

JOURNAL OF MACAU CIVIL AVIATION

澳門

民航學刊

2022 · 12
第五十期





澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第五十期
2022.12

澳門民航學會



《澳門民航學刊》第五十期

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

目錄

題 詞

特 稿

- | | | |
|-----------------|-----|----|
| 利好因素疊加澳門民航業重新展翅 | 高永森 | 10 |
| 「航空器優先權」本地立法探析 | 楊 雲 | 18 |
| 本澳民航界應為國產客機做好準備 | 鏡 水 | 24 |

會務活動

- | | |
|------------------|----|
| 澳門民航學會舉行第十六次會員大會 | 27 |
|------------------|----|

論 壇

鍾 山

- | | |
|-----------------|----|
| 疫情可控國際民航業穩步復甦 | 29 |
| 中國民航業正陸續恢復國際航班 | 32 |
| 香港放寬入境檢疫安排利好民航業 | 35 |
| 澳門賭牌競投強調海外客源 | 38 |



優化國際定期客運航班熔断機制	41
澳門十月中恢復國際航線	44
澳門恢復七天逗留期可吸引轉機旅	47
珠海機場借香港開通國際航班	50
內地與港澳台航班比上年度略減	53
春江水暖鴨先知	56
新一年航空旅遊市場熱火朝天	59
國際旅遊航空將在新一年顯著恢復	62

轉 載

大灣區強敵環伺，澳門機場如何差異化發展	65
---------------------	----

徵稿啟事

中國人民政治協商會議全國委員會副主席 何厚鐸



澳門民航學會

第五十期民航學刊付梓

鴻圖拓展

公元二〇二六年十二月

何厚鐸





澳門民航學會創會會長 崔世昌

《澳門民航學會》

發行第五十期《澳門民航學刊》誌慶

廣納業界真知灼見
拓民航事業新里程

澳門民航學會創會會長 崔世昌



二零二三年元月

澳門國際機場專營股份有限公司董事會主席 馬有恆



《澳門民航學刊》第五十期出版誌慶

展翅鏡海
騰飛萬里

澳門國際機場專營股份有限公司董事會主席 馬有恆



澳門國際機場專營股份有限公司董事會副主席 何超瓊

《澳門民航學刊》第五十期出版誌慶

逐夢藍天 續創輝煌

澳門國際機場專營股份有限公司董事會副主席 何超瓊

澳門特別行政區立法會議員 葉兆佳



《澳門民航學刊》第五十期出版誌慶

匯聚翹楚 專業弘彰

澳門特別行政區立法會議員 葉兆佳



澳門基金會行政委員會主席 吳志良

澳門民航學會

鏡海翱翔

澳門基金會
行政委員會主席

吳志良



Chairman of the Board
TAG Aviation
Mr. Steven Young



《澳門民航學刊》第五十期出版誌慶

立於大地 翱翔長空

Chairman of the Board
TAG Aviation
Steven Young



澳門海關前副關長 吳國慶

《澳門民航學刊》第五十期出版誌慶

立足濠江 逐夢全球

澳門海關前副關長 吳國慶

濠江日報社長 伍迅波



衷心祝賀《澳門民航學刊》第五十期順利出版

潮平兩岸闊
風正一帆懸

濠江日報社長 伍迅波

利好因素疊加澳門民航業重新展翅

■■■ 高永森

隨著防控疫情日趨科學精準，加上新型冠狀病毒疫情致病力大幅度下降，對人類殺傷力和普通流感差不多，中國內地各省市和自治區正陸續調整入境檢疫措施。澳門特別行政區各方面的情況顯示，隨著入境檢疫限制放寬、六大博企按博彩專營合同吸引海外顧客，踏入二〇二三年後，大規模的疫情防控工作將告一段落，民航業將隨著旅遊業的復甦而全面常態化。

一月五日，國務院聯防聯控機制發佈通告，決定優化內地與港澳人員往來措施，本月八日起，自澳門入境人員如七天內無外國或其他境外地區旅居史，無需憑行前新冠病毒感染核酸檢測陰性結果入境。此外，也不再對自香港入境人員實施全員核酸檢測，健康申報正常且海關口岸常規檢疫無異常者，可放行進入社會面。有關《通告》又宣佈恢復在香港、澳門國際機場轉機／過境進入內地服務，取消對香港、澳門來往內地航班客座率限制，逐步有序增加航班數量。簡化機場入境航班處置流程，提高機場運行效率，加強重點城市航班接收能力建設。

這一重大舉措，意味著我國民航及旅遊業即將進入全面常態化運作階段，海內外旅客來華旅遊、經商、訪問的限制，甚至比某些國家和地區還少。

澳門成春節出行首選地

在此之前，十二月二十六日，國家衛健委已就疫情防控措施作出重大宣布，決定把「新型冠狀病毒肺炎」（簡稱「新冠肺炎」）改稱為「新型冠狀病毒感染」，二〇二三年一月八日起由「乙類甲管」調整為「乙類乙管」預防、控制措施，不再隔離感染者，取消入境後全員核酸檢測及集中隔離，來華人員只需在行前四十八小時進行核酸檢測。國家衛健委在公告中表示，

經國務院批准，解除對新型冠狀病毒感染採取的《中華人民共和國傳染病防治法》規定之甲類傳染病預防、控制措施，新型冠狀病毒感染不再納入《中華人民共和國國境衛生檢疫法》規定的檢疫傳染病管理。依據傳染病防治法，對新冠病毒感染者不再實行隔離措施，不再判定密切接觸者、不再劃定高低風險區、對新冠病毒感染者實施分級分類收治並適時調整醫療保障政策。此外，檢測策略改為「願檢盡檢」，調整疫情訊息發布頻次和內容，不再對入境人員和貨物等採取檢疫傳染病管控。

根據《關於對新型冠狀病毒感染實施「乙類乙管」的總體方案》，來華人員在行前四十八小時進行核酸檢測，顯示沒有染疫可以來華，毋須向中國駐外使領館申請健康碼，將結果填入海關健康申明卡；顯示染疫者應該在轉為不染疫後再來華。健康申報正常且海關口岸常規檢疫無異常者，可以放行進入社會面。各航空公司繼續做好機上防疫，乘客坐飛機時必須戴口罩。當局亦進一步優化復工復產、商務、留學、探親、團聚等外籍人士來華安排，提供相應簽證便利。逐步恢復水路、陸路口岸客運出入境，根據國際疫情形勢和各方面服務保障能力，有序恢復中國公民出境旅遊。

消息發佈後，二〇二三年春節時段的搜尋熱度開始顯著增長。攜程資料顯示澳門第一、香港第二、其後依序是日本、泰國、韓國、美國、新加坡、馬來西亞、澳大利亞和英國，成為搜尋量增長最快的前十名目的地，春節出境跟團遊產品的相關搜尋量猛漲六倍。同程資料顯示，消息發佈後，全平台國際機票瞬時搜尋量增長 850%；簽證搜尋量瞬時增長十倍，中國遊客最關注的海外目的地排名前三為：日本、韓國、泰國。搜尋量最高的出境航班熱門目的地主要有曼谷、東京、首爾、洛杉磯和新加坡，出境遊主要搜尋使用者來自於北京、上海、廣州三地。

國外旅遊最大的問題不在機票，而是護照及簽證，因疫情持續三年，不少人的護照已經過期。雖然絕大多數海外國家已開放簽證辦理，但多個國家駐華使領館人員不足，導致辦簽延遲。例如美國駐華大使館和駐上海總領事館於十二月中旬宣佈，因中國新冠肺炎感染病例激增，只提供護照和應緊急公民服務。德國駐華大使館更乾脆宣佈，在二〇二三年一月六日前暫停開放簽證處和領事處，形同停止辦理簽證。儘管如此，中國公民出境遊的熱情依然火爆。資料顯示，十二月七日至二十六日，海外簽證辦理人次同比去年增長超十二倍，新加坡、日本、韓國、美國、

英國、澳大利亞等國家辦簽熱度較高。

不過，個別國家擔心被中國新一輪感染波及，對來自中國（包括經香港和澳門入境）的旅客採取限制措施。日本政府宣佈，十二月三十日起由港澳出發的直航航班，若無旅客在過去七天內曾到內地，則仍可載客前往北海道、福岡及沖繩機場，惟旅客需填寫申報表。各大航空公司隨即公布調整航班班次，其中國泰航空宣布一月份將減少 20% 的客機前往日本；香港快運則減少四十一班前往日本的航班，受影響旅客數以萬計。繼日本、意大利、印度、韓國等地之後，美國、西班牙也因應中國內地開關採取應對措施。美國政府宣布由一月五日開始，所有來自中國內地、香港及澳門的兩歲或以上旅客，乘飛機到美國前，需提交出發前兩天內的新冠病毒檢測無染疫證明。美國官員指，旅客如果在出發前超過十天確診，可以出示康復證明，以代替病毒檢測結果。西班牙則要求來自中國的旅客入境時需出示核檢陰性證明，或已完成接種疫苗證明。

英國、澳大利亞、新西蘭等以及多個東南亞國家一度表態，暫時無意對中國旅客採取新的入境檢疫措施。但是，英國和澳大利亞稍後要求來自中國內地及港澳的旅客登機前出示核酸影響證明，加拿大、法國、印度等國家亦對中國旅客採取新的檢疫限制。對此，中國政府已表明會採取相應的外交對等措施。然而，歐洲疾控中心較早前表示，對來自中國的旅客強制核酸檢測不合理，亦沒有必要。

最近一段時間，恢復正常通關的訊息十分頻密：十二月二十五日，國家衛健委公布，從即日起不再發布每日疫情資訊，將由中國疾控中心發佈相關疫情資訊。

香港行政長官李家超二十四日結束赴北京述職的行程，剛返抵香港就宣佈，中央同意香港有序與內地全面通關，目標是一月中之前落實。

踏入十二月份後，澳門特區政府感染應變協調中心連續調整入境檢疫措施：由十二月二十日起取消有關中國內地風險區的規定，所有由珠海以外的內地來澳，或由香港、台灣地區及外國來澳人士，於登機登船或登車時，持採樣日後七十二小時內核酸檢測陰性證明，其他防疫措

施要求不變。與此同時，又公佈放寬內地以外地區的入境隔離，十二月十四日起由港台及外國入境澳門人士，改為五天居家隔离醫學觀察及三天離境限制，無須集中進行醫學隔離。兩日後即十二月十六日，特區政府與六大博企分別簽署新的專營合同，六間公司在投標文件中所承諾的投資總額為一千一百八十八億澳門元，當中開拓外國客源市場及發展非博彩項目的投資總額為一千零八十七億元，非博彩項目的投資是博彩項目投資金額的十倍。新合同要求博企開拓海外客源，意味著本澳需要擴大對海外旅客的招徠，澳門國際機場將成為重要的空港。

娛樂場幸運博彩經營批給公開競投委員會主席、行政法務司司長張永春在新聞發佈會上強調，拓展海外客源市場是賭牌公司要開拓的重點項目，單靠博企是不能做到，例如機場擴建、拓展航線以及與香港通關的便利連接等，需要政府與相關地方溝通聯絡，做好預案和拓展客源市場的工作，他強調政府會和有關博企共同努力。

娛樂場幸運博彩經營批給公開競投委員會委員、社會文化司司長歐陽瑜表示，近期放寬防疫措施主要是跟進國家防疫政策變化，倘觀察一段時間後沒有影響防疫工作，不久後將再進一步放寬。特區政府與六博企簽署為期十年的賭牌批給合同前，應變協調中心公佈內地以外地區進入澳門，由集中隔离醫學觀察五天改為居家隔离五天，隨後三天內不能前往內地，兩者巧合程度引來坊間不少議論及揣測。歐陽瑜司長表示，近期本澳放寬疫情防控措施，主要是因應國家推出「二十條」及「新十條」防疫優化方案，本澳根據國家步伐調整跟進，高興能夠配合新一期博彩競投合約簽署，但兩者沒有絕對關連。當局會觀察新措施一段時間，例如措施對疫情防控影響，倘影響在控制範圍之內，相信不久後再進一步放寬措施。因應疫情防控措施放寬，將有更多旅客訪澳，澳門居民也有意出外旅遊，當出遊需求上升後，客船和民航航班會適時開放，當局正在準備各方面的工作。

由於澳門出入境檢疫措施出現正面而重大的變化，國內外航班將會在短期內恢復，民航業人士表示將緊隨旅遊業全面復甦，進入一個嶄新的發展階段。

病毒致病力大幅度下降

由於奧密克戎病毒致病力大幅度下降，走出疫情的前景已越來越清晰。中國疾控中心有關

專家表示，國際和國內監測資料證實，奧密克戎變異株及其進化分支系列的致病力和毒力，相比原始株和德爾塔等變異株明顯減弱。專家指出，奧密克戎變異株引起重症和死亡的比例明顯低於之前原始株和關切變異株，這既是奧密克戎變異株的特點，也可能與人群接種疫苗免疫水準提高、及時干預治療等因素有關。

三年的抗疫工作中，新冠病毒一直在進化，目前在世界各地流行的病毒株與原始毒株已有非常大的差別。奧密克戎流行以來，防疫專家發現有一個非常顯著的趨勢：這種變種病毒的傳染性在明顯增強，而致病性則在顯著下降。這說明了什麼？就是說人們很容易感染奧密克戎病毒，但這種病毒對人類的威脅並不大！

關於奧密克戎的致病性，美國俄亥俄州立大學病毒學家劉善慮在接受《中國新聞週刊》採訪時表示，不管是在小鼠研究、體外細胞感染，還是在人群層面的研究當中，現在全球病毒學家們已經達成的共識是，其致病性與新冠原始毒株、德爾塔相比，肯定要弱很多。劉善慮教授所在的團隊最新研究結果顯示，奧密克戎最新的變種在與人體細胞融合性方面的能力有所增強，這意味著其傳染性增強，但目前並沒有跡象表明這些變種毒性有增強。

另一項重要的研究發現，來自武漢大學病毒學國家重點實驗室主任藍柯帶領的研究團隊。該團隊在病毒體外感染實驗中發現：奧密克戎變異株感染人肺細胞的能力顯著低於原始毒株，在細胞內的複製效率比原始株要低十倍以上。在小鼠模型上，奧密克戎的致病力比二〇二〇年初武漢疫情時原始毒株下降至少四十倍。專家們指出，感染奧密克戎患後遺症可能性很小。過去有部分感染早期新冠病毒的重症病人自述，感染病毒後出現了記憶力下降、味覺喪失等情況，大概占比有 20% 左右。但最新醫學研究證實，患上所謂的「新冠後遺症」可能性很小。接種疫苗後，加上奧密克戎毒性很低，99% 以上的感染者都是無症狀感染者或者是輕症，不大可能出現新冠後遺症。

關於是否會重新考慮疫情應對政策，在十一月底的新聞發佈會上，國家衛健委新聞發言人米鋒表示，疫情發生以來，中國政府一直根據病毒變異的特點和臨床治療的實踐認識，邊防控、邊研究、邊總結、邊調整。考慮的因素包括奧密克戎變異株傳播力和致病力的特性，重症率、

死亡率等情況，以及國際上疫情形勢的變化。目前內地防疫專家所關注的，就是即便病毒毒力再弱，在短期內還會對脆弱人群造成損害。所以，現階段應該幫助老年人等脆弱人群一起走出疫情，才算真正戰勝了這場疫情。

從禁止層層加碼到非必要不做核酸

當人們意識到這一點之後，密不透風的嚴防死守，立時就似乎變得多餘了。從以下事件及時間，我們就可以看出中國內地防疫政策措施的巨大變化：

二〇二二年十一月十一日，國務院聯防聯控機制發出《關於進一步優化新冠肺炎疫情防控措施科學精准做好防控工作的通知》，明確要及時準確判定密切接觸者，不再判定密接的密接。將風險區由「高、中、低」三類調整為「高、低」兩類。各地在疫情發生後，要及時劃定高風險區並對外發佈。高風險區一般以單元、樓棟為單位劃定，不得隨意擴大。此外還取消入境航班熔断機制，明確入境人員陽性判定標準，對入境人員「七天集中隔離＋三天居家健康監測」調整為「五天集中隔離＋三天居家隔離」，期間賦碼管理不外出。入境人員在第一入境點完成隔離後，目的地不得重複隔離。與過去一味「從嚴」的防疫措施相比，新規定更加強調「不得層層加碼」。

《通知》要求各地政府嚴格執行國家統一的防控政策，嚴禁隨意封校停課、停工停產、未經批准阻斷交通、隨意採取「靜默」管理、隨意封控、長時間不解封、隨意停診等各類層層加碼行為。嚴格落實首診負責制和急危重症搶救制度，不得以任何理由推諉拒診，保障居民治療、用藥等需求。各地各校要嚴格執行國家和教育部門防控措施，堅決落實科學精准防控要求，不得加碼管控。要增強大局意識，不得拒絕接受滯留人員返回，並按照要求落實好返回人員防控措施，既要避免疫情外溢，也不得加碼管控。

十二月初，全國已有十多個省份和城市發佈最新的疫情防控措施，主要涉及出入公共場所、精准核酸檢測、購買「四類藥品」等要求。最令人矚目的，是「出入公共場所不再查驗核酸陰性證明」的政策普及化。

鄭州市新冠肺炎疫情防控指揮部辦公室十二月四日晚發佈通告，市民出入社區，乘坐公交、地鐵、計程車（網約車）等市內公共交通工具，進入其他公共場所，科學佩戴口罩、掃場所碼、持健康碼綠碼、測溫即可，不再查驗核酸檢測陰性證明。通告還明確，即日起，KTV、遊戲廳、洗浴足浴、美容場所、劇本殺、麻將館（棋牌室）、網吧等，恢復開放，但仍需查驗四十八小時內核酸檢測陰性證明。

南昌市發佈的通告顯示，十二月五日起，全市室外景區、公園（含動物園），不再查驗核酸陰性證明，憑「昌通碼」綠碼通行。

昆明市十二月五日起，對已完成新冠病毒疫苗加強免疫或全程接種的市民，無須持有核酸檢測陰性證明，經掃場所碼、查驗健康碼和接種記錄、測量體溫無異常，並全程規範佩戴口罩，即可正常進入全市旅遊景點景區、公園。

據「上海發佈」消息，十二月五日零時起，民眾乘坐軌道交通、地面公交、輪渡等市內公共交通工具，出入全市公園、景區等室外公共場所，不再查驗核酸檢測陰性證明。「上海發佈」還明確，進入餐飲服務（含酒吧）、購物中心（含百貨店）、超市賣場、菜市場、美容美髮、洗（足）浴等商業場所的消費者，須持有四十八小時內核酸檢測陰性證明。

天津、重慶、武漢、深圳等地此前已經發佈消息，明確乘坐公交、地鐵等公共交通工具，不再查驗核酸檢測陰性證明。北京市交通委員會發佈消息稱，自十二月五日首班車起，公交、地鐵運營企業在核驗健康資訊時，不得拒絕無四十八小時內核酸陰性證明的乘客乘車。山東省衛健委發佈消息，自十二月五日零時起，居民進入公園、景區、服務區等公共場所，乘坐地鐵、公交、計程車等公共交通工具，不僅無需查驗核酸檢測陰性證明，也不再查驗健康碼。

另一項重大的改變，是部分地方建議「非必要不做核酸」。在多個省市明確出入公共場所不再查驗核酸檢測陰性證明的基礎上，近日，重慶、珠海、中山、杭州等地進一步優化核酸檢測措施，建議居民非必要不做核酸檢測。在十二月三日的重慶市疫情防控工作新聞發佈會上，重慶市政府新聞辦處長徐祖國表示，回家、回社區（除高風險區以外）以及乘坐公共交通都不

需要出示核酸陰性證明，建議大家非必須可以不用做核酸。確實要做，合理安排時間，避免高峰期間排長隊。也就是說，第一願檢盡檢，第二非必要不做核酸。

據「珠海發佈」微信公眾號消息，自十二月四日起，科學精準開展核酸檢測服務。無新冠肺炎相關症狀、非風險崗位、非重點人員以及無需求的市民，提倡不進行核酸檢測。中山市衛生健康局十二月四日發佈消息，提示市民根據出行、就醫等日常需求，做好核酸按需檢測。無新冠肺炎相關症狀、非風險崗位、非重點人員，提倡不進行核酸檢測。

此外，杭州、寧波、溫州、台州等地十二月四日相繼發佈通告，不再開展常態化核酸檢測，實行「願檢盡檢」，各地繼續提供便民檢測服務。

「航空器優先權」本地立法探析

■■■ 楊 雲

開宗明義，本文討論的「航空器」，概為「民用航空器」。

按《國際承認航空器權利公約》定義，本文所指「航空器」，則包括航空器機體、發動機、螺旋槳、無線電裝置以及所有用於航空器的，不論與航空器組裝在一起或暫時拆卸下來的部件。

在法理上，「航空器優先權」屬於擔保物權，這一屬性決定了，它之產生必然以存在法律規定的債權為前提，一旦產生債權，「航空器優先權」自然同時產生，而且具有對抗其他權利的法律效力，同時，如果其所擔保的債權發生轉移，「航空器優先權」亦隨之轉移。但對於權利客體即航空器本身而言，該優先權仍依附在航空器上，不會因航空器所有權轉讓而消滅。

目前國際主要經濟體的「航空器優先權」制度，多以一九四八年六月十九日的《國際承認航空器權利公約》（《日內瓦公約》）作為本地立法依據和準則。該公約各締結國的主要目的，是希望一方面通過為航空器所有權人，盡量提供擔保權益和利益保護，間接為航空企業提供財務及融資便利，扭轉無財力購買民用航空器的經營困境；另一方面，又要確保航空器融資擔保的安全和航企經營活力，以促進民用航空業及經濟健康發展。

該公約共二十三條，其主要內容是解決各國有關處分航空器所有權時的法律衝突，及保障航空器擔保債權的求償。在各地不同的法律基礎上，統一了有關處分航空器優先權的規則；與民航領域的其他國際公約比較，該公約自成體系。從其實施數十年來看，在適用性、法理原則和普遍性方面的影響力，的而且確越來越大。

根據二〇〇一年五月三十日第 29/2001 號行政長官公告，《國際承認航空器權利公約》由一九九九年十二月二十日起繼續在澳門特別行政區適用。因此，本澳相關立法，例如，第 10/2004 號行政法規《澳門民用航空活動綱要法》及第 11/2004 號行政法規《空運人及航空器經營人的民事責任制度》等適用內容，均以《國際承認航空器權利公約》的規定作依據，而且主要吸收了該公約的原則性規定。儘管相關民航法律並未見明確的「航空器優先權」規定，只見第 10/2004 號行政法規《澳門民用航空活動綱要法》第九條（民事責任特定制度）規定：「使用澳門特別行政區民用航空基礎設施或飛越澳門特別行政區空域的航空器的經營活動，受以補足法例所定原則為基礎的民事責任特定制度約束」。但一如前述，在澳門特別行政區適用的《國際承認航空器權利公約》其實已為相關的本地特別法立法提供了法源依據，而一般法如《澳門民法典》，亦為「航空器優先權」的本地立法提供了法理基礎。所以，填補法律空白的「航空器優先權」專門立法已有充分條件。

譬如，《澳門民法典》第七百二十八條就訂明：「優先受償權，指法律基於債權之形成原因而賦予特定債權人優先於其他債權人受償之權能，而該優先受償權之成立無須取決於登記」。惟查當前各行政法規的特別法，竟仍未發現有「航空器優先權」的玩具體法律定義。但作為同屬國際民航組織成員，國際民航組織各成員的同類立法經驗，自然可供澳門特區借鏡。如果參考我國《民用航空法》第十八條明文規定：「民用航空器優先權」是指債權人依照本法第十九條規定，向民用航空器所有人、承租人提出賠償請求，對產生該賠償請求的民用航空器具有優先受償的權利」。同法第十九條則規定：「下列各項債權具有民用航空器優先權：（一）援救該民用航空器的報酬；（二）保管維護該民用航空器的必需費用。前款規定的各項債權，後發生的先受償」。從我國民用航空法的規定可以看出，「航空器優先權」是屬於「法定優先權」，是與抵押權、質權和留置權並行的擔保特定債權，並且是對某一特定財產優先受償的一種擔保物權。我國民事一般法尚未確立優先權制度，作為特別法的《民用航空法》則規定了「航空器優先權」制度，這無疑將為在我國法制中建立「優先權制度」，發揮印證參考作用，同樣的立法指導原則亦適用於本澳。

「航空器優先權」作為擔保物權，既具有與其他擔保物權相同的法律特徵，也具有其自身獨有的法律特徵。從而使其具有「從屬性」、「不可分性」、「特定性」、「物上代位性」、

「優先受償性」、「法定順序性」和「無公示性」等諸多法律特性。另參考我國《民用航空法》第二十三條規定：「本法第十九條規定的債權轉移的，其民用航空器優先權隨之轉移」；又如同法第二十五條規定：「民用航空器優先權不因民用航空器所有權的轉讓而消滅」。這也是由於「航空器優先權」的從屬性和依附性所決定的。

由是言之，行使「航空器優先權」主要是通過法院扣押產生優先權的民用航空器所實現。優先權人享有「航空器優先權」，但不能自行扣押和拍賣航空器，而必須通過向法院聲請，由法院來決定並執行。同時根據《國際承認航空器權利公約》（《日內瓦公約》）第六條規定：「在扣押或者強制拍賣航空器或航空器權利的情況下，被訴人明知正在進行拍賣或執行程式，而設立或轉讓第一條第一款所列的權利，不論是有損於實行扣押的債權人或執行債權人，還是有損於買受人，締約各國可以不予承認」。

《國際承認航空器權利公約》第一條第一款則指：「一、締約各國承允，承認：（一）航空器所有權；（二）通過購買並佔有行為取得航空器的權利；（三）根據租賃期限為六個月以上的租賃佔有航空器的權利；（四）為擔保償付債務而協議設定的航空器抵押權、質權以及類似權利；但這些權利必須符合下列條件：1. 權利的設定符合該航空器進行國籍登記的締約國在設定該權利時的法律，2. 經合法地登記在該航空器進行國籍登記的締約國的公共登記簿內。在不同締約國中進行的連續登記的合法性，按照每次登記時該航空器進行國籍登記的締約國的法律予以確定。二、本公約的規定不妨礙承認締約國法律規定的航空器權利；但是，締約國不得接受或者承認優先於本條第一款所列各項權利的權利」。再結合該公約第四條規定的：「一、根據援救或者保管航空器的活動終結地的締約國的法律，由於下列事項對航空器產生的求償權，締約國應當予以承認，並且此項權利優先於對該航空器的所有其他權利：（一）援救航空器的報酬，或（二）保管航空器必需的額外費用。二、本條第一款所列權利的受償順序，按照產生該權利的事件發生日期逆向排列。三、上述權利應當在援救或保管工作終了之日起三個月內進行登記。四、前款規定的三個月期限屆滿後，締約各國即不再承認上述權利，除非在此期限內，（一）此項權利已按第三款規定進行登記；並且（二）權利金額已經協議確定或就此項權利已提起了司法訴訟。在司法訴訟的情況下，該期限的中斷或中止由受理案件的法院地法律確定。五、本條的適用不受第一條第二款規定的影響」；及第五條的規定：「第一條第一款第（四）

項所列權利的優先權適用於其所擔保的全部債款。但是，其中所包含的利息，不得超過執行程序開始前三年中和執行過程中產生的利息」。

綜上，大致可以得出澳門特區將來在「航空器優先權」本地立法時須注意的幾個基本原則：

第一、「航空器優先權」的效力及於擔保的全部財產，擔保著全部債權，具有明顯的不可分割性。主要表現為航空器不受擔保財產的分割、讓予的分割。「航空器優先權」不因航空器所有權的轉移而消滅。也不受所擔保債權的分割讓予的影響，但當符合某情況的債權轉移的，其「航空器優先權」亦隨之轉移。另外，若航空器部分滅失的，未滅失部分仍擔保著全部債權。部分受清償的，未受償部分債權仍受該航空器的全部價值的擔保。

第二、「航空器優先權」是受擔保的特定債權，這裡的特定是指種類的特定，受「航空器優先權」擔保的債權只能是法律規定的特定種類的債權，主要包括援救該航空器的報酬和保管維護該航空器的必須費用兩大項。

第三、「航空器優先權」是指擔保財產的特定，這裡的特定是擔保財產在範圍上的特定，即此處的航空器財產，包括航空器構架、發動機、螺旋槳、無線電設備和其他一切為了在民用航空器上使用的無論安裝於其上或者暫時拆離的物品。

第四、「航空器優先權」具有法定順序性表現為：若航空器上存有數個優先權的，各優先權間有一定順序。

第五、「航空器優先權」具有無公示性的特點。一般物權的產生必須要經過一定的公示方法，例如動產要交付並轉移佔有，不動產應當登記。而「航空器優先權」是不以佔有或登記為要件的擔保物權。因為「航空器優先權」是直接依據法律規定產生的，只要某一當事人所享有的債權屬於航空法規定的範圍，債權人即可取得「航空器優先權」。因此，「無公示性」也就成了「航空器優先權」作為一種特殊物權區別於一般物權的主要特點。參照我國《民用航空法》第二十條，規定了「航空器優先權」的登記程式，然而該登記程式和公示並無直接的法律聯繫。這種欠缺公示性的優先權，難免影響其他債權人甚至包括其他擔保物權人的合法權益。澳門特

區應按照自身《民法典》中適用規定的特點，與此原則相適應。

第六、「航空器優先權」消滅的原因主要應該包括有：(1)「航空器優先權」的期限已經終結。《國際承認航空器權利公約》和我國《民用航空法》都規定了「航空器優先權」的期限是三個月，自援救或保管工作終了之日起三個月內權利人不去登記的，又沒有法律規定的事由的，「航空器優先權」消滅。(2) 航空器依法被強制拍賣。「航空器優先權」不因航空器所有權的轉讓而消滅，但是，航空器經依法強制拍賣的除外。如《國際承認航空器權利公約》第八條規定，拍賣航空器，產生轉移該航空器所有權的效力，買受人不再受未由其負擔的權利的影響。又例如我國《民用航空法》第二十五條規定，航空器經依法強制拍賣的，「航空器優先權」消滅。(3) 航空器滅失或失蹤。航空器滅失或失蹤，「航空器優先權」的客體不復存在，「航空器優先權」消滅。「航空器優先權」的消滅事由除了一般航空法的規定外，實際上「航空器優先權」的消滅還常見有以下事由：(1)、實現「航空器優先權」。這顯然是「航空器優先權」消滅的主要事由，享有優先權的債權人在法定期限內行使「航空器優先權」，通過法院扣押拍賣該航空器從而實現優先權，也是設計「航空器優先權」制度的立法原意。(2)、具有「航空器優先權」的債權消滅。「航空器優先權」為擔保債權（即主債權）的實現而存在。在一般情況下，當主債權因履行、抵消、免除或者其他原因而消滅時，「航空器優先權」也隨之消滅，這是由「航空器優先權」的從屬性特徵所決定的。(3)、主債權人放棄「航空器優先權」。儘管「航空器優先權」是法定擔保物權，但畢竟屬於私法上的權利，應當允許權利人自由處分自己的財產，這是貫徹「私法自治原則」的基本要求。主債權人放棄「航空器優先權」後，原具有優先權的債權則變成為一般債權。

綜觀各地航空法立法，大都對民用航空器優先權作了限制，以免影響交易安全。關於此點，一九四八年《國際承認航空器權利公約》第四條第四款規定提出行使「航空器優先權」請求權的，必須於包括救援或保管工作結束當日起計三個月內，依規定進行登記或提出司法訴訟，才能有效行使「航空器優先權」。該款規定很明顯確定了「航空器優先權」登記的效力。這是澳門特區為「航空器優先權」專門立法時不能忽略的部分。惟本澳民用航空法律雖然通常會借鑑有關民用航空器的國際公約的條款內容，但卻仍疏忽了有關航空器優先權及其登記效力的立法。日後的本地立法更應避免將民用航空器優先權和民用航空器留置權混為一談。

「航空器優先權」制度作為民用航空法律制度中不可或缺的一項制度，其設計完善與否，將直接關係到行使「航空器優先權」的實務操作有效性。本地專門立法並同時修訂配套法律，的確事不宜遲。

本澳民航界應為國產客機做好準備

■ ■ ■ 鏡 水

最近國家民航業一件盛事，當屬由中國商飛所生產的國產幹線客機 C919 獲得國家民航局頒發型號許可證（Type Certificate）。根據官方新聞稿，C919 將於今年年底交付啟動客戶（Launch Customer）中國東方航空。近日，一架繫上東航商標的 C919 從上海浦東機場起飛，標誌著 C919 交付已經進入最後階段。

由於東航也是澳門國際機場的常客（東航及其子公司上海航空在來往本澳的外埠航空公司中航班數、座位數均名列前茅），因此 C919、ARJ21 等國產客機到訪本澳，相信只是時間問題。這就為本澳機場及民航業界各同仁帶來一個議題：本澳機場及民航業界是否應考慮為國產客機的到訪做好準備？

筆者對這一問題的回答是肯定的。就這一問題的回答，筆者認為有三個要點。

其一是國產客機未來在抵離本澳航班中的重要性。

航班資料公司睿思譽（Cirium）的統計顯示，自從二〇一六年中國商飛交付首架 ARJ21 支線客機予啟動客戶成都航空公司首飛成都上海航線以來，中國國產客機執飛的航班數已經從二〇一六年的六架次增加到二〇二一年的三點五萬架次。

除了屬全國性的國航、東航和南航外，諸如成都航空、江西航空、天驕航空、華夏航空這般的內地不少航空公司都先後採納國產客機作為其機隊的一部分，並將其用於國內航班飛行中；而隨著內地機場對國產客機認識的不斷深入，國產客機在內地的足跡亦愈發多樣——從最初的成都雙流、上海虹橋兩機場開始，如今 ARJ21 已經涉足全國近半機場。

隨著內地和本澳往來日益頻繁，內地城市直飛本澳的需求勢必水漲船高。隨著內地民航業逐漸接納採用國產客機，未來十年乃至二十年內將會有愈來愈多由國產客機執飛的航班來訪本澳。因此，為國產客機做好準備確有其十足必要。

其二是把握港澳航班性質差異帶來的機遇。

港澳航班在執飛機型上性質有別——內地航空公司多數使用廣體客機執飛香港航班，而使用窄體客機執飛澳門航班。短期而言目前內地往來香港航班總量設有軟性上限（由內地機場的服務人員人手而定），而長期而言香港機場一直時刻緊張。

因此，為了承載更多旅客，使用廣體客機執飛香港航線這一點，無論是短期抑或長期而言都是自然選擇——根據統計，二〇一九年香港機場三十六萬架次起降航班中有二十一萬架次是以廣體客機執行，佔比約六成。但澳門機場所在的珠江西岸空域資源相對富餘，並無刻意限制機型的需要，航空公司使用窄體客機反而可以享有更靈活的航班調度——因此二〇一九年往來澳門機場的客機，也確實多數使用窄體客機執飛（二〇一九年七點三萬架次中有七點二萬架次）。

兩地航班執飛機型的差別使得國產飛機出現在兩地的「難易度」不同。相比於多以廣體客機執行航班的香港航線不同，以國產客機替代既有的歐美窄體客機執行澳門航班，在收益上對航空公司更加友好——航空公司毋須承擔「大換小」帶來的收益損失。加之短期內澳門航班仍較香港航班為多（內地往來澳門毋須隔離，而往返香港則需接受八天的隔離）因此，我們相信對內地各航空公司而言，以國產客機執飛澳門航線，相較執飛香港航線而言無論是短期還是長期均更為自然順暢。

其三是把握國產客機本身的策略性需求。

國產客機未來的客戶必然不會偏安華夏大地一隅，而必將向世界各地銷售。因此，國產客機的製造商無論從身為國有企業，服務國家策略的角度抑或是公司自身經營需求的角度，都必有發展海外客戶的需要。



而香港和澳門作為與內地一河之隔的境外地點，又一直都是內地企業開闢海外市場的首要落腳點。如若本澳能夠依託日後來訪的國產客機，建立一系列從航線服務（Line Services）到維護、修理和運營（Maintenance, Repair & Operation）的各式服務的話，相信對於海外客戶了解國產客機是大有裨益。

因此，本澳機場及民航業界有必要留意國產客機的研發、生產及使用進展，並就此和中國商飛進行充分的溝通，以便為國產客機造訪本澳作出十足的準備，充分把握國產客機這一發展機會，為本澳民航產業發展增添動力。

澳門民航學會舉行第十六次會員大會

澳門民航學會第十六次會員大會於二〇二二年九月三十日上午在澳門國際機場會議室內舉行，會議由會長鄧軍博士主持，理事長鄭淑群女士、監事長徐文玲女士、學會理監事成員以及航空業界會員等約八十人出席。



鄧軍會長（右二）主持會員大會

是次大會是疫情後首次召開，理事會、監事會及財務代表分別匯報了年度理事會工作報告、監事會報告及財務報告、就選舉『第七屆

(2022-2024) 會員大會主席團、理事會及監事會各機關領導』，並修改章程，以上議程均獲得



澳門民航學會第七屆領導架構成員合照



一致通過。會長鄧軍博士感謝理監事成員及各會員積極參與會務工作，使各項活動得以順利完成。澳門民航學會將繼續透過出版有關本地民航業發展的學術性刊物及舉辦不同的研討會和活動，凝聚會員，集思廣益，搭建交流合作平台，推動澳門民航業持續發展。

隨著新一屆的領導架構組成，理事會成員將為本會注入新動力，不忘初心，秉持創會宗旨，以學術研究和交流，團結民航業界，配合特區政府施政，為本澳民航業發展提出可行性建議，提升澳門的綜合競爭力，為澳門融入國家發展大局貢獻力量。

澳門民航學會第七屆領導架構成員

名譽會長：何厚鐸 馬有恆 何超瓊 梁樹森 葉兆佳 吳志良 楊皓然 張小兵 吳國慶 伍迅波

創會會長：崔世昌

創會副會長：胡根 劉蘇寧

法律顧問：林笑雲

顧問：李國輝 郭林 林德華 尹德明

會長：鄧軍

副會長：鄭淑群 徐文玲 羅頌儀 方曉健 王秀瑜 胡漢新 高岸聲 耿亞軍

理事長：毛燕麗

副理事長：張沛然 包祿仕 蘇德培 安杰澳 盧偉明 劉小媛 殷干溪 鄧英傑 朱桓

理事：梁家豪 吳雲漢 何尚芬 岑志輝 曾詠雯

監事長：余懷恩

副監事長：阮白殷

監事：潘小鳳

秘書：譚穎雅

疫情可控國際民航業穩步復甦

內地發佈最新新冠肺炎防控方案，將密切接觸者、入境人員隔離管控時間從「14+7」縮短為「7+3」，亦即七天集中隔離醫學觀察、加三天居家健康監測。新版防疫方案在確保我國疫情防控總體態勢平穩可控的基礎上，根據地方防疫隔離軟硬體承載能力，採取一定程度的放鬆措施，有利於中外人員交流逐步恢復、穩定供應鏈產業鏈和促進正常政經文體交流。民航界人士對此紛紛表示贊同，認為此舉將極大提升人們乘機出行的積極性，滿足其商務、探親和旅遊需求。與此同時，航空貨運與航空物流的價格，也將隨著客運航班增多、腹艙運力增多而穩中有降。受內地放寬入境隔離消息刺激，內地及香港旅遊相關股價隨即急升。

中國國際航空日前宣佈，七月二日起逐步恢復北京往來上海航班，後續將陸續全面恢復北京首都／大興機場往來上海虹橋／浦東機場的航班。就在同一天，中國駐美大使館也宣佈接受美國公民申請經另一國家轉機前往中國，並要求三歲以上的旅客，出發前向中方申請健康碼。民航業人士指出，中國正在疫情可控的前提下，有步驟地重開空港大門，以免在全球化的經濟蘇復大潮中過於落後。

早在去年，美國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。在放寬限制的第一天，歐洲各地的航空公司飛往美國的航班已滿員或接近滿員。漢莎航空一天內就運營了三十個飛往美國的全滿航班。維珍航空航班的滿員率為98%，瑞士航空和英國航空飛往美國目的地的航班客流量很高。美國航空表示，英國和美國之間的機票預訂量增長了66%，歐洲、巴西與美國之間的機票預訂量分別增長了40%和74%。美國聯航在拜登政府宣佈結束美國的國際旅行禁令後的幾天內，其航班機票銷量遠超二〇一九年同期。達美航空在一日內有

一百三十就架航班從三十八個國家／地區飛往美國，其中大部分航班的座位被全部預訂。西方國家是冒著境內持續新增感染人數的風險而開放邊境的，中國在這方面似乎更加穩健，把這一時間表推遲至較後。中國工程院院士鍾南山被問及國人何時能更加自由地出境旅行時說，總的估計應該到二〇二二年年底左右。他認為這有賴於全世界的共同努力，即推動全世界尤其是發展中國家的疫苗接種工作、提高疫苗對德爾塔等變種病毒的防護作用、注射第三針加強針等。

目前，世界各國已紛紛開展疫苗注射行動。中國除了是全球最大的疫苗生產國和出口國，到今年六月下旬，本國公民接種疫苗數字已接近三十四億劑，已完成全程接種的人數也超過十二億五千萬，接種第三針加強劑的人口也達到了七億八千多萬。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。民航專家指出，新冠肺炎徹底顛覆了這個行業，也顛覆了我們所有人的生活，這種顛覆可望在疫苗普及的大環境下重新顛覆回來；國際旅遊和民航業在二〇二二年下半年能有一個更令人振奮的業績。希望疫苗產生的良好保護效果令民航乘客找回信心，重新開始國際旅行。除此之外，我們還希望出現新的創新方法，讓航空業回到比疫情發生之前更好的狀態。

在疫情受控的環境下，人們將尋求開始重建商業航空業的機會。機場為重振旅客出遊信心，流程自動化和流量控制將成為重點領域，包括利用生物識別、RFID、人工智慧和機器學習等技術，為旅行者創造更多的無接觸體驗。即使疫苗未必能夠應付所有冠狀病毒，但人們擁有了應對新冠病毒的經驗之後，就能抓住現有的時機加緊開發自動化系統和無接觸登機系統，這對現在以及未來的機場發展非常有益。至於飛機本身，專家強調新功能的誕生和客艙的改進，儘管乘客對機艙的恐懼程度要低於他們在出發或目的地受到感染的恐懼程度，但許多航空公司已經建立了清潔系統，以加強機上的衛生和安全規程。隨著來自國際機場、民航飛機和其他系統的資料相互連接並協同工作，人們看到了分析、人工智慧和機器學習方面的發展。人們正在重新設想資料在重建航空生態互聯系統中的作用。這次疫情大流行也為國際旅遊和環球民航可持續發展創造了機會，政府和航空業正在共同努力，把更多的精力放在如何使這個行業更具可持續性上，如何提前實現二〇五〇年的碳中和目標。

如今航空業仍面臨著諸多挑戰。但民航專家們都對二〇二二年充滿信心，航空業將比以往更好地發展。疫情導致商務旅行收入的損失和邊境開放的不確定性，遠端運輸形勢尤其嚴峻。儘管商務旅行很難回到二〇一九年疫情前水準的 40%，也就是說，60% 的商務旅行收入蒸發，商務旅行量的損失破壞了遠端運輸的模式，航空公司機隊所選擇的飛機種類也會因疫情後客源的變化而調整。在疫情這一年中，寬體客機遭受到了最為巨大的影響，如英航、澳洲航空紛紛永久停飛了波音 747，達美航空永久性提前退役了機隊中所有波音 777 機型；波音公司在二〇二二年停止製造其標誌性的波音 747。面對需求的減少，運營成本更低、航程更遠的新型窄體機或成為市場的新寵。

由於對商務客源的依賴度低，低成本航空公司所受到的疫情影響和衝擊更小。面對客運市場的萎縮，降成本成為了航空業生存的關鍵，因此低成本航司的經營模式更能契合疫情後的市場環境。近年來，低成本航空公司的全球市場份額一直在快速增長。疫情前，低成本航空的模式已經開始在世界各地成為航空大眾化的主力。疫情出現所導致的商務市場衝擊，無疑會加強這一市場趨勢。

《濠江日報》2022 年 7 月 4 日

中國民航業正陸續恢復國際航班

今年二月份，中國民航局公佈的《「十四五」民用航空發展規劃》，主要分為兩個階段完成。第一階段是二〇二一至二〇二二年，這兩年被稱為「恢復期和積蓄期」。民航局稱，今年要進一步鞏固和拓展疫情防控和民航發展成果。同時，還要加快重大專案實施，抓緊推進重大改革，穩定扶持政策，積蓄發展動能，促進行業恢復增長。第二階段是二〇二三年至二〇二五年，這段時期被稱為「增長期和釋放期」。主要重點放在擴大國內市場、恢復國際市場，提高對外開放水準。民航局還將著力加快提升容量規模和品質效率，全方位推進民航高質量發展。這一重磅消息透露出，從二〇二三年開始，中國有望陸續放寬國際旅行限制，增加國際航班，出入境也會逐漸恢復正常。

根據國務院聯防聯控機制關於有序恢復國際客運航班的相關要求，中國內地陸續恢復國際航線和國際航班。中國國際航空陸續恢復多條國際航線，涉及歐洲與亞洲多個城市，每條航線每周往返執飛一班。南方航空從六月開始已陸續恢復七條國際航線，國際航班由原來的每周三十六班增加至每周四十八班（往返計為兩班），通航國家由原來的二十個增加至二十七個。

六月二十四日至二十六日，民航單日航班量連續三日突破一萬班，分別達到一萬零六百零九班、一萬零八十三班、一萬零一百九十八班，總體恢復至疫情前約 60%；單日旅客運輸量分別達八十九點六萬人次、八十三萬人次、八十五點一萬人次，恢復至疫情前約 49.4%。航空運輸市場恢復態勢持續向好。

受疫情影響，今年三月以來，民航航班量呈持續下降趨勢，最低谷時單日航班量僅為正

常時期約 18%。五月份隨著多輪民航紓困政策落地，以及國家疫情防控形勢總體向好，民航生產運行觸底反彈、逐步恢復。進入六月後，民航運輸生產恢復速度加快，單日航班量由月初的六千四百八十九班增加至最高一萬零六百餘班，單日旅客運輸量由月初的四十四點五萬人次增加至最高八十九點六萬人次。特別是六月二十日至二十六日，日均航班量達到九千八百六十班，恢復至二零一九年的 60.1%；日均旅客運輸量達八十點四萬人次，恢復至二零一九年的 46.3%。航空運輸市場復蘇態勢明顯，市場信心進一步提振。據央視財經報導，客運航班量的回升，讓機場恢復了往日的熙熙攘攘。六月以來，全國各大機場迎來送往的旅客數量明顯增多。

在此基礎上，各大航空公司為盡快落實國務院關於有序增加國際客運航班數量等相關要求，迅速制定航班恢復方案。南方航空六月起在廣州至仰光、廣州至金邊等航線上增班。其中，廣州至仰光航線每兩周一班；廣州至金邊航線每三周一班。同時，六月份還恢復武漢至伊斯坦布爾航線，每周一班。七月起，南航將恢復烏魯木齊至阿拉木圖 / 比什凱克 / 阿什哈巴德 / 杜尚別航線，均為每兩周一班；恢復深圳至莫斯科航線，每周一班；恢復廣州至德里航線，每兩周一班。

六月二十九日，廣西首條國際客運航班正式恢復運作。該航班由泰國皇雀航空運營執飛的 DD3110/1 曼谷至南寧航線航班於當日晚間八時順利抵達南寧吳圩國際機場。現階段，該航班計劃每三周運作一班。受全球新冠肺炎疫情影響，南寧機場於二〇二一年七月暫停運作國際客運航班。根據國務院聯防聯控機制關於有序恢復國際客運航班的相關要求，提前與國內外相關航空公司就恢復國際客運航班準備工作溝通協調，制定詳細方案預案；並聯合海關、邊檢、航空公司等相關保障單位反覆就航班時刻調整、保障流程細化等問題進行深入研討。結合各方專業意見，經南寧市疫情防控指揮部疫情防控專家組對現場指導評估後，廣西與國際聯通的空中走廊正式有序恢復開啟。

在國際上，歐美國家由於無法控制新冠疫情蔓延，也不願長時間封關，不再堅持「清零」，而奉行「與病毒共存」新策略。以西方工業國為首的多個國家，正放寬注射了兩劑新冠肺炎疫苗旅客的入境限制。在這樣的大形勢下，除了中國的航空公司「飛出去」之外，一些亞洲國家



的航空公司也恢復飛往中國的航班。

二〇二二年六月二十九日起，阿聯酋國家航空公司恢復阿布扎比至北京的直飛客運航線，該航線是近期國務院應對新冠疫情聯防聯控機制對入境北京直飛國際客運航班調整以來開通的首條定期直飛航線。該航線每週一班，由波音 787 夢幻客機執飛。

七月五日起，吉爾吉斯斯坦恢復與中國的航班。比什凱克瑪納斯國際機場在聲明中指出：在二〇二二年因新冠疫情暫停後，烏魯木齊—比什凱克—烏魯木齊航線的定期航班正在恢復。航班自七月五日起開始運營，每週一班（週二），由中國南方航空公司執飛。兩座城市之間的飛行時間為兩小時。

《濠江日報》2022 年 7 月 11 日

香港放寬入境檢疫安排利好民航業

七月八日，香港國際機場第三跑道正式啟用；同日起，新一屆特區政府宣佈暫緩個別航線「熔断機制」，這無疑為航空業界帶來了利好的消息。航班資料顯示，放寬「熔断機制」當日已有五十五班客機和一百一十三班貨機赴港，分別較前一天增十九班和一百〇八班。此外，該機場的中跑道將關閉作重新配置，連同其他三跑道系統工程專案，包括二號客運大樓擴建、新T2客運廊、新旅客捷運系統及行李處理系統等，目標於二〇二四年如期完成整項工程。

香港國際機場第三條跑道耗費逾千億港元，全長三千八百米，拓地約六百五十公頃。三跑系統目標是每小時處理一百〇二班航班，預計二〇三五年可達到處理年客運量一點二億人次、年貨運量一千萬公噸的目標。香港民航處資料顯示，第三跑道開始使用後，每周只會在周一、三、四、六和周日晚上部分時間運作，周二和周五關閉，相比起每周只有兩晚關閉六小時的南跑道，三跑的使用時間較短。香港機管局第三跑道系統及工程委員會主席盧偉國指出，跑道開始使用初期要磨合，且疫情下航班數目較少，相信使用三跑的航班數目會慢慢增加。近期內地縮短入境檢疫時間，新一屆特區政府也研究縮減檢疫期，對航空界將帶來利好的消息。

香港機場管理局公布的最新一期年報。截至今年三月三十一日，香港國際機場客運量及飛機起降量分別錄得一百四十萬人次及十四萬四千五百餘架次，分別按年躍升70.4%及13.1%，惟仍遠低於疫情前水平。香港機管局的年內權益總額超過九百二十七億元，較上年度下跌1.6%，主要是本年度錄得虧損所致。員工總開支略有下調，但最高薪的一名僱員年薪仍達六百五十萬至七百萬元，比去年最高的六百萬至六百五十萬元略升。機管局年報還指出，機場的貨運量按年增加7.1%至四百九十萬公噸，已回到疫情前水平，並再次成為全球最繁忙的貨

運機場，但客運量仍有待恢復。航空交通量雖有所改善，但機管局的收益總額仍較前減少 2.3% 至接近五十八億元，主要是由於零售和廣告特許經營權，以及客運大樓租賃收益下降等所致。員工薪酬及有關費用減少 1.8% 至二十八億元。香港機管局及其附屬公司於本年度錄得的虧損減少 36.9% 至二十七億餘元，原因是管理改善、機場收費及保安費增加，但增加款項被零售特許經營權及租賃收益下降部分抵銷。至於員工開支下降是因為常額員工人數減少，以及暫停招聘人手及凍結薪酬所致。

民航界人士分析，香港特區政府採取一系列促進民航運輸業復甦的舉措，極力保住香港作為世界航空樞紐的地位，也回應了國際民航界的要求。前段時間，國際航空運輸協會 IATA 給香港施加了巨大的壓力。IATA 總幹事 Willie Walsh 出席活動時曾批評港府的防疫政策，指香港對入境班機限制與旅客隔離規定，令往來香港人流嚴重受阻，香港已不再是國際航空樞紐。香港嚴重落後於全球其他地方的復甦步伐，要恢復常態亦相當困難；即使港府縮短了入境旅客隔離天數，仍足以令旅客對香港卻步。他認為，航空業界對香港相對嚴苛的封閉邊境政策日益感到不安，因相關限制過於嚴苛，直接導致許多航空公司取消來往香港的航班，更讓業界感到在香港營運是不可能的任務。然而，隨着亞洲多數地方重開邊境，IATA 對香港很快能夠「鬆綁」仍感樂觀。不過 IATA 仍然發出警告，如有地方仍然試圖阻擋病毒入境，而非管理疫情，將錯過國際航空旅遊復甦所帶來的巨大經濟及社會益處。

IATA 並非首次炮轟港府的防疫政策。早在今年一月，該機構已敦促各地政府放寬旅遊限制，並指世界其他地區已開始向國際旅行開放，惟點名香港作為頂級航空樞紐，卻漸變孤立不跟從。就國際航空界再次發出重磅批評，港府運輸及房屋局指特區政府一直檢討調整機組人員檢疫要求，考慮因素包括公共衛生、航空業運作需要等，務求防疫同時維持香港與各地的航空連繫，以應付社會需要。當局會根據疫情發展，聯同專家研判，聽取航空業界等界別意見，制訂防疫措施。自新冠疫情爆發以來，香港不論客機升降次數、旅客人次均明顯下降。數據顯示，疫情爆發前，單計二〇二〇年一月旅客人次已有近五百七十二萬人次，為二〇二一年全年約一百三十五萬人次的四倍；二〇二〇年一月時客運航班升降亦有二萬八千架次，單月已超過二〇二一年只有五萬八千架次的一半。

就營運而言，因所有抵港機組人員均須檢疫七天，航空公司調配人手有困難，而且疫情裁員下，有經驗的機師緊絀，航空公司惟有減赴港航班。即使單作轉機點，鄰近地區也有選擇，只要新加坡、曼谷、首爾等競爭地區比香港早通關，航空公司就可能調整航線至這些城市。這些轉變對航空公司來說，一旦有變就很難將航線重設香港。疫下乘客減少，香港航班已減約七、八成，之後人群到港需求如何，還是未知數，惟若回不到當初水平，航空公司就未必願意開設相關航班。

以國泰航空為例，疫情之前國泰航空機隊共有一百零八架各式客機運行。目前只剩下四十五架在執行任務，多達三分之一客機存放於美國沙漠地帶。隨著香港與各國逐步開放邊境及放寬防疫規定，國泰航空下一步計劃接回閒置於美國沙漠的客機，恢復機隊運載能力，期盼可重建香港作為航空樞紐中心的地位。該公司並計劃隨著需求改善營運，年底時營運航線可達七十條，回復至疫情前一百零八條航線約 65% 的水平。同時也看好未來的國際旅遊市場，將擴大徵募人才。

《濠江日報》2022 年 7 月 18 日

澳門賭牌競投強調海外客源

澳門回歸後新一輪娛樂場幸運博彩經營批給公開競投已經啟動，特區政府設立六個最多為期十年的賭牌，整個批給程序年底前完成。明年一月一日起，獲得新賭牌的承批公司必須按「新博彩法」的條件制度開始博彩經營。其中一項重大的變革，是要求博彩經營者在非博彩發展計劃、開拓海外客源市場等作出投資及承諾，更好地推動澳門經濟適度多元化，鞏固澳門世界旅遊休閒中心的定位，為澳門的中小企帶來發展空間。

澳門博彩業合法化至今已達兩個世紀，博彩稅一直是澳門公共財政收入的主要來源。澳門博彩業過去實行獨家專營制度，回歸後賭權開放，引入國際資本和西方管理經驗，迎來了博彩業為龍頭帶動整體經濟繁榮發展的時期。因受新冠疫情影響，加上內地嚴防外匯及資金流失，澳門也開展打擊非法賭博及非法套匯的行為，博彩業過去兩年多時間處於低潮。博彩收益從高峰年份的三千多億元，跌至不足一千億。政府連續出現財政赤字，不得不緊急動用財政儲備，以應付抗疫與民生開支的不足。行政法務司司長張永春指出，政府在二〇〇一年首次公開競投博彩經營批給，推動了澳門社會、經濟的高速發展。近期檢討了與博彩有關的法律法規，完善了監管制度，目的是確保作為澳門支柱產業的博彩業能夠健康、有序發展。

新一輪幸運博彩牌照的公開競投，引入「開拓海外客源市場」這一最新條款，意味著未來博彩業的發展必須與海外旅遊業掛鉤，澳門民航業的地位必然上升，並發揮極其積極的作用。根據「新博彩法」的條款，參加競投的公司不一定必須是現有的持牌公司，現有的持牌人沒有優先權。故此，要得到新的幸運博彩牌照在澳門特別行政區從事博彩業，必須在吸引海外客源方面作出特別的承諾，並且列出具體可行的措施。社會各界認為，「新博彩法」關上了依賴內

地遊客的大門，參與賭牌競投的公司只能下功夫開闢海外客源市場，才能贏得新的賭牌。為此，競投人需千方百計到海外拓展市場，為此必須與民航界合作，甚至會成立新的航空公司，直接從海外拉客來澳門。

當然，中國內地旅客仍然是澳門旅遊業重要的客源，只不過不再是博彩業爭相拉攏的對象。內地旅客赴澳門主要是旅遊休閒，體驗澳門的多元文化和美食，而不是以博彩為主。三年前出台的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，已表明國家堅決支持澳門民航業的決心，也凸顯澳門在灣區建設中的「核心引擎」地位。粵港澳大灣區雖只佔全國面積不到 1%，人口不足全國 5%，但其經濟效益卻列全國第一，其運輸規模更是全球灣區機場群首位。灣區各機場應更有效地發揮自身優勢及錯位發展，進一步強化機場對區域經濟發展的支撐作用。民航界人士認為，《規劃綱要》的戰略目標就是要通過珠三角區域「九加二」城市群的發展建設，帶動整個國家的社會經濟發展和社會管理變革，加上早已頒布的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》、《橫琴總體發展規劃》、《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》，以及為落實以上內容而制定的《深化粵港澳合作——推進大灣區建設框架協議》，將珠三角地區與澳門特別行政區的合作提升至國家戰略的層面，為澳門融入區域合作、拓展更大空間提供了完整的政策支持。

澳門新的賭牌競投規則，強調「開拓海外客源市場」與「非博彩發展計劃」，向投資者發出了明確的訊息。為了配合新的博彩法律法規，每年開始，博彩營運商需積極開拓海外市場。而澳門國際機場和民航系統，則可利用《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，配合特區政府這一新的發展規劃。《規劃綱要》提出三地要構建現代化的綜合交通運輸體系，包括建設世界級機場群、暢通對外綜合運輸通道、建立大灣區快速交通網絡、提高客貨運輸服務水準等。澳門航空的專營權因疫情而延續三年之後，將於明年屆滿；如果新的賭牌公司能夠與澳門航空或新加入的基地航空公司合作，大力拓展海外市場，將大大推動澳門與海內外人流、物流業務的發展。

如果這一計劃能夠實現，將有助於提高澳門國際機場的功能，推動大灣區機場錯位發展和良性互動。澳門國際機場將擴大境內外航空網絡，一方面鞏固現有的航線航點，另一方面發揮澳門與葡語國家經貿合作平台的優勢，在增加運力的同時，發展高增值貨運和公務機等業務。



下一步，隨着澳門博彩業客源的轉移，今後重點拓展海外市場，加上本地航空市場逐步開放、第五航權的拓展及大灣區城市群合作發展的勢頭，區內機場之間的互聯互動及互補增強，有利引入良性競爭，促進新興航線的開拓以滿足各類客源的出行需求。

《濠江日報》2022年8月8日

優化國際定期客運航班熔断機制

內地由八月七日起調整國際定期客運航班熔断機制。國家民航局稱，為高效統籌疫情防控 and 經濟社會發展，促進中外人員往來和對外交流合作，因而作出優化調整。經調整後的熔断措施包括，確診旅客人數達到五人的航空公司單一入境航班，如果確診旅客佔航班旅客人數4%，暫停運行一個星期；如佔比達8%，暫停運行兩個星期。

國際航空運輸協會（IATA）二〇二二年六月份航空客運市場定期數據顯示，航空旅行復蘇持續強勁。二〇二二年六月份航空客運總需求（按照收入客公里或 RPKs 計算）同比二〇二一年同期增長76.2%，主要受國際客運強勁復蘇的推動。全球客運量目前為危機前水準的70.8%。與去年同期相比，二〇二二年六月份國內客運量增長5.2%。大多數市場表現強勁，加之中國國內放寬疫情相關限制措施，促進了客運量增長。二〇二二年六月份國內客運量為二〇一九年六月份水準的81.4%。同比二〇二一年同期，國際客運量增長229.5%。亞太大部分地區放寬旅行限制之舉助推了復蘇。二〇二二年六月份國際客運量達到二〇一九年六月份水準的65.0%。國際航協理事長威利·沃爾什表示：航空旅行需求依然旺盛。經歷兩年的封控和邊境限制，人們終於可以奔赴遠方，享受自由的旅行。

如今，中國已成為全球在控制住疫情之後保持經濟正增長的世界主要經濟體，也是實現民航常態化的大國。儘管國內疫情完全受控，但鑒於海外疫情仍然嚴峻，中國在恢復國際航線航班的時候格外小心。中國民航局密切監察所有的國外航班，一旦發現新的疫情便毫不猶豫地下令熔断。根據此前熔断指令，有關航班需暫停運行兩周，熔断的航班量不得用於其它航線。

中國民航局在二〇二二年上半年繼續保持目前對國際航班的嚴格限制。路透社稱，此舉對亞太地區的旅遊業將產生廣泛的影響，中國遊客通常是亞太旅遊業的主力大軍。中國民航局針對境外輸入的風險，採取了更加嚴厲的熔断措施。由於二〇二二年二月舉辦北京冬奧會，政府採取嚴格的新冠防控措施，因此對國際航班的限制持續到二〇二二年上半年，意味著中國民航業的全面復蘇或將推遲到二〇二四年。由於中國出境遊復蘇預計將繼續推遲，這在一定程度上導致部分分析師下調了未來幾年對中國航司的盈利預期。例如招商證券將其對中國國航二〇二二年和二〇二三年淨利潤的預期下調至二十七億元和六十七億元。外國通訊社稱，中國出境遊恢復速度將慢於美國和歐洲，而絕大多數發展中國家的疫苗接種率都不高。不過有跡象顯示，中國與相關國家的航班近期逐漸增加，正穩妥有序地恢復部分國際客運航班。

為高效統籌疫情防控和經濟社會發展，堅持「外防輸入、內防反彈」總策略和「動態清零」總方針，最大限度降低疫情通過航空途徑傳播風險，中國民航局最近修訂發佈的《運輸航空公司、機場疫情防控技術指南（第九版）》，針對國際航班提級防控採取了多項措施：在航班分級方面，將國際／地區入境航班均評定為高風險航班。在機組人員防控方面，機組人員執行高風險航班任務前，需完成新冠病毒疫苗加強免疫接種；國際／地區入境航班的機組不建議在境外配餐；如需在境外配餐的，不配備冷餐冷食，上機前應對餐車外表面做好消毒；供餐前，應充分加熱餐食。國際／地區入境航班僅提供預包裝食品和瓶裝飲用水；科學控制機上溫度，要求航空器空調系統在飛行期間調至最大新風量，確保艙內空氣高效迴圈；加強盥洗室通風換氣，盥洗室每三十分鐘進行一次清潔消毒（或每二至三次使用後）；機上取消報刊雜誌供應，除特殊需求外不再提供毛毯、靠枕等用品；為旅客座位口袋中增配防護用品專用垃圾袋，並為安置在隔離區的有症狀旅客提供必要的醫用防護用品。

在優化機組人員管理方面，提出了精準明確防控要求。結合當前疫情形勢的新變化，尤其是新冠病毒變異株平均潛伏期縮短，國務院聯防聯控機制已將入境人員管控調整為「7天集中隔離管理+3天健康監測」，跨境交通工具司乘、保潔、維修等人員為「X+7管控措施」。在前期由國務院聯防聯控機制綜合組開展的七城市優化試點工作中，按照試點工作方案，對國際運行航班機組人員入境後的隔離管理進行優化調整，取得了較好效果，同時，也對機組在境外

過關、駐外期間提出了更加明確的防控要求。因此，《指南（第九版）》根據國際／地區航班機組人員執勤類型實施分級分類精准管控，將入境後十四天集中隔離調整為七天集中隔離，七天健康監測調整為三天健康監測。

《濠江日報》2022年8月15日

澳門十月中恢復國際航線

隨著新冠病毒殺傷力減弱、疫苗接種率逐步提升，亞洲各地也紛紛宣佈放寬入境檢疫限制。日本繼九月七日起放寬接種三劑疫苗的旅客入境時豁免核檢證明，又宣佈將進一步取消入境人數上限、開放自由行、短期入境免簽等，由十月起實施，希望吸引更多外國遊客。疫情尚未結束的香港，也急於重開機場口岸，在九月二十六日實施「0+3」檢疫措施，以此吸引國際旅行者入境。

香港國際機場今年第二季客運量僅五十九點一萬人次，不足新加坡樟宜機場客運量十分之一，當地機場上季共接待七百三十萬人次。今年來，國際航空運輸協會（IATA）頻頻對香港航空樞紐地位表示關注。IATA 總幹事 Willie Walsh 四月初曾指出，香港航班及旅客入境要求苛刻，香港不再是國際航空樞紐，幾乎從地圖消失了；他說，以香港為樞紐樞營運的航空公司將面臨艱難時期，很多航空公司視香港營運是「不可能任務」。經研究，港府解除了「3+4」的安排，改為實施「0+3」，即無須進行酒店醫學隔離觀察，亦無需在登機前提交核酸檢測要求，可改用快速抗原測試取代。新措施生效後，香港至日本大阪及東京等地的機票隨即供不應求，價格暴增三倍。

每天仍有數萬宗確診個案的台灣，也宣布分階段放寬入境限制，宣佈在十月十三日起實施檢疫「0+7」的安排，同時開放免簽證國家入境及取消出入境旅行團的限制。台灣首階段於九月二十九日開始將每星期入境上限提升至六萬人次，並實施「3+4」檢疫安排，同時取消機場核酸檢測，以及全面恢復「免簽」。台方表示，根據疫情變化，如情況符合預期會在十月十三日正式實施「0+7」，屆時每週入境上限會再提升至十五萬人次；入境者免家居隔離，並開放

免簽證國家入境，及取消觀光禁團令。台灣當局又表示，放寬限制取消入境採集核酸檢測後，衛生部門會改為向入境人士發放四個快速測試試劑；入境者如無出現病徵，可乘坐公共交通工具。當局早前表示，將會分階段解除口罩令，但在捷運等密閉空間可能仍要帶口罩。

在亞洲各地紛紛放寬入境檢疫措施之際，早已實現確診個案清零的澳門，九成人口已接種了新冠疫苗，更有底氣重開國際機場口岸。澳門航空已宣佈於十月十二日起恢復國際航線，包括澳門至河內及澳門至東京航線。澳門往河內航班十月十二日起逢週三出發；河內往澳門航班會於十月二十六日起恢復；至於澳門往東京航班逢週四出發，東京往澳門航班安排於十月二十七日起逢週四出發。澳航表示，新冠疫情下首次恢復國際航線，可為澳門地區更好地恢復聯通其他地區開創突破口。隨著兩條國際航線的恢復，澳門航空將進一步促進澳門特區與越南、日本之間的友好往來，加強澳門特區與兩個地方的人員溝通、貨物流通和文化融通，為互惠合作、互利共贏創造更有利條件。此外，澳航又計劃於十一月一日恢復澳門至台北航線運營，往返航班均為逢週二出發。

截至今年九月下旬，中國公民接種疫苗數字已超過三十四億三千五百萬劑，已完成全程接種的人數接近十三億。民航業人士指出，中國正在疫情可控的前提下，有步驟地重開空港大門，以免在全球化的經濟蘇復大潮中過於落後。內地今年來也開始調整防控政策，將密切接觸者、入境人員隔離管控時間從「14+7」縮短為「7+3」，亦即七天集中隔離醫學觀察、加三天居家健康監測。新版防疫方案在確保我國疫情防控總體態勢平穩可控的基礎上，根據地方防疫隔離軟硬體承載能力，採取一定程度的放鬆措施，有利於中外人員交流逐步恢復、穩定供應鏈產業鏈和促進正常政經文體交流。民航界人士對此紛紛表示贊同，認為此舉將極大提升人們乘機出行的積極性，滿足其商務、探親和旅遊需求。與此同時，航空貨運與航空物流的價格，也將隨著客運航班增多、腹艙運力增多而穩中有降。受內地放寬入境隔離消息刺激，內地及香港旅遊相關股價隨即急升。

美國去年向接種疫苗的國際旅行者敞開大門後，航空公司股票大幅上漲，歐洲各地的航空公司飛往美國的航班滿員或接近滿員。英國和美國之間的機票預訂量增長了66%，歐洲、巴西



與美國之間的機票預訂量分別增長了 40% 和 74%。美國聯航在拜登政府宣佈結束美國的國際旅行禁令後的幾天內，其航班機票銷量遠超疫情前的二〇一九年同期。

目前，世界各個發達國家或旅遊國家已普及疫苗接種。儘管接種了疫苗雖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。歐洲各國已不把新冠病毒當做一回事，世衛組織也正考慮將新冠肺炎從主要傳染病名單上移除。防疫專家認為，新冠肺炎疫情如得到有效控制，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，國際旅遊和民航業在二〇二二年下半年能有一個更令人振奮的業績。

《濠江日報》2022 年 10 月 3 日

澳門恢復七天逗留期可吸引轉機旅

香港由九月二十六日起實施「0+3」檢疫措施，以此吸引國際旅行者入境。

業界認為，此舉有利於香港維持國際航空樞紐的地位，但與內地免檢疫通關則遙遙無期。港府九月底解除了「3+4」的安排，改為實施「0+3」，即無須進行酒店醫學隔離觀察，亦無需登機前提交核酸檢測要求，可改用快速抗原測試取代。新措施生效後，香港至世界各地的機票隨即供不應求，價格不斷上升。從海外經香港返回內地的旅客人數，也因而增加。這一現象令澳門民航機旅遊業界人士坐不住了，他們建議特區政府恢復旅客持機票＋護照或其他國際簽證留澳七天期限。

剛過去的內地國慶黃金周長假期，澳門有十多萬外地旅客入境，迎來了罕見的入境人潮。政府部門和民間組織了花樣繁多的文化藝術活動，又推出各種特別優惠，關閘、市區及離島旅客絡繹不絕，反映旅客遊澳信心提升。十月底至下月初，內地四省一市還將恢復赴澳旅行團及電子簽註，廣東、上海、浙江、江蘇及福建更開放赴澳旅行團。民航及旅遊業人士指出，澳門目前仍維持入境「7+3」的防疫隔離政策，導致許多國內旅客無法選擇澳門作為中轉點；如能恢復旅客持機票＋護照或其他國際簽證留澳七天期限，對本澳旅遊經濟會帶來更積極的因素。

持續近三年的新冠疫情，令大多數外地旅客未能正常入境澳門，對當地經濟社會造成的負面影響極大。如今澳門和內地疫苗接種已達到九成以上的普及化程度，形成可靠的免疫屏障。在此情形下，內地首先恢復四省一市赴澳旅行團及電子簽註，支持澳門旅遊業的復蘇，有利於刺激澳門經濟與改善民生，澳門民航業人士對上述舉措表示讚賞。他們同時又指出，疫情前，

國內旅客持護照及其他國際簽證，搭配澳門出發續程或回程機票可停留澳門七天，再由澳門轉機出發至歐美各地或返回大陸原居地，這些旅客的消費對澳門本地經濟有著不小的貢獻。但是，目前澳門仍維持入境「7+3」的防疫隔離政策，導致許多國內旅客無法選擇澳門作為中轉點，這對本地航空旅遊業有不少的損失。

民航業人士認為，目前國內各個機場飛往歐美國家的航班愈見減少，市場上卻有龐大的需求。由於澳門至今仍維持「7+3」的防疫隔離政策，嚇怕了國內外的旅客。因此，節假日前後，大量的旅客取道「0+3」的香港作為中轉出行或回國，無形中令澳門失去了大批過境停留旅客。這些旅客不但數量大，消費力也比較強；業界人士建議政府酌情放寬持護照及其他國際簽證之中國籍旅客，搭配澳門出發續程或回程機票留澳期限（例如恢復他們在澳門停留七天的期限）。如能吸收此類旅客，相信對本地航空及旅遊業均有莫大的幫助。

與澳門相比，香港疫情較為嚴重，不得不持續執行嚴格的入境檢疫限制。然而，香港作為國際金融中心、世界航空運輸中心，又面臨世界各地的開放政策挑戰與衝擊，有放寬入境限制的迫切需要。八月十二日起，香港首先放寬外國及台灣赴香港的醫學隔離觀察期，旅客由之前需在酒店隔離觀察至少七天，變為「3+4」檢疫，即三晚酒店隔離及四晚居家醫學監察，最快入境第四日可回家。香港長時間受困於疫情，「3+4」的入境檢疫方案仍未能解決問題，九月二十六日進一步採取「0+3」方案，即入境後不必進酒店隔離，只需居家醫學觀察三天。

與此同時，九月三日起從內地及澳門經機場抵港的人士無需再進行「檢測待行」，改為劃一採取經機場和陸路口岸抵港時的檢測安排；所有從內地及澳門抵港的人士，則改為於抵港後第二天進行強制核酸檢測。港府強調，現時七天酒店檢疫期不符合成本效益，期望修改入境檢疫政策後能維護香港競爭力。由於內地實施「動態清零」這一大政方針，香港每天仍有數以千計的確診個案，短期內無法將新冠病毒清零，便難與內地通關。在這樣的情況下，唯有先與國際保持接軌。

目前海外返回內的航班供不應求，香港修改了入境隔離政策，不少有意回國的內地旅客便

選擇經香港停留。

香港取消了酒店隔離，「0+3」方案比早前的「3+4」或「0+7」都要好，令許多香港市民喜出望外爭相出遊。這一新政策也吸引了急欲返回內地的海外華人和留學生，他們回國選擇停留在香港，不必強制進行醫學隔離，但由香港返回內地時需要檢疫。澳門民航業人士指出，澳門目前沒有疫情，由內地經澳門前往香港及國外無需隔離，外遊成本輕。新冠疫情爆發之前，持機票＋護照或其他國際簽證留澳的旅客，可獲得七天逗留澳門的期限。這批旅客消費能力高於即日往返的短途客，不但在澳門入住酒店，澳門逗留期間在娛樂和飲食購物等方面消費的支出，也相當之可觀。如能爭取持這批旅客恢復留澳七天期限，對澳門本地經濟社會的積極影響將會更大。

《濠江日報》2022年10月10日

珠海機場借香港開通國際航班

十一月初，香港機場管理局與珠海市政府簽署《珠海市人民政府與香港機場管理局合作諒解備忘錄》。這意味著珠海機場與香港國際機場醞釀已有一段時間的「經珠港飛」項目即將啟動，計劃於二〇二三年第二季度正式實施。通過港珠澳大橋陸路接駁實現「空——陸——空」國際聯程轉運，創新珠港兩地機場合作模式，也有利於珠海機場的旅客及貨物經港珠澳大橋進出香港國際機場，讓珠海機場實質上開通國際航班。與此同時，香港國際機場的旅客和貨物，也可利用港珠澳大橋這條快速通道，經珠海機場運往內地各個航點。

消息指，上述備忘錄由香港機管局機場運行執行總監張李佳蕙與珠海市副市長覃春在珠海簽署，珠海市長黃志豪現場見證。香港運輸及物流局局長林世雄表示，備忘錄旨在深化港珠機場合作，兩地將致力開通「經珠港飛」，即通過港珠澳大橋陸路接駁實現「空——陸——空」直通客運服務，並發展港珠國際航空貨運業務、推動建設高端航空產業群、積極商議機管局入股珠海機場等。他說，備忘錄將促進兩地機場優勢互補，共同提高競爭力，實現互利共贏。

珠海市政府與機管局二〇〇六年開始合作經營管理珠海機場，珠海機場的客運量隨後大幅增加。港珠澳大橋開通大大縮短兩地機場之間的行車距離，為港珠兩地進一步加強機場和航空產業合作締造契機。林世雄表示，香港是國際航空樞紐，擁有廣闊的國際航空網絡，而珠海機場的國內航空網絡日益壯大；備忘錄在互惠合作的堅實基礎上，有效結合兩個機場的優勢，發揮一加一大於二的協同效應，創造聯動發展的新機遇。

十多年來，珠海機場一直想開通國際航線，但中央政府早已明確需得到澳門國際機場的書

面認可。前幾年，又有人提出「澳珠共用機場模式」，建議將澳門機場遷到珠海金灣機場擴建區，以土地和設施租賃形式將珠海機場的第二跑道、航站樓、飛行區等國際功能委託過特區管理，以此確保澳門新機場的獨立運作。這一模式其實是「澳門機場遷入珠海」，把珠海機場的土地和設施租賃給澳門國際機場，將來會產生許多問題。在國際法方面，國際民航組織不可能認可遷到內地的澳門機場，澳門機場遷入內地後就不再是國際機場，而是內地機場，實際上是自廢武功。其後又傳出「取消」澳門國際機場、澳珠兩地機場「換股」合作的消息，卻全部沒有下文。

有民航界人士認為，珠海和香港機管局合作開通「經珠港飛」，導致澳珠機場合作的希望破滅，並對澳門國際機場客貨運帶來新的衝擊。珠海新建的城軌列車可將珠海機場與港珠澳大橋連接起來，旅客由珠海前往香港國際機場更加便利。香港機場的航線和航班密度遠遠超過澳門，珠海市政府與香港機場簽署這份合作諒解備忘錄，通過港珠澳大橋把香港機場變成珠海的國際機場。除了航空客運之外，珠三角機場的航空物流也會出現新的變數。港珠機場藉助港珠澳大橋聯手合作，發揮各自的優勢，在新一輪的珠三角機場競爭中佔得先機。香港國際機場四通八達的航線航點，結合珠海機場現有的內陸運輸網絡，不但可以「砌低」澳門，更可與廣州新白雲國際機場、深圳寶安國際機場爭一日之長短！

全球航空業受新冠疫情影響，客運量急劇下降，航空貨運卻大幅度增長。然而，客運航班銳減甚至停擺，也導致航空運力嚴重不足。航空貨運發展正面臨著巨大的挑戰。航空貨運需求不斷提升，但運力緊張，甚至於一艙難求，如何解決運力緊缺問題、如何規劃運力結構是擺在行業面前的一個重要問題。在此情形下，各個機場只能引入全貨機，彌補客機大幅度減少出現的運力空缺。國際航協負責人表示：貨運需求的持續增長，激勵航空公司投入更多的全貨機貨運航班，甚至催生新的貨運航空公司。

客機腹艙貨物運輸因客運航班減少而大降，澳門國際機場去年積極發展全貨機航班業務，二〇二一年全貨機升降量較二〇二〇年同期增加四成以上，載貨量上升約七成。B737、B767、A330、B777 及 B747 等全貨機，相繼落戶澳門國際機場開展貨運服務，航線網絡亦由過去台灣及馬來西亞之外，逐步擴展至遠程的亞洲、歐洲、北美洲及南美洲等地區。此外，



澳門國際機場也連續四年獲得由亞洲貨運新聞舉辦的「亞洲最佳機場」獎項，以嘉許在領導能力、服務質量、創新、客戶關係管理和可靠性等方面表現優秀的企業及服務供應商。如今面對港珠機場全面聯手的新局面，澳門國際機場要進一步打開民航客貨運業務，必將出現更加巨大的壓力。

《濠江日報》2022年11月14日

內地與港澳台航班比上年度略減

中國民航局十月二十六日舉行的新聞發佈會上，宣佈了中國民航自二〇二二年十月三十日至二〇二三年三月二十五日執行二〇二二 / 二〇二三年冬春航季航班計畫。今年冬春航季，共有一百二十七家國內外航空公司計畫每週安排十萬零四千五百七十三班客貨運航班，目前民航航班換季工作已準備就緒。

上述計畫公佈後不久，十一月十五日，文化和旅遊部發佈了《關於進一步優化新冠肺炎疫情防控措施科學精確做好文化和旅遊行業防控工作的通知》，根據最新風險區劃定管理辦法，跨省旅遊經營活動不再與風險區實施聯動管理；要求推動文化和旅遊行業防控工作更加科學化、精確化，加大「一刀切」、層層加碼問題整治力度。

在國內（不含港澳台地區）航線航班方面，五十四家國內航空公司每週安排九萬五千一百七十三班客貨運航班計畫，同比上一年度冬春航季增長 2.31%。其中，客運航班每週九萬二千九百七十班，同比增長 2.41%；貨運航班每週二千二百零三班，同比下降 1.48%。三十七家航空公司在開闢的四百四十五條國內航線上，每週共安排六千零六十五個航班運營，主要涉及包頭、揭陽、阿克蘇、德宏、鄂爾多斯、桂林、連雲港、麗江等機場與大連、杭州、昆明、深圳、重慶、貴陽、青島、哈爾濱等機場間的航線。

在港澳台地區航線航班方面，三十二家航空公司每週安排二千四百一十二班客貨運航班計畫，同比上一年度冬春航季下降 2.31%。各航空公司在內地三十四個航點與香港間每週安排一千二百二十四班航班；在內地二十六個航點與澳門間每週安排五百一十二班航班；在大陸

三十三個航點與台灣桃園等四個航點間每週安排六百七十六班航班。十一月三十日起，東航江蘇公司將恢復南京直飛澳門航線，班期為每天一班。

在國際航線航班方面，目前，國內外航空公司每週安排客運航班有八百四十個，也就是四百二十個往返航班，同比二〇二一 / 二〇二二年冬春航季增長了 105.9%；每週安排貨運航班（含客改貨）六千一百四十八班，同比二〇二一 / 二〇二二年冬春航季增長 6.7%。

在今年第三季度，民航行業主要運輸指標恢復程度高於二季度，但月度間仍有明顯波動。第三季度全行業完成運輸總周轉量、旅客運輸量、貨郵運輸量分別為一百七十七點九億噸公里、八千六百三十九點七萬人次和一百五十六萬噸，同比分別下降 12.9%、19.7% 和 9.0%，運輸規模分別恢復至二〇一九年同期的 52.6%、49.3% 和 80.6%，較今年第二季度分別提高 14.4%、23.2% 和 1.1%；其中，國際航線客貨運輸表現較為突出。今年第三季度，隨著國際客運航班有序恢復，國際航線旅客運輸量回升明顯，全季度共完成五十三點七萬人次，較第二季度增長 73.3%，較去年同期增長 36.3%；國際航線貨郵運輸需求保持較高水準，第三季度共完成六十三點九萬噸，較去年同期增長 7.7%，國際航線貨運規模相當於二〇一九年同期的 104.3%。

運行保障方面：三季度，民航共保障各類飛行一百零八點三萬班，日均一萬零二百八十四班，同比減少 12.6%；航班正常率為 91.8%，同比提高 5.4%。

澳門民航業受疫情影響仍然嚴重。政府統計資料顯示，疫下澳門與外地之間的客運需求大減，二〇二〇年商業航班及客輪班次同比減逾八成，令運輸倉儲業的營運深受影響。按子行業分析，航空運輸收入（十一億三千萬元）及支出（二十二億六千萬元）分別跌 78.1% 及 54.9%，全年虧損十一億四千萬元。

在出入境限制下，單是去年澳門航空已蝕逾十億澳門元，幾近蝕去近十年的盈利。國航、特區政府等澳航股東為澳航注資十八億澳門元。儘管二〇二〇年九月重啟內地航線，但澳門民

航業復甦緩慢，行業收入前景堪憂。據國航中期業績報告顯示，澳航二〇二一年上半年營業收入五點一三億元，較前年同期增 12.5%，當中航空運輸收入四點四八億元，按年微升 0.22%，稅後虧損三點三六億元，較二〇二〇年同期收窄 27.6%。二〇二一年全年，澳門國際機場客運量一百一十四點七萬人次。二〇二二年上半年，澳門國際機場客運量三十二萬七千五百九十二人次，還不到去年同期的六十七萬七千九百九十二人次的一半。

二〇二二年下半年情況逐漸好轉，澳門航空於十月十二日起恢復國際航線，營運澳門至河內及澳門至東京航線。澳門往河內航班十月十二日起逢週三出發；河內往澳門航班於十月二十六日起恢復；澳門往東京航班逢週四出發，東京往澳門航班於十月二十七日起逢週四出發。澳門航空表示，新冠疫情下首次恢復國際航線，可為澳門地區更好地恢復聯通其他地區開創突破口。隨著兩條國際航線的恢復，澳門航空將進一步促進澳門特區與越南、日本之間的友好往來，加強澳門特區與兩個地方的人員溝通、貨物流通和文化融通，為互惠合作、互利共贏創造更有利條件。

另外，澳航於十一月一日恢復澳門至台北航線運營，往返航班均為逢週二出發。澳門航空正在持續增加冬春航季航班運力投入，將於十二月十六日開通澳門至福州航線；並以福州、廈門航線為依託，進一步促進澳門特區與福建各地區的往來，加強兩地間的人員溝通、貨物流通和文化融通。

《濠江日報》2022 年 11 月 28 日

春江水暖鴨先知

為深入落實疫情防控工作的「二十條」措施，天津航空充分結合內蒙古區域市場恢復情況、疫情防控政策及旅客出行需求，切實做好復工復產航班運行保障，逐步恢復內蒙區域多條航線。十二月三日上午，天津航空由天津濱海國際機場至香港的 GS7963 航班由天津順利起飛，計畫每週執行往返兩班，班期為每週一、六。據了解，天津航空已開通武漢、廣州、重慶、昆明、長沙、三亞、大連、西安、呼和浩特、烏魯木齊等近四十個城市始發經天津中轉至香港的聯程航班，中轉旅客可享受天航聯程購票優惠。下一步，天津航空將配合內蒙古民航機場集團實現內蒙古東西兩翼區域間機場互聯互通、東西機場間聯通目標。根據疫情防控形勢變化，將陸續恢復海口、大連、西安、鄭州等多個區外城市航點，並在區域內加密赤峰、通遼、錫林浩特、包頭、阿爾山、海拉爾等支線機場航班，補齊我司在內蒙古區域航線短板，加強幹支聯動，使少數民族地區和邊遠地區的更多百姓更好地享受到國家基本航空服務。

十二月一日晚七時許，中國南方航空 CZ699 廣州——紐約航班搭載二百七十二名旅客從廣州白雲國際機場順利起飛。廣州至紐約航線使用波音 777 機型執飛，每週四、週六執行一個往返。據了解，南航已正式轉場至紐約肯尼迪機場八號航站樓運行。廣州至紐約航線是繼廣州至洛杉磯航線後，南航恢復的第二條往返美國的直飛航線。該次往返直飛航線的恢復，將持續推動國際航空市場復蘇，為中美兩國的商貿文化往來搭建起更加便捷的空中橋樑。

在「防疫二十條」等最新措施基礎上，國內多地陸續宣佈優化調整防疫措施，旅遊市場復蘇節奏也有望加速推進。

十二月二日，攜程集團在澳門舉辦「與時·聚進」二〇二二全球合作夥伴峰會。攜程集團董事局主席梁建章、集團 CEO 孫潔以及公司重要管理層在大會上作了主題演講，從多重維度闡述了對未來的洞察，並與行業夥伴形成關於新一輪旅遊業復興的共識。梁建章指出，旅遊業的復蘇與興盛是一個長期趨勢，不會被短期波折所阻礙，我們值得對之保持信心與耐心。

資料顯示，截至二〇二二年十月十七日，全球已經有 83% 的國家入境免隔離，63% 的國家入境免核酸；共有一百個國家完全解除因新冠肺炎疫情而設的旅行限制，約佔所有國家的 45%。從全球視角來看，旅行已經重回時代主題。今年第二季度，攜程海外機票和酒店整體預訂量同比增長均超 100%，在歐洲和美國市場的業績已經超過二〇一九年同期。在大會現場，攜程集團也發佈了「超級全球遊」IP，未來攜程將與更多海外旅遊夥伴進行合作，面向海內外遊客進行心智種草，助力全球旅遊產業加速發展。

攜程與合作夥伴的相聚而行，讓行業整體的進化成為可能。其中的典型案例是「攜程口碑榜」。這一新晉內容產品不僅解決了使用者的「旅行選擇困難症」，也為合作商家帶來了顯著收益：今年以來，上榜商家平均額外可獲得超 10% 的 GMV 和 20% 的流量。攜程機票今年聯合多家機場和航空公司共創「嗨飛節」，活動期間票量環比增長 27%；攜程酒店的「出行特惠」產品，則累計為超過三千萬交叉用戶送去優惠，也為商家帶來了約一百億 +GMV。攜程度假今年對跟團遊服務進行了保障升級，推出「行前兩天免費退」，好評率 96% 以上的目的地參團產品參與了保障內容；攜程商旅進一步拓展了供應鏈縱深，與全球二百餘個國家、六十多萬家酒店建立合作網路，目前商旅使用者突破了三千四百萬。

攜程集團還深化澳門旅遊業合作，與澳門特區政府旅遊局舉行了全球市場合作啟動儀式，未來將攜手深化全球戰略合作。澳門特區政府經濟財政司司長李偉農表示，在疫情下，澳門特區政府持續開展擴大客源及振興經濟有效措施，旅遊局將與攜程展開二〇二三年度合作，我們也樂見攜程集團在產品和服務等方面突破創新。隨著惠澳措施有序逐步實施，澳門旅遊業發展

在澳門旅遊復蘇的過程中，攜程也與業界的合作夥伴加深協作，提升市場活力。峰會現場，



攜程集團與金沙中國有限公司舉行了全球戰略合作簽約儀式，雙方將把雙方圍繞產品行銷、內容行銷、會員權益、線下購物及餐飲活動等多個方面的深化合作擴展到東南亞以及全球市場，助推澳門旅遊消費市場升級。此外，攜程還將與本次峰會的金鑽合作夥伴永利澳門有限公司、新濠博亞娛樂有限公司以及大會合作夥伴澳門航空攜手，在酒店、航空、購物、美食等多領域加深合作，致力推動澳門旅遊業界多元復蘇。

《濠江日報》2022年12月12日

新一年航空旅遊市場熱火朝天

十二月七日，國務院聯防聯控機制綜合組出台了進一步優化落實新冠肺炎疫情防控的措施，發佈《關於進一步優化落實新冠肺炎疫情防控措施的通知》，共提出十條具體事項，包括科學精準劃分風險區域、進一步優化核酸檢測、優化調整隔離方式等。《通知》提出不再對跨地區流動人員查驗核酸檢測陰性證明和健康碼，不再開展落地檢。除養老院、福利院、醫療機構、托幼機構、中小學等特殊場所外，不要求提供核酸檢測陰性證明，不查驗健康碼。

澳門航空已製訂「再出發、再啟航」計劃，希望藉防疫政策的不斷放寬，開拓更多航線吸引旅客來澳，為澳門經濟復甦作貢獻。至於國際地區航線方面，澳航總經理陳洪表示，繼十月開通了東京、河內、台北航線後，初步計劃在聖誕節前開通大阪、曼谷航線，明年一月考慮開通高雄、首爾，二月再開通峴港、新加坡、馬尼拉等航點。期望逐步根據市場需求加密航班，也期待相關計劃能為澳門開拓國際市場旅客，同時令澳門居民外遊提供更多選擇。他預期國內航線會於今年底前將恢復到二〇一九年的五成，國際航線則需時間逐步恢復，希望在明年春季以後恢復到二〇一九年的九成。在航班數量及客量方面，陳洪總經理指出，今年十一月初每週新增機票訂座約七千人次，現時已上升至兩萬人次，增加了三倍。因應內地旅客赴澳電子簽注及防疫政策調整，訂座情況理想，可見旅客出行意願強烈，期待聖誕假期、春節的成績會有較大提升。

新冠疫情爆發三年，對航空旅遊造成巨大的打擊，影響最厲害的當然是無處不在的檢疫措施，等同把旅客隔絕在外。各地防疫政策的優化調整，給旅遊行業帶來疫情三年來最好的消息，最大限度減少疫情對文化和旅遊行業恢復發展的消極影響。網絡對「旅遊」的話題搜索量持續

走高，旅遊需求高漲，市場反映熱烈，呈現出明顯的積極效應。特別是推行防疫新十條措施後，不再查驗跨地區流動人員核酸檢測無感染證明和健康碼，不再展開落地檢，最先活躍起來的就是航空旅遊界。近期內地出行人數大增，不少人將趁元旦和農曆新年外出旅行或回鄉。華北地區旅客出行需求開始旺盛，北京市首都、大興兩個機場的航班升降量明顯增加；廣東省載客列車及民航航班也逐步恢復。

受利好消息刺激，航空、旅遊等股票集體拉升。旅遊業相關負責人對記者表示，新政的出台對於公務出訪、商務出行帶來了便利，對於旅遊市場的恢復也有所幫助，相信隨著元旦、春節等冬季假期的臨近，旅遊市場將迎來新的機遇。據悉，《通知》發佈後，多家旅遊平台的機票、火車票搜索指數也隨之看漲。各大旅行平台交通綜合搜索量快速上漲，春節出行意願尤為強烈。二〇二三年元旦放假時間也得到了確定，元旦放假時間為二〇二二年十二月三十一日至二〇二三年一月二日，共有三天，進一步刺激了遊客的出遊計畫。

國內各大城市出行管控政策正陸續逐步放寬，三亞、海口等熱門長線旅遊目的地城市對外地遊客的管控政策也有所調整。十二月上旬，海南省海口、三亞、儋州、澄邁、東方等多個市縣發佈關於調整省外來（返）人員疫情防控管理措施的通告，宣佈對省外來（返）人員不再實施分類管理。對此，遊客對於後續的出行預期也隨之上漲，元旦期間部分長線遊目的地也將出現復蘇態勢。隨著政策的變化和人們出遊信心的恢復，春節及明年春季的旅遊市場更值得期待。

隨著跨省出行限制的調整，民航市場迎來了供給端和需求端回暖的態勢。來自飛常准的數據顯示，十二月十二日，國內航線預計執行客運航班量超過七千班次，環比上周同期增長 93%，已恢復至二〇一九年單日同期六成以上水準。從客運航班執行的情況來看，飛常准數據顯示，二〇二二年十二月五日至十一日，執行客運航班三萬六千班次，環比增長 66%，日均五千一百七十七班次；周運輸旅客量逾三百六十九萬人，環比增長 68%，日均五十二點八萬人。

十二月九日，澳門國際機場專營股份有限公司召開執行委員會臨時會議，執行委員會主席鄧軍、執行董事朱丹寧、簡焯坤、李時泰討論了新措施推行下公司各工作範疇上的要務和緊貼

政策發展的預案準備。鄧軍主席要求各單位嚴格跟進並配合特區政府衛生局落實有關新措施，做好聖誕節假期和元旦新年假期間的機場安全、安保、營運及服務工作，機場營運部及各營運商、服務商要以新的精神面貌迎送旅客；各崗位人員的防疫措施必須到位，同時加強宣傳指導，儘量避免病毒傳播途徑；做好新形勢下的業務發展工作，加強對客、貨市場和商業推廣工作的領導，制定新的業務發展計畫，提升競爭力、創新力；擇日召開防疫應變小組擴大會議調整落實措施，跟進新形勢，開展新業務。

《濠江日報》2022年12月19日

國際旅遊航空將在新一年顯著恢復

綜合各方面消息，內地民航界短期內航班數量將大幅度增長，預計壓制的探親需求有望在二〇二三年春運迎來釋放，航空客運的需求或恢復至二〇一九年同期的 80% 左右。業內人士指出，二〇二三年春運需求恢復，以及入境政策再鬆動或為短期重要的觀察指標。香港衛視消息指，中國內地將於一月三日起不再採取入境人士前往隔離設施隔離的措施，優化為「0+3」，顯示我國在新的一年起全面開放。

中國駐美國大使秦剛最近也表示，中國的防疫措施相信會在短期內進一步放寬，國際旅客將更容易入境中國。秦剛出席一個新聞平台舉辦的活動，指出中國政府一直採取動態的防疫政策，並以非常負責任的態度，保護民眾免受新冠病毒威脅。他指中國防疫措施正在放寬，相信在不久將來會進一步鬆綁，到中國旅遊會變得更容易。

內地近日逐漸放寬防疫，出台不久的新十條措施，包括取消跨區域核檢、無症狀或輕症患者可居家治療等。數據顯示，自國家防疫「新十條」發佈以來，民航市場進入高速復蘇的快車道，每日維持 5% 的增長。此外，儘管春運火車票尚未放票，旅遊平臺上火車票預約量的增長也反映出旅客出行的迫切願望。據旅業相關負責人透露，「通信行程卡」下線疊加「新十條」，旅行市場正在迎來多重利好，市場整體逐步、有序恢復。對於旅遊業而言，近期出行政策的陸續調整意味著行業的發展環境已經具備了一定的確定性。從接下來的情況來看，出行信心恢復需要時間，但從二〇二三年整體來看，旅客出行的需求仍將持續釋放。

二〇二二年九月一日，由世界旅遊城市聯合會主辦的二〇二二世界旅遊合作與發展大會

在北京國家會議中心開幕，原國家旅遊局副局長杜一力在會上發佈了《世界旅遊城市發展報告（二〇二一）》。該《報告》指出，二〇二一年中國國內旅遊率先恢復，國際旅遊緩慢回升。統計數據顯示，二〇二一年國內旅遊收入回升至二點七三萬億美元，恢復至疫情前二〇一九年的65.6%，國際旅遊僅僅恢復到疫情前的三成左右。《報告》分析認為，疫情前亞太地區是旅遊的快速發展區域。但二〇二一年歐美地區旅遊城市發展勢頭強勁，亞太地區旅遊城市發展步伐放緩，反映出旅遊復蘇的快慢之別和旅遊復蘇的艱難。值得注意的是，在二〇二一年，世界旅遊城市綜合發展排行前十名的旅遊城市中，亞太地區僅有北京和悉尼兩個城市入選。

二〇二二年十二月十二日在北京舉行的中國旅遊集團化發展論壇上，中國旅遊研究院文化和旅遊部數據中心發佈《中國入境旅遊發展報告二〇二二至二〇二三》。報告顯示，伴隨著我國入境隔離、簽證政策的放寬，海外對來華航班和住宿的搜索量顯著上升，這一數據預示著，二〇二三年我國入境旅遊市場有望出現顯著恢復。報告顯示，事務性入境簽證的放開保障了必要的來華旅行，其中在華不超過一年的商務、留學、探親等人員構成了未來一段時期內我國入境旅遊的基礎市場。根據中國國家移民局最新公佈的數據，初步估計二〇二二年全年我國將接待入境遊客將超過二千萬人次。

在疫情防控常態化背景下，我國入境旅遊直接全面放開的可能性較小，但伴隨我國疫情防控的經驗更加豐富，疫情防控更加科學化和精準化，加上新冠病毒的致死率明顯降低，有序恢復將是未來入境旅遊發展的主基調，入境旅遊恢復可望呈「小步走」趨勢。未來，入境簽證、隔離政策還有放寬的餘地，更多國際航線正在恢復，在潛在入境旅遊需求進一步回暖的基礎上，預計二〇二二年將成為入境旅遊市場觸底反彈的一年，入境旅遊有望在二〇二三年出現較顯著的恢復。

報告還指出，城市越來越成為獨立的入境旅遊目的地，在我國入境旅遊目的地系統中扮演著重要角色，發揮著關鍵作用，不少城市具有打造世界級旅遊目的地的潛力。課題組對我國主要城市吸引入境遊客的能力，即國際旅遊影響力進行了評估。結果表明，北上廣深四個一線城市持續是我國最具國際旅遊影響力的城市，成都以排名第七上榜。在入境旅遊遊客評價中，北



京、上海、成都位居前三。

報告建議，重視城市旅遊品牌個性的構建和傳播，挖掘文化元素，保留和塑造城市個性，以此來提升城市旅遊知名度，基於城市個性增加遊客的體驗價值，提高遊客滿意度和忠誠度。從長遠來看，還要重視城市產業結構的轉型升級，根據自身實際情況，將旅遊優勢轉化為促進相關產業發展的有力條件，通過產業升級來豐富城市個性內涵，提高城市的國際旅遊影響力。

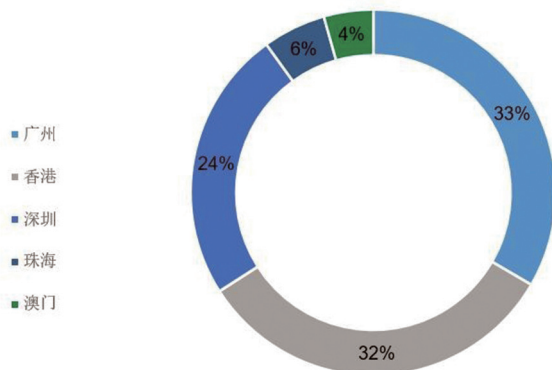
《濠江日報》2022年12月26日

大灣區強敵環伺，澳門機場如何差異化發展

粵港澳大灣區內機場密集，在半徑九十公里的空間裡硬是擠下了七個民用運輸機場、十一條跑道，機場密度國內最高。在大灣區機場群中，澳門機場規模不大，在香港、廣州、深圳三座世界級機場的身邊，有哪些機遇和優勢，後疫情時期應該如何發展呢？

大灣區世界級機場群“一超一強”格局

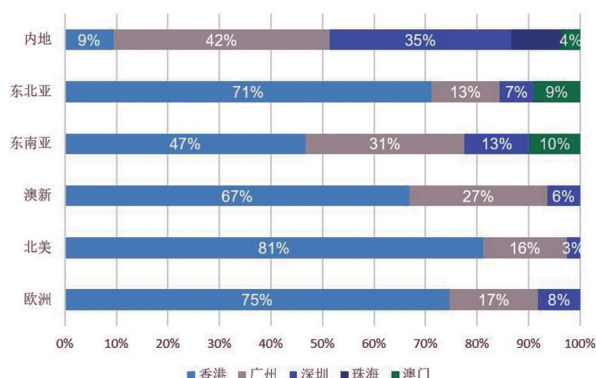
二〇一九年，大灣區機場旅客輸送量合計二點二億人次，貨郵輸送量八百一十一點五萬噸，分別占全國 15.6% 和 37.0%，旅客輸送量已超越全球三大灣區。大灣區七個機場中，有三大世界級機場。其中，香港機場旅客輸送量七千一百五十四萬人次、貨郵輸送量四百八十一萬噸，分別居全球第八位和第一位；廣州白雲機場旅客輸送量七千三百三十八萬人次、貨郵輸送量一百九十二萬噸，分別居全球第十一位和第十六位；深圳寶安機場完成旅客輸送量五千二百九十四萬人次、貨郵輸送量一百二十八萬噸，分別居全球第二十六位和第二十三位。



二〇一九年大灣區五大機場旅客輸送量份額

大灣區機場規模呈現“3+2+2”格局，廣州、香港、深圳機場無疑是三巨頭，廣州機場佔據 33% 的旅客份額，香港機場份額 32%，深圳機場份額 24%。而珠海機場旅客份額 6%，澳門機場 4%，另兩個支線機場份額更低。

大灣區機場國際能力“一超一強”格局。要衡量世界級機場群，不只是看規模，更看重的是國際能力。在內地航線上，廣州機場和深圳機場的航班份額分別達到 42% 和 35%，香港機場不足 10%。但如果放眼國際航線，就是另外一番景象了。北美市場上，香港份額排第一，81%，廣州份額 16%，排第二；在歐洲市場上，香港份額 75%，排第一，廣州份額 17%，排第二；在東北亞市場上，香港份額 71%，排第一，廣州份額 13%，排第二；在東南亞市場上，香港份額 47%，排第一，廣州份額 31%，排第二；在澳新市場上，香港份額 67%，排第一，廣州份額 27%，排第二；在東南亞市場上，香港份額 47%，排第一，廣州份額 31%，排第二；在東南亞市場上，香港份額 47%，排第一，廣州份額 31%，排第二；在東南亞市場上，香港份額 47%，排第一，廣州份額 31%，排第二。小結一下，在五大國際市場上，香港都高居大灣區第一，除了東南亞市場外，其餘幾大市場份額都超過六成，展現出當之無愧的大灣區“國際當擔”。廣州機場佔據所有市場的第二份額。澳門機場僅在東北亞和東南亞市場佔據大灣區一成客運份額。



二〇一九年大灣區機場分區域國際客運班次份額

後疫情時期澳門機場的機遇在哪裡

我們能看到，無論比機場客貨輸送量規模，還是比國際業務能力，澳門機場都是跟隨者。那麼，作為一個在大灣區中並不特別起眼的機場，澳門機場的優勢和機遇是什麼呢？總體上有四大機遇：

一是大灣區一體化發展紅利。大灣區客觀上形成了“一國兩制，三種貨幣，四個關稅區（含內地自貿區），四地政府（深圳計畫單列市），五種機場管理體制”的發展現狀。這一特徵對經濟要素流動造成了較大障礙，但同時，也表明隨著大灣區一體化的推進，要素實現自由流動，大灣區經濟高品質發展的空間和潛力十分可期。一旦過境便利、標準對接、資格互認，大灣區將形成一個灣區大市場，區內小迴圈。就舉個簡單例子，大灣區市場一體化後，澳門機場的腹地人口將從六十五萬，拓展到整個大灣區六千九百九十一萬，市場容量擴大了一百倍。這就是大灣區發展紅利。

二是後疫情國際航線重構。儘管澳門機場國際業務占比不低，二〇一九年國際航班量占比57%，在大灣區中僅次於76%的香港，比廣州、深圳都要高。但國際航班總量不多，只占大灣區的不到10%，與香港、廣州、深圳均有巨大差距。這是疫情前，疫情以來，國際航線大幅削減，目前我國國際航班量僅恢復到二〇一九年的7%。特別是疫情三年洗禮，大部分航空公司虧損嚴重，很多國際航線特別是洲際航線可能飛不下去。這裡潛藏著國際航空市場格局優化的巨大機遇，特別是洲際遠端市場可能發生較大變化。

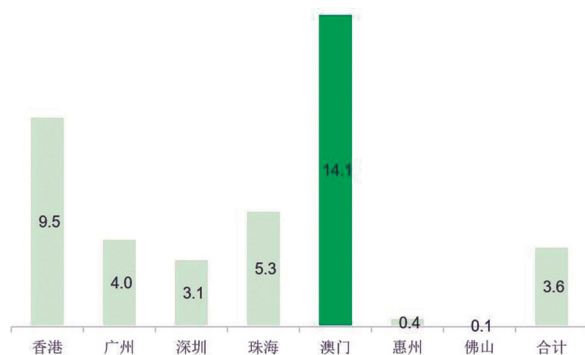
三是澳門航權配額充足。疫情前，很多國內航司開不了國際線，加密不了國際航班，一個重要原因是航權已被瓜分殆盡。比如廣州深圳飛美國的航權已經用完，飛歐洲主要國家的航權也所剩無幾，飛東北亞也基本沒有航權。就是我國航權仍有少量配額，按現行國際航權配置規則，南航在廣州、深航在深圳，也搶不過北京的國航和上海的東航。而澳門機場國際航權相對富餘，一旦大灣區融合，澳門將是航空公司另闢蹊徑開闢國際航線的一個現實選擇。當然，香港的航權也不少。

四是澳門機場擴建獲批。澳門機場一直飽受設施容量限制，今年十月底，澳門機場填海擴建獲國務院正式批准。澳門機場將填海超過一百二十九公頃，擴大停機坪容量，增加停機位元，新增快速脫離道，機場年旅客運輸能力將提升到終端一千五百萬人次。澳門機場擴建為澳門民航發展破解了重要瓶頸。

融入大灣區，澳門機場差異化發展建議

大灣區一體化紅利是大灣區機場共用的，澳門機場無論在規模上，硬體設施上，還是在國際能力上，都與香港、廣州、深圳有較大差距，又面臨規模相近鄰居珠海機場的競爭，後疫情時期應該如何發展呢？只有走差異化發展之路！

對於澳門機場來說，二〇一九年旅客輸送量已達本地常住人口的十四點一倍，在大灣區中最高。換句話說，本土市場容量小是澳門機場最大的先天不足。要實現跨越發展，必須著眼於大幅擴大市場容量，如何無中生有跨越發展呢？國際上主要有三條路：路徑一是構建國際航空樞紐，吸引國際中轉旅客；路徑二是構建低成本航空樞紐，吸引外地休閒旅客；路徑三是推進通關便利，吸引大灣區異地旅客。



二〇一九大灣區各地民航旅客倍數

路徑一：澳門機場構建國際航空樞紐道阻且長，需要長期持續超量投入，短期不現實。構建中轉樞紐對於小腹地機場來說是跨越發展的首要選擇，比如迪拜機場、亞特蘭大機場、新加坡機場等，都是小腹地，打造大樞紐。但對澳門來說，在當下，在大灣區內，打造國際樞紐並不是一個最優選擇。這裡主要有幾個考慮：一是大灣區已經有香港，這一成熟的國際樞紐機場，同時廣州機場也在積極投入，向香港發起衝擊。國際樞紐這一賽道強敵環伺，澳門機場要殺出重圍難度很大。二是澳門機場在大灣區中的國際業務份額不足 10%；三是澳門航空作為主基地航司與香港的國泰航空、廣州的南航差距也比較大，主導樞紐建設心有餘而力不足。所以國際樞紐雖然潛力很大，但並不適合澳門機場。

路徑二：構建低成本航空樞紐，吸引外地休閒旅客。大灣區發展規劃對澳門的發展定位之一是“世界休閒旅遊中心”。實際上，澳門的旅遊業發展也是響噹噹的。澳門經濟財政司司長李偉農在博鰲亞洲論壇二〇二一年年會上說到，“澳門雖只有六十八萬人口，但每年的接待能力超過四千萬人次。餐飲業、旅遊居住、購物，以及文創、會展，都是澳門經濟的重要抓手。”而這四千萬旅客中，有一千五百萬國際旅客，被周邊機場分流，沒有選擇直飛澳門。這既是澳門民航業的巨大損失，也是發展的機遇。我們知道，發展旅遊業的絕配就是低成本航空。因為低成本航空能夠利用極低的票價，刺激旅客的出行需求，快速做大旅遊市場。例如倫敦-斯特拉斯堡航線，此前法航獨飛，每月旅客穩定在四千人左右，後地方政府引入歐洲最大的低成本航空里安航空，以低票價刺激新需求，次月航線客流量就直接飆升至一點六萬人，且增量都是里安承運；後由於補貼糾紛里安航空撤出，航線客流量又迅速回落至四千人。客流好似過山車，一場遊戲一場夢。因此，要充分利用航空專營權開放這一政策契機，引入一家成熟低成本航空公司作為主基地航司，開闢東北亞、東南亞、內地航線，用優惠票價引爆澳門旅遊市場。

路徑三：推進通關便利，打造陸空聯運、海空聯運，吸引大灣區異地旅客。一旦低成本航司引入，航線網路完善，就要進一步推進通關便利，打造聯運流程，吸引大灣區異地旅客出行。低成本航司是吸引外地旅客來澳門旅遊，通關便利是吸引異地旅客從澳門飛出去，拓展機場腹地方位，這兩大戰略相輔相成、相得益彰。但需注意推進節奏，先建強低成本樞紐，再拓展機場腹地，不可調換順序。如果先實現了自由通關，而低成本樞紐還沒建好，以香港、深圳、廣州機場更多的航點、更密的頻次、更好的服務，必然會加快澳門機場旅客外流。

綜上，澳門機場要搶抓大灣區一體化發展紅利，必須要走一條與香港、廣州、深圳機場不同的差異化發展道路。即引進一家實力強的低成本航空公司，開闢東北亞、內地、東南亞旅遊航線，刺激旅遊市場；隨後加快通關自由化，打造經由珠海拱北口岸、港珠澳大橋的陸空聯運，直達機場的海空聯運，吸引大灣區異地旅客來澳門坐飛機，做大澳門航空市場。



《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



Institute of Macao
Civil Aviation
澳門民航學會

編輯委員

胡 根
尹德明
毛燕麗
盧偉明
包祿仕
何尚芬
岑志輝

ISSN 1814-8662



9 771814 866007