

澳門

民航學刊 2017 · 03
第三十五期

澳門民航學刊

第三十五期

澳門民航學會出版



PIN TO HOLD
MOTOR
STICK

A

PAPER

JOIN A-A
TO B-B

NO GLUE
HERE B

6

7

B

6

7

1:100 SCALE MODEL OF THE SES.

MACAU 澳門國際機場

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、貴陽、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、福岡。

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

第三十五期

2017.03

澳門民航學會



《澳門民航學刊》第三十五期

出版及發行：澳門民航學會

地址：澳門氹仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓澳門民航學會秘書處

網址：www.imca.org.mo

聯絡電話：(853)85988862

圖文傳真：(853)85988893

電子郵件：cheongms@macau-airport.com

國際標準期刊號 (ISSN)1814 - 8662

目錄

特稿

- 「取消機場」屬子虛烏有 「升級擴建」更刻不容緩 文釋非 1
- 「粵港澳大灣區」新規劃能為我們帶來什麼？ 張恆光 9
- 低成本航空經營長途航線的新趨勢 郭行 16
- 從「取消澳門國際機場」的謠言說起 巫生友 22
- 簡論航空器內刑事犯罪管轄權 楊雲 29
- 「薩德」影響兩國關係 中國旅客赴韓銳減 劉川 35
- 機場貴賓室服務，值得？ 張遠聞 40

論壇

- 民航與軌道交通的競爭逐漸加劇 45
- 澳門去年空運 660 萬人次今年可望再創新高 48
- 中國春運：內地居民喜歡出境過年 50
- 兩岸廉航同時增飛澳門航線 53
- 中國公民出境遊成為世界盛事 55
- 大型設施增加 台客來澳遊覽續增 58



珠三角民航運輸量去年繼續上升 61

藉「一程多站」刺激民航與旅遊業發展 64

專 欄

遊台另番體驗 66

徵稿啟事

「取消機場」屬子虛烏有 「升級擴建」更刻不容緩

■ ■ 文釋非

今年一月十六日，有港媒頭版大字標題稱，「根據權威消息，日後珠海、澳門及鄰近地區將會以『大澳門』」方向發展，實現『珠澳同城化』」云云；令人嘖嘖稱奇的是，其中繪聲繪影指，澳門國際機場將來極有可能併至珠海機場，兩地轉用鐵路貫通，屆時珠海機場將會擴建成兩條跑道，以消化來自澳門的客源，珠澳政府正在構思實施兩地一檢，由橫琴口岸通關，日後毋須再接受檢查。

該報道引述的所謂「權威消息」更指，「澳門的航空交通規劃極可能會出現變天，整個規劃策略有意取消澳門國際機場，由澳門去橫琴口岸，就唔使再檢查。除了經濟發展，取消澳門國際機場亦有安全考慮，依家香港、廣州、深圳、珠海、澳門都有機場，香港同深圳又話要起第三條跑道，咁近地方有五個機場，其實會好危險，空域咁繁忙，所以少一個澳門國際機場，航空安全會好好多，仲可以夾埋附近地方拎嚟填海，做乜都得」。

不實消息 旨在「唱衰」

儘管這則「權威消息」來源不明、無中生有，但對多數不知就裏的澳門人而言，仍相當震撼，甚或引起一陣社會揣測與躁動。澳門特區民航局因應傳媒查詢，雖未算最直接而及時，但仍在官網上發出新聞稿澄清，表明該局並不清楚該報道的消息來源，亦未曾就該報道內所指關於澳門國際機場的前途問題，有任何相關研究和規劃，有關報道內容不實。

民航局還表示，近年，澳門國際機場的航班架次和客運量均保持平穩增長。珠江三角洲五大機場亦於多年前建立了合作機制，各機場按照不同的定位發展，相互合作謀求共存共贏，並



定期舉行會面交流。雖然遣詞用字未夠斬釘截鐵，但民航局總算盡了本分。

民航局亦乘勢宣傳澳門國際機場的擴建計畫 2.0，《澳門國際機場整體發展規劃》升級版（2017—2040）指出，澳門國際機場現時部分設施已飽和，並沒有合適的土地可供大型擴建，而機場周邊可開發利用的土地空間亦有限，故此計劃於兩條滑行橋之間的淺水區和附近水域填海造地，為機場可持續發展創造條件。有學者認同機場發展規劃，並認為機場有需要擴建。但外圍經濟環境變化加劇，故應定期檢討整體規劃，及時因應國際環境變化調整規劃。

澳門國際機場將分三個階段擴建。第一階段主要集中利用現有條件對機場設施進行擴建或改造，以及填海造地為未來發展作準備。首階段擴建完成後，主要延長跑道末端安全區、新建兩條垂直滑行道、擴建候機大樓、有二十八個客運停機位（八個附有登機橋）、新公務機庫、引擎起動停機位及消防訓練設施。第二階段擴建完成後，新建的候機大樓連接北安碼頭，有三十六個客運停機位（十七個附有登機橋），有新通用航空設施，包括候機大樓、停機坪、停機庫及維修機庫、新建飛機維修機庫及停機坪；第三階段擴建完成後，有四十七個客運停機位（二十個附有登機橋）、新候機大樓擴建、擴建通用航空停機坪。機場完成首階段擴建後，將可提供處理七百萬名旅客的承載力，貨運量 3.4 萬噸，飛機升降 6.3 萬架次；第二階段可處理一千一百萬名旅客，貨運量 4.7 萬噸，飛機升降 8.6 萬架次；最終階段可處理一千五百萬名旅客，貨運量 5.8 萬噸，飛機升降 10.7 萬架次，並將適時啟動各階段的擴建工作。規劃提出今年向中央政府申請填海，具體的填海計劃各方仍在協調。

澳門的發展定位是「世界旅遊休閒中心」，澳門國際機場作為最重要的旅客出入境設施，確實有必要因應發展需要和競爭能力來評估擴建規模，尤其是珠江三角洲機場業務競爭激烈，澳門更需要及時裝備自己，相信只要考慮周詳、工作專業、符合成本效益，特區政府與社會大眾，均會樂見其成。

有序擴建 消弭影響

對於「取消澳門國際機場」的報道，澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）回應指，「對

事件感無奈，而民航局已澄清不存在合併取消的可能，故不會有任何擔憂，會繼續營運下去」。市場部總監方曉健披露，今年計劃增設澳門—台中航線、澳門—越南峴港、柬埔寨暹粒—澳門—帛琉包機服務、澳門—越南河內航線，並於五月重啟澳門—莫斯科航線服務。澳門國際機場在市場發展方面將會全力開拓長途航線，增加及改變現時旅客的市場結構，從而吸引更多國際旅客及本地居民使用澳門國際機場出遊。這是讓業務計畫數據說話。

二〇一六年，使用澳門國際機場出行的旅客中，本澳居民人次增長 17%，乘坐傳統航空公司的旅客及低成本航空公司的旅客分別增長 16% 和 9%。

該公司基建發展部總監高岸聲則表示，二〇一七年機場的多項建設將相繼落成，南面擴建研究規劃方面，南停機坪優化工程去年已經完成，今年將開始優化東停機坪，計畫最終由原來總共二十四個停機位增加至一十五個客機位及十五個公務機位，讓航空公司有更多發展空間。

該公司新聞稿最後表示：「根據澳門特區民航局於日前推出的二〇一七至二〇四〇年的『澳門國際機場整體發展規劃』，CAM 未來將會全力配合特區政府規劃，跟隨著『世界旅遊休閒中心』定位，從服務到設施，繼續保持這富有澳門特色的機場」。

翌日，該公司董事局主席馬有恆在春茗致辭時再強調，機場業績去年創造出機場營運二十一年的新紀錄，二〇一六年機場旅客運輸量超過六百六十萬人次，持續帶來本地人口的十倍旅客人次，在中國是絕無僅有的，比二〇一五年上升了 14%；機場貨運量為 3.2 萬噸，較二〇一五年上升 9.4%；機場航班升降架次超過 5.6 萬次，比二〇一五年上升了 2%；澳門國際機場的營運商總收入預計將突破四十五億元，比二〇一五年上升 2%，有見航空旅遊業發展迅速，澳門機場從二〇一三年起計畫擴建，並於二〇一四年開始工程，二〇一六年 CAM 投資 2.48 億元於基礎建設上，在有限的土地資源上提升接待能力。

展望二〇一七年，隨着幾個大型基建項目相繼落成，如公務機庫將會由固定基地運營者為公務機提供服務，候機樓北面擴建裝修正在進行中，投入使用後每年將可容納七百五十萬旅



客人次，創造空間助本地航空業發展。縱觀周邊環境及行業變化，預計二〇一七年旅客運輸量六百八十五萬人次、貨運量 34,000 公噸、航班升降架次 60,500 架次。據此，澳門國際機場可謂欣欣向榮，前景秀麗。

由此可見，雖然港媒的所謂「權威消息」，對識者而言，一望而知純屬子虛烏有，然而，對有關憑空捏造、無中生有的不實言論可能引起的社會影響，有關方面未敢掉以輕心，仍必須及時消除。這次「危機處理」，民航局與澳門國際機場專營股份有限公司的反應，總算收效。從所謂「權威消息」暫時偃旗息鼓可知，「危機」暫緩。但正因有這種別有用心的「唱衰」或「唱淡」澳門國際機場前景的聲音會間歇性再起，如二〇〇九年的「遷往橫琴論」及其後的「珠澳機場合併論」等，皆與今次毫無事實與理論根據的所謂「權威消息」的論調同出一轍，內容不是穿鑿附會，就是自相矛盾。所以，澳門航空業界各方以至官方民航行政部門，時刻都要保持應對這類「危機」的最好準備。

「虛構」成立 天下大亂

筆者何以斷言，「取消澳門國際機場」或「珠海機場吞併澳門機場」的所謂「權威消息」純屬子虛烏有？

因為，從政治、經濟、法律等層面分析，這種主張俱不成立或絕不可行。即使再退一萬步，亦最起碼在二零四九年前及其往後一段長時間的 N 年都絕不可能發生。

第一、從政治與經濟交織的角度看，中央政府早已將澳門特區的發展定位為「世界旅遊休閒中心」及「中國與葡語國家商貿合作服務平台」。二〇一五年公布的國家「十三五」規劃，澳門特區發展部分再次單獨設在「港澳專章」。內容就全面貫徹「一國兩制」、「澳人治澳」、高度自治的方針，包括發揮澳門獨特優勢，提升澳門在國家經濟發展和對外開放中的地位和功能，支持澳門鞏固傳統優勢下，培育發展新優勢，更好與國家實現經濟互補互利、共同發展。

其中再強調支持澳門建設「世界旅遊休閒中心」、「中國與葡語國家商貿合作服務平台」，

積極發展會展商貿等產業，促進經濟適度多元可持續發展。並提出鼓勵內地與澳門企業發揮各自優勢，並以多種合作方式「走出去」。另加大對澳門開放力度，推動緊密經貿關係安排升級。推動粵港澳大灣區和跨省區重大合作平台建設，從以提升澳門自身競爭力。其後，再由國務院發佈關於深化泛珠三角區域合作的指導意見、深化泛珠三角區域合作。除一如以往貫徹澳門作為國家與葡語國家商貿服務平台外，還特別提出國家與葡語國家金融服務平台及其定位，為澳門配合「十三五」規劃，並根據國家對外開放發展下，更好發揮澳門發揮獨特作用，提供了完整的實踐方向。

去年十月，李克強總理蒞澳視察，雖然總理的主要講話，放在「中國—葡語國家經貿合作論壇第五屆部長級會議開幕式」，但其視察澳門的主調已露端倪，主要是兩大內容，第一，就是充分肯定澳門。主要是指澳門回歸祖國十七年，「一國兩制」獲得成功，澳門發展迅速；第二，充分支持澳門。澳門的紐帶作用要提升，澳門主要通過「一個中心、一個平台」的定位，即建設「世界旅遊休閒中心」、「中國與葡語國家商貿合作服務平台」，提升國際地位，來發揮澳門更大的功能，以維護澳門長期繁榮穩定。李克強總理強調，中央政府充份肯定澳門特區政府的工作，對澳門始終堅持「一國兩制」、「澳人治澳」、高度自治方針，嚴格按照基本法辦事，支持行政長官和特區政府依法施政表示肯定。他強調，所宣布的中國與葡語國家合作的措施，多數以澳門為中心，澳門在國家的改革開放中，可以發揮獨特的優勢。鑒此，國家要提升澳門特區的國際地位，已溢於言表。

中央政府去年十月公布惠澳政策的六大重點包括：

1. 支持澳門特區政府每年舉辦世界旅遊經濟論壇
2. 打造一批有國際影響力的會展品牌
3. 支持在澳門建設葡語系國家人民幣清算中心
4. 設立中葡合作發展基金總部
5. 年底落地實施澳門單牌機動車入出橫琴政策
6. 全力支持澳門「一個中心，一個平台」（即「世界休閒旅遊中心」和「區域商貿服務平台」）建設，加快經濟社會發展。

這六點惠澳措施在在須與國際經濟、旅遊、金融、貿易等接軌。

由此而知，將澳門特區建設成「世界旅遊休閒中心」與「中國與葡語國家商貿合作服務平台」，不是權宜的短期政策，而是中央政府堅定不移的長期國策。

試問「失去」國際機場的澳門特區，如何配合中央政府實現這一國策？更莫說國際機場居然是從有到無、「被消失」。這是令人難以置信的。

如果清楚二十多年前建設澳門國際機場時的國際關係及政治背景，自會了解如果澳門國際機場「被消失」，可能引起的國際政治影響。況且這亦完全與國策要求背道而馳。

既定國策 豈可動搖

第二、從法律，包括本地法與國際法的角度看，「取消澳門國際機場」或「珠海機場吞併澳門機場」的所謂「權威消息」，更加不可思議。

首先，要先修改澳門《基本法》，至少是第 117 條（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）；第 136 條（澳門特別行政區可在經濟、貿易、金融、航運、通訊、旅遊、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）。第 137 條（澳門特別行政區可以「中國澳門」的名義參加不以國家為單位參加的國際組織和國際會議。對中華人民共和國已參加而澳門也以某種形式參加的國際組織，中央人民政府將根據情況和澳門特別行政區的需要採取措施，使澳門特別行政區以適當形式繼續保持在這些組織中的地位。對中華人民共和國尚未參加而澳門已以某種形式參加的國際組織，中央人民政府將根據情況和需要使澳門特別行政區以適當形式繼續參加這些組織。第 138 條（中華人民共和國締結的國際協議，中央人民政府可根據情況和澳門特別行政區的需要，在徵詢澳門特別行政區政府的意見後，決定是否適用於澳門特別行政區。中華人民共和國尚未參加但已適用於澳門的國際協議仍可繼續適用。中央人民政府根據情況和需要授權或協助澳門特別行政區政府作出適當安排，使其他與其

有關的國際協議適用於澳門特別行政區)。

因為，一方面，澳門特區成立前已適用的有關民航的國際公約，都已過渡到澳門特區繼續適用；另一方面，澳門特區成立前後的，以澳門或中國澳門名義簽訂的雙邊或多邊國際民航協議，包括航線航班協議，均有國際法效力，絕非單方面話變就變、話改就改。這一既涉內亦涉外的複雜法律技術問題，極難解決。可以負責任地講，即使澳門特區願意將澳門國際機場拱手相讓，併入珠海，或兩地合意，同時又假設中央政府批准，則要理順這一繁複的法律關係與解決國際公約承擔的義務轉移問題，必定曠日持久，同時還要經過修改基本法的程序。筆者估計非一、二十年可成，結果將是澳珠雙方得不償失。

其次，澳珠兩地屬不同法域，各有自身適用的民航法律與管理政策，強行將不同法域的民航法律變成一致而不出問題，當今世上，並無成功先例。故澳珠機場合併成珠海機場的想法，除了相當不負責任，還相當危險。可見「放風者」利慾薰心至不擇手段。

再次，《粵澳合作框架協議》規定，完善區域機場聯席會議機制，爭取國家支持擴大珠江三角洲空域使用空間，發揮澳門多功能中小型國際機場優勢，加強與珠海機場之間的客貨運轉飛對接，研究開通澳門往來廣東部分城市的直升機航線，深化粵澳機場在城市候機室、投資、銷售網路、拓展業務等方面的商業合作，探討機場股權合作。這是具約束性及指導性的兩地機場功能分工與合作的國家級文件，並非作為地方的珠海市政府一廂情願，即能按自身利益任意改動變更。

毫無疑問，與珠三角其他大型機場相比，澳門國際機場的客觀條件限制的確最大，其生存與發展的困難也的確比其他大型機場多。而且，只要澳門國際機場仍存在，一些不懷好意的「唱衰」將揮之不去。

但眾所周知，澳門國際機場是澳門特區建設成「世界旅遊休閒中心」及「中國與葡語國家商貿合作服務平台」，實現「經濟適度多元」的不可或缺的配套社會設施。而實踐這些國策，



是中央政府交託澳門特區所肩負的，符合國家大局利益的使命。也許，這非只計小局利益的「放風者」所能理解。

走筆至此，筆者倒有反建議，應該研究將珠海機場併入澳門國際機場的可行性，從而壯大澳門國際機場，更好為國家大局利益服務。各方先進，不妨就此建議集思廣益、出謀獻策。

「粵港澳大灣區」新規劃能為我們帶來什麼？

■ ■ 張恆光

國家發改委不久前印發的《加快城市群規劃編制工作的通知》，提出二〇一七年擬啟動珠三角灣區城市群等規劃編制。「珠三角灣區」城市群規劃，將把珠三角九市和香港、澳門作為整體來考慮，建立和保持合理的協作分工關係。由於規劃由國家發改委牽頭，會同粵港澳地區共同編製，故此亦有人稱之為「粵港澳大灣區」。

此前的《全國主體功能區規劃》《國家新型城鎮化規劃（2014—2020年）》等文件中，均表述為「珠江三角洲（珠三角）」或「珠江三角洲地區（珠三角地區）」城市群，此次《通知》則提出「珠三角灣區」城市群，包括香港、澳門。國家發改委有關負責人談及將這個大灣區城市群作為一體來規劃的原因，首先，城市群規劃本身是在一個比較大的空間範圍內，特別是在一些相鄰城市之間，建立並保持一種合理的協作和分工關係。香港、澳門和珠三角城市的發展，也需要保持一種合理的協作和分工關係。

專家判斷，「珠三角灣區」今後會是最發達的城市群地區，也是創新能力最強和最開放的城市群地區。國家新型城鎮化規劃提出，城市群是我國新型城鎮化的主體格局。從世界各國城市群發展的空間格局來看，沿海灣區城市群是發展條件最好、最具有競爭力的城市群，例如著名的美國三藩市灣區城市群。珠三角灣區城市群最具有這樣的國際化特徵。

三月初在北京舉行「兩會」期間，全國人大廣東代表團全體會議上，廣東省長馬興瑞就有關「大灣區城市群」規劃問題時提到：「大灣區城市群」有經濟、社會、環境和交通互聯互通等概念，前一段時間，廣東省委和省政府已委託中國國際經濟研究中心推動此事。要打造大灣區，

就是要和紐約、洛杉磯、東京灣去比一比，也有條件比一比。他相信未來粵港澳合作可在世界的大灣區競爭中衝得更快更強，亦對此充滿信心。

廣東省發改委主任何寧卡則分析：第一，「珠三角灣區」經濟發達，外向型特徵明顯，產業呈現高級化特徵，形成先進製造業和現代服務業雙輪推動的產業體系。第二，該區面對的問題，是區內存在三個相互獨立的關稅區，且城市的交通規劃一體化、新興產業錯位發展、土地資源的集約利用、生態環境共同治理、公共服務同質化等方面，都面臨協調難題。他認為灣區先要補充交通短板，形成輻射國內外的綜合交通體系。第三，打造粵港澳大灣區有利拓展港澳發展新空間，保持港澳長期繁榮穩定。港澳應在探索高標準貿易規則發揮作用，形成與國際接軌的開放型經濟新體制；也建議粵港澳共建金融核心圈，形成以香港為龍頭，廣州、深圳、澳門、珠海為依託，南沙、前海、橫琴為支撐的金融核心圈。

何寧卡建議：一是給予「粵港澳大灣區」更大的改革權限和政策支持，並建立國家層面的協調機制，統籌解決、協調落實發展的重大問題及合作事項。二是賦予平台權限實踐更多先行先試政策，如支持廣東自貿區直接對接更高標準的國際投資貿易規則，擴大內地與港澳企業相互投資、資本項目可兌換人民幣跨境使用等。三是支持打造全球重要科技產業創新中心，加快對接國家重大科技專項和計劃、推動區內實驗室和工程中心體系建設、支持完善創新合作體制機制。四是設「粵港澳大灣區」發展基金，鼓勵金融機構和社會資本共同出資，發揮基金引導作用，支持重大合作項目建設。

民航旅遊業界冀資源串聯

不久前，內地南方網經濟頻道播放了一段題為「大數據告訴你：世界第四大灣區就在珠三角」的視頻，內容引述了一系列數據，說明了大灣區中的九個城市發展已超越歐美等地。包括：大灣區的 GDP 總量已達到一萬二千四百億美元，超過了舊金山灣區（六千五百萬美元）、介於俄羅斯（一萬三千二百億美元）和西班牙（一萬二千億美元）之間。而在二〇一五年 GDP 總量方面，廣州（二千七百八十四億美元）、深圳（二千六百九十二億美元）分別趕超新加坡（二千九百二十七億美元）和香港（二千六百億美元），珠海（三百一十一點四億美元）與意

大利佛羅倫斯（三百二十億美元）相若，佛山（一千二百三十一億）直追阿姆斯特丹（一千二百零六億），東莞（九百六十五點四億美元）、中山（四百六十三億美元）和惠州（四百八十三億美元）也各自超越美國拉斯維加斯（八百九十六億美元）、日內瓦（四百六十億美元）和德國第二大港口城市不萊梅（四百四十六億美元），江門（三百四十五億美元）則與英國的愛丁堡（三百四十七億美元）並駕齊驅，肇慶（三百零三億美元）亦與英國的利物浦（二百九十四億美元）等量齊觀。

另一方面，九個城市的研發經費支出佔GDP比重達2.73%，與二〇一三年的美國（2.8%）、德國（2.83%）處於同一水平線，而深圳更是創造了一天產生五十五件發明專利的「新深圳速度」。主持人還提及，今年大灣區還會發生一件大事，那就是港珠澳大橋香港段預計年底完工，具備通車條件，相信將打開了大灣區經濟發展的想像空間。

習近平主席於二〇一三年提出「一帶一路」戰略，「粵港澳大灣區」隨即亦悄悄落入「一帶一路」規劃之中，並於二〇一五年被寫入國家「十三五」規劃文件。根據前廣東省省長朱小丹同年發表的省政府工作報告，大灣區將擁有世界上最大的港口區、機場群、城市群，可形成全球最大的運輸和物流中心，亦會發展航運、跨境基礎設施、以及以港澳為主的金融及專業服務。

內地專家分析了「粵港澳大灣區」面臨的各種挑戰，當中最大問題在於粵港澳三地實行不同制度，大至法律制度、貨幣制度，小至交通條例等，加上從高鐵「一地兩檢」、發展新界東北等爭議中，可見部分港人視「深港同城化」、「粵港融合」如洪水猛獸，對於與粵港「融合」為同一城市群，民間會引起強烈反彈，甚至新一波的政治危機。另外，美國和日本等地的知名大灣區，雖然地理條件優越、經濟發展成熟、文化傳承豐富，亦不缺高級教育機構、先進交通及科技，但各樣社會問題亦乘勢而生，包括樓價飆升、居民收入不均嚴重等。

相對而言，民航業和旅遊業人士對「珠三角灣區」的期望似乎比較實際。

全國政協委員、澳門博彩控股有限公司執行董事兼行政總裁蘇樹輝在北京出席全國政協大會期間接受記者專訪時表示，希望在「粵港澳大灣區」中設置旅遊的「一程多站」，將澳門與周邊地區的旅遊資源串聯起來。

蘇樹輝說，澳門建設「一個中心、一個平台」，即「世界旅遊休閒中心」、「中國與葡語系國家商貿合作服務平台」，要有具體措施。他指澳門面積小，資源亦不多，博彩業的開放為澳門帶來空前的經濟大繁榮。在國家給予相當多政策支持之下，澳門可在博彩業發展的基礎上，更加大力推廣旅遊業，在「粵港澳大灣區」中設置旅遊的「一程多站」，將澳門與周邊地區的旅遊資源串聯起來。

他認為，澳門是中西方文化交匯地，有獨特的底蘊。澳門建設「世界旅遊休閒中心」，要加強與香港、廣東等地的區域合作，將優勢資源進行整合。澳門可發展面向葡語系國家的特色金融。澳門從歷史上即與葡語系國家長期交流、通商，具有中國其他地區所不具備的優勢。未來，可加強相關法律法規建設，配合發展金融，重點在離岸金融。通過這個平台，更好地建立與葡語系國家的聯繫。

在「一個中心、一個平台」的基礎上，蘇樹輝認為，澳門的發展還應配合國家的「一帶一路」建設和「走出去」戰略。澳門每年都會舉辦中葡論壇及部長級會議，在發展經濟、推廣澳門的同時，這也是推廣中華文化的好機遇。在發展經濟適度多元方面，蘇樹輝認為，未來博彩業仍會是澳門經濟發展的主業，可在此基礎上，發掘休閒旅遊、現代舞台表演等更多非博彩元素，推動休閒業向多元化和精品化方向發展。

物流業界冀便利通關促進空運發展

在「珠三角灣區」或「粵港澳大灣區」概念下，澳門民航業人士更加關注港珠澳大橋啟用後，將加快區域發展，促進三地經濟、人員往來，帶給「珠三角灣區」航空、旅遊、物流和整體經濟發展，包括對物流業所起的巨大推動作用。

去年十一月中，澳門國際機場攜手「亞洲貨運快遞」(DHACE)積極開發航空貨運市場業務，將馬來西亞國際空運業務透過澳門作為戰略延伸平台，輻射至珠江西岸及中國華南地區。

澳門與馬來西亞的全貨機航線於去年十一月十五日正式啟航定點貨運航班服務。在進口轉運方面，主要運載馬來西亞鮮活海產、清真食品、著名加工食品及時令水果；而出口轉運貨物則是現時需求極大的電子商貿貨品以及跨境電商產品，付運到馬來西亞作為國際貿易平台轉口至其他東南亞地區以至延伸中東一帶更遠的地區。

「亞洲貨運快遞」的前身是一家經營來往馬來西亞東西部的內陸貨運航空公司（Gading Sari Aviation Services）。澳門是該航空公司作為飛向中國華南地區的首個戰略跳板，因此，「亞洲貨運快遞」將定期審視市場情況，調整每週航班班次以配合未來市場需求。

馬來西亞具備發展國際貿易的潛力，澳馬全貨機的通航不僅可以豐富澳門與東南亞國際空運市場的網路發展，也將進一步提升澳門成為中國華南地區空運門戶的作用，發揮中央政府「一帶一路」戰略給予澳門各項獨特的政策優勢，促進澳門與東盟國家經貿交流及本地經濟適度多元。

最近，澳門民航學會、船務物流協會、航運業商會、物流貨運聯合商會、空運暨物流業協會、國際速遞業協會、航空快遞貨運協會及跨境汽車貨運從業員協會等八個物流團體實地考察港珠澳大橋，了解大橋進程及配套設施。港珠澳大橋管理局黨委副書記兼行政總監韋東慶向澳門物流業界講解了大橋歷史背景、設計概念、建造技術及大橋所引領內地裝備技術業的崛起，向外輸出的標準。

擔任活動統籌的立法議員施家倫表示，大橋是機遇亦是挑戰，政府現階段需更多與業界溝通，了解需求且及時反映，避免具體政策落地時澳門被邊緣化。他認為政府在施政報告及五年規劃中對物流業發展着墨不多，政策滯後，大橋被業界視為新發展機遇，但近年關於港珠澳大橋車輛通行的政策信息缺乏。據其了解，香港貨車可到澳門人工島，但澳門貨車不能進香港人

工島，澳門角色被動，變相被邊緣化。期望藉業界表達需求，政府及相關部門應聆聽聲音，主動與業界探討通關模式、兩地對等互通模式，制訂便利政策，予業界健康發展。此外，澳門地方細，多是發揮平台作用，政府可引導業界向珠海西區洪灣處發展物流，讓澳門能借外地優勢推動行業發展，促澳經濟多元。大橋為各行業界帶來商機，但要掌握更多主動權，完善政策配套，營造好的營商環境。

物流業界人士提出，澳門物流成本較鄰近地區高，一方面受通關時間導致貨少成本增所影響，另一方面人資成本帶動，現時司機年紀漸大，政府若無相應政策，司機只會越來越少，建議人資政策應多開放工種或適當引導，使基層工人橫向發展。行業在租金、人資成本高企情況下，經營相當困難。澳門缺乏具規模的倉儲及物流中心，希望政府主動與業界探討，像利用內地土地資源、人力資源將貨物配送至澳門，以彌補澳門設施配套的不足。

澳門空運暨物流業協會理事長陳智良表示，大橋今年竣工，惟政策未有消息，業界負面聲音較多，擔心政策忽略用家及市場聲音，以致商機變危機，期望政府能就大橋政策方面提供更多信息，讓業界及早規劃日後發展。空運方面，香港、深圳機場優勢均較澳門明顯，珠三角貨物不能透過人工島進澳，貨物就有機會全經香港進出；大橋在珠澳貨運路上應要打通，更要廿四小時通關，現時珠三角貨物進澳不能如深圳、香港般廿四小時進出，全天候通關才能拉近與深圳、香港差距，同時帶動民生用品、航空貨物進出口及轉口，利業界發展，降低物流成本。

澳門海關去年十月一日起推行內地自由貿易協定中轉貨物便利計畫，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。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。

通關時間延長可使航空公司減少飛機在國外機場的停場時間，提升飛機的利用率。機場口岸客運查驗時間延長，不僅意味著機場和航空公司可以更靈活地安排航班時刻，同時在爭取國外機場航班時刻時擁有了更多的選擇的可能。拱北口岸出入境旅客量為全國之最，但內地分流到澳門國際機場的旅客未能同步增長。這除了本澳航班選擇不及鄰近機場多，也有口岸配套不足問題。如珠三角居民到橫琴口岸的交通接駁、過關後到澳門機場的交通配套等都不完善，旅客往來不方便。面對鄰近機場的競爭，澳門國際機場必須得到有關部門的密切配合，才有機會把更多內地旅客吸引至澳門。

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



低成本航空經營長途航線的新趨勢

■ ■ 郭 行

國際航空運輸協會 (IATA) 不久前公佈的二〇一六年全球航空客運和貨運表現，年內客運需求增長 6.3%，高於過去十年平均 5.5% 的升幅，運力增長 6.2%，載客率升 0.1% 至 80.5%。

IATA 國際航協首席執行官 Alexandre de Juniac 表示，二〇一六年全球航空公司共開通了七百條新航線，平均票價減少四十四美元，推動航空客運需求上升。年內國際航線客運量升 6.7%，運力增長 6.9%，各區域的航空公司國際航線需求均實現增長。國內航線方面，二〇一六年客運需求升 5.7%，運力增長 5.1%。除了巴西市場，其他區域航空公司均實現增長，印度和中國國內航線需求升幅更分別達 23.3% 和 11.7%。二〇一六年十二月，全球航空客運需求增長 8.8%，運力攀升 6.6%。

亞航率先開闢美國長途線

航線和客運需求增加，運力增長，對民航界既是挑戰也是機遇。對低成本航空公司而言，傳統航空價格下調，意味著傳統航空和低成本航空之間的差距縮小。低成本航空過去專做短途航線，以後轉營長途航線不是沒有可能。長途航線不是傳統航空公司的專利，問題是低成本航空開發長途市場必要有特殊手段。否則，低成本航空能做的，傳統航空也能做。

一月下旬，亞洲航空宣佈，該公司旗下的亞洲航空長途公司 (Airasia X) 已正式獲得美國聯邦航空管理局 (FAA) 批准飛往美國，成為首家獲准在美國運營定點航班的亞洲低成本航空公司。

跟亞航系主要以窄體機執飛短途航線不同，亞航長途定位於中遠端航線，主要以寬體機空中巴士 A330 執飛。此前的航線網路包括歐洲、中東和澳洲。但最為嚴格的美國市場卻基本沒有低成本航空公司涉足。作為航線擴張的計畫之一，亞航長途稱目前正考慮飛往美國的幾個州，包括夏威夷。此外亞航也在考慮復飛倫敦航線。如果成行，這將是亞洲低成本航空公司在航線開拓上的又一突破。在亞航之前，菲律賓的低成本航空宿霧太平洋去年也獲准開通了至美國關島的航線。不過關島只是美國海外屬地，無論是航程距離還是市場准入難度都無法與夏威夷及美國本土相比。

歐洲的低成本航空公司在跨洋航線上已經走到了前面。去年歐洲低成本航空挪威航空 (Norwegian) 獲得美國交通部批准，開通倫敦到紐約的航線，引發了航空業界的廣泛關注。亞航長途的類似嘗試效果如何，預計也會成為業內的焦點。據 OAG 的資料顯示，在即將到來的夏秋航季全世界共有七十二個機場提供每週至少一班的遠端低成本航空航班。這些機場每週共計九百零三個遠端低成本航班（遠端定義為航程超過四千五百公里），由十七家航空公司運營。

對比二〇一七年與去年同期航班，挪威航空超過亞航長程成為每週遠端航班數量最多的低成本航空。挪威航空運營從北歐四個機場（貝根、哥本哈根、奧斯陸、斯德哥爾摩）、巴黎戴高樂、倫敦蓋德維克以及巴塞隆拿（將於二〇一七年六月新增）飛往美國的航班，相較二〇一六年同期航班量增長 34%。亞航長程遠端航班增長 10%。亞航長程將在換季後新增每週四班吉隆坡—武漢。但從座位投放角度觀察，亞航使用二百九十五座的 A330—300，比挪威航空二百四十二座的 787—8 與二百八十座的 787—9 座位投放更多。

亞航長程在吉隆坡始發的十九條航線中，十條航線的航程超過四千五百公里，其餘介於三千至四千五百公里之間。作為對比，挪威航空全部遠端航線均超過四千五百公里，其中最短的倫敦蓋德維克到波士頓的航程為五千二百六十七公里。

捷星航空與酷航排名第三、第四。「歐洲之翼」從二〇一六年的第八升至第五，這家漢莎航空的子公司去年新增至哈瓦那、拉斯維加斯、邁阿密、蒙特哥貝（牙買加）、奧蘭多、西雅圖、

溫吐克（納米比亞首都）航班。二〇一七年「歐洲之翼」的新增航班量主要是現有目的地的航班加密。未來科隆機場有望逐步從一個運營點對點航線的機場逐步成為樞紐型機場。

在航班量排名前五的遠端低成本航空公司中，七家在亞洲，五家在歐洲，其餘分別位於中東、北美、南美。西捷航空與 Azul 航空主要運營窄體機隊，運營少量寬體機。值得一提的是，運營遠端航線的航空公司未必都使用寬體機，二〇一六年十一月二十九日起，Flydubai 使用 B737-800 運營每日兩班迪拜——曼谷（四千九百公里）航線。

二〇一七年夏季遠端低成本航空每週航班量已從二〇一六年七百五十一班增至九百零三班。運營機場的數量從二〇一六年的七十三個減少至七十二個。運營遠端低成本航班最多的機場是亞航長程主基地吉隆坡機場。蓋德維克機場超過悉尼機場升至第二。亞太地區機場在前十五大機場中數量最多。

二〇一六年夏季西捷航空運營卡爾加里、埃德蒙頓、聖約翰、多倫多、溫哥華、溫尼伯等六條加拿大到倫敦蓋德維克航線，西捷航空使用二百六十二座的波音 767-300 運營上述航線。英國民航局的資料顯示在二〇一六年五至十月，西捷航空在聖約翰——蓋德維克航線運輸三萬六千名旅客，在埃德蒙頓至蓋德維克航線運輸二萬三千名旅客，在溫尼伯——蓋德維克航線運輸一萬零五百名旅客，客座率根據推測約在 83%、93%、91%。儘管在上述航線客座率較高，從目前航班計畫量觀察，二〇一七年夏秋季埃德蒙頓——蓋德維克航班已計畫減少。溫尼伯——蓋德維克航班減少至十班。其餘航線航班量未變化。

展望未來，IAG 已經宣佈計畫在巴塞隆拿機場開啟遠端低成本服務，法荷航空亦評估在巴黎開啟遠端低成本服務的可能性。挪威國際航空（NAI）已獲得美國交通運輸部批准，未來可能開通愛爾蘭、英國其它機場至美國的航班。挪威國際航空目前已經訂購了二百架空客 A320neo 和波音 737MAX 窄體客機，兩種飛機分別擁有七千四百公里和六千四百四十公里的最大航程，未來可能會被挪威國際航空用於西歐到美國東海岸的航線。

中國不易經營低成本長途航線

世界範圍內的主要遠端低成本航空，包括亞航長程、酷航、歐洲之翼、WOW 航空等遠端航線，都是從其主要樞紐始發的遠端國際航線，亞航長程的主運營基地是吉隆坡、酷航的主運營基地是新加坡、歐洲之翼的主運營基地是科隆、WOW 航空的主運營基地是冰島的雷克雅未克凱夫拉維克機場。上述四家低成本航空在其主運營基地擁有中短途航線對長航線的中轉旅客輸送與較高的市場份額，其航線網路結構以樞紐型航線網路結構為主，這是其實施遠端航線戰略的最基本前提。亞航集團各航空公司在吉隆坡機場起降架次佔比超過 37%，酷航所屬的新加坡航空集團在新加坡機場起降架次佔比超過 45%，WOW 航空在雷克雅未克機場起降架次佔比接近 30%。

目前，中國的低成本航空公司主要包括：春秋航空、祥鵬航空、中聯航、西部航空、九元航空，上述五家航空公司分別是中國最主要城市群中樞紐機場的基地航空公司。其它具有低成本色彩的航空公司包括烏魯木齊航空、首都航空、成都航空、重慶航空、江西航空、河北航空。上述低成本航空的航線網路發展並未集中在主運營基地（中聯航特例，南苑）且在主運營基地的市場份額相對較低。在中國大型航空城市（年輸送量超二千五百萬人次機場）紛紛開通點對點遠端國際航線與北京、上海和廣州樞紐機場客源被各航空聯盟瓜分的背景下，中國低成本航空在其主運營基地開通遠端航線將面臨激烈的競爭，且多數低成本航空公司的中短途航線與遠端航線或將難以實現有效的中轉銜接。

中國航空公司國際化戰略仍有賴於出境遊市場需求的增長。二〇一六年中國內地居民出入境增速與增量均為二〇〇九年以來新低。近年隨著赴北美、大洋洲等遠端目的地旅遊人數的不斷增加，二〇一六年前十個月中國赴澳洲與新西蘭旅客增速均超過 20%。但從市場規模方面觀察，亞洲區域國際航線市場需求仍佔據主導。另一方面，隨著近年來中國國際航線的迅猛發展，國際航線航權資源日益稀缺。如中國至歐洲主要國家（德國、法國、荷蘭、西班牙、意大利）、北美（美國一二區、加拿大）、新西蘭的航線發展有賴於雙邊談判的進展，中方現存航權資源已經用完，而對方國家航空公司仍未使用完的情況下，對方國家談判動力不足。另一方面，航權資源完全開放的市場如澳洲——中國航空市場，市場競爭白熱化。

近年來中國航空公司紛紛將運力投往國際航線，國際航線的競爭也導致機票價格持續走低，中航信的國際航線價格指數顯示從二〇一二年四季度起，價格進入一個快速下降通道且下降趨勢不減，機票價格在週期內的高峰時期峰值亦低於同期。從上市航空公司發佈二〇一六年報資料顯示，航空公司國際航線收益同比均呈現兩位數下滑。其中開通多條遠端航線的海航國際航線收益較低，或可佐證遠端航線激烈的競爭。現階段低成本航空引進寬體機開闢遠端航線對於低成本航空的運營收益與成本壓縮極具挑戰。

另一方面，亞太地區遠程低成本航空的盈利並不穩定。亞航 X 自二〇一〇年起多年運營虧損，鮮有盈利。且自二〇一三年第三季度盈利二千六百萬令吉以來，連續八個季度未能盈利，直至二〇一五年第四季度盈利二點零二億令吉。

澳門低成本航企有條件開長途航線

澳門國際機場於一九九五年十二月正式營運時，葡萄牙航空曾有里斯本飛往澳門的航班。當年葡航提供的服務為澳門經停曼谷到里斯本，早期經停布魯塞爾。由於客源不足和經營問題，葡萄牙航空於一九九八年底停飛澳門至里斯本航線。自此之後，澳門與歐洲之間唯一一條較直接的航空客運航線中斷，至今接近十九年了。

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。

去年五月十七日，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。俄羅斯皇家航空與內地的九州風行旅行社合作推出包機服務，莫斯科至澳門包機航線單程飛行時間約為十小時，填補了澳門國際機場遠程航線的空白，對澳門、俄羅斯甚至周邊地區經濟長遠發展有幫助。俄羅斯皇家航空初期執飛每週兩班

澳門至莫斯科包機，以後每週運營三班，逐步轉換為定期航班。

澳門自二〇〇四年起積極拓展低成本航空業務，如今低成本航空客運量已佔澳門國際機場客運人數的三成左右。低成本航空能否經營長途航線？這個問題在澳門的答案是肯定的。在葡航（TAP）結束了澳門至里斯本航線之後，當年的低成本企業非凡航空曾執飛澳洲航線，而且經營了一段頗長的時間。這足以證明，在澳門經營低成本長途航線是有條件的。

當年的非凡航空自己沒有航權，只能靠澳航「發慈悲」，即使是這樣，這家航空公司也曾為澳門旅遊業帶來不少新的客源。

經營長途航線的主要問題，一是客源是否足夠，二是有沒有可以執飛長途航線的大飛機。隨著民航客機的發展，空中巴士 350、波音 787 等新型飛機的航程和座位數頗有利於長途航班。亞航 X 年前訂購了十架空中巴士 350，酷航訂購了二十架波音 787，祥鵬航空也要引進波音 787 執飛歐洲航線。由此可見，澳門重新開通長途航線應該只是時間問題。

從「取消澳門國際機場」的謠言說起

■ ■ 巫生友

無論從哪一角度，筆者認為，在港珠澳大橋最快可能明年底通車、香港國際機場三跑工程有進展、澳門國際機場與珠海金灣機場二〇一六年業績齊創新高的同時，卻有人借所謂「打造大澳門」散佈「將要取消澳門國際機場」的謠言，是「捧殺」。

單憑澳門國際機場擁有的國際航線航權，不可能因兩地機場「合併」而自動過戶到覬覦國際航線已久的珠海金灣機場這一點，大眾即可判斷，這一消息純屬謠言。因為，既然根本無法達到最終目的，就沒有損人不利己的造謠誘因，何況是違反邏輯的低級謠言。又或者，當中利益超越被謠言利用的珠海金灣機場，如果居中有更大利益盤算的行外人，那自當別論。

如果單單研究澳珠兩地機場合併，或剔除國際航線航權處置問題並忽略誰併誰等問題不計，亦不能無視長期以來，珠江三角洲五大機場當局，在發展定位與市場分工方面，早已形成不少見諸政策性文件、行動性綱領、制度性框架或國家級合作的共識與成果，這些都不容輕易動搖及單方變更，否則，除不利區域合作前景及資源分配效率之外，更有違背國家大政方針之虞。

機場合併 於理不合

去年三月，廣東省政府公布的關於實施《粵澳合作框架協議》的二〇一六年工作重點之一，正是「加強珠澳機場合作，探索創新股權配置以及經營管理等合作模式」。

更早的是二〇一〇年三月，由中央政府牽頭、粵澳兩地政府簽署的《粵澳合作框架協議》提出：「完善區域機場聯席會議機制，發揮澳門多功能中小型國際機場優勢，探討機場股權

合作」。

斯時，澳區全國人大代表崔世平相信兩地機場股權合作機會大，可解決當時的根本性問題；祇要做好對接，未來的澳、珠機場可以同一機場體系中兩個航站的方式合作；澳門應適時檢討機場的發展及定位。珠三角範圍內有香港、澳門、廣州、深圳及珠海五個機場，一直未能解決搶客、分工問題，《粵澳合作框架協議》提出股權合作是其中的最大亮點。崔世平認為，股權合作能放在框架協議內，相信有主觀共識及客觀需求。若五個機場股東一致，必會用盡所有設施，發揮最大效益，現時面對的問題即可迎刃而解，為澳門創造更好機遇，有利打造珠三角成最具國際競爭力城市群。五個機場各有強、弱，合作意願決定一切，關鍵是增強互信及是否看到合作後的前景，若彼此以大局為重，合作可為各方面創造更多的機遇。崔世平指出，澳門擁有對外優勢，與珠海機場增強合作，對彼此的航班設置、人流、物流等大有幫助。若能通過海路、專用通道等無縫對接，澳、珠機場將可變成同一機場體系中的兩個航站，接待能力必將倍升。區域合作為澳門機場未來發展添上變數、複雜性，未來的定位、客貨流量將完全不同。在新的環境、產業佈局下，應適時審視澳門機場的發展策略及定位。崔世平表示，珠三角擁有五個機場並不荒謬，倫敦地區也有類似情況，與珠三角擁有相若的跑道數目，但處理的人流、物流數字是珠三角五機場的倍數，其成功經驗值得參考。珠三角面對的市場比倫敦區有過之而無不及，應有條件看齊甚至超過倫敦機場群。

另一方面，二〇〇九年，珠江三角洲五大機場負責人曾齊聚廣州，研討落實《珠三角地區改革發展規劃綱要》，並簽署行動綱領，就各自發展定位、共同爭取拓展珠三角空域等六個方面達成共識。

大珠江三角洲地區擁有五個機場，以往都在各種資源分配方面暗自良性競爭互動。廣東省機場管理集團、香港機場管理局、深圳機場、澳門國際機場和珠海機場，曾就上述議題達成以下六項共識：

- 1、維護香港機場的國際航運中心地位，努力將白雲機場打造成為南方航空公司為主、國內外其他航空公司為輔的門戶複合型樞紐；

- 2、將深圳機場發展成為大型骨幹機場；
- 3、把澳門機場建設成為多功能中小型國際機場的範例；
- 4、繼續發展珠海機場，打造成華南地區航空產業基地；
- 5、共同努力爭取國家拓展珠三角空域，使大珠三角地區成為國家低空開放試驗區；各方積極開展在培訓人才、機場建設及商業服務等方面的交流合作，形成良好的競合氛圍；
- 6、各機場互為備降救援機場；爭取政府支持以機場為龍頭建設綜合交通換乘樞紐；加強航空城建設，大力發展空港經濟。

當時，廣東省機場管理集團公司總裁劉子靜還認為，五個機場之間確有競爭，但當前更重要的是適應新形勢，共同把蛋糕做大。

二〇一一年，中共珠海市委 珠海市人民政府公佈「關於貫徹落實《粵澳合作框架協議》的實施意見」，第 19 點（加強珠澳機場合作）指出：

參與爭取國家支持擴大珠江三角洲空域使用空間，爭取珠海成為國家低空開放試驗區。發揮澳門多功能中小型國際機場優勢，加強珠澳機場合作，提高互補性。積極推進兩地機場人員培訓、機場建設運營管理、商業服務等方面的交流合作，開展在候機室、銷售網路、擴展業務等方面的商業合作，探討機場股權合作。探索建立珠澳兩地機場的海陸空接駁交通系統，推動珠澳機場客貨運的轉飛對接，簡化通關驗證手續，促進人貨快速流動，形成珠澳機場聯運新格局。

根據二〇一三年五大機場簽署的合作備忘錄，五大機場將深入合作增強大珠三角地區航空產業發展實力，增強大珠三角地區機場群的整體競爭力。受惠珠三角地區經濟快速發展，「十一五」期間，五大機場年客運量超過 1.2 億人次，年貨運量近六百萬噸。

市場規模 有增無減

而根據國際航空業組織 IATA Consulting 估計，隨著商貿旅遊和整體經濟的不斷發展，大

珠三角地區航空市場的客運量，到二〇三〇年每年複合增長率為 5.9%，區內機場縱有擴建計畫，仍不能追上航空服務需求：估計到二〇二〇年，客運需求量達 2.33 億人次，仍有三千三百萬人次的運力缺口，而貨運量達到一千萬噸；到二〇三〇年，缺口繼續擴大，客運需求量達 3.87 億人次，有 1.47 億人次的運力缺口，而貨運量達到二千萬噸。

IATA Consulting 考慮了五大機場在未來二十年的客貨運容量預期增長後，預測五大機場的總容量，不足以應付到二〇二〇年的中期航空服務需求。由此可見，其實五大機場存在廣闊的發展前景及合作空間。

中山大學港澳珠江三角洲研究中心教授鄭天祥認為，國家出台的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008 年~2020 年）》、《粵港合作框架協議》、《粵澳合作框架協議》和蓬勃發展的珠三角經濟，為五大機場奠定了建立新型競合關係的基礎。《綱要》定位將珠三角打造成世界級經濟都市群，這就需要世界級機場群來支撐，為區域內五大機場發展提供了空間。未來，珠三角航空市場潛力巨大，五大機場的客貨運輸增長量跟不上市場需求。這也就是珠三角機場如此密集，但年來各機場業績一般都能保持增長的原因。

但鄭天祥亦忠告：「假如各機場停留在客貨運輸和低端物流層次上發展，其前進的步伐必將停滯。目前全球經濟發展減緩，特別是一些老牌經濟強國經濟陷入停滯不前的境況，航空市場發展趨勢越發不明朗。特別是在珠三角空域資源不足的情況下，不能停留在行政調控上，應創新合作模式，建立組合機場群增強總體競爭力」。

有人曾提議，香港國際機場要大力開發中國內地航線來鞏固其國際航空樞紐港的地位。但如果這樣做的話，香港國際機場航空樞紐港的優勢反而會減弱。因為開發內地航線，香港國際機場的競爭力當然不及深圳、廣州兩地機場。正確的做法是分工合作。中國內地旅客通過廣州、深圳甚至珠海到港澳飛向世界各地，反之亦然。總而言之，每個機場根據自己的特色來開拓各自的發展路徑。不過，五個機場分屬「一國兩制」，存在管理體制、法律制度和投資主體等差異。因此，必然是優勢互補的多元化發展模式，圍繞當地經濟狀態和社會要求發展，各機場既分工

又合作，又發揮各自優勢相互補充，使機場個體變成機場整體，形成五大組合機場群。這也許就是鄭天祥教授主張的新型競合關係的內涵，也與五大機場一直以來的錯位發展共識契合。

「五大」合作 同蒙其利

筆者同意，珠江三角洲五大機場應至少可在以下幾個方面開展或加強互惠共贏的合作關係：

第一、配合國家「一帶一路」發展戰略，開闢更多的國際航線，尤其是通往「一帶一路」沿線各國、中亞、中南美洲和非洲等航線。

第二、探討機場股權合作與互換，以至成立聯營公司，形成組合機場群，市場化營運。並向航空製造、航空維修、航空服務、文化旅遊、會議展覽等非航空業務發展過渡，形成多元化經營格局。

第三、充分發揮各機場自身優勢，錯位發展。例如「兩岸直航」後，澳門國際機場的中轉作用已減弱，就應該按國家建設成「一個中心、一個平台」的戰略部署，發揮其聯繫葡語系國家的優勢，建立與葡語系國家經貿文化互動的空中橋樑，並將其積極影響幅射到其他四個機場。

第四、共同向中央政府爭取更多的空域資源，提高機場區域空域資源使用效率。

如何有效地將五大機場業務發展聯繫在一起，實現優勢互補，盡力提高珠三角機場資源流通效率，以帶來協同效應，是五大機場合作的永恆主題。

澳珠互補 共利雙贏

在澳門國際機場方面，當港珠澳大橋通車後，澳門國際機場至香港機場交通時間縮短至三十分鐘左右，因此，澳門國際機場吸納容量已近飽和的香港機場溢出的航空客流的可能性甚大。澳門國際機場近年不斷按市場變化升級轉型，並大力發展低成本航空，目前，低成本航空業務已佔比超過 30%，成為珠三角區域低成本航空比例最高的機場。港珠澳大橋落成後，筆者

判斷，澳門國際機場除了具備服務以澳門為目的地的旅客群體與本地居民作用外，還將倚靠多家低成本航空公司分流部分由亞洲各地赴香港的航空客流。澳門國際機場最新發佈的資料顯示，二〇一六年澳門國際機場東南亞及北亞市場旅客增長超過 20%，增幅可觀。筆者認為，這樣的增長仍將持續一段較長時間。二〇一七年澳門國際機場擴建工程完工投入應用後，年接待旅客能力將提升到七百五十萬人次，相信未來幾年的旅客量仍會增長。

國家「十三五」規劃明確要「支持香港鞏固和提升國際金融、航運、貿易三大中心地位，強化全球離岸人民幣業務樞紐地位和國際資產管理中心功能，推動融資、商貿、物流、專業服務等向高端高增值方向發展。支持香港發展創新及科技事業，培育新興產業。支援香港建設亞太區國際法律及解決爭議服務中心。同時支援澳門建設世界旅遊休閒中心、中國與葡語國家商貿合作服務平台，積極發展會展商貿等產業，促進經濟適度多元可持續發展」。

中央政府對港澳特區的發展政策定位，將是為數龐大的中國內地居民，長期選擇經港澳國際機場往返出行的根本保證。筆者認為，無論經港或經澳，因有飛架三地的港珠澳大橋之便，港珠澳三地的機場客貨運業務均會得蒙其利，同時，亦將推動澳門與中國內地航線，以至更多國際航線開通。

正如前述，根據國際航空業組織 IATA Consulting 預計，珠三角地區航空市場的客運量到二〇二〇年，將達 2.33 億人次，運力缺口有三千三百萬人次，到二〇三〇年，缺口更擴大至 1.47 億人次。

因此，區域內五大機場的合理分工、錯位發展，將是消化並吸收這一矛盾的必由之路。隨著港珠澳大橋落成通車，澳門國際機場與珠海機場全方位合作，對兩地都將會極為重要。

結語

珠海機場的中國內地航線已頗具規模，但要強行發展國際航線的話，並不符合珠江三角洲區域機場的整體長遠利益與業務發展要求，顯然不切實際，另一方面，澳門國際機場的日、台、



韓航線及東南亞、北亞航線與低成本航空發展，亦已相當成熟且形成一定規模，故澳珠兩個機場之間，其實有先天的互補合作關係。如何吸引泛珠地區等內地旅客經澳門國際機場飛向亞洲各地；澳門國際機場的旅客如何利用珠海機場轉機到內地各個省市，是彼此合作的方向之一。隨著區域海陸交通設施不斷改善、通關安排不斷簡化，的確為兩個機場合作提供了相當有利的客觀條件。

澳珠兩地還可以借助《粵澳合作框架協定》中，關於兩地通關便利化的政策，在特定口岸採用特便通關措施，使客似雲來、貨如輪轉，讓兩地機場都能發揮自身最大優勢。若果如此，又何來兩地機場「合併」或「吞併」等不經之談？況且，謠言止於智者。

簡論航空器內刑事犯罪管轄權

■ ■ 楊 雲

案例一：

二〇一六年五月十二日，某內地男子因涉嫌在飛機上盜竊，被澳門治安警拘捕，當場起回疑賊贓，案件移送檢察院偵辦。

被捕男子姓王，五十八歲，持內地護照，茶農。治安警以加重盜竊罪落案。案中男事主為本澳商人。當日上午十一時廿五分，治安警接報一飛機上發生疑盜竊案，派員登機調查，接觸到事主、證人及涉案王某。

事主報稱，登機後將藍色背包放於座位對上的行李架，背包內一個銀包有三萬九千六百澳門元及八千一百元人民幣。飛機航行途中，曾經睡覺。飛機抵澳後取回背包，發現失去二萬二千一百澳門元及四千元人民幣，要求空中服務員代為報警。

證人指出，曾目擊涉案王某在飛機航行途中，多次開啟不同的行李架翻弄，更曾拿走事主背包及用外套包裹，再翻弄袋內的財物。警員事後在一行李架內起回二萬二千一百澳門元懷疑賊贓，在王某身上檢獲四千七百元人民幣及一千港元疑賊贓。

案例二：

二〇一六年十一月十四日，一名河南男子涉在由泰國飛來本澳的飛機航班上盜竊乘客手提袋內的一萬美元，遭警方拘控。

涉案男子姓易，三十多歲，河南人，持中國護照。涉嫌加重盜竊，移送檢察院處理。

當日下午三時，治安警接報由泰國曼谷飛來本澳的飛機航班上發生盜竊案。警員登機調查，三十多歲的內地女事主報稱上機後，將藏有一萬美元的手提袋放在機艙上方的儲物櫃，在飛機上曾休息和往洗手間，當其由洗手間返回座位時，發現手提袋內一萬美元不翼而飛。事主曾見

到一名男乘客將其斜背袋放在其手提袋旁，飛行途中曾取走斜背袋。警員在機上搜索，在事主所指的男子的行李袋旁發現一個黑膠袋，內有一萬美元。但男子否認盜竊。

法院判例（初級法院第 CR4-13-0245-PCC 號之合議庭裁判）：

第一嫌犯喻 X 友和第二嫌犯喻 X 光，均為中國內地居民且為同鄉，互相認識。

嫌犯喻 X 友於二〇一二年八月開始至二〇一三年四月，每月均會數次（最少五次，最多十二次）經澳門機場出入境，且通常經機場入境後會在不足一小時內離澳，甚至多次在同一日乘機從外地來澳，即日又乘機離澳。期間，多次在航機上以「調包」方式行竊。包括：

在與一名韓國籍人士 ANXX（即本案第一被害人）乘坐同一航機時，趁 ANXX 未予察覺，暗中取去 ANXX 原放在筆記本內的現金共港幣二萬九千元。為了避免被察覺，嫌犯喻 X 友將其事先預備的四十九張印有「陰幣壹仟元」字樣的港幣假鈔放進筆記本內作調包之用。

在與一名中國內地居民金 XX（即本案第二被害人）乘坐同一航機時，嫌犯喻 X 友趁金 XX 入睡，暗中取去金 XX 原放在手提袋內的當中現金共港幣十五萬七千元。為了避免被察覺，嫌犯喻 X 友除刻意留下現金共港幣十二萬三千元外，還將其事先預備的一百零二張印有「陰幣壹仟元」字樣的紙幣放進手提袋內作調包之用。

在與一名中國內地居民孫 XX（即本案第三被害人）乘坐同一航機時，嫌犯喻 X 友趁孫 XX 入睡而未予察覺，暗中取去孫 XX 原放在手提袋內的現金共約港幣九萬八千元。為了避免被察覺，嫌犯喻 X 友除刻意留下現金共港幣二千元，即兩張港幣一千元紙幣外，還將其事先預備的八十張印有「陰幣壹仟元」字樣的紙幣夾在上述兩張港幣一千元紙幣之間，並放回手提袋作調包之用。

在與一名中國內地居民楊 XX（即本案第四被害人）乘坐同一航機時，嫌犯喻 X 友趁楊 XX 入睡而未予察覺，暗中取去楊 XX 原放在其斜揹袋當中的現金共港幣十五萬四千元。為了避免被察覺，嫌犯喻 X 友除刻意留下現金共港幣五萬六千元外，還將事先由其與嫌犯喻 X 光共同預備的一百二十六張印有「陰幣壹仟元」字樣的紙幣夾雜在原有的港幣中，並放回斜揹袋作調包之用。

二〇一三年五月一日上午，嫌犯喻 X 友與嫌犯喻 X 光乘機由泰國曼谷抵達澳門後不久，被司警局偵查員截停調查。檢察院對第一嫌犯喻 X 友和第二嫌犯喻 X 光提出控訴。

初級法院刑事法庭合議庭作出以下判決：

第一嫌犯喻 X 友：以直接共同正犯和既遂方式針對被害人楊 XX 觸犯一項加重盜竊罪，判處三年九個月徒刑；以直接正犯和既遂方式針對被害人金 XX 觸犯一項加重盜竊罪，判處三年九個月徒刑；以直接正犯和既遂方式針對被害人孫 XX 觸犯一項加重盜竊罪，判處三年徒刑；以直接正犯和既遂方式針對被害人 ANXX 觸犯一項加重盜竊罪，判處一年三個月徒刑。對第一嫌犯喻 X 友四罪競合處罰，合共判處六年三個月徒刑。

第二嫌犯喻 X 光以直接共同正犯和既遂方式針對被害人楊 XX 觸犯一項加重盜竊罪，判處三年九個月徒刑。

從上述兩案例的情況看來，行為人涉嫌觸犯「盜竊罪」。如果案件適用澳門特區法律，行為人是在交通工具（航空器）內作案，更會構成刑責較重的「加重盜竊罪」，一旦罪成，最高可判五年有期徒刑。

但就有關案件是否適用澳門特區刑事法律，就不能只按照事主向澳門警方報案、航空器的目的地是澳門這兩點來認定。上述個案能否適用澳門特區刑法，筆者認為，主要視乎兩個要件：

一是航空器的註冊地。這是最重要的依據。如果案件發生在一架在澳門註冊的航空器內，則不論行為人的國籍，都適用澳門特區刑法規範，行為人會受到澳門特區刑事法律制裁。如果航空器是在外地註冊，一般情況下不適用澳門特區刑法，但屬第二個要件，即視行為人或受害者的身份而定及航空器以澳門為目的地時除外。

簡言之，如果航空器屬外地註冊，案件就會適用註冊地的法律，這是屬地管轄原則。同理，如果航空器屬本澳註冊，自然適用澳門特區刑法，這也是屬地管轄原則。但當行為人或受害者是澳門居民而案發在外地註冊航空器上，只要其人身在澳門，亦適用澳門特區刑法，這是屬人管轄原則與保護管轄原則競合。反之，若外地人在澳門註冊的航空器上作案，而航空器以澳門為目的地時，則不論受害者是否澳門居民，亦適用澳門特區刑法，這是屬地管轄原則與保護管轄原則競合。上述案例一，假如航空器在本澳註冊，就是屬地管轄原則與保護管轄原則競合問

題。案例二，同樣假設航空器在本澳註冊，即使航空器不在本澳註冊但以澳門為目的地，就是屬地管轄原則問題。故兩案均適用澳門特區刑法。由此可見，航空器內犯罪的刑事管轄權問題是複雜多變的，同一刑事犯罪，例如盜竊，就可能會有不涉外刑事管轄因素，亦可能涉一項或多項的涉外刑事管轄問題，令一些行為人可能只會適用單一刑事管轄，而一些行為人則可能會同時適用兩個或多個的國家或地區的刑事管轄權競合。目前，對在航空器內犯罪的刑事管轄權歸屬問題，主要以同樣適用於本澳，經二〇一四年《蒙特利爾議定書》修訂的一九六三年《東京公約》作為處理依據。

筆者試以發生在本澳註冊航空器內的犯罪的法律適用為基礎，限縮探討澳門特區在航空器犯罪問題上的刑事管轄權問題。

《東京公約》，即《關於在航空器內的犯罪和犯有某些其他行為的公約》，主要是為了解決在航空器內犯罪的刑事管轄權、機長的責任以及各締約國相互協助的責任等問題。規定各締約國必須採取措施對在該國登記的航空器內所發生的犯罪行使刑事管轄權，而且不排除各締約國根據本國法行使刑事管轄權，同時亦規定了航空器登記國對飛行中的航空器內發生的犯罪行為具有專屬的刑事管轄權。但當有關犯罪存在下列五項因素，則非登記國也可對飛行中的航空器行使刑事管轄權，包括：甲、該犯罪行為在該國領土上發生後果；乙、犯人或受害人為該國國民或在該國有永久居所；丙、該犯罪行為危及該國的安全；丁、該犯罪行為違反該國現行的有關航空器飛行或駕駛的規定或規則；戊、該國必須行使管轄權，以確保該國根據某項多邊國際協定，遵守其所承擔的義務。在上述五種情況下，航空器的登記國與非登記國對有關犯罪便有可能存在競合的刑事管轄權。

各締約國必須把其屬地管轄權延伸至在該國登記的航空器上，從而堵塞了當航空器飛越公海上空時在刑事管轄權行使方面的漏洞，使登記國可依法追究在上述期間機艙內犯罪者的刑事責任。此外，《東京公約》第四條規定，非登記國的締約國，除了上指的五種情況外，不得對飛行中的航空器進行干預以對航空器內的犯罪行使刑事管轄權，藉以解決航空器飛越不同國家或地區領空時所可能發生的，行為地屬地刑事管轄權衝突問題。現時世界各地在行使刑事管轄

權方面，普遍是以屬地管轄原則為主，以屬人原則、保護原則與普遍管轄原則為輔，來決定行使管轄權的範圍。根據《東京公約》第四條，各締約國把本國對在飛行中航空器內犯罪行為地屬地管轄權讓與航空器登記國，讓登記國在行為地屬地管轄上享有專屬的管轄權；然而，該讓與內容僅限於以主觀的屬地管轄原則所主張的管轄權，非登記國仍可以結果地屬地管轄原則或其他管轄原則主張其管轄權。換言之，雖然非登記國不能以行為地主義來行使有關刑事管轄權，但如果有關刑事犯罪符合《東京公約》第四條所指的五種例外情況，非登記國仍然能夠以屬地管轄原則、積極屬人管轄原則（按行為人國籍）、消極屬人原則（按受害人國籍）、保護管轄原則、在國際協議中常見的普遍管轄原則及不能引渡原則，以及永久居住地原則等來主張行使刑事管轄權。

根據《東京公約》第三條第一款規定，航空器登記國有權對在該航空器內的犯罪和所犯行為行使管轄權。第二款規定締約國應採取必要的措施，對在該國登記的航空器內的犯罪和行為，規定其作為登記國的管轄權。據此，《東京公約》既賦予了各締約國可為對在本國登記的航空器內的犯罪行使刑事管轄權國內立法，同時也要求各締約國有按公約條件制定相關法律的義務。

作為國內法，《澳門刑法典》第四條（在空間上之適用之一般原則）規定，澳門刑法適用於在下列空間作出之事實，但適用於澳門的國際協約或屬司法協助領域之協定另有規定者，不在此限：a) 在澳門內，不論行為人屬何國籍；或 b) 在澳門註冊之船舶或航空器內。兩者都是屬地管轄原則。這是澳門特區對發生在本澳註冊的航空器內犯罪行使刑事管轄權的法律依據。

對於發生在外地註冊航空器內的刑事犯罪，除了《東京公約》第四條所指的五種例外情況，澳門特區不可能簡單地一律按屬地管轄原則來行使刑事管轄權。然而，鑒於航空器內刑事犯罪狀態與可能性複雜多變，犯罪過程更可能貫穿航空器起飛前後、巡航以至升降及停泊各個階段。因此，只要其中有局部行為發生在澳門特區法律管轄範圍內，或所侵害的對象及行為人全部或部份為澳門居民，澳門特區即有權對此行使刑事管轄權，而且包括司法管轄權。只不過，取證認定的難度，頗考刑事調查機關的技術與智慧。



上述案例一，假如航空器在外地註冊，則刑事管轄權問題屬於後一種情況。

同時，如果航空器註冊地法律也將其行為列作刑事犯罪，以及法律上不容許行為人被判刑後移交到當地，則澳門的刑法同樣適用於該案例，行為人亦會受到澳門特區法律制裁。

「薩德」影響兩國關係 中國旅客赴韓銳減

■ 劉川

據韓國國土交通部二〇一六年十月底發佈的統計資料，中韓航班每週往返班次達到一千二百五十四次，佔韓國與外部航班往來總數的 29%，位居第二的韓日航班往返架次為九百四十七次。資料顯示，去年十二月份，中國與韓國間實際執行航班數量為四千八百四十次，折合每週一千二百一十次。其中青島流亭機場飛首爾仁川機場的往返班次排在第一位，全月共飛行四百八十一架次。資料顯示，目前中國內地共計四十四個機場有航班分別飛往韓國八個機場。

中韓一九九二年建交，建交前兩國間的人員往來只能迂迴香港或東京進行。一九八八年，借漢城奧運會的契機，兩國民航部門開始接觸商談通航問題，並首次實現用於接送中國體育代表團的臨時包機直航。次年上海召開亞洲開發銀行會議，韓國代表團搭乘大韓航空的航班直飛上海，開創中韓間每週一次的直航先河。一九九二年韓國總統盧泰愚訪華後，兩國開始協商開通北京至首爾定期直飛航線在內的《中韓航空協定》。之前兩國間僅有首爾至上海、首爾至天津兩條航線，且是每週或隔週直飛一次的狀態。一九九三年二月，中國國航客機首次執行上海至首爾航線，從此正式開啟中韓航線互飛的歷史。

隨著兩國關係的迅速發展，中韓航線從一九九七年末的八條航線、每週三十九個航班，擴展到二〇〇四年二十四條航線、每週一百三十六個航班，北京、上海等國內十八個大中城市均能直接搭乘國際航班往返中韓。二〇〇六年兩國民航部門簽署《中韓航空自由化協定》，劃定山東和海南兩省為航空自由化區域，中韓航空公司可自主增減航班。

繁忙的空中交通線帶火了韓國旅遊產業。二〇一三年中國計有四百三十二萬遊客赴韓國旅

遊，首次超過日本排名第一。二〇一四年中國赴韓旅遊人次達到六百一十萬，中韓互為第一大入境客源國。二〇一六年赴韓中國遊客突破八百萬人次，其中絕大多數是通過飛機往返。

據統計，二〇一六年韓國各大機場入境的中國遊客數量達到五百七十點三二萬人次，佔總數的 70.69%。其中首爾仁川機場為三百六十七點七六萬人次。目前，中韓航線共有二十二家航空公司運營，中國國內航空公司主要包括國航、東航、南航、山航、春秋、深航、上航、奧凱、吉祥、廈航、天航、川航、祥鵬、首都航空及海航。二月份中國飛往韓國的總航班量四千四百三十三班，大韓及韓亞航空各佔 19%，東航 15%，南航 14%，國航 8%。上述數據尚未包括澳門國際機場和香港國際機場的客流量。

兩年前中韓航班曾大幅下降

二〇一五年六月，受到韓國 MERS(中東呼吸綜合徵)疫情衝擊，中國飛往韓國的旅客減少。據統計，當時中韓互為第一大入境客源國，二〇一四年訪韓的中國遊客超過六百一十萬人次。MERS 疫情持續升溫之後，飛韓國的航空公司，包括國航、南航、東航等紛紛採取減班、改小機型甚至停飛。國航的北京至首爾仁川航線從每週二十四班減少為二十一班，執飛機型由大機型 A330 - 300 調整為小機型 737 - 800。南航的深圳至首爾仁川航線、烏魯木齊至首爾仁川航線、長沙至首爾仁川航線、鄭州至首爾仁川航線一度停飛；佳木斯至首爾仁川航線減班。

東航的長沙至首爾仁川航線由小機型執飛，昆明至首爾仁川航線由每週五班減少為二班；山東航空的青島至首爾仁川航線、濟南至首爾仁川航線減班。

春秋航空的上海浦東至首爾仁川航班減半，石家莊至首爾仁川航線停飛。

首都航空一度停飛杭州至濟州及北京至清洲兩條韓國航線。停飛這兩條航線一直是境外旅遊熱門線路之一，對首都航空來說損失巨大，但考慮到韓國 MERS 疫情不斷蔓延，持續擴大，為防 MERS 病毒帶入中國，他們最終還是決定暫時停飛韓國航線。

因「薩德」事件所受衝擊更大

韓國宣佈將部署美軍「薩德」導彈防衛系統之後，韓國民航業和旅遊業將遭受二〇一五年中東綜合呼吸徵疫情以來最大的衝擊，導致中國遊客急劇減少。為了彌補損失，韓國大邱市政府向韓中央政府建議，允許印尼、越南等人口較多的東南亞國家民眾免簽證赴韓。韓國現時允許馬來西亞、新加坡、泰國和中國台灣等國家和地區的遊客九十日免簽證，但印尼、菲律賓、越南和緬甸等國家遊客仍需簽證。濟州島亦決定開發可吸引日本、中國台灣、中東遊客的旅遊產品，並在當地市場推廣，以擺脫之前倚重中國遊客的局面。另外，京畿道和仁川市等地也在籌劃和商議相關旅遊對策。

如眾所周知，中國旅客對韓國旅遊業的貢獻巨大。據韓國一家信用卡公司統計，二〇一五年中國遊客在韓期間的人均消費額為二千三百一十九美元（約合一萬五千九百元人民幣），相較日本、美國等其他國家的遊客高出近一倍，雖然訪問免稅店的韓國公民及外國遊客的人數比約為 2：1，但外國遊客一般佔免稅店銷售額的七成以上，其中絕大多數來自中國遊客。

二〇一六年全年，韓國各大免稅店的總銷售額突破八萬億韓元（約合四百八十六億元人民幣）大關，相較二〇一二年的三萬六千五百億韓元增長達 142%。

然而，「薩德」事件後，曾像潮水般湧入韓國的中國遊客突然退潮。據韓國濟州觀光協會統計，今年春節長假期間訪問濟州島的中國遊客只有四萬二千八百八十人，相較去年春節長假跌幅近兩成。

近期，韓國仁川國際機場樂天免稅店內中國遊客寥寥。位於首爾市中心明洞的樂天免稅店顧客亦不多，與去年底相比，顧客人數已經大為減少。韓國化妝品牌櫃台的一位店員說，顧客基本上來自中國，這樣下去，以後的日子可能不會好過。韓媒預測，以赴韓中國遊客數量減半估算，韓國免稅店銷售額一年可能會減少超過四萬億韓圓，這個數字幾乎是去年韓國免稅店總銷售額的二分之一，近兩、三年新開張的免稅店或將有倒閉危機。

韓國民航業和旅遊業人士指出，即使韓國能夠吸引東南亞旅客，但無法彌補中國旅客的人數及雄冠全球的強大消費力。

中國旅客減少赴韓國旅遊還有另外一個原因。據中國國家旅遊局消息，旅遊促進與國際合作司發佈赴韓國旅遊提示：最近一個時期，中國公民入境韓國濟州島受阻事件急劇增多，部分被拒入境者在當地機場等候遣返時間較長，引起輿論和社會各界廣泛關注。國家旅遊局對此高度重视，先後在京約見了韓國駐華大使館、韓國文化院、韓國文化體育觀光部駐華機構官員，就相關問題提出了嚴正交涉。

國家旅遊局提醒中國公民，清醒認識出境旅行風險，慎重選擇旅遊目的地。赴韓旅遊須於行前認真、全面了解韓國入境政策，並根據要求準備好相關材料。如遇緊急情況、受到不公正對待或發生糾紛，可及時與我駐當地使領館聯繫，並收集和保存相關證據，以便日後通過投訴或司法途徑解決。

有韓國媒體報道稱，中國國家旅遊局三月二日下午召集北京多家旅行社，以口頭方式下令禁止線上線下銷售所有韓國遊產品，並計畫把「韓國旅遊禁令」範圍逐漸擴大至中國全境。不過，不少旅遊企業都以公開或不公開的方式對赴韓旅遊產品做出了調整。其中，「同程」和「途牛」公開表態對韓國部署「薩德」系統及韓國樂天集團為「薩德」提供部署地表示強烈憤慨。「同程」旅遊稱將「本著國家利益大於一切的原則開展業務」，採取措施調整下線旅遊產品線路。「途牛」則從即日起將韓國方向跟團遊、自助遊產品全線下架，停止售賣。此外，眾信旅遊網頁搜索中的韓國相關旅行產品已無法線上預訂。

珠海海外旅遊有限公司負責人表示，韓國、日本是珠海人海外出遊重要目的地，韓國方向的訂單目前因出行風險加大無法實行，該公司已向報團市民作出耐心解釋。負責人表示，此前已經和韓國方面成交的訂單還是會繼續完成，以保障消費者權益；三月中旬以後，「韓國團」會全面暫停，何時恢復還需等待事態進一步發展。

拱北口岸中旅相關人員表示，該旅行社目前所有「韓國遊」產品均已下架，三月十五日以後將全面停止韓國遊所有產品，包括組團、自由行和簽證等。該人員進一步解釋，十五日之前赴韓可照常出行，之後出行已繳費的，旅行社將全額退還團費。拱北口岸中旅方面表示，作為珠海人海外出遊熱門目的地，「韓國遊」的暫停對旅行社來說損失不小，但在大是大非面前，相信每個企業和國人都會有自己的立場。

業內人士指出，韓國一直是中國遊客最主要的出境遊目的地之一，甚至常年穩居國人出境遊目的地前五的位置。此次部分旅行社下架韓國遊產品，將會對韓國旅遊、日韓郵輪旅遊造成極大影響。

中國官方媒體記者稱，受華客抵制行動影響，南韓仁川國際機場、首爾明洞等地的樂天免稅店生意大減。有業者透露，免稅店顧客基本上來自中國。有韓媒估計，今年赴韓的華客可能減少逾半，預測免稅店的營業額在未來一年內或會下跌逾四萬億韓圓（約二百六十八億港元），部分免稅店將面臨倒閉危機。有首爾居民認為「薩德」沒有實際用處，卻破壞了中韓關係。如果韓國執意部署「薩德」系統，這對於中國人民而言是一種敵對行為，這種情況下是無法擴大乃至繼續兩國文化交流和經濟往來的。

機場貴賓室服務，值得？

■ ■ 張遠聞

由於易受各種主客觀因素影響，所以，搭乘飛機出行，遇上航班延誤實屬尋常，尤其處於空域管制較嚴格地區的機場，而且延誤多久不能確定亦非新鮮事物。在這個時候，最理想是可以到機場貴賓室稍事休息，不單純為打發時間，同時可補充能量，包括為自己及隨行電子設備，甚至可以淋浴梳洗、按摩小睡。

守候登機通知的時間總是難過，所以，有時應該感激有機場貴賓室(Airport Lounge)之設，尤其是某些機場貴賓室，招呼特別周到。在貴賓室，飲飲食食、上網聊天，消憂解煩，航班延誤的時間也過得特別快。

不過有時，各位去到機場貴賓室門口，總會猶猶豫豫，何解？因為既不肯定自己是否有資格免費享用，亦不確定如果須繳費，價位如何，或者又會有計較是否物有所值……

世界各地機場的貴賓室主要有兩大類，分別由航空公司、航空聯盟或機場貴賓室品牌營運。其中 Collinson Group 旗下的 Priority Pass，是全球最大的機場貴賓室品牌。

一、航空公司或航空聯盟貴賓室。例如天合聯盟(Skyteam)。這類貴賓室只供該航空公司或所屬航空聯盟的高級會員卡持有人或商務艙乘位享用。

因此，所有乘搭天合聯盟成員航空公司國際航班的頭等艙或商務艙乘客，在乘坐或轉乘國際航班的當日，只需出示當日機票即可享用該聯盟的機場貴賓室。

天合聯盟超級菁英會員 (Elite Plus) 搭乘或者轉乘天合聯盟成員航空公司國際航班當日，不論何種客艙等級，只需出示當日機票和有效的超級菁英會員卡，即可邀請一名同行者共同在特定的機場享用天合聯盟貴賓室，但是該同行者需乘坐由天合聯盟成員航空公司運營的航班。

二、兩大機場貴賓室品牌：

1、環亞機場貴賓室 (Plaza Premium Lounge)。澳門居民最常接觸的機場貴賓室，因為澳門國際機場貴賓室即屬環亞營運。現時全球十多個國家或地區約三十五個機場都有其貴賓室，包括澳門居民熱門出行的香港、台北、北京、吉隆坡、上海等地。需否繳費要視乎客人與信用卡公司或銀行間的協議，一般銀行都為自己的尊貴理財客戶，或相當金額的消費信用卡客戶提供有條件免費優惠，部分更不限次數同時可與一人同行，均獲免費優惠。

2、Priority Pass 貴賓室。是實行會籍制的機場貴賓室服務，全世界大多數國家或地區超過九百個機場都設有 Priority Pass 貴賓室，有二百三十多間位於亞洲。只要你出示 Priority Pass 就可使用，任何人都可申請 Priority Pass 會籍。標準會籍年費九十九美元，會員與同行者使用機場貴賓室，每人每次收費二十七美元；另可選擇特惠會籍及尊貴會籍，尊貴會籍年費三百九十九美元，可全年不限次數免費使用機場貴賓室，但同行者每位再需繳付二十七美元。現時 Priority Pass 在全球有逾二百萬名會員，公司會籍則作為大企業提供給重要客戶和經常公幹員工的優惠待遇。

實際上，持有 Priority Pass 及使用環亞機場貴賓室 (Plaza Premium Lounge) 的旅客，大多數已通過銀行或信用卡公司等第三方有條件，例如簽卡積分換領，取得免費使用機場貴賓室的優惠。

隨著廉航大行其道，不知幾時開始，搭飛機不再是少數人的奢侈消費；也不知幾時開始，機場貴賓室也開始變得親民。無論是航空公司的會員卡，還是各大銀行的信用卡，甚至只在某銀行有筆不算巨額的存款，都可能成為或者免費、或者酌付而享用機場貴賓室的「入場券」。在一個相對安靜的空間小休，特別是在航班延誤時，多少都可以紓緩或者已煩躁不安的情緒。

假如享受著免費的機場貴賓室服務，當然不會太著意機場貴賓室收費高低，但假如付費使用，平情而論，從性質到服務，作為消費者還是會比較一下的。這樣的話，分析當前機場貴賓室兩大板塊已足夠。

一是航空公司的機場貴賓室服務：特點是使用限制不多，但服務優勢不大。

在常見的機場貴賓室中，航空公司貴賓會員專享的機場貴賓室，是其中之一。而各家航空公司對自己的貴賓會員都有不同資格要求，一般以累積足夠的飛行里數，是獲得貴賓會員資格的基本標準，飛行里數越多，所得貴賓會員資格級別越高，一旦獲得相應的資格，就可以在各個機場的航空公司貴賓室中，全年免費享受無限次服務。比較而言，航空公司的機場貴賓室服務最為簡單直接，限制不多，但服務同質性高，競爭性不大。

對於航空公司貴賓會員來說，因為大多既無次數限制，也不會抵扣積分，所以其機場貴賓室服務是最吸引的。只靠平日坐飛機累積的飛行里數就可以免費享受這些服務，尤其對經常公幹的人而言是唾手可得。但這些貴賓室幾乎都設在機場安檢後的區域，因此除了之前可享受的優先安檢通道外，就不會有其他增值服務。

二是第三方機構支付，環亞機場貴賓室 (Plaza Premium Lounge) 及 Priority Pass 貴賓室的主要支付模式屬這類：特點是收費形式明確，服務範圍最廣。

因應越來越多人坐飛機出行，使用機場貴賓室服務的需求也越來越大，相應的服務機構也就應運而生。目前，機場貴賓室服務主要來自 Plaza Premium Lounge 及 Priority Pass。事實上，不少銀行、信用卡公司和大企業，在為自己的尊貴客戶提供機場貴賓室服務時，也是與這兩家機構合作，為客戶在這些機構購買一定次數的機場貴賓室服務，然後以各種有助於自身業務推廣與發展的方式，免費贈與客戶。因為是機場貴賓室服務的專業供應者，所以，服務範圍最廣，而支付形式或收費價格也最明確。

對於有需要使用機場貴賓室的人來說，選擇由第三方機構支付而由專業供應者提供的機場貴賓室服務是最合算的。

通過第三方機構支付方式享用機場貴賓室的必須是本人，例如信用卡或 Priority Pass 持有人，不得轉借，但可以與同行者共享，按照標準收費。因為具體的服務是由機場方面提供，因此具體的服務和消費也由機場一方安排，而且要注意服務時限，超過時限的可能額外收費。

據《澳洲商務旅行者》統計，無論是免費 Wi-Fi、免費點心飲品或只是一個安靜的地方讓人遠離航站樓的擁擠喧囂，大多數旅客認為機場貴賓室對於經常出行的人而言是一個最佳選擇。

但問題是，付費參加機場貴賓室計畫，值得嗎？

Priority Pass 或會令你這樣認為，一如前述，標準會籍年費九十九美元，會員與同行者使用機場貴賓室，每人每次收費二十七美元；另有特惠會籍及尊貴會籍，尊貴會籍年費三百九十九美元，可全年不限次免費使用機場貴賓室，但同行者每位需付二十七美元。對於經常公幹的人而論，尊貴會籍可能最划算。

然而，如果你搭乘飛機次數多到值得付年費使用機場貴賓室時，你或者已經累積到足夠的飛行里數，可以免費享受機場貴賓室服務。但這情況只是少數，並不適用於每一位旅客。

但更多情況下值得付年費成為機場貴賓室會員，例如：

1、需要經常乘坐經濟艙出行

沒有加入任何航空公司的累積飛行里數計畫，或正將累積飛行里數計畫轉往另一家航空公司，付費成為機場貴賓室會員是一個填補空檔的好方法。

2、需要經常搭乘長途過夜航班的經濟艙

沒有什麼比在搭乘「紅眼航班」前有機會洗個熱水澡更寫意的。即使搭乘經濟艙，只要機



場貴賓室擁有這些設施，你或會十分感恩，更不用說，如果機場貴賓室還能提供毛巾、沐浴露和洗髮水等日用品。

3、沒有加入特定航空公司或聯盟的會員計畫

長期來看，Priority Pass 是一個不錯的選擇，因為沒有航空公司的服務限制。無論搭乘 A 航空的頭等艙還是搭乘 B 航空的經濟艙，在 Priority Pass 的機場貴賓室一樣受歡迎。

然而，當已經通過信用卡或銀行優惠計畫等途徑，可以免費使用機場貴賓室，或所始發、經停的機場不設機場貴賓室的話，就不必付費成為機場貴賓室會員了。

按中國內地統計，今年農曆新年期間，各地機場中，有無線 WIFI、飲料、食品、沙發提供的貴賓室服務最受廣大旅客歡迎。隨著旅客需求不斷提升，機場貴賓室不再是少數人的專利。與普通候機區相比，貴賓室設有舒適的沙發、免費的小食飲品、高速無線網路、航班提醒等優待服務。這些人性化服務更符合帶著老少出行旅客的需要。

看來，對機場貴賓室優質服務的追求或需要，各地民航旅客人同此心、心同此理，至於是否值得另外付費，則因人而異、見仁見智。

民航與軌道交通的競爭逐漸加劇

從聖誕節到農曆新春這段時間，是中國人出行的高峰期——旅遊、回家過節、探親，航空和軌道交通同樣繁忙。隨著我國軌道建設的全面開花，高鐵對中短程民航客運服務的衝擊，已越來越明顯了。澳門一些旅行社表示，他們組織的本地旅行團，經珠海乘坐城軌（廣州南站轉高鐵）前往長沙、桂林等地，歡迎程度甚於到珠海機場乘坐民航航班前往上述地點。乘飛機的時間雖然較少，但不少機場的航班經常誤點，加上部分旅客喜歡瀏覽沿途的風景，寧願多花時間少花金錢，選擇高鐵出行。

二〇一六年十月中旬，中國民用航空局、國家發展改革委聯合發佈了《關於深化民航國內航空旅客運輸票價改革有關問題的通知》。按照規定，八百公里以下航線、八百公里以上與高鐵動車組列車形成競爭航線旅客運輸票價，交由航空公司依法自主制定。新規定已於十一月一日起正式實行。

鐵路的大幅提速與運力擴張，徹底地改變了許多人的出行方式，更短的旅行時間加速了人員的流動。在中短距離旅行中，高鐵、動車較民航不僅對旅客有價格的誘惑，更有時間的優勢。當年武漢至廣州高鐵開通後，民航航班大幅減班。此番價格放開，對民航與鐵路的商業競爭少不免帶來新的影響。

事實上，國家發展改革委在二〇一六年初已經發佈《關於改革完善高鐵動車組旅客票價政策的通知》，將定價權賦予鐵路總公司。從實際運行情況來開，鐵路總公司試行高鐵動車打折的力度與範圍均不是很激進，通常只有部分航線的一等座和商務座打折；打折的力度也不大，均為固定的八折，價格調節的週期也不像機票靈活與及時。

二〇一五年一月，中國民用航空局、國家發展和改革委員會聯合發佈了《關於進一步完善民航國內航空運輸價格政策有關問題的通知》，放開相鄰省份之間與地面主要交通運輸方式形成競爭的部分短途航線旅客運輸票價為航空公司自主定價，另在部分航線試行上浮不超過25%，下浮不限的自主定價。

就實際票價情況來看，高鐵動車與民航的競爭也經歷過兩個階段：一是高鐵動車出現，航班班次驟減。例如前面提到的武廣高鐵投入運營後，武漢至廣州快線機票價格迅速下探，最終以航空公司大幅減少班次告終。二是放開機票價格自主定價，機票價格飆漲。例如京沈線高鐵動車的執行時間與飛機的時間接近。機票價格放開自主定價後，京沈航線的全價經濟艙價格漲到一千四百七十元，是動車二等座的七倍，且航班班次依然頻密。

專家認為，機票價格進一步自主放開，將促使客流大的航線機票價格上漲。但航空公司應調整航線網路，優化與高鐵直接競爭航線的運行班次，形成階梯競爭與空鐵合作。過高的機票價格不利於培育客流。與高鐵不同，民航航班解決的不僅是點對點的運輸，還承載了運輸旅客到大型中轉機場轉機的職能。較高的全價票價格，不利於培育「中轉機場二小時航程圈」的國際旅客需求。雖然可以通過購買國際機票國內段的方法解決，但這些旅客對中短距離的「擺渡航班」的收入貢獻十分少。

業界人士認為，就中短程交通而言，高鐵與民航班機的票價已逐步拉近。從實際票價來看，高鐵打折的往往是高票價的艙等，普通艙並不打折。民航業中、短距離航程的機票價格如進一步上調，很容易造成購買高價經濟艙機票的旅客轉向高鐵。而購買高價經濟艙機票的旅客多為商務旅客，更樂意轉為準點的高鐵出行。其中一個重要的原因，是機場到市區的運輸未能由鐵路公司承擔。目前，內地只有蘭州，海口和石家莊等少數機場直接連通高鐵站，並有發往市區的城際列車。而在空鐵聯運發達的德國，法蘭克福機場直接有高鐵站，通往一線城市慕尼黑與柏林的高鐵票許多都是空鐵聯運的通程票。可以預見，提供空鐵聯運通程票的航空公司，會受到旅客的青睞。

不少人認為，高鐵客運準點是受旅客歡迎的主要因素。近年來，受諸多因素影響，極端天氣發生時，北上廣深一線城市的民航航班會發生大面積延誤，並影響到全國許多機場，許多人行程嚴重受阻，這也是部分旅客更青睞高鐵的重要原因。一些航空公司已實現訂座聯通系統後，可在發生極端天氣時將機票即時改簽至高鐵，在保證旅客的座位與出行的前提下，與鐵路公司分享機票較高的票價，降低在極端天氣時的損失。

《濠江日報》2017年1月2日



澳門去年空運 660 萬人次今年可望再創新高

澳門國際機場去年接待旅客突破六百六十萬人次，按年增長 14%，除了再創歷史新高，同時也突破了該機場每年接待六百萬人次的設計上限。隨著二〇一七年機場多項建設將相繼落成，旅客接待能力將提升到七百五十萬旅客人次，公務機機庫設施完成後亦將吸引更多高端旅客。這樣一來，澳門國際機場在本地區建設「一中心一平台」的進程中所起的作用就更加突出了。

一九九五年十二月八日正式營運的澳門國際機場，客運量的設計上限是每年六百萬人次。二〇一五年澳門國際機場全年客運量超過五百八十萬人次，同比增長 6.4%；飛機起降量超過五萬五千架次，同比增長 6%；貨運量超過三萬噸，同比增長 4.5%。之前的最高紀錄，是二〇〇七年的五百四十九萬人次。

二〇一六年全年，澳門國際機場錄得旅客量突破六百六十萬人次，創下該機場營運二十一年的新紀錄；航班量超過五萬六千架次，分別比去年同期增加 14% 和 2%。機場專營公司表示，澳門國際機場在二〇一六年創下的新紀錄，主要基於機場各營運單位共同努力以及緊密合作，配合澳門特區政府打造澳門成為「世界旅遊休閒中心」的政策以及充分利用機場自身優勢。二〇一六年澳門國際機場繼續引入新航空公司，本年度合共有七間新的航空公司的加入，包括：AirExplore SRO、越捷航空、遠東航空、首爾航空、印尼獅子航空、俄羅斯皇家航空及泰國皇雀航空。同時，澳門國際機場與航空公司積極研究發展潛在市場的可行性，首度利用第五航權發展俄羅斯到澳門的中長途包機服務。

新航線方面，二〇一六年澳門國際機場新增了三個航點，分別是中國貴陽、印尼美拉多及日本福岡。新航空公司的加入及航線的開通為本地居民和旅客出行帶來更多選擇和便利。根據數據顯示，中國內地市場上升 4%，中國台灣市場同比上升 15%，而東南亞及北亞市場則上升超 20%，升幅最為明顯，其中搭乘傳統航空公司及低成本航空公司旅客分別增長 16% 及 9%。

另外，十二月份是聖誕節及新年前夕的旅遊高峰期，航線遍佈中國內地、中國台灣、東南亞及北亞地區等四十一個航點，也為澳門國際機場吸引了更多本地及國際旅客。

本地主流傳媒指出，澳門國際機場二〇一六年旅客量的突破為二〇一七年創造了新的起點，二〇一七年將繼續擔當澳門連接世界的空中橋樑，在市場發展方面將會全力發展長航線，以增加及改變現時旅客的市場結構，從而吸引更多的國際及本地旅客使用澳門國際機場。為配合市場發展需求，機場多年來利用自身條件改善機場軟硬件設備，二〇一七年機場的多項建設將相應落成，例如候機樓北面擴建工程，屆時旅客接待能力將提升到七百五十萬旅客人次；為配合公務機的發展，二〇一七年將完成公務機機庫設施吸引更多高端旅客，使旅客組成更多元化；優化機場跑道，道面由剛性改為柔性，有效地再提高跑道的乘載力和安全性能，為旅客提供優質化的服務，讓旅客在澳門國際機場享受愉快的旅途體驗。

隨着航空公司加密航班、國際油價相對較低，刺激亞太區旅客外遊興趣上升，配合本澳近年多個新項目落成，有利澳門機場客量維持平穩增長。

為了機場中期及長遠的發展，機場專營公司在機場客運量達到每年接待六百萬人次的上限之前，已着手規劃機場候機樓的南北擴建工作。屆時機場候機樓面積將增加一萬三千八百三十五平方米，每年接待客運量上限將由目前的六百萬人次增加至七百五十萬人次。至於機場候機樓南面的擴建工程則會因應發展形勢爭取盡快開展。在提升安全設施方面，澳門國際機場近幾年每年均持續投資改善基建設施，引入有助提升航空安全的設備，增加機場的核心競爭力。

研究指出，珠三角五個機場的客貨容量在未來二十年的預期增幅，未能應付中長期的需求，至二〇二〇年未能滿足三千三百萬人次區內客運需求，二〇三〇年更高達一點四七億人次，預測珠三角的經濟發展足以支撐珠三角五大機場今後二十年的發展。按照特區政府制訂的機場發展規劃，澳門國際機場到二〇三〇年的客運量將達到一千五百萬人次，現時機場採取的擴建工程、更新基建設備，均朝着這個長遠目標做好準備工作，按照短、中、長期發展方向，密切配合「世界旅遊休閒中心」的定位。



中國春運：內地居民喜歡出境過年

被稱為人類歷史上規模最大的週期性大遷徙——中國春運，在一月十三日已經開始了。預測春運期間全國旅客發送量將達到二十九點七八億人次，比上年增長 2.2%。國家民航局預計春運期間將執行航班四十七萬班，投放座位數超七千萬個；客運量預計達五千八百三十萬人次，同比增加 10%，增速在各種交通運輸方式中排名首位。

回顧去年的春運，四十天左右的時間裡有二十多億人次流動，佔世界人口的三分之一！由於中國人傳統的家庭觀念特濃，哪怕雪雨風霜，打工仔都要回家過年，所以春運最大的載體就是打工一族，其次為外出旅遊的富裕人群。除了鐵路和公路，民航也成為春運的重要運輸工具。

為期四十天的二〇一六年民航春運，根據民航局發佈的資料：民航運送旅客逾五千三百零九萬人次，同比增長 8%，低於民航局預計 11.0% 的增速；執行航班四十三萬餘個，同比增長 7.7%，低於上年 9.3% 的增速；各航空公司共投放座位超過六千七百萬個，低於上年民航局發佈的投入座位數達七千六百三十八萬個；在熱點城市和熱點航線上共加班三萬八千多班，單日運送旅客最高峰超過一百四十六萬人次，同比僅增長 2.8%，遠低於上年 13% 的增幅；平均客座率 83.4%，比上年下降 1.0 個百分點。專家認為，民航春運已由快速增長期進入穩健增長階段。而客座率的下降，意味著機票更好買了，過去春運黃金周「班班爆滿、一票難求」的景象已得到緩解。

二〇一七年春運情況又如何呢？國家發展改革委政研室副主任、新聞發言人趙辰昕日前在新聞發佈會上指出，今年春運的壓力仍然很大，春運從一月十三日正式開始，到二月二十一日結束，總共是四十天。初步預測，全國旅客發送量將達到二十九點七八億人次，比上年增長

2.2%。其中，道路運輸是二十五點二億人次，增長 1%；鐵路運輸三點五六億人次，增長 9.7%；民航五千八百三十萬人次，增長 10%；水運四千三百五十萬人次，增長 2%。

根據國家發改委匯總資訊的研判，今年春運的壓力仍然很大，甚至比前幾年壓力還有所增加，這是有兩方面的因素。

第一，客運壓力更大。今年春節是近五年最早的春節，各類院校是本週末開始陸續放假，學生客流和務工客流會疊加到一起。那麼保障高峰客流的壓力就會有所增大。

第二，客運和重點物資運輸統籌的難度比較大。入冬以來，大家可能都知道，電煤、東北玉米的運輸需求十分旺盛，這些都關係到老百姓的切身利益，必須重點保證。

氣象部門預測，今年冬天天氣的不確定因素也比較多，局部地區可能會出現雨雪冰凍、大霧和團霧的天氣，這些都會影響到出行的秩序。運力方面，各種運輸方式的運力安排都比去年有所增加，總體上能夠滿足需要，民航受空域資源限制，高峰期一些航線可能會出現客票的緊張。

國家旅遊局資料顯示，近兩年來受人民幣升值、簽證手續簡化等影響，我國出境旅遊人數每年都超過一億人次，境外消費約一點五萬億元，出境旅遊人數和境外消費金額均居全球第一。二〇一六年春運的國際（含港澳台地區）旅客周轉量增長 36%，而國內旅客周轉量僅增長 6%，國際和區際的增速是國內的六倍！專家指出，今年春運開頭幾天，國際旅客周轉量已明顯高於去年同期，增長趨勢十分明顯。儘管這裡面有高鐵衝擊國內民航市場的因素，但不可否認，老百姓們腰包鼓了，眼界寬了，越來越多地「出境過年」了。因此預測，去年以來國際航線的高速發展仍將持續，二〇一七年的國際市場將成為各航空公司的重要增長點。

鄰近澳門的廣東省，春運預計旅客發送人數約一點三一億人次以上。其中鐵路預計發送旅客二千九百萬人次，公路水路預計發送旅客九千五百万人次，民航預計發送旅客七百萬人次。



業內人士認為，在二〇一七年春節，內地居民出境過年會有新的選擇方向，即減少赴台灣和韓國，而增加到東南亞和港澳地區。減少去台灣，是由於民進黨蔡英文上台後不承認「九二共識」，令兩岸關係急劇降溫，旅遊觀光首當其衝。

韓國本來是中國公民（包括港澳居民）外遊的熱門勝地，但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。

在澳門，基於春節期間民航運輸需求大增，民航局共審批了四十個加班和包機航班，來往澳門與中國內地、中國台灣、日本、韓國和越南。航班分別由澳門航空有限公司、吉祥航空和越捷航空(Vietjet)提交申請和執飛，來往目的地如下：中國內地(二十五班)：上海、天津、寧波、杭州；中國台灣(六班)：台北；日本(四班)：大阪、福岡；韓國(二班)：首爾；越南(三個航班)：峴港。

《濠江日報》2017年1月30日

兩岸廉航同時增飛澳門航線

二〇一六年澳門國際機場客量達到六百六十萬人次的歷史新高，踏入二〇一七年，澳門國際機場迎來兩條新的航線——春秋航空宣佈二月二十一日開通澳門——哈爾濱航線，每周三班；台灣虎航三月二十九日開通澳門——台中航線，每日一班。旅遊業者表示，新增航班對澳門豐富客源有幫助，但長遠要考慮拓展中長線航線，增加國際客源。

澳門國際機場在一九九五年十二月投入營運時，澳台航線曾是該機場的空運主力。去年五月民進黨上台之後，由於兩岸航班載客大幅度減少，台灣第三大航空公司復興航空被逼結業。然而，澳台航線卻有上升的趨向，台灣遠東航空公司十二月初首航澳門至高雄航線，每天營運兩個來往澳門及高雄的航班。

台灣居民是澳門重要客源，台灣也是澳門居民熱門旅遊地，去年使用澳門國際機場的台灣旅客較去年上升 18% 左右。目前有三家台灣航空公司及一家澳門基地航空公司營運台北、台中及高雄到澳門航線。據統計，二〇一五年台灣訪澳旅客達九十八點八萬人次，二〇一六年突破一百萬。

澳門自二〇〇四年起積極拓展低成本航空業務，近年來低成本航空乘客約佔機場客運量三成左右。春節前，內地最大的低成本航空公司——春秋航空宣佈於二月二十一日起新增澳門至哈爾濱直飛航線，每周二、四、六執飛，澳門出發航班編號為 9C8512，15:45 起飛，20:35 抵達哈爾濱，回程航班編號為 9C8511，哈爾濱起飛時為 9:50，抵達澳門時間為 14:50。首航初期優惠票價二百九十九元人民幣起。同期，春秋航空還開通哈爾濱至珠海航線，每周四班。每周二、四、六執飛。

春秋航空相關負責人表示，澳門國際機場首次開通直飛哈爾濱航線，一改以往在第三地中

轉的麻煩，節省旅客時間，飛行時間將從第三地中轉的八個小時縮短至四個多小時。哈爾濱航線一直是熱門航線，如果要從哈爾濱到澳門，往往要到上海或香港中轉，耗時耗力，市場同類機票價格近一千五百元人民幣。開航初期，提供最低僅二百九十九元人民幣的特惠機票，便宜逾一半。

另外，台灣虎航開闢的台中至澳門新航線，已定於三月二十九日首航，促銷價只要二千五百三十八元新台幣。台灣虎航在二〇一四年十二月十七日及十八日分別開通航桃園至澳門及高雄至澳門航線，目前每周有三十個航班往返澳台兩地。為增加中部航空服務，台灣虎航三月二十九日將再開通台中至澳門航線，初期每天一班，屆時台灣北部、中部和南部均有班機往來澳門。

台灣虎航表示，台灣居民利用短暫的假期即可完成澳門、香港雙城遊，加上兩地語言相通，兩地美麗的風景吸引當地人到港澳旅遊。目前有桃園——澳門、高雄——澳門，每周有三十個航班往返澳台兩地，三月二十九日開通的台中——澳門航線，初期每日飛航一班，去程航班編號 IT371，13:35 自台中國際機場出發；回程航班 IT372，11:10 自澳門國際機場起飛。

雞年春節期間訪澳總旅客，大中華市場佔 94.4%，旅客量達八十八萬人次，較去年同期上升 10.8%，其中內地旅客有六十六萬人次，佔訪澳總人數的 70.9%，同比升幅為百分之 13.8%，而內地旅客的升幅在大中華市場中亦是最大。香港旅客接近二十萬人次，升幅為 5%。台灣旅客有兩萬人次，錄得 15.9% 的跌幅。

去年五月台灣政黨輪替，拒不承認「九二共識」的民進黨上台，兩岸關係迅速冷卻，兩岸航班開始減少，載客量也遞減。加上島內出現針對大陸遊客的事件，大陸旅客減少赴台觀光。

台灣旅客春節赴澳門旅遊人數雖然同比下降，但旅遊界人士認為只是島內經濟不景氣的表現。澳門民航業界人士指出，近年來，澳門大型娛樂設施紛紛落成而逐步成為「世界旅遊休閒中心」，加上澳門國際機場積極拓展低成本航空和商務機業務，推廣「一程多站」旅遊，以澳門為旅遊終點站的台灣旅客正不斷增加。從長遠而言，台灣旅客來澳門旅遊的熱潮將會繼續升溫。

中國公民出境遊成為世界盛事

國家旅遊局最近發佈消息：綜合線上旅遊企業的分析預測，二〇一七年春節我國出境旅遊人次超過六百萬，中國春節已經成為世界的黃金周。隨著消費理念的升級和荷包漸漸鼓起來，春節出境游已成為越來越多中國民眾的選擇。國家旅遊局根據旅遊企業組織旅遊情況判斷，今年春節，出境遊的人次和消費均超過國內旅遊。

聯合國世界旅遊組織資料顯示，自二〇一二年起，中國連續多年成為世界第一大出境旅遊消費國，對全球旅遊收入的貢獻年均超過 13%。近年來各國海外遊客總花費排行榜上，中國居首位，第二位德國，無論是規模還是增長速度，中國都處於大幅領先的位置。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荷包。據推測，到二〇二〇年，中國每年赴海外旅遊的人數將達到兩億人次，人均消費超過三千美元。

國家旅遊局綜合線上旅遊企業發佈的資料顯示，今年一月二十七日出境旅遊排位靠前的目的地有：普吉島、曼谷、芽莊、新加坡、峇厘島、長灘島。而越南、埃及、意大利、西班牙、印尼、阿聯酋及以色列等，成為春節出境遊新興熱門旅遊目的地。

除了旅遊觀念的升級，中國護照含金量的提升，也大大便利了中國公民外出旅行，而且越走越遠。截至二〇一七年一月，持中國普通護照可以有條件免簽或落地簽前往的國家和地區已達六十一個，相比去年同期增加九個。二〇一七年一月一日開始，中國和塞爾維亞互免持普通護照人員簽證。此外，繼美國、加拿大、新加坡、韓國、日本和以色列之後，澳大利亞也正式加入對華「十年簽證」隊伍。

龐大的中國旅客群，給全球市場帶來無限商機。國金證券最近發佈的一份研究報告稱，中國的出境遊自二〇〇〇年以來增長迅速，人均 GDP 逐年增長是根本因素。中國已連續四年成為世界第一大出境旅遊消費國。統計顯示，二〇一六年中國出境旅遊花費達一千零九十八億美元，人均花費約九百美元。雖然出境遊人數只佔旅遊總人數的 3%，但出境遊消費佔中國旅遊花費的 16%。

中國旅遊研究院等單位不久前聯合發佈的《向中國遊客致敬：二〇一六年中國出境旅遊者大資料》，專家團隊對全年出境遊情況和遊客行為進行了全面監測。一、去年總共有一點二二億人次出境遊，在收入增長和旅遊消費升級推動，以及簽證、航班等便利因素影響下，我國出境旅遊熱依然持續，比二〇一五年的一點一七億人次增長 4.3%，繼續蟬聯全球出境旅遊人次世界冠軍。我國已經成為泰國、日本、韓國、越南、俄羅斯、馬爾代夫、英國等多個國家的第一大入境旅遊客源地。儘管如此，每年只有不到全國人口 10% 的人參與出境遊，擁有出境證件的國人只佔總人口的 10%，出境遊發展依然潛力無窮。

世界旅遊組織發佈的年度統計資料也顯示，中國繼續穩坐最大出境遊客來源國的寶座。報告同時指出，自二〇〇四年以來，中國出境遊花銷總額每年都以兩位數增長，消費力不可小覷。近年來，油價大幅下跌導致不少航空公司取消了燃油附加費，也為出境遊增添了利好因素。

二〇一六年我國出境旅遊花費接近一千一百億美元，人均花費九百美元。雖然出境遊人數隻佔旅遊總人數的 3%，但是出境遊消費卻佔全國旅遊花費的 16%。

談到中國遊客最喜歡去和旅遊花費最多的國家，二〇一六年十大出境目的地國家依次是：泰國、日本、韓國、美國、馬爾代夫、印尼、新加坡、澳大利亞、意大利、馬來西亞。

從海外城市看，我國遊客花費總額最多的十大城市依次是：首爾、曼谷、東京、大阪、新加坡、清邁、倫敦、莫斯科、紐約、羅馬、悉尼。人均花費最高的十大旅遊線路分別是：阿根廷、智利、馬達加斯加、埃塞俄比亞、法屬波利尼西亞、大溪地、墨西哥、巴西、肯尼亞、法屬留

尼汪。

隨著需求保持強勁，中國各家航空公司的航班客座率始終保持在高位，這使得運力增長成為未來航空客運流量增長的一個關鍵指標。外國航企在這一方面落後於中國本地航企，因為中國航企擁有更加有利的位置，能夠瞄準低端市場、利用當地代理機構吸引客戶並且能夠提供普通話服務。

《濠江日報》2017年2月20日



大型設施增加台客來澳遊覽續增

隨著澳門大型主題式度假設施與日俱增，吸引愈來愈多台灣親子家庭前來旅遊度假。根據澳門特別行政區政府旅遊局統計，去年入境澳門的台灣旅客達一百零七萬四千五百餘人次，年增 8.8%，在澳門過夜的台灣旅客則有五十四萬三千七百餘人次，增加近十萬人次，增幅達 20.6%。上述統計也顯示，去年來澳門旅行的台灣客，有 50.6% 選擇在澳門過夜。

台灣是澳門第三大客源市場，隨著低成本航空增班，去年澳門觀光人次也有好成績。澳門旅遊局表示，去年巴黎人和永利皇宮酒店陸續開幕，成功吸引許多旅客。另外，澳門旅遊局也發現女性遊客比例不斷成長，和二零一五年相比成長 3.06%，十五歲以下孩童也成長 1.69%，顯示女性消費者和親子最大族群。澳門旅遊局還分析，去年復興航空解散，衝擊了澳門航線，不過亦有遠東航空去年開航高雄至澳門航線，台灣虎航今年也將增開台中澳門航線，提供旅客更多選擇前往澳門。

目前台灣與澳門間共有澳門航空、長榮航空、立榮航空、台灣虎航及遠航等五家航空公司，提供台北、台中、高雄的直航服務。澳門旅遊局代表表示，澳門旅遊局將繼續與航空公司及旅行社等合作，專為親子旅客、上班族、粉領族、新婚族、銀髮族，發展文化旅遊、節慶旅遊及購物旅遊等各種套餐行程及建議玩法。

與此同時，澳門旅遊局將支持台灣各地方旅遊業者組成的「澳門旅遊推廣聯盟」，以推廣聯盟的形式結合旅展的平台，共同推廣澳門主題性的團體旅行。

今年，澳門旅遊局將啟動多項計畫加強觀光吸引力，包括澳門旅遊活動中心改建成為大賽

車主題博物館，開展葡萄酒博物館搬遷至路環的籌備工作，支持業界推出環繞澳門半島的海上觀光遊，推動盛事之都、續辦及支持各項盛事活動，以及參與和推動「南灣·雅文湖畔」休閒旅遊地標的發展等項目。

一九九五年海峽兩岸經澳門「間接直航」之後一段很長的時間內，台灣旅客曾是澳門國際機場最主要的客源市場，但以過境旅客居多，以澳門為旅遊目的地的旅客只佔少數。二〇〇八年國民黨重新執政，海峽兩岸關係和緩並開通包機直航之後，往返台灣和澳門的航班減少，但台灣旅客在澳門過夜的比例及酒店住客的比率持續增長，過去八年增長一倍左右，近兩年台灣來澳旅客過夜數字更是不斷增長。《澳門與台灣間航空運輸協議》前年生效之後，為澳台旅遊業帶來新的機遇，吸引了不同的航空公司開拓澳台航線。

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。目前，除了傳統航空公司之外，低成本航企執飛的澳門至台灣航班也相當密集。

自華信航空開通澳門至台中航線後，立榮、復興等台灣航企相繼加入戰團，二〇一三年中，長榮航空旗下子公司立榮航空的澳門至台中航線首航，復興航空亦開通澳門至台中航線，同樣是每天一個來回航班，形成三足鼎立局面。為了適應澳門到台灣觀光旅客的大幅度增長，台中清泉崗國際機場擴建的停機坪可讓大型客機使用，旅客容納量由每年一百二十萬提升至二百五十五萬，直逼台北松山機場的運輸量。澳門至台中航綫的開通，讓台灣中部的居民更方便到達澳門和珠江口西岸，同時也方便了各地旅客到達中台灣旅遊，促進台灣中部的觀光旅遊事業發展。

去年《澳門與台灣間航空運輸協議》正式生效，台灣虎航率先於十二月中開通台北、高雄航線，單程票價不足新台幣千元，比台灣搭高鐵到高雄更低。不足半年，復興航空旗下威航也宣佈加入澳門低成本航線的戰團，開通了澳門航線，經營來往澳門與台灣定期航班的航企增至



五家。

去年底兩岸航班載客大幅度減少，台灣第三大航空公司復興航空被迫結業。然而，澳台航線卻有上升的趨向，台灣遠東航空公司十二月初首航澳門至高雄航線，每天營運兩個來往澳門及高雄的航班，穩定後將按市場情況增設其他城市到澳門的航線。

民航業和旅遊業人士去年預言，以澳門作為旅遊終點站的台灣人越來越多，證明澳門對台灣旅客有相當的吸引力。隨着未來本地有多個大型度假村落成，酒店客房供應增加，房價料平穩，有助延長旅客逗留。另外，博企項目開幕後也會加大對外宣傳，台灣是其中一個對外推廣的市場。目前，配合台灣低成本航空的平價機票，相信不僅可吸引台灣旅客來澳，且在酒店房價平穩趨勢下願意延長留澳。澳門旅遊局最新的統計數據，正好證實了這一預言。

《濠江日報》2017年2月27日

珠三角民航運輸量去年繼續上升

去年中國民航業發展速度非常快，全年增長 11%，旅客輸送量達到四億八千萬人次。就民航客運量而言，珠江三角洲去年成績可謂相當橋人：廣州白雲機場、深圳寶安國際機場、香港國際機場、澳門國際機場、珠海機場，以及包括揭陽、湛江、梅州、佛山、惠州在內的支線機場，總客運量逾一億九千一百五十萬人次，在全國名列前茅。

二〇一六年，廣州白雲機場的客運量為五千九百七十八萬人次，在全國機場排名第三位；而在國際機場客運量的排名則上升了一名，超越了新加坡的五千七百九十萬人次，排名第十六位。此外，白雲機場去年國際旅客輸送量為一千三百五十八萬人次，較二〇一五年增長 19.3%，新開、加密或復飛的航線總共二十七條。

二〇一六年，香港國際機場共接待旅客七千零五十萬人次（在全國排名第二，僅次於北京首都國際機場），飛機起降量達四十一萬一千五百三十架次，分別按年增長 2.9% 及 1.4%，貨運量也同比上升 3.2% 至四百五十二萬噸，三項航空交通量均刷新年度紀錄。去年香港國際機場的飛機起降量及貨運量也創單日新高，分別達一千二百七十架次及逾一萬六千七百噸。香港機管局行政總裁林天福表示，為應對中、長期的航空業需求增長，正推動多項機場發展計畫，包括擴建一號客運大樓及興建三跑道系統。

澳門國際機場去年接待旅客突破六百六十萬人次，按年增長 14%，除了再創歷史新高，同時也突破了該機場每年接待六百萬人次的設計上限。隨著機場專營公司（CAM）採取了多項開源措施，加上二〇一七年機場多項建設將相繼落成，旅客接待能力將提升到七百五十萬旅客人次。隨著機場運力及管理水平的提升，除了客運量有了新的突破之外，貨運業務近期出現可喜



的增長；機場公務機庫設施完成後，亦將吸引更多的高端旅客。

二〇一六年，深圳寶安國際機場完成旅客輸送量四千一百九十七點一萬人次，同比增長 5.7%；貨郵吞吐量一百一十二點五萬噸，同比增長 11%；航空器起降三十一點八六萬架次，同比增長 4.3%，航班放行正常率 80.81%。深圳寶安國際機場客貨運雖然增長，但增幅不及國內一些機場，更被昆明長水機場超越，從二〇一五年的全國第五位下跌至去年的第六位。

民航專家認為，深圳寶安國際機場缺乏腹地，廣東省內的旅客乘坐飛機的首選都是廣州新白雲國際機場。雖然也有部分乘客來自惠州和東莞，但同樣深圳也有很多旅客到廣州或香港乘機，二者基本上就抵消了。深圳機場每年四千多萬乘客，大多數是深圳這個一千多萬人口的城市貢獻的。這一點和成都機場和昆明機場不同，成都雙流國際機場背靠八千多萬人口的四川省，昆明機場也有五千多萬人口的雲南，每年還有大量的外地遊客，人數是深圳所不及的。

其次，深圳的機場定位遠遠低於廣州新白雲國際機場和香港國際機場。珠江三角洲是國內民航機場最密集的地區，在新航線安排方面，很難輪到深圳機場，抑制了深圳機場的客運量增長。

廣東機場集團發佈數據顯示，去年廣東七家民航運輸機場旅客吞吐量達七千二百四十五點七萬人次，同比增長 11.09%；貨郵吞吐量一百六十九萬噸，同比增長 6.37%；運輸起降五十七點一三萬架次，同比增長 14.82%。

去年民航廣東轄區各類生產指標保持穩步增長，其中，運輸生產量最大的廣州白雲機場累計旅客吞吐量五千九百七十七點一九萬人次，同比增長 8.28%；累計貨郵運輸量一百六十五萬噸，同比增長 7.32%；累計運輸起降四十三萬五千二百架次，同比增長 6.24%。

珠海機場完成旅客吞吐量六百一十二點六萬人次，同比增長 30%；累計貨郵運輸量三萬一千五百噸，同比增長 22.16%；累計運輸起降六萬一千三百一十四架次，同比增長 21.47%。

揭陽機場完成旅客吞吐量三百八十一萬人次，同比增長 19.15%；累計貨郵運輸量二萬五千噸，同比增長 27.62%；累計運輸起降四萬二千六百八十四架次，同比增長 9.62%。

湛江機場完成旅客吞吐量一百五十萬人次，同比增長 24.58%；梅州機場完成旅客吞吐量三十三點六萬人次，同比增長 47.95%；佛山機場完成旅客吞吐量三十五點五九萬人次，同比增長 20%；惠州機場旅客吞吐量五十四點五六萬人次，同比增長 47.9%。

《濠江日報》2017 年 3 月 20 日



藉「一程多站」刺激民航與旅遊業發展

近年來，全國各地的大中型城市都在策劃「陸空聯運」、「空空聯運」乃至「海陸空聯運」，讓旅客在最短的時間內到達目的地。這樣既可刺激民航業的發展，有力地促進交通事業的綜合發展，還能以時間換空間，更多人會樂意住在遠離市中心的地方，也樂意使用各種捷運工具作短途旅遊，好處是顯而易見的。

相對於珠三角近期逐漸流行的「一程多站」，澳門前幾年就已經推出「一站多遊」。由澳門國際機場推出的「直通快線」，當時每日平均約有一萬人次使用，當中團客佔多數。「直通快線」令旅客享受兩關一檢服務，直抵目的地，為過境旅客提供省時及輕鬆的旅程，方便旅客往來澳門及鄰近城市。旅客於香港港澳碼頭、拱北口岸或橫琴等口岸使用「直通快線」服務，可享受退回一百一十元機場費的優惠。

港珠澳大橋預計在後年就可以落成通車，連接珠三角各大城市的路面交通，除了廣珠城軌之外，又增加了新的管道。如果澳門國際機場能夠不斷完善各項服務和提升設施的效能，相信定能吸引更多鄰近城市的旅客經澳門「飛出去」，配合澳門「世界旅遊休閒中心」的整體發展。

不久前，澳門立法會議員陳明金提出書面質詢，敦促當局出台鼓勵措施，促使國際航線經停本澳飛往第三地；他認為，澳門建設「世界旅遊休閒中心」已納入國家整體發展戰略規劃，相信當局只要繼續主動向中央爭取，可協商有關航空公司開通經澳門至內地城市的航線。陳明金又表示，澳航專營權將於二〇二〇年屆滿，他要求當局說明準備情況，包括對於「開放天空」的構思。

澳門城規會委員胡玉沛則在接受記者訪問時也強調，在區域合作下，澳門、香港和珠海應在航線上作更好分工。澳門國際機場若靠內需拓展新市場較困難，但如果透過機場之間的互補，可更好發揮機場定位和價值。且澳門應增加「一程多站」航線，方便更多國際旅客來澳。

胡玉沛表示，去年六百六十萬人次旅客經空運抵澳，機場擴展有必要。汲取北安碼頭經驗，更應審慎制訂大型基建項目落成時間表。機場候機大樓及停機坪已不足應付客量，如硬件方面，往往上落機要乘搭接駁巴士，遇上雨季為旅客帶來很多不便。透過機場擴建，希望引起社會關注氹仔北區規劃，評估北安土地重新利用，以及新城 E 區都應一並考慮。

過去大部分國際旅客經香港來澳門，現時情況已改變，不少國際客源會選擇「一程多站」。先在內地多個省市旅遊後，再乘飛機來澳，遊覽數天後經香港返原居地。因此，如果跑道擴建後，將有更多機種更安全在澳升降。現時仍未有 A380 飛機在澳起降，去年有些會展客以包機形式來澳，倘持續發展，機場規模將不勝負荷。澳門國際航班相對較少，政府與航空業界尤其部分有長途航線的航空公司，可把澳門串連成「一程多站」。澳門有潛力拓展這部分市場，不少澳洲遊客都乘坐低成本航空來澳，會先經停馬來西亞，這些國際客源正是澳門需要的非博彩客源。

業界認為，港珠澳大橋的建成將發揮聯動效應，方便珠三角旅客往來澳門，為本地航空業界帶來更多的客源和機遇，也將有助澳門的產業進一步多元化，為澳門本地的娛樂、會展行業和整體經濟提供更大的發展空間。澳門民航業人士將努力推動與珠海、香港方面加強合作，在交通便利的前提下，發展「一程多站」、「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。

遊

台

另番體驗

因為同文同種，而且旅遊消費開支合理、航空交通快捷便利，台灣一直是澳門人外遊的熱門選擇，特別是短假期，在台北等地的遊客主要蒲點街頭，「澳腔」廣東話此起彼伏已成常態。

台灣旅遊賣點雖然並非不斷製造吸引遊客的驚喜，但勝在穩穩陣陣，由湖光山色、住宿飲食、人文氛圍到掃貨血拼與服務態度，往往亦不會令人太過失望。話雖如此，或者，要食小籠包不一定鼎泰豐、要掃貨血拼不一定崇光太平洋或西門町、要親近大自然已不一定陽明山、要考察文創不一定松山菸廠……，已算遊台的意外收穫。一小時許飛抵的台北，令人有既遠且近之感。

第一間從日本原裝落戶台灣



林口三井 OUTLET 正門



國際品牌薈萃

的 OUTLET，林口三井(MITSUI OUTLET PARK)，去年初已正式營運。機場捷運月前通車後，這個全台面積最大、配套最齊的三井 OUTLET，人氣一直旺盛，除了是台灣最大，也是最近台北大都會中心的 outlet 商場，更因這個 OUTLET 由日系主導。

讓沉迷去日本掃貨的台灣人或港澳遊客，有了一個可以不必遠飛日本，也能買到日本貨色的地方。更甚的是 OUTLET 內的各式美味，更是遊客們摩拳擦掌、排隊也要品嚐的好味道。在這裡可以感受得到商場的自在及寬敞空間、通道也都設計得相當寬闊，再加上典雅的白色系，洋溢著一股輕鬆休閒的氛圍。

三井 OUTLET 整座商場佔地約六萬六千平方米，共有二百二十間國際知名品牌進駐，包含國際精品、流行品牌、潮流服飾、運動用品、家居用品等。店家大都以三折至七折之間吸客，來到這裡，不難買到價格相宜的心頭好。商場走的是度假休閒的格調，務求令遊客們在購物時，仍有度



點水樓門庭若市



台灣第一小籠包

假般的輕鬆自在，三井 OUTLET 設有室內、戶外的兩個空間，不論在戶外或室內，都不會日曬雨淋，逛起街來，就更加寫意。在三井 OUTLET，不止有可供血拼的商店，還有各式美食餐廳，亦有誠品書店、威秀影城以及 SEGA 遊戲城，食衣住行、吃喝

玩樂，一應俱全，各方遊客自然樂而忘返，難怪其標榜要讓遊客玩足一整天都不想走！區區則將此行重點放在據說小籠包出品尤在鼎泰豐之上的點水樓。

林口三井 OUTLET 的點水樓設在三樓美食區。因為錯過正常用餐時間，點水樓的吃到飽套餐雖然引人，但一行還是衝著它的小籠包而來。這小籠包絕對是點水樓的必點美食，能夠在吃到飽時段享用，真係幾著數，每張枱加點的也非它莫屬，畢竟單點一籠十隻只約 50 澳門元，皮薄得吹彈可破，肉汁多得無法想像，咬開時還要小心燙傷，由製作水準、賣相到味道，都十分對辦，被食客公評為台灣第一包，似乎有其中的道理。

這次行程有大自然一天遊，大家捨棄了熟悉的陽明山或淡水，選擇了新北近郊的石碇千島湖。石碇鄉早期為煤礦主要地區，也是台灣有名的東方美人茶的主要產區，離台北不足一小時車程。石碇期後的主要產業是種茶，為台灣北部茶葉供應的主要產區之一，從一進入石碇開始，一片片的



茶葉梯田



俯瞰千島湖

茶葉田即映入眼簾，梯田的造型壯闊無邊，形成一幅幅美麗的大自然圖畫，再往山上走，走到石碇潭腰的地方，美景就在眼前。石碇千島湖，在翡翠水庫的上游，眾多山巒與湖水形成集水潭，從定點遠眺，山巒翠綠，湖水清澈，山與水蜿蜒交錯，與茶

田相互呼應，讓千島湖景象更添色彩。可惜當日雲霧纏擾半山不去，景致大打折扣。天氣晴朗時，千島湖的湖水面呈碧綠色，萬里無雲，還可以看到湖中倒印著天空的蔚藍，虛無縹渺的景色，令千島湖顯得格外動人，是台北另類的旅遊景點。

走進鬧市，在繁囂的信義區，與周邊的新建高樓大廈相比，四四南村的兩層樓舊建築，像訴說著歷史的盛衰，保留了眷村的故事，也同時給公眾與遊人，一小片綠色文創休憩空間——好丘。

建於一九四八年的眷村，已有六十九年歷史，當初國民黨退到台灣時，把四十四兵工廠的工人安置在這處，並為他們及眷屬建立了台灣第一座眷村，稱之為四四眷村。最早的四四眷村分為東村、西村與南村，現東村與西村已拆除，僅保留南村，這也是四四南村之稱由來。眷村依照軍階職級分配住所，而南村的居民大多是職級較低的技工，獲分配的住所面積不足十二平方米。現在眷村內部隔間已經拆除，難以想像當初居住環境



迷霧纏擾



好丘——鬧市中的文創市集

擠逼的情境。在這艱困的環境下，領著微薄的薪水，從事高危行業，職業意外造成的家庭悲劇……，就是兵工廠技工當年的生活寫照。現在的四四南村已經成為台灣第一個眷村古蹟，保留它原本的外貌，將其內部改造成適合展覽的地方。目前將其中一棟

改造成眷村文物展示館，將當年的眷村文物一一呈現，另一棟則租給文創商店——好丘經營，還有一棟安排不定期的展覽。每週末的午後，這裡有文創市集，非常熱鬧。這裡最美的地方在眷村前方突起的綠色小山丘，站在這裡高眺眷村及背景的 101 大樓，令人有白雲蒼狗之嘆！從不同的角度看眷村確有不一樣的味道。



遊人如鯽

在眷村裡的文藝氣息都從——好丘散發出來。好丘是一間複合式的餐廳，除了售賣餐點外，還有眼花撩亂的文藝小玩意，喜歡文創的朋友可別錯過。這裡的裝潢保留了舊建築的元素，例如木框窗戶、花紋玻璃、石子地板等，卻又能與現時的文創商品完美結合在一起，這裡營造的文化氣息，別樹一幟。



四四南村一角

台灣就是這樣，不同時期不同角度，身為遊客，總有不同發現或啟示。

《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

編輯委員

崔世昌

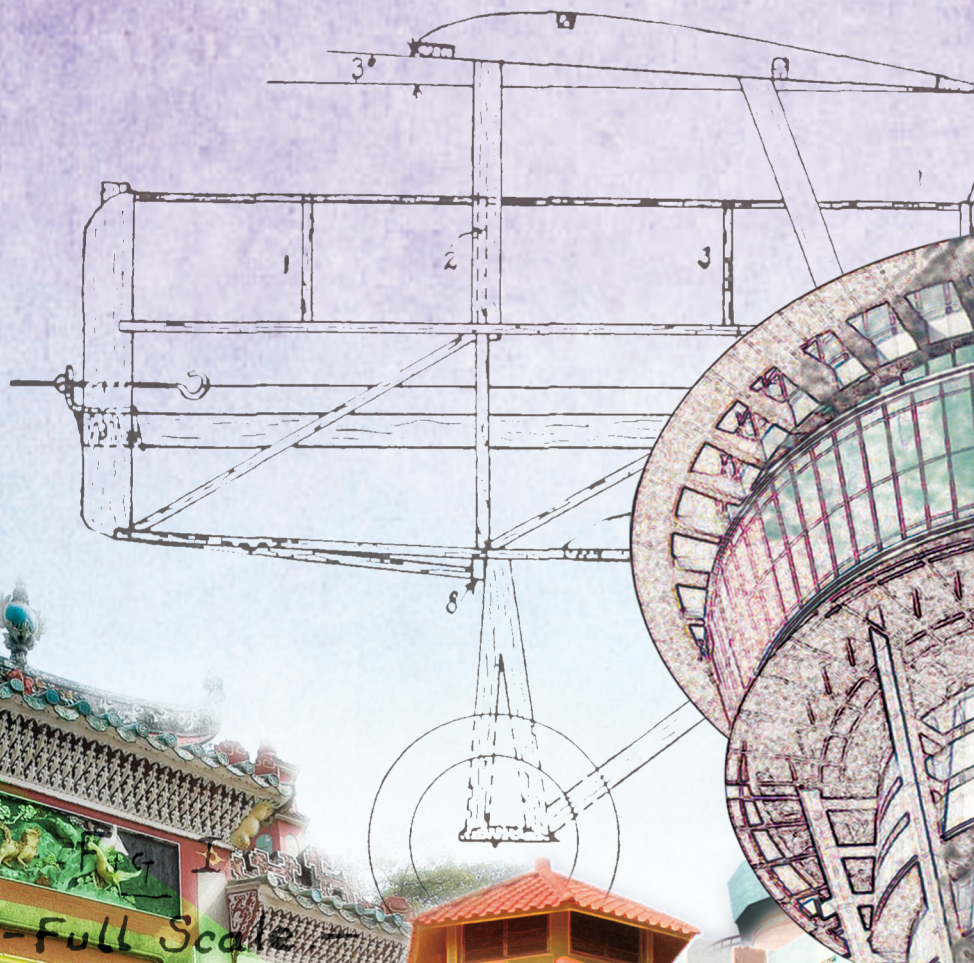
鄧軍

劉蘇寧

鄭淑群



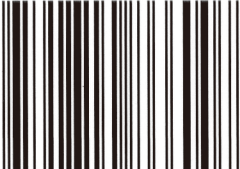
DETAIL OF
FRONT MOTOR STICK CLIP
TO BE GLUED TO BACK
OF RADIATOR.



- Full Scale -



ISSN 1814-8662



9 771814 866007