任制度》行政法規已經規定，旅客延誤引致的損害，除非航空企業證明為了避免發生損失已採取一切合理要求的措施，否則必須承擔賠償責任。

民航界人士曾建議參照中國民航局保障航班正常的獎懲機制，在治理航班延誤機制方面，則要建立資訊共用和統一發佈機制，確保旅客能及時得到資訊；還要建立航班延誤的協調聯動機制，機場管理機構要負起協調、指揮的重任。另外，空管系統要建立空域靈活使用機制、空中交通流量協調和管理機制，以改善航班的運行環境。

民航業僱員罷工權探析

■ 楊雲

今年五月下旬，有六千三百名會員的香港國泰空中服務員工會因不滿國泰航空公司在豐厚的盈利之下，仍然實施三項有損員方權益的管理措施，發起在機場離境大堂的千人規模靜坐，要求資方撤回包括四月中起，將三年約滿的機艙服務員，續長約時薪由原來一百四十四元七角加薪至一百七十六元八角，減至一百五十九元三角；在《執勤人員處理違規乘客事件內部守則》上，刪去「將為員工提供法律支援」一條；二月起大幅削減澳洲墨爾本的外站午餐津貼一成八等三項「剝削措施」。工會明言，如果資方拒絕糾正並撤回全部「剝削措施」，將於八月十八日至三十一日，即暑期的旅遊高峰時段發起全面罷工。

初時，勞資雙方態度都強硬，並通過傳媒針鋒相對，但雙方對峙一星期後有峰迴路轉的結果，彼此在六月一日達成諒解共識，隨即簽訂協議書，條款顯示資方作出讓步，而員方也即時宣布取消罷工的打算。

無獨有偶，今年四月底，台灣桃園市機師工會針對與中華航空公司的勞資爭論而舉行的罷工投票結果出爐，在五百九十八張有效票中，贊成罷工的有五百九十六票，另兩張亦非反對票而是廢票。這是台灣的航空業從業人員首次通過合法的程序與方法取得罷工權。台灣桃園機師工會去年五月成立，成員幾乎全是華航機師。該會認為，近年已多次要求華航改善工作環境，避免機師流失，危及飛安，但華航都以機師工會為外部工會為理由遲遲不作合理回應。

罷工權的形成與確立

在現代的自由經濟社會，「罷工權」已是以法律形式固定下來的賦予勞動者的一項權利。



然而，在包括涉及重大社會經濟與公共安全利益的民航業在內的若干特殊行業，勞方的「罷工權」一方面是爭取權益，牽制資方的有力工具，但另一方面，又因為影響重大兼牽連甚廣，隨時涉及民航旅客與機場設施的安全，所以，社會上與法律上，一般都要求民航業界的勞方應謹慎行使法定罷工權，在部分國家或地區，甚至在法例上對民航業人員行使罷工權定出某些條件與限制。因此，民航業人員的罷工權問題，尤其是一些原則與例外的法律制度設計的背後理念，以及與一般行業有別的法定權利與限縮等，是值得探討的法律問題，而以自由經濟與基本人權為標榜的歐美國家的同類制度特點對照，對我們處理同樣的問題甚有啟發意義。

從發展歷史而論，「罷工」這一概念的出現早於「罷工」作為一種普通權利，甚至涉及人權。按照《牛津法律大詞典》的解釋，「罷工」，通常是指某個僱主的全體僱員或相當大一部分僱員同時一致地停止工作，罷工一般發生於勞資糾紛。簡言之，罷工就是指一定數量的僱員為改善工作待遇而在工作地點停止工作的行為。所以，罷工的法律特徵應包含以下幾個要件：罷工是以改善工作待遇為目的；罷工是勞資糾紛的結果；罷工是僱員集體停止工作；罷工是發生在工作地點。

在十八世紀時期，勞動者罷工會被視為普通法上的刑事合謀犯罪行為，在資本積累時期而生產方式並未穩固的發展階段，各國政府都將勞動工人罷工以至組織工會列為刑事罪行。例如英國著名的《結社禁止法》等。

隨著經濟發展與社會進步，勞動者的社會地位與經濟權力不斷提高，罷工也逐漸在法律制度建設中被確認並成為勞動者抗衡資方的一項法律權利，不過，這一法律權利只是一種自由權，即是勞動者有不工作的自由，也有工作的自由，同時，在行使這一權利的前提是不能妨礙資方的自由，除經過通知資方終止簽訂的勞動合同，不然，勞方在行使這種自由的時候就會違反合同的約定。然而，當罷工發展成為一種自由權的時候，在法律上得以去刑事化，雖然當時仍保留了民事責任。

罷工權的法律保護與例外

到二十世紀後期，罷工權逐步被視作受僱者的基本權利而得到法律保護，規範罷工權的法律文件除了聯合國《經濟、社會和文化權利國際公約》和國際勞工組織有關公約之外，還有各國的國內立法。例如屬普通法的二〇〇〇年《歐盟公民基本權利憲章》第四章二十八條就明確規定：「工人和僱主，或工人組織和僱主組織，按照歐盟法律，國家法規和慣例，有在適當級別進行集體談判、簽訂集體協議的權利。在利益衝突不可調節的情況下，有採取集體行動，包括罷工的權利。」總體而言，歐盟各成員都將罷工權列為受憲法所保護的一種權利，各成員國的國內立法，特別是關於勞動關係的立法，都有關於行使罷工權的法律條文，部分成員國例如意大利，還制定有專門的罷工法。而恪守普通法傳統的英國，規範行使罷工權的法律較為複雜，包括大量的司法判例與議會立法，除了《工會和勞工關係法》之外，還散見於侵權法與合同法規則。德國雖然未有專門的罷工法，却設有勞動法院，勞動法院成為德國罷工法律的主要「造法」機構，勞動法院按照國民享有的結社權規定建立了十分周詳的罷工法律規則。若對勞動法院的判決不服時，還可以最終上訴到歐盟法院。德國對罷工權的法律保護，在大陸法系甚具代表性，使罷工成為解決勞資糾紛的合法方式。所以，在歐洲國家包括德國，罷工是常見的事，例如德國漢莎航空與法國空中交通管制員工會，今年都先後醞釀罷工，連鐵路駕駛員工會也加入罷工行列。

為平衡勞方的罷工權，今年五月底，德國議會通過了勞資關係的新法案，規定並非針對交通運輸行業，而是針對小型工會，規定當同一行業的工會有不同的罷工訴求又無法達成共識時，以會員數目最多的工會所達成的勞資協議為準。這等於強化了工會的集體談判權，只是對組織鬆散的小型工會不利，因為其組織實力遠遜大型工會。

罷工肯定會影響社會生活，並造成經濟損失。例如二〇一〇年德國漢莎航空四千名機師罷工四天，就有三千多班航班取消，大量旅客出行計劃受阻，經濟損失超過一億三千萬歐元；同年的英、法、德等多國航空公司員工大罷工，令歐洲航空業遭受重挫，經濟損失難以估計，甚至影響了全球航空業的發展。



公共交通運輸行業的僱員行使罷工權對社會與經濟的影響，顯然有別於其他行業。所以，一如在本文引為「開場白」的香港國泰空中服務員工會發出的「罷工威脅」後，資方態度迅速軟化讓步的例子，這是由民航業的業務性質與行業特徵所決定的。罷工權之於民航業，對僱員來說是萬試萬靈的爭取權益「殺手鐮」，對資方而言，是聞之色變的「夢魘」，決非言過其實之詞。

機場地勤、空中服務以至空中交通管制等民航作業，都是機場整體客貨運輸業務中的重要環節，假如這些「工種」的僱員動輒怠工甚至罷工，儘管有其法律依據，但却無可避免令機場運作及民航服務大受影響，以至陷入癱瘓，對一個國際機場而言，受損的不止是經濟收益，還要面對可能的民事索償，影響形象和聲譽，甚至地區經濟。

香港民航業這次勞資糾紛的起因，與其他勞資糾紛一樣，都是與勞方維護或爭取權益有關，不同的是，民航業的性質有別於一般行業。一般企業以追求利潤為唯一目的，但民航業除了考慮利潤之外，還因為其本身帶有公共性質，必須同時考慮維持公共服務與履行社會責任這些涉及公眾利益的因素。所以，不論機場營運及其周邊配套的服務採用哪一經營模式，包括外判、合營、專營都好，只要機場的核心或非核心業務發生怠工甚至罷工，必將牽連甚廣。香港國泰空中服務員工會這次「準罷工」，刻意將日期選在民航業經營的「黃金檔期」，旨在增加談判籌碼，但罷工尚未成事，已在社會引起一陣打亂暑假外遊計劃的怨氣或躁動，足見民航業界的罷工決定，對社會秩序與居民生活的影響實在不可小覷，經濟損失尚在其次。這點，的確值得包括澳門國際機場在內的本地民航業界引以為鑒。

本澳罷工權與勞方工作條件保障

《澳門基本法》第二十七條規定，澳門居民學有言論、新聞、出版的自由，結社、集會、遊行、示威的自由，組織和參加工會、罷工的權利和自由。這是澳門居民行使罷工權利的憲法性保障和依據，也說明了澳門居民的罷工權已非一種自由權，而是法定權利。因此，儘管未有為僱員行使罷工權專門立法，行使罷工權的法律規範仍是空白，但勞方享有法定的罷工權並無

任何疑問。不過，在人情緊密的澳門，即使發生勞資糾紛，真正發起罷工及罷工成事的情況絕對難得一見。勞方不會輕易發起或組織罷工是原因之一；澳門傳統上習慣以協商或調解處理資勞糾紛是原因之二；本地規模最大的勞工組織與官方關係良好，溝通暢通、合作無間是原因之三；雖然多次有議員提案為賦予勞方集體談判權的《工會法》立法，但澳門立法會迄今未有通過同類的法律，集體談判權仍然缺位是原因之四。

理論上，澳門現行的《勞動關係法》適用於各行各業的僱員，與外地僱員建立的僱傭關係、學徒或職業培訓關係和非全職工作由其他專門法規訂定。《勞動關係法》亦規範了僱員最基本的工作條件。不論所訂立的是口頭合同還是書面勞動合同，僱員在一般情況下每天的正常工作時間不得超過八小時，每周不得超過四十八小時，但是，因應企業營運特性且經勞資雙方達成協議，則勞方每天的正常工作時間可以增加，但以每天上限為十二小時及每周上限為四十八小時。按照《勞動關係法》，一般情況下，勞方超時工作必須先得勞資雙方同意，而且提出的一方，不論是勞方還是資方，必須備有證明對方同意的書面記錄。在這種情況下，勞方有權收取平常報酬加 20% 的額外報酬。這是否代表當勞方拒絕時，資方就無法要求勞方配合業務需要超時工作呢？亦非如此。《勞動關係法》同時規定，在下列任一種情況下，資方可無須得到勞方的同意而安排超時工作，包括：發生不可抗力的情況，但勞方每天工作時間仍不得超過十六小時；面臨重大損失，但勞方每天工作仍不得超過十六小時；事前無法預料的工作增加，但勞方每天工作仍不得超過十二小時。但是，當勞方因為這幾種原因而提供超時工作時，就有權收取平常報酬加 50% 的額外報酬。如果資方違反這一規定，以每一名受影響的僱員計算，可被罰款五千至一萬元。除了嚴格的「超時補水」規定之外，《勞動關係法》對勞方在提供超時工作之後的休息權，也訂有完善的制度保障。

鑒於民航業全年無休，且每日二十四小時運作的特點，個人認為，本澳民航業界，不論資方還是勞方，除了必須認識《勞資關係法》中有關「超時工作」的規定，以免不必要的爭拗之外，亦必須了解《勞動關係法》中關於「強制性假日」的規定，因為，這些都是在薪津待遇以外較容易引致勞資糾紛的工作條件。



《勞動關係法》規定，每年的元旦日、農曆年初一至年初三、五一勞動節及十一國慶節等十天為僱員的強制性有薪假期，原則上，僱員於強制性假日無需上班，如果資方不准許勞方享有強制性假期，或只准許勞方於強制性假日享受部分休息時間，就會被視為違法，按每一受影響的僱員計，僱主可被罰一萬至二萬五千元。

為兼顧某些行業在經營上的特殊性，《勞動關係法》同時規定，在以下三種情況下，資方可以無須得到勞方的同意，安排僱員在強制性假日上班，這三種情況包括：第一，資方面臨重大損失或發生不可抗力的情況；第二，事前無法預料的工作增加；第三，為確保企業持續營運而必須僱員提供工作。《勞動關係法》訂明，在以上三種情況資方要僱員在強制性假日上班後三十天之內，除要指定一天休息日予該僱員作補假之外，還要額外給予一天的基本報酬。

據此而知，《勞動關係法》雖有考慮到澳門一些企業的營運特點，但仍未夠全面，其主要的立法精神是加強對勞方權益的保障。這應是社會進步的象徵，相信多數人，包括資方都會樂於接受。《勞動關係法》既然適用於各行各業的勞資關係，就毫無疑問同樣適用於民航業等公共運輸企業，包括與此相關的周邊行業，例如地勤作業、機場保安及空中服務等。對此，可能遵照《勞資關係法》的規定來安排工作，不止因輪班工作或強制假期及超時工作而增加人力成本般簡單。還可能涉及勞方的休息權等工作條件的變更，以及因業務所需而作人員工時調整時而可能發生勞資糾紛等因素。

民航業界罷工權的特點與限制

從法律制度與權利規範的角度分析，對於涉及重大公共利益的民航業界的勞資糾紛所可能引發的「罷工」，如何規管勞資雙方的權利與義務關係，調整勞方行使罷工權的保障範圍，減少罷工的可能性，筆者認為可從以下三方面尋求有效的預防與解決問題之法。

首先，民航業儘管有其業務上的特殊性及企業性質的公共性，的確有別於一般行業，但正因如此，民航業應該比一般行業更加重視建立穩定的薪津調整與人員晉級機制，確立賞罰分明

的人事績效管理制度。由於澳門特殊的社會環境與傳統習慣，再加上上述的幾點因素，令澳門民航業界從未發生像香港民航業頻發的工潮，但香港國泰航空幾乎隔年就要面對勞方罷工問題。類似這樣的罷工若發生在帶有公共性質的民航企業，影響是可大可小的。所以，本澳民航企業對此要有防患未然的準備，應該主動完善自身的各項管理制度，加強與勞方的溝通，為僱員提供良好的工作條件及穩定的工作待遇。長遠來說，不但要滿足《勞動關係法》所定的各項最低標準，最理想是建立一套優於《勞動關係法》的人事行政制度及有效的內部激勵機制，讓僱員公平競爭晉級，獎懲結合，以法為據，以理服人。在發生勞資糾紛時，例如，當有僱員因工作表現不合格受罰甚至被解僱，以至勞方對工作安排或工作條件變動有不滿時，勞資雙方能通過內部溝通途徑解決矛盾或分歧。

其次，為免民航業界所代表的公共利益不易受損，應該修訂現行的《勞動關係法》，明確在處理勞資糾紛時，勞資官三方的權利與義務，包括規範勞動行政部門的仲裁或調解職能，明確勞方行使罷工權的方式。例如，官方的仲裁或調解，應列為任何法律訴訟和勞方行使罷工權的前提和必經階段，未經勞動行政部門調解或仲裁的任何勞動爭議訴訟或罷工，司法機構不應受理並可宣告有關罷工為違法，此時，勞方的各種法定權利，包括罷工權將中止，得不到法律的保護。現行《勞動關係法》另一不足，是只規定「僱主與僱員可自由訂立規範工作條件的勞動合同」，應進一步明確「只要雙方合意，勞動合同的內容可包括放棄罷工權」的條文。

再次，是制定專門的罷工權法律制度。在澳門，罷工權雖然已是憲法性的居民權利，但却未有為行使罷工權立法，加上工會法仍處真空，倘發生罷工時，勞資官三方的法定角色與地位，在嚴格意義上其實都無法可依，無章可循。罷工權立法缺位，既不能以法律保護具正當性的罷工，亦不能制止各種無序的停工或罷工行為，不利於勞資處理矛盾。為罷工權立法的目的，是為法律規範勞方行使這項憲法性權利的程序或形式，避免與其他法律義務產生衝突。一如《澳門基本法》規定澳門居民享有「言論自由」，但在行使這一權利時，不能抵觸《刑法典》所保護的各種法益，否則就可能觸犯「誹謗」、「侮辱」等刑事罪行，須負法律責任。

此外，以法律制度規範行使罷工權，已是世界各地慣常的做法。例如英國的《勞資關係法》



規定嚴格限制罷工和怠工行動，對民航業界的罷工限制最為嚴格，當罷工會影響民航業的合理營運而令公眾利益受損時，資方可通過法律途徑，由當局依法禁制罷工；法國也有同類的立法，對於負有公共服務責任的企業的僱員行使罷工權，規定必須提前五日發出通告，說明罷工的原因、日期、時間和地點、時限等，在預先通告到開始罷工期間，勞資官三方要舉行談判，並由官方擔任調解角色。若是涉及公眾利益的公共事業機構，例如機場僱員的罷工，則必須保證維持最基本的服務。美國更早自一八四二年已對合法的罷工作出一些限制，例如不容許突擊性的罷工、二次罷工等，對帶有公益事業性質企業的僱員行使罷工權的限制就更加嚴謹。日本對僱員行使罷工權也有法律限制，對於公共事業僱員的罷工，以不影響接受服務的權益為限，否則就是違法罷工。獲國家授予地方立法權的深圳，其制定的《深圳特區促進和諧勞動關係條例》更明確規定：「供水、供電、供氣、公共運輸等用人單位因勞動爭議出現集體停工、怠工、閉廠等情形，導致或者可能導致下列後果之一的，市、區政府可以根據實際情況發布命令，要求用人單位或者勞動者停止該項行為，恢復正常秩序：(1) 危害公共安全；(2) 損害正常的社會經濟秩序和市民生活秩序；(3) 其他嚴重危害公共利益的後果。反之，不抵觸以上三個法律要件的情況的罷工或怠工，當局不會限制。

從各地有關僱員罷工權的立法例可知，法律在賦予勞方享有罷工權利的同時，會對水電、燃料、民航、公共交通、醫療衛生、教育電信等具公共利益性質的企業或單位有特殊的保護，這類企業或單位的僱員在行使罷工權時會受到較多的法律規制，以維護其他人的權益及維持社會經濟秩序。

立法需時甚久，修法費時失事，證諸澳門目前的條件，涉及民航業僱員罷工權的限制方面，可在現行《澳門民用航空活動綱要法》（行政法規的法律位階只需由行政部門修訂）中，規範航空運輸企業、航空服務業以至機場企業的法律屬性和法律地位，將其明確列為具公共利益的企業，在罷工權上受法律的特殊保護，勞方行使的罷工權受到若干形式的限制。為建立民航業界的勞資權利與義務關係，行使罷工權的條件限制，維護社會經濟秩序，平行勞資利益，提供應有的法律保障和依據。

香港國際航空中心優勢正逐漸減退

■ ■ 張 磊

為政改和各種政治議題而產生社會嚴重分裂的香港，經濟建設步伐也被拖慢下來了。正當中國內地的大型機場和高鐵建設熱火朝天之際，香港還在為高鐵的一地兩檢、機場是否興建第三跑道之事而爭論不休，似乎絲毫沒有發覺到未來發展的巨大危機。民航界人士擔心，照現在這個樣子繼續下去，香港的國際民航中心地位很可能會被鄰近城市超越。

香港多年來一直是國際和亞洲區主要的航空中心。香港國際機場自二〇〇一年起連續八年獲選為全球最佳機場。香港國際機場是世界上最繁忙的機場之一。全球各大航空公司都有航班飛往香港。據報道：香港國際機場每周有大約三千九百班定期客運及六百一十五班貨運航班從香港飛往全球約一百三十個城市。機場全面發展後，每年將可以運載旅客八千七百萬人次和貨物九百萬公噸。但是，近年來卻三甲不入，最佳機場被新加坡樟宜機場取代。去年曾獲選全球最佳航空公司的國泰航空，今年跌至第三，被新加坡航空超越了。

位於大嶼山赤鱗角的香港國際機場一九九八年七月啟用，目前擁有兩座客運大樓及兩條跑道。香港有輿論提出，二〇一七年港珠澳大橋落成之後，若屆時香港對外的航空運輸能力不足，就會將機會拱手讓予澳門及珠海。但是，第三條跑道投資太大。深圳建一條跑道加候機樓只二百多億元，廣州更不用一百億元，而香港至少要十多年才可建成這條跑道。屆時，廣州有五條跑道，深圳三條。這個區域的空域本已不足，廣州與深圳的新跑道建早於香港，自然會把僅有的空域分配掉，重新分配給香港第三條跑道的餘額不會多，且今後十多年南中國海的國際關係未必和諧；中國從廣州、海南伸延至三沙的空軍軍用空域要求必會大增，也難免會壓縮民航所用空域，香港第三條跑道可能得物無所用，成本效益更低。即使香港的本位主義濃厚，也不



能這樣愚蠢和不負責任地浪費二千億元公帑。

香港機場管理局的《香港國際機場二〇三〇規劃大綱》公眾諮詢，73%受訪者認為三跑道方案較可取。香港第三條跑道工程包括在機場北面填海六百五十公頃、興建三點八公里長的第三條跑道及相關滑行道系統、興建約六十條登機橋的客運廊及可容納一百個停機位的停機坪、擴建旅客捷運系統至新客運廊、擴建行李處理系統等，以二〇一〇年的價格計算，工程造價為八百六十二億元，以付款當日價格計算為一千三百六十二億元，最新估計則超過二千億元。

除了耗資甚巨，空域問題也不容忽視。香港民航處表示，香港國際機場兩條跑道在二〇一五年達到每小時最高容量的六十八架次。香港民航處年前與中國民用航空局、澳門民航局在空域運用上達成共識，香港如興建第三條跑道，屆時珠三角區域內的機場運作模式、珠三角空域容量，並不構成香港興建第三條跑道的障礙。香港民航處期望可於二〇二〇年取消珠三角空域管制。香港民航處表示，第三條跑道落成後，每小時跑道最高容量可達至一百〇二架次，內地實施的空域、航班流量管制等措施，並不構成香港興建第三條跑道的障礙。

隨着亞太地區旅遊業發展，尤其是中國成為世界第一旅遊大國，區內對空運的需求急劇上升，航空網絡亦在不斷完善。放眼鄰近地區，除了深圳及廣州機場擴建計劃雄心勃勃，泰國曼谷機場第三條跑道將於二〇一六年建成，新加坡樟宜機場已計劃建造第四條跑道，而韓國首爾二〇二〇年前更將建成第五條跑道。相對珠三角乃至世界各地紛紛爭奪航空業增長的大餅，作為世界航運樞紐的香港，慢條斯理一副與己無關的面孔。

早前有大學研究顯示，若充分利用第三條跑道，每年可為香港帶來近四百億元的經濟收益，有關基建顯然是產出大於投入。而第三條跑道之所以至今好事多磨，表面看是市民環保意識上升，擔心新跑道帶來空氣污染、噪音及影響海洋生態，其實根源在於歷屆政府無能。回歸十多年，施政空轉，幾乎一事無成，若不是當年港英政府推動玫瑰園計劃，機場至今恐怕還在啟德，當然也不可能有後來的郵輪碼頭計劃。

深圳機場早前搬遷並計劃擴建第三條跑道，深圳除了高鐵網絡已經領先於香港，深圳機場與潮汕、惠州、韶關和佛山等廣東省內支線機場的互聯，更使其覆蓋面和覆蓋人口大大增加。如何在新格局下爭取良好位置，是香港的重大思考。港府強調第三條跑道不能再拖。港府前年底之前完成第三條跑道的環評報告，最快也要十年後才能完成建造。時間不等人，一年後，機場每小時將有六十八個航班升降，達到飽和狀態，雖然當局可以透過技術革新及增設停機坪進一步提高班機升降的密度，但總有一個極限。再說，同一條跑道上的升降次數過於頻密，意外風險亦會隨之上升，可見建設第三條跑道確有必要，而且愈快愈好。

航空業後繼無力，正是香港優勢全面衰落的縮影。曾幾何時，香港港口吞吐量世界第一，如今落到新加坡、上海及深圳之後。上世紀七、八十年代，香港經濟產值佔中國總量的四分之一，現在已不足全國 3%，再過十年將不足 1%，可以忽略不計。單以城市論，長期在全國獨佔鰲頭的香港，近年相繼被上海及北京超過，今年更將被廣州趕上，再過三年深圳亦將後來居上。香港由國際大都會淪落為中國二流城市，已是不爭的事實，過去一百多年間積累的老本，差不多已被食光。在這種情況下，如果港府仍然沒有危機感，如果部分港人的心態仍停留在上世紀風光時代，以為香港根底深厚，無懼競爭，這與當年的「夜郎自大」根本就沒有分別。澳門和香港民航業既有競爭也有互補，如果香港失去區域民航樞紐的地位，即使港珠澳大橋如期在二〇一七年落成通車，對澳門民航業的正面影響也可能會不如預期，這是值得民航界和民航主管部門醒覺的。

有學者指出，香港一直以來的成功，其中一個重要因素是地理上的優勢，位處亞洲的中心。從香港飛往亞洲大部分地方，均在三至四小時，一般也不會超過五小時。可是我們不要忘記，這個地理上的優勢，在旁的深圳同樣擁有。至今，無論從規模、服務水平、通關效率還是國際航線的數量來說，香港機場均遙遙領先。香港今天的成功，主要得益於亞洲的舊格局。隨着整個地區的發展，以及中國提出了一套龐大的亞洲發展計劃，整個地區將會有翻天覆地的改變；如果香港未能與時俱進，便會隨着深圳的成熟而被邊緣化。

香港特首梁振英指出，香港國際機場將在未來幾年內達到飽和，急需興建第三條跑道以



維持航空樞紐的地位和競爭力，爭取於二〇二三年落成啟用。港府對香港航空地位雖然重視，但有學者認為，香港機場第三條跑道極需加快興建，否則到了二〇二三年，香港可能已優勢全失。民航業人士指出，香港航空業現時正面臨鄰近地區的強烈競爭和威脅：新加坡早前宣布樟宜機場擴建計劃，四號客運大樓將於二〇一七年前建成，五號客運大樓亦會緊接着上馬，建成後每年的旅客吞吐量可增至七千五百萬，比香港目前的年吞吐量五千六百二十萬人次還多三分之一；內地方面，廣州白雲國際機場第三條跑道將於今年六月落成，預期到明年國際航線可達一百三十條，有望與香港機場持平；深圳國際機場三號客運大樓兩個月前已投入使用，旅客吞吐量亦首次突破三千萬人次。上述的三個機場的急速發展，頓令香港航運界坐立不安。

民航專家指出，若航空或物流公司一旦進駐其他機場，很難會「回頭」重返香港機場，即表示流失了的客戶將可能一去不返，損失難以估量。香港已失去了海運中心地位，若連空運中心角色也被取代，不僅對香港的經濟和聲譽是一個打擊，對香港的工業和旅遊業亦有所影響。

最近「香港快運」轉型為低成本航空，標誌着低成本航空的大趨勢。其實，除了「香港快運」外，現在已有不少低成本航空在香港營運，只是它們的規模不大，航班覆蓋不高，令大眾對低成本航空進入香港並沒有多大的留意。然而，香港作為亞太區的航空樞紐，在國際機場承載力不足的情況下，傳統航空能否與低成本航空雙軌發展？民航界人士認為需要慎重考慮和應對。

香港幾年前也有甘泉航空這個本地低成本航空公司，因發展策略出現問題，最後慘淡退場。甘泉的失敗令不少人對低成本航空產生了顧忌，尤其是甘泉結業時曾出現了一些事故，更讓人們對低成本航空的營運不表樂觀。現時，在香港經營低成本航空的大多是外來的公司，像樂桃航空、酷航、虎航等，這些低成本航空企業以亞洲區域內的航班為主，賣點是其收費廉宜。雖然低成本航空的航班服務比不上傳統的航空公司，但已對傳統航空公司構成了挑戰。

低成本航空以減省成本的策略，降低機票價與傳統航空公司競爭，在航班內將餐飲、機內娛樂、行李託運等一概省掉。假如乘客需要的話才按用者自付原則購買，而且低成本航空盡量使用二、三線機場和客運大樓，也省了機場的停泊費用。其他看似微不足道的小節，例如低成

本航空的乘客座位一般較窄，這樣便可多載乘客，又如低成本航空一般不設飛行里數優惠，也沒有分設商務或是頭等，為的是可以用單一的營運來減省成本。低成本航空的地勤服務更會是以外判為主，也減省了後勤的開支。

低成本航空的航班編排更是節省成本的一個重要因素，因為低成本航空專挑不甚繁忙的時段。不少外國的航空市場，低成本航空專門在午夜之後才起飛，藉以避開繁忙時段的高機場收費，故此也被戲稱為「紅眼航班」（旅客在午夜起飛睡不好）。儘管低成本航空的服務質量比不上傳統的航空公司，但低成本航空減省的成本卻將之以優惠價格吸引消費者，是以低成本航空大受消費者歡迎，低成本航空在歐美已和傳統航空公司平起平坐。在亞洲，低成本航空發展比較發達的是新加坡，樟宜機場也因低成本航空的成功而要擴建，低成本航空對鞏固新加坡這個世界航空樞紐功不可沒。

目前，低成本航空佔香港航空市場的百分比不到 5%。從數字來說是有很大的發展空間，但同樣也說明了低成本航空要在香港落地生根並非易事。香港國際機場已面臨飽和的壓力，所以已有計劃進行興建第三條跑道。可是第三條跑道至今仍是鏡中花水中月，在承载力上自是有隱憂。假如低成本航空令航空交通多了，香港機場是否可以承受得起，這是實際操作上的困難，也是當局在審批低成本航空上的一大考慮。然而機場承载力不足是技術問題，重點是低成本航空是否為香港帶來優勢，而不是因目前不足而否定低成本航空的價值。

還有，儘管低成本航空價格便宜，可是一旦發生事故，其後備資源卻不及傳統航空公司，會對旅客造成不便，也會加深其他航班的壓力。外國不少低成本航空由於沒有後備飛機而要將航班取消，令大批旅客滯留，造成很壞的影響。這正是香港民航當局需要認真思考的。



「紅旗警示」與航空安全

■ ■ 曲祖安

聯合國屬下的國際民航組織 (ICAO) 六月十八日公布，因泰國的航空安全水平仍未符合標準要求，故將其列入「紅旗警示」的不合格級別。國際民航組織指泰國政府未能有效監管航空公司，包括技術人員的水平與數量都不足，在危險品的安檢處理上亦有問題，引來重大的民航安全憂慮。在今年三月對泰國發出警告後九十日內未有明顯改善，所以對泰國發出「紅旗警示」；現在全球共有十二個國家被國際民航組織發出「紅旗警示」，大多數在非洲，在亞洲，與泰國在民航安全方面有同一「待遇」的是尼泊爾、黎巴嫩、格魯吉亞等國。這對去年的民航客運量達一千八百二十四萬人次位例全球第二的泰國來說，肯定是沉重的打擊。

泰國民航當局已承諾盡快按國際民航組織的意見改善當地的航空安全狀況，期望國際民航組織今年底複查時能符合標準要求，刪除「紅旗警示」，具體做法是為民航行政部門的官員提供專項培訓，然後對全部共二十八間航空公司的安全標準，以及機場安檢系統與程序重新檢定。同時，因無力改善民航安全標準，民航行政部門負責人已被撤職。

何以泰國當局必須按國際民航組織的航空安全標準來改善自己的制度？一來，國際民航組織的航空安全標準具權威性和認受性，被評為不合格的後果，最起碼是承投保險費用以倍計增加，甚至沒有保險公司願意承保，這對民航業而言等同絕路；二來，泰國以旅遊業為經濟發展命脈，「紅旗警示」代表國際航線不得增加，而且對民航旅客來說，很少願意冒明知的航空安全風險來堅持旅遊計劃，轉到其他國家旅遊將是彼等的理性選擇，這對當地民航業和旅遊業都是致命一擊；三來，事件會促使其他與泰國有航線的國家加強對泰國航企的限制。事實上，今年三月起，當泰國仍在國際民航組織航空安全監察名單的時候，中國、日本和韓國都已禁止若

干泰國的航空公司取得飛行准照和開設新的航線。飛鳥航空 (NOK) 與新加坡航空子公司合辦的 WokScoot，以及泰國全亞洲航空 (AirAsia X) 均首當其衝。與此同時，歐盟、澳洲及新加坡亦已下令提高對泰國的航空公司的安全查察頻率與要求標準，並實施額外的安檢措施，以防萬一。

的而且確，暹邏商業銀行經濟情報中心早已為此提出警告，泰國航企將因此面臨商譽受損，租機成本和保險費的增加令營運成本大幅增加，與外地航企的競爭也勢必加劇。國營的泰國航空 (Thai Airways) 對此也甚為緊張，反覆向外界強調公司以最高的航空安全標準運作，聲明國際民航組織的「紅旗警示」並不等於所有航空公司都存在安全缺失，劃清界線的意味甚濃。由此可見，國際民航組織不輕易發出航空安全的「紅旗警示」，一旦發出，其後果和影響，尤其是被指航空安全組織和飛行安全管理上未合格的航企或機場而言，確實非同小可，兼足以「致命」。

由於後果可大可小，泰國最大的航空公司泰國航空及泰國政府民航部門都不敢怠慢，除撤換民航部門主管外，交通部長公開承諾所有航空安全問題都會及時修正；總理亦強調會繼續努力改善飛行安全管理工作，直至能夠通過國際民航組織的檢測。

民航安全重於一切，只是人所共知的常識。因此，國際民航組織 (ICAO) 所制定的民航安全的各類標準，皆獲一百九十一個《國際民航公約》的締結國所認同並恪守，也是締結國制定本國民航安全規則時的國際標準依據。澳門特區也是《國際民航公約》延伸適用的地區，所以本澳的民航安全，包括飛行安全標準，及各項安檢措施與機場設施安全維護，都是按國際民航組織訂定的要求來實施，安全程度達國際標準，甚有保證。

國際民航組織是聯合國的專門機構之一，是通過制定國際航空運輸公約、政策和標準來推動全球民航事業安全高效運作的國際組織。去年七月底，為回應短期內發生多宗重大航空事故，國際民航組織召開了關於衝突區對民用航空風險的高級別會議，集中討論如何在衝突地區採取適當措施保障民用航空安全，並有效緩解衝突區對民用航空安全產生的潛在風險和威脅。儘管如此，雖然國際民航組織是聯合國在民用航空方面的專業組織，但並不等於它與各國的民航管



理部門一樣是具備相關管制尤其是調查權限並為此負責的機關，除了其組織的基礎文件《國際民用航空公約》並未賦予國際民航組織這種權力，亦因為民用航空的具體操作事務會直接涉及一個國家的領空權，如果國際民航組織擁有例如禁飛或關閉航線等權限，就有可能直接侵害各國締約國的實質主權，政治上並不可行。所以，國際民航組織並不具備航空事故的調查權和民航航線的決定權，也不能直接干預民用航空的安全風險管理。故此，對於民航安全標準未符相關指引要求的締約方，國際民航組織僅以頒行《安全管理手冊》、安全檢測及風險評級來實施間接的航空安全管理，通過這一方式，引起各種經濟壓力和改善誘因，促使各地的民航管理部門保持警惕，維持航空安全在相當一致的水平。

在維護航空安全的層面，國際民航組織是通過頒行《安全管理手冊》(SMM)讓所有《國際民用航空公約》的締約國共同遵守來實現的。該手冊會按照民航安全的發展和變化而不斷更新內容和修訂指引性要求。現行的安全管理手冊是二〇一二年版本及其附件十九。從這版起，國際民航組織(Doc 9859)對航空安全管理的要求開始踏入科學化的專業系統管理階段，尤其是在如何認知和辨別各種安全危害，釐清了各類安全危害的基本概念，以及各種應對和控制方法，令整個民航安全管理系統更全面更完整，包含安全文化、人力本質、危害與風險管理、困境監控、安全指標及效能管理等。此外，還列出國際民航組織的有關安全標準和建議，並制定相應的國家安全計劃(SSP)，以及提供了航空服務組織的安全管理系統實施方法。

國際民航組織安全管理手冊的作用之一，是確認航空安全管理系統的操作方法，讓航空安全管理系統找出各種安全問題，實際可靠地減低安全風險，並監控安全效能和持續改善安全措施。該手冊提出所有民航部門須注意的事項有二：一是組織安全文化及組織風險評估檢查單的結果是輔助航空服務提供者參考，並非強制執行的唯一依據；二是組織安全文化及組織風險評估檢查單的結果，必須結合所有稽查結果作整體性考慮，這項評估結果須讓被評估單位知悉，評估結果主要作為支持被評估單位發展或改善安全文化、提高安全管理水平之用。

據此而言，泰國的航空安全水平因未符標準要求而被國際民航組織列入「紅旗警示」，其實並非一種「懲罰」，只不過，因此而引起的各種影響，特別是對航空業及旅遊業的負面影響，

已變相等同「懲罰」。這種情況與世界衛生組織(WHO)會因應某些公共衛生狀況而對一些國家或地區發出不同級別的「旅遊警示」相似，是對相關對象的間接「懲罰」。兩者都令對方不得不重視改進自身的不足，以符合國際社會公認的安全或衛生標準要求。

然而，國際民航組織的《安全管理手冊》條款已逐漸有由建議性轉化成強制性的趨勢，這說明國際社會對航空安全管理相當重視，各地將以立法形式強制建立民航安全管理系統和執行《安全管理手冊》，將是大勢所趨。

與航空安全及《安全管理手冊》息息相關，對航空安全管理系統效用至為關鍵，並且是航空安全風險評估評級的，正是國際民航組織「普遍安全監督審計計劃」持續監測做法(USOAPCMA)。由二〇〇六年至二〇一四年底，這一事關航空安全的計劃，已查出全球三十二個國家共五十三宗重大安全憂慮，由當事國即時採取措施而在短期內解決問題的共九項，及時糾正的共三十項。但目前仍未解決航空安全重大問題的還有十四項，涉及十二個國家，其中一個正是泰國。

國際民航組織究竟用哪種方法來監測及評估成員國的航空安全水平呢？大體而言，主要包括以下幾種：

一、網路監測：國際民航組織通過網路彙集各國與民航安全有關的報告和信息，通過分析數據和管理手段，為「普遍安全監督審計計劃」的實施提供數據支持。

二、問題查訪：按照《安全管理手冊》及其附件十九更新的關於航空安全問題的查訪，同時改進查訪問題的內容和方法。國際民航組織要求受評估的對象參照關於附件十九的各項規定問題作自我評估，同時要求應用國際民航組織綜合安全趨勢分析報告系統(SPACE)作安全方案差距分析，然後將結果回饋。

三、強制信息提供：國際民航組織會要求成員國提供強制信息，包括所有需要接受審查的



文件。假如該成員國未能提供完整、有效的信息，國際民航組織可提起另一項專案調查，甚至將之評估為一項重大安全憂慮。

四、公布重大安全憂慮：由去年一月起，對於在期限內仍未妥善解決航空安全問題的成員國，國際民航組織會將其評級結果在官方網站公布。

五、質量管理系統：國際民航組織制定並更新監測航空安全活動的指導文件內容，用以界定主題審計及專題評估人員開展的工作標準化，讓所有成員國在統一的標準下接受航空安全水平監測。目的是要及時發現航空安全管理中的問題環節，確定風險部分並制定改善措施。

根據國際民航組織《安全管理手冊》，安全審計監測是前置的航空安全管理辦法，因此，航空安全審計監測，帶有保證安全的特質，同時亦有風險管理中發現危險因子的特質。

按照《芝加哥公約》，各締約國都有義務必須制定完善的航空安全監督體系，通過監測和評估航企或機場營運者是否恪守各種必要程序和制度，包括安全審計，來實現航空安全。

國際民航組織主張，以三類方法來識別危及航空安全的源頭，包括安全審計、安全評估、人員報告及相應的分析結果。其中最主要的是安全審計，這是保證航空安全的主要工作。安全審計著重完整的安全管理體系，提供了對航空安全風險的控制措施，及保證措施質量的評估。安全審計可以由民航組織之外的專業單位執行，或通過民航組織內部審計進行，但必須制定相應的程序來確保其獨立性和認受性。

安全與保安是每個機場暢順有效運作的重要內容和保證，面對這兩方面的民航工作不斷出現新挑戰，系統化和標準化的航空安全管理對民航業的穩步發展至為重要。因此，營運機場業務的各個機構、民航行政部門及各航企，都必須按照國際民航組織的要求和規定，確立和實施航空安全管理系統。

獎勵包機引客措施日漸普遍

■ ■ 文子英

最近一段時間，中國內地多個城市機場紛紛推出獎勵包機引客的措施。遼寧省旅遊局對包機前往遼寧的澳門旅行社作補貼獎勵，並豁免包機的起降費用。甘肅省旅遊局為了「引客入甘」，每次補貼一至二萬元之外，還有按人頭每人補貼的辦法。

其實，台灣地區的觀光部門早在十年前就實施了獎勵包機引客的措施。當時日本遊客是台灣重要的客源，日本客赴台人數直線增加，台灣觀光局判斷全年可達到百萬人次目標，便專門制定了一系列鼓勵辦法。單是朝日集團使用華航的包機，台灣方面就提供了一百萬日元的獎勵包機優惠。至於地方政府方面，朝日集團人員來台探勘行程時，花蓮縣長謝深山全程陪同，讓日方人員認為「誠意感人」。朝日集團花蓮旅遊安排的景點包含太魯閣、蝴蝶谷溫泉、馬太鞍部落文化、光復糖廠、松園別館（日治時代神風特攻隊招待所）、吉安鄉慶修院（日治時代的移民村），兼具自然風光、溫泉、原住民文化及日治時代的懷舊風味。

由於獎勵辦法夠吸引，台灣觀光局在拉動日本企業赴台旅遊方面的推廣大有斬獲，當年七個月內日本觀光客赴台已達六十三萬人次，較前一年增長達 39%。而接下來除了朝日集團的包機之外，日本 TOYOTA 公司、SAZABY 皮件、真如苑佛教團體、舞之祭團體等幾個大團，都有一千至三千名旅客赴台。為了早日達到百萬日本旅客來台目標，觀光局還舉辦總額達五千萬元的抽獎活動，極力在數字上衝刺，認真肯落本錢。

遼寧省和內地一些省市在旅遊包機方面的鼓勵措施包括：



遼寧省：今年四月中，遼寧省旅遊局局長郝春瑩在本澳表示，會對包機前往遼寧的澳門旅行社作補貼獎勵，如一百名旅客在遼寧停留三天，主辦的旅行社可獲每人三百元，包機的起降費用亦會免除，希望藉此推動兩地的旅遊業，未來亦會跟澳門旅遊學院合作酒店管理培訓和交流等計劃。

其實，除了遼寧省之外，其他地區也有類似的獎勵包機措施，目的只有一個，那就是吸引更多遊客。

湖南張家界：二〇〇九年十一月，湖南張家界市旅遊工作委員會召開的冬季旅遊宣傳促銷工作會議上，就給予張家界市中國旅行社負責人王永貴五十五萬多元的現金獎勵。根據張家界門票優惠政策獎勵辦法，接受旅遊綜合包機獎勵的還有張家界運通康輝國際旅行社和張家界海外國際旅行社，合計金額為一百四十四萬多元。市旅工委還對中青旅江蘇國際旅行社有限公司、長沙（上海）春秋旅行社給予一萬二千九百七十八張門票旅遊包機兌現獎勵。會議還提出，狠抓學生市場和老人市場；狠抓省內和周邊省市的中短途市場、不放鬆長三角、珠三角、環渤海三個傳統的遠端市場；抓好對會議市場和自駕車市場的有針對性的宣傳和促銷；以優惠政策、價格槓桿為主要手段，重視發揮網路行銷的作用；重點做好大的旅行社集團、航空公司的對接工作。

甘肅省：去年初，甘肅省旅遊局就推出了鼓勵旅行社「引客入甘」旅遊的補貼辦法（試行）。甘肅省的上述《試行辦法》提出：為充分激勵境內外旅行社招徠遊客來甘肅旅遊，鼓勵旅行社積極開發新產品，有效開拓客源市場，促進甘肅旅遊持續快速發展，特制定該《試行辦法》。《試行辦法》補貼對象包括旅遊包機、專列、團隊等，凡省內外旅行社自聯海外旅遊者包機來甘肅旅遊，人數在四十人／架次以上，且遊客在甘肅省停留三天二晚，每次補貼一萬元人民幣；人數在八十人／架次以上，且遊客須在甘肅省停留三天二晚，每次補貼二萬元人民幣。組織境外旅遊者來甘包機，人數在五十人以上，且遊客在甘肅省停留三天二晚，每次補貼一點五萬元人民幣；人數在八十人以上，且遊客在甘肅省停留三天二晚，每次補貼二萬元人民幣。境內外旅行社自聯境外旅遊者來甘肅觀光旅遊，且在該省停留三天二晚，年累計人數在三百人

以上的，按人頭每人補貼一百元。

按照有關規定，旅遊直航包機、旅遊專列和年度組團可疊加補貼。凡省內外旅行社從省外組織國內旅遊者包機來甘肅旅遊，人數在一百人 / 架次以上，且在甘肅省停留三天二晚，補貼一萬元。與此同時，該省鼓勵旅行社積極開展淡季遊甘肅的旅遊業務，凡符合前款補貼條件，在每年十一月一日至次年三月三十一日期間從境外組織旅遊者通過包機、專列來甘肅旅遊，補助標準上浮 40%；組織省外旅遊者通過包機、專列來甘肅旅遊，補助標準上浮 20%。

安徽省：二〇一三年，安徽省旅遊局出台《安徽省旅遊包機、專列、遊輪獎勵專項資金管理辦法》和《安徽省入境旅遊營銷獎勵辦法》，其中，對組織包機來皖旅遊最高獎勵十五萬元。具體獎勵標準為組織境外以洲際旅遊包機形式來皖旅遊、停留時間累計達二晚三天（含）以上，每架次一百人以上獎勵十萬元、二百人以上獎勵十五萬元；而從亞洲國家和地區組織的旅遊包機每架次達一百人以上、停留時間累計達二晚三天以上，每架次獎勵五萬元。組織境內遊客以包機形式來我省旅遊，停留時間累計達二晚三天以上，每架次達到一百人以上獎勵五萬元，二百人以上獎勵十萬元。

除了對包機、專列、遊輪有獎勵外，安徽省對省內組織入境的旅遊企業也有一定的獎勵。根據《安徽省入境旅遊營銷獎勵辦法》，該省對一年內入境遊客接待人、天數，入境遊客自組外聯人、天數排名進入全省前五名的旅行社，均獎勵五萬元，但不重複獎勵；進入全省前二十名、且年度增幅排名在前十位的旅行社，設一等獎二名、二等獎三名、三等獎五名，分別獎勵五萬、三萬、二萬元，不重複獎勵。

安徽省合肥市：境外包機直飛合肥市旅遊的組團社每架次獎勵四萬元。

安徽省的合肥市旅遊部門去年推出了優厚的獎勵政策，發展航空遊市場。其中，對組織搭乘由政府補貼的境內外直航航班抵達合肥市，同團遊客數五人以上，在合肥中轉，在合肥遊覽三個以上代表性景點（境外為兩個景點），住宿一晚，從合肥乘車或轉機前往合肥周邊城市的旅



行社獎勵：合肥代表性景點門票五折優惠；按每位遊客五十元人民幣的標準給予獎勵（境外航班每位獎勵一百元）。近來，包機遊逐漸在旅遊市場盛行，辦法規定對組織境外客人乘由政府補貼的航線（不少於一百二十人）從境外包機直飛合肥市旅遊的組團社給予每架次四萬元的獎勵。

河南省漯河市：政府二零一二年出台了《漯河市促進旅遊 業發展獎勵暫行辦法》，對旅遊包機和專列給予獎勵。《暫行辦法》規定，自聯入境旅遊包機每架次（遊客上座率須在 60% 以上，遊客不少於一百五十人）獎勵組團社六萬元，用於獎勵組織境外遊客乘坐包機到漯河市旅遊的境內外旅行社。自聯境外旅遊包機每架次（遊客不少於一百五十人）獎勵組團社三萬元。旅遊專列每列次（遊客乘坐人數須在六百人以上）獎勵組團社三萬元，用於獎勵組織境內外遊客乘坐專列到漯河市旅遊的境內外旅行社。一個旅行社一年內引來五趟以上旅遊專列的，另外獎勵三萬元；引來十趟以上旅遊專列的，另外獎勵五萬元。此外，《暫行辦法》還規定：從市外引來一趟六百人以上的大巴車隊，獎勵組團社一萬元；三百人以上、六百人以下的大巴車隊，獎勵組團社七千元；從市外引來一趟五十輛以上的自駕遊車隊（人數在二百人以上），獎勵組團社五千元。

廣東省湛江市：去年正式實施《湛江市城市旅遊行銷獎勵辦法》。根據《辦法》，三年內，湛江市政府每年將安排近一千萬元，鼓勵引客入湛、宣傳推廣、導遊服務、旅遊公共諮詢和購物服務，刺激旅遊經濟。《辦法》涉及的獎勵項目多達十多項。例如，對於航空旅遊團隊，組織包機旅遊團隊單次入湛遊客一百人以上，獎勵組團社二萬元 / 班、地接社一萬元 / 班。經過綜合分析，在政策激勵下，每年將增加二百多個國內及境外的大型旅遊團隊和大批自助遊、自駕車遊客在湛江過夜，開展深度旅遊，預計每年可為湛江直接增加旅遊收入超過一點五億元，帶動相關行業 生收益超過六億元，此舉將有效促進社會就業，提升湛江的美譽度和知名度，創造更多的社會效應和經濟效益。

澳門宜採措施鼓勵航空公司

在澳門，除了今年四月向專業買家推介「獎勵旅遊激勵計劃」，藉以推動澳門的商務及獎

勵旅遊發展，澳門旅遊基金在二〇〇九年也曾推出扶助企業的計劃，協助本地航空公司開闢新航線，二〇〇九年五月至二〇一〇年三月資助額為七百萬元。民航界人士指出，在困難時期，政府向航空公司提供一定數額資助，是無可厚非的。這不僅是國際慣例，也符合地區發展的最高利益。

二〇〇八年海峽兩岸逐步實現包機直航常態化之後，直航航班增加，機票價格大幅回落，利用澳門國際機場赴台灣的中轉內地客大減。雖然兩岸直航是好事也是意料中事，但畢竟這意味著澳門航空和澳門國際機場市場的再度縮減。在新的挑戰面前，特區政府和業界沒有退縮，大家都在努力尋求各種「救市」的辦法。旅遊局為了鼓勵旅遊業界而發出津貼，吸引更多旅行團來澳門過夜或延長留澳時間，以及鼓勵航空公司多招攬旅客來澳門觀光。為確保機場的持續發展，澳門國際機場積極向航空公司推廣機場並推動與各地機場發展戰略聯盟。二〇〇九年六月，澳門國際機場與湖南機場股份有限公司下轄的五個機場締結姊妹機場，確立了湘澳兩地民航業的戰略發展關係，開通澳門至長沙的航線；澳門至昆明的航線也在年內復飛。國際航線方面，澳門國際機場繼續支援航空公司拓展新航點，引入新的航空公司提供澳門至韓國及菲律賓的航班服務。

近年來，隨著內地航空運輸業的高速發展，澳門作為「世界休閒旅遊中心」的城市定位，無論在區域或是世界範圍均具有極大優勢。澳門的旅遊資源在東南亞地區獨一無二，澳門航空業的前景定會相當廣闊，尤其是港珠澳大橋在二〇一七年落成之後，區域優勢將更為明顯，這對澳門航空業將是一個利好因素。從宏觀角度而言，澳門國際機場的價值和持續發展是毋庸置疑的。

為了加快「世界旅遊休閒中心」的建設，特區政府可對進出澳門的重要客源地的航班和新開闢的國際航班實行財政補貼。這樣可進一步開拓進入澳門特別行政區的國際遊客市場，吸引國內外航空公司穩定和新開進出澳門的國際航線，增加國際遊客，促進澳門旅遊產業的國際化和產業多元化。



機場消防救援力量須有保障

■ ■ 顧復山

為測試應對突發事故的能力，澳門國際機場每年都會舉行「油庫演習」。演習由機場管理有限公司負責協調，消防局、民航局、澳門國際機場專營股份有限公司、澳門保安有限公司等相關單位參與。演習無疑有助於參與各方溝通與合作，按「機場緊急應變計劃」的分工與操作程序，模擬一旦發生機場油庫火災時的各種協調，評估合作流程與救災效果，不斷改進。

在這類救災演習，以至真實的緊急救援過程中，消防員毫無疑問是擔當第一線的非常重要角色。因為，由滅火救人到災害處理，都須由消防員直接處理。然而，除了消防員必須訓練有素、體能過人、遇事冷靜，具捨己救人的使命感之外，合適、足夠而專業的消防救援裝備，對處理災害、拯救生命的成效，更為重要，尤其是對有別於處理一般火警災害的機場消防隊而言。

機場消防隊，在澳門則是直屬消防局中央指揮部的機場處，是澳門國際機場萬一發生與航機有關或無關的突發事故時最重要的應急救援專門單位，與警務、機場保安、安全檢查及醫護等部門人員組成澳門國際機場的緊急救援時主重力量。

一般來說，除了商業利益之外，航空公司在決定開設航線和航班時，機場的消防救援能力與應急水平，原來也是主要的考慮因素。按照美國聯邦航空管理局（FAA）的機場等級分類，不同等級規模的機場須有相應的消防救援級別與人員設備配置。FAA 會降低應對緊急救援力量不足的機場的等級，以反映航空安全水平。根據國際民航組織（ICAO）的要求標準，民航機場都必須按照可容許升降的最大航空器物理規格與升降次數，結合機場消防救援範圍的地理設計，組織相應等級的消防站，配置必要的消防救援裝備及人員數目。

澳門國際機場設有一條長三千六百米、濶六十米（包括路肩）的飛機跑道，以及一條平行於跑道、濶四十四米（包括路肩）的滑行道，兩座跨海聯絡橋，均長約三千二百米，濶四十四米。飛機跑道可供波音七四七客機升降。因為波音七四七客機的機身全長七十點六米，即屬六十九米至七十六米的級別，機身濶度不超過七米，所以，澳門國際機場在 FAA 的機場分類中屬九級機場（最高為十級）。

澳門國際機場的緊急事故救援力量由澳門消防局派駐的處級單位負責，直屬消防局中央指揮部而非行政層級上應從屬的海島行動廳，可見澳門消防局對機場消防災害救援的重視。澳門消防局機場處是由消防局領導的組織附屬單位，公務人員編制，各項經費開支由特區政府保障。在國際機場一旦發生任何危及基礎設施或航空器及其乘客、機組人員或貨物安全的事故時，承擔拯救及滅火任務。此外，澳門消防局機場處還負責機場範圍周邊向外伸延一公里以內的海陸區域，協助有關單位處理一千至三千米之間的拯救工作。

至於該處的消防救援設備，筆者只能掌握到簡單的資料如下：五部泡沫車，其中四部為奧地利生產的 Rosenbauer 泡沫車；一部同產地、品牌，水箱容量一萬二千公升的刺針車；指揮車、喉車、救護車各一部；滅火船、救生船及多功能救援船 (Boston Whaler) 各兩艘，還有兩部多用途車。這些消防裝備規格與數量，都符合國際標準。人員配備則未見公開資料，故無法評估。

如果要評估澳門的機場消防救援裝備是否合適或足夠，個人認為，可以一方面參照美國聯邦航空管理局 (FAA) 及美國消防協會 (NFPA) 有關機場消防裝備所要求為標準，另一方面，是比較同級別機場或高一級別機場的現有消防救援裝備配備，自會令人了解其大概。誠然，倘能有條件比較不同的建制與人力資源及管理績效水平，就最為理想。

香港國際機場的機場消防隊 (AFC)，由香港消防處派駐，負責為香港國際機場及其水域範圍內的飛機事故提供消防與救護服務。至於香港國際機場範圍內的其他消防及救護事務，是由赤鱗角消防站負責。即是說，香港國際機場消防隊專責飛機事故救援，與飛機事故無關的其他消防救護工作，則由赤鱗角消防站承擔。香港國際機場是 FAA 機場等級分類的「十級機場」，



所以，其機場消防隊的分工、布局、裝備及人力配置，都要符合其標準。例如消防救護車輛可在兩分鐘之內抵達跑道上任何範圍，或者在三分鐘之內抵達其他的飛機活動範圍。

在組織上，香港的機場消防隊設有機場消防主站、機場消防分站、機場海上救援東站及機場海上救援西站，即是在機場禁區範圍內就設有四所消防站，而且計劃按 FAA 的標準，將再增設多兩所消防站。

在裝備上，香港機場消防隊每所分站都配備了相同的消防與救護車輛隊伍，每站至少包括兩部儲水容量達九千公升的快速截泵車；兩部儲水容量達一萬六千公升、儲泡容量達一千九百二十公升的重型泡沫車；兩部喉車、一部無輻升降台車及一部救護車。當機場發生飛機事故時，兩所陸上消防站都會立即出動全套標準救援裝備，共十四部消防車及兩部救護車。

在海上救援方面，兩所海上救援站共配備兩艘高速雙體式船隻，每艘可載六百人，另有八艘大馬力搜救快艇。

在人員方面，香港機場消防隊配備二百三十五人，隊員須有最少五年消防員資歷，年齡須不超過四十五歲，加入後還需要接受與飛機事故有關的專業拯救訓練，經考核合格後才能正式成為機場消防隊一員。

與澳門國際機場同為 FAA 標準九級機場的武漢機場，其消防救護支隊隸屬機場管理公司，備員一百二十六人，負責機場範圍內的消防監控、救火和應急救援工作。支隊備有波音七三七型客機一比一模型訓練場地，一旦發生飛機事故，救援人員可迅速實施已熟習的緊急救援方案。

在機場消防裝備方面，武漢機場是根據國際民航組織 (ICAO) 附件十四，及國家民航局與公安部頒行的《民用機場公安消防隊器材裝備暫行標準》與《民用機場公安消防人員防護裝備配備標準》等法律文件，為駐機場的消防站配備與 FAA 及 NFPA 標準相近的飛機事故消防救援裝備。整套引用的標準與文件，合稱為《民用航空運輸機場消防站裝備配備》，之所以要制定

這套適用於中國內地所有民用機場消防裝備的標準，是以預防、撲救飛機火災及救援機上乘客和機組人員為目的，強制規定了民航機場消防站的專業設備準則、人車比例及裝備基數等。這一標準適用於中國內地所有民航機場消防站機構設置與器材裝備的配備。

因此可知，武漢機場的消防車輛配備與定員標準如下：主力泡沫車、快速調動車、重型泡沫車及輔助劑滅火車各一部，除重型泡沫車須配備六名人員外，其餘車輛各配備三人；重型水罐車兩部，配員各五人；跑道噴塗泡沫車一部，配員兩人；火場照明車兩部，配員各兩人；通信指揮車一部配員兩人；破拆搶險車一部配員五人；後勤保險車一部配員兩人；藥劑補充車一部配員兩人。以武漢機場的消防救援保障等級，其消防站為支隊建制。執勤車輛的器材配備按其車型性能要求，以具備能獨立完成執勤和滅火任務為原則。此外，還規定消防站必須二十四小時執勤，消防保障級別在七級以上的武漢機場，須實行三班制。

以同一機場分類級別來說，澳門（機場處）消防站同時配備十一部各種功能的車輛，還因機場地理臨海關係而備有六艘滅火或救援船，人員方面則沒有資料；武漢機場消防站則配備有各式救援或輔助救援車輛十三部，定員五十人。所不同者，武漢機場的消防救護支隊從屬當地機場管理公司，並非直接隸屬公安消防部門，這是改革事業單位後的結果，讓其管理上更靈活有效，有利於貫徹「預防為主、防消結合」的方針，以及政府統一領導、部門依法監管、單位全面負責的建制原則。中國內地機場消防支隊或大隊都按準軍事化標準管理，又不失責任意識和競爭意識，切合當地的機場組織實際情況。

澳門國際機場消防站與武漢機場消防站在救援裝備方面，儘管是按照兩套不盡相同的標準為依據所配備，但裝備的規格與數量都基本相當，同時結合了自身機場的地理環境與建設的特點，增加了具針對性的消防救援裝備。不過，看來比較突出的差異是，武漢機場應配備一部能直穿機艙開展救援任務的刺針車，而澳門國際機場消防站則應該增購輔助劑滅火車、重型水罐車及跑道噴塗泡沫車，以充實救援力量，應對不同類型的飛機事故情況。

事實上，無論哪一標準，都基本上不能脫離國際民航組織附件十四的要求，以及回應美國



聯邦航空管理局 (FAA) 及美國消防協會 (NFPA) 有關機場消防裝備設施的指引。亦因此，澳門國際機場消防站的消防救援配備，既符合國際標準，與同一級別的內地機場所配備的各種裝備也大同小異。

除了機場消防裝備的規格與數量有統一的要求之外，對於消防站的設置及救援的應變時間其實都有具體的標準。

機場緊急救援與消防勤務的標準要求是：

第一、在最佳能見度與路面條件下，須於三分鐘內到達活動區的任何位置，而且，三分鐘是按消防站接到報告後到第一部應急車輛抵達現場並噴灑滅火劑至少 50% 所耗的時間計算，同時為確保滅火劑不間斷噴灑，任何裝載滅火劑的其他車輛，應在第一部應急車輛抵達現場後一分鐘內抵達。如果機場在評估後確認無法符合這一消防救援要求，就應該考慮更新機場消防車輛或提升其級別。

第二、機場消防站的位置、設計與建造也有一套準則。二十多年前，機場消防站只提供能容納消防車停放候命的空間，以及少量人員與設備的最低標準。然而，經過總結航空事故的經驗，證明這種最低標準在應付機場消防救援工作上並無任何幫助，國際民航組織的研究報告更指出，機場消防站的正確選址輔以有效率的通訊系統及足夠合適的裝備，對民航事故救援的成效能起重要作用，是消防人員能夠迅速應變救災的必須條件。適切的構築與完善的裝備，可提高駐站人員的士氣與效率。對行動形式、救援程序、處理經驗以至緊急救援車輛的行車路線的實證研究，都有助於縮短救援應變的時間。

機場消防站的位置，必須以符合美國消防協會所建議的應變時間為主要考慮，所以，在部份一定規模的機場內會配置一個以上的消防站，其位置應按跑道型式與關係配置，讓消防車可快速進入活動區域，並在標準的應變時間內抵達區域兩端，即每條跑道的兩端。所以，所有機場消防站應設於可直接進出跑道區的位置，而且必須是消防救援車輛轉彎次數最少的，同時，消防站位置應確保所有救援車輛至跑道的行駛距離為最短，能迅速抵達事故現場。

機場消防站應有完備的消防救援設備與車輛，與合適的人員，以確保在緊急時間能及時有效地應變及有後勤支援力量。

第三、滅火劑的類型與影響救援的設計。機場消防站必須備有主要滅火劑與輔助滅火劑。主要滅火劑可維持數分鐘或更長的控制時間，輔助滅火劑則可快速壓止火勢蔓延，但只能有短暫控制作用。主要滅火劑應為符合 A 類或 B 類滅火性能最低要求的泡沫滅火劑，輔助滅火劑則應為二氧化碳或化學乾粉。九級機場的滅火劑最低使用規格是每分鐘 A 類滅火性能泡沫一萬三千五百公升，B 類滅火性能泡沫是九千公升，輔助滅火劑則每分鐘由四百五十至九百公斤，視性質而定。

對於航空事故與消防救援工作來說，在停機坪附近能提供充足水量的水源是最理想的，有些機場的跑道區域也沒有天然水源，亦不可能只靠消防栓。因此，必須備有輔助水箱車甚至重型水罐車，以維持泡沫正常現場噴灑。例如類似澳門國際機場有天然水源的話，就應該在設備上考慮充分利用，但同時又要注意潮汐的影響。

如果地形等條件許可，機場應設有緊急應變通道，以利於最短的拯救應急時間，包括通往跑道外一千米以內的進場區的道路，距跑道九十公尺內的道路應為鋪砌路面，同時應提供足夠的空間讓最大型救援車輛通過。

比較澳門國際機場與武漢機場的消防救援設備裝備，並無要得出孰優孰劣之意，而事實上，只要機場級別相同，就算配備消防救援設備的標準有異，彼此的裝備也相差無幾，當中還有機場自身地理環境及專業人員水平等因素，況且，筆者所能掌握的兩地機場消防救援配備資料也不全面，故實在無從比較。只不過，機場消防隊是隨時準備在萬一發生航空器事故時滅火救人的重要力量，除了人，各項設備是否適當、齊備和周全，十分重要，直接影響搶險救人的效能，所以，了解我們機場消防隊的裝備，及時投入資源以補充、更新必要的專業設備，對機場消防救援工作質素至為關鍵。



中國穩佔世界第一大旅遊客源國

■ ■ 高 航

中國民航局局長李家祥六月下旬在「二〇一五民航發展論壇」上表示，近幾年中國相繼成為全球第二大經濟體、第一大貿易國，和第一大旅遊客源國，直接帶動我國國際航空市場加速增長。去年全球民航旅客周轉量同比增長了 5.9%，中國民航旅客周轉量同比增長了 12%。其中，全球民航國際航線旅客周轉量同比增長了 6.1%，中國民航同比增長 14.9%；中國民航完成國際航線旅客運輸總量是三千一百五十二萬人次，同比增長了 18.8%，國際航空運輸旅客運輸量佔全國出入境總人數的 21%。

今年前五個月，中國國際航空旅客運輸量增幅達到了 39.4%，高於國內航線 30%。二〇一四年，中國國際貨郵運輸量佔全國進出口總額的 17%。

由中國與全球化智庫（CCG）編撰、社會科學文獻出版社出版的《中國國際移民報告（二〇一五）》藍皮書在京發佈，根據藍皮書研究，中國的出境人員成為世界第一大旅遊客源。

中國與全球化智庫（CCG）援引世界旅遊組織資料指出，自從金融危機以來，我國出境旅遊人數年增長率保持在兩位數以上，而入境旅遊人數停滯不前甚至出現下降。二〇一三年我國出境旅遊接近一億人次，成為世界第一大出境客源國。我國的境外旅遊消費達一千零二十億美元，超過美國和德國成為世界第一；而同年，我國入境旅遊一點二九億人次，旅遊外匯收入四百八十億美元，旅遊服務貿易逆差達到五百四十億美元。相關專業人士指出，二〇一四年我國出境旅遊人數達一點一五億人次，同比增長 17.5%；出境旅遊花費達一千五百五十億美元，同比增長 20.8%，旅遊服務貿易逆差超一千億美元。我國已經成為世界旅遊服務貿易逆差最大的國家。

俄羅斯

俄羅斯聯邦旅遊署署長薩福諾夫說，俄邊境服務局統計資料顯示，二〇一四年中國赴俄旅遊人數逾一百一十萬人次，使中國超過德國，成為俄羅斯入境遊的最大客源國。

薩福諾夫當天在莫斯科舉辦的第三屆中俄旅遊論壇上說，二〇一四年以團隊旅遊方式進入俄羅斯的中國遊客超過四十萬人次，較上年增長 10%。他認為，這是一個非常好的結果，同時也認為中國到俄羅斯的出境遊市場還有更大潛力。

他認為，俄羅斯應採取措施使中國遊客來到俄羅斯後體會到舒適和樂趣，開發針對中國各社會階層和各年齡群體的新的旅遊產品，吸引更多中國遊客。

由於烏克蘭危機導致俄羅斯與西方關係惡化，二〇一四年赴俄旅遊的歐美遊客銳減，但來自亞洲國家的遊客保持較快增長。

受全球經濟疲軟和盧布匯率走低等因素影響，去年赴中國的俄羅斯遊客人數有所下降。不過，中國國家旅遊局駐莫斯科辦事處主任劉建明說，中國遊客赴俄旅遊取得較快增長，這使得中俄兩國互訪總人數基本保持平衡。中俄雙方互辦旅遊年之後，中國赴俄遊客的年齡構成正在發生變化，俄羅斯也逐漸成為很多中國年輕遊客出遊受歡迎的目的地。中俄兩國希望儘快實現兩國互訪規模超過五百萬人次。

日本

雖然中日關係微妙，但隨著二〇一五年春節期間中國遊客訪日人數刷新同期最高紀錄，中國內地今年有望超過中國臺灣地區和韓國，成為日本最大的旅遊客源地。據日本官方提供的資料，今年一月份，日本給中國遊客發放了二十五萬份旅遊簽證，創同期歷史新高。為迎接中國遊客春節訪日購物高峰，日本三越、松阪屋等大型百貨公司紛紛開設漢語培訓班，給部分員工突擊培訓漢語。日本商家普遍期待中國遊客的巨大消費能力刺激日本零售市場增長。



隨著中國經濟快速發展，人民生活水準提高，出境遊成為許多中國人度假的重要選項。儘管中日政治關係持續低迷，但去年到日本旅遊的中國遊客卻大幅增長。日本主管旅遊業的國土交通省觀光廳發表的統計資料顯示，二〇一四年來自中國大陸的遊客超過二百四十萬人次，比上年大幅增長 83%，是遊客增幅最大的國家。中國旅遊局駐日本代表處主任張西龍說，中國內地今年有望超過中國台灣地區和韓國，成為日本最大的旅遊客源地。

中國訪日遊客大幅增長的主要原因包括日元貶值使赴日本旅遊費用大幅降低，日本旅遊資源豐富、購物環境好，中日航線運力增加，日本政府放寬旅遊簽證簽發條件以及東南亞遊熱情下降等。

日本政府以及各路商家熱情歡迎中國遊客的最重要原因是中國遊客在日本表現出了超強消費能力，日本期待更多中國遊客來訪，為低迷的日本零售業增添活力。據日本觀光廳發表的統計資料，二〇一四年日本共接待一千三百四十一萬外國遊客，消費總額二萬零三百零五億日元（約合一百七十點六億美元），人均消費十五點一七萬日元（約合一千二百七十四美元）。其中，中國遊客二百四十點九二萬人，消費總額五千六百億日元（約合四十七億美元），人均消費二十三點一七萬日元（約合一千九百四十七美元），是韓國遊客人均消費的三倍多，是中國台灣遊客人均消費的近一倍。

日元大幅貶值使購物成為中國遊客訪日的重要目的之一。在東京多家免稅商店均可看到中國遊客踴躍購物。商店服務員說，中國遊客最喜歡購買的是日本產化妝品、小家電、外國進口的名牌包和手錶等奢侈品。中國遊客大幅增加推動了日本旅遊和飲食業的復蘇，從事中日之間旅遊業務的公司更是受益匪淺。主要從事中日旅遊業務的日中旅行社已經從前幾年的困境中徹底解脫，去年利潤大幅增長，預計今年將延續去年勢頭，再創歷史新高。

泰國

早在二〇一二年，中國就超過馬來西亞首次成為泰國最大的旅遊客源國。據泰國旅遊局最新發佈的統計，中國赴泰遊客佔泰國入境遊客總數的 10% 左右。中泰旅遊業內人士認為，泰

國遊受中國遊客歡迎的主要原因是出行便利和性價比高。距離相對近，簽證便利，航線較豐富，當地旅遊資源豐富且性價比高；泰國旅遊服務業發達；中國開放泰國旅遊時間早，開發比較成熟；市場認知度高。大多數中國城市都能實現五小時內飛曼谷。

與前幾年相比，中國遊客不僅數量更多，對旅遊產品的豐富性和品質都有了新的要求。從產品偏好看，中高端產品熱門，遊客的消費水準也在提升，旅遊者選擇的產品從三千多元人民幣到上萬元人民幣都有，平均旅遊費用在五千至六千元人民幣。

美國

目前，中國是美國第七大入境遊客源國，加拿大位列第一。按遊客消費金額計算，中國則位列第六位。美國商務部資料顯示，二〇一三年赴美旅遊的中國遊客超過一百八十萬人次，創歷史新高，同比增長 22.5%。除人數刷新紀錄外，中國遊客在美國的總消費也達到創紀錄的九十八億美元，人均花費達五千四百美元，比到美國旅遊的國際遊客平均花費高出近 21%。除交通費用外，購物和餐飲是中國遊客在美最大的兩項花費。

中國遊客在美國停留時間平均為七至十三天，在所有赴美旅遊的國際遊客中停留時間最長。此外，美國旅遊市場對中國遊客來說還相對比較新鮮，大部分中國遊客都選擇組團出行。最受中國遊客青睞的美國觀光目的地是加利福尼亞州，46% 的中國遊客選擇加州作為到美國旅遊的首站。此外，33% 的中國遊客選擇紐約作為赴美旅遊的第一落腳點。

美國業界人士指出，綜合考慮入境人數和消費金額等指標，預計二〇一八年中國將成為美國第一大入境遊客源市場。但單以入境遊人數計，屆時加拿大將依舊是第一大入境遊客源國，中國則將躍升為第三大入境遊客源國。隨著出境遊更為便利以及旅行社和航空公司加大宣傳推廣，預計赴美旅遊的中國遊客人數將持續高速增長。

美國商務部預計，二〇一三年至二〇一九年，赴美旅遊中國遊客人次的年複合增長率將達 18.1%，在美國前十大國際旅遊客源地區中排在首位。到二〇一九年，赴美旅遊的中國遊客將



達到四百九十一萬人次。

中國國家旅遊局局長早前表示，中美兩國發展旅遊業各有優勢，兩國旅遊往來規模持續擴大，為中美新型大國關係建設增添了新亮點。中國赴美遊客保守按 10% 年均增長率計算，到二〇二〇年總量可能超過二千萬人次。中美雙方將繼續推動相關部門在旅遊簽證、出入境管理、金融結算等方面採取便利化措施。

《中國國際移民報告（二〇一五）》藍皮書指出，隨著中國遊客出境遊的增加，北美、歐盟等地均加大簽證的便利程度，吸引中國遊客。據美國官方提供的資料，二〇一三年共有一百八十萬中國公民前往美國，大部分為赴美旅遊和留學，為美國經濟做出了二百一十一億美元的貢獻，同時為其增加十點九萬個工作崗位，預計到二〇二一年，該數字將會躍升至每年八百五十億美元。因此，二〇一四年十一月 APEC 期間，中美雙方達成協議，同意為對方公民頒發有效期最長為十年的商務、旅遊簽證，這將進一步刺激中國人赴美旅遊。

《中國國際移民報告（二〇一五）》藍皮書指出，二〇一三年申請前來申根地區國家訪問的外國人簽證申請量高達一千七百二十萬份，比二〇〇九年的一千零二十萬份增長了約 68%。其中，來自中國的申請量約一百五十萬份，是歐盟申根區的第三大客源國。二〇一四年英國政府頒發的旅行類簽證數比二〇一三年增長了 1%。旅行簽證總數增長最大的為中國公民，增加了 13%)。二〇一三年，法國巴黎接待遊客人數達二千九百三十萬，創下歷史新高。其中亞洲人佔外國遊客總數的 19.5%。在巴黎大區接待的所有外國遊客中，中國遊客的增長數量排在第一位。二〇一三年巴黎大區的中國遊客數量較二〇一二年增幅達 50%，為九十萬人次。

中國與全球化智庫（CCG）專家認為，隨著中國遊客旅行歐美國家的日益升溫，可以預見歐美國家簡化簽證申請手續的舉措將會進一步吸引中國遊客赴歐美旅遊，並促進當地旅遊業持續增長。

「額外付費、自選座位」是否值得？

■ ■ 鄭力行

由今年五月起，中國內地南方航空與東方航空，不約而同在不作公布下提供「付費揀位」服務，即是，假如民航旅客要指定乘座間距較大的座位或自己認為最理想的座位，就要另外付費。對於長途飛行來說，有較寬濶的伸展空間自然舒適不小，特別是與經濟艙那些僅夠容身的狹窄座位比較。所以，有人願意額外付費選擇較舒適的座位，是人之常情，也是市場需要，航企瞄準市場需要的商業行為，無可厚非，況且，這種營銷方法是早在低成本航空實行。不過，航企引入這樣的營銷方法，問題有三：一是收費標準如何釐定；二是其他「正價」座位的正常舒展空間有否被壓縮；三是不額外付費的旅客，是否都只能擇機尾座位，而機尾座位被一些人視為較危險。據統計，已有八成內地航企推出「額外付費、自選座位」服務。

目前，海南航空對十二條長途國際航線實施收費一百至六百元不等的自選座位供旅客選擇，以前腳伸展空間最大的經濟艙第一排及緊急出口側的座位最貴，收六百元，而上落機較便捷的經濟艙第二至四排一律收一百元。國航在去年五月已先走一步，推出「升級版」：長途國際航線經濟艙第一排及鄰近緊急出口的座位，收六百元，再按上落機的便捷程度分兩級，前二至十排收一百元，中間的十一至二十排也要收五十元。

與其說這是航企巧立名目牟取利潤，倒不如說這種服務，的確符合市場上部分客戶的需要，正如台灣長榮航空早年在商務艙與經濟艙之間劃出叫「菁英艙」的「豪華經濟艙」一樣，可以在不增加座位的情況下，增加收益。今天，全日空、國泰、法航等國際性航企都爭相仿效。當然，「豪華經濟艙」與「付費擇位」的最大分別，除了是收費的性質和目的不同之外，還有後者都以安全、便捷為誘因或賣點，這方面，前者既沒標榜，也是劃一的。「付費擇位」的收費標準，



理應來自市場價格，所謂市場價格，就是按供求決定，多人揀的，收費自然可以較高，少人問津甚至乏人揀選的，額外收費只能較低，甚或無人願意出價。關於「正價」的正常舒展空間有否被壓縮，理論上不可能，因為航企不必為「自選座位」服務而改動機艙的座位布局，雖然額外收益可觀，但「自選座位」服務的收入佔整體票價收入比例畢竟仍然有限，沒有足夠誘因令航企投資變更機艙座位布局。

個人以為，最後一個問題反而可能是航企「額外付費、自選座位」服務大有市場的主要原因。

對於不同座位的安全性是否有別，民航業界的說法歷來莫衷一是。飛機毫無疑問是最安全的交通工具，失事機率只有約二十五萬分之一，然而，也的確發生過大大小小的航空事故。因此，如果搭乘飛機是現代社會出行無法避免的選擇方式，則坐在飛機哪個位置最安全，就成為不少人關心的話題。飛機製造商美國波音公司在網站聲稱：「每個座位都同樣安全」，但是，又有人說坐機頭最安全，因為統計數據顯示，航空事故中，坐在機頭的乘客安全逃離的機率是65%，坐在機尾的只有53%。而且飛機結構設計，令整部飛機的重心被穩定在機翼與機身的接合處，所以中間機身的結構最堅固，而機頭因設有駕駛室及精密的飛行儀器，保護設施最齊全，故以結構上計，機尾部分最薄弱，飛機降落時，飛行系統會自動調校飛機的飛行姿態，避免機頭著地，所以，機尾的旅客會覺得劇烈震動。據此認為，飛機機頭位置，即頭等艙比較安全。有人則認為機身中段最安全，因為中間位置最接近緊急出口，發生事故時，坐在機身中段的乘客能夠率先脫離險境。亦有人覺得機尾位置最安全，因為在正常的降落的情況下，機頭會稍為向下，這時機頭最易受到撞擊，此時機尾還能夠完好無缺。所以，這時坐在機尾的座位就最安全。

這幾個講法，都有點似是而非。

民航事故調查員 Don Knutson 認為，若說坐哪個位置或座位可在發生事故時避過一難，是不科學的。因為這都要視乎飛機墜落的姿態、速度、方向及現場地理條件等，還有很多因素需

要一併考慮，包括當時的速度、撞到哪一部位及飛機性能。比如，倘有飛機翻側，向左翻還是向右翻，已決定了坐哪邊乘客當災。然而，有民航事故研究結果指，在統計學上，機艙內有某些位置的座位的乘客，在事故中的生還率真的較高。倫敦格林威治大學 Ed Galea 教授分析大量航空事故座位圖後，得出坐在接近緊急出口的五排座位的乘客，生還率最高。換個講法即是，坐在這幾排座位最安全。Don Kuatson 亦同意，越近緊急出口的乘客越快落機，如果飛機在事故中著火或入水，越快離開機艙的當然越大機會脫險。但大家不必過份擔心，因搭乘飛機而喪生的機率只有四百七十萬分之一，美國全國運輸安全委員會 (NTSB) 的數據更顯示，在飛機事故中，平均有 95.7 % 乘客安然無恙，就算是較大的事故，平均也有 76% 乘客生還。

其實，每一次民航事故都是由一系列原因造成，包括機件、天氣或人為因素等，真正事故原因可能亦千差萬別。所以，最安全座位不知從何說起。有資深機師認為，出於舒適的考慮，不少乘客喜歡挑選近緊急出口的座位，又或者基於落機較快及減輕可能的空中顛簸的想法，喜歡坐在機艙較前座位，但是，這都並非在個人安全方面的保障。

台灣飛航專家饒自強教路：「最保險的做法還是要聽從機組人員的指示，穿上救生衣，雙膝靠攏把頭放在手腕裏，緊緊趴下，這能減低你被撞擊的致命風險，將可能受傷的程度減至最輕。我們講的逃生，大概都是黃金的九十秒時間，也就是在遇事的九十秒內，你要按部就班的根據四個、八個或十個緊急逃生口，依序逃出，那才會確保你安全。」照此講法，理應是坐在最近緊急出口的乘客有地利之便，可以在最短時間內離開機艙，這樣的話，坐在緊急出口側的座位，理論上就是較舒適而較安全。但是，若事故的型態不存在「黃金九十秒」，又或乘客集體慌亂，所謂「最安全的位置」仍會無法成立。從這一角度來看，如果出於舒適考慮，付費自選座位無妨，尤其是動輒十多個小時的長途飛行而言，但如果以為有某些座位比較安全而付出一筆額外費用，值得與否，屬見仁見智。根據統計，飛機上並無最安全或最不安全的座位。美國《大眾機械》雜誌分析，在 55% 的美國航空事故中，倖存者大多是機艙後排座位的乘客。不過，遇到火災時，坐在緊急出口前後一排的乘客逃生的機會較大。但是，科學家則指這種統計不科學，航空事故的乘客生還率，是由事故的性質、飛機當時的型態、受撞擊的部位、機師應變能力與專業水平等等因素決定，與座位的位置關係不大。



儘管如此，撇除所謂最安全座位，搭乘飛機時揀選座位的話，也有些比較科學的「竅門」。例如，靠通道好還是靠窗好，就人言人殊。很多人喜歡靠窗座位，因為可以欣賞窗外風景，又不會被往來的人滋擾，但是，如果是長途機的話，一定需要去洗手間或間中起來走動一下，舒展筋骨，這時起身就要不斷對旁邊座位的乘客講「唔該」、「不好意思」，回座時再講一遍，也真麻煩，如果旁邊的人還睡得不省人事，你出入一次，就算不怕別人嫌你煩，自己都頭痛。至於哪個座位最安靜，也是有根據的。一般而言，機尾的座位受引擎噪音影響較大，廚房和廁所也設在機尾，來回走動的人最多，怕噪音滋擾的，最好避免選擇機尾座位，況且，機尾往往是最後落機的，心急的人會等得不耐煩，雖然只是十分八分鐘的分別。

總言之，根據專家意見的話，若以安全原因而額外付費揀選自己心目中的最安全座位，看來大可不必，但航企向揀選間距較寬濶或上落機較便捷的座位的乘客額外收取「伸腳費」，只要是明碼實價的公平交易，都無可厚非。值與不值，因人而異。

值得重申的是，飛機仍是所有交通工具中安全系數最高的出行方式。國際航空運輸協會(IATA)的最新統計數字顯示，每名民航旅客只要搭乘世界主要飛機製造商生產的客機，其遇到民航事故的機率低過五百三十萬分之一，而即使有人每日都搭乘飛機，亦要每一點四萬次才有機會遇到一次民航事故。

優化珠三角空域設計加強機場合作

二〇一〇年簽署的《粵澳合作框架協議》提及「完善區域機場聯席會議機制，爭取國家支持擴大珠江三角洲空域使用空間，發揮澳門多功能中小型國際機場優勢，加強與珠海機場之間的客貨運轉飛對接，研究開通澳門往來廣東部分城市的直升機航線，深化粵澳機場在城市候機室、投資、銷售網路、拓展業務等方面的商業合作，探討機場股權合作。」

珠江三角洲是我國航空運輸最繁忙的地區之一，區內五大機場和十幾個中小型機場，航空交通高速增長。為加強區內空中交通的有效管理及理順航空擁擠的問題，國家民航總局空管局、香港特區民航處及澳門特區民航局均定期會晤，以商談改善措施。三方於二〇〇六年七月下旬於澳門舉行了珠江三角洲空域規劃與實施方案會議。為滿足珠江三角洲地區二〇二〇年的空中交通及空域發展需要，會議深入討論了一些長遠整體規劃方向，也提出了一些具體的中短期改善方案。

三方同意珠江三角洲空管規劃按照統一標準、統一規劃、統一程序的原則去研究區內空中交通持續發展的長遠需求；三方同意爭取於短期內採取一些措施以舒緩區內空中交通擁擠問題；三方也同意成立設備技術組研究統一三方空管設備接口及信息交換的標準，以促進區內空管運行的效率。

二〇一四年八月八日，南航廣州至澳門直升機航線試運營成功。這條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。



香港特別行政區政府民航處今年三月中就傳媒有關珠三角空域事宜的報道發表聲明指出，在空域共用的大前提下，內地及香港都會利用對方小部分的空域。為了更有效進行空管，內地及香港會使用不同的高度層，有關空域的擁有權仍屬於原有空管單位，因此並不存在香港擴展空域至廣州或管理國家軍機的問題。

目前，特區政府民航處的重點工作是繼續與內地民用航空局及澳門民航局透過三方專題工作組平台，按部就班推展《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案》內的工作項目，以配合香港國際機場三跑道系統的發展。為配合珠三角區內航運業高速發展及五大機場（香港、深圳、澳門、珠海及廣州）日後擴建需要，香港民航處與內地民用航空局和澳門民航局三方於二〇〇四年成立「珠三角地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」（三方專題工作組），目的是致力提升珠三角地區空域的整體航班處理能力。二〇〇四年至二〇〇七年期間，三方專題工作組召開了十次會議，通過快速模擬的嚴謹驗證，於二〇〇七年共同制定了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案》，旨在提升珠三角地區空域的整體航班處理能力。

該方案明確規劃在二〇二〇年前的短、中及長期優化目標和措施，已周詳考慮區內各機場日後新建跑道、航道及空域設計，包括香港國際機場三跑道發展和周邊主要機場擬定發展計劃的相容性，三方同意透過空域共用、統一度量衡等互惠互利的方式，盡用珠三角空域資源。方案中的改善措施包括新增珠三角週邊航道、增設空管移交點及調整珠海空域結構等已得到落實。

香港特區政府民航處表示，至於「基於性能導航」程式，有關的程式旨在提升航機導航的精確性及飛行程式效率，使空管運作更具彈性，但對於減低進場及離場航機間距或提升跑道容量沒有實質說明。在這方面，民航處一直緊隨國際民航組織的指引，逐步落實「基於性能導航」程式。

事實上，香港國際機場已於二〇一三年一月全面實施「基於性能導航」進場及離場程式，現時大部分進出香港國際機場的航機已具備所需的性能導航能力。廣州及深圳機場也有實施該程式。

早在二〇一一年，港澳和內地主管部門在有關共識基礎上，已開始致力於改善和理順珠三角空域管理、空管運作及飛程序。中國民航局、香港民航處和澳門民航局通過商議，規劃了二〇二〇年之前調整優化珠三角地區空域結構的目標任務和保障措施。三方同意採用「統一規劃、統一標準、統一管理」的原則，共同推動全面的空域體制銜接程式及標準，涵蓋範圍包括優化空域設計、改善飛行高度層分配、統一空管設備的標準及程式，以及增加珠三角往返華北地區的民用航道等多方面工作。經過三方共同努力，廣州與香港兩個飛行情報區之間已經增設一個新移交點和相關航道，又完成了珠海終端區空域調整方案的評估工作並已實施。

《濠江日報》2015年4月6日



廣東機場密度驚人如何協調佈局？

最近，隨著惠州機場的復航，廣東省內機場數量增至八個，覆蓋粵東、西、北以及珠三角。廣州白雲機場第三跑道今年初啟用，湛江、梅縣機場即將遷建，粵北地停航二十五年的韶關機場啟動了復航改建擴建計劃。廣東加港澳地區的機場分佈已是高密度的，而小機場越建越多，民航界人士提出，在多個大型樞紐機場的夾迫下，中小型機場該如何謀生存？

廣東省境內目前已經有廣州、深圳、佛山、珠海、惠州、揭陽、湛江、梅縣等八個機場，其中五個分佈在珠三角地區。未來隨著粵北韶關機場的改擴建工程完工以及復航，省內機場的密度將達到每二萬平方公里一個。不過亦有人認為，與國外發達地區相比，廣東省的機場密度並不算高，而且佈局不平衡。

廣東省政府二〇一四年十二月二十九日下發的《關於進一步加快民航業發展的意見》，為全省的民航業發展指明方向。該《意見》提出，將加快形成以珠三角機場群為核心、粵東粵西機場為兩翼、覆蓋粵北地區、運輸機場和通用機場協調發展的機場佈局。到二〇二〇年，實現機場服務基本覆蓋省內縣級行政區域，所有縣（市、區）城區能夠在地面交通一百公里路程或一小時半車程內享受到航空服務。

為了達到以上目標，廣東將推進民航基礎設施建設，優化省內機場佈局。九大機場中，將構建以廣州白雲國際機場為龍頭，深圳寶安國際機場、揭陽潮汕機場、珠海金灣機場為骨幹，湛江、梅縣、惠州、佛山、韶關機場等為支點，各類機場有機協調的民用運輸機場體系。此外，深圳寶安機場將啟動第三跑道和第四航站樓的建設，有關方面還要求適時開展廣州白雲機場第四、第五跑道和第三航站樓建設前期工作。

據悉，廣東省內九大機場除深圳、佛山、珠海外，其他六個機場均由廣東省機場管理集團有限公司統籌運營。作為國內最具實力的機場集團之一，廣東省機場集團發揮了重要的作用。從二〇〇四年至今，該集團已累計向揭陽潮汕、湛江和梅縣機場投資數十億元，用於加快機場基礎設施建設。資料顯示，揭陽潮汕機場投資四十多億元建成，轉場次年旅客輸送量便突破二百萬，二〇一四年揭陽潮汕機場的旅客輸送量達到二百八十七萬人次，三年平均增速約為12%。湛江和梅縣機場的客貨運量近幾年也均以兩位數的幅度攀升，湛江機場的旅客輸送量去年首次接近一百萬人次，同比增幅近三成。

民航專家認為，一個機場的實力體現不能僅僅看旅客輸送量，目前廣東的中小機場仍然處在虧損狀態，綜合競爭力並不強，很難說幾時才能實現投資平衡。投資金額巨大及投資回報周期長一直是民用機場建設和發展的一個主要特點。別說小機場，就連白雲機場，一期建設加上二期擴建總投資額超過三百八十億元，如果僅僅靠航空主業的發展，恐怕遠不及機場建設和運營所付出的投資。白雲機場儘管每年有五千多萬旅客量支撐，但正積極拓展多樣的營收管道，包括發展航空物流、航空製造、航空總部經濟等產業。目前落地廣州航空經濟產業園的重點項目越來越多，航空製造業方面包括二〇一六年將建成投用的廣州新科宇航 G2 機庫，航空物流方面包括即將開工的順豐速運白雲機場航空快件樞紐轉運中心和穗佳空陸聯運集散樞紐等。類似的綜合回報模式同樣在其他機場進行試點，例如惠州機場將升級建設航空產業園區，重點發展航空貨運；揭陽潮汕機場著重發展航空物流和候機室商業等非航業務；湛江機場發展航空物流和通用航空業務；梅縣機場則將加快開通航線，重點發展通用航空和航空培訓業務；未來韶關機場周邊也將建起韶關空港經濟產業園。

航線雖然越開越多，如何吸引客源已成為廣東省中小機場面臨的難題。特別是在廣東已有多個大型樞紐機場分流，中小機場在夾縫中艱難生存。業界指出，小機場必須和大機場錯位發展，吸引客流的方式不外乎發展低成本航空和支線航空，降低票價，先把市場、人氣培育起來。其次，小機場可以針對區域發展的特點，靈活開設一些不定期的旅遊航班或包機航班，像潮汕地區台胞多，可以趁節假日多開赴台包機，韶關地區旅遊資源豐富，可以多開旅遊包機。



澳台兩地低成本航綫具競爭力

澳門和台灣正式簽訂新航約之後，去年底主打低成本航綫的台灣虎航開通台北、高雄往返澳門航綫，另一家台灣低成本航空企業——威航亦於今年四月十日起開通了澳門航綫，並配合優惠促銷活動，全部航綫單程票價（未計稅項）不足新台幣一千元（折合約二百五十港元）。旅遊業界表示，在旅遊設施及低成本航空機票配合下，台灣客源逐漸由過去的中轉客轉變為目的地客。

台灣是澳門的第三大客源市場。二〇〇八年國民黨重新執政，海峽兩岸關係和緩並開通包機直航之後，往返台灣和澳門的航班減少，但台灣旅客在澳門過夜的比例及酒店住客的比率持續增長，過去六年增長一倍。去年台灣來澳旅客量雖同比有所下降，但過夜旅客較二〇一二年增長 2%，入住酒店人數較前一年增長 6.4%。《澳門與台灣間航空運輸協議》正式生效之後，為澳台旅遊業帶來新的機遇，有更多機會吸引不同的航空公司開拓航綫。

近年來，隨著澳門知名度的增加和大型休閒設施的相繼落成，以澳門為目的地的台灣旅客越來越多。台灣作為澳門國際機場的第二大客源市場，近兩年入境澳門的台灣旅客、在澳門過夜的台灣旅客人數持續增長，有 73.7% 的台灣旅客選擇入住五星級酒店。這說明澳門在台灣旅客心中已經逐漸轉型為旅遊地點，而非過境轉運站。目前，共有五家航空公司經營澳門至台灣航綫，每周有超過一百二十六班次的航班從台北、台中、高雄直飛澳門，航班相當密集。

自華信航空開通澳門至台中航綫後，立榮、復興等台灣航企相繼加入戰團，二〇一三年中，長榮航空旗下子公司立榮航空的澳門至台中航綫首航，復興航空亦開通澳門至台中航綫，同樣是每天一個來回航班，形成三足鼎立局面。為了適應澳門到台灣觀光旅客的大幅度增長，台中清泉崗國際機場擴建的停機坪可讓大型客機使用，旅客容納量由每年一百二十萬提升至

二百五十五萬，直逼台北松山機場的運輸量。澳門至台中航綫的開通，讓台灣中部的居民更方便到達澳門和珠江口西岸，同時也方便了各地旅客到達中台灣旅遊，促進台灣中部的觀光旅遊事業發展。

在澳門這邊，澳門航空也獲得台灣的民航部門批准，使澳門航綫成為繼台中至香港航綫後，該航空站最熱門航綫之一。民航業者表示，據一九九五年澳門與台灣簽署的《台澳通航協定》，批准的航綫祇有澳門至桃園機場及高雄機場，台中本來暫不在此列。在海峽兩岸實現「三通」後，兩岸直航的航點不斷增加；澳門作為溝通兩岸的先行者，當然不能落後於大勢。

去年初，澳門與台灣政府官員簽署《澳門與台灣間航空運輸協議》，並於十月底在台灣完成相關法律程序，隨即正式生效。早在新航協生效前，台灣兩家低成本航空公司台灣虎航及台灣威航已磨拳擦掌準備開通澳門航綫。台灣虎航率先於去年十二月中開通台北、高雄航綫，單程票價不足新台幣千元，比台北搭高鐵到高雄更低。不足半年，復興航空旗下威航也宣佈加入澳門低成本航綫的戰團，開通了澳門航綫，經營來往澳門與台灣定期航班的航企增至五家。

市場寄望台灣低成本航空加入競爭，可吸引更多台灣客源來澳，只是統計數據上暫未見成績。據統計局資料顯示，今年初台灣旅客較去年同期微跌 1.1%，跌幅持續收窄。去年全年台灣旅客九十五點三八萬，比一三年的一百萬零一千二百人次下跌 4.7%。雖然台灣旅客未止跌，但不過夜旅客持續減少。去年不過夜台灣旅客有 26.48 萬，較一三年減 3.4%，且留宿旅客的逗留時間由一點九日升至二日。

民航業和旅遊業人士認為，兩岸直航後，經澳門中轉的台灣旅客雖然減少了，但以澳門作為旅遊終點站的台灣人卻越來越多，證明澳門對台灣旅客有相當的吸引力。隨着未來本地有多個大型度假村落成，酒店客房供應增加，房價料平穩，有助延長旅客逗留。另外，博企項目開幕後也會加大對外宣傳，台灣是其中一個對外推廣的市場。目前，配合兩家台灣低成本航空的平價機票，相信不僅可吸引台灣旅客來澳，且在酒店房價平穩趨勢下願意延長留澳。



內地民航運輸市場保持快速增長態勢

根據建設民航強國的戰略部署，中國民航積極實施國際化戰略，鼓勵航空公司「飛出去」。短短幾年時間，中國航空公司的航綫迅速分佈全球，成績驕人。亞太航空中心預測，今年中國的航空公司飛往美國的航班數量將首次超過美國的航空公司飛往中國的航班數量。國際航空運輸協會預測，到二〇三四年時，全世界每五名航空乘客中就有一名飛離、飛往中國，或在中國國內旅行。

二〇一四年的全國民航運輸工作會議上，民航局研究制定了一系列的政策措施，鼓勵航空公司加快「飛出去」的步伐。民航局繼續著力推動我國航空公司大力拓展國際航空運輸市場，提高對外開放水準，並從以下五方面著手：

一是進一步擴大對外開放。改革現有航權分配政策，研究制定有效措施，鼓勵和引導航空公司開闢更多國際航綫。積極參與國際競爭，支持增開國際客貨運航綫。

二是積極拓展對外合作，鞏固港澳台民航事務合作基礎。推進國產 ARJ21 飛機 FAA 影子審查。支持國產飛機國外運行，加強與運營我國國產飛機的國家合作，幫助其提升監管能力和安全運行能力，為後續國產民機進入國際市場奠定基礎。鞏固港澳台民航事務合作基礎，內地與港澳相互認可維修培訓。擴大兩岸直航，推動兩岸民航交流合作向深層次發展。

三是深入參與國際事務。加強與國際民航組織及其成員國間的合作，支持亞太地區分辦事處的工作。積極參與國際民航規則的制定，推動更多成熟標準向國際化標準轉化。宣傳持續安全理念，提升中國民航在國際民航業界話語權和影響力。

四、是建立健全公開、透明的國際航權分配制度，加強對航權使用的監管，提高航權使用效率。

五、發展航空租賃業，培育具有國際競爭力的航空維修業。

中國民航的得力舉措，迅速取得了成效。今年第一季度，中國航空運輸市場總體保持快速增長態勢，共完成總周轉量超過二百億噸公里，同比增長 14.8%，增速較去年同期提升 2.4%；完成旅客運輸量一點零四億人、貨郵運輸量一百四十四點六萬噸，分別同比增長 12.3% 和 8.9%。受國家「一帶一路」戰略推進和假期出境遊升溫等利好因素帶動，國際航空運輸市場共完成旅客運輸量九百六十四點八萬人，同比增長 36.0%。客運市場方面，第一季度國內航線旅客運輸量達九千四百四十四萬人，同比增長 10.4%，保持了兩位數增長態勢。

國際航空運輸市場保持快速增長態勢，是第一季度民航運行的一大亮點。從國際航線在旅客運輸量中所佔比重看，國際航線旅客運輸量佔 9.3%，比去年提高 1.3%，延續了自二〇一一年以來佔比呈逐步上升的勢頭。從增長結構看，周邊國家和地區航線呈現高速增長態勢，中國至韓國、中國至日本和中國至東盟分別達到 56.8%、46.0% 和 44.2%。同時遠端洲際航線也保持了 10%-20% 的增速。從運輸規模來看，中國至東盟航線完成旅客運輸量最多，達到二百九十九點四萬人。

自去年以來，中國國際航空運輸市場保持持續快速增長態勢，國內航空公司紛紛增加國際航線運力。在二〇一五年夏秋航季中，國內航空公司每週安排國際航班七千三百五十六班，飛往五十一個國家一百二十七個城市。計劃新闢國際航線八十三條。其中，新增約翰尼斯堡、特拉維夫、聖約瑟等通航城市。

貨運方面，航空貨運市場仍延續較好的回暖態勢，貨郵運輸量同比增長 8.9%，增速較去年同期提升 3.3%。



機場方面，第一季度全國機場累計完成旅客輸送量二點一八億人次，同比增長 10.8%；貨郵輸送量三百一十八點三萬噸，同比增長 4.6%。從增速結構看，旅客輸送量二百萬以下機場增速較快，高達 22.3%；二百萬至一千萬級機場、千萬級機場分別同比增長 11.0% 和 9.8%。從佔比來看，二百萬以下機場佔比達到 7.19%，較去年同期有所上升。

《濠江日報》2015 年 5 月 18 日

臨空經濟與建設航空大都市

來自全球民航界的六百多名重量級人物，出席了五月十三日在成都舉辦的有史以來規模最大的世界機場城市大會。此次盛會由英國博聞集團主辦、四川省機場集團承辦，其主題是「為推動臨空經濟，共築航空大都市」。大會圍繞臨空經濟、航空大都市等熱點話題進行高峰對話，多個國際城市建立了機場經濟合作夥伴關係，並深入探討開展互惠互利的廣泛合作事宜。

為期三天的世界機場城市大會，著重就中國成功發展航空大都市的機遇與挑戰，推動中國與亞太國家航空大都市共同發展，機場設計、連通性及物流方面的創新展開研討，涵蓋機場城市案例分析、發展現狀與機遇、專案融資模式等相關議題。此次大會首次亮相的成都新機場規劃藍圖，成為大會期間的一大亮點，總投資近七百億元、計劃於二〇一八年投用的成都新機場揭開了神秘面紗。

成都新機場按年旅客輸送量四千萬人次、年貨郵輸送量七十萬噸的規模設計建設，新建三條跑道，飛行區等級為4F。建成後，成都將成為繼北京、上海之後，國內第三個擁有雙機場的城市。規模僅次於北京新機場的成都新機場，將依託空港經濟區、天府新區，成為我國長江經濟帶向西延伸的空中橋頭堡和「絲綢之路經濟帶」最大的航空港，著力構建國家級國際航空樞紐，以新機場為核心，完善航空貨運倉儲設施，大力發展客貨運中轉集散業務，形成空、鐵、水、陸立體綜合交通運輸體系，建設全球重要樞紐機場和主要經濟體航空物流通道。同時，新機場將著力構建國家級內陸航空港經濟發展示範區，加快培育臨空產業，大力發展航空客運、物流等現代服務業，以及航空航太、高新技術等高附加值產業，打造以航空物流為基礎、航空關聯產業為支撐的現代產業體系，努力成為四川乃至全國重要的新興增長極。



除此之外，主題演講活動還包括：中國航空大都市的未來、維持並推進成都物流的國際競爭力、歐美與亞太地區先進航空大都市案例分享、中國如何更加專業地規劃發展航空大都市等。在專題論壇環節則主要有：航空大都市發展的專案投融資模式和交易結構、如何了解機場周邊的商戶需求贏得競爭優勢、機場城市設計的關鍵成功因素、如何創建可持續發展的航空大都市等。

臨空經濟和建設航空大都市，是現代城市重要的成長因素。早在二十年前，澳門就擁有一座先進的國際機場，但由於航線專營約束，未能大力促進澳門的臨空經濟發展，更不用為推動航空大都市了。

由中國社會科學院財經戰略研究院、中國城市百人論壇、社會科學文獻出版社及中國社會科學院城市與競爭力研究中心共同舉辦的《城市競爭力藍皮書：中國城市競爭力報告 No.13》發佈會，於五月中旬在北京舉行。這份藍皮書分析了二〇一四年全國兩岸四地二百九十四個城市的綜合經濟競爭力，曾經連續十二年名列榜首的香港，卻首次被深圳超越，落居第二。緊隨其後的是上海、台北、廣州、天津、蘇州、北京、澳門、無錫。但在可持續競爭力方面，香港繼續排名第一，其後是上海、北京及澳門。不過，在綜合增量競爭力方面，香港由前年的第十八位，下跌至去年的第三十二位。《報告》分析認為，香港守成有餘，創新不足，過度著重貿易、金融、航運、旅遊、專業服務五大產業，對不少規模小、新興及極有潛力的產業關注不足。而土地和房屋供應的嚴重不足讓房地產價格過快增長，高租金擠壓了其他行業的利潤空間，阻礙新興產業發展，長遠而言香港缺乏對新興產業態的支持和引領。《報告》還認為，香港缺乏支持創新科技發展的計畫，讓知識城市競爭力落後於內地多個城市。香港和內地城市的差距正在縮小，香港應抓住與內地合作的機會，以免在內地自貿區興起時被邊緣化。而香港社會也要重視港府作用，凝聚社會共識。

澳門的綜合競爭力在全國二百九十四個城市中排名第九，上升了一位，可持續競爭力排第四。《報告》指出，澳門的綜合效率競爭力優勢明顯。但在人均存款餘額單項指標上，香港連續三年排在首位，澳門則繼續下滑一個名次，二〇一四年排在第四。在宜居城市競爭力方面，

二〇一四年以排水管道的密度為關鍵指標衡量宜居，澳門在排水管道密度的單項指標排在第五，香港則排在首位。

澳門本地輿論認為，澳門由於土地面積小，發展飽和，不可能擴大再發展；而且人口總量不足，引進高端人才受到來自建制和反建制力量的左右夾擊，寸步難行。說不好，單是一個橫琴新區，在幾年之後就超越澳門以外各業經濟的總量。過去我們老是埋怨，澳門搞甚麼，珠海也搞甚麼，如國際大賽車、機場等，現在橫琴新區也有比澳門規模更大的國際會展中心了，就連曾令各地遊客驚艷的澳門銀河集團式電影院，珠海也已有了。何況，珠海的土地多的是，可以繼續引進「巨無霸」型的高端技術大型企業，澳門是絕無此等條件的。如果澳門不是有博彩業支撐，說不好早就被珠海迎頭趕上。澳門經濟單一依靠博彩業的模式，已被視為存在危機，因而中央要求澳門經濟適度多元發展，並屢次提出「居安思危」。因此，珠海將要趕上澳門，並不是「危言聳聽」。

《濠江日報》2015年6月1日



中國國際民航航班數量大增

據亞太航空中心預測，今年中國的航空公司飛往美國的航班數量將首次超過美國的航空公司飛往中國的航班數量：在今年七月一日至九月二十日的航空客運高峰期間，中國的四大航空公司——國航、東航、南航和海航——每周將有二千零二十八個航班飛往美國，相比之下，美國各航空公司每週飛往中國的航班為一千八百五十三個。

亞太航空中心的資料顯示，僅在四年前，後者的數量還幾乎為前者的兩倍。但隨著更多中國人到國外旅行，對跨太平洋航班的需求正呈激增態勢。由於美國已放寬對中國人的簽證規定，該迅猛增勢仍將繼續。

國際航空運輸協會預測，到二〇三四年時，全世界每五名航空乘客中就有一名飛離、飛往中國，或在中國國內旅行。美聯航等公司正在增加飛往中國城市的航線，中國的航空公司也在大力擴張，尤其是在二線城市。亞太航空中心稱，二〇一〇年每天平均僅有一個長途航班（從美國）飛往中國二線城市，但到今年底該數字將增至十一個。此類擴張意味著香港和日韓機場的中國旅客人數減少，這些機場曾因作為中國人飛越太平洋的經停地點而繁榮。

按照內地二〇一四年的民航年報，四大航空公司二〇一四年國際（地區）航線收入超過九百七十一億元，比上年同期增長 11.14%，增速高於四大航主營業務收入的漲幅 6.7%。中國國航二〇一四年的國際（地區）航線營收最多，逾三百七十八億元。國際（地區）航線營收在國航總的主營業務收入中佔比也最高，達 36.95%。中歐航線是國航的海外第一大航空市場，二〇一四年在國航主營業務收入中佔比達 11.03%。其次為北美航線，在國航主營業務收入中佔比 9.11%。

二〇一四年國航北京樞紐新開北京至華盛頓、維也納（巴賽隆納）、仰光、濟州等國際航線。上海新開至慕尼黑遠端航線，直達歐洲的通航點增至四個。日本、台灣地區經上海至歐洲往返十四條航線的國際中轉實現通程登機。

今年三月份起，國航陸續開通杭州至大阪、天津及大連至札幌、北京至墨爾本等航線。另有北京至奧克蘭、北京至阿斯坦納等航線等待航權批覆。隨著這些航線的陸續開通，國航將成為國內唯一開通五大洲航線的航空公司。另外，國航計劃在二〇一四年國際航線運力提高 40% 的基礎上，二〇一五年再將運力提高 20%。國航同時計劃，二〇一五年將國內航線運力提升 5%。

在四大航中，南方航空二〇一四年的國際（地區）航線營收增速最快。其中國際航線收入增速達 20.46%，港澳台地區航線收入增速達 15.47%，國際和地區航線收入達二百五十五點四九億元。南航在二〇一四年歸屬上市公司股東淨利潤十七點七三億元，同比下滑 6.44%，是四大航中唯一淨利潤出現下滑的公司。

二〇一四年人民幣兌美元同比貶值 0.36%，這導致全行業所有航空公司匯兌損益同比下降，而南航的資產負債結構決定了其成為遭受損失最大的航空公司。南航資產負債率為 76.6%，在一千零八十億的外幣負債中，南航美元負債逾一千零五十六億元人民幣，這導致人民幣兌美元匯率成為影響公司損益的關鍵性因素。南航在報告中也表示，營業利潤的下降主要是由於美元等外幣對人民幣升值，導致財務費用上升。

與此同時，南航的主營業務在好轉，尤其是國際航線在走強。剔除匯兌等因素的影響，南航稅前利潤達四點七億元，去年同期為負十二點零八億元，南航的真實主營業務在大幅增加。年報顯示，二〇一四年南航整體的旅客周轉量（RPK）、可用座公里數（ASK）同比分別提高 12.27% 和 12.32%。其中港澳台航線 RPK、ASK 分別提高 24.87% 和 21.83%，國際航線 PRK、ASK 分別提高 20.16% 和 16.82%，國際航線及地區的供需增長超越了行業平均水準。



在今年一月二十一日實現上市的民營低成本航空公司春秋航空，二〇一四年國際及地區航線收入雖體量較小，為十三點八六億元。但春秋航空國際航線營收增速達 63.13%，遠遠超過了自身營收漲幅和行業平均水準。春秋航空公司在二〇一四年的國際航線運力佔總運力的 20% 左右，今年預計會達到 30%。春秋航空主要發展日本、韓國、東南亞等二至三小時航程的國際航線。

從出境遊趨勢來看，二〇一四年中國內地公民當年出境旅遊首次突破一億人次。其中 89.5% 的公民出境游目的地在亞洲，韓國、泰國、日本、越南和新加坡這些亞洲國家的中國旅客均超百萬人次。從歐美經驗來說，二至三小時左右的飛行航程，40%-60% 的份額是由低成本航空公司佔據的。低成本航空公司在短航線比較有優勢，傳統航空公司則大多佔據跨洋的長航線。

四大航中，海南航空的國際（地區）航線收入最少為四十點六八億元，在海航的主營業務收入中佔比 12.25%，這一比例也是四大航中最低的。但海航在二〇一四年報發佈的同時，就公佈了引進三十架波音 787-9 的七十七億美元合同。

海航新引進的飛機將主營執飛北美地區國際遠端航線，在目前海航擁有的二十四條國際（地區）航線中，以中美航線市場為主。機隊的擴充足以看出海航在爭奪海外市場尤其是中美市場上的決心按照海航的計劃，在二〇一五年將國際（地區）航線的營收佔比提升至 16%。

東方航空的國際（地區）航線收入增速最慢，國際航線營收二百五十八點五五億元，比上年增長 4.38%。港澳台地區航線營收三十七點九九億元，下降了 2.86%。東航也是四大航中，唯一出現地區業務營收下降的公司。

澳門民航學會改選

充實學術研究力量

2015年6月16日晚六時三十分，澳門民航學會假聯邦大酒樓六樓舉行了第十一次會員大會，會議由會長鄧軍主持，副會長胡根、鄭岩，理事長劉蘇寧、義務法律顧問林笑雲及近百名會員出席。會上通過了2014年度理事會工作報告、財務報告及監事會報告，並舉行了第五屆會員大會主席團、理事會及監事會成員選舉。

劉蘇寧理事長在工作報告中，總結了2014年的會務情況和活動內容，表示學會活動取得了一定的實效，感謝理監事團隊熱心組織會務活動和會員積極參與。澳門民航學會將秉持「服務社會，承擔社會責任，促進本地區民航及經濟向前發展」的信念，努力團結會員，令澳門民航學會向更專業化發展。

澳門民航學會創辦的專業季刊《澳門民航學刊》，會繼續擔當本地惟一的，供「民航人」作學術理論探討、專業觀點交流及實務經驗反饋的公開園地，歡迎民航業者、關心民航事業及對民航事業有興趣人士踴躍投稿，為普及民航專業知識和推動民航學術研究共同探索、積極建言。

為與時俱進，緊扣業界脈搏、探討熱點門題，澳門民航學會於2014年9月舉辦了《低成本航空在澳門的發展及對澳門經濟的貢獻》座談會，一眾會員積極參與，發表各自見解，結合澳門民航發展實際情況深入討論，取得良好的交流效果。

為了拉近會員距離，借鑑先進和拓寬視野，澳門民航學會還不定期舉辦會員聯誼活動。2014年5月17日就舉行了參觀深圳機場交流活動，內容包括與深圳機場管理層會面、參觀



民航深圳空管站新航管中心樓、機場控制塔以及深圳機場 T3 客運樓。

2014 年 6 月 6 日，由澳門民航學會主辦、澳門國際機場專營股份有限公司協辦的『2014 澳門民航學會十周年高爾夫賽及頒獎晚宴』假澳門高爾夫球鄉村俱樂部舉行，活動得到多個機構支持，取得了圓滿成功，更得到社會各界積極參與，籌得善款概捐予本地慈善團體——澳門扶康會。這只是澳門民航學會按立會宗旨履行社會責任，扶助社會弱勢的應有之義。

為更好地推動會務發展，本會根據章程劃分組織架構，以利全面提升學術研究水平。澳門民航學會增設了五個專責委員會，分別是會員發展委員會、媒體關係委員會、學術研究委員會、專業發展委員會及會員活動委員會，繼續以推進本地民航及經濟持續發展為己任，與業界共同努力，應對各種新形勢。

澳門民航學會新一屆（2016 - 2018）領導架構成員當選名單如下：

名譽會長	何鴻燊 廖澤雲 吳 福 徐偉坤 吳志良 馬有恆 梁少培
創會會長	崔世昌
創會副會長	胡 根
會長	鄧 軍
常務副會長	劉蘇寧

副會長	鄭 岩
秘書	張美斯
理事長	鄭淑群
副理事長	羅頌儀 方曉健 盧偉明 王錦濤 王秀瑜 胡漢新 孔祥文 陳 洪
理事	高岸聲 毛燕麗 耿亞軍 陳日升 蘇德培 吳曉明
監事長	徐文玲
副監事長	胡沛明
監事	余懷恩
法律顧問（義務）	林笑雲
顧問	李國輝 郭 林



顧問			潘國慶 鮑志明 胡景光 林德華 唐繼宗
專責委員會	會員發展委員會	負責人	羅頌儀
	媒體關係委員會	負責人	毛燕麗
	學術研究委員會	負責人	葉國華
		委員	尹德明 李淑冰 劉一楠 曾麗
	專業發展委員會	負責人	胡高宏
		委員	何敬麟 張尹清 戚廣峰 阮白殷
	會員活動委員會	負責人	方曉健
		委員	張美斯 唐瑤 陳凱雯

「勿忘國恥」訪瀋陽

對於長居在南方的人來說，東北三省的印象總是冰天雪地，飲食口味就更難適應。如果從未踏足東三省，有此想像不足為奇。不過，假如你親到當地，尤其是東三省最南的遼寧省，從澳門直飛其省會瀋陽一遊，你或將大為改觀。單講天氣的話，瀋陽其實屬中溫帶氣候，年平均氣溫有攝氏八、九度，全年無霜期超過一百八十日。所以，想體驗北國風光、萬里雪飄，選擇每年十一月到翌年三月到訪，一定不會令你失望；如果要出行方便又怕衣著臃腫，每年五月至九月，日照時間長又氣溫怡人，是旅遊瀋陽的最佳日子。





瀋陽故宮



崇政殿

三百九十四年前，「後金」努爾哈赤擊潰明朝，佔據瀋陽，創建八旗制度，主持制定滿文，同時奴役漢人無數又殺人如麻。直至十五年後，由皇太極在瀋陽稱帝，定國號為「大清」，開始了滿人長達二百七十多年對漢人的統治。

今天瀋陽的旅遊資源，不少與這一段歷史息息相關的，首推「瀋陽故宮」。

由一九八七年起已列入聯合國教科文組織世界遺產名錄的「瀋陽故宮」，

佔地六萬平方米，與佔地七十二萬平方米的北京故宮，雖然在規模上無法比擬，但其歷史地位、建築價值與藝術特色，與北京故宮其實不遑多讓。

「瀋陽故宮」建築群一六二五年起由努爾哈赤修築，最後由皇太極完成，歷時十二年。與北京故宮比較，瀋陽故宮的建築風格有濃厚的滿、蒙、藏特點。東面大政殿、十王亭建築群參照八旗行軍帳殿，中間是「宮高殿低」的格局，皇冑起居部分地處高台，俯視處理政務的正殿，這是保持滿族人喜居高台的生活習性。西面及中間的東西二宮，却全為漢式建築。大政殿與十王亭在努爾哈赤時期建造，中間為清太宗時期續建的大清門、崇政殿、鳳凰樓等；西則是乾隆年間增建的七間殿、垂花門、保極宮等等，是中國目前碩果僅存，保存得最完整的古代宮殿建築群，整座皇宮氣勢恢弘、富麗堂皇，處處反映出帝皇家族的奢華生活氣派。如果雪天在宮外紅牆走過，自然令人想起《金枝慾孽》的場景，又別有一番味道。

今年是抗日戰爭及反抗法西斯侵略戰爭勝利七十周年。作為「九一八事變」的發生地，瀋陽市政府為了讓國人永世不忘日本軍國主義給中國人民帶來的災難和恥辱，一九九一年在「柳條湖事件」地點南面二百米處起了「九一八歷史博物館」，其外形為一本翻開的枱曆。「枱

曆」的左面刻着「一九三一年九月十八日」，右面記錄着事變發生的過程。九一八歷史博物館分三層，地下正廳黑色大理石上刻着「勿忘國恥」四個大字，上方的時鐘永遠指着 22:20，即「九一八事變」發生的時間。二、三樓可以看到大量翔實而震撼的歷史資料、實物和照片，包括平頂山大屠殺及七三一部隊實驗模型，有力證明日本軍國主義製造「九一八事變」的動機和真相，亦如實記錄了日本在東三省犯下的滔天罪行，以告誡後人，牢記國難。博物館免費開放，逢周一閉館。如果你「九一八」在瀋陽，將會聽到全城響起防空警報和汽車喇叭，氣氛肅穆，提醒國人，記住歷史。

所謂「一座大帥府，半部民國史」，這裏所指的大帥府，不是別人，正是迄今東北地區保存得最完整的名人故居，是北洋政府末代元首張作霖及其長子張學良將軍的私宅，有過百年歷史。所以，大帥府正名是張氏帥府博物館，主要包括大青樓（因採用青磚建造故名）、小青樓及趙四小姐樓，你可以在仍然奢華的帥府內欣賞大量木雕、磚雕、石刻和壁畫藝術建築，中式外庭配上西洋內院，是中西建築的完善融合。張作霖在一九一四年動工修建這座三進四合套院，呈「目」字型，青磚斑瓦，飛檐獸吻挑脊，雕樑畫棟，朱漆廊柱，石條台階，磚木結構，百年後今日仍未覺過時。加上張學良與趙四小姐的淒美愛



情故事，走過夕陽灑進的幽幽迴廊，又是另一番感慨。

歷史，特別是抗戰歷史的確很沉重，但沉重過後，還是可以到位於瀋陽市康平縣城西一公里，地處遼寧西部半乾旱地區向中部平原濕潤地區過渡地帶以及科爾沁沙漠南緣的臥龍湖，一覽當地自然風光之美。湖水由科爾沁草原沿東、西馬蓮河流入。臥龍湖風景優美，景點繁多；夏日遊湖、碧水滄天，清風撲面；春秋兩季，大雁野鴨翔集，起落不一，畫面動人；隆冬時節，瑞雪飄飄，群山銀裝素裹，萬畝湖面堅冰如鏡，是絕好的滑冰場地。湖東岸珍珠山、天龍山臨湖屹立，眼前風物，足令人暫且放下沉重的歷史記憶。

瀋陽，是漫步近現代史、徜徉北國風貌的首選。

《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
澳門霍英東基金會
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

論區行賞 步行路線

「自拍遊澳門 大賞到你手」

12/6 ~ 30/11/2015



下載《論區行賞》手機應用程式



「自拍有賞」



上載靚相，參加抽獎(只限訪澳遊客參加)



“論區行賞”
手機應用程式
(iPhone)



“論區行賞”
手機應用程式
(Android)

抽獎獎品：
雙人來回機票(從居住地至任一目的地)-商務位/經濟位
Apple iPad Wi-Fi 版(最新型號)
三星Galaxy Tablet Wi-Fi版(最新型號)

詳情請瀏覽旅遊局網站 www.macautourism.gov.mo，或掃描《論區行賞》手機應用程式二維碼查詢。

如有任何爭議，澳門旅遊局保留最終決定權，包括隨時暫停、更改或終止活動及其條款及細則，而毋須另行通知。



澳門特別行政區政府旅遊局
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

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



Institute of Macao
Civil Aviation
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