

澳門

民航學刊 2016 · 12
第三十四期

澳門民航學刊

第三十四期

▲ 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, 4th ANDAR AV. WAI LONG, TAIPA, MACAU
電話/Tel: (853) 85988888 傳真/Fax: (853) 28785465

www.macau-airport.com



澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第三十四期
2016.12

澳門民航學會



《澳門民航學刊》第三十四期

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

特稿

澳葡航線有助建設「一中心一平台」	馬榮	1
再談內地城市陸續開放「第五航權」	馮俊	8
試析澳門的航空器抵押權制度	楊雲	16
安全第一，颱風停飛理所當然	趙不爭	23
民航運輸與「一帶一路」戰略	米嘉	30
「第五航權」的是與非	蔣心雷	37

論壇

澳門民航業需穩住亞洲市場		46
「自貿中轉易計畫」為物流業帶來新機遇		49
港珠澳大橋令澳門民航業喜憂參半		52
珠海機場今年客流達六百萬逼近澳門		55
大陸出境遊激增全球受惠，台灣「獨」憔悴		58
澳門公務航空未雨綢繆迎接新發展		61
今年全球民航客運三十八億未來二十年將倍增		64



專 欄

大阪，同時滿足你三個旅遊願望

67

徵稿啟事

澳葡航線有助建設「一中心一平台」

■ ■ 馬榮

北京首都航空將開通首條中葡直飛航線：葡萄牙國家旅遊局今年十月九日與北京首都航空有限公司簽署了《關於開通中葡直飛航線合作諒解備忘錄》，首都航空將於二零一七年六月開通杭州—北京—里斯本航線，搭起中國至葡萄牙的直航通道，每週四班，由空客 A330 寬體機型執飛。兩國間第一條直飛航線將為促進中葡的經貿合作往來發揮積極的作用。

十月六日，葡萄牙前總理古特雷斯當選新一任聯合國秘書長。兩天後（十月八日），國家主席習近平在人民大會堂會見了正式訪華的葡萄牙總理科斯塔。科斯塔總理表示：「葡萄牙同中國交往歷史悠久。葡方對中國改革發展成就表示欽佩。近年來，葡中關係深入發展，雙方保持密切高層交往，經貿合作和人文交流不斷加強，在多邊領域保持良好溝通合作。我願意通過此次訪問促進葡中兩國人民的友誼，以及經貿合作往來」。

科斯塔總理接受央視採訪時表示，葡萄牙是中國真誠的好朋友，願同中國加強在經貿、投資、新能源、金融、海洋、港口等各領域互利合作。葡萄牙是足球強國，希望今後雙方可在這一領域密切交流合作。

中國與葡語國家經貿合作論壇第五屆部長級會議十月十一日在澳門舉行，李克強總理發表主旨演講時指出，去年中國與葡語國家貿易額接近一千億美元。中國成為葡語國家最重要的交易夥伴之一，也是葡語國家增長最快的主要出口市場。截至目前，葡語國家在中國已設立近千家企業；中國企業對葡語國家各類投資存量接近五百億美元，在葡語國家承包工程合同額超過九百億美元。雙方在農業、環保、運輸、通信、金融等領域的合作也結出累累碩果。



行政長官崔世安在論壇致歡迎詞時強調，中葡論壇宗旨與「一帶一路」倡議的思路高度切合，論壇與會國可借助「一帶一路」建設的機遇，深化跨國互聯互通，走和平合作、互利共贏的道路。

行政長官主持的「中國與葡語國家商貿合作服務平台綜合體」啟動儀式，也標誌着澳門邁向中國與葡語國家商貿合作服務平台建設的新台階。「中葡合作平台綜合體」位於南灣湖C區，佔地約一萬四千二百平方米，落成後除為每屆中國與葡語國家經貿論壇（澳門）提供會議場地外，內裡將設置葡語國家產品及食品展示中心、中國與葡語國家企業服務中心、培訓中心、資訊中心、中國與葡語國家經貿關係及文化展覽館、澳門城市發展及建設展覽廳等，並為建設中葡平台及籌辦中葡論壇的政府組織、機構以及中葡行業團體提供長期及臨時辦公場所。這個綜合體將成為本澳的標誌性建築，以及經貿、會展及文化交流活動的場地，進一步發揮澳門作為中葡商貿合作服務平台的作用，

出席中葡論壇的李克強總理同時還代表中央政府給澳門特別行政區帶來了「大禮」：十九項支持澳門發展的新舉措，包括支持澳門特區政府每年舉辦「世界旅遊經濟論壇」、支持澳門建設葡語系國家人民幣清算中心及出口信用保險制度、設立中葡合作發展基金總部、推動內地大型電商企業非銀行支付機構與澳門企業合作共同拓展面向葡語國家電商市場、支持澳門建設智慧城市、支持澳門建立三個中心等等。

這十九項新舉措屬於政策性的支持，對澳門建設「世界旅遊休閒中心」、「中國與葡語國家商貿合作平台」，對澳門經濟適度多元化和新一輪經濟發展有着不可估量的重大意義。

澳門作為中國與葡語國家商貿合作服務平台，不但獲得中央政府的祝福，而且還「錦上添花」，這是有遠見的舉措。李克強總理提到，在國家制定重大發展策略和開展對外對內重大交流活動中，會積極吸引澳門參與，研究支持澳門以適當方式與絲路基金、中拉產能合作基金、中非產能合作基金和亞投行開展合作，為澳門適度多元發展提供新的動力，希望澳門能抓住國家發展的機遇。

李克強總理除了公佈支持澳門發展的十九項措施，還宣佈了支持中葡合作論壇的十八項新舉措，為澳門經濟適度多元發展布下了新的局面。日後，澳門不僅僅是中國與葡語國家商貿合作服務平台，而且還是葡語系國家人民幣清算中心、中葡合作發展基金總部，中國內地大型電商企業透過與澳門企業合作共同拓展葡語國家電商市場。另外，內地支持澳門每年舉辦「世界旅遊經濟論壇」，支持澳門建設智慧城市。有了這些政策措施，澳門定能在中國與葡語國家，以及「一帶一路」戰略和國際產能合作中發揮無形的超級橋樑作用，這對澳門拓展經濟適度多元和經濟持續增長將有莫大的幫助！

中葡商貿合作服務平台備受矚目

中央政府駐澳門聯絡辦公室經濟部副部長級助理徐俊，就澳門建設中葡商貿合作服務平台取得的進展接受了中央電視台的採訪時，列舉了幾點重要內容：

澳門中葡商貿合作服務平台建設穩步推進：國務院副總理汪洋在中葡論壇第四屆部長級會議期間提出在澳門建設「中葡雙語人才、企業合作與交流互動信息共享平台」、「中葡中小企業商貿服務中心」、「中葡經貿合作會展中心」和「葡語國家食品集散中心」。特區政府積極響應，二〇一五年四月，平台網站「中國與葡語國家經貿合作及人才信息網」開通並運營。二〇一六年三月，葡語國家食品展示中心正式投入運行。二〇一六年二月，特區政府還成立了由行政長官任主席的「中葡商貿合作服務平台發展委員會」，統籌協調平台建設各項工作。

「中葡商貿合作服務平台發展委員會」既是中央政府賦予澳門在國家整體發展戰略中的重要定位，也是發揮澳門區位優勢打造經濟發展引擎的必然選擇。澳門社會高度認同「一個平台」建設，越來越多的澳門企業家和市民加入中葡經貿交流的各項活動中來，親身感受一個平台帶來的機遇與財富。澳門國際葡語市場企業家商會、澳門葡語系國家酒類食品聯合商會等會員企業利用中葡商貿合作平台，在上海、廣東順德等地設立葡語國家產品展示中心，將葡語系國家產品成功打入內地市場。澳門盛世集團發揮平台作用促成多個內地、澳門及葡語系國家的農業和能源項目；澳門勵駿集團整合澳門中小企業，並聯合內地企業在佛得角和葡萄牙建設綜合休閒旅遊設施，增強了澳門在當地的影響力。



通過發揮聯繫中國內地與葡語國家的獨特優勢，澳門不斷強化其作為中國與葡語國家商貿合作服務平台作用，自身的國際影響力也大大提升。

中國與葡語國家企業經貿合作洽談會成效明顯。該洽談會自二〇〇五年至今已成功舉辦了十一屆，累計超過四千二百八十名中葡企業家參與，促成超過三千一百三十三項商業配對，涉及基礎設施、金融、地產、食品、農業等領域。

以澳門為平台舉辦的經貿交流活動日趨豐富：僅二〇一五年就先後舉辦葡語國家與澳門企業對話會、中國——葡語國家基礎設施建設部長級對話會、中國與葡語國家青年企業家論壇、中國——葡語國家省市長圓桌會等活動，充分發揮澳門在促進中葡商貿合作中的作用。

有效推動中國和葡語國家投資環境推介和企業合作：澳門特區利用廣交會、京交會、投洽會、活力澳門推廣周等在內地舉辦的大型活動，舉辦中葡投資環境推介會累計三十餘場，參加人數逾二千四百人次。

人力資源領域合作平台作用不斷加強。一是搭建人力資源合作新平台。二〇一一年三月，澳門正式成立了中葡論壇（澳門）培訓中心，截至二〇一六年八月底，累計舉辦卅一期對葡語國家研修班，培訓葡語學員七百九十一人，涉及旅遊會展、醫療衛生、中小企業能力建設等領域。

積極參與內地對葡語國家的培訓合作：截至二〇一六年八月，澳門累計接待內地主辦的葡語國家培訓班廿二個，共六百多名葡語國家官員到澳門考察訪問和交流經驗。三是支持葡語國家人員來澳實習。在旅遊和廣電等領域，邀請安哥拉、佛得角等葡語國家官員和技術人員一百三十餘人來澳實習，受到各葡語國家的好評。

澳門一些大學也致力於中葡雙語人才培養和中葡語言文化交流工作。澳門專業服務機構也充分發揮本土雙語人才優勢，為內地與葡語系國家開展經貿合作提供語言服務支持。如澳門至

善有限公司，為舟山東帝汶漁業項目、幾內亞比紹基礎設施項目等提供中葡翻譯、信息收集等一條龍語言服務，為中國企業成功走入葡語國家保駕護航。

內地省市與葡語國家經貿合作平台成為亮點。二〇一一年以來，澳門連續多年與江蘇、北京、廣東等省市共同舉辦工商峰會、項目推介會、赴葡語國家考察等，推動相關省市與葡語國家在經貿、旅遊等領域的合作。浙江舟山通過澳門與東帝汶等葡語系國家開展遠洋漁業合作取得積極進展。澳門與江蘇、葡語國家成立「江蘇——澳門·葡語國家工商峰會」理事會，下設貿易投資、體育、農業、旅遊、漁業等五個推進小組，將合作納入機制化軌道，有效引領和示範內地其他省市開展對葡語國家合作，也進一步強化了澳門的平台地位。

中葡商貿合作服務平台建設應以特區政府為主體，以中葡論壇為依託，通過完善平台機制、充實平台內容等途徑，不斷深化平台建設，促進內地、澳門、葡語國家的經貿合作和澳門自身經濟適度多元發展。

一是發揮澳門特區政府在平台建設中的主體作用。進一步發揮特區政府的積極性和主體作用，加強「中葡商貿合作服務平台發展委員會」各成員單位統籌協調，形成合力推動平台建設。

二是建立中葡論壇常設秘書處支持平台建設的協助機制。一方面，加強常設秘書處與特區政府有關部門聯繫，積極協助特區政府舉辦促進平台建設的活動；另一方面，發揮常設秘書處與葡語國家駐華使館、相關機構聯繫渠道的作用，引導各葡語國家共同參與平台建設。

三是豐富充實平台建設內容。積極發揮特區政府規劃引導和市場作用，重點推動語言和人力資源、貿易投資促進、金融合作、產業對接、專業及中介服務、文化交流、區域合作七個子平台的建設內容，增強平台的服務能力。

澳門與里斯本之間應恢復直航

較早前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援航線的長期運作。

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。

據《澳門平台》雜誌報道，中央政府樂見澳門和里斯本之間的直接聯繫，但市場很難維持澳門和里斯本之間的直飛航班。最可行的設想，仍然是說服中國公司從北京或上海，通過澳門轉機到里斯本。然而，來自民航界的意見表示，合理的可能性是：乘澳門航空到內地，然後乘在內地直航機到里斯本。

官方消息證實，中國政府將支持澳門與里斯本之間的直航。這問題甚至完全不是象徵性的或政治的，因為「世界工廠」就在特別行政區的大門口。在區域一體化的背景下，甚至將澳門國際機場改造成從珠三角出口產品到歐洲的平台，都可以是有意義的。潛在的客流需求和如此大規模的操作在澳門更加難以保證。此外，即使在葡萄牙管理時期，葡萄牙航空公司有能力保持一條當時十分缺乏的戰略航線，也是如此。

連接的意義在於中國內地，因為那才是葡萄牙的主要利益所在，不僅在貿易方面，還在旅

遊客流。葡萄牙官方消息表示，在短期內，中國官方估計會有四十萬新遊客前往歐洲旅遊。我們希望當中的一部分能到葡萄牙。這議題已非首次討論，在席爾瓦和中國領導人之間的會議上亦提出重新處理。不同的切入點是，直接與中國內地的航空公司商討解決這一問題，以說服他們經營。中國東方航空公司、海航集團及均瑤集團在上海聽了葡萄牙代表團的講解，當中的兩個單位都表示有興趣。

對於把澳門納入中國與葡語國家利益的路線，澳門行政長官崔世安對此想法作出了表現積極，席爾瓦在回里斯本前的新聞發佈會上透露。關於特區對直飛到葡萄牙的假設，澳門民航局（CAA）表示：「澳門正積極吸引新的遊客」，「我們隨時歡迎增加航班，以及開展新的航線和新公司的加入」。

在連接到里斯本這一項目上，澳門航空並沒有足夠的規模競爭長途航線。但這也不是問題所在。順連一句，民航局與中國內地和歐盟簽署有關航空業的協議中，列明「允許其他航空公司經營里斯本到澳門的航線」。這或需很長期的思考。民航局回應傳媒時說，「正如你們所知，民航是一個需要大量的投資的行業，尤其是在長途航班上，因此，很難想象該航線能在短期內開設」。

澳門作為國家級的「中葡平台」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體建設，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，以及國家級的「中葡平台」和「世界旅遊休閒中心」定位。



再談內地城市陸續開放「第五航權」

■ ■ 馮俊

G20 全球峰會前夕，新加坡總理李顯龍攜高層訪問團訪問了重慶市，就中新（重慶）戰略性互聯互通示範專案的內容進行了視察。據悉，這是中國和新加坡之間第三個政府間的合作專案，雙方重點在航空、金融、物流、資訊通信等領域展開深入合作，而落戶重慶也契合中國經濟轉型升級、「一帶一路」建設和長江經濟帶發展的大戰略。

此次隨同李顯龍總理訪問重慶的還有新加坡樟宜國際機場總裁，這讓人聯想到，在航空領域就重慶機場與新加坡樟宜機場的合作，以及開放「第五航權」（即對新加坡航空公司開放以重慶為運營中心，包括重慶通往南亞、東南亞等「一帶一路」國家及北美地區航線）的合作將進入實質性階段。

在業內人士看來，隨著重慶向新加坡航空開放「第五航權」，將對國內航空公司形成正面競爭，這意味著未來新加坡航空將有可能在重慶開通經停重慶的北美航線和東南亞航線，與國內三大航空公司的國際航線形成正面競爭，同時也會分流國內三大航空樞紐的優質客流，因此有坊間傳言國航對此事極力杯葛。

航權是指國際航空運輸中的過境權利和運輸業務權利，也稱國際航空運輸的業務或空中自由權。分為第一到第九航權，「第五航權」：經停第三國境內某點上下旅客或貨物權。

相較於其他四種航權，「第五航權」在各種航權中屬於比較複雜的，也是內容最豐富、最具經濟意義的航權。對於重慶向新加坡準備開放「第五航權」來說，就是允許新加坡航空的飛

機可以獲得中國與美國或者東南亞國家之間的航線客源與貨源，這就意味著國內航空公司飛往美國和東南亞國家的航線客源與貨源，會受到新加坡航空分流與競爭。

重慶機場迎來新的發展契機

以重慶為例，如果向新加坡航空開放「第五航權」，就意味著新加坡航空可以在中國開設飛往其他國家的航線，例如飛往美國的航線和飛往東南亞國家的航線。事實上，從新加坡飛往紐約的航線號稱史上距離最長的航線，全長一萬六千六百公里，耗時十九個小時，需要飛躍高緯度的北極地區。這條航線由於虧損嚴重，已於二〇一三年十一月停止運營。如果重慶向新加坡航空開放「第五航權」，則意味著重慶將成為這條航線的一個新的支點，成為新加坡到紐約航線的一個重要的經停和中轉樞紐機場，會分走國內飛往紐約航線的客流。

據悉，此前，成都、西安也都在積極地參與與新加坡航空的合作，希望向新加坡開放「第五航權」，但由於成都缺乏有效的「時刻資源」，西安的「時刻資源」也比較緊張，而重慶作為西南地區的三大樞紐之一，「時刻資源」比較充裕，加上今年重慶江北機場第二跑道的建成，以及新航站樓二〇一七年即將啟用，重慶江北機場將形成新增年旅客輸送量四千五百萬人次，貨運輸送量一百一十萬噸的規模。

專家認為，重慶向新加坡開放「第五航權」，對新加坡和重慶都是利好，對新加坡航空企業也是一個利好，盤活新加坡到美國的航線，拓展了新的市場；對重慶市場來說則增加了國際航空客源和貨源，增加了重慶作為中轉機場的樞紐價值。

一直以來，基地航空公司的數量，是衡量一個機場樞紐地位的重要指標。全球知名的航空樞紐無不與一個大的航空公司關係緊密，迪拜作為全球知名的航空樞紐，就是阿聯酋航空的基地；歐洲的航空中心法蘭克福則是漢莎航空的基地。而中國內地的「北上廣」三大航空樞紐分別是國航、東航和南航三大航空公司的基地。

對於重慶而言，要想成為重要的航空樞紐，關鍵是主基地航空要有強大的航線網路和有控



制力的市場份額，基地航空不在於多而在於強。而目前重慶機場已進入群雄割據局面，最大的基地航空市場份額不超過 20%，競爭已然十分激烈。目前，重慶的基地航空公司共有六家，分別為國航、川航、山東航空、重慶航空、華廈航空和西部航空等，未來，隨著新加坡航空把重慶江北機場作為基地航空，無疑可以提升重慶航空樞紐地位。

中國民航管理幹部學院原院長田保華分析重慶航空業最近十年來的發展時指出，二〇〇四年重慶江北機場的客運輸送量僅有五百萬人次，排名全國機場的第十二名，而成都雙流機場排名第六，客運輸送量為一千一百六十六萬人次，兩倍多於重慶；然而到了二〇一五年，重慶江北機場客運輸送量達三千二百三十八萬人次，排名全國第八，僅比成都雙流機場少不到一千萬人次，增速明顯快於成都。

據業內人士透露，早年的重慶機場虧損嚴重，欠銀行十億元無力償還，於是重慶國資委以十億元，將重慶機場整體轉讓給首都機場集團，從此重慶機場集團成為首都機場集團全資子公司。在首都機場集團專業化的管理帶動下，重慶機場引入多家航空作為基地航空，新開航線不斷增加，航空客貨運量增長迅速。

但隨後，伴隨著重慶航空二次崛起，機場容量無法滿足市場需求，而首都機場集團卻無法完全保證大量的資金和基建投入。更重要的是，重慶市政府越來越意識到航空業對地方經濟拉動的重要作用，於是開始謀求回購重慶機場。目前，重慶市政府已與首都機場集團簽署了重慶機場回購協議，為重慶在航空方面的開放爭取到了更大的權利。這在一定程度上掃除了重慶機場與新加坡樟宜國際機場合作的行政障礙。

內地三大航空面臨競爭

航空專家認為，「第五航權」在內地是比較敏感的一件事情。畢竟航空市場上一貫比較保守，如國際航線通常都是由兩個國家的航空公司經營，第三國的航空公司很難被批准開通這樣的航線，國內航線則不允許外資航空公司運營。

據業內人士透露，重慶航空集團很有可能引入新加坡樟宜國際機場參股。這種機場間的深度合作，更多的是為了引入一方先進的管理經驗。新加坡樟宜國際機場作為全球經營出色的機場，在管理運營和服務方面對重慶機場會有所幫助。

據田保華介紹，新加坡作為歐洲飛往澳洲的中轉站，中轉客流龐大，新加坡樟宜國際機場把機場建成了最時尚的購物中心，吸引中轉旅客在機場消費；樟宜國際機場不僅有各種各樣的免稅店及餐館，而且還有六個對機場顧客開放的露天花園。重慶機場集團與新加坡樟宜機場有意組建一家合資公司，利用重慶機場的商業資源，在包括零售、免稅商店、餐飲、貴賓服務、停車場服務、廣告服務等領域展開合作。

隨著擴大重慶「第五航權」取得突破，新加坡航空可以在國內的廈門、杭州、南京、青島、天津、上海和重慶，與新加坡方面自選的美國的三個城市之間享有每週九班的「第五航權」，同時，開放經重慶、上海分別到國內四個城市的國內段代碼共用。

開放「第五航權」就好像開了一個大口，會出現像新加坡航空這樣的經停重慶到紐約的航線，以及從重慶飛往東南亞國家的航線，從而讓新加坡航空成為國航、東航、南航等內地航空公司的競爭對手；而隨著重慶飛往北美航線的開通，重慶的旅客也不再需要到北上廣的機場轉機飛往北美國家的城市，這也在一定程度上會分流北上廣樞紐機場的優質客源。

內地多個城市開放第五航權

二〇〇三年五月二十二日起，新加坡貨運航空公司正式開通新加坡經中國至北美的定期航班，這是中國政府首次向外國航空公司開放「第五航權」。開通後，新加坡貨運航空每週三個航班，從新加坡飛經中國廈門、南京至美國洛杉磯、芝加哥、安克雷奇再返回，並在廈門、南京有裝卸國際貨物的權利。

二〇〇四年，海南對外開放三、四、五航權的試點工作方案通過審議，海口美蘭和三亞鳳凰國際機場申請對外開放第三、第四、第五航權獲民航總局批覆，開通兩大機場的國際航線。



二〇〇六年四月起，內地正式在上海浦東國際機場開放貨運「第五航權」，率先執行新航權的是美國聯合包裹 (UPS)。該公司在二〇一〇年九月開辦每周五班上海直航德國科隆的貨運航線。此後，內地城市的機場紛紛對外開放了「第五航權」，包括北京、上海、廣州、南京、廈門、哈爾濱，鄭州、煙台、銀川等城市。

中國東北首條「第五航權」航線葉卡捷琳堡——哈爾濱——曼谷在二〇一四年年底正式開通，哈爾濱也成為東北首個開放「第五航權」的城市。此次是俄羅斯烏拉爾航空公司利用中俄航空會談中的航權安排，率先在哈爾濱機場開通東北首條「第五航權」航線。業內人士指出，該航線的開通意味著哈爾濱成為連接俄羅斯至東南亞國家的節點城市，今後極有可能開通「七十二小時過境免簽」，這將對哈爾濱市旅遊業的發展起到推動作用。

遊客從俄羅斯出發到泰國，中途在哈爾濱停留，哈爾濱成為「七十二小時過境免簽」，他們就可以在哈爾濱玩三天三夜後離開，而不必申請中國簽證。當地部分旅行社表示，他們已制定哈爾濱二日遊、三日遊等旅遊產品，迎接開通「七十二小時過境免簽」。

二〇〇七年，中美兩國簽署了《中美擴展航空服務協議》，並開展了六年，意味著「中國民航」首次大規模地對外開放民航市場。

二〇一三年，中國批准對阿聯酋開放銀川河東國際機場第三、四、五航權，同意阿聯酋航空公司開通迪拜經停銀川至鄭州的航線，每周四班。至此，銀川成為獲得第五航權的第九個城市（其他八個城市是廈門、南京、煙台、海口、成都、北京、上海和烏魯木齊）。而同時擁有三、四、五航權的城市僅有海口和銀川。此次銀川獲批，主要針對阿拉伯地區的阿聯酋。

二〇一六年五月初，阿聯酋航空一架波音 777 飛機降落在銀川河東國際機場，這也是阿聯酋航空開通的首條直飛我國中西部地區的航線，此前，其開飛的到中國的航線主要集中在京滬廣。對阿航權開放和航線獲批是國家民航局及其他部委落實《國務院關於寧夏內陸開放型經濟試驗區規劃的批覆》，支援寧夏內陸開放型經濟試驗區建設的重大舉措，標誌著寧夏對外開放

空中通道建設取得重大突破。寧夏在承載向西開放國家戰略中也應發揮其獨特的稟賦。因此，航權開放和航線開通，也體現了中西部地區踐行開放型經濟之路，既要頂層設計，又要地方首創精神的思想。

「第三航權」是指允許外籍飛機運送客貨到授權國的權利，「第四航權」是指從授權過運載客貨到航空公司所在國的權利。銀川機場對阿聯酋開放「第五航權」更具經濟價值，意味著阿聯酋航空從迪拜飛到銀川上下客貨後，還可以飛往其他國家，相當於增加了銀川至其他國家的直飛國際航線。對於既不沿邊、也不靠海的寧夏來說，這將極大促成其西部交通樞紐地位，並在阿拉伯國家進入中國的門戶建設上率先突破。

二〇一五年五月十八日，河南省的鄭州機場開放「第五航權」，與盧森堡貨運航空合作，成功開通了盧森堡——鄭州——芝加哥航線。該航線橫跨歐、亞、美世界三大最主要經濟區域，使鄭州成為歐美之間重要的航空貨運節點城市。通過「第五航權」，盧森堡貨航執飛的貨機從盧森堡裝載貨物之後，在鄭州機場可進行二次裝卸，並直飛芝加哥機場，而無須折返歐洲；返程時在芝加哥機場完成裝卸任務後，同樣在鄭州擁有再次集散及調整貨物的權利，最大限度地集散了三大洲物流貨物，為承運人和貨代企業安排貨源提供了更大的選擇餘地和更靈活的操作空間。

二〇一六年六月初，亞洲航空開通了潮汕至曼谷的直航航班。經民航部門批准，在潮汕機場開通了由亞航執飛的揭陽潮汕——曼谷空中航線，使運營揭陽潮汕——曼谷航線的航空公司增至三家，每周往返兩地航班總數達到三十四個班次。

亞航執飛曼谷——揭陽潮汕直達航線，是亞航繼三月份開通吉隆坡——揭陽潮汕航線之後，在潮汕機場開通的又一條國際定期航線，每天飛行一班。曼谷廊曼機場六時二十分起飛，十時三十分抵達揭陽潮汕機場，十一時十五分從揭陽潮汕機場起飛，十三時四十分返回曼谷廊曼機場（當地時間）。



亞航自三月底宣佈曼谷—揭陽潮汕航線開航日期並開始售票以來，其單程最低至三百八十八元的機票受到潮汕地區及周邊市民的熱捧。短短兩個月時間，該航線已售出機票近三萬張，其中中國籍旅客佔超過五成，泰國籍旅客約佔三成七，並保持着強勁增長勢頭。

該航線開通後，運營揭陽潮汕—曼谷航線的航空公司增至三家，每周往返兩地航班總數達到三十四個班次。航班密度的增加，不僅讓潮汕市民到達泰國更加方便，也將吸引更多泰國華僑、旅客到潮汕地區觀光旅遊興業。潮汕機場公司表示，借助東南亞潮籍華僑人數眾多的優勢，近年來，揭陽潮汕機場大力拓展東南亞國際航空業務，打造中國東南沿海地區飛往東南亞的空中橋頭堡。

澳門民航業需要突破樽頸

澳門國際機場當局十二年前積極發展低成本航空，從而打破了過去一直依靠少數航綫生存的局面。但是，要成功配合中央政府和特區政府建設「世界旅遊休閒中心」的發展定位，就必須引導更多國際航企來澳，同時還要完善基礎設施、增加國際客源、提高接待力。

現在本澳民航業的主要問題是國際化程度不夠：澳門航空經營的航綫來來去去只有十幾條，虧損的航綫固然要關閉，短期內不可能賺錢的航綫也不經營。近年來雖然引進低成本航空公司開辦國際航綫，透過擴大市場，有助澳門吸引外地客源，拓展多元遊客市場。如果澳航自己不經營的航綫，其他本地航空公司也飛不成，澳門的民航運輸業就有可能走入一個死胡同。澳門市民外出只能到香港、廣州或深圳，澳門的出入口商和物流業界要付貨到世界各地，也同樣要經其他城市的機場。政府和民間投資百億元的諾大的一個國際機場，很容易因為這種奇怪的經營理念而走向沒落。大家都知道，航空資源並不僅僅是飛行器和客戶等等，航綫的安排權也非常重要。

最近，澳門民航界人士提出一系列改革構思，首先是利用「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。這一構思完全符合澳門特別行政區發展定位，也能密切配合國家推進「一帶一路」的國際戰略。

澳門作為中國與葡語國家經貿合作的平台，如能建立連接上海、北京、廣州等內地城市經過澳門直達葡國里斯本的航線，將大大提升該平台的功能。要實現這一目標，除了澳門基地航空公司的努力之外，還應與內地大型航空公司攜手合作，以吸引長三角經濟帶、珠三角經濟帶的人流、物流、資金流從澳門走向葡語系國家。如能實現，將可配合澳門特區政府建設「世界旅遊休閒中心」和中國與葡語國家合作平台兩大目標，並配合澳門特區政府的經濟向多元化轉型發展。

其次，是充分利用即將峻工的港澳珠大橋，促進珠江口東西兩岸的經貿合作和粵港澳三地合作發展，同時緩解香港國際機場建設第三跑道帶來的環境、空域的壓力，並擴大澳門本地旅遊、貿易、物流、燃油、金融、醫療、服務等行業的發展空間。

澳門作為旅遊城市，航空業佔有舉足輕重的地位，但澳葡時代政府與澳航簽訂長達二十年的航線專營合約，導致其他本地航空公司難以申辦國際航線。本地航空業者指出，澳門航空業要有突破性發展，一定要突破專營掣肘。當年簽訂航線專營合約，是基於當時歷史條件下的做法，回歸十七年來一直未有檢討航綫專營合約。如今澳航的專營合約只剩下三年多，如能引入「第五航權」，實行真正意義上的「開放天空」，澳門航空業才能突破發展的樽頸。



試析澳門的航空器抵押權制度

■ ■ 楊 雲

筆者今年初以《本澳航空器登記制度初探——以對抗第三人權利為視角》為題，初步探討了本澳現行航空器登記制度。在對抗第三人權利方面，抵押權應屬重要的權利內容而前文未見觸及，故提筆再作補充。

根據二〇〇一年五月三十日第 29/2001 號行政長官公告，《國際承認航空器權利公約》由一九九九年十二月二十日起繼續在澳門特別行政區適用。因此，本澳相關的立法，例如第 10/98/M 號法令核准的《批准航空器註冊制度》及其附件的《澳門航空器登記制度》、第 8/2011 號行政命令核准的《澳門空中航行規章》等，都以《國際承認航空器權利公約》的規定作依據，吸收了公約的主要原則部份。

如前文所述，《國際承認航空器權利公約》的主要功能是國際承認物權，根據該公約第一條規定的國際承認航空器權利有：

一、締約各國承允，承認：（一）航空器所有權；（二）通過購買並佔有行為取得航空器的權利；（三）根據租賃期限為六個月以上的租賃佔有航空器的權利；（四）為擔保償付債務而協議設定的航空器抵押權、質權以及類似權利。

但這些權利必須符合下列條件：

1. 權利的設定符合該航空器進行國籍登記的締約國在設定該權利時的法律，並
2. 經合法地登記在該航空器進行國籍登記的締約國的公共登記簿內。

在不同締約國中進行的連續登記的合法性，按照每次登記時該航空器進行國籍登記的締約國的法律予以確定。

二、本公約的規定不妨礙承認締約國法律規定的航空器權利；但是，締約國不得接受或者承認優先於本條第一款所列各項權利的權利。

在航空器抵押權以對抗第三人的問題，澳門的本地立法方面，按照第 10/98/M 號法令核准的《批准航空器註冊制度》第 4 條（登記之效力及可對抗性）的規定：

一、須登記之事實，即使尚未登記，亦得在當事人或其繼承人之間援引，但僅在登記日後方對第三人產生效力。

二、抵押僅在登記後方在當事人之間產生效力。

三、利害關係人之法定代理人如有義務促成登記，則此等法定代理人及其繼承人不得以未作登記對抗利害關係人。

同一制度第 9 條（須登記之事實）的規定：

一、以下者須登記：a) 所有權及用益權；b) 抵押、抵押之變更、移轉及抵押優先順序之讓與，以及抵押債權之讓與；c) 所有權之保留及轉讓合同所定之使用權；d) 融資租賃及移轉由此所產生之權利；e) 租賃期一年以上之動產租賃；f) 查封或影響自由處分財產之司法措施；g) 已登記之權利或負擔之消滅或變更，以及航空器之毀滅、消失或航空器國籍之喪失；h) 承諾轉讓或承諾設定負擔、優先權之約定以及遺囑規定之優先權，但僅以獲賦予物權效力之情況為限；i) 已登記之權利或債權之轉移，以及該等權利或債權之質權、假扣押及查封；j) 航空器所有人、用益權人或承租人之姓名或名稱、常居所或住所之改變；k) 法律規定須登記之其他事實。



二、應載於登記上之航空器之描述性物理特徵之改變亦須登記。

此外，第 10/98/M 號法令核准的《批准航空器註冊制度》第 12 條（須登記之訴訟及裁判）與第 18 條（無效之宣告）亦分別明確規定：

一、下列者亦須登記：a) 以承認、設立、變更或消滅第九條所指之任何權利為主要或附帶目的之訴訟；b) 以再造登記、宣告登記無效、撤銷登記或註銷登記為主要或附帶目的之訴訟；c) 以上各項所指訴訟之確定終局裁判。

二、如不能證明已呈交登記訴訟之請求，須登記之訴訟在提出訴辯書狀階段後不繼續進行，但登記取決於訴訟理由成立者，則不在此限。及

一、登記之無效經確定裁判宣告後，方得援引。

二、登記無效之宣告不影響由善意第三人以有償方式所取得之權利，但僅以該事實之登記先於無效之訴之登記為限。

澳門特區至今未就航空器抵押權專門立法，惟從現行立法來看，涉及航空器物權登記制度集中體現在《批准航空器註冊制度》及其附件的《澳門航空器登記制度》、第 8/2011 號行政命令核准的《澳門空中航行規章》等，這與各地立法例可見諸《物權法》、《民用航空法》、《擔保法》及《民用航空器權利登記條例》等法律和部門法中，頗有差異。

在探究航空器抵押權之前，有必要了解抵押的含義。法律上所謂抵押，是指債權人在債務人不履行債務時，以債務人或第三人提供的擔保財產折價，或變賣所得價款優先受償的法律行為。設立抵押權的目的，在於擔保清償債務。抵押權人有權監督或檢查抵押人及抵押物，在必要時可直接參與管理抵押物。抵押權是不轉移物的佔有，為擔保權利實現而在某一特定物上設定的一種權利。它不以標的物的佔有、支配，而是對標的物價值的支配為內容，一般通過限制

抵押人所有權的形式設定。

航空器抵押權，是指抵押人提供的作為債務擔保的航空器，在抵押人不履行債務時，可以依法拍賣，從賣得的價款中優先受償的權利。根據《批准航空器註冊制度》第4條（登記之效力及可對抗性）及第9條（須登記之事實）的規定，航空器抵押權的設立有以下特點：（1）抵押、抵押之變更、移轉及抵押優先順序之讓與，以及抵押債權之讓與等行為須登記；抵押僅在登記後方在當事人之間產生效力；（2）即使尚未登記，亦得在當事人或其繼承人之間援引，但僅在登記日後方對第三人產生效力。

航空器抵押權具有抵押權的一般法律特徵，主要表現在以下四個方面：（1）附從性。航空器抵押權的附從性主要是在航空器抵押權的設定，是以擔保債權存在為前提的，債權不存在時，抵押權就不能成立。其次是在航空器抵押權變化上的附從性，即航空器抵押權將隨著被擔保債權的變化而變化、消滅而消滅。（2）特定性。航空器抵押權的特定性包括抵押物，即航空器為特定，及抵押擔保的債權特定。通常以航空器抵押權人的特定債權來擔保。（3）優先受償性。在航空器受清償時，抵押權人有優於航空器其他請求權的受償權。（4）不移轉航空器的佔有。抵押人可繼續使用、收益和處分。

從國際公約方面來看，首次討論飛機權利的國際承認場合是一九二五年的航空私法國際會議。一九四四年芝加哥國際民用航空會議上，討論過航空法專家技術委員會議定的草案；一九四八年日內瓦大會上批准通過了《關於國際承認航空器權利的公約》。這主要是因為當時世界貿易須以制度形式，保障賣方將航空器出口到發展中國家的權益，故制定航空器抵押的公約。但是，隨著國際航空運輸業發展，各國需要的飛機越來越多，航空器融資問題也越來越突出，尤其是飛機抵押權雖有《日內瓦公約》確認，但要得到普遍實施依然障礙不少。因此，國際統一私法協會花了十年時間，起草了《移動設備國際利益公約》與《有關航空器設備特定問題議定書》，而當公約與議定書規定不一致的時，概以議定書規定為準。雖然我國已在一九九〇年加入上述國際公約，但澳門特區迄未跟隨。



儘管各國法律差異造成的法律衝突，可以依靠衝突法解決，但是，移動設備融資活動的國際性和複雜性，決定了這並非理想的解決方式。在衝突法的調整方式下，擔保權益內容由准據法國家的法律決定，救濟的程序由法院地法決定。然而，在各國法律發展極不平衡的情況下，如果准據法國家欠缺相應的擔保權益制度，或者法院地的執行程序冗長低效，融資中債權人的利益還是缺乏保障。衝突法調整僅能確定保護債權人利益所依據的法律，但卻不能保證法律適用的結果。

《移動設備國際利益公約》和《有關航空器設備特定問題議定書》，是對《國際承認航空器權利的公約》的延伸，兼有互補作用。公約和議定書，為航空器抵押中的債權人國際利益的創設、執行、完成和優先順序提供了國際法規則的保障，為航空器這種高價值的運輸設備的融資提供了便利條件，為運用現代技術發展有成本效益的航空運輸模式創造了客觀環境，為國際民航運輸業在安全、秩序和規範地運營提供了法律基礎。公約為債權人從破產航空公司取得航空器控制權提供了法律救濟手段，同時還消除了航空器融投資過程中的不確定性。

由於在立法例及法律學說上，動產與不動產劃分準則方面一直有歧義。因此，在民航業融資中，航空器抵押是歸屬於動產擔保還是歸屬於不動產擔保範疇，立法實踐和理論學說一直存有爭議，從國際公約和國內立法的視角分析，一九四八年《關於國際承認對飛機的權利的公約》（即日《內瓦公約》）是把航空器當作動產登記的。目前，各國對此的區分標準儘管不完全相同，但大多數民航業比較發達的國家，如德、英、日、美、中等，在立法上均將航空器歸屬於有形動產的範疇。

筆者則認為，法律上可將航空器歸屬特殊動產。因為即使航空器採用了不動產抵押的擔保及登記方式，並不意味著其從本質上就變成不動產，其可移動性並不損害價值的物理屬性，不能因為登記程序的設置而轉變為不動產，航空器抵押權制度的建立，只能說明法律制度是靈活和實際的。

航空器抵押，在法律性質上是動產抵押還是不動產抵押，應主要取決於立法者的選擇，而

立法者是基於物理標準還是登記標準作選擇，將是社會經濟需要和立法演變的結果。因為在理論基礎上，物理標準和登記標準都有不足或缺點。一九四八年《關於國際承認航空器權利的公約》關於航空器抵押權的標的，其實與國際民航組織定義的航空器不同，它不包括非飛機的航空器，如滑翔機、無人機等是被排除在外的。該公約規定，適合抵押的也不是所有飛機式的航空器，只限於從事國際航空運輸的航空器。在航空器抵押權的標的物範圍上，不僅涉及航空器的機體、發動機、螺旋槳及無線電裝置等，而且可擴大到零件與設備，因為某些情況下，零件與設備的價值可佔航空器總值的 25% 或以上。二零零一年《移動設備國際利益公約》和《有關航空器設備特定問題議定書》，嚴格完整地界定和列舉航空器抵押標的物，即包括航空器機身、航空器發動機或直升機。

從本地立法來看，本澳的相關立法並未具體列舉對航空器抵押權的標的範圍，亦未將抵押擔保及物權獨立立法。所以，這方面只能參照澳門《民法典》及《商法典》中，關於債法、物權法及擔保合同等章節類推適用。相比我國《民用航空法》第 10 條對航空器抵押權的標的範圍，列舉為民用航空器構架、發動機、螺旋槳、無線電設備和其他一切為了在民用航空器上使用的，無論安裝於其上或暫時拆離的物品……，澳門特區這方面的立法顯然落後，應該盡快填補空白。

正正是因為航空器抵押權有自身特點，和一般動產抵押權有本質區別，所以筆者主張單獨立法。兩者法律屬性迥異之處，以下為犖犖大者：

一、首先是標的物上適用的規則不同。

根據《移動設備國際利益公約》和《有關航空器設備特定問題議定書》的規定，在航空器抵押權的標的物上，與一般動產抵押權的標的物適用的規則不同。前者不再採用傳統附加或分割原則的法律規則，即將一個標的物附加於另一個較大的標的物上時，附加物產權轉移給較大的標的物所有人。因此，航空器發動機上也可單獨設定抵押權並有其特別的規則，即其上的抵押權不因其安裝到航空器或從航空器上移走而受到影響，其不受附屬原則約束，從而保護在航



空器發動機上的抵押權人的利益。

二、其次是浮動抵押標的物價值變化的走勢不同。

因為浮動抵押是指以現有的和將來所有的財產為標的設置抵押權。在抵押權實現以前，用於抵押的財產處於不斷變動之中，亦即抵押人的資產因正常業務需要隨時可能退出或加入擔保財產的範圍，擔保財產的數額無法固定和明確，只有在抵押權實現時，浮動財產的價值才固定。因此可以避免一般動產浮動抵押中，因抵押人正常支配抵押物導致抵押物價值減少的風險，從而更有利於保護抵押權人的利益。但這只適用於建造中的航空器。

在澳門特區加入，或由我國延伸適用《移動設備國際利益公約》和《有關航空器設備特定問題議定書》前，應該盡快研究按國際公約規定為航空器抵押權專門單獨立法，以完善本地民航法律體系。

安全第一，颱風停飛理所當然

■ ■ 趙不爭

今年九月二十七日，颱風「鮎魚」侵襲台灣，在許多航空公司停飛的時候，長榮航空卻有多架飛機在颱風下照常起降，因此引發爭議。通過航班追蹤系統發現，當晚長榮航空有多架班機仍在台灣上空盤旋，等待降落，有人讚機師的飛行駕駛技術，但也有人質疑長榮不顧機組人員與旅客安全逞強，引起各方爭議。

針對有民意代表要求台灣「民航局」立即介入，調查長榮航空有無違規。「民航局」則表示，颱風天氣較為特殊，希望航空公司在操作上「再保守一點」，將會對長榮航空當時的起降狀況，逐一查證是否符合飛行安全規定。

據稱，當時在長榮班機上的一名乘客，在臉書上描述飛機降落時機上乘客的反應，稱機上哀聲四起，有人嘔吐，也有人暈倒，自己則是邊流淚邊用手機打遺書，最後飛機由桃園機場轉降台中機場時，所有乘客都鼓掌叫好。

關於颱風天「硬飛」爭議，長榮航空發聲明回應，表示航班運作乃依照「氣象局」及飛航服務總台針對各場站之天氣預報，調整或取消，當天所有運作的航班都是在安全無虞，且符合機場起降的安全標準下才飛行，絕不會不顧機組人員及旅客安全。

然而，翌晚，有人卻分享了一則「颱風取消班機，造成香港機場抗議」影片。片中一名男子拿著大聲公，帶頭向因颱風停飛航班的華航抗議，要求華航必須把他們載回高雄，「不可以把我們放在這裡」。



這就帶出，航空公司在颱風時是飛還是不飛的左右為難窘態。

對於飛機在颱風時到底能不能升降，台灣開南大學空運管理學系助理教授盧衍良表示，飛機是否能升降取決於機場當時的天氣條件，不能用一般人的生活氣象認知來衡量航空氣象與作業情況，兩者衡量基準完全不同，且航空作業既需要很精確的資訊，也必須考慮航程時間。若是短程航班可能直接取消，但中長程航班的飛行時間可能有十幾個小時，不可能等到目的地天氣好轉才讓飛機起飛，因此並非颱風天時，航空公司就一定不能夠讓飛機起降。

事實上，每次打風，總有一些人出來投訴，指航空公司不應該取消航班。為何有人會覺得八號風球時，學生不用上學、打工仔上班就易生危險，但機師空姐、地勤工程人員上班就理所當然，要他們用性命上天同你搏？而這只是問題的一個方面。

颱風的風力強勁大家都明白。如果大家在颱風襲澳時有留意天氣消息，便會知道氣象局會告知大家持續風速(sustained wind velocity)為每小時幾多公里，以及陣風(gust)會高達每小時幾多公里。這個最大持續風速與最高陣風的差別就是風切變(windshear)，亦是影響飛行安全的最大隱患。

在飛機本身的結構而言，相比起飛機的引擎，機翼更加重要。因為，飛機是通過機翼上的空氣流動而產生爬升力(lift)，才能擺脫地心吸力的約束與牽制，飛上天空。最大持續風速與最高陣風之差，會令機翼上流動的空氣瞬間減少，令飛機突然失去爬升力或失重。因此當飛機接近地面，例如起飛及降落時，一旦遇到風切變就十分危險。

澳門在夏季一般都常有的狂風暴雨亦會帶來風切變，但以颱風期間，遇到風切變的機會最大，而且劇烈程度最高，更可能發生「微下擊暴流」(microburst)。「微下擊暴流」是由雷暴產生最強勁的下沉氣流，它由強烈雷暴所產生，氣流衝向地面後會向四周擴散。「微下擊暴流」維持很短時間，通常約五至十五分鐘，而且影響範圍較小，直徑只有約一至三公里。當飛機經過「微下擊暴流」會受到連串急速的氣流變化，順序為逆風(風吹向飛機)，下沉氣流(風從

上向下吹），然後是順風（風從後面吹向飛機）。如此迅速的氣流變化會危害飛機在降落和起飛時的安全。為應付「微下擊暴流」的影響，飛機師必須及時採取糾正措施，以確保飛機及旅客安全。

有研究結果表明，「微下擊暴流」是空難發生的直接原因，因此，當機場氣象預測會有「微下擊暴流」時，所有航空公司都不會掉以輕心，飛機升降一律暫停。

據說這次「鮎魚」來襲，澳門也發生「微下擊暴流」警報，而沒有一間航空公司的機師在這個情況下升降。

大家都知道，當颱風掠過時，風向會有所轉變，這亦是為何澳門的八號風球有東北、西北、東南等不同方向之分的原因。這次颱風亦無例外，首先吹東北風，然後轉吹西北風，再轉吹西南風。八號風球在吹西北風時掛起，正好跟澳門國際機場的跑道幾乎成直角，令到風力全都是側風（crosswind）。飛機降落時側風過強，會把飛機吹離跑道中線發生危險。飛機降落遇到側風時，機師為抵消側風引起的航線偏離，會採取將機身偏側，機頭指向往風方向，使機身與跑道方向成一角度，即所謂「蟹型」降落，或將機身轉側使兩側機翼一高一低，所謂「側滑」降落。但前一種方法因起落架沒有完全對準跑道而可能受損，後一種方法則因翼尖及引擎有可能碰觸到地面，故此側風越大，對飛機降落的潛在危險也越大。一般來說，較大型的機種抵抗側風的能力也較高，而當側風時速超過 25 哩時應避免升降。

人所共知，飛機在空中飛行，其實完全受制於空氣流動。當風力太強時，飛機便不能穩定地滑往不受側風影響的跑道上，故不能起飛及降落。相信大家都清楚，飛機必須在跑道上起飛及降落，如果不幸觸及跑道旁邊的設備，後果可大可小。因此，風勢強弱，未必是取消航班的惟一原因。因為，如果風向與跑道形成的角度不協調，側風風速超過了飛機可承受的極限，飛機就不能絕對安全升降，應該停飛。

颱風或惡劣天氣時航機到底應不應升降？當然並非由民航旅客的個人或集體感覺及情緒所



左右。而必須根據科學客觀標準及民航安全專業知識來決定。

且看世界民航大國——美國民航界的專業判斷：

美國天氣評論員薩曼莎（Samantha-Rae Tuthill）稱，大霧、大風、下雪和雷暴都會造成航班延誤或取消。大霧的主要影響在於飛機的能見度，在可視飛行的情況下，能見度高低會對飛機起降造成影響。一般來說，當能見度過低的情況，必須使用其他方法來解決，例如「儀錶飛行法」。但在這種情況下，飛行間距就需要加大，造成一定的時間延誤。

颱風天氣對飛機的主要影響在於風切變，即風速在水平垂直方向上發生突然變化。國際航空界公認低空風切變是飛機起降階段的一個重要危險因素，被業界稱為「無形殺手」。

氣象專家艾利斯（Alex Sosnowski）指出，低空風切變這一變化會導致飛機在飛行時產生速度變化。如果一架飛機正在降落中，以 100 邁（mph）的速度前進，一陣強風吹向機尾，就可能造成失速。不過風速管理能夠很好地解決這一問題，在大風天氣下需要做的，是對風向等可能造成影響的環境因素進行檢測並做好應對工作。

下雪天氣同樣會對飛機起降造成速度上的影響。暴風雪天氣的能見度低，同時雪和冰會造成跑道打滑並影響飛機關鍵設備的運作。航空專家史蒂夫（Steve Abdu）則表示，儘管如此，在飛機升空之後，風雪對飛機的影響就微乎其微了。然而最為致命的天氣則是雷暴。在雷暴天氣下會產生特有的微暴流，微暴流是是一股局部性的下沉氣流。在遇到雷暴時，應該繞開；在不慎遭遇暴風鏈時並和暴風鏈平行飛行，直到找到切口飛離。

事實上，一九八五年後，美國聯邦航空管理局（FAA）制定了一系列課程幫助飛行員訓練遭遇微暴流的逃生手段。同時，多普勒雷達（頻相雷達）也幫助飛機避免進入雷暴和微暴流區域。FAA 則對商用飛機的飛行標準進行了一系列規定，而製造商則更傾向於製造優於標準的飛機。

美國運輸部去年發表的統計數據顯示，從二〇〇三至二〇一四年，每年美國航班因極端天氣造成的延誤時間是最短的。而航班到達時間延誤、航班運輸延誤和國家航空系統延誤（NAS）這幾種延誤所佔的比例更大。數據反映，二〇一四年極端天氣導致延誤的時間佔所有類型延誤時間的 4.3%。也就是說，大多數延誤其實主要是由天氣以外的因素造成。

而其他由於天氣原因造成飛行程式減慢則屬 NAS。二〇一四年美國 NAS 延誤時間佔所有類型延誤時間的 23.5%，其中超過一半（即約 12%）為天氣因素造成的延誤。

大家同樣關心的是，航班取消對航空公司會造成多大損失？因為，這是可能影響航空公司在惡劣天氣時飛還是不飛的決策誘因。

根據 masFlight 航空預算數據顯示，平均取消一次航班，航空公司就會損失五千七百七十美元。搭載五十人左右的區域性航班取消可能會損失一千零五十美元，而跨大西洋的往返航班損失可能達四萬二千八百九十美元。

取消航班有各種因素，二〇一四年有 29% 的航班是因為航線問題取消。而不可控因素，如天氣因素，造成的航班損失較小。

區域性的航班因天氣取消，航空公司將損失一千零五十美元；美國國內長途航班的損失達四千九百三十美元，而國際航班則達一萬三千一百四十美元。但數據沒有解釋為什麼天氣原因造成的損失較小。

但這並不代表航空公司就願意取消因天氣原因而不能升降的航班，因為事實上，航空公司可能要花更多成本來退款，或是為乘客安排後續航班。另外，雖然航空公司不需要為取消的航班花費燃料和機場維護開支，但人員的薪資往往是按固定成本而非按起飛與否來計算。因此，綜合因素考慮，取消航班對航空公司而言並不合算。



但同時必須強調，這亦不等於航空公司會因成本問題而在颱風天勉強升降，罔顧飛行安全。因為對任何航空公司而言，飛行安全才是企業第一生命。

氣象與航空安全關係密切，近期有統計表明，全球 43% 的飛機意外都發生在惡劣天氣情況下。怎樣的天氣易導致飛行事故？氣象預報怎樣服務航空安全？

有氣象專家認為，現時的衛星可以通過觀測對流雲團、颱風甚至火山灰來預報高空天氣。同時，機場附近的天氣要素預報很重要，尤其是能見度。歷史上最嚴重的空難（一九七七年西班牙特內裡費機場兩架客機相撞，五百八十三名人員死亡）就是發生在濃霧覆蓋的跑道上。目前已有專門測量「跑道視程」的儀器，能監測跑道上面的能見度。

此外，常規雷達可以監測雷暴和颱風，但最先進的要數雷射雷達。一般的雷達要依靠空氣中的水汽來監測，對晴空風切變無能為力，而雷射雷達可用於監測晴空風切變。目前，香港機場有兩台雷射雷達。而全世界也只有香港擁有雷射雷達預警服務，其他如美日等國的氣象部門，都只是在試驗階段。

二〇〇五年，香港天文台已建成世界上首個雷射雷達風切變預警系統，其特點是能瞄準航路的下滑通道，用雷射光束掃描，可以監測飛機在下滑通道所遇到的逆風改變，從而計算風切變。

航空預報分為高空預報和機場預報，能分別提供機場的定時觀測資料及對未來數小時到三十小時的天氣預報。機場預報和觀測報告在國際上有一些特定的格式，需要編碼和解碼，只有經過訓練的航空公司簽派員和飛行員才能讀懂。飛機航行期間需要和其他國家交換預報資料，以獲得最新的預報資訊。同時，飛機一般飛行在 3 萬呎以上的高空上，因此需要專門做一些高空的天氣預報圖。

其實，飛機在起飛之前都要有飛行檔，包括 TAF、METAR、高空預報圖、航路警報

SIGMET（專門為航路上的重要天氣發的警報），機師起飛之前都要看這些檔，從而決定飛行路線、需要運載的燃油及載貨的重量等。

根據國際民航組織的要求，航空預報準確率要在 80%~90% 之間，香港機場預警風切變準確率已達到了 90% 以上（筆者未掌握澳門方面的數據）。由於航空預報要求定點、定時、定量，難度大、挑戰高，目前一些先進國家的氣象部門正在考慮利用數值預報系統改進高空預報。

由此可見，航班能不能起飛要考慮的因素很多，每個航班的飛機大小跟機型不一樣，會有不同的適航標準，就算是同一款飛機，也會因為機師的專業證照不同，影響是否能飛行，而個別航空公司所訂立的安全標準也是各有差異；除此之外，機師也會依據航班狀態、機場條件、天氣狀態等因素綜合考量，這些都影響一個航班這時候出發是否足夠安全，夠安全才能飛；比起行程延誤的麻煩，飛行安全才是最重要的，畢竟，惟有安全到達目的地，航班起飛才有意義。

所以，當班機因颱風停飛，大家不應遷怒航空公司服務人員，因為航空公司也只是為旅客安全而逼不得已停飛，作出這種決定，只是為飛行安全，即旅客安全著想。身為民航旅客，應該相信航空公司根據國際飛行安全準備作出的專業判斷，理性面對惡劣天氣下的航班取消或延誤，才是正確的態度。



民航運輸與「一帶一路」戰略

■ ■ 米 嘉

「一帶一路」沿線共有六十五個國家（包括中國），沿線國家總人口約四十四億人，佔全球總人口 60%，年生產總值佔全球約 30%。民航是發展雙邊或多邊關係的重要紐帶，隨著「一帶一路」發展戰略的實施與推進，我國對外開放格局將呈現新局面，這對民航業而言是難得的發展機遇。

「一帶一路」給民航帶來機遇

這既是一個機會又是一個挑戰，各國民航業需要考慮如何在享受「一帶一路」政策紅利的同時，也要對此作出一些貢獻。「一帶一路」沿線國家的航空市場潛力巨大，航空需求的增長帶動各國經濟的增長。比方說東南亞一些地區，飛機製造商預測在未來二十年無論是寬體飛機還是窄體客機市場需求量都有較大增長，不管是幹線、支線，中國國產民航機以及外國飛機製造企業，都可以在這個共同領域獲得利益。

推動「一帶一路」戰略，可以加快航空運輸服務走出去，鼓勵更多的國內航空公司進入「一帶一路」國家的國際航空運輸市場，提高我國航空公司在國際航線市場上的競爭力，推動其他行業的產品與服務更為快速、方便地走出去，為我國與各國之間的商務與旅遊往來提供便利、高效、優質的航空運輸服務。與此同時，也能積極開發境外民航基礎設施建設投資項目，鼓勵和引導各類社會資本和國有企業參與境內外民航基礎設施項目開發、投資、建設與運營，拓寬各類項目的融資管道。鼓勵民航行業與關聯產業各類服務與產品打包走出去，加快推動國產民用飛機拓展國際市場的步伐。

「二〇一五中國民航發展論壇」上，中外嘉賓曾一起交流探討「一帶一路」戰略下民航發展面臨的機遇和挑戰。與會專家認為，「一帶一路」發展戰略不僅是歷史的承接，更是中國面向未來開創的新戰略，是中國在新歷史時期新的世界形勢和發展環境下對外開創戰略的創新，影響深遠。「一帶一路」的實施，為民航發展提供了新的機遇。

英國航空公司執行董事長魏斯理說，他作為英國航空委員會的成員，也是倫敦交通委員會的成員，所負責的倫敦鐵路和公路的基礎設施都需要加大投資。從英國航空的角度來講，公司在中國進行了很多業務投資，特別是在中國銀行，他們一直不斷與中國的銀行合作。再看看倫敦主要的希思羅機場，中國佔希思羅機場 10% 的投資，在其他業務也是如此。在英國有很多電力方面的投資，泰晤士水務項目的 9% 都有中國參與。

魏斯理強調，英國是一個成熟的國家，經濟基礎設施的需求已經是很大的，也比較多的。英國投資最有吸引力，在全世界排名第三，最有吸引力第三的城市，在基礎設施降到第二十七位，也就是說它基礎設施基本上成熟了，因此它投資是另外方面的需求。他們有很多預算方面的赤字，很多投資來自海外，英國本身沒有這樣的投資，因此，航空互聯互通確實幫助很多合作實現。首先，可以把投資引到英國，通過航路進一步加強英國和中國之間的互通。現在英國航空從北京到上海、成都有十九條航線，他們希望增加數量滿足英國所需要的需求。另外，中國有大量技能的能力可以幫助英國，英國則可以幫助中國在教育方面提供支持，這樣使中國人到英國去來實現「一帶一路」的戰略。

中國二〇一四年出境乘客的增長呈現井噴形態達到一億一千七百萬人次，二〇一五年達到一億五千萬人次，成為全球各大城市爭奪的「大蛋糕」。

綜觀亞洲的航空公司，一方面是很多航空公司不斷收縮，像馬航通過重組重新佈局他們的航線網路，更多重點放在中層運營，泰航則不斷削減遠端航班。專家指出，競爭來自於低成本航空公司的滲透，二〇一五年約有十五家低成本航空公司六十多個航班飛往中國內地市場。



在中歐市場方面，中國到歐洲市場通過中轉的客流量過去五年增長了一倍，從 7% 到 14%，中國航空公司運營的客流量只佔 40% 左右，競爭上有很明顯的差距，所以這個追趕和改善的空間還是不小。中歐之間，北亞和到歐洲的航線，歐洲三大航公司超過了 50% 的收益來自這個市場，北美市場通過重組整合以後慢慢站穩了腳跟。相信在中未來對日益活躍的北亞北美航線關注會越來越大，所以這個將是一個肯定的趨勢。

西部航線溝通穆斯林國家

銀川是中國「一帶一路」戰略中最重要的西部城市之一，同時也是兩年一度的促進中國與中東國家交流的中阿博覽會的舉辦城市。二〇一五年，銀川的出入境人次較去年同期增長了近兩倍，高達五萬五千八百九十人次。

得益於龐大的穆斯林人口，銀川也是連接中國與中東地區的主要門戶城市，今年早些時候，阿航就與寧夏回族自治區旅遊局在迪拜簽署了旅遊發展諒解備忘錄，希望通過阿航的全球航線網路進一步推動銀川乃至寧夏地區與迪拜和中東地區旅遊業互惠共贏的合作關係。

與阿聯酋航空有同樣想法的國外航空公司不在少數。包括法航、芬航、漢莎美聯航在內的多家外航，都陸續或者計畫開飛到中國的新航線，並且目的地都是重慶、武漢、西安等二線城市。

來自民航局的統計資料也顯示，早在二〇一五年上半年，國內公司的新開航線中，就有三十八條涉及二線城市，佔比 79%；外航新開航線中有二十五條涉及二線城市，佔比 76%。北上廣等一線城市航線資源緊張是外航開始聚焦二、三線城市的一方面原因，而中西部地區地方政府的招商熱情也是重要的刺激因素。

業內人士指出，希望通過開通航線帶動本地區的招商引資和旅遊業，是當地政府不惜重金補貼航企落戶的重要原因。因為國際航線對旅遊、商務談判及地區經濟的拉動力不容輕視，一條國際航線為地方經濟創造的 GDP 相當於三至四條國內航線。比如早在二〇〇五年，重慶市政

府就曾決定市級財政在三年內每年補貼二千萬元，共計六千萬元來補貼航空公司在渝的國際航線，因為國際航線對旅遊、商務談判及地區經濟的拉動力甚大，據測算，重慶每多一條國際航線，一年就可增加五百萬元稅收。

中國民航的三大戰略

中國民航早在二〇〇八年已確立了這樣的工作目標：到年，要擁有一個以上全球知名品牌的航空公司，綜合實力進入世界前五名；形成一家有國際競爭力的航空貨運公司，建成三個以上國際樞紐機場，十個以上全國性和區域性航空樞紐機場；機場數量及佈局將滿足全國 95% 以上的縣級行政區、95% 以上人口能得到航空運輸需求，所服務區域內的國內生產總值達到全國總量的 98% 以上；要建成安全可靠、運行高效、技術先進、適應發展、服務成本低和創新能力強的技術支撐保障體系；形成佈局合理、規模適宜的通用機場和通勤機場結構，建立功能齊全、服務規範的通用航空服務體系，作業範圍基本覆蓋所有縣級行政單元。

根據國民經濟和社會發展以及參與國際競爭的需要，中國民航又確定了三大戰略，即持續安全戰略、大眾化戰略、全球化戰略，並把實施這三大戰略作為推進民航強國建設的突破口。

實施持續安全戰略，就是始終把安全工作放在第一位，通過強化職責、提升素質、完善法規、改進監管、改善設施裝備，提高管理水準，使中國民航百萬飛行小時事故率保持在航空界、政府和公眾可接受的範圍以內，實現持續安全發展。中國民航初設的目標是：到二〇二〇年，航空安全基礎比較穩固，航空安全達到或超過發達國家水準。到二〇三〇年，航空安全達到世界先進水準。

實施大眾化戰略，就是使民航從提供高端性消費向滿足大眾經濟型消費擴展，讓社會大眾能夠享受到安全、便捷、經濟的航空客貨運服務，提高民航服務的覆蓋能力，實現「縣縣通、及時達」。中國民航初設的目標是：到二〇二〇年，力爭滿足旅客運輸量約七億人次的市場需求；民航開始成為大眾化的出行方式，基本建立空中客運快線系統。到二〇三〇年，力爭滿足旅客運輸量約十五億人次的市場需求；民航穩定成為大眾化的出行方式；航空消費者對民航服務的



滿意度達到較高水平。

實施全球化戰略，就是要充分利用全球化市場、全球化資源，重點加大力度「走出去」，使更多航班飛出去，構築全球航線網路；更多資金投出去，形成國際競爭海外橋頭堡；更多標準打出去，擴大國際影響力，為國家對外經濟貿易政策和國際政治交往的總體戰略服務。並通過擴大和深化開放，加強與民航發達國家的交流與合作，把更多好的東西「引進來」。初設的目標是：到二〇二〇年，能夠有效應對「天空開放」，國際競爭能力得到較大提高，國際客運周轉量進入世界前三位，本國國際客運市場份額達到 50%，部分航空運輸服務達到先進國家水準。到二〇三〇年，使我國航空運輸市場規模位居世界第一，國際客運周轉量進入世界前二位；我國航空公司國際市場份額位居世界前二位，其中本國國際市場份額達到 60% 以上；我國將有一家航空公司牽頭組建全球航空聯盟；航空運輸服務品質位居世界前列，創新的航空運輸服務模式或產品被其他國家採用。

發揮港澳溝通世界的作用

澳門除了是中國和葡語國家商貿合作平台，能夠與橫跨歐亞非所有葡語國家便利往來，同時也是聯繫世界各地華僑華人的特殊平台。

兩年前在昆明舉行的「中國經濟社會論壇」開幕會上，就有專家提出「充分發揮港澳台和海外華僑華人在實施『一帶一路』戰略中的獨特作用」。專家認為，海外華僑華人是推進「一帶一路」戰略的重要力量，港澳台地區在推進「一帶一路」戰略中具有特殊地位和優勢，民間商會協會在推進「一帶一路」戰略中的作用不可小覷。

國家主席習近平提出了建設「新絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的戰略構想，這項令世人矚目的重大戰略構想正在加速進行。「一帶一路」沿線各國是華人華僑的聚集區，超過四千多萬華僑華人，也是華商力量最強的區域，特別是東南亞地區。據估算，全球華商企業資產約四萬億美元，其中東南亞華商經濟總量為一點一萬億至一點二萬億美元。世界華商五百強中約三分之一在東盟國家。華商經濟實力增強，在許多國家成為當地經濟的重要支柱。

在東南亞證券交易市場上市企業中，華人公司約佔 70%。把「一帶一路」建設與華商經濟相結合，為海外華僑華人提供了廣闊的舞台。因為海外僑胞具有雄厚的經濟科技實力、成熟的生產行銷網路、廣泛的政界商界人脈以及溝通中外的獨特優勢，他們在實施「一帶一路」戰略中可以大顯身手、大有作為。

專家建議在中國政府的規劃指導下，在相關使領館的具體幫助下，重視海外僑胞，特別是華商企業積極參與駐在國「一帶一路」有關項目的建設並從中受益。另一方面，海外僑胞和華商企業又可以通過參與「一帶一路」建設，促進華商企業自身產業的梯度轉移和轉型升級，推動人民幣的區域化進程，深化海洋經濟的開發與合作，提供「一帶一路」建設的科技與智力支援。

澳門作為中國政治上最穩定的特別行政區，又是「世界旅遊休閒中心」、「中國與葡語國家商貿服務合作平台」，在推進「一帶一路」偉大戰略構想中處於特殊地位，扮演著十分重要的角色，其橋樑作用是其他地區無法取代的。不過，由於受基地航空公司——澳門航空的規模限制，澳門國際機場還缺乏足夠的航線去支撐上述功能。澳門航空股份有限公司的專營權還有三年多時間就要結束了，澳門民航業將迎來多元發展的機遇。澳門民航界、旅遊界和工商界人士，都期望特區政府在中央的大力支持下，真正實現「開放天空」，使澳門國際機場真正成為溝通海內外的空中橋樑。

加入「一帶一路」國家大戰略，對澳門本身的經濟適度多元化也有好處。如眾所周知，澳門長期依賴博彩業，最近幾年博彩業收入大幅度下滑，令特區政府和經濟界人士提高了警惕。大家越來越覺得，不應該把所有的雞蛋放在同一個籃子裡。正如著名記者曾坤所說，經濟適度多元化越來越得到全澳門上下的一致認同，認識到澳門經濟高度依賴博彩業既令澳門缺乏抗爭的底氣，又不符合國家的整體利益。故而，近年來，會展業、文化創新產業、休閒旅遊業、商品零售業等產業如雨後春筍般蓬勃崛起，澳門正在向經濟適度多元化的目標一步步靠近。

他指出，綜觀當下，不論微觀如澳門國際機場所取得的成績，還是宏觀如澳門所取得的成



就，內含一個鮮明的標記或規律，即他們統統不是一個單獨的經濟體，唯有依賴廣闊的內陸腹地；只有與祖國內地優勢互補、共同發展，道路才能越走越寬廣。說穿了，澳門折射的是中國的巨大吸引力。澳門放在世界任何一個其他國家，都不會有現在的發展！

「第五航權」的是與非

■ ■ 蔣心雷

在月初的立法會辯論明年特區政府運輸工務範疇施政方針中，有兩位立法議員就本澳民航事業發展情況提問。

陳亦立議員關心未來本澳航空發展定位，如何才能在區域合作中共同進步、共存共贏？民航局負責人回應指，在空管方面，珠三角非世界上流量最大的地方，但因有三個不同的管制系統，卻是最複雜之地，故局方會定期會面，早前在香港確立了加強版合作。現時有廿八家航空公司提供四十二個航點，每日約有一百五十四個航班。為增加機場容量，已落實機場總體規劃，將分三階段增加候機樓、泊位及公務機設施等。

陳明金議員則建議出台措施，鼓勵往返內地城市的國際航線經停澳門，相信可以方便更多的國際旅客來澳，但需要調整國家涉及澳門的航權政策，相信若澳門提出請求，國家會認真考慮，建議當局可研究相關措施。

對此，民航局負責人答稱，澳門是特區而非國家，不可與其他地區或國家交換「第五航權」。中央沒授權特區容許外國航空公司經澳門飛往內地，也沒有容許本澳批准內地航空公司經澳門飛往外國，原因是航空公司的終點和起點都不是澳門。「第五航權」涉及內地和第三國航空公司的利益，有相當困難，十年前當局亦曾與內地商討有關問題，但受制於內地和外國法律而擱置。

民航局負責人對陳亦立議員的回應也許屬實，但其對陳明金議員關於「鼓勵往返內地城市



的國際航線經停澳門」的建議的回應，恕筆者無法苟同。

因為，首先，此論調與局方一直公佈的消息表述背馳。

根據民航局發佈的新聞資料，就有以下數則關於澳門與其他國家互相開放「第五航權」的官方記錄：

一、二〇〇六年三月四日，「澳門已與外國正式簽署三十六航班協定，部分給予第五航權」。

「澳門特別行政區與斯洛伐克兩地的民航部門就兩地的雙邊航班協定安排昨（3）日達成協議，雙方代表並草簽了雙邊航班協議及簽署了諒解備忘錄，根據協定的條款，雙方將對等全面開放第五航權。澳門民航局代局長表示，預計今年會與多個國家和地區就航班安排展開商談工作，為澳門民航業的健康發展，創造更多有利條件」。

當日民航局負責人在接受訪問時更指出：「包括該份協議在內，澳門已與外國共草簽了四十五份航班協定，當中的三十六份已獲正式簽署，部分給予第五航權。澳門特區政府與外國所商談及簽署的航班協議是為航空公司開闢航線及業界的發展創造條件，按照澳門特區政府的施政方針，澳門民航局今年內還計畫與埃及和義大利的民航部門商談雙邊航班協議，而前期的籌備工作經已鋪開」。

對於解決澳門基地航空公司經內地城市飛航較遠航點的安排，該負責人表示：「為加強本地航空公及澳門國際機場的競爭力，已就澳門的航空公司經內地城市飛航較遠的航點，以及內地航空公司經澳門飛航較遠的航點等安排，曾與國家民航總局有多次接觸」。

二、二〇〇四年九月二十日，「澳門與泰國全面開放第五航權」。

「澳門特區民航局與泰國交通部及民航局於本月十六日在曼谷就促進現時兩地空運市場發展進行商討。

談判在友好氣氛下進行，並達致圓滿結果，雙方修訂了兩地航班協定的部份條款並簽署了新的諒解備忘錄。簽署代表為澳門特區民航局代局長及泰國民航局局長 Chalor Kotcharat。

新修訂的航班協定條款及新的諒解備忘錄為兩地的航空客貨運發展帶來更有利條件：全面取消對運力、班次及指定空運企業的限制、全面開放第五航權、以及容許多種形式的代碼共享（包括本方代碼共享）。此外，泰國民航局亦在商討期間指定了四家泰國空運企業提供兩地的航班服務。

根據澳門與泰國於一九九五年簽署的航班協定及舊的諒解備忘錄，兩地只可有限制地互換第五航權，運力則限於每邊每星期七班，而每邊亦只可指定一空運企業提供運力。由於泰國一向是港澳人士旅遊的熱門地點，隨著近期澳門國際機場成功引進亞洲航空開拓澳門與曼谷之間的低成本航線，以及澳門航空與泰國航空準備建立代碼共享合作等，兩地間的航空運輸需求不斷擴大，加上自由行開放政策，除卻本澳市民前往泰國旅遊人數增加外，香港及內地人士利用澳門前往該地的旅遊人數亦日益趨增，舊的運力已不敷應用。為迎合市場需求，兩地民航當局遂進行商討」。

三、二〇〇六年四月二十日，「澳門與馬來西亞全面開放第五航權」。

「澳門特別行政區民航局與馬來西亞交通部於四月二十日在當地的行政首府布特拉再也市就促進兩地航空運輸市場的發展進行商討。

會議在友好及誠摯的氣氛下進行，並達致圓滿結果。雙方簽署了新的諒解備忘錄。簽署代表為本澳民航局負責人及馬來西亞交通部秘書長 Dato' Hj. Muhd Safaruddin Hj. Muhd Sidek。

澳門與馬來西亞的雙邊航班協定及舊的諒解備忘錄於一九九五年簽署。根據舊的諒解備忘錄，運力只限於各方每星期七班，而航線只包括兩個以遠點。新簽署的備忘錄全面取消對運力、班次、機型及以遠點數目的限制，並且全面開放第五航權，為兩地的航空客貨運的發展帶來更有利的條件。



四、二〇一一年七月十六日，「撤銷澳飛東京運力限制」。

「民航局訊：為了進一步開放澳門與日本的航空運輸市場、提高兩地航空客貨運量的增長，特區政府民航局與日本國土交通省民航局本月十三及十四日在本澳磋商更新《航空運輸會談紀要》。根據雙方簽署的新會談紀要，日方同意明年起增加本澳的東京運力至每星期七班，以及明年起當東京成田機場的承載力獲提高後，撤銷澳門所有東京運力限制。另外，除東京外，日方同意給予本澳所有航點的第五業務權。新的會談紀要為本澳的航空企業經營兩地航班服務建立了有利的營商條件。

航點享第五航權

按照兩地二〇〇九年簽署的舊《航空運輸會談紀要》，本澳雖可前往日本所有通航地點，且不受運力限制，但至東京成田機場的定期航班祇限每周三班。另外，所有航線均不享有第五業務權。新會談紀要撤銷了這些限制，明年起，本澳至東京每周七個定期航班，二〇一三年起，當東京成田機場的承載力獲提高後，本澳至東京成田機場的航班限制便可全部撤銷。

享受業務權方面，除東京外，本澳至日本其他航點的航班服務均獲給予第五業務權。日本內陸航線的代碼共享，根據舊的會談紀要，雙方合作上祇可選擇最多五個內陸航點及每個內陸航點提供最多每周兩個航班，新會談紀要全面撤銷了有關限制。

兼顧珠三角旅客

會議上，雙方介紹了兩地的經濟及交通網絡發展情況。民航局代表指出，訪澳的日本遊客每年遞增，近年成為本澳亞洲第五客源地。今年受三月日本地震及核輻射影響，來澳的日本旅客減少了一成，澳門航空經營至東京及大阪的航班服務被迫一度暫停或取消部分班次。自日本災後情況漸趨穩定及當地旅遊活動逐步回復後，澳門航空已於七月恢復兩市的正常航班。此外，闡述了本澳開放天空政策及參與珠三角區域合作的願景。粵港澳將積極參與珠三角融合，區內城鎮群之間的新交通網絡及港珠澳大橋的建成，將提高澳門國際機場至珠三角城市的可達性。澳門人口少，故機場未來的規劃除繼續服務本澳居民外，亦將致力服務珠三角客源。日方代表介紹指出，日本正面對經濟下滑。三月的地震災難嚴重打擊該國的國際航空運輸，期望經濟盡

快復甦。航空運輸政策方面，日本將進一步開放天空，如給予第五業務權，並讓各地機場及航空企業善用航空資源。

日客三年增三倍

澳門代表團還表達了飛往東京羽田機場的意願。日方代表稱，羽田機場的承運力已飽和，暫無條件接納更多的航空企業，但羽田機場正計劃未來增加日間時段的運力。

日本一直是特區政府致力開拓及鞏固的市場。在特區政府支持下，本澳的航空企業二〇〇七年起積極發展兩地的定期航空運輸服務，三年間客量增加逾三倍，市場反應良好，證明兩地航空運輸存在無比的潛力。

空港旅客市場大

民航局負責人表示，特區政府在過往的《航空運輸會談紀要》談判中，不斷向日本民航部門爭取將東京納入本澳航線之內。過往因成田機場承載力飽和，日方祇能有限度地答允本澳的要求。經過數年營運日本航線的良好反應及東京成田機場承載力將獲提升，這次會談，日方同意開放本澳經營東京定期航班服務的條件。

民航局局長強調，來澳的日本旅客中，每年不足一成乘航機直接來澳，吸引日本遊客使用空港來澳的市場龐大，希望本澳的航空企業積極抓緊機遇，善用航空資源，努力營辦兩地的航班服務，進一步促進澳門與日本的經貿、旅遊及文化交流。

新的《航空運輸會談紀要》由民航局代表及日方的首席航空談判主任滿尾川上（Mitsuo Kawakami）代表兩地簽署，雙方代表團成員除兩地的民航官員外，還包括澳門航空有限公司、澳門國際機場專營股份有限公司、日本駐港領事館、日本航空及全日本空輸的代表」。

五、二〇一六年十月二日，「澳門與土耳其舉行雙邊航班協定談判，達成全面開放條款」。

「澳門特別行政區與土耳其共和國的民航當局於二〇一六年十月一日在蒙特利爾舉行雙邊



航班協定談判並草簽文本。該航班協定屬國際民航組織訂定的開放文本，為開拓兩地的航空運輸市場奠下了良好的發展基礎。

澳門特別行政區民航局代表以中國代表團成員身份出席於蒙特利爾舉行的《國際民航組織大會第 39 屆會議》期間，與土耳其共和國民航局舉行兩地的雙邊航班協定談判。談判在友好及誠摯的氣氛下進行。為了讓各方的航空企業在有意開通兩地航線時可在開放政策下受惠，雙方均持開放的態度，並同意不設任何限制。兩地代表團於當地時間十月一日進行會面，落實文本內容後進行草簽。根據所達成的協定和備忘錄，兩地可指定多家航空企業經營航班服務，獲指定的航企將不受任何運力限制經營定期客運和全貨運服務，並且可享有第五業務權，以及不受航點數目限制。

澳門特別行政區民航局代表與土耳其共和國民航局局長 Bilal Eksi 分別代表兩地政府草簽了文本，土耳其共和國交通海事和通訊部部長 Ahmet Arslan 見證了草簽儀式。

連同土耳其在內，澳門已與四十九個外地國家達成了雙邊航班協定，亦即是說與這些地區創設了經營定期航班服務的必要框架。民航局表示，這些外地國家都是世界主要的航空運輸市場，大部份達成的協定屬開放的類別，於未來，特區政府將繼續以彈性和便利措施鼓勵本地和外地航空企業開辦往來澳門航線。

近年，訪澳旅客每年增加，澳門國際機場的客運量亦持續上升，航線網絡不斷擴大，現時共有三十家本地和外地航空企業在澳門國際機場提供服務，共飛往四十五個城市。

航空運輸政策

為了讓政策措施能夠提升澳門航空業的競爭優勢，我們一直貫徹開放的航空運輸政策，向本澳及外地航空企業在澳的營運提供便利。

我們以開放天空政策作為指導原則，在航班協定的磋商和簽署中採取靈活措施，創造利好

條件進一步發展航空運輸業務。我們在評估及審批航空企業的各项申請時，必定把公眾利益放在優先考慮的位置。

在澳門與外地所簽署或草簽的航班協定中，大部份的文本都具備開放的條款，例如允許第五業務權、允許指定多家航空企業、不設運力限制、允許主要經營地作為航企國籍等。本澳所採取的航空運輸政策標準屬國際民航組織訂定的最開放標準。

無論是本澳或外地的航空企業，我們在定期航班和不定期航班的審批上均採用國際慣例。在定期航班方面，我們依據與外國所簽署的雙邊航班協定的條款作出審批；在不定期航班方面，我們的一般做法是，如所申請的航線已有定期航班在經營，除非該些定期航班不能滿足市場需求，否則我們不會作出批准」。

民航局官方發佈的以上新聞資料內容，與局方領導早前在立法會就「第五航權」回應陳明金議員的答覆，顯然南轅北轍、自相矛盾。

筆者亦如墮五里霧中。到底澳門可否以「中國澳門」的名義，與外國政府簽訂互換「第五航權」協議？官方資料所講的「第五航權」是否另有所指？最理想當然應由「繫鈴人」的民航局親自釐清。

其次是，與澳門加入有關國際公約所可享權利內容不符。

「航權」，按國際慣例被稱為「空中自由」(Traffic rights)。這一概念起源於一九四四年「芝加哥會議」，其法律根據是一九四四年的《國際航班過境協定》和《國際航空運輸協定》的規定。

一九四四年十二月，全球五十二個國家代表在芝加哥舉行了國際民用航空會議，最後簽訂的《國際民用航空公約》（即《芝加哥公約》），規定每一締約國（地）給予其他締約國（地）以下列定期國際航班的「空中自由」：



第一航權：領空飛越權，不降停而飛越其領土的權利；

第二航權：技術降落權，非商業性降停的權利；

第三航權：目的地下客權，卸下來自航空器國籍國領土的旅客、貨物、郵件的權利；

第四航權：目的地上客權，裝載前往航空器國籍國領土旅客、貨物、郵件的權利；

第五航權：延遠權、第三國運輸權，裝卸前往或來自任何其他締約國領土的旅客、貨物、郵件的權利。

之後，在實踐中才衍生出「航權」（Traffic Rights）的概念，並相繼發展出「第六、七、八、九航權」。

「第五航權」又稱作「第五種權利」或「第三國運輸權」，在各種航權中屬於操作上比較複雜的航權。即承運人前往獲得准許的國家，並將從第三國載運的客貨卸到該國，或者從該國載運客貨前往第三國。

必須強調，《國際航班過境協定》及《國際民用航空公約》一直適用於澳門。當然，要兩個以上國際公約的締約國（地）之間實現涉及第三地的「第五航權」，必須經過平等談判以達成交換協議。但這與民航局負責人所指的：「澳門是特區而非國家，不可與其他地區或國家交換第五航權」，應該完全是兩碼子的事。

最後是，未準確理解中央政府通過《澳門基本法》賦予澳門特區的特殊政策。

退一步而論，假設上指皆非。但根據《澳門基本法》第一百一十七條規定：「澳門特別行政區政府經中央人民政府具體授權可自行制定民用航空的各項管理制度」。另據同法第

一百三十六條規定：「澳門特別行政區可在經濟、貿易、金融、航運、通訊、旅游、文化、科技、體育等適當領域以『中國澳門』的名義，單獨地同世界各國、各地區及有關國際組織保持和發展關係，簽訂和履行有關協議」。民航管理部門應該充分利用《澳門基本法》的相關規定，按照適用的國際公約的內容，主動爭取中央政府支持，積極推動澳門特區發展「第五航權」。而非坐待中央政策。

由此觀之，「澳門是特區而非國家，不可與其他地區或國家交換第五航權」之說，的確令人費解。

總而言之，「第五航權」是指國際航空運輸中的過境權利和運輸業務權利，也就是國際航空運輸的業務或空中自由權。個人認為，澳門特區可以在取得中央政府具體授權及支持下，應該可以通過雙邊談判與其他國家或地區交換「第五航權」。在經濟全球化大趨勢的今天，不積極爭取與《國際航班過境協定》及《國際民用航空公約》的其他締約國（地）互換開放「第五航權」，肯定會成為本澳航空運輸事業發展的重大障礙，更不利於澳門建設成「世界旅遊休閒中心」，及承擔「中國與葡語國家商貿合作平台」的任務。



澳門民航業需穩住亞洲市場

九月中，在日本九州佐賀縣、長崎縣觀光聯盟及澳門旅行社協會舉辦旅遊產品說明會上，澳航方面透露，十月底開始增加澳門往返福岡航線的班次，由每週開出四班增加至每周五班，爭取明年增加至每天一班，希望促進兩地旅遊及經濟文化交流。

在東南亞及北亞旅遊市場暢旺帶動下，去年澳門國際機場客運量超過五百八十萬人次，創歷史新高，較前年增 6.4%；飛機起降量超過五點五萬架次，較前年同期增 6%；貨運量超過三萬噸，較前年增 4.5%。現時澳門國際機場共有三十家航空公司運營四十三個航點。

去年機場新增九家航空公司，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。新開八條新航線分別是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、泰國芭提雅，為澳門國際機場添上營運的新航點。

長期以來，亞洲地區一直是澳門民航業的主要市場。去年，台灣及東南（北）亞航線的旅客分別較同期升 9.6% 和 11.4%；三大市場中東南（北）亞航線旅客佔 40%，雖然內地航線旅客則下滑 1.4%，但中國內地及台灣地區航線的旅客仍分別佔 33% 和 27%。

在民航運力方面，執飛亞洲航線的澳門民航業暫時沒有大型飛機。澳航去年新引進航機「繁榮號」時曾經表示，澳航機隊的擴充目標是二〇一八年擴展至二十四架。隨着與內地通關便利化、低成本航空加入競爭，澳航先後拓展東南亞、東北亞市場，增加日本、韓國航班。澳航機

隊增至十七架之後逐漸更新客機，去年退回兩架分別有十二年及十四年機齡的飛機。基本上每年有一至兩架飛機更換，整個更新計劃預計至二〇二〇年結束，過程中會引入新飛機。

澳航過去幾年主要拓展內地市場，因應整個航空市場及經濟環境變化，航線策略也會調整。隨着澳門與內地通關便利化，粵西客源有市場，故會發展更多地區航線，如東南亞的泰國曼谷、越南等。東北亞的日本、韓國，去年將大阪航線加至每天一班，東京擴至每天一班。在中東呼吸綜合症結束之後，澳航也增加了前往韓國的航班。但不久便發生了美國在韓國部署「薩德」導彈系統事件，中國公民赴韓旅遊熱潮再度下降，澳門至韓國旅遊及民航市場出現不明朗因素。

近年來，飛來澳門的外地航空公司不乏低成本航空，對澳門本地航空公司難免有一定影響。澳航負責人曾指出，澳門民航業競爭不僅是航企之間競爭，也有來自香港、廣州、深圳、珠海機場的競爭，故航企票價有壓力，需要調整經營思路，跟隨市場變化調整票價。目前國際燃油價格下跌，燃油附加費也會調整。

另外，內地經濟放緩，加上反貪腐風暴對內地豪客有一定的影響，航空公司高端客源減少。不過，澳門經濟發展至今天，不是祇有豪客市場，也是大眾休閒旅遊目的地，通過市場開發，吸引休閒旅遊客源來澳，相信可以彌補高端客源減少，不會有太大影響。

台灣作為澳門國際機場的第二大客源市場，未來的形勢十分微妙：民進黨蔡英文當局不肯承認「九二共識」，兩岸關係急劇冷卻，赴台旅遊觀光的大陸旅客越來越少，經營兩岸旅遊和航空業務的企業無不叫苦連天。內地居民經澳門赴台旅遊的前景，也不被業界看好。

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



兩岸關係生變，影響了大陸居民赴台旅遊，專營大陸客團的台北創世紀旅行社停業，相關的航空公司、旅遊巴士、旅館、餐廳及購物店，業務也急劇滑坡。九月十二日有數萬名旅遊業者上街抗議，要求新政府誠意解決陸客縮減問題。

不過事物總有正反兩面，兩岸航班縮減，經營兩岸航空和旅遊業務的企業少了生意；但也正因為如此，赴澳門的台灣居民反而增加了，他們覺得，經澳門玩兩天再轉赴內地，也許是蠻不錯的選擇。

《濠江日報》2016年9月26日

「自貿中轉易計畫」為物流業帶來新機遇

澳門海關於今年十月一日起推行內地自由貿易協定中轉貨物便利計畫，接受經澳門中轉貨物至內地的物流業界於網上免費申請《中轉確認書》，以進一步便利經澳門中轉至內地的貨物運輸，以及享受內地關稅優惠。澳門海關同時擴大簽發《中轉確認書》範圍，由《海峽兩岸經濟合作框架協定》擴展至所有內地已實施的優惠貿易協定。隨著澳門海關簽發中轉確認書範圍不斷擴大，經澳門中轉到內地貨物肯定進一步增加，包括航空貨運在內的澳門物流企業將迎來新的機遇。

中國近年積極與不同國家及地區簽訂自由貿易協定，訂明貨物如經第三地中轉而中轉過程符合未再加工規定及條件，包括受當地海關或指定機構監管，則可被視為直接運輸，可享關稅優惠。

澳門民航貨運業人士指出，新政策不限數量，有利於澳門從東南亞國家輸入更多新產品打入內地市場。簡化政策流程有助貿易業務，尤其亞洲經濟不算很發達國家的散貨，可利用此政策進入內地，有助配置貨量，引進更多款式貨品進入內地。業內人士認為，政策優惠結合港珠澳大橋落成等機遇，倘機場積極開展對外網路，則能拓闊市場空間，貿易商可利用政策把澳門作為集貨站、庫存點，當珠三角地區需要供貨時可以發送入內地，縮短時間及距離。

海關總署統計顯示，今年一至八月，經澳門中轉至內地的優惠貿易協定項下貨物總值逾五百五十萬美元，關稅優惠逾二百五十五萬元人民幣，同比分別增長一點三倍和一倍。由十月一日起，澳門海關推行「自由貿易協定中轉貨物便利計畫」（中轉易）屬自願參與性質，為貿



易商提供海關監管服務及簽發證明貨物中轉澳門期間未再加工的《中轉確認書》，令業界貨物能更順暢轉運到內地。

澳門海關簽發《中轉確認書》的範圍，由《海峽兩岸經濟合作框架協定》(ECFA)項下台灣原產貨物，擴展至所有內地已實施的優惠貿易協定原產貨物，包括韓國、澳洲、東盟十國、巴基斯坦、冰島、瑞士、智利、哥斯達黎加、秘魯、新西蘭等國家的貨物。同時，為提高《中轉確認書》簽發和使用的效率，雙方開發了「中轉確認書簽發系統」，實現《中轉確認書》簽發資訊化，便民利商增效率。

按照海關總署發佈的二〇一六年第五十二號公告《關於各優惠貿易安排項下經港澳中轉進口貨物單證提交事宜的公告》，十月一日起澳門海關將啟用「自由貿易協定項下經澳門中轉貨物原產地管理系統中轉確認書簽發子系統」簽發《中轉確認書》。《中轉確認書》用於證明相關貨物在澳門期間未再加工。海關總署與香港海關、中檢公司、澳門海關實現上述系統聯網，相關資料資訊即時共用。

《公告》指出，進口貨物收貨人或者其代理人申報適用協定稅率或特惠稅率時向海關提交下列運輸單證之一的，海關不再要求提交《中轉確認書》：空運或海運進口貨物，國際班輪運輸經營者及其委託代理人、民用航空運輸企業、經營國際快遞業務的企業等出具的單份運輸單證。該運輸單證應在同一頁上載明始發地為進口貨物的原產國（地區）境內，且目的地為中國內地；原產於內陸國家（地區）的海運進口貨物，始發地可為其海運始發地。

已實現原產地電子資料交換的自由貿易協定（如《海峽兩岸經濟合作框架協定》、《中華人民共和國政府和大韓民國政府自由貿易協定》等）項下集裝箱運輸貨物，也可提交能夠證明貨物在運輸過程中集裝箱箱號、封誌號未發生變動的全程運輸單證。另外，經澳門中轉的貨物，應當提交澳門海關簽發的《中轉確認書》。

內地專家認為，澳門具有獨特的優勢，令其在「一帶一路」特別是「海上絲綢之路」建設中，

具有不可替代的作用。澳門與葡語系國家保持著傳統而廣泛的聯繫。七個葡語系國家遍佈四大洲，擁有二點六億人口，面積超過歐洲的總和。利用好與葡語系國家聯繫的優勢，積極協助中國企業開拓拉美、非洲等地葡語系國家市場，擔負起中國與葡語系國家人民幣清算中心的角色，是澳門助力「海絲」建設的重要方面。在「海絲」戰略下，把澳門作為中國與葡語系國家商貿服務平台的規劃有機結合起來必將形成疊加效應。

四百多年中西文化交融的歷史，給澳門留下了眾多名勝古蹟和文化風情，旅遊業已成為澳門重要的經濟支柱產業。國家「十二五」規劃提出支持澳門建設「世界旅遊休閒中心」，這個目標即是澳門經濟適度可持續發展的必然，也是澳門順應世界休閒產業發展趨勢的必然。澳門有擁有來自六十多個國家的歸僑僑眷，他們擁有廣泛的社會關係，從事行業多元，生意產業原本集中在「海絲」沿線國家地區。發揮歸僑、僑眷融通中外的獨特優勢，給予他們更多的優惠政策，有助於澳門在「海絲」建設中更好地發揮作用，實現目標。

《濠江日報》2016年10月3日



港珠澳大橋令澳門民航業喜憂參半

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。

有學者認為，港珠澳大橋的建設對澳門世界旅遊休閒中心的建設和經濟適度多元化的實施作用巨大，有助解決澳門回歸十多年來在國家發展中定位沒落實的難題，同時為澳門可持續發展提供重要戰略方向。港珠澳大橋建設對「一國兩制」下區域交流與融合有重大促進作用，可促進區域政治、經濟、社會、文化及生態環境等方面的整合。

大橋建設對澳門發展帶來多項綜合影響，交通的可進入性對世界旅遊休閒中心影響重大，亦是衡量指標之一。現時來澳國際旅客佔比較低，國際航線十分有限，相信大橋接駁後澳門可充分利用香港國際機場的優勢。由於香港國際機場早已飽和，第三條跑道即使通過環評都需要十年，這為澳門帶來巨大商機。由於制度相同，澳門可承擔起香港第三條跑道的功能作用。

在澳珠關係方面，港珠澳大橋開通和橫琴開發為澳門的產業結構優化、促進經濟適度多元提供重大契機，政府職能決定了應首先承擔起這歷史責任，引導和推動澳門可持續發展。

港珠澳大橋可作為吸引國際旅客來澳的切入點，建議開發新的房地產及相關產業，與大橋效應相銜接，完善交通網絡建設，提升旅遊服務質量。大橋通車後，將迎來更多旅客，建議興

建新的商業區，為配合新口岸及東北填海區注入新動力。

港珠澳大橋的建設將令港澳交通更便捷，令澳門與區域之間聯繫更緊密。因此，澳門應當充分把握其自身不可替代的角色優勢，加強與區域經濟整合，在建設世界級珠三角都會區中發揮重要作用。面對未來眾多機遇，政府應該未雨綢繆，切勿坐等大橋效應。

探討港珠澳大橋的落成如何帶動區域航空發展，澳門民航學會去年舉辦的一個專題座談會上，業界曾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。

根據業界權威所作的預測，到二〇三〇年，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。

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。

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。

《濠江日報》2016年10月10日

珠海機場今年客流達六百萬逼近澳門

最近舉行二〇一六年航展的珠海機場，因展示了一批中國新型戰機和航空裝備二廣受各方矚目。珠海機場方面最近宣佈，二〇一六年旅客輸送量接近五百萬人次。截至十一月初，珠海機場全年累計客流量已突破五百萬人次（同比增長 31%），預計全年旅客吞吐量將突破六百萬人次，和澳門國際機場的差距已逐步拉近。業界指出，如果澳門有關當局再不採取有效措施，澳門民航業的客運量被沒有國際航點的珠海機場超越的情況，短期內就會發生。

今年來，該機場累計運輸起降四點一萬架次，同比增 26%；貨郵吞吐量二點五萬噸，同比增 24%；通航城市四十一個，周航班量一千二百餘架次。今年以來，該機場新增四十三個航班，其中每日航班兩個以上的城市佔比約 63%。

據介紹，珠海機場今年以來，先後加密了珠海至北京、上海、杭州、重慶、武漢、貴陽、西安、長沙、合肥等直轄市和省會航線，新開蘭州、遵義、武夷山等省會和旅遊城市航線。至二〇一五年底，北京航線達到每天八班，上海航線每天十二班，航班全面覆蓋早、午、晚各個時段；海口、杭州、重慶、武漢、南京、鄭州等省會城市航線達到每天三至五班。

在未有開通國際航線航班的情況下，今年十一月初，該機場累計旅客吞吐量突破五百萬，全年旅客吞吐量預計將突破六百萬人次，已經逼近澳門國際機場的客運量。民航界和旅遊業界指出，由於澳門航空內地航線和航班少，珠海機場現在已拉走了不少澳門乘客；如果營運成本相對較低的珠海機場開通國際航線，對正在肩負「中葡平台」和「世界旅遊休閒中心」等國家戰略性任務的澳門國際機場，肯定會造成沉重的打擊。



由三灶機場改建的珠海機場於一九九五年六月十八日通航，當年旅客輸送量、貨郵輸送量、航空器起降架次分別為二十五點三六萬人次、三千零九十九噸，三千一百八十八架次，航線通達城市十九個，平均每周期始發航班，定期航班承運人十一家。二〇〇六年十月，改制後的珠海機場運營交由珠港機場管理有限公司託管，機場旅客吞吐量近年來不斷攀升，旅客輸送量從二〇〇六年的八十萬人次、二〇一二年的二百萬人次，上升到二〇一四年的四百零八萬人次，年均增長 22.6%，並在二〇一四年成為中南地區機場旅客輸送量增長最快的機場。珠海機場二〇一五年珠海機場年旅客輸送量四百七十萬人次，同比增長 15%；貨郵輸送量二點五八萬噸，同比增長 16.7%，貨郵增長率位於中南地區主要機場首位。

今年夏天珠海機場正式通航運營二十一周年之際，機場有關負責人表示，未來珠海機場將大力構建中型機場航線網路，實現二〇一九年國內通航城市達六十個；並充分利用一千米以下低空，珠海通用機場二〇一六年底或將開通運營。

在剛開始營運的一九九五年，珠海機場的客運量僅為二十五點三六萬人次。而珠海航空城集團早前預測，今年機場旅客輸送量或將接近五百萬人次，但實際上遠遠超出了人們的預料——可達六百萬人次！到二〇一九年，國內通航城市將達到六十個，其中三分之二以上的航點每天航班二個以上，一半以上航點每天航班達到三個以上。珠海機場方面預計，到二〇二〇年客流量將突破一千萬人次大關。

目前，珠海機場處於二〇一四至二〇一七年的計畫改造期內，目前已申請政府財政支持四點三億元加快對珠海機場進行全面升級改造，初步預算合計投資七點八億元。主要用於飛行區基建更新、航站樓機電設備更新升級、航站樓設施及建築更新擴容等項目，並將進行國內旅客離港流程改造，規劃建設商用航空中心等，提升物流、飛行員培訓和飛機維修服務等實力，將珠海建設成為「區域性客貨運輸樞紐機場」。

另外，珠海正加緊建設珠海通用機場，機場選址斗門蓮洲，爭取二〇一六年底國際航展前開通運營。珠海將利用港澳及東南亞等地區公務機業務飽和的契機，開拓公務機市場，將珠海

打造成為東南亞的公務機運營中心。

距離珠海機場只有三十五公里的澳門國際機場，最主要而又握有專營權的基地航空公司（澳門航空），很令人遺憾地未能充分利用特區政府和世界各地簽署的航約，國內外航點航班太少，無法與香港、深圳、廣州等珠三角地區的國際機場競爭。如今，連沒有國際航點的珠海機場也能向澳門國際機場「叫板」，客運量隨時超過澳門。看來，澳門特區政府的民航運輸政策和機場發展方向，是時候進行必要的調整了。

《濠江日報》2016年11月21日



大陸出境遊激增全球受惠，台灣「獨」憔悴

繼中國公民出境遊突破一億人次之後，他們現在已經成為世界各地旅遊市場競相爭奪的寵兒。今年前三季，中國大陸仍是世界最大的出境旅遊來源市場，讓周邊的泰國、韓國和日本外匯收入大增，大發觀光財。然而，「台獨」政黨執政的台灣地區，卻是東亞地區唯一負增長的陸客旅遊目的地。估計今年赴台陸客將跌至三百五十萬人次，較二〇一五年大減六十五萬人次，外匯收入減少三百五十五億元新台幣，將是近三年來首次跌到二千億元以下。復興航空結業，被島內業界認為是「一葉知秋」。

據報道，世界旅遊組織最新發佈的報告顯示，今年全球出境旅遊依然火熱，尤其是中國大陸，繼續保持世界最大的出境旅遊市場地位，旅遊支出呈現兩位數增長，達到 19%。去年，中國大陸有一點一七億人次出境旅遊，並在全世界消費一千零四十五億美元，全球受惠。亞洲地區尤其明顯，二〇一五年有七百九十三萬人次陸客赴泰國旅遊，泰國成為陸客出境遊的最大旅遊目的地。其次是韓國六百一十一萬人次，日本四百九十九萬人次。

今年國慶黃金周期間，陸客前往泰韓日的旅遊人次持續暴漲。三國都預估今年的陸客仍將持續增長，估計較二〇一五年增加約二百萬人次。而今年一月至九月，陸客前往英、美、德、法的旅遊支出分別較去年同期成長 10%、9%、5% 和 3%。專家指出，陸客人數每少一成，台灣的服務輸出就將減少一百七十八億元新台幣，經濟增長率就下降 0.1%。

相對陸客赴周邊國家及地區的遊客人次持續增長，台灣將是唯一的例外。據台灣旅遊業統計，去年有四百一十八萬人次陸客來台，估計今年將減少到三百五十萬人次左右，甚至更低。

去年陸客為台灣帶來約二千二百億元新台幣的外匯收入，今年估計將減少三百五十五億元新台幣。

開放陸客來台觀光後，二〇一一年陸客為台灣帶來的外匯收入首度突破千億元新台幣大關，二〇一四、二〇一五年更超過二千億元新台幣，今年預計下跌至一千七百億至一千八百億元，這也是開放陸客來台後的首次負增長。

由於大陸遊客銳減，台灣民航業也受到很大影響。為了彌補大陸航班減少的損失，台灣民航部門表示，自明年元旦起，島內機場包括台中、嘉義、台南、高雄、花蓮、台東、金門、馬公等八座機場，將調降國際航線機場降落費，預計平均降幅為 20%。台灣民航部門指出，若以 A320 機型的班機降落至台中或高雄機場為例，機場降落費將從目前一萬一千八百元（新台幣）調降至九千六百元，降幅約 18%；若 ERJ-190 飛機降落至台中或高雄機場，機場降落費則將從目前八千二百元調降為六千四百八十三元，降幅達 21% 之多。當局希望調降機場降落費後，能吸引島內外各家航空公司業者，前往中南部或離島機場開闢新航線或增班。

相對於大陸遊客大幅度減少赴台，世界各地卻是另一番景象。在美國，特朗普當選下屆總統之後，業界紛紛看好未來的中美關係。美國交通部最近宣佈，擬授予美國航空集團一條新的直飛洛杉磯和北京的定期航線，每天一班。美國航空與達美航空此前均向美國政府提交了運營這條航線的申請。目前，達美航空已經有了一條西雅圖直飛中國的每日航線，而美國聯合航空也有一條從三藩市飛中國的航線。

馬來西亞也不甘落後，明年馬來西亞航空將在中國開通八個新航站、十一條新航線，每週新增三十五個航班由中國飛往馬來西亞。馬來西亞航空首席執行官指出，該公司計畫在未來五年內，將中國業務量翻三倍。馬來西亞的吉隆坡、檳城和古晉等與二十個中國城市之間極具直航潛力，而城市間連通性的加強將進一步深化兩國的商貿往來。馬來西亞航空還透露，將進一步深化中馬旅遊業，在重點旅遊城市推出季節性或臨時性航班，而在即將開通的中國新航線中，有六個中國城市是馬航之前從未涉足過直航的航點。



去年，中國訪馬遊客人次的增長率為 4%，達到一百六十八萬人次，相較二〇一四年只有一百六十一萬人次。二〇一六年上半年，中國訪馬遊客人數已經出現 32% 的增長率，接近一百萬人次。馬來西亞旅遊業人士說，今年希望達到吸引二百萬名中國遊客的目標，並且在二〇二〇年吸引八百萬名中國遊客。

《濠江日報》2016 年 12 月 5 日

澳門公務航空未雨綢繆迎接新發展

今年十一月四至六日舉辦的「第五屆澳門公務航空展」，繼續打造獨具特色的高水準公務航空展會，通過展示公務飛機，舉行公務機體驗、行業高峰論壇、紙飛機大賽、展商推介會、科普講座、公務航空攝影展等一系列豐富多彩的活動，推動航空文化的發展，獲得國際民航界的好評。

澳門作為全球最大的娛樂博彩城市和建設中的「世界旅遊休閒中心」，公務機的需求越來越大，澳門國際機場的飛機泊位十分緊缺。為了滿足對澳門商務航空服務不斷增長的需求，為本地和來訪的公務機運營商和商務航空飛機維修創造良好的環境，並為這個高端行業提供優質的服務，當局和業界千方百計營造更有利的條件。去年舉行的「第二屆澳門公務機展」顯示，商務航空是澳門國際機場未來的重要發展方向。隨著澳門休閒旅遊業的不斷發展，高端商旅資源大量聚集和出入境政策獨立性等優勢，澳門商務航空的需求日益增加。澳門機場的公務機服務始於一九九六年，擁有專業的商務候機樓和機庫，在澳註冊的商務航空公司就有三家。二〇〇七至二〇一二年，公務機航班架次年均增長 16.26%，二〇一四年公務機航班一千六百五十九架次。今年首三季，澳門國際機場公務機升降架次與去年同期上升 5%，全年可望超過三千一百架次。

澳門國際機場專營股份有限公司物流暨通用航空發展部署理總監胡漢新表示，由二〇〇七年起至一五年，機場累計處理約一萬四千九百九十三個公務機航班。未來與業界共同開發公務機旅遊模式，希望把公務機與大眾旅遊作深度連接，因為澳門國際機場旁邊已有大型酒店，獨特性在很多地方未必擁有。澳門具有的旅遊條件，將吸引高端旅客來澳享受奢華酒店、娛樂設



施、餐飲，也為開發公務機旅遊提供條件。

胡漢新在「澳門公務航空發展論壇」上表示，從澳門國際機場出發，航程三點五至六小時內能到達東南亞、東北亞、印度及俄羅斯部分地區。在珠三角一小時城際生活圈，未來十年大大改變公務機出行，例如與珠三角連繫，透過接駁來到澳門，然後從澳門坐公務機出行。

二〇一五年珠三角五大機場公務機吞吐量，澳門有二千九百八十六架次、珠海有一百二十一架次、香港有九千五百架次、深圳有三千二百四十四架次、廣州有一千二百九十五架次。據了解，澳門二〇一五年公務機起降班次，位列中國第五。澳門機場發展公務機有五大優勢，包括金融環境吸引大批海外投資者、優越地理位置、公務機發展的成本比較低、具充裕起降時間及審批手續簡便。未來與業界共同開發公務機旅遊模式，具市場發展潛力。

國際民航業界人士認為，公務機市場在包括港澳的大中華區潛力非常大，至今在該地區只有四百六十架噴氣式公務機，由於中國是全球第二大經濟體，與全球第一大經濟體的美國有噴氣式公務機一萬二千架，兩者數量差距很大，反映了還有很大的成長空間。儘管受到經濟因素影響，公務機增長速度放緩，實際數量卻在增加。

業界預計，北京將在二〇二〇年開放空域擴展至三千米以下空域，通用機場亦如雨後春筍般的增加，這也是私人飛機擁有者們的一大福音。珠三角通用航空發展研討會透露，到二〇二〇年，廣東省通用機場總數將達到二十個，新增十四個；到二〇三〇年，廣東省通用機場總數將達到三十一個，新增二十五個，其中佛山地區將再建設一個通用機場。

澳門國際機場專營公司年前開始興建新公務機庫，以應付公務航機的停泊需求和維修工作，相關的興建工程已經完成，新設施預計可於二〇一七年營運。另外，機場專營公司快將完成機場南停機坪的優化工程，闢出更多空間給予公務機停泊，為進一步拓展公務航空運輸發展，積極完善硬件配套條件。

發展公務航空及擴建相關配套，是未來落實澳門國際機場整體規劃的重要部分。按照特區政府剛制定的「五年發展規劃」，澳門國際機場未來將分階段逐步完善各方面的軟硬件設施，以配合澳門的經濟發展和「世界旅遊休閒中心」的發展定位，為澳門的民航業開創更美好的未來。

《濠江日報》2016年12月12日



今年全球民航客運三十八億未來二十年將倍增

國際航空運輸協會（IATA，簡稱「國際航協」）預計，二〇三五年，全球航空客運量將達到七十二億人次，是二〇一六年航空客運量三十八億人次的近兩倍。國際航協在《未來二十年航空客運預期報告》中指出，客運需求年均增長率將達到 3.7%。國際航協理事長兼首席執行官 Alexandre de Juniac 說：人們渴望飛行。未來二十年的航空旅行需求將翻一番。如果來自世界各地的人們能交換、探索、分享創新和經濟繁榮為人類帶來的惠益，整個世界將變得更美好。

國際航協的航空客運預期報告顯示，亞太地區是推動航空需求增長的最大動力。未來二十年，超半數的新增旅客將來自該地區。二〇二九年前後，中國將取代美國，成為全球最大的航空市場（根據飛抵、飛離該國及其國內客運量計算）。二〇二六年，印度將取代英國，成為第三大航空市場，而印尼將取代義大利進入排名前十位市場。與此同時，發展中市場將成為驅動增長的主力。在過去十年間，發展中國家在全球客運總量中的佔比已從 24% 飆升至近 40%，而這一趨勢仍將延續。

二十年預期報告指出了三個增長預期。核心預期顯示客運量將激增兩倍，而客運需求年均增長率將達到 3.7%。如果貿易自由發展迅速，航空市場需求將是二〇一五年水準的三倍。相反，如果當前貿易保護主義的勢頭愈演愈烈，需求增長也將隨之降溫，導致客運需求年均增長率降至 2.5%，而二〇三五年的客運量預計只能達到五十八億人次。

Alexandre de Juniac 表示：經濟增長是應對當前經濟困境的唯一持久性解決方案。然而，我們卻看到，政府豎起了貿易壁壘，而不是為其敞開方便之門。如果這一趨勢長期不變，增長將

放緩，世界將更貧窮。對於航空業而言，保護主義可導致增長減緩至年平均 2.5% 的水準。這不僅意味著工作機會將減少，還會導致航空業在二〇三五年的客運量僅為五十八億人次，而不會是預期的七十二億人次。對經濟造成的影響也將是廣泛而沉重的。

國際航協根據預測期內每年新增旅客量計算的五個增長最快速的市場如下：

- 中國（客運總量十三億人次，新增旅客八點一七億人次）；
- 美國（客運總量十一億人次，新增旅客四點八四億人次）；
- 印度（客運總量四點四二億人次，新增旅客三點二二億人次）；
- 印尼（客運總量二點四二億人次，新增旅客一點三五億人次）；
- 越南（客運總量一點五億人次，新增旅客一點一二億人次）。

就百分比而言，十個增長最快速的市場如下：非洲：塞拉里昂、幾內亞、中非共和國、貝寧、馬里、盧旺達、多哥、烏干達、贊比亞和馬達加斯加。其中每個市場都有望在未來二十年，實現每年超 8% 的增長率，即每十年翻一番。

在地區增長方面，非洲和中東市場增幅最大，歐洲地區增長最緩慢。

飛抵、飛離亞太的航線及亞太區內航線：到二〇三五年，每年新增客運量將達到十八億人次，整體市場規模達三十一億人次。其客運需求年均增長率為 4.7%，是繼中東後增幅第二大的市場。

北美地區的客運需求年均增長率達到 2.8%。到二〇三五年，該地區將承載十三億名旅客，每年新增旅客達五點三六億人次。

歐洲地區增幅最緩，僅為 2.5%，但每年新增旅客仍可達到五點七億人次。整個市場的客運總量將達到十五億人次。



拉丁美洲市場增幅將達 3.8%，共計可為六點五八億名旅客提供服務。與目前水準相比，該市場每年新增旅客達三點四五億人次。

中東市場增幅強勁，達到 5.0%。到二〇三五年，飛抵、飛離和區域內各航線的新增旅客預計將達二點五八億人次。阿聯酋、卡塔爾和沙地阿拉伯增長勢頭強勁，分別為 6.3%、4.7%、和 4.1%。客運總量達到四點一四億人次。

非洲增幅達 5.1%。到二〇三五年，該地區每年新增旅客達到一點九二億人次，客運總量為三點零三億人次。

《濠江日報》2016 年 12 月 26 日

大

阪

同時滿足你三個旅遊願望



神戶港



神戶港夜色

今日的大阪，和東京並列為日本最具代表性的大都市，也是在世界具有知名度的國際性都市。即使你對環球影城、海遊館、大阪城等已熟悉得重遊興緻不高，但大阪其他景觀，及周邊如京都、神戶等地，引人入勝的旅遊景物，仍不虞匱乏。大阪，相信仍將是大家熱捧的，與澳門有定期直航往返航班的旅遊勝地。

大阪這座時尚之都，本身就是一個偌大的購物中心。也是遊覽日本關西地區的理想起點，乘 JR 火車 90 分鐘內就可以前往東京的世遺景點、奈良的寺廟。「大阪城」除可緬懷戰國武將豐臣秀吉的霸業之外，每年春天，更是大阪賞櫻最佳去處。附近的歷史博物館也不要錯過，可以通過參觀細緻的展品，近距離認識大阪的古今歷史。

大阪的商業氣息濃厚，主要的百貨商店多集中在兩大交通樞紐梅田、難波一帶，而梅田和難波之間的心齋橋商店街，則聚集了眾多中小店鋪和品牌旗艦店，是大阪的主要購物區。去大阪，多數人要去心齋橋，心齋橋可以滿足各種購物需求，但是唯一的缺點就是人實在太多，摩肩接踵都無法形容其萬人空巷的場景。

其實心齋橋與道頓堀是相連的，如果你徒步的話，可以走入黑門市場，這個地方能滿足各種喜歡吃水果、海鮮、壽司和「血拼」的需求。心齋橋，不論男女老少都會流連忘返，想由頭行到尾的話，最好由地鐵心齋橋站南 10 號出口上。一路向南逛到道頓堀和難波，一定可以滿足你所有購物和美食需求。要蒐羅近年旅客熱捧的日本藥品的話，除要注意入口本澳時尚有的規管之外，更要注意不同藥店的免稅計價都有差距，部分差距甚大。藥品價格如此，波鞋之類的商品亦同，總之貨比三家，最穩陣。

離開繁囂的大阪，到鄰近的京都一天遊，是極佳選擇。



畫一樣的金閣寺實景

從大阪到京都的交通方式有幾種，這次選擇的是搭乘阪急電鐵。電車的路線是從大阪阪急梅田到京都阪急河原町。假如要往嵐山的話，要在「桂」站轉車。如果有「日本百達通」如 SUICA、ICOCA 等卡，可以直接感應扣款，甚為便利。

京都，自平安王朝到明治維新這千年間，一直是日本的首都，是日本文化與大和之魂所在。恐怕再也沒有哪座城市像京都一樣，擁有如此眾多幽靜的古刹與神社，古建築密度之高，使之成為世界上最富文化氣息的城市之一。但京都又有入世的一面，無論在花見小路與盛裝的「藝伎」擦肩而過，或是觀看一場歌舞伎表演，都能讓你體會京都的世俗風情。

要感受這座千年古都的脈搏，非到清水寺、金閣寺不可。



心齋橋

京都最具有代表性的景點，應該是清水寺了吧！其實以前已到過幾次，但這次是為了中午 11 點要吃奧丹湯豆腐，去別的景點怕時間太趕。清水寺全名為音羽山清水寺，是著名的賞楓及賞櫻景點，與金閣寺、二條城並列為京都三大名勝，一九九四年被列入世界文化遺產名錄。

奧丹湯豆腐已經有三百多年的歷史了！據說菜單都沿襲自古代！在清水寺附近的是總店，而這裡最主要的特色，就是只賣豆腐，招牌菜是湯豆腐。

以前的日本人，最愛吃豆腐的都是貴族！我們的座位在落地窗旁，窗外是日式庭園，一邊用餐一邊欣賞一片綠意，很是風雅。一整套吃下來，份量雖不算多，但都是各式豆腐，總能吃飽。這樣的套餐要四千日圓，是精進料理（素食），也許有人會覺得貴，但奧京的豆腐是高級食材，黃豆及水質都相當講究，也因此有這樣的價錢了。而且除了吃，在那樣寧靜的和室空間內用餐，還有視覺享受及讓人心曠神怡，花這樣的價錢，我認為值得。

吃飽豆腐，乘巴士約 30 分鐘就到金閣寺。金閣寺是 3 層的樓閣，第一層為法水院；第二層為潮音洞，供奉著觀音；第三層是正方形的佛堂，供奉著三尊彌陀佛。金閣寺的建築與園林構造相融合，一旁的鏡湖池池水清冽，身影華麗的金閣倒映相連在鏡湖池中的景觀，是京都的代表性景觀。

同樣道理，神戶亦是大阪外圍一天遊的好選擇。

從大阪到神戶的交通方式也有幾

種，由阪急從「梅田站」到「JR 神戶三宮站」較便捷。神戶市區旅遊景點，也就是「神戶港」一帶，這些地方，一日遊綽綽有餘，絕美夜景、異國建築、大地震遺跡、神戶美食等都可以在一天內走完，是第一次到神戶玩認識神戶的最省時方法。

遊神戶，一定要從神戶港開始，這個令人難以忘懷的悸動景致，有情人來到這裡，就算沒有浪漫細胞的，也能在這裡變得感性吧！在這裡可以看到對岸，也是等下要走過去，真正浪漫的「umie 賣場 & MOSAIC 馬賽克廣場」。走到 MOSAIC 馬賽克廣場後，就是享受神戶港夜景的開始，這裡可以拍到神戶塔、美利堅公園等景點，商場前的廣場上有許多階梯，一對對的情侶們就在此依偎著對方，訴說情話。

此時，你會自然撇下一九九五年阪神大地震的黯然，享受眼前的醉人景色。旅遊的效用，本該如此。



奧丹豆腐店



阪神大地震破壞的堤岸原址保留

《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。

Garantir a segurança e eficiência no desenvolvimento da aviação em Macau.

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

電話 Tel : (853) 2851 1213

傳真 Fax : (853) 2833 8089

電郵 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



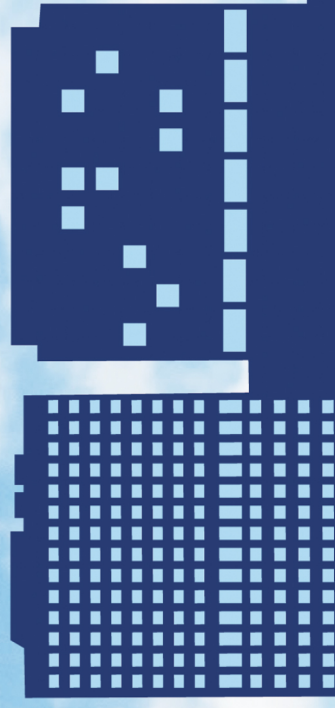
www.aacm.gov.mo



Wechat



Youtube



澳門國際機場 AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAU



— 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





編輯委員

崔世昌

鄧軍

劉蘇寧

鄭淑群



ISSN 1814-8662

9 771814 866007