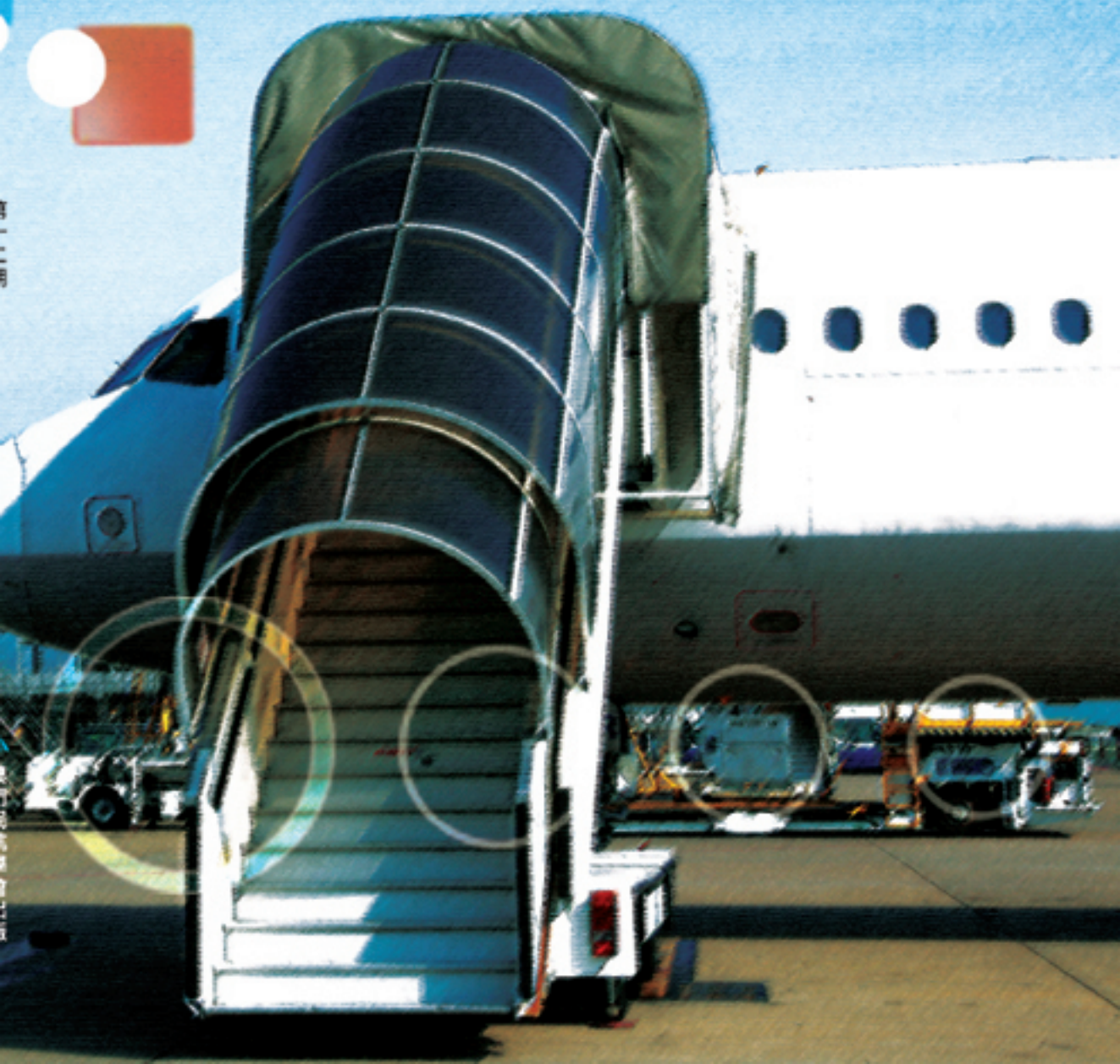


JOURNAL OF MACAU CIVIL AVIATION

澳門

民航學刊 2010 · 12
第十二期





澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第十二期

2010.12

澳門民航學會



澳門民航學刊第十二期

出版及發行：澳門民航學會

地址：澳門仔偉龍馬路機場專營公司辦公大樓四樓澳門民航學會秘書處

網址：www.imca.org.mo

聯絡電話：(853)85988862

圖文傳真：(853)85988893

電子郵件：cheongms@macau-airport.com

ISSN1814 - 8662

版權所有 翻印必究

特稿 Commissioned Articles

從機場競爭到機場擴建 From airport competition to airport expansion	伍楚嵐	1
不確定性中的風險與機會 Risk and opportunities in uncertainties	劉蘇寧	5
淺談空運旅客的權利和義務 Brief on the rights and responsibilities of air transport passenger	楊雲	10
澳門國際機場如何再定位？ How can Macau International Airport re-position itself?	潘毅	14
澳門空港經濟出路何在？ Where is the way out for Macau International Airport?	顏知行	17
機場為什麼要花錢去環保？ Why does airport spent on environmental conversation?	許家文	21

學會活動紀要 Institute Activities

《泛珠三角機場戰略合作與澳門民航業的發展機遇》研討會在澳門舉行 《The Seminar on “Pan-Pearl River Delta Regional Airports Cooperation and the Opportunity of Macau Aviation Development”》	26
---	----

論壇 Aviation Forum

與潮汕通航利於拓展澳門對外空間 Launch of Chaozhou and Shantou route brings benefits to Macau	29
商務航空將成多元化重要環節 General Aviation will be an important element of diversification	32
低成本航空服務已成“剛性消費” Low cost carrier service has become “hard consumption”	35
大陸居民赴台自由行對澳門民航業的影響 Impacts brought to Macao aviation by Mainland Chinese free individual travelers to Taiwan	38



鄰近地區機場相繼擴建之後 After the completion of expansion of nearby regional airports	41
「九加二」區域機場合作正式啟動後 “9+2” regional airports cooperation formally commences	44
城際快軌通車有利低成本航空 Intercity express rail brings benefits to low cost carrier	47
面對珠海機場的積極拓展策略 Facing the aggressive extension strategies of Zhuhai Airport	49
多方入手解決航班延誤問題 Ways of solutions to deal with flight delays problem	51
如何面對航空貨運市場的變化？ How to face challenges from changes of air cargo market?	54
澳門民航業面臨競爭不進則退 Not to advance is to go back for Macao aviation industry under competition	57
香港機場興建第三條跑道的啟示 Implications of Hong Kong Airport's construction of third runway	60
國際民航界兩大盛會在濠江 The two significant conferences of global aviation industry in Macao	62
民航業如何實現「淡季不淡」？ How to tackle the low seasons by aviation industry?	65
開放低空空域與澳門商務機發展 Open the low air space and the development of Macao general aviation	68
內地民營航空拓展國際航線 Locally run aviation launching international routes	71
亞航與低成本航空發展 Air Asia and low cost carriers' development	74

CONTENTS 目錄

澳門民航學刊

第十二期

航空動態 Aviation News

- 百尺竿頭 更進一步 77
——《第三屆中國與葡語國家機場會議紀實》
Steady progress – 3rd China and Portuguese Speaking Countries Airports Conference
- 澳門國際機場專營股份有限公司董事局主席 鄧軍博士致辭 82
Speech of Dr. Deng Jun, Chairman of the Board of Directors of Macau International Airport Company Limited
- 中國民用航空局台港澳事務辦公室主任 浦照洲先生致辭 84
Speech of Mr. Pu Zhaozhou, Officer of Taiwan, Hong Kong & Macau Affairs of CAAC
- 澳門特別行政區民航局 陳穎雄局長致辭 86
Speech of Mr. Simon Chan, President of Macao Civil Aviation Authority
- 中國與葡語國家經貿合作論壇（澳門）常設秘書處秘書長 常和喜先生致辭 88
Speech of Mr. Chang Hexi, Secretary General of Secretariado Permanente do Fórum para a Cooperação Económica e Comercial entre a China e os Países de Língua Portuguesa (Macau)

徵稿啟事 Manuscript Invitation

從機場競爭到機場擴建

■ 伍楚嵐

2009年初，國家發展和改革委員會公布了《珠三角地區改革發展規劃綱要(2008-2020)》，對於珠三角地區已有的五大機場如何分工合作，《綱要》明確指出：“加快廣州白雲國際機場擴建，鞏固其中心輻射地位並提高國際競爭力，擴容改造深圳寶安機場，提升其服務水平，將其發展為大型骨幹機場。加強珠三角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。”《綱要》預計，珠三角地區民航機場的旅客吞吐能力將達8000萬人次；到2020年，則達1億5000萬人次。但根據最新的統計數字，2010年全年，預期只是香港國際機場及廣州白雲國際機場合計的旅客運載量已突破1億人次，而2009年，泛珠機場總共實現的旅客運載量已達2億3500萬人次，即提早10年已達到《綱要》預期的目標。按照這一發展趨勢，未來10年，珠三角地區五大機場如何進一步發揮優勢互補，就顯得更為重要而迫切。

事實上，為按照《綱要》的構想實現彼此的分工合作和錯位發展，2009年3月，珠三角地區五大機場就已在“大珠三角地區機場落實珠三角改革發展規劃綱要高層研討會”上，達成了這樣的定位共識：香港國際機場定位為國際航空運輸中心；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”；珠海機場則“繼續發展，打造成華南地區航空產業基地”。

在落實《綱要》的上述共識的前提下，珠三角地區五大機場於2010年4月舉行的“珠三角五大機場主席會議”上，聯合簽署了《大珠三角地區五機場持續落實“珠江三角洲改革發展規劃要”主席會議備忘錄》，除了進一步依《綱要》落實珠三角五大機場未來五年的發展規劃，



以及五大機場在商務、基建方面的合作之外，會議亦決定五大機場的發展規劃將因應粵港澳合作作出調整。

隨著粵港澳三地經濟發展與合作的進一步融合，以及澳門在國家“十二五”規劃中“世界旅遊休閒城市”的角色定位及澳門國際機場定位發展為“多功能中小型國際機場的範例”，澳門民航業在地區經濟發展中的重要性已不言而喻。珠三角城際軌道交通網及港珠澳大橋將於未來五年陸續落成，粵港澳兩小時生活圈將會有很大的擴展空間，伴隨而來的人流、物流、資金流往來規模亦不可同日而語。面對珠三角五大機場在相互競爭中的合作與分工，澳門國際機場必須有更前瞻性的發展規劃作準備，不但要防止在劇烈的地區經濟競爭中被邊緣化，更需要在“多功能中小型國際機場範例”的定位中，努力開拓利用“一國兩制”的國家政策優勢，以及“世界旅遊休閒中心”的獨特定位，充分把握博彩業和文化遺產城區的自身地區優勢，保持在珠三角地區民航業中的競爭力。為實現這樣的發展目標，擴建並優化澳門國際機場的各項硬件設施是必由之路的第一步。

澳門特區政府及澳門國際機場專營公司也許早已洞悉這點，早在 2008 年，澳門特區政府已披露計劃分階段投資一百億元擴建澳門國際機場，更早的擴建或優化工程其實在 2005 年已開始，分別進行了停機坪及貨運站的擴建工作，未來五年，澳門國際機場將計劃擴建立體運輸中心、候機樓，地下特設客運站，供公共巴士及的士接送旅客，預計的承載力每小時可達 600 人次，還計劃改善跑道安全區並增加兩條快速滑行道。此外，擴建計劃還包括周邊的填海工程，預計完成後將增加 12 個停機坪和相關的輔助設施，客運大樓商務區也會由 3900 平方米擴大至 5100 平方米。

按照澳門特區民航局明年將公布的《澳門國際機場整體發展規劃》，以上的機場擴建計劃會分階段落實，確保機場有足夠的運載力，此舉不單有助提高澳門國際機場在珠三角五大機場中的競爭力，亦有利於澳門實現“世界旅遊休閒中心”的發展目標。事實上，澳門國際機場目前的停機位在航班繁忙時段已有飽和情況，增建停機位，可吸引航空公司積極開闢有發展潛力的新航線。

有人只計較擴建機場所要投入的公帑，故對擴建機場有保留，甚至有質疑，但持這種觀點，皆因陷入兩個思想上的誤區：第一，忽視了珠三角五大機場在合作中的競爭問題，以為大家只有合作分工而沒有發展競爭，甚至生存競爭，同時以為澳門的“世界旅遊休閒中心”的國家戰略發展定位是理所當然的，可以坐享其成，不勞而穫；第二，是缺乏以長遠的戰略高度的地區經濟發展與競爭的視野，只著眼當前的公帑投入，不懂或裝作不懂擴建機場本身就會產生可觀的經濟效益。

關於珠三角地區五大機場的合作方面，筆者毫不懷疑。然而，在五大機場之間，客觀地分析，也不可能完全沒有競爭，這是區域經濟良性發展所無可避免的。例如，儘管五大機場已在不同的發展定位達成共識，珠海機場的定位是“繼續發展，打造成華南地區航空產業基地”，但曾幾何時，珠海機場以包機形式開辦往返南韓的國際航班，雖然為期甚短，但這種與澳門國際機場作直接競爭的做法，應該引起本澳民航業界及特區政府的足夠重視。從建設規模、運載能力、國際航線航班數量等條件看來，澳門國際機場皆不可能與香港國際機場、廣州白雲國際機場競爭，故將其定位為“多功能中小型國際機場範例”是實事求是的，比鄰的珠海機場有所不甘，有些“小動作”，既可以理解，也值得大家注意。其次，在更廣泛的亞太，以至國際民航市場方面，澳門國際機場也受客觀條件制約，競爭力受限。所以，通過擴建各種硬件設施以提高運載力、加強競爭力，起碼保持在珠三角五大機場的地位，是十分必要的。況且，澳門特區要實現國家《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》中的“世界旅遊休閒中心”和融入《橫琴總體發展規劃》及執行《粵澳合作框架協議》，就必須為特區更有效參加區域合作注入新的動力，以一個每年出入境旅客數量逾 2500 萬人次的城市而言，一個有競爭力的中小型國際機場絕對不可或缺。

關於擴建國際機場所產生的經濟效益方面，首先是民航業對其他服務業的經濟貢獻，其中，博彩旅遊服務業、會議展覽服務業對民航服務的需求遠高於其他服務行業。澳門經濟既以博彩旅遊業為龍頭，旅遊、餐飲、手信、酒店、交通、會展等服務業對民航業都極為依賴，儘管目前通過空路出入本澳旅客數量佔整體旅客的比例不算高，但未來的發展趨勢，會因為民航旅費



廉宜，泛珠三角地區居民收入增加及出行選擇和要求的改變，民航業在經濟發展中將有舉足輕重的地位，澳門特區必須未雨綢繆，及早準備。根據香港中文大學航空政策研究中心的研究，香港航空業對本地生產總值的直接和間接貢獻可達 8%。澳門的情況亦理應類似。其次是擴展機場可刺激經濟需求。澳門國際機場面對其他次級機場的競爭，擴建後有可能吸引其他機場的國際客源，對這些客源及民航業同時帶來經濟利益。珠三角地區有五大機場在同一客、貨源區爭取需求，未來 10 年，珠三角地區海陸交通運輸肯定會不斷擴容和完善，五大機場在若干民航業務環節的競爭上可能趨向白熱化，倘若澳門國際機場通過擴建增加航點和航班，加上票價可能下調的優勢，對保持澳門國際機場在泛珠機場中的地位，應有裨益。

事實上，澳門國際機場亦一直努力開拓更多國內外新航點，完善航線網絡，今年下半年，已引進兩家新航空公司，開通了澳門至福建晉江、印尼雅加達、韓國首爾、新加坡、寧波及合肥等 6 條新航線，擴展民航市場的成績不俗。未來本地民航業的發展方面，是既要吸引旅遊目的地的客源，也要吸引中轉客，擴大航企的客源基礎，並且還要完善海陸空跨境運輸對接服務和能力，最終是面向龐大的泛珠三角地區以至「九加二」區域的居民提供安全、快捷、舒適、價廉的，四通八達的國際民航服務，這一切，都有賴今天啟動的機場擴建工程。

不確定性中的風險與機會

■■劉蘇寧

對於企業來說，在投資或作某種決策之前無法完全控制及準確知道其後產生的結果就是企業所面對的不確定性。人們對不確定性的理解通常是負面的，因為不確定性反映了人類對客觀環境的有限認知及客觀環境的無序性和相對性，它的確為人類社會的發展帶來了風險、擔憂和困惑，就連美國「亂世求生」的大師級人物投資奇才索羅斯都說：“我什麼都不怕，只怕不確定性”，可他又認為，“雖然 99% 的時間，世界依照常理運作，但每當 1% 的意外發生，其衝擊將遠超過過去的 99%。而我，只對那出現變動的 1% 市場感興趣。”¹20 世紀最有影響的經濟學家之一富蘭克·H·奈特也對不確定性情有獨鍾，他在他的著名博士論文『風險、不確定性和利潤』中說：“利潤的真正來源是不確定性……”。縱觀人類社會經濟發展的歷史長河，就會發現正是不確定性為社會經濟發展帶來了動力、希望、進化和繁榮。現代企業的成敗興衰也無不因著不確定性而不間斷地演繹和生成。難怪現在有很多人說：“當今世界唯一可以確定的就是不確定性”。不確定性與企業的發展如影隨形，它的不可消失性使得企業家不得不習慣於不確定性，並善於與不確定性共舞。澳門國際機場的發展清晰地記錄了企業利用不確定性中的機會規避風險，在夾縫中生存的艱苦歷程。

航空貨運案例

2003 年，由於受到 SARS 肆虐的嚴重衝擊，亞太地區原本十分活躍的航空旅遊活動似乎瞬間凝固，澳門國際機場每日旅客運輸人數由 11,000 多人驟減為 1,000 多人，航班流量也減少了 60%。由此而衍生的其他影響猶如骨牌效應，航班及旅客流量規模的急速縮減不僅直接導致航空收入減少，也連帶著非航空收入如免稅品店、飛機配餐公司、地面服務公司、供油公司以及



相關的服務提供商收入呈急速下滑態勢。澳門國際機場面臨嚴峻挑戰：收入大大減少，還貸、折舊、機場設施維護成本及部分合同公司的營運費用等各項支出並未因收入減少而降低。現實環境充滿了不確定性：SARS 還要肆虐多久？人們對旅遊市場的信心何時能夠恢復？澳門國際機場應截流觀望還是果斷開源，另覓蹊徑？保守觀望或伺機前行的成本孰高孰低？環境中的不確定性迫使澳門國際機場必須創新思維，尋找開源機會，最大化降低成本，減少損失，保證安全運營，度過難關。

我們都知道，航空旅客運輸流量的減少是人們恐懼於被 SARS 病毒的感染而取消出行的結果，航空貨物的運輸卻不會因某種傳染病的流行而停止，相反，可能會因此而產生更多的物流需求，例如醫療器械、藥品及相關物品的流動，同時對流動的時間性要求可能更高；另外，由於旅客流量的減少，航空公司在 SARS 其間處理貨運的人力資源及運力資源相對充足，而各不同地區的航空當局可能會因對當時環境的共同感受和認知加快對航空公司貨運飛行的批准程序，航空物流管道很有可能空前暢通。上述種種可能正是不確定性為我們帶來的機會。經過縝密思考及精心策劃，澳門國際機場在上海航空、長榮航空及澳門航空公司之間協調運籌，為滿足各方的共同利益需求，充分發揮各自優勢，利用澳門國際機場這個轉運平台，認真開展了兩岸三地間的航空貨物轉運和分流的運輸業務。當年機場貨運量達 14 萬噸，與前一年相比較增長了近 30%，一躍成為全國機場貨運量第 8 位（包括香港機場），世界排名第 103 位。發展至 2005 年，澳門機場貨運量乘勢發展至 22.7 萬噸，名列世界機場貨運量排名榜第 81 名。全貨機航班及貨運量的增加不僅彌補了地面服務公司及燃油公司由於旅客流量不足帶來的收益損失，還為澳門國際機場創造了航空貨運的品牌：繼 2004 年獲得國際上“最具潛質貨運機場”獎之後，又連續 3 年獲得上述同樣獎項及“全球航空貨運卓越獎”。

正如奈特在論述風險，不確定性及利潤的關係時所說：“現實的經濟過程是由預見未來的行動構成的，而未來總是存在不確定因素的，企業家就是通過識別不確定性中蘊含的機會，並通過對資源整合來把握和利用這些機會獲得利潤。”抓住伴隨危機而來的不確定性和可能性，澳門國際機場協調各航空公司，利用各自優勢以貨補客，成功地為社會和機場帶來了放射性利益：在穩定社會就業人口方面作出貢獻，同時增加了機場相關單位的收入，開拓了航空公司之

間新的合作模式，提高了機場物流硬體設施的使用率，磨礪出澳門機場航空貨運的品牌。

低成本航空案例

不確定性的存在意味著人們不得不預測未來的需要。首要的問題和職能是決定做什麼和怎樣去做……² 澳門曾經是一個沒有機場和航空公司的小城，歷史上由於政治環境（實現兩岸三通受阻，利用澳門國際機場間接直航先行）及經濟發展等各種因素的催化作用，於 1995 年完成了機場建設及航空公司組建並投入運營。澳門國際機場開始運營的前十年當中，主要旅客流量來自於台灣轉機市場，由於澳門國際機場的地理環境、服務設施及轉機流程極大的滿足了往返於台陸兩地間轉機市場，澳門國際機場的旅客運輸業績得以逐年上升（2003 年除外），業績中主要來源就是台灣轉機旅客，台灣轉機市場曾佔澳門國際機場整體旅客運輸量的 60%。澳門國際機場及本地航空公司自開始運營的第一天就已經預知兩岸直航勢在必行，對於兩岸實現直航後對本地航空業的影響也有十分清晰的認識：澳門國際機場對轉機旅客市場的依賴程度越高，兩岸直航後對我們的影響就越深；如果不及時轉型分散危機，提前做好準備工作，兩岸實現直航將帶走澳門國際機場至少 50% 的旅客運輸量，機場將吞下因旅客運輸量嚴重不足而造成的一系列苦果；機場的客貨流量是由航空公司的運營而生成的，對於澳門國際機場來說，主打台灣轉機市場的本地航空公司的抗風險能力及它的行銷策略轉型進展是不可控因素。兩岸直航對於澳門國際機場來說既有可以度量的風險（帶走 50% 的轉機市場），也存在著許多不確定性。

基於上述認知，澳門國際機場必須未雨綢繆，提前採取措施，分散風險，力爭將雞蛋擺在幾個不同的籃子裏。機場公司當時認為，在這樣的情況下，引進多元化航空公司並帶進多元化旅客是分散風險的唯一出路。經過對低成本航空公司運營性質以及對機場、旅客乃至本地經濟的影響等的考察和學習，澳門國際機場決定採取引進低成本航空策略，吸引多元化旅客，改變目前旅客成分單一的狀況，分散因兩岸直航帶走主要旅客流量而產生的運營和收益風險。於當時低成本航空尚未在大中華地區機場運營的歷史情況下，澳門國際機場引進低成本航空的決策仍然面臨著許多不確定性：低成本航空的進入是否會對機場現行收費政策造成衝擊（對已知收



入的影響)？機場現行服務流程及設施是否適合低成本航空運行(流程及設施改善成本)？本地政府及民眾對低成本航空的接納程度如何(形象成本)？根據奈特著述，減少不確定性的最好辦法就是使決策盡可能的專業化。澳門國際機場投入專業考察成本，派遣專業團隊赴歐美考察低成本航空運營方式及社會效益(低成本航空的運營方式已在歐美廣為接受)，並努力爭取本地政府及社會的支持。經過一系列的專業探討及可行性研究，澳門國際機場認為兩岸直航對機場的影響比起上述所有不確定性帶來的負面影響將更為嚴重。採用引進低成本航空策略為澳門國際機場帶來的多元化旅客流量不但會逐步彌補轉機市場的缺失，帶動澳門國際機場所有服務提供商的發展，而且還將為澳門整體旅遊經濟發展注入新的活力。為分散風險並保持持續發展的力量，澳門國際機場必須提前做好轉型工作，即通過引進低成本航空公司策略，由轉機機場轉變為目的地機場。澳門國際機場於 2004 年正式引進了一間低成本航空公司——亞洲航空，同時引進了“人人都能飛”的概念。

2009 年 8 月，兩岸直航已經全面實現，經澳門國際機場轉機的台灣旅客流量與 2008 年相比較減少了 60%，佔總流量 14%。而來自於東南亞的低成本航空亞洲航空、欣豐虎航空及其他航空進入澳門已經進入第五個年頭，他們帶來的以澳門為目的地的訪澳旅客人數已佔澳門國際機場整體客流量的 36%。而 5 年前的 2003 年，東南亞旅客流量只佔 4.41%。

2008 年以來的經濟危機，今年初爆發的新型流感及兩岸直航的實現，大幅度地影響了本地航空公司的運輸業績，目前正隨著大環境的回暖而以較緩慢的速度復甦，而低成本航空公司在歷經了經濟危機引起的短時間震盪後，座位利用率正在迅速提高，為澳門國際機場增加了抗風險能力，也為澳門這個國際旅遊休閒中心注入活力。

由於對未來的不確定性有著清晰的認知，並盡量以專業的方式面對不確定性，明確應該做什麼、怎麼做，對兩岸直航提前做了準備，通過引進低成本航空公司分散已經預見的風險，澳門國際機場在經歷了各種危機的同時，迎來了兩岸直航的全面實現。2009 年的旅客運量達 425 萬人次，與 2008 年相比較，只減少了 16.6%，實現了“軟著陸”的目標。

總 結

不確定性對於企業來說既是機會也是風險，它帶給企業的可能是利潤也可能是損失，它甚至關乎到企業的生或死。不確定性的存在是不可避免的，學會利用不確定性帶來的機會，與不確定性共舞已經成為企業家帶領企業走向成功的必備素質。企業對於不確定性準備得越充分，就越容易把握不確定性帶來的機遇，勝算的可能性就越大。機會永遠屬於有準備好之人。

註釋

1. 《商業周刊》第 1081 期採訪團隊紐約專訪 2008-08-11
2. Frank H Knight 『Risk, Uncertainty and Profit』,1916



淺談空運旅客的權利和義務

■ ■ 楊 雲

據十二月中的報章消息，一班由曼谷飛返澳門的航班，因受濃霧影響，轉飛香港國際機場降落，當日中午抵澳後，有十二名來自南京的乘客以航空公司安排不當為由，拒絕下機，並堅持要求航空公司賠償二千至五千元。即使航空公司願意提供酒店住宿、三餐膳食及澳門半天遊作補償，十二人仍拒絕離開機艙，佔據客機超過八個小時。航空公司最終以乘客長時間佔據客機已違反《澳門刑法典》第185條為由，報警處理，結果十二人由警方帶走調查。航空公司認為，十一人非法佔據客機對公司造成了機務、營運、聲譽等方面的損害，將提出刑事及民事訴訟。

這次事件，反映出幾個法律問題：第一是航空公司與乘客之間的法律權利與義務關係；第二是乘客作為消費者的權利保障問題；第三是類似事件的法律適用問題。

按澳門現行的相關法律，航空公司在事件中的法律責任適用第11/2004號行政法規《空運人及航空器經營人的民事責任制度》。根據法律學理，自乘客購買機票，航空公司售出機票起，雙方的空運合同即告成立，航空公司由該空運合同所衍生的法律責任，俱受第11/2004號行政法規所規管。該法第四條關於“合同責任”規定，空運人須對下列事實引致的損害承擔賠償責任：(1) 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；(2) 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；(3) 運送乘客方面發生的延誤。緊接的第五條則規定了因乘客死亡、受傷或遭受其他身體上的損傷而產生的責任的限度：(1) 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。(2) 在不影響第九條第一款（如空運人證實倘有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，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，解除空運人的責任）的適用下，空運人有過錯的推定屬：a) 不可推翻，但僅以對每一乘客造成的損害不超過 100 萬澳門元的情況為限；b) 可推翻，但僅以對每一乘客造成的損害超過 100 萬澳門元，且空運人能證明“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；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”的情況為限。第 11/2004 號行政法規亦同時規定，因運送乘客方面的延誤而產生的責任的限度。當空運人彌補因運送乘客方面的延誤而引致的損害的責任，其限度對每一乘客為 4 萬澳門元；倘航空運人因乘客行李的毀滅，遺失、損壞或運送延誤而產生的損害作彌補時，則以對每一乘客為 1 萬澳門元為限度。

空運人除了民事合同的主觀過錯責任之外，還要承擔客觀責任。第 11/2004 號行政法規第十四條規定，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，包括不可抗力的引致的投棄物，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。有關的賠償限額按不同的損害程度分別由 1500 萬澳門元至 9 億澳門元。為了確保空運人有財政能力履行一旦出現的民事賠償責任，該法規定凡持有住所設於澳門特別行政區且以澳門特別行政區為主要營業中心的航空器經營人，以及於澳門特區登記航空器的經營人（即航空公司），須按該法規定的條件、限度及金額訂立保險合同，即是強制性投購民事責任保險。

由上可見，第 11/2004 號行政法規，目的只是規管空運人及航空器經營人的民事賠償責任，而作為民事合同相對人——空運旅客的法律責任，則由第 31/2003 號行政法規所規範。

該法第一條即開宗明義訂明：“本行政法規訂定關於在民用航空器內擾亂秩序、破壞紀律或進行搗亂的乘客實施的違法行為及運輸違禁品行為的處罰制度。”第 31/2003 號行政法規第四條列舉了一般禁止的行為，包括 (1) 運輸違禁物品；(2) 在禁止吸煙的洗手間或其他地方吸煙；(3) 使用被禁止使用的手提式電子裝置；(4) 不服從由航空器機長或由機組成員以機長名義發出的、旨在保護航空器或其所載人員或財產的安全，又或維持航空器內的秩序及紀律的正當指示；



(5) 破壞或妨礙任何設於航空器內的煙霧探測器或其他保安器並以運作；(6) 發放明知屬虛假的資料，從而危及航空器的安全。

此外，第31/2003號行政法規對於擾亂秩序的乘客及關於酒精或毒品均有相應的措施處理。該法第五條規定：如某一乘客有暴力表現、情緒不穩或有其他具威脅性的舉動，機組成員應採取下列措施：(1) 移走對人身及財產安全構成潛在危險的物品，尤其是餐具、玻璃杯、玻璃瓶或其他可作為武器的工具；(2) 將易受傷害的乘客，如小童、老人及行動不便者隔開；(3) 管制擾亂秩序的乘客的一切行動。第31/2003號行法規還授權機長，在航空器被視為飛行中的期間，擁有並執行該法定的權力。例如當機長有合理理由認為某一乘客在航空器內已實施或將實施前述第四條的一般禁止行為時，可命令其離開航空器，或對其採取一九六三年九月十四日於東京簽訂的《關於在航空器內的犯罪和某些其他行為的公約》所指的合理措施，包括看管措施。當航空器不在飛行中時，只要航空器所處地點並無例如警察當局或民航局代表的有職權當局，機長即可行使有關的權力。

雖然航空公司與乘客之間的糾紛，通常都涉及消費爭議，但是，民航服務合同是較為特殊的客運合同，單單適用消費者保護法並不能有效解決問題，但是，只是分別以行政法規形式來規範空運人即航空公司的民事責任及乘客的違法行為責任，肯定有欠周全，況且，兩法只是將航空公司或乘客的違反行為列為行政違法行為，對雙方的保障力度及阻嚇力同樣不夠。

至於事件中航空公司引用的《澳門刑法典》第185條（侵入限制公眾進入之地方）：“未經有權者同意或許可，進入或逗留在附於住宅且設有圍障之庭院、花園或空間，般隻或其他交通工具，設有圍障而供公共部門或公營企業用、供運輸服務用、或供從事職業或業務用之地方，又或任何設有圍障且公眾不可自由進入之地方者，處最高三個月徒刑，或科最高六十日罰金。”姑且不談刑事犯罪的犯罪故意程度要求較高，入罪不易這一點，只看條文內容，這次事件中的乘客與航空公司存在民事合同關係，而非一般的“侵入限制公眾進入之地方”，故是否適用，筆者頗有保留。反而，若引用第31/2003號行政法規第四條第一款第四項，對佔據客機的十一名乘客予以5000至50000元行政違法罰款，已收到效果，亦避免了高昂的

訴訟成本和費時失事的法律程序。航空公司因天氣影響等因素而對乘客造成或大或小的影響，是經常發生的事，航空公司一方面以某些物質補償受影響乘客，是民事合同責任之外的危機處理，若雙方無法協商解決，就應該訴諸法律。可惜，澳門特區在這方面的法律仍有待完善。

現行的相關法規的一大特點是，只規管了雙方的義務，卻沒有規管多少雙方的權利，尤其是作為消費者一方的空運旅客的權利。因此，澳門特區政府有必要及早完善第 11/2004 號行政法規，特別是應該落實“蒙特利爾公約”中要求的，當航空公司在航班延誤時對旅客造成的損失時必須作出賠償，除非航空公司可證明其已盡一切可能之措施，或無法採取措施去避免這種情況對乘客造成損失，否則必須賠償。這條對於保障空運旅客的消費權益十分重要，但第 11/2004 號行政法規卻將之遺漏。

只有制定完善的法律法規，航空公司與空運旅客的權利和義務才有章可循，彼此的各種糾紛也可以通過法律手段有效解決。



澳門國際機場如何再定位？

■ ■ 潘 毅

光陰似箭，澳門國際機場由 1995 年落成營運至今，已十五周年。十五年來，澳門國際機場走過了一條充滿挑戰、絕不平坦卻屢創新猷的發展道路。

曾經度過兩岸“一機到底”的中轉平台的黃金歲月，亦曾面對“兩岸三通”後中轉優勢不再的困難時期。澳門國際機場從獨佔優勢到優勢消失再到成功轉型，使機場的發展定位及時調整、軟陸到站穩“多功能中小型國際機場範例”的腳跟，繼續為澳門特區的新時期經濟發展服務，其管理團隊的市場策略和靈活應變，可謂居功不少。由特殊的歷史因素所決定的“政治飯”，演變為致力參與區域經濟合作與競爭的“經濟飯”，澳門國際機場在下一個十五年的發展定位，無可避免與澳門特區融合到國家的經濟發展大潮緊密相連。所以，儘管澳門國際機場與珠三角地區五大機場在各自的發展定位上有共識，然而，由於“多功能中小型國際機場範例”並無多少成功範例可援，亦無固定的成功模式，更無類似珠三角地區機場密度的市場競爭略策致勝方案可資參考，因此，澳門國際機場在新的歷史時期如何準確發展定位，並從珠三角地區競爭劇烈的民航市場中脫穎而出，保持自己獨特的地位，繼續為區域經濟合作以及國家發展建設服務，取決於澳門國際機場的前瞻策略和積極應對，也取決於澳門特區政府的政策支持。

筆者以為，澳門國際機場未來的發展定位，肯定並非與區內國際機場鬥大門強，而應更突出澳門特區已有的優勢，並積極開拓新的優勢，從國家或珠三角區域經濟及民航業的發展大局來看，澳門國際機場的優勢，人所共知的不離“一國兩制”、“澳人治澳”、高度自治下的自由港資本主義制度，以及全國唯一允許合法經營博彩業的地區和面向龐大的中國大陸旅客市場，此外，還有全國獨一無二的南歐小城風格與品味的生活氣息，這些，一方面是國家政策支持下

的不完全競爭的經濟模式，以及對外自由交往交流的便利，另一方面是澳門自身經歷數百年所沉澱下來的獨特吸引力，無法複製。以五十多萬的人口而擁有一個國際機場，其發展毫無疑問必須眼於外地客源。如何將國家政策優勢與自身獨特優勢結合，進一步吸引各地旅客以澳門為目的地作休閒娛樂，以至商務合作，是本澳民航業發展與澳門國際機場定位的一個重要方面，應認真思考，具體落實。此外，澳門特區政府雖然意識到澳門國際機場發展的重要性，同意分階段投入六十億元擴建機場的各項設施，但在“開放天空”政策方面則仍未夠積極，或者已十分積極，但效果強差人意，熱門航線航點仍由一家航空公司專營壟斷，阻礙了民航航點的市場主導、良性競爭，直接削弱了澳門國際機場的競爭力。

二〇一〇年，澳門國際機場每月的載客量維持在大約三十五萬人次，貨運量亦有大約百分之二十的增幅，並有五家航空公司在澳門開闢了新的航線，這些成績，以澳門國際機場的規模及外圍經濟因素的影響，是值得肯定的。但正如作為“多功能中小型國際機場成功範例”重要標誌之一的，與其他國際機場結成姊妹機場的數字，只有約十七個，顯然仍大有拓展的餘地。

澳門國際機場不單應注重泛珠三角地區龐大的客源市場，也應該為開拓在中國與葡語系國家經貿往來不斷增加、民航市場越發成熟的情況下，探討在澳門“世界旅遊休閒中心”的發展定位中間，澳門國際機場的新機遇。

行政長官崔世安在其“施政報告”中，對澳門民航業及澳門國際機場的發展定下了一套具前瞻性的發展規劃，並準備實現財務安排，為此，民航局亦制定了以二〇三〇年為發展目標的，分別為五年、十年及二十年的《澳門國際機場整體發展規劃》。澳門特區政府為經濟發展的整體長遠利益，對國際機場的支持是毋庸置疑的。而作為本澳民航業界中人，筆者更期待的，是特區政府在“開放天空政策”方面有新的突破，在泛珠三角地區的區域經濟合作大局中更加著重與國際機場的合作和民航業的交流，在國家政策優勢與本澳自身獨特優勢有新結合方面，能做更多的工作。

相信只有這樣，再加上澳門國際機場的努力和配合，在未有十五年的區域經濟融合及國家



經濟發展的大潮，澳門國際機場將會成功轉型定位，實現“多功能中小型國際機場範例”的目標，為國家經濟發展和澳門特區建設，作出新的貢獻。

二〇一〇年十一月中，國務院溫家寶總理首次視察澳門特區時就明確表示，中央政府和特區政府已經確定了澳門今後經濟發展的方向，就是要以休閒旅遊為中心，經濟適度多元發展，努力建成世界旅遊休閒中心。

溫家寶總理指明，澳門應發展有自身特點、配合打造成世界旅遊休閒中心的目標的產業，特別要充分利用中央政府一系列支持澳門發展的政策措施，抓住國家制定實施“十二五”規劃、頒布實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》、《橫琴總體發展規劃》的有利時機，加強同內地尤其是廣東省的合作，加快重大基礎設施建設步伐，培育新的優勢產業和經濟增長點，提高澳門抵禦經濟風險的能力。溫總理又寄語澳門特區，要把澳門建設成世界旅遊休閒中心，應該做好三件事：一、要提高旅遊休閒各項工作的質量，需要有強而有力的管理人才，而且要不斷增添新的品種，如文化旅遊，包括文化創意、動漫產業；二、澳門社會各項事業要均衡發展，其中特別要重視文化和教育；三、澳門要注意社會和諧。

溫總理一針見血指明了澳門特區的經濟發展方向，也等於同時指明了澳門國際機場的發展定位，因為，實現“世界旅遊休閒中心”，貫徹增添文化旅遊的新的旅遊品種，以及要澳門社會各項事業均衡發展，一個有效率的國際機場服務，會發揮不可替代的作用。

澳門國際機場只需思考一下溫總理“加快重大基礎設施建設步伐”，與“發展文化旅遊”、“打造世界旅遊休閒中心”等發話之間的內在聯繫，自會明白中央政府對特區發展的指導性意義何在，更會了解澳門國際機場應該如何發展定位，以不負國家領導人的期望。

澳門空港經濟出路何在？

■ 顏知行

根據廣州市政府 2009 年的一份“調研報告”顯示，“珠海空港經濟”已成為近年來珠海市經濟發展的重點之一。隨著珠海航空產業園的正式獲准，珠海將打造具有完整的航空產業鏈、臨空經濟發達的現代化航空新城作為空港經濟的目標。按珠海市政府的鴻圖大計，珠海的空港經濟發展模式將以三大方向為依歸：

第一是發揮航空優勢，打造航展基地。以“中國國際航空航天博覽展”為依托，力打造世界著名的航空展覽基地。“航展”自 1996 年起已舉辦了七屆，累計接待觀眾超過 200 萬人次，共簽訂價值 1000 億元人民幣的合作協議。“航展”已發展為集貿易性、專業性、觀賞性於一體的國際航空盛會。

第二是“打造五個基地，構建一座新城”。珠海市月前已手規劃建設航空產業園，“五個基地”分別是亞太地區綜合性航空維修基地，主要負責航空維護、機體維修、部件改裝；飛機製造基地，主要負責飛機組裝、飛機零部件加工製造；數控中心，主要負責國內民用航空數控加工；航空物流基地，主要負責航空運輸和航材分撥；航空服務基地，主要負責航空展覽、機場服務、空中交通管制、金融租賃。珠海市打算通過“五個基地”的建設，發展完整的、有市場競爭力和有一定自主創新力的航空產業鏈，最終將珠海打造成航空產業發達的新興城市。

第三是立足民用模式，完善航空產業鏈條。珠海市認為民用航空業是航空業的主要利潤和持續發展的增長點，故積極引內地航空企業在珠海建設民用航空產業基地。在體制上，珠海市政府不像以往政府單獨投資的形式，而採取政府搭台、企業運作的方式，並與國際、國內航空

企業建立利益共同體的構業和運作模式。在完善產業鏈方面，珠海市政府計劃充分發揮航展效應，積極與國際航空企業洽商，組織專門力量對航空產業進行深入研究，引進不同層次的航空產業項目，以免低端產業聚集，打造完整的、高端的、國際化的航空產業鏈條。同時建立多方面的，強而有力的公共服務體系，對航空業給予政策、資金方面的持續支持。

與此同時，珠三角地區另一國際機場的廣州花都國際機場，也提出與珠海空港經濟合作實現錯位發展的對策建議，提出了五點：(1) 創新發展觀念、形成互利共贏格局；(2) 打造立體交通，形成珠三角機場交通閉環體系；(3) 加強資源整合，逐步實現錯位發展；(4) 借鑒托運形式，積極爭取政策扶持；(5) 加強人才培養，增強合作發展後勁。其中，第2、3及4點，就有“將廣珠兩地的錯位發展置於珠三角空港一體化的背景下”；“廣州空港經濟發展過程中可將國際、國內各大航空公司飛機維修、籌集人員培訓、數據控制等一系列持續服務移至珠海，減輕廣州的發展壓力，同時促進珠海空港經濟發展”；“從省一級高度進行規劃，加強廣州與珠海低空領域的合作”等具體的廣珠空港經濟合作的內容表述。這說明，在珠三角五大機場中，香港國際機場已直接參與珠海機場的營運管理，而現在，廣州花都國際機場亦與珠海機場合作發展兩地的空港經濟，澳門國際機場有斯人獨憔悴的勢態，再發展下去，如果澳門國際機場未能與時俱進，急起直追，思考一下與周邊地區發展空港經濟的可行性；為實現更廣泛的機場合作做好準備，未來，澳門國際機場有邊緣化的危險，並非危言聳聽。

面對廣州與珠海兩地機場在空港經濟和航空產業方面的結合，對身為珠三角五大機場之一的澳門國際機場有何啟示？以澳門的條件，又能否發展“空港經濟”？

所謂“空港經濟”，是指依托大型樞紐機場的綜合優勢，發展具有明顯的航空樞紐指向性的產業集群而在空港周邊所形成的經濟區，其核心特徵為傳統港區與經濟開發區雙重功能的統一。空港經濟是後工業時代全球自由貿易潮流的最新表現形式，將現代工商業與現代服務業有機結合的空港經濟是未來區域經濟競爭所在，發展空港經濟，必須重視現代技術、管理及融資水平和提升，並非有個機場就等於能發展空港經濟。

按照民航專家鄒建軍的主張，空港經濟的發展必須具備以下的條件：

第一，有一定規模的客貨流量是空港經濟發展的基礎。國際機場協會（ACI）的調查結論是：大中型機場（即是旅客年吞吐量 500 萬人次），每年每 100 萬旅客產生的就業崗位是 750 至 1100 個，而且，這個客量是受到結構及客量的利用率等因素所影響，換言之，發展空港經濟不單須具備一定的客貨流量，還必須符合，在這個量當中，國際航班應佔有一定比例，中轉旅客也應佔一定的比例，還要有大型基地航空公司，且有很大的運載力拓展空間等條件。

第二，要有豐富的區域資源，即要求必須具備產業發展的基礎，目前，較為成功的空港經濟，就是依靠地理位置優勢和豐富的旅遊資源。

第三，政府政策支持，空港經濟的發展，離不開政府政策的支持，如稅務政策、環保政策和產業發展政策等。

第四，綜合運輸體系配套。民航運輸很難獨立於其他運輸方式存在，不管客運或貨運，都需要與其他交通運輸方式協調發展，才能發揮最大的效益。

如果我們認同鄒先生這些觀點，就可以比較參照而大致得出澳門國際機場有否條件發展“空港經濟”。

澳門國際機場 2008 年的旅客量有 509 萬人次，2009 年則為 425 萬人次，貨運量在同期分別為 10 萬及 5 萬 2000 噸。最近兩年，澳門國際機場的客貨量下跌，是既受金融海嘯的影響，也受中轉旅客減少所累。然而，以客運規模來說，澳門國際機場已符合第一個條件，即以中小型國際機場每年產生的就業崗位已是 3750 至 5500 個，不過，由於澳門國際機場當年的建設規模是以年運載能力 600 萬人次為標準，因此，要發展空港經濟，必先擴建機場規模和各項基建設施。目前，澳門國際機場只有十多條國際航線，比例不算高，但中轉客有下降的趨勢，基地航空公司的規模固然不算大，兼且仍在專營保護下營運，這幾方面都有待加強和提升，才有可



能符合“空港經濟”的基礎條件。

除此之外，澳門受惠於國家的“自由行政策”，又有優越的地理位置和對外交往的歷史經驗，面向龐大的旅遊資源，發展空港經濟，其實已有優勢，並於綜合運輸體系配套，更令人期待，港澳海上航線近在咫尺，港珠澳大橋落成有期，珠三角城際軌道交通網的發展一日千里，粵澳二十四小時通關勢在必行等等，令二十四小時運作的民航運輸與其他交通系統對接，越來越便捷，為“空港經濟”創造了條件。較滯後的應該是政府的政策支持力度，最突出的是航權專營問題仍未解決，令拓展國際航線受阻，面對新興的如印度、中東等旅客市場，都只能望“客”輕嘆，同樣，將泛珠三角龐大的民航客源通過澳門國際機場這管道引到新興旅遊市場，仍待開發，此外，稅務優惠政策方面的扶持力度仍然未夠。

由此而言，如果澳門國際機場要發展空港經濟，目前的條件還未夠成熟，但只要特區政府不故步自封，盡快完成機場的擴建工程，長遠而言還必須大規模填海，提升旅客運載力，結束航權專營，努力開拓新的國際航線航點，再加強與泛珠三角地區的民航合作發揮中轉平台作用，外引內聯，將泛珠旅客引至印度、中東等旅遊市場，同時又將當地旅客中轉至泛珠等地區。這樣，當珠三角地區其他與澳門國際機場具協同效應的交通運輸網絡成熟時，特區政府只要通過稅務、環保、出入境、旅遊文化產業等政策支持，澳門的“空港經濟”自然水到渠成，而“經濟適度多元”的特區發展目標，也將有機會實現。

為澳門國際機場形成“空港經濟”作準備，更深遠的意義在於“廣珠”兩大珠三角機場聯手發展空港經濟已如火荼，深圳機場又以只及香港三至兩成的成本而在貨運方面發展出具競爭力的地位，香港國際機場更是國際性樞紐機場，未來一段較長時間，其競爭力仍將居珠三角五大機場之首，餘下的就只有澳門國際機場，若然還不及早起步，在走自己獨特的“空港經濟”之路上動腦筋、作準備，澳門國際機場的前景，是不容盲目樂觀的。

機場為什麼要花錢去環保？

■ ■ 許家文

全球氣候變化及環保趨勢

聯合國氣候變化綱要公約國在哥本哈根舉辦的上一次會議（COP15），雖未達成溫室氣體具體減量的協議，但形成了全球負擔「共同但有差別責任性」義務的減量共識。最近在墨西哥坎昆舉行的第十六次世界氣候大會（COP16），各國雖對減排目標仍存有嚴重分歧，仍相繼在《聯合國氣候變化框架公約》下通過成立綠色氣候基金（Green Climate Fund），以及落實具約束力的減排目標。此外，各國也有共同願景，同意增溫不超過攝氏 2 度，2013 年要檢討，2015 年要完成目標。事實上，隨著全球性的氣候變化，大多數國家和地區亦陸續制定出針對性的節能減排法規及可執行措施。當碳排放需要購買碳信用額抵銷成為普遍事實時，相信環境保護便不再是一句空頭口號而正式成為名副其實的社會責任。

世界氣象組織發表的《2009 年溫室氣體報告》顯示：2009 年全球大氣中幾種主要溫室氣體的濃度再次突破歷史記錄以來的最高點。數據顯示，溫室氣體包括二氧化碳、甲烷和氧化亞氮的濃度，皆創下工業革命以來最高紀錄：二氧化碳全球平均濃度比工業革命前（1750 年前 280ppm 水準）增加了 38%；2009 年全球甲烷、氧化亞氮平均濃度分別比工業革命前增加了 158% 和 19%。該組織表示，燃燒化石燃料和農業生產等人類活動，是排放溫室氣體，導致全球變暖和氣候變化的主要原因之一。氣候變化的影響會直接導致天然災害，而各行業經營成本都會受到天然災害影響，問題只是多少之別。2009 年歐盟委員會一項研究報告顯示，氣候變暖和海平面上升的預測如果成為現實，歐盟經濟每年將最高損失達 650 億歐元。



「氣候變暖」？

二氧化碳只是溫室氣體中很少的一部份。有些推論認為，二氧化碳是跟隨全球暖化而上升，而不是造成全球暖化的主因；因為造成全球暖化的原因可能是太陽黑子活動。還有最大的溫室氣體是水蒸氣，而不是二氧化碳。此外，低碳的理論基礎是全球氣候變暖，但至今沒有一個嚴格科學的研究能證明二氧化碳排放導致全球正在變暖；科學家已經多次修改了他們的預測模型，至今未得到實踐的證明。從全球的氣候變化史來看，地球氣候在最近幾千年中並沒有出現持續上升的趨勢，而有幾次大的降溫現象。另外，聯合國在 2009 年底發佈的一份報告顯示，2009 年自然災害造成的人員傷亡和經濟損失的數據是 10 年來最少的。「氣候變暖」看似缺乏有力的事實支撐。

然而，全球暖化也受到政治力的介入，而且影響深遠，環保背後確有非常複雜的國際利益和糾紛存在。有些陰謀論認為，氣候學家無非是要把問題說得很嚴重，以此來抬高地位，引起重視乃至獲得更大的科研項目資助；政治家要用氣候變化引導選民，獲得道義制高點；碳排放、碳關稅等概念是一個限制發展的緊箍咒，某些國家是為了制定國際規則，壓制發展中國家發展等等。

環保的目的就是環保！

坦白說，2005 年生效的《京都議定書》過於偏重以經濟方式因應與遏制氣候變遷。事實上，對平民百姓而言，針對乾旱、洪水、沙漠化、豪暴雨等威脅身家性命與糧食農作的因應政策，才是談判應予著墨的重點。可惜，由於各國存在的狹義公平，及發展中國家對經援的執著，多次氣候會議失去聚焦。

事實的真相總是不若想像中的簡單。我們必須認清環境污染和二氧化碳排放是有區別的。環保的目的是為了將人類文明的進步對地球的傷害減到最小，在於延續子孫後代的生活空間，

不讓文明倒退。不管是冰河期也好，暖化期也好，採取積極環保行為才是硬道理。

當然，當氣候變化和環保成為政府和消費者最關心的問題之一時，對大家來說，無論是否相信氣候科學，都必須面對氣候變化帶來的挑戰。在資源短缺、法令充斥、顧客及利害關係人對永續發展的要求與日遽增的複雜新世界下，環保可是企業尋找削減成本、減低風險、提高營利及收入的機會。在因應環保壓力與肩負環保重任的同時，企業亦可強化無形資產，與顧客、員工等培養更深厚的關係，激發出長期成長的創新活力，保持更持久的競爭優勢。特別當環保規範改變時，從新的機會和新的市場中企業可尋找與自己相適應的機遇，環保所需要的技術進步亦將使企業可以在減排的同時提高效率、增加盈利，這就是生存之道。「環保優勢」是可以維持企業的競爭力的，本地企業若要成為綠色一份子，必須審視自身企業狀況，並著手制定及推行全面的環保政策，切實執行並作出定期的評估，一步一腳印，邁向「低碳環保新世界」。

在國家之間、企業之間的競爭愈發白熱化的大環境之下，環保成為一個最重要的博弈手段。是搶先建立「環保優勢」，投入低碳經濟，還是要被動地跟隨，遵守減排規定？不同環境下的企業家見仁見智，卻避免不了要面對現實。

抓住機遇著力轉型

過去，很多企業的競爭優勢建立在犧牲環境的基礎之上，這條路已經走到盡頭。企業不僅要對環境友善，還要保持經濟的高速增長，同時做到環保低碳，這是一個重要挑戰。看到挑戰，也看到機遇。挑戰中往往蘊含著機遇，我們要把利用機遇和應對挑戰結合起來，既要善於抓住機遇，又要善於應對挑戰，兩相交織，缺一不可。

可持續發展是澳門國際機場的戰略發展方向。為積極配合國家在“十二五”規劃時期及澳門特區政府的環保政策，澳門國際機場亦已開始推動減少溫室氣體排放，發展自己一套低碳策略，既有助維持經濟增長，同時冀望將碳足印減至最少。逆水行舟，不進則退。儘管綠色機場



概念還沒有形成一個確定成熟的發展規劃，但是我們知道，新世代的低碳環保生活，已不可能回到工業革命前的模式，實現“綠色機場”的戰略、方法和思維的創新才是關鍵。在這場新一輪全球競爭中，結合“虛擬化機場”策略，澳門國際機場已經從日常點滴做起，從價格競爭走向價值競爭，利用自身的獨特性如“城市中的機場”，“中國與葡語國家機場平台”等重要的核心元素，要充分考慮資源供需和環境承載而發展一種新的發展模式，將環保理念融為新的價值理念一部分。澳門國際機場不僅可以令價值對接，通過正確的實踐，還可以提升機場品牌，將來可以適度拓展相關領域如輸出經驗與知識。在長遠節能減排的目標下，澳門國際機場會作出定期的評估。為更完善整體性的發揮，澳門國際機場正推動綜合式管理，對環境、健康和安全各方面作全面的管理，確保所有環境指標均符合國際標準，進一步提高發展的全面性、協調性、可持續性，以達致節能減排的目標。

從自己做起

每個企業都在尋找、創造和發揚自己的競爭優勢，策略大師米高·波特（Michael E. Porter）認為，競爭優勢並非將企業視為整體就可以分析出來，還必須進行細部的策略分析，他提出「價值鏈」（Value Chain）的概念，並鼓勵從企業的各環節探討競爭優勢來源。

在“虛擬化機場”的理念下，澳門國際機場正大力推動資訊化系統的應用，幫助機場優化物流過程，實現互聯互通、信息共享、智慧處理和協同工作，提高能源的使用效率。通過相關作業平台，利用城市中機場獨有的特性，結合物業、設施生命週期管理理論，幫助機場創造節能環保的未來，強調加強節約資源、降低溫室氣體排放、推廣低碳節能技術、促進發展與資源環境相協調，走可持續發展的道路，創造出獨特優勢。

此外，環保工作還可以促進實現機場內部資訊透明及順暢溝通。在實踐環保策略時，不但要有全盤計劃，更需要切實執行，澳門國際機場約有三千機場工作人員，環保工作及標準需要大家一起遵守及實行。澳門國際機場專營股份有限公司正在積極推動及鼓勵業界及人員的全面參

與，提高個人綠色的能力及質素，達致配合澳門的整體發展。期望通過協力環保，發揮綠色正能量，生活必然會快樂得多。

保護環境是人類共同的責任，我們每個人都應該為實踐環保生活盡一分力，從小處著手，例如物盡其用、不浪費食物、不浪費水電資源等，為我們的下一代締造更美好的生活環境。

《泛珠三角機場戰略合作與澳門民航業的發展機遇》 研討會在澳門舉行



為探討泛珠區域機場戰略合作與澳門民航業的可持續發展方向，由澳門民航學會舉辦的《泛珠三角機場戰略合作與澳門民航業的發展機遇》研討會於9月14日假澳門國際機場專營公司辦公大樓舉行。澳門民航學會會長崔世昌、名譽會長徐偉坤、副會長鄧軍，以及來自相關政府部門的負責人，本澳及內地有關專家、學者近百人出席了研討會。



澳門民航學會會長崔世昌在研討會上致詞時指出，在中國機場最為發達及高度密集的泛珠三角地區，近年來民航業呈現大發展的勢頭。據統計顯示，二〇〇九年，泛珠機場總共實現旅客吞吐量二點三五億人次，佔全國機場旅客吞吐量的百分之四十四，實現貨郵吞吐量六百二十多萬噸，佔全國比重的百分之四十九。隨著“9+2”區域機場

合作正式啟動，以往珠三角五大機場的合作範圍又擴展至九個省市和港澳特區，合作的幅地大大增加，更加有利於澳門國際機場和澳門整體經濟的發展。

研討會上，中國航空運輸協會市場研究部部長朱慶宇、澳門國際機場專營股份有限公司企業顧問及合約暨營運管理部總監安達豪、基建發展部總監許家文、澳門民航學會副理事長唐繼宗等，分別就“全球化下澳門航空業發展機遇”、“機場合作與澳門航空業的發展機遇”、“『9+2』區域機場合作”、“從全球旅遊發展大趨勢探討珠三角地區民航客運服務發展”等議題作了發言。



安達豪總監在發言中表示：“澳門是中國與葡語國家的溝通平台，同時，澳門機場是東亞機場聯盟成員之一，也與國內外十多個機場簽有姊妹機場合作協議，澳門機場可發揮橋樑作用，將泛珠三角機場與葡語系國家機場、東亞機場聯盟等聯繫起來，在不同領域裏尋找合作空間和商機。”安達豪以歐洲申根公約國家人流、物流自由流動為例，說明泛珠三角區域亦可以類此模式，令人流、物流無障礙通行。

朱慶宇部長分享了他對全球航空運輸業變化趨勢和全球化下澳門民航業發展機遇的觀點，他指出：“民航業全球化趨勢是不可避免的，大眾化也是不能迴避的，澳門的民航業界要充份發揮更加貼近國際市場的優勢，繼續努力，政府加強支持力度，把澳門打造成中國內地通向世界全球化的驛站和紐帶。”

許家文總監簡介了澳門國際機場的基建發展情況，他指出：“澳門民航業要配合澳門作為世界旅游休閒中心的定位，為澳門招商引資、擴大客流物流發揮積極作用。融入『9+2』的大發展圈，強化協同效應，同時，繼續將環保和文化兩個要素作為可持續發展的重要動力，配合澳門特別行政區政府對外宣傳澳門獨有的背景和文化，推動澳門旅遊業蓬勃發展。”

唐繼宗副理事長分析了2020全球旅游發展大趨勢、民航客運與旅遊、珠三角民航客運服務發展和澳門民航客運服務發展前景，他表示：“在2020年中國內地將成為全球第一大旅遊目的地，和第四大出境旅游市場，經珠三角機場出境、入境、



過境之旅客人次預期呈增長趨勢，澳門民航業必需從市場開放度與管理能力、綜合轉乘效率、旅客體驗和空域整合等方面提升整體競爭力。”

澳門民航學會理事長劉蘇寧在研討會總結時指出，主辦這次研討會的目的，是希望不斷深化澳門民航業界對自身在

泛珠三角區域經濟合作中角色定位的認識與思考。為了實現協作發展的共同目標，澳門民航業界要在產業分工與協作、要素流動與調劑等經濟活動中發揮各自優勢，共同利用澳門“世界旅游休閒城市”這個平台，在業界各自領域裏創新合作方式，在更大範圍、更廣領域、更高層次上融入泛珠三角經濟乃至全球經濟體系中去。當前，航空業自身無論是在體制、傳統理論方面，還是在深層次矛盾方面，都還存在著許多的“禁區”、“盲區”和“難區”。只有真正開放自己，才能創新合作，並取得同步發展，這正是澳門民航學會今後應致力的方向，以及需關注與破解的難題。

劉蘇寧同時指出，澳門回歸十多年來，社會經濟的高速發展，大大提升了其在區域經濟中的作用和影響力。澳門以其“世界旅遊休閒城市”的角色定位，已被納入到未來珠三角地區經濟社會發展規劃中。而澳門國際機場亦被定位為“多功能中小型國際機場”的範例，成為未來珠三角地區奮力構建的五大航空功能機場之一。這一明確定位，開啟了澳門民航業的發展思路：一是如何將“多功能中小型國際機場”與“世界旅遊休閒城市”有機地結合起來，尋找其豐富而緊密的鏈結內涵，尋找企業與政府的共同擔當，互為表裏、互為依托；二是如何深入開拓“一國兩制”體制優勢空間，特別是充分利用兩種制度間存在的有效互補性，及中央政府給予的各項政策優勢，把澳門國際機場在珠三角地區五大功能機場的錯位分工發揮到極致，把與周邊機場在互補、共贏的基礎上的合作提升至一個新的層面。

與潮汕通航利於拓展澳門對外空間

不久前，行政長官崔世安率領特區政府代表團及企業家代表團訪問潮汕後表示，澳門與當地政府已有共識，進一步推動合作與交流，會先以包機形式，打破最重要的交通障礙。特區政府與潮汕三市同意在過去良好的合作基礎上更進一步，隨後會落實研究澳門與潮汕三市的包機以至直航服務。本地旅遊業人士表示，澳門至潮汕地區旅遊資源豐富，惟現今交通不便，車程一般需五至六小時，路途遙遠。倘若未來開通兩地直航服務，相信有助加強本澳和潮汕三市之間的相互交流。另外，直航航點的客源市場不一定祇局限於本澳，可面向外地旅客，並趁此機會推廣本澳「一程多站」的旅遊，把外地訪澳旅客輻射到廣東省。

澳門有數萬潮汕籍居民，而且潮汕附近旅遊資源豐富，開通潮汕三市的直航服務，對多方面都有利。汕頭位處粵東，距離本澳五百多公里，由澳門駕車到當地需要六個小時，坐直通巴士卻要用上八個小時，若從拱北到廣州乘坐飛機雖然只需四十分鐘，但由拱北到廣州需乘車約兩個多小時，加上安檢和候機，所花時間也不菲。有學者指出，現時澳門與潮汕地區的陸路交通費時，兩地人流物流及資金流動困難。兩地之間建立航空聯繫，對結合潮汕產品與澳門旅遊，或利用澳門會展業把潮汕產品帶到歐盟及葡語系國家，均有相當大的幫助。雖澳門至潮汕地區的航程不足一小時，單兩地的客源也不足夠，但可結合澳門已有的東南亞航線，及為數眾多的東南亞潮汕鄉親客源，以「經停」和支線航空的模式，發展澳門與潮汕地區的航空交通。

潮汕地區近年不斷擴展航空交通，汕頭外砂機場早前開通了往香港、泰國、新加坡的航班。現時揭陽潮汕機場的航站樓基礎及上部土建工程已近尾聲，整個項目預計二零一一年上半年竣工、年底投入服務。據悉，揭陽潮汕機場總投資五十億元人民幣，佔地三萬平方米，共十二條登機廊、廿一個機位，該機場距汕頭、潮州及揭陽三市均二十公里，服務範圍覆蓋粵東，輻射



閩南、贛南地區，預計每年人流量為四百五十萬人次。

一九八六年七月汕頭機場以國家 4D 級機場標準進行擴建，主跑道由原來的一千八百米延長到二千五百米，停機坪面積由原來的八千平方米擴至二萬四千平方米。擴建後的機場可供波音 757、麥道 82 等大中型客機起降，達到國家二類機場的標準。一九八九年和一九九六年，汕頭機場又經歷了兩次較大規模的擴建改造，現在，汕頭機場候機室面積達到二萬二千九百平方米，並安裝了四座登機廊橋，各項地面現代服務設施也進行了相應配套；停機坪面積增至七萬二千平方米，可同時停放五架波音 757 和七架波音 737 客機。機場年旅客吞吐量可達三百萬人次。

二零零八年下半年在揭陽市揭東縣石包台鎮與登崗鎮交界處動工、二零一零年完工落成的潮汕民用機場啟用後，原有的外砂機場便停止使用。汕頭機場已有國航、南航、東航三大骨幹航空公司以及海南、上海等航空公司執飛汕頭至北京、上海、廣州、武漢、西安、海口、香港、曼谷等十五條航線。如果加上澳門，通航城市達到二十二個，汕頭機場也形成了輻射中國東西南北以及東南亞的航線網路，每週始發航班達到一百一十多班。此外，汕頭機場還投資加強安全基礎設施建設，並通過了民航中南地區管理局組織的航空安全保衛審計，使汕頭機場安全保衛制度、措施與國際接軌，旅客乘機也更加安全、舒適。

《珠江三角洲地區發展規劃綱要（2008-2020）》，將澳門定位為世界級休閒旅遊中心。澳門將通過參與由粵港澳三地合作進行的「大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究」，以加強三地空間和城市群的發展規劃，推動城市建設發展的對接和融合。架起澳門與潮汕之簡單空中橋樑，可擴寬澳門城市發展的空間。澳門既是世界休閒旅遊中心，又是中葡貿易平台，並擁有「澳門歷史城區」這個世界文化遺產。有多元化的客流來支持，才能真正開拓國際化的市場，真正成為一個國際化的大都市。

民航業人士表示，澳門與潮汕機場建立起空中聯係之後，可以互相利用彼此的外展航線，共同拓展旅遊、物流和各種業務，從而達致互利共贏。幾經擴建的汕頭機場，已成為全國最繁

忙的航空港之一。澳門潮汕籍居民眾多，加上特區政府和潮汕政府的大力支持，有望在短期內建立起包機航線，並且伸延到國內外各個城市，把市場的「蛋糕」做大。

《濠江日報》2010年7月5日



商務航空將成多元化重要環節

不久前首次在澳門舉行的「亞洲商務航空會議暨展覽二零一零」，邀請多家飛機製造商參加，展示十二款不同種類的商務機。澳門國際機場專營公司與勵展博覽合作舉辦“亞洲商務航空會議暨展覽 2010”，在澳門國際機場展出十二款不同種類的商務機，其中兩款更從未於亞洲任何航空展覽中展出過（新型號的塞斯納獎狀及巴航世襲），讓參觀者體驗現今商務客機所能帶來的豪華享受。該次展覽吸引了多家噴射商務機生產商參展，同時亦帶來了不少高端客戶。展覽期間，勵展博覽與亞洲商務航空協會（ASBAA）合作籌辦了相關的會議，大部分商務機廠商均派代表出席。

這次會議展覽帶出的其中一個重要信息，是商務機服務未來的需求甚巨，以及澳門可能從中覓得新的商機。由於歐美經濟衰退影響全球，對商務機在該地區的業務有影響，但不會因此減少其他地區對商務機的需求，尤其是亞太區，市場的增長潛力更是勢不可擋。近年私人飛機越來越受港澳富豪追捧，有港商在杜拜航空展上斥資逾十億港元買下一架 A350 豪華飛機，預計在二零一四年交付。香港富商劉鑾雄則情迷波音飛機，早前花了約十二億港元購入波音 787「夢幻型」客機。娛樂博彩業發達的澳門，國際機場的停機坪更是經常停泊滿各式各樣的私人商務機，成為世界休閒旅遊中心的一大特色。

去年中國 GDP 已是全球第三大經濟體，今年是第二大經濟體，中國商務機市場前景是否向好？目前仍很難確定。民航業發展要取決多方因素，包括客觀政策環境、行業專業配套、飛機師、民營機場數量。去年底，內地民營機場數量有一百六十六個，覆蓋六成人口、佔 GDP 總量的八成。但相對航空業發達的地區，內地民營機場數量很少，如美國有兩萬個民營機場，巴西也有一千個民營機場。民營機場數量多少，影響商務機升降範圍。預計未來十年，內地民

營機場數量會增至二百四十四個，主要是偏遠地區增建機場。現在內地飛機師人數約一萬四千人，每年航空學校培訓合格的機師六至七百人。按照中國民航業市場發展速度，每年新機師需求約一千五百人，目前培訓數量明顯跟不上市場速度，也會限制民航業發展。不過，最近幾年中國民航業政策環境亦有改善、到位，相信未來幾年中國民航業會進入快速發展時間。

首次在澳門舉辦的「亞洲商務航空會議暨展覽二零一零」上，業界人士表示，金融海嘯爆發後，對各國企業造成不同程度的影響，間接影響民航業及商務機的發展。但去年下半年至今，業內市場已復甦較快，尤其是亞太區復甦更快，預測未來十年全球對商務機需求約一萬架，總價值約一千九百億美元。

據了解，這次在澳門展出的商務客機包括：灣流 G200、龐巴迪挑戰者 605、塞斯納獎狀 XLS、達索獵鷹 2000、達索獵鷹 7X、巴航世襲 1000、灣流 G150、灣流 G450、灣流 G550、豪客比奇 4000、豪客比奇 750XP、豪客比奇 900XP。參展企業之一的巴西航空工業公司大中華區總裁關東元表示，未來十年，全球對噴射式商務機的需求約一萬架，當中亞太地區是主要推動力之一。近年中國富豪增加，尤其看重“時間就是金錢”，對商務機需求更大。

民航業界指出，澳門的航空市場繼傳統航空與低成本航空之後，商務機航空服務將有望成為未來多元化發展當中重要一環。澳門民航學會與澳門國際機場專營公司曾於二零零八年九月份舉辦研討會，會上不少專家和業者指出，為配合特區政府的旅遊產業適度多元發展政策，本地航空市場繼傳統航空與低成本航空之後，商務機航空服務將可望成為未來多元化發展當中重要一環。本澳具備發展此類型民航服務的基礎與條件，唯要關注基礎設施以及運作制度的制約。

在「亞洲商務航空會議暨展覽二零一零」期間，亞洲商務航空協會主席卓偉士指出，商務航空的發展不但可配合本地旅遊博彩及娛樂產業的發展趨勢，並且由於搭乘商務航空的乘客多屬高端客戶，他們為本地區吸引更多外來投資及商務合作發展起著促進的作用。不過，亦有知名商務航空營運商表示，澳門國際機場已具備區內較優的商務機營運基礎設施，能把商務機旅客與一般旅客分流，保障了此類乘客對便捷與私隱性服務的要求；但是，澳門現有的商務機基



礎設施空間可能會成為未來發展的瓶頸，這點是澳門有關當局和民航業界需要注意的。

《濠江日報》2010 年 7 月 19 日

低成本航空服務已成“剛性消費”

隨航空科技的廣泛使用，坐飛機就如同坐公共汽車那樣普遍，那樣安全。很多喜歡自由行的遊客發現，乘坐普通航班一次的價錢，足夠坐好幾次廉航。因此，低成本航空在世界各地的需求越來越大。雖然澳門和香港先後發生本地低成本航空公司因經營不善而關閉的事件，但澳門民航業近年的發展，已證明低成本航空服務在澳門同樣具有強大的生命力。

最明顯的例子是，在非凡航空出問題前夕，在澳門經營的另一家低成本航空公司——亞洲航空，與捷星航空在澳大利亞悉尼簽署協議，並共同宣佈亞太地區這兩家最大的低成本航空公司將組成世界上首家低成本航空聯盟。該聯盟的宗旨在於降低運作成本、共用資源以保證兩家航空公司均能為消費者提供更為穩定持久的低價格機票。民航界人士指出，該航空聯盟是亞太地區兩家最大低成本、低票價航空公司的強強聯手。這一合作將有助於雙方共同尋找降低運作成本機會，開發成本截流潛能，並能為本地區更廣大的旅客帶來更加實惠的利益和服務。航空聯盟協議的要點之一為：兩家航空公司將共同磋商並探討就新一代窄體客機規格的要求及說明，以滿足未來低成本航空運輸旅客的需求。兩家航空集團公司還將共同探討聯合購置飛機的合作機會。

捷星與亞洲航空作為亞太地區盈利最大的航空公司，二零零九年年度的總盈利近澳門幣三億。

民航界人士認為，如同兩家航空公司在低成本航空運輸業中首創低成本長途飛行模式一樣，捷星航空和亞航的合作再次打破了傳統航空公司聯盟的做法，在共同降低成本並提高效益方面創立了一個全新的模式。亞洲的航運市場正在飛速增長，過去十二個月內的運營情況表明，



儘管目前整個航空運輸環境仍很嚴峻，但本地區的旅客人數仍有著很大的增長空間，預期整個地區在未來仍將會有一個很強勁的增長趨勢。我們堅信這一合作將確保兩家航空公司都能更加及時而有效地把握並抓住這一增長機遇。”

亞洲航空集團公司首席執行官東尼·費南德斯表示，這將引領亞洲航空在戰略合作上進入一個全新的階段，也將有助於提升其作為低成本航空承運人在全球範圍內的先鋒和領導地位。他表示，亞航最關鍵的依舊是如何能將成本控制到最低，以便向旅客提供最低價格機票和最滿意的服務。

在民航專家眼中，亞洲航空與捷星航空在運作調研、資源分享方面的戰略合作，也可視為一種發展的必然。因為亞洲航空與捷星有著相同的低成本、低票價以及高品質旅客服務的理念。一個非常明顯的事實表明：不斷探尋航空公司成本控制與節省的解決方法；提供更多配套的服務，這些都是亞洲航空不斷地開拓航運網路。

對於亞洲航空，經常出外的澳門居民相信並不陌生。今年五月下旬，由總部設在英國的國際航空諮詢公司一年一度的航空業評選活動揭曉，來自全球超過一千八百萬的旅客共同投票，一致公認亞洲航空為二零一零年「全世界最佳低成本航空公司」。亞洲航空成立於二零零一年，是亞洲首家成本航空公司，到目前已擁有九十二架飛機、六十五個航線目的地以及七千五百名員工。並是自成立以來持續保持盈利的低成本航空公司，到目前亞洲航空運送旅客人人數已突破九千二百萬人次。

亞洲航空的突出表現在於為顧客提供人性化的產品和服務，包括低價機票、全新的飛機編隊、廣闊的航運網路、高密度的航班量、便捷的購票系統和支付管道以及按需索取的機上餐飲、座位選擇和交運行李。亞洲航空的成功也得力於充分利用時尚科技手段並以富有創造力的革新為航空旅客提供服務，如：網路購票（網站、手機）及自助登機櫃員機；並積極利用如YouTube、博客、Facebook 以及微博等社交網路平台加強與旅客間的溝通。

在非凡航空被澳門民航局取消空運經營人執照後，唯一來往澳門與雅加達的航線一度停止服務。不過這個空檔很快就被填補上了——印尼曼達拉（Mandala）航空公司於七月二十一日開通雅加達往返澳門航線，首航往返機票預訂率近七成。另據澳門國際機場專營公司透露，二零一零下半年將有至少五家外地航空公司開闢到澳門的新航線，當中包括韓國和印尼的廉價航空公司、亞洲航空及內地深航、海南航空等，其中三家是低成本航空。這說明，低成本航空服務在澳門已成為一種剛性需求，問題是如何引導之，使這種民航營運模式適應澳門的環境，長期存在並得以發展。

《濠江日報》2010年7月26日



大陸居民赴台自由行對澳門民航業的影響

台灣「行政院長」吳敦義七月上旬透露，可望年底宣佈開放大陸觀光客自由行。初期先開放沿海幾個城市作為試點，一天以三百至五百人為上限，最快明年元宵節就可實現。台灣目前只允許大陸遊客組團訪台。澳門旅行社協會副會長張志民表示，由於北京、上海一線城市的自由行是高消費一族，倘台灣開放這些地點，將影響澳門旅遊業。業界宜做好準備，適應新競爭環境。

據上海機場邊檢站統計，從二零零八年七月四日啟動大陸居民赴台旅遊首發團以來，兩年來已有超過二十六萬人次大陸居民從浦東機場出境往台灣。大陸居民赴台觀光開放以來便備受大陸民眾追捧。目前從浦東機場直飛台灣的七家航空公司，每周一百二十架次航班幾乎接近班班客滿，沒有買到直航機票的旅客則選擇由香港、澳門等地轉機前往。台灣遊開通首年，上海便有近十萬人次從浦東機場出行，第二年出行人數突破十六萬人次，年增長 62%。上海機場邊檢站方面表示，台灣遊沒有明顯淡季，而且四季氣候變化不大，每月從浦東機場成行的旅客維持在一萬一千至一萬三千人次左右。但是，台灣自由行暫時還未啟動，大陸居民赴台旅遊仍採團進團出、團體活動、整團往返的方式，居民必須辦理「大陸居民往來台灣通行證」和簽註，整團出入境辦理邊檢手續。

台灣媒體引述吳敦義在專訪中指出，兩岸日前在重慶舉行江陳會時，大陸已向台灣表達意願，預計東南沿海部分省份先行。馬英九已指示各部會研究，原則上初期每天僅開放三、五百人，配合增加兩岸定期航班，希望年底前能夠成行。

台灣媒體消息表示，大陸方面將以北京、上海、天津、重慶、南京等城市作為自由行首波

開放城市。《台灣聯合報》則引述消息指出，北京、天津、上海和重慶及目前來台組團品質最高的江蘇省，擬為首波試點省市。

吳敦義在專訪中稱，一旦開放自由行，也要觸及航班和機票問題。兩岸直航定期航班每周五百四十班是台灣的期待，大陸方面之前顧及香港和澳門航空公司的發展，不敢開放太多。未來若開放陸客自由行，來台總人數增加，班次總和也要增加。

澳門旅遊業人士指出，上述提及擬開放的自由行城市都是一線城市，屬高消費一群。如北京、上海自由行客，訪澳連機票食宿花費五千元以上，幾乎等於一個小型內地團在澳門的開支（不計交通）。以目前高消費自由行客一年出境一、兩次計，部分可能會捨棄澳門轉赴台灣，因過去到台灣很困難，這意味澳門可能每天損失一批高消費客群。倘內地未來開放更多城市居民自由赴台，必然對澳門有影響。由於兩岸直航航班增加，內地人赴台更加方便。近期，兩岸每周各新增五十個定期航班中，各自增加的二十班專門支持廈門、福州與台灣的直航。其中廈門航空增開福廈往返台北的十八個定期航班，每天將至少有三個廈航航班往來於福建與台灣之間。

旅遊業人士指出，澳門中轉角色已轉移到廈門，儘管澳門中轉機票價格可能較平，但很多人會為了省時而直航。日前有消息指，兩岸航空業者已協商同意將兩岸直航票價降低 10-15%。旅遊業人士認為，雖然台灣會分流部分高消費客，但仍對澳門旅遊前景有信心，因為澳門硬件設施依然有優勢。面對新挑戰，澳門更應優化環境，希望當局組織業界加強宣傳。

據有關部門統計，兩岸直航後，中轉的情況明顯減少。二零零八年和二零零九年來澳的台灣旅客持續下跌逾一成；澳門機場客運量及貨運量分別較上年下跌 7.3%、44.3%；澳台航線總貨量較上年同期下跌更高達六成。有關部門建議，澳門航空業界應調整經營思路，充分利用資源，開拓新市場。特區政府則應考慮開放專營權，研究建立較為完善的航線分配機制，實現客源多元化，減少對台灣市場以及往返兩岸旅客的依賴。還需深化與內地的交流合作，促進經濟適度多元化。抓住機遇及充分發揮優勢，擴大澳台經濟交流合作。此外，又建議中央有關部門



在制定有關兩岸直航方案時，能利用澳門航空公司在島內情況熟悉、銷售網絡良好、人脈關係廣布等有利條件，准許其以適當方式參與直航，以化解其經營危機，穩定澳門航空業；或者在規劃增加班次、增開航點時，先考慮廣東以外地區，以利澳門航空公司爭取更多的時間進行市場結構調整，從而減緩兩岸直航帶來的的衝擊。此外，在下一步商談、簽訂兩岸經濟合作框架協議時，亦能適度考慮澳門方面因素，在時間、政策等方面預留一定的緩衝及應對餘地。

民航業界和旅遊業人士認為，這些意見和建議無疑都是有見地的；希望政府有關部門在聽取智慧，能夠充分凝聚各界共識，在短期內制定或修訂的民航發展政策上體現出來。

《濠江日報》2010年8月2日

鄰近地區機場相繼擴建之後

不久前隨澳門中國企業協會訪問團赴台訪問的中航（澳門）航空有限公司總經理李錦林提出，在 ECFA、CEPA 及粵港澳區域合作的前提下，澳門國際機場需要擴建，更要通過海運等連接珠三角其他機場互相合作。他表示，澳門國際機場已投入服務十多年，澳門回歸後發展太快，客量遠超預期，一些設施已陳舊，不適應現代旅遊業需求。澳門旅遊、會展業不斷壯大，雖然仍沒需要建新的機場，但應擴建、改善現有機場的設施，如擴建跑道、客運大樓等；也可模仿香港，連接、整合北安碼頭及機場。

聽李錦林這麼一說，很多人才想起：澳門的國際機場是否有點「老」了？

兩岸「大三通」前，台商是澳門機場的主要客源，巔峰期每年旅客達五百多萬人次。「大三通」落實初期，澳門機場客運確受影響，但現況基本穩定。去年受國際金融危機影響，澳門機場的旅客下降至四百二十多萬人次，今年有回升勢頭，李錦林相信全年可突破四百七十萬。

如今，澳門已定位為世界休閒旅遊中心，如何融入未來的區域合作，如何協調珠江三角洲內五個機場？則一直備受關注。澳門自然資源有限而且地方小，卻擁有世界文化遺產等豐富的旅遊資源。業界認為，除了主要的內地客源外，應想方設法吸引更多外國客源，因此航空公司要更好部署，多開闢一些適合澳門旅遊市場的航線。旅客選擇航班的主要考慮是便利性。雖然珠三角已有香港、澳門、珠海、深圳及廣州五個機場，但澳門在交通地位上仍有一定優勢。李錦林強調，澳門市場小，須外地市場補充。然而，航空公司永遠把市場放在第一位，只要市場具發展潛力，自會吸引航空公司投資。隨著澳門的博彩、旅遊及會展業發展，航空公司將因應市場增長有所部署。近年除本土的航空公司外，已有外地公司看到澳門的潛力，



繼而進駐澳門。

不久前，珠海市《珠海機場總規劃》順利通過了中南民航局的評審。根據《珠海機場總規劃》，珠海機場定位為複合型國際幹線機場，並為該機場在未來三十年內的發展提供建設依據和藍本。據瞭解，珠海機場建成於一九九五年，目前仍屬於支線機場，具有航空器製造、航展、通用航空等多種功能。隨著珠海經濟的快速發展以及業務量的增加，該機場逐漸具備了升級為幹線機場的條件。為適應這一發展需要，珠海市適時制定了《珠海機場總規劃》。根據規劃，珠海機場將建設第二條跑道，寬四十五米，長二千六百米，建設停車樓式的多層交通中心，並建議近期按照航展館現有面積的一至一點二倍進行規劃，遠期按現有面積的一點五至二倍進行規劃。另外，該規劃還囊括了飛行區規劃、旅客航站區規劃、貨運區規劃、機場資訊工程規劃等二十多個專項規劃，還有土地使用規劃、環境保護規劃、機場淨空控制規劃等多個部分規劃。

值得關注的是，國際民航組織對澳門國際機場的安保和安全審計順利通過，標誌澳門機場完全符合國際民航組織的安保和安全規定。國際物流組織也給予澳門機場最具潛力獎，這是在與周邊國家機場相比後，認為澳門國際機場在最困難的時候沒有放棄貨運，其團隊還在繼續努力，而且貨運還有增長，這是國際組織對澳門國際機場的認可。澳門國際機場專營股份有限公司主席鄧軍透露，二零一零年下半年有至少五家航空公司將在澳門開闢新的航線，當中包括韓國和印尼的廉價航空公司、亞洲航空公司及內地深航、海航等，新的航線會在七月份到九月份陸續開闢，總體來說，澳門國際機場下半年形勢良好，機場上下對未來充滿信心，認為可以達到預期的目標。

特區政府曾表示，如何開拓更多有客源的航線，令航空公司取得發展是商業行為，應取決於航空公司本身；特區政府將一如既往在資源和宣傳推廣上給予支持。泛珠三角「九加二」區域機場聯合簽署《泛珠三角機場戰略合作行動綱領》和《泛珠三角機場合作與發展論壇章程》，打開了區域合作的新途徑。所謂泛珠三角「九加二」區域，即：廣東、福建、江西、廣西、海南、湖南、四川、雲南、貴州等九個省（區），再加上香港和澳門形成的超級經濟圈。除了前述的合作之外，「九加二」區域機場還就共同爭取拓展空域，爭取政府對機場建設發展的資金支持，

進一步提升通關效率，大力推動跨省級的空中快線建設，內地機場加強與港澳機場合作等十個方面發出了共同建議。不過，澳門如何在航空運輸領域取得新的突破點，光是簽署協議相信是不夠的，還需要民航界人士論證，讓社會各界充分討論，由政府出面與珠三角其他地區商討，才能取得實質性的成效。

《濠江日報》2010年8月9日



「九加二」區域機場合作正式啟動後

泛珠三角「九加二」區域機場（集團）首腦，上月在廣州簽署了《泛珠三角機場戰略合作行動綱領》和《泛珠三角機場合作與發展論壇章程》。根據“戰略合作行動綱領”，「九加二」機場將在八個方面全面合作；包括形成地區機場合理佈局、協調發展的新格局，繼續提升泛珠各地區機場的實力；爭取政府支持機場建設，不斷改善機場基礎設施；共同爭取國家拓展泛珠三角空域；以機場為龍頭建設綜合交通換乘樞紐；積極發揮機場的帶動作用，推動空港產業的形成和發展；各機場互為備降救援機場，共享安全管理方面的成果和經驗；推動各方開展人員培訓、機場建設、商業服務等方面的交流合作；加強與航空公司的合作，完善泛珠航線網絡，共同培育和擴大泛珠航空運輸市場等等。

同時，「九加二」區域機場還就共同爭取拓展空域，爭取政府對機場建設發展的資金支持，爭取以機場為龍頭建設綜合交通換乘樞紐，大力發展空港經濟，進一步提升通關效率，大力推動跨省級的空中快線建設等十一個方面發出了共同建議。建議進一步拓展泛珠三角空域，緩解本地區空域緊張壓力；盡快實現區域內機場通程聯運；建設以機場為龍頭的綜合交通換乘樞紐，實現機場與城市高速公路、地鐵、城際軌道等其他交通運輸方式的「無縫銜接」。推動跨省級的空中快線建設，進一步優化完善泛珠航線網絡；內地機場加強與港澳機場的合作，不斷提升服務質量和管理水平；香港機場管理局、澳門國際機場專營股份有限公司會按照「一國兩制」方針，並根據其法定地位、政策和需要，參與相關工作。

泛珠三角機場合作與發展論壇是泛珠三角區域合作的新領域，將成為泛珠機場各方攜手共進、合作共贏的橋樑和紐帶，也是地方政府、民航業、社會各界交流機場建設管理經驗的重要平台。泛珠區域各機場集團為論壇成員單位，輪流擔任論壇主席，廣東省機場管理集團公司為

論壇秘書長單位。

目前，泛珠三角地區有民用機場近六十家，佔全國的三分之一左右。援引有關數據統計，二零零九年，泛珠機場總共實現旅客吞吐量二點三五億人次，佔全國機場旅客吞吐量的 44%，實現貨郵吞吐量六百二十多萬噸，佔全國比重的 49%。根據泛珠地區機場與廣東機場集團和南航簽署的《空中快線合作框架協議》，從廣州始發泛珠三角的空中快線將達到十一條，廣州成為空中快線最密集的地區。廣東機場集團公司負責人表示，目前泛珠地區的支線機場發展很快，可為白雲機場、香港和澳門機場提供更多的客戶源，同時帶動不發達地區的發展。目前，泛珠地區的客運來源佔到白雲機場的一半份額。泛珠地區的客運量佔到全國的 94% 左右，到白雲機場來的佔到全國一半。

此外，泛珠地區的支線機場發展很快，將為白雲機場、香港和澳門等地的機場提供更多的客戶源，同時帶動不發達地區的發展。是次「九加二」機場簽署合作，將帶來共贏局面，如白雲機場可從其他機場吸納更多的中轉旅客。

去年三月，珠三角五大機場達成六項共識，並首次明確五大機場定位，澳門國際機場定位為建構成為“多功能中小型國際機場的範例”。自五大機場展開合作以來，澳門機場運營情況趨向良好，今年上半年，澳門國際機場的旅客量與去年同期相比增長了 1%。這 1% 是在克服了金融危機的後期影響和市場上的“非凡事件”等困難之下取得的，十分不容易。在增長的同時，澳門國際機場的旅客量保持了從一月到六月旅客量基本穩定，每個月的旅客量基本都在卅五萬左右，非常平均，不像以往大起大落，說明機場業務的周期性比較平穩。此外，機場貨運在今年增長了 22%，整個貨運量已經完成了半年計劃，令機場上下備受鼓舞。能夠在半年實現制定的目標，將為下半年的發展打好基礎，因為通常客運和貨運在下半年會更好。

為配合澳門定位為世界旅遊休閒中心的目標，特區政府已開展澳門民航業市場研究及策略諮詢報告，預測未來區域交通體系落成後對民航業及海運業的影響，預計旅客來澳使用澳門機場的渠道，找出可靠的市場數據和資料，以協助航空業和海運業制定可持續發展的策略，更好



地規劃各口岸相應配套設施，設計更完善的海空聯運通道，制定澳門民航業在配合《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》中定位的具體策略中長期計劃，為本澳民航業在珠三角的持續發展指明方向，制定一套共存共榮的策略，以達到優勢互補。另一方面，珠三角五大機場建立海上和陸地的「機場聯運」直接接駁通道，並結合海上運輸網，提升與客運碼頭的對接能力，推動機場實現多聯「海陸空聯運」模式，可望令澳門成為一個交通網絡通暢、四通八達的宜居及旅遊城市，這是值得民航界和物流業人士鼓舞的。

《濠江日報》2010年8月16日

城際快軌通車有利低成本航空

開航整整五年的民營航空公司春秋航空，在七月二十八日開通第一條國際航線，即上海浦東至日本茨城，這也是中國民營航空公司開通的第一條國際航線。茨城在日本東京東北方向八十公里。春秋航空新聞發言人表示，上海——茨城航班初期為每周三班包機，由空客 A320 飛機執飛，並力爭在上海世博會後開出定期航線。在票價方面，作為中國首家嘗試低成本的航空公司，春秋航空將堅持低價的差異化競爭策略，上海——茨城改為定期航線後，繼續推出保持部分比例的九十九元、一百九十九元、二百九十九元等「九九系列」低價票。

目前，七月二十八日首航的機票幾乎售完，而至八月中旬的票也售出大半。春秋航空開通國際航線，首先利用其母公司春秋國旅的旅遊優勢，由春秋國旅和日本的合作夥伴包銷，並選擇包機航線的方式。據透露，茨城航線開通的同時，春秋航空還計劃近期開通上海至韓國的航線，同時還將努力開拓東南亞和俄羅斯等市場。

在中國民用航空局「鼓勵和支持開闢新的國際航線」政策指引下，春秋航空於二零零九年七月獲得民航局頒發的「內地至香港、澳門特別行政區和周邊國家的航空客貨運輸業務」經營許可，二零一零年四月獲國際運行許可。春秋航空介紹，在對日本、韓國、東南亞、俄羅斯等周邊國家開展了一系列調研後，首選東京東北部的茨城機場作為漂洋出海的首個橋頭堡。日本政府在今年七月起，大幅降低中國個人赴日旅遊簽證的門檻。據日方推算，對華個人簽證發行對象從「富裕階層」擴至「中流階層」，其總數將可以增加十倍達到四千萬人。春秋航空表示，這種預期也堅定了公司首選日本開闢航線的決心。春秋航空自二零零四年創辦以來，曾相繼推出「九九系列」超低價機票，其所有航線的平均客座率達 95%。去年，春秋航空淨利潤一點五八億元，公司預測今年盈利將超二億元。



按照五大機場首腦去年三月七日在廣州聯合簽署的《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》，澳門國際機場的定位是多功能中小型國際機場的範例。然而，澳門國際機場乃至民航業如何融入大珠三角經濟區的問題，仍然有待政府高層從政策方面尋找新的突破點。

八月十九日舉行的粵港合作聯席會議第十二次會議，雙方簽署了八項合作協議。廣東省政府隨即正式公布了《中共廣東省委、廣東省人民政府關於推進與港澳更緊密合作的決定》。《決定》提出的其中一項重大措施是：將推進與港澳服務業的緊密合作，對港澳現代服務業項目，給予與內資企業同等財政專項配套資金扶持和稅收、信貸擔保、貼息等優惠政策。到二零一二年，廣東省產業結構進一步優化提升，與香港國際金融中心相配套的現代服務業體系更加完善，重大基礎設施實現對接，綠色大珠三角優質生活圈穩步建立，形成分工合作、優勢互補、錯位發展的國際航運、金融、物流、貿易、會展、旅遊和創新中心，「成為全球最具核心競爭力的大都市圈之一」。到二零一二年，形成最具活力和競爭力的世界級城市群，成為輻射帶動能力強的經濟增長極。

在大型建設和公共運輸方面，《決定》加快推進港珠澳大橋、廣深港客運專線、港深機場鐵路、深港東部過境高速公路、與香港西部通道相銜接的高速公路、京港澳國家高速公路廣珠段、廣珠城際快速軌道及延伸至澳門段等跨界交通項目建設。近年來，隨著低成本航空逐步發展，無論是澳門居民外出旅遊，還是外地旅客來澳觀光，乘坐廉價航空公司客機的人越來越多，低成本航空對本地區民航業和旅遊業的作用已毋庸置疑。民航業界人士透露，特區政府「支持澳門旅遊業界方案」推出後，業界已加強了對馬來西亞、泰國等國家的宣傳，東南亞航班載客率有所上升；如果政府延長有關計劃，並採取更有力措施，相信可持續帶旺澳門的民航業和旅遊業市場。

面對珠海機場的積極拓展策略

不久前有報道說，珠海機場的貨運借道澳門國際機場，「曲線走向國際」。來自上海的八點三噸布料首次通過珠澳聯運通道，成功運送至孟加拉國首都達卡。據介紹，珠澳國際貨運中轉聯程項目分為國內航空運輸、地面接駁、海關報關、國際航空運輸四個階段。客戶組織國際貨物利用珠海機場回程航班運輸至珠海，利用貨車進行珠海至澳門段地面運輸，同時完成橫琴海關報關，最後利用澳門國際機場執飛航班運輸至目的地。珠澳聯運首票貨物的成功運作，讓珠海機場航空貨運實現了“曲線出國”的計劃，隨著珠澳政府間合作不斷深入，將會有更多來自全國各地的貨物通過珠澳聯運通道走出國門。

本欄在八月九日曾談及，根據珠海市今年六月向中南民航局申報評審的《珠海機場總規劃》，珠海機場定位為複合型國際幹線機場，並為該機場在未來三十年內的發展提供建設依據和藍本。按照相關規劃，珠海機場將建設第二條跑道，寬四十五米，長二千六百米，建設停車樓式的多層交通中心，並建議近期按照航展館現有面積的一至一點二倍進行規劃，遠期按現有面積的一點五至二倍進行規劃。另外，該規劃還囊括了飛行區規劃、旅客航站區規劃、貨運區規劃、機場資訊工程規劃等二十多個專項規劃，還有土地使用規劃、環境保護規劃、機場淨空控制規劃等多個部分規劃。

在此之前，珠海市政府常務會議研究並原則通過了《珠海機場總體規劃》。會議指出，自二零零五年以來，珠海機場客貨運輸量呈逐年穩步上升勢頭，二零零九年客運輸送量達到一百三十八萬人次。隨著《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》的進一步貫徹落實，港珠澳三地合作的不斷深化，以及廣珠鐵路、廣珠城際軌道交通、機場高速、高欄港高速等一大批大型交通基礎設施的動工建設，珠海機場已經迎來了快速增長的重大發展機遇。會議認為，盡快根

據機場和城市發展需要，科學編製《珠海機場總體規劃》，整合機場功能、優化設施佈局、提高利用效率，指導機場內航空運輸、航展、飛機製造、航空公司飛機訓練等項目的近期建設和長遠發展，對抓住當前的良好發展機遇，將珠海機場打造成為複合型國際幹線機場，加快建設珠江口西岸交通樞紐城市和核心城市，具有重要意義。

之後，珠海航空產業園核心區控制性詳細規劃方案隨即出爐，該區規劃用地十七點五平方公里，以珠海機場和中航通飛總裝基地為支撐，大力發展通用飛機製造、服務和作業等業務，使該區成為推動珠海航空產業園中長期發展的核心動力。根據該方案，珠海航空產業園核心區以珠海機場、珠海航展所在地為基礎的長方形用地，佔地面積約十七點五平方公里，其功能概括為「一核、雙翼、三心、五片區」，一核是指珠海機場發展核，雙翼是東西向產業發展翼，三心指通航運營中心和兩個組團服務中心，五片區是指核心區的圍繞機場佈局的製造維修區、展覽與運營區、物流區、製造區和旅遊區等五個功能區。該核心區的定位，是以中航通飛總裝基地為基礎，極力延伸和聚集飛機製造產業鏈，以珠海航展為窗口並以珠海機場為支撐，大力發展通用飛機製造、服務和作業等業務，積極開拓通用航空相關金融、會展、文化等產業，發揮集聚優勢，多元化成長，使核心區建設成為推動整個產業園發展最重要的核心動力。

上星期，行政長官崔世安率領特區政府代表團出席在福州舉行的「第六屆泛珠三角區域合作與發展論壇」。大會將突出「十二五」規劃合作、對台交流合作、項目合作和科技創新合作等四個方面特色。議題包括：突出「十二五」合作重點，全面提升泛珠三角區域合作水準；完善合作機制，進一步加強泛珠三角區域現代化綜合交通網絡建設合作；發揮各自優勢，加強泛珠三角區域與台灣地區之間的經貿合作與文化交流；加強區域合作等等，提升泛珠區域的綜合競爭力和優化泛珠居民的生活素質，確保泛珠地區的可持續發展。

多方入手解決航班延誤問題

由於多方面的原因，航班延誤問題已經成為全球民航服務質素的「試金石」之一。從歐美國家到東南亞，從中國內地到港澳地區，民航系統無不紛紛調整政策，以減少航班延誤率。中國民航局除了表示會定期曝光延誤航班的「黑名單」，並從今年二月十日起至年底，以北京、上海、廣州機場為重點，在全行業開展保障航班正常和大面積航班延誤後應急處置專項整治工作。民航界人士也紛紛出謀獻策，協助民航部門如何從根本上治理航班延誤這一頑症。

在航班密度大的航線上，特別是北京、上海、廣州三大樞紐機場之間航線上，預計航班延誤超過四個小時，航班要及時取消。針對公眾關注的航班延誤問題，中國民航局近日繼續採取措施，在全行業加大航班延誤專項整治力度。中國民航局局長李家祥在接受新華社記者專訪時說，經過半年的專項整治，航空公司因自身原因造成的航班延誤比例較去年同期降低。但因極端天氣頻發等原因，航班延誤比往年多。僅今年七月份，北京首都國際機場空中流量控制就超過九十次。針對以上情況，民航將進一步完善航班延誤處置機制。

李家祥強調，要進一步做好航班延誤資訊發佈工作，維護旅客的知情權。航班延誤超過三十分鐘必須發佈資訊。資訊內容要包括航班延誤原因和預計起飛時間兩項基本內容。航空公司、機場和空管等單位都要做好自身資源整合，從源頭上保證資訊的準確可靠。民航局還重申了年初的嚴厲措施：由於航空公司自身原因每月受到兩次警告的航班，其航班時刻將被收回；航班延誤四個小時以上，因航空公司飛機調配和自身服務等方面原因造成的嚴重延誤，取消航空公司該航班本航季時刻，並不再受理下一航季航班時刻的申請，被處罰的航空公司在本航季內不得在同航線上重新申請航班。



在澳門，航班延誤依然是老大難問題，甚至有航空公司大面積地取消航班。不久前，印尼曼達拉航空（Mandala Airlines）取消八月廿二日至廿九日來往印尼雅加達至澳門的航班。澳門旅遊業議會理事長胡景光表示，出發到印尼的旅行團極少，目前沒有收到會員反映旅行團因該航企取消航班受到影響。但航企取消一周的航班情況罕見。一些已購票的居民反映，在數次查詢下，他們已獲對方通知經香港航班往返印尼，行程得到保障。但航空公司取消一周航班的做法罕見，且沒有明確交代取消原因，對廣大乘客沒有保障，希望政府加強監管。民航局方面則回應指，法例沒有強制航企因商業營運考慮而取消某一航班時需通知該局。

曼達拉航空在印尼成立了四十一年，屬當地低成本航空公司，今年七月廿一日才正式開通雅加達至澳門的航班。相隔一個月，航空公司就取消一周的所有航班，當時沒有交代任何原因。已購買準備當天出發的澳門旅客表示，他們購買的來回雅加達至澳門的機票價值二千二百多元，經查詢該公司在印尼的總部，才將行程改至經香港出發。儘管行程已有保障，但旅客有感航企在澳門沒有辦事處，遇到問題求助無門，而機票卻銷往各地旅客，受影響的旅客卻未收到足夠的航班資訊，屆時又會湧到澳門國際機場才知道航班取消，這種做法對廣大乘客沒有保障，也影響了澳門民航業的聲譽。故此，業界和市民都希望政府能加強監管。

以澳門為基地的澳航則表示，該公司上半年客機利用率同比升 14.29%；剔除曼谷動亂等因素後的航班取消率為 2.6%，較去年同期降低 50.63%，為歷年最低。此外，上半年全線平均銷售同比提高 22%。有民航界人士指出，澳航一直在調整熱門的航線，在上半年執飛的航班有很多都屬於這類的範圍。據澳航透露，今年上半年，澳航共執行包機一百零五點五班，僅日本航線包機就有四十二班，比去年同期增 35.5%。

早前民航局推出《空運旅行在被拒登機、航班取消或延誤時的基本權利》行政法規草案諮詢，保障乘客在航班取消、延誤下的權益。該草案正在諮詢階段，就傳出低成本航空取消一周內的往返航班，令乘客無所適從，也引起了旅遊業和民航業界的關注。航班延誤問題在澳門時不時發生，每次都引起廣泛的關注。今年三月底發生的非凡航空危機，其導火索就是航班延誤。旅遊業界和民航界人士認為，澳門民航管理部門需要參照國內外先進機場的經驗，

制定並完善機場「大面積航班延誤應急預案和突發事件應急預案」，並和機場管理公司、機場服務公司、配餐公司、各大航空公司，以及旅遊危機辦等相關單位，共同研究制定包括對延誤航班超過二個小時的旅客供應餐食，超過四小時及時安排旅客休息，防止旅客在現場情緒激動失控等應對措施，確保旅客的利益，也從而保障澳門民航業的聲譽。

《濠江日報》2010年9月20日



如何面對航空貨運市場的變化？

「二零一零年亞洲付貨人委員會年度會議」和「二零一零年環球付貨人論壇會議」，於九月初在澳門舉行。澳門付貨人協會表示，環球付貨人論壇會議首次移師澳門，由美國、歐盟、加拿大等監管部門、行業代表任主講嘉賓，探討即將實施的鹿特丹海運條約、全球貨運物安全、全球化引致公平競爭法例改變的影響等。澳門付貨人協會今年代表亞洲付貨人委員會主辦上述兩項會議。環球付貨人論壇會議邀請七十至八十位政府代表、付貨人協會、貨主付貨人機構等出席。成員是來自北美洲、歐洲、亞洲的付貨人，是世界上主要貿易區之付貨人團體代表。論壇一九九四年成立，面向國際貨運行業，輪流在三大洲舉行。今年會議將接納非洲為成員。

澳門付貨人協會會長徐偉坤表示，論壇會議討論的幾大議題包括：即將於九月底實施的海運條約——鹿特丹條約，代替海牙、漢堡條約，新條約可能引起國際貿易條款的改變。鹿特丹條約去年九月廿三日在歐盟廿五成員國簽署，一年過渡期後實施。隨海運條約改革，貨運模式由過去的散貨船到集裝箱，付貨人在運輸過程中的地位如何確定是探討議題。因集裝箱可能裝載不同貨主的貨物，但只有一張提貨單。一旦出現問題，付貨人的責任、權利應如何釐清。探討結果將上報聯合國。另一議題是關注全球貨物運輸安全問題；第三議題是全球化引致公平競爭法例實施，對貨運業的影響。

業界代表表示，歐盟和內地先後實施反壟斷法後，過去出口商對船公司有集體定價，如今貨主各自面對船公司，結果大型出口商運費有商量，小型出口商運費較高。近年華南地區運費增加，如深圳岸上操作費增兩成五以下。新法實施是否好事需要探討，沒有了集體定價，對小型公司不利。會上還會討論空運市場價格波動問題，邀請國際航空運輸協會分析。自金融海嘯後貨運量減少，貨主採用空運致令貨運驟增，機位緊張而價格波動。相信對澳門國際機場有參

考作用。

業界人士指出，澳門國際機場對本地區社會經濟的積極意義已毋庸置疑；現在最大的問題是，澳門航線專營無法配合本地區整體發展的步伐，甚至拖了後腿，政府急需調整民航政策，採取措施令民航業重上升軌。澳門國際機場自一九九五年開始營運以來，一直面對著不同的挑戰，如亞洲金融危機、「九一一」事件、「沙士」和世界金融海嘯等。這些危機均導致機場客貨運在短期內急劇下跌。而台海局勢緩和以及兩岸包機直航，均直接影響澳門航空的客貨運業務，亦令澳門國際機場貨運量下跌。去年澳門受金融海嘯及新流感影響，機場客貨運量雙雙下跌。在去年，澳門國際機場全年客運量四百二十五萬人次，貨運量五點二萬噸，飛機起降四萬零六百架次，分別較零八年跌十六點六、四十七點九及十八點四個百分點。進入二零一零年，隨著周邊地區經濟復蘇，澳門機場的客貨運量亦穩步回升，到最近客運量已超過三百萬人次，貨運量亦與去年相若。近期航空公司發展規模及速度較快，機場跑道及設施已難以適應航空公司發展需要。除了飛機型號越來越大，與澳門國際機場的跑道有差距之外，機場設施也顯得落後了。

目前，澳門國際機場每年處理空運貨物總量早已超出原設計的十六萬噸容量的上限，民航界和物流業界一直希望擴建跑道和有關設施。包括二零零六年的貨運站擴建工程計劃，擴建部份面積為九千八百八十五平方米，將機場總貨運處理能力提升至每年三十二萬噸。此外，還有先進的裝卸、檢測設施，解決現時貨運站超負荷的情況、貨車車位不足及貨物代理在機場集裝貨物地方不足的問題。

另一個問題是，澳門對外的航線和航點太少。正如最近有傳媒指出：中國國際航空公司成為澳門航空大股東之後，澳航所執飛的澳門至北京、上海等航線，已實行共享「航班代碼」，應可將這一模式發展到並用於澳門的對外航權方面，即中國內地與澳門的航權航線合作，並運用澳門的「第五航權」，以澳門作「經停站」，開闢內地各大航站——澳門——世界各主要航點的航線。這種方式在內地早已實行，澳門特區政府可根據內地與澳門簽署的 CEPA 協議，和澳門特區今年八月二十九日與泛珠三角九省區簽署的《加強泛珠區域綜合交通大通道建設合作



備忘錄》中所涉及的航空合作的規定，並參考《粵港合作框架協議》中有關航空合作的內容，積極爭取國家支持澳門作為內地與世界各地航線的「經停站」並強化這一定位的政策。

統計顯示，二零零九年，泛珠機場總共實現旅客吞吐量二點三五億人次，佔全國機場旅客吞吐量的百分之四十四，實現貨郵吞吐量六百二十多萬噸，佔全國比重的百分之四十九。隨著「九加二」區域機場合作正式啟動，以往珠三角五大機場的合作範圍又擴展至九個省市和港澳特區，合作的腹地大大增加，更加有利於澳門機場和澳門整體經濟的發展。

《濠江日報》2010年10月3日

澳門民航業面臨競爭不進則退

隨世界經濟好轉，金融海嘯的影響日趨減弱，國際航空運輸協會（IATA）不久前發佈的報告中，大幅上調今年全球航空業的盈利預期。總部設在日內瓦的國際航空運輸協會在報告中說，得益於亞洲地區貨物運輸超出預期的大幅增長，預計今年全球航空業淨利潤將達到八十九億美元，遠遠高於六月預期的二十五億美元。在二零零九年，受金融危機和經濟衰退衝擊，全球航空業蒙受近百億的損失。國際航空運輸協會說，收益增長超過預期是危機後行業反彈和危機中各大航空公司大幅削減運力的結果。其中，亞太地區是這輪反彈最大的受益者。國際航空運輸協會因此將亞太地區航空業今年的盈利預期由此前的二十二億美元上調至五十二億美元。但國際航空運輸協會警告，由於危機後各大航空公司開始重新增加運力，這將導致一一年全球航空業競爭激烈，從而令整個行業增長速度放緩，收益減少。國際航空運輸協會預計，二零一一年全球航空業淨利潤將減少至五十三億美元。國際航空運輸協會又指出，目前行業的這種上升勢頭在北美和歐洲能否持續還有待觀察，因為歐美兩地的經濟復甦前景還存在很多不確定性。

澳門民航業在今年年初出現“非凡航空事件”，令本來已重新步入升軌的民航業再度面對不明朗的因素。但不少民航業人士指出，“非凡”只是偶然的事件；實際上，從中央政府到特區政府，支持民航業發展的措施一直沒變，而且是積極的。例如，國家民航局與本澳民航局於二零零九年二月就兩地航空運輸發展簽署新備忘錄時，放寬了指定航空企業的數目及運力的部分限制，進一步促進了澳門和內地航空市場的開拓空間。國家民航局負責人當時表示，中央政府會繼續支持澳門航空業的發展，並會深入研究及考慮澳門方提出的所有議題。舊備忘錄於二零零六年十二月簽署。根據該備忘錄，澳門與內地通航地點共有五十七個，指定航空企業數目及客、貨運力按照不同航點設有限制。新備忘錄雖仍然維持五十七個通航點，但放寬了航空企業數目及客、貨運力等條款的部份限制。



隨中國整體經濟快速發展，以及本澳經濟增長所帶來的機遇，澳門與內地的航空運輸發展極具潛力。雙方民航當局於去年四月在本澳舉行了會談，就內地與澳門航空運輸的持續發展交換了意見，並就進一步開放備忘錄的條款達成了初步共識。目前，澳門與內地可通航的五十七個航點包括北京、上海、廣州、深圳、昆明、大連、成都、天津、杭州、廈門、福州、西安、重慶、青島、烏魯木齊、南京、桂林、長沙、武漢、寧波、汕頭、海口、瀋陽、石家莊、長春、哈爾濱、太原、三亞、黃山、溫州、鄭州、濟南、麗江、合肥、南昌、洛陽、煙台、北海、武夷山、梅縣、湛江、蘭州、南寧、貴陽、張家界、海拉爾、延吉、佳木斯、齊齊哈爾、牡丹江、威海、西雙版納、拉薩、喀什、銀川、宜昌及呼和浩特。

而澳門至內地已通航的定期航班地點共十二個，包括北京、成都、福州、桂林、昆明、杭州、南京、上海、廈門、武漢、天津及無錫，由澳門航空、廈門航空、上海航空、中國東方航空、東星航空及深圳航空等兩地六家航空企業經營。澳航基於經營策略方面的原因，往往選取一些能賺錢的航線，這當然無法「回報」國家民航局的厚愛，也難以適應澳門物流業和旅遊業發展的需求。

第十六屆世界航線發展論壇最近在加拿大溫哥華舉行，全球近三千多位航空公司、機場、各地旅遊局及業界代表出席，澳門國際機場專營公司亦派員出席。澳門國際機場代表先後與二十家各地航空公司會談，卡塔爾航空、美國的德爾塔航空（Delta Airlines）、印度的 Indi Go Airlines 等航企先後主動約見澳門機場代表，希望了解澳門旅遊、經濟發展及澳門國際機場的運營近況，以評估開闢由當地至澳門航線的可能性，以及把澳門市場納入其明年發展計劃中。由泰航及新加坡虎航新組成的航空公司，以及全日空航空所設的低成本航空公司，也約見澳門國際機場的代表，並表示已把澳門放入發展計劃中。

目前來澳的旅客中，內地遊客佔近一半，澳門國際機場近期積極與內地主要航企洽談，探討增加新航線的可能性，希望吸引及鼓勵更多內地旅客經空路來澳門。在第十六屆世界航線發展論壇上，中國海南省政府、海口美蘭機場、菲律賓宿霧航空公司，就拓展馬尼拉——澳門——海口新航線簽署三方合作意向書。待解決航權等技術問題後，計劃將開通每周三班馬尼拉——

澳門——海口航班。

民航界人士指出，「外引內聯」需要特區政府真正貫徹開放的航空政策，為本澳的航空業創造具競爭力的營商環境，鼓勵及吸引國內外的航企開辦新航線，致力轉化澳門國際機場成為目的地機場。如今世界各地民航業正出現一系列重新洗牌的現象，彼強此若或此強彼弱的局面十分普遍。在日益精明的民航乘客面前，澳門民航業可謂不進則退。如何利用現有的優勢，重整旗鼓，化被動為主動，與各地機場或航企實行互補共贏的政策，實在是刻不容緩的當務之急。

《濠江日報》2010年10月18日



香港機場興建第三條跑道的啟示

二零一一亞洲國際航空展覽暨論壇，將於明年三月在香港舉行。香港機管局機場運行副總監吳自淇不久前在新聞發佈會上透露，現時正研究在香港國際機場興建第三條跑道，料明年起諮詢公眾意見。國泰航空行政總裁湯彥麟等民航界人士表示，此項工程確有必要。目前，香港機管局正制定《香港國際機場二零二零規劃大綱》，確保能應對持續上升的航空服務需求。香港機管局方面指，興建第三條跑道的計劃至年底可完成研究大綱，預計明年推出公眾諮詢。香港機場跑道現時的最高容量是每小時處理六十八班航機升降，幾年內仍可滿足需求。

民航業人士認為，香港國際機場連續十四年被譽為最繁忙的國際貨運機場，二零零九年貨運量達三百六十萬噸，隨經濟持續好轉，至今年底有可能達四百萬噸，客運量亦會上升。由於原有的兩條跑道已近乎飽和，因此有必要興建第三條跑道。現在國泰頭等及商務客運量尚未回復至金融海嘯前水平，但較去年有改善，預期十一至十二月將迎來高峰期。

至於澳門國際機場，經機場專營公司多方努力，航線的拓展成績理想。廈門航空將於十一月五日正式開通澳門至晉江航線，每周三個往返航班；韓國航空公司亦將於十一月下旬開通澳門至首爾航線；澳門航空則於十一月及十二月先後開通本澳往來新加坡、寧波及合肥新航線。連同這些航線，澳門國際機場今年下半年已開通六條新航線、引進兩家新航空公司。專營公司認為，機場拓展市場已取得一定成果。

民航業人士早已提出，在 ECFA、CEPA 及粵港澳區域合作的前提下，澳門國際機場確實需要擴建，及通過海運等連接珠三角其他機場互相合作。澳門國際機場自一九九五年底投入營運以後，至今已有十五年，部分設施已陳舊，無法適應現代旅遊業的需求。隨著澳門旅遊業和會展業不斷壯大，應擴建及改善現有機場的設施，包括擴建跑道和客運大樓等。然而，機場的投

資額巨大，回報年期長，短期效益低，股東對下一步的投資方案似乎未必能達成一致。業界認為，為了維持本地區重要的空中走廊暢通，特區政府是時候出手處理機場的融資問題了。

兩年前通過的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》，從國家發展戰略層面明確澳門的定位為「世界休閒旅遊中心」。那麼，澳門特區如何融入未來的區域合作？又如何協調珠江三角洲內五個機場共同發展？澳門雖然自然資源不多而且地理面積細小，但擁有世界文化遺產等豐富的旅遊資源。民航業界認為，除了主要的內地客源外，應想方設法吸引更多外國客源，因此航空公司要更好部署，多開闢一些適合澳門旅遊市場的航線。旅客選擇航班的主要考慮是便利性。雖然珠三角已有香港、澳門、珠海、深圳及廣州五個機場，但澳門在交通地位上仍有一定優勢。珠三角城際軌道交通飛速發展，澳門遲早會納入珠三角城際軌道交通網絡中。到時候，從珠三角的廣州來澳只需四十分鐘，從湖南或武漢等華中城市來澳門，也不過兩個小時左右，十分便利。所以，專家預料，澳門只要本身市場具發展潛力，自會吸引航空公司投資，開闢新的航線。事實上，隨澳門的博彩、旅遊及會展業發展，近年不斷有外地公司看到澳門的潛力，開闢澳門的航線和進駐澳門。

國際民航組織對澳門國際機場的安全標準一直予以高度評價，國際物流組織也給予澳門機場最具潛力獎。二零一零年中，機場專營公司曾表示下半年至少有五家航空公司在澳門開闢新的航線，當中包括韓國和印尼的廉價航空公司、亞洲航空公司及內地深航、海航等，新的航線會在七月份到九月份陸續開闢，總體來說，澳門國際機場下半年形勢良好，機場上下對未來充滿信心，認為可以達到預期的目標。如今還未到年底，澳門國際機場已開通了六條新航線、引進了兩家新航空公司，已「提前超額完成任務」，足見機場專營公司的團隊是具有很強專業能力的。然而，香港、廣州、深圳和珠海等城市的機場紛紛擴充業務，或不斷搞「新意思」，澳門國際機場和本地民航業如果原地踏步，不久的將來是會吃大虧的。

《濠江日報》2010年11月1日



國際民航界兩大盛會在濠江

每年的年底，都屬於民航界的活動檔期。第四十七屆亞太地區民航局長會議結束之後，馬上又籌備十二月八至十日在澳門舉辦的「第三屆中國與葡語國家機場會議——二零一零澳門」。由國際民航組織、澳門民航局主辦的主題為「在困境中，共同為航空業的復甦及促進發展而努力」的第四十七屆亞太地區民航局長會議，十月下旬一連五日在澳門舉行，共有卅三個亞太區國家或地區、七個國際性組織參加。為期五天的會議，按照空中航行規劃及實施，通訊、導航、監測系統及空中交通管理活動，航空安全，航空保安，航空運輸，航空與環境，區域合作等七大議題進行探討。大會聯合發表的「澳門聲明」內容包括：在航空安全方面，大會確認各成員國及地區將建立新的合作機制，並遵照國際民航組織的全球航空安全計劃去促進區域整體的安全表現；在航空保安方面，為應付日益增加的航空保安威脅，各成員國及地區承諾繼續嚴謹監督航空保安措施的實施，確保所有活動按照國際標準進行。

國際民航界人士指出，隨民航業發展、技術改善，業界無可避免要談論國際性議題，例如如何對飛行計劃等實施可持續的監管措施，另一方面是航空業發展要面對如何減少碳排放，減碳已是首要議題。各地民航業者注意到，澳門國際機場在積極配合特區政府建立「中國與葡語國家經貿合作服務平台」的對外經濟發展戰略，主動從自身尋找突破口。而澳門參與二零零九年及二零一零年的全球安全監察審計計劃及全球保安審計計劃，也分別反映澳門民航業安全監察工作達到向國際民航組織承諾的標準，展示了澳門國際機場先進的運作水平。澳門特區民航局長陳穎雄表示，澳門從二零零零年申辦該會議，二零零四年該澳門申辦會議排上議事日程，今次在澳門舉辦的會議，參與人數及發表文章都打破歷屆紀錄。航空的安全、保安對民航業來說必不可少，澳門需要更多地參與國際項目，推廣澳門，並提高澳門民航業的國際認受性。

運輸工務司司長劉仕堯表示，澳門民航業相對其他民航業發達的國家屬於剛起步，屬於發展階段，政府會繼續採取開放天空政策保持民航業持續拓展市場。劉仕堯表示，近年珠三角各省市致力提升區域合作，為了完成這一目標，其中一個基本且具決定性的因素是更方便地連結各省市，因此是時候興建連接珠三角的城際交網系統。珠三角各省市政府已一致進行將來的基礎設施發展計劃。特區政府將完全參與這些城市的多項基建計劃，確保澳門在珠三角區域的發展和世界旅遊休閒中心的地位。根據國際民航組織最新的財務預測，航空運輸市場從衰退中回升，並有強勁增長。民航業回暖主要是亞太區航空貨物市場等因素帶動所致。雖然航空交通成長速度在今年底前將會放慢，但亞太區航線預計今年同比將有 6.3% 增長。根據國際民航組織對二零零五至二零二零年的民航業預測，亞太區每年的客運量平均增幅可達 5.8%，較全球 4.6% 的平均增長高。為配合國際航運輸量的增加及面對未來的挑戰，民航局代表澳門在會議上發表七篇文章，其中一篇以會議主題發表文章，探討區域合作的重要性，以及鼓勵各成員國或地區必需攜手合作，為共同促進全球航空業發展而努力。

「第三屆中國與葡語國家機場會議——二零一零澳門」，由澳門國際機場專營股份有限公司、中國與葡語國家經貿合作論壇（澳門）常設秘書處合辦，澳門特別行政區民航局、澳門民航學會協辦，於二零一零年十二月八至九日舉行。會議旨在促進與會國在機場管理、建設和營運以及航空運輸機構之間的合作和商業往來，是大中華地區民航界的盛會之一。更由於這一會議聯繫到全球的葡語國家和地區，故此也被視為國際民航界的盛會。

我們不禁回想起不久前發表的一篇文章提到：由中轉機場向目的地機場轉型，表明澳門國際機場已經從完全依賴「吃政治飯」的先天胚胎中蛻變出來，整個經營逐步由原來以政策導向轉為以市場導向的目標邁進。近幾年來，機場專營股份公司為積極配合特區政府建立「中國與葡語國家經貿合作服務平台」的對外經濟發展戰略，主動從自身尋找突破口。二零零四年底，由澳門機場從中穿針引線、鋪橋修路，促使中國民航華北地區管理局與葡萄牙空中交通管理公司達成合作意向，由空管水準相對較高、歐盟空管成員國葡萄牙為澳門和民航華北地區培訓空管人員。迄今共送出包括內地及澳門的民航空管人員、機場管理人員等總計四百零六人，有力



地推動了中國民航和葡萄牙民航的交流與合作，為澳門搭建的「中國與葡語國家經貿合作服務平台」增添了絢麗的一筆。

《濠江日報》2010年11月8日

民航業如何實現「淡季不淡」？

隨著南方航空前三季淨利預增十四倍公告的發佈，航空業本年有望賺得「盆滿鉢滿」的傳言漸被證實，而進入第四季傳統淡季以來，行業景氣度卻持續上行，加之人民幣升值預期揮之不去，分析師認為後續航空板塊值得期待。另據業內人士預計，今年航空公司業績樂觀，「淡季不淡」至少有望延至十一月。東方航空一位負責人指出，雖然世博會的舉辦對航空運輸起到一定積極影響，但今年航空業持續景氣還是得益於經濟回暖和消費升級，這樣的態勢十一月也會相當不錯。

在澳門，今年一至十月，澳門國際機場旅客總數接近三百四十三萬人次。以澳門為目的地旅客較去年同期有所增長，內地旅客有八十一萬，佔機場總體旅客 24%，較去年同期增長 14.5%。如何在接下來的第四季度實現「淡季不淡」，那就要民航部門和業界人士多動腦子了。

在澳門以外的世界，民航業人士以「外冷內熱」來形容。

國際航協理事長兼首席執行官比西尼亞尼表示：即便復蘇的態勢持續，國際航運界的運營利潤率仍然偏低——盈利增長三點五倍，但利潤卻只有 1.6%，遠遠不足以支付資本成本。他還表示，二零一一年將是更加嚴峻的一年。航空業盈利將降至五十三億美元，利潤率則跌至 0.9%。

在中國市場，此前三個季度各航企主要運輸生產指標統計均持續上漲。雖然受季節因素影響，中國民航業九月運輸總周轉量出現了進入旺季以來的首次環比下滑近 5%，但這並沒有打擊業內對於航空景氣度的信心。與此同時，民航客座率連續四個月超過 80%，進一步改善了供求關係，也使七、八月份的票價水平維持在高位運行。國際航線方面，得益於人民幣升值和居民



消費層次的提升，暑期出境遊人數保持了較好增長勢頭，進而推動國際航線的票價水平有更佳的表現，其中亞洲及港澳地區航線七月票價指數同比上漲 24%，國際航線（不含亞洲地區）同比漲幅達到了 45%。不過，隨著航空公司運力的增加、航線資源的進一步開放，以及和機場起降容量增加，「一票難求」的情景會得到緩和。

此外，剛剛下發的《關於進一步加強公共航空運輸企業經營許可管理，落實航空運輸安全要求的通知》表示，民航局將繼續暫停受理新設航空公司（含航空公司設立子公司）申請，暫停受理航空公司設立分公司的申請，將提高航空公司設立子公司、分公司門檻，對控制航空公司申請擴大經營範圍也有了更嚴格的規定。但有關專家表示，管理部門從安全平穩運行的角度重視對航空業的管理，進一步提高行業准入門檻，對於大型航企則更為有利，也使部分客源流向大航空公司。專家指出，在航空需求旺盛的背景下，旅客資源和航線資源的傾斜將使得大航空公司業績錦上添花。

另一方面，人民幣升值預期也已經被市場所體現。當前，四大航空上市公司都持有大量的美元負債，其中國航、東航、南航持有規模較大。根據二零一零年中披露數據，若人民幣升值 1%，南航、東航、國航淨利潤分別增加五點五億、四億與三點五億元。在對二零一一年進行的首次預測中，國際航協預測航空業增長可能回落至 5%。然而，由於二零一一年有大量飛機交付（一千四百架），預計運力將增長 6%——超過預計的需求增長。載運率的下降將使得收益增長的可能性幾乎為零，由此使得經營環境進一步惡化。

在澳門，民航部門表示，今年開始本澳航空運輸市場已逐步復甦。目前，機場每周約有三百五十多個航班，本地及外地航空企業共十七家，提供定期航班到二十九個客運航點。包括內地及台灣共十七個城市，以及國際航點十二個覆蓋大部分亞洲主要城市。貨運方面，將繼續提供航班服務至國內外五個地點。

較早前澳門國際機場專營公司透露，今年底前將開通多條澳門至內地、東南亞的新航線，包括廈門航空開通澳門至（泉州）晉江、韓國 Jin Air 開通澳門至首爾、澳門航空開通澳門至新

加坡、寧波、合肥（十二月十八日開通）等新航線。旅遊業界人士表示，這些都是比較熱門的航線，有望為澳門國際機場增加更多客流和貨運倉位。另外，由於冬季航班表較遲下發，兩岸包機兩岸航線的客流也可能保持一定的比例。

台灣民航業界人士指出，今年初因兩岸春節包機因為決定得太晚，不少台灣民眾改訂經澳門轉機的機票。明年春節落在二月初，比今年早了近半個月，更需提早協商。早前台灣業界對冬季班表遲至十月下旬尚未核下（一般正常情況冬季班表應該是在一個月前核下），台方業者對於已經取得時間段的航班，已經透過網站接受訂位。但是，大陸航空公司經過八月份兩岸因時間段與福建航班爭議，遭台方民航部門暫停桃園出發的新增航班飛行後，大家都被嚇怕了，沒拿到冬季班表核准文件前，都不敢定下復航時間。

《濠江日報》2010年11月15日



開放低空空域與澳門商務機發展

中央政府近日發出《關於深化我國低空空域管理改革的意見》，被民航界視為深化我國低空空域管理改革最重要的部署。由於低空空域是通用航空活動的主要區域，有利於充分開發利用低空空域資源，促進通用航空事業、航空製造業和綜合交通運輸體系的發展。業界人士指出，這對商務機的發展很有幫助。

走出金融危機之後，經濟復蘇勢頭強勁的亞洲地區，商務機的銷量很能說明問題。作為亞洲地區首屈一指的貿易展覽，二零一一年亞洲商務航空展覽會再次獲得業內頂級製造商的大力支持。目前，灣流航空公司、法國達索飛機公司和塞斯納飛機公司已簽約，承諾將亮相於二零一一年三月八至十日在香港舉辦的二零一一年亞洲商務航空展覽會，重磅展出大量飛機。

近年來，隨著亞洲對各種商務飛機需求的日益增長，二零一一年亞洲商務航空展覽會再次成為眾多製造商在亞洲地區謀求長期戰略性發展不可錯過的重要活動。巴西航空工業公司大中華區總裁關東元表示，未來十年，全球對噴射式商務機的需求約一萬架，當中亞太地區是主要推動力之一。近年中國富豪增加，對商務機需求更大。今年中國的 GDP 已超過日本，成為全球第二大經濟體。去年底，內地民營機場數量有一百六十六個，覆蓋六成人口、佔 GDP 總量的八成。但相對航空業發達的地區，內地民營機場數量很少（美國有兩萬個民營機場，巴西也有一千個），影響商務機升降範圍。預計未來十年，內地民營機場數量會增至二百四十四個，主要是偏遠地區增建機場。現在內地飛機師人數約一萬四千人，每年航空學校培訓合格的機師六至七百人。按照中國民航業市場發展速度，每年新機師需求約一千五百人，目前培訓數量明顯跟不上市場速度，也會限制民航業發展。不過，最近幾年中國民航業政策環境亦有改善、到位，相信未來幾年中國民航業會進入快速發展時間。

二零一一年亞洲商務航空展覽會將推出室內展示和大型的飛機靜態展示區域兩部分，另外還將在香港商用飛機中心設立企業展區。此外，還將與亞洲商務航空協會攜手召開大型會議。新的展場與靜態飛機展示是展會的一大亮點，吸引眾多飛機機身和引擎製造商、飛機內飾設計師、旅遊包機承包商、維修公司、金融機構和 FBO 運營商前來參加。

二零零九年亞洲商務航空展覽會一共展出十六架商務飛機，其中包括空中客車、龐巴迪、賽斯納、達索、巴西航空工業公司、灣流和比亞喬的最新機型。亞洲商務航空展覽會也因此成為亞洲規模最大最重要的商務航空展，其中大部分製造商還參加了二零一零年六月在澳門舉行的亞洲商務航空展覽會。

二零一一年亞洲商務航空展覽會預期將吸引眾多中國廠商的參與；其中，中國航空運輸協會和中國民用機場協會，兩大中國最具影響力的航空行業協會已經宣佈正式成為該年亞洲商務航空展覽會的支援單位。勵展博覽集團航太及航空部全球銷售主管 Richard Thiele 說：“亞洲經濟增長迅猛，特別是中國逐步成為重塑全球市場的重要力量。該地區眾多活躍的企業對商務機的需求為二零零九及二零一零亞洲商務航空展覽會提供了重大支援。根據目前形勢，我們非常高興看到二零一一年亞洲商務航空展覽會將會比以往更成功。參展商們意識到亞洲商務航空展覽會一直吸引著大批精準的 B2B 觀眾，這是其他行業展會的主辦機構所無法企及的。”

亞洲商務航空協會主席 Chuck Woods 表示：隨著亞洲經濟從全球經濟危機中全面復蘇，亞洲企業對商務航空的興趣大幅提升，這也推動了飛機製造商及租賃公司業務迅速增長。亞洲商務航空展覽會抓住這一契機，分別於在二零零九年和二零一零年在香港和澳門舉辦了盛會。相信二零一一年亞洲商務航空展覽會將會帶來更多的機會。二零一一年亞洲商務航空展覽會將與亞洲國際航空展覽會暨論壇同期舉辦，它將再次成為中國企業向國外製造商展示製造能力的重要平台。二零零九亞洲商務航空展覽會吸引了來自二十八個國家的五百多家參展商，其中最引人注目的是總部設在上海的中國商用飛機有限責任公司（Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd.）在國際上首次展出的新型 C919 客機。



二零一零年六月首次在澳門舉辦的「亞洲商務航空會議暨展覽二零一零」，業界人士表示，金融海嘯對各國企業造成不同程度的影響，間接影響民航業及商務機的發展。但去年下半年至今，業內市場已復甦較快，尤其是亞太區復甦更快，預測未來十年全球對商務機需求約一萬架，總價值約一千九百億美元。國際民航業界人士強調，澳門國際機場重視發展商務機業務，不僅為澳門旅遊休閒產業帶來可觀的客源，也為下一步迎接內地以至世界性的商務機熱潮打下很好的基礎。

《濠江日報》2010年11月22日

內地民營航空拓展國際航線

內地民營航空企業不斷發展，開拓的國際航線越來越多。不久前，吉祥航空計劃在今年十二月份開通上海至香港的直飛航線。如果此計劃實現，該公司將成為繼春秋航空之後第二家開通滬港航線的民營航空公司。而春秋公司則把戰略重點瞄準日本。近來，該公司與香川縣、熊本縣、佐賀縣等多個日本縣市進行開航洽談。正當內地民營航空公司正在大舉爭奪從上海始發的國際航線之際，本地民航界人士則關注他們何時正式開通往澳門的航線。

實際上，吉祥航空獲得開通至港澳地區的運營權限已經有段時日，但該公司的具體開航計劃始終未能明確。吉祥航空表示，預計在今年十二月開通的上海至香港的直飛航線。吉祥航空於今年六月三日派代表團赴澳門視察，參訪澳門國際機場，就開通國內至澳門航線進行籌備工作。七月底，吉祥航空 A320 飛機至澳門航線試飛，驗證合格則會獲得通航國際航線資格，短期內隨時開通國內至澳門的航線。吉祥航空相關負責人表示，目前該航線還在準備階段。

民航業人士指出，上海民營航空公司不約而同地將進軍國際市場的首條航線定在日本和澳門航線上。吉祥航空最先開闢這兩條國際航線，主要是看中其龐大的旅遊市場。澳門和日本都是我國遊客最喜歡遊玩的地方，今年國際航線旅客運輸量增幅明顯超過國內航線，發展空間和潛力巨大，尤其是在當前的航空旺季，這些地區的國際機票也表現堅挺。

與之前開通的滬港航線春秋航空不同；吉祥航空的主要目標群體是商旅人士。因此。民航業內人士分析，開航後，吉祥航空不會以售出「一百九十九元」的超低價機票吸引旅客。與此同時，春秋航空也加大了與日本相關縣市的商洽頻率。民航業內人士表示，民營航空加大國際航線的開航力度，是市場需求旺盛的表現。



民航今冬明春季航班計劃由十月三十一日起執行，至明年三月二十六日結束。在新的航季中，山東航空公司、天津航空公司、東方航空公司將在南寧至長沙、青島、南昌、溫州、南京航線上增加航班。據介紹，從十月三十一日起，山東航空公司新增每日一班南寧——長沙——青島往返航班；天津航空公司新增每日一班南寧——南昌——溫州往返航班；十一月二日起，東方航空公司每周二、三、四、六新增南寧——南昌——南京往返航班。另外，十月三十一日起，南方航空公司每周一、二、四、五、日執行的南寧——成都往返航班將增加桂林作為經停點。十一月一日起，南航將增加南寧至香港往返航班的密度，由原來每周四班增至每日一班；南寧至澳門往返航班仍由澳門航空公司每周三、五、日執飛；東航昆明至南寧——金邊、昆明——南寧——萬象往返航班分別為每日及每周二、六執行。

另一方面，十一月起民航執行的冬春新航季航班計劃，各大航空公司針對新航季在航班時刻和航線上都進行了一定幅度的調整。在新的航季，福州飛台灣航班每周將增十二班。目前，廈航、復興、立榮、華航四家航空公司每周共執行十九班台灣航班（其中兩班為華航貨運定期航班），換季後每周台灣航班量將陸續增至三十三班。此次新增航班具體為：廈航計劃於新航季增開福州——台北桃園，每日一班；台灣華信航空於十一月十五日新開福州——台中客運包機航班，每周一、四、六執行；立榮航空於十一月十七日增開福州——高雄，每周三、日執行。此外，郵航也計劃於十二月份新開福州——台北桃園的郵政包機航班，每周二、五執行。此外，在新航季，廈航新開泉州——澳門航線，班期為每周一、四、六執飛。俗話說，航空和旅遊不分家，旅遊市場往往對民航市場起著風向標作用，尤其是在不同的季節，旅遊市場的淡旺季常常能影響航班的開班情況，甚至影響整個航季的航線網絡布局。

澳門雖然屬於華東地區民眾最喜歡的旅遊目的地之一，但來澳門的簽註仍有一定限制。另外，澳門作為熱門航線，已有眾多強勁的「開路先鋒」。目前，上海至澳門航線的航空公司主要有上海航空、澳門航空等。金融危機期間，國內各大型航空公司虧損嚴重，但吉祥航空和春秋航空卻連續兩年實現盈利。其中，吉祥航空二零零八年盈利達到一千一百五十萬元，二零零九年盈利達一億零八百萬元，利潤同比增長八點三九倍。在國家領導人明確表示要把澳門納入國家「十二五」發展規劃之後，澳門特區行政長官崔世安在二零一一年度施政報告中，也公佈

了澳門世界旅遊休閒中心未來發展的藍圖。在這樣的有利條件下，包括民營航空企業在內的民航業者，當然看好澳門的前景了。

《濠江日報》2010年11月29日



亞航與低成本航空發展

最近出席第三屆中國與葡語國家機場會議的部分專家，探討了低成本航空業現狀及未來發展，六年前進駐澳門的亞洲航空，成為大家關切的一個議題。二零零四年七月和十二月，亞航先後開闢了澳門——曼谷航線、吉隆坡——澳門航線，每天都有航班對飛往返兩地。輿論認為，澳門國際機場引入低成本航空公司，不但擴大了澳門的航空市場，為澳門居民和鄰近居民帶來了新的旅遊模式，更增加了澳門國際機場的競爭力。

成立於二零零一年的亞洲航空公司，以高效率低成本為經營理念，用創新思維及嶄新科技精心運營；如今它憑借龐大的航線網絡，實現了「現在人人都能飛」的理想。亞航善用數碼平台及網絡社群，將創新的旅遊概念帶給了中國的乘客。亞洲航空崛起，帶來航空業前所未有的創新變革。作為一家低成本航空公司，亞洲航空經常會推出一些優惠活動。每次亞航推出特價機票，都會掀起搶購狂潮（另一家廉價航空——春秋航空，也在二零一零年十一月十五日投放約萬張二零一零年十二月三十日之前的航班機票，最低票價九元起）。

亞航於十一月推出包括國內及國際航線的一百萬張免費機票及其他航線的年度特價機票。中國航線除澳門至吉隆坡航線為零元外，香港、澳門、廣州、深圳、海口、桂林至馬來西亞和泰國的各航線航班均有年度最低價的機票推出。據悉，免費及特價機票的訂購日期為：二零一零年十一月九日至十四日，旅行期限為二零一一年七月一日至十一月十日（僅限網絡銷售）。亞洲航空的旅客在線訂購機票的同時，還可提前預付交運行李費、預訂座位、機上餐飲等多種付費服務項目，較之在機場辦理將節省近半的費用。

現代民航業界都知道，高度智能化、人性化的訂位系統亞洲航空公司擁有先進的訂位系統，

可以為旅客提供有效、快捷、人性化的服務。這個訂票系統採用最新電子科技軟件，是目前最先進的航空公司專用網絡服務器。無論是訂票、選擇各種服務、辦理登機手續，還是修改訂單，都比以前更加方便、快捷，旅客自主操控就可完成。亞航訂位系統除網速和機票訂購的速度大大提升外，還具有多個主要功能，包括最低價格搜索功能：旅客可在日常銷售服務和促銷活動期間，快速、及時地查詢到最低價格的機票。為增加價格透明度，原來的價格會顯示出來，旅客可作比較。多航段價格查詢：旅客可在同一訂單下一次查詢多個航段的機票。總價格及貨幣顯示功能的系統，則可以顯示訂單的所有航段、各種付費服務項目的總價格及旅客所在國家的幣種。至於多元字體服務功能系統，可以使用多種語言說明。而使用登機手續辦理指令功能的旅客，可於出發前七天至四小時辦理網上登機手續並打印登機證。多價位、多促銷複合功能系統，則可在不同時間段、針對不同用戶和群體推出多種價位的複合促銷。此外，亞航根據市場對數碼平台的需求，已開發了流動電話網上服務，讓乘客隨時隨地訂票及辦理登機手續。隨著智能手機的普及化，亞航更推出了黑莓手機的應用程序，為「潮流乘客」帶來更大方便。

亞航服務模式是提供透明低票價以維持高載客量，同時通過出售食品、飲料、商品和提供飛行途中顧客自付性質的增值項目來輔助推動公司營收。乘客如果想輕輕鬆松，不用排隊登機，可於搭乘亞航前到網上預購座位。飛機上除加大座椅價格不同外，挑選機艙前五排和緊急出口旁的兩排「最受歡迎座位」只需要支付人民幣六十元，選擇靠窗、靠走道座位或者與親朋一起坐，也只需要多付人民幣十二元。亞航訂票時可以預先選擇要乘坐的座位，這樣就避免了與其他旅客爭搶位置的麻煩。此外，坐亞航航班，手提行李七公斤以內免費，託運行李也可按需要才購買（普通航空公司的票價已含託運費用，無論你是否需要該服務），有十五公斤、二十公斤、二十五公斤及三十公斤供選擇。乘客可去程時購買較少的託運行李額，然後回程才買較大的。這些自由組合的增值服務大大提升了旅程計劃的彈性，省下的預算可用在住宿及行程上。

如今，亞航的線路覆蓋了亞洲、歐洲、澳洲多個城市，還相繼開通了廣州、深圳、香港、澳門、杭州、海口、桂林、天津、成都等地出發的航線，這使得中國的城市與世界各地的聯繫更加緊密，也大大方便了旅客出行。鑒於亞航網絡強大，用點對點的經營模式售賣單程機位，



遊客的行程不再受限制。因此，旅客可以靈活安排旅程，以最低的價錢旅遊多個城市。

《濠江日報》2010 年 12 月 13 日

百尺竿頭 更進一步

——《第三屆中國與葡語國家機場會議紀實》

由澳門國際機場專營股份有限公司、中國與葡語國家經貿合作論壇（澳門）常設秘書處合辦的二〇一〇年“第三屆中國與葡語國家機場會議”，於十二月八日一連兩日，假旅遊塔會展娛樂中心盛大舉行。



來自中國大陸以及葡萄牙、安哥拉、幾內亞比紹、莫三比克等葡語國家，還有本澳的政府民航部門負責人、機場管理代表、航空交通管理專業人員、民航物流運輸業界、空港經濟專家學者等超過一百八十人出席了這次專業會議，並針對當前以至今後中國與葡語國家機場合作的各種問題，分別提出主張、闡述觀點、交流心得，對擴大並加強中國與葡語國家機場合作，以及提升合作的層次，擴闊合作的渠道，並落實各項具體建議，均有積極的作用和意義。

自首屆會議推動並實現了中葡澳三地機場在空中管制及機場管理專業人才的交流培訓項目之後，澳門作為中葡民航合作交流的獨特平台優勢已相當突出。澳門特區這方面的平台作用，既促進了中國與葡語國家機場之間的各種合作，縮窄了中國與葡語國家機場的距離，亦令澳門



增至二〇一〇年首三季的六百八十二億美元，比二〇〇九年同期增長百分之五十七。這充分證明了中國與葡語國家之間的經貿往

特區在民航市場多元化、推動本地與外地民航業的合作、提高自身的機場管理水平及吸收國際機場管理先進經驗等方面，獲益良多。

澳門國際機場專營股份有限公司為具體落實“中國與葡語國家機場會議”的成果發揮了相當積極的作用，至二〇一〇年，已為四百零六名包括中國大陸及澳門特區的空管人員、機場管理人員和政府民航管理部門人員提供了專業培訓課程，與此同時，澳門國際機場專營股份有限公司去年與中國民航管理幹部學院合辦了三項赴葡培訓課程，明年仍繼續與中國民用航空中南地區空中交通管理局合辦，為三地空管人員而設的培訓課程，並邀得葡萄牙空管公司在葡國開辦具針對性的空管專業訓練班。澳門國際機場專營股份有限公司的努力成果，除了專業人員培訓合作外，還反映在中國與葡語國家的雙邊貿易投資額，已由二〇〇四年的一百億美元，大



來有很強的互補性，而在兩者機場間起紐帶與平台作用的澳門國際機場，毫無疑問扮演積極的橋樑角色。

出席會議的嘉賓之一，中國民用航空局台港澳事務辦公室主任浦照州指出，近年來，澳門作為中國與葡語國家經貿合作服務平台的角色得以加強，目前，澳門已成為推動多邊商業關係的重要因素之一。澳門國際機場不僅作為澳門通往祖國和世界各地的空中門戶，她還盡責盡力的發揮中國與葡語國家機場合作的平台作用。

澳門國際機場專營股份有限公司董事局主席鄧軍也在會議上表示，早前中央與特區政府決定共同成立推動中國和葡語國家合作的基金組織，澳門國際機場將發展成為中國與葡語國家機場合作交流的平台，並將逐步從內地、澳門、葡萄牙擴大到其他葡語系國家機場，充分發揮澳門國際機場在中小型國



際機場發展中的優勢。澳門國際機場面對國際市場競爭及狹小的自身市場發展空間，該公司已制定了虛擬化機場發展策略，並結合綠色和



文化發展概念，相信在下屆會議舉辦時，該公司的機場虛擬化戰略將會取得成功。

主禮嘉賓之一的中國與葡語國家經貿合作論壇（澳門）常設秘書處秘書長常和喜則表示，澳門作為聯繫中國與葡語國家的重要橋樑和紐帶，在促進與會國之間經貿合作和其他領域交流方面，發揮越來越重要的作用。該會議已經在澳成功舉辦兩屆，反映澳門民航業界在推動中國與葡語國家民航領域合作的成果已得到認同，相信這次會議有很多成果和共識能夠為政府部門決策提供參考，為航空公司的發展和機場企業的營運合作提供有益的幫助。常和喜更期望與會者充分利用澳門作為平台，並利用該會議加強彼此的聯繫和溝通，廣泛交換意見，共同提升祖國內地、澳門特區和與會國家在航空運輸、機場管理、人員培訓等領域的水平。

澳門特區民航局局長陳穎雄在同一場合表明，澳門特區政府將於二〇一一年初完成澳門民航業市場研究及策略諮詢報告，把研究結果結合於口岸設施的規劃內，設計更完善的海空聯運通道，制定澳門海空運輸的可持續發展。另外，特區政府已展開了《澳門國際機場整體發展規劃》，以二〇三〇年為目標年，制定五年、七年及二十年的機場發展規劃，包括增加停機坪面積、擴大航站大樓面積、優化跑通等等。

為達成實際合作成果，這次會議簽署了最少四份合作協議及備忘錄，包括：澳門國際機場專營股份有限公司分別與葡萄牙空管公司、葡萄牙機場公司簽署合作意向書；中國民航華東管理局與葡萄牙機場公司及澳門國際機場專營股份有限公司簽署關於人員培訓專業的合作意向書；中國民航中南空管局與葡萄牙空管公司及澳門國際機場專營股份有限公司簽署關於培訓專案的合作備忘錄等。通過簽署這些協議，中葡澳機場之間的合作空間和前景將更加廣闊，未來更有可能將培訓機場專業人員的地點由澳門及葡萄牙，擴展到在其他葡語系國家開辦。

二〇一〇年“第三屆中國與葡語國家機場會議”的成功舉辦，加強了澳門作為中國與葡語國家機場合作平台的角色，澳門國際機場歷來注重與各地民航業界的交流合作，並在民航領域積極擴展合作空間，這次會議，無疑將澳門國際機場在中國與葡語國家經貿合作、民航業交流方面的中介角色，提上新的台階。



出席這次會議的各方嘉賓還有：中國民用航空局機場司司長覃章高、外交部駐澳特派員公署副特派員宋彥斌、中聯辦經濟部副部長高尚德、東方航空公司副總經理李軍、中國民用機場協會理事長劉子靜、中國民航華東管理局局長沈澤江、中國民航中南管理局副局長張忠孝、中國民航中南空管局局長張建、國際航空運輸協會北亞地區副總裁張保健、葡萄牙航空交通管理公司總監 Carlos Alves、葡萄牙民航學會經濟法規總監 Maria Helelma Almeida、莫三比克機場公司董事辦公室主任 Roquia Samate Mulungo、幾內亞比紹機場公司技術總監 Olavo de Assis Vieira 等等。



致 辭

澳門國際機場專營股份有限公司董事局主席 鄧軍博士

尊敬的各位嘉賓
女士們、先生們
各位傳媒朋友：

首先我謹代表澳門國際機場專營股份有限公司董事局熱烈歡迎各位嘉賓蒞臨第三屆中國與葡語國家機場會議，並預祝會議圓滿成功。

澳門作為中華人民共和國的一個特別行政區，擁有約三十平方公里的面積，常住人口五十四萬多。這座美麗而充滿生機的國際都市，在特區政府的領導下，經濟快速增長。澳門航空運輸的重要支柱澳門國際機場十五年來的成功發展，更加證明了當年中國和葡國政府共同建設和發展澳門國際機場的決定是英明的。作為定位發展成世界旅遊休閒中心的澳門，國際機場的發展和進步已經是這座城市一個重要的標誌。所以，今天我要代表四千多位在澳門國際機場工作的從業人員，真誠地感謝中葡兩國民航部門以及曾經和現在給予澳門國際機場全力支持和幫助的在座各位民航業界人士。

女士們、先生們：在中國機場和葡語國家機場長期合作中，澳門國際機場專營股份有限公司一直以來都擔任一個積極而努力的開拓者角色。早在十多年前，當東帝汶民主共和國誕生時，澳門國際機場就給予了經濟上和技術上全力支援，使該國的機場管理和空中交通管理得到順利開展。從二零零五年開始至今年十一月，在澳門國際機場專營股份有限公司積極安排下，成功建立中葡澳共同合作的人員培訓項目，該項目涉及中國航華東地區管理局和華東空管局、中國



民航中南地區管理局和中南空管局、中國民航華北地區管理局和華北空管局、中國民航管理幹部學院、澳門特區民航局、澳門國際機場專營股份有限公司、澳門機場管理公司、葡國民航局、葡國機場公司、葡國空管公司等。通過這個合作平台培訓人員多達 406 人次。我要再次感謝我們的葡萄牙合作夥伴，他們認真的工作態度和嚴謹的培訓課程，使中國內地和澳門的接受培訓者獲益匪淺。培訓項目不僅促進了三方的民航業界人士交流，更為民航運輸的快速發展提供了有力的保障。不久前，中央政府和澳門特區政府決定共同成立一個推動中國和葡語國家合作的基金組織，這無疑對我們正在進行的合作是一個巨大的鼓舞。澳門國際機場將一如既往的堅持發展中國與葡語國家機場合作交流的平台，並且將逐步從中國內地、澳門、葡萄牙擴大到其他葡語系國家機場，充分發揮澳門國際機場在中小型國際機場發展中的優勢，努力做到立足澳門、依靠祖國、面向世界。

女士們、先生們：今年是澳門國際機場落成並營運十五週年，她一直以來發揚不斷進取、不斷創新的精神。並且成功做到客運和貨運以及營運利潤平衡增長。她擁有一支由來自不同國家和地區人員組成的高素質的管理團隊，堅持“安全、效率、效益”的宗旨，過去“一機到底、落地直航”的中轉策略，發展“全貨機運輸”的機場物流策略、“引進低成本航空公司”的差異化策略等開創性市場策略都得到成功驗證。今天，澳門國際機場面對風雲變幻的國際市場，面對狹小的自身市場發展空間，本司已經制定了虛擬化機場發展策略，並且結合綠色和文化的發展概念。我相信，當下屆會議舉辦時，澳門國際機場的虛擬化戰略將會展現她的成功。

女士們、先生們：在本人結束講話前，對支持次論壇成功舉辦的澳門特區民航局、旅遊局、中國——葡語國家經貿合作論壇（澳門）常設秘書處、澳門基金會、澳門民航學會，表示我的衷心感謝和敬意。並且祝各位代表們身體健康，留下一個美好難忘的回憶。

謝謝！



致 辭

中國民用航空局台港澳事務辦公室主任 浦照洲先生

尊敬的各位來賓、各位朋友，女士們、先生們：

早上好！

今天，我非常高興有機會參與這樣一個論壇。長期以來，中國一直與葡語國家保持著緊密的關係。如今，澳門是中國唯一一個與這些國家保持如此特殊關係的城市。這些國家分佈於四個大洲，人口多達兩億。

澳門是一個細小的城市，有著“蓮花寶地”和“東方蒙地卡羅”的美譽。除了旅遊和博彩，純厚的中華文化底蘊和浪漫的南歐風情，令澳門這小城孕育出獨有的內涵，尤其是她豐富的歷史、文化和美食。在過去，澳門一直扮演著中國與葡語世界橋樑的重要角色，近年來，澳門作為中國與葡語國家經貿合作服務平台的角色得以加強。目前，澳門已成為推動多邊商業關係的重要因素之一。隨著世界經濟復甦，未來中葡兩地的經濟和民航合作前景是更加好的。

來到 2010 年，『中國與葡語國家機場會議』已經踏入第三屆，自 2004 年首屆會議後，澳門國際機場積極發揮和利用中國和葡語國家機場合作的平台作用，為促進中葡澳民航交流合作，在空中交通管制領域、機場管理領域分段開展了培訓課程，成績有目共睹。至今，已有 406 位包括內地與澳門的空管人員、機場管理人員和政府相關職能部門人員參與了培育課程。另一方面，澳門國際機場在去年成功完成與中國民航管理幹部學院合辦的三項赴葡培訓項目。今年繼續與中國民用航空中南地區空中交通管理局合辦培訓項目，並邀請葡萄牙空管公司在葡國舉辦



空管訓練課程。實踐證明，“中葡機場論壇”既是促進中國與葡語國家機場之間合作的橋樑，也是兩國友誼的橋樑。它不但給雙方帶來了實實在在的交往，而且拉近了中國與葡語國家機場的距離。

澳門是中國最具特殊地位和功能的城市之一，近年來的經濟發展的速度、氣勢和潛力，同樣的令人刮目相看。在特區政府崔世安特首以及澳門民航業界同事們的努力下，我們相信，澳門國際機場不僅僅作為澳門通往祖國和世界各地的空中門戶，她還盡責盡力的發揮中國和葡語國家機場合作的平台。

最後，本人預祝會議取得圓滿成功，同時，祝各位外地來賓有一個愉快的旅程。



致 辭

澳門特別行政區民航局 陳穎雄局長

各位尊敬的嘉賓

新聞界朋友：

女士們，先生們，早上好。我很榮幸出席「第三屆中國與葡語國家機場會議——2010 澳門」開幕儀式。我謹代表澳門特別行政區政府，向來臨的嘉賓、朋友，表示熱烈歡迎和衷心的感謝。

推動澳門作為中葡經貿合作平台一直是特區政府的施政方向。行政長官於今年 11 月發表的「澳門特別行政區政府 2011 年財政年度施政報告」指出澳門將繼續深化中國與葡語國家經貿服務平台的角色，促進中國內地及本澳與葡語國家的經貿合作。中葡論壇於 2003 年在本澳成立，自此，促進了中國與葡語國家的雙向投資，2004 年雙方的貿易額為一百億美元，隨後每年快速遞增，2010 年首三季已達六百八十二億美元，比去年同期增長百分之五十七，證明了中國與葡語國家之間的經濟互補性強，亦證明了以澳門為據點的中葡論壇在雙方相互的經貿合作上發揮了極大作用。

由於語言、文化和歷史關係，多年來澳門通過不同渠道與葡語國家建立了廣泛的聯繫。於未來，本澳將繼續為雙方企業的市場拓展、相互投資、聯合經營等提供優質的中介服務。

「中國與葡語國家機場會議」今年進入了第三屆，自 2004 年舉辦了第一屆會議後，推動了中葡澳三地機場空中管制及機場管理人員的交流培訓項目，進一步加強了三地民航部門及產業之間的合作，並具體地讓澳門特區發揮獨有的平台優勢，使中葡雙方空管部門加深了彼此的



瞭解與認識，對日後雙方在民航以及相關領域的合作，奠下了堅實的基礎。

國家“十二五規劃”對交通運輸服務提出了重點的關注，交通運輸服務與總體經濟的增長有著直接關係，並且有效地促進對外人員及貨物的相互交流。配合澳門作為旅遊城市的定位，特區政府會加強各口岸的建設，便利居民與遊客通關，增加與區域交通網絡的對接能力。空中交通方面，我們將於明年初完成澳門民航業市場研究及策略諮詢報告，把研究結果結合於口岸設施的規劃內，設計更完善的海空聯運通道，制定本澳門海空運輸的可持續發展。另外，我們已展開了《澳門國際機場整體發展規劃》，以2030年為目標年，制訂五年、十年及二十年的機場發展規劃，包括增加停機坪面積、擴大航站大樓面積、優化跑道等等。

本澳地理位置優越，航空資源豐富，在航空政策方面，特區政府將繼續貫徹開放的態度，採取靈活方式，快速回應和配合航空企業的需要，並會積極推動本地及外地航空企業進行合作，把澳門構建成可方便通往亞太地區的航空港口，促進市場的多元化。

最後，我們熱切期待來自中國內地、葡語國家、以及本澳等各地民航管理部門及業界的與會人士，聯手把這個平台的功能與作用推至更深入、更具體的層次。

祝會議圓滿成功！

祝各位身體健康，生活愉快。謝謝！



致 辭

中國與葡語國家經貿合作論壇（澳門）常設秘書處秘書長 常和喜先生

尊敬的各位嘉賓
女士們，先生們：

大家上午好！我謹代表主辦單位，熱烈歡迎出席第三屆中國與葡語國家機場會議的各界人士，並向為此次會議成功召開作出大量辛勤工作的各位同事表示衷心的感謝。

本次機場會議有來自中國內地、澳門和葡語國家的民航管理部門、機場營運公司和航空公司的代表，也有國際機場協會、國際航空運輸協會、國際民航組織的代表，可謂是專家學者齊聚，業界精英薈萃。我相信，在兩天的會議和研討過程中，大家一定能夠暢所欲言，深入溝通，共同為中國葡語國家在航空運輸、機場管理、民航資訊交流等領域開展合作獻計獻策，取得豐碩的成果。

中葡論壇自成立以來，非常重視推動與會國在物流運輸領域的合作，在剛剛閉幕的中葡論壇第三屆部長級會議上，與會國共同簽署了《經貿合作行動綱領(2010-2013年)》，其中提到，認識到運輸在加強與會國經貿、旅遊等領域交流中發揮的關鍵性作用，同意按照平等互利的原則，加強與會國間的交通運輸合作，鼓勵航運企業研究直航可行性，開通直航航線，建立與會國物流網路。這充分體現了中國與葡語國家在航空運輸領域開展合作的積極願望。

同時，中國與葡語國家貿易、投資大幅增長，人員往來不斷增多，也為航空運輸業的發展提供了廣闊的市場空間。今年前三季度，中國與葡語國家貿易額達 682 億美元，同比增長 57%。溫家寶總理在中葡論壇第三屆部長級會議開幕式上宣佈，力爭到 2013 年雙邊貿易額增



至 1000 億美元。截至 2009 年底，葡語國家已在華設立 700 多家企業，對華投資累計金額超過 5 億美元。中國對葡語國家投資累計金額超過 10 億美元。人員往來方面，往返中國與葡語國家間的商貿、旅遊人士不斷增多，巴西、佛得角、莫三比克和葡萄牙已經成為中國公民的旅遊目的地國家。

澳門作為聯繫中國與葡語國家的重要橋樑和紐帶，在促進與會國之間經貿合作和其他領域交流方面，發揮著越來越重要的作用。中國與葡語國家機場會議在澳門成功舉辦了兩屆，表明澳門航空業界在推動中國與葡語國家民航領域合作的努力得到了大家的認可，相信會議的很多成果和共識能夠為政府部門決策提供參考，為航空公司和機場企業營運提供幫助。希望大家充分利用澳門這一平台，利用中國與葡語國家機場會議這一契機，加強聯繫溝通，廣泛交換意見，互通資訊，分享經驗，尋找夥伴，創造商機，共同提升中國內地、澳門和葡語國家在航空運輸、機場管理等領域的合作水準。

最後，再次感謝各位嘉賓與會，祝大家身體健康，工作順利！

謝謝大家！

The background of the entire page is a photograph of the Ruins of St. Paul's in Macau. The image shows the grand, multi-tiered facade of the church, constructed from light-colored stone. It features numerous columns, arches, and intricate carvings. The sky above is blue with scattered white clouds. In the foreground, several people are walking past the ruins, and there are some potted plants along the base of the structure.

鳴謝

澳門基金會

澳門霍英東基金會

贊助部分出版經費

《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刊物，於2005年5月在澳門創刊。學刊暫定為半年刊，每年6月和12月出版。

《澳門民航學刊》履行和實踐澳門民航學會的創會宗旨，作為研究、收集、出版有關澳門以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，爭取為澳門民航業的發展作出積極的貢獻。為此，本刊刊登澳門及海內外地區有關民航方面的學術文章，包括研究論文、調查報告、評論、特稿、學術活動報道等。本刊園地公開，歡迎民航界人士、關心民航事業及對民航事業有興趣的專家、學者、研究人員投稿。

本刊以學術自由、文責自負的原則，發表的論文均為作者的研究成果，並請聲明曾否公開發表。編輯部對來稿有權刪改。如不願被刪改者，請注明。來稿以3,000至20,000字為宜，論文應採用一般論文體例。一經刊用，即薄奉稿酬。

來稿請寄往：

澳門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



Instituto Aviação
Civil de Macau
澳門民航學會

編輯委員

崔世昌

鄧軍

劉蘇寧

鄭淑群

12

澳門民航學會刊

第十二期

澳門民航學會出版

ISSN 1814-8662



9 771814 866007