

# 澳門

民航學刊 2016 · 06  
第三十二期

澳門民航學刊

第三十二期

澳門民航學會出版



# CONNECT CLOSER, FASTER & MORE

MACAU INTERNATIONAL AIRPORT



**7x24 seamless service on WeChat App,  
provide the latest flight information for you.  
Experience it Now !**



Macau International Airport connects you to destinations include:

Mainland China - Beijing, Shanghai, Fuzhou, Zhengzhou, Tianjin, Shenyang, Wuxi, Nanning, Wan Zhou, Haikou  
Ningbo, Taiyuan, Hangzhou, Jinjiang, Hefei, Wuhan, Chengdu, Nanjing, Chongqing, Xiamen, Dalian.  
Taiwan - Taipei, Kaohsiung, Taichung.

South East Asia - Seoul, Cheju, Busan, Tokyo, Osaka, Kuala Lumpur, Manila, Clark, Singapore, Bangkok, Chiang Mai, Da Nang, Hanoi, Phnom Penh, Pattaya-Utapao  
Koror, Ho Chi Minh City, Haiphong - Catbi, Male. For flying further you could be connected to San Francisco, Los Angeles, Guam, Vancouver, Frankfurt and  
Munich, Perth from Beijing, Taipei, Kuala Lumpur and Manila.

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

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



# 澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第三十二期  
2016.06

澳門民航學會



澳門民航學刊

第三十二期 *2016.6*

《澳門民航學刊》第三十二期

出版及發行：澳門民航學會

地址：澳門氹仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓澳門民航學會秘書處

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

聯絡電話：(853)85988862

圖文傳真：(853)85988893

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

國際標準期刊號 (ISSN)1814 - 8662

版權所有 翻印必究

# 目錄

澳門民航學刊

第三十二期

## 特稿

台灣再變天兩岸直航何處去？	李波	1
區域民航市場競爭合作——澳門國際機場自強不息	葉嘉晉	9
第五航權下外航執飛中國熱門航線	馮俊	18
香港機場第三跑道動工預計八年落成	李英	25
本澳「航空器對第三人損害賠償制度」淺析	楊雲	31
澳門國際機場 ——「世界旅遊休閒中心」成敗關鍵	潘玉良	38

## 論壇

如何提升民航航班的準點率？	44
澳門國際機場客運量續增接近設計上限	47
五年規劃強化機場對外重要門戶角色	50
中國民航訪澳商談珠三角空運協同發展	53
開通莫斯科航線澳門再現洲際航班	55
港珠澳大橋通車後對民航業的影響	58



香港新空管系統啟用即削一成航班	61
寄望真正「開放天空」增加國際客源	63

#### 學會活動

專場座談會反映「五年規劃」意見	66
為善最樂 福有攸歸	68

#### 專欄

貴州——西南明珠	70
----------	----

#### 徵稿啟事

## 台灣再變天兩岸直航何處去？

李波

二〇〇八年台灣領導人馬英九上台之後，海峽兩岸在「九二共識」的政治基礎上進入和平發展時期。二〇〇九年四月，第三次「陳江會談」達成「海峽兩岸空運補充協議」，兩岸定期航班於七月份啟動，按照台灣民航部門公佈台方獲得的一百三十五個航班的航權分配，其中兩大航空集團華航、長榮各取得三十班；立榮、華信各二十五班，復興獲得二十四班；此外，台中深圳每周一班，由立榮及華信輪流飛航，每次為期三個月。此後，兩岸包機航班逐步常態化，從台北、高雄等機場可以直飛大陸多個城市，大大地便利了兩岸的經貿、文化與人員往來。

今年五月二十日民進黨的蔡英文上台至今，一直未承認「九二共識」，兩岸關係隨即冷卻，赴台旅遊的大陸客大幅度減少，直接影響到台灣與大陸之間的航班上座率。

### 藍營執政時期兩岸航班大增

二〇一四年夏季，海協會和台灣海基會就「陸客中轉及進一步便利兩岸同胞往來議題」，在台北進行了第三次商談。雙方在兩岸事務主管部門負責人會面達成的基礎上，相向而行，推動這項商談議題取得了重大進展。

開放大陸民眾赴台轉機，是台灣方面業界多年來的訴求。二〇一四年十一月十二日國台辦主任張志軍與時任台灣方面陸委會主委就「分別授權海協會與台灣海基會啟動開放大陸居民經台灣中轉的商談，並進一步溝通便利兩岸同胞往來事宜」達成共識。隨後，兩岸兩會圍繞陸客中轉議題先後進行了兩次業務溝通。



據台灣媒體報道，這次兩會工作商談不僅就陸客中轉做最後確認，還有查看陸客中轉設施與動線、中轉共同意見表述的討論等幾項任務。二〇一六年五月二十日民進黨重新上台之前，兩岸已針對包括台灣應對陸客中轉的機場設施、通關行政處理常式，以及大陸方面需要處理的陸客證件（護照、「大陸居民往來台灣通行證」和「入台證」）等問題協商，並確認雙方機場、入出境動線管理等配套作業。雙方達成共識後，在去年八月二十五日舉行的兩岸兩會第十一次會談中發表共同意見。

海峽兩岸關係協會領導人第十一次會談之後，海協會常務副會長鄭立中對記者說，《海峽兩岸避免雙重課稅及加強稅務合作協議》是在參照稅收的慣例，涵蓋常規稅收協議要素的基礎上形成的，在減稅負、謀福祉上具有以下五個意義：

一是進一步優化投資環境。協議通過制定優惠合理的稅率，消除雙重課稅，促使兩岸直接雙向投資和人員往來，為兩岸企業營造穩定透明、富有競爭力的投資環境。其中一大亮點是，總部機構設在台灣，而投資地不是以台灣名義到大陸投資的台資企業，也將其納入該協議範疇。

二是降低了稅收的負擔。劃定徵稅的許可權，明確稅收的抵免辦法，切實降低了兩岸經濟往來中的經濟負擔，增強企業競爭力。

三是公平稅收待遇。協議有利於避免稅收的歧視，讓兩岸企業享有公平稅收待遇，有效化解爭議，讓投資者享受不低於當地居民的稅收待遇。

四是強化稅收合作。搭建稅收合作平台，有利於維護良好的稅收徵管秩序，消除潛在的稅收不公平現象。同時，協議建立兩岸稅務聯繫機制，強化合作，將為兩岸納稅人提供更加便捷高效的服務。

五是有效解決爭議。協議建立兩岸稅收爭議協商的機制，企業遇到問題與矛盾時，建立有效解決渠道。通過這樣的制度化安排，維護兩岸投資者合法權益，提效了有效救濟渠道。

為了保障兩岸旅客的人身財產安全，《海峽兩岸民航飛行安全與適航合作協議》主要從三個方面著力：

從合作領域看，雙方合作的範疇，包括規範領域、監管機制、證照認可、專業規範、資訊通報等，雙方就兩岸航空機構、航空產品及航空人員等證照管理以及飛行標準與適航有關專業認可事項等作具體安排，並加強各領域相關資訊的交換與通報。從合作方式看，雙方同意的合作方式，包括成立專業合作小組、商定實施計劃，根據需要形成相關領域的合作文件，以技術合作、專家會議、資訊交流、人員互訪及業務培訓等方式開展交流合作，以及工作方案的實施。從協調處理機制看，雙方同意建立意外突發事件的機制，相互提供一切及時必要的協作，共同保障航空運輸旅客的人身財產安全。

到兩岸兩會簽約時，兩岸的空運客運航班數每周已達到八百九十班，累計已有逾五千萬人次搭機往返兩岸，極大地便利了兩岸民眾往來。大陸居民赴台旅遊總人數已超過一千二百萬人次，拉動了台灣內需市場，也給島內眾多行業帶來了發展機會和經濟效益。

《海峽兩岸民航飛行安全與適航合作協議》生效後，有效地保障兩岸民航的飛行安全，雙方航空公司即可依協議委託對方維修機構執行航機維修簽放作業，降低航空公司的運營成本，提升競爭力及飛行安全性，更可減少因機械因素致班機延誤，促進兩岸民航產業發展。

### 澳台之間「開放天空」和互免稅捐

藍營執政時期，在「九二共識」的共同政治基礎上，海峽兩岸的春風也吹到了澳門。為了方便兩地居民的往來，澳門航空有限公司與台北市航空運輸商業公會於一九九五年簽署了《關於澳門與台灣之間航空運輸商業協議》，其後經多次續簽。隨著海峽兩岸關係的不斷改善，澳台雙方均希望兩地的航空企業能加大力度發展航班服務，讓兩地的交流合作更緊密和便利。

澳台雙方經過友好協商和真誠溝通，就協議文本內容達成共識。二〇一四年二月十七日，《澳門與台灣間航空運輸協議》由澳門經濟文化辦事處與台北經濟文化辦事處代表在澳門正式



簽署。該《協議》取消了原《關於澳門與台灣之間航空運輸商業協議》中對澳門來往台北與高雄間的運力限制，並且允許經營定期包機服務至其他台灣航點，有助於促進兩地航空運輸的發展及兩地各領域的交流聯繫。

《澳門與台灣間航空運輸協議》全面取消了澳門來往台北與高雄原有的運力限制，允許航空企業經營澳門至台中、花蓮、台東、馬公、金門、台南、嘉義等航點的包機服務，並且不設運力限制，兩地航空企業可以代碼共享形式經營兩地及台灣航點之間的航班服務。新的澳台航約透過嶄新模式展現澳台合作新氣象，將有力促進澳台兩地航空以至其他領域的交流聯繫，亦會為兩地居民來往帶來更多便利和實惠。

在此基礎上，雙方進一步就避免航空企業雙重課稅事宜，經友好協商達成了新的協議。去年十二月十日，《澳門與台灣避免航空企業雙重課稅協議》簽署儀式在行政長官辦公室主任、台灣大陸委員會港澳處處長共同主持下，由澳門經濟文化辦事處代表與台北經濟文化辦事處代表簽署。新的協議有利於提升澳台民航企業的競爭力，促進兩地旅遊業發展和經貿文化往來。

台灣是澳門的第三大客源市場，二〇〇八年兩岸直航開通後，往返台灣和澳門的航班減少，但台灣旅客在澳門過夜的比例及酒店住客的比率持續增長，過去八年增長近一倍。

近年來，隨著澳門知名度的增加和大型休閒度假設施的相繼落成，以澳門為目的地的台灣旅客越來越多。台灣作為澳門的第三大客源市場，近兩年入境澳門的台灣旅客總人數均超過百萬人次，在澳門過夜的台灣旅客數目每年持續增長，其中有 73.7% 的台灣旅客選擇入住五星級酒店。說明澳門在台灣旅客心中已經逐漸轉型為旅遊地點，而非過境轉運站。目前，共有五家航空公司經營澳門至台灣航線，每周有超過一百二十六班次的航班從台北、台中、高雄直飛澳門，航班相當密集。

長榮航空旗下子公司立榮航空的澳門至台中航線首航之後，每天各有一個來往航班；另外，復興航空開通澳門——台中航線，同樣是每天一個來回航班。自華信航空開通澳門——台

中航線後，立榮、復興等台灣航企相繼加入戰團，形成三足鼎立局面。台中清泉崗國際機場的新國際航廈啟用後，擴建的停機坪可讓大型客機使用，旅客容納量由每年一百二十萬提升至二百五十五萬，直逼台北松山機場的運輸量。

早在二〇一一年，澳門至台中的觀光旅客已有七十九萬，二〇一二年增長兩成至突破一百萬，以後逐年增長。由於澳門至台中航線的開通，讓台灣中部的居民更方便到達澳門和珠江口西岸，同時也方便了各地旅客到達中台灣旅遊，促進台灣中部的觀光旅遊事業發展。

繼華信、立榮及復興等三家航空公司陸續開闢台中至澳門航線後，澳門航空也開通了台中航線，使澳門航線成為繼台中至香港航線後，該航空站最熱門的區域航線之一。澳門民航業者表示，一九九五年澳門與台灣簽署的《台澳通航協定》，批准的航線祇有澳門至桃園機場及高雄機場，台中本來暫不在此列。在海峽兩岸實現「三通」後，兩岸直航的航點不斷增加。隨著澳台兩地經貿文化交流深入開展，重新修訂的《台澳通航協定》生效，澳台兩地因而實現「開放天空」，讓更多的台灣居民以澳門為旅遊目的地，也讓更多澳門居民和內地居民經澳門國際機場赴台旅遊。

民進黨再度執政，民航界和旅遊界普遍看淡經營前景。有人認為是大陸方面要「制裁」蔡英文當局，其實未必。台灣輿論指出，一是台灣本來就沒有較多值得遊覽之地，且大陸遊客對台灣的新鮮感漸漸消退；二是台灣遊不如日本遊、韓國遊、泰國遊等更能感受異國風情、更有吸引力，價格上也不具明顯優勢；三是大陸不少地方重視發展旅遊業，而這與具有一定同質性的台灣遊（乃至港澳遊）不可避免存在某種競爭關係，且這種競爭關係將來會更明顯；四是部分台灣人對大陸人的不友善甚至敵意已經越來越多地被大陸民眾認識到，另外有些大陸遊客也會訴說過往在台灣期間的不良感受。還要指出的是，陸生、陸商與陸配在台灣受到的不公平待遇，對大陸民眾也肯定有影響。最近一段時間，台灣地區的獨派言論甚囂塵上，令大陸居民反感，赴台旅遊的人數直線下降。

目前，澳門國際機場已克服兩岸直航帶來的暫時困難，在去年載客量達到五百八十萬人次



的歷史高峰之後，該機場今年五月客運量按年上升 8.6% 至逾五十二萬人次，當中台灣旅客按年增加 20.4%，來自東南亞的旅客亦增加了 13.6%，內地航線則下跌 6.7%。上月澳門國際機場的飛機升降量有四千八百架次，升幅 5.7%。隨著暑假旅遊旺季即將來臨，澳門國際機場將與航空公司配合加密熱點航班。按照這一趨勢，澳門國際機場載客量今年有望突破六百萬人次。

### 島內業界將面對「寒冷的夏天」

面對數量龐大的經台灣中轉航班的大陸居民，台灣交通管理部門負責人表示，桃園機場設備和空間都沒問題；目前大陸二線城市民眾到上海或香港中轉飛歐美或東南亞，因空域時間帶擁擠，需等候較長時間，桃園機場最大優勢是大陸民眾若赴台灣中轉到歐美或東南亞，會更省時間和票價。

台灣民航管理機構負責人林志明表示，未來大陸民眾赴台中轉不用「大陸居民往來台灣通行證」和「入台證」，只要持護照和第三地簽證就可中轉，預估每年將吸引四十萬至八十萬人次的大陸民眾赴台中轉。

對於開放大陸民眾經台灣轉機，島內航運業者表示樂觀其成。長榮航空公司表示，若大陸民眾能到台灣中轉，長榮航空飛北美的班次最多，可提供更多服務。華航也表示，中轉可提高大陸飛台灣航班的載客率，讓效益更充分發揮，期待中轉能盡早實施。

同時，島內業者也指出，開放大陸民眾赴台中轉的最大效益，是將大陸民眾通過台灣送往第三地，但北京、上海等大陸一線城市已有飛歐美等地的長途航線，因此，未來赴台中轉的大陸民眾主要在大陸二、三線城市，兩岸未來還必須增加大陸二三線城市直飛台灣的航班，中轉效益才會更明顯。

然而，台灣業者認為，藍營辛辛苦苦打下的基礎，因台灣新領導人蔡英文不承認「九二共識」，很多已達成共識或即將實行的事項很可能泡湯。在民進黨勝選之後不久，大陸方面已有所準備。

三月初，台灣旅遊業與航空業傳出消息：陸客赴台團客總量自三月二十日起將分三階段遞減。已有台灣旅行業者預先申請搶配額，航空業者則計劃減併航班或更換較小機型。消息稱，陸客來台限縮分三階段，第一階段是三月二十日起至六月三十日，第二階段是七月十五日起的後三個月，第三階段則是自十月十五日起開始實施三個月，後兩階段都是將總量再逐波砍一半。

消息指出，操作陸客來台旅行團的旅遊業者，從陸客申請「大通證」的送件的數量與作業流程的時間上，已明顯察覺客量確實少了很多。陸客限縮的傳聞已逐漸在市場實質發酵，旅遊業者從半信半疑轉為普遍認為，大陸將分波逐次減少來台陸客團人數的消息不是空穴來風，四月中旬明顯見到陸客團大幅減少的衝擊。

目前，台北接待陸客的中小型旅館業生意減少了 30%，中南部的飯店甚至減少了 50%，連帶餐飲、購物、零售和交通等行業都受到不同程度的影響。業者表示，縮減團客主要影響到航空、飯店、旅行社、遊覽車、賣店等，一旦縮減到「自由行」，部分夜市會大受影響。

台灣華航表示，以陸籍團客為主的航線會減併班或換小型機，長榮濟南與鹽城減班，復興航空台中至瀋陽則從每周兩班減為一班。遠東航空則已決定先取消包機航班，定期航班部分決定暫不做調整。公司高層認為，在五月以前，較早取得「入台證」的陸客還可維持航班一定的載客率，之後就要看新任台灣領導人蔡英文就職演說內容有沒有超越大陸方面的底線。

據台灣交通部門統計，去年大陸旅客平均一個月有三十四點八萬人次來台，若縮減三分之二，一個月將只剩十一點五萬人次，以每位陸客平均每日消費一百二十二點二美元計算，一個月將減少八點二四億美元、約合二百七十三億元新台幣的觀光商機。如果這樣繼續下去，島內觀光業者認定，他們將會面對一個「寒意逼人的夏天」。

按照蔡英文的「新南向政策」，台灣「觀光局」曾召集旅遊業者急商對策，初步敲定短期以東南亞華人、台灣民眾旅遊等兩大主力填補陸客缺口，中長期則要從擴大其他市場客源、產業升級等兩方面着手。但是，目前亞洲乃至世界各地的經濟基本上都處於低谷，加上失業率上



升、本國貨幣貶值等因素，大多數國家的遊客都減少外出旅遊，即使外出旅遊也會精打細算。相對而言，每年一億人次的中國大陸遊客，消費力之強，令世界各國為之驚嘆不已。台灣民航業和旅遊業者眼巴巴看着偌大的「蛋糕」卻吃不到，心中的滋味可想而知。

## 區域民航市場競爭合作 澳門國際機場自強不息

■ ■ 葉嘉晉

上月中，行政長官崔世安與率團訪澳的中國民用航空局副局長王志清會面，雙方就澳門與珠三角地區航空運輸協同包容發展等問題交換了意見。行政長官代表澳門特別行政區政府感謝中國民用航空局長期支持澳門民航業的發展，及與澳門民航局保持良好合作，行政長官特別關心本澳的航空安全、航空運輸市場的營運和規管。

王志清則指出，中央政府一定全力支援澳門特區的發展，理解行政長官關心澳門航空事業的發展，這次訪澳主要是進一步落實國務院《關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》，中國民用航空局會充分考慮整個珠三角地區和澳門特區的利益。

他同時指出，珠三角地區城市、人口、機場均密集，這地區的空域相對來說非常緊張，把區內五個機場的空域妥善協調，對整個珠三角地區的各方發展非常重要。港澳和內地三個空管單位要定期交流，周邊五個機場的運行情況，首先要有創新理念，互用新技術、新辦法解決問題；第二是希望三地空管部門協同運行，才能提高效果；第三是要相互包容、融合發展，最後達成共贏。

行政長官認同三地航空業包容發展的理念。指出澳門特區正努力向建設「世界旅遊休閒中心」的目標邁進，當然希望促進澳門的航空運輸市場持續發展，尤其希望提升澳門國際機場的營運效益，配合特區的發展方向。

其實，某一個國際機場的設置，都會對其所處地區的改進對外交通聯繫、帶動社會經濟發



展等有舉足輕重的作用。在珠三角地區，有廣州白雲國際機場、深圳寶安機場、珠海機場、香港赤鱗角國際機場和澳門國際機場，五大機場所在地面積不超過二百平方公里，其密度為全國之冠，如果可以實現彼此優勢互補、移寬就緊，將可為珠三角地區航空客貨運業提供多層次、差異化的優質航空服務。從而促使在競爭中形成航空業健康發展，為珠三角地區經濟升級轉型、產業更新換代提供動力，並有利於澳門與香港長期保持繁榮穩定。

十五年前的二〇〇一年，珠三角地區五大機場已開始舉辦探討互相合作的「珠江三角洲五大機場研討會」（簡稱 A5），原定每半年舉行一次，磋商協調發展、合作互補等問題。二〇〇七年在國家民航局的推動下，成立了常設的「珠三角機場合作論壇」（簡稱 PAC），但此後卻進展有限。直到二〇〇九年，《珠三角地區改革發展規劃綱要》發佈，《綱要》要求「加強珠江三角洲民航機場與港澳機場的合作，構築優勢互補、共同發展的機場體系」，五大機場才重新磋商合作。並於當年在廣州共同簽署《大珠三角地區五機場落實〈珠江三角洲地區改革發展規劃綱要〉行動綱領》，就五大機場發展定位、共同爭取拓展珠三角空域等六個方面達成共識。

按照五方共識：香港國際機場定位為國際航運中心；廣州白雲國際機場定位為同時發展國際和國內航運的複合型樞紐；深圳寶安機場則主要發展國內航班，定位為「大型骨幹機場」；澳門國際機場將構成為多功能中小型國際機場的範例；珠海機場繼續發展，打造華南地區航空產業基地。二〇一二年又進一步達成共識：將構築珠三角機場群，提高珠三角機場整體服務水平和競爭力。

二〇一五年的《大珠三角地區五大機場主席會議》在澳門召開。會議決定設立「科技應用共用專業委員會」，並簽訂備忘錄。五大機場主要負責人就繼續促進更緊密合作及大珠三角地區航空產業發展，如何在持續落實《粵港合作框架協議》及《粵澳合作框架協議》行動綱領下，開展更廣泛有效合作達成共識，推出了包括設立「科技應用共用專業委員會」等務實合作專案。會議一致認為科技發展成為現在民航業發展的重要工具，更希望能實踐各機場在會中提到的「共用交換機場間資源」的概念；指出珠三角是中國改革開放後發展最早的地區，珠三角五大機場

更應在帶領區內行業發展上起表率作用，經過深入的交流和磋商後，為提升整體的競爭力，共用五大機場的資訊技術應用成果，一致同意設立「科技應用共用專業委員會」，每年將共同落實的工作形成報告，並由輪值機場在年度主席會議上報告。

其實，二〇一一年三月公布的《粵澳合作框架協議》已提出：「完善區域機場主席會議機制，爭取國家支持擴大珠江三角洲空域使用空間，發揮澳門多功能中小型國際機場優勢，加強與珠海機場之間的客貨運轉飛對接，研究開通澳門往返廣東部分城市的直升機航線，深化粵澳機場在城市候機樓、投資、銷售網絡、拓展業務等方面的商業合作，探討機場股權合作」。

另外，今年三月國務院公佈的《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》亦要求，推進泛珠三角地區重大基礎設施對接。加快跨境交通基礎設施建設，完善連接港澳與內地的綜合交通運輸網路，加快建設港珠澳大橋等專案。支持香港國際機場第三跑道建設，鞏固香港國際航空樞紐地位，統籌航路航線安排，加強香港國際機場與內地九省區機場的合作，打造具有國際影響力的臨空經濟帶。鞏固香港國際航運中心地位。

《意見》同時指出：充分發揮澳門作為「世界旅遊休閒中心」、中國與葡語國家商貿合作服務平台的特殊作用，加強內地與港澳緊密合作，共同開拓國際市場。促進澳門作為中國與葡語國家商貿合作金融服務的平台角色，優化和調整赴港澳「個人遊」政策措施。支持澳門世界旅遊休閒中心建設，共同推進澳門會展商貿、中醫藥等產業發展，支持澳門經濟適度多元發展。

筆者認為當中最關鍵的是：統籌泛珠三角區域空域資源管理使用，明確區域內各機場分工定位，實現機場群健康有序發展。進一步推動區域內各國際機場航權開放，打造國際航空樞紐和門戶機場。優化完善區域機場佈局，加快推進支線機場建設。支援加密區域內城市間航線航班，促進區域內客貨快速運送。鼓勵發展多式聯運，完善統一相關標準規範和服務規則，積極培育多式聯運經營人，加快建設具有多式聯運功能的貨運樞紐和物流園區，完善樞紐節點集疏運體系。



亦由此可見，在國家政策及區域合作等技術層面，珠三角地區五大機場的分工合作、優勢互補，目前已有相當完備的制度性與政策性支撐。

事實上，一直以來，香港赤鱗角國際機場，以龐大的國際航線優勢，成為兼顧內地航線的亞洲樞紐機場；廣州白雲國際機場是以內地航班頻密，兼有相當數量的國際航線的內地三大樞紐機場之一；澳門國際機場有多條國際廉價航空公司入駐兼具東南亞、東北亞、台灣等短途航線優勢；深圳寶安國際機場是以內地特色航線迅速崛起的骨幹機場；珠海機場則與香港實現股權合作，進入良性發展時期。

五大機場作為珠三角重要的國際航空樞紐、全球第五大最繁忙的客運機場群，各機場可以開展交流和合作，優化資源達到共贏，以滿足未來珠三角地區的航空運輸發展需要。目前，港珠合作經營管理珠海機場；同時，港方在第三跑道待建的情況下，已經開始和深圳機場接觸，尋找不同方式的合作，尤其在粵港澳合作的大背景下，雙方已經在業務上尤其在國際客流中轉開始合作。

另一方面，包括沒有國際航線的珠海機場，珠三角五大國際機場都在進行或醞釀擴建工程。其中，白雲機場擴建工程預計投資三百六十億元人民幣，澳門國際機場擴建擬投資一百億澳門元，深圳機場第二跑道總投資超過一百億元人民幣，香港機場第三跑道估算投資約一千四百多億港元，如果以上工程全部實施，在中短期內，在不足二百平方公里的珠三角範圍內，將有以千億元計資金投入擴建機場工程。

顯而易見的問題是，五大機場在相互溝通、探討合作的同時，彼此間的業務競爭並未減少，各個機場的改建擴建計劃陸續公佈，或者已經動工。若不能及時在五大機場的協同發展問題上有具體共識，未來的競爭或市場亂象可以想見，資源閒置或浪費的問題也可能會更明顯。

二〇一一年，在國務院首度將五大機場合作定位列入《粵港合作框架協議》、《粵澳合作框架協議》後，令人欣喜的是，五大機場的交流與合作更加頻繁，合作領域和深度不斷擴大。

五大機場在珠海舉行的二〇一三年主席會議時，共同簽署了合作備忘錄，深化五大機場間的合作機制。根據合作備忘錄，五大機場將深入合作增強大珠三角地區航空產業發展實力，增強大珠三角地區機場群的整體競爭力。

受惠於珠三角地區經濟高速發展，「十二五」期間，五大機場年旅客輸送量超過 1.5 億人次，年貨運輸送量近七百萬公噸。但根據國際航空運輸協會 IATA Consulting 估計，隨著整體經濟不斷發展，珠三角地區航空市場的客運量到二〇三〇年每年複合增長率為 5.9%，區內機場縱有擴建計劃，仍不能滿足航空服務需求。預計到二〇二〇年，客運需求量達到 2.33 億人次，仍有三千三百萬人次的客運需求量未能得到滿足，而貨運量達到一千萬公噸。到二〇三〇年時服務缺口情況會更甚，客運需求量達 3.87 億人次，有 1.47 億人次需求落差，而貨運量達到二千萬公噸。IATA Consulting 考慮了五大機場的客貨運容量在未來二十年的預期增幅後，預測這些機場的容量不足以應付到二〇二〇年的中期航空服務需求。由此可見，理論上，五大機場存在相當廣闊的發展及合作空間。

《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008年~2020年)》提出，要將珠三角地區打造成為更具綜合競爭力的世界級城市群。這在客觀上要求有一個功能強大的機場群來支援和服務該地區的經濟和社會發展。因此，區域內多個機場如何通過優勢互補和協作發展，提升區域內機場發展質量，完善珠三角民航市場布局，是擺在珠三角機場決策者面前一個現實問題。

個人認為，珠江三角洲五大機場必須推進機場間股權合作，才能把五大機場合作不斷推展。珠海機場與香港的股權合作為可鑑例子。所以，五大機場每年應就一兩個專門問題開展實質性的合作，把五大機場的合作不斷推向深入。五大機場主席會議適當擴大至各機場中層管理人員，開展業務交流，以此推動五大機場全面合作。此外，五大機場應在空域、人才、交通對接和股權配置等方面深入合作，以此加快五大機場合作步伐。

無疑，珠三角地區各機場本身在營運模式、股權配置、管理體制等多方面存在差異。另外，還存在航權、空域、海關制度、管理法律和政治安排等諸多障礙。因此，實現珠三角地區內機



場協作必須遵循市場主導，各個機場的發展必須和目標市場以及服務的城市發展統籌融合，避免個人化。可考慮將區內機場的營運服務逐步實現統一的標準和流程，搭建資源分享、經驗分享的合作平台，共同致力解決珠三角地區流量擠擁堵問題，和區內機場間交通運輸系統發展問題，共同目的應只有一個，就是為旅客提供更加安全便捷的民航服務。

近年，中國民航局和民航中南管理局積極支援珠三角地區機場的發展，在政策、制度、業務管理等方面給予積極的幫助，促進了珠三角地區機場的健康發展。尤其是國務院頒佈實施的《關於促進民航業發展的若干意見》，對珠三角地區的機場發展作了戰略性規劃，著力把廣州機場建成功能完善、輻射全球的大型國際航空樞紐，加強珠三角地區機場功能互補。珠三角地區加快基礎設施一體化，以主要產業和經濟規模為支撐的珠三角一小時經濟圈正逐步形成。珠三角地區經濟規模與其快速發展，給區域內機場帶來充足的市場資源，五大機場應發揮協同效應，共同促進區域社會經濟發展。

有學者認為，國家出台的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008年~2020年)》、《粵港合作框架協議》及《粵澳合作框架協議》和蓬勃發展的珠三角經濟，為五大機場奠定了新型「競合關係」。《綱要》定位將珠三角打建設世界級經濟都市群，這就需要世界級機場群來做支撐，為區域內五大機場發展提供了空間。珠三角航空市場潛力巨大，五大機場的客貨運輸增長量會跟不上市場需求。這也就是珠三角機場密集，但年來各機場都能保持發展的原因。

亦有學者憂慮：「假如各機場停留在客貨運輸和低端物流層次上發展合作，其前進的步伐必將停滯。目前全球經濟發展趨緩，特別是一些傳統經濟強國陷入停滯不前，航空市場發展走勢更不明朗。在珠三角空域資源不足的情況下，我們不能停留在行政調控上，應創新合作模式，建立組合機場群增強總體競爭力」。

的而且確，自二〇一一年首度列入《粵港合作框架協議》和《粵澳合作框架協議》後，五大機場以「聯席會議機制」為介面，在進一步落實定位分工、細化合作領域、共拓珠三角空域、實現珠三角海陸空聯運等議題方面深入磋商，並取得了若干合作成果。

近年來，五大機場促進和加快了《珠三角空管規劃與實施方案》的制定和實施，調整珠三角終端管制區的範圍，使珠三角「空中塞車」現象大幅改善；香港機場管理局託管珠海機場以來，客貨量屢創歷史新高；深港機場啟動的客運合作專案進展順利，許多內地旅客早就發現經深圳機場去香港更省錢的路徑。

從長期看，珠江三角洲市場腹地在不斷擴大，將在更廣泛的地區生成貨源。另外，機場中轉功能增強，也會將市場擴展到華中、華東等區域的城市，香港機場已率先跨越珠江三角洲，到長江三角洲去汲取貨運資源。從這個層面來看，五個機場不但不會過剩，而且的確存有共同發展的空間。

時至今日，五大機場都應該認識到攜手合作的必要性，而且明白市場之下：合作大於競爭。因此，五大機場開始加強溝通，建立合作同盟，不斷推出合作項目，甚至準備在資本層面展開合作。民航業內人士分析，珠三角五大機場已經迎來了競合年代。此外，市場的需求決定了合作的必然性，每年六百多萬噸的空運貨的物流市場，五大機場中的任何一家都不可能獨力承運，珠三角機場群只有聯合起來，通過分工合作、優勢互補，才能降低營運成本，提升整體競爭力。

澳門國際機場作為「二〇一四亞太區最佳小型機場」，二〇一五年，在東南亞及東北亞旅遊市場蓬勃的帶動下，澳門國際機場旅客吞吐量達到五百八十三萬人次，創歷史新高，較去年同期增長 6.4%；航機升降達到五萬五千架次，較去年同期增長 6%；貨運量超過三萬公噸，較去年增長 4.5%。而今年目標是實現運輸旅客五百九十五萬人次，航機升降五萬七千五百架次，貨物運輸三萬零六百五十九公噸。現時澳門國際機場共有三十家航空公司運營四十三個航點。這一業績預期目標，已接近機場原設計年接待六百萬人次旅客容量上限。澳門國際機場從二〇一三年開始擴建計劃，全部完成後，會將候機樓每年可容納旅客量提高到九百萬至一千萬人次。

二〇一五年，澳門國際機場新增九間航空公司加入運營。包括：中國南方航空、中國海南航空、中國首都航空、韓國濟州航空、馬爾代夫航空、亞洲大西洋航空及暹羅航空等。另新開中國內地海口市和萬州市、越南胡志明市和海防市、柬埔寨、馬爾代夫、帛琉、泰國芭提雅等



八條新航線，為澳門國際機場營運添上新活力。二〇一五年，澳門國際機場的中國台灣及東南及東北亞航線的旅客分別較同期上升 9.6% 和 11.4%，而中國內地航線的旅客則下跌 1.4%。三大市場中，東南及東北亞航線旅客佔 40%，中國內地及中國台灣航線旅客分別為 33% 和 27%。

展望今年下半年，隨著機場設施的擴容和提升及與旅遊業界的緊密合作，澳門國際機場將繼續充分利用自身優勢，爭取拓展新的航線和航點，擴大可負荷客運量，及與珠江三角洲其他機場建立更緊密合作關係，為本澳居民和各地遊客提供更多的出行選擇和便利。

為配合珠三角區內航運業高速發展及五大機場日後擴建需要，澳門民航局、香港民航處及中國民用航空局成立了「珠三角地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」，共同制定了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案》，旨在提升珠三角地區空域的整體航班處理能力。該方案明確規劃，在二〇二〇年前的短中及長期優化目標和措施，已周詳考慮區內各機場日後新建跑道、航道及空域設計，包括香港國際機場三跑道發展和周邊主要機場擬定發展計劃的相容性，三方同意透過空域共用、統一度量衡等互惠互利的方式，盡用珠三角空域資源。香港國際機場已全面實施新的進場及離場程式。三方又同意採用「統一規劃、統一標準、統一管理」的原則，共同推動全面的空域體制銜接，涵蓋範圍包括優化空域設計、改善飛行高度層分配、統一空管設備的標準。

對於珠三角地區擁有五大機場，曾有人認為太過密集。但深諳民航市場發展的業內人士則認為，珠三角航空物流市場龐大，五大機場的關係為既競爭又合作，屬於發展共同體。在這種格局下，各地航空業只有互相協作、搭建流程科學的「空中走廊」，才能使各地航空業都能從合作中分享利益。

有報告預計至二〇二〇年，珠三角地區人均 GDP 達到 2.5 萬美元左右，年人均航空出行次數兩次左右，選擇民航出行也會變得大眾化。這對航空事業的發展是動力，需要探討如何更方便安全、快捷跨境使用各機場交通體系，以便五大機場更好的服務區域內民眾。

因此，正如有民航專家所言，珠三角地區五大機場應該充分發揮各機場優勢與特色，錯位發展。如通用航空製造和航空展覽是珠海機場的優勢，由於起步較遲，在市場行銷等方面需要區域內其他機場支持；由於兩岸實現了「三通」，澳門國際機場的原本中轉優勢已被削弱，就應該轉為發揮其在葡語系國家的優勢，配合國家「一帶一路」發展戰略，構建葡語系國家商貿交流的「空中橋樑」；香港國際機場則應發揮其國際樞紐空港的優勢，發展更多國際航點；廣州白雲機場應發揮廣州這個全球採購中心的功能，佈局深入內地及輻射東南亞的亞洲航線和相關的國際航線航點；深圳寶安機場則應發揮高新技術企業和毗鄰香港的優勢，有針對性地兼顧國內和國際航線航點，著力發展物流業務。五大機場還有一重要共同目標：向國家爭取更多的空域資源，提高機場區域空域資源使用效率，以減少空域擁堵現象。

澳門特別行政區五年發展規劃（2016-2020年）草案文本指出，在完善本澳空中交通方面，將因應航空交通的持續發展，檢視及分析制約因素，因地制宜更新《澳門國際機場整體發展規劃》內容。分階段擴建國際機場，增加機場航線航班，提升機場運載能力，加強機場作為澳門對外重要門戶的角色，為居民和旅客便利進出架設「空中橋樑」。充分發揮機場對建設「一個中心、一個平台」的支撐和保障作用。

據此，筆者主張，在珠三角五大機場今後的包容發展中，必須重視澳門特區獨特而廣泛的葡語系國家聯繫功能，特別是澳門「多功能中小型國際機場」更必須按自身條件率先轉型為「門戶型機場」，使其不僅在硬件規模上免被邊緣化，在實際功能上也得到更好發揮，同時為澳門國際機場服務於建設「世界旅遊休閒中心」及早日實現「一個中心、一個平台」的國家戰略發展定位，提供積極的條件。



## 第五航權下外航執飛中國熱門航線

■ ■ 馮 俊

今年三月，《澳門民航學刊》刊登了「拓展第五航權，建設世界旅遊休閒中心」的署名文章，強調國際機場是澳門建設「世界旅遊休閒中心」必不可少的交通硬件。文章提出，澳門特別行政區應充分利用國家給予的特殊政策，通過「第五航權」吸引世界各地的航空公司經停澳門國際機場，從而大幅增加澳門國際機場的航線、航班、運力、客運及貨運流量。對此，不少民航界人士均有同感。

### 最早對新加坡開放「第五航權」

在中國內地，很早就進行了開放「第五航權」的探索與嘗試。

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

在此之前，中國民航總局局長楊元元曾訪問新加坡，與新加坡交通部長就中新兩國開放「第五航權」試點商談，雙方簽署了合作諒解備忘錄。新加坡貨運航空公司獲准於二〇〇三年四月一日起在廈門國際機場降落，上下貨之後飛往第三地。作為試點機場，廈門只對新加坡開放「第五航權」。該航線由波音七四七—一四〇〇型全貨機執行，每週二、四、六三個航班。

海南是中國最早批准試點開放第三、第四、第五航權的省份，為配合航權開放政策的有效

實施，海南省和海口市、三亞市政府分別出台了國際航線航班獎勵政策。

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

國際民航業所謂第三、四、五航權是指目的地下客和貨權、目的地上客和貨權以及經停第三國境內某點上下旅客和貨物權。「天空開放」就是沒有了「航權對等」的限制，運力由航空公司根據市場需求確定，承運人的數量不受限制，交通量、班次、運營規則和機型不受限制，雙方政府可以影響運價，但沒有審批權。

海南作為中國最南部的島嶼省份，長期孤懸海外。一九八八年建省之前並沒有專門的民用機場；建省辦經濟特區之後，相繼修建了海口美蘭機場、三亞鳳凰國際機場一北一南兩大機場，提高了海南對外開放能力。

從此，海南省不斷提升開放度，自二〇〇二年四月一日起，實行了面向全球的落地簽證，即所有來海南的境外旅遊團，都可以在海口、三亞口岸辦理團體旅遊口岸簽證。海南省對日本等二十一個國家的旅遊團實行了從海南開放口岸入境，即遊客在海南居留十五天以內免簽證的優惠政策。海南島還實行了對台灣同胞的特別簽證，而全國僅有海口、三亞、廈門、福州四個口岸有權為台灣居民審查簽發一次性有效簽證。

對於為何選擇海南作為中國「天空開放」的試點？時任國家民航總局副局長楊國慶表示，開放是一個很複雜的問題，因為海南的地理位置獨特，航權開放對內地的航空運輸市場影響會較小。分析人士指出：海南三大航權對外開放獲批，無疑成為中國天空開放風向標。海南有可能成為國際基金組織進入中國民航業的踏板。

二〇〇六年一月九日，海南省政府下發了《海南省開放航權若干政策規定實施細則》，大力鼓勵開通境外航班，鼓勵措施包括：



一、航空企業、海口美蘭國際機場、三亞鳳凰國際機場應於每年年終後六十日內，向原徵稅機關報送上年度營運服務於抵離或經停海南的國際及境外地區航班在海南省所繳納營業稅的有關證明材料（納稅申報表、完稅憑證等），經省地稅局審核、省財政廳覆核後，由省財政廳按實際入庫數給予補貼。

二、經營服務於海南的國際和境外地區航班貨物運輸的銷售代理、倉儲、快遞等企業應於每年年終後六十日內，向原徵稅機關報送上年度在海南省所繳納營業稅的有關證明材料（貨單、郵單、銷售代理合同、代理費收入發票、完稅憑證等），經省地稅局審核、省財政廳覆核後，由省財政廳按實際入庫數給予補貼。

三、國際和境外地區航班的財政補貼年終補貼給航空公司和包機人。航空公司或包機人每飛一個國際或境外地區航班按不同的金額標準享受一般補貼或特殊補貼，如屬包機，則包機單位按定期航班佔 50%、不定期航班佔 30% 的比例參與分配航班補貼，年終累計全年應得的財政補貼。

四、航空貨物運輸銷售代理、倉儲、快遞等企業建設經營服務於海南的國際及境外地區航班的貨站、貨倉，按照其繳納的土地出讓金（指扣除土地補償費、安置補助費、青苗補償費、拆遷補償費等補償性費用和新增建設用地土地有償使用費或閒置建設用地土地有償使用費後的地方留成部分），由省和海口市、三亞市列入年度財政預算，由同級財政全額補貼給繳納土地出讓金的企業。上述企業繳納的建設性規費，包括城市基礎設施配套費、建築工程品質監督費、工程定額測定費、林木補償費、安置補償費、森林植被恢復費等，屬於地方收入部分由省和海口市、三亞市列入年度財政預算，由同級財政按實際入庫（戶）數全額補貼給繳納建設性規費的企業。

五、從海南空港出入境貨物的企業或個人，每發送一百噸貨物按每人給予六百元島內旅遊獎勵。

六、新辦經營服務於海南的國際及境外地區航班的航空貨物運輸銷售代理、倉儲、快遞的

企業，投資總額超過二千萬人民幣、經營期限在十年以上的，經申請所在地國稅機關批准，從開始獲利的年度起，第一年免徵企業所得稅，第二年和第三年減半徵收企業所得稅。

七、在海南省設立的境外航空企業常駐機構，適用 15% 的企業所得稅稅率，免徵地方所得稅。對和我國政府簽訂了雙邊稅收協定國家的外國航空企業從我國取得的國際運輸收入，按協定規定執行。

經過多年的努力，二〇一二年五月，海南在澳洲珀斯正式簽署了《瓊澳航班合作協議書》。開通海口→新加坡→珀斯航線，這是海南省開通的第一條海口飛澳洲的固定航線。根據協議，二〇一二年五月九日捷星亞洲開飛海口→新加坡→珀斯的定期航班，而且同一航程使用同一架飛機，經停新加坡時間不超過一百二十分鐘，每週四班（含進出港），最低不少於兩班。

### 內地城市紛紛開放航權

中國內地由二〇〇六年四月起正式在上海浦東國際機場開放貨運「第五航權」，率先執行新航權的是美國聯合包裹(UPS)。該公司在二〇一〇年九月開辦每週五班上海直航德國科隆的貨運航線。此後，內地城市的機場紛紛對外開放了「第五航權」，包括北京、上海、廣州、南京、廈門、哈爾濱、鄭州、煙台、銀川等城市。

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

遊客從俄羅斯出發到泰國，中途在哈爾濱停留，哈爾濱成為「七十二小時過境免簽」，他們就可以在哈爾濱玩三天三夜後離開，而不必申請中國簽證。當地部分旅行社表示，他們已制定哈爾濱兩日遊、三日遊等旅遊產品，迎接開通「七十二小時過境免簽」。



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

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

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

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

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

### 內地研究推進「第六航權」

最近，內地民航學者呂寬慶提出，近年來，中央政府明確提出大力發展航空製造業和民航運輸業，大力發展通用航空，同時「一帶一路」戰略進入加速實施的新階段，以及未來自貿區的建設、「買全球賣全球」跨境貿易格局初步形成等，這些因素疊加起來無疑成為已開放「第五航權」的航空港提供一個新的重大機遇。

呂寬慶教授指出，國際國內的物流客流目前看還有巨大的增長空間和潛力，這就需要在拓展「第五航權」市場的基礎上，研究推進「第六航權」乃至「第七航權」的開發利用。「第六航權」又稱為「橋樑權」，是指某一國或地區的航空公司在境外兩國或地區間載運客貨且中途經停其登記國或地區的權利。如果從較為專業的角度觀察，「第六航權」實際是第三航權和第四航權的結合與延伸。

他認為，相比人們了解較多的「第五航權」，「第六航權」雖然沒有那麼複雜，看起來也似乎沒有「第五航權」那麼富有含金量，但其重要性和價值同樣不容小覷。相對於「第五航權」，「第六航權」管制相對寬鬆，享有第三、第四航權的航空公司並不需要額外的「第六航權」授權。這種便利賦予了「第六航權」兩個重大的價值，一是極大地擴展了航空公司的市場覆蓋面，二是能夠提供更多高端的民航旅客。第一點對空港客貨量的快速增長意義重大，能給港區經濟發展提供更廣闊的空間和想像力。第二，「第六航權」關係到空港的未來發展空間和地位問題，已開放「第五航權」的航空港要想發展成為中國民航複合中樞，有必要大力發展運用「第六航權」。

呂寬慶認為，當前「第六航權」正成為國際航空市場競爭的焦點，其對於新興市場國家的航空業發展非常重要。開發「第六航權」意味著市場資源的成倍放大，有關資料顯示，一條國際航線能夠帶來每年幾十萬的國際客流，由此基地航空公司，最終使得鄭州等航空港的國際中樞地位得到加強和鞏固。日航、大韓航空及其基地機場的成功，「第六航權」的開發居功至偉。當前，開發「第六航權」市場，就要持續近年來壯大的思路做法，深化鄭州—盧森堡航空貨運「雙樞紐」戰略，推動建立完善鄭歐班物流「雙樞紐」戰略，有「路」之後要聚「流」，將航



路拓展得更為寬廣，引進更多的基地公司，航空物流巨頭，夯實國際中轉樞紐地位，將國際貨運客運網路織得更為密集，真正做到暢通全球，成為客流物流超級「承運人」的角色，以此帶動大物流，形成大產業，構建航空大都市，進一步增強鄭州航空港的綜合帶動能力，更好地融入國家「一帶一路」戰略。具體可按照貨運先發的路徑，對標韓國仁川、新加坡樟宜等亞太機場，近期向亞洲區域的客運中轉樞紐目標發展，未來還可以考慮在鄭州擇地建設第二機場，遠景向連接亞歐美市場的客貨中轉樞紐發展，直至成為全球重要的民航客貨複合樞紐中心。

## 香港機場第三跑道動工預計八年落成

■ ■ 李 英

香港國際機場擴建第三跑道的初期填海工程將於八月一日展開，預計整個第三跑道系統計劃最快需至二〇二三年才能完成。為了給第三跑道擴建項目提供資金，自八月一日起，香港機場管理局將向旅客徵收機場建設費：長途頭等艙及經濟艙離境客分別為一百八十元及一百六十元，短途頭等艙及經濟艙分別為一百六十元和九十元，過境及轉機客亦要繳交七十至一百八十元不等。

按照香港機管局的《香港國際機場 2030 規劃大綱》，建議於現時機場北面填海興建第三條跑道，以應付未來二十年的航班升降量。事實上，早於二〇〇七年，中大航空政策研究中心副主任羅祥國博士已發表了研究報告，指赤鱘角機場最快到二〇一七年便會飽和，政府有需要考慮興建第三條跑道，否則將削弱機場的競爭力，損害香港整體經濟的發展。

香港機場第三跑道系統位於面積六百五十公頃的填海所得土地之上，主要設施包括一條新跑道、滑行道及停機坪、新跑道客運廊、經擴建的二號客運大樓、旅客捷運系統及行李處理系統。不過，香港機場興建第三條跑道造價逾一千四百億元，成本效益令人關注，還牽涉龐大的填海工程，威脅到珍稀動物中華白海豚聚居地的生態環境，加上跑道建成後帶來空氣及噪音的污染，引來環保人士反對乃至引發官司。有人質疑，隨著珠三角地區的機場不斷發展，部分新航線或會選用珠三角的機場，加上高鐵的落實，減少了往內地航班的需要，未來二十年航班的增長是否如機管局預測而需多建一條跑道，實在存有很多不確定的因素。



### 第三條跑道夜長夢多

位於大嶼山赤鱗角的香港國際機場一九九八年七月啟用，目前擁有兩座客運大樓及兩條跑道。香港有輿論提出，二〇一七年港珠澳大橋落成之後，若屆時香港對外的航空運輸能力不足，就會將機會拱手讓予澳門及珠海。但是，第三條跑道投資太大。深圳建一條跑道加候機樓只二百多億元，廣州更不用一百億元，而香港至少要十多年才可建成這條跑道。屆時，廣州有五條跑道，深圳三條。這個區域的空域本已不足，廣州與深圳的新跑道建早於香港，自然會把僅有的空域分配掉，重新分配給香港第三條跑道的餘額不會多，且今後十多年南中國海的國際關係未必和諧；中國從廣州、海南伸延至三沙的空軍軍用空域要求必會大增，也難免會壓縮民航所用空域，香港第三條跑道可能得物無所用，成本效益更低。即使香港的本位主義濃厚，也不能這樣愚蠢和不負責任地浪費二千億元公帑。

進入二十一世紀之後，香港航空運輸業一方面受惠於亞太及中國市場的急速增長，另一方面與珠三角航空運輸市場存在著日益激烈的競爭，加上本地空域及機場擠擁情況漸趨嚴重，香港機場管理局於二〇〇六年十二月發表了《香港國際機場 2025》——一份有關機場發展計劃的藍圖。香港機場管理局建議於距離現時北跑道約一公里的地方興建第三條平行跑道。

根據香港中文大學航空政策研究中心完成的一項研究，最終交通流量亦會到達機場的極限容量，這時第三條跑道便該開始投入服務。參考曼徹斯特國際機場及倫敦希斯路機場的經驗，假設實行所有可增加跑道容量的空中交通管理（ATM）及空中交通管制（ATC）方案，香港國際機場的平行跑道在最理想情況下的「極限容量」可增加至每小時八十班航班。然而，跑道的實際容量往往會受天氣、空域狀況及進出香港的飛機類型等因素所影響。因此，香港國際機場的平行跑道每小時實際所能處理的航班數量往往會較每小時八十班為低。

根據香港國際機場較保守的交通預測，即每年交通流量增長為 3%，到二〇一九和二〇二〇年，機場的運量便會達到每小時八十班航班的極限容量。然而，若從較現實的角度估計，即交通流量增長率為 5% 及 7%，機場分別於二〇一四和二〇一五年及二〇一一和二〇一二年達至極限容量。

香港民航學者認為，在現時香港的社會環境下，若以較保守的交通需求增長預測，即年增長率 3% 計算，即使政府現在開展有關規劃，亦只能僅僅趕及在到達極限容量前建成第三條跑道。然而，若使用較現實的交通增長預測作計算，即 5% 及 7% 的年增長率，現時已較應該開展計劃的時限遲了三至六年。因此，必須立刻開展有關興建第三條跑道的研究及施工規劃。

學者按當時的官方數據估算，每一額外航班能為香港帶來四十五萬港元的收益（直接收益為十七萬港元，非直接收益為二十八萬港元）。以「中等」的需求增長率（即 5%）、中等的污染成本及第三條跑道的平均容量增加 30% 作計算，當第三條跑道完全投入服務時，相對沒有第三條跑道的情形下，估計機場能為香港每年帶來約五百六十億港元的收益，而相對的污染成本約為四億港元。

由於香港特別行政區政府考慮興建高速鐵路，連接香港國際機場及深圳寶安機場，香港的民航學者認為需要就這項設施所帶來的潛在影響作出評估。因為這項基建設施不單會影響香港國際機場的客運及貨運流量，進出香港國際機場的飛機類型亦可能因此有所不同。此外，在同一範圍內同時開展多項基建工程（亦包括港珠澳大橋），很可能會對香港自然生態環境造成多重影響，增加環境評估的難度。基於這些不同的基建，以及航空業是南中國的重要資產，學者建議探求一個較有系統的航空基建發展計劃。

香港運輸及房屋局局長張炳良此前出席立法會委員會會議時表示，香港機場需突破目前航班升降量實際最高每小時六十八架次或全年四十二萬架次的容量瓶頸，但受機場附近地勢所限，不能採用可達到更高跑道容量的獨立混合起降模式，因此發展第三跑道系統，是唯一可大幅提升跑道容量的方法。

香港機場管理局早前曾進行《香港國際機場二〇三〇規劃大綱》公眾諮詢，73% 受訪者認為三跑道方案較可取，經仔細考慮公眾諮詢活動的結果後，機管局董事會前年十二月向政府提交建議，採納三跑道系統作為香港國際機場的發展方向。香港第三條跑道工程包括在機場北面填海六百五十公頃、興建三點八公里長的第三條跑道及相關滑行道系統、興建約六十條登



機橋的客運廊及可容納一百個停機位的停機坪、擴建旅客捷運系統至新客運廊、擴建行李處理系統等，以二〇一〇年的價格計算，工程造價為八百六十二億元，以付款當日價格計算為一千三百六十二億元，最新估計則高達二千億元。

除了耗資甚巨，空域問題也一度困擾着港府。香港國際機場兩條跑道在二〇一五年達到每小時最高容量的六十八架次。香港民航處年前與中國民用航空局、澳門民航局在空域運用上達成共識，香港如果興建第三條跑道，屆時珠三角區域內的機場運作模式、珠三角空域容量，並不構成香港興建第三條跑道的障礙。香港民航處期望可於二〇二〇年取消珠三角空域管制。香港民航處表示，第三條跑道落成後，每小時跑道最高容量可達至一百〇二架次。香港民航處強調，內地實施的空域、航班流量管制等措施，並不構成香港興建第三條跑道的障礙。

香港興建機場第三跑道進展緩慢，主要原因是跑道問題在可行性研究方面拖了很長時間。機場第三跑道問題在上屆政府任期內已經開展，先是行政會議原則上批准機場作進一步規劃，隨後當局要求機管局進行最嚴謹的法定環評，需時至少兩年；機管局同步進行方案設計，修訂最終建築成本。政府詳細審視環評及財務安排後，二〇一五年才就擴建第三跑道作最後拍板。即是說，機場跑道總共要過三關：環評、融資及民意的支持，由於工程複雜，總共要八年才能完成。

直至去年三月，香港特區政府才宣佈，行政會議已批准興建香港國際機場第三條跑道，估計造價一千四百一十五億港元，料每年可額外處理三千萬人次客運量，冀可鞏固香港在國際及區域航空樞紐地位及推動經濟發展。

今年四月二十九日，香港特區政府宣佈正式批准在香港國際機場北面水域約一千六百四十公頃的前濱及海床範圍內，進行填海工程，用於擴建香港國際機場成為三跑道系統。有關工程包括進行地質改良及海床填土以開拓約六百五十公頃土地；建造海堤、進場燈和燈標；以及將現有一組約六公里長的十一千伏海底電纜改道。香港機場管理局估計，工程需時八年，於二〇一六年展開工程，可望在二〇二三年完成。

### 向旅客收費鋪就「黃金鑽石跑道」

香港機場管理局表明，徵費旨在為三跑道系統擴建專案提供資金。香港機場第三條跑道工程預計耗資一千四百一十五億元。機管局將在三跑道系統專案相關的一切借貸悉數償還之前徵收機場建設費，整個收費期間，機場建設費的收費水準維持不變。

香港機場第三跑道造價昂貴，被稱為「黃金鑽石跑道」。資金來自何方呢？港府運輸及房屋局局長張炳良表示，機管局將會以內部資金、用者收費（旅客／航空公司）及舉債為興建第三跑道融資。此外，機管局亦會把一般作為股息派予政府的機場業務溢利投入專案。機管局行政總裁林天福強調，使用香港國際機場的旅客有約七成是非香港居民，他們建議的用者自付原則是合理的，否則由政府資助專案，香港納稅人將需要補貼海外旅客，這並不公平，日後擬向機場旅客收取每次一百八十港元的機場建設費。

把龐大的第三跑道造價轉嫁到乘客頭上，引起了當地旅遊業的不滿。有業界人士向港府提議降低機場建設費，有的人則聲言會改由其他機場進出，包括澳門國際機場和深圳機場。

看到業界反響相當大，香港機場管理局調整了向旅客徵收的機場建設費，不再劃一徵收一百八十元。自八月一日起，長途頭等艙及經濟艙離境客分別為一百八十元及一百六十元，短途頭等艙及經濟艙分別為一百六十元和九十元，過境及轉機客亦要繳交七十至一百八十元不等。

前機管局行政總裁許漢忠曾經認為，第三跑道成本高歸咎於當年政府規劃不足，而且無考慮到填海的問題。現時第三跑道面對的成本這樣高，主要是當年沒考慮到填海的問題。當年填海一千公頃土地花費一百一十億元，現在填海六百五十公頃就要四百億元，成本完全不一樣。

澳門民航業人士認為，香港機場由於興建第三跑道而增收機場建設費，如果澳門國際機場維持低收費甚至趁機減低收費，則有機會令部分旅客轉往澳門。尤其是港珠澳大橋將在後年落成，旅客選擇分流至澳門國際機場出入境十分方便。



不過，民航業人士也指出，香港機場飽和狀態仍然持續，短期內可能會讓部分乘客分流到澳門和鄰近地區機場，但香港機場第三跑道一旦落成就馬上扭轉局面。香港作為國際航運樞紐的角色更加不可動搖，而澳門國際機場設施老化的問題則越來越嚴重，澳門特區政府和民航界對此不能無動於衷。

## 本澳「航空器對第三人損害賠償制度」淺析

楊雲

在航空運輸中，航空公司與乘客或者託運人，以及收貨人之間，是一種航空運輸民事合同關係。航空運輸合同當事人以外的都是第三人，一般是指地面或水面的，與出事航空公司或航空器擁有人沒有建立航空運輸民事合同關係的人。

早在一九二七年，航空器對地（水）面第三人造成損害的賠償責任問題就已引起注意，而這種損害與《華沙公約》所針對的損害有著嚴格的區別。

當前有關航空器對地（水）面第三人損害的賠償責任的國際公約有：一九三三年的《統一有關航空器對地（水）面協力廠商造成損害的某些規則的國際公約》（簡稱《羅馬公約》）、一九三八年的《對統一有關航空器對地（水）面協力廠商造成損害的某些規則的國際公約的附加議定書》（簡稱《布魯塞爾保險議定書》）、一九五二年的《關於外國航空器對地（水）面協力廠商造成損害的公約》（簡稱一九五二年《羅馬公約》）和一九七八年的《修訂關於外國航空器對地（水）面協力廠商造成損害的公約的議定書》（簡稱《蒙特利爾議定書》）。

一九三三年《羅馬公約》的目的，是為了統一由航空器對地（水）面協力廠商造成損害問題的法律規則，但只有五個國家加入該公約。一九三八年《布魯塞爾保險議定書》，涉及在外國領土上飛行的航空器應該投購保險的規定，但其簽署國家更少。因此，這兩個公約和議定書的實際作用不大。一九五二年《羅馬公約》，是替代前兩個公約和議定書的，雖生效但締約國仍較少，且美、英、德、加等航空大國都不參加。一九七八年《蒙特利爾議定書》則尚未生效。



從總體上看，關於航空器對地（水）面第三人的損害賠償責任方面的國際公約，並未能產生《華沙公約》那種國際影響，沒有達到公約草擬者的原意。筆者認為，這是因為公約處理的是一種發生機率極低的意外損害事件，又無本地立法或國內法不可解決的法律衝突和管轄問題，在這個領域實施普遍統一法律的必要性與操作性存疑。因此，從一九三三年《羅馬公約》以來，各國對加入該公約為締約國大多不積極。

然而，這並不妨礙各國的本地立法，以保障萬一發生這類事件時受損害的第三人得到應有的賠償。澳門特區正正如此。澳門特區成立前後，均未有因法津延伸適用關係而成為《羅馬公約》等，關於航空器對地（水）面第三人的損害賠償責任方面國際公約的締約方，但十多年前已完成這方面的本地立法。

對於民航承運人或航空器所有人對第三人造成損害時賠償責任的歸責原則，《羅馬公約》確立了嚴格責任，即凡在地面或水面上遭受該等損害的人，只要證明該損害是飛行中的航空器或從飛行中的航空器墜落下的人或物所造成的，即有權獲得賠償。對於國際航空產品責任引發的國際空難損害賠償方面，則適用完全責任原則。

### 航空器對地面或水面第三人損害範圍的界定

從目前有關規範航空器對地面或水面的第三人損害的國際公約看，所謂航空器對第三人的損害，是指飛行中的航空器、或從飛行中的航空器墜落的人或物對地面或水面第三人的人身或財產造成的損害，但部分情況亦包括在地面行走甚至靜止的航空器。該種損害還包括因空中相撞導致一航空器或另一航空器對第三人造成的損害，但所受損害必須是造成損害事故的直接後果，不包括間接後果。

從現有的一些國家或地區的相關立法看，許多地方的國內立法關於航空器對第三人損害及其範圍的界定，基本都引用國際公約的原則和精神。而相關的國際公約顯然沒有把飛機噪音等引起的損害納入航空器對第三人損害的範圍。對此，國內立法和國際公約一致認為，相撞飛機的經營人屬於當事雙方，在經濟實力上具有同等性，又是積極主動介入飛行風險之中，因而通

常傾向於適用過失責任原則。但是否應列入損害範圍，各國的立法、判例和國際公約有著較大的差異。

### 航空器對地面或水面第三人損害行為的性質

明顯地，飛行中的航空器對第三人的損害行為的性質屬於侵權行為，而不是違約行為，因為一如前述，第三人與航空器的經營人不存在任何合同關係。從各地立法情況看，此種侵權行為不是一般的侵權，乃屬於特殊侵權行為性質。例如在德國，航空事故責任被列入危險責任範疇，對於飛行中的航空器因意外事故導致乘客以外人員死亡或身體、健康受到傷害或承運貨物以外之財產毀損的，飛機佔有人對其所生損害應負賠償責任，且無任何免責事由。

正是因為航空器經營人或所有人與地（水）面第三人無有任何合同關係，地（水）面第三人遭受到飛行中航空器的損害時，無任何合同條款可以援引來追究航空器經營人或所有人的合同責任。相反，從航空器經營作業的行為性質上看，該種行為足以構成危險行為：第一是高度冒險或風險，至少在法律的角度上講，不是就財產的內容而言，而是就利用財產的活動來說的。航空器作為一項特殊動產，其本身並不能對地（水）面上的人或其他生命構成某種風險，但是利用航空器作飛行活動則就構成了具有超常風險的商業活動，由於天氣變化等自然現象，航空器的操作者即使履行了適當的謹慎義務，也可能無法避免發生航空事故，而對於航空器本身，或航空器上的人或物品墜落到什麼地點更是其控制之外。第二，如果該商業風險一旦成為現實，航空器對地面上的第三人造成的損害絕對是難以甚至是無法挽回的。第三，航空飛行具有較高的技術要求，不屬於一般人可從事的商業活動。而培養航空器駕駛者成本高昂。

從上述四個公約或議定書的規定來看，關於航空器對地（水）面第三人造成損害的賠償責任的歸責原則上，普遍實行的是「嚴格責任原則」。即是，凡在地（水）面上遭受損害的人，若能證明損害是由飛行中的航空器，或從飛行中的航空器落下的人或物所造成的，即可獲得公約或法律規定的賠償。這種嚴格責任的阻卻理由只有：一、損害並非是造成損害的事務的直接後果，或者所受損害只是航空器遵照現行的空中交通規則在空中通過的結果；二、航空器登記地或受害人所在地不是公約的締約國而本地立法真空；三、對飛行中的航空器以及該航空器上



的人或物造成的損害，即空中相撞或相擾的相互損害。

這種嚴格責任的阻卻事由中，值得注意的有：因為航空速度和航空飛行密度日益增加，空中相撞風險亦增，但空中相撞除了造成兩架航空器相互之間的損害外，還可能因相撞墜落造成地地面或水面第三人的人身或財產損害，由於受害的第三人與航空器上人員的法律地位有別，他們與航空器經營人間沒有合同關係或勞動關係，又處於不能用保險來保護自己的不利處境，尤其是他們沒有積極介入航空飛行的風險，因此，兩架或兩架以上的航空器在飛行中相撞或相擾造成地（水）面第三人損害的，每一架航空器的經營人都要對第三人的損害承擔賠償責任問題，公約並未作出規定，因而應視為：對航空器因不可抗力造成地（水）面第三人損害的，航空器經營人仍然要承擔損害賠償責任。如果地（水）面上受害人的損害是由於第三人造成的，航空器經營人仍然要承擔損害賠償責任，然後再向有責任的第三方行使求償權。

筆者從事故造成地面人員和機上人員損害兩個方面來探究。航空活動導致地面（或水面，下同）第三人的人身傷亡、財產損失時，航空器經營人應當承擔侵權責任，所謂第三人是相對於合同關係的當事人而言，泛指與航空器經營人或所有人沒有任何合同關係或其他關係，卻因航空器運行而遭受損害的自然人或法人。

### 相關的澳門本地立法特點

按國際公約的精神，在飛行中的航空器或者從飛行中的航空器上落下的人或物，只要造成地面上的人身傷亡或者財產損害的，與航空器經營人並無建立合同關係的任何受害人，都有權獲得賠償。

理論上，第三人還可以包括空中第三人和地面第三人。空中第三人是指兩機在空中相撞，機上人員相互成為對方損害的第三人的情況。

根據屬調整同一法律關係的本地立法，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》第四條（合同責任），對於航空旅客等與航空器經營人有合同關係的相對人的損害賠償已有具體規定：空運人須對下列事實引致的損害承擔賠償責任：（一）在航空器上發生的意外，或在登上或離開航空器的任何操作過程中發生的意外引致乘客死亡、受傷或遭受其他身體上的損傷；（二）行李或貨物的毀滅、遺失、損壞或運送延誤，但僅以損害是在航空器上發生，又或在行李或貨物由空運人負責的其他時間內發生為限；（三）運送乘客方面發生的延誤。

與此同時，為免航空企業動輒因此破產，第 11/2004 號行政法規第五條作出若干保護，為有關賠償定出上限：因乘客死亡、受傷或遭受其他身體上的損傷而產生的責任的限度：一、空運人彌補第四條（一）項所指損害的責任屬無限責任，並推定空運人有過錯。二、在不影響第九條第一款的適用下，空運人有過錯的推定屬：（一）不可推翻，但僅以對每一乘客造成的損害不超過一九九九年五月二十八日於蒙特利爾簽訂的《統一國際航空運輸某些規則的公約》第二十一條第一款規定的特別提款權數額折合的澳門幣金額的情況為限；（二）可推翻，但僅以對每一乘客造成的損害超過一九九九年五月二十八日於蒙特利爾簽訂的《統一國際航空運輸某些規則的公約》第二十一條第二款規定的特別提款權數額折合的澳門幣金額，且空運人能證明下列事實的情況為限：（1）損害非由空運人或其代表的過錯行為引致，或損害由空運人或其代表的過失或不作為引致；（2）損害純粹及完全由第三人的過錯行為引致，即使過錯行為屬過失或不作為引致者亦然。三、用作賠償第四條（一）項所指損害的保險的最低保險金額對每一乘客為 \$ 2,500,000.00（澳門幣貳佰伍拾萬元），但不影響上兩款的適用。四、如屬乘客死亡、受傷或遭受其他身體上的損傷的情況，空運人應於識別有權請求賠償者的身份後十五日內，立即墊付一筆款項，供應付緊急及不可延緩的開支之用。五、如屬乘客死亡的情況，前款所指款項對每一乘客不得少於 \$ 150,000.00（澳門幣拾伍萬元）。六、空運人按照本條第三款及第四款的規定墊付款項，並不表示其承認責任，且所墊付款項可從倘須作出的損害賠償的最終金額中扣除；除非屬第九條所指情況或受益人非為相關權利擁有人的情況，否則已支付的款項無須償還。

第 11/2004 號行政法規對航空器因侵害地面或水面第三人的權利設定為客觀責任，即無



過錯責任。該行政法規第三章（因對第三人造成的損害而產生的責任）第十四條（客觀責任）規定：「航空器經營人，不論是否有過錯，均須按照下條的規定及所訂限度，就飛行中的航空器或其脫落物，包括不可抗力所引致的投棄物，對地面上的第三人造成的損害，以及就於地面上靜止或移動中的航空器造成的損害，承擔賠償責任。」同理，該法規第十五條（因對第三人造成的損害而產生的責任的限度）亦規定：一、航空器經營人因對第三人造成的損害而按照上條的規定所承擔的責任，其上限為：（一）如航空器的最大起飛重量不超過 2,000 公斤，上限為 \$ 15,000,000.00（澳門幣壹仟伍佰萬元）；（二）如航空器的最大起飛重量超過 2,000 公斤，但不超過 6,000 公斤，上限為 \$ 45,000,000.00（澳門幣肆仟伍佰萬元）；（三）如航空器的最大起飛重量超過 6,000 公斤，但不超過 25,000 公斤，上限為 \$ 120,000,000.00（澳門幣壹億貳仟萬元）；（四）如航空器的最大起飛重量超過 25,000 公斤，但不超過 100,000 公斤，上限為 \$ 500,000,000.00（澳門幣伍億元）；（五）如航空器的最大起飛重量超過 100,000 公斤，上限為 \$ 900,000,000.00（澳門幣玖億元）。二、本條第一款所指金額可透過行政長官批示定期修訂，使之適應空運市場情況的演變。三、如航空事故所引致損害的價值預計高於本條所訂限度，應為全部受害人登記，並隨即優先結算對死亡或身體上的損傷引致的損害的賠償，如有必要，則按比例分配；如尚有餘額，則按比例分配予受財產損害的其餘受害人」。

從上述規定來看，對於航空器所造成的地面上的人身傷亡或者財產損失，本澳註冊的航空器的經營人承擔的是無過錯責任。無過錯責任是指當損害發生以後，既不考慮加害人的過失，也不考慮受害人的過失的一種法定責任形式，其目的在於補償受害人所受的損失。無過錯責任雖然不考慮過錯，但要以因果關係的存在為前提，同時以因果關係為歸責的基本要件。

倘若損害並非由被告的行為及其物件所致，這樣，被告無需對此種損害負責。如果不存在因果關係，或者若被告能夠證明損害純粹是由原告的故意行為和第三人的行為所致，則不能認為被告的行為與損害之間存在因果關係，被告可不對損害結果承擔無過失責任。

因此，受害人索賠時必須證明以下內容方可獲得賠償：

- （1）地面或水面上的人身傷亡或者財產損失的客觀存在；

(2) 該人身傷亡或者財產損失是由飛行中的航空器或者從飛行中的航空器上落下的人或者物直接造成的。

同時為確保責任人履行損害賠償責任，第 11/2004 號行政法規明確了航空器經營人與對航空器擁有權利的人的連帶責任：如航空器經營人在損害發生時不擁有對航空器的專用權，則向其移轉航空器使用權的實體須與航空器經營人負連帶責任（十六條）。然而，基於相同原因，有以下情況時，阻卻航空器經營人因對第三人造成的損害而產生的責任。一、就航空器基於下列原因而對第三人造成的損害，航空器經營人不負賠償責任：（一）地震、地動及其他自然災禍；（二）第三人使用變更原子核的武器或爆炸裝置。二、如經營人證實倘有的對第三人造成的損害是由受害人或已繼承其請求賠償權的人實施的過錯行為引致，即使過錯行為屬過失或不作為，均須準確地按有關的行為或不作為造成的損害的程度及比例，解除經營人的責任。

當航空器碰撞，往往成因複雜，不易判明過錯方。有學者主張在這種情況下適用「公平責任原則」。第 11/2004 號行政法規第十九條（航空器的碰撞）規定：一、如兩艘或兩艘以上的航空器於飛行中或在地面操作時發生碰撞，則賠償對第三人造成損害的義務應由引致事故的航空器的經營人承擔，又或由牽涉在內的各經營人按照在碰撞中所佔責任比例分擔。二、如無法確定引致碰撞者，責任應視為平均分擔，並由每一直接涉及碰撞者按此比例承擔所造成的損害向第三人作出賠償的義務。

從這條規定可以看到，在航空器碰撞中，對地面受害的第三人而言，「公平責任原則」無論是在其實質方面還是在其操作性方面都存在受害者救濟困難的問題，所以不應作為對地面第三人侵權的一項歸責原則。因為對於地面受害的第三人而言，相撞的航空器應承擔嚴格責任，根本沒有必要去查究哪一航空器是禍首。故「責任分擔原則」較合理，澳門的本地立法是兼顧兩種原則，不能不說是一種進步。



## 澳門國際機場 ——「世界旅遊休閒中心」成敗關鍵

■ ■ 潘玉良

為加快將澳門建設成「世界旅遊休閒中心」，以造福澳門居民，及每年為數約三千萬人次的各方旅客，繼去年成立專責的「建設世界旅遊休閒中心委員會」後，官方最近的積極有為，令人鼓舞。

二〇一六年粵澳合作聯席會議日前在澳門舉行，行政長官崔世安、廣東省長朱小丹及各自率領的政府代表團簽署十二項框架協議和意向書。

雙方政府達成共識，新一年粵澳合作將有六大重點：

其一是加強優勢互補，攜手參與國家「一帶一路」建設，鼓勵和支持兩地企業共同「走出去」。朱小丹介紹多項構思，希望將粵港澳大灣區打造成連通「一帶一路」的重要門戶，促進灣區的海港、空港與沿線國家的互聯互通。

第二，發揮澳門「一個平台」優勢，建立與葡語系國家更高層次的合作，廣東冀擴大與非洲和拉美的合作。

第三，支持兩地企業加快「走出去」，與澳門有實力的企業聯合，到沿線國家謀劃境外合作園區的建設。

第四，深化粵澳國際旅遊產業合作，支持澳門「一個中心」建設，促進旅遊產業向「一帶

一路」國家的連線和延伸。

行政長官崔世安強調，對本澳可以利用好「一中心、一平台」，着力於「一帶一路」的發展充滿信心，特區政府正積極籌備成立有關委員會，統籌澳門參與「一帶一路」的相關工作。此外，兩地政府已為攜手參與「一帶一路」訂定聯絡辦公室，廣東方面由港澳辦負責，澳門則為行政長官辦公室。過去幾個月，澳門與葡語系國家取得聯繫，希望首先在這些國家啟動工作。強調「一帶一路」是長遠計劃，相信未來幾年都是兩地政府重點發展的方向。

粵澳簽署的十二項框架協議和意向書中，最少三項與澳門建設成「世界旅遊休閒中心」有直接關係，包括：

第一項，粵澳攜手參與國家「一帶一路」建設合作意向書在「一國兩制」框架下，粵澳兩地政府共同提升貿易和投資便利化水準，合作共建更具綜合競爭力的世界級城市群。雙方圍繞着促進要素便捷流動、培育粵澳合作新優勢、加快重點合作區域建設、促進粵澳旅遊產業合作發展等方面展開合作。同時協商在開展專題研究、開拓海外市場、支持企業參與「一帶一路」建設三方面設立推進措施。

第六項，澳門特別行政區政府與江門市人民政府關於推動粵澳共建江門大廣海灣經濟區的框架協議特區政府與江門市人民政府經協商一致，將澳門作為中國與葡語國家商貿合作服務平台的優勢以及大廣海灣的區位和資源優勢結合起來，共同規劃建設產業合作示範區，深化江澳金融、旅遊、中小企及青年創新創業等領域的合作。

第十二項，粵澳旅遊合作備忘錄

廣東省旅遊局與澳門旅遊局進一步加強合作，進一步拓展中遠程市場，開發珠江西岸地區和澳門的聯程旅遊產品，推進粵澳兩地「一程多站」旅遊線路的設計與開發，推進粵澳遊艇自由行、青少年雙向遊學旅遊，促進兩地旅遊企業、行業協會的合作，探索旅遊培訓合作和旅遊



人才交流機制，加強粵澳旅遊規劃銜接等多方面開展交流合作。

這些都是澳門旅遊業融合區域發展及合作的制度基礎，有助於澳門建設成「世界旅遊休閒中心」。

在澳門特區自身範圍，官方在今年四月發布的《澳門特別行政區五年發展規劃（2016-2020年）草案文本》提出：鼎力推進「一個中心」建設，是澳門可持續發展所需，廣大居民所願，全社會必須齊心協力，堅定不移地爭取到本世紀30年代中期，將澳門建成一個以休閒為核心的世界級旅遊中心，成為具有國際先進水平的宜居、宜業、宜行、宜遊、宜樂的城市。

為實現近期目標，澳門未來五年所選擇的發展戰略是：以提高城市競爭力為主軸，全面提升澳門在區域合作與國際交往中的地位和影響，圍繞競爭力指標體系中人力資本、經濟實力、國際化程度、基礎設施、管理績效、生活素質等要素，制定主要發展戰略與部署。世界級旅遊休閒中心離開發達的軟硬件基礎設施。政府繼續整合資源，完善交通、通訊、金融、安全等公共基礎設施，充分發揮「建設世界旅遊休閒中心委員會」和「中國與葡語國家商貿合作服務平台發展委員會」在「一個中心」和「一個平台」建設中的協同治理角色，統籌相關建設、制定相關規劃、檢查評估建設進度。透過兩個委員會的有關工作和協同效應，凝聚社會共識，匯集社會合力，共同推動規劃順利落實，協力推進「一個中心」和「一個平台」的建設。

國家的發展是澳門發展的堅強後盾與最大優勢。未來五年，澳門將根據「十三五」規劃賦予澳門的使命和責任，主動對接國家的重大發展戰略，進一步提升澳門在國家經濟發展和對外開放中的地位和功能。澳門要充分發揮獨特優勢，擴大和深化粵澳合作以及泛珠江三角洲的區域合作，互補共贏、互利互惠，共同打造粵港澳大灣區，為國家的「一帶一路」戰略的實現提供助力。在協同國家發展戰略的同時，推動澳門經濟適度多元，提升澳門的綜合競爭力和居民的幸福感。

在城市發展方面，將重點推動三項工程建設：完善的交通系統是宜居、宜行城市的必備條

件。特區政府將努力構建以人的安全為本，以經濟發展與城市空間佈局相協調為原則，運用信息化和智慧型手段綜合治理的、海陸空縱橫覆蓋的現代化城市交通體系。着力全面改善交通環境。以陸路交通改善為突破口，逐步推進海、空交通的改善。從完善建設及提升服務兩方面提供有力的交通支持。加強區域合作，推進交通對接，擴大和優化澳門交通的通達性和便利性。

此外，澳門特區政府旅遊局亦在五月提出《澳門旅遊業發展總體規劃》公開諮詢文本，聽取社會意見。文本詳盡提供了目前與將來的本澳旅遊業的具體或預測數據。

澳門作為受歡迎的旅遊目的地，二〇一五年訪澳旅客人數達三千零七十萬人次，已躋身於世界旅客人數最多城市的行列。以到訪的國際旅客人數為對比指標，澳門在二零一四年全球前一百個城市排名第六位。然而，澳門仍需向其他世界級旅遊城市借鏡及學習，尤其在旅遊產品多元化方面，以達至延長旅客逗留時間的目標。與其他世界級旅遊城市相比，澳門的留宿旅客平均逗留時間較短。在交通便利性和旅遊產品多元化方面，澳門需要吸收其他世界級旅遊目的地的成功經驗作出進一步的提升。

澳門擁有世界文化遺產和非物質文化遺產的底蘊。自二〇一五年底，澳門特區的海域面積明確為八十五平方公里，為發展海上旅遊產品提供基礎。澳門在國際博彩市場佔領先地位，在二零一五年，澳門佔全球博彩收入的34%，然而，其他旅遊產品和旅遊資源仍有持續開發和利用的空間。

澳門旅遊業客源過於偏重於大中華地區（中國內地、香港和台灣）；而歐美及遠程市場近年經歷較長期的不振。旅遊業容易受到外圍環境因素影響，如經濟周期變化，各旅遊目的地競爭力、貨幣匯率等因素，對旅客外遊選擇造成影響，旅遊市場推廣策略必須作出適時的調整。澳門旅遊業應與其他產業結合，發展及開拓獨特的目標客群，透過社會各界的支持及合作，共同推動旅遊業的多元發展。現時澳門的博彩元素對旅遊品牌影響較大，未來需要加強推廣非博彩旅遊元素。



在區域合作方面，澳門在現有的泛珠三角、港澳、粵港澳、粵澳及閩澳等旅遊合作框架下，旅遊合作主要集中在聯合推廣，行業管理和旅遊產品合作層面。澳門正積極與鄰近區域建立互惠互利的合作關係，包括共同開發區域內的聯線旅遊，打造具有特色的區域旅遊品牌。同時，在目標客源市場的主要旅遊展會中設置聯合展台、「一程多站」推介會及舉辦業界洽談等。在國際合作方面，澳門特區政府在旅遊領域一直積極參與多個國際旅遊組織，包括世界旅遊組織、亞太旅遊協會、世界旅遊城市聯合會及亞太經合組織旅遊工作組等舉辦的會議、研討會及活動，加強澳門在國際旅遊事務上的參與。利用合作和交流機會，提升澳門在國際旅遊界的知名度。

二〇〇八年至二〇一五年澳門的旅客數量年增長為 4.3%，使用陸路的訪澳旅客出入境人數最多，而空路出入境人數最少。城市的可達性和內部交通的連接是影響總體出行和旅遊體驗的重要因素。為了營造宜居、宜遊的環境，澳門需要建立井然有序的交通網絡系統。二零一四年，澳門機場航空客運利用率已達到 91%，連通三十七個城市，但以中國內地為主。隨著澳門的國際訪客有上升的趨勢，澳門國際機場的容量正面臨挑戰。

《澳門旅遊業發展總體規劃》訂定了四個總體目標以達到「世界旅遊休閒中心」的願景，而每個總體目標均包含不同的策略和措施。在時間年期的劃分上，五年之內為短期措施，五年到十年為中期措施，超過十年將為長期措施。

旅遊業的高速增長帶來不少機遇和效益，同時也明顯增加了城市的壓力，影響了居民的生活質素。因此，透過旅遊業的可持續發展管理以提升居民的生活素質，將成為澳門建設「世界旅遊休閒中心」其中一個重要目標。

策略之一是，利用香港國際機場擁有連接世界各地多個航點的優勢，與香港國際機場的無縫連接可協助吸引更多的中、長途旅客來澳。除了現有的香港海天客運碼頭外，可利用快將落成的港珠澳大橋，讓旅客能直接抵達澳門。另外，可以透過其他區域性的陸路基礎設施，改善澳門與周邊城市的聯繫。短期內應探討利用澳門和香港建設港珠澳大橋的機遇，連通香港國際機場和澳門兩地，為到澳門旅遊的中、長途旅客提供便利。中期要進一步改善香港、澳門、珠

海三個機場之間的交通聯繫。

事實上，二〇一二年六月，亞太旅遊協會（PATA）發表的《澳門旅遊業定位：邁向世界旅遊休閒中心》研究報告已指出：缺乏足夠價格具競爭力的航空服務班次和載客量，澳門將不能成為世界旅遊休閒中心。目前，澳門與亞太區及其他長線目的地直航服務存在不足，建議特區政府支持開放天空，並急需為澳門航空業成立航空服務規劃策略，配合澳門國際機場擴建的時間及旅遊局現時公佈的《澳門旅遊業發展總體規劃》。可見，這是旅遊局多年努力工作取得的階段性成果。今起，特區政府一方面應促成實現真正的開放天空及按時完成澳門國際機場擴建計劃，另一方面，亦須建立專責小組，向外國航空公司推出具吸引力理據，拓展澳門航線。首階段目標應該包括，中國內地及台灣航線以外尚未經營往香港的航線，飛行時間離澳門五小時以內地區為基地的航空公司。

因此，要將澳門建設成「世界旅遊休閒中心」，成敗關鍵仍繫於特區政府是否能實現真正的「開放天空」，及澳門國際機場擴建計劃全面落實與拓展足夠的國際航線，否則，「缺乏足夠價格具競爭力的航空服務班次和載客量，澳門將不能成為世界旅遊休閒中心」，恐成「詛咒」。這點，特區政府與社會各界都要有清醒的認識。



## 如何提升民航航班的準點率？

復活節假期前夕，美佳航空由澳門前往帛琉的 LV6156 包機航班由於運營原因嚴重延誤，超過二百名乘客受影響，部分人被迫取消行程。美佳航空發出新聞稿稱，航班延誤主要受帛琉機場運力限制、航機配件問題及配件運送需時等一系列因素導致，一再對受航班延誤而影響原定行程的旅客致歉。

按照美佳航空的說法，此次延誤的大幅增加主要是受限於目的地機場帛琉有限的落地時刻控制。帛琉機場較小且目前正在施工，因此在某些時段無法提供額外通行能力，這是客觀原因。另一個原因，是飛機的部件出現問題無法適航，在離開登機口但尚未起飛之前，飛機因技術問題不得不返回。經檢查後，發現必須更換零件，航空公司聯繫到配件生產商，然而配件及相應的測試需要大概一天才能到達澳門國際機場。負責監管航空公司飛行安全問題的澳門民航局，在審視美佳航空的飛行安全記錄後，表示安全方面沒有問題，但已就美佳航空大幅延誤事件要求對方盡快提交事件報告。

這一事件，再次引起民航界和旅遊界對航班延誤問題的關注。今年全國「兩會」，有全國政協委員提交了《關於完善我國空域資源管理制度，提升民航準點率，推動我國航空事業發展的提案》，關注航班延誤的問題，也令人關注中國民航業的整體發展。在「兩會」上關注航班延誤的政協委員不在少數。中國民航局局長馮正霖就政協委員就航班延誤原因的問題回應，航班正常與否涉及天氣、空管、航空公司、機場、軍事活動等諸多因素。他承諾，「十三五」期間要使全國平均航班正常率達到 75%。

中國民航局的資料顯示，全國客運航空公司平均航班正常率，二〇一一年 77.2%，二〇一二年 74.83%，二〇一三年 72.34%，二〇一四年 68.37%，連續四年出現下滑。專家認為，要提高中國民用航空的準點率，就應該對空域資源進行精細化的研究和使用。有全國人大代表認為，空域改革一定要從國家層面考慮，這和民眾出行需求直接相關，航班準點率高了，抱怨聲就少了。

中國已是世界第二大民用航空市場，航班延誤主要有航空公司原因、天氣原因、空管原因等造成。近年來，航班次增長很快，空域比較緊張，任何一點點的變化都可能造成航班延誤。

民航資料分析系統 CADAS (Civil Aviation Data Analysis) 發佈《飛常準二〇一五年全球準點率報告》顯示，全球最不準點的前五個機場都在中國；最不準點的前五家航空公司中，有兩家來自中國。專家介紹，提高民航準點率的關鍵並不在民航局，比如空域的問題，乘客應該理性對待航班延誤的問題，在天氣不好的時候，盡量選擇高鐵等出行。

早在二〇一三年，中國民航局就把整治航班延誤列為重點工作之一。國航建立了關艙門正常率等考核指標體系；東航制定了飛機運營備份方案；南航規範了全公司運行資源的調配標準和調配流程。民航靠天吃飯，惡劣天氣是飛行的天敵，極端天氣對民航航班的正常性影響非常大。其實天空中也有路，飛機必須在固定的航路上飛行才能保障安全。如果在航路上出現水準尺度較小的雷雨，飛機可以繞飛。一旦雷雨影響的範圍較大，航班繞飛就十分困難了，未起飛的航班只能在地面等待，起飛航班必須就近選擇其他機場進行備降。

還有就是流量控制。流量控制是指通過限制單位時間內進入某空中交通管制節點的航空器的數量，來維持安全的空中交通流。我國引發流量控制的根本原因在於快速增長的需求與有限的空域資源間的矛盾。我國的航班飛行總量增長速度較快，但民航空管部門使用的空域資源卻擴展有限。另外，越是惡劣天氣，旅客感覺流量控制越頻繁，這是為什麼？其實，雷雨天氣時，空管部門既要指揮飛機繞飛，還要控制繞飛飛機與正常在航線上飛行飛機間的安全間隔，工作量增加，會對進入本場的飛機進行適當的流量控制；如果遇到降雪或冰凍天氣，離港航班或起



飛機場需要除冰除雪，長時間佔用停機位或滑行道，空管部門必須限制到達本場的航班數量，避免機場出現地面擁塞；在低雲、低能見度或者強側風時，空管部門則要根據標準拉大飛機間隔，對飛往本場的航班進行流量控制。

澳門的航班延誤主要原因，涉及天氣、航班調度、航空管制和技術問題等因素相互影響。內地和港澳三地民航局已有機制盡量排除導致延誤的可操控因素，以減低飛機延誤率。航班延誤是每一間航空公司都會有的情況，因延誤會影響飛機使用率以及影響生意等，航空公司也不希望航班延誤。但因一些不可抗拒的因素，如天氣、航班調度、航空管制和技術問題等導致飛機不能準點到達，這也是沒有辦法的事情。現時內地以及港、澳三地航空公司，已有採取機制盡量控制可操控的因素，以減低飛機延誤率。

《濠江日報》2016年4月4日

## 澳門國際機場客運量續增接近設計上限

三月三十一日，澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）召開年度股東大會及董事局會議，股東大會主席盧景昭在新聞發佈會上表示，二〇一五年澳門國際機場總收入約四十三點九億澳門元，當中CAM的收入十二點二億澳門元，按年增長16.6%。CAM在二〇一六年新的航空交通運量目標為：五萬七千五百航班升降架次、三萬零六百五十九公噸貨運量、五百九十五萬旅客人次。由於目標客運量逼近候機室設計容量（按年接待六百萬人次），CAM正持續推進先北後南等擴容計畫。

儘管澳門經濟正在進行深度調整，入境旅客人數比去年有所下降，但國際機場口岸錄得的數字卻一直在增長。

二〇一四年，澳門國際機場旅客運輸量五百四十八萬人次，比二〇一三年上升了9%；機場航班升降架次超過五點二萬次，比二〇一三年上升了7.4%。另外，低成本航空公司客運量突破一百萬人次，獲亞太航空中心頒發的「二〇一四亞太區最佳小型機場」年度大獎；貨運經過連續七年負增長之後回復正增長8.7%，並在第廿八屆亞洲貨運及供應鏈大獎中獲「亞太區最具潛質貨運機場獎」；免稅品店合約亦成功開放，投標商皆是世界排名前列的免稅品營運商。非航空收入自二〇一〇年以來連續五年保持增長，從二〇一一年開始連續四年佔總收入超過50%，CAM與圓通速遞有限公司簽署戰略合作框架協議，引入更多元化營運模式；二〇一二年至二〇一四年間，基建項目投入五點五億元，不斷改善機場安全系數及候機樓環境。

二〇一五年，澳門國際機場業績持續攀升：全年的客運量超過五百八十萬人次，較上年增



長 6.4%，創歷史新高。澳門國際機場在二〇一五年飛機起降量超過五點五萬架次，較上年增長 6%。貨運量超過三萬噸，較上年增長 4.5%。二〇一五年，澳門國際機場新增九間航空公司加入運營，包括中國南方航空、中國海南航空、中國首都航空、韓國濟州航空、馬爾代夫航空、得威航空、亞洲大西洋航空、百善航空、暹羅航空。

截至目前，澳門國際機場共有三十家航空公司運營四十三個航點。二〇一五年，澳門國際機場新開八條新航線，分別是內地的海口市和萬州市、越南胡志明市和海防市、柬埔寨、馬爾代夫、帛琉、泰國芭提雅。澳門國際機場的中國台灣及東南（北）亞航線的旅客，分別較同期上升了 9.6% 和 11.4%。

澳門國際機場業績持續增長，民航界和旅遊界固然開心，機場的股東們也同樣開心：二〇一五年，CAM 股東特別會議一致通過償還股東歷史貸款方案，從二〇一五年起分期分階段向三名股東（包括特區政府）償還貸款；並於年中支付予優先股股東前年度的股息。CAM 在營業年度除二〇一五年優先股息前利潤為二點五億澳門元，計入派發年度優先股息準備後，除稅息後淨利潤為一點五三億澳門元。

二〇一六年，CAM 以「超越競爭對手，展示卓越執行能力」為策略目標，澳門國際機場全體員工將繼續以「安全、效率、效益」為營運宗旨，時刻應用在工作中，在努力向前邁進時，也提高服務品質。由於目標的旅客運輸量距離候機室設計容量（按年接待六百萬人次）日益接近，CAM 積極尋找方法，候機室北面擴建工程正開展中，持續推進先北後南等的擴容計畫。今年九月份將完成候機室北面擴建主體結構及外牆工程，第四季開始進行室內裝修工程，預計二〇一七下半年投入服務。北面擴建後，樓高四層（入境層、離境層、閣樓、辦公室），新增樓面面積約一萬四千平方米，接待能力將提升至七百五十萬至七百八十萬人次。提供更多候機空間及商業餐飲區域，並新增一條登機橋，即擴建完成後，共有五條登機橋投入服務。

去年，機場以澳門的優勢，利用第五航權為澳門開拓更多國際客源，對推動經濟適度多元發展發揮更重要的作用。CAM 表示，機場已營運二十載，CAM 作為社會企業，會繼續承擔責

任，培養本地民航專才，積極發展民航事業，繼續配合特區政府建設澳門為「世界旅遊休閒中心」，堅持維繫中葡合作平台，並拓展區域合作，力求配合國家「一帶一路」的發展契機。

《濠江日報》2016年4月11日



## 五年規劃強化機場對外重要門戶角色

特區政府最近公佈的《澳門特別行政區五年發展規劃（2016-2020年）》草案文本，提出要努力構建以人的安全為本，以經濟發展與城市空間佈局相協調為原則，運用信息化和智慧型手段綜合治理的、海陸空縱橫覆蓋的現代化城市交通體系。在民航業方面，規劃草案強調「因應航空交通的持續發展，檢視及分析制約因素，因地制宜更新《澳門國際機場整體發展規劃》內容。分階段擴建國際機場，增加機場航線航班，提升機場運載能力，加強機場作澳門對外重要門戶的角色，為居民和旅客便利進出架設空中橋樑。充分發揮機場對『一個中心』、『一個平台』建設的支撐和保障作用。」

毋庸置疑，不單是正在建設「世界旅遊休閒中心」的澳門，國際機場在世界上任何一個商業化大都市或旅遊城市，都屬於必不可少的硬件設施。正因為如此，以行政長官為主席的建設世界旅遊休閒中心委員會，強調了國際機場對「一個中心」、「一個平台」建設的支撐和保障作用。

二〇一四年澳門國際機場低成本航空公司旅客運輸量成功突破一百萬人次之後，又獲得亞太航空中心頒發的「二〇一四亞太區最佳小型機場」年度大獎，在第廿八屆亞洲貨運及供應鏈大獎中獲「亞太區最具潛質貨運機場獎」。

在港澳兩地旅遊業吹淡風的二〇一五年，澳門國際機場客源卻錄得創新高的五百八十三萬人次，按年增長6.4%，今年預計客量更達到五百九十五萬人次。大家都知道，經國際機場入境的旅客屬於高端消費客源，總體消費和人均消費水平都高於海路和陸路入境的旅客。另外，二

○一五年機場貨運量超過三噸，較二○一四年增長 4.5%；飛機升降架次逾五點五萬架次，較二○一四年同期增長 6%；去年引進九間新航空公司，開通八個新航點，現時共有三十家航空公司經營國內外四十四條航線。

澳門國際機場專營公司預計，二○一六年的航班升降架次有五點七五萬架次，貨運量有三萬○六百五十九公噸，旅客運輸量達五百九十五萬人次。這一新目標距離候機樓設計容量每年接待六百萬人次的上限漸近。機場專營公司從二○一三年開始構思的候機樓擴建計劃正在開展，先北後南，令候機樓在擴建後每年可容納九百萬至一千萬人次。

澳門國際機場作為「世界旅遊休閒中心」、中國與葡語國家商貿合作平台的重要門戶，也是澳門連接世界各國和地區的空中橋樑。澳門特別行政區第一份五年發展規劃制動之後，在特區政府的支持和國家民航戰略的指引下，澳門國際機場與澳門民航界需把握好發展的契機，利用澳門自身的優勢，構建出高效、快捷的區域交通運輸體系，為澳門開拓國際客源，推動經濟適度多元發展發揮更重要的作用。

澳門作為國家的特別行政區，回歸以來得益於「一國兩制」澳人治澳和高度自治的政策，經濟增長迅速，財政儲備雄厚，沒有任何外債，民生綜合水平不斷提升，各項大型建設遍地開花。去年訪澳旅客逾三千萬人次，現時正建設「世界旅遊休閒中心」和「中國與葡語國家經貿合作平台」，旅遊和民航業發展潛力巨大。

近年來，在特區政府大力支持下，經澳門國際機場專營股份有限公司的多方面努力，低成本航空公司和公務機的數量顯著增加；澳門作為熱門的旅遊目的地，吸引低成本航空公司開通更多飛澳門的航線。澳門國際機場自二○一四年引進低成本航空，與傳統航空的市場佔比由 2% 增至二○一四年年底的 31%，去年低成本航空運送旅客佔總體旅客運送量約 28%。

澳門重振民航業的當務之急有二：一是繼續拓展機場設施、交通配套設施和各種旅遊休閒設施；研究如何透過陸路接駁交通，把遊客轉移澳門旅遊；同時要完善海路航運，增加航運班次。



二是重新調整本地民航政策，在澳門國際機場完成擴建之前，先利用「第五航權」及延遠權，將澳門國際機場從多功能中小型國際機場轉變為中國連接葡語系國家的門戶型國際機場，使機場為帶來多元化的客源，配合特區政府適度多元化的經濟政策。只有這樣，才能在區域合作中實現互利共贏，加強機場作為澳門對外重要門戶的角色，為居民和旅客便利進出架設空中橋樑；並配合國家的規劃，完成好建設「世界旅遊休閒中心」和「中國與葡語國家經貿合作平台」的任務。

《濠江日報》2016年5月2日

## 中國民航訪澳商談珠三角空運協同發展

五月十二日，澳門行政長官崔世安在政府總部與中國民航局副局長王志清會面，就澳門與珠三角地區航空運輸協同包容發展交換意見。王志清表示，珠三角地區城市、人口、機場均密集，要把區內五個機場的空域妥善協調，對整個珠三角地區的發展非常重要，港澳和內地三個空管單位要定期交流。崔世安認同三地航空業包容發展的理念，他表示，澳門正努力向建設世界旅遊休閒中心的目標邁進，希望能提升澳門國際機場的營運效益，配合特區的發展方向。

珠三角擁有五大機場和十幾個中小型機場，航空交通高速增長，是航空交通最繁忙的空域之一。如今，除了香港準備興建第三跑道之外，深圳寶安機場、廣州白雲機場都有大量增加航班的擴建計劃，澳門特區五年發展計劃草案也提出要分階段擴建國際機場，增加機場航線航班，提升機場運載能力，加強機場作為澳門對外重要門戶的角色，為居民和旅客便利進出架設空中橋樑。充分發揮機場對「一個中心」、「一個平台」建設的支撐和保障作用。這樣一來，本來就極其繁忙的珠三角空域就將變得更加擁擠了。

為配合珠三角區內航運業高速發展及五大機場（香港、深圳、澳門、珠海及廣州）日後擴建需要，香港民航處、內地民用航空局和澳門民航局成立了「珠三角地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」，共同制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案》，旨在提升珠三角地區空域的整體航班處理能力。

該方案明確規劃在二〇二〇年前的短、中及長期優化目標和措施，已周詳考慮區內各機場日後新建跑道、航道及空域設計，包括香港國際機場三跑道發展和周邊主要機場擬定發展計劃的相容性，三方同意透過空域共用、統一度量衡等互惠互利的方式，盡用珠三角空域資源。方



案中的改善措施包括新增珠三角週邊航道、增設空管移交點及調整珠海空域結構等已得到落實。香港國際機場已全面實施「基於性能導航」進場及離場程式，現時大部分進出香港國際機場的航機已具備所需的性能導航能力。另外，廣州及深圳機場也有實施該程式。

中國民航局、香港民航處和澳門民航局規劃的二〇二〇年之前調整優化珠三角地區空域結構的目標任務和保障措施，三方同意採用「統一規劃、統一標準、統一管理」的原則，共同推動全面的空域體制銜接程式及標準，涵蓋範圍包括優化空域設計、改善飛行高度層分配、統一空管設備的標準及程式，以及增加珠三角往返華北地區的民用航道等多方面工作。經過三方共同努力，廣州與香港兩個飛行情報區之間已經增設一個新移交點和相關航道，又完成了珠海終端區空域調整方案的評估工作並已實施。

中國民航局代表團五月十二日起一連三天訪問澳門，就促進內地與澳門之間航空運輸發展與澳門民航局和航空業界進行交流，代表團亦分別考察了澳門航空有限公司和澳門國際機場專營股份有限公司，了解兩家機構的市場營運情況。澳門方感謝中國民航局多年來對本澳民航事業的支持，希望國家能夠繼續給予協助，以便利澳門民航業的持續發展。特區政府指出，澳門民航業自發展以來，一直得到中國民航局的支持。澳門與內地之間的航空運輸市場經過多年的營運後，航線發展保持良好，現時澳門共飛往內地二十一個航點，共有九家內地航空企業提供來澳航班。另外，澳門方亦藉此就珠三角空域的優化，向內地地方反映澳門國際機場十六號跑道的航班受鄰近地區空域限制不能採用直線進近而須繞道，導致覆飛和轉飛的問題突出，澳門方冀內地考慮取消相關限制，容許澳門方實施直線進近，改善上述情況。對此，中國民航局表示將進行整體考慮。

在王志清一行訪澳之前，澳門民航局代表五月九日在香港出席《強化內地與港澳民航空管珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施三方合作交流機制協議》簽署儀式，與內地和香港民航處共同簽署協議，今後就區內空中交通管理規劃和實施舉行定期會面和溝通，加強三地在協調珠三角空域管理的緊密合作。

## 開通莫斯科航線澳門再現洲際航班

五月十七日，俄羅斯皇家航空與內地旅行社合作的澳門至莫斯科包機航班首航，打破了澳門國際機場長期沒有洲際航班的悶局。俄羅斯皇家航空與內地的九州風行旅行社合作推出包機服務，莫斯科至澳門包機航線單程飛行時間約為十小時。澳門國際機場專營股份有限公司市場部總監方曉健表示，澳門至莫斯科航線順利開通，將填補澳門國際機場遠程航線的空白，對澳門、俄羅斯甚至周邊地區經濟長遠發展有幫助。不但豐富客源，讓更多人認識澳門作為「世界旅遊休閒中心」的定位，更有利於本地居民、周邊居民出行。

澳門國際機場於一九九五年十二月正式營運時，葡萄牙航空曾有里斯本飛往澳門的航班。當年葡航提供的服務為澳門經停曼谷到里斯本，早期經停布魯塞爾。由於客源不足和經營問題，葡萄牙航空於一九九八年底停飛澳門至里斯本航線。自此之後，澳門與歐洲之間唯一一條較直接的航空客運航線中斷，至今接近十八年了。

由於種種原因，澳航一直沒有開通歐洲航班，澳門民航業的貨運業務也漸漸流失到鄰近機場。二〇〇四年後，陸續有低成本航空公司進入澳門營運，雖然令本澳較小的航空客運市場得到進一步擴大，但澳航未能利用本身的航線網路和內地市場的優勢，開闢更多新航點和增加航班。由於澳航是澳門國際機場主要的基地航空公司，該公司沒有「飛出亞洲」，也影響了澳門建設「世界旅遊休閒中心」的進度。俄羅斯皇家航空與內地旅行社以包機形式經營澳門至莫斯科航班，暫時彌補了長途航線的空白。俄羅斯皇家航空現時執飛每周兩班澳門至莫斯科包機，並計劃從七月三日起每周運營三班，逐步轉換為定期航班。



澳門國際機場專營股份有限公司市場部總監方曉健表示，目前，中俄兩國在經濟、旅遊及文化關係不斷深入發展，兩國交往日益密切，社會各方面交流也不斷增多。俄羅斯具有獨特旅遊資源，澳門則是中葡交流平台和世界旅遊休閒中心，對兩地居民出國旅遊都具有很大吸引力；加上珠三角地區市民近年旅遊需求旺盛，這個新興的航空旅遊市場既有潛力，也有持續發展的內在動力。

同時，俄羅斯是中國第三大客源國，中國是俄羅斯第二大客源國，航空公司可借助澳門國際機場的平台，進一步開拓中轉內地及東南亞旅遊市場的服務。俄羅斯皇家航空公司開通澳門至莫斯科航線，不僅為澳門及俄羅斯旅客提供便捷的航空服務，也為兩地經濟文化合作，貿易往來架起空中橋樑，推動兩地旅遊開發，幫助社會各界開闢廣闊的合作空間。澳門國際機場將繼續與航空公司緊密合作，積極引進更多有潛力的航線，豐富航線網絡。

機場消息指，俄羅斯皇家航空對澳門、珠三角市場信心大，相信航線初期會以珠三角旅客為主，日後會擴展至澳門及周邊地區的旅客。俄羅斯皇家航空公司自一九九三年開始營運，是位於俄羅斯阿巴坎的一家包機公司，經營俄羅斯內陸航線並有航班通往埃及、土耳其、印度、阿聯酋、西班牙、摩洛哥和泰國等地。該公司目前着眼於擴大長航線機隊，力爭今年提供定期航班服務。

隨著澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）的不斷進取，近年來澳門國際機場客運數字持續上升，預計今年底將達到設計的上限（六百萬人次）。這樣一來，澳門國際機場就要面對擴建的問題。按照澳門國際機場的擴建規劃，分為二〇一五年、二〇二〇年、二〇三〇年及二〇三九年四個階段，候機樓面積由三萬平方米增至七萬五千平方米。因應民航業及旅遊業發展需要，機場規劃的基準年期或會向前、向後移動，主要視乎客貨運數字的增長狀況，倘增長較速，相應階段規劃工作亦會提前，迎合澳門發展需要。

到第四階段時，年客運量將達千五萬人次，機場停機位由現時的廿四個增至四十三個，商務停機位由現時三個標準位大幅增至最少卅八個標準位。澳門財經界人士認為，中國的「一帶

一路」戰略可為澳門博彩和非博彩元素帶來機遇，因為整個板塊包括旅遊、民航、商貿和文化等領域，透過政策把握國家經濟戰略，相信充滿機遇，商機不單來自內地，更可覆蓋至歐洲。俄羅斯航線的開通，預示其它洲際航線的技術性障礙已經消除。澳門應該抓緊港珠澳大橋兩年後通車的機遇，完善澳門國際機場軟硬件建設。大橋落成通車後，澳門的航空客運及物流市場將擴展至珠江東岸，增加貨運的流量。如果澳門國際機場及時擴建，增加長途航線航班，就能夠提高航空客貨運輸的處理能力，追上澳門持續增長的航空貨運需求，配合中國的「一帶一路」戰略，以及建設澳門成「世界旅遊休閒中心」的發展定位。

《濠江日報》2016年5月30日



## 港珠澳大橋通車後對民航業的影響

港珠澳大橋施工已進入最後階段，香港出現人工島「漂移」問題、澳門新填海 A 區取砂受大橋工程影響而兩度暫停，大橋整體工程預期需延至二〇一八年落成通車。屆時，由澳門國際機場到香港赤鱗角新機場只需二十分鐘，民航界認為，如果區域機場之間的分工合理，將為澳門的低成本航空和航空客貨運業務帶來新的商機。

港珠澳大橋的落成如何帶動區域航空發展？對澳門國際機場是有利還是不利影響較大？民航界、旅遊界和各行各業對此都十分關注，希望粵港澳三地能夠共同合作，取長補短，充分利用港珠澳大橋帶來的契機，創造新的競爭力。

據業界預測，到澳門世界旅遊休閒中心全面建成的二〇三〇年，珠三角地區的航空客運需求每年接近四億人次，預計屆時珠三角的五個機場，包括香港、廣州、深圳、珠海和澳門的客運能力，只有約三億人次。為了爭取進一步的發展空間，五大機場紛紛根據自己的優劣勢開展各項相關基礎建設和規劃，謀求進一步的發展空間。能否做到珠三角空域優化管理和協調的工作，並加強各機場之間的合作、互利互惠，是各地政府與民間共同面對的機遇與挑戰。港珠澳大橋落成後，部分乘客，貨物可分流澳門與區內，形成良性循環互補，對位於珠三角西岸的澳門及珠海是一個難得的商機。

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

在交通便利的前提下，發展「一站多遊」的旅遊模式，令三地的旅遊業更具吸引力。目前，香港、珠海、澳門都在針對港珠澳大橋的啟用對各項基礎建設和服務設施進行擴建和更新，以配合新的交通模式，屆時市場會對業界服務水準和旅遊設施有更高的要求，必須未雨綢繆，有備而戰。

自香港發生一連串針對內地人的事件和政治事件，旅遊業亦逐步進入寒冬。香港發生的事件既搞亂香港，亦拖累澳門旅遊業，本澳旅業可謂雪上加霜。因此，有關人士指出，現時傳統旅遊團模式，如內地的港澳聯線遊，也可能需要與時並進作出改變。其中「一程多站」旅遊是本澳旅遊業未來可發展的一個方向。因為其可讓不同地區城市突出自身亮點，發揮資源互補，達至多贏。對旅客來說，亦可節省時間及金錢。

對於發展「一程多站」旅遊，本澳一直較為依賴港澳聯線遊，即內地或國外旅遊團或自由行旅客一般先到香港旅遊，繼而再來本澳遊覽。在過往確實能帶給本澳不少旅客，但是從近年香港有部分激進的市民對內地遊客產生抗拒情緒，有些更付諸行動，令往港的內地團客或自由行旅客大幅減少，因而間接令來澳的團客亦同時減少，對本澳的旅遊業產生很大的影響。因此，特區政府旅遊部門及旅遊業界應該共同積極探討開拓和發展其他新的「一程多站」的旅遊路線，以促進本澳旅遊業的可持續發展。

現時本澳很多鄰近地區都大力發展「一程多站」旅遊模式，在一次旅程可到不同的國家或地區觀光，一次感受不同地方的文化，亦可節省時間及金錢。港珠澳大橋落成後，如果業界積極作為，本澳更具備條件發展多元化的「一程多站」旅遊路線。當中可充分利用澳門國際機場現有國內外的航線和陸路交通運輸，通過香港國際機場的接駁巴士，為內地的團客或自由行提供選擇性豐富的旅遊路線；或先到澳門遊覽若干天，再轉往東北亞的「澳日遊」及「澳韓遊」、轉往東南亞的「澳星馬遊」或「澳泰遊」。

另外，在上述的基礎上，更可開發讓台灣、日韓的遊客先來澳遊玩，然後再經本澳轉到東南亞國家繼續其行程，或星馬泰遊客先到本澳觀光，再經澳轉往日韓的「一程多站」旅遊路線。倘若開發成功，本澳將能吸引不少遊客來澳，以及從中賺取不少的旅遊收益。但是這當然需要



特區政府旅遊部門、本澳遊業界及航空公司三方共同研究提供更多的機票優惠套餐、開發相關的旅遊產品和服務作配套才能成事。此外，更重要的是現時本澳社會相對穩定，並未出現香港那種較為激烈的排外情緒，市民大眾非常歡迎各地的旅客來澳觀光，這為本澳發展「一程多站」的旅遊模式提供良好的基礎條件。因此，期望本澳各方能把握機遇，加強發展更多的「一程多站」旅遊路線，從而使本澳的旅遊業可作持續的發展。

《濠江日報》2016年6月6日

## 香港新空管系統啟用即削一成航班

香港民航處新的空管系統在六月十三日起分階段啟用。為防改用新系統時出現失誤引發航空大災難，該處決定拖慢過渡到新系統的速度，全面啟用新系統首一個月，要求以香港為基地的多間航空公司減少一成航班配合，該段期間刪減最少二千五百班在香港機場升降航班，且不排除減班期會延長。

香港新的空管系統六月起分多個階段啟用，啟用初期原定每天運作兩、三小時，現改為每星期只會隔天短時間運行，至七月份才逐步擴展運作時間及範圍。

為配合於十或十一月全面投入服務，民航處要求國泰、國泰港龍、香港航空及香港快運等四間以香港為基地的航空公司，於今年十月三十日至十一月廿六日期間，將客運航班減少一成，貨運不受影響。

至於不減少其他國家地區在香港機場的升降航班，是基於國際民航協定的處理。上述日期算是旅遊淡季，根據同為旅遊淡季的日期計算，以上四間航空公司全日約有八百九十班航機在香港升降，減班則每天會取消航班約九十個，減班期間約共減最少二千五百個航班。

香港中文大學航空政策研究中心政策研究主任羅祥國表示，為了適應新系統，民航處決定減少航班實屬無可厚非，但不排除措施會延長。他認為，如果到時發現新問題，一定要再調整，沒有理由「夾硬飛」。他估計若順利，數個月內可將處理量回升，但坦言單靠新系統幫助不大「最多每小時多幾班機，長遠要興建第三條跑道才能大幅增加處理量。



香港立法會旅遊界議員指出，香港機場使用量已近飽和，擔心減航班的訊息造成其他航空公司長遠減少飛港班次。一旦轉飛到鄰近機場如深圳、廣州，可能不會再回來。此事對旅遊業的影響，還會波及特價機票，因為航班減機位緊張，就會影響提早購買可享特價機票的數目。故此，業界認為香港民航處有責任以行政手段協調航空公司，例如合併班機，調整繁忙及非繁忙時間航班分配，務求將影響減至最低。

旅遊業議會總幹事董耀中指，十一月雖屬旅遊淡季，但措施影響旅遊業不少。削減一成航班數字頗大，減少了航班旅行社要如何配合都要想辦法。他促請民航處增加透明度，減班前向業界清晰地解釋原因及確實實施時間。他又指，香港作為國際大都會，突然減少航班升降而不廣泛宣傳，可能影響形象。

民航處發言人解釋，基於須堅持以安全為首的原則，民航處參考了英國等其他國家和地方啟用規模相若的新空管系統的慣常做法，計算出由舊系統過渡至新系統的最後階段（即以上日期），應該減少空管中心處理在香港飛行情報區內航班數量大約一成，包括在香港機場升降及飛越情報區的航機。發言人強調，措施與對新系統的信心完全沒有關係，並且指出方案已經與各航空公司討論，特別選擇天氣最穩定而旅客量相對較低的時間進行，並獲航班協調諮詢委員會通過。

香港國泰航空則支持有關協助新空管系統順利投入服務的措施，會研究各種可行方案配合有關措施，同時將對運作影響減至最低。

澳門民航業人士認為，香港新的空管系統啟用後，短期內雖然會削減一成航班，但未必會分流到澳門國際機場，所以對澳門本地民航業影響不大。不過，由於香港國際機場航班出現較大幅度的削減，有意經香港出行的澳門旅行社和自由行人士，選擇就會相對減少了。

## 寄望真正「開放天空」增加國際客源

特區政府最近公開諮詢的建設世界旅遊休閒中心五年規劃，以及澳門旅遊業發展總體規劃，始終都圍繞着如何完善澳門的旅遊休閒環境，這必然就涉及國際機場的航線和航班問題。

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

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

最近，澳門民航界人士提出一系列改革構思，首先是利用第五航權及延遠權，將澳門國際機場從多功能中小型國際機場轉變為中國連接葡語系國家的門戶型國際機場。這一構思完全符合澳門特別行政區定位，也能密切配合推進「一帶一路」的國際戰略。



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

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

第五航權又稱為延遠權、第三國運輸權，具體而言就是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。

按照一九四四年十二月全球五十二個國家在芝加哥簽訂的《國際民用航空公約》，每一締約國應給予其他締約國以定期國際航班的空中自由。除了第五航權，其它航權還有：

第一航權即領空飛越權，不降停而飛越其領土的權利；

第二航權即技術降落權，非商業性降停的權利；

第三航權即目的地下客權，卸下來自航空器國籍國領土的旅客、貨物、郵件的權利；

第四航權即目的地上客權，裝載前往航空器國籍國領土旅客、貨物、郵件的權利。

在澳門這個人口只有六十四萬的城市，本地客貨源當然不足以支撐一個國際機場。民航運輸業人士認為：一般的旅遊城市，航空業接載客量應佔總遊客量的大約三成。澳門每年三千餘萬遊客，民航業接載客量只有 18% 左右，仍有很大的開發空間。

澳門作為旅遊城市，航空業佔有舉足輕重的地位，但澳葡時代政府與澳航簽訂長達二十年

的航線專營合約，導致其他本地航空公司難以申辦國際航線。本地民航業者指出，澳門民航業要有突破性發展，就一定要突破專營掣肘。當年簽訂航線專營合約，是基於當時歷史條件下的做法，回歸將近十七年來一直未有檢討航綫專營合約。如今澳航的專營合約只剩下三年多，業界估計短期內很可能會出現重大變革，如能引入第五航權，實行真正意義上的「開放天空」，澳門民航業遂得以突破發展的瓶頸，迎來繁花似錦的春天！

《濠江日報》2016年6月20日



## 專場座談會反映「五年規劃」意見

專責「五年規劃」意見收集的澳門特區政府政策研究室，日前假機場專營公司辦公大樓舉行了澳門民航學會專場的意見收集座談會。政策研究室主任劉本立、職務主管高展明及研究員連信森出席，簡介了五年規劃草案文本內容並和與會人士交流意見。

澳門民航學會會長鄧軍、常務副會長劉蘇寧、理事長鄭淑群、監事長徐文玲，副理事長羅頌儀、盧偉明、王錦濤、王秀瑜及學會理事、會員，民航界代表等約七十人與會。



鄧軍會長出席座談會



本會主要負責人與政研室代表合影

座談會由鄭淑群主持。劉本立期望透過廣泛聽取社會意見，凝聚共識，完善正式文本，與社會各界共同踐行規劃藍圖。

會上共有九位與會者發言，民航學會並向政策研究室提交了書面意見。與會者大致認同並支持特區政府制定首個五年發展規劃，認為制定一個中期並全面的發展規劃對澳門特區未來的發展非常重要。與會人士並於會上提出有關航空交通、運輸配套、機場規劃、航線發展、人才培養及航空安保等多方面的意見及建議。鄧軍表示，有關發展規劃草案文本中，需要針對空中交通方面的政策和措施，特別是未來五年航空運輸業面臨著諸多挑戰，希望政府能改善澳門地區航空資源不足問題。

劉本立總結時感謝與會者對五年規劃草案文本提出了不少具建設性的意見及建議，充分體現了與會者支持特區政府編製五年規劃的工作。指出與會者對草案文本所提出的各項意見和建議，有啟迪意義，並會認真吸納、整理，及時向「建設世界旅遊休閒中心委員會」報告。



## 為善最樂 福有攸歸

2016年6月3日，一年一度的「2016 澳門民航學會慈善高爾夫聯誼賽及頒獎晚宴」於澳門高爾夫球鄉村俱樂部舉行。此次活動由澳門民航學會（IMCA）主辦，澳門國際機場專營股份有限公司（CAM）協辦，將慈善與競技相結合，促進民航業相關人士相互交流，亦呼籲澳門各業界高球愛好者，賽球藝、獻愛心，工作與運動之餘，關心弱勢，踐行善事。

此項一年一度的善舉能夠繼續取得成功，實有賴於機場各運營單位、民航合作夥伴及社會各界支援，扣除必要開支後，籌得八萬元澳門幣捐助予澳門紅十字會，支持該會慈善事業。賽



為善不甘後人，參與者眾。

後舉行了頒獎儀式和支票送交儀式，由澳門民航學會理事長鄭淑群代表致送，澳門紅十字會副理事長覃伯德接收支票。

此次慈善活動邀請到本會的創會會長崔世昌、會長鄧軍、常務副會長劉蘇寧和理事長鄭淑群，外交部駐澳門特派員公署特派員葉大波夫人邱薇薇參贊、副特派員蔡思平、CAM 董事局主席馬有恆先生、CAM 執行董事梁少培以及社會賢達參與。

本次慈善活動贊助單位（恕不尊稱，排名不分先後）和個人包括：民航學會崔世昌、鄧軍、劉蘇寧；盧景昭、馬有恆、梁少培、中國太平保險（澳門）股份有限公司、中國銀行（澳門分行）、南光集團有限公司、黃焯昌、李程、森利集團有限公司、第一國際資源（澳門）兌換有限公司、馬有信、常秋生、呂聯苗、張樂田、澳門南光集團珠海潤萊酒業有限公司、皇權免稅店（澳門）有限公司、澳門國際銀行、永隆銀行澳門分行、澳門航空股份有限公司、中航（澳門）航空有限公司、捷星太平洋航空公司、DHL 敦豪國際速遞（澳門）有限公



鄭淑群理事長致送善款支票

司、澳門機場快綫有限公司、鄭達財、曾雲強、方誠毅、機場管理有限公司、機場資訊技術管理有限公司、澳門保安有限公司、明捷澳門機場服務有限公司、捷特亞洲航空、怡信清潔服務有限公司、盛邦集團、亞洲航空、吉祥航空、富華珠寶金行及澳門高爾夫球鄉村俱樂部。



# 貴州

# 西南明珠

貴州省，簡稱「黔」，位於中國西南地區東南部，省會貴陽。東毗湖南、南鄰廣西、西連雲南、北接四川。轄貴陽市、六盤水市、遵義市、安順市、銅仁市、畢節市六個地級市；黔西南布依族苗族自治州（興義市）、黔東南苗族侗族自治州（凱里市）和黔南布依族苗族自治州（都勻市）三個少數民族自治州和仁懷市、威寧縣兩個省直管縣級單位。貴州地貌屬於高原山地，境內地勢西高東低，自中部向北、東、南三面傾斜，平均海拔在 1100 米左右。

貴州的民族文化源遠流長、是中華民族文化的瑰寶之一。貴州是中國多民族聚居的省份。

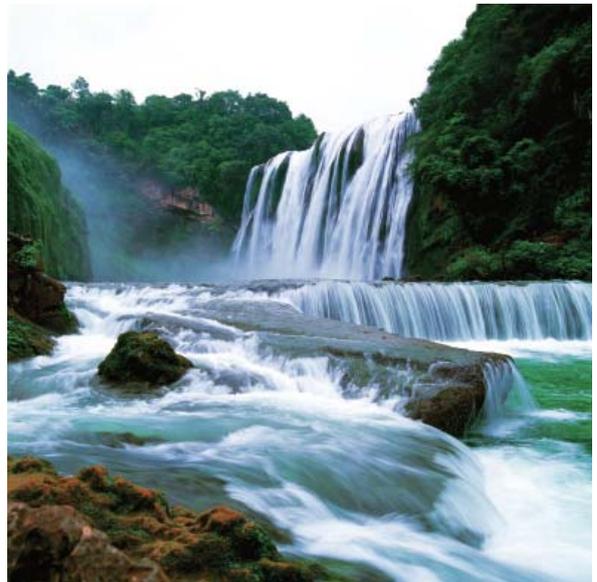


龍洞堡機場

全省共有 56 個民族，各民族在省內 88 個縣均有分佈。五大古族系長期交往、結集的社會歷史背景，鑄就了貴州民族文化諸多特色和深厚的底蘊。

我國著名的古樓閣——甲秀樓，位於貴州省貴陽市城南的南明河上，以河中一塊巨石為基而建。始建於明萬曆 26 年（1598 年），後樓毀重建，改名「來鳳閣」。清代甲秀樓多次重修，並恢復原名。現存建築是宣統元年（1909 年）重建的。樓上下三層，白石為欄，層層收進，由橋面至樓頂高約 20 米。明萬曆年間（1573—1620）巡撫江東之於此築堤聯結南岸，並建一樓以培風水，名曰「甲秀」，取「科甲挺秀」之意。

黃果樹瀑布即黃果樹大瀑布，是世界著名大瀑布之一，雄偉壯觀。黃果樹大瀑布位於貴州省安順市鎮寧布依族苗族自治縣境內的白水河上游，安順市西南 45 公里處，鎮寧布依族苗族自治縣境內，東北距貴州省會貴陽市 150 公里。黃果樹瀑



黃果樹瀑布



甲秀樓

布，以水勢浩大著稱，瀑布高度為 77.8 米，其中主瀑高 67 米；瀑布寬 101 米，其中主瀑頂寬 83.3 米。黃果樹瀑布屬喀斯特地貌中的侵蝕裂典型瀑布。黃果樹瀑布出名始於明代旅行家徐霞客，經過歷代名人的遊歷、傳播，成為知名景點。

就算你不喝酒，也不大可能不知茅台酒。茅台酒在其它地方無法複製，獨產於貴州，很早就蜚聲國內外。茅台酒的生產可以追溯到距今 2000 餘年前的漢代。到清代中期，茅台酒的生產已具有一定的規模，年產量可達 170 噸，在中國古代釀酒史上罕見。茅台酒素以色清透明、醇香馥郁、入口柔綿、清冽甘爽、回香持久等特點而名聞天下，被稱為中國的「國酒」。

貴州省最具少數民族文化特色的黔東南苗族侗族自治州，包括中國侗歌之鄉——小黃侗寨。



芭沙苗寨

據說小黃侗寨已有 2500 多年歷史，古代越人後裔的侗族，是一個民族風情濃郁、神奇而富有詩意的侗寨，侗寨有 700 餘戶，3000 多侗民，侗寨建於山中盆地，也許就是因為居住在山區與外界隔絕，世外桃源的小黃侗寨居民，所有的生活都以唱歌來表達，可以不用伴奏，不用樂器，都可以將自然界的蟲鳴鳥叫、風動翠竹等天籟之音融為一體，以其格調柔和婉轉、旋律典雅優美等獨特的藝術魅力。

世界上歡迎客人的方式有多種，貴州省從江縣有個神秘的少數民族村寨，他們以對天開槍鳴炮歡迎賓客，這是芭沙苗寨人至今保留的一種奇特的習俗。芭沙，是貴州省最出名的少數民族村寨，也保留了整個黔東南著名的少數民族文化：一是村寨至今還保留著古老建築及髮髻裝束；二是芭沙沒有理髮店，還沿襲著最傳統的鐮刀剃頭；三是家家戶戶持有獵槍。

在芭沙，「神槍手」會得到更多的尊重。現時看到的都是習俗的表演形式，芭沙村民暫時變身演員，當客人進寨時，盛裝的村民站在寨門口吹起蘆笙



遵義會議會址

端著美酒，鳴放火藥槍和鐵炮以示歡迎，然後到村後樹林環抱的蘆笙坪上舉行隆重的迎賓儀式。位於村邊的小廣場有聲勢浩大的的文化表演，鼓舞、噴吶、長槍短炮、音樂、舞蹈、鐮刀剃頭，參與者都融合其中，最後全體槍手朝天鳴火槍為客人送行，令人大開眼界。

對中國現代史有深遠意義的遵義會議會址，同樣不能緣慳一面。

今年九月底開始，澳門國際機場將開通往返貴陽航線，每周三班。欲親嘗貴州少數民族文化特色，一睹其山川靈秀之美，訂座請早。

## 《澳門民航學刊》徵稿啟事

《澳門民航學刊》(Journal of Macau Civil Aviation)為澳門民航學會出版的學術期刊，2005年5月在澳門創刊。本刊由2012年起改革為季刊。

《澳門民航學刊》以履行和實踐澳門民航學會的創會宗旨為目標，努力研究、收集、出版有關澳門及國內外地區與民航有關資料；開展及推廣有關民航事業的學術交流，集思廣益，百家爭鳴，期望為澳門民航事業的發展作貢獻。本刊刊登有關民航方面的研究論文、調查報告、評論、特稿、學術活動報道等。本刊園地公開，歡迎各地民航業界人士，關心民航事業的專家、學者、研究人員來稿。

本刊按學術自由、文責自負的原則，發表的文章均為作者的個人觀點或研究成果。編輯部對來稿有刪改權，如不願被刪改者，請注明。來稿以3,000至10,000字為合，採用一般論文體例，一經刊用，薄致稿酬。

### 來稿請寄：

澳門氹仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓

澳門民航學會秘書處

電話號碼：(853)85988862 傳真號碼：(853)85988893

電郵地址：[cheongms@macau-airport.com](mailto:cheongms@macau-airport.com)



# 星級旅遊服務認可計劃

Programa de Avaliação de Serviços Turísticos de Qualidade  
Quality Tourism Services Accreditation Scheme



有效日期 / Validade / Validity

## 星級服務商戶獎

Prémio Empresa de Qualidade  
Star Merchant Award



星級旅遊服務認可計劃  
Programa de Avaliação de Serviços Turísticos de Qualidade  
Quality Tourism Services Accreditation Scheme

頒授單位 / Atribuído pela / Awarded by:



澳門特別行政區政府旅遊局  
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE TURISMO  
MACAO GOVERNMENT TOURISM OFFICE

[www.macaotourism.gov.mo](http://www.macaotourism.gov.mo)

## 星級旅遊服務 發揮好客之道

「星級服務商戶獎」獲獎名單，詳情請參閱旅遊局網址：  
[www.macaotourism.gov.mo](http://www.macaotourism.gov.mo)，或掃描二維碼。



澳門特別行政區政府旅遊局





**鳴謝 澳門基金會**  
**贊助部分出版經費**



澳門特別行政區

REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU



民航局

AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL  
CIVIL AVIATION AUTHORITY

# 致力為澳門的航空發展提供安全素質及效率保證

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



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



— 為澳門飛翔 —



# MACAU LOCAL CADET PILOT PROGRAM

## 澳門本地飛行學員計劃

一次非同尋常的人生選擇

跑道已經築平，年輕的你，敢不敢、從這裡起飛？

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





Institute of Macao  
Civil Aviation  
澳門民航學會

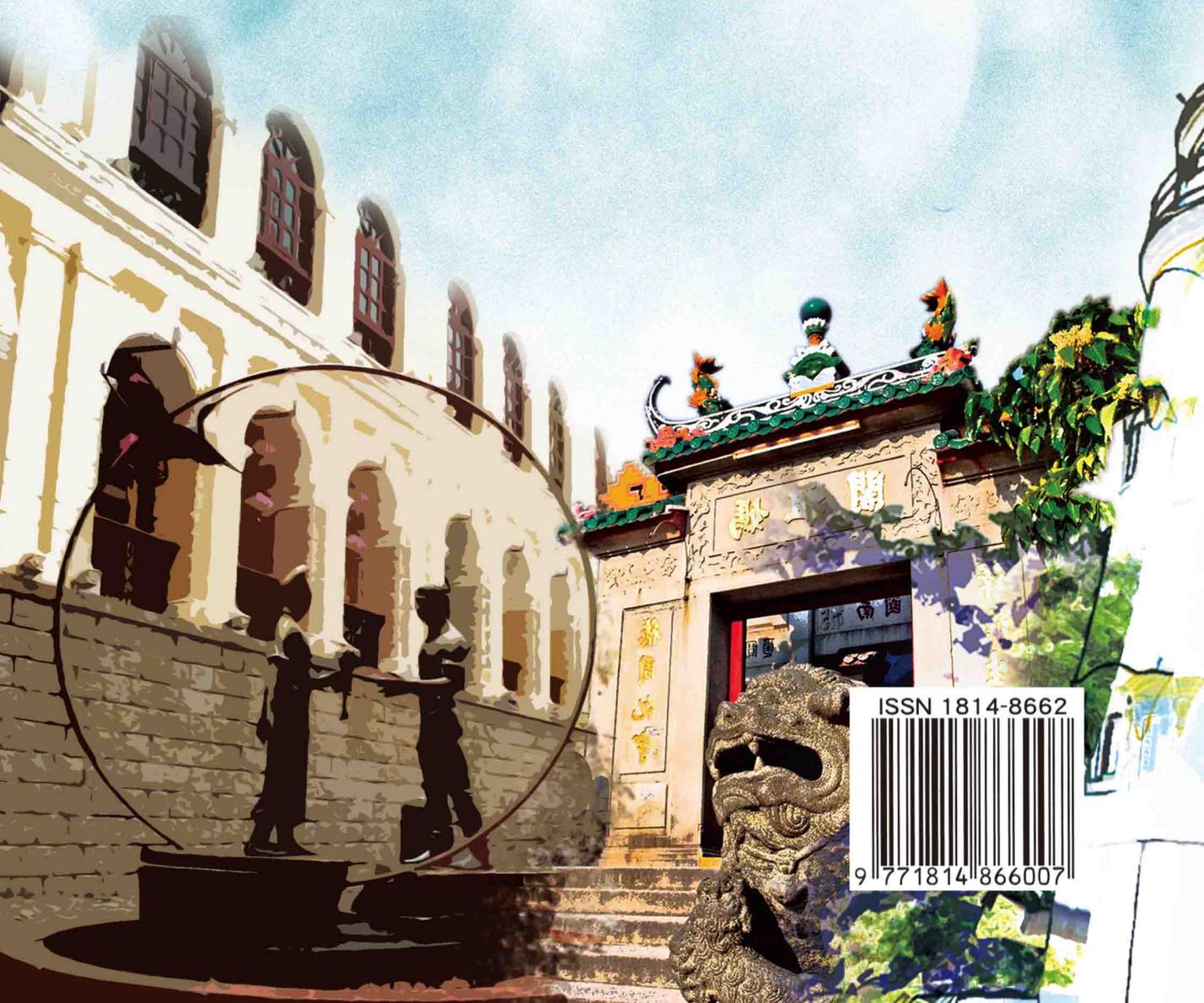
**編輯委員**

崔世昌

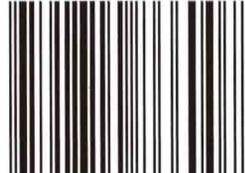
鄧軍

劉蘇寧

鄭淑群



ISSN 1814-8662



9 771814 866007