

澳門

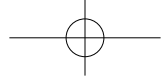
民航學刊 2022
第四十九期

澳門民航學刊

第四十九期

澳門民航學會出版



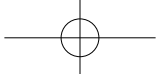


澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第四十九期
2022

澳門民航學會



澳門民航學刊

第四十九期 2022

《澳門民航學刊》第四十九期

出版及發行：澳門民航學會

地址：澳門馬場東大馬路 25-26 號福泰工業大廈六樓 A 座澳門民航學會秘書處

網址：www.imca.org.mo

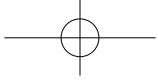
聯絡電話：(853)8598 8809

圖文傳真：(853)2878 5465

電子郵件：info@imca.org.mo

國際標準期刊號 (ISSN)1814 - 8662

版權所有 翻印必究



目錄

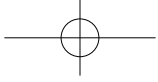
特 稿

提高航空貨運能力知易行難	楊 雲	1
橫琴粵澳深合區助力澳門航空物流業	高永森	7
澳門國際機場疫後在經濟多元與區域合作中的角色	吳智仁	16

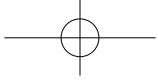
論 壇

鍾 山

機組人員違規港府收緊空運措施	21
澳門機場高風險崗位人員實施閉環管理	24
開放第五航權促進民航業發展	27
民航客艙裝貨物保障供應鏈暢通	30
疫苗加持全球航空旅遊業重新啟動	33
空運物流供求影響全球供應鏈	36
俄烏戰爭陰霾下的全球民航業	39
港澳兩地調整外國客運民航入境措施	42



防控疫情常態化復甦航空旅遊業	45
華東物流積壓部分轉至華南	48
內地疫情反覆五一航班銳減	51
港澳機場設內地口岸區的難題	54
外國人免隔離入境有助民航業復蘇	57
粵港澳大灣區低空產業逐漸成型	60
疫情緩和貨物空運業務復甦	63
新加坡能否取代香港航空樞紐地位？	66



提高航空貨運效益知易行難

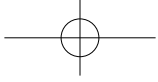
楊雲

眾所周知，新冠肺炎疫情令世界航空業受到前所未有的影響，澳門自難幸免。澳門國際機場客運量至二零二一年仍未止跌，同比跌 2.2%，較二零一九年跌 88.1%。二零二一的貨運量則已超越二零一九年四萬二千多公噸及二零二零年三萬三千多公噸的水平，至四萬八千五百九十五公噸，原因之一是航空貨運需求同樣受新冠肺炎疫情影響而增加。

新冠肺炎疫情對澳門國際機場客運量的影響相對較為明顯，從二零二零年一月至二零二一年十二月，按月數據分析，當新冠病例確診宗數上升，機場客運量隨即同步下跌，這與本澳因應疫情變化採取不同程度的旅客出入境限制措施相關，在這輪「六一八」疫情的影響尤甚。然而，澳門國際機場貨運量在二零二零年二月的六百四十四公噸低位後，卻反覆升至二零二一年十二月的五千六百七十四公噸的兩年月度高位。二零二二年一月至三月，更連續分別錄得四千三百六十八公噸、二千八百九十七公噸及五千三百五十三公噸的十年同期高位。

由此看來，在後疫情時代，電子商務、防疫物資及醫療產品運輸、溫控疫苗及易腐食品配送，以至一般日用品及食品，都將成為航空貨運業務的新增長點。

因此，相信只要政策措施支持、資源投入恰當、管理方式得宜、基建設備配合，澳門國際機場發展貨運業務應可以彌補因旅客量減少所致的收入缺口，甚至成為機場業務增長的新動力。但人所共知，機場發展貨運業務不可能一蹴而就，硬件上需要長期規劃建設和相當資源投入，軟件上必須有法律、政策、人力及措施足夠合理支撐，還要有廣泛航線及航班時刻配合，既不能一廂情願，也不能操之過急，亦不能只靠一腔熱情或長官意志。惟無論如何，澳門國際機場



把握時機，發展或擴充貨運業務，評估其中可行性，挖掘當中潛能及預計成本效益，是值得探討的問題。

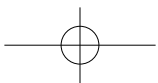
廣州中山大學港澳珠三角研究中心副主任袁持平副教授曾特別提到，近年來，作為自由港的澳門吸引越來越多的貨物途經此處轉運，空運轉運業務發展迅速。這主要是因為：一、澳門國際機場處理貨量的效率高於其他大型國際機場。二、航權航線拓展有較大自主性，可以獨立地與內地或其他國家簽訂航約，增加航線和航班。三、全境實行自由貿易，無關稅，無外匯管制，貨物、外匯、資金均可自由出入。四、制度環境相對完善。

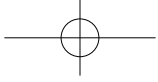
澳門國際機場貨運量在二零零六年出現拐點，掉頭下滑，主要是進出口量下降所致。

廣州中山大學港澳珠三角研究中心鄭天祥教授也曾指出，粵港澳大灣區五大機場的發展，面臨著複雜的運營問題。澳門國際機場，一直肩負「中轉站」角色，航線圈範圍不足，自兩岸直航後，澳門國際機場轉型發展，整體情況較好，但也存在諸多問題，譬如航空貨運硬件設置不盡合理、人力及設備配置與實際需求落差較大，整體處於超負荷狀態。隨著跨境電商、航空物流發展，澳門機場貨運設施只有一萬八千五百平方米，貨物處理能力已經超過上限。

現代航空貨運的不可預測因素多，涉及應用資源龐雜，流動空間廣闊，運營風險較大。作為發展航空貨運的最重要設施，機場貨運站不但是機場基礎建設的重要而必不可少的組成部分，而且機場貨運站的建設、規劃、管理、運營和發展，亦必然會對整個機場的運行功能、經濟效益以及行業中的地位有舉足輕重的影響。澳門國際機場貨運站通常採用給航班腹艙，或全貨機載量，開展航空貨物地面操作服務的運行模式。個人認同中國民航大學經濟與管理學院李豔偉、尹純建兩位學者的觀點。若姑且忽略澳門國際機場貨運站原設計處理能力是否與機場貨運發展預期相適應或其合理性的關鍵問題，同時暫且不計發展機場貨運必然面對的各種客觀限制因素，並假設澳門具有相當的航空貨運市場競爭力，澳門國際機場要實現三十年前預估的每年處理三十二萬公噸航空貨運量上限，必須以先實現或滿足下列幾點條件為前提：

一、優勢產業聚集





澳門沒有已成為世界級勞動密集型產品的製造裝配基地，及與之相配套的發達的國際物流體系的廣東省的優勢。廣東省是內地較早開始區域物流規劃和高水平物流企業的地區，也成為世界上物流活動較密集的地區。廣東物流業朝著多樣化、海陸空全面發展並成為國際化物流中心的方向發展。例如深圳機場通過規劃建設航空物流園區促成航空物流產業聚集效應，園區可提供物流基礎設施服務；倉儲、分撥、流通加工、增值服務等物流基礎功能服務；保稅倉、全球採購與國際中轉、深加工結轉、出口監管倉等保稅物流與國際物流服務等內容。

澳門的產業結構相當單一，主要靠博彩旅遊業來帶動其物流、金融等相關服務業發展，而澳門的第二產業中曾主要是紡織成衣業和玩具業，近十年來已經逐步萎縮。澳門的產業組成和外貿結構決定了澳門現代物流業是以發展轉運為主的航空物流業。轉運市場，大多是價格競爭，這點澳門並無明顯優勢。

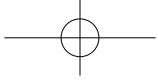
二、足夠的航線網路

機場的對外通達性和航線運力投入是成為航空貨運樞紐的必備因素。競爭力較強的航空貨運樞紐例如香港國際機場等，都離不開充足的航線網路資源和有利的客貨運航空公司、航空物流提供商的運力支援。澳門國際機場的只有五十一條航線，其中三十一條屬內地航線，三條台灣航線及十七條其他亞洲城市航線，與鄰近其他機場的重複性、同質性都高。

以深圳機場為例，全貨機航線通達亞洲及周邊俄羅斯共十八個城市，周航班量約一百九十架次，主要通達東亞的首爾、東京，東南亞的新加坡、曼谷，南亞的金奈、德里，西亞的迪拜、伊斯坦布爾和莫斯科等亞洲及周邊的主要核心城市。深圳機場與亞洲等周邊國家之間已構建起具有一定規模和輻射能力的貨運航線網路。此外，深圳機場全貨機航線通達十個洲際城市，周航班量約五十架次，主要通達芝加哥、洛杉磯、法蘭克福等歐美核心城市。目前洲際客運通航城市有三個。但澳門國際機場上方三百公尺以上，已受制於香港及珠海空中管理局。

三、完善的基礎設施

航空貨運對基礎設施的依賴性較高，尤其對特別貨物的操作必須有相應的安保操作設備才



能做好基本服務保障。例如，浦東機場已形成四條跑道、三個貨運區的總體規模，具備年貨郵保障能力四百一十五萬噸，達到世界級航空貨運樞紐的水平。其中，庫區面積約十二萬平方米，可提供各類特殊貨物存儲設施，如冷藏庫、冷凍貨、鮮活貨、貴重品、郵件等等。香港國際機場先進的航空貨運設施和出色的貨物保障能力，是其貨運樞紐成功的重要基礎。深圳機場、鄭州機場、仁川機場等也都有著完善的基礎設施設備。

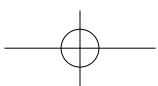
四、與其他運輸模式銜接

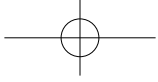
便捷高效的路面集疏運網路，是提升航空貨運效率和機場貨運競爭力的基礎。港珠澳大橋及粵澳城際鐵路尚待發揮路空聯運、支援航空貨運的有效作用。

五、高效的服務流程

高效便利的貨運流程與航空物流成本以及客戶滿意度成正相關，也是提升航空貨運競爭力的重要內容。例如，香港國際機場是從四方面確立高效服務流程：一是與「超級中國幹線」發展多式聯運，減少轉運時間。內地貨物收發中心作為收貨中轉站，把珠三角工廠生產的出口貨物直接運送到香港國際機場，香港貨運代理倉庫拼裝，提供聯繫中港兩地的一站式物流服務；海關監管車服務以簡化運輸及貨物處理的程式，迅速把進口貨物從香港國際機場運抵珠三角地區。二是簡化貨運操作流程，提高貨運操作效率。通過「超級中國幹線」，航空公司可直接沿用主空運提單將貨物由海外運至內地，從而拓展內地的服務網路，確保香港作為區域及國際貨物中轉的地位；簡化香港出口及入口的貨物處理與運輸流程，提升香港與內地之間的清關效率。三是建立貨運流程標準，規範貨運操作行為，例如建立在貨站區交貨時間十五分鐘以內，取貨時間三十分鐘以內等操作標準，每月按照標準檢查整改。四是簡化通關清關流程，提高效率。港深兩地共同推進「跨境快速通道」建設，港深兩地之間貨物快速直通，陸路口岸免檢，對於鮮活產品還推出「綠色通道」快速通關。

通關環境便利與否直接影響進出口貨物清關效率，是建設國際貨運樞紐的重要基礎。仁川機場使用的 UNI-PASS 是世界上第一個 100% 的線上通關系統，提供一站式的通關；便捷迅速的「一站式」電子通關系統投入使用後，進出口貨物的清關效率顯著提升。





六、較低的運營成本

貨主和承運人的理性選擇是以市場價格為導向的，提升機場服務的吸引力是提升機場航空貨運競爭力的前提。例如，仁川機場在地面操作費、機場使用費及倉庫運營成本等方面的收費都相對較低，這無疑吸引了更多貨源和承運人選擇，也成為仁川機場提升貨運競爭力的重要策略。另外，龐大的腹艙運力，也是較低運營成本的重要體現，首都機場龐大的腹艙運力，是其實現較低運營成本的關鍵。

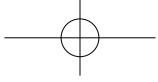
七、政府政策支持及資源投入

政府在統籌規劃、部門協調、管理制度、資源投入等方面的支持，是提升機場航空貨運競爭力及執行效率的重要保證。迪拜、仁川、荷蘭均是以國家戰略開發空港城和國際航空貨運樞紐的，各地政府在政策措施、資金投入、開拓航線等方面作傾斜性支持不止，在升級設備、改進設施、擴大空間及充足人力等方面的支持同樣毫不吝嗇。例如，要做到國際民航組織要求的空運貨物必須 100% 過安檢，添置數量足夠的先進高效 X 光機就必不可少。

結語

澳門國際機場與航空公司緊密合作，積極開展貨運方面的「客改貨」業務，二零二零年起已增加了全貨機的密度及航點，盡可能彌補因客機腹艙資源缺失對貨運運力的影響，二零二零年貨運量達三萬三千三百四十六公噸，同比下跌 21%，二零二一年貨運量更達四萬八千五百九十五公噸，全貨機貨運量占市場比例由二零一九年的約 24% 上升至 71%，並於二零二零年再次榮獲亞洲貨運物流和供應鏈「亞洲最佳機場」獎項（機場貨物年處理量在一百萬公噸以內）。對中小型機場而言已屬表現出眾。

毫無疑問，澳門國際機場與同期貨運量為四百六十萬公噸、預計二零三零年航空貨運目標達八百九十萬公噸的香港國際機場不能相提並論，同樣，香港特區對國際機場的各式各樣公共資源投入及政策扶持之龐大與徹底，澳門國際機場暫亦難等量齊觀。香港特區對國際機場的支持，使香港國際機場有條件採用最快捷有效的航空貨運方式，務求為機場使用者提供「最具價值」的服務。為促使機場輔助及相關貨運服務發揮規模經濟效益，香港國際機場將大部分的航



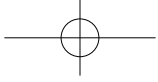
空貨運及後勤業務，以專營權方式批授予特定服務供應商。每項專營權的招標均嚴格遵從廉政公署的指引進行，並以「建造——營運——移交」的模式批出。機場與專營服務商以夥伴關係合作，並根據國際共通及業界認可標準，定期審視及評定專營服務商的表現。

香港國際機場貨運以「確保機場安全、保安嚴密；重視人力資源」為總原則，其貨運效率及效益維持高標準的原因，尤其反映在：

- 一、香港國際機場提供整合的電子數據聯通，連接海關與空運營運商的系統，加速清關程序。
- 二、容許貨物在運抵前清關，這項安排推展至分單層面拆貨程序。
- 三、備有優先為選定貨物辦理清關設施，自動編配預設的管制代碼。
- 四、協助特許營運商提供「中港快線」及「超級中國幹線」跨境轉關貨車服務。
- 五、航空貨運業務分工細緻，各式各樣專業人才已達三千二百多人，而且不斷補充。
- 六、各種先進安檢設備完善而充足。
- 七、在機場建設「空側海空聯運貨運碼頭」及在東莞設立物流園。

因此，香港國際機場貨運有能力做到在機場非禁區接收出口貨物只需十五分鐘、提取入口貨物只需三十分鐘；在貨運站內，客機的一般貨物拆卸時間只需抵港時間加五小時、貨機的一般貨物拆卸時間則只需抵港時間加八小時等服務承諾。

如果澳門國際機場要在航空貨運業務規模效益上與其比肩，即使不計航線航班數量的差異，也不計各種設備設施先進性的距離，並忽略政府政策支持，單計航空貨運業務各式各樣專業及非專業人才數目，相信就非要以倍計增加不可。澳門國際機場願意在方面投資，恐怕亦非朝夕可成之事。與其如此，不如實事求是，按照澳門國際機場已有的條件，同時依據機場自身的特點，精準細分領域，因時因地制宜，有策略性地提升機場航空貨運市場的競爭力，在投入適當合理資源及出台扶持政策的前提下，想辦法進一步發展航空貨運業務。澳門國際機場擬與南光物流建立機場（橫琴）貨站，是正確的選擇，如果能夠全面落實，利用南光物流在洪灣、保稅區裡面的場地作為打板場，將有效拓展貨運業務空間，提高營運效率連接粵港澳大灣區龐大的航空貨運需求。



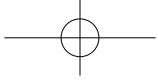
橫琴粵澳深度合作區助力澳門航空物流業

■■■ 高永森

澳門高度依賴旅遊和博彩的經濟結構，在長時間的疫情中難以為繼；企業固然叫苦連天，政府財政收入也大幅度縮水。在沒有更佳選擇的情況下，「經濟適度多元化」的呼聲便愈發高亢起來。早在上世紀八十年代，澳葡時代已經常說要推行澳門經濟轉型，結果是越來越依賴博彩業。回歸後提出「經濟適度多元」，近年將會議展覽、文化創意、中醫藥以及特色金融列為重點發展的新興產業，近期又加上創新科技。經過多年培育，這些產業雖然逐漸成熟，但畢竟無法取代博彩業的高收益，有的甚至尚未形成較可靠的商業模式，發展的前景也不見得十分樂觀。會議展覽需要外來人流，否則單靠本地資金運轉難以創造實際收益。文化創意投入大而產出少，中醫藥國際化標準化的道路還需摸索；特色金融在「猶抱琵琶半遮面」的狀態，要真正打開市場又談何容易？至於創新科技發展，關鍵在於科技產業化不足，主要源於欠缺科研平台成果轉化功能，加上具有創新的企業主體缺位，研發投入佔 GDP 比重偏低等等，確實不易殺出一條血路來。

二〇二一年九月，中共中央、國務院頒布了《橫琴粵澳深度合作區建設總體方案》，將發展促進澳門經濟適度多元的新產業，發展科技研發和高端製造產業；發展中醫藥、文旅會展商貿產業和現代金融產業，發展創新跨境金融管理，加強合作區金融市場與澳門、香港離岸金融市場的聯動，推動合作區金融市場率先高度開放。

合作區管委會雖然實行雙主任制，但合作區管委會下設的執行委員會，主要負責人由澳門特區政府委派，廣東省和珠海市派人參加，履行招商引資、產業導入、土地開發、專案建設、民生管理等職能。在土地使用方面，合作區未來新出讓的建設用地，應直接服務於支持澳門經濟適度多元發展。合作區在分線管理、稅收政策、民生融合等方面，推出了大量的創新舉措、



授權力度大，顯示了中央對澳門「一國兩制」成功實踐的充分肯定和高度重視，以及支持澳門融入國家發展大局的決心。消息傳出後，澳門社會各界一致好評，認為這是中央政府促進澳門長期繁榮穩定的有力舉措。

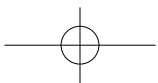
《總體方案》提出分三階段達成發展目標。到二〇二四年澳門回歸二十五周年時，粵澳共商共建共管共用體制機制運作順暢，特色產業加快發展，公共服務和社保體系與澳門有序銜接，在合作區的澳門居民大幅增加，琴澳一體化格局初步建立，促進澳門經濟適度多元發展的支撐作用初步顯現。到二〇二九年澳門回歸祖國三十周年時，合作區與澳門經濟高度協同、規則深度銜接的制度體系全面確立，琴澳一體化發展水準進一步提升，促進澳門經濟適度多元發展取得顯著成效。到二〇三五年，合作區經濟實力和科技競爭力大幅提升，公共服務和社會保障體系高效運轉，琴澳一體化體制機制更加完善，基本實現促進澳門經濟適度多元發展目標。

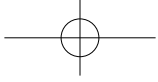
澳門經濟長期高度依賴旅遊服務業，新冠疫情對澳門經濟構成極其沉重的打擊。遊客大量減少以致各行各業慘淡經營，公共財政入不敷支，政府還要多次出手紓解民困。就在澳門經濟社會與民生飽受疫情困擾之際，中央政府公佈的橫琴粵澳深度合作區總體方案，向澳門人展示了一條發展新經濟的康莊大道，以及令人振奮的發展前景。《規劃綱要》提出要完善企業所得稅優惠政策，促進境內外人才集聚，探索構建電子圍網系統；推進基礎設施互聯互通，支持澳門輕軌延伸至合作區與珠海城市軌道線網聯通，融入內地軌道交通網，有序推進廣州至珠海（澳門）高鐵、南沙至珠海（中山）城際鐵路等項目規劃建設。加強合作區與珠海機場、珠海港功能協調和產業聯動。

按照《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，大灣區戰略定位為充滿活力的世界級城市群，具有全球影響力的國際科技創新中心，「一帶一路」建設的重要支撐，內地與港澳深度合作示範區，以及宜居宜業宜遊的優質生活圈。《橫琴粵澳深度合作區建設總體方案》的公佈，有力地推動了澳門融入國家發展戰略，促進澳門經濟適度多元化。下一步，特區政府和社會各界應充分利用好這一大好機遇，積極落實各項政策措施，把澳門的事情做得更好。

世界級機場群粵港澳各有分工

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，提出要建設世界級機場群，其中包括增強澳門、珠海等





機場功能，支持香港機場第三跑道建設和澳門機場改擴建；支援澳門機場發展區域公務機業務；加強空域協調和空管協作，優化調整空域結構，提高空域資源使用效率，提升空管保障能力。深化低空空域管理改革，加快通用航空發展，穩步發展跨境直升機服務，建設深圳、珠海通用航空產業綜合示範區。推進廣州、深圳臨空經濟區發展。

我國公務機發展起步較晚，公務機企業較少，市場份額較小，在未來的幾年甚至幾十年裡，是中國公務機市場發展的關鍵時期，同時也是高速發展的時期。

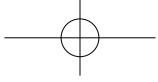
廣州市空港委員會預計，至二〇二四年，投資四點二五億元人民幣的白雲機場商務航空服務基地（FBO），將可滿足商務飛機年起降一萬架次。白雲機場商務航空服務基地是廣州臨空經濟示範區產業落地的首批重大項目。商務航空屬通用航空範疇，即使用民用航空器從事公共航空運輸以外的民用航空活動，包括工業、農業、建築業的作業飛行以及醫療、救災、氣象探測、科學實驗、文化體育等方面的飛行活動。未來十年，中國有望成為全球第三大商務航空市場。

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。澳門具備高端商旅資源大量聚集和出入境政策獨立性等優勢，商務航空的需求日益增加。澳門國際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，在澳門註冊的商務航空公司有三家。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。在二〇一六年，澳門國際機場公務機升降二千零二十六架次。

二〇一七年澳門國際機場旅客突破七百一十萬，同比增 8.1%，有超過五萬八千架次航班升降，同比升 2.8%；航空貨運去年超過三萬七千噸，比上年的三萬噸提升 14%；公務機升降量按年增加 11.47% 至三千〇六十九架次。

二〇一八年澳門國際機場全年旅客量突破八百二十六萬人次，是本地人口的十二倍之多；航班量超過六萬五千架次，機場公務機升降超過 3,270 架次，同比升 6.4%。

踏入二〇一九年，澳門國際機場旅客量突破九百六十萬人次，客運量已升至達本地人口的

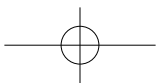


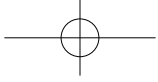
十四倍，較二〇一八年增長 1%；超過七萬七千架次的航班升降，同比升 18%，新引進七家航空公司，開通十三個新航點。同年，澳門國際機場共有三十四家航空公司飛往內地、台灣、東南亞及北亞地區等五十九個航點，其中傳統航空公司二十家，低成本航空公司十三家，內地旅客同比升 25.3%，佔客源比例 40%，本地客佔 12%，同比升 8%；貨運量超過四萬二千二百公噸，同比升 1.72%，全貨機貨運量佔市場比例由二〇一八年的約 9% 升至 24%，並於二〇一九年再次榮獲亞洲貨運物流和供應鏈「亞洲最佳機場」獎項。公務機受到業界全球性大幅度緊縮的不可抗力影響，有約二千七百六十八次的航班升降，下跌了 15%。

澳門國際機場收入增加了 12%，並全面升級安保設施，以確保機場更加安全地運營，為旅客提供更便捷多元化的服務。

疫情前，為了優化商務航空設施，澳門國際機場專營公司着手興建新公務機庫，以應付公務航機的停泊需求和維修工作，相關的興建工程已完成，新設施亦已投入營運。另外，機場專營公司已完成機場南停機坪的優化，闢出更多空間給予公務機停泊之用，這些都是業界為了進一步拓展公務航空運輸發展而實施的改善工程。此外，澳門國際機場整體發展規劃的第一階段，要擴建商務航空的相關配套，以便更好讓澳門航空業配合本地經濟發展需求。業界人士指出，澳門國際機場與業界共同開發公務機旅遊模式，把公務機與大眾旅遊作深度連接，是一個頗具潛力的市場。澳門國際機場旁邊就是著名的金光大道，已有不少大型酒店和綜合度假村。由於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。

發展公務航空與粵港澳大灣區建設高度契合。隨着港珠澳大橋建成通車，粵港澳大灣區一體化態勢加速形成，澳門對高淨值群體具有較強吸引力，發展公務航空潛力巨大。其次，發展公務航空與澳門經濟多元化發展需求高度契合，可以拓展新的產業空間，帶動就業和地區經濟增長，為澳門發展增添新的動力。發展公務航空具有較強的輻射效應，依託澳門與內地相鄰的優勢，從「粵港澳大灣區的公務航空中心」逐步向周邊輻射，最終成為亞太區域性公務航空中心，打造「亞太公務機之都」。另一方面，公務航空在融資租賃和財富管理兩大領域都具備實現協同發展的潛力。





雖然受到新冠疫情的嚴重影響，公務機業務暫時難以拓展；但從長遠來看，澳門仍有潛力成為公務航空服務品質的領導者。當然，該機場仍需改善機庫空間和飛機停機位，尤其要考慮建設一個獨立的公務航空區域，與一般的商業候機樓分開。除了擴充機位，還應改善飛機的主要維修和全面維修的能力，整個澳門航空界須共同為創造優質的公務航空服務作出努力。

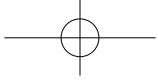
利用橫琴推動澳門民航空運產業

今年初，中國民航局印發了《「十四五」航空物流發展專項規劃》（簡稱《規劃》），這是我國民航首次編制的航空物流發展專項規劃。《規劃》明確，推進物流園區建設，支持航空貨運業務規模較大且具備條件的機場在貨運區周邊設立物流園區，集聚發展航空物流產業。

「十三五」以來，國內形成了以京津冀、長三角、粵港澳大灣區、成渝等機場群為核心的航空貨運網路。二〇二〇年，國內全行業貨郵運輸量、貨郵周轉量分別完成六百七十六點六萬噸、二百四十點二億噸公里，規模穩居全球第二，較二〇一五年年均分別增長 2.6%、5.0%，高於全球 0.4%、-1.5% 的平均增速。近期粵港澳大灣區的物流園建設可謂動作頻頻：香港機場管理局正積極發展香港國際機場與大灣區其他城市之間的「海空貨物聯運」，並在東莞設立上游「香港國際機場物流園」；珠海空港國際智慧物流園整體項目預計今年十二月竣工，建成後將擁有國內單體最大的航空貨站；繼去年宜家供應鏈項目動工以後，佛山市現代物流再次引來新動能，溢達集團與嘉里物流將攜手建設位於高明區西江產業新城的智能物流園項目。從航空物流到多式聯運，從電商平台到跨境物流，大灣區物流業逐步實現優勢互補、協同發展。

二〇二〇年爆發新冠肺炎疫情後，全球民航運力下跌。隨著疫苗運輸及運力恢復，貨運需求逆市增加。疫情期間，航空貨運為防疫物資及救援物資的運輸發揮了重要作用。為提升我國航空貨運能力，中國民航局建立綠色通道，簡化「客改貨」審批流程，促使我國國際貨運能力提升。在國家政策支持下，中國航空貨運能力短時間內得到較大提升。尤其是在客運業務低迷時期，貨運業務成為航空公司在特殊時期提升營收的重要管道。

疫情期間澳門民航運力和航線大幅度削減，航空物流業在貨物轉口方面困難重重。二〇一九年全年，澳門國際機場貨運量為四萬二千二百餘噸。二〇二〇年受疫情影響下降至三萬

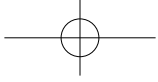


三千三百餘噸，跌幅約 21%；但與同期客運量高達 88% 的跌幅相比，還是可以看到航空物流的巨大需求。內地復工復產後，一些日用品、零配件供應商急出貨，尤其海外疫情嚴峻，醫療物資需要輸出，惟現時大量往來國際與內地客機停運，不少貨物選擇到第三地轉機。電子商務、手機零件等行業也希望爭分奪秒運送物資。澳門國際機場積極拓展貨運業務，在剛爆發疫情的二〇二〇年，單是卡塔爾航空的全貨機，就經澳門機場運送了逾一萬四千噸貨物到美國和墨西哥，超過疫情前二〇一九年全年的水平（九千二百餘噸）。在此基礎上，澳門國際機場二〇二一年航班升降略有上升，空運貨物也達到較高的水平，達到四萬八千五百九十五公噸的新高峰，比二〇二〇年上升 45.72%，甚至比疫情前的二〇一九年還增長了 15%！踏入二〇二二年，全球物流業運輸需求有增無減，澳門國際機場正積極拓展航空貨運業務，力爭在空運市場上佔有更可觀的份額。

現時國內防控疫情局面良好，生產全面恢復，但航空貨運成本較高，難以和陸路或海路物流競爭。澳門國際機場為了在航空貨運業務打開新的局面，二〇二一年六月十七日，在澳門與南光物流有限公司簽署了一份戰略合作協議。按照相關協議，他們以創新的通關模式，減少同一批貨物在兩地出入境時被海關重複查驗的環節，促進粵澳兩地跨境貨物便捷流動。

二〇二一年九月二十八日，粵澳海關「跨境一鎖」模式首宗進口貨物經港珠澳大橋珠海公路口岸順利通關，這一跨境空運計畫正式實施。當天，一輛施加了安全智能鎖的粵澳兩地牌貨車從澳門國際機場啟運，車中載有自日本進口的精密電子元件一批。貨物經港珠澳大橋珠海公路口岸入境後，直接運往珠海灣仔西碼頭。在港珠澳大橋珠海公路口岸通關環節，「一站式」卡口系統僅四分鐘即完成了口岸環節的通關驗放。「跨境一鎖」的車輛安裝有電子關鎖和全球衛星定位系統，海關可隨時監控車輛動向。

粵澳兩地海關以「智慧海關、智慧邊境、智享聯通」為合作新理念，共用同一套安全智慧鎖和衛星定位設備，實現「一鎖到底、全程監管」，從而簡化口岸清關手續。將澳門航空打板作業延伸到橫琴新區，有效解決了澳門國際機場貨運量上升帶來的場地不足、航空貨運量業務發展受限問題。這一創新通關模式成功搭建大灣區跨境物流快速通道，促進琴澳產業模式優勢互補、分工合作。這一模式大大減少了貨物通關時間，通關效率也提高了，為物流企業節約了不少時間和人力成本。



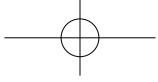
粵澳海關「跨境一鎖」計劃是貫徹落實《海關總署與澳門海關共同落實粵港澳大灣區建設合作安排》的又一創新舉措，是內地海關「跨境快速通關」模式與澳門海關跨境運輸便利計劃的有效對接。兩地海關以「智慧海關、智能邊境、智享聯通」為合作新理念，通過共用同一套安全智能鎖和衛星定位設備，實現「一鎖到底、全程監管」，從而簡化口岸清關手續，減少同一批貨物在兩地出、入境時被海關重複查驗的機會，促進粵澳兩地跨境貨物便捷流動。

全國首例跨境航空打板業務

二〇二〇年十二月十七日，澳門國際機場與南光物流合作，在珠澳兩地海關指導下，順利完成全國第一例跨境航空打板業務的通關實測。當天，一萬二千件跨境電商商品在橫琴跨境電商監管中心監管放行，打板裝運後，通過粵澳海關「跨境一鎖」模式，經港珠澳大橋珠海公路口岸通關直接運抵澳門國際機場，並裝機飛往歐洲。將澳門航空打板作業延伸到珠海橫琴新區，有效解決澳門國際機場貨運量上升帶來的場地不足、航空貨運量業務發展受限問題。

「航空打板」就是將空運貨物按照一定規格集中裝到航空載貨器上，之後再統一裝進飛機貨艙，以達到速裝速卸、提高航班載運率的目的。打板實際包含了裝箱這個動作，就是將貨物按照一定規律（如下重上輕）裝在板上或者箱內，板分成高、中、低幾種規格，每塊板每個箱都有各自的體積（容積）、重量限制，裝貨組板員將貨物按規律堆在這些載貨器上，用網罩或拱形蓋板固定，在方便速裝速卸的同時提高航班載運率。

集裝器上的板有一定的規格，有大板（318x244）小板（318x224）等等，登入相關航空公司的網站基本都可以查到。至於打板的要求，則按客戶所需的艙位而定。如果拿到的是低板，低板可裝到一點六米高（一般低板大板可裝八至十立方米的貨，要看貨物是託盤還是散貨），中高板要是 747 貨機的一般是二點四米高，要是 MD11 貨機要一點六米收口，具體需視乎機型及各家航空公司的需求而定。集裝板是航空公司專門用於組裝貨物的工具，每塊都有自己的編號，以便查詢裝在上面的貨物情況。貨代公司通常會與航空公司簽署包板協議，與航空公司之間按集裝板結算。這樣可以根據貨物的重泡自己決定如何分配，可以實現重泡搭配效益最大化，獲取最大的利潤空間。



專家認為，跨境電商商品在橫琴跨境電商監管中心監管放行至澳門，這類合作將對灣區經濟起到極大的促進作用，實現了灣區內物流的暢通和便捷。同時，由於大灣區的供應鏈是面向全世界的，也實現灣區經濟跟世界經濟的聯通。未來物流園的發展方向應該根據當地的經濟環境，特別是產業方向去規劃，同時物流園之間的競爭協同將進一步帶動灣區發展。比如廣州機場臨空經濟區未來的重點項目是跨境電商，一方面依託廣東這一面向全世界的加工生產基地，另一方面航空物流市場在面向國內同時更面向國際。粵港澳大灣區是中國大小家電、手機、筆記本、電腦、衛浴馬桶等商品最大的製造基地，也是中國經濟發展最強勁、消費者購買力最強、電商市場最活躍的經濟帶，這也意味著對高質量的物流服務有著強烈需求。

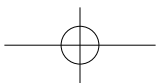
從澳門國際機場（橫琴）貨站運作模式的構想，到澳門航空打板業務測試順利通關，該專案獲得澳門中聯辦、特區政府和兩地海關的高度重視與支持，從運作層面上實現了澳門國際機場前移橫琴，為澳門國際機場（橫琴）貨站的建立打通了技術難點和關節。澳門國際機場專營股份有限公司攜手南光物流建立澳門國際機場（橫琴）貨站，為澳門航空貨運產業的發展釋放更大空間，對粵澳兩地產業深度合作方式的探索具有示範性作用。

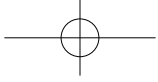
橫琴是粵澳深度合作的重要平台，澳門機場專營公司和南光物流緊密聯繫，努力為澳門物流產業和國際貿易產業發展營造更佳的环境，通過建設澳門國際機場（橫琴）貨站，吸引跨境電子商務等新興產業落地澳門，促進澳門經濟適度多元發展。在「時間就是金錢」的時代，澳門國際機場與南光物流聯手開闢創新業務，大大縮短了通關時間，贏得了客戶，在競爭激烈的內地市場分得一杯羹。

「一中心一平台」促進澳門國際化

作為世界旅遊休閒中心、中葡合作平台的澳門，首先是中國的特別行政區，又是一個國際化程度甚高的城市。然而，發生新冠疫情很長時間，部分內地城市仍把澳門視為境外城市，與疫情流行的外國城市「同等待遇」，這未免令澳門居民頗為費解。

進入二〇二二年後，中國與葡語國家經貿合作論壇已是第十九個年頭。多年來，中葡論壇為中葡兩國及葡語國家搭建商貿平台，澳門在其中擔任平台和橋樑角色，開拓了商務活動渠道，



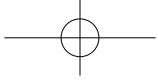


促進彼此經貿往來，顯示澳門雖小卻任重道遠，發揮了相當積極的作用。澳門居民也看到，回歸以來澳門一直保持中西文化融匯的特色，澳門歷史城區成為吸引中外遊客的文化遺產景點，葡語和土生族群在澳門社會生活中依然活力十足。從充滿南歐特色的建築物到中外聞名的葡國紅酒與美食，處處都顯示出獨特的葡國風味。在培養中葡雙語人才方面，澳門更是擔負起相當重要的角色。

為配合澳門作為中葡商貿服務平台的策略，特區政府興建了一座集中國與葡語國家間經貿交流、企業服務、會議展覽、文化展示及人才培訓等元素於一體的綜合大樓，前年起投入服務，為澳門邁向國際會議中心打下堅實的基礎。澳門每年都舉辦澳門國際貿易展覽會（MIF），這一展覽的國際化程度和認受性正不斷提升，特區政府將引入更多創新元素，進一步強化澳門作為中葡商貿合作服務平台的功能。上屆中葡論壇期間，李克強總理宣佈中央政府給予澳門的十九項「大禮」，包括支持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，設立中葡發展基金總部，支持澳門建設智慧城市，完善內地與澳門便利通關及檢驗檢疫工作，支持澳門建設「三個中心」。

此外，國家還支持澳門與世衛組織、國家有關部委合作建設傳統的醫藥中心，粵澳合作中醫藥科技產業園，發展健康醫療、養生保健產業；支持澳門加強海洋管理，發展海洋經濟；支持澳門在泛珠區域合作中發揮的重要作用，推動本區業界來澳投資；落實實施粵澳合作開展遊艇自由行政策，以及澳門單牌自駕車入出橫琴島政策；直接協助特區政府加強中葡平台設置；在國家制定重大發展戰略和開展對外、對內重大交流活動，會積極吸引澳門參加；研究支持澳門以適當方式與絲路基金、中拉產業合作、中非產業合作基金展開合作。上述有關措施已逐步落實，而且不少已經實現，有助於澳門未來可持續發展，尤其是本澳實現多元發展。另外，支持特區政府每年舉辦世界旅遊經濟論壇，這一措施能進一步推動或支持澳門舉辦及協辦更多國際性會議，對澳門未來發展有更大的裨益。

誠然，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，仍須增加澳門各方面的國際化程度。在對外交通方面，新冠疫情期間，澳門國際機場的外國航線航班近乎停頓；即使在疫情發生前，澳門國際機場的國際航線尤其是洲際航線已是嚴重不足，會影響澳門建設「一中心一平台」的進程，這是中央政府、特區政府和經濟界都需要密切關注的。

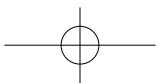


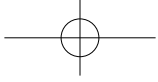
澳門國際機場疫後在經濟多元與區域合作中的角色

■ ■ ■ 吳智仁

根據國際航空運輸協會 (IATA) 二零二一年十月公佈的航空業業績資料，二零二零年似乎是全球航空業因新冠肺炎疫情影響至今的業績谷底，但展望至二零二三年行業仍將處虧蝕狀態。全球航空業受疫情衝擊，二零二零年全球航空公司收入同比跌 55.5% 至三千三百七十億美元，虧蝕一千三百七十七億美元。二零二一年業績雖止跌企穩，但相信仍處蝕本狀況。展望未來，資料預測全球航空業營收有機會擴大至六千五百八十億美元，但受因地緣戰事及國際政經博弈而高企的燃油價格拖累，同期的整體成本開支亦將增至六千七百六十億美元。簡而言之，儘管行業市場環境及投資氣氛會有改善，但全球航空業年內虧蝕仍然以百億美元計。前路之艱難可以想見。經歷二零二零年市場經營谷底後，中國民用航空總客運量於二零二一年微升 3.5%，在全球民航市場的業績表現屬一枝獨秀。此外，內地的國際民航貨郵運量二零二一年亦重振活力。

澳門方面，隨著新冠病毒肺炎毒變異，世界經濟體及航空運輸業復甦雖然受阻，但澳門國際機場仍堅守「安全、效率、效益」的核心理念。二零二一年，澳門國際機場旅客一百一十萬人次，較二零二零年只微降 2.2%；航班升降達一萬五千七百九十一架次，同比則下降 6.9%。二零二一年本地民航市場主要恢復中國內地航線，直至十二月底已穩定回復約十條內地航線，包括：上海、北京、杭州、成都、寧波、天津、重慶、溫州、南寧及南京等重要經濟城市。當中華東地區航線旅客運量較為穩定，占總體約八成；其中上海航線在二零二一年七月份更增至平均每天十二個來回航班，幾乎恢復到疫情前水平。航空貨運方面，得益於全球電子商務的增長，航空貨運需求顯著上升，二零二一年貨運量達四萬八千五百九十五公噸，同比上升 45.72%，較疫情前增達 15%。澳門國際機場二零二一年與南光物流有限公司簽署戰略合作協議，通過建設澳門國際機場（橫琴）貨站，吸引跨境電子商務等新興產業落戶澳門，加大力度並持續提升航空貨運服務品質。二零二一年年機場整體收入預估將超出十九億澳門元，比二零二零年上升

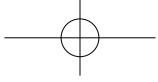




30%，預估可恢復至疫情前收入的30%。如此業績，以區域中小規模機場而面對激烈的市場競爭無疑是難能可貴。預測二零二二年澳門國際機場客運量及航班升降量分別有望恢復至疫情前的30%及34%，貨運量則預計較疫情前增長約20%。事實上，二零二二年首三個月，澳門國際機場的貨運量已達一萬二千六百多公噸，較二零二一年同期增長50%，較二零二零年同期更加大幅上升97%。惟今年六月的新一波疫情對澳門國際機場正好轉的業務有多大的何負面影響，仍待觀察，並讓客觀的統計數據說話。

有業者認為，總體而言，對澳門民航業的復甦保持謹慎的樂觀態度：主要因為澳門特區政府旅遊局等在內地的推廣活動，使內地居民對澳門可以說保持印象良好，而澳門疫情防控工作出色亦使內地遊客有信心並樂意前來旅遊；另外本澳的疫苗接種率逐步提高，對抗疫情的社會韌性也越來越強。相信本澳航空業在全球復甦的過程中會越來越好，可能會成為最早恢復的地區之一。同時有業界認為，在後疫情時期，本澳航空業面臨主要的挑戰有三點：一是全球性的疫情擴散及病毒變異的不確定性，以有些國家的防疫能力及躺平方法，都難以有效控制疫情，國際之間的往來就更加困難，旅客出入境標準及要求亦未有一個統一機制，為全球航空業的重大隱憂；二是內地在防疫工作上表現傑出、效果良好，但偶爾性的爆疫對本澳及內地航線影響很大，會直接妨礙航空旅客出入境意願及直接限制人員流動；三是隨著冬季到來，有些國家因應變種病毒而收緊防疫措施，毫無疑問將會影響本澳的國際航線及全面恢復的時間。

基此，澳門國際機場要更加積極應對疫情的新挑戰和市場新形勢，在充分認識到民航事業在本澳疫情新常態下，產業轉型升級發揮戰略性和引領性作用的同時，以更加務實的措施推動基地航空公司及航線發展。在國家對橫琴粵澳深度合作區的四點戰略定位中，「促進澳門經濟適度多元發展的新平台」是最首要的。為貫徹澳門「一國兩制」方針，當前急務，就是要實現經濟適度多元發展，要加快建設「世界休閒旅遊中心」。早年，澳門旅遊業以傳統模式經營，經歷這次疫情，互聯網經濟將更快融入日常生活，民航市場需求結構同步發生變化，澳門的民航業、旅遊博彩業將面臨新的機遇和挑戰。所以，改變思維、升級轉型應該成為業界共識。澳門社會各界對此亦須有更加精準的了解。加快業態轉型，推進粵澳及琴澳兩地經濟深度融合，建設新的綜合航空旅遊圈應將成為發展大方向。在兩地政府大力支持下，不妨聯合兩地主要旅遊業者，建設聚集文化、旅遊、航空、商貿、美食一身的特色航空產業。但澳門城市規模細小，



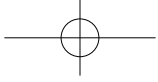
資源十分有限，產業也相對單一。兩地政府更應大力倡導融合理念，致力於推動粵澳兩地經濟高質量發展，同時應給予兩地企業足夠的政策扶持。相較其他新產業形成規模需要較長時間與較大資源投入，航空旅遊業更能在較短時間見成效。粵港澳大灣區航空產業的基礎建設完備、行業空間廣闊，澳門要建設「世界旅遊休閒中心」，可以考慮藉助珠海「中國國際航空航天博覽會」的各方影響力，以科技創新帶動區域經濟高質量發展，構建兩地文化旅遊產業的全新發展格局。

一如周知，對於航空業來說，政府主要提供基建及政策，如機場、道路及扶助措施、稅務鼓勵。澳門國際機場的基礎設施在目前業務狀況下是已見勉強，而在軟件方面，政府還可以提供多引導和資金。航空業其實是「救經濟」的行業，運用好大數據和人工智能，能提高航空業運作效率，不斷提升服務質素。此外，政府也可和業界去了解航空市場客貨源，去拓展新的商機，但在這個過程中，政府有主導的角色。未來橫琴發展起來了，澳門就會增加國際商貿旅客，澳門和橫琴的合作很重要。觀光與商貿旅客能夠便利坐飛機來澳門同樣重要，這個又會涉及政府的優惠、扶持政策是否細緻到位、及時。

筆者相信本澳國際機場、航空公司及業界都人才濟濟，同時具備澳門、內地與國際的航空專業經驗、知識及視野。但目前，有些合作仍需要政府主動出面安排協調，才能有成效。

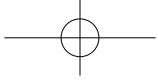
的而且確，隨著「內循環」運作漸成熟，不少內地各種類型旅遊企業，都希望與澳門企業合作在澳營商，共同開發本澳的旅遊市場甚至在琴澳深合區擴張業務。業界若能藉本澳政府協調接洽各地客商，相信會為本澳民航和旅遊業帶來更多發展機會，在以「旅遊+」為前提下，將更好形成聯動效應，這將有利加速實現澳門經濟適度多元。

澳門國際機場專營股份有限公司執行董事李時泰，對澳門國際機場發展及本澳航空業前景均有精闢見解、獨到分析及通盤規劃，今年初已曾深刻指出：澳門國際機場考慮從頂層設計著力提升機場的信息化水平，通過建立智能數據平台，將航空公司、旅客、航空器、機場各運營單位有機融合，使各個運營單位在同一平台上數據高效共享，自動化系統協同決策，打破傳統各系統獨立存在的模式，全面提升機場跨部門和各運營單位的運營合作效率和航班服務水平。



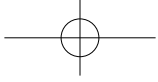
基於數據平台，打造智能機場數字基礎，提升澳門國際機場的運營、安全和安保、服務、商業和管理的數據化處理和智能應用並促進業務創新。對於未來整個粵港澳大灣區區域來說，五大機場包括白雲機場、深圳機場、香港機場、珠海機場，還有澳門國際機場，面臨著很大的發展趨勢，也必須合作去開拓一個新的灣區航空業的發展。目前香港國際機場第三跑道、深圳（機場）的第三跑道、廣州新白雲機場第四、五跑道正在加快建成。澳門國際機場也有擴建計劃。澳門國際機場的填海工程計劃在未來分階段進行，機場候機樓 T1 南擴一期和北安第二候機樓 T2 工程完成後，機場候機樓年容量將擴容到一千三百萬人次。完成客運大樓南面擴建 1 期建造工程後將開始 2 期和 3 期建造工程。同時，澳門國際機場必須要按計劃發展智慧機場。在五個機場裏面，澳門國際機場的地域條件是最小的，那麼只能通過智能化去幫助澳門把一些有限的空間再提高，這是努力的方向。相信將來在中國市場裏面，智慧化是一個未來發展的必經之路，不管是航空業、交通業，還是其他行業都會發展得很快，所以澳門國際機場也不能夠落後。

在具體落實上，二零二一年澳門國際機場有序開展共十五項機場設施、設備和基建工程：目前澳門國際機場候機樓南面擴建工程已進入最後調試階段及場地平整工作，預計於年內投入使用，屆時候機樓每年將可容納超過一千萬人次，為旅客和機場服務單位提供更多使用空間，提升機場整體保障能力；同時繼續配合特區政府民航局編製的澳門國際機場整體發展規劃，完成填海工程設計方案編制、科研課題及岩土勘察工作及準備用海申請所需文件，特區政府已向中央上報有關用海申請。另外，行李處理系統改造工程已開展並預計於二零二二年內完成，改造後行李可經輸送帶自動運輸到後台進行安全檢查，並配合射頻識別技術作行李追蹤識別，應用科技手段優化機場營運服務效能。第二候機樓改建及直升機場工程之設計工作已全部完成並獲有關權限實體核准，年內將繼續配合有關部門適時展開後續招標和改建工程，其設計接待容量達二百萬人次，聯動北安碼頭建成灣區內海陸空綜合立體交通樞紐。澳門國際機場營運及智慧化發展方面也有進展，與華為技術有限公司簽署了智慧機場藍圖規劃協議，在數字化轉型創新、智慧機場藍圖規劃方面開展戰略合作，積極推動智慧機場規劃和項目建設，構建機場數字化底座。持續提高營運效率，助力機場實現可持續發展之戰略目標。二零二一年開展了共六十項信息資訊優化工作，包括：完成候機樓公眾無線網絡擴容，提升免費網絡服務穩定性；室外無線網路系統亦已投入使用，為 A-CDM 升級增設機坪工作人員節點數據采集和車輛追蹤管控系統作準備。升級澳門國際機場官方網站、手機程式、微信服務號、優化虛擬候機樓電子商務



平台在線支付系統，提升瀏覽及服務體驗。優化機場業務電子申請平台，增設安保專頁及航空安保自願報告系統，提升機場安保工作管理。二零二二年將繼續推動智慧化機場發展，並爭取本澳 5G 網路建成前完備 5G 網路技術應用條件，當中包括：機場無線網絡更新換代；開展航班信息顯示系統更換；員工通道人臉識別技術進行全面升級；開發機場營運管理平台，預計於二零二二年內上線，配合機場聯合管理中心啟用運作，加強事件和应急管理效率。此外，為配合未來新行李處理系統，將啟動機場離境系統和自助值機終端的 RFID 行李牌打印功能，優化行李安檢信息與旅客通關系統的整合，簡化旅客流程和提高安檢效率；開展國際航空運輸協會便捷旅行計劃的自助行李托運項目，並研究 OneID 實施時間表。

在粵港澳大灣區，澳門是一個自由貿易港，地理位置優越，基礎設施齊備，沒有外匯管制，資金進出自由，是中國內地對外貿易的重要紐帶。另外，澳門也是一個獨立關稅區，因此，澳門國際機場和民航業擁有獨特優勢和角色。粵港澳大灣區內的機場各有特點，並且在不同的平台上保持聯繫互動和交流，如大灣區五大機場論壇等，在機場各自發揮所長的同時，又能互相吸取經驗，共同成長，完善大灣區機場群體制和建設，以及其所發揮的功能。機場和機場之間競爭關係肯定是存在的，但都是良性的，最主要的是加強溝通，從而促進粵港澳大灣區的航空產業的整體發展。澳門國際機場亦可從中擔當重要角色，為澳門建設「世界旅遊休閒中心」及實現經濟適度多元作新的貢獻。



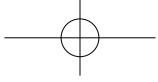
機組人員違規港府收緊空運措施

香港行政長官林鄭月娥一月中表示，由於有空運機組人員違反防疫規定，當局會收緊空運措施，相信後果很快呈現，例如食品、藥品、電子產品來港的情況會受影響，市民有可能無法購買有關商品，或者要高價購買，形容甚至餐廳重開，都可能無法來貨。

目前香港的外防輸入措施，包括豁免機制，本身經立法會審議，預料進一步收緊空運措施後，部分貨品將無法赴港，或抵港後要調高價格。林鄭月娥一月十二日出席立法會行政長官答問會時表示，香港外防輸入措施的嚴格程度，可能只僅次於內地，亦被西方媒體、商會及領事批評得很厲害，香港已為此賠上代價，但即使有商界認為會影響香港的國際中心地位，她都沒有辦法，因當局需要防疫抗疫。林鄭月娥表示，不會放過違反規例而影響香港防疫狀態的人，承諾會追究到底，並採取法律行動。

由變種病毒引發的新一輪疫情正在歐美國家蔓延，香港也出現因機組成員染疫的社區傳播。為防止疫情惡化，港府不得不再度收緊防疫措施：一月八日起所有食肆晚上六時至翌日清晨五時全面禁止堂食，並限制食客人數；酒吧、健身中心、美容院、主題樂園、博物館、體育場所、戲院等要暫時關閉，本地遊和公海遊暫停，四人限聚令和口罩令維持，政府所有大型活動取消。香港最近爆發的社區疫情，已證實民航機組成員為輸入新病毒的源頭。故此，港府禁止澳洲、加拿大、法國、印度、巴基斯坦、菲律賓、英國和美國的民航客機著陸，曾在這八個國家逗留人士亦不准經香港轉機，為期十四天。

澳門新型冠狀病毒感染應變協調中心亦宣佈，為減少新冠病毒對公共衛生的風險，自一月

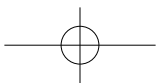


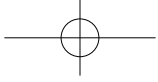
九日零時起至一月二十三日禁止民用飛機由中國以外地區搭載乘客前來澳門。

爆發新冠疫情以後，香港國際機場在二〇一九至二〇二〇財政年度客運量同比下跌 18.9%，貨運量同比下跌 7.3%。客運量跌至六千〇九十萬人次，飛機起降量跌至三十七點七萬架次，貨運量跌至四百七十萬噸。

在黑暴事件肆虐的二〇一九年，赴港旅遊的內地旅客數量已大幅度減少，但仍有著四千三百七十萬的巨大體量。但自新冠疫情爆發的二〇二〇年起，赴港旅遊的國內旅客數據出現了斷崖式下滑，僅為二百七十萬人次。尖沙咀、銅鑼灣等香港熱門購物區域，也僅僅只有零星的顧客光顧。相關數據顯示，去年一至九月份，全國機場的旅客吞吐量排行中，昔日的熱門機場——香港國際機場，僅錄得八百五十八萬三千人次，排行全國第十五的位置，而國內旅客吞吐量前三的排位則面臨重組，分別為廣州白雲機場、成都雙流機場以及深圳寶安機場。而擁有著更高國際航班占比的香港國際機場，不僅在排名次序上出現了大幅滑落，前三季度的旅客吞吐量更是同比下降了 84.5%，降幅在國內主要機場中排行第一。

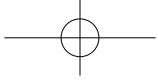
香港國際機場經歷了艱巨的幾年：二〇一九年下半年香港社會動蕩及二〇二〇年的新冠肺炎疫情對機場運營帶來了雙重打擊。新冠肺炎疫情爆發至今，香港先後五次爆發疫情，幾乎每次都影響到國際航班的入境。以去年四月那次為例，為嚴防變種病毒輸入，香港特區政府自四月十四日起進一步收緊航班熔断機制，具體措施包括：若七天內同一國家抵港的民航客機中累計五名乘客確診並帶有 N501Y 變種病毒株，來自該國家所有客機將被禁止著陸香港。當時的情況相當嚴峻，據香港特區政府衛生署衛生防護中心公佈數字，香港當時有二百多宗病例帶有變種病毒株 N501Y。為嚴防變種病毒進入社區，港府進一步收緊個別航班熔断指標，實施並行機制，以期從源頭堵截新冠病毒。措施包括收緊飛機著陸香港標準。當同一班抵港民航客機上有三名或以上乘客經抵港檢測而確診，或在七天內相同航空公司從同一地點抵港兩班民航客機上各有兩名或以上乘客經抵港檢測而確診，相關航空公司從同一地點抵港民航客機將被禁止著陸香港十四天。





與此同時，港府還新增並行航班熔断機制準則：如在七天內，從同一國家抵港的任何民航客機共有五名或以上乘客經抵港檢測而確診並帶有 N501Y 變種病毒株，特區政府將禁止所有從該國家來港的民航客機着陸香港十四天。最近香港出現導致航班中斷的新一輪疫情，國泰航空一名二十八歲空姐成為連串確診及初步確診個案的毒源，先感染她的母親，其母再到維園跳舞時感染數人，導致全港第五波疫情大爆發，社區最少出現五條傳播鏈。行政長官林鄭月娥正式宣佈有空運機組人員違反防疫規定，當局因而會收緊空運措施。民航界人士認為，這也是不得已的暫時舉措，時間長短則需視乎香港這一波疫情的受控程度。

《濠江日報》2022 年 1 月 24 日

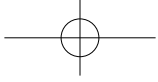


澳門機場高風險崗位人員實施閉環管理

新冠肺炎持續兩年，並出現 Delta 和 Omicron 等變種病毒，威脅全球航空運輸及旅遊業。香港等地近期更發現機場口岸出現防疫漏洞，成為新一輪輸入性疫情的源頭。故此，各個國家和地區的機場衛生防疫是否嚴格，對旅客出行信心將有莫大的影響。最近，澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）配合民航局加強國際機場口岸疫情防控，協同相關單位對高風險崗位人員實行閉環管理。根據閉環人員的實際情況，於一月二十九日零時起正式入住。

澳門國際機場閉環管理的對象，主要是專責處理來自中國（含港台地區）以外的境外航班及衛生局定義為高風險航班的人員，包括這些航班旅客或機組人員直接或近距離（二米以內）接觸的人員；與未經消毒的高風險航班的航空器、貨物（含行李）、廢棄物，以及經高風險航班旅客、機組人員、貨物轉運使用且未消毒的設施設備有直接接觸的人員。閉環管理以「14+7+7」勤務模式運作：有關人員輪崗執勤十四天並集中入住閉環住宿場所，離崗後即安排閉環轉送至隔離酒店七天集中醫學觀察，隨後七天再居家隔离健康管理。閉環人員需定時測量體溫及核檢，核檢頻次按衛生部門要求適時調整。

公務飛機維修庫作為閉環設施，將暫時轉為機場保安限制區域。閉環管理住所可同時容納廿六人，設有個人防護裝備穿脫區、睡房、休息室、茶水間、洗手間、淋浴間、洗衣房和乾衣房以及無線網路、固網電話、健身設施等。入住人員需經指定通道進出，不能與其他人員混用公共設施或交通工具；非工作時段必須留在閉環區域內，嚴禁進入停機坪。至於人員的膳食，則由機場公司統一安排提供。澳門衛生局傳染病防控處長梁亦好表示，需接受閉環管理的是機場內的工作人員，包括運送行李或必須接觸從高中風險地區回澳人士的工作人員，當中涉及保



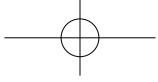
安、清潔、運送物品的人員。從高中風險地區來澳航班的機組人員不會離開機艙、不會入境澳門，亦不允許進入機場大樓，會乘坐原航班離澳。

新冠疫情在全球各地蔓延，各國紛紛關閉邊境，削減或暫停民航客運航班。但由於經濟活動及民生所需，航空貨運不單沒有停止，而且需求量大增。然而，由疫情高發地出發的航班，很容易由機組人員和貨物攜帶病毒，為目的地城市帶來新的威脅。去年七月底，南京祿口國際機場出現防疫漏洞，疫情外溢至本地及多個省市。國家防疫部門在清查疫情源頭時發現，祿口是國際機場很可能是通過冷鏈運輸或人員傳播導致，應該高度警覺。防疫專家認為，機場可能在垃圾處理、機場清掃、貨倉清掃等方面存在不嚴謹的地方，需要更細緻地排查以堵住漏洞。

最近香港爆發的新一輪疫情，源頭很可能與機場防控失當有關。國泰航空一名二十八歲空姐成為連串確診及初步確診個案的毒源，首先感染她的母親，其母再到維園跳舞時感染數人，導致全港第五波疫情大爆發，社區出現多條傳播鏈。行政長官林鄭月娥宣佈有空運機組人員違反防疫規定，當局因而收緊空運措施。港府隨即禁止澳洲、加拿大、法國、印度、巴基斯坦、菲律賓、英國和美國的民航客機著陸，曾在這八個國家逗留人士亦不准經香港轉機，為期十四天。香港民航機組人員引發新一波疫情的事件，也引起了澳門防疫部門的警覺，新型冠狀病毒感染應變協調中心亦宣佈，為減少新冠病毒對本地公共衛生的風險，自一月九日零時起至一月二十三日禁止民用飛機由中國以外地區搭載乘客前來澳門。

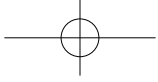
在疫情防控方面，澳門國際機場一直表現亮麗：繼二〇二〇年成功取得國際機場協會（ACI）舉辦的「機場健康認證」，成為亞太地區第二十一個，全球第一百一十個獲認證的機場；二〇二一年十一月又獲國際機場協會續期「機場健康認證」，認可這座國際機場致力優先考慮健康和安全措施，並根據國際民航組織理事會航空業復蘇工作組（CART）的建議，以及 ACI 航空業重啟和恢復指南，與行業最佳實踐保持一致。澳門國際機場連續獲得這一健康認證，大大增強了旅客使用該機場出行的信心。

疫情爆發以來，澳門國際機場在疫情防控方面一直做得十分嚴謹。鑒於近期國內外疫情存



在不確定性，機場專營公司執行委員會主要成員到機場進行檢查，了解高風險和低風險航班分流的相關措施和實施細則、旅客和上下貨物的安排程序，以及場內分營服務商的管理與監督。機場候機樓出入口已設立體溫檢測和健康碼檢查點，確保體溫及健康碼異常人士未經允許不得進入候機樓。抵境旅客分流處理按疾病預防控制中心要求，抵澳航班須按照不同風險級別作出分流，航班作業流程之間進行兩次消毒，與中高風險地區來澳載客航班之乘客及機組有密切接觸的工作人員，必須穿着一級（全套式）保護衣；其他工作人員必須穿着五件套裝保護衣，並設有專用保護衣棄置箱。所有來自中、高風險航班（包括貨機）在機側進行貨物及寄艙行李消毒，入境貨物從貨機卸貨裝置自動轉移至地勤裝卸設備，全程無需人手介入；貨物降落地面後立即由指定人員噴灑消毒方可移走。此外，澳門國際機場還開設大中華地區全項服務檢測站，方便旅客應急辦理核酸檢測手續，進一步提升國際機場服務品質。

《濠江日報》2022 年 1 月 31 日



開放第五航權促進民航業發展

農曆新年之際，筆者與本報同仁在此恭祝各位讀者萬事如意！身體健康！

二〇二一年十二月三十日，杭州蕭山國際機場迎來紐約——杭州——首爾——紐約新國際貨運線。這也是浙江首條第五航權國際貨運航線，標誌着杭州已成為第五航權開放城市，杭州機場已進入「跨國公交」時代的貨運模式。

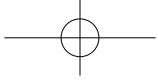
除了杭州蕭山機場之外，北京、上海、廣州、煙台、武漢、廈門、海口、天津、南京、銀川、鄭州、哈爾濱、滿洲里、鄂爾多斯等城市亦已開放第五航權。第五航權在各種航權中屬於比較複雜的，也是內容最豐富、最具經濟實質意義的航權。它是對航權對等原則的顛覆性突破，航權對等是指交換彼此的資源，從本國出來到達他國某地，獲得兩點之間的客源和貨源，第五航權相當於允許他國飛機還可以獲得本國與第三國之間的航線客源與貨源，讓本國航空公司飛往第三國的航線客源與貨源受到了分流與競爭。原五種航權是一九四四年《芝加哥公約》提出的，當時稱「空中自由」（Air Freedoms）或稱「特權」（Privileges）。

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》），規定每一締約國給予其他締約國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；

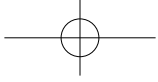
第五航權：延遠權、第三國運輸權，裝卸前往或來自任何其他締約國領土的旅客、貨物、郵件的權利。

這就是「航權」的由來。不過，當時稱為「空中自由」（Freedoms of the Air）或稱「特權」（Privileges）。之後，在實踐中才發展成「航權」（Traffic Rights）的概念，並相繼發展成「第六、七、八、九航權」。「第五航權」在各種航權中屬於比較複雜，也是內容最豐富的航權。「第五航權」又稱作「第五種權利」或「第三國運輸權」，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。

第五航權是指一個國家的航空公司在經營某條國際航線的同時，獲得在中途第三國經停並載運客貨的權利。普通國際航線一般在兩個國家間通航，一旦開放第五航權，則意味着航空公司可以在第三國載運客貨，實現三個國家之間自由運輸的效果。因此，第五航權被航空界譽為「最豐富、最具有經濟實質意義」的航權，也是衡量地區對外開放水平和營商環境的重要標誌。

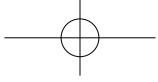
第五航權的開放意味着杭州機場獲得了全球更高開放水平樞紐的入場券，是中國（浙江）自由貿易試驗區建設的重要實踐，成為未來招商引資的有力抓手。此次新開航線形成了多點串聯、靈活組貨的運輸效果，有效提升了杭州機場國際貨運中轉能力和國際貨運航線的通達性。對於貨代而言，新航線更加便利，選擇更加多元，能夠更加有效地吸引和穩定貨源。

中央政府要求澳門走經濟適度多元可持續發展道路，將澳門打造為世界旅遊休閒中心和中國與葡語國家經貿合作平台。新冠肺炎疫情的爆發，沉重打擊了以旅遊博彩業為支柱的澳門經濟，更加突出了經濟適度多元的迫切性。然而，要實現經濟適度多元這一目標，澳門必須向外發展，吸引更大的市場，帶進更多的客源和人流，從而拉動物流，資金流，使整個澳門經濟受益。澳門民用航空作為拉動經濟的重要因素之一，多年來因為市場規模和航空政策的局限，阻撓了進一步的發展。通過開放與中國內地定點城市第五航權的舉措，可為澳門整個旅遊業帶來巨大的活力，推動經濟建設的新機遇。



由於疫情的關係，澳門航空的專營合約延期三年，到明年底結束。在此之前，特區政府和本地民航界需提前討論醞釀如何開放第五航權的問題。為了更好運用本地區的第五航權，澳門國際機場可引進外地航空公司經停澳門飛往中國內地，再折返澳門飛回始發地。這樣既能彌補直客源不足的問題，同時也能豐富澳門居民及遊客外遊目的地選擇。由於新型冠狀病毒頻頻變種，旅客乘機檢疫會比較嚴格，民航客運未來幾年內難以完全恢復到疫情前的水平。在這一代環境下，如果客源局限於先天不足的澳門市場，航空公司高昂的成本支出，縱使本地對外國航空公司航權開放也不能支撐航線運營。中國內地防控疫情堪稱全球典範，旅遊潛力相對巨大。澳門應面向中國內陸市場，加快推動第五航權的開放，避免在周邊機場設施完備，同質化加劇下被邊緣化，錯失發展良機。

《濠江日報》2022年2月7日

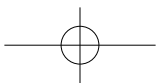


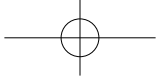
民航客艙裝貨物保障供應鏈暢通

疫情尚未結束，由於世界各地都實施嚴格的出入境管制，民航和旅遊業所受影響頗大。另一方面，民航班機紛紛停飛也導致運力銳降，不但旅客回鄉過年要購買天價機票，全球物流供應鏈也出現問題。為了扭轉這一不利狀況，各國航空公司都利用民航客機裝載貨物，以來彌補客運數字急劇下降的損失，同時也能緩解供應鏈不足的問題。

早在新冠疫情爆發疫初期，為應對新冠肺炎疫情對民航業影響，穩定和提升國際航空貨運能力，保障全球產業鏈、供應鏈暢通運轉，中國財政部、中國民航局發佈了關於對民航運輸企業在疫情防控期間穩定和提升國際貨運能力實施資金支持政策的通知。通知提出，對航空公司疫情防控期間實施客艙內裝貨改裝項目發生的費用給予補助。補助標準按照改造成本的 80% 予以補助，按飛機類型分成兩檔：單通道飛機每架最高補助八十萬元，雙通道飛機每架最高補助一百四十五萬元。具體補助金額根據民航局核定的實際改造成本確定。通知還提出，對疫情防控期間執飛的不載客國際貨運航班給予獎勵，獎勵標準按航班飛行裡程和最大起飛全重分為八檔。獎勵金額按照疫情防控期間航空公司實際執行不載客國際貨運航班的航班數量和本通知規定的標準進行核定。

另據中國民航局消息，新冠疫情發生以來，客運市場急劇下降、貨運需求爆發式增加，很多航空公司尋求利用客機的客艙以裝載更多貨物進行運輸的可能。基於防疫物資運輸的需要，出現了航空公司利用客機的客艙裝載貨物進行運輸的運行方式。中國民航局為保障疫情期間物資運輸的通暢，同時為航空公司在客艙內裝載貨物的運行提供指導，飛行標準司發佈了第一版《客艙裝載貨物運輸》（OSB-2020-01）。經過一段時間的操作，為在疫情防控工作新常態下





提高客機客艙內裝載貨物運輸的安全度，結合對近期與貨物運輸相關不安全事件的調查，民航局飛行標準司在基於前期運行經驗和國際通行做法的基礎上對客艙裝載貨物運輸的運行安全通告進行修訂，重新發佈《客艙裝載貨物運輸（第二版）》。這次修訂的主要變化包括：

一、不允許通過改變客艙構型（即拆除客艙內的全部或部分旅客座椅）在客艙地板上裝載貨物；

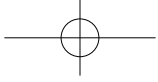
二、公司應對在客艙裝載的貨物進行充分的風險評估，建立貨物白名單制度和托運人（及代理人）白名單制度，明確客艙中可以載運的貨物品名和涉及的托運人（及其代理人）；

三、對於已經改變客艙構型開展相關運行的航空公司，需要自通告生效之日起建立貨物白名單制度和托運人（及代理人）白名單制度，並於二〇二二年六月二十八日前恢復客艙構型。

這次通告於二〇二二年一月一日起生效，至二〇二二年十二月三十一日後自行失效。

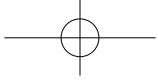
疫情改變了人們的生活，也改變了民航運輸，促使一些以貨運為主的航空公司不斷壯大。以內地著名的航空貨運公司順豐航空為例，順豐航空是順豐旗下的貨運航空公司，是中國首家民營快遞航空公司，也是目前國內機隊規模最大的貨運航空公司。至去年年底，順豐航空有限公司運營的全貨機數量已增長至六十八架，全球通航站點達八十四個。順豐航空表示，最新引進的一架 B767-300 型寬體全貨機，近日正式加入機隊。寬體機隊進一步擴充，為順豐航空服務春節物流高峰期提供更充足的運力保障，也支撐公司持續開拓運營國際航線。順豐航空是順豐旗下的貨運航空公司，是中國首家民營快遞航空公司，也是目前國內機隊規模最大的貨運航空公司。二〇二一年以來，該公司已陸續增加七架貨機運力。

順豐航空表示，飛機運力的持續擴充，是貨運航空公司不斷強化航空物流能力、提升供應鏈服務品質的立足點之一。公司通過持續拓展機隊規模形成可兼顧遠、中、短程飛行的梯隊運力，初步搭建起覆蓋中國國內、輻射亞洲、觸達歐美的貨運航線網絡。



澳門國際機場二〇二一年航班升降略有上升；空運貨物也達到較高的水平。機場專營公司執行董事李時泰表示，目前澳門國際機場以防疫為主，所以目前只是對於他們的防疫標準基本一致的地方開放。對於其他的防疫標準不一致的地方，他們還是有限制的。他們的客運量沒有很好地恢復，但是貨運業務是比較好的。從全球運輸來看，海運受的影響比較大，主要是歐美市場，所以空運需求也急速增加，去幫助全球物流。所以，澳門國際機場在物流方面還是有點增長，去年的貨運量四萬八千五百九十五公噸。估計這個情況也是比較普遍的，因為中國內地的出口很多都通過空運代替了一部分海運。

《濠江日報》2022年2月14日



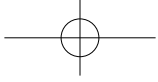
疫苗加持全球航空旅遊業重新啟動

新冠疫情席捲全球，沉重地打擊了旅遊業和民航業。國際航協理事長威利·沃爾什最近在一個國際航運論壇上指出，全球航空業因新冠肺炎疫情遭受巨大損失。國際航空業更一度嚴重癱瘓。中國國內市場佔全球商業航空的近 20%。中國是一個了不起的市場，國際航協期待國際航空的大家庭將再度為中國提供服務。

二〇二〇年，航空業虧損近一千四百億美元。二〇二一年虧損將顯著減少，預計虧損五百二十億美元，二〇二二年行業虧損減至一百二十億美元。雖然行業正在復蘇，但國際航空業仍深陷泥沼，大量航班仍繼續中斷。國際航協認為，二〇二一年只能恢復到二〇一九年的 40% 左右，二〇二二年將恢復到二〇一九年的 60% 左右。為了重振旅遊業和民航業，世界各國除了加快疫苗接種，還開始推出「疫苗護照」計劃，力求盡快復甦旅遊經濟。

英國政府已宣佈，由二〇二二年二月十一日起，任何入境英格蘭或蘇格蘭的旅客，若已完成接種兩劑新冠疫苗，將毋須強制接受病毒檢測；而未接種的旅客亦毋須接受自我隔離檢疫。出發前十四天完成接種疫苗人士入境英國後，可豁免隔離及毋須強制接受病毒檢測。未接種疫苗者毋須進行自我隔離檢疫，並須於第二天及第八天接受病毒測試。

澳大利亞一向採取「清零」政策，但應對奧密克戎疫情之際，總理莫里森宣佈將「與病毒共存」，由二〇二二年二月二十一起放寬防疫限制。接種兩劑新冠病毒疫苗的旅客，只需出示出發前七十二小時內進行的 PCR 陰性檢測結果，就可免隔離入境西澳以外的地區；未接種疫苗的人士，則須出示未能接種疫苗的醫學豁免證明。



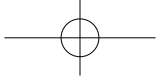
加拿大政府早於二〇二一年九月七日開始，全面允許已完成接種疫苗之外國旅客入境。旅客只要在入境加拿大前十四天，接種兩劑加拿大政府認可的疫苗，並使用 Arrive CAN 網頁或手機應用程式輸入個人資訊，審批後旅客即可免隔離十四日入境。未接種疫苗的國際旅客也可以入境加拿大，他們只需在出發前七十二小時內的陰性 PCR 檢測結果，在入境時接受抽樣新冠病毒分子測試；以及在入境當日和第八日接受病毒測試。

疫情最嚴重的美國，在二〇二一年十一月八日起已全面開關，陸續解除防疫封關限制，當中包括英國、申根公約成員國家、中國、印度等及歐洲大部份國家，允許已完成接種獲世界衛生組織批准的新冠疫苗的旅客免檢疫入境美國。不過，未接種疫苗的旅客依然不准入境。

歐盟成員國已紛紛開放邊境，二〇二二年二月九日起，瑞典政府放寬了防疫限制，歐盟及歐洲經濟區包括瑞士旅客可以入境。當局在聲明中表示，旅客已不再被視為在瑞典傳播變異株奧密克戎的特定風險。不過，歐盟及歐洲經濟區（包括瑞士）以外旅客的入境禁令持續至二〇二二年三月三十一日，有需要入境的人士須獲得禁令豁免，並持有效的疫苗護照或最多七十二小時內的陰性檢測證明，方可入境。

亞洲主要旅遊國家的新加坡，自二〇二一年八月中已開始准許香港旅客毋須隔離檢疫入境新加坡，惟短期逗留旅客需在入境前須申請航空通行證。由二〇二二年二月二十二日開始香港將列入 VLT 的疫苗接種者旅遊通道，已完成接種疫苗的旅客可申請免檢疫入境，手續簡單方便，而且不限制入境目的。

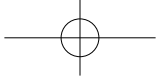
同樣作為亞洲旅遊國家之一的馬來西亞最近宣布，二〇二二年四月起進入風土病過渡階段，將同步重開邊境。已接種兩劑新冠疫苗的旅客，持有出發前兩天的核檢陰性報告，入境馬來西亞時毋須隔離，至少在抵埗後要接受快速檢測。馬來西亞關閉邊境至今接近兩年。該國首相薩布里表示，考慮到疫情最新科學根據和事實，以及比較其他國家重開邊境的需求而作出相關決定。與此同時，吉隆坡當局並將取消社交距離、商店營業時間等多項防疫限制，但在公開場合仍須戴口罩。薩布里首相強調，將疫情過渡至風土病是退場政策，將令國民生活回復正常。



馬來西亞受奧密克戎變種病毒影響，近期每日病例急增至二萬五千宗以上，但重症不足 1%。統計資料顯示，當地近 99% 的居民已完成疫苗接種。

如果全球各個國家各地區都能普及疫苗護照，將對民航及旅遊市場恢復形成巨大的推力，特別是重振人們出行的信心。大家都知道，出入境市場的恢復和開放，必須建立在防控得力的基礎上進行。澳門和中國內地都已開展普及型的疫苗接種行動，接種第三針加強劑的人數也在快速增加，很多居民已領取到一份詳細記錄疫苗注射情況的證明書。日後只需由防疫部門稍加改進，按照國際標準成為貨真價實的「國際旅行健康證明」，與國內外互相承認之後，就能像疫情前一樣，乘坐國際航班走遍天下了。

《濠江日報》2022 年 3 月 14 日

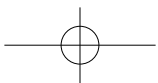


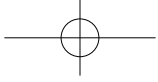
空運物流供求影響全球供應鏈

新冠疫情影響下，人員往來受到限制，航空客運數字下降。與此同時，因防疫物資、生產和生活物資需求殷切，航空物流量不減反增。只是航線被大量削減而影響了航空貨運，不少航空公司租用全貨機投入貨運業務。

由於中國是全球第一大貿易國，在疫情期間保持工廠正常生產，對全球供應鏈至關重要。對全球航空公司而言，空運一直是疫情期間的少見亮點，反映消費者在家防疫所掀起的需求。國際航空運輸協會（IATA）指出，從中國大陸和美國零售銷售相較於兩年前均有兩位數成長來看，經濟狀況仍然不差，但供應鏈瓶頸阻擋了空運需求。IATA 主席 Willie Walsh 發布新聞稿說：「勞工短缺的壓力和物流系統普遍受限意外喪失了成長機會。舉例來說，製造業無法取得個人防護裝備在內的必要物品，由於在多數已開發經濟體的新冠肺炎病例激增，這類產品需求也大增。」代表二百九十家航空公司的 IATA 呼籲各國政府儘速解決供應鏈壓力，包括應避免針對旅客的防疫限制影響保機組人員，並提供政策誘因以解決人力短缺的狀況。

去年中以後，歐美國家隨著疫苗施打率的提升，疫情明顯好轉，疫情期間被壓抑的消費力與增加的儲蓄，爆發為強大的購買力，亞洲地區工廠的貨不斷被海運輸往歐美各大港。然而，歐美國家在歷經疫情重災之後，不少民眾離開職場，各行各業缺工嚴重，尤其是碼頭工人與卡車司機。缺工使得碼頭來不及處理來自亞洲源源不斷的貨櫃，貨輪在美國西岸港口外大排長龍，要流浪數周才能靠岸。各大航運巨頭的船被迫在海上漂流、全球運輸供給量明顯下降，海運價格是疫情之前的十倍以上。疫情前亞洲出貨到美國走海運，大概一個月貨就能到買家倉庫，去年秋季起大塞港的影響下，最快也要兩個月才能到貨。海運延遲讓任何企圖在兩個月內把商品





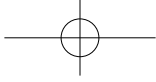
送到客戶手上的業者，只能走空運。海轉空的龐大需求，也讓空運運價飆上歷史天價。

今年來，「塞港」問題依舊沒有改善，近百艘貨輪等著停靠美國西岸港口。原本全球供應鏈的廠商都在期待歷年海運的喘息時刻，也就是農曆期間中國大陸、台灣工廠放假，亞洲出貨熱潮暫緩數周，「塞港」問題可以改善。但 Omicron 變種病毒讓這個期待完全落空。傳染力強的 Omicron 讓歐美各國的感染人數大增，儘管重症率較低，但是感染後的隔離要求，讓歐美居家隔離人口暴增，包括運輸產業在內的各行各業都面臨缺乏足夠人手來維持基本運作的危機，「塞港」問題更加嚴重。此外，Omicron 變種也讓亞洲空運業大地震。在香港嚴格的機員隔離管制政策下，國泰航空公布今年第一季的貨機班表，運量只剩下疫情前的 20%，每周飛美國班機只剩下七班，飛歐洲班機為零。國泰航空作為香港空運的核心，到三月底之前沒有定期貨機飛往歐洲，這等同於宣告香港空運接近癱瘓。香港作為南中國大陸與東南亞重要的空運樞紐，香港空運的大當機，使得轉運急件湧向台灣，讓空運價格居高不下。

疫情所引發的物流危機，讓第一季的台灣海空運，維持去年第四季의 既塞又貴，第二季之後，美國西岸港口勞資談判，預計將會是另一場物流惡夢的開始。今年六月底美國西岸碼頭的勞資契約即將到期，雙方談判將進入肉搏戰。在二〇〇二年與二〇一四年的契約更新，碼頭工人都用怠工來爭取談判籌碼，也就是說，今年第二季之後，原本就已經塞港難解的洛杉磯港，還會有碼頭工人怠工的新風險。二〇一四年的談判陷入僵局，港口怠工造成美國物流大混亂，最後歐巴馬總統介入，在政府仲裁下終於在二〇一五年二月達成協議。

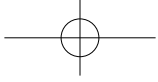
就美西碼頭工人的談判策略而言，拜登總統基本上還是維持重視工會選票的民主黨傳統，拖延談判將民主黨政府拉進來是爭取權益的好方式，因此今年的美西港口談判，有可能重演二〇一四年惡夢，港口工人怠工從秋季一路到隔年二月，耶誕節物流淒慘無比。美國零售商們經歷過二〇一四年的惡夢，今年勢必會提早拉貨。日本最大物流企業日通的研究機構，去年底的報告就指出，提早拉貨效應將在今年第二季開始出現。

今年的海空運，在第一季因為 Omicron 疫情而塞又貴，第二季以後的美西港口談判，又可



能讓物流一路塞到聖誕節。這對全球供應鏈裡的商家，是一個不太好過的物流塞年，可能要提早布局，與客戶共同尋找出路。就物流貨運業而言，香港疫情大規模爆發對澳門影響殊深。在空運物流方面，由於澳門國際航班基本停運，澳門的航空公司多數未將客機改建為貨機，即使有亦數量極少，故空運物流量大幅下挫，物流業界唯有寄望於海運與陸路運輸。然而，香港班輪及船員感染個案增多，港府對海船及海員實施措施限制，並收緊海員在港換更安排；另一方面，國際班輪公司在所在地出發到香港出現問題，像轉駁口岸拒絕貨櫃輪船靠岸，導致班輪未能如期到達香港或指定港口，也出現不同程度的延誤。

《濠江日報》2022年3月21日

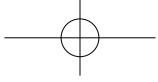


俄烏戰爭陰霾下的全球民航業

新冠肺炎疫情已持續兩年多時間，至今未有平息的跡象。各國航空公司經歷了有史以來最艱難的時期之一，航空出行幾乎全面暫停，飛行員和勞動力短缺，民航股價暴跌。如今屋漏偏逢連夜雨，二月下旬俄烏衝突爆發，西方國家和部分地區聯手制裁俄羅斯，禁止俄羅斯航班進入領空。俄羅斯又反過來制裁一些國家和地區，禁止他們的飛機進入俄羅斯領空，給民航業又帶來不穩定的因素。

俄烏戰爭爆發前，世界各國的疫苗注射行動正如火如荼地進行。中國除了是全球最大的疫苗生產國和出口國，到三月中旬，本國公民完成全疫苗程接種數字已超過十二億三千九百萬人，六億多人接種了第三針加強劑。接種了疫苗雖然仍有可能感染新冠病毒，但病症已大大減輕，與普通流感差不多。防疫專家據此判斷，新冠肺炎疫情有望得到有效控制，環球旅遊和航空業將迎來新的開始和新的希望，航空業的機會即將來臨。與此同時，世界各國尤其是歐美國家已不再堅持「清零」策略，放寬注射了兩劑新冠肺炎疫苗旅客的入境限制。美國正式向接種疫苗的國際旅行者敞開大門之後，航空公司的股票大幅上漲。

俄烏戰爭為全球民航業蒙上新的陰影。這場民航業的制裁行動，美國是始作俑者。除了禁止俄羅斯航班飛越美國領空，三月十八日美國商務部又發出警告：為部分俄羅斯商業及私人飛機提供加油、維護、修理或提供備件及相關服務的行為將可能違反美國政府《出口管理條例》。美國商務部為此還列出了一份清單，向清單中所列飛機提供任何形式的服務都需要得到批准，如果沒有得到授權，在任何地方的任何人，包括在俄羅斯境內提供服務都有可能違反《出口管理條例》，美國商務部工業與安全局會根據情況實施執法行動，包括對違規人員和公司實施監



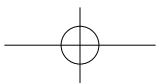
禁、罰款、剝奪出口特權或其他限制。繼美國幾多個西方國家宣佈對俄羅斯航班的禁空令之後，加拿大交通部長奧馬爾在三月十六日還宣佈，將對白俄羅斯飛機關閉領空，即禁止來自白俄羅斯的所有飛機進入加拿大領空。

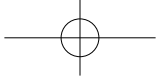
大韓航空和韓亞航空在停飛俄羅斯航線的同時，將不再讓飛往歐美的航線經由俄羅斯領空。大韓航空表示，仁川至俄羅斯莫斯科、仁川至符拉迪沃斯托克航線和經由莫斯科的歐洲貨物航線將暫時停飛至四月底。由於俄烏危機導致當地機場運營不穩，旅客安全或出現問題，大韓航空故此採取上述措施。大韓航空還決定安排每週六、周日經由莫斯科飛往德國法蘭克福的貨運航班以及每週三、周日飛往荷蘭阿姆斯特丹的貨運航班不再經由俄羅斯領空。另外，大韓航空和韓亞航空飛往歐洲和美洲東部的航線均將避開俄羅斯領空繞飛。韓俄兩國政府均未採取禁止韓國航班在俄羅斯領空飛行的措施，但出於安全考慮，兩大航司決定繞飛。由此，歐洲航線單程飛行時間將增加一小時三十分鐘至兩小時四十五分鐘。美東航線飛行時間也將延長一小時至一小時四十分鐘左右。

俄羅斯國土面積遼闊，戰爭爆發前，世界各國民航班機的熱門航線都要經過俄羅斯領空。現在不但俄羅斯不能飛越，白俄羅斯和正在開仗的烏克蘭領空也無法飛越了。俄羅斯交通部發佈消息稱，由於俄羅斯空域使用的限制，十九個國家的航空公司的額外總支出費用每週高達三千七百五十萬美元。因此，大量航空公司的機票價格出現了上漲的情況。

由於西方制裁，俄羅斯最大的貨運航空伏爾加——第聶伯航空集團已暫停了所有由波音飛機執飛的航班。制裁導致俄羅斯大部分的飛機及零部件供應中斷。美國及歐洲對俄羅斯航企關閉了領空，俄羅斯也採取了對等措施。伏爾加——第聶伯航空集團表示，由於西方制裁以及百慕大民航局終止了相關安全認證，該公司旗下的空橋貨運航空及 Atran 航空已經暫停運營。這兩家航空公司分別使用十八架波音 747 飛機和六架波音 737 飛機。伏爾加——第聶伯航空集團繼續使用俄制安 -124 以及伊爾 -76 飛機運營。

由於俄羅斯是燃料出口大國，戰爭爆發後，西方國家能源價格暴漲。隨著航空燃油價格的

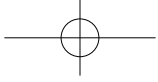




飆升，飽受新冠疫情打擊的航空公司，又面臨著新的危機。燃油成本上升，航空公司會將這部分成本轉嫁給消費者，這就意味著機票價格會上漲。機票查價預訂應用程式 Hopper 預估：到今年六月，機票價格預計每月上漲 7%。

由於中國未有介入俄烏之爭，到目前為止，中國的航空公司既不受禁止進入俄羅斯領空影響，也不受禁止進入歐盟和英國領空影響。不過，俄羅斯禁止包括英國和德國在內的三十六個國家的航班飛越俄領空，作為對歐洲國家此前禁止俄航空公司及在俄註冊民航航班飛越領空的報復措施。另外，歐洲飛往亞太地區的航班數量下降了大約四成，俄烏戰爭導致的禁空令對航空貨運市場的影響將遠遠大於客運市場。目前國際貨運主要依靠外航貨機包括國際客運航班的腹艙，以及美國聯邦快遞、UPS 這些純貨運航空公司，他們受俄羅斯禁空影響，貨運航班取消或者繞飛。以前從倫敦到上海的貨，可能七天就到家門口了，現在不僅時間會延長，費用也將上漲。

《濠江日報》2022 年 3 月 28 日

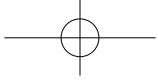


港澳兩地調整外國客運民航入境措施

香港特區政府宣布，由四月一日起取消航班熔断機制。目前，香港對包括英國、美國、澳洲、加拿大、法國、印度在內的九個國家實施航班禁令。行政長官林鄭月娥宣布，港府四月一日起取消對九個國家禁飛令，所有海外抵港人士不再分 ABC 區，香港居民完成打針才可上機，登機時起飛前四十八小時核酸陰性，並要預先訂好七晚檢疫酒店，來港後要接受十四日檢疫，政府會在機場派抗疫包，但他們若第六及第七日快測陰性可提早離開，再接受七天自我監測。

有消息指，國際航空界近日聯署要求港府放寬防疫禁令，英國航空、日本航空、聯邦快遞、UPS 及聯合航空等十一間航空公司致函港府，要求放寬機組人員檢疫要求。他們批評香港是亞洲唯一作上述有違國際慣例的地區。聯署信表示，香港要求機組人員出發前、抵港後均要作嚴格檢測要求，為此航空公司無奈避飛香港，嚴苛要求亦令航班延誤、員工或被隔離等，認為香港的要求不合理，更有違國際民航組織（ICAO）的國際慣例。對於港府四月一日起取消九個國家禁飛令一事，香港旅遊業促進會總幹事崔定邦表示，禁飛令已維持近三個月，港府暫時只取消地區性航班熔断機制，若機上有若干乘客確診，相關航線仍會被禁飛十四天。他相信航空公司會因應新措施調整服務，但香港檢疫酒店不足，現在已難以訂房，估計回港人數會在六月至七月份達高峰，屆時對檢疫酒店房間需求更大。香港特區政府發言人回覆指，特區政府會繼續密切監察疫情發展，聯同專家研判，廣泛聽取包括航空業界意見，為香港制訂日後應採用的更有針對性防疫措施。

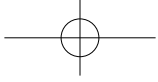
林鄭月娥較早前表示，對英美等九個國家實施航班熔断機制已經不合時宜，因為外國疫情已不比香港差，大部分個案都沒有明顯病徵，措施對在九個國家的滯留港人帶來焦慮，而且入



境要求嚴苛，會影響香港營商環境。據估計，在取消禁飛措施後檢疫酒店會有較大需求，返港人士如果事前未曾預訂房間，現時要訂房會有困難。港府已經要求相關部門與業界商討，會否有更多酒店房供應，盡量騰空房間，又指現時只需 7 晚檢疫，亦可減低入住壓力。港府財政司長陳茂波認為，放寬來港限制有助保持香港競爭力，特區政府會繼續保持高度警惕，動態清零，爭取與內地通關。他指疫情過後香港吸引力仍在，經濟前景良好，大灣區為香港提供大量機遇，可吸引外地企業來港，服務內地及北亞市場。香港中華總商會會長袁武則認為，香港作為國際城市，與外國通航無可厚非，重點在於如何控制從外國回來的市民，要嚴格控制並做好防控措施。

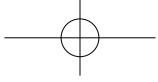
在澳門，禁止民用飛機由中國以外地區搭載乘客來澳的措施已於一月二十三日午夜結束；自一月二十四日零時起，允許民用飛機由中國以外地區搭載乘客前來澳門。儘管旅客仍需按規定出示核酸檢測陰性證明，高風險地區入境人士要醫學隔離，但來自低風險地區的旅客已能入境澳門。這說明澳門有信心也有能力，應對重開機場口岸帶來的挑戰。新冠疫情令航空業需求急速下滑，澳門國際機場旅客量和貨物運輸量均大幅度下跌，嚴重影響民航業和旅遊業收益。中國內地和澳門特別行政區防控得力，迅速實現動態清零，復工復產而且恢復有限度的人員往來。不過，由於新冠肺炎疫情在世界各地大規模傳播，並出現 Delta、Omicron 等多類型變種病毒，中國內地和澳門仍然禁止外國人入境，基於公共利益理由而需要入境者則需特別批准。如今內地接種疫苗已達到八成三的免疫覆蓋率，澳門接種率也超過了七成，並已開始第三針即疫苗加強劑的接種。這為防疫部門重開國際旅遊口岸增添了底氣，因此，內地和澳門最近都同時採取了重開國際旅遊口岸的動作。

澳門開放外國旅客入境的同時，要求有關人士須遵守現行各項核酸以及接種新冠疫苗的要求，例如由外國前往澳門的直航飛機或聯程航班第一程飛機乘機前：（一）由極高風險國家（孟加拉、巴西、柬埔寨、印度、印尼、伊朗、尼泊爾、巴基斯坦、菲律賓、俄羅斯、南非、斯里蘭卡、坦桑尼亞、土耳其、美國、博茨瓦納、津巴布韋、納米比亞、萊索托、斯威士蘭、莫桑比克及馬拉維）出發的人士，須出示五日內每次相隔至少二十四小時、連續三次新冠病毒核酸測試陰性結果的證明，入境澳門後則須接受二十八天集中隔離醫學觀察。由其他外國出發的人士其新



冠病毒核酸測試陰性結果的證明，須是四十八小時內採樣，入境澳門後須接受廿一天集中隔離醫學觀察。十二歲或以上人士，須出示已完成新冠疫苗至少完成初種系列接種後十四天且最後一劑須為七個月內的證明。應變協調中心提醒，若未能出示上述的證明，就須出示不適合或不能接種的醫生證明，而有關證明須為國際旅行用途者。

《濠江日報》2022年4月4日

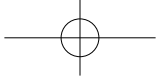


防控疫情常態化復甦航空旅遊業

據國際航空運輸協會預測，二〇二二年全球需求預計將恢復至二〇一九年水平的六成一；運力增速預期將繼續快於需求，恢復至疫情前的 67%。澳門國際機場專營股份有限公司 (CAM) 最近召開的股東大會普通會議提及，二〇二一年新冠肺炎變異毒株肆虐全球，多地疫情形勢出現大規模反彈，影響航空市場需求恢復不穩。2021 年澳門國際機場旅客數量接近一百一十五萬人次，按年下跌 2.2%；航班升降逾一萬五千架次，同比下降 6.9%；公務機錄得三百零九架次的航班升降，同比跌幅為 49%；貨運量近四萬九千公噸，按年升幅 45.7%，較疫情前的二〇一九年增長了 15%。澳門國際機場內主要營運商（包括該公司在內）的總體營業收入估算約為二十點六億澳門元，按年上升 42%。

澳門國際機場專營股份有限公司在自身面對極大的財務壓力下，仍積極地因應市場變化及客戶的需求而適時調整策略，扶持並提供激勵紓困措施促進澳門國際機場營運商在困難環境下繼續為旅客提供服務。該公司財政年度總收入錄得近五點八一億澳門元，按年上升 25.8%，扭轉了去年的收入跌勢。在保障安全營運前提下致力控制和節約成本，由於收入只恢復至疫情前二〇一九的三成，二〇二一年度除稅息後淨虧損為五點一九億澳門元，按年減虧 20.4%。虧損中約佔八成為非現金性的折舊費用；公司一直貫徹執行審慎的現金流管理原則，本財政年度的營運情況對現金水平並無重大影響，現金水平足以應付現時業務所需。機場專營公司強調將持續為市場恢復做充分準備及整改，穩健復甦步伐，預測二〇二二年澳門國際機場客運量及航班升降量分別有望恢復至疫情前的 30% 及 34%，貨運量則預計較疫情前增長約 20%。

經粵澳聯防聯控機制積極協調指揮、澳門防疫部門及全澳居民共同努力，終於成功遏止了

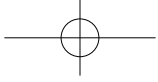


一波又一波來勢洶洶的疫情。由於澳門和內地疫情疫情整體受控，疫苗接種率達到八成二以上的高水平，人們出行的需求大增。內地多個省市申請辦理赴澳門簽註的市民，明顯是去年以來最多的，不少人還是一家大小一起申請的。澳門航空最近宣佈，目前澳門疫情已經清零，且防疫措施得當，本土已經連續超過一百三十多天未出現本土確診病例。澳門航空自二〇二二年三月一日起恢復執行義烏——澳門航線，二〇二二年三月班期仍為每週二、五、日三個航班，三月底換季後班期為每週二、四、六三個航班。不過，由於奧密克戎變種病毒在吉林、上海等個別城市出現局部新疫情，航空旅遊人數依然未能顯著增長。

就在澳門防疫部門宣佈允許民用飛機由中國以外地區搭載乘客前來澳門的同一天，也就是一月二十日，國務院公佈印發了「十四五」旅遊業發展規劃。

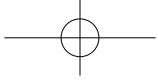
規劃提出分步有序促進入境旅遊。及時研判國內外新冠肺炎疫情防控形勢、國際環境發展變化，科學調整有關人員來華管理措施，在確保防疫安全的前提下，積極構建健康、安全、有序的中外人員往來秩序。適時啟動入境旅遊促進行動，出台入境旅遊發展支持政策，培養多語種導遊，講好中國故事，豐富和提升國家旅遊形象，審時度勢採取有力措施推動入境旅遊高質量發展。規劃提出要將旅遊形象納入國家對外宣傳，建立健全國家旅遊對外推廣體系，形成「中央——省（自治區、直轄市）——重點旅遊城市」三級推廣的格局。發揮跨區域旅遊推廣聯盟作用，有計畫有步驟地組織開展「美麗中國」旅遊形象推廣活動，加強「東亞文化之都」城市旅遊推廣。細分重點市場、新興市場、潛在市場，緊扣境外遊客需求和消費習慣，設計推出更多國際化程度高、中國特色明顯、適合境外主流市場的優質旅遊產品，不斷增強中國旅遊品牌吸引力、影響力。

規劃還提到要與旅遊客源國、客源地在國際航運、邊境通行、疫苗接種、旅遊團隊組織、醫療保險等方面加強溝通，本著對生命健康高度負責的態度，始終堅守安全底線，把疫情防控放在首位，嚴格執行國際客運航班熔断措施，動態精準調整來華人員入境政策。科學制定並實施入境旅遊疫情防控技術指南，強化入境旅遊接待重點人員、重點場所防控，嚴格落實門票實名制預約制度。在此基礎上，進一步提升入境服務水準，優化境外預訂、金融支付、網路服務、



語言標識等，讓來華遊客在用卡、用網、用餐等方面更順暢、更舒心。誠然，新冠疫情仍在世界各地繼續擴散，我們不可能像疫情前那樣高調地發展民航和旅遊。但與過去兩年多的最艱難日子相比，這畢竟是一個令人印象深刻的向好勢頭。

《濠江日報》2022年4月11日

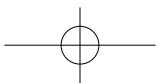


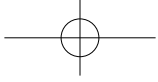
華東物流積壓部分轉至華南

踏入四月份以來，全國多個地區先後爆發本土疫情，疫情防控形勢嚴峻，多地出現貨物受阻、物流不暢、貨物積壓等情況。在我國經濟最發達的華東地區，大量貨物本來需要經上海港出口，上海市爆發本土新冠肺炎疫情後，當地政府實施封控措施，長三角地區物流嚴重受阻。

上海近期疫情形勢嚴峻，作為全球第一大集裝箱港口（上海港）所在地，上海的集裝箱貨物運轉也因此受到直接影響。據上海道路運輸管理局發佈的通知，三月二十九日起，涉及上海港進港運輸的集裝箱車輛，需持有上港集團發放的電子防疫通行證；獲得通行證的條件是：集裝箱卡車司機同時持有四十八小時內核酸檢測陰性證明和二十四小時內抗原檢測陰性證明。但據貨運物流公司從業人員反映，在上海封控期內，集裝箱卡車貨運基本處於半癱瘓狀態，車輛很難進入上海，即使進去了也很難出來。率先封控的浦東、浦南及毗鄰區域是上海倉庫、物流企業較為集中的區域。浦東是上海國際航運和貿易中心核心區，上海港集裝箱碼頭——外高橋港區（上海港以接納第三、第四代國際集裝箱為主體的內、外貿相結合的深水港區）、洋山港區等重要物流樞紐都位於浦東。

上海港作為世界上最繁忙的港口，二〇二一年集裝箱吞吐量突破四千七百萬標準箱，已連續十二年位居全球第一。為免貨物滯留在上海及周邊地區，不少國內外企業四月起改從廣東省廣州市、深圳市及澳門特別行政區進出貨，三地機場貨量近日激增。廣州南航白雲物流園區國際進出港貨郵處理總量，四月一日至十六日高達三萬二千二百噸，同比增長 65%。大量國際貨物通過陸空聯運轉至廣州口岸，貨物出現積壓情況，南航白雲物流四月十六日單日進出港貨郵量突破二千四百六十七噸，創下歷史新高。南航白雲物流國際貨站二十四小時運作，最繁忙





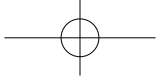
的旺季也未見過如此多的貨物。

為應對貨量激增壓力，助力國內國際雙迴圈，南航緊急調整貨機航班運力，全球多站點協同合作，暢通國內國際物流產業鏈、供應鏈。南航白雲物流國際貨站進一步提升現場運行效率，加強人員、場地、設施設備保障，優化快速入倉流程，提高設備利用率和場地利用率。加開貨物收運、安檢機口，貨物進行全天候二十四小時入倉。加大對園區提貨、卸貨車輛分流通管，保持園區車輛運行通暢。通過「客戶經理制」，加強與客戶溝通協調，引導貨物錯峰入倉。動態調整貨物存放區域，提高貨物倉儲利用空間，想方設法確保現場運行不斷、秩序不亂。南航已緊急分批調出上海浦東機場七架貨機，並重點增加廣州至歐美方向貨機航線、深圳至芝加哥航線，並新增廣州至澳洲、廣州至越南貨機航線，助力暢通大灣區空中運輸通道。四月一日至十六日，南航在廣深兩地執行貨機航班一百零二班，運輸貨量同比增長 16%。此外，內地二十三個省市區目前已經按要求建立通行證制度，主要集中在醫療與防疫物資、生活必需品、郵政速遞等民生物資以及農業、能源等生產物資。

澳門國際機場三月份處理了五千三百多噸航空貨運量，比去年同期增長了超過 55%；首季度處理空運貨物一萬二千六百多噸，同比上升超過五成。由於客運航班減少，目前經澳門國際機場出入口的大部分是全貨機，使用波音 777F、波音 747-200 或空中巴士 A330F 等機型，最大運力可達一百噸。據有關貨運公司營業部門透露，由於華東地區陸海空物流仍然緊張，他們在四、五月份也有較大數量的貨物要經澳門國際機場進出口。

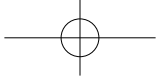
由二〇一八年起連續四年榮獲「亞洲最佳機場」獎項的澳門國際機場，二〇二一年總貨運量為四萬八千五百九十五噸，與二〇二〇年相比上升了 45.72%。考慮到疫情令全球物流供應鏈失調，航空貨運行業作為時效最快的物流渠道仍有一定發展空間，澳門國際機場正延續「走出去，引進來」的策略，加強聯絡內地貨運代理及航空公司，爭取開通更多的全貨機航線。

中國是全球第一大貿易國，在疫情期間保持工廠正常生產，對全球供應鏈至關重要。對全球航空公司而言，航空客運受疫情影響而大幅度下挫，貨物空運需求增加則屬「上帝打開的另



一扇窗戶」，反映消費者在家防疫所掀起的需求。然而，供應鏈出現的瓶頸阻擋了世界各地對空運貨物的需求。歐美國家在歷經疫情重災之後，不少民眾離開職場，各行各業缺工嚴重，尤其是碼頭工人與卡車司機。缺工使得碼頭來不及處理來自亞洲源源不斷的貨櫃，貨輪在美國西岸港口外大排長龍，要流浪數周才能靠岸。全球運輸供給量明顯下降，海運價格急升而且收貨時間無限期拖延。須在兩個月內把商品送到客戶手上的業者，只能走空運路線，由此亦增加了海轉空的需求。代表二百九十家航空公司的國際民航協會正呼籲各國政府儘速解決供應鏈壓力，包括應避免針對旅客的防疫限制影響保機組人員，並提供政策誘因以解決人力短缺的狀況。

《濠江日報》2022 年 4 月 25 日

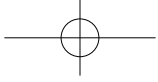


內地疫情反覆五一航班銳減

「五一」假期前夕，有內地防疫專家指出，新冠疫情可能因人流和群體性聚集而出現反覆。此外，上海等個別省市的疫情仍未過去，首都北京亦有局部性疫情。為此，中國疾控中心官方微信公眾號發佈「二〇二二年五一假期健康提示」，指目前全球流行的新冠病毒奧密克戎變異株傳染性強，我國境內本土疫情點多、面廣、頻發，疫情防控形勢嚴峻複雜，面臨本土疫情傳播擴散和境外輸入續發傳播的雙重風險。「提示」建議避免前往新冠肺炎疫情流行及中高風險地區，避免非必要的跨境旅行；境內疫情中、高風險地區及所在縣市人員嚴格限制出行；中、高風險地區所在地市的其他縣市人員非必要不出行，確需出行的要持四十八小時內核酸檢測陰性證明；嚴格限制前往中、高風險地區及所在縣市，非必要不前往中、高風險地區所在地市的其他縣市。

民航界人士認為，由於疫情原因，這個假期出行將會持續低迷。事實上，北京、江蘇、山西等多個省市都呼籲民眾在「五一」期間盡量不出行。中國民航局在「五一」前夕舉行新聞發佈會，談及航空出行整體情況預計、個別地區突發疫情引起航班調整，以及如何做好旅客機票退改簽等各項服務工作等問題。中國民航局運輸司司長梁楠日前表示，當前全國新冠肺炎疫情防控形勢嚴峻複雜。受疫情影響，旅客出行意願較低，預計「五一」期間民航旅客運輸量將較去年同期大幅減少。從機票預訂情況來看，預計「五一」假期民航將運輸旅客二百萬人次，日均約四十萬人次，同比下降 77%。民航各單位將繼續做好疫情防控工作，高度關注疫情形勢和變化，及時調整航線航班安排。

中國民航局還提醒廣大旅客節日出行期間，自覺遵守戴口罩、測體溫、查驗健康碼等疫情

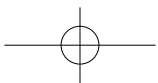


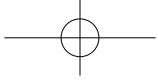
防控規定；提前瞭解始發地、目的地防控政策，合理規劃出行安排。如果出現個別地區突發疫情引發航班調整，民航局將持續督促航空公司按照《航班正常管理規定》和《公共航空運輸旅客服務管理規定》的相關要求，做好資訊告知、客票退改等後續服務工作，盡可能為旅客提供便利，體現民航真情服務。

民航數據公司資訊顯示，受疫情防控政策影響，各地機場「五一」假期航班取消量大增，全國航班量保持低位運行。「五一」假期國內日均執行航班量較去年同期降七成，目前用戶關注度最高的前三位航線中，深圳出發關注度最高。白雲機場上週還恢復了空港快線珠海線運行。數據顯示，國內日均執行航班量或在三千班以內，較二〇二一年同期降七至八成，較二〇二〇年同期降五成以上。「五一」全域低風險的地區更受青睞。從飛常準機票搜索數據看，目前用戶關注度前三的航線依次是深圳寶安至成都雙流、深圳寶安至重慶江北、深圳寶安至三亞鳳凰。機票價格方面，飛常準機票預訂數據顯示，四月三十至五月四日的預訂機票，經濟艙平均支付價格為七百二十八元，比去年同期平均值低一百五十元。

深圳航空在「五一」假期前夕前推出「一訂飛」活動，即計劃在航班起飛日期三個自然日內（含航班起飛當日）不取消航班（天氣原因及公共安全原因除外），如因公司原因取消，將額外向旅客贈送百元優惠券包。從飛常準機票訂單數據看，深航「一訂飛」上線一周，同一航線標識「一訂飛」航班預訂量更高，訂單量環比周增三成。南航也發佈四款涵蓋「五一」假期的高性價比套餐，購買產品的用戶可在產品有效期內，享受兌換兩次適用航線經濟艙機票權益，每名旅客每款套餐限使用一次。可選航線多達四百多條，覆蓋多個著名旅遊景點，包括廣州出發至張家界、黃山、麗江等航線。但因疫情反覆，各地又紛紛發出盡量不出行的呼籲，情況並不理想。

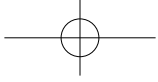
據中國民航局最新發佈的消息，三月份內地民航運輸生產指標顯著下降。全行業完成運輸總周轉量、旅客運輸量、貨郵運輸量分別為四十五點一億噸公里、一千五百三十七萬人次、五十三萬噸，同比分別下降 49.5%、67.9%、19.1%。全行業飛機日利用率為三點五小時，同比下降四點七小時。今年首季度全行業累計完成運輸總周轉量、旅客運輸量、貨郵運輸量分別





為一百七十一點六億噸公里、七千六百一十七點八萬人次、一百六十一點五萬噸，同比分別下降 15.5%、25.3% 和 9.5%。全貨機完成貨郵運輸量六十八點七萬噸，同比下降 6.5%。在運行保障方面，三月份共保障各類飛行二十點八萬班，日均逾六千七百班，日均同比減少 52.5%。全國航班正常率為 97.6%。

《濠江日報》2022 年 5 月 2 日



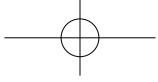
港澳機場設內地口岸區的難題

二〇二一年北京「兩會」上，澳區全國人大代表崔世平建議研究澳門往內地的航班視作國內航班的可行性和操作細則，希望有關部委在滿足安全條件下，推動實現內地與澳門往來的航線與國內航線的乘機流程一致，並研究在澳門國際機場以「提前通關」的模式，優化澳門前往內地航點的流程，讓澳門民航業服務國家「內循環」。崔世平其後再以澳門立法會議員身份在立法會上提出了「在澳門國際機場設置內地口岸區」的議案。今年三月，港區全國政協委員黃楚標在全國政協上提出了「在香港國際機場設置內地口岸區」的提案。

民航業界對這兩位港澳知名人士的建議十分關注，為此，民航資源網不久前刊載了著名航空專業撰稿人李瀚明的文章。其中有不少涉及澳門民航業的部分，

包括「口岸區」的歷史和定義。李瀚明指出，「澳區方案」之所以提出一年來沒有動靜，根本原因在於現階段無法決定澳門特別行政區與內地在澳門國際機場範圍內的法律適用界線。這種界線有三種：地理界線——何地應移交給對方管轄；事項界線——何事應移交給對方管轄；時間界線——何時應移交給對方管轄。

劃定地理界線是嚴肅的法律行為。在歷次人大常委會就「口岸區」的設置所做的決定中，範圍均由國務院規定、確定或批准；橫琴口岸澳方口岸區有關區域具體啟用日期，以及具體座標和面積，由國務院確定。因此，任何試圖設置「口岸區」的方案，都需要確保「口岸區」的範圍能夠較長的一段時間內保持穩定。現在澳門機場和香港機場都還未能就土地使用劃分穩定的範圍。澳門機場唯一有可能建設的地方是其擴建工程，但是擴建工程本身仍然懸而未決。



文章回顧了目前三種土地使用權移轉的方案：

第一種是由內地移交給港澳的公路口岸：深圳灣（港方口岸區）和橫琴（澳方口岸區）；

第二種是由香港移交給內地的鐵路口岸：西九龍（內地口岸區）；

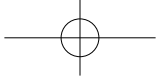
第三種是不屬口岸，但同樣涉及土地使用權移轉的澳門大學橫琴校區用地。

在上述三種方案之中，第三種是最簡單的：內地向澳門移交了一塊生地，由澳門負責這塊土地上新建的建築物、管線、隧道……澳門承擔一切義務，享有一切土地使用權。實際情況是澳門在使用權移交前先行委託了內地工人建設建築物，並在建設完成後將建築物所有權和土地使用權一併讓渡，從而降低建設成本。

但是，邊境口岸建築物不是大學教學樓，最好是橫跨兩地——否則以珠三角的天氣，大部分時間過關時旅客都要淋雨。而對於一座橫跨兩地的建築物，則必然包括一個核心問題：這個建築物怎麼管？

在深圳灣口岸和橫琴口岸的案例中，由於深圳灣口岸、橫琴口岸和香港、澳門由公路大橋相連，管轄區在陸路上連續，因此事情大致遵循相似的模式。另外，深圳灣口岸和橫琴口岸還額外做出了一項規定，連接「口岸區」和「其它部分」的大橋，不可避免會跨過口岸區外的內地道路。因此，安排中規定港方口岸區的管轄範圍是「三維」的，有海拔上限和海拔下限。由於內地和香港（澳門）之間的航班安排已經由《內地和香港（澳門）特別行政區間航空運輸安排》規定。考慮到內地和香港、澳門間的航空運輸涉及三地多家承運人，因此，設置「內地口岸區」勢必要大改既有的《運輸安排》，將「內地口岸區」的「保留事項」寫入《運輸安排》。而更改《運輸安排》時，有一些問題不可避免會需要討論，包括「內地口岸區」帶來的「國內業務權」問題。

我們設想這樣一種情況：有一家港澳的航空運輸企業希望開通內地 A 機場經內地 B 機場到港澳的經停航線，這是一個很正常的想法。口岸區設計的目的，是為了讓那些沒有口岸的中小機場得以開闢往來港澳的航班。但一個機場之所以沒有口岸，是因為這個機場往來港澳和國際的人流本身就不多。因此，在涉及這些城市的航班上，如果不允許經停二合一的話，承運人的

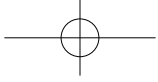


盈利能力是有限的，不會有太強的開通航班的意願。不過，這又帶來了一個問題：這家在《運輸安排》下代表香港、澳門特別行政區的承運人，是否可以在內地 A 機場和內地 B 機場之間載客貨而取得報酬？如果是內地航司經營「A 機場——B 機場——港澳」的航線，內地航司是可以在 A、B 兩機場之間載客取酬的，這會造成不公平競爭。很難想像，這樣的方案能獲得兩個特別行政區的支持。如果擱置這個問題，兩邊的航司都只允許開闢點對點航線，而不允許開闢經停航線呢？這可能就有悖設立口岸區的本意——方便內地中小城市往來港澳了。

換言之，機場的「內地口岸區」只有在航空公司的「國內業務權」的配套下，才能說明香港澳門服務內地共同富裕的目標，鼓勵內地中小城市利用港澳的航運中心能力開展業務。這也是國家對「內地口岸區」的期待。

文章的結論是，在港澳機場實施「一地兩檢」絕非計日程功之事，這需要一代公務員數年的時間。

《濠江日報》2022 年 5 月 16 日

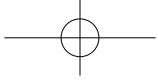


外國人免隔離入境有助民航業復蘇

民航界人士都注意到，澳門近連續推出多項重新允許外國人入境的措施。首先是外籍家傭豁免入境限制先導計劃，五月三十日起由菲律賓籍、印尼籍擴大至所有國籍家傭，申請照顧對象不限、申請手續不變。另一條法令則由亞洲擴大至歐洲範圍：根據行政長官批示的相關規定，自五月二十七日起，如在入境前二十一日未曾到過中國內地、港澳或葡萄牙以外地方的葡籍人士，可在遵守入境條件的前提下，無須獲得衛生當局的事先批准而入境澳門特別行政區。緊接著，防疫部門又宣布進一步放寬本澳居民外籍配偶和未成年子女入境，五月三十日起接受申請，需由利害關係人的澳門居民或法定代理人提出申請，當局會在十五個工作日內審批。

外界對上述消息表示非常關注，澳門已有二百二十多天沒有本地確診個案，包括葡萄牙籍居民在內的大部分居民，均已完成疫苗接種。葡萄牙目前仍有疫情，特區政府防疫部門放寬葡萄牙人士來澳限制，主要考慮到澳門與葡萄牙有密切聯繫和往來的需求；加上葡萄牙疫情已經放緩，只要持有核酸檢測陰性證明並符合其他入境規定，恢復澳門與葡萄牙之間的人員往來完全具備條件。進一步放寬本澳居民外籍配偶和未成年子女入境，放寬至所有國籍，意味著短期內會增加一批外籍人士申請入境澳門。隨著新冠疫苗逐步普及，一些國家和地區正重新向國際遊客開放邊境，尤其是一些以旅遊為經濟支柱的國家。為了實現這個目標，推行「疫苗護照」將成為一種國際大趨勢，有的國家已提前設計電子疫苗護照。旅遊業和民航界人士預料，如果疫苗接種普程度高的國家和地區都能推出「疫苗護照」，國際旅遊和民航業務將在短期內快速復甦。

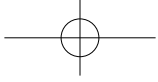
泰國屬於較早對外開放的旅遊目的地之一，去年已允許完全接種疫苗的遊客到泰國旅行，



而無需隔離，條件是他們必須在普吉島停留至少十四天。後來，該計畫擴展到了蘇梅島、帕岸島、濤島；接著，甲米府和攀牙府也加入了這一計畫。最早實現八成接種率開放邊境的國家是丹麥，去年九月宣布取消所有防疫限制，包括不再強制戴口罩，出入餐廳、體育賽事或健身房等場所也毋須出示疫苗護照，成為歐盟國家首例。丹麥已有超過 90% 的十二歲以上人口都已接種完兩劑疫苗，政府宣布不再將新冠病毒視為「社會危急的疾病」。澳洲去年已宣佈容許疫苗接種率達到八成的州在本月份開放邊境，海外返澳公民只需居家隔離七日，不再需要在酒店隔離十四日。與此同時，澳洲開放讓完成接種疫苗的新西蘭旅客免隔離入境。目前，世界各地正在開發多種數字平台，它們被稱為「COVID-19 疫苗接種 / 疫苗護照」、「綠色護照」、「COVID-19 疫苗接種 / 疫苗證書」、「數字護照」以及它們的變種。這些證書旨在用於國際旅行，並通過智能手機應用程序和二維掃描代碼發揮作用。

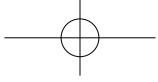
澳門入境旅客量近期逐漸回升，今年「五一」黃金周五天內達到十七點三萬人次，比四月份增加逾三分之一。這固然與疫情穩定和宣傳有關，但僅僅靠單日平均三萬人次的旅客量，未能令旅遊休閒經濟恢復到疫情前水平。最可靠的還是盡快提高本澳疫苗接種率，向國內外都認可的水平推進，然後藉此重啟正常旅遊之門。此外，近期來澳的旅客幾乎全是內地居民，而且以廣東省內居民為主，遠途客和高消費客較少。有消息說內地將限制居民赴澳簽註，每人每年只能出境三次。這一消息尚未獲得證實，但也沒有被有關方面否認。因此，如要達到擴大客源的目標，就需吸引更多高質素的旅客，尤其是香港、台灣旅客和經國際機場入境的旅客。

禁止民用飛機由中國以外地區搭載乘客來澳的措施，早在今年一月二十三日已經結束，民用飛機可由中國以外地區搭載乘客前來澳門。儘管旅客仍需按規定出示核酸檢測陰性證明，高風險地區入境人士要醫學隔離，但來自低風險地區的旅客已能入境澳門。這說明澳門特區政府有信心也有能力，應對重開國際機場口岸帶來的挑戰。新冠疫情令航空業需求急速下滑，澳門國際機場旅客量和貨物運輸量均大幅度下跌，嚴重影響民航業和旅遊業收益。中國內地和澳門特別行政區防控得力，迅速實現動態清零，復工復產而且恢復有限度的人員往來。不過，由於新冠肺炎疫情在世界各地大規模傳播，並出現德爾塔、奧密克戎等多類型變種病毒，在此之前澳門仍然禁止外國人入境，基於公共利益理由而需要入境者則需特別批准。如今澳門居民疫苗



接種率已接近九成，並有二十多萬人接種了疫苗加強劑。這為防疫部門重開國際旅游口岸增添了底氣，因此，內地和澳門最近都同時採取了重開國際旅游口岸的動作。

《濠江日報》2022年5月30日

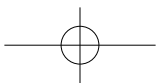


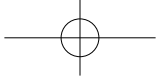
粵港澳大灣區低空產業逐漸成型

五月十九日零時，貫通中國南北、全長二千多公里的空中京廣大通道空域結構調整順利實施。調整後，京廣大通道空域將形成「兩上兩下，單向迴圈」的運行模式，可有效解決京廣航路以及華北空域的擁堵狀況，優化空域結構，釋放可用資源，促進節能減排，降低安全風險，提升航班運行效率。北京首都機場、大興機場、石家莊正定機場等華北區域內部分機場班機走向有一定變化。

京廣大通道是連接京津冀與粵港澳大灣區兩大世界級城市群的大動脈，具有重要戰略地位。此次大通道建設是民航局規劃的「10+3」空中骨幹大通道建設中的一條，涉及京廣沿線七省兩市及香港澳門特別行政區，八個千萬級機場。京廣大通道中「京」主要指包括北京首都、北京大興、天津濱海、石家莊正定等機場在內的京津冀地區，「廣」主要指珠三角地區。京廣大通道涉及機場眾多，沿線路網結構複雜、交通密度大、擁堵節點多，建設難度大。

在本次京廣大通道建設中，在華北地區主要調整了京津冀各機場去往深珠澳等機場方向的班機走向，其中僅北京首都至港、深、珠、澳的航班單程可節省約一百二十五公里，進一步實現航線截彎取直，充分促進行業節能減排。另外，新增一條北京大興機場去往廣州的班機走向，將有效緩解航線擁堵。在由華北空管局北京區管中心管轄的鄭州高空區域內取消了兩條交叉航線，將減少衝突運行安全隱患。目前，由於疫情影響，北京兩場航班量處於低位運行，但航路航線規劃是一項長遠工作，要具備一定的前瞻性和戰略性，尤其要對大流量情況下航班運行進行分析研判，提前籌劃。華北空管局充分運用二〇一九年大興機場開航空域調整的先進經驗，成立了專項工作領導小組，制定下發《京廣大通道實施方案》及任務分解表，對機場、航司等





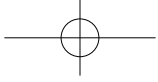
各有關單位進行方案宣貫。

香港大灣區航空現正積極籌備開通國內外航線。大灣區航空今年二月獲空運牌照局簽發牌照，目前已有兩架飛機已到埗。大灣區航空行政總裁丘應樺最近透露，第三架波音 737-800 型號飛機近月將交付香港，預計最快在六至七月期間首航。他表示該公司將以來往東南亞城市為目標，並視乎情況提供來往上海、北京等大城市的航班。絕大部分大灣區城市沒有直航，因此公司冀針對大灣區增加航班，連接海、陸、空三路，讓大灣區客人可從高鐵、港珠澳大橋、海天客運碼頭等不同渠道來港，轉乘飛機進出全球二百多個城市，這種模式被稱為多元化聯運。

香港國際機場有一百多間航空公司營運，高峰期間每日有一千一百個航班，只要掌握市場脈搏，利用既有優勢，配合實施一地兩檢，轉機乘客毋需分別在兩地過關，有利提升香港航空樞紐的地位。大灣區航空第三架波音 737-800 型號飛機，目前正等候香港特區政府民航部門審批文件完成手續，對於東航空難而產生的客機安全性問題。至於目前香港實行的航班熔断機制，不少航空公司選擇每隔七日一班機，即使要熔断，下一個航班仍可如常起飛。但是，大灣區航空未有足夠規模，航班調配上必須靈活走位。

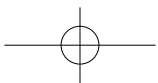
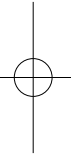
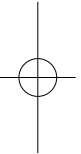
由於大灣區的低空通勤時代漸近，以大灣區內的深圳特區為例，今年初國家發展和改革委員會、商務部印發的《關於深圳建設中國特色社會主義先行示範區放寬市場准入若干特別措施的意見》明確提出，要放寬航空領域准入限制，深化粵港澳大灣區低空空域管理試點。業界人士表示，該措施激活大灣區低空產業發展潛力，開拓「空中的士」等城市通勤新模式，深圳特區先行先試。通過開展融合空域城市空中交通運營試點，搭建灣區城市空中交通運行新服務場景，深圳正探索讓空中交通成為全新的城市出行方式，拉近大灣區城市間距離，打造大灣區十五分鐘經濟生活圈。

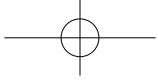
一些平日只在電視劇出現的空中救援場景，現在已成為深圳的日常。深圳目前已建立內地首個「空中一二〇」航空醫療救援網絡和城市「空地一體」綜合救援系統。直升機起降點網絡目前覆蓋大灣區城市群，除空中救援外，還形成跨境飛行、城際飛行、空中通勤、空中擺渡等



通航新業態模式。目前從深圳中心區的 CBD 前往廣州中心區的「小蠻腰」（廣州塔），車程至少個半小時，但直升機飛行時間僅二十分鐘。空中交通的出行效率是駕車的數倍，因此成為一些商務人士出行新方式，大灣區低空通勤年代指日可待。

《濠江日報》2022 年 6 月 13 日



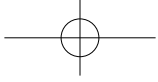


疫情緩和貨物空運業務復甦

疫情尚未結束，由於世界各地都實施嚴格的出入境管制，民航和旅遊業所受影響頗大。另一方面，民航班機紛紛停飛也導致運力銳降，不但各個港口貨櫃船大排長龍，機場口岸貨運業務火爆，全球物流鏈均告供不應求。為扭轉這一不利狀況，各國航空公司都加開貨運航班分流貨物，以緩解供應鏈不足的問題。隨著上海疫情緩和，華東地區物流業務逐漸復甦，並輻射到華南地區的機場。

海航航空旗下金鵬航空的資料顯示，今年第一季度該公司貨運收益呈現迅速增長態勢，一季度運輸收入同比增長 94%，淨利潤同比更大幅提升 729%，主要指標均優於歷史同期。為鼓勵員工幹勁，企業以多超多獎的方式全力調動員工的積極性和創造性，鼓舞團隊士氣。其中，在今年一至二月的傳統貨運淡季期間，金鵬航空貨運團隊主動出擊，開展客戶洽談，二月在北美市場上成功執行三班美線高收益包機，單班的收益水準較之當月美線班均收益高出 62%。作為金鵬貨運的旗艦機型，金鵬航空波音 747 全貨機今年一季度的日利用率達十點四九小時、同比提升 50%，小時收入同比提升 13%。金鵬貨運團隊召開收益提升專題研討會，開發價格有競爭力、有吸引力的產品組合，豐富自身銷售產品種類、針對歐美回程銷售薄弱項發力突破，使第一季度 747 載運率大幅提升，到今年三月，歐美線回程載運率已較去年同比增長 28%。與此同時，金鵬貨運團隊以其 737 全貨機兩條航線協議到期為契機，開展重新招投標。重新簽約後，廣州至臺北和大阪至浦東線預計較原協議小時收入分別上漲 9% 和 14%。

隨著上海疫情防控形勢向好，上海浦東機場貨班架次和貨量持續回升。五月二十日浦東機場共保障貨班起降一百七十五架次，貨郵輸送量七千九百一十八噸，貨班貨量均已回升至常態

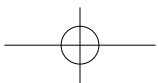


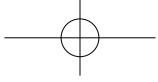
時期的 80%。五月以來，上海機場集團統籌推進疫情防控和安全生產運行，與航空貨運上下游企業緊密協同，保障上海國際航運中心核心功能正常運轉。目前，浦東機場貨運區在崗封閉作業人員已增至八千二百多人，地服、機務、貨站、貨代等貨班作業鏈保障單位進一步充實了保障力量，貨班通航點已恢復至五十三個。此外，南方航空已調撥第三架波音 777 貨機投放上海空運市場，並於五月十八日正式開始運行浦東至法蘭克福航線。這是南航繼運行浦東至阿姆斯特丹、浦東至洛杉磯航線之後增加投入的第三條貨運航線，這標誌著南航在上海恢復貨機運行上又跨入新階段。

新冠疫情發生以來，客運市場急劇下降、貨運需求爆發式增加，很多航空公司尋求利用客機的客艙以裝載更多貨物進行運輸的可能。中國民航局為保障疫情期間物資運輸的通暢，同時為航空公司在客艙內裝載貨物的運行提供指導，飛行標準司發佈了第一版《客艙裝載貨物運輸》。經過一段時間的操作，為在疫情防控工作新常態下提高客機客艙內裝載貨物運輸的安全度，中國民航局飛行標準司在今年一月重新發佈《客艙裝載貨物運輸（第二版）》，不允許通過改變客艙構型（即拆除客艙內的全部或部分旅客座椅）在客艙地板上裝載貨物；已改變客艙構型開展相關運行的航空公司，需要自通告生效之日起建立貨物白名單制度和托運人（及代理人）白名單制度，並於二〇二二年六月二十八日前恢復客艙構型。

疫情改變了人們的生活，也改變了民航運輸，促使一些以貨運為主的航空公司不斷壯大。以內地著名的航空貨運公司順豐航空為例，順豐航空是順豐旗下的貨運航空公司，是中國首家人營快遞航空公司，也是目前國內機隊規模最大的貨運航空公司。至去年年底，順豐航空有限公司運營的全貨機數量已增長至六十八架，全球通航站點達八十四個。寬體機隊進一步擴充，為該公司物流高峰期提供更充足的運力保障，也支撐公司持續開拓運營國際航線。

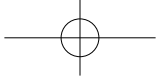
澳門國際機場得益於全球電子商務的增長，航空貨運需求顯著上升，二〇二一年貨運量達四萬八千五百九十五公噸，與二〇二〇年同比上升 45.72%，比對疫情前的二〇一九年還增長了 15%。二〇二一年該機場年與南光物流簽署戰略合作協議，通過建設澳門國際機場橫琴貨站吸引跨境電子商務等新興產業落戶澳門，加大力度並持續提升航空貨運服務品質。今年初有





關方面預測，二〇二二年澳門國際機場客運量及航班升降量分別有望恢復至疫情前的 30% 及 34%，貨運量則預計較疫情前增長約 20%。據統計，今年一至五月澳門國際機場共處理空運貨物比去年同期大幅增長 45%；其中首季度達到一萬二千六百多噸，同比上升超過五成。在客運航班減少的情況下，澳門國際機場爭取到不少全貨機轉運貨物，包括波音 777F、波音 747-200 及空中巴士 A330F 等機型，最大運力可達一百噸。由於國內外陸海空物流運力仍然緊張，最近有國際物流企業希望在澳門國際機場拓展貨運業務。如能挖掘潛力、順利解決該機場貨運倉庫容量不足等問題，爭取到較大數量的貨物經澳門國際機場進出口，相信今年該機場的貨運業務仍有繼續上升的空間。

《濠江日報》2022 年 6 月 20 日

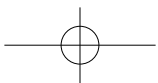


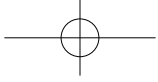
新加坡能否取代香港航空樞紐地位？

兩年多時間內出現五波疫情，令香港旅遊業和航空業損失頗重。民航界更有人指香港可能喪失國際航空樞紐的地位，立法會亦有議員批評港府拒絕放寬熔断機制，只會把民航界的生意全送給新加坡。不過，也有民航業人士認為，香港因疫情而收緊出入境限制只是暫時性的，稍後實現了社會面清零就會恢復原有的功能。新加坡雖然有各方面的有利條件，唯獨沒有背靠中國大陸這一強大經濟體、貿易出口地區的優勢。

香港商界人士呼籲特區新一屆政府上任後，視爭取與內地「點對點」免檢疫通關為頭等大事，同時亦要精準防疫，盡快研究容許居家檢疫或縮短酒店檢疫日數至三至四天。事實上，新一屆特區政府也密鑼緊鼓地籌劃縮短入境人士的入境檢疫期。香港特區政府候任醫務衛生局局長盧寵茂日前表示，上任後將爭取縮短入境檢疫期至五日甚至更短，同時配合家居隔離和要求旅客採取「點對點」行程。

前段時間，要求香港放寬熔断機制的議員認為，現時香港不少人已有抗體，在外來病毒沒有變種，又沒有第六波疫情來襲的前提下，沒必要以嚴厲的熔断機制來防止外來疫情。由於入境香港的人要檢疫七天，在機場又要檢測待行，結果只是香港把民航業務全送給新加坡。旅客運載數據顯示，新加坡的航空運載率明顯跑贏香港。今年首季度香港機場客運量約二十五萬一千人次，即平均每日的旅客人次約二千七百八十八人次。四月一日起港府撤銷了九個國家的「禁飛令」，每日旅客人次略增至四千人次。業界反映，赴香港的直航班機選擇較少，而且香港的檢疫酒店又極難預訂。

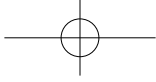




作為香港民航業的競爭對手，新加坡已重新開放國際空港。新加坡民航局早前宣布，自五月一日起，新加坡向所有已接種疫苗的旅客重新開放邊境，至四月十七日，當地航空客運量達到四十萬人次，已達疫情前水平的 31%。按此計算，新加坡機場的每日旅客運載人次約為二萬三千五百，是香港的八倍多。新加坡民航局表示，有信心實現今年內客運率回復到疫情前的一半。國際航空運輸協會早前亦提出，香港國際機場航機來往太少，影響在國際民航業的地位。香港航空業的地位得益於中國內地的改革開放，至二〇一八年香港已在全球十大客運機場排名中位列第八，航點約有二百二十個；三項航空交通量創下新高：客運量七千四百七十萬人次，貨運總量增至五百一十萬噸，飛機起降量達四十二萬七千七百架次。但接下來幾年，航空業接連遭遇「黑暴」和疫情衝擊。疫情爆發兩年多以來，香港國際機場年客運量及飛機起降量按年大跌。

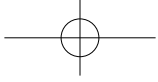
位於東西方之間的香港，在抗疫政策與經濟發展中究竟何去何從？確實考驗著特區政府，尤其是候任行政長官李家超和他的施政班子。儘管全球新冠肺炎確診病例早已超過五億例，累計死亡病例逾六百多萬人；但西方各國都以經濟發展為理由，拒絕繼續封關。亞洲的日本、韓國、泰國以及歐洲多個國家，都不斷放寬入境旅客的新冠防疫限制。在歐洲夏季旅遊旺季到來之前，希臘民航局宣佈取消國際和國內航班上的新冠防疫限制，僅保留在航班上和機場內佩戴口罩的規定。意大利則取消了進入餐館、電影院、健身房和其他場所所需的健康通行證，進入超市、工作場所和商店將不再需要佩戴口罩；但公共交通工具、電影院以及所有醫療保健設施和療養院內，仍需佩戴口罩。

韓國中央防疫對策本部五月二日新增新冠確診病例兩萬餘例，但該國已急不及待地宣佈放寬檢疫限制，換取出入境旅客的增加。從五月一日起，包括仁川國際機場在內的韓國多個機場都陸續重啟國際航線，把每周的國際航班總數增加到五百二十班次。其中，韓國大型航空公司主要擴大復飛歐美等中長線，廉價航空則側重於亞洲的中短程航班。亞洲著名的旅遊勝地泰國，更乾脆取消了所有入境人士的核酸檢測。五月一日起，泰國取消針對入境者的新冠病毒核酸檢測要求，以病毒快速檢測代替，經馬來西亞邊境沙道口岸入境泰國的人數隨即大增。



目前，新加坡等城市正在挑戰香港航空樞紐的地位，那麼，香港的航空樞紐地位又是否會被新加坡呢？答案是不會，因為新加坡不具備香港這一特殊的地理和政治環境，樟宜國際機場也無法取代香港國際機場的功能。新加坡的航空乘客量現已恢復到疫情前 15% 的水平，準備用接下來三年重建作為與世界銜接的航空樞紐地位。然而不少民航界人士指出，香港國際機場受到衝擊並不意味著在走下坡，因為香港航空業原本的結構及優勢並沒有消失。香港背靠全球最具影響力的大陸市場，中國大陸是全球第二大經濟體，全球最大的遊客客源地，更是世界加工廠。只要疫情過去，旅遊業和航空業就會反彈。屆時，香港仍有不可取代的巨大優勢，為香港經濟及粵港澳大灣區經濟持續作出貢獻。

《濠江日報》2022 年 6 月 27 日



《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。

《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 8,000 字為合，採用一般論文體例，一經刊用，薄致稿酬。

來稿請寄：

澳門民航學會秘書處

電話號碼：(853)8598 8809 傳真號碼：(853)2878 5465

電郵地址：info@imca.org.mo



編輯委員

崔世昌

鄧 軍

胡 根

鄭淑群

尹德明

澳門民航學刊

第四十九期

ISSN 1814-8662



9 771814 866007

澳門民航學會出版