

# 澳門

民航學刊 2016 · 09  
第三十三期

澳門民航學刊

第三十三期

▲ 澳門民航學會出版



# 連接 · 更近 · 更快 · 更多

## 澳門國際機場



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

澳門國際機場可以帶您連接到以下目的地：

中國內地：北京、上海、福州、鄭州、天津、瀋陽、無錫、南寧、海口、萬州、  
寧波、太原、杭州、晉江、合肥、武漢、成都、南京、重慶、廈門、大連。

中國台灣：台北、高雄、台中。

東南亞：首爾、濟州、釜山、東京、大阪、吉隆坡、馬尼拉、克拉克、新加坡、曼谷、清邁、峴港、河內、金邊、帛琉、芭堤雅  
另外，通過北京、台北、吉隆坡及馬尼拉可轉飛往洛杉磯、三藩市、關島、溫哥華、法蘭克福、慕尼黑、柏斯等。



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

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



# 澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第三十三期  
2016.09

澳門民航學會



澳門民航學刊

第三十三期 *2016.9*

《澳門民航學刊》第三十三期

出版及發行：澳門民航學會

地址：澳門氹仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓澳門民航學會秘書處

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

聯絡電話：(853)85988862

圖文傳真：(853)85988893

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

國際標準期刊號 (ISSN)1814 - 8662

版權所有 翻印必究

## 特稿

新加坡推動民航業發展的有益啟示	孟子坡	1
澳門國際機場客運續創新高	高翔	8
本澳空運人民事賠償責任立法淺見	楊雲	13
恐襲陰影下各大航企增加亞洲航班	周陽	19
「復興」退場問題的外延	傅沁汶	25
建設「世界旅遊休閒中心」端賴澳門國際機場	劉彥德	31
「機上准講手機」？不能輕忽	沈之藩	33

## 論壇

通用航空將成戰略性新興產業		43
珠三角地區建設世界級機場群		46
白雲機場籌建第五跑道力保龍頭地位		48
國際機場對澳門經濟適度多元作用日益明顯		50
中國旅客出境遊亞洲城市更安全		52
民航業須配合「世界旅遊休閒中心」建設		54



「薩德」影響赴韓旅遊及民航業前景 57

特區政府力促澳門至葡萄牙航線 59

#### 學務活動

澳門民航學會舉辦  
《以「一帶一路」戰略促「世界旅遊休閒中心」發展》座談會 62

#### 專欄

高雄 66  
——台南文化薈萃

#### 徵稿啟事

## 新加坡推動民航業發展的有益啟示

孟子坡

新加坡這個國土面積僅七百多平方公里的國家，憑藉得天獨厚的地理位置和明確的發展定位，航空業如今已經成為當地國民經濟的重要組成部分，在新加坡經濟結構轉型過程中扮演著十分關鍵的角色。澳門民航界認為，以民航業刺激整體經濟發展，新加坡的成功經驗很值得澳門借鑑。

目前，航空產業對新加坡 GDP 的直接和間接貢獻約為一百四十二億新元（佔比 5.4%），其中包括：直接貢獻八十七億新元，與航空業有關的產業鏈間接貢獻三十一億新元，航空業的直接雇員約有六萬人，加上產業鏈相關企業的雇員，總數近十二萬人。

作為亞洲著名的航空樞紐，樟宜機場入駐的一百多家航空公司，經營的航線覆蓋六十多個國家達二百多個城市。作為民航業的旗艦，新加坡航空更是享譽全球的頂尖航空公司，去年排行全球第八、亞洲第一。運輸業持續增長帶動了新加坡航空維修產業崛起與成熟。目前，在新加坡實里達航空工業園擁有大型維修企業四十餘家，佔亞太地區航空維修市場近四分之一的份額，產值近百億新元。

新加坡從馬來亞脫離出來時，社會經濟很差，幾乎沒有人看好新加坡的發展前景，更想不到這個蕞爾小國居然會成為亞洲經濟四小龍之一！大家都承認李光耀對當代新加坡發展的巨大功績，其中就包括開放民航業。



### 航權開放刺激民航業蓬勃發展

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，以便令國內航空業有足夠的空間茁壯成長。

新加坡交通部長呂德耀較早前在航空業領袖峰會上發表主旨演講時說，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。

他認為，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。他同時指出，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，開明的政策將提升整體航空業的生產力、盈利以及市場價值等。

以新加坡為例，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。呂德耀指出，新加坡作為亞洲的一分子，也將與其他成員國力求儘快達成「開放天空」的協議，全面為東南亞航空業者開放本區域的市場。

「開放航權」是全球航空領域長期關注的課題之一。呂德耀曾在新加坡航空展上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。他指出，廉價航空業者十年前在亞洲的市場佔有率根本微不足道，但今時今日已躍升至近 20%。值得一提的是，在全球最繁忙的十五條廉價航空航線中，有九個落在東南亞，而最繁忙的首三個廉價航線分別是由新加坡飛往雅加達、吉隆坡和曼谷。

隨著全球廉價航空業近年迅速蓬勃發展，及亞太區的新興航空樞紐不斷冒起，傳統的全服



務航空業者以及現行航空樞紐得調整和改革營運模式，以順應這股新勢力，而各地政府也須全力配合予以協助，包括採取更開放的航空政策。

針對呂德耀的呼籲，出席峰會的沙地阿拉伯民航總局局長法赫德·本·阿卜杜拉親王（Fahd Bin Abdullah）受訪時說，不同國家的國情各異，航空政策的開放程度因此也須因地制宜，絕不能以「一刀切」的方式處理。

國際航空運輸協會（IATA）理事長湯彥麟（Tony Tyler）向與會者致詞時則指出，除了航權外，開放航空政策也包括令航空業者在訂定乘客權益時，有更大的自主性。對此，亞太航空協會（AAPA）會長許爾文（Andrew Herdman）認為，由超過一百九十個成員國和地區組成的國際民航組織（ICAO）可在促成更開放的航空政策上扮演更重要的角色，而不僅負責制定各種航空標準和程式，以及航空事故調查規範等。

民航界人士認為，新加坡在民航業發展方面取得巨大成功，向全球業者展示了一幅美好的藍圖，大家都意識到，只有真正地「開放天空」，民航業才能獲得長足的發展，並進而推動地區經濟增長。

### 重視航空人才培養

航空業是新加坡經濟的重要領域之一，該國將在確保航空安全的同時，推廣新科技的運用以及繼續秉持開放航空市場的立場，並且擴建基礎設施，以應付未來需求。與此同時，新加坡政府同樣關注為航空領域發展人力資本，在勞動隊伍增長放緩之時，勞資政三方繼續通過未來技能，為這個領域發展現在和未來所需的人才。

今年初，航空業領袖峰會如同往年配合新加坡航空展舉行，主題為「明日的航空：應對新挑戰，實現新潛能」，所探討的課題包括管制航空碳排放以及無人駕駛機等。新加坡副總理兼經濟及社會政策統籌部長尚達曼在航空業領袖峰會（Singapore Airshow Aviation Leadership Summit）的開幕晚宴上發表演講時，闡述了政府如何通過這五大策略，支持航空業的發展。



在人才發展這方面，新加坡民航局每年將頒發二十份航空運輸業的未來技能進修獎（SkillsFuture Study Award）給在這個行業工作至少三年，且工作表現良好的從業員。成功申請進修獎者可獲得五千新元獎學金，供他們用來繳付相關的課程費用，也可用在現有政府課程費用的津貼之上，而無須履行任何服務期要求。

未來技能進修獎是政府所推廣的未來技能措施之一，旨在鼓勵新加坡人深化技能，擴大職業發展機會。金融服務業和社會服務業等領域去年已陸續推出進修獎。

首批航空運輸業進修獎得主的平均年齡為四十一歲、平均工作資歷為十九年，他們服務的公司包括新加坡航空公司、勝安航空、捷星航空、酷航和新翔集團（SATS）等。這些得主即將修讀的課程包括航空工程、民航業操作風險管理和航空管理等。

鑒於亞太區航空業持續發展，新加坡航空運輸業也有不少隨之而來的契機。新航和捷星等本地航空公司未來數年將陸續接收超過一百五十架新飛機；樟宜機場將迎來第四和第五搭客大廈，而且新加坡也將擴充工業地段，供更多空運貨物和宇航業的公司使用。為了增加生產力，航空運輸業也開始採用機械人和無人駕駛車輛等新科技。

與此同時，航空業工作人員也必須具備深度、與航空運輸業相關的技能，才能帶領這個領域邁入另一階段的發展。

### 新加坡模式帶給澳門的啟示

在航空運輸領域，新加坡一直奉行自由競爭原則，積極提倡和推動「開放天空」計劃。過去幾年，新加坡先後和二十多個歐盟成員國、中東的阿拉伯聯合酋長國、卡塔爾、巴林、科威特等國家簽訂了「開放天空」協定。

當前全球航空業受經濟不景氣影響很大，新加坡和那些航空業夥伴國之間的互惠安排，有助業者更加靈活地採取應對措施，減少全球經濟不景氣所帶來的震盪。而從長遠來說，「開放

天空」的安排，更為航空業者提供了自由運作、靈活操作的空間，可隨時根據市場需求和其他情況，靈活地策劃航線，調整和重新部署發展戰略。

「開放天空」是雙向和平等的，不僅對雙方或各方都有利可圖，而且也會使業者在自由競爭中取長補短，有利於將來向更大的市場邁進。因此可以說，無論是雙邊還是多邊的開放，結果都會增強業者的競爭意識和競爭能力，而廣大顧客更會從這種良性的競爭中獲益。

目前，部分國家和地區對「開放天空」依然抗拒，一是出於頑固和狹隘的保護主義考慮，不讓外地業者搶佔自己的市場；二是擔心自己的航空業者競爭力不夠，將來會被對手打垮。這種疑慮並非毫無道理，但問題是還能抗拒多久？

在經濟全球化時代，任何一個行業或企業都不可能關起門來成長和發展，它們遲早都要作出正視對手、參與競爭的選擇。封閉的環境也許能夠保證航空業不死，但卻不可能增強它們的競爭意識和競爭能力，不能變大變強。而在這方面，新航的經驗具有很強的說服力。新航之所以保持優質品牌，就是因為一直提供優質服務，以頂尖的服務水平來保持競爭力。

澳門民航業從「兩岸中轉」過渡至服務「世界旅遊休閒中心」和本地經濟，澳門國際機場所起的作用日漸明顯。雖然經廣東省陸路入境的旅客數量減少，但澳門國際機場的客運量卻持續增加：今年上半年，澳門國際機場客運量超過三百二十五萬人次，同比增長 16.7%。在此基礎上，六月份單月客運量超過五十四萬人次，較去年同期上升 19%；八月份更錄得機場營運二十一年來最繁忙單月客運量，處理旅客超過六十三萬人次，創歷史新高，八月份進出的澳門居民約十二萬人次，比去年同期上升超過 11%。預計二〇一六年全年澳門國際機場旅客人次可達六百四十萬人次，貨物運輸三萬零六百五十九公噸，升降架次五萬五千架次，公務機升降三千一百零五架次。

經航空港口進出的旅客數字可觀，說明了遠程客源對澳門的興趣，也證明國際機場對澳門建設「世界旅遊休閒中心」的重要性。可是，單靠機場專營公司和機場管理公司的努力是



不夠的。

澳門航空擁有二十五年航空專營權，作為一家商業公司，澳航只著眼於拓展最重要的商業航線，我們也不可能要求澳航長期經營那些不賺錢的航線。問題是澳航沒有執飛長途航線的大型客機，有些經營者認為澳門沒有那麼多遠程客源。要爭也爭不過香港；加上專營期限行將屆滿，澳航就更無動力開拓新的業務了。

同在珠三角地區在香港、廣州、深圳和珠海等機場，近年來也在努力拓展機場設施。香港方面還擁有珠海機場的管理權，對本來就不夠壯大的澳門國際機場和澳航形成擠壓作用，澳門民航業的經營前景就更加困難了。

在這樣的大環境下，澳門民航業要打開一條血路，不但求得生存，還要持續發展的話，就必然需要公權力的有效介入。在這方面，新加坡為澳門樹立了好榜樣。大家都知道，新加坡經濟的飛速發展，很大程度上得益於民航業「開放天空」。管理和服務水平排在世界民航界前列的新加坡航空，就是新加坡政府透過淡馬錫基金支持的。新加坡政府採取「積極不干預」的政策，令新航成長為全球首屈一指的民航企業。

民航特許經營權本身是一種資源，人們習慣稱之為公共資源。這種社會公共資源，掌握在政府手裡，通過政府特許經營方式，由政府決定如何分配和利用。如何分配和利用社會資源，在不同的生產方式下有不同的模式，因而各國採用的模式不同；即使是同一社會制度、同一個國家的不同時期或不同條件下，也可能會有不同的分配和使用模式。社會公共資源的分配是整個社會資源分配和利用的一部分，社會公共資源如何分配和使用受社會資源的分配和利用的總模式所決定。澳航擁有的航權，屬於澳門特別行政區的公共資源。澳航現在已無法充分利用這一公共資源，而這種專營制度對澳航本身的發展也有很大約束性，因為單憑一家公司之力根本無法達到國家級「世界旅遊休閒中心」、中國與葡語國家經貿合作平台的要求。澳航的專營權還有三年多就會到期，特區政府就可以考慮收回，就像二〇〇一年底澳門旅遊娛樂有限公司 (STDM) 專營期屆滿，特區政府果斷開放博彩專營權，把澳門全盤經濟搞活。而 STDM 的子公

司澳門博彩股份有限公司（SJM），也從迅速擴大的市場中獲得比獨家專營時期多得多的利潤。

澳門航空的二十五年航空專營權就要結束，何去何從尚待特區政府下一步安排。在澳門民航業起步階段，這家公司對澳門民航事業發展發揮了積極的作用，也陪伴着澳門特別行政區一起成長。然而，國家「十二五」規劃和「十三五」規劃都已經把澳門建設「世界旅遊休閒中心」納入國家規劃。以澳門國際機場的規模和澳門航空仍然掌握航空專營權的大環境下，相信很難達到國家的要求。

因此，澳門如需重振民航業，一要繼續拓展機場設施、交通配套設施和各種旅遊休閒設施；研究如何透過陸路接駁交通，把遊客轉移到澳門旅遊；同時要完善海路航運，增加航運班次。二是重新調整本地民航政策，在澳門國際機場完成擴建之前，先利用「第五航權」及延遠權，將澳門國際機場從多功能中小型國際機場轉變為中國連接葡語系國家的門戶型國際機場，使機場為澳門帶來多元化的客源，配合特區政府適度多元化的經濟政策。

在澳門航空專營權期限屆滿之前，制定新的民航業發展規劃，在擴建澳門國際機場的同時，成立由特區政府控股的基地航空公司，投入資源擴大航空網絡、增購遠程客貨機，吸納珠三角客源，形成新的航空樞紐。這樣，澳門特別行政區才能提升自己的綜合競爭力，在區域合作中實現互利共贏，加強機場作為對外重要門戶的角色，為居民和旅客便利進出架設空中橋樑；並配合國家的規劃，完成建設「世界旅遊休閒中心」和中國與葡語國家經貿合作平台的任務。



## 澳門國際機場客運續創新高

■ ■ 高 翔

在去年客運量增長 6.4%、超過五百八十萬人次的基礎上，澳門國際機場今年以來旅客量續創新高：二〇一六年，雖然全球經濟放緩，澳門的旅遊業受博彩業收入連續超過兩年下跌影響，但航空業卻一枝獨秀，上半年運輸旅客超過三百二十五萬人次，同比增長 16.7%；貨物運輸一萬五千一百一十七公噸，同比增長 8.3%；航機升降超過二萬八千架次，同比增長 5.8%，當中公務機升降超過一千二百七十六架次，帶動機場總收入同比增長 8.8%。三個主要市場包括中國內地，中國台灣及東南亞市場旅客人數都較同期分別增長 3%、25% 及 22%。

今年六月份，澳門國際機場單月客運量已超過五十四萬人次，較去年同期上升 19%，飛機起降量超過四千六百架次，同比上升 5%。澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）指出，上述增長主要由旅客往來中國台灣及東南亞市場的人數帶動，兩者分別較去年同月上升 26% 及 30%，中國內地市場旅客則有 0.5% 下降。有關方面預期，澳門國際機場下半年的客運量及飛機起降量將保持平穩增長。

七月份，澳門國際機場更錄得機場營運二十一年來最繁忙單月客運量，處理旅客超過六十萬人次，創歷史新高，平均每天進出港旅客達一萬九千人次，比去年同期上升超過 20%。七月份航班量升降超過四千九百架次，比去年同期上升 2%。七月份東南亞航線市場表現十分理想，接待旅客人數佔整體市場 43%；而中國內地航線市場佔總量的 30%，中國台灣航線旅客總量佔整體市場 27%；三大市場分別錄得與去年同期相比 36%，3% 及 18% 的增幅。

截至二〇一六年七月底，澳門國際機場可提供三十家航空公司連接澳門飛往世界各地

四十三個城市，每周約一千零四十個定期航班。總部位於韓國的德威航空已於七月二十二日恢復每周五班來往首爾仁川機場至澳門的定期航班。帛琉太平洋航空則於八月開通澳門至帛琉的定期包機服務。

八月份，澳門國際機場共處理旅客逾六十三萬人次，航班超過五千架次，同創歷史新高。今年一至九月，乘坐傳統航空公司及低成本航空公司的旅客，分別比去年同期上升超過 18% 及 10%，旅客人數分別上升了五十三萬及十三萬人次。

預計二〇一六年全年，澳門國際機場旅客人次可達六百四十萬人次，將首次超過其設計容量上限；貨物運輸三萬零六百五十九公噸，升降架次五萬五千架次，公務機升降三千一百零五架次。

澳門國際機場專營股份有限公司以「超越競爭對手，展示卓越執行能力」為今年的發展策略目標，澳門國際機場全體員工將繼續以「安全、效率、效益」為營運宗旨，時刻應用在工作中，努力提高服務品質。由於目標的旅客運輸量距離候機室設計容量（按年接待六百萬人次）越益接近，CAM 積極尋找方法，候機室北面擴建工程正開展中，持續推進先北後南等的擴容計畫。今年九月份完成候機室北面擴建主體結構及外牆工程，第四季開始室內裝修工程，預計二〇一七下半年投入服務。北面擴建後，樓高四層（入境層、離境層、閣樓及辦公室），新增樓面面積約一萬四千平方米，接待能力將提升至七百五十萬至七百八十萬人次。提供更多候機空間及商業餐飲區域，並新增一條登機橋，即擴建完成後，共有五條登機橋投入服務。

### 航空港入境旅客增幅可觀

二〇一五年，澳門國際機場新開了八條新航線，分別是中國內地的海口市和萬州市、越南胡志明市和海防市、柬埔寨、馬爾代夫、帛琉、泰國芭堤雅，為澳門國際機場添上營運的新航點。澳門國際機場的中國台灣及東南（北）亞航線旅客，分別較同期上升了 9.6% 和 11.4%，內地航線旅客則下跌 1.4%。



澳門國際機場去年新增了九家航空公司，包括中國南方航空、中國海南航空、中國首都航空、韓國濟州航空、馬爾代夫航空、得威航空、亞洲大西洋航空、百善航空、暹羅航空。

在三大市場中，東南（北）亞航線旅客佔 40%，中國內地及中國台灣航線旅客分別為 33% 和 27%。今年上半年台澳航線的旅客人數較同期激增了 25%，就足以證明這條黃金航線已逐漸回復當年的魅力。

從市場發展大勢分析，去年來澳旅客數字總體上輕微下降。到了今年首季，訪澳旅客才按年微升 0.6% 至七百四十五萬七千一百人次。然而，經澳門國際機場入境的旅客增長幅度十分明顯，按年升 16.2% 至近五十九萬人次，跑贏大市。本澳民航業者表示，環球低油價刺激居民出遊，內地旅客經澳門國際機場出發往東南亞亦有增加。另外，本澳酒店房價下跌後變得吸引，部分東南亞航線來澳乘客也增加了。

澳門與台灣之間不限制航班的新航約生效之後，去年又進而簽署了互相豁免雙重徵稅的補充協議。上述舉措令澳台之間的民航業者競爭加大，令乘客得益。正由於競爭加大，復興航空及微笑泰航已正式宣布分別於今年十月三十日和八月三十日暫停其來往澳門的航空服務。但民航界認為，復興航空等只是財政和市場規劃問題暫時退出澳門，不會為航空旅客市場帶來太大的沖擊。

這邊有人退出，那邊有人進來。事實上，今年上半年澳門國際機場又引入了四間新的航空公司，包括越南越捷航空、印尼獅子航空、俄羅斯皇家航空及泰國皇雀航空。俄羅斯皇家航空於七月中增加至每周三班往來澳門至莫斯科的航線。獅子航空於七月四日開通澳門至印尼美娜多航線，暫定每兩周三班。

澳門國際機場客運量明顯增長，還得益於航空公司的燃油成本下降。近期國際燃油價格低位徘徊，多家航空公司先後取消燃油附加費，令出遊機票成本較過往低。有東南亞低成本航空公司負責人表示，取消燃油附加費除了鼓勵澳門居民出遊，更吸引中國內地旅客乘搭澳門航線



往吉隆坡或曼谷，再從吉隆坡或曼谷轉飛澳洲、中東或其他東盟國家海島等，這部分旅客增長較顯著。過去燃油價格高企時，機票費用佔出遊預算比例較大，影響了一部分旅客。現在燃油附加費取消了，無論是傳統航空公司還是低成本航空公司，乘客量都有明顯的增長。

本地輿論指出，近年政府致力推動客源多元化，東南亞國家是其中一個推廣市場。過去一年澳門酒店客房大幅減價，性價比顯著提高。二〇一六年八月份和九月份相繼有永利皇宮、巴黎人兩大豪華酒店娛樂場落成投入營運，金碧輝煌的裝修和老幼咸宜的娛樂設施，市場反應相當不俗。加上政府積極舉辦多項活動，如去年底及今年二月的「光影節」等，均有助吸引東南亞旅客來澳。

近年來，澳門博彩業不斷發展綜合度假旅遊項目，非博彩元素顯著增加。下一步，需要本澳航空公司與博企加強合作，開闢長途航線，開拓更多元化的旅遊產品，吸引更多外國旅客來澳旅遊消費。

### 澳門國際機場重要價值逐漸顯現

本地媒體指出，澳門國際機場取得如此矚目的成績，是在航線專營權還未開放、沒有歐美航線乃至舟楫航線的情況下取得的。如果打破航線經營壟斷，實現真正意義上的「開放天空」，這座國際機場應該更能體現其實際價值。

在台海局勢和緩之前，兩岸未能直接通航的情況下，許多台灣工商界人士、民眾要利用澳門國際機場作為中轉站，澳門「一機到底」的模式和落地簽證等許多相關便捷措施，都受到台灣民眾的歡迎。澳台航線成了一條黃金通道，每年平均有一百餘萬台灣旅客途經澳門往返大陸。海協會在澳門設立了惟一的分會，顯示了澳門在海峽兩岸交流中的特殊地位，並展現了澳門在推動兩岸溝通和交流方面的特殊作用。

兩岸通航之後，澳門在兩岸民間往來的角色暫時淡化；但在各方面的共同努力下，澳門作為中國和葡語國家經貿平台和華商平台的角色則在加強。國家商業部與澳門特別行政區合作倡



辦的葡語國家經貿論壇，從過去的「部長級」發展到「首腦級」。如今，作為中國惟一擁有南歐特色城市的澳門，已成為中國與葡語國家的經貿關係聯繫的堅韌紐帶。無論在數億人口的葡語國家和地區，還是在國際外交和政治舞台上，澳門的獨特地位都是其他城市難以取代的。

國家「十二五」規劃提出「完善（全國）港口和機場佈局，改革空域管理體制」及支持澳門成為「世界旅遊休閒中心」。澳門國際機場投入營運二十年來，運送旅客接近六千萬人次，對這個只有六十四萬人口的城市來說，這是個很了不起的成績。澳門國際機場專營股份有限公司董事局馬有恆主席說，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。澳門民航界人士認為，澳門國際機場的成功發展，證明了當年中國和葡國政府決定共同建設和發展澳門國際機場的決定是正確的，作為「世界旅遊休閒中心」的澳門，國際機場的發展和進步已成為這座城市一個重要的標誌。

特區政府主要官員指出，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，澳門國際機場只要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。

## 本澳空運人民事賠償責任立法淺見

楊雲

在立法層面，建構民航運輸承運人（即空運人）責任制度具有兩種實體法上的意義：一是確立了承運人的基本義務，令承運人明白必須對民航旅客承擔的責任範圍；另一是確立了民航旅客維護權益的基本標準，即旅客有權要求承運人承擔責任的範圍。但是，本澳這方面的立法，在民航運輸承運人責任的範圍、歸責原則及賠償程度的規定，可能引致糾紛的法律適用等方面，存在不足，應該適時檢討修訂。

如何修訂，有需要再了解作為本地立法法源依據的適用國際公約的規定。

綜觀各地立法體例，大多數將民航運輸承運人與民航旅客間建立的法律關係，定性為合同關係，儘管還有運輸合同、消費合同及一般民事合同的不同觀點。

航空合同是承運人將旅客、行李、貨物等由出發地機場運抵目的地機場，旅客、託運人或收貨人支付票款或者運輸費用的合同。在合同的訂立、履行及責任承擔上，承運人和旅客之間的關係會因法律發生一些變化，儘管大都不外乎涉及合同雙方權利義務關係，但在旅客立場，會更關心合同依約定條件履行，消費者權益保障以及旅客損害賠償問題。

最早規定國際航空運輸承運人責任制度的國際公約，是1929年的《統一國際航空運輸某些規則公約》，即《華沙公約》；在《華沙公約》生效後的一段長時間，世界各國修訂或補充了數次，由此形成的國際條約與《華沙公約》並稱為「華沙體制」，條約包括《華沙公約》、1955年修改《華沙公約》的《海牙議定書》、1961年為補充《華沙公約》及《海牙議定書》



的《瓜達拉哈拉公約》、1966年《蒙特利爾協議》、1971年關於旅客運送修正的《瓜地馬拉議定書》、1975年蒙特利爾第1至第4號附加議定書等九個國際公約。

為了統一國際航空承運人責任制度，各國在1999年訂立了《統一國際航空運輸某些規則的公約》，即《蒙特利爾公約》。這些國際公約在適用範圍、航空承運人地位、規範航空運輸憑證、認定航空承運人責任、解決航空運輸爭端等方面均有所區別。其中，1929年的《華沙公約》、1955年的《海牙議定書》及1999年的《蒙特利爾公約》均在澳門特區適用。

《華沙公約》並未明確界定民航運輸承運人的定義，當中所指的「承運人」，應是具體承擔民航運輸責任的法人，而《蒙特利爾公約》則擴展了《華沙公約》的相關規定，該公約所稱的「承運人」，是指以任何方式，直接或間接向民航客戶提供航空運輸服務的法人，也包括自然人。

民航運輸是往往涉及不同國家地區的跨法域民事活動，一般來說，航空器碰撞責任以及航空活動污染環境責任等，屬侵權責任，各地立法通說對此爭議不大，但對民航運輸承運人的責任而言，則常有侵權責任與違約責任之不同法律見解。對於涉及不同國家地區的跨法域民事活動，若構成違約責任與侵權責任競合，則將產生如何確定其法律屬性，以準確適用衝突規範和准據法的問題。

因此，按「一國兩制」下，屬不同法域的澳門特區實際的民航運輸活動情形，幾乎必然在民航運輸事務中，包括旅客及貨物的運輸，涉及國際公約對民航承運人違約責任和侵權責任競合問題，處理的前提，是確定關於民航運輸承運人責任的法律屬性。在立法通說的角度，民航運輸承運人因履行國際公約及本地立法而產生的法律責任理論，主要有「合同責任說」、「侵權責任說」及「責任競合說」。

「合同責任說」主張，在各當事人之間，因為事前就建立了一種民事合同關係。民航運輸承運人在履約過程中，若對貨物或旅客人身造成損害時，應屬於承運人違反了合同中承運人應

當承擔的合同義務，無論該義務的表現形式。因此，民航運輸承運人的違約責任，應由合同法或民法中的「合同之債」所調整，故應當依該等法律的規定承擔違約責任。

「侵權責任說」則認為，應將客貨運區別處理。民事合同關係只調整承運人與託運人的關係，合同以外的第三人不受合同條約保護，對第三人的損害適用侵權責任。在旅客運輸中，旅客所受人身傷亡損害，承運人應當承擔侵權責任。因為民航運輸承運人與民航旅客之間的合同關係，只適用於調整一般的運輸合同責任，如航班延誤等；而侵權責任具有補償性與懲罰性。所以，將造成旅客人身傷亡的責任列為侵權責任，民航旅客的人身安全會有更大保障。

「責任競合說」觀點是，雖然法律對違約行為與侵權行為、合同責任與侵權責任有所分際，但在實務上，這種分際仍是相對的。民航運輸承運人的行為，往往同時符合合同責任與侵權責任的構成要件。航空旅客運輸或者貨物運輸中，承運人責任後果既涉及財產損失賠償，也涉及人身傷害及非財產損害賠償問題。

由於各國立法通例與實體法律之間存在差異，民航運輸承運人對民航旅客或託運人的損害賠償責任，究竟具有哪種法律性質，就顯得十分複雜。1929年的《統一國際航空運輸某些規則的公約》（即《華沙公約》）第24條就此作了規定。從規定上來看，《華沙公約》並沒有處理法律責任競合的問題，而是將這個問題交由各地的國內立法作調整，與此同時，為了解決因侵權責任還是違約責任的理解不同而妨害公約所確定的統一目標，防止以釐清法律責任性質為藉口，行規避《華沙公約》關於責任構成與責任限額這一重要制度之實，故公約在條文中訂明，「任何賠償訴訟，不論其根據如何，只能依照本公約規定的條件和限額提出」。

自1929年《華沙公約》生效以來，「華沙體制」主要圍繞民航運輸承運人的限制責任原則作幾次修訂，結果在國際民航組織（ICAO）的協調下訂出1999年《蒙特利爾公約》。對於民航承運人責任競合的問題，《蒙特利爾公約》第29條也強調《華沙公約》所確立的基本原則，再重申不得以責任法律性質差異為藉口，規避該公約的相關條款規定。



毫無疑問的是，「華沙體制」在民航運輸承運人違約責任與侵權責任競合問題上，採取了折衷取態。不過，在民航事業發達的歐美國家，民航運輸承運人責任由競合責任向侵權責任過渡，已成趨勢。因為，航空技術的發展以及航空保險業的完善，使得民航運輸承運人的能力，與航空技術發展初期比較已相當成熟。所以，單靠補償性的違約責任制度，只能使違約方彌補對方在事件中造成的經濟損失，並不足以保護民航旅客的其他人身權益。而侵權責任在法律屬性上既有補償功能，還有懲罰性質。從平衡社會利益關係的立場看，侵權責任制更能保護民航旅客的權益。

我國民用航空法亦採納「華沙體制模式」，即不區分合同責任與侵權責任，也不對民航承運人法律責任定性。

民航運輸承運人責任問題，向來令人尤其是民航業界所關注。民航運輸已成為國際往來的主要交通運輸工具，在各地的經濟活動佔有重要地位。國際民航組織(ICAO)1999年制訂《蒙特利爾公約》，由於對民航運輸承運人的責任並未如《華沙公約》系統採推定過失責任原則，故為了平衡民航旅客與民航運輸承運人間的不同利益，設立了新的歸責形式與賠償限度制度，由原來有限責任制傾向「無限責任」。澳門是該公約締約方之一，澳門的民航立法同時以《華沙公約》體系及1999年《蒙特利爾公約》為依據，令本澳原有的民航立法取向面臨新轉變。隨著本澳經濟、貿易及旅遊等國際化程度提高，民航運輸承運人的國籍、損害發生地、傷亡旅客的國籍、貨物的託運人及目的地可能皆不相同，各地的法律制度及規定也不盡相同。運送人無從預估其賠償數額，涉及國際民航法律適用以投保數額分散風險日益困難；至於民航運輸承運人、託運人或民航旅客面對損害賠償時，除可能各地不同的法律規定，及各個國際公約的義務外，甚至會因民航運輸約定免責條款以減免責任。

澳門特別行政區為履行國際公約義務的對應本地立法，見諸《空運人及航空器經營人的民事責任制度》(第11/2004號行政法規)，及其後修訂的(第19/2011號行政法規)。據此及該法規第4條的條款而知，本澳立法是將民航運輸承運人這方面的責任定性為合同責任，而非侵權責任。按照一般法學通說，個人認為，由民航旅客付錢購票及航空公司收錢售出機票時開

始，民航旅客與民航運輸承運人間的民事責任關係經已成立，該民事責任可定性為澳門《民法典》債篇中買賣合同一類的客運合同，應殆無疑問。

根據第 11/2004 號行政法規第 2 條，「空運人」是指獲許可以航空器運送旅客、行李、貨物或郵件的實體，而有關許可須以按照本澳民用航空活動綱要法規的規定發出的空運經營人證明書，或臨時執照作為憑證；「航空器經營人」是指負責經營航空器的人或實體。由此可見，在本澳的立法例中，「空運人」就是國際通常所稱的「民航運輸承運人」，即航空公司；「航空器經營人」則範圍更廣，泛指所有經營航空器的自然人及法人，包括航空公司。

從本地立法體例方面考察，澳門的《空運人及航空器經營人的民事責任制度》（第 11/2004 號行政法規），有以下幾個鮮明特徵：

1、採用民航運輸承運人過錯推定主義。該行政法規第 9 條明確規定，如空運人證實倘有的損害是由受害人或已繼承其請求賠償權的人實施的過錯行為引致，即使過錯行為屬過失或不作為，均須準確地按有關的作為或不作為造成的損害的程度及比例，解除空運人的責任。此外，空運人彌補（在航空器上發生的意外，或在登上或離開航空器的任何操作過程中發生的意外引致乘客死亡、受傷或遭受其他身體上的損傷）的責任屬無限責任，並推定空運人有過錯。必須說明，這裡所指的無限責任僅適用於某種符合國際公約要求條件的特定例外情況，賠償亦以 1999 年《蒙特利爾公約》設定的「特別提款權數額 (SDR)」為上限，以發生上指損害為例，現時賠償上限折合約澳門幣 128 萬元。故與以下的特徵並無矛盾。另外，一般違約往往由主張賠償者負舉證責任，在過錯推定制度中同時有舉證責任倒置的影子，兼有被告方反證索賠方的免責保護安排。

2、採用民航運輸承運人賠償責任限制主義。該行政法規第 5 條（因乘客死亡、受傷或遭受其他身體上的損傷而產生的責任的限度）、第 6 條（因運送乘客方面的延誤而產生的責任的限度）、第 7 條（因行李的毀滅、遺失、損壞或運送延誤而產生的責任的限度）及第 8 條（因貨物的毀滅、遺失、損壞或運送延誤而產生的責任的限度）等規定，均是對民航運輸承運人賠



償責任設定限制，以防民航旅客獲得高額賠償的同時，亦不致令航空公司無法負擔而破產。第 11/2004 號行政法規第 21 條規定空運人須為此投購強制性民事責任保險，目的正是在確保受害人獲得一定給付的同時，空運人轉移民事賠償責任予保險。

除了在賠償金額與責任設定上限之外，在某些場合下，空運人還受到免責保護。譬如，儘管第 11/2004 號行政法規第 4 條說明，空運人必須對貨物的毀滅、遺失、損壞或運送延誤作出賠償，但僅限於在航空器上發生的，又或行李由空運人負責的其他時間內發生的損害。此外，如貨物的損害是由貨物固有的特性、品質或瑕疵引致，非由空運人、其僱員或代理人以外的人的包裝缺陷引致，戰爭行為或武裝引致，又或因公共當局在貨物出入境或過境作出的行為所引致，則空運人就該等損害所承擔的責任可獲免除或受到限制。空運人因應貨物的損害而承擔的最高賠償責任額，現時是每公斤 19 特別提款權，折合約澳門幣 215 元；行李是澳門幣 12,750 元。

3、追訴期限與原告人決定管轄法院主義。第 11/2004 號行政法規第 12 條指明，受害人追究由運輸合同產生的民事責任的司法訴訟，應於事故發生後兩年內針對相關的空運人而提出，當空運人的住所設於澳門，或以澳門為主要營業中心，又或導致訂立有關運輸合同的業務在澳門進行，以及以澳門為目的地，或受害人的主要居所在澳門時，該司法訴訟可向澳門特區法院提出。責任人不得異議。

據此可知，在民航運輸承運人民事賠償責任立法方面，澳門是以違約責任設限的折衷主義為原則，以舉證責任倒置為例外，在遵循國際公約的要求下，極力平衡民航旅客與民航運輸承運人的權利義務關係。然而，筆者認為，隨著澳門民航業不斷發展及國際民航旅客日益增加，現在的《空運人及航空器經營人的民事責任制度》應修訂內容，在解決有關風險責任的民事保險問題的前提下，立法取向亦應由民航運輸承運人過錯推定主義改進為過失責任主義。「過失責任主義」是指，當損害的發生，是由空運人的過失所引致時，空運人才須承擔民事損害賠償責任。如果空運人已採取一切業內公認及國際民航組織認可的標準安全措施仍發生民事賠償求償，應由民事責任保險處理。



## 恐襲陰影下各大航企增加亞洲航班

周 陽

歐洲國家正面臨恐怖主義襲擊的陰霾，世界各地的遊客大量減少。自巴黎和比利時等地相繼發生恐怖襲擊事件之後，美國的遊客也對歐洲產生畏懼感，很多人紛紛轉向相對安全的亞洲觀光。在此大環境下，歐美國家至亞洲的航線逐漸繁忙起來，各大航空公司和旅行社爭相開發相應的產品。

中國的「黃金周」如今已成為世界各國旅遊業的熟悉詞彙，所有旅遊地區都知道富裕起來的中國人消費力是如何驚人，把他們搶到手就等於發財。因此，每逢中國內地「黃金周」期間，無論是春節、「五一」還是「十一」，世界各國就開始了爭奪中國遊客的激戰，而且日益白熱化。

據世界旅遊組織統計，近幾年國民出行人數和海外遊客總花費排行榜上，無論是規模還是增長速度，中國都處於大幅領先的位置。先不說每年超過一億人次的驚人數字，就拿消費能力而言，中國遊客出手之濶，也是歐洲和其它國家遊客望塵莫及的。西班牙官方機構的統計，二〇一四年共有三十萬中國遊客前往西班牙旅行，二〇一五年就已超過了一百萬遊客。這些年中國遊客在西班牙的消費水準也有了提高，二〇〇四年人均在西班牙消費還只有一千歐元，到了二〇一五年就已經增長到了六千歐元。而且現在中國遊客在西班牙每筆購物消費都在一千歐元以上，而這基本是歐洲人民一個星期的消費能力。然而，一千歐元還只是入門級別，在機場負責退稅的工作人員曾經見到過單獨一個人退稅單購買總額超過幾百萬歐元的。

最近，多個中國遊客熱門的旅遊目的地國都相繼推出了優惠措施，把中國遊客當成了「搖錢樹」，想方設法抓住中國遊客的錢包。據聯合國世界旅遊組織發佈的資料顯示，二〇一五年



前往海外旅遊的中國超過一億人次，中國人在海外的消費超過一千二百億美元。據推測，到二〇二〇年，中國每年赴海外旅遊的人數將會達到兩億。

### 美航空公司經香港搶市場

到美國旅遊以前是一件很奢侈的事，但隨著國人消費能力持續提升，一貫以高端消費呈現的美國之行，也逐步進入尋常百姓家，成為國人旅遊的大眾消費市場。據美國商務部國家旅遊辦公室估算，二〇一五年到訪美國的中國遊客達到二百五十六萬人次，二〇一六年有望增至二百九十七萬人次。

火爆的市場預期也刺激著各大航企加緊佈局大中華市場。據不完全統計，二〇一五年至今年初，六家中美航空公司新開中美航線九條（不考慮塞班等美國本土外航點），其中我國航空公司開通七條，美國航空公司開通二條。

九月七日，美國航空新增一條香港直飛洛杉磯的航線，執飛這條航線的是波音 777-300ER 機型。這款機型正逐漸成為全球主力機型，每一排座位都設有衛星連線電話及特定座位提供筆記型電腦電源供應，Wi-Fi 網路服務和 USB 介面，非常符合中國旅客的飛行需求。

旅遊業內人士表示，二〇一一年，中美航空市場上中方的份額是 38%，美方為 62%。到了二〇一四年，雙方已成為勢均力敵的對手，中方市場份額上漲到 49%，而美方則縮水至 51%。這背後的原因一是由於近幾年來中國內地航空公司從寬體機隊、服務水準、市場行銷等方面確實有明顯進步；另一方面也是因為不論從服務便利還是銷售管道來看，中國遊客更加喜歡坐自家航空公司的飛機。但由於看好美國遊市場爆發，美資航空公司也在加大在華佈局。

業界人士指出，「經港飛」很可能成為美資航空公司爭奪市場的重要基地。首先，華南地區是出境遊市場上的重要市場，尤其珠三角客人進出香港便利，到香港坐飛機跟到白雲機場差別不大；其次，香港執飛的成本更低。

在「中美旅遊年」的刺激下，無論航空公司還是旅行社，都不放過任何搶佔美國遊市場的機會。借助美國航空公司首航香港直飛洛杉磯即將啟動的契機，七月四日，洛杉磯旅遊局聯同美國航空和同程旅遊，在廣州舉辦了一場主題為「Travel like a local——像當地人一樣去旅遊」的新聞發佈會。發佈會旅遊資料顯示，今年上半年赴美國遊人次同比增幅高達 130%，隨著暑假的到來到今年年底，中國人前往美國旅遊的需求有望進一步爆發，此次洛杉磯旅遊局和美國航空以及同程旅遊三方強強合作，從出行到具體旅遊線路的改良，都和市面上大部分同類產品有所不同，旨在帶給中國客人原汁原味的高性價比美式旅行體驗。

### 深圳機場加開國際航班

由於歐美旅客赴亞洲旅遊的人數增加，中國公民赴歐美國家旅遊的人數也在上升，珠江三角洲的機場也紛紛增加飛往歐美國家的航點和航班。

深圳機場國際出行旅客的激增需求，各大航空公司開始注意深圳的國際航空市場。一度裁減了國際航線的深航陸續恢復並有新增，南航在深圳開設了國際航線，亞航、虎航、春秋航空等國內外低成本航空公司都想在深圳「插旗」。

深圳機場是北京、上海、廣州、成都之後的第五大民用機場。然而，深圳機場在國際航線的發展上一直處於較尷尬的地位，北有廣州，南有香港兩大國際樞紐機場相臨，西邊還有澳門國際機場。深圳機場從一九九一年通航至今，雖然航班架次已增長近二百多倍，但深圳的國際航線（不含港澳台）遠不如香港多。

業內人士分析，國內外消費結構的升級所帶來的巨大旅遊市場潛力，是深圳國際客源激增的主因。二〇一五年，內地出境旅遊人數超過一億，深圳入境過夜遊客居全國大中城市之首。航空業界人士預測，至二〇二〇年中國的出境旅客將超過二億，成為世界旅遊航空業的巨大戰場。在巨大的市場機遇面前，機場及航空公司都心動了。據了解，雖然沒有國家定位，但在公司規劃中，深圳機場自己把「國際戰略」確定為其五大戰略之一，在時刻分配上，肯定會給國際航線以政策傾斜。



據了解，深圳機場去年開始國際航線數量增速變快，亞洲航空和新加坡虎航同樣垂涎深圳機場的國際航線，但無奈時刻有限。深圳機場所處的珠三角有深圳、廣州、香港、澳門、珠海等五大機場及一些小機場，空域緊張，時刻稀缺。各機場之間的跑道走向不同，有的南北，有的西東，也浪費了一些空域。然而，近來民航系統對改善空域管理給予了前所未有的關注和技術探索，一定程度上有利於時刻增加。深圳機場二跑道啟用後，深圳機場每小時起降架次已從三十八增長到四十，以每天十五小時計算，意味著每天三十個航班的增加量。

一位業內人士表示，從深圳機場二跑道和 T3 航站樓的保障能力來看，達到每小時八十架次都沒有問題，但空中資源不夠。因此，有內地學者提出了深圳建第二機場的建議，引起了民航界的關注。深圳新建第二機場到底有無必要？中山大學港澳珠江三角洲研究中心鄭天祥認為，新建第二機場這個想法有一定的創新性，但根據當前深圳、廣州、香港三地城市的客流狀況分析，將來深圳機場的客流將主要依靠城市居民的需求，而這能否讓新建機場吃得飽，仍需要仔細測算比對。

目前，香港機場的優勢在於國際客流的中轉，而廣州的優勢在於國內航線。深圳的機場在國際方面不如香港，在國內航線方面不如廣州。因此深圳機場要想形成自己的優勢，除了建設深中大橋等一些重大基礎設施等方式，主要還是通過城市自身的發展，即靠深圳常住人口的出行來實現客流的增加。深圳很多外來人口，並沒有坐飛機的能力。如果從人均 GDP 來測算，除非像香港那樣人均達到三萬美元，才可能實現客流量達到現在香港機場的水準。

年內投入使用的深圳 T3 航站樓的目標設計為二〇二〇年，旅客吞吐量為四千五百萬人次。四年後，T3 再度飽和，深圳寶安機場一個機場不夠用。香港機場早已超越二十多年前所規劃的客貨吞吐能力。而擴建、增建第三條跑道需投資一千三百六十二億元港元，有投資大、週期長等問題。香港和深圳可就共同面臨的一些問題，聯合興建第二機場。

### 廣州遊客經港赴美

事實上，隨著香港直飛洛杉磯航線開通後，首先受惠的將是一批即將赴美旅遊的旅客。隨

著國內航空公司結束低價搶市場的階段後，今年三大航（南航、東航、國航）美國西海岸機票的上漲幅度更明顯，如國航去年第四季度華南區機票團隊票價和今年淡季的三、四月增幅達到100%，導致今年旅遊市場上美國西海岸遊的價格普遍比去年上升五百元左右。但「經港飛」出現，讓從香港直飛洛杉磯的旅行產品更具價格優勢。比如同程旅遊「美國西海岸五城十一天深度之旅」的產品，從香港起飛只需六千九百九十九元，在團費隨便過萬的旺季裡，簡直是白菜價。價格差別就在於起飛地的不同，目前市面上九月廣州出發直飛洛杉磯的機票價格需要六千八百二十一元起，而從香港出發的航班，價格在四千六百八十八元起，相差接近一千二百元。價格差距對華南客人而言是極大的誘惑，同時對於珠三角客人而言，到香港坐飛機跟到白雲機場差別不大，預計相關航線的產品未來會比較吸引華南區域的旅客。

除了價格降低外，由於成本下降，旅行社也有成本空間為旅客定制個性化的線路。比如一條由美國洛杉磯旅遊局推薦的產品「Travel like a local：不一樣的美國西海岸深度之旅、洛杉磯＋三藩市雙城八天團」，除了原來常規旅行社固定線路的環球影城、星光大道外，還增加了格里菲斯天文台、聖塔莫尼卡海灘、蓋蒂中心、唐人街等非常規景點。

據介紹，這條線路的設計源於同程旅遊豐富的大資料分析結果，常規洛杉磯線路通常是由多個城市組合而成，在洛杉磯一般只有「環球影城」和「星光大道」兩個景點，不會玩得這麼深度，但根據近年在同程旅遊諮詢過或報過團的客人資料，發現很多自助遊或半自助遊的人喜歡在洛杉磯一城深度旅遊，但苦於市面上沒有合適產品，所以會參加自由行。而同程旅遊根據大資料分析，推出符合市場需求的定制化自營產品，對市場是有益的補充，對行業則是一次大膽嘗試。

洛杉磯會議及旅遊局代表表示，過去十年，中國到訪洛杉磯的遊客從二〇〇六年的十一萬人次到去年的八十二點四萬人次，十年間，增長了六倍半，尤其是在過去的六年時間裡，中國遊客數量保持每年兩位數的增長。就在去年，在保持洛杉磯第一大遠端客源市場的同時，中國首次超越加拿大成為洛杉磯第二大國際客源市場。



為了吸引全球更多遊客，近年洛杉磯市不斷豐富旅遊景點，如坐落於荷里活環球影城的「哈利波特魔法世界」，已成為繼美國佛羅里達、日本大阪環球影城之後，全球第三座「哈利波特魔法世界」。「哈利波特魔法世界」已於今年四月在荷里活環球影城正式開放。這座主題樂園將為遊客展現令人難忘的魔法世界，一定會讓影迷和書迷大呼過癮。此外距離地面超過三百米的美國聯邦銀行大廈的六十九層和七十層，有一個觀景平台（OUE SKYSPACE Los Angeles）於今年六月二十五日正式開放，它將是加州最高的露天觀景平台。

美國商務部國家旅遊辦公室公佈的資料顯示，二〇一五年到美國的遊客人數達七千七百五十萬，其中來自中國的遊客接近二百六十萬人次。自二〇一〇年以來，中國赴美遊客人數每年都創新高。二〇一一年中國赴美遊客人數首次突破百萬；二〇一五年中國赴美遊客人數接近二百六十萬人，比二〇一四年增加了 4%。

紐約州依然是國際遊客最青睞的目的地，連續十五年蟬聯第一。其後依次為佛羅里達、加利福尼亞、內華達和夏威夷。二〇一五年，紐約州共接待一千零三十九萬名國際遊客，比二〇一四年增加了 2%。休閒旅遊是國際遊客赴美的主要目的，其次是探親訪友和商務旅行。

## 「復興」退場問題的外延

■ ■ 傅沁汶

台灣復興航空經營逾二十年往返澳門台灣航線，將於十月底停飛，成為澳台新航空協定生效後，第一家退出澳台航線的航空公司。澳台新航空協定生效後，首家退出澳門民航市場的，是去年開通澳門航線，但不足半年就退出的台灣低成本航空公司——威航，屬於復興航空全資擁有的低成本航空公司。

復興航空今年六月二十日宣佈新人事安排及多項商業決定，由現役機師出任總經理，現時經營的澳門、沖繩、貴陽航線將於十月三十日起停止營運，並將 A330 機全數轉租、出售，全數改以 A321 和 A320 客機執飛。

復興航空同時公佈多項改革，包括重塑飛安文化、優化營運、調整機隊；董事會通過增資，發行新股一點二五億股，暫定發行價格八元新台幣，增資規模預計達十億新台幣。面對低成本航空競爭，董事長林明昇表示將在傳統航空和低成本航空之間取平衡，創造新客運商機。

台灣旅客一直是本澳第三大客源，特別是澳台兩地新航空協定生效後，澳台航空市場基本全面開放。除原有的澳航、長榮、復興三大傳統航空公司，台灣虎航、威航等低成本航空也加入競爭。不過，威航開通澳門航線不足半年就停航。

受惠於市場競爭，澳門來回台灣的機票價格相應下跌，加上近年本澳酒店供應充裕，紛紛減價引客，旅遊市場效應相得益彰。按統計暨普查局資料顯示，今年首兩季來澳的台灣旅客有五十二萬人次，較去年同期增 11.7%；當中經機場入境的台灣旅客有四十四點八八萬，按年增



加超過 25%。再細分的話，首兩季經澳門國際機場入境的台灣過夜旅客有十七點三五萬人次，按年大增 33.2%。可見澳台「開放天空」後，配合澳門新酒店及非博彩娛樂新設施，基本扭轉台灣旅客自兩岸直航以來的跌勢。

有澳門旅遊業者認為，近年台灣旅客保持穩定增長，所以復興航空未必是因為缺乏客源而停飛澳門航線，也不代表澳門對台灣旅客的吸引力及前景有所褪色。結合復興航空出售、出租飛機的決定，相信停飛澳門航線更多是出於公司內部經營問題的商業考慮。

復興停飛澳門航線後，預計不會影響台灣旅客到澳門旅遊的市場前景。現時有四家航空公司經營澳台航班，復興停飛澳門後，其餘三家航空公司的航班仍可吸納台灣旅客。反而可能由於市場競爭減少，票價或會上調，令航企得益。

其實，經營資料顯示，復興航空二〇一五年勁蝕十二點五六億新台幣，業績是過去五年最差。單是去年的虧損，就幾乎等於一一至一四年的四年純利總和。二〇一六年以來業績未見改善，雖然首季營業收入達三十二點二一億新台幣，較一五年同期增 13%，但首季仍虧蝕約五點三六億新台幣，約相當於去年虧損的四成。

復興航空年來業績急轉直下，除了是低成本航空競爭，主要還是飛行安全問題。一四、一五年，復興航空先後發生馬公空難及金門空難，分別造成四十八人、四十三人罹難。台灣飛安會今年初就馬公空難發表的最終調查報告更指復興「駕駛未依標準程序作業致空難發生」。這對任何一間航企而言，都是致命打擊。當旅客對其飛行安全水平信心大失，重建市場信心就異常困難，若無力扭轉形象，市場力量令航企只有萎縮或結業一途。

由復興航空停止營運澳台航線，及其旗下台灣低成本航空公司威航，開通澳門航線不足半年就退出市場的情況來看，澳門的低成本航空公司經營似非想像中「寫意」，抑或只是個別航企營運效益不佳由市場淘汰的正常結果？這對過去一段時間，致力開拓低成本航空業務而有所成的澳門又有何啟示？



去年，在多個因素影響下，本澳入境旅客較前年減少，但機場客運量卻上升。有民航業者表示，低成本航空增加，有助帶動機場客量。但筆者認為，還要同時留意周邊機場的競爭，畢竟傳統航空公司都在大減票價引客。低成本航空公司負責人指出，航線增加對旅客有利無害，但市場做大後，航線競爭加劇、利潤降低，需要控制成本開支，突出服務吸引旅客回頭，否則，低成本航空如復興與旗下的威航，也難敵市場規律。

本澳官方統計資料顯示，去年入境旅客有三千零七十一萬人次，按年跌 2.6%，但台灣旅客入境人數卻有九十八點八萬人次，增長 3.6%，是表現最佳的旅客市場。另一方面，民航業客量逆市向好，澳門機場專營公司公佈去年全年機場客量逾五百八十萬人次，按年升 6.4%，創歷史新高，當中只有內地航線旅客下跌，台灣、東南亞及東北亞航線旅客均有升幅。據民航業者意見，去年機場客量創新高，主要是開通多條低成本航線帶動，吸引居民及旅客以較低票價出遊，加上國際油價屢創新低，令傳統航空公司亦有空間推出優惠票價吸引旅客。

不過，近年環球經濟不明朗，加上國際金融貨幣危機四伏，地緣政治風險及恐襲陰霾等問題纏擾不休，多少影響旅客出遊意欲。航空公司將會加大優惠推廣引客，優惠戰已由廉航蔓延至傳統航空公司，令民航市場競爭加劇。有低成本航空公司負責人明言，近年有更多低成本航空加入澳門市場，有助豐富本澳航線航點，對旅客選擇而言是好事。而航線增加競爭激烈，特別是港澳市場，低成本航空經營壓力比過去增加，航線邊際利潤下降。航空公司需要透過開拓其他新服務及具市場潛力的航線，增加收入來源。

儘管二〇一四年底粵澳已實現局部廿四小時通關，但受通關配套及接駁交通設施不足的限制，珠三角旅客縱有增長，但增幅不明顯，效果未符預期。業界曾寄望港珠澳大橋、城際輕軌盡快落成，增加旅客運力。但現時只能等了再等。對港珠澳大橋會否分薄客源，業界認為大橋打通人流、物流，進一步方便各方旅客出遊，應有助帶動整個民航市場發展。雖然現時旅客尚未全面流通，但為搶佔民航旅客市場及理想的航班升降時刻，即使現在暫時無利可圖，也會先行開通有發展潛力的東南亞航線。



今年國際油價曾跌穿每桶三十美元，而最近又回升不少，徘徊在四、五十美元左右，但航空公司都習慣買期油對沖，票價反映國際油價走勢往往遲滯。故在民航業徵收燃油附加費問題上，旅客易有減少加多、減慢加快的觀感。另外，對「服務第一」的航空公司來說，人資成本、管理費用等不易樽節，因此機票要大幅減價談何容易。但考慮到要保持民航市場競爭力，一些傳統航空公司更需要持續推出優惠票價引客，即使旅遊旺季機票也未敢大幅加價。這樣的經營環境，對低成本航空公司是擴大市場份額的機會，還是市場反被傳統航空公司擠佔的挑戰？

澳門發展低成本航空有年，旅客垂青有加，已有成績不俗，市場佔有份額不斷增加。按照手上資料，二〇一五年澳門國際機場客運量增約 6%，低成本航空佔客源比例則由二〇一四年的 28% 增至 30%。澳門對低成本航企仍有吸引力，低成本航空市場仍在穩步發展。儘管有威航停飛，但據悉同時亦有日、韓等地低成本航空有意開通澳門航線。

低成本航空公司特徵顯著的低票價，是與傳統航空公司作市場競爭的殺手鐮，而低票價須以低成本支撐。因此，以往對低成本航空公司市場經營的研究中，如何實現低成本是一個重點，而且被認為是低成本航空公司成敗的關鍵。

低成本航空與傳統航空公司常被相提並論，簡單來說，傳統航空是提供「全包式」服務，低成本航空是「選擇性」服務，傳統航空的機票票價還包括機上餐點、影視娛樂、行李託運等多項服務的費用，低成本航空的機票大多僅包含航空運輸服務的費用，機上餐點、娛樂、行李託運等服務的費用需額外收費，乘客可依個人需要選擇性付費購買，因此，低成本航空的票價較傳統航空便宜。

低成本航空以票價優勢加入市場，對傳統航空公司難免帶來影響，尤其是年輕客群、崇尚窮遊者又或預算有限的民航旅客階層，大多數基於低成本航空票價優惠，而改為選擇搭乘低成本航空。傳統航空與低成本航空的客源層有所區別，所提供的服務也不盡相同，低成本航空加入航空市場雖會令傳統航空流失若干客源，但整體而言影響仍然有限，特別是對人均收入已居世界前列的澳門中產階層而言。

面對低成本航空的優惠票價競爭，傳統航空的應對方法，是不能與其打價格戰，即是「鬥平」，而是突出自己的優質服務，令消費者有不同的服務選項。另外，傳統航空也應不時針對部分時段的航班推出優惠，例如「早鳥票價」等，擴大消費者選擇空間。

低成本航空最大的優勢當然在於票價較低，在消費者立場，利用低成本航空的優惠票價，旅遊成本節省不少，更容易實現出國旅遊，旅遊次數也可增加。然而，低成本航空的票價雖優惠，其實也有不少限制使用條件。例如，低成本航空的機票大多不接受退票，即使接受更改航班等，但要收取若干高昂得接近票價的手續費，令人卻步。因此，須確定自己的行程、出發日期、證件姓名等才訂票，否則一旦購票後，若要更改，不是有所限制就是需支付手續費。另外，低成本航空的票價未必固定，票價會依據訂票時該航班的載客上座率情況而定，因此，不同時段訂票，票價經常有異，而越早訂票，票價一般相對較低，越接近出發日期，票價可能逐步調升，有時甚或與傳統航空的票價相差無幾，越早訂票雖可享優惠票價，但也要承擔出發日期、航班等個人計劃有變時的消費風險。此外，低成本航空的來回票價，一般會作購買兩張單程票計算，而兩張單程機票的票價有時又不盡相同。這是低成本航空消費者應自行注意的，換一角度，亦是傳統航空公司的市場優勢所在。

低成本航空公司的盈利模式中，市場定位、產品形式和運營方式是相互呼應的。確定了目標市場後，才能有針對性地分析目標客戶的需求，根據需求設計產品，再根據產品要求來設計營運模式。低成本航空公司通過提高資產使用效益、生產效率、降低單位成本，從而用低價格刺激市場需求，實現邊際利潤最大化。低成本航空公司不僅要壓縮成本，更重要的是做好收益管理；應用超賣機位、銷售管理和需求管控等營銷技巧，按照民航旅客市場的需求變化調整，用價格管理需求，實現效益最大化。

在低成本航空公司經營中，採用最新技術、管理方法提高效率的要求其實永無止境。以亞洲航空為例，就是通過高效服務確保乘客出行更加便捷，各個業務環節均保持高效率及最簡單操作。網絡是亞航最具成本效益的分銷途徑，約 80% 的機票是經亞航的網站售出。



按民航市場研究員所言，低成本航空公司要發展，是需要機場提供有適合彼等經營模式的區域——這種模式有別於機場長期以來為傳統航空公司所設計的標準流程。而低成本航空公司需要提供未來發展證明合作如何能令機場獲益。這當然不是簡單的機場與航空公司互惠，而是除了雙方獲益以外，能否帶動地區經濟的發展。低成本航空公司能降低成本就能刺激機場的發展，同時也能擴大機場的旅客運輸量。合適的候機室設計意味著機場能獲得更高的資金回報率。為保障雙方的利益，航空公司和機場可考慮達成協議，保證機場設施和費用的改變將能滿足需求並帶來更大的旅客運輸量。

澳門是大中華地區首個引進低成本航空的城市，低成本航空營運模式已成為現今航企獲取利潤的不二法門，是航空業增長的主要動力。澳門國際機場自二〇〇四年引入低成本航空，與傳統航空的市場佔比例由 2% 增至去年的 30%，為本澳帶來的各地旅客與日俱增。

復興航空的傳統航空及低成本航空先後退出本澳民航市場，可以肯定與本澳民航業市場生態無關，只是由於個別航空公司自身經營未得法及管理疏失令市場信心大跌所致，本澳的傳統航空市場雖仍受制於航空專營權制度，但以獨步全球的博彩旅遊城市而言，澳門的吸引力有增無減；對低成本航空公司來說，筆者更樂觀地認為，這正是其他低成本航空公司加入澳門民航市場的機會。

## 建設「世界旅遊休閒中心」端賴澳門國際機場

■ ■ 劉彥德

今年九月八日，行政長官崔世安帶領五位司長召開記者會，正式公布《澳門特別行政區五年發展規劃(2016-2020年)》。他表示，特區五年規劃隨後立即實施，並會設立檢查、評估、調整機制及引進第三方評估，力求更有效地促進落實規劃。

他又強調，這是澳門首份未來發展總體規劃，已兼顧了短、中長期發展需要，是特區治理走向系統化、民主化、精細化的重要戰略部署。未來五年，穩定是大局，民生為優先。特區政府有決心與廣大居民一起，努力推進「一個中心」、「一個平台」的建設，不斷加強各部門的統籌行動和協同效應，持續提升綜合競爭力，齊心建設幸福家園，全力促進澳門長期繁榮安定。他指出，規劃所選擇的八大發展戰略與部署，融合了四大發展觀念：創新發展、均衡發展、對接發展、共享發展。其核心是提高城市競爭力，與國家發展規劃對接，與國際先進水平接軌，促進居民生活素質持續提升。同時，《規劃》的精要集中於宜居、宜業、宜行、宜遊、宜樂城市的建設。份量較重的是民生篇，把居民最關心的宜居問題放在該篇的優先位置，把挑戰較多的土地、基礎設施建設、交通等問題作為突破點。《規劃》確定，總體城市規劃將在二零一九年完成，以進一步完善土地管理，按輕重緩急統籌城市各項建設的合理配置，促進城市發展與保育的均衡和協調；規劃列出五大方面的重大公共工程建設共十三項，包括城市發展、交通建設、環境保護、醫療系統、城市安全。他進一步指，抓緊推進重點工程建設，在短期，有助維持資本投入和就業市場穩定的基本面，在長遠，有信心為經濟社會邁上新台阶打下堅實的基石；政府決心積極創造良好環境，推動經濟適度多元，同時促進居民創新創業。

行政長官又強調，《規劃》把落實與國家「十三五」規劃對接、參與國家「一帶一路」發



展戰略、打造「中國與葡語國家商貿合作服務平台」、融入區域合作等內容單列成章。體現了澳門在建設宜居城市、智慧城市、健康城市、安全城市、文化城市、善治城市的過程中離不開祖國的全力支持。

《澳門特別行政區五年發展規劃(2016-2020年)》在「民生篇」第三節「創設宜行環境，構建智慧城市」的「空中交通方面」指出：「因應航空交通的持續發展，檢視及分析制約因素，因地制宜更新《澳門國際機場整體發展規劃》內容。分階段擴建國際機場，增加機場航線航班，提升機場運載能力，加強機場作為澳門對外重要門戶的角色，為居民和旅客便利進出架設空中橋樑。充分發揮機場對『一個中心』、『一個平台』建設的支撐和保障作用」。這就涉及澳門國際機場的擴建計劃進展及完善的民航政策配套。

澳門是一個休閒的「世遺」旅遊城市，有不少名勝古蹟，具中西文化相互交匯融合的獨有文化色彩，一直吸引著世界各地的旅客慕名而來，除了在國際上頗有盛名的歷史城區建築、博彩娛樂與旅遊度假設施之外，同時亦有很多國際賽事亦在澳門舉行，例如：「澳門格蘭披治大賽車」、「世界女排大獎賽」及「澳門國際煙花比賽匯演」等等，每年都吸引大量中外遊客，去年超過三千萬之眾。但在競爭越發激烈的旅遊市場，到底如何吸引旅客以最方便、最舒適、最快捷的方法到澳門旅遊呢？毫不諱言，四通八達、無遠弗屆的空中交通，當是首選。因此，澳門國際機場所起作用，確實不可或缺。

二〇一四年起，國際與區域經濟均在調整，但澳門國際機場總載客量則節節上升，二〇一五年全年有五百八十三萬人次，已逼近機場原設計每年接待上限的六百萬人次，今年首七月機場客量已有三百八十五萬人次，按年升約 17%；如無其他特殊因素影響，今年數字再創新高屬意料之中。有民航業者表示，為應對市場變化，以彌補高端客量銳減，航空公司推各式各樣機票減價促銷，又較積極開發新航線、加強大眾客源的市場宣傳推廣，拓展新旅遊產品。擴大市場份額後，自然會提升旅客數量，預料如果市場格局不大變，未來澳門國際機場客量將續升，這同時再帶出澳門國際機場客運大樓等設施已不敷應用、制約發展的問題。儘管澳門國際機場客運大樓北面擴建工程已在今年七月封頂，二〇一五年十一月正式開始動工的擴建工程，全部

主體結構工作亦已完工，正展開外牆工程及機電設備安裝工作，預計於今年第四季完成建築主體工程，室內裝修工程隨後開始。內部設計結構包括入境大堂、候機室、商業區、行政辦公室、育嬰室、會議中心及緊急行動中心；機場候機樓擴建工程也按計劃有序開展，預料明年第二季完成驗收後可陸續啟用。但工程進度似仍無法趕上旅客數量增長，當局有加大資源投入以加快工程進度的需要。

另一方面，港珠澳大橋預期二〇一八年落成通車，因有分流效果，估計將可能威脅澳門民航業市場擴展，競爭策略之一，是吸引更多低成本航空公司落戶本澳，進一步提高自身競爭力，但同時要澳門國際機場已展開的擴建工程如期落成作硬件配合。為應對已可預見的機場旅客量飽和，機場客運大樓北面擴建工程已於去年底動工，整個北面擴建項目預計於二〇一七年第二季完成，屆時客運大樓總設計接待能力由每年六百萬人次提升至七百五十萬至七百八十萬人次。相關擴建項目亦將新增一條登機橋，屆時將共有五條登機橋投入服務，以應付日益增加的客運量。此外，北面擴建部分與現有客運大樓將會無縫相接，建築外觀及室內裝修方面均一氣呵成。同時，正與專業團隊研究機場南面擴建工程，希望盡快展開，以擴大候機樓面積，應對市場挑戰。

四年前，澳門特區政府公布計劃，將投資六十億澳門元擴建澳門國際機場，以應付未來預計的民航旅客增長。計劃包括利用已有的北停車場來擴建機場客運大樓，並改建南停車場、興建第三條滑行跑道、延長與跑道平行的另一條滑行道。計劃中擴建後機場跑道將延長至三千八百米，停機位將有四十三個，商務機停機位三十八個，可供世界最大型客機 A380 客中巴士升降，使機場可接待旅客量增至每年一千五百萬人次。按照澳門國際機場整體發展規劃，規劃至二〇三九年共分為四個階段：二〇一五年：在機場跑道及停機坪之間位置填海一點一五平方公里、擴大機場跑道前後兩端緩衝區域以及拆卸滑行橋 C1、在現有候機樓基礎上增設商務候機樓、增加私人飛機停機位。二〇二〇年：在候機樓右側延伸登機位置，配合發展低成本航空經營模式。二〇三〇年：候機樓向左延伸至北安區域，並設有專門通道直接接駁北安碼頭。北安區域周圍的機場設施將會逐步移走，騰出的地段會用作公共用途或商業用途，如興建公交轉乘站，或酒店、購物中心等非航空商業項目年；二〇三九年有序增加停機位。



由此可見，特區政府對澳門國際機場的長遠發展及其在地區經濟與國家戰略中的角色，早有高瞻遠矚的周詳部署，既著眼於未來，又致力解決機場因本地市場狹窄等先天不足的客觀存在難題。一俟澳門國際機場整個擴建計劃全部完成，澳門國際機場的市場定位、競爭能力；對澳門建設成「一中心、一平台」的積極作用，自然不可同日而語。

事實上，澳門國際機場在特區政府支持下，正不斷對基礎設施調整升級。過去幾年，按照「小步快跑」的基本營運方針，逐步完善基礎設施。澳門國際機場已營運超過二十年，各種硬件設施自然需要及時升級換代，包括導航監視系統全面亦已更新達到國際先進水平，以提升營運效益及保障航空安全。除在候機樓引入綠化概念外，新更換的設施亦注重環保、著重能源效益，減少能源消耗，符合當今環保大勢。過去一段時間，澳門機場專營公司圍繞完善基礎設施努力，近兩年，又因應整個航空市場環境改變，旅客數目不斷增加，機場客運大樓已有飽和趨勢，因此定出「循序漸進」的目標，按部就班擴建機場。例如在建的公務機庫，將有助增加更多航班，配合公務機市場發展。

對亞太地區航空業，尤其是珠江三角洲機場群的市場競爭方面向有研究的香港中文大學航空政策研究中心副主任羅祥國認為，澳門博彩旅遊業的持續發展，令澳門國際機場有較大的發展潛力，未來會有越來越多的國際長途或區內的短途旅客來澳，且廉價航空市場在澳發展日漸成熟，對珠三角民航客運市場前景有很大的吸引力，發展空間也較大。今後，澳門國際機場的發展可參考美國拉斯維加斯的成功經驗，除吸引消閒娛樂旅客，其他商務及家團亦會是重要的客源。澳門國際機場未來五年投資六十億元的擴建，因機場的發展需要長期基建投資，澳門國際機場的處理能力在接近飽和的狀況下提出擴建計劃十分適時。他指出，一個機場的投資，以三十年甚至五十年回本一點都不為過。若以五十年時間回本，每年有2%的「回報率」即屬「啱數」，澳門國際機場的擴建可作為長線的公共建設投資。他表示，國際民航市場上每年旅客約有二十億人次，區域間的貿易有四成的貨物是透過空中運輸進行，全球航空業總共創造約三千萬個就業職位（包括直接、間接、引申和促進效應），創造約三萬億美元的經濟效益，約佔全球GDP的8%。航空業對社會的貢獻還包括擴闊人們的國際視野和文化質素、改善經濟、尤其是旅遊業和外貿可增加非技術勞工的就業職位，促進社會融合。專家意見，值得政府與社會重視，



也表明擴建澳門國際機場的重要性毋庸置疑。

在其他業務轉型方面，澳門國際機場專營公司近年已因應旅客量的增長及世界各地旅客需求變化，在機場一些服務合約到期後，都採用公開招標方式重新判給，讓世界各地合資格的專業公司通過競爭加入澳門國際機場業務，令機場服務更完善、更多元，在餐飲、零售、交通、商務旅客服務水平均得到提升，並利用資訊科技，建設數據中心，運用雲端技術，簡化管理流程、有效利用資源；同時推出機場商業網站，與國際知名旅遊品牌合作，陸續開通全球機票、酒店、租金、旅遊保險和旅遊度假等電子旅遊產品的在線查詢及預訂；安全方面，通訊、導航、監視系統更新和升級全面完成，高效精確地管理航班升降，並引入北斗導航定位技術，以保飛安。

澳門國際機場作為「世界旅遊休閒中心」、「中國與葡語國家商貿合作平台」必不可少的基礎設施，是澳門連接世界各國和地區的空中橋樑。在特區政府的支持和國家民航政策的指引下，澳門國際機場須把握民航業發展的機會，利用澳門自身的地理和政策優勢，與區內輕軌及港珠澳大橋、廣珠城際輕軌、高鐵等項目協調對接，建成高效便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應有作用。

與此同時，「經濟適度多元」以及「世界旅遊休閒中心」是中央政府在國家戰略發展規劃中賦予澳門的發展定位。「經濟適度多元」，可改變澳門過於依賴博彩業來推動澳門的經濟的格局，「世界旅遊休閒中心」，則需要符合幾個條件：一、具國際知名度；二、旅客結構國際化；三、產業體系與交通條件國際化；四、先進的管理體系。因受客觀條件和經濟規模所限，理論上，澳門要成為一個具有影響力的國際城市的成本極高卻機會不大。但有學者認為，澳門是具有潛力發展成為有一定國際知名度的旅遊城市，包括超過三千萬的入境旅客、獨特的中西文化交融和世界文化遺產的歷史城區等等。因此，應該可以通過繼續強化旅遊的休閒元素，爭取國際旅遊城市地位。

今天，澳門國際機場對澳門特區的旅遊業盛衰有著舉足輕重的地位，已是眾所周知。隨著



澳門的國際知名度提高，旅客對航線航班的需求也隨之增加。澳門國際機場航班的架次，已經由一九九五年只有六百六十二架次增加到現在的大約五萬五千架次。但仍然不足以應付現今各地往來澳門的旅客數量。澳門國際機場實有必要突破航空專營權的局限，增加航線航班數量以應付龐大的旅客群。

行政長官已明確提出，「世界旅遊休閒中心」必須涵蓋世界級城市、旅遊城市、休閒城市三大要素；擁有以旅遊為形式，以休閒為核心，以中心為方向，以世界為品質的四個特質。同時體現於宜行、宜遊、宜樂、宜業、宜居五方面內容。「世界旅遊休閒中心」更應是以旅遊業為中心產業發展起來的城市。

由是觀之，無論是「世界級城市、旅遊城市、休閒城市」，還是「宜行、宜遊」以旅遊業為中心產業，均得出達至這一建設總目標的關鍵結論：若無足夠價格具競爭力的航線航班（前提須開放天空）、無配套設施完善的國際機場，澳門要建設成「世界旅遊休閒中心」，只能是空中樓閣。

## 「機上准講手機」？不能輕忽

沈之藩

九月十四日，中國內地春秋航空發出安全預警，再次重申所有旅客須嚴格遵守中國民航局安全規定，在飛行全程中，嚴禁使用包括三星 Galaxy Note 7 在內的任何手機和充電，或作為託運行李運輸。春秋航空在安全預警中指出，近期，上市僅一個多月的三星 Note 7 手機，在全球範圍內已經發生了 35 宗因鋰電池品質缺陷造成起火爆炸事故。目前，美國 FAA(美國聯邦航空管理局)、歐洲 EASA(歐洲航空安全局)、日本國土交通省等地民航當局，已經將三星 Note 7 列入危險品之列，禁止旅客攜帶 Note 7 登機。

春秋航空作出風險預警包括：任何航班上不接受旅客使用三星 Note 7 手機和充電，或作為託運行李運輸；公司所有員工乘坐該公司航班時，禁止攜帶三星 Note 7 手機登機，同時禁止將其作為託運行李運輸；值機時應主動詢問旅客，並做好告知工作；起飛前廣播中特別增加禁止旅客使用三星 Note 7 手機或充電的內容；在飛行過程中加強客艙監控，一旦發現旅客使用手機或給手機充電，須立即制止，隨時做好應急情況準備和處置。

其實，早一日，海航集團安全管理委員會已發出通報，禁止所有人員攜帶 Note 7 設備登機，且禁止將其隨行李託運；海航集團旗下航空運輸企業不接受旅客在飛機上使用 Note 7、充電或隨行李託運。除了海南航空，海航集團管理的天津航空、金鹿公務、祥鵬航空、首都航空、西



部航空、福州航空、烏魯木齊航空、北部灣航空等等，也統一執行海航集團對三星 Note 7 手機限制令。與此同時，一向按照民航局的具體規定去執行航空安全標準的中國三大國有航空公司：中國國航、東方航空及南方航空，均暫未對旅客攜帶三星 Note 7 手機登機作出相關限制。但隨後，美國亦宣布，為防影響民航安全，全國回收 100 萬部三星 Note 7 手機。

三星 Galaxy Note 7 手機鋰電池造成的航空安全隱患問題，將民航機上應否容許使用手機的長期爭議，再引起正反雙方的關注或思辨。儘管，手機鋰電池風險與機上使用手機的可能隱患，其實風馬牛不相及。

去年四月，由於美國聯邦航空管理局 (FAA) 發出警告，指波音 787 客機的 WiFi 網路設備，可能會輕易遭駭客侵入機上電子系統，進而控制客機。所以，一度沉寂的，在飛機上使用電子通訊設備，會否影響航空安全的問題，又引起一陣討論。不過，何以目前不少國家地區，依然嚴格執行飛機上禁用手機的規定？或堅拒容許旅客在飛機上使用手機？但同時，又有一些國家地區的航空公司卻允許旅客在機上，甚至飛行的全程都可以使用手機？民航界在這問題上的迥然不同做法，令公眾對在航機上使用手機，是否有百分百安全性保障的疑問，揮之不去。早於上世紀六十年代，美國有報告稱，民航客機會因受到收音機的電波訊號干擾而偏離正常航道。因此，FAA 與美國航空無線電技術委員會 (RTCA) 合作，委託有關專家研究。

在這期間，有機師指出，電子設備的訊號，肯定會影響飛航儀器運作，故群起反對准許旅客在機上使用電子設備，主要是手機。因此，一九九一年起，FAA 正式發出禁止機上使用手機的規定。至於 FAA 的理據，是乘客若在飛機上使用手機等電子通訊設備，其發出電波，可能會藉由玻璃、機艙門等管道流到機外，被機外用來接收塔台訊號、衛星訊號的天線設備所接收，將干擾到飛機通訊及導航儀器準確性。為維護飛航安全，FAA 提出絕對禁止乘客在飛機飛行途中使用手機的規定。但由於 FAA 這一禁令，始終被一些人認為缺乏充分的研究實證，加上有來自部分航空企業、乘客的反對意見，FAA 其後又決定放寬禁令，改為僅在飛機起飛與降落階段，才禁止乘客使用會發出訊號的電子通訊設備，但當飛機上升到巡航高度後，乘客可在將設備調校至「飛行模式」下，局部使用電子通訊設備。

目前，美國、歐盟、香港、日本、巴西等地，已容許民航旅客在飛機巡航期間，在設定「飛行模式」下，使用手機等電子設備。部分航空公司更已在機上設置飛機專屬 WiFi 網路設備，讓乘客可以把自己的平板電腦連接機上 WiFi，使用網路服務。

不過，一如前述，美國聯邦航空管理局 (FAA) 去年四月提出警告，由於波音 787 客機的 WiFi 網路，與飛機本身的航空電子系統並非各自獨立控制，而屬同一網路環境，因此駭客有可能藉著乘客用 WiFi 網路，繞過波音 787 的電腦系統防火牆，侵入其航空電子設備，控制或騎劫飛機。對這一後果可大可小的警告，波音生產商回應，無論飛機的電子系統還是人工作業程序，波音 787 均設有多重安全機制，駭客不太可能入侵飛機的飛航電子系統，以控制飛機。不過 FAA 仍要求波音改善 WiFi 網路設施設計，證明絕無安全隱憂，才可開放使用機上 WiFi 網路。

由此看來，如何在符合飛航安全的絕對保證下，照顧飛機乘客需要，處理在機上使用電子通訊設備，尤其是手機的爭議及憂慮，仍將是航空公司、民航管理當局、飛機製造商、民航安全部門及廣大航空旅客必須面對的問題。

月前，中國民航局公佈了民航法修訂徵求意見稿，這是該法自一九九六年實施以來的重大修訂。意見稿中也提出禁止違規使用手機。違反者，可面臨最高罰款五萬元。「違規」兩字，卻可圈可點。

其實，對於在飛機上可否使用手機，各界一直爭議不息，支持與反對方各說各話。歐美國家從完全禁止到局部限制容許，再到完全有條件容許在飛機上使用手機，是以科學研究結論作支撐並經歷了漫長的過程。有航空通信研究者認為，一九五八年，美國聯邦航空管理局指出，調校頻率的無線接收機，會干擾飛機導航系統，故最初機上也一律禁止使用電子詞典之類的電子產品。隨著手機在上世紀九十年代起大行其道，在飛機飛行期間，也全程禁止使用手機。

一九九一年，美國聯邦傳播委員會認為飛機上使用手機的影響範圍大，機上使用手機的訊號會被地面基站收到，對地面網路亦造成干擾，故明確禁止在機上使用手機。隨著移動通訊技



術發展，無線通訊技術發展甚快，飛機設計與製造技術中，也不斷研究符合防禦手機通訊等干擾影響的安全要求，這使「手機禁令」在執行上逐步放寬，在立法上亦傾向非刑化。二〇一三年十月，美國聯邦航空管理局正式公佈，廢止機上禁用手機的規定，之後，新加坡、澳洲、巴西、香港、日本等地的航空管理部門，也陸續放寬了機上用手機的禁令。

綜合而言，外地各家航空公司這方面的規定也有區別，大多數航空公司容許在飛行中開啟手機，但有的容許發短信，有的只容許在「飛行模式」之下開機。

全球飛安標準首屈一指的新加坡航空提出，在飛行途中使用手機不會對飛機系統造成影響，可以選擇航班上的網路連接，甚至可以在滑行、起飛和著陸過程中使用手機。漢莎航空、澳洲航空、南非航空等都規定，可以在「飛行模式」下使用手機，但在起飛和降落期間，有的航空公司允許使用手機，但禁止語音或視頻通話，例如美國聯合航空，日本全日空也有類似規定。英國維珍航空的規定更寬鬆，「部分機型達到一定高度以上可以開機，開啟國際漫遊並可通話和收發短信」。埃及航空同樣允許在 A330-300 機型使用手機通話、收發短信和上網。但與此同時，亦有很多航空公司都規定乘客必須全程關閉手機。

這兩年世界上的確有部分國家地區的航空業界已經容許機上使用手機。但須強調，目前的容許也是有條件的，就是在飛機飛行中必須用「飛行模式」，而且仍禁止撥打語音電話。另外，一些航空公司仍禁止在起飛和降落階段使用手機。從通訊技術上來看，即使在飛機起落過程中打開手機也不會影響民航安全，但從確保民航乘客人身安全的角度來看，仍有必要在起飛和降落時關閉手機，以防機身顛簸時傷及乘客，其原理與收起手提行李類似。

至於手機信號是否會影響飛機飛行安全的關鍵問題，有無線電技術人員認為，電磁波信號的確會干擾飛機飛行的電子信號，這是美國曾禁止在飛機上使用手機的理由。不過，現今飛機製造技術水平已很高，飛機本身的抗電磁波信號干擾能力也不斷提高。在飛機生產過程及出廠前，都會反覆做抗壓測試。所以，目前的新飛機，應對手機的電磁波干擾已綽綽有餘。另一方面，手機的性能也不斷升級，多數可以避免干擾其他通訊。目前的研究表明，手機電磁波信號

干擾到飛機飛行通訊的機率，約為百萬分之一。

不過，筆者認為也不能簡單地放寬或取消飛行途中禁止使用手機，需在相關的政策、技術、法律、宣傳等方面準備。因為如果放寬機上使用手機，不止是用手機看圖文資料，更重要的是用手機上網。因此，要確保航空安全，各航空公司對機上 WIFI 的技術安排和管理措施，要做的工作還很多。

是否只要無線電技術通訊上的安全性有了百分百保證，解除機上禁用手機的限制就不會引起爭議？答案看來是否定的。

根據航班對比網站 Skyscanner 年前一項調查結果顯示，大多數乘客寧願飛機上不允許使用手機。有高達 86% 的乘客表示，聽別人講電話令人討厭。僅 1% 的調查對象表示願意支付更高的票價去乘坐支持手機通話服務的航班。就在這項一面倒的調查結果出來不久前，維珍航空 (Virgin Atlantic) 宣布，該公司將成為允許乘坐倫敦飛往紐約航班的乘客途中進行手機通話的首家英國航空公司。飛行途中通話每分鐘將收費一英鎊，每條短信將收費二十便士，費用較地面上高出不少，這意味著商業用戶有可能成為這項新的通訊服務的主要市場。

Skyscanner 評論指：「我們幾乎生活在無時無刻不在『通話』的世界中，似乎大家都不想放棄不被允許使用通訊工具的這一最後避難所。乘坐飛機讓我們可以把手機關掉幾個小時，不用和別人進行聯繫」。「然而，維珍航空進入機上手機服務將終結這個不允許使用手機的區域。在幾年內，乘坐任何航班在三萬英尺高空用手機打電話將變得極為平常，這是不可避免的」。

隨著互聯網連接得到改善，人們可以在全球越來越多的地方使用網絡，儘管很多人對此表示歡迎，但是當提到在有限空間進行手機通話時，人們有著截然不同的意見。如果在飛機上可以使用手機，48% 的調查者表示會發短信；35% 表示會上網；10% 表示會發郵件，僅 6% 表示會撥打和接聽電話。



美聯社二〇一四年一項民調結果顯示，大多數人反對開放機艙使用電話，美國消費者網站的調查也發現，76%的人贊成維持目前在機上不得講電話的禁令。美國達美航空所做的民調也發現，64%乘客認為使用電話會破壞飛行品質，而其中反對聲浪最強的竟是「空服員」。代表六萬名空服員的「美國空服員協會」發言人表示，重新開放講電話後，必然會造成乘客間的衝突。「政策一旦開放後，會增加飛安風險與提高機艙內的音量，造成其他乘客的壓力，更會影響空服員在緊急狀況時的應變能力」。

相關調查結果顯示，民間一面倒，不希望開放機艙講電話。這是在航空安全以外，以服務質素為先的航空公司不能不考慮的，是否容許機上講手機的要素。而且，在執行將手機調校到「飛行模式」即可全程使用手機的規定，依靠空中服務員執行或航空旅客自律，成效肯定存疑，且易造成航空旅客與空中服務員間的爭執。所以，筆者認為，不能為電信商或航企的利益犧牲航空安全保障，更不能為部分航空旅客的個人喜好犧牲多數人享有安靜旅途的消費者權益。

全面解禁在客機飛行途中使用手機或講手機，在影響飛行安全方面未有絕對保證、對使用手機或講手機旅客的各種滋擾他人行為未有妥善而有效的管理及控制措施前，萬萬不能輕忽，否則，輕則可能引發各種本屬不必的糾紛，重則可能造成無可挽回的空難，航空安全部門的決定，豈能不慎之又慎？



## 通用航空將成戰略性新興產業

今年五月十三日，國務院辦公廳印發《關於促進通用航空業發展的指導意見》（簡稱《意見》）。《意見》將通用航空業稱為「戰略性新興產業」，提出要把通航產業打造成一個「萬億元規模的市場」。

去年十月在西安舉行中國國際通用航空大會高峰論壇，中國民用航空局官員透露，在過去三年，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。

民航專家預測，「十三五」規劃將通用航空與民航、鐵路、公路並列，提出要加快完善通用航空基礎設施網路，此次國務院辦公廳也發佈了《意見》來對通用航空機場建設進行詳細部署，預計「十三五」時期內會出現一個通用航空機場建設的高潮。

有分析認為，若每座通用航空機場按投資一點五億元計算，全國二千八百個縣的通用航空機場建設將帶動投資四千二百億元。而按照產業帶動比1:10計算，未來通用航空機場的建設，



將帶來萬億元的經濟增長和大量新增就業。

所謂通用航空，是指使用民用航空器從事公共航空運輸以外的民用航空活動，包括從事工業、農業、林業、漁業和建築業的作業飛行以及醫療衛生、搶險救災、氣象探測、海洋監測、科學實驗、教育訓練及文化體育等方面的飛行活動。

目前，通航產業市場上大概有兩百多家通航公司，有的提供傳統作業飛機服務，有的提供空中遊覽，比如直升機服務，還有的做飛機駕照培訓，真正賺錢的是飛機銷售和託管生意。進入二〇一六年，一些基金公司和地方政府的投資公司開始關注通航產業，投資者越來越多。雖然中國目前有執照的通航公司只有二百多家，但在準備遞交批籌文件或在籌建當中的超過一千家。

《意見》中提出，到二〇二〇年，要建成五百個以上通用機場，基本實現地級以上城市擁有通用機場或兼顧通用航空服務的運輸機場，覆蓋農產品主產區、主要林區、50%以上的5A級旅遊景區。過去，通航市場主要是爭奪傳統作業市場。如今，大家爭奪的焦點是消費級市場。一直以來，通航市場都被分成消費級市場和專業級市場。消費級市場則主要是指飛行遊覽等。專業級市場主要是工農業作業用途，比如噴灑農藥和電力巡線。這個市場一般能賺到錢，但民營通航公司很難拿到大訂單。少數賺取高額利潤的都是國有大型企業，比如中信旗下提供海上石油平台直升機服務市場的中信海直公司。

隨著通航向私人航空、私用航空、娛樂航空以及大眾航空方向發展，整個通航產業，正快速從工具屬性，向交通屬性和消費屬性切換。

這次《意見》除了空域問題外，還提到至二〇二〇年通用航空器達到五千架以上，年飛行量二百萬小時以上。其中，要讓通用航空器研發製造水準和自主化率有較大提升，讓國產通用航空器在通用航空機隊中的比例明顯提高。

目前，中國內地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。

民航專家指出，要發展通用航空就必須解決低空空域問題。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。二〇一五年是低空空域深化改革的關鍵之年，中國內地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。

《濠江日報》2016 年 7 月 4 日



## 珠三角地區建設世界級機場群

今年北京「兩會」期間，提請十二屆全國人大四次會議審查的「十三五」規劃綱要草案，提出將建設京津冀、長三角、珠三角世界級機場群，並在草案印有一張「民用運輸機場規劃佈局示意圖（2030年）」，標注有二十八個在建運輸機場、一百六十三個規劃新增運輸機場、十一個研究佈局運輸機場。

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。

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

根據廣東省航空航太產業整體佈局，到二〇一五年將會形成廣州、珠海、深圳三大「核心區」，並初步呈現出粵西南、粵中、粵東南等「三大配套走向」的發展趨勢。到二〇三〇年，廣東省通用機場總數將達到三十一個，其中珠三角地區增加廣州、深圳第二、珠海第二、惠州、中山、恩平、肇慶、順德、東莞、江門、懷集等十三個通用機場，為珠三角地區海洋經濟發展、私人飛行、航空培訓、商務飛行及應急救援等提供服務。

珠江三角洲不僅擁有廣州、深圳、香港、澳門和珠海五大機場和十幾個地方機場，鐵路網絡和軌道交通也十分發達。多年來，五大機場的競爭與合作一直備受矚目。一旦在西岸再建新機場，如何與原有五大機場分工合作？彼此之間的協調工作將會更加困難。根據預測，二〇二〇年珠三角主要機場的保障能力約為一點五億人次/年，而屆時珠三角航空旅客需求量約為一點八億人次/年，缺口約為三千萬人/年。

主張在珠江西岸興建中型機場的人士認為，珠江西岸有四千多萬人口，它是工業發展的重點區域，在廣東省經濟發展上佔有非常重要的位置。如果能夠在這個區域裡建一個中型機場，可以分流廣州白雲機場的客流和物流。像美國紐約人口僅八百萬的城市，已經有四至五個機場，但目前珠江西岸機場數量仍遠遠不能滿足地區發展需要。佛山現有機場與白雲機場距離相近，輻射範圍有所重疊，現在提出要建佛山雲浮機場，對於珠江西岸地區發展來說，肯定是個大的機遇。

早在三年前，佛山、雲浮、江門、肇慶、陽江等五市人民政府就向廣東省人民政府上報了《佛山市人民政府等關於在佛山市高明區選址建設新機場的請示》（佛府〔2013〕92號），建議在佛山市高明區選址建設珠三角新幹線機場。自此，建新機場的話題持續在珠江西岸多個城市發酵。在今年年初的廣東省兩會上，珠三角新幹線（佛山雲浮）機場被列入廣東「十三五」規劃。

為了加快在珠江西岸建設佛山新機場，讓高明、佛山在珠三角世界級機場群中佔有一席之地，廣東省一批人大代表聯名向全國人大提交了提案。而根據此前中國民用航空中南地區管理局所提供資訊，從行業管理的角度來說，新建機場想要獲批，至少需過五個步驟，其中第一步便是爭取納入「民用運輸機場規劃佈局」。因此，如珠三角（佛山雲浮）新幹線機場能列入國家「十三五」規劃，則意味著真正獲得了「入場券」。

《濠江日報》2016年7月18日



## 白雲機場籌建第五跑道力保龍頭地位

今年四月，廣東省機場管理集團有限公司工程建設指揮部對廣州白雲國際機場第四、第五跑道和第三航站樓工程預可研報告和可研報告編製諮詢服務招標專案進行國內公開招標。這意味著，白雲機場的大規模擴建又拉開一個序幕，第四、第五跑道和第三航站樓籌備建設將提上日程。

據悉，廣州市委、市政府目前正加緊出台《廣州航空產業發展規劃（二〇一六至二〇二〇年）》、《航空產業發展三年行動計畫》、《加快空港經濟區開發建設的若干意見》等系列政策檔，廣州打造包括國際航空樞紐在內的三大戰略樞紐再譜新章。

白雲國際機場目前擁有三條跑道和一座航站樓，遠期規劃為五條跑道和三座航站樓。二〇一五年，白雲國際機場旅客輸送量五千五百二十一萬人次、貨郵輸送量一百五十四萬噸，均位居全國第三；目前已開通國際及地區航線一百三十六條，每天一千多個航班通達亞、非、歐、北美和大洋洲五大洲共二百零七個目的地。按照廣州市空港經濟區牽頭編製的《關於推進國際航空樞紐建設的工作方案》，廣州國際航空樞紐建設的「五年規劃目標」是：到二〇二〇年，機場旅客輸送量達八千萬人次，貨郵輸送量達二百五十萬噸，國際旅客比例達 23%，中轉率達 12%，國際航空樞紐地位顯著提升。

廣州白雲國際機場是國家明確定位的全國三大國際航空樞紐之一，隨著客運量、貨運量持續快速增長，T1 航站樓的設計年旅客輸送量已經不能滿足現實的旅客吞吐需求，T2 航站樓的建設早就未雨綢繆。白雲機場擴建工程於二〇一二年八月正式啟動，預計於二〇一八年建成。

按照白雲機場目前的發展情況，白雲機場近期規劃的時間節點是在二〇一六年冬春航班換季前，主要做好白雲機場一號航站樓國際流程改造、建設三十三個臨時機位和東跑道穿越滑行道以及放量擴容工作，力爭在二〇一六年白雲機場旅客輸送量突破六千萬人次。民航局已批准白雲機場的高峰小時容量由六十五架次提高到七十一架次，這意味著白雲機場每天至少新增九十個航班時刻。

白雲機場中期規劃實現的時間節點為二〇一七年至二〇一八年，主要是確保二〇一八年二月底前完成白雲機場擴建工程並投產運營；加快白雲機場股份公司運營管理模式轉型，新的轉型優化模式成功運行；力爭在二〇一八年旅客輸送量達到六千六百萬人次。遠期規劃實現的時間節點為二〇二〇年至二〇二五年前，主要是推動建設白雲機場第四、第五跑道和東四、西四指廊以及第三航站樓，白雲機場西側大物流基地基本成型；力爭機場旅客輸送量達到七千五百萬至九千五百萬人次；廣州第二機場也就是珠三角新幹線機場基本建成。

最近有消息顯示，由於受資源限制，去年白雲機場旅客和航班增長量在全國一度滯後；但在今年以來，通過改造、完善工程，補足短板，已經取得了好的成績。數據顯示，白雲機場四月起降架次和旅客增長量在全國各大機場排名第一，有信心延續這種增長趨勢。

未來兩年，白雲機場將重點抓緊二號航站樓的建設，確保二號航站樓於二〇一八年二月份正式投產。二號航站樓啟用後，兩個候機樓將同時運營。同時，二〇一八年白雲機場還將舉辦世界航線大會，屆時將可以在大會上更好的推介和宣傳白雲機場，爭取開通更多的優質國際航線。

廣東省機場集團相關負責人不久前表示，他們力爭在二〇二〇年至二〇二五年前，推動建設白雲機場第四、第五跑道和東四、西四指廊以及第三航站樓，白雲機場西側大物流基地基本成型。隨着白雲機場第四、第五跑道、第三航站樓的建設，以及機場的陸側交通建設網絡和空域資源的優化，白雲機場二〇二五年的旅客吞吐量將有望達到一億人次，將成為全球重要的航空綜合樞紐之一。



## 國際機場對澳門經濟適度多元作用日益明顯

國際機場對澳門經濟適度多元、尤其是發展旅遊休閒產業的重要性，已經廣泛地受到中央政府和澳門社會各界的認同。最近一段時間，隨著博彩業持續深度調整，澳門經濟也出現幅度較大的下行，陸路入境旅客和旅行團客的數量均有所減少，而澳門國際機場的客運量卻持續增加，顯得比較突出。

今年上半年，澳門國際機場客運量超過三百二十五萬人次，同比增長 16.7%。在此基礎上，六月份單月客運量超過五十四萬人次，較去年同期上升 19%；七月份更錄得機場營運二十一年來最繁忙單月客運量，處理旅客超過六十萬人次，創歷史新高，平均每天進出港旅客達一萬九千人次，比去年同期上升超過 20%。

澳門國際機場取得如此矚目的成績，是在航線專營權還未開放、沒有歐美航線乃至舟楫航線的情況下取得的。如果打破航線經營壟斷，實現真正意義上的「開放天空」，這座國際機場應該更能體現其實際價值。

澳門國際機場客運量錄得可觀升幅，對本地社會經濟的貢獻是無可置疑的，也有人對機場貢獻的模式提出自己的看法。有業者表示，民航業與博彩業同樣經歷結構性調整，高端旅客大幅減少，相關收入大跌；雖然加大推廣吸納中低端旅客，這方面有較理想增長，但難以完全彌補高端客的跌幅。另外，機場與航空公司盈利模式不同，旅客祇要經機場進出，機場就會收到建設費，客量越多，相應收入就越高。航空公司則不同，要結合客源結構、綜合票價及燃油成本等因素，故客量增多，收入不一定會大幅增長。



國際民航組織對「機場的作用」解讀包括：對航空公司提供服務及貨物承運人，安全確實地載運旅客、貨物，同時對旅客的照顧也要求有舒適性。

澳門國際機場也提供服務給旅客，可是旅客對機場來說沒有高、低端之分，也沒有對傳統航空或低成本航空作這種「高低」之分。從機場入境的高端或低端旅客，其實只對賭場或航空公司有分別。其實大家也明白，與陸路口岸旅客一天可以多次來回相比，航空旅客對澳門經濟社會的貢獻肯定更大，消費能力也比陸路旅客更強。

位處珠江口西岸的澳門，每年入境旅客超過三千萬人次，很多陸路旅客都是頻繁進出澳門的；機場旅客接近六百萬人次，其實是一個相當大的比例。我們無法證實陸路旅客或航空旅客的消費能力強弱，但航空旅客肯定是澳門旅遊業和博彩業的重要補充。

今年六月份，澳門國際機場單月的客運量超過五十四萬人次，較去年同期上升 19%，飛機起降量超過四千六百架次，同比上升 5%。

我們可以預期，澳門國際機場對澳門特別行政區努力發展成世界旅遊休閒中心，所起的作用將越來越明顯、越來越重要，也期待特區政府對澳門國際機場的可持續發展給予政策和資源等方面的支持。

《濠江日報》2016年8月8日



## 中國旅客出境遊亞洲城市更安全

不久前，中國旅遊研究院與旅遊機構發佈《消費升級、贏得尊重：二〇一六上半年中國出境旅遊者報告》。報告顯示，雖然上半年中國出境遊的增長速度放緩，但量變在向質變轉化，中國旅遊者進入了「消費升級」的階段：當城市的中高收入階層在國內的生活品質提升之後，他們希望去全世界享受更好的服務，為個人與家庭獲得幸福感。因此他們在航班、酒店、餐飲、行程上不斷升級，增加支出購買更優質的旅遊產品，而不再是省吃儉用或主要消費於購物。他們希望深入體驗目的地，切身體驗當地人的生活——這些同時讓中國遊客贏得全球的尊重。

上半年中國公民出境旅遊人數達五千九百零三萬人次。線上旅遊網站和手機移動用戶端成為中國遊客查詢、預訂的重要管道。女性主導出境旅遊的時代來臨，上半年出境遊客中 58% 是女性，比男性高 16%。年輕人成為出境游主力，六成出境遊客年齡在四十歲以下。

上海、北京、廣州、深圳依然是中國最大的出境口岸，但新的一線城市為出境旅遊市場貢獻了最大的新客群，他們的消費能力已經比肩一線城市。二〇一六年出境旅遊人數增長速度最快的城市分別為長沙、深圳、重慶、成都，長沙等城市線上出境遊客人數增長超過 100%。

江蘇蘇州以六千一百二十五元位居出境遊消費最高的出發城市，其次是浙江溫州。江浙一帶生活富裕的二線城市旅遊消費水準最高，北方老牌工業城市緊隨其後。西部的昆明、貴陽、西安等城市也位居榜上。

「消費升級」是今年上半年出境遊的主旋律。中高收入階層傾向於選擇這樣一種出境度假方式——住得好一點，安排奢華或者特色高端酒店；行程寬鬆一點，不忙著趕行程；吃得好一

點，當地語系化特色餐；不走尋常路，包車或者定制服務。上半年百萬級的攜程跟團游、自由行的預訂資料為例，選擇四、五鑽高鑽級產品的客人達到 75%。預訂五鑽產品的客人人數同比上升二成。

「消費升級」還體現在中國遊客的旅遊方式，從走馬觀花的踩點式逐漸轉化為深度遊。資料顯示，遊客在每個目的地的停留時間為二點三天，比去年同期提升零點四天。特別是對於馬爾代夫、毛里求斯等海島類，曼谷、東京、台北等城市目的地，遊客更傾向於將其停留時間延長至一周左右。中國遊客也不再只是買買買。抽樣調查發現，今年參加香港遊的旅遊群體中，80% 以上以觀光和度假為目的，而非購物。

二〇一六上半年，最熱門的十大目的地國家和地區分別為：泰國、韓國、日本、中國香港、中國台灣、新加坡、馬來西亞、美國、印尼、越南。泰國及韓國，日本是今年最大的贏家。上半年旅遊者平均點評分為四點六分（滿分五分）。以一百為最高值，旅遊幸福指數為九十二，是近幾年的峰值。從群體看，朋友出遊相比家庭、情侶的幸福指數更高。從吃住行等旅遊要素看，領隊導遊等人的服務相比吃住等設施更讓旅遊者滿意。

對上半年組織的出境遊客的調查發現，並沒有出現嚴重的不文明事件，絕大多數中國遊客的言行大方得體，發生惡性事件的情況非常少見。對數百位攜程領隊的調查發現，90% 的領隊認為，二〇一六年上半年中國遊客出境游的文明旅遊程度有提升或者明顯提升，九成以上不認同中國遊客素質低於其他國家的說法，中國遊客有被妖魔化的傾向。

研究顯示，中國遊客更傾向於赴亞洲城市觀光，前往亞洲周邊的海島度假，歐洲恐怖襲擊事件的負面影響使得這一趨勢更加凸顯。不過，另一項研究指出，上述「十大熱門」也有負面因素：泰國布吉等旅遊景點近日發生連環炸彈爆炸事件，台灣「台獨」思潮泛起，香港本土主義橫行，都影響了內地居民到這些地區旅行的願望。中國澳門雖然沒有大型主題公園，但勝在娛樂博彩和世界文化遺產互相輝映，國際機場管理水平高，民眾對遊客態度友善，因此乘坐飛機赴澳門觀光的內地遊客越來越多。

《濠江日報》2016 年 8 月 22 日



## 民航業須配合「世界旅遊休閒中心」建設

澳門要依照中央的「十三五」計劃建設「世界旅遊休閒中心」，完善對外交通是非常重要的第一步。其中，拓展航空交通的國際航綫尤為重要，因為航空交通是吸引國際客源的第一途徑，而陸路交通只能帶來中國內地的遊客。中央給澳門特區的任務是經濟多元化，特區政府的施政也正在實施這一策略。

近年來，特區政府積極推進澳門與內地鐵路、航空、旅遊三大產業融合發展的新使命，積極推進各項工作。澳門特區政府與廣東商談了多項合作計劃，帶動粵港澳旅遊業發展及鞏固澳門「世界旅遊休閒中心」的地位。旅遊業界人士表示，澳門要打造「世界旅遊休閒中心」，必須吸引國際高消費旅客。澳門需不斷完善自身的旅遊設備，更重要的是通過改革而推出各種有效措施，短期措施包括提供航班津貼、航綫津貼，長遠則可考慮通過收購股權讓特區政府成為澳航最大股東，以利開闢更多的國內外航綫，使機場成為一個真正的國際口岸，從而實現澳門建設「世界旅遊休閒中心」的目標。

特區政府不斷對外推廣旅遊業，業界也不斷設計更多旅遊產品，讓旅客市場多元化，而吸引長途客訪澳是重要的旅遊政策。但是，澳門航空公司長途航綫萎縮，令澳門居民看到本地區對外交通的不足之處。

特區政府最近公開收集各界意見的《澳門特別行政區五年發展規劃》文本，強調「因應航空交通的持續發展，檢視及分析制約因素，因地制宜更新《澳門國際機場整體發展規劃》容。分階段擴建國際機場，增加機場航綫航班，提升機場運載能力，加強機場作為澳門對外重要門

戶的角色，為居民和旅客便利進出架設空中橋樑。」

旅遊業界人士認為，《五年規劃》提出擴建機場、增加機場航線航班，是十分正確的。但由於本澳對外航綫的專營權由一家基地航空公司擁有，澳門國際機場的國際程度相當有限，澳門人赴歐洲、美國和世界上大多數城市，仍不得不經香港、廣州或深圳的機場。這樣一來，澳門要建設「世界旅遊休閒中心」就必須首先解決對外交通的難題。

澳門建設「世界旅遊休閒中心」，目前最需要的不是興建酒店和度假村，而是增加通往世界各地的航點航綫。澳門民航運輸這一重要的旅遊休閒設施不足，引起了澳門社會各界的關切。從長遠及戰略的角度，應明確列出目前各領域的不足、缺陷及相應的解決方案，利用區域合作帶來的優勢條件及鄰近地區的資源優勢互補，制定實現世旅中心的短、中、長期發展戰略，更積極主動地跟進區域發展的步伐。

隨着亞洲經濟尤其是中國內地經濟的發展，澳門旅遊市場不斷擴大，航線網絡需求亦逐步增加。雖然澳門民航界非常努力，包括澳門國際機場積極開拓低成本航空和商務航空，藉此增加新的航綫，旅客數字也逐漸回升到接近高峰時期的水平；但面對珠三角各大機場的競爭，尤其是香港、廣州的航空市場始終較澳門有優勢，澳門傳統航空市場困難很大。澳門民航業要取得新的突破，在目前的航綫專營體制下，單靠基地航空公司是難以滿足的。

珠三角五大機場會議早已明確澳門國際機場定位為多功能中小型國際機場。為配合澳門定位為「世界旅遊休閒中心」的目標，特區政府已開展澳門民航業市場研究，預測未來區域交通體系落成後對民航業及海運業的影響，以及旅客來澳使用澳門機場的渠道，以協助航空業和海運業制訂可持續發展的策略，更好地規劃各口岸相應配套設施，設計更完善的海空聯運通道，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，為澳門民航業在珠三角的持續發展指明方向，做到優勢互補。

另一方面，珠三角五大機場建立海上和陸地的「機場聯運」直接接駁通道，並結合海上運



輸網，提升與氹仔客運碼頭的對接能力，推動機場實現多聯「海陸空聯運」模式，可望令澳門成為一個交通網絡通暢、四通八達的宜居及旅遊城市。要達到這個目標，國際機場應該成為澳門這個「世界旅遊休閒中心」不可或缺的基建設施之一。在這個重要的發展階段，作為彌補傳統航空不足的澳門商務航空，如果要趕上通用航空發展大潮，機場就需要在軟件和硬件方面都同時進行必要的升級。

《濠江日報》2016年9月5日

## 「薩德」影響赴韓旅遊及民航前景

受韓劇、化妝品和美食所吸引，韓國歷來是中國公民（包括港澳居民）外遊的熱門勝地。但是，近期因韓美決定在韓部署「薩德」反導系統，中方採取了一系列措施，中國公民赴韓旅遊的熱潮亦開始冷卻。

歐美國家受到恐怖主義嚴重威脅，中東地區頻頻發生戰亂和傳染病，包括澳門和香港居民在內的中國遊客，很多人都對韓國情有獨鍾，澳門國際機場前往韓國首爾等城市的航班經常客滿。報告顯示，三個在韓國首爾的遊客中，就有一個是中國人。韓國首爾研究院數據顯示，二〇一五年韓國儘管發生了中東呼吸綜合症，但中國赴韓旅遊總人數仍然佔赴韓外國遊客總人數的四成多。

韓國政府去年十二月公佈的「二〇一六年經濟政策方向」，包括對中國遊客放寬簽證的多項措施。隨著暫時下調汽車和家電產品特別消費稅的措施到期，韓國二〇一六年初國內消費陷入低谷，政府欲借中國遊客之力拉動消費。韓國觀光公社預測，到二〇一九年，訪韓外國遊客人數有望達一千九百三十五萬人次，逼近二千萬大關。其中，中國遊客將成為主力軍，赴韓旅遊人數將以每年 10% 左右的速度增加。

以中國遊客為主體的旅遊熱，也帶旺了韓國低成本航空企業。韓國機場公社和仁川國際機場公社發佈的統計資料顯示，韓國低成本航空公司從首次執飛的二〇〇五年八月至二〇一六年六月累計運送旅客達一億一千四百萬人次（國際航線八千一百三十二萬人次）。在五家低成本航空公司中，濟州航空載客最多，達三千四百三十一萬人次，其後依次是釜山航空和真航空。截至二〇一六年五月，韓國低成本航空的國內航線市場份額共計 56.1%，多於大韓和韓亞兩大航空公司份額之和。韓國低成本航空的國際航線份額為 17.5%，載客人次較二〇一五年增長 40.4%。



鑒於韓國各低成本航空公司都在引進新客機，開闢北美等遠程航線，預計廉航市場增長勢頭將繼續。尤其是韓亞航空旗下的第二家低成本航空公司首爾航空也將於十一月執飛金浦到濟州航線，低成本航空市場競爭日趨激烈。

據韓國旅遊發展局（KTO）初步統計，今年七月前往韓國旅遊的中國遊客達到九十一萬人次，是一年前的三倍多，達到空前新高，資料也顯示，韓國與美國正式對外宣佈兩國達成在韓部署「薩德」反導系統的決定後，訪韓中國遊客比消息宣佈前增加 16%，暫時消除韓國對中國可能因其部屬「薩德」進行報復的擔憂。不過，旅遊業和民航業人士指出，隨著「薩德」問題逐步發酵，如韓國政府一意孤行，中國遊客減少赴韓旅遊幾乎可以是肯定的事。

自從韓國同意部署「薩德」系統以來，中韓兩國就一直或明或暗地角力。消息人士說，中國正考慮採取諸如限制進口韓國商品和服務等措施，以尋求向首爾施加壓力，迫使其放棄部署美國導彈防禦系統。北京還考慮暫停在韓國的部分投資和採購。中國同時也在評估已經對簽證、娛樂業和旅遊業所採取的措施造成的影響。

韓國當地旅遊業人士指，中韓兩國男足九月將在韓國舉行世界盃預選賽，原定有三千名中國加油團成員九月一日赴韓，但近日卻傳出取消行程；而會員多達十二萬人的中國陶器協會，也取消了訪韓活動。另據韓國《朝鮮日報》網站報道，預定下半年舉行的中國國內的韓流活動和中國人大規模獎勵韓國旅遊，均接連被取消了。預定八月六日舉行的 KBS 電視劇《任意依戀》主角金宇彬和秀智的中國粉絲見面活動，突然宣告被延期。

目前，中國網絡上對抵制韓國的聲音越來越大，赴韓旅遊的低潮相信很快就會到來。為了應對可能出現的新「韓（寒）流」，部分航空公司以及開始重新部署明年赴韓國各大城市的航班安排。不過也有民航界人士認為，韓國總統朴槿惠不久前在杭州 G20 峰會上，似乎有意與中國國家主席習近平表達某種新訊息。如果在中日韓三國領袖會議上就「薩德」問題取得突破，形勢可能會向好的方面轉變。



## 特區政府力促澳門至葡萄牙航線

最近訪問葡萄牙的行政長官崔世安向傳媒透露，據他向中國駐葡萄牙大使了解，中葡開通北京和里斯本直航航線的機會頗高，較澳葡直航的條件更優厚，相信開通後學生往返澳葡兩地會較過去更加方便。他說，政府努力嘗試開設澳葡兩地直航，亦願意提供資助，但長遠而言仍需客量充足以支持航線的長期運作。

澳門國際機場於一九九五年十二月正式營運時，葡萄牙航空曾有里斯本飛往澳門的航班。當年葡航提供的服務為澳門經停曼谷到里斯本，早期經停布魯塞爾。由於客源不足和經營問題，葡萄牙航空於一九九八年底停飛澳門至里斯本航線。自此之後，澳門與歐洲之間唯一一條較直接的航空客運航線中斷，至今已達十八年了。

十八年來，澳門居民及遊客到歐洲，不是到鄰近地區乘搭飛機，就是在澳門國際機場登機到台北或新加坡等機場轉機。開辦一條或更多歐洲航線，一直以來均受澳門特區政府及業界重視。十二年前，澳門航空曾考慮恢復澳門至歐洲航班，利用雙方的航線經曼谷接駁中轉。然而，由於種種原因，澳航一直未能開通歐洲航班，澳門民航業的貨運業務也漸漸流失到鄰近機場。二〇〇四年後，陸續有低成本航空公司進入澳門國際機場營運，雖然令本澳較小的航空客運市場得到進一步擴大，但澳航未能利用本身的航線網路和內地市場的優勢，開闢更多新航點和增加航班。

業界認為，恢復澳門至歐洲航班需要一個良好的時機和一間實力雄厚的民航企業。葡萄牙航空的財務狀況不佳，執飛澳葡航綫有困難。唯一能指望的是澳航，但澳航也要為此需增加遠



程的飛機，光靠當時的 A319、A320 客機是無法應對長途航班的。

二〇一四年五月，應邀訪問中國的葡萄牙總統席瓦爾公開談及恢復澳門至里斯本航班的議題，據稱他曾向中國內地三家航空公司表達了開通中國至葡國航線的願望。然而，中國內地一些大城市已有飛往歐洲的航班，包括里斯本、倫敦和法國等城市。除非有很大的市場吸引力，否則它們為何要繞道澳門飛呢？所以，這個問題尚未見中外航企積極回應。

澳門旅遊業人士也認為恢復澳葡航班條件未成熟。澳門回歸前曾有葡航承擔澳門至里斯本航線的航班服務，因客量少而被迫停航，目前，香港設有中途站的里斯本航班服務，澳門客量少且未有航空公司感興趣的情況下，欲恢復澳葡航線難度很大，唯有考慮協作方式配合有意開拓中國到葡萄牙航線的航空公司。例如配合北京或上海至里斯本新航線的航空公司，一旦有航空公司願意嘗試，澳門就可以增加該公司飛上海至澳門的航班作配合，令該航空公司可以為澳門出發的乘客往北京或上海中轉同一航空公司的航班至里斯本，反之亦然。業界又建議促進珠三角及西南腹地與葡萄牙的經濟旅遊合作，倘相關合作到了相應的程度，則恢復「里斯本—澳門」航線就水到渠成了。

由於種種原因，澳航一直沒有開通歐洲航班，澳門民航業的貨運業務也漸漸流失到鄰近機場。二〇〇四年後，陸續有低成本航空公司進入澳門營運，雖然令本澳較小的航空客運市場得到進一步擴大，但澳航未能利用本身的航線網路和內地市場的優勢，開闢更多新航點和增加航班。由於澳航是澳門國際機場主要的基地航空公司，該公司沒有「飛出亞洲」，也影響了澳門建設「世界旅遊休閒中心」的進度。

今年五月十七日，俄羅斯皇家航空與內地旅行社合作的澳門至莫斯科包機航班首航，打破了澳門國際機場長期沒有洲際航班的悶局，填補了澳門國際機場遠程航線的多年空白，有利於本地居民和周邊居民出行。如果澳門至葡萄牙航線得以恢復，將持續強化澳門與歐洲的空中橋樑。

澳門作為中葡交流平台和「世界旅遊休閒中心」，對兩地居民出國旅遊都具有很大吸引力；加上珠三角地區市民近年旅遊需求旺盛，新興的航空旅遊市場既有潛力，也有持續發展的內在動力。另一方面，澳門應該抓緊港珠澳大橋兩年後通車的機遇，完善澳門國際機場軟硬件建設，增加長途航線航班，提高航空客貨運輸的處理能力，追上澳門持續增長的航空貨運需求，配合中國的「一帶一路」戰略，以及建設澳門「世界旅遊休閒中心」的定位。

《濠江日報》2016年9月19日

## 澳門民航學會舉辦

### 《以「一帶一路」戰略促「世界旅遊休閒中心」發展》座談會

由澳門民航學會主辦、澳門基金會贊助的《以「一帶一路」戰略促「世界旅遊休閒中心」發展》座談會，2016年9月10日上午10時假澳門科學館舉行，超過60位民航業代表、嘉賓和會員出席。澳門民航學會鄧軍會長、鄭淑群理事長、徐文玲監事長及理事會眾成員等出席。



鄧軍會長致詞



與會嘉賓合照



鄭淑群理事長分別向出席嘉賓致送感謝狀

鄧軍博士致歡迎詞時指出：2013年國家首次提出「一帶一路」的建設，目前，已經有一百多個國家和國際組織參與其中。同時，國家給予澳門「一中心、一平台」的定位，各界致力將澳門構建成「世界旅遊休閒中心」，並且發揮中國與葡語國家之間的平台功能，促進中國與「一帶一路」沿線國家的旅遊交流，以及相互間文化交融、經貿合作，有助開拓全方位、多層次的旅遊規模。藉著航空業發展，帶動人才、貨物流動及整個珠三角的經濟環境，在國家提出「一帶一路」的大前提下，共同合作，朝著國家《十三五規劃》的發展方向，了解及發展澳門和周邊地區的經濟。澳門民航業作為澳門經濟推動者的其中一員，同時也是澳門對外的國際窗口，現階段正積極配合航空產業及發展空中的「絲綢之路」，完善連貫與東盟國家的旅遊路線，更計劃發展由澳門至葡語系國家的長途航線。另外，隨著港珠澳大橋的開通，航空業界應善用這個契機，充分發揮澳門獨特優勢，利用周邊的資源，配合澳門特區政府的旅遊發展目標。

澳門民航學會舉辦此次座談會，與嘉賓和會員一起就「一帶一路」戰略對航空業及不同行業的影響進行廣泛溝通和探討。以「一帶一路」建設為契機，創新資訊科技，開展跨國互聯互通，提高貿易和投資合作水平，推動國際產能和裝備製造合作，成為中國「一帶一路」的重要角色。隨著特區政府「五年發展規劃」正式出台，相信特區政府對民航業發展將會有更完善的計劃和策略。大家同手共勉，推動「一帶一路」的發展戰略，從一個結構性思維延伸至澳門不同行業，通過學會的研究、探索，從而為政府及企業創造新思維及新方向。

澳門國際機場專營股份有限公司市場部總監方曉健、澳門旅遊學院旅遊學院副教授姚敏如、澳門物流貨運聯合商會理事長李國輝、支付寶國際事業部資深經理徐靈杰、環捷物流有限公司董事高學煒、澳門航空股份有限公司航線規劃部總經理陳艷蘭、澳門旅遊學院旅遊學院特邀副教授梁秀基共七位業界代表分別就：「一帶一」路澳門國際機場如何配合未來發展、「How does one road one



鄭淑群理事長分別向出席嘉賓致送感謝狀



鄭淑群理事長向出席嘉賓致送感謝狀

belt affect the development of tourism products in Macao?」、「澳門的海陸空物流對於一帶一路所起的協作功能」、「如何用支付連接澳門中小企業與億萬用戶」、「一帶一路 One Belt and One Road in Logistics Field」、「兩大戰略背景下澳門航空的發展」及「促進一帶一路的旅業發展 - 資訊科技的重要角色」等議題發表了各領域的看法。理事長鄭淑



本會主要負責人出席



互動交流熱烈



群主持討論環節，並與來賓和與會人士交流。

澳門民航學會每年皆舉辦各種航空專題座談會，以增進民航業和學會會員之間的溝通及了解。透過交流與探討，開拓思維，在機遇來臨之前，機場、航空公司、旅遊運輸等業界夥伴預先做好準備，齊心合力迎接未來無限的發展前景和挑戰，從而為推動澳門經濟的增長及多元化發展做出應有的貢獻。

高

雄

## 台南文化薈萃

高雄，是台灣南部最大的城市，人口約 280 萬，為台灣第二大都市。高雄市自十九世紀末開港，舊稱「打狗」，日治時代發展為港埠城市與軍事要地，並在二十世紀中葉後成為台灣南部政治、經濟、文化中心及交通樞紐。因受海洋氣候調節，全年陽光普照、氣候宜人，有獨特的「海洋首都」特點。近年大力推展旅遊事業，已成為全台最美麗的城市之一。

高雄市也是台南的文化與近代台灣與外國聯繫的重要窗口，其文化是在傳統文化的基礎上，受開埠後傳入的歐美文化和日本文化影響融合並逐步形成而兼容的產物。近代引入工商文明和西方文化，使高雄市別於其他地方的文化，在包括飲食、語言、音樂、藝術、民俗等方面都可以體現獨特一面，具有開放而又自成一體的風格。



六合夜市



駁二藝術特區

高雄也是台灣的時尚與藝術中心之一，高雄市接受全球化浪潮的洗禮，並迅速發展出一套屬於自身特色的藝術行為。許多台灣各地出身的藝術家、甚至來是世界各地的藝術家、設計師與文化人，也都聚集在此，尤其是駁二藝術特區大義倉庫群，更是來自世界各地藝術家交流的平台。

在高雄，你會發現這裡的景點處處體現著現代與自然並存，85 大樓、打狗領事館、高雄港巍峨屹





打狗英國領事館

立，向來往遊客訴說高雄故事；西子灣、澄清湖幽靜的躺著，為這座城市增光添彩；愛河貫穿整個高雄，默默的守護著這座都市。高雄除了愛河、壽山、西子灣、蓮池潭、旗津、左營舊城等知名景點，打狗英國領事館、駁二藝術特區等更值得一遊。

有人話未到過「六合夜市」，就算去過高雄，其實亦不誇張。早在一九五零年，位於現在高雄新興區大港埔附近的空地，就開始聚集了許多小食檔，漸漸越來越多，久而久之便形成以特色小食聞名的

「大港埔夜市」，之後逐漸擴大。再發展成現在的「六合夜市」。「六合夜市」距離高雄火車站不遠，沿著中山路直行約十餘分鐘後右轉至六合路便可到達。

日間這裡車水馬龍，到了晚上便成為人來人往的熱鬧市集，以多樣化食品聞名的「六合夜市」，最特殊的景觀是招牌林立的牛排店及海產店，大大小小十多家，主要賣點是價格實惠、品種繁多。兩排攤位從山珍、海產、特產到冷飲等應有盡有，種類之多令人目不暇給，選擇之豐富為全台有名。

打狗英國領事館建於一八六五年，至今已有一百五十多年歷史，地理位置特殊，座落在海天一色的西子灣山上，美景渾然天成。坐靠打鼓山、前扼高雄港進出之船舶、右看西子灣日落、左抱高雄海港全景。

該館為後文藝復興時代巴洛克式建築風格，花欄石雕、圓拱設計，見證了一個半世紀的歷史，經整修後，風華再現，續領風騷；館內亦蘊藏豐

富的藝術臻品，使其成為內外兼美的古蹟領事館。

這座英國式的建築，由英國人設計。四周的外牆有連續的半圓拱，轉角處的拱較小而牆柱較大，有力學上的加固作用。建築物內設壁爐，並有地下室。整體外觀為連續的半圓拱，使得造型非常有節奏感。領事館的紅磚當年從廈門運來，工匠聘自大陸，迴廊的圓拱在夕陽下更顯古意盎然。竹節狀的落水管是清末洋樓的特色，轉角的磚柱為雙柱並立，構造獨特。

經考研修復，現在內部闢為高雄史蹟文物館，陳列有關打狗開拓及近代史之文獻、照片及模型。遊客至此，除可參觀館內豐富收藏外，館外可西眺大海的點點帆影，東望市區港口，南側有保持完好的曲折古道，處處展現迷人風采。

駁二藝術特區地處承載高雄歷史記憶的鹽埕埔，是台灣水岸文創廊帶第一個新亮點。2000年，有關方面將這處荒置的倉庫再利用，把緊臨海港的二十五棟倉庫，注入文藝元素，



駁二一隅

澆灌創意概念，令荒置的倉庫精采變身。以展覽集結夢想、觀點與設計，集音樂、戲劇、舞蹈、繪畫、文創，涵蓋公共藝術、數位影視、街頭表演，每處轉角都新穎有趣，每個畫面都記憶深刻，構築起海港城市的文化魅力與生活美學。吸引川流不息的文化創意人，有大小充滿城市特質的展演活動，不斷呈現嶄新的概念與面貌，為文創產業平台紮根。這裡凝聚無限的文創能量與競爭力，值得以文化创意產業為「經濟適度多元」內容的澳門的同業親臨借鏡。

來到遠離台北式塵囂的高雄，不僅可以體驗自然生態、品嚐珍饈佳饌，還能欣賞客家美濃紙傘、內門宋江陣、大樹佛光山...等多元的民族文化，更別提擁有全台最大的購物中心，及著名的觀光夜市，可說是全部旅遊元素一應俱全，實在值得一遊。由澳門國際機場出發飛高雄，航程僅個半鐘，是短假期搭機外遊的不二之選。

## 《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：

澳門氹仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓

澳門民航學會秘書處

電話號碼：(853)85988862 傳真號碼：(853)85988893

電郵地址：cheongms@macau-airport.com



**鳴謝 澳門基金會**  
**贊助部分出版經費**



澳門特別行政區

REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU



民航局

AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL  
CIVIL AVIATION AUTHORITY

# 致力為澳門的航空發展提供安全素質及效率保證

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



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



— 為澳門飛翔 —



# MACAU LOCAL CADET PILOT PROGRAM

## 澳門本地飛行學員計劃

一次非同尋常的人生選擇

跑道已經築平，年輕的你，敢不敢、從這裡起飛？

澳門首屆本地飛行學員計劃現正推出，  
詳情請見澳門航空官網：[www.airmacau.com.mo](http://www.airmacau.com.mo)





Institute of Macao  
Civil Aviation  
澳門民航學會

**編輯委員**

崔世昌

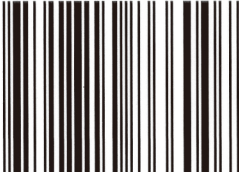
鄧 軍

劉蘇寧

鄭淑群



ISSN 1814-8662



9 771814 866007