

澳門

民航學刊 2015 · 12
第三十期

澳門民航學刊

第三十期



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

第三十期

2015.12

澳門民航學會



《澳門民航學刊》第三十期

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

版權所有 翻印必究

目錄

特稿

百尺竿頭 更進一步	高 翔	1
不能讓對外交通成為澳門發展的瓶頸	陳 凌	10
民航意外事故調查法律實施問題探析	楊 雲	17
發揮民航業在「一個中心」建設的積極作用	韓 新	21
粵澳陸路交通無縫對接 民航業可持續發展之道	趙鎮岳	29
從「立法保障空運旅客消費權益」難產說起	黃有維	35

論壇

從民航安全角度看澳珠合作		41
港珠澳大橋將為澳門民航業帶來商機		44
珠海通用機場爭取明年營運		47
議員指航線發展不應受制於專營		49
澳門國際機場積極拓展公務航空		52
通關配套未完善不利民航業發展		55
低空空域仍是通用航空瓶頸		58



中國公民出境遊持續增長 61

學會活動

港珠澳大橋的落成如何帶動區域航空發展 64

專欄

歷史文化遊東京 68

徵稿啟事

百尺竿頭 更進一步 ——記澳門國際機場營運二十周年

■ ■ 高翔

今年是澳門國際機場營運二十周年，澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）舉行了一系列活動。CAM於十二月二日在澳門君悅酒店舉行的澳門國際機場營運二十周年慶祝酒會，全國政協副主席何厚鏞、澳門特別行政區代理行政長官陳海帆、中聯辦副主任姚堅、外交部駐澳特派員葉大波、立法會主席賀一誠；中國民間商會副會長、澳門民航學會創會會長崔世昌；CAM股東大會主席盧景昭、董事局主席馬有恆、執行委員會主席鄧軍等主禮嘉賓，與來自國際民航組織／協會的代表、中國與葡語國家民航業界的翹楚、友好機場代表以及各界知名人士近四百人一起慶賀澳門國際機場營運二十周年。

澳門特區行政區代理行政長官陳海帆致辭表示，澳門國際機場是澳門作為「世界旅遊休閒中心」暢通國際必不可少的基礎，是澳門與世界多個國家和地區直接相連的主要管道。特區政府將一如既往對發展澳門民航事業給予有力的支持，澳門國際機場在國家民航戰略的正確指引下，期望澳門國際機場把握好民航發展的契機，利用澳門自身的優勢，與市內輕軌及區內港珠澳大橋、廣珠城際輕軌等項目協調規劃和對接，構建出高效、快捷的區域交通運輸體系，為澳門開拓國際客源，推動經濟適度多元發展發揮更重要的作用。

CAM董事局主席馬有恆在歡迎辭中提及，一九九五年十二月八日，時任國家副主席榮毅仁和葡國總統蘇亞雷斯親臨澳門主持機場開幕典禮，充分體現中葡兩國的友好合作，為當前祖國推進「一帶一路」戰略，加強國際合作提供經驗。正式營運後，很快便創新實現「一機到底、間接直航」模式，為推進兩岸直航發揮了不可替代的地位和做了不可磨滅的貢獻。二十年來，澳門國際機場一直以「安全、效率、效益」為營運首要宗旨，得到特區政府的肯定，今年CAM



獲頒旅遊功績勳章，澳門國際機場順利走過二十個年頭，實在全賴特區政府的重視支持、股東們的集體智慧下，在機場四千多位同事盡心盡力提供專業服務下的碩果，更加是全澳市民對這個澳門人機場大力支持的明證。

澳門人的機場

澳門國際機場立足澳門，面向國際，這座「澳門人的機場」將伴隨澳門作為「世界旅遊休閒中心」的定位，帶動其國際化並發掘更多元化的發展。

二〇一五年十月三十日的《澳門日報》刊登了一篇題目為「機場啟用二十載，繼往開來攀高峰」的文章，十分準確地概括了澳門國際機場啟用二十年來的發展歷程——

一九九五年以前，澳門沒有屬於自己的機場，居民出行、遊客訪澳依靠海路、陸路，空中交通運輸依靠香港機場。對外交通局限，窒礙澳門經濟和旅遊業發展。直至九五年澳門國際機場開幕，終於打破發展困局。澳門國際機場憑藉多功能中小型國際機場的正確定位，引入低成本航空，成功走過兩岸三通直航的轉型期，成為目的地機場，為本澳居民出遊、旅客訪澳提供更直接的通道，並為澳門建造「世界旅遊休閒中心」提供空中橋樑。本地區最暢銷的報紙——《澳門日報》藉澳門國際機場啟用二十年，接連六個周五推出《回顧歷史篇》、《機場服務篇》、《安全基建篇》、《員工篇》、《經濟拉動篇》、《展望未來篇》等六個主題專版，簡介機場過去二十年在不同領域取得的矚目成績。

早在一九八二年，當時澳葡總督高斯達與 FAG 集團簽署在澳門興建機場可行性研究的合約，直至一九八八年澳葡總督文禮治由立法會授權，制定興建及經營澳門國際機場的特許制度大綱，次年一月一八日負責澳門國際機場興建、管理及日常營運的澳門國際機場專營股份有限公司正式成立，同年十一月中澳門國際機場正式動工、十二月初引爆移平雞頸山，標誌着澳門國際機場工程正式展開。

經過將近六年的工程期，投資逾八十一億澳門元的國際機場於一九九五年六月廿二日竣

工，同年底投入商業運作。啟用之初，憑着澳門在兩岸三地的特殊地理位置，令澳門國際機場成為兩岸重要中轉站，客量、貨運連續多年保持升勢。即使在二〇〇三年澳門受到「非典」的巨大衝擊，機場依然能夠實現五千一百萬澳門元的盈利。隨着本澳博彩業開放，國際知名度大增，加上二〇〇四年引入首家低成本航空，拉動機場客量持續向上，二〇〇七年更突破五百萬人次，成績斐然。

澳門國際機場依靠兩岸中轉站優勢，走過十二年的穩定增長。

作為國家級的「世界旅遊休閒中心」、珠三角與世界各地之間的重要橋樑，澳門航空業在澳門回歸前後經歷了翻天覆地的變化。

一九九五年之前，澳門的對外交通只有陸路和水路，居民乘坐飛機還需到鄰近地區。自一九九五年十二月八日澳門國際機場正式營運以來，經歷了的各項業務不斷發展的黃金時期，也經歷了「非典」、亞洲金融風暴和兩岸直航的挑戰。

在機場啟用初期，澳門航空公司和民航業人士以「一機到底」、「間接直航」開創了海峽兩岸之間的飛行模式，緊握機遇，成功地渡過了初始發展階段。在兩岸直航政策之前，澳門國際機場一直擔當兩岸往來的橋樑，台灣與澳門之間的中轉旅客量佔總客運量近一半。

化危為機屢創佳績

隨着兩岸實現三通直航，中轉優勢不斷削弱，兩岸直航航班因應需求持續增班，澳門兩岸中轉角色最終淡化。從二〇〇八年至二〇一〇年的客運量呈現下降狀態。對於當時業務主要依賴兩岸中轉客貨運輸市場的澳門民航業來說，「兩岸直航」的政策變化對澳門國際機場的客運量產生了巨大的衝擊，如此龐大的客戶群的流失將對澳門國際機場的生存產生深遠的影響。

適逢二〇〇八年九月美國「雷曼兄弟」破產，一場覆蓋全球的「金融海嘯」拉開序幕，航空公司削減成本、緊縮開支，令機場客量雪上加霜，由二〇〇七年高峰的接近五百五十萬人次



持續向下，至一一年的低位四百零四點五萬人次，調整幅度近三成。受到這樣大的衝擊和影響，澳門國際機場在經營策略上必須進行轉移才能獲得更廣闊的生存空間。

為應對終將到來的兩岸直航，澳門國際機場專營股份有限公司提早部署，引入當時全球仍處於起步發展時期的低成本航空公司，推動低成本航線發展，積極拓展東南亞、東北亞航線，幫助澳門國際機場度過轉型陣痛時期。隨着全球主要經濟體實施積極財政政策及寬鬆貨幣政策，全球經濟逐步走出衰退邊緣，旅遊業逐漸復甦，亞太區新興經濟體需求旺盛，以澳門為旅遊目的地的旅客同步上升，彌補兩岸直航後中轉客流失。

經過二〇〇八年至一一年的轉型發展期，澳門國際機場客運量由一一年低位四百零四點五萬人次回升，一四年已達到五百四十八點一萬人次，接近二〇〇七年的高峰水平。儘管今年以來，本澳博彩旅遊業受到內地經濟放緩、區域旅遊競爭、匯率變化、外圍經濟變化等因素影響，機場業績仍越戰越勇，客量逆市向上，首三季機場客運量已錄得約 6% 的按年升幅，倘第四季能夠保持升勢，今年機場客運量將可能創歷史新高。

隨着澳門國際機場從兩岸中轉站轉變為旅遊目的地機場，取道機場進入澳門的旅客對經濟貢獻遠比兩岸中轉旅客顯著，機場成功轉型不僅是量變過程，更取得質變突破。

負責經營澳門國際機場的專營股份有限公司因應市場環境轉變，不斷開拓進取，在傳統航空業務基礎上大力發展非航空業務，增加非航空業務的收入來源，為優化基建投資積累財政基礎。隨着二〇一二年特區政府等股東注資償還機場專營公司累計的銀行債務，專營公司同年實現逾六千萬元盈利，且隨後兩年盈利節節上升，連續三年錄得盈利，並於今年起分階段向股東償還貸款。

機場啟用二十年來，在澳門國際機場專營公司管理層的堅持和不懈努力下，無論客運及貨運方面均屢獲國際機構頒授的殊榮。二〇〇四年，機場首次榮獲亞太航空中心 (CAPA) 頒發亞太區最佳機場獎項；二〇一二年憑藉良好市場推廣策略，獲亞太航空中心頒予「年度最佳機場

市場發展」獎項；一四年榮膺亞太航空頒發的「二〇一四亞太區年度最佳小型機場（年度客運量少於一千五百萬人次）」。反映澳門國際機場多年來為本地區民航事業發展所作出的努力，再次獲得國際性民航組織的認同與嘉許。

二〇〇六年、二〇〇七年、二〇〇八年及二〇一二年，四次奪得由全球貨運界權威雜誌《Air Cargo World》頒發的亞洲及中東地區的「全球航空貨運卓越獎」（年貨運吞吐量少於五十萬噸級別）；二〇〇七年、二〇〇八年、二〇一〇年、二〇一三年及二〇一四年，則五次榮獲「亞洲最具潛質貨運機場」（年貨運量在五十噸以下）的殊榮。

二〇一四年，CAM 積極完成既定任務的同時，還努力拓展機場發展方向，並獲得突破：MIA 低成本航空公司旅客運輸量成功突破一百萬人次，榮獲亞太航空中心頒發的「二〇一四亞太區最佳小型機場」年度大獎；貨物運輸量經過連續七年負增長，二〇一四年度首次實現正增長 8.7%，並在第二十八屆亞洲貨運及供應鏈大獎（AFSCA）中榮獲「亞太區最具潛質貨運機場獎」；免稅品店合約開放，投標商皆是世界上排名最前的免稅品店營運商，以確保品質服務；非航空收入自二〇一〇年來連續五年保持增長，從二〇一一年開始連續四年佔總收入超過 50%；CAM 與圓通速遞有限公司簽署戰略合作框架協定，引入更多元化營運模式；二〇一二至二〇一四年間，基建項目投入五點五億澳門元，不斷改善機場安全系數及候機室環境；公務機合約成功開放，引進航空維護、檢測、修理服務供應商（MRO），公務機自二〇〇七至二〇一四年平均年增長 20%，新機庫今年上半年投入使用。

「兩岸橋樑」轉向「世界旅遊休閒中心」機場

早在我國「十二五」規劃和最近公佈的「十三五」規劃中，中央政府給澳門特別行政區的定位都是建設「世界旅遊休閒中心」。今年 12 月 16 日，中央政府通過《中華人民共和國澳門特別行政區行政區域圖（草案）》，明確澳門將擁有八十五平方公里水域管理範圍和新陸界地點、二〇一四年十二月，澳珠三個口岸實施新的通關安排等，都顯示了中央政府大力支持澳門建設「世界旅遊休閒中心」。但是，澳門國際機場現時沒有飛往歐洲、美洲、澳洲及非洲的洲際航綫，所有航空公司的飛行版圖都局限在亞洲地區。雖然各方面不斷努力，開拓低成本航空和各種產



品，但一直無法扭轉被動的局面。第四任澳門特區行政長官競選期間，有不少市民向下屆特區政府提出改善內外交通的要求，包括增加對外航綫航班，改善本地公交系統、提升澳門旅遊城市形象等。

國家「十二五」規劃頒佈後，中央政府也宣佈了一系列中央政府深化內地與港澳特區經貿金融等方面合作的新政策措施，其中包括完善珠三角與港澳交通運輸機制等。澳門民航界人士認為，如今京珠高速和廣珠輕軌等幹綫相繼開通，「一小時生活圈」的範圍不斷擴展；加上港珠澳大橋落成有期，澳門需要大力加強航空軟硬件的建設，才能追上珠三角一日千里的發展步伐，否則就有被邊緣化的危險。根據特區政府的施政方針，澳門國際機場不斷完善機場各項服務及設施，配合澳門旅遊市場及社會經濟的整體發展，持續開發新的航綫。

澳門現代民航業近二十年的發展歷程，尤其是一九九五年作為海峽兩岸唯一空中橋樑、一九九七年香港新機場出現混亂時成功為香港分流客貨，都充分證明這座國際機場的重要性。二〇〇八年海峽兩岸關係和緩，包機直航逐步常態化，經澳門往來兩岸的乘客大幅下降。幸好澳門國際機場專營公司早在二〇〇四年就引進低成本航空，並發展商務航空，以此減輕常規航空業績急劇下滑的影響。經過多年的努力，以澳門為旅遊目的地的乘客越來越多，低成本航空乘客佔了機場旅客總數的31%。今年澳門國際機場旅客總量可望超過去年的數字，接近歷史最高水平。除了航綫太少並集中在亞洲地區，澳門國際機場還有基礎設施老化、航綫專營權未解除帶來的各種問題。

特區政府也注意到這一點，按照數年前公佈的澳門國際機場發展規劃，機場第三、第四階段的規劃年客運量分別達一千一百萬人次及一千五百萬人次，規模主要以擴建停機坪及增加停機位為主，同時配合北安碼頭啟用、北安輕軌站等交通配套設施；第三期工程在機場靠近北安的區域興建接駁設施，以此實現海陸空聯運。在機場附近的北安區域，隨著北安碼頭落成啟用，特區政府亦會在北安設輕軌站。第四條澳氹跨海通道的氹仔段將連接北安，將北安發展成交通樞紐。

港珠澳大橋可望在二〇一七年落成，屆時從澳門到香港機場僅需二十分鐘，預料會影響本澳機場的客運量。故此，澳門國際機場正積極轉型，如發展商務航空業務。但是，澳門民航業發展也存在人才不足的問題。澳門沒有航空學院之類的高等院校，要依賴內地的民航學院和國際民航組織的培訓課程，培訓人才本來已有難度。另一方面，由於賭場吸納大量人才和勞動力，不少人才接受民航培訓後便離職另尋高就，導致民航界人手極為短缺，轉型更是不易。

特區政府希望把本澳打造成「世界旅遊休閒中心」，民航系統是不可或缺的組成部份。但民航界人資短缺，加上航綫專營權制約、機場設施老化，要打造名副其實的「世界旅遊休閒中心」將有無法估計的困難。

崔世安已實踐他參選第四任行政長官的政綱中的承諾：全力推進「世界旅遊休閒中心」的建設，成立「建設世界旅遊休閒中心委員會」。二〇一五年十一月三日，這個由行政長官親任主席的委員會宣告成立，負責規劃特區總體發展目標，制定中、長期計劃和落實措施，共同促進建設「一個中心」的目標早日達成。

建設「世界旅遊休閒中心」是實現經濟適度多元發展的路徑之一，未來五年有多個綜合休閒項目會分別落成使用，澳門將迎來會展、文創、餐飲、零售等綜合旅遊活動新一輪的發展高峰。特區政府大力推動非博彩旅遊元素的增加，提升區域旅遊的整體效益，穩步發展綜合旅遊。努力拓展旅遊業的市場、客源和產品的多元化，推動旅遊業與文化創意、會展等產業結合，促進關聯產業的互動發展。

旅遊業的持續發展除了要不斷豐富旅遊產品以吸引新客源及增加旅客重遊機會外，旅遊目的地還需要持續完善跨境交通與通關設施、市內運輸系統、環境衛生，以及治安等各項配套環節。

交通問題是宜居城市的一個重要因素，亦影響建設「世界旅遊休閒中心」的進度。未來五年將研究形成完整的解決方案，優化港口、機場軟硬件設施，推動海、陸、空交通整體服務的



改善。澳門民航界和澳門居民正熱切地期待政府有關部門重視地實施崔世安的政綱，打破掣肘澳門發展的交通瓶頸，真正實現「開放天空」。在完全解決航綫專營權的問題之前，政府要設法鼓勵航空公司進駐並加開航綫航班，為本澳帶來更多優質旅客，刺激酒店入住量及市場消費，為下一步的民航業飛躍發展打下基實的基礎。

再接再厲，更上層樓

在二〇一五年，CAM 以「開發創新，擴大市場，以成長為導向」的企業策略為指引帶領澳門機場創造佳績。由於國際油價下跌，以至全球經濟在低位運行狀態下趨於穩定，有利於全球航空貨運發展，二〇一五年貨運量年度目標上升 2% 到二萬九千三百四十三公噸。二〇一五年本澳經濟將持續受周邊經濟影響，中國內地簽證推出的新措施，以及長途航機發展的空間受限，在客運市場方面，機場將會整合資源，在現在的基礎上，吸引新的航空公司加入，加頻加密航班，推動第五航權的使用，預計二〇一五年客運量上升 3% 至五百六十五萬人次、航班升降量增 4% 達五萬四千五百架次。下半年舉辦「國際機場協會（ACI）亞太區小型與新興機場研討會」，拓闊澳門機場視野。二〇一五年全球對通用航空市場的預測較為樂觀，本地市場還有發展空間，預測二〇一五年澳門機場公務機升降量上升 6% 至二千九百五十八架次。

作為中華人民共和國澳門特別行政區內唯一的機場，澳門國際機場是珠江三角洲與世界各地之間的重要橋樑。機場的跑道建於填海地段之上，設計客運量為每年六百萬人次。作為單一跑道的機場，常居人口僅六十四萬人（二〇一五年下半年統計數據），面積僅約三十平方公里。二〇一四年澳門國際機場旅客運輸量達五百四十八萬人次，同比上升了 9%；機場貨運量為二點八萬噸，同比上升 8.7%；機場航班升降架次超過五點二萬次，同比上升了 7.4%；機場公務機升降架次為二千七百九十一架次，同比上升 29.15%。二〇一四年澳門國際機場的營運商總收入預計突破四十三點八億澳門元，同比上升 6.6%。作為持續數年盈利的中小型機場，航空收入亦持續有兩位數字增長，當中，航機升降收費已經連續三年零增長，停機費用僅增長 0.04%，以讓利於航空運輸企業，共同成長。

澳門作為國家的特別行政區、可以合法博彩的「世界旅遊休閒中心」、中國與葡語國家商

貿合作平台，公共財政穩健、政治環境安定，中央政府已授予澳門特別行政區習慣水域管轄權，澳門未來的發展無可限量。因此，越來越多的航空公司欲加入澳門航空市場，澳門國際機場也利用自身資源，包括新的公務機庫將會落成使用、展開候機室北面擴建工程、跑道重鋪設計、優化南停機坪、更新到達層行李系統等基建專案，以提升服務質素。

二〇一五年，機場積極推動 IT 專案，包括對現有系統和設備的升級改造工作以及引入新技術、新系統來進一步加強機場的營運和管理水準。自二〇一三年底引入北斗衛星跑道即時沉降監測系統以來，澳門國際機場與北斗星通繼續合作，利用北斗高精度衛星導航定位和地理資訊（GIS）等技術，進一步完善對機場跑道沉降的即時監測，並計劃進一步深化北斗定位的應用，從而提高機場智慧化管理水準。在二〇一五年推動的 IT 項目還包括：塔台電子進程單系統、CNS 系統改善專案、虛擬化候機室平台系統、離港系統升級專案等等。繼去年多項服務合約開放，二〇一五年完成澳門國際機場第二家地勤、飛機維護及貨郵代理服務招標，將於二〇一六年提供服務，通過引進優秀的服務供應商和引入競爭，加強澳門國際機場的專業服務。

行政長官崔世安在二〇一五年財政年度施政報告中提及：優化澳門國際機場的設施和服務，繼續拓展國內外航線；他在二〇一六年財政年度施政報告更進一步提出：適時檢討及調整航空政策，以滿足建設「一個中心，一個平台」的需要。民航界和旅遊業人士都清楚，澳門目前的民航體制無法適應國家賦予特區的任務定位，這預示澳門民航業在不久的將來會有巨大的變化，甚至是新的突破！



不能讓對外交通成為澳門發展的瓶頸

■ ■ 陳 凌

旅遊博彩業一直是澳門的主要經濟命脈，最近博彩業收入持續下調，非博彩元素如酒店、文化產業、中醫藥、會展、休閒旅遊等顯得更加重要。旅遊業界表示，在澳門過夜的旅客留澳時間遠低於香港，希望能延長客人逗留的時間，包括擴大通關硬件，更多交通網絡到澳門等。有業界表示，隨着交通網絡不斷完善，投資者都專注如何利用大環境優化業務，特別是高鐵、城際輕軌，以至澳門內部的輕軌、北安新碼頭、港珠澳大橋等，均有利澳門對外交通連接，增加旅客來澳的便利。

業界人士指出，現在澳門民航業正面對新的挑戰，尤其是高鐵已經通車至拱北，港珠澳大橋將最快在二〇一七年啟用。如今，由湖北乘坐高鐵到拱北只需五個小時，十分方便，有的旅客就不坐飛機了。未來港珠澳大橋落成後，一方面可擴大澳門國際機場的客源，另一方面則會把澳門的民航客源拉走，成為一把雙刃劍。

旅遊業和會展業界對港珠澳大橋的落成倒是非常期待，來自東南亞、東北亞和內地的客源，從香港乘車到澳門不足一個小時，對旅遊業和會展業幫助很大。但是，澳門民航業目前的硬件已經逐漸老化，航綫不足以和香港比拼，到時候客人都跑到香港坐飛機怎辦？因此，民航界人士認為，澳門作為一個國際化的商業都市，對外交通十分重要。所謂成也蕭何敗也蕭何，搞不好的話，對外交通就會成為澳門的軟肋。

澳門國際機場積極迎接新挑戰

隨著《粵澳合作框架協議》的落實，以及澳門博彩業出現新的挑戰局面，中央政府採取了

一系列深化內地與澳門特區經貿金融等方面合作的新政策措施，其中包括完善珠三角與港澳交通運輸機制等。

二零一五年首三個季度，澳門國際機場旅客輸送量持續向好，共錄得超過四百三十萬人次，航班超過四萬一千架次，旅客輸送量按年增加 6%，航班量增加 7.5%。東南亞和中國台灣旅客按年比同期增長 14% 和 4%，中國內地航線旅客量略微下跌 1%。

在航線拓展方面，捷星太平洋航空公司於九月二十二日開通越南胡志明市航班，提供來往澳門每週兩班的定期航線服務；中國海南航空公司於九月二十九日開通中國海口至澳門的新航線。今年十月及十一月有新的航空公司從韓國進入澳門市場，同時，亞洲航空也在十一月開通澳門至芭堤雅的航線。隨著東南亞及中國內地航線的不斷增加，進一步豐富了澳門國際機場的航線網路，同時為本地居民及旅客提供更多一站多遊目的地。澳門國際機場將不斷以多元創新的服務為航空公司和旅客提供便利，促進澳門與各地的經濟文化往來。

在便利旅客方面，澳門國際機場幾年前已經與相關的單位協調，開通拱北至澳門國際機場的直通快線服務，該項服務一方面可以提供方便、快捷的旅遊感受給旅客，同時使用該項「陸地接駁空中」的旅遊服務，旅客更可以獲退回一百一十澳門元的機場費，同時也配合澳門國際機場虛擬化機場發展戰略，通過不同的科技手段及輔加服務，提供出行便利及加大「一站多遊」的旅遊概念灌輸給旅客。這項貼心服務實施以來，經常得到旅客的讚賞。

民航界和旅遊業界人士指，由澳航壟斷航綫權的澳門國際機場，雖然有關方面不斷努力，開拓低成本航空和各種產品，但一直無法扭轉被動的局面。自二〇〇四年以來，機場對航空公司實施一系列優惠政策及激勵辦法，以輔助開新航線。雖受高油價及許多不明朗因素影響，但客流量已逐年回升。在二〇一二年，澳門國際機場客運量為四百四十九萬人次，較二〇一一年增加 11%，並分別超過一〇年的四百零七點九萬及二〇〇九年的四百二十五萬。

二〇一三年澳門國際機場總體營業收入為四十一億元澳門幣，同比增長 14.7%；澳門國



際機場專營股份有限公司總收入為二億澳門元，比二〇一二年同期上升接近 20%；通過管理及控制成本等政策，淨利潤達一點九億澳門元，在去年的基礎上上升 184%。總收入中，航空收入達四點二五億澳門元，佔總收入的 46.3%，非航空收入達四點九四億澳門元，佔總收入的 53.7%。在尚未真正實現「開放天空」的情形下，澳門國際機場有此成績可謂相當不錯。機場專營公司全年純利一點九億澳門元，每股（普通股）基本盈利六點三二澳門元。

澳航何時才能「飛出亞洲」？

近年來，特區政府和民航界都注意到澳門國際機場基礎設施老化的問題。澳門機場發展規劃提出，機場第三、第四階段的規劃年客運量分別達一千一百萬人次及一千五百萬人次，規模主要以擴建停機坪及增加停機位為主，同時要配合未來北安碼頭啟用、北安輕軌站等交通配套設施，第三期將在機場靠近北安的區域興建接駁設施，實現海陸空聯運。在機場附近的北安區域，隨著北安碼頭落成啟用，特區政府亦計劃在北安設輕軌站，第四條澳氹跨海通道的氹仔段將連接北安，將北安發展成交通樞紐。

基礎設施建設固然重要，但困擾澳門民航業的航綫權非專營化問題一直未能解決，仍然令澳門民航業人士耿耿於懷。澳航雖然擁有壟斷地位，但以一家公司之力，實在難以支撐起澳門建設「世界旅遊休閒中心」的大局。澳航無法把澳門民航市場的「蛋糕」做大，其實自己也得不到真正的好處，現在該是時候協商一個兩全其美的辦法了。

幾年前，珠三角地區五大機場正在採取措施落實《珠江三角洲改革發展規劃綱要》行動綱領，全面落實國家關於我國民航機場佈局和發展戰略，爭取國家拓展珠三角空域、五大機場加強交流合作、加強機場建設。澳門民航界認為，此舉有助於澳門融入大珠三角地區，開拓新的市場空間，從而為澳門經濟乃至「世界旅遊休閒中心」建設注入更多更好的發展元素。

近年來，澳門物流業受到的影響甚大，由於空運貨源和運力同時急劇下滑，澳門國際機場的貨運業務首當其衝。從過往高峰期的每年二十多萬噸，急跌至近年的幾萬噸。在客運方面，儘管機場專營公司和民航界人士努力爭取新的客源，但航綫安排和外地航空公司飛來澳門仍不

容樂觀，澳航的航綫來來去去仍然是北京、上海、台北、高雄、廈門、馬尼拉、吉隆坡等十來個城市，尚未「飛出亞洲」。值得指出的是，澳門國際機場在一九九五年啟航初期，曾有過「飛出亞洲」的記錄，包括葡萄牙航空(TAP)執飛澳門至里斯本、一家低成本航空公司執飛澳門至澳洲。這表明澳門並非沒有飛長途國際航線的能力與市場需求。

長期以來，澳門社會各界人士常常拿新加坡和澳門相比：新加坡的情況和澳門大致相同，澳門在背靠祖國大陸、中西文化交流和休閒旅遊等方面更佔有優勢，為什麼新加坡能夠成為國際航空中轉站和目的地，而澳門就做不到？澳門國際機場獲獎無數，管理也達到世界先進水平，為什麼還打不開局面呢？究竟是外地的航空公司不願意飛澳門？是澳門的基地航空公司不願意開闢新的航點航綫？還是澳門民航部門未能配合本地區民航業的發展，以致特區政府與世界各地簽署的民航協定無法實施？民航業人士認為，想要成為區域或國際航空樞紐的國家，必須以更開放的心態制定航空政策，特別是航權開放程度，以便讓國內航空業有足夠的空間茁壯成長。

民航業的發展令新加坡與世界連接起來，成為世界金融中心、世界航運中心和「亞洲四小龍」之一，為新加坡帶來巨大的經濟利益。近年來，新加坡的民航業逐年穩健壯大，雇員將近兩萬人。二零一二年起，單是新加坡樟宜國際機場年旅客流量，就已超過五千萬人次。新加坡至今已同超過一百個國家和地區簽署航空協定，其中約四十項為開放天空協議。新加坡將與其他亞洲成員國在明年之前達成開放天空協議，全面為東南亞航空業者開放本區域市場。

國際民航界專家指出，雖然全球各國有必要以嚴格的管制條例確保航空業維持高度安全，但各國政府應避免在安全以外過度監管，以便為國內的航空公司和機場提供更多順應市場變化和機會的空間。

專家強調，開放的航空政策能為國民帶來更多旅遊選擇以及更具競爭力的機票價格，而更完善的航空連線性也將為各國城市帶來商機。相反地，限制航權並不意味能提振國內航空業者的盈利，短期或許可行，但長遠來看，這個做法將把旅客轉移到其他國家的機場，進而影響這個國家的整體航空連線性。誠然，開放的航空政策不無缺點，例如缺乏競爭力的航空業者將在



壓力下難以為繼，但以歐洲、美國，甚至是新加坡等地的經驗來看，開放的政策將提升整體航空業的生產力、盈利以及市場價值等。

「開放航權」是全球航空領域長期關注的課題之一。民航專家曾呼籲全球航空業者和監管當局把握眼前經濟危機所帶來的契機，進一步開放天空，推動航空業攀越新高峰，而不是借機保護難以為繼的運作模式。國際航空運輸協會（IATA）也指出，除了航權外，開放航空政策也包括讓航空業者在訂定乘客權益時，有更大的自主性。

澳門擁有得天獨厚的中西文化氛圍和旅遊資源，中央已把澳門定位為「世界旅遊休閒中心」。在珠三角地區互惠互利的區域共同發展中，澳門不應碌碌無為、落後於人。特區政府應該善用和合理分配寶貴的民航資源，制定實際可行的市場競爭措施，鼓勵本地和外地航空公司積極開拓包括定期航班、商務機、包機、廉價航空在內的國內外的航班，推行多樣化發展的靈活路綫。只有這樣，才能逐步打開僵局，開拓更多的航綫（包括非熱門航綫）和客源，化被動為主動，重新為以旅遊休閒為主的澳門經濟增添新的動力。

粵港澳加強機場建設和營運合作

在解決航線專營權和設施更新問題的同時，由於空域有限，長遠而言，澳門確實需要與珠三角各大機場實現互利合作。

按照廣東省政府不久前公佈的《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，所有縣市區域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7.4%、貨郵吞吐量三百九十萬噸，年均增長8%。

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。二〇二〇年依託樞紐和骨幹機場建設一批空港經濟產業區。

為此，廣東採取的措施將加包括加強區域合作，深化粵港澳合作。同時依託「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。

民航意外事故調查法律實施問題探析

楊雲

12月初，澳門民航局與司法警察局及治安警察局簽署了有關民航意外事故調查備忘錄，根據該備忘錄，三方同意今後在調查民航意外或事故的過程中，將獨立進行意外事故成因的調查和刑事調查，而三方將互相合作，提供有助於各方調查的證據和事實資料，確保所有調查工作有效進行。合作具體細節包括調查人員可進入事發現場蒐證、防止證據被移除、提供遇難者檢查報告和藥物測試結果、邀請參與各方的相關培訓課程等。三方將對相互獲得的資料保密處理。此外，澳門民航局可允許其他國家或地區的授權代表在其調查負責人的管理下參與調查。

由於1944年12月7日在芝加哥簽訂的《國際民用航空公約》，即《芝加哥公約》適用於澳門特別行政區，為此，澳門特區必須履行身為國際公約成員的各種義務，其中，包括必須對在澳門特區管轄範圍發生的民航意外及事故展開專門調查，目的是預防類似意外或事故再次發生，而有關調查須依據《國際民用航空公約》附件13的標準及建議措施執行。儘管在過去一段長時期，無論是從澳門自身還是從國際範圍所見，民航意外事故發生的概率處於極低水平，但隨著民航交通的不斷發展及班次日益頻繁，發生民航意外事故的概率會隨之增是理論上無可避免。為使這類調查根據締約地的情況在國際公約的框架下有所依循，且為汲取教訓的「預防」需要，制定一套同時符合這兩個要求的法律，自有必要。與此同時，按照民航業界的經驗，任何民航意外及事故發生前，通常會出現某些狀況或缺失，預警民航安全可能將要出問題。所以，及早介入查找問題或了解情況，將有助確保民航安全，並可進行資料分析及採取必要的補救措施，故必須建立收集及處理航空安全數據系統，同時為促成民航業者衷誠合作，建立互信基礎，順利收集相關資料，必須以法律建立專門資料保密制度，令民航業者對所收集到的敏感資料及資料來源都完成保密。



「民航安全」是構成國際民航法律規範依據中的一個核心體系，並應以維護公共利益，保障人的生命財產安全為原則。該核心體系源於《芝加哥公約》。《芝加哥公約》不僅是作為國際法上用以規範民航活動的基礎，而且是國際上普遍適用的航空安全準則文件及締約方的地方立法依據。

本澳的相關立法亦自然應遵循這樣的基礎和原則。因此，由2013年5月21日起生效，共5章41條條文的《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》（第2/2013號法律）的立法標的相當明確：在該法範圍內所作的民航意外事故調查，其目的專為防範意外事故再生。這項預防目的，以通過訂定意外事故發生的原因，避免將來再發生同類意外事故而達至。在這個立法背景下，調查民航意外事故只是一套技術性的工作程序，它只以查明意外事故發生的原因為最終目的，而不會要求了解意外事故發生前的狀況，即並不需要「返回原狀」，只需將可以避免同類意外事故再發生的某些結論作出歸納，並在日後的航空安全操作程序方面引入一些改進措施或制度，評估及分析可能存在的人為錯誤。

總而言之，立法是為了在實際上改良民航安全的工作與管理程序。不過，在確定立法標的與實施範圍時，亦必須顧及「調查」不會達至的目的，即「民航意外事故調查，不是用於確定行政、民事、刑事過錯或責任」。對此，法學理論將之界定為：「就民航意外事故調查的標的及界限方面而言，是必須明確一點，調查不是為了找出過錯人，也不是為了嘗試找出責任人」。

澳門民航局的組織法例已賦予該局法定的，對發生在澳門管轄空域的航空意外，及在澳門註冊的航空器在任何其他地區發生的意外展開調查的職權，而《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》，是旨在按照國際公約要求的標準，賦予澳門民航局更多職權，包括調查意外事故、促進有利於減少航空事故的研究，並提出相關的預防措施、編製及發布關於民航意外事故調查的技術報告，以及參加國際組織在民航意外事故調查與預防方面所展開的活動等。此外，《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》亦對航空器意外事故調查的若干技術要求定出規範。

根據《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》第2條第15款的規定，「調查」是指「為預防意外及事故而進行的程序，包括收集和分析資料、做出結論、確立原因或促成因素，以及酌情提出安全建議」。因此，澳門民航局展開的民航意外事故調查必須遵照這一法律上對「調查」的限宿性定義來執行。但筆者始終認為，這必將影響民航意外事故調查的重要性、阻嚇性及權威性，繼而影響到「調查」的有效性及立法者擬達至的立法目的。筆者同時寄望，澳門民航局在實際執行《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》，行使民航意外事故調查權時，可充分結合該法第19條（並行調查）第1款：「根據本法律規定對某宗意外或事故進行的調查獨立於在同一時期內由司法當局或刑事警察機關按刑事訴訟法規定進行的任何調查」這一規定，以及第20條規定的「並行調查情況下的合作」，能夠與司法警察局及治安警察局等執法部門緊密合作又明確分工，以在實踐上彌補該法在為「調查」下法律定義方面的缺陷。

另一在實踐上或可彌補有關不足的做法，應該是盡可能提高有關民航意外事故調查人員的獨立性。一般而言，由於司法警察局及治安警察局具有刑事警察當局的法律身份，彼等負責調查的結論，在司法機構或社會當中，理論上有「天然的」獨立性和可信性，但澳門民航局却有所不同，其執行民航意外事故調查的負責人必須具有更高的獨立性與工作透明度，是社會大眾的要求。

因此，《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》第10條，對民航意外事故調查負責人的獨立性定下具體規範。儘管該規定條文第1款規定，調查負責人對調查享有獨立性及絕對權力，又規定調查負責人須確保根據國際民航組織的標準和建議措施進行調查，調查時須確定調查範圍應遵循的程序；第11條更列舉了調查負責人的14項具體權限。可是，這樣的規定仍難盡除社會以下的疑惑：按同一法律第9條，組成民航意外事故調查委員會的調查負責人及其他調查員，都只是由民航局局長指派，但却未有列明民航局局長須按照哪些客觀條件和標準來指派這些調查人員。這就只等於調查人員個人獨立，但不等於調查委員會獨立，至少為調查委員會的獨立性大打折扣。因為，調查委員會人員可為民航局以外的人員，當社會無法看到這些調查人員是憑何獲任命時，調查委員會就連認受性都欠缺，遑論獨立性。



同時由於法律要求調查結果必須嚴謹，亦須充分聽取各方意見。另外，有時由於一些關鍵電腦缺失，無法有效查明具體原因，故而需要更長的時間來綜合研討。這些關鍵電腦不僅僅是話音記錄器和飛行資料記錄器，也就是我們常說的「黑盒」，還會包括一些維護管理電腦。這些電腦和「黑盒」不同，缺乏自身保護措施和讀取困難，令事故調查耗時甚久。有些事故需要反覆試驗，大多採用類比機試飛，甚至需要工程類比機，所以耗時會更長。因此，相信有關調查需要不同範疇的專家參與，調查委員會的專業性與獨立性才有較大保障。

事實上，澳門民航局的民航意外事故調查有別於其他等執法部門的刑事調查，一如前述，民航意外事故調查的目的，並非要查出誰人要為民航意外事故所做成的人命傷亡及財產損失承擔責任，《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》亦僅賦予該局查明意外事故發生的原因，以防範意外事故再生的調查職權。但這同樣需要調查的獨立性來保障調查結果的嚴謹與公信。

如果民航意外事故涉及刑事成份時，才會有其他刑事調查與民航意外事故調查並行，而雙方必須有所協調，確保不會互相或令對方的調查做成影響及障礙。由此看來，澳門民航局與司法警察局及治安警察局簽署了有關民航意外事故調查備忘錄，既是法律規定也是工作所需。簽署備忘錄的好處之一，是在同時依職權介入調查的單位，雙方在互不干涉、互不從屬的情況下，交流工作、相互配合、共同分析，提高了的民航意外事故調查的效率與質素。

《民航意外事故調查及航空安全資料保護法》規定，得知民航意外事故的相關人士，如機組人員或航空器營運人，有法定義務在指定時限內（本澳發生的 6 小時內、海外發生的 12 小時內）向澳門民航局通報，因延誤通報可能會妨礙民航局依職權展開民航意外事故調查，更可能會延誤拯救或減損災失，故當事人須承擔相應責任。這點也應該納入調查的範圍。

最後重申，民航意外事故調查的唯一目的，是防止事故或意外發生，而不是為了決定分擔過失或責任。通過民航意外事故調查，提出改善安全意見和事故預防措施，是現代民航安全飛行的重要保證。

發揮民航業在「一個中心」建設的積極作用

■ ■ 韓 新

澳門特別行政區成立十六周年前夕，是澳門國際機場營運二十周年的日子。

澳門國際機場專營股份有限公司執行委員會主席鄧軍與本地傳媒談及未來的發展規劃時表示，澳門國際機場制定短期計劃、中期規劃及長遠目標，作為機場三至五年發展策略的中期規劃包括：每年基建投資一點六億元左右，建立虛擬化機場商業服務平台，環保機場目標（簡單來說已取得 ACI 的碳排放二級認證）以及文化機場目標。

本地總人口六十餘萬的澳門，澳門國際機場今年的客運量已超過歷史最高紀錄，相信很快就要達到六百萬的設計上限。為此，澳門國際機場專營公司早已着手規劃機場候機樓的南北擴建工作。經過股東同意，政府審批，機場候機樓的北面擴建工程早前正式動工，預計二零一六年底至二零一七年初竣工，屆時機場候機樓面積將增加一萬三千八百三十五平方米，每年接待客運量上限將由目前的六百萬人次增加至七百五十萬人次。至於機場候機樓南面的擴建工程則會因應發展形勢爭取盡快開展。

近年公務機市場發展迅速，起降班次持續上升，為應對這個發展趨勢，澳門國際機場去年已動工興建新的公務機庫，面積有八千零二十一平方米，五千四百平方米的副樓將會用作辦公室。因應近年車輛增長對車位需求增加，機場優化一千二百平方米的南北停車場，計劃將澳門商務航空中心的草坪改建成停車場，滿足居民出行時對機場停車位的需求。

現時澳門國際機場停機坪有二十四個停機位，因應澳門及機場二十年來的發展形勢，計劃



重新規劃停機坪的機位分配，優化停機位的安排，希望將停機位增加三十五個，配合未來航線網絡發展後增加的航班升降需求，並已向民航局提出申請，有待當局審批。按照政府制定的機場發展規劃，澳門國際機場到二零二零年的客運量將達到一千五百萬人次，現時機場採取的擴建工程、更新基建設備，均朝着這個長遠目標做好準備工作。

澳門地域狹小，經濟結構單一且規模有限，要實現可持續發展，亟需融入到區域合作和發展中，以拓展自己的發展空間。《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》、《橫琴總體發展規劃》、《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》的頒佈實施，以及為落實以上內容而由中央政府主導制定的《粵澳合作框架協議》，將珠三角地區與澳門特區的合作上升至國家戰略的層面，為澳門融入區域合作提供了更到位的政策支持。

隨著《框架協議》的簽署，國家將進一步落實支持澳門建設成為「世界旅遊休閒中心」；澳門未來的發展規劃，也將在《框架協議》的指導下邁向更深的層次。隨著賭權的開放和多元化，博彩旅遊業已成為澳門的龍頭產業和經濟支柱，並具有極高的國際知名度和影響力。然而，《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》明確指出：澳門未來規劃將以「世界旅遊休閒中心」為城市定位和未來發展的核心，發展特色多元化的旅遊服務，確立澳門城市發展的基調。

《框架協議》的簽署，給澳門特別行政區尤其是澳門旅遊業、航空業帶來新的發展機遇。作為民航業界的成員，我們認為，發展澳門旅遊首先要鞏固和壯大澳門的航空服務平台，使澳門這個擁有得天獨厚的中西文化氛圍和旅遊資源的城市，得以和世界各地連接起來，發揮其獨特而迷人的魅力。從市場源頭分析，澳門經濟增長動力有賴旅遊服務業。事實上，自從被國家定位為「世界旅遊休閒中心」之後，澳門已逐步吸引各個不同目標市場的注意。隨著粵港澳區域融合，未來機場設施規劃難以僅局限於單一的運輸模式，應開發不同的航空運輸服務，配合珠三角區域融合，發展海、陸、空立體聯運，以加強機場的輻射能力。根據澳門自身的條件、環境和發展趨勢，應讓澳門國際機場在「世界旅遊休閒中心」建設中發揮更積極的作用。

推動體驗休閒文化 建設多元旅遊市場

澳門要成為「世界旅遊休閒中心」，必須著重建立和深化「休閒」文化旅遊的概念；根據澳門的實際情況，發展富有中西文化特色的休閒旅遊。澳門的娛樂博彩業發達、飲食文化、大型綜合娛樂度假城等相關周邊配套設施相對完善；然而，內地龐大的市場以及星羅棋佈的世界文化遺產等，都為澳門未來的旅遊休閒城市帶來前所未有的發展空間。澳門在鞏固現有的娛樂性旅遊主導地位的同時，應重點突出「休閒」文化旅遊定位，強調休閒的精神文化，讓旅客體驗澳門東西方文明交匯的魅力；滿足旅客在追求物質娛樂刺激的同時，也能獲得精神上的享受。例如：每年舉行的澳門國際藝術節、澳門國際音樂節、澳門格蘭披治大賽車、澳門國際煙花匯演和澳門美食節等，都為本地居民及遊客提供多采多姿的文藝生活，讓澳門獨有的藝術色彩得以煥發光彩，向世界各地旅客展示澳門的另一方面。國際機場作為澳門的空港門戶，也是向各世界旅客展示澳門的窗口，特區政府可考慮加大對外的宣傳力度，以澳門國際機場為平台，舉辦澳門文化藝術特色的展覽和活動，介紹澳門歷史城區的世遺景點，並派發一系列的節目宣傳冊子，讓旅客從耳濡目睹直至親身參與，更大程度地體現澳門的休閒文化，從而認識澳門獨有的文化，全力配合打造「世界旅遊休閒中心」這個品牌。

此外，當局可考慮制定實際可行的市場競爭措施，鼓勵本地和外地航空公司積極開拓包括定期航班、商務機、包機、低成本航空在內的國內外航班，推行多樣化發展的靈活路線。這樣可逐步打開僵局，開拓更多的航線（包括非熱門航線）和客源，化被動為主動，重新以旅遊休閒為主的澳門經濟增添新的動力。

改善陸路公交管理，加快軌道網絡建設

雖然澳門地域有限，但機場與市中心仍有一定的距離。澳門既以「世界旅遊休閒中心」為城市定位，隨著來澳旅客的不斷增多，優化陸路交通系統，滿足旅客出行方便是澳門未來發展規劃不可或缺的一部份。機場與城市中心的交通網絡發達與否，直接影響了旅客出入機場與市中心的時間；地面交通網絡的擠塞，亦相對抵銷航空出行的快捷、舒適等優點。因此，隨著澳門整體經濟的發展，建議有關當局加快推動澳門軌道交通網絡建設，縮短澳門國際機場與澳門市中心接駁的時間，優化現有公交網絡銜接和未來軌道交通銜接的聯運網絡；實現以軌道交



通網絡為主導、其他公共交通網絡為輔助，發揮分流和疏導交通網絡擠塞的作用；建立起一套完善、快速的交通系統及周邊配套，讓旅客可以享受舒適、便捷地從澳門國際機場往來澳門市中心城區。

以機場為龍頭的多功能運輸中心

旅客心目中的澳門國際機場有什麼特點呢？一是安全，二是舒適。

澳門國際機場啟用二十年，但對於基礎設施及安全系統沒有半點鬆懈，在受資金限制、面積限制的情況下，近幾年每年均會投資兩至三億改善基礎設施，引入有助提升航空安全的設備，以小步快跑的方式增加機場的核心競爭力。

去年春節期間，內地網友對全國四十個主要城市機場進行評分。本次調查是對每個機場的「諮詢服務」、「計程車等交通服務」、「吃飯價格、種類、環境」、「行李託運」以及「購物種類、價格」五個方面進行評分。根據匯總，在全國四十個機場之中，澳門國際機場排在第七位，綜合素質排在前列位置，而且主要服務沒有旅客投訴。澳門國際機場的諮詢服務和交通服務良好，吃飯不貴，環境不錯；機場到處都有飲水機和免費 WiFi；行李託運更是澳門國際機場的強項，營運以來沒有丟失過一件行李！

澳門地域相對狹小，隨著《橫琴總體發展規劃的實施》的落實，將有效地為澳門經濟多元化的發展提供更廣闊的空間。推動港珠澳大橋、廣珠城際輕軌、廣珠鐵路、金海大橋等項目發展，可實現橫琴與港澳及內地的交通聯網銜接。特區政府可考慮深化澳珠兩地的旅遊發展，推動其他項目如商務會展、休閒度假、生態環保等的協作，利用橫琴新區與澳門一河之隔的優勢，擴大整體區域的客源，吸引更多的來澳旅客，更大程度改變澳門單一產業的經濟結構，推動澳門經濟的適度多元化發展。

對於機場的未來發展方向，現在所提供的地面服務功能除已兼融各類型中轉與點對點航班，以及傳統型航空公司，低成本航空公司與商務機的需求之外，亦可以在豐富機場設施使用

者的體驗上投放更大的資源。此外，基於粵港澳區域融合已是本地經濟發展必然的趨勢，因此，為了讓機場在區域融合的過程當中發揮更大的作用，機場設施規劃再不能僅局限於服務航空運輸的單一運輸模式，而應該朝着空 - 陸，空 - 海，或空 - 陸 - 海立體聯運設施的建設方向，讓海外與鄰近區域可充分利用澳門的海陸空交通網絡，藉其建立的先進立體式運輸系統，加快實現區域融合的步伐。

澳門國際機場正積極配合當局落實「粵澳海陸空網路全面對接」的合作目標，持續推動發展多模式聯運，實現澳門航空運輸及未來連接廣珠城軌與其他運輸系統之間的「無縫連接旅程」。北安碼頭鄰近機場，倘有配套設施連接機場，將有利發展海空聯運，加上現時本澳往來東南亞地區的飛機航班在珠三角地區內有優勢，藉着新航線發展轉乘服務，可吸引更多旅客使用澳門國際機場。

「開放天空」有利旅遊和民航發展

澳門國際機場近年積極引進低成本航空公司，同時因應兩岸直航的政策，積極開展市場多元化的策略，努力將澳門國際機場轉型為旅客目的地機場，已經改變過去的中轉站角色。近年，澳門國際機場的點對點旅客佔了機場總旅客量的九成，成為一個真正的目的地機場。但縱觀鄰近地區機場近年在民航政策上的開放步伐，澳門民航事業明顯跟不上區域的發展大勢。

澳門從過去到現在都有很多「專營事業」，從博彩、自來水、電力、航空、巴士、泊車、電訊直至垃圾處理，都有專營公司在營運。近年來社會不斷開放，部分專營事業如博彩、電訊（非固網服務）和泊車，均已打破過往的獨家專營局面，甚至完全放棄專營權。專營逐步開放，加快了本地經濟發展的步伐，大眾均能分享到經濟發展帶來的成果。無數事實證明，市場越是開放，「餅」越是能夠造大。但是，作為民航業最重要資源之一的航權，國際旅遊發展的「標誌」至今仍然沒有真正開放，難以跟上大勢潮流的步伐。然而，機場是澳門唯一的國際口岸，雖然以地區航線居多，但若能夠開放天空，解決航空專營制度問題，引入競爭，不僅旅客不用捱貴機票，更可降低旅遊成本，擴大機場航線網絡。「開放天空」政策有助新業者的加入、新航線的開闢及班次的大量增加，也能造就航空旅客總量的提升。「開放天空」政策為「果」、並非



「因」，真正之原因為經濟發展導致之城市客運量的增加及旅行時間價值的提升，促使航空客運需求增加。

在航空物流方面，天空「開放」以後，人員和貨物的流量會增加，對託運人帶來很多方便。他們不用擔心貨物不能如期到達目的地，要付額外的倉租，影響資金周轉。這樣也間接幫助本地中小企業的流動資金，曲線扶助中小企業發展。此外，貨運服務的質量也能得到提升。貨運服務多了，付貨人也相對地增加了選擇，價格也會作出適度的調整，最後得益的是消費者。這將能吸引更多旅客和商戶來澳遊覽及以澳門為貨物中轉站。

合理分配航空資源 優化監督管理機制

澳門國際機場在二十年前建成營運之後，架起了澳門通往世界各地的空中橋樑，為澳門帶來巨大的經濟效益。如今，國際機場已經成為澳門的整體經濟發展不可或缺的一部分，對澳門的重要性是不言而喻的。長期以來，由於航綫覆蓋不足，澳門居民外出旅遊或公幹常常要經香港或廣州等地乘搭飛機；同樣，外國旅客或中國內地居民要到澳門也不得不繞道其他城市的機場。一個國際機場如果未能發揮國際門戶的功效，長遠而言將影響澳門的國際地位和經濟的業績。

對於航空業界來說，航空產業是一門長遠投資的生意。澳門自身的航空內需市場較小，民航業發展必須依靠旅遊業和會展業客源的帶動。同理，旅遊業和會展業也必須透過航空的引進帶動發展。目前，澳門民航業發展還停留在「航空專營」制度下，反觀世界各大旅遊城市，航空資源多屬社會共有，是大眾的資源。對於沒有航權的本地非專營航空公司，若然開拓新航綫所投放的資源短期內未能得到合理回報，就會馬上取消該航綫，導致澳門航空市場發展停滯。可想而知，這種狀況與澳門作為國際旅遊城市的發展目標相悖，亦不適應國家為澳門制訂的國際休閒旅遊中心和推動會展業發展等產業多元發展目標。

展望未來，因應未來環境變化，調整航空運輸發展策略，促使航空產業永續經營，特區政府可考慮在「開放天空」的同時，引入合理之航空資源分配、監督與管理機制，有效運用航空

資源。因航空資源包括航權、航線、時間帶、額度及場站設施等，具有排他性與公共性，大多數國家均視為公共財產來管理，亦即受到政府相當之管制與限制。而航空資源之分配，一方面除有關業者市場競爭力，另一方面亦與旅客權益及生命安全息息相關。廣義的航空運輸資源亦包括業者所擁有之機隊、設備及人力等，由於購置成本高，因此如何運用有限的航空資源，提供旅客高品質的空運服務，強化業者競爭力，或更進一步鼓勵業者共享彼此間之資源，降低營運成本，擴展生存空間，尤其在業者經營普遍虧損下，鼓勵航空公司合併也是一個選擇性的思考方向。

以有形之手推出積極的民航產業發展政策

為促進澳門航空產業發展，特區政府可考慮設立航空發展資金，專項用於支持以澳門國際機場為始發港及目的港，新開或增加的國際和地區航綫及航班（含旅遊包機模式）、適合地方經濟發展的新開國內航綫以及貨運市場培養。對於執行期不少於一年，每周不少於兩班的航空公司，按每個往返航班進行補貼，設立具體補貼機制及標準。

例如，對定期直航航綫的津貼方式：

- 1、國內航綫：每個往返航班補貼四萬元（澳門元，下同）。
- 2、亞洲區域航綫：航程在一千公里以內的，每個往返航班補貼六萬元，每增加二百公里，補貼金額增加一萬元。
- 3、國際航綫：航程在一千公里以外，每個往返航班補貼十萬元，同一航綫的補貼執行一年後，第二年、第三年的補助標準分別按第一年補助標準的 80%、50% 執行，最高享受三年。同一航綫不重複享受補貼。

為鼓勵航空公司積極拓展客源，還可設立「客運增量補貼範圍及標準」：自開航當天起，以每年同期客運量為基數，對在澳門國際機場運營的航空企業按其新增客運量（不含過站人數）



給予每人次二十五元的補貼。

民航界認為，與鄰近地區機場積極進取的姿態相比，澳門目前的民航體制已明顯不符合「世界旅遊休閒中心」的國家級定位，以及經濟適度多元化的發展目標，並制約着澳門民航業和整體經濟的發展。最近有不少工商界人士提出建議，利用澳門作為中國唯一博彩業合法化地區和擁有豐富世界文化遺產的優勢，發揮葡語國家經貿平台的作用，加大力度開拓世界各地通往澳門的「空中走廊」，吸引更多國際客源前往澳門旅遊休閒、參加會展或新興產業投資活動，減低對本地客源的依賴。

粵澳陸路交通無縫對接 民航業可持續發展之道

■ ■ 趙鎮岳

粵澳兩地橫琴口岸二十四小時通關一周年，儘管對澳門民航業的影響，包括正反方面的影響仍有待觀察，但若根據統計暨普查局的數字，今年首十個月，經空路即澳門國際機場入境的旅客有一百七十萬八千六百萬人次，僅較去年同期微升 1.7%，而據澳門國際機場專營股份有限公司的統計，至十一月，今年的客運量已超越五百五十萬人次，預計全年可突破五百七十萬人次，按年增長 6%，為澳門國際機場營運二十年來的新高，符合預期。

兩組統計數字可同時反映最少兩個情況，第一是，粵澳兩地橫琴口岸二十四小時通關，澳門民航業受惠有限，原因有值得探究之處；第二是，本澳居民的收入增加及特區政府的「現金分享」，令澳門人外遊次數增加，而且這些外遊以短途航空旅程為主，這種外遊需求，使以短途航線為主的本澳國際機場受惠。雖然這僅為筆者個人觀察，具體原因有待科學論證，但應該未致遠離事實。

據此，則帶出另一個更值得討論的問題，對於民航業內部市場狹小的澳門，怎樣才能「用好用足」粵澳二十四小時通關的「國家政策」，吸引龐大的珠三角中西部地區民航旅客使用澳門國際機場？

粵澳兩地二十四小時通關，無可否認曾為本澳民航業界帶來憧憬，的而且確，以只有六十餘萬人口的澳門來說，「內需市場」規模之小對於一個國際機場而言，可謂「微不足道」。所以，澳門國際機場能有今天成績，必然是經過努力的結果。因為，若按比例，香港國際機場的每年客運量應有七千萬人次，廣州花都國際機場則應有一億六千萬人次，而兩者目前的年旅客量平均分別



只有約五千萬人次及六千萬人次，而且在國際航線的數量方面，澳門與兩者更無法相提並論。

澳門民航業的「內需市場」規模狹小，是客觀存在的環境制約，因此，通過有效率的接駁交通設施，例如便捷的城際輕軌及港珠澳大橋，可變相擴大本澳的民航旅客市場，吸引鄰近地區的民航旅客經澳門國際機場往返外遊，再以二十四小時通關配套，本澳民航「內需市場」細小問題，自會迎刃而解。但廣珠城際輕軌通車有年，使本澳經廣州南站間接連結超過十個省市的龐大人口市場，今年十二月，更由珠海站直通北京、桂林兩市，涵蓋人口以億計，可是，接駁高鐵的廣珠城際輕軌珠海站所處的拱北口岸，卻並非二十四小時通關，而旁邊實施二十四小時通關的「跨工區口岸」，卻有通關資格限制，並非所有旅客可以使用，另一方面，由拱北口岸的珠海城軌站至二十四小時通關橫琴口岸的廣珠城軌延長線，仍在以每日八米的進度在建造中，短期未能成事。二零一八年竣工的線段亦僅至長隆海洋公園。由長隆海洋公園至珠海機場的延長線仍未招標，遑論計劃中設於地下的橫琴口岸站一段。所以，由各省市直接或間接搭乘城際輕軌抵達澳門「門前」珠海站的旅客，仍無法直達或轉駁軌道交通經橫琴口岸至澳門國際機場，只能出站再自行搭其他陸路交通工具，或經拱北口岸排長龍入境澳門，再轉乘的士或巴士到澳門國際機場，費時失事。如此周折，令原擬使用澳門國際機場的各省市，尤其是珠三角兩鄰地區的民航旅客興趣大減，望而卻步。只有部分自備交通工具的團客例外。

由此可見，橫琴口岸二十四小時通關後，澳門民航業的受惠程度遠遜預期，與交通配套缺位，及接駁交通落後不無關係，而且，若粵澳兩地都不總結此一經驗，檢討兩地口岸陸路交通接駁安排與完善基礎設施，則同樣的情況好可能發生在同樣令社會各界充滿期待的港珠澳大橋通車後。由於基礎建設的地理環境限制及周邊交通網已超負荷，拱北（關閘）口岸是否適宜實施二十四小時通關，的確必須三思，免弄巧反拙，但已實施二十四小時通關的橫琴口岸，地理環境及周邊交通條件，都容許建設更完善的交通網絡與設施，只是未有充分利用，因而大大降低了二十四小時通關後的民航客運市場效益。

在短期幾乎肯定無利可圖的情況下，要商界投資建造粵澳兩地於橫琴口岸，以及輕軌珠海站至橫琴口岸的延長線，以便利通關帶動客流，無疑是「強人所難」。因此，類似的公共交通

設施，既有利於區域經濟合作，亦符合社會整體利益（當然並非只有民航業界得益），由兩地政府分別主動牽頭投入建設資金，屬義之所在，合情合理。況且，當交通配套建設落成後，只要通關便捷，各類旅客自然湧至，帶動地區經濟發展亦促進區域經濟合作，以公帑投入完善口岸交通配套設施，只會「物有所值」，甚至「物超所值」。

澳門特區以「世界旅遊休閒中心」為發展定位，特區政府今年正式成立以行政長官為主席的專責機構——「建設世界旅遊休閒中心委員會」，以實現「世界旅遊休閒中心」來帶動經濟適度多元的決心毋庸置疑，國家的政策支持，例如橫琴口岸二十四小時通關、將八十五平方公里的水域劃歸澳門特區管轄範圍及廣珠城際輕軌延長線最終建至橫琴口岸等等，是都有利於澳門發展的決策更不在話下。不過，如果粵澳間的口岸交通接駁或轉乘服務與基礎建設無法滿足有關發展的需要，則再好的國家政策扶持，最終的效益必將大打折扣，對外交通設計，尤其是航空交通與陸上口岸交通不及時改善的話，「世界旅遊休閒中心」的良好發展目標能否實現，亦令人無法樂觀。

二零一二年中，亞太旅遊協會（PATA）澳門專題研究小組發表的《澳門旅遊業定位：邁向世界旅遊休閒中心》研究報告，向澳門提出了十大策略建議，其中包括全面的旅遊業規劃大綱，並清楚訂立澳門未來十年至二十年目的地遠景，盡快設立策略性航空服務規劃；指出澳門未來最大的挑戰是令市場多元化，故須改善與亞太及世界各地的交通聯繫。《報告》建議政府繼續支持「開放天空」，並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框架，及制定澳門旅遊業規劃大綱。《報告》又建議，澳門在航空服務規劃策略下建立專責小組，向外國航空公司推出具吸引力理據，開展澳門航線，研究協調策略向外國航空公司推廣。首階段目標應包括中國內地、台灣航線以外尚未經營香港的航線，飛行時間離澳門五小時以內地區為基地的航空公司。此外，澳門國際機場全面與輕軌系統及渡輪碼頭結合，讓有行李的旅客方便往來各交通點，澳門特區政府應考慮推出渡輪、巴士及輕軌通用的單一票務系統。

在完善交通網絡方面，該《報告》表明，缺乏足夠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」。這對以「世界旅遊休閒中心」為發展定位的澳門特區是



當頭棒喝，也是一帖「清醒劑」，必須及時完善並不斷拓展澳門的對外航空網點及航線，否則再多的國家政策扶持也將徒然。為此，澳門特區也決非守株待兔，在二零一二年初已完成澳門國際機場總體規劃，並計劃分階段投入一百億元，擴建澳門國際機場及將其硬件設備升級轉型，以二零一五年、二零二零年、二零三零年及二零三九年為目標年，將候機樓面積由二萬平方米擴大至七萬五千平方米，擴建機場跑道前後兩端緩衝區域，延伸登機位，停機位由二十四個增至四十三個，商務停機位由三個標準位大幅增至三十八個，到二零三九年，澳門國際機場年客運量可達一千五百萬人次。

澳門國際機場亦努力融入區域民航業的合作發展大局之中，例如與珠三角五大機場簽訂了《大珠三角地區五機場落實珠江三角洲地區改革發展規劃綱要行動綱領》；制定澳門民航業在配合《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》中定位的具體策略中長期計劃等。

在涉及粵澳兩地合作的問題上，不能忽略二零一一年三月起生效的《粵澳合作框架協議》，尤其是兩地口岸交通建設與網絡對接的「上層建築」方面。

《粵澳合作框架協議》訂明，「強化無障礙旅遊區域建設，共建旅遊產品營銷網絡平台，共同拓展海外旅遊市場，吸引國際旅客，互享國際客源」。同一條文更列明，粵澳聯合推廣「一程多站」旅遊線路，聯合推出「澳門歷史城區——開平碉樓——韶關丹霞山」世界產旅遊專線。為實現粵澳兩地這樣的合作計劃，《粵澳合作框架協議》也在交通對接方面定下安排，其中涉及民航與機場合作就指出：「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，深化粵澳機場在設施投資、銷售網絡，拓展業務等方面的商業合作，探討機場股權合作」。

目前，澳門與各地的交通轉運對接設施及運作中，「海海」明顯較為成熟，而且操作暢順，但仍嫌航線單一，「陸陸」，即粵澳兩地之間的拱北、橫琴等口岸，就仍然有諸多障礙與制肘，這些障礙和制肘，一方面是時間上與規模上的限制，例如只有橫琴口岸為正式的全日通關口岸，

而長期接近超負荷的拱北口岸每日只通關十九小時，另一方面則是交通配套方面的限制，例如前述的，廣珠城際輕軌珠海站設在毗鄰拱北口岸，只會令已有人滿之患的拱北口岸百上加斤，使通關旅客花更長的時間，既影響旅客遊澳的第一印象，亦使二十四小時通關的橫琴口岸資源閒置，未能發揮最佳的效益。這與廣珠城際輕軌延長線未接駁至橫琴口岸有關，當然，亦與橫琴口岸與澳門路氹城蓮花口岸雙方的其他陸路交通遠未完善有關，使選擇經橫琴口岸往返的旅客未算踴躍。因此，澳門民航業在《粵澳合作框架協議》下，要充分利用橫琴口岸二十四小時通關的優勢而受惠，特區政府必須積極完善兩地的陸路交通通關對接，並主動與廣東省方面磋商，同時完善橫岸口岸周邊交通網絡及加快將廣珠城際輕軌線延長至橫琴口岸，以吸引廣東省，尤其是珠江三角中西部地區的居民使用橫琴口岸，並因利乘便，經澳門國際機場轉飛其他亞洲城市旅遊。

事實上，澳門國際機場的短程國際航班，例如台灣、韓國、日本、泰國、馬來西亞等目的地，是中國內地居民出國旅遊的熱門地點，而且澳門國際機場近年在發展低成本航空方面成績不俗，市場運作、旅客服務與各種管理已經成熟，對不少內地民航旅客來說，通過澳門國際機場出國外遊，無論價格與服務的吸引力都不遜於交通距離相若的廣州花都國際機場及香港國際機場，關鍵是一方面要加強宣傳推廣，另一方面是完善兩地口岸陸路交通的「無縫對接」。

此外，能否維持澳門國際機場在短程國際航班具足夠競爭力的價格優勢，同樣重要。目前，澳門國際機場的短程國際航班，在數量上雖不及珠三角其他國際機場，但卻有價格較低、服務良好、班次較密等優勢。對珠三角中西部居民而言，這是外遊出行交通成本所必須考慮的因素。所以，澳門國際機場應該在鞏固原有優勢的同時，積極引入更多的低成本航空，開拓更多的國際短線航點，例如日本的福岡、沖繩等，有關方面須在這方面及早籌謀。澳門特區政府可在政策上支持民航業的發展，例如規劃建設與完善各個出入境口岸的陸路交通網，推動粵澳兩地陸路交通無縫對接，提供民航旅客通關便利，及為航企提供稅費減免，以至加大航線補貼等，以帶動內需市場細小的澳門民航業保持相對具競爭力的價格優勢。

與此同時，澳門特區政府可主動通過粵澳兩地政府的現有溝通合作機制，在《粵澳合作框



架協議》下，探討加快廣珠城際輕軌延長線的橫琴島下灣站的建設並宜延展至橫琴口岸，且應研究與澳門的輕軌在橫琴口岸與路氹城蓮花口岸實現「無縫對接」。因為這條支線的建設，將可突破橫琴口岸二十四小時通關後受制於陸路交通配套與設施不足對客流量的制約。

廣珠城際輕軌經橫琴口岸至澳門並對接澳門輕軌後，同時，該延長線也將與廣珠城際輕軌形成連接廣州、珠海西部與澳門的快速客貨運網絡，並直接連接拱北口岸與珠海機場、澳門國際機場、西部沿海高速等交通樞紐，再對內幅射至京廣高鐵沿線的廣泛地區，對外經澳門幅射至東南亞、東北亞等旅遊城市。可是，在工程諸多阻滯的澳門輕軌路線設計中，一方面並未考慮到具體的澳珠兩地軌道交通無縫對接的問題，另一方面，澳門輕軌的路線走向，由關閘到澳門國際機場要經十八個站，但由氹仔客運碼頭或路氹蓮花口岸則只經一個及三個站，因此。如果兩者的路線設計走向不變，對於分流或接載民航旅客來說，廣珠城際輕軌經橫琴口岸與澳門輕軌路網對接，絕對較經拱北口岸便捷省時。

在兩地政府逐步完善各個口岸的陸路交通接駁設施與配套的同時，澳門民航業界應該把握機會，在開拓中短程國際航線，特別是亞太旅遊協會（PATA）的《報告》所建議的，以中國內地、台灣航線以外尚未經營往香港的航線，飛行時間離澳門五小時以內地區為基地的航空公司為目標加倍力，設法引入更多的低成本航空落戶澳門，開拓更多中短程國際航線努力，具針對性地吸引珠三角中西部地區龐大的出國旅遊群體，選擇經澳門國際機場出行，逐步形成一個成熟的民航旅遊市場及粵澳兩地「無縫對接」的陸路交通網絡，擴大民航客源，拓展穩定的旅客群體，才會令澳門的民航業可持續發展，為實現「世界旅遊休閒中心」奠定基礎。

從「立法保障空運旅客消費權益」難產說起

■ ■ 黃有維

今年七月底，因網絡供應商系統故障，令機場網絡專線硬件失靈，導致澳門國際機場值機櫃台的電信網絡無法連線，惟因機場專營公司隨即啟動緊急應變程序，及時安排工作人員以手動方式協助旅客辦理登機手續，所以最終有驚無險，所有旅客都能如期出發，未致延誤登機、影響行程。

然而，在同一日，却有十七名民航旅客投訴指，因航空公司超賣機位，使彼等未能乘搭原本已確認機位的航班出發，而且最後被安排分別乘搭兩班不同時間的航班，令出遊計劃大受影響。對此，涉事的航空公司以承諾每人補償五百元了事；民航部門則回應指：「航空公司超賣機票，屬於航空公司的商業行為，本澳目前並無法例規管航空公司超賣機票」。

澳門國際機場在同一日發生兩宗足以損害及實際損害民航旅客權益的事，而且屢見不鮮。前者因有關方面處置得當、應對有方而化險為夷，未致延誤旅客登機，且成為日後面對同樣危機時有效改進工作質素的經驗，與此相反的是，後一個案，已非首次，却因有關當局一貫的卸責處事態度，令旅客權益受損却求助無門，故相信今後同類事件仍會反覆發生。各界正密切關注，如何保障民航旅客的合理合法權益？

民航消費者權益

試問，當航空公司的「商業行為」明顯損害了民航消費者的權益時，有關部門是否連協助將投訴轉介消費者委員會處理的責任都欠奉？當本澳長期沒有法例監管航空公司超賣機票這一被官方認定為「商業行為」的制度缺陷時，擁有「研究及建議法律、規章和用以保證空中航行



安全，指導和協調民航活動的進行之行政措施，及採取空運方便以及安全的措施並注視其執行」（第 10/91/M 號法令第五條 a 項），及「監察關於民用航空法律及規章的遵守，監察及查核操作區域與設施的運作，飛行設備及經營所有民航活動或直接關乎民航活動的機構之服務」（第 10/91/M 號法令第五條 r 項）等權限，且負有「指導、管制及監察在本地區及賦予澳門管轄之國際領空與民航有關活動」（第 10/91/M 號法令第四條第一款）法定職責的部門，是否真的事不關己？是否應該繼續無動於衷、置身事外？

事實上，對本澳民航旅客權益的法律保障不足，也非全然不察。早在二〇一〇年就曾提出《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（徵詢意見稿），並向民航、旅遊業界諮詢。但之後就不了了之，至今無影無蹤。

當年的行政法規草案諮詢文本，列出了當民航旅客遇上被拒登機、航班取消或延誤時，可依情況獲得航空公司退回未搭乘的旅程部分，以及已搭乘但對原定旅程計劃已無意義的旅程部分的機票全數款項、返回出發地的航班、等候期間的合理餐飲住宿、往返機場及酒店間的交通接送、聯絡通訊等安排的建議條文。有關部門亦曾公開表示：「新的《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，是確保旅客在遇到所列出的三種情況時，航空企業必須向旅客提供即時及適當的協助。故此，新的行政法規實施後，肯定可進一步完善本澳法例對空運旅客消費權益的保障」，同時表示，「該行政法規可於二〇一一年實施」。

草案胎死腹中

可惜，事與願違，直至五年後的今年五月，有關部門才在回覆立法議員的書面質詢中被動地披露《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，在公開諮詢後石沉大海之謎。回覆內容可歸納為以下五點：

一、草案在按收集到的意見修改後交至行政會，行政會則向特區政府提交了「要關注旅客權益的保障」的書面意見，建議修改條款。

二、就行政會的書面意見向業界再作諮詢，而業界對於要增加旅客保障的要求，「反映了較難操作的意見」。

三、因為該法規「必須可保障旅客權益，同時亦合符業界的可操作性，兩者的比重必須獲得平衡，才能讓旅客和營運機構相互受益」，故「行政法規草案暫未有條件獲得通過」。

四、現行的第 11/2004 號行政法規《空運人及航空器經營人的民事責任制度》，已可保障航空運輸旅客的權益。

五、跟隨各地對空運旅客消費權益的發展趨勢，尤其注視已立法規管的一些國家的做法，待日後的適當時機再與業界溝通。

筆者據此認為，並有合理理由相信，有關部門實際上是「以今日之我打倒昨日之我」，已徹底放棄了當初自稱要為保障空運旅客權益的《空運旅客在被拒絕登機、航班取消或延誤時的基本權利》行政法規草案的立法工作，「待日後的適當時機再與業界溝通」既是自找的下台階，也是敷衍公眾、推卸責任的託詞。因為，何謂「適當時機」只有天知道。

行政立法草案

首先是，當初以保障空運旅客權益為由而匆匆起草《空運旅客在被拒絕登機、航班取消或延誤時的基本權利》行政規章草案的決定，顯然過於輕率，缺乏科學基礎。

因為，儘管根據適用於澳門的一九九九年《蒙特利爾公約》第十九條，旅客在民航空運中因航班延誤等而引致的損失，航空公司確有義務承擔責任，然而，對於旅客來說，航空公司的延誤等責任其實是受某些條件所「保護」。包括如果受延誤等影響的旅客要得到補償或賠償，前提是要就航班延誤等指控負上舉證的責任，還要證明有關航班延誤等對自己造成確切的損失。此外，作為承運人的航空公司，所承擔的補償責任反而無具體規定，賠償責任則是限額責任，一切以「特別提款權單位」為限。換言之，若然旅客無法證明航班延誤或取消、被拒絕登機等



令自己蒙受損失，就根本無權獲得任何補償，遑論賠償。這樣，等於為民航旅客行使權利設置了限制，受影響的旅客要維護自己的權利，通常只能訴至法院，這對旅客，尤其是所涉金額不大的受影響旅客而言，成本太高，且費時失事。所以倘忽視《蒙特利爾公約》的這些原則性規定，盲目地主張立法保障民航旅客在航班延誤等方面的權利，在法制基礎薄弱、立法水平不高、局部利益複雜的澳門，是註定不可行。所以，今日這一法案難產，未能掌握國際公約的實際內涵及具體操作情況，低估立法的複雜性而好大喜功所致。當年這一盲目而草率的立法決定，致浪費公帑、滋擾業界，忽悠社會與愚弄公眾的客觀後果，更不在話下。

其次是，將該法案胎死腹中、半道崩殂的責任，統統推給行政會與民航旅遊業界。

根據《澳門特別行政區基本法》第五十六條及五十八條的規定，行政會是協助行政長官決策的機構；行政長官在作出重要決策、向立法會提交法案、制定行政法規和解散立法會前，須徵詢行政會的意見；行政長官如不採納行政會多數委員的意見，應將具體理由記錄在案。

由此可見，行政會在協助行政長官決策上擔當着舉足輕重的角色，並非簡單的諮詢組織，其政治地位絕非可有可無，而且行政會多數委員的意見，對行政長官具有某種意義上的約束力。所以，既然行政會向特區政府提交了「要關注旅客權益的保障」的書面意見，這份書面意見肯定是經行政會多數委員同意所得出的結果。何以對行政長官也具有若干程度約束力的行政會書面意見，行政單位居然可以置若罔聞？棄如敝履？何以不單未按行政會的書面意見去修訂該草案，反而借機索性將其擱置？對於民航旅遊業界「反映了較難操作的意見」，行政會的「要關注旅客權益的保障」的書面意見顯然具有凌駕性，民航局對此抗拒不從，或曲線否定，除了有違《基本法》設定的行政倫理，也無可避免令人質疑其半途擱置該專項立法的真正原因，況且，當局從未公開其就行政會的書面意見向民航旅遊業界再作諮詢後的結果，也從未披露民航業界「反映了較難操作的意見」到底具體難在何處？是否真的無法克服？或有何合理依據？

再次是，業內人所共知，《空運人及航空經營人的民事責任制度》（第 11/2004 號行政法規），只是對「因乘客死亡、受傷或受其他身體上的損傷而產生的責任」（第五條）；「因運送

乘客方面的延誤而產生的責任」(第六條)；「因行李的毀滅、遺失、損壞或運送延誤而產生的責任」(第七條)，及「因貨物的毀滅、遺失、損壞或運送延誤而產生的責任」(第八條)時，為空運人及航空器經營所承擔的償責任設定上限，而且，這種責任在某些情況之下，還有「阻却、限制及範圍」的要求(第九條)，更重要的是，該行政法規對受延誤的乘客，以及行李與貨物遺失或毀損、延誤的旅客向空運人索償的救濟途徑與方式，全部付諸闕如，等於徒具空殼，尤其在保障旅客在被拒絕登機、航班取消或延誤時的權益方面，更無異於一紙空文。因此，認為「第 11/2004 號行政法規《空運人及航空器經營人的民事責任制度》已可保障航空運輸旅客的權益」之說，實是張冠李戴、混淆視聽。尤為甚者，倘此言屬實，則何以民航局在第 11/2004 號行政法規生效六年後，又多此一舉，為保障「客運旅客在被拒絕登機、航班取消或延誤時的基本權利」而動用人力物力來重複立法？這豈非明知故犯、刻意勞民傷財？這是疏忽，還是過失？是「天災」，還是人禍？恐怕都將是千古之謎。

行政措施補救

最後是，假如當局真的欲履行其法定職責，真的為保障空運旅客的合理權益而籌謀的話，就應該在《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「暫未有條件獲得通過」前，一方面積極為通過該行政法規創造條件，例如介入協調業界利益、游說業界支持配合；另一方面，應該盡快採取臨時性的行政指引措施，使在法例真空期間，當有被拒絕登機、航班取消或延誤爭議時，旅客與航空公司，大家都有章可循、有規有矩，合理解決問題，避免不必要的爭拗與矛盾。其實，這只是有關部門的應有之義、份內之事。

舉例說，中國內地與香港特區都仍未有就保障民航旅客在被拒登機，航班取消或延誤時的權益專門立法，但因兩地都是一九九九年《蒙特利爾公約》的締約方，所以，在行政措施方面，中國內地早在二〇〇四年，就由國家民航總局頒發了《航班延誤經濟補償的指導意見》，為航空公司在處理航延誤時的旅客權益問題提供指引性意見，儘管對各家航空公司不具法律性質的強制力，但至少可為解決這類問題提供了雙方可資遵循的處理辦法及協商依據。

香港機場管理局在有航班延誤時會作出相應的安排和協助，例如向滯留的旅客提供基本用



品包括毛毯、食水和乾糧等，亦會向受影響旅客提供各種有用信息，只是不會直接介入旅客與航空公司間的協商補賠問題。亦由於香港機管局在航班延誤上的積極態度，令身為基地航空公司的國泰航空公司主動「見賢思齊」。該公司的內部指引訂明，在航班延誤時，公司有責任盡量減低對旅客的不便，並且會按延誤時間長短和原因，對受影響旅客會有提供酒店住宿、安排轉乘其他航空公司的航班，及特殊情況下發放應急津貼等措施。因此，由二〇〇六年至今，以十萬班次計的香港國際機場，有關航班延誤的投訴，平均每年只有兩宗，而且都得到及時而合理的解決。

證諸鄰近民航行政部門在法律缺位下主動採取的行政措施，能有效保障旅客與民航業界的合理權益，減少空運旅客權益受損、化解旅客與航空公司間矛盾的積極做法，澳門有關部門是否應該作出深刻反思呢？

從民航安全角度看澳珠合作

在澳門乘坐飛機的朋友都知道，飛機起飛之後隨即會轉彎。這是什麼原因？其實就是要繞過珠海鬧市區，避免噪音影響珠海市民。但是，很少人知道飛機降落前也不能在珠海上空飛行。

澳門一份葡文日報曾以「澳航有客機降落時出現問題」為題，報道指，今年三月初，澳航一架客機在本澳機場降落時，由於能見度惡劣而差點失敗。澳航消息人士指是次事件性質「嚴重」，可引致意外事故。不過，澳航方面證實客機在降落時出現問題，但保證當時是安全的。

該份葡文報紙指，一切都是因為澳門特區尚未與珠海達成協議，未能讓飛機在降落澳門時可以經珠海上空飛行。報道稱，機師在嘗試降落但失敗及看不到跑道的瞬間，對所處位置和飛機的軌道全無概念，而當時飛機正在低飛，且已接近氹仔的其中一座山。消息人士解釋，珠海不批准飛機在城市上空飛行是基於噪音問題。因此現時利用十六號跑道降落的飛機要被逼差不多飛到香港，而向南的三十四號航道則不能使用。消息人士形容事件極為罕見，上一次發生同類事件已是二十年前，當時機師對靠近澳門國際機場仍未有很多經驗。

此後，澳門的葡文和英文報章續有追蹤報道此事，分別引述民航局及機場管理公司的回覆。英文報章《The Macau Post Daily》報道強調民航局指事件中的航機後來「轉飛香港」；《Macau Daily Times》則以葡報《Jornal Tribuna de Macau》的消息為報道主軸，並有機場管理公司的回覆，標題突出「機場保證跑道安全」的主訊息。《Jornal Tribuna de Macau》標題為「在發生有問題的降落後將加強培訓澳航機師」。導語指，民航局向該報表示，正在調查一宗發生於三月三日、由台北飛來澳門的一架客機的事件。該飛機在兩次嘗試降落澳門機場不果後，最終改在香港降落。



據報道，涉事的是三月三日一班編號 NX603、由台北來澳的航機。民航局表示仍有待航空公司完成事件的最終調查報告，然而已即時採取措施，包括加強澳航機師在天氣條件欠佳時的「復飛訓練」。據報道，澳航在事件發生後已向民航局通報，而該局則要求澳航提交初步報告。有關報告已於四月七日提交，而最終報告須於五月三十一前提交。由於有指事件暴露了機場十六號跑道沒有安裝儀錶着陸系統的安全問題，是因為澳門和珠海未達成協議，未可讓飛機藉十六號跑道降落時經珠海上空飛行，對此，民航局表示將於之後回覆。

民航界人士指出，珠海和澳門兩地在機場問題上長期未能達成合作共識，其實對雙方都沒有好處。在《粵澳合作框架協議》簽署之後，大珠三角地區五大機場在爭取共同利益方面，包括我國兩個特別行政區（香港和澳門）在內的五大機場聯手，有利的條件比其他區域多。珠三角地區五大機場定期舉行的主席會議，各機場代表就區內機場發展提出的議題包括：各機場的發展和規劃、開放珠三角低空空域、發展多式聯運及開拓航空市場等。幾年前簽署的《大珠三角地區五機場貫徹落實〈粵港合作框架協議〉及〈粵澳合作框架協議〉主席會議備忘錄》，要求持續推進五機場落實《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》行動綱領，深化合作機制。五大機場也同意加快基礎設施建設，優勢互補，並在通力合作的同時尊重各方獨立性與發展需要，共同推動可持續發展。

協議中提及，澳門要加強與珠海機場之間的客貨運轉飛對接。澳門民航界人士認為，澳門國際機場與珠海機場的合作主要是將兩個機場各自擁有的優勢結合起來，即澳門國際機場發揮國際機場國際航線的優勢，珠海機場發揮國內機場內地航線的優勢。在航空貨運層面，通過貨運公司將出口貨物運至澳門國際機場通過國際航線運往目的地，將國外進口中國大陸的貨物經澳門國際機場轉至珠海機場，再利用內地航線運往目的地。

過去幾年，澳門國際機場與珠海機場已成功地進行過這類合作。不過，珠海並未滿足於這種形式的合作，一直試圖自己打開國際航線，而這是不現實的。民航界認為，既然珠海無法單獨開闢國際航班，澳門航空也無法向旅客提供足夠的內地航點，那麼，澳門和珠海機場的合作完全能夠實現是互補共贏，例如在客運方面，澳珠機場可作出航線優勢互補的合作模式，使內

地旅客經珠海機場，從澳門國際機場飛向東南亞等目的地。澳門國際機場的旅客，也可以利用珠海機場轉機到內地各個省市。澳珠兩地機場可利用《粵澳合作框架協議》中關於兩地通關便利化的有利條件，深化合作，讓兩地機場都能發揮更大的優勢。

《濠江日報》2015年10月5日



港珠澳大橋將為澳門民航業帶來商機

港珠澳大橋施工已進入最後階段，雖然香港出現人工島「漂移」問題、澳門新填海 A 區取砂受大橋工程影響而暫停，但大橋整體工程預期可在二〇一八年落成通車。屆時，由澳門國際機場到香港赤鱗角新機場只需二十分鐘，民航界認為，如果區域機場之間的分工合理，將為澳門的低成本航空和航空客貨運業務帶來新的商機。

澳門民航學會最近舉辦的《港珠澳大橋的落成如何帶動區域航空發展》座談會上，業界就港珠澳大橋落成後帶動區域航空發展，以及對澳門經濟的促進及未來區域間合作趨勢等議題，共同探討如何利用好港珠澳大橋帶來的契機，為帶動區域航空集思廣益，創造新的競爭力。

澳門民航學會會長鄧軍指出：根據業界權威所作的預測，到二零三零年，珠三角地區的航空客運需求量每年將接近四億人次，預計屆時珠三角的五個機場，包括香港、廣州、深圳、珠海和澳門的客運能力，只有約三億人次。為了爭取進一步的發展空間，五大機場紛紛根據自己的優劣勢開展各項相關基礎建設和規劃，謀求進一步的發展空間。能否做到珠三角空域優化管理和協調的工作，並加強各機場之間的合作、互利互惠，是各地政府與民間共同面對的機遇與挑戰。港珠澳大橋落成後，部分乘客，貨物可分流澳門與區內，形成良性循環互補，對位於珠三角西岸的澳門及珠海是一個難得的商機。

澳門國際機場專營公司市場部總監方曉健、香港航空服務部總監簡浩賢、環捷物流有限公司董事高學煒、澳門航空航線規劃部總經理陳艷蘭、環宇國際旅運有限公司總經理戴錦超，以及澳門特區政府旅遊發展委員會委員李志忠等業界代表分別發表了專題演講。香港中文大學航

空政策研究中心副主任羅祥國、澳門空運暨物流業協會副會長潘國慶等，也在會上熱烈討論了業界關注的問題。

與會者認為，港珠澳大橋的建成將發揮聯動效應，方便珠三角旅客往來澳門，為本地航空業界帶來更多的客源和機遇，也將有助澳門的產業進一步多元化，為澳門本地的娛樂、會展行業和整體經濟提供更大的發展空間。澳門民航業人士將努力推動與珠海、香港方面加強合作，在交通便利的前提下，發展「一站多遊」的旅遊模式，令三地的旅遊業更具吸引力。目前，香港、珠海、澳門都在針對港珠澳大橋的啟用對各項基礎建設和服務設施進行擴建和更新，以配合新的交通模式，屆時市場會對業界服務水準和旅遊設施有更高的要求，必須未雨綢繆，有備而戰。

澳門是大中華地區首個引進低成本航空的城市，澳門國際機場自二〇〇四年引進低成本航空，與傳統航空的市場佔比由 2% 增至去年年底的 31%，運送旅客佔總體旅客運送量的比例越來越大。低成本航空在澳門的成功，以至目前在亞洲各國遍地開花，證明這一戰略發展方向正確。然而，學者和社會人士也指出，如果仍然受到航線專營權制約，港珠澳大橋落成後，澳航遲遲飛不出亞洲，澳門國際機場只能在鄰近機場的夾縫中生存，走低成本路線，未必能夠獲得大量的客源和貨源。

面對社會各界對航線專營權影響澳門民航業乃至整體經濟發展的憂慮，較早前有立法議員就澳航的專營權問題提出質詢，認為長期以來當局在拓展國際客源的工作及成效不理想，與澳門海外航線不足不無關係。對於航線的開通，當局總是宣稱由市場主導、航空公司的商業考慮。但業內人士批評，在澳門航空擁有長達二十五年的專營合約及機場服務等長期專營的情況，推諉市場因素令人貽笑大方，並認為當局一直消極對待，不僅未能有力督促澳門航空開拓新航線，亦未能採取有效的措施推動整體航空業的發展。

澳門航空的專營權至二〇二〇年到期，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，但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。澳門與內地之間有五十七個通航點，但現時只開通二十一個航點，有



三十六個被閒置。

本地輿論提出，澳門特區政府適宜根據「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」，用足用好澳門特區政府與各個國家和地區所簽署的雙邊航班協定，以及澳門與內地之間的通航點，參考賭權有償轉讓的方式，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，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。

《濠江日報》2015年10月19日

珠海通用機場爭取明年營運

廣東民航界最近傳來消息，試圖開通國際航線而受阻的珠海，正在進行珠海機場全面改造及建設通用機場。

通用機場是使用民用航空器從事公共航空運輸以外的民用航空活動而使用的機場，通用航空的用途包括：開展飛行員培訓、空中巡查、防林護林、噴灑農藥等作業飛行，以及應急救援、商務包機、空中數量攝影、景點觀光、空中表演等民生功能。

珠海機場全面改造和通用機場建設備受關注，據悉，珠海機場升級改造總預算約四點二億元，近期啟動持續到二〇一八年，改造升級不會影響到現有營運。另外，珠海第二機場通用機場已初步選址斗門蓮洲，珠海航空城發展集團有限公司將成立專門的公司負責該通用機場的建設。按規劃，該機場爭取下一屆航展前（即二〇一六年底）開通運營。

珠港機場管理有限公司副總經理程繼紅表示，他們十分看好珠海西區的未來發展。珠海「三高特」產業的持續發力，機場高速、西部沿海高速的開通，珠海建設西部生態新區拉動的西部大交通建設，大大增加了珠海機場的吸引力，讓機場迎來了客流、貨運和航班架次的高速增長期。

珠海機場曾經宣佈，從二〇一四年至二〇一八年，其航空流量有望實現年平均 17.2% 的高速增長，到二〇一八年旅客輸送量可達六百四十萬人次。為滿足未來五年預期航空流量的需求，珠海機場將啟動升級改造計劃，除了第二跑道建設，還包括國際口岸建設、機場東指廊升級、飛行區擴容、航站樓改造、新航空貨站建設、特殊系統及專業設施設備升級，總預算約四點二億元。



據悉，改造將在近期啟動，持續到二〇一八年，改造升級不會影響到現有營運。此外，沉寂一年多毫無消息的通用機場也再傳新消息。珠海航空城發展集團有限公司總經理助理曹霞透露，珠海第二機場通用機場已初步選址在斗門蓮洲，集團將成立專門的公司負責其建設。珠海方面表示，該公司已在籌備中，近期將到工商正式註冊。珠海建設通用機場，將不僅為航空產業園內企業和項目提供機場配套保障，更是實現航空產業園發展藍圖及產業規劃重要路徑。通用機場近期計畫建設成通用航空臨時起降點，遠期規劃建成綜合性多功能通用機場。

根據去年珠海地區基於空域的通航場址比選研究報告評審會，該機場還將是國內首個水陸兩用通用機場，最終目標是要建成以三灶機場為核心、九州機場和新建通用機場構成多點佈局、層次分明的通用航空機場網路。

事實上，珠海擬建通用機場並非新鮮事。有業內人士透露，早在二〇一〇年珠海就提出建設一個通用機場，但由於選址、規劃、政策等原因一直停留擱置。而在上個月珠三角通用航空發展研討會上，珠海建設通用機場也被納入到全省規劃中。會議披露，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，其中珠三角地區增加珠海第二、廣州、深圳第二、惠州、中山、恩平、肇慶等十三個通用機場，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。

中航通飛黨組書記宋慶國透露，中國目前僅約四百個通用機場，通用機場的不足制約了通用航空產業的發展。據了解，由於珠海暫時沒有通用機場，中航通飛下屬的珠海愛飛客俱樂部提供的私人飛機服務使用的是珠海機場設施設備，為了保證民航客運起降需求，通用飛機的使用範圍和實踐受到限制。

議員指航線發展不應受制於專營

澳門博彩業毛收入大幅度下調，影響到酒店、零售、房地產等多個行業，令各個業界的經營倍感壓力。近期社會上不斷傳出要求「開放天空」的呼聲，希望特區政府儘快解決澳航的專營權問題，充分利用國家給予澳門的優惠條件，與世界各地建起空中橋樑，為航空業和旅遊業引入更多的國際客源。

不久前，澳門有立法議員在書面質詢中提出，面對來澳旅客人次的減少，特區政府日前表示不會追求旅客量的急速增長，而會着重改變旅遊模式，達到質的提升，以及推動國際客源市場的增長。長期以來，當局在拓展國際客源的工作及成效並不理想，其中與本澳海外航線不足不無關係。對於航線的開通，當局總是宣稱由市場主導、航空公司的商業考慮。但業內人士批評，在澳門航空擁有長達二十五年的專營合約及機場服務等長期專營的情況，推諉市場因素令人貽笑大方，並認為當局一直消極對待，不僅未能有力督促澳門航空開拓新航線，亦未能採取有效的措施推動整體航空業的發展。

由於本地人口基數小，民航業投資額巨大及回本期長，澳門民航業剛起步時，需實行專營權制度以保護投資者的利益。隨著時間的流逝，澳門國際機場營運已將近二十年了，一些分專營相繼結束。繼機場管理和保安公司之後，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。

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、飛機維護與大修服務及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。

至於澳門航空的二十五年專營權，還有四年時間才結束。民航界和旅遊界認為，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。

澳門航空的專營權至二〇二〇年到期，目前情況下，當局應該有新的發展思維，比如不少大型航空公司香港等鄰近地區已經落地而暫時不會在澳門再建立辦事處、開發航綫的情況下，是否考慮推動發展廉航以及私人航空、觀光航空，形成錯位發展；另一方面，應該加強和周邊地區的合作，利用他們現有的國際航綫，創造便利的交通接駁服務，為吸引及方便國際旅客來澳創造條件。

為此，議員提出了如下質詢：

一、面對外界批評澳門航空長期專營導致本澳航綫發展受制，當局曾在回覆其質詢時表示，政府與外國達成了四十八份雙邊航班協定，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闢來往澳門的航班服務，澳門的航空業雖然存在航空企業專營權的制度，但並不限制本澳航綫網絡的發展；並稱在航班審批上，倘外地的航空企業有興趣經營來往澳門的航綫，可向本澳及當地的民航當局提出申請。這幾年來，有關外地航空企業申請新航綫的情況如何，以及當局有何措施鼓勵外地航空開闢新航綫特別是海外航綫？

二、有建議認為，本澳應該利用好港珠澳大橋即將帶來的便利化，着重發展廉航以及私人航空、觀光航空等可利用低空飛行的業務，與鄰近地區如香港的國際航空交通樞紐等形成錯位

發展。對此建議，當局有何評價及是否會有實質舉措推動？

三、在現時區域一體化的情況下，各地區存在競爭又有很大的合作機會。面對目前本澳國際航線不足的現實，當局是否可以加強區域合作，有效利用周邊的國際機場，如責成有關方面增加澳門往返香港國際機場的輪船班次，增設澳門與廣州白雲機場、深圳機場等點對點的交通線路，做好相關的接駁服務，為旅客來澳創造更便利的海陸空交通條件？

《濠江日報》2015年11月2日



澳門國際機場積極拓展公務航空

隨着澳門朝向「世界旅遊休閒中心」的定位逐步深化發展，將吸引更多的國際高端商務旅客訪澳，以及公務機製造商、運營商們的關注和參與，出入境政策的便利性等優勢，澳門商務航空的需求正日益增加，公務機業務作為澳門國際機場未來重要的發展方向，潛在商機。為此，澳門國際機場專營有限公司在開放公務機方面做了大量工作。

二〇一五年十一月六日至八日舉行的澳門公務航空展覽，是珠三角民航界的一大盛事。以「公務航空發展新模式與 MRO」為主題的澳門公務航空發展論壇，於十一月六日在展會現場舉行。在中國航協通用航空分會、亞洲公務航空協會、北航通用航空產業研究中心、中國民航管理幹部學院、中國航空器擁有者及駕駛員協會等多家行業機構的大力支持下，近百位國際國內公務機製造企業、運營企業、保障服務企業及公務航空領域相關企業；協會、學術機構的代表們參加論壇。

中國航空器材集團公司副總經理楊曉明指出，秉承澳門「建設世界旅遊休閒中心、中國與葡語國家商貿合作服務平台」的發展定位，切實推進澳門經濟適度多元化發展，要充分發揮出澳門公務航空的市場潛力。

北京航空航天大學通用航空產業研究中心高遠洋以「公務航空助力澳門經濟發展」為題，在會上列舉發展公務航空及通用航空的好處，包括：一、公務航空利於促進澳門主業（博彩業）發展，為澳帶來優質客群及高端客戶頻率；二、通用航空有利促進澳門「世界旅遊休閒中心」建設，應將其融入珠澳一體化「世界旅遊休閒中心」建設；例如令公務機、私人飛機成為澳門

個性化交通解決方案，發展空中觀光城市等；三、將通用航空作為通勤交通工具，促進澳珠深同城化發展；四、通用航空促進澳門經濟發展多元化，將通用航空作為產業發展。

高遠洋教授建議把澳門打造成珠三角地區的公務機運營基地及國際公務機飛行目的地，並開闢珠三角「空中擺渡 + 接駁公務機」運營模式，建設航空旅遊及水上飛機基地，滿足直升機及水上飛機起降條件等。營造澳門公務航空的商務環境，結合澳門的區位優勢與市場條件，利用特區地位，爭取關稅、外匯優惠政策，建設澳門通用航空交易中心。

華龍航空 (SINO JET) 運營總監特里·百倫太的發言題目是「拓展中的亞洲公務機市場」。他認為，隨着機隊增長迅速，未來亞洲地區 MRO（即維修服務供應商）將受到連帶效應。在中國遇到的主要挑戰是公務航空機場缺乏，民航業快速增長，造成機場擁擠、航道緊張等問題，難找公務機泊位，對公務機運營造成不便和成本上升。

澳門國際機場專營股份有限公司物流暨通用航空發展部總監崔光在「公務機在澳門機場的發展」發言中，談及現時的发展思路包括：一、構建公平及公開的營運環境；二、建設完整的公務機機場運營產業鏈，去年向全球公開招標 MRO，以減低維修的成本；三、明確自身定位，有所為有所不為；四、妥善處理公務機與其他機場業務間的運營和利益矛盾，處理公務機收益遠低於民航機，盡可能優化跑道、停機等資源。未來發展會推進公務機與機場其他業務共同進步，開放市場，建設和完善公務機營運。

澳門公務航空於一九九六年開展公務機服務，擁有專業的商務候機樓及機庫，一直穩步發展，在本地註冊的公務機公司已有三家，近年來發展日漸迅速，公務機起降架次由二〇〇七年起持續攀升，由當年的六百四十一架次增長至二〇一二年的一千二百一十架次，於二〇一四年佔機場公務機業務的 18.24%。整體公務機服務自二〇〇七年至二〇一四年以來，公務機航班架次年平均增長率為 19.95%，截至今年十月三十一日，共計錄得二千四百九十三架次公務機航班，相比去年同期增長了 13.63%。相比四年前年度架次在一千架次內，今年則估計達到三千架次的水平，走進了較快的發展軌道，這主要受惠於澳門的經濟發展，配合高端商務市場



客人的需求。

澳門國際機場將開放 FBO（固定基地營運者，Fixed Base Operator）業務，通過全球招標，增加一家 FBO 營運商，期望引入競爭提高服務水平，帶來更多高端客人；同時首次引入一家 MRO（維護維修營運商），為澳門公務航空提供全套飛機維修及大維修的服務。澳門國際機場正在修建的新公務機庫投入運作後，部分空間將闢作維修服務，屆時營運者可以就近選擇維修地點，毋須到新加坡甚至美國做維修服務，這不僅豐富了公務機的服務品種，並可減少公務機運營者的成本。此外，澳門現時公務機維修業務是空白的，引入新的服務提供商，有助於配合特區政府產業多元化政策，豐富澳門國際機場公務機服務產業鏈，更可以為澳門培養高技術密集型的專業人才。

《濠江日報》2015 年 11 月 16 日

通關配套未完善不利民航業發展

對於航空公司而言，通關時間延長帶來的好處是顯而易見的：航空公司減少了飛機在國外機場的停場時間，從而提升了飛機的利用率。這一舉措將在很大程度也提升了旅客的乘機體驗，一方面減少了旅客深夜候機的時間，另一方面如果旅客需進行國內中轉，銜接航班的選擇也將大大增加。

澳門民航業者表示，由於不少珠三角地區旅客經澳門國際機場出發前往東南亞再轉機往其他旅遊城市，故載客率保持高位。廿四小時通關後，往橫琴的交通配套未完善，未達到分流的效果，故此未見刺激民航客量急升，長遠要靠港珠澳大橋落成後發揮聯動作用。

澳門本地人口少，未足以支撐航線客源，學者、民航業界均寄望於珠三角客源補充本地市場不足，但當時局限於通關不便。去年底橫琴率先實施廿四小時通關，至今能否達到預期效果？有民航業人士表示，暫未見新通關安排對航空客源有明顯的刺激作用。珠三角的客源習慣使用拱北口岸出入澳門，故此橫琴分流效果未如一些業界人士預期般明顯。

最重要是橫琴的內部、外部交通配套不夠完善，廣東省內主要城市均有直通巴士抵達珠海拱北口岸，但未見有往橫琴蓮花口岸。因橫琴仍處開發階段，未有商業配套，人流、客源有限，企業目前出於商業考慮，未必願意投資橫琴路線。此外，蓮花口岸接駁車及澳門交通配套有限，未方便旅客進出。所以目前未見廿四小時通關後，更多珠三角客源經澳門出發。

廿四小時通關提供通關便利條件，待市場發展成熟後，長遠仍有廣闊發展空間，尤其港珠



澳大橋落成後，將起着聯動效應，方便珠三角旅客往來港澳。由於澳門機場航班升降相對香港、廣州、深圳來說不算頻密，屆時或吸引外地航企落戶澳門發展珠三角市場。

今年以來，日韓、歐洲國家因貨幣貶值，吸引不少內地旅客前往旅遊購物；東南亞航班載客率亦較為理想，包括珠三角地區在內的旅客由澳門出發飛到曼谷，可轉飛東南亞海島或澳洲。

我們不妨參考一下深圳機場延長通關的實際操作效果——

二〇一四年十月，深圳機場口岸國際客運查驗時間從以前的每天上午八時至深夜十二時延長為上午七時至次日凌晨二時，通關時間由原來的每天十六個小時延長至十九個小時。根據規劃，未來深圳機場將逐步實現旅客廿四小時口岸通關，在方便了旅客出行的同時，為深圳機場國際航線的發展創造了條件。

深圳國際旅遊市場需求旺盛，轉場後國內外航空公司新增或加密深圳航線需求迫切。為了給國際業務發展營造良好的口岸環境，在市口岸辦等的統一協調下，深圳機場與相關單位作了多次溝通，就延長國際旅客通關保障時間達成共識。

深圳機場按照分步實施的原則，先將機場口岸國際旅客查驗保障時間由上午時至午夜十二時延長至早上七時至次日凌晨二時，後續根據航班實際運營情況，逐步實現廿四小時查驗。

近年來，深圳機場加強了聯檢單位及周邊關區、檢區的關務和檢務聯動，建立有效的監管模式，簡化通關通檢流程，成為關務環境較好的航空運輸口岸。去年深圳機場在貨運方面已經實行廿四小時通關，所有通關手續一站式辦理。

在客運方面，深圳機場在完善客運口岸的基礎設施、設備和人員配備條件的同時，積極協調口岸單位，加強與香港機場合作，完善深圳機場與香港之間旅客（及行李）的海運中轉接駁的「一地兩檢」和「兩地一檢」的通關模式，實現旅客「空—海—空」的無縫銜接。

深圳機場國際客運查驗時間的延長，極大地改善了國際客運業務通關環境，提高了機場空域時刻資源和地面保障資源利用效率，有利於航空公司優化運力安排，開闢新的國際航線，對深圳國際民航業務發展乃至加速深圳國際化進程都將起到促進作用。國際客運查驗時間延長至廿四小時以後，深圳機場將成為名副其實的全天候廿四小時客貨通關的機場。深圳機場相關負責人也表示，口岸保障時間延長後，有效緩解了目前國際航班「夜不歸深」的局面，加上地面資源的釋放和空域環境的改善，未來國際航線網路佈局將進一步完善。

民航界人士認為，澳門和珠海兩地在口岸通關、機場合作方面，不但未能滿足兩地發展的需要，離《粵澳合作框架協議》的要求，以及中央給澳門「建設世界旅遊休閒中心」的定位，也有大量應予改進的空間。香港與深圳機場成功合作的雙贏經驗，是值得澳珠兩地參考的。

《濠江日報》2015年11月23日



低空空域仍是通用航空瓶頸

「二〇一五中國國際通用航空大會高峰論壇」十月十七日在中國西安舉行，中國民用航空局運輸司通航處處長靳軍號表示，在過去三年中，中國國家民航局已經累計投入將近十億元，重點支持通航產業，尤其是農林方面的通航作業。通過民航局現行的財政扶持政策，中國國家民航局對通用航空公益性的作業服務予以了補貼。另外，對飛行員的培養，會按照每人不低於十五萬元的標準補貼。

按照國務院「簡政放權」的統一要求，民航局修訂了規定，把設立公司必須購自有航空器改變為購租都可。在完善運行機制方面，民航局正在通過資訊化手段為企業搭建資訊化服務平台，將來希望通過民航局的政策引領，鼓勵民航企業之間實行兼併。在促進安全管理改革方面，民航局要在國家空管領導之下，按照自身的職責分工，推進並加快低空管理改革進程。

另外，「二〇一五中國國際通用航空大會高峰論壇」傳出消息，目前我國已有約 33% 的低空空域告別全域管制，改為按管制、監視、報告三類不同屬性管理。我國將逐步探索構建具有中國特色、安全順暢的運行模式，有效利用低空空域資源。

二〇一五年是低空空域深化改革的關鍵之年，國內通用航空發展熱潮持續升溫，國家低空空域改革試點不斷深化，利好政策接連出台。國外廠商也紛紛進入中國市場，相繼在中國進行通用飛機整機生產或轉包生產，中國造通用飛機正在廣泛佈局，中國通用航空產業已迎來了加速發展的最好時期。目前，國內已有通航企業二百六十八家，在冊通用航空器達二千二百一十架。我國先後實施了低空空域改革試點和兩大區、七社區的擴大試點，涉及全國有十四個省、

自治區和直轄市，約 33% 的低空空域由過去的全域管制調整為管制、監視、報告三類不同屬性的管理。

與會專家一致認為，精細化管理是解決空域安全的有效途徑，我國或將不斷明確空域劃設標準，按照管制、監視、報告空域三類，在確保安全的情況下靈活劃設空域。無可否認，通用航空是「靠天吃飯」的：一是指天氣，另一方面是指低空空域。低空空域通常是指一千米以下的空間範圍，是通航飛行作業的主要活動區域。過去，低空空域主要是軍航的活動空間，隨著國內通航產業的不斷發展，通航對低空空域的使用需求也日益提高。由於同一空域在單位時間內對航空器的容量有限，因空域使用問題帶來的矛盾和衝突也隨之增多。低空空域也逐漸成為通航發展的瓶頸之一。

為促進國內通航產業健康快速有序發展，積極推動空域集約化管理使用，二〇一〇年八月，國務院、中央軍委頒發了《關於深化我國低空空域管理改革的意見》；二〇一三年十一月，總參謀部、民航局下發《通用航空飛行任務審批與管理規定》；二〇一四年七月，《低空空域使用管理規定（試行）（徵求意見稿）》出台，開始徵求社會意見。在二〇一四年《低空空域使用管理規定（試行）（徵求意見稿）》中，將低空空域分為管制空域、監視空域和報告空域。其中涉及監視、報告空域的飛行計劃，通航企業只需向軍、民航管制部門報備後即可實施。但由於該《規定》遲遲未能出台，加之在空域劃設範圍、准入標準等方面都沒有加以明確，致使通航企業在有飛行活動時仍需延續過去的老辦法：向軍航申請臨時空域、臨時起降點、臨時航線；向民航申報飛行計劃，獲批後實施。效率相當低，成本非常高。正是因為如此，通航業內人士對《低空空域使用管理規定》何時頒佈實施相當期盼；對管制、監視和報告空域如何劃分也相當關注。

在「二〇一五中國通航大會高峰論壇」上，國家空管委辦公室副主任蔡軍在發言中，其中首次明確提出國內約 33% 的低空空域由過去的全域管制調整為管制、監視、報告三類不同屬性的管理，實行了有序放開、管放結合的差異化管理模式。當前，國內通航產業產值、從業人數均只佔運輸航空的 1%，市場規模有限。



通航產業的發展，一方面需要國家政策的強力支援；另一方面，也需要通航企業自身運營管理水準的不斷提高。通航保持了穩定的增長速度，企業數量快速增加，作業能力也在穩步提升。但多數企業運行水準較低，加之制度性的成本居高不下，盈利能力有限。對於通航企業來說，一系列相關法規草案短期內難以頒佈實施，他們只能在現有法律法規基礎上，儘快實行通航飛行活動歸口管理，暢通報批管道、優化報批環節、縮短報批時間，避免多頭報批，降低協調難度，提高運行效率。

《濠江日報》2015年11月30日

中國公民出境遊持續增長

民航界和國際旅遊業關注到，儘管中國經濟增速減緩，但由於中產階層不斷壯大，加上經濟一直保持正增長，假期和收入增加，世界各地的簽證便利化，中國人出境旅遊的意願不但絲毫不受影響，而且還保持上升勢頭。面對這一形勢，中國民航企業正在快速擴張運力，以滿足中國出境遊客的航空旅行需求。世界各地的民航企業也千方百計打入中國市場，希望從日益龐大的中國旅客出境遊業務中分得一杯羹。

二〇一五年前三季度，以 RPK（收入客公里）衡量的中國航空旅客流量同比增長了 15.1%。國際旅行尤其強勁，國際評級機構惠譽國際的統計資料顯示，中國的國際航線 RPK 躍升了 29.1%。

惠譽國際企業研究副總監 Karl Shen 表示：隨著更多國家放寬中國公民入境要求、消費者對於海外休閒旅遊的需求增加以及航空旅行成本變得日益低廉，快速增長的出境旅行帶動了航空需求。他指出，乘坐短程航班即可到達的亞洲國家是最受中國遊客歡迎的目的地。

中國的國內航空旅客流量也有增長，但同比增速僅有 9.9%。同時，國內航線 RPK 的增速為 11.4%，這意味著旅客在進行較長國內旅程時選擇乘坐飛機。

專家指出：高鐵給短程航班帶來的競爭非常大，比如航程在六千公里以內的短程航班。在開通了高鐵的短程航線上，許多短程航班已經開始在逐步退出。



花旗銀行表示，中國三大航企——中國國航、東方航空和南方航空——正在借力中國旅客出境旅遊的東風，它們的運力按照 12% 至 12.5% 的速度在增長，而它們的客運量增速則達到 14%。

中國新興航企也在大力拓展業務，如位於上海的低成本航企春秋航空，還有吉祥航空都以更快的速度增長，這使中國整個航空業的客運量增速達到 15%。雖然當地疲軟的貿易數字成為航空貨運業務的一大阻力，但航空貨運量仍然增長了 4.4%，原因是航空公司的運力增加，並且石油和航空燃油成本讓低價成為可能。目前，油價繼續在去年一半價格的水準上徘徊。

目前航空業表現最強勁的是國際旅客流量，並且航空公司和分析師均預測這一趨勢將繼續維持下去。花旗銀行分析師稱，中國航企對於需求增長「保持樂觀」並對國際航空旅行尤其看好，預計今年的強勁表現將會延續到二〇一六年。

隨著需求保持強勁，航班客座率始終保持在高位，這使得運力增長成為未來航空客運流量增長的一個關鍵指標。春秋航空成為分析師的首選，其次是中國東航。東航的運力增長是三大航企中最快的，而南航則擁有良好的基礎。已經開通了往返中國航線的外國航空公司也會受益，不過，外國航企在這一方面很可能會落後於中國本地航企，因為中國航企擁有更加有利的位置，能夠瞄準低端市場、利用當地代理機構吸引客戶並且能夠提供普通話服務。

當然，風險也是存在的。不斷減緩的經濟增長已經影響了商務旅行，它也可能會抑制休閒旅行。人民幣的急劇貶值可能會打消人們的旅遊計劃，同時通過以美元計價的飛機租約，影響到航空公司。同時，油價也可能會大幅上升並傳導到航空燃油價格。但是，這些情形在近期發生的可能性都比較小，因為推動出境遊繁榮的背後的經濟因素擁有深厚的基礎。根據惠譽國際的統計資料，二〇一五年前三季度，中國城市居民的可支配收入增長了 8.4%。中國的人均 GDP 同樣保持增長，瑞士信貸的資料顯示，二〇一四年，中國人均 GDP 達到一萬一千九百零七美元。

分析師認為，中國已經達到一個拐點，其旅遊支出將從一千五百億美元（與二十世紀八十年代時美國旅遊支出水平相同）增長到二〇二〇年的二千二百億至二千八百億美元，複合年均增長率將達到 7 至 11%。十年前，中國人的旅遊支出佔其可支配收入的比例為 5%，瑞士信貸分析師預測，未來十年這一比例將會達到 15% 至 20%，更加接近日本與韓國的水準。另外，除了日益增長的收入之外，中國有許多關鍵因素也開始變得有利於中國人的旅行需求，比如更多帶薪假期、簽證政策的放寬、教育水準的提高以及更小的家庭單位。

《濠江日報》2015 年 12 月 21 日



港珠澳大橋的落成如何帶動區域航空發展

澳門民航學會主辦、澳門基金會贊助的《港珠澳大橋的落成如何帶動區域航空發展》座談會於2015年10月10日上午10時於澳門文化中心舉行，近80位業內代表和會員出席，共同展望和探討港珠澳大橋落成後帶動區域航空發展、對澳門經濟的促進及未來區域間合作趨勢等議題。澳門民航學會會長鄧軍博士、學會創會副會長胡根博士及學會理事長鄭淑群女士等嘉賓出席是次座談會，為航空公司、機場以及旅遊和物流業界搭建一個溝通交流的平臺，共同探討如何利用好港珠澳大橋帶來的契機，為帶動區域航空集思廣益，創造新的競爭力。



與會嘉賓合照

澳門民航學會會長鄧軍博士致歡迎詞時提到：根據業界權威所作的預測，到 2030 年，珠三角地區的航空客運需求量每年將接近四億人次，預計屆時珠三角的五個機場，包括香港、廣州、深圳、珠海和澳門的客運能力，只有約三億人次。為了爭取進一步的發展空間，五大機場紛紛根據自己的優劣勢開展各項相關基礎建設和規劃，謀求進一步的發展空間。能否做到珠三角空域優化管理和協調的工作，並加強各機場之間的合作、互利互惠，是各地政府與民間共同面對的機遇與挑戰。港珠澳大橋落成後，部分乘客，貨物可分流澳門與區內，形成良性循環互補，對位於珠三角西岸的澳門及珠海是一個難得的商機。

會議分為嘉賓演講及專題討論環節。澳門國際機場專營股份有限公司市場部總監方曉健先生、香港航空服務部總監簡浩賢先生、環捷物流有限公司董事高學煒先生、澳門航空股份有限公司航線規劃部總經理陳艷蘭小姐、環宇國際旅運有限公司總經理戴錦超先生、以及澳



鄧軍會長致詞



方曉健副理事長主題發言



高學煒主題發言



門特別行政區政府旅遊發展委員會委員李志忠先生等業界代表分別發表專題演講，學會理事長鄭淑群女士主持討論環節，與來賓和與會人士進行交流，探討在機遇來臨之前，機場、航空公司、旅遊運輸等業界夥伴如何做好準備，齊心合力迎接未來無限的發展前景和挑戰。

總結會議，港珠澳大橋的建成將發揮聯動效應，方便珠三角旅客往來澳門，為本地航空業界帶來更多的客源和機遇，也將有助澳門的產業進一步多元化，為澳門本地的娛樂、會展行業和整體經濟提供更大的發展空間。澳門民航業人士將努力推動與珠海、香港方面加強合作，在交通便利的前提下，發展“一站多遊”的旅遊模式，令三地的旅遊業更具吸引力。目前香港、珠海、澳門都在針對港珠澳大橋的啟用對各項基礎建設和服務設施進行擴建和更新，以配合新的交通模式，屆時市場會對業界服務水準和旅遊設施有更高的要求，必須未雨綢繆，有備而戰。



簡浩賢主題發言



李志忠主題發言



楊艷蘭主題發言

澳門民航學會每年皆舉辦各種航空專題座談會，開拓會員的視野，增進會員的知識以及對業界實務的深入瞭解。通過交流討論，對啟動新思維，集聚智慧大有助益。業界齊心合力為澳門居民及廣大旅客提供差異化的優質航空服務，繼續推動澳門經濟增長及多元化發展。



羅祥國教授建言



專題互動環節



本會主要負責人與嘉賓合照

歷史文化遊東京

東京，向來是港澳台，近來更是中國內地居民，尤其是年輕潮人必遊之地，又因日圓匯價長處低位，相對港澳台幣與人民幣，說亞洲大都會的東京「價廉物美」，特別對街坊小店一杯普通法式奶啡 (cafe au lait) 動輒要價四、五十元的澳門，可謂絕非過份溢美之詞。

除了感覺或的確「銀紙見使」，澳人遊日本的數量與日俱增，當然包括東京，一為「食」，二為「買」。日式料理，指地道的，是識飲識食識享受的遊人之選，皆因食材質優、烹調講究、賣相精緻、款式繁多又製作認真，是澳人對日式料理先入為主的印象。的而且確，日本不少飲食小店，可以堅持百年專注做好一種食品，例如伊豆榮的鰻魚飯，只食其歷史，已「值回票價」，有人趨之若鶩，



鎌倉大佛



淺草寺

自有道理。至於「買」，東京秋葉原的電子科技產品，琳瑯滿目、日新月異，獨步全球，好斯道者慕名而至，亦理所當然。今年遊日的中國內地旅客數量大增 109%，將當地的電飯煲與廁所板幾乎搶購一空，除令人嘖嘖稱奇或嘖有煩言，也令日本「賣」點，名噪一時。無可否認，日本當局在開徵消費稅的同時，將旅客退稅額調低至五千日圓，針對旅客荷包，鼓勵旅客消費的政策，最後會因減得加，係頗有識見。所以，日本經濟再低迷，新宿、澀谷、銀座、池袋等東京著名商圈的購物廣場，依然日夜人頭湧湧。

遊東京，又何止於食慾與物慾？值得大家一到或再到的風景名勝，同樣令人心往神馳。

淺草寺，建於公元 628 年，已有約 1400 年歷史，個人認為不可不遊。淺草寺是東京歷史最悠久的寺院，至今仍保留了完整的中國唐代建築技術與方法，寺內古蹟處處，令人目不暇接。對於日本維護古建築的嚴謹認真、執著細緻，我們是自愧不如的。淺草寺入口處的「雷門」，鎮守



風雷神門



建長寺

左右的風神、雷神二將，不怒而威，望而生畏。「雷門」的紅漆八腳門是典型的巨大的寬邊瓦頂，叫「風雷神門」，門前的碩大燈籠，直徑四公尺、重六百公斤，配上黑底白邊的「雷門」二字，更覺莊嚴，百米開外已映入眼簾。難怪成自拍聖地，甚至不遜於門後再進百米的淺草寺。通過「雷門」，兩旁是

商品食物小店，這種出於商業考慮的設計安排，雖然無可厚非，而且井然有序，但與千年古剎的肅穆清幽，總是有點格格不入。但「雷門」與淺草寺畢竟是結合了中日建築工藝的古老寺院，故長年旅客絡繹於途，信者，到淺草寺上炷香、寫繪馬、求個護身符，亦無妨。

若要數東京現代地標建築，不離 2012 年啟用的東京晴空塔 (Sky Tree)。塔高 634 米，遠高過巴黎艾菲爾鐵塔，分三部分，包括 350 米高的「天望甲板」及 450 米高的「天望迴廊」。塔內設有四部高速電梯，只需 50 秒鐘便能直達「天望甲板」，此處可俯瞰東京全景，包括富士山，聽說夜景更加迷人。筆者是日間造訪，自然與其傳說中的醉人夜景緣慳一面。自問毫不畏高的話，可在 340 米高的玻璃地板散步做做測試，讓東京在你腳下。據說，玻璃地板以每平方米可負重 800 公斤的強化玻璃組成，相信十分安全，除非意外。

不要以為東京盡是煩囂鬧市，其實東京周邊一小時交通圈內，值得親



晴空塔

身經歷的旅遊地點，同樣相當吸引。充滿歷史文化氣息與人文內涵的鎌倉，又豈能錯過。

由東京站搭乘 JR 橫須賀線一小時可到鎌倉。除了眾多的寺廟，其實鎌倉保留了不少重要的文化遺產與古蹟，和京都、奈良同列入日本最具代表性的古都。自然環境秀麗的鎌倉，其中高德院鎌倉大佛與建長寺，值得優先遊覽。

高德院鎌倉大佛已是鎌倉的象徵，高德院是淨

土宗派寺院。供奉的本尊阿彌陀佛一般人稱為「鎌倉大佛」，坐落於大異山。銅造阿彌陀如來坐像（日本國寶）大約高 13.35 米，重約 93 噸。被指定為國寶的原因除了是體積大，更因為是代表鎌倉時代的佛教雕刻。與後世經過甚大補修的奈良東大寺大佛比較起來，鎌倉大佛完全保留了造像當初的風貌。起角、平面的面相、低肉髻、帶點陀背的姿勢、頭身比例上頭比較大等等，都顯示出鎌倉時代流行的「中國宋風」佛像特色。

鎌倉時代，幕府在鎌倉地區設定了五大禪寺，依序為建長寺、圓覺寺、壽福寺、淨妙寺，而建長寺不僅是五山第一位，也是日本最初的禪宗寺院，但遊客似乎多去鶴岡八幡宮，實在浪費。進到寺內會先經過「三門」，是三解脫門的縮寫，而代表三門的三個字彙為空、無相、無作，也就是叫人經過三門後要放下執著的意思。在正殿的後面可以看到一座禪風庭園，該寺梵鐘同樣被指定為日本國寶。

以一小時交通圈的一天遊計，個人認為，鎌倉最值一遊。至於食，筆



伊豆榮鰻魚飯



一蘭拉麵新宿店

者只推介專賣也只賣鰻魚飯的「伊豆榮」；在香港已有分店的「一蘭拉麵」，想一嘗正宗，但試無妨，代價是排隊最少半個鐘。



《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**





星級旅遊服務認可計劃

Programa de Avaliação de Serviços Turísticos de Qualidade
Quality Tourism Services Accreditation Scheme



有效日期 / Validade / Validity


星級服務商戶獎

Prémio Empresa de Qualidade
Star Merchant Award



星級旅遊服務認可計劃
Programa de Avaliação de Serviços Turísticos de Qualidade
Quality Tourism Services Accreditation Scheme

頒授單位 / Atribuído pela / Awarded by:

 澳門特別行政區政府旅遊局
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE TURISMO
MACAO GOVERNMENT TOURISM OFFICE

www.macaotourism.gov.mo

星級旅遊服務 發揮好客之道

「星級服務商戶獎」獲獎名單，詳情請參閱旅遊局網址：
www.macaotourism.gov.mo，或掃描二維碼。



澳門特別行政區政府旅遊局





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

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